

“중대재해처벌법 대응에 업계와 로펌 분주, 해상보험 전반 효율인상 전망”



좌장 김인현 고려대학교 로스쿨 교수(해상법연구센터)
좌담패널 조봉기 해운협회 상무(외항해운), 김창진 해운조합 실장(내항해운), 이상석 해양진흥공사 차장(선박금융), 이종덕 박사(물류), 김재희 법무법인 선율 변호사(법조계), 김인현 고려대학교 로스쿨 교수(학계)
취재·정리 이인애 해양한국 편집국장

2021년 해운물류조선 관련 법적동향을 회고하고 2022년도 향방을 전망하는 ‘2021년 해상법 이슈 좌담’이 내·외항해운업계와 물류업계, 법조계, 보험업계, 학계 전문가 패널들이 참여한 가운데 12월 20일 오후 1시 30분 줌 형식으로 진행됐다. ‘2021년 해상법 이슈 좌담’은 고려대학교 해상법연구센터가 本誌(해양한국)와의 업무협력을 통해 매해 연말 추진해온 자리로, 이번이 11회째이다.

좌담회 패널로는 한국해운협회의 조봉기 상무, 한국해양진흥공사의 이상석 차장, 한국해운조합의 김창진 실장, 이종덕 박사, 법무법인 선율의 김재희 변호사, 고려대학교 로스쿨(해상법연구센터) 김인현 교수가 참여했으며, 김인현 교수가 좌장을 맡았다.

이번 좌담에서는 외항해운을 비롯한 내항해운, 선박금융분야, 물류분야, 법조분야, 학계의 참여패널들이 2021년 관련분야의 주요이슈를 회고하고 2022년을 전망했다. 아울러 관련분야의 주목할만한 인적동향과 4차산업혁명기술의 진전동향을 함께 공유했다.



△김인현 교수

김인현 고려대학교 로스쿨 교수 반갑습니다. 저는 오늘 사회를 맡은 김인현 교수입니다. 고려대학교 해상법연구센터는 지난 1년간 해운조선물류업계에서 일어난 법적인 쟁점을 정리하는 좌담자리를 9번째 가지게 되었습니다. 오늘 좌담내용은 월간 ‘해양한국’ 2022년 신년호에 전재됩니다.

해상법 이슈 첫 좌담은 2011년에 시작됐는데, 이때 박성운 부장, 故 박범식 전무, 정병석 변호사께서 참여하셨고 해양한국의 2012년 1월호에 정리되어 전재되었습니다. 벌써 11년 전의 일이 되었습니다. 이 자리를 빌려서 해양한국의 박현규 이사장님과 이인에 국장께 특별히 감사사를 드립니다. 해양한국의 인터넷판을 통해 그간의 좌담내용을 모두 볼 수 있습니다. 앞으로도 이 작업은 고려대학교 해상법연구센터와 해양한국 편집국의 공동작업으로 20년, 30년, 그리고 100년간 지속될 것입니다.

오늘 11번째 맞는 2021년 해상법 좌담회에는 외항해운에서 해운협회 조봉기 상무님, 선박(건조)금융분야에서 해양진흥공사의 이상석 차장님, 해상보험에서 해운조합의 김창진 실장님, 물류분야에서 이종덕 박사님, 해상법 법률분야에서 법무법인 선율의 김재희 변호사를 모셨습니다.

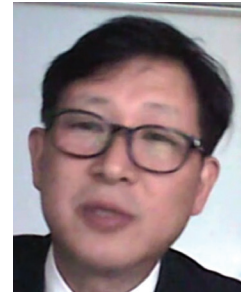
좌담회는 2021년 회고, 인적동향, 2022년 전망 3가지 주제로 진행합니다. 먼저 올 한해(2021년)에 일어난 중요한 분야별 이슈를 말씀해주시고, 두 번째에서는 새롭게 영입된 인력이나 4차산업혁명의 진전상황에 대해, 세 번째에는 2022년을 전망해주시기 바랍니다.

제1라운드에서 먼저 2021년 한 해 동안 각 분야에서 있었던 중요한 이슈, 가능하면 법률과 관련해서 말씀해주시기 바랍니다. 외항해운 분야에 대해 조봉기 해운협회 상무님 말씀해주시죠.

조봉기 한국해운협회 상무 해운업계에서 법과 제도 측면에서 이슈가 됐던 것을 회고해보면, 공정거래위원회의

“공정위 정기선사 불법 공동행위 조사건 1월 중순 본위원회에서 일단락 전망 중대재해처벌법 애매모호한 조항 많아 해운업계 불확실성 우려 속에 대비”

동남아항로 정기선사에 대한 조사건이 가장 큰 이슈였습니다. 해운법과 공정거래법이 충돌하는 양상, 명확하지 않은 부분에 대한 이론이 상충되는 양상으로 생각됩니다. 해운협회의 입장은 글로벌한 해운산업의 오랜 관행과 국제협약을 바탕으로 해운법



△조봉기 상무

이 만들어져 있기 때문에 알려진 것처럼 정기선 해운업자들간에는 공정거래법에서 말하는 공동행위가 허용된다는 것입니다. 화주와 협의, 해수부 장관에게 신고 등 몇가지 요건을 갖추면 공정거래법에서 불법으로 돼있는 해운기업간 공동행위가 해운법에서 허용되고 있다는 것입니다. 반면 공정거래법으로는 원칙적으로 공동행위를 못합니다. 그러나 공정거래법 적용을 예외로 하는 조항(제58조)이 있는데, 다른 법령에 근거를 둔 공동행위일 경우 이 법을 적용하지 않는다는 내용을 담고 있습니다. 해운업계는 바로 이 케이스야말로 공정거래법 적용 예외의 가장 전형적인 사례라고 주장하고 있습니다. 공정위 조사보고서 상의 주장은 해운법의 내용을 인정하고 있으나 관련 요건이 불비했기 때문에 공정거래법 적용제의 대상이 아니다. 즉 부당공동행위라는 입장입니다. 동 보고서는 5월에 나와서 반년 여간 여러 각도의 반대 입장이 개진됐으며 새해 1월 중순에 공정거래위원회 전원회의가 개최돼 공정거래위 조사관들의 입장과 피심의인들(선사들과 단체)의 입장이 개진되고 심의하는 자리가 마련될 것으로 예상됩니다. 그 과정에서 이 건이 일단락 지어질 것으로 봅니다.

또한 2022년 1월 중순부터 법 시행을 앞두고 있는 중대재해처벌법에 대한 우려가 있습니다. 법 자체가 모호한 조항들이 많고 시행령이 수립됐지만 여전히 명확하지 않은

부분이 있어서 걱정하는 것입니다. 해운기업들도 어디서 어떻게 적용될지 불확실성이 많아서 걱정하며 대비하고 있는 것입니다. 업계에서 참고하실 수 있도록 협회가 나서서 기본적인 가이드를 만들고 있습니다.

김인현= 선박금융분야는 한국해양진흥공사의 이상석 차장님이 발언해주시겠습니다.

**“LA·LB항 물류혼란 계기로
국적선사와 항만운영사
국내외 인프라 자산 확보 중요성 인식
KOBC, 2022년에 항만인프라 자산 및
배후단지 확보에 적극 투자할 계획”**

이상석 한국해양진흥공사 차장

= 코로나 팬데믹에 의한 각국 정부의 양적완화 정책으로 인해 풍부한 유동성이 공급되었습니다. 우리나라 뿐만 아니라 각국의 자본시장과 부동산 시장으로 흘러들어 물가가 높게 상승돼있는 상황입니다. 2022년 인플레이션 우려를 해소하기 위해 미국 등 주요선진국은 테이퍼링을 진행하고 있습니다. 예를 들면 원래 금리인상 시기가 내년(2022년) 6월에서 3월로 조정되었고, 우리나라도 소비자물가지수가 급격하게 상승하여 기준 금리를 높이는 등 테이퍼링을 진행 중입니다.

처음 예상과는 다르게 팬데믹으로 여행 수요를 대신한 내부 소비 욕구가 커져 대규모의 물량부족 사태가 발생했습니다. 또한 팬데믹 환자 발생으로 인해 화물노동자 등의 부족문제가 선진국에서 발생하여 컨테이너 운임도 상승했습니다. 이와관련 이번 롱비치항과 LA항만의 물류혼란을 계기로 해서 국적선사와 항만운영사가 국내외 인프라 자산의 확보가 얼마나 중요한지 깨닫게 됐습니다.

이에 향후 새해부터는 적극적으로 항만인프라 자산 및



△이상석 차장

배후단지 확보에 대한 투자를 계획하고 있습니다.

