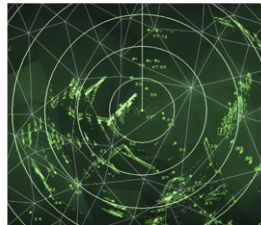


해운

2015년
9월호



해운뉴스 Shipping Bulletin 2015년 9월호

2015년 9월호 Shipping Bulletin은 최근 호주 연방법원의 항소심 법원 판례에 대한 HFW 멤버는 사무소의 원고로 시작합니다. 해당 판례는 신조 선박이 정식 선박이 되는 시점과 해당 신조 선박의 소유권이 이전되는 시점에 대해 다룬 것입니다.

또한 분쟁의 상대방이 영국 준거법과 영국법원 전속관할 조항을 위반하여 타 관할권에서 소송을 진행할 때, 영국 법원이 다른 당사자를 지원할 수 있는 법적 권한 및 그 한계를 보여 주는 두 건의 판례를 다룹니다.

그 밖에, 해운업에서 흔히 발생하는 두 가지 위험인 화물 손해 및 지연 손해에 대해 다룹니다. 첫 번째 기사인 *SFL HAWK*에서는 운송 회사(carrier)가 동일한 화물손해에 대해 중복 배상을 해야 한다는 판결을 내린 영국 법원의 논리를 설명하며, 두 번째 기사는 중재에 대한 내용으로, 선박 수리로 인해 지연이 발생했으나, 용선주는 용선료 발생 중단(off-hire)을 시킬 수도 재용선주에게 체선료 청구를 할 수도 없었던 판례입니다.

마지막으로, 사이버 범죄/공격 으로부터 해운산업이 처한 새로운 위험을 살펴 보고, 관련 사례를 조명합니다.

여기에서 다룬 쟁점들에 대해 추가 정보나 도움이 필요하시면 이 소식지의 기고자들이나 HFW의 담당자들에게 요청해 주시기 바랍니다.

데이빗 모리스, 파트너변호사, [David Morriss](mailto:david.morriss@hfw.com), Partner, david.morriss@hfw.com

닉 모리슨, 파트너 변호사, [Nick Roberson](mailto:nick.roberson@hfw.com), Partner, nick.roberson@hfw.com

한글 감수자 손정원 변호사 [Jungwon Sohn](mailto:Jungwon.Sohn), Jungwon.sohn@hfw.com



hfw 그것은 당신의 “선박(ship)”인가? 건설 중인 선박에 대한 클레임 관련 대리선(surrogate ship) 가압류명령 신청에 대한 호주 법원의 판결

호주 연방 법원은 최근 신조 선박의 품질에 불만족한 매수인이 청구한 대물 소송에서 해당 조선업체의 다른 건조중 선박을 대상으로 대리선 또는 자매선임을 주장하며 제기한 선박 가압류 신청을 기각했다¹. 이 사건은 건조중인 신조 선박이 호주 해상법상 “선박”으로 해석할 수 있는 지 여부와 어느 시점에서 그러한 지 및 대리선 가압류 신청 목적의 소유권의 개념을 설명한다.

사실관계

2010년 Austal Ships(Austal)사는 이탈리아와 말타간을 운항할 승객 800명 및 승용차 156대 수용능력의 페리선인 *JEAN DE LA VALETTE*를 Virtu Fast Ferries(Virtu)사에게 인도했다. 선박 인도 후, Virtu사는 해당 페리선이 용접 불량 및 기술력 부족으로 인한 잠재 하자 있다고 주장하며, 런던에 소재한 Austal사를 상대로 계약 위반에 대한 중재를 개시했다.

*CAPE LEVEQUE*호는 호주 정부의 발주로 Austal사에서 건조 중인 세관 경비정으로, 진수는 했으나 아직 정부로 인도되지 않은 상태였다. 2015년 2월에 Virtu사는 중재 판정시 집행 목적의 담보 취득을 위해 *CAPE LEVEQUE*호가 대리선임을 내세워 가압류 신청 절차를 개시했다.

호주 해상법 1988 (Cth)하에 선박에 대한 소송을 개시하려면, 원고는 인정된 선박우선특권 또는 클레임이 있어야 하는 데 이 클레임은 “선박 건조관련 청구권(진수 전 선박관련 청구권 포함)”을 포함한다.

호주 해상법 제19조에 의거, 다음의 조건이 충족될 경우, 대리선에 대한 대물 소송을 개시할 수 있다.



향후 선박 구매자들은 보증기간 연장, 잠재 하자 보증 및 계약이행 보증 채권을 대체 담보로 확보하는 것을 고려해야 한다.

