

부패방지를 위한 항공사의 공정거래 규제 방안

: 항공사의 불공정거래, 사익편취 현황을 중심으로

Anti-Corruption Measures for Airline Fair Trade Regulations

: Focusing on the current status of unfair trade and fraudulent practices of airlines

홍 지 숙(Hong, Ji Suk)*

ABSTRACT

Through examples of unfair trade practices and exploitation of private interests by airlines, we tried to derive the Fair Trade Commission's regulatory measures. To this end, the legislation and major requirements for regulating airline companies' unfair trade practices and exploitation of private interests were reviewed, focusing on the illegal cases of Korean Air and Asiana Airlines.

First, the Fair Trade Act required even subsidiaries to be regulated for unfair trade practices and exploitation of private interests. There have been cases where airlines have evaded regulations on unfair trade practices and exploitation of private interests by establishing subsidiaries through physical division, etc. Accordingly, it is necessary to expand regulations not only to subsidiaries but also to sub-subsidiaries, etc. In this regard, it is necessary to re-examine the internal control system, hold accountability in case of loss of penalty or loss of compensation due to loss of damages, and demand measures to prevent recurrence.

Second, the 20% standard in the current Fair Trade Act is based on the total number of issued stocks, so companies with a significant number of treasury stocks may be excluded from unfair trade practices and exploitation of profits regardless of the intention of the Fair Trade Commission. Therefore, it is also necessary to consider calculating the share ratio, excluding treasury shares as the standard for issued shares.

Third, looking at the judgments related to unfair trade practices and exploitation of Korean Air, we come to the conclusion that small-scale unfair trade practices and fraudulent acts cannot be regulated under Article 23-2 of the Fair Trade Act. Therefore, it is necessary to further clarify the concept of unfair profits in the Fair Trade Act with the active attitude of the judiciary.

Fourth, the current Fair Trade Act does not directly or indirectly hold shares in the same person as in the Kumho Asiana Group, but unfair trade practices and exploitation of private interests by affiliates controlled through public service corporations are not subject to regulation. Therefore, it is necessary to prepare legal measures for ownership stake and actual control.

Key words: the Fair Trade Act, unfair trade practices, exploitation of private interests, Airline

* 주저자: 경일대학교 항공서비스과 조교수, 관광경영학박사

I. 서론

독점규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 ‘공정거래법’)은 1980년에 제정·시행된 이후 부분적으로 개정됐으나, 현행 공정거래법의 규제체계로는 공정경제 및 혁신성장과 같은 시대적 요구를 반영하기에는 한계가 있다. 이에 공정거래위원회는 공정하고 혁신적인 시장경제 시스템을 구현하기 위해 2018년부터 공정거래법 전면개편을 추진해왔다(임정화, 2018). 공정거래법 전면개편 방안 마련을 위해 학계, 법조계 등 각계 전문가들로 구성된 ‘공정거래법 전면개편 특별위원회’ 등을 운영하며, 여러 차례 토론회와 간담회를 통해 이해관계자의 의견을 폭넓게 수렴하였다. 이를 토대로 법집행체계 개선, 대기업집단 시책 개선, 혁신성장 생태계 구축, 법 집행의 신뢰성 강화 등을 위한 공정거래법 전부 개정안을 마련하고, 2020년 4월에 공정거래법 일부 개정안이 국회를 통과했으나 2020년 5월 말 20대 국회 임기가 만료됨에 따라 공정거래법 전부 개정안은 자동 폐기되었다(공정거래위원회, 2021). 공정거래위원회는 21대 국회가 개원된 이후, 이미 통과된 법제 외의 부분에 대한 입법을 위해 공정거래법 전부 개정안을 다시 발의하여 2020년 12월 국회를 통과하였다(공정거래위원회 보도자료, 2021).

개정 공정거래법은 기업집단 규율 법제 개선, 공정거래법 집행체계 개편, 혁신성장촉진 등의 측면에서 법 위반을 억제하고, 규율 사각지대를 해소하여 공정경제의 기반을 강화하는 동시에 기업경쟁력을 높이고 혁신을 지원하는 내용을 반영하였다(공정거래위원회, 2021).

주요 내용으로 첫째, 기업집단 규율 법제 개선과 관련하여, 부당한 경제력 남용을 근절하기 위해 사익편취규율 대상을 기존의 총수 일가 지분율이 30% 이상인 상장 계열회사, 비상장사의 경우 ‘상장 여부와 관계없이 총수 일가 지분율이 20% 이상인 계열회사와 이들 회사가 50%를 초과하여 지분을 보유하고 있는 자회사’로 확대하였으며, 지주회사의 자회사 및 손자회사에 대해 의무적으로 보유해야 하는 지분율을 상장사의 경우 20%에서 30%로, 비상장사의 경우 40%에서 50%로 각각 10%씩 상향하였다(최난선향, 2021). 또한, 금융보험사에 대한 의결권 제한을 강화하여 적대적 인수합병과 무관한 계열회사 간 합병 및 영업양도에 대해서는 금융보험사의 의결권 행사를 금지하고, 상호출자 제한 기업집단으로 새롭게 지정되는 기업집단의 경우 지정 이전부터 보유하고 있던 순환출자에 대해 의결권 행사를 제한하였다(공정거래위원회, 2021).

둘째, 공정거래법 집행체계 개편과 관련하여, 사인의 금지 청구제도를 신설하여 거래상 지위 남용 등 불공정 행위로 인해 피해를 보거나 피해를 볼 우려가 있는 경우 피해자들이 공정위를 거치지 않고, 직접 해당 침해행위의 금지 또는 예방을 법원에 청구할 수 있도록 하였다. 또한, 공정거래위원회가 제재를 완료한 사건에 대해서도 분쟁 조정 신청이 가능하도록 하여 소송절차를 거치지 않고, 분쟁 조정을 통해 신속하게 피해를 구제받을 수 있도록

하였다. 담합 관련 과징금 상한을 관련 매출액의 10%에서 20%로 상향하는 등 법 위반 유형별로 과징금 상한을 2배 상향 조정하여 법 위반 억지력을 강화하였으며, 형벌 부과 필요성이 낮고 형벌 부과 사례도 없는 기업결합, 거래거절, 차별 취급, 재판매가격 유지행위 등에 관해서는 형벌규정을 삭제하였다(공정거래위원회, 2021).

셋째, 혁신성장 촉진과 관련하여, 벤처기업에 대한 투자와 인수합병이 활성화될 수 있도록 일반지주회사의 기업형 벤처캐피탈(corporate venture capital) 보유를 허용하고, 벤처지주회사 규제를 완화하되, 사익편취 등 부작용이 발생하지 않도록 안전장치를 두었다. 또한, 향후 경쟁 제한성이 있는 기업결합이 심사 대상에서 빠지지 않도록 피취득 회사의 매출액 또는 자산총액이 현행 신고기준 300억원에 미달하더라도 거래금액인 인수가액이 큰 경우 신고의무를 부과하도록 하였으며, 가격·생산량 등 경쟁 제한적인 정보를 교환하는 행위를 규율할 수 있도록 정보 교환 담합 관련 규정을 신설하여 불공정 행위로 피해를 본 사업자에 대한 신속한 구제와 기업들의 혁신성장 촉진으로 산업 경쟁력이 강화될 것으로 기대한다(공정거래위원회, 2021).

