현안분석 2007-

전자선하증권법 제정에 관한 연구

강 선 준

한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

전자선하증권법 제정에 관한 연구

Legislative Study on The Electronic Bill of Lading Law

연구자 : 강선준(한국과학기술연구원)
Kang, Sun-Joon

2007. 11. 30.

한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

국 문 요 약

우리나라는 무역으로 국민경제의 성장과 발전을 이루어 나가고 있기 때문에 전자무역에 대한 관심과 그 중요성이 크다. 전자무역을 성공적으로 구현하기 위해서 가장 핵심적인 서류가 전자선하증권이다.

선하증권의 전자화에 대해서는 국내의 학자들과 법무부에서 오랜 논의 끝에 상법에 전자선하증권에 관한 규정을 신설하고 세부적인 사항은 대통령령에 위임입법을 하자는 견해가 채택이 되어 2007년 7월에 국회를 통과 되었다. 국회통과 상법개정안은 전자선하증권의 발행에 대해서만 일반적으로 규정한 기존의 입장에서 진일보한 것은 사실이지만, 전자인증의 문제, 세부적인 사항에 대한 재위임의 문제, 벌칙 규정, 전자무역 관련법과의 조화 등에 대해서는 추가적인 논의가 필요하다.

전자선하증권을 우리법제에 편입시키는 가장 최선의 방법은 상법에서는 전자선하증권의 도입에 대한 기본원칙만을 정하고 이를 구현하는 데 필요한 사항은 별도의 법을 제정하는 것이다. 이는 법의 운영에 탄력성과 변화를 적시에 제공할 수 있으며, 입법상 소모되는 비용을 줄일 수 있다. 전자선하증권의 사용에 있어서 발생하는 모든 문제들에 대해 상호 연관적인 부분을, 포괄적으로 정비가 가능하며 시의 적절하게 개정 및 변화가 가능하다.

요컨대 디지털 혁명과 인터넷의 세계적인 보급은 전자상거래와 글로벌 전자무역의 실현을 촉진하고 있다. 전자무역에서 핵심적인 수단으로 사용되는 전자선하증권은 안정된 법적구조 하에서 운용되어야 한다. 초고속 통신 인프라, 무역자동화 시스템 등을 바탕으로 전자선하증권의 도입과 기술적 법적 환경을 정비한다면, 세계 초일류 전자무역 선진국으로 한발 앞서 나갈 수 있을 것이다.

※ 키워드 : 전자무역, 볼레로형 전자선하증권, 전자서명, 전자등록, 해상법, 전자선하증권법사안

Abstract

The President has an interview to emphasize about the information technology and promote foreign trade the beginning of the this year. In recent years, millions of business people live with the internet and make full use of electronic commerce.

As electronic trade grow in 21th century, change in the economy has a dramatic effect on the trading country and shipping industry. They make good use of computer and electronic documentation of the carriage of goods by sea.

A bill of lading serves three functions : (a) a receipt for goods; (b) an evidence of a contract of carriage; and (c) a document of title to the goods. A bill of lading that was made from paper has been the target of criticism, what is called 'the crisis of bill of lading' these years for several reasons. The ship reaches faster than bill of lading because of high-speed vehicle.

The aim of electronic bill of lading is to create a global and totally electronic environment for international trade and paperless bill of lading. electronic bill of lading is to replace the paper system of international trade and transport documents by electronic equivalents. It is worth examining the electronic bill of lading about legal aspect and making law.

Bolero system was started as a project of the Euorpean Community in the late 20th Century. Bolero Bill of Lading(BBL) is a typical of electronic bill of lading using internet.

The BBL governs legal relations among the its users by the Rulebook and makes copy of every function of a paper bill of lading. Attornment and novation are two important legal concepts in the BBL which are

invoked clauses in English Law.

The Ministry of Justice of Korea has revised ‘Korean Commercial Code’. They suggest that it needs to create the provision relating to electronic bill of lading and delegate a presidential decree in detail issue.

Inserting a individual articles are not perfect solution for the crisis of bill of lading incompletely. It takes a long time and complexity for us the revision of the ‘Korean Commercial Code’ than making The Act of Electronic Bill of Lading. For example, It is impossible to settle electronic bill of lading's problem, such as electronic authentication, applying penal regulation.

In this paper proposes to enact the special act relating to the electronic bill of lading. It is best way to bring a solution to get rid of the problem and rule for electronic bill of lading. It can be made rule for including all situations relevant electronic bill of lading in detail.

Korean trade with world has lately grown by leaps and bounds. Electronic Trade is the main stream of the business and to become a advanced trading country.

It is necessary for us to get ‘The Electronic Bill of Lading Law’ to develop electronic commerce and international trade.

※ Key Words : Electronic Bill of Lading, Bolero Bill of Lading Electronic Sign, Maritime Law, The Electronic Bill of Lading Law

목 차

국 문 요 약 ····· 3

Abstract ····· 5

머 리 말 ····· 11

제 1 장 서 론 ····· 15

제 1 절 연구목적 ····· 15

제 2 절 연구범위와 방법 ····· 17

제 2 장 전자선하증권 도입의 필요성 ····· 19

제 1 절 선하증권의 위기 ····· 19

1. 선하증권의 위기 ····· 19

2. 전자선하증권의 도입의 필요성 ····· 22

제 2 절 전자선하증권의 출현 ····· 27

1. 전자선하증권의 개념 ····· 27

2. 다양한 형태의 전자선하증권의 출현 ····· 29

제 3 장 전자선하증권의 법적 쟁점 ····· 45

제 1 절 전자선하증권의 성질 : 전자등록증권 ····· 45

1. 서 ····· 45

2. 유가증권의 전자화 ····· 47

제 2 절 볼레로형 전자선하증권상의 법적 효력 ····· 50
1. 볼레로형 전자선하증권상의 물권적 효력 ····· 50
2. 볼레로형 전자선하증권상의 채권적 효력 ····· 52

제 3 절 볼레로형 전자선하증권의 유통성 ····· 54
1. 유통성의 의의 ····· 54
2. 볼레로형 전자선하증권의 유통성 ····· 56

제 4 절 전자서명과 공인인증 ····· 57

제 4 장 전자선하증권 도입을 위한 입법론 ····· 63
제 1 절 서 ····· 63
제 2 절 전자선하증권 입법론 ····· 67
1. 일반론 ····· 67
2. 입법의 형식 ····· 68
3. 비교법적 고찰 ····· 70

제 4 절 법무부 상법 개정안 ····· 79
1. 법무부 상법개정안 이전의 논의 ····· 79
2. 법무부 상법개정안 ····· 86

제 5 절 법무부 상법개정안의 문제점 ····· 92
1. 내용상의 문제점 ····· 92
2. 입법형식의 문제 ····· 93
3. 전자인증의 문제 ····· 97

제 6 절 전자선하증권 특별법 제정의 필요성 ····· 98

제 5 장 전자선하증권법 제정안 ····· 103
제 1 절 서 ····· 103
제 2 절 전자선하증권법사안의 제안이유 및 입법례 ····· 105
제 3 절 전자선하증권법사안 주요내용 ····· 106
1. 총 칙 ····· 106
2. 전자선하증권거래의 안전성 확보 및 이용자 보호 ····· 122
3. 전자선하증권관리업무의 감독 ····· 130
4. 벌칙 및 과태료 등 ····· 133
제 4 절 보 론 ····· 136
제 6 장 결 론 ····· 139
참 고 문 헌 ····· 143

▣ 부 록

【부 록 1】: 국회의결 상법 개정안(2007.07.03) ····· 155
【부 록 2】: 법무부 상법 개정시안(2006.1.14) ····· 156
【부 록 3】: 전자선하증권 해상법 조문 신설안 ····· 157
【부 록 4】: 전자선하증권발행및유통에관한법률사안 ····· 160

머 리 말

2006년 1월 13일 대통령이 연두회견문에서 밝힌 바와 같이 우리나라는 세계 12위의 무역대국으로 개방형 통상 국가를 지향하고 있으며 무역으로 국민경제의 성장과 발전을 이룩하고 있기 때문에 전자무역에 대한 관심과 그 중요성은 매우 크다. 정보통신 기술의 급속한 발전과 전자상거래를 기반으로 한 인터넷의 발달은 전통적인 무역거래의 전반적인 과정에 서류 없는 전자화가 이루어지고 있다.

해상법 분야에서도 이러한 추세에 발맞추어 무역서류를 전자메시지로 대체하려는 움직임은 끊임없이 시도되어졌으며 국제무역거래 관계에서 전자화는 선하증권(bill of lading)을 중심으로 하는 선적서류(shipping document)의 전자화에 중점을 두고 추진되어져 왔다. 국제무역거래에서 핵심서류로서 사용되어 왔던 선하증권이 선박의 고속화, 적하시간의 단축 등 그 기능을 제대로 수행하지 못하는 등 선하증권의 위기현상'(the crisis of bill of lading)이 나타나게 되었다. 이를 해결하기 위해 실무적 차원에서 다양한 여러 가지 방법들이 모색되어져 왔고, 선하증권의 전자화 과정에서 여러 가지 다양한 시스템 들이 출현하였지만 널리 활용되지 못하고 사용자들의 외면을 받아 사장되고 말았다. 수많은 선하증권의 전자화의 실패를 딛고 사실상의 국제무역 및 전자선하증권의 표준으로는 볼레로형 전자선하증권이 탄생 사용되고 있다.

한국무역협회는 2002년 무역유관기관들의 전자무역 실태 등에 대한 설문조사 결과 대부분의 무역 유관기관들은 전자무역 지원시 시급하고 중요한 해결과제로, 선하증권, 환어음 등 무역관련 유가증권의 전자화를 위한 근거법령의 제정을 가장 중요한 과제로 생각하고 있다. 기존의 우리 상법에서는 제813조・제820조 등과 같이 종이문서에 의한 선하증권에 관한 규정만 입법이 되어 있고 이러한 추세에 부응하기 위하여 2007년 국회통과 상법개정안에서는 전자선하증권에 관련

조문이 신설되었다. 전자선하증권에 대한 법적규율을 시도 하였다는 점에서는 높이 평가 받을만 하지만 종이문서 환경을 전자문서 환경으로 대체하는 전자선하증권에서는 조항 몇 개를 가지고 우리 상법상 종이 선하증권이 가지는 누리는 모든 법익을 향유할 수 있을지는 미지수이다. 실무에서 전자선하증권을 안정적으로 사용이 가능하도록 법적 기반 아래서 전자선하증권의 유통을 촉진시키기 위해서는 보다 상세한 규정을 하는 입법이 필요하다.

전자선하증권에 대한 입법론에 대해서는 해상법을 개정하여 이에 관한 규정을 새로 삽입하고 관련 조항을 수정하는 방법과 전자선하증권에 대한 특별법을 제정하는 방법 등을 생각해 볼 수 있다.

국회통과 개정안은 기본법인 상법에 전자선하증권의 도입과 발행 및 배서 등에 관한 규정을 신설하고 세부적인 사항은 대통령령에 위임하는 입법 형식을 채택하고 있다. 그러나 법률상 규정되어야 할 부분을 너무 많이 하위법령에 위임하는 등 입법형식상의 문제와 국제무역의 특성상 발생하는 전자서명상의 공인인증의 효력을 받기 위해 외국공인인증기관의 상호인정의 문제 등 전자선하증권의 운용상 발생가능한 법적 문제점을 모두 해결하기에는 미흡하다.

전자선하증권을 우리법제에 편입시키는 가장 최선의 방법은 전자선하증권에 대해서 별도의 법을 제정하는 것이다. 이 방법은 법의 운영에 탄력성과 변화를 적시에 제공할 수 있으며, 입법상 소모되는 비용을 줄일 수 있다. 볼레로형 전자선하증권을 비롯한 전자선하증권의 사용에 있어서 발생하는 모든 문제들에 대해 상호 연관적인 부분을, 포괄적으로 정비가 가능하며 시의적절하게 개정 및 변화가 가능할 것이다. 해상법에서는 전자선하증권의 도입에 대한 기본원칙만을 정하고 볼레로형 전자선하증권을 구현하는 데 필요한 사항을 취합하여 개별 법률로 입법화 하여야 한다.

요컨대 디지털 혁명과 인터넷의 세계적인 보급은 전자상거래와 글로벌 전자무역의 실현을 촉진하고 있다. 본 연구에서는 전자선하증권의 표준으로 사용되는 볼레로형 전자선하증권의 법적쟁점을 고찰하였고 입법론적인 대안으로 독립적인 입법방안을 채택한 결과물로써 전자선하증권발행및유통에관한법률사안(이하 '전자선하증권법사안'이라 한다.)을 제시하였다. 동 법안에서 미처 다루지 못한 부분과 전자선하증권의 운영상 발생할 수 있는 문제점에 대해서는 향후 사례가 축척이 된다면 보완 및 수정의 과정이 필할 것이다. 초고속 통신 인프라, 무역자동화 시스템 등을 바탕으로 전자무역의 핵심적 구현수단인 전자선하증권의 폭넓은 활용을 위하여 기술적 법적 환경을 정비한다면, 세계 초일류 전자무역 선진국으로 한발 앞서 나갈 수 있을 것이다.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구목적

본 연구는 전자선하증권의 운용구조와 특징을 바탕으로 실용화 되었을 때 발생할 수 있는 법적인 쟁점을 간단하게 분석한 후, 2007년 7월 3일 국회 본회의에 통과된 해상법 개정안에 대한 검토를 바탕으로 우리 법체계로의 올바른 수용방법을 논의하기 위해서이다. 또한 그 해결책으로 필자의 개인적 견해인 전자선하증권에 대한 별도의 법을 제정하는 입법론을 제시하는데 그 목적이 있다.

종이문서의 전자화의 물결은 무역부분에서 급속도로 진행되고 있다. 정보처리장치와 초고속 정보통신망을 이용하여 무역에서 발생하는 제비용을 줄이는 전자무역의 혁명이 시작되고 있다. 운송물품보다 늦게 도착하여 여러 문제점을 내포한 선하증권 위기의 해결책으로 여러 가지 방법 이 시도 되었고 그 결과물로써 가장 주목받는 것이 전자선하증권이다.

그러나 전자선하증권은 유가증권의 전자화의 한 형태로 기존의 법제에서 종이 선하증권처럼 명확한 법적 보호를 받지 못하였고 전자선하증권이 활성화 될 수 있는 안정된 법적기반이나 규정이 없는 까닭에 고유의 장점이 있음에도 불구하고 상용화에 어려움을 겪고 있다. 종이선하증권에서 통용되던 법리를 전자선하증권에 적합하게 수정・발전시키려는 입법이 국내에서 다양하게 시도되었다.

법무부는 2005년 글로벌 스탠다드(global standard)에 맞는 민・상법 체제를 구축하기 위하여 상사법제 정비팀 등을 설치하여 상법을 국제기준에 알맞게 개정하는 작업을 추진하였고, 마침내 2007년 7월 3일 상법개정안이 국회 본회의를 통과하여 우리의 법체계에서도 전자선하증권이 운용될 수 있는 법적인 근거는 마련되었다. 법무부가 마련한

해상법 개정은 상법에 전자선하증권제도의 도입(제863조)을 그 골자로 하고 있다. 종이선하증권은 위조·변조·분실 위험이 있고 이를 제조·보관·관리 및 유통하는데 상당한 비용이 드는 문제가 있다. 전자선하증권의 도입은 법무부장관이 지정하는 관리기관의 정보통신망에서 전자문서 형태로 발행·등록·배서·지급제시토록 하여 선하증권의 위조·변조·분실 위험이 원천적으로 방지되고 선하증권의 제조·보관·관리 및 유통비용이 대폭 절감될 것으로 기대되고 있다.

그러나 국회통과 상법 개정안처럼 상법에 전자선하증권의 발행 및 유통에 대한 조문을 신설하는 방안은 실제 선하증권이 전자적으로 운영되는 제반 상황을 모두 규율할 수 있을지 의문이 든다. 해상편의 대부분의 규정은 종이선하증권의 발행과 운용에 적합하도록 입법이 되어 있기 때문에 기존의 상법으로는 각종 전자화로 파생되는 문제점에 대하여 효과적으로 대응하기가 사실상 힘들고 기본법을 개정하는 것은 절차 및 형식상 많은 단계를 거쳐야 하기 때문에 법 제정에 따른 입법비용적인 측면과 급변하는 상황에 적재적시에 대응하는데 비효율적이다.

전자화라는 거대한 물결은 새로운 입법의 패러다임을 요구하고 있다. 국회통과 상법개정안은 전자선하증권의 도입 등 전자무역의 활성화를 위한 법제도의 구축에 큰 전기를 마련한 게 사실이지만 실제 전자선하증권의 사용 중 발생할 수 있는 복잡다단한 법적 문제점을 입법적으로 해결하기에는 무리가 있다. 또한 전자선하증권과 관련된 세부적인 사항을 법률이 아닌 하위법령인 대통령령에 위임하는 방법과 국회통과 1개의 조문과 4개의 항으로 구성된 상법개정안은 상용화가 예상되는 전자선하증권의 유통성과 권원증권성 등에 대하여 효과적으로 보장하기는 힘들 것으로 판단된다.

전자어음의발행및유통에관한법률(이하 '전자어음법'이라 한다.)등의 제정과 같이 전자선하증권의 도입에 관한 사항은 기본법인 상법에 근거규정 등을 마련하고 전자선하증권을 구현하는데 필요한 주요사항은

별도의 특별법을 제정하여야 한다. 이러한 방법은 법의 운영에 탄력성과 변화를 적시에 제공할 수 있으며 전자선하증권의 안정적 운용을 보장할 수 있을 것이라 판단된다.

이에 본 연구에서는 전자선하증권의 표준(standard)으로 발전하는 볼레로형 전자선하증권의 출현과 법적 쟁점을 살펴보고, 볼레로형 전자선하증권이 종이 선하증권과 동일한 법적지위를 누리며 안정된 법적 기반 하에 운용될 수 있는 방안을 제시하고자 한다. 전자선하증권에 대한 기존의 입법방법 등을 살펴보고, 개인적인 입법견해를 제시하여 전자선하증권이 안정된 법적 토대 아래 발행 및 유통될 수 있는 방안을 연구하고자 한다.

제 2 절 연구범위와 방법

전자선하증권에 대한 본 연구는 현재 실제로 유통되고 활용되고 있는 유일한 형태인 볼레로형 전자선하증권을 중심으로 고찰하고자 한다. 왜냐하면 선하증권의 전자화 과정에서 여러 가지 다양한 시스템들이 출현 하였지만 전자선하증권은 볼레로형 전자선하증권으로 수렴되는 과정에 있기 때문이다. 전자선하증권의 법적·기술적 구조에 대하여서는 기존에 많은 연구결과와 논문이 발표되었기 때문에 전자선하증권에 대한 법적쟁점, 다양한 입법형태와 방법 그리고 법무부 개정안과 국회통과 상법 개정안을 분석하고 독립적인 법률인 전자선하증권발행및유통에관한법률사(안)(이하‘전자선하증권법안’이라 한다.)을 제시하고 그 입법적 타당성에 대하여 중심적으로 논의하고자 한다. 본 연구의 범위는 다음과 같다.

첫째, 선하증권의 위기 상황에 따른 해결책으로 등장한 전자선하증권의 도입의 필요성에 관하여 살펴본다. 다양한 형태의 전자선하증권과 전자무역상 전자선하증권의 표준으로 발돋움하는 볼레로형 전자선

하증권의 도입현황 등에 대해 논의한다.

둘째, 선하증권의 위기를 극복하기 위한 해결책으로 등장한 볼레로형 전자선하증권의 법적쟁점에 대하여 논의하고자 한다. 볼레로형 전자선하증권의 전자등록증권으로서의 성질과 전자선하증권에서의 볼레로형 전자선하증권상의 권원증권성 기능과 유통성 확보방안을 알아보고 법적인 효과에서는 종이선하증권의 물권적·채권적 효력을 전자선하증권에서 구현하기 위해 채용한 법리인 점유이전의 승인과 경개에 대해서 검토하기로 한다.

셋째, 볼레로형 전자선하증권의 우리법제로 편입을 위한 입법방법과 형태 등에 대하여 논의하고 법무부 개정시안 및 국회통과 상법 개정안을 분석 검토한다. 독립적인 특별법 제정의 필요성에 대하여 입법론적인 논의를 한 후 '전자어음법'을 토대로 특별법 형태의 전자선하증권법사안을 도출한다.

본 연구를 함에 있어서는 전자선하증권에 대한 각종 국내외 법률, 연구논문과 볼레로 규약집을 참고로 하였다. 전자선하증권의 법적 성질, 효력, 유통방법 등을 고찰하기 위하여 국내외의 다양한 논문과 저서 등을 대상으로 하는 문헌조사 방식과, 비교법적인 연구를 위하여 우리나라의 전자거래법, 전자어음법 등의 관련 국내법은 물론 UNCITRAL 전자상거래 모델법(United Nations Commission on International Trade Law Model Law : UNCITRAL Model Law), 미국통일전자거래법(Uniform Electronic Transaction Act) 등 전자문서에 관련된 국제적인 법률과, 함부르크 규칙(The Hamburg Rules), 헤이그-비스비 규칙(The Hague-Visby Rules) 등 국제협약을 참고 하였다.

또한 신속하고 다양한 검색이 가능한 인터넷을 활용한 방법을 사용하였으며, 시사성이 있는 신문과 각종 보도 자료와 동시에 법무부, 산업자원부 등 정부부처의 웹사이트(website)를 통하여 실시간으로 자료를 확보 비교하는 방법을 택하였다.

제 2 장 전자선하증권 도입의 필요성

제 1 절 선하증권의 위기

1. 선하증권의 위기

선하증권은(bill of lading)은 해상물품운송계약에 기초하는 운송물의 수령 또는 선적을 증명하고 동시에 운송인에 대한 운송물의 인도청구권을 표창하는 유가증권이다.[1] 국제거래의 비약적인 증가로 인하여 운송물에 대한 권리를 양도할 필요성이 나타났으며, 운송물 인도 허락을 얻으려는 목적으로 제3자에게 배서 양도하게 되었다. 선하증권이 이러한 유통성으로 인한 이점을 최대한 활용하기 위해서는 화물보다 먼저 도착하여야 하며 이와 반대로 화물이 먼저 도착하게 되는 경우에는 선하증권이 가지는 효용성이 제 기능을 발휘하지 못한다. 왜냐하면 선하증권은 해상운송에 장시간이 소요되었던 때에 운송중인 화물을 제 3자에게 유통시키는 수단이기 때문에 유가증권의 형태로 발전이 되었고, 운송중인 상품을 매매 등의 방법을 통하여 소유권을 이전 하였다. 그래서 수하인이 운송물을 인도받기 위해서는 현재의 상관습 및 법제도상 선하증권의 절대적 제시가 필요하기 때문이다.

1960년대부터 물류의 제 3혁명이라는 컨테이너 제도가 본격적으로 도입이 되었고 위그선의 개발[2] 등 운송수단인 선박의 고속화[3]와 항해

1) 이기수・신창섭,『국제거래법』, 세창출판사, 2003, 207면; 임석민,『선하증권론』, 도서출판 두남, 2000, 15면, 주1) 재인용.

2) 위그선은 1960년대 구 소련이 군사용으로 개발, 상용화에 성공한 차세대 선박이다. 외견은 상부는 항공기를, 하부는 선박을 닮았다. 국제해사기구(IMO) 분류에 따르면 선박으로 분류돼 선박건조법, 해운항만법 등 선박 관련법을 따라야 하며 속도는 100km～500km까지 낼 수 있다. 현재 초고속선으로 부산에서 시모노세키까지 3시간이 소요되지만 위그선을 이용하면 3분의 1수준인 1시간 내에 주파하게 돼 해상 수송에 일대 혁명이 일어날 전망이다. 전자신문,『위그선 2012년 상용화』 2007.10.02.

3) 재래선 또는 벌크(bulk) 전용선의 속력은 11～16 knots에 불과하나 컨테이너선은

기술의 발전 등으로 인하여 해상운송물이 목적지에 신속하게 도착하게 되었을 뿐만 아니라 화물의 선적이나 하역시간 역시 비약적으로 단축이 되어 수하인에게 운송물이 전달되는 시간이 빨라졌다. 그러나 수출·입업자와 은행간, 운송업자 사이의 서류는 우편에 의해 우송되는 관행과 서류점검을 수작업으로 수행하는 과정의 진행은 선하증권을 비롯한 운송서류가 오히려 운송물 보다 늦게 도착하는 상황이 발생하게 되었고 한일간 및 중국 동남아 항로 같은 근거리운송에서는 운송물이 먼저 도착하는 것이 일반적이다.[4)]

국제화물운송에 폭넓게 전형적으로 사용되는 선하증권이 때로는 운송물 유통에서 신속성이 떨어지는 장애가 발생하게 된 것이다. 운송시간이 단축되면서 운송중인 물품을 제3자에게 이전하는 것이 시간상 불가능해졌으며, 발행된 선하증권이 은행간 협상하는 과정을 거쳐 수하인에게 도착하는 시간이 물품 운송시간보다 늦어지기 때문에 물품이 도착하였지만 수하인이 화물을 인도받지 못하는 상황이 발생하게 되었다.[5)]

2～24 knots의 속력을 낼 수 있다. 국제선사의 운항스케줄을 참조해보면 네덜란드 Roterdam항에서 독일 Hamburg항까지의 항해시간은 15시간, 부산에서 일본 Yokohama 항까지는 24시간 밖에 걸리지 않는다. 엄윤대, "SEA WAYBILL의 활용을 위한 입법방향",『한국해법학회지』제23권 제2호, (한국해법학회, 2001), 168면; 일본에서 우리나라로 수입되는 운송물은 이틀이면 도착하지만 선하증권의 도착은 이보다 많은 시간이 걸린다. 김인현, "디지털시대의 해상법- 볼레로 전자선하증권을 중심으로",『상사법 연구』제19권 제2호, (한국상사법학회, 2000), 68면.

4) 필자가 한국과학기술연구원(KIST) 대러시아 사업을 담당하면서, 실제로 국제공동연구 결과의 운송물에 대한 선하증권의 지연도착을 경험한 바 있다. 모스크바에서 블라디보스톡을 경유하여 부산항까지 운송물이 도착하였지만, 선하증권은 4～5일 이후에 도착하였다.

5) 항공운송제도가 발달한 이래 선하증권은 항공편으로 보내지므로 이론적으로만 본다면 선하증권이 반드시 화물보다 늦게 도착하는 것은 아니다. 그러나 현재와 같은 무역 거래 시스템 하에서는 선하증권은 화환신용장에 의한 상품대금의 결제에 핵심적인 기능을 함으로써 운송인으로부터 송하인이 이를 교부받아 바로 수화인에게 보내는 것이 아니라 은행을 경유하도록 되어 있는 바, ① 송하인이 은행을 찾아서 네고 신청, ② 은행에서 신용장상의 조건과 선하증권의 내용이 정확하게 일치하는지 여부의 대조 (엄밀일치의 원칙)에 상당한 시간이 소요되고, ③ 매입은행이 신용

이렇게 선하증권이 본래의 기능을 다하지 못하는 것을□□선하증권의 위기(the crisis of bill of lading)'라 한다.

[그림 1] 위그선을 이용한 주요 도시간 소요예상시간

선하증권의 도착이 지연되어 운송물품이 신속하게 인도가 되지 않으면 일정기간 동안에는 운송인이 보세 장치장에 보관을 하지만, 상당한 시일이 경과하면 보관료의 발생 등 수하인에게 추가적인 비용부담이 발생한다. 은행의 입장에서는 수하인이 신속하게 물품을 인도받는 것이 자금의 회수에서 바람직하게 되며 수하인 등 매매계약의 당

장 개설은행으로 선적서류 송부, ④ 개설은행이 수하인인 신용장 개설 의뢰인에 대한 통지, ⑤ 수하인의 대금납부조치와 선하증권의 입수 등의 과정을 거치는 동안 상당한 절차와 시간이 소요된다. 또한 원유와 같이 해상운송 중 수차례 걸쳐 전매되고, 각 거래마다 금융상의 목적으로 은행이 개입되는 경우 서류와 화물의 도착시간이 일치하기가 힘들다. 최재수, "선하증권⑦", 『월간해양한국』(한국해사문제연구소, 2002), 219면.

사자들에게는, 양륙항에서의 멸실위험의 증가 및 시장가치의 상실 등과 같은 손해가 예상되기 때문에 종이 선하증권의 도착 대신에 다른 방법을 찾기 시작하였다.

2. 전자선하증권의 도입의 필요성

선하증권의 위기를 극복하기 위하여 여러 대안들이 나타나게 되었다. 그 중 주목할 만한 것은 해상화물운송장(SeaWaybill)과 화물선취보증장(Letter of Guarantee : L/G, 이하 'L/G'라 한다)이다.

화물선취보증장이란 선하증권을 적시에 제시하기 어려운 수하인이 선하증권을 나중에 제시하기로 약속하고, 이 약속의 이행을 보증하기 위하여 은행의 보증을 받은 보증서로 수하인은 이를 해운회사에 제시하고, 화물을 먼저 인도받은 후에 선하증권을 제시하게 된다.[6] 본선의 입항 후에도 선하증권이 도착되지 않은 경우, 수하인이 선하증권의 제출 없이 운송인에게 수입화물을 인도받음에 따라 발생하는 모든 문제를 개설은행이 책임을 지고, 선하증권이 도착하면, 이를 운송회사에 제출할 것을 보증하는 개설은행의 보증행위 자체 또는 보증서인 것이다.[7]

L/G는 현행 국제무역거래에서 빈번히 사용되고 있으나, 선하증권의 제시 없이 운송물을 인도하는 측면에서 운송인의 위험부담이 상당히 커진다. 상거래의 관행에서는 보증도 등으로 불리우는데 운송물 보다 선하증권이 늦게 도착하는 경우에 운송물 매수인과 운송인의 편의를 위하여 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 매수인에게 인도하는 방

6) 필자가 근무하는 한국과학기술연구원(KIST) 구매 관리팀에서는 2004년도 기준 총 외자 구매 건수 206건 중 전신환 송금을 제외한 28건의 거래에서 화물선취보증장을 사용한 보증도에 의해 운송물을 수취하고 있다. 우리나라로 수입되는 화물중 보증도의 비율을 보면 수송거리가 짧은 일본 화물은 80～90%, 다른 동남아 화물의 경우 70～80%에 이른다. 엄윤대, 전게논문, 158면; 박호건, "우리나라 수입화물의 보증도와 화물선취보증서에 관한 연구", 『월간해양한국』(한국해사문제연구소, 1994), 141면.

7) 한국금융연수원, 『외국환 업무』 제3권, 1998, 100～101면.

법이다.[8] 선하증권이 발행된 경우에는 선하증권의 소지인만이 운송물의 소유권자가 되므로 선하증권소지인의 지시에 따르지 않거나 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 제3자에게 인도한 경우에는 그 자체로서 선하증권 소지인에 대한 불법행위법상 주의의무 위반이 있게 되어, 보증도의 상관습이 이러한 운송인의 일반적 법적의무를 면제 또는 경감하지 않는다는 것이 우리 법원[9]의 일관적인 태도이며 영미법상으로도 아주 중대한 계약위반(fundamental breach of contract)이 된다.[10]

보증서에 의한 화물의 인도는 첫째 은행이 연대보증을 요구하는 경우가 많고 둘째 보증서의 인도자체가 법적인 명문규정이 없는 상관습에 그 근거를 두고 있으며 셋째 보증서 위조사건이 증가되는 등 새로운 문제점을 발생시키고 있고 운송인의 입장에서도 운송물의 오인도 후 정당한 권리자의 선하증권의 제시에 대하여 손해배상책임을 면할 수 없기 때문에 상당한 부담이 있다. L/G는 선하증권의 위기현상을 완벽하게 해결할 수 없다. 본・지사 간에 운송되는 물품이나 이사물품 및 개인용품 등은 은행이 개입되지 않는 경우가 많기 때문에 선하증권의 도착이 지연되어도 화물선취보증장을 사용하지 못하고 선하증권의 도착만을 기다리거나 통상 Invoice 가격의 120～200%에 상당하

8) 우리나라에서는 약 40여년 전부터 보증도가 사용되어 왔으며, 특히 원면, 고지, 원피 및 화공약품 그리고 기한경과선하증권(stable bill of lading)을 이용하는 물품 등은 거의 보증도가 행하여지고 있다. 임석민, “선하증권의 제시와 보증도”, 『해운물류연구』(해운물류학회, 1999), 320면.

9) 송상현・김현, 『제3판 해상법 원론』, 박영사, 2005.6, 283면.

10) The Stetin (1889) 14 P.D 142 Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle (1959) A. C. 576, 이 사건에서 운송인은 선하증권의 제공 없이 수하인의 은행으로부터 운송인 앞으로 작성된 보상장을 근거로 운송물품을 인도하였고 이는 싱가포르에서는 통상적인 관습이었다. 추밀원(Privy Council)은 “운송인이 매도인에게 계약의 위반 및 횡령에 대하여 책임이 있고, 나아가 운송계약의 면책조항은 그러한 영국 계약법상 아주 중대한 계약위반(fundmental breach of contract)을 한 계약 당사자는 계약상의 모든 면책 조항을 원용할 수 없게 된다”고 본다고 판결 하였다. 심재두, “선하증권의 기능 (3) : 권원증권으로서의 선하증권”, 『월간해양한국』(한국해사문제연구소, 1996), 70면.

는 금액을 운송인의 담보로 제공하거나 각서를 받고 운송물을 인도받기도 한다. L/G는 수하인이 파산하는 경우 수하인의 보증장은 휴지조각으로 될 위험성을 내포하고 있고, 발행할 경우에는 은행 수수료 부담도 있다.[11] 또한 수하인은 선하증권이 도착하지 아니하였기 때문에 운송물을 인도받기 위한 절차와 시간의 낭비는 물론 보증금・지체비용・창고보관료 등 불필요한 추가비용도 부담하여야 한다.[12] 전자화물선취보증장(e-L/G)이 국가전자무역추진위원회에서 중점적으로 추진되었지만, L/G와 마찬가지로 위・변조의 가능성 등의 우려 때문에 선사들이 전자화물선취보증장을 크게 활용하지 않고 있다.[13]

해상화물운송장(Sea Waybill)이란 운송인이 운송물을 수취 또는 선적하였음을 확인하고 양륙항까지 운송하여 지정된 수하인에게 인도할 것을 약정하여 발행하는 운송계약의 증거서류이다.[14] 해상화물운송장의 출현은 1960년대 컨테이너의 등장과 함께 운송시간이 단축됨에 따라 비유통증권(non-negotiable documents)[15]의 사용을 촉진하게 된 결과

11) 보통 L/G 은행보증료는 금액×일수/360×수수료율(통상 2～3%)로 계산한다. 1억원의 운송물품을 30일 동안 보증하는데 발생하는 수수료를 위의 계산식에 적용해본다면, 약 25만원이 발생하게 된다.

12) 송호신, “전자식 해상운송서류에 대한 상법개정안의 분석”, 『인터넷법률』 통권 제38호(법무부, 2007), 116면 및 주16) 재인용; EC위원회의 1989년 보고서는 “운송산업에서 운송서류들의 발행과 검사에 관련하여 지연비용은 전체 운송비의 10~15%를 구성한다”고 주장하였다.

13) 강선준, 『전자선하증권론』, KSI한국학술정보(주), 2007, 40~41면; L/G는 상관습으로 정착되어 사용되고 있지만, 위・변조에 매우 취약하며, 전자화물선취보증장마저 시행초기에 위・변조의 해결에 많은 난항을 겪고 있다. L/G의 활용에는 은행이 중간에 반드시 개입되어야 하기 때문에 은행이 개입되지 않은 거래 등에 대해서는 사용이 제한적인 점이 있다.

14) 정완용, “상법 제5편 해상법 개정의견”, 『한국해법학회 상법개정연구위원회 자료』(한국해법학회, 2005), 16～19면; 박복재, “선하증권의 EDI에 관한 연구”, 『무역학회지』(한국무역학회, 1994), 274면; 엄윤대, 전게논문, 161면.

15) 해상화물운송장은 운송계약상의 권리를 양도하는 것이 불가능한 유통불능한 서류이고, 표면에는 비유통(Non-Negotiable)이라는 문언이 명기되어 있다. 선하증권과 달리 운송물을 상환하여 인도한다는 취지의 문구는 없지만 선하증권과 구별하기 위해 다음과 같은 문언이 추가된다. “This Waybill not to be constructed as Bill of

로 발생하게 되었다. 해상화물운송장은 선하증권과 마찬가지로 송하인과 운송인간의 운송계약이 성립되어 있는 것을 증명하는 서류이고 화물의 수취증 역할을 할 수 있다. 상법 제814조의2에서는 선하증권의 확정적 증거력을 부여하고 유통성을 보장해주고 있다. 그러나 해상화물운송장은 선하증권과 같은 권원증권이 아니기 때문에 운송중인 물품을 전매할 수 없다. 또한 운항에 장기간 소요되는 운송물품이나 운송도중에 전매가 잦은 산화물(bulk cargo) 및 원유 등에 대해서는, 해당물품의 매매를 위해서 선하증권이 반드시 필요하다.[16]

해상화물운송장은 권원증권이 아니므로 운송물을 전매하는 경우에 배서·양도 내지 운송물의 교부와 상환할 필요가 없으며 수하인이 서류를 제출하지 않더라도 도착지에 운송물을 수령할 수 있다. 해상화물운송장 역시 서류전달을 전자메시지로 전환하는 것이 가능하게 되어 전자서류화가 추진되고 있으며 전자문서에 의한 교환이 용이하기 때문에 선하증권에 비해 전자화가 쉽게 이루어질 것이라 한다.[17] 그

Lading nor any other similar document of title referred to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bill of Lading signed at Brussels on August 25, 1924". 임석민, 『선하증권론』, 도서출판, 두남, 2000, 8면.

16) 운송 중에 운송물 가격이 하락하여 운송물을 처분해야할 필요가 있을 때 처분이 불가능하다. 해상화물운송장은 운송장의 제출 없이 운송물을 수령할 수 있으므로 선하증권과는 달리 운송물에 대한의 담보력을 확보할 수 없다. 담보력이 없는 운송장은 은행의 입장에서는 예기치 못한 예상 밖의 피해를 입을 우려가 있기 때문에, 신용이 확인된 상대방과의 거래에서만 제한적으로 사용된다. 따라서 현실적으로 해상화물운송장은 모·자회사 또는 본점과 지점사이의 거래처럼 회사내부거래(intra-company trade)에 한정되어 사용되거나 비교적 단기간의 거래가 가능한 유럽지역에서 컨테이너를 이용한 운송거래에 편중되어 사용되고 있다. 결국 해상화물운송장이 사용되는 거래와 지역은 제한적이며 언제든지 송화인이 수하인을 변경할 수 있기 때문에 수하인이 가지는 물품인도청구권이 완전하게 보장받지 못하는 등 거래와 지역에 한정하여 사용이 되고 있다.

17) 정완용, "전자식 선하증권(e-B/L)의 법·제도적 과제 : 상법에 e-BL법효력 부여하는 관련규정 두어야", 『해양한국』(한국해사문제 연구소, 2005.2), 105면; 국회통과 개정상법에서는 해상화물운송장 등을 규율하고 있지만 현재 아직 미발효 상태이기 때문에 해상화물운송장의 법률관계는 계약자유의 원칙에 따라 운송인과 송하인의 합의에 의할 수밖에 없다.

러나 권원증권성이 없기 때문에 선하증권의 기능을 완전히 대체하지 못할 것이며 이는 선하증권의 위기상황에 대한 근본적인 해결책은 될 수 없다.

화물선취보증장과 해상화물운송장은 선하증권의 위기현상에 대한 해결책이 될 수 없기 때문에 한계점을 극복하기 위해서 권원증권인 선하증권의 사용이 불가피 하게 되었다. 선하증권을 전자화 하려는 다양한 방법을 모색하게 되었고 이러한 배경에서 전자선하증권이 출현하게 되었다.[18]

이 밖에도 전자선하증권이 종이선하증권에 비해 우수한 점은 다음과 같다. 종이 선하증권의 경우 선하증권의 작성에도 많은 비용이 소비된다. 즉 선하증권을 포함하여 무역관계서류를 작성하는데 드는 비용은 운송물 가격의 약 10%에 해당하며 40kg에 이르는 경우도 있다.[19] 국제무역을 수행하는 과정에서 약 200여개의 자료가 필요하며 거래 상대방이 변할 때 마다 반복적인 복사 등이 요구된다. 정보의 수집 및 처리 등에 필요한 시간과 노력은 무역주체들에게 부담이 되며 그에 따른 오류 발생은 결과적으로 거래의 지연을 초래한다.[20] 유엔의 통계에 의하면 종이 선적서류의 발행과 처리에 드는 비용은 국제거래에서 발생하는 총 경비 6조달러의 약 7%인 연간 약 4200억 달러에 이른다고 한다.[21] 따라서 선하증권을 전자식으로 작성한다면 선하증권을 발행할 때 마다 무려 90달러씩 절약할 수 있다.[22] 산업자원부에서

18) 권재열, “볼레로형 전자선하증권에 관한 법적연구”,『상사법 연구』제21권 제4호 (한국상사법학회, 2003), 298～299면.

