

공정위 해운제재에 행정소송, 탈탄소 대응·안전·보건 강화

정기선시황 급락·공급망 안정되며 선·화주 장기운송계약 파기 및 재협상 분쟁 가능성
카타르 LNG프로젝트 운송 수주, 中 코로나19 분쟁 9만건, P&I 보험료 7.5-10% 인상



좌장 김인현 고려대학교 교수(해상법연구센터 소장)
좌담패널 △조봉기 한국해운협회 상무 △이종덕 박사(고려대 해상법연구센터)
 △정문기 한국미래물류연구소 연구위원(박사) △장세호 산업은행 실장
 △강동화 Korea P&I 부장 △김재희 태평양 변호사 △박영준 단국대학교 교수
 △이동해 박사(해상법연구센터 부소장)
주제 정리 2022년 해운·조선·물류산업 동향과 법적쟁점, 2023년 전망, 인적동향
 이인애 해양한국 편집국장(한국해사문제연구소 상무)
주최 일정 고려대학교 해상법연구센터·한국해사문제연구소
 2022년 12월 23일 오후 1시, 줌(Zoom) 방식 진행
 *좌담시점상 올해는 2022년
 내년은 2023년임

김인현= 여러분 반갑습니다. 저는 고려대학교 해상법연구센터 소장으로 있는 김인현 선장 교수입니다. 해상법 이슈 좌담은 전통있는 한국해사문제연구소와 고려대 해상법연구센터가 함께 추진해온 올해로 11회 째를 맞이한 행사입니다. 연말에 그 해에 있었던 해운, 조선, 물류, 선박금융 등에 관련된 다양한 이슈를 정리하고 법적 의미를 담아보는 시간입니다. 이 좌담회만 듣고 있으면 지난 1년이 정리되고 다음해가 예상되기 때문에 특별히 큰 인기를 모으고 있는 프로그램입니다.



△김인현 교수

해마다 이 좌담회의 좌담내용을 정리해서 '해양한국' 신년호에 특집으로 실어주시는 한국해사문제연구소의 이인에 상무님께도 깊이 감사드립니다. 이 행사는 온라인 줌으로 진행되며, 3개의 라운드로 구성됩니다. 제1라운드에서는 올 한해(2022년) 각 분야의 동향을 말씀하시고 제2라운드는 각 분야의 인적동향을, 제3라운드에서는 2023년을 전망하게 됩니다.

좌담을 시작하기 전에 공동주최자인 이인에 상무님으로부터 간단한 인사말씀을 들겠습니다.

이인애= 안녕하세요? 해양 한국의 편집국장 이인애입니다. 2011년 12월 2일 고려대 법학전문대학원에서 김인현 교수님께서 주최하신 '해상법 전문가 강좌' 일정의 한 세션으로 시작된 해상법 이슈 좌담이 어느덧 12회를 맞았네요. 처음 취재차 참석했다가 당해 해사산업계의 동향과 법적 쟁점을 회고하고 새해를 전망한 내용이 좋아서 좌담내용을 전제한 것이 인연이 되어 지금까지 왔습니다.

초기에는 좌담이 김인현 교수님을 비롯해 해운, 보험, 법률, 학계 4개분야의 전문가 패널로 시작했는데, 지금은 해운, 물류, 화주, 해상보험, 선박건조 및 금융, 법률, 학계 7개 분야로 확대되어 각계의 전문가 패널분

들이 동참하고 계십니다. 그만큼 해사산업계를 구성하는 다양한 분야의 동향과 이슈, 전망이 나오게 돼 좌담 내용이 더욱 알차고 풍성해졌습니다. 올해도 각계에서 여러 전문가 패널분들이 참여하고 있어 기대가 됩니다. 그동안 한해도 거르지 않고 좌담회의 구심점이 되어 추진해주신 김인현 교수님께 진심으로 감사드립니다.

오늘 좌담의 내용은 '해양한국' 2023년 1월호에 게재되며, 인터넷판에도 게재되어 2022년 해사산업계를 둘러싼 동향과 법적쟁점, 인적동향에 대한 기록으로 남게 됩니다.

김인현= 이인에 국장님 대단히 감사합니다. 벌써 12년에 걸쳐 해양한국 신년호에 저희 좌담회 내용이 게재됩니다. 앞으로 10년, 20년 후에는 이렇게 확보된 자료들이 우리 해사산업과 해상법의 도서관 역할을 하게 될 것으로 기대됩니다.

첫라운드에 들어가겠습니다. 2022년은 아무래도 공정거래위원회의 동남아선사에 대한 과징금 부과, 2022년 하반기에 정기선시황의 급락 등이 큰 이슈였던 것 같습니다. 또한 법률적으로는 미국 FMC의 해운경쟁법 강화, 화주의 고가운임 지급, 중대재해처벌법이 생각납니다. 우선 각 분야에서 중요한 이슈를 먼저 짚어보겠습니다. 해운분야에서 조봉기 상무님을 모셨습니다.

공정거래위, 동남아, 한일항로 과징금 부과, 8-10월 피심선사 행정소송 제기 IMO 환경규제 강화에 '23년부터 기존선의 에너지효율 개선 대응 필요

조봉기= 우선 정기선사 해운공동행위에 대해 장기간 조사를 마친 공정거래위원회가 전원회의를 열고 심결을 통해 공정위 차원의 마침표를 찍었습니다. 동남아 항로에 대해서는 1월에 전원회의를 개최해 과징금 962억원을 부과하는 결정을 내렸고 한일항로에 대해서도 5월 전원회의에서 800억원의 과징금을 부과했습니다.



△조봉기 상무

한중항로에 대해서는 과징금 없이 시정명령만 부과하는 결정을 내렸습니다. 이 같은 공정위의 결정이 부당하다고 판단한 피심 선사들은 8~10월 중 각 항로에 대해 행정소송을 제기한 상태입니다.

다음으로 항만안전특별법이 올해 8월부터 시행됐습니다. '21년 4월 평택항에서 컨테이너를 수리하던 노동자가 사망하는 사고가 발생했는데 이런 사고를 방지하는 취지의 특별법이 작년 8월 제정된 것입니다. 항만안전특별법은 항만하역사업자가 사업장 내 모든 작업을 책임 관리하고 하역근로자, 항만용역업체직원, 화물차운전자 등 모든 근로자에 대한 안전관리 계획을 수립하는 것이 골자입니다. 항만하역사업자는 안전관리계획을 수립해 항만관리청의 승인을 받아야 하며, 그 계획이 제대로 이행될 수 있도록 점검하는 항만안전점검관을 항만별로 배치해야 하고 항만관리청은 소속 공무원, 항만공사직원 등을 항만안전점검요원으로 지정토록 하고 있습니다. 노·사·정이 참여하는 '항만안전협의체'도 항만별로 구성되어 작업내용, 안전규칙, 위험요소 등에 대해 교육을 하도록 하고 있습니다. 이에 따른 비용 마련을 위해 '항만안전관리비'도 신설됐습니다.

최근 화물연대의 운송거부로 주목을 받고 있는 안전운임제를 얘기하겠습니다. 우리 해운업계는 환적 컨테이너에 대한 안전운임 적용의 직접적인 이해당사자로서 '20년 제도 시행초기부터 환적컨테이너에 대한 안전운임제 적용에 문제를 제기해 왔습니다. 행정소송을 통해 수출입컨테이너에 적용한다는 법조항과 달리 환적 컨테이너에도 안전운임을 적용하는 국토교통부 고시가 행정권 남용임을 지적했고 올해 4월 대법원 승소 판결을 통해 7월부터는 고시가 개정된 바 있습니다. 이에 화물연대는 환적컨테이너를 안전운임제 적용대상으로 명문화하는 법개정을 주장했고 개정안이 발의되기

도 했습니다. 12월 운송거부 사태 전까지만 해도 일몰연장과 적용화물 확대를 놓고 여야가 줄다리기를 할 것으로 예상됐었는데 분위기가 반전되어 이제는 제도의 존폐가 관건이 되고 있습니다. 화물자동차운수사업법에 근거를 둔 안전운임제도가 일몰을 앞두고 된 것입니다. 일몰되어 제도가 폐지될지, 시행기간이 연장될지 귀추가 주목됩니다.

해운법 제47조의2에 근거해 시행 중인 우수선화주인증제도에 따라 우수화주로 인증받은 기업 중 조건에 맞는 기업은 조특법 제104조의30에 따른 법인세 세액공제 혜택이 부여됩니다. 조특법 조항이 올해 말로 일몰을 맞는데 3년 연장하는 법안이 국회를 통과했습니다. 이밖에도 운항선박 변경신고 시 국적증서 대신 임시국적증서를 첨부토록 하는 해운법 시행규칙 제16조가 올해 6월 개정되어 민원시간이 단축되는 일도 있습니다.

가장 주목해야 할 분야는 환경 분야입니다. 국제해사기구(ICS)는 '08년 대비 '50년까지 선박에서 기인한 온실가스를 50% 감축하겠다는 목표를 설정하고, 단계적인 규제 시간표를 만들어가고 있습니다. '23년부터는 신조선 에너지효율을 '13년 대비 20% 높이고 기존선박에도 에너지효율 규제를 적용하게 됩니다. 400톤 이상 선박은 '23년 중 도래하는 선박검사일까지 규제 충족 여부를 검증받아 국제에너지효율증서를 비치해야 운항이 가능합니다. 선사들은 이를 위해 에너지출력제한장치나 절감장치 등을 설치해야 합니다. 탄소집약도지수를 이용한 규제도 시작되는데 '23년 한 해 동안의 운항정보를 바탕으로 지수를 산출하여 A부터 E까지 5단계의 등급을 부여하여 '24년부터는 환경적으로 효율이 낮은 선박을 강제로 시장에서 퇴출시키는 조치가 시행될 예정입니다. 해양오염방지협약의 이런 내용 골자로 올해 10월 '해양환경관리법'이 개정되었습니다.

한편 친환경규제에 적극 대응하기 위해 '18년 제정된 '환경친화적 선박의 개발및보급 촉진에 관한법률'에 따라 시행하던 '친환경선박 전환지원제도'가 내년부터는

친환경선박지원제 '글로벌저탄소선박 정책대응사업'으로 개명, 폐선조건 사라져 중대재해처벌법 관련 해수부 '선내안전보건기준' 제정 추진, '23년 관련고시 공표 예정

'글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업'로 사업명을 바꿔서 계속됩니다. 종전에는 기존선박의 폐선이 지원의 전제조건이었는데 이런 조건을 없애는 등의 개선이 이루어졌습니다.