공정거래위원회는 공정경제에 기초한 혁신성장 구현이라는 개정법 취지를 하위법령에서 온전히 구현하되 시장참여자들의 관점에서 수긍할 수 있는 합리적인 시장규율을 마련하는 것을 목표로 공정거래법 시행령 및 관련 행정규칙에 대한 제·개정을 추진하는 등의 후속 조치와 합리적인 제·개정안을 마련하기 위해 간담회 등을 통해 이해관계자와 지속해서 소통하고, 개정 공정거래법에 대한 이해도를 높이기 위해 이해관계자에 대한 교육·홍보 활동도 진행하였다(공정거래위원회, 2021).

이와 관련하여 공정거래위원회는 기업의 공정한 거래질서 확립과 경제력집중을 방지하기 위하여 불공정거래행위 및 사익편취 행위를 규제하고 있다. 이는 항공사가 제공하는 상품의 품질이나 가격이 아니라 특정 기업집단과 관련이 있는지가 시장경제에서의 경쟁에 미치는 영향을 방지하기 위함이다. 이에 불공정거래행위에 대한 폐해로 개별시장과 기업집단 및 국민경제의 측면에서 나타날 수 있는데, 개별시장은 항공사의 불공정 경쟁 구도가 형성될 수 있으며, 기업집단은 과도한 지원으로 인해 우량계열사의 이윤 추구가 제대로 이루어지지 않을 뿐만 아니라 지원받는 계열사는 자체적 R&D 투자가 감소할 수 있다. 또한, 국민경제는 일반집중과 시장집중의 악순환이라는 폐해가 나타날 수 있다. 사익편취 행위에 대한 폐해로는 공정거래 저해성이 입증되지 않더라도 미시적으로는 거래 자체의 불합리성과 충수 일가에게 부당한 이익과 거시적 관점에서는 공정한 시장질서 위배라는 폐해가 나타날 수 있다(신우뢰, 고동수, 2017).

따라서 본 연구는 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제의 입법과 주요 요건을 살펴보고, 항공사의 공정거래법상 불공정거래행위 및 사익편취 행위 사례와 판단기준과 문제점을 대한항공, 아시아나 항공 사건 판결을 중심으로(김윤정, 2018) 검토한 후, 불공정거래행위 및 사익편취 행위의 부패방지 개선방안을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 공정거래법

2020년 12월 9일 독점규제 및 공정거래에 관한 법률(공정거래법) 전부 개정안이 일부 수정된 형태로 국회 본회의를 통과하여 전부 개정안은 1980년 공정거래법이 제정·시행된 이래 40년 만에 진행되는 전면개편에 해당한다. 종래 공정거래위원회가 2018년 11월 제출했던 전부 개정안은 2018년 11월 27일 국무회의를 통과하여 2018년 11월 30일 정부안(의안 번호 제16942호)으로 국회에 제출되었으나, 공정거래법 개정이 기업부담을 가중시킬 수 있다는 재계의 우려로 기업집단 규제 관련 핵심 부분이 국회 정무위원회 계류 상태에서 폐기된 이후 21대 국회에서 재발의 된 전부 개정안은 일부 내용의 변경을 거쳐 본회의에서 의결되었다(최난설현, 2021).

개정안은 공포된 때로부터 1년 이후에 시행될 예정인데, 개정 공정거래법에서 총수 일가 사익편취 행위 규제 관련 개정내용은 사익편취 규율대상을 상장·비상장에 관계없이 총수 일가가 20% 이상 지분을 보유한 계열사 및 이들 회사가 50%를 초과하여 지분을 보유하고 있는 자회사로 확대하였다. 이에 대상회사는 현행 210개에서 598개로 388개 증가하였고(공정거래위원회, 2021), 현행 공정거래법 하에서는 총수 일가가 지분을 조정, 비상장회사 또는 총수 일가 지분 보유 계열회사(기존 규제대상)의 자회사 설립 등으로 규제를 우회하면서 규제대상에서 벗어난 회사를 통해 더 높은 비중으로 내부거래를 하는 문제가 발견되었다(최난설현, 2021).

또한, 불공정거래행위로 인해 피해를 보거나 피해를 볼 우려가 있는 경우, 피해자들이 공정거래위원회를 거치지 않고, 직접 해당 침해행위의 금지 또는 예방을 법원에 청구할 수 있는 사인의 금지 청구제도를 도입하였다. 이와 같은 개정내용들은 학계·실무에서 오랜 기간 논의됐고, 그 시행만을 남겨두고 있다. 개정내용을 전체적으로 보면 총수 일가 사익편취 규율대상이 확대되고, 공익법인 및 금융·보험사의 의결권이 제한되는 등 대규모 기업집단에 대한 규제가 강화되었으며, 신규 지주회사의 자·손자회사에 대한 의무지분율이 상향되는 등 지주회사 관련 규제 역시 강화되었다(공정거래위원회, 2021). 따라서 대기업 등 규모가 큰 회사들로서는 개정내용을 자세히 파악하여, 개정사항을 간과하는 바람에 위반행위로 잘못 나아가서 처벌되는 경우가 없도록 철저히 대비하여야 할 것이다(최난설현, 2021).

또한, 개정안에서는 사인의 금지 청구제도를 도입하였고, 손해배상소송에서의 자료제출의무를 강화하였으며, 공정거래위원회 제재가 완료된 사건에 대해서도 분쟁 조정을 허용하는 등 공정거래법 위반행위로 인하여 피해를 본 자의 구제절차를 보완하였다(공정거래위원회, 2021). 이를 통해 그동안 미흡했던 공정거래법 위반 피해자 구제 문제가 개선될 수 있을 것

으로 보이고, 기업으로서는 피해자들의 소송제기에 대한 준비가 필요할 것으로 예상된다(최난설현, 2021).

2. 불공정거래행위

불공정거래행위란 공정거래법 제45조 제1항 및 동법 시행령 제52조에 해당하는 행위로서 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위를 말한다(이호영, 2008). 공정거래법에서는 거래거절, 차별적 취급, 경쟁사업자 배제, 부당한 고객유인, 거래강제, 거래상 지위 남용, 구속 조건부 거래, 사업 활동 방해, 부당한 자금·자산·인력의 지원 등 9가지의 불공정거래행위를 규정하고 있다(권성식, 이명식, 2019).

사업자가 불공정거래행위 또는 재판매가격 유지행위를 하는 경우 공정거래위원회는 당해 행위의 중지나 계약조항의 삭제, 시정명령을 받은 사실의 공표 및 기타 시정을 위해 필요한 조치 등의 시정조치를 명할 수 있고(법 제24조, 제31조), 매출액의 2% 이내의 과징금을 부과할 수 있으며(법 제24조의2 제1항, 제31조의2), 형벌에 처하기 위하여 검찰에 고발할 수 있다(법 제67조, 제71조 제1항). 또한, 사업자의 불공정거래행위 또는 재판매가격 유지행위로 인하여 피해를 본 자는 당해 사업자에 대하여 손해배상을 청구할 수 있다(법 제56조)(박승남, 강종만, 2017).

