

# 일본의 무역금융EDI에 있어 국제해상보험증권의 전자화 현황과 향후과제\*

The current situations and future directions of  
electronic marine insurance policy in Japan's trade financial EDI

한상현(Sang-Hyun Han)

남서울대학교 국제통상학과 조교수

## 목 차

- |                               |          |
|-------------------------------|----------|
| I. 서론                         | V. 결론    |
| II. 무역금융EDI의 국제적 동향과 일본의 현황   | 참고문헌     |
| III. 무역금융EDI의 국제해상보험에의 적용     | Abstract |
| IV. 국제해상보험증권의 전자화 현황과<br>향후과제 |          |

## Abstract

The purpose of this study analyzes laying stress on Japan example that background of electronic issue of international maritime insurance policy is what, and is marched in some degree present. and this study presented what hereafter subject of electronic insurance plice is. The this paper is to study the current situations of trade financial EDI in Japan and problems in application of marine insurance contracts. The subject of electronic marine policy issue is as following in trade financing EDI. ① application of electronic document in claim demand. ② standardization of various documents and insurance plice data. ③ insurance compensation document that become Jeonjahwa in insurance accident settlement. ④ maritime Insurance policy agreement's establishment. ⑤ when is monopolized to third party, realization of electronic maritime insurance policy offer.

Key Words : electronic maritime insurance policy, Japan's trade financial EDI,  
marine insurance contracts, marine insurance

\* 이 논문은 2006년도 남서울대학교 학술연구비 지원에 의하여 연구되었음.

## I. 서 론

최근 정보통신기술의 발전에 따른 EDI(Electric Data Interchange)와 인터넷의 이용확산, 그리고 이를 기반으로 한 전자상거래는 국내뿐 아니라 국제거래에도 광범위하게 활용되고 있다. 이러한 가운데 무역거래도 전통적인 서류중심의 방식에서 서류없는(paperless)방식으로 전환되고 있다. 이러한 현상은 해상보험분야에도 예외는 아니어서 보험계약자와의 거래에 있어서 다양한 형태의 EDI화가 진전되고 있다. 즉, 보험계약자와 보험회사간의 EDI는 상호 호스트 컴퓨터(Host Computer)<sup>1)</sup>를 회선으로 접속하여 부보대상화물의 명세데이터와 보험료명세데이터를 상호 교환하는 방식을 중심으로 하여 1980년대 중반부터 업무처리의 효율화와 신속화를 위하여 채용되어 오고 있다.<sup>2)</sup> 그러나 이러한 업무도 어느 한 부분의 전자화가 아닌 궁극적으로는 통합전자무역 플랫폼(platform)과 같은 무역금융EDI전체의 형성 즉, “무역관련업종협단의 EDI”에서 “무역업무의 완전Paperless화 실현”이라는 한 측면으로 이행되어야 할 것이다.

또한 최근 2, 3년 TEDI<sup>3)</sup>와 Bolero라고 하는 무역금융EDI에 대한 많은 논의가 있는 가운데, 국제해상보험증권(marine insurance policy)도 전자화가 이루어져야 하는 대상서류중의 하나임이 틀림이 없다. 보험증권의 전자화는 대표적인 선적서류의 하나인 중요서류의 전자화라는 점 이외에도, 보험업무면에서의 대폭적인 절차 간소화와 연결되기 때문에, 그 동향과 결과에 대해 크게 기대되고 있으나, 정말로 전자화가 잘 진행될 것인가 라고 하는 불안한 마음도 큰 상황이다.

본고에서는 무역절차에서 현재 진행되고 있는 무역금융EDI현상을 국제적 동향과 일본에 있어서의 선적서류 전자화를 중심으로 고찰한 후, 국제해상적하보험에서 전자화요청이 나타나고 있는 배경은 무엇이며, 현재 어느 정도 전자화가 진전되고 있는가를 일본사례를 중심으로 분석한 후, 무역금융EDI수행에 있어 보험증권 전자화의 구체적인 향후과제가 무엇인가를 도출하고자 한다.

## II. 무역금융EDI의 국제적 동향과 일본의 현황

### 1. 무역금융EDI의 본질과 효용성

무역금융EDI는 무역결제나 보험 등에 관한 정보를 전자적으로 취급할 수 있도록 되어 있는 무역전

1) 주(主)컴퓨터 또는 호스트 컴퓨터는 중앙집중식 정보처리 시스템에서 조직 전체의 자료처리 요구를 처리하는 중심역할을 하는 컴퓨터를 말한다.

2) 茶谷曉雄, EDI, 電子商去來上の貨物海上保險, 日本海運集會所, 海運, 2001.8. p.42.

3) TEDI의 자세한 내용은 三井康通, 貿易完全電子化へのシナリオ, 日本海運集會所, 海運, No.893, 2002.2. p.33-36 참조. ; 三島照, 貿易金融EDI-TEDI Clubの活動-, 日本荷主協會, 荷主と輸送, 2001.3. pp.13-21. 참조.

자화를 말하며, 일본에 있어서는 금융기관이나 보험기관을 결부시킴으로써 무역에 관한 모든 정보를 전자적으로 취급 가능하게 하는 구조를 의미한다. 이 과정에서는 기업의 인증이나 정보 발신지의 인증 등을 위한 전자서명이나 인증기술이 이용되며,<sup>4)</sup> 무역서류, 무역절차, 그리고 무역결제 전자화의 3가지 측면이 주요대상이 되고 있다.<sup>5)</sup>

한편 무역금융EDI의 도입은 관련업무 인프라 그 자체를 대폭적으로 변화시킴으로써 다음과 같은 기대효과 내지 효용성을 가지게 된다.

〈표 2-1〉 무역금융EDI도입의 효용성

- 위조·변조의 방지
- 전자서류 반송의 신속화 - 고속선의 문제(B/L위기)의 해소
- 전자서류의 보관관리의 신속화, 일원화, 스페이스비용 제거
- 전자서류의 하자 없는 거래의 실현  
(전자서류간의 데이터상호참조·자동전기에 의한 오기, 轉記실수의 회피 등)
- 무역관계서류의 처리효율의 향상과 점검작업의 간소화
- 수출입서류점검작업의 간소화
- 본부센터집중처리·자동화추진에 의한 인원육성·배치 등 부담의 경감
- 무역서류의 전자화에 대응한 국제은행으로서 결제자금 등 관련주변업무를 포함하여 내외의 고객에 대한 폭넓은 서비스 기반의 제공
- 관계서류의 전자화에 의한 공개장구와의 일체화의 촉진과 해당 사무본부집중처리의 촉진
- 해외거점과의 내외거점을 연결한 네트워크망을 활용한 서비스 제공을 통한 경쟁력 강화
- 반송비용의 제거(국제서류우편 요금의 절반) ↔ 네트워크 사용요금
- 사고나 동맹파업 등 외부요인에 기인하는 서류반송중의 위험소멸

자료 : <http://Lib.nippon-foundation.or.jp/1998/0867/contents/078/htm>

## 2. 무역금융EDI에 대한 국제적 동향

### 1) 선하증권(B/L) 위기의 대응과 B/L의 전자화

최근 무역환경의 변화 특히, 운송기술의 혁신에 따른 선박의 고속화는 그동안 무역운송에서 중요 운송서류로서 역할을 담당하던 선하증권의 기능상에 많은 한계를 가져왔다.<sup>6)</sup>

이러한 문제는 수입화물선취보증서(Letter of Guarantee ; L/G)를 이용하거나 선하증권을 편법적으로 활용하거나 혹은 해상운송장(Non-Negotiable Sea Waybill)을 활용함으로써 어느 정도 보완하기도 했으나, 각각의 제도의 장점에도 불구하고 이러한 방법들도 그 자체가 내포하고 있는 본질적인 한계점으로 인

4) <http://www.ipa.go.jp/security/enc/DigitalSignature/34-ED.htm>

5) 彬井允, 로지스틱스파트너의立場で見る貿易金融EDI, 日本海運集會所, 海運, 2003. 10. pp.20-21.