HAZEL BREWER, PARTNER

- 관계자 (즉, 대인소송에서의 유책 당사자)는 소송의 청구원인이 발생한 시점에 클레임과 관련된 “선박”의 선주(owner), 용선주(charterer), 소유자(possessor) 또는 관리자(controller) 이어야 한다.

- 관계자는 법적 절차가 개시된 시점에 대리선의 선주이어야 한다.

Austal사는 아래 이유로 영장 파기를 신청했다.

- Austal사는 소송 원인이 발생한 시점에 해당 클레임과 관련된 “선박(ship)”의 선주가 아니었다. 왜냐하면 소송 원인이 발생한 시점은 진수 전이었으며 그 때는 페리가 정식 “선박(ship)”이 아닌 미완성 선박의 상태였기 때문이며, 또한 해당 클레임은 Virtu사가 선주가 된 후에 발생했기 때문이다.
- 영장 발부 시점에, Austal사는 *CAPE LEVEQUE*호의 선주가 아니었다.
- 영장 발부 시점에 *CAPE LEVEQUE*호는 “정부의 선박(government ship)”이었으므로, 호주 해상법이 적용되지 않았다.

판결

사실심 판사는 대리선의 소유권이 지배권(right of dominion) 및 진정소유권(true ownership) (즉, 미완성 선박을 사용하고 판매하며 수익금을 보유할 권리)을 의미한다고 판단했다. 당시 *CAPE LEVEQUE* 호는 거의 완공되었으며, 호주 정부는 Austal사가 건조 완료된 선박을 인도할 계약상의 의무를 수행하도록 법원 명령을 신청할 수 있는 상태였다. 해당 선박의 소유권이 아직 이전되지는 않았으나, 호주 정부가 *CAPE LEVEQUE*호의 수익권자이므로, 법원은 영장을 기각했다.

항소심에서, 법원은 Virtu사의 가압류명령 신청이 합리적인 성공 가능성이 결여되었다는 이유로 영장을 기각했다. 대리선 가압류 신청의 정당성에 대해, 법원은 진수 전의 작업 하자로 인한 소송원인은 건조중인 선박이 호주해상법상 정식 “선박(ship)”이 되기 이전에 발생한 것이므로 대리선 가압류 신청을 받아들일 수 없다고 설명했다.

“건조중인 선박이 제19조 a호의 목적에 부합한 “선박(ship)”으로 간주되려면, 이를 나타내는 명확한 문구가 있어야 한다.”

1 Virtu Fast Ferries Ltd v Ship “Cape Leveque” [2015] FCA 324; Virtu Fast Ferries Ltd v The Ship “Cape Leveque” [2015] FCAFC 58.



제언

설계와 건조상의 하자 및 작업 기술력 부족과 관련된 다수의 클레임이 대부분 진수 전에 발생되고, 진수가 끝난 선박들은 대부분 거의 완공 단계이며 매수인이 수익적 권리를 “소유”한다는 점을 고려할 때, 이런 경우, 품질에 불만족한 매수인이 건조 중인 대리선을 클레임에 대한 담보 확보를 위해 가압류하기는 매우 어렵다. 따라서, 장래 선박 매수인들은 보증기간 연장, 잠재 하자 보증, 계약이행 보증 채권과 같은 계약 이행에 대한 대체 담보를 확보하는 것을 고려해 보아야 한다.

호주에서 발생한 해운 관련 이슈에 대한 추가 정보 문의처:

Hazel Brewer, Partner: +61 (0)8 9422 4702/ hazel.brewer@hfw.com,

Peter Clay, Associate: +61 (0)8 9422 4791/ peter.clay@hfw

또는 평소 연락하는 HFW의 담당자

hfw 제소 금지 명령: 법원의 보호 권한의 한계

최근 *Hin-Pro International Logistics Ltd* 대 *Compania Sud Americana De Vapores SA¹(Hin-Pro)* 및 *Spliethoff's Bevrachtungskantoor BV* 대 *Bank of China Ltd²(SBV)*의 사건에서 영국 항소 법원 및 고등 법원은 계약의 한 당사자가 계약상의 영국 관할권 조항을 위반하고 타국에서 법적 절차를 진행할 경우, 분쟁의 재판 관할권을 결정하는 그들의 권한에 대해 고찰했다.