1) 기업 간의 담합(카르텔)

기업들이 시장에서 자유롭게 공정하게 경쟁하여 가격과 물량을 결정할 때 유한한 자원이 가장 효율적으로 분배된다는 것이 시장경제질서의 기본 원칙이다. 이러한 원칙을 지키지 않는 기업의 대표적인 불공정 거래행위는 기업 간의 담합(cartel, 카르텔)이라고 한다. 카르텔이란 상품의 가격이나 공급량과 같이 시장에서 자유로운 경쟁 때문에 결정되어야 할 요소들에 대하여 사업자들이 합의하여 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 의미하며, 이는 공정거래법에서 금지하고 있다. 카르텔은 공급자 또는 수요자가 공모를 통해 이러한 시장원리의 작동을 근원적으로 봉쇄하는 행위이다. 그 결과 카르텔은 자원 배분의 효율성을 떨어뜨리고, 소비자에게 돌아가야 할 혜택을 카르텔 기업의 불법적인 이윤으로 이전시키게 된다. 이에 더하여 카르텔 기업들은 자체도 원가절감이나 경영합리화를 통해 경쟁력을 높일 명분을 잃게 되고, 궁극적으로는 국가 경제에도 악영향을 끼치게 된다. 이러한 이유로 선진국에서는 카르텔을 경쟁법 위반행위 중 가장 경쟁 제한성이 큰 행위로 다루고 있다(이창형, 2021).

공정거래위원회는 1981년 출범 이래 카르텔의 감시와 적발을 업무의 최우선 과제로 두고 있다. 그 결과 총 83건의 카르텔을 적발하여 이 중 69건에 대해 시정조치하고, 시정 조처한 사건 중 61건에 대해서는 149,387백만 원에 달하는 과징금을 부과하였다(이창형, 2021). 공

정거래위원회는 카르텔에 대한 사후적 적발 및 제재 이외에 카르텔을 사전에 방지하기 위한 활동에도 노력을 기울이고 있다. 2004년부터 매년 정책고객 이메일 서비스(PCRM)를 통해 1,500여 개의 사업자 또는 사업자단체에 국내외 카르텔 법 집행 동향을 전파해 오고 있으며, 2006년부터 매년 기업, 사업자단체, 공공입찰 발주처, 법률회사 등을 대상으로 카르텔 업무설명회를 개최하여 국내외 카르텔 관련 법령·제도 및 법 집행 동향을 소개하고 카르텔의 불법성에 대한 인식을 높이고 있다(이창형, 2021).

2) 카르텔 규제 제도의 개선 및 운용

(1) 자진신고자 감면제도

자진신고자 감면제도(leniency program)란 카르텔에 가담한 사업자가 카르텔 가담 사실을 자진하여 신고하고 관련 증거를 제출하는 등 조사에 협조할 경우 그 사업자에게 시정조치, 과징금 등의 제재를 면제하거나 감경하는 제도이다(이성대, 2020). 이는 카르텔 가담자의 신고를 유도하여 명시적인 합의서를 남기지 않는 등 갈수록 은밀하게 이루어지는 카르텔을 보다 효율적으로 적발할 수 있도록 하고, 카르텔 참여 기업 간의 신뢰를 무너뜨림으로써 추가적인 카르텔 형성을 예방하기 위한 제도이다(서정, 2015). 이 제도는 1997년 처음 도입되어 현재는 가장 중요하고 효과적인 카르텔 적발수단으로 자리 잡았다(김대인, 2019).

자진신고자 감면제도를 통하여 적발한 사건은 2005년 이전에는 1건에 불과하였으나, 제도를 개선한 2005년 이후부터는 건수가 증가하는 추세로(손영화, 2010), 2016년 30건, 2017년 42건, 2018년 41건, 2019년 34건에 이어 2020년에는 48건에 이르고, 1999년부터 2020년까지 과징금이 부과된 카르텔 사건 총 762건 가운데 자진신고자 감면제도로 적발된 사건(박세민, 2018)은 429건으로 58.3%를 차지하고 있다. 특히, 자진신고가 급증하기 시작한 2005년부터 2020년까지 기간의 카르텔 사건 수를 비교해보면, 2005년부터 2020년까지 같은 기간 과징금이 부과된 사건은 총 685건으로 이 중 자진신고자 감면제도가 활용되어 적발된 사건은 425건으로 62.0%에 이르렀다(김대인, 2019).

공정거래법 13가지 행위 유형에 대해 위반행위 신고포상금 제도가 운용되고 있으며, 2002년부터 2020년까지 총 114건의 카르텔 신고에 대해 총 46억 6,700만원의 포상금이 지급되었고, 이 중 2020년에 총 8건의 카르텔 사건 신고에 대해서 총 5억 1,982만원의 포상금이 지급되었다(이창형, 2021).

(2) 국제카르텔 대응 및 예방 활동

국제카르텔(international cartel)이란 부당한 공동행위의 전부 또는 일부가 자국 영토 밖에 소재한 사업자에 의해 형성 또는 실행된 카르텔을 말한다. 국제카르텔은 주로 세계시장

을 독점하는 소수의 다국적 기업들이 세계시장을 대상으로 가격 인상, 생산량 감축, 시장분할 등을 합의하는 형태로 이루어진다. 전 세계의 단일 경쟁 시장화 현상이 심화함에 따라 자국의 영토 밖에서 형성된 카르텔이라고 할지라도 국내 시장에서의 가격 인상, 산출량 감소 등 경쟁 제한 효과를 초래할 우려도 증가하고 있다(이창형, 2021). 이러한 국제적 흐름에 따라 전 세계 경쟁 당국은 국제카르텔에 대한 감시와 제재를 강화하고 있다. 이처럼 외국기업에 의하여 자국의 영토 밖에서 부당한 공동행위가 성립하였다고 하더라도 그 행위로 인해 자국 시장에 영향이 있는 경우 자국법을 적용하는 역외적용(extraterritorial application)도 점차 증가하고 있으며(이창형, 2021), 공정거래법 제3조 ‘국외에서 이루어진 행위라도 그 행위가 국내 시장에 영향을 미칠 때는 이 법을 적용한다.’라고 규정함으로써 역외적용을 명시하고 있다(법률 제18661호, 2022).

3. 사익편취 행위

우리나라의 대기업집단은 총수 일가가 소수의 지분율로 다수 계열기업을 지배하고 있고, 국민경제에서 차지하는 비중이 매우 크다는 특징이 있다. 부당한 지원행위의 금지와 특수관계인에 대한 부당한 이익제공의 금지는 다른 나라에 없는 우리나라의 특수 제도이다(공정거래위원회, 2021). 공정거래위원회는 부당내부거래의 폐해를 효과적으로 규제하기 위하여 1996년 12월 30일 법률 제5235호로 공정거래법을 개정하여, 부당내부거래를 불공정거래행위의 한 유형으로 규정하여 이를 금지하고, 그 위반행위에 대하여 시정조치, 과징금, 형사처분을 규정하고 있다(서정, 2015).

