

전자선화증권의 기능에 대한 사례분석과 시사점

Implications in Case Study on the Electronic Bills of Lading

최석범(Seok-beom Choi)*

중앙대학교 경영학부 부교수

김태환(Tae-hwan Kim)

중앙대 대학원 무역학과 박사과정

목 차

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| I. 서론 | IV. 전자선화증권의 도입을 위한 시사점 |
| II. 전자선화증권의 주요도입 사례분석 | V. 결론 |
| III. 전자선화증권의 기능에 대한 사례 비교 | 참고문헌 |

Abstract

The CMI Rules for Electronic Bills of Lading were drafted by the Comité Maritime International(CMI) and related specifically to EDI transfers of negotiable bills of lading. The CMI Rules are contractual in nature and the application of the CMI Rules is strictly voluntary. The method adopted in the CMI Rules to enable negotiation of the rights to cargo in a controlled method is based on the introduction of the 'Private Key'.

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.

In Japan, through TEDI Project, the RSP Model is introduced as e-trade solution like Bolero's Solution. The RSP Model Solution will be furnished through TC(Trade Chain) Server and RSP(Repository Service Provider) Server.

The purpose of this paper is to analyze comparatively the CMI Rules and Bolero Bill of Lading and RSP Model of TEDI and to find the implications in this case study for quick introduction of electronic Bill of Lading.

Key Words : Electronic Bill of Lading, CMI Rules, Bolero, TEDI, RSP

* 주저자임.

I. 서론

전자선화증권에 관한 CMI규칙이 채택된 이후로 15년이나 지났지만 전자선화증권이 실무에 적용되어 사용되지 않고 있다. 즉, 선화증권의 위기를 해결하기 위해서 CMI에서 해상운송장에 관한 CMI통일 규칙과 선화증권에 관한 CMI규칙을 채택하였지만 해상운송장의 사용증가와와는 반대로 전자선화증권의 경우에는 실무에 도입되지 않고 있는 실정이다. 볼레로프로젝트의 성공으로 실무에 볼레로 선화증권의 도입을 기대하고 있으나 초기의 상용화정책의 실패로 인하여 무역업체나 무역전문가의 관심에서 벗어나고 있는 실정이다. 그리고 일본의 TEDI에서는 볼레로 선화증권과의 차별화를 시도하여 보관소서비스제공업체(Repository Service Provider: RSP)모델을 도입하여 상용화를 시도하고 있으나 운용상의 복잡성이나 시스템설계상의 기본개념정의의 혼란 등으로 실패작으로 평가받고 있는 실정이다.

그리고 지금까지 전자선화증권의 논의동향을 살펴보면 주로 개별적인 도입사례들을 각각 분석하는 것이 대부분이었다. 즉, CMI규칙이나 볼레로프로젝트, 그리고 최근의 TEDI의 RSP모델에 대한 개별적인 분석이 이루어지고 있다. 즉, 최근의 전자선화증권의 도입사례에 대한 종합적인 비교분석이 이루어지지 않고 있는 실정인데 전자선화증권이 실질적으로 도입되지 않고 있는 이유를 이러한 도입사례의 비교분석을 통하여 도출할 수 있을 것이다.

전자선화증권이 실질적으로 도입되지 않고 있는 이유를 도출하기 위해 전자선화증권의 주요 도입사례인 CMI모델, 볼레로 모델, TEDI의 RSP모델을 선화증권의 주요기능면에서 분석하고자 한다. 따라서 본연구의 목적은 기능측면에서 주요 전자선화증권의 모델을 비교분석하여 전자선화증권의 도입을 위한 시사점을 도출하여 전자선화증권의 도입을 촉진하는데 기여하는 것이다.

II. 전자선화증권의 주요도입 사례분석

1. 전자선화증권의 선행연구분석

전자선화증권과 관련된 실증실험의 내용을 다루고 있는 선행연구중에서 박사학위논문으로는 한남성의 “전자식 선화증권의 활용상의 문제점에 관한 연구”¹⁾, 최석범의 “EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구-해상운송서류를 중심으로-”²⁾, 안병수의 “전자식 선화증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구”³⁾

1) 한남성, “전자식 선화증권의 활용상의 문제점에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위논문, 1994.12.

2) 최석범, “EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구-해상운송서류를 중심으로-”, 중앙대학교 박사학위논문, 1995.8.

3) 안병수, “전자식 선화증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위논문, 1999.6.

등이 있다. 상기의 논문의 경우에는 거의 동일하게 Reinskou모델, SeaDocs모델, NCITD모델, CMI모델을 다루고 있으며 안병수의 논문에서는 볼레로모델을 추가하고 있다.

그리고 전자선화증권을 다루고 있는 논문으로는 최석범의 “전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”⁴⁾와 “볼레로 서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구”⁵⁾, 그리고 “글로벌 전자무역시대에서의 볼레로 선화증권의 기능과 문제점”⁶⁾, 한국에서의 전자선화증권 운용을 위한 종합계획수립⁷⁾, 전자선화증권의 운용실증실험상의 문제점과 해결방안⁸⁾, TEDI의 사례분석을 통한 글로벌전자무역모델의 방향⁹⁾ 등이 있다. 그리고 박명수·조중주의 “전자식 선화증권의 양도성 기능의 부여를 위한 시도와 문제점”¹⁰⁾, 오원석의 “Bolero Bill of Lading(BBL) 실용화에 관한 연구”¹¹⁾, 오원석·양정호, “전자식 선화증권의 유통성에 관한 연구”¹²⁾ 등이 있다. 그리고 TradeCard 등과 비교를 모색하고 있는 논문으로 송선옥의 “전자무역대금결제시스템에 관한 비교연구-BOLERO, TradeCard, Bexcom을 중심으로,”¹³⁾ 안병수의 “국제전자상거래시대에 대비한 BOLERO Project와 TradeCard시스템”¹⁴⁾ 등이 있다.

이러한 선행연구에서 선화증권의 기능차원에서 전자선화증권의 모델을 비교분석하는 논문이 거의 없었다는 점에서 본 논문의 연구의의가 있다고 할 수 있다.

2. 전자선화증권의 주요도입 모델

1) CMI규칙

전자B/L에 대한 CMI통일규칙은 원칙적으로 종래의 B/L의 소지인과 같이 운송인에 대하여 동일한 권리를 향유할 수 있는 자격있는 당사자가 운송인에게 행하는 전자지시시스템에 기초를 두고 있다.¹⁵⁾

-
- 4) 최석범, “전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제22권 제3호, 한국무역학회, 1997.11.
 - 5) 최석범, “볼레로 서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제29권, 한국해운학회, 1999.12.
 - 6) 최석범, “글로벌 전자무역시대에서의 볼레로 선화증권의 기능과 문제점”, 「무역상무연구」, 제14권, 한국무역상무학회, 2000.8.
 - 7) 최석범, “한국에서의 전자선화증권 운용을 위한 종합계획수립”, 「통상정보연구」, 제6권 제1호, 한국통상정보학회, 2004.4.25.
 - 8) 최석범, “전자선화증권의 운용실증실험상의 문제점과 해결방안”, 「통상정보연구」, 제6권 제3호, 한국통상정보학회, 2004.12.25.
 - 9) 최석범, “TEDI의 사례분석을 통한 글로벌전자무역모델의 방향”, 「관세학회지」, 제5권 제3호, 한국관세학회, 2004.12.
 - 10) 박명수·조중주, “전자식 선화증권의 양도성 기능의 부여를 위한 시도와 문제점”, 「무역학회지」, 제25권 제1호, 한국무역학회, 2000.4.
 - 11) 오원석, “Bolero Bill of Lading(BBL) 실용화에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제16권, 한국무역상무학회, 2001. 8.
 - 12) 오원석·양정호, “전자식 선화증권의 유통성에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제32호, 한국해운학회, 2001.6.
 - 13) 송선옥, “전자무역대금결제시스템에 관한 비교연구-BOLERO, TradeCard, Bexcom을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제111권 제1호, 한국통상정보학회, 2001.06.
 - 14) 안병수, “국제전자상거래시대에 대비한 BOLERO Project와 TradeCard시스템”, 「무역상무연구」, 제13권, 한국무역상무학회, 2000.2.
 - 15) Jan Ramberg, *Guide To incoterms 1990*, ICC, 1990, p.31.

