

KMI 북방물류리포트

VOL.277
SEP 1 2023

발간년월 2023년 9월 1일(통권 제277호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김 종 덕 총괄·감수 김 엄 지 담당 유 지 원 발행처 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4766 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 러시아 철도공사, 잘린다(러시아)-모헤(중국) 국경 교차로 복원

중·서부

- 러 정부, 러시아産 수소 에너지 개발을 위한 노력 경주

북극

- 노바텍, 북극 LNG 생산을 위한 설비 구축
- 북극항로, 러시아 경제 발전에의 기여 현황과 가능성

전문가 칼럼

- 러시아 해상화물운송계약 제도

주요 통계

- 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아 철도공사, 잘린다(러시아)-모헤(중국) 국경 교차로 복원

그림. 러시아 야쿠티아 철도



자료: <https://trans.ru/news/vtoroi-zheleznodorozhnii-most-v-kitai-esche-i-ne-nachali-stroit-no-yakutiya-uzhe-gotovitsya-k-ego-zapusku?ysclid=llnqe446az191281746>

■ 잘린다(아무르주)-모헤(헤이룽장 성) 국경 교차로 복원 추진

- 사하 공화국 정부수반 아이센 니콜라예프(Aysen Nikolayev)와 야쿠티아 철도공사 사장 바실리 시모킨(Vasily Shimokhin)의 주재 하에 개최된 회의에서 2023년 말을 목표로 잘린다(Dzhalinda)-모헤(Mohe) 국경 교차로 복원 작업을 진행할 계획이라고 밝혔다. 국경 교차로 복원과 동시에 개방을 통해 화물 운송을 재개하는 방안 또한 검토 중임
 - 1993년 개통된 잘린다-모헤 국경 교차로는 2000년대 초 화물 및 승객 운송량 감소로 인하여 운행을 중단한 바 있음
- 러시아 철도공사 이사회는 중국 및 아무르주, 러시아 교통부 대표들과 실무 회의를 개최하였으나, 해당 복원 작업에 투입될 자금 출처에 대해서는 구체적으로 밝히지 않았음

■ 러시아-중국 협력 프로젝트로 잘린다-모헤 철도교량 프로젝트 개발

- 러시아 철도공사 파트너사(社)에 따르면, 중국과 러시아 국경 중 최북부에 위치한 아무르 주의 스코보로디노(Skovorodino)~레이노보(Reinovo) 루트의 68km 길이 폐쇄 철도 구간을 다시금 운영 재개하여, 해당 구간을 기반으로 철도교량을 포함한 새로운 인프라 건설 프로젝트가 추진될 수 있다고 밝혔음
- 동 프로젝트는 2022년 동방경제포럼(Eastern Economic Forum, EEF)에서 러시아 철도공사 사장인 올레그 벨로제로프(Oleg Belozеров)와 아무르주 주지사 바실리 오를로프(Vasily Orlov) 간의 간담회에서 논의되었으며, 두 당사자는 중국과의 협력을 위한 워킹그룹 구성에 합의했음. 그 결과, 2022년 가을에 러시아 교통부, 외무부, 아무르주 정부, 사하(야쿠티아) 공화국, 케메로보주 등 관련 기관들의 참여하에 워킹그룹이 설립되었으나, 프로젝트의 구체적인 진행 계획은 밝히지 않았음
 - 동방경제포럼은 러시아 극동지역의 경제 개발 및 협력, 국제 투자 등의 촉진을 목적으로 2015년부터 매년 9월 블라디보스토크에 위치한 극동연방대학교에서 개최하는 학술 및 경제 포럼임

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

- a) <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-proekt-zheleznodorozhnogo-mosta-dzh-alinda-mokhe-knr-v-stadii-prorabotki/>(2023. 8.21. 검색)
- b) <https://trans.ru/news/vtoroi-zheleznodorozhnii-most-v-kitai-esche-i-ne-nachali-stroit-no-yakutiya-uzhe-gotovitsya-k-ego-zapusku?ysclid=llnqe446az191281746>(2023. 8.21. 검색)

