

## 국회, 우리나라 해양산업 지원촉구 결의안 채택 여·야 국회의원 49명 지난해 12월에 발의



글로벌 금융위기에 따른 실물경제의 위축으로 어려움을 처한 해양산업의 위기극복을 위해 국회의가 팔을 걷어 부쳤다.

국회는 제279회 임시회 회기종료 하루 전인 3월2일 개최된 본회의에서 『국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안』을 압도적인 지지로 채택하였다.

이번에 채택된 결의안은 한나라당 박상원 의원을 비롯한 여·야 국회의원 49명이 지난해 12월29일 발의한 것으로 2월24일 상임위원회인 국토해양위원회를 만장일치로 통과했다.

결의안은 국민경제나 국제수지에 크게 기여하고 있는 해운, 조선 등 해양산업의 중요성에 대한 인식을 다시 한번 확고히 하고, 미국발 금융위기로 직격탄을 맞아 신음하고 있는 해양산업이 이번 고비를 무사히 넘겨 한 단계 도약할 수 있도록 정부와 금융권

이 과감히 나서 줄 것을 촉구하는 내용을 담고 있다.

국회는 이날 결의문을 채택하면서 “해양산업은 해운, 항만, 조선, 철강, 선박보험 및 금융 등 연관 산업의 발전에 크게 이바지 하는 등 국가경제를 사실상 견인하는 국가기간산업이며, 2007년 매출은 약 100조원으로 국가경제의 한 축을 담당하고 있다”고 밝히고 정부 차원에서 해양산업에 대한 지원을 촉구했다.

특히, 결의안에 서명한 의원들은 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지개선에 기여함은 물론 국민경제발전에 도 크게 이바지하는 등 해양산업을 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있다며, 지원의 시급성을 역설했다.

우리나라 해운산업은 지난 2007년 기준으로 반도체(390억\$), 자동차(373억\$)에 이은 국내 3위의

외화가득(366억\$) 산업이며 선복량 기준으로 세계 6위의 해운 강국이다.

또한, 조선산업은 세계 1위의 산업으로 전세계 발주잔량의 38.7%를 차지하고 있으며, 항만산업은 2008년도 부산항의 컨테이너처리량 1,342만TEU로 전세계 5위를 차지하는 등 해양산업은 우리나라의 중요한 기간산업이자 우리 경제의 성장동력으로서 확고한 뿌리를 내리고 있다.

한편, 한나라당 박상은 의원과 민주당 김성곤 의원은 3월4일 국회 귀빈식당에서 한국선주협회 이진방 회장 등 외항해운업계 CEO들과 결의문 채택에 따른 간담회와 기자회견을 갖고 정부와 금융권에서 해양산업을 적극 지원하여 줄 것을 촉구했다.

이날 간담회에서 결의안을 주도한 한나라당 박상은 의원(바다와 경제 국회포럼 대표)은 “우리 경제의 중추산업인 해양산업에 대한 지원을 통하여 국가경제 위기극복은 물론 미래 성장동력으로 국민경제발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 육성할 것을 촉구하고자, ‘국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원 촉구 결의안’을 발의하게 됐다”고 설명했다.

박 의원은 또 “작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가 기간산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기회에 처해 있다”며, 해양산업 지원의 당위성을 역설했다.

이어 민주당 김성곤 의원은 “이번에 채택된 「국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안」은 미국발 서브프라임 모

기지 사태로 인한 금융마비와 그로 인한 무역경색으로, 그야말로 직격탄을 맞은 우리 해양산업을 이대로 방치해서는 안 되며 위기를 극복할 수 있도록 정부가 적극 나서줄 것을 촉구하는 내용을 담고 있다”며, 우리 경제의 성장동력인 해양산업의 위기극복을 위해 국회 차원에서 적극 지원하겠다고 밝혔다.

특히, 김 의원은 “우리 경제를 작동하는 원유를 비롯하여 철강원료인 철광석, 전기를 만드는 연료탄 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 수송되고 있는 현실을 고려할 때 해운은 그야말로 대한민국 경제의 대동맥 역할을 충실히 해내고 있다”고 강조하고, “이번 국회 결의안 채택을 계기로 해양산업에 대한 정부의 과감한 지원이 적기에 이루어지고 위기에 처한 상황을 성공적으로 극복하여 국가경제를 이끌고 나가는 황소같은 산업으로 거듭나기를 바란다”고 말했다.

