

# “항해, 용선, 노무...계약불이행 분쟁 다수 발생, 불가항력 여부 화두”



<b>사회 토론포널</b>	김인현 고려대학교 교수(전 한국해법학회 회장) 권오인 고려국제종합운송 사장, 권오정 삼성화재 부장, 김재희 법무법인 선율 변호사, 손점열 테크마린 부사장(한국해법학회 회장), 윤민석 수협은행 마린시티점 지점장, 정문기 한국미래물류연구소 박사(가다나순)
<b>주제</b>	내항·외항해운, 해상보험, 해상안전, 물류 분야별 2020년도 동향과 이슈, 인적변동, 2021년도 전망
<b>주관</b>	고려대 해상법연구소
<b>일정</b>	2020년 12월 19일 13-16시
<b>취재·정리</b>	이인애 국장, 류지훈 기자

내·외항해운, 선박건조금융법, 해상보험, 물류 등 분야별 2020년도 동향과 해상법 관련 주요 이슈를 되짚고 2021년을 전망하는 '2020년 해상법이슈 좌담회'가 12월 19일 오후 1시 온라인 줌(ZOOM)을 통한 웨비나 형식으로 진행됐다. 고려대학교 법학전문대학원과 동 대학원 해상법 연구센터가 주최한 이날 좌담회는 고려대 김인현 교수의 사회로 권오인 고려국제종합운송 사장, 손점열 테크마린 부사장, 윤민석 수협은행 마린시티점 지점장, 권오정 삼성화재 부장, 정문기 한국미래물류연구소 박사, 김재희 법무법인 선율 변호사가 토론자로 참여했다.

'해양한국'은 고려대 해상법연구소와 업무협력을 통해 2012년초부터 좌담내용을 매년 신년기획으로 싣고 있다. (지면 관계상 좌담내용은 일반 서술형으로 정리했다)

**김인현 고려대학교 교수:** 고려대학교 해상법 연구센터는 그해에 일어났던 해사산업계 각 분야의 법적 쟁점을 다루는 시간을 좌담회의 형식으로 마련해왔는데, 올해(2020년)로 12회를 맞이했다. 올해도 2012년부터 행사를 같이 주관해온 해양한국의 이인애 국장님도 참석하셨다. 오늘 좌담회의 내용

은 월간 '해양한국' 2021년 신년호에 그대로 게재되게 된다. 좌담회의 참석자를 소개해드리겠다. 손점열 한국해법학회 회장이자 테크마린 부사장을 모셨다. 내항해운과 한국해법학회의 소식을 전해주시겠다. 권오인 사장님은 고려국제종합운송의 사장님으로서 물류산업과 외항해운산업



△김인현 교수

에 대하여 말씀해주시겠다. 보험사를 대표하여 권오정 삼성화재 부장님이 나오셨다. 화주측 물류회사를 대표하여 정문기 박사님이 나오셨고, 선박금융을 대표하여 윤민석 수협은행 지점장님이 나오셨다. 학계의 이야기는 제가

전하겠다. 법무법인 선율의 김재희 변호사님이 법조계를 대표하여 나오셨다.

첫 번째 주제는 해사산업계의 동향이며, 두 번째는 법적인 쟁점, 세 번째는 인사이동 사항, 네 번째는 2021년 전망이다. 먼저 각 분야의 지난 1년(2020년) 동안의 동향들을 말씀해주시기 바란다. 손점열 부사장님으로부터 1년 동안 있었던 내항해운업계에 대해서 듣겠다.

**손점열 테크마린 부사장:** 내항해운의 현황과 주요이슈에 대해 설명하겠다. 내항해운은 지표가 많지 않아 한국해운조합(KSA) 자료를 근거해서 발표한다. 내항해운은 여객운송사업과 화물운송사업으로 분류된다. 먼저 여객운송사업의 2010년부터 2019년까지 자료를 보면, 업체나 선박이 정체상태라고 할 수 있다. 2019년 기준으로 60개업체의 160척이 종사하고 있고 여객의 수송은 2017년도에 1,700만명으로 정점을 찍고 2019년도에는 1,450만명으로 내리막길을 걷고 있다. 올해는 코로나19사태로 더 줄어드는 추세이다.

두 번째는 화물운송이다. 해운법상에서 화물운송사업은 내항, 외항정기, 외항부정기 3가지로 분류돼있다. 연안해운의 화물운송사업도 여객운송사업과 마찬가지로 과거 10년간 정체되어 있다. 789개 업체의 1,972척이 운항되고 있다. 선박의 선령은 25년 이상이 46%, 20년 이상 69%를 차

**“내항해운 화물수송량 연간 1억톤 가량, 10년간 선박투입규모 정체단계.. 소형선 위주, 노령화 가속화, 수송량도 감소, 2020년은 코로나로 더 감소 예상”**

**“외항컨해운 메가얼라이언스체제 시장반응 신속, 미증유의 운임상승 UNCTAD 세계상품교역액 5.6% 감소, 서비스무역 15.4% 감소 발표 컨테이너 시장은 뜨겁고 벌크시장은 침체 양상 보여”**

지하고 있다. 즉 고령화가 가중되고 있다. 화물수송량을 보면, 2016년에 1억 3,000만톤으로 정점을 찍은 후에 2019년에는 1억 600만톤을 기록했다. 결국 연안해운 화물운송 사업에서는 1억톤 정도 움직이고 있다고 보면 된다. 정리해보면 연안해운의 현황은 사실 업체, 선박의 투입규모는 과거 10년간 정체상태에 있고 수송량도 지속적으로 감소하고 있다. 850개 정도의 선박도 소형선 위주이며 노령화가 가속화되고 있다. 올해는 코로나19로 인해 실적이 더욱 저조할 것으로 보인다.

**김인현:** 연안여객, 화물운송이 정체상태라는 말씀 잘 들었다. 다음은 권오인 사장님이 외항해운에 대한 동향을 설명해주시겠다.

**권오인 고려국제종합운송 사장:** 올 한해(2020년)는 코로나19가 전 세계에 엄청난 파장을 일으키면서 해운업계에서도 2분기까지 전 세계의 물동량이 감소했다. 메가 얼라이언스 체제가 운영되면서 컨테이너 시장 반응이 대단히 신속해졌다. 컨테이너 정기선분야에서 코로나19가 발생하고 각국이 록다운을 시행하면서 메가 얼라이언스가 30% 정도의 공급을 감소시켰다. 3분기까지 못 나갔던 화물들이 일거에 밀려 수출이 되면서 미증유(未曾有)의 운임상승이 발생했다. 현재 아시아-유럽발 20피트 컨테이너 운임이 1만불까지 올라가있다. 올해 외항해운은 전 세계적으로 굉장히 큰 진폭이 있었다고 설명할 수 있다.

상반기 드루어리 발표에 따르면, 전 세계 항만 화물 처리량이 3.8% 감소했다. 해양수산부도 3분기 항만물동량이 12.8% 감소했다고 발표했다. 유엔무역개발협의회(UNCT

AD)도 12월 11일자로 세계 상품교역액이 5.6% 감소했다고 발표했다. 당초 9% 감소할 것으로 전망했지만 예상보다는 줄어들었다. 서비스무역도 15.4%가 줄어들었다. 이는 인구 이동, 여객운송이 원활하지 않아 급격히 감소했다. 2009년 금융위기 때 9.5%의 감소가 있었는데 현재는 코로나19의 영향으로 그 이상 감소했다. 부산항만공사가 12월 18일 발표한 자료에 따르면, 부산항이 전년 대비 컨물동량이 3.2% 증가할 것으로 예측했는데, 개인적으로는 약간 감소할 것으로 판단한다. 2019년에는 국내 전체 물동량이 2,920만 TEU이었으며 올해는 약간 감소한 2,860TEU 정도로 집계됐다. 외항해운이 큰 폭의 변화가 있었고 항공도 마찬가지로 물동량이 일시에 멈췄다가 한번에 항공화물 빠져나가면서 운임이 상승했다.

아울러 코로나 19 팬데믹으로 인해 선원교대문제가 대두됐다. 항공은 항공 승무원을 교대할 수 있는 국가가 제한적이었다. 동 사태는 지금도 진행 중이며, 당사자들이 어려움을 겪고 있는 상황이다. 또한 최근 일본선사 ONE가 소유하고 있는 컨테이너선 '원아푸스(ONE Apus)'호가 태평양에서 컨테이너 약 1,800개 이상을 유실하면서 대규모 스포크가 났다. 이를 계기로 대형선박도 안전하지 않다는 이슈가 부상했다. 선박이 대형화될수록 안전하다는 일반적인 인식과는 달리 대형선일수록 더 위험에 노출되는 것이 아닌가 우려된다. 벌크부문에서는 2019년 BDI지수가 1,355이었는데 올해는 1,053이다. 컨테이너와 달리 벌크쪽은 업황이 좋지 않은 상황이다. 컨테이너는 상하이컨테이너지수(SCFI) 기준으로 2019년은 810P 올해는 1,180P으로 컨테이너 시장은 뜨겁고 벌크시장은 침체 양상을 띠고 있다.

**김인현:** 정기선해운은 올해 초반에는 어려웠지만, 후반기에 운임이 상승했고 항공도 유사한 양상을 띄고 있으나 벌크선 해운은 좋지 못한 상황이라고 정리할 수 있겠다. 다음은 권오정 삼성화재 부장님이 해상보험 동향에 대해 설명해주시겠다.

