

국내 전자선하증권의 구현방안에 관한 연구*

A Study on the Ways of Realization of e-B/L in Korea

안병수(Byung-Soo Ahn)

서울디지털대학교 무역학부 부교수

목 차

- | | |
|---------------------------|----------------|
| I. 서 론 | V. 결론 및 정책적 제언 |
| II. 전자선하증권의 법·상관습적 구현 요건 | 참고문헌 |
| III. 국내 전자선하증권의 전략적 구현 요건 | Abstract |
| IV. 국내 전자선하증권의 구현 방안 | |

Abstract

Since 1970s, there are many tries to realize electronic bills of lading(e-B/L) in the world and great attention has been shown to the question of law, international trade customs and realizing strategy concerned that instrument. However that tries, include Bolero which is most famous company serving e-B/L, don't succeed yet.

Meanwhile, Korean government amended commercial code in order to realize e-B/L on August 3, 2007. Also The Korea Paperless Trade Center set to develop the e-B/L system by spring of 2008. So far, however, no definitive answer has been given to the way of realization of e-B/L in Korea.

Getting bigger the importance of analysis to the ways of realization of e-B/L in Korea, in this paper the author attempt to examine the requirements after briefly outlining and analysing the results and problems of the tries and suggest thereby policy and strategy about the realization classified three categories.

Key Words : e-B/L, e-Title, Bolero

* 본고는 2007년 6월 14-5일 사이에 개최된 한국통상정보학회의 정례 학술대회에서 초고 형태로 발표된 것을 다듬은 것임

I. 서 론

2007년 8월 3일 우리 정부는 법률 제8581호로써 상법 중 일부(제5편 해상)를 개정, 공포하였고 부칙에 따라 1년 후에는 이 법을 시행하게 되었다. 이 개정 상법에서는 특히 전자선하증권 제도¹⁾의 마련이 포함되어 있는데, 이는 곧 전자선하증권이 법적 뒷받침을 필요로 할 만큼 실무계에서의 활용이 임박해있음을 의미한다고 볼 수 있다.

선하증권²⁾은 해상운송의 비중이 절대적인 국제물품매매에서 현물인도의 애로를 해결하기 위하여 활용되는 서류로서 선하증권을 소지한 자는 화물을 청구할 수 있는 청구권과 이를 처분할 수 있는 처분권을 갖는다.

미국 Arizona대학 법대교수인 Kozolchyk교수에 의하면 선하증권은 당초부터 이러한 권리증권의 기능을 갖고 있었던 것은 아니었으며, 단지 운송을 위하여 물품을 인수하였다는 뜻을 나타내는 증거증권으로서의 기능을 한 것이었다고 한다.³⁾ 이와 같은 선하증권이 권리증권적 기능을 갖고 있다는 것을 명확히 한 것은 1794년 영국의 Lickbarrow v. Mason 사건의 판결에서이며, 1855년 영국의 선하증권법(The Bill of Lading Act)을 통하여 유통서류로서의 기능까지 인정되었다. 이러한 선하증권의 권리증권적 기능과 유통서류로서의 기능은 C.I.F.계약 및 신용장에 기초한 화환취결 등 서류 중심의 국제무역관습을 지속적으로 발전시키는 중심점 역할을 하였다고 생각된다.

그러나 20세기 중반 이후 교역량의 증대⁴⁾, 운송수단의 발달⁵⁾, 무역서류 작성과 취급의 어려움⁶⁾ 등 무역환경의 변화로 인하여 기존 무역관습의 개선이 요청되어졌고 그 해결 방안 중 하나로 전통적인 종이 서류를 대신하는 소위 전자선하증권⁷⁾의 도입이 요청되기에 이르렀다. 즉, 전자선하증권은 정보통신기술을 무역거래에 도입하여 물품의 인도절차와 대금의 지급절차에 활용하는 것이며 지금까지의 무

- 1) 상법 제863조에서는 해상화물운송장 역시 전자식으로 발행할 수 있도록 하고 있으나 이는 선하증권의 전자화가 이루어지면 해결되는 사안이기 때문에 그간 논쟁의 중심에서 벗어나 있었으며 본고에서도 무시하지 않되 중심으로 다루지도 않고자 함
- 2) 본 논문에서는 법률에서 사용되고 있는 “선하증권”이라는 표현과 무역학계에서 사용되고 있는 “선화증권”이라는 표현을 통일하여 “선하증권”으로 사용하고자 한다. 이는 본 연구에서 법률 조항을 다루는 경우가 많아 혼동을 주지 않기 위해서이다.
- 3) Boris Kozolchyk, "Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective," *Journal of Maritime Law and Commerce* 23, No. 2, (April 1992), p. 234.
- 4) 1948년 약 500억 달러였던 세계교역규모는 50년후인 1998년 약 5조 4,993억 달러로 50년 동안 세계 교역량은 약 110배가 증가하였다. (UNCTAD통계, US Dollars at current prices) ; 현재가격 기준임 ; <http://stats.unctad.org/Handbook/TableView/tableView.aspx?ReportId=1294>
- 5) 제2차세계대전을 통하여 대형고속선박이 개발되었으며, 컨테이너의 도입을 통한 항만작업의 효율제고는 전체 해상운송속도를 크게 높이는데 기여하였다.
- 6) UN에 따르면 종이 서류의 관리비용은 연간 4,200억 달러로 총무역비용의 7%에 해당한다고 한다. <http://www.bolero.net/assets/26/Four%20more%20companies%2014%20July%20001091553778.pdf>
- 7) “전자선하증권”은 선적선하증권(shipped bill of lading)이나 수령선하증권(received bill of lading) 혹은 통선하증권(through bill of lading)과 같이 특정한 의미를 지닌 새로운 종류의 선하증권이 아니며, 다만 선하증권의 발행형식과 유통방법만을 기존의 종이 서류형태에서 컴퓨터를 활용한 EDI 메시지에 의해 전달하는 것으로 바뀐 것을 지칭하는 것일 뿐이다. (新堀聰, いわゆる電子式船荷証券について, 國際商事法務 Vol. 19, No. 8, 1991, p. 1007.)

역관습 위에 새로운 방법을 추가하여 발전시키는 과정으로서, 이는 궁극적으로 기존의 무역거래관습에 존재하는 장애를 극복하여 효율성과 합리성을 높이는 길이 될 것이다.

우리나라는 1991년 『무역업무 자동화 촉진에 관한 법률』의 제정 이후 10여년에 걸친 무역자동화 사업과 2006년 『전자무역 촉진에 관한 법률』의 발효를 전후하여 추진되고 있는 전자무역 3개년 사업 등을 통하여 전자무역의 실현에 지속적 노력을 기울여왔으며 전자선하증권의 구현은 전자무역 관련 정책의 최종 목표중 하나로 인식해도 좋을 만큼 관심의 대상이 되어왔다.

그러나 이미 1980년대 이전부터 해외에서 시도되어온 전자선하증권의 구현 노력들이 가시적인 성과를 거두지 못하고 수포로 돌아간 바 있으며 현재도 Bolero 선하증권이 상업화를 위한 노력을 기울이고 있지만 성공을 거둔 것으로 평가하기에는 미흡한 상태인 것도 사실이다. 그러므로 우리 정부와 무역계에서 의도하고 있는 전자선하증권이 구현되기 위해서는 기존의 구현 노력들이 간과한 문제점들을 해결함은 물론 향후 한국무역의 경쟁력을 제고할 수 있도록 전자선하증권의 구현요건과 방안이 명확히 분석되어야 한다고 본다.

그럼에도 불구하고 기존의 전자선하증권과 관련된 국내의 연구들⁸⁾에서는 전자선하증권의 법적 혹은 기능적 본질에 대한 검토, 널리 활용되지 못하고 있는 원인의 분석과 특히 Bolero 선하증권과 관련된 연구가 주류를 이루고 있으며 전자선하증권의 전략적 구현방향에 대한 연구도 6편이 발견되었다. 그러나 실제 실무계에서 필요로 하고 있는 전자선하증권의 구현요건에 대한 심도있는 분석은 이루어지지 않은 것으로 판단하였다. 그 이유는 무엇보다도 전자선하증권이 구현되기 위한 첫 번째 요건이라 할 수 있는 법률적 요건이 불비하였기 때문이다. 그러나 이제 상법의 개정에 따라 전자선하증권의 구현을 위한 법적 요건이 충족된 것으로 볼 수 있는 만큼 상관습적 요건과 국내에서의 전략적 요건의 중요성이 높아졌다고 생각된다.

이에 본 연구에서는 2007년 하반기에 추진되고 있는 전자무역 서비스 3차 구축 사업에서 주요 과제로 삼고 있는 전자선하증권의 구현이 성공적으로 이루어질 수 있도록 우리나라의 국가적 입장과 개별 무역업체의 입장에서 전자선하증권의 구현요건을 분석제시하고 아울러 구현 방안을 제시함으로써 이를 통하여 우리나라의 무역경쟁력 제고에 일조함을 연구목표로 삼고자 한다.

전자선하증권의 국제적 활용을 하기 위해서는 이를 실현할 수 있는 기술의 개발은 물론이며, 각 거래 당사자가 전자선하증권에 대한 이해와 활용의지를 가져야 하고 국제적인 거래표준이나 기술표준의 확립이 뒤따라야 하며, 법적 안정성을 확보하기 위한 각국의 국내법 및 국제 규칙 등의 정비가 뒷받침되어야 한다.

8) 한국학술정보(KISS)의 DB검색을 통하여 발견된 전자선하증권과 관련된 국내 논문들(27편)을 분석한 결과, 법제와 관련된 주제를 다룬 것이 12편(박홍진 2007, 김효신 2007, 강선준 2006, 정완용 2005, 강선준 2005, 김용덕 2004, 권재열 2003, 정경영 2003, 최석범 2001, 김인현 2000, 최석범 1999, 최석범 1994)이며, 전략이나 도입방안과 관련된 논문이 6편(최석범 2006, 강원진·조상현 2005, 최석범 2004, 우광명 2003, 김용덕 2002, 최석범 1997)이며, 기능이나 특성과 관련된 논문이 5편(최석범 2005, 최석범 2004, 강원진 2000, 박석재·신건훈 2001, 최석범 2000)이었다. 물론 이는 전자선하증권과 관련된 전체 연구결과와는 아니지만 연구동향은 나타낼 수 있다고 판단하였다. 해외의 연구동향은 한국적 특성을 고려하지 못하고 있음을 고려하여 따로 분류하여 검토하지 않았다.