6) 三倉八市, 貿易取引と運送書類-B/L, 電子B/L, SWB, AWBにおける實務の現状, 國際商取引學會年報 第3號, 2001. 7. p.192.

해 선하증권의 문제점을 근본으로 해결할 수는 없었다.<sup>7)</sup>

이러한 견지에서 최근에 발달된 정보통신기술을 활용한 선하증권 자체의 전자화실험은 무역거래관행과의 조화문제, 법적인 보장문제 등 여러 문제점을 안고는 있으나 선하증권의 위기를 타개함으로써 기존의 종이서류가 가지는 불편함을 해소하여 수송물류의 합리화에 크게 기여하는 가장 획기적인 대책으로 인식되어 왔다. 이에 CMI가 “CMI규칙”을 제정하였고, 그 동안 B/L의 전자화 시도로서 “MANDATE”, “BOLERO Project” 등이 있어 왔다.<sup>8)</sup>

## 2) BOLERO Project

무역금융EDI시스템의 하나인 Bolero Project(Bill of lading Electronic Registry Organization)는 1994년 홍콩, 네덜란드, 스웨덴, 영국, 미국의 해상운송회사와 은행 및 통신회사 등이 참여하는 컨소시엄형태로 시작하여, 선하증권을 포함하여 무역서류전반에 걸친 전자화 즉, 무역거래에 필요한 종이서류를 전자 메시지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 것을 목표로 출발하였다.<sup>9)</sup>

Bolero Project는 SWIFT(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication)와 TT(Through Transport) Club에 의해 주도되고 있으며, 양 회사가 합작으로 설립한 Bolero사는 Bolero서비스 사용자그룹인 Bolero연합회와 공동으로 서비스의 기능적, 기술적 검증을 통해 상업적 서비스를 추진하고 있다.<sup>10)</sup>

이들이 합작으로 설립한 Bolero Operation Ltd는 사용자 그룹인 Bolero협회와 함께 범세계적으로 무역서류의 전자화를 통한 상업적 서비스 제공하고 있으며 1995년에는 이에 대한 법적, 기술적 타당성 검토를 위한 실증실험을 거쳤고, 1999년 전 세계 18개 무역권에 대한 법률분석을 완료한 후 시범서비스 기간을 거쳐 현재 상용서비스가 진행 중에 있다.

## 3) TradeCard Ssystem

이것은 기존 신용장결제방식에 있어 무역업무의 비효율성을 개선하기 위해 WTCA(World Trade Center Association)가 주도적으로 개발해 온 전자무역시스템이며 세계최초의 국제간 무역자동화서비스이다.<sup>11)</sup> 본 시스템의 본격적인 개발은 1994년에 설립된 WTCA의 독립기업인 WTCA Services Corp.가 추진하였고,<sup>12)</sup> 1999년 2월에는 인터넷 무역결제시스템 개발업체로서 트레이드카드사(TradeCard, Inc.)가

7) 이에 대한 자세한 설명은 新堀聰, 貿易取引電子化の動きと今後の展望, JCAジャーナル, 第47巻 8號, 2000. 8. pp.32-38 참조.

8) <http://www.ecom.go.jp/jedic/news-1et/n35/knen4.htm>(JEDIC Newsletter No.35)

9) J. Livermore & K. Euarjai, "Electronic Bills of Lading : A Progress Report," Journal of Maritime Law and Commerce vol. 28. No. 1, January, 1997, p. 58.

10) Emmaneul T. Laryea, Bolero electronic trade system, Journal of International Banking law, Vol.16. Issue 1. January 2001. Sweet & Maxwell, p.5.

11) [www.logis-net.co.kr/gisa/200009/0901-12.htm](http://www.logis-net.co.kr/gisa/200009/0901-12.htm)

12) D. Biederman, Here Comes Tradecard, Traffic World, Vol.257, Issue.10, March 8, 1999, p.25.

독립법인으로 출범하였다.

본 시스템은 현재 실증실험을 통해 일부지역에서 실용화에 들어가 있지만, 이 시스템이 단기간에 신용장결제시스템을 중심으로 한 무역결제시스템을 전면적으로 대체하지는 못할 것으로 판단된다. 즉, 당분간 무역업자들은 기존의 결제시스템과 전자적 결제시스템의 장단점을 고려하여 상호보완적으로 사용될 것으로 보인다.

결국 TradeCard시스템의 확립을 통한 전자무역의 활성화는 좀더 시간을 가지고 관망하여야 할 것이지만, 보다 폭넓은 활용을 위해서는 기존 무역시스템과의 호환성, 그리고 전자무역결제시스템간의 호환성을 지원하는 국제적인 표준의 제정이 요청되며, 전자무역이나 결제시스템을 수용하기 위한 국내외 관련 법규의 정비도 시급한 서둘러야 할 과제로 부각되고 있다.

### 3. 일본에 있어 무역금융EDI의 현상

무역절차는 관련당사자가 많고 매우 복잡한 현상이기 때문에 전과정 모두를 한 번에 전자화한다는 것은 매우 어려운 일이다. 이에 따라 일본의 경우는 일찍이 가동을 시작한 수출입화물 통관정보처리시스템인 NACCS를 비롯하여 POLINET, SC/SF Network System 등 주로 수출입물류수속의 전자화에 주력하고 있다.<sup>13)</sup> 이외에도 은행간의 국제결제시스템으로서의 SWIFT, 은행이 고객과 맺은 팜뱅킹(FB)<sup>14)</sup>, 항공화물정보를 취급하는 SITA, TRAXON, Cargo2000 등이 있으나 여기에서는 진술한 무역금융EDI시스템을 중심으로 고찰한다.

