

넷플릭스-SKB, 소송 장기화... 관건은 '망 중립성' 개념

넷플릭스

“망 이용료 강요, 생태계 근간 위협
美 정부서도 망 중립성 원칙 강조”
통신학계
“넷플릭스, 망 중립성 개념 잘못 이해
甲 통신사의 乙 CP 제약 막는 것”
SK브로드밴드
“1심, 망 이용대가 지급 원칙 확인”



망 사용료를 두고 SK브로드밴드와 넷플릭스 사이의 실랑이가 계속되고 있다. 넷플릭스는 망 사용료를 지불할 필요가 없다며 소송을 제기했지만, 법원이 SK브로드밴드 손을 들어주자 항소에 나섰다. SK브로드밴드도 맞소송하겠다고 강력 대응을 시사하면서 ‘망 사용료 전쟁’이 장기전으로 넘어가는 모양새다. 특히 넷플릭스 측이 주장하는 ‘망 중립성’을 어떻게 볼 것이냐 따라 향후 정국도 달라질 전망이다.

22일 업계에 따르면 넷플릭스는 지난

15일 “망 이용료 강요는 인터넷 생태계 근간 위협할 수 있다”며 서울중앙지방법원에 항소장을 제출했다. 이번 항소는 지난달 25일 SK브로드밴드를 상대로 제기한 채무 부존재(빚이 없음) 소송 패소에 대한 것이다.

넷플릭스와 SK브로드밴드 악연은 2018년으로 거슬러 올라간다. SK브로드밴드가 먼저 문제 제기에 나섰다. 당시 10월 SK브로드밴드는 국내 망 이용에 따른 망 이용료를 지급하라고 넷플릭스에 요구했다. 방송통신위원회에 협

상 중재를 요청하기도 했다. 넷플릭스가 협상에 응하지 않고 SK브로드밴드를 상대로 소송을 제기하면서 공방이 시작됐다.

그러다 지난달 25일 넷플릭스가 소송에서 패소했다. 당시 재판부는 “넷플릭스는 SK브로드밴드를 통해 인터넷 망에 연결이라는 의무를 제공받고 있다”며 “대가를 지급할 의무를 부담하는 게 타당하다”고 판단했다.

이에 넷플릭스는 지난 15일 입장문을 내어 “콘텐츠 제공자(CP)와 인터넷 제공자(ISP) 간 협력 전제로 한 역할 분담을 부정해 인터넷 생태계와 망 중립성을 위협하는 판결”이라고 반박했다.

망 중립성을 망 이용료를 지급할 필요가 없는 주요 근거로 내세웠다. 넷플릭스는 “최근 미국 바이든 정부에서도 인터넷 생태계 질서를 위해 망 중립성 원칙을 강조하고 있는데 이와 반대되는 상황”이라며 ISP가 원활한 인터넷 접속을 제공해야 한다고 압박했다.

하지만 바이든 정부가 강조하는 망 중립성을 잘못 해석하고 있다는 분석이 나온다. 지난 19일 YTN과 인터뷰에서 이요훈 IT칼럼니스트는 미국의 망 중립성을 “인터넷 제공자가 소비자가 많이 이용하는 서비스를 일방적으로 끊어버린 사례가 있어 어떤 콘텐츠도 차별하지 못하게 만드는 게 목적”이라며 “망을 이용하니 사용료를 내야 한다는 한국 상황과는 거리가 있다”고 말했다.

위정현 중앙대 교수도 “미국에서 출발한 망 중립성 개념은 AT&T나 버라이즌 같은 슈퍼 갑 통신사가 통신망을 무기로 읍인 CP의 서비스를 제약하는 걸 막고자 하는 취지에서 나왔다”며 “글로벌 공룡 넷플릭스가 국내에선 오히려 갑인데 이는 망 중립성 개념을 왜곡해서 해석한 것”이라고 지적했다. 상대적 약자인 CP를 보호해 바람직한 콘텐츠 생태계를 만들자는 게 본래 망 중립성 취지인데, 갑인 CP가 이 개념을 꺼내는 건 어불성설이라는 것이다.

SK브로드밴드는 “1심 재판부는 망 중립성이 망 이용대와 무관하다는 점을 분명히 했고 통신학계도 명확히 확인한 내용”이라며 “1심 판결은 누구나 망을 이용하면 대가를 지급한다는 기본 원칙을 확인한 것일 뿐”이라고 강조했다.

넷플릭스가 이번 소송으로 사업 리스크를 꺼안을 수 있다는 우려도 나온다. 위 교수는 “최근 유럽에서 미국 글로벌 기업을 밀어내려는 여러 법안을 준비하고 있는데, 넷플릭스가 국내 소송에서 진다면 유럽에서 중요한 전례가 될 것”이라며 향후 사업 확장에 제동이 걸릴 수 있다고 진단했다.