그러므로 전자선하증권의 구현요건을 검토하기 위해서는 먼저 전자선하증권에 대한 명확한 개념을 정리하여야 할 필요가 있으며 이에 따라 불가피하게 정보통신기술에 대한 분석이 요구되리라 판단된다. 또 전자선하증권을 둘러싼 법이나 제도 역시 주요 분석대상으로 삼지 않을 수 없다고 보여진다. 그럼에도 불구하고 본 연구에서는 정보통신기술에 대한 논의는 가급적 지양하며 법적인 요소도 필요 최소한으로 제한하여 검토하고자 하고, 가급적 무역관습과 관련된 사안에 초점을 맞추어 접근하고자 한다.

그 이유는 무엇보다도 정보통신기술이 급속한 발전추세에 있어 연구대상을 삼기가 쉽지 않고 설혹 연구대상을 정한다 하더라도 그에 대한 충분한 지식과 소양을 지니지 못한 연구자로서는 적절한 연구를 할 수 없기 때문이다.

법과 제도 역시 연구자의 천학비재로 말미암아 충분한 검토를 할 수 없는 실정이지만 전자선하증권과 밀접하게 관련된 국내외 법규에 한하여 분석을 시도하고자 한다.

이러한 연구범위 내에서 연구되는 본 논문은 다음과 같이 구성한다. 먼저 제2장에서는 전자선하증권의 개념을 정리하고, 기술적 요건을 제외한다면 가장 기본적인 요건이라 할 수 있는 법률적 요건과 상관습적 요건을 살펴본다. 이를 위해 기왕에 시도되었거나 시도중인 해외 전자선하증권들의 주요 특성들을 검토하고자 한다. 이어서 제3장에서는 국내 전자무역환경을 고려한 전자선하증권의 전략적 구현요건을 살펴본다. 제4장에서는 앞의 제3장에서 분석된 전략적 구현 요건들을 바탕으로 국내에서의 구현 방안을 제시해보고자 한다.

이상의 내용을 연구하기 위해 본 논문은 문헌중심의 이론적 접근방법을 채택한다. 즉, 연구의 범위로 한정된 내용에 대하여 무역관습적인 혹은 법률적인 문제를 다루기 위하여 전자선하증권과 관련된 각종 국제규칙 및 우리나라와 주요국의 국내법규를 분석도구로 삼아, 국내외의 논문과 저서 그리고 인터넷 등에서 검색할 수 있는 국내외 기관의 보고서나 통계 등을 대상으로 하는 문헌중심의 연구방법을 택하고자 한다.

II. 전자선하증권의 법적, 상관습적 구현 요건

전자선하증권(Electronic Bills of Lading)이란 우리나라 상법에 의하면⁹⁾ 운송인이 송하인 또는 용선자의 동의를 받아 본래 종이선하증권에 기재될 정보 일체를 법무부 장관이 지정하는 등록기관에 등록하는 방식으로 발행되는 선하증권이다.

또 호주법¹⁰⁾에 따르면 전자적, 광적 혹은 유사한 수단에 의하여 생성, 저장 혹은 통신된 정보의 형

9) 우리나라 상법 862조를 토대로 논자가 정리

10) 호주의 Sea-Carriage Documents Act 1997의 Data Message의 정의를 토대로 논자가 정리

태인 데이터 메시지 형태의 선하증권을 말한다.

한편 미국법¹¹⁾에서는 전자문서의 권리이전을 증명하기 위한 시스템이 확실하게 전자문서의 발행인 혹은 양수인을 입증하는 시스템에서 독특하고 확인가능하며 변경할 수 없는 정보가 존재하는 방식으로 생성, 저장, 양도된 선하증권을 말한다.

또 CMI에서 제정하고 있는 규칙¹²⁾에서의 전자선하증권은 당사자의 합의하에 EDI 메시지를 사용하여 운송인의 전자저장소에 등록하고 이를 개인키를 활용하여 송수신함으로써 안전과 무결성을 보장받는 선하증권을 말한다.

현존하는 가장 오래된 전자선하증권의 상업적 운영체인 Bolero에서는 전자선하증권을 운영자가 관리하는 시스템 내에서 안전하게 인증된 메시지 형태로 저장하고 이를 통하여 운송인이 해상운송을 위하여 물품을 수령하고 이를 운송증임을 나타내며, 정당한 권리자에게 인도할 것을 약속하는 것을 말한다.¹³⁾

이상에서 나타난 정의들에서 공통적인 부분을 수용하고 기술이나 특정 주체에서 중립적인 정의를 내린다면, 전자선하증권(Electronic Bills of Lading)이란 “당사자의 합의하에 선하증권을 종이로 발행하는 대신에 선하증권에 기재 또는 인쇄되는 내용을 컴퓨터 등 정보시스템에 기록해놓고, 이를 운송인과 송하인 혹은 수하인 등 관련 당사자 간에 안전하게 권리를 증명할 수 있는 전자적 수단으로써 운송물품에 대한 지배·처분권의 이전과 궁극적으로 운송물품의 인도를 하는 것”이라 할 수 있다.

본 장에서는 이러한 전자선하증권이 구현되기 위한 법률적 요건과 상관습적 요건을 분석해보고자 한다.

1. 전자선하증권의 법률적 구현 요건

전자선하증권은 종이 선하증권이 지닌 모든 기능을 수용함은 물론 추가적으로 고유의 전자적 특성에 따른 장점들을 지니기 때문에 종이 선하증권이 지니는 법적성질을 동일하게 지녀야 함은 물론 전자적 특성에 따른 법적 쟁점에 대하여도 명확하고 일관성 있는 답을 줄 수 있어야 한다.

전자선하증권의 법률적 요건이 되는 선하증권의 법적 성질을 권리의 발생, 귀속, 내용, 처분, 행사의 측면으로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 선하증권의 권리의 발생은 운송계약상의 법률관계에서 나타난 것이며 이를 선하증권에 결합시킴으로써 발생하게 된다. 즉, 운송인은 송하인으로부터 운송계약에 따라 운송물을 수령한 후 그의 청구에 의하여 선하증권을 발행하게 되며 이는 운송계약이라는 원인이 있어 발행되는 요인증권 혹은 유인증권이다.¹⁴⁾ 이러한 요인증권적 성질을 전자선하증권의 측면에서 살펴보면 전자선하증권이 발행되기

11) 미국 UCC Section 7-105를 토대로 논자가 정리

12) CMI의 Rules for Electronic Bills of Lading을 토대로 논자가 정리

13) Bolero의 Rulebook에 나타난 BBL의 정의 등을 토대로 논자가 정리

14) 상법 제852조

위해서는 먼저 당사자가 운송계약을 체결해야 하며 이때 선하증권을 전자식으로 발행하는 것에 동의하여야만 한다.¹⁵⁾ 그러므로 전자선하증권에서도 요인증권적 성질은 동일하다고 할 것이다. 또한 이하에서 살펴볼 내용에 공통적으로 적용될 사항으로서 우리나라의 경우 상법 제862조 제1항 및 제4항에서는 “전자선하증권은 선하증권과 동일한 법적 효력을 지니며 또한 전자문서를 수리한 권리자는 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다”고 규정하고 있다. 그러므로 그 법리의 타당성을 논하기에 앞서 법률로써 이러한 법적 효력을 명시적으로 규정하고 있으므로 이견의 여지가 없다.

둘째, 선하증권상의 권리의 귀속에 대하여 살펴보면, 운송계약상의 권리는 선하증권에 표창되며 선하증권은 운송물에 대한 채권을 나타내는 유가증권이다.¹⁶⁾ 그러므로 선하증권을 정당하게 소지하는 자는 운송물에 대한 권리자가 되는 것이며, 전자선하증권에 있어서도 등록기관의 기록으로써 이러한 권리를 관리하고 입증할 수 있다.¹⁷⁾ 또한 전자적 배서를 통하여 권리를 이전하거나 취득할 수도 있다.¹⁸⁾

셋째, 선하증권상의 권리의 내용에 있어서는 운송계약의 최초 당사자인 송하인과 운송인 간에는 선하증권에 기재된 바에 따르지 않고 체결된 운송계약에 따르게 되는 비문인증권적 성질을 지니게 되며¹⁹⁾, 그 이외의 당사자들 사이에서는 선하증권에 기재된 바대로 권리와 의무가 결정되는 문인증권적 성질이 적용된다. 이러한 법적 성질은 우리나라 상법, 미국이나 호주의 국내법²⁰⁾에서 모두 종이 선하증권과 법적 효력이 동일하다는 조문으로써 전자선하증권에도 인정되고 있으며 실제 종이에 기재할 수 있는 모든 내용은 전자적 형태로 컴퓨터에 기록할 수 있고 이를 디지털서명 등의 인증수단을 통해 무결성을 입증할 수 있으므로 역시 동일한 것으로 보는 것이 타당하다.

