

# 전자무역거래상의 전자식 운송서류 활성화에 관한 연구

## A study on Usage of Electronic Transport Documents on Electronic Trade

남 진 우\*  
Jin-woo Nam

### 요 약 (ABSTRACT)

최근의 통상환경중 「Logistics」혁명을 통한 컨테이너 운송의 신속화, 인터넷혁명을 통한 전자상거래 활성화는 EDI, EC등을 통해 「Paperless trade」가 실현을 앞당기고 있다.

본 논고는 이러한 물류혁명과 인터넷 정보기술의 발달로 대두되는 문제중 기존의 종이서류로서의 운송서류를 전자식 운송서류로 대체하는데 따른 문제점과 이의 활성화 방안에 대해서 살펴보고자 한다.

인터넷 전자거래가 활성화되어지면 기존의 종이서류들은 전자메시지로 대체될 것으로 여겨진다. 이에 따라 전자계약서, 전자송장, 전자보험증권, 전자선하증권 등이 출현할 것이지만 이중 무엇보다도 전자식 운송서류중 유통성 운송서류의 전자화는 그간 전자화의 핵심부문으로 여겨서 상당한 중요성을 두어왔다.

현재 이용되는 유통성 운송서류는 그간 선하증권의 지연도착문제와 이에 따른 추가 경비의 소요, 또한 선하증권 발급에 따른 부대경비의 과다소비, 종이서류로서의 선하증권의 위조에 따른 사기문제 등에 제기되어 졌고 이에 따라 선취화물보상장 등의 현실적 대안이 제시되었지만 이 또한 여러 문제점을 야기시켜왔다. 전자식 운송서류는 이러한 문제점을 다소 해소할 수 있는 방안으로 알려져 왔다.

전자거래가 활성화 될 미래에는 운송서류의 전자화는 필연적으로 대두되게 될 것이고, 이러한 전자화에 있어 해상운송장의 사용은 바람직한 모델로 여겨지고 있다. 그렇지만 전매가 잦은 산업에 있어 해상운송장은 자체의 유통성의 미비로 인해 그 사용에 문제점이 있고, 실제 상관행에서 많은 이점을 가진 선하증권의 발행 육구를 충족시켜 줄 수 있어야 할 것이다.

본 논고에서는 전자식 운송서류의 활성화 방안으로 첫째, 전자식 운송서류에 관한 법률정비가 필요할 것으로 여겨지며 둘째, 유통성 전자식 운송서류에 있어 관리기관의 안정성이 확보되어야 할 것으로 여겨지며 셋째, UCP에서 전자식 운송서류에 관한 조항이 삽입되어야 할것으로 여겨지며 넷째, 여러 측면에서 우위성을 지닌 전자무역거래의 활성화는 점차적으로 운송서류의 전자화를 활성화시키는데 반드시 필요한 명제로 등장할 것으로 여겨진다.

---

\* 경남대학교 무역학과 강사

Key Word : 전자무역거래(Electronic Trade), 전자선하증권(Electronic Bill of Lading), 전자해상운송장(Electronic Sea Waybill), 운송서류(Transport Document), 전자문서교환(EDI), 전자상거래(EC)

<b>&lt;목</b>	<b>차&gt;</b>
<p>I. 서론</p> <p>1. 문제의 제기와 연구목적</p> <p>2. 연구의 범위 및 방법</p> <p>II. 운송서류관련 환경의 변화</p> <p>1. 복합운송의 활성화</p> <p>2. 전자무역거래 활성화</p> <p>III. 기존의 운송서류와 제반 문제점</p> <p>1. 유통가능 운송서류</p> <p>2. 유통불능 운송서류</p> <p>3. 기존 운송서류의 문제점과 보완</p> <p>IV. 전자식 운송서류로의 대체와 문제점</p>	<p>1. 전자식 운송서류로의 대체</p> <p>2. 전자식 운송서류의 문제점</p> <p>V. 전자식 운송서류의 활성화 방안</p> <p>1. 전자식 운송서류에 관한 법률정비</p> <p>2. 관리기관의 안정성 확보</p> <p>3. 신용장 통일규칙에 전자식 운송서류 삽입</p> <p>4. 전자무역거래의 활성화</p> <p>VI. 결론</p> <p>*. 참고문헌</p>

## I. 서 론

### 1. 문제의 제기와 연구목적

최근의 정보통신기술의 발전은 많은 국제무역관습의 변화를 가져 왔다. 현재 세계 각국에서는 컴퓨터와 통신기술의 비약적인 발전으로 시간적, 공간적 제약을 초월하고 정보의 전달 및 그 절차를 간소화할 수 있는 새로운 정보전달수단인 전자자료교환(Electronic Data Interchange : EDI)<sup>1)</sup> 시스템이 활용됨으로써 'Paperless trade'<sup>2)</sup>가 실현되고 있다. 또한 인터넷의 상용화에 따른 전자상거래(Electronic Commerce : EC)의 활성화는 기업의 상거래를 변혁시키고 있다.

인터넷을 이용한 상거래는 지금까지의 대면거래와 전화에 의한 격지자간 거래와 달리 사람과 사람이 직접 의사소통 없이 거래가 행해지기 때문에 지금까지 없던 새로운 법률문제가 발생할 것이 예상된다. 전세계적으로 전자상거래가 활성화됨에 따라서, 전통적 문서

1) 전자자료교환(EDI)은 전자문서교환, 전자서류교환 등으로 해석되고 있으나, 여기에서는 그 실질적 교환매체를 칭하는 자료라는 용어를 사용하기로 한다.

2) 기존의 연구에서 Documentless trade란 용어와 Paperless trade란 용어가 병행해서 사용되어 왔으나 사실상 전자서류(Electronic Document)라는 것을 書類라는 개념으로 해석할 것인지가 문제시 될 것이다. 여기에서는 전자서류(Electronic Document)를 하나의 書類로 해석하고자 한다. 다만, 여기에 관해서는 서류의 개념에 대한 논의가 필요할 것이다.

의 개념, 계약의 개념, 재산권의 개념에 일대 변혁을 가져올 것으로 보이며, 전자서명, 인증기관, 계약법, 전자결제 및 전자화폐, 지적재산권 보호, 국제적 법 문제 등이 주요 쟁점으로 부각되고 있다.

기업간(Business to business : B-T-B) 전자상거래는 실질적으로 기업간에 이루어지고 있는 국제무역거래의 형태를 전자화된 가상공간(Cyber space)으로 이동시키고 있다. 이러한 전자무역거래는 2000년대 이후에 보편화되어 갈 것으로 예견되고 있다.

오늘날 운송은 무역거래에 있어 필수적인 절차로서 원활한 무역거래를 도와주고 있다. 격지자간의 계약체결에 있어 화물의 국제적인 운송은 필수적으로 수반되어지는 요소이며 운송되는 화물의 수취증으로서의 운송서류는 통상적으로 운송인에 의해 송화인에게 발급된다.

그간 많은 상관습속에서 발전해온 유통가능 운송서류로서의 선하증권(Bill of Lading : B/L)은 무역거래에 있어 필수적인 서류로 인지되어 왔으며 많은 이점을 가져다주었다. 하지만, 최근의 변화에 능동적으로 대처할 수 있는 서류로서의 한계점이 노출되기 시작하였고, 이에 대해 해상운송장(Sea Waybill : SWB)과 같은 비유통 운송서류를 사용하였으나 곡물, 철광석, 유류 등의 전매가 빈번한 산업에서는 여전히 선하증권이 필요하게 되었다.

선하증권이 최근에 맞이한 중대한 위기는 컨테이너화에 따른 고속선의 등장으로 화물이 선하증권보다 먼저 도착함으로써 발생하는 소위 '선하증권의 위기'(The Bills of lading crisis)를 들 수 있다. 이러한 선하증권의 위기는 선취화물보상장(Letter of guarantee : L/G)이라는 상관행을 불러왔다. 실제로 최근들어 컨테이너 선박의 물동량이 늘어나고 최신의 컨테이너 선박은 고속항해가 가능함으로써 선취화물보상장의 발행이 늘어나고 있다. 그러나 이러한 선취화물보상장은 많은 법적장애가 존재하고 있어서 선하증권의 위기에 대한 완전한 해결책을 주지 못하고 있다.

전자무역거래가 보편화될 미래에는 신용장, 자금이체, 무역계약 등이 전자화될 것이지만 운송서류의 전자화는 현재 시급한 과제임에도 불구하고 타 서류의 전자화보다 난이하다는 문제점이 나타나고 있다.

본 논고는 이러한 운송서류의 전자화가 필요한 이유와 전자화에 따른 이점을 살펴보고 전자화된 운송서류의 사용을 활성화하는 방안을 살펴보기로 한다.

## 2. 연구의 범위 및 방법

기존의 운송서류 가운데 가장 많이 사용되어왔던 것은 대표적인 유통가능 운송서류인 선하증권을 들 수 있다. 하지만 최근의 컨테이너화와 복합운송의 발전은 고속선의 등장과 모든 운송구간을 담보하는 복합운송증권 발행을 불러왔다.

이러한 고속선의 등장은 화물이 서류보다 먼저 도착하여 본선의 체선비용, 물품의 창고 보관료, 보관중 물품의 손상위험 증가 등 소위 '선하증권의 위기'(Bills of Lading crisis)를 발생시키고 이에 따라 여러 가지 해법이 등장하기에 이르렀다.

비유통 해상운송장은 이에 대한 유효한 해법으로 제시되어 졌으나 법적으로 유통성을

지니지 못한다는 단점을 내포하고 있어 선하증권의 완전한 대체가 불가능하다. 다만 전매가 빈번히 발생하지 않는 품목에 대해서는 해상운송장은 훌륭한 해법일 될 것이다.

또한 해상운송장은 전자화가 용이해 다가오는 전자무역거래시대에 적절한 전자식 운송서류의 방법으로 여겨질 것으로 예견된다.

선하증권의 전자화는 앞으로 시도될 해법으로 제시되어졌으나 유통성의 확보를 위한 여러 기법들이 현실화하기에는 시일이 걸릴 것으로 예견되어 왔다. 최근의 전자선하증권은 그 실행가능성이 높아지고 있어 이의 사용이 보편화되면 전매가 빈번한 산업에 있어 상당한 이점으로 다가올 가능성이 높아지고 있다.

본고에서는 해상운송장의 전자화와 선하증권의 전자화에 대해서 살펴보고 이의 사용을 활성화하기 위해 해소되어야 할 방안을 제시하기로 한다. 현행 상관습에서 사용되는 운송서류의 종류나 형태는 다양하지만, 전체적으로 비유통성 서류와 유통성 서류로 대별해서 살펴볼 수 있다. 본고에서 살펴보는 해상운송장은 비유통성 운송서류의 대표적인 서류이며, 선하증권은 유통성 운송서류를 대표하고 있다. 따라서 해상운송장과 선하증권에 대해서 살펴봄으로써 기타의 운송서류들은 이를 응용해서 적용할 수 있을 것이다.

