

글로벌 전자무역 확산을 위한 전자 선하증권 도입과 구현전략에 관한 연구*

A Study on the Implementation of e-B/L for the Dissemination of Global e-Trade

이상진(Sang-Jin Lee)

건국대학교 국제통상학과

목 차

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| I. 서 론 | V. 전자선하증권의 도입 및 구현전략 |
| II. 선행연구의 분석 | VI. 결 론 |
| III. 전자선하증권의 환경 분석 | 참고문헌 |
| IV. 전자선하증권의 도입사례 및 구현현황 | |

Abstract

This study aims to examine similarities and differences of each e-B/L types as well as identify problems of e-B/L utilization and directions for improvement. Especially, it suggests strategies for the realization of e-B/L through reviewing and analyzing commercial types of e-B/L, which have been developed so far. Although e-B/L succeeded in realizing the function as a certificate of title and its distribution value, it has not been fully implemented due to operational problems. Subsequently, e-B/L was realized in the Bolero project as an attempt of system to make up for shortcomings in the failure of previous e-B/L types, but it has still a number of problems. To solve this problem and make use of e-B/L more efficiently, this study focuses on the specific ways to introduce e-B/L and suggest directions for the development of e-Nego system. Preparation of electronic documents is a prerequisite for the development of the e-Nego system, taking distribution of electronic documents into consideration. Next, compatibility of electronic documentation and paper-based documents should be realized, with the guarantee of authenticity of electronic documents.

Key Words : Global e-Trade, e-B/L, e-Nego

* 본 연구는 2007년도 건국대학교 학술 연구비 지원에 의하여 연구되었음.

I. 서론

최근 무역경쟁력은 무역상품 자체의 경쟁력뿐만 아니라 거래 방법의 효율성에 의해 좌우되고 있다. 우리나라 경제에서 차지하는 무역의 비중이 GDP대비 70%에 육박할 정도로 큰 비중을 차지하고 있어, 무역경쟁력은 국가 경쟁력으로 직결되므로 국가적인 차원에서 체계적인 접근이 요구되고 있는 실정이다.

한편 정보통신의 발달로 국제적으로 전자무역거래의 요구가 급속히 확산되고 있으나 전통적인 법제도 및 무역관습이 전자무역의 확산에 있어서 장애요인으로 작용하고 있다. 또한 무역업체 및 무역유관기관이 전자적인 '단절 없는 무역(Seamless trade)' 업무를 수행하기 위해서는 신용장 거래 등에서 요구하는 핵심적인 선적서류인 선하증권의 전자화는 필수 요소이며, 선하증권은 운송증인 물품을 인도 청구할 수 있는 권리를 표창하고 있는 증권으로서 전자화하지 못하는 경우 전자무역거래에 치명적인 병목 현상을 초래할 것으로 예상된다.

그러나 모든 무역프로세스에서 통용되는 전자선하증권(e-B/L)은 존재하지 않고, 은행은 유가증권인 서류로 된 종이선하증권만을 원본으로 인정하고 있어 화주가 대금결제를 위해 은행을 직접 내방하는 등 무역거래 관련자들은 Off-line으로 업무를 처리해야만 하기 때문에 현재 구축하고 있는 전자무역플랫폼의 효율성을 제고할 수 없을 뿐만 아니라 전자무역의 확산에 가장 큰 걸림돌로 작용하고 있는 실정이다.

현재 일부 선사에서 인터넷 선하증권 발급시스템을 개발하여 서비스를 제공하고 있으며 볼레로(Bolero)에서 선하증권 관련 솔루션을 일부 상용화하여 서비스하고 있고, 일본의 TEDI에서도 RSP(Repository Service Provider)모델을 개발하여 서비스의 개시를 타진하고 있으나, 국제적으로 광범위하게 사용되지 않고 있어 실질적인 선하증권의 전자화에 부응하고 있지 못하고 있는 실정이다.

이에 본 연구는 실질적으로 사용가능한 전자선하증권의 도입을 위하여 선하증권의 전자화에 대한 선행연구 검토를 통한 이론적 접근을 시도함과 동시에 전자선하증권 구현을 위한 해결과제를 도출하고, 선사 및 은행업계, 화주 등의 실사용자를 대상으로 전자선하증권을 안정적으로 서비스 할 수 있는 전자선하증권 유통시스템의 구현모델을 제시함으로써 전자선하증권의 조속한 도입과 글로벌 전자무역의 확산을 도모하는데 그 목적이 있다.

II. 선행연구의 분석

전자선하증권에 대한 연구는 2000년도에 접어들면서 본격적으로 연구되기 시작하였다. 구체적으로 살펴보면, 우광명(2003)¹⁾은 전자선하증권의 실용화에 따른 문제점을 연구하였으며, 특히, 전자선하증권

의 물권·채권적 효력 이전의 불확실성과 메시지 교환에 있어서의 보안문제, 서비스 제공자의 귀책사유로 인한 손해배상의 책임문제, UCP의 전자식 운송서류 수용에 관한 문제를 지적하였다.

강원진·조상현(2005)²⁾은 전자선하증권 활용에 따른 문제점으로 선하증권의 성격과 서면성의 문제와 전자문서의 증거능력 인정에 관한 문제 데이터메시지의 기능문제를 들었으며, 전자선하증권 관련 법률 제정을 위한 법적인 검토와 함께 운영시스템의 보안 및 안정성 확보, 중앙 등록기관의 기능에 대한 보다 포괄적인 논의가 이루어져야 전자선하증권의 실용화가 앞당겨 질 것으로 예상하였다.

최석범 외 2명(2006)³⁾은 실증분석을 통한 시사점을 토대로 전자선하증권의 활용증대방안을 제시하였는데, 관련 법·제도 정비를 통한 전자선하증권의 법적 효력 확보와 전자선하증권 도입을 위한 중장기 계획 수립 및 전개의 필요성을 주장하였으며, 국제협약 및 국가 간 협정체결 등을 통한 국제적 수용기반 구축노력이 있어야 하며, 전자선하증권의 필요성에 대한 홍보 및 계몽활동 강화가 필요하다고 지적하였다. 또한 시스템의 안정성 및 보안성 확보 및 전자 선하증권 서비스 요금의 현실화가 고려되어야 한다고 분석 하였다.

최석범·신인광(2004)⁴⁾은 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립 방안을 제시하였는데 먼저, 불레로 시스템 이용방안과 한·일간 자체시스템개발 유무에 대하여 조속한 의사결정이 선행되어야 하고, 이에 따라 선사와 은행의 업무표준화를 도모하여 한·일간 e-Trade Hub사업과 PAA사업, ASEM전자무역네트워크 구축사업에 전자선하증권 서비스를 제공할 수 있도록 준비하여야 한다고 하였다.

이충배·정용균(2007)⁵⁾은 현재 사용 중인 전자선하증권의 모델을 지속적으로 진화시켜 전자선하증권이 활성화 되도록 전자선하증권의 운용 모델을 다양화 하는 것이 필요하다고 밝히고 있다. 특히, 이러한 전자선하증권의 운용 모델을 구현하기 위하여 제3의 신뢰성 있는 운영기관을 통한 권리등록 장치의 독립적 운영과 교환약정의 규율, 국제인증체계의 구축이 필요하며, 전자선하증권의 글로벌 연계활성화를 위한 국가단위에서 추진되고 있는 전자무역 플랫폼간의 연계가 필요하다고 하였다. 한편, 전자선하증권에 있어서 법·제도적 측면의 연구는 이번 개정 상법의 해상편 개정안에 관한 연구가 주를 이루고 있었으며, 전자선하증권의 법적 효력에 관한 연구 또한 진행되고 있다.

김효신(2007)⁶⁾ 전자선하증권과 관련하여 특별법 제정의 필요성을 주장하였는데, 이번 상법 개정에서는 전자선하증권의 권리행사와 관련하여 많은 부분을 하위법령에 위임하고 있는 문제점을 가지고 있

- 1) 우광명, "전자식 선하증권 사용의 활성화에 관한 연구", 「국제무역연구」, 제9권 제1호, 국제무역학회, 2003, pp.313-314.
- 2) 강원진·조상현, "무역거래에서 전자선하증권의 활용에 관한 고찰", 「통상정보연구」, 제7권 제4호, 한국통상정보학회, 2005, pp.215-216.
- 3) 최석범 외 2명, "전자선하증권 도입의 장애요인에 관한 실증적 연구", 「무역상무학회지」, 제30권, 무역상무학회, 2006, pp.54-55.
- 4) 최석범·신인광, "한국에서의 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립에 관한 연구", 「통상정보연구」, 제6권 제1호, 한국통상정보학회, 2004, pp.152-153.
- 5) 이충배·정용균, "전자선하증권의 글로벌 운용 모델을 위한 개선방향과 과제", 「통상정보연구」, 제9권 제3호, 한국통상정보학회, 2007, p.179.
- 6) 김효신, "전자선하증권도입에 따른 법적 과제", 「상사법연구」, 제26권 제2호, 한국상사법학회, 2007, pp.343-345.