Hin-Pro 사건 배경

Hin-Pro International Logistics Ltd(Hin-Pro)사는 홍콩에 등록된 화물운송중개업체로, 중국에서 *Compania Sud Americana De Vapores SA(CSAV)*사를 상대로 소송을 개시했다. Hin-Pro사는 CSAV사가 기명식 선하증권에 기재된 여러 화물을 선하증권 회수 없이 인도했다고 주장했다. 해당 선하증권들은 영국 준거법 및 영국 재판관할권이 적용되었다.

CSAV사는 하도착오는 없었으며 실제 C&F 매도인들이 해당 대금을 전액 수령했으므로, Hin-Pro사가 중국에서 제기한 소송은 부정한 것이라고 주장했다.

“전속” 재판관할권 조항

CSAV사는 영국 상업 법원에 Hin-Pro사에 대한 제소 금지 명령 및 전 세계에 걸친 자산 동결 명령을 신청했고 이 신청들은 받아들여졌다. Hin-Pro사는 재판관할권 조항이 전속적인 것이 아니며 자사가 중국에서 소송을 개시할 권한이 있다고 주장하며, 영국 항소 법원에 제소 금지 명령에 대한 항소를 제기했다. 관련 조항의 내용은 다음과 같다:

“...이에 의거하여 발생하는 모든 클레임이나 분쟁은 영국법과 영국 고등 법원의 재판 관할권이 적용된다 ...상기에도 불구하고, 타국의 관할권에서 법적 절차가 개시된 경우, 해당 법적 절차는 일반 법원에서 진행되어야 한다.”



CSAV사는 하도착오는 없었으며 실제 C&F 매도인들이 해당 금액을 전액 수령했으므로, Hin-Pro사가 중국에서 제기한 소송은 부정하다고 주장했다.

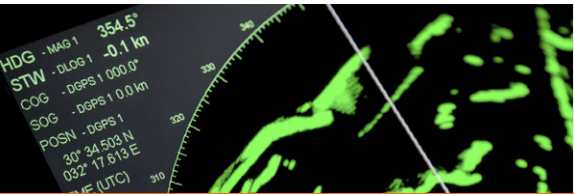
MENELAUS KOUZOUPIS, SENIOR ASSOCIATE

Hin-Pro사의 항소를 기각하며, 영국 법원은 아래의 이유로, 해당 소가 영국의 전속 관할권 조항이 적용된다고 판단했다:

1. “적용 되어야 한다 (shall be subject to)”는 문구는 강제적인 것이며 명령적인 것이다.
2. 해당 조항의 상업적인 취지는 준거법과 재판관할권을 가진 법원을 명시하는 것이다.
3. 준거법이 영국법이므로, 영국이 최적의 재판적이다.
4. “상기에도 불구하고(notwithstanding the foregoing)”란 문구는 첫 번째 문장이 영국에서 소송을 진행해야 함을 인정하는 것이다.
5. 두 번째 문장은 첫 번째 문장이 효력이 없는 경우에만 적용된다.
6. 영국 재판관할권하에서 소의 당사자 중 어느 편이 유리한가는 명확하지 않으므로, 해당 조항은 어느

1 [2015] EWCA Civ 401

2 [2015] EWHC 999 (Comm)



당사자에게도 불리하게 해석될 수 없다(작성자가 불이익의 원치).

따라서, 영국 법원은 제소 금지 명령이 유지되어야 한다고 판결했다. 이 판결은 영국 법원이 계약의 상법적 효력을 어느 수준까지 보호할 수 있는지를 보여주는 사례이다.

반면, Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV(SBV) 사건의 판결은 법원 권한의 한계를 보여 준다.

SBV 사건 배경

본 사건은 SBV사와 조선업체들 간에 맺은 두 건의 신조계약 관련 분쟁으로, 선박이 약속한 시점까지 본선이 인도되지 않아 발생한 소송이다. SBV사는 관련 계약에 의거해 런던에서 중재를 개시했으며, 자사에 유리한 중재 판정을 받게 되었다.

해당 조선업체들은 SBV사의 사기행위를 주장하며, 중국의 청도 해사 법원에 SBV사를 상대로 소송을 개시했다. 이에 대해, SBV사는 런던의 중재인단에게 해당 조선업체들이 청도에서 소송을 진행하는 것을 금지하는 임시 제소 금지 명령을 신청하여 이를 받아들였다. SBV사는 또한 초기에 청도 법원의 재판관할권에 대해 이의를 제기하면서도 중국에서 진행된 소송 과정에 참여했었다. 중국 법원은 조선업체들에게 승소판결을 내렸다.