**권오정 삼성화재 부장:** 글로벌 해상보험시장은 크게 변동

**“글로벌 해상보험시장 큰 변동 없어, 보험료매출규모 0.9% 감소  
선박보험은 다소 증가 적하보험은 감소, 적하보험료 8%, 선박보험료 24.3% 인상  
대형침몰 좌초사고의 파장이 반영되면서 보험료 올라  
4월부터 코로나19 팬데믹 따른 손실 면책약관 도입”**



은 없다. 전년 대비 보험료 매출 규모가 0.9% 다소 감소하였으나, 선박보험은 68억불에서 69억불로 다소 증가했다. 비교적 비중이 높은 적하보험은 감소했다. 2019년 기준으로 287억불을 기록했다. 매출구성은 주로 글로벌 해상보험시장의 절반이상이 적하보험관련 보험료이며, 선박보험은 4분 1정도인 24% 정도의 보험료 구성을 보이고 있다. 글로벌 보험시장의 적하보험료 측면에서 보면 주로 국제무역 물동량 및 환율의 영향 아래 있으며, 글로벌 시장보다는 로컬시장에서의 보험 거래가 많았다. 세계보험 시장의 중심이라고 하는 로이즈의 적하보험의 비중이 7% 되는 반면에 중국은 11.3%, 일본도 로이즈에서 인수하는 적하보험료보다 큰 현상을 보이고 있다.

선박보험 측면에서는 글로벌 선대규모는 매년 증가함에도 불구하고 보험시장 내 보험사 간 경쟁 및 선가 하락으로 보험료 규모를 유지하고 있다. 그러나 2019년부터 장기간의 수익악화에 따라 해상보험 인수 여력이 축소됐다. 따





라서 2019년 기점으로 해상보험 가격인상이 본격화된다고 볼 수 있다.

해상보험 요율 인상을 보면 보험사들이 해상보험 관련 수를 줄이거나 인수를 중단하는 경우가 많아서 모두 하향 또는 유지하는 방향으로 가고 있다. P&I도 마찬가지로 추세이다. 인터내셔널 P&I을 보면, P&I클럽별 전 세계 평균 인상률은 2018년까지는 변동이 없다가 2019년 0.24%, 2020년 4.2%, 2021년 6.5% 인상까지 될 것으로 발표됐다. 국내 해상보험시장 규모는 2019년 기준으로 5,656억원으로 전년 대비 소폭 인상했다. 그 전에 보험료 규모가 10년간 줄고 있다가 2018, 2019년에는 정체상태를 보이고 2021년에는 올라가는 현상을 보이고 있다.

우리나라는 선박보험과 오프쇼어 관련 매출이 절반이고 나머지는 적하보험이다. 2019년 1월, 9월 대비 2020년 1월, 9월 보험료 추이 변동을 보면, 적하보험은 8%, 선박보험은 24.3%이상 인상폭을 보였는데, 최근 글로벌 시장의 가격인상 추세와 대형 해난사고로 인한 손실이 반영된 것으로 보인다. 2019년 기준으로 선박보험원수보험료는 91.5% 상승했다. 이는 대형침몰 좌초사고의 파장이 반영되면서 보험료가 올라가고 있는 것이다.

코로나19는 보험업계에서도 큰 이슈였다. 적하보험은 코로나19 이슈로 인해 특정지역의 선박 체항, 화물 인도 지연에 따른 화물집적 증가로 인해 특정 항구, 선박당 위험 누적이 우려된다. 특히 냉장화물 등은 인도 지연과 보관 장기화에 따른 화물손상 가능성이 제기됐다. 전 세계에서는 올해 4월부터 팬데믹에 대한 면책약관을 도입하고 있다. 기본적으로 모든 계약에 참고하도록 하고 있다. 선박보험은 코로나19로 인해 특히 여객선, 크루즈선 등 승객이 감소한 선종의 선박의 운항감축 및 중단에 따라 사고발생이 감소하였으나 동시에 자연재해에 노출된 지역에서 고가의 선박이 집중 계류됨에 따른 위험 누적이 우려된다. 또한 해난사고 발생 시 교체부품의 공급, 필수작업 인원의 투입 지연 등으로 사고 비용의 증가가 예상된다.

선원교대 지연은 해난사고의 주요원인인 인적오류(human error) 가능성이 증대되고 있다. 선박보험을 가능하게

**“물류와 공급사슬 측면의 리스크 관리의 중요성, 국제해상운송측면에서 선복 확보와 공컨 확보를 통한 적시공급의 중요성 생각해보게 된 한해 21년 컨해운 해상운임 더 상승, 1분기까지 선복부족과 공컨 부족현상 지속”**

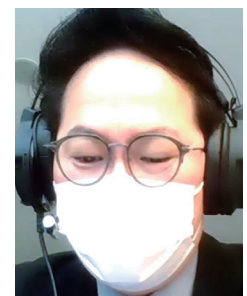
하는 요인 중 보험인수를 진행하기 위해서 서베이를 하는데 코로나로 인해 서베이 인원 투입이 안 되면서 혼란을 야기하고 있다. 삼성화재에서도 조선소에 보험인수조건으로 서베이를 실시해야 했지만, 인원을 투입하지 못하면서 향후 리스크 증가 원인으로 다가올 수 있다.

마지막으로 올해 주요 해난사고는 2월에 광탄선 ‘Stellar Banner’호의 좌초침몰이 있었는데 합의전손으로 끝났다. 3월에는 참치선망선 ‘Lim Discoverer’ 침몰 · 전손되었으며, 7월에는 벌크선 ‘Wakashio’호가 좌초 · 전손이 됐다. 가장 최근인 11월에는 컨테이션 ‘ONE Apus’ 호가 황천, 컨테이너를 유실한 사고가 있었다.

**김인현:** 전체 해상보험시장과 우리나라 보험시장에 대해 권오정 부장님께서 잘 말씀해주셨다. 다음으로 정문기 박사님께서 화주와 물류 동향에 대해 말씀해주시겠다.

**정문기 한국미래물류연구소 박사**

올해 물류 및 공급사슬인 공급망 관리(SCM)측면에서 동향을 살펴보고자. 코로나19로 2월부터 중국지역의 생산이나 자재업체들의 자재공급 이슈가 발생했다. 3월부터는 코로나19 팬데믹으로 각 지역별 국가별로 락다운 조치에 따라 수요가 감소했고 공급은 과잉상태가 발생했다. 5월부터는 글로벌 락다운이 완화에 따라 북미와 유럽의 수요 증가가 지속됐고, 8월부터 현재까지 선사 주도의 시장이 형성됐다. 북미와 유럽에서는 물동량이 증가되면서 시



△정문기 박사

장운임 상승에 따라 선박부족, 공 컨테이너 심화현상이 지속되고 있는 상황이다.

이와 같이 올해 물류동향은 물류와 공급사슬 측면에서 리스크 관리의 중요성, 국제해상운송측면에서 선박확보와 공 컨테이너 확보를 통한 적시공급의 중요성에 대해 다시 생각해보게 되는 한해였다. 특히 한국발, 중국발 국제 해상 운임이 북미물동량 증가, 유럽시장의 수요 증가, 선박이슈, 공 컨테이너 수급부족에 의해 상승하면서 대형 화주와 정기 선사가 계약한 장기운송계약의 운임과 시장운임의 격차가 크게 벌어지는 현상이 나타났다. 현재는 국제해운선사와 해상운임에 대한 글로벌 비딩이 진행되고 있는 상황이다.

내년 상반기 운임은 올해 대비 인상될 것으로 예상하고 있다. 내년 1/4분기까지는 선박부족과 공 컨테이너 부족현상은 지속될 것으로 예상하고 있다. 선박 미확보 물량에 대해서는 올해와 마찬가지로 프리미엄 차지를 지불하고 선적 및 운송이 진행될 것으로 예상된다.

**김인현:** 정문기 박사님께서 외항 컨테이너해운시장이 8월부터는 선사 주도의 시장이 되었고 선박부족과 컨테이너의 부족사태가 북미, 유럽항로 쪽으로 확산됐다고 말씀해주셨다. 다음은 윤민석 지정장님이 금융업계의 동향에 대해 말씀해주시겠다.

**“해외 선박금융기관이 철수하는 냉엄한 현실, 우리 공적선박금융은 국내 해운사 앞 많은 금융혜택 제공, 공적금융기관의 역할 제기능 ‘기간산업안정기금’, 제약조건으로 많은 해운사 혜택 볼 수는 없었지만 시노코페트로케미칼과 폴라리스쉬핑 자금 지원받아, 기금의 역할 수행 공적금융기관 다변화 상품 내놔- 해운사 운전자금 보증서 발급상품 등 민간자본 유인할 수 있게 공적금융기관의 조금 더 확대된 노력 기대”**

**윤민석 수협은행 마린시티점 지점장:** 선박금융업계는 지난해(2019년)와 같이 국내 상업은행의 금융지원이 여전한 냉혹기에 있고 산업은행, 수출입은행, 무역보험공사 및 한국해양진흥공사, 자산관리공사의 공적 선박금융 지원은 활발한 상황이다. 반면 은행이 아닌 자본시장에서 선박투자 펀드가 활성화되길 기대했으나 일부 국내 대형 해운사와 장기용선계약에 기반한 선박금융에만 집중되는 현상을 보여 아쉬움을 더했다.