이러한 전자식 운송서류의 활성화를 위해서 우선적으로 살펴되어야 할 사안으로 전자상거래와 전자무역거래에 대한 개념을 살펴본 후, 기존의 종이서류로서의 선하증권과 해상운송장의 기능적인 측면을 살펴보고 종이서류로서 가지는 한계점을 분석해본 후 전자화된 운송서류가 이러한 종이운송서류의 기능을 대체할 수 있는지를 살펴보도록 한다.

## II. 운송서류관련 환경의 변화

### 1. 복합운송의 활성화

1956년 미국인 말콤 맥리언(Malcom Maclean)이 뉴욕과 휴스턴간에 컨테이너를 적재한 선박을 운행한 이래로 컨테이너는 오늘날 운송의 대표적인 방법으로 보편화되었으며 물류의 전반적인 분야에서 상당한 이점을 가져다주었다.

컨테이너 혁명은 기존의 재래선을 복잡하고 고도화된 컨테이너선박으로 교체시켰고, 컨테이너 선박은 차츰 물류의 신속성이라는 요구에 부응하여 고속화되어갔다. 컨테이너는 비단 해상운송뿐만 아니라, 철도, 공로, 항공운송에 이르기까지 많은 변화를 가져다주었고, 컨테이너는 활용한 복합운송은 환적에 따르는 시간과 비용을 절감시켜주고, 화주의 요구에 부응하여 문전운송서비스(Door to Door Service)를 가능하게 해주었다.

불과 몇 년 사이에 복합운송은 제3의 국제운송수단으로 불리며 Land Bridge나 Sea & Air 같은 복합운송경로를 통해 세계적으로 그 이용이 급속히 확산되었다.

이러한 복합운송의 활성화는 많은 부문에 변화를 가져왔다. 운송체제의 조직과 관계당사자간의 관계에 변화를 주었고, 운송비용구조를 변화시켜 운임율 체제의 변화를 초래하였다.<sup>3)</sup>

컨테이너화가 진행되면서 여러 환경의 변화를 요구하게 되었는데, 본고에서 지적하고자

하는 내용은 두가지이다.

첫째, 컨테이너화에 따라 컨테이너 선박이 건조되기 시작하였고 이러한 컨테이너 선박은 재래정기선이 통상 15노트(Knots)로 운항하는데 비해 30노트를 상회하는 수준의 고속선을 등장을 불러일으켰다. 이러한 고속선의 등장은 기존의 유통성 운송서류인 선하증권이 화물보다 늦게 도착하는 문제점을 불러일으킴으로써 선취화물보상장(Letter of guarantee : L/G)의 관행을 낳게 되었으며 이러한 선취화물보상장은 선하증권의 기능을 해칠 수 없다는 실무상의 문제점을 안고 있었다. 따라서 새로운 방식의 운송서류 전달법이 필요하게 되었고, 이와 같은 문제점을 해결하기 위해서 운송서류의 숫자를 줄이고 표준화하여 무서류체제(Paperless system)를 구축하자는 해결방안이 등장하였다.<sup>4)</sup>

둘째, 컨테이너화의 발전은 진정한 복합운송시대의 개막을 불러왔고 이러한 복합운송에서의 운송서류는 단일운송수단에 사용되어왔던 기존의 운송서류의 사용이 불가능하게 되어 새로운 방식의 복합운송증권이 필요하게 되었다. 이러한 복합운송증권은 기존의 유통성 운송서류인 선하증권같이 권리증권으로서의 기능을 확보했으나, 실무에서 복합운송증권을 발행하는 운송업자가 영세하다는 이유 등으로 복합운송증권의 매입 거절이 간혹 발생하여 문제가 되고 있다. 더구나 각국의 운송주선업자는 여러 종류의 상이한 기재사항, 면책조항을 지닌 복합운송증권을 발행하고 있고, 각국 은행에서 복합운송증권의 매입제도도 여러 가지 양상을 보이고 있다.

또한, 선하증권이 본선에 운송물을 적재하고 발행하는 선적식 선하증권(On board B/L)의 성질을 지니고 있으나 복합운송증권은 내륙컨테이너기지(Inland Container Depot : ICD)나 컨테이너 야드(Container Yard : CY)에서 운송물을 수취하고 발행하는 수취식 선하증권(Received B/L)의 성질을 지니고 발행된다. 복합운송증권의 물권적 성질이 약화되어 담보능력이 약하다고 볼 수 있지만, 복합운송인은 운송물을 수취하고 나서 전운송구간에 대해서 일관운송책임을 부담한다. 따라서 복합운송증권은 선하증권과 마찬가지로 물권적 운송증권이므로 복합운송증권의 유통성이 보장되어야 할 것이다.

이러한 복합운송증권의 명확한 유통성 보장을 위해서 전자식 유통성 복합운송서류의 이용은 그 해결책으로서 유효 적절할 것이다.

## 2. 전자무역거래의 활성화

### (1) 전자상거래의 개념과 현황

최근 정보통신기술의 발달과 인터넷 이용의 폭발적인 신장세에 편승하여 인터넷을 통한 전자상거래(Electronic Commerce : EC)가 새로운 경제활동으로 부각되고 있다.<sup>5)</sup>

3) R. callou & D. Schwartz. "Changinf Patterns of Economic Activity, Trade and Freight Transport, Combined Transport : Technica l Economic and Commercial Aspects", Eighth International Smposium on Theory and Practice in Transport Economics. ECMT. Sep. 1979, p. 142

4) Wanyne D. Mapp. 'Documentary Problems of Intermodal Transport', *Journal of World Trade Law*, Vol. 12, Number16, November :December 1978, pp. 515~516.

전자상거래의 개념은 상당히 광범위하게 정의가 내려지고 있지만 일반적으로 전자상거래는 기업간 또는 기업과 고객간 거래가 전자 정보를 통해 이루어지는 것으로 크게 인터넷상의 비즈니스와 네트워크를 활용하여 행해지는 계약, 주문, 배달, 대금 청구 및 지불에 이르는 모든 상거래 활동을 포함한다.<sup>6)</sup>

전자상거래는 인터넷의 보편화 이전에도 기업간 문서를 전자적 방식으로 교환하거나, PC통신을 이용한 홈쇼핑, 홈뱅킹 등 다양한 형태로 존재해 왔으나, 인터넷의 이용이 대중화되면서 인터넷을 학술·연구를 대상으로 한 정보공유 목적에서 이를 사업적 측면에서 활용하려는 시도와 접목되어, “인터넷을 통한 전자상거래”가 글로벌 마케팅(global marketing)을 현실화하는 수단으로 각광받고 있다.

기업이 추구하는 이윤획득을 위해서는 경제성 있는 시장확보가 선결되어야 한다는 측면에서 기존의 통신망과 비교할 때 인터넷 전자상거래의 확산은 당연한 결과이다. 미국을 위시하여 세계각국은 인터넷 전자상거래 시장의 성장잠재력, 발전가능성을 인식하고 동시장의 주도권 장악을 위해 많은 노력하고 있다. 미국은 1997년 7월 1일 국제적 전자상거래 추진전략으로 “지구촌 전자상거래 기본계획(A Framework for Global Electronic Commerce)”을 발표하여 전자상거래 관련 국제적 논의를 주도할 의사를 천명했다. EU도 자체적으로 인터넷 전자상거래 논의를 오래전부터 진행해왔으며 1997년 7월6일부터 7월8일 독일 본(Bonn)에서 “범세계 정보망(Global Information Network)”에 관한 각료회의를 개최하고 Bonn Declaration을 채택했다.<sup>7)</sup>

미국의 주도와 다른 국가의 대응으로 이루어지고 있는 인터넷 전자상거래 논의가 최근 新무역라운드로 부상하고 있으며 올해 열린 OECD회의에서나 얼마전 11월에 열린 제6차 APEC회의에서도 주요한 논의의 대상이었다. 특히 올해 열린 OECD회의에서는 관세부분에 관한 협상이 이루어졌으나 소비자정보의 매매에 대해서는 미국과 EU가 상이한 의견으로 대립됨으로써 앞으로의 전자상거래 활성화에 많은 걸림돌이 될 것으로 예견되어진다.

국제적인 인터넷 전자상거래 확대를 위해서는 국제적 합의(global consensus building)와 아직도 기술적으로 해결해야 할 문제가 산적해 있지만, 지속적인 기술개발 노력과 국제적 논의진전에 따라 피할 수 없는 새로운 경제활동의 장으로서 21C 경제대변혁을 가져올 것이므로, 전자상거래가 제기하는 새로운 도전에 국가 경제적 차원의 종합적이고 체계적으로 대응하는 것이 당면과제라고 할 수 있다.<sup>8)</sup>

5) 초기 군사용목적으로 개발된 인터넷은 1991년 상업용서비스를 시작, 1992년 www(world wide web)이 등장하였고 1994년부터 인터넷을 이용한 전자상거래가 시작됨.

6) 손경환, '전자상거래의 법적 문제', 「전자상거래 : 그 제도적·기술적 과제」, 기술과 법 연구소, 1997.

7) 상계서.

8) 상계서.

## (2) 전자무역거래의 구축

전자상거래는 단순한 EDI가 아니라 모든 비즈니스의 추진과정을 전자화함으로써 디지털 통신망으로 자동처리하게 하는 것이다. 소위 말하는 CALS의 개념이 포함된 총체적인 차원의 개념이 '전자상거래(Electronic Commerce : EC)'라고 한다면 인터넷을 이용한 국제시장에 있어서의 상품과 서비스거래를 '전자무역거래(Electronic Trade : ET)'로 정의할 수 있겠다.<sup>9)</sup>

전자무역거래가 형성되기 위해서는 전자계약, 전자결제, 전자거래에 관한 법률의 정비 등에 관한 연구가 절실히 요구되어 있고, 현재 연구에 많은 진전이 있었으나 아직은 미숙한 실정이다.

현재 전자무역거래는 명확한 체계가 확립되어 있지는 않지만 실제로 전자무역거래의 구축을 위해 전자계약, 전자신용장, 가상은행 등이 연구되고 있으며, 기술적 핵심으로 디지털 서명과 인증기관, 전자자금이체, 전자서류 등이 개발되고 있다.

전자무역거래에서는 또한 준거법문제가 제기될 수 있다. 이러한 문제를 해소하기 위해서는 국제전자상거래법이 통일을 가져와야만 한다. 이것은 시장이 통합된 유럽에서 강하게 의식되고 있는 바이고 그러한 이유로 수많은 EC지령이 나오고 있는 것은 잘 알려진 바이지만, 전자상거래에 있어서는 그러한 필요성이 국제적 수준으로까지 확대된다.