SBV사는 중국 중앙 은행에서 발행한 선수금 환급 보증하의 청구권 관련, 영국 고등 법원에서 소송을 개시했다. 중국 중앙 은행의 SBV사에 대한 방어는 중국 법원의 판결을 주장하는 것이었다. 이에 대해 SBV사는 중국 법원의 판결은 중재인단의 제소 금지 명령과 영국법 및 재판관할권 조항을 위반하여 얻은 것이므로, 인정되어서는 안 된다고 주장했다.

중국 법원 판결 인정

중국 소송이 중재 조항 및 중재인단의 제소 금지 명령을 위반하여 개시되었음에도 불구하고, 영국 법원은 SBV사가 중국에서 진행된 소송 과정에 자발적으로 참여했기 때문에 중국 법원의 판결이 인정되어야 한다고 판단했다³. 또한, SBV사는

공익질서를 근거로 중국 법원의 판결이 인정되어서는 안 된다고 주장했지만 성공하지 못했다.

요약

결과가 다른 두 사건의 사례는 계약서상의 준거법 및 재판관할권 조항의 중요성을 상기시킨다. CSAV 사건은 소송의 일방이 계약서상의 재판관할권 조항을 적용하고자 한다면, 상대방이 타국에서 소송 절차를 개시할 경우, 해당 당사자는 계약상의 재판관할권 조항 집행을 위해 적극적인 조치를 취해야 한다는 점을 시사한다.

추가 정보 문의처:

Menelaus Kouzoupis, Senior Associate: +44 (0)20 7264 8482 / menelaus.kouzoupis@hfw.com

Gabriella Martin, Associate:

+44 (0)20 7264 8005 / gabriella.martin@hfw.com
또는 평소 연락하는 HFW 담당자

hfw SFL HAWK와 부패한 황새치

손상된 황새치를 수송한 운송인이 송하인과의 클레임을 이미 해결했음에도 불구하고, 화물 수취인으로부터 해당 화물에 대한 손해배상 청구 소송에 직면하게 되었다. 법원은 매매계약 관계의 사슬을 검토하고, 화물수취인이 관련 시점에 화물의 소유권자이므로 원고 적격(title to sue)이 있다고 판단했다.

사실 관계

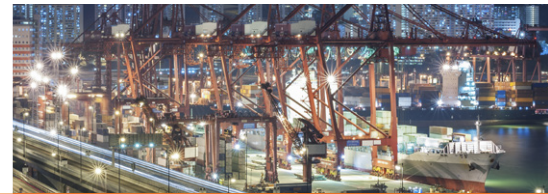
상업 법원에서 최근 진행된 위 사건¹은 인도네시아에서 스페인으로 수송중 손상된 냉동 황새치 화물에 관한 것이다. 송하인인 PT Awindo사가 CFR 조건으로 Fishco사와 맺은 매매계약서에는 선적 후 45일 대금 지급 신용장에 따라 대금이 지급되어야 하며, 화물이 해당 당국에 의해 반입이 불허될 경우, Fishco사는 화물 인수를 거부할 권리를 가진다고 명시되어 있었다. 당시에 Fishco사는 수취인인 Carlos Soto 사에게 해당 화물을 유사한 계약 조건으로 판매했으나, 이 계약서에는 인수 거부 조항은 포함되어 있지 않았다.

선적 이후, 선하증권은 지시대로 발행되었고, 배서되어 Fishco사로 양도되었으며, 이 증권은 다시 Carlos Soto사로 양도되었다. 그러나, 대금 지급이 이루어지기 전에, 화물이 스페인에 도착했고 항만 당국은 해당 화물의 반입을 불허했다. Fishco사는 해당 화물의 인수를 거부했으나, 화물이 자사의 책임하에 있다고 판단한 Carlos Soto사는 인수를 거부하지 않고 해당 화물을 원 가격의 10% 가격에 재판매했다.

PT Awindo사는 해당 손해에 대해 운송인인 Maersk를 상대로 손해배상 청구 소송을 제기했다. Maersk사는 PT Awindo사의 클레임을 해결했으며, PT Awindo사는 자사가 모든 화물관련 이해 당사자를 대표하여 합의를 진행하며 다른 어떤 당사자도 원고 적격이 없다는 내용의 합의서(settlement agreement)에 서명했다. 이후, Carlos Soto사는 자사가 화물에 대해 사실상 원고 적격이 있다고 주장하며,

3 1982년 민사 관할 및 판결법 제32조에 의거

1 [2015] EWHC 458 (Comm) Carlos Soto SAU v AP Moller-Maersk AS (the SFL HAWK)



운송인인 Maersk사를 상대로 소송을 제기했다.

