고려대 해상법연구센터
해상법 주간 브리핑 제19호(2022.9.18.)

I. 전자 선하증권 상용화의 전제조건들

시장에서는 이미 전자 선하증권이 사용되는 것으로 말하는 분들이 있습니다. 이는 일부만 맞고 일부는 틀리는 말입니다. 유통 선하증권은 아직 전자로 발행되고 있지 않습니다. 비유통 선하증권, 즉, 수출자와 수입자 사이에만 주고받는 선하증권에는 전자식 선하증권이 사용됩니다. 본점과 지점사이의 거래 등 은행이 개입되지 않는 경우는 비교적 단순합니다. 운송인, 수출자와 수입자만 등록처에 등록이 되면 전자적으로 비유통 선하증권이 발행되어 종이 선하증권을 대신하게 됩니다. 유통 선하증권의 경우는 은행과 제3자의 손을 거치면서 절차가 복잡하기 때문에 아직 상용되지 않고 있습니다. 유통 선하증권이 발행되어 상용되려면 신용장거래가 가능하게 외국의 많은 은행, 세관, 창고, 운송인, 화주들이 모두 망라되어 하나의 망에 들어와야 하고 국제화된 등록처에 등록해야 하는데, 간단하지가 않습니다.

전자 선하증권의 상용화에는 아래 세가지 전제가 필요합니다. 첫째, 종이 선하증권이 가지는 법적 효력을 전자 선하증권도 가져야합니다. 선하증권은 물권적 효력을 가져서 수중에 선하증권을 넣으면 점유를 이전받아 운송중인 물건에 대한 소유권을 취득하게 됩니다(상법 제133조, 861조). 전자로 발급된 경우에도 상법 제862조를 통하여 동일한 효력을 가집니다. 둘째, 전자로 발행된 선하증권에 의한 사고의 경우에도 보험으로 피해자 및 가해자가 보호받을 수 있어야합니다. 선하증권의 소지인은 운송물 손상에 대하여 운송인에게 손해배상청구가 가능합니다. 전자 선하증권의 경우에도 동일합니다. 이 경우 운송인은 손해배상책임을 부담하는데, 책임보험자인 P&I Club이 운송인의 책임을 부보해줍니다. 기본적으로 전자 선하증권으로 인한 사고에는 운송인의 책임보험자들이 보험금을 지급하지 않습니다. 현재, 국제 P&I클럽에서는 Bolero, 트레이드 렌즈(머스크)등 5개의 경우만 예외로 책임을 인정하여 보험금을 지급합니다. 우리나라 Korea P&I는 아직 예외가 되는 클럽을 지정하고 있지 않습니다. 삼성 SDS가 Cello라는 전자 선하증권의 유통이 포함된 플렛트 폼을 구축한다고 하는데 마찬가지로 국제 P&I클럽에 인정을 받아야 운송인들이 첼로를 마음놓고 이용할 것입니다. 셋째, 등록기관이 국제화되어야 합니다. 전자 선하증권은 발행과 유통의 결과를 등록기관에 등록을 하게 되는데, 그 등록기관이 국제화되어 범용성을 갖추어야합니다. 현재 KT와 KL Net입니다만, 국제화를 더 진행해서 외국의 이용자를 대폭늘려야합니다.

2. 자동차운반선

포항 영일만 신항에서 이집트로 중고자동차를 수출하는 길이 처음 열렸다고 합니다. 본 자동차 운반선의 경우에 여러 당사자들이 개입됩니다. 우선 우리 나라의 수출자와 이집트의 수입자가 있습니다. 우리 나라의 해운회사가 운송인인 것을 보면 CIF계약이 체결된 것 같습니다. 운송인인 씨아이지 해운은 자신의 양륙의무를 이행하기 위하여

포항 영일만 신항과 하역작업계약을 체결합니다. 선적 및 운송시 자동차에 사고가 발생하면 운송인으로서 씨아이지 해운이 책임을 집니다. 운송인은 손해전액을 배상하는 것이 아니라 포장당 책임제한(무게당)을 하게 됩니다. 수출자는 적하보험에 들어야합니다. 손해에 대하여 적하보험을 받고 적하보험자가 씨아이지 해운에게 구상청구를 합니다. 씨아이지 해운은 Korea P&I에 선주책임보험에 가입해야합니다.

자동차 운반선은 부피가 나가는 자동차를 여러단에 걸쳐 적재해야하므로 공간이 많이 필요합니다. 다른 선박에 비해 높습니다. 무게중심이 위로 올라가서 항해 중 전복될 위험이 대단히 높습니다(예, 골든레이호). 자동차안에 남겨진 것들이 불씨가 되어 화재가 발생하게 됩니다. 항해중 이런 사고들이 발생하지 않도록 조심해야겠습니다.

3. 해사법원설치에 대하여

우리나라는 영국과 달리 해사법원이 존재하지 않습니다. 영국, 싱가포르 및 홍콩은 법원안에 특별한 해사절차를 가지고 독자적인 판사가 존재한다는 점에서 해사법원이 있다고 말해질 뿐이지 독립된 행정조직을 갖추고 있는 것은 아닙니다. 독립된 조직을 가지는 것은 중국이 유일합니다. 10개의 지방해사법원과 지원까지 36개가 있습니다.

우리나라에서는 2015년부터 해사법원 설치운동이 일어났습니다. 서울에서는 한국해법학회와 해사법정중재활성화 추진위(이하 추진위)가 활동을 합니다. 부산과 인천에서도 각기 설치운동을 합니다. 해사법원이 설치되면 전속관할을 가지므로 모든 해사관련 사건은 해사법원에서만 소송이 다루어집니다. 그래서 최소한 경인지역과 부울경 지역에 하나씩 두 개는 둘 필요가 있습니다. 한국해법학회의 안은 서울, 부산, 광주, 인천 이렇게 네 군데에 해사법원을 둡니다. 부산과 인천은 각기 자신의 지역에만 해사법원을 두고자합니다. 전문법원에는 전문판사가 있어야합니다. 순환보직을 할 때 교대로 근무할 곳이 있어야하기 때문에 최소한 두군데에 해사법원이 있어야합니다. 과연 독립된 해사법원을 만들 만큼 사건이 있는 지 문제됩니다. 법원에 제소되는 해사사건이 년간 500건 내외인 것으로 파악됩니다. 경인지역에 350건, 부울경에 150건 정도입니다. 최근 국제상사법원을 우리도 도입하자는 논의가 있습니다. 이를 수용하여 해사법원과 국제상사법원을 합쳐서 해사·국제상사법원을 설치하는 법안을 국회 이수진 의원을 통하여 한국해법학회/추진위는 제출한 바 있습니다. 이 법안은 사건수가 늘어나서 여러 곳에 전문 법원을 설치할 수 있는 장점이 있습니다.

그 사이 추진위는 (i) 해사전담부의 설치(2016년) (ii) 해상사건에 “해”(2021)라는 사건번호를 부여받는 등의 성과를 거두었습니다. 민사사건을 처리하는 해사법원이 설치되기 위하여는 수요자인 해운선사, 화주들이 그 필요성을 느끼고 적극적으로 나설 필요가 있습니다. 자신의 지역에만 해사법원을 설치하기보다는 최소한 두곳에 설치하여 수요자들의 사법 접근성도 높이고 전문성도 높였으면 합니다. (김인현)