1990년의 CMI파리국제회의에서 해상운송장(Sea Waybill:SWB)에 관한 통일규칙과 함께 CMI규칙이 채택되었는데 CMI에 있어서 SWB국제소위원회(위원장은 영국고등법원의 로이즈판사)의 1987년 제1차 런던회의에 있어서 무어변호사가 전자B/L에 관한 통일규칙의 필요성에 관해서 문제를 제기한 것을 계기로 그 후 동소위원회에서 SWB와 함께 검토가 거듭되었다. SWB에 관한 국제소위원회내에서 이 문제를 취급한다는 것이 곤란하다는 동소위원회의 위원장의 판단으로 1988년 9월 7일에 다른 국제소위원회를 설치해서 전자B/L의 검토가 결정되어 위원장으로써 스톡홀름대학의 Ramberg 교수가 지명되었다.¹⁶⁾ 최종적으로는 ‘전자B/L’이라고 칭해졌지만 분리된 국제소위원회의 Ramberg교수는 ‘운송중인 물품에 대한 권리의 전자이전’이라는 보고서¹⁷⁾를 1989년 3월 10일에 배포하였다.¹⁸⁾ 전자B/L에 관한 국제소위원회의 검토에 있어서는 운송계약에 관한 자료를 보유·등록하여 현재의 권리자로부터의 통지를 받아서 새로운 권리자에게 자료를 전송하는 중앙등록기관으로써 ‘운송인’이 된다는 전제가 채택되었다.

운송인이 전자B/L의 소지인 즉, 개인키를 소유한 당사자의 지시에 따라 권리를 이전하면 개인키는 취소되고 새로운 개인키가 운송인에 의해 새로운 소지자 즉, 전자B/L의 소지인에게 부여된다. 이러한 기술의 사용으로 목적지에서 물품을 인수할 권리가 B/L의 이전으로 한 당사자에서 다른 당사자로 이전되는 동일한 방법으로 권리의 연속적인 이전이 달성될 수 있다.¹⁹⁾

2) 블레로 선화증권

유럽에 있어서 유통성서류의 전자적 대체물의 개발에 있어서 MANDATE(Managing Negotiable Documents and Administrating Trade Electronically)프로젝트, BOLERO(Bill of Lading for Europe)프로젝트 그리고 EDIBOL(Electronic Data Interchange for Bill of Lading)프로젝트가 진행되고 있었는데²⁰⁾ 그 목적은 <표 1>과 같다.

<표 1> 유럽에서의 선화증권관련 프로젝트의 목적

구 분	목 적
MANDATE	종이 유통성서류의 기능을 전자적 환경으로 이행시키기 위한 방법을 고찰하는 것
BOLERO	EU위원회로부터 자금제공을 받아 MADADATE프로젝트의 연구성과에 기초하여 전자선화증권을 해운의 실무환경에 도입하려고 하는 시험적 프로젝트
EDIBOL	전자적 환경 하에서 선화증권의 양도에 관련한 법적 문제를 검증하고 해결책을 제공하는 것

16) 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.6.
 17) 이 보고서는 Hans B. Thomsen and Bernard S. Weble, *Trading with EDI - The Legal Issues*, IBC Financial Books, 1989, pp.185-195 참조.
 18) 江頭憲治郎, 前掲書, p.6.
 19) Jan Ramberg, *op.cit.*, p.32.
 20) 朝岡良平, 『國際商務論の諸問題-その理論と去來慣行-』, 同文館, 1998, p.149.

볼레로프로젝트는 유럽에서 무역에 관한 절차의 EDI화를 추진하는 것을 목적으로 1994년부터 1995년까지 실시된 실험프로젝트가 그 기원이라고 할 수 있는데 이 볼레로 프로젝트는 양도가능 전자선화증권의 개발을 중심으로 각종 선적서류의 전자데이터를 등록·보관·인증하는 것과 그 실행가능성을 실험하는 EU가 스폰서가 된 EDI프로젝트이다.²¹⁾ 볼레로 프로젝트는 선화증권과 수출입관련 무역선적서류를 전자화하여 그 전자데이터의 중앙일괄등록·인증에 의한 전자적 유일성의 확보 및 중앙등록기관에 의한 전자서명의 발행, 인증에 의한 배서양도 등 전자적 유통성의 가능성 검증을 목적으로 한 실험이다.²²⁾

(1) 볼레로 선화증권(Bolero Bill of Lading: BBL)의 의의

우선 볼레로 선화증권의 정의를 보면 “관련 권리등록기록과 함께 BBL 원문(text)”²³⁾으로 되어 있는데 여기에서 문제가 되는 것이 권리등록, 권리등록기록과 BBL 원문이다.

우선 권리등록은 국제볼레로회사(Bolero International)에 의해 운영되고 첫째, 소지권(Holdership)과 관련된 기능과 볼레로 선화증권의 이전을 이행하기 위한 수단, 둘째, 현재 볼레로 선화증권의 상태에 대한 기록, 셋째, 그러한 볼레로 선화증권과의 거래의 감사추적을 제공하는 응용프로그램²⁴⁾이다. 그리고 권리등록기록은 권리등록에서 유지되고 BBL 원문에 연결되고 관련 볼레로 선화증권과 연관되어 권리등록지시로부터 발행되는 구조화된 정보이다.²⁵⁾ 그리고 볼레로 원문은 볼레로 선화증권의 서류의 구성 요소로서 핵심메시징 플랫폼에 송부되고 권리등록소에 기록되고 해상운송을 위해 운송인에 의한 물품의 수취를 확인하는 서류이다.²⁶⁾ 여기에서 권리등록기록이 권리증권으로서의 기능을 수행하고 볼레로 원문은 수취증, 운송계약의 추정적 증거로서의 기능을 수행한다고 할 수 있다.

3) TEDI의 RSP모델

(1) 주요전개과정

무역금융EDI의 실용화를 위하여 기술적인 측면뿐만 아니라 법적 기반이나 운용을 포함한 지침을 정리하기 위하여 1998년부터 1999년에 걸쳐 통상산업성(당시)의 1998년도 제1차 보정예산 프로젝트로서 ‘무역금융EDI실시 가이드라인 책정’프로젝트가 실시되어 업무 모델 요건의 정리, 운용가이드라인의 책정 등이 이루어졌다.

이러한 프로젝트에 대응하여 1999년 4월부터 2000년 8월에 걸쳐 실시된 것이 ‘무역금융EDI공통기반

21) 최석범, “볼레로 서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제29호, 한국해운학회, 1999.12, p.195.

22) 財經詳報社, 「金融情報システム白書」, 平成10年版, p.14.

23) 볼레로 규약집 1.1.(11).

24) 볼레로 규약집 1.1.(53).

25) 볼레로 규약집 1.1.(55).

26) 볼레로 규약집 1.1.(6).

