

로테르담 규칙의 운송서류 전자화에 대한 영향 평가*

서 백 현**

-
- I. 서 언
 - II. 로테르담 규칙의 전자운송기록에 관한 내용
 - III. 해석 및 운용상 문제점
 - IV. 전자운송기록 활용에 대한 영향 평가
 - V. 결 론
-

주제어 : 로테르담 규칙, 전자운송기록, 배타적 통제

I. 서 언

무역에서 문서를 전자 기록으로 대체해야할 필요성은 매우 크다. 시간 및 비용의 절감, 운송서류가 선적물품 보다 늦게 도착하는 문제의 해결 등을 통해 무역업무의 효율성을 제고할 수 있기 때문이다. 특히 근거리 운송구간에서는 수입자가 유통가능 운송서류를 입수하기 전에 화물이 도착함으로써 창고비의 발생 및 상업적 기회 활용의 지연 등의 피해를 주고 있다. 따라서 유통가능 운송서류의 전자운송기록화는 원활한 국제물류 시스템을 구축하고 수출입 업자의 이익을 증진시키기 위해 중요한 사안이라고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 선하증권을 전자운송기록으로 발급하거나 유통시키는 경우는 매우 드문 실정이다.¹⁾ 우리나라의 경우 이

* 이 논문은 2016년 한라대학교의 교내학술연구비 지원을 받아 수행된 연구임.

** 한라대학교 무역통상학과 교수, E-Mail : phsuh@halla.ac.kr

미 2007년 개정 상법에 전자선하증권의 운용에 관한 내용이 법제화되었고, 2008년부터는 uTrade-Hub를 통해서 전자선하증권 업무가 서비스 되고 있어서 제도적·법적환경은 구비되어 있다. 그러나 현장에서 운송사들은 운송서류와 관련된 각종업무는 전자 기록을 활용하여 업무처리를 하고 있지만 운송서류를 전자운송기록으로 발행하고 양도하는 것은 기피하고 있어서 전자운송기록의 활용이 매우 저조하고 일부 화주로 그 이용 대상이 한정되어 있다. 즉 해상운송장을 발행하는 경우나 유대관계가 깊은 거래선과의 거래시에만 전자운송기록을 발행하고 있다.²⁾ 해상운송장의 경우 수하인 신분확인만으로 화물의 인도가 가능하다는 면에서 전자운송기록을 통해 신속하게 해상운송장을 입수해야할 필요성이 상대적으로 작다고 볼 수 있다. 반면에 선하증권을 비롯한 유통가능 운송서류의 경우에는 그 필요성이 큼에도 불구하고 아직까지 전자운송기록으로의 대체가 요원한 상황이다.

비유통성 해상운송장과 같이 문서가 화물의 소유권에 관한 권리를 표상하지 않는다면 운송서류를 전자운송기록화 하는데 큰 문제는 없다고 할 수 있다. 즉 비유통성 해상운송장은 수하인의 신분확인만으로 화물인수가 가능하고 제3자에게 화물소유권에 대한 권리의 양도가 발생하지 않기 때문에 전자운송기록으로 발행되고 그 전자운송기록을 전송·보관하는 등 유통중에 훼손이나 분실 등의 문제가 생겨도 수하인이나 운송인에게 법적인 책임문제가 거의 발생하지 않게 된다. 이와 달리 유통가능 운송서류가 전자운송기록으로 잘 이용되지 않고 있는 것은 유통가능 운송서류가 화물의 소유권을 표상하고 있는 유가증권의 성격을 가지고 있기 때문이다.

유통가능 운송서류의 전자운송기록화가 보편화되지 못하는 원인으로는 기술적인 문제, 비용 문제 등과 함께 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로 발행할 때 발생할 수 있는 책임문제를 해결할 수 있는 법적환경이 구비되지 못한 점도 한 원인으로 지적되고 있다.³⁾ 특히 전자운송기록 양도과정에서 발생할 수 있는 기술적 오류와 분실 등의 문제에 대해서 운송사가 책임을 져야 하는 경우가 발생할 수 있다는 점을 운송사들은 우려하게 되고 따라서 전자운송기록 활용에 소극적일 수밖에 없는 실정이다. 이런 상황에서 기존의 국제규칙인 헤이그-비스비규칙과 함부르크 규칙은 이에 대한 답을 주고 있지 않음은 주지의 사실이다.⁴⁾ 이 외에 전자선하증권에 관한 CMI 규칙⁵⁾ 있지만 역시 활용은 제한적이다. 따라서 전자운송기록 사

1) 주장원, “전자선하증권의 현황과 법적 과제,” *홍익법학* 제16권 제1호, 홍익대학교 법학연구소, 2015. 2, p. 566; Hee-Yong Lee, “A Study on the Adoption and Impediment about Electronic Bill of Lading of Major Shipping Companies,” *통상정보연구* 제15권 제3호, 한국통상정보학회, 2013. 9, p. 442.

2) Lee, *op. cit.*, pp. 442~443.

3) Lee, *op. cit.*, p. 445.

4) 헤이그-비스비 규칙 및 함부르크 규칙 모두 전자운송기록이나 전자선하증권 관련 규정이 없다.

용을 활성화하기 위해서는 법적 환경 특히 국제조약이나 국제규칙이 필요함은 당연하다.

이러한 필요성에 부응하여 유엔국제무역법위원회(UNCITRAL)가 제정한 것이 로테르담 규칙이다.⁶⁾ 로테르담 규칙은 아직 발효되지도 않고 국제적으로 큰 관심을 모으고 있지 못하다.⁷⁾ 그러나 운송서류를 대신해 전자운송기록의 이용을 촉진시키려는 목적으로 동 규칙 제3장 전체를 전자운송기록에 관한 내용으로 규정하고 있고 제8장 역시 전자운송기록과 운송서류를 동일하게 다루어 규정하고 있어서 전자운송기록에 관한 세부 내용을 명시한 최초의 국제운송규칙이라는 점에서 의의가 있다. 이 점은 전자운송기록의 활용을 위해 신뢰할 만한 법적환경을 기다리는 운송인 및 화주의 관심을 끌기에 충분하다. 로테르담 규칙이 발효가 되지 않더라도 전자운송기록에 관한 내용이 구체적으로 명시되고, 그 이용을 촉진하고자 하는 전자운송기록에 관한 조항들은 관련 법의 제정과 발전에 영향을 미칠 것으로 판단된다.

로테르담 규칙에 관한 국내의 선행 연구가 많지 않은 실정인데 조현숙(2009)은 로테르담 규칙의 실무 적용상의 문제점으로 배타적 통제를 증명할 수 있는 효율적 시스템 확보 문제와 전자서명 내용의 미흡, 우리나라 상법과의 차이점 등을 지적하였다.⁸⁾ 전자운송기록의 법적 장치에 관련된 연구로서 안병수(2009)는 전자운송기록과 관련한 상법규정에 관한 문제점을 고찰하고 공인전자서명에 의한 발급과 양도가 외국인 입장에서는 이용이 어렵다는 점 등을 지적하였다.⁹⁾ Hee-yong Lee는 주요 선사를 대상으로 전자선하증권의 도입 현황을 분석하고 전자선하증권의 활성화를 저해하는 요인으로 운송인이 거래비밀유지, 업무부담 등의 측면에서 전자선하증권의 사용을 부정적으로 인식하고 있으며 전자선하증권의 이용에서 발생하는 법적 지위의 불확실성 등을 장애요인으로 지적하였다.¹⁰⁾ 주장원(2015)은 법적인 측면에 전자운송기록의 활성화를 저해하는 요인으로 전자운송기록의 국제적 유통을 제약하는 법·제도적 문제점과 발행·유통과정에서의 책임규정이 없는 점,

5) CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990.

6) 정식명칭은 ‘UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA’이다.

7) 로테르담 규칙은 2008년 12월 15일에 유엔총회에서 채택되었고 현재까지 스페인, 토고, 콩고 등 3개국이 비준하였다. UN회원국 20개국 이상이 비준하여 하는 발효요건에 미치지 못하고 있고 각국의 동향도 비준에 적극적이지 않은 상황이다.

