

# 전자무역거래에서 전자식 선화증권의 권리이전과 유통에 관한 고찰

Transfer of Right and Negotiability of the Electronic Bill of Lading in Electronic Trade  
Transactions

조상현(Sang-Hyeon Jo)

부산대학교 대학원 무역학과 박사과정(주저자)

강원진(Won-Jin Kang)

부산대학교 무역국제학부 교수(교신저자)

## 목 차

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| I. 서 론                       | V. 결 론   |
| II. 전자식 선화증권의 도입 필요성과 효과     | 참고문헌     |
| III. 전자식 선화증권의 권리이전과 유통기반 분석 | Abstract |
| IV. 전자식 선화증권의 권리이전과 유통의 해결과제 |          |

## Abstract

Requirement of facilitating electronic trade transactions and efforts to platform on the electronic trade in major countries are link to the interest of Bill of Lading, the major transportation document, to be electronic, namely interest in Electronic Bill of Lading.

Regardless of the benefits from replacing paper based Bill of Lading to the electronic form, which are eliminating of the Crisis of Bill of Lading and cost saving of international trade community, it has not been successful so far.

Among the three functions of Bill of Lading, evidence of contracts and receipt of goods can be easily transferable to the electronic form. However the most important function, Document of Title, became the hardest work to replicate in electronic form.

The purpose of this paper is to clarify what kind of conditions shall be prepared to ensure the transfer of right and negotiability of the Electronic Bill of Lading and propose to ensure the use of electronic bill of lading and its transfer of right and negotiability in the era of the electronic transactions.

Key Words : Electronic Bill of Lading, Transfer of Right, Negotiability

## I. 서론

지난 수십 년간 진행된 전통적 무역거래 관행의 해체와 전자무역거래 관행의 도입노력은 무역거래의 필수요소인 무역관계 서류의 전자화, 즉 전자무역서류 및 문서의 개발과 활용에 초점이 맞춰졌다.

기존의 종이문서를 대체하는 서류 없는 무역(paperless trade), 즉 전자무역은 수세기 동안 관습으로 정착되어온 무역관행과 절차를 근본적으로 변화시켜 데이터 메시지 형태의 전자문서에 대한 국제적인 논의를 활성화시켜 유엔국제무역법위원회(The United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)와 유엔무역개발위원회(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD), 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC) 등 국제무역기구들이 전자문서의 개발과 이를 수용하는 새로운 국제무역 규범의 마련을 촉진하는 기반을 제공하였다.

이러한 움직임은 운송분야의 대표적인 무역서류인 선화증권의 전자화에 관한 관심을 불러 일으켜 1980년대부터 전자식 선화증권(Electronic Bill of Lading : e-B/L)의 실용화를 위한 시스템 구축과 법제의 정비에 관한 노력들이 진행되어 왔다.

그동안 씨독스(SeaDocs)프로젝트, 국제해사위원회(Committee Maritime International : CMI)의 전자식 선화증권에 관한 규칙, 볼레로(Bill of Lading Electronic Registry Organization : BOLERO)프로젝트 등이 전자식 선화증권(e-B/L)의 활용을 위한 국제적인 시도로 진행되고 기술적인 측면에서 나름대로의 성과를 거두었다.

그러나 이들 시도는 선화증권의 핵심기능인 권리증권으로서의 기능을 전자적인 방식으로 대체하고 이를 법적으로 인정받는 데 실패하고 또한 전자메시지의 보안성과 서비스 제공자와 사용자간의 책임 문제, 준거법 문제 등에 대한 해결책을 제시하지 못하여 국제무역 거래과정에 참여하는 당사자들의 광범위한 지지를 얻지 못하였다.

그동안 국내외 학자들에 의하여 이루어진 전자식 선화증권(e-B/L)에 관한 연구는 전자선화증권의 도입을 위한 국제규범에 대한 분석<sup>1)</sup>과 전자식 선화증권(e-B/L)의 실용화<sup>2)</sup> 및 국제적인 도입노력<sup>3)</sup>에 주안점을 두었다.

그리고 전자식 선화증권(e-B/L)의 권리와 전자 유통성에 관한 연구<sup>4)</sup>는 전자식 선화증권의 입법화<sup>5)</sup>와 연계되어 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입을 위한 법적기반과 관련된 심층연구가 이루어졌다.

- 1) 고윤승, "전자식 선화증권 관련 국제규범에 관한 연구; 법리적 대응전략을 중심으로", 인하대학교 대학원 박사학위논문, 2003, 8.
- 2) 안병수, "전자식 선화증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구", 성균관대학교 대학원 박사학위논문, 1999.
- 3) Emmanuel T. Laryea, "Paperless Shipping Documents : An Australian Perspective", *Tulane Maritime Law Journal*, 2000, Stasia M. Williams, "Something Old, Something New : The Bill of Lading in the Days of EDI", *Transnational Law and Contemporary Problems*, Fall, 1991.
- 4) 최석범, "전자선화증권의 유통성의 법적 효력에 관한 연구", 「한국해운학회지」, 제33호, 한국해운학회, 2001, 12.
- 5) 정완용, "해상법의 IT화 관련 개정의견-전자선화증권의 입법론적 고찰을 중심으로", 「상사법연구」, 제24권, 제2호, 한국상사법학회, 2005.

이들 연구는 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입과 관련된 법적인 기반의 분석과 실용화에 따른 제반 문제점을 체계적으로 검토하였다고 할 수 있다.

본 연구에서는 기존의 선행연구 성과를 바탕으로 권리증권의 기능을 갖고 있는 선화증권이 전자식 선화증권(e-B/L)으로 대체되어 권리이전유통을 전자적인 방식으로 할 경우에 이에 따른 법적·제도적 및 기술적인 문제를 어떠한 방식으로 해결하여야 하며 매매계약, 결제계약 등 기타 계약관계에서의 수용기반은 어떻게 마련되어야 할 것인가에 대한 방안을 제시하는데 목적을 둔다.

연구범위는 국제기구 및 각국의 관련 법제를 검토하고, 전자식 선화증권(e-B/L)의 권리이전과 유통성 확보를 위해서는 어떠한 과제가 해결되어야 하고 매매계약과 결제계약, 운송계약 등에서의 수용기반에 한정하였으며 연구방법은 문헌연구 및 사례연구를 중심으로 하였다.

## II. 전자식 선화증권의 도입 필요성과 효과

### 1. 선화증권의 기능

선화증권은 “물품의 운송 또는 전달에 종사하는 자가 선적을 위하여 물품을 수령하였음을 증명하는 서류”<sup>1)</sup>라는 미국의 통일상법전(United Commercial Code : UCC)상의 정의와 “해상운송계약 및 운송인에 의한 물품의 수령 또는 선적을 증명하는 서류”<sup>2)</sup>라는 함부르크 규칙(Hamburg Rules, 1978)상의 정의와 같이 송화인이 운송을 위하여 운송인에게 위탁한 물품을 운송인이 선적하였거나 또는 선적을 위하여 수취하였음을 증명하는 서류로써 물품이 선적항에서 양륙항까지 운송된 후 수화인이 운송인에게 물품의 인도를 청구하기 위하여 제시되고 상환되어야 할 서류라고 할 수 있다.

선화증권은 다음과 같은 세 가지의 기능을 갖고 있다. 첫째, 운송계약의 증거서류이다. 선화증권은 계약 그 자체인<sup>3)</sup> 용선계약서(Charter Party : CP)와 달리 해상운송물품계약 그 자체로서의 기능을 하는 것은 아니지만<sup>4)</sup> 운송계약의 훌륭한 증거서류(evidence of the contract)<sup>5)</sup>이다.

둘째, 물품수취증으로서의 기능이다. 선화증권은 대부분 운송인의 대리인으로서의 선박의 선장에 의

1) UCC § 1-201(6). General Definitions, ““Bill of Lading” means a document evidencing the receipt of goods for shipment issued by a person engaged in the business of transporting or forwarding goods”

2) Hamburg Rules 1978, Article 1. 7., ““Bill of Lading” means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document”

3) Paul Todd, *Modern Bills of Lading*, William Collins Sons & Co. Ltd, 1986, p79.

4) 선화증권은 통상적으로 물품운송계약이 체결된 이후 발행되기 때문에 운송계약 자체라기보다는 운송계약의 증거서류가 보는 것이 타당하다. E. R. Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 11th ed., Butterworths & CO. (Publishing) LTD., 1979., pp.62-63.

5) *Ibid.*

하여 발급되는 형태를 띠고 있으며 운송계약을 통하여 운송인이 선화증권에 기재된 수량과 상태의 물품을 인수, 본선에 적재하였다는 것을 나타내는 확인하는 물품수취증(Receipt)<sup>6)</sup>으로서의 기능을 한다.