자본시장에서는 HMM이 역대 최대 매출액과 영업이익률을 달성할 것으로 예상됩니다. 이에 산업은행, 해진공(KOBC)이 전환사채의 전환권을 행사했는데, 이에 대해 기존 주주가 크게 반발했습니다. 2022년의 이슈인 HMM의 완전 민영화방안이 나올 것으로 생각합니다.

김창진= 해상보험분야는 어떻습니까? 한국해운조합의 김창진 실장이십니다.

김창진 한국해운조합 공제실장

= 해운조합은 회원사가 2,300개사이며 3,500척의 선박이 조합에 가입돼있는 상황입니다. 주요 업무는 정책지원, 공제, 유류, 사업자금 대부사업 등입니다. 또한 전국 주요항만에서 여객터미널을 운영하고 있습니다.



△김창진 실장

최근 내항해운관련 이슈는 면세유에 관한 사업입니다. 그간 외항과 달리 내항해운업계는 세금을 납부하고 유류를 사용해왔는데 최근 들어서는 내항선사들도 유가 보조금을 65% 받고 세액감면을 15% 받게 돼 사실상 약 80% 유류 면세를 받고 있습니다. 이로써 내항선사들이 절감할 수 있는 유류비가 연간 약 1,000억원 정도입니다.

또한 내항에서 신조선을 건조하는 선사 약 20개사가 2차보전, 이자를 보전받고 선박을 건조했었는데 올해 4월부터 시작된 철판가격 인상으로 인해 최근에는 거의 선박건조를 못하고 있는 상황이어서 올해 신조가 몇척 되지 않습니다. 우리조합에서도 선박건조 관련, 자금 대부 사업을 하고 있지만 여전히 어려움이 많은 상태이죠. 특

**“해상보험시장 규모 2011년 이후
계속 감소, 21년 손해율은 100% 초과
2022년에도 해상보험시장 위축,
보험요율은 전반적 인상 전망”**

히 여객선분야는 정부에서 추진하는 현대화펀드 자금을 이용해 세월호 후속으로 인천-제주간을 운항하는 여객선이 12월에 취항했고 삼천포-제주간을 운항하는 카페리선박이 지난 3월 운항을 개시했습니다. 그러나 코로나로 인한 여러 가지 여파로 운항 여객선의 여객 숫자는 그리 많지 않은 상황입니다. 전국에 160여개 항로가 있는데, 모든 항로가 예전에 비해 저조한 여객 탑승률을 보이고 있습니다.

해상보험료 규모는 2011년 8,600억원으로 정점을 찍은 후 지속적으로 감소했어요. 2019년에 6,000억원, 2020년을 거쳐 올해도 약 7,000억원대를 보일 것으로 예상합니다. 올해 해상보험 손해율이 그리 좋지 않습니다. 지난 수년간 계속 대형 해난사고들이 발생했죠. 주요 클레임을 보자면, 골든 레이호 미국 전복사고가 1,000억원 정도, 스텔라 데이지호 사고가 1,500억원, 디스커버리호 침몰이 200억원, KT서브마린 화재사건이 500억원 등 대형사건들이 있어서 국내 해상보험 손해율이 악화된 상황이라고 보면 됩니다. 특히 2019년도에는 80%의 손해율을 보였고 2021년도 손해율도 대형 클레임이 증가해서 합산 손해율이 100%를 초과할 것으로 전망됩니다.

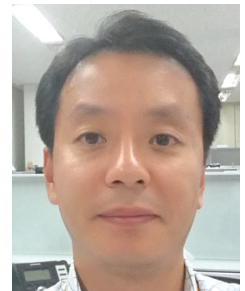
2022년 전망을 먼저 말씀드리겠습니다. 해상보험 국내 시장은 그간 부진한 실적이었지만 해운선사 입장에서는 보험료가 조금이나마 절감되는 효과를 보았을 것으로 봅니다. 최근 대형사고가 많아서 국내 해상보험 시장의 회복에는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상됩니다. 특히 해운과 조선 업황이 개선되었다고 하지만 코로나로 인한 여파로 보험시장은 위축될 것으로 예상되는 상황입니다. 2022년도 전반적으로 해상보험요율이 인상될 것으로 조심스럽게 예측해봅니다.

김인현= 해상보험시장의 동향과 전망이 부정적이라는 내용의 발표였습니다. 물류분야는 어떠한지요? 이종덕 박사 말씀해주시죠.

이종덕 박사= 물류분야에서는 해외와 국내의 중요한 사

“미서안 항만 화물 20년대비 20% 증가, 코로나 감염에 따라 항만인력과 트럭기사 등 미국내 E-커머스산업의 국내배송으로 이동 인력변화 항만적체의 한 요인으로 작용”

건으로 구분할 수가 있습니다. 우선 해외분야는 2021년 초 수에즈 운하에서 에버그린 선박의 좌초 사건을 시작으로 크고 작은 사건이 많이 발생한 한 해였습니다. 특히 미국 남부 서안을 중심으로 발생한 물류대란은 해운시장뿐만 아니라, 물류시장 공급망 전체에 큰 영향을 주었죠. 미국으로 수입되는 화물처리 능력의 약 40%를 차지하는 Long Beach와 L.A. port에 극심한 화물적체 현상이 발생하였습니다. 이로 인해 올해 11월 기준, 미 서안 근해에는 최대 86척의 선박이 정시에 항구에 정박하지 못하고, 동시에 미국 서안 근해에서 정박을 대기해야 하는 초유의 현상이 발생하였습니다. 이 문제는 상황이 조금 호전되었다지만, 지금도 지속되고 있습니다. 당시 평균 15일의 운송지연이 발생했습니다.



△이종덕 박사

항구의 화물적체를 일으킨 사유는 크게 두 가지로 요약할 수가 있다. 첫째는 코로나 팬데믹으로 인한 미국의 소비 수요의 급증 때문입니다. 2020년 초 코로나가 본격적으로 발발했을 때에 해운시장은 코로나로 인해 해운경기가 축소될 것으로 예상하였습니다. 그러나 코로나로 인한 미국 정부의 긴급지원자금이 소위 ‘Pent up demand’라고 하는 ‘보복성 소비심리’를 부추겨서, 미국 내 소비를 폭발시켰습니다. 미국인들은 올해까지 3차례에 걸친 정부의 긴급지원 자금으로 생활가전이나 가구 등을 교체하는 예상하지 못한 현상들이 발생하였고, 이로 인해 아시아발 미국향 해상운송이 올해 한 해 동안 폭증해 미국 서안의 화물은 2020년 동년 대비 약 20% 성장했다고 합니다. 이러한 현상은 결국 미국 내륙 운송을 위한 트럭과 사시와 같은 운송

“미서안 화물적체, 美 ‘SHIPPING ACT’ 개정 촉발, 하원 통과 상원에 상정 중 미국 수출자와 소비자를 보호할 수 있도록 FMC의 관리, 감독권 강화”

장비의 절대적 부족현상을 촉발시켰고, 그로 인해 FULL CONTAINER와 EMPTY CONTAINER가 항구에 뒤섞이면서 항구의 적체 현상을 더욱 심화시켰습니다.

두 번째는 코로나로 인한 인력변화 현상입니다. 현재도 미국은 물류업계 인력의 이동이 심한 것으로 전해지고 있습니다. 올해 초 미국의 백신접종 이전에 코로나 감염으로 인해 사망자가 많이 발생하였고, 이 중에서는 항만산업에 종사하는 인력의 사망과 감염이 속출해서 실제 항만산업 종사자나 트럭기사들이 낙후된 미국 서안의 항만산업에서 일하는 것보다 E-COMMERCE 산업의 국내 배송업으로 이동하기 시작하면서 미 서안의 적체현상은 추가적인 영향을 받았습니다.

이러한 적체 현상을 해소하기 위해서 미국 바이든 행정부는 올해 두 차례 행정명령을 내렸죠. 그 첫 번째가 미 서안 항구를 일시적으로 24시간 가동하는 행정명령과 두 번째가 항만에 적체 중인 컨테이너의 신속한 이동을 촉진하기 위해서 소위 CONTAINER DWELL FEE를 선사들에게 청구할 수 있는 행정명령을 내렸습니다. 그러나 이 두 행정명령은 모두 큰 실효성이 없는 것으로 마감하는 것 같습니다.