이에 이진방 한국선주협회장은 어려운 여건 속에서 해양산업 지원촉구 결의안을 채택해 준 국회의원들에게 감사의 뜻을 전하고 “금번 결의안 채택을 계기로 해양산업의 위기극복을 위한 국회 차원에서의 공감대 형성과 함께 큰 그림이 그려진 만큼, 조만간





세부방안이 모색될 것으로 기대한다”고 말했다.

이날 간담회에는 해운업계에서 이진방 회장을 비롯하여 장금상선 정태순 회장, 창명해운 이경재 사장, 진양해운 홍승두 사장, 한진해운 조용민 부사

장, STX팬오션 추성엽 부사장, 고려해운 이완섭 전무, SK해운 백석현 전무, 협회 김영무 전무 등이 참석했다.

## 국민경제 위기극복을 위한 해양산업 지원촉구 결의안

▶ 주문 : 최근의 전세계적인 금융위기로부터 촉발된 금융경색으로 인하여 기업 도산 및 실업 증가가 연쇄적으로 발생하는 등 국민경제의 위기가 날로 심화되고 있음.

이러한 가운데 그동안 우리 경제를 지탱하는 기간산업이자 성장동력으로서 국제수지 개선에 크게 기여해 온 해운과 조선 등 해양산업 또한 최악의 위기 상황을 맞이하고 있음.

이에 18대 국회는 여와 야, 소속정당을 떠나 국민경제의 위기극복을 위해 우리나라 산업의 상징인 해양산업에 대한 지원이 불가피하다는데 인식을 같이하면서 현 정부가 해양산업을 지속적으로 지원, 성장시켜 나갈 것이라는 확고한 의지를 적극적으로 표명할 것을 촉구하며 다음과 같이 결의한다.

1. 대한민국 국회는 해양산업의 지속적인 성장을 통한 5대 해양강국 도약을 위해 신조선 건조자금이 원활히 지원될 수 있도록 정부와 금융권이 적극 나설 것을 촉구한다.
2. 대한민국 국회는 해양산업 위기극복을 위한 유동성 확보차원에서 만기가 도래한 기업대출금에 대해 금융위기가 진정되는 시점까지 상환기간이 유연하게 조정되고 신규 운영자금이 조속히 지원될 수 있도록 금융권의 적극적인 협조와 즉각적인 조치를 촉구한다.
3. 대한민국 국회는 우리 국적선박의 혈값 해외매각 방지를 위한 선박투자 활성화 방안 마련에 정부가 확고한 지원의지를 즉각적으로 표명할 것을 촉구한다.

▶ 제안이유 : 해양산업은 해운을 비롯하여 항만, 철강, 조선, 조선기자재, 선박보험 및 금융 등 연관산업의 발전에 크게 이바지 하는 등 국가경제를 사실상 견인하는 국가 기간산업이며 2007년 매출은 약 100조원으로 국가경제의 한 축을 담당하고 있음.

또한 수출입 의존도가 높은 우리나라의 경우 수출입화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되고 있으며, 원유와 연료탄, 철광석 등 전략물자의 경우 100% 해상을 통해 반입하고 있음. 또 이와 더불어 지난해 우리 해양산업이 벌어들인 수입이 약 100조원을 상회하는 등 국제수지개선에 기여함은 물론 국민경제발전에도 크게 이바지하는 등 해양산업은 명실공히 우리나라 국가경제를 지탱하는 산업이라고 할 수 있음.

그러나 작금의 글로벌 금융위기로 촉발된 우리나라 경제위기로 인하여 국가 기간산업의 하나이자 그동안 국가발전의 성장동력으로서 국가경제는 물론 국위선양에 크게 기여해온 해양산업이 존폐기로에 처해 있음.

이에 우리경제의 중추산업인 해양산업에 대한 지원을 통하여 국가경제 위기극복은 물론 미래 성장동력으로 국민경제발전과 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있도록 육성할 것을 촉구하며 본 결의안을 제출함.

# 선주협회, 해양환경개선부담금 개선 국토해양부에 건의 단일사고에 대한 높은 보상금 규정으로 선주부담 가중

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 해양환경관리법 시행령 개정안에 대한 검토의견을 국토해양부에 제출하고, 해양환경개선부담금 제도를 개선하여 줄 것을 요청했다.