고, 전자선하증권에 관한 제 원칙 및 예외사항은 특별법으로 다루는 것이 명확성을 확실히 할 수 있다고 주장하였다. 이에 특별법 제정의 방향으로 전자선하증권의 의의와 법적 성질, 발행 및 배서, 전자선하증권의 안정성 확보 및 이용자 보호, 운송물의 인도와 소멸 및 관리기관과 감독 등의 내용들을 규정하여야 하고, 전자선하증권법을 관장하게 될 중앙행정부서는 향후 국가전자무역위원회에서 주도적 역할을 담당하며, 전자무역의 다양한 장애요소를 제거하고 관련기관 사이에 효율적으로 업무추진이 가능한 산업자원부가 주무부서가 되는 것이 타당하다고 하였다.

박홍진(2007)⁷⁾ 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 등 필요한 사항을 대통령령으로 제정하여야 한다고 주장하였으며, 전자선하증권제도의 시행에 따른 기대효과로는 유통성의 강화와 안전성 도모를 들었으며, 전자선하증권제도의 시행에 따른 문제점으로는 위조, 변조의 문제와 첨단기술에 따라가는 정부의 보안의식이 필요성 그리고 바이러스 및 해킹의 위험 및 보안에 따른 문제 발생 시 손해에 관한 책임문제 등도 입법적으로 마련되어야 한다고 주장하였다.

위에서 살펴본 선행연구를 종합적으로 살펴보면 다음 표와 같이 정리할 수 있다.

〈표 1-1〉 선행연구의 요약

연구분야	연구자	연구 내용 요약
전자선하증권의 실용화	우광명 (2003)	▶ 전자선하증권의 실용화에 따른 문제점 · 전자선하증권의 물권·채권적 효력의 이전의 불확실성 · 메시지 교환에 있어서의 보안문제 · 서비스 제공자의 귀책사유로 인한 손해배상의 책임문제
	강원진· 조상현 (2005)	▶ 전자선하증권 활용에 따른 문제점 · 선하증권의 성격과 서면성 및 전자문서의 증거능력 인정에 관한 문제 · 데이터메시지의 기능문제 ▶ 전자선하증권 실용화를 위한 과제 · 전자선하증권 관련 법률 제정을 위한 법적인 검토 · 운영시스템의 보안 및 안정성 확보
	최석범 외 2명 (2006)	▶ 전자선하증권의 활용증대방안 · 관련 법·제도 정비를 통한 전자선하증권의 법적 효력 확보 · 국제협약 및 국가 간 협정체결 등을 통한 국제적 수용기반 구축노력 · 시스템의 안정성/보안성 확보 및 전자 선하증권 서비스 요금의 현실화
시스템	최석범· 신인광 (2004)	▶ 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립 방안 · 한·일간 자체시스템개발 유무에 대한 조속한 의사결정 · 선사와 은행의 업무표준화 · 한·일간 e-Trade Hub사업, PAA사업, ASEM사업과의 연계

7) 박홍진, “전자선하증권의 도입에 관한 소고”, 『법학연구』, 한국법학회, 제27집, 2007, pp.161-162.

운 용	이충배 · 정용균 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전자선하증권의 글로벌 연계를 위한 개선방안과 과제 · 전자선하증권의 운용 모델을 다양화 · 권리등록 장치의 독립적 운영과 교환약정의 규율
법 · 제 도	김효신 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전자선하증권 특별법 제정의 필요성 · 상법 개정에서 전자선하증권의 권리행사와 관련하여 많은 부분을 하위법령에 위임하고 있는 문제가 존재 ▶ 특별법제정의 방향 · 전자선하증권의 의의와 법적 성질, 발행 및 배서, 전자 선하증권의 안정성 확보 및 이용자 보호, 운송물의 인도와 소멸 및 관리기관과 감독 등의 내용들을 규정
	박홍진 (2007)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전자선하증권제도의 시행에 따른 기대효과 · 유통성의 강화, 안전성 도모 ▶ 전자선하증권제도의 시행에 따른 문제점 · 위조, 변조의 문제, 정부의 보안의식, 손해에 관한 책임문제

선행연구 검토결과 전자선하증권의 실용화에 따른 문제점으로는 전자선하증권의 물권·채권적 효력의 이전에 따른 문제와 보안 및 안정성 문제, 문서표준에 관한 선하증권의 전자화에 따른 시스템적인 문제점과 위조, 변조, 보안미비에 따른 손해배상의 책임에 따른 법적인 문제점 또한 지적하였다. 그러나 기존의 연구는 대부분 현황분석 및 문제점 제시에서 끝나고 있어 체계적이고 구체적인 해결방법을 제시하지 못하고 있으며, 기존 전자선하증권 도입모델의 비교분석을 통한 개선방안 도출, 선하증권의 전자화에 따른 법적인 문제점 등 이론연구에 치중되어 있고, 전자선하증권의 실용화에 따른 장애요인 및 종합적인 구현전략에 관한 연구를 진행한 문헌은 찾아보기 어려운 실정이다. 따라서 본 연구는 선행연구에서 밝히고 있는 개별적인 문제점의 제시보다는 구체적으로 전자선하증권의 도입을 위한 전자선하증권 유통시스템의 구체적인 구현방안을 제시하고자 한다.

Ⅲ. 전자선하증권의 환경 분석

1. 선하증권의 유통현황

1) 종이 선하증권의 한계

현대 무역은 정보통신의 발달과 고속선박의 등장으로 종이 운송서류가 화물보다 늦게 도착함으로써 해상 운송화물의 신속한 유통성을 저해하는 장애요인이 되고 있었다.⁸⁾ 즉, 현대기술의 발달로 선박의 대형화·고속화 및 컨테이너의 등장 등 운송환경이 혁신적으로 변화하면서 화물이 선하증권보다 먼저

도착하는 이른바 선하증권의 위기가 발생하게 되었다.

선하증권은 한번 발행된 이상 화물의 인도는 반드시 선하증권과의 상환으로 이루어 져야 하는 기능을 하고 있다. 따라서 선하증권이 운송화물보다 지연되어 도착할 경우 수입업자가 선하증권의 도착을 대기하거나 운송인이 선하증권 없이 물품을 인도하는 선택을 요구받게 된다. 만약에 선하증권이 도착하기를 기다리기로 하였다면 수입자로서는 창고보관료, 보험료, 금융비용 등 추가적 비용을 부담해야 한다. 또한 운송업자로서도 적시에 화물을 이동해 주지 못함으로써 화물이 적체되고 그로 인하여 창고 부족, 채선, 또는 운송기회상실 등에 따른 비용을 감수하지 않을 수 없게 될 것이다.

이러한 선하증권의 위기를 극복하기 위하여 국제해사위원회에서는 해상화물운송장의 도입과 전자선하증권에 관한 CMI규칙을 제정하였으며, 이를 위한 노력으로 Bolero Project와 같은 시스템을 통해 선하증권의 전자화를 시도하고 있다.

2) 선하증권 위기에 대한 대응

선하증권의 위기를 해결하기 위한 방안으로는 대체서류를 이용하는 화물선취보증장(L/G)을 이용하는 보증도 방법과 해상화물운송장을 이용하는 방안이 있다. 먼저 L/G를 이용하는 보증도 방법은 보증서를 선사에 제출하고 화물을 인수하는 관행을 말한다. 일반적으로 수하인과 은행이 연대 보증하는 형식의 보증장이 많이 이용되고 있지만, 수하인의 신용상태가 좋은 경우에는 운송인이 은행의 연대보증을 요구하지 않을 수도 있어 단순히 수하인만이 서명한 보증장도 이용되고 있다.

해상화물운송장(Sea Waybill)은 오늘날 복합운송체계의 발달로 철도, 트럭 또는 항공운송에서는 운송장으로 충분한데 유독 해상운송에서만 권리이전이라는 특수한 성격을 가진 선하증권이 꼭 필요성에 대한 문제에서 제시되는 방안이다. 이는 운송계약의 증빙서류이며 물품에 대한 수령증이라는 점에서 선하증권과 공통점을 가지고 있으나 해상화물 운송인에게 제시할 필요가 없다는 점이 다르다. 이와 같이 '선하증권의 위기'와 같은 문제점을 해결하고 물품의 신속한 인도를 위해 유통성 선하증권 대신에 도착지에서 서류의 제시가 필요 없는 비유통성 증권인 해상화물운송장의 활성화가 제시되고 있다.⁹⁾

하지만 이러한 수입화물선취보증장과 해상화물운송장 등과 같은 대체서류를 이용한 방법은 한계가 있다면 추가적인 서류의 발급에 따른 무역프로세스의 복잡화 및 이에 따른 비용적인 측면이 추가가 되므로, 당장의 선하증권의 위기는 해결할 수 있을지 몰라도 본질적인 문제는 해결하지 못할 것이다. 본질적인 선하증권의 문제점을 해결하기 위해서는 선하증권 자체의 이용방법의 변형 및 개선이 있어야 하는데 선하증권의 전자화, 다시 말해, '전자선하증권(e-B/L)'을 이용하는 것이야말로 선하증권의 위기를 해결할 수 있을 뿐만 아니라, 종이서류의 전자화로 인한 이점 또한 기대해 볼 수 있을 것이다.

8) 백택선, "선하증권의 위기에 대한 케이스별 관리방안", 「무역학회지」, 제27권 제1호, 한국무역학회, 2001, p6.