선박안전법 결함신고 조항에 대한 위헌소송도 진행 중입니다. 해운협회도 보조참가인 자격으로 소송에 참여하고 있습니다. 선원분야에서는 중대재해처벌법 시행, 선원인권보호 교육 관련 선원법 개정, 코로나19에 따른 선원·선박 방역지침 완화 등이 주요 이슈였습니다.

먼저 '21년 1월 제정된 '중대재해 처벌 등에 관한 법률'이 1년간의 준비기간을 거쳐 '22년 1월 시행되었습니다. 다만, 5인 미만 사업장은 적용에서 제외되며, 50인 미만 사업장은 '24년부터 시행 예정입니다. 아시다시피 중대재해처벌법은 현대중공업 아르곤 가스 질식 사망사고, 태안화력발전소 압사사고와 같은 산업재해로 인한 사망사고 발생 등이 사회적 문제로 지적됨에 따라, 안전·보건 조치의무를 위반해 인명피해를 발생하게 한 사업주를 처벌하는 규정을 두어 중대재해를 예방하고 종사자의 생명과 신체를 보호함을 목적으로 제정된 법이죠. 그러나 규정이 불명확하고 모호하여 사업주의 의무사항 이행에 대한 혼란이 있고, 특히 해운업계의 경우 해운분야에 대한 안전·보건 관계법령 기준이 명확하지 않아 이에 대한 명확한 기준 정립이 필요한 상황입니다. 우리 협회는 해운분야에 대한 안전·보건법령의 명확한 기준정립 및 선원·선박 관련 중대재해 발생 시 관할권이 해양수산부로 일원화될 수 있도록 해수부와 함께 '선내 안전·보건 기준'의 조속한 제정을 추진 중이며 '23년 초에 관련 고시가 제정·공표

될 예정입니다.

'19년도에 발생한 승선근무예비역 자살사고를 계기로 선원인권보호에 대한 요구가 커지고 있는데, 선원의 노동권 및 인권 보호에 관한 교육 시행을 의무화하는 방향으로 선원법 제116조(선원 등의 교육훈련) 제3항 및 제4항이 '22년 1월 개정되었습니다. 선원인권보호 교육의 대상은 선원, 선원이 되려는 사람 및 선원 관련 노무·인사 담당자가 되며, 관련 교육은 온라인교육 방식으로 매년 1회 이상을 원칙으로 교안이 마련되고 있습니다. 개정 선원법은 내년 1월 시행 예정으로 하위법령 개정작업을 마무리해 본격적으로 선원인권보호 교육이 선원 및 노무·인사담당자들을 대상으로 시행되면 선원들의 근로환경 개선과 인권존중에 대한 인식이 제고될 것으로 기대됩니다.

코로나19 감염자 감소에 따라 방역지침 완화 추세가 완연하던 지난해 12월 오미크론 변이 확산 등으로 방역지침이 다시 강화됐습니다. 해운업계에서는 국제선박에서 하선하는 한국인선원들에 대한 격리면제, 백신접종 완료자에 대한 격리면제 등이 중단되어 선박운항 및 선원교대에 많은 어려움을 겪었으나 지금은 격리면제, 외국인선원 무비자 입국 등으로 선원교대가 원활하게 이루어지고 있습니다.

끝으로 해운협회는 8월 임시총회를 개최하고 회원사들의 자발적인 출연을 기반으로 재단법인을 설립하기로 했습니다. 뒤이어 개최한 발기인 창립총회를 통해 재단법인 '바다의 품'이 설립됐고 앞으로 해운산업의 사회적 기여활동을 촉진하고 해운산업의 저변을 확대하는 다양한 활동이 기대되는 상황입니다.

김인현= 조봉기 상무님께서 외항해운업계에서 있었던 여러 동향과 이슈에 대해 말씀해주셨습니다. 물류분야에서는 이종덕 부장님을 모셔 올해 동향을 들어보겠습니다.

이종덕= 물류분야 주요 이슈로는 글로벌 Big3 해상

Maersk, CMA, MSC 글로벌 Big3
해상운송인의 종합물류사업 진출,
국제운송 Platform사업 활성화,
플랫폼 사업자 해외진출시
국가별 사전 점검 필요

운송인의 종합물류사업 진출, 국제운송에 관한 Platform 사업 활성화와 미국 'OSRA 2022' 발효, 3가지에 대해 살펴보겠습니다. 특히 미국 OSRA 2022 발효는 우리나라 최대 기업이 선사들의 불공정하고 불합리한 DEM/DET(지체료) 청구로 인해 미국에서 선사를 상대로 이미 FMC에 제소를 한 사건이 보도가 된 사실도 있어서 집중적으로 보고자 합니다.

세계 최대 선사인 Maersk Line이 종합물류 시장, 특히 항공운송시장에 시장 참여자로 진출한 이후, CMA와 MSC가 뒤를 이어서 항공운송시장에 직접 진출하고 있습니다. Maersk는 작년('21년)에 항공기 구매와 함께, 한국에서는 올해 인천공항에 항공운송을 위한 창고 임차를 계획하였고, CMA는 올해 3분기 물류사업분야에서 흑자를 냈고 MSC는 최근 첫 번째 자사항공기를 인도받은 것으로 보아 해상운송인의 지위와 함께 항공운송인의 역할도 강화할 것으로 예상됩니다.

해상, 항공운송과 같은 국제운송은 전통적으로 선박이나 항공기를 보유한 실제운송인이나 선박이나 항공기를 보유하지는 않지만 주로 복합운송 서비스를 제공하였던 소위 Freight Forwarder가 운송서비스를 제공해왔습니다. 그러나 올해는 미국의 Flexport, 중국의 YQN Line과 같은 Platform 사업자들이 플랫폼에서 국제운송 운임을 제공함으로써 시장에서 플랫폼사업 활성화가 본격화되고 있습니다. 특히 미국의 Flexport사는 미국 내 국제운송시장 점유율이 급속도로 성장하고 있어 전통적인 Freight Forwarder 시장을 위협하고 있으며, 한국에서도 S사가 그들의 고유 플랫폼을 한국시장뿐 아니라 글로벌 시장에 진출하고 있어서 향후 성장에 귀추가 주목됩니다. 단, 이러한 플랫폼사업자들

이 해외시장에 진출하기 위해서는 진출 전에 현지 국가의 법적 제한을 검토할 필요가 있습니다. 예를 들면 중국이나 베트남 같은 국가에서 국제운송을 제공하고자 하는 플랫폼사업자는 현지 법규를 통해 그들이 발행하는 B/L만을 가지고는 국제운송에 관한 계약이 성립된 것으로 간주하지 않고, 화주와 운송인 간에 서면 계약체결을 제도화하거나, 국제운송시장에 연결된 선적지나 도착지 내륙운송은 플랫폼사업자가 서비스를 제공할 수 없게 하는 한계가 있으니, 철저한 사전점검이 필요할 것입니다.

앞에서 언급한 두 가지 분야 외에 물류분야에서 집중적으로 점검해야 하는 것이 올해 6월에 미국 의회가 20여 년 만에 미국 해운법인 Shipping Act를 개정한 'OSRA 2022'를 발효시킨 것입니다. 이는 현재 미국발착 해상운송뿐만 아니라, 해상운송과 연결된 미국 내 내륙운송까지 분쟁이 되고 있어서 집중적으로 보고자 합니다.

올해 6월 16일에 미국 바이든 대통령이 미국 상하원에 제출한 'OSRA 2022' 법안에 서명을 하여 통과시켰습니다. 이 법안은 Ocean Shipping Reform Act 1998을 24년 만에 개정된 것으로, 언론을 통해 보도된 것처럼 COVID-19의 영향으로 미국발착 해상운송으로 인한 공급망 혼란과 유럽 및 아시아계 선사들의 해상운송서비스에 관한, 선복 미제공, DEM/DET(체선료 및 체화료) 과다청구와 같은 불공정행위를 바로잡기 위해서 개정됐습니다.

먼저 'OSRA 2022'의 연혁을 살펴보면, OSRA 2022의 전신은 최초 1916년 Shipping Act의 제정으로부터 시작해서 크게 1984년 Shipping Act 개정, 1998년에 Ocean Shipping Reform Act로 개정이후 올해 2022년에 'OSRA 2022'으로 전개됩니다. 물론 제정이후 3차례 개정만 있었던 것은 아닙니다. 우리가 알고



△이종덕 박사

미국 'OSRA 2022' 발효-
FMC 선사 S/C에 영향력 행사 확대,
NVOCC관련 Safe Harbor 규정
NVOCC 과실 아닌 지체로 부과시
선사에 페널티 부과

있는 FMC는 1961년 개정에서 그 명칭이 이전의 US Shipping Board에서 공식적으로 FMC로 개정된 것처럼 위에 언급한 개정 이외에도 여러 차례 개정은 있었습니다.

'OSRA 2022'와 관련해서는 미 의회가 연방규칙 US CODE § 41102 General Prohibition이라는 금지조항의 (C) 항목에 관한 해석지침인 46 CFR § 545.5를 현재 시대 상황에 맞게 구체적으로 개정된 것입니다. 즉, General Prohibition에는 미 해운법인 Shipping Act에 규정한 common carrier와 marine terminal operator 및 NVOCC와 같은 Ocean Transportation Intermediary가 화물을 수령, 취급, 보관, 인도를 하면서 공정하고 합리적인 행위를 하도록 하는 일반적인 행위를 규정하고 있고, 이에 대한 해석지침으로 4가지 정도의 구체적인 항목을 46 CFR § 545.5에서 규정하고 있는데, 이 해석지침을 현 상황에 맞게 더 구체화한 것이 'OSRA 2022'입니다.

'OSRA 2022'는 작년 12월 8일에 미 하원을 통과했고, 올해 3월 31일에 상원을 통과해 6월 16일에 상하 양원의 절충안이 바이든 대통령의 서명을 통해 결국 통과하게 되었습니다. 'OSRA 2022'의 개정 내용이 많고, 현재도 개정법에 대하여 FMC가 미 법무부와 Rule-making을 추가로 만들고 있지만, 주요 개정내용은 3가지 정도입니다.