하지만 코로나19사태 및 경기저하로 중국 리스금융 정도를 제외하고는 해외 선박금융기관이 철수하고 있는 냉엄한 현실 속에서도 우리나라 공적 선박금융은 어느 나라에도 뒤쳐지지 않을 만큼 국내해운사 앞 많은 금융혜택을 제공하고 있다고 판단된다. 대표적인 예로 HMM이 척당 1억 5,000만불을 호가하는 2만 4,000TEU급 메가 ‘컨’선박 12척을 인도하고 만선으로 취항한 점을 들 수 있다. 이는 공적금융기관인 산업은행, 수출입은행, 해양진흥공사(KOBC)등이 대출, 메자닌금융 및 보증을 제공하여 민간 자본을 끌어들이고 금융지원을 주도하여 이룬 성과였다. 아울러 나머지 1만 6,000TEU 8척 메가 ‘컨’선박도 내년(2021년) 상반기에 모두 인도받을 예정이며, 최근 선박금융을 마무리한 것으로 알고 있다. 초대형 ‘컨’선박이 수출입의 핵심 자산임을 최근 선박량 부족에서 느낄 수 있는데 이런 점에서 공적 금융기관의 역할이 제기능을 발휘한 것 같아 고무적이다.

또한 국내 중견 해운사의 유동성 공급을 위하여 정부합동 ‘기간산업안정기금’을 지원했다. 차입금 5,000억원 이상, 직원수 300인 이상이라는 제약조건이 있어 많은 해운사가 그 혜택을 볼 수는 없었지만, 이미 대기업 반열에 들어선 장금상선계열 시노코페트로케미칼과 폴라리스쉬핑이 자금을 지원받아 유동성 위험을 극복한 사례로 보아 기금의 역할을 잘 수행한 것 같다. 시노코는 산업은행과 수출입은행에서 운영자금 대출 1,200억원, KOBC에서 사채 750억원을 인수받아 약 1,950억원의 유동성을 확보하였고, 폴라리스쉬핑은 KOBC에서 영구채 500억원을 인수하여 부채비율을 대폭 줄이게 되어 기존 사채권자의 상환 압박에서 벗어나게 되었다.



또한 중소해운사의 유동성 공급을 위하여 자산관리공사 및 KOBC는 해운사가 기존에 보유하고 있던 선박을 매입하여 재임대하는 Sales & Lease Back(SLB) 금융을 지원했다. 공사의 SLB는 해운사에서 선박을 매입해올 때 시장 평가 가격에 LTV가 70~90%까지 높은 담보비율을 적용하여 많은 유동성을 해운사에 제공했다. 2개 공사가 지원한 SLB가 올해만 약 40척이 넘고 그 금액이 5,000억원을 상회할 것으로 판단된다.

마지막으로 해운사의 유동성 공급 확대를 위하여 공적금융기관은 많은 다변화 상품을 내놓고 있다. 가령, 최근 국회에서 통과된 KOBC의 해운사 운전자금 보증서 발급상품이 있다. 또한 HMM 등 주요 컨테이너선사의 박스 도입을 위하여 기존 국내 금융기관에서 정규담보가 되지 않아 취급하기 어렵던 박스담보를 KOBC 보증서를 제공하여 해결하고 있다. 아울러 노후된 연안해운사의 신조지원을 위하여 산업은행과 같이 펀드 및 보증금융을 구성하고 해양수산부 주도하에 있는 무이자 연안선박현대화 펀드를 활용하려 하고 있다.

이러한 공적금융기관의 노력으로 HMM이 흑자전환하고 세계 10위내 컨테이너 선사로 다시 일어서고, 최근 컨테이너박스금융을 금융리스로 차입하여 금리도 2%이상 낮추게 되었으며, 전환사채도 시장에서 공모로 발행할 수 있게 됐다. 일부 중견해운사도 유동성 위험을 벗어나게 되었고 중소해운사도 SLB프로그램으로 유동성을 확보하고 필요하면 원금유예도 일부 병행하여 간접적인 운전자금도 확보할 수 있게 됐다. 공적금융기관의 많은 노력에도 불구하고 일반 상업은행의 선박금융이 부진한 만큼 민간 자본을 끌어들이 수 있는 공적금융기관의 조금 더 확대된 노력을 기대한다. 가령 최근 KOBC가 대형 시중은행에 자사 보증서를 정규담보로 인정받게 되어 은행 직원들이 편하게 대출을 진행할 수 있는 기반을 마련한 것이 그 예일 것이다.

**김인현:** 윤민석 지점장님께서 선박금융 관련 해운업계에서 있었던 동향을 상세하게 전해주셨다. 김재희 변호사님이 해상 법조 분야 동향에 대해 말씀해주시겠다.

**“법조계와 해상변호사 업계도  
코로나19 팬데믹의 영향 커  
노무, 조선, 용선, 항해 등 계약불이행  
분쟁 다수 발생, 불가항력 여부 화두  
3차례 코로나 급확산으로  
법원 임시휴정기와 재판일정 연기-  
초유의 사태 발생  
법률서비스 시장도 언택트가  
새로운 표준으로 자리매김,  
비대면 법률상담 늘어”**

**김재희 법무법인 선율 변호사:** 올해는 법조계와 해상변호사 업계 또한 코로나19 팬데믹으로부터 큰 영향을 받았다. 국내 해상업계의 노무, 조선, 용선, 항해 등 각종 분야에서 코로나19로 인한 계약불이행 분쟁이 다수 발생하면서 과연 이를 불가항력적인 사정으로 보아 위반당사자 면책이 가능한지 여부가 공통적인 화두로 떠올랐다. 또한 올해 3차례 정도 코로나가 급격히 확산될 때마다 법원이 임시휴정기를 갖는 초유의 사태가 발생하여, 사건들의 재판 일정이 계속 연기되기도 하였다.

법률서비스 시장도 코로나의 영향으로 이른바 ‘언택트(untact)’가 새로운 표준으로 자리매김하고 있어, 비대면 법률상담이 많이 늘어나고 있는 추세이다. 한편 해상변호사 업계는 작년과 비슷한 수준으로 이어진 것으로 본다.

주요 해상사고로는 올해 4월 부산 신항에서 컨테이너 선박 ‘밀라노 브릿지’호가 부두의 육상 크레인과 충돌하는 대형 사고가 있었다. 300억원 피해액이 추정된다. 국내외 전문가들이 해경 조사, 해양안전심판원 조사 등에 입회하여 도선사의 도선상 과실, 기상상황, 선박평형수의 부족 등이 주된 사고의 원인으로 논의됐다. 현재는 창원지방법원에서 선박소유자 책임제한절차가 진행 중이다.

**김인현:** 지금까지 내항해운과 외항해운, 화주, 선박보험, 선박금융, 법조계 등 분야별 올 한해의 주요동향을 6분의 패널들께서 회고해주셨다. 다음으로 2020년에 있었던 분

### “내항해운 이슈로 승선 외국인 선원의 임금인상 부각, 외국인 승선인원 제한 내항선 선원 고령화, 선박안전에도 영향 미쳐, 원유선의 카보타지 완화정책 일관성 없어 면세유 등 내항선에 대해서 실질적인 지원대책이 필요”

야별 법적 이슈에 대해 짚어보겠다. 손점열 부사장님부터 시작하겠다.

**손점열:** 내항해운 분야는 법적이슈보다 주요이슈를 중심으로 말씀드리겠다. 먼저 외국인 선원고용과 관련, 내항해운에 승선 중인 선원이 8,000명 정도이다. 10년째 같은 수치이다. 이 중 2019년 내항상선의 외국인 선원고용 비율은 10%로 920명이 승선하고 있다. 내항선원의 외국인 선원이 차지하는 비율은 꾸준히 증가했다. 2010년에 500명 수준에서 2019년에는 상당히 증가한 수치이다.

외국인 선원에 대한 임금인상이 연안해운에 이슈로 떠오른 이유는 외국인 선원의 임금은 노사협약에 따라 육상근로자의 최저임금 기준으로 책정되어 있다. 올해는 한국 육상근로자의 90%, 2021년에는 95%, 2022년에는 100%로 외국인선원이 육상근로자와 비율이 같아지게 된다. 외항에 승선 중인 외국선원보다 내항에 승선 중인 외국선원의 월급이 더 많은 기이한 현상이 벌어지고 있는 것이다. 내항해운이 정체상태이고 실적이 좋지 못한 상태에서 고용비용이 증가하는 큰 요인 중에 하나이다. 외국인 선원 고용관련 또 다른 이슈는 외국인 승선제한이다. 현재 내항선에 외국인 승선은 배 1척당 6명으로 제한된다. 이 TO제도는 한국청년들의 승선을 촉진하기 위해 시행한 제도지만, 청년들이 기피하고 있어 유명무실한 제도임에도 여전히 시행 중이다. 내항선사들은 외국인선원의 고용이 부담으로 다가오면서 내항선에 승선 중인 선원의 고령화가 가속화되고 있다. 이런 문제들은 선박의 안전에도 커다란 영향을 미치는 것이다.

두 번째는 카보타지 정책의 완화이다. 원유선은 카보타

지 정책이 상당히 완화되었다. 연안수송은 외국적선의 수송이 불가하지만, 우리나라의 카보타지 정책은 예외 조항이 많다. BBCHP선, 원유선 등은 제한없이 운송할 수 있다. 11월 말에 초대형 컨테이너선, 원유선, 연료공급선도 허가됐다. 산업에 따라 변해야 하는 것은 맞지만, 이러한 정책들이 일관성이 없다.

