

글로벌 電子貿易時代에서의 블레로 船貨證券의 機能과 問題點

崔錫範*

-
- I. 序論
 - II. 블레로 선화증권의 도입배경
 - III. 글로벌전자무역시대에서의 블레로 선화증권의 기능
 - IV. 블레로 선화증권의 문제점과 해결방안
 - V. 結論
-

I. 序論

국제무역거래에서 핵심서류로서 사용되어 왔던 선화증권이 선박의 고속화 경향으로 그 기능을 제대로 수행하지 못하는 선화증권의 위기상황이 전개되어 왔다. 해상운송거래에서 권리증권으로서의 선화증권이 사용된 배경은 바로 선화증권이 물품보다 먼저 목적지에 도착할 것이라는 전제가 있었기 때문이다. 그러나 목적지에 물품은 도착되어 있지만 선화증권이 목적지에 도착하지 않아 운송인과 수화인이 물품을 제때 인수도할 수 없는 곤란한 상황에 직면하게 되었다.

이러한 선화증권의 위기를 해결하기 위해 실무적인 차원에서도 여러 방안들이 강구되었고 선화증권의 EDI화를 위한 실질적인 해결책이 모색되기도 하였다. 실무적인 방안에서 가장 대표적인 것이 바로 수입화물선취보증장(Letter of Guarantee : L/G)을 이용한 보증도이고 EDI 화에 의한 실질적인 해결책이 바로 CMI 규칙이었다.

* 영남대학교 통상 및 경제학부 조교수.

그러나 실무적인 접근방법은 근본적인 해결방법이 될 수 없어 거래당사자에 있어서 위험이 상존하기 때문에 EDI 화에 의한 방법이 바람직한 방법이라고 할 수 있다. 그러나 그동안 선화증권의 EDI 화 즉, 전자선화증권에 대한 도입에 대한 활발한 논의가 되어 왔으나 성과를 보지 못하고 유럽에서 시작된 볼레로(Bolero: Bill Of Lading for EuROupe)프로젝트가 기반이 되어 볼레로 선화증권을 비롯한 글로벌베이스의 전자무역서비스를 개시하는 국제볼레로회사(Bolero International Limited)가 출범하게 되었다.

이러한 상황에서 볼레로 선화증권이 기존의 선화증권과 같은 기능을 수행하는지의 여부와 그 기능상에서의 문제점을 도출하여 그 해결책을 모색할 필요성이 있다. 그래서 본 논문에서는 볼레로 선화증권의 기능을 CMI 규칙과 비교하여 분석하고 그러한 기능과 관련된 문제점을 도출하여 해결책을 모색함으로써 볼레로 선화증권의 활용성을 제고하는 것이 그 연구목적이다.

II. 볼레로 선화증권의 도입배경

1. 국제무역에서의 운송서류유형별 이용현황

국제주요항로에서의 유통가능서류와 유통불능서류의 사용율을 살펴보면 <표 1>과 같다. 일반적으로 일부항로를 제외하고 유통가능서류의 사용율이 압도적으로 높는데, 대서양항로중 유럽/북아메리카항로의 경우 유통불능서류가 75-90%사용되었고 유럽내항로의 경우 유통불능서류가 90-100%사용되었다. 이는 항로의 근거리로 인하여 선화증권을 사용할 때 문제점 즉, 고속선문제나 선화증권 위기¹⁾의 상황에 처하게 되는 문제 때문에 유통불능서류가 사용된 것으로 추정할 수 있다.²⁾

1) 최석범, '선화증권의 한계와 EDI에 의한 관습변화', 산경연구, 제5집, 영남대 산경연구소, 1997. 11, pp.218~219.

2) 최석범, '글로벌전자무역시대에 대비한 전자선화증권의 법률적 대응책', 무역학회지, 제24권 1호, 한국무역학회, 1999.6, pp.236~237.

<표 1> 국제무역항로상의 유통서류의 사용

항로	지역	유통가능서류 사용율	유통불능서류 사용율
태평양 항로	유럽/북아메리카	10-25%	75-90%
	유럽/카리브해	100%	0%
	유럽/중앙아메리카	100%	0%
	유럽/남아메리카	100%	0%
대서양 항로	북아메리카/극동	75%	25%
	중앙&남아메리카/극동	95-99%	1-5%
유럽/극동 항로	유럽/극동	75-90%	10-25%
중동 항로	유럽/중동	95-100%	0-5%
	북아메리카/중동	85-90%	10-15%
오스트랄라시아	유럽-오스트랄리아/뉴질랜드	65-70%	30-35%
	오스트랄리아/뉴질랜드-유럽	95%	5%
	극동/오스트랄리아&뉴질랜드	90-95%	5-10%
아프리카	유럽/동아프리카	95-100%	0-5%
	유럽/서아프리카	95-100%	0-5%
	유럽-남아프리카	55%	45%
	남아프리카-유럽	95-100%	0-5%
유럽/인도소대륙	극동/아프리카	95-100%	0-5%
	유럽-인디아&파키스탄	100%	0%
유럽내 항로	인디아-유럽	80%	20%
	북해	0-10%	90-100%
극동내 항로	북유럽근해/연안	0-10%	90-100%
	일본/아시아제국	85-90%	10-15%

자료: International Chamber of Shipping 1995.

2. 선화증권의 기능과 한계

(1) 선화증권의 기능³⁾

선화증권은 법적인 관점에서 다양한 기능을 갖고 있다. 기본이 되는 국제매매계약하에서 부차적으로 체결되는 여타의 계약과의 관계에서 선화증권은 여러가지 기능을 수행한다. 이러한 선화증권은 용도에 있어 다음의 <표 2>과 같

3) 최석범, '전자선화증권에 관한 연구-CMI 규칙을 중심으로', 한국해운학회지, 제 18 호, 한국해운학회, 1994. 8, pp.231~236.

이 세가지의 기본적인 기능을 수행한다.⁴⁾

첫째, 선화증권은 운송계약의 추정적 증거가 된다. 그러나 통상적으로 선화증권은 운송계약이 체결된 후에 발행되기 때문에 운송계약서 그 자체는 아니다.⁵⁾

둘째, 선화증권은 선적된 물품의 수취증이며, 선적시 물품의 수량과 상태를 확인하는 증거서류이다.

셋째, 선화증권은 권리증권으로서 기능을 수행하며, 정당한 선화증권의 소지인이 아니면, 일반적인 경우 물품을 인수할 수 없다.

<표 2> 선화증권의 용도와 기능

계약당사자	B/L의 용도	B/L의 기능
매도인/송화인↔운송인	운송인에 의한 물품수취증	① 운송인이 수취한 물품의 수취증
매도인/수화인↔은행	음자담보	② 운송중인 물품에 대한 권리증권
매수인/수화인↔제3자 양수인	권리증권	
제3자 양수인↔운송인	운송계약의 증거	③ 운송계약의 증거

(가) 운송계약의 추정적 증거로서의 기능

선화증권에는 일반적으로 운송계약조건이 포함되어 있는데 용선계약의 경우에는 선화증권이 '운송계약 그 자체'인지 혹은 '운송계약의 추정적 증거를 구성하는 단순한 서류'인지에 대해서는 법적인 견해충돌이 있으나⁶⁾ 운송계약의 추정적 증거라는 견해가 지배적이다.⁷⁾

용선자가 동시에 송화인인 경우 선주와 용선자의 권리의무관계는 용선계약에 의해 결정된다.⁸⁾ 선화증권은 반대의 명시적 합의가 있는 경우를 제외하고 용선계약서의 조항을 변경하거나 추가할 수 없다. 그러나 용선자가 그 선박을 일반화물선으로 사용한 경우, 각 송화인과의 운송계약은 용선계약서의 조건에

4) 日本貿易關係手續簡易化協會, 貿易手續의EDI化に係る法的問題, 1991, p.28.
 5) *Sewell v Burdick*[1884] 10 App Cas 74 at 105, *Ardennes SS(Owner of Cargo) V Ardennes SS(Owners)*[1951] i kb 55, [1950] 2 All ER 517.
 6) Jasper Ridley, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, Shaw & Sons, 1982, p.107.
 7) 김선광, 무역사례연구, 동성사, 1992, p.213.
 8) *Rederi Aktiebolaget Transatlantic v Board of Trade*(1925) 30 Com Cas 117 at 126-6.

관계없이 그 송화인에게 발행된 선화증권에 의해 증명된다.⁹⁾

또한 일반화물선의 경우 송화인이 그 선박에 대하여 용선계약의 존재를 알고 있었다면 송화인은 용선자와 계약한 것으로 간주된다. 따라서, 용선자를 상대로 소송할 수 있고 용선자로부터 제소당할 수도 있지만 만일 용선된 선박이라는 사실을 알지 못하였다면 계약은 선주와 성립한 것으로 간주된다.¹⁰⁾

용선된 선박에 선적된 물품의 송화인이 선화증권을 용선자에게 양도한 경우에도 선장의 선화증권 서명권이 용선계약에 위반되지 않는 한, 용선자와 선주의 관계는 당연히 용선계약에 의해 결정된다.¹¹⁾

용선자가 선화증권을 제 3자에게 배서양도한 경우에는 그 양수인은 용선계약조항에 저촉되지 않는다. 그러나 용선계약조항의 일부 또는 전부를 수용한다는 취지가 선화증권에 명시적으로 기재된 경우 혹은 선화증권을 용선계약상 선장이 유효하게 발행할 수 없었던 경우는 예외이다.¹²⁾

(나) 수취증으로서의 기능

현대에 있어서는 선적된 물품의 수량과 상태를 확인하는 행위의 효과는 매우 중요하다. 왜냐하면 선박은 면책위험(excepted perils)에 의해 면제되지 않는 한, 수취한 물품을 원래의 상태로 인도하여야만 하기 때문이다.¹³⁾ 선화증권에는 선적된 물품의 수량, 중량, 용적 등이 기재되어 있으며 일반적으로 '양호한 상태로 선적되었음'이란 문언이 포함되어 있다.¹⁴⁾ 영미법의 경우에 선화증권은 선적된 것으로 기재되어 있는 물품의 수량이 실제로 선적되었음을 나타내는 추정적 증거(prima facie evidence)가 된다. 운송인은 선화증권에 명시된 수량에 대해서만 책임을 진다.¹⁵⁾ 이러한 선화증권은 운송인을 대리하는 선장이 서명·날인하는데 자신에게 인도되지 않은 물품에 대해서는 서명할 권한은 없다.

예를 들면, *Grant v. Norway* 사건¹⁶⁾에 대해서는 선장이 12 배일(Bale)의 비

9) *Pearson v goschen* (1864) 17 CBNS 352.

10) *Sanderman v Scurr* (1866) LR 2QB 86.

11) *Love and Steward Ltd v Rowtor SS Co Ltd* [1916] 2 AC 527.

12) E. R. Hardy Ivamy, *Carriage of goods by Sea*, Butterworths, 1989, pp.82~83.

13) *Bradley & Sons Ltd v Federal Steam Navigation Co Ltd* (1927) 137 LT 266 at 267.

14) Hasper Ridely, *op.cit.*, p.102.

15) Hage-Visby Rules Article III-4.5.

16) [1851] 10 CB 665.

단에 대한 선화증권에 서명하였으나 선주는 그 물품이 선적되지 않았다는 것을 입증하였다. 이 사건에서 선장은 선적되지 않은 물품에 대하여 선화증권에 서명할 권한이 없기 때문에 선화증권 소지인은 물품의 인도불이행에 대하여 선주에게 손해배상을 청구할 수 없다고 판결되었다.

즉, 선장은 자신에게 인도되지 않은 물품에 대하여 선화증권에 서명할 권한이 없음에도 불구하고 서명하였다면, 선주는 그 수량이 실제로 선적되지 않았다는 것을 명확히 주장할 권리가 있으며¹⁷⁾ 선주는 기재된 수량에 대해서 책임을 면할 수 있다. 즉, 물품이 실제로 선적되지 않았다는 사실에 대한 거증책임은 운송인에게 있기 때문에 운송인이 그 사실에 대한 확정적 증거를 제시하지 못하는 경우에는 책임을 면할 수 없다.

