

電子船貨證券에 관한 CMI 規則의 再照明*

최 명 국**

-
- I. 서 론
 - II. CMI 규칙의 개관과 재조명
 - III. APL 시스템의 개관
 - IV. APL 시스템과 영국법, 한국법 및 로테르담 규칙
 - V. 결 론
-

주제어 : 전자선화증권, CMI규칙, APL 시스템, 로테르담 규칙

I. 서 론

국제해사위원회(Comité Maritime International : 이하 CMI로 약칭함)가 1990년에 전자선화증권에 관한 규칙(CMI Rules for Electronic Bills of Lading,

* 본 논문은 2012년도 경일대학교 교내학술연구비의 지원으로 연구된 것임

** 경일대학교 국제통상학과 교수

1990 : 이하 CMI 규칙으로 약칭함)을 제정한지 20년 이상이 지났다.

그동안 CMI 규칙은 종이선화증권에 상응하는 전자선화증권의 광범위한 사용을 위한 모델을 수립하는데 실패하였다는 비판을 받아왔다. CMI 규칙에 대한 이러한 비판에도 불구하고, 동 규칙은 몇 가지의 기본적인 원칙들에 근거를 두고 있는데 오늘날 이러한 기본적인 원칙들이 타당하다는 것이 입증되고 있다.

본고는 먼저 전자선화증권과 관련한 해운업계의 시스템, 특히 American President Lines(이하 APL로 약칭함)가 운영하고 있는 시스템(이하 APL 시스템으로 약칭함)을 검토함으로써 CMI 규칙이 추구하고 있는 기본적인 원칙들이 타당한지의 여부에 관하여 현 시점에서 재조명하고자 한다. 다음으로 APL 시스템이 영국법과 한국법 및 로테르담 규칙에서도 그 적용이 가능한지의 여부를 고찰하고자 한다. 마지막으로 결론에서 APL 시스템이 도입된 결과 가까운 장래에 CMI 규칙의 기본적인 원칙들이 보다 단순하고 최신의 형태로 채택된 전자선화증권 시스템의 이용가능성을 높이고 있다는 점을 시사하고자 한다. 본고에서는 문헌연구와 사례연구를 병용하고자 한다.

II. CMI 규칙의 개관과 재조명

1. CMI 규칙의 개관

1990년에 CMI는 전자선화증권에 관한 규칙을 채택하였다.¹⁾ CMI 규칙이 상정하고 있는 시스템은 운송계약당사자들이 동 규칙을 운송계약에서 준거하고 있을 경우에만 적용된다(CMI 규칙 제1항). 그 시스템은 사용자들에게 중앙등록소(central registry)에 등록을 요구하거나 또는 서비스 제공자의 회원이 될 것을 요구하지 않는 개방형이다. 전자선화증권에 관한 CMI 모델은 여러 문헌에서 자세하게 논의되고 있으며,²⁾ 여기서는 본고의 목적상 그 시스템의

1) <http://www.comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading>

2) Todd, P., "Dematerialisation of Shipping Documents", *Cross-Border Electronic Banking: Challenges and Opportunities*, 2nd edn, London, 2000, pp. 78-84, Laryea,

주요 내용을 간략히 언급한다.

먼저, CMI 시스템은 동 규칙 제4항에 따라 운송인이 발행한 전자서류를 안전하게 통제하고 양도할 수 있도록 하기 위하여 “Private Key”³⁾라는 코드를 사용하도록 하고 있다. 이 코드는 화주와 운송인만 알고 있으며, 전자선화증권이 양도될 때 Private Key는 취소되고 새로운 Private Key가 새로운 전자선화증권의 소지인에게 발급된다. 유효한 Private Key에의 접근은 화주(또는 모든 후속의 소지인)에게 화물에 대한 통제와 양도에 관한 권리를 주게 된다. 이 코드의 목적은 안전성을 제공하고 또 어떤 특정의 시기에 전자선화증권의 소지인이 누구인지 따라서 통제권과 양도권을 누가 가지고 있는지를 결정하는데 있다.

둘째, 통제권과 양도권이란 표제의 CMI 규칙 제7항 (a)호는 운송인에 대한 화물의 인도청구권, 수화인 지명권과 이미 지명한 수화인의 대체권 및 제3자에 대한 통제권과 양도권을 규정하고 있다. 소지인은 또한 그가 종이선화증권의 소지인과 마찬가지로 운송계약조건에 따라 화물에 관한 여타 사항에 관해서도 운송인에게 지시할 독점적 권리를 가지고 있다.

셋째, CMI 규칙 제3항은 당사자들의 행위는 자료의 전송과 교환을 위해 특정의 규칙이나 표준에 의해 규율된다는 점을 규정하고 있지만,⁴⁾ 당사자들은 사용자 모두가 받아들일 수 있는 다른 자료교환방식을 사용할 수 있다.

넷째, CMI 규칙 제10항은 전자선화증권을 종이선화증권으로 대체하는 것을 허용하고 있다. 종이선화증권으로 대체할 수 있는 선택권은 선화증권의 소지인

E., *Paperless Trade, Opportunities, Challenges and Solutions*, Kluwer Law International, 2002, pp. 80-83.

3) CMI 규칙 제8항은 “(a) The Private Key is unique to each successive Holder. It is not transferable by the Holder. The carrier and the Holder shall each maintain the security of the Private Key; (b) The carrier shall only be obliged to send a Confirmation of an electronic message to the last Holder to whom it issued a Private Key, when such Holder secures the Transmission containing such electronic message by the use of the Private Key; (c) The Private Key must be separate and distinct from any means used to identify the Contract of Carriage, and any security password or identification used to access the computer network.”라고 규정하고 있다.

4) 이에는 1987년 UNCID의 Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Tele-transmission(CMI 규칙에 저촉되지 않는 한)과 UN/EDIFACT standards on Electronic Data Interchange(EDI)(EDI가 사용되는 경우)가 있다.

뿐만 아니라 운송인에게도 열려 있으며, 그 결과는 Private Key의 취소로 나타난다(동 규칙 동 항 (b) 및 (d)호). 동 규칙 동 항 (e)호는 또한 기록을 위하여 보유할 수 있는 통상 “non-negotiable copy”로 표시하는 단순한 전자선화증권의 발행도 허용하고 있다. 이는 종이선화증권으로의 전환이 허용되지 않는다. CMI 모델의 잠재적인 이점은 여러 가지가 있다. 이에는 먼저 운송인이 화물의 최종 수령인을 통지받을 수 있고 또 최종 수령인을 확인할 수 있는 증거를 가질 수 있다는 점이다. 둘째로 전자선화증권은 전통적인 선화증권과 마찬가지로의 기능(화물의 수령증 기능과 운송계약의 증거서류 기능)을 가진다. 셋째로 새로운 소지인은 전자선화증권을 수리하기 전에 그 선화증권을 검사할 기회를 가질 수 있다. 만약 그가 수리하지 않는다면 화물에 대한 통제와 화물의 양도에 대한 어떠한 권리도 취득하지 못한다. 마지막으로 이 시스템은 이론적으로 사용을 위해 누구에게도 개방되어 있다는 점이다.⁵⁾

물론 CMI 모델은 결점도 가지고 있다. 먼저 법률적 관점에서 볼 때, CMI 규칙 제11항이 특정 관할권에서 적용될 수 있는 서면에 관한 성문법적 요건에 우선할 수 있는지에 관해서는 의문이다.⁶⁾ 또한 CMI 규칙은 통제와 양도에 관한 권리와 함께 양도될 수 있는 운송계약에 관한 권리와 의무에 관한 명시적인 규정을 두고 있지 않다. 다만, 동 규칙 제6항과 제11항에서 운송계약에 관한 권리와 의무의 이전은 준거되는 운송관련 협약이나 국내법의 규정에 따라 발생한다는 점만 규정하고 있다. 이는 선화증권, 수령 메시지 및 Private Key에 관한 규정에 부여된 모든 이점을 실현시키는 전자선화증권의 소지인은 준거법에서도 선화증권으로 인정받아야 한다는 것을 의미한다.⁷⁾ 이 점은 특정 국가의 국내법에서는 불확실성이 존재할 수 있다.