최근 글로벌 금융위기로 해상수송 수요가 급격히 감소함에 따라 해운기업들이 재산성 악화로 많은 어려움을 겪고 있는데도 불구하고, 해양오염과 관련하여 기존 국내외 선주책임법규가 많은데다 단일사고에 대한 천문학적인 보상금 지급규정 등으로 선주들의 부담이 크게 가중되고 있다.

현재 시행중인 해양오염관련 국내외 선주책임관련 법규를 보면, △200톤 이상 산적유류를 운송하는 선주로 하여금 보장계약 체결을 의무화(유류오염손해배상보장법 제14조)하여 선주책임보험에 가입토록 함은 물론 △해양환경관리법 제69조에 의거하여 유조선 100톤, 일반화물선 1만톤 이상 선박은 방제분담금을 납부해야 한다. 이 분담금은 연간 약 150억원 정도로 선사와 정유사 등이 납부하고 있다.

또 △유류오염손해배상보장법 제4조(손해배상책임) 규정에 따라 유류오염 사고가 발생하면 선주

가 손해배상을 해야하며 △해양환경관리법 제64조에 의거, 오염물질이 항만에 배출되는 경우 선주는 방제조치를 의무적으로 시행해야 한다.

이와함께 △해양환경관리법 제68조에 의거하여 방제의무자의 방제조치만으로 곤란할 경우 해경과 관계기관이 방제조치를 취하도록 하고 있는데, 이때 해경 등 행정기관의 방제비용을 선주들이 부담해야 하고 △해양환경관리법 제80조의 규정에 따라 해양오염사고를 일으킨 선박 또는 해양시설 소유자는 해양오염 영향조사에 소요되는 비용을 부담해야 한다.

그리고 △해양환경관리법 제126조(해양오염 배출에 따른 형사책임)에 의거하여 선박 또는 해양시설에서 관련법을 위반하여 기름을 배출한 자는 5년 이하의 징역 및 5,000만원 이하의 벌금에 처해지며 △단일 사고에 대해 천문학적 보상금 지급규정으로 인해 선주들이 이중 삼중의 부담을 감수해야 한다.

정부의 개정법안에 규정된 유출량별 부담금을 들여다보면, △유출량이 1,000kl일때 34억원의 부담금을 납부해야 하며 △5만kl 유출시 457억원 △35만kl 유출시 3,044억원의 부담금을 부담해야 한다.

이에 따라 협회는 검토의견을 통해 이 같은 천문학적인 부담금이 원안대로 법제화될 경우 선주들은 위험회피를 위한 보험 가입이 불가피하고 이는 곧 운임인상 등으로 화주들에게 전가되어 국가경제에 연쇄적으로 악영향을 끼칠 것이라고 강조하고, 정부의 정책적인 배려를 요청했다.

[국토해양부와 한국선주협회안에 의한 부담금 산정 기준 비교]

구 분	선주협회(안) (100원/ℓ )	국토해양부(안) (1,760원/ℓ )	차 액
1,000kl	1.9억원	34.4억원	32.5억원
10,000kl	6.3억원	112.1억원	105.8억원
100,000kl	50.4억원	888.2억원	837.8억원
200,000kl	99.4억원	1,750.6억원	1,651.2억원
350,000kl	172.9억원	3,044.2억원	2,871.3억원



국토해양부 개정안		선주협회 의견	
(별표 3의3) 단위당 부과금액		(별표 3의3) 단위당 부과금액	
오염물질	부과금액	오염물질	부과금액
기름	1760원/리터	기름	100원/리터

특히 협회는 해양환경개선부담금 규정 폐지가 여의치 않을 경우 동제도가 폐지될 때까지 한시적으로 불가피한 사고로 인한 기름의 유출시 해양환경개선부담금 부과대상에서 제외시켜 줄 것을 강력히 건의했다.

협회는 또 해양사고 중 2척 이상의 선박이 충돌 및 접촉 등으로 인한 기름 유출시 유출선박에만 일방적으로 부담금을 부과하는 것은 불합리하다고 밝히고 충돌 및 접촉사고의 경우 법원의 최종판결 결과 두 당사자의 과실 책임에 따라 균등하게 부담금을 부과토록 관련조항을 개선하여 주도록 요청했다.

이밖에도 협회는 기존의 보상체계가 있는 점을 고려하여 기업의 최대부담액을 제한하여 예측가능하고 안정적인 경영이 가능토록 배려하는 것이 중요하다고 강조하고, 부담금은 사고예방적인 측면이지 징벌을 위한 것이 아니므로 이러

한 목적달성에 부합토록 최대 200억원이 넘지 않도록 부담금 상한제를 도입하여 줄 것을 건의했다.