이어서 “망 이용료를 내겠다는 디즈니 플러스 등 경쟁업체로 이용자가 빠져나갈 위험도 배제할 수 없다”고 경고했다. 기업 도덕성을 중요한 소비기준으로 삼는 ‘미닝아웃(MeaningOut)’의 타깃이 될 수 있다는 지적이다.

/김순복 기자 sunbok@metroseoul.co.kr

제주항공 잇단 항공 안전사고에... 국토부 ‘숨방망이’ 대처

수차례 기체손상 사고에 과징금 징수 이후에도 항로이탈 착륙 등 사고 발생 국토부, 상시보고 수준 처리 진행중

제주항공이 잇따라 항공 안전사고를 내면서 코로나 발 운항 중단에 의한 공백이 점차 커지는 모습이다. 국토교통부의 대처도 안일하다는 지적이다.

22일 업계에 따르면 제주항공은 올해 들어 항공 안전 관련 사고를 다수내고 있다. 먼저 제주항공은 지난 2월 17일 항공기 이륙 중 동체의 뒷부분 아래 쪽이 굽히는 사고가 발생했다. 제주공항에서 김포공항으로 운항하려다 활주로에 항공기 일부가 닿은 것이다.

또 올해 3월 8일에는 지상에서 이동 중이던 항공기가 에어서울 항공기와 접촉사고가 발생했다. 이에 제주항공 항공기의 일부가 손상됐지만, 이를 파악하지 못하고 그대로 운항해 논란이 됐다. 당시 사고로 제주항공은 왼쪽 날개 끝이 굽었다.

같은 달 10일에는 김포공항을 출발해 부산으로 향한 제주항공 여객기가 김해공항 활주로에 착륙을 시도하다



제주항공 항공기.

기체가 기울며 왼쪽 날개 끝부분 보조 날개 ‘윙렛’이 손상됐다. 하지만 이 같은 기체 손상 사실을 확인하지 못하고, 해당 항공기를 김해-김포 노선에 투입해 승객을 싣고 운항했다.

이와 관련 제주항공은 국토부로부터 지난달 과징금을 부과받았다. 국토부는 항공기 날개 및 기체 손상에도 확인하지 않고 운항한 사례에 대해 각각 과징금 6억6600만 원과 2억2200만 원을 부과했다. 또한 확인 의무를 소홀히 한 정비사와 조종사에 대해서도 자격증명 효력 정지 각 30일씩 처분했다.

앞서 제주항공은 안전사고가 잇따라

자 안전강화 대책을 발표한 바 있다. 당시 운항 승무원에 대한 안전 교육을 강화하고, 각 공항 정비 현장 안전 점검 강화를 강조했다. 또 항공기의 주요 외부 중간점검 9개 포인트에 대해 확인하고, 운항 승무원의 휴직에 따른 기량 저하 여부 등을 더욱 엄격히 확인하겠다고 밝혔다.

그러나 이러한 안전 강화 대책에도 지난 5일 또다시 사고가 발생한 것으로 나타났다. 김해공항에서 김포공항으로 들어오던 항공편이 공항 활주로 내에서 항로를 이탈해 착륙한 것이다. 업계에 따르면 활주로 14L로 착륙해야 했

지만, 해당 항공기는 14R에 착륙했다.

14R에서 이륙하던 항공기가 있었다면 대형 인명사고로 이어질 수도 있었다. 항공기와 관제탑 사이 교신 문제로 14R로의 오접근이 이뤄진 것으로 파악되고 있다. 다만 관제탑에서 오접근을 확인하고 안전에 영향이 없어 착륙이 이뤄졌다는 설명이다.

하지만 이러한 항공 안전사고를 관할하는 국토부에서는 이번 항로 이탈 사고 관련 상시 보고 수준에서 처리하고 있는 것으로 파악된다. 국토부에서 파견된 감독관들이 사실관계를 파악 중이나, 이들은 일상적으로 해당 항공사의 이슈를 관할하는 업무를 담당하고 있다. 사안의 심각성을 낮게 보는 것이다.

제주항공은 “안전 저해사항이 발생해 고객들에게 우려를 끼친 점은 매우 죄송하다”라며 “해당 기장과 부기장은 현재 비행에서 제외했다”라고 말했다. 이어 “비행 전·중·후 사용 활주로를 철저히 확인하도록 교육하겠다”라며 “관제탑 교신 시 애매한 경우 반드시 재확인하고, 철저한 비행 브리핑을 강조할 것”이라고 전했다. /김수지기자 sjkim2935@

사업전환제도 개편 중소 성장동력확보

중소기업들이 미래 성장동력을 확보할 수 있도록 정부가 사업전환제도 개편해 신사업 진출을 촉진한다.