재판과정에서 Carlos Soto사가 선하증권의 소지인이라는 점이 확인되었으며, 이에 따라 법원은 Carlos Soto사가 해당 화물의 소유권자인지 여부와 화물 훼손으로 인해 손해를 입었는지의 여부를 판단했다.

판결

■ 첫 번째 쟁점은 PT Awindo사와 Fishco사가 체결한 계약하에 소유권이 양도되었는지 여부에 대한 것이다. CIF 또는 CFR 조건 계약하에 소유권이 이전되었는 지에 대한 테스트는 그것이 당사자들의 “실제 의도(actual intention)”였는 지에 대한 것이다. 선하증권이 배서되었고 매수인에게 전달되었다는 사실은 소유권 양도 의도를 보여주는 일단의 증거(prima facie evidence)이나 결정적인 증거는 아니다. 재판부는 신용장 조건에 따라 선적 후 45일 동안 대금 지급일이 되지 않았고 Fishco사는 이 기간 동안 취소권이 있었으므로, 계약 당사자들의 의도는 대금 지급이 이루어지기 전까지 소유권이 이전되지 않는 것이라고 판단했다. 따라서, Fishco사는 화물에 대해 대금을 지급한 적이 없으므로, Fishco사는 화물에 대한 소유권을 취득한 적이 없었다.

■ 두 번째 쟁점은 그럼에도 불구하고

Carlos Soto사가 영국의 1979년 물품매매법(Sale of Goods Act 1979) 제25조 1항에 의거, 물품 소유권을 획득할 수 있었는지 여부였다. 요약하면, 이 조항은 매수인이 물품 또는 권리 증권을 선의로 취득했으며 제 3자의 해당 물품에 대한 이해관계에 대한 인지가 없는 상태인 경우, 매수인은 해당 물품의 소유권을 갖는 것으로 간주된다는 것이다. 재판부는 Carlos Soto사가 선하증권을 취득한 시점에 PT Awindo사가 여전히 해당 화물의 소유권을 갖고 있었음을 인지하지 못하였다고 판단하여, Carlos Soto사를 해당 화물의 소유권자이자 화물손해에 대한 원고 적격이 있는 것으로 판결했다.

제언

위 사건의 중요한 교훈은 운송인은 동일한 화물 손해에 대해 경우에 따라 두 번 배상할 위험 - 즉, 송하인과 수취인에게 각각 배상 책임을 져야 할 위험이 있다는 것이다. 이 사건에서는 송하인이 단독으로 원고 적격이 있다는 합의를 작성하고 그 합의서 내용을 위반하였으므로, 운송인이 그로부터 손해배상을 받을 수 있어야 하나, 이는 송하인의 재정 능력과 소재지에 따라 결과가 달라질 수 있으며, 또한 이러한 배상 청구 역시 비용이 많이 발생할 것이다. 따라서, 본 판결은 클레임을 합의하기 전, 관련 당사자들의 원고 적격 여부와 실제 손해 발생 여부를 확인하는 것이 중요하다는 점을 시사한다.

추가 정보 문의처:
Jamie Robinson, Associate,
+44 (0)20 7264 8384 /
jamie.robinson@hfw.com
평소 연락하는 HFw의 담당자



위 사건의 중요한 교훈은 운송인은 동일한 화물 손해 사건에 대해 두 번 배상할 위험, 즉, 송하인과 수취인에게 각각 배상 책임을 져야 할 위험이 있다는 것이다.

JAMIE ROBINSON, ASSOCIATE

hfw 런던 중재 5/15: 정박시간과 용선료 발생 중단, 이 두 가지는 만날 수 없는 것인가?

런던 중재 5/15는 정기용선계약을 맺은 선박을 항해용선계약으로 재용선한 경우 용선주가 처할 수 있는 위험에 대해 설명한다.

사실관계

해당 선박은 NYPE양식으로 용선된 후 아르헨티나에서 케냐까지 항해하기 위해 Gencon 양식 항해용선계약으로 재용선되었다.

정기용선계약 기간 중 항해용선계약 효력 발생 전에, 우루과이에서 부두 접촉 사고로 선체가 손상되었다. 중재재판부는 이 손상에 대해 본선 잘못으로 발생한 것은 아니라고 판단했다.

본선은 6월 24일 부에노스아이레스의 네코체아항에 도착했으며 당일 오전 6시에 첫 번째 본선하역준비완료 통지(Notice of Readiness: NOR 1)를 보냈다.