한편, 전국연안해운 사업자 일동은 최근 국토해양부에 탄원서를 제출하고 오염물질 유출은 고의성이 없어 부과목적에 배치됨은 물론, 불법행위는 부담금이 아니라 벌과금 형태로 부과함이 타당하며, 해양환경관리법시행령 개정안에 대한 내향해운 종사자들의 의견이 반영될 수 있도록 배려하여 줄 것을 촉구했다.

## 선협 이진방 회장, 해군참모총장에게 위문금 전달

이진방 한국선주협회장(대한해운 회장)은 3월4일 해적들로부터 우리 상선을 보호하기 위해 소말리아 해역에 파병되는 해군장병들의 장도를 격려하기 위해 해군본부를 예방, 정옥근 해군참모총장에게 위문금을 전달했다.

이 자리에서 이진방 회장은 소말리아 해역에 우리 군함을 파견하는 해군의 조치에 대해 감사의 뜻을 전하고 현지에 파병되는 우리 군함이 원활하게 작전을 수행할 수 있도록 지원을 아끼지 않겠다고 말했다.



이에 정옥근 참모총장은 이 회장에게 '소말리아 근해에서 해적을 퇴치하고 우리 선박을 안전하게 호송하기 위해 청해부대를 파병하게 되었다'며 파병 목적과 취지에 대해 상세히 설명하고, '우리나라가 해양강국으로 우뚝 설 수 있도록 함께 노력해 나가자'고 말했다.



# 대선수입 해운소득에 포함되도록 명확히 규정

## 재정경제부, 선협건의 수용하여 관련법령 개정

선박을 빌려주고 받는 대선수입의 해운소득 포함여부가 관련법령의 개정으로 명확하게 매듭지어졌다.

재정경제부는 최근 한국선주협회와 국토해양부의 관련법령 개정건의를 수용하여 조세특례제한법 시행령을 개정·공포했다.

이에 따라 외항해상운송활동의 범위에 해운법 제 2조 4호에 따른 용선 및 대선이 포함됨으로써 대선수입의 해운소득 포함여부에 대한 해석을 둘러싼 논란이 일단락되었다.

대선수입이 해운소득에 포함되는지에 대한 의문은 지난 2007년 톤세제도의 내용을 충분히 이해하지 못한 모 회계법인이 국세청이 정기용선 또는 나용선의 경우 선박대선료 수입이 해운소득에 포함되는지 여부에 대해 질의하면서 제기되었다.

이 같은 질의에 대해 국세청은 대선수입이 해운소득에 해당되지 않는다고 회신함으로써 대선수입에 대한 논란이 일기 시작했다.

이에 협회는 국적외항선사 실무부서장들이 참석한 가운데 수차례에 걸쳐 대책회의를 갖고 협의한 뒤 2008년 9월에 질의 회신내용을 재검토하여 줄 것을 국세청에 건의했다.

하지만, 국세청은 정기용선의 경우 해운소득에 포함되나 나용선 대선소득은 비해운소득에 해당되는 것으로 잠정 해석했다. 조세특례제한법 제2조 3항 및 표준산업분류에 따른 기준으로 해석했다.

특히, 국세청은 ‘해운기업에 대한 법인세 과세표준계산특례업무처리지침’(2005년12월) 상에서도 해운소득 범위 중 외항해상운송활동으로 인한 소득에 운임 등이 명시되었지만, 대선소득에 대해서는 별도로 규정되어 있지 않고 오히려 선박대여업을 비해운소득으로 예시하고 있어 비해운소득으로 해석할 수밖에 없다는 입장이었다.

이와 관련하여 협회는 국세청에 제출한 건의서를 통해 ‘해상화물운송활동의 범위’가 용대선을 포함하여 해운법에 근거를 두고 있으며, 해운법규상 용선을 나용선과 용선으로 구분하지 않고 있다고 밝히고 조특법, 해운법, 톤세지침 등에서도 해운소득에 대선수입이 포함되도록 규정되어 있다며, 해석상의 재검토를 요청했다.

이와 함께 협회는 국토해양부에 이 문제를 해결하여 줄 것을 요청했으며, 국토해양부는 재정경제부에 대선수입에 대한 정의규정을 명확히하여 줄 것을 협조요청함에 따라 재정경제부는 2월4일 조세특례제한법시행령을 개정공포, 대선소득에 대한 정의를 명확히 했다.