#### 1) NACCS

일본의 가장 대표적인 무역금융EDI로는 수출입화물통관절차의 EDI화인 수출입화물 통관정보처리자동화시스템(NACCS; Nippon Automated Cargo Clearance System)이 있는데, 이는 이용자의 사무소 등에 설치된 통관정보처리시스템전용 단말기와 시스템의 운영체인 통관정보처리센터가 유지·관리하는 Host Computer 사이를 전용의 통신회선으로 연결하여 정보를 주고받음으로써 세관의 수출입신고나 관세와 소비세의 납부절차, 세관의 수출입허가통지 등 일련의 통관수속절차를 온라인으로 처리하는 시스템이다.<sup>15)</sup>

이는 1978년에 세계에서 5번째로 완성된 통관절차시스템인데, 신항구인 成田空港과 原木地區에 도입된 항공화물통관업무처리를 수행하는 Air-NACCS와 1991년에 京浜港에 도입된 해상화물통관업무를

13) 麻島誠之助, 貿易の電子化とボレロ, 日本海運集會所, 海運, 1999, 5, p.42.

14) 이것은 금융기관의 컴퓨터와 기업의 컴퓨터 혹은 단말기를 통신회선으로 연결하여 殘高조회나 자동이체 등 데이터의 송수신을 실행하여 직접 은행에 가지 않고 금융서비스가 제공가능한 시스템이다(金融情報システムセクタ-, 金融情報システム白書, 財經詳報社, 1998, pp.152-157).

15) 米山撤明, 稅關手續のEDI化, 日本港灣協會, 港灣, 1998, 7, p.15.

수행하는 Sea-NACCS로 구성되어 있다. 양 시스템은 그 동안 더욱 확대·정비됨으로써 현재 전국 주요항만과 공항 등에 있어 무역화물의 이동에 따른 수출입신고의 90% 이상을 처리하고 있다.

## 2) POLINET

일본의 항만물류업에서 EDI시스템의 대표적인 것으로, 해상화물업자, 선박회사, 검수업자, 검량업자의 4업종에 의해 EDI화가 진행되는 시스템으로, S/I제출부터 B/L작성까지의 업무가 주 전자화대상이 되고 있으며,<sup>16)</sup> 1986년에 업무를 개시한 후 그 동안 복수 VAN의 접속과 전국은행협회의 통신 Protocol 도입 등 신규 가입개척을 위한 노력이 있어 왔다.

## 3) SC · SF Network System

이는 하주·선주간(shipper/carrier)과 하주·해운업자간(shipper/forwarder) 네트워크시스템으로 하주나 선박회사와 하주나 해상화물업자 및 검량업자간을 그 대상으로 하는 EDI시스템이다. SC네트워크는 B/L정보와 운입지불정보를, SF네트워크는 청구서정보와 통관허가정보 등 총24종류의 메시지를 그 주요한 전자화 대상으로 하고 있다. 운용은 당사자간에 위임되어 있기 때문에 구체적인 이용실태는 확실히 나타나 있지 않지만, SC·SF네트워크센터는 메시지의 EDIFACT화를 행함으로써 이용자의 확대를 꾀하고 있다.<sup>17)</sup>

## 4) EDEN PROJECT

이것은 “무역절차간소화를 위한 유통성서류의 전자화프로젝트(Electronic DELivery Negotiable document)”로 무역거래에 관계된 서류의 전자화에 있어서도 가장 중요한 선하증권을 중심으로 그 권리이전의 안전성과 확실성을 검증할 위해 실시된 실증실험 프로젝트이다.<sup>18)</sup>

본 프로젝트는 ① 수출지 선박회사 및 상사의 선하증권 등록과 선하증권의 발행업무 ② 수출지에 있어서 상사 및 선하증권의 매입은행의 매입의뢰 업무 ③ 매입은행 및 발행은행의 매입업무 ④ 발행은행 및 수출지의 상사의 매입서류 인도업무 ⑤ 수출지에 있어서 상사 및 양륙지의 선박회사의 화물 인도업무 등의 전자화를 주요범위와 내용으로 하고 있다.<sup>19)</sup>

이 프로젝트는 무역금융전자화에 관한 일본최초의 실증실험으로, 선하증권의 권리이전이나 전자화되어진 서류의 인도가 전자적으로 가능하다는 것이 기록적인 관점에서 검증되었고, 무역금융전자화의 유용성에 대해서는 참가한 기업의 업무처리에 관련된 소요시간이 단축 가능하다는 것이 검증되었다.<sup>20)</sup>

16) 高田昌行, 動き出した港の情報化, 日本海上コンテナ協會, コンテナリゼーション, No.298, 1997.

17) 日本荷主協會, S.C./S.F. NETの概念と活動, 荷主と輸送, 1997, 7, p.20.

18) 姜鎮旭, 일본에 있어서 무역금융EDI에의 실현을 위한 검토와 대응방안, 정보학연구 제2권 제3호, 1999, 12, pp.128-129.  
廣瀬章他, 貿易管理手續簡素化のための流通書類の電子化プロジェクト, IPA成果論文集, 1999, p.99.

19) 朝岡良平, よくわかるEDI, 日本工業新聞社, 1998, p.188.

### Ⅲ. 무역금융EDI의 국제해상보험에의 적용

#### 1. 보험업무에서 활용된 종래EDI

보험업무분야에서 보험계약자와 보험회사(보험자)간의 EDI는 1980년대 중반부터 업무처리의 효율화와 신속화를 위하여 채용되어 왔다. 이는 상호의 호스트 컴퓨터를 회선으로 접속하는 것으로 “보험계약자가 보험회사에 부보대상화물의 수송명세데이터를” 그리고 “그 수송과 관련된 보험료명세데이터를 보험회사가 보험계약자에게” 상호 교환하는 방식이었다.

현재까지도 이 데이터교환방식은 널리 행해지고 있는데, 이는 다음과 같은 특징을 가지고 있다.<sup>21)</sup> 우선 장점으로서는 첫째, EDI방식에 의하게 되면 대량서류의 상호교환이 불필요하므로 보험자와 계약자 상호간의 정보전달시간이 매우 단축되게 된다. 둘째, 서류로부터 자사시스템의 Input(입력)작업을 생략할 수 있다. 셋째, 상대방을 특정한 회선을 사용하여 정보를 교환하므로 보안성(security)이 매우 높다.

이에 반해 본 방식의 단점으로 지적되고 있는 것으로는 매우 사소한 항목이나 운용의 변경에 대해서도 호스트시스템의 개정이 필요하며, 보험회사뿐 만 아니라 보험계약자로서도 시스템의 개발비용에 균형을 이루는 만큼의 계약량이 필요하다는 점이다. 또한 본 방식은 접속기업의 시스템에 개별적으로 대응하기 때문에 범용성이 떨어진다는 단점이 있다.

따라서 EDI방식을 통한 보험업무에서는 기업으로서는 보안성확보 및 효율성이 실현될 수 있는 대상 계약자들이 주로 대기업에 한정되게 되며, 시스템변경에 있어서는 상대방시스템의 개정이나 변경까지도 필요하게 되는 경우도 많다는 등의 문제점이 있어 왔다.<sup>22)</sup>

#### 2. 시스템환경변화에 의한 보험업무에서 EDI의 발전

지난 수년 사이에 개인용 컴퓨터의 고기능화와 시장의 확대는 기업들로 하여금 종래 호스트컴퓨터 기능을 이제는 퍼스널 컴퓨터(personal computer)로 대체하여 실현할 수 있도록 하였다. 또한 전화회선의 고속화와 데이터 암호화기술의 진전을 통하여 전술한 호스트접속에 의한 EDI방식의 단점을 해소한 다음 두 가지 형태의 EDI가 보험업무분야에서 실현되고 있다.