19) 권재열, 전게논문, 296면, 주27) 재인용; Kozolchyk, Bill of Lading, at 212.

20) 박석재・신건훈, “볼레로 시스템의 유용성 및 법적 쟁점에 관한 연구”,『해운물류연구』제33호(한국해운물류학회, 2001), 84면.

21) 박석재・신건훈, 전게논문, 84면, 주14) 재인용; R. Caplehorn,□□Bolero.net- The Global Electronic Commercial Solution for International Trade”, Butterworths Journal of International Banking and Financial Law, 1999, 11, p 421.

22) 권재열, 전게논문, 296면.

추정한 바에 따르면 국내에서 종이문서를 전자문서로 전환할 경우 비용절감액이 약 5조원에 달한다고 한다.[23] 종이선하증권은 위조나 변조가 쉽고 운송물품의 수량과 품질을 변경하거나 물품을 인도 받을 때까지는 운송인과 수하인과의 접촉이 없기 때문에 허위로 선하증권을 작성하는 경우도 있다.

제 2 절 전자선하증권의 출현

1. 전자선하증권의 개념

전자선하증권[24]의 개념 및 정의에 대해서는 두 가지 견해가 서로 대립되고 있다.

첫째, 전자선하증권이란 전자식 선하증권 혹은 단순히 전자문서의 형태로 발행한 선하증권이라는 견해[25]이다. 전자선하증권을 전자문서증권의 개념으로 판단하여, 유가증권인 선하증권을 전자적인 방식으로 실물화 하여, 증권상의 표창된 권리를 전산망(network)를 통해 유통시키는 방법이다. 기존에 존재하는 모든 종류의 종이선하증권에 담긴 정보 내용을 전자메시지를 통하여 구현한 것이며, 기존의 종이선하증권과 동일한 기능을 수행하는 것으로, 발행에 대해서만 상법상에 규정을 한다면 다른 규정의 적용이 가능하다는 입장이다.[26]

---

23) 산업자원부, 산업정책국 전자상거래총괄과,『전자문서 이용촉진을 위한 상법 등의 정비에 관한 법률제정계획』, 2003, 17면.

24) 국제무역개발에 관한 미국무역증진국위원회(Natioanl Council on International Trade Development : NCTID)에서는 '전자선하증권이란 표준적인 선하증권의 기재사항, 선하증권의 고유번호 및 개인인증코드 (유통 가능한 선하증권과 물품에 대한 권리자를 식별할 때) 등을 포함하는 국제운송주선 및 운송주선메시지의 프레임워크 메시지(framework message)를 뜻한다.' 강선준, 전게서, 48면 주71) 재인용.

25) 손주찬, "해상법의 문제점과 개정사항의 검토",『한국해법학회지』, 제24권 제2호 (한국해법학회, 2002), 239면.

26) 박홍진, "전자선하증권의 도입에 관한 소고",『법학연구』제27집(한국법학원 2007), 161면; 전자선하증권은 서면선하증권의 기능을 전자자료교환방식으로 행사케 하여

둘째, 전자선하증권이란 실물 선하증권을 직접 발행하는 대신 그 권리의 성립・이전・담보설정 등의 권리관계를 전자적 방식으로 권리등록부에 공시하고 전자식 권리등록상의 기재에 권리관계변동의 법적 효력을 부여하거나 계약관계를 의제함으로써 서면에 의한 선하증권이 표창하던 권리의 유통을 보장하는 제도라는 견해이다.[27] 전자선하증권 실물을 발행하지는 않지만, 중앙등록기관의 증권등록부에 등록함으로 인하여 증권이 표창하는 권리에 대한 내용을 인정하고 이러한 등록에 기초하여 권리의 이전・담보설정・행사를 인정하자는 견해이다. 전자선하증권도 선적 혹은 수취전자선하증권으로 발행될 수 있을 뿐만 아니라 지시식, 기명식으로도 발행할 수 있고 특히, 전자선하증권은 기존의 방식과는 아주 상이한 방법으로 사용되고 있기 때문에 새로운 형태의 선하증권이다.[28]

전자선하증권은 선하증권을 전자적으로 구현하는데서 출발하였지만, 단순히 종이선하증권을 전자문서화에 그치는 것은 아니다. 전자무역에서 얻고자 하는 비용절감과 무역경쟁력 향상을 위해서 선하증권을 전자적 방법으로 효력을 구현하는 장치와 수단인 것이다. 따라서 전자선하증권의 유통에 있어서 위・변조의 위험이 없어야 하며 거래당사자간 권리의무 관계를 명확히 하는 것이 매우 중요하다. 중앙등록

서면 선하증권이 갖고 있던 문제점을 해결하기 위한 일련의 시스템이라 정의하고 있다. 이는 전자문서로 형태로 발행한 선하증권이라는 견해와 유사하다.

27) 전자선하증권이란 기존의 선하증권을 대신하는 개념으로서 서류의 배서나 양도로서 물품을 양도하는 기존의 방법과는 달리 EDI방식으로 정보를 전송하고 물품의 전매는 개인키를 이용한 통지・확인 시스템을 활용하여 이루어지거나, 권리등록의 데이터베이스(data base)를 통하여 이루어지는 새로운 해상운송거래의 한 방법으로서 무 서류방식에 의한 선하증권이다. 양정호, 『전자식 선하증권과 전통적 선하증권의 비교연구』(성균관대학교 대학원 무역학 박사학위논문, 2003), 9면; 정경영, "전자선하증권의 도입에 관한 법적 검토", 『상사판례연구』, 제15권(한국상사판례학회, 2003), 495면; 최석범, 『EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구』(중앙대학교 박사학위논문, 1995), 110면.

28) 최석범, "글로벌 전자무역시대에서의 볼레로 선하증권의 기능과 문제점", 『무역상무연구』, 제14권(한국무역상무학회, 2000), 187면.

기관을 통하여 새로운 권리를 표창하는 전자등록증권이 전자선하증권의 유통 및 신뢰성에 있어서 보다 안정된 구조를 가지는 점 등을 살펴 볼 때 전자선하증권은 전자등록증권이며 새로운 형태의 선하증권이다. 따라서 종이선하증권에 관련된 법규정으로는 선하증권의 전자화 기능을 완전히 구현하는데 문제가 있다.

선하증권에 대한 권리의 증권 결합성 등의 특성이 없으며 권리 장부에 의해 권리를 등록·이전하기 때문에 등록의 법적 효력에 대하여 기존의 유가증권의 법리를 그대로 적용하지 못한다. 따라서 전자 등록 제도를 인정하기 위한 기본법의 개정이나 별도의 특별법으로 입법이 필요하다.

2. 다양한 형태의 전자선하증권의 출현

(1) 초기시대의 전자선하증권

선하증권의 전자화 이전에 전자적 해상화물운송장이 먼저 시도되었다. 그 예로는 1971년 세계 최대의 컨테이너 운송업체 중 하나인 애틀랜틱 컨테이너 해운(Atlantic Container Lines)이 컴퓨터를 연결하는 방법으로 시도하였던 화물수령증(Data Freight Receipt : DFR)이다. DFR은 선하증권의 모든 기능이 발휘되지 않더라도 증거적 기능만을 대신하기 위해서 고안된 방법이며, 해상화물운송장에서 진일보하여 전자화된 메시지를 출력하여 수하인에게 도착할 수 있게 만드는 방법을 채택하였다. 운송서류를 전자적 메시지를 통하여 전달하는 방식으로 전자선하증권의 초기모델 형성에 큰 영향을 미쳤다. 그러나 DFR은 전달방법만 전자화 하였으며 운송인의 작업능률을 향상하였지만 유통성을 가지지 못하였기 때문에, 단지 전자화된 해상화물운송장의 성격만을 띠고 있었다고 평가받았으며 운송중의 물품에 대해서 수하인을 보호하기 위한 아무런 보완장치가 없다는 문제점을 남겼다.

1982년 스웨덴의 그뢴포스(Gronfors)교수와 해운회사, 은행 등이 함께 화물수령키(Cargo Key Receipt : CKR)를 개발하였으며 이 역시 전자화된 형태의 해상화물운송장이다. 결국 CKR은 선하증권의 모든 기능을 전자적으로 변환하기 보다는 증거적 기능을 전자화 하고 포기조항을 채택하여 선하증권의 담보권을 강화한 형태의 전자해상화물운송장이다. CKR은 전자적 메시지를 사용하여 운송물을 신속하게 인도하는 방법을 사용하였으며, 운송중의 물품을 포기한다는 개념, 은행이 권리를 매수인에게 양도할 수 있는 개념 등은 이후 나타나는 전자선하증권의 권리이전에 대한 기초 토대를 제공하였다는데 의의가 있다. 그러나 CKR은 결정적으로 최대의 운영주체인 은행의 기피로 인하여 실패로 끝났다.

(2) 현대의 전자선하증권

1982년 라인스코우(Reinskou)는 부동산의 저당(mortgage)에 대한 개념을 도입하여 운송물에 대한 권리가 생성되거나 이전될 때 마다 양도인이 이를 운송인에게 통지하고 운송인은 이를 양수인에게 확인하는 방법이다. 운송물품에 대한 권리의 소유자를 컴퓨터에 기록하고 증명하여 선하증권의 표면에 배서하는 것과 동일한 효력을 부여 하자는 것이다. 라인스코우 전자선하증권의 핵심개념은, 선하증권의 진정한 권리자는 운송인의 컴퓨터에 등록되어 있는 기록에 의해 결정된다는 점이다. 예컨대, 매도인이 매수인에게 물품을 매도한 경우 선하증권 상의 권리를 매수인에게 이전하고자 하는 의사를 운송인에게 통지한다. 이 통지를 받은 운송인은 이를 매수인에게 해당사항을 확인하고 해당사항에 이상이 없다면 선하증권의 권리자를 변경하여 등록한다. 이러한 과정이 여러 차례 반복된 후 최종매수인으로 등록된 자가

운송인에게 화물의 인도를 받게 된다.[29] 라인스코우 교수의 전자선하증권은 법제도의 미비로 성공하지 못하였지만 운송인의 컴퓨터 기록에 근거하여 유통성을 실현하려는 개념은 이후의 전자선하증권의 실용화에 중요한 단서를 제공하였다.

1986년 미국의 체이스 맨해튼 은행 (Chase Manhattan Bank)은 국제개인유조선소유자협회 (International Association of independent Tanker Owners Intertanko)와 공동으로 씨닥스 등록사 (Seadocs Registry Limited)를 설립하였다. 씨닥스 등록사는 씨닥스 시스템(Seaborne Trade Documentation System : SeaDocs, 이하□□SeaDocs'라 한다.)을 사용하여 원유 및 원유제품의 운송에 관련된 선하증권을 전기통신방식으로 관리하기 위한 시도를 하였다.[30]

SeaDocs는 운영상에 별다른 문제점이 없고 등록비용도 저렴하였지만 SeaDocs의 전자선하증권을 이용하는 경우 매도인과 매수인간의 거래내역이 등록기관에 남겨져 세무당국의 감사를 받거나 경쟁자에게 정보가 누설될 우려가 있다.[31] 덧붙여 등록정보가 당사자 사이에서만

29) 안병수, 「전자식 선하증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구」(성균관대학교 대학원 경제학박사학위 논문, 1999), 83면.

30) SeaDocs가 운용되는 과정을 살펴보면 다음과 같다. 제1단계는 운송인은 다른 선하증권과 마찬가지로 종이 형태의 선하증권을 발행한다. 선하증권의 발행 후 처음으로 유통이 이루어질 때, 배달(courier)을 통해 SeaDocs로 전달되어 보관되어지며 이후의 모든 거래는 SeaDocs가 대리인이 되어 배서를 실행한다. 제2단계는 선하증권을 예탁받은 SeaDocs는 송하인에게 개인식별번호(personal identification numbers : PIN)에 해당하는 코드 혹은 테스트키(test key)를 부여한다. 선하증권이 매매되면 매도인은 새로운 매수인의 이름을 SeaDocs에 통보하고 아울러 자신의 테스트 키를 매수인에게 양도한다. SeaDocs는 먼저 매도인과 매도에 관한 메시지를 검증하며, 다음으로 매수인의 메시지 역시 검증한다. 검증이 완료되면 새로운 매수인이 선하증권의 권리를 인수하며 이러한 정보가 등록부에 저장되고 예치된 선하증권에도 기재된다. 전매가 될 경우 SeaDocs에 통보하고 테스트키를 양수하는 과정을 반복한다. 양륙지에 운송물이 도착하면 SeaDocs는 본선의 선장에게 최종매수인이 갖는 것과 같은 식별코드를 전한다. 최종매수인은 이 코드를 이용하여 운송물을 인도받는다. 안병수, 전게논문, 85면.

31) 권재열, 전게논문, 298면; K. Love. "Seadocs : The Lesson Learned", Oil and Gas

접근이 가능하여 공시가 제대로 되지 못하였고 참여자 사이의 역할분담이 유기적으로 되지 않아 운영비용의 명확한 분담이 되지 않았다. 결론적으로 체이스 맨해튼 은행이 전자선하증권의 관리기관을 실질적으로 지배한 점에 대하여 무역업계에서는 금융을 지배하는 은행이 무역거래까지 지배하는 것에 강한 반발을 보임으로써 널리 실용화되지 못하였다.[32]

1990년 미국무역증진전국위원회(The National Council on International Trade Development : NCTID, 이하 'NCTID'라 한다.)는 행정, 무역 및 운송을 위한 전자문서교환에 관한 유엔규칙(United Nations/Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport : UN/EDIFACT, 이하□□UN/EDIFACT'라한다)에 따른 전자선하증권의 운용지침과 절차 등을 제안하였다. SeaDocs의 경우와 달리 각 당사자의 이해관계가 없는 중앙등록기관을 설정하였으며, UN/EDIFACT의 국제운송관련 표준메시지 기본구조를 활용하여 선하증권이나 해상화물운송장을 전자화하는 것으로 하고 있어, 전자식 선하증권의 구현에 있어서 처음으로 국제표준을 적용하였다. NCTID의 제안은 무엇보다도 국제표준으로 확립된 UN/EDIFACT의 메시지를 전제로 한 점과 권리의 전자적 이전에 관하여 전자식 서명에 해당하는 개인 인증코드(Individual Authentication Code : IAC)를 활용 하였다는 점에서 의의가 있다.[33]

NCTID 전자선하증권은 송하인이나 운송인이 지정하는 컴퓨터 회사가 등록기관이 될 수 있으며 전자선하증권의 배서(endorsement)에 대

Law and Taxation Review, 1992, p 53.

32) SeaDocs는 전자선하증권이 현실화가 되려면, 무역운송 관련자들의 이해관계를 조정할 수 있는 중앙등록기관이 필요함을 암시하는 계기가 되었다. 임석민, 전게서, 348~358면.

33) 개인인증코드란 서명 대신에 모든 통신문의 진정성(authentic)을 확인하기 위하여 등록기관이 생성한 일종의 전자서명으로 권리가 변동될 때마다 변경되며 등록기관이 확인한 최종의 개인인증코드 소지인이 운송물품에 대한 소유자로 인정된다. 안병수, 전게논문, 88면.

한 개념과 종이선하증권과 병행적으로 사용한다는 개념은 향후 전자선하증권의 구조에 많은 영향을 미쳤다. NCTID 전자선하증권은 시스템의 장애 시 위험에 대한 대비 조항의 미비, 선하증권이 이전하는 경우 불명확한 책임소재, 중앙화된 통신망이 전 세계적으로 통용되기 힘든 점의 결함으로 인하여 미국 내에서 조차 활용화 되지는 못하였다.

1990년 국제해사법회(Comité Maritime International : CMI, 이하 'CMI'라 한다.)[34]는 파리에서 개최된 국제회의에서 종이선하증권의 대체를 목적으로 전자선하증권의 도입을 위한 최소한의 요건을 제시한 「전자선하증권에 관한 CMI 규칙」(CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 이하 'CMI 규칙 및 동 규칙에 의거 발행된 선하증권을 CMI전자선하증권'이라 한다.)을 제정하였다. CMI 규칙은 정보전송의 신속화를 행하기 위해 종전의 서면형식의 선하증권을 발행하는 대신에, 선하증권의 정보를 전자데이터 통신수단에 의해 전송하는 경우 당사자의 권리 및 의무를 규정하는 것이다.[35]

---

34) CMI는 해상법, 해상관행과 관습 및 해사실무의 통일에 기여할 목적으로 1897년 벨기에 앤트워프에서 창설되었으며, 각국의 해사법회로 구성된 비정부간 국제기구이다. 우리나라는 1981년 5월에 가입하였다. 최동현・최재선, "해사관계 국제기강(I)"(해운산업연구원, 1996), 129～136면.

35) CMI 규칙에 의한 선하증권의 발행절차는 다음과 같다. 먼저 송하인과 운송인은 전자적인 방법으로 송수신할 것과, 종이 선하증권 대신에 전자식 선하증권을 활용할 것, 그리고 CMI 규칙을 상호 적용하게 됨을 합의한다. 다음으로 운송인이 송하인의 선복예정서(booking note)를 확인한 후 송하인은 운송인에게 운송물품을 인도하고 운송인은 물품수령증을 발행한다. 이 물품수령증에는 물품의 수량, 품질, 상태 등에 대한 내용이 포함된다. 운송인은 발행된 물품수령증과 함께 개인키를 송하인에게 전달한다. 이 개인키는 이후 운송인에게 물품에 관한 지시를 하는 경우 진정성과 무결성을 보장하는데 사용된다. 물품수령증과 개인키를 받은 송하인은 수령증에 기재된 내용에 동의한다는 의사를 운송인에게 확인해준다. 전자식 선하증권의 소지자는 이를 매도한 후 자신의 권리를 이전하겠다는 메시지를, 개인키를 첨부하여 운송인에게 전달한다. 운송인은 이 메시지를 확인하고 최초 송하인에게 보냈던 수령증에 있는 것과 동일한 내용을 매수인에게 전송한다. 이 때에는 개인키는 전송되지 않으며 매수인은 수령증 내용을 확인하고 운송인에게 통지한다. 운송인은 기존의 개인키를 폐지하고 새로운 개인키를 할당하여 매도인에게 전송한다. 안병수, 전게논문, 91～92면.

[표 1] 전자선하증권의 도입사례의 비교[36]

내용 / 유형	키방식의 유형과 양도가능성 여부	등록시스템 유형	유통성절차
Reinskou	별도 키 없음 (운송인의 기록에 의함)	운송인 등록시스템	매도인이 매매사실을 운송인에게 통지하고 운송인은 양수인을 신소지인으로 등록하고 이 사실을 양수인에게 확인
Sea Docs	개인식별번호 혹은 테스트키(Test Key) 양도가능	중앙등록기관-운송인의자회사 (SRL: SeaDocs Registry Limited)	송화인이 SRL에 양수인의 성명을 통지하고 양수인에게 자신의 테스트키를 제공하여 SRL은 송화인과 양수인의 메시지(테스트키 포함)를 점검하여 일치하면 양수인을 신소지인으로 등록
CMI	개인키 (Private Key) 양도불가	운송인 등록시스템	운송인에게 양도 메시지를 전송하고 운송인은 그 내용을 양수인에게 통지하고 이를 수락하면 신개인키를 교부하고 신소지인으로 등록함으로써 양도가 이루어짐
NCITD	개인인증코드 양도불가	운송인등록기관 (운송인)또는 중앙등록기관 (컴퓨터/통신회사)	관리기관을 통하여 전자배서를 행하고 관리 기관이 수화인에게 전자선하증권을 교부

CMI 전자선하증권에서는 종이 선하증권과 동일한 내용을 포함하고, 기존의 선하증권의 점유가 가능했던 물품의 청구권 및 처분권의 이전을 개인키로 대신하는 방법을 채택하였지만 선하증권의 물권적 효력

36) 최석범, "전자선화증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구", 『무역학회지』 제22권 제3호(한국무역학회, 1997).

에 대한 규정에 대해서는 전혀 언급이 없다. 또한 개인키에 있어서는 특정 기술이나 시스템을 지정하지 않고 권리의 증명에 사용할 수 있는 유일한 것으로 전자식 방법에 의한 것이면 충분하다는 입장을 표명함으로써 새로운 기술을 받아들이는데 개방적인 태도를 취하고 있다. 그러나 CMI 전자선하증권은 EDI[37] 시스템을 기초로 운영되고 있기 때문에 다음과 같은 한계점이 있다.

첫째, CMI 전자선하증권은 해상의 선박과 육상 사이의 무선교신을 전제로 하는 개방형 시스템이다. 따라서 무선통신과정에서 제3자의 키 수신에 의한 사기의 가능성이 높다. 둘째, 전자상거래를 위한 최초의 시도인 EDI 시스템은 고비용을 필요로 하는 독점 네트워크(network)를 활용한 거래당사자 간 특정한 자료전송포맷에 관한 합의 교환약정이라는 쌍무계약의 체결을 전제로 하고 있기 때문에 일반 개인을 통한 인터넷 접속이 불가능 하다. EDI는 기업간 폐쇄적 네트워크의 구조이기 때문에 기업, 국가 전체적으로 막대한 비용이 소요된다. 셋째, EDI는 1970년 도입당시만 하더라도 EDI방식에 의한 전자거래환경이 쉽게 조성될 것으로 기대되었으나 1990년대에 상관습으로의 기반을 상실하였고, 현재 대부분의 기업에서 사용을 외면하고 있다. 넷째, CMI 전자선하증권을 운영할 경우에는 운송인은 등록기관으로서 책임과 선하증권이 유통될 때마다 그것을 추적・통지 확인하여야 하는 관리책임을 추가로 부담하여야 한다. 이는 운송회사에게 큰 부담이 되며 감당하기 힘들 정도의 추가비용이 소요되는 등 현실성이 뒤떨어졌기 때문에 널리 활용되지는 못하였다.[38] 또한 운송인이 자신의 이익을 위해서 데이

37) EDI란 전자적으로 정보를 전달하고 처리하는 표준화된 방법을 말한다. 이병문 외 3인, “글로벌 전자무역 시스템으로서의 볼레로 도입에 따른 문제점 및 대응방안”(숭실대학교 아・태중소기업기술정보협력센터, 2003). 19면; 경익수. “해상운송에 있어서의 전자상거래에 관한 연구”, 『한국해법학회지』 제23권 제1호(한국해법학회, 2000), 105면.

38) 일본의 경우 CMI 규칙에 의한 전자선하증권을 도입하기 위해서는 초기에 200억엔이 투자되어야 하고, 매년 30억엔의 운영경비가 필요한 것으로 추정하였다. 최재수, “선하

터 변경이 가능하다는 문제점을 CMI 규칙에서는 노출하게 되었다. 이러한 문제점은 일단 발행된 선하증권을 등록하고 관리하는 별도의 독립적인 중앙등록기관을 마련하여 종합적으로 관리하는 볼레로형 전자선하증권의 구조에 결정적 영향을 미치게 되었다.[39]

CMI가 제정한 규칙은 전자식 선하증권의 실제 활용을 전제로 하여 관련 문제에 대하여 명확한 입장을 취하고 있으며, 국제적인 입법 등에 많은 영향을 미친 점은 부인할 수 없는 사실이다. 볼레로형 전자선하증권은 CMI 규칙의 실패를 교훈삼아 1993년 새로운 형식의 선하증권의 전자화를 모색하고 시도하였는데 그 결과 탄생하게 되었다.

(3) 전자선하증권의 표준 : 볼레로형 전자선하증권[40]

선하증권을 위한 여러 가지 전자화의 시도는 실용화되지 못하였다. 볼레로형 전자선하증권은 지금까지 나타난 전자선하증권 중에서 종이

증권⑨", 『월간해양한국』(한국해사문제연구소, 2002), 215면.

39) CMI 규칙의 전자선하증권 모델이 안고 있는 최대의 문제점은 사기에 매우 취약하다는 점이다. 해상에 있는 선박과 육상 사이에 개인키의 전송을 무선교신 이외의 방법으로 행하여지기는 어렵고, 원칙상 무선교신을 할 때에는 타인의 수신으로 인한 사기의 개입을 배제할 수 없다. 더욱이 개인키를 취득한 자는 직접 물품에 대한 권리를 취득할 수 있고, 그 후 진정한 소지인으로서 행사할 수 있으며, 제3자에 대하여 물품을 전매하거나 질권을 설정할 수 있다. 안병수, 전게논문, 60～62면; 박석재・신건훈, 전게논문, 87면.

40) 볼레로는 한때 "유럽을 위한 선하증권"(Bill of Lading for Europe)의 약어로서 이해된 적도 있으나 최근에는 범세계적으로 사용되는 전자상거래 시스템을 강조하기 위하여 "선하증권의 전자등록기구"(Bill of Lading Electronic Registry Organization)라는 의미를 선호하고 있다. 볼레로"의 원어를 직역하면 "선하증권의 전자등록기구"가 된다. 이처럼 □□볼레로"에는 이미 "선하증권(bill of lading)" 및 "전자적(electronic)"이라는 의미가 내포되어 있다. 이 때문에 볼레로 닷넷(bolero.net)과 歐美의 자료에서 사용되는 "Bolero Bill of Lading"이라는 용어를 □□볼레로 선하증권"으로 직역하는 것은 논리적으로 모순이 있다. 게다가 최근에는 일본의 "테디(The Trade and Settlement EDI System, Trade Electronic Data Interchange : TEDI)"처럼 볼레로를 모델로 하여 발전한 전자자료 교환체계가 각국에서 출현하고 있다. 따라서 이 논문에서는 이하에서 살펴보는 바처럼 볼레로 운영체계(Bolero system)를 통하거나 이를 모델로 하여 상용되는 전자선하증권을 "볼레로형 전자선하증권"으로 명하기로 한다. 권재열, 전게논문, 291면 이하 참조.

선하증권을 대체할 수 있는 가장 적합한 대안으로 평가받고 있다.

국제은행간통신협회[41] (SWIFT : Society for World Wide Interbank Financial Telecommunication)와 세계적인 물류상호보험조합인 운송업클럽[42](TT Club : Through Transport Club, Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.)은 1998년 4월 볼레로 인터내셔널사를 설립하였으며, 1999년 9월부터 볼레로 닷넷(bolero.net)의 이름으로 인터넷에 기반을 둔 볼레로 시스템[43](Bolero System)을 통해 볼레로형 전자선하증권을 상업적으로 서비스하기 시작하였다.[44]

---

41) SWIFT는 벨기에에 본부를 두고 약 세계 189개국의 6,797 금융기관이 가맹하고 있는 금융기관의 국제금융거래에 수반하는 은행간 대체・고객송금 등의 메시지 통신을 국제 네트워크에서 행하는 것을 목적으로 하는 비영리 협동조합(cooperative)이다. SWIFT가 전송한 메시지는 12억건을 넘으며 지급에 관한 메시지의 하루 평균액은 5조 달러 이상이다. 3,000여개의 은행이 참가하고 있는 이외 브로커, 투자고문회사, 증권업자, 증권거래소도 가맹하고 있다. 필자가 한국과학기술연구원(KIST)에서 대러시아 국제공동연구사업을 진행 하면서 국제공동연구비를 SWIFT CODE를 사용하여 가장 안전하게 러시아에 송금한 경험이 있다. 각 은행간 고유문자로 식별되기 때문에 정확성과 송금내용을 추적・조회하기가 매우 편리하다. 박석재・신건훈, “볼레로 시스템에 관한 고찰”, 『한국해법학회지』 제23권 제2호(한국해법학회, 2001), 149면.

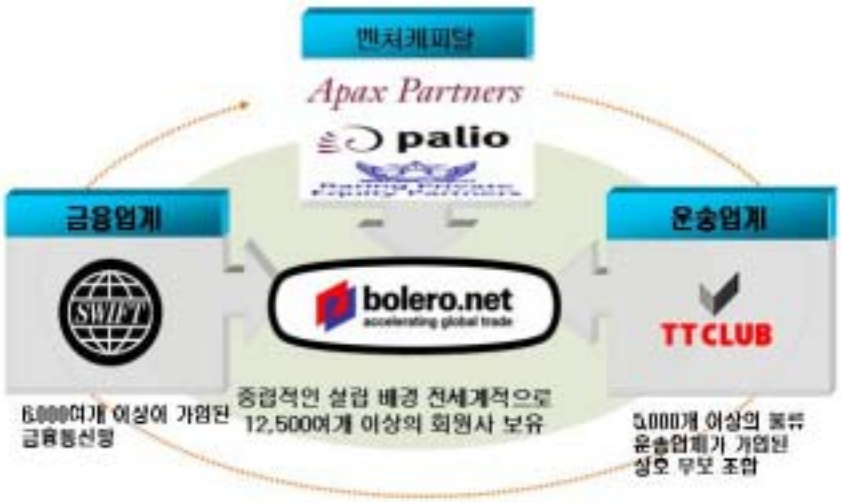
42) TT Club은 1968년 5월 영국의 3개 P&I Club(UK, West of England 및 Standard P&I Club)의 합작으로 설립된 상호보험조합으로서 설립 당시의 정식명칭은 ‘Through Transit Marine Mutual Assurance Association Ltd’이었으나 1977년 1월부터 ‘Through Transport Mutual Insurance Association’으로 개칭하여 오늘날까지 사용하고 있다. TT Club은 설립당시 세계 컨테이너화물운송을 중심으로 한 국제복합운송이 출현하자 복합운송인의 책임을 담보할 목적으로 설립 되었다. 주요 담보위험은 복합운송인이 책임을 부담하는 운송구간에서 발생한 화물의 손해에 대한 책임, 컨테이너를 포함한 각종 장비의 물리적 손해 및 컨테이너 및 장비의 사용에 따른 인명피해 또는 제3자의 재산손해에 대한 책임 등이다. TT Club의 회원 또는 피보험자는 컨테이너선, 운항업자, 운송주선업자, 컨테이너 터미널 운영업자 및 항만당국을 포함하고 현재 컨테이너선단의 2/3, 1,725개의 항만시설 및 5,890개 운송업자에 대하여 책임상호 보험을 제공하고 있다. 박석재・신건훈, 전게논문, 45면.

43) 볼레로(Bill of Lading Electronic Registry Organization : Bolero) 시스템은 볼레로 규약집과 운영규정 및 볼레로 인터내셔널사가 메시지의 서류교환과 국제거래를 원활히 하기 위하여 마련한 디지털 정보 시스템으로 전자적 방법으로 국제해상운송거래를 수행하고자 선하증권을 비롯한 제 서류의 전자화를 위한 시스템이다.

44) 채진익, “사이버 무역에 있어서 Bolero system상 Bolero B/L의 운용 시스템에 관한 연구”, 『무역학회지』 제26권 제2호(한국무역학회, 2001), 3면.

볼레로 닷넷의 서비스에 세계 최대의 곡물거래회사인 카길(Cargill)이 1999년 9월 28일 최초로 가입한 이래 2002년 규약집에 서명을 한 볼레로 닷넷의 회원의 수는 약 100여개에 달한다. 미국의 포춘지 (Fortune) 선정 세계 100대 기업 중 15개사가 참여하고 있으며, 2000년 9월에 세계적 투자회사인 에이팩으로부터 3,000만 달러의 자금을, 12월에는 베어링(Baring Private Equity)으로부터 1,500만 달러, 스위스펠리오(Swiss Palio Portfolio)로부터 500만 달러를 추가 유치하여 자본금이 5000만 달러로 늘어난 상태이다.[45]

[그림 2] 볼레로사의 소유현황

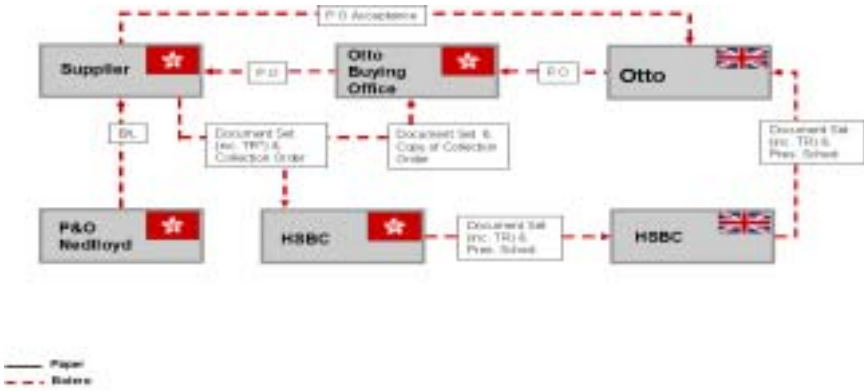


2007년 10월 현재 뱅크 오브 아메리카와 WestLB 및 스탠다드 차터드 은행 등과 상호 협력 혹은 협정 등을 맺는 등 그 영역을 확장해 나가고 있으며[46] 향후 전자선하증권의 폭넓은 활용이 기대된다. 또한 볼레로형 전자선하증권은 발행과 유통에 있어서 사용자는 전자서명을 하고, 중앙메

45) 볼레로사는 SWIFT, 에이팩, 베어링, 팰리오 TT Club 등이 공동소유하고 있다.
46) http://www.bolero.net/news/press_releases.html.(2007.11.8 방문)

시지 플랫폼을 통하여 전자메시지에 대한 진정성과 무결성을 보장받아 선적서류의 신속한 처리와 그 처리비용의 절감을 기대할 수 있다.47)

[그림 3] 볼레로형 전자선하증권의 실제 활용사례48)



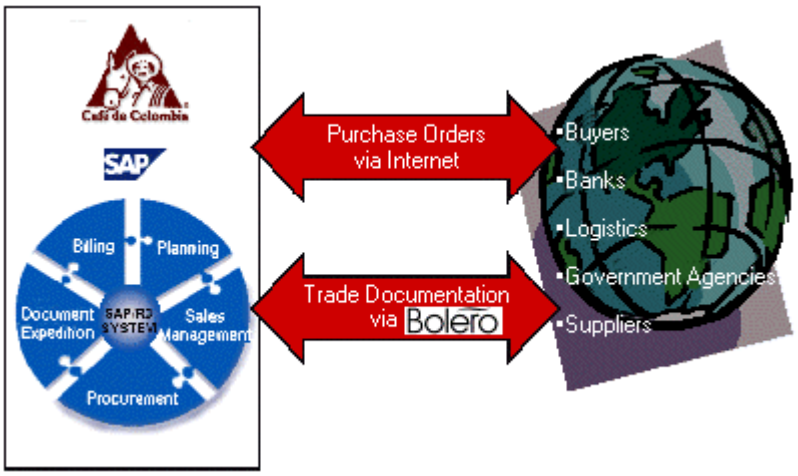
우리나라에서는 많은 수출입 전주들이 전자선하증권의 도입의 필요성에 공감하고 있으며, 2003년 11월 외환은행은 국내 은행권 최초로 볼레로 시스템을 이용, 수출입 업무서류를 종이 대신 전자문서로 발·수신하는 시험에 성공 하였다.49)

47) 강선준, 전게서, 61~63면 참조; 볼레로형 전자선하증권은 다음과 같은 점에서 CMI 전자선하증권보다 한층 발전된 면을 보이고 있다. 첫째, 볼레로형 전자선하증권은 회원으로 등록한 사용자들 사이에서만 적용된다. 안전성 면에서는 폐쇄형 시스템을 적용한 볼레로형 전자선하증권이 상대적으로 우수하다. 볼레로 시스템은 운송물이 제3자에게 전매되는 경우에는 종이 선하증권으로 변경하게 된다. 둘째, 볼레로형 전자선하증권은 인터넷을 기반으로 하는 시스템을 사용한다. 인터넷의 접근에는 별도의 시스템 및 장치가 필요하지 않으며, 네트워크 비용이 아주 저렴하다. 볼레로형 전자선하증권은 볼레로 규약집을 통한 다자간 계약으로서, 사용이 간편하고 탄력적이며, 비용 면에서 경제적이고 다자적인 성격에 기초한 평등성을 추구하는 시스템이다. 셋째, 볼레로는 산업간 중립성(cross-industry neutrality) 및 범세계성을 추구한다. 볼레로는 운송계약서, 보험계약서, 상업송장 및 통관서류를 포함하는 일체의 국제무역관련 서류를 포괄하기 때문에 사용자 역시 운송인, 은행 등 무역관련 전체 종사자를 포함한다.

48) 안병수, "전자식 선하증권의 이용실태와 전망 - Bolero를 중심으로 -"(한국해법학회 2002년도 가을철 정기학술발표회 발표자료), 17면.

49) 세계 최대 통신판매업체인 독일 오토 그룹은 자사의 모든 수출입거래를 볼레로 시스

[그림 4] FNC의 볼레로 시스템을 활용한 전자무역 도입사례[50]

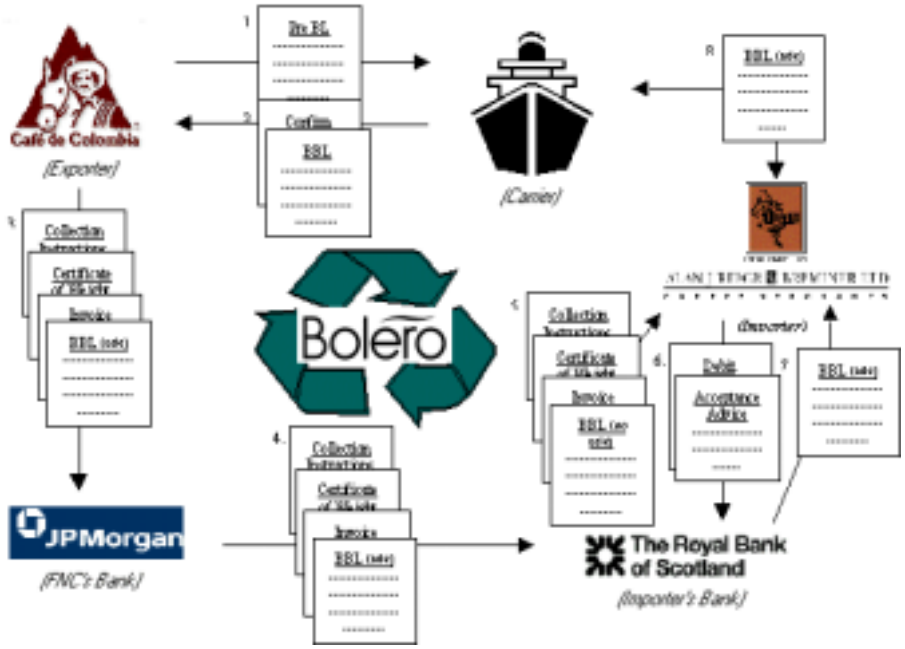


현재 국제무역에 있어서 볼레로 시스템을 활용하는 사례도 증가하고 있으며 전자무역에 대한 장점 및 무역관련 각종 관련비용의 절약 등을 향유하고 있다. 다음은 볼레로 시스템을 통한 전자무역의 구현이 국제무역의 관련 당사자들에게 모두 Win-Win할 수 있는 좋은 사례가 됨을 보여주고 있다. 세계적인 커피수출상 중의 하나인 컬럼비아 커피재배자 연맹(The National Federation of Coffee Growers of Colombia : 이하 'FNC'라 한다)은 종이 위주의 무역 환경에서 전자무역 위주의 환경으로 전환을 모색 하였고 다음과 같이 볼레로 시스템을 도입하였다.

템의 도입을 통하여 전산화 및 자동화를 실현하고자 전사적 SCM/BPR Project의 수행을 추진하고 있다. 외환 은행은 이 프로젝트의 한국 적용을 위해, 독일의 코메르츠은행을 수입국은행으로 하고 오토사의 국내 최대 의류 수입 거래선인 ㈜신원의 Bolero가입과 동시에 양사간 무역거래의 전자화를 구현하였다. 외환은행에서는 볼레로 관련 투입비용 대비 수익성 분석에서 수출입 업무의 본점 집중처리에 의한 서류 작업 등의 제거로 인한 비용의 감소를 약 15~20억으로 추정하고 있다.