또한, 톤세적용 연도의 선택규정도 완화됐다. 외항해상운송사업을 등록한 일자가 속하는 사업년도부터 톤세를 적용하는 규정이(현행 시행령 제104조의8 ⑥항) 삭제되었다. 이에 따라 해운업 등록 후 톤세 적격요건을 갖춘 연도에 선택적으로 톤세를 신청할 수 있게 되었다.

## 전국해양산업총연합회 선원 선상투표제 도입촉구 국회의장, 여·야 대표와 원내대표 등에 건의



전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 2월24일 김형오 국회의장을 비롯하여 한나라당 박희태 대표와 홍준표 원내대표, 민주당 정세균 대표와 원혜영 원내대표에게 선원 선상투표제 도입을 강력히 건의했다.

총연합회는 건의를 통해 해방이후 64년, 대한민국 정부수립 61년 동안 우리 선원들이 국민으로서의 의무를 충실히 이행했음에도 불구하고 바다에서 배를 타고 있다는 이유만으로 헌법으로 보장되어 있는 국민의 기본권인 참정권을 행사할 수 없었으며, 선원들이 선상에서 투표할 수 있도록 제도를 개선하여 줄 것을 요청했다.

특히, 총연합회는 선원들에 대한 참정권 배제는 대한민국 국민으로서 세금과 각종 사회보험료를 납부함으로써 국민의 의무를 성실히 이행하고 있는 선원들에게 실망과 좌절감을 안겨준은 물론 국민의 기본권을 제한하는 부당한 사례임을 거듭 강조했다.

총연합회는 또 선원들은 외화획득에 실질적으로 기여하는 경제적인 기여뿐만 아니라 우리나라 수출입화물의 99.7%를 수송하는 해운산업의 양대축의 하나로써 우리나라 경제를 지탱하는 중요한 기둥이라고 밝히고, 국회차원에서 결단을 촉구했다.

총연합회는 일부에서 우려하는 비밀투표의 훼손, 특정인에 의한 투표강요 행위 등은 선상의 생활을 전혀 모르는 상황에서 나온 것이며, 선원이기 이전에, 우수한 교육을 받아 상위그룹에 속하는 대한민국 국민인 선원들의 직업을 모독하는 중대한 오류라고 지적했다.

총연합회측은 “우리나라의 국민이며 경제의 중요한 한 축인 선원들이 단지 선상투표 실시에 따르는 절차상의 기술적인 어려움 때문에 투표를 할 수 없다는 것은 주변적인 상황이 본질을 왜곡하는 사례”라고 강조하고 “단지 시행 절차상의 어려움을 빌미로 이를 계속 지연시키는 것은 설득력이 없다”고 말했다.

한편, 미국, 뉴질랜드 등 해양선진국은 물론, 이웃나라인 일본에서도 이미 선상투표제가 시행되고 있다. 일본의 경우 선박에서 팩시밀리를 이용한 투표를 이미 2000년부터 도입하여 시행하고 있는데 단 한번도 비밀보장의 문제가 제기된 적이 없는 것으로 알려졌다.

또한, 국제운수노동조합(International Transport Workers' Unions)등 국제선원단체에서도 한국의 선상투표 문제에 지대한 관심을 보이고 있는데, 선상투표제 도입은 선원강국으로서의 위상을 드높이는 동시에 소수와 다양성을 존중하는 선진국으로 평가받는 계기가 될 것으로 기대되고 있다.

전국해양산업총연합회는 해양산업의 대국민 이미지 개선과 위상제고, 해양산업의 동반발전을 통한 국가경제 기여, 해양산업의 노사평화 정착을 목적으로 2008년 11월10일 설립된 단체로서 우리나라 해양산업 분야 35개단체를 회원으로 하고 있으며 총 종사자 45만명에 연간 42조원의 매출을 기록하고 있다.

# 해운시황 폭락으로 Rule B Attachment (규칙 B 압류) 급증

## 김병수 변호사, 최근 미국연방법원의 판례 등 소개



김병수 변호사 (파트너)  
Charles S. Donovan  
Elizabeth Rotenberg-Schwartz  
skim@sheppardmullin.com  
(212) 332-3861 (뉴욕)

글로벌 금융위기의 여파로 실물경제가 침체되면서 해운수요가 급격히 감소함에 따라 선사들의 채산성이 극도로 악화되어 용선료 지급지연사례가 급증, 선사들간에 선박이나 유동성에 대한 압류 소송사례가 크게 늘고 있다. 이와 관련하여 뉴욕에서 변호사로 활약하는 김병수씨가 최근 미국연방법원의 판례 등을 소개하는 e-mail을 우리 협회로 보내왔다.