한편 미 남부 서안의 화물적체는 미국 수출자와 수입자들의 불만을 일으켜 결국 미국 해운법인 SHIPPING ACT의 개정을 촉발시켰습니다. 특히 수입화주들에게는 컨테이너 디머리지(DEMURRAGE, 지체료)가 천문학적으로 발생해 현재에도 상당한 분쟁이 되고 있습니다. 예를 들어 우리나라 한 대표적인 수출회사는 약 1,000억원에 달하는 디머리지를 북미에서 선사들로부터 청구받았습니다. 우리나라 기업뿐만 아니라 Walmart와 같은 미국 소비자 회사들도 상당히 이례적인 디머리지가 발생했습니다. 관련대책 마련을 위한 바이든 행정부의 초청으로 우리나라 기업

을 포함한 화주기업들이 백악관에서 면담을 하였습니다. 특히 FMC는 작년(2020년)부터 이러한 선사들의 컨테이너 디머리지 청구가 다소 부당하고, 불합리할 수 있음을 우려하였습니다. 결국 이러한 미국 수출자와 수입자들의 불만은 미국 의회까지 영향을 주어, 1998년 이후 약 20년 만에 미국 해운법인 SHIPPING ACT의 개정 움직임이 나타났습니다. 1916년도 처음 제정된 법인 SHIPPING ACT는 이번 개정이 크게는 5번째 개정으로 미국 하원은 미국 수출자와 소비자를 보호할 수 있도록 FMC의 관리, 감독권을 더욱 강화하는 해운법 개정안을 12월 8일 통과시켰습니다. 동 개정안은 FMC가 2020년 4월에 美연방규칙 CFR46의 일반적 금지행위에 대한 해석지침을 제공한 것이어서 향후 법규를 위반해 부당하고 불합리한 행위를 하는 선사들에 대해 실질적으로 FMC가 페널티를 부과할 수 있는 등 강제 조치가 가능하게 하고 있습니다. 특히 현재 극심한 문제가 되고 있는 선사의 디머리지의 청구는 앞으로 화주들로부터 청구에 이의제기가 있을 경우, 청구 사유에 대한 입증 책임을 현재의 화주에서 선사들이 입증하도록 변경됩니다. 따라서 향후 선사들의 무분별한 컨테이너 디머리지청구에 제동이 걸릴 수도 있을 것으로 예상됩니다.

코로나는 물류대란만을 촉발하지 않고, 주요 해운선사들의 종합물류회사로의 변화를 더욱 가속화시켰습니다. Maersk Line이 자회사인 DAMCO를 통해서가 아니라 직접 종합물류회사로 변신을 공식적으로 선언한 뒤, 이를 실현하기 위해 Senator International이라는 회사로부터 화물기(항공기) 2대를 구매하여 항공운송시장의 진입에도 박차를 가하고 있습니다. CMA도 뒤를 이어서 종합물류회사로의 변신을 시도하고 있습니다.

국내 물류산업의 이슈로는 올해 7월에 시행된 ‘생활물류 서비스산업발전법’과 올해(2021년) 1월 26일에 제정되어

“Maersk 항공운송시장 진입 박차, CMA도 종합물류회사로 변신 시도 주요선사 종합물류회사로 변화 가속화시켜”

내년(2022년) 1월 27일에 시행될 ‘중대재해처벌법’의 영향입니다. 생활물류법은 택배와 배송대행업 등 생활물류산업을 지원, 육성하고 종사자의 일자리 안정과 안전 등 권익향상을 위한 제도적 기반을 마련하기 위해서 올해 7월 27일부터 시행되었습니다. 특히 동 법은 택배·소화물배송대행업 제도화, 산업 종사자 보호, 소비자 보호, 공정시장 질서 확립, 산업육성·지원 5가지를 골자로 하고 있어서 향후 국내 택배 및 배송대행업에서 종사자와 소비자 모두가 더욱 두텁게 보호받을 수 있을 것으로 전망합니다. 중대재해처벌법은 다른 패들들께서 더욱 구체적으로 설명할 것으로 보여, 그것으로 같음하겠습니다.

김인현 = 해상법 실무분야의 김재희 변호사님 법조계는 올 한해 어떠했습니까?



△김재희 변호사

김재희 법무법인 선올 변호사

= 올해 해상법 실무 분야에서 가장 뜨거웠던 이슈는 중대재해처벌법의 시행과 공정거래위원회의 동남아 정기선사 부당공동행위 과징금 부과 사건일 것입니다. 내년 1월 시행을 앞두고 있는 중대재해처벌법에서 경영책임자

에게 안전 및 보건 확보의무를 부과하고, 이를 위반하여 중대재해가 발생하는 경우 기존에 처벌의 대상이 잘 되지 않았던 경영책임자에 대하여 징벌적 손해배상과 형사처벌이 가능해짐에 따라 해상은 물론 산업 전반에서 로펌들의 대응이 분주하였습니다. 특히 해상기업의 경우 공해에서 발생하는 선박에서의 사고, 외국인 선원의 재해, 용선선박에서의 사고, 선박관리 등의 위탁 등 해상기업 특유의 쟁점들이 있고, 사고 발생시 1차 수사 주체는 해상사고에 익숙하지 않은 근로감독관이 될 전망이기에, 이러한 각종 법률적 리스크를 대비하여 해상로펌은 물론 한국해운협회(한국선주협회), 한국해운조합, 한국선주상호보험조합, 한국선급, 한국선박관리산업협회 등 주요 해운단체, 보험업계, 학회

“중대재해처벌법 대응에 해상 비롯한 산업전반 로펌 분주, 업계는 안전보건관리체제 구축과 매뉴얼 제작 등 대응마련에 총력 코로나19 장기화로 인한 법적분쟁은 지속돼”

등 주요 해운단체, 보험업계, 학계에서 총력을 다해 안전보건관리체제의 구축, 매뉴얼의 제작, 사고시 대응방안 등에 대하여 대비를 하고 있습니다.

공정거래위원회에서 5월 동남아 항로를 운영하는 국내외 선사 23곳에 대하여, 주로 최저운임을 협의한 것을 담합으로 보고 그 세부내용을 신고하거나 화주에게 알리지 않은 것을 위법하다고 보면서, 약 8,000억원의 과징금(그중 국내 해운사는 약 5,600억원)을 부과하는 내용의 심사보고서를 내어 큰 화제가 되었습니다. 해운업계에서는 이는 해운법에 따른 정당한 공동행위라는 입장으로 강력하게 반박하고 있고, 이에 맞추어 해양수산부에서는 9월 공정거래위원회의 심사보고서와 반대되는 취지의 유권해석도 내렸습니다. 또한 해운법상 공동행위에 대해서는 공정거래법의 적용을 배제하는 내용의 해운법 개정안도 현재 상임위원회에서 의결되어 국회 본회의 의결을 기다리는 중입니다. 하지만 공정거래위원회에서는 해운회사의 운임 담합은 해운법을 넘어서는 불법행위라는 기존 입장을 고수하고 있어 귀추가 주목됩니다. 위 선사들은 법무법인 광장, 선올 등을 선임하여 부당공동행위에 해당하지 않고 매출액에 기반한 과징금이 과다하다는 취지로 대응하고 있습니다.

한편 주요 해상 사고로는 해외에서는 수에즈 운하 ‘Ever Given’호 좌초 사고가 있었습니다. 국내외 언론을 통해 알려진 것과 같이 수에즈 운하의 중요성상 국제물류운송에 차질을 많이 끼쳤습니다. 선주의 책임제한 등 여러 법적 쟁점을 수반하는 관계로 김인현 교수님도 칼럼을 쓰신 적이 있고, 한국선주상호보험조합에서도 Circular를 통해 여러 쟁점을 검토하셨습니다. 또한 올해 1월 우리나라 국적 선박인 ‘한국케미’호가 호르무즈 해협에서 이란 당국에 의해

피랍되었다가 약 3개월만에 풀려난 사건이 있었습니다. 이란 당국에서는 해당 선박이 해양 오염 등 해양환경법을 위반하였다고 주장하였는데 그에 대한 실질적인 근거나 사법 처리는 없었던 것으로 파악됩니다. 이후 한국 정부의 외교적인 노력으로 선박과 선원들의 석방이 이루어졌는데, 사실상 미국의 제재로 한국에 동결된 이란의 자금 문제가 핵심카드였던 것으로 언론에 보도되었습니다.

코로나19의 장기화로 인한 법적 분쟁은 작년에 이어 계속되었습니다. 검역 강화로 터미널이 폐쇄되거나 운송이 지연되고 계약을 불이행하게 되는 경우 그로 인한 당사자들의 법적 다툼, 불가항력 문제 등이 주된 쟁점들이었습니다.