넷째, 선하증권상의 권리의 처분에 관한 처분증권적 성질은 전자선하증권에서 혼동을 줄 우려가 있는데 이는 선하증권이 발행되면 그 선하증권에 표창되어 있는 권리는 선하증권으로써만 해야 한다는 원칙²¹⁾이 전자선하증권에서는 원본과 구분되지 않는 사본이나 혹은 종이 선하증권 사본 때문에 악용될 소지가 있기 때문이다. 이를 방지하기 위하여 전자선하증권의 발행 요건에서는 원본성과 무결성을 보장할 수 있는 기술적 장치를 요구하게 된다. 대표적인 장치가 공개키기반의 전자서명 사용이다. 우리나라 상법에서도 전자서명을 사용토록 규정하고 있다.²²⁾ 즉, 종이 선하증권에서는 육필서명 등을 통

15) 상법 제862조 제1항; 호주 Tasmania주 Sea-Carriage Documents Act 1997 Article 5 (2); 미국 UCC 7-105 단, 이 법에서는 “합의(agree)”라는 용어 대신에 “요청(request)”과 “~할 수 있다(may)”를 사용하고 있음; CMI Rules for Electronic Bills of Lading 제1조

16) 해상운송관계, 즉 해상물건운송계약을 법률요건으로 하는 운송계약 당사자 내지 관계자간의 채권채무 내지 권리의무의 관계라는 무형의 법률관계가 유형의 종이(증권)에 표시(표창)되어 있는 유가증권으로 파악될 수 있다. ; 李均成, “船荷證券의 法律關係 - 有價證券法理를 中心으로 -”, 貿易商務研究 第10卷, 1997. 2, pp. 173~174

17) 상법 제862조 제1항

18) 상법 제862조 제3항 내지 제4항

19) 상법 제854조 제1항에서는 “추정”이라는 용어를 사용함으로써 반증이 있을 경우 기재된 바와 다른 내용으로 볼 수 있음을 밝히고 있음

20) 호주의 Sea-Carriage Documents Act 1997 ; 우리나라의 상법 제862조 ; 미국의 UCC Section 7-105(Reissuance in alternative medium) ~ 7-106(Control of Electronic Document Title)

21) 상법 제132조

22) 상법 제862조 제2항

하여 원본성을 확보하지만 전자선하증권에서는 전자서명 등의 수단을 통하여 이를 확보하는 것이다.

다섯째, 선하증권상의 권리의 행사에 있어서는 원본 증권을 제시해야 하는 제시증권이므로 이에 대응하여 전자선하증권에서는 전자적 제시를 하여야 하고 이를 위해 선하증권에 대하여 정당한 권리를 지닌 본인임을 인증하기 위한 수단을 지녀야 한다. 이 또한 전자서명을 사용한 방법이 가장 널리 채택되고 있다. 또한 최종 목적항에서의 운송물의 인도를 위해서는 선하증권을 상환하여야 하는데 실상 전자선하증권을 상환한다는 것은 전자선하증권의 기록에서 권리를 삭제하고 운송물을 인도받았다는 기록을 남기는 것이 된다. 따라서 전자선하증권이 이러한 기능을 수행할 수 있도록 구현됨은 물론 이를 법률상 상환으로 인정하는 조치가 필요하게 된다.²³⁾ 명확한 법규정이 없는 경우에는 이를 기왕의 법리로 해석하는 번거롭고 불확실한 과정이 필요하겠지만 성문 법규정이 있다면 쉽게 해소되는 문제이다.

우리나라는 2007년 8월의 상법개정을 통하여, 미국은 2003년 UCC의 개정을 통하여, 호주는 이미 1997년 각주의 Sea Carriage Documents Act의 제정을 통하여 이러한 법률적 요건을 기본적으로 충족시켰으며 이러한 입법조치가 미비된 국가에서는²⁴⁾ 혹은 입법조치가 된 국가에서도 당사자간의 자치적 합의를 통해 CMI의 전자선하증권에 관한 규칙의 적용 혹은 Bolero의 가입을 통한 Rulebook의 적용 등으로 이러한 법률적 요건을 충족시키거나 보충할 수 있다²⁵⁾고 생각된다.

2. 전자선하증권의 상환습적 구현 요건

전자선하증권이 기술적으로 혹은 법률적으로 가능하다 하더라도 실제 이를 사용할 당사자들이 수용하지 않는다면 실현될 수가 없다. 즉, 당사자들에게 시간과 비용을 절감시켜주고 사용에 따른 위험을 회피할 수 있다는 확신을 줄 수 있어야 한다. 더구나 그러한 사용이 당연한 것으로 받아들여지기까지는 상당한 시간이 소요된다. 또한 많은 당사자들에게 받아들여지기까지는 실패의 경험도 수반된다.

23) 1980년대 초 노르웨이의 Reinskou는 선하증권의 유통성은 원칙적으로 부동산에 관한 저장 시스템과 유사하며, 화물운송에 대한 통지-확인 시스템에 의하여 대신할 수 있다는 주장을 폈다. 그는 이러한 주장을 토대로 노르웨이 법률에서 수용이 가능하며, 기존의 해상운송서류와 동일한 법적 효과를 지닌 해상운송서류를 컴퓨터 시스템을 통해 구현하려 하였다. 즉, 전자식 운송서류의 권리이전을 운송인의 컴퓨터를 중심으로 하여 통지-확인 시스템으로 구현함으로써 종이 운송서류가 갖고 있는 유통성을 대신하려 시도했던 것이다. 그러나 기존의 종이 선하증권을 컴퓨터 시스템화한 것이 노르웨이 법률상의 상환증권적 기능을 대신할 수 없었기 때문에 이러한 시도는 도로에 그치고 말았다. ; K. H. Reinskou, *Bill of Lading and Automatic Data Processing*, Norwegian Committee on Trade Procedure, 1982, pp. 116~129.

24) 일본에서는 무역거래의 전자화를 촉진하기 위하여 통상산업성을 중심으로 TEDI(Trade Electronic Data Interchange) 프로젝트가 1999년부터 실시되었으며 2000년 11월에는 TEDI Club이 설립되어 현재까지 지속적인 활동을 해오고 있다. TEDI Club에서는 일본의 법률에서 인정받을 수 없는 전자선하증권을 대체하는 선적정보자료(Shipment Information Data)를 송수신하여 선하증권과 동일한 효과를 낼 수 있도록 의도하였으나 현재까지 확산에 이르지 못한 상태이다. 즉, Bolero 선하증권의 경우와 유사하게 운송중인 화물의 권리에 대하여 제3자기관인 TEDI Club이 전자적으로 관리하는 RSP(Repository Service Provider)를 두는 방식이 채택되었다. 그러나 이는 일본의 현행 법률상 선하증권으로서 인정받지 못하는 우회적인 방안이며 국제적인 공신력을 얻는데도 실패함으로써 일본과 한국에서의 Pilot 테스트를 통하여 기술적 가능성만을 확인함에 그치고 말았다. 이는 결국 전자선하증권이 법률적 요건을 갖추지 못할 경우 성공하기 쉽지 않다는 점을 입증하는 사례라 판단된다.

25) 입법이 이루어진 호주나 미국의 경우에도 또한 우리나라의 경우에도 구체적인 전자선하증권의 활용에 있어서는 당사자의 합의에 의한 세부 규칙이 적용되는 것을 전제하고 있다.

본절에서는 전자선하증권의 활용시도 특히 실패사례를 살펴봄으로써 국내 전자선하증권의 실현에 필요한 상관습적 요건을 도출해보고자 한다.

1) 전자적 구현시에도 선하증권 본질의 유지

전자선하증권은 그 명칭에서 나타나듯이 전자적으로 구현되는 선하증권임은 재론할 여지가 없다. 그러므로 전자선하증권도 이제까지 사용하던 선하증권과 기능면에서 동질적인 것이어야만 한다. 이러한 본질의 외면은 궁극적으로 전자선하증권의 구현이 성공할 수 없음을 다음의 사례에서 살펴 볼 수 있다.

1971년부터 1973년에 걸쳐 ACL²⁶⁾의 멤버인 Compagnie Generale Maritime(CGM)는 "Data Freight Receipt : DFR"이라는 일종의 전자해상화물운송장을 탄생시켰다.²⁷⁾ 이는 선하증권이 지닌 기능중 운송물의 수령증, 운송계약의 증빙이라는 기능은 수행하지만 유통성을 지닌 권리증권이라는 기능은 수행하지 않아도 되는 상황에서 활용할 수 있도록 의도된 것이었다.

DFR은 종이 해상화물운송장에서 한 걸음 더 나아가 전자화된 메시지를 송신하고 이를 수신처에서 출력하여 화물보다 먼저 수하인에게 도착할 수 있도록 한 방법이다. 따라서 DFR을 활용한 거래에서는 항공화물운송장이나 해상화물운송장처럼 화물과 함께 종이 서류를 보낼 필요가 없으며, 전화선을 활용한 컴퓨터 통신망의 연결을 통하여 운송관련 정보를 출력하면 된다. DFR에는 선하증권에 기재된 것과 거의 유사한 내용을 담고 있다. 즉, 화물도착통지서 및 적하목록 그리고 화물수령증이 동시에 수하인 측의 선사 혹은 그 대리점에서 출력되며 수하인 혹은 그의 대리인은 신분확인만 되면 화물의 인도를 받을 수 있다. 이렇게 화물의 인도에 필요한 절차가 지극히 간단하기 때문에 이 방법은 UNCTAD의 주목을 받기도 하였다.²⁸⁾

그러나 DFR은 선하증권이 아니며 단지 해상화물운송장과 마찬가지로 비유통성 서류이며 기재된(컴퓨터로 출력된) 내용도 선하증권의 이면에 인쇄된 약관과는 달랐다. 또한 DFR은 단지 선적을 위하여 물품을 인수하였다는 확인(acknowledged receipt)일 뿐, 물품이 선적되었다는 것을 의미하는 것은 아니었다.²⁹⁾

따라서 비록 운송서류를 전자적 메시지를 통하여 전달함으로써 이후 전자선하증권의 첫걸음을 내디뎠다는 점에서 의의를 둘 수는 있지만, 선하증권이 아닌 해상화물운송장 수준의 내용을 전자적으로 전달하여 이를 다시 출력하여 사용함으로써 서류의 전달수단만을 전자화하였을 뿐 그 활용에 있어서는 종이 형태에서 벗어나지 못하였으며 따라서 선하증권도 아니고 해상화물운송장도 아닌 새로운 서류를 만들어낸 결과가 되어버렸다. 이는 결국 선하증권의 유통성과 권리증권성 모두를 구현하지 못하였기 때문에 궁극적으로 선하증권이 아니므로 선하증권을 대상으로 한 국제규칙³⁰⁾의 적용을 받을 수도 없

26) Atlantic Container Line, 1965년 유럽의 5개 선사가 결성한 일관운송조직. 주로 유럽과 북미간의 화물운송을 담당 ; <http://www.aclcargo.com/index2.htm>

27) Paul Todd, *Cases and Materials on Bills of Lading* (BSP, 1987), p. 340.