따라서 UNCITRAL에서 제정된 '전자상거래모델법'은 금후 전자상거래법의 국제적 통일과 조화의 방향을 제시한 것으로 중요한 의미를 가진다.

전자무역거래를 구축하기 위해서는 인터넷 기술과 거래의 조화가 필요하며, 기존의 전자상거래가 완전한 자유무역을 대체하지 않으리라는 예상을 전제로 한 것이다. 앞으로 있을 전자상거래에 관한 각국 법률 제정에서 눈여겨 볼 것은 무관세품목이다. 즉, 인터넷을 통한 전자상거래에서 일반 소비자가 관세없이 구매할 수 있는 품목을 법률로서 제정할 것인데, 이러한 품목은 지식산업, 서비스산업을 포함할 것이지만 물리적인 품목에도 무관세가 적용될 것으로는 여겨지지 않는다. 그럼으로 인터넷의 빠른 정보통신기술을 통하여 앞으로 기존의 무역거래가 완전한 전자무역거래로 대체될 가능성은 있다. 비록, 아직까지 연구가 부족한 실정이지만, 이러한 전자무역거래의 연구는 무역의존도가 높은 국내경제여건으로 보아 중요한 사안임을 주지하여야 할 것이다.

이에 대해 우리 나라 정부에서는 1997년 10월 전자상거래입법을 추진하겠다는 의지를 천명하고 입법작업을 추진하여 현재 '전자거래에 관한 기본법'이 각계의 검토를 마치고 1999년 7월 1일부로 시행될 예정이다. '전자거래에 관한 기본법'은 전자상거래 전반에 대해서 제정되었지만, 전자무역거래 또한 이를 적용하여 법적 미비점을 보완하여야 할 것이며, 전반적인 전자무역거래에 있어 '전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법'을 활용하여 국제적인 전자무역거래의 활성화에 힘써야 할 것이다.

9) 이태완, 「인터넷을 이용한 전자무역」, 도서출판 장산, 1996. 11.

(3) 국제상거래법위원회의 전자상거래모델법

국제연합의 국제상거래법위원회(UNCITRAL)는 1992년 EFT거래에 적용하기 위해 국제 자금이체에 관한 모델법을 채택했다. 이 심의과정에서 전자적 데이터의 증거가치에 대한 검토의 필요성이 지적되었으며, 다른 한편 국제연합의 사회경제 이사회에서 EDIFACT를 담당하고 있던 부서에서도 EDI 등에 대한 입법의 필요성이 지적되었다.

이러한 상황을 반영하여 UNCITRAL은 EFT작업부회를 EDI작업부회로 개편하고 EDI에 대한 검토를 시작하였다. 이에 입각하여 UNCITRAL에서는 각국에 설문조사한 결과를 토대로 전자적 데이터의 증거가치, 통관절차에 대한 조사를 했다. 그리고 사무국에서는 이러한 토대 아래 검토 항목을 정하여 1993년부터 작업부회가 심의를 개시했다. 제25회기에서는 사무국이 준비한 첫 번째 통일규칙 초안을 심의하고 사무국은 그 결과에 기초하여 초안의 개정안을 마련했다.

이와 같이 UNCITRAL에서는 1993년부터 EDI 모델법 제정작업을 계속해 오다가, 1996년 5월부터 6월에 걸쳐 뉴욕에서 개최된 총회에서 모델법의 제목을 '전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법'(UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce)으로 개칭하여 이를 채택했다. 본 모델법은 전자상거래에 관한 제도적 장애를 제거하는 것을 목적으로 하고 있으며, 앞으로 각국이 법제를 정비함에 있어 본 모델법에 기초하는 형태로 국제적 조화를 유지하면서 진행할 것이 예상된다.

본 모델법은 1부와 2부로 나뉘어져 있는데 1부에서는 데이터 메시지에 의한 전자상거래의 법적 문제점에 대하여 일반적으로 규정하고 있고, 2부에서는 특정영역의 전자상거래라 하여 1부에서 다룬 일반적 원칙을 기초로 특정영역에서 데이터 메시지가 사용되는 경우의 법적 문제에 대해 다루고 있는데 앞서 살펴본 바와 같이 운송분야에서의 EDI의 사용에 관한 규율이 시급함에 착안하여 현재는 제 1장 물품운송분야에 대하여만 규정하고 있다. 동 모델법에 이렇게 특정영역에 대한 규정이 포함되는 것은 전자식 운송서류시스템에 장애가 되는 제반 요소를 제거할 수 있을 것으로 생각된다.<sup>10)</sup>

제1부 제1장 일반규정에서는 1조가 적용범위에 관하여 "본 법은 상업적 활동과 관련하여 사용되는 모든 형태의 데이터 메시지에 적용된다."고 규정하고 있고, 다시 2조에서는 "데이터 메시지는 EDI, 전자메일, 텔레그램, 텔렉스, 텔레카피 등을 포함하며 이에 한정되지 않는 다양한 형태로 생성·송수신 또는 저장되는 자료를 말한다."고 하여 소위 WIDE EDI를 동법이 규율하고 있음을 분명히 하고 있다. 동조의 정의에 의하면 EDI는 "합의된 표준에 의해 구조화된 정보의 컴퓨터간 전자적 전송방법"이라 정의되고 있으며 그 외에도 데이터 메시지의 작성자, 수신인, 중개인, 정보시스템에 대하여 정의하고 있다. 본법의 4조에서 약정에 의해 동모델법의 변용가능성에 대해 규정하고 있는데 마지막 항에서 "다음과 같은 경우에는 적용되지 않는다."고 규정하여 기본적 내용 외에는 당사자간의 자유로운 합의에 의할 수 있도록 하는 모델법으로서의 성격을 나타내고 있다.

10) CMI, CMI NEWS LETTER, No. 1-1996, p. 13.



제2부는 앞으로 데이터 메시지가 활발히 사용될 경우, 특정영역의 전자상거래에 관한 법적 규율을 위하여 마련된 것인데 상술한 바와 같이 현재는 물품운송분야에 관하여만 규정하고 있다. 물품운송분야에 관련된 내용으로는 16조가 운송계약과 관련된 행위라는 제목으로 운송계약에 있어서의 여하한 행위가 데이터 메시지에 의하여 행하여지는 경우에도 본법이 적용될 수 있음에 대하여 규정하고 있다.

17조는 운송서류에 대한 규정인데 16조에 언급된 행위를 서면 또는 종이문서로 할 것을 실정법이 규정하고 있는 경우 그러한 행위가 데이터 메시지에 의해서도 충족될 수 있다는 것과, 법이 권리의무의 이전을 위해서 문서의 이전 또는 사용에 의할 것을 규정하고 있는 경우, 그러한 규정은 유일성이 보장되는 데이터 메시지의 전송과 사용에 의해서 충족될 수 있음에 대하여 규정하고 있고, 데이터 메시지가 사용된 행위의 경우에 서면문서는 당사자의 권리의무와 동 거래에 영향을 미칠 수 없음과 데이터 메시지의 내용이 서면으로 대체될 경우에는 데이터 메시지는 종결되어 없어져야 하고 대체된 서면은 이러한 내용의 기재를 포함하고 있어야 함을 규정하고 있다.

또 법이 물품운송계약에 강제적으로 적용되거나 종이문서에 의해 입증될 것을 규정할 경우, 그러한 법은 데이터 메시지를 사용하였다는 이유나, 데이터 메시지에 의하여 입증되는 계약이라는 이유로 그러한 물품운송계약에 동법이 적용되지 않는다고 규정할 수 없다고 하고 있다.

### Ⅲ. 기존의 운송서류와 제반 문제점

#### 1. 유통가능 운송서류

유통가능 운송서류로써의 대표적인 운송증권으로 선하증권(Bill of Lading)을 들 수 있다. 본고에서는 유통가능 운송서류를 특징을 분석하기 위해서 대표적으로 선하증권을 분석하기로 한다.

선하증권이란 해상운송계약 및 운송인에 의한 물품의 수취 또는 선적을 입증하는 증권으로서 운송인이 그 증권과 상환으로 물품의 인도를 약속하는 것을 말한다.

이러한 선하증권의 사용은 범세계적으로 일상화되어왔으나, 그 사용의 역사가 오래되어 오면서 그 문제점이 발생하게 되고, 그러한 문제점들을 수정하는 작업이 진척되면서 보다 더 성숙한 운송서류로써 역할을 수행해 왔다.

선하증권을 기능은 크게 세가지로 분류해서 살펴볼 수 있는바, 첫째, 그 소지인 또는 피배서인에게 물품의 인도를 청구하는 권리를 부여하는 권리증권이고 둘째, 선박회사에 인도되는 물품의 수령증이고 셋째, 송화인과 선박회사와의 사이에 체결되는 운송계약의 증거이다. 선하증권의 이러한 기능은 해상운송중인 물품의 신속한 전매를 가능하게 하고, 담보에 의한 금융을 가능하게 하며, 또한 대금결제와 물품의 인도를 연계시키는 특성을 가진다. 무엇보다도 선하증권은 유통이 가능한 준유통증서로서의 기능을 한다는 점이 항공운송의 항공운송장(Air Waybill)이나 해상운송의 해상운송장(Sea Waybill)과의 차이는 특

정이라 할 수 있다.

이러한 선하증권의 세가지 기능중 유통가능 전자식 운송서류로 대체시 중요시되는 기능은 권리증권으로서의 기능으로 볼 수 있다. 이러한 기능은 운송서류가 유통이 가능하게 만들어주는 핵심적인 기능이기 때문이다. 그러므로 이러한 선하증권의 권리증권으로서의 기능에 대해서 자세히 살펴볼 필요성이 있다.