러 정부, 러시아産 수소 에너지 개발을 위한 노력 경주

그림. 전기 추진 쌍동선 에코볼트(Ecovolt) 모습



자료: <https://en.portnews.ru/comments/3394/>

■ 러 정부, AFK Sistema社와 수소 에너지 개발을 위한 협약 체결

- 러시아 연방 정부는 민간 투자금융기업인 AFK 시스템아(Sistema)와 최근 8월 러시아 생산 수소 에너지 기술개발을 위한 협력 의향서에 서명하여 수소 에너지 생산, 저장, 운송 등을 위한 기술과 장비 개발을 위해 힘을 예정임
 - 시스템아 기업은 1993년 설립된 러시아 대형 투자금융기업으로, △그린 수소 기술 등 혁신 분야, △IT 및 통신, △금융, △전자상거래, △부동산, △미디어, △의료 및 제약, △목재 가공, △호텔 등 다양한 분야의 자회사를 설립하여 투자, 운영 중에 있음
- 알렉산드르 노박(Alexander Novak) 러시아 부총리에 따르면, 현재 수소 에너지는 전 세계에서 가장 유망한 에너지 자원 중 하나이며 러시아는 해당 에너지 생산 기술 등에 높은 잠재력을 갖고 있는 바, 친환경 연료인 수소 에너지 사용을 확대하고 러시아 탄소 중립 목표를 달성하기 위해 이번 정부-민간 간 협력을 진행하고자 한다고 설명함
- 특히 노박 부총리는, 이번 협력이 러시아 정부의 ‘2024 수소에너지 발전 로드맵’의 일환으로 진행되었다고 강조했다

■ 러 기업 Sistema, 수소 에너지 기반 선박 기술 확보를 위한 사업 진행

- 러시아 정부와 협력 의향서를 체결한 시스템아 기업은 시스템아 수소기술센터(Sistema Hydrogen Technologies Center)를 운영하며 러시아 최초의 수료 연료 기반 선박을 제작하기 위한 전기 엔진을 제작하기 위한 프로젝트를 추진하고 있는데, 해당 엔진을 개발하게 되면 수소 에너지를 통해 생산되는 전기 에너지를 선박 동력으로 활용할 수 있게 됨
- 해당 수소 연료 기반 선박 개발 프로젝트에 참여하고 있는 또 다른 기업인 시트로닉스 일렉트로(Sitronics Electro) 총책임자 안드레이 굴레노프(Andrey Gurlenov)의 정보에 따르면, 2023년 9월 경에 프로젝트의 일환으로 수소 기반 여객선의 시범 운항이 레닌그라드(Leningrad)주 소재 조선소에서 진행될 예정임
- 여객선에 부착될 수소 선박 엔진은 시스템아의 수소기술센터에서 조립되었으며, 수상 테스트를 위해 레저용 전기 추진 쌍동선 에코볼트(Ecovolt)에 엔진을 설치하여 시범 운항을 선보일 계획임
- 굴레노프 총책임자는 현 상황에서 수소 선박의 대량 건조를 언급하기에는 시기상조라고 언급하며, 건조량을 늘리기 위해서는 해당 모델 선박의 충전소 네트워크와 같은 인프라가 선제적으로 설치되어야 한다고 강조함

■ 러 학계, 수소 에너지 기술 개발을 위한 연구개발 추진 활발

- 선박을 통한 해상 운송에 수소 에너지를 사용하기 위한 기술 연구를 적극적으로 추진하는 시베리아수상교통대학(Siberian State University of Water Transport)은 러시아 연방 정부 명령에 따라 최근 ‘해상 운송용 수소 에너지 및 새로운 친환경 연료의 저장 시스템·적용 개발’ 제하 R&D 사업에 착수했음
- 뿐만 아니라, 러시아 상트페테르부르크(Saint Petersburg)에 위치한 크릴로프(Krylov) 국영 연구센터는 수소 추진 선박 설계를 위해 연구를 진행하고 있으며 탄화수소 연료에서 그린 수소를 추출하는 연구를 진행 중으로 수소 에너지 수송에 중점을 프로토타입 플랜트(Prototype Plant)를 설치하여, 현재 기술·산업 파트너를 찾고 있음

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

장은진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(weekly_kmi@kmi.re.kr)

참고자료

a) [https://en.portnews.ru/comments/3394/\(2023.9.1. 검색\)](https://en.portnews.ru/comments/3394/(2023.9.1. 검색))