마지막으로 해운기업의 주요 Deal로는, 장금상선의 흥아해운 인수, 현대LNG해운의 매각 예정, SM상선의 상장 예정 등이 있고, 현대중공업과 대우조선해양의 합병은 EU의 승인이 다소 불투명한 상황입니다.

김인현 = 해상법 관련 학계의 주요이슈는 제가 발언하겠습니다. 해상법 법률분야에서 가장 큰 이슈는 역시 공정위의 동남아 선사에 대한 과징금 부과였습니다. 업계는 공정위의 처분이 부당하다는 입장을 견지했고, 해상법 학계에서도 이를 지지하는 여러 논문이 제출 및 발표되었습니다. 제가 한국해법학회 및 유통법학회에 두편의 논문을 발표했고, 정영석 교수님, 양창호 교수님, 전준수 교수님 등이 칼럼을 발표했습니다. KMI에서도 연구용역이 진행 중입니다.



△김인현 교수

선주업 활성화에 대하여 고려대 해상법연구센터에 T/F팀이 구성되어, 연구보고서를 작성 배포했습니다. 컨테이너 박스의 활용 및 동아탱커의 회생절차에 대한 연구논문도 제가 한국해법학회지 및 금융법학회지에 기고했습니다. 수에즈운하 사고에 대해서도 제가 빠르게 법률신문에 기고해 약 1만회 조회를 기록하는 등 해상법의 활성화에 기

“선주업 활성화 연구보고서, 자율운항선박, 탄소중립화, 중대재해처벌법에 대한 해상법적 쟁점 등 관련 논문과 발표 이어져, 해사법원 문제는 법원의 사건번호에 ‘해’ 추가하는 성과”

여했습니다. 자율운항선박, 탄소중립화, 중대재해처벌법에 대한 해상법적 쟁점에 대한 발표와 논문도 나왔습니다. 자율운항선박은 이현균 박사가, 중대재해처벌법은 이상협 박사가 좋은 논문을 한국해법학회지에 발표했습니다.

다음으로 학회 활동을 봅니다. 손점열 회장이 지도하는 한국해법학회가 활발하게 활동했고, 중대재해처벌법 등 현안에 대하여 토론회를 개최하였고, 대법원의 국제거래법연구회와 한국해법학회가 공동세미나를 개최하는 성과를 거두었습니다. 부산을 중심으로 하는 해사법학회도 열심히 움직였습니다.

고려대학교 해상법연구센터가 주관하는 선박건조금융업연구회, 수산해양레저법정책연구회도 여러 차례 세미나를 했습니다. 코로나19 대책 세미나도 4회 세미나를 마쳤습니다. 센터에서는 해상법 뉴스업 데이트를 4회 발간하였습니다. 제13회 동아시아해상법 포럼이 온라인으로 개최되었습니다. 해사중재포럼의 회장으로 제가 박신환 회장을 대신하여 일하게 되었고 총무로는 이상협 변호사가 활동하게 됩니다.

해상법 주석서가 한국사법행정학회에서 발간되고 이미 2권이 나왔었는데 올해 10월부터 제3판을 만들기 위한 편집회의가 열려서 내년(2022년) 8월 발간 목표로 활동을 하고 있습니다. 저를 편집대표로 해 정병석 변호사님, 최종현 변호사님, 정해덕 변호사님, 김현 변호사님, 정영석 교수님, 최세련 교수님 등이 필진으로 초대되었습니다.

해사법원 문제는 이수진 국회의원이 나서면서 해사국 제상사법원의 설치로 확대되어 진행되고 있습니다. 해사법정활성화 추진위원회와 한국해법학회가 공동으로 청원을 해 법원의 사건번호에 ‘해’를 추가하는 성과를 거두었습니다.

한편 로스쿨이 생기면서 해상법 수업을 듣는 학생수가 점점 줄어드는 현상들이 지속되는 한편, 실무에서는 해상법에 대한 수요가 늘어나서 고려대 일반대학원에 석사 및 박사과정에 진학하는 학생수가 점차 늘어납니다. 다음 학기의 경우 박사 2명, 석사 5명이 입학할 정도로 수요가 많습니다. 2021년은 해상법 분야는 공부하는 모임이 활성화된 한해였다고 정리하고 싶습니다. 코로나사태로 대면이 불가능하였지만, 오히려 이를 극복하고 줌으로 공부모임을 만들어 나간 것입니다. 매주 토요일마다 공부하는 모임으로 작년 9월 출범한 ‘바다, 저자전문가와의 대화’ 모임은 회원 530명으로 성장하여 매 모임마다 150여명이 입장하여 같이 공부합니다. 72강을 마쳤고, 12월 23일 제73강과 74강을 준비 중입니다. ‘바다저자와의 대화’이 이미 출간되었고, ‘바다전문가와의 대화’도 출간을 준비 중입니다. 또한 고려대 해상법연구센터의 제자들 공부모임인 ‘해운저널읽기’ 모임도 격주 토요일 아침 9시부터 1시간 진행되는데 20회를 마쳤습니다. 아주 유익한 공부모임이 되고 있습니다.

이제 2021년 한 해 동안 각 분야에서 있었던 인적 변동사항과 블록체인, AI 등 4차산업혁명과 관련동향을 분야별로 말씀해주시기 바랍니다. 선박금융분야에서는 어떤 변화가 있었나요? 이상석 차장님, 인적동향이 있습니까?

이상석 인적사항으로는 해양진흥공사의 2대 사장으로 김양수 전 해양수산부 차관님이 취임하셨습니다. 또한 전 조규열 본부장께서 세계로선박금융의 대표이사로 취임하셨고, 이 자리에는 수출입은행에서 이진균 본부장님이 부임하셨습니다. 참고로 세계로 선박금융은 대주주가 창명해운에서 SBK파트너스로 바뀌었습니다. 해양진흥공사는 2022년에 10명의 직원이 증원될 예정이어서 새해에는 169명이 될 것으로 예상됩니다.



△이상석 차장

“해양진흥공사 2대 사장에 김양수 전 해수부 차관 취임, 새해 10명 증원 예정 전 조규열본부장은 세계로선박금융 대표 취임, 세계로선박금융 대주주 SBK파트너스로 바뀌어”

4차산업혁명과 관련 조선·기자재 산업의 외국 정부 지원사례를 말씀드리겠습니다. 조선 및 기자재뿐만 아니라 4차산업과 관련되면 적용되는 사례들입니다. 일본과 유럽국가들은 EC 지원 시 OECD 가이드라인을 준수하며 공적수출신용(EC, Export Credit)을 통해 조선·기자재 산업을 지원하고 있습니다. OECD 미가입국인 중국은 공적수출신용과 보조금을 지급하고 있습니다. 먼저 일본의 일본수출입은행(JBIC)과 일본무역보험공사(NEXI)는 직접대출, 구조조정, 친환경 기술개발을 통해 지원하고 있으며, 독일의 Euler Hermes와 독일재건은행(KfW)은 금리보증 지원, 장기저리 용자를, 노르웨이의 Export Credit Norway는 신조 대출·보증, 기자재 설치 보증을 시행하고 있습니다. 공적수출신용(OECD 미가입) 및 보조금 지급을 시행하고 있는 중국에서는 중국개발은행과 중국수출입은행이 페션보조금, 세제혜택, 리스금융으로 지원하고 있습니다.

주요 국가별 해운지원 내용을 좀 더 자세히 들여다보면, 일본은 구조조정에 따른 세제혜택 지원과 친환경기술 개발을 통해 자국 산업계의 주도적 역할 및 수주역량 강화를 지원하고 있습니다. 국토교통성 내 ‘해사이노베이션부회’를 구성하고 ‘해사생산성혁명(i-Shipping)’을 해양 정책으로 추진하고 있는 것입니다. i-Shipping은 선박의 설계, 생산, 운항 등 모든 단계에서의 자동화 향상을 통해 해양산업을 부흥한다는 것이 목표이며, 이를 통해 세계 신조선 시장 점유율을 30%로 향상시킨다는 방침입니다.

일본선사는 일본 국적선박을 자국 조선소에 발주 시, 일본개발은행(Japan Development Bank) 및 해운신용공사(Maritime Credit Co)를 통해 선박금융을 제공하고 있습니다. 타국선주에 대해서는 정책금융기관(NEXI 및 JBIC)이 일본 조선소 발주 시 선박건조를 지원합니다. 직

접 대출의 경우 일본 국토교통성이 간접적으로 관장하는 경정경기 수익금의 일부로(2.8% 교부금) 일본재단을 통해 조선관련사업을 지원하고 있습니다. 2020년 7월에는 일본정부가 1, 2위 조선소인 이마바리, JMU에 보증 및 펀드 출자를 통한 1조원 지원 계획을 밝힌 바 있습니다. 이는 한국 조선업에 대한 WTO 제소 이슈와 배치되는 것입니다.