셋째, 권리증권으로서의 기능이다. 선화증권은 권리증권(document of title)<sup>7)</sup>으로서 소지인에게 물품에 대한 소유권을 부여하고, 소지인에게 목적항에서 물품의 인도를 요구할 수 있는 독점적인 권리를 부여하며 선화증권이 이전될 경우 물품의 소유권이 이전되는 효과를 발휘한다.<sup>8)</sup>

운송과정에 있는 물품의 물리적인 점유를 하지 못하는 화주는 선화증권을 물품의 상징(symbol)으로 하여 상거래 활동을 하게 되며, 따라서 물품인도시 선화증권의 소유는 물품에 대한 실제적인(constructive)소유권을 갖고 있는 것으로 인정되게 된다.<sup>9)</sup> 이에 따라 매도인으로부터 매수인에게 선화증권을 이전하는 것은 물품에 관한 상징적 인도(symbolic delivery)로 받아들여진다.<sup>10)</sup>

권리증권으로서 선화증권은 매수인이 운송중인 물품의 처리가 가능하도록 물품을 대표하는 역할과 물품에 대한 실질적인 소유권 이전, 그리고 당사자의 의도에 따라 물품에 체화된 자산을 이전시키는 기능을 하게 된다.<sup>11)</sup> 이러한 기능은 선화증권이 복잡다기하게 이루어지는 국제무역 거래활동을 활성화시키는 역할을 수행하게 되는 것이다.<sup>12)</sup>

그러나 유통성에 대한 중요성이 강조되더라도 선화증권이 무조건적인 유통도구(negotiable instrument)로서의 역할을 하는 것은 아니다.<sup>13)</sup> 선화증권의 배서인이 피배서인에게 이전시키는 것은 선화증권에 기재된 물품에 대한 권리 그 자체이기 때문에 만약 배서인이 권리를 갖지 못할 경우에는 이전할 권리도 없게 된다.<sup>14)</sup> 따라서 선화증권의 “유통성”이라는 의미는 단지 “이전성(transferable)”이라는 의미로 해석되어야 할 것이다.<sup>15)16)</sup>

6) E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, p64.

7) UCC는 권리증권을 “통상의 거래 또는 금융의 과정에 있어 그것을 점유하고 있는 자가 그 증권 및 증권이 대상으로 하는 물품을 수령, 보유 그리고 처분하는 권리를 갖고 있는 것을 충분히 입증하는 것으로 취급되어 지는 선화증권, 부두창고증권, 부두수령증, 창고증권 또는 물품의 인도를 위한 지시서, 그 밖의 증권을 포함한다. 권리증권이기 위해서는 증권은 수탁자에 의해서 혹은 수탁자 앞으로 발행되는 것으로 의도되어지고 또한 수탁자의 점유를 목적으로, 특정되어 있거나 혹은 특정된 몫의 대체가능한 부분을 점하고 있는 물품을 대상으로 의도하고 있는 것이어야만 한다.”라고 정의하고 있다.

(UCC § 1-201(16) “Document of title” includes bill of lading, dock warrant, dock receipt, warehouse receipt or order for the delivery of goods, and also any other document which in the regular course of business or financing is treated as adequately evidencing that the person in possession of it is entitled to receive, hold, and dispose of the document and the goods it covers. To be a document of title, a document must purport to be issued by or addressed to a bailee and purport to cover goods in the bailee’s possession which are either identified or are fungible portions of an identified mass.)

8) E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, p72.

9) Indra Carr, Peter Stone, *International Trade Law*, 3rd ed., Routledge Cavendish, 2005, p.185.

10) *Sanders v. Maclean* 사건에서 보웬(Bowen)정은 “해상운송과정에서 운송인의 점유하에 있는 물품은 실질적인 인도가 불가능하며 따라서 선화증권이 그 물품에 대한 상징으로 광범위하게 인정되고 있다. 따라서 선화증권의 배서와 인도는 물품의 상징적 인도의 효과를 지닌다.”고 판시하였다. [1883] 11 QBD. 327.

11) *Ibid.*

12) Emmanuel T. Laryea, *Paperless Trade Opportunities, Challenges, and Solutions*, Kluwer Law International, 2002, p.67.

13) Paul Todd, *op. cit.*, p.14.

14) *Ibid.*

15) E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, p.72.

16) 실제 영국, 호주 등 영미법 국가에서는 “negotiable”을 “transferable”, “quasi negotiable”과 동일한 의미로 사용하고 있다.

한편 권리증권으로서의 선화증권은 화환신용장 거래에서 계약에 따른 대금지급이 이루어지지 않을 경우 물품에 대한 소유권을 계속 유지하게 됨으로써 담보기능(security function)<sup>17)</sup>도 한다. 신용장 거래에서 매도인은 매수인에게 선화증권이 전달되기 전까지 물품에 대한 소유권을 갖고 있으면서 매수인의 파산 또는 사기성을 가진 매수인으로부터 보호받게 되며<sup>18)</sup>, 매수인은 신용장 금액을 지불하였을 때에만 선화증권을 수령할 수 있게 된다.<sup>19)</sup> 또한 매수인은 신용장 거래를 통하여 은행으로부터 유동성을 공급받아 물품의 재판매 이전까지 대금지급의 유예를 얻는 혜택을 누릴 수도 있다<sup>20)</sup>는 이점이 있다.

## 2. 전자식 선화증권의 도입필요성과 효과

선화증권은 국제물품매매거래에서 중요한 선적서류<sup>21)</sup>로 사용되어 왔지만 해상운송과 국제물품거래의 환경변화로 인해 본래의 기능을 달성하는데 있어 여러 가지 문제점을 노출하고 있다.

1960년대 이후 해상운송의 혁신적인 변화로 신속한 운송체계가 확산되었으나 선화증권을 비롯한 선적서류가 은행을 경유하여 처리됨으로써 물품보다 지연되는 고속선의 문제<sup>22)</sup>, 즉 선화증권의 위기(The Crisis of Bill of Lading)는 선적서류의 신속한 처리에 대한 요구를 높이는 계기가 되었다.

이에 따라 전통적 선화증권의 보완방안으로 수입화물선취보증서(Letter of Guarantee : L/G), 해상화물 운송장(Sea Waybill), 보증신용장(Stand-by Credit)등을 활용하는 방안이 제시되었지만 선화증권의 기능인 운송계약의 증거서류로서의 기능, 물품수취증으로서의 기능, 권리증권으로서의 기능 등을 모두 완벽하게 보완·대체할 만한 수단은 아직 제시되지 못하고 있는 실정이다.

특히 선화증권의 기능중 운송계약의 증거서류, 물품수취증으로서의 기능은 전자화하는데 큰 문제가 없지만, 권리증권 및 유통성의 기능을 전자화하는데는 어려움이 많으며 이러한 문제가 전통적 선화증권의 전자화에 가장 큰 걸림돌로 부각되고 있다.<sup>23)</sup>

이에 따라 기존의 전통적 선화증권을 보완하는 방식으로는 선화증권의 한계를 완전히 제거하지 못한다는 인식에 따라 전자문서를 기반으로 한 전자식 선화증권 개발 및 적용을 통하여 전자무역시대의 새로운 도구로 활용하고자 하는 시도가 나오게 되었다.

전통적 선화증권의 해체(dematerialisation)<sup>24)</sup> 또는 전자적 방식으로서의 대체(electronic replacement)를 통하

17) Stasia M. Williams, *op. cit.*, pp.562-563.

18) Grant Gilmore, Chares L. Black Jr., *The Law of Admiralty*, Mineola, N.Y., Foundation, 1975, p.110.

19) *Ibid.*

20) *Ibid.*

21) 선적서류는 일반적으로 선화증권, 보험증권(Insurance Policy), 상업송장(Commercial Invoice) 등을 지칭한다.

22) Paul Todd, *op. cit.*, p.134.

23) Emmanuel T. Laryea, *op. cit.*, p.70. 다른 학자들도 선화증권의 권리증권 기능을 전자화하는 것이 가장 큰 어려움이라는 데 인식을 같이 하고 있다. Kelly Richard Brett, "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange : Rules for Electronic Bills of Lading", *Tulane Maritime Law Journal*, Spring, 1992, Kozolchik Boris, "The Paperless Letter of Credit and Related Documents of Title", *Law and Contemporary Problems*, Summer, 1992, Todd Paul, "Dematerialisation of Shipping Documents", *Journal of International Banking Law*, 1994.

24) "dematerialisation"은 서류 없는(paperless), 정보의 전자서류(electronic documents)화 및 유통, 메시징, 기록 등의 의미로 사

여 이루어지는 전자식 선화증권(e-B/L)의 개념은 "전자적 방식에 의한 무역서류의 발행, 등록 및 유통이 보편화되는 시대에 부응하여 선화증권의 고유기능을 그대로 수행하면서 그 법적 성질의 측면에서는 기존의 규칙<sup>25)</sup> 뿐만 아니라 새로운 규칙<sup>26)</sup>의 적용을 함께 받는 선화증권"으로 정리할 수 있다.<sup>27)</sup>

전통적 방식의 선화증권의 위기를 극복할 수 있는 전자식 선화증권(e-B/L)의 필요성은 첫째, 운송기술과 전자상거래의 발전에 따른 거래과정의 신속화<sup>28)</sup> 및 이에 부응하는 운송 및 배송시스템과의 연계,<sup>29)</sup> 둘째, 지리적 한계를 극복한 매도인과 매수인의 규모 확대로 인한 제한 없는 거래상대방과의 접촉,<sup>30)</sup> 셋째, 운송시스템의 정보 및 통신기술 수요확대<sup>31)</sup> 등으로 인하여 더욱 부각되고 있다.