첫째, Section 3에서 FMC가 선사들의 S/C(Service Contract)에 더 영향력 있게 관여하도록 하고 있습니다. 기존에는 SC에 필수항목을 8개 항목 정도로 하고 있으나, 이번 개정을 통해 1개를 추가해 FMC가 보기에 Rule-making 과정을 통해 필요하다고 판단하는 조건

을 SC에 의무항목으로 포함하도록 하고 있습니다. 둘째, section 5에서 선사들의 보복행위 금지를 규정하고 있습니다. 이는 기존 46 USC§41102에 (d) 조문을 추가한 것이며, 그 내용은 화주, 화주의 대리, 운송중개인, 육상운송인이 다른 선사를 이용하거나, 선사를 상대로 이익을 제기 또는 기타 이유로 선복제공을 거부 또는 거부 위협하는 것을 포함한 불공정하고 불합리한 차별적 행위를 금지하고 있습니다.

셋째, Section 7에서 common carriers의 의무와 책임에 관해 전반으로 개정했습니다. common carrier라는 용어는 1984 Shipping Act의 개정을 통해서 공식적으로 구체화되었는데, 선사와 같은 VOCC나 우리나라 법에서 국제물류주선업자와 같은 해상운송에 관한 NVOCC는 모두 common carrier의 지위를 갖습니다. 그런데 'OSRA 2022'에서 이들의 불공정하고 불합리한 행위의 금지를 다시 한번 강조하면서, 불합리한 행위로 앞에서 언급한 CFR 46 § 41102 및 46 CFR § 545.5의 규정에 부합하지 않는 DEM/DET 청구를 금지할 뿐만 아니라, DEM/DET 청구시 Invoice에 필수 항목으로 기재해야 할 13가지 항목을 규정하고 있고, 기재 누락시에 피청구인은 DEM/DET를 지급하지 않아도 되도록 규정하고 있습니다. NVOCC와 관련해 이번에 Safe Harbor 규정을 추가했습니다. 영문계약에서 Safe Harbor 규정은 일반 계약당사자가 선관의무를 다해도 피할 수 없었던 사안에 대해서는 면책을 부여하도록 하는 내용의 규정인데, 이번에 NVOCC에게 Safe Harbor 규정을 적용해 실제 NVOCC의 과실로 발생하지 않은 DEM/DET에 대해서 선사가 NVOCC에게 DEM/DET를 청구할 경우, DEM/DET 환급과 아울러 FMC가 선사에게 페널티로 부과할 수 있도록 규정한 것입니다.

김인현= 이종덕 박사님이 물류분야에서 있었던 광범위한 내용을 잘 들려주셨습니다. 특히 정기선 해운선사의 육상물류 진출과 FMC의 해운법 강화 내용에 대

해 자세히 전해 주셨습니다. 화주분야에서는 정문기 박사님을 모셨습니다.

정문기 = 2022년 해운물류 핵심키워드는 물류대란과 미국 해운개혁법 개정 등이 이슈이며, 구체적인 내용은 선복부족, 운항정시성 하락, 해상운임 상승 및 급락, 짧은 해운호황 등이고, 2023년은 높은 인플레이션으로 인한 수요 물동량 감소 등 악재도 있지만 해운물류가 코로나 이전으로 회복하기 위한 한 해가 될 것으로 예상됩니다.

우선 정기선 컨테이너 해운물류분야에서 해상운임 변화 추이를 보겠습니다. 정기선 컨테이너 해상운임 관련해 단기추세 및 정기선 컨테이너 해운시장 전망은 높은 인플레이션과 수요위축으로 인한 수출입 물동량 감소로 해상운임은 향후 지속적으로 하락할 것이 예상됩니다. 상하이컨테이너운임종합지수(SCFI) 기준에 의하면, 2022년 1월 역사상 최고점(5,110) 경신하였고, 중국의 오미크론 변이 확산과 제로코로나 정책으로 주요 대도시인 상하이 봉쇄령 발효로 제품 생산 감소 및 내륙 물류차질로 수요가 위축됐습니다. 또한 기준금리 인상이 진행됨에 따라 경기침체 우려로 SCFI가 급속히 하락하는 추세입니다. 2023년 해상운임은 항만적체 완화 및 대규모 선박인도에 따른 선박공급 증가, 고객 수요 물동량 감소, 공급망 차질 감소로 해상운임은 팬데믹 이전 수준으로 근접하게 될 것으로 예상하고 있습니다.

정기선 컨테이너 운송에 사용되는 서비스계약(service contract)인 장기운송계약은 정기선사와 대형 화주들이 3개월 이상, 1년, 3년, 5년 등 장기간 운송서비스에 대한 계약을 체결하는 것으로 정기선사는 대형 화주에게 선복(vessel space)을 약정하고, 화주 또한 정기적으로 일정한 물동량의 공급을 약정합니다. 소형 화주들도 이러한 장기운송계약체결을 추진하기 위한 방안으로 업종별 화주협회를 결성해 협회 회원사들의 화물을 집하하여 장기운송계약을 체결할 수 있는 연

소형화주 장기운송계약체결 추진 모색, 업종별 화주협회 결성 연구 진행, 최소선적보장물량(MQC) 관련 장기운송계약 위반사례에 분쟁 예상

구가 진행되었으며 현업에서 실행되고 있습니다.

화주는 대량의 화물 물동량을 제공하기 때문에 할인된 운임으로 장기운송계약을 체결하는데, 대형 화주에게 차별적으로 더 유리한 운임을 제공하고 소형 화주들에게는 불리한 고운임을 부과하는 것은 경쟁법 위반의 소지가 있지만, 미국 해운법은 장기운송계약의 체결은 합법이라고 규정하고 있습니다. 화주와 운송인 간 장기운송계약은 화물 물동량의 안정적인 제공과 안정된 선복 공급의 장점과 함께 경쟁법위반 소지를 감소시킬 것으로 보입니다.

장기운송계약의 핵심계약 내용은 MQC(최소선적보장물량, 최소운송물량, Minimum Quantity Commitment) 물동량의 공급을 화주가 제공하지 않을 경우 또는 운송인인 선사가 약정하는 선복을 공급하지 않을 경우에는 제재조치(Penalty)를 받게 되며, COVID-19 팬데믹 상황에서 화주가 제공하는 MQC에 비해 컨테이너 정기선사가 제공하는 선복이 제대로 제공되지 않고, 고운임으로 다른 화주의 화물을 운송한 것으로 인한 장기운송계약 위반 사례가 발생함에 따라 법적 분쟁이 증가할 것으로 예상하고 있습니다.

코로나 상황에서는 선사 위주 해운시장이었으나 22년 하반기부터 화주 위주의 해운시장으로 재편됨에 따라 기존 화주와 정기선사 간 체결된 기존운임(고운임)의 장기운송계약에 대해 화주들은 정기선 컨테이너 운임의 폭락으로 기존 3대 해운동맹을 포함한 정기선사에 대해 장기운송계약의 파기 및 운임 재협상을 통해 대폭 하락한 운임으로 재계약을 체결하고 있어 향후 법적 분쟁 발생 가능성이 있을 것으로 전망됩니다.

한편 해운시장의 연도별 선박스케줄 정시성 변화추이를 보면, 선박운항정시율이 18~19년 70~80% 수

준이었지만, 20년에는 COVID-19 팬데믹 영향으로 50~60% 수준이었으며, 21년은 극심한 항만적체, 선복 및 컨테이너 부족으로 인한 물류대란으로 선박운항의 정시율이 30%대로 하락했고 22년 하반기 6월이후부터는 40%대로 선박운항정시율이 상승하고 있는 상황입니다. 세계 주요 항로선박스케줄 정시성은 올해 1월부터 개선되어 향후 안정세를 보일 것으로 예상되고 있습니다.

정기선운송인 컨테이너운송의 경우에 선박의 입항일과 출항일이 사전에 공표되고 정시도착을 약속하는 해상운송계약을 체결하게 되며, 선박운항정시율이 하락했다는 것은 지연도착이나 운송지연을 의미합니다. 영미법에서 손해는 물적 손해를 의미하여 운송지연에 의한 간접손해는 배상하지 않는 경향이 있습니다. 우리나라 상법 제137조에 의하면 도착일정의 차이에 따라 상품의 가격이 차이가 있다면 그 차액이 배상가능한 손해라고 규정하고 있으며, 운송지연을 사유로 인해 화주가 제3자에게 손해가 발생한 경우 이를 특별 손해라 하고, 운송인이 예견가능성이 있어야 손해에 대해 배상 책임을 부담하게 할 수 있습니다. 우리나라 상법 제137조의 정액배상주의에 의하면 특별손해는 배상되지 않지만, 당사자 간의 계약을 통한 약정과 예견가능한 경우에 운송지연에 의한 손해에 대해 운송인의 손해에 대한 특별손해를 인정하는 판례가 있습니다. 계약 당사자 간의 약정이 우리나라 상법 제137조보다 우선 적용되어 운송인의 운송지연에 의한 특별 손해에 대해 손해배상 책임을 부담하게 될 것이며, 운송인은 손해배상에 대해 책임보험에 가입하여 손해에 대해 부보할 필요가 있습니다.

정기선 컨테이너 운송에서 올해는 무엇보다 체화료(Demurrage & Detention) 부과 이슈가 주목할만합니다. 부두(CY, 컨테이너 야적장) 무료장치기간(Free Time) 초과 시에 화주가 선사에 지불하는 비용인 체화료(Demurrage, 초과보관료)와 컨테이너 반납 지체 시에 화주가 선사에 지불하는 비용인 지체료(Detention,

'22년 하반기부터 화주위주 해운시장, 고운임 장기계약 파기 및 재협상, 분쟁 가능성 OSRA22, 체화료 규제 강화와 화주보호 목적, 팬데믹에 체화료 부과권 불가항력 여부 법적해석 문제

반납연체료) 부과 이슈 관련해, 22년 6월 미국의 해운 관련 규정인 미국 해운개혁법 2022가 개정되어 미국 항만의 원활한 운영을 통해 미국 화주나 기업들의 관련 비용 감축에 중점을 두고 있습니다. 미국 해운개혁법(OSRA22) 개정내용 중에는 선사에 부과되는 체화료에 대해 미국 해운산업감독기관인 연방해사위원회(FMC)의 규정에 따른 부과 의무, 체화료 부과 정당성에 대한 선사의 입증 의무 등을 규정하고 있습니다.