중국은 '선박제조의 스마트화 전환을 통한 해양강국 건설' 추진을 목표로 조선업에 대한 다양한 정책을 도입하고 있습니다. 선령 10년 이상 선박을 폐선하고 중국 내 조선소 신조 시 건조 비용의 약 40%를 폐선보조금으로 지급하고 있습니다. 구조조정 측면에서는 2014년 말부터 조선소에 대한 평가를 통한 차별적 지원과 M&A를 통한 對 한국 조선소 경쟁력 강화를 추진하고 있습니다.

신조선과 관련한 금융은 중국개발은행과 중국수은, 수출보험 등을 통해 자국 내 건조되는 선박에 대해 60~80% 규모의 금융을 지원하거나 보증하고 있습니다. 특히 중국의 리스금융이 주목됩니다. 선주와 조선소 간의 계약을 리스금융사가 구매하고 선박품질 리스크를 리스금융사가 부담하는 파격적인 지원책을 펼치고 있습니다. 리스기간 종료 시 선주의 선박 구매옵션을 부여하고 있는데, 옵션을 행사하지 않을 경우 리스금융사 자산으로 편입됩니다. 선박품질 리스크를 리스사가 부담하는 것입니다.

유럽은 조선사뿐만 아니라 선사·선급·연구기관 등 다양한 주체들이 참여하여 환경규제 논의를 주도하고 스마트선박 기술을 선도하고 있습니다. 독일은 유럽 내 최대 신조선 건조국으로서 크루즈선이 주력(약 85%)이며, 정책금융기관인 'Euler Hermes' 통해 크루즈산업을 지원하고 있습니다. 또한 독일재건은행(KfW)을 통해 자국 조선기업들에 수출 촉진을 위한 장기저리 용자를 제공하고 있습니다.

노르웨이는 'Export Credit Norway'와 'Norwegian Export Credit Agency'가 신조선에 대한 대출 및 보증을 제공하고 있습니다. Export Credit Norway가 자국조선소 건조 선박 및 해양플랜트 기자재에 대한 대출 및 신디케이트론을 지원하며 노르웨이 선주가 자국 조선소 발주 시 금융을 제공합니다. Norwegian Export Credit Agency

는 외국적선박에 노르웨이 기자재를 설치할 경우 보증하고 있습니다.

김인현= 김창진 실장, 해상보험분야는 어떤지요?

“LSFO연료 이용 오염사고는 종전과 다른 양상, 방제장비·재료, 방제정 등 바뀌어야 선박보험 전통적 약관으로 커버 어려워 해운조합 선박공제 약관 대폭 개선”



△김창진 실장

김창진= 4차산업과 인적동향에 대해 드릴 말씀은 없고요. 지금 해운산업계에는 많은 변화가 일고 있습니다. 탄소중립을 위해 저유황유(LSFO)를 연료로 사용하기 시작했고 내항선박도 올해부터 LSFO를 이용하고 있습니다. 주변환경의 변화로 인해 해

운회사들의 여러 준비가 필요합니다. LSFO 연료를 이용할 경우 허베이 스프릿호 등 종전과 다른 양상의 오염사고가 발생할 것입니다. 이에 방제업자들이 방제정과 방제장비, 방제 재료 등을 바꾸어야 할 상황입니다.

선박보험에서도 전통적으로 ITC Hull 83년 버전을 사용해왔는데, 실제 이를 사용하기가 어려운 지경에 이르렀습니다. 최근 들어 사고의 양상과 형태가 많이 바뀌었어요. 그래서 우리 조합은 선박공제 약관을 대폭 개선해서 과거 체제에서 탈피해 충돌로 인한 단독해손을 보상하고 산재처리 비용도 지급해주며 타 물체와의 접촉에 따른 손해도 단독해손으로 담보하는 약관을 신설했습니다. 또한 선저 검사비용과 선박추진기 감김 제거 잠수작업 비용도 보상해주는 등 과거의 ITC 83년 버전으로 해결할 수 없는 경우들을 약관에 혼용해서 사용하고 있습니다. 2015년에 만들어진 선박검사와 관련한 Warranty 위반이 손해와 인과관계가 있을 시만 보험자가 면책되는 제도를 실시하게 되었습니다. 다시말해 과거의 전통적인 약관으로 해결할 수 없

는 경우 변형된 약관을 사용해 대처하고 있다는 것입니다. ITC를 적용한 약관은 현재 1,000여척에 불과합니다. 선주들에게 유리하게 바꾼 우리조합의 변형된 약관을 사용하는 선박은 약 3,000척에 달합니다. 교수님, 강의 시 이같은 상황을 알려주시면 좋겠습니까.

김인현= 저도 강의 시 영국법을 준거법으로 하는 실무의 관행 때문에 해상보험조합은 사문화돼있는 해운조합의 약관은 준거법을 한국표준으로 하고 있어 다시 살아나가고 있다고 말하곤 합니다. 이종덕 박사님, 물류분야는 어떻습니까?

이종덕= 물류분야는 4차산업혁명관련 블록체인, AI 등에 대해 말해보겠습니다. 물류분야는 4차산업혁명과 관련하여 많은 기술들이 지속적으로 개발되고 있습니다. 특히 창고보관 화물에 대해 로봇을 이용한 자동화와 가상현실(VR) 및 증강현실(AR) 기술의 접목이 이루어지고 있어요.

국내 대기업 물류회사가 물류업계 최초로 택배 상자의 형태를 자동으로 인식하는 ‘AI 로봇팔’을 상용화했습니다. 이 기업은 올해(2021년) 4월 물류창고인 풀필먼트센터에 ‘AI 로봇 디팔레타이저’를 투입해 이커머스 주문상품의 피킹(선별) 작업에 활용하였습니다. 3D 이미지 센싱, AI 딥러닝 및 진공흡착 기술이 적용된 것으로, 적재된 상자들의 면적·높이·위치를 자동으로 인식해 컨베이어벨트로 옮깁니다. 서로 다른 규격의 상자들이 섞이거나 흩어진 채로 쌓여 있어도 작업이 가능합니다. 과거에도 일부 물류센터에서 로봇팔을 사용하긴 했지만, 미리 설정해 놓은 규격의 상자만 정해진 위치에서 옮기는 식이기 때문에 활용도가 떨어졌습니다. 그러나 새 로봇팔은 1회 작업에 동시에 2개의 상자를 최대 20kg까지 들어 올리고, 한 시간에 약 700개 상자를 처리할 수 있습니다.

또한 가까운 미래에 드론을 이용한 화물배송은 곧 현실화가 될 것으로 보입니다. 2020년 중국에서 코로나가 터졌을 때, 중국 정부는 상하이와 광주에 있는 드론 100대를 이용해서 코로나 진원지와 사람이 접근을 꺼리는 지역에

“물류분야 4차산업혁명 관련기술 지속적 개발, 창고보관 화물의 자동화, VR과 AR 기술 접목, 택배 상자의 형태를 자동으로 인식하는 ‘AI 로봇팔’ 상용화, 드론 이용한 화물배송 곧 현실화, 미공군 Cargo Rocket 개발 거의 완료 내년 시범운영”

대해서 살충제, 살균제를 뿌리는 작업을 하였습니다. 미국에서는 Walmart와 UPS를 이어 AMAZON이 작년에 미국 내 일부지역의 드론을 통한 배송을 위해 미연방항공국의 승인을 받아 상용화를 서두르고 있습니다. 물론 화물량이 2kg 수준은 아니지만, 앞으로 로봇과 드론은 사람이 하기 힘든 작업을 수행하거나 국내에서 택배나 화물자동차를 이용한 운송을 대신할 배송수단으로 곧 현실화될 것으로 보인다.

이뿐만이 아닙니다. 올해 인상적인 정보가 하나 있었습니다. 물류산업에 있어서 국가 간 장벽이 무너지는 일이 곧 현실화될 수도 있다는 뉴스인데요. 미국 공군이 군사전략 물자인 Cargo Rocket의 개발을 거의 완료하여 내년엔 시범운행을 한다고 합니다. ‘2022년 미래 보고서’에 의하면, Cargo Rocket은 미공군의 전략물자로 미국 L.A.에서 서울까지 1시간 가량에 이동할 수 있는 로켓 발사 형태의 전략물자인데, 향후 국가 간 운송에도 활용될 것으로 예상합니다. Cargo Rocket은 올해 미국의 아프가니스탄 철수와 같이 전쟁지역에서의 미군 철수 후에도 계속 현장 통제를 가능케 하기 위해 미공군이 개발 중인 것으로 알려져 있는데, Logistics라는 용어가 군사병참 용어로부터 시작했다는 유래를 감안하면, Cargo Rocket의 물류산업에 활용은 설득력을 얻고 있습니다.