현실적인 관점에서 CMI 규칙은 포괄적인 시스템이나 그 시스템을 관리할

5) Todd, P., *op. cit.*, p. 79.

6) CMI 규칙 제11항은 “The carrier and the shipper and all subsequent parties utilizing these procedures agree that any national or local law, custom or practice requiring the Contract of Carriage to be evidenced in writing and signed, is satisfied by the transmitted and confirmed electronic data residing on computer data storage media displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer. In agreeing to adopt these Rules, the parties shall be taken to have agreed not to raise the defence that this contract is not in writing.”이라고 규정하고 있다.

7) CMI 규칙 제4항, 제7항 및 제9항 참조. Laryea, E., *op. cit.*, pp. 80-83.

기관을 수립하는데 있어서 실패했다는 비판을 받아 왔다. 또 CMI 모델은 운송인에게 개인등록소로 행동하기를 강요함으로써 운송인에게 과도한 부담을 준다는 점과 운송인의 책임을 정의하지 않고 있다는 점에서도 비판을 받아 왔다.⁸⁾ 또한 CMI 규칙은 시스템이 실패할 경우 이를 어떻게 다루어야 할지에 대해서도 어떤 지침을 주지 못하고 있다는 비판도 있다.⁹⁾ 마지막으로 가장 중요하겠지만, CMI 모델은 사기에 대해서 상대적으로 안전하지 못하다는 비판을 받아 왔다.¹⁰⁾ 즉, CMI 모델을 모든 사람들에게 사용을 개방하기 위해서는 해상에 있는 선박과 육상에 있는 운송인 사이에 무선방식에 의해 비밀코드를 전송하여야 하는데 이 과정에서 제3자에 의해 간섭을 받을 수 있다는 점이다. 또한, Public Key Infrastructure(PKI) 암호의 사용으로 높은 수준의 안전성을 확보할 수 있다고 하더라도, 이의 사용이 그 시스템의 개방성을 감소시킬 수 있다는 점이 지적되고 있다.¹¹⁾

2. CMI 규칙의 재조명

제1절에서 언급한 바와 같이, CMI 규칙에 대한 비판들은 첫째로 전자선화증권과 관련한 법률적 문제, 둘째로 전자선화증권의 안전성 결여 문제, 셋째로 운송인이 전자선화증권의 발급자이며 동시에 그 관리자라는 점에 주로 집중되고 있다.

먼저 전자선화증권과 관련한 법률적 문제와 관련하여 기존의 비판들은 타당하다고 생각된다. 그렇지만 CMI 규칙에 대한 법률적인 결점들이 타당하더라도, 이러한 결점들을 계약적으로 결코 극복할 수 없는 것은 아니라고 생각된다. 이 점에 대해서는 제4장에서 고찰한다.

다음으로 전자선화증권의 안전성 결여에 관한 비판이다. 안전성의 결여에 따른 결점, PKI 암호 사용의 필요성, 이것이 시스템의 개방성에 미칠 수 있는

8) Laryea, E., *op. cit.*, pp. 80-83.

9) Livermore, J., and Euarjai, K., "Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence", *Journal of Information, Law and Technology*, vol. 2, 1998, para 3.1. http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/law/elj/jilt/1998_2/livermore.

10) Todd, P., *op. cit.*, pp. 80-81.

11) Todd, P., *op. cit.*, pp. 81-83.

부정적인 입장과 관련하여, 이러한 비판들이 나온 이래로 암호화 기술은 크게 발전하고 다양화 되었으며, 또 그 사용이 보다 보편화 되었다. 즉, 반드시 PKI 암호의 사용 없이도 보안통신을 제공하는 것이 가능하게 되었다. 개인적인 사용이든, 네트워크의 안전성 확보든 또는 자료에의 접근통제용이든 간에 암호화와 관련하여 여러 가지의 대안을 이용할 수 있는데, 이러한 모든 대안은 공개키나 개인키를 발급하고 메시지를 입증하는 제3자의 개입을 필요로 하는 것은 아니다.¹²⁾ 개인용 암호화 소프트웨어는 이미 상업용으로 이용가능하며 인터넷을 통하여 자유롭게 다운로드 받을 수 있다.¹³⁾ 온라인 금융업무와 같이 안전성이 요구되는 전자적으로 이용가능한 대부분의 서비스는 특정 형식의 암호화를 사용하고 있다.¹⁴⁾ 따라서 CMI 모델이 처음 제시되었을 때보다는 화물이 운송 중에 있는 동안 운송인과 선화증권의 소지인 사이의 안전한 통신의 실행 가능성이 훨씬 크다는 점은 의심의 여지가 없어 보인다.¹⁵⁾

마지막으로 운송인이 전자선화증권의 발급자이며 동시에 그 관리자가 된다

12) *Data Encryption* Postnote Number 270, October 2006, Parliamentary Office of Science and Technology, Page 2 Box 2(<http://www.parliament.uk/documents/post/postpn270.pdf>).

13) *Ibid.*

14) 적절한 암호화 방식의 선택은 어떠한 종류의 정보가 보호되어야 하는가, 얼마동안 그 정보가 보호되어야 하는가, 잠재적인 방해자는 누구인가, 어떤 수단이 요구되는가 등과 같은 다양한 요인에 달려 있다. 가장 최근의 암호화는 symmetric 암호(모든 이용자들에게 동일한 코드를 사용하여 메시지를 해독하도록 하고 있으며 따라서 비교적 덜 안전함)와 asymmetric 암호 양자를 결합하는 방식 또는 공개/개인키 암호화 방식(각각의 이용자들은 메시지만을 해독하는 데만 사용할 수 있는 자신의 개인키를 가지고 있기 때문에 매우 안전한 방식임)을 사용하고 있다. asymmetric 암호화 방식은 훨씬 안전한 반면에 해독에 있어서 symmetric 암호화 방식보다 많은 시간이 소요된다(*Ibid.* 1).

15) PKI 암호화 방식 이외의 다른 암호화 방식을 사용하는 시스템은 상대적으로 안전하지 않다는 점에 유의하여야 한다. 예컨대, 후술하는 바와 같이, APL 시스템에 의하면, APL은 화주에게 암호화 증명 자체를 제공하고 따라서 자신에 의해 제공된 메시지의 원천을 입증할 수 있지만, 화주는 APL을 확인하는 그에 상응하는 수단을 가지고 있지 않다. 전자선화증권의 화주나 후속의 소지인(특히 은행)은 PKI 암호화 방식에 의해 제공되는 보다 높은 안전성을 요구할 수 있다. Bolero 시스템이 결코 중단되지 않는 이유 중의 하나가 바로 최대한의 안전성을 적용하고 있다는 점이다. 이러한 최대한의 안전성을 확보하기 위하여 회원들이 충족시켜야 하고 이로 인하여 회원들에게 부담을 주는 요인들이 잠재적인 이용자들이 하여금 Bolero 시스템에의 가입을 억제시키는 요인으로 작용하고 있다(UNCTAD, *The Use of Transport Documents in International Trade*, 26 November 2003, Ref: UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, paras. 75-81. http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20033_en.pdf).

는 점에 대한 비판이다. CMI 모델이 고안되었을 당시에 CMI 모델과 관련한 결점들이 그 모델의 성공에 방해요인이 되었지만, CMI 모델이 근거를 두고 있는 기본적인 원칙 즉, 운송인이 종이선화증권의 원래의 발급자이며, 그 선화증권에 의해 의무와 책임을 부담하는 당사자라는 점은 타당하다고 생각된다. 화물운송서비스 제공자로서의 운송인은 또한 고객의 요구에 따라 새로운 제품과 서비스를 그들의 고객들에게 제공할 수 있어야 하고 또 그러한 제품의 성격과 서비스의 규정방식을 결정할 수 있는 입장에 있어야 한다. 이러한 점에서 CMI 모델은 전자선화증권과 관련하여 운송인의 역할이 중요하다는 점을 보여주고 있다. 해운업계에서는 화물의 취급, 추적 등과 관련한 온라인 로지스틱 서비스를 이미 광범위하게 제공하고 있으며, 해운업계가 또한 CMI 규칙에서 상정하고 있는 모델과 같은 서비스를 제공하는 것도 결코 어려운 일은 아닐 것이다.