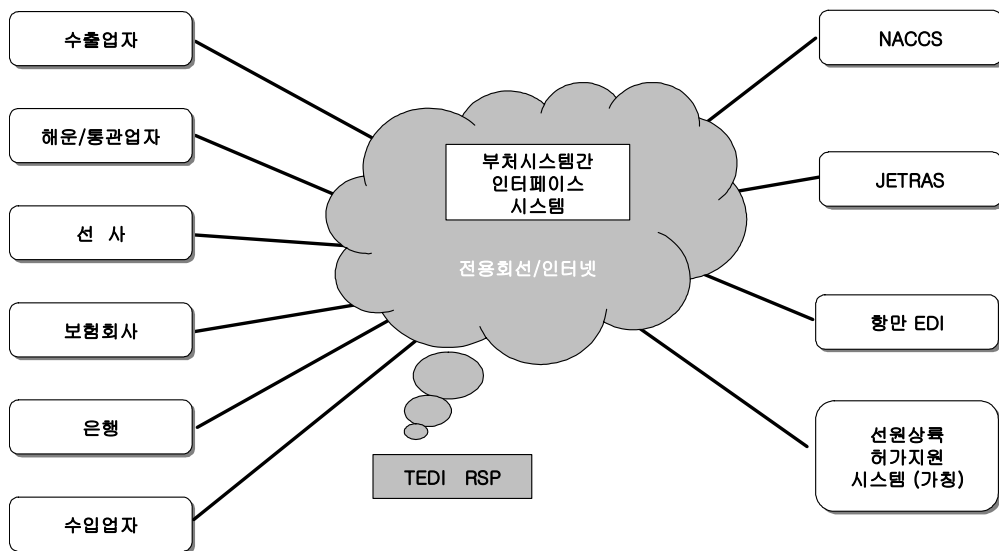
시스템'(Trade Electronic Data Interchange: TEDI)프로젝트이다. TEDI프로젝트는 통상산업성의 1998년도 제3차 보정예산 프로젝트로, 일본의 상사, 은행, 보험회사, 선사, IT벤더를 중심으로 추진되어 무역금융 거래 전자화를 위한 기반개발과 실용화를 위한 '공통규약'의 책정, 사용자 참여를 통한 실용화 실증이 이루어졌다.

기반 개발 중에서 선적정보(Shipping Information)를 관리하는 RSP(Repository Service Provider)용 애플리케이션 소프트웨어나 TEDI 사용자기업이나 ASP(Application Service Provider)가 TEDI의 RSP센터에 접속하여 이용하기 위한 소프트웨어인 TC(Trade Chain)서버 등의 소프트웨어가 개발되었다.

실용화 실증과 관련해서는 일본의 대규모 종합상사 5개사가 각각 수출입거래(합계 8개의 Trade Chain)에 적용하여 상기 소프트웨어를 이용한 실제 검증을 통해 실무상 문제없이 원활히 진행되는지의 여부를 확인하였다.

(2) 프로젝트이후의 전개과정

<그림 1> 수출입·항만관련절차의 싱글윈도우화의 이미지



TEDI프로젝트가 종료된 후, 2000년 11월에는 사용자단체 'TEDI Club'이 설립되었고, 2001년 5월에는 TEDI프로젝트의 성과를 상용서비스로 제공하기 위한 RSP사업체로서 JETS가 설립되었다. 2001년 8월 ASP사업체로서 'TEDIANET'의 설립에 이어 동년 11월부터 TEDI상용 서비스가 개시되었다. 2001년 11월에 미쯔비시상사의 콜롬비아행 철강수출에 수출업자로부터 수입업자에 이르기까지 무역거래 전체에

적용하는 것으로 실제로 운용되었다.²⁷⁾ 일본의 무역업무를 전자화함으로써 효율화를 도모하고 일본의 국제경쟁력을 유지·강화시키는 것이 중요하다고 할 수 있고 무역상대국에서도 전자문서의 송수신에 기반을 둔 무서류무역을 실현하기 위해 상호간에 노력하여 무역원활화를 도모함으로써 거래비용을 절감하고 이에 따른 혜택을 일본만이 아니라 상대국과 함께 향유할 수 있다는 점에서 의의가 있다.²⁸⁾

2001년, ‘시오가와 선언’의 일환으로 인터넷 상에서 개방된 무역금융EDI환경을 구축하고자 하는 의견이 모아졌다. NACCS를 허브로 한 부처시스템간 인터페이스 시스템에 의하여 관련부처의 시스템간 연계를 추진한다는 구상이다.²⁹⁾

2. 사례별 비교

CMI, Bolero, TEDI의 RSP모델을 목적, 기능, 전자화, 결제방식 등의 차원에서 비교하면 <표 2>와 같다.

<표 2> 전자선화증권 주요사례의 비교분석

		CMI	Bolero	TEDI
목적		B/L의 위기에 대한 해결책을 마련하기 위한 방안으로 규칙을 마련	·전자화를 위한 제3자적 중립기관에 의한 시스템기반, 법적기반의 제공 * 무역프로세스의 변경없음	전자화를 위한 Work Flow기능을 행정시스템과 연계(예정) * 무역프로세스의 변경없음
기능		B/L소지인과 같이 운송인에 대하여 동일한 권리가 있는 자가 운송인에게 행하는 전자지시시스템	·전자화서류의 데이터교환 ·법적기반 정비 ·SURF(선화증권의 권원관리, 지급확약에 의한 결제기능을 가진 부가가치 서비스)	·전자화 서류의 데이터교환 ·센터 관리
전자화	B/L	B/L의 권원(權原)을 개인키(private key)에 의해 관리	B/L의 권원(權原)을 관리하는 기능 존재	B/L의 권원(權原)을 관리하는 기능 존재
	서류	최초의 전자선화증권의 도입과 관련된 통일규칙으로 서류의 전자화는 UN/EDIFACT에 의한 표준화를 지정	거의 모든 서류의 전자화가 가능 (약 80종을 표준화)	거의 모든 서류의 전자화를 목표 (약 30종을 표준화)
결제방식	결제방식을 특별히 정하고 있지 않음	(SURF이용시) 현행과 동일한 금융기관에 의한 결제 → 금융기관은 L/C대신에 조건부 지급확약을 발행	미정	

27) 渡邊 浩吉, “TEDI의仕組みと實運用”, 『貿易實務タイシエスト』, 日本關稅協會, 2002.4, p.2.

28) 渡邊 浩吉, “TEDI의現狀について”, 『貿易實務タイシエスト』, 日本關稅協會, 2004.5, p.44.

29) 堀 米明·小山洋明·東 聰, 『はじめての貿易金融EDI』, 東洋經濟新聞社, 2002.8, p.104.

주요 제휴 금융 기관	운송인을 중앙등록기관으로 설정하고 있어 금융기관과의 제휴는 논의되지 않음	·Citibank HSBC ·UFJ Deutsche Bank ·ABN Amro ·JPMorgan chase ·Societe Generale ·미쯔이 스미토모 ·도쿄 미쯔비시	미정
비용	통일규칙으로 제정되어 상용화까지 도입되지 않았으므로 비용논의까지 진척되지 않음	연액(年額) 고정제(기타 Interface 도입료, 결제수수료 예정)	연액(年額) 고정제(기타 work flow 구축, 데이터센터 구축비 등)
설립 경위	1987 제1차 CMI 런던회의에서 무역번호사가 e-B/L의 필요성 제기 1988 CMI에서 다른 국제소위원회를 설치하여 e-B/L 검토 1989 Ramberg 교수 '운송중인 물품에 대한 권리의 전자이전' 보고서 배포 1990 해상운송장에 관한 CMI규칙과 함께 채택	1994 EU의 Bolero과일로트 프로젝트 선화증권, 무역서류의 전자화를 검토 1995 Bolero Association(단체) 설립 법제도 검증, 기술검증 1998 Bolero International Ltd. 설립, 실증실험 1999 상용서비스 개시 2001 Bolero.net(주) 설립	1998 무역금융EDI구축실험 프로젝트 (1997년도 보정예산) 1999 가이드라인 작성 및 공통 기반 시스템의 구축(1998년도 보정예산) 2000 TEDI Club 설립 2001 (주)일본전자무역서비스 설립

III. 전자선화증권의 기능에 대한 사례 비교

1. 운송계약의 추정적 증거

1) CMI선화증권의 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 CMI규칙에서 규정하고 있는데³⁰⁾ 참조된 조건은 운송계약의 일부를 구성한다.³¹⁾ 이러한 의무는 그러한 참조 즉, 운송계약내용의 법률효과에 관한 문제를 야기한다. CMI규칙의 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

30) CMI규칙 제4조(b)(iv).