##### 1) Web-EDI

이것은 인터넷 웹사이트를 통하여 데이터를 상호교환하는 방법이다. 즉, 보험회사, 보험계약자 또는

20) 韓祥鉉, 최근 일본의 무역금융 전자화동향과 향후과제, 한국창업정보학회, 창업정보학회지, 제5권 제1호, 2002. 3. pp.288-290.

21) 茶谷曉雄, EDI, 電子商去來上の貨物海上保險, 日本海運集會所, 海運, 2001.8. pp.42-45.

22) 한상현, 무역금융EDI의 동향과 해상적하보험계약에의 적용과제, 한국정보기술전략혁신학회, 정보학연구, 제7권 제1호, 2004, 3. pp.123-126.

제3자가 관리하는 웹사이트에 데이터를 다운로드(수신) 또는 업로드(송신)하는 것으로 데이터의 주고받음이 실현되는 것이다.

종래 EDI보협업무방식이 자사시스템을 가진 계약자들만이 대량의 데이터교환으로 효율성을 향유하고 있었던 것에 비해, 이 웹을 이용한 데이터의 전송과 수신에서는 퍼스널 컴퓨터만 있으면 보험계약 1건 이라도 보험회사에 선적내용을 통지할 수 있게 됨으로써 대부분의 보험계약자가 EDI에 의한 효율성을 향유할 수 있도록 되었다. 본 시스템하에서도 문제점으로 지적되었던 보안 등의 여러 여건들이 보다 정비되게 됨으로써 현재는 보험계약자의 퍼스널 컴퓨터로부터 보험료증명서나 부보증명서를 프린터로 출력하는 것도 기술적으로 가능하게 되었다.

## 2) 무역금융EDI

이것은 수출입업무에 관한 복수의 업종 및 기업이 “공통의 룰(rule)과 시스템(플랫폼)”을 사용하여 EDI를 행하는 방법이다. 이것은 전술한 바와 같은 “1대 1의 데이터교환(EDI)” 뿐만 아니라 “무역관련 업종횡단의 EDI”이기 때문에 무역서류의 완전한 Paperless화도 실현시키는 것이다.

## 3. 무역금융EDI의 해상보험계약업무에의 적용과 효용성

전자적 수단인 무역금융EDI를 이용한 적하보험계약의 업무절차는 무역업체가 적하보험청약서를 작성하여 보험회사에 EDI방식으로 전송하면, 보험회사는 내부업무처리 후 보험증권을 발행하여 전자문서를 무역업체로 전송하고 무역업체는 사전에 수령한 보험증권 양식에 부보사항을 출력하여 사용하며, 보험증권을 무역업체에서 출력할 수 없을 경우에는 종전처럼 보험증권을 인편 등의 방법으로 전달하는 구조이다.

이러한 업무처리방식은 다음과 같은 효용성을 가진다.<sup>23)</sup> 첫째, 인터넷을 이용한 적하보험계약이 누구나 이용이 가능하다는 점이다. 즉, 어렵게 인식되었던 적하보험계약상 각종 용어설명과 약관설명을 비롯하여 보험가입 및 청약시스템, 편리한 증권 및 INVOICE 출력시스템의 개선 등을 통하여 누구나 쉽게 적하보험 업무를 처리할 수 있다.

둘째, 빠르고 편리하게 업무를 처리할 수 있다는 점이다. 즉, 실시간 보험료 산출을 비롯한 적하보험 가입, 증권 및 INVOICE의 출력까지 인터넷을 통해 가장 빠르게 적하보험 업무를 해결하실 수 있다. 또한 인터넷을 통해 24시간 언제 어디서나 적하보험 업무를 고객이 원하는 때와 시간과 장소에 구애 없이 편리하게 해결할 수 있다.<sup>24)</sup>

셋째, 빠르고 정확한 적하보험의 청약이 가능하며 보험증권을 무역업체가 직접 출력하여 사용할 수

23) 한상현, 상계논문, pp.132-133.

24) [http : //www.lginsure.com/cargo/etc/hotnews/hotnews\\_1.shtml](http://www.lginsure.com/cargo/etc/hotnews/hotnews_1.shtml)

있다는 점이다. 따라서 보험회사의 보험증권 전달시간이 절약되어 무역업체는 조기에 Nego하여 자금을 신속히 회전할 수 있게 되었다.

## IV. 국제해상적하보험증권의 전자화 현황과 향후과제

### 1. 손해보험에 있어 해상보험과 그 지위

#### 1) 손해보험으로 해상보험의 구분

통상 보험은 인(人)보험과 物(損害)보험으로 구분되는 바, 손해보험 중에서 해상보험은 역사적으로 가장 오래된 보험이다. 해상보험에는 우선 선박의 본체를 담보(커버)하는 선박보험과 수송중의 화물의 손상과 멸실을 담보하는 화물보험으로 구분된다. 또한 화물보험은 다시 국제간을 수송하는 화물을 취급하는 외항화물해상보험<sup>25)</sup>과 국내를 해상수송하는 화물을 취급하는 내항보험, 그리고 국내의 육상수송화물을 취급하는 운송보험 등으로 구분된다. 여기에서 해상운송되는 화물을 취급하는 외항화물해상보험과 내항보험을 통상 적하보험이라고 부르고 있다.

#### 2) 수입보험료 입장에서 해상보험의 지위

일본의 경우, 收入보험료를 살펴보면 2000년도에 손해보험전종목의 정미보험료는 약6조 9000억 엔이지만, 해상보험의 정미보험료는 약 2,320억 엔으로 3.4%를 점하고 있고, 또 화물보험은 약 1,870억 엔으로 2.7%를 점하고 있다. 이 숫자를 10년 전과 20년 전을 비교하면 각각 3.8%, 6.5%로 화물보험의 정하는 비율이 대폭적으로 감소하고 있다.<sup>26)</sup>

또 손해보험전체에서는 보험료가 10년 전의 122.9%, 20년 전의 231.2%로 대폭적으로 신장된 것을 보여주고 있지만, 화물보험에 있어서는 각각 87.3%, 95.6%로 되어 있어 역으로 어느 년도보다도 감소하고 있다. 특히 외항에 있어서는 이 숫자가 80.7%, 75.5%로 되어 대폭적인 감소현상이 나타나고 있다. 화물보험의 경우, 경기동향이나 외환동향 등의 경제환경에 수입보험료가 여타의 종목 이상으로 큰 영향을 받는 것은 말할 것도 없지만, 역시 손해보험과 관련된 수입보험료면에서 화물보험의 지위가 점차 저하되고 있는 것은 틀림없는 사실이다.

25) 통상 보험실무에서는 국내와 구별하여 “국제적하보험”이라 하기도 하고 (국제)해상선박보험과 구별하여 “해상적하보험”, “해상화물보험” 혹은 “국제해상적하보험”으로 부르고 있는데, 본 연구에서는 이를 혼용하여 사용하기로 한다.