선화증권에 ‘중량 및 수량 부지’(weight and quantity unknown)라는 부지약관(unknown clause)의 내용이 있으면 중량과 수량에 대해서는 추정적 증거가 성립되지 않으며, 인도불이행의 소송에 승소하기 위해서는 화주측에서 기재된 수량과 중량이 실제로 선적되었다는 것을 입증하여야만 한다.¹⁸⁾

1971년 영국 해상물품운송법(the Carriage of Goods by Sea Act 1971)하에서 송화인은 ‘송화인이 서면으로 통고한 포장 또는 개품의 수, 용적 혹은 중량’을 기재한 선화증권의 발행을 요구할 수 있다.¹⁹⁾

선화증권은 그것에 기재된 물품의 수취증으로서의 추정적 증거에 불과하지만²⁰⁾ 선화증권이 선의의 제3자에게 양도되었을 때는 확정적 증거가 되며 반대의 입증은 허용되지 않는다.²¹⁾ 송화인은 스스로 통고한 수량과 중량이 정확하다는 것을 보증한 것으로 간주되므로 통고내용의 부실로 발생한 멸실, 손상 및 비용에 대하여 선주에게 보상하여야만 한다. 또한 선장은 포장의 수량과 중량을 기재할 의무는 없지만 만일 ‘수량’이 기재되어 있으면 ‘중량부지’(weight unknown)라고 하는 내용의 기입도 가능하며 그 또한 충분한 효력을 갖는다.²²⁾

선화증권에 명시되어 있는 물품의 상태는 일반적으로 선적시의 물품의 상태를 나타내는 것이다. 선화증권에 ‘양호한 상태로 선적되었음’(shipped in good

17) *Smith & Co v Bedouin steam Navigation Co* [1896] AC 70.

18) *New Chinese Antimony Co Ltd v Ocean SS Co Ltd* [1917] 2KB 664.

19) Carriage of Goods by Sea Act 1971, Sch Art III, r 3.

20) Carriage of Goods by Sea Act 1971, Sch Art III, r 4.

21) Carriage of Goods by Sea Act 1971, Sch Art III, r 4.

22) *Pendle and Rivet v Ellerman Lines* (1927) 33 Com Cas 7.

order and condition)이라고 기재된 경우 그 효과는 다음과 같다.²³⁾

첫째, 송화인으로서의 용선자와 선주의 관계에서는 용선계약이 양자의 관계를 결정하고 선화증권과는 무관하다. 둘째, 용선자가 아닌 송화인과 선주의 관계에서는 선화증권상의 기재는 선주에 대하여 확정적인 것이 아니라 어떤 증거로서의 효력을 갖는다. 그러나 단지 물품이 손상된 상태로 인도되었다고 하더라도 반드시 선주가 책임을 부담하지는 않는다. 선주에게 책임을 부담시키기 위해서 송화인은 물품의 손상이 선주의 과실로 발생하였거나 물품이 실제로 양호한 상태로 선적되었다는 것을 입증하여야만 한다.²⁴⁾

다만 선화증권의 기재가 확정적 증거력을 갖는다는 취지를 당사자의 관계를 결정하는 서류상에 명시적으로 합의할 수 있는데, 그와 같은 합의가 있으면 상기의 사항은 적용되지 않는다. 이와 같은 형태의 '확정적 증거' 약관은 송화인 측에 사기가 없는 한 선주를 구속한다.

셋째, 선주와 선화증권 양수인과의 관계를 영미법의 경우와 1971년의 영국 해상물품운송법의 경우에 대하여 살펴보면 다음과 같다.

영미법의 경우에 양수인이 선화증권의 기재를 믿고 행동하지 않았기 때문에 불이익이 발생하였다는 증거가 없으면, 선주는 증권기재사항에 의해 금반언(estoppel)의 적용을 받게 된다. 그러나 이와 같은 금반언의 효력을 갖기 위해서 증권의 기재는 명확하여야 한다. "외관상 양호한 상태로 수취되었다."라고 하는 기재가 그 증권의 다른 조항에 의해 제한되어 있는 경우, 이 선화증권은 무사고 선화증권(Clean B/L)이라고 할 수 없으며 그 경우에 금반언의 효력이 발생하지 않는다.

선주가 선화증권에 '양호한 상태로 선적되었음'이라고 기재하고 그 책임을 부담하는 경우는 물품을 적절히 검사하면 명확하게 손상과 이상이 발견될 수 있을 때이다. 그러나 일단 선화증권에 금반언의 효력이 발생하면 비록 선장이 송화인의 사기에 의해 서명되었다고 하더라도 선의의 양수인에 대하여 그 효력이 상실되지 않는다. 그 양수인이 용선자인 경우에도 마찬가지이다. 이와 같은 경우에는 용선자가 아닌 양수인의 입장에서 선주를 제소하는 것이 바람직하다.

1971년 영국 해상물품운송법이 적용되는 경우 송화인은 물품의 '외관상

23) E. R. Hardy Ivamy, *op.cit.*, pp.87~88.

24) The *Ida* (1875) 32 LT 541.

태'(apparent order and condition)에 관한 기재가 있는 선화증권의 발행을 요구할 수 있다.²⁵⁾ 선화증권에 이러한 기재가 있는 경우 물품은 그 기재대로 선적되었다는 추정적 증거가 된다. 그러나 그 증권이 선의의 제3자에게 양도된 경우 그 반대의 입증은 허용되지 않는다.

(다) 권리증권으로서의 기능

권리증권이란 표현은 통상의 거래과정에서 물품의 점유 또는 지배의 증거로서 사용되고 배서 또는 인도에 의하여 증권인 소지인에게 그 증권이 대표하는 물품의 이전 또는 물품인도청구의 권한을 부여하거나 부여하고자 하는 것으로 선화증권, 부두창고증권, 창고업자의 증명서, 물품인도보증서 또는 지시서 및 그 밖의 증권을 포함한다.²⁶⁾

선화증권이 소지인식으로 작성되는 경우 간단히 손에서 손으로 선화증권이 양도될 수 있고 좀더 일반적으로 선화증권이 지시식으로 작성되는 경우 배서와 교부에 의해 양도될 수 있다.²⁷⁾ 선화증권에 표창된 권리는 구체적이고 개성적인 운송물이라는 특정물의 인도청구권이 그 중핵으로 되어 있다.²⁸⁾

선화증권을 소유하고 있는 것은 물품을 소유하고 있는 것과 법적으로 동일한 효력을 가진다. 소지인은 양륙항에서 물품을 인수할 수 있으며 물품이 운송되고 있는 도중에도 선화증권을 양도함으로써 물품을 전매할 수 있다. 이것은 운임보험료 포함가격(CIF)계약에서 특히 중요한 효과를 가진다.

예를 들면 *Horst v. Biddell Brothers* 사건²⁹⁾에서는 샌프란시스코에서 런던까지 맥주원료인 홉(hop)의 매매계약이 CIF net cash로 이루어졌지만, 매수인은 물품이 실제로 인도될 때까지 대금지급을 거절하였다. 이 사건에서 선화증권의 소지는 물품을 소유하고 있는 것과 법적으로 동일하므로 CIF 계약에서 매도인은 물품을 선적하여 매수인에게 그 권리증권을 제공했을 때 매매대금의 지급을 청구할 수 있다고 판결되었다.

25) Carriage of Goods by Sea Act 1971, Sch, Art III, r 3.

26) 영국의 Factors Act 제1조 4항.

27) Paul Todd, *Bills of Lading and Banker's Documentary Credits*, Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p.12.

28) 이균성, '선화증권의 법률관계', 무역상무연구, 제10권, 한국무역상무학회, 1997. 2, p.186.

29) [1912] AC 18.

선화증권의 이전은 물품의 소유권을 양수인에게 이전시킨다는 점에서 유통증권의 성격을 지니나 양수인은 양도인이 취득한 물품의 권리 이상을 취득할 수 없기 때문에 선화증권이 유통증권이 아니라는 견해가 타당하지만 준유통증권(semi-negotiable instrument)으로서 간주되고 있으며 영국해상물품운송법(1971)과 기타의 법령에서는 선화증권을 유통증권으로 간주하고 있다.³⁰⁾

(2) 선화증권의 위기

선화증권의 위기란 목적지에 물품은 도착되어 있지만 선화증권이 목적지에 도착하지 않아 운송인이 수화인에게 물품을 인도할 수 없고 수화인도 물품을 인수할 수 없는 곤란한 상황에 처하게 됨으로써 선화증권의 유용성에 대한 한계성을 의미하며 고속컨테이너선의 등장으로 인한 문제이므로 고속선문제라고도 한다. 이러한 선화증권의 위기가 대두된 요인을 분석하면 <표 3>과 같다.³¹⁾

<표 3> 선화증권 위기의 요인

발생요인	내용
B/L의 상환증권성	수화인은 선화증권이 도착하지 않으면 운송물품의 인도를 청구할 수 없음
고속선의 등장	조선기술과 항해기술의 향상으로 선박이 기존보다 더 신속하게 운행
은행간의 서류우송 관행	매입은행과 발행은행간에서 서류가 항공편으로 우송되는 관행이 그대로 존속
수출입업자와 은행 또는 운송인간의 서류우송관행	수출입업자와 은행간, 수출입업자와 운송인간의 서류우송이 인편배달이나 우편에 의해 이루어짐
수작업 서류점검	거래당사자, 특히 신용제공 주체인 은행이 서류점검을 수작업으로 수행

이러한 요인에 의해 선화증권의 위기를 극복하는 방법으로서 실무적인 차원에서 해결방법은 <표 4>와 같다.³²⁾ 그러한 이러한 방법은 선화증권의 권리증

30) Jasper Ridly, *op.cit.*, p.108.

31) 최석범, '불레로 서비스와 불레로 선화증권에 관한 연구', 2000년도 춘계 정기학술발표대회 논문집-정보화시대 국제상학의 새 진로와 과제, 한국국제상학회, 2000. 5, p.151.

32) 전계서, pp.152~156.

권으로서의 기능을 저해하거나 결여시킴으로써 궁극적인 해결책이 되지 않고 있다.

<표 4> EDI이외의 선화증권 위기에 대한 해결방안

방안	내용
은행보증에 의한 보증도를 이용하는 방법	상환증권인 선화증권의 도착을 기다리지 않고 운송인의 손해배상채무에 대비하여 수화인이 신용장발행은행이 연대보증한 수입화물선취보증장(Letter of Guarantee)을 이용하는 방법
단일보증(single guarantee)에 의한 보증도를 이용하는 방법	수화인이 금융기관의 연대보증을 취하지 않고 수입화물선취보증장을 자신의 신용 즉, 단일명 서명(single name signature)에 의해 작성하고 관련한 보증장에 근거하여 운송인이 운송물품을 인도하는 방법
해상운송장에 의하여 수화인을 수입업자로 하는 방법	해상운송장을 이용하여 수화인을 수입업자로 지정하면 운송물품이 도착하는 대로 운송인은 수화인에게 인도할 수 있는데 이는 선화증권의 상환증권성을 회피하는 하나의 수단
보증신용장을 이용하여 선화증권을 수화인에게 직송하는 방법	무역거래에 관련된 매매대금채무의 불이행이 있는 경우 책임을 인수한다는 은행에 의한 보증신용장을 이용하고 선화증권의 전부 또는 일부를 수화인에게 직송하여 운송물품의 조기인도를 도모하는 방법
선화증권을 수화인에게 직송하는 방법	선화증권은 실무상 1선적에 대하여 3통이 발행되는데 관련된 3통중 1통을 수화인에게 직송하는 방법
선화증권의 1통을 본선의 선장에게 탁송하는 방법	3통의 선화증권중 1통을 운송인인 선장에게 위탁하여 양륙항에서 선화증권을 제시

(2) 불레로 선화증권의 도입배경과 불레로 서비스

(가) 전자선화증권의 도입배경

상기에서 선화증권 위기를 해결하기 위해 실무상의 방법들을 살펴보았는데 그러한 방법은 실질적인 해결방안이 되지 않고 있다. 이는 그러한 방법들이 당사자의 권익을 제대로 보호하지 못한다는 점에서 비롯된다. 즉, 선화증권의 권리증권으로서의 기능을 제대로 수행할 수 있도록 하는 방안이 강구되어야 하

는데 그것이 바로 선화증권의 EDI 화 즉, 전자선화증권의 도입이다.