컨테이너 엑스체인지가 발표한 'Demurrage & Detention 2022 연례 벤치마크'에 따르면, 전 세계 60개 주요 컨테이너항만 22년 체화료(Demurrage & Detention) 요금 순위 중 상위 5개항(뉴욕항, 롱비치항, LA항, 오클랜드항, 서베너항)에 모두 미국항만이 들어있는 상황입니다. 체화료 비용에 대한 화주와 선사 간의 법적 분쟁이 발생하고 있으며, FMC 제소나 당사자간의 협의를 통한 분쟁해결을 위한 노력이 진행되고 있습니다.

OSRA22은 체화료에 대한 규제 강화 및 화주 보호를 내용으로 하고 있으며, 선사측은 미국 컨테이너항만의 항만적체 등 물류 병목현상의 원인을 선사에게 책임을 부담하게 하고, 코로나 팬데믹 상황에서 폭발적인 수요증가(물동량 증가)에 원활하게 대응하였고 항만적체 및 물류병목현상이 선사측의 원인이 아니라고 주장하고 있습니다. 미국의 주요항만은 항만자동화 등 항만시설의 현대화에 뒤떨어져 있고, 코로나19로 인한 팬데믹 상황에서 발생한 체화료 비용부과가 불가항력 상황에서 발생한 것인지 여부 등에 대한 법적 해석에 대해 FMC 제소나 당사자간의 협의를 통해 문제 해결 노력이 지속될 것으로 예상되고 있습니다.

김인현= 네, 정문기 박사님의 정기선해운시황의 변화가 코로나 팬데믹 기간 성사된 장기운송계약의 운임에도 영향을 미치고 있으며 법적 분쟁으로 이어질 가능성이 있다는 말씀이 주목됩니다. 다음으로 해상보험 분야에서 강동화 부장님을 모셨습니다.

**P&I보험 운영난에 클럽간 합병 진행
North P&I와 Standard Club 합병 발표,
러-우크라 전쟁 여파-대러 경제제재로
해상보험 담보문제 다툼 발생,
KP&I 상호보험료 방식으로 전환과
선박보험 재보험 등 사업확대 추진**

강동화= 먼저 보험료 규모를 보겠습니다. 지난 9월 미국에서 개최된 국제해상보험연맹(IUMI) 총회에서 발표된 통계자료에 따르면, P&I보험을 제외한 전 세계 해상보험의 보험료 규모는 2021년을 기준으로 약 330억달러(한화 약 43조원) 가량 됩니다. 이는 2020년 보험료 규모 대비 약 6.4%가 증가된 수치이며 이중 적하/운송보험이 전체에서 47.2%로 보험료 규모는 약 189억달러이고 선박보험은 23.5%로 보험료는 약 78억달러를 차지하는 것으로 확인됩니다.

P&I보험료 규모를 살펴보면 먼저 국제항해에 종사하는 전 세계 선박의 약 90% 정도가 가입되어 있는 IG Club의 보험료 규모가 약 31억달러(한화 약 4조원)로 확인되며, KP&I처럼 고정보험료(Fixed) 방식을 적용하는 P&I의 보험료 규모는 약 4억달러(5,000억원)로 추정됩니다. Korea P&I Club의 2022/23PY 연간보험료 규모는 0.35억달러 수준으로 2011년 이후 성장이 정체되어 있습니다.

P&I보험 시장의 손해율과 관련해 IG Club에 소속되어 있는 13개 Club 모두 작년 2021/22PY 손해율이 100%를 넘었으며 이에 맞춰 2022/23PY 갱신에서는 2개의 Club을 제외한 11개의 Club이 10% 이상의 General Increase(보험료 인상)를 발표한 바 있습



△강동화 부장

니다. 2022/23PY의 경우에는 현재 기준 예년에 비해 Pool Claim(대형사고)은 급격히 줄어들었으나 여전히 손해율이 100%를 초과하는 Club들이 대다수이며, Korea P&I Club 또한 작년에 이어 올해도 적자가 예상되는 상황입니다. 특히 2023년 전망 항목에서 구체적으로 다를 것이나 최근 Japan P&I의 경우 2020년 및 2021년 계약 건에 대해 최대 25%의 Unbudgeted Supplementary Call를 부과할 예정임을 발표했습니다. 이렇듯 P&I보험 운영의 어려움을 타개하기 위한 노력의 일환으로 최근 IG Club에 소속되어 있는 P&I Club들 간 합병 논의가 적극적으로 이루어지고 있는 가운데 2021년 P&I보험 연간보험료 기준 2위인 North P&I Club과 4위인 Standard Club이 합병을 발표했습니다.

한편 러시아-우크라이나 사이의 전쟁 및 그로 인한 미국, EU 당국의 러시아에 대한 광범위한 경제제재(Sanction)의 결과로 해당지역을 운항하는 선박에 대한 해상보험의 담보문제가 대두되었습니다. 특히 보험계약자/피보험자가 러시아 Sanction을 위반하는 경우 EU 지역에 사업장을 두고 있는 보험자/재보험자는 어떠한 형태로든 위 당사자에게 보험서비스를 제공하는 것이 문제가 되었기 때문에 Sanction 규정에 대한 구체적인 해석 및 담보 여부에 관하여 보험자와 피보험자 간 상당한 다툼이 있었습니다.

마지막으로 Korea P&I Club은 현재 적용하고 있는 고정보험료(Fixed Premium) 방식을 P&I Club 원래의 상호부조의 운영취지에 맞게 상호보험료(Mutual Premium)방식으로의 제도 전환과 자신들의 사업 범위에 선박보험과 재보험을 추가하는 취지의 조합법 개정을 추진할 계획임을 밝힌 바 있습니다.

김인현= 보험시장의 동향을 강동화 부장님께서 말씀

해 주셨습니다. 선박건조금융분야는 장세호 실장님 나오셨습니다.

장세호= 2022년 한해, 우리나라 선박금융시장에서 있었던 특징적인 이벤트는 세 가지로 요약할 수 있습니다. 먼저 우리나라 해운사 컨소시엄(K3)이 카타르 LNG 프로젝트에서 운송계약을 수주한 것이고, 둘째로 글로벌 오일메이저와 장기용선계약을 체결해 LNG선 선박금융이 활발하였던 점이며, 마지막으로 컨테이너 해운사의 대규모 이익을 바탕으로 재무구조 개선 노력이 있었다는 점입니다.



△장세호 실장

카타르 LNG 프로젝트와 관련해 K3의 운송계약 수주에 대해 살펴보겠습니다. K3 즉, 에이치라인해운, SK해운, 팬오션 3사는 해외 Joint Venture를 설립해 공동으로 LNG선을 운항하는 형태로 입찰에 참여했고, 각 해운사는 카타르 에너지와 LNG선 5척 총 15척 선박에 대해 최장 20년/25년의 장기용선계약 수주에 성공했습니다. 본건 달은 우리나라 조선 3사가 본건 LNG선 건조계약을 수주한 것은 물론 국내 해운사 컨소시엄이 운항사로 참여하고 산업은행, 수출입은행, 해양진흥공사 등 국내 정책금융기관이 선박금융을 주도한 사례로서, 국내 조선, 해운, 금융에 의한 Korean Package Deal을 실현했다는 점에서 의미가 큼니다. 아울러 이는 2019년 10월 한-카타르 산업자원부 장관회의에서 최초로 논의됐던 사업으로 우리나라 해운업계 역사상 처음으로 정부(산업부, 해수부), 해운협회, 조선사, 해운사, 정책금융기관 등의 협업을 통해 국제입찰에 참가해 달을 수주한 사례입니다.

다음으로 국내 해운사들이 글로벌 오일메이저와 LNG선 장기용선계약을 체결한 사례를 살펴보겠습니다. 현대엘엔지해운이 2021년 말레이시아 Petronas와 6척, Repsol과 2척의 계약을 체결한 것을 필두로 해, 에

**K3 카타르LNG프로젝트 운송수주-
국내 해운, 조선, 금융
Korean Package Deal 실현 의미 커,
글로벌 오일메이저와 장기용선계약 체결
LNG선 선박금융 활발-거래선 확대 계기 돼,
컨테이너 해운사의 대규모 이익 바탕으로
재무구조 개선 노력**

이치라인이 Exxon Mobil과 4척, 대한해운이 Royal Dutch Shell과 4척의 계약체결을 체결했습니다. 그간 국내 해운사들의 LNG선 운항은 주로 가스공사의 LNG 도입 사업에 제한돼 있었으나, 이번 계약은 글로벌 오일메이저로 거래선을 확대하는 계기가 됐습니다. 이와 관련된 선박금융은 선순위는 산업은행, 수출입은행 중심으로, 후순위는 해양진흥공사를 중심으로 정책금융기관이 주도했으며, BOA, SC, BNP, SMBC 등 외국계 금융기관도 선순위 신디케이션에 일부 참여했습니다. 선박금융 규모는 LTV(Loan To Value) 90% 수준으로 선순위가 70~85%, 후순위가 10~15% 수준입니다.

마지막으로 컨테이너 해운사의 재무구조 개선 노력을 살펴보겠습니다. 코로나 특수 영향으로 HMM, 장금상선, 고려해운 등 국내 컨테이너 해운사들은 2020년 이후 올해까지 사상 최대의 이익을 실현했습니다. 이에 따라 HMM은 10조 이상, 장금상선, 고려해운은 1조 이상의 현금성 자산을 보유하고 있는 것으로 알려져 있습니다. 이러한 대규모 현금성 자산을 바탕으로 금융조건이 열악한 후순위 선박금융 또는 운영자금을 기한전 상환하거나 신규 선박금융시에도 낮은 LTV로 금융을 일으키고 있습니다. HMM의 경우 과거 신조지원 프로그램으로 건조한 VLCC 5척, 15K 컨테이너 12척, 24K 컨테이너 8척 관련 후순위 금융을 기한전 상환하거나 상환할 계획이고, 장금상선은 금융기관 운영자금 대출을 전액 상환한 것으로 알려져 있습니다. 아울러 HMM의 경우 신규 발주한 13K 컨테이너선 12척 선박

금융시 LTV 50~70% 수준에서 차입규모를 책정할 예정이며 장금상선은 올해 초 중고 컨테이너선 4척 선박 금융시 LTV 50%로 운영했습니다.