이러한 필요성을 바탕으로 전자식 선화증권의 도입되어 활용될 경우 국제무역거래에 다음과 같은 혜택을 가져다 줄 것으로 예상된다.

첫째, 전자문서교환(Electronic Data Interchange : EDI) 또는 웹(web)기반의 전자식 선화증권 운용은 전자적 방식을 통하여 선화증권의 제반 데이터를 보다 안정적이고 오류 없이 전달할 수 있다.<sup>32)</sup>

둘째, 전자식 선화증권(e-B/L)은 전자적 방식을 사용함으로써 물품의 선적 또는 도착 이전에 전송이 완료되어 전자적 유통시스템의 정보처리능력을 제고함으로써 선화증권의 위기 문제를 완전히 해소하고 따라서 선사와 수화인의 불필요한 비용지출 및 위험부담 문제를 해결할 수 있다.<sup>33)</sup>

셋째, 전자식 선화증권(e-B/L)은 목적항에서의 양륙시에 곧바로 제시될 수 있기 때문에 선화증권의 위조·변조 및 사기 등의 문제를 해결할 수 있어 무역거래 과정의 안정성을 확보할 수 있다.

전자식 선화증권(e-B/L) 실용화의 가장 큰 과제는 선화증권의 기본적인 기능을 전자적인 환경으로 안정적이고 효과적으로 대체하는 동시에 전자적 기록과 데이터 메시지가 종이문서와 마찬가지로 법적 효력을 갖도록 보장하는데 있다. 그동안 전자식 선화증권의 실용을 위한 기반구축을 위하여 여러 가지 노력들이 진행되어 왔으며 선화증권의 기능 중에서 운송계약의 증거서류, 물품수취증으로서의 기능문제 해결의 실마리를 찾았다.

UNCITRAL은 1996년 전자상거래에 관한 표준법(UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce)을 제정, 서면(writing), 원본(original), 서명(signature) 등에 대한 규정을 통하여 데이터 메시지의 효력인정 및 물품운송 계약의 증빙으로서의 허용을 명시하였다. UNCITRAL은 표준법 제정을 통하여 서면, 원본,

용되고 있다.

25) 선화증권에 대한 국제규칙으로는 영국의 선화증권법(The Bills of Lading Act, 1855), 하터법(Harter Act, 1893), 헤이그규칙(Hague Rules, 1924), 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules, 1968), 함부르크 규칙(Hamburg Rules, 1978) 등이 있다.

26) 전자식 선화증권의 국제규칙으로는 전자식 선화증권에 관한 CMI 규칙이 대표적이다.

27) 전자식 선화증권의 실용화를 위해서는 기존의 선화증권 관련 규칙들뿐만 아니라 전자식 선화증권을 위하여 제정된 새로운 규칙들과의 조화를 이루는 문제가 과제로 부각된다.

28) UNCTAD, "Building Confidence", UNCTAD/SDTE/Misc.11, 2000. 2, p.51.

29) 전자상거래의 발전과 함께 초대형 컨테이너선박을 이용한 운송시간도 크게 단축되어, 미주항로의 경우 한국에서 미국 서부지역의 항구까지 15일 이내에 물품이 운송되고 있다.

30) UNCTAD, *op. cit.*, p.52.

31) *Ibid.*

32) 이러한 특징은 전통적 선화증권의 위기를 극복하기 위한 가장 효율적인 방안으로 평가된다.

33) 수입화물선취보증서 발급비용의 절감은 대표적인 예다.

서명 등 종이문서하에서 다루어지던 법적기반을 전자적인 방식으로 전환시키는 기능적 동등성(functional equivalence)<sup>34)</sup>의 접근방식을 채용하였다.

그리고 2001년에는 전자서명에 관한 표준법(UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures)을 제정, 전자적 환경 하에서의 계약체결에 대한 법적인 기반제공을 위하여 국제무역 및 계약에서의 데이터 메시지의 사용에 관한 예비지침을 발표하였으며, 2005년에는 국제계약에 있어 전자통신 사용에 관한 협약(United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts)을 통하여 계약부문의 전자화에 대한 지침을 내렸다.

그러나 이러한 시도에도 불구하고, 선화증권의 가장 대표적인 기능인 권리증권의 전자적 대체문제는 여전히 과제로 남아 있다.

현행의 각국법률과 국제법률 체제에서는 서류문서의 실질적 소유가 법적인 권리를 담보하고 있는 것으로 규정하고 있어 물품인도의 독점적 권리는 서류에 체화된(locked-up) 것으로 나타나고 있다.

따라서 현행 법률체제하에서 전자적 방식으로 체화된 권리에 대해서는 법률적인 규정이 없으며 이러한 문제점을 해결하기 위해 UNCITRAL 표준법에서는 제16조 “물품운송계약과 관련된 거래행위”, 제17조 “운송서류” 조항을 통하여 전자적 환경에서의 권리 및 권리와전 문제를 다루고 있으나 각국의 전폭적인 지지는 얻지 못하고 있는 실정이다.

결국 전자상거래의 확산으로 기존 서류방식의 선화증권의 문제점과 위기가 부각되고 선화증권의 전자화, 즉 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입필요성과 노력이 이루어지고 있지만 아직까지는 체계적인 기반 구축이 이루어지지 않은 상황이라고 평가할 수 있다.

### Ⅲ. 전자식 선화증권의 권리와전과 유통기반 분석

#### 1. 국제기구의 전자식 선화증권 관련 법규

전자식 선화증권(e-B/L)의 도입을 위한 국제운송 관련 법규를 살펴보면 첫째, 국제법협회(International Law Association : ILA)의 주도로 발효된 헤이그규칙(Hague Rules, 1924)<sup>35)</sup>의 경우 “운송계약을 선화증권 또는 이와 유사한 모든 권리증권에 의하여 증명되는 운송계약에만 적용된다.”고 규정<sup>36)</sup>하고 “운송인, 선장 또는 운송인의 대리인은 화물을 자신의 관리 하에 수령한 후 송화인의 요구에 따라 무엇보다

34) Sorieul JR Clift & JA Estrella Faria, “Establishing a Legal Framework for Electronic Commerce : The Work for The United Nations Commission on International Trade Law(UNCITRAL)”, *International Lawyer*, Spring, 2001, p111.

35) 공식명칭은 선화증권에 관한 통일규칙을 위한 국제조약 : 헤이그 규칙, 1924(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(Hague Rules, 1924))이다.

36) Hague Rules 1924, Article 1. b, ““Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title.”.

도 다음의 사항을 기재한 선화증권을 송화인에게 발행하여야 한다.”<sup>37)</sup>고 하고 있어, 전자적 메시지를 포함하는 전자서류에 대한 언급은 없다.

또한 멸실이나 손해의 통지가 인도로부터 특정수일 이내에 이루어지도록 요구하고 있으며 수화인은 서면으로 이를 통지하여야 한다고 규정하고 있다. 즉 수화인은 도착지에서 물품이 인도되기 전에 또는 인도될 때에 물품의 멸실 또는 손상에 대해서는 물품의 인도 후 3일 이내에 이를 운송인에게 서면으로 통지할 것을 규정하고 있다.<sup>38)</sup> 이러한 멸실이나 손상의 통지와 관련하여 서면으로 이루어져야 한다는 요건에 팩스, 전보, 텔렉스는 수용될 수 있지만 EDI메시지는 허용되지 않는다.<sup>39)</sup>

둘째, CMI의 주도로 발효된 헤이그-비스비 규칙<sup>40)</sup>은 컨테이너 등 새로운 포장수단의 보급에 대응하여 컨테이너와 팔레트 등을 개별 포장단위의 개수로 인정<sup>41)</sup>하는 등 헤이그 규칙의 일부 조항을 수정하거나 새로운 내용을 추가하지만 헤이그 규칙에서 명시한 운송계약의 정의가 변경되지 않고 그대로 사용됨으로써 헤이그-비스비 규칙에서도 전자적 메시지에 대한 규정은 포함되어 있지 않다고 할 수 있다.

셋째, UNCITRAL이 선진해운국과 개발도상국간의 논의를 거쳐 1978년에 제정한 함부르크 규칙<sup>42)</sup>은 그동안의 규칙과는 달리 선화증권의 개념을 “해상운송계약 및 운송인에 의한 물품의 수령 또는 선적을 증명하는 서류”<sup>43)</sup>로 규정하고, 이 서류에 의하여 운송인은 서류의 제시와 상환으로 물품을 인도할 것을 약정하게 됨을 밝히고 있다.

동 규칙에서는 서면(writing)에 대하여 기존의 종이서류 외에 전보 및 텔렉스를 포함<sup>44)</sup>하여 서류의 개념이 헤이그 규칙에 비해서는 확대되었으나 기본적으로 종이문서를 기반으로 하는 무역거래방식에 적용되는 규칙이라는 데는 차이가 없다.