Ⅲ. APL 시스템의 개관

본 장에서는 저명한 화물운송인인 APL이 전자선화증권과 관련된 서비스를 제공하고 있는 사례를 APL 시스템의 목표, 운영방식, 준거법 등을 중심으로 검토하고자 한다.

APL 시스템을 사례로 선정한 이유는 APL 시스템이 CMI 규칙에서 상정하고 있는 모델과 같은 기본적인 원칙들에 바탕을 둔 것으로 보이며 또 제3자를 키의 관리자로 포함시키고 있지는 않지만 암호화 방식을 통하여 선화증권의 전반적인 유통과정 중의 일부이기는 하지만 종이선화증권 대신에 전자선화증권의 사용을 허용하고 있기 때문이다.¹⁶⁾

16) 전자선화증권과 관련하여 현재 제공되고 있는 서비스는 서비스 제공자를 기준으로 볼 때 크게 세 가지의 유형으로 운영되고 있다. 첫째는 해운선사들이 자신의 웹사이트를 이용하는 유형으로 APL 시스템이 이에 속한다. 둘째는 여러 해운선사들이 공동으로 별도의 시스템을 구축하여 서비스를 제공하는 유형으로 Mearsk, MSC, Hanjin, NYK, CMA-CGM 및 Hapag-Lloyd의 공동 시스템인 INTTRA와 COSCON, Hanjin, MISK, NYK, Yang Ming 및 OOCL의 공동 시스템인 CargoSmart 등이 있다 (Nicholas Gaskell, "Bills of lading in an electronic age", *LMCLQ*, 2010, pp. 237-239). 셋째로 완전한 전자무역의 구현을 목표로 신뢰할 수 있는 제3자에 의해 운

1. APL 시스템의 목표

무역거래 당사자들 중의 일방(예컨대, 화주 또는 수출업자)의 영업장소에서 선화증권을 전자적으로 생성해서 원격으로 출력하는 시스템이 최근에 개발되었다.¹⁷⁾ 먼저 화주의 영업장소에서 선화증권을 출력할 수 있으며, 이는 물리적으로 선화증권을 운송인으로부터 화주에게 송부할 필요가 없어 며칠간의 서류 전달상의 지연을 없앨 수 있다. 2001년 12월에 APL은 선적과 결제에 관련되는 다양한 참여자들이 자신의 사무실에서 양도가능선화증권을 포함하는 선화증권의 원격출력을 허용하는 새로운 시스템을 개방하였다.¹⁸⁾ 이 시스템은 선화증권의 발행부수를 통제하고 또 선화증권을 출력할 수 있는 당사자를 통제할 수 있는 암호화 방식을 사용하여 양도가능선화증권에 관한 안전성 문제에 대처할 수 있으며,¹⁹⁾ 따라서 무역거래의 각 단계마다 선화증권을 전자형태로 유지하는 것을 허용하고 있다.

영되는 유형으로 Bolero, ESS-Databridge™ 등이 이에 속하며(*Ibid.*, pp. 261-264), 우리나라의 UTRADEHUB도 이 부류에 속한다고 볼 수 있다(Bolero 시스템과 선화증권의 자세한 내용은 오원석, “Bolero Bill of Lading(BBL)의 실용화에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제16권, 한국무역상무학회, 2001. 8, pp. 183-203, 양정호, “선화증권과 Bolero Bill of Lading의 권리이전법리에 관한 비교연구”, 「무역상무연구」, 제17권, 한국무역상무학회, 2002. 2, pp. 169-195, 양정호, “전자식 선화증권과 국제운송규칙”, 「무역상무연구」, 제20권, 한국무역상무학회, 2003. 8, pp. 369-385, 최석범, 김태환, 최광돈, “전자선화증권 도입의 장애요인에 관한 실증적 연구(볼레로 전자선화증권을 중심으로)”, 「무역상무연구」, 제30권, 한국무역상무학회, 2006. 5, pp. 27-58 등을 참조). 우리나라의 UTRADEHUB는 지식경제부와 한국무역협회가 공동으로 종합전자무역 서비스 구축사업의 일환으로 2003년부터 추진해 온 사업으로, 시장조사, 신용평가, 시중은행, 관세청, 선사 등 마케팅에서 대금결제에 이르는 수많은 무역절차별 유관기관을 연계하여 왔으며, 이를 기반으로 무역업무 전반을 단절 없이 처리할 수 있는 신개념의 국가전자무역허브이다(<http://www.utradehub.or.kr/>).

17) Orient Overseas Container Line, Australia-New Zealand Direct Line, Crowley American Transport, P&O Nedlloyd 등과 같은 해운선사들은 화주들이 양도가능선화증권의 원격출력이 가능한 서비스를 제공하고 있다(Atkinson, A., “Electronic Bills of Lading Near”, *Journal of Commerce*, 2002. 1, p. 24). 우리나라의 한진해운(http://www.hanjin.com/hanjin/CUP_HOM_3055.do)이나 현대상선(http://www.hmm21.com/cms/company/kor/contact/ebizguide/ebiz_02/index.html)과 같은 해운사들도 마찬가지로의 서비스를 제공하고 있다.

18) Atkinson, A., *Ibid.*

19) Atkinson, A., *Ibid.* 이와 유사한 시스템이 Maersk에 의해 적용되고 있다(*Online Documentation e-Handbook*, Maersk Line, 2001. 1 및 <http://www.maerskline.com/link/?page=appinfo&path=/documentation>).

APL은 “화물이 해외에서 항양선박에 적재된 때로부터 수 주 후에 도착하는 수기 선화증권에 의존하는 대신에 고객들은 이제 이와 같은 웹사이트에 의한 최신의 정보에 접근할 수 있게 되었다.”라고 자신의 웹사이트를 소개한 후,²⁰⁾ APL 시스템이 추구하는 궁극적인 목표는 완전한 전자선화증권의 구현임을 다음과 같이 밝히고 있다. “고객들은 마우스의 클릭으로 선화증권을 출력할 수 있으며 또한 항로, 선적비용, 선박스케줄 등에 관하여 최신의 정보에 접근할 수 있다. APL 고객들은 가까운 장래에 완전한 전자서류 프로세스를 기대할 수 있을 것이다.”²¹⁾

2. APL 시스템의 운영방식

APL 시스템은 HomePort라고 하는 웹사이트를 통하여 제공되고 있다. HomePort는 “Bill of Lading Suite”를 제공하고 있는데 이의 기능은 APL 자체에 의해 발급된 디지털 인 증은 물론 필요한 소프트웨어를 가지게 하여 사용자들로 하여금 선화증권에 관한 지시를 도출하고 또 자신의 컴퓨터에 그 세부 사항을 입력할 수 있도록 허용하는 것이다. 이러한 지시는 웹사이트나 이메일을 통하여 운송인에게 제시된다. Bill of Lading Suite는 또한 필요한 경우 선화증권을 분할하거나 통합하는 것도 허용하고 있다.²²⁾

APL 시스템은 선화증권 번호를 입력함으로써 선화증권이 검색되고 또 입증될 수 있다. 이는 승인된 사용자로 하여금 화인과 수량, 화물명세, 운임요율, 기타 모든 상업적 정보를 검토할 수 있도록 하고 있으며, 이메일로 사용자에게 언제 선화증권이 출력준비가 될 수 있는지를 확인해 준다. Bill of Lading Suite는 E-BL Print라는 기능을 가지고 있는데, 이는 사용자들로 하여금 출력 가능한 선화증권을 이메일이나 인터넷을 통하여 직접 은행, 운송주선인 또는 수화인에게 제공할 수 있도록 허용하고 있다.²³⁾ 선화증권에 관한 정보에는 화

20) <http://www.apl.com/history/topics/prosper/prosper.htm>.