26) 田三洋一, 業務面から見た外航貨物海上保険と電子化, 財團法人 貿易奨勵會 第1回(2001年度) 貿易研究會, 研究報告書, 2002. 7. pp.178-184

〈표〉 손해보험 정미보험료 추이

|        | 1980년도    |        | 1990년도    |        |         | 2000년도    |        |         |
|--------|-----------|--------|-----------|--------|---------|-----------|--------|---------|
|        | 정미보험료     | weight | 정미보험료     | weight | 對 1980년 | 정미보험료     | weight | 對 1990년 |
| 적하     | 165,745   | 5.5%   | 155,052   | 2.8%   | 93.5%   | 125,156   | 1.8%   | 75.5%   |
| 운송     | 29,800    | 1.0%   | 59,199    | 1.1%   | 198.7%  | 61,819    | 0.9%   | 207.4%  |
| 貨物保險計  | 195,545   | 6.5%   | 214,251   | 3.8%   | 109.6%  | 186,975   | 2.7%   | 95.6%   |
| 선박     | 133,615   | 4.5%   | 79,799    | 1.4%   | 59.7%   | 44,997    | 0.7%   | 33.7%   |
| 海上保險計  | 329,160   | 11.0%  | 294,050   | 5.1%   | 89.3%   | 231,972   | 3.4%   | 70.5%   |
| 전종목 합계 | 2,992.360 | ---    | 5,628,687 | ---    | 188.1%  | 6,917,113 | ---    | 231.2%  |

자료 : 田三洋一, 前掲論文, pp.178-184

## 2. 해상적하보험증권의 전자화 배경

전술과 같이 수입보험료면에서 보면 비중이 매우 낮아진 외항화물해상보험에서 전자화의 요청이 나타나고 있는 배경을 보험회사의 입장을 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

### 1) 여타 선적서류의 전자화 진전

우선 해상보험증권은 무역조건에 따라 선적서류의 하나로 간주되기 때문에 무역금융EDI가 행하여지고 있는 가운데 선하증권 등 여타 서류들의 전자화 추진에 보조를 맞추어 전자화할 필요성이 대두되었다는 것이 우선 커다란 요인으로 볼 수 있다.

### 2) 기계적 자동작성의 곤란과 증권작성로드(load)의 과중

해상보험증권은 본질적으로 기계적으로 자동 작성하는 것이 어렵고, 증권작성로드가 상당히 크다.<sup>27)</sup> 그러나 이를 전자화를 하게 되면 고객의 데이터를 호스트컴퓨터에 직접 입력하는 것이 가능하여 대폭적인 사무로드가 삭감됨과 함께 보다 정확한 증권을 제공하는 것이 가능하게 된다.

보험증권을 자동작성하는 것이 어려운 이유를 살펴보기 전에 현재 어떠한 처리과정을 거쳐 보험증권이 작성되고 있는가를 간단히 살펴볼 필요가 있다. 즉, 외항의 경우 그 절차는 보험계약자로부터는 청약서(신청서) 또는 상업송장이 보험회사의 영업과에 송부(통상은 FAX로 이루어짐)되고 영업과에서 내용확인 후 社内항목에 付記하고 그 후 計上사무담당과에서 청약(신청)내용을 Host Computer에 입력

27) 田三洋一, 前掲論文, pp.178-184.

(Input)하여 증권작성시스템으로부터 증권이 인쇄되는 단계를 거치게 된다. 한편, 외항이외의 종목에서는 計上사무담당과에서 Host Computer에 입력하는 대신에 신청서를 OCR로 판독하는 것이 주류가 되어 있어 사람의 손에 의한 입력 작업이 없다는 점이 큰 차이이다.

보험증권에서 OCR화 등 자동화를 하지 못하는 최대의 이유는 첫째, 외항화물해상보험이 오더메이드(order made) 상품<sup>28)</sup>이라는 점을 들 수 있다. 현재 금융자유화가 요구·진전되어지고 있는 가운데, 손해보험에 있어서도 상품설계 등과 관련된 자유화가 진전되어 가고 있지만, 화물보험 이외의 종목은, 보험회사측이 다양한 보험을 준비해 두고 사용자(User)가 자신에게 맞는 보험을 선택하게 되는 이른바, 레디 메이드(ready made) 상품의 성격을 가지고 있다. 그러나 외항화물해상보험은 오래전부터 특약자유상품이고 계약자·대상화물·수송경로·과거의 성적 등을 감안하여 인수조건이나 보험료율을 개별적으로 설정하게 되는 오더메이드 상품의 성격을 가지고 있다. 따라서, OCR를 하여도 인수조건과 보험료율 등에 데이터 체크를 해야 하는 것은 사실상 곤란한 상황이다.

둘째, 모든 고객마다 체크를 하는 경우에도 OCR화의 전제가 되는 범용적인 청약서를 계약자가 이용할 것인가라는 문제도 있다. 외항화물해상보험의 청약에 필요로 되는 항목은 대부분 상업송장상에 기재되어 있는 항목이고, 현재 신청의 상당수가 상업송장을 팩스(Fax)로 받는 상황이다. 따라서 범용적인 청약서(신청서)를 작성하여도 계약자에게 OCR이 인식할 수 있는 글씨체로 청약내용을 기재받는 것은 거의 기대할 수 없는 상황이다.

게다가, 외항화물해상보험의 경우, 보험계약자로부터 매우 단시간에 증권류를 작성하도록 의뢰받는 경우가 많다. 수출의 경우 은행매입시, 수입의 경우에는 통관시에 증권류가 필요하기 때문에, 보험회사측에서도 청약 다음날에는 보험계약자에게 증권류가 도착할 수 있는 체제를 정비해 놓고 있지만, 대부분의 경우에는 당일 중의 수취를 요구받고 있기 때문에 자동작성·자동발송에 대응하지 못하는 것이 현상이다.<sup>29)</sup>

이러한 상황을 개선하기 위해서 보험계약자에게는 청약을 가능하면 빨리 하도록 의뢰하고 있으나, 앞에서 기재한 대로 청약내용이 상업송장이 도착하지 않으면 확정할 수 없다고 하는 고객의 사정도 있기 때문에 대폭적인 개선은 어려운 실정이다.

### 3) 수험료수입 대비 증권발행건수의 과다

해상보험증권의 전자화가 요청되는 또 하나의 배경으로는 외항화물해상보험증권의 발행건수가 보험료수입에 비하여 상당히 많다는 점이다. 즉, 2000년도의 외항화물해상보험의 인수건수는 약 6,120천 건으로 전종목합계의 총인수건수 184,590건의 3.4%를 점하고 있다. 보험료를 기준으로 한 경우 외항화물해상보험이 전종목에서 점하는 비율이 1.8%인 것과 비교하면 증권발행건수가 상당히 많다는 것을 쉽

28) 주문에 의하여 제조한 상품이라는 의미로, 커스텀 메이드라고도 한다.