31) CMI규칙 제5조(a).

부과하는 것의 법적 효력을 명확히 한다. EDI를 이용하면서 운송조건의 세부사항을 협상하고 전송하는 것은 실제적인 방법이 아니다. EDI시스템에서는 종이서류에 기록되어 있는 운송인의 표준조건에 대한 참조만으로 충분할 수 있다.

CMI규칙에서는 단지 운송인의 조건이 화주에게 이용가능하여야만 한다고 요구하고 있다.³²⁾ CMI규칙에서는 상충되는 운송조건과 규칙이 있는 경우에 우선권에 대한 2개의 중요한 원칙을 규정하고 있다.³³⁾ 제5조는 CMI규칙이 운송인의 거래조건의 어떤 불일치조건보다 우선한다고 규정하고 있다.

제6조에서 포함된 두번째 원칙은 개별국내법에 의하여 선화증권에 강제적으로 적용되는 헤이그 규칙과 일련의 국제해상법규가 EDI로 이루어진 계약의 준거법이 된다는 것을 보증하고 있다.

2) 불레로 선화증권의 경우

기존의 종이 선화증권이나 CMI선화증권의 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 BBL원문이 핵심메시징플랫폼에 송부되고 권리등록소에 기록된다고 규정되어 있다.³⁴⁾

표준조건을 삽입하기 위해 BBL원문에 그 표준조건을 전부 상술하는 것 외에 달리 운송인은 (a) BBL원문에서 외부의 조건이 그 BBL원문에 삽입되어 있다는 것을 표명하고 (b) 그러한 조건이 전자적으로 또는 기타방법으로 소재하고 열람될 장소를 표시하여야 한다고 불레로 규약집에서 규정하고 있다.³⁵⁾ 그리고 각 사용자는 그러한 삽입이 그러한 조건들이 운송계약에 대한 당사자들을 구속하도록 하기 위해 효력이 있다는 것을 합의한다³⁶⁾고 되어 있어 그러한 삽입이 운송계약의 당사자를 구속한다.

불레로 규약집의 경우 강제법규의 적용원칙을 준수하고 있는데 즉, 운송인이 불레로 선화증권을 생성하였던 운송계약은 그러한 계약에 대하여 동일한 조건으로 종이 선화증권이 발행된 경우에 강제적으로 적용되었을 어떤 국제협약 또는 그러한 국제협약을 실행하는 국가법에 적용을 받는다.³⁷⁾ 그러한 국제협약 또는 국가법이 불레로 선화증권에 삽입된 것으로 간주되어야 하고 어떤 국제협약 또는 그러한 국제협약을 실행하는 국가법의 규정과 BBL원문에 포함된 것으로서 운송계약의 다른 조항간에 상충되는 경우 그러한 국가법 또는 그러한 국제조약의 규정이 우선한다고 규정하고 있다.³⁸⁾

32) CMI규칙 제5조(b).

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

34) 불레로 규약집 1.1(6)(a).

35) 불레로 규약집 3.2.(1).

36) 불레로 규약집 3.2.(2).

37) 불레로 규약집 3.2.(4).

38) 불레로 규약집 3.2.(4).

3) TEDI의 RSP모델의 경우

다른 여타의 전자선화증권과 마찬가지로 TEDI의 RSP모델에서도 선적정보조건이 운송계약의 추정적 기능을 수행한다. 특히 RSP모델에서는 B/L, I/P 등 TEDI문서에 부수된 약관을 등록, 개정, 동결 및 참조하도록 하는 기능이 구현되어 있다. 약관등록기능은 거래에서 사용하는 약관을 등록기관에 등록하는데 각 약관을 식별하기 위해 특별한 약관ID를 부여하도록 하고 있다. 이 기능은 등록기관 이용자가 이용할 수 있도록 하고 있다.

약관개정기능은 이미 등록된 약관이 개정되었을 때 판수가 다른 약관을 등록기관에 등록하는 기능이다. 이미 등록기관에 등록되어 있는 개정이전의 약관 등록자가 이 기능을 이용할 수 있다. 약관동결기능은 등록된 약관을 동결하는 기능인데 단, 약관참조기능에서의 참조는 가능하도록 하고 있는데 약관의 동결은 해당약관의 등록자만이 할 수 있다. 약관참조기능은 접수한 TEDI문서에 관련된 약관을 등록기관을 통해 참조하도록 하는 기능인데 이 기능은 등록기관 이용자가 이용할 수 있는 기능이다. 이러한 TEDI의 약관관리기능에 의해 운송인의 표준약관이 관리되도록 함으로써 운송인과의 계약조건을 따르고 있다.

2. 물품의 수취증으로서 기능

1) CMI 전자선화증권의 경우

기존의 선화증권과 마찬가지로 물품의 수취증으로서 기능을 수행하는데 전자선화증권에 관한 CMI 규칙상 수취메시지가 그 기능을 수행한다고 할 수 있다. 전자선화증권의 수취증으로서 기능은 제4조 수취메시지의 양식과 내용에서 규정되어 있다. CMI규칙상 운송계약을 체결하는 당사자 사이에 전송되는 모든 메시지 중에서 송화인으로부터 물품을 인수할 때 운송인이 전송하는 메시지 즉, 수취메시지가 가장 중요하다는 것을 알 수가 있다. 이 수취메시지가 기존의 선화증권의 발행을 대체하는 것으로 선화증권의 기능을 수행하는데 있어 가장 중요한 자료를 포함하고 있다.³⁹⁾

수취메시지는 화주의 성명, 수량과 상태를 포함하는 물품의 기술, 운송인에 의한 수취메시지의 발행 일자와 장소, 운송조건에 관한 참조를 포함하여야만 한다. 화물이 선적되었을 경우에 화주는 이러한 추가적인 내용을 포함하여 갱신된 수취메시지를 요구할 수도 있다.⁴⁰⁾

수취메시지는 정확히 선화증권의 수취증으로서 기능을 수행하여야만 한다. 수취메시지는 이런 특징이 있기 때문에 CMI규칙에서는 부가적으로 운송인은 이후의 전송에 사용될 개인키를 생성하고 수취메시지에 포함하도록 규정하고 있다.⁴¹⁾ 이런 자료의 사용은 물품에 있어서 권리유통성에 매우 중요하다.

39) 최석범, "전자선화증권의 유통성에 관한 연구", 중앙대 국제무역연구소 1995년 제1차 월례발표대회, 1995.3.25, p.18.

40) CMI규칙 제4조 (c).

그리고 개인키는 수취단계에서 발행되어야 하는데 개인키는 기존의 선화증권 대신에 화주가 운송중인 화물의 지배권을 유보하는 수단이기 때문이다.⁴²⁾

2) 불레로 선화증권의 경우

불레로 선화증권의 경우에는 CMI규칙과는 달리 수취메시지가 아닌 불레로 선화증권의 원문으로 물품의 수취증의 기능을 설명하고 있다. 즉, 불레로 규약집에서 각 운송인은 용선선화증권으로서 효력을 가지는 것으로 예정된 메시지가 아닌 불레로 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.⁴³⁾

그리고 불레로 규약집에서는 불레로 규약집의 조항 2.2.2의 내용을 침해하지 않고 BBL원문에서 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.⁴⁴⁾

3) TEDI의 RSP모델의 경우

TEDI의 RSP모델에서는 물품의 수취증으로서의 역할을 수행하는 것은 선적정보자료(Shipment Information Data)인데 CMI규칙의 수취메시지와 같이 명확한 용어는 사용하지 않고 있으나 선적정보자료에 수취메시지에서 열거한 자료들이 포함되기 때문에 선적정보데이터가 물품의 수취증으로서의 역할을 수행한다고 할 수 있다.