50) http://www.bolero.net/assets/30/FNC%20Case%20Study1091723695.pdf.(2007.11.8 방문)

[그림 5] 볼레로 시스템을 활용한 커피의 수출과 수입[51)]



FNC의 온라인 상점에서 수입업자들이 볼레로를 사용하는 방법은 다음과 같다.

1) 수출업자인 FNC의 SAP R3 시스템을 사용하여 pre-bill of lading을 발급한다.
2) 운송인은 볼레로 중앙등록 시스템에 등록하여 전자적으로 서명되고 볼레로형 전자선하증권을 완성하여 FNC에 되돌려준다.
3) SAP R3 시스템에서 출력된 선적물의 정보와 송장(invoice)을 볼레로형 전자선하증권에 첨부하여 볼레로 등록시스템을 통하여 FNC의 거래은행인 JP 모건 은행에 송부한다.
4) JP 모건은행은 볼레로형 전자선하증권과 첨부문서들을 볼레로 등록 시스템을 통하여 수입업자의 거래은행인 스코틀랜드 왕실은행

51) http://www.bolero.net/assets/30/FNC%20Case%20Study1091723695.pdf.(2007.11.8 방문)

(The Royal Bank of Scottland)으로 송부한다.

5) 스코틀랜드 왕실은행은 자체적인 인증을 하고 수입업자에게 해당전자서류를 전송한다.

6) 수입업자가 해당 서류를 검토하고 주문과 일치함을 확인하면 스코틀랜드 왕실은행에 해당 대금을 지불한다.

7) 대금이 지급되면 스코틀랜드 왕실은행은 볼레로 등록 시스템을 통하여 해당 서류들을 전송한다.

8) 수입업자는 운송인에게 거래의 성공적인 종료를 알리고 볼레로 등록 시스템에 전자서명하여 볼레로형 전자선하증권을 양도하고 운송물을 수령한다.[52]

볼레로 운영체계를 모델로 하거나 그로부터 영향을 받은 전자선하증권도 새롭게 출현하고 있다. 예컨대 범아시아전자상거래협의체(PAA)에 회원으로 가입한 우리나라의 한국무역정보통신(KTNET), 일본의 무역자동화시스템 테디 프로젝트(TEDI)[53], 그리고 싱가포르 네트워크 서비스(SNS) 등도 정도의 차이는 있지만 볼레로 운영체계에 의한 전자선하증권을 기초하고 있다. 이처럼 전자상거래의 범세계적인 활성화로 인하여 무역환경이 변화되고 있지만, 그에 적절하게 부응할만한 솔루션(solution)을 볼레로 시스템을 제외하고는 찾아볼 수 없다는 점에서 볼레로 시스템을 통하거나 그것을 모델로 한 전자선하증권의 사용이 점차 보편화 될 것으로 예상한다.[54]

---

52) http://www.bolero.net/assets/30/FNC%20Case%20Study1091723695.pdf를 참조하여 재구성하였음.(2007.11.8 방문)

53) TEDI프로젝트는 일본 경제 산업성의 보정사업으로서 2000년 11월에 TEDI 보급촉진을 목적으로 임의단체인 TEDI Club을 설립 하였고, TEDI 사업회사로서 2001년 5월에 JETS 및 동년 8월에 TEDI ANET를 설립하여 2001년부터 실용화를 개시하였다. 무역금융 EDI 실현을 목적으로 하는 TEDI는 무역절차에 대해 B2B 및 B2G와의 무역관련 서류를 인터넷 회사 에서 정부 관련기관과의 제휴 및 민간기업간에 종래 종이문서에 의한 교환을 전자적으로 행하는 것을 실현하는 프로젝트이다. 우광명, “전자식 선하증권의 활성화에 관한 연구”, 『국제무역연구』(국제무역학회, 2003), 331면.

54) 볼레로형 전자선하증권은 다른 차세대 무역 솔루션과는 달리 전세계 은행간 메

우리나라에서도 민간전자무역위원회가 韓・日間 전자선하증권 도입 시범사업을 진행하고 있다. 전자선하증권 프로젝트 팀 회의에서는 일본의 테디 프로젝트 시스템을 통한 선하증권의 전자화는 많은 문제점이 있다고 판단하여 볼레로 시스템을 활용하거나 이를 근간으로 하는 다른 방법들을 연구하기로 결정 하였다. 이는 미래 전자선하증권의 표준으로 예상되는 볼레로형 전자선하증권을 도입하여, 선하증권의 위기에 따른 각종 문제점을 해결해야 하는 당위성을 잘 설명해주고 있다.

시지 발수신 인프라인 SWIFT라는 강력한 주체(ownership)가 뒤를 받치고 있다. 볼레로 시스템은 SWIFT의 차세대 시스템(SEIFTNet, TSU) 표준 및 규정의 준수로 글로벌 스탠다드에 적합하다. 세계 납입자본 기준 상위(top class) 은행들이 전부 볼레로사에 회원으로 가입(membership)하고 있으며, SWIFT는 자체 조직 내에서 무역서비스자문그룹(Trade Services Advisory Group : TSAG)를 신설 볼레로 닷넷을 통한 차세대 무역 솔루션의 개발적용 계획을 지원하기 시작하고 있다. 전자무역이 상용화 될수록 볼레로 닷넷의 상용화 성공은 보장된 것이라는 판단 하에 지속적인 비지니스 모델 구현을 추진하고 있다. 권재열, 전게논문, 297면; 강선준, 전게서, 67면.

제 3 장 전자선하증권의 법적 쟁점

제 1 절 전자선하증권의 성질 : 전자등록증권

1. 서

선하증권의 근본적인 목적은 선하증권을 소지하고 있는 물품의 소유자가 운송중인 물품을 신속히 처분할 수 있도록 하는데 있는 바, 이는 권원증권인 선하증권에 유통성을 부여함으로써 가능하다.(상법 제816조) 정당한 방법으로 선하증권을 취득한 자는 선하증권상 양도인이 지니던 모든 권리와 의무를 취득하게 되며 운송인을 상대로 화물의 인도를 청구할 수 있는 권리와 이를 처분할 수 있는 화물처분권을 갖는다.[55] 소유권의 이전은 동산의 경우 물권이전에 대한 합의와 동시에 이루어지고(민법 제188조), 선하증권의 양도는 오직 화물의 점유의 이전에 지나지 않는다.[56] 전자선하증권은 선하증권에 필요한 모든 내용이 서면이 아닌 전자등록문서의 형태로 작성된다는 점, 전자선하증권에 대한 권리자는 운송물에 대한 소유권을 가진다는 점, 전자선하증권을 양도함으로써 운송 중에 있는 운송물을 양도할 수 있다는 점 등에서 종이 선하증권의 대부분의 기능의 구현이 가능하다.

---

55) 오원석・양정호, "전자식선하증권의 유통성에 관한 연구",『한국해운학회지』제32호(한국해운학회, 2001), 66면.

56) 담보의 목적으로 선하증권을 취득한 질권자인 은행은 화물의 소유권 까지는 취득하지 못한다. 또한 화물의 매도인인 송하인이 매수인인 수하인에게 선하증권을 양도하면서도 특약을 맺어 일정시기까지는 화물의 소유권을 자신에게 유보할 수 있는데, 이러한 경우에도 선하증권의 양도와 소유권의 이전은 일치하지 않는다. (Sewell v. Burdick(1884) 10 App. Cas. 74.), 심재두, 전게서, 90면.

유가증권제도[57]는 실물증권의 발행을 전제로 하기 때문에 유가증권상의 권리이전・행사 등 유가증권과 관련된 행위는 실물증권의 교부 또는 점유가 반드시 필요하다.[58] 전자선하증권의 가장 근본적인 문제점은 전자적인 방법으로 물품의 점유권 및 처분권을 인정하는 경우에 종이선하증권의 배서・교부와 같은 법적 효력이 인정되느냐의 여부이다.[59] 만약 전자선하증권이 일반적인 기능적 등가물로써 종이선하증권의 유가증권의 기능을 인정한다 하더라도 유가증권으로서의 법적 성질에 대한 인정여부는 별개의 문제이다. 선하증권은 운송정보와 함께 그것에 체화된 권리의 이전을 증명하기 위한 방법이 수반되어야 하므로, 법적으로나 기술적으로 복잡한 문제를 야기하게 된다. 전자적인 기술방법이 마련되고 그러한 방법에 의해 당사자가 합의한다 하더라도 당사자간 합의의 효력을 인정하는 법적 뒷받침 없이는 전자식 선하증권은 종이선하증권 같은 완전한 유통성을 보장할 수 없다. 전자선하증권의 유통성은 결국 전자선하증권의 유가증권성을 인정하는 문제로 귀결이 된다. 선하증권을 전자화 하는 것은, 有價證券을 전자화 하는 것이기 때문에 전자화된 유가증권의 성질에 대한 논의가 필요하다.

---

57) 유가증권(Wertpapie)은 권리의 내용이 증권 상의 기재에 의해 결정되고 또한 증권의 소지자가 권리자로 추정되므로 증권 상에 표창된 권리의 유통성과 거래의 안정성이 확보되는 것인 바, 우리나라의 어음 수표법상 유가증권의 정의에 대한 통설 역시 유가증권은 재산권을 표창한 증권으로 그 권리의 발생・행사・이전의 전부 또는 일부를 증권에 의해야 하는 것으로 정의하고 있다. 안성포, "유가증권의 개념에 관한 소고",『법학논총』(단국대학교 법학연구소, 2003), 345면; 오원석・양정호, 전게논문, 69면.

58) 정찬형, "전자증권제도 도입에 따른 법적 문제점 및 해결방안",『증권예탁』, 제40호(증권예탁원, 2001), 40면.

59) 배서란 유가증권의 유통을 촉진하기 위하여 법이 특히 인정한 유가증권의 간편한 양도방법으로서 배서인의 유가증권에 피배서인에게 유가증권을 양도한다는 뜻을 기재하고 기명날인 또는 서명하여 이를 교부한다. 다만 무기명식으로 발행된 유가증권은 교부만으로 권리를 양도할 수 있다. 배서나 교부 모두 유가증권의 양도의 효력요건으로서 민법 제450조의 대항요건과는 구별된다. 정경영, 전게논문, 500면.

2. 유가증권의 전자화

권리의 유체화라는 이념에서 출발한 유가증권이 시대의 흐름에 따라 역으로 주체화(전자화)되어 탈증권화가 가능해 졌다. 프랑스에서는 장부증권(valeurs mobilières scripturale), 덴마크에서는 전자증권(electronic securities), 미국과 영국에서는 무증서증권(uncertificated securities)으로 부르고 있으며, 우리나라에서는 이를 무증권화(dematerialization)라고 부르고 있었으나 최근 학계 등에서 '전자증권'이라는 용어를 사용하고 있다. 정보통신기술을 이용한 전자거래가 발달함에 따라서 유가증권에서도 전자화가 이루어지고 있으며 유사증권의 전자적 대체물로서 유가증권성이 인정될 수 있는 전자어음・전자수표・전자선하증권 등을 전자유가증권이라 한다.[60] 전자유가증권은 재산권을 표창하는 유가증권의 성질을 가지고 있는 점에 대해서는 학설이 일치하지만 권리와 증권의 결합에 대해서는 전자문서증권과 전자등록증권으로 학설이 대립하고 있다.

1) 전자문서증권

전자등록부를 이용하지 않고 현재의 증권을 전자문서화 함으로써 권리를 전자문서에 표창하는 방법으로 전자문서가 증권의 기능을 대

60) 전통적으로 서류는 교부(hand over)가 용이한 반면, 일정한 등록기관에 서류를 가지고 권리를 등록하는 것은 매우 복잡한 절차가 필요하다. 무역거래에 있어서도 운송중인 물품에 대한 거래가 자주 발생하기 때문에 선하증권의 배서・교부에 증권을 유통시킴으로써 선하증권상 체화된 권리를 다른 사람에게 양도하는 방법을 취하게 되었다. 이에 전자식 선하증권의 유통성과 관련하여 논의된 방법들은 현대의 정보기술을 이용하여 기존의 오프라인 환경에서 복잡한 절차로 인해 꺼려왔던 등기(혹은 등록)에 의한 방법을 거래가 자주 발생하고 이동이 잦은 동산의 매매에 도입함으로써 서류의 지연으로 발생하는 문제들을 해결하고자 하는 것이다. 전자식 선하증권의 유통성은 전자식 선하증권에 대한 권리를 개인 혹은 제3자에 의해 관리되는 등록시스템에 등록 및 변경함으로써 달성하게 된다. 오원석・양정호, 전게논문, 72면; 손진화, "주식 등의 전자등록제도의 도입방안", 『상사법 연구』 제22권 제3호 특집호(한국상사법학회, 2003), 77～78면.

체한다는 점에서 엄밀하게 보면 전자문서 증권이라 할 수 있다. 권리 자체가 전자문서로 표창되어 네트워크를 통해 유통되기 때문에 전자문서의 소지를 실물 유사증권 소지인과 동일한 권리를 부여하고, 실물 유가증권에 대한 이론을 적용시키는 방법이다. 전자증권에서 무권화된 권리는 유가증권 개념의 연장선상에서 파악하여 유가증권상의 권리로 의제하거나 동 증권상의 권리가 실물이 아닌 전자매체에 의하여 표창된 것으로 이해함으로써, 전자증권제도의 법적 안정성과 투자자에 대한 권리보호가 가능 하다는 견해가 있다. 하지만 서류상의 문서를 전자적인 방법으로 표창한 것이기 때문에 위・변조에 매우 취약하다. 권리표창이 물리적 서면이 아닌 전자매체에 의한다는 점에서 유가증권에 관한 현행 법률을 적용하는 방향에서 입법하되 관련규정을 변경하여 규정하여야 한다는 주장이다.[61]

2) 전자등록증권

전자등록증권은 실물을 발행하지는 않지만, 재산적 권리를 중앙등록기관의 증권등록부에 등록함으로써 증권이 표창하는 권리에 대한 권리자와 권리내용을 인정하고, 이러한 등록에 기초하여 권리의 이전・담보설정 및 행사를 인정하는 방법이다.[62] 권리를 표창하는 증서대신에 정보처리능력을 가진 증권등록부상의 등록을 새로운 권리의 표창방식으로 인정하자는 것이다. 권리의 변동에 있어서 증권의 소지는 필요하지 않고 등록부상 등록(registration)에 따라 권리의 변동이 이루어진다.[63]

---

61) 정찬형, 전게논문, 17면.

62) 정완용, "회사법의 IT화 관련 개정사항에 관한 고찰", 『상사법 연구』 제25권 제2호 (한국상사법학회, 2006), 221면. 주식, 사채권 등을 실물로 직접 발행하는 대신에 전자등록기관의 전자등록부에 등록하여 주권, 사채권을 고지하지 않고도 권리의 양도, 입질 및 권리행사가 가능하도록 하는 전자등록제도의 도입이 필요하다고 하며 이러한 유가증권의 전자화 그 중 전자등록제도의 도입은 세계적인 추세이며 우리나라에도 이 제도의 도입이 요청되고 있다.

63) 안성포, 전게논문, 357～358면.

전자등록증권은 유가증권의 특성이라 할 수 있는 서면성, 기명날인 혹은 서명요건, 권리의 표창성, 권리의 증권결합성 등의 특징을 전혀 가지지 않으므로 유가증권으로 보기 어렵다. 권리의 유체화라는 이념으로 유가증권이 발생되어졌지만 이와는 반대로 유가증권이 무체화가 되기 때문에 실물증권의 발행을 전제로 하는 기존의 유가증권의 법리와는 차이가 있다. 전자등록증권에서는 유가증권성을 부인하면서도 권리가 단순한 채권 또는 사원권으로 회귀하는 것이 아니라, 전자등록부에 의해 공시되는 새로운 법률관계가 형성된 것으로 본다. 따라서 전자등록부에 권리를 등록하였을 때 등록의 법적 효력과 등록된 권리를 이전하였을 때에는 권리이전 행위의 성립요건이나 대항요건 등의 설명이 문제가 된다. 결국 전자등록제도를 중심으로 전개되는 법률관계를 해결함에 있어 상법과 관련법의 대폭적인 개정 혹은 새로운 입법이 요구된다는 주장이다.[64]

3) 소 결

전자선하증권 등 유가증권의 전자화에서 구현하고자 하는 권리변동은 일반유가증권과 다음과 같은 차이점이 있다. 종이선하증권은 운송인에 의해 등록부가 작성되는 것이 원칙이지만 전자선하증권에서는 전자등록기관에 의해 작성된다. 따라서 운송인의 기명날인이 아닌 전자등록기관의 신뢰성에 따라 권리의 진정성을 보장받는다. 전자선하증권은 실제로 교부되고 소지의 대상이 되는 증권이 아니다. 이는 증권이 실제로 유통이 되지 않기 때문에 등록기관의 등록에 따라 모든 권리관계가 확정된다.[65] 전자선하증권이 성공적으로 활용되기 위해서

64) 정경영, “전자증권의 법적 성질과 전자등록제도에 관한 고찰”, 『상사법 연구』 제22권 제3호(한국상사법학회, 2003), 123면.

65) 정완용, 전게논문, 222면. 예를 들면 주권과 같은 유가증권이 전자화 되는 경우에 전자등록부에 등록하고 이를 통하여 양도, 입질 하게 되면 이는 그 자체로 권리가 발생, 양도되는 새로운 제도인 것이며 전통적인 유가증권과 같은 법적취득을 하기 어렵다.

는 거래 당사자간의 신뢰성의 확보가 매우 중요하다. 전자유가증권을 전자문서증권으로 파악한다면 전자문서의 위·변조가 상대적으로 쉽기 때문에 전자선하증권의 신뢰성에 문제가 생길 수 있다. 볼레로형 전자선하증권은 시스템상 중앙메시지 플랫폼과 권리등록장치 등 별도의 등록장치를 운영하고 있고 볼레로 시스템의 근본취지가 모든 무역서류의 전자화를 추진하고 있다는 점[66], 안정성이 확보된 디지털 서명을 기반으로 하는 점 등을 생각해 볼 때 전자등록증권의 성질을 갖는 것이 타당하다. 전자선하증권을 전자등록증권으로 이해한다면, 기존의 법체계로는 중앙등록 시스템 등을 선택하는 볼레로형 전자선하증권을 규율하지 못하는 상황이 발생할 수 있기에 전자선하증권의 안정적인 운용을 보장해주기 위한 입법 내지 법구조 개선이 필요하다.

제 2 절 볼레로형 전자선하증권상의 법적 효력

1. 볼레로형 전자선하증권상의 물권적 효력

국회통과 개정안이 효력을 발휘하기 이전인 현재 전자선하증권은 권원증권성을 인정받지 못하므로 종이선하증권과 동일한 효력을 인정해주기 위해서는 다른 법리의 채용이 필요하다. 선하증권에서 인정되는 물권적 효력을 전자선하증권에서 대체하는 개념이 필요하다. 볼레로형 전자선하증권은 중앙메시지 플랫폼과 권리등록 시스템으로 소지인의 유일성을 확보할 수는 있다. 볼레로 규정집에서는 법적인 해결책으로 볼레로형 전자선하증권의 유통성을 확보하기 위하여 "점유이전의 승인"의 법리를 도입하고 있다.[67]

---

66) 볼레로 시스템에서는 최근에 65개 이상의 서류들이 전자적 형태로 변환이 가능하다. Florian Gehrke, 『New Attempts at Electronic Documentation in Transport Bolero- The end of the experiment, the beginning of the future?』, University of Cape Town, 15, April, 2001, p 16; 박석재·신건훈, 전게논문, 150면.

67) 전자선하증권이 권원증권으로 인정을 받게 되면 굳이 점유이전의 승인과 경개의 법

점유이전의 승인(attornment)이란 채권자가 채무자에 대하여 제3자에게 채무를 이행하도록 요청한 경우, 채무자가 동의하고 제3자에게 그러한 동의사실을 통지하였다면 제3자는 영국법상 약인의 제공 없이 채무자에 대한 청구권을 취득한다. 점유이전의 승인에 대해 영국법에서는 매도인은 현실적으로 물품의 점유를 이전하거나 물품이 저장되어 있는 창고의 열쇠와 같이 물품을 지배할 수 있는 수단을 넘겨주거나 물품을 상징하는 권리증권을 교부함으로써 물품인도 의무를 이행할 수 있다고 한다.[68]

볼레로형 전자선하증권은 발행 후 새로운 소지인을 지정함으로써 운송물의 추정적 점유권[69](constructive possession)을 이전한다. 볼레로형 전자선하증권의 발행인인 운송인이 권리등록 시스템에 소지인으로 기록된 자의 지시에 따르기로 합의하는 권리등록의 기록 자체가 원본 종이선하증권에 해당한다. 운송인은 새로운 소지인의 지정시점으로부터 그 새로운 소지인에 대하여 운송물의 추정적 점유권을 승인하여야 한다. 이 경우 운송인은 볼레로 인터내셔널사를 자신의 취소할 수 없는 대리인으로 임명하게 된다. 볼레로 인터내셔널사는 권리등록장치에 대하여 메시지를 전송하는 방법으로 운송인이 양도에 의해 새롭게 지정된 자의 지시에 따라 운송물을 점유한다는 것을 확인하거나 그 지정된 자에 의한 점유이전의 거절통지를 수령하는 등의 역할을 수행한다. 볼레로형 전자선하증권 소지인은 새로운 소지인을 지정하는 지시메시지(SMsg)를 중앙메시지 플랫폼를 통하여 권리등록 시스템에 전송하면 권리등록 시스템에서는 운송인을 대신하여 수신인에게 보내는

리를 채용할 필요가 없다. 물권적 효력은 점유이전의 승인, 채권적 효력은 경개에서 구현하고 있다.

68) G.H. Treitel. The Law of Contract 10th ed Sweet & Maxwell, 1999, 620면; 양정호, 전게논문, 124면.

69) 추정적 점유는 어떠한 자가 실제로 물품을 보관하고 있지 않으나 법적 점유(legal possession)을 하는 경우를 의미한다. 양정호, 전게논문, 112면.

전송메시지(FMsg)에 '점유이전승인 통지'(attornment notice)를 추가한다.[70] 수신인은 권리등록기관으로부터 점유이전승인 통지를 받게 되며 규정에 따라 거절도 가능하다.[71] 거절을 할 경우에는 물품에 대한 점유는 이전하지 않게 된다. 운송인은 권리등록장치를 운영하고 있는 볼레로 인터내셔널사를 대리인으로 임명하고[72] 권리등록장치에 메시지를 보내는 방법을 통하여 양수인은 운송물이 揚陸港까지 운송되는 도중에도 점유권을 넘겨받을 수 있다.[73]

2. 볼레로형 전자선하증권상의 채권적 효력

'점유이전승인'은 오직 추정적 점유의 이전에 관한 문제만을 다루므로 운송계약상 권리・의무가 새로운 소지인에게 이전되도록 하기 위해서는 별도의 해결방안이 필요하다. 이때 해결책으로 등장한 개념이 바로 '경개'이다. 볼레로 시스템에서는 영국법상 인정되는 계약당사자 원칙[74](principle of privity of contract)이 존재하여 제 3자를 위한 계약의 효력 등이 허용하지 않는 까닭에 운송인과 볼레로형 전자선하증권의 소지인간에 계약관계형성의 기초를 제공하기 위한 법리로써 경개가 선택되었다.

---

70) 피지정인에게 추정적 점유가 이전된다는 사실을 주지시키기 위하여 통상 다음과 같은 내용을 포함한다. "귀하는 볼레로 규정집에 따라 볼레로형 전자선하증권의 소지인으로 지정되었습니다. 볼레로형 전자선하증권 소지인으로서 자격을 지니고 유지하고 있는 결과 그에 추가하여 볼레로 인터내셔널은 볼레로형 전자선하증권 발행인(운송인)의 대리인 자격으로 운송인이 귀하의 지시에 따라 물품을 보관중인 사실을 확인합니다." 양정호, 전게논문, 124면.

71) Bolero Rulebook 3.5.2(New Holder's Right to Refuse Designation).

72) Bolero Rulebook 3.4.1(Procedure for Transfer of Possession).

73) Bolero Rulebook 3.4.2(Bolero International as Carrier's Agent).

74) 계약당사자관계원칙이란 일반적으로 '어느 계약의 당사자 이외의 어떤 사람에게도 그 계약에 의하여 발생하는 권리를 부여하거나 의무를 부담시켜서는 안된다'는 영국계약법상의 이론이다. 즉 송하인과 운송인간에 체결된 운송계약, 매도인과 매수인간에 체결된 물품매매계약은 계약당사자만을 구속할 뿐이며 제3자인 수하인 또는 운송인에게는 이들과의 계약에 의한 것 이외의 어떠한 권리나 의무가 인정되지 않는다는 원칙이다. 이성철, "영국해상물건운송법(Carriage of Goods By Sea Act, 1992)1992에 관하여", 『한국해법학회지』 제15권 제1호(한국해법학회, 1993), 199면.

볼레로형 전자선하증권이 생성된 이후에 소지인을 지정하는 것은 볼레로 시스템을 사용하는 사용자들 모두 경개계약의 성립 및 효력에 동의하는 것을 의미한다는 볼레로 규정집에 의하여 구현된다. 볼레로 규정집에서 규정하고 있는 경개는 첫째 선하증권의 새로운 소지인이 이전 소지인의 지명을 승낙한 시점이나 지명을 거절할 수 있는 때로부터 24시간이 경과한 시점 중에서 빠른 것에 따라, 운송인과 새로운 소지인이 전자선하증권 원문에 기재된 내용과 조건에 따른 운송계약이 체결된다.[75] 둘째 양수인은 운송계약상 모든 권리와 의무를 취득하고[76] 양도인의 권리와 의무는 소멸된다는 점에 대하여 운송인・양도인・양수인 등은 합의한다.[77]

볼레로형 전자선하증권에서는 경개계약의 효력으로서 운송물에 대한 인도청구권이 발생한다. 이때의 경개는 채권자의 변경에 의한 경개가 되어 3면계약이 된다. 종이선하증권에서는 운송인과 최종적으로 경개계약을 체결한 선하증권 소지인만이 운임, 체선료 등에 대한 의무를 부담하게 되지만 볼레로 규약집은 볼레로형 전자선하증권을 양도한 경우에도 양도인이 송하인인 경우에는 그 의무만은 존속한다는 당사자 사이의 특약을 체결하고 있으므로 송하인은 최종 선하증권소지인과 운임등에 대하여 연대책임을 부담하게 된다.[78]

---

75) Bolero Rulebook 3.5.1(1)(New Parties to Contract of Carriage) Upon the acceptance by the new Holder-to-order Consignee Holder of its Designation as such, or at the expiry of the 24 hour period allowed for the refusal of the transfer under Rule 3.5.2 whichever is the earlier, a contract of carriage shall arise between carrier and new Holder-to- order or Consignee Holder either.

76) Bolero Rulebook 3.5.1(2)(Accession to Rights and Liabilities) The new Holder-to-order or Consignee Holder shall be entitled to all the rights and accepts all the liabilities of the contract of carriage as contained in or evidenced by, or deemed to be so contained in or evidenced by the Bolero Bill of Lading.

77) Bolero Rulebook 3.5.1(3)(Prior Designee's Right and Liabilities Extinguished) The immediately preceding Holder-to-order's light and liabilities under its contract of carriage with the Carrier shall immediately cease and be extinguished.

78) Bolero Rulebook 3.5.1(3)(a) Such immediately preceding Holder-to-order is also the Shipper, in which case its rights but not its liabilities under its contract of carriage with the Carrier shall cease and be extinguished.

제 3 절 볼레로형 전자선하증권의 유통성

1. 유통성의 의의

유통성(negotiability)이라 함은 환어음이나 약속어음 등과 같이 계약상의 권리를 표창하는 증권에 특유한 성질로써, 단순한 교부(소지인식의 경우) 또는 배서・교부(지시식의 경우)에 의하여 증권상의 권리가 양도되고 양수인이 양도인의 원칙에 어떠한 하자가 있다는 사실을 모르고 유상으로 증권을 양수한 경우에는 그러한 하자에 영향을 받지 아니하고 증권상의 권리를 취득하며, 채무자에게 채권양도의 통지를 할 필요가 없는 것을 말한다.[79] 선하증권의 유통성은 원본의 선하증권 소지인에게만 물품을 인도하여야 하는 운송인의 책임에 기인하는 것으로 정당한 당사자에게 화물의 정확한 인도가 이루어질 수 있도록 하기 위한 것이다.[80] 선하증권의 권원적 기능과 유통성은 별개의 문제로, 운송중인 물품을 신속하게 처분이 가능하도록 하는 선하증권의 근본적인 기능은 유통성을 부여함으로써 달성할 수 있다.[81]

유가증권의 소지인이 소유권을 타인에게 이전할 목적으로 물품을 타인에게 교부하는 것을 이전(transfer)이라 한다. 이전의 방법에는 유통(negotation)과 양도(assignment)가 있다.[82] 유통은 소지인과 지시식 선

79) 정찬형, 『상법강의(하)』, 박영사, 2005, 18～19면.

80) 최석범, "전자선하증권의 활성화를 위한 도입모델에 관한 연구", 『무역학회지』 제22권 제3호(한국무역학회 1997), 405면.

81) 선하증권의 근본적인 목적은 선하증권의 점유로 물품의 점유를 추정하는 권원증권성과 배서・교부에 의하여 증권상의 권리가 양도되는 유통성이다. 오원석/양정호, 전게논문, 67면.

82) 영국과 미국은 선하증권의 권원증권성은 인정하면서도 선하증권의 유통성에 대해서는 인식의 차이를 보인다. 영국의 경우 선하증권은 환어음과 같은 유통증권이 아니라 선하증권을 이전하여 운송인이 운송 중에 있는 화물의 점유권을 이전하는 것이므로 선하증권의 유통성은 단순한 양도와 동일시 한다. 특히 양수인은 양도인이 지니던 이상의 권리를 취득할 수 없는 제약 때문에 선하증권의 유통성은 환어

하증권에 사용되는 용어로서 양도는 기명식 선하증권에 사용되는 용어이다. 유통과 양도의 차이는 피 이전자의 채무자에 대해 부담하는 일체의 항변에 대한 면책 여부 외에도 증권의 이전에 있어 유통의 경우 유통자가 피유통자에게 단순히 교부 또는 배서 후에 교부하면 되지만, 양도의 경우 증권상의 채무자에게 양도의 취지를 통지하여야 한다. 유통 이외의 방법에 의한 증권상의 권리의 양수인은 증권상의 정당한 권리자이지만 정당한 소지인은 아니다. 기명식 선하증권은 동산과 동일하게 취급되기 때문에 유통은 될 수 없으나 양도는 가능하다.[83]

전자선하증권에서의 권원증권성을 구현하는 데에는 많은 어려움이 있다. 전자적인 형태의 저장된 기록을 출력하기 때문에 기존의 종이문서가 가지고 있는 유일성의 기능을 대체하기 힘들고 전자선하증권에 유통성이 인정되기 위해서는 물품 통제권 혹은 물품에 대한 권리가 오직 의도된 자에게만(to the intended and no other than intended, person) 양도되었다는 확실한 보장(reliable assurance)이 요구된다. 데이터 메시지의 전자적 교환이 이러한 두 가지 기능과 등가를 이루기 위해서는 데이터 메시지에 유일성(uniqueness)을 부여하는 수단이 필요하다.[84]

요컨대 전자식 선하증권은 물리적으로 점유가 불가능하며 배서・교부와 같은 방법을 사용하여 양도할 수 없다. 따라서 전자선하증권의 유통성을 확보하기 위해서는 권리의 추정이나 배서・교부에 의하여 양도가 가능하여야 하며 전자적 메시지의 교환을 통하여 권리의 이전에 신뢰성을 부여할 수 있어야 한다.

음 등의 유통성과는 다르다. 미국의 경우 선하증권의 배서에 의하여 화물의 소유권과 소송권을 피배서인에게 양도할 수 있고, 송하인이 선하증권을 양도하면 송하인은 선하증권에 의하여 증명된 운송계약상의 권리와 함께 선하증권에 명시된 화물을 인도하며 선하증권에 기재된 화물은 본선에 선적되었음을 표창하는 추정적 증거이므로 양도성 유통증권이라는 입장이다. 정찬형, 『영미어음・수표법』, 고려대학교 출판부, 2001, 21～23면.

83) Uniform Bills of Lading Act(UBLA) §29. Uniform Sales Act(USA) §34.

84) UNCITRAL Report of the Working Group on Electronic Data Interchange(EDI). U.N. DocA/Cn.9/421 30th session(28 May-14 Jine 1996). para 40.

2. 볼레로형 전자선하증권의 유통성

볼레로형 전자선하증권에서는 권리등록 시스템에 기록된 소지인이 정당한 권리자가 된다. 권리등록시스템에 소지인으로 기록된 자만이 기록변경을 지시할 수 있고 일단 기록이 변경되면 이전의 소지인의 기록은 삭제되어 추가적인 지시를 할 수가 없다. 권리등록 시스템은 일정시점에서 볼레로형 전자선하증권의 소지인은 단 1명이라는 유일성을 확보해준다. 유통 가능한 볼레로형 전자선하증권을 발행하기 위해서는 다음의 절차를 따라야 한다. 운송인은 송하인의 지시에 따라 송하인을 지정한 다음 선하증권의 소지인을 지정하거나 지시당사자[85](to order party)를 지정하고, 수하인을 지정하거나 볼레로형 전자선하증권을 백지배서한다.[86] 이러한 과정을 거쳐 지참인 소지인으로서 소지인을 지정한다. 선하증권의 소지인을 지정하거나 지시당사자를 지정하는 지시가 없는 경우 운송인은 지참인 소지인으로서 송하인을 지정하여야 한다.[87] 선하증권이 권원증권으로서 유통성을 가지기 위해서는 증권발행시에 지시식(to order) 내지 소지인 출급식(to bearer)을 분명히 하는 문언을 포함하여야 한다는 미국통일상법전(Uinform Commercial Code : UCC) §3-109와 동일한 입장이다. 지시식 권원증권을 양도하기 위해서는 배서와 증권의 교부가 필요하지만 소지인 출급식 권원증권의 양도에는 증권의 교부만으로 충분하다.[88]

---

85) 지시 당사자라 함은 사용자 중에서 볼레로형 전자선하증권의 소지인으로 지정되지 않은 자로써 종이 선하증권의 경우 유통가능한 선하증권의 피배서인을 말한다. 권재열, 전게논문, 307면, 주65) 재인용.

86) U.C.C §3-104(a), 백지배서한다는 것은 유가증권의 수취인을 기재하지 않는 무기명식을 뜻한다. 미국에서는 유통증권에 무기명식을 명문으로 인정하고 있다.

87) Bolero Rulebook 3.1.(4)(Original Parties).

88) 볼레로형 전자선하증권이 발행된 경우에는 증권을 정당하게 제시하는 선하증권의 소지인에게만 운송인은 운송물을 인도 하여야 하기 때문에(Rulebook 3.6.(1)) 상환증권성은 충족 된다. 볼레로형 전자선하증권도 양도가능 혹은 양도불능 선하증권의 형식으로 발행이 가능하고(Rulebook 3.3.(2)) 운송인이 지시할 자(to order party)를 지명하게 되면 운송인은 그 지시할 자가 선하증권의 소지인이 되고 그가 또 다

운송인이 수하인을 지정한 경우에는 그 볼레로형 전자선하증권은 양도성을 가지지 못 한다.[89] 이처럼 운송인이 수하인을 지정하는 경우에는 그 지정된 수하인만이 운송물을 교부받을 권리를 갖게 되어 볼레로형 전자선하증권은 양도성을 상실하게 된다. 현재까지는 볼레로형 전자선하증권의 유통에 대한 충분한 사례가 축척되지 않아 법적확신을 갖게 해주는 상관습이 아직 마련되지 않고 있다. 볼레로 규약집 만으로는 발생하는 각종 사안이나 문제점 등에 대해 명확하게 규율하는데 한계가 있다. 따라서 전자선하증권의 유통성을 확보하는 법구조의 개선이 필요하다.

제 4 절 전자서명과 공인인증

전자선하증권에는 전자서명이 사용이 된다. 1999년 2월 5일 신규 제정된 전자서명법[90] 제2조 제2호에서는 "전자서명이라 함은 전자문서를 작성한 자의 신원과 전자문서의 변경여부를 확인할 수 있도록 비대칭 암호방식을 이용하여 전자서명 생성키로 생성한 정보로서 당해 전자문서에 고유한 것을 말한다"고 규정하고 있다. 전자식 기록의 서

시 지시할 자를 지명할 수 있기 때문에 ((Rulebook 3.3.(3)) 지시증권성 역시 갖추고 있다. 이러한 효력은 당사자의 특약에 의하여 가입자들 사이에서만 인정된다는 것이 특이한 점이다. 김인현, 전게논문, 90면.

89) Bolero Rulebook 3.3.(6)(Making-Non Transferable).

90) 정보통신망을 통하여 처리되는 전자문서의 안전・신뢰성을 확보함으로써, 전자거래의 활성화, 전자정부 구현 및 전자화폐의 이용 등에서 정보화를 촉진하고 국민생활의 편익을 증진하며 국가 전체의 공개키 기반구조 구축을 위한 기본적 사항을 정한 법이라 한다. 제정경위를 살펴보면, 1997년 10월 전자상거래 촉진을 위하여 전자서명법, 전자거래 기본법 등 제정추진을 결정 하였으며, 1998년 4월 법제정에 연구 작업반을 구성하고 시안을 마련하였다. 1998년 12월 국회 본회의를 통과하였으며, 1999년 2월 전자서명법을 공포, 1999년 7월 전자서명법을 시행하게 되었다. 공인인증기관이 인증한 전자서명에 대하여 법적 효력을 부여하고, 정보통신부 장관이 공인인증기관을 지정(국가기관 지방자치단체, 법인에 한함)하고, 인증업무의 지속성 및 적정성 보장을 위한 공인인증기관 관리제도의 도입, 인증서의 신뢰성 확보를 위한 인증서 발급, 인증업무 수행관련 개인정보보호, 국가간 인증서에 대한 상호 인정을 주요 내용을 하고 있다. 전성배, "전자서명법 제정목적"(한국정보보호진흥연구원, 1999).

명자 확인을 위해 사용되며 전자식 기록에 관한 운송인의 수권을 표시하기 위함이다. 전자서명을 함으로 인하여 전자식 기록은 운송서류와 동등한 효력이 인정된다.[91]

볼레로 시스템에서 사용자가 전자적인 방법으로 한 디지털 서명은 손으로 직접 한 서명과 동일한 효력[92]이 있으며, 볼레로형 전자선하증권에 기재된 사항은 종이선하증권에 기재된 것과 동일한 구속력을 갖는다.[93] 따라서 볼레로형 전자선하증권이 단지 종이가 아닌 전자적인 방법에 의해서 발행하거나 발행 후에 유통됨을 이유로 해서 그 유효성을 부인할 수는 없다.[94]

볼레로 시스템에서 중앙 메시지 플랫폼(Core Message Platform : CMP, 이하 'CMP'라 한다.)은 서명의 기능을 대신하는 장치로서 한 쌍의 암호키(encruption key)를 기반으로 한 전자서명을 채택하고 있다.[95] 개인키의 소지자는 제3자에 의한 사기적인 개인키의 사용을 방지하기 위하여 개인키에 대한 적절한 보안장치를 설정 및 유지하여야 하며 볼레로 규약집은 각 이용자로 하여금 그의 비밀키 또는 키들을 안전하게 보존하도록 하는 책임을 지도록 한다.[96] 볼레로 규약집은

---

91) 정병석, "UN국제상거래위원회 운송법 제정을 위한 제9차 실무그룹회의 참가보고", 『한국해법학회지』 제24권 제2호(한국해법학회, 2002), 11, 297면.

92) Bolero Rulebook 2.2.2(2)(Signature Requirements).

93) Bolero Rulebook 3.1.(3)(Statements Relating to Goods Received).

94) Bolero Rulebook 2.2.2(3)(Undertaking not to Challenge Validity).

95) 공개키 암호화 기법은 개인키와 공개키를 구분하여 사용함으로써 개인키의 암호화 기법의 최대 난점인 복호화를 통한 키의 전달의 문제점을 해결하였다. 김진환, 『전자거래의 법률적 문제점에 관한 연구』(고려대 법학석사학위논문, 1998), 49면; 김인현, 전게논문, 73면; 김재철, 『전자서명과 전자인증의 법적 문제점에 대한 고찰』(고려대학교 법학석사학위논문, 1998), 41～46면.