29) 田三洋一, 前掲論文, pp.178-184.

게 이해할 수 있다. 이것은 외항화물해상보험이 발생한 때마다 증권발행이 필요하게 되는 항해 건당 증권이 발행되고 있다는 것이다.<sup>30)</sup>

또 보험료수입의 경우는 10년 전과 비교하여 약2% 정도 감소되어 있는 반면에, 건수는 10년 전과 비교하여 약 3% 정도 이상이 증가되고 있는 현상을 나타내고 있다. 외항화물해상보험의 경우에는 경제상황이나 외환 등에 의해 보험료수입은 크게 좌우되게 되지만, 건수에 관해서는 최근의 무역통계를 통해 알 수 있는 바와 같이 수출과 수입 모두 1 shipment 혹은 1 lots 당의 금액이 적어지고 있는 경향이 나타나고 있으며, 향후에도 이에 대한 대폭적인 감소는 없을 것이라고 판단된다. 보험회사의 입장에서 적극적으로 증권발행건수를 줄이기 위하여 수출과 관련해서는 Non-policy화, 수입과 관련해서는 세관예외의 포괄신청 등을 보험계약자에게 유도·안내하고 있지만, 이러한 현상이 대폭적인 발행건수를 감소시키는 중요한 요인은 되지 못하고 있다.

#### 4) 用紙代와 우편료 등 비용삭감

상기에서 살펴본 바와 같이, 외항화물해상보험은 보험료수입에 비하여 증권발행건수가 많게 되어 있기 때문에 증권발행 1건당 비용도 여타 종목보다도 높은 결과를 나타내고 있다. 따라서 비용삭감을 행하기 위하여 전자화의 도입이 요청되고 있는 실정이다.<sup>31)</sup>

이상에서는 보험회사의 관점에서 보험증권의 전자화가 기대되는 요인을 설명하였지만, 이러한 요소들은 역으로 보면 보험청약의 간소화와 보험료율의 인하 등 보험계약자의 이점과도 연결되며, 보험회사의 입장으로서도 보험증권의 전자화를 통한 업무처리의 효율화가 기대되므로 보험증권의 전자화 진전은 거스를 수 없는 추세에 있다 하겠다.

### 3. 국제해상보험증권의 전자화 현상

현재 외항화물해상보험에서 해상보험증권과 관련하여 어떠한 방식의 전자화<sup>32)</sup>가 진행되고 있는가를 일본 동경해상화재보험회사의 사례를 통해 살펴보면 다음과 같다.

#### 1) 개별대외접속방식

이것은 보험회사와 보험계약자 사이를 전용회선(leased circuit, dedicated private circuit) 등으로 접속하고, 보험청약 데이터 및 보험료 명세데이터의 주고받는 것을 이 전용회선을 통하여 양 당사자 사이에서 이루어지는 것을 말한다. 이 방식에서는 보험증권류 자체는 종래대로 종이를 작성하여 지참 및 우

30) 여타 종목의 대다수는 기간계약으로 되어 있다.

31) 田三洋一, 前掲論文, pp.178-184.

32) 여기에서 말하는 전자화란 좁은 의미에서 무역거래자체는 종래대로 종이를 근간으로 이루어진다는 것을 전제로 하고, 보험청약과 관련된 두 당사자간 EDI를 말한다.

송을 행하고 있고 전자화의 대상이 되어 있지 않다.

이 방식의 장점은 다음의 3가지를 들 수 있다. 첫째, 데이터 Format과 전송방식 등을 양 당사자가 서로 상담한 후에 결정하기 때문에, 보험계약자입장에서는 자사 데이터를 그대로 청약 데이터로 사용할 수 있으며, 한번 시스템을 구축하면 그 이상 보험청약에 전혀 손을 쓸 필요도 없고, 또한 자사의 회계 시스템 등에 연결시키기 위한 데이터를 자유롭게 설정할 수 있으며 보험회사로부터 보험료명세에 같은 데이터를 반송해 받을 수 있다.

둘째, 보험회사로서는 청약데이터를 Host Computer에 입력하는 것이 가능하기 때문에, 청약데이터입력(Input)의 대부분을 생략하는 것이 가능하게 되어 대폭적인 로드삭감을 가져올 수 있게 된다. 셋째, 傳記오류나 입력오류가 예방되기 때문에, 증권류 교체 등과 관련된 로드가 대부분 걸리지 않게 된다.

그러나 이 방식도 다음과 같은 단점이 있다. 첫째, 접속의 초기 도입비용 및 로드가 보험계약자 및 보험회사 양쪽에 크게 든다. 따라서 도입할 수 있는 고객수가 상당히 한정되어 있다.

둘째, 보험계약자 회사내에서 데이터의 레이아웃(폼) 변경 등이 이루어 질 때마다 적극적인 대응이 필요하다. 또 보험회사 측에서 어떠한 변경이 있는 경우에는 대외접속을 하고 있는 모든 고객들이 대응을 할 필요가 있는 등 유지(maintenance)로드도 매우 크다.

셋째, 데이터를 주고 받거나 입력하는 등의 업무는 가능하지만 보험증권류는 모두 종이로 출력하고 있기 때문에, 증권류 송부와 관련된 시간단축과 우송비 및 용지대의 삭감에는 거의 공헌하지 못하게 된다.

## 2) 인터넷망을 이용한 데이터교환방식

앞에서 언급한 개별대외접속방식에 추가하여, 현재 일본의 동경해상화재보험주식회사에서는 인터넷망을 이용한 데이터교환서비스를 실시하고 있다. 이 방식에 의해 이용할 수 있는 서비스로서는 첫째, 청약 데이터의 Web 화면상에서의 입력(자사 데이터를 동경화재해상보험주식회사가 지정한 양식의 CSV (comma separated value)파일로 변환하는 경우에는 파일의 Web화면에서의 Upload), 둘째, 보험증권류의 보험계약자 측에서의 출력, 셋째, 보험료명세 데이터의 다운로드 등 3종류가 있다. 일본의 여타 보험회사에서도 이와 동일한 서비스의 제공을 시작하고 있어 서서히 개별대외접속방식을 대신하고 있다.

이 방식의 장점으로는 첫째, 보험회사로서는 데이터를 Host Computer로 입력하기 때문에 Input 로드의 대폭적인 삭감을 가져올 수 있다. 둘째, 첫 번째와 똑같은 이유로 인하여 보험회사 측에서는 전기 오류나 입력오류를 예방할 수 있기 때문에 증권류의 교체 등에 따른 로드삭감이 보험회사와 보험계약자 양당사자에도 실현될 수 있다. 셋째, 보험회사 측에서의 개발비용 및 로드는 발생하지만, 일단 개발을 완료하게 되면 개별계약자가 도입할 때마다 개발할 필요가 없으므로 비용삭감이 이루어지게 된다. 넷째, 보험계약자로서는 도입비용이 거의 들지 않으며 보험회사 측에서 데이터Layout 등의 변경이 있는 경우에도 보험계약자 측에서의 유지로도는 전혀 들지 않는다. 다섯째, 보험증권류 데이터를 보험계

약자 측에서 PDF파일로 출력하는 것이 가능하기 때문에 증권류를 지금까지 보다도 단시간에 입수하는 것이 가능하게 된다.