3. 권리증권으로서의 기능

1) 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

41) CMI규칙 제5조 (b).

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

43) 불레로 규약집 3.1.(1)(a).

44) 불레로 규약집 3.1.(3).

함께 최종소지인의 개인키가 취소된다는 점에서 상환증권성의 기능을 수행한다고 할 수 있다. 일단 운송인이 개인키를 전송한 이상 개인키의 소지인은 제3자에게 전자선화증권을 양도할 수 있다.⁴⁵⁾ 이러한 권리는 전통적으로 선화증권의 소지인에게 주어졌지만 전자선화증권의 경우에는 운송인이 전자지시를 하도록 권한을 부여한 자 즉, 개인키의 소지인에게 주어진다.⁴⁶⁾ 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 뿐만 아니라 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 가능하게 하기 위하여 CMI규칙에서 채택된 방법은 개인키의 도입에 근거를 두고 있다. 소지인이 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.

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.⁴⁷⁾ 그러므로써 기존의 선화증권이 수행하던 상환증권성이 전자선화증권에서도 수행된다.

2) 불례로 선화증권의 경우

CMI규칙에서 선화증권의 양도는 개인키의 취소와 신개인키의 교부라는 절차를 통하여 이루어지지

45) Peter Jones, *EDI: The New Transport Revolution*, Electronic Data Interchange Council of Canada, 1993, p.56.

46) Jan Ramberg, *op.cit.*, p.31.

47) CMI규칙 제9조.

만 볼레로 선화증권의 경우에는 권리등록기록에 의하여 권리증권으로서의 기능을 수행하도록 하고 있다. 즉, 볼레로 권리등록소에서 유지관리되는 권리등록기록을 유지함으로써 선화증권의 유통성을 확보하고 있다고 할 수 있다.

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 기능적이라기보다는 개념적으로 오히려 운용활동의 상태와 다르다.

〈표 3〉 볼레로 선화증권의 유통성의 상태

상태	입력시기	중지 및 종료	가능한 유통
유통불능	운송인, 현 지시식소지인, 지참인소지인이 볼레로 선화증권에 대한 수화인을 지정	유통불능상태는 영구적이고 볼레로 선화증권이 볼레로 선화증권의 제출, 종이서류로의 전환, 수정에 의해 종료되는 경우에만 종료된다.	없음
유통가능	운송인이 지시당사자를 지정하거나 새로운 볼레로 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 볼레로 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, APPENDIX TO BOLERO RULEBOOK - OPERATING PROCEDURES, 1st ed., September 1999, p.48.

볼레로 선화증권의 경우 배서기록이 유지되는데 이를 배서체인기록이라고 한다. 배서체인은 볼레로 선화증권에 의해 대표되는 운송계약 당사자의 연속성을 보여주고 있다. 그러한 연속은 볼레로 규약집 조항3.5.1.에 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 포함하고 있는 모든 메시지는 법적으로 독특한 이유이기도 하지만 또한 배서 체인기록을 포함한다.

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

3) TEDI의 RSP모델의 경우

TEDI의 RSP모델의 경우 권리증권으로서의 기능은 선적정보테이블(Shipment Information Table)이 수행하고 있다. TEDI의 권리이전 즉, 권리증권의 기능구현에 있어서 볼레로가 'Bolero B/L'을 명시적으로 선화증권을 전자화한 전자선화증권이라는 점을 주창하고 있는데 비하여, TEDI에서는 '전자선화증권'이라는 개념을 사용하지 않고 선화증권에 대한 대체기능으로서의 화물권리자 정보관리기능에 의해 선화증권과 동등한 기능의 전자화를 실현하고 있다.

TEDI의 경우에는 계약 또는 계약상에서 '전자선화증권'이라는 개념을 사용하지 않고, 아래의 제도를 이용하여 기능을 대체시키는 것이 특징이다.⁴⁸⁾

·화물에 관한 권리의 이전을 지시에 의한 점유이전 또는 이와 유사한 제법역의 제도를 이용하여 실현

·운송계약상의 지위 이전을 채권양도 또는 이와 유사한 제법역의 제도를 이용하여 실현

선적정보테이블은 최초 운송인에 의해서만 RSP에서 설정될 수 있다. 소지인은 선적정보테이블에서 새로운 소지인으로 등록할 수 있는 유일한 권리를 가진다.

RSP는 ①RSP가 그러한 새로운 소지인으로부터 사용자의 승낙을 수취할 때, ②사용자의 승낙이 요구되지 않는 경우에 메시지가 수신자에게 도달할 때 기계적으로 발행하는 메시지 수신확인을 수취할 때, 선적정보테이블에서 새로운 소지인의 이름을 등록한다.

②의 경우에 수신자가 소지인으로서 그러한 지명을 수락하지 않을 때 거부지시를 발행할 수 있는 권리를 가진다.

48) 室町正實, "貿易取引の電子化とその課題", 「ジュリスト」, No.1215의 내용을 요약.

〈표 4〉 선화증권의 발행형식

구 분	내 용
지시식(To Order)	소지인의 지시에 따라 인도
기명식(Named Consignee)	운송인은 기명수화인에게 화물을 인도하거나 관련 기명수화인의 초기 등록 이후에 소지인으로 등록된 소지인에게 인도
기명인의 지시식(To Order of Named Consignee)	상동
양도불능(Non Transferable)	운송인은 기명수화인에게만 물품을 인도
백지식(Blank)	백지식과 동일한 기능

볼레로와는 달리 TEDI시스템에는 당사자의 등록상태를 소지인, 권리소지인, 이익소지인으로만 구분하고 있다.

〈표 5〉 당사자의 등록상태

구 분	내 용
소지인(possessor)	종이서류를 소유한 자에 상응
권리소지인(Title Holder)	물품에 관한 법적 소유권을 가지고 있는 자
이익소지인(Interest Holder)	소유권이외의 물품에 관한 법적 이익을 가지고 있는 자

IV. 전자선화증권의 도입을 위한 시사점

1. 전자선화증권의 용어사용없는 전자선화증권의 구현여부

CMI의 규칙의 경우에는 전자선화증권이라는 용어를 사용하고 있고 볼레로의 경우에는 볼레로 선화증권이라는 용어를 사용하고 있는 반면에 TEDI의 경우에는 e-B/L이라는 용어대신에 선적정보자료라는 용어를 사용하고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

다양한 국가에서 국내법은 B/L이 종이서류이어야 한다고 요구하고 있다. 그러므로 국내법과의 충돌을 피하기 위해 TEDI는 선적된 물품에 대한 권리를 이전하기 위한 디지털시스템에 대하여 B/L이나 e-B/L이라는 용어를 사용하지 않는다. 즉, 실질적으로 전자선화증권의 기능을 수행하면서 법률적 문제

를 피하기 위해서 선화증권이라는 용어를 사용하지 않는다는 것은 논리모순이다. 즉, 법률적 문제를 피하기 위해서 선화증권이라는 용어를 사용하지 않고 선화증권을 구현한다고 하는 경우 나중에 분쟁 발생시 그 문제를 어떻게 해결할 것인가하는 것을 깊이 생각할 필요가 있다. 오히려 선화증권이라는 용어를 사용하지 않음으로써 기존의 법률체계에서도 적용되어야 법리가 제대로 적용되지 않을 소지가 있다는 점 또한 간과해서는 안된다.

즉, 전자선화증권의 기능을 제대로 구현하고 법률적인 내용도 제대로 반영할 수 있도록 하기 위해서는 전자선화증권이라는 용어는 반드시 사용되어야 한다. 물론 불례로 선화증권의 경우에는 전자선화증권이라는 용어를 사용하지 않았을 뿐 불례로 선화증권이 전자선화증권이라는 등식이 성립한다는 것이 널리 인정되기 때문에 문제가 되지는 않는다.