또한 선화증권의 발행에 대해서는 “선화증권이 발행되는 국가의 법률에 저촉되지 않는 한 선화증권상의 서명은 육필, 모사인쇄, 천공, 타인, 부호로 하거나 또는 기타의 기계적 또는 전자적 수단에 의하여 할 수 있다”<sup>45)</sup>고 규정하고 있어 문언적 의미로는 전자적 수단에 의한 선화증권의 발행을 허용하는 것으로 파악할 수 있다.

그러나 여기서 언급한 전자적 수단의 의미는 문서의 전자화라는 개념이 아니라, 기존의 문서발행 방

37) Hague Rules 1924, Article 3. 3.

38) Hague Rules 1924, Article 6.

39) Peter Jones, 'International Transport Conventions: Obstacles to the Use of EDI,' *The EDI Law Review-Legal Aspects of Paperless Communication*, Vol.1, No.4, 1994, p.278.

40) 공식명칭은 선화증권 조약개정정서(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(Visby Rules, 1968))이다.

41) Hague-visby Rules, 1968, Article 2. (c).

42) 공식명칭은 유엔해상물품운송조약(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea(Hamburg Rules, 1978))이다.

43) Hamburg Rules 1978, Article 1. 7., ““Bill of Lading” means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document.”.

44) Hamburg Rules 1978, Article 1. 8., ““Writing” includes, inter alia, telegram and telex”.

45) Hamburg Rules 1978, Article 14. 3., “The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by an other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued”.



식인 육필 외에 기계적인 수단을 통한 문서의 발행이라는 개념을 추가하였다고 해석<sup>46)</sup>되어 전자문서의 효력을 인정하는 것으로 받아들여지는 힘든 것으로 보인다.

넷째, 유엔국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)으로 이 조약에서는 복합운송서류의 발행에 대하여 “동 서류의 서명이 발행국의 법률에 저촉되지 않는 한 수기, 모사인쇄, 천공, 부호, 또는 기타의 기계 및 전자적 수단에 의하여 할 수 있다”<sup>47)</sup>고 규정하고 있어 함부르크 규칙에서와 같이 전자적 수단을 허용하고 있다. 그러나 동 조약의 전자적 수단이라는 용어도 전자문서의 허용을 의미하지는 않고 있다.

다섯째, 유엔무역개발회의/국제상업회의소 복합운송증권에 관한 규칙(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)으로 동 규칙은 “복합운송서류는 복합운송계약의 증거서류로서 관련 법률에서 허용하는 한 EDI 메시지로 갈음할 수 있으며, 유통가능한 형태로 발행되거나, 특정 수화인이 명시된 비유통의 형태로 발행될 수 있다.”<sup>48)</sup>고 규정하고 있어 전자식 선화증권의 유통에 참고할 수 있을 것이다.

## 2. 주요국의 전자식 선화증권 관련 법규

주요 국가의 관련 법규를 살펴보면 첫째, 영국은 1855년 선화증권법(Bills of Lading Act, 1855)을 제정한 이후 국제물품운송의 새로운 환경변화에 대응하여 1992년 해상물품운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1992)을 제정하였다.

동 법은 국무장관이 전기통신시스템 또는 다른 정보기술이 이용될 경우 본 법이 적용되는 증권의 발행, 이들 증권의 배서, 양도 또는 다른 형태의 이전, 증권과 관련된 모든 행위에 대하여 범제화할 수 있는 권한을 두고 있다.<sup>49)</sup> 이러한 조항을 통하여 전기통신기술의 발전에 부응하여 전자식 선화증권을 비롯한 전자문서 또는 증권의 유통을 실용화를 위한 근거를 마련하였지만 세부규칙이 마련, 적용되지는 않고 있다.

둘째, 미국은 1936년 제정된 해상운송법(Carriage of Goods By Sea Act(COGSA), 1936)과 미국통일상법전(UCC)에서 선화증권에 관련된 사항을 다루고 있다.<sup>50)</sup> 해상운송법의 경우 제정당시에는 시대상황

46) 엄밀한 의미에서 모사인쇄, 천공 등의 방식이 전자적인 수단이라고 보기는 어렵다.

47) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980, Article 5. 3., “The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if no inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued”.

48) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents Article 2. 2. 6., “Multimodal transport document(MT document) means a document evidencing a multimodal transport contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and be, (a) issued in a negotiable form or, (b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee”.

49) Carriage of Goods Act, 1992. Article 1. (5).

50) UCC §.1-201(6). General Definitions., ““Bill of Lading” means a document evidencing the receipt of goods for shipment issued by a person engaged in the business of transporting or forwarding goods” (물품의 운송업무에 종사하는 자가 선적

에 맞는 법률로 높은 평가를 받았지만 이후 해상운송의 상황변화에 대응하지 못하고 있으며, 특히 전자 데이터 혁명으로 불리는 해상운송기술의 발전에 적용되기에는 문제점을 갖고 있는 것으로 평가받고 있다.<sup>51)</sup>

반면 전자식 선화증권(e-B/L) 도입을 위한 법적기반의 구축은 UCC의 관련 규정에서 살펴볼 수 있으며 UCC는 2003년 개정에서 전자권리증권(electronic document of title)<sup>52)</sup>의 개념을 도입하여 전자문서의 유형(tangible)문서로의 전환 및 그 반대방향으로의 전환<sup>53)</sup>을 허용하면서 전자권리증권의 사용시 발생될 지도 모르는 법적분쟁의 소지를 최소화하였으며 전자권리증권의 통제조항<sup>54)</sup>에서 전자권리증권의 발행과 양도에 관련된 최소한의 요건<sup>55)</sup>을 정리하면서 전자식 선화증권(e-B/L)의 활용을 위한 기반을 조성해 놓고 있다.

셋째, 호주는 다른 국가들에 비하여 전자문서와 전자식 선화증권(e-B/L)에 관하여 비교적 앞선 법률체계를 갖추고 있으며 대표적인 운송법규인 해상운송서류법(Sea Carriage Documents Act, 1996)과 해상물품운송법(The Carriage of Goods by Sea Act 1991)은 모두 전자식 선화증권(e-B/L)의 사용을 법적으로 허용하고 있다.<sup>56)</sup>

해상운송서류법 제4조는 전자 및 컴퓨터화된 해상운송서류를 다루면서 "서면으로 된 해상운송서류와 동일한 방식으로 데이터 메시지 형식으로 된 해상운송서류에 관하여 적용된다."<sup>57)</sup>고 규정하고 있으며 또한 "다른 수단에 의하여 해상운송서류의 교환에 관하여 적용되는 것과 동일한 방식으로 데이터 메시지에 의한 해상운송서류의 교환에 관하여 적용된다."<sup>58)</sup>라고 규정하여 전자식 선화증권(e-B/L) 및 전자문서 형태의 해상운송서류의 발급 및 교환에 대한 근거를 마련하고 있다.

을 위하여 물품을 수령하였음을 증명하는 서류).

51) Michael F. Sturley, "The Proposed Amendment to the Carriage of Goods by Sea Acts : and Update", *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 2000, p.1.

52) UCC §7-105 Reissuance in Alternative Medium.

53) UCC §7-105 (a), (c), "(a) Upon request of a person entitled under an electronic document of title, the issuer of the electronic document may issue a tangible document of title as a substitute for the electronic document if: (1) the person entitled under the electronic document surrenders control of the document to the issuer, and (2) the tangible document when issued contains a statement that it is issued in substitution for the electronic document", "(c) Upon request of a person entitled under a tangible document of title, the issuer of the tangible document may issue an electronic document of title as a substitute for the tangible document if: (1) the person entitled under the tangible document surrenders possession of the document to the issuer, and (2) the electronic document when issued contains a statement that it is issued in substitution for the tangible document".

54) UCC §7-106 Control of Electronic Document of Title.

55) UCC §7-106 (a), "A person has control of an electronic document of title if a system employed for evidencing the transfer of interests in the electronic document reliably establishes that person as the person to which the electronic document was issued or transferred."

56) Emmanuel T. Laryea, "Paperless Shipping Documents : An Australian Perspective", *Tulane Maritime Law Journal*, 2000, pp.275-276.

57) Sea Carriage Documents Act, 1996, Part 1. Section 4. (1), "This Act applies, with necessary changes, to a sea-carriage document in the form of a data message in the same way as it applies to a written sea-carriage document".

58) Sea Carriage Documents Act, 1996, Chapter Part 1. Section 4. (2), "This Act applies, with necessary changes, to the communication of a sea-carriage document by means of a data message in the same way as it applies to the communication of a sea-carriage document by other means".

1991년 제정된 해상운송법은 데이터 메시지에 대한 정의를 통하여 데이터 메시지 형식의 해상운송 서류 발급과 이전에 관한 근거를 마련하였다. 해상운송법에서 규정하고 있는 데이터메시지는 “어떠한 정보가 인쇄된 형태로 재생되지 않더라도 (전자문서교환, 전자메일, 텔레그램, 텔렉스 또는 텔레카피 등을 포함하여) 전자적, 광학, 또는 아날로그 수단에 의하여 생성, 저장 또는 통신되는 정보”<sup>59)</sup>를 말한다.