구체적으로 살펴보면, 우선 기업집단의 부당한 내부거래는 퇴출당하여야 할 효율성이 낮은 부실기업이나 한계기업을 계열회사의 형태로 존속케 함으로써 지원객체가 속한 시장에서 경쟁자인 독립기업을 부당하게 배제하거나 잠재적 경쟁자의 신규 시장진입을 억제함으로써 시장의 기능을 저해한다(최승재, 2009). 또한, 계열회사 간 지속적인 부당 내부거래는 독과점적 이윤을 상호 간에 창출시키게 되어 대기업집단 소속 계열회사들의 독점력을 강화함으로써 경제적 폐단을 일으킨다(임정하, 2011). 기업집단 측면에서도 부당한 내부거래를 통해 대기업의 핵심역량이 부실한 계열기업으로 분산, 유출되어 기업의 경쟁력이 저하되어 기업집단 전체가 부실화될 위험을 초래한다(이윤석, 2010). 아울러, 부당 내부거래는 기업의 투명성을 저해하고, 소액주주와 채권자 등의 이익을 침해한다(최승재, 2009).

특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위 금지규정은 2013년 8월 13일 공정거래법 개정 시 신설된 규정으로 특수관계인에 대한 직접적인 형사처분 규정 등을 추가로 도입하였다(홍대식, 2014). 기존 부당지원행위 금지규정만으로는 ‘공정한 거래를 저해할 우려’라는 요건으로 인하여 대기업집단 총수 일가의 사익편취 행위와 그로 인한 경제력이 집중되는 폐해를 효과적으로 규제하기가 어려운 경우가 많았다. 이에 공정거래위원회는 부당지원행위의

성립요건을 완화함과 아울러 대기업집단 총수 일가의 사익편취 행위를 효과적으로 규제할 수 있도록 공정거래 저해성이 아닌 특수관계인에 대한 부당한 이익을 제공하였는지를 기준으로 위법성을 판단하는 ‘특수관계인’에 대한 부당이익 제공 금지규정을 신설하였다(공정거래위원회, 2021).

Ⅲ. 항공사의 불공정거래행위 및 사익편취 사례와 부패 발생환경

항공사에서 공정거래법과 관련하여 쟁점이 된 대표적인 것이 항공화물의 유류할증료 담합사건이다. 90년대 말부터 지속적으로 상승하기 시작한 국제유가에 대응하여 각 항공사가 유류비를 기존에 할인을 경쟁의 대상이었던 기본요금에서 제외하여 할인율을 적용하지 않는 기타요금에 편입하기 시작하였다(공정거래위원회, 2021). 특히 지난 1997년 IATA에서 다수의 항공사가 유류할증료를 공동으로 도입 및 시행하기로 결의하였으나 미국 정부가 반독점면제(ATI)를 불허하였고, 이후 유류할증료와 관련된 여러 항공사의 공동행위에 대해 공정거래법 위반의 문제가 거론되기 시작하였다(이창제, 2015). 이와 같은 일련의 공정거래법 위반 사항들을 본 연구에서는 항공사의 부패 발생환경 및 사례와 관련하여 부패방지 개선방안을 살펴보고자 하였다. 이를 위하여 우선 금호아시아나 소속 계열회사와 대한항공의 공정거래법 위반 사항 검토하고자 한다. 다음 항공사의 경쟁력을 강화하기 위해서는 항공사의 경쟁력을 강화하기 위한 사회적 책임의 실현방안으로 부패방지 개선방안에 대하여 검토하고자 한다.

1. 금호아시아나 소속 계열회사들의 부패 발생환경 및 사례

금호아시아나그룹은 2006년 9월 금호터미널, 금호리조트를 100% 자회사로 독립시켜, 조직 개편 없이 자연스럽게 공정거래법상 법적 요건을 충족시켜 지주회사로 전환하였다. 1998년부터 금호석유화학과 금호산업을 실질적인 지주회사로 하는 양대 체제를 구축해 왔으며, 2007년 1월 주력회사인 금호산업을 공정거래법상 지주회사로 지정되면서 금호아시아나 그룹은 공식적인 지주회사체제로 재편되었다(김동운, 2010). 금호아시아나그룹은 아시아나 항공, 금호산업 등 총 27개 계열회사를 보유하고 있으며, 자산총액은 17.6조 원으로 자산규모 기준 국내 20위에 해당하는 상호출자제한 기업집단이다(김하리, 2021).

아시아나 항공은 기내식 독점거래와 금호홀딩스 신주인수권부사채(이하 BW) 인수가 결합한 ‘일괄거래’를 진행하여, 금호홀딩스에 상당히 유리한 조건인 0% 금리, 만기 최장 20년으로 사실상 일반회사채의 성격을 지닌 1,600억 원 상당의 BW를 발행하여 게이트 그룹으

로부터 자금을 조달받도록 지원하였다<표 1> (공정거래위원회 심결사례집, 2021).

이전에 아시아나 항공은 루프트한자 그룹의 LSG Asia GmbH와 합작 투자하여 설립한 기내식 공급업체 엘에스지스카이세프코리아(이하 LSGK)와 15년 동안 기내식 공급계약을 체결하여, LSGK가 아시아나 항공의 항공기에 기내식을 독점 공급해왔다. 기내식 공급계약 만기를 앞둔 2015년 9월부터 아시아나 항공은 LSGK에 계약 연장 조건으로 금호홀딩스, 금호산업에 대한 1,500~2,000억원 규모의 자금 제공을 요구하였으나, LSGK는 기내식 계약의 거래상대방인 아시아나 항공이 아닌 금호홀딩스와 같은 제삼자에게 경제적 이익을 제공할 수 없다는 이유로 지속적 거절 의사를 표명하였다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

〈표 1〉 아시아나 항공의 금호홀딩스 신주인수권부사채(BW)의 주요 발행 조건

구분	사채 조건				사채 조건	
	발행금액	발행일	만기일 (기간)	금리	행사 기간	행사가격
1	280억원	2017년 4월 4일	2018년 4월 4일 (1년)	0%	발행일 -만기일	1주당 150,000원
2	280억원	2017년 4월 4일	2019년 4월 4일 (2년)	0%		
3	350억원	2017년 3월 27일	2037년 3월 27일 (20년)	0%		
4	690억원	2017년 4월 4일	2037년 4월 4일 (20년)	0%		
합계	1,600억원(1년 280억원, 2년 280억원, 20년 1,040억원)					
담보	① 모든 BW에 금호홀딩스 보유 금호산업 주식 16,325,327주(46.14%)에 대한 3순위 근질권 설정 ② 만기 1, 2년(1, 2) BW에 박삼구 회장의 개인 보증 추가					

(김하리, 공정거래위원회 심결사례집, 2021)

2016년 8월부터 BW 발행이 완료되는 2017년 4월까지 금호 그룹의 9개 계열사는 금호홀딩스에 저리로 자금을 대여하고, 그룹 전략경영실의 지시를 통해 계열사들이 45회에 걸쳐 총 1,306억 원을 담보 없이 낮은 금리 1.5~4.5%로 신용 대여하였으며, 이 중에는 금호산업과 아시아나 항공의 비계열 협력업체를 이용한 우회적 방식의 자금 대여 280억 원도 포함되었다<표 2>. 구체적인 우회 대여 과정을 보면, 금호산업과 아시아나 항공이 자금 대여 여력이 없는 중소 협력업체에 선급금 명목 금액을 지급하고, 협력업체는 이를 그대로 금호홀딩스에 대여하기도 하였다. 영세 협력업체들은 금호홀딩스와 협의 없이 금호산업·아시아나 항공이 정한 조건에 따랐을 뿐, 일부 협력업체는 계약서에 직접 서명, 날인도 하지 않았다. 2014년 2월 개정법 시행 이후 공정거래위원회는 총 8건의 위반 건에 대하여 시정 조치 하였으나 8건 중 항공사와 관련한 2건에 대해서는 고등법원과 대법원판결까지 확정된 사례가 없어 법 문언의 해석이나 부당성의 의미가 확립되지는 못한 상태이다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