(나) 전자선화증권의 의의

기존의 종이 선화증권을 대체하는 개념으로서 전자선화증권에 대해 우선 살펴볼 필요가 있다. 우선, NCITD의 전자선화증권의 개념을 살펴보면, 전자선화증권이란 표준적인 선화증권의 기재사항, 선화증권의 고유번호 및 개인인증코드(유통가능 선화증권과 물품에 대한 권리자를 식별할 때) 등을 포함하는 국제 운송주선 및 운송메시지(International Forwarding and Transport Message: IFTM)의 Framework Message를 말한다.³³⁾

이와 같은 전자선화증권에 대한 개념정립시 새로운 선화증권으로 이해해야 하는지의 여부가 문제가 된다. 우선 전자선화증권을 새로운 선화증권으로 보지 않는 견해가 있는데 이 견해는 전자선화증권(Electronic bill of Lading)이란 별도의 새로운 유형의 선화증권이 출현한 것은 아니라고 보고 있다. 즉, 선적선화증권(Shipped Bill of Lading)이나 수취식선화증권(Received Bill of Lading) 혹은 통선화증권(Through Bill of Lading)이라고 하는 것과 같은 의미에서 새로운 선화증권이 발생하는 것은 아니라고 주장하는 견해이다. 선화증권을 발행하는 대신에 그 내용을 컴퓨터에 보존하고 운송인과 송화인(매도인) 혹은 양수인(매수인)이 서로 EDI 메시지를 전송하고 권리의 증명으로서 개인키를 사용함으로써 물품에 대한 권리의 이전과 물품의 인도를 행하는 방법에 의한 운송거래시 사용되는 선화증권을 '전자선화증권'이라고 부르는 것에 지나지 않는다고 주장하고 있다.³⁴⁾ 이러한 견해에서 전자식 선화증권이 명명되는 것이다.

그러나 전자선화증권도 선적 혹은 수취식전자선화증권으로 발행될 수 있을 뿐만 아니라 지시식, 기명식으로도 발행될 수도 있고 특히, 전자선화증권은 기존의 방식과는 아주 상이한 방법으로 사용되고 있기 때문에 새로운 선화증권으로 보는 것이 바람직하다. 이러한 점에서 전자선화증권이란 기존의 선화증권을 대체하는 개념으로서 서류의 배서나 양도로서 물품을 양도하는 기존의 방법과는 달리 EDI방식으로 정보를 전송하고 물품의 전매는 개인키를 이용한 통지·확인시스템을 활용하여 이루어지거나 권리등록의 데이터베이스를 통하여

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

34) 新堀 聰, 'いわゆる電子式船荷證券について', 國際商事法務, Vol.19, No.8, 1991, p.1007.

이루어지는 새로운 해상운송거래의 한 방법으로서 무서류방식에 의한 선화증권이라고 할 수 있다.³⁵⁾

2. 전자선화증권의 도입사례와 볼레로 프로젝트

(1) 볼레로 선화증권의 도입이전의 사례

운송중의 물품에 대한 권리의 전자이전의 방법에 관해서는 다음과 같은 시도가 존재했지만, 광범위하게 실현된 것은 없었다.³⁶⁾ 이러한 시도에는 국제탱커선주협회(INTERTANKO)의 해상무역서류시스템(Seaborne Trade Documentation Sytem : SeaDocs), 미국 채이스 맨하턴(Chase Manhattan)은행의 채이스 전자선화증권(Chase Electronic Bills of Lading : CEBOL) System, 칩 선화증권 시스템,³⁷⁾ 바코드(Bar code)선화증권시스템,³⁸⁾ 발틱국제해운동맹(Baltic and International Maritime Conference : BIMCO)의 전자선화증권,³⁹⁾ 무어(John C. Moore)의 전자서류(Electrodoc) 등이 있는데 무어(John C. Moore)의 전자서류(Electrodoc)의 경우 1986년 이래로 미국의 해사법협회의 화물운송위원회 의장인 무어의 주장으로 CMI에서는 해상운송장을 다루고 있는 소위원회에서 Electrodoc의 두제가 채택되기도 하였는데⁴⁰⁾ 주요 전자선화증권의 도입사례를 종합분석하면 다음과 같다.

35) 최석범, 'EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구', 중앙대 박사학위논문, 1995. 6, p.110.

36) 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, 前掲書, p.37.

37) Joseph Bonney, "Computer chip in a can," *American Shipper*, August 1992, p.50.

38) Joseph Bonney, "Bills of lading in bar code," *American Shipper*, August 1992, pp.51~52.

39) Peter Jones, EDI: The New Transport Revolution, Electronic Data Interchange Council of Canada, 1993, pp.58~60.

40) George F. Chandler, "Electronic Transmission of Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.20, No.4, October, 1989, pp.573~574.

<표 5> 전자선화증권의 도입사례의 종합평가

유형 \ 내용	키방식의 유형과 양도가능여부	등록시스템유형	유통성절차
Reinskou	별도의 키없음 (운송인의 기록에의함)	운송인등록시스템	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
CMI	개인키(Private Key), 양도불가	운송인등록시스템	운송인에게 양도메시지를 전송하고 운송인은 그 내용을 양수인에게 통지하고 이를 수락하면 신개인키를 교부하고 신소지인으로 등록함으로써 양도가 이루어짐
NCITD	IAC, 양도불가	운송인등록기관(운송인) 또는 중앙등록기관 (컴퓨터/통신회사)	관리기관을 통하여 전자배서를 행하고 관리기관이 수화인에게 전자선화증권을 교부
BIMCO	Digital Signature, 양도가능	중앙등록기관 - 운송인 외 제 3자 (BIMCO)	송화인이 양도메시지(디지털서명포함)를 관리기관에 전송하고 관리기관이 양수인에게 수취메시지를 전송하고 양수인이 이를 수락하면 양도가 이루어짐
Bolero	공개키/개인키방식에 근거한 Digital Signature, 양도불가	중앙등록기관-TT Club과 SWIFT가 공동출자한 국제불레로회사	소지인이 지시식 당사자나 지참인 소지인을 지정하고 백지배서하면 이것이 권리등록소에 저장되고 그 내용이 피지정인에게 전달되고 수락되면 권리가 이전됨

최석범, '전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구', 무역학회지, 제 22 권 제 3 호, 1997. 11, p.397에서 추가.

(2) 볼레로 프로젝트

(가) 볼레로 프로젝트의 경위

볼레로 프로젝트는 유럽에서 무역거래에 관계된 절차의 전자화를 추진할 것을 목적으로 1994년에서 1995년에 걸쳐 실시된 실험프로젝트가 그 기원이다. 본 프로젝트의 목적은 「양도성 유가증권인 선화증권 등 선적서류를 전자화할 것」, 「그 전자데이터를 중앙등록기관에서 일괄하여 등록하고 인증제도에 의해 데이터의 유일성을 확보하고 보존할 것」, 그리고 「중앙등록기관에 의한 디지털 서명의 발행 또는 인증제도를 통한 전자적 양도 등에 의한 유가증권으로서의 유통성을 확보할 것」이었다. 본 실험 프로젝트를 실시하는 데에는 1990년에 국제해법회가 채택한 「전자선화증권에 관한 CMI 규칙」이 참고가 되었지만, 기술발전을 거듭하면서 중앙등록기관을 채택함으로써 중립성을 제고하였고 전자인증, 디지털 서명 등에 따라 안정성을 제고하려는 배려가 이루어졌다.⁴¹⁾ 본 실험 프로젝트는 1995년 9월 성공리에 종료하고 프로젝트의 유효성이 확인되었다는 내용의 최종보고서가 정리되었다.

(나) 사업화를 위한 움직임

무역서류 전자화가 가능하고 의의를 갖게 되었다는 상기 실험결과에 근거하여 그 후 사업화를 위한 준비가 진행되었다. 국제적인 금융 네트워크 운영자인 SWIFT(Society for Worldwide International Financial Telecommunication) 및 국제적인 선박회사나 운송회사, 항만당국이 구성한 상호보험단체인 TT Club(Through Transport Club)⁴²⁾의 두 기관이 추진단체가 되어 1997년 3월 양기관의 이사회에서 사업화를 위한 검토작업을 하는 것이 정식으로 결정되었

41) 최석범, 「글로벌전자무역에 관한 연구」, 국제상학, 제14권 제1호, 한국국제상학회, 1999. 5, pp.261~262.

42) TT Club의 원명은 Through Transport Mutual Insurance Association Ltd이며 1970년에 결성되었는데 그 당시에 출현한 컨테이너 운송산업과 관련된 위험을 분담하기 위해서였다. 상호보험단체로서 TT Club은 다양한 회사 즉, 컨테이너선 운항업자, 운송중선업자, 터미널운영업자, 항만당국을 포함하는 그 구성원에 의해 소유되고 있다. 본 클럽은 현재 세계의 컨테이너선박의 운항업자의 대부분과 세계의 주요 주선업자의 다수를 분담하고 있으며 1992년 이래로 본 클럽은 런던, 뉴저지, 홍콩의 3개 센터로 그 운영을 지역화하고 있다(The Bolero Project, The Bolero Service -Business Requirements Specification Version 1.0, 12 September, 1997, p.53).

다. 그리고 동년 5월 이후 실용화를 위한 검토작업이 개시되었다. 검토작업은 당초 양기관의 스태프로 구성되는 사무국(Project Team)에 의해 추진되었지만 1998년 6월에 SWIFT와 TT Club 양기관이 출자하는 조인트 벤처로서 볼레로 운영회사(Bolero Operation Limited)가 설립되어 사업화를 위한 활동이 본격적으로 전개되었다. 그후 1998년 12월에 볼레로국제회사(Bolero International Limited)로 개칭되어 현재에 이르고 있다. 그리고 상기 실험 프로젝트에 참가한 회사 및 본 프로젝트에 관심을 가진 회사, 약 22개 회사가 참가하여 볼레로협회(Bolero Association Limited)라 불리는 단체가 조직되었다.⁴³⁾

1998년 말부터 세계의 주요기업·은행이 참가하여 Launch Programme이라 불리는 상업화를 전망한 실증실험프로젝트가 이루어졌으나 지금 현재 상용서비스를 제공하고 있는 실정이다.

(다) 볼레로 조직과 서비스

① 볼레로의 조직

상업서비스 개시시점에서 다음과 같은 체제로 서비스가 제공된다.

국제볼레로회사는 서비스계약(Service Contract)을 통하여 실제로 사용자에 대하여 볼레로 서비스를 제공한다.

볼레로협회는 볼레로의 사용자단체로서 볼레로규약집의 승인, 개정의 책임을 진다. 볼레로규약집은 사용자의 권리와 의무나 운용규칙 등의 법적 구조를 규정한다.

볼레로 사용자는 볼레로 서비스를 이용하는 자로서 볼레로 사용자의 자주적인 탈퇴나 볼레로에 의한 사용자의 제명 수속은 규약집에서 규정되어 있다.

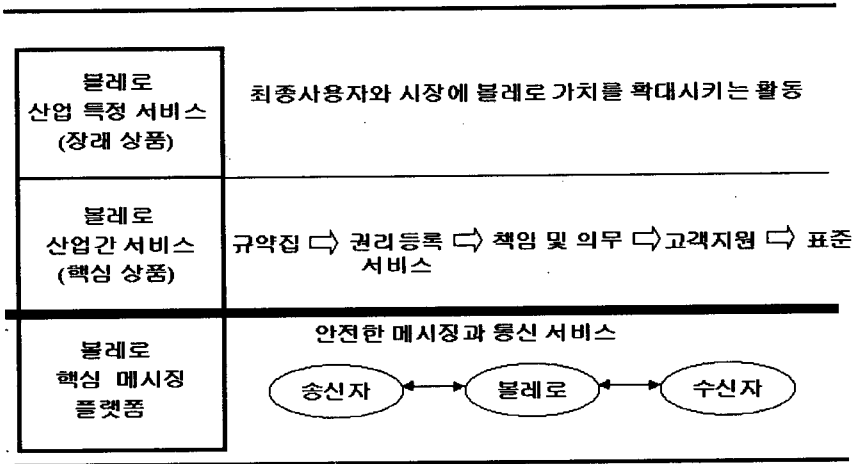
② 볼레로가 제공하는 서비스

상업서비스에서 제공되는 서비스는 이하 3가지로 되어 있다. 볼레로 핵심메시징플랫폼은 무역서류의 안전한 교환, 통신, 사용자통합도구를 제공하는 서비스이다. 볼레로산업간 서비스는 볼레로규약집에 근거한 권리등록서비스가 그 핵심을 이루고 있는 서비스이다. 볼레로 산업간 서비스는 장래에 제공할 예정

43) 최석범, '볼레로서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구', 한국해운학회지, 제 29호, 한국해운학회, 1999. 12, p.214.