9) 송호신, "해상화물운송장에 대한 법적고찰", 「재산법연구」, 제37권 제3호, 한국재산법학회, 2007, p339.

2. 전자전자증권의 법제도 현황

1) UNCITRAL 모델법

“전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법의 주요내용은 EDI, 전자우편 등에 대하여 발생하는 전자문서도 일정한 조건이 충족되면 법률적 측면에서 종래의 종이문서와 마찬가지로 취급하도록 전자상거래에 관한 국제적인 법원칙을 제시하였으며, 전자상거래에 관한 제도적 장애를 제거하는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 각국이 법제를 정비함에 있어 본 모델법을 참고로 한다면, 전 세계 전자 거래법의 조화 및 통일을 이룰 수 있을 것이다. 그러나 동 모델법은 그 자체가 구속력을 가지는 것은 아니다. 다만, 모델법 형식을 취하여 법적 구속력은 없으나 각국이 관련 국내 입법의 기초가 될 수 있도록 기능하고 관련법의 발전방향을 제시하고 있다는 데에 의의가 있다. 또한 전자서명에 관한 UNCITRAL 모델법은 전자서명에 관한 국제적인 통일성을 확보하기 위하여 제정되었으며 전자서명에 관하여 “전자문서 내의 전자적 형태의 데이터 또는 전자문서에 부가되거나 또는 전자문서에 논리적으로 결합된 데이터로서 전자문서와 관련한 서명자를 확인하고 전자문서에 포함된 정보에 대한 서명자의 승인을 표시하는데 사용되는 것을 말한다.”라고 정의하고 있다. 이러한 전자서명에 관한 정의 및 전자서명에 대한 신뢰는 전자적 수단에 의하여 거래약정을 체결하고 물품이나 권리를 이전하는데 전제가 되는 것이므로 국제적으로 통용되는 전자서명, 인증기관 및 외국전자서명 등에 관한 통일규범이 제정되었다는 데에 의의가 있다.¹⁰⁾

전자서명에 관한 UNCITRAL 모델법은 전자서명기술에 대하여 중립적인 입장을 취하면서 국제적인 인증기관의 역할을 인정하는 등 전자서명의 국제적 활용에 대한 법적 기반을 마련했다. 공개키 암호방식을 이용한 디지털 서명을 안전한 전자서명의 하나로 간주하며 안전한 전자서명에 대해서 법적 효력을 부여함으로써 기술적 중립성을 추구하는 접근방식을 채택하고 있는 것이 특징이다. 따라서 이를 통해 전자전자증권의 진정성과 무결성의 확보와 같은 문제에 대해서 긍정적으로 작용하고 있다.

2) 전자전자증권에 관한 CMI통일규칙

전자증권의 전자화를 위하여 국제해사위원회(CMI)에서는 1990년 ‘전자전자증권에 관한 CMI통일규칙’을 제정하였으며 계약 당사자들의 계약에서 이 규칙에 대하여 합의하는 경우에는 본 규칙이 적용되도록 하고 있다. 또한 본 규칙에서는 전자식 데이터에 운송물의 지배 및 처분권의 이전에 관하여 규정함으로써 법적인 효력을 인정하는 것을 전제로 한 규정이다. 따라서 CMI통일규칙은 기존의 EDI거래 당사자간 계약접근방식의 결함을 보완하는 한편 EDI거래를 법적으로 인정하지 않는 사법권에서 당사자간의 합의에 의해 EDI거래에 대한 법적 효력을 용이하게 해 주는 수단을 제공할 목적으로 제정되었

10) 안경철·김용덕, “해상운송 관련 전자무역서류 규범화 논의와 과제”, 『해운물류연구』, 제41권, 한국해운물류학회, 2004, p102-104.

다는 것에 의의가 있다.

그러나 전자선하증권에 관한 CMI규칙에 있어서는 몇 가지 문제점이 나타나고 있다.

첫째, 운송인이 중앙등록기관으로서의 역할을 하기 때문에 운송인의 책임에 대한 규정이 마련되어야 하고, 둘째, 시스템이 장애를 일으킬 경우 이에 대한 아무런 지침이 없으며, 셋째, CMI규칙에는 서류와 함께 이전되는 계약의 권리와 의무에 대해 규정하고 있지 않아 운송인이 실제 개인키의 소지인에게 물품을 인도하지 않을 수 있다. 넷째, 운송물의 지배권과 처분권을 수락한 소유자가 물품대금을 지급하지 않을 경우 발생하는 문제에 대해서 명확하지 않다는 문제점이다. 그러나 가장 어려운 문제는 완전히 개방적이고 완전한 보안성을 마련하는 것이라고 할 수 있다. 결국 이러한 사항에 대하여는 당사자간의 합의나 국내법의 적용을 통해 보완하여야 할 것이다.¹¹⁾

3) 상법의 전자선하증권 규정 신설

국내의 법적인 환경정비는 시대의 흐름을 겨우 뒤쫓아 가고 있는 실정이다. 현행법은 종이 선하증권을 물리적으로 이전하는 방법 등에 대해서만 유통성을 인정하고 있어서, 전자적인 방법으로 이동·전달되는 전자선하증권에 대해서는 그 유통성을 인정하지 않고 있다.¹²⁾

이와 같은 흐름에 따라 2007년 7월 3일 상법중 해상편 개정안이 국회를 통과하였다. 개정해상편의 중요 내용 중의 하나가 전자선하증권에 관한 규정이 신설되었다는 점이다. 국제거래에서 선박이 고속 화되고 적하시간이 짧아지며 컨테이너를 이용한 복합운송이 도입되는 등으로 인하여 선하증권은 그 기능이 한계에 이르게 되었다. 이러한 선하증권의 위기와 같은 현실을 반영하여 개정상법은 종이선하증권이 전자적 환경에서 전자적 형태로도 이용될 수 있도록 종이선하증권 대신 법무부장관이 지정하는 관리기관의 정보통신망에서 전자문서로 하여 발행·등록·배서·지급제시 되는 전자선하증권제도를 도입하였다.¹³⁾

기존 전자선하증권에 관한 규정은 상법상에 존재하지 않았으며, 선하증권의 전자화를 위한 규정이 없기 때문에 전자무역의 장애요소로 대두되고 있다. 또한 무역거래의 지연 및 무역서류 처리비용 등의 문제점이 발생되고 있다. 따라서 전자선하증권에 관한 규정을 상법에 신설할 필요가 있다고 판단되었다.¹⁴⁾ 따라서 상법의 개정을 통하여 전자선하증권제도가 도입되면 선하증권의 위조, 변조, 분실위험을 방지할 수 있고, 선하증권의 발행·보관·관리 및 유통비용을 절감할 수 있으며, 아울러 종이선하증권의 송부지연에 따라 발생하는 법률문제를 해결할 수 있을 것이다.

11) Erik Muthow, The Impact of EDI on Bills of Lading - A Global Perspective on the Dynamics Involved(part2), Master of Law, University of Cape Town, 1997, p.5.

12) 강선준, 전자선하증권의 도입을 위한 입법론, 「사회과학논총」, 숭실대학교 사회과학연구원, 제8집, 2006, pp.1-2.

13) 상법 제862조.

14) 정완용, 해상법의 IT화 관련 개정의견, 「상사법연구」, 한국상사법학회, 제24권 제2호, 2005, p.325.

IV. 전자선하증권의 도입사례 및 구현현황

1. 전자선하증권의 도입사례

1) Reinskou의 통지·확인 시스템

Reinskou의 연구에서 나타난 통지·확인 시스템은 운송서류의 권리이전, 즉 운송중인 물품의 전매절차를 운송인의 컴퓨터를 중심으로 관리하고 EDI를 통하여 양도인과 양수인에게 통지 및 확인하여 유통성을 확보하는 방법을 예시함으로써 선하증권의 위기를 극복하는 방법으로서 종합적인 접근방식을 취하고 있다는 점에서 높이 평가할 수 있을 것이다. 이 원칙은 이후 지속적으로 답습되어져 하나의 원칙이 되었으며, 양도인과 양수인에게 통지확인을 통한 운송서류의 권리이전의 방식은 Bolero 프로젝트에게까지 영향을 주었다.

Reinskou의 전자식 선하증권은 성공하지 못하고 실패로 끝나고 말았는데, 그 이유는 몇 가지로 생각해 볼 수 있다. 첫째, 노르웨이 법률이 선하증권의 상환을 종이서류를 전제로 하여 규명하였기 때문에 컴퓨터 시스템에 의한 전자식 선하증권은 노르웨이 법률상 사용될 수 없었다. 둘째, 통지·확인 시스템을 이용하는 데는 CMI규칙과 마찬가지로 운송인이 컴퓨터 시스템의 운영에 따르는 추가적인 비용 및 통신책임을 부담하는 문제가 발생한다. 셋째, 물품이 잘못 운송되는 경우 누가 책임을 지는가하는 문제가 있다. 넷째, 모든 기록의 핵심역할을 하는 컴퓨터가 운송인에 의해 관리되므로 운송인을 얼마나 신뢰할 수 있는가도 문제로 지적할 수 있다.¹⁵⁾

2) 씨독스(SeaDocs) 프로젝트

씨독스 프로젝트는 종이선하증권의 절차를 병행한 개방형 시스템이고, 중앙등록기관이 서류의 배서, 인도, 수취에 있어서 당사자의 대리인 역할을 하고 있다는 것을 지적할 수 있다. 씨독스 프로젝트는 첫 번째 단계에서 선하증권의 서류형태로 발급됨에 따라 완전한 의미에서의 전자선하증권 운영시스템이라고 보기는 힘들며, 운영상의 문제와 법적 어려움 등으로 인하여 1년의 운영기간도 지속되지 못하고 중단되었다.