〈표 2〉 각 계열사의 금호홀딩스에 대한 자금 대여 명세(단위 : 백만 원, %)

연번	행위 주체 (지원 주체)	행위 주체 (지원객체)	거래 기간 (횟수)	총 대여금액	금리
1	금호산업	금호홀딩스	'16년 8월 2일 -'17년 4월 4일 (16회)	61,700	1.8-4.5
2	아시아나 에어포트		'16년 8월 17일-'17년 4월 4일 (5회)	20,000	3.0
3	아시아나HDT		'16년 8월 17일-'17년 3월 27일 (4회)	15,900	3.7
4	아시아나개발		'16년 8월 17일-'17년 4월 4일 (5회)	10,500	3.2
5	에어부산		'16년 8월 17일-'17년 4월 4일 (2회)	6,500	3.7, 4.5
6	아시아나 항공		'16년 8월 3일 -'17년 4월 4일 (3회)	5,000	1.5
7	아시아나세이버		'16년 8월 29일-'17년 4월 4일 (4회)	4,500	2.0
8	금호리조트		'16년 8월 9일 -'16년 11월 9일 (1회)	3,500	2.0
9	에어서울		'16년 12월 7일-'17년 4월 4일 (5회)	3,000	3.5
합계			'16년 8월 2일 -'17년 4월 4일 (45회)	130,600	1.5-4.5

(김하리, 공정거래위원회 심결사례집, 2021)

〈표 3〉 금호아시아나의 특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위 적용 사례

기업 집단명 (조치 시기)	행위 사실	적용 법 조항
금호아시아나 (2020년 11월)	금호아시아나 계열사들이 직접 또는 기내식 공급업체 등의 협력업체를 매개로 총수 일가 회사인 금호고속에 낮은 금리로 자금을 대여함	제23조의2 제1항 제1호

(김하리, 공정거래위원회 심결사례집, 2021), 연구자 재구성

금호아시아나의 특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위 사건은 2013년 총수 일가의 이익편취에 관한 공정거래법 제23조의2가 신설된 이후 처리된 특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위 사례 중에서 가장 과징금 규모가 큰 사건으로 약 320억원의 과징금이 적용되었다. 심의과정에서 제삼자 매개 간접거래에 대한 제23조의2 적용 가능성, 비상장회사 신주인수권부사채의 신주인수권 가치 평가, 정상금리 산정, 특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위의 부당성 의미 등 많은 쟁점에 대하여 치열한 논의가 진행되었다. 이 사건 조치를 통해, 향후 총수 일가의 이익을 위해 제3의 기업·그룹을 매개로 기업집단 내 내부거래가 우회적으로 이루어지는 행위에 대한 경고를 하였다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

2. 대한항공의 사례 및 부패 발생환경

대한항공은 1969년 3월 1일 민영화 이후 30년간 한진그룹의 창업자인 조중훈 회장이 경영하였고, 1999년부터 2019년까지 20년간 2세인 조양호 회장이 경영하면서 출범 50년 만에 매출액 3,500배, 자산규모는 4,280배나 증가하는 고도성장을 해왔다. 현재 대한항공은 3세인 조원태 회장이 대한항공 대표이사를 맡고 있다(박기찬, 우기홍, 2021). 대한항공은 자산 2조

원 이상의 상장회사로 한진칼이 자회사이며, 대한항공 지분은 한진칼이 29.96%, 특수관계인과 함께 총 33.35%의 지분을 보유하고 있다.

조원태 회장은 지배주주로 회사기회유용과 일감 몰아주기로 기업가치를 훼손했다는 논란이 제기되기도 했다(경제개혁연구소, 2020). 대한항공은 유류할증료 및 여객운임 카르텔로 인해 다수의 손해배상소송에 피소되어 재판이 진행 중이며, 과거에도 해외에서 집단소송이 여러 건 제기되어 합의금을 지급한 바 있다.

〈표 4〉 대한항공 담합 관련 손해배상소송 피소현황 (2019.9.30)

제기일	원고	사건 내용	소송가액	진행 상황
2007.08	캐나다 여객 (집단소송 2건)	여객운임 담합으로 인한 손해배상 청구 (온타리오 법원 56747CP)	1소송 CAD 110백만 2소송 CAD 610백만	소장접수 후 진행 상황 없음
2013.11	LG그룹사	유류할증료 담합으로 인한 손해배상청구 (서울중앙지방법원 2013가합557276)	404백만 원	진행 중
2015.06	877개 화주 (집단소송)	- 화주들이 본소 피고항공사를 상대로 유류할증료 담합으로 인한 손해배상청구 - 본소 피고 항공사는 대한항공 포함 다수 항공사를 상대로 구상청구소송 (네덜란드 Amsterdam District Court)		소송 단계
2016.12	550개 화주 (집단소송)	- 화주들이 본소 피고항공사를 상대로 유류할증료 담합으로 인한 손해배상청구 - 본소 피고항공사는 대한항공 포함 다수 항공사를 상대로 구상청구소송 (독일 Cologne District Court)		소송 단계

또한, 대한항공은 과거 해외에서도 카르텔과 관련하여 집단소송이 제기되어 합의로 종결한 사례와 국내 외 경쟁 당국으로부터 제재를 받은 현황은 <표4>, <표5>와 같으며, 이외에도 대한항공은 한진해운에 자금을 지원하여 약 7,455억 원의 손실을 입혔다<표 6>.

〈표 5〉 대한항공이 과거 카르텔 관련 집단소송에서 합의한 내역

소제기일	사건 내용	합의금
2006.2	미국 화물 민사집단소송(미연방 뉴욕 동부 지방법원 MDL No. 1775) : 화물 운임담합으로 인한 손해배상소송	2013년 원고측과 합의(합의금 USD 115,000,000)
2007.8	미국 여객 민사집단소송(미연방 캘리포니아 중앙 지방법원 서부지부 MDL No. 1891) : 여객운임담합으로 인한 손해배상소송	2013년 원고측과 합의 (합의금 USD 65,000,000) : 현금 USD 39,000,000 및 항공권 쿠폰 USD 26,000,000
2006.5	캐나다 화물 민사집단소송 (온타리오 법원 50389CP, 브리티시 컬럼비아 법원 2015 BCSC 1874, 퀘벡 몬트리올 법원 500-06-000344-065) : 화물 운임담합으로 인한 손해배상소송	2015년 원고측과 합의(합의금 CAD 4,100,000)

〈표 6〉 대한항공 카르텔 관련 국내외 제재 현황

일자	사건 내용
2014.1.	스위스 경쟁 당국으로부터 항공화물 운송사업자의 부당한 공동행위로 인한 스위스 독점규제법 위반에 대하여 약 4만 스위스 프랑의 과징금 부과 처분. 2014.4.18 동 과징금 납부
2011.1	공정거래위원회로부터 항공화물 운송사업자의 부당한 공동행위 관련 과징금 부과(250억 원) 자진 신고하여 과징금을 감액 받은 결과, 최종 250억3,500만원 부과 처분. 동 금액 납부
2007.8	미국 법무부로부터 화물 운송 부문에서 부가요금의 담합과 관련하여 US\$300,000천의 벌과금. 5년간 분할납부.