28) UNCTAD, Recommendation 26, ECE/TRADE/WP.4/R.1133/Rev.1, 1996. 1, pp. 1~2

29) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, p. 220.

30) 대표적으로 Hague-Visby Rules를 들 수 있다.

고 기존의 화환신용장 등 상관습과 조화를 이룰 수도 없는 것이었으므로 확산되지 못하였다.

한편 1975년부터 1978년까지 위 DFR의 문제점을 개량코자 스웨덴 Gothenburg대학의 Grönfors교수가 스웨덴의 선박회사³¹⁾, 은행³²⁾ 및 SWEPRO³³⁾와 함께 운송중의 물품에 대하여 송하인의 물품처분권³⁴⁾을 포기한다는 “no disposal”조항(“nodisp”)을 화물수령키(CKR : Cargo Key Receipt)에 포함하여 송하인이 권한을 행사할 수 없도록 하고 대신 은행이 권한을 행사할 수 있도록 함으로써 화환신용장 거래에서 담보물로서의 기능을 수행하는 방법을 모색하였다.

이는 일견 동일한 상황에서 선하증권이 갖는 기능을 전자적 메시지에 의해 동일하게 기능할 수 있도록 한 것처럼 보이며 또한 기존의 무역관습에 부응하는 것으로 보이기도 한다.

그러나 Kozolchik 교수에 따르면 CKR 유형의 업무처리과정이 서류전체를 점검해야 한다는 신용장의 법리를 위협하였기 때문에 북미 지역 특히 미국계 은행들은 CKR을 수리하지 않았다.³⁵⁾ 아울러 제공된 “nodisp”조항에 의해 포기된 것은 운송중인 물품에 대한 송하인의 통제권에 대한 권리이며, 물품 자체에 대한 권리가 아니기 때문에 이것이 선의의 매수인과 경합되었을 때 우선권으로 인정받을 수 있을지에 대한 의문이 있다는 것이다.

요컨대 선하증권은 전자화되더라도 상관습상 선하증권으로서 인정받고 그 본질을 유지하는 것이 필수적인 요건임을 알 수 있다.

2) 당사자간 이해관계의 조정

앞서 살펴본 DFR 혹은 CKR 등은 단순히 해상화물운송장의 기능을 대체하려는 시도에 불과하였으나, 그 자체가 선하증권이 아니라는 점에서 활용상의 한계가 되고 있음을 깨달은 실무계에서는 선하증권 자체의 전자화를 시도하게 되었다. 즉, 1986년 미국의 Chase Manhattan은행과 유조선 운송업자들의 협회인 INTERTANKO는 London에 SeaDocs Registry Limited를 설립하고 이를 통하여 운송중인 원유에 대하여 전자적인 방법으로 선하증권을 발행하고자 하였다. SeaDocs의 역할은 운송회사가 발행한 선하증권이 상환될 때까지 유통되는 전과정을 자체 컴퓨터에 기록하며 아울러 원본 종이 선하증권을 보관하는 역할과 배서를 대행하는 것이었다.

SeaDocs의 전자선하증권은 종이 선하증권을 대체하기 보다는 보완하는 것이었기 때문에 법률적 문제나 기존 상관습과의 마찰이 예견되지 않았고 관련 비용도 300달러에서 500달러 수준으로 이후의 Bolero가 수 천 달러를 요구한 것과 비교할 때 저렴한 수준이었기 때문에 성공할 것처럼 보였다. 그러

31) Atlantic Container Line

32) Svenska Handelsbanken

33) Swedish Trade Procedures Council : 스웨덴 무역절차간소화위원회

34) 이러한 물품처분권에 대하여 Kozolchik교수는 대금지급을 받지 못한 매도인에게 주어진 운송류지권에 포함되는 권리와 유사한 소극적(negative) 권리라고 한다. (Boris Kozolchik, *op. cit.*, p. 220.) ; 운송유지권에 대하여는 다음을 참조. UCC 2-705 Seller's Stoppage of Delivery in Transit or Otherwise.; Sale of Goods(Amendment) Act(1995) Article 44. Right of Stoppage in transit; 양명조, 미국계약법, 법문사, 1996, p. 184. ; 오원석, 무역계약론, 삼영사, 1995, pp. 336-349.

35) Boris Kozolchik, *op. cit.*, pp. 222-223.

나 결국 SeaDocs는 실패하고 말았다.

Winship교수에 따르면³⁶⁾ 실패의 원인은 무엇보다도 등록기관인 SeaDocs의 구성과 역할에 대하여 포괄적인 참여를 이끌어내지 않고, Chase Manhattan은행이 독점적으로 주도한 것에 기인한 것으로 보인다. 즉, 전자선하증권의 기록을 관리하는 SeaDocs가 특정 은행에 의해 운영되는 것에 대하여 경쟁관계에 있는 다른 은행들이 달가워하지 않았던 것이다. 그밖에도 다른 이해관계자들이 전자선하증권과 관련된 정보를 직접적으로 조회하기 어렵다는 점 또한 참여를 결정하는데 저해요인이 되었다. 또한 거래 내역이 중립적이지 않은 등록기관에 남는 것에 대하여도 거부감이 있었다. 이러한 이유들로 인하여 SeaDocs는 당사자들의 이해관계를 조정하지 않은 채 특정조직에 의해 주도됨으로써 확산발전되지 못하고 시도로서만 끝나고 말았으며 이를 통하여 당사자들의 이해관계가 조정되지 않는 한 새로운 시도가 성공하기 어렵다는 교훈을 남기게 되었다.

3) 잠재적 위험요소의 제거

1990년 미국의 NCITD³⁷⁾는 UN/ECE³⁸⁾에 전자선하증권에 관한 운영지침과 절차³⁹⁾를 제안한 바 있다. 또 같은 해에 CMI⁴⁰⁾에서는 Rules for Electronic Bills of Lading을 발표하였다.

이 두 기관이 제안 및 발표한 전자선하증권은 중요한 공통점을 지니고 있다. 즉, 모든 당사자는 계약 또는 합의에 의해 구속된다는 것이다. 이는 Reinskou의 실패에서 얻은 교훈에 따라 법적 기반이 정비되기까지 먼저 당사자간의 자치적 계약에 의해 법적 공백을 보충하려는 시도였다.

또 구체적인 면에서는 서로 다르지만 유사성을 갖는 요소는 등록기관의 존재와 그 관리측면이다. 즉, NCITD의 제안에서는 제3자 등록기관 혹은 통계기관이 존재하며 EDI통신을 관리하고⁴¹⁾, 개인인증코드(Individual Authentication Code)를 통하여 본인확인과 무결성을 확보하는데⁴²⁾ 비하여 CMI규칙에서의 전자선하증권은 운송인이 등록기관의 관리주체이며, 선하증권의 관리에 중심이 되는 것은 개인키(Private Key)라고 불리우는 일종의 전자서명이다.⁴³⁾

36) P. Winship, "Current Developments Concerning the Form of Bills of Lading - United States," *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems* (KLI, 1995), p. 287.

37) National Council on International Trade Development, 1967년에 미국산업계의 후원으로 설립된 비영리기관으로서 국제무역거래와 관련된 주제들에 대하여 전문적 견해를 밝히고 있다. 이러한 활동에는 국제무역을 촉진하는데 필요한 제안도 포함된다. ; <http://www.ncitd.org/index.htm>

38) United Nations Economic Commission for Europe, 1947년 3월 28일 설립되었으며, 당초의 설립목적은 2차 세계대전으로 파괴된 유럽국가들에게 효율적인 원조를 하기 위해서였으나, 2007년 10월 현재는 가맹56개국의 지속적인 경제성장을 촉진하기 위한 역할을 수행하고 있다. 특히 무역이나 운송, 환경과 관련된 국제간 법적문제에 대한 중재역할과 경제 및 환경과 관련된 분석이나 통계를 제공한다.
<http://www.unece.org/about/about.htm>

39) UN/ECE, "Electronic Bills of Lading," TRADE/WP.4/R.710(15 August, 1990)

40) Comite Maritime International은 1897년에 설립되었으며, 海事와 관련된 법률문제와 해상분쟁과 관련된 법률상의 견해를 조정하는 역할을 배타적으로 수행하고 있다. ; <http://www.comitemaritime.org/histo/his.html>

41) P. Winship, *op. cit.*, p. 287.

42) UN/ECE, *op. cit.*, pp. 1~2.

43) R. B. Kelly, "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange : Rules for Electronic Bills

이는 앞서 실패한 SeaDocs의 경험을 바탕으로 하여 나타난 것으로 거래와 이해관련이 없는 중립적인 중앙등록기관을 상정하거나 혹은 선하증권의 발행주체인 운송인이 전자선하증권의 발행 및 관리주체가 되는 것이다.

아울러 양자 모두 전자 메시지의 표준화와 관련해서 UN/EDIFACT의 국제운송관련 표준메시지 기본구조⁴⁴⁾를 채택하였다.⁴⁵⁾ 이는 표준을 통하여 사용자층을 넓히고 사용에 따른 저항을 극복하려는 의도로 해석된다.