여담으로 선박현대화 2차보존사업, 친환경선박 설비 지원 등 연안선을 지원하는 제도가 있는데 외항해운 중심으로 되어 있어 내항해운을 더 어렵게 만드는 부분이 있다고 생각한다. 일례로 외항선들은 유류 면세를 받고 있지만, 내항선들은 면세받지 못하고 유류세의 보조명목으로 받고 있다. 100원의 유류비가 발생한다고 하면 10원이하의 유류세 보조를 받고 있다. 하지만 최근 한국해운조합(KSA)가 내항해운에 유류세의 80%까지 지원하면서 내항선들도 외항선들처럼 면세유를 받을 수 있지 않을까 생각한다. ‘등 굽은 소나무가 선산을 지킨다’라는 말처럼 선산을 지키는 내항선에 대한 실질적인 지원대책이 필요하다.

**김인현:** 카보타지 제도에 대해서 면밀한 검토가 필요할 것 같다. 제가 일본에 갔을 때 보니, 일본은 내항해운이 엄청 크다. 일본은 항해사를 양성하는 학교가 없어졌다고 하는데, 고등학교와 전문학교가 6개 정도 있다. 이 학교에서 많은 해기사를 배출해 일본 내항해운에 해기사들을 공급한다. 내항해운의 붕괴도 외항해운 못지않게 좋다. 아까 말씀하신 ‘등 굽은 소나무가 선산을 지킨다’라는 말처럼 일본은 내항해운만은 반드시 가져가야 한다는 정책이 세워져 있다. 또한 일본의 선원들을 태우고 국적을 일본선적으로 하는 회사들에게 톤세제도를 허용해주는 정책과 더불어 내항해운 선원들의 연령을 낮추는 캠페인을 벌이면서 청년들의

“일본 6개 고등학교와 전문학교에서 해기사 배출, 내항해운 선원공급 일본선원 태우고 일본선적 선사에 톤세제도 허용 정책, 선원연령 낮추기 캠페인”





비중도 높아졌다. 우리나라도 내항해운에 대한 지원정책이 세워져 구조적인 문제를 잘 해결해야 한다고 생각한다. 다음은 권오인 사장님이 말씀하시겠다.

**“선사, 포워드, 실화주간 계약이 불가항력조항인가? 이슈 선원교대 문제 계속 발생, 얼라이언스 선복감축 관계당국 주목”**

**권오인:** 선사, 항공사, 포워드, 실화주 간의 계약이 불가항력조항(Force Majeure)에 해당하는지 여부가 큰 이슈이다. 3월에 글로벌 포워드 다수가 불가항력조항을 선언했다. 법적 진행은 아직 발표되지 않았다.



△권오인 사장

두 번째로 선원교대문제가 계속 발생하면서 선원들이 추가근무를 하고 있다. 법적근무기간 외적으로 연장근무를 하고 있는 상황이다. HMM의 선원노조가 강경하게 임금인상안에 반대하고 있는 것도 이와 맞물려 있다. 아울러 항공기 조종사들은 비행기가 없어서 법정비행시간을 채우지 못하는 문제가 발생하고 있다. 항공사들은 임시로 항공사들을 탑승시키도록 하고 있지만 여객기가 뜨지 못하고 있어 역부족으로 보인다.

또 다른 이슈는 메가 얼라이언스들이 동시에 대폭 선복을 감축시키면서 관계당국들의 귀추가 주목되고 있다. 메가 얼라이언스들이 마켓셰어의 과점은 없는지에 관해 각국 정부 간의 이슈로 떠오르고 있다. 가장 최근에는 중국정부가 호주산 석탄을 수입금지시키는 조치를 취하면서 용선계약이행 중인 선박이 중국항만에서 제때 하역을 못하는 상황으로, 한국선사가 중국항만에 가면 어떻게 되는지가 올 한해의 법적이슈였다.

**김인현:** 선원교대는 국제적인 문제인데 IMO, ILO에서 해결해야 하는 문제라고 생각한다. 메가 얼라이언스 선복

**“선원교대는 IMO, ILO가 해결해야 할 국제적인 문제  
메가캐리어 과점은 경쟁법 문제, 경쟁당국 페널티 등 조심해야”**

감축이 괜찮은지 관계당국이 들여다보고 메가캐리어들의 마켓셰어 과점은 경쟁법의 문제이다. 경쟁당국이 페널티를 줄 수 있기 때문에 조심해야 하는 부분이다. 경쟁법 위반에 대해 제가 생각했을 때 유럽의 머스크(MSC) 등 선사들이 높은 운임을 향유하고 있기 때문에 EU의 집행기관들이 국익을 위해서 움직이지 않고 있는 것 아닌가라는 생각이 든다. 결국 우리나라나 대만같이 작은 선복을 가지고 있는 나라들은 정기선에 셰어를 크게 해서 유럽선사들의 파워에 대응할 수 있는 것들이 국가적으로 형성되어야 한다. 다음으로 권오정 부장님께서 해상보험 법적이슈에 대해 말씀해주시겠다.

**권오정:** 지난 6월에 대법원에서 세방T-7호 침몰사건 관련 판결이 있었다. 주요 쟁점은 영국법 준거약관의 효력, 부보위험과 해상고유의 위험의 해석, 선박기간보험계약에서 감항성 담보(warranty) 위반에 따른 보험자의 면책 요건 등을 다룬 내용이었다. 선주의 약의 또는 고의(Privity)에 의한 부적절한 예인방법의 사용은 감항성 담보 위반에 따른 보험자의 면책을 인정할 수 있는 사유가 될 수 있음을 판시하였고 원심에서는 중요한 목시담보인 적법담보 위반을 인정한 내용도 있었다.

향후 영국보험법 2015 적용이후에는 명시적 혹은 묵시적 워런티 위반으로 인한 보험자 면책 인정이 쉽지 않을 것으로

**“세방T-7호 침몰사건 관련 판결- 영국법 준거약관의 효력, 부보위험과 해상고유의 위험의 해석, 선박기간보험계약상 감항성 담보 위반 따른 보험자의 면책 요건 다뤄”**



### “대기업 물류자회사 내부거래시 해운산업발전부담금 부과 해운법 개정안 입법화 진행 해운산업발전부담금 조성재원, 경쟁력 있는 물류시장 형성, 해운법경쟁력 강화에 쓰여 우수선화주로 인정받은 기업은 해운산업발전부담금 감면받을 수 있어”

로 예상하고 있다. 워런티의 내용이 사고와의 인과관계가 요구되고 정책 이행보험자에게 많이 가기 때문에 향후 많이 달라질 것으로 예상된다.

**김인현:** 다음으로 정문기 박사님께서 화주와 물류분야의 법적쟁점을 말씀해주시겠다.

**정문기:** 대기업의 물류자회사는 현대글로벌, 삼성SDS, 글로벌롯데로지스틱, CJ대한통운, 판토스 등이 있다. 이런 대기업 물류자회사인 2자물류회사에 일감몰아주기 규제와 계열사와 내부거래 비율이 30% 이상인 대기업 물류자회사를 대상으로 내부거래 시에 해운산업발전부담금을 부과하는 해운법 개정안이 발의되어 입법화가 진행되고 있다. 현재 공정거래법상에 특수 관계 지분 30%이상인 경우 내부거래를 한 기업에게 일감몰아주기 과징금을 부과할 수 있고 상속세법상에 30%를 초과한 경우에는 증여의제를 적용해서 과세를 하고 있는 상황이다.

이번 해운산업발전 부담금관련 해운법 개정안 내용에 따르면, 대기업 계열사와 내부거래비율이 30%이상인 대기업 물류자회사를 대상으로 연매출 10% 이내에서 해운산업발전부담금을 부과하고 징수한다. 해운산업발전부담금으로 조성된 재원은 경쟁력 있는 물류시장 형성, 해운법경쟁력 강화를 위해 쓰이게 된다. 또한 우수선화주로 인정받은 기업은 해운산업발전부담금을 감면받을 수 있다.

해운산업발전부담금 발전을 위한 이번 해운법 개정안은 대기업과 중소기업간의 상생협력 및 건전한 거래질서 조성

을 목적으로 국내 대기업 2자물류기업에 대한 징벌적 수단이자 규제인 해운산업발전부담금을 부과·징수하는 내용으로 되어 있다. 해운산업발전 5개년 계획에 근거하여 해운산업발전을 위한 법적 제도 마련이지만, 더 나아가 국제물류산업측면에서 보면 글로벌 종합물류기업인 머스크, 페덱스, DHL, 에버그린과 글로벌시장에서 대등하게 경쟁할 수 있는 역량을 갖추 수 있도록 국내 종합물류기업 육성을 위해서 종합물류 핵심역량을 갖춘 2자물류기업, 3자물류기업 내지는 4자물류기업에게 경쟁력 있는 글로벌 종합물류기업을 육성을 위한 정책적 배려가 필요하다고 생각한다.

**김인현:** 해운산업 발전부담금을 2자물류자회사에게 부담시키는 것을 소개해주시면서 글로벌 종합물류기업으로 만들어주는 정책도 펼쳐야 한다는 의견을 개진해주셨다. 저는 2자물류회사들이 모회사부터 받은 물량 중에서 50%, 70%를 반드시 국내 실제 운송인 해상기업들에게 계약물량을 줘야한다고 생각했지만, 이러한 징벌적인 정책이 나와서 다시 생각하는 계기가 됐다. 다음으로 윤민석 지점장님께서 발표해주시겠다.

**윤민석:** 올해는 2019년 동아탱커가 SPC 앞으로 직접 기업회생을 신청하여 채권자앞 선박 반선을 막았던 사건이 각각되고 회사도 매각되어 선박금융과 관련한 직접적인 법적 이슈는 없었다. 다만 최근 선박금융에 한정해서 보면 해상법은 아니지만 제가 업무를 맡고 있는 SLB프로그램의 외국환거래규정의 해석에 있어 많은 문제점이 있어 이를 소개자 한다.