21) <http://www.apl.com/history/topics/prosper/doc.htm>.

22) *BL Instructions(How to split a single BL into multiple BL's, How to consolidate multiple BL's into a single BL) User Guide*, 4th Edition, 2011. 2
(<http://www.apl.com/homeport/documents/exwebbl.pdf>).

23) http://www.apl.com/homeport/html/bills_of_lading.html.

주 또는 화주가 지명하는 자만이 접근할 수 있다. 필요로 하는 암호화 기술은 APL이 무료로 제공해 주고 있다.²⁴⁾

출력된 APL의 전자선화증권은 1996년 이래로 금융기관에서 승인된 양도가 가능한 법률적 서류인 것으로 보고되고 있다.²⁵⁾ 실제로 APL 시스템은 선화증권이 은행에 도달할 때까지(여기서 전자선화증권은 종이선화증권으로 됨) 개입되는 매 거래단계마다 선화증권을 전자적 형태로 사용한다.²⁶⁾ APL의 IT담당 이사는 “일단 전자선화증권이 은행의 수준으로 들어가면, 그들은 종이서류를 검토할 필요가 있는 수준 정도의 안도감을 갖는 것 같다. 은행이 서명되어 출력된 선화증권을 가지게 되는 이러한 방식은 신용장거래에도 충족될 수 있는 방식이다.”라고 언급하고 있다.²⁷⁾

따라서 운송인으로서의 APL은 CMI 규칙에서 상정하고 있는 기능과 유사한 기능을 수행하고 있다고 볼 수 있다. 화주 또한 유사한 기능을 수행하고 있다. 즉, 화주는 운송인과 직접 통신을 하며 선화증권에 접근할 수 있는 자를 지명할 수 있다. 잠재적인 양수인은 그들이 선화증권을 수리하거나 거절하기 전에 선화증권 상의 정보를 볼 수 있다. 비록 APL 시스템을 이용하기 위하여 소프트웨어와 디지털인증을 받아야 하지만, 이것은 신속하고 최소한의 비용으로 이루어질 수 있다(디지털인증은 APL이 무료로 발급한다). 고객 ID를 취득하고 서비스를 이용하기 위하여 HomePort 웹사이트의 이용조건에 동의하여야 하지만, 이용조건에 대한 동의는 온라인상의 양식을 기재함으로써 간단하게 이루어질 수 있다.²⁸⁾

전자선화증권을 종이선화증권으로 전환할 수 있는 선택은 항상 가능하지만, CMI 규칙의 경우와 마찬가지로, 전자선화증권의 사본은 종이선화증권으로의 전환 없이 어느 곳에서든 승인 받은 이용자의 기록을 위해서 출력이 가능하다.

24) http://www.apl.com/help_center/documents/demo_bl/BLload.swf.

25) *Ibid.*

26) Atkinson, A., *op. cit.*, p. 24.

27) Atkinson, A., *op. cit.*, p. 24. 또한 Gaskell 교수는 “APL의 선화증권은 UCP 500 하에서 은행들이 받아들일 수 있는 화상서명을 구현할 수 있었다.”라고 언급하고 있으며 (Gaskell, N., *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP, 2000, para 1.51), 마찬가지로 이는 UCP 600 제17조에서도 적용될 수 있을 것이다.

28) http://www.apl.com/homeport/html/customer_id_registration.html.

3. APL 시스템의 준거법

APL 전자선화증권은 CMI 규칙과 마찬가지로의 방법으로 법률적 문제를 다루고 있다. APL 전자선화증권에 관한 표준약관²⁹⁾은 제6항에서 복잡한 Paramount 조항을 담고 있는데, 이는 특정 운송계약에 강행적으로 적용되는 법에 따라 헤이그 규칙 또는 경우에 따라서는 헤이그-비스비 규칙을 준거법으로 하는 운송계약을 체결하도록 되어 있다.³⁰⁾ 동 표준약관은 또한 제28항에서 법률과 재판관할권 조항을 두고 있는데, 동 항 (i)호에 의하면 “본 선화증권의 약관에 의해 다루어지지 않는 사항에 대해서는 싱가포르 법을 적용한다. 싱가포르 법은 어떠한 경우에도 본 선화증권의 약관을 해석하는데 적용한다.”라고 규정하고 있다.

APL 웹사이트의 이용에는 캘리포니아 주법이 적용된다.³¹⁾ 캘리포니아 주가 채택하고 있고 2003년 개정 미국통일상법전(Uniform Commercial Code : 이

29) http://www.apl.com/help_center/documents/blterms.pdf.

30) 제6항은 다음과 같이 규정하고 있다. “From loading of the Goods onto the Vessel until discharge of the Goods from the Vessel, the Carrier’s responsibility shall be subject to the provisions of any legislation compulsorily applicable to this Bill of Lading: a) which gives effect to the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, dated at Brussels, August 25, 1924, (“the Hague Rules”) including adaptations thereof, such as the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, 1936 (“US COGSA”), the provisions of which shall apply on all shipments to or from the United States whether compulsorily applicable or not, or b) which gives effect to said Rules as amended by the Protocols to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, dated at Brussels, February 23, 1968 (the “Hague-Visby Rules”) and December 21, 1979 (the “SDR Protocol”), but where the Hague-Visby Rules or SDR Protocol are not compulsorily applicable, they shall not be given effect. Where the Hague Rules, adaptations thereof or the Hague-Visby Rules and SDR Protocol are not compulsorily applicable, except as to shipments to or from the United States, as provided in Clause 6 i) a), this Bill of Lading shall be governed by the Hague Rules, except that the limitation shall be US\$500 per package or per shipping unit as stated in Clause 7, and without prejudice to the Carrier’s right to rely upon the Terms and Conditions of this Bill of Lading, notwithstanding the fact that they may confer wider or more beneficial rights, defences, immunities, exemptions, limitations, exonerations, liberties or benefits upon the Carrier and third-party beneficiaries than those afforded by the aforesaid conventions or legislation.”

31) http://www.apl.com/help_center/html/terms_of_use.html.

하 UCC라 약칭함)은 전자기록인증에 권리증권성을 부여하고 있다. 이와 마찬가지로의 효력이 싱가포르 법에서는 불가능하다. 왜냐하면, 싱가포르의 전자거래법(Electronic Transactions Act) 제4조는 권리증권, 특히 선화증권에 대해 동법 제2장(전자기록과 서명)과 제4장(전자계약)의 적용을 배제하고 있기 때문이다. 이 문제는 APL 전자선화증권이 궁극적으로 종이선화증권으로 사용될 수 있다는 것을 의미한다는 사실에 비추어 중요하지 않을 수 있다. 그러나 선화증권의 완전한 전자화가 이루어질 경우 이 문제를 해결할 계약적 틀을 구축할 필요가 있다. APL 전자선화증권과 유사한 전자선화증권이 영국법에 의해 규율될 때 유사한 문제점이 제기될 수 있겠지만, 이 문제가 어떻게 계약적으로 해결될 수 있는지에 관해서는 후술한다.

APL 전자선화증권의 완전한 전자화에 대한 주된 장애요인은 은행업계가 전자형태의 선화증권으로 업무를 처리하는 것을 꺼리는데 있는 것으로 보인다. 이러한 은행업계의 거부감은 명백하며 또한 eUCP의 실패에 의해 분명하게 입증되고 있다.³²⁾ 범세계적으로 사용되고 받아들여지고 있는 UCP 500에 대한 보칙인 eUCP의 실패는 eUCP의 새로움이나 그 명성의 결여에 기인하는 것이 아니라 기술혁신에 대한 거부감과 아직 종이서류에 크게 의존하고 있고 또 기술적인 인프라가 충분하게 발전하지 못한 국가들의 무역에 화환신용장이 계속해서 많이 사용된다는 사실에 기인하는 것으로 생각된다.³³⁾

IV. APL 시스템과 영국법, 한국법 및 로테르담 규칙

1. APL 시스템과 영국법

영국법에서는 1992년 9월 16일 이후에 체결된 운송계약상의 권리와 책임 문제는 1992년 영국의 해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act 1992

32) Ellinger, E. P., "Use of Some ICC Guidelines", *Journal of Business Law*, 2004, p. 706.