권리증권이란 통상의 거래과정에서 물품의 점유 또는 지배의 증거로서 사용되고 배서 또는 인도에 의하여 증권의 소지인에게 그 증권이 대표하는 물품의 이전 또는 물품인도청구의 권한을 부여하거나 부여하고자 하는 것으로 선하증권, 부두창고증권, 창고업자의 증명서, 물품인도보증서 또는 지시서 및 그 밖의 증권을 포함한다.<sup>11)</sup>

선하증권에 표시된 물품의 소유권을 양수인에게 이전할 목적으로 양도인이 선하증권에 대하여 상당한 대가를 제공한 양수인에게 선하증권을 양도할 경우, 선하증권의 이전은 물품의 소유권을 양수인에게 이전시키는 것이 된다.<sup>12)</sup> 이러한 측면에서 선하증권은 유통증권의 성격을 띠고 있다. 그러나 양수인은 양도인이 취득한 물품에 대한 권리보다 더 나은 권리를 취득할 수 없기 때문에, 선하증권은 유통증권이 아니라고 보는 견해가 타당하다.<sup>13)</sup> 따라서 선하증권을 명확하게 유통증권이라고 명명하는 것은 부적절하지만, 이는 준유통증권으로 간주되고 있다.<sup>14)</sup> 그리고 영국해상물품운송법(1971)과 기타 법령에서는 선하증권을 유통증권으로 간주하고 있다.<sup>15)</sup>

선하증권을 소유하고 있는 것은 물품을 소유하고 있는 것과 법적으로 동일한 효력을 갖는 선하증권의 소지인은 양륙항에서 물품을 인수할 수 있으며 물품이 운송되고 있는 상황에서도 선하증권을 양도함으로써 물품을 전매할 수 있다. 이것은 운임보험료포함가격조건(CIF)계약에서 특히 중요한 효과를 가진다.

예를 들어 Horst v. Biddell Brothers 사건<sup>16)</sup>에서는 샌프란시스코에서 런던까지 맥주원료인 홉(hop)의 매매계약이 CIF net cash로 이루어졌지만, 매수인은 물품이 실제로 인도될 때까지 대금지급을 거절하였다. 이 사건에서 선하증권의 소지는 물품을 소유하고 있는 것과 법적으로 동일하므로 CIF계약에서 매도인은 물품을 선적하여 매수인에게 그 권리증권을 제공했을 때 매매대금의 지급을 청구할 수 있다고 판결되었다.

그러나 선하증권의 양수인이 선하증권에 상당하는 대가를 지불하지 않은 경우, 양수인은 선하증권에 표시되어 있는 물품이 무엇이든지간에 소유권을 취득하지 못하게 된다.<sup>17)</sup> 양

11) 영국의 Factors Act 제 1조 4항.

12) Lickbarrow v. Mason [1794] 5 T.R. 683.

13) Newsom v. Thornton [1805] 6 East 17.

14) 김선광, 「무역사해연구」, 동성출판사, 1992., p. 215.

15) Jasper Ridley, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, Shaw & Sons, 1982., p. 106.

16) [1912] AC 18.

17) Chartered Bank of India v. Henderson and Company [1874] L.R. 5 P.C. 501 ; Sewell v. Burdick [1884] 10 App. Cas. 74, 80.

도인이 양수인에 의해 발행된 환어음과의 상환으로 선하증권을 양도한 경우, 반대의 명시적 합의가 없는 한 양수인에게 물품의 소유권을 이전하는 것은 환어음이 인수되는 것을 조건부로 하며,<sup>18)</sup> 만일 환어음이 인수되지 않는다면 양수인은 물품에 대한 소유권을 취득하지 못하게 된다. 그리고 관습법상 선하증권의 양도는 물품의 소유권만을 이전시키는 것이며, 선하증권에 포함되어 있는 계약의 의무까지도 이전시키는 것은 아니다.<sup>19)</sup> 그리고 만일 양도인에 의해 준유통증권으로 간주한다는 내용의 명시적 규정이 선하증권상에 포함되어 있지 않으면, 선하증권의 양도는 물품의 소유권을 양수인에게 이전시켜 주는 효력을 발휘하지 못하게 된다.<sup>20)</sup>

또한 선하증권은 양수인에게 물품에 관련된 저장권이나 담보권을 부여해 주기 위해 양도될 수도 있다. 이때 선하증권의 양도가 양수인에게 물품의 소유권, 저장권, 담보권 중 어느 것을 부여해 주는 것인가 하는 문제는 전적으로 양도인의 의도에 달려 있다. 이러한 행위가 가능한 이유는 선하증권이 권리증권으로서의 효력을 지니고 있기 때문이다. 이와 관련된 내용의 판례로써 Trucks & Spares Ltd. v. Maritime Agencies(Southampton) Ltd.사건<sup>21)</sup>을 들 수 있다. 이 사건에서 영국의 송화인은 자동차 부품을 캐나다의 수화인 앞으로 선적하였다. 그런데 이에 대한 운임은 지급되었지만, 선박회사는 다른 이미 선적된 화물의 운임에 대한 미수금이 있다는 이유로 선하증권을 보유한 채 화물에 대한 유치권을 주장하였다. 이에 수화인은 화물의 소유주임을 증명하여, 수화인이 운송인에게 선하증권을 제시하지 않더라도 화물을 인도해야 한다고 항변하였다. 이 사건을 담당했던 법원에서는 수화인의 운송인에 대한 화물인도 신청을 거절하였다. 그 이유는 선하증권의 제시가 반드시 전제되어야 물품의 인도가 가능하다는 논리에서였다.

통상적으로 운송인은 선하증권의 소지인에게 물품을 인도해야 할 의무가 있다.<sup>22)</sup> 선하증권의 소지인이 자신에게는 물품인수 권리가 없음을 통지하지도 않고 운송인으로부터 물품을 인수하였을 경우, 운송인은 해당 물품에 대한 권리가 있는 자에 대해 책임을 지지 않는다. 그러나 운송인이 선하증권을 소지하고 있지 않는 수화인에게 물품을 인도했다면, 이는 실제로 물품을 인수해야 할 자에게 인도하지 못한 것이므로 운송인은 해당 물품에 대한 권리가 있는 자에 대해 그 책임을 져야 한다.<sup>23)</sup>

## 2. 유통불능 운송서류

항공운송장(Air Waybill)이나 해상운송장(Sea Waybill) 등은 서류의 이전으로 유통이 가능한 권리증권으로서의 기능을 보유하고 있지 않다. 이러한 유통불능 운송서류에 대한 논

18) Shepherd v. Harrison [1871] L.R. 5 H.L. 116.

19) Thompson v. Dominy [1845] 14 M. & W. 403; Sanders v. Vanzeller [1843] 3 G. & D. 580.

20) Henderson and Company v. Comptoir d'Escompte de Paris [1873] L.R. 5 P.C. 253.

21) [1951] 2 All E.R. 982.

22) Barber v. Meyerstein [1870] L.R. 4 H.L. 317.

23) Glyn Mills and Company v. East and West India Dock Company [1882] 7 App. Cas. 591, 610.

의를 위해 대표적으로 해상운송장에 대해서 살펴보기로 한다.

해상운송장(Sea Waybill)에 관한 논의는 소위 '선하증권의 위기'(Bills of Lading crisis)와 밀접한 관련이 있다. 선하증권의 체계는 무역거래에 있어 많은 이점이 있다고 여겨지지만 선하증권은 화물의 도착보다 우선하여 도착하였을 때 그 이점을 최대한 살릴 수 있으며, 만일 화물이 먼저 도착하게 되면 선하증권이 지니고 있는 유통성은 그 필요성이 약화되어 버린다는 단점이 있다.

최근 고속선의 등장으로 화물이 선하증권보다 먼저 도착하는 경우가 빈번히 발생함으로써 선취화물보상장(Letter of guarantee : L/G)의 사용이 증가함으로써 선하증권이 지닌 유통성의 이점이 무효화되어 버리는 상황에 직면하고 있다.

해상운송장은 비유통성증권으로서 양륙지에서 물품의 인수시에 그 제시를 요하지 않는다는 점에서 해상운송장의 소지는 법적으로 아무런 의미가 없다. 즉 해상운송장은 단순한 화물수취증으로서의 기능을 수행하며 법적으로 권리증권의 기능을 수행할 수 없다.

항상 선하증권이 운송계약의 증거가 되는 것은 아니며 운송계약은 때때로 운송장 혹은 미국에서 Straight Bill of Lading이라고 불리는 비유통수취증으로 이루어지기도 한다. 지난 20여년 동안의 컨테이너혁명과 고속컨테이너선의 출현으로 나타난 효과중의 하나가 유통가능선하증권을 대체하여 사용되고 있는 운송장이다. 현대선박은 매우 고속화되어 서명된 유통가능선하증권이 항공편으로 도착하기 전에 물품이 도착하는 경우가 빈번히 발생하게 된 반면에 우편서비스는 과거보다 느리고 신뢰할 수 없다. 해상운송장은 권리증권이 아니고 상환증권이 아니기 때문에 물품이 신속히 인도될 수 있다는 장점이 있다. 운송장은 양도성이 없기 때문에 도난이나 멸실의 두려움 없이 쉽게 처리될 수 있을 뿐만 아니라 해상운송장은 또한 사기에 이용될 가능성이 훨씬 줄어든다. 즉, 해상운송장 자체가 무서류 시스템으로 분리워진다.<sup>24)</sup>

최근에 해상운송장이 선하증권을 대체하고 있는데 특히 수화인인 송화인의 해외대리인 혹은 자회사나 관련회사일 경우이다. 매도인으로서 송화인과 매수인으로서 수화인사이의 화환매매에 있어서 선하증권이 제공하는 지급에 대한 담보는 관련회사간의 거래나 혹은 상호계정매매(open account sale)에서 반드시 필요한 것은 아니다. 해상운송장은 또한 지급이 수반되지 않는 경우 예를 들면, 개인동산 혹은 건본의 선적의 경우에도 사용되고 있다. 유럽과 미국에서는 컨테이너 운송에 있어서 특히 근거리의 무역에 있어서 널리 사용되고 있는 상태로서 1980년대 초반에는 대서양항로의 정기선의 경우에 컨테이너화물의 85%에 대해 해상운송장이 발행되고 있으나<sup>25)</sup> 모두 내부거래에 대하여 발행되었다.<sup>26)</sup> 또한, 1988년 당시에 대서양무역의 정기항로무역의 70%는 해상운송장에 의해 운송되고 있다

24) 로이드 판사는 CMI의 보고서에서 이 점에 대해서, "the sea waybill is in itself, in a sense, a paperless system, since the possession of the piece of paper is of no significance"라고 설명하고 있다. Lloyd L.J. in SWB-42, XI-86, p.3.

25) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Fitman Publishing, 1993, p.163.

26) Kurt Grönfors, *Cargo Key Receipt and Transport Documentation Replacement*, Gothenburg Maritime Law Association, 1982, p.12.