〈표 7〉 대한항공의 한진해운 지원 내역 (단위: 억원)

일자	내용	지원액	손실액
2014.6.12	유상증자 참여	4,000	전액 손상차손 인식
2014.12	한진해운 EB관련 TRS 계약	1,960	약 1,255억원 손실인식
2016.2	신종자본증권 (사채) 및 대여금	2,200	전액 손상차손 인식

또한, 공정거래위원회는 대기업집단 총수 일가의 사익편취 행위를 규제하는 공정거래법과 관련하여 한진그룹(대한항공 사건)에 대해 사익편취 행위<표 8>를 이유로 시정조치 및 과징금을 부과하고 검찰에 고발한 바 있다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

대한항공과 제공객체인 싸이버스카이(cyber sky) 및 유니컨버스는 각각 화물운송업, 통신 판매업, 콜센터서비스업 등을 영위하는 사업자로서, 이들 회사가 소속된 기업집단 한진이다(김윤정, 2018). 대한항공의 사익편취 행위로 인터넷 면세품 판매 업체인 싸이버스카이와 IT 계열사 유니컨버스는 각각 대한항공, 한진정보통신과 밀접한 사업 관계를 갖고, 안정적인 매출을 올렸다. 사익편취 논란이 일자 당시 조원태 이사는 2015년 대한항공에 싸이버스카이의 지분을 매각하였고, 2017년 유니컨버스 지분도 증여했지만, 2018년 조원태 이사의 재선임 안전에 대해 의결권자문사들은 기업가치 훼손 이력을 이유로 반대를 권고하였다. 이외에도 조원태 회장 가족이 불법이나 사회적 물의를 빚어 지배주주 위협으로 인한 주가 폭락 등 피해가 발생한 바 있다(경제개혁연구소, 2020).

〈표 8〉 대한항공의 특수관계인에 대한 부당한 이익제공행위 적용 사례

기업 집단명 (조치 시기)	행위 사실	적용 법 조항
한진 (2017년 1월)	대한항공이 총수 일가 회사인 싸이버스카이, 유니컨버스에 면세품 인터넷 광고수익 몰아주기, 통신 판매수수료 면제, 판촉물 고가매입, 전화상담실운영 관련 시설사용료 გადა 지급 등을 통해 이익을 제공함	제23조의2 제1항 제1호

공정거래위원회 심결사례집, (2021), 연구자 재구성

한진그룹 총수 일가가 100% 지분을 보유하고 있던 싸이버스카이는 2015년 기준 전체 매출액의 56%를 대한항공과의 거래에서 얻는 등 전체 매출액의 68%를 한진 계열회사와의 내부거래에서 발생시켰고, 유니컨버스는 2015년 기준 전체 매출액의 56%를 대한항공과의 거래에서 얻는 등 전체 매출액의 74%를 한진 계열회사와의 내부거래에서 발생시켰다(김윤정, 2018).

공정거래위원회 의결서에 따르면, 대한항공은 싸이버스카이의 인터넷 광고와 관련하여, 2009년 4월 1일부터 대한항공이 광고를 기획하고 광고의 단가와 변경 여부 결정, 광고 판매 및 독려, 광고 배치안 검토, 광고 게재 신청 및 중단요청 접수, 예상 광고 수입 산정 및 실적 비교 등 전반적인 업무를 수행하였음에도 불구하고, 광고 수입 전액을 싸이버스카이에 귀속시키는 행위를 하였다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

또한, 대한항공은 2009년 1월 1일부터 2015년 3월 31일까지 싸이버스카이로부터 받기로 약정된 통신 판매수수료와 관련하여, 합리적인 사유 없이 제동목장상품과 제주위터의 통신 판매수수료 지급을 장기간 지속해서 면제해주는 행위를 하였다. 또한, 2013년 5월 1일부터 싸이버스카이로부터 구매하는 판촉물과 관련하여, 합리적 이유 없이 판촉물 매입 가격을 인상함으로써 싸이버스카이의 판촉물 관련 마진율을 높여주는 행위를 하였다(공정거래위원회 심결사례집, 2021).

대한항공은 2010년 6월 1일부터 2016년 4월 30일까지 콜센터 경험이 전혀 없는 유니컨버스에 한진그룹 콜센터를 순차적으로 위탁하기로 하고, 유니컨버스가 구축 운영하는 대한항공 콜센터와 관련하여, 유니컨버스가 기간통신사업자로부터 시스템 장비를 무상으로 지원받아 해당 장비와 관련하여 아무런 비용이 발생하지 않는다는 점을 충분히 알고 있었음에도 그에 대한 시스템사용료 및 유지보수료를 지급하였다(공정거래위원회 심결사례집, 2021). 이에 공정거래위원회는 각 행위에 대해 부당한 이익을 받은 주체와 객체 모두에게 시정조치와 과징금<표 9>을 부과하는 동시에 대한항공(법인)과 총수 2세(개인)를 검찰에 고발 조치하였다(김윤정, 2018).

〈표 9〉 대한항공의 공정거래법 위반 기간과 위반금액

법 위반 내용		실행 기간	법 위반 기간	법 위반금액
대한항공이 싸이버스카이에 상당히 유리한 조건으로 거래한 행위	기내면세품 인터넷 광고수익 몰아주기	2009년 4월-2018년	2015년 2월-11월	3,719,384원
	통신 판매수수료 면제	2009년 1월-2015년 3월	2015년 2월-3월	1,614,600원
	판촉물 고가매입	2013년 5월-2018년	2015년 2월-11월	123,973,125원
대한항공이 유니컨버스에 상당히 유리한 조건으로 거래한 행위	무상제공된 시스템에 대한 사용료 등 지급	2010년 6월-2016년 4월	2015년 1월- 2016년 4월	766,308,544원

출처: 공정거래위원회, 한진그룹 총수 일가 사익편취 행위 제재, 공정위 보도자료, 2016년 11월 25일, 5면의 <표>에 법 위반금액을 추가함

IV. 항공사의 부패방지 개선방안

본 연구는 항공사의 공정거래법상 불공정거래행위 및 사익편취 행위 사례와 공정거래위원회 심결 내용을 통해 부패방지 개선방안을 도출하고자 하였다. 이를 위해 항공사의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제의 입법과 주요 요건을 살펴보고, 대한항공과 아시아나 항공 사건 판결을 중심으로 검토하였다.