96) Bolero Rulebook 2.2.4. (Responsibility for Messages)
(1) (Private Key Security) : Each User is responsible for all Messages Signed by means of its Private Key, regardless of any failure to maintain the security of its own Private Key.
(2) (Site Security) : Each User is responsible for implementing all necessary security procedures and measures at its site to ensure that data transmissions to and from the Bolero System are protected against unauthorized access, alteration, delay, loss or destruction.

그 볼레로 메시지가 적용 가능한 서면 및 서명요건을 충족하며 볼레로 인터내셔널사가 발행한 유효한 인증서를 통하여 디지털 서명을 적법하게 확인할 수 있다. 볼레로 시스템의 모든 이용자는 볼레로 규약집이 적용되는 모든 소송에 있어서 상호간에 종이를 근거로 한 서면과 서명요건을 주장하지 않기 위하여 볼레로 규약집에 합의한다.[97] 볼레로 시스템에서 사용된 모든 인증서에 대해서는 볼레로 인터내셔널사가 인증기관이기 때문에 각각의 유효한 서비스 계약에 의하여 발행되는 인증서에 대해서 책임진다.[98]

우리나라의 전자서명법은 공인인증기관에 의하여 발행된 공인인증서에 의한 공인전자서명에 대하여만 법률적 효력을 인정하고 있는 태도를 취하고 있다. 공인전자서명은 일정한 요건을 갖추고 공인인증서에 기초한 전자서명을 말한다.[99] 공인인증서라 함은 전자서명법 제15조의 규정에 따라 공인인증기관이 발급하는 인증서이며, 공인인증기관(certification authority: CA)이라 함은 공인인증 역무를 제공하기 위하여 전자서명법 제4조의 규정에 의하여 지정된 자를 말한다.[100]

전자서명법 제4조 에서는 '정보통신부 장관은 인증업무를 안전하고 신뢰성 있게 수행할 능력이 있다고 인정되는 자를 공인인증기관으로 지정[101]할 수 있으며, 공인인증기관으로 지정받을 수 있는 자는 국가기관·

메시지에 대한 사용자의 책임에서 "시스템의 사용자는 이유 여하를 불문하고 개인키의 보안유지실패로 인한 일체의 메시지전송에 대하여 책임을 부담한다"고 규정하고 있다. 채진익, 전게논문, 132면.

97) http://www.bolero.net/downloads/digisigs/pdf.

98) http://www.bolero.net/downloads/digisigs.pdf.

99) 전자서명법 제2조제3호 가. 전자서명생성정보가 가입자에게 유일하게 속할 것 나. 서명당시 가입자가 전자서명생성정보를 지배·관리하고 있을 것, 다. 전자서명이 있은 후에 당해 전자서명에 대한 변경여부를 확인할 수 있을 것, 라. 전자서명이 있은 후에 당해 전자문서의 변경여부를 확인할 수 있을 것.

100) 전자서명법 제2조제8호·제10호.

101) 김진환, 『전자거래법』, 사법연수원, 2007, 151면. 법적으로 인증기관의 자격을 제한하고 있는 예로는 우선 유타주의 디지털 서명법이 있는데 동법 제201조에 의하면 인증기관이 될 수 있는 자를 변호사, 법무법인, 신탁회사, 보험회사, 행정부서, 법원, 시 등으로 제한하고 있다. 우리나라 전자서명법 제4조에서 공인인증기관으로

지방자치단체 또는 법인에 한한다'고 규정하고 있다.[102] 현재 정보통신부로부터 공인인증기관으로 선정되어 서비스를 실시하고 있는 기관은 6개로 금융결제원(금융기관의 인터넷 뱅킹 인증기관), 한국전산원(전자조달관련 인증기관), 한국정보인증(제1호 공인인증기관), 한국증권전산(사이버 증권거래 인증기관), 한국전자인증(공인인증서비스기관), 한국무역정보통신(전자무역 공인인증서비스 기관)이다.[103]

무역거래의 특성상 해외민간인증기관으로부터 인증 받은 전자문서를 수신하는 경우가 빈번히 발생한다. 국제적인 공신력을 인정받기 위해 우리나라에서도 해외인증기관의 전자서명을 사용하는 경우가 많다.[104]

한 나라의 인증기관이 발행한 인증서가 다른 나라에 어떻게 다루어져야 할 것인가에 대해서는 몇 가지 입법례가 있다. 대표적으로 독일의 구디지털서명법 제15조는 유럽연합회원국 또는 유럽경제구역(the European Economic Area)에 관하여 협정을 맺은 국가와 그 외의 국가를 구별하여 유럽연합회원국 등 상호 간의 경우에는 외국에서 인증기관이 발생한다 하더라도 그것이 위 법이 규정하고 있는 동일한 보안수준을 갖추고 그 공개키를 확인할 수 있다면 디지털 서명으로서 동등한 효력을 인정할 수 있다고 규정하고 있다. 최근에 제정된 일본의 전자서명및인증업무에관한법률도 전자서명된 문서(전자적 기록물)의 진정 성립을 추정한다는 일반적 규정(제3조)만을 두어 '인정'여부와

지정받을 수 있는 자는 국가기관, 지방자치단체 또는 법인에 한하며, 대통령령이 정하는 기술능력·재정능력, 시설 및 장비 기타 필요한 사항을 갖추어야 한다고 규정하고 이에 따라 제정된 전자서명법 시행령 제2조는 일정한 자격이 있는 인증관리체계 운영인력 12인 이상, 자본금 80억원 이상, 인증업무를 위한 각종 설비의 구비 등의 세부사항을 갖출 것을 규정하고 있다.

102) 자연인은 공인인증기관이 될 수 없다. 최성근, "전자문서이용촉진법 要綱案·법률안의 작성경과 및 최종안 마련을 위한 제언-2003 전자상거래 활성화 워킹그룹보고서(I)-"(산업자원부/한국전자거래진흥원, 2004), 171면; 박영우, "전자서명 인증제도의 법적고찰", 『법조』 제48권 제9호(법조협회, 1999), 134면.

103) 김진환, 전게서, 151면 주172) 재인용.

104) 각국 정부간의 협정이 미진한 이유는 전자거래의 선진국들이 민간주도형으로 전자거래를 발전시키는 정책을 추진하여 민간 공인인증기관이 많기 때문이다.

관계없이 전자서명의 효력을 인정함으로써 우리나라의 전자서명법과는 다른 태도를 취하고 있다.

우리나라의 전자서명법은 제27조의2에서 정부는 전자서명의 상호인증을 위하여 외국정부와 협정을 체결할 수 있고(제1항), 위와 같이 협정을 체결하는 경우에는 외국의 인증기관 또는 외국의 인증기관이 발급한 인증서에 대하여 전자서명법에 의한 공인인증기관 또는 공인인증기관이 발급한 공인인증서와 동일한 법적지위 또는 법적효력을 부여하는 것을 그 협정의 내용으로 할 수 있다(제2항)고 하면서, 위와 같이 외국정부와 협정이 체결된 경우 외국의 전자서명 또는 인증서는 공인전자서명 또는 공인인증서와 동등한 효력을 갖는 것으로 본다(제4항)고 규정한다.[105]

그러나 이러한 해외인증기관의 서명은 우리나라 전자서명법 제27조의2의 요건을 충족 시키지 못한다. 우리나라에서 공인인증기관으로 인정되는 한국무역정보통신의 공인인증기술은 베리사인社의[106] 전자서명기술을 도입하여 공인인증기능을 수행하고 있다. 전자서명과 공인인증에 대해서 사용되는 기초기술(technology)은 같지만, 법・제도상 공인인증기관으로 인정을 받지 못하여 전자선하증권의 전자서명과 양도상의 법적인 효력이 부인되는 모순된 상황이 발생한다. 향후 전자서명법에서 공인인증기관과 공인인증효력에 대한 폭넓은 검토와 보완이 필요하다. 공인인증기관의 지정에 대해서는 강제적인 허가제가 아니라 자격인정 방식의 도입을 적극적으로 검토하여야 한다.

전자거래의 안전성을 확보하고 공인전자서명제도의 신뢰성을 제고한다는 의미에서 공인인증기관 지정제도와 같이 공인인증기관의 자격에 대해 일정한 제한을 두는 것은 원칙적으로는 바람직하지만 공인인증기관으로

105) 김진환, 전게서, 165면; 이와 관련하여 미국과의 한・미자유무역협정(FTA) 논의 과정에서 전자상거래에 이용되는 전자인증을 상호인정 합의된 것으로 전해진다.

106) 공인전자서명 및 인증에 대한 기술은 미국 베리사인社의 독점에 가깝다고 할 수 있다. 전 세계 전자서명시장의 90%를 점유하고 있다. 우리나라 상당수 인터넷 쇼핑몰업체가 미국 베리사인사의 인증서를 사용하고 있다. 김재두, "전자인증제도에 관한 법적검토", 『상사법 연구』 제23권 제4호(한국상사법학회, 2005), 71~72면.

지정받지 못한 비공인인증기관에 의하여 발급된 인증서에 기한 디지털서명이라고 하더라도 그 인증업무의 수행과정 등을 면밀히 검토하여 그것을 신뢰할 수 있는 것이라면 공인인증기관에 의한 디지털 서명과 동일한 법적효력을 효력을 부여할 수 있는 방안이 명시적으로 마련되어야할 필요성이 있다.[107]

나아가서는 공인된 제3의 기관이 인증기관에 대한 기준을 설정하고, 그 기준을 충족하는 인증기관이 공인인증을 수행할 수 있는 탄력적인 방법이 필요하다. 정부 사이의 국제협약에 의한 상호인정만을 추진할 것이 아니라 인증기관 대 인증기관의 상호인정을[108]법률적으로 인정하는 방안이 필요하다.

107) 김진환, 전게서, 152면. 다만, 이 때 비공인인증기관의 인증업무에 대한 법원의 신뢰성 판단이 이루어지 전의 법적불안정성은 그 이용자들이 부담할 수밖에 없을 것으로 생각되며 결국 그에 대한 궁극적인 판단은 법원의 몫으로 돌아갈 수밖에 없다고 한다.

108) 한국전자인증(주)는 베리사인社와 인증기간 상호인정을 하고 있다. 안병수, "수출입 통관에 있어 전자문서의 활용에 관한 연구",『관세학회지』제5권 제2호(한국관세학회, 2004), 18면.

제 4 장 전자선하증권 도입을 위한 입법론

제 1 절 서

2005년 4월 21일 법무부는 대통령에 대한 업무보고에서 기업하기 좋은 법적 환경을 조성하기 위해 세계 최초로 동년 7월부터 실제 발행·유통 예정인 전자어음제도의 성공적 정착을 지원하는 것과 아울러 법령 등을 국제기준에 맞게 개정해 전자수표, 전자선하증권 등 선진제도를 도입을 골자로 한 2005년도 주요업무 계획을 보고 하였다.[109] 2007년 7월 3일 상법 개정안(해상편)이 국회를 통과 하였으며 드디어 전자선하증권에 관한 규정이 신설되었다. 상법개정안은 종이선하증권이 전자적 환경에서 전자적 형태로 사용될 수 있도록 법규정을 신설한 것이다.

2004년부터 단계적으로 시작된 정부의 전자무역 서비스 구축사업은 2008년 2월 완료예정이며, 본격적인 전자무역의 시대가 개막될 예정이다.[110] 2003년 7월 국가전자무역의 효율적 추진을 위한 범국가적 협의체로서 국무총리를 위원장으로 하는 민 . 관 합동 국가전자무역위원회를 구성하였으며, 2003년 12월 국가 전자무역추진을 위한 종합계획으로서 「전

109) 법무부는 글로벌 스탠다드(global standard)에 맞는 민·상사법제를 구축하기 위해 2005년 2월부터 상사법제 정비팀 및 경제법령자문단을 설치하여 전자어음제도의 성공적 정착을 지원하고 회사법, 해상법을 국제기준에 맞게 개정하는 작업을 추진하고 있다. 『2005년 법무부 업무보고』(한국경제신문, 2005.4.21).

110) 김효신, "전자선하증권의 도입에 따른 법적 과제", 『상사법 연구』 제26권 제2호 (한국상사법학회 2007), 344면 주2)재인용. 정부는 전자무역 시스템이 가동되면 연간 1조8189억원의 정량적 효과를 나타나게 될 것으로 기대하고 있으며 페이퍼리스 트레이드 실현을 위해 선하증권 발급 전 과정을 전자화하고 표준화를 통해 E-네고(Nego)의 기반을 구축하게 된다. 이를 위해 선하증권의 소유권 등록 및 관리를 위해 선하증권 소유권 관리 저장소를 구축하고 전자선하증권 및 기타 네고 관련 전자문서는 전자무역문서보관소에 보관할 방침이다. 전자무역추진위원회는 1차 구축사업을 통해 전자무역보관소 시범구축, 전자신용장 유통관리시스템 구축 등을 진행하였으며 2차 사업으로 외환, 결제, 상역 중심의 무역업체용 전자무역 포털 구축, 전자문서 유통체계, 무역절차별 업무처리체계 및 서비스를 구축할 예정이다. 2007년 이후에는 3차 사업이 예정되어 있다.

자무역촉진3개년계획」을 수립하였다. 산업자원부가 주도적으로 무역업무 전반을 단절 없이(Seamless) 처리할 수 있는 새로운 개념의 국가 전자무역 허브로서 단일창구(Single Window)인 전자무역플랫폼(uTrade Platform)을 구축하여, 마케팅에서부터 결제에 이르는 무역업무 전반을 단절없이 처리할 수 있도록 기존 무역절차별 유관망을 효과적으로 연계하여 전자무역의 촉진과 업계의 활용 확산을 위한 환경조성 기반이 마련될 것으로 예상된다.

[그림 6] 21세기 무역부국 실현을 위한 전자무역 Hub[111)]

국회통과 개정안으로 전자선하증권이 종이선하증권과 같은 효력을 인정받는 근거는 마련하였지만 전자선하증권이 유통이 가능한 권원증권으로서

111) 전자무역구축사업 홈페이지 참조, (www.utradehub.or.kr, 2007.11.12 방문).

법적인 안정성을 향유할 수 있는지의 여부에 대해서는 추가적인 논의가 필요하다. 우리 상법에서는 제813조・제820조 등과 같이 선하증권에서는 종이문서에 의하여 증권화 하는 것을 예상하였기 때문에 종이선하증권에 관한 규정만 입법이 되어 있다. 그러나 可視性(visibility) 및 可讀性(readability)을 지닌 종이선하증권과는 달리 전자선하증권은 종이문서를 전제로 만들어진 관련 법 규정이 모두 완벽하게 적용되지 못한다. 따라서 국회통과 개정안의 선하증권규정은 면밀한 검토가 요구된다.

[표 2] 법 제도 부문에서 전자무역 지원을 위해 가장 중요한 요소[112)]

(단위 : %)

	전 체	기관별			
		거래알선	금 융	물류/통관	기 타
선하증권 등 유가증권의 전자화를 위한 법령의 제정	42.9	22.2	66.7	61.5	33.3
공공부문의 전자문서 이용 강제규정 도입	15.7	22.2	-	23.1	16.7
전자무역 활용기관에 대한 금융지원 내지 세제 지원	18.6	22.2	8.3	-	27.8
전자인증에 대한 국가간 상호 인정 협정 체결	22.8	33.4	-	15.4	22.2

법적 안정성의 결여는 전자선하증권의 글로벌화에 결정적으로 장애가 되고 있다. 무역 유관기관들은 전자무역 지원시 시급하고 중요한 해결과제로, 선하증권, 환어음 등 무역관련 유가증권의 전자화를 위한 근거법령의 제정을 가장 중요한 과제로 인식하고 있다. 국제무역은 거래의 단위가 크기 때문에 손해가 일단 발생하면 대형화가 되고 항

112) e트레이드팀 “전자무역 추진실태 및 실천방안 - 수출입기관 대상 설문조사 결과 분석 -”(무역협회, 2002), 16면.

상 분쟁의 소지를 내포하고 있다. 전자선하증권에 대해서 현행법에 권원증권성과 유통성을 명백히 인정하지 않는다면 실무에서 전자선하증권을 안정적으로 사용하는데 큰 부담을 느끼게 된다.

요컨대, 전자선하증권이 실무에서 활용되지 못하는 가장 큰 이유는 법률적 문제가 명확하게 해결되지 않고 있기 때문이다. 국제무역에서는 볼레로형 전자선하증권의 발행·이용이 활발해 지고 있지만 거래당사자간 권리의무관계를 명확히 할 수 있는 법적 기반은 미흡하다. 당사자간 교환약정인 볼레로 규약집(Bolero Rulebook)만으로는 법적 확신에 한계가 있다. 볼레로 시스템과 같이 당사자간의 약정에 의해 법적인 공백을 해결하는 방법도 고려해볼 수 있지만 이는 개인간의 약정에 불과하고 기존 법체계에는 변화를 주지 못할 뿐만 아니라 그 효력의 여부는 결국 현행법 테두리 내에서 판단된다. 당사자간 합의의 내용에 다툼이 있는 경우 기존 강행법규에 의해 해석될 수밖에 없고 합의내용이 강행법규에 저촉되는 경우에는 그러한 약정은 효력을 발휘할 수 없게 된다.[113] 전자선하증권 관계 당사자들의 분쟁발생시 법원의 판결에 판단의 준거가 되는 명시적인 실정법이 필요하며, 법적 불안정성을 해소시키기 위하여 전자선하증권의 유통을 보장하는 입법 및 개정이 반드시 필요하다.

볼레로형 전자선하증권에 대한 우리 법제로의 편입방법으로는 해상법을 개정하여 이에 관한 규정을 새로 삽입하고, 일정부분은 하위법령에 위임하는 기본법을 수정하는 방안과 전자선하증권에 대한 특별법을 제정하는 방안 등을 생각해볼 수 있다. 전자의 경우에는 법무부와 해상법 개정위원회에서 상법 제814조제1항을 개정하는 방안과 선주협회가 제시한 상법 제813조의제2항을 신설하는 방안이 많은 학자들과 실무에서 검토되었고 2007년에는 법무부 해상법 개정안이 국회

113) 안철경·김용덕, "해상운송관련 전자무역서류 규범화 논의와 과제", 『해운물류연구』 제41호(해운물류학회, 2004), 109면.

를 통과하였다. 후자의 경우는 전자어음법처럼 전자선하증권에 관한 발행 및 유통에 관한 부분을 특별법적 형태로 규정하자는 견해이다. 이에 여기서는 전자선하증권의 입법에 대한 여러 가지 의견을 살펴보고, 본 논문에서 주장하는 전자선하증권을 독립적으로 규율하는 입법론의 타당성에 대해서 논의하기로 한다.[114]

제 2 절 전자선하증권 입법론

1. 일반론

법 분야마다 입법의 대상과 추구하는 법 이념이 다르기 때문에 입법정책과 입법내용이 달라야 하지만 분야별로 입법론이 전개된 예는 드물며 상사법 분야에서는 그러한 경향이 더욱 강하다. 효과적인 입법을 위해서는 법률관계를 규율하는 법의 내용을 어떻게 형성할 것인가가 핵심적인 문제이며 적절 타당한 입법내용을 포함하기 위해서는 과학적 접근방법과 각기 다른 법분야의 차별화된 입법연구가 필요하다. 특히 국제거래 및 상사관계에서 입법의 내용을 형성함에 있어서는 현실성과 형평성이 중요한 요소이다. 현실성이 결여된 입법은 사문화된 법을 만들게 되고 형평성의 결여는 이해관계자 사이에 불균형을 초래하고 분쟁을 초래하여 재입법 내지 입법비용을 소모하는 등의 부작용이 있다. 이는 법 해석으로 보완하기 불가능하기 때문에 사후약방문이 되지 않기 위해서는 입법단계에서 입법 결과로 인한 부작용의 방지를 위한 치밀한 준비가 필요하다. 해당 입법과 관련하여 보다 많은 이해관계자의 의견수렴이 요구되며 예상되는 입법에 대한 검증이 철저하게 이루어져야 한다. 특히 상법과 같이 경제의 핵심을 이루는 법규를 개정하거나 혹은 특별법으로 입법을 할 때에는 더욱 그러하다.[115]

---

114) 강선준, 전게서, 159~163면.

115) 최성근, 『상사입법이론 연구 - 상법상 기업조직재편제도를 중심으로 -』(한국법제연구원, 2003), 15면.

입법정책은 어떤 법률의 제정할지 혹은 기존의 법률을 개정할 지의 문제이며 좋은 입법을 위해서는 선택된 입법내용을 명확하게 조문으로 표현하여야 하며 타 제도들과의 모순이 상충됨이 없고 법 체계의 통일성이 필요하다. 즉 입법정책은 법의 이상인 정의, 합목적성 및 법적 안정성을 구체적으로 타당하게 실현하기 위해서는 실질적으로 사회의 현실적 사정에 적합하여야하고, 입법은 현행법질서 전체와의 조화를 고려하여 행하여 져야 한다.

2. 입법의 형식

(1) 기본법인 상법으로 편입

상법에 전자선하증권에 관한 규정을 제정하자는 주장이다.[116] 총체적으로 전자선하증권에 포함한 전자운송서류에 관한 일반규정을 두고 다시 세부적으로 전자선하증권에 관한 규정을 둔다고 한다. 호주와 미국의 입법례를 보면 해상운송법에서 종이선하증권과 전자선하증권을 함께 규정하고 있다. 우리의 경우에도 전자선하증권에 관한 기본적인 규정을 상법에서 규정하고 기타 선하증권 등록기관의 지정 등 상세한 절차적인 사항은 대통령령으로 규정하는 것이 타당하다는 것이다.[117] 이러한 견해가 받아들여져 법무부 개정시안 및 국회통과 개

116) 정완용, 전게논문, 351면. 대부분의 학자들은 전자선하증권 규정의 기본법으로의 편입을 지지하고 있는 것으로 보인다. 다만 어느 입법 형식을 취하더라도 크게 문제는 없다는 견해도 있지만 세부적으로는 특별법을 지지하는 견해(고명규), 일반법으로의 편입을 지지하는 견해(박홍진) 등으로 나누어진다.

117) 정쾌영, “전자선하증권의 도입에 관한 법적연구”, 『기업법연구』 제16집, 한국기업법학회, 2004.3), 276면. 전자선하증권에 관한 입법은 선하증권에 전자등록제도를 도입하고, 전자등록부의 등록에 법적효력을 부여하는 방향에서 접근하는 것이 타당하다. 따라서 상법의 해상편에서 선하증권의 발행에 갈음하여 선하증권의 기재사항과 그 권리자를 중앙등록기관의 전자등록부에 등록할 수 있는 근거 규정을 마련하고, 등록된 권리의 이전은 등록된 권리자의 변경에 의하도록 해야 한다. 이와 함께 권리의 등록 또는 그 이전등록은 공인전자서명을 한 전자문서에 의하도록 하고 권리자의 변경등록에 관해서는 선하증권의 배서·교부와 동일한 효력을 인정하는 규

정안에도 반영이 되었다.

선하증권의 통일성 문제에서 동일한 사안을 특별법과 일반법에 별도로 제정한다면 법률의 통일성이 저해될 수 있으며 선하증권의 발행의 편의를 위해서 기본법에 규정하자는 것이다. 종이선하증권과 전자선하증권은 일정기간 혹은 계속해서 동시에 같이 시행될 수 있기 때문에 기본법에 규정을 한다면 발행인이 종이선하증권을 발행할 것인가, 전자선하증권으로 발행할 것인가 자유롭게 선택할 수 있으며 그에 따른 장·단점을 비교하여 자신에게 맞는 발행방법을 채택할 수 있기 때문이다. 입법론에서도 법률을 새로이 규정하는 것보다는 기존의 법률을 정비하고 보완하는 것이 보다 용이할 것이라고 한다.[118]

전자선하증권에 관한 조문은 해상운송업계의 진보와 혁명을 법으로 규율하기 위한 규정의 신설이기 때문에 규정 내용에 관하여 여러 비판이 있을 것이지만 전자선하증권의 도입에 의의를 두고 경험과 사례가 축적되면 구체적으로 규정하는 것이 오히려 입법의 시행착오를 예방할 수 있다는 견해도 있다.[119]

(2) 전자선하증권법 제정

개정상법의 전자선하증권 규정은 삭제하고 전자어음법 같이 별도의 법률을 제정하는 것이 타당하다는 의견[120]과 개정상법과 같이 이 법

정을 신설하여야 한다.

118) 고명규, "전자선하증권에 관한 고찰", 『기업법 연구』 제21권 제1호(통권제28호)(한국기업법학회, 2006.3), 264면; 일반적인 입법론으로는 타당성이 있다. 그러나 전자어음법의 운용 등에서 보는바와 같이 전자선하증권에서는 별도로 규정하는 입법론이 타당하다.

119) 정병석, 『상법 일부개정법률안(해상편)』에 관한 간담회 회의록, 국회법제사법위원회 법안심사제1소위원회, 2007. 4~8면; 선주협회의 전자선하증권 개정의견에서는 향후 도입될 전자선하증권에 법적 효력을 부여할 수 있도록 국제해사법학회 전자선하증권규칙과 UNCITRAL의 전자상거래모델법 및 볼레로형 전자선하증권에 관한 볼레로 규약집 등을 종합적으로 검토하여 추가조문을 신설할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있다.

120) 상법개정안심사보고, 국회법제사법위원회, 대한변호사협회의견, 2006, 64면.

에 규정을 두되 국민의 권리·의무와 관련된 내용은 대통령령으로 위임할 것이 아니라 법률에서 정하는 것이 바람직하다는 의견이다.[121] 한편 전자선하증권은 전자어음과 비교할 때 해상운송의 국제적인 특성상 그 법률관계가 복잡할 수 있고 분쟁이 발생할 경우 각국의 이해관계를 고려하여 해결하여야 하는 등의 문제가 있지만 개정상법은 세부적인 사항을 결정하지 못한채 대부분을 대통령령으로 위임하는 한계점과 전자선하증권의 활성화를 고려한다면 전자선하증권법을 별도로 제정하는 것이 타당하다고 한다.[122]

전자선하증권은 그 특성상 다른 전자증권보다도 매우 복잡할 뿐만 아니라 기술적인 어려움도 있기 때문에 전자선하증권 또는 전자운송서류에 관한 일반적적이고 기본적인 규정만 상법에 규정하고 전자선하증권에 관한 제 원칙 및 예외사항은 전자선하증권법으로 다루는 것이 명확성을 확실하게 할 수 있다. 또한 전자선하증권법 제정이 전자선하증권에 대한 이해와 혼란을 예방하는데 더욱 효과적 이라고 한다.[123]

3. 비교법적 고찰[124]

1) UNCITRAL 전자상거래 모델법(1996)

전자상거래 모델법 제2부의 “특정분야의 전자상거래”로서 다음과 같이 운송서류에 관한 규정을 두고 있다(제16조, 제17조).

---

121) 강선준, 전게서, 183~185면; 상법개정안심사보고, 국회법제사법위원회, 한국해사법학회 의견, 2006, 63면.

122) 김효신, 전게논문, 362면. 2007년 현재 진행중인 UNCITRAL 운송협약의 내용이 확정될 경우 특별법 제정에 참고가 될 것이라 한다.

123) 고명규, 전게논문, 264면. 전자선하증권은 국제운송관계에서 유통을 위해 고안되었기 때문에 법률관계가 복잡하며 분쟁의 발생시 해결방안에 관하여 각국의 이해관계를 고려해야 하므로 특별법 제정이 바람직하다.

124) 정완용,『개정판 전자상거래법 - e비지니스를 위한 법』, 법영사, 2005, 277면 이하에 주로 논의된 내용을 상술한 것이다.

UNCITRAL 전자상거래 모델법 제16조
제16조 물품운송계약과 관련된 거래행위 (a) (ⅰ) 운송물의 기호, 수량, 부피, 중량 (ⅱ) 운송물의 성질 또는 가치 (ⅲ) 화물수령증의 발행 (ⅳ) 운송물의 선적확인 (b) (ⅰ) 계약의 기간과 조건의 통지 (ⅱ) 운송인에 대한 지시 (c) (ⅰ) 운송물의 인도청구 (ⅱ) 운송물의 적법한 양도 (ⅲ) 운송물의 손실 또는 손상의 통지 (d) 계약의 이행과 관련된 모든 기재 또는 통지 (e) 기명된 또는 정당하게 운송물의 인도를 요구할 수 있는 사람에게 인도를 보증 (f) 운송물에 관한 권리의 부여·양도·이전·포기·획득 (g) 계약상, 권리 의무의 획득 또는 이전

UNCITRAL 전자상거래 모델법 제17조
제17조 운송서류 (1) (3)항에 의하여 적용법이 본법 제16조에서 정한 거래의 이행을 서면 또는 종이문서로 할 것을 규정한 경우, 그러한 규정은 그 거래가 하나 또는 다수의 데이터 메시지에 의하여 이행되는 경우에도 충족될 수 있다. (2) (1)항은 적용법이 거래행위를 서면 또는 종이문서에 의하여 이행할 것을 의무로 규정하고 있거나 아니면 단순히 문서가 아닌 경우의 효과에 대하여 규정하거나 관계없이 적용된다. (3) 만약 어떤 권리 또는 의무가 한사람에게 부여되어야 하고, 적용법이 이것을 달성하기 위하여 그 권리·의무는 종이문서의 양도나 사용에 의하여서 그 사람에게 이전되어야 한다고 규정하고 있는 경우, 데이터 메시지 또는 메시지가 유일한 것이 되도록 하기 위하여 신뢰할 수 있는 방법이 사용되는 것을 조건으로 하여, 하나 또는 그 이상의 데이터 메시지를 사용하여 그 권리·의무가 이전되면 그러한 요건은 충족된다.

전자상거래모델법 제16조는 해상운송뿐만 아니라 모든 형태의 운송에 적용되는 규정이며, 유통증권 이외에도 비유통증권에도 적용된다. 제17조 1항과 2항은 “기능적 대체방식”에 따라 전자문서에 의하여 물건운송계약과 운송물에 대한 권리, 의무의 이전이 이루어진 경우에도 서면에 의한 운송계약 및 서류선하증권의 법적효력을 충족할 수 있다고 규정하고 있다.

UNCITRAL 전자상거래 모델법 제17조
제17조 운송서류 (4) (3)항의 경우 규정된 책임의 기준은 권리·의무의 이전의 목적과 당사자가간의 관련 규정을 포함한 제반사정에 의하여 평가되어야 한다. (5) 본 법 제16조 (f)(g)항에 관한 거래에서 데이터 메시자가 유효하게 사용된 경우, 데이터 메시지가 종결되어 서면의 문서로 대체되지 않는 한 동일 거래 내에서 서면의 자료는 거래에 영향을 줄 수 없다. 서면문서는 데이터 메시지가 종결되어 서면으로 대체되었다는 기재를 포함하고 있어야 한다. 이러한 서면문서로의 대체는 관련된 당사자의 권리·의무에 영향을 줄 수 없다. (6) 어떠한 적용법상의 원칙이 종이문서로 되거나 종이문서로 입증되는 물품 운송계약에 강행적으로 적용된다면, 그 계약이 종이문서 대신 데이터 메시지에 의하여 입증된다는 사실을 이유로, 하나 또는 그 이상의 데이터 메시지에 의해서 입증되는 그러한 물품운송계약에 적용법상의 원칙이 적용할 수 없는 것으로 되어서는 안된다.

2) 호주의 해상운송관계법[125]

호주의 해상운송서류법(Sea-Carriage Documents Act, 1997)과 해상운송법(Carriage of Goods by Sea regulations, 1998)은 전자운송서류에 관하여 다음과 같은 규정을 두고 있다.

125) 정완용, 전게서, 289~290면.

호주해상운송서류법 제 6 조
제 6 조 전자식 해상운송서류 (1)항 이 법은 다음의 경우에 적용된다. (a) 서면으로 된 해상운송서류에 적용되는 것과 동일한 방식으로, 데이터 메시지 형식으로 된 해상운송서류에 관하여 적용되며; (b) 다른 수단에 의하여 해상운송서류의 교환에 관하여 적용되는 것과 동일한 방식으로, 데이터 메시지에 의한 해상운송서류의 교환에 대하여 적용된다. (2)항 이 법 제1항의 규정은 해상운송계약 당사자간의 합의된 절차에 따라서 필요한 수정이 된 경우에도 적용된다.

호주해상운송서류법 제6조 (3)항은 (2)항의 일반적인 적용을 제한함이 없이, 운송계약의 조건에 의하여 필요한 것이 무엇이든 그 조건을 참고하여 “인도”, “배서”, “점유”, “서명” 등을 정의하고 있다. 예컨대 “인도”의 개념에는 운송계약의 조건에 따라서 어떠한 통신수단의 인도도 포함한다.

호주의 해상운송법 제1조에서 채택하고 있는 정의규정은 UNCITRAL 전자상거래모델법상의 정의규정을 거의 그대로 도입 하였다. 호주의 해상운송법률에서는 서면거래의 구조적인 요건들이 전자문서에 적용될 수 있는 것과 관련하여 규율을 시도한 점이 특징적이다.

호주해상운송법 제 1 조	호주해상운송법 제1A조
제 1 조 (a) “운송계약”이란 해상서류에 의한 운송계약을 말한다. (b) “데이터 메시지”란 어떤 정보가 프린트 형식으로 재현되지 않는다하더라도, (EDI, 전자메일,	제1A조 (1)항 이 법률은 인쇄된 형식의 해상운송서류에 적용되는 것과 동일한 방식으로 필요한 수정을 거쳐서 데이터 메시지 형식으로

호주해상운송법 제 1 조	호주해상운송법 제1A조
텔레그램, 텔렉스 또는 텔레카피 등을 포함하여) 전자적, 광학적 또는 아날로그 수단에 의하여 생성, 저장 또는 통신되는 정보를 의미한다. (g) "해상운송서류"란, (ⅰ) 선하증권; 또는 (ⅱ) 선하증권과 유사한 유통성 있는 권원증권, 또는 (ⅲ) 법률에 의하여 유통성이 없는 선하증권; 또는 (ⅳ) 비유통증권 등이다. (h) "서면"이란 전자메일, EDI, 팩시밀리 전송 및 컴퓨터 시스템 상으로 보존되는 데이터 베이스에 저장된 것을 말한다.	된 해상운송서류에도 적용된다. (2)항 (1)항의 제한을 받음이 없이, 이 법률은 다음과 같은 해상운송서류에 적용된다. (a) 관련된 운송계약 당사자가 사용하는 시스템 내에서 해상운송서류를 발행하는 방법으로 데이터 메시지가 생성된 때 해상운송서류가 발행된다. (b) 관련된 운송계약당사자가 사용하는 시스템 내에서 해상운송서류를 이전하는 방법으로 게이터 메시지가 생성된 때 해상운송서류가 양도된다.

3) 미국해상운송법 개정안[126]

미국 해법회(U.S. Martime Law Associations; U.S MLA)가 중심이 되어 1936년 해상운송법(Carriage of Goods by Sea Act; COGSA, 이하 'COGSA'라 한다)을 대체하기 위한 새로운 해상운송법 개정안을 마련하였고, 이는 1999년에 미의회에 해상운송법개정안(Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act, 1999 이하 '개정안'이라 한다)으로 제출 되었다.[127] 이 개정안에서는 전자선하증권에 관한 해상운송

126) 정완용, 전게서, 291면 이하를 참조하여 재구성.

127) 정병석, "1999년 미국해상물건운송법 개정안의 개론적 고찰", 『한국해법학회지』 제24권 제1호(한국해법학회, 2002.4), 9~10면. 이 법안은 '99 상원 해상물건운송법(Senate COGSA 99)으로 불리우고 있으며 그 내용이 헤이그 비스비 규칙과 함부르

계약에 관하여 정의규정을 두고 있고(개정안 제2조(a) (5) (A)[128]), “전자선하증권에 관한 특별규정”이란 제목으로 “선하증권과 관련된 당사자의 합의된 절차에 따라서 전자선하증권이 사용될 수 있다”(개정안 제2조(a)항 (5)(C)[129])고 규정하고 있다.

이 개정안은 또한 해상운송법이 통지, 청구 또는 통신을 서면에 의하도록 규정하고 있는 경우에, 이러한 사항을 서면형식으로 교부될 수 있고 또한 EDI 및 컴퓨터 전송수단과 같은 전자적인 수단에 의하여서도 이루어질 수 있다.(개정안 제2조(b)항[130])고 하는 전자거래에 관한 특별규정을 두고 있다.

호주 해상운송법에서와 마찬가지로 이 개정안에 의할 경우 당사자 사이에 사전합의 없이도 전자선하증권이 효력을 가질 수 있다. 이 경우 법원이 이 법률이 적용될 수 있는 방안을 판단하게 될 것이다. 그러나 당사자들이 거래상 전자선하증권을 사용하기로 합의한 경우에는 그러한 합의에 기초하여 이 법률이 적용된다. 이 법률은 특별한 형태의 운송계약에 한정되지 않기 때문에 만약 어떤 전자운송서류 시스템

크 규칙을 혼합한 것이라고는 하지만 국수주의 법률의 전형이라고 한다. 세계의 무역을 주도하는 화주국인 미국의 해상법학계와 실무계로서는 자국의 해상물건운송법이 현실에 뒤떨어져 있음을 인정하고 이를 개선할 필요성을 논의하게 된 것이다.

128) IN GENERAL.--The term “contract of carriage” means--a contract for the carriage of goods either by sea or partially by sea and partially by one or more other modes of transportation, including a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic; and a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic, arising under or pursuant to a charter party from the moment at which it regulates the relations between a carrier and the holder of the bill of lading or other contract.

129) SPECIAL RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING.--An electronic bill of lading may be used in accordance with procedures agreed upon by the parties to the bill; http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa/(2007.11.29 방문).

130) SPECIAL RULE FOR ELECTRONIC COMMUNICATION.-- Whenever in this Act a notice, claim, or other communication is required to be made in writing, it may be transmitted in written form on paper or transmitted by an electronic medium, including electronic data interchange and other computerized media of transmission. http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa/(2007.11.29 방문).

이 선하증권이나 해상운송장 또는 이미 알려진 법률관계를 다루고 있지 않다 하더라도 문제가 발생하지 않을 것이다. 이러한 점에서 당사자간에 사전합의가 없을 때에는 어떻게 되는가에 관하여 일부 모호함이 있지만, 전자선하증권을 이용하여 전자거래를 하려는 당사자들은 그들이 사용한 절차에 관하여 합의를 하는 것이 보통일 것이므로, 법원이 전자선하증권의 문제를 판단함에 있어서는 호주의 해상운송법이 취하고 있는 입법방식 보다 미국 해상운송법 개정안의 경우가 더 낫다고 할 것이다. 한편 거래당사자가 아닌 제3자가 전자문서의 이용에 동의하지 않는 한 그 제3자에 대한 관계에서는 전자운송계약의 이용을 법에 의하여 금지함으로써 법이 운송계약 당사자가 아닌 제3자를 보호해야 할 것인지의 문제가 있다. 항공운송에관한 와르소 협약 개정의정서는 서류형식이 아닌 전자문서 형식의 운송장(waybill)을 사용하기 위하여서는 양도인의 동의를 요건으로 정하고 있다.

4) 영국해상물건운송법 개정안[131]

1855년 영국선하증권법(bill of Lading Act)을 개정, 대체한 1992년 영국해상물건운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1992)은 운송물의 멸실, 훼손의 경우에 운송인에 대하여 배상청구를 할 수 있는 “선하증권의 소지인”의 권리를 규정하고 있다. 이 법은 운송계약상의 권리와 의무의 법적인 양도형식을 정하고 있다. 또한 선하증권이 배서 또는 소지인에 의한 인도에 의하여 양도되어야 한다는 것을 규정하고 있다(1992년 영국해상물건운송법 제1조2항 a).

이 법은 국무장관에게 전자통신 시스템이나 어떤 정보통신기술이 다음과 같은 거래에 사용되는 경우에 이 법을 적용할 수 있도록 하는 규칙을 제정할 권한을 부여하고 있으나 아직 그러한 규칙이 제정되지 않고 있다. 즉, (a) 이 법이 적용되는 서류의 발행 (b) 그러한 서류

131) 정완용, 전게서, 291면 이하.

의 배서, 교부 인도 또는 (c) 그러한 서류와 관련된 어떠한 행위 등이다. 위와 같은 내용의 규칙이 아직 제정되고 있지 않으므로 이 법률은 전자운송거래에 적용되지 않는다. 운송인에 대한 전자선하증권의 소지인의 권리는 보통법에 의하여 규율되며, 전자운송거래 이용자간의 법적인 계약에 따르게 된다.