노바텍, 북극 LNG 생산을 위한 설비 구축

그림. Arctic LNG-2을 통한 LNG 생산에 활용될 LNG 플랜트 시설



자료: <https://www.offshore-technology.com/projects/arctic-lng-2-project-russia/>

■ 러 노바텍, Arctic LNG-2 프로젝트 LNG 생산 라인 설치

- 러시아 최대 천연가스 생산업체인 노바텍(Novatek)은 북극 LNG-2(Arctic LNG-2) 프로젝트 추진의 1단계 작업 일환으로 LNG 기단(Gydan)반도의 우트레니(Utrenny) 터미널에 설치했다고 발표함
 - Arctic LNG-2 사업은 노바텍이 야말 LNG 사업 이후 두 번째로 추진하는 LNG 프로젝트로, 북극권 기단 반도 지대에 연간 1,980만 톤의 LNG 생산을 목적으로 추진되는 프로젝트임.
 - 2024년 이후 완공 예정이었던 Arctic LNG-2 사업의 2, 3기 생산설비 건설 완료 예상 일자가 현 대러제재 영향으로 연기될 것으로 전망되며 2, 3기 트레인은 2024년, 2026년에 가동될 예정이었으나 2027년 혹은 그 이후까지 건설 지연 가능성 농후한 상황임. 그러나, 노바텍은 프로젝트에 참여하던 유럽 기업들의 사업 철수로 인한 빈자리를 중국 기업 및 러시아 국내 기업으로 채우고자 하는 등 프로젝트 추진을 중지하지는 않고 있음
- 연간 660만 톤 규모의 생산 LNG를 처리할 수 있는 동 생산 설비 라인, 천연 가스 액화

설비에 경제성을 더한 일명 중력 기반 플랫폼(gravity based platform)을 기초로 LNG 생산 라인을 갖춘 러시아 무르만스크(Murmansk) 주의 대형 해양 설비 센터에서 LNG 생산이 실제로 이루어질 기반 반도까지 연결될 것임

- 무르만스크의 센터(육상 LNG 생산 설비)에서 기반 반도에 설치된 LNG 생산 설비 라인을 연결하는 작업이 진행 중에 있으며, 해당 인프라 구축이 완료되면 LNG 생산 및 운송이 원활히 진행될 수 있을 것으로 예상됨
- LNG 생산 설비는 무게만 64만 톤에 다다르며 길이 330m, 너비 152m, 높이 90m로 노바텍의 정보에 따르면 LNG 생산 산업 역사상 세계에서 가장 육중한 설비임
- 동 설비는 LNG 저장탱크와 더불어 무르만스크 주 대형 해양 설비 센터와 동일하게 중력 기반 플랫폼을 기초로 이루어져 있으며, 설비 상부에는 LNG 생산 및 운송을 위한 기술 장비가 장착되어 있음
- 이에 대해 노바텍 CEO인 레오니드 미헬손(Leonid Mikhelson)은 해당 설비 설치를 통해 Arctic LNG-2 프로젝트의 중요한 작업 단계가 완료 되었으며, 이러한 혁신적인 설비는 새로운 LNG생산 기술 도입과 프로젝트 진행을 위한 자본 비용 절감을 가능케 한다고 설명함

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

이우진 실습생, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(weekly_kmi@kmi.re.kr)

북극항로, 러시아 경제 발전에의 기여 현황과 가능성

그림. 노르니켈 화물 운반선의 모습



자료: <https://rg.ru/2023/08/07/severnyj-morskoj-put-pomozhet-razvitiu-rossijskoj-ekonomiki.html>

■ 러시아 정부, 북극항로 물동량 증가세를 유지하기 위해 연방 정부 예산 투입^{a)}

- 2023년 7월 말, 러시아 정부는 북극항로를 통한 운송 보조금 프로그램을 확대하여, 해당 프로그램에 참여하는 기업이 아르한겔스크(Arkhangelsk) 및 나호트카(Nakhodka) 항만을 북극항로까지 연결되는 항해 루트를 위해 사용할 수 있도록 승인했고 용선계약을 맺은 선박 활용 또한 가능하도록 조치함
- 러시아 정부의 데이터에 따르면, 2023년 북극항로를 통해 3,600만 톤의 화물이 운송될 것으로 예상됨
- 아울러, 2022년에는 러시아 정부가 계획했던 물동량에서 210만 톤을 초과한 3,200만 톤을 달성한 바, 2024년에도 목표하고 있는 물동량인 8,000만 톤까지 달성할 수 있을 것으로 낙관하고 있으며, 북극항로의 연중 운항이 실현되면 화물 운송량은 2030년까지 1억 5천만 톤 규모로 증가할 것이라고 예상하고 있음

■ 북극항로를 통한 물동량 확대, 어떤 요인들로 인해 실현이 되는가?