씨독스 프로젝트는 참가자간의 책임분담 미비, 거래노출에 대한 거부감, 특정은행이 주도하는 시스템에 대한 반발 등으로 인하여 실패하였지만, 이를 통해 실용화된 전자선하증권은 국제적이고 중앙 집권화 된 전자선하증권의 실용이 범세계적으로 확실히 이루어 질 수 있음을 보여준 사례이다.¹⁶⁾ 또한

15) 최석범, “전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”, 『무역학회지』, 제22권 제3호, 한국무역학회, 1997, p.411.

16) 최석범·신인광, “한국에서의 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립에 관한 연구”, 『통상정보연구』, 제6권 제1호, 한국통상정보학회, 2004, p.354.

서면 선하증권을 기초로 하였기 때문에 전자선하증권의 경우 문제되는 법적 공백을 제거하여 기존의 법체계와의 충돌을 피할 수 있었다. 하지만 동 프로젝트는 실질적인 시행에 들어가기도 전에 종료됨으로써 시행에 따른 문제점 등을 분석할 시간을 제공하여 주지 않았으며, 따라서 전자선하증권의 법률적 기반에 대한 충분한 논의기회도 없었다고 할 수 있다.¹⁷⁾

3) NCITD의 전자선하증권

미국의 무역절차간소화위원회(NCITD)는 1990년 UN/ECE에 전자선하증권에 관한 운영지침과 절차를 제안하였다. 이 제안은 두 가지 내용을 담고 있는데 첫째, 모든 당사자가 계약에 의해 구속된다는 것이며 다른 하나는 제3자 등록기관 혹은 통제기관이 EDI통신을 관리한다는 것이다. 이것은 씨독스의 실패 경험을 바탕으로 나타난 것이며, 거래와 이해관계가 없는 중앙등록기관을 상정하고 있으며 법적인 기반이 정비되기까지 먼저 당사자간의 자치적 계약에 의해 법적 공백을 보완하려는 노력이다.

NCITD는 CMI규칙상의 개인키와 동일한 개인인증코드의 개념을 도입하여 전자식 선하증권을 확보하는 방법을 강구하였으며, 전자서명을 도입하는 등 이전까지보다는 발전한 모습을 보여 주었다. 그러나 기존의 종이 선하증권의 절차를 병행하고 있다는 점에서 실질적인 전자식 선하증권의 도입 모델은 아니라고 볼 수 있으며, 운송서류의 전자배서에 대한 수화인의 수락여부의 절차가 설명되지 않아 완전한 전자식 선하증권 모델로 볼 수 없다.

2. 전자선하증권의 구현현황

1) 볼레로의 전자선하증권

Bolero의 전자선하증권은 이전에 시도되었던 선하증권의 전자화 방식들에서 나타난 단점이나 실패의 원인들을 해결하려는 노력을 통하여 확립되었다. Bolero의 전자선하증권이 확립되어질 수 있었던 외부요인으로 국제규칙의 정비 및 국내법의 대응 등 법제도적인 측면, 컴퓨터의 보급, 통신의 발전, 디지털 서명의 안정성 확보 등의 기술적인 환경과 통신표준의 확립, 메시지 표준의 개발과 같은 거래환경 등의 전자선하증권 실용화를 위한 외부환경을 들 수 있다.

볼레로 프로젝트는 기존의 서류중심 무역매매 관습에 저항하지 않고 현재의 무역거래에서 나타나는 절차를 전자적으로 충실히 재현하려는 접근방법을 취하고 있다. 결국 볼레로 프로젝트에서는 은행에서 이를 실용화하기 위해서는 불가피하게 종이로 출력하거나 혹은 컴퓨터 시스템에서 활용할 수 있는 별도의 점검 프로그램을 개발해야 하는 추가적 부담을 지게 되었다. 전통적 선하증권과 달리 볼레로 선하증권은 사용자와 서비스 제공자와의 문제에서는 책임소재의 규명이 용이하지 않다. 즉, 사용자가 서

17) 강원진·조상현, “무역거래에서 전자선하증권의 활용에 관한 고찰”, 「통상정보연구」, 제7권 제4호, 한국통상정보학회, 2005, p.204.

비스 제공자의 과실을 증명해야하는 문제가 있다. 또한 기관끼리의 권리 다툼에 대해서는 규약집(Rule Book)에 어떤 규정도 없다.

블레로 규약집은 블레로가 제공하는 서비스를 이용하기 위해서 사용자 전체의 권리와 의무를 규율하는 다자간 교환약정이며, 이러한 블레로 규약집(Rule Book)에 당사자 모두가 서명을 하여야 하는데, 개개의 사용자는 이 공통의 교환약정에 따르게 되며 이는 이전의 판례를 묶은 것이 아니고 일어날 가능성이 예측되는 일들을 상황을 전제하여 만들어진 것이기 때문에 예기치 못한 문제에 대해서는 어떻게 적용해야 하는지의 문제가 발생한다.¹⁸⁾

2) TEDI 프로젝트

최근의 전자선하증권 실용화 시도로는 일본의 TEDI(Trade Electronic Data Interchange)프로젝트가 있다. TEDI는 제3자에 의한 통신증명과 무역서류의 권한이전 관리기능(등록관리기능), 무역거래 당사자간 송수신 사실의 증명 및 선하증권에 대표되는 증권성이 있는 서류의 송수신을 위한 문서의 진정성 및 권한이전관리를 행하는 등록관리 기능을 한다. 또한 TEDI는 상기 기능에 의한 무역거래 당사자간 및 등록기관·인증기관과 결부하는 각종 계약의 공통규약을 제공하고 있다.

그러나 TEDI 프로젝트는 현행 법률상 인정받을 수 없는 전자선하증권을 대체하는 '선적정보자료(Shipment Information Data)'를 송수신하여 동일한 효과를 낼 수 있도록 의도하고 있다는 점에서 기본적인 한계가 있는 것으로 평가되고 있다.

TEDI프로젝트에서는 선하증권이라는 용어를 사용하지 않고 있는데, 이는 B/L이라는 용어를 사용하면 법적인 문제에 저촉되기 때문에 선하증권이라는 용어대신에 '선적정보자료'라는 용어를 사용하고 있다. 다양한 국가에서 국내법은 선하증권이 종이서류이어야 한다고 요구하고 있다. 그러므로 국내법과의 충돌을 피하기 위해 TEDI는 선적된 물품에 대한 권리를 이전하기 위한 디지털시스템에 대하여 전자선하증권이라는 용어를 사용하지 않는다. 즉, 실질적으로 전자선하증권의 기능을 수행하면서 법률적 문제를 피하기 위해서 선하증권이라는 용어를 사용하지 않는다는 것은 논리모순이다.¹⁹⁾

3) e-Title의 전자식 선하증권

e-Title은 블레로의 중앙 집중화된 처리방식의 한계를 극복하기 위하여 창업한 회사로서 타이틀 문서의 글로벌 연계를 위한 솔루션을 개발 서비스 하고 있다. e-Title 전자적인 권리등록 장치가 중앙 집중적 방식으로 운영되는 것이 아니라, 각 플랫폼 혹은 시스템 내에 연계되어 존재하고 이들 권리등록 장치를 상호 연계하는 방식이다.

18) 유재길, "국제무역에 있어서 블레로 선하증권의 활용과 문제점에 대한 고찰", 「창업정보학회지」, 한국창업정보학회, 2002, pp.327-328.

19) 최석범, "전자선하증권의 운용실증실험의 문제점과 해결방안", 「통상정보연구」, 제6권 제3호, 한국통상정보학회, 2004, p.338.

e-Title 서비스는 권리등록 장치에서 사용하는 전자서명 방식은 쓰기 방지가 되어있는 하드웨어 형태의 물리적 보안 시스템을 채택하고 있어서 전자서명의 권리 이전 이후 자동으로 종료되어서 중복을 원천적으로 방지하고 있다. 또한 표준문서, 서비스 프로토콜은 서비스를 제공하는 각자의 솔루션을 사용하고 권리문서의 운영에 한해서는 e-Title의 솔루션을 사용하도록 되어 있으며, 권리문서의 권한 인증은 e-Title사 HSM(Hardware Security Modules)에 내장된 자체 전자서명을 활용한다.²⁰⁾

e-Title의 전자전자서명권은 불레로의 단일운영주체의 성격 등과 같은 문제를 해결하기 위하여 중앙등록모델, peer to peer 및 host to host 방식의 모델을 다양하게 제공하며, 운영주체 또한 각국의 서비스 주체들을 활용함으로써 기존 서비스와의 연계와 무역업체의 서비스 업체 선택 폭을 다양하게 제공하고 있다. e-Title은 최근에 개시된 서비스로서 시범 서비스 단계이며, 아직 서비스에 대한 평가는 이른 시점이다.