이상에서 살펴본 바와 같이 2022년은 영업 형태나 재무구조 측면에서 국내 해운사에게 매우 긍정적인 전환기적 한해로서 기록될 것으로 보입니다. 이러한 체질 개선을 통해 향후 도래할 위기에 대처함으로써 위기를 기회로 만들 수 있길 바랍니다.

김인현= 장세호 실장님께서 LNG선 분야에서 우리 해사산업계가 함께 이루어낸 쾌거를 전해주셨습니다. 정기선 해운부문의 재무구조 개선이 우리선사들의 체질 개선을 통한 위기 대처에 기회가 되기를 바란다는 말씀에 공감합니다. 김재희 변호사 법률분야에서는 올해 어떤 이슈들이 있었습니까?

김재희= 올해 법률분야의 주요 이슈는 △중대재해처벌법 시행 △공정위 운임담합 과징금 부과 △러시아-우크라이나 전쟁 △미국 FMC의 해운경쟁법 강화로 볼 수 있습니다.

우선 작년 법률 분야와 산업 전반에 이슈가 되었던 중대재해처벌법이 올해 1월자로 시행됐습니다. 일정 규모 이상 사업장의 경영책임자에게 안전 및 보건 확보의무를 부과하고, 이를 위반해 중대재해가 발생하는 경우 기존에 처벌의 대상이 잘되지 않았던 경영책임자에 대해 징벌적 손해배상과 형사처벌이 가능해짐에 따라, 회사들마다 안전관리체계를 구축하는 등 준비가 분주했습니다. 올해는 각종 사고 발생시 사고 초기 대응, 고용노동부 조사, 경찰 수사 및 검찰 단계 등 전반에 걸쳐 로펌들이 각기 대응하고 있습니다. 중대재해처벌법 적용 1호 기업은 올해 1월 양주 채석장 붕괴사고로 근로자 3명이 숨진 삼표산업으로 알려져 있고, 기소 1호 기



△김재희 변호사

**중대재해처벌법 기소 1호 두성산업
죄형법정주의 명확성 원칙 위배로
위헌법률심판제청 신청,
공정위 과징금 부과-선사들 행정소송 제기
법원의 운임담합여부, 적법성 최종 판단 예정**

업은 2월 소속 근로자 10여명이 유해화학물질에 노출돼 집단 독성간염에 걸리는 사고가 발생한 에어컨 부품 제조 회사인 두성산업으로 알려져 있습니다. 두성산업을 변호하는 법무법인은 10월경 해당 재판이 진행 중인 법원에 ‘중대재해처벌법의 규정 내용이 모호하고 불명확하고 자의적인 법 해석이나 법 집행이 배제된다고 보기 어려워, 죄형법정주의의 명확성 원칙을 위배한다는 등의 이유로 위헌적인 요소가 있다’고 하면서 위헌법률심판제청을 신청해 위헌성에 대한 판단도 내려질 전망입니다.

공정거래위원회가 한-동남아 항로, 한-일항로, 한-중항로 해상운임에 담합이 있었다는 이유로 국내 선사들에 대하여 수백억원의 과징금을 부과하는 사건들이 있었습니다. 1월에는 한-동남아 수출·수입 항로를 운항하는 12개 국적선사들과 11개 외국선사에 대하여 시정명령과 함께 과징금 962억원을 부과했고, 6월에는 한-일 항로는 15개 국적선사와 1개 외국선사에 시정명령과 800억원의 과징금을, 한-중 항로는 국적선사 16곳, 외국 선사 11곳에 과징금 없이 시정명령을 내렸습니다. 항로들 간에 공동행위인 운임담합의 유형이나 형태, 내용 등은 크게 차이가 없으나, 한-중 항로는 양 정부의 공급량 제한으로 이미 경쟁이 어느 정도 제한된 상태여서 운임담합으로 인한 경쟁제한 효과가 상대적으로 미미해 시정명령만 내렸다고 합니다. 해운업계는 이러한 운임담합이 해운법에 따른 정당한 공동행위였다는 입장이고, 공정위는 사전 화주 협의 등의 요건을 충족하지 않았을 뿐만 아니라 합의를 위반한 선사에 대한 페널티 부과 등 내용적인 한계도 이탈해 정당하지 않다고 보는 강경한 입장입니다. 현재 선사들이

이에 이의를 제기하기 위해 서울고등법원에 행정소송을 제기해, 최종적으로는 법원의 판단을 통하여 운임담합의 여부, 적법성 등이 판단될 예정입니다.

올해 2월 러시아 푸틴 대통령이 우크라이나에 ‘특별 군사작전(special military operation)’을 선포해 러시아의 우크라이나 침공이 시작됐습니다. 우크라이나에 총력을 다해 대응하고 서방 국가들이 직간접적으로 우크라이나를 지원하며 예상보다 장기화되고 있는데, 11월 기준 양쪽 사상자가 20만명에 이르는 등 피해가 막심하다고 합니다. 특히 우크라이나는 세계 최대 밀, 옥수수, 해바라기씨유 수출국 중의 하나인데, 러시아가 항구를 봉쇄해 흑해를 통한 식량 수출이 중단되면서 전 세계적으로 식량난, 물가 상승의 위기가 고조되기도 했습니다. 8월경 우크라이나, 러시아, 튀르키예, 유엔 4자 합의로 이스탄불에 곡물 수출을 위한 공동조정센터(Joint Coordination Center)가 설치되면서 우크라이나의 3개의 항구가 개방되고 러시아가 곡물수송선의 안전을 보장하기로 합의하면서(이른바 ‘흑해 곡물 이니셔티브(Black Sea Grain Initiative)’) 현재 국제 곡물가격은 어느 정도 안정된 상태입니다.

전쟁이 개시된 이후로는 특히 항구봉쇄, 수출제한, 항구작업 중단 등에 따라 운송계약, 용선계약, 수출입 계약 등 계약상 분쟁과 관련해 많은 쟁점들이 부각됐습니다. 실무상으로는 주로 우크라이나 선적화물의 수출입계약, 운송계약의 이행가능성 및 불가항력 면책 여부, 영국법상 계약의 불이행(frustration)을 주장할 수 있는지, 전쟁의 영향을 받은 우크라이나 항구가 용선계약상 안전항인지 여부, 러시아와 우크라이나 간 전쟁으로 인해 선주가 용선계약상 전쟁위험약관(War Risks Clause)에 의거한 계약의 해제, 안전항 지정요구 등을 할 수 있을지 여부 등이 다투어지고 있습니다. 국제적으로는 미국, 영국, EU, 일본 등 강대국들이 러시아에 대한 경제 제재, 수출입 제한 조치 등을 부과하고 있습니다. 대표적으로는 러시아 은행의 국제은행결제망인 SWIFT 이용 금지, 자산 동결, 러시아 기업의 차입 금

**러-우크라이나 전쟁 항구봉쇄 및 작업중단,
수출제한으로 운송 및 용선,
수출입 계약상 분쟁 관련 많은 쟁점 부각,
법률적으로 경제제재가 기업 및
개인간 거래 이행가능성에 미치는 영향 논의**

지, 러시아산 원유, 석탄, 가스 등의 주요 자원 수입 금지 등이 있습니다. 이같은 강력한 제재 때문에 법률적으로는 이러한 제재가 기업간 거래 또는 개인간 거래의 이행가능성에 미치는 영향이 주로 논의되고 있습니다.

마지막으로는 미국의 해운경쟁법강화 조치가 있습니다. 코로나19로 미국에서 물류대란이 심화되고 운임이 급증하자 미국 정부는 2021년부터 경쟁법 규제기관인 미연방해사위원회(FMC)를 통해 정기선 영업의 독점화를 규제하기 위한 조치들을 취하고 있습니다. 대표적으로는 FMC가 2021년 선사의 컨테이너 지체료(demurrage & detention) 부과 관련 연방정부규정을 제정해 위 지체료에 대해 규제하고 있고, 미국 의회에서는 FMC의 역할을 강화해 미국 수출업자의 화물 선적을 보장하고, 지체료 부과시 법적 절차 준수를 철저히 하는 내용 등의 해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act)이 발의되어 하원과 상원을 통과했습니다. 또한 정기선사의 얼라이언스 등 과점상태를 해소해 시장의 경쟁을 촉진시키는데 주된 목적을 두고 있습니다.

김인현= 김재희 변호사님, 러-우크라이나 전쟁 여파로 발생하는 여러 계약상의 문제와 분쟁 발생 가능성에 대한 법률 측의 소식 잘 들었습니다. 이제 법학계에서는 박영준 교수님, 어떠한 동향이 있었는지 들어보겠습니다.

박영준= 먼저 해상법과 관련한 학계의 주요 이슈에 관하여 말씀드리겠습니다. 올 한 해 해상법을 포함해 상법학계의 가장 큰 이슈는 무엇보다 ESG경영의 산업 전반에 대한 확대였습니다. ‘지속가능한 기업경영’이라는 대전제하에 Environment(환경), Social(사회),

상법학계 최대이슈 산업전반의 ESG경영
해운 'E' 탈탄소화 규제에 법적이슈 제기,
공정위 해운제재-해운법 규정과
공정거래법 규정간 충돌여부 해석
학계 연구도 활발

Governance(지배구조)라는 기업의 비재무적 요소에 대한 관심의 축구가 전 세계적으로 강조되었던 것입니다. 해운산업계의 측면에서는 이중 특히 환경(E)과 관련해 전 세계적인 탈탄소화에 어떻게 대처할 것인가가 큰 이슈로 대두됐습니



△박영준 교수

다. 이를 위해 선박운항에서 배출되는 온실가스의 감축과 관련한 여러 가지 법적 규제들이 IMO를 중심으로 만들어져 시행되면서 이와 관련한 법적 이슈들이 계속 제기되고 있습니다.

국내적으로는 공정거래위원회에서 운임을 합의했다는 이유로 지난 1월 한국-동남아항로 정기선 선사 23개사에게 962억원, 6월 한-일항로 정기선 선사 15개사에게 800억원의 과징금 및 한-중항로 정기선 선사 27개사에게 시정명령을 각각 조치·부과한 것이 큰 이슈였습니다. 공정위가 작년에 예고한 약 8,000억원보다는 과징금의 액수가 많이 줄었지만, 실제로 행정조치가 취해졌고, 이에 반발해 정기선 해운업계는 이의 취소를 구하는 행정소송을 제기한 상태입니다. 해운법의 규정과 공정거래법의 규정 간의 충돌여부를 어떻게 해석해야 할 것인가에 관한 학계에서의 연구도 활발했습니다.