- 상기 언급했듯, 러시아 정부는 연방 정부 예산을 투입한 보조 프로그램 운영 등을 통해 북극항로를 활용하는 해운사들이 늘어날 수 있도록 다양한 정부 차원의 유인책을 마련 중에 있음. 이와 더불어 북극항로를 통한 물동량 증가를 위한 요인에는 어떤 것들이 있는지 살펴볼 필요가 있어 보임
- **(북극 매장 자원)** 북극항로는 러시아 정부에 있어 북극에 매장된 석유, 천연가스 및 기타 광물자원의 운송로 역할을 담당함은 물론 북극 지역 개발에 새로운 활기를 불어 넣어 줄 수 있음. 영 원자력 발전기업인 로사톰(Rosatom)에 따르면, 2022년에는 2,050만 톤의 LNG 및 천연가스 응축수와 720만 톤의 석유 및 석유 제품이 북극항로를 따라 운송되었음. 러시아 극동 북극개발부와 로사톰이 북극 지역에서 프로젝트를 수행하는 기업과 체결한 협정을 기반으로 북극 지역에서의 천연자원 채굴 및 생산, 가공량은 지속적으로 증가하여 북극항로를 활용한 화물 운송량은 더욱 증대될 것으로 기대됨
- **(북극항로 통과 화물 운송)** 2022년 8월 러시아 정부는 ‘2035년까지 북극항로 개발 계획’을 승인했으며, 이 계획에는 150개 이상의 과제이자 사업 시행이 포함되어 있음. 해당 과제 실현의 일환으로, 북극항로를 통한 운송 활성화 목적의 무르만스크(Murmansk) 주~캄차카 지방(Kamchatka Krai) 간 정기 카보타지(Cabotage) 노선이 2022년 개설되며 북극항로를 활용한 통과 화물량이 증가하게 됨
- 바실리 니쿨렌코프(Vasily Nikulenkov) 시베리아 연방대학교 북부 및 북극 연구소장은 이같은 통과 화물 운송량의 증대를 위해서는 식료품, 기술 장비 및 건축 자재와 같은 비(比)자원성 화물 운송량 증대를 위한 노력에 집중할 필요가 있다고 지적함. 또한, 인도, 중국, 한국 등 아태지역에 수출할 목적의 국제 통과 화물 운송량을 전략적으로 증대시키는 것도 가능하다고 설명함
- **(석유자원 운송)** 러시아는 서부 지역에서 동부 지역으로 석유 자원을 운반하기 위한 북극항로 활용 가능성을 검토하고 있으며, 발트해 항만으로부터 생산된 석유를 북극항로를 통해 운송하는 방안 또한 고려 중임
- 만약 상기 언급된 노선을 활용할 시, 지중해와 수에즈 운하를 통과하는 노선에 비해 중국항(向) 석유 자원 운송 시간을 크게 단축할 수 있게 됨. 이는 대(對)중국 러시아 석유 수입량 증가에 따라 전략적으로 고려할 필요가 있으며, 해당 노선을 통해 중국 석유 자원 시장에서 러시아의 입지가 강화될 수 있음
- **(쇄빙선 건조)** 러시아 정부는 북극해의 극한 환경에서 운항할 수 있는 선박인 쇄빙선 함대를 개발하기 위해 총 153척의 쇄빙선 건조를 추진하기로 계획함. 북극항로의 활용 가능성이 높

아짐에 따라 대빙급 선박(Ice-class ship)의 건조와 북극해 수역에서의 안전한 선박 항해 문제가 뜨거운 감자로 대두되고 있음. 특히, 한 척의 쇄빙선은 유조선 항해를 위한 길을 터 줄 수는 있으나 부서진 얼음 덩어리가 유조선의 선체를 망가뜨릴 수 있지만, 2척 이상의 쇄빙선이 배치된다면 유조선 항해에 문제 발생 가능성이 적어지는 바, 가급적 많은 쇄빙선을 함대로 띄워야 할 필요성이 제기됨

- **(북극해 탐사)** 효율적인 북극항로 항해 목적의 항해 안전성 확보를 위해서는 북극해 탐사가 매우 중요함. 알렉산더 마카로프(Alexander Makarov) 러시아 남북극연구소(Arctic and Antarctic Research Institute) 소장은 북극항로를 통한 안정적이며 경제적 타당성 있는 항해를 위해서는 수준 높은 북극 빙하 모니터링 정보를 토대로 수문 기상학적 정보 기반의 최적 항로 노선 선택이 필요하다고 강조함
- 이와 관련하여, 알렉세이 체쿤코프(Alexei Chekunkov) 극동북극개발부 장관은 향후 2년 이내 북극항로를 위성으로 모니터링 할 수 있도록 기술 개발을 할 예정이라 밝혔고, 2023년 말까지 북극 전용 인공위성을 5개 발사할 예정이라고 밝힘. 해당 인공위성을 통해 북극항로 수역에서 발생하는 모든 정보가 육상에 제공될 것이며, 위성 정보를 기반으로 항해 루트를 예측할 수 있게 될 것으로 예상됨
- **(국가적 전략 우선순위 지정)** 푸틴 대통령은 북극항로의 개발이 분명한 러시아 연방의 전략적 개발 우선순위 과제 중 하나라고 공식 석상에서 여러 번 언급한 바 있으며, 현 대러제재 하의 국제 정세로 인해 대대적인 국가적 프로젝트 실현에 어려움이 있을 것으로 예상되나 프로젝트로의 예산 투입량을 절감하지 않아야 한다고 강조함
- 이에 따라, 러시아 정부는 ‘2035년까지 북극항로 개발 계획’ 추진을 위해 1.8조 루블을 투자할 예정임. 또한 러시아 정부는 북극항로 개발 사업으로 인해 2035년까지의 예산 세입을 16조 루블 이상으로 책정하고 있어 러시아 경제 발전에 있어 북극항로 개발의 중요도는 더욱 높아질 것으로 예측됨