전 세계적으로 국제카르텔 감시가 확대되고 있는 경향에 대응하여, 공정거래위원회는 2006년부터 카르텔 예방설명회를 개최하여 주요국 법제 및 집행과정, 예방방안 등을 집중적으로 전파하고 있다. 또한, 우리나라 기업들이 글로벌 비즈니스 과정에서 경쟁법의 국제적 준수를 위한 행동준칙을 작성하고, 전국경제인연합회와 대한상공회의소 등 사업자단체들과 함께 채택함으로써 경쟁법 준수意識의 확산 및 정착을 도모하였다(공정거래위원회, 2021). 중남미, ASEAN 등 개도국들과의 FTA 협상에서 외국기업 차별금지와 기업의 방어권 보장 등을 요구하여 채택되도록 노력하였다(공정거래위원회, 2021).

이러한 상황에서 국내 항공사에서 불공정거래행위 및 사익편취 행위가 빈번하게 발생하는 근본적인 이유는 비정상적인 소유 지배구조와 이사회 의사결정기능이 부족하기 때문이라 할 수 있다. 즉, 총수 일가는 적은 자본으로 다수의 계열회사를 지배하고 있는 구조에서 기업경영진보다는 개인적인 사익을 추구하는 동기가 강하다. 불공정거래행위 및 사익편취 행위를 감시하고 견제해야 할 경영진과 이사회 역시 총수 일가에 종속되어 사익편취 행위가 손쉽게 일어날 수 있는 환경을 조성한다. 이러한 불공정거래행위 및 사익편취 행위는 직접적으로는 항공사의 소액주주와 채권자들에게 손해를 끼치고, 더 나아가서는 시장경쟁의 질서를 저해하며, 편법적인 부를 대물림할 수 있게 한다는 점에서 매우 심각한 문제이다.

불공정거래행위 및 사익편취 행위를 예방하고 개선하기 위해서 우리나라 상법에서는 회사 자산의 유용금지 등 사익편취 행위 금지와 공정거래법에서는 불공정거래행위 등에 대한 규제근거가 마련되고 상증법에서는 불공정거래행위로 인한 부의 증가에 대해 증여세를 부과하고 있다(이은정, 2018). 이와 같은 규제의 실효성은 불공정거래행위 및 사익편취 행위 등에 대한 법률적 규제가 과거보다 강화되고는 있지만, 미흡한 부분이 상당히 존재하여 실질적인 사전 예방이나 사후적 문제해결은 미흡한 실정이다.

금호 아시아나와 대한항공은 우리나라의 항공업계를 이끌어가는 주요 대기업이다. 이러한 대기업이 스스로의 경쟁력을 갖지 못하고 불공정거래행위 및 사익편취 행위를 한다는 것은 국가발전이라는 명제에 비추어 대단히 불행한 일이라 할 수 있다. 이러한 부패행위의 배경에는 항공사의 사회적 책임과 정상적인 경영을 수행하지 못했다는 것을 간과하지 않을 수 없다. 이러한 측면에서 앞으로 금호 아시아나와 대한항공의 공정거래법 위반과 같은 불행한 사례가 재발하지 않기 위해서는 기업의 공정거래와 사회적 책임을 평가하고 감시하는

정부의 제도도 마련하여야 할 것이다. 이에 본 연구에서는 공정거래법을 중심으로 불공정거래행위 및 사익편취 행위에 대한 개선방안을 제안하고자 한다.

첫째, 현재 공정거래법에서는 자회사까지 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제를 받도록 하고 있다. 기업에서는 물적 분할 등을 통해 자회사를 설립하여 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제를 회피한 것에 비추어 보면, 자회사뿐 아니라 손자회사 등까지 규제를 확대하는 것이 필요하며, 이와 관련한 내부통제장치의 재점검과 과징금 손실이나 손해배상 패소로 인한 배상금 손실 등의 발생 시 책임추궁과 재발 방지 방안을 요구해야 한다.

둘째, 현행 공정거래법의 발행주식 20% 기준은 총수를 기준으로 하는바, 자기주식이 상당히 많은 회사의 경우 공정거래위원회의 의도와 무관하게 불공정거래행위 및 사익편취 행위에 제외될 수도 있으므로 자사주를 제외하고, 지분율을 계산하는 것도 고려되어야 한다.

셋째, 대한항공의 불공정거래행위 및 사익편취 행위와 관련된 판결을 살펴보면 ‘특수관계인에게 부당한 이익을 귀속시키는 행위’인지 여부는 ‘사익편취를 통한 경제력집중이 발생할 우려가 있는지’의 맥락에서 살펴야 한다고 판결하고 있다. 이러한 해석은 소규모의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 등은 공정거래법 23조의2로 규제할 수 없다는 결론에 이르게 되므로 사법권의 적극적인 태도로 공정거래법에 부당한 이익의 개념을 더욱 명확하게 할 필요가 있다.

넷째, 현행 공정거래법은 금호아시아나그룹과 같이 동일인이 직·간접적으로 지분을 보유하고 있지 않으나, 공익법인을 통해 지배하고 있는 계열회사의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 등의 경우 규제대상이 아니다. 따라서 편법적인 불공정거래행위 및 사익편취 행위에 대한 규제방안도 마련할 필요가 있다.

마지막으로, 불공정거래행위 및 사익편취 행위와 관련된 손해배상을 위해 상법의 개정도 필요하다. 일반적으로 자금을 지원한 회사는 지원에 따른 손해와 과징금으로 인한 손해로 이중 피해를 보게 되며, 특히 자금 지원 회사가 상장회사일 경우 이러한 손해는 소액주주와 채권자들이 입게 된다. 현행 상법에서는 이사 등의 위법행위로 인한 손해는 대표소송 등을 통해 보호받을 방법이 있지만, 대표소송 제기가 쉽지 않아 이사 등의 위법행위에 대한 손해를 배상받는 경우가 많지 않다. 따라서 소액주주와 채권자들이 회사의 손해에 대해 배상을 받을 수 있는 대표소송 제기요건의 완화 등과 같은 제도가 필요하다.

V. 결론

본 연구에서는 항공사의 공정거래법상 불공정거래행위 및 사익편취 행위 사례를 통해 부패방지 개선방안에 대해 살펴봄으로써 다음과 같은 시사점을 갖는다.

첫째, 항공사의 공정거래법상 불공정거래행위 및 사익편취 행위 부패방지를 위한 경영 활동에 관한 연구가 부족한 상황에서 항공사의 부패방지를 위한 불공정거래행위 및 사익편취 행위 근절의 필요성을 인식하도록 하여 항공사의 지속 가능한 부패방지 전략 수립과 부패방지 경영정책 활동을 구현하고자 하였다.

둘째, 본 연구의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 사례분석은 항공사를 차별화 전략과 항공사의 투명 경영성과 향상에도 도움을 줄 수 있는 중요한 요소임을 알 수 있었다.

셋째, 항공사의 공정거래법상 불공정거래행위 및 사익편취 행위관리는 국내 항공사들의 적극적인 해외 마케팅 활동에 있어서 항공사의 경쟁법 준수의식의 확산 및 정착이 필요함을 시사하였다.

이러한 경쟁법 준수의식의 확산 및 정착의 필요성이 있음에도 불구하고 본 연구는 다음과 같은 한계점이 있다. 국내 항공사의 불공정거래행위 및 사익편취 행위의 위법 사안을 판결문을 토대로 하였다는 점이다. 좀 더 다각적인 증거 수집의 어려움으로 인해 분석의 제한과 실제적인 제도적 방안을 제시하는 데 한계가 있었다.