33) eUCP는 UCP 600에 삽입되지 않고 보칙으로 남아 있다. Miriam Goldby, "The CMI Rules for Electronic Bills of Lading reassessed in the light of current practices", *LMCLQ*, 2008, pp. 62-63.

: 이하 COGSA 1992로 약칭함)에 의해 규율된다. COGSA 1992는 1971년 영국의 해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act 1971 : 이하 COGSA 1971로 약칭함)과 함께 적용한다. COGSA 1971에 의해 그 부록에 삽입된 헤이그-비스비 규칙이 특정 운송계약에 자동적으로 적용되며 이에 법률적 효력을 부여하고 있다.

COGSA 1992는 선화증권, 해상화물운송장, 선박의 인도지시서와 같은 다양한 운송서류에 적용된다. 여기서 선화증권이란 문언에 단순히 종이선화증권만을 언급하고 있는지 아니면 전자선화증권도 포함하고 있는지에 관해 의문이 제기된다. 동법 제1조 제2항이 선화증권에 관한 부분적인 정의를 두고 있지만,³⁴⁾ 동법은 선화증권에 관한 진정한 정의를 두고 있지 않다. 그러나 영국의 2003년 통신법 제1조 제5항은 COGSA 1992가 전자선화증권에 자동적으로 적용되지 않는다는 점을 규정하고 있다. 동법에 따르면 COGSA 1992가 전자선화증권을 규율할 수 있기 위해서는 별도의 규정이 제정되어야 하지만, 현재까지 이러한 별도의 규정은 제정되지 않았다. 결과적으로 전자선화증권에 관한 한, COGSA 1992를 적용할 수 없으며, 전자선화증권이 종이선화증권이 가지는 세 가지의 기능을 충족시키기 위해서는 관습법(Common Law)은 물론 영국의 다른 법규정의 적용에 의존하여야 한다.

선적선화증권의 첫째 기능은 선적을 입증하는 수령증 역할이다. 증거로서의 전자기록의 지위에 관한 한, 영국법은 아무런 문제도 야기시키지 않는다. 영국 법원은 전자형태를 증거로 인정하는데 있어서 어떤 거부감도 표시하지 않고 있다.³⁵⁾ 또한 영국법은 2000년 전자통신법 제7조와 2002년 전자서명규정에 따른 전자서명을 인정하고 있다.

그러나 관습법과 COGSA 1971을 전자선화증권에 적용할 수 있는가에 관한 문제가 있다. 관습법상의 금반언의 원칙에 관한 한, 법원이 전자선화증권의 소

34) COGSA 1992 제1조 제2항은 “References in this Act to a bill of lading: (a) do not include references to a document which is incapable of transfer either by indorsement or, as a bearer bill, by delivery without indorsement; but (b) subject to that, do include references to a received for shipment bill of lading.”이라고 규정하고 있다.

35) 예컨대, *Marlton v. Tectronix UK Holdings* [2003] EWHC 383 (Ch) 사건에서 영국 법원은 서류의 정의는 그 폭이 매우 넓은 것으로 판시하였다. 이는 어떠한 기술방법이든 정보가 기록된 모든 것을 의미한다.

지인에게 금반언의 원칙을 부정하여야 할 이유는 없다. 다시 말하면, 법원이 전자선화증권을 증거목적에 위한 서류로 인정할 준비가 되어있다면, 전자선화증권상의 표시는 종이선화증권상의 표시가 선의의 제3자를 구속하는 것과 마찬가지로 방식으로 운송인을 구속할 수 있어야 한다. COGSA 1971과 관련하여 동법 자체는 물론 헤이그-비스비 규칙에서도 선화증권의 조건을 정의하고 있지 않다. 그러나 COGSA 1971의 문언은 그 적용에 있어서 전자선화증권을 포함시킬 수 있다는 점이 주장되고 있다. 사실 COGSA 1971 제1조(6)(a)는 만약 당해 운송계약이 헤이그-비스비 규칙이 당해운송계약을 규율한다는 점을 포함하고 있거나 또는 명백히 입증된다면 헤이그-비스비 규칙은 모든(any) 선화증권과 관련하여 법의 효력을 가진다는 취지를 규정하고 있다. 모든(any)이란 문언은 영국법원으로 하여금 선화증권의 조건을 넓게 해석할 수 있도록 하는 여지를 남겨둘 수 있다. 더욱이 전자선화증권을 종이선화증권과 똑같이 취급하겠다고 하는 당사자들의 의도가 분명한 경우에 영국법원이 선화증권의 조건을 넓게 해석하지 말아야 하는 이유도 없다.

그럼에도 불구하고, 종이선화증권이 발급되는 경우 운송인에 대해 가질 수 있는 것과 똑같은 권리를 받드시는 가질 수 없다는 점을 알고 있는 국제무역업계가 전자선화증권의 지위가 확립될 때까지는 쉽게 전자선화증권과 상환으로 대금지급에 응할 것 같지는 않다. 전자선화증권에 의해 담보되는 보험목적물 또한 마찬가지로 상황에 처할 수 있다. 이러한 문제점들을 해결하기 위해서는 운송인 스스로가 전자선화증권의 성격으로 금반언의 법리를 무효화시키는 근거로 활용하지 않겠다는 점에 구속될 수 있는 계약조항을 포함시켜야 할 것이다.³⁶⁾

선화증권의 두 번째 기능은 화주와 운송인 사이에 체결된 운송계약 조건에 관한 증거를 제공하는 것이다. 당해 운송계약에서의 권리와 책임이 선화증권 자체와 함께 후속 소지인에게 양도된다. 이는 COGSA 1992 제2조와 제3조에 의해 가능하다. 그러나 COGSA 1992는 전자선화증권에는 적용되지 않기 때

36) 영국법에 의해 규율되는 Bolero 시스템에서, 운송인은 Rulebook 3.1(3)항의 적용을 통하여 운송인은 스스로 구속된다. Rulebook 3.1(3)항은 “any statement a Carrier makes as to the leading marks, number, quantity, weight or apparent order and condition of the Goods in the BBL Text will be binding on the Carrier to the same extent and in the same circumstances as if the statement had been contained in a paper bill of lading.”라고 규정하고 있다.

문에, 전자선화증권의 양수인이 운송계약상의 운송인에 대한 권리를 취득하기 위해서는 전자선화증권의 양도가 있을 때마다 새로운 계약이 있어야 한다. 이는 복잡하고 번잡스럽게 보이지만, 먼저 선화증권에 포함된 운송계약의 실제 조건들이 매번 재협상될 필요 없이 운송인이 선화증권의 새로운 소지인에게 청약하고 새로운 소지인이 그 선화증권의 양도를 승낙하는 것만 요구하고 또 이러한 모든 과정이 전자적으로 이루어질 수 있다는 점을 고려할 때 실제로는 그렇게 복잡하고 번잡스러운 것은 아닐 것이다.³⁷⁾

APL 전자선화증권의 경우, 운송인 스스로가 서비스를 제공하고 있기 때문에 전자선화증권을 양도할 때마다 운송계약의 자동 갱조에 법적 효력을 부여하는 것과 같은 시스템의 사용을 규율하는 계약조건을 두는 것은 어렵지 않을 것이다.³⁸⁾ 이러한 계약조건의 삽입으로 영국과 같이 국내법상 전자적 절차가 선화증권에 대한 정의의 범주 내에 속하지 않는 나라에서도 APL 전자선화증권은 종이선화증권의 두 번째 기능을 수행할 수 있을 것이다.