SLB프로그램은 해양진흥공사 또는 자산관리공사가 국내에 설립된 선박투자회사에 선박매입 대금을 출자하고 국내 선박투자회사가 해외 SPC 앞으로 대출을 지원하여 최초 선박을 매각한 해운사에 재임대해주는 사업이다. 거주자 선박투자회사가 비거주자인 해외 SPC에게 대출하는 경우 외국환거래규정 7-16조에 따르면 대출기간이 1년미만인 경우 국내은행에 금전대차 신고를 진행하고 1년이상인 경우 외국환거래법시행령 8조1항 4호에 따라 국내은행에



**“SLB프로그램의 외국환거래규정 해석에서 많은 문제점 있어 외국환 미신고 잘못시 신고인 앞 제재있는 만큼 신중히 판단해야”**

해외직접투자 신고를 진행하도록 하고 있다. 선박금융은 통상 5년 이상의 장기 대출로 해외직접투자자로 은행에 외국 환 신고를 하여야 하는데, 그간 한국은행에 금전대차로만 신고한 이력이 있어 왔다. 금전대차로 신고한 사유는 선박 금융이 자금 집행후 바로 원금상환이 시작되므로 1년 이내에 상환한 내역이 있다는 사유였다. 금전대차와 해외직접 투자의 차이는 대출을 집행하고 나면 금전대차 신고는 SPC 청산 외에는 별도 보고업무가 없으나, 해외직접투자는 외국환거래규정 9-9조에 따라 은행에 채권취득보고, 송금보고, 원금상환 보고, 연간사업실적보고서 제출 등 다소 많은 사후관리 작업이 필요하다. 선박금융이 대출집행 후 바로 원금상환이 이루어진다고 하더라도 분명 그 대출은 1년 초과 장기인 만큼 해외직접투자를 은행에 신고하고 대출을 진행했으면 한다. 이 부분은 올해 기획재정부에 유권해석을 받은 만큼 선박운용사와 해운사별로 달리 적용될 사안이 아니라는 판단이 든다. 외국환 신고를 하지 않거나 잘못 하는 경우 분명 신고인 앞 제재가 있는 만큼 신중한 판단을 요한다고 하겠다.

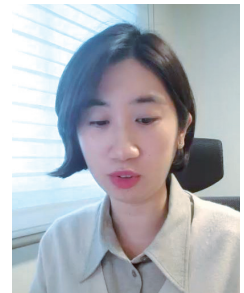
**김인현:** 다음으로 김재희 변호사님이 발표해주시겠다.

**김재희:** 앞서 발표한 바와 같이 올해는 코로나19로 인한 각종 법적 쟁점이 대두되었다. 대표적으로는 코로나로 인하여 계약을 불이행하였을 때 이를 과연 불가항력적인 사유로 볼 수 있는지 여부 또는 사정변경의 법리가 적용될 수 있는지 여부가 법조계에서 자주 논의되었다.

특히 소비자분쟁이 많았던 것으로 파악되는데, 한국소비자원에 따르면, 2020년 1월부터 3월까지 접수된 위약금 관련 소비자 상담건수는 작년 같은 시기에 비하여 약 8배 증가했다. 공정거래위원회에서도 여행, 항공, 숙박, 외식 서

**“해사법조계 용선관계, 조선, 계약이행 등 다양한 법적 이슈 대두 안전항문제, 선원감염, 항만당국 조사, 방역, 격리 등으로 운항지연시 용선료 지급중단 off-hire 인정여부 등 용선료 지급중단 문제”**

비사업 4개 분야에 대해 대규모 감염병 발생 시 위약금을 감면할 수 있도록 소비자분쟁해결기준을 개정하기도 했다. 비록 구체적인 사실관계, 코로나가 의무이행에 실제로 미치는 영향에 따라 달라지겠지만, 우리나라 법원은 불가항력으로 인한 면책을 상당히 엄격하게 해석하고 있어, 추후 판례들이 어떻게 형성될지 귀추가 주목된다. 그 영향으로 올해 초 로앤비라는 법조매체에서 국내 로펌들과 함께 ‘비즈니스를 위한 로앤비 코로나 바이러스 리걸 톨킷’을 발간하고, 국가별 불가항력 관련 이슈, 노무, 계약불이행과 손해배상, 형사책임 등 다양한 법적 이슈들을 전문가의 시각에서 잘 정리하여 참고가 되고 있다.



△김재희 변호사

해사법조계에서도 용선관계, 조선, 계약이행 등 다양한 이슈들이 대두되었다. 올해 초부터 논의되었던 쟁점으로는 용선계약 분쟁에서의 입항 항구가 코로나19의 확산 내지는 검역강화로 인한 지체 등의 문제가 있을 때 안전항이 아님을 이유로 입항 거부를 할 수 있는지 여부 등 안전항 문제, 선원의 감염, 항만 당국의 조사, 방역, 격리 등으로 인한 운항 지연시 용선료 지급중단 off-hire가 인정되는지 여부 등 용선료 지급중단 문제 등이 있다.

또한 선박건조와 관련하여, 일반적으로 선박건조계약에는 불가항력 조항이 있어 불가항력적인 사유로 인하여 선박건조가 지연되는 경우에는 선박의 인도가 일정기간 연기되는 것이 허용되는데, 외국인 근로자들이 해당 국가의 코로나 확산으로 인하여 귀국을 하는 등 코로나로 인하여 선박

건조작업이 지연되는 경우 이를 허용된 선박인도연기로 해석할 수 있는지 여부가 쟁점화되었다. 이와관련 기획재정부는 2020년 2월 12일 공공계약에 관하여 '신종 코로나 바이러스(CV) 대응을 위한 공공계약 업무 처리지침'을 내렸다. 그 주된 내용은 ①코로나19 확진자 또는 의심환자 발생 등으로 작업이 현저히 곤란하다고 판단되는 현장에 대하여는 발주기관이 공사 또는 용역을 일시정지할 수 있도록 하고 ②정지된 기간에 대하여는 계약기간을 연장하고 계약금액을 증액하도록 하며 ③발주기관이 작업의 일시정지 조치를 하지 않은 계약에 대하여도 코로나19로 인한 작업 곤란 내지 부품 수급 차질로 인해 불가피하게 계약의 이행이 지연되는 경우에는 지체상금을 면제하고 계약금액 조정 요건 역시 적극 검토하도록 하는 것이어서 주지할 만하다. 2020년 2월 28일 국토교통부에서는 '민간건설공사 표준도급계약서에 관한 유권해석'을 통해 민간건설공사 표준도급계약 불가항력 조항을 해석함에 있어, 이번 코로나19 대응상황이 위 계약 제17조 제1항 제2호 '전염병 등 불가항력의 사태로 인해 계약이행이 현저히 어려운 경우'에 포함된다는 해석을 내린 적이 있다.

또한 선원의 근로와 관련하여 주목할 만한 쟁점들이 있었다. 우선 코로나19의 확산으로 인하여 세계 각국 항구에서 선원의 승하선 통제가 강화되자 선원들이 장기간 하선하지 못하는 상황이 종종 발생했다. 이 경우 해사노동협약(MLC)에서 규정하는 선내 체류 기간을 위반하는 것은 물론 선원의 피로가 누적되어 선박의 안전에도 악영향을 미치게 된다. 이에 따라 국제해사기구(IMO), 국제노동기구(ILO), 국제민간항공기구(ICAO)는 공동성명문을 발표해 선원을 비롯한 운송 관련 근로자들을 필수근로자로 지정해 제재를 완화해야 한다고 지적하고 있어, 관련 각국 정부의 협조가 필요한 실정이다.

한편 우리나라는 검역법 제15조에 의하여, 외국에서 한국으로 입항하는 선박 내에서 확진자가 발생하는 경우 검역소에서 회항지시를 내릴 수 있도록 규정하고 있다. 원래는 선박이 방역절차에 불응하는 등 예외적인 경우에만 회항지시를 내렸으나, 최근 국내에서 코로나가 다시 급격하

### “해사법원 설치운동과 한국해법학회 · 설립추진위 2003년부터 시작 서울해사중재협회 신설, 서울과 부산에 해사전담부 1심과 항소심에 서울, 인천, 평택 등 하나로, 부산유역을 하나로 해사법원 설치 구상”

게 확산되면서 검역소에서는 국내 병동이 부족한 경우에도 회항지시를 내릴 수 있도록 조치를 강화했다. 이에 따라 이번 달 부산항에서 회항한 외국 선박이 7척에 달한다. 그런데 만약 선장, 1등 항해사와 같은 필수선원이 확진되었는데 치료를 받지 못하고 선내에 격리되어 업무를 하지 못하는 상태로 회항하게 되면 선박의 안전에 위협이 됨은 물론이고 SOLAS 협약 등 국제협약을 위반하는 것이 되는 등 인적 불감항과 관련된 문제가 발생하고 있다.

마지막으로 입법계에서는, 대법원에서 지난 9월 해사법원 신설 추진을 공식화하고 이를 골자로 하는 법안 또한 발의되었다는 소식이 있다. 현재 법원설치지역으로 인천으로 하는 법안과 부산으로 하는 법안이 모두 발의된 상황에서 역시 귀추가 주목된다.