한편 1971년 영국해상물건운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1971)은 헤이그 비스비 규칙을 영국 국내에 시행하기 위하여 제정된 것으로써, 해상물건운송계약상의 책임제도를 규정하고 있다. 헤이그 비스비 규칙과 1971년 영국해상물건운송법상에 규정된 권원증권으로서 선하증권에 관한 규정은 전자선하증권에 적용되지 않는다. 현재 영국법률위원회(Law Commission)는 1992년 해상물건운송법이 전자운송계약에고 적용될 수 있도록 하기 위하여 다음과 같은 개정방향을 검토하고 있다. 운송계약을 전자선하증권을 포함하는 것으로 정의하고 있으며 전자메세지가 선하증권이 될 수 없다는 문제점을 내포하고 있다.

5) 소 결

전자선하증권을 포함하여 전자적 운송서류를 해상운송에서 이용할 수 있는 법제가 UNCITRAL 전자상거래 모델법 제16조, 제17조에 규정되어 있고 전자선하증권에 참조할만한 입법례로는 호주의 개정해상운송법과 미국과 영국의 전자선하증권을 포함한 해상운송법 개정안 등이 있다.

미국이나 호주의 입법례 등은 일반 종이선하증권을 규율하고 있는 해상운송법에서 전자선하증권에 관한 규정을 함께 두고 있고 이 경우 통일적인 규율이 가능한 것으로 생각된다. 미국을 비롯한 선진국에서는 전자선하증권에 대한 입법례가 존재하고 있지만, 전자선하증권에 대해서 구체적으로 완전하게 규율하는 입법은 아직 나타나지 않고 있고 각국의 법체제가 정비되거나 통일된 국제조약 출현하는 데에는 많

은 시간이 소요될 것으로 예상된다. 최근 UNCITRAL (워킹그룹 III)에서 운송법 협약 초안에 대한 심의로 이루어지고 있다. 새로운 운송법 협약은 전자상거래 및 e-commerce를 원활하게 운송법 분야에서 수용하기 위하여 '전자적 의사표시(electronic communication)'에 관한 규정을 포함하려는 노력이 있다.[132] 운송서류의 전자화 수정(제3조)와 함께, 당사자(송하인과 운송인)의 합의에 의하여 양도성 운송증권(Negotiable transport document)을 양도성 전자기록(negotiable electronic record)으로 대체하여 사용할 수 있다고 규정하고 있다.(제3조, 제4조)[133]

우리는 외국의 입법례를 참조하여 입법목적에 걸맞게 법을 개정하거나 판례 혹은 다수설의 해석론을 실정법에 수용하는 방식을 선호하여 왔다. 외국의 비교법 연구를 우리법에 알맞게 채용하기 위해서는 법사회학적 접근방법 혹은 경제 사회의 상황을 반영한 입법 작업이 필요하다. 덧붙여 외국의 법제가 실제로 사용하는 입법기술을 추출하여 우리 입법의 도구로 활용할 수 있는 방안도 고려해야 한다. 이러한 외국의 입법례와 개정안은 우리의 법제로의 도입에 시사점을 줄 수 있을 것이다. 국제적인 입법의 움직임을 주시하는 것도 중요하지

132) 정완용, "국제해법학회(CMI) 케이프타운 콜로키움 및 총회 참가보고서",『한국해법학회지』제28권 제1호(한국해법학회 2006.4), 545면; 유엔 산하의 UNCITRAL은 헤이그비스비 규칙을 대체하는 운송법을 새롭게 작성하고 있다. 새로운 운송법은 첫째, 해상운송을 포함한 복합운송에도 적용된다는 점, 둘째, 운송인과 화주 간에 새로운 균형점을 찾는다는 점, 셋째, 통일성과 예측가능성을 기하고 있다는 점이 특징적이다. 유엔이 주도하였던 함부르크 규칙이 실패로 돌아간 점을 교훈으로 삼아, 이번 조약은 CMI(세계해법학회)가 초안을 작성하였고, 화주측의 이익뿐만 아니라 운송인 측의 이익도 적극 대변하고자 하는 점에서 장래를 밝게 하고 있다. 특히 미국은 1999년 미국 COGSA개정안을 국회에 상정한 가운데, 조약을 먼저 통과시켜 비준하려는 목적 하에서 적극적으로 회의를 주도하고 있는 점도 특징이다. 미국은 일반적인 선입견과는 달리 화주의 이익만을 보호하는 것이 아니라 선주 측의 이익도 보호하는 경향을 보이고 있다. (http://www.monthlymaritimekorea.com=768&cpage=2 (2007.11.15 방문)

133) 김효신, 전게논문, 348면 주10)재인용, UNCITRAL은 2007년 4월 16일에서 27일까지 19차 회의를 진행하였으나, 결정되지 않은 내용이 있어서 20차회의(2007년 10월 15일부터 25일)와 21차 회의(2008년 1월 14일부터 25일)를 예정하고 있다.

만 우리의 특성에 맞는 전자선하증권법제를 발전시키려는 노력도 중요하다. 우리나라는 전자거래 등 관련 법제를 베트남으로 수출한 경험이 있으며 전자어음법・전자금융거래법 등을 입법화한 IT 기술과 법제의 강국이기 때문이다.

다음에서는 전자선하증권의 우리법제로의 도입과정과 전자선하증권법 제정의 타당성에 관하여 검토하기로 한다.

제 3 절 법무부 상법 개정안

1. 법무부 상법개정안 이전의 논의

1) 서

미국이나 호주는 해상운송법에서 종이와 전자선하증권을 모두 규정하고 있어 선하증권의 형태와 관계없이 통일적인 규정이 가능하다. 우리 역시 상법에 종이선하증권과 전자선하증권을 모두 규정하는 것이 법 체계상 바람직하다는 견해가 제시되었다. 아울러 '전자선하증권 등록기관의 지정 등'전자화에 따른 절차적・기술적인 사항은 하위법령인 대통령령에서 규정하도록 하는 것이 타당하다는 입장[134]이 반영되어 국회통과 상법 개정안이 마련된 것으로 보인다.[135] 즉 우리나라에서 전자선하증권에 관한 입법은 상법에 기본적인 사항을 규정하고 그 밖의 사항은 대통령령으로 정하는 형식을 취하고 있다. 세부사항은 대통령령의 형식을 취함으로 인하여 운영의 탄력성과 변화에 신속히 대처할 수 있다고 한다. 전자선하증권의 활성화는 편리성, 신속성, 저렴성 등 운영상의 문제이지 입법형식의 문제는 아니라고 한다.[136]

---

134) 정완용, "해상법의 IT화와 관련 개정의견 : 전자선하증권의 입법론적 고찰을 중심으로", 『상사법 연구』, 제24권 제2호(한국상사법학회, 2005.7), 351면.

135) 김효신, 전게논문, 361면.

136) 박홍진, 전게논문, 160면. 박교수는 대통령령 등 하위법령에 위임이 타당하다는 견해를 주장하면서도 필자의 견해와 같이 벌칙규정에 관한 문제와 전자무역 관련

2) 초기의 전자선하증권 도입안(근거규정 입법)

초기의 전자선하증권 관련규정을 우리법제로 편입하는 방법에는 종이 선하증권을 단순히 전자문서로 대체하는 방식으로 전자선하증권에 관한 규정을 해상법에 신설하자는 방안이 제시되었다. 기존의 선하증권의 기재사항을 규정한 상법 제814조제1항에 '선하증권에는 다음의 사항을 기재하고 운송인이 기명날인, 서명, 또는 서명 날인하여야 한다. 다만 운송인의 기명날인 또는 서명은 운송인을 확인할 목적의 기계적・전자적 방법으로 할 수 있다.'는 내용을 삽입하는 것이다.[137]

[해상법 개정시안]
상법 제814조 (선하증권의 기재사항) ① 선하증권에는 다음의 사항을 기재하고 운송인이 기명날인, 서명, 또는 서명 날인하여야 한다. 다만 운송인의 기명날인 또는 서명은 운송인을 확인할 목적의 기계적 전자적 방법으로 할 수 있다. 1. 선박의 명칭, 국적과 톤수 2. 송하인이 서면으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와 기호 3. 운송물의 외관상태 4. 용선자 또는 송하인의 성명 또는 상호 5. 수하인 또는 통지수령인의 성명 또는 상호 6. 선적항 7. 양륙항 8. 운임 9. 발행지와 그 발행년월일 10. 수통의 선하증권을 발행한 때에는 그 수 11. 운송인의 명칭 (신설) 12. 운송인의 주된 영업소 소재지 (신설)

법과의 조화문제 등은 해결해야할 과제라 한다.

137) 운송인의 명칭과 운송인의 주된 영업소 소재지를 기재사항에 추가하는 상법 제814조제1항 제11호・12호를 신설하는 내용도 포함한다. 최준선, "운송법 개정시안에 대한 고찰",『한국해법학회지』제25권 제2호(한국해법학회, 2003), 280면.

전자선하증권의 발행에 대해서만 규정해 놓는 방법은 공청회 및 학계·해운업계 등의 의견을 수렴하고 공청회를 거치는 과정에서 전자선하증권의 운용에 관한 조문을 추가하는 방법이 효율적임을 인지하게 되었다. 한국해법학회, 선주협회 및 법무부 해상법 개정특별위원회(이하 '특별위원회'라 한다)에서는 전자선하증권에 대하여 별도의 조문을 신설하는 방법을 두가지 안으로 구체적으로 제시하였다. 첫 번째 안에서는 '운송인은 선하증권 대신에 동일한 효력이 있는 전자식 선하증권을 발행할 수 있다'고 규정한다. 두 번째 안에서는 두 가지 항으로 나누어 보다 구체적으로 서술하고 있다. 제1항에서는 '당사자는 합의된 방식과 절차에 따라서 전자문서형태로 선하증권을 발행할 수 있다'고 규정하며 제2항에서는 '전자문서형태로 발행한 전자선하증권을 포함하여 전자적 방식으로 체결된 해상운송계약은 유효하고 이에 대하여 본편 해상 규정이 준용된다.'고 규정한다.[138]

[2002년 한국해법학회 제시안①]	[2002년 한국해법학회 제시안②]
제813조의2 (전자선하증권) 운송인은 선하증권 대신에 동일한 효력이 있는 전자식 선하증권을 발행할 수 있다.	제813조의2 (전자선하증권) ① 당사자는 합의된 방식과 절차에 따라서 전자문서형태로 선하증권을 발행할 수 있다. ② 전자문서형태로 발행한 전자선하증권을 포함하여 전자적 방식으로 체결된 해상운송계약은 유효하고 이에 대하여 본편 "해상"의 규정이 준용된다.

초기의 전자선하증권 도입안은 전자등록시스템에 대한 논의보다는

138) 법무부 해상법 개정시안(2006.1.14) 제813조의2; 정완용, 전게논문, 40~41면; 손주찬, 전게논문, 238~239면.

전자적 형태의 발행이 가능한 점에 초점을 맞추었다. 그러나 전자선하증권의 기술적 표준으로 채택되고 있는 전자등록 시스템에 대한 언급이 없다. 그러나 선하증권의 전자화의 형태인 전자선하증권에 대하여 상법에 규정을 시도한 점은 높이 평가 할만하다.

3) 전자선하증권 도입안 (발행・등록 근거규정 도입)[139]

초기 이후의 전자선하증권 신설안은 발행 등에 관한 사항만 규정하는 것에서 나아가 발행 및 등록에 관한 사항과 전자서명에 관한 규정까지 제시해주고 있다. 정완용 교수는 전자선하증권에 관한 기본적인 규정을 상법에 규정하고 기타 전자선하증권 등록기관의 지정 등 상세한 절차적인 사항은 대통령령으로 규정하는 입법형식을 유력한 견해로 제시하고 있다. 이하 해당 조문을 살펴보기로 한다.[140]

(1) 조문내용

정완용 교수 제시안(제813조의2)
제813조의2 (전자선하증권의 발행 및 전자선하증권 등록기관) ① 운송인은 용선자 또는 송하인과의 합의에 의하여 운송물을 수령한 후 전자선하증권 등록기관에 등록을 통하여 전자선하증권을 발행할 수 있다. ② 전자선하증권은 운송인이 운송계약에 따라서 운송물을 수령하였다는 것과 운송계약의 내용을 증명하는 전자적 정보이다. ③ 전자선하증권은 그 성질에 반하지 않는 한 종이선하증권과 동일한 법적 효력이 있다. ④ 전자선하증권 등록기관의 지정 및 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

전자선하증권은 전자선하증권 등록기관에 등록하는 방식에 의하여

139) 정완용, 전게논문, 351면. 이하를 참고로 하여 재구성.
140) 본 법안은 정완용 교수가 그의 논문에서 제시한 안이다.

발행하고 그 권리를 이전하는 전자등록 방식을 취하도록 한다. 전자등록방식이 볼레로형 전자선하증권을 비롯하여 세계적인 추세로 되어 있고, 전자증권과 관련하여서 주요국에서도 대부분 이러한 방식을 채택하고 있기 때문에 전자선하증권 등록기관을 사용하여 전자선하증권을 발행할 수 있다고 제813조의2에서 규정하고 있다. 전자선하증권의 법적 효력이 그 성질에 반하지 않는 한 종이선하증권의 그것과 동일한 효력을 가진다는 규정을 둠으로써 전자선하증권도 종이선하증권과 마찬가지로 해상운송증권으로서 안전하게 이용될 수 있는 근거를 제시하고 있다. 또한 전자선하증권 등록기관에 관한 절차적인 상세한 사항은 상법에서 규정하기 보다는 대통령령으로 전자선하증권 등록기관의 지위, 운영 및 요건 등을 정하도록 하고 있다.[141]

정완용 교수 제시안(제813조의3)
제813조의3 (종이선하증권과 상호대체) ① 종이선하증권이 발행된 경우, 그 소지인은 운송인과의 약정에 따라서 종이선하증권을 제출하고 전자선하증권의 발행을 청구할 수 있다. 이 경우 종이선하증권은 그 효력을 상실한다. ② 전자선하증권이 발행된 경우, 그 소지인은 운송인과의 약정에 따라서 종이선하증권의 발행을 청구 할 수 있다. 이 경우 전자선하증권은 그 효력을 상실한다.

전자선하증권이 활성화 되기 이전에는 선하증권의 사용이 종이선하증권과 전자선하증권이 병행적으로 사용될 가능성이 크기 때문에 종이선하증권과 전자선하증권의 상호대체 조항을 신설하였다. 이는 전자선하증권의 사용을 원하지 않거나 이용이 어려운 경우에 대비하기

141) 정완용, 전게논문, 351면.

위해서이다.

종이선하증권에서 전자선하증권으로 대체는 종이선하증권의 소지인은 운송인과의 약정에 따라 종이선하증권을 대체하여 전자선하증권의 발행을 청구할 수 있고 반대로 전자선하증권이 발행된 경우에 역시 운송인과의 약정에 따라 종이선하증권의 발행을 청구할 수 있도록 규정하였다. 두 경우 모두 이전 발행된 선하증권은 효력을 상실하게 된다. 볼레로형 전자선하증권 역시 제3자에게 양도되는 경우 종이선하증권으로 변경을 볼레로 규약집에서 규정하고 있는 경우 동 조항이 적용된다.

정완용 교수 제시안(제813조의4)
제813조의4 (전자선하증권 소지인의 권리양도 및 행사) ① 소지인이라 함은 송하인, 수하인 및 전자선하증권의 양수인으로서 전자선하증권에 등록된 전자선하증권에 대한 배타적 지배권을 갖는 자이다. ② 전자선하증권 소지인은 운송인과의 합의된 절차에 따라서 전자선하증권 등록기관을 통하여 전자선하증권에 포함된 운송계약상의 권리를 양도할 수 있다. ③ 전자선하증권 소지인은 운송물이 목적지에 도착한 후에 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 수 있다.

전자선하증권이 등록기관에 등록된 전자선하증권에 대하여 배타적 지배권을 갖는 소지인으로 규정하고 이러한 소지인이 전자선하증권상의 권리를 합의된 절차에 따라 전자선하증권 등록기관을 통하여 양도할 수 있도록 정하며 전자선하증권의 소지인은 운송인에 대하여 목적지에서 운송물 인도를 청구할 권리를 갖는다.

정완용 교수 제시안(제813조의5)
제813조의5 (전자선하증권의 이용요건 및 절차) ① 전자선하증권은 다음 요건과 절차에 따라서 사용될 수 있다.

1. 전자선하증권 양수인에 대하여 유효한 이전을 하는 방법 2. 전자선하증권의 무결성을 확보할 것 3. 운송물의 인도가 유효하게 이루어졌다는 확인의 방법 4. 종이선하증권으로 대체하는 경우, 전자선하증권의 효력상실을 확인하는 방법 ② 제1항의 요건과 절차는 운송계약에 표시되고 당사자가 용이하게 확인할 수 있어야 한다.

전자선하증권의 양수인에 대한 유효한 이전방법, 무결성 확보 요건, 종이선하증권으로 대체 시 전자선하증권의 효력상실 확인 방법 등을 요건으로 정하였다.

정완용 교수 제시안(제813조의6)
제813조의6 (서명요건) ① 전자선하증권은 운송이 또는 그 대리인에 의하여 전자서명이 이루어져야 한다. ② 제1항의 전자서명은 전자서명법상 공인전자서명의 요건을 충족하여야 한다. ③ 외국에서 발행한 인증서에 의한 전자서명의 효력인정은 대한민국정부와 당해 외국정부와의 전자서명 상호인정에 따른다.

전자선하증권을 발행함에 있어서 운송인 또는 선장의 전자서명부분은 전자서명법상 공인전자서명을 하면 법률이 규정하는 서명 또는 기명날인으로서의 법적 효력이 인정 될 수 있다. 따라서 이러한 내용을 상법에 규정하고 외국 전자서명인증서의 효력에 대한 상호 인정에 대하여도 규정하고 있다.

(2) 평 가

전자선하증권의 발행 및 등록에 관한 신설안은 전자선하증권은 등

록시스템을 사용하는 전자등록증권임을 명시하였고 전자등록기관의 지정 및 기타 필요한 사항은 대통령령에 위임하자는 견해를 제시하였고 그 견해가 입법화에 반영이 되었다. 또한 전자선하증권으로의 전면적 대체가 아니라 종이선하증권과 병행을 염두에 두고 상호대체 조문을 만들었으며 전자선하증권의 소지인의 권리와 행사 등에 관하여 별도의 법조문을 입법화 하는 형식을 채택하였다. 이는 전자선하증권의 상용화시 발생 가능한 법적 문제점 등에 대하여 이전에 제시된 입법안보다 구체적인 해결을 시도한 것으로 생각된다. 전자선하증권의 이용요건과 절차를 명시하여 유효한 이전과 전자선하증권의 무결성의 확보 종이선하증권으로 대체시 효력상실 방법 등 전자선하증권이 사용될 수 있는 요건과 절차에 관하여 일반적인 사항을 규정 하였다. 또한 전자선하증권 상의 권리이전 등과 관련하여 공인인증 전자서명에 대한 법적인 미비점을 입법적으로 해소하기 위한 방법론으로 우리의 전자서명법상 공인인증의 효력을 보호받기 위하여 외국에서 발행한 인증서에 의한 전자서명의 효력 인정을 규정하고 있다. 초기의 도입안과 발행 및 등록을 규정한 신설안에 한층 발전된 형태의 법안이며 국회통과 개정안에 많은 영향을 미친 입법안이다.

2. 법무부 상법개정안

1) 개정안의 연혁

법무부는 여러 차례의 공청회와 학자・실무자 들 간의 논의를 거쳐 특별위원회에서 상법(해상편) 개정안(이하 '개정안'이라 한다)을 확정하였고[142] 2007년 7월 동 개정안이 국회에서 일부 수정 가결되어 전

142) 사단법인한국해법학회는 현행 상법 해상편의 문제점을 보완하기 위하여 자체적으로 "해상법개정문제연구회"를 구성 하여 약2년 6개월 (2001.9.28 ~ 2004.3.27) 동안 활동하면서 개정시안을 마련하였고, 법무부는2004년 6월 24일 상법 해상편 개정특별 분과위원회를 구성 하여 1년 3개월 동안 활동하게 하였으며 여기에서 마련된 초안을 바탕으로 공청회 등을 2005년 9월 26일 개최하여 이해관계자들의 의견을

자선하증권에 대한 근거규정이 입법화 되었다.[143]

법무부는 개정이유에서 해상운송계약 관련 법체계를 국제무역 실무에 맞게 재정비하고, 전자선하증권 및 해상화물운송장 제도 등 새로운 무역환경에 부합하는 제도를 마련하는 한편, 해운강국으로서 세계적인 지위에 걸맞는 해상법제를 마련하기 위하여 선박소유자의 책임한도와 운송물의 포장·선적단위당 책임한도를 국제기준에 맞게 상향조정하는 등 「상법」 제5편 해상 부분을 전면적으로 개선·보완기 위함을 밝히고 있다.

현행 종이선하증권은 위조, 변조, 분실 위험이 있고 이를 제조, 보관, 관리 및 유통하는데 상당한 비용이 드는 문제가 있으며, 선하증권의 위조. 변조. 분실 위험이 원천적으로 방지되고 선하증권의 제조, 보관, 관리 및 유통비용이 대폭 절감될 것으로 기대하고 있다. 종이선하증권 대신 법무부장관이 지정하는 관리기관의 정보통신망에서 전자문서로 하여 발행·등록·배서·지급제시 되는 전자선하증권제도를 도입하였다.(제862조)

2) 개정안의 내용 및 검토

개정안이 기존의 안과 구별되는 가장 큰 특징은 제862조(전자선하증권)에 5가지 항을 신설하고 전자선하증권의 발행·배서·양도 등 권리이전 등의 내용까지 포함하고 있다. 2007년 7월 2일 국회 본회의

수렴하고 중요 관계부처인 해양수산부와의 협의를 거쳐 개정안을 마련하였다. 개정안은 이와 같이 약4년 동안 학계·업계 한국선주협회 및 한국하주협의회 등 및 관계부처의 의견을 수렴하고 많은 관계자들의 이해를 조정하여 제출 되었다. 상법개정일부법률안 심사보고서, 국회법제사법위원회, 2007.7, 1면.

143) 시간적 경과를 살펴보면 다음과 같다. ① 법무부 상법일부개정법률안 국회 제안 (06. 1. 17.) ② 법제사법위원회 회부 (06. 1. 18.) - 법사위 상정 (06. 11. 24.) ③ 법사위 법안심사소위 1차 심의 (07. 4. 19.) ④ 해상법 전문가 및 이해당사자 간담회 개최 (07. 6. 4) ⑤ 법사위 법안심사소위 2 - 5차 심의 (07. 6.) 및 수정의결 (07. 7. 2.) ⑥ 법사위 전체회의 심의 및 수정의결 (07. 7. 2.) ⑦ 국회 본회의 최종 의결 (07. 7. 3.), 상게심사보고서, 2면.

를 통과한 국회통과 개정안(이하 '국회통과 개정안'이라 한다)은 원래 정부 개정안에서 기존의 조문의 번호가 변경되고 전자선하증권을 규정한 제1항의 단서조항에 국회통과 개정안 상법 제852조・제855조등의 선하증권과 동일한 법적 효력을 부여하는 조항이 추가되었다.

(1) 전자선하증권의 발행

운송인(carrier)은 운송물을 수령한 후 송하인이나 용선자의 청구에 의하여 선하증권을 발행하여야 한다. 이때에 운송인이 송하인 또는 용선자가 전자식 기록의 사용에 동의를 하였다면 유통성 있는 전자선하증권을 발행할 수 있음을 규정하고 있다.[144]

개정안(2006.1.14)	국회통과 개정안(2007.7.3)
제863조(전자선하증권) ① 제853조 또는 제856조의 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 얻어 법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다.	제862조(전자선하증권) ① 운송인은 제852조 또는 제855조의 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 얻어 법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다. **이 경우 전자선하증권은 제852조 및 제855조의 선하증권과 동일한 법적 효력을 갖는다.**

법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다고 하여 중앙등록 시스템을 가진 전자등록기관

144) 송호신, 전게논문, 126~127면; 2001년 『국제해법회의 운송법안』(CMI Draft Instrument on Transport Law)에 따르면 송하인은 운송인과 양도성 있는 전자식 운송서류를 사용하지 않겠다는 뜻의 명시적(expressly) 혹은 묵시적(impliedly)인 합의를 하였거나 이러한 서류를 사용하지 않는다는 상관행(custom, usuage or practice in the trade)이 없는 한, 운송인에 대하여 전자선하증권의 발행을 청구할 수 있다고 한다.

을 통하여 운영되는 방식의 전자선하증권을 사용함을 명시하고 있다. 전자선하증권의 데이터(기재사항)를 보관하고, 이를 관리하기 위한 중앙등록기관으로는 볼레로・한국무역정보통신 등이 운영기관으로 선정될 수 있을 것이다. 전자등록방식[145]을 채용함으로써 전자선하증권이 보편적으로 사용될 수 있는 기반과 함께 세계적으로 통용되고 있는 전문적인 운영기관의 보안수준을 공유할 수 있으며 중소규모의 운송인도 참여가 가능하여 전자선하증권의 공신력을 높힐 수 있을 것으로 기대된다.

(2) 전자선하증권의 서명과 수신

국회통과 개정안(2007.7.3)
제852조(선하증권의 기재사항) ① 선하증권에는 다음 각 호의 사항을 기재하고 운송인이 기명날인 또는 서명하여야 한다. 1. 선박의 명칭・국적 및 톤수 2. 송하인이 서면으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와 기호 3. 운송물의 외관상태 4. 용선자 또는 송하인의 성명・상호 5. 수하인 또는 통지수령인의 성명・상호 6. 선적항 7. 양륙항 8. 운임 9. 발행지와 그 발행연월일 10. 수통의 선하증권을 발행한 때에는 그 수

145) 정완용, 전게논문, 109면; 전자등록방식(book entry system)은 선하증권 데이터를 전자적으로 등록하고 이 전자적 기록을 기초로 하여 권리의 발생・이전・소멸 등이 이루어지도록 하는 제도인 반면에 전자증권방식은 개개인의 전자적인 기록을 권리관계에 따라 기초로 하여 증권과 같은 법적효력을 갖는 전자적인 기록의 작성・송신 등에 의하여 권리의 발생・이전・소멸을 행하는 방식이다.

11. 운송인의 성명 또는 상호 12. 운송인의 주된 영업소 소재지

개정안(2006.1.14)	국회통과 개정안(2007.7.3)
제863조(전자선하증권) ② 전자선하증권에는 제854조제1항 각 호의 정보가 포함되어야 하며, 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.	제862조(전자선하증권) ② 전자선하증권에는 제853조제1항 각 호의 정보가 포함되어야 하며, 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.

개정안에서는 제862조 2항에서 전자선하증권에 관한 효력조항을 규정하였다. 전자선하증권의 효력발생요건에 관하여 제853조 제1항 각 호의 기재사항인 운송계약이나 운송물에 관한 일정한 정보가 기재되어야 한다.

전자식 기록을 사용할 때에는 운송인·송하인·수하인 등의 합의된 내용을 계약조항에 표시되어야 하고 일정한 사항을 전자선하증권에 표시 또는 기재사항에 포함하도록 해야 한다. 전자선하증권의 전자서명의 주체자는 운송인이며 전자서명 후 전자선하증권을 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 발생함을 명시하고 있다. 운송인이 전자서명을 하여 송신하는 경우에 반드시 등록기관을 통하여 권리를 이전하는 방식인지에 대하여 명확한 규정이 없기 때문에 논란의 여지가 있을 것으로 생각한다.[146]

146) 국회통과 개정안 제862조 제3항 '전자선하증권의 권리자는 배서전자문서를 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다.'에서와 같이 지정된 등록기관을 통하여 송신한 경우에 그 효력이 생긴다로 수정하여야 할 것이다.

(3) 전자선하증권의 양도와 등록기관

개정안(2006.1.14)	국회통과 개정안(2007.7.3)
제863조(전자선하증권) ③ 전자선하증권의 권리자는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선하증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다. ④ 제3항에서 정한 방식에 따라 전자적 배서를 상대방이 수신하면 제853조 및 제856조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 제853조 및 제856조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다. ⑤ 전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제863조(전자선하증권) ③ 전자선하증권의 권리자는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선하증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다. ④ 제3항에서 정한 방식에 따라 전자적 배서를 상대방이 수신하면 제852조 및 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 제852조 및 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다. ⑤ 전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

개정안 혹은 국회통과 상법개정안에 따르면 전자선하증권에서는 전자적인 방법으로 물품의 점유권 및 처분권을 인정하는 경우에 종이선하증권의 배서·교부와 같은 법적 효력을 인정해주고 있다. 상법개정안 등은 이를 인정하여 전자선하증권의 유통성에 관하여 법적인 효력을 부여해 주었다. 즉 전자선하증권이 발행된 경우 화물의 권리자가 그 권리를 처분하려면, 일정한 시스템을 이용할 것을 약정하여 권리

자를 등록하고 그에 따라 권리를 양도·양수하는 방법을 택한다. 그러한 전자적 배서 등을 수신한 경우에는 종이선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 튀득하데 된다. 전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식 등 필요한 세부적인 사항은 대통령령으로 정하도록 하고 있다.

제 4 절 법무부 상법개정안의 문제점

1. 내용상의 문제점

상법 제853조 제10호의 규정은 전자선하증권에서는 실효성이 없고[147] 제9호의 규정은 '발행지와 그 발행년월일'은 운송서류의 발행일자 뿐만 아니라 운송인이 운송물을 수령한 날짜와 운송물의 선적일자까지 포함하여야 하고 운송물의 인도지연 혹은 연착에 따른 손해배상 문제가 발생한 경우에는 이를 판단하는 기준으로서 '운송물의 인도일'을 고려해야 한다는 비판의 의견이 있다. 또한 전자선하증권에 기재된 문언은 종이에 기재된 문자가 아니라 컴퓨터에 내장되어 있는 전자언어 이다. 이를 '증권에 기재된 대로'라는 문언과 동일하게 볼 것인가는 '컴퓨터에 내장되어 있는 데이터'대로 일치된다고 해석할 수 있을 것이다.[148] 전자선하증권의 소지인은 '컴퓨터에 내장되어 있는 데이터(Data) 대로' 권리의 내용을 주장할 수 있으며, 운송인도 '컴퓨터에 내장되어 있는 데이터'대로 책임을 부담할 뿐이며 그 이상의 채무를 부담하지 않을 것이다.

국회통과 개정안에 따르면 전자선하증권은 종이선하증권을 대체하여 발행 되도록 규정 하고 있으므로 전자선하증권이 발행된 경우에는

147) 정영석, "해상운송장의 이용 활성화를 위한 입법방향",『해사법 연구』제14권 제2호(한국해사법학회, 2002), 82면.

148) 엄윤대, "전자적 운송증권의 실무적 과제 : e-B/L의 활용의지가 중요하다",『월간 해양한국』(한국해사문제연구소, 2005.3), 112면.

종이선하증권은 발행되지 않기 때문에 전자선하증권이 유일한 선하증권이 된다. 국회통과 개정안에는 운송계약에서 발행된 종이선하증권의 법적효력, 특히 상환증권성・지시증권성・처분증권성 및 선하증권 교부의 물권적 효력이 전자선하증권에 적용 되는지가 직접적으로 규정 되어있지 않았다. 다만 국회통과 개정안에서 정한방식에 따라“전자적 배서를 상대방이 수신하면 송하인의 청구에 의한 선하증권 및 용선자의 청구에 의한 선하증권 등에서 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고 전자문서를 수신한 권리자는 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다”라고 하여 일정한 요건 하에 종이선하증권의 효력을 전자선하증권에도 적용하고 있는 것으로 생각된다. 그러나 이러한 규정만으로 종이선하증권의 상환증권성 등이 전자선하증권에 직접 적용된다고 볼 수 없기 때문에 이에 대한 보완이 필요하다.[149]

종이 선하증권 소지인은 운송에 대하여 운송・운송중지・반송 등의 청구권이 있다.(상법 제812조・제139조) 이와 관련하여 전자선하증권의 경우에 종이 선하증권의 소지인이 아닌 무형의 비밀키 소지인 등이 운송인에 대하여 이와 같은 청구를 할 권리가 있는지 여부, 그리고 권리가 있다면 어떤 방법으로 청구할 수 있는지, 운송인은 종이선하증권 소지인이 아닌 자의 그러한 요구에 응해야할 의무가 있는지, 또는 운송인이 이에 응했을 경우에 면책이 되는지 등에 대한 법률규정이 불명확하기 때문에 운송인은 그와 같은 요청을 수용하지 않거나 별도의 서면을 확보하여야할 필요성이 제기된다.

2. 입법형식의 문제

국회통과 개정안은 기본법인 상법에 전자선하증권의 도입과 발행 및 배서 등에 관한 규정을 신설하고 세부적인 사항은 대통령령에 위

149) 법무부, 전게심사보고서, 61면.

임하는 입법 형식을 채택하고 있다. 그러나 전자선하증권을 규율함에 있어서 전자무역과 관련된 사항은 전자무역촉진에관한법률에서, 전자선하증권에 대한 규정은 상법에서, 전자선하증권 관리기관 등은 대통령령에서 규정하는 등 전자선하증권에 대하여 여러 법체계가 나누어 입법이 되기 때문에 실무상, 정책 추진에 많은 혼란이 예상된다.[150]

헌법 제75조에는 '대통령은 법률로 구체적으로 위임받은 사항 혹은 법률을 집행하기 위하여 필요한 사항에 대하여 대통령령을 발할 수 있다'고 규정하고 있으며 또한 법률에서 대통령령으로 위임하고자 하는 경우 법률에서 구체적으로 범위를 정하여 위임하도록 하고 있다. 개정안에 따르면 전자선하증권 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 등은 대통령령으로 정한다고 명시하고 있다. 개정안은 전자선하증권의 기록 등의 사항은 대통령령에서 규정하지 못할 가능성이 있고 재위임이 필요한 사항이 발생할 수 있는 등 전자선하증권의 권리행사와 관련하여 지나치게 많은 부분을 하위법령에 위임하고 있는 문제점이 있다. 전자어음법에서도 유사한 문제점이 현실화 되고 있다. 정부는 행정기관 재량행위의 투명성을 높이기 위하여 현재 대통령령에 포괄적으로 위임되어 있는 전자어음관리기관의 지정요건을 직접 법률에서 정하여 전자어음 관리에 필요한 기술・재정능력과 시설 및 장비를 갖춘 비영리법인이나 주식회사만이 지정을 받을 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선・보완하기 위하여 동법을 일부 개정하는 절차 등을 진행하고 있다.[151]

---

150) 정완용, 전게논문, 326면. 정완용 교수는 '전자무역촉진법(안)에서는 신용장 및 은행보증장과 같은 서면의 전자적 형태를 법에 규정하고 있다. 이들 가운데서 우선 전자선하증권의 경우 선하증권 규정을 두고 있는 상법 해상편에 전자선하증권의 법적 효력을 인정하는 관련 규정을 두고, 아울러 전자무역촉진법 등에 무역 관련 서류의 하나로 규정하는 것이 바람직할 것이다'고 주장한다.

151) 전자어음의법 일부 개정법률안 (정부, 의안번호 제3868호)에 대한 대한변호사협회의 의견으로 현재 대통령령에 위임되어 있는 전자어음관리기관의 지정요건을 직접

개정안에서는 전자선하증권에서의 운송물의 인도를 위한 송·수신의 시기 등은 상법에 규정하고 운송물의 인도청구 여부 등은 대통령령에 위임하고 있다. 전자선하증권이 유통되어 재배서 되는 경우 전자선하증권의 동일성에 대한 표시 등의 문제가 발생할 수 있다. 전자선하증권의 발행과 관련된 정보의 제공, 약관의 명시와 통지, 이의제기와 분쟁처리 절차, 반환 및 수령거부 등의 내용은 대통령령에 규정되지 않으면 세부적으로 위임입법하기가 어렵다. 하위법령에 위임입법이 되지 않는다면 전자선하증권의 운용과 관련하여 법적 공백상태가 발생할 수 있다.

전자어음법의 입법례에서 보는 바와 같이 전자선하증권의 정의와 관리기관, 등록 및 유통에 관한 사항과 전자선하증권거래의 안전성 확보 및 이용자 보호, 전자선하증권관리업무의 감독과 벌칙 등은 기본 법률에서 규정하고 전자선하증권의 관리기관 지정요건과 절차 및 안전성 확보 기준 등 구체적으로 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정하는 방법 등을 참고해야 한다.

무역거래의 특성상 분쟁이 발생하는 경우가 빈번하며 전자선하증권의 유통을 확대하려면 법률 당사자간, 분쟁 발생시 손해배상에 대한 명확한 근거 등이 필요하다. 전자선하증권 등록기관 및 운영기관 등의 과실 및 운영상의 오류 등으로 그 책임과 의무를 다하지 못하는 등 벌칙규정과 과태료 부과 등의 제제조치가 요구된다. 벌칙규정과 과태료 부과를 위해서는 우리 헌법 제12조제1항 죄형법정주의 원칙상[152] 입법부가 제정한 형식적 의미의 법률로 규정하는 경우에만 재재가 가능하다. 사회현상의 복잡화와 국회의 전문적·기술적 능력의 한계 및 시간적 적응능력의 한계로 인하여 형사처벌에 관련된 모든

법률에서 정하여 지정의 투명성을 높이고, 과태료에 관한 절차규정을 세분화 하였다. (http://www.koreanbar.or.kr/data/index_read.asp?t_id=opinion&idx=766&Page=1&strSearchList=&strSearchWord.(2007.11.15.방문)

152) 대법원 2003. 11. 14. 선고 2003 도 3600 판결.

법규를 예외 없이 형식적인 법률에 의하여 규정하는 것이 불가능하기 때문에 긴급한 필요가 있거나 미리 법률로써 상세히 규정할 수 없는 부득이한 경우, 위임하는 법률이 구체적인 요건과 형벌의 종류와 폭을 명확하게 규정될 때에만 위임입법이 가능하다.[153] 국회통과 개정안 역시 전자선하증권관리기관에 대한 벌칙과 과태료 부과규정이 없기 때문에 동 사항을 하위법령에서 규정하는 경우 죄형법정주의 원칙의 예외에 해당할 수 있는지는 검토가 필요하다.

또한, 국회통과 개정안만으로는 전자선하증권의 적용범위가 불분명해진다. 종이선하증권의 발행・유통・배서 등은 기본법인 상법에서 규정하고 있지만 국회통과 개정안에 의하면 전자선하증권에 관하여 일차적으로 상법에 규정이 있는 경우를 제외하고는 대통령령에 위임된 사항을 검토하여야 한다.

전자선하증권이 널리 활용된다 하더라도 전자선하증권이 폭넓게 유통되기 전에는 운송물의 권리이전을 위하여 종이선하증권으로 변환되는 경우가 많이 발생할 것으로 예상된다. 실제로 볼레로 시스템에서는 운송인에 의하여 물품이 인도되기 전 어느 때라도 현재 소유권자의 요청에 의하여 종이선하증권으로 전환할 수 있다는 규정을 마련 해놓고 있으며[154] '운송인은 소지인으로 전환요구를 받는 즉시 종이선하증권을 발행하여야 한다'고 규정하고 있다.[155] 전자선하증권의 발행 후 종이 선하증권으로 변환되는 경우의 법적 효력 등 역시 전자선하증권의 세부적인 사항은 대부분 대통령령에서 규정될 것이기 때문에 종이와 전자선하증권이 효력은 동일하지만 상이한 법적구조에서 규율 받게 되는 모순점이 발생할 수 있다. 정완용 교수가 제시한 법안처럼 최소한 종이선하증권으로의 변경 및 대체에 관한 근거조항이 필요하다.

153) 대법원 2002. 11. 26. 선고 2002 도 2998 판결.
154) Bolero Rulebook 3.7.(1) (Persons Entitled to Switch to Paper)
155) Bolero Rulebook 3.7.(2) (Form of Paper Bill of Lading)

3. 전자인증의 문제

국회통과 개정안 제864조제2항에 의하면 전자선하증권은 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.

앞서 살펴본 바와 같이 전자서명법에 의하면 '전자서명'이라 함은 서명자를 확인하고 서명자가 당해 전자문서에 서명을 하였음을 나타내는데 이용하기 위하여 전자문서에 첨부되거나 논리적으로 결합된 전자적 형태의 정보를 의미한다.(전자서명법 제2조제2호) 전자서명의 효력 등에 대해서는 다른 법령에 문서 또는 서면에 서명, 서명날인 또는 기명날인을 요하는 경우에 전자문서에 공인전자서명이 있는 때에는 이를 충족한 것으로 본다.(전자서명법 제3조제1항) 따라서 전자선하증권에서는 선하증권의 법정기재사항을 기록한 전자문서에 공인인증기관이 인증한 공인전자서명을 첨부함으로 인하여 서명 또는 기명날인으로 효력을 인정받고 선하증권의 양도방법인 배서·교부가 이루어진 것으로 추정하게 된다.