세 번째 기능과 관련하여 관습법에서 지시식 선적선화증권의 배서(또는 소지인식 선화증권의 인도)에 의해 물품의 추정적 점유는 선화증권의 새로운 소지인에게 양도된다. *The Berge Sisar* 사건³⁹⁾에서 Hobhouse 경은 선화증권의 양도에 관한 효과를 위탁(bailment)과 양도승인(attornment)의 원칙의 적용으로 설명하였다. 그러나 Benjamin 교수는 Hobhouse 경의 설명은 COGSA 1992를 고려한 것으로 판결의 이유가 아니라고 언급하고 있다.⁴⁰⁾ 사실 선화증권이 배서될 때 추정적 점유의 양도는 이러한 두 가지의 법 이론에 의해서가 아니라 단순히 선화증권이 권리증권이라는 사실에 의해 발생한다. 영국법에서

37) 예컨대, Bolero 시스템은 Rulebook 제3.5항에 의해 볼레로 선화증권이 양도될 때마다 운송계약의 자동 갱개(novation)를 허용하고 있다.

38) Electronic Commerce(EC Directive) Regulations 2002(SI 2002/2013) 제9조는 “Member States shall ensure that their legal system allows contracts to be concluded by electronic means. Member States shall in particular ensure that the legal requirements applicable to the contractual process neither create obstacles for the use of electronic contracts nor result in such contracts being deprived of legal effectiveness and validity on account of their having been made by electronic means.”라고 규정하고 있다.

39) *Boredis AB v. Stargas Ltd(The Berge Sisar)* [2001] UKHL 17; [2002] 2 AC 205; [2001] 1 Lloyd's Rep 663.

40) Guest, A. G., *Benjamin's Sale of Goods*, 8th edition, Maxwell & Sweet, 2010, § 18-090~093.

전자선화증권은 권리증권이다. 왜냐하면 권리증권으로서의 상관습이 관습법에 의해 인정받고 있기 때문이다.⁴¹⁾

그러나 전자선화증권은 상관습에 의해 권리증권으로 인정받기 위하여 충분히 오래 사용되고 널리 사용된 것이 아님은 분명하다. 따라서 전자선화증권이 어떻게 종이선화증권의 세 번째 기능을 수행할 수 있는지에 대한 의문이 제기된다. 전자선화증권은 관습법상 권리증권이 아니기 때문에 양도승인이 필요할 것이다. 양도승인은 수탁자(운송인)가 제3자(선화증권의 소지인)를 위하여 화물을 보유하고 있다는 제3자에 대한 수탁자의 확인을 이루며, 따라서 선화증권의 소지인에게 화물의 추정적 점유권을 주게 된다.⁴²⁾ 결과적으로 APL 시스템과 같은 시스템을 통하여 양도승인의 효과를 달성하는 것은 어렵지 않을 것이다. 왜냐하면 APL 시스템은 운송인이 스스로 관리하고 있고 또 종이선화증권의 양도와 같은 효과를 APL 시스템을 통하여 구현할 수 있기 때문이다.

따라서 영국법에서조차도 이론적으로 운송인이 완전한 전자선화증권의 사용을 포함하는 서비스를 제공하는 것이 가능하다. 그러나 현실은 법적 인식에 대한 불확실성과 은행들의 보수적 태도 등과 같은 사유로 국제무역의 많은 참여자들이 아직 완전한 전자선화증권의 구현에 거부감을 나타내고 있다는 점이다. APL이 제공하고 있는 것과 같은 시스템은 종이선화증권에서 전자선화증권으로 넘어가는 과도기 단계에 있다고 볼 수 있다. 이는 무역거래 당사자들이 APL 시스템을 사용하는데 있어서 거부감을 줄일 수 있다. 왜냐하면 APL 시스템의 사용은 완전한 전자선화증권으로의 즉각적인 이행을 요구하는 것이 아니라 사용자들이 전자선화증권에 대한 생각을 점진적으로 조정할 수 있는 과정으로 볼 수 있기 때문이다.⁴³⁾

41) *Lickbarrow v. Mason* (1793) 2 H Bl 221 and *Barber v. Meyerstein* (1870) LR 4 HL 317.

42) 이러한 효과를 달성하기 위한 계약조건의 예로 Bolero Rulebook 제3.4.1(2)와 3.4.2(a)를 참조바람. 이에 따르면 양도승인은 운송인의 대리인으로서 Bolero가 수행한다. 법률이 전자선화증권을 종이선화증권과 마찬가지로의 방식으로 취급하지 않는 한 양도승인은 필요할 것이다. COGSA 1992에서 별도의 규정 제정과 같은 법적 인식이 있게 된다면 양도승인은 더 이상 필요 없을 것이다.

43) Miriam Goldby, *op. cit.*, pp. 63-67.

2. APL 시스템과 한국법

우리나라는 2007년에 상법을 개정하여 전자선화증권을 이용할 수 있는 기반을 마련하였다. 즉, 상법 제862조는 운송인이 종이선화증권을 발행하는 대신에 법무부장관이 지정하는 전자선화증권 등록기관에 등록하는 방식으로 전자선화증권을 발행하고, 등록기관을 통하여 전자문서로 등록, 배서, 제시되는 전자선화증권 제도를 이용할 수 있도록 규정하고 있다.

전자선화증권의 법적 성질과 관련하여 상법 제862조 제1항은 전자선화증권은 종이선화증권과 동일한 법적 효력을 갖는다는 취지를 규정하고 있다. 동조 제2항은 전자선화증권에는 일정한 정보가 포함되어야 하며, 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송화인이 이를 수신하여야 효력이 있음을 규정하고 있다. 동조 제3항은 전자선화증권의 권리자는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선화증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있음을 규정하고 있다. 동조 제4항은 제3항에서 정한 방식에 따라 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 상대방이 수신하면 종이선화증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 종이선화증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득함을 규정하고 있다. 마지막으로 동조 제5항은 전자선화증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적 수령절차와 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다고 규정하고 있다. 또한 동조 제5항의 위임에 따라 2008년 8월부터 “상법의 전자선화증권 규정의 시행에 관한 규정”이 마련되어 시행되고 있다.

이러한 전자선화증권 관련 법규는 우리나라가 선도적인 입법을 한 것으로써 앞으로 많은 나라에서 이와 유사한 입법이 이루어질 것으로 전망된다.⁴⁴⁾

그러나 문제가 되는 것은 상법 제862조 제1항에서 전자선화증권은 전자선화증권 등록기관에 등록하는 방식으로 발행할 수 있도록 규정하고 있다는 점이다.⁴⁵⁾ 즉, 운송인이 전자선화증권을 발행하는 것은 Bolero 선화증권과 같이

44) 정완용, “개정 해상법상 전자선화증권 규정에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」, 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008. 4, p. 112.

45) 전자선화증권과 관련한 우리나라 법상의 문제점에 관한 전반적인 연구는 안병수, “전자선화증권의 실용을 위한 국내법의 문제점에 관한 연구”, 「하주기업의 무역운송 관습과

등록기관의 권리등록부⁴⁶⁾에 등록하는 중앙등록시스템방식에 바탕을 둔 것으로 “상법의 전자선화증권 규정의 시행에 관한 규정” 제3조는 이를 구체화 하고 있다. APL 시스템은 운송인등록시스템방식이라고 볼 수 있다. 그렇다면 APL 시스템과 같은 운송인이 스스로 운영하는 시스템은 우리나라에서는 등록기관으로 인정받을 수 없다는 것을 뜻한다. 다만, APL과 같은 시스템을 운영하는 운송인이 별도로 동 규정 제3조의 요건⁴⁷⁾을 갖추어 등록기관으로 등록하는 방법이 있겠지만 이는 현실적으로 어려울 것으로 생각된다. 이는 우리나라가 취하고 있는 등록기관의 등록요건을 보다 유연하게 할 필요가 있다는 것을 의미하기도 한다. 왜냐하면, 후술하는 바와 같이, 로테르담 규칙은 앞으로의 기술적인 발전을 고려하여 전자선화증권의 운용 절차에 관해서는 자세하게 명시하지 않고 단순히 최소한의 특정 요건만을 규정하고 나머지는 운송계약 당사자들 사이에 합의하도록 남겨두고 있기 때문이다.