**김인현:** 해사법원의 설치운동은 한국해법학회와 설립추진위원회가 일찍이 2003년부터 시작한 것이다. 그 결과 서울해사중재협회도 만들었고, 부산과 서울에 해사전담부 1심(서울중앙지방법원, 부산지방법원)과 항소심(서울 고등법원, 부산고등법원)에 만들었다. 해사법원 설치운동은 2015년 19대 국회 마지막에 해법학회와 설립추진위원회가 가장 먼저 주장해서 운동을 펼쳤고, 20대 국회가 들어와서 한국해법학회안, 부산을 중심으로 하는 법안 2개, 인천을 중심으로 하는 법안 2개, 총 5개 법안이 제출되었다. 21대에 들어와서는 해법학회와 설립추진위원회는 합의안을 만들기 위해서 법안을 조절하고 있는 중이다. 서울, 인천, 평택 등을 하나로 하고 부산유역을 하나로 하는 해사법원 설치를 구상하고 있다.

세 번째 주제는 인적분야이다. 인사이동이 있었던 분야



만 말씀해주시겠다. 권오인 사장님께서 외항해운분야에서 특이사항을 말씀해주시겠다.

**권오인:** HMM 선원노조가 선원임금 인상과 선원근무 처우에 대해 반대입장을 강경하게 밝히고 있다. 코로나19를 지나오면서 선원들의 지위가 낮아져 있는 상황에서 선원직의 매력이 상실되지 않을까. 과연 선원이 유입될 수 있는 사회환경이 될 수 있을까 우려된다. 이점이 앞으로 과제가 될 것이다. 현 사태에 대한 당장의 대안을 내놓기보다는 시일을 두고 고민해봐야 할 것이다.

**김인현:** 권오정 부장님과 정문기 박사님, 윤민석 지점장님, 김재희 변호사님께서 인사이동에 대해 말씀해주시겠다.

**권오정:** 민영보험업계는 큰 변동이 없다. 국내 12개 보험사 가운데 한화, 현대, 코리안리 3개사만 해상보험 업무부서를 독립적으로 운영 중이다. 이는 해상보험종목의 낮은 매출 비중과 저성장 추세를 반영한 결과이다. Korea P&I에서는 지난 7월에 성재모 전무님 취임했고, 한국해운조합(KSA)에서는 지난 11월에 배후상 사업본부장님이 취임했다. 2021년도에는 국제해상보험자연맹(IUMI) 연차회의가 9월 5일에서 9일간 서울에서 온라인으로 개최될 예정이다.

**정문기:** 타기업과 동일하게 물류기업들도 연말에 임원 인사가 진행될 예정이다. 삼성SDS에서 2020년 1월부터 역임했던 물류사업부문장이었던 박선태 부사장님께서 내년부터는 오구일 전무님으로 변경·이동된 것으로 파악됐다.

**“한화, 현대, 코리안리 3개사만 해상보험 업무부서 독립적 운영  
해상보험종목의 저매출·저성장 추세 반영한 결과,  
21년 IUMI 연차회의 9월 서울서 온라인 개최 예정”**

**“선박금융 전문인력의 육성,  
공적금융기관의 상업은행  
선박금융 참여 유도, 선박금융이  
안전하고 돈이 된다는 인식  
은행 직원들에게 심어줘야”**

**윤민석:** 국내 공적금융기관의 인사이동에 관하여는 사실 업체를 직접적으로는 떠나있어 잘 알지 못한다. 그러나 해양진흥공사는 저와 같은 건물에 위치하고 관련 업무를 많이 하다보니 인력구성을 잘 알고 있다. 공사 사장님 이하 모든 임직원들이 해운사 SL



△윤민석 지점장

B 등 유동성 공급 프로그램 제공, 신조 및 중고선 금융기관 앞 보증서 발급, IMO 환경규제 및 폐선정책에 대응한 정부 정책자금 집행, 해운거래정보센터 가동 등 중요한 역할을 열심히 하고 계신다. 최근 상업은행 출신이신 성낙주 본부장님이 오셔서 금융분야 인력구성도 한층 강화되어 전문 선박금융기관으로서의 역할을 충실히 수행할 것이라 기대하고 있다.

저는 상업은행의 선박금융 인력 구성 및 참여도 확충과 관련하여 몇 가지 이야기를 해보고 싶다. 첫째 선박금융 전문인력의 육성이다. 보통 은행에는 해운과 항공을 같이 취급하던지 아니면 타 금융(인수금융, SOC 등)과 함께 선박금융 업무를 진행하고 있다. 은행의 순환보직이 잦고 그 관심도가 떨어지는 만큼 해사문제연구소와 금융연수원이 진행하는 해양금융실무 교육과정 등 해운과 금융이 공존하는 프로그램을 계속 확대 개발하면 좋겠다는 생각을 해보았다. 또한 고려대학교 해상법 석박사 과정, 한국해양대학교 해양금융대학원 등 해운전문 교육기관들이 많이 있다. 이런 대학원에도 해운사와 금융기관에서 많은 관심을 가지고 직원들이 교육받도록 하였으면 한다. 둘째 공적금융기관의 상업은행 선박금융 참여 유도이다. 즉 해양진흥공사의 보증서 발급 프로그램을 상업은행 여신담당자에게 해운



산업의 설명과 함께 조금 더 쉽고 편하게 이야기할 수 있는 자리가 많았으면 좋겠다. 또 필요하다면 과거 국내은행에서 외국금융기관에 연수를 보내고 한 기억이 있는데 상업은행의 담당자를 공적 금융기관에 파견하여 교육하는 방법도 좋은 안인 것 같다. 물론 공사에서도 금융기관에 직원을 파견하여 직접 실무를 배울 수 있는 자리가 마련되는 것도 좋아 보인다. 마지막으로 선박금융이 안전하고 돈이 된다는 인식을 은행 직원들에게 심어줬으면 좋겠다. 2008년 리먼사태이후로 은행에서는 선박금융, 해운사 여신하면 부실과 손실만 크게 떠오르고 있다. 하지만 최근 공적 금융기관의 역할이 한층 강화된 만큼 안전한 담보장치가 있음을 적극 홍보하였으면 한다. 그리고 선박을 매각하는 경우 차익을 해운사만 다 향유하고 은행은 1% 저마진만 확보하고 있는데, 필요하다면 메자닌금융(전환사채 등 대출과 지분투자 사이에 있는 금융)등도 진행하여 은행에서도 리스크 대비 적절한 초과수익을 볼 수 있는 금융도 많이 만들어졌으면 한다.

### “해상변호사업계 새로운 인원 지속적으로 충원”

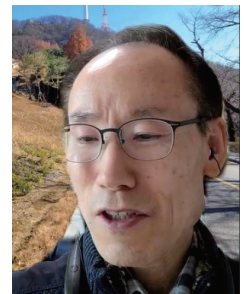
**김재희:** 올해 주요 해상로펌 변호사 영입 현황에 대해서 말씀드리겠습니다. 법무법인 선율에 문태원 변호사(변호사시험 9회)가 영입되었다. 법률사무소 지현에 김지현 변호사(변호사시험 9회), 오로라 법률사무소에 최진영 변호사(변호사시험 6회)가 새로 합류했다. 법무법인 세창에 이명현 변호사(변호사시험 1회), 추선희 변호사가 영입되었고, 법무법인 해운에 김주현 변호사(변호사시험 8회)가 입사했다. 윤진석 변호사(로스쿨 5기)가 팬오션, 왕지은 변호사(변호사시험 9회)가 장금마리타입에 새로 입사했다. 이처럼 올해에도 해상변호사업계에는 새로운 인원들이 지속적으로 충원되었다.

**김인현:** 해상법 학계의 동향은 제가 말씀드리겠습니다. 로스쿨에서 교수들의 충원은 없었다. 로스쿨 해상법 교수는 서

### “해상법 로스쿨 고려대 20년 박사 4명, 석박사대학원 실무자 중심 수요 꾸준 최고위 과정 40명 입학 과정마쳐, 해법학회 손점열 회장 취임”

울에서 저 혼자서 외롭게 버티고 있다. 물론 해상법교수들은 부산의 한국해양대학 등에 여러분이 계시다. 석박사과정은 고려대에서 올해 1학기에 1명 박사학위 배출, 2학기에도 3명이 배출되었다. 실무자들을 중심으로 하는 석박사대학원에 대한 수요는 꾸준히 있는 것 같다. 3명이 새로 박사과정에 입학했다. 최고위 과정에서 작년에 이어 올해도 40명이 입학해 과정을 순조롭게 마쳤다. 한국해법학회에서는 손점열 회장님 2019년에 취임하시면서 2020년에도 잘 이끌어주셨다.

마지막으로 내년 2021년을 전망해보겠다. 특히 코로나 19 사태에서 정기선분야와 수출분야에서 수급이 맞지 않아서 문제가 노출되었는데, 수급조절이 내년에 어떻게 될 것인지 말씀 부탁드립니다.



△손점열 부사장

**손점열:** 2019년도 화물수송량은 1억 600만톤인데 유류 32%, 광석 20%, 시멘트 15%, 철제 13%이었다. 내수 진작과 경제 활성화에 따라 정부에서 주택공급이 활성화되면 철제, 시멘트 중심으로 공급이 활성화되면서 내항해운도 외항해운, 항공처럼 내년에는 회복이 되지 않을까 생각해본다.

해법학회에서는 봄, 가을에 판례연구회, 학술발표회를 통해 해상법의 발전과 국제화에 노력하고 있다. 아울러 대법원과 공동 세미나를 통해 해상법원 설치에 대해 머리를 맞대고 있다.