고 추정되기도 하였으나<sup>27)</sup> 최근에는 북유럽제국을 포함하여 북대서양무역의 50%가 해상 운송장을 이용하여 거래되고 있는 것으로 추정되고 있다.<sup>28)</sup>

### 3. 기존 운송서류의 제반 문제점

#### (1) 고속운송과 선하증권의 위기

지난 수백년 간에 걸쳐 상관습에 의하여 생성되고 국제무역의 전형적인 도구로 사용되어 온 선하증권은 이제 존립의 위기에 직면하고 있다. 지난 20년간 선박은 건조기술의 발달로 인해 선박의 속력이 가속화되어 고속선이 등장하게 되었지만, 이에 따른 서류작업은 우편을 통해서 발송하는 예전의 방식에서 벗어나지 못하고 있어서 특히, 은행에서의 서류심사에 대한 관행이 그대로 지속됨으로써 서류가 이러한 선박의 가속화에 보조를 맞추지 못하고 있다. 서류보다 선박이 먼저 도착한 경우에 선주는 서류가 입수될 때까지 대기하거나 서류없이 물품을 인도해야만 하는 위기를 감수하는 선택의 기로에 서게 된다.<sup>29)</sup> 정기선의 경우, 선박이 화물을 양륙하고 출항한 후 선적증개업자에 의한 화물처리가 이루어지는 경우 화물인도에 시간이 걸릴 수 있기 때문에 그 문제는 더 심각할 수 있다. 이러한 문제는 특히 북대서양에서 운항하고 있는 고속컨테이너선의 경우에 더욱 심각하다. 북대서양거래에서와 같은 근거리무역에서는 서류보다 선박이 양륙지에 먼저 도착하는 것이 발생하고 있는데 이 경우 선주가 서류를 입수하기까지 대기한다면 그 상당한 손실을 보게 될 것이다.<sup>30)</sup> 그리고 원거리해상운송의 경우에도 선박의 고속화의 지향은 선박기술의 향상으로 해상운송이 크게 단기화될 전망이다 관계로 기존의 서류처리관행이 지속되는 경우 동일한 현상이 발생할 수도 있다.

이러한 문제는 현재 원유거래의 경우에 특히 발생할 수 있는데, 이 경우 서류가 도착하지 않은 경우 선박이외에는 원유를 보관할 수 없기 때문에 그 문제는 심각성을 내포하고 있다. 원유거래의 경우에 물품운송중에 전매가 수신회 이루어지는 것이 일반적이기 때문에<sup>31)</sup> 서류를 신속하게 처리한다는 것이 실제로 불가능하다.

이와 같이, 선하증권보다도 물품이 양륙지에 먼저 도착함으로써 물품인도가 불필요하게 지연되고 L/G보증인도와 같은 불필요한 노력과 비용, 장소에 따라서는 체화 해소를 위해 실제로 화물인도선행의 관행이 이루어짐으로써 '선하증권의 위기(The B/L Crisis)'가 초래되었다. 즉, 선하증권의 위기란 현대의 해상운송의 경우에 운송고속화로 인하여 선하증권

27) 日本貿易關係手續簡易化協會, 「貿易手續EDI化に係る法的諸問題」, JASTPRO刊, 92-15, 1993, p.34.

28) Boris Kozolchyk, 'Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective', *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.23, No.2, April, 1992, p.220.

29) Paul Todd, *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987, p.334.

30) Paul Todd, *Modern Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1990, p.244.

31) Mary C. Green, 'Letter of Credit and the Computerization of Maritime Trade', *Florida International Law Journal*, Vol.3, 1988, p.222; R.M. Wiseman, 'Transaction Chains in North Sea Oil Cargos', *Journal of Energy and Natural Resources Law*, Vol.3, 1984, p.135.

이 수화인에 도착하는 시간이 화물이 도착하는 시간보다 지연되어 화물인도에 불필요한 시간이 소요되어 수화인과 운송인이 처하게 되는 곤란한 상황을 의미하는 것이다.<sup>32)</sup>

1994년에 일본 미쓰이조선과 미쓰비시중공업이 공동으로 시속 100km로 항해할 수 있는 세계최대의 고속화물선이 일본에서 개발되어 조만간 상업화될 전망이다. 이는 기존 화물선의 시속의 2배에 해당하기 때문에 선하증권의 위기에 적절히 대응하지 않으면 그 문제는 더욱 심각하게 될 것이다.

선취화물보상장(Letter of Guarantee : L/G)은 이러한 선하증권의 위기에 관한 보완으로 사용되어진다. 그러나 이러한 선취화물보상장은 몇 가지 문제점을 안고 있는 바, 첫째, 선취화물보상장 발행시 은행의 연대보증이 필요하기 때문에 추가적인 비용과 물품모색시의 지연을 감수해야 한다.

둘째, 선하증권의 제출없이 화물을 인도하는 선박회사는 상당한 위험을 부담하여야 한다. 앞서 살펴보았듯이 선하증권은 화물에 대한 인도청구권이 포함되어 있는 권리증권이므로 선박회사는 선하증권을 제시한 자에게만 화물을 인도할 의무를 부담한다. 선취화물보상장의 제출로 화물을 인도한 선박회사는 차후에 정당한 권리자로부터 선하증권의 제시를 받으면 이에 대한 손해배상의 책임을 부담하여야만 한다.

이렇듯 선취화물보상장은 선하증권의 위기에 대한 완전한 보완책이 못된다는 것이 일반적인 중론임을 감안할 때, 선취화물보상장을 통한 보완 이외의 대책이 강구되어야 할 것으로 보인다.

## (2) 추가적인 비용의 증가

무역거래에서 물품의 이동은 무역서류의 흐름에 의하여 시작되고 통제된다. 그러나 이러한 서류의 발행은 무역비용을 높이는 데 한 몫을 함으로써 무역업체에게 커다란 부담으로 다가왔다. 이에 부응하여 무역절차간소화위원회에서는 이러한 서류비용의 절감을 위해 많은 노력과 시간을 투자해왔다. 현대의 무역은 뛰어난 기술을 바탕으로 신속하고 저렴한 물류시대가 도래했지만, 정작 물품의 이동에 반드시 수반하여야만 하는 서류의 흐름은 이에 발맞추지 못한 것이 현실이다. 이에 따라 현재 서류발행과 지연 등으로 인한 비용은 실제 무역거래를 위협하는 수준에 달하였다고 볼 수 있다.<sup>33)</sup>

1994년 7월 31일에서 8월 6일까지 아테네에서 열린 제14회 각국법률비교 국제회의에서 각국의 국가보고서는 기존의 선하증권의 단점(Disadvantages of Traditional Bills of Lading)으로 지연도착과 이에 따른 고비용을 많이 지적하고 있다.<sup>34)</sup> 이러한 지연도착은

32) 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), 勁草書房, 1988, p.4.

33) 국제무역거래에서 무역처리와 관련된 비용은 평균적으로 물품매매가격의 7~10%를 차지한다. (UNECE, TRADE/WP.4/R.603, p.3.)

34) A. N. Yiannopoulos, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Law Congress, 1994.

운송인이 수화인이 선하증권이 제시할 때까지 물품을 적법하게 양도할 수 없기 때문에 항구에서 정체가 발생함으로써 정체비용을 물게 만들고, 또한 물품의 보관과 보험에 관련하여 추가적인 비용을 창출시키고 있다.

중이선하증권의 서류의 발행과 절차에 많은 비용이 소요되고 있다.

EC위원회의 1989년 보고서는 “운송산업에서 그것들의 발행과 검사에 관련하여 재래서류와 부수적인 지연의 비용은 전체 운송비의 10~15%를 구성한다.”라고 예상하고 있다.

### (3) 선하증권의 사기 문제

오늘날 선하증권과 관련하여 심각하게 제기되고 있는 문제의 하나는 선하증권을 이용한 사기이다. 선하증권에 의한 사기는 두 가지 요인에서 비롯된다.

첫째, 이 문제는 선하증권 원본을 복수(보통 3통)로 발행하는 데서 비롯된다. 선하증권 유통과정에서의 분실에 따른 문제를 예방하기 위하여 복수로 발행하던 무역거래 초기의 관행이 오늘날까지 지속되어옴에 따라 여러 선하증권 원본을 각각 별개로 양도함으로써 동일한 물품을 중복하여 매매하는 사기사건의 가능성이 상존한다.<sup>35)</sup>

둘째, 이 사기는 선하증권의 유통가능 권리증권으로서의 본질에서 비롯된다.<sup>36)</sup> 선하증권이 유통성을 보유함에 따라 신용장개설은행에 대도증서를 차입한 후 인도받은 선하증권을 다른 은행에 다시 매입시키는 경우도 발생되고, 선하증권을 위조하여 화물을 인도받거나 매입시키는 사기가 발생되고 있다. 선하증권의 위조는 선하증권이 각국에서 다수의 운송인에 의하여 비표준화된 양식으로 발행되는 데서 기인되는 바가 크다.

요컨대, 권리증권으로서의 선하증권은 앞서 살펴본 바와 같이, 국제무역거래에서 화환취결의 허용, 운송중 물품에 대한 재매각 등 다양한 이점을 가져다주지만, 반면에 국제운송의 신속화, 컴퓨터통신의 급속한 발전이 이루어지고 있는 오늘날의 국제무역환경에서 위와 같은 여러 가지 문제점을 야기하고 있으며, 선하증권을 둘러싼 사기문제도 심각한 일이 되고 있다.

## IV. 전자식 운송서류로의 대체와 문제점

앞서 살펴본 바와 같이 선하증권은 오랜 상관습속에서 무역거래에 많은 이점을 주기는 했지만, 또한 많은 단점이 노출되고 특히 최근의 선하증권의 위기는 더 이상 선하증권의 이점을 확보하기 힘든 상태에 이르렀다.

오늘날의 운송은 컨테이너 혁명으로 대형, 고속의 컨테이너 선박을 통한 운송을 이룩하고 있다. 화물운송은 보다 신속해졌으며, 이에 따른 운송서류의 신속한 유통이 절실히 요구되는 시점이라 말할 수 있을 것이다.

35) Paul Todd, *Modern Bill of Lading*, op. cit., p.14.

36) Ibid., p.261.

## 1. 전자식 운송서류로의 대체

### (1) 유통불능 운송서류의 전자화

해상운송장 같은 유통불능 운송서류는 권리증권이 아니기 때문에 양륙지에서 물품의 인도를 위하여 제시되지 않는다. 그러므로 유통불능 운송서류 자체가 무서류 방식으로 여겨지고 있다. 해상운송장 같은 유통불능 운송서류의 보급이 확산된다면, 서류의 전달을 전자메세지로 전환하는 것이 가능하게 되어 국제표준전자서류(UN Standard Message : UNSM)의 개발이 기대될 수 있을 것이다.<sup>37)</sup>

결론적으로 유통불능 운송서류의 전자화는 유통가능 운송서류의 전자화에 비해 상당히 용이하며, 운송서류의 유통성이 반드시 필요하지 않은 업계에서는 이의 사용이 권장될 만하다.

유통불능 운송서류의 전자화를 위하여 다음과 같은 시도가 이루어졌다.