3. APL 시스템과 로테르담 규칙

2009년 9월에 채택된 로테르담 규칙⁴⁸⁾은 전자선화증권과 관련하여 CMI 규칙이 근거하고 있는 기본적인 원칙들을 받아들이고 또한 최근의 기술을 반영하고 있다. APL 시스템이 이러한 로테르담 규칙의 틀에서는 어떤 모습을 보이는가를 검토할 필요가 있다.

화주는 APL의 HomePort 시스템 특히 BL Suite의 사용에 합의함으로써 전

녹색성장」, 한국무역상무학회 제41회 산학협동 하계세미나, 2009. 6. 12, pp. 89-115 참조.

46) 권리등록부라 함은 전자선화증권의 발행, 양도, 전환등록 등을 위해 전자선화증권 등록기관이 전자적 방식으로 관리하는 전자적 장부를 말하며, 권리등록부는 일종의 권리등록시스템인데 운송인이 운영하는 운송인등록시스템과 단일한 중앙등록시스템으로 구분할 수 있다(최석범, 전자유가증권을 위한 권리등록소 운영방안, 「인터넷전자상거래연구」, 제4권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2004, p. 59).

47) “상법의 전자선화증권 규정의 시행에 관한 규정” 제3조 제1항은 등록기관 지정요건으로 법인일 것, 기술능력보유, 재정능력(300억원 이상의 순자산 보유), 시설 및 장비, 등록기관의 규정 등을 규정하고 있다.

48) 로테르담 규칙에 대한 전반적인 평가와 전망에 관해서는 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망”, 「무역상무연구」, 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8, pp. 359-389 참조.

자산화증권을 발급받을 수 있다. 이러한 동의는 로테르담 규칙 제3조와 제8조에서 요구되는 절차이다.⁴⁹⁾ CMI 규칙과 마찬가지로 로테르담 규칙은 선화증권에 전자적 방식을 이용하는 경우에 특정의 절차에 따라야 함을 요구하고 있다. 그러나 CMI 규칙과는 달리, 로테르담 규칙은 이러한 절차에 관해서는 자세하게 명시하지 않고 단순히 최소한의 특정 요건만을 규정하고 나머지는 운송계약 당사자들 사이에 합의하도록 남겨두고 있다. 로테르담 규칙 제9조는 당사자들 사이에 합의된 절차는 최소한 다음과 같은 네 가지의 문제에 부응할 수 있어야 함을 요구하고 있다. 첫째로 의도한 소지인에 대한 전자운송기록의 발급과 이전에 관한 방법, 둘째로 양도가능 전자운송기록을 무결한 상태로 유지시킬 수 있는 확신, 셋째로 소지인이 전자운송기록의 소지인임을 밝힐 수 있는 방안, 넷째로 소지인에 대한 인도가 유효하다는 확인 또는 제10조 제2항⁵⁰⁾ 또는 제47조 제1항 (a) (ii) 와 (c)⁵¹⁾에 따라 전자운송기록의 효력이나 유효성이 상실되었다는 확인을 제공하는 방안이다.

APL 시스템은, 선화증권이 궁극적으로 출력된 형태로 사용되는 것을 전제로 하기 때문에, 현 시점에서 로테르담 규칙 제9조상의 네 가지 요건을 충족시키지는 못하고 있다. APL 측도 선화증권은 화주가 “출력준비”가 되었다는 확인을 수령한 때가 아니라 실제로 출력된 때 “발행”된 것으로 간주한다는 점을 명확히 하고 있다. 따라서 APL 전자선화증권은 전자적 형태로 발행된 것이 아니다. 앞서서도 언급한 바와 같이, 선화증권에의 접근성, 출력될 사본의 수, 출력당사자 등에 제약이 있다. 로테르담 규칙 제9조상의 두 번째 요건에서 요구된 바와 같이, 암호화는 전자선화증권이 종이선화증권으로 출력될 때까지는 그 무결성을 유지한다는 점을 보장할 수 있지만, APL 전자선화증권은 현실적으로 전자형태로는 양도될 수 없다. APL 전자선화증권은 화주에 의해 지명된 당사자에게 전자형태로 한번만 인도될 수 있다. 만약 전자선화증권이 아직 발행되지 않았다면, 이는 화주가 정확히 무엇을 인도하는가 하는 문제를

49) 로테르담 규칙 제3조는 형식요건(form requirements)을, 제8조는 전자운송기록의 이용과 효과(use and effect of electronic transport records)를 규정하고 있다.

50) 로테르담 규칙 제10조 제2항은 양도가능 전자운송기록을 양도가능 운송서류로 대체할 수 있다는 점을 규정하고 있다.

51) 로테르담 규칙 제47조 제1항 (a) (ii)와 (c)는 공히 화물의 인도를 규정하고 있다.

야기 시킨다. 이러한 어려운 문제에 대한 유일한 해결책은 전자선화증권이 은행이나 수화인에 의해 출력될 때 동시에 발행되고 양도된다고 말할 수 있어야 한다.

만약 APL이 로테르담 규칙에 따라 완전히 전자화된 양도가능 선화증권의 도입을 원한다면, 전술한 로테르담 규칙 제9조상의 첫째 요건에 따라 완전히 전자화된 선화증권을 발행할 것을 제안하고 또 전자선화증권의 소지인이 이를 양도할 수 있는 방안을 제공하는 시스템을 구축하는 (전자선화증권에 삽입할) 표준약관을 준비하여야 할 것이다. 이는 어려운 문제가 아닌 것으로 보인다. APL 전자선화증권의 최종본은 현행 시스템에서도 전자형태로 존재하고 있으며 또한 APL은 최종본이 출력되기 전에 최종본에 대한 승인 없이는 그 변경이 불가능함을 보장하는 어떤 방안을 틀림없이 가질 수 있을 것이다. 이러한 최종본에 대한 확인이 전자선화증권의 발급에 대한 조건이 될 수 있다. CMI 모델에서와 같이, 표준약관이 새로운 소지인에 의한 수령과 전자선화증권의 수리 확인으로 화주의 접근성이 중지되고 또 선화증권의 양도를 구성한다는 점을 명시함으로써 전자형태로 된 선화증권을 양도하는 것은 현행 시스템에서 인도가 이루어지는 것과 마찬가지로 이루어질 수 있을 것이다.

APL 전자선화증권은 연속매매에는 사용되지 못한다. 즉, APL 전자선화증권은 화주에서 은행 또는 수화인에게 직접 보내지고 난 후 또 이들에 의해 출력된다. 따라서 실제 종이선화증권을 소지하는 자가 누구이든 간에 그가 소지인이 되기 때문에 로테르담 규칙 제9조상의 셋째 요건에 충족되지 않는다. 이 문제와 관련해서도 그 해결이 충분히 가능하다고 본다. 어떤 자가 누릴 수 있는 접근의 수준이 소지인임을 결정할 수 있도록 하는 시스템을 적용함으로써 셋째 요건의 충족도 가능할 것이다. CMI 시스템에서와 같이, 선화증권에 포함된 정보를 알아보기 위한 접근과 선화증권을 통제하거나 양도할 수 있도록 하는 접근 사이에는 어떤 구분이 있어야 할 것이다. 접근에는 암호화 기술에 의해 계속적으로 통제될 수 있을 것이다.

로테르담 규칙 제9조상의 넷째 요건과 관련해서 APL 시스템은 이미 이를 구현하고 있다. 만약 그렇지 않다면 운송인은 사기 위험에 노출될 가능성이 매우 클 것이다. 그렇지만 선화증권의 완전한 전자화를 구현하고자 한다면, 그 구현 절차에 소지인에 대한 인도가 유효하다는 확인을 제공하는 방안이나 또는 대안적으로 일단 소지인이 구현 절차에 따라 그가 소지인임을 나타내면서

인도를 요청하고 또 인도가 정히 이루어졌다면(로테르담 규칙 제47조 제1항 (a) (ii)), 전자선화증권은 그 효력이나 유효성이 상실된다(로테르담 규칙 제47조 제1항 (c))는 점을 보장하는 방안을 도입하여야 할 것이다.