참고문헌

- 경제개혁연구소 (2020). 기관투자자들의 주주관여활동 필요성이 있는 상장회사(대한항공), 「이슈 & 분석」, 1-19.
- 공정거래위원회 (2016). 한진그룹 총수 일가 사익편취 행위 제재, 공정위 보도자료, 2016년 11월 25일, 5면
- 공정거래위원회 (2021). 2021년판 공정거래백서, 공정거래위원회
- 공정거래위원회 보도자료 (2021). 공정거래법 시행령 전부개정안 국무회의 통과(검색일: 2022. 11. 02)
- 권성식 · 이명식 (2019). 지속가능한 시설 및 자산 관리를 위한 사회적 가치 지표 개발. 「한국퍼실리티 매니지먼트학회지」, 14(1), 93-100.
- 김대인 (2019). 불공정조달행위 행정조사법제에 관한 연구: 조달청을 중심으로. 「행정법연구」, 56, 117-144.
- 김동운 (2010). 금호아시아나그룹과 지주회사체제. 「지역사회연구」, 18(3), 173-196.
- 김윤정 (2018). 공정거래법상 사익편취행위 규제의 현황과 개선방안-대한항공 사건을 중심으로. 「경제법연구」, 17(2), 27-60.
- 김재득 (2022). 미국의 실효적 기업 컴플라이언스 운영 유인정책과 국내 시사점. 「법학논총」, 52, 33-66.
- 김하리 (2021) 기업집단 금호아시아나」 소속 계열회사들의 특수관계인에 대한 부당이익제공행위 및 부당지원행위에 대한 건. 「공정거래위원회 심결사례집」, 2011-2021. 281-304.
- 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 (2022). 타법개정 2021. 12. 28. 법률 제18661호, 시행 2022. 6. 29.
- 맹수석 (2015). 공정거래법상 일감몰아주기에 관한 연구. 「경제법연구」, 14(2), 3-34.
- 박기찬 · 우기홍 (2021). 위기를 기회로 만든 대한항공의 철학이 있는 경영: 조양호 회장의 SAFER 경영을 중심으로. 「Korea Business Review」, 25 신년 특별호, 91-116.
- 박세민 (2018). 자진신고 제도의 주요 쟁점과 정책적 시사점. 「저스티스」, 166, 301-343.
- 박승남 · 강종만 (2017). 불공정거래행위자의 형사처벌. 「법학논총」, 41(3), 205-236.
- 신우뢰 · 고동수 (2017). 부당내부거래와 사익편취규제의 경제학적 분석. 「산업연구원」, 2017-429, 1-49.
- 서정 (2015). 적법절차 원리에 비추어 본 현행 자진신고자 감면제도의 문제점과 개선방안: 최근 공정 위 처분이 취소된 판례들을 중심으로. 「선진상사법률연구」, 70, 75-107.
- 손동환 (2017). 공정거래법 판례 소개 (2016 년 선고)-불공정거래행위 및 기타 사건. 「경쟁법연구」, 35, 162-187.
- 손영화 (2010). 공정거래법상 리니언시제도에 관한 연구. 「기업법연구」, 24(2), 285-321.
- 왕상한 (2019). 부당지원행위와 정상가격. 「통상법률」, (145), 3-29.
- 이성대 (2020). 공정거래법상 카르텔 집행체계의 개선방안. 「형사법연구」, 32(3), 247-273.
- 이윤석 (2010). 공정거래법상 부당지원행위 규제의 타당성과 대체수단. 「경제법연구」, 9(2), 245-273.
- 이창형 (2021). 2021년판 공정거래백서, 159-183. 공정거래위원회
- 이호영 (2008). 공정거래법상 시장지배적사업자 규제의 쟁점과 과제. 「저스티스」, 104, 75-99.
- 임정하 (2011). 부당지원행위규제에 관한 논의: 부당지원행위의 성립요건을 중심으로. 「경제법연구」,

- 10(2), 45-75.
- 임정화 (2018). 대·중소기업간 불균형 해소를 위한 규제현황과 개선방안-유통산업분야를 중심으로. 『유통법연구』, 5(2), 199-229.
- 최난설현 (2021). 공정거래법 전부개정 의미와 주요 쟁점: 기업집단 규율 법제를 중심으로. 『상사법연구』, 40(1), 1-28.
- 최승재 (2009). 부당지원행위와 터널링 규제에 대한 연구: 공정거래법상 부당지원행위 규제의 폐지가 능성. 『규제연구』, 18(2), 131-166.
- 최승재 (2019). 2018 년도 경제법 중요판례평석. 『인권과 정의』, (481), 127-141.
- 홍대식 (2014). 공정거래법상 특수관계인에 대한 부당이득제공행위의 의미 및 판단기준. 『비교사법』, 21(1), 185-236.

투고일자 : 2022. 11. 22

수정일자 : 2022. 12. 25

게재일자 : 2022. 12. 31

<국문초록>

부패방지를 위한 항공사의 공정거래 규제 방안 : 항공사의 불공정거래, 사익편취 현황을 중심으로

홍 지 숙

본 연구는 항공사의 불공정거래행위와 사익편취 행위 사례를 통해 공정거래위원회 규제 방안을 도출하고자 하였다. 이를 위해 항공사의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제의 입법과 주요 요건을 살펴보고 대한항공과 아시아나 항공의 위법사례 판결을 중심으로 검토하였다.

첫째, 공정거래법에서는 자회사까지 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제를 받도록 하였다. 항공사는 물적 분할 등을 통해 자회사를 설립하여 불공정거래행위 및 사익편취 행위 규제를 회피한 사례가 있었다. 이에 자회사뿐만 아니라 손자회사 등까지 규제를 확대하는 것이 필요하며, 이와 관련한 내부통제장치의 재점검과 과징금 손실이나 손해배상 패소로 인한 배상금 손실 등의 발생 시 책임추궁과 재발 방지 방안을 요구해야 한다.

둘째, 현행 공정거래법의 20% 기준은 발행주식 총수를 기준으로 하고 있어, 자기주식이 상당히 많은 회사의 경우 공정거래위원회의 의도와 무관하게 불공정거래행위 및 사익편취 행위에서 제외될 수도 있다. 이에 발행주식 기준을 자사주를 제외하고, 지분율을 계산하는 것도 고려되어야 한다.

셋째, 대한항공의 불공정거래행위 및 사익편취 행위와 관련된 판결을 살펴보면 소규모의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 등은 공정거래법 23조의 2로 규제할 수 없다는 결론에 이르게 된다. 따라서 사법권의 적극적인 태도로 공정거래법에 부당한 이익의 개념을 더욱 명확히 할 필요가 있다.

넷째, 현행 공정거래법은 금호아시아나그룹과 같이 동일인이 직·간접적으로 지분을 보유하고 있지 않으나, 공익법인을 통해 지배하고 있는 계열회사의 불공정거래행위 및 사익편취 행위 등의 경우 규제대상이 아니다. 따라서 상법에도 손해배상을 청구할 수 있도록 법적인 방안이 필요하다. 불공정거래행위 및 사익편취 행위와 관련된 손해배상을 위해 상법의 개정도 필요하다.

주제어: 공정거래법, 불공정거래행위, 사익편취, 항공사