8) 조현숙, “로테르담 규칙의 전자운송기록에 관한 규정의 내용과 실무적용상의 문제점,” e-비즈니스연구 제10권 제3호, 국제 e-비즈니스학회, 2009. 9, pp. 147~169.

9) 안병수, “전자선하증권의 실용을 위한 국내법의 문제에 관한 연구,” e-비즈니스 연구 제10권 제5호, 국제 e-비즈니스학회, 2009. 12, pp. 53~73.

10) Lee, *op. cit.*, pp. 431~451.

양도 절차상의 번거로움을 야기시키는 법적 문제점을 지적하였다.

본 연구에서는 전자운송기록의 확산이 운송시스템을 현대화한다는 관점에서 로테르담 규칙에서 규정한 전자운송기록 관련 조항을 해석하고 이 것이 실제 전자운송기록의 이용확산에 미칠 수 있는 영향 정도를 평가하도록 한다. 본 연구에서는 로테르담 규칙을 크게 두 가지 관점에서 분석하고자 한다. 우선 로테르담 규칙의 내용을 해석하고 분석하는 것이다. 로테르담 규칙이 전자운송기록을 별도의 장으로 규정한 배경은 물론 전자운송기록의 이용을 촉진하기 위한 것이다. 이에 따라 로테르담 규칙은 전자운송기록의 개념을 정의하고 전자운송기록의 발행과 양도, 종이운송서류를 대체할 수 있는 방안을 제시하고 있다. 이러한 규정의 내용을 해석하고 문제점을 검토하고자하는 것이다.

두 번째는 로테르담 규칙의 내용을 실무에 적용할 때 나타날 수 있는 현상을 분석하는 것이다. 이를 통해서 로테르담 규칙이 전자운송기록의 활용에 어느 정도 영향을 미칠 수 있을지를 평가해보고자 한다. 전자운송기록의 확산을 촉진하기 위한 로테르담 규칙의 제정의도가 어느 정도 성취가능한 것인지를 평가하는 것으로 전자운송기록의 활용을 확산시키기 위한 제도 및 법적 틀을 갖추는 데 적절한 시사점을 제공할 수 있을 것이다.

II. 로테르담 규칙의 전자운송기록에 관한 내용

1. 전자운송기록의 의미

1) 전자운송기록의 개념

로테르담규칙은 제1조 18항에서 전자운송기록에 대해 ‘운송인이 운송계약 하에서 전자적 통신방법으로 발행한 하나 이상의 메시지로서 운송계약 하에서 운송인 또는 수행당사자가 화물을 수령하였다는 것을 증빙하고 운송계약을 포함하거나 증빙하는 것’으로 정의한다. 이 것은 제1조 14항에¹¹⁾ 정의된 운송서류를 단지 전자적 통신방법으로 발행한 것이라는 의미이지만 제1조 18항은 추가하여 ‘첨부에 의해 전

11) 로테르담 규칙 제1조 14 “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and
(b) Evidences or contains a contract of carriage.

자운송기록과 논리적으로 연결된 정보’, 그리고 ‘전자운송기록의 발급과 동시 또는 발급 이후에 전자운송기록과 링크된 정보’도 전자운송기록으로 간주하고 있다.

서면으로 된 운송서류는 통상 앞면에 해당 운송에 관한 정보를, 그리고 뒷면에는 약관을 기재하고 있어서 종이 한 장이면 운송계약에 관한 모든 내용을 담고 있는데 반해 전자운송기록의 경우에는 이러한 정형화된 형식을 구현하는 것은 염두에 두고 있지 않은 것으로 보인다. 따라서 운송서류에 있는 내용들이 여러 개의 메시지로 분리되어 전송될 수도 있고 첨부나 링크된 형태로도 존재할 수 있다는 것을 나타내고 있다. 이 점은 전자운송기록이 전자문서라는 용어와 명확히 구분될 수 밖에 없다는 것을 나타내고 있다. 여기서 ‘기록’의 개념은 미국 통일전자상거래법(the Uniform Electronic Transaction Act 1999; 이하 UETA)의 규정에 따르면 ‘유행의 매개체에 적혀있거나 전자적 또는 다른 매개체에 저장되거나 인지가 가능한 형태로 재생가능한 모든 정보’를 의미한다.¹²⁾ 우리나라 ‘전자문서 및 전자거래기본법’은 ‘전자문서관 정보처리시스템에 의하여 전자적 형태로 작성, 송신·수신 또는 저장된 정보를 말한다’고 규정하고 있다.¹³⁾ 우리나라 ‘전자문서 및 전자거래 기본법’은 전자문서라는 용어를 사용함으로써 종이문서와 같이 정형화된 형태로 구현되어야 하는 것처럼 오해를 야기할 수 있다. 이는 문서라는 것이 정보를 담은 매체를 의미하고 정보 또는 기록은 그러한 매체에 표현된 내용을 의미하기 때문에 어느 용어를 쓰느냐에 따라 혼동을 일으킬 수 있다.¹⁴⁾

그러나 ‘전자문서 및 전자거래 기본법’도 본질적으로는 전자문서를 전자정보로 규정하고 있다는 점에서 큰 차이는 없다고 하겠다.

로테르담 규칙에서 말하는 전자운송기록이라는 것은 일정한 형식으로 구현된 전자문서와 같이 정형화된 형태로 화면이나 프린트된 종이에 나타나게 될 수도 있고 전자적 정보로 저장된 형태로 있다가 어떤 프로그램과 연동되어 어떤 형태든 인지가 가능한 형태로 구현되어 나타날 수 있게 된다. 따라서 전자운송기록은 운송회사의 프로그램으로 전자문서형태로 구현될 수도 있고 단지 정보를 나열하는 식으로 열람될 수 있는 융통성을 가질 수 있을 것이다. 또한 약관같은 것은 링크를 통해서 운송사의 서버에 저장되어 그 내용을 확인할 수도 있을 것이다. 용어 면에서 정형화된 형태로의 가시성을 구현하는 매개체를 의미하는 것으로 착각할 수 있는 전자문서보다는 전자적 형태의 정보를 의미하는 전자운송기록이 더 적합한 표현이라고 할 수 있다.

12) UETA, Section 2(13).

13) 전자문서 및 전자거래기본법 제2조 1.

14) 김기창, “전자문서 및 전자거래 기본법의 재평가 -전자 상거래 모델법 제정 20주년을 맞이하며-”, 정보법학 제20권 제2호, 한국정보법학회, 2016. 9, p. 72.

2) 전자운송기록의 효력

물론 전자운송기록은 기능 면에서 운송서류와 동일한 소위 기능적 등가성을 갖도록 만들어 진 것이라고 할 수 있다.¹⁵⁾ 구체적으로 로테르담 규칙은 전자운송기록의 발행, 배타적 통제, 양도는 운송서류의 발행, 소유, 양도와 동일한 효과를 가지게 된다고 규정한다.¹⁶⁾ 여기서 배타적 통제는 UETA에 나오는 개념으로 볼 수 있다. 이 법 16단원에는 양도 가능한 것들에 대한 전자기록이 문서와 기능적 등가성을 갖기 위해서 사람이 그 전자기록에 대한 통제를 행할 수 있어야만 한다는 전제 조건을 명시하고 있다.¹⁷⁾ 여기서 통제란 유통가능 전자기록이 발행되고 양도되는 당사자가 누구인가를 식별할 때 가능하게 된다.