인 서비스이다.

<그림 1> 블레로 서비스



Ⅲ. 글로벌 전자무역에서의 블레로 선화증권의 기능

1. 글로벌 전자무역과 블레로 선화증권

(1) 글로벌 전자무역의 의미

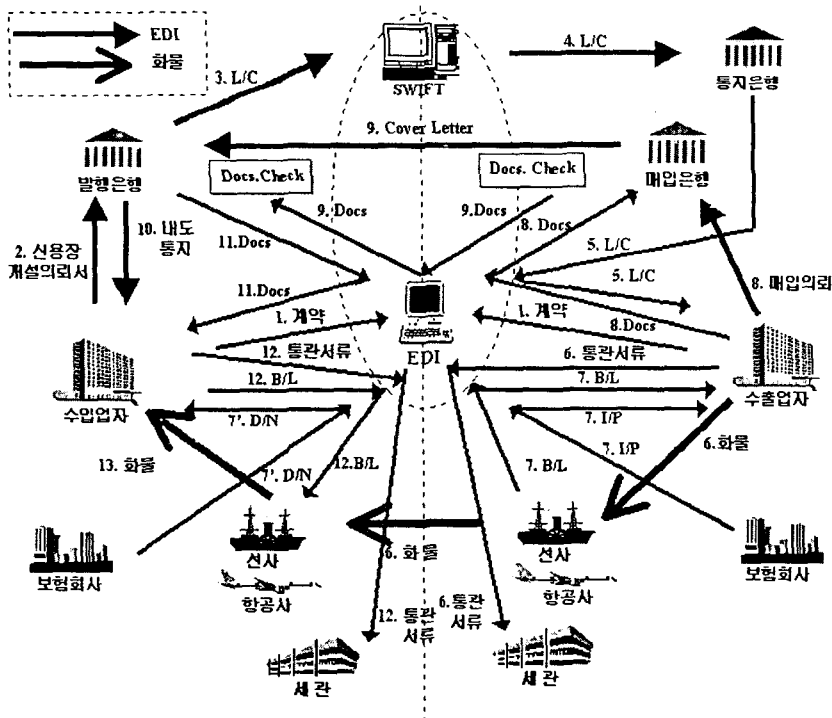
글로벌 전자무역(Global Electronic Trading)은 전자상거래의 글로벌화에 따른 명칭으로 전자수단에 의해 글로벌하게 이루어지는 기업간 전자상거래라고 할 수 있는데 무역이라는 의미를 강조하기 위해 글로벌전자무역이라고 명명한 것이다. 즉, 글로벌전자무역이란 국제간에 이루어지는 기업간 전자상거래를 의미한다.

글로벌전자무역에서는 기업과 소비자간에 이루어지는 전자상거래는 포함되지 않는다. 글로벌전자무역은 인터넷을 통하여 이루어질 수도 있고 별도의 네트워크를 이용하여 이루어질 수 있다. 글로벌전자무역서비스를 제공하는 업체

가 어떠한 네트워크를 이용하는가에 따라 달라질 수 있는데 인터넷을 통한 전자무역이 보편화될 가능성도 있지만 보안성문제의 개선정도에 크게 의존할 것으로 예측될 수 있다.

글로벌전자무역은 거래처선정에서 대금결제, 클레임제기 등과 같은 모든 무역절차에서 물류부문을 제외한(물류정보는 포함) 상류의 무서류화를 실현하는 것이라고 할 수 있다. 무역알선사이트를 이용하여 거래처를 선정하고 신용조사와 거래제의, 무역계약, 운송, 보험, 대금결제 등 무역전반의 절차를 전자적으로 행하는 것이라고 할 수 있다.

<그림 2> 글로벌 전자무역 거래절차



(2) 글로벌전자무역에서의 불레로 선화증권의 중요성

기존의 무역절차에서 유통성 운송서류의 사용이 일부항로를 제외하고는 거의 절대적으로 사용되고 있기 때문에 글로벌전자무역에서도 전자선화증권이 반드시 사용되어야 한다는 점에서 글로벌전자무역에서의 핵심과제가 바로 전

전자선화증권의 도입이라고 할 수 있을 것이다. 특히 권리증권이 필요한 거래인 원유거래에서는 권리증권으로서 기능을 수행하는 전자선화증권의 사용이 반드시 요구되고 있다. 기존의 무역거래에서 선화증권 사용의 전제조건이 목적지에 물품보다 선화증권이 먼저 도착하는 것이었기 때문에 현재 선화증권의 위기상황을 극복하기 위하여 선화증권의 전달을 신속하게 하기 위한 전자선화증권이 사용되는 경우에 그러한 위기상황을 극복할 수 있다는 점에서 글로벌전자무역에서의 전자선화증권이 점하는 비중은 매우 크다고 할 수 있다. 전자선화증권의 최종판으로서 볼레로선화증권은 글로벌전자무역에서 가장 중요한 역할을 수행한다고 할 수 있다. 글로벌 전자무역의 장애요인이었던 전자선화증권의 문제가 일단락됨으로써 실현의 결실만이 남게 되었다고 할 수 있다. 볼레로 선화증권의 경우에는 다른 전자 선화증권의 경우보다 도입과 성공의 가능성이 매우 크다고 할 수 있다. 왜냐하면 은행관련 기관과 운송관련 기관이 공동으로 출자하여 시행하는 사업이기 때문이다.

(3) 볼레로 선화증권의 의의와 관련용어의 정의

볼레로 선화증권은 관련 권리등록기록과 함께 BBL 원문이라고 정의하고 있다.⁴⁴⁾ 우선 권리등록기록에 대한 개념을 살펴볼 필요가 있는데 여기서 권리등록기록은 권리등록소에 특정 볼레로 선화증권에 관한 권리등록기록에서 어떤 특정 정보를 입력하거나 변경하도록 지시하는 볼레로 헤더 부분을 의미한다.⁴⁵⁾ 그리고 권리등록소는 국제볼레로회사(Bolero International)에 의해 운영되고 (a) 소지권(Holdership)과 관련된 기능과 볼레로 선화증권의 이전을 이행하기 위한 수단, (b) 현재 볼레로 선화증권의 상태에 대한 기록, (c) 그러한 볼레로 선화증권과의 거래의 감사추적을 제공하는 응용프로그램이다.⁴⁶⁾ 볼레로 헤더란 볼레로 시스템내에서 메시지의 형태와 기능을 지정하고 볼레로 시스템의 기록대장, 사용자 데이터베이스, 권리등록소, 그리고 다른 기록으로 자료를 전달하는 메시지의 부분으로 어떤 경우에는 볼레로 시스템에 의한 하나 또는 그 이상의 행위를 유발한다고 규정하고 있다.⁴⁷⁾

44) 볼레로 규약집 1.1 (12).

45) 볼레로 규약집 1.1 (55).

46) 볼레로 규약집 1.1 (53).

47) 볼레로 규약집 1.1 (13).

그리고 볼레로 선화증권의 개념에서 살펴볼 내용이 바로 볼레로선화증권의 원문(BBL Text)인데 볼레로 선화증권의 원문은 (a) 볼레로 선화증권의 서류 요소로서 핵심메시징 플랫폼에 송부되고 권리등록소에 기록되고, (b) 해상운송을 위한 운송인에 의한 물품의 수취를 확인하는 서류이다.

이상과 같이 볼레로 선화증권은 관련 권리등록기록과 볼레로 선화증권의 원문이 함께 존재하여야만 그 기능을 수행한다고 할 수 있다.

(4) 볼레로 선화증권의 운용내용

볼레로 선화증권은 다음과 같은 단계를 가지는 생명주기를 통하여 유통된다. 볼레로 선화증권상에 권리등록소가 수행할 수 있는 운용은 볼레로 선화증권이 생명주기의 어떤 단계에 있는가에 따라 다양하다.

<표 6> 볼레로 선화증권의 운용상태

상태	입력시기	중지 및 종료	가능한 운용
활동적 상태	활동단계는 송신자가 볼레로 선화증권을 생성할 때 시작	활동상태는 볼레로 선화증권이 미해결 수정요구를 표시하는 정지상태가 되는 경우에 중지. 활동상태는 볼레로 선화증권이 종료상태가 될 때 종료	이 단계에서는 볼레로 선화증권이 양도되거나 담보 설정되고, 수정되고, 종이 서류로 전환되고 제출될 수 있다.
정지된 상태	볼레로 선화증권의 수정을 요구할 수 있는 권한을 가지고 있는 자가 그렇게 요구하는 경우	송신자가 수정요구를 거부하거나 요구를 승인하여 수정을 완료하는 경우	볼레로 선화증권이 정지된 상태에 있는 경우 수정에 대한 요구를 승인하거나 거부하는 것외에 어떠한 운용도 가능하지 않음
종료 상태	필요한 권한을 가지고 있는 자가 볼레로 선화증권을 제출하거나 종이 선화증권으로 전환하는 경우	없음	없음

자료 : bolero.net, APPENDIX TO BOLERO RULEBOOK - OPERATING PROCEDURES, First Edition, September 1999, p.48.

2. 불레로 선화증권의 기능

불레로 선화증권은 종이 선화증권의 기능을 그대로 복사하고 있다는 것이 가장 큰 특징이라고 할 수 있다. 불레로 선화증권의 기능을 CMI 규칙과 불레로규약집의 내용을 비교하여 살펴보면 다음과 같다.

(1) 운송계약의 추정적 증거

(가) CMI 선화증권의 경우

기존의 선화증권과 마찬가지로 운송인이 발행한 수취메시지상의 기재사항은 송화인과 운송인간에 체결된 운송계약의 추정적 증거로서 효력이 있다. 기존의 선화증권과 마찬가지로 수취메시지의 기재내용은 운송계약 그 자체가 아니고 운송계약을 입증하는 내용에 지나지 않는다. 왜냐하면, 전자선화증권에 의한 국제무역거래시 운송계약은 송화인이 운송인에게 물품을 인도하기 전에 송화인의 선적요청서에 의한 운송인의 선복예약서가 작성됨으로써 운송계약이 체결되기 때문이다.

수취메시지는 운송인의 운송조건에 관한 참조를 포함하도록 CMI 규칙에서 규정하고 있는데⁴⁸⁾ 참조된 조건은 운송계약의 일부를 구성한다.⁴⁹⁾ 이러한 의무는 그러한 참조 즉, 운송계약내용의 법률효과에 관한 문제를 야기한다. CMI 규칙의 제5조는 이러한 문제에 대한 부분적인 답만을 제공하고 있다. 본 규칙은 EDI에 의한 운송인의 일반거래조건에 대한 참조는 그러한 조건이 운송계약에 포함될 것이라는 당사자의 합의를 규정하고 있다. 동 규칙은 합의인 것으로 간주되는 운송조건을 운송인이 일방적으로 부과하는 것의 법적 효력을 명확히 한다. EDI를 이용하면서 운송조건을 세부사항을 협상하고 전송하는 것은 실제적인 방법이 아니다. EDI 시스템에서는 종이서류에 기록되어 있는 운송인의 표준조건에 대한 참조만으로 충분할 수 있다.

48) CMI규칙 제4조(b)(iv).

49) CMI 규칙 제5조(a).

CMI 규칙에서는 단지 운송인의 조건이 화주에게 이용가능하여야만 한다고 요구하고 있다.⁵⁰⁾ 실제로 운송인이 운송조건에 대한 접근을 위한 적절한 제공을 하였고 타 당사자에 의하여 수취메시지 이전에 EDI가 아닌 다른 매체를 통하여 협상에서 이루어진 다른 표시가 당사자의 계약의 일부를 구성하는가 하는 문제는 일반적인 계약법에서 판단되는 문제이다. 선화증권이 운송계약의 추정적 증거라고는 하지만 반드시 결정적인 증거는 아니다. EDI에 의한 전자선화증권의 경우에도 마찬가지이다. CMI 규칙에서는 상충되는 운송조건과 규칙이 있는 경우에 우선권에 대한 2개의 중요한 원칙을 규정하고 있다.⁵¹⁾ 제5조는 CMI 규칙이 운송인의 거래조건인 어떤 불일치조건보다 우선한다고 규정하고 있다. CMI 규칙이 운송인의 표준조건과 동일한 방법으로 당사자의 동의에 의한 삽입시에만 적용되는데 이러한 원칙으로 동일한 계약지위의 2개의 상충된 일련의 조건이 운송에 적용되는 경우, 발생할 수 있는 불가피한 불확실성을 피할 수 있다.