그러나 1990년의 전자선하증권과 관련된 제안 및 국제규칙은 결국 성공하지 못하였다. 그 이유⁴⁶⁾는 통제기관의 중앙집중화된 통신망이 예기치 못한 문제를 야기할 수 있으며 비효율성을 가져올 수도 있다는 점과 그리고 시스템이 문제를 일으킬 때의 위험에 대한 조항이 없다는 점, 선하증권이 이전될 때 책임이 명확치 않다는 점 등이다. 이러한 위험들은 종이 선하증권에서는 나타나지 않던 새로운 유형의 위험일 뿐만 아니라 실제 발생가능성과 대안도 명확치 않은 기우에 지나지 않을 수도 있다. 그러나 이러한 위험이 단순히 기우일 것이라는 논리적 설득은 당시로서는 불가능하였다. 결국 이러한 잠재적 위험요소의 제거 혹은 명확한 대안의 제시가 없이는 전자선하증권을 상관습 속에 수용하지 못한다는 점을 도출할 수 있는 사례였다.

4) 임계치 이상의 사용자 확보

1994년 6월 홍콩, 네덜란드, 스웨덴, 영국, 미국의 해상운송회사, 은행, 통신회사 등이 참여하여 컨소시엄 형태로 시작된 Bolero Project (Bill of Lading for Europe, Bill of lading Electronic Registry Organization)는 무역거래에 필요한 종이서류를 전자메시지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 것을 목표로 하고 있다.⁴⁷⁾ Bolero는 이전의 전자선하증권 구현 시도들이 선하증권 자체에 대한 전자화에 치중하는데 비하여 선하증권을 포함한 모든 무역서류를 전자화하고 나아가 이를 안전하게 전자적으로 유통시킴으로써 화환신용장 거래나 추심거래 등을 전자적으로 구현하고자 하는 것이 근본적인 차이라 할 수 있다.

Bolero는 앞서 분석한 세 가지의 상관습적 요건을 사실상 모두 충족한 상태에서 출범하였다. 첫째, Bolero는 선하증권의 본질을 그대로 발휘하는 이른바 BBL을 개발하였고 이를 실거래에서 사용하고 있다. 둘째, Bolero는 선하증권을 둘러싼 이해당사자들간의 이해관계를 조정하기 위하여 전세계 은행들의

of Lading," *Tulane Maritime Law Journal* vol. 16, spring 1992, p. 356.

44) IFTMFR(International Forwarding and Transport Message Framework)
UN/EDIFACT에서 개발한 국제운송추진 및 운송에 필요한 각종 정보를 포함한 메시지 기본구조; 상세한 내용은 UNECE, UNSM-International Forwarding and Transport Message Framework, TRADE/WP.4/R.740 참조

45) CMI, Rules for Electronic Bills of Lading 3. b.

46) S. M. Williams, "Something Old, Something New: The Bill of Lading in the Days of EDI," *Transnational Law & Contemporary Problems* 555, 1991, pp. 589-583.

47) 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.

조직인 SWIFT⁴⁸⁾와 운송관련 당사자들의 모임인 TT Club⁴⁹⁾의 공동 출자로 설립되었다. 셋째, 잠재적 위험요소의 제거를 위하여 디지털서명과 Rulebook을 채택함으로써 기술적인 면과 법률적인 면에서의 위험을 제거하거나 대비책을 마련하였다.

그러나 이처럼 기왕의 시도에서 도출된 전자운송서류의 문제점들을 모두 해결하였음에도 불구하고 Bolero는 공식적으로 설립된 1998년 이후 10년이 되어가도록 뚜렷한 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다. 즉, Bolero는 총 1억 달러 전후의 투자⁵⁰⁾와 기술적⁵¹⁾, 법적⁵²⁾, 상관습적 문제점들을 해결하였음에도 불구하고 결정적으로 상업적 성공에 필요한 임계치⁵³⁾의 사용자수를 확보하지 못하였다고 생각된다.

이처럼 Bolero가 임계치에 해당하는 사용자수의 확보에 실패한 것은 가격정책이 가장 큰 원인인 것으로 보여진다. 즉, 2000년대 초반, 국내에서 Bolero의 가입자를 확보하는 과정에서 금융기관은 수십만 달러, 일반 수출입업상은 적게는 수천 달러에서 수만 달러에 이르는 연회비를 부담한 바 있다.⁵⁴⁾ 이러한 가격수준에서는 연회비와 더불어 별도의 설비 투자비용을 상회하는 비용절감 또는 효용제고를 기대할 수 있는 경우에만 회원으로 가입하게 되며 그 결과 사용자층이 소수로 한정되고 네트워크의 효용은 높아지지 못하는 악순환이 거듭될 수 밖에 없다.

또한 기본적으로 회원간에만 거래를 할 수 있도록 설계된 점 즉, 거래 상대방 심지어는 운송인이나 보험회사 은행 등의 제3자 기관까지도 함께 가입해야만 거래가 가능하다는 점도 전자선하증권의 확산에는 걸림돌로 작용하였다고 본다.

이러한 이유로 현재까지 Bolero는 전자무역의 선진국이라 할 수 있는 우리나라에서도 극소수의 회원

48) 그럼에도 불구하고 SWIFT는 Bolero와 경합이 예견되는 프로젝트를 추진하고 있다. 즉, 2005년 12월부터 SWIFT는 미국과 아시아태평양의 18개 은행(ABN AMRO, Banca Intesa, Banco do Brasil, Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, BNP Paribas, Calyon, Citibank, Deutsche Bank, First Rand Bank, HSBC, JPMorganChase, KBC, Mizuho, RBS, Société Générale, Standard Bank of South Africa, Standard Chartered Bank, The Bank of New York)이 참가하는 TSU(Trade Service Utility)라는 프로젝트의 pilot test에 착수하였으며 이는 전자문서 자체가 아닌 전자문서에 포함된 자료(이를 data elements/set 이라고 부르고 있으며 대략 15-20개 정도의 필수적인 자료항목인 것으로 알려졌다)를 은행간 및 고객사이에서 송수신함으로써 궁극적으로는 서류의 전자화를 시도하고 있다. http://www.swift.com/index.cfm?item_id=58797 2007. 6. 10. 방문

49) Through Transport Club : 해상화물 운송 부문의 P&I 클럽으로 150여개국의 1,000여 운송업자, 운송주선인, 항만당국 등이 회원으로 참여하고 있으며, 세계 컨테이너 선단의 70%, 2,000개 이상의 항만, 4,000개 이상의 운송업자에 대하여 보험을 담당하고 있다. ; <http://www.ttclub.com/ttclub/public.nsf/html/MGRY-6VLER3?OpenDocument>

50) 2000년 12월 4일 Bolero가 발표한 바에 따르면 3개사로부터 5천만 달러의 투자를 받았으며, 최초 설립당시 SWIFT와 TT Club의 투자금을 합하면 총 1억 달러 규모의 자본규모로 추정됨
<http://www.bolero.net/assets/26/bolerocomplete%204%20Dec%20001091553349.pdf>

51) Bolero의 운영은 실질적으로 SWIFT가 맡고 있음

52) Bolero의 Rulebook은 영국 런던에 근거를 두고 있는 Allen & Overy와 Richards Butler 두 법률회사에서 우리나라를 포함하여 18개 법역권에 대한 실현가능성 조사를 통하여 법적 충돌을 일으키지 않도록 마련된 규약집임. ; http://bolero.codicircus.co.uk/solutions/trade_platform/legal.html

53) 임계치는 다른 결과를 초래하는 경계의 값이며, Bolero의 전자선하증권이 성공하기 위하여 필요한 최소한의 사용자수를 뜻한다. 이는 특히 Network의 효용이 사용자수의 제곱에 비례한다는 Bob Metcalfe의 주장과 결부되어 Bolero의 네트워크가 충분한 효용을 거두기 위해서는 어느 정도의 절대수에 해당하는 사용자를 확보해야 한다는 판단에 근거한다.

54) Bolero의 서비스에 대하여 정확한 가격을 밝히는 것은 본 연구의 목적과 부합하지 않는다고 판단하여 개략적으로만 밝힘

만이 가입하여 서비스를 활용하는 상태에 머무르고 있으며 뚜렷한 가격정책이나 운영방침의 변화없이 운영되고 있는 실정이다.

한편, Bolero의 전자선하증권이 고가가가격정책으로 인하여 사용자를 확보하지 못하고 있다는 것은 다른 사례에서도 확인할 수 있다.

e-Title⁵⁵⁾은 선하증권이나 환어음 등 권리증권의 전자적 이전을 해결하는 서비스를 제공하는 것으로 특징을 삼고 있는데, 특히 이제까지 중앙집중적인 전자문서의 관리방식에서 벗어나 peer-to-peer방식이라는 당사자간 직접 권리이전을 지향하고 있고, 이를 통하여 배서의 연속성을 확보하고 있다. 또 사용자⁵⁶⁾의 컴퓨터 시스템에는 e-Title사가 개발한 HCM⁵⁷⁾이 내장되어 저장된 자료의 물리적 손상이나 파괴, 변경, 프로그램의 수정 등을 방어하도록 설계되었다. 따라서 사용자는 e-Title사로부터 소프트웨어만이 아니라 Hardware도 일부 구매해야만 하므로 이는 e-Title사의 수익모델로도 작용할 것으로 판단된다. 그런데 e-Title의 가격정책⁵⁸⁾은 종량제이며 메시지의 종류나 크기에 따라 달라지고 절대금액은 Bolero와는 비교되지 않을 만큼 낮은 수준이다. 이는 결국 Bolero의 가격정책이 상대적으로 고가정책임을 입증하며 낮은 사용자수와 관련이 없지 않다는 것을 입증한다.

그러므로 전자선하증권을 구현하여 무역경쟁력을 높이고자 하는 우리나라의 입장에서는 Bolero의 사례에서 나타난 사용자수 확보라는 구현요건에 대하여 큰 관심을 가져야 할 것으로 판단된다.

Ⅲ. 국내 전자선하증권의 전략적 구현 요건

앞서 살펴본 바와 같이 전자선하증권은 무역관습의 전자화과정에서 사용자의 비용과 시간을 절약하고 안전성을 높이기 위한 방편으로 인식되어 지속적으로 활용시도가 이루어져왔으나 아직까지 일반화에는 이르지 못한 것으로 판단된다.