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

콘스탄티노바 아나스타시아 러시아 전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부
(anastasia.konst@mail.ru)

참고자료

- a) <https://rg.ru/2023/08/07/severnyj-morskoj-put-pomozhet-razvitiu-rossijskoj-ekonomiki.html>
(2023.9.1. 검색)



러시아 해상화물운송계약 제도

이승진 외국변호사(러시아), KL법률사무소

1. 들어가며

러시아는 지리상 태평양, 발트해, 흑해, 북극해, 카스피해와 맞닿고 있고, 내부적으로는 수많은 강들이 인접한 바다를 향해 흐르고 있다. 이 때문에 러시아는 오래전부터 바다와 강을 이용한 수상운송 네트워크를 구축해오고 있다.

러시아 법제는 운송에 관한 일반규정을 민법에 두고 있지만, 바다/강을 통한 수상운송에 있어서는 각각 ①상업해운법(Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, 이하 “해운법”) 및 ②내륙수로운송법(Кодекс внутреннего водного транспорта)에서 따로 규정하고 있다.

이에 러시아 선사와 운송계약을 체결할 때 접할 수 있는 러시아 해운법상 해상화물운송계약 제도를 소개해보고자 한다.

2. 해상화물운송계약과 용선계약

해상화물운송계약이란, 운송인이 송하인으로부터 인수한 화물을 목적항까지 운송한 후 이를 수하인에게 인도하고, 송하인/화주는 이에 대하여 일정 운임을 지급하는 계약을 뜻한다(러시아 해운법 제115조 제1항).

이러한 해상화물운송계약은 선박의 전부 또는 일부를 대절하는 조건을 둘 수 있고, 그러하지 않을 수도 있는데(동법 제115조 제2항), 선박의 또는 일부를 대절하는 경우에는 용선계약(charterparty) 체결이 수반되며, 용선계약의 종류로서 정기용선계약(time-charter), 항해용선계약(voyage-charter), 나용선계약(demise-charter) 또한 인정된다.

러시아법상 해상화물운송계약은 반드시 서면으로 작성하여야 하며, 체결사실은 용선계약, 선하증권 등으로 입증이 가능한데(동법 제117조), 이러한 입증자료로는 선복예약서(booking

note), 적하계약서(berth note), 선복확정서(fixture note) 등이 있다.

3. 선하증권

반면, 용선계약을 체결하지 않는 경우에는 선하증권(B/L) 발행으로 같음하게 되는데, 선하증권을 둘러싼 법적관계는 (국내법에 의한 규제를 받아온 용선계약과 달리) 오랜 기간 국제협약 테두리 안에서 발전해왔기 때문에 전세계 어디서든 표준화된 제도가 마련되어 있다.

통상적으로 해상화물운송계약은 운송인 측이 마련한 표준계약서에 송하인/화주가 서명하는 약관계약 성격에 가깝고, 또 해상물류업의 특성상 계약당사자가 아닌 제3자가 개입하는 경우가 빈번하므로, 선하증권은 사실상 해상화물운송계약 내용을 상세하게 보완/수정하는 기능을 한다.

선하증권 발행의 경우, 화주는 선박의 일부 공간을 임차하는 것이 아니라, 운송인에게 화물의 선적업무를 위탁하는 것이기 때문에, 운송인(선장)은 본인의 이익에 최대한 부합하게 선적화물을 적재하게 된다. 다만, 선적화물을 갑판에 적재하는 경우에는 예외적으로 송하인/화주의 동의를 받아야 하며, 해당사실은 선하증권에 적시하여야 한다.