제6조에서 포함된 두번째 원칙은 개별국내법에 의하여 선화증권에 강제적으로 적용되는 헤이그 규칙과 일련의 국제해상법규가 EDI로 이루어진 계약의 준거법이 된다는 것을 보증하고 있다. 이 규정은 전자거래를 포함하지 않는 '선화증권 또는 유사한 권리증권에 의해 커버되는'(covered by bill of lading or any similar document of title) 운송계약에 헤이그규칙이 적용된다는 사실에 의해 제기되는 문제를 해결할 수 있다. 당사자의 합의보다도 국내법에 의해 발동될 때 헤이그규칙이 CMI 규칙과 운송인의 표준거래조건과 상충되는 경우에 우선된다는 것을 의미한다.

(나) 불레로 선화증권의 경우

기존의 종이 선화증권이나 CMI 선화증권의 경우와 마찬가지로 불레로 선화증권은 운송계약의 추정적 증거로서의 기능을 수행한다. 불레로 선화증권은 불레로 선화증권의 발행자로서 운송인이 운송계약의 증거로서 송화인에게 발행하는데 불레로 선화증권중에 불레로 원문이 바로 운송계약의 추정적 증거기능을 수행한다. 불레로 규약집에서도 BBL 원문이 핵심메시징플랫폼에 송부되고

50) CMI 규칙 제5조 (b).

51) Hugh M. Kindred, "Trading Internationally by Electronic Bills of Lading," *Banking & Finance Law Review*, Vol.7, 1992, p.275.

권리등록소에 기록된다고 규정되어 있다.⁵²⁾ 그리고 각 운송인은 용선선화증권으로서 효력을 가지는 것으로 예정된 메시지가 아닌 볼레로 선화증권으로서 자신에 의해 송부된 어떤 메시지가 BBL의 원문내에서 운송계약의 조건을 포함하거나 증명하여야 한다는데 합의한다고 볼레로 규약집에서 규정하고 있다.⁵³⁾

표준조건을 삽입하기 위해 BBL 원문에 그 표준조건을 전부 상술하는 것 외에 달리 운송인은 (a) BBL 원문에서 외부의 조건이 그 BBL 원문에 삽입되어 있다는 것을 표명하고 (b) 그러한 조건이 전자적으로 또는 기타방법으로 소재하고 열람될 장소를 표시하여야 한다고 볼레로 규약집에서 규정하고 있다.⁵⁴⁾ 그리고 각 사용자는 그러한 삽입이 그러한 조건들이, 운송계약에 대한 당사자들을 구속하도록 하기 위해 효력이 있다는 것을 합의한다⁵⁵⁾고 되어 있어 그러한 삽입이 운송계약의 당사자를 구속한다.

볼레로 규약집의 경우 강제법규의 적용원칙을 준수하고 있는데, 즉, 운송인이 볼레로 선화증권을 생성하였던 운송계약은 그러한 계약에 대하여 동일한 조건으로 종이 선화증권이 발행된 경우에 강제적으로 적용되었을 어떤 국제협약 또는 그러한 국제협약을 실행하는 국가법에 적용을 받는다.⁵⁶⁾ 그러한 국제협약 또는 국가법이 볼레로 선화증권에 삽입된 것으로 간주되어야 하고 어떤 국제협약 또는 그러한 국제협약을 실행하는 국가법의 규정과 BBL 원문에 포함된 것으로서 운송계약의 다른 조항간에 상충되는 경우 그러한 국가법 또는 그러한 국제조약의 규정이 우선한다고 규정하고 있다.⁵⁷⁾

(2) 물품의 수취증으로서 기능

(가) CMI 전자선화증권의 경우

기존의 선화증권과 마찬가지로 물품의 수취증으로서 기능을 수행하는데 전자선화증권에 관한 CMI 규칙상 수취메시지가 그 기능을 수행한다고 할 수 있

52) 볼레로 규약집 1.1(6)(a).

53) 볼레로 규약집 3.1.(1)(b).

54) 볼레로 규약집 3.2.(1).

55) 볼레로 규약집 3.2.(2).

56) 볼레로 규약집 3.2.(4).

57) 볼레로 규약집 3.2.(4).

다. 전자선화증권의 수취증으로서 기능은 제 4 조 수취메시지의 양식과 내용에 서 규정되어 있다. CMI 규칙상 운송계약을 체결하는 당사자 사이에 전송되는 모든 메시지 중에서 송화인으로부터 물품을 인수할 때 운송인이 전송하는 메 시지 즉, 수취메시지가 가장 중요하다는 것을 알 수가 있다. 이 수취메시지가 기존의 선화증권의 발행을 대체하는 것으로 선화증권의 기능을 수행하는데 있 어 가장 중요한 자료를 포함하고 있다.⁵⁸⁾

CMI 규칙 제 4 조에는 다음과 같이 규정되어 있다.

“제 4 조 수취메시지의 양식과 내용

- a. 운송인은 송화인으로부터 물품을 인수하였을 경우 송화인이 명시한 전자 주소로 송화인에게 메시지에 의한 물품수취 통지를 하여야 한다.
- b. 수취메시지에는 다음의 사항이 포함되어야 한다.
 - (i) 송화인의 성명
 - (ii) 종이선화증권이 발행되는 경우에 요구되는 것과 동일한 내용으로 표시 및 유보가 첨부된 물품의 기재
 - (iii) 물품의 수취일자 및 장소
 - (iv) 운송인의 운송조건에 대한 참조
 - (v) 다음의 전송에 사용될 개인키

송화인은 운송인에 대하여 이 수취메시지를 확인하여야 하며 그러한 확인으 로 송화인은 소지인이 된다.

- c. 소지인의 청구가 있을 경우에는 물품이 선적되는 시점에 수취메시지는 선 적일자 및 선적장소가 포함되도록 갱신되어야만 한다.
- d. 동조 c항에 따라서 갱신되는 경우에 선적일자와 선적장소를 포함하여 동 조 b항의 (ii) (iii) (iv)에 포함되어 있는 정보는 수취메시지가 종이선화 증권에 포함되어 있는 것과 같이 동일한 효력과 효과를 가진다.”

이와 같이, 수취메시지는 화주의 성명, 수량과 상태를 포함하는 물품의 기술, 운송인에 의한 수취메시지의 발행일자와 장소, 운송조건에 관한 참조를 포함하 여야만 한다. 화물이 선적되었을 경우에 화주는 이러한 추가적인 내용을 포함 하여 갱신된 수취메시지를 요구할 수도 있다.⁵⁹⁾

58) 최석범, '전자선화증권의 유통성에 관한 연구', 중앙대 국제무역연구소 1995년 제 1 차 월례발표대회, 1995. 3. 25, p.18.

59) CMI 규칙 제 4 조 (c).

수취메시지의 효력과 관련하여 자료는 선화증권의 기재내용으로서 동일한 대표적인 효력을 가진다고 명시적으로 규정하고 있다. 이러한 의도가 명확함에도 법원은 수취메시지의 효력을 인정할 것인지는 의문스럽다. 그러나 EDI로 물품을 거래하는 당사자는 사전에 동 규칙의 적용에 동의하여야 하는 관계로 이러한 특수한 규칙은 계약상의 모든 당사자에게 의무를 부과하고 있다. 그러므로 법원이 그 의도를 존중하고 강제하는 것을 기대할 수도 있다. 그러므로 수취메시지는 정확히 선화증권의 수취증으로서 기능을 수행하여야만 한다.

수취메시지는 이런 특징이 있기 때문에 CMI 규칙에서는 부가적으로 운송인은 이후의 전송에 사용될 개인키를 생성하고 수취메시지에 포함하도록 규정하고 있다.⁶⁰⁾ 이런 자료의 사용은 물품에 있어서 권리유통성에 매우 중요하다. 그리고 개인키는 수취단계에서 발행되어야 하는데 개인키는 기존의 선화증권 대신에 화주가 운송중인 화물의 지배권을 유보하는 수단이기 때문이다.⁶¹⁾

(나) 볼레로 선화증권의 경우

볼레로 선화증권의 경우에는 CMI 규칙과는 달리 수취메시지가 아닌 볼레로 선화증권의 원문으로 물품의 수취증의 기능을 설명하고 있다. 즉, 볼레로 규약집에서 각 운송인은 용선선화증권으로서 효력을 가지는 것으로 예정된 메시지가 아닌 볼레로 선화증권으로서 자신에 의해 송부된 어떤 메시지가 BBL의 원문내에서 그러한 운송인에 의해 본선상에서 선적되거나 선적을 위해 수취된 물품의 수취에 대한 운송인의 확인을 포함하여야 한다는데 합의한다고 규정하고 있다.⁶²⁾

그리고 볼레로 규약집에서는 볼레로 규약집의 조항 2.2.2의 내용을 침해하지 않고 BBL 원문에서 주화인, 화번, 수량, 중량 또는 물품의 외관상태에 대하여 운송인이 행하는 진술은 그 진술이 종이 선화증권에서 포함되어 있는 것과 같이 동일한 범위까지 그리고 동일한 사정에서 운송인을 구속한다고 규정하고 있다.⁶³⁾

60) CMI 규칙 제5조 (b).

61) Hugh M. Kindred, *op.cit.*, p.274.

62) 볼레로 규약집 3.1.(1)(a).

63) 볼레로 규약집 3.1.(3).

(3) 권리증권으로서의 기능

(가) CMI 전자선화증권의 경우

상환증권성이 전자선화증권에 부여되는데 이는 최후의 개인키를 소지한 자가 물품의 인도를 청구하여 물품이 인도될 때 개인키가 취소됨으로써 운송인의 물품인도의무가 완료되는 것은 기존의 선화증권의 상환으로 운송인이 물품을 인도함으로써 운송인의 물품인도의무가 완료되는 것과 같다. 기존 선화증권의 경우 물품의 인도시에 반드시 선화증권이 상환되고 전자선화증권의 경우에 물품의 인도와 함께 최종소지인의 개인키가 취소된다는 점에서 상환증권성의 기능을 수행한다고 할 수 있다. 일단 운송인이 개인키를 전송한 이상 개인키의 소지인은 제 3자에게 전자선화증권을 양도할 수 있다.⁶⁴⁾ 이러한 권리는 전통적으로 선화증권의 소지인에게 주어졌지만 전자선화증권의 경우에는 운송인이 전자지시를 하도록 권한을 부여한 자 즉, 개인키의 소지인에게 주어진다.⁶⁵⁾ EDI를 적용함에 있어서 가장 큰 문제는 권리증권으로서 유통성기능을 수행하는 것이다. 기술적으로 그러한 기능의 수행은 어렵지 않다. 전송에 의한 자료교환을 보호하는데 이용가능한 보안메카니즘은 적어도 종이서류의 인도와 관련된 메카니즘과 같으며 오히려 우수할 수도 있다. 문제는 해운업계, 무역업계, 은행업계가 선화증권을 처리하는데 신뢰하는 동일한 방법으로 이러한 절차시스템을 신뢰할 수 있도록 하기 위하여 모든 이해당사자가 수용할 수 있는 EDI에 의한 유통절차를 설계하는데 있다. 여기에 선화증권이 발행되는 송화인은 서류로 화물의 지배권을 소유한다는 것이 반드시 고려되어야 한다. 화주는 선화증권의 소지인으로서 화물의 지배권을 보유하고 있기 때문에 화물의 운송과 목적지와 관련하여 운송인에게 지시할 수 있을 뿐만아니라 서류의 제시로 화물의 인도를 청구할 수 있다. 화주는 선화증권을 양도함으로써 즉, 새로운 소지인에게 서류를 배서하고 인도함으로써 이러한 모든 권리를 이전할 수 있다.

화물에 대한 권리의 유통을 가능하기 위하여 CMI규칙에서 채택된 방법은 개인키의 도입에 근거를 두고 있다. 개인키는 '전송의 진정성과 완전성을 확인하기 위하여 당사자가 동의할 수 있는 숫자 그리고/혹은 문자의 결합과 같은

64) Peter Jones, *op.cit.*, p.56.

65) Jan Ramberg, *Guide to incoterms 1990*, ICC, 1991, p.31.