중대재해처벌법이 1월 27일, 항만안전특별법이 8월 4일 각각 시행되면서 해운산업계에 '안전'과 관련한 중요성이 법적 측면에서 강화된 것 또한 주요 이슈였습니다. 작업 현장에서 근로자의 안전에 대한 중요성을 강화했다는 측면에서 긍정적으로 평가받을 입법이지만 또다른 측면에서는 기업에게 과도한 책임

을 부담 지우는 과도한 규제라는 부정적 평가 또한 존재하는 것이 사실입니다. 관련연구도 진행됐습니다.

해사법원의 설치를 위한 법원조직법 일부개정법률안이 올해 현재 4건 의원입법의 형태로 국회에 제출되어 현재 심의 중입니다. 그동안 해상법 학계·법조계에서 '해사법정활성화 추진위원회'를 만들고 이를 추진한 결과 '21년에 법원의 사건번호에 '해'를 추가하는 성과를 거둔 이래 이제는 전문법원을 설치할 수 있는 근거를 마련하고 있는 것입니다. 해사법원의 설치에 대한 국회와 법원의 관심도 상당히 긍정적, 우호적으로 바뀌었습니다. 다만 해사법원의 설치장소를 둘러싼 각 지역과 정치인들의 경쟁이 치열해서 실제 법이 개정되고 해사법원이 설치되는 시기가 언제가 될지는 예측하기가 쉽지 않습니다.

해상법의 연구와 관련된 학회 및 연구모임의 올해 활동에 대하여 소개하겠습니다. 국제해법회(CMI)의 멤버인 한국해법학회는 봄철 학술발표회 및 가을철 학술발표회를 개최하고 ESG경영, 정기선사의 운임 공동행위, 중대재해처벌법, 전자선하증권 등을 주제로 발표하는 등 활발하게 활동하였습니다.

또한 한국해법학회가 정기적으로 개최하는 대법원 국제거래법연구회와의 공동세미나도 우크라이나-러시아 전쟁에 따른 대러시아 제재와 관련된 법적 이슈 및 선박경매의 국제적 효력에 관한 협약 등을 주제로 개최했습니다. 부산을 중심으로 활동하고 있는 한국해사법학회도 춘계학술대회 및 추계학술대회를 개최하고 선박관리전문인력 양성, 스마트선박 운영 등을 주제로 발표하는 등 활발하게 활동했습니다.

고려대학교 해사법연구소가 주관하는 선박건조금용법연구회, 수산해양레저법정책연구회도 여러 차례 세미나를 개최했습니다. 고려대학교 해사법연구소에서는 해상법 뉴스업 데이트도 수차례 발간해 학계 및 업계관계자에게 제공했습니다.

고려대학교 로스쿨의 김인현 교수님이 2021년 9월 출범한 '바다, 저자전문가와 대화' 모임이 회원 730여

해사법원 설치 법원조직법 일부개정법률안
의원입법 4건 국회심의 중
해법학회, 해사법학회,
고려대 해사법연구소 세미나 활발,
바다저자와 대화 모임도

명에 올해 말 제109강에 이를 정도로 성황리에 진행되고 있습니다. 해상관련 전문가들이 본인이 저술한 책의 내용을 직접 소개하는 모임으로 각 분야 전문가들의 속깊은 이야기를 들을 수 있는 좋은 모임으로 호평받고 있습니다. 이 모임에 열성적으로 참여한 분이 현재 해수부 장관이신데 계속 관심을 가지고 있는 것으로 압니다.



△김인현 교수

김인현= 예, 박영준 교수님 ESG경영과 공정거래위 제재 건, 안전관련 법률시행에 따른 법률적 이슈와 해법관련 학회와 학계의 활동현황에 대한 말씀 감사합니다.

선박건조법 분야와 관련하여 대우조선에 대한 한화그룹의 인수에 대하여 말씀드립니다. 금년 9월에 대우조선과 산업은행은 제3자배정방식으로 2조원 상당의 신주를 발행하여 한화그룹이 이를 인수한다고 발표했습니다. 다만, 스톡홀름 방식으로 경쟁하여 입찰가가 가장 높은 회사가 인수하는 것으로 했습니다.

다른 회사가 입찰에 참여하지 않아서 한화그룹이 인수하는 것으로 12월 16일 결정되었습니다. 2조원을 인수하면 한화그룹이 최대주주(49.3%)가 되고 산업은행은 2대주주(28.2%)로 떨어지게 되어, 한화그룹이 대우조선의 경영권을 인수하게 됩니다. 이제 제2라운드 인적 교류 동향으로 넘어갑니다. 아무래도 11월에 있었던 한국해운협회의 부회장직 초빙이 생각됩니다. 해운분야에서 조봉기 상무님, 부탁드립니다.

조봉기= 올해 3월 윤석열 20대 대통령이 취임했고 5월에는 해양수산부 조승환 장관과 송상근 차관이 취임했습니다. 8월에는 윤현수 해운물류국장 인사도 있었습니다. 업계에서는 HMM 김경배 사장이 3월에 취임했다는 사실이 기억할 만한 일이라고 생각합니다.



△조봉기 상무

4월에는 해양산업총연합회 회장으로 해양연맹 최윤희 총재가 선임됐으며 10월에는 해운협회 상근부회장 공모가 있었는데 KMI 원장을 역임한 양창호 교수가 선발됐습니다. KR 회장도 어제(12월 22일) 임시총회에서 이형철 회장이 재선임됐습니다. 앞으로 해기사협회 회장과 해상노련 위원장도 공모가 진행 중이거나 공모를 앞두고 있는 것으로 알고 있습니다. IMO도 차기 사무총장 공모가 시작됐습니다.

김인현= 해상보험업계의 동향에 대해 강동화 부장님, 부탁드립니다.

강동화= COVID-19 유행 전 해운산업의 장기간의 불황 및 해상보험 시장의 지속적인 규모와 조직이 축소됨에 따라 주니어 해상법무보험 전문인력이 적절히 양성되지 못한 측면이 있습니다. 실제로 COVID-19 등의 원인으로 인해 해운산업이 호황기에 접어들면서 해상법무보험 관련 업무의 수요가 증가하고 있으나 당장 관련 업무를 수행할 직원들은 부족한 실정입니다. 이에 다수의 선사 및 보험사들이 외부에서 주니어 직급의 경력직 직원 채용을 진행하고 있으나 해당 경력을 가진 대상자가 많지 않아 채용에 어려움을 겪고 있으며, 한편으로는 중소형 회사의



△강동화 부장

해상법무보험 주니어 전문인력 부족, 중소형기업 경력자 대기업 이직 선사 및 보험사 신입직원 채용 등 전문인력 육성기반 갖추기 필요

해상법무보험 경력자들이 상대적으로 큰 기업으로 이직함에 따라 중소형 회사의 해상법무보험 전문인력 유지에도 어려움을 겪고 있는 것으로 보입니다. 해외보험 시장도 마찬가지라고 합니다.

따라서 장기적으로는 선사 및 보험사들이 해상법무보험 업무에 애정을 가지고 전문적으로 배울 의지가 있는 신입직원들을 채용하는 등 전문인력을 육성할 수 있는 기반을 갖추는 것이 필요하다고 생각합니다. 참고로 Korea P&I Club은 올해 세 명의 신입사원을 채용한 바 있으며 앞으로도 신입사원의 채용을 늘릴 계획입니다.

김인현= 선박건조금융분야는 어떻습니까? 장세호 실장님.

장세호= 선박건조·금융업계의 인적 동향에 대해서 특별히 아는 바는 없지만, 한 가지 언급하고 싶은 것은 국내 해상법 교수의 일인자인 김인현 교수님이 대우조선해양의 사외이사, 고려대 법대 겸임교수이자 광장의 대표변호사인 정우영 변호사님이 HMM의 사외이사로 올해 초부터 활동하고 있다는 점입니다. 아울러 김 교수님은 최근 해양수산부 정책자문 자문위원(장)으로 위촉된 것으로 알고 있는데, 학계뿐만 아니라 산업계에서도 왕성한 활동을 통해 우리나라 조선업 및 해운업의 활성화에 크게 기여해주시기를 바랍니다. 그리고 산업은행은 내년부터 부산 BIFC에 있는 해양금융조직을 현재 1실 1본부 체제에서 2실 1본부 체제로 확대 개편할 예정입니다.

김인현= 김재희 변호사님, 법률분야에서 있었던 한 해 인사 사항에 대해 부탁드립니다.

김재희= 해상법무를 다루는 법무법인에 새로 영입된 변호사님들을 법인명 순서로 소개드리겠습니다. 법무법인 태평양에 김재희 변호사(변호사시험 제6회)가 영입됐습니다. 법무법인 광장에 박영재 변호사(사법연수원 39기), 법무법인 선율에 탁병모 변호사(변호사시험 제11회), 김연수 변호사(변호사시험 제11회), 법무법인 세경에 정해덕 변호사(사법연수원 13기), 김하진 변호사(변호사시험 제7회), 법률사무소 지현에 송민정 변호사(변호사시험 제10회), 김지윤 변호사(변호사시험 제11회), 법무법인 지평에 권세라 변호사(변호사시험 제9회)가 새로 영입됐습니다. 내년에도 해상로펌에 많은 인재들이 활발하게 영입되기를 기원합니다. 코로나19가 감소세에 접어들기는 했으나 여전히 장기화되면서 로펌이나 여러 회사들에서도 재택근무, 화상회의가 일상화되었습니다.



△김재희 변호사

김인현= 법학계에서도 인적변동이 있었지요? 박영준 교수, 부탁드립니다.

박영준= 해상법을 연구하는 양 학회의 회장님이 바뀌었습니다. 지난 4월 한국해법학회의 회장으로 윤석희 변호사님이 새롭게 취임했습니다. 윤석희 회장님은 한국여성변호사회 회장을 지낸 저명한 해상 및 보험 관련 전문 변호사로서 한국해법학회 역사상 최초의 여성 학회장이시기도 합니다.

최근 늘어나는 여성 법조인들이 윤 회장님을 통해 해상법 연구에 많이 유입되기를 기대하게 합니다. 지난 5월에는 한국해사법학회의 회장으로 한국해양대의 홍성화 교수님이 취임했습니다. 홍성화 회장님은 향후 학회를 해사법 분야의 젊은 신진학자들이 활발한 학술 활동을 할 수 있는 장으로서 기능하도록 할 것이라고 포부를 밝혔습니다.