이러한 규정을 근거로 동 법은 “인쇄된 형태의 해상운송서류와 동일한 방식으로 데이터메시지 형식으로 된 해상운송서류에 관하여 적용된다.”<sup>60)</sup>고 규정하면서 “해상운송서류에 관한 법규에서 제한을 두지 않는 한 해상운송서류는 데이터 메시지 형식으로 발행되거나 이전될 수 있다.”<sup>61)</sup>고 규정하고 있다.

따라서 호주의 법률체계에서 전자식 선화증권(e-B/L)은 서류형태의 선화증권과 동등한 법적지위를 갖고 있다<sup>62)</sup>고 할 수 있으며, 영국이 해상물품운송법에서 전자식 선화증권의 발행, 배서, 양도, 이전 등에 관한 사항을 규정하고도 세부규칙의 마련을 통한 실용화에 주의를 기울이지 않고 있는 것과는 대비가 되고 있다<sup>63)</sup>고 할 수 있다.

### 3. 한국의 전자식 선화증권 관련 법규

한국은 전자무역거래(electronic trade transactions)<sup>64)</sup>를 법적으로 인정하면서 전자무역 및 전자서명을 통한 전자문서의 사용, 전자어음 및 전자식 선화증권에 관한 규정 확립 등을 통하여 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입에 관한 법률적 기반을 구축해 놓고 있다.

먼저 전자무역 촉진에 관한 법률<sup>65)</sup>은 모든 전자무역에 적용되는 법률<sup>66)</sup>로 국가전자무역위원회<sup>67)</sup>를

59) The Carriage of Goods by Sea Act 1991, SCHEDULE 1A. Schedule of modifications. Article 1. 1 (ba), “Data message” means information generated, stored or communicated by electronic, optical or analogous means (including electronic data interchange, electronic mail, telegram, telex or telecopy) even if the information is never reproduced in printed form”.

60) The Carriage of Goods by Sea Act 1991, SCHEDULE 1A. Schedule of modifications. Article 1A. 1, “These Rules apply, with any necessary changes, to a sea carriage document in the form of a data message in the same way as they apply to such a document in printed form”.

61) The Carriage of Goods by Sea Act 1991, SCHEDULE 1A. Schedule of modifications. Article 2. (a), (b), “ Without limiting paragraph 1, for these Rules in their application to such sea carriage documents : (a) a sea carriage document is issued when a data message is generated in a way that constitutes issue of such a document within the system being used by the parties to the relevant contract of carriage; and (b) a sea carriage document is transferred when a data message is generated in a way that constitutes transfer of the sea carriage document within the system being used by the parties to the relevant contract of carriage”.

62) Emmanuel T. Laryea, *op. cit.*, p.298.

63) *Ibid.*

64) 무역거래기반 조성에 관한 법률 제4조 제2호, “전자무역거래란 인터넷 등 정보통신망을 통하여 수행하는 무역거래”, 전자무역촉진에 관한 법률 제2조 제1호, “전자무역이라 함은 대외무역법 제2조 제1호의 규정에 의한 무역의 일부 또는 전부가 전자무역문서에 의하여 처리되는 거래” 등으로 한국은 전자무역거래와 전자무역에 관한 법적정의를 내리고 있다. 반면 외국에서는 전자무역이라는 용어를 사용하지 않고 전자상거래(Electronic Commerce)의 한 분야 또는 서류 없는 무역거래(Paperless Trade) 등의 명칭으로 사용되고 있다.

65) 동 법률은 전자무역의 기반조성과 무역절차의 간소화와 무역업무의 처리시간 및 비용절감을 통하여 산업의 국제경쟁력을 높이기 위하여 제정되었다. 전자무역 촉진에 관한 법률 제1장 제1조.

66) 전자무역 촉진에 관한 법률 제3조.

67) 전자무역 촉진에 관한 법률 제5조.

통하여 전자무역의 촉진에 관한 사항을 협의·조정하고 전자무역기반시설의 운영업무를 위한 전자무역 기반사업자<sup>68)</sup>를 지정하여 “무역업자 또는 무역유관기관이 전자무역기반시설을 통하여 신청 등 또는 승인 등을 한 전자무역문서는 무역관련 법령 등이 정한 절차에 의하여 처리된 문서로 본다.”<sup>69)</sup>고 규정하면서 전자무역문서의 효력을 인정하고 있다.

그리고 전자거래기본법<sup>70)</sup>에서는 “전자문서는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 전자적 형태로 되어 있다는 이유로 문서로서의 효력이 부인되지 아니한다.”<sup>71)</sup>고 규정하여 전자문서의 법적효력을 인정하고 있다.

전자서명법<sup>72)</sup>에서는 “다른 법령에서 문서 또는 서면에 서명, 서명날인 또는 기명날인을 요하는 경우 전자문서에 공인전자서명이 있는 때에는 이를 충족한 것으로 본다.”<sup>73)</sup>고 규정하면서 전자서명에 관한 법적효력을 인정하고 있다.

또한 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률<sup>74)</sup>에서는 전자어음을 “전자문서로 작성되고 제5조제1항에 의하여 등록된 약속어음”<sup>75)</sup>으로 규정하여 전자어음의 법적기반을 마련하고, 전자어음의 등록·발행·배서<sup>76)</sup> 등을 통하여 전자어음의 유통기반을 확보하고 이를 관리할 공인기관으로 전자어음 관리기관<sup>77)</sup>을 두고 있다.

전자식 선화증권(e-B/L)의 본격적인 도입에 대한 최근 시도는 상법의 일부개정을 통한 전자식 선화증권의 발행 및 법적효력의 인정<sup>78)</sup>이며 현재 “상법의 전자선화증권 규정의 시행에 관한 규정안”을 마련, 각계의 검토작업을 거쳐 2008년 8월중 시행에 들어갈 예정이다.

이처럼 한국은 전자무역 및 전자문서, 전자서명, 전자무역 기반사업자 등 전자식 선화증권의 도입에 대한 기본적인 법제를 구비한 상태에서 상법의 개정 및 관련 규정의 마련 등을 통하여 전자식 선화증권(e-B/L)의 실용화를 위한 기반을 구축해 놓고 있는 상태이다.

#### 4. 국제무역규칙의 전자식 선화증권 관련 규범

국제무역규칙에서 전자식 선화증권(e-B/L) 관련 규범을 검토하면 첫째, ICC의 무역거래조건의 해석

68) 전자무역 촉진에 관한 법률 제6조

69) 전자무역 촉진에 관한 법률 제15조.

70) 동 법률은 전자거래의 법률관계를 명확히 하고 전자거래의 안전성과 신뢰성을 확보하며 전자거래의 촉진을 위한 기반을 조성함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 제정되었다. 전자거래기본법 제1조.

71) 전자거래기본법 제4조.

72) 동 법률은 전자문서의 안전성과 신뢰성을 확보하고 그 이용을 활성화하기 위하여 전자서명에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국가사회의 정보화를 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 제정되었다. 전자거래기본법 제1조.

73) 전자서명법 제3조.

74) 동 법률은 전자적 방식으로 약속어음을 발행·유통하고 어음상의 권리를 행사할 수 있도록 함으로써 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 제정되었다. 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제1조.

75) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제2조 제2항.

76) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제5조, 제6조, 제7조.

77) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제3조.

78) 상법 제862조 제2항.

에 관한 국제규칙(INCOTERMS 2000)으로 1990년의 개정부터 전자상거래의 발전에 대응하여 공장인도 조건(Ex Works : EXW)을 제외한 각 조건의 A8조항에 매도인과 매수인이 전자방식으로서의 통신을 합의 한 때에는, 전항에 언급된 서류는 이와 상응한 EDI 통신문으로 대체될 수 있다<sup>79)</sup>고 규정하고 있다. 이러한 조항을 통하여 Incoterms는 서류를 대체하는 전자문서의 사용에 관한 기본요건을 갖추고 있으나 선화증권의 중요한 기능 중의 하나인 권리증권의 기능을 전자문서로 대체할 수 있는가에 대해서는 언급이 없다.

Incoterms는 선화증권에 대하여 가까운 장래에 전자수단에 의하여 대체될 것으로 예상하면서 1990년의 개정 이후부터 이같이 예상되는 진전을 적절히 고려한 것으로 밝히고 있다.<sup>80)</sup>

그러나 Incoterms의 적용범위가 매도인과 매수인 등 매매계약 당사자들의 권리와 의무에 관련된 것에 한정되기 때문에 Incoterms 2000에서 전자식 선화증권의 발행, 등록 및 유통 등의 사항을 다루지는 않고 있으며, 이 문제를 전자식선화증권등록기구(BOLERO)와 같은 통신서비스 제공시스템이나 국제해사위원회(CMI)의 1990년 전자식 선화증권에 관한 규칙, UNCITRAL의 전자상거래 표준법 제16조 내지 제17조 등을 통하여 지원받을 것을 규정<sup>81)</sup>하고 있다.