이와 같이 전자기록의 통제는 유통 가능한 권리증권의 소유를 대체하는 개념으로 볼 수 있으며, 배타적 통제는 전자운송기록에 체화된 내용에 대한 권리권자를 언제든지 식별할 수 있는 시스템에 의해 만들어진다고 볼 수 있다. 그렇기 때문에 운송인은 배타적 통제를 가능하게 하는 시스템을 직접 개발하거나 우리나라의 전자무역망(uTrade Hub)과 같은 외부 시스템을 통해 제공해야할 책임을 갖게 된다고 할 수 있다. 또한 CMI 규칙의 경우에는 사설키 발행 방식으로 이러한 배타적 통제를 제공하도록 규정하고 있으며 APL 선사 등이 이러한 시스템을 운영하고 있다.¹⁸⁾

2. 전자운송기록의 발행과 내용

1) 전자운송기록의 발행

전자운송기록에 관한 조항은 제3장 제8조에서 10조까지이며 추가로 제8장 35조에서 39조까지는 운송서류와 함께 전자운송기록에 대한 내용을 규정하고 있다. 전자운송기록이 발행될 수 있는 전제조건은 전자운송기록의 발행과 이후 사용에 대한 운송인과 송하인의 동의가 있어야 한다는 것이다.¹⁹⁾ 여기에서 송하인은 운송인과 운송계약을 체결한 자를 뜻한다. 로테르담 규칙은 송하인과 서류상의 송하인(documentary shipper)을 구분하고 있는데²⁰⁾ 서류상의 송하인은 전자운송기록이나 운송서류상에 송하인으로 명시하는데 동의한 자를 칭한다. 전자운송기록은 송하인

15) UNCITRAL, *ACN:9/510*, p. 13.

16) 로테르담 규칙 제8조 (b).

17) UETA Sec. 16 TRANSFERABLE RECORDS. (b) A person has control of a transferable record if a system employed for evidencing the transfer of interests in the transferable record reliably establishes that person as the person to which the transferable record was issued or transferred.

18) CMI 규칙 제8조.

19) 로테르담 규칙 제8조(a).

20) 헤이그-비스비 규칙이나 함부르크 규칙에는 이러한 구분이 없다.

또는 송하인의 동의하에 명의상 송하인 모두가 비유통성 전자운송기록이나 유통성 전자운송기록을 취득할 수 있는 권리를 가진다.²¹⁾ 전자운송기록이 발행될 수 없는 경우는 송하인과 운송인이 전자운송기록을 사용하지 않기로 합의한 경우, 전자운송기록을 사용하지 않는 것이 거래에서의 관습, 관례 또는 관행인 경우 등이다.²²⁾

전자운송기록의 발행에 필요한 운송인과 송하인간 동의를 형식에 대해서 로테르담 규칙은 언급하고 있지 않다. 이 부분은 계약성립에 관한 일반적인 법리를 따르면 될 것이다. 즉 동의는 어떠한 형식으로도 이루어질 수 있다고 볼 수 있다.²³⁾

2) 전자운송기록의 내용

전자운송기록이 발행되는 경우 운송서류상의 어떠한 내용도 전자운송기록에 포함될 수 있다.²⁴⁾ 로테르담규칙은 운송서류상 필수 기재사항으로 운송품명, 중량, 용적, 개수, 하인, 운송인이 화물을 수령할 당시의 화물의 외관상태, 운송인의 명칭 및 주소, 화물수령일자 또는 선적일자, 전자운송기록의 발행일, 송하인, 수하인, 선박의 명칭, 선적항 및/또는 인수지, 양륙항 및/또는 최종목적지, 운송서류의 원본통수가 포함되어야 한다고 명시하고 있다.²⁵⁾ 이러한 필수 기재 사항을 포함하여 운임, 당사자간 특약 및 약관 등등 운송서류에 포함될 수 있는 모든 내용들이 전자운송기록으로 만들어질 수 있다. 운송인의 서명의 경우에는 전자서명으로 대체 되어 포함될 수 있음은 당연하다.²⁶⁾

로테르담 규칙에서는 운송서류를 전자운송기록으로 발행하는 경우 발행된 원본의 수를 적어야 한다고 명시하고 있어서 전자운송기록의 경우에 어떻게 적용해야 하는지 논란이 있을 수 있다. 전자기록에서 복수의 원본이라는 것은 별 의미가 없는 점을 감안하여 이에 관한 세부내용을 규정하고 있지 않은 것으로 보인다. 이 문제는 신용장 거래 등의 관습을 적용하면 될 것으로 보인다. 즉 신용장거래에서 전자운송기록의 경우에 복수의 원본을 발행할 필요가 없고 1부면 되기 때문에 이미 발급된 선하증권의 작성통수를 그대로 기재할 필요는 없을 것이며²⁷⁾ 이러한 내용을 운송인이 송하인에게 고지함으로써 해결할 수 있을 것이다.

21) 로테르담 규칙 제35조.

22) 이는 운송서류에도 동일하게 적용된다; 로테르담 규칙 제35조.

23) 국제물품매매에 관한 유엔협약 제11조.

24) 로테르담 규칙 제8조 (a).

25) 로테르담 규칙 제36조.

26) 로테르담 규칙 제38조.

27) 이런 해석은 Supplement to UCP 600 for Electronic Presentation-Version 1.1(이하 e UCP v.1.1) Art.e8 'Any requirement of the UCP or an eUCP Credit for presentation of one or more originals or copies of an electronic record is satisfied by the presentation of one electronic record'에 기초한다.

3) 전자운송기록상 운송인의 서명

기본적으로 운송서류에는 항상 운송인이나 선박의 선장 또는 그 대리인에 의한 서명이 있어야 한다.²⁸⁾ 로테르담 규칙은 전자운송기록에 운송인이나 그 대리인에 의한 전자서명이 있어야 한다고 명시하고 있다. 또한 전자서명자와 운송기록에 대한 운송인의 인증을 명기하도록 규정하고 있다. 전자서명과 관련하여 전자서명에 적용되는 특별한 기술적 내용이나 법적 요건을 규정하고 있지는 않다. 이는 디지털 서명, 생체인식 등등 서명요구를 만족시킬 수 있는 다양한 기술적 발전이 이루어지고 있는 현실을 감안하여 특정한 서명 기술을 언급하는 것은 부적절한 것으로 보았기 때문이다.²⁹⁾ 즉 로테르담 규칙은 이러한 기술적 발전에 영향을 미칠 수 있는 세부적인 규정을 피하려고 한 것으로 보인다. 전자서명은 지금까지는 신뢰할만한 공인기관에 의해 인증될 때 신뢰할만한 것으로 인정되어왔다.³⁰⁾ 이 것은 종이 운송서류를 위조함으로써 발생할 수 있는 기존의 문제들이 전자운송기록에서도 발생할 수 있기 때문에 전자운송기록에 대한 서명의 신뢰성은 중요한 부분이라고 할 수 있다. 그렇지만 공인전자서명을 요구하는 경우에는 각국간 서명의 호환이 어렵고 전자운송기록의 양도 역시 매우 불편할 수 밖에 없다. 이런 점을 고려할 때 전자운송기록에 대한 서명요건을 꼭 공인전자서명 등 공인인증기관에 의존하는 것은 바람직하지 않다고 볼 수 있다.

3. 전자운송기록의 양도와 화물인수

1) 양도

앞서 언급한 바와 같이 유통가능 전자운송기록이나 비유통성 전자운송기록 모두 송하인과 운송인의 합의로 발행가능하다. 현실적으로 이용이 많고 화물의 소유권을 상징하는 유통가능 운송서류의 전자운송기록 발행과 이용이 더 절실한 필요를 가진다. 많은 경우 무역계약이 연쇄계약의 형태를 띠기 때문에 운송서류 양도를 통한 소유권 이전 필요성은 크다고 하겠다. 따라서 전자운송기록의 활용도를 높이

28) 로테르담 규칙 제38조 1, 상법 제853조 ①.

29) Francesco Berlingieri, *The Analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules*, RIPRODUZIONE RISERVATA, 2012 p. 11; UETA에서는 전자서명을 ‘전자기록에 서명의도를 가진 자가 채택하거나 실행하거나 기록과 관련되어 논리적으로 관련되거나 첨부되어지는 전자적 과정, 전자적 소리, 전자적 상징’으로 정의하고 있다; UETA Sec. 2-(8).

30) Felix W. H. Chan, *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's Position on the Rotterdam Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*; Cincinnati 40.2, Apr. 2009, p. 189.

기 위해서 전자운송기록의 양도성이 보장되어야 한다.