4. 운송인의 책임 및 제한

운송인은 화물의 연착, 멸실, 훼손 등 운송채무 불이행에 따른 손해를 배상하는 것이 원칙이지만, 아래 면책사유를 입증한 경우 예외적으로 그 책임을 면제 받는다 :

<면책사유>

- ① 불가항력
- ② 해상 및 기타 항행이 가능한 수역에서의 위험 또는 사고
- ③ 해상 인명/재산 구조를 위한 조치
- ④ 운송인의 무과실 화재
- ⑤ 유관기관의 행위/처분(억류, 압류, 검역 등)
- ⑥ 군사작전 및 내란
- ⑦ 송하인/수하인의 작위/부작위
- ⑧ 화물의 숨겨진 특수한 하자 및 자연적 손실
- ⑨ 화물 컨테이너 및 포장에 눈에 띄지 않는 외관상 하자
- ⑩ 화물 포장의 불충분성 또는 부정확성

- ⑪ 작업의 전부/일부 중단 또는 제한을 초래한 파업 등 쟁의행위
- ⑫ 운송인, 운송인의 직원/대리인의 무과실로 발생한 기타 상황(동법 제166조).

나아가, 운송인은 화물의 연착, 멸실, 훼손 등이 발생하더라도, 선장/해원/도선사의 ‘항해상의 과실’을 입증할 경우, 손해배상 의무를 면책 받게 된다(동법 제167조).

즉, 러시아법상 운송인은 선관주의 위반한 과실이 있는 경우 화물의 연착, 멸실, 훼손 등의 손해배상의 책임을 지지만, 위 면책사유를 비롯하여 선장/해원/도선사의 항해로 말미암아 생긴 손해에 대하여는 배상책임을 면제받는다.

5. 운송인의 책임 한도

(1) 운송인의 책임제한권

화물의 멸실, 훼손, 연착 등 운송채무 불이행과 관련하여, 운송인은 본인의 고의 또는 과실에 따른 본인의 작위/부작위가 타인에 의하여 입증되지 않는 한(동법 제172조), 책임제한권을 행사할 수 있다.

(2) 화물의 멸실/훼손에 대한 책임 한도

화물의 멸실 및 훼손에 대한 손해배상은, ① 화물 멸실의 경우 멸실된 화물의 가격을 한도로, ② 화물 훼손의 경우, 훼손된 만큼 감소한 화물의 가격을 한도로, ③ 신고가격이 있는 화물이 멸실한 경우, 화물의 신고가격을 한도로 하며, 이같은 화물의 가격은 해상화물운송계약상 화물을 하역한 날을 기준으로 배상하여야 한다(동법 제169조).

만약 송하인이 화물의 신고가격 등을 알리지 않았거나, 선하증권 상에도 해당사항이 없는 경우, 운송인의 멸실 및 훼손에 대한 손해배상책임은, ① 포장당(또는 다른 선적단위당) 666.67 계산단위를 곱하여 얻은 금액과 ② 멸실/훼손된 화물의 1kg당 국제통화기금의 특별인출권(Special Drawing Rights, 이하 SDR)에 상당하는 금액을 곱하여 얻은 금액 가운데, 이중 더 많은 금액을 한도로 한다(동법 제170조 1항).

(3) 화물의 연착에 대한 책임 한도

운송인의 화물 연착에 대한 손해배상 책임액은 해상화물운송계약상 운임 요금을 한도로

한다(동법 제170조 제2항).

(4) 계약당사자는 책임한도 초과 특약 가능

위와 별도로, 해상화물계약의 당사자는 해운법상 책임한도보다 높은 액수의 책임한도를 정하여 특약할 수도 있다(동법 제170조 제5항).

6. 맺음말

이처럼 러시아 해운법은 선사(운송인)의 면책사유를 폭넓게 인정하며, 손해배상책임의 한도를 규정하고 있는 등 송하인/화주보다는 선사의 이익을 더 많이 배려하고 있는 실정이다.

이에 따라 러시아 선사와 운송계약 시에는 계약상 독소조항 판별뿐 아니라, 러시아 법률상 우리 화주/송하인에게 불리한 내용은 없는지 현지법상 강행규정 검토도 필요할 것으로 보인다.

(※ 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)



주요 통계



표. 2023년 1~5월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비**	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비
극동지역	64.9	9.4%	34	6.9%	98.9	8.5%
북극해	12.1	18.7%	29	-4.9%	41.1	1%
발트해	47.4	17.9%	62.2	-0.5%	109.6	6.7%
아조프-흑해	60.2	35.6%	66.4	11.3%	126.6	21.7%
카스피해	1.6	76.2%	1.2	2.7%	2.8	31.4%
합계	186.2	20.1%	192.8	3.8%	379	11.2%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠카야가반, 데-카스트리스, 네 벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바라데이, 페벡, 사베타