일단 로테르담 규칙 제9조상의 요건이 모두 충족된다면, 종이선화증권이 동 규칙을 준거법으로 적용하는 모든 경우에 인정될 수 있는 것과 마찬가지로의 동일한 기능으로, 동 규칙상의 양도가능 전자운송기록에 적용할 수 있는 다른 모든 규정을 APL 전자선화증권에도 적용할 수 있을 것이다. 로테르담 규칙의 채택은 APL에 의해 개발된 시스템과 같은 전자선화증권의 보다 광범위한 사용을 촉진시킴으로써 APL 전자선화증권에서도 법률적으로 종이선화증권과 마찬가지로의 기능을 수행할 수 있도록 하는 확신을 주고 있다.⁵²⁾

V. 결 론

CMI 규칙은 선화증권과 관련하여 전자형태의 사용을 제공하는 타당한 원칙들에 근거를 두고 있으며, 이러한 원칙들은 이제 로테르담 규칙에도 반영되고 있다. 선화증권의 모든 유통과정 중의 일부를 전자형태로 제공하는 선화증권의 서비스와 이러한 전자기록에 관한 무결성과 안전성을 보장하기 위한 암호화의 사용은 이미 APL과 같은 많은 운송인들에 의해 제공되고 있다. APL 시스템의 성공적인 도입으로 CMI 규칙상의 기본적인 원칙들이 보다 단순하고 최신의 형태로 재확된 전자선화증권 시스템의 이용이 가까운 장래에 현실적으로 실현될 가능성을 크게 높이고 있다.

CMI 규칙의 근거를 이루는 기본적인 원칙들이 로테르담 규칙에도 반영되고 있는데, 이들 기본적인 원칙들은 최소한의 요건을 적용하고 있으며 또한 전자선화증권의 사용절차에 관한 세부사항을 규정하고 있지는 않다. 이는 장래 기술의 발전에 부응할 수 있도록 한다는 점에서 바람직한 방향인 것으로 보인다. 성공적인 전자선화증권의 시스템은 고객의 수요에 따라서만 개발될 수 있으며, 운송인은 이를 평가하고 반영할 수 있는 시스템을 개발하기에 가장 좋

52) Miriam Goldby, *op. cit.*, pp. 67-69.

은 위치에 있다. APL는 고객들의 요구에 맞는 시스템을 개발함으로써 이 점을 잘 보여주고 있다.

운송인이 전자선화증권에 관한 서비스를 제공하여야 한다는 점을 전제하고 있는 CMI 규칙은 타당하다고 생각한다. 운송인들은 전자적 방법에서의 전환은 일시적으로 완전하게 이루어지는 것이 아니라 장시간에 걸쳐 점진적으로 이루어질 수 있는 것으로 예측하고 있는 것 같다. 종이선화증권에서 전자선화증권으로의 전환은 이러한 점에 대한 고려 없이는 발전될 수 없을 것이다.

참 고 문 헌

- 안병수, “전자선하증권의 실용을 위한 국내법의 문제점에 관한 연구”, 「하주 기업의 무역운송 관습과 녹색성장」, 한국무역상무학회 제41회 산학협동 하계세미나, 2009. 6. 12.
- 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망”, 「무역상무연구」, 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8.
- _____, “선하증권과 Bolero Bill of Lading의 권리이전법리에 관한 비교연구”, 「무역상무연구」, 제17권, 한국무역상무학회, 2002. 2.
- _____, “전자식 선하증권과 국제운송규칙”, 「무역상무연구」, 제20권, 한국무역상무학회, 2003. 8.
- 오원석, “Bolero Bill of Lading(BBL)의 실용화에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제16권, 한국무역상무학회, 2001. 8.
- 정완용, “개정 해상법상 전자선하증권 규정에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」, 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008. 4.
- 최석범, “전자유가증권을 위한 권리등록소 운영방안”, 「인터넷전자상거래연구」, 제4권 제3호, 한국인터넷전자상거래학회, 2004.
- 최석범, 김태환, 최광돈, “전자선하증권 도입의 장애요인에 관한 실증적 연구 (볼레로 전자선하증권을 중심으로)”, 「무역상무연구」, 제30권, 한국무역상무학회, 2006. 5.
- Atkinson, A., “Electronic Bills of Lading Near”, *Journal of Commerce*, 2002. 1.
- Ellinger, E. P., “Use of Some ICC Guidelines”, *Journal of Business Law*, 2004.
- Gaskell, N., *Bills of Lading: Law and Contracts*, LLP, 2000.
- Guest, A. G., *Benjamin's Sale of Goods*, 8th edition, Maxwell & Sweet, 2010.
- Laryea, E., *Paperless Trade, Opportunities, Challenges and Solutions*, Kluwer Law International, 2002.
- Livermore, J., and Euarjai, K., “Electronic Bills of Lading and Functional

Equivalence”, *Journal of Information, Law and Technology*, vol. 2, 1998.

Miriam Goldby, “The CMI Rules for Electronic Bills of Lading reassessed in the light of current practices”, *LMCLQ*, 2008.

Nicholas Gaskell, “Bills of lading in an electronic age”, *LMCLQ*, 2010.

Todd, P., “Dematerialisation of Shipping Documents”, *Cross-Border Electronic Banking: Challenges and Opportunities*, 2nd edn, London, 2000.

http://www.unctad.org/en/docs//sdtetlb20033_en.pdf

<http://www.apl.com/homeport/documents/exwebbl.pdf>

<http://www.parliament.uk/documents/post/postpn270.pdf>

<http://www.maerskline.com/link/?page=appinfo&path=/documentation>

<http://www.comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading>

http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/law/elj/jilt/1998_2/livermore

http://www.hanjin.com/hanjin/CUP_HOM_3055.do

http://www.hmm21.com/cms/company/kor/contact/ebizguide/ebiz_02/index.html

<http://www.apl.com/history/topics/prosper/prosper.htm>

<http://www.apl.com/history/topics/prosper/doc.htm>

http://www.apl.com/homeport/html/bills_of_lading.html

http://www.apl.com/homeport/html/customer_id_registration.html

http://www.apl.com/help_center/documents/demo_bl/BLload.swf

http://www.apl.com/help_center/documents/blterms.pdf

http://www.apl.com/help_center/html/terms_of_use.html

<https://www.utradehub.or.kr/>

ABSTRACT

Reassessment on the CMI Rules for Electronic Bills of Lading

Choi, Myung Kook

The CMI Rules for Electronic Bills of Lading were based on sound principles that are now reflected in the provisions of the Rotterdam Rules, which provide for the use of electronic equivalents to bills of lading. Services involving bills of lading which exist in electronic form for at least part of their lives, and which use encryption to guarantee integrity and security of these electronic records, are already being offered by a number of carriers, among them APL. The relative success of APL's system demonstrates that the use of a system which embodies the basic ideas and processes underlying the CMI Rules could easily become a practical reality in the near future.

The basic principles in the CMI Rules and the Rotterdam Rules adopt a minimum requirements approach and does not flesh out the details of procedures for the use of electronic bills. This is an improvement, as it allows adaptability to future technological developments. Successful electronic bill of lading systems can only be developed in response to customer demand, and carriers are in the best position to gauge this and design systems to cater for it. APL has demonstrated this by creating a system which is tailor-made to its customers' requirements.

The CMI Rules were correct in their assumption that electronic bill of lading services should be provided by carriers. They also seem to have anticipated that the switch to the electronic medium would not be sudden and complete, but would require a gradual phasing out of paper documents over a long period of time.

Key Words : Electronic Bill of Lading, CMI Rules, APL's System,
Rotterdam Rules, COGSA