한편, 이 방식의 단점<sup>33)</sup>으로는 첫째, 개별대외접속방식과 비교하여 보험계약자 측에서 Web화면으로 부터 청약데이터를 입력하지 않으면 안 된다고 하는 로드가 발생한다. 물론 CSV파일을 upload한다고 하는 방식도 있지만, 이 경우에도 보험회사가 지정한 데이터 Layout으로 변환하는 소프트웨어를 작성할 필요는 있다. 둘째, 출력은 PDF파일을 PC상에서 열 필요가 있지만 인쇄 완료할 때 까지 상당한 시간이 걸린다. 셋째, 보험증권을 종이로 송부할 필요는 없지만, 증권류를 인쇄할 때에는 보험회사 지정의 용지에 인쇄하여야 하기 때문에 용지대의 절약은 되지 않는 것 이외에 프린트용지의 교체작업로드 등도 발생하게 된다.

이상과 같이 보험증권의 전자화분야에서 현재 이루어지고 있는 전자화현황에는 각각 공통하는 장점과 단점, 그리고 각각에 고유의 장점과 단점 등이 있기 때문에 어느 쪽의 시스템이 우수하다 라는 점은 단정하기 어려운 실정이다. 다만, 향후 무역금융EDI의 진전 속에서 두가지 전자화방식에서 각각 언급된 단점들이 나오지 않는 새로운 시스템 구축의 진전이 기대되고 있는 점은 분명해 보인다.

## 2. 무역금융EDI에서 해상보험증권 전자화 추진상의 과제

### 1) 전자적 서류대체의 약관설정 문제

해상보험과 관련된 전자적 서류들이 종이로 된 보험증권과 동일한 가치를 가지고 있다는 것은 영국 법이나 기타의 법들에서도 인정되고 있다.<sup>34)</sup> 따라서 그 서류의 법적 문제의 효력에 대해서는 논란의 여지가 없어 보인다.<sup>35)</sup> 다만, 적하보험증권에서는 화물에 손해가 발생한 경우에 클레임의 청구에 필요한 서류로서 “선적관계서류의 제공”을 약관상에 정하고 있다. 따라서 EDI를 전제로 할 경우는 Invoice, B/L 등 손해입증을 위해 제출하는 서류를 “전자적서류”로 대체한다는 취지를 별도 약관으로 둘 필요가 있다.

### 2) 각종 문서 및 보험증권데이터의 표준화 문제

현재 무역서류로서 Bolero에서는 무역문서의 표준XML Format 작성이 거의 완료되고 있으며, TEDI에 있어서도 이미 40개 가까운 무역문서의 표준Format이 작성되어 있다. 그러나 무역거래의 3대 필수서류 중의 하나인 상업송장(Commercial Invoice) 하나를 예를 들어 보아도 Bolero와 TEDI의 Format사이에서 호환성이 있다고 말하기는 곤란한 것이 사실이다.

33) 田三洋一, 前掲論文, pp.178-184.

34) MIA 23~34조

35) Emmanuel T. Laryea, Paperless Trade, Opportunities, Challenges, and Solutions, Kluwer Law International, 2002. p.102.

따라서 현재의 상황에서 같은 보험증권데이터를 작성하는 경우 Bolero에 참가하고 있는 보험계약자는 Bolero Format으로, TEDI에 참가하고 있는 보험계약자로서는 TEDI Format이라는 방식으로 데이터를 나누어서 만들어야 하는 결과가 된다.

또한 해상적하보험의 경우 보험사고를 처리할 때 보험의 有無責 및 지급보험금의 금액결정 등에 여러 무역서류가 필요하게 되지만, 보험계약자가 참가하고 있는 시스템마다 Format형식이 상이하다면 과거보다도 처리에 수고가 들게 되는 결과로도 연결될 수 있다. 물론 상이한 시스템 사이에서 완전히 동일한 Format을 이용하는 것은 곤란한 것이라고는 판단되지만, 최소한 XML의 Tag를 공통으로 하는 등의 검토는 이루어져야 할 것이다.

### 3) 보험사고처리에서 전자화된 보험구상서류의 문제

현재 무역금융EDI상의 보험업무분야에서 검토가 이루어지고 있는 것은 보험계약의 청약 및 보험증권류와 관련된 데이터의 Format 및 데이터의 授受방식과 관계된 것들이다.

무역거래에서 선하증권과 상업송장과 마찬가지로 분명히 해상보험증권도 매입서류의 하나이기 때문에(특히 CIF 및 CIP조건의 경우) 무역금융EDI에서 검토의 최고중심으로 되어 있는 것은 어쩔 수 없는 현실적 문제의 반영이라고 판단된다.

그러나 역시 해상적하보험의 본래 목적은 보험사고가 발생했을 경우 어떻게 신속하게 사고 및 구상을 처리할 것인가 라는 점에 있기 때문에 향후 무역금융EDI가 완전히 보급되었을 경우, 어떻게 사고처리를 행할 것인가를 보험회사 측에서 충분히 검토할 필요가 있다.

특히 수출의 경우, 사고처리를 행하는 것은 해외가 되고, 클레임처리도 보험회사가 직접 하는 것이 아니고 보험회사로부터 위탁을 받은 클레임 Agent가 행하게 된다. 이 경우 전자화된 보험구상에 필요한 서류들을 어떻게 수수할 것인가 라는 문제가 발생한다. 당분간 무역금융EDI의 Trade Chain에 참가하는 기업수가 적을 때에는 전자데이터의 출력을 입수하는 등의 처리도 가능하다고 판단되나, 향후 무역금융EDI가 전면적으로 보급되어 있을 경우를 상정한 검토가 이점에 있어서도 필요하다 하겠다.

### 4) 보험증권 약관설정의 문제

현행의 해상적하보험증권은 증권 뒷면 및 표면의 아래쪽 3분의 1 정도에 매우 작은 글씨로 적혀져 있는 약관이 접하고 있다. 보험증권 데이터를 작성함에 있어서 이들 약관들을 전부 데이터화하게 되면 電文자체가 매우 커다란 것으로 되어 버린다. 따라서 대응방법으로서 이들 약관에 관해서는 電文에는 약관번호와 參考先에 Web(홈페이지)의 주소만 기재하고, 參考先 Web에 약관본문을 게재해두는 것이 고려될 필요가 있다. 다만 參考先 Web이 보험회사 자체의 Web으로는 문제가 있기 때문에 이와 같은 약관의 관리·게재를 행하는 기관의 검토도 요망된다.

### 5) 부보화물의 판매에 있어 전자화된 보험증권 인도문제

수출화물 등에서 수출업자가 보험을 수입지의 최종창고까지 수배하고, 화물자체는 항만부두창고에서 제3자에게 판매되는 사례가 있다. 이와 같은 경우, 제3자는 무역금융 EDI에의 참가자가 아닌 경우가 많으며, 이러한 경우 어떻게 전자화된 보험증권 등을 인도할 것인가 하는 문제가 있다. 이러한 경우 보험회사가 보험증권을 재발행하여 송부할 수 있다고 생각되지만, 이 경우에도 누가 어떠한 처리를 행할 필요가 있는 것인가를 명확히 해 둘 필요가 있다.