따라서 국내에서의 전자선하증권의 구현 시도 또한 실패에 대한 높은 위험을 안고 있으며 이를 회피하기 위하여 기존의 시도들이 해결하지 못한 문제들을 해결하거나 또는 회피하는 노력이 요구된다. 즉, 기존의 시도들이 겪은 시행착오를 피하고 우리나라가 갖고 있는 특성을 살리는 점이 성공의 관건이라 볼 수 있다.

본장에서는 특히 우리나라가 갖고 있는 전자선하증권의 환경요인을 살펴보고 이를 토대로 전자선하증권의 전략적 구현요건을 제시해보고자 한다.

55) <http://www.e-title.net/index.html> 2007. 6. 10. 방문

56) 사용자는 수출상, 수입상, 은행, 선사 등의 무역유관조직이 모두 포함된다.

57) HCM (Hardware Security Modules)

58) 2007년 3월 14일부터 16일까지 서울의 무역회관 등에서 논자 등과 e-Title사의 경영진인 Ms. Dorothy Lim사이에서 이루어진 회의와 면담을 토대로 한 것이며 정확한 수치는 본 연구의 목적에서 벗어나는 것으로 판단하여 밝히지 않음

1. 정부주도의 전자무역 추진에 따른 전담조직의 운영

앞서 살펴본 전자선하증권의 구현 시도는 CMI나 NCITD의 경우를 포함하여 그 주체가 모두 민간의 기업이나 조직이라는 점이 공통점이다. 즉, 전자선하증권을 통하여 특정 조직이나 기업의 경제적 이익을 극대화하고자 하는 점이 중요한 구현 동기로 작용한 것으로 볼 수 있다. 이는 기업의 자율성을 중시하고 최소의 정부를 지향하는 서구에서는 자연스러운 현상으로 보여지지만 수출주도의 경제발전전략을 국가적으로 채택하여 수십년간 추진해온 우리나라에서는 채택하기 어려운 형태이다.

우리나라는 이미 1991년에 『무역업무자동화 촉진에 관한 법률』을 제정하여 이를 법적 근거로 하여 무역자동화 사업을 추진해오면서 통관, 상역, 외환 등 국내무역업무의 전자화가 괄목할 만한 수준으로 발전된 상태이다. 특히 위 법률이 2006년 『전자무역 촉진에 관한 법률』로 전면 개정되어 발효되면서 종전의 무역자동화 지정사업자가 전자무역기반사업자로 역할이 강화되었으며 이를 통하여 전자무역의 강력한 실행주체가 설정되었다고 할 수 있다. 특히 동법률에서는 종전에 국무총리훈령으로 되어있던 국가전자무역위원회 규정이 포함됨⁵⁹⁾으로써 전자무역이 국가적인 사안임을 명백히 하고 있다.

이는 국내에서는 물론 대외적으로도 전자선하증권을 포함한 전자무역에 대한 추진의지와 그 결과에 대한 공신력을 높이는 결정적 요인으로 작용될 것으로 판단되며 특히 개별 조직의 상업적 이익과 무관하게 국익차원에서 일정기간 추진할 수 있는 동력으로 작용하여 도입 초기에 나타나는 부진한 실적에도 불구하고 안정적으로 서비스를 제공할 수 있다는 장점을 갖게 된다. 그러나 한편으로는 상업적 이익을 목적으로 투자되는 대규모 자금이 아닌 정부예산을 배정하여 시스템을 구축하고 운영해야 하는 제약도 있다.

따라서 정부 주도의 강력한 추진력을 최대한 살리면서 한정된 예산의 효율적 운영을 위해서는 전자선하증권의 운영을 민간기업에게 개방하기 보다는 정부정책에 대한 이해를 바탕으로 조직의 이익과 무관하게 업무수행이 가능한 전담조직을 운영하는 것이 합리적이며 이는 이미 법률에도 규정되어 있다. 따라서 이러한 전담조직의 효율성을 높이는 것이 남아있는 성공적인 구현 요건의 하나라고 판단된다.

2. 전자무역의 경험을 살린 특화시스템의 개발

이미 살펴본 바와 같이 우리나라는 1991년부터 무역자동화 사업을 통하여 수출입 통관의 경우 100% 전자화를 실현하고 있으며, 신용장 통지, 요건확인, 적화보험 청약, 화물선적요청 등 다양한 무역업무 분야에서 전자무역을 경험한 바 있다. 이러한 경험은 단순히 컴퓨터를 조작해보았다는 사실 이상의, 비용의 절감이나 시간의 단축 등을 경험해보았다는 의미이며 나아가 전자무역에 익숙해져 있기 때문에 전자선하증권과 같은 새로운 시도에 상대적으로 저항이 적다는 의미도 된다. 이와 함께 초고속 인

59) 전자무역 촉진에 관한 법률 제5조

터넷과 고사양의 개인용 컴퓨터의 높은 보급률, 초등학생시절부터 컴퓨터 사용의 보편화 등은 다른 나라와는 차별화된 상황이 분명하다.

이러한 배경으로 우리나라에서는 이미 세계 최초로 전자신용장이 운영되고 있으며 아울러 보험증권, 상업송장 등 주요 무역서류의 전자화가 진행되고 있고, 궁극적으로는 전자전자증권을 포함한 모든 무역서류를 전자적으로 은행에 제시하는 이른바 "e-Nego"를 구현하기 위한 국가적 사업이 추진되고 있는 상태이다.

또 이미 2005년에 한국무역정보통신은 카자흐스탄의 관세행정현대화 사업을 수주하여 우리나라의 전자무역 시스템을 수출한 바 있으며 지속적으로 다른 나라에도 수출을 타진하고 있는 것으로 알려졌다. 반면 세계적으로 명성을 얻은 Bolero의 경우 2000년 국내에 도입된 이래 사용자수가 오히려 감소하였으며 그 주된 이유로는 높은 사용료와 국내무역환경과의 부조화가 지적되고 있다. 이상의 두 상반된 사례는 전자무역시스템이 사용자 친화적이어야 함을 말해주고 있으며 우리나라의 앞선 전자무역 시스템이 단순히 국내의 무역업무 효율화에만 그치는 것이 아니라 궁극적으로는 해외에서도 통용되는 무역인프라임을 보여주는 것으로 생각된다.

따라서 전자전자증권의 경우에도 해외에서 개발된 시스템에 의존하여 국내 전자무역시스템 전체가 흔들리기 보다는 국내의 무역환경에 특화하여 시스템을 개발한 후 이를 국내에서 사용하면서 해외로 확산해나가는 전략이 바람직한 것으로 보여진다.

특히 전자무역이 무역관습의 하나로 단기간 내에 확산되거나 수용되기 보다는 점진적이고 지속적인 수용을 하게 되는 속성을 지니고 있는 것이므로 성급하게 해외의 시스템을 도입하여 이에 종속되기 보다는 국내환경에 맞추어 개발하는 것이 전자전자증권의 구현에 유리한 요건으로 작용한다고 생각된다.

3. 무역거래지역 및 주체의 편중에 따른 선택과 집중 전략

한국 무역의 병폐라고까지 지적되고 있는 수출지역의 편중, 대기업 중심의 특정 상품 주도의 무역거래는 전자무역에 있어서는 오히려 호재가 될 수 있다. 즉, 중국, 미국, 일본이라는 특정 국가와의 편중된 무역거래, 10대 수출기업 및 10대 수출상품이 전체 교역량의 절반을 훨씬 넘는 상황은 분명 바람직한 현상은 아니지만 전자무역에 있어서는 전자화를 위한 노력을 집중시킬 수 있다는 점에서 매우 효율적인 상황이다.

이미 싱가포르 및 미국과의 FTA에서 포함되었듯이 전자무역은 세계적으로 일반화된 원칙이나 방법을 적용하기보다는 양국간의 상황과 입장에 따른 협의에 의해 전개하는 것이 용이하며 특히 정보화 수준이 높은 국가들일수록 도입가능성이 높아진다. 더구나 FTA는 국내법에 우선하는 조약이므로 전자무역조항이 포함되어 체결되었을 경우 그 실행을 담보받을 수 있기 때문에 효과적이라 판단된다.

또한 이렇게 양국간의 전자무역 구현을 통하여 축적된 경험과 노하우는 후발국가들과의 협상에서 유리한 카드로 활용될 수 있으며 저개발국가에게는 원조적 성격으로 지원해줄 수도 있기 때문에 궁극

적으로는 무역저변의 확대에도 기여할 수 있으며 낮은 비용과 빨라진 거래 속도 등은 무역경쟁력의 원천임은 두 말할 필요조차 없다.

따라서 이러한 특수한 국내 무역환경을 충분히 활용하고 조기에 전자선하증권을 구현하기 위해서는 소수의 거래대상국, 역량있는 거래주체, 용이한 사용방법에 특화된 선택과 집중 전략이 필수적 구현요건으로 보여진다.

IV. 국내 전자선하증권의 구현 방안

1. 선택과 집중 전략의 도입

앞서 살펴본 구현 요건을 고려할 때, 전자선하증권의 구현은 사용주체, 거래상대국, 사용방법 등에 있어서 선택과 집중 전략이 필요할 것으로 판단된다.

우선 사용주체에 있어서는 이미 Bolero 선하증권을 사용하고 있는 POSCO 등 대기업을 중심으로 도입함으로써 초기활용에 따르는 내부 시스템의 정비나 표준화 과업의 부담, 시행착오에 대한 대응경험 축적 등을 감당하는 것이 적절할 것으로 본다. 특히 전자선하증권의 도입에 따르는 개발비용의 부담은 그 활용에 의한 비용의 감소와 상계하는 것이 바람직하며 이를 가능케하는 활용량은 중소기업으로서 쉽게 도달하기 어렵다는 점에서 대기업 우선활용의 원칙이 적절할 것으로 생각한다.

둘째, 거래상대국에 있어서는 우리나라와 교역량이 많고 정보화수준이 높은 국가이며 아울러 전자무역을 국가간 주요 관심사로 설정하고 있는 미국과의 거래부터 시도하는 것이 바람직한 것으로 본다.