첫째, 화물자료수취증(Data Freight Receipt : DFR)시스템으로 1971년 세계 최대의 컨테이너운송회사의 하나인 ACL은 북대서양화물운송에 DFR시스템을 도입하여 유통불능 운송서류의 EDI화를 시도하였다. 이는 화물보다 선하증권 원본이 목적지에 늦게 도착하는 문제점을 해결하기 위하여 시도된 것이다.

둘째, 화물수령키(Cargo Key Receipt : CKR)시스템으로 고텐버그(Gothenburg)대학의 그린포(Kurt Grönfors)교수가 스웨덴 해운회사 및 스웨덴 무역절차간소화위원회(Swedish Trade Procedures Council : SWEPRO)와 공동으로 개발한 유통불능 운송서류이다.

### (2) 유통가능 운송서류의 전자화

유통가능 운송증권이 도입된 배경은 해상운송장 같은 유통불능 운송서류의 한계성 때문이다. 해상운송장이란 운송인이 선적을 위하여 물품을 수취하겠다는 사실을 증명하고 운송조건을 알릴 목적으로 송화인에 대하여 발행하는 서류이다. 그러나 목적지에서 물품의 인도청구시에 상환되어야 할 권리증권이 아니라는 점에서 선하증권과 차이가 있다. 해상운송장의 이러한 특성으로 인하여 해상운송장은 사용상 한계가 존재하게 된다.

유통불능 운송장이 발행되는 경우에는 수화인이 운송장을 제시하지 않고 동일인이라는 증명만으로 물품의 인수가 가능하기 때문에 화물의 신속한 인도가 이루어질 수 있어서 유통불능 운송장의 보급으로 선하증권의 위기를 극복할 수 있다. 그러나 유통불능 운송장의 문제점으로 지적되는 것이 첫째, 유통불능 운송장이 사용되는 거래가 매우 제한적이라는 데 문제가 있다. 해상운송에 있어서 모회사와 외국현지법인간의 거래 즉 내부거래에 한정되어 사용되고 있으며 지역적으로는 그 사용이 대서양 무역거래에 편중되어 있다는 점이다.<sup>38)</sup>

37) 최석범, '전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구', 「무역학회지」, 제 22권 3호, 1997. 11., p. 398.

38) 최석범, 전제서, p. 398.



둘째, 유통이 불가능한 해상운송장은 운송중에 물품의 전매가 이루어지는 거래에서는 사용될 수 없다는 한계성을 가지게 된다. 전매가 예상되거나 신용상 불확실한 당사자와 거래할 때는 해상운송장이 사용되지 않고 선하증권이 사용되게 된다. 이러한 경우 선하증권이 사용되게 되면 다시 선하증권의 위기라는 상황에 처하게 된다. 그러므로 해상운송장이 사용될 수 없는 경우에 권리증권으로서 기능을 하면서 서류를 신속하게 수화인에게 전달할 수 있는 방법이 모색되어야 하는 것이다. 이러한 배경에서 개발된 것이 유통 가능한 운송서류의 전자화인 전자식 선하증권이다.<sup>39)</sup>

전자식 선하증권의 도입사례 <표 IV - 1>은 각 유형별로 등록시스템의 유형과 전자배서에 해당하는 키방식의 유형 또한 이러한 키의 양도를 전제로 하는지의 여부, 구체적인 유통절차를 나타낸 표이다.

<표 IV - 1> 전자선하증권의 도입사례의 종합평가

내용 유형	키방식의 유형과 양도가능여부	등록시스템 유형	유통성 절차
Reinskou	별도의 키없음 (운송인의 기록 에 의함)	운송인등록시 스템	매도인이 매매사실을 운송인에게 통지하고 운송인은 양수인을 신소지인으로 등록하고 이 사실을 양수인에게 확인
SeaDocs	PIN 혹은 Test Key, 양도가능	중앙등록기관 - 운송인의 자회사(SRL)	송화인이 SRL에 양수인의 성명을 통지하고 양수인에게 자신의 테스트키를 제공하여 SRL은 송화인과 양수인의 메시지(테스트키 포함)를 점검하여 일치하면 양수인을 신소지인으로 등록.
CM	개인키(Private Key), 양도불가	운송인등록시 스템	운송인에게 양도메시지를 전송하고 운송인은 그 내용을 양수인에게 통지하고 이를 수락하면 신개인키를 교부하고 신소지인으로 등록함으로써 양도가 이루어짐.
NQTD	IAC. 양도불가	운송인등록기 관(운송인) 또 는 중앙등록기 관(컴퓨터/통 신회사)	관리기관을 통하여 전자배서를 행하고 관리기관이 수화인에게 전자선하증권을 교부
BIMCO	Digital Signature, 양도가능	중앙등록기관 - 운송인의 제3자 (BIMCO)	송화인인 양도메시지(디지털서명포함)를 관리기간에 전송하고 관리기관이 양수인에게 수취 메시지를 전송하고 양수인이 이를 수락하면 양도가 이루어짐.

## 2. 전자식 운송서류의 제반 문제점

전자식 운송서류에 관해서 기존의 연구에서 제시된 문제점 및 새로이 제시되는 문제점에 대해 논의 필요성이 존재한다. 기존의 연구에서 전자식 운송서류에 관한 논의가 미세하나마 다각적으로 이루어졌으며, 몇몇 문제점이 제시되었다.

39) 최석범, 전계서, p. 398.

(1) 권리이전의 전자화에 대한 안정성

전자선하증권으로의 대체에서 가장 핵심적인 부분은 유통이 가능한 운송서류로서의 전자식 선하증권이 기존의 종이선하증권처럼 운송품의 물권이전이 가능한가의 여부이다.

선하증권의 전자화에 선하증권이 가지는 상징적인 기능인 권리증권(document of title) 혹은 유통증권(negotiable instrument)으로서의 법적인 성격, 구체적으로 말하면 은행거래에 있어서 담보기능(security)과 서류의 이전에 의한 물품의 전매기능을 데이터의 전자적 이체(electronic transfer)에 의해 어떻게 대체할 수 있는가 하는 점이다.

전자선하증권을 위한 CMI 규칙하에서는 운송인으로부터 개인키를 부여받은 소지인의 지시에 의해 권리를 이전할 수 있도록 되어 있지만, 개인키가 등록기관의 확인도 없이 다른 제3자에게 사기로 이전될 가능성이 있다. 이에 대한 안정성이 확보되어야 할 것이다.

(2) 신용장방식의 거래시 전자식 운송서류의 수용

전자식 운송서류의 사용이 활성화되기 위해서는 관련 법규나 상관습에서 이를 수용하여 법적인 장애가 없어야 할 것이다. 무엇보다도 대부분의 무역거래가 신용장방식으로 체결된다는 점을 감안할 때, 신용장통일규칙(UCP)에서 전자식 운송서류를 수용할 수 있는지가 문제시된다.

UCP가 전자화에 대해 취하고 있는 근본적인 문제는 UCP의 규정이 전자무역거래에 적용되는지의 여부가 결코 분명하지 않다는 것이다. 문제는 UCP의 서류라는 표현에 EDI 메시지와 같은 전자적인 방법이 포함되는지의 여부에 달려 있다. UCP에서 서류의 발행방식에 관해서 제 20조 b항은 다음과 같이 규정되어 있다.

‘신용장에 별도의 규정이 없는 한 은행은 다음의 방식에 의해 작성되었거나 작성된 것으로 보여지는 서류로써 원본이라는 표시가 있고 필요한 경우, 서명된 것으로 보이는 것은 원본으로 수리한다.

- i. 복사시스템, 자동화 또는 전산화된 시스템
- ii. 카본 복사지

서류는 육필, 팩시밀리서명, 천공서명, 스탬프, 상징, 또는 타 기계적 혹은 전자적 진정성 방법으로 서명될 수 있다.’

UCP의 이 조항에서는 EDI메시지가 서류에 해당된다고 볼 수도 있겠지만, 다른 측면에서는 이러한 조항이 서류의 생성방법으로 결론적으로는 이러한 방법으로 종이서류를 발행하여야 한다는 것으로 여겨질 수 있다.

무엇보다도 UCP에서는 전자식 운송서류에 대한 언급이 되어 있지 않다는 점이 전자식 운송서류의 사용에 장애가 될 것이다.

또한 UCP의 특정 규정은 EDI메시지에 적용될 수 없다. 예를 들면 제 13조의 ‘문면상으로(on their face)’란 문구인데 이는 서류의 외형에 대한 언급이다. 물론 EDI메시지에는 은행이 심사할 전면과 후면이 없다.<sup>40)</sup>

그러나 화환신용장을 거래하는데 EDI의 사용가능성을 고려한 UCP의 규정이 있다. 즉

제 21조는 서류의 '문언(wording) 또는 자료내용(data content)'을 언급하고 있는데 종이서류와 명백히 대조된다. 제 16조의 규정도 또한 관련이 있는데 이는 메시지와 서신, 서류사이의 차이를 명백히 하고 명백히 이런 것 중의 어떤 것이 전송연결(telecommunication links)을 통하여 전달되도록 의도하고 있기 때문이다.

결론적으로 UCP는 화환신용장을 거래하는데 EDI의 사용에 대해 찬성의 여부를 명백히 하여야 할 필요가 있다. 그러므로 화환신용장의 전자화는 초기에 주로 계약에 의해 이루어지거나 기껏해야 부분적으로 UCP의 기존체계 내에서 이루어질 수 있을 것이다. 그러나 화환신용장의 거래에 있어서 상당수의 은행이 EDI를 수용한다면 EDI의 사용은 급속히 법원에 의하여 인정되거나, 거래에 법적 효력을 부여하기 위해 추후 UCP의 규정이 개정되거나, 전자신용장에 대한 통일규칙이 새로 제정될 필요성이 대두될 것이다.

비록 UCP가 화환신용장의 전자화를 명백히 규정하기 위하여 개정된다고 할지라도 추가적으로 기본적인 문제는 존재한다. UCP의 조항들은 수년의 관행이 이루어진 후 그 대상에 대한 실질적인 법률체계가 발생되고<sup>41)</sup> 은행이나 무역업자의 관례에 법적 효력성이 부여되었다. 만약 이러한 관례가 EDI의 도입을 통해 변화된다면 어떻게 UCP가 화환신용장을 거래하는 새로운 방법에 적용될 수 있는가에 대해 의문이 제기된다. 이러한 문제는 법원이 그들의 의견을 표명하기 전까지는 제거되지 않기 때문에 불가피하게 EDI를 도입하는 상업적 위기를 증가시키게 된다. 그러나 EDI를 통한 신용장 거래의 상업적 이점은 상당할 수 있으며 관련은행은 기본적인 운송계약의 체결에 관여하지 않고 서류라는 형태에만 관여하기 때문에 화환신용장은 적절히 전자화 될 수 있는 것이다.<sup>42)</sup>

## (2) 운송보조서류의 전자화

전자무역계약에서 전자식 운송서류를 사용할 경우, 선하증권의 위기에 대한 문제점이 해소될 것이기에 L/G관행은 그 의미를 상실하여 더 이상 존속되지 않을 것으로 여겨진다.