전자서명법상 외국의 인증기관이 발급한 인증서의 효력을 인정받기 위해서는 외국정부와 우리나라가 협정을 맺어야 한다. 세계적으로 널리 우수성을 인정받고 있는 미국의 공인인증기관인 베리사인사 역시 현재 그 효력을 인정받지는 못할거라 생각한다. 전자서명과 공인인증에 관한 국제적인 표준기술이 법적인 제도 때문에 효력을 인정받지 못하고 있다. 상호 정부간의 협정에 의존하는 인증방식을 다소 탄력적인 시각으로 검토하여 일정한 자격과 요건을 갖춘 인증기관에까지 상호효력을 인정해주는 방안이 요구된다. 전자어음법은 국내에서만 통용되는 법률이기 때문에 전자서명의 문제에서 다소 자유롭지만, 전자선하증권은 국제적으로 사용되는 유가증권이기 때문에 보완이 필요하다. 전자서명법의 개정유무를 떠나서 전자선하증권에서 상호 인정

가능한 방법에 대한 논의가 필요하다.

제 5 절 전자선하증권 특별법 제정의 필요성

선하증권의 위기상황을 극복할 수 있고 종래의 선하증권의 기능을 완벽하게 수행하기 위해서 다른 여러 제도와 해결책이 등장 하였다. 여러 시행착오 끝에 전자선하증권의 도입이 최선의 방법이다. 전자선하증권을 도입하기 위해 상행위의 기본법인 상법 해상편에 조문을 신설하는 방안 등 국회통과 개정안은 선하증권의 위기현상에 대한 일시적인 미봉책은 될 수 있지만 근본적인 해결책이 되지 않는다. 또한 종이 선하증권과 전자선하증권이 병행하여 사용이 된다면 전자적 방식의 업무처리가 가능하도록 법규가 개정된 부분과 여전히 과거의 오프라인 방식의 업무 처리를 합법적인 것으로 규정되어 있는 법규가 서로 충돌할 수 있다. 국회통과개정안은 전자선하증권의 발행 등에 대해서만 상법상에 규정하고 기타 선하증권의 효력부분은 기존의 상법조문을 적용하자는 논리이므로, 실무에서 안정적으로 운용하기 위해서는 종이 선하증권에 관련된 규정 등에 대하여 다른 해상법 규정을 정비 하여야 한다.[156] 전자문서에 대한 입법이 기존의 법률관계 및 법체계에 변동이 없는 중립성이 중요하다는 관점에서 본다면 전자선하증권 도입을 명시한 국회통과 개정안은 해상법 전체 법규의 틀에서 혼동을 줄 우려가 있다.[157] 상법상의 관련규정 및 제도에 전자선하증

156) 강선준, 전게서, 183면. 필자는 저서와 논문에서 전자선하증권이 완전히 실용화 되기 전까지는 종이와 전자선하증권이 병행되어 사용될 것으로 예상이 되므로 굳이 상법 해상편에서 포괄하고 싶다면 전자선하증권의 발행은 물론 선하증권 상의 권리자를 중앙등록기관에 등록할 수 있는 근거규정, 공인된 전자서명이 된 문서에 의해 권리의 등록 및 이전이 되고, 전자선하증권의 배서·교부와 동일한 효력을 인정하는 조문들과 별도의 款에서 규정하여야 한다고 주장 하였으며 국회통과 개정안에서는 이러한 내용이 반영이 되었다.

157) 상법 개정안은 전자선하증권 이외에도 복합운송 등 새로운 조문을 신설하였고 이에 대한 입법상의 단점으로 최준선 교수는 다음 사항을 지적하고 있다. 새로운 체계를 구성하다 보니, 기존의 조문이 거의 모두 변경되었고. 이로써 해상법 관계

권에 대한 특징을 개별적으로 반영하는 것은 입법론으로서도 재검토가 필요하다. 기존의 민·상법으로는 각종 전자화로 발생하는 문제와 전자적인 무역거래로부터 파생하는 모든 문제를 규율하기가 사실상 어렵다. 또한 기본법을 개정하는 것은 절차 및 형식상 많은 단계를 거치기 때문에 법개정에 따른 입법비용과 적재적시에 대응하는데 비효율적이다.

전자등록제도의 도입과 관련하여 상법개정안에 관한 입법형식에 관한 논쟁은 전자선하증권의 도입에 관해서도 많은 시사점을 제공하여 준다. 전자등록제도의 수용과 관련하여 기본법인 상법 개정방법이 타당한가 혹은 증권거래법이나 특별법의 개정이 더 바람직한 것인가에 관하여 의견이 대립된다. 논의과정에서 상법은 상사거래의 기본법이며 주식과 사채 같은 유가증권의 전자등록에 관한 기본적인 사항을 상법에 규정함으로써 기타 유가증권의 전자등록제도를 실시할 수 있도록 길을 열어주는 것이 합리적이라는 주장이 우세하여 상법개정안에 반영되었다. 개정위원 대부분은 특별법에서는 전자등록제도를 규정하기 보다는 기본법인 상법에서 전자등록제도의 기본적인 사항만을 정하고 기타의 법률관계와 구체적인 내용은 개정 특별법에서 정하도록 하는 것이 바람직하다는 의견이었다.[158]

전자어음법 등의 제정과 같이 전자선하증권의 도입에 대한 사항은 기본법인 상법에 근거규정을 마련하고 전자선하증권을 구현하는데 필요한 주요 사항들을 아우를 수 있는 독립적인 법률의 제정이 법의 운영에 탄력성과 변화를 적시에 제공할 수 있으며, 입법상 소모되는 비

조문변경작업이 매우 복잡해졌다. 기존의 해상법관련 저서와 논문에서 인용된 조문이 전부 틀려지게 되었으며, 관계 법률상의 준용 또는 인용조문도 전부 틀려지게 된 혼란을 초래하게 되었다는 것이다. 상법 일부개정법률안(해상편)에 관한 간담회 회의록, 국회법제사법위원회 법안심사제1소위원회, 2007.6.4, 15~16면.

158) 손진화, 전게논문, 104면; 정경영 "IT화 관련 회사법 개정의견", 한국상사법학회, 상법개정연구보고서(2005), 135면, 일부위원들은 공사채등록법을 개정하여 주식과 사채의 전자등록제도를 도입하는 방안을 제시 하였다.

용을 줄일 수 있다.[159] 또한 상대적으로 전자선하증권의 사용에 있어서 발생하는 모든 문제들에 대해 상호 연관적인 부분을, 포괄적으로 정비가 가능하며 시의 적절하게 개정 및 변화가 가능하다.

비교법적 관점에서도 미국이나 호주는 영미법계 국가들로써 판례 등을 통하여 구체적인 사건 등에서 해당법리에 대한 이정표의 제시가 가능하지만 대륙법계의 성문법은 조문의 수정으로 치밀하고 상세하게 규정하기가 어렵다. 우리는 상법의 커다란 틀 안에 해상운송에 대하여 규정하는 형태를 취하지만 미국 등 판례법계 국가의 경우는 별도의 해상운송법을 입법 운용 중에 있음을 감안하여야 한다. 국회통과 개정안처럼 1개의 조문과 4개의 항으로 전자선하증권의 유통성과 권원증권성에 대하여 효과적으로 보장하기에는 힘들다. 전자선하증권을 우리법제에 편입시키는 가장 최선의 방법은 전자선하증권에 대해서 별도의 특별법을 제정하는 것이다.[160]

UNCITRAL에서 운송법 제정을 위한 국제회의를 계속해 왔고 2006년말 조약을 채택하기 위한 외교회의 등이 예정되어 있는 만큼 국제조약의 추이 등을 살펴본 이후 해상법을 개정하는 것이 바람직하다는 견해도 참고할만 하다. 특히 미국 등 구미 각국 선진국에서도 UNCITRAL 운송법 제정 등의 추이 등을 검토한 후 입법하려는 경향을 보이고 있다.[161] 그러나 우리는 1962년 상법 제정 후 각종 국제조

159) 박홍진, 전게논문, 160면. 그러나 이러한 필자의 주장에 대하여 박홍진 교수는 약간의 의문이 든다고 한다. 특별법의 형식보다는 대통령령의 형식을 취하는 것이 법운영의 탄력성과 변화에 신속히 대처할 수 있고 비용면에서도 더 절감되는 효과가 있다고 한다. 그러나 벌칙규정에 관한 문제와 전자무역 관련법과의 조화문제 등은 필자의 주장에 동감을 표시하면서 해결해야할 과제라고 한다.

160) 정해덕 변호사는 필자와 동지의 의견을 제시하고 있다. 전자선하증권에 관한 규정신설은 종이선하증권을 근간으로 하고 있는 해상법 전체에 영향을 줄 수 있으므로 다른 전자문서, 전자거래에 관한 규정과 마찬가지로 별도의 특별법으로 제정하는 것이 바람직하다. 『상법 일부개정법률안(해상편)』에 관한 간담회 회의록, 국회법제사법위원회 법안심사제1소위원회, 2007.6.4, 21면.

161) 김효신, 전게논문, 348면 및 주10) 재인용, 국제적으로도 선하증권의 전자화를 위한 노력이 계속되고 있는 바, UNCITRAL 협약초안에서는 운송서류의 전자화 규

약을 수용하는 과정을 경험했다. 대부분의 국제조약이 우리법체계와 다른 영미법의 구조를 가지고 있는 점, 법률 전문가들마저도 조약의 원문과 생성과정에 대한 배경지식 없이 법조문 자체만으로는 내용 파악이 어려운 점, 내용이 추상적이기 때문에 법적인 해석에 많은 어려운 점등을 고려해볼 때 국제적인 흐름을 주시하되 우리 법구조와 실정에 알맞은 입법이 필요하다.

우리나라에서는 유가증권인 전자어음의 제도를 성공적으로 정착하기 위하여 전자어음법을 제정하여 성공적으로 운영하고 있다. 세계적으로 우수한 초고속 인터넷 네트워크와 정보통신기반기술을 가지고 있으며, 전자무역에 있어서 선도적인 역할을 담당할 수 있는 저력이 있다. 따라서 전자선하증권법을 제정하여 UNCITRAL 운송법 및 외국의 입법례와 전자선하증권의 표준으로 추정되는 볼레로형 전자선하증권의 볼레로 규약집에 규정된 사항까지 포괄되어 입법될 수 있도록 학계와 실무계의 추가적인 논의가 필요하다.[162]

정(제3조)과 함께 당사자(송하인과 운송인)의 합의에 의하여 양도성 운송증권(Negotiable transport document)을 양도성 전자기록(Negotiable electronic record)으로 대체하여 사용할 수 있다고 규정하고 있다. UNCITRAL은 2007년 4월 16일에서 27일까지 19차 회의를 진행 하였으나 결정되지 않은 내용이 있어서 20차 회의(2007년 10월 15일부터 25일)와 21차 회의(2008년 1월14일부터 25일)을 예정하고 있다. http://www.momaf.go.kr/news/momaf/N_momaf_category_view.asp?ID=100072908&RNUM=6&Code=ocean_special.

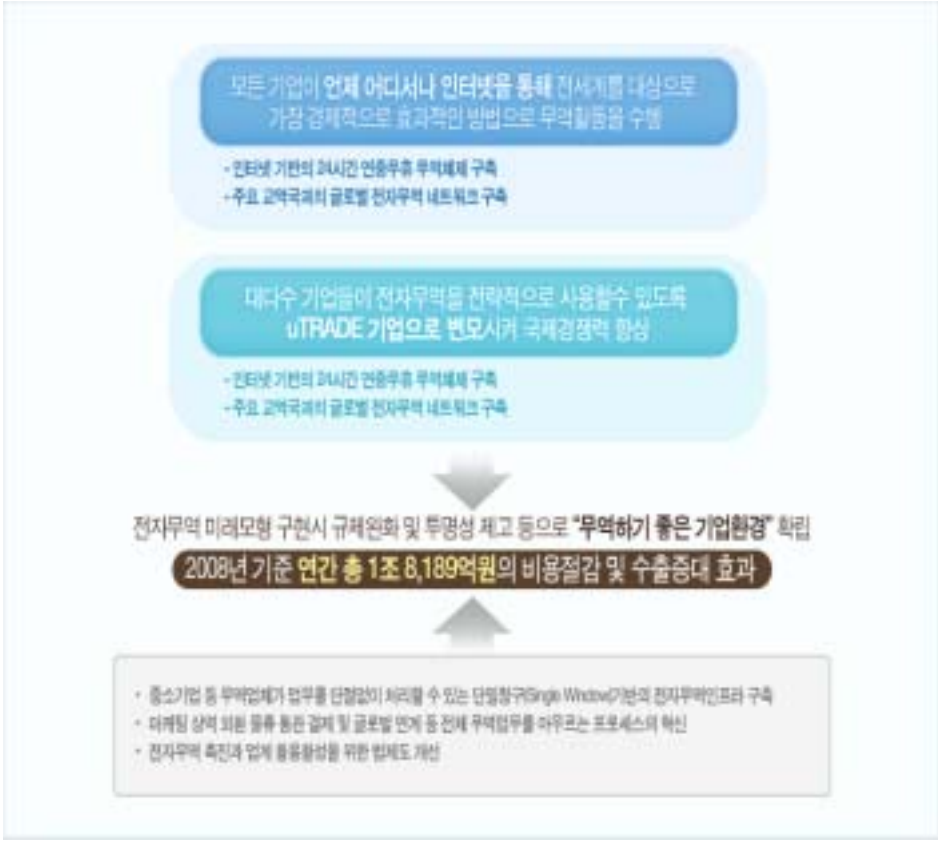
162) 필자는 저서 등에서 전자어음법을 근간으로 하여 별도의 법률인 전자선하증권법 사안을 제시하였다. 몇몇 학자들은 특별법 제정의 의도와 취지에 대해서 공감하고 있으며 볼레로 규약집을 충실히 반영하는 방법으로 입법을 하자는 견해가 설득력을 얻고 있다. 향후 상세하고 포괄적으로 법 제도가 정비된다면 IT기술과 기반에서 선진국인 우리가 전자선하증권의 도입 등에서 선도적인 역할을 할 수 있을 것이다.

제 5 장 전자선하증권법 제정안

제 1 절 서

전자무역은 무역의 패러다임을 변화시키고 있으며 2008년 기준으로 약 연간 총 1조 8,189억원의 가치를 창출할 수 있는 등 혁명적인 변화를 예견하고 있다.

[그림 7] 전자무역의 효과[163)]



163) 전자무역구축사업 홈페이지 참조, (www.utradehub.or.kr(2007.11.12 방문).

전자선하증권의 안정성 있는 구현을 위하여 학자 및 업계에서 다양한 노력을 하고 있고, 정부는 전자무역의 환경조성을 위하여 선하증권의 전자화를 법적으로 지원하기 위한 방안을 마련하기 위해 다각적으로 검토하고 있다. 왜냐하면 전자무역의 핵심적인 구현체가 바로 전자선하증권이이며 선하증권의 위기상황에 대하여 가장 효과적인 대안은 선하증권의 전자화이기 때문이다. 선하증권을 단순히 전자문서로 구현한 것이 아니라 실물선하증권이 가지는 권원증권적 기능을 전자적인 기술로 구현한 전자선하증권에 권원증권적 지위와 유통성을 부여하기 위해서는 법 개정 혹은 입법이 필요하다.

전자선하증권은 국적을 달리하는 당사자 사이에서 형성이 되는 경우가 많기 때문에 이와 관련한 입법은 전자선하증권의 발행과 유통에 있어서 제도와 조화되면서 효력을 담보하고 거래당사자간의 법률관계를 명확히 할 수 있는 방향에서 접근이 필요하다. 앞서 살펴본 바와 같이 전자선하증권에 대한 규정을 신설한 국회통과 개정안은 근본적인 해결책이 될 수는 없다.[164] 결정적으로 기존에 제정되어 있는 법의 일부분을 수정하는 것에 그치기 때문에 전자선하증권의 구현에 필요한 사안 전체를 포괄하지는 못한다. 전자선하증권을 대상으로 거래를 하는 경우 손해가 발생하였을 경우 보상받을 수 있는 청구권의 확보와 구체적인 해결절차를 규정하기 위해서는 별도의 법을 제정하는 것이 훨씬 효과적이다.

해상법을 개정하는 방법은 전자선하증권의 표준으로 발돋움한 볼레로형 전자선하증권을 문제없이 운용하기에 검토가 필요하며 이러한 법적안정성의 부재가 무역주체들의 외면으로 이어져 전자선하증권 실

164) 강선준, 전게서, 200면; 기존의 종이선하증권의 아날로그 방식 또는 오프라인 방식의 업무처리를 위해 제정되었으며, 이러한 수정접근법은 필요한 부분은 규정할 수 있지만, 이 역시 규약집의 한계처럼 발생 가능한 다양한 상황을 예측할 수는 없다. 한 부분은 전자적 방식의 업무처리가 가능하도록 법규가 개정되었지만 이와 연관된 다른 부분은 여전히 과거의 오프라인 방식의 업무 처리를 합법적인 것으로 규정하고 있는 등의 불일치가 생긴다.

용화를 저해할 가능성이 있다. 우리나라에서는 세계 최초로 2005년 1월에 전자어음법이 전면적으로 시행되게 되었다. 유가증권의 특성상 이러한 법리가 전자선하증권에도 동일하게 적용된다고 생각해보면, 전자선하증권에 특별법의 도입이 타당하다. 이에 본 보고서에서는 전자선하증권이 안정된 법적 기반 하에 운용될 수 있도록 전자선하증권에 대한 별도의 입법젖 결과물인 전자선하증권법사안[165]을 제시하고자 한다. 주요 내용과 골자는 2005년 1월부터 시행되는 전자어음법을 근간으로 제안하였고 국회통과 개정안과 전자선하증권의 발전에 따라 약간의 수정을 하였음을 밝혀둔다. 급변하는 무역정세 등에 맞게 학계와 실무계의 검토, 의견수렴을 거쳐 계속 동 법안을 보완·수정하여야 하며 한층 발전된 형태의 특별법이 제정되어야 한다.

제 2 절 전자선하증권법사안의 제안이유 및 입법례

인터넷을 통한 전자거래가 보편화되고 국제 무역 간에서도 전자상거래가 활성화되었지만 송하인, 운송인, 수하인이 주체가 되는 국제물품운송에서는 매우 복잡하고 비경제적인 유통과정을 그대로 답습한 나머지 운송물품보다 해당 종이선하증권이 늦게 도착되는 등 선하증권의 위기현상이 빈번하게 발생하고 있다. 이에 대한 해결책으로 많은 방법이 제시되었지만 성공을 거두지 못하고 사라졌으며 선하증권을 전자화 시키는 방법이 대안으로 제시되었다. 대표적인 전자선하증권의 형태로 기반을 잡은 형태가 볼레로형 전자선하증권이다. 볼레로형 전자선하증권을 도입한다면 금융기관은 서류전달의 신속화와 전달비용의 절감, 무역서류의 처리효율의 향상과 점검작업의 간소화, 전자화로 인한 보존의 일원화 위조 및 변조의 방지의 효과가 있으며 수출

165) '전자선하증권법사안'이라 명명한 이유는 전자어음법을 근간으로 전자선하증권法에 대한하여 전적으로 필자의 견해를 반영하였기 때문이다.

입업자는 서류관리비용의 절감, 신속하고 신뢰가능한 물품의 인도, 신속한 대금결제, 통신비용의 절감과 신용장거래에서의 실수 감소와 비용절감이 있으며 운송기관은 서류작업의 실수율과 저렴한 비용으로 대조가 가능하며 인력비용이 감소하는 효과를 얻을 수 있다.

전자선하증권의 현재 법적지위는 종이선하증권과는 달리 권원증권성 및 유통성 등에 대해서 확실한 보호를 받지 못하고 있다. 따라서 국제무역에는 무역서류의 전자화가 급속도로 진행되고 있지만, 법적으로 불안정한 상태에 있기 때문에 그 사용을 기피하고 있는 실정이다. 전자선하증권이 안정된 법적 기반 내에서 유통이 보장될 수 있도록 하는 입법적 보완이 필요하다. 하지만 현행 해상법은 종이선하증권을 전제로 하여 제정이 되어있으며 국회 통과 개정안 역시 이를 근간으로 입법이 되었기 때문에 전자선하증권 등이 급속도로 확산되는 국제무역정세와 우리 현실에 맞는 입법이 요구된다. 전자선하증권법사안은 선하증권의 전자화에 대한 본 보고서의 입법적 결과물로써 전자선하증권을 국제무역의 전자상거래에서 안정되게 사용이 가능하도록 하여 전자화를 통한 비용의 절감, 국제전자무역에서 선진 해운국으로 발전하는 기틀을 마련하고자 하는데 도입취지가 있다.

제 3 절 전자선하증권법사안 주요내용

1. 총 칙

1) 전자선하증권법사안의 제정목적

[입법안]

당초 입법안	수정 입법안
제 1 조 (목적) 이 법은 전자적 방식으로 선하증	제 1 조 (목적) 이 법은 **전자적 등록방식**으로 선

권을 발행·유통하고 선하증권상의 권리를 행사할 수 있도록 함으로써 해운 및 무역거래의 원활과 신속성을 도모하는데 목적이 있다.	하증권을 발행·유통하고 선하증권상의 권리를 행사할 수 있도록 함으로써 해운 및 무역거래의 원활과 신속성을 도모하는데 목적이 있다.

[해 설]

전자선하증권法案은 전자적 등록방식으로 선하증권을 발생·유통하고 선하증권 상의 권리를 행사할 수 있게 하기 위한 기본적인 사항을 규정함으로써 해운 및 무역거래의 원활과 신속성을 도모하는데 목적이 있다. 전자선하증권은 전형적인 유가증권이 아니라, 장부증권 전자적 권리표창이론 전자적 등록증권, 주권 또는 채권을 전자증권화한 전자증권제도(electronic securities system)과 유사하다. 전자매체 기억자료 서면에 의하여 재현이 가능하고, 전산시스템의 안정성 보안성의 정도 진정성 확보된다면 새로운 권리표창의 방식으로 인정할 수 있다. 볼레로형 전자선하증권 등 현재 운용되는 전자선하증권은 전자등록방식을 채택하고 있기 때문에 명확하게 '전자적 등록방식'이라는 표현을 추가 하였다.

2) 전자선하증권의 의의

[입법안]

입법안
제 2 조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1. "전자문서"라 함은 전자거래기본법 제2조제1호의 규정에 의한 정보를 말한다. 2. "전자선하증권"이라 함은 전자문서로 작성되고 제5조제1항에 의하여

등록된 선하증권을 말한다.
3. “공인전자서명”이라 함은 전자서명법 제2조제3호의 규정에 의한 정보를 말한다.
4. “전자선하증권관리기관”이라 함은 제3조제1항의 규정에 의하여 중앙행정부서의장의 지정을 받은 기관을 말한다.
5. “공인인증서”라 함은 전자서명법 제2조제8호의 규정에 의한 전자적 정보를 말한다.
6. “사업자고유정보”라 함은 전자선하증권과 관련된 당사자의 상호나 사업자등록번호, 회원번호, 법인등록번호 또는 주민등록번호 등 사업자를 식별할 수 있는 정보를 말한다.
7. “금융기관”이라 함은 은행법에 의한 금융기관 및 이에 준하는 업무를 수행하는 금융기관으로 대통령령이 정하는 기관을 말한다.
8. “이용자”라 함은 전자선하증권거래를 위하여 전자선하증권관리기관에 등록을 하고 전자선하증권관리기관의 시스템을 이용하여 전자선하증권거래를 하는 자를 말한다.

[해 설]

전자선하증권이란 ‘전자문서로 작성되고 전자선하증권 관리기관에 등록된 선하증권을 말한다’(안 제2조제2항). 전자문서란 ‘정보처리 시스템에 의하여 전자적 형태로 작성, 송・수신 또는 저장된 정보’를 뜻하며 정보처리 시스템이란 ‘전자문서의 작성, 송・수신 또는 저장을 위하여 이용되는 정보처리능력을 가진 전자적 장치 또는 체계’를 말한다(전자거래기본법 제2조제1호・제2호).

전자선하증권에 사용되는 전자서명과 공인인증서는 전자서명법에서 규정한 공인전자서명과 공인인증서임을 명시하였고 중앙행정부서의장의 지정을 받도록 함으로써 전자선하증권관리기관의 자격을 규정하였다. 기타 전자선하증권법에서 사용되는 사업자 고유정보 및 이용자에 관한 사항을 정의 하였다.[166)]

3) 전자선하증권 관리기관

[입법안]

당초입법안	수정입법안
제 3 조 (전자선하증권관리기관) ① 전자선하증권관리기관은 중앙행정부서의장이 지정한다. 제 3 조 (전자선하증권관리기관) ② 전자선하증권관리기관의 지정요건 및 지정절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	제 3 조 (전자선하증권관리기관) ① 전자선하증권관리기관은 중앙행정부서의장이 지정한 다. 제 3 조 (전자선하증권관리기관) **② 전자선하증권관리기관으로 지정받고자 하는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.** **1. 민법 제32조의 규정에 의하여 설립된 법인 또는 상법에 의하여 설립된 주식회사 일 것** **2. 대통령령이 정하는 기술능력·재정능력·시설 및 장비 등을 갖출 것**

[해 설]

당초 제시안에서는 전자선하증권 관리기관의 지정주체와 지정에 대한 사항을 규정하였다. 관리기관의 지정은 중앙행정부서의 장이 지정할 수 있게 하였으며, 구체적인 사항은 하위법령인 대통령령으로 위임 하였다.(안 제3조 제1항·제2항) 그러나 전자어음법의 개정안 등에서 알 수 있듯이 관리기관의 지정 등에 관한 사항은 법률로써 규정하

166) 외국과의 전자서명 상호인정의 문제는 추후 전자서명법의 개정 시 논의하는 것이 바람직 할 것이다. 다만 전자선하증권이 상용화 된다면 민간기관대 상호 인증에 관한 부분을 추가하여야 할 것이다.

는 것이 바람직하다. 민법 제32조[167]의 규정에 의하여 설립된 법인 혹은 상법에 의하여 설립된 주식회사로 설립의 법적자격을 명시하였고 다만 전자선하증권의 발행・등록・유통에 있어서 전자선하증권 관리기관의 난립을 방지하고 일정한 자격을 갖춘 기관만이 전자선하증권 관리기관이 될 수 있도록 한다. 전자어음법 시행령 제3조[168]의 규정처럼 기술능력과 재정능력 그리고 시설 및 장비와 그에 따른 자체규정 등을 구비할 필요가 있다.

---

167) 제32조 (비영리법인의 설립과 허가) 학술, 종교, 자선, 기예, 사교 기타 영리 아닌 사업을 목적으로 하는 사단 또는 재단은 주무관청의 허가를 얻어 이를 법인으로 할 수 있다.

168) 제 3 조 (전자어음관리기관의 지정요건) 법 제3조제2항제2호에 따른 전자어음관리기관(이하 “관리기관”이라 한다)의 지정요건은 다음 각 호와 같다.

1. 기술능력 : 다음 각 목의 기술인력을 합한 수는 10인 이상일 것
   가. 정보통신기사・정보처리기사 및 전자계산기조직응용기사 이상의 국가기술자격 또는 이와 같은 수준 이상의 자격이 있다고 정보통신부장관이 인정하는 자격을 갖춘 자 1인 이상
   나. 정보통신부장관이 정하여 고시하는 정보보호 또는 정보통신운영・관리 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 1인 이상
   다. 『정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률』 제52조에 따른 한국정보보호진흥원에서 실시하는 인증업무에 관한 시설 및 장비의 운영・비상복구대책 및 침해사고의 대응 등에 관한 교육과정을 이수한 자 1인 이상
   라. 공인회계사 또는 금융업무나 신용분석업무에 3년 이상 종사한 자 1인 이상
2. 재정능력
   100억원 이상의 순자산(총자산에서 부채를 뺀 가액을 말한다)을 보유할 것
3. 시설 및 장비 : 다음 각 목의 시설 및 장비를 갖출 것
   가. 이용자가 전자어음의 등록・발행・배서・보증・지급제시・지급・지급거절 및 지급거절증서의 확인 등 권리행사를 할 수 있는 시설 및 장비
   나. 전자어음의 소구(遡求)・반환 및 수령거부 등을 할 수 있는 시설 및 장비
   다. 전자어음의 송・수신일시를 확인하고 전자어음거래기록을 생성하고 보존할 수 있는 시설 및 장비
   라. 전자어음의 발행・유통 관련 시설 및 장비를 안전하게 운영하기 위하여 필요한 보호시설 및 장비
   마. 그 밖에 전자어음거래를 원활하고 안전하게 하기 위하여 법무부장관이 필요하다고 인정하여 고시한 시설 및 장비
4. 제3호 각 목에 따른 시설 및 장비의 관리・운영 절차 및 방법을 정한 관리기관의 규정

현재 사용되는 볼레로형 전자선하증권이 활성화 된다면 볼레로 협회[169] 및 볼레로 인터내설사가 가능할 것 이며 우리나라에서도 한국무역정보통신(KTNET)[170] 등이 전자선하증권 관리기관으로 지정될 수 있을 것으로 생각한다.[171] 볼레로 시스템 하에서의 볼레로 협회(Bolero Association)와 볼레로인터내셔널사(Bolero International Ltd)는 상호 보완적인 관계를 가지게 된다. 볼레로 협회는 자체상호인 볼레로 닷넷과 전자상거래의 플랫폼(platform)을 개발하였고 회원의 비즈니스 욕구에 부응하는 무역 관련 서비스를 개발하고 국제무역에 있어서 전자상거래에 대한 국제표준을 장려하며, 전자적으로 이행되는 전통적인 유통서류의 요건에 있어서 법적 기반을 보장하기 위해 볼레로 규약집의 관리 및 회원의 교육과정 등을 담당한다.[172]

4) 전자선하증권법 적용범위

[입법안]

입법안
제 4 조 (적용범위) 전자선하증권에 관하여 이 법에 규정이 있는 경우를 제외하고는 상법이 정하는 바에 의한다.

169) 볼레로 협회는 볼레로 시스템의 사용자 집단으로 볼레로 시스템의 운용상 법률 기반 구축과 지속적인 시스템의 운용상 법률적 기반구축과 지속적인 시스템 개발 책임을 담당하고 있다. 또한 볼레로 인터내셔널사와 상호 협력하여 볼레로 사용자 간의 상호 운용성을 증진시킨다. 양정호, 전게논문, 17면.

170) e트레이드 코리아 실현을 위해 '3세대 e트레이드 플랫폼'을 구현하는 방향으로 밑그림이 그려졌다. 이를 운영할 기관으로 사실상 한국무역정보통신이 확정돼 전자무역문서의 보관과 유통의 운영까지 담당하게 되었다. 『e트레이드 코리아 구현』(전자신문, 2004.6.8.).

171) 전자어음의 경우 금융결제원이 전자어음관리기관으로 지정되었다.

172) 강선준, 전게서, 73면.

[해 설]

전자선하증권법사안은 이 법에 규정되어 있는 경우를 제외하고는 상법이 정하는 바에 의한다고 규정하여 전자어음법과 어음법의 관계와 같이 상법에 대하여는 특별법적인 지위를 부여하고 있으며 본 법에 규정되어 있는 범위를 벗어나는 부분은 상법에서 규정되어짐을 밝히고 있다(안 제4조).

5) 전자선하증권의 등록

[입법안]

당초 입법안	수정 입법안
제 5 조(전자선하증권의 등록 등) ① 전자선하증권을 발행하고자 하는 자는 당해 전자선하증권을 전자선하증권관리기관에 등록하여야 한다. ② 전자선하증권관리기관은 당해 전자선하증권의 발행과 관련하여 금융기관이나 신용조사기관 등의 의견을 참고하여 전자선하증권의 발행을 거부하거나 전자선하증권의 연간 총 발행 금액 등을 제한할 수 있다. ③ 전자선하증권관리기관의 전자선하증권 등록에 관한 절차·방법 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ④ 전자선하증권의 배서 또는 전자선하증권상의 권리의 행사는 이 법의 규정에 의한 전자문서에 의하여서만 할 수 있다.	제 5 조(전자선하증권의 등록 등) ① 전자선하증권을 발행하고자 하는 자는 당해 전자선하증권을 전자선하증권관리기관에 등록하여야 한다. ② 전자선하증권관리기관은 당해 전자선하증권의 발행과 관련하여 금융기관이나 신용조사기관 등의 의견을 참고하여 **전자선하증권의 발행을 거부하거나 전자선하증권의 발행등을 제한할 수 있다.** ③ 전자선하증권관리기관의 전자선하증권 등록에 관한 절차·방법 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ④ 전자선하증권의 배서 또는 전자선하증권상의 권리의 행사는 이 법의 규정에 의한 전자문서에 의하여서만 할 수 있다.

[해 설]

전자선하증권의 발행방식에 대하여 전자등록을 채용함으로써 유가증권의 전자화에 대한 견해의 차이를 입법론적으로 해결 하였다. 발행과 등록의 조문을 별도로 구성하여 등록에 관한 사항과 선하증권의 고유한 기재 사항 등을 분리하여 서술 하였다(안 제5조).

전자선하증권의 발행을 위해서는 먼저 전자선하증권을 전자선하증권관리기관에 등록하는 절차를 진행하여야 한다.(안 제5조 제1항) 전자선하증권관리기관의 전자선하증권 등록에 관한 절차 내지 방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정하게 하였다.(안 제5조 제3항) 전자선하증권의 발행과 관련하여 전자선하증권관리기관은 신용조사기관 등의 의견을 참고하여 발행을 거부하거나 발행을 제한할 수 있는 권리를 부여 하였다. 당초 입법안에서는 발행을 연간 총 발행금액 등을 제한하는 것으로 규정 하였으나 국제무역 거래상 파급 효과 등을 고려하여 전자선하증권의 발행 등을 제한할 수 있다로 수정 하였다(안 제5조 제2항).

6) 전자선하증권의 발행

[입법안]

당초 입법안	수정 입법안
제 6 조 (전자선하증권의 발행) ① 전자선하증권에는 다음의 사항을 기재하여야 한다. 1. 상법 제814조제1호・제2호・제3호・제5호・제6호・제7호・제8호・제9호・제10호에서 정하는 사항 2. 전자선하증권을 발행하는 전자선하증권관리기관	제 6 조 (전자선하증권의 발행) ① 전자선하증권에는 다음의 사항을 기재하여야 한다. **1. 상법 제852조제1항 각호에 정하는 사항** **2. 전자선하증권을 발행하는 전자선하증권관리 기관**

3. 전자선하증권의 동일성을 표시 하는 정보 ② 발행인이 제1항의 전자선하증권에 공인전자서명을 한 경우에는 상법 제814조제1항의 기명날인 또는 서명이 있는 것으로 본다. ③ 발행인이 타인에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권을 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에 전자선하증권을 발행한 것으로 본다.	**3. 전자선하증권의 동일성을 표시 하는 정보** ② 발행인이 제1항의 전자선하증권에 공인전자서명을 한 경우에는 상법 제853조제1항의 기명날인 또는 서명이 있는 것으로 본다. ③ 발행인이 타인에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권을 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에 전자선하증권을 발행한 것으로 본다.

[해 설]

전자선하증권의 발행을 위한 기재사항은 다음과 같다. 상법 제814조 제1호～제10호에 정하는 사항과 전자선하증권을 발행하는 전자선하증권관리기관에 대한 내용이다. 전자선하증권에만 있는 필요적 기재사항으로 다른 전자선하증권과 구별할 수 있는 특정한 정보인 전자선하증권의 동일성을 표시하는 정보이다(안 제6조제1항). 발행인이 전자선하증권에 공인전자서명을 하는 경우에는 상법 제814조제1항의 기명날인 또는 서명이 있는 것으로 본다(안 제6조제2항). 공인전자서명이란 전자서명생성정보가 가입자에게 유일하게 속하고, 서명당시 가입자가 전자서명생성정보를 지배・관리하며, 전자서명이 있은 후에 당해 전자서명에 대한 변경을 확인할 수 있고, 전자서명이 있은 후에 당해 전자서명문서의 변경여부를 확인할 수 있음의 요건을 갖추고, 공인인증서에 기초한 전자서명을 말한다.[173] 공인인증서는 '電子署名法' 제15

173) 전자서명법 제 2조 제3호.

조의 규정에 따라 공인인증기관이 발급하는 인증서'를 말하고 전자서명이란 '서명자'를 확인하고 서명자가 당해 전자문서에 서명을 하였음을 나타내는데 이용하기 위하여 당해 전자문서에 첨부되거나 논리적으로 결합된 전자적 형태의 정보를 말한다.

발행인이 타인에게 시스템을 사용하여 전자선하증권을 송신하고, 타인이 전자거래기본법 제6조에 의거 수신한 때에는 전자선하증권을 발행한 것으로 본다(안 제6조제3항). 전자선하증권을 발행하는 자는 당해 전자선하증권을 전자선하증권管理機關에 등록하여야 한다(안 제5조제1항).

7) 전자선하증권의 배서

[입법안]

당초 입법안	수정 입법안
제 7 조 (전자선하증권의 배서) ① 전자선하증권에 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 배서의 뜻을 기재한 전자문서(이하 "배서전자문서"라 한다)를 첨부하여야 한다. ② 배서전자문서에는 제6조제1항제3호에 규정된 사항을 기재하여야 한다. ③ 배서인이 타인에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권과 배서전자문서를 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에는 상법 제133조의 규정에 의한 배서 및 교부가 있는 것으로 본다.	제 7 조 (전자선하증권의 배서) ① 전자선하증권에 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 배서의 뜻을 기재한 전자문서(이하 "배서전자문서"라 한다)를 첨부하여야 한다. ② 배서전자문서에는 제6조제1항제3호에 규정된 사항을 기재하여야 한다. ③ 배서인이 타인에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권과 배서전자문서를 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에는 상법 제133조의 규정에 의한 배서 및 교부가 있는 것으로 본다.

	④ 제3항에 정한 방식에 따라 배서전자문서를 수신한 권리자는 상법 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고 상법 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.
④ 피배서인이 다시 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 이전에 작성된 배서전자문서를 전부 첨부하고 제1항의 규정에 의한 배서를 하여야 한다. ⑤ 제6조제3항의 규정은 전자선하증권의 배서에 이를 준용한다. 이 경우 "발행인"은 "배서인"으로 본다.	⑤ 피배서인이 다시 배서를 하는 경우에는 전자선하증권 이전에 작성된 배서전자문서를 전부 첨부하고 제1항의 규정에 의한 배서를 하여야 한다. ⑥ 제6조제3항의 규정은 전자선하증권의 배서에 이를 준용한다. 이 경우 "발행인"은 "배서인"으로 본다.

[해 설]

전자선하증권에 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 첨부하여야 하며(안 제7조제1항) 이 배서전자문서에는 전자선하증권의 동일성을 표시하는 정보를 기재하고 배서인이 공인전자서명을 하여야 한다(안 제7조제2항). 전자선하증권의 동일성을 표시하는 정보에 대한 언급은 국회통과 상법개정안에는 누락되어 있다.

전자선하증권 관리기관은 전자선하증권에 첨부할 이러한 배서전자문서를 전자선하증권과 일체가 된 문서로 하고 전자선하증권과 분리할 수 없도록 하여야 한다. 이는 전자선하증권의 진정성[174](authenticity)과 무결성[175](integrity)을 보장하기 필요하기 때문이다.

174) 진정성이란 표시된 어떠한 의사의 내용이 누구에 의하여 이루어진 것인가를 확증할 수 있는 것을 말한다. 김진환, 전게서, 30면.

175) 무결성이란 표시된 의사의 내용에 완전성에 관한 것으로, 표의자가 처음의 의사

피배서인이 다시 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 이전에 작성된 배서전자문서를 첨부하고 위의 배서를 하여야 한다(안 제7조 제5항).