V. 전자전자서명권의 도입 및 구현전략

1. 전자전자서명권 도입을 위한 해결과제

1) 메시지의 안정성 확보

전자전자서명권을 도입하기 위해서는 먼저 정보 및 교환메시지의 안정성이 확보되어야 한다. EDI방식이 전통적인 서류와 같은 효력을 가지기 위하여 선결되어야 할 것은 정보 및 전송되는 자료의 안정성이다. 이것은 전자전자서명권의 경우에서 뿐만 아니라 모든 통신망에서 요구되는 사항으로서, 글로벌 전자무역거래에서는 수많은 당사자가 네트워크에 접속하고 있기 때문에 거래의 안정성 차원에서 문제점이 대두될 가능성이 크다고 할 수 있다.

당사자간에 송수신되는 메시지에 있어서 수신인에게 도착한 메시지가 진정한 송신인으로부터 발송되었으며, 전송 중에 고의나 오류에 의해서 변조되지 않았다는 사실이 확인되어야 한다. 즉, 송부된 메시지 자료가 처음부터 끝까지 누락되지 않고 완전하다는 것을 보증하는 수단이 필요하다. 종이 전자서명권의 경우에 있어서는 서명에 의해 이러한 문제가 해결되었지만, 전자전자서명권의 경우에 있어서는 기술적인 방법으로서 이를 해결해야 할 것이다.²¹⁾

그러나 완전한 안전성의 보장은 현재로서는 이루어졌다고 할 수 없으며, 이에 따른 불안감을 해소하기 위해서는 기술적인 보완이 마련되어야 하고, 메시지 안정상의 피해가 발생할 경우 충분한 보상을 보

20) 이충배·정용균, “전자전자서명권의 글로벌 운용 모델을 위한 개선방향과 과제”, 『통상정보연구』, 제9권 제3호, 한국통상정보학회, 2007, pp.169-171.

21) 강홍중·안재진, “전자식 전자서명권의 문제점 및 개선방안에 관한 연구”, 『사회과학연구』, 제15권, 건국대학교, 2002, p.261.

장하는 것도 고려하여야 한다. 또한 컴퓨터 시스템의 안정성 문제도 확보되어야 하는데, 만일 불법적 침입에 의해 시스템의 가동이 중단될 경우 그에 따른 손해배상금액까지도 구체적으로 규정하여야 한다.

2) 전자선하증권에 의한 선하증권 일본대체에 따른 문제

선하증권은 원칙적으로 유통 가능한 권리증권이며 이러한 선하증권의 유통에는 선하증권 원본의 존재가 필요하다. 그러나 물리적 실체가 존재하지 않는 EDI환경에서는 선하증권의 기재내용을 EDI메시지로 대체하여 적용할 수 있는 것이며, 이에 착안하여 CMI규칙은 개인키에 의한 전자식 선하증권으로 선하증권원본을 대체하도록 시도하는 한편 EDI메시지에 의한 전자식 선하증권의 운용에 필요한 통지·확인시스템의 관리를 위하여 운송인에게 이에 대한 관리유지 의무를 부과하여 운송인으로 하여금 개인키의 적법한 소지인인지여부를 최종 확인하여 화물을 인도하도록 요구하고 있는 것이다. 그러나 이러한 운용방법은 지나치게 운송인에게 의존하여 다음과 같은 문제점을 쉽게 예견할 수 있다.

첫째, 운송인의 신뢰성담보 및 관리책임의 문제이다. 개인키에 의한 전자식 선하증권의 이전은 운송인의 신뢰성과 성실성을 전제로 하여서만 가능한 유통방법일 뿐만 아니라 운송인의 입장에서도 개인키의 관리책임을 맡게 되어 결과적으로 물품거래에 따른 관리책임을 부담하게 되는 문제점을 내포하고 있다. 운송인의 입장에서는 운송의무와는 전혀 관련이 없는 추가적인 의무와 책임을 부담하게 되어 전통적인 운송인의 권리의무의 범위에 변화를 초래할 우려가 많으며, 송하인의 입장에서도 물품매매의 과정을 전적으로 운송인의 성실성과 신뢰성에 의존하여야 하는 불합리가 야기된다.

둘째, 경비부담의 문제를 들 수 있다. 개인키의 관리를 위한 시스템의 구축비용을 누가 부담할 것인가 하는 것도 문제점으로 지적될 수 있다. 이러한 경비에 대한 다른 이해당사자의 해결방안이나 적절한 분담보장 없이는 운송인이 CMI 규칙 하에서의 전자식 선하증권의 운용에 참여할 것을 기대하기는 어려울 것이다.

셋째, 개인키의 원본기능의 문제이다. 전자식 선하증권의 이전은 운송인으로부터 전송되어온 물품수령 메시지에 대한 지배, 처분권의 승낙과 개인키의 취득이라는 두 단계의 과정을 거치며, 여기서 물품수령 메시지는 종래의 선하증권에서의 기재내용에 해당되고 개인키는 발행인의 서명에 해당된다고 할 수 있다. 그러나 이러한 개인키의 이전방식은 전자식 선하증권 양수인에게 확정적 증거력을 보장하기 어렵다는 문제점이 있다.²²⁾

3) 전자선하증권의 물권적 효력에 관한 문제

전자식 선하증권이 물권적 효력을 지니기 위해서는 메시지 전달을 통해 물품에 대한 권리를 이전할 수 있어야 한다. 즉, 선하증권의 권리증권적 기능과 유통성이 전자적 메시지를 통해 실현될 수 있어야

22) 우성구·김권수, “전자선하증권의 운용상 문제점에 관한 연구”, 『산업경영』, 제34집, 경남대학교산업경영연구소, 2003, p.118.

한다. 선하증권의 물권적 효력문제는 운송품과 증권이 물리적으로 별개이지만 이것을 통일적으로 파악하려고 하는 점에 있다. 물권적 효력에 관한 각국 법제의 내용은 국가마다 상이하고 그 통일이 어려운 것으로 간주되어 왔다. CMI규칙이나 불레로 프로젝트에서는 점유이전의 방법을 규정함으로써 이 문제에 대해서도 일정한 절차에 의한 해결책이 제시되고 있다.²³⁾

이러한 방법에 따르면, 전자식 선하증권을 관리하는 컴퓨터에 저장된 전자기록을 통해 선하증권의 권리를 주장할 수 있게 하며, 양도인과 양수인에게 전자 메시지를 통해 권리의 이전을 가능케 하는 것이 있을 수 있다. 그러나 이 방법상에서 컴퓨터의 기록을 물권적 유가증권으로 인정할 수 있는지, 그리고 전자메시지의 전달을 통해 권리의 이전이 가능한지의 문제는 각국의 국내법에서 해결되어야 할 것으로 보인다.

4) 서비스제공자의 실수로 인한 책임에 관한 문제

전자식 거래에는 다수의 당사자들이 관여하게 되어 거래와 관련하여 손해가 생긴 경우에 책임을 어떻게 부담하는가 하는 것이 문제가 된다. 만일 전자식 선하증권을 실용화하는데 있어서 이에 관한 서비스 제공기관의 귀책사유로 인한 손해가 발생하였을 경우, 사용자가 손해배상을 받을 수 없다면 전자식 선하증권을 실용화할 사용자는 많지 않을 것이다. 전형적인 EDI에 있어서는 보통 발신인, 수신인 및 통신사업자(네트워크 서비스제공기관) 등 세 당사자가 관여하게 된다. 이 중에서 당사자가 직접 책임을 져야 할 사유가 명백한 경우에는 문제가 되지 않지만, 통신사업자(때로는 VAN 사업자 포함)에게 과실이 있는 경우에는 어떠한 책임을 지을 것인가가 문제이다. 이에 관하여는 전자자금이체에 관한 논의를 참고할 필요가 있다. 통신사업자가 메시지전송 서비스와 관련하여 당사자에게 손해를 발생하게 한 경우에는 소위 “네트워크책임론”에 따라 책임을 분담시키는 방안을 강구하여야 할 것이다.