본선 도착 시점에, 선적예정 부두는 비어 있었으나, 악천후와 파업으로 인해 본선은 7월 4일까지 접안할 수 없었다. 또한, 당시 선적할 화물이 준비되지 않았던 것으로 주장되었다.

본선은 7월 3일 접안지시를 받았으나, 수리가 이루어질 때까지 화물선적을 할 수 없는 상태였다. 그 결과, 터미널에서는 본선의 접안을 불허했다. 수리는 임시 부두에서 진행되어 7월 10일 완료되었다. 이 시점에 선장은 두 번째 하역준비완료 통보서인 NOR 2를 통보했다.

중재재판부는 본 건의 판결을 위해 세 가지 쟁점을 검토했다.

1. 6월 24일 본선이 네코체아항에 도착 시점부터 7월 10일 수리 완료시까지 용선료 발생 중단이 적용되는 지 여부
2. 정박시간 (Laytime) 개시 시점
3. 용선주가 선체 손상을 이유로 선주에게 손해 배상 청구를 할 자격이 있는가 여부



쟁점 1: 용선료 발생 중단

NYPE 양식 제15조에는 선체 손상이 발생하여 “선박의 완전한 작동”이 이루어지지 않는 경우, “그로 인해 손실된” 시간에 대해 용선료 지급이 중단된다고 명시되어 있다. 따라서, 본선은 용선주가 요구한 서비스를 수행할 수 없는 상태가 아니면 용선료 발생이 중단되지 않는다.

따라서, 중재재판부는 선체 손상에도 불구하고 선박이 정박지에서 대기한 시간동안 용선중인 상태에 있었다고 판단했다. 본선은 결국 개항이 다시 이루어져서 입항 지시를 받았으나 터미널이 본선 접안을 거부한 7월 4일에서야 용선료 발생이 중단되었다.

쟁점 2: 정박시간 개시

용선주는 7월 4일까지의 용선료를 지불할 책임이 있었고, 두 건의 NOR이 모두 무효화되었으므로, 해당 기간 동안 발생한 체선료를 채용선주에게 청구할 수 없었다.

- NOR 1: 선박은 선체 손상으로 인해 물리적으로 하역 준비가 완료되지 않았다.
- NOR 2: “부두 용선”조건으로 본선은 NOR이 통보되는 시점에 부두에 있어야 했으나, 그렇지 못했다.

따라서, 정박 기간은 단지 선적 개시 시점부터 적용되었다.

쟁점 3: 용선주의 손해배상 청구

용선주는 선체 손상으로 인해 아래 사항이 방해받았다는 근거로, 선주에게 손해배상을 청구했다.

1. 채용선주에 대한 체선료 청구
2. 선적할 화물이 없었던 기간 동안 채용선주로부터 지연에 대한 손해배상청구
3. 지연으로 인한 “결과적인 시간손실”에 대한 손해배상 청구

용선주는 선박에 대한 완전한 사용이 가능하지 않았다는 점을 근거로 선체 손상이 용선계약 제7조 위반에 해당하며, 신속항해가 불가능했다는 점에서 제8조

위반에 해당한다고 주장했다. 그러나, 중재재판부는 본선의 사용불능상태가 선주의 본선 수리에 기인하므로 제7조 위반은 성립하지 않는다고 판단했다.

제8조에 대해서는, 중재재판부는 본선의 하자가 신속항해 의무 위반을 초래했다는 것을 용선주가 입증해야 한다고 판단했으나, 용선주는 이를 입증하지 못했다.

중재재판부는 또한 용선계약 위반 또는 선주의 귀책 사유로 인한 결과적인 시간 손실이 없었다고 판단했다. 수리 완료 이후의 지연은 타 선박이 해당 선석을 사용하 데 기인했다.

제언

선주와 용선주는 용선 계약의 조항을 협상할 때 보다 신중할 필요가 있다. 특히, 계약 관계 사슬의 중간자인 용선주는 백-투-백 조건의 계약사슬인 경우, 지연으로 인한 손실을 부담하는 당사자가 될 가능성이 낮다.

추가 정보 문의처:
Rory Grout, Senior Associate:
+44 (0)20 7264 8198 /
rory.grout@hfw.com
또는 평소에 연락하는 HFW의 담당자

hfw 해운업 사이버 보안

기업의 가장 큰 리스크가 해커들의 컴퓨터 침입 및 시스템 조작이라는 사실에 공감을 하는 사람은 많지 않을 것이다. 그러나, 세계 경제 포럼의 2014년 세계위험보고서는 사이버 공격을 세계경제가 직면한 최상위 5 가지 위험중 하나로 꼽았다.