어떤 기술적으로 적절한 형태'이다.⁶⁶⁾ 이것은 이해하기 위한 단순한 개념이고 실제로 전자자료를 보호하는 일반방식이다. 그 중요성은 개인키가 사용되는 방식에 있는데 운송인이 개인키의 발행자와 관리자로서 핵심역할을 한다. 키자체는 양도불능이며 물품에 대한 권리를 가지게 되는 모든 연속적인 소지인에 대하여 운송인은 유일한 신개인키를 발급하여야만 한다⁶⁷⁾는 것을 주목하는 것이 중요하다.

각 운송거래에 대한 절차는 송화인에게 수취메시지에서 개인키를 발행하는 운송인에 의하여 시작된다. 개인키의 소지인으로서 본 규칙에서 지정된 송화인은 선화증권의 발행에 의하여 습득되는 동일한 권리를 가진다. 소지인의 권리는 다음과 같이 규정되어 있다.⁶⁸⁾

“a. 소지인은 운송인에게 다음과 같이 할 수 있는 유일한 당사자이다.

- (1) 물품의 인도를 청구할 수 있고
- (2) 수화인을 지명하거나 혹은 그 자신을 포함하여 기타 당사자를 지명수화인으로 대체하고
- (3) 다른 당사자에게 물품의 지배 및 처분권을 이전하고
- (4) 소지인이 종이선화증권의 소지인인 것과 같이 운송계약의 조건과 일치하여 물품과 관련한 기타의 사항을 운송인에게 지시하는 것”

소지인이 이러한 권한을 행사하는 절차는 운송인에게 적절한 지시의 전송을 포함하는데 그 지시는 개인키에 의하여 입증된다. 운송인이 개인키를 발행하기 때문에 운송인은 출처와 내용에 대하여 개인키를 이용하여 수신되고 보증된 전송을 신뢰할 수 있다.

만약 소지인/화주가 운송인에게 화물의 목적지를 변경하려는 지시를 하는 경우 그 절차는 간단하다. 소지인은 개인키에 의해 확인된 적절한 메시지를 송신하면 된다. 확인메시지에 의해 확인이 되기 때문에 운송인은 그 지시를 신뢰할 수 있다. 운송인은 수취확인을 송신하여야만 하고 그 지시를 수행하여야 한다. 종래의 선화증권시스템의 절차와 비교하여 이러한 절차는 지시를 행하는 당사자뿐만 아니라 그러한 지시의 내용도 합법적이라는 더 확실한 보증을 운송인에게 제공할 수 있다.

66) CMI 규칙 제 2 조 (f).

67) CMI 규칙 제 8 조.

68) CMI 규칙 제 8 조.

소지인이 화물을 인수하려고 하는 경우, 개인키의 취소로 물품을 인수하는 절차를 따르게 된다. 목적지에서 운송인은 우선 소지인에게 예정인도장소와 시간을 통지하고 소지인은 개인키에 의해 입증된 인도지시를 운송인에게 하게 된다. 운송인은 그 지시에 따라서 적절한 동일인증명으로 지명된 수화인에게 물품을 인도하여야 한다. 인도가 이루어지고 운송이 완료되면 개인키는 자동적으로 취소된다.⁶⁹⁾ 그럼으로써 기존의 선화증권이 수행하던 상환증권성이 전자 선화증권에서도 수행된다.

이러한 절차는 물품을 인수하기 위하여 소지인이 선화증권을 제시하여야 하는 기존의 선화증권 시스템과 비교된다.⁷⁰⁾ 물품이 인도되었을 때 개인키가 취소됨으로써 소지인이나 사기꾼이 운송중인 물품에 대한 권한을 허위발행하는 것이 방지된다. 운송인이 실제로 개인키를 취소하는 것이 필요하고 개인키의 자동취소는 개인키를 악용하려는 이후의 시도로부터 운송인을 보호한다. 만약 동일인증명을 하는데 상당한 주의를 다하였다면, 잘못된 수화인에게 물품의 오도에 대하여 책임을 지지 않는다.⁷¹⁾

(나) 불레로 선화증권의 경우

CMI규칙에서 선화증권의 양도를 개인키의 취소와 신개인키의 교부라는 절차를 통하여 이루어지지만 불레로 선화증권의 경우에는 권리등록기록에 의하여 권리증권으로서의 기능을 수행하도록 하고 있다. 즉, 불레로 권리등록소에서 유지관리되는 권리등록기록을 유지함으로써 선화증권의 유통성을 확보하고 있다고 할 수 있다.

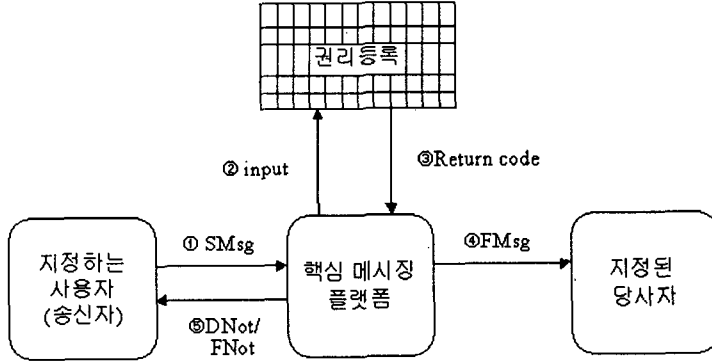
불레로 선화증권의 경우 권리등록운영의 개요를 살펴보면 다음 <그림 3>과 같다.

69) CMI 규칙 제 9 조.

70) 최석범, '전자선화증권의 유통성에 관한 연구', 전계서, p.21.

71) CMI 규칙 제 9 조 (c).

<그림 3> 볼레로 권리등록운영의 개요



자료: bolero.net, op.cit., p.49.

- ① 사용자가 핵심메시징 플랫폼으로 송신메시지(Sent Message: SMsg) 전송
- ② 핵심메시징 플랫폼에서 권리등록소로 자료입력
- ③ 데이터베이스 갱신의 성공과 관련한 권리등록소로부터 코드송부
- ④ 지정된 당사자에게 FMsg(Forwarded Message)의 양식으로 통지
- ⑤ 완결과 관련하여 SMsg의 송신자에게 통지(DNot(Delivery Notification) 또는 실패시 FNot(Fatal Notification))

볼레로 선화증권의 유통성에 근거한 상태는 활동상태, 정지상태, 종료상태로 구분되는데 활동상태, 정지상태, 종료상태간의 차이는 운용활동(입력시기, 중지, 종료)과 볼레로 선화증권의 생명주기의 단계와 각 단계에서 허용되어야 하는 운용간의 구분에 근거하고 있다. 유형을 구별하는 기준은 볼레로 선화증권의 유통성이다. 유통은 특정역할의 다른 사용자를 지정하는 것으로 이루어지는 운용이고 유통성은 유통이 또한 운영상태에서 배제될 수 있기 때문에 기능적 이라기보다는 개념적으로 오히려 운용활동의 상태와 다르다.

<표 7> 불레로 선화증권의 유통성의 상태

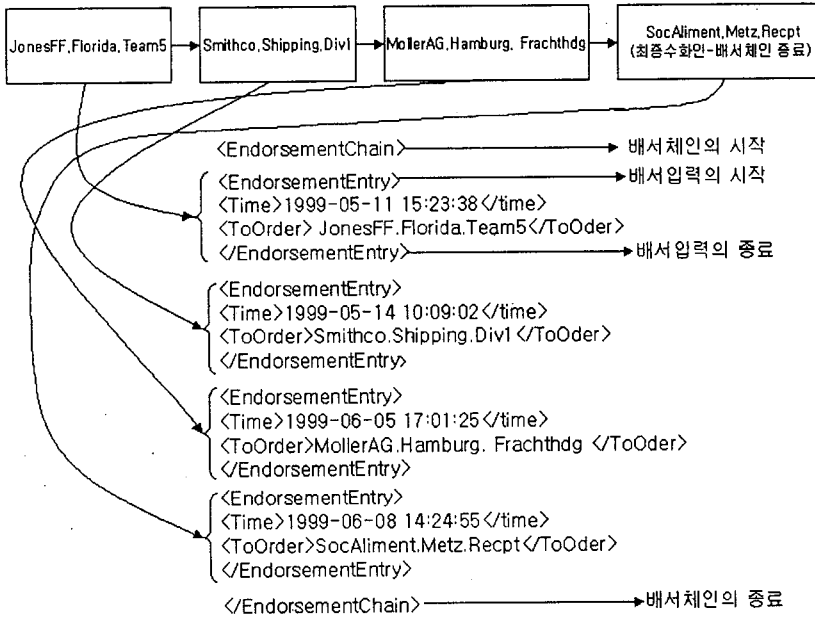
상태	입력시기	증지 및 종료	가능한 유통
유통불능	운송인, 현 지시식소지인, 지참인소지인이 불레로 선화증권에 대한 수화인을 지정	유통불능상태는 영구적이고 불레로 선화증권이 불레로 선화증권의 제출, 종이서류로의 전환, 수정에 의해 종료되는 경우에만 종료된다.	없음
유통가능	운송인이 지시당사자를 지정하거나 새로운 불레로 선화증권을 백지배서하는 경우	유통성은 선화증권이 수화인의 지정에 의해 유통불능이 되거나 선화증권이 종료되는 경우에 종료된다.	유통가능 선화증권의 현재의 지시당사자 또는 지참인 소지인이 연속적인 지시당사자 또는 지참인 소지인을 지정할 수 있고, 담보권자 소지인을 지정하거나 수화인을 지정할 수 있다.
담보설정	소지인이 유통가능 불레로 선화증권에 대한 담보권자 소지인을 지정하는 경우	담보권설정상태는 담보권자 소지인이 담보를 집행하거나 포기하는 경우에 종료된다.	담보설정상태에서 담보의 집행과 포기가 가능하다. 또한 담보권자 소지인이 새로운 담보권자 소지인을 지정함으로써 담보를 이전하는 것이 가능하다. 또한 선화증권이 수정되거나 종이서류로 전환될 수 있다. 유통은 담보를 포기하는 경우를 제외하고 가능하지 않다.

자료: bolero.net, op.cit., p.48.

불레로 선화증권의 경우 배서기록이 유지되는데 이를 배서체인기록이라고 한다. 배서체인은 불레로 선화증권에 의해 대표되는 운송계약 당사자의 연속성을 보여주고 있다. 그러한 연속은 불레로 규약집 조항3.5.1에 따라 운송계약이 갱신될 때 발생한다. 배서체인기록은 갱신을 통하여 계약상의 새로운 당사자에게 자신의 현재 계약적 지위가 되게 하는 이전의 갱신 또는 갱신들을 통지한다. 양도승인(attornment)통지를 유발하는 지정은 또한 새롭게 지정된 사용자에게 운송계약의 갱신을 유발한다. 이와 같이 양도승인(attornment)통지를 포

함하고 있는 모든 메시지는 법적으로 독특한 이유이기는 하지만 또한 배서 체인 기록을 포함한다.

<그림 4> 배서체인의 기록



그러한 배서체인은 각각의 양도에 대하여 다음을 포함하고 각각의 양도에 대하여 양도인은 바로 이전 양도의 양수인이 된다.

- 양수인의 등록식별자(RID: Registered Identifier). 동일한 루트 식별자 (Root Identifier)를 공유하는 어떤 RID가 이전을 시행할 수 있을지라도 단지 루트 식별자가 아닌 완전한 RID가 기록된다.

- 양수인의 역할. 예를 들면 배서 체인 기록은 양수인이 소지인과 지시당사자 양자 또는 선화증권이 백지배서되는 동안에 소지인 그리고 어떤 유효한 역할을 표시할 수도 있다.

- 양도의 일자와 시간

IV. 불레로 선화증권의 문제점과 해결방안

1. 불레로 선화증권의 문제점

(1) 용어와 관련된 문제점

불레로 규약집에서 사용되고 있는 용어가 혼란을 야기시키고 있다는 점이다. 이러한 혼란을 야기시킬 소지가 있는 용어를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, Originator의 용어가 그 대상이 되는데 불레로 규약집에서는 Originator를 운송인(Carrier)과 동의어라고 규정하고 있는데 운송인은 사용된 운송수단의 소유자 또는 운항업자인지의 여부에 관계없이 어떤 운송수단에 의해 물품을 운송하기 위해 다른 사용자와 계약을 체결한 사용자이다⁷²⁾라고 규정되어 있고 이 조항에서 Originator와 동의어라고 되어 있고 별도의 조항에서 상기의 17항을 참조하라고만 되어 있다.⁷³⁾ Originator는 전자상거래에 관한 UNCITRAL모델법상에서 Originator(작성자, 송신자)의 용어가 사용되고 있는데 “데이터 메시지를 송신하거나 그것을 저장하기 전에 생성시킨 자를 의미한다. 다만 데이터 메시지의 중개인으로 행동한 자는 포함되지 않는다.”고 규정되어 있다.⁷⁴⁾ 이 모델법상의 용어와 혼돈될 가능성도 있다.