고 배병태 박사님이 남기신 기금을 바탕으로 수여되는 '해인상'(한국해법학회 학술대상)의 제2회 수상자로 정병석 변호사님(김&장 법률사무소)이 선정되어 시상했습니다.

김인현= 감사드립니다. 제3라운드로 넘어갑니다. 이번에는 지금까지 토론된 2022년 동향을 근거로 해서 2023년은 어떻게 될 것인지 예상해보겠습니다. 아무래도 2023년 정기선 시황이 아주 나빠질 것인지가 초미의 관심사항일 것입니다. 해운분야에서 조봉기 상무님 먼저, 부탁드립니다.

조봉기= 동남아, 한중, 한일 항로에서 컨테이너 선사의 공동행위에 대한 공정거래위원회의 조치가 부당하다는 취지로 행정소송이 제기되어 내년('23년)부터 본격 공방이 오갈 것으로 예상됩니다. 이와 관련 이번 사건에서 공정위가 검찰에 고발하지 않았는데, 이 경우 중기부가 검찰고발이 필요한지 여부를 심의하고 필요하면 고발하는 제도가 작동해 내년 1/4분기쯤이면 고발여부를 심의하는 위원회가 개최될 것으로 예상되는 상황입니다.

안전운임제도에 대해서도 사회적 논의가 심화될 것으로 예상됩니다. 안전운임을 적용하는 화물에 대해서나, 안전운임을 산정하는 절차에 대해서 폭넓은 대화가 예상됩니다. 일몰이 연장된 우수선화주인증제도는 내년에는 세액공제 혜택을 늘리고 적용대상을 현행 정기선에서 부정기선 분야까지 확대토록 해수부와 협업할 예정입니다.

또한 현 정부가 발표한 110대 국정과제에 '해상교통망 구축'이 포함됨에 따라 내년도에는 가칭 '해상교통망법' 제정에 대한 논의가 본격적으로 이루어질 전망입니다. 관련 법령의 제정 취지는 선박 대형화, 자율운항 선박 출현, 해상 풍력단지 조성 등 새로운 해상교통 환경에 대응해 우리 연안 해역에 해상교통망을 새로 구축하겠다는 것으로 선박통항 안전관리 체계 구축에 많은

공정위 제재 부당 행정소송 '23년 본격 공방-중기부 검찰고발여부 심의위 개최 예상
가칭 '해상교통망법' 제정논의 본격화-선박통항 안전관리체계 구축에 도움 기대
우수선화주제 세액공제혜택 늘고, 부정기선분야로 확대 정부와 협업 예정

도움이 될 것입니다. 이미 말씀드렸듯이 탈탄소 친환경 선박과 관련한 여러 가지 조치들이 내년부터 본격적인 시행을 앞두고 있습니다. 미래 해운산업의 game changer로 작용할 공산이 크므로 매우 주의 깊게 관찰하고 현명하게 대처해 나가야 하겠습니다.

김인현= 물류분야의 내년도 전망은 어떻습니까? 이종덕 부장님, 부탁드립니다.

이종덕= 글로벌 선사들의 종합물류사업 진출은 2023년에 더욱 성장할 것으로 예상됩니다. 이들이 지속적으로 항공기 구매와 창고 설립 등 종합물류사업 분야에 대한 투자확대 계획이 있고, 대형화주와는 항공운송이나 창고보관 서비스 진출을 위해 해상운송 운임을 인하는 trade-off 전략을 취하고 있어서 대형화주와는 어떤 면에서 서로의 필요를 채워주는 win-win이 될 것으로 생각합니다. 다만, 현재 급격하게 하락하고 있는 해상 및 항공운송 운임의 하락이 '23년에도 지속될 것으로 예상되어 종합물류사업 분야에서 확보할 수 있는 수익성이 문제가 될 수는 있습니다.

국제운송에 관한 플랫폼사업자들은 2023년에 더욱 증가될 것으로 예상합니다. 앞에서 말한 미국의 Flexport나 중국의 YQN Line이 선두주자라고 하면, 기존에 DHL과 같은 글로벌 종합물류회사도 플랫폼사업에 관심을 가질 수 있을 것으로 봅니다. 최근에는 국제운송 플랫폼사업을 통한 매출확보 없이 단순히 선사의 선

**글로벌선사 항공기 구매와 창고 설립,
종합물류업 진출 '23년에 더 성장,
국제운송 관련 Platform 사업자 더욱 증가
플랫폼사업 활성화 예상,
항만채선 해소, 공급망 안정화로
선화주간 소송, 중재분쟁 붓물 예상,
코로나19 이후 22년 5월까지
중국분쟁 약 31만건, 코로나분쟁만 9만건**

복을 확보해서 화주에게 제공함으로써 부가가치를 확보하려는 시장 참여자도 발생하고 있어서 2023년에 Platform 사업은 더욱 열기를 띠 것으로 예상합니다.

‘OSRA 2022’ 관련하여서는 최근에 주목할만한 두 가지 기사가 있었습니다. 한때 100척에 달했던 ‘미 서안의 대기 선박이 0척으로 컨테이너 선사들의 정시운항률이 50%대를 회복했다’라는 것과 COVID-19 동안 공급망 붕괴의 여파가 회복이 되면서 Maersk와 같은 글로벌선사들과 장기운송계약에 대한 소송전이 시작되었다는 보도였습니다. 이 두 가지 기사가 의미하는 것은 전 세계적으로 COVID-19가 마무리되면서 그간 문제가 됐던 물류서비스는 점점 안정을 되찾고 있는 대신, 급한 불들을 끄느라고 COVID-19 기간동안 문제 시되지 않았던 사건들은 이제 선화주간 소송이나 중재와 같은 분쟁으로 붓물을 이룰 수 있다는 것입니다. 특히 대한상사중재원의 자료에 따르면, COVID-19 이후 2022년 5월까지 중국에서의 분쟁은 약 31만건이며, 이 중에서 COVID-19로 인한 분쟁은 9만건에 달한다고 합니다.

‘OSRA 2022’와 관련해서는 ‘OSRA 2022’의 개정안이 발효가 되었고, 개정안의 Rule-making도 2023년 1분기 내에는 모두 추가로 보완이 될 것으로 예상됩니다. 또한 선사들의 불공정하고 불합리한 행위에 대해서는 현재 FMC가 화주들에게 제소할 것을 적극 독려하고 있어서, 오늘 현재 JOC와 같은 매체 보도기준으로는 총 21건이 FMC에 제소됐지만, 2023년에는 앞선

장기운송계약을 둘러싼 분쟁 등 상당히 증가될 것으로 예상됩니다. 특히 국제해상운송 구간과 연결이 된 미국 내륙운송을 위한 철송이나, 철송을 위한 내륙지역의 철송 터미널과 CY 등은 현재 ‘OSRA2022’ 개정법 기준 FMC의 관할이 아니고, 미국 Surface Transportation Board(STB)의 관할이기 때문에 이 지역에서 발생한 DEM/DET와 같은 분쟁을 FMC가 어떻게 처리할지에 대해서도 관심이 집중되고 있습니다. 이미 FMC는 OSRA2022 발효이후 공식적인 통지를 통해서 커먼 캐리어를 대신하거나, 커먼 캐리어를 위해서 발행한 DEM/DET Invoice 등은 ‘OSRA2022’ 적용범위 내에 포함할 수 있다는 입장을 취하고 있어서 분쟁은 더욱 확대될 것으로 예상됩니다.

김인현= 해상보험에서는 강동화 부장님, 부탁드립니다.

**해상보험 수익성 악화로 해외재보험들
해상보험사업 철수,
재보험료 인상 및 비용 증가
해상보험자 보험료인상 불가피,
'23/24PY 보험료 7.5~10%
General Increase 기초공제액
인상, Korea P&I 10% 보험료 인상
선원담보사업 철수,
해외 고위험선단 갱신 거부키로**

강동화= 2022년도는 예년에 비해 대형사고가 줄어드는 등의 효과로 전체적으로 해상보험 손해율이 다소 개선된 것으로 보입니다. 그러나 여전히 낮은 수준의 보험료, 사고의 증가 및 선박의 대형화에 따른 대형사고의 위험성 등 해상보험의 수익성 악화로 다수의 해외재보험들이 해상보험 사업에서 철수하고 있습니다. 그 결과 재보험료의 인상 및 비용 증가 등으로 2023년도에도 해상보험자들의 보험료 인상은 불가피해 보입니다.

현재까지 발표된 P&I보험자들의 내년도 2023/24PY 보험료 인상자료에 따르면, 대부분 7.5~10% 수준의 General Increase와 함께 기초공제액(Deductible) 인상을 발표했습니다. 특히 Japan P&I의 경우 10% General Increase와 함께 2020/21PY 및 2021/22PY에 가입돼 있던 선박에 대해 각각 최대 25%의 Unbudgeted Supplementary Call를 부과할 수도 있음을 발표했습니다. Korea P&I Club의 경우 10%의 General Increase를 발표하는 동시에 수익성 개선을 위해 Crew-only Cover(선원담보) 사업 철수 및 해외 고위험 선단에 대한 갱신 거부 등을 추진할 예정이라고 밝혔습니다.

마지막으로 현재 개발단계에 있는 무인화선박 또는 자율운항선박에 대한 해상보험업계의 손실 측면만을 고려한다면, 현재 발생하고 있는 전체 사고의 약 40%가 Human Error 또는 선원 재해로 인한 것이어서, 보험사고 예방 및 감소 차원에서는 무인화선박/자율운항선박의 도입이 도움이 되는 측면이 있을 것으로 생각됩니다.

김인현= 선박건조금융분야에서 장세호 실장님, 부탁드립니다.

장세호= 전 세계적인 금리인상 기조와 그에 따른 경기 위축 가능성으로 인해 내년 해운업계는 운임 하락 등 본격적인 위기가 예상됩니다. 이에 앞에서 살펴본 바와 같이 국내 해운사의 지속적인 재무개선 노력이 이루어져야 할 것이며, 양호한 현금흐름을 바탕으로 한 장기용선 계약의 확보가 절실히 요구되어진다 하겠습니다.

김인현= 법률분야의 전망은 김재희 변호사님 부탁드립니다.