### “전망이 어렵지만 상반기는 현상태 유지, 하반기 진정되는 ‘상고하저’ 예상”



**권오인:** 코로나19라는 변수로 인해 물류업계뿐만 아니라 전 세계 인류의 삶의 형태가 바뀌는 큰 전환기를 맞이하고 있다. 2021년을 전망하기가 어렵다. 제가 보고 있는 큰 축은 미·중무역전쟁이 어떻게 전개될지, EU에서 중국에 대한 강경대책을 세우면서 리쇼어링 니어쇼어링에 어떻게 영향을 미칠지, 한국 입장에서 환율, 유가, 무역상대국 선정 등이 어떻게 변할지, 동북아시아 정치·경제·사회적인 이슈가 앞으로 어떻게 영향을 미칠 것인지, 코로나19 백신 치료제가 얼마나 빨리 나올 것인가에 대해 생각해봤다.

조심스럽지만 내년 상반기에는 현재의 사태가 유지되고 하반기에는 진정되면서 ‘상고하저’ 양상이 나타날 것으로 전망한다. 올해 컨테이너부문과 한국의 대형 벌커선사들은 성적이 좋았다. 항공화물부문에서도 내년 상반기까지는 지금 추세로 이어질 가능성이 있다. 코로나19 백신이 전 세계로 퍼져서 안정되지 않을까가 일반적인 전망이다. 에너지 문제와 관련해서는 저유황유, LNG가 단기간에 공급과 수요에 영향을 주기보다는 선박의 체질, 에너지원의 변화로 시간이 걸릴 것이다.

**권오정:** 보험업계의 내년 전망을 크게 신(新) 리스크에 대한 보험업계의 대응이슈, 하드마켓(Hard Market)의 현상 심화로 나눠 설명하겠다. 신 리스크측면에서는 이상 기후로 인한 자연재해 빈도와 심도가 증가하고 있다. 2020년은 1970년 이후 역대 5번째 규모의 자연재해 보험손해 기록한 해였다. 기후변화의 정도가 심해지고 있고 보험업계의 대응이 필요하다는 목소리가 높아지고 있고 온난화에 따른 새로운 기회요인으로 북극항로 개척에 따른 효율과 이익을 기대하고 있으나 새로운 위험에도 대응을 해야 한다는 이슈도 대두되고 있다. 북극해 환경오염, 사고대응의 어려움 등에도 대비해야 한다. 또한 친환경 연료와 기관에 따른 문제이다. IMO 2020 이후 저유황유, 스크러버, LNG 등 친환경연료사용이 본격화되면서 신기술 적용에 따른 선박 기관의 문제점 발생에 대한 대비가 필요하게 되면서 기존 선박보험약관에 ‘additional peril clause’를 적극적으로 활용함과 동시에 뉴노말에 대비해 다른 커버리지가 필요할 것

**“보험업계 신 리스크-기후변화로 자연재해 증가, 북극항로 개척 새 위험에 대응, 친환경연료와 기관 문제, 사이버 보안과 위험관리, 포스트 코로나 보험수요 증가, 공급자 중심의 하드마켓 현상 나타나 컨선 대형화 등으로 사고규모 확장과 사고처리 복잡성 문제 발생 판단”**

으로 보인다. 사이버 리스크 문제도 빼놓을 수 없다. 코로나 팬데믹시대에 디지털 활용 증가에 따른 사이버 리스크가 증가하면서 IMO는 2021년 1월 1일 이후에 사이버보안 및 위험관리에 관한 사항을 ISM code에 반영하도록 촉구 하고 있으며, 보험업계도 2019년 11월에 새로운 사이버 면책약관 도입했지만 면책의 내용이 불분명하여 보험업계에서 연구가 필요하다.

두 번째로 하드마켓 심화현상과 관련해 긍정측면은 코로나19 이후 각국 정부의 경기부양책에 따른 국제무역 확대를 기대할 수 있고 유가 안정화 및 운임 인상으로 선사들의 수익성 개선에 따른 보험수요 증가할 것으로 보인다. 반면 부정적인 측면은 보험시장 전체적으로 공급자 중심의 하드마켓 현상이 나타날 것이다. 특히 보험료 감소, 사고증가 등 해상보험의 수익성 악화로 계약인수를 중단하겠다는 회사들이 나오고 있어 기존수요에 대한 공급이 미달되는 현상이 나타나고 있다. 이에 따라 인수여력(capacity)이 급감하면서 기존의 회사들은 가격인상을 통해 수익성 회복 추구의 사이클(cycle)에 들어간 것으로 보인다. 이외에도 컨테이너선 대형화 등에 따른 사고 규모 확장과 사고처리의 복잡성 문제가 생길 것으로 판단된다. 지정학적 리스크와 테러, 해적위험이 하드마켓을 심화시키는 주요요인으로 꼽히고 있다.

**김인현:** 선박보험을 제공하는 회사가 줄어든다는 것이 충격적이다. 다음에 정문기 박사님이 내년 전망에 대해 말씀 해주시겠다.

### “해상운임 변동성 심화되다가 하반기에는 안정화 예상 2월 춘절이전 선박 확보와 컨테이너 하락, 공컨 부족현상 춘절이후 수요와 공급이 평년수준으로 맞춰지며 해상운임 정상화”

**정문기:** 2021년 해운 정기선 시황 전망은 2020년 거시 효과로 더욱더 성장이 예상되며, 2019년 수준으로 회복될 것으로 예상되고 있다. 선사들은 지속적으로 임시개량 등을 통해 공급량을 조절할 것으로 보이고 2021년에도 코로나19 진행추이에 따라서 수요의 변동성 심화부분과 선사의 공급 조절에 따른 해상운임의 변동성이 심화될 것으로 예상된다. 국제해상운송에서 상승요인으로는 공급조절을 통해서 운임상승을 해왔던 선사의 운영방식이 지속될 것으로 보인다. 물량감소를 운임상승으로 변경해 매출과 순이익을 올해 많이 창출하면서 선사의 해상운임 인상이 지속될 것이라는 전망이다. 코로나19사태 완화에 따른 수요증대로 해상운임이 계속 상승할 것으로 예상된다. 하락요인으로는 선사의 공급조절에 대한 각 국가의 정부차원의 제재, 국민의 부정적인 여론, 코로나19가 내년 하반기에는 완화된다든지, 수요감소가 장기화되면서 임시개량에 대한 한계에 도달할 수 있을 것으로 예상되면서 내년 하반기부터는 국제 해상운임은 안정화될 것으로 예상된다.

국제해상운송분석기관에 따르면, 내년 2월에는 중국 춘절기준으로 물동량이 크게 움직일 것이 예상된다. 춘절 이전에는 선박확보와 컨테이너 회전율하락, 공 컨테이너 부족현상이 나타날 것으로 예상된다. 특히 공 컨테이너 부족현상이 지속되는 이유는 중국 컨테이너 생산업체들이 공급을 중단하고 지연되면서 높은 해상운송이 그대로 유지될 것으로 예상하고 있다. 춘절 이후에는 수요와 공급이 평년수준으로 맞춰지면서 급등한 해상운송이 정상화될 것으로 예상된다. 컨테이너 박스 품귀현상도 감소될 것으로 전망한다.

내년을 상반기와 하반기로 나눠서 보면, 상반기까지는

해상운임이 상승된 상태로 시장변동성이 큰 상황으로 같 것이기 때문에 대형 화주입장에서는 국제 해상운임을 분기별로 결정하고 장기운송계약 체결을 줄여나갈 것으로 예상된다. 이로 인해 선사에서는 장기운송계약을 체결할 시 해상운임을 절감해주는 것을 제한하는 전략을 취할 것이다. 즉, 내년 상반기는 수요증가 및 선박부족 현상이 예상되어 연간 장기계약 운임과 시장운임 가격은 상승될 것으로 예상된다. 하반기는 선박확보, 공 컨테이너 수급 이슈의 불확실성이 해결된다고 하면 북미, 유럽 물동량의 수요가 증가하면서 공급이 안정화되고 국제 해상운임도 안정화될 것으로 보인다.

**김인현:** 하락요인으로 올해 글로벌 컨테이너 선사들이 공급을 조정하는 것이 정부의 제재와 국민의 부정적 여론 때문에 제약요인이 될 것이라고 말씀해주셨다. 다음으로 운민석 지점장님이 말씀해주시겠다.

**윤민석:** 2021년도에도 원양 정기선사들은 신규선박 확보에 노력을 경주할 것이고, 근해 정기선사들은 지속적인 통폐합 조정이 화두가 될 것으로 보인다. 이에 발맞추어 부정기 선사, 내항 연안선사들도 정기선사의 혜택만큼이나 지속적인 선박금융 수요를 요청할 것으로 보인다. 또한 코로

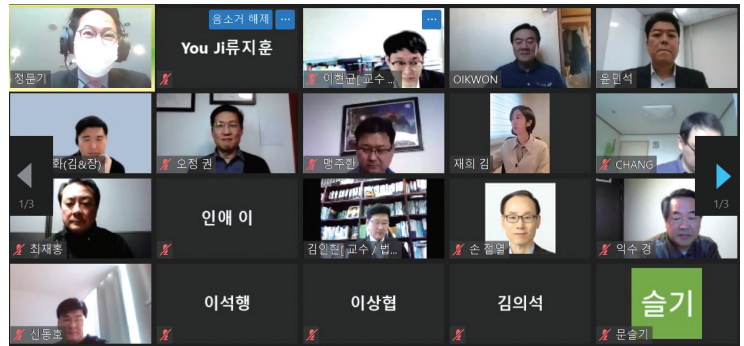
**“새해 원양 정기선사 신규선박 확보에  
노력 경주, 근해정기선사 통폐합 조정이  
화두, 내항선사도 선박금융 수요 계속  
요청할 것, 선제적 유동성 확보 추진 예상  
2021년은 공적금융기관의 민간 선박금융  
참여확대 노력으로  
중견 중소 해운사의 유동성 공급에도  
노력하는 한해가 될 것  
소유와 운영 분리 BBC나 TC 선박금융  
논의, 해운사에 도움되는지  
선박소유기관의 운영상 문제점 등  
면밀한 검토와 발전방안 고려돼야”**