네트워크책임론은 통신사업자의 과실에 대한 면책을 인정할 경우 그 위험은 누가 부담하는가, 또 면책을 인정하지 않는 경우에는 고객에 대하여 통신사업자가 직접 책임을 부담하는가 아니면 통신 사업자를 이용하여 서비스를 제공한 은행이 부담하는가에 관한 논의이다. 이에 대하여는 네트워크책임 긍정설과 네트워크책임 부정설이 대립하고 있다. 결국 통신사업자의 책임의 문제는 네트워크 서비스와 과실 사이의 인과관계를 어떻게 귀속시키는가 하는 점과 통신 사업자에게 귀속되는 부담이 지나칠 경우 네트워크 서비스의 발전에 미치는 영향을 고려하여 결정하여야 할 문제이다.²⁴⁾

5) 현행 무역업무 프로세스에서의 네고시의 문제점

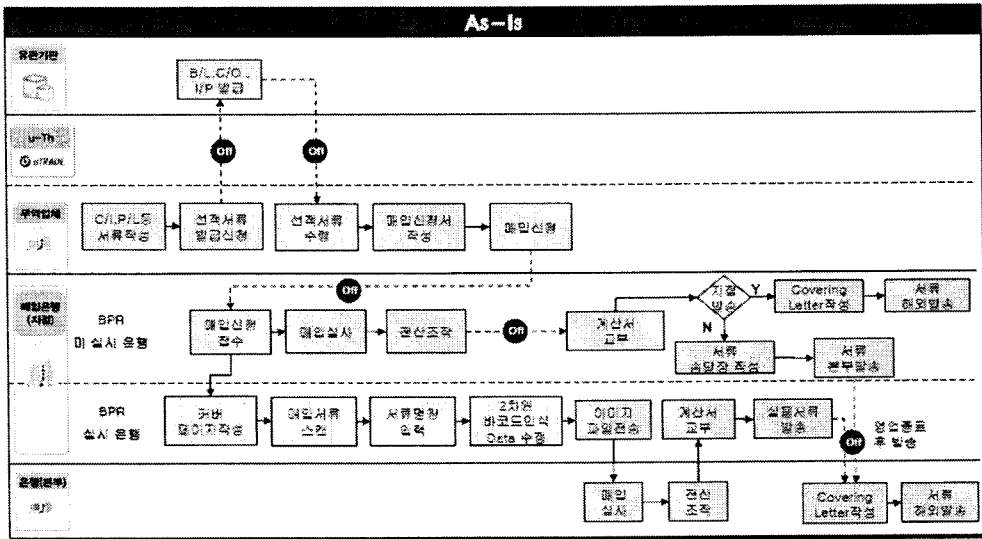
현재 무역업무 프로세스에서의 선하증권을 포함한 서류네고시의 문제점은 먼저, 매입서류의 전자화

23) 최석범, “글로벌 전자무역시대에 대비한 전자 선하증권의 법률적 대응책”, 『무역학회지』, 제24권 제1호, 한국무역학회, 1999, p.253.

24) 손진화, “전자상거래의 법적문제”, 『법학논총』, 제5집, 경원대학교 사회과학연구소, 1998.6. pp.89-91.

가 이루어지지 않는다는 점이 가장 크게 작용하고 있으며, 수출업체가 매입서류를 지참하고 매입 은행을 직접 방문하여 수출환어음매입(추심) 업무처리를 하고 있는 실정이다. 또한 많은 은행에서 매입서류를 스캔하여 워크플로우와 이미지 시스템에 의해 본부의 후선지원센터에서 처리하고 있다. 그리고 매입서류의 해외발송에 있어서 영업종료 후 영업점에서 본부로 서류를 전달하면 다음 영업일에 매입서류를 해외로 발송하고 있는 실정이다.

여기서 수출업체는 선적서류의 수령에 시간 및 비용이 소요되며 네고를 위해서 은행을 직접 방문함에 따라 인적, 물적 비용이 발생하게 된다. 그리고 선하증권 발급당일에 네고가 불가한 경우 자금 수급에 지대한 차질이 발생하게 된다. 그리고 매입은행의 본·지점간 서류 수도 기간 소요에 따른 발송 지연으로 수출대금 회수 지연 및 입금 지연이자의 부담이 증가하게 될 것이다. 또한 매입은행은 본·지점간 서류 발송시간 소요에 따라 대금회수 지연의 문제 및 인력관리 곤란에 따른 지역센터 유지의 문제도 있을 수 있다. 은행의 입장에서 대고객 서비스 저하의 가능성에 따라 고객직접 방문에 따른 불편과 입금(인수) 지연이자의 증가 또한 문제점 이다. 그리고 위에서 지적한 선하증권 등의 위·변조위험 또한 현재 프로세스 상의 네고절차에서 큰 문제점으로 나타나고 있다.²⁵⁾



자료 : SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, “e-Nego 시스템 개발방향 설명회” 2007, p.6.

<그림 IV-1> 현행 업무 흐름도

25) SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, “e-Nego 시스템 개발방향 설명회” 2007, p.7.

2. 전자선하증권 도입 전략 및 구현방안

1) 전자선하증권의 도입전략

전자선하증권 유통시스템의 구축을 위해서는 정부의 정책적인 뒷받침은 물론 전자선하증권의 구축을 위한 각 무역주체(은행, 선박회사, 무역회사)들의 적극적으로 참여가 우선되어야 한다. 각 무역주체가 참가한 전자선하증권 유통시스템은 전자선하증권의 발행의 가능성을 실증적으로 증명하게 될 것이며 실증실험이 성공하였을 때 전자무역 결제시스템을 이용한 전자선하증권의 활용이 비로소 시작될 수 있을 것이다.

전자선하증권을 도입함에 있어서는 가장 먼저 전자선하증권의 사용에 있어서 사용자 입장에서의 문제, 실용상의 장애요인, 전자문서의 식별에 관한 문제를 포함한 핵심요소의 검토가 실행되어야 하며, 메시지 전송 및 관리, 선적정보 관리 및 조건 관리 등을 고려해야 한다. 또한 최초 구축체계의 검토 결과를 고려하여 새로운 필요에 따라 점차적으로 체계를 개선하고 체계의 통합 및 안정성 위하여 지속적인 개선이 필요하다.

또한 체계적인 전자선하증권의 도입을 앞당기기 위해서 은행을 포함한 무역 당사자들의 이용이 하나의 솔루션 안에서 동시에 이루어 져야 한다. 기존의 무역 프로세스는 특히, 은행이 많은 인적 자원 비용 및 시간의 문제를 가지고 있기 때문에 전자선하증권의 도입은 은행의 업무 효율화에 있어서 긍정적인 영향을 미칠 것이다. 더구나 선하증권은 선적 회사에 의해 발행되기 때문에 물류회사와 가진 협력적인 체계를 설정하는 것도 필요하다.

2) e-Nego 시스템의 구현방향

우리나라에서는 전자무역 서비스 구축사업에 따라 uTradeHub를 구축 중에 있다. 이는 마케팅모탈, 무역포탈, 은행포탈, 물류포탈을 통합하여 uTradeHub 내에서 모든 무역업무의 처리가 가능한 싱글 윈도우(single window)를 제공하게 된다. 이러한 uTradeHub내에 포함된 e-Nego 시스템은 유관기관과의 연계를 통하여 업무를 전자화함으로써 전자무역서비스의 효율성을 제고하고, 향후 글로벌 연계를 위한 기반을 마련을 개발 주요 목적으로 하고 있다.

이러한 uTradeHub를 효과적으로 활용하기 위한 e-Nego 시스템을 구축하기 위해서 고려해야 할 부분을 살펴보면 첫째, 매입서류의 전자화가 우선되어야 한다. 특히 수출업체에서 자체적으로 작성되는 서류의 전자화가 먼저 이루어 져야 하는데, 여기에는 수출환어음매입(추심)신청서, 수출채권매입신청서, 수출채권양도동의서, 환어음, 상업송장, 포장명세서, Beneficiary Certificate 등이 포함된다. 그리고 무역 유관기관에서 발급되는 원산지증명서, 선하증권(복합운송증권 포함), Sea Waybill, 적하보험증권 등의 서류의 전자화도 개발 계획에 포함되어야 한다.

둘째, 전자문서의 유통을 고려하여야 한다. 특히 수출환어음매입의 프로세스에 따라 매입서류의 소

유권이 이전되어야 하며 선하증권 및 보험증권의 소유권 관리를 위한 공인 전자문서 등록소를 구축하여 소유권의 등록, 이전 및 배서이력관리를 수행하여야 한다.

셋째, 전자문서의 전환발행을 위해서 해외와 전자적 유통이 가능할 때까지 전자문서가 종이문서로 전환 가능하도록 구현되어야 한다. 전자무역 플랫폼의 매입 은행서류전달은 전자문서(이미지파일)로 이루어지며, 매입은행의 해외발송은 종이문서로 전환 출력하여 발송되어야 한다. 또한 오프라인에서 사용 중인 문서와 동일한 형태의 전자문서를 구현하여야 한다.

넷째, 전자문서의 원본성 보장 및 보안장치 문제를 해결 할 수 있어야 한다. 이는 매입은행으로 원본 전자매입서류가 송부된 경우나 전자무역문서보관소에서 원본으로 전환 출력한 경우에는 전자문서의 원본이 효력이 상실되도록 하며, 복수 발급된 선하증권이나 보험증권은 발급된 원본 수량을 관리하여야 한다. 원본 관리방법으로는 출력된 원본 수량을 관리하는 방법과 복사가 불가능 하도록 원본 표시를 하는 방법 그리고 원본출력 이후의 출력문서에는 카피본임을 표시되게 하는 방법이 있을 것이다. 또한 수출업체의 선하증권의 원본 출력에 있어서는 수출업체 원본을 종이로 출력할 수 없도록 개발되어야 할 것이다.