로테르담 규칙은 유통가능 전자운송기록을 ‘지시식’ 또는 ‘유통 가능’과 같은 문구 또는 동 기록을 규율하는 법률에 의하여 동등한 효력을 가진 것으로 인정되는 기타 적절한 문구에 의하여 송하인이나 수하인의 지시인이나 소지자가 수하인이 될 것을 나타내고 아울러 ‘유통불능(non-negotiable)’ 또는 ‘유통불가(not negotiable)’ 등의 명시적 기재가 없는 것으로 규정하고 있다.³¹⁾

이 외에도 로테르담 규칙은 당사자들이 유통가능 전자운송기록을 이용하고자 할 때 필요한 추가 조건을 명시하고 있다. 운송인은 예정된 전자운송기록 소지자에게 전자운송기록을 발행하고 양도할 수 있는 방법을 제공해야 한다. 또한 유통가능 전자운송기록은 완전무결성을 가진다는 보증을 제공하여야 한다. 즉 누락이나 훼손, 오류 등이 없이 제공되어야 한다. 또한 전자운송기록 소지자가 자신이 소지자임을 입증할 수 있는 방법과 소지자에게 인도가 이루어졌음을 확인할 수 있는 방법을 제공하여야 한다.

이미 발행된 유통가능 전자운송기록을 유통가능 운송서류로 대체하기로 합의하고 유통가능 운송서류가 발행되어 이미 발급된 유통가능 전자운송기록을 대체한 경우에 운송인은 소지자에게 전자운송기록의 효력이 상실되었음을 확인할 수 있는 방법을 제공해야 한다. 화물인도 후 운송인에게 제시된 전자운송기록의 효력은 상실되는데 이 경우 효력을 상실했음을 알 수 있는 방법을 제공하여야 한다. 이러한 절차는 운송계약내용에 나타나야 하고 송하인이 미리 확인할 수 있어야 한다.

2) 화물인수

유통가능 전자운송기록은 유통가능 운송서류와 기능적 동가성을 가지므로 유통가능 전자운송기록의 소지자는 목적지에 도착한 화물의 인도를 청구할 권리를 가지게 됨은 당연하다.³²⁾ 유통가능 전자운송기록의 소지자는 운송계약상 목적지에 화물이 도착한 후에 자신이 유통가능 전자운송기록의 소지자임을 입증함으로써 도착 화물을 인수할 수 있다.³³⁾ 이후 해당 화물이 유통가능 전자운송기록의 소지자에게 인도됨과 동시에 유통가능 전자운송기록의 효력은 상실된다.³⁴⁾ 이 때 유통가능 전자운송기록의 소지여부만 확인되면 화물인수가 가능하며 이를 운송인에게 송신할 필요는 없다.

31) 로테르담 규칙 제1조 15.

32) 로테르담 규칙 제47조 a.

33) 로테르담 규칙 제47조 a(ii).

34) 로테르담 규칙 제47조 c.

4. 유통가능 운송서류와 유통가능 전자운송기록간의 교체

1) 유통가능 운송서류의 유통가능 전자운송기록으로의 교체

로테르담 규칙은 유통가능 운송서류가 이미 발행된 이후에도 해당 서류를 동일한 기능을 가지는 전자운송기록으로 교체할 수 있도록 절차를 규정하고 있어서 전자운송기록의 이용확산에 기여할 수 있을 것이다.

유통가능 운송서류가 이미 발행된 경우에도 운송인과 소지자는 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로 교체하는데 합의할 수 있다. 그러한 합의가 이루어진 경우 유통가능 운송서류 소지자는 발행된 유통가능 운송서류 진통을 운송인에게 인도하여야 한다. 로테르담 규칙은 원본 운송서류라는 표현을 쓰고 있지는 않지만 사본을 회수한다는 것은 의미가 없기 때문에, 소지인은 발행된 원본 전부를 운송인에게 인도하면 된다. 이후 운송인은 소지자에게 유통가능 운송서류를 교체한다는 내용을 명시한 유통가능 전자운송기록을 발행하여야 한다.³⁵⁾ 운송인에게 인도된 유통가능 운송서류는 유통가능 전자운송기록의 발행과 함께 그 효력을 상실하게 된다.³⁶⁾ 로테르담 규칙은 유통가능 운송서류만 전자운송기록으로 교체할 수 있도록 규정하고 있다. 즉 유통불능 운송서류의 경우에는 용도가 제한적이고 전자운송기록으로 교체할 필요성이 크지 않기 때문에 실용적인 관점에서 이를 규정할 필요가 없다고 보았다.³⁷⁾ 이 점은 전자운송기록의 발급과 관련하여서는 유통가능과 유통불능을 구분하지 않는 것과 대조된다.

전자운송기록은 운송서류 발행후 언제든 이미 발행된 운송서류와 교체할 수 있는 것으로 해석되어야 한다. 무역에서 화주는 연쇄계약에 따라 언제든 바뀔 수 있으므로 운송서류 발행 후에도 상인의 필요에 따라 어느 단계에서라도 전자운송기록이 이용될 수 있어야만 전자운송기록의 활용도가 높아지기 때문이다. 그러나 전자운송기록으로의 교체발행 시점의 한계에 대해서는 명확하지가 않다. 예를 들어 화물이 운송 중이거나 환적항에 있는 경우에는 전자운송기록의 발급이 가능하겠지만 이미 화물은 양륙항이나 인도장소에 도착되었지만 아직 화물인도가 이루어지지 않은 경우에도 전자운송기록이 발급가능한지는 의문이 남는다. 이 경우에 헤이그-비스비 규칙³⁸⁾이나 함부르크 규칙³⁹⁾은 운송인의 운송의무가 종료된 상황이

35) 로테르담 규칙 제10조 b.

36) 로테르담 규칙 제10조 c.

37) Ioanna Magklasi, "Electronic transport records: Assessing the contribution of the Rotterdam Rules to e-commerce," *Computer Law & Security Review*, 29, 2013, p. 124.

38) 헤이그 규칙 제1조 (e); "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

어서 운송인이 전자운송기록 발급요청에 응해야할 의무는 없는 것으로 보이지만 전자운송기록 소지자가 전자운송기록의 발급을 요청한다면 분쟁거리가 될 수 있다. 로테르담 규칙의 경우에는 운송인의 의무가 양륙항이나 인도지에서 화물을 수하인에게 인도하였을 때 끝나게 되므로 로테르담 규칙을 적용할 경우에 화물이 목적지에 도착했다라도 전자운송기록 발급이 가능한 것으로 해석된다.⁴⁰⁾

2) 유통가능 전자운송기록의 유통가능 운송서류로의 교체

반대의 경우로 만일 유통가능 전자운송기록이 발급되었으나 운송인과 소지자가 해당 유통가능 전자운송기록을 유통가능 운송서류로 교체하고자 한다면, 소지자에게 전자운송기록이 있는 장소에서 유통가능 전자운송기록을 교체한다는 문언을 기재한 유통가능 운송서류를 발행하게 되고, 유통가능 운송서류가 발행된 시점부터 전자운송기록의 효력은 해지된다.

III. 해석 및 운용상 문제점

1. 전자운송기록의 발행

1) 서류상 송하인의 동의권

로테르담 규칙은 기존의 국제규칙과 달리 송하인과 서류상 송하인을 구분하여 정의하고 있다. 송하인은 운송인과 운송계약을 체결한 자이며 송하인 이외의 자로서 운송서류 또는 전자운송기록 상에 송하인으로 기록되는 것에 동의한 자라고 정의하고 있다.⁴¹⁾

대부분 경우에 수출자가 송하인으로 관행적으로 기재되고 있고 무역거래조건 (Incoterms)에 따라 서류상의 송하인이 필요한 경우도 있을 수 있다.

예를 들어 FOB 계약과 CIF 계약을 비교해보면 수출자가 운송계약을 체결하는 CIF계약에서는 수출자가 송하인이 될 것이며 이후 운송서류에 배서를 함으로써 해당 운송서류가 유통될 것이다. 반면에 FOB 계약 하에서는 수입자가 운송계약을 체결

39) 함부르크 규칙 제1조 6; “Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another.

40) 로테르담 규칙 제12조 1.