둘째, 화환신용장통일규칙 및 관례(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits : UCP, IBB Publication No. 6 : UCP 600)로 2007년 7월 개정된 UCP 600은 선화증권에 대해서는 기본적인 개념과 운용규정<sup>82)</sup> 외에 전자문서 및 서명에 의한 발급에 관한 사항은 별도로 포함하지 않고 있다. 그러나 신용장 거래의 특성상 화환어음 매입을 위하여 은행에 제반 서류가 제출되어야 하는 데 동 규칙은 이러한 경우에 “서류는 자필, 팩시밀리 서명, 천공서명, 스탬프, 상징 또는 그 외 기계식 또는 전자식 확인 방법으로 서명될 수 있다”<sup>83)</sup>고 하여 전자식 선화증권의 실용화가 대두될 경우, 그 규정의 변경 등을 통하여 적용될 수 있을 것으로 보인다.

셋째, 전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관례의 추록(eUCP)으로 2002년 4월 1일부터 적용된 이 추록은 “전자기록 자체의 또는 종이문서와 결합된 제시에 적용할 목적으로 화환신용장통일규칙 및 관례(UCP 500)를 보충한다.”<sup>84)</sup>고 명시하여 기존 UCP 500의 개정이나 대체가 아닌 추록으로 UCP 500과 함께 적용될 수 있도록 하고 있다.<sup>85)</sup>

79) INCOTERMS 2000. A8., “Where seller and buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange(EDI) message”

80) INCOTERMS 2000. Introduction 19, “In spite of the particular legal nature of the bill of lading it is expected that it will be replaced by electronic means in the near future”.

81) *Ibid.*

82) UCP 600. Article 20. Bill of Lading.

83) UCP 600. Article 3, “A document may be signed by handwriting, facsimile signature, perforated signature, stamp, symbol or any other mechanical or electronic method of authentication:..

84) eUCP Article e1. Scope of the eUCP a, “The supplement to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation(“eUCP”) supplements the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(2007 Revision ICC Publication No. 600) (“UCP”) in order to accommodate presentation of electronic records alone or in combination with paper documents”.

85) UCP 600의 적용에 따라 eUCP는 UCP 600의 추록역할을 하게 된다.

eUCP는 특정기술이나 전자적 제시를 촉진시키기 위하여 필요한 시스템을 제시하거나 정의하지 않고 있으며, 사용될 기술이나 시스템에 대하여 당사자들이 자유롭게 합의할 수 있도록 하고 있다. 또한 eUCP는 전자통신문의 전송에 사용될 형식을 명시하지 않고, 당사자들이 결정<sup>86)</sup>하도록 하고 있다.

eUCP의 시행은 신용장 거래의 전자화를 조속히 실현시킬 수 있는 커다란 계기를 마련하였다는 측면에서 무역거래방식의 전자화에 크게 기여한 것으로 평가되며, 아울러 전자식 선화증권의 실용화도 촉진시키는 계기가 될 것으로 보인다.

넷째, UNCITRAL 전자상거래 표준법(Model Law on Electronic Commerce)으로 동 법률은 “상사적 활동에 관하여 사용되는 데이터메시지 형태의 모든 정보에 대하여 적용된다.”<sup>87)</sup>면서 적용범위를 밝히고 제2편 특수분야에서의 전자상거래 중 제 16조 물품운송계약에 대한 행위에서 “운송계약과 관련되거나 운송계약의 이행을 위한 모든 거래행위에 적용”<sup>88)</sup>됨을 밝히고 있다.

또한 제17조 제1항과 제2항에서 “전자문서에 의하여 운송계약과 운송물품에 대한 권리, 의무의 이전이 이루어진 경우에도 서면에 의한 운송계약 및 서류방식의 운송서류의 법적효력을 충족할 수 있다.”<sup>89)</sup>고 규정하고 있다.

동 법률은 전자문서의 사용을 허용함으로써 전자식 선화증권(e-B/L)의 실용화를 위한 기반을 조성하였지만 강행법이 아니라 권고사항이고 무역거래에 참여하는 당사자들의 합의와 함께 관련 법제의 구축이 전제되어야 하기 때문에 적용에는 한계가 있다고 할 수 있다.

다섯째, UNCITRAL의 전자서명 표준법(Model Law on Electronic Signature)으로 동 법률은 전자서명을 “데이터메시지에 있어서의, 이에 부착되거나 또는 이와 논리적으로 결합된 전자적 형태의 서명으로서, 그 데이터메시지의 서명자를 확인하고 이에 포함된 정보에 대한 서명자의 승인을 표시하는데 사용될 수 있는 데이터”<sup>90)</sup>로 정의하고 인증서, 데이터메시지 등 전자서명의 활용을 위한 기본적인 정의를 하고 있다.

동 법률은 전자상거래의 보급과 확산에 부응하여 만들어진 법률로서의 의의를 가질 수 있지만 앞서 살펴본 바와 같이 표준법으로서 강행법의 성격을 띠지 않고 있기 때문에 각국이 전자서명에 관한 법률을 제정할 경우 하나의 참고사항 역할 외에 영향력을 행사하지는 못하는 한계점을 갖고 있다.

86) eUCP Article e4. Format, “An eUCP Credit must specify the formats in which electronic records are to be presented. If the format of the electronic record is not so specified, it may be presented in any format”.

87) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 1. Sphere of Applications, “This law applies to any kind of information in the form of a data message used in the context of commercial activities”.

88) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 16. Action related to contracts of carriage of goods, “Without derogating from the provisions part on of this Law, this chapter applies to any action in connection with, or in pursuance of, a contract of carriage of goods,”.

89) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 17. Transport documents, (1), “Subject to paragraph (3), where the law requires that any action referred to in article 16 be carried out in writing or by using paper documents, that requirement is met if the action is carried out by using one or more data messages”.

90) Model Law on Electronic Signature, 2001. Article 2. Definitions. (a), ““Electronic Signature” means data in electronic form in, affixed to or logically associated with, a data message, which may be used to identify the signatory in relation to the data message and to indicate the signatory’s approval of the information contained in the data message;”.

여섯째, UNCITRAL의 국제계약에 있어 전자통신 사용에 관한 협약(United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts)으로 동 법률은 “전자통신의 형식으로 되어 있는 통신 또는 계약의 유효성이나 실행이 배제되어서는 안된다.”<sup>91)</sup>고 규정하여 국제간 상거래 활동에서 전자통신 방식을 통한 계약의 유효성을 명문화하고 있어 전자적 방식으로 계약이 체결될 경우 발생하는 계약장소 및 시기, 준거법 등의 문제에 대한 규정을 제시하고 있어 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입과 관련하여 참고로 활용할 수 있을 것으로 보인다.

## IV. 전자식 선화증권의 권리와 전과 유통의 해결과제

### 1. 권리와 전 및 유통의 전자적 해결방식의 수용

전통적인 종이문서 방식의 선화증권의 유통성은 선화증권 자체의 물리적인 소유를 전제로 하고 있지만<sup>92)</sup> 전자식 선화증권(e-B/L)은 물품인도시에 제출되지 않고 원본(original)인 상태로 차후의 소지인에게 배서되지 않기 때문에 권리증권으로서 인정을 받을 수 있는가의 문제가 제기된다.<sup>93)</sup>

이에 대해 찬들러(Chandler)교수는 “권리증권의 실체는 서명이나 원본인 상태에 있는 것이 아니라 그 종이문서에 신뢰(confidence)를 부여하는 절차에 있다.”<sup>94)</sup>면서 “서류는 그 자체로 가치를 갖고 있는 것이 아니며, 서류의 가치는 물품과 상환이 가능하다는 신뢰에 있다.”<sup>95)</sup>는 견해를 통하여 전자식 선화증권(e-B/L)의 활용에 대한 관계당사자들의 신뢰가 있다면 유통성의 문제는 쉽게 극복될 수 있다는 주장을 폈다.

또한 “가장 안전한 방식의 인증은 신뢰성을 갖춘 등록기구”<sup>96)</sup>이며, “이러한 등록기구를 사용하여 유통증권의 전자적 복제가 가능하고, 전통적인 서류의 기능이 정보의 전자적 방식에 의하여 수행이 가능할 경우 궁극적으로 유통성 문제도 해결된다.”<sup>97)</sup>는 입장을 나타냈다.

이처럼 전자식 선화증권(e-B/L)의 유통성 확보가 법적으로 큰 문제가 아니라는 주장에도 불구하고,

91) United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts, 2005, Article 8. Legal Recognition of electronic communications. (1) “A communication or a contract shall not be denied validity or enforceability on the sole ground that it is in the form of an electronic communication”.

92) Panagiota Kalofolia, “Electronic Bills of Lading : Legal Obstacles and Solutions”, *Hertfordshire Law Journal* 2(1), 2004, p.45.

93) *Ibid.*

94) George F. Chandler III, “Maritime Electronic Commerce for Twenty First Century”, *Tulane Maritime Law Journal*, Summer 1998, p.470.

95) *Ibid.*, p.471.

96) *Ibid.*, p.472.

97) *Ibid.*

전자식 선화증권(e-B/L)의 실용화에 있어 가장 큰 문제는 각국의 법제가 전통적 선화증권이 갖는 권리증권의 기능을 “비정형화된 형태(de-materialized form)”로 전환하는 것을 수용하는지 여부에 초점이 맞추어 진다.<sup>98)</sup>

현재 선화증권에 관한 국제기구 및 각국의 법적기반은 표면적으로 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입에 큰 문제가 없는 것으로 보이지만<sup>99)</sup> 실제 적용에 있어서는 이에 따른 법률적 사항을 검토하여 해결하여야 한다.