김재희= 올해 5월경 윤석열 대통령이 취임하여 임기

**국제사법 전면개정 국제재판관할 총칙과
각칙규정 신설, 해상사건에도 영향**



△김재희 변호사

를 시작하면서 110대 국정 과제를 발표하였는데, 해상분야에서는 △선박 및 물류거점 확충, 스마트항만 구축으로 해운·물류산업의 경쟁력 확보 등 구체적인 실천방안 △해상풍력 비롯한 에너지신산업 육성 △해양영토의 수호 및 지속가능한 해양관리 위한 여러 방안이 제시되었습니다. 주된 내용을 살펴보면, 해운물류사업의 국제적인 경쟁력 확보를 위해서는 선박·물류거점 확충, 스마트항만 구축을 통한 해운물류산업의 경쟁력 확보와 디지털 해상교통망 구축, 자율운항·친환경선박 개발 및 보급 등 신시장 선점을 제시했습니다.

에너지 신사업 육성 및 에너지안보 확립을 위하여는 주로 태양광과 풍력 산업을 고도화하고, 고효율·저소비형 에너지 수요관리 혁신, 4차산업기술과 연계한 에너지 신산업, 수소산업 육성을 추진한다고 밝혔습니다. 해양영토 수호, 역량 강화 및 지속가능한 해양관리 추진을 위해서 해양주권 위협에 조기 대응하기 위한 해상경비정보융합플랫폼(MDA) 구축을 추진해 나갈 예정입니다.

구체적인 정책으로 어떻게 반영되는지에 따라 다르기는 하겠지만, 우선은 이러한 국정과제를 통해 전반적으로 해운물류산업이 자동화, 친환경화의 방향으로 변화하고, 해상풍력을 비롯한 해상에너지 분야에 대한 관심이 높아질 것으로 예상됩니다. 향후 이해관계자 간 논의 등 어떻게 정책이 형성되고 입법·행정적 단계를 거치는지에 대해 지속적으로 모니터링할 필요가 있습니다.

입법 분야에서는 전면 개정된 국제사법이 올해 7월에 시행되어 귀추가 주목됩니다. 이번 국제사법이 전

면 개정되면서 국제재판관할에 관한 총칙과 각칙 규정이 신설되어 기존 준거법에 비해 미비했던 국제재판관할에 관한 부분이 완비됐습니다. 해상사건과 관련해서는 국제재판관할 규정 개정, 책임제한사건, 선박 또는 항해에 관한 소, 공동해손, 해난구조에 관한 특별관할 규정이 신설되고, 가압류관할, 국제적 소송경합, 국제재판관할권의 불행사 관련규정의 신설 등이 영향을 미칠 것으로 예상합니다. 개정 국제사법이 적용되는 사건들이 앞으로 많이 발생한다면, 다양한 특별관할 규정들을 통해 우리나라 법원에서 보다 많은 국제분쟁들이 해결되고 판례들이 구축될 수 있으리라 기대합니다. 이를 통해 대한민국 법정이 국제해사분쟁의 허브가 되기를 소망해 봅니다.

김인현= 법학계에서는 박영준 교수님, 부탁드립니다.

ESG 경영의 큰 물결 계속, 기후변화 대응 국제기구와 각국 입법 본격화, 해운법과 공정거래법 규정 해석내림 법원의 첫 판단-학계 관심도 커, 해사법원 설치 위한 여러 입법안이 어떻게 입법화될지도 큰 관심사, 자율운항선박 도입 기술적 연구 진전-학계 선도적 연구와 입법 대비 필요

박영준= 새해에도 ESG 경영의 큰 물결은 계속될 것으로 생각합니다. 특히 기후변화를 막기 위한 전 세계적인 환경단체의 노력과 이에 따른 국제기구와 각 국가의 입법이 본격화될 것으로 보입니다.

선박운항에서는 그동안 병커C유를 사용해 대량의 탄소배출을 해왔기 때문에 이에 대한 각국의 규제가 필연적인 것으로 보입니다. 이미 IMO의 협약에 따라 2020년부터 선박에는 스크리버의 설치 또는 탈유황유 사용으로 탄

소배출 규제를 시행해온 해운업계에서는 IMO에서 MARPOL이 2021년 6월 개정되어 2023년 1월 1일부터 선박에 대한 온실가스 배출규제인 '현존선 에너지 효율지수(EEXI, Energy Efficiency eXisting ship Index)' 및 '탄소집약도지수(CII, Carbon Intensity Indicator)' 규제가 시행됩니다. 때문에 선박에너지를 LNG로 전환하는 문제에 대해서 해운기업에서는 심각하게 고민할 것으로 생각합니다. 또한 아예 전기에너지를 사용한 선박의 건조 또한 향후 고려될 것으로 생각합니다.

앞서 말씀드린 공정거래위원회와 한국-동남아항로, 한-일항로, 한-중항로 정기선 선사간의 행정소송에 관한 법원의 판단이 내년에 나올 것입니다. 향후 해운법의 규정과 공정거래법의 규정을 어떻게 조화롭게 해석할 지에 대한 법원의 첫 판단이라는 점에서 실무계는 물론 학계의 관심도 대단히 큼니다.

해사법원의 설치를 위한 여러 입법안이 어떻게 입법화될 지도 내년의 큰 관심사입니다. 해사법원의 설치장소를 둘러싼 각 지역과 정치인들의 경쟁을 우리나라의 국익 증진이라는 큰 틀에서 합리적으로 조율해 해사법원이 전문법원으로서 설치될 수 있기를 기원합니다. 미국 연방준비위의 지속적인 금리인상에 따른 전 세계적인 금리인상은 해운기업에게도 큰 재무상 위기를 불러올 가능성이 높습니다. 한국해양보증보험, 한국선박해양 등을 통합해 2018년 7월 출범한 한국해양진흥공사가 이러한 위기 상황에 적절하게 대응할 수 있도록 금융정책 당국과 해양수산부가 적극적으로 역할을 하여야 할 것으로 생각합니다.

자율운항선박으로 대표되는 차세대 기술의 선박운항에의 도입은 내년에는 기술적인 연구가 보다 진전될 것으로 보입니다. 학계에서는 이를 선도적으로 연구하고, 입법을 대비하는 준비를 해야 할 것으로 생각합니다.



△박영준 교수

김인현= 이제 고려대학교 해상법연구센터의 이동해 부소장께 오늘 좌담회에 대해 전체적인 코멘트를 들어 보겠습니다.

해운의 탈탄소 이슈에 국내해운 '관망'경향, 해운금융 전분야 대응 논의 필요, HMM 주인찾기 해운산업에 중요한 분기점.. 국내 해운기업이 주인 돼야, 팬데믹 특수 지난 역경기 투자기엔 확장투자보다 선박 교체투자가 바람직, 해양클러스터 전체 경쟁력 강화 차원에서 부대서비스 국내화 지원이 필요

이동해= 오늘 좌담 내용에 저의 의견을 보태고자 합니다. 해운관련 해외 주요 이슈는 탈탄소가 위주라고 봅니다. 탈탄소 규제에 대한 대응이 해외에서는 이미 본격적인 행보가 시작됐으나 국내에서는 아직 '관망(wait and see)' 경향이 있습니다. 내년부터 해운, 금융 전 부문에서 탈탄소화 대응과 관련한 논의가 필요해 보입니다. 그간 수년간 어려운 중에 정부, 기업, 금융, 업계가 공을 들여 정상화하고 코로나19 팬데믹 사태로 2개 회계연도에 걸쳐 큰 수익을 발생시킨 HMM의 주인 찾기가 내년에는 본격화될 것으로 전망됩니다. HMM 민영화는 향후 해운산업에 중요한 분기점이 될 것이기 때문에 반드시 국내 해운기업이 주인이 되어 해운강국에 걸맞는 해운그룹이 탄생하기를 기대해봅니다.

해운, 금융 분야에서는 내부유보금을 활용한 선대 투자를 적기에 모색할 필요가 있습니다. 팬데믹 특수가 지난 지금 역경기 투자에는 확장투자보다 선박 교체투자(Replacement)에 주력하는 것이 바람직하다는 생각입니다. 저가의 고효율, 친환경 선박으로 기존선박을 교체해야 합니다. LTV 감소로 자본비가 감축되면, 해운사의 장기 미래 경쟁력 제고에 확실히 기여할 것입니다. 선박금융 부문에서는 올해 카타르딜에서 민간은

행이 하나도 참여하지 않았다는 것은 아쉬움으로 남습니다. 민간부문의 선박금융 활성화가 필요합니다.

또한 올해(2022년) 여러 학회에서 논의와 발표를 통해 민간형 선주업에 대해 논의했는데 그에 대한 언급이 빠진 듯 합니다. 새해(2023년)에는 이 부분에 대해 화주, 조선, 해운 간 협업을 통한 구조화 논의가 본격화될 것으로 기대하고 있습니다. 보험, 법무, 브로커리지 등 분야에서는 해운 부대서비스를 통한 부가가치 창출을 '국내화(Localization)'함으로써 부가가치의 국외 유출을 막고 국내 해양산업 매출을 확대하는 것이 바람직하다고 봅니다. '국내화'를 유도하기 위한 국내 부대서비스 우선 활용도 필요하다고 봅니다. 해양클러스터의 전체 경쟁력 강화 차원에서 Korea P&I 등 부대서비스의 국내화 지원이 필요합니다.

김인현= 예, 말씀과 같이 올해에 선주사 도입에 대한 논의가 활발했습니다. 해양진흥공사는 금융형 선주사를 만드는 작업을 하고 있습니다. 고려대 해상법연구센터 등 학자와 업계를 중심으로 민간선주사를 만들고자 합니다. 전통적으로 우리 선사들이 선박을 보유하면서 국취부선체용선(BBCHP)를 채택해왔는데 이로 인해 선가를 해마다 갱아야 하고 부채비율이 높아져 불안했습니다. 이를 개선하는 방안으로 민간선주사의 도입이 논의되었습니다. 이 박사님이 벌어들인 자금으로 보유선박에 대한 부채비율을 낮추자는 말씀은 타당합니다.

이상으로 2022년 고려대 해상법 좌담회를 마치도록 하겠습니다. 감사합니다. 본 좌담회의 내용은 '해양한국' 2023년 신년호에 게재될 예정입니다. 오늘 좌담 참여자와 zoom을 통해 함께 해주신 분들 모두에게 감사드립니다. [해인](#)



△이동해 박사