김인현= 네, 새로운 4차산업혁명시대에 여러 수단에 대한 설명을 재미있게 설명해주셨습니다. 다음은 해상법 실무분야에서 인적변동사항이 있었죠? 김재희 변호사님 설명해주세요.

“코로나19로 민·형사 소송에서 영상기기로 출석 가능한 영상재판 도입 12월 서울동부지법 영상재판 프로그램 사용해 실형 선고”



△김재혁 변호사

김재혁= 해상법무를 다루는 법무법인에 새로 영입되신 변호사님들을 법인명 순서로 소개드리겠습니다. 법무법인 선율은 작년(2020년)과 동일하게 인적 구성이 유지되었습니다. 법무법인 광장에 김수현 변호사(변호사시험 제5회), 김앤장 법률사무소에 이상협 변호사, 법무법인 세경에 김진영 변호사(변호사시험 제10회), 법무법인 세창에 임희선 변호사(변호사시험 제2회), 조희수 변호사(변호사시험 제9회), 손다운 변호사(변호사시험 제10회), 법무법인 지평에 이지원 변호사(변호사시험 제8회), 법무법인 해운에 김도균 변호사(변호사시험 제10회)가 각각 새로 영입되었습니다.

코로나19로 인해 일상과 기업체에서 ‘비대면’이 대세가 되어가고, 법원에서도 관련 법령을 올해 개정하여 민사소송과 형사소송에서 당사자들이 영상기기를 사용하여 출석할 수 있도록 하는 영상재판을 도입하고 있습니다. 최근인 올해(2021년) 12월에는 최초로 서울동부지방법원에서 영상재판 프로그램을 사용하여 실형까지 선고한 사건이 있었는데, 외국에 거주하는 성폭행 피해자의 증인신문을 영상재판 프로그램으로 진행하여 증언을 확보하여 피고인에 대하여 실형을 선고하였다고 합니다.

김인현= 해상법 관련 학계에서는 해상법의 태두인 배병태 박사님이 영면하신 것이 가장 큰 뉴스였습니다. 배병태 박사님을 기리는 ‘해인상’이 유족의 지원으로 만들어졌고 1회 수상자로 채이식 교수님이 선정되었습니다.

젊은 세대로서 이현균 박사가 고려대 연구교수를 마치고 한국법학원의 연구원으로 채용되어갔습니다. 장효은 박사

“국내 해상법의 태두 배병태 박사 영면, 고려대 ‘바다최고위과정’ 제3기 42명 수료 고려대학 로스쿨 졸업생 중 13명 변호사로 채용돼”

도 고려대에서 박사학위를 받고 관세관련 연구원에 연구원으로 갔습니다. 고려대 법학전문대학원이 운영하는 바다최고위과정 제3기가 42명 입학하여 과정을 마쳤습니다. 안광현 현대중공업 대표이사, 이수진 국회의원, 김종덕 KMI 부원장 등 각계의 중진들이 수료했습니다. 1, 2기를 포함하여 120명의 원우가 탄생하였습니다. 고려대 로스쿨 졸업생 3명이 해상변호사로 채용되어 어느 해보다 많은 학생들이 채용되었습니다. 현재 고려대 로스쿨 졸업생 중 13명이 채용되었습니다. 법무법인 세창, 법률사무소 해운, HMM 등 업계에 감사드립니다.

전상귀 변호사, 장효은 박사, 강동화 차장이 2021년 고려대에서 박사학위를 받았습니다. 김인현 권오정 공저의 해상보험법이 학술원 우수도서로 선정된 것도 의미가 있습니다. 제가 국제보험자협회(IUMI) 총회에서 수에즈 운하사고의 법적 쟁점에 대하여 영어로 기초연설을 한 것도 국위선양에 큰 도움이 되었습니다.

김인현= 세 번째 라운드에서는 2022년을 분야별로 전망해보겠습니다. 우선 외항해운분야는 어떻게 전망하고 있는지요? 조봉기 상무님!



△조봉기 상무

조봉기= 내년(2022년)에는 외항해운업계의 가장 큰 과제인 공정위 사건이 1월 중순(12일) 일단락지어진 후 결론에 이를 것으로 예상합니다. 아울러 이미 말씀드린 것처럼 중대재해처벌법이 새해 들어 시행되고, 안전운임제도가 23년에 일몰이 됩니다. 안전운임제도와 관련 해운협회가 행정소송을 진행하고 있습니다.

다. 안전운임제도 도입과 관련 법의 적용대상이 수출입 컨테이너이고 환적화물은 적용대상이 아닌데 교통부 장관 고시에 환적화물이 안전운임의 적용대상에 들어있어 제기한 소송입니다. 그 진행경과도 귀추가 주목되는 사안입니다.

세월호 사고 이후 안전관리 규정이 많이 강화됐습니다. 그중 선박 결함을 인지한 경우 누구라도 해수부장관에 신고하도록 법안이 마련되었습니다. 이와 관련 헌법 소원을 저희가 진행 중입니다. 법 규정이 너무 애매모호하며 선박 결함의 범위를 특정하기 어려운데 이를 법으로 규정해 신고의무를 부여하고 이를 어겼을 때 누구라도 벌칙을 받게 하는 것이 헌법정신에 맞지 않는다는 측면에서 소원이 진행 중이며, 내년에 가닥이 잡힐 것으로 예상돼 주목됩니다.

올해 8월에 항만안전특별법이 만들어져서 이미 시행에 들어갔습니다. 항만이라는 넓은 부지에 여러회사가 여러 가지 다른 일을 하는 분들이 일을 하고 있기 때문에 종합적인 관리가 안되는 측면이 있어서 동 특별법이 제정됐습니다. 누가 어디서 무슨 일을 하는지 컨트롤하는 통합주체가 만들어져서 내년에는 모습을 드러낼 것으로 봅니다.

중국과 마찬가지로 우리도 폐선보조금제도가 작동 중입니다. 처음에는 법적 근거없어도 시작됐지만 지금은 법적 근거도 마련되었습니다. 관련 프로그램이 내년에 일단락되기 때문에 해운협회는 내년 이후에도 이 폐선보조지원 프로그램이 필요하다고 요청할 방침입니다. 22년에 관련 정부예산은 200억원 정도 잡혀 있는 동 프로그램은 환경 측면에서 우수한 선박으로 대체하는 경우 일정부분을 지원하는 제도입니다.

민간금융을 유입하기 위한 제도로 Taxless제도가 조세 연구원의 용역을 마친 후 기재부와 협의 중인 것으로 알고 있는데, 이 사안의 추진에도 힘을 보태서 민간금융이 활성화될 수 있도록 노력할 계획입니다. 또한 ESG 경영이 부각되면서 현재로는 명확하지 않아서 앞으로 무엇을 어떠한 평가표준으로 삼아 대비해야 하는지 새해에는 가닥이 잡힐 것으로 생각합니다. 우리 협회도 해운업계의 ESG 평가 준비에 도움을 줄 수 있도록 할 방침입니다.

올해 IMO에 우리 대표부가 설치됐습니다. IMO의 활동

**“선박결함 인지한 누구라고 신고 의무화 법안, 헌법 소원 진행 결과 주목
폐선보조금제도 일몰, 23년이후에도 지속 요청, 해운계 ESG 평가준비에 도움
국적선박에 외국인 선원도 백신접종 받을 수 있도록 개선 필요”**

이 내년에 좀더 활성화될 것으로 봅니다. 특히 IMO는 환경문제에 총력을 다하고 있어 친환경 선박, 대체연료 개발 등에 집중하고 있는데, 우리도 적극 참여해 관련 모멘텀을 마련할 수 있다고 예상합니다.

코로나 사태에서 가장 힘들었던 사람은 본선 선원이었을 것입니다. 선원의 교대와 귀가가 힘들고 기항지에서 상륙하지 못하며 휴가를 마친 선원들의 승선이 어려운.. 승선 선원의 업무환경이 너무 열악했습니다. IMO에서도 적극 홍보와 각국 정부의 협조를 요구하고 있듯 선원의 백신 접종이 우선될 수 있도록 다같이 힘을 모아야 합니다. 우리나라도 선원의 우선접종을 시행하고 있지만 외국인 선원은 제외되고 있어 아쉽습니다. 선박 1척당 60% 정도가 외국인 선원인데 한국인 선원만 백신을 맞고 동승하고 있는 외국인 선원은 백신을 맞지 못하는 상황입니다. 하루속히 개선돼야 한다고 생각합니다.