Sheppard, Mullin, Richter & Hampton LLP  
Sheppard, Mullin, Richter & Hampton LLP는 뉴욕, 워싱턴 D.C., 캘리포니아와 중국 상하이에 사무실을 갖추고 있는 변호사 약 600여명의 법률회사로서, 한국 기업과 금융 기관에 전문적인 법률 상담을 제공하고 있다.

본 논고는 김병수 변호사, Charles S. Donovan 변호사 및 Elizabeth Rotenberg-Schwartz 변호사의 공저이다.

### ▶ 최근 미국 연방법원의 판례

해운업체간의 국제거래는 대부분 미국 통화로 이루어지며 통상 뉴욕 금융결제원(New York Clearing House)을 통해 이루어지는 관계로 Rule B Attachment (규칙 B 압류)는 현재 미국 맨해튼 소재 연방 뉴욕남부지방법원 (United States District Court for the Southern District of New York)에 신규로 접수되는 소송사건의 약 30%를 차지하고 있다.

올해 2월초에 결정된 Cala Rosa v. Sucre et Denrees Group 판례에서 연방 뉴욕남부지방법원은 전자자금이체(EFT)에 대한 Rule B Attachment는 동 전자자금이체가 이루어지는 정확한 시점에 Rule B Attachment의 집행서류가 관련은행에 송달된 경우에 한해서만 유효하다고 결정하였다.

동 판례에서 법원은 과거와는 전혀 다른 결정을 함으로써 향후 전자자금이체(EFT)에 대한 Rule B Attachment의 유효성에 큰 의문을 제기하였다. 본 논고에서는 동 판례를 계기로 Rule B Attachment에 대한 대응방안을 간략히 살펴본다.

### ▶ Rule B Attachment (규칙 B 압류)

연방 민사소송규칙(Federal Rules of Civil Procedure)의 해상법 관련규정 중의 하나인 Rule B에 따라 원고는 아직 재판이나 중재에 따라 판정





이 나지 않은 해상 무역 클레임에 대하여 담보를 확보할 수 있다.

Rule B Attachment는 피고가 해당 관할구역 내에 소재하고 있지 않거나 해당 관할구역에서 피고를 찾을 수 없을 경우에 소송을 심리 중인 법원 또는 피고의 자산이 소재하고 있는 관할 법원에 신청할 수 있다.

Rule B를 통해 압류할 수 있는 자산에는 피고의 선박과 은행 계좌, 화물 또는 용선계약을 한 선박의 병커 연료 등이 있다.

그리고 관련된 클레임이 해상무역과 관련한 불법행위 또는 계약에서 발생하는 클레임인 한, 해당 법원의 재판관할지역과 특정한 관련은 없어도 된다.

또한, 클레임을 제기한 청구인(원고)은 상대방에게 사전 통보를 하지 않고도 일방적으로 Rule B Attachment를 얻을 수 있다.

한 예로 Winter Storm Shipping, Ltd. v. TPI의 소송에서 연방 제 2 항소 순회 법원(United States Court of Appeals for the Second Circuit)은 법

원에서 Rule B Attachment 집행 명령을 받아 은행에 통보하여 사실상 전 세계의 미국 달러화 이동을 처리하는 맨해튼 소재 뉴욕 금융결제원(New York Clearing House) 등 중계 은행이 맡고 있는 전자자금이체(EFT)를 차단하고 압류할 수 있다고 판결하였다.

Winter Storm Shipping, Ltd.에서처럼 통보를 받은 은행들은 자금의 입출금을 감시하고 원고(청구자)를 대신하여 피고한테서 송금 받거나 피고가 송금한 자금을 압류한다.

결과적으로 Rule B Attachment는 미국 내 자산을 보유하고 있는 기업들에게 큰 타격을 줄 수 있다. 대부분의 민사소송에서는 판결에 도움이 되는 담보를 얻기 위해서 당사자는 엄격한 절차 요건 및 법률적 요건을 충족시켜야 하고, 오랜 시간의 소송을 거친 후에야 판결을 획득하여 피고의 자산을 압류하는 절차를 거친다.