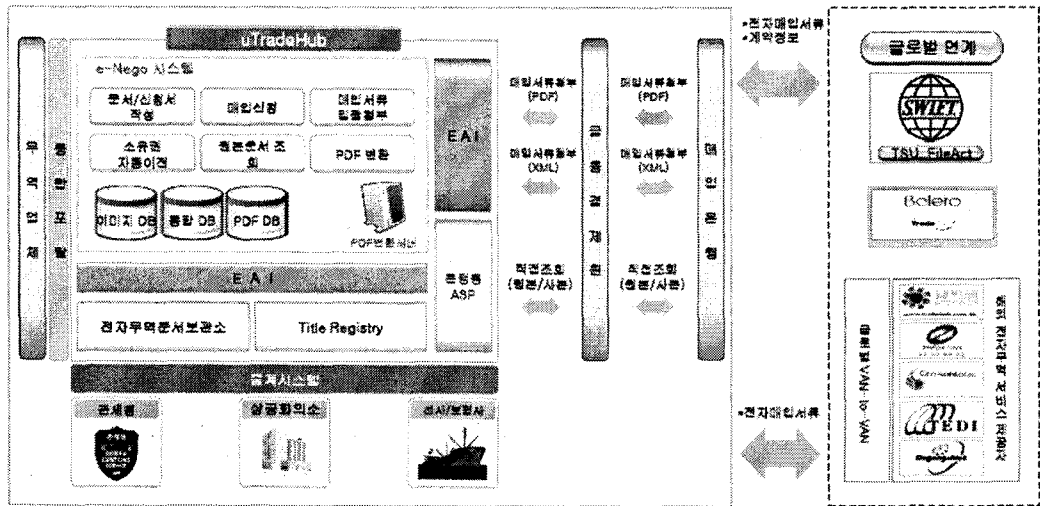
3) 전자무역플랫폼내 e-Nego 시스템의 역할

전자무역거래에 참여하는 각 당사자간 업무정보시스템을 연결·통합기 위해서는 네트워크의 구축이 필요하고, 이 네트워크를 이용하여 한 곳에서 무역 업무를 수행할 수 있는 공유기반이 업무처리공간이 필요하다. 이에 따라 우리나라는 전자무역 네트워크의 시스템 사용자가 한 곳에서 모든 무역거래의 프로세스를 단절 없이 One Stop으로 처리할 수 있는 전자무역 플랫폼의 개발이 진행 중에 있다.

모든 무역업무 프로세스가 단일의 플랫폼에서 처리된다는 의미는 다양한 무역거래 프로세스 상의 기능별 서비스가 어느 업자에 의해 제공되는지의 여부에 관계없이 실제로 이용자의 입장에서는 단일의 서비스 창구를 통해 모든 무역 업무를 처리할 수 있는 업무공간을 말한다. 따라서 각지에 산재해 있는 여러 기능별 서비스를 연결·통합하고 간소화 하여 이를 이용자 중심의 인터페이스를 통해 편리한 업무공간을 제공하는데 의의가 있다. 따라서 전자무역 플랫폼은 이에 참여하는 여러 관련 기업을 연결·통합하는 사이버 공간상의 가상네트워크를 구축할 수 있다.²⁶⁾

무역업체는 uTradeHub의 통합포털 내의 e-Nego 시스템을 활용하여 문서/신청서 작성, 매입신청, 매입서류첨부, 소유권자동이전, 원본문서 조회, 문서의 PDF변환 등의 작업이 가능하며, 이는 전자무역문서보관소와 Title Registry를 통하여 전자선하증권의 소유권 관리가 가능하다. 또한 이러한 전자문서는 중계시스템을 이용하여 관세청, 상공회의소, 선사/보험사 간에 서류가 이동이 자유로우며, 금융결제원을 통한 매입은행과의 거래 또한 e-Nego 시스템 안에서 전자적으로 처리가 가능하다.

26) 채진익, “글로벌 전자무역시스템의 도입에 따른 은행의 대응과 마케팅 전략”, 『무역학회지』, 제30권 제5호, 한국무역학회, 2005.10, p.102.



자료 : SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, “e-Nego 시스템 개발방향 설명회” 2007, p.5.

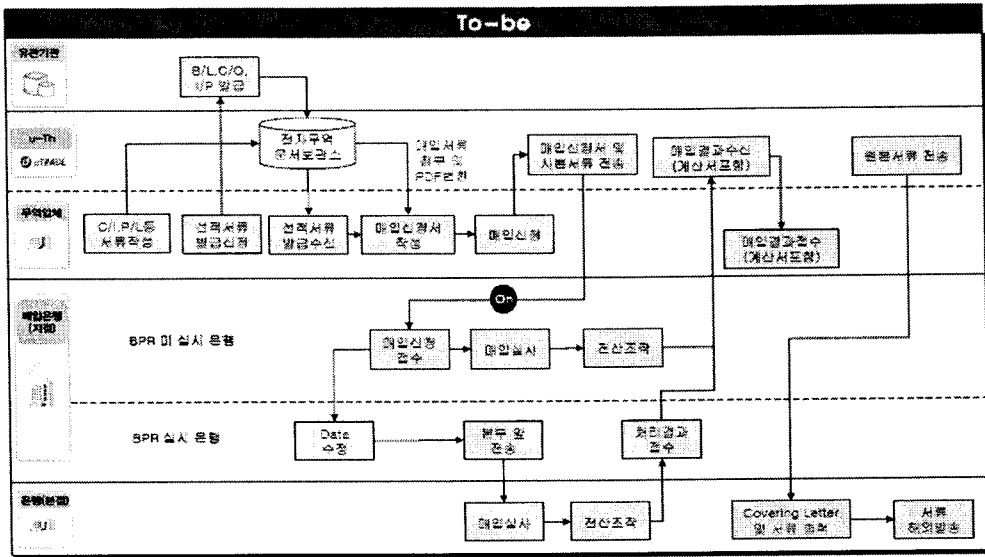
<그림 IV-2> e-Nego 시스템 개념도

3. 전자선하증권 유통시스템의 미래모형과 기대효과

1) e-Nego 시스템의 미래모형

e-Nego 시스템의 개발은 기존 업무프로세스에 혁신을 가져다 줄 것이다. 먼저, e-Nego 시스템의 개발은 유관기관에서 발급되는 원산지증명서, 선하증권, 적하보험증권 등이 전자화 되고 전자무역문서보관소를 통해 기존 종이 서류로 이루어지던 무역업체와의 선적서류 발급신청, 선적서류 수령의 절차가 온라인상으로 이루어지게 된다.

전자무역 문서 보관소는 전자문서의 유통 과정에서 선적서류의 소유권 등록 및 이전 등의 업무 절차를 온라인상으로 가능하게 함으로써 업무처리 절차는 간소화 될 것이다. 전자무역문서를 이용한 e-Nego 시스템은 전자무역문서 보관소를 포함하는 uTradeHub를 통하여 유관기관과 무역업체간에 오프라인으로 이루어지던 모든 업무를 온라인상에서 가능하게 하며, 무역업체와 매입은행간의 매입신청업무, 매입은행의 본지점간의 매입서류 수도 또한 온라인상에서 이루어짐에 따라 무역업무의 전체 프로세스가 종이서류가 없는 윈스탑 서비스가 가능하게 된다.



자료 : SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, “e-Nego 시스템 개발방향 설명회” 2007, p.12.

<그림 IV-1> e-Nego 시스템의 업무 흐름도

2) 전자선하증권 도입에 따른 기대효과

전자선하증권은 권리의 이전에 따르는 시간이 소요되지 않는다는 점과 쉽사리 복제할 수 없다는 특성을 지니고 있다. 이러한 특성으로 인하여 전자식 선하증권의 관련 당사자는 다음과 같은 실용화에 따른 이점을 누릴 수 있을 것이다.

운송인의 경우, 선하증권만을 통하여 물품을 인도할 수 있게 되어 수입화물선취보증장에 의한 인도를 할 필요가 없으므로 그에 따른 위험에서 벗어날 수 있으며, 목적항에 도착한 후 신속하게 양륙작업을 할 수 있어 선박의 회항이 신속하게 이루어질 수 있다. 따라서 보다 많은 운임수입을 기대할 수 있다. 송화인(매도인)은 전매 등에 있어 시간과 장소에 구애받지 않고 선하증권의 인도요구에 즉시 응할 수 있으며, 수화인(매수인)은 화물의 인도에 항상 선하증권을 활용할 수 있으므로 선하증권 이외의 서류로 물품을 인도받는 불편과 위험을 감수하지 않게 되며, 선하증권의 취득보다 먼저 도착한 물품의 보관비용과 위험의 부분 비용도 절감된다. 그러나 무엇보다도 시장에서의 판매기회를 놓치게 되는 위험을 회피할 수 있다는 것이 가장 큰 이점이라고 할 수 있겠다. 신용장 발행은행의 입장에서는 담보능력이 없는 해상화물운송장 대신에 전자식 선하증권을 수리함으로써 위험노출을 줄일 수 있다는 이점이 발생하며, 이는 매입은행이나 인수은행에 있어서도 동일하다.

이러한 측면에서 볼 때, e-Nego 시스템의 기대효과는 크게 수출업체 측면에서의 기대효과와 매입은

행 측면에서의 기대효과로 나누어 볼 수 있다. 먼저 수출업체의 경우 e-Nego가 가능해 짐에 따라 Nego를 위한 은행방문에 따른 인적, 물적 비용을 절감할 수 있을 것이며, 수출대전을 조기에 자금화 함으로써 기존의 프로세스에서 문제시 되었던 자금의 문제를 해결 할 수 있을 것이다. 또한 입금지연에 따른 이자에 따른 부담이 감소될 것이다. 또한 단일 창구(Single Window)로의 e-Nego 시스템을 사용함으로써 선사나 보험사 등의 각 수출 유관기관별로 존재하는 아이디, 비밀번호, 인증서 등이 불필요해짐에 따라 업무처리 속도 및 관리에 있어서 상당한 이익이 발생할 것이다. 또한 전체 거래은행의 수출환어음매입 상황을 일괄적으로 파악할 수 있으며 나아가 물류비용 감소에도 일조할 것이다.