대금지급을 한 당사자는 운송인과 보험업자 양자와 직접적인 계약관계를 가지며 전자선적서류는 종이서류의 제시와 동일한 수준의 담보를 제공해야만 한다. 담보문제는 매수인이 물품을 판매하고자 할 때 발생한다. 대부분의 경우에서 매수인은 서류와 상환으로 즉시 자신의 거래은행에게 대금을 지급할 수 없는 것이 실정이다. 이때 은행에 담보를 제공하는 방법은 대도(Trust Receipt : T/R)와 상환으로 서류를 제공하는 것이다.<sup>43)</sup> T/R은 단순히 매수인과 거래은행사이의 관계에 대한 등록이기 때문에 그것이 표준EDI메시지로 생성되어서는 안되는 이유는 없다. 그러나 영국법은 매수인의 자산에 대한 비용으로서 이

40) 전자신용장거래의 경우에 문면상으로(on their face)란 용어는 화면상으로(on screen) 혹은 자료내용상으로(on their data content) 규정되어야 할 것이다.

41) E. P. Ellinger, "Documentary Letter of Credit", University of Singapore Press, 1970, pp. 114~120.

42) 전자신용장의 경우에도 독립·추상성의 원칙이 적용될 수 있을 것이다.

43) A. G. David, "The Law Relating to Commercial Letters of Credit", 3rd ed., London, 1963, p. 189.

T/R이 등록되도록 요구하지 않지만,<sup>44)</sup> 미국의 통일상법전 §9-401하에서는 T/R의 등록을 요구하고 있다. 따라서 완전한 전자화가 진행되는 경우 EDI메시지를 통한 등록이 이루어지도록 할 필요가 있을 것이다. 그리고 전자서류는 관습에 따라서만 권리증서로서 간주될 수 있다. 그러나 관습이 형성되는데 오랜 시간이 소요된다. 따라서 입법을 통하여 그러한 특수한 문제를 해결하여야 할 것이다.<sup>45)</sup>

(4) 운송인의 책임증가와 비용문제

운송중의 물품에 대한 권리의 전자적 이전과 운송계약에 관한 데이터를 보존, 등록하고, 현권리자로부터 통지를 받아 새로운 권리자에게 데이터를 전송하는 등록기관, 즉 데이터뱅크에 대해 CMI규칙은 운송인을 등록기관(Key station)으로 하는 방법을 선택했지만, 선박회사를 등록기관으로 하지 않고 물품인도와 대금결제를 결부시키기 위해서 은행을 등록기관으로 하는 방법<sup>46)</sup>이 있다.

운송인을 관리기관으로 하는 개인키에 의한 전자선하증권의 유통방식은 통지확인시스템으로서 기존의 선하증권의 유통방식과는 크게 구별된다. 기존의 선하증권은 소지인의 배서·양도로 계속하여 유통되어 유통경로상에 운송인이 개입되지 않았지만, 전자선하증권의 경우에는 각 이전과정마다 운송인이 개입하여 전자선하증권의 유통경로상의 등록기관으로서 역할을 수행한다.

이러한 유통절차는 상업 및 법적인 측면에서 많은 문제를 발생시킬 소지가 있다. 송화인의 입장에서는 물품매매의 과정을 개인키를 관리하는 운송인의 신뢰성과 정확성에 의존하게 된다는 점이다. 운송인의 입장에서는 개인키의 관리책임을 부담함으로써 결과적으로 물품거래에 따른 관리책임을 부담하게 된다. 이는 기존의 선하증권에서와 같은 운송인의 물품운송책임이행과는 전혀 무관한 추가적인 의무와 책임을 부담하게 된다는 점을 의미한다.

현실적으로는 운송인이 이러한 시스템을 구축하는 데 소요되는 경비부담이 문제가 된다. 일본의 경우 CMI규칙에 의한 전자선하증권을 도입하는데 그 비용이 초기에 200억엔이 투자되어야 하고 매년 30억엔의 운영경비가 필요한 것으로 추정되었다.<sup>47)</sup> 따라서 이와 같은 운송인의 추가적인 책임과 경비에 대한 다른 이해당사자의 적절한 분담의 보장 없이는 운송인은 CMI규칙상의 전자선하증권의 적용에 참여하려 하지 않을 가능성이 크다.

44) Re David Allester Ltd[1922] 2 ch 211.

45) Paul Todd, "Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits", Lloyd's of London Press Ltd., pp. 121~122.

46) 1982년에 미국계의 은행이 동은행을 등록기관으로서 운영하는 시스템에 의한 유사한 메카니즘을 제창한 것이 있었다. 그러나 일반적으로 이미 자금면에서 주도권을 쥐고 있는 은행에게 물류까지 파악됨으로써 기업이 위기감을 가지기 때문에 그 당시 화주측 기업의 태도는 냉담했다.

47) 江頭憲治郎, "電子式船荷證券のための CMI規則について", 「海法會誌」, 復刊 第34號(通卷 第63號), 勁草書房, 1990, p. 574.

## V. 전자식 운송서류의 활성화방안

### 1. 전자식 운송서류에 관한 법률정비

전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법은 제2부 특정분야의 전자상거래중 운송서류 부분 제1항에서 '거래의 이행이 서면 또는 종이문서로 할 것을 규정한 경우 그러한 규정은 그 거래가 하나 또는 다수의 데이터 메시지에 의하여 이행되는 경우에도 충족될 수 있다.' 라고 규정함으로써 전자식 운송서류에 관한 법률적인 기반을 마련하고자 하였다.

국제해법회(CMI)에서는 전자선하증권에 대한 CMI규칙을 제정함으로써 전자선하증권의 전자적 이체문제를 해결하고자 함으로써 상당한 성과를 보인 바 있다.

그러나 여전히 전자식 운송서류에 관한 법률적 정비가 필요한 것으로 여겨진다. 실질적으로 전자식 운송서류에 관한 명시적인 법규마련이 필요한데, 이는 국제법규나 관습법에서는 물론이거니와 각국의 국내법에서도 수용할 수 있어야 할 것이다.

장래에 CMI규칙상의 전자식 선하증권과 같이 권리증권성을 가진 데이터 메시지의 사용이 보편화되는 시점에 이르러서는 선하증권과 같은 운송서류에 유통성을 부여하는 것은 제정법만이 부여할 수 있는 효력이라 할 것이므로 동 특별법에 보안이 갖추어지고 그 운용방법이 상당한 안정성을 확보하고 있는 것을 조건으로 하여 데이터 메시지에 권리증권성을 인정하는 규정을 두는 것도 필요할 것으로 생각된다.

법률로써 규정하기 힘든 부분에 관하여는 당사자의 약정에 의지할 수밖에 없을 것이다. 이에 대하여 지속적인 연구를 통해 데이터 메시지를 이용한 거래의 모델약정을 보급하는 것이 EDI방식에 의한 거래의 활발한 이용과 빠른 제도적 정착을 위해 필요하다고 할 것이다.

또 한가지 주의할 점은 이러한 약정에 의해 전자거래나 전자식 선하증권을 사용하는 경우 운송인이나 또 통신약정상의 서비스 제공자는 대량, 다수의 거래를 운송약관, 서비스 이용약관에 의한 부합계약의 형태로 체결하는 경우가 많을 것인데, 이러한 약관에 운송인이나 서비스 제공자의 면책을 내용으로 하는 조항을 삽입할 것이 예상되므로 이러한 약관에 대한 심사도 소홀히 하여서는 안될 것이다.

차후 기존의 선하증권에 관한 국제규칙인 헤이그-비스비규칙이나 함부르크규칙의 내용이 상법에 편입된 것과 같이, 국제적으로 전자식 선하증권에 관한 CMI규칙이나 전자상거래에 관한 UNCITRAL모델법 등이 전자거래에 관한 관행으로 정착되어 상관습법화 한 이후에는 이 내용을 상법상의 선하증권에 관한 내용 또는 해상운송계약에 관한 내용으로 도입하여 전자식 선하증권의 운용모델로서 규율하고, 데이터 메시지를 이용한 EDI방식에 의한 의사표시의 효력이나 당사자간의 행위규칙 같은 내용은 민법의 의사표시의 장에 일반적인 내용으로 흡수하는 방안도 고려될 수 있을 것이다.

결론적으로 현재로서는 전자식 선하증권을 사용하는 경우, 데이터 메시지에 대해 법률적 효력을 인정하는 등 기본적인 내용을 규율하는 EDI기본법형식의 특별법이 제정되어야 하는 것 외에는 운송인이나 서비스 제공자의 책임제한에 관한 약관을 심사하고, 일반적인 계

약법의 해석원칙과 해상운송계약과 선하증권 관련법규를 적용하여 규율하는 수 밖에 없을 것이다.

최근의 각국의 전자상거래에 관한 법규정비가 이루어지고 있지만, 아직까지는 세부적인 분야까지 확대되지는 못하고 있다. 세부적으로 전자계약, 전자결제, 전자신용장, 전자운송서류 등의 분야에 대해 각국의 국내법이 정비되고, 안정적인 국제법규가 형성되고 발효됨으로써, 변화하는 무역거래 방식이 보편화되는데 큰 힘이 될 것이다.

## 2. 관리기관의 안정성 확보

유통가능 전자식 운송서류에 관한 시스템에는 관리기관이 필요하다. 관리기관의 설정문제에는 거래상의 중립성과 자료접근의 용이성, 신뢰성 등의 필요를 고려할 때, 전자선하증권의 운용에는 공적기관 형태의 중앙등록기관을 설정하거나<sup>48)</sup> 이와 유사한 성격을 띤 신뢰할 수 있는 중앙등록기관의 설정이 모색될 수도 있다. 그러나 운송인이 독립적인 등록 시스템을 구축할 수 있는 경우에는 독자적인 등록시스템을 구축하는 것이 바람직하고, 독자적인 등록시스템을 구축할 수 없는 경우에는 운송인협회나 운송주선업자협회 등이 협력하여 중앙등록시스템을 구축하는 방법도 바람직하다. 운송인과 무관한 제 3자가 개입하는 것은 무역거래질차상 바람직하지 않지만, 신용력이 있는 당사자라면 제 3자도 중앙등록기관이 될 수 있을 것이다.

어떠한 관리기관이 설정된다 하더라도 이러한 관리기관은 안정성은 유통가능 운송서류의 활성화에 상당한 영향력을 미칠 것이다.