둘째, BBL 원문 용어의 문제점이다. BBL 원문은 전자선화증권에 관한 CMI 규칙상의 수취메시지와 같은 기능을 수행하는데 수취메시지와는 달리 그 기재사항을 명시적으로 규정하고 있지 않다는 점이다. 단지 주화인, 화번, 수량, 중량 또는 물품의 외관상태에 대하여 운송인이 행하는 진술에 대하여 규정하고 있을 뿐이다.⁷⁵⁾ 물품의 수취증으로서의 기능을 제대로 수행할 수 있는지가 의문시된다. 즉, 물론 법정 기재사항이 있고 선화증권의 양식이 통일되는 경향이 있지만 불레로 선화증권에 기재될 사항을 명시적으로 나열하지 않음으로써 업

72) 불레로 규약집 1.1(17)

73) 불레로 규약집 1.1 (41).

74) 전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법 제 2 조 (C).

75) 불레로 규약집 3.1.(3).

무수행에 차질을 야기할 우려가 있고 장래 표준화의 목표에도 기여할 수 없다는 문제점이 있다.

셋째, 해상운송장 용어의 정의문제이다. 해상운송장은 해상물품운송을 위한 계약을 포함하거나 증명하고 그러한 계약에 따라서 물품의 인도가 운송인에 의해 이루어져야 하는 사용자를 확인하는 물품에 대한 그러한 수취증이면서 BBL 원문이나 선박의 인도지시서 이외의 서류이다⁷⁶⁾라고 볼레로 규약집에서 규정하고 있는데 BBL 원문이나 선박의 인도지시서 이외의 서류라고 하는 부분이 오해의 소지가 있다. 해상운송장은 권리증권성이 없기 때문에 BBL 원문이 수행하는 기능과 같은 기능을 수행한다고 할 수 있는데 BBL 원문에 관련 권리 등록기록이 첨부되어야 BBL로서 기능을 수행하는 관계로 관련 등록기록이 없는 BBL 원문은 해상운송장과 같은 기능을 수행한다고 할 수 있다. 이러한 점에서 오해의 소지가 있다.

넷째, 운송서류에 대한 정의문제이다. 운송서류는 해상운송장이나 선박의 인도지시서인 운송인에 의해 발행된 어떤 문서이다⁷⁷⁾라고 정의되어 있는데 이러한 정의는 운송서류를 너무 협의적으로 해석하고 있다는 점이다.

다섯째, 볼레로 선화증권상의 양도가능의(transferable), 양도성(transferability)에 대한 개념문제이다. 물론 지금까지도 유통성(negotiability)과 양도성에 대한 논란이 되어 왔는데 권리를 배서에 의해 이전할 수 있는 선화증권을 양도가능 볼레로 선화증권(transferable Bolero B/L)이라고 표현한 것은 실무상 많은 혼란을 야기시킬 수 있다는 점이다. 특히 양도가능 신용장(Transferable L/C)에서의 양도가능과 같은 맥락에서 이해될 가능성이 있기 때문에 개념상에 혼란을 야기시킬 가능성이 있다고 할 수 있다.

(2) 볼레로 선화증권 운용상의 문제점

(가) 준거법 설정상의 문제점

볼레로 규약집에서 우선 준거법에 대해 본규약집은 영국법의 적용을 받고 영국법에 따라 해석되어야 한다고 규정하고 있다.⁷⁸⁾ 그리고 영국 재판관할권의

76) 볼레로규약집 1.1(47).

77) 볼레로 규약집 1.1.(56).

경우에는 당사자간에 분쟁중인 유일한 문제는 이러한 불레로규약집의 미준수 또는 위반에 대한 클레임인 경우, 그러한 클레임에 대한 모든 소송절차는 영국법정의 배타적인 관할권의 적용을 받아야 한다고 규정하고 있다.⁷⁹⁾ 비배타적 재판관할권의 경우에는 본 불레로규약집으로부터 발생하는 어떤 다른 분쟁은 영국법정의 배타적 재판관할권의 적용을 받지 않는다. 본 규칙 2.5에서의 어떤 것도 본규칙 2.5의 (3)에 해당되는 것들은 제외하고 본 규약집과 관련하여 소송절차가 유능한 재판관할권의 어떤 다른 법원 또는 법정에서 제기할 사용자의 권리를 제한하지 않는다고 규정하고 있다.⁸⁰⁾ 그리고 부록의 미국법조항에서 물품가액선언과 미국해상운송법이 삽입된 것으로 간주한다고 규정하고 있다.⁸¹⁾ 이와 같이 불레로 규약집상에 준거법조항이 너무 산만하게 되어 있을 뿐만 아니라 불레로서비스가 글로벌서비스를 지향하면서 특정국가의 법을 준거법으로 명시한 것은 과히 황포가 아닐 수 없다. 즉, 영국과 미국의 법이 당사자의 의사와 무관하게 적용되는 관계로 영국이나 미국에 법인등록이 되어 있지 않는 당사자의 경우에는 자국법우선주의에 배제됨으로써 불이익을 받을 우려가 있다.

(나) 전자선화증권에 관한 CMI 규칙의 적용상의 문제

불레로 선화증권이 광범위하게 사용될 것으로 예상되는데 1990년에 제정된 전자선화증권에 관한 CMI 규칙은 운송인등록시스템에 입각하여 입안된 규칙이므로 현재 추진중인 중앙등록시스템에는 적합하지 않으므로 이를 불레로 선화증권에 적용할 수 없다는 문제점이 있다. 특히 CMI 규칙상의 개인키에 의한 권리이전절차는 불레로 선화증권에는 전혀 적용할 수 없는 내용이다.

(다) 비표준화된 자료의 취급으로 인한 업무의 자동화에 한계

불레로 서비스에서는 표준화된 자료도 취급하지만 표준화된 자료로서 그 양식에 관계없이 처리할 수 있도록 하고 있다. 그러나 이러한 취급은 우선 불레로 서비스의 이용을 초기에 확대시킬 수 있는 방안이지만 결국에는 그 이용에

78) 불레로 규약집 2.5(2).

79) 불레로 규약집 2.5(3).

80) 불레로 규약집 2.5(3).

81) 불레로 규약집 부록 (1)(2).

한계성을 노출시킬 우려가 있다. 국제무역거래를 전자화하는 것은 업무의 간소화와 자동화를 실현하기 위함인데 비표준화된 자료를 송수신함으로써 업무의 간소화와 자동화를 실현시킬 수가 없다고 할 수 있다. 즉, 전자선화증권을 도입하여 우송시간을 단축하더라도 서류심사시간을 단축시키지 않으면 그 도입 취지를 무색하게 할 수도 있다.

(라) 송수신문서에 대한 사용자 확인(UAck, UNAk)에 대한 시효문제

핵심메시징플랫폼이 사용자 확인(User Acknowledgement: UAck)이나 사용자부정확인(User Negative Acknowledgement: UNAk)을 수신하는 시효를 설정하고 있고 그 시효이내에 수신되지 않는 경우에는 FNot(Fatal Notification)을 송신자에게 발송하게 되어 있는데 그 시효는 <표 8>과 같다.

<표 8> 사용자확인에 대한 시효

구분	내용
송신문서의 시효	원 SMsg 메시지의 블레로 헤더에서 최초 송신자는 핵심메시징플랫폼이 SMsg 메시지에 대한 UAck, UNAk를 기다리는 최대 시간을 명시
수신문서의 시효	사용자는 사용자에게 송부된 모든 FMsg에 대하여 사용자로부터의 UAck, UNAk를 핵심메시징플랫폼이 기다리는 최대시간을 명시
글로벌 시효	모든 메시지에 대하여 핵심메시징플랫폼은 UAck, UNAk에 대하여 168시간(7일)을 기다림

자료: bolero.net, op.cit., p.18.

이와 같이 송신문서의 시효와 수신문서의 시효를 설정하지 않고 있어 이러한 시효와 관련된 문제가 발생할 수가 있다. 즉, 사용자에 따라서 그 시효가 다르게 책정될 개연성이 많게 된다. 그리고 글로벌시효가 최장 7일을 책정한 것도 신속한 업무추진의 측면에서 볼 때 너무 길어 업무에 지장을 초래할 우려가 있다는 점이다.

(마) 채권양도의 제 3자의 대항요건상의 문제

한국의 민법에서 “지명채권양도는 양도인이 채무자에게 통지하거나 채무자

가 승낙하지 아니하면 채무자 기타 제 3자에게 대항하지 못한다.”라고 규정되어 있고⁸²⁾ 이러한 통지와 승낙은 확정일자가 있는 증서에 의하지 아니하면 채무자 이외의 제 3자에게 대항할 수 없게 되어 있다.⁸³⁾

불레로 프로젝트가 실용화되는 경우 전자데이터에 의한 채권양도 또는 경개는 계약관계가 없는 제 3자(불레로시스템참가자 이외의 제 3자)에 대해서는 대항할 수 없게 된다. 불레로와 같은 시스템에서도 사용자의 파산의 경우 등 참가자이외의 제 3자에게 채권양도의 대항요건이 필요하게 되는 경우도 있을 수 있어 이점에 대해서는 검토가 필요하다.⁸⁴⁾

2. 해결방안

(1) 용어에 대한 해결방안

첫째, Originator의 용어에 대한 해결책으로서 이후의 불레로 규약집의 개정시에 Originator의 용어를 삭제하거나 불레로 선화증권의 발행인(BBL Issuer)으로 하거나 운송인으로 통일하는 방안이 강구되어야 한다.

둘째, BBL 원문의 용어에 대한 해결책으로서 BBL 원문이 물품의 수취증으로서 기능을 수행하기 위해 그 기재사항을 명시적으로 규정할 필요성이 있다. 물론 불레로 서비스를 통하여 BBL 원문이 권리등록소에 기록되게 되어 있지만 각 운송인이 기재하여야 할 사항을 통일시키기 위해서는 BBL 원문에 포함될 사항을 명시적으로 규정하는 것이 필요하다.

셋째 해상운송장의 용어에 대한 해결책으로서 BBL 원문이나 선박의 인도지시서 이외의 서류라는 부문을 정확하게 표현하는 방법을 강구하여야 한다. 즉, BBL 원문이나 선박의 인도지시서 이외의 서류를 불레로 선화증권 이외의 서류로서 항공운송장과 같은 기능을 수행하는 서류로 개정할 필요성이 있다.

넷째, 운송서류의 용어에 대한 해결책으로서 운송서류에 대한 정의에서 선화증권, 해상운송장, 항공운송장, 복합운송서류, 도로/철도운송장을 포함하는 개념으로 정의하여야 할 필요성이 있다. 국제무역거래에서 사용되는 운송서류

82) 민법 제 450 조 ①.

83) 민법 제 450 조 ②.

84) 최석범, '글로벌전자무역시대에 대비한 전자선화증권의 법률적 대응책', 전게서, p.261.

의 개념으로 재정의할 필요성이 있다. 다섯째, 양도성의 용어에 대한 해결책으로서 실무에서 사용하고 있는 유통가능, 유통불능 선화증권의 개념에 입각하여 양도성, 양도가능, 양도불능의 용어를 유통성, 유통가능, 유통불능의 용어로 전환하는 것이 바람직하다. 기존의 관행을 거스르는 것은 기존 질서에 많은 혼란을 야기할 수 있다는 점에서 기존의 관행을 유지하는 것이 바람직하다.

(2) 불레로 선화증권 운용상의 해결방안

(가) 준거법 설정상의 해결방안

산만하게 규정하고 있는 준거법 조항을 하나로 통일시킬 필요가 있다. 즉, 영국법, 미국법의 편협적인 특정국가의 법률을 준거법으로 설정하는 것보다는 국제규칙을 그 준거법으로 적용하거나 당사자가 자유롭게 준거법을 적용할 수 있도록 하는 방안이 필요하고 나아가서는 불레로 규약집자체를 국제조약화할 필요성이 있다.