배서인은 상대방에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권과 배서전자문서를 전자선하증권관리기관을 통하여 송신하는 방식으로 그 권리를 양도(안 제7조 제3항)할 수 있고 이 방식에 따라 배서전자문서를 수신한 권리자는 상법 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고 상법 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.(안 제7조 제4항)

국회통과 상법 개정안의 전자선하증권의 양도 부분을 반영하여 당초 입법안에서 상세하게 규정을 보완 하였다. 다만 전자선하증권을 재양도하는 경우에 작성된 배서문서를 전부 첨부하여야 하며 전자선하증권의 발행에 대한 효력인정 조항인 안 제6조 제3항을 준용하도록 명확하게 하였다.(안 제7조 제4항・제5항)

8) 운송물과 전자선하증권의 교환

[입법안]

입법안
제 8 조 (운송물과 상환) ① 전자선하증권의 소지인이 전자선하증권 및 전자선하증권의 배서에 관한 전자문서를 첨부하여 운송물의 인도를 청구하는 경우에 인도청구의 뜻이 기재된 전자문서를 전자선하증권관리기관이 이를 수신한 때에는 전자선하증권 소지인은 상법 제129조에서 규정한 운송물의 인도를 청구할 수 있다. ② 운송물 인도를 위한 송신과 수신의 시기는 전자거래기본법 제6조제1항 및 제2항에 따른다.

와 동일한 내용으로 상대방에게 그 의사내용이 도달・보존되어 있는지 확증하는 것을 말한다. 김진환, 전게서, 31～32면.

[해 설]

전자선하증권의 소지인이 전자문서를 첨부하여 운송물의 인도를 청구하고, 인도청구의 뜻이 기재된 전자문서를 전자선하증권관리기관이 이를 수신한 때에는 전자선하증권 소지인은 상법 제129조에서 규정한 운송물의 인도를 청구할 수 있다. 전자선하증권의 운송물의 인도를 위한 송신과 수신의 시기는 전자거래기본법에 의한다(안 제8조).

종이 선하증권의 경우에는 선하증권의 소지인이 양륙항에서 선하증권을 제시·상환하여 운송물을 인도한다.(상법 제816조·상법 제129조) 볼레로형 전자선하증권의 경우 선하증권이 실물로서 발행되지 않기 때문에 전자식 선하증권의 소지인으로 등록된 자가 양륙항에서 운송물을 인도받기 위해서, 종이 선하증권처럼 실물을 제시할 수 없다. 따라서 선하증권의 소지인 또는 대리인이 운송인에게 물품의 인도를 청구하는 경우에 당사자의 신원을 확인할 수 있는 장치가 필요하다. 볼레로 규약집에서는 수하인(surrender party)의 지시 또는 그의 지시를 받은 자가 운송인으로부터 물품을 인도받기 위해 전자적으로 제시할 것을 규정하고 있다.[176] 볼레로형 전자선하증권의 수하인은 권리등록 시스템에 기록된 볼레로형 전자선하증권의 활성상태(activate status)를 종료상태(end status)로 전환한다. 전환된 이후 볼레로 시스템에서는 운송인에게 볼레로형 전자선하증권이 반납된 사실과 그 당사자를 통지한다.[177] 볼레로형 전자선하증권에서는 지시 당사자겸 소지인(holder to order party)이 볼레로형 전자선하증권을 반환한 후에는 효력이 종료하고 더 이상 권리등록 시스템을 통한 거래가 이루어지지 않는다고만 규정하고 있다.[178]

176) Bolero Rulebook 3.6(1)(Persons entitled to Delivery).
177) Bolero Rulebook 3.6.(3)(Termination of Bolero Bill of Lading).
178) Bolero Rulebook 3.7.(5)(End of the Bill of Lading).

9) 전자선하증권의 소멸

[입법안]

당초 입법안	수정 입법안
제 9 조 (전자선하증권의 소멸) 제8조제1항의 규정에 의한 운송물의 인도를 받은 때 전자선하증권은 소멸한 것으로 본다.	제 9 조 (전자선하증권의 소멸) **① 제8조제1항의 규정에 의한 운송물의 인도를 받은 때 혹은 전자선하증권의 정당한 소지인의 요구로 인하여 종이선하증권이 발행된 경우 전자선하증권은 소멸한 것으로 본다.** **② 제9조제1항의 규정에 의하여 발행된 종이선하증권과 전자선하증권이 불일치 하는 경우 전자선하증권의 효력을 우선시 한다.**

[해 설]

전자선하증권의 소멸은 안 제8조제1항의 규정에 의한 운송물의 인도를 받은 때 전자선하증권관리기관의 정보처리조직에 의하여 운송물과 상환이 완료된 경우 전자선하증권은 소멸한 것으로 본다(안 제9조).

볼레로 시스템 가입자 사이에 전자선하증권의 유통은 볼레로 규약집에서 서로 합의한 다자간 계약에 의거 양도 가능한 선하증권으로서의 효력을 보유하지만, 볼레로형 전자선하증권에서 종이선하증권으로 변환된 경우 선하증권의 효력을 보장해주기 위해서 상법상의 종이선하증권과 동일한 효력을 인정하는 조문을 신설 하였다. 볼레로형 전자선하증권의 경우 볼레로 시스템의 사용자이면서 발행자인 운송인, 양도 당사자 간의 의사는 볼레로 규정집에 의하여 사용자들 사이에는 인정이 된다. 하지만 볼레로 시스템의 비사용자에게 물품에 대한 추정적 지배

를 이전하고자 하는 경우에는 볼레로형 전자선하증권에 의한 거래를 종료하고 보통법상 권원증권으로 인정되는 종이선하증권으로의 변경의 방법을 택하고 있다. 볼레로 시스템은 종이선하증권과 병행하여 사용할 수 있게 함으로 인하여 종이서류에서 전자서류로 이행되는 과도기적 상황을 극복하려는 시도를 하고 있는 것으로 생각된다.

볼레로 시스템에서는 운송인에 의하여 물품이 인도되기 전 어느 때라도 현재 소유권자의 요청에 의하여 종이선하증권으로 전환할 수 있다는 규정을 마련 해놓고 있다.[179] 운송인은 소지인으로 전환요구를 받는 즉시 종이선하증권을 발행하여야 한다.[180] 만약 전환요구를 받은 후 발행한 종이선하증권과 볼레로형 전자선하증권 사이에 차이가 있다면 전자적 기록을 우선시 한다.[181] 종이선하증권은 전자적 기록에 근거하여 발행되었기 때문에 종이선하증권으로 전환된 사실을 알게 된 이상 권리등록장치에 권리등록을 할 수 없다.[182]

10) 전자선하증권의 반환・수령거부

[입법안]

입법안
제10조 (전자선하증권의 반환・수령거부) ① 전자선하증권을 발행 또는 배서한 자가 착오 등을 이유로 전자선하

179) Bolero Rulebook 3.7.(1)(Persons Entitled to Switch to Paper) At any time before the goods to which the Bolero Bill of Lading relates have been delivered by the Carrier, a current Holder, Holder-to-order, Pledge Holder or Bearer Holder shall be entitled to demand that the Carrier issue a paper bill of lading in accordance with the Operation Rules.

180) Bolero Rulebook 3.7.(2)(Form of Paper Bill of Lading) The Carrier shall, immediately upon receipt of such a demand, issue a paper bill of lading which set out.

181) Bolero Rulebook 3.7.(3)(Discrepancies) In the event of any discrepancy between the paper bill of lading so issued and the electronic record of the Bolero Bill of Lading, the electronic record shall prevail.

182) 강선준, 전게서, 153면.

증권을 반환받고자 하는 때에는 그 소지인으로 하여금 전자선하증권관리기관에 반환의 뜻을 통지하게 하여야 한다.
② 제1항의 통지가 있으면 전자선하증권은 발행 또는 배서되지 않은 것으로 보며, 전자선하증권관리기관은 당해 전자선하증권의 발행 또는 배서에 관한 기록을 말소하여야 한다.
③ 전자선하증권의 수신자가 전자선하증권의 수령을 거부하고자 하는 경우에는 그 수신자는 전자선하증권관리기관에 그 뜻을 통지하여야 한다. 이 통지가 있으면 수신자가 전자선하증권을 수령하지 않은 것으로 보며, 전자선하증권관리기관은 수신자의 청구가 있을 경우 그 수신자가 전자선하증권의 수령을 거부한 사실을 증명하는 문서를 발급하여야 한다.

[해 설]

전자선하증권의 발행인이 종이 선하증권과는 달리 착오 등을 이유로 전자선하증권을 반환받고자 할 때에는 그 의사를 전자선하증권관리기관에 통지하여야 한다.(안 제10조 제1항) 동 사항이 통지가 되었을 때 전자선하증권관리기관은 해당 기록을 말소하여야 하며 전자선하증권은 발행 또는 배서되지 않은 것으로 추정된다.(안 제10조 제2항) 반면에 전자선하증권을 수령하는 당사자가 전자선하증권의 수령을 거부하고자 하는 경우에는 전자선하증권관리기관에 통지하여야 하며, 수형하지 않는 것으로 추정이 되고 전자선하증권관리기관은 수령을 거부한 사실을 증명하는 문서를 발급하여야 한다.(안 제10조 제3항) 이는 당사자의 진정한 의사에 반하는 전자선하증권이 발행 및 등록이 되었을 경우에 반환과 수형 거부에 관한 내용을 서술한 조문이다.

2. 전자선하증권거래의 안전성 확보 및 이용자 보호

1) 안전성 확보 의무

[입법안]

입법안
제11조 (안전성 확보의무) 전자선하증권관리기관은 전자선하증권에 관한 거래의 안전을 확보하고 지급의 확실성을 보장할 수 있도록 전자선하증권거래의 전자적 전송·처리를 위한 인력, 시설, 전자적 장치 등에 관하여 대통령령이 정하는 기준을 준수하여야 한다.

[해 설]

전자선하증권관리기관은 전자선하증권의 거래의 안전과 지급의 확실성 등을 보장할 수 있도록 일정한 규모 이상의 주식회사 또는 법인이어야 한다. 전자어음법 시행령과 같이 인력, 시설, 전자적 장치 등에 관한 기준을 마련하여야 하고 그 기준을 준수할 필요가 있다.(안 제11조) 즉 전자선하증권 관리기관은 전자선하증권 이용자가 전자선하증권 관리기관의 정보처리 시스템을 활용하여 안전하게 거래할 수 있게 하여야 하며 안전성 확보를 위하여 앞서 언급한 전자선하증권관리기관의 자격과 관련한 기술 및 설비 능력[183] 등을 갖추어야 하고 그에 따른 운영여부 및 변경 사항 등은 지체 없이 중앙행정부서의 장에게 신고 하여야 한다.

183) 전자어음발행및유통에관한법률 시행령 제3조.

2) 기록의 생성 및 보존

[입법안]

입법안
제12조 (전자선하증권거래 기록의 생성 및 보존) ① 전자선하증권관리기관은 전자선하증권의 발행, 배서 및 권리행사 등이 자신의 전자정보처리조직을 통하여 이루어지도록 하여야 하며, 전자선하증권별로 발행인과 배서인에 관한 기록, 전자선하증권 소지인의 변동사항 및 당해 전자선하증권의 권리행사에 관한 기록을 보존하여야 하고, 전자선하증권거래를 추적·검색하고 오류가 발생할 경우 이를 확인·정정할 수 있는 기록을 생성하여 보존하여야 한다. ② 제1항의 규정에 의하여 전자선하증권관리기관이 보존하여야 하는 기록의 종류와 방법 및 보존기간은 대통령령으로 정한다.

[해 설]

전자선하증권관리기관은 전자선하증권의 소지인의 변동사항 등 전자선하증권과 관련된 모든 기록을 위조 또는 변조가 불가능한 장치로 보존하여야 하며, 동일한 기록을 두 곳 이상의 장소에 보존하여야 할 것이며 이 경우 하나의 기록은 타인에게 보존을 위탁할 수 있어야 한다. 전자선하증권관리기관이 보존하여야 하는 문서 중 전자선하증권의 등록에 관한 문서는 최초의 발행인이 등록을 말소한 날로부터 10년 이내 등으로 지정하는 것이 바람직할 것이다. 추후 구체적인 논의가 필요하다.[184)]

184) 참고로 전자어음법 시행령 제13조에서 규정하는 기간은 다음과 같다.
1. 법 제5조제1항의 규정에 의한 전자어음 등록에 관한 문서 : 발행인이 등록을 말소한 날부터 10년
2. 지급이 이루어진 전자어음 : 지급된 날부터 5년. 다만, 발행인이 10년간 보존할

3) 거래 정보의 제공

[입법안]

입법안
제13조 (전자선하증권거래 정보의 제공 등) ① 전자선하증권관리기관은 이용자의 신청이 있는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 해당 전자선하증권 관련 발행상황 등의 정보를 제공하여야 한다. ② 전자선하증권거래와 관련하여 업무상 다음 각호에 해당하는 사항을 알게 된 자는 이용자의 동의를 얻지 아니하고 이를 타인에게 제공하거나 누설하여서는 아니 된다. 다만, 금융실명거래및비밀보장에관한법률 제4조제1항 단서의 규정에 의한 경우와 그 밖에 법률에 정한 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 이용자의 신상에 관한 사항 2. 이용자의 거래계좌 및 전자선하증권거래의 내용과 실적에 관한 정보 또는 자료 ③ 전자선하증권관리기관은 건전한 전자선하증권 발행·유통과 선의의 거래자 보호를 위하여 대통령령이 정하는 경우에는 중앙행정부서의장의 사전승인을 얻어 제1항 및 제2항에 규정된 사항 등을 공개할 수 있다.

[해 설]

전자선하증권관리기관은 발행 등에 관한 정보를 제공하여야 하며 업무상 이용자의 신상이나 거래계좌 그리고 전자선하증권거래의 내용과 실적에 관한 정보 또는 자료 등을 법률이 정하는 경우이외에는 이용자의 동의를 얻지 아니하고 누설 혹은 타인에게 제공하여서는 안된다(안 제 13조 제1항, 제2항). 또한 전자선하증권관리기관은 선의의 거래자 보호를 위하여 대통령령에 규정된 경우에는 중앙행정부서의 장

것을 요구한 경우에는 10년으로 하고, 발행인의 보존요구에 따라 보존함에 있어서 5년을 초과하는 보존에 따른 비용은 발행인이 부담한다.

3. 지급이 이루어지지 아니한 전자어음 : 당해 전자어음에 관한 판결 확정일까지의 기간(소가 제기되지 아니한 경우에는 당해 전자어음을 발행한 날부터 3년)

의 사전 승인을 얻어 제1항 및 제2항에 규정된 사항을 공개할 수 있다(안 제13조 제3항).

전자선하증권 소지인은 소지하는 전자선하증권의 진위에 대한 정보 등을 관리기관에 요청할 수 있으며 발행인 등이 파산신청 혹은 신용상의 문제가 있는 경우에 그 사실을 발행인이 발행한 모든 전자선하증권의 이용자들에게 통보하여야 하고, 거래정지처분을 받은 발행자에 관한 사항을 관리기관의 홈페이지 등에 공시하여야 할 것이다.[185]

4) 약관의 명시와 통지 등

[입법안]

입법안
제14조 (약관의 명시·통지 등) ① 전자선하증권관리기관은 전자선하증권을 등록함에 있어 이용자에게 전자선하증권거래에 관한 약관을 명시하고, 이용자의 요청이 있는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 약관을 교부하고 그 내용을 설명하여야 한다. ② 전자선하증권관리기관이 전자선하증권거래에 관한 약관을 제정 또는 변경하고자 하는 때에는 중앙행정부서의장의 승인을 얻어야 한다. 다만, 약관의 변경으로 인하여 이용자의 권익이나 의무에 불리한 영향이 없다고 중앙행정부서의장이 정하는 경우에는 변경 후 10일 이내에 중앙행정부서의장에게 통보하여야 한다.

[해 설]

전자선하증권의 이용자들은 전자적 방법이나 출력 및 복사가 가능한 형태로 관리기관의 약관의 내용을 알 수 있어야 하며 관리기관이 이용자로부터 징수할 이용료, 전자선하증권의 등록에 관한 세부적인

185) 전자어음법 시행령 제14조 참조.

사항, 손해배상의 절차 등에 대한 사항을 명확하게 알 수 있어야 한다.

전자선하증권관리기관은 전자선하증권의 사용자들의 권익이나 의무를 규정하는 전자선하증권거래에 관한 약관을 제정 또는 변경하고자 하는 경우에는 중앙행정부서의 장의 승인 등을 득하여야 하며 권익이나 의무에 불리하지 않은 경우에도 별도로 변경 후 10일 이내에 중앙행정부서의 장에게 통보하는 절차를 진행하여야 한다. 이는 전자선하증권관리기관이 부당하게 약관 등을 변경함으로써 사용자들의 예측하지 못한 피해 등을 예방하기 위한 규정이다.

볼레로형 전자선하증권의 경우 볼레로 규약집과 그에 따른 약관의 편입으로 이 문제를 해결하고 있다. 국제무역에서 각국마다 상이한 법체계의 장벽[186]을 뛰어넘고 볼레로 인터내셔널사는 선하증권의 전자화와 관련하여 예측 가능하고 안정적이며 형평성 있는 법적 인프라를 구축하기 위해서 약 18개국[187]의 국내법을 실증적으로 검토, 분석하는 과정을 거쳐 볼레로 규약집[188](Bolero Rulebook)을 작성하였다.

볼레로 규약집은 사용자간의 관계 및 권리의무를 규율하는 교환약정내지 거래약정(interchange agreement)이다.[189] 그러나 기존의 교환약

186) 해상운송거래는 국적을 달리하는 다수 당사자의 계약관계가 복잡하게 얽혀있지만 각 거래에 적용할 수 있는 법률은 국가마다 다르다 태국이나 필리핀 그리고 일부 아랍 국가들은 아직 종이선하증권의 법적인 효력만을 인정하고 있다.

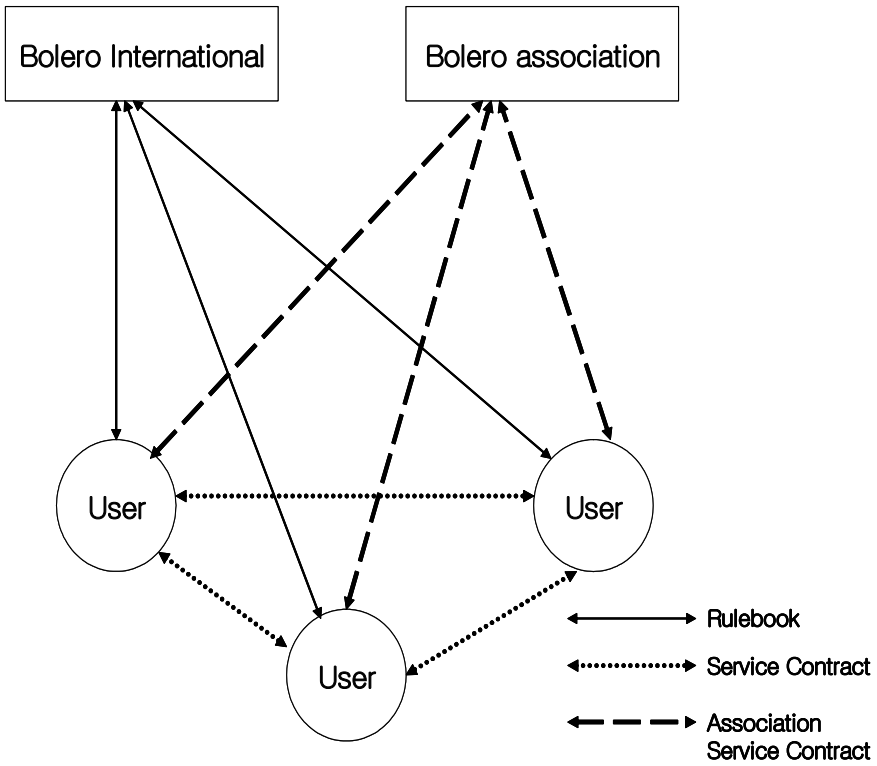
187) 벨기에, 잉글랜드, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네덜란드, 미국, 아부다비, 일본, 말레이시아, 필리핀, 한국, 대만, 타이완 등이 있다. 이원정・서인태, “전자식 선하증권에 관한 고찰-볼레로 시스템을 중심으로-”, 『해양한국』(한국해사문제연구소, 1999), 100면; 권재열, 전게논문, 304면.

188) 강선준, 전게서, 98~99면. 1999년에 작성된 볼레로 규약집(제1판)은 총3편과 부록으로 되어 있다. 제1편에서는 정의 및 해석에 관한 조항이며, 제2편은 총칙, 제3편은 권리등록에 관한 조항으로 구성되어 있고 부록에서는 볼레로 운영체계에 적용 가능한 미국법 조항을 인용하고 있다. 볼레로 규약집은 사용자간의 관계, 볼레로 시스템으로부터 발생하는 사용자들의 권리와 의무를 규율하고 있으며 사용자들이 동일한 조건으로 다른 사용자들과 거래를 하고 있다는 사실을 확인시켜주는 중요한 기능을 담당한다. 즉 최소한의 범위 내에서 기존의 계약관계를 변경하고 전자환경과 동일한 상태로 남아있다는 사실을 보장해 준다.

189) Bolero Rulebook 1.1(4),(6), 2.1.1(1).

정과는 몇 가지 차이점이 있다. 교환약정은 거래 당사자간에 1대 1의 관계에서 상호주고 받는 것이지만, 볼레로 규약집은 볼레로 운영체계의 사용에 동의하는 서명을 한 사용자들에 대해서만 구속하게 된다.[190]

[그림 8] 볼레로 시스템의 계약구조[191]



선하증권 소지인의 권리는 법 또는 관습에 의해 당연히 인정되는 권리인 반면에 볼레로형 선하증권의 소지인의 권리는 볼레로 인터내셔널사가 제공하는 서비스 보안, 사용자 지원 및 기타 요구하는 사항 등을 열거하고 있는 볼레로 운영서비스 계약(operational service contract)을

190) Bolero Rulebook 2.1.1(1), 2.1.2(1).
191) 양정호, 전게논문, 15면.

사용하기 위해 서명한 사용자들 사이에서만 운영되는 시스템 이다.[192]

전자선하증권의 이면약관은 附合契約의 형태를 지닌다. 당사자들의 편입에 대한 합의가 있는 경우에 볼레로형 전자선하증권에서 약관으로 편입되어 당사자들을 구속할 수 있다.[193] 용선계약의 경우에도 당사자의 합의를 전제로 하여 볼레로형 전자선하증권으로 편입된 약관은 종이선하증권에 기재하는 것과 동일한 효력을 가진다.[194] 종이선하증권에 인쇄되어 있는 운송약관 모두를 전자정보화 하는 것은 관련 정보의 신속성면이나 효율성면에서 비효율적이므로 참조(reference)에 의한 약관의 편입을 사용한다. 볼레로형 전자선하증권에 약관으로 편입하는 방법은 약관의 모든 내용을 해당 선하증권에 기입하는 방법과 기존에 활용되는 약관을 해당 계약에 편입시킨다는 사실을 기재한 후 기존활용 약관을 열람할 수 있는 장소를 선하증권에 표기하는 방법이 있다.[195] 볼레로 사용자들은 볼레로 규약집에 의해 약관을 계약내용에 편입하는 것에 동의함으로써 약관의 편입[196]에 대해 합의를 하게 되고 약관의 제공자인 운송인은 약관의 편입사실을 볼레로형 전자선하증권에 표시하고 열람할 수 있는 장소를 지시하는 방법으로 약관규제법 제3조의 명시・설명의무를 충족하게 된다.[197]

---

192) 「Welcome to Legal Aspects of a Bolero Bill of Lading」, 1999, Bolero International Ltd, The Legal basis for a Bolero Bill of Lading also differs in that it does not rely on statues and treaties for its legal effects. Instead, it relies on the Bolero Rule book, which is adopted contractually. While the Bolero Rule book retains the core concepts of traditional bill of lading as codified in the Hague-visby and similar rules, it adapts them for the paperless environment of bolero.net.

193) Boelro Rulebook 3.2.(2) (Effect of Incorporation Each).

194) Boelro Rulebook 3.2.(3) (Incorporation Charter Party Terms).

195) CMI Rules 4.(b). iv, Boelro Rulebook 3.2.(1) (Standard Terms and conditions), 볼레로 규약집상의 참조에 의한 약관의 편입은 CMI 규칙을 충실히 따르고 있다.

196) 일방 당사자가 작성하여 타방 당사자에게 제안한 조항에 불과한 어떠한 약관이 당사자간에 구속력을 갖기 위해서는 그것이 내용으로 되어야 하는데, 이렇게 약관이 당사자간에 체결되는 계약의 내용이 되는 것을 약관의 계약편입이라 한다. 김진환, "약관의 계약편입과 전자약관", 「법조」, 제537호(법조협회, 2001), 111면.

197) 강선준, 전게서, 103면.

5) 이의제기와 분쟁처리

[입법안]

입법안
제15조 (이의제기와 분쟁처리) ① 전자선하증권관리기관은 대통령령이 정하는 바에 따라 전자선하증권 거래와 관련하여 이용자가 제기하는 정당한 의견이나 불만을 반영하고, 이용자가 전자선하증권거래에서 입은 손해를 배상하기 위한 절차를 마련하여야 한다. ② 전자선하증권관리기관은 전자선하증권 등록시 제1항의 규정에 의한 절차를 명시하여야 한다.

[해 설]

전자선하증권의 이의제기와 분쟁처리에 관한 규정이다. 전자어음법 시행령의 경우에는 관리기관은 이용자들이 제기하는 정당한 의견이나 불만을 반영하고 이용자가 전자어음 거래에서 입은 손해의 배상에 관한 사항을 심의하기 위하여 전자어음법 시행령 제17조에서는 전자어음분쟁조정위원회[198]를 설치・운영하도록 규정되어 있다. 우리나라법

198) 제17조 (전자어음분쟁조정위원회의 구성 등)
① 제16조제3항의 규정에 의한 전자어음분쟁조정위원회(이하 “위원회”라 한다)는 위원장 1인을 포함한 5인 이상 10인 이내의 위원으로 구성한다.
② 위원은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자 중에서 법무부장관이 임명 또는 위촉한다.
1. 대학이나 연구기관에서 부교수 이상 또는 이에 상당하는 직에 있거나 있었던 자로서 법학 또는 경제학을 전공한 자
2. 판사・검사 또는 변호사의 직에 5년 이상 있거나 있었던 자
3. 금융기관 또는 금융관계기관・단체에서 10년 이상 근무한 경력이 있는 자
4. 소비자문제에 학식과 경험이 있는 자로서 비영리민간단체에서 추천하는 자
5. 그 밖에 전자거래 또는 분쟁조정과 관련하여 학식과 경험이 있는 자
③ 위원은 비상임으로 하고, 위원의 임기는 2년으로 하되 연임할 수 있다.

이 준거법이 된다면[199] 동 시행령 등을 참고하여 전자선하증권분쟁조정위원회 같이 규정하는 것을 생각할 수 있지만 국제거래의 관행상 추가적인 검토가 필요하다.

볼레로형 전자선하증권의 경우 볼레로 협회 등의 책임을 사고당 미화 10만불로 제한하고 있으며 전자선하증권에 사용된 이면약관상 운송인의 책임제한은 포장당 100불로 제한하고 있다.[200]

3. 전자선하증권관리업무의 감독

1) 전자선하증권관리기관의 감독 및 검사

[입법안]

입법안
제16조 (전자선하증권관리기관의 감독 및 검사) ① 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관에 대하여 이 법 또는 이 법에 의한 명령의 준수여부를 감독한다. ② 중앙행정부서의장은 제1항의 규정에 의한 감독을 위하여 필요한 때에는 전자선하증권관리기관에 대하여 그 업무에 관한 보고를 하게 하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 전자선하증권관리기관의 전자선하증권관리업무에 관한 시설, 장비, 서류, 기타 물건을 검사할 수 있다. ③ 중앙행정부서의장은 전자선하증권제도의 원활한 운영 및 이용자 보호 등을 위하여 필요한 때에는 전자선하증권관리기관에게 이용자의 전자선하증권거래정보 등 필요한 자료의 제출을 명할 수 있다.

④ 위원장은 위원 중에서 호선하며, 위원회를 대표하고 그 업무를 총괄한다.
⑤ 위원회의 운영에 관한 구체적인 사항은 법무부령으로 정한다.

199) 김인현, 전게논문, 80면; 볼레로형 전자선하증권이 종이선하증권의 채권적 효력을 구현하기 위한 경개계약에서 계약의 성립에 대해서는 규약집에 따라 영국법이 준거법이 되고 경개되는 기본 운송계약은 그 계약에서 정한 준거법이 적용된다. 따라서 운송인과 하주가 우리나라 국민들이고 볼레로에 가입되어 있다면 충분히 우리나라 법이 준거법이 될 수 있다고 한다.

200) 김인현,『해상법 연구』, 삼우사, 2002, 606면.

④ 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관이 이 법 또는 이 법에 의한 명령을 위반하여 전자선하증권제도의 건전한 운영을 해하거나 이용자의 권익을 침해할 우려가 있다고 인정되는 경우에는 다음 각호의 1에 해당하는 조치를 할 수 있다.
1. 당해 위반행위에 대한 시정명령
2. 전자선하증권관리기관에 대한 주의·경고 또는 그 임·직원에 대한 주의·경고 및 문책의 요구
3. 전자선하증권관리기관 임원의 해임권고 또는 직무정지의 요구
⑤ 중앙행정부서의장은 전자선하증권제도의 운영 및 전자선하증권관리기관의 감독 또는 검사와 관련하여 필요한 경우 관련기관에 협의를 요청하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 그 권한의 일부를 위임 또는 위탁할 수 있다.

[해 설]

중앙행정부서의 장은 전자선하증권 관리기관에 대하여 이 법 또는 이법에 의한 명령의 준수여부를 감독할 권한이 있으며 업무보고를 지식하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 관련 시설, 장비, 서류 등의 물건을 검사할 수 있게 하였다(안 제16조 1항·2항). 또한 전자선하증권제도의 원활한 운영 및 이용자 보호 등을 위하여 필요한 자료를 제출받을 수 있으며 건전한 운영과 이용자의 권익 등을 침해할 우려가 있는 경우에는 시정명령 및 관리기관의 임원 등에 대한 직무를 제한하는 조치를 명할 수 있다(안 제16조 제4항). 감독 및 검사와 관련하여 필요한 경우 하위법령에 따라 그 권한의 일부를 위임 또는 위탁할 수 있다(안 제16조 제5항).

관리기관의 기술능력·재정능력·시설 및 장비의 안전운영여부 등에 관하여 2년마다 정기검사가 필요하고, 관련법령이 정하는 사유가 발생한 경우에는 관리기관의 시설·장비·서류 그 밖의 물건에 대하여 수시검사를 할 수 있어야 할 것이다. 또한 전자선하증권 관리기관

이 기술지원사업자와 별도의 계약을 체결하여 운용하고 있는 경우 기술지원사업자 역시 감독할 수 있는 권한이 필요할 것이다. 이 외에도 요건준수 여부와 안전여부, 등록절차 등의 적법성 여부와 이용상 장애, 과도한 부담 및 정보제공의 의무 등을 준수하는지 여부 등 하위법령에 위임하는 방법이 더 효과적인 사항들에만 대하여 대통령령으로 별도로 정하여야 할 것이다.

2) 지정의 취소

[입법안]

입법안
제17조 (지정의 취소) ① 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관이 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 제3조의 규정에 의한 지정을 취소할 수 있다. 1. 허위 그 밖의 부정한 방법으로 제3조의 규정에 의한 지정을 받은 때 2. 정당한 사유 없이 1년 이상 계속하여 영업을 하지 아니한 때 3. 법인의 합병・파산・영업의 폐지 등으로 사실상 영업을 종료한 때 ② 전자선하증권관리기관은 지정이 취소된 경우에도 그 처분 전에 행하여진 전자선하증권거래의 지급을 위한 업무를 계속하여 행할 수 있다. ③ 중앙행정부서의장은 제1항의 규정에 의하여 지정을 취소하고자 하는 경우에는 청문을 실시하여야 하며 지정을 취소한 때에는 지체 없이 그 내용을 관보에 공고하고 컴퓨터통신 등을 이용하여 일반인에게 알려야 한다.

[해 설]

허위 등의 부정한 방법으로 관리기관으로 지정을 받거나 정당한 사유없이 1년 이상 영업을 하지 않은 때, 합병・파산 등으로 사실상 영업을 종료한 때에는 중앙행정부서의 장은 지정을 취소할 수 있다(안 제17조 제1항). 그러나 지정이 취소된 경우에도 처분전에 행하여진 전

자선하증권거래는 법적 안정성과 신뢰성을 위하여 계속 행할 수 있게 하였으며 지정을 취소하고자 하는 경우에는 일방적인 행위가 아닌 청문 등의 절차를 규정 하였고 해당 내용을 전자적 혹은 관보에 공고함으로써 지정취소에 관한 일반인 혹은 이용자들의 불측의 피해를 예방하기 위한 규정을 신설하였다(안 제17조 제3항).

4. 벌칙 및 과태료 등

1) 벌 칙

[입법안]

입법안
제18조 (벌칙) ① 제3조의 규정에 의한 지정을 받지 아니하고 전자선하증권관리업무를 한 자는 5년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다. ② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제5조제1항의 규정을 위반하여 전자선하증권관리기관에 등록하지 아니하고 전자선하증권을 발행한 자 2. 제13조제2항의 규정을 위반하여 전자선하증권거래 정보를 제공한 자 ③ 제16조제2항의 규정에 의한 검사를 기피하거나 방해한 자는 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. ④ 전자선하증권은 형법 제214조 내지 제217조에 정한 죄의 유가증권으로 보아 각 그 죄에 정한 형으로 처벌한다.

[해 설]

전자선하증권에 의한 거래의 안전과 이용자를 보호하기 위하여 전자선하증권法私案 다음과 같은 벌칙을 규정하고 있다. 벌칙으로는 지

정을 받지 아니하고 전자선하증권관리업무를 한 자, 등록을 하지 아니하고 전자선하증권을 발행한 자, 이용자의 동의를 얻지 아니하고 전자선하증권 거래의 정보를 제공한 자, 검사를 기피하거나 방해한 자, 전자선하증권의 위조 등의 행위를 한자는 벌칙을 받게 된다(안 제18조).

2) 과태료

[입법안]

당초입법안	수정제시안
제19조 (과태료) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다. 1. 제10조의 규정에 의한 안전성 기준을 위반한 자 2. 제16조제3항의 규정에 의한 자료제출명령에 대하여 정당한 사유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 자 ② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 500만원 이하의 과태료에 처한다. 1. 제12조제1항의 규정에 의한 보존의무를 위반한 자 2. 제13조제1항의 규정에 의한 신청에 대하여 정당한 사유 없이 정보를 제공하지 아니한 자 3. 제14조의 규정에 의한 약관의 설명의무 또는 보고의무를 위반한 자 4. 제15조제1항의 규정에 의한 분쟁처리절차를 설치하지 아니한 자	제19조 (과태료) ① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다. 1. 제10조의 규정에 의한 안전성 기준을 위반한 자 2. 제16조제3항의 규정에 의한 자료제출명령에 대하여 정당한 사유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 자 ② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 500만원 이하의 과태료에 처한다. 1. 제12조제1항의 규정에 의한 보존의무를 위반한 자 2. 제13조제1항의 규정에 의한 신청에 대하여 정당한 사유 없이 정보를 제공하지 아니한 자 3. 제14조의 규정에 의한 약관의 설명의무 또는 보고의무를 위반한 자 4. 제15조제1항의 규정에 의한 분쟁처리절차를 설치하지 아니한 자

당초입법안	수정제시안
	③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 따라 중앙행정부서의 장이 부과·징수한다. **④ 제3항의 규정에 의한 과태료처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 60일 이내에 중앙행정부서의 장에게 이의를 제기할 수 있다.** **⑤ 제3항의 규정에 의한 과태료 처분을 받은 자가 제4항의 규정에 의하여 이의를 제기한 때에는 중앙행정부서의 장은 지체 없이 관할 법원에 그 사실을 통보하여 야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 『비송사건절차법』에 의한 과태료의 재판을 한다.** **⑥ 제4항의 규정에 의한 기간 내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.**

[해 설]

관리기관이 안전성 기준에 위반한 자, 중앙행정기관의 장이 이용자의 자료제출을 명하였음에도 불구하고 관리기관이 정당한 사유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 경우, 전자선하증권의 보존의무를 위반한 경우 등은 과태료의 처분을 받게 된다(안 제19조).

과태료의 징수절차와 징수주체 등에 대해서는 전자어음법의 개정과정에서와 같이 하위법령에서 규정하는 것 보다는 상위법령인 법률에서 제정하는게 바람직하기 때문에 제3항 이하를 신설 하였다.

2) 금융기관 간주

[입법안]

입법안
제20조 (전자선하증권관리기관의 금융기관 간주) 제3조의 규정에 의한 지정을 받은 전자선하증권관리기관은 특정경제범죄가중처벌등에관한법률 제2조의 규정에 의한 금융기관으로 본다.

[해 설]

벌칙과 과태료의 적용에 있어서는 특정경제범죄가중처벌법률에 적용을 위해서 금융기관으로 간주한 조항이다.

제 4 절 보 론

전자선하증권이 국제간의 무역거래에서 주로 사용된다는 특징 등을 감안할 때 전자선하증권에 관해서는 당분간 계약법적 효력에 근거한 볼레로 체제를 따를 수 밖에 없을 것이다. 특히 볼레로 시스템을 사용한 볼레로형 전자선하증권이 상용화될 가능성이 가장 크기 때문에 볼레로 규약집을 분석하여 반영할 필요가 있다. 볼레로형 전자선하증권은 운송중인 화물에 대한 권리가 양도되는 법리에 관하여 유가증권법리를 채용하고 있는 것이 아니라 양도승인 및 당사자 변경의 경개 등 계약법적 매커니즘을 채택하고 있다. 이는 우리법상 경개계약과 청구권 양도를 통한 점유의 이전법리를 적용할 때 발생하는 문제점에

관하여는 추가적인 연구가 필요하다.[201]

전자선하증권법을 관할하게 될 중앙행정부서의 역할 또한 매우 중요하다. 전자선하증권법을 관장하는 중앙행정부서의 결정도 정부 부처간의 조율 및 각계 각층의 다양한 의견수렴이 필요하다. 법무부에서 기업하기 좋은 환경과 국제적인 기준에 맞게 상법 및 회사법을 개정하기 위한 절차를 진행하고 있으며 전자선하증권의 도입을 위한 상법조문을 신설하여 국회를 통과 하였다.그러나 향후 전자선하증권의 도입상황 등을 면밀히 검토하여 본 보고서의 입법론에서 제시한바와 같이 해상법에는 전자선하증권의 도입에 대한 기본원칙을 정하고, 전자선하증권을 구현하는 데 필요한 사항은 독립적인 법을 제정하는 것이 바람직하다고 판단된다.

전자무역은 인터넷 등 최신 정보통신 기술을 사용하여 기존의 무역의 과정을 근본적으로 혁신하고 있으므로 무역과 유관된 관련기관 사이의 협력을 효율적으로 조율하고 관련 업무 추진 시 다양한 장애요소의 발생은 필연적이다. 정부조직법상 및 무역에 관한 법령의 소관부서가 산업자원부이고 전자무역의 효과적인 실현화를 위해서 국가차원의 추진체가 필수적임을 감안하다면 전자선하증권法 및 電子貿易을 관할하는 중앙행정기관에 대해서는 다각적인 검토가 필요하다.[202] 국가전자무역 추진의 통일성과 효율성 제고의 측면에서, 국가전자무역위원회에서 주도적인 역할을 담당하는 산업자원부가 주무부서가 되는 것이 법의 제정과 운용 면에서 시너지(synergy) 효과를 발휘할 것이다.

산업자원부는 인터넷 환경에 맞는 범국가적 전자무역인프라 조성하기 위해 외환. 물류. 통관. 결제 등 무역절차별 시스템간 연계를 중심으로 한 인터넷기반의 uTrade플랫폼 구축하고 전자정부 과제로 채택된 ‘전자무역서비스’ 과제를 차질 없이 추진하고 있으며 국내 공인인

201) 정경영, 『전자금융거래와 법』, 박영사, 2007, 645면.

202) 정부조직법 제37조 (산업자원부) 산업자원부 장관은 상업 무역 및 무역진흥, 공업에너지 및 지하자원에 관한 사무를 장리한다.

증기관간 상호연동체계 지속개선과 무역전자문서통합저장소구축 등으로 무역관련 전자문서의 유통성 확보체계 마련하고 무역자동화법 개정, 수출입요건확인업무 관련 문서 및 전자유가증권 유통을 위한 법적 기반 마련 등 관련 법제도를 정비하고 있다. 특히 전자적 수출입대금결제 체계와 수출입부대비용의 전자결제 도입을 위해 전자선하증권 등 핵심서류의 전자화, 전자결제시스템 구축 및 무역 전자채권제도 신설 검토 등 추진하는 등 국가간 서류없는 무역 실현을 위한 국제협력과 한·일간 전자선하증권시범사업 추진 전자무역 활용과 확산에 중심적인 역할을 담당하고 있다.