한편 세월호 사고와 허베이 스피릿호 사고가 발발한 지 수년이 지났습니다만, 셸비지(Salvage)사업을 방치할 것이 아니라 정부와 업계가 힘을 모아서 오션 터그를 도입하는 등 셸비지 산업을 육성해야 한다고 봅니다. 황해에서 화재와 충돌 등 크고 작은 사고가 많이 발생하지 않습니까? 사고시 일본이나 유럽의 셸비지 업체에 막대한 비용을 지급할 수 밖에 없는 국부유출이 큰 상황입니다. 이들 기업이 어렵지 하지만 결국 국내 소규모 셸비지업체를 이용하게 됩니다. 우리는 해외에 큰 돈을 주고 해외 셸비지 업체는 국내 소형 셸비지업체를 이용하는 악순환을 방지하지 말고 국내에도 유수의 셸비지업체를 만들어서 사고 시 자체적으로 처리할 수 있는 환경을 조성하는데 박차를 가할 방침입니다.

끝으로 매년 UNCTAD에서 해운연보를 발간합니다. 올해 연보의 overview에는 해운산업계의 선결과제 10가지를 선정해놓았습니다. 전 인류를 대상으로 코로나19 관련 백신 접종, 무역의 재활성화, 선원교대난의 종식, 선원의 우선백신 접종, 선원교대 효과적으로 신속하게 시행하는 환경 조성, 해상운송을 신뢰할 수 있도록 효율화, 코로나사태 등 위기시 회복력 갖추기, 무역 및 운송 등 각종비용의 효율적 평가를 위한 SCM구축, 탈탄소화에 좀더 적극성 갖기, 적극적인 기후변화 대응 등이 그 내용입니다.

김인현= 선박금융분야의 2022년은 어떻게 전망되니까?
이상석 차장님 말씀해주시죠.

**“국적선사 동남아항로 점유율 14.4%
20년대비 2.6% 감소, 글로벌선사 시장진입
방어에 K-얼라이언스 참여 필요
포스트 팬데믹 시대 커질 시황 변동성
리스크 대응 강화해야
컨선 중고선가 가열양상, 선박투자에
신중 기하길, 시황 변동성 커질 때 적절한
장단기 포지션 밸런스 유지 필요
리스크 관리 측면에서 금융기관의
국내외 균형 맞추기 중요”**

이상석= 해운분야는 해양진흥공사의 자료에 따르면, 최근 글로벌 선사의 동남아 항로 점유율 상승으로 국적선사의 동남아 점유율이 15% 붕괴되었다고 합니다. 동남아 항로 선복량은 전년 대비 10% 증가하였고, 올해 국적선사 동남아항로 점유율은 14.4%로 작년 17% 대비 2.6% 하락하였습니다. 이는 수출입 물류지원을 위해 원양노선으로 임시선박이 투입됐기 때문입니다.

그에 반해 머스크의 자회사인 SeaLand와 MSC, ONE, 에버그린의 점유율이 증가한 것으로 나타났습니다. 글로벌 선사들의 공격적인 시장 진입을 방어하기 위해 동남아 항로에서 국적선사의 전략적으로 K-얼라이언스 참여가

필요합니다.

컨테이너선 시장은 포스트 팬데믹 시대에 시황 변동성이 커지므로 리스크 대응을 강화해야 한다고 전문가들이 조언하고 있습니다. 특히 6,600TEU급 중고선 가격이 신조선에 추월하는 시장 가열양상이 시현되고 있는데, 해운기업들이 선박 투자에 신중해줄길 당부드립니다. 클락슨에 따르면, 컨테이너선 발주량은 2020년 102만TEU에서 4배 급증한 390만TEU로 2019년 78만TEU 대비 5배 폭증해 2023년 인도시점에는 시황이 급락으로 이어질 우려도 제기되고 있습니다. 특히 2023년 에너지효율지수(EEEXI) 규제가 있어 친환경선박 도입을 가속화해야 합니다. 코로나가 종식되면 건화물선 운임지수(BDI)가 다시 1000포인트가 될 거란 전망도 있는데 시황 변동성이 커질 때 장단기 포지션 밸런스를 적절히 유지할 필요가 있다고 강조하고 싶습니다. 금융분야는 최근 유럽은행들의 선박금융 EXIT으로 중국계은행 중심으로 재편되고 있습니다. 컨테이너시황이 좋아지면서 국적선사도 신조와 중고선의 매입이 활발한 가운데, 금리가 낮은 외국계 은행에서 자금을 조달하는 경향입니다.

실제로 얼마 전 워크아웃을 성공적으로 졸업하고 재상장에서 시가 총액 1조를 넘긴 흥아해운에서도 독일계 X은행은 워크아웃 시작도 하기 전에 협약채권자에 남기를 거부하며 2주 내에 회수하지 못하면 법정관리를 바로 신청하겠다고 겁박한 것으로 압니다. 어려울 때 외국계은행은 제일 먼저 EXIT을 하므로 리스크 관리 측면에서도 국책금융기관과 국내 시중은행 등과 균형을 맞추는 것이 중요함을 다시 한번 강조하고 싶습니다.

김인현= 해상보험분야는 김창진 해운조합 실장께서 말씀해주시죠.

김창진= 먼저 P&I보험시장의 전망을 말씀드리면, 최근 ‘에버그린’호가 4억불, ‘X-Press Pearl’호 1억불, ‘심포니’호 충돌 및 ‘MSC Denti’호 유류오염사고 등으로 인해 해외 재보험시장도 상당한 손실을 입은 것으로 보도되고 있



“22년 IGA소속 P&I클럽들 보험요율 12% 이상 인상, KP&I 10% 해운조합 3% 인상 해운조합 중대재해처벌법 관련 공제상품 개발 1월 27일 출시 예정”

습니다. 2022년 손해율을 보면 스티브 P&I클럽을 제외한 모든 IGA소속 클럽들의 손해율이 100%를 초과하고 있어요. 따라서 내년(2022년)에 요율은 12% 이상 인상될 것으로 발표되고 있습니다. KP&I도 10% 이상의 보험요율 인상을 발표한 바 있습니다. 우리 조합은 3%의 P&I보험료를 인상할 것으로 결정했습니다.

최근 중대재해처벌법 관련해서 많은 분들이 발표하고 자문하고 있는데, 우리조합도 선사들이 준비해야 할 안전관리와 조직에 대한 용역을 진행 중입니다. 12월 말경 발표해서 선사사들에게 배부할 예정입니다. 추가로 우리 조합이 신상품으로 중대재해 처리지원을 위한 공제상품을 개발했습니다. 2022년 1월 27일 출시할 예정이며, 중대재해 발생

으로 인한 형사상 처벌이나 징벌적 손해배상과 관련한 민형사상 소송에 대한 법률비용을 보상하는 것입니다. 형사처벌과 관련해서는 형사 합의금을 일부 보상하는 것이 내용입니다. 아쉬운 점은 벌금과 징벌적 손해배상금은 그 내용에서 빠져 있는 상태입니다. 내년 1월 27일 준비해서 선사들에게 공급할 예정입니다.

조합원사 중 내항선 1만명, 외항선 2만명의 선원이 일하고 있는데, 이중 1만명이 우리 조합에 가입돼 있습니다. 1년에 20명 정도의 선원이 사망하고 있어요. 모두가 중대재해처벌법에 해당되지는 않지만 만약 그에 해당된다면 그 선주들은 선원 및 유족과 법리적 쟁점 다툼을 벌여야 할 것으로 판단됩니다. 따라서 우리 조합은 2022년에 시행 대상이든 아니든 무관하게 1월 27일 준비해서 선주들의 해운업으로 지속가능성을 지원할 수 있도록 하겠습니다.

김인현 = 이종덕 박사님, 물류분야에서 2022년을 어떻게 전망하고 있습니까?