(나) 전자선화증권에 관한 CMI 규칙의 개정

전자선화증권에 관한 CMI 규칙중 불레로 선화증권에 맞지 않는 내용을 삭제하고 불레로 선화증권의 권리등록소에 의한 데이터베이스 운영과 기타의 불레로 서비스의 내용을 수용하여 CMI 규칙을 개정하여 불레로서비스를 통한 거래에 당사자들이 CMI 규칙을 적용할 수 있도록 할 필요성이 있다.

(다) 비표준화된 자료의 표준화와 서류심사의 자동화

불레로 서비스에서 취급하는 문서를 가급적 UN/CEFACT와 협력하여 관련 서류의 표준화를 통하여 표준문서로 거래가 이루어질 수 있도록 함으로써 진정한 의미의 글로벌전자무역의 실현에 따른 이익을 향유할 수 있도록 하여야 한다. 선적서류가 전부가 표준문서로 처리된다면 은행에서도 서류심사를 자동화할 수 있어 막대한 시간과 비용을 줄일 수 있을 것이다. 서류심사의 자동화를 위해서는 관련 소프트웨어가 개발되어야 할 것이다.

(라) 송수신문서에 대한 사용자 확인(UAck, UNAK)에 대한 시효의 명확화
 송수신문서에 대한 시효를 명확하게 함으로써 사용자에게 따라 그 시효가 변동되지 않도록 할 필요성이 있다. 사용자가 문서를 수신하는데 있어 그 문서마다 시효가 다르다면 그것을 어떻게 하나하나씩 체크하여 확인메시지를 송신하는 것이 어렵기 때문에 그 시효를 명확하게 명시하여야 한다. 글로벌시효도 보다 신속한 업무처리를 위해서 그 기간을 단축시킬 필요성이 있다.

(마) 채권양도의 제 3자의 대항요건상의 문제에 대한 해결책

채권양도의 제 3자 대항요건으로서 공정증서에 의하는 것 등의 일정방식을 요구하는 프랑스법계의 나라에서도 경계에 따른 채권자의 교체에는 확정일자증서에 의한 방식을 요하지 않고 있고, 구미각국에서는 보통 채권양도(assignment)가 아니라 경개(novation) 구성을 채용하는 것이 바람직하다. 그러나 우리나라에서는 경개구성인 경우에도 제 3자 대항 요건으로서 확정일자가 있는 증서를 요하기 때문에⁸⁵⁾ 약간 사정이 다르다. 따라서 선화증권의 완전한 전자화를 실현하기 위해서는 확정일자를 전자화하는 방안이 강구되거나 원래 확정일자가 불필요하다는 법률구성을 고려하여 법률을 개정할 필요가 있다.

V. 結 論

글로벌전자무역을 실현하는데 있어 선화증권의 전자화가 중심과제가 되어 그 실현을 위한 프로젝트가 진행되어 왔다. 그중에서 유럽에서 시작된 불레로 프로젝트가 기원이 되어 국제불레로회사가 불레로 서비스를 개시하여 글로벌 전자무역을 도입을 촉진시키고 있다. 특히 권리등록소라고 하는 데이터베이스의 운영으로 권리증권으로서의 기능을 구현한 불레로선화증권을 도입하였다. 기존의 전자선화증권의 사례와는 달리 불레로 서비스는 SWIFT와 TT Club이라고 하는 은행관련기관과 운송관련기관이 공동출자한 국제불레로회사에 의해

85) 한국 민법 제 502 조.

제공되기 때문에 그 성공의 가능성이 매우 크다고 할 수 있다. 기존에 CMI 규칙에 의한 선화증권의 경우 운송인측에서의 비용부담 등으로 성공을 거두지 못하였다는 점에서 더욱 성공의 가능성이 높다.

블레로 선화증권은 기존의 선화증권과 마찬가지로 운송계약의 추정적 증거, 물품의 수취증으로서의 기능, 권리증권으로서의 기능을 수행하고 있다. 즉, 블레로 선화증권은 블레로 선화증권의 발행자로서 운송인이 운송계약의 증거로서 송화인에게 발행하는데 블레로 선화증권증에 블레로 원문이 바로 운송계약의 추정적 증거기능을 수행한다. 그리고 블레로 선화증권의 경우에는 CMI 규칙과는 달리 수취메시지가 아닌 BBL 원문으로 물품의 수취증의 기능을 설명하고 있다. 블레로 선화증권의 경우 BBL 원문이 운송계약의 추정적 증거와 물품의 수취증으로서의 기능을 수행한다. 기존의 거래절차를 그대로 수용하고 있다는 점이 가장 큰 특징이라고 할 수 있다. 기존의 CMI 규칙에서 개인키의 취소와 신고부라는 형식으로 권리증권으로서의 기능을 구현하였지만 블레로 선화증권은 현재의 소지인과 그 역할에 대한 기록을 유지관리하는 권리등록소라고 하는 데이터베이스의 운용으로 권리증권으로서의 기능을 수행하고 있다. 기존의 선화증권이 종이서류 그 자체만으로 3가지 기능을 수행하였지만 블레로 선화증권은 블레로 선화증권 원문과 권리등록소에서 유지관리되는 관련권리등록이 결합됨으로써 블레로 선화증권으로서의 기능을 수행하게 된다.

블레로 선화증권과 관련된 문제점을 용어와 운영면에서 도출하여 그 문제점을 살펴보았는데 우선 용어와 관련한 문제점과 해결방안으로서 첫째, Originator 용어인데 Originator가 운송인과 동의어로 사용되고 있어 UNCITRAL 모델법에서의 Originator(작성자, 송신자)의 개념과 혼동될 가능성이 있으므로 이를 운송인으로 통일하거나 선화증권의 발행인으로 하여야 한다. 둘째, 블레로 원문이라는 용어문제인데 그 기재내용을 주화인, 화번, 수량 등 그 일부만을 언급하고 있는데 물품의 수취증으로서 기능을 수행하기 위해서는 기재사항을 명시하여야 한다. 셋째, 해상운송장 용어에 대한 문제로서 'BBL 원문이나 선박의 인도지시서이외의 서류'라고 블레로 규약집에 정의되어 있어 오해의 소지가 있으므로 이를 '블레로 선화증권이나 전자선화증권이외의 서류로서 항공운송장과 같은 서류'로 정의할 필요성이 있다. 넷째, 운송서류 용어문제로서 운송서류를 해상운송장과 선박의 인도지시서인 운송인에 의해 발행된 어떤 문서라고 정의하고 있어 운송서류에 대한 일반적 개념과 일치하지 않으므로 이를 명확

히 할 필요성이 있다. 다섯째, 불레로 선화증권의 양도가능, 양도성이란 용어문제로서 일반적으로 유통가능, 유통성이란 표현을 사용하기 때문에 이를 시정할 필요성이 있다.

그리고 불레로 선화증권의 운용상의 문제점과 해결방안으로서 첫째, 준거법 설정상의 문제로서 특정국가의 법이 준거법으로 설정되어 있어 타국가의 당사자들이 불이익을 받을 우려가 있으므로 국제규칙을 준거법으로 하거나 당사자가 준거법을 자유롭게 선정할 수 있도록 하여야 한다. 둘째, 전자선화증권에 관한 CMI 규칙의 적용문제로서 운송인 등록시스템과 개인키에 입각한 CMI 규칙은 중앙등록시스템과 권리등록소에 입각한 불레로 선화증권에 적용할 수 없으므로 이를 개정하여야 한다. 셋째, 비표준화된 자료의 취급으로 업무자동화에 대한 한계성인데 불레로 서비스에서는 양식과 관계없이 모든 서류를 취급하고 있어 업무의 자동화에 기여할 수 없으므로 자료의 표준화를 도모하여 서류심사의 자동화를 구현할 필요성이 있다. 넷째, 송수신문서에 대한 사용자확인에 대한 시효문제로서 그 송수신문서의 경우 시효를 당사자가 정할 수 있도록 되어 있고 글로벌시효가 7일로 설정되어 있는데 이를 명확히 정하거나 단축시킬 필요성이 있다. 다섯째, 채권양도의 제 3자 대항요건상의 문제로서 통지와 승낙 그리고 경개구성에서도 확정일자외의 증서를 요하고 있는데 이를 전자화하거나 그 요건을 삭제하기 위해 개정할 필요성이 있다.

參 考 文 獻

- 김선광, 무역사례연구, 동성사, 1992.
- 新堀 聰, 'いわゆる電子式船荷證券について', 「國際商事法務」, Vol.19, No.8, 1991.
- 이균성, '선화증권의 법률관계', 무역상무연구, 제 10 권, 한국무역상무학회, 1997. 2.
- 日本貿易關係手續簡易化協會, 貿易手續のEDI化に係る法的問題, 1991.
- 최석범, '선화증권의 한계와 EDI에 의한 관습변화', 산경연구, 제 5 집, 영남대 산경연구소, 1997. 11.
- _____, 'EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구', 중앙대 박사학위논문, 1995. 6.
- _____, '글로벌전자무역시대에 대비한 전자선화증권의 법률적 대응책', 무역학

- 회지, 제 24 호 1 호, 한국무역학회, 1999. 6.
- _____, '글로벌전자무역에 관한 연구', 국제상학, 제 14 권 제 1 호, 한국국제상학회, 1999. 5.
- _____, '볼레로 서비스와 볼레로 선화증권에 관한 연구', 2000년도 춘계 정기 학술발표대회 논문집-정보화시대 국제상학의 새 진로와 과제, 한국국제상학회, 2000. 5.
- _____, '볼레로서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구', 한국해운학회지, 제 29 호, 한국해운학회, 1999. 12.
- _____, '전자선화증권에 관한 연구-CMI 규칙을 중심으로', 한국해운학회지, 제 18 호, 한국해운학회, 1994. 8.
- _____, '전자선화증권의 유통성에 관한 연구', 중앙대 국제무역연구소 1995 년 제 1 차 월례발표대회, 1995. 3. 25.
- _____, '전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구', 무역학회지, 제 22 권 제 3 호, 1997. 11.
- The Bolero Project, The Bolero Service -Business Requirements Specification Version 1.0, 12 September, 1997.
- Bonney, Joseph, "Bills of lading in bar code," *American Shipper*, August 1992.
- Bonney, Joseph, "Computer chip in a can," *American Shipper*, August 1992.
- Chandler, George F., "Electronic Transmission of Bills of Lading," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.20, No.4, October, 1989.
- Ivamy, E. R. Hardy, *Carriage of goods by Sea*, Butterworths, 1989.
- Jones, Peter, EDI: The New Transport Revolution, Electronic Data Interchange Council of Canada, 1993.
- Kindred, Hugh M., "Trading Internationally by Electronic Bills of Lading," *Banking & Finance Law Review*, Vol.7, 1992.
- Ramberg, Jan, *Guide to incoterms 1990*, ICC, 1991.
- Ridley, Jasper, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, Shaw & Sons, 1982.
- UNECE, "Electronic Bills of Lading," TRADE/WP.4/R.710, 15 August 1990.

ABSTRACT

**A Study on the Functions and Problems of Bolero Bill of Lading in
the Days of Global Electronic Trading**

Choi, Seok Beom

Global Electronic Trading means that trading partners trade each other via Global Electronic Trading Network, that is, global business to business electronic commerce. Recently, where the cargo arrives ahead of the B/L, the importer cannot take delivery of the cargo without the B/L. This situation is referred to as the B/L dilemma. But the BOLERO system will resolve this B/L dilemma. Bolero Project is developing a cross industry utility platform for the secure, electronic transfer of commercial trade information world wide.

After the successful testing of an original pilot project, The Bolero Association was formed in 1995 by a group of interested cross industry companies. As a joint venture between SWIFT and TT Club, bolero.net is changing the way the world trades by providing a web-based, paperless mode of commerce that is designed to become a global standard. Bolero International Limited published the first edition of Bolero Rulebook in 1999. The Bolero Rulebook as amended from time to time, governing the relationship between Users and their rights and obligations arising from the Bolero system.

The Bolero service will be governed by a multilateral contract called the Bolero Rule Book which specifies the rights and responsibilities of Bolero and its users.

The Title Registry and Bolero Bill of Lading provide a fully functional equivalent to the paper bill of lading. The Bolero Bill of Lading can be created, transferred, amended, and surrendered by way of designating to

order party, blank endorsement, refusal by the transferee etc.

Thus, this study deals with the functions of Bolero Bill of Lading and the problems and solutions in the Bolero Bill of Lading in point of definitions and operation under the Bolero Rulebook.

Keywords: Global Electronic Trading, Bolero, Bolero Bill of Lading,
Title Registry, Bolero Rulebook