해운업은 이러한 사이버 위협에 매우 취약하며 사실상 가장 확실한 표적으로 인식되고 있다. 본 원고는 선박, 석유 굴착 장치, 항구 및 터미널의 잠재적 취약성과 사이버 공격이 야기할 수 있는 잠재적 손해에 대해 다룬다.

컴퓨터 시스템에 대한 의존성

여타 다른 산업과 마찬가지로 해운업에서도 전자 시스템에 의존하는 비중이 증가하고 있다. 운항, 엔진 컨트롤, 조종 장치, 화물 관리 등 전자 시스템은 여러가지 측면에서 주요한 역할을 담당하고 있다. 거의 모든 주요 선주들과 항만 운영자, 화물 운송업체, 물류 회사들이 정보 기술을 사업상 매우 중요한 시스템으로 여기고 있다.

대표적인 전자 시스템의 예:

- 자동식별시스템(Automatic Identification System, AIS)은 선박 추적 및 식별 데이터를 타 선박, 항구 및 해안 경비대와 공유한다.
- 선박의 위치 보고 및 속도가 전자 차트 및 디스플레이 정보 시스템(Electronic Chart and Display Information System, ECDIS)에 표시되며, 이 데이터는 인터넷을 통해 업데이트된다 (SOLAS에 따라, 모든 선박은 ECDIS 전자 차트를 2018년까지 장착해야 한다).
- 선박과 컨테이너 항구는 전자 위치 추적 시스템(Global Positioning System, GPS)을 이용해 선박의 위치를 파악하고 항만 크레인을 조종하며 컨테이너를 적재한다.

오늘날 해운업계는 전자 시스템의 오용이나 지나친 의존으로 인해 위험이 오히려 증가할 것을 우려하고 있다.



해운업은 전체적으로 기존의 사이버 공격 및 신종 공격 모두에 매우 취약하다고 알려져 있다.

MATTHEW MONTGOMERY, ASSOCIATE

공격의 영향

사이버 공격이 선주나 항만 운영자에게 미치는 잠재적 손해는 사실상 측정이 어렵다.

사이버 공격이 이미 발생했다는 몇 가지 근거가 있다:

- 위험에 대한 경각심을 불러 일으키기 위해, 한 사이버 보안 기업에서 일부 ECDIS 소프트웨어의 전자 차트에 접근, 이를 수정하였다는 심증적 증거가 있다. 이러한 수정이 분명히 악의적이었으나 아무도 인지하지 못했다면, 이는 충돌이나 출항 금지 처분을 야기했을 것이다.
- 선박 또는 항만의 GPS 시스템이 해킹되었다는 보고가 있었다. 미국의 한 항만은 7시간 동안 GPS 신호 교란을 경험했으며 이로 인해 컨테이너 이동 운영에 차질이 생겼다.
- 컨테이너의 이동 및 위치를 추적하고 통제하는 항만 컴퓨터가 해킹된 사례가 있었다. 한 범죄 집단에서 특정 컨테이너를 파악하여 절도하기 위해 항만 컴퓨터에 접근한 경우이다.

- 부유 유정 굴착 장치에 대한 사이버 공격으로 인해 해당 장치가 기울어져 결국 며칠 동안 운영을 중단해야 했다.

금전적 손실

위 모든 사례들은 상당한 금전적 손실을 야기했다. 나아가, 사이버 공격으로 인한 잠재적 업무 중단 손실의 가능성도 시사한다¹.

기업 이미지 손상

아직까지 사이버 공격이 보고된 경우가 매우 적은 이유 중의 하나는 기업들이 자사의 명예를 위해 공격을 당한 사실을 숨기고 있기 때문으로 보인다. 기업들은 투자자나 규제 당국, 보험 회사들이 이러한 사실을 아는 것을 원하지 않는다.

그러나, 미국과 유럽 연합 국가 등 세계 여러 나라에서 정보 유출 사건이 발생할 경우 이에 대한 고지를 의무화하는 사례가 증가하고 있다.

결론

해운업은 전체적으로 기존의 사이버 공격 및 신종 공격에 모두 매우 취약하다고 알려져 있다.

BIMCO, Intertanko, Intercargo와 같은 기관에서는 이러한 위험을 인식하고, 2015년 4월 15일, 주요 사이버 보안 문제를 해결하기 위해 관련 표준과 지침을 개발 중이라고 발표했다. 이러한 지침은 공격의 위험을 최소화하고, 공격이 발생할 경우 대응할 수 있는 긴급 조치를 개발할 것을 권고한다.