발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드

아조프-흑해: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

** 전년 동기 대비 2023년 1~5월 기준

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/348763/\(2023. 7. 7. 검색\)](https://portnews.ru/news/348763/(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2020년	567,509.2	580,010.5	613,588.0	579,480.8	605,641.0	637,823.0	737,245.4	759,564.1	759,496.2	706,375.0	652,307.9	646,594.1
	2021년	543,821.8	549,086.1	615,080.0	588,678.7	637,039.2	687,272.0	761,549.4	762,800.5	745,276.9	734,333.4	704,813.7	721,620.2
	전년 대비 증감률(%)	-4.2	-5.3	0.2	1.6	5.2	7.8	3.3	0.4	-1.9	4.0	8.0	11.6
	전월 대비 증감률(%)	-15.9	1.0	12.0	-4.3	8.2	7.9	10.8	0.2	-2.3	-1.5	-4	2.4
	2022년	555,636.9	550,577.3	615,672.0	579,201.3	632,077.9	678,164.9	740,885.3	753,309.5	728,492.0	723,781.2 ³⁾	700,038.7 ³⁾	701,495.2 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.3	0.1	-1.6	-0.8	-1.3	-2.7	-1.2	-2.3	-1.4	-0.7	-2.8
	전월 대비 증감률(%)	-23	-0.9	11.8	-5.9	9.1	7.3	9.2	1.7	-3.3	-0.6	-3.3	0.2
	2023년 ³⁾	591,141.3	596,014.0	643,218.5	609,720.2	633,414.9							
	전년 대비 증감률(%)	6.4	8.3	4.5	5.3	0.2							
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8	7.9	-5.2	3.9							
산업화물 운송량	2020년	310,640.7	314,549.0	332,753.5	304,039.5	306,417.9	302,260.4	329,721.0	339,367.9	337,709.2	338,718.0	329,493.3	338,860.1
	2021년	304,340.5	295,825.0	336,610.2	324,025.6	342,514.6	346,501.7	353,630.4	353,522.2	347,324.0	351,155.5	338,860.7	346,887.4
	전년 대비 증감률(%)	-2	-6	1.2	6.6	11.8	14.6	7.3	4.2	2.8	3.7	2.8	2.4
	전월 대비 증감률(%)	-10.2	-2.8	13.8	-3.7	5.7	1.2	2.1	0.0	-1.8	1.1	-3.5	2.4
	2022년	310,521.8	299,687.6	333,240.0	315,358.7	333,932.4	336,779.3	345,565.4	346,972.7	334,711.9	344,703.6 ³⁾	336,033.1 ³⁾	340,444.0 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	2.0	1.3	-1.0	-2.7	-2.5	-2.8	-2.3	-1.9	-3.6	-1.8	-0.8	-1.9
	전월 대비 증감률(%)	-10.5	-3.5	11.2	-5.4	5.9	0.9	2.6	0.4	-3.5	3.0	-2.5	1.3
	2023년 ³⁾	322,874.8	318,321.2	343,089.1	319,001.4	326,344.8							

	전년 대비 증감률(%)	4.0	6.2	3.0	1.2	-2.3							
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4	7.8	-7	2.3							
파이프 라인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2020년	209,551.8	219,372.0	236,313.5	215,113.1	228,394.3	228,444.7	251,549.3	257,700.8	254,995.4	250,524.5	236,376.0	234,758.1
	2021년	199,321.8	199,857.6	235,731.0	232,670.2	250,470.9	257,678.8	264,845.0	264,019.9	256,877.4	255,601.8	242,134.3	240,636.6
	전년 대비 증감률(%)	-4.9	-8.9	-0.2	8.2	9.7	12.8	5.3	2.5	0.7	2.0	2.4	2.5
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	17.9	-1.3	7.7	2.9	2.8	-0.3	-2.7	-0.5	-5.3	-0.6
	2022년	206,223.4	205,926.8	232,022.0	228,758.7	247,399.8	254,427.4	264,476.6	266,103.3	256,458.5	259,320.1 ³⁾	246,081.6 ³⁾	238,945.6 ³⁾
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.0	-1.6	-1.7	-1.2	-1.3	-0.1	0.8	-0.2	1.5	1.2	-0.7
	전월 대비 증감률(%)	-14.3	-0.1	12.7	-1.4	8.1	2.8	3.9	0.6	-3.6	1.1	-5.5	-2.5
	2023년 ³⁾	220,710.8	228,027.3	249,805.5	233,453.2	244,227.1							
	전년 대비 증감률(%)	7.0	10.7	7.7	2.1	-1.3							
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.3	9.6	-6.5	4.6							

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))

표. 2020년~2023년 5월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

(단위: 천 톤)