## V. 결 론

본고에서는 무역업무절차에서 현재 일본에서 진행되고 있는 무역금융EDI현상 중에서 수출입화물에 필요한 해상적하보험에서의 EDI적용을 근간으로 하여 해상보험증권 전자화의 현상과 향후과제를 주로 보험회사의 시각을 중심으로 제시하였다.

본 연구는 그동안 무역거래의 3대 서류중의 하나로서 유통성 권리유가증권인 선하증권의 전자화에 대한 활발한 논의에 가려져 있었던 해상보험증권의 전자화 현황과 향후의 과제들을 구체적으로 제시하고 있기 때문에 향후 전자무역환경하에서 선하증권을 포함하여 무역서류전반에 걸친 전자화의 추진과 함께 향후 종합적 연계시스템으로 이룩되어야 할 무역업무의 완전Paperless화 실현에 상당한 시사점을 제공할 것으로 본다.

이하에서는 아직까지 유통분야나 타 분야(증권, 은행, 결제 등)에 비해 그 이용실적도 매우 저조한 편이며 거의 시작단계에 불과한 실정에 있는 보험업계와 보험업무에 있어 전자거래나 전자화중에서 특히 향후 해상보험업무와 해상보험증권의 전자화와 관련하여 거시적인 측면에서 보완되거나 개선되어야 할 과제들을 제시하는 것으로 결론과 시사점을 찾고자 한다.

우선, 무역금융EDI에 있어서는 Paperless(서류의 전자화)가 중요한 요건이지만, 현실의 무역거래상 이루어지는 계약은 종이의 서류를 전제로 하여 이루어지는 것이어서 EDI실시를 위해서는 “매매계약 등의 계약내용이나 국제규칙에 수용”도 필요하다. 즉, UCP에 대해 eUCP 등의 뒷받침이 있는 것과 마찬가지로 해상적하보험계약이나 보험증권내용도 EDI에 대응할 수 있도록 우선적으로 전자적 서류대체취지의 약관규정이 필요하다.

또한 전자보험증권이 발행되는 경우, 사고발생의 경우에는 보험회사로부터 별도 손해사정대리점에 보험계약이나 보험금수취인이 누구인가 등에 관한 보다 완벽한 정보연락시스템의 구축이 필요하며 국제적으로 적용이 가능한 시스템의 개발도 조속히 이루어져야 할 것이다. 그리고 보험계약자가 참가하고 있는 시스템마다 Format형식이 상이하다면 과거보다도 처리에 수고가 들게 되는 결과로도 연결될 수 있기 때문에 상호 호환성이 있는 문서 및 보험증권데이터의 표준화가 이룩되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- 姜鎮旭, "일본에 있어서 무역금융EDI에의 실현을 위한 검토와 대응방안", 『정보학연구』 제2권 제3호, 한국정보기술전략혁신학회, 1999, 12.
- 韓祥鉉, "무역금융EDI의 동향과 해상적하보험계약에의 적용과제", 『정보학연구』, 제6권 제3호, 한국정보기술전략혁신학회, 2004.
- \_\_\_\_\_, "최근 일본의 무역금융 전자화동향과 향후과제", 『창업정보학회지』, 제5권 제1호, 한국창업정보학회, 2002. 3.
- 高田昌行, "動き出した港の情報化", 日本海上コンテナ協會, コンテナリゼシヨン, No.298, 1997.
- 廣瀬章他, "貿易管理手續簡素化のための流通書類の電子化プロジェクト", IPA成果論文集, 1999.
- 金融情報システムセンター, 『金融情報システム白書』, 財経詳報社, 1998.
- 米山撤明, "税関手續のEDI化", 日本港灣協會, 港灣, 1998, 7.
- 磨島誠之助, "新世紀の初夢-貿易電子化の今後-", 日本荷主協會, 荷主と輸送, 2001. 1.
- \_\_\_\_\_, "貿易の電子化とボレロ", 日本海運集會所, 海運, 1999. 5.
- 彬井允, "ロジスティクスパートナーの立場で見る貿易金融EDI", 日本海運集會所, 海運, 2003. 10.
- 新堀聰, "貿易取引電子化の動きと今後の展望", JCAジャーナル, 第47巻 8號, 2000. 8.
- 三島照, "貿易金融EDI-TEDI Clubの活動-", 日本荷主協會, 荷主と輸送, 2001. 3.
- 三井康通, "貿易完全電子化へのシナリオ", 日本海運集會所, 海運, No.893, 2002. 2.
- 三倉八市, "貿易取引と運送書類-B/L, 電子B/L, SWB, AWBにあける實務の現状-", 國際商取引學會年報 第3號, 2001. 7. p.192.
- 日本荷主協會, "S.C./S.F. NETの概念と活動", 日本荷主協會, 荷主と輸送, 1997, 7.
- 田三洋一, "業務面から見た外航貨物海上保険と電子化", 財團法人 貿易獎勵會 第1回(2001年度) 貿易研究會, 研究報告書, 2002. 7.
- 朝岡良平, "よくわかるEDI", 日本工業新聞社, 1998,
- 茶谷曉雄, "EDI, 電子商去來上の貨物海上保険", 日本海運集會所, 海運, 2001.8.
- D. Biederman, "Here Comes Tradecard", *Traffic World*, Vol.257, Iss.10, March 8, 1999.
- Emmanuel T. Laryea, *Paperless Trade, Opportunities, Challenges, and Solutions*, Kluwer Law International, 2002.
- \_\_\_\_\_, "Bolero electronic trade system", *Journal of International Banking law*, Vol.16. Issue 1. January 2001. Sweet & Maxwell.
- J. Livermore & K. Euarjai, "Electronic Bills of Lading : A Progress Report," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28. No. 1, January, 1997.

[http : //Llib.nippon-foundation.or.jp/1998/0867/contents/077/htm](http://Llib.nippon-foundation.or.jp/1998/0867/contents/077/htm)

[http : //www.ecom.go.jp/jedic/news-let/n35/knen4.htm](http://www.ecom.go.jp/jedic/news-let/n35/knen4.htm)(JEDIC Newsletter No.35)

[http : //www.ipa.go.jp/security/enc/DigitalSignature/34-ED.htm](http://www.ipa.go.jp/security/enc/DigitalSignature/34-ED.htm)

[http : //www.jal.co.jp/jalcargo/zine/371/371\\_p2.html](http://www.jal.co.jp/jalcargo/zine/371/371_p2.html)

[http : //www.lginsure.com/cargo/etc/hotnews/hotnews\\_1.shtml](http://www.lginsure.com/cargo/etc/hotnews/hotnews_1.shtml)

[http : //www.logis-net.co.kr/gisa/200009/0901-12.htm](http://www.logis-net.co.kr/gisa/200009/0901-12.htm)