미국과는 FTA 협상이 타결된 상태이며 이 FTA 내에는 제7장에 “관세행정 및 무역원활화”를 포함시킴으로써 전자무역을 위한 협력방법을 규정해놓았다.⁶⁰⁾ 따라서 일차적으로는 이 내용을 중심으로 전자무역을 접근해야 하지만 나아가 전자선하증권의 활용등에 있어서 민간 영역의 협력도 가능하리라 생각한다. 특히 미국은 UCC 혹은 UETA 등 자국 국내법상 전자선하증권을 수용할 수 있는 법제를 갖고 있고 우리나라의 상법도 전자선하증권의 활용을 규정하고 있어서 법률적인 구현요건은 구비된 상태이다. 따라서 다른 어떤 국가에 우선하여 미국과의 전자선하증권 활용 시도가 성사 가능성 및 확산 가능성이 높은 것으로 보여진다.

셋째, 사용방법에 있어서는 지시식 선하증권에 앞서 기명식 선하증권 혹은 비유통성 해상화물운송장 등을 활용하는 것도 본격적인 활용의 확산을 대비한 경험과 노우하우의 축적이라는 측면에서 도움이 될 것으로 생각한다.

60) 한미 FTA 협정문(국문) [2007. 5. 25 일자 협정문]

http://fta.korea.kr/ko_en/negotiation/?mode=301&dataKey=11555 2007.6.10 방문

실제 엄윤대(2005)의 연구에 따르면 해상화물운송장이 활용가능한 수출입은 전체의 47%~48%에 달하는 것으로 나타났다. 따라서 상대적으로 해외에서의 법률적 장벽과 무역현장에서의 거부감이 높은 지식 선하증권을 대신하여 기명식 선하증권이나 해상화물운송장⁶¹⁾을 먼저 활용하면서 이를 확산시켜 나가는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

2. 국내 전자무역환경을 고려한 개발 전략

전자선하증권은 이제까지의 모든 구현 시도가 서구 중심으로 이루어져 왔으며 우리나라는 일본의 TEDI와 함께 pilot test를 한 경험이 있을 뿐이다. 따라서 유일하게 실무에 적용된 전자선하증권은 Bolero 선하증권이며 이는 해외에서 개발된 전자선하증권을 국내에 도입한 것이다.

그러나 Bolero가 세계적 확산 및 상업적 성공에 미치지 못하였기 때문에 국내에서도 이를 활용한 전자무역의 확산을 이루지 못하였으며 오히려 선부른 기대감에 따른 실망으로 인하여 실무계에서 냉소적 반응이 나타나는 부작용을 불러왔다.

그런 이유로 최근 전자무역추진센터에서 추진중인 전자무역 서비스 3차 구축사업에서는 해외의 전자선하증권 솔루션의 도입을 배제하지는 않지만 국내에서의 개발을 우선하는 것으로 전략방향이 수립되고 있으며 논자는 이에 적극 지지하는 입장이다.

이러한 입장의 배경은 첫째, 전자선하증권이 단시간내에 구현 및 확산되는 것이 아니기 때문에 상업적 이윤을 목적으로 추진하는 경우 초기에 많은 사용자를 확보하지 못할 경우 좌절될 가능성이 높아 사적이윤과는 무관하게 국가적 이익을 우선하는 주체에 의해 개발되어 운영되는 것이 적절하기 때문이다. 즉, 현재 국내 전자무역의 추진 주체는 전자무역추진센터이며 이를 실행할 조직은 전자무역기반사업자인 한국무역정보통신(주)이다. 이들은 (사)한국무역협회의 후원 혹은 출자에 의한 조직이며 동 구축 사업은 산업자원부를 비롯한 정부의 예산지원을 받고 있다. 따라서 향후 일정 기간 동안 직접적 수익이 발생하지 않아도 무역업계 전체 나아가서는 국가의 이익을 위하여 전자선하증권의 구현노력이 유지될 수 있다고 판단된다.

둘째, 해외에서 개발된 전자선하증권의 경우 운용면에 있어서 우리나라의 법률적 특성이나 상관행의 반영이 미흡할 가능성이 높다. 실제 Bolero의 경우에도 준거법이 영국의 법과 관습이며 비록 국제상관습이 영미법에 근거한다 할지라도 한국적 특성이나 실정이 반영되지 못하여 보이지 않는 불이익을 입을 가능성이 높아진다. 따라서 최소한 국내에서 개발된 전자선하증권이 병행 사용되기만 하더라도 일방적인 해외전자선하증권의 독점체계는 극복할 수 있으며 이는 사용료의 인하와 서비스의 개선 등 경쟁유발효과를 거둘 수도 있다.

셋째, 향후 전자선하증권 및 전자무역의 확산에 유리한 입장이 될 수 있다. e-Title이나 SWIFT의 TSU의 출현, UCP600과 ISBP의 개정 등에서도 나타나듯이 전자무역은 향후 무역의 주된 관습으로 자

61) 상법 제863조에는 전자 해상화물운송장 제도가 규정되어있다.

리잡을 것이 확실시된다. 따라서 이러한 미래무역의 무대에서 우리나라가 개발한 전자선하증권이 채택 될 경우 우리나라의 무역역량과 거래회회는 증진될 것이며 특히 저개발국가와의 거래에서 유리한 입장을 점할 수 있을 것으로 기대된다.

3. 효율성과 공공성을 담보한 등록기관의 지정

상법 개정안(2005.11.7)에는 선하증권을 발행하는 대신에 법무부 장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있는 것으로 하고 있다.⁶²⁾ 아울러 이 등록기관의 지정요건 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 규정하고 있다.⁶³⁾

이러한 규정은 전자선하증권의 공공성을 담보하기 위한 조치이다. 그러나 이러한 공공성은 전자선하증권 구현의 필요조건일 뿐 충분조건은 되지 못한다고 본다. 따라서 논자는 이 등록기관의 지정과 관련하여 공공성만이 고려되어 전자무역과 무관한 조직이 지정되는 것에 대하여 적극 반대하며, 기왕에 전자무역분야에서 활약하고 있고 관련된 노우하우와 경험을 지니고 있으며 해외에서의 공신력도 높은 기관이 지정되어야 함을 주장한다.

즉, 전자선하증권의 등록이 가능하기 위해서는 전자선하증권의 등록은 물론 그 전단계인 선적요청 및 송납, 선적지시서의 발급 등을 처리할 수 있어야 하며, 업무의 속성상 전자서명의 취급도 필연적 요건으로 볼 수 있다. 아울러 사후적으로 전자선하증권의 보관과 유통 및 관련 기록의 증명 등도 요구된다. 따라서 이러한 역할을 수행하기 위해서는 전자문서의 보관도 필수적으로 요구된다.

이러한 전자무역⁶⁴⁾, 전자서명⁶⁵⁾, 전자문서보관⁶⁶⁾과 관련된 정부로부터의 법적 지정을 받고 있으며 국제적으로 협력관계⁶⁷⁾를 갖고 있는 조직은 실제로 유일한 실정이다. 따라서 이러한 조직을 배제하고 다른 조직을 신설하거나 타 조직을 지정하는 것은 국가적 낭비이며 업무효율성 측면에서도 납득하기 어려운 일인 것으로 여겨진다. 그러므로 전자선하증권 및 전자무역업무의 상승효과를 높이고 국제적인 협력을 통하여 조기에 정착시키기 위해서는 상기의 요건을 갖춘 조직을 전담 등록기관으로 지정함이 타당한 것으로 본다.

62) 상법 제862조 제1항

63) 상법 제862조 제5항

64) 전자무역촉진에 관한 법률 제6조에 의한 전자무역기반사업자 지정

65) 전자서명법 제4조에 의한 공인인증기관 지정

66) 전자거래기본법 제31조의 2에 의한 공인전자문서보관소 지정

67) PAA는 Pan Asian e-Commerce Alliance의 약어로 2000년 7월에 설립되었으며 우리나라를 비롯한 총 9개국의 전자무역 유관기관이 회원으로 가입되어 전자무역 및 전자상거래 부문의 상호협력을 도모하고 있다.

<http://www.paa.net/paaweb/paa/index.htm> 2007. 6. 10. 방문

V. 결론 및 정책적 제언

전자선하증권은 전자무역이 실현되기 위한 마지막 장애물이다. 즉, 전자무역이란 무역의 시작단계인 마케팅에서 시작하여 무역의 종료단계인 대금결제에 이르기까지의 모든 과정이 단절없이 전자적인 방법으로 이루어질 수 있을 때 완성되었다고 할 수 있다. 그러나 현실적으로는 최종 단계인 대금결제 과정에서 권리증권인 선하증권이 전자화되지 못함에 기인⁶⁸⁾하여 결국 종이서류로 거래를 하고 있는 실정이다.

이러한 실정에도 불구하고 종이 선하증권과의 병행 사용 등 다양한 시도가 이미 이루어진 상태이며 정부에서는 전자선하증권의 도입을 포함한 전자무역 서비스 구축 사업이 진행되고 있다.

따라서 국내에서의 전자선하증권 구현은 더 이상 미루거나 해외의 기업에 의존할 상황이 아니며 오히려 국가주도의 전자무역 추진, 다년간의 전자무역경험 보유, 편중된 거래대상국 및 상품 등 국내의 특수한 상황을 적극 활용하여 자체적으로 개발하고 확산해야 할 것으로 판단된다.

특히 Bolero의 부진을 틈탄 e-Title의 출현과 SWIFT의 TSU 프로젝트 시도는 구현 전략이 문제일 뿐 전자선하증권이나 전자무역의 당위성 자체를 의심하는 것이 적절하지 않음을 입증한다고 볼 수 있다.

또한 우리나라의 상법 개정과 미국의 UCC 및 UETA의 전자선하증권 도입 조항의 수용, UCP600과 ISBP의 개정은 법제적 환경이 지속적으로 개선되고 있는 증거이다. 더불어 한미FTA를 비롯한 양자간 무역협정에서 전자무역의 활용이 의제로 채택되고 반영됨으로써 전자선하증권의 구현 가능성은 시간이 지날수록 높아지고 있다.