2. 운송인의 표준약관등록의 필요성 유무

CMI규칙이나 불례로 선화증권의 경우에는 운송인의 표준약관을 참조하여 운송계약의 일부를 구성하도록 하고 있는 반면에 TEDI의 RSP모델에서는 운송인의 표준약관자체를 등록하도록 하고 있는데 물론 선화증권에 적용될 각각의 표준운송조건을 알 수 있다는 점에서는 어느 정도 의의가 있다고도 볼 수 있다. 그러나 전자선화증권과 관련하여 운송인의 표준약관을 매건마다 등록하도록 하는 경우는 운송인의 입장에서 매우 번거로운 일이 될 것이다. 즉, 약관이 매번 바뀌는 경우에는 이 방법이 좋을지 모르지만 약관의 변경이 거의 없는 경우가 일반적이므로 매건마다 등록하도록 하는 것은 선화증권의 발행업무상 매우 번거로운 일이 된다. 즉, 업무개선판 약식(short form)이 점차적으로 보편화되고 있는 상황이므로 약관을 등록하는 것보다는 참조조항으로 대체하는 것이 바람직하다. 필요한 경우에는 운송인의 표준약관을 웹상에서 열람할 수 있도록 하는 방안을 강구하는 것도 바람직하다.

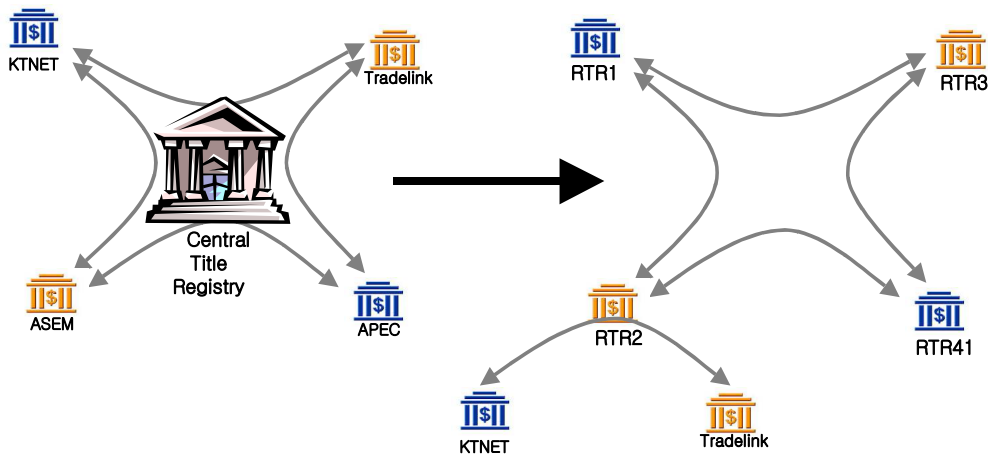
3. 중앙등록시스템과 분산형등록시스템의 선택

중앙등록시스템의 경우에는 한 곳에서 모든 권리등록을 관리할 수 있다는 장점 뿐만 아니라 시스템의 확장성이나 관리의 용이성이 또한 장점으로 부각될 수 있다. 그러나 독점시비가 있을 수 있는 문제점을 안고 있을 뿐만 아니라 시스템이나 기술종속성이 심화될 수 있다. 이러한 점에서는 초기에 지역별 프로젝트 즉, PAA사업이나 한일e-Trade Hub사업 등에서 시험적으로 운용하기에 적합한 등록시스템이다.

그러나 관리적인 측면만 해결된다면 각 국가별이나 지역별로 권리등록소를 설치하여 상호 연계하는 분산형 등록시스템이 바람직하다. 즉, 권리증권의 발행국에서 관련정보를 체계적으로 관리하고 각국의

권리등록소와 연계하는 방안이 바람직하다. 이러한 점에서 PAA사업의 확장 등으로 국가가 추가되는 경우와 범세계적으로 e-B/L이 사용되는 경우에는 분산형 등록시스템으로 전환하여 운영하는 것이 바람직하다.

〈그림 4〉 전자선화증권 운영을 위한 권리등록소의 바람직한 방향



4. 권리등록서비스와 국가별 전자무역인프라 연계

볼레로 선화증권과 같이 국제적으로 아주 우수한 전자선화증권이 구현될 수 있음에도 불구하고 한 서비스업체가 글로벌 베이스로 서비스를 개시하고자 하는 목표로 인하여 상용화가 거의 이루어지지 않고 무역전문가들의 관심에서 벗어나고 있는 실정이므로 볼레로의 권리등록 서비스를 국가별 전자무역인프라와 연계하여 제공하는 방법을 도모하거나 새롭게 도입되는 전자선화증권이 있는 경우에는 국가별 전자무역인프라와 연계하는 방법이 독점시비와 국가별 전자무역인프라의 배제문제를 해결할 수 있다. 즉, 기존에 구축된 국가별 전자무역인프라를 최대한 이용할 수 있는 전자선화증권의 서비스 모델을 개발할 필요가 있다는 점이다.

5. 한국의 전자무역문서보관소의 효율적인 운영방향

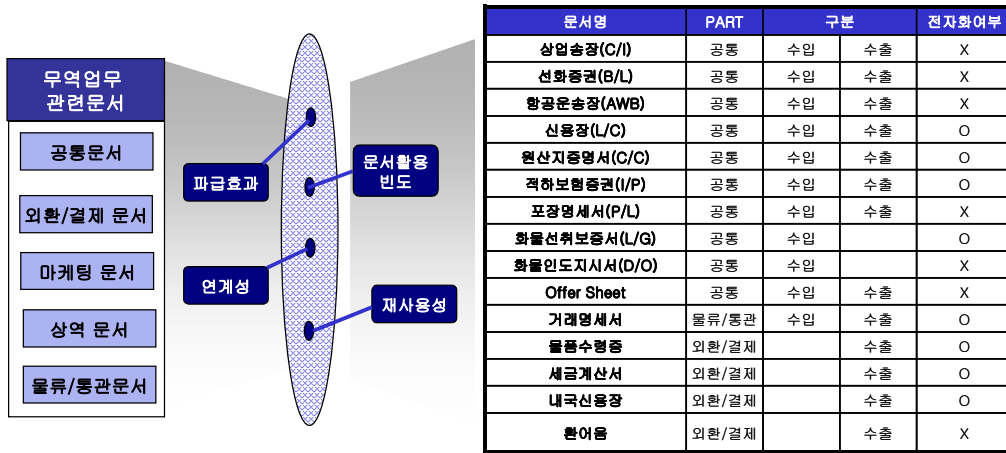
전자무역서비스 제1차 구축사업⁴⁹⁾에서 전자무역문서보관소가 설치될 예정인데 전자무역문서보관소에서 전자유가증권인 전자선화증권, 전자환어음, 전자보험증권을 어떻게 처리할 것인가를 고려하여야

49) 2004.12.20-2005.6.20의 6개월에 걸쳐 이루어질 계획이다.