41) 로테르담 규칙 제1조 9.

결하고 수출자에게 선적을 지시하게 된다. 아니면 운임만 착불로 하고 운송계약을 수출자에게 위임할 수도 있다. 어느 경우든 수출자 입장에서는 선적이행을 수월히 하고 화물인도에 따른 운송인에 대한 자신의 권리와 의무를 확보하기 위해서 또한 송장 등 다른 서류에 자신이 송하인으로 기재되는 관행과 일치시킴으로써 대금결제과정에서 발생할 수 있는 서류상 불일치의 문제 등을 회피하기 위해서 자신을 송하인으로 기재하는 것을 당연시할 것이다.⁴²⁾

수입자가 운송계약을 체결하고 수출자가 서류상의 송하인으로 기재되는 FOB의 경우에 서류상 송하인은 전자운송기록 발행을 요청할 수 있는 권한이 없다. 다만 운송계약을 체결한 당사자인 수입자 즉 송하인의 동의 하에서만 전자운송기록을 발행받을 수 있다.⁴³⁾ 본인 생각으로는 전자운송기록 발행에 관해 서류상 송하인의 동의가 있어야 하며 전자운송기록 발행을 요청할 수 있는 권리 또한 가져야 한다. FOB 계약에서 수입자인 송하인의 동의만으로 전자운송기록이 발행되는 경우에 서류상 송하인은 이에 무조건 응해야 하는 것은 부당하기 때문이다. 물론 송하인이 전자운송기록의 발행 요청 전에 서류상 송하인과 상의하겠지만 예외적인 경우에 송하인의 일방적인 요청에 따라 전자운송기록이 발행되면 이를 수용할 준비가 안된 서류상의 송하인은 난처할 수밖에 없고 수출자와 수입자간 분쟁요인이 될 수 있을 것이다. 반대의 경우도 마찬가지이다. 수출자가 전자운송기록을 발행받아 선적서류 전체를 전자기록으로 은행에 제시하고자 하는 경우에도 송하인인 수입자가 동의하지 않으면 운송서류만 서면으로 된 것을 별도로 제출해야하는 불편함이 생기게 된다. 서류상 송하인이 요청하여 발행된 전자운송서류를 송하인은 운송인에게 운송서류로 교체를 요구할 수 있어서 송하인에 미치는 영향도 거의 없다고 볼 수 있다.

또한 로테르담 규칙 제33조는 ‘서류상 송하인은 송하인에 부과된 의무와 책임을 따른다’고 규정하고 있다. 의무 면에서는 송하인에 부과된 의무와 책임을 가지면서도 자신의 권리행사는 제한된다는 것은 형평성 측면에서도 맞지 않다고 할 수 있다.

2) 전자운송기록에 의한 양도 동의를 범위

전자운송기록이 발행되기 위해서는 운송인과 송하인의 동의가 있어야 하나, 유통가능 전자운송기록의 양도를 실행하는데 있어서 운송인이나 송하인의 동의가 필요한지 그리고 경우에 따라 소지자의 동의가 필요한 지에 대해서는 명확히 밝히고 있지 않다. 다만 제8조(a)항은 ‘운송인과 송하인이 전자운송기록의 발행과 그 후

42) 우리나라 대법원은 FOB계약의 경우 운송계약 당사자인 수입자가 송하인이라는 입장이다; 양석완, “증권상의 송하인의 의무와 책임에 관한 새로운 전개 -로테르담 규칙을 중심으로-” 국세법무 제8권 제2호, 제주대학교 법과정책연구원, 2016, p. 234.

43) 로테르담 규칙 제35조.

의 사용에 대하여 동의를 한 경우'로 규정하고 있어서 '그 후의 사용'범위에 양도 역시 포함되는 것으로 해석가능 하다. 로테르담 규칙의 내용에 따라 과정을 유추해 보면, 유통가능 전자운송기록을 발행하는 것에 운송인과 송하인이 동의한 후에 전자운송기록이 발행이 되고 유통가능 전자운송기록의 양도를 운송인이나 특정 조직에게 요청하거나 아니면 해당 전자운송기록에 명시된 방법으로 양도를 이행할 수 있을 것이다. 이것은 이미 발행된 운송서류의 소지자가 운송인에게 당해 운송서류를 전자운송기록으로 교체해줄 것을 요청할 때도 마찬가지이다. 양도요청을 받은 운송인이나 특정 조직이 송하인을 대신하여 양도요청을 이행하는 경우에는 요청대로 양도를 행할 의무가 운송인에게 있다고 해석해야 할 것이다. 이 것은 유통가능 전자운송기록 발행시에 이미 포괄적 동의를 이루어진 것으로 해석할 수 있다. 유통가능 전자운송기록은 양도를 전제로 해서 발행되기 때문이다. 또한 해당 전자운송기록에 명시된 방법으로 양도를 이행하도록 한 경우도 그러한 전자운송기록을 발행한 운송인의 동의로 해석할 수 있어야 한다.

2. 유통가능 전자운송기록 사용절차

1) 전자운송기록 발행과 이전시스템

로테르담 규칙이 유통가능 전자운송기록을 이용하기 위한 절차를 규정한 것은 기존의 국제규칙인 헤이그-비스비 규칙이나 함부르크 규칙에 없던 내용이어서 규정한 것 그 자체로는 의의가 있지만 그 내용은 매우 모호하다. 우선 소지인으로 예정된 자에게 전자운송기록을 발행하고 이전 하는 방법을 갖추어야 한다는 제9조 (a)항의 규정은 전자운송기록 사용의 전제에 관한 것이며 이러한 시스템을 갖추고 있지 못하다면 전자운송기록을 사용할 수도 없는 것인데 이러한 규정이 무엇을 의미하는 것인지 의문이다. 만일 제9조 (a)항이 의미하는 것이 각국의 법률이나 국제규칙에 부합하는 시스템과 방법을 갖추어야 한다는 엄격한 규정을 의미한다면 수긍이 가는 면도 있지만 단순히 시스템 그 자체를 의미한다면 해당 조항의 실효성에 의문을 갖을 수 밖에 없다.

2) 전자운송기록의 완전무결성 보증

전자운송기록은 정형화된 양식의 형태일 수도 있고 하나 또는 수개의 메시지나 링크된 형태 일 수도 있다. 그리고 전자통신수단으로 한 번에 전송될 수도 있고 여러 번으로 나뉘어 전송될 수도 있다. 현재 운송서류발행 관행은 한 장으로 된

운송서류에 당해 운송계약에 관한 모든 내용을 인쇄하여 발행하고 있는데 전자운송기록의 경우에 여러 개의 메시지로 나뉘어 전송되는 경우에 송하인이나 소지자가 수취한 메시지에서 누락된 것은 없는지 확인이 필요하다. 로테르담 규칙은 운송인은 유통가능 전자운송기록의 이용시에 유통가능 전자운송기록의 완전무결성 유지에 대한 보증을 제공해야 한다고 되어 있다.⁴⁴⁾ 그런데 비유통성 전자운송기록의 발행에 관해서는 완전무결성에 대해 아무런 언급을 하고 있지 않다. 두 가지 발생 가능한 문제를 지적할 수 있다. 첫째는 비유통성 전자운송기록인 경우에 이러한 완전무결성에 대한 보증은 필요하지 않느냐는 점이다. 비유통성 전자운송기록의 경우에 이를 타인에 양도할 수 있는 기능은 없지만 운송계약서 및 화물수취의 영수증으로서 역할을 하기 때문에 비유통성 전자운송기록 역시 완전무결성이 보증되어야 한다. 두 번째는 수취한 전자운송기록이 완전무결하다는 것을 어떻게 확인할 수 있느냐는 점이다. 예를 들어 여러 개의 메시지로 나뉘어 수취되는 경우에 모든 메시지를 다 수취하였다는 것을 확인할 수 있어야 한다. 이점은 유통가능과 비유통성 전자운송기록 모두에서 발생할 수 있는 문제들이다. 물론 로테르담 규칙은 유통가능 운송서류의 완전무결성을 유지할 것에 대한 보증이 있어야 한다고 규정하고 있지만 이는 원론적인 규정이고 이에 대한 책임문제 또한 언급되고 있지 않다.⁴⁵⁾ 결국 유통가능 전자운송기록의 완전무결성에 대한 보증방법의 개발은 운송인에게 그 책임이 남겨지게 되는데 어떻게 이를 적용할지 현실적인 법적 가이드라인과 세부적인 기술적용 방안의 개발이 과제로 남게 된다.