최근의 정보화기술의 급속한 발전은 전반적인 비용절감을 도모할 수 있다. 그러나 이러한 시스템구축비용이 문제시되었는데, 이러한 네트워크시스템은 정보화기술 발전에 따라 차츰 감소될 것으로 예견된다. 따라서 신뢰할 수 있는 관리기관의 등장과 이러한 관리기관의 기술발전으로 구축비용 절감이 가능해지면 유통가능 전자식 운송서류의 사용이 활성화 될 것이다.

## 3. 신용장통일규칙에 전자식 운송서류 삽입

전자식 운송서류에 관한 조항이 신용장통일규칙에 규정된다면, 무역거래자들의 전자식 운송서류 사용이 활성화 될 것이다. 비록 신용장통일규칙의 대부분의 조항이 '별도의 규정의 없는 한(unless otherwise stipulated in the credit)'이라는 단서를 두고 있어서, 전자식 운송서류의 사용에 어려움이 없다지만, 실질적으로 무역거래 당사자들이 자의로 전자식 운송서류를 사용하기에는 힘든 실정이다.

비록 신용장통일규칙이 상관행을 해칠 수 없고, 강제성이 없으나, 신용장통일규칙의 개정으로 서류부분에 전자식 운송서류에 관한 조항이 삽입된다면 당사자들로 하여금 불안감을 해소시켜줄 수 있을 것이다.

48) Boris Kozolchyk, 'Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading From a Banking Law Perspective', *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.23, No.2, April, 1992., p. 243.

당사자들의 별도 협약이 없더라도, 전자식 운송서류가 은행에서 수리가능한 운송서류로 인식되어질 때, 실질적으로 전자식 운송서류의 사용이 활성화될 수 있는 방안일 것이다.

#### 4. 전자무역거래의 활성화

전자식 운송서류의 필요성이 비단 선하증권의 위기에만 접목되어 있는 것은 아니라고 여겨진다.

최근 전자무역거래에 관한 논의가 활성화되어가고 있는 가운데 현행의 무역거래가 점차 가상공간으로 옮겨가고 있다. 전자무역거래가 형성이 되면, 물류부분을 제외하면 대부분의 상거래는 전자적으로 이루어질 가능성이 높아지고 있다. 이러한 변화에 능동적으로 대처하기 위한 운송부분의 전자화의 핵심이 전자식 운송서류인 것이다.

가상공간을 통해 계약이 전자적으로 체결되면 전자신용장이 통보되고 네트워크시스템을 통한 운송계약체결과 전자식 운송서류의 확보가 이루어지는 절차로 수출입업무가 진행될 것이다. 이렇듯 전자무역거래가 현실화될 미래에는 전자식 운송서류가 반드시 필요할 것이다.

결론적으로 전자무역거래의 활성화는 무역거래의 일부분으로서의 운송계약의 전자화를 불러올 것이고, 이의 핵심인 운송서류의 전자화가 활성화될 것이다.

## VI. 결 론

정보화기술의 발전은 기존의 무역거래를 상당히 변화시키고 있다. 무역거래의 전자화가 급속도로 이루어짐으로써 전자무역거래에 관한 논의가 활발히 이루어지고 있다.

무역거래의 대부분의 운송이 해상운송으로 이루어지고 오랜 관행으로 정착된 선하증권은 무역거래에 있어 많은 이점을 가져다주었다. 그러나 이러한 선하증권은 첫째, 고속선의 등장으로 화물이 선하증권보다 먼저 도착함으로써 물품인도가 불필요하게 지연되고 L/G 보증인도와 같은 불필요한 노력과 비용, 장소에 따라서는 체화 해소를 위해 실제로 화물인도선행의 관행이 이루어짐으로써 '선하증권의 위기(The B/L Crisis)'가 초래되었다. 둘째, 종이선하증권의 서류의 발행과 절차에 많은 비용이 소요되고 있다. 셋째, 권리증권으로서의 선하증권은 국제무역거래에서 화환취결의 허용, 운송중 물품에 대한 재매각 등 다양한 이점을 가져다주지만, 반면에 국제운송의 신속화, 컴퓨터통신의 급속한 발전이 이루어지고 있는 오늘날의 국제무역환경에서 위와 같은 여러 가지 문제점을 야기하고 있으며, 선하증권을 둘러싼 사기문제도 심각한 일이 되고 있다.

이렇듯 최근의 선하증권의 문제점은 급속한 물류혁신이 이루어짐으로써 이에 부수한 정보물류로써의 운송서류가 이에 대처하지 못함으로써 발행하는 문제들이다.

따라서 운송서류의 전자화는 어떠한 서류의 전자화보다 시급히 해결되어야 할 문제로 여겨지고 있으며, 이에 대한 연구가 절실한 실정이다.

기존에 제시되었던 전자식 운송서류는 권리이전의 전자화에 대한 완전한 안정성 확보문제, 신용장통일규칙에서의 전자식 운송서류의 수용문제, 보조서류의 전자화, 운송인의 책임 증가와 비용문제 등의 문제점이 제시된 바 있다.

본고에서는 이러한 전자식 운송서류의 활성화를 위해 다음과 같은 몇 가지 방안을 제시한다.

첫째, 전자식 운송서류에 관한 법률정비이다. 지금까지 전자식 운송서류의 사용을 위해 CMI와 UNCITRAL에서 법규를 제정하고 있기는 하지만 전자식 운송서류의 활성화를 위해서는 많은 국가가 참여한 국제법규가 제정되거나 기존의 무역거래 관습법규의 개정이 필요할 것이고, 각국의 국내법규의 정비가 필요할 것인데, 이러한 법규의 정비는 전자식 운송서류의 안정성을 가져다주어 전자식 운송서류의 사용이 활성화될 것이다.

둘째, 관리기관의 안정성이 확보되어야 한다. 유통가능 전자식 운송서류를 위해서는 관리기관이 필요하게 되는데, 앞서 제시된 문제점중 이러한 관리기관의 책임과 비용문제는 발전하는 정보화기술과 사용자부담원칙으로 해소될 수 있으며, 이러한 기술적인 발전과 사용자 확보에 앞장서기 위해서는 신뢰할 수 있는 관리기관이 선정되어 안정성이 확보된다면 전자식 운송서류의 사용이 활성화 될 것이다.

셋째, 신용장통일규칙에서 전자식 운송서류에 관한 조항이 삽입되어야 할 것이다. 기존의 무역거래가 대부분 신용장방식으로 이루어진다는 점에서 신용장통일규칙은 상당한 의미를 지니고 있다. 신용장통일규칙에서 전자식 운송서류 조항이 삽입되고, 은행에서 이러한 전자식 운송서류가 수리된다면 전자식 운송서류의 사용이 활성화 될 것이다.

넷째, 전자무역거래가 활성화되어야 한다. 전자식 운송서류는 전자무역거래 전체의 일부로써 연구되어질 수도 있을 것이다. 전자계약체결로 전자신용장이 도달하고, 전자운송계약 체결과 전자식 운송서류의 확보로 이어지는 전자무역거래는 향후 보편적인 무역거래방식의 일환으로 여겨질 것이다. 이러한 전자무역거래가 활성화되면 전자무역거래의 일부인 전자식 운송서류의 사용이 활성화될 것으로 여겨진다.

본고에서는 전자식 운송서류의 활성화를 위해 기존의 종이 운송서류에서 전자화된 운송서류로의 전환에 따라 기존에 제시된 문제점을 살펴보고 이를 활성화하기 위해 진행되어야 할 작업들에 대해서 제시하였다.

앞에서 서술했듯이 전자식 운송서류는 전자무역거래의 일부로 여겨질 수 있기에 앞으로는 전자무역거래의 절차로서의 전자식 운송서류에 대한 연구가 부족했으며 추후 이러한 부분에 대한 상학적인 연구의 필요성이 남아있다는 생각이다.

## 참고 문헌

### 1. 국내문헌

김선광, 「무역사례연구」, 동성사, 1992.



- 박희수, 「해운론」, 학문사, 1993.
- 오원석, 「국제운송론」, 박영사, 1990.
- 이태완, 「인터넷을 이용한 전자무역」, 도서출판 장산, 1996.
- 최석범, 「EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구」, 「중앙대 박사학위논문」, 1995. 6.
- , 「전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구」, 「무역학회지」 제 22권 3호, 1997. 11., p. 398.
- 한남성, 「전자식 선하증권 활용상의 문제점에 관한 연구」, 「성균관대 박사학위논문」, 1995. 12.
- 손경환, 「전자상거래의 법적 문제」 「전자상거래 : 그 제도적·기술적 과제」, 기술과 법연구소, 1997.
- 데이콤, 「EDI개론」, 1988.
- 통상산업부, 「인터넷 전자상거래 종합대책(안)」, 1997. 8.

## 2. 외국문헌

- 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), 勁草書房, 1988.
- , 「電子式船荷證券のための CMI規則について」, 「海法會誌」, 復刊 第34號(通卷 第63號), 勁草書房, 1990.
- 新堀 聰, 「いわゆる電子式船荷證券について」, 「國際商社法務」, Vol.19, No.8, 1991.
- 日本貿易關係手續簡易化協會, 「貿易手續EDI化に係る法的諸問題」, JASTPRO刊 92 - 15, 1993.
- 朝岡良平, 「EDI Business Communication關聯 法的問題」, 「早稻田商學」, 1996.
- Callou R. & Schwartz. D. "Changing Patterns of Economic Activity, Trade and Freight Transport, Combined Transport : Technical Economic and Commercial Aspects", Eighth International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics. ECMT. Sep. 1979, p. 142
- David, A. G., The Law Relating to Commercial Letters of Credit, 3rd ed., London, 1963.
- Ellinger, E. P., Documentary Letter of Credit, University of Singapore Press, 1970.
- Grönfors, Kurt., Cargo Key Receipt and Transport Documentation Replacement, Gothenburg Maritime Law Association, 1982.
- Guest, A. G., Benjamin's Sale of Goods, 3rd ed., Sweet & Maxwell, 1987.
- Ivamy, E. R. Hardy., Carriage of goods by Sea, Butterworths, 1989.
- Kozolchyk, Boris., "Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.23, No.2, April, 1992.

- Mapp, Wanyne D., "Documentary Problems of Internodal Transport", *Journal of World Trade Law*, Vol. 12, Number16, November : December 1978, pp. 515 ~ 516.
- Ridely, Jasper., *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, Shaw & Sons, 1982.
- Todd, Paul., *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987.
- , *Modern Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1990.
- , *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, Lloyd's of London Press Ltd., 1990.
- UNECE, *Electronic Bills of Lading*, TRADE/WP.4/R.710, 15 August 1990.
- Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, Fitman Publishing, 1993.
- Yiannopoulos A. N., *Ocean Bills of Lading : Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Law Congress, 1994.