제 6 장 결 론

인터넷은 인류의 생활을 상상할 수 없으리만큼 변화시키고 있다. 종이문서의 전자화의 물결은 무역부분에서 급속도로 진행되고 있다. 정보처리장치와 초고속 정보통신망을 이용하여 무역에서 발생하는 제비용을 줄이는 전자무역의 시대가 도래 하였다. 우리는 전자무역을 성공적으로 정착하기 위해 법·제도의 정비와 전자무역업체의 육성 등 중장기 발전방안을 추진하고 있다. 무역에서 핵심적인 서류로 사용되어오던, 선하증권의 전자화는 전자무역에서 가장 중요한 문제 중의 하나이다.

11세기 이후 국제무역의 중심이 되는 서류로 역할을 수행하고 있는 초고속 선박의 출현과 해상운송에서의 컨테이너 혁명 등의 문제점으로 인하여 운송물보다 지연되어 선하증권이 도착하는 선하증권의 위기상황을 맞이하게 되었다. 선하증권의 위기를 극복하기 위한 다양한 방법을 모색하였지만 여러 시행착오 끝에 선하증권의 전자화가 가장 효율적인 수단으로 인정되게 되었다. 선하증권을 단순히 전자화 시켜 유통을 고려하였던 EDI는 보안과 사기의 취약성 및 전자화의 장점을 활용하지 못하여 사용자들의 외면을 받아 사라졌으며, 선하증권 위기의 대안으로 급부상한 다양한 전자선하증권 중 가장 성공적인 선하증권은 전자등록 시스템을 채용한 볼레로형 전자선하증권이다.

전자무역이 활발히 추진되면서 세계 각국에서 볼레로 시스템이 일반화 되고 있다. 볼레로 닷넷은 런던 본사를 포함, 7개 해외지사가 설립돼 있으며 加入社는 40여개로 포천(fortune)지 선정 세계 100대 기업 중 15개사가 참여하고 있다. 국내에서는 외환, 조흥, 우리은행 등과 볼레로 닷넷 서비스를 통한 전자무역 업무를 추진하고 있고, 한국무역협회, 한국무역정보통신, 한국전자거래협회 등은 전자무역전문가 양성, 전자무역관련 제도개선, 국가무역정보망 구축 및 운영 시스템 구

축과 공동 활용을 위한 협력관계를 구축하고 있다. 전자무역이 활발히 추진이 되면 연간 1조원 이상의 비용을 절감할 것으로 예상된다.

전자선하증권은 종이 선하증권을 단순히 전자화 시킨 것이 아니라, 전자적인 기록으로 중앙등록기관에 등록・관리되면서 실물선하증권이 발행되지 않기 때문에 종이선하증권의 발행을 전제로 하는 기존의 법을 적용하기 어렵다.

선하증권에서 통용되던 법리를 전자선하증권에 적합하게 수정・발전시키려는 입법이 필요하다. 전자선하증권의 활용에 많은 시간이 소요될 것으로 예상되므로, 이에 대한 해결책으로 상법을 개정하여 전자선하증권에 대한 조문을 신설하고 해상화물운송장을 병행하여 사용하자는 입법론이 논의되었고. 우리나라에서도 이와 같은 점을 인식하고 전자선하증권이 원활하게 사용될 수 있도록 기본법인 상법을 개정 및 국회를 통과 하였으며 곧 시행을 앞두고 있다.

국회통과 개정상법에서 전자선하증권의 조문신설에 대해서는 선하증권의 발행과 배서 등에 대해서 규정하고 있지만 전자선하증권의 안정적인 활용을 위해서는 추가적인 논의가 필요하다. 기본법에 1개의 조문으로는 전자선하증권에 발생하는 많은 문제들에 대해서 적시에 수정하기가 어려울 뿐만 아니라 발생 가능한 문제점 등에 관하여 상세한 규정이 힘들고, 조문을 계속 수정하여 추가하는 입법방법은 법체계의 모자이크화가 될 가능성이 있다. 즉 상법의 대부분은 종이선하증권의 발행과 운용에 적합하도록 입법이 되어있기 때문에 전자선하증권의 운용과 발생 그리고 등록을 담당하는 관리기관 등에 관한 다수의 규정들을 특별법 형태로 제정하여야 한다.

요컨대, 기본법인 상법에서는 전자선하증권의 도입에 대한 근거규정을 정하고 세부적인 사항은 전자어음법처럼 특별법의 형태인 전자선하증권법을 입법하여야 한다. 본 논문에서는 전자무역의 핵심서류로 급부상하는 전자선하증권의 법적 쟁점을 간단히 살펴보고 전자선하증

권을 우리법제에 수용하는 일련의 과정과 논의과정에 관하여 고찰하였다. 또한 향후 전자선하증권의 상용화에 대비하여 확고한 법적 기반을 구비할 수 있도록 전자선하증권법사안을 제시하였다. 본 입법안에 대하여 계속적인 발전적인 논의가 필요하며 전자선하증권의 의의와 법적효력, 전자선하증권 관리기관의 지정 등의 세부내용과 전자선하증권법의 운영과 관리를 총괄적으로 담당할 중앙행정부서의 선정 등을 검토할 필요가 있다. 사견으로는 정부조직법상 무역 업무를 관장하는 산업자원부가 중앙행정부서가 되는 것이 바람직하다. 국가전자무역위원회와 전자무역과 관련하여 다양한 관련기관 사이에서 주도적인 역할의 수행이 가능할 뿐만 아니라 무역업계의 업무를 효과적으로 조율하고 강력한 추진이 가능하기 때문이다.

초고속 인터넷의 확산과 디지털 시대의 발전은 전자무역과 그에 대한 입법의 패러다임의 변화를 요구하고 있다. 우리나라는 세계최초로 전자어음법을 제정 시행하는 저력이 있다. 전자문서에 대한 안정된 법적환경의 정비를 통해 전자무역의 인프라를 구축하고 정부의 강력한 지원을 바탕으로 전자선하증권法을 선진적으로 입법화하여 세계 초일류 전자무역 선진국으로 발돋움해야 한다.

참 고 문 헌

Ⅰ. 국내문헌

1. 단행본 및 보고서

강선준,「전자선하증권론」, KSI 한국학술정보(주), 2007.

곽윤직,「채권총론」, 박영사, 1993.

김인현,「해상법 연구」, 삼우사, 2002.

김진환 외 공저,「전자거래법」, 사법연수원, 2007.

송상현・김현,「제3판 해상법 원론」, 박영사, 2005.

이기수・신창섭,「국제거래법」, 세창출판사, 2003.

이범찬・최준선,「제4판 상법 하」, 삼영사, 2004.

임석민,「선하증권론」, 도서출판 두남, 2000.

정경영,「유가증권의 전자화에 대한 법률적 고찰」, 한국법제연구원, 2002.

정경영,「전자금융거래법」, 박영사, 2007.

정완용,「개정판 전자상거래법-e비지니스를 위한 법」, 법영사, 2005.

정찬형,「상법강의(하)」, 박영사, 2005.

최동현・최재선,「해사관계 국제기강(I)」, 해운산업연구원, 1996.

한국금융연수원,「외국환 업무 제3권」, 1998.

한국전산원,「인터넷 상거래를 위한 전자결제 법제도 정비방안연구」, 1998. 6.

2. 논 문

권재열, “볼레로형 전자선하증권에 관한 법적연구”, 「상사법 연구」 제21권 제4호(한국상사법학회, 2003).

권재열, “선하증권의 전자화 - 볼레로 시스템을 중심으로”, 「인터넷 법률」통권 제17호, (법무부, 2003).

강원진, “전자무역거래 활성화를 위한 전자결제 시스템의 요건과 과제”, 「국제상학」제17권 제3호(한국국제상학회, 2002).

강선준, 「볼레로형 전자선하증권에 관한 연구」(숭실대학교 법학박사학위논문 2005).

고명규, “전자선하증권에 관한 고찰”, 「기업법연구」 제21권제1호, (한국기업법학회, 2007).

김용덕 · 임경범, “전자선하증권과 전자결제시스템의 문제점 및 향후 대응전략”, 「해운연구이론과 실천」 제4호(한국해운학회, 2002).

김인현, “디지털 시대의 해상법 - 볼레로 선하증권을 중심으로 - ”, 「상사법 연구」 제19권 제2호(한국상사법학회, 2000).

김재두, “전자인증제도에 관한 법적검토”, 「상사법 연구」 제23권 제4호(한국상사법학회, 2005).

김재철, 「전자서명과 전자인증의 법적 문제점에 대한 고찰」(고려대학교 법학석사학위논문 1998).

김진환, 「전자거래의 법률적 문제점에 관한 연구」(고려대 법학석사학위논문, 1998).

김효신, “전자선하증권의 도입에 따른 법적 과제”, 「상사법 연구」제26권 제2호(한국상사법학회 2007).

경익수, “해상운송에 있어서의 전자상거래에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제23권 제1호(한국해법학회, 2000).

박복재, “전자무역거래에 있어서 문서성과 서명성에 대한 고찰”, 「법조」 제48권 제8호(법조협회, 1999).

박석재・신건훈, “볼레로 시스템에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제23권 제2호(한국해법학회, 2001).

박석재・신건훈, “볼레로 시스템의 운용상 법적 쟁점에 관한 연구”, 「해운물류연구」 제33호(한국해운물류학회, 2001).

박호건, “우리나라 수입화물의 보증도와 화물선취보증서에 관한 연구”, 「월간해양한국」(한국해사문제연구소, 1994).

박홍진, “전자선하증권의 도입에 관한 소고”, 「법학연구」, 제27집(한국법학원, 2007).

배병태, “Sea Waybill에 관한 CMI통일규칙과 1990년대의 해상운송법 통일에 관한 문제논점(CMI 제34차 파리국제회의 참가보고)”, 「한국해법학회지」 제12권 제1호(한국해법학회, 1991).

백성기 등 “B2B 무역결제 워킹그룹 - 전자무역결제 working group보고서” (한국전자거래진흥원, 2002).

백탁선, “선하증권의 위기에 대한 케이스별 관리방안”, 「무역학회지」 제27권 제1호(무역학회. 2002).

송호신, “전자식 해상운송서류에 대한 상법 개정안의 분석”, 「인터넷법률」 통권 제38호(법무부, 2007).

손주찬, “해상법(상법 제 4편)의 문제점과 개정사항의 검토”, 「한국해법학회지」 제24권 제2호(한국해법학회, 2002).

심종석, “국제무역상거래에 있어서 전자문서 인증시스템에 관한 법적 고찰”, 「경영법률」 제14호(한국경영법률학회, 2004).

심재두, “선하증권의 기능 (3) : 권원증권으로서의 선하증권”, 「월간해양한국」(한국해사문제연구소, 1996).

안병수, 「전자식 선하증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구」(성균관대학교 대학원 경제학박사학위 논문, 1999).

안병수, “전자식 선하증권의 이용실태와 전망 - Bolero를 중심으로 - ” (한국해법학회 2002년도 가을철 정기학술발표회 발표자료).

안성포, “유가증권의 개념에 관한 소고”, 「법학논총」(단국대학교 법학연구소, 2003).

안철경 · 김용덕, “해상운송관련 전자무역서류 규범화 논의와 과제”, 「해운물류연구」 제41호(해운물류학회, 2004).

오원석 · 양정호, “전자식선하증권의 유통성에 관한 연구”, 한국해운학회지」 제32호(한국해운학회, 2001).

양정호, “전자식 선하증권의 법적문제점 고찰”, 「한국해법학회지」 제24권 제2호(한국해법학회, 2002).

양정호, 「전자식 선하증권과 전통적 선하증권의 비교연구」(성균관대학교 대학원 무역학 박사학위논문, 2003).

엄윤대, 「국제무역운송에 있어서 선하증권 효력상의 문제에 따른 대체운송증권의 활용에 관한 연구」(한국해양대학교 대학원 경영학 박사학위논문, 2002).

엄윤대, “SEA WAYBILL의 활용을 위한 입법방향”, 「한국해법학회지」 제23권 제2호(한국해법학회, 2001).

엄윤대, “전자적 운송증권의 실무적 과제 : e-B/L의 활용의지가 중요하다”, 「월간해양한국」 (한국해사문제연구소, 2005.3).

이균성, “선하증권의 법률관계 - 유가증권법리를 중심으로 - ”, 「무역상무연구」 제10권(한국무역상무학회, 1997).

이성철, “영국해상물건운송법(Carriage of Goods By Sea Act, 1992)1992에 관하여”, 「한국해법학회지」 제15권 제1호(한국해법학회, 1993).

이병문 외 3인, “글로벌 전자무역 시스템으로서의 볼레로 도입에 따른 문제점 및 대응방안”(숭실대학교 아・태중소기업기술정보협력센터, 2003).

이원정・서인태, “전자식 선하증권에 관한 고찰 - 볼레로 시스템을 중심으로 - ”, 「해양한국」(한국해사문제연구소, 1999).

전성배, “전자서명법 제정목적”(한국정보보호진흥연구원, 1999).

정경영, “전자증권의 법적 성질과 전자등록제도에 관한 고찰”, 「상사법 연구」 제22권 제3호(한국상사법학회, 2003).

정경영, “전자선하증권의 도입에 관한 법적 검토”, 「상사판례연구」, 제15권(한국상사판례학회, 2003).

정쾌영, “전자선하증권의 도입에 관한 법적연구”, 「기업법연구」 제16집, (한국기업법학회, 2004).

정병석, 「상법 일부개정법률안(해상편)」에 관한 간담회 회의록」(국회법제사법위원회 법안심사제1소위원회, 2007).

정병석, “1999년 미국해상물건운송법 개정안의 개론적 고찰”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호(한국해법학회, 2002.4),

정영석, “해상운송장의 이용 활성화를 위한 입법방향”, 「해사법 연구」 제14권 제2호(한국해사법학회, 2002), 82면.

정완용, “전자상거래지급결제제도와 전자식 유가증권제도에 관한 연구 -전자상거래법률제도 연구”, 「전자상거래 활성화 워킹그룹보고서(VII)」(산업자원부, 2002).

정완용, “상법 제5편 해상법 개정의견”, 「한국해법학회 상법개정연구위원회 자료」(한국해법학회, 2005).

정완용, “국제해법학회(CMI) 케이프타운 콜로키움 및 총회 참가보고서”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호(한국해법학회 2006.4),

정완용, “해상법의 IT화와 관련 개정의견 : 전자선하증권의 입법론적 고찰을 중심으로”, 「상사법 연구」, 제24권 제2호(한국상사법학회, 2005.7).

정진대, “정부의 전자무역 지원방향”, 「2003년도 제1회 e-Trade 산학연 종합포럼 및 동계정기학술발표대회」(한국통상정보학회, 2003).

최석범, “글로벌 전자무역시대에 대비한 전자선하증권의 법률적 대응책”, 「무역학회지」, 제24권 제1호(한국무역학회, 1999.).

최석범, “볼레로 규약집에 따른 볼레로 선하증권에 관한 연구”, 「오양장화수 박사 화갑기념 논문집」(혜화출판사, 2000).

최석범, “전자선하증권 유통성의 법적효력에 관한 연구 - 볼레로 선하증권을 중심으로 - ”, 「해운물류연구」, 제33권(한국해운물류학회, 2003).

최석범 · 신인광, “한국에서의 전자선하증권 운용을 위한 종합계획 수립에 관한 연구”, 「통상정보연구」제6권 제1호(통상정보학회, 2004).

최성근, “전자문서이용촉진법 요강안 · 법률안의 작성경과 및 최종안 마련을 위한 제언 - 2003 전자상거래 활성화 워킹그룹보고서(Ⅰ) -” (산업자원부/한국전자거래진흥원, 2004).

최성근, “상사입법이론 연구 - 상법상 기업조직재편제도를 중심으로 -” (한국법제연구원, 2003)

최종현, “운송물의 인도와 관련된 제문제”(제3회 해상・보험법에 관한 세미나, 김&장 법률사무소, 1993).

최재수, “선하증권⑦”, 「월간해양한국」(한국해사문제연구소, 2002).

최재수, “선하증권⑨”, 「월간해양한국」(한국해사문제연구소, 2002).

최준선, “UNCITRAL전자상거래 모델법과 우리나라의 전자거래기본법(안)”, 「비교사법」 제5권 제2호(비교사법학회, 1998).

최준선, “운송법 개정시안에 대한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 제2호(한국해법학회, 2003).

채진익, “볼레로 시스템상의 전자무역거래의 정보보안에 관한 연구”, 「인터넷 비즈니스 연구」(한국인터넷 비즈니스학회, 2003).

한성일, “전자식 선하증권의 전환에 관한 소고 - 전자식 선하증권에 관한 CMI 통일규칙을 중심으로”, 「해운물류연구」(한국해운물류학회, 1992).

3. 기 타

「e트레이드 코리아 구현」(전자신문, 2004.6.8.).

「선하증권 전자화 도입된다」(카고뉴스, 2004.7.16.).

「전자식 선하증권의 법・제도적 과제」(디지털 타임스, 2005.1.14).

「해상화물운송장 전자화해야」(무역일보, 2005.1.29).

「전자무역촉진법 반발 확산」(부산일보, 2005.4.17).

「2005년 법무부 업무보고」(한국경제신문, 2005.4.21).

「한・일간 서류 없는 무역사업」(산업자원부 보도자료, 2004.1.30).

「전자금융거래법 제정안 입법예고」(재정경제부 보도자료, 2004.8.30).

「위그선 2012년 상용화」(전자신문, 2007.10.2).

국회법제사법위원회 법안심사제1소위원회 “상법 일부개정법률안(해상편)에 관한 간담회 회의록”(국회법제사법위원회, 2007).

대한변호사협회의견 “상법개정안심사보고”, (국회법제사법위원회, 2006).

전자상거래총괄과, “전자문서 이용촉진을 위한 상법 등의 정비에 관한 법률제정계획”(산업자원부, 2003).

e트레이드팀, “전자무역 추진실태 및 실천방안 - 수출입기관 대상 설문조사 결과분석 - ”(무역협회, 2002).

Material, “UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce”, 「한국해법학회지」제21권 제2호(한국해법학회, 1999).

대법원 2002. 11. 26. 선고 2002 도 2998 판결.

대법원 2003. 11. 14. 선고 2003 도 3600 판결.

Ⅱ. 국외문헌

1. 구미문헌

Bolero International Limited, Appendix to Bolero Rulebook-Operating Procedures (2d ed. 1999).

Bolero International Limited, International Legal Feasibility Report(1999).

Boris Kozollchyk, Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective, 23 Journal of Martime Law and Commerce 161(1992).

Boris Kozollchyk, The Paperless Letter of Credit and Related Documents of Title, 55 Law and Contemporary Problems 39(1992).

Charles Debattista, The Bill of Lading as the Contract of Carriage-A Reassessment of Ledu v. Ward, 45 Modern Law Review 652(1982).

Emmanuel T. Laryea, Paperless Shipping Documents; An Australiar Perspective, 25 Tulane Law Journal 255(2000).

Florian Gehrke, Bolero - The End of the Experiment, the Beginning of the future?, University of Cape Town(2001).

John Hare, Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa (1999).

K. H. Reinskou, Bill of Lading and automatic Data Processing (1982).

Ocean Bills of Lading; Traditional forms, substitutes and EDI Systems (A. Yiannopoulos ed. (1995).

Paul Todd, Modern Bill of Lading (1986).

Bolero Rulebook

2. 일본문헌

朝岡良平, “流通性書類の電子化を中心とするQ/A”, JASTPRO, 第261号. 2000. 5.

内田 貴, “電子認證·電子署名わめくる法制度整備のあり方”, NBL, No.675, 1999. 10.

3. 웹사이트

http://www.bolero.net/news/press_releases.html.(2007.11.8 방문)

http://www.bolero.net/assets/30/FNC%20Case%20Study1091723695.pdf(2007.11.8 방문)

http://www.bolero.net/assets/30/FNC%20Case%20Study1091723695.pdf.(2007.11.8 방문)

http://www.bolero.net/downloads/digisigs.pdf.(2007.11.8 방문)

http://japan.bolero.net/download/bolup_vol27.pdf(2007.11.8 방문)

http://japan.bolero.net/bolero/bolero.pdf(2007.11.8 방문)

http://japan.bolero.net/bolero/bolero.pdf(2007.11.8 방문)

http://www.utradehub.or.kr(2007.11.12 방문).

http://www.koreanbar.or.kr/data/index_read.asp?t_id=opinion&idx=766&Page=1&strSearchList=&strSearchWord.(2007.11.15.방문).

http://www.momaf.go.kr/news/momaf/N_momaf_category_view.asp?ID=100072908& RNUM=6&Code=ocean_special.(2007.11.15.방문).

http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa/(2007.11.29 방문).

http://www.monthlymaritimekorea.com/news/newsview.html?idx=768&cpage=2(2007.11.29 방문).

부 록

부 록 1 : 국회의결 상법 개정안(2007.07.03)

제 1 관 선하증권

제862조 (전자선하증권)

① 운송인은 제852조 또는 제855조의 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 얻어 법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다. 이 경우 전자선하증권은 제852조 및 제855조의 선하증권과 동일한 법적 효력을 갖는다.

② 전자선하증권에는 제853조제1항 각호의 정보가 포함되어야 하고 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.

③ 전자선하증권의 권리자는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선하증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다.

④ 제3항에 정한 방식에 따라 전자적 배서를 상대방이 수신하면 제852조 및 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 제852조 및 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.

⑤ 전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부 록 2 : 법무부 상법 개정시안(2006.1.14)

제 1 관 선하증권

제863조 (전자선하증권)

① 제853조 또는 제856조의 선하증권을 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 얻어 법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다.

② 전자선하증권에는 제854조제1항 각호의 정보가 포함되어야 하고 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.

③ 전자선하증권의 권리자는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선하증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다.

④ 제3항에 정한 방식에 따라 전자적 배서를 상대방이 수신하면 제853조 및 제856조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 제853조 및 제856조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.

⑤ 전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

부 록 3 : 전자선하증권 해상법 조문 신설안

[제 1 안 : 해상법개정시안]

상법 제814조 (선하증권의 기재사항)

① 선하증권에는 다음의 사항을 기재하고 운송인이 기명날인, 서명, 또는 서명 날인하여야 한다. 다만 운송인의 기명날인 또는 서명은 운송인을 확인할 목적의 기계적 전자적 방법으로 할 수 있다.

1. 선박의 명칭, 국적과 톤수
2. 송하인이 서면으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와 기호
3. 운송물의 외관상태
4. 용선자 또는 송하인의 성명 또는 상호
5. 수하인 또는 통지수령인의 성명 또는 상호
6. 선적항
7. 양륙항
8. 운임
9. 발행지와 그 발행년월일
10. 수통의 선하증권을 발행한 때에는 그 수
11. 운송인의 명칭 (신설)
12. 운송인의 주된 영업소 소재지 (신설)

[제 2 안 2002년 한국해법학회 제시안①]

제813조의2 (전자선하증권)

운송인은 선하증권 대신에 동일한 효력이 있는 전자식 선하증권을 발행할 수 있다.

[제 3 안 2002년 한국해법학회 제시안②]

제813조의2 (전자선하증권)

① 당사자는 합의된 방식과 절차에 따라서 전자문서형태로 선하증권을 발행할 수 있다.

② 전자문서형태로 발행한 전자선하증권을 포함하여 전자적 방식으로 체결된 해상운송계약은 유효하고 이에 대하여 본편 “해상”의 규정이 준용된다.

[제 4 안 : 2005년 정완용 교수 제시안]

제813조의2 (전자선하증권의 발행 및 전자선하증권 등록기관)

① 운송인은 용선자 또는 송하인과의 합의에 의하여 운송물을 수령한 후 전자선하증권 등록기관에 등록을 통하여 전자선하증권을 발행할 수 있다.

② 전자선하증권은 운송인이 운송계약에 따라서 운송물을 수령하였다는 것과 운송계약의 내용을 증명하는 전자적 정보이다.

③ 전자선하증권은 그 성질에 반하지 않는 한 종이선하증권과 동일한 법적 효력이 있다.

④ 전자선하증권 등록기관의 지정 및 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제813조의3 (종이선하증권과 상호대체)

① 종이선하증권이 발행된 경우, 그 소지인은 운송인과의 약정에 따라 종이선하증권을 제출하고 전자선하증권의 발행을 청구할 수 있다. 이 경우 종이선하증권은 그 효력을 상실한다.

② 전자선하증권이 발행된 경우, 그 소지인은 운송인과의 약정에 따라서 종이선하증권의 발행을 청구할 수 있다. 이 경우 전자선하증권은

그 효력을 상실한다.

제813조의4 (전자선하증권 소지인의 권리양도 및 행사)

① 소지인이라 함은 송하인, 수하인 및 전자선하증권의 양수인으로서 전자선하증권에 등록된 전자선하증권에 대한 배타적 지배권을 갖는 자이다.

② 전자선하증권 소지인은 운송인과의 합의된 절차에 따라서 전자선하증권 등록기관을 통하여 전자선하증권에 포함된 운송계약상의 권리를 양도할 수 있다.

③ 전자선하증권 소지인은 운송물이 목적지에 도착한 후에 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 수 있다.

제813조의5 (전자선하증권의 이용요건 및 절차)

① 전자선하증권은 다음 요건과 절차에 따라서 사용될 수 있다.

1. 전자선하증권 양수인에 대하여 유효한 이전을 하는 방법
2. 전자선하증권의 무결성을 확보할 것
3. 운송물의 인도가 유효하게 이루어졌다는 확인의 방법
4. 종이선하증권으로 대체하는 경우, 전자선하증권의 효력 상실을 확인하는 방법

② 제1항의 요건과 절차는 운송계약에 표시되고 당사자가 용이하게 확인할 수 있어야 한다.

제813조의6 (서명요건)

① 전자선하증권은 운송인 또는 그 대리인에 의하여 전자서명이 이루어져야 한다.

② 제1항의 전자서명은 전자서명법상 공인전자서명의 요건을 충족하여야 한다.

③ 외국에서 발행한 인증서에 의한 전자서명의 효력인정은 대한민국정부와 당해 외국정부와의 전자서명 상호 인정에 따른다.

부 록 4 :
전자선하증권발행및유통에관한법률사안

제 1 장 총 칙

제 1 조 (목적)

이 법은 전자적 등록방식으로 선하증권을 발행·유통하고 선하증권상의 권리를 행사할 수 있도록 함으로써 해운 및 무역거래의 원활과 신속성을 도모하는데 목적이 있다.

제 2 조 (정의)

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “전자문서”라 함은 전자거래기본법 제2조제1호의 규정에 의한 정보를 말한다.
2. “전자선하증권”이라 함은 전자문서로 작성되고 제5조제1항에 의하여 등록된 선하증권을 말한다.
3. “공인전자서명”이라 함은 전자서명법 제2조제3호의 규정에 의한 정보를 말한다.
4. “전자선하증권관리기관”이라 함은 제3조제1항의 규정에 의하여 중앙행정부서의장의 지정을 받은 기관을 말한다.
5. “공인인증서”라 함은 전자서명법 제2조제8호의 규정에 의한 전자적 정보를 말한다.
6. “사업자고유정보”라 함은 전자선하증권과 관련된 당사자의 상호나 사업자등록번호, 회원번호, 법인등록번호 또는 주민등록번호 등 사업자를 식별할 수 있는 정보를 말한다.
7. “금융기관”이라 함은 은행법에 의한 금융기관 및 이에 준하는 업무를 수행하는 금융기관으로 대통령령이 정하는 기관을 말한다.

8. “이용자”라 함은 전자선하증권거래를 위하여 전자선하증권관리기관에 등록을 하고 전자선하증권관리기관의 시스템을 이용하여 전자선하증권거래를 하는 자를 말한다.

제 3 조 (전자선하증권관리기관)

① 전자선하증권관리기관은 중앙행정부서의장이 지정한다.

② 전자선하증권관리기관의 지정요건 및 지정절차 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1. 민법 제32조의 규정에 의하여 설립된 법인 또는 상법에 의하여 설립된 주식회사일 것
2. 대통령령이 정하는 기술능력·재정능력·시설 및 장비 등을 갖출 것

제 4 조 (적용범위) 전자선하증권에 관하여 이 법에 규정이 있는 경우를 제외하고는 상법이 정하는 바에 의한다.

제 2 장 전자선하증권의 등록 및 유통

제 5 조 (전자선하증권의 등록 등)

① 전자선하증권을 발행하고자 하는 자는 당해 전자선하증권을 전자선하증권관리기관에 등록하여야 한다.

② 전자선하증권관리기관은 당해 전자선하증권의 발행과 관련하여 금융기관이나 신용조사기관 등의 의견을 참고하여 전자선하증권의 발행을 거부하거나 전자선하증권의 발행금액 등을 제한할 수 있다.

③ 전자선하증권관리기관의 전자선하증권 등록에 관한 절차·방법 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

④ 전자선하증권의 배서 또는 전자선하증권상의 권리의 행사는 이 법의 규정에 의한 전자문서에 의하여서만 할 수 있다.

제 6 조 (전자선하증권의 발행)

① 전자선하증권에는 다음의 사항을 기재하여야 한다.

1. 상법 제852조제1항 각호에 정하는 사항
2. 전자선하증권을 발행하는 전자선하증권관리기관
3. 전자선하증권의 동일성을 표시하는 정보

② 발행인이 제1항의 전자선하증권에 공인전자서명을 한 경우에는 상법 제853조제1항의 기명날인 또는 서명이 있는 것으로 본다.

③ 발행인이 타인에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권을 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에 전자선하증권을 발행한 것으로 본다.

제 7 조 (전자선하증권의 배서)

① 전자선하증권에 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 배서의 뜻을 기재한 전자문서(이하 “배서전자문서”라 한다)를 첨부하여야 한다.

② 배서전자문서에는 제6조제1항제3호에 규정된 사항을 기재하여야 한다.

③ 배서인이 상대방에게 전자거래기본법 제6조제1항의 규정에 따라 전자선하증권과 배서전자문서를 송신하고 그 타인이 동법 제6조제2항의 규정에 따라 수신한 때에는 상법 제133조의 규정에 의한 배서 및 교부가 있는 것으로 본다.

④ 제3항에 정한 방식에 따라 배서전자문서를 수신한 권리자는 상법 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고 상법 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.

⑤ 배서인이 다시 배서를 하는 경우에는 전자선하증권에 이전에 작성된 배서전자문서를 전부 첨부하고 제1항의 규정에 의한 배서를 하여야 한다.

⑥ 6조제3항의 규정은 전자선하증권의 배서에 이를 준용한다. 이 경우 “발행인”은 “배서인”으로 본다.

제 8 조 (운송물과 상환)

① 전자선하증권의 소지인이 전자선하증권 및 전자선하증권의 배서에 관한 전자문서를 첨부하여 운송물의 인도를 청구하는 경우에 인도청구의 뜻이 기재된 전자문서를 전자선하증권관리기관이 이를 수신한 때에는 전자선하증권 소지인은 상법 제129조에서 규정한 운송물의 인도를 청구할 수 있다.

② 운송물 인도를 위한 송신과 수신의 시기는 전자거래기본법 제6조제1항 및 제2항에 따른다.

제 9 조 (전자선하증권의 소멸)

① 제8조제1항의 규정에 의한 운송물의 인도를 받은 때 전자선하증권은 소멸한 것으로 본다.

② 제9조제1항의 규정에 의하여 발행된 종이선하증권과 전자선하증권이 불일치 하는 경우 전자선하증권의 효력을 우선시 한다.

제10조 (전자선하증권의 반환・수령거부)

① 전자선하증권을 발행 또는 배서한 자가 착오 등을 이유로 전자선하증권을 반환받고자 하는 때에는 그 소지인으로 하여금 전자선하증권관리기관에 반환의 뜻을 통지하게 하여야 한다.

② 제1항의 통지가 있으면 전자선하증권은 발행 또는 배서되지 않은 것으로 보며, 전자선하증권관리기관은 당해 전자선하증권의 발행 또는 배서에 관한 기록을 말소하여야 한다.

③ 전자선하증권의 수신자가 전자선하증권의 수령을 거부하고자 하는 경우에는 그 수신자는 전자선하증권관리기관에 그 뜻을 통지하여야 한다. 이 통지가 있으면 수신자가 전자선하증권을 수령하지 않은 것으로 보며, 전자선하증권관리기관은 수신자의 청구가 있을 경우 그 수신자가 전자선하증권의 수령을 거부한 사실을 증명하는 문서를 발급하여야 한다.

제 3 장 전자선하증권거래의 안전성 확보 및 이용자 보호

제11조 (안전성 확보의무) 전자선하증권관리기관은 전자선하증권에 관한 거래의 안전을 확보하고 지급의 확실성을 보장할 수 있도록 전자선하증권거래의 전자적 전송·처리를 위한 인력, 시설, 전자적 장치 등에 관하여 대통령령이 정하는 기준을 준수하여야 한다.

제12조 (전자선하증권거래 기록의 생성 및 보존)

① 전자선하증권관리기관은 전자선하증권의 발행, 배서 및 권리행사 등이 자신의 전자정보처리조직을 통하여 이루어지도록 하여야 하며, 전자선하증권별로 발행인과 배서인에 관한 기록, 전자선하증권 소지인의 변동사항 및 당해 전자선하증권의 권리행사에 관한 기록을 보존하여야 하고, 전자선하증권거래를 추적·검색하고 오류가 발생할 경우 이를 확인·정정할 수 있는 기록을 생성하여 보존하여야 한다.

② 제1항의 규정에 의하여 전자선하증권관리기관이 보존하여야 하는 기록의 종류와 방법 및 보존기간은 대통령령으로 정한다.

제13조 (전자선하증권거래 정보의 제공 등)

① 전자선하증권관리기관은 이용자의 신청이 있는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 해당 전자선하증권 관련 발행상황 등의 정보를 제공하여야 한다.

② 전자선하증권거래와 관련하여 업무상 다음 각호에 해당하는 사항을 알게 된 자는 이용자의 동의를 얻지 아니하고 이를 타인에게 제공하거나 누설하여서는 아니 된다. 다만, 금융실명거래및비밀보장에관한법률 제4조제1항 단서의 규정에 의한 경우와 그 밖에 법률에 정한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 이용자의 신상에 관한 사항
2. 이용자의 거래계좌 및 전자선하증권거래의 내용과 실적에 관한 정보 또는 자료

③ 전자선하증권관리기관은 건전한 전자선하증권 발행·유통과 선의의 거래자 보호를 위하여 대통령령이 정하는 경우에는 중앙행정부서의장의 사전승인을 얻어 제1항 및 제2항에 규정된 사항 등을 공개할 수 있다.

제14조 (약관의 명시·통지 등)

① 전자선하증권관리기관은 전자선하증권을 등록함에 있어 이용자에게 전자선하증권거래에 관한 약관을 명시하고, 이용자의 요청이 있는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 약관을 교부하고 그 내용을 설명하여야 한다.

② 전자선하증권관리기관이 전자선하증권거래에 관한 약관을 제정 또는 변경하고자 하는 때에는 중앙행정부서의장의 승인을 얻어야 한다. 다만, 약관의 변경으로 인하여 이용자의 권익이나 의무에 불리한 영향이 없다고 중앙행정부서의장이 정하는 경우에는 변경 후 10일 이내에 중앙행정부서의장에게 통보하여야 한다.

제15조 (이의제기와 분쟁처리)

① 전자선하증권관리기관은 대통령령이 정하는 바에 따라 전자선하증권거래와 관련하여 이용자가 제기하는 정당한 의견이나 불만을 반영하고, 이용자가 전자선하증권거래에서 입은 손해를 배상하기 위한 절차를 마련하여야 한다.

② 전자선하증권관리기관은 전자선하증권 등록시 제1항의 규정에 의한 절차를 명시하여야 한다.

제 4 장 전자선하증권관리업무의 감독

제16조 (전자선하증권관리기관의 감독 및 검사)

① 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관에 대하여 이 법 또는 이 법에 의한 명령의 준수여부를 감독한다.

② 중앙행정부서의장은 제1항의 규정에 의한 감독을 위하여 필요한 때에는 전자선하증권관리기관에 대하여 그 업무에 관한 보고를 하게 하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 전자선하증권관리기관의 전자선하증권관리업무에 관한 시설, 장비, 서류, 기타 물건을 검사할 수 있다.

③ 중앙행정부서의장은 전자선하증권제도의 원활한 운영 및 이용자 보호 등을 위하여 필요한 때에는 전자선하증권관리기관에게 이용자의 전자선하증권거래정보 등 필요한 자료의 제출을 명할 수 있다.

④ 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관이 이 법 또는 이 법에 의한 명령을 위반하여 전자선하증권제도의 건전한 운영을 해하거나 이용자의 권익을 침해할 우려가 있다고 인정되는 경우에는 다음 각호의 1에 해당하는 조치를 할 수 있다.

1. 당해 위반행위에 대한 시정명령
2. 전자선하증권관리기관에 대한 주의·경고 또는 그 임·직원에 대한 주의·경고 및 문책의 요구
3. 전자선하증권관리기관 임원의 해임권고 또는 직무정지의 요구

⑤ 중앙행정부서의장은 전자선하증권제도의 운영 및 전자선하증권관리기관의 감독 또는 검사와 관련하여 필요한 경우 금융감독위원회에 협의를 요청하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 그 권한의 일부를 위임 또는 위탁할 수 있다.

제17조 (지정의 취소)

① 중앙행정부서의장은 전자선하증권관리기관이 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 제3조의 규정에 의한 지정을 취소할 수 있다.

1. 허위 그 밖의 부정한 방법으로 제3조의 규정에 의한 지정을 받은 때
2. 정당한 사유 없이 1년 이상 계속하여 영업을 하지 아니한 때
3. 법인의 합병·파산·영업의 폐지 등으로 사실상 영업을 종료한 때

② 전자선하증권관리기관은 지정이 취소된 경우에도 그 처분 전에 행하여진 전자선하증권거래의 지급을 위한 업무를 계속하여 행할 수 있다.

③ 중앙행정부서의장은 제1항의 규정에 의하여 지정을 취소하고자 하는 경우에는 청문을 실시하여야 하며 지정을 취소한 때에는 지체없이 그 내용을 관보에 공고하고 컴퓨터통신 등을 이용하여 일반인에게 알려야 한다.

제 5 장 벌 칙

제18조 (벌칙)

① 제3조의 규정에 의한 지정을 받지 아니하고 전자선하증권관리업무를 한 자는 5년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제5조제1항의 규정을 위반하여 전자선하증권관리기관에 등록하지 아니하고 전자선하증권을 발행한 자
2. 제13조제2항의 규정을 위반하여 전자선하증권거래 정보를 제공한 자

③ 제16조제2항의 규정에 의한 검사를 기피하거나 방해한 자는 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

④ 전자선하증권은 형법 제214조 내지 제217조에 정한 죄의 유가증권으로 보아 각 그 죄에 정한 형으로 처벌한다.

제19조 (과태료)

① 다음 각호의 1에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제10조의 규정에 의한 안전성 기준을 위반한 자
2. 제16조제3항의 규정에 의한 자료제출명령에 대하여 정당한 사유없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 자

② 다음 각호의 1에 해당하는 자는 500만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제12조제1항의 규정에 의한 보존의무를 위반한 자
2. 제13조제1항의 규정에 의한 신청에 대하여 정당한 사유 없이 정보를 제공하지 아니한 자
3. 제14조의 규정에 의한 약관의 설명의무 또는 보고의무를 위반한 자
4. 제15조제1항의 규정에 의한 분쟁처리절차를 설치하지 아니한 자

③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 따라 중앙행정부서의 장이 부과·징수한다..

④ 제3항의 규정에 의한 과태료 처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 60일 이내에 중앙행정부서의 장에게 이의를 제기할 수 있다.

⑤ 중앙행정부서의장은 전자선하증권제도의 운영 및 전자선하증권관리기관의 감독 또는 검사와 관련하여 필요한 경우 금융감독위원회에 협의를 요청하거나 대통령령이 정하는 바에 따라 그 권한의 일부를 위임 또는 위탁할 수 있다.

⑥ 제4항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

제20조 (전자선하증권관리기관의 금융기관 간주) 제3조의 규정에 의한 지정을 받은 전자선하증권관리기관은 특정경제범죄가중처벌등에관한법률 제2조의 규정에 의한 금융기관으로 본다.