하지만, Rule B Attachment를 신청한 원고는 소송을 제기한 후 바로 자산을 압류할 수 있다.

[Rule B Attachment 주요 내용 요약표]

구분	내용
전제조건	피고가 해당 관할구역 내에 소재하고 있지 않거나 또는 해당 관할구역에서 피고를 찾을 수 없을 경우
클레임의 유형	해상무역과 관련한 불법행위 또는 계약상의 클레임
관할 법원	소송을 심리 중인 법원 또는 피고의 자산이 소재하고 있는 관할 법원 관련된 클레임이 상기 해상무역과 관련한 불법행위 또는 계약상의 클레임인 한, 동 법원 (또는 미국)의 재판관할지역과 특정한 관련은 없어도 됨
압류 가능 자산	선박, 은행계좌, 화물 및 선박연료 등 압류의 효과압류된 자산의 이동, 판매 및 기타 담보
압류의 효과	압류된 자산의 이동, 판매 및 기타 담보 제공 금지
상대방에의 사전 통보	필요하지 않음

비록 자산의 소유권은 계속 피고에게 있지만 피고는 이 자산을 그 지역에서 이동하거나 판매하거나 또는 기타 담보제공을 할 수가 없다.

결과적으로 당해 회사는 자사 선박이나 자금이 압류 상태에 있으므로, 소송에 직접 참여하기 수주일 전부터 지속적인 상거래나 자금결제에 지장을 받게 된다.

## ▶ Rule B Attachment에의 대응방안

### [ Rule B Attachment의 무효화 ]

원고가 Rule B Attachment를 획득한 경우 피고는 즉각적인 청문회 개최를 요청할 권리가 있으며 이 때 원고는 압류를 취소해서는 안 되는 이유를 증명해야 할 책임이 있다.

Rule B Attachment는 법원 관할 구역에 없는 피고에 대해서만 주장할 수 있다.

따라서, 법원 관할 구역 내에 피고가 있음을 보여줘야만 Rule B Attachment를 무효화할 수 있다. 이것은 피고가 그 지역이나 인근 지역 (예를 들면, 원고가 뉴욕에서 압류를 했을 경우 뉴저지에 있는 사무실)에서 상당한 상업 활동을 수행하는 등 그 지역의 활동에 관여된 것과 법률소장 접수를 담당한 대리인이 있음을 보여야 한다.

또한, 원고가 최종 판결이나 중재 결정에 대비한 충분한 담보를 확보한 경우 압류가 무효가 될 수 있다.

### [ Rule B Attachment의 사전차단 ]

미국내 사업등록 : 최근의 판례법에 비추어 보았

을 때, 관련 회사에서는 압류가 염려되는 미국내 특정 주에 사업 등록을 하고 법률소장 접수를 위한 대리인을 임명함으로써 사전에 Rule B Attachment를 차단할 수 있다. 이것은 간단한 절차이지만 영향력은 광범위하다.

다만, 특정 주에 사업 등록을 함으로써 동 회사는 동 주내 모든 종류의 소송에 당사자가 될 수 있다.

파산신청의 경우 : Rule B Attachment를 적용하기 전 또는 후에, 파산신청을 한 회사는 압류를 피할 수 있다. 이것은 미국 내에서 파산 신청을 하든 기타 국가에서 파산 신청을 하든 마찬가지이다. 다른 국가에서 파산 신청을 한 경우 미국 파산법 15조에 따라 국외의 파산 절차를 미국 파산 법원이 인정하여 Rule B Attachment를 무효화함으로써 채무자의 자산을 보호할 수 있는 수단을 제공한다.

### [ 규칙 E(7)에 따른 “Claw-back” (환수) ]

피고가 Rule B Attachment에 대한 담보물을 제공한 경우 피고가 동일한 “거래 또는 사건”의 반소(Counterclaim)를 제기하면 원고에게 별도의 담보물을 제공하도록 법원에 요청할 수 있다.

이러한 요청으로 인해 압류가 무효화되지는 않으나, 피고가 승소할 경우 이 요청은 최소한 원고로부터의 자산 환수 가능성을 제공해 준다. Rule E(7)에 따른 법원의 명령이 있는 후에 담보물을 압류하고 있는 원고가 담보물을 공탁하지 못하면 일반적으로 법원에서는 원고의 압류를 무효화한다.