나 사태의 상흔이 사라질 때까지는 운전자금 수요가 많을 것으로 판단된다. 특히 현재의 저유가 상황이 계속된다는 보장이 없는 만큼 중견 중소해운사들은 선박의 채산성 악화를 우려하여 선제적인 유동성 확보를 시행할 것으로 판단된다. 2018년 6월 해양진흥공사 출범 이후 HMM을 비롯한 국내 중견 중소해운사 앞 적극적인 선박금융 지원, 회사채, 영구채 인수 등으로 회사의 재무건전성과 영업능력이 높아진 것이 사실이다. 그러나 직접적인 혜택은 대형해운사만 가져간다는 소위 대마불사론이 중소해운사에 팽배한 만큼 공적금융기관에서 이 부분을 어떻게 커버하느냐가 핵심이 될 것으로 보인다. 결국 2021년은 공적금융기관의 민간 선박금융 참여 확대에 노력을 더하면서 중견 중소해운사의 유동성 공급에도 많은 노력이 있는 한해가 될 것으로 보인다. 해양진흥공사의 해운사 운전자금 보증, 국내 기간화물 장기용선계약의 입찰보증 등 신규상품 출시가 있을 예정으로 이런 우려들이 다소 진정될 것이라 예상된다. 해운사의 모럴해저드를 방지하며 유동성을 공급하기가 쉽지는 않을 것이다. 이런 점에서 국내 상업은행의 신용분석 능력과 콜라보를 이루어 퇴출될 회사는 지원을 지양하고 경쟁력 있는 회사에는 적극 금융을 지원하는 좋은 금융협력 방안이 마련되길 기원한다.

2021년은 최근의 수출입 선복부족량을 적시에 해소하고 해운사의 선박확보를 용이하게 하고자 자기자금 부담 없는 저비용을 선박금융 도입방안을 적극 논의할 것으로 예상된다. 최근 논의가 활발한 선박의 소유와 운영을 분리하는 BBC 또는 TC 선박금융 등의 논의가 그것이다. 제도의 도입 취지와 별개로 해운사에 직접적인 도움이 되는지 그리고 선박소유기관의 운영상에 문제점은 없는지 면밀한 검토와 발전방안이 고려되어야 할 것이다. 가령 해운사는 BBC든 TC든 상장사와 그 계열 해운사인 경우 IFRS회계를 적용받아 부채비율 개선에는 효과가 없다. 단지 일반회계기준을 적용하는 중소기업의 부채비율 개선 효과는 일부 있을 수 있다. 동 프로그램을 이용코자 하는 상장 해운사는 자기자금 부담이 없는 장점은 있으나 선박을 매각하는 경우 자



본이득을 보지 못하는 단점이 있을 것이다. 반면 중소해운사는 부채비율 이슈를 완화하고 선박을 금융부담 없이 확보하는 장점이 있을 것이나 선박소유기관에서 선박을 쉽게 빌리기는 어려울 것이다. 또한 선박보유기관에서는 장기간 선박을 임대하여야 한다는 점에서 선박의 감가상각, 용선해운사의 도산에 따른 선박회수, 재활용 방안 마련 등 구체적인 플랜비가 필요할 것인데 관련 사업기간 동안의 선박관리 및 감리기능에 만반의 준비가 되어 있는지 잘 생각해 봐야 할 것이다. 막연한 선박의 장기대선은 자사 회계에 연결된 선박의 장부가치 훼손만큼이나 선박처분에 있어 큰 추가 손실을 떠안을 수 있기 때문이다.

선박의 적절한 수급조절이 국내 수출입환경에 결정적 역할을 할 것은 자명하지만 자칫 선복량 확보에만 매몰되어 운영방안과 유사시 대처방안에 관한 구체적인 논의 없이 배만 증대된다면 그 또한 국가적 손실일 수 있다. 많은 논의와 고려 끝에 소유와 운영의 훌륭한 도입방안이 도출되었으면 하는 바람이다. 그리고 그 도입방안에 있어 꼭 공공기관의 자금만 활용할 것이 아니라 자본시장의 특별자산 펀드를 만들거나 선박투자회사제도를 활용하여 국내외 연기금, 해운, 조선, 항만 산업계의 적극적인 참여도 유도하였으면 한다. 아직은 논의가 이르겠지만 선박공모펀드도 우량해운사인 경우 선박투자회사제도를 통하여 세계혜택과 함께 다시 도입하는 등 국민적 관심도를 배가하는 방안도 같이 마련되면 좋을 것 같다.

**김인현:** 윤민석 지점장님은 내년에 중소 중견 해운선사





“항해, 용선, 노무...계약불이행 분쟁 다수 발생, 불가항력 여부 화두”

에게 도움이 될 수 있도록 공적기관의 상업은행 참여 유도와 최근에 논의가 되고 있는 선주사 육성에 대해 상당한 의견을 가지고 말씀해주셨다. 다음으로 김재희 변호사님 발표해주시겠다.

**“코로나 팬데믹으로 발생한 각종 분쟁 법원 판결 나올 예정 구체적 사실관계 따른 법원 판단에 주목, 분쟁사건 양태 다양해질 것”**

**김재희:** 내년에도 코로나 팬데믹은 해상법조계에 계속적으로 영향을 미칠 것으로 보인다. 특히 올해 발생한 각종 분쟁들이 법원의 판단을 받게 된다면 내년에는 판결들이 나올 것으로 예상되므로, 구체적인 사실관계에 따라 법원이 어떠한 판단을 내리는지 주목할 필요가 있다. 또한 내년에도 코로나의 여파로 인하여 여러 분야에서 분쟁이 발생하는 경우 전통적인 해상법의 Dry, Wet 사건들보다는 조금 더 사건의 양태가 다양해질 것으로 예상된다.

한편 내년 1월 ‘지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화’에 관한 법률이 발효되면서 해양수산부가 이른바 한국형 e-내비게이션 서비스를 제공할 예정이므로, 이는 포스트 코로나 시대에 자율운항선박과 맞물려 해상교통 분야의 디지털화에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

**김인현:** 학계를 대표해 얘기하자면, 고려대 해상법 연구센터는 작년에 이어서 올해에도 4회에 걸쳐 해상법 뉴스 업데이트를 발간했으며, 영문, 일문, 중국어로 번역도 했다. 선박건조금융법연구회도 4번을 개최했고, 수산해양레저 법정책 연구회도 2회를 개최했다. 2회에 걸친 코로나 대책 세미나도 개최했습니다. 이와 같은 일을 2021년에도 지속할 것이다. 해상법은 상아탑에 머무르는 것이 아니라, 산업에 도움이 되는 기능을 해야 한다. 과거에 해상법은 분쟁 해결에 국한해서 연구대상으로만 여겨졌다. 그러나 최근에는 해운·조선·물류분야의 산업을 창조하고 리드하는 기능도 중요하게 파악하게 되었다.

**“해상법은 상아탑에 머물지 않고 산업에 도움 되는 기능해야 FMC 등 조사결과 내년에 나와 경쟁법의 문제가 화두 될 듯”**

4차산업혁명이 화두되고 있지만 기본에 충실해야 한다. 무인선박에 대한 연구를 70%로 하고 전통적인 것을 30%로 할 것이 아니다. 기본적으로 전통적인 것을 70%로 하고 4차산업혁명의 것을 30%정도로 해야 한다. 니어쇼어링이 되면 피더선의 기능이 더 중요해진다. 과연 피더선의 법률관계는 어떻게 되는지. 선박금융이 중요해지는데, 해진공의 법적 책임은 어떻게 되는지에 대한 연구가 내년에는 연구가 활발하게 될 것이다.

내년에는 경쟁법이 화두가 될 것이다. 경기가 좋지 않을 때에는 감속 운항이나 선복 감소가 허용되지만, 선복이 부족하여 운임이 올라가는 상황에서도 이러한 조치를 운송인이 취하면 경쟁법의 위반 소지가 있다. 미국 FMC 등에서 조사한 결과가 내년에 나오기 때문에 경쟁법의 문제가 내년에 많이 다루어질 것이다. 어느 정도가 운송인이 취할 수 있는 조치인지 잘 논의를 해보아야겠다. 아울러 코로나가 종료되면 수요가 급증할 것이다. 컨테이너 선박과 컨테이너 박스를 어떻게 미리 잘 마련할 것인지, 크루즈도 마찬가지이다. 운송주권의 차원에서도 여유분을 가져갈 법제도의 보완이 필요할 것이다. 컨테이너 박스와 같은 것을 반드시 운송인이 소유하고 준비를 해야 하는지, 화주 특히 2차물류회사가 준비하는 방법은 없는지 등의 논의와 법적 제도의 보완이 필요할 것이다.

우리나라 선사들의 금융비용을 줄여주는 선주사의 육성을 위한 논의는 상당히 탄력을 받은 상태이다. 여러 곳에서 필요성을 인정하고 있기 때문이다. 선주사를 육성하는 법률에 대한 논의가 내년에 활발하게 이루어질 것으로 보인다.

오늘 좌담회는 평소보다 새로운 내용을 많이 준비해주셔서 더욱 풍성해졌다. 이것으로 좌담회를 마치며 모든 참가자들에게 감사의 인사를 드린다. [해인](#)