“美 Shipping Act 개정안 상원 통과 예상, 동 법안 통과시 화주제기 소송 줄이듯 물류비의 고공행진은 당분간 지속 전망, 22년 1월 SC 체결 움직임 일어 빠르면 2023년 중반정도 현재의 높은 운임 안정 되찾을 것”

이종덕= 저는 3가지로 나누어 전망해봅니다. 우선 현재 미국 상원에 상정돼있는 Shipping Act 개정안이 유럽의 선주들과 World Shipping Council 거센 반대에도 불구하고 무역 불균형과 미국 수출자들의 권익 차원에서 내년(2022년)에 미 상원도 통과할 수 있을 것으로 예상합니다. 만약 동 법안이 통과되면 많은 화주들이 올해 부당하다고 여겨지는 사례들에 대한 소송을 많이 진행할 것으로 예상합니다. JOC 보도에 따르면, 2개 NVOCC가 선사들의 디머리지에 대해 FMC에 제소했습니다. 그 결과, 두 곳 중 한 곳의 결과가 최근 나왔는데, FMC가 선사에 통보해 합의하도록 했으며 합의결과는 비공개입니다. 소송을 제기한 원고가 여전히 불만이라고 알려지는 가운데 디머리지 전액을 감액받지는 못했지만 합의가 이루어진 상태입니다. 소송을 준비하는 회사들이 너무 많아요. 새해에 디머리지 관련 줄소송이 발생할 것으로 예상됩니다. 또한 현재 문제가 되고 있는 물류대란과 해상운송비를 중심으로 한 기타 항공운송비 등 물류비의 고공행진은 당분간 지속될 것으로 보입니다. 주요 선사들은 2022년 Service Contract의 체결을 앞당겨서 내년 1월 안에 완료하고자 움직이고 있습니다.

2008년에 금융위기로 촉발된 해운시장의 운임하락 현상이 자연적으로 금융위기 이전 수준으로 회귀하는데 약 25개월이 소요되었다는 전문가들의 분석을 고려하면, 현재의 높은 운임도 자연적으로 떨어지는데 최소 이 정도의 시간이 소요가 될 것으로 예상돼 빠르면 2023년 중반 정도는 되어야 현재의 높은 운임이 안정을 되찾을 것으로 봅니다. 2022년 미국의 금리인상이나 글로벌 시장의 인플레이 가능성이 변수로 작용할 수 있으며 2023년 IMO의 탄소중

립 시점과 맞물려서 선사들의 선박교체가 글로벌 공급에 영향을 미쳐 내년에도 현 시장운임의 급락을 제어하는 역할을 할 수 있을 것으로도 봅니다.

마지막으로 코로나 팬데믹으로 생존 위기에 몰린 대형 유통업체들과 소형 유통사업자들이 생존 차원에서 온라인 주문에 적극 대응할 수 있는 로봇 물류센터 구축에 활발하게 나설 것으로 예측됩니다. 국내에서도 대기업 물류회사를 중심으로 드론을 활용한 근거리 배송이 조만간 시범 운영될 것으로 예상하고 있습니다.

김인현= 김재희 변호사님 해상법 실무분야는 새해를 어떻게 전망하십니까?

“해사사건 별도사건명 ‘손해배상(해)’ 부여 전담재판부에 배당, 해사사건 보다 전문적 처리 가능, 해사국제상사법원의 설치안 국회에 제출, 국제사법 개정안 국회 본회의 통과”

김재희= 올해는 해운호황으로 선사들이 좋은 경영실적을 내는 한해였습니다. 선사를 대리해 클레임을 처리하는 법무법인 입장에서도 상당히 고무적인 한해였고, 내년도 해운업계의 발전이 계속되기를 진심으로 소망합니다.

올해 7월 대법원에서 예규를 개정하여 기존에 일반적인 사건들과 구분 없이 배당됐던 해사사건에 별도의 사건명인 ‘손해배상(해)’를 부여하고 전담재판부에 배당하게 되었습니다. 기존에도 해사사건의 경우 국제거래 전담재판부로서의 배당되기는 하였으나 별도 사건명을 부여함으로써 일률적이고 확실하게 전담재판부로 배당될 수 있고, 해사사건을 보다 전문적으로 처리할 수 있을 것입니다.

또한 해사국제상사법원의 설치안이 현재 국회에 제출되어 있어 그 시행을 위한 지속적인 노력이 행해지고 있고, 최근에는 국제사법 개정안이 국회 본회의를 통과하였습니다. 그 주된 내용은 국제재판관할에 관한 총칙과 각칙 규정을 신설해 기존 준거법에 비해 미비하였던 국제재판관할에

관한 부분을 완비하는 것이었습니다. 이러한 변화들이 중요한 국제해사사건들을 우리나라 포럼에 가져오고, 나아가 우리나라가 국제해사분쟁해결의 허브로 발전하는 중요한 초석이 되기를 희망합니다.

전 세계적으로 화두로 대두되고 있는 기업의 'ESG(Environment, Social, Governance)경영'은 해운업계에도 적용되어, 운송의 탈탄소화, 해양건강성 확보 등의 면면으로 나타나고 있습니다. 특히 황산화물 배출규제에 이어, 더 강력한 환경규제 조치인 '온실가스 배출규제'도 국제해사기구(IMO)의 올해 6월 MARPOL(해양오염방지협약)의 개정으로 인해 신조선에 이어 현존선으로도 확대될 전망입니다. 이에 따라 현재 운항 중인 선박들은 2023년까지 에너지효율을 개선하기 위한 선박에너지효율지수(EEXI)와 선박탄소집약도지수(CII)를 충족해야 하는데, 특히 선박탄소집약도지수(CII)를 2023년까지 총 5% 낮추어야 합니다. 위 시행에 따라 에너지 효율이 떨어지는 노후선들이 대거 대체될 것으로 보고 있습니다.

“자율운항선박과 탄소중립화 관련 법률 제정 및 개정, 전자 선하증권에 블록체인 활용작업 본격화 예상, 상편 주석서 제3판 작업이 마무리, 해사법원 설치 기대 해운업 경기 좋을 때 법 제도 재정비 기회로 삼아야”

김인현= 새해에는 자율운항선박과 탄소중립화에 대한 법률의 제정 및 개정작업, 전자선하증권에 블록체인을 활용하는 작업이 본격화될 것으로 보입니다. 현재 공급망 교란으로 정기선해운이 제기능을 못하고 있습니다. 정기선은 정시성이 생명이고 화주가 원하면 모든 운송을 해주는 것이 개품운송인데, 이 모든 것이 무너진 상태입니다. 안정된 수출입화물의 수송을 위한 국제적인 조약의 체결, 운송주권 확보를 위한 법제도 구축이 본격적으로 논의될 전망입니다.

상법 해상편 주석서 제3판의 작업이 마무리될 것입니

다. 고려대 바다최고위 제4기의 구성이 마무리되어 3월부터 새롭게 시작될 것입니다. 해사법원 설치가 지역적인 연고의 경쟁을 떠나서 반드시 실현될 것으로 기대합니다.

해운업은 상대적으로 경기가 좋지만 이럴 때 법제도를 다시 한번 돌아보고 재정비하는 기회로 삼았으면 합니다. 운임이 비정상적으로 높기 때문에 불리함을 감수하는 화주에게 어떻게 더 나은 서비스를 제공할 수 있을지 고민하여 상생하는 법제도를 만들어 가면 좋겠습니다. 이런 일은 아무래도 학계가 앞장서는 것이 좋을 것입니다.

“NVOCC와 포워드 구분하는 정책적 검토 필요한 시기 포스코 기존 터미널사의 물류자회사화 강력하게 문제 제기할 것”

조봉기 상무= 몇가지 더 추가발언하겠습니다. 사건입니다만 우리나라에서도 NVOCC와 포워더를 구분하는 정책적인 검토가 필요한 시기라는 생각입니다. 우리는 혼용해서 사용하지만 미국은 엄격하게 구분해서 사용합니다. 포워더는 수수료 수입에만 의존하게 하고 운송인으로서 책임을 다할 경우만 NVOCC 자격이 주어지는 체제전환이 필요하다는 점에서 학계의 연구검토, 제안이 필요하다는 생각입니다.

새해 해운업계의 화두로는 현대LNG해운의 매각문제, 포스코가 포스코터미널을 물류자회사로 만들려는 움직임 등이 있으며, 이에 대해 선화주가 머리를 맞대고 과연 그것이 지금 필요한 답인지 심각하게 다시 한번 고민해야 하는 사안이라고 생각합니다. 해운업계는 물류자회사를 신설하는 것이나 기존의 포스코터미널을 물류자회사로 만드는 것이 매한가지라고 생각할 수 밖에 없는 상황입니다. 내년에 이와관련 문제제기를 강력하게 할 방침입니다.

김인현= 오늘 좌담회에 참석해주신 패널분들과 줌으로 참여해주신 시청자님, 그리고 해양한국에 감사드립니다. 오늘 좌담 내용은 월간 '해양한국' 2022년 신년호에 실립니다. **해양**