다음으로 매입은행은 온라인에 의한 본·지점간 매입서류 수도를 통해 물류비용의 절감은 물론 매입당일 서류의 해외 발송이 가능해 짐에 따라 수출대금의 조기 자금화가 가능해 질 것이다. 그리고 지역센터가 불필요해짐에 따라 효율적인 인력운용이 가능해 질 것이다. 매입은행은 또한 e-Nego 시스템의 구축을 통해 모든 업무가 온라인으로 이루어짐에 따라 대 고객 서비스가 개선될 것이다. 고객이 직접 은행을 방문할 필요가 없으며 입금 지연이자가 감소될 것이다.²⁷⁾

VI. 결 론

21C 세계적인 무역의 흐름은 인터넷을 활용한 새로운 정보기술의 급속한 확산으로 기존의 전통적인 무역거래방식에서 벗어나 전자적으로 처리가 가능한 서류 없는 무역(Paperless Trade)의 시대로 발전하고 있다. 또한, 국제무역거래는 법체계의 대응에 앞서는 운송기술의 발달로 인하여 화물을 운반하는 선박이 고속화되고 컨테이너에 의한 복합운송의 확대가 이루어졌다. 이에 따라 국제무역거래를 원활하게 수행하도록 기능하던 선하증권에도 위기가 초래되었는데, 선박이 고속화와 정보통신의 발달로 인하여 이른바 '선하증권의 위기'현상이 나타나고 있다. 이러한 문제점들로 인하여 선하증권을 보완하기 위한 여러 가지 방법들이 시도되었으나 결국 그 보완을 위해 등장한 방법들도 문제점을 안고 있어, 선하증권의 위기를 본질적으로 해결하고자 하는 방안이 고려되었으며, 정보통신기술의 발달로 그 실용화가 가능해진 전자선하증권의 도입이 이루어지게 된 것이다.

본 연구에서는 그동안 시도되었던 전자식 선하증권의 실용화유형을 검토하고 분석함으로써 각각의 전자선하증권에 대한 도입유형의 유사점과 차이점 및 개선점을 살펴보고 전자선하증권의 실용화에 있어서 문제점과 개선방안을 모색하였으며 전자선하증권의 도입과 구현전략을 제시하고자 하였다.

Reinskou의 통지·확인 시스템, SeaDocs의 전자식 선하증권, NCITD의 제안에 의한 전자식 선하증권 등에서 규정하고 있는 선하증권의 전자화 시도는 모두 권리증권적 기능과 유통성의 확보를 구현한 것이었으나, 운용상의 문제로 인하여 도입되지는 못하였다. 이후 등장한 볼레로 프로젝트에서 구현한

27) SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, "e-Nego 시스템 개발방향 설명회" 2007, p.11.

전자선하증권은 이전의 전자식 선화증권에 대한 유형들의 실패에 대한 단점들을 보완을 위한 시스템적인 시도였다. 이는 발행과정과 유통과정을 전자화한 것으로 기존의 법률이나 관습과의 마찰을 최소화할 수 있다는 장점을 가지고 있으나, 그 효율성의 측면에서는 아직까지도 많은 문제점들을 내포하고 있다.

이러한 문제점들을 극복하고 전자선하증권의 효율적인 활용을 위해서 전자선하증권의 도입방안을 마련하고 개발방향을 제시하였다. 이의 일환으로 e-Nego시스템의 개발에 있어서 가장 먼저 매입서류의 전자화가 우선되어야 한다. 특히 수출업체에서 자체적으로 작성되는 서류와 무역유관기관에서 발급되는 원산지증명서, 선하증권 등의 서류의 전자화도 개발계획에 포함되어야 한다. 다음으로는 전자문서의 유통을 고려하여야 하며, 전자문서의 전환발행을 위해서 해외와 전자적 유통이 가능할 때까지 전자문서가 종이문서로 전환 가능하도록 구현되어야 한다. 그리고 전자문서의 원본성 보장 및 보안장치 또한 고려해야 할 과제이다.

앞서 언급한 전자선하증권의 도입 및 구현모델은 현재 진행 중이기 때문에 기존에 시도되었던 전자선하증권의 기술적인 문제점과 법적인 문제점들을 보완하여 e-Nego 시스템을 효과적으로 구현한다면 기존 종이 선하증권을 완벽히 대체 가능한 전자선하증권의 구현에 한걸음 더 가까이 다가갈 수 있을 것이다. 따라서 e-Nego 구현에 관한 국가차원에서의 지원과 함께 선사, 은행 등 이해당사자들의 끊임없는 관심과 노력이 요구된다. 한편 본 연구에서 제시한 미래모델은 향후 글로벌 전자무역의 확산을 위해서 국제적 유통문제와 기술적 표준문제를 해결해야 할 것이다. 또한 e-Nego 시스템은 현재 추진하고 있는 글로벌 전자무역네트워크와의 연계를 통한 전자선하증권의 실질적 확산에 크게 기여할 수 있을 것이다.

마지막으로 본 연구는 주로 문헌연구에 치중하여 실증적인 분석이 미흡하고 전자선하증권의 확산정도가 미비하여 구체적이고 심층적인 연구를 수행하지 못한 한계를 가지고 있다. 이에 향후 e-Nego 시스템의 확산정도에 따라 글로벌 전자무역에서의 e-Nego 시스템의 활용에 대한 실증분석을 통하여 발전시킬 필요가 있다.

참 고 문 헌

- 강선준, “전자선하증권의 도입을 위한 입법론”, 『사회과학논총』, 숭실대학교 사회과학연구원, 제8집, 2006.
- 강원진·조상현, “무역거래에서 전자선하증권의 활용에 관한 고찰”, 『통상정보연구』, 제7권 제4호, 한국통상정보학회, 2005.
- 강홍중·안재진, “전자식 선하증권의 문제점 및 개선방안에 관한 연구”, 『사회과학연구』, 제15권, 건국대

- 학교, 2002.
- 김효신, “전자선하증권도입에 따른 법적 과제”, 「상사법연구」, 제26권 제2호, 한국상사법학회, 2007.
- 박홍진, “전자선하증권의 도입에 관한 소고”, 「법학연구」, 한국법학회, 제27집, 2007.
- 백택선, “선하증권의 위기에 대한 케이스별 관리방안”, 「무역학회지」, 제27권 제1호, 한국무역학회, 2001.
- 손진화, “전자상거래의 법적문제”, 「법학논총」, 제5집, 경원대학교 사회과학연구소, 1998.
- 송호신, “해상화물운송장에 대한 법적고찰”, 「재산법연구」, 제37권 제3호, 한국재산법학회, 2007.
- 안경철·김용덕, “해상운송 관련 전자무역서류 규범화 논의와 과제”, 「해운물류연구」, 제41권, 한국해운물류학회, 2004.
- 우광명, “전자식 선하증권 사용의 활성화에 관한 연구”, 「국제무역연구」, 제9권 제1호, 국제무역학회, 2003.
- 우성구·김권수, “전자선하증권의 운용상 문제점에 관한 연구”, 「산업경영」, 제34집, 경남대학교산업경영연구소, 2003.
- 유재걸, “국제무역에 있어서 불레로 선하증권의 활용과 문제점에 대한 고찰”, 「창업정보학회지」, 한국창업정보학회, 2002.
- 이충배·정용균, “전자선하증권의 글로벌 운용 모델을 위한 개선방향과 과제”, 「통상정보연구」, 제9권 제3호, 한국통상정보학회, 2007.
- 정완용, 해상법의 IT와 관련 개정의견, 「상사법연구」, 한국상사법학회, 제24권 제2호, 2005.
- 채진익, “글로벌 전자무역시스템의 도입에 따른 은행의 대응과 마케팅 전략”, 「무역학회지」, 제30권 제5호, 한국무역학회, 2005.10.
- 최석범, “전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제22권 제3호, 한국무역학회, 1997.
- 최석범, “글로벌 전자무역시대에 대비한 전자 선하증권의 법률적 대응책”, 「무역학회지」, 제24권 제1호, 한국무역학회, 1999.
- 최석범, “전자선하증권의 운용실증실험상의 문제점과 해결방안”, 「통상정보연구」, 제6권 제3호, 한국통상정보학회, 2004.
- 최석범·신인광, “한국에서의 전자선하증권 운용을 위한 종합계획수립에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제6권 제1호, 한국통상정보학회, 2004.
- 최석범의 2명, “전자선하증권 도입의 장애요인에 관한 실증적 연구”, 「무역상무학회지」, 제30권, 무역상무학회, 2006.
- SK C&C 컨소시엄 전자무역 추진센터, 전자무역서비스 구축사업, “e-Nego 시스템 개발방향 설명회” 2007.
- Erik Muthow, The Impact of EDI on Bills of Lading - A Global Perspective on the Dynamics Involved(part2), Master of Law, University of Cape Town, 1997.