## 2. 전통적 무역서류 요건의 전자적 해결방식의 수용

선화증권과 같은 권리증권의 전자화는 다양한 법적인 문제점을 야기한다.<sup>100)</sup> 가장 큰 이유는 권리증권이 원본서류의 물리적 소유를 근간으로 하는 물품의 실체적 소유와 인도에 대한 권리 등의 법률적 권리를 통제<sup>101)</sup>하기 때문에 전자식 선화증권이 이러한 역할을 수행할 능력이 있는가에 대한 근본적인 회의가 대두되게 된다.<sup>102)</sup>

왜냐하면 전자식 선화증권<sup>103)</sup>은 단순히 선화증권의 기능을 전자적인 방식으로 전환한 것이 아니라 컴퓨터에 저장된 데이터가 전자메시지 형태로 전자적으로 전송되고, 이를 통하여 운송인, 송화인, 수화인간에 일련의 전자메시지의 송수신이 이루어지는 체계<sup>104)</sup>이기 때문이다.

전통적 무역서류 요건을 전자적 해결방식으로 하고자 할 경우 검토해야 될 사항은 첫째, 서면 및 서류요건으로 UNCITRAL 전자상거래 표준법, 호주의 해상운송서류법, 한국의 전자거래기본법 등에서 데이터 메시지의 서면 및 서류요건을 인정하고 있다.

둘째, 서명 및 원본요건으로 서명은 국제상거래계약과 관련하여 대부분의 법률체계에서 필수사항으로 인식되고 있으며 이러한 이유는 전통적 방식의 서명이 서류에 서명을 하는 당사자의 의도가 그 내용에 법률적으로 구속된다는 것을 나타내고, 서류의 인증역할을 하기 때문이다.<sup>105)</sup> 이에 대하여 UNCITRAL 전자서명에 관한 표준법과 한국의 전자서명법 등에서는 전자서명에 관한 법적효력을 인정하는 등 전통적 방식의 서명과 법적으로 동등한 전자서명에 관한 노력이 많은 진전을 나타내고 있다.

또한 원본의 요건은 서면, 서명의 요건과 연관되어 있으며 특히 유통증권 및 권리증권과 관련하여

98) Luis Cova Arria, "Legal Obstacles to the Implementation of the Electronic Bill of Lading in Civil Law Countries", *European Transport Law*, Vol. 32 No. 6, 1997, p.712.

99) Georgios I. Zekos, "Electronic Bills of Lading and Negotiability", *Journal of World Intellectual Property*, Vol. 4, No. 6, 2001, p.983.

100) Caslav Pejovic, "Documents of Title in Carriage of Goods by Sea : Present Status and Possible Future Directions", *Journal of Business Law*, 2001, p484.

101) *Ibid*.

102) *Ibid*.

103) Panagiota Kalofolia, "Electronic Bills of Lading : Legal Obstacles and Solutions", *Hertfordshire Law Journal* 2(1), 2004, p.45.

104) Panagiota Kalofolia, *op. cit*, p.45.

105) *Ibid*.



원본의 요건은 엄격하게 일치되어야 하는 필수조건<sup>106)</sup>으로 UNCITRAL 전자상거래 표준법, 한국의 전자거래기본법 등에서 법률적인 인정을 확보하고 있다.

### 3. 권리와전 및 유통의 전자화를 위한 기술적 기반 확보

선화증권이 유통성을 갖추기 위해서는 그 발행형식이 지시식(order) 또는 소지인식(bearer)이어야 하며<sup>107)</sup>, 유통성을 갖춘 선화증권만이 운송중인 물품의 전매 및 담보권을 행사할 수 있다. 물품에 대한 채권이 선화증권에 구체화되어 있으므로 선화증권을 정당하게 취득한 소지인은 권리자로서의 역할을 하게 된다. 따라서 선화증권의 소지인이 갖는 권리는 채권적 권리<sup>108)</sup>이며, 선화증권의 채권적 효력은 선화증권의 유통을 통하여 양도인으로부터 양수인에게로 물품인도 청구권이 이전되게 된다.

그러나 EDI를 비롯한 데이터 메시지를 활용하여 종이기반의 무역서류를 대체하고자 할 경우, 유통증권 아닌 해상화물운송장과 같은 서류는 법률적 문제를 발생시키지 않지만 선화증권과 같은 유통권을 전자적 방식으로 대체하고자 하는 경우에는 법률적인 문제에 부딪치게 된다.

권리와전 및 유통의 전자화를 위한 기술적 기반으로는 첫째, 전자문서 등록과 인증체계의 구축으로 전자문서의 등록과 인증을 위해서는 신뢰할 수 있는 제3의 기관(Trusted Third Party : TTP)<sup>109)</sup>의 역할을 하는 전자문서 등록기구 및 전자문서 인증절차의 마련이 필요하다. 그동안 시도된 전자식 선화증권 실용화를 위한 프로젝트에서는 전자식 선화증권(e-B/L)이 전통적 선화증권이 갖는 물권적 효력<sup>110)</sup>을 실현하는 방안을 도입하여 CMI 규칙은 개인키(private key), 불레로 프로젝트는 중앙등록기관의 개념을 도입하였으나 실용성을 확보하지는 못하였다.

둘째, 전자문서 교환의 안정성 확보로 전자무역거래의 성공은 권리증권이 전자적인 방식으로 활용가능한가의 여부에 달려 있으며 이러한 권리증권이 유통과정에서 특정 단계에서만 컴퓨터를 활용하더라도 사용자들이 접속하는 전자적인 시스템에 완벽히 통합되는 것은 전자무역거래의 필수조건이다.<sup>111)</sup>

따라서 안전성이 보장된 전자시스템에 개발되고 새로운 기술이 개발되더라도 안전성 문제는 여전히 사용자들에게 중요한 관심사항으로 부각되며<sup>112)</sup> 전자적 환경에서 인증되지 않은 안전성 침해의 위험은

106) *Ibid.*

107) 한국의 상법에서는 기명식 선화증권(Straight B/L)인 경우도 배서금지 문언이 없는 한 배서가 가능하도록 하고 있다. 상법 제130조 (화물상환증의 당연한 지시증권성) “화물상환증은 기명식인 경우에도 배서에 의하여 양도할 수 있다. 그러나 화물상환증에 배서를 금지하는 뜻을 기재한 때에는 그러하지 아니하다.”

108) 상법 제132조 (화물상환증의 처분증권성) “화물상환증을 작성한 경우에는 운송물에 관한 처분은 화물상환증으로써 하여야 한다.”

109) 한국에서는 전자문서의 안전한 보관과 내용 및 송수신 여부를 증명하는 신뢰할 수 있는 제3의 기관으로 공인전자문서 보관소(Certified e-Document Authority)를 설치하였으며 2008. 5월 현재 한국무역정보통신(KINET), LG CNS, 삼성 SDS 등 3개사가 선정되어 있다.

110) 상법 제133조 (화물상환증교부의 물권적효력) “화물상환증에 의하여 운송물을 받을 수 있는 자에게 화물상환증을 교부한 때에는 운송물위에 행사하는 권리의 취득에 관하여 운송물을 인도한 것과 동일한 효력이 있다.”

111) Emmanuel T. Laryea, “The Technological challenges facing developing countries in the move to paperless international trade”, *Band Law Review*, Vol. 12, No.2, December 2000, p.277.

별도의 해결방안을 통하여 처리하여야 한다.<sup>113)</sup>

정보 및 통신시스템의 안전성은 시스템을 통하여 전송되고 보관되는 데이터와 시스템의 가용성(availability), 기밀성(confidentiality) 및 통합성(integrity)을 보호한다는 의미<sup>114)</sup>로 현행 전자무역거래 방식에서 이러한 특징을 갖춘 안전·인증시스템은 암호화기술을 기반으로 구축되며, 데이터 암호기술과 디지털 서명기술은 개방네트워크가 직면한 기술적 문제를 해결하는 역할을 하고 있다.

#### 4. 주계약과 종속계약에서의 전자식 선화증권의 수용

전자식 선화증권(e-B/L)이 실용화되어 국제무역거래에서 사용되기 위해서는 무역거래 당사자들이 매매계약 등 주계약을 체결할 때 전자식 선화증권(e-B/L)의 사용을 명기하여야 하며, 이러한 내용이 당사자 간의 계약내용과 조건과 충돌이 없어야 한다는 전제조건이 충족되어야 한다.