한다. 즉, 이미 완료된 무역업무프로세스혁신(BPR/ISP)사업에서는 전자무역문서보관소의 대상문서에 환어음과 적하보험증권, 선화증권이 포함되어 있으나 전자무역문서보관소에 보관될 문서와 권리등록소에 보관될 문서는 유가증권을 기준으로 구분되어야 하는 것이 가장 바람직하다.⁵⁰⁾

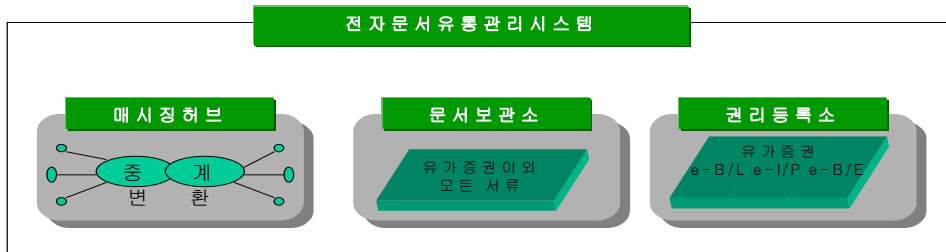
전자유가증권을 도입하기 위해서는 외국과의 연계도 중요하지만 국내에서 전자유가증권을 유통시킬 수 있는 기반을 구축할 필요가 있는데 그 기반의 핵심이 될 수 있는 것이 바로 전자무역문서보관소라고 할 수 있다. 특히 전자무역문서보관소는 전자유가증권을 대상으로 하는 권리등록소를 별도로 운용할 필요가 있다. 즉, 전자무역문서보관소와 별도로 운영하거나 그 내에서 별도의 보안장치와 전자유가증권의 유통에 필요한 기능을 구비하여 운용할 필요가 있다.

<그림 5> 전자무역문서보관소와 대상문서



전자문서유통관리시스템에서 전자선화증권, 전자보험증권, 전자환어음은 권리등록과 배서교부 등을 통한 양도관리라는 유가증권의 권리등록소내에서 관리될 필요가 있다.

<그림 6>바람직한 전자문서유통관리시스템



50) 최석범, “전자유가증권을 위한 권리등록소 운영방안”, 「한국인터넷전자상거래연구」, 제4권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2004.12, p.77.

6. 유가증권 운용을 위한 권리등록과 이전에 관한 통일규칙의 제정

현재 전자선화증권과 관련해서는 CMI규칙과 볼레로규약집 정도가 전자선화증권을 이용하는 업체들이 합의하는 경우에 적용할 수 있는 임의법규로서 존재하고 있다. 전자유가증권으로서 전자환어음, 전자선화증권, 전자보험증권의 권리등록과 이전이 가능한 법률체계를 구축하기 위해서는 유가증권 운용을 위한 권리등록과 이전에 관한 통일규칙을 제정하여야 한다. 전자유가증권의 도입을 촉진시키기 위해서는 전자유가증권과 관련된 법률체계를 조속히 구축하여야 한다.

7. 전자선화증권의 법률적 효력의 법률구성

1) 전자선화증권의 물권적 효력의 법률구성

전자선화증권은 그 명칭으로 인하여 선화증권이라고 생각할 수 있음에도 불구하고 법적으로는 선화증권이라고 할 수 없다. 따라서 새로운 입법이 이루어지지 않는 한, 일본상법 제575조나 한국상법 133조가 선화증권이라는 유가증권에 부여한 특수한 효력을 그대로 전자선화증권에 인정할 수 없다. 그러면 전자선화증권에 의한 운송물품의 인도효력에 대해서는 민법 일반법리로 돌아가 이를 생각할 필요가 있다.

따라서 상기에서 서술한 선화증권의 물권적 효력에 관한 견해 중 기본적으로는 일본상법 제575조나 한국상법 제133조가 부여한 특수한 효력을 기초로 한 절대설이 아니라 민법 일반법리를 기초로 한 상대설을 전제로 전자선화증권의 물권적 효력을 고려하여야 한다. 이러한 사고에서 전자선화증권을 이용한 글로벌전자무역에서 전자선화증권상 권리자는 운송계약상 운송물품인도청구권에 근거하여 운송물품에 대한 간접점유를 가지고 관련된 운송계약상 인도청구권 이전에 따라 그 간접점유도 이전한다.⁵¹⁾

그런데 일반적으로 지시에 의한 간접점유이전의 방법으로서 그 때까지의 간접점유를 가졌던 양도인이 직접점유자에게 양수인을 위해 점유할 취지를 명하고 또한 양수인이 간접점유자가 되는 것을 승낙하게 되면 된다.⁵²⁾ 즉, 무역거래의 경우에는 양도인과 양수인간에 운송물품에 대한 간접점유이전이 합의됨과 동시에 양도인이 운송인에게 양수인을 위해 운송물품을 점유해야 할 취지를 명하게 된다.

따라서 그러한 운송인에 대한 지시나 양수인의 간접점유이전승낙절차를 플랫폼형 시스템을 통하여 하여야 할 취지를 운영규칙에서 정하면 될 것이다. 이와 같은 방법으로 전자선화증권도 선화증권에서의 물권적 효력과 동일한 효력을 확보하는 것이 법적으로도 가능하다고 할 수 있다.⁵³⁾

51) 이를 지시에 의한 점유이전이라 함.

52) 민법 제184조.

53) 최석범, “전자선화증권의 유통성의 법적 효력에 관한 연구-볼레로선화증권을 중심으로”, 전게서, p.84.

2) 전자선화증권에 의한 운송계약에 근거한 채권관계 이전

선화증권을 사용하지 않고 전자선화증권에 의해 운송계약에 근거한 채권관계를 이전시킬 경우에 그 법률구성으로서 생각할 수 있는 것은 「채권 양도」에 의한 구성과 「경개」에 의한 구성이다.

채권양도란 채권을 그 동일성을 유지한 채 합의에 의해 이전시키는 것이다. 따라서 채권에 부착한 동시이행 항변 등도 그대로 종속하고 채무자는 양수인에 대해 그것들을 대항할 수 있다.

경개란 구채무를 소멸시킴과 동시에 신채무를 성립시키는 것이다. 즉, 당사자가 채무의 중요한 부분을 변경하는 계약을 한 경우에는 구채무는 경개에 의하여 소멸한다.⁵⁴⁾ 경개는 두 당사자간의 계약이 무효화되고 동일한 계약이 두 당사자의 일방과 제3자간에 생성되도록 하는 과정을 일컫는 용어이다. 이것은 한 당사자에서 다른 당사자로 계약에 의거한 권리와 의무의 완전한 이전으로서 실무상 작용하고 있다. 그것은 지속적인 당사자들에게 적극적인 동의와 참가를 요구한다.⁵⁵⁾ 따라서 경개의 경우 채무자는 구채권자에 대하여 가졌던 항변권 등을 신채권자에게 대항할 수 없다. 이 점에서는 채권·채무관계의 이전을 할 때 구채권자에 대한 항변권을 부착한 채 이전하게 되면, 신채권자가 모르는 채무자와 구채권자 간의 사정에 의해 신채권자의 거래안전성을 저해할 가능성이 있기 때문에 경개의 구성을 채용하는 것이 바람직하다고 할 수 있다.

경개에 의한 채권의 이전(채권자 교체)을 제3자에 대해 대항하는데에는 확정일부의 증서에 의한 채무자에 대한 통지 또는 승낙을 요한다고 되어 있다.⁵⁶⁾ 이 점에 관해서는 채권양도의 제3자 대항요건으로써 공정증서에 의하는 것 등의 일정방식을 요구하는 프랑스법계의 나라에서도 경개에 따른 채권자의 교체에는 확정일부의 증서에 의한 방식을 요하지 않는 것으로 되어 있으므로, 구미각국에서는 보통, 채권양도(assignment)가 아니라 경개(novation) 구성을 채용하는 것을 선호하고 있다.⁵⁷⁾ 그러나 한국과 일본에서는 경개구성에 의한 것으로서도 제3자 대항요건으로 확정일부의 증서를 요하기 때문에 약간 사정이 다르다. 따라서 선화증권의 완전한 전자화를 실현하기 위해서는 확정일자를 전자화하는가 아니면 원래 확정일자가 불필요하다는 법률구성을 고려해야만 한다.

전자확정일자를 사용하는 것이 반드시 바람직한 시스템이라고는 말할 수 없다. 따라서 적어도 당면 과제는 그러한 전자확정일자의 부여를 상정하지 않고 어떻게 해서 선화증권의 전자화를 진행하는가를 검토할 필요가 있을 것이다.⁵⁸⁾

54) 한국 민법 제500조.