따라서 국내에서 전자선하증권을 구현해야 할 필요성과 당위성은 충분하며 이를 성공적으로 수행하기 위하여 다음과 같은 전략적 구현요건이 실행되어야 한다.

첫째, 선택과 집중의 전략이다. 전자선하증권은 단기간에 구현되어 활용되기는 어려운 상관습의 속성을 지니고 있으므로 구현 역량을 지닌 거래주체, 한정된 거래상대국, 용이한 거래방식으로부터 시작하여 점진적으로 확산해가는 것이 바람직하다. 즉, 대기업, 미국, 비유통성 기명식 선하증권 혹은 해상 화물운송장 등을 우선적으로 고려해야 한다.

둘째, 국내 전자무역환경에 특화된 시스템의 개발이다. 이는 국내 전자무역의 특성이나 관습을 적용함으로써 얻는 무형의 이익과 해외에서 개발된 전자선하증권 시스템에 국내 전자무역이 크게 영향을 받지 않도록 경쟁구도를 촉발하기 위함이고, 향후 전자선하증권을 포함한 전자무역 인프라 시장에서 유리한 입장을 갖기 위함이다.

셋째, 개정 상법에서 규정하고 있는 전자선하증권 등록기관의 지정과 관련해서는 공공성은 물론 효율성을 고려하여 전자무역, 전자서명, 전자문서보관 등 전자선하증권의 운용에 필요한 경험과 자격 등

68) 실상 환어음도 전자화되어 있지 못하나 이는 지급신용장이나 연지급신용장의 경우에서와 같이 회피할 수 있는 방안이 있기도 하고 본 연구의 주제와 거리가 있어 논의에서 제외하고자 한다.

의 요건을 갖춘 조직 나아가서는 대외적으로 협력선 및 공신력을 지니고 있는 조직이 지정되어야 상승효과를 기대할 수 있다는 점을 주장한다.

끝으로 우리 정부는 전자무역을 단기적인 업적 실현의 대상으로 볼 것이 아니라 국가전자무역의 지속적 발전을 위한 중요한 진보이며 나아가 세계무역에서 우리나라가 기여하고 주도할 수 있는 수단임을 인식하여 보다 높은 관심과 사명감으로 구현이 이루어질 수 있도록 적극적인 지원을 아끼지 말아야 할 것임을 점언한다.

참 고 문 헌

- 강선준, “볼레로형 전자선하증권(電子船荷證券)의 도입에 관한 연구”, 「상사법연구」, Vol.25, No.1, 한국상사법학회, 2006
- 강선준, “전자선하증권특별법률(電子船荷證券特別法律)의 제정(制定)에 관(關)한 연구(研究)”, 「상사판례연구」, Vol.18, No.4, 한국상사판례학회, 2005
- 강원진, “국제전자결제제를 위한 무역카드시스템에 관한 고찰”, 「통상정보연구」, Vol.2, No.2, 한국통상정보학회, 2000
- 강원진·조상현, “무역거래에서 전자선하증권의 활용에 관한 고찰”, 「통상정보연구」, Vol.7, No.4, 한국통상정보학회, 2005
- 권재열, “볼레로형 전자선하증권에 관한 법적 연구”, 「상사법연구」, Vol.21, No.4, 한국상사법학회, 2003
- 김용덕·임경범, “전자선하증권과 전자결제시스템의 문제점 및 향후 대응전략”, 「해운물류 : 이론과 실천」, Vol.4, 한국해운물류학회, 2002
- 김인현, “디지털 경제와 상사법 / 디지털 시대의 해상법 - 볼레로 전자선하증권을 중심으로 -”, 「상사법연구」, Vol.19, No.2, 한국상사법학회, 2000
- 김효신, “전자선하증권도입에 따른 법적 과제”, 「상사법연구」, Vol.26, No.2, 한국상사법학회, 2007
- 남진우, “전자무역거래상의 전자식 운송서류 활성화에 관한 연구”, 「통상정보연구」, Vol.1, No.1, 한국통상정보학회, 1999
- 박상환·이석래·박추환, “인터넷 전자무역에서의 전자서명 적용방안 연구”, 「한국전자거래(CALS/EC)학회지」, Vol.9, No.3, 한국전자거래(CALS EC)학회, 2004
- 박석재·신건훈, “볼레로 시스템에 관한 고찰”, 「해법학회지」, Vol.23, No.2, 한국해법학회, 2001
- 박홍진, “전자선하증권의 도입에 관한 소고”, 「법학연구」, Vol. 27, 한국법학회, 2007
- 안철경·김용덕, “해상운송 관련 전자무역서류 규범화 논의와 과제”, 「해운물류연구」, Vol.41, 한국해운물류학회, 2004
- 양명조, 「미국계약법」, 법문사, 1996

- 오원석, 「무역계약론」, 삼영사, 1995
- 우광명, “e-Commerce 특집 : 전자식 선하증권 사용의 활성화에 관한 연구”, 「국제무역연구」, Vol.9, No.1, 국제무역학회, 2003
- 李均成, “船荷證券의 法律關係 - 有價證券法理를 中心으로 -”, 「貿易商務研究」, 第10卷, 1997. 2
- 정경영, “전자선하증권의 도입에 관한 법적 검토”, 「상사판례연구」, Vol.15, 한국상사판례학회, 2003
- 정완용, “해상법의 IT화 관련 개정의견 - 전자선하증권의 입법론적 고찰을 중심으로 -”, 「상사법연구」, Vol.24, No.2, 한국상사법학회, 2005
- 조영철, “전자식 수입물품선취보증서의 활용에 관한 연구”, 「한국해법학회지」, Vol.26, No.1, 한국해법학회, 2004
- 최석범, “글로벌 전자무역시대에 대비한 전자선하증권의 법률적 대응책”, 「무역학회지」, Vol.24, No.1, 한국무역학회, 1999
- _____, “글로벌 전자무역에서 볼레로 선하증권의 기능과 특징에 관한 연구”, 「산경연구」, Vol.8, 영남대학교 산경연구소, 2000
- _____, “전자선하증권에 관한 고찰 - CMI 규칙을 중심으로 -”, 「해운물류연구」, Vol.18, 한국해운물류학회, 1994
- _____, “전자선하증권의 운용실증실험상의 문제점과 해결방안”, 「통상정보연구」, Vol.6, No.3, 한국통상정보학회, 2004
- _____, “전자선하증권의 유통성의 법적 효력에 관한 연구 - 볼레로 선하증권을 중심으로 -”, 「해운물류연구」, Vol.33, 한국해운물류학회, 2001
- _____, “전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”, 「무역학회지」, Vol.22, No.3, 한국무역학회, 1997
- _____, “전자신용장의 본질과 서류의 전자제시에 관한 연구”, 「통상정보연구」, Vol.2, No.1, 한국통상정보학회, 2000
- _____, “한국에서의 전자선하증권의 도입방안에 관한 연구”, 「관세학회지」, Vol.7, No.2, 한국관세학회, 2006
- _____.김태환, “전자선하증권의 기능에 대한 사례분석과 시사점”, 「통상정보연구」, Vol.7, No.1, 한국통상정보학회, 2005
- _____.신인광, “한국에서의 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립에 관한 연구”, 「통상정보연구」, Vol.6, No.1, 한국통상정보학회, 2004
- 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
- Kelly, R. B., "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange : Rules for Electronic Bills of Lading," *Tulane Maritime Law Journal* vol. 16, spring 1992
- Kozolchyk, B., "Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective," *Journal of Maritime Law and Commerce* 23, No. 2, April 1992
- Livermore, J. & Euarjai, K., "Electronic Bills of Lading: A Progress Report," *Journal of Maritime Law and*

Commerce vol. 28. No. 1, January, 1997

Reinskou, K. H., *Bill of Lading and Automatic Data Processing*, Norwegian Committee on Trade Procedure, 1982

Todd, P., *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP, 1987

UN/ECE, "Electronic Bills of Lading," TRADE/WP.4/R.710, 15 August, 1990

UN/ECE, UNSM-International Forwarding and Transport Message Framework, TRADE/WP.4/R.740

UNCTAD, Recommendation 26, ECE/TRADE/WP.4/R.1133/Rev.1, 1996. 1

Williams, S. M. "Something Old, Something New: The Bill of Lading in the Days of EDI," *Transnational Law & Contemporary Problems* 555, 1991

Winship, P., "Current Developments Concerning the Form of Bills of Lading - United States," *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, KLI, 1995

상법

전자거래기본법

전자무역촉진에 관한 법률

전자서명법

한미 FTA 협정문(국문) [2007. 5. 25 일자 협정문]

미국 Uniform Commercial Code 2003

영국 Sale of Goods(Amendment) Act 1995

호주 Sea-Carriage Documents Act 1997

호주 Tasmania주, Sea-Carriage Documents Act 1997

Bolero, Rulebook, 1999

CMI, Rules for Electronic Bills of Lading 1990

http://bolero.codecircus.co.uk/solutions/trade_platform/legal.html 2007.10.28 최종 방문

http://fta.korea.kr/ko_en/negotiation/?mode=301&dataKey=11555 2007.6.10 최종 방문

<http://stats.unctad.org/Handbook/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=1294> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.aelcargo.com/index2.htm> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.bolero.net/assets/26/bolerocomplete%204%20Dec%20001091553349.pdf> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.bolero.net/assets/26/Four%20more%20companies%2014%20July%20001091553778.pdf> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.ttclub.com/ttclub/public.nsf/html/MGRY-6VLER3?OpenDocument> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.comitemaritime.org/histo/his.html> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.e-title.net/index.html> 2007. 6. 10. 최종 방문

<http://www.ncitd.org/index.htm> 2007.10.28 최종 방문

<http://www.paa.net/paaweb/paa/index.htm> 2007. 6. 10. 최종 방문

http://www.swift.com/index.cfm?item_id=58797 2007. 6. 10. 최종 방문

<http://www.unece.org/about/about.htm> 2007.10.28 최종 방문