이러한 문제점은 로테르담 규칙 제9조 c항과 d항의 내용에도 적용될 수 있다. 즉 소지인이 자신이 소지인임을 증명할 수 있는 방법을 운송인이 제공하여야 하며 소지인에 대한 인도가 이루어졌는지 또는 전자운송기록의 효력이 상실되었다는 것을 확인할 수 있는 방법을 제공해야 한다는 내용 역시도 운송인이 그 방법을 개발하거나 타인으로부터 구매해서 제공해야 하는 과제를 운송인에게 남기게 된다.

3. 유통가능 전자운송기록의 교체

1) 원격지에서 유통가능 전자운송기록 교체 요구의 효율성

유통가능 운송서류가 발급된 후에, 운송서류 소지자는 운송인에게 전자운송기록으로 교체해줄 것을 요청하여 이미 발급된 운송서류의 원본 전부를 운송인에게 반

44) 로테르담 규칙 제9조 b.

45) 로테르담 규칙 제9조 b.

납한 후에 운송인이 전자운송기록을 소지자에게 발급함으로써 교체가 완료된다. 전자운송기록을 이용하는 것은 편리하고 신속한 속성 때문이다. 그런 점에 비추어 위 과정은 매우 복잡하고 실행하기 쉽지 않다고 생각된다. 이미 발행된 운송서류가 운송인에게 다시 인도되어야 한다는 점은 유통가능 운송서류가 가지는 권리증권의 속성을 보면 당연하게 여겨진다. 즉 운송인은 유통가능 운송서류가 제시되고 화물의 인도를 요구하면 당연히 이에 응할 법적 의무가 있다. 그러므로 운송인 입장에서는 운송서류를 회수하지 않고 전자운송기록을 교체용으로 발급한다는 것은 불법적인 것으로 인식할 수 있다.⁴⁶⁾ 즉 존재방식만 다를 뿐 기능적·법적 등가성을 가지는 두 가지의 권리증권이 동시에 공존해서는 안 된다는 것은 불가피한 면이 있다.

현실적으로 이미 운송서류가 발행된 상황에서 운송서류를 운송인에게 인도하는데 있어서 발생할 수 있는 문제는 크게 두 가지로 보인다. 첫째는 절차가 번거워서 실행하기가 쉽지 않아 보인다. 소지자가 어떤 형식으로든 전자운송기록 발행을 요청해야 하고 운송인이 이에 동의해야 하며 소지자는 운송인에게 직접 또는 우편 등의 수단을 이용하여 운송서류를 반납하고, 운송인이 이를 확인후 전자운송기록을 발급하게 되는 복잡한 여러 단계를 거치게 되는데 과연 이러한 복잡한 단계를 거쳐서 전자운송기록으로 교체했을 때의 이점을 쉽게 찾을 수 없다. 둘째 운송서류의 반납 대상이 누구인지 명확하지가 않다. 화물을 인수받기 위한 경우에 수입지에서 운송서류 소지자가 운송인이나 그의 대리인 또는 지점에 운송서류를 제시하면 되지만 전자운송기록 발행을 위해 운송서류를 반납해야하는 경우에 운송서류 발행지에 반납을 해야 하는지 소지자 거주지에서 운송인의 현지 대리점이나 대리인에게 반납해야 하는지 불분명하다.

46) 제857조(수통의 선하증권과 양륙항에 있어서의 운송물의 인도) ①양륙항에서 수통의 선하증권 중 1통을 소지한 자가 운송물의 인도를 청구하는 경우에도 선장은 그 인도를 거부하지 못한다.

또한 화물선취보증서에 관한 관행 보증서에 의한 화물 인도가 합법적인가에 관해 역시 긍정과 부정의 양론이 있어서 선하증권 소지자에 대한 운송인의 화물인도 의무에 대한 완전한 면책수단이 되기는 어렵다; 양석완, “화물선취보증서와 보증도의 법적 지위,” 경영법률 제19권 제3호, 한국경영법률학회, 2009, pp. 155~157.

IV. 전자운송기록 활용에 대한 영향 평가

1. 전자운송기록의 관련 내용의 국제적 수용성

1) 규정 적용의 융통성

앞서 논의한 해석 및 운용상의 문제점이 있음에도 불구하고 로테르담 규칙은 헤이그-비스비 규칙, 함부르크 규칙에서 규정하고 있지 않는 운송서류의 전자운송기록화를 촉진시키는 내용을 포함한 최초의 국제규칙이라는 데 의의가 있다.

로테르담 규칙은 전자운송기록의 발행에서부터 양도, 이미 발행된 운송서류를 전자운송기록으로 교체하는 것, 효력의 소멸까지 전 과정을 모두 규범화하였지만 세부 내용면에서는 각국의 법 규정에 위배되지 않고 수용가능한 최소한의 내용만을 규정하려고 노력하였다.

구체적으로 전자운송기록은 당사자 간 합의에 의해 발행할 수 있고 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로 교체하는 것 역시 운송인과 소지인간 합의에 의해 가능하도록 규정하고 있다. 또한 전자서명에 대한 세부 내용을 명시하지 않고 있으며, 전자운송기록의 양도 방법 등에 관한 내용 역시 필요한 최소한의 내용만을 규정하고 있다. 이러한 노력은 국제적 수용성을 촉진 시킬 수 있는 긍정적인 면으로 평가할 수 있다. 이 점은 우리나라 상법과 비교해보면 알 수 있다. 상법은 전자전자증권을 양도·양수하기 위해서는 양도인과 양수인이 지정 등록기관에 개인 관련 정보를 미리 등록해야 하고, 지정 등록기관을 통해서만 양도·양수가 가능하며, 공인 전자서명을 이용하도록 규정하고 있다. 이에 관해 여러 연구에서 법으로 그러한 절차를 강제하는 것이 전자전자증권의 국제적 이용에 제약이 되고 있음을 지적하고 있다.⁴⁷⁾ 반면에 로테르담 규칙은 앞서 언급하였듯이 이러한 세부적이고 확실적인 절차와 서명요건을 규정하고 있지 않고 있고 각 국가와 민간의 자율성에 맡겨 두었다는 점은 전자운송기록의 이용을 촉진하는 데 필요한 많은 공간을 제공한다는 면에서 긍정적이라고 할 수 있다.

전자거래 어느 분야에서도 국가의 확실적인 규정에 의해 시장이 발전한 예는 찾아보기 힘들다. 향후 전자운송기록과 관련된 여러 규범들은 로테르담 규칙이 제시한 유연한 시장접근관점이 필요하다고 판단된다.

47) 안병수, “전자전자증권의 실용을 위한 국내법의 문제에 관한 연구,” e-비즈니스 연구 제10권 제5호, 국제 e-비즈니스학회, 2009. 12, p. 69; 주장원, 전개논문, pp. 583-584.

2) 유통가능 운송서류의 전자운송기록으로의 교체

유통가능 운송서류가 가지는 독특한 법적 성격, 즉 권리증권으로서의 기능은 운송서류를 전자운송기록화 하는데 가장 치명적인 장애요인이 되어 왔다.