55) Bolero International Ltd, op.cit, p.70.

56) 민법 제502조, 제450조 2항.

57) 볼레로규약집도 이러한 내용을 채용하고 있음.

58) 최석범, “전자선화증권의 유통성의 법적 효력에 관한 연구-볼레로선화증권을 중심으로”, 전게서, p.85.

V. 결 론

전자선화증권에 관해서 학문적으로 실무적으로 많은 논의가 되어 왔었지만 실제로 실무에 적용되어 사용되지 않고 있다는 것을 실감하고 있다. 물론 전자선화증권의 도입이 한 국가의 노력이나 한 기관의 노력으로 달성될 수 있는 것은 아니지만 국제적으로 수많은 노력이 성과를 거두지 못하고 있다는 점은 매우 안타까운 것이다. 전자선화증권에 관한 CMI규칙이 제정되어 온지 15년이 지난 지금에서도 상용화되는 모델이 부재하다는 점에서는 국제적으로 큰 손실이 아닐 수 없다. 즉, 기존의 도입사례의 노력에 투입된 비용이나 전자선화증권이 도입되지 않아 발생하는 비용을 감안한다면 하루 속히 국제적 공감대위에서 전자선화증권을 도입할 필요가 있다.

우선 CMI모델, 볼레로모델, TEDI의 RSP모델을 살펴보았는데 CMI모델은 운송인등록시스템에 입각하고 있다는 점에서 볼레로모델과 TEDI의 RSP모델과는 차이가 있다. 그리고 볼레로모델은 운송관련기관과 은행관련기관이 합작투자하였고 TEDI의 RSP모델은 전자무역서비스제공업체중심이라는 점에서 중앙등록시스템의 특징을 보여주고 있다. CMI규칙은 상용화에 대한 노력이 전무한 상태였고 볼레로나 TEDI의 RSP모델은 상용화를 위한 다양한 노력을 경주하고 있으나 그 결과는 극히 제한적으로 나타나고 있는 실정이다.

본 연구에서 전자선화증권의 기능차원에서 사례들을 비교분석한 결과 우선, TEDI의 경우 전자선화증권이라는 용어를 사용하지 않고 있는데 법률적인 문제점을 회피하기 위해 그러한 용어를 사용하지 않는다는 것은 더 큰 문제점을 야기시킬 수 있으므로 전자선화증권이라는 용어 자체는 사용하여야 한다. 둘째, 전자선화증권의 서비스제공과 관련하여 운송인의 표준약관의 등록과 관련해서는 매건마다 등록하는 것은 매우 번잡스러운 절차이므로 운송인이 표준약관을 처음에 등록하여 사용자들이 언제든지 열람할 수 있도록 하는 방안이 강구되어야 한다. 셋째, 전자선화증권 운영을 위한 권리등록소의 운영은 처음에는 중앙등록시스템을 도입하고 나중에 분산형중앙등록시스템으로 전환하는 것이 전자선화증권의 국제적 활용을 위해 필요하다고 할 수 있다. 넷째, 권리등록서비스의 제공시에 국가별 전자무역인프라와 연동하는 방식을 적용하는 것이 국가별 전자선화증권의 활성화에 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 다섯째, 한국의 전자무역문서보관소를 효율적으로 운영하기 위해서는 권리증권과 권리증권이 아닌 문서를 구별하여 보관하는 것이 바람직하다. 여섯째, 유가증권 운용을 위한 권리등록과 이전에 관한 통일규칙을 제정하는 것이 기존의 전자선화증권의 도입사례에서 도입한 당사자간의 자율약정 문제를 해결할 수 있다. 마지막으로 전자선화증권의 물권적 효력과 채권적 효력의 법률구성을 위한 체계적인 접근이 필요하다.

참고문헌

- 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.
- 堀 米明·小山洋明·東 聰, 「はじめての貿易金融EDI」, 東洋經濟新聞社, 2002.8.
- 渡邊 浩吉, “TEDIの仕組みと實運用”, 「貿易實務タイシエスト」, 日本關稅協會, 2002.4.
- 渡邊 浩吉, “TEDIの現狀について”, 「貿易實務タイシエスト」, 日本關稅協會, 2004.5.
- 박명수·조중주, “전자식 선화증권의 양도성 기능의 부여를 위한 시도와 문제점”, 「무역학회지」, 제25권 제1호, 한국무역학회, 2000.4.
- 송선옥, “전자무역대금결제시스템에 관한 비교연구-BOLERO, TradeCard, Bexcom을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제111권 제1호, 한국통상정보학회, 2001.06.
- 室町正實, “貿易取引の電子化とその課題”, 「ジュリスト」, No.1215.
- 안병수, “국제전자상거래시대에 대비한 BOLERO Project와 TradeCard시스템”, 「무역상무연구」, 제13권, 한국무역상무학회, 2000.2.
- 안병수, “전자식 선화증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위논문, 1999.6.
- 오원석, “Bolero Bill of Lading(BBL) 실용화에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제16권, 한국무역상무학회, 2001.8.
- 오원석·양정호, “전자식 선화증권의 유통성에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제32호, 한국해운학회, 2001.6.
- 財經詳報社, 「金融情報システム白書」, 平成10年版.
- 朝岡良平, 「國際商務論の諸問題-その理論と去來慣行-」, 同文館, 1998.
- 최석범, “글로벌 전자무역시대에서의 볼레로 선화증권의 기능과 문제점”, 「무역상무연구」, 제14권, 한국무역상무학회, 2000.8.
- 최석범, “볼레로 서비스상의 문제점과 해결방안에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제29호, 한국해운학회, 1999.12.
- 최석범, “전자선화증권의 운용실증실험상의 문제점과 해결방안”, 「통상정보연구」, 제6권 제3호, 한국통상정보학회, 2004.12.25.
- 최석범, “전자선화증권의 유통성에 관한 연구”, 중앙대 국제무역연구소 1995년 제1차 월례발표대회, 1995.3.25.
- 최석범, “전자선화증권의 유통성의 법적 효력에 관한 연구-볼레로선화증권을 중심으로”, 「한국해운학회지」, 제33호, 한국해운학회, 2001.12.
- 최석범, “전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제22권 제3호, 한국무역

- 학회, 1997.11.
- 최석범, “전자유가증권을 위한 권리등록소 운영방안”, 「한국인터넷전자상거래연구」, 제4권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2004.12.
- 최석범, “한국에서의 전자선화증권 운용을 위한 종합계획수립”, 「통상정보연구」, 제6권 제1호, 한국통상정보학회, 2004.4.25.
- 최석범, “EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구-해상운송서류를 중심으로-”, 중앙대학교 박사학위논문, 1995.8.
- 최석범, “TEDI의 사례분석을 통한 글로벌전자무역모델의 방향”, 「관세학회지」, 제5권 제3호, 한국관세학회, 2004.12.
- 한남성, “전자식 선화증권의 활용상의 문제점에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위논문, 1994.12.
- bolero.net, *APPENDIX TO BOLERO RULEBOOK - OPERATING PROCEDURES*, 1st ed., September 1999.
- Hans B. Thomsen and Bernard S. Weble, *Trading with EDI - The Legal Issues*, IBC Financial Books, 1989.
- Hugh M. Kindred, ‘Trading Internationally by Electronic Bills of Lading,’ *Banking & Finance Law Review*, Vol.7, 1992.
- Jan Ramberg, *Guide To incoterms 1990*, ICC, 1990.
- Jones, Peter, *EDI: The New Transport Revolution*, Electronic Data Interchange Council of Canada, 1993.
- TEDI Club, “TEDI-Realizes International Trade & Settlement EDI Using Advanced Technology and Sound Legal Structure,” 2001.1