운송 수단		년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
철도 (직재 화물 기준)		2020	100,295.7	99,493.2	107,099.1	100,912.3	100,586.3	97,163.7	103,805.9	108,131.7	105,293.4	109,920.7	104,818.2	107,106.7
		2021	101,227.4	96,752.4	109,442.8	107,848.9	110,947.6	107,092.0	108,122.2	109,128.3	106,511.6	110,406.0	108,086.0	108,528.4
		2022	104,219.9	97,206.1	106,793.9	102,497.8	104,740.0	100,154.9	102,184.0	103,793.9	100,957.7	107,173.1 ³⁾	103,718.1 ³⁾	102,916.1 ³⁾
		2023 ³⁾	99,413.9	97,521.0	109,358.0	105,806.7	106,950.3							
차량 운송 화물	합계	2020	361,786.6	381,410.2	405,244.6	383,623.0	411,586.1	450,419.6	536,922.8	552,163.2	554,253.6	492,837.8	444,036.6	430,397.2
		2021	334,004.6	353,223.3	400,100.3	384,111.9	420,149.2	473,292.1	546,076.3	545,704.4	529,347.9	512,955.7	489,896.9	501,650.3
		2022	343,416.5	355,487.9	403,791.3	384,496.0	426,031.3	477,220.4	536,793.0	546,992.1	530,399.8	514,358.0 ³⁾	494,298.1 ³⁾	492,320.9 ³⁾
		2023 ³⁾	385,139.3	404,606.7	435,673.3	411,477.9	429,024.6							
	상업 화물	2020	104,918.1	115,948.7	124,410.1	108,181.7	112,363.0	114,857.0	129,398.4	131,967.0	132,466.6	125,180.8	121,222.0	122,663.2
		2021	94,523.3	99,962.2	121,630.5	119,458.8	125,624.6	132,521.8	138,157.3	136,426.1	131,395.0	129,777.8	123,943.9	126,917.5
		2022	98,301.4	104,598.2	121,359.3	120,653.4	127,885.8	135,834.8	141,473.1	140,655.3	136,619.7	135,280.4 ³⁾	130,292.5 ³⁾	131,269.7 ³⁾
		2023 ³⁾	116,872.8	126,913.9	135,543.9	120,759.1	121,954.5							
해상 운송		2020	1,871.2	1,657.9	1,638.8	1,633.9	2,327.2	1,582.5	1,949.0	2,158.3	2,625.6	2,508.8	2,584.1	2,152.8
		2021	1,467.0	1,216.8	1,851.1	2,178.1	2,218.6	1,565.2	2,115.4	2,217.4	3,042.9	1,638.4	1,745.8	2,182.9
		2022	1,581.4	2,031.3	1,662.5	1,857.4	2,549.8	2,209.1	3,043.2	3,073.0	1,922.1	2,366.0 ³⁾	2,567.0 ³⁾	2,692.0 ³⁾
		2023 ³⁾	2,730.3	2,213.8	2,794.5	2,799.4	2,782.7	3,106.2						
내륙수운 ¹⁾		2020	2,386.1	2,202.3	3,064.0	4,304.4	13,028.3	14,750.6	16,304.0	15,348.5	14,505.8	12,800.3	7,624.8	2,706.3

	2021	2,003.8	1,825.7	2,685.8	3,064.2	11,558.8	16,381.4	16,327.8	16,125.3	15,799.8	13,645.9	8,218.6	2,859.3
	2022	2,005.4	1,993.4	2,172.5	3,720.0	12,192.6	16,193.7	17,738.2	18,538.0	16,916.6	14,457.5 ³⁾	8,459.0 ³⁾	2,016.7 ³⁾
	2023³⁾	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,068.9	12,180.8							
항공²⁾	2020	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	2021	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	2022	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	43.1 ³⁾	45.0 ³⁾	51.1 ³⁾
	2023³⁾	31.9	34.2	37.6	35.8	35.3							
파이프라인⁴⁾	2020	101,088.9	95,177.0	96,440.0	88,926.4	78,023.6	73,815.7	78,171.7	81,667.1	82,713.8	88,193.5	93,117.3	104,102.0
	2021	105,018.7	95,967.4	100,879.2	91,355.4	92,043.7	88,822.9	88,785.4	89,502.3	90,446.6	95,553.7	96,726.4	106,250.8
	2022	104,298.4	92,025.3	102,953.5	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5 ³⁾	90,951.5 ³⁾	10,1498.4 ³⁾
	2023³⁾	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2	82,117.7							

1) 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

2) 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

3) 도네츠크 인민공화국, 루간스크 인민공화국, 자포리자 및 헤르손 주에 대한 통계 수치 제외

4) 러시아 연방 통계청 원자료에서 세부 항목에 대한 통계 정보를 비공개로 전환함에 따라, 총합계 수치만 공개함

정다현 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(dhj82@kmi.re.kr/051-797-4766)

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023. 7. 7. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023. 7. 7. 검색))