로테르담 규칙은 특별히 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로 대체하는 데 노력을 기울였다. 이를 위해 유통가능 전자운송기록의 발행뿐만 아니라 이미 유통가능 운송서류가 발행된 경우에도 유통가능 전자운송기록으로 교체할 수 있는 조항까지 만들어서 유통가능 전자운송기록의 활용도를 높였다는 점에서 의의를 들 수 있을 것이다. 유통가능 전자운송기록을 활용하는데 있어서 중요한 내용들은 유통가능 전자운송기록의 발행, 소지, 양도와 배타적 통제에 관한 것들로 요약하여 규정하고 있다. 그리고 이들 문제들은 운송서류의 동일성, 서명이 갖는 효력의 구현, 운송서류를 물리적으로 소유하고, 이를 배서하거나 인도함으로써 양도하는 소유권 보유와 이전의 관행과 관련된 것으로 볼 수 있다.⁴⁸⁾ 따라서 로테르담 규칙이 효율적으로 전자운송기록의 활용을 뒷받침하기 위해서는 이들과 관련된 규정이 얼마나 운송인과 운송주선인, 화주들에게 수용가능한가 하는 점이 중요하다고 하겠다.

본인의 생각으로는 로테르담 규칙은 이 문제와 관련한 내용을 구체적이지는 않지만 모두 규정하고 있다고 판단된다. 앞서 언급한 바와 같이 이미 발행된 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로 교체발행하는 경우에 번거롭고 효율적이지 못한 면이 있지만 이는 유통가능 운송서류의 고유한 특성에서 기인하는 불가피한 문제이다.

3) 배타적 통제의 활용

로테르담 규칙은 배타적 통제를 운송서류의 점유와 동등한 것으로 규정하고 있다.⁴⁹⁾

유통가능 운송서류가 화물의 소유권을 상징한다는 면에서 운송서류의 점유와 기능적 등가성을 가지는 배타적 통제 방식의 효율성은 운송서류를 전자운송기록으로 전환하는 데 있어서 성패를 좌우할 수 있는 매우 중요한 부분이라고 할 수 있다.⁵⁰⁾ 운송서류의 경우에는 원본을 점유하는 것에 의해 배타적 통제가 확보된다. 운송사는 통상 3부 이상의 원본을 발행하고 발행통수를 운송서류에 기재하고 전통의 운송서류를 송하인에게 인도하기 때문에 다른 제3자는 송하인이 배서하거나 인도로 양도하는 경우를 제외하고는 해당 운송서류를 점유할 수가 없고 따라서 배타적 통제는 이슈가 되질 않았었다.

48) Abhinayan Basu Bal, "Electronic transport records: An opportunity for the maritime and the logistics industries," *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, 81-1, 2014, p. 28.

49) 로테르담 규칙 제8조 (b).

50) Berlingieri, *op.cit.*, pp. 11-12.

전자운송기록의 경우에는 애기가 달라진다. 디지털 정보의 복제가능성 때문에 전자운송기록의 경우 송하인이나 예정된 소지자 이외의 다른 자에게도 전송될 수 있다는 불안이 따르게 된다.

그러므로 현실적으로 운송사가 전자운송기록 소지자에게 이러한 배타적 통제를 얼마나 신뢰할 수 있는 시스템으로 제공할 수 있느냐는 것이 전자운송기록을 활용하는 데 있어서 성패를 좌우할 수 있을 것이다.

로테르담 규칙은 배타적 통제에 대한 세부적인 규정을 두고 있지는 않다. 이것은 운송인이나 국가의 공인인증기관이나 서비스업체 등 공사영역 구분없이 시스템을 자율적으로 개발하는 상황을 포용하기 위한 것으로 판단되며 이는 적절한 규정이라고 보여진다. 왜냐하면 우리나라 같은 경우에는 법무부가 지정하는 공인 등록기관에 전자운송기록을 등록하고 등록기관을 통해서 송신하는 방법으로 전자운송기록을 양도할 수 있고,⁵¹⁾ BOLERO 같은 경우에는 민간 기관으로 자체 등록기관을 운영하는 등 국가마다 개발현황이나 법에 차이가 있기 때문이다. 이러한 등록기관 시스템이외에도 전자운송기록 자체 내에서 개인을 인증함으로써 배타적 통제를 행사할 수 있는 방법도 있다.⁵²⁾

로테르담 규칙은 전자운송기록에 대한 배타적 통제를 운송서류의 소유와 동등한 기능적 등가성을 가질 수 있는 개념으로 정의하고 유통가능 전자운송기록의 양도를 이러한 배타적 통제의 확보하에 가능하도록 규정함으로써 전자운송기록의 양도에 중요한 기본 원칙을 제공했다는 면에서 의의가 있다고 보여진다.

2. 부정적 측면

1) 전자운송기록과 관련한 운송인의 면책범위의 부재

운송인이 전자운송기록의 이용을 꺼리는 이유 중의 하나가 전자운송기록의 발행과 양도시에 발생할 수 있는 책임의 범위가 불분명하다는 점과 관계가 깊다.⁵³⁾ 즉 전자운송기록의 송수신 및 보관과정에서 오류, 분실, 삭제, 내용의 변경, 기밀유지 등에 관해 운송인의 책임범위가 어디까지인지 불분명하다. 일반 운송서류의 경우 복수의 원본을 발행하기 때문에 이러한 문제가 발생하지 않게 되지만 전자운송기록의 경우에 단수의 원본이 발행되고 이러한 원본이 복제되거나 유출될 수 있으

51) 상법 제862조 ③, 상법의 전자선하증권 규정의 시행에 관한 규정 제4조.

52) 영국의 Electronic Shipping Solutions(ESS)-Databridge 시스템.

53) Lee, *op.cit.*, pp. 442~445.

며 통신망 및 관리하는 정보시스템의 오류에 의한 기록의 훼손 등의 우려가 있는 것이 사실이다. 그런데 로테르담 규칙에는 이에 관한 내용이 빠져있어서 이에 관한 운송인의 책임범위가 모호하게 됨에 따라 전자운송기록의 활용을 제한할 수 있다.

이와 관련하여 신용장통일규칙의 경우에는 서류의 전송시에 발생하는 오류나 분실 등에 대해 은행은 면책되도록 규정하고 있으며⁵⁴⁾ 전자기록이 은행에 제시되는 중에 훼손된 경우에 송신자에 재송신을 요구할 수 있고 이러한 재송신이 30일 이내 이루어지지 않은 경우 은행은 해당 전자기록의 제시가 이루어지지 않은 것으로 간주하도록 하고 있어서 은행의 책임을 면해주고 있다.⁵⁵⁾ 로테르담 규칙이 전자운송기록의 이용을 촉진시킬 의도로 제정된 것을 감안한다면 운송인의 책임부담을 경감시켜줄 필요가 있다고 보여지기 때문에 전자운송기록의 발행과 양도, 송수신에 관한 운송인의 면책범위에 관한 규정이 필요하다고 생각한다. 특히 글로벌 선사들과 달리 중소기업의 운송인의 경우에는 이러한 면책내용이 불확실하다면 관련 법적 분쟁과 배상책임을 감당하기 힘든 재정 및 조직규모를 가지고 있어서 전자운송기록 발행에 있어 큰 장애요인으로 인식할 것이다.

2) 유통가능 운송기록과 유통가능 운송서류의 기능적 등가성

로테르담 규칙은 전자운송기록과 운송서류간의 기능적 등가성이 확보되도록 특정인에게 운송기록의 유일성이 귀속되는 것을 보장하는 배타적 통제를 활용하고 있다. 이러한 배타적 통제를 통해 해당 서류의 물리적 점유와 동등한 기능적 등가성을 보장하고자 한다.

그러나 이러한 기능적 등가성이 과연 실제 운송서류 점유와 같은 효력을 가질 수 있는지는 불확실하다. 앞서 언급한 바와 같이 유통가능 운송서류가 가지는 권리증권의 성격은 운송서류를 전자운송기록으로 발행하고 양도하는데 가장 큰 제약요인이다. 로테르담 규칙은 이에 관해 배타적 통제를 통한 기능적 등가성을 부여함으로써 유통가능 운송기록이 권리증권화 될 수 있도록 의도하고 있다. 그렇지만 현실세계에서는 이에 관한 각국의 법 해석이 다를 수 있다. 우리나라의 경우에도 전자운송기록을 채권으로 봐야 한다는 주장도 있다.⁵⁶⁾ 운송서류가 권리증권의 성격을 가진다는 것은 첫째, 운송서류의 소지자는 화물에 대한 추정적 점유자로 인정되며, 둘째, 해당 서류의 인도로 화물을 양도할 수 있는 권리를 가진다. 또한 권리

54) UCP 제35조.