한편, HFW에서는 해운 기업들이 사이버 공격을 예방하고 대응하기 위해 자사의 시스템에 각별한 주의를 기울일 것과, 내부 지배 시스템과 공급망을 정기적으로 테스트하고, 침입 방지를 위해 이에 대한 모니터링을 실시할 것을 권고한다.

추가 정보 문의처:

Matthew Montgomery, Associate:
+44 (0)20 7264 8403 /
matthew.montgomery@hfw.com
또는 평소에 연락하는 HFW의 담당자

참고 사항

최근 사건 브리핑 정보

두바이 법원에서 해외에서 진행된 중재 판정을 인정하고 시행하는 전례없는 판결을 내리다 (2015년 9월) (<http://www.hfw.com/Dubai-court-issues-landmark-judgment-recognising-and-enforcing-a-foreign-arbitral-award-September-2015>)

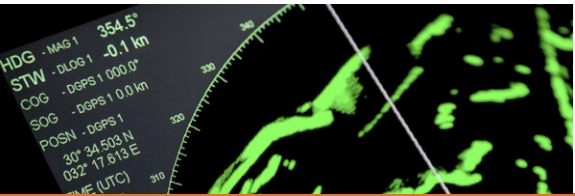
Bunkers International Corporation (2015년 9월) (<http://www.hfw.com/Bunkers-International-Corporation-September-2015>)

SOLAS 수정안- 컨테이너 중량에 대한 의무 검증, 시간이 얼마 남지 않았다(2015년 7월)(<http://www.hfw.com/SOLAS-amendments-mandatory-verification-of-container-weights-July-2015>)

호주 연안 무역 업데이트(2015년 7월) (<http://www.hfw.com/Australian-cabotage-update-July-2015>)

나이지리아, 113척의 대형 선박 입항 금지(2015년 7월) (<http://www.hfw.com/Nigeria-bans-113-tankers-July-2015>)

1 영국 로이즈와 컴브리지대 위험연구소의 최근 보고서는 미국 전력망에 대한 조직화된 사이버공격이 미화 수천억불의 손해를 초래할 수 있다고 예상했다.



hfw 컨퍼런스 및 이벤트

**14th Annual Marine Money
Singapore Ship Finance Forum
(싱가포르)**

2015년 9월 22-23일
참석자: Tony Rice, Tien Tai, Ian Chung

IMCC (더블린)

2015년 9월 23-25일
참석자: Toby Stephens, Richard Neylon

Asia Law Awards (홍콩)

2015년 9월 24일
HFW가 수상 노미네이트 된 부문:

- Best in Construction & Real Estate (건설 및 부동산 부문 최우수 로펌)
- Best in Insurance (보험 부문 최우수 로펌)
- Best in Shipping & Maritime (해운 부문 최우수 로펌)

**Lloyd's List Global Awards 2015
(런던)**

2015년 10월 1일
HFW가 최종 후보로 오른 수상 부문:

- Corporate Social Responsibility (기업의 사회적 책임)
- Best Maritime Lawyer (최우수 해상 로펌)

**Offshore & Marine Finance Forum
(두바이)**

2015년 10월 7일
발표자: Tien Tai

IBA Annual Conference (비엔나)

2015년 10월 4-9일
참석자: Elinor Dautlich, Alex Kyriakoulis

**HFW Conference on current trends
in the Indian market (뭄바이)**

(HFW 인도 시장에 대한 동향 분석
컨퍼런스)
2015년 10월 14일
발표자: Paul Dean, David Morriss,
Ashwani Kochhar, Alistair Mackie,
Brian Perrott, Damian Honey
참석자: Hari Krishna, Paul Wordley.

국제상사 전문 변호사 그룹

hfw.com

© 2015 Holman Fenwick Willan LLP. All rights reserved

본 원고는 인쇄되는 시점을 기준으로 모든 정보가 정확할 수 있도록 최선의 주의를 기울여 완성되었다. 단, 본 정보는 하나의 가이드에 불과하며 법률 자문의 성격이 없다. Holman Fenwick Willan LLP 는 모든 개인 정보를 관리하는 데이터 관리업체이다. 개인 정보를 수정하거나 이메일 주소를 변경하고 싶을 경우, 담당자인 Craig Martin에게 문의할 것: +44 (0)20 7264 8109 / craig.martin@hfw.com

HFW 글로벌 사무소:

상파울루 런던 파리 브뤼셀 제네바 피레우스 두바이 상해 홍콩 싱가포르 멜버른 시드니 퍼스