무역거래 당사자들의 계약과정에서 전자식 선화증권(e-B/L)의 수용기반을 살펴보면 첫째, 주계약으로서의 매매계약에서의 수용으로 Incoterms 2000은 “1990년 개정 때부터 인도의 증거를 제공할 때도인의 의무조항에서 당사자들이 전자방식으로서의 통신을 합의한 경우에는, 종이서류를 EDI 통신문으로 대체할 수 있도록 허용”<sup>115)</sup>함으로써 정형무역거래조건에서 전자문서를 허용하고 있음을 명확히 했다. Incoterms가 EDI를 해상운송의 법적인 유효성을 가진 서류로 인정한 것은 무역 및 법률시스템에서 전자서류를 수용하는데 있어 상당히 중요한 진전을 보인 것으로 평가되고 있다.<sup>116)</sup>

둘째, 대금결제 등 이행계약에서의 수용으로 대금결제를 비롯한 이행계약과 전자식 선화증권(e-B/L)의 관계와 관련하여 아직 전자식 선화증권(e-B/L)의 유통가능 권리증권의 기능이 완전히 전자화되지 않았다는 것을 이유로 전자적 형태의 증권이 금융적 가치를 지니지 않는다고 할 수 없다.<sup>117)</sup> ICC가 지난 2002년 4월부터 발효한 전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관례의 추록(eUCP)<sup>118)</sup>은 신용장 거래의 전자화, 즉 전자신용장(e-L/C)의 실용화를 전제로 하고 있기 때문에 전자문서의 활용 및 전자적 제시에 대한 법적 근거를 제공하고 있으며 신용장 거래에서 전자식 선화증권(e-B/L)을 이용한 결제서류의 제시 및 수용을 위한 기반은 마련되어 있다.

셋째, 종속계약으로서 운송계약에서의 수용으로 현재까지 제정된 전자상거래 관련 법률 등이 전자식 선화증권(e-B/L)의 도입과 활용을 수용하기 위해서는 운송분야에 대한 보다 다양한 범위의 규정이 마

112) Faber Diana, “Electronic Bills of Lading”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1996, p.232.

113) Amelia H. Boss & Jeffrey B. Ritter, *Electronic Data Interchange Agreements*, ICC Publishing S.S., p.80.

114) Daniela Ivascanu, “Legal Issues in Electronic Commerce in the Western Hemisphere”,

*Arizona Journal of International and Comparative Law*, Winter, 2000, p.226.

115) International Chamber of Commerce, INCOTERMS 2000, Introduction, 2).

116) *Ibid*.

117) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, p.84.

118) 화환신용장통일규칙 및 관례(UCP 500)의 추록으로 UCP 500과 함께 적용될 수 있으며 UCP 600의 발효에 따라 그 추록으로도 사용될 수 있다.

련되어야 하며 이러한 규정이 국제법적인 측면에서 뿐만 아니라 각국의 국내 운송법에서도 수용되어야 할 것이다. 따라서 전자식 선화증권(e-B/L)이 운송계약에서 수용되기 위해서는 운송서류에 대한 규정의 재검토와 선화증권(e-B/L)의 세가지 기능(운송계약의 증거, 물품수취증, 권리증권) 및 권리와전의 전자적 수용 등에 대한 검토가 전제되어야 할 것이다.

선화증권은 물품에 대한 소유권과 권리증권으로서의 기능 외에 물품에 대한 담보기능을 하는 서류로서의 기능도 갖고 있으며 이러한 담보의 기능을 전자적인 방식으로 구현하는 것이 전자식 선화증권의 가장 큰 과제중 하나이지만 이에 대한 노력은 거의 이루어지지 않았다.<sup>119)</sup>

따라서 전자식 선화증권(e-B/L)의 활용에 관한 법률적 기반의 구축은 운송 분야의 법률뿐만 아니라 무역거래 분야의 다양한 법률체제에서 이루어져야 할 필요가 있다. 전자문서의 수용은 이러한 문서를 수용가능하게 하는 운송관련 법률의 제정 및 개정으로 이루어지는 것이 아니라 무역거래 과정에 참여하는 당사자들의 신뢰와 안전성을 확보하는 것이 우선되어야 가능할 것이다.

## V. 결 론

인터넷 기반의 정보통신기술 발전은 전자문서의 사용과 무역프로세스의 전자화를 통하여 전자무역거래의 활성화에 대한 관심이 높였으며 UNCITRAL 등 국제기구와 미국 등 주요 국가들은 관련 법률의 개정을 통하여 데이터 메시지를 통한 전자문서의 법률적 효력을 인정하는 등 전자무역기반구축을 위한 노력을 시도하고 있다.

그동안 씨독스, CMI 규칙, 볼레로 등 전자식 선화증권의 도입을 위한 다양한 시도가 이루어졌으나 법적·기술적 기반의 미비와 무역거래 과정에 참여하는 당사자들의 수용의사 부족으로 아직까지 별다른 성과를 거두지 못하고 있다.

선화증권의 가장 중요한 기능인 권리증권의 기능을 전자적으로 대체하여 전자식 선화증권(e-B/L)의 권리와전과 유통성의 확보를 위해서는 국제기구 및 각국의 법적기반 마련작업과 기술적 기반의 구축 노력과 함께 다음과 같은 추가적인 노력이 요구된다.

첫째, 전자식 선화증권(e-B/L)의 수용을 위하여 매매계약, 결제계약 등의 분야에서 전자식 선화증권(e-B/L)을 수용하는 방식으로 법률개정이 이루어져야 한다. 선화증권은 무역거래의 전체 과정에 영향을 미치는 중요한 무역서류이기 때문에 전자식 선화증권(e-B/L)의 권리와전과 유통성 확보를 위해서는 여타 분야의 법적기반 마련이 필수적이다.

둘째, UNCITRAL 등 국제기구를 통하여 전자식 선화증권 통일법(가칭)의 제정이 이루어져야 한다.

119) Marek Dubovec, "The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral", *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Spring, 2006, pp.448-449.

전자식 선화증권(e-B/L) 관련 법률의 국가간 조화가 이루어지지 않는 한 권리이전과 유통은 불가능하기 때문에 각국이 준거법으로 수용할 수 있는 통일법이 필요하다.

셋째, 전자식 선화증권(e-B/L)의 유통을 위한 기술적 기반의 구축과 통합노력이 필요하다. 전자식 선화증권(e-B/L)의 등록, 배서, 유통 등에 대한 국제적인 기술표준이 없기 때문에 이를 위한 기술표준의 제정작업이 필요하다.

본 연구는 전자식 선화증권(e-B/L)의 권리이전과 유통성 확보를 위한 전제조건으로서 선화증권의 기능과 전자식 선화증권(e-B/L)의 유통을 위한 법적·기술적 기반의 분석에 치중하였기 때문에 전자식 선화증권(e-B/L)의 실제적인 유통모델에 대해서는 본 연구에 반영하지 못하였다. 이러한 사항들에 대한 검토와 분석은 후속 연구의 과제로 남긴다.

## 참 고 문 헌

- 강원진, 「무역결제론」, 개정판, 박영사, 2007.
- \_\_\_\_\_, 「전자결제시스템」, 삼영사, 2000.
- 오병철, 「전자거래법」, 법원사, 1999.
- 최기원, 「상법학신론」, 제12판, 박영사, 2003.
- Boss Amelia H. & Ritter Jeffrey B., *Electronic Data Interchange Agreements*, ICC Publishing S.S.
- Carr Indira, Stone Peter, *International Trade Law*, 3rd ed., Routledge Cavendish, 2005.
- Chandler George F. III, "Maritime Electronic Commerce for Twenty First Century", *Tulane Maritime Law Journal*, Summer, 1998.
- Diana Faber, "Electronic Bills of Lading", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1996.
- Dubovec Marek, "The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral", *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Spring, 2006.
- Gilmore Grant, Black Chares L. Jr., *The Law of Admiralty*, Mineola, N.Y., Foundation, 1975.
- Ivamy Hardy E. R., *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 11th ed., Butterworths & CO. (Publishing) LTD., 1979.
- Ivascanu Daniela, "Legal Issues in Electronic Commerce in the Western Hemisphere", *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Winter, 2000
- Kalofolia Panagiota, "Electronic Bills of Lading : Legal Obstacles and Solutions", *Hertfordshire Law Journal* 2(1), 2004.
- Laryea Emmanuel T., *Paperless Trade Opportunities, Challenges, and Solutions*, Kluwer Law International,

2002.

\_\_\_\_\_, "Paperless Shipping Documents : An Australian Perspective", *Tulane Maritime Law Journal*, 2000.

\_\_\_\_\_, "The Technological challenges facing developing countries in the move to paperless international trade", *Band Law Review*, Vol. 12, No.2, December 2000.

Sorieul Renaud, Clift Jennifer R., Angelo Jose, Faria Estrella, "Establishing a Legal Framework for Electronic Commerce : The Work for The United Nations Commission on International Trade Law(UNCITRAL)", *International Lawyer*, Spring, 2001.

Sturley Michael F., "The Proposed Amendment to the Carriage of Goods by Sea Acts : and Update", *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 2000.

Todd Paul, *Modern Bills of Lading*, William Collins Sons & Co. Ltd, 1986.

UNCTAD, "The Use of Transport Documents in International Trade"

UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, Nov. 2003.

Williams Stasia M., "Something Old, Something New : The Bill of Lading in the Days of EDI", *Transnational Law and Contemporary Problems*, Fall, 1991.

Zekos Georgios I., "Electronic Bills of Lading and Negotiability", *Journal of World Intellectual Property*, Vol. 4, No. 6, 2001.