55) eUCP v1.1 제11조.

56) 정완용, “개정 해상법상 전자선하증권 규정에 관한 고찰,” 한국해법학회지 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008, p. 93.

증권은 금융기관의 담보로 이용되어진다. 즉 권리증권에 대한 권리가 제3자에게 까지 영향을 미치게 된다. 이것은 개인의 재산권과 계약에 관한 각국의 법리에서 파생되는 문제이기 때문에⁵⁷⁾ 로테르담 규칙의 규정에도 불구하고 유통가능 전자 운송기록 활용에 제약요인이 될 것이다.

이 문제를 해결할 수 있는 것은 국제적으로 전자운송기록에 대한 통일된 법을 제정하는 것이지만 현실적으로 각국의 법률 환경과 개인의 재산권에 미치는 영향 등을 고려할 때 어려운 일이다. 그리고 로테르담 규칙 역시도 아직 각국의 관심 밖에 있는 상태이다.

다만 로테르담 규칙과 같은 국제규칙에서 이러한 규범을 만들어 가능한 수준에서 전자운송기록이 최대한 운송서류와 동등한 기능적 등가성을 확보하기 위해 노력해야할 것이다. 이러한 노력의 일환으로 로테르담 규칙은 유통가능 운송기록의 활용을 극대화하기 위해 노력한 것이라고 판단된다.

V. 결 론

로테르담 규칙은 전자운송기록의 법적 지위, 발행, 유통에 관한 내용을 해상운송과 관련된 국제규칙 최초로 규정했다는 점에서 의의가 크다. 우리나라와 같이 특정 규칙을 비준하지 않고 헤이그-비스비 규칙 등의 내용을 상법에 반영하고 있는 경우에 로테르담 규칙의 내용을 반영하여 입법화할 수 있다는 점에도 의의가 있고 우리나라와 유사한 입장에 있는 여러 국가에도 영향을 미칠 수 있을 것이다.

로테르담 규칙은 전자운송기록의 활용을 위한 별도의 장에 전자운송기록의 이용절차와 내용을 명시함으로써 전자운송기록의 활용에 일조할 수 있으며 이와 관련 각국의 입법, 더 나아가 미래 국제운송과 관련한 국제규칙에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 보인다.

로테르담 규칙 전자운송기록의 활용과 관련하여 평가할 수 있었던 점은 첫째 전자운송기록과 관련된 내용 전체가 각국이 모두 공유할 수 있는 최소한도로만 규정하고 있어서 로테르담 규칙을 무리없이 적용할 수 있도록 여지를 두었으며 나머지 세부적인 부분은 국가와 민간이 창의적으로 개발해나갈 수 있는 공간으로 활용하고 있다는 점이다. 두 번째는 이미 발행된 유통가능 운송서류를 전자운송기록으로

57) Bal, *op.cit.*, p. 27.

교체할 수 있는 규정을 도입하였고 유통가능 전자운송기록의 양도를 배타적 통제라는 개념을 통해 그 활용을 원활히 하려고 노력한 점이다. 다만 이러한 규정에도 불구하고 현실적으로 전자운송기록의 활용에 걸림돌이 될 수 있는 부분은 과연 운송인이 책임을 져야할 부분은 어느 부분인지가 불명확해서 운용상의 불확실성이 존재한다는 것이다. 전자운송기록의 확산에 가장 큰 제약요인은 유통가능 운송서류가 가지는 권리증권이라는 독특한 특성에서 기인하는 화물소유권을 상징하는 기능을 과연 전자운송기록이 가질 수 있느냐는 것으로 이는 현실적으로 해결이 쉽지 않은 문제로 남는다.

현실적으로 로테르담 규칙에서 규정한 전자운송기록의 이용의 성패는 다른 요인보다 배타적 통제를 뒷받침할 수 있는 효율적이고 안전한 시스템의 개발이라고 생각한다. 효율적이고 안전한 배타적 통제시스템을 설계하고 운영해야 하는 것은 운송인과 정부기관 및 민간 서비스업체의 몫으로 이들 관련 당사자의 노력에 따라 전자운송기록의 활성화여부가 판가름 날 것이다.

참 고 문 헌

- 김기창, “전자문서 및 전자거래 기본법의 재평가 -전자 상거래 모델법 제정 20주년을 맞이하며-”, 정보법학 제20권 2호, 한국정보법학회, 2016. 9.
- 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담 규칙의 쟁점 및 전망”, 통상법률 통권 제88호, 법무부, 2009.
- 안병수, “전자선하증권의 실용을 위한 국내법의 문제에 관한 연구”, e-비즈니스 연구 제10권 제5호, 국제 e-비즈니스학회, 2009. 12.
- 양석완, “화물선취보증서와 보증도의 법적 지위”, 경영법률 제19권 제3호, 한국경영법률학회, 2009.
- _____, “증권상의 송하인의 의무와 책임에 관한 새로운 전개 -로테르담 규칙을 중심으로-”, 국제법무 제8권 제2호, 제주대학교 법과정책연구원, 2016.
- 정완용, “개정 해상법상 전자선하증권 규정에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제30권, 제1호, 한국해법학회, 2008.
- 조현숙, “로테르담 규칙의 전자운송기록에 관한 규정의 내용과 실무적용상의 문제점”, e-비즈니스연구 제10권 제3호, 국제 e-비즈니스학회, 2009. 9.
- 주강원, “전자선하증권의 현황과 법적 과제”, 홍익법학 제16권 제1호, 홍익대학교 법학연구소, 2015. 2.
- 최명국, “전자선하증권에 관한 CMI규칙의 재조명”, 무역상무연구 제54권, 한국무역상무학회, 2012. 5.
- Alba, Manuel, “Electronic commerce provisions in the UNCITRAL convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea”, *Texas International Law Journal*, Spring, vol. 44, 2009.
- Bal, Abhinayan Basu, “Electronic transport records: An opportunity for the maritime and the logistics industries”, *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, 81-1, 2014.
- Berlingieri, Francesco, *The Analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules*, RIPRODUZIONE RISERVATA, 2012.
- Chan, Felix W. H., “In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China’s Position on the Rotterdam Rules”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati 40.2, Apr. 2009.

LEE, Hee Yong, “A Study on the Adoption and Impediment about Electronic Bill of Lading of Major Shipping Companies”, 통상정보연구 제15권 제3호, 한국통상정보학회, 2013. 9.

Magklasi, Ioanna, “Electronic transport records: Assessing the contribution of the Rotterdam Rules to e-commerce”, *Computer Law & Security Review*, 29, 2013.

UNCITRAL, *A/CN.9/510*, 2002. 5.

_____, *A/CN.9/572*, 2004. 12.

_____, *A/CN.9/576*, 2005. 5.

ABSTRACT

Evaluation on the Impact of the Rotterdam Rules on Facilitating the Use of Electronic Transport Records

Paik-Hyun SUH

The Rotterdam Rules is the first international maritime carriage of goods Convention that acknowledge electronic records of contracts of carriage. The Rules have developed separate chapter in relation to electronic transport records' issuing, transfer, etc. This paper aims to evaluate Rotterdam Rules' contribution to the use of electronic transport records. To achieve the aims firstly this paper have examined the related articles of Rotterdam Rules, Secondly in practical aspects, this paper explores the opportunities and obstacles which could be happened in practical procedures, applicable to transport industry, shipper and holder of electronic transport records.

Findings could be summarized as follows, first the Rules shows high acceptability to whom it may involved in transport industry by simplify the contents of the Rules to avoid conflict with each countries' national laws. The Rules acknowledge the functional equivalence between paper and electronic transport records in specific provisions. This could be important development to facilitate the use of electronic transport records. But the Rules have not mentioned liability limit of transport industry when the problems arise from issuing, tele-transmission, transfer of the records. And the secure of the functional equivalence between paper and electronic transport records also could be remained in uncertain regime due to different stance of each national laws.

Keywords : Rotterdam Rules, Electronic Transport Data, Exclusive Control