기존엔 사업전환 지원시 다른 업종으로 바뀌는 경우로 한정했지만 앞으로는 유망품목으로 전환하거나 사업모델 혁신으로까지 지원을 늘린다.

또 ‘신사업 진출 선도기업 육성 프로그램’을 새로 만들어 자금, 기술개발, 투자, 인력 등을 패키지로 지원한다.

소상공인, 중소기업의 재도전을 막는 걸림돌을 없애고 폐업 소상공인을 위해 새로운 보증프로그램도 시행한다. 최소한의 안전망을 확보하기 위해 노란우산공제 가입도 유도한다. 재기 기업인에 대한 세제혜택도 연장한다.

중기부, 신사업진출·재기촉진방안 유망품목 전환, 사업모델혁신 지원

중소벤처기업부는 이같은 내용이 담긴 ‘중소기업 신사업 진출 및 재기 촉진 방안’을 22일 발표했다.

우선 중소기업들이 사업전환을 원활하게 해 지속가능한 성장 기반을 만들 수 있도록 사업전환 인정범위를 대폭 확대했다.

기존엔 업종을 100% 전환하거나 업종을 추가(30% 이상 전환)하는 것만 사업전환으로 인정해 지원했었다. 일례로 식품유통을 하던 것에서 식품제조를 병행하는 것만 가능했다.

하지만 앞으로는 미래 유망제품 생산 전환이나 새로운 서비스 개발·제공 등 유망품목 전환도 허용키로 했다. 내연기관 관련 제조기업이 미래차 부품 생산으로 영역을 넓히는 것이 한 예다. 또 비즈니스 모델 혁신 또는 제품·서비스 제공 방식이나 채널을 전환하는 등 사업모델 혁신도 사업전환 지원 대상에 포함시키기로 했다. 로봇 서빙, 무인판매 등 디지털 전환이 대표적이다.

은 수요자가 존재하고 이 외에도 피플카, 카모아 등 신규사업자들이 지속적으로 시장에 진입하므로 경쟁 지도서비사업자들이 대체 판매선을 찾기 어렵지 않다고도 했다. 나아가 지도서비스는 내비게이션, 음식배달, 물류서비스 등 다른 용도에도 제공 가능하므로, 이 건 거래가 지도서비사업자들의 판매선을 봉쇄하지도 않는다고 판단했다.

한편, 카카오와 네이버 등 플랫폼 기업들의 스타트업 인수 등 기업결합을 통해 급격히 성장하며 시장에서의 복합적 지배력이 강화되고 있다.

/세종=한용수 기자 hys@

/김순호 기자 bada@

공정위, 카카오모빌리티의 ‘딜카’ 인수 승인

“경쟁제한 우려 적어”

공정거래위원회는 지난 8일 (주)카카오모빌리티가 현대캐피탈(주)의 온라인 차량 대여 플랫폼 사업을 인수하는 기업결합 건에 대해 경쟁제한 우려가 적다고 판단해 승인했다고 22일 밝혔다.

카카오모빌리티는 지난 3월 17일 현대캐피탈의 ‘딜카’라는 브랜드의 온라인 차량 대여 플랫폼 사업을 80억원에 양수하는 계약을 체결하고 4월 2일 공정위에 기업결합 신고를 했다.

이번 기업결합 심사는 ‘택시 호출 플랫폼 시장과 온라인 차량 대여 플랫폼 시장의 혼합결합’, ‘지도서비스 시장과 온라인 차량 대여 플랫폼 시장의 수직결합’ 측면을 중심으로 이뤄졌고, 모두 경쟁제한 우려가 적은 것으로 나타났다.

온라인 차량 대여 플랫폼 시장에는 쏘카(88.4%), 그린카(11.0%) 등 강력한 1, 2위 경쟁사업자가 존재하며, 상대 회사(딜카)의 점유율은 0.6% 수준에 불과하다. 공정위는 이 건 결합은 쏘카에 대한 실질적인 경쟁압력으로 작용할 가

능성이 있다고 봤다. 또 주된 이용자가 가격을 중시하는 20~30대인 점, 온라인 시장 특성상 이용자가 손쉽게 서비스를 전환할 수 있는 점 등을 고려, 가격과 서비스 품질 외의 요인으로 경쟁사를 배제하기는 어렵다고 판단했다.

공정위는 지도서비스 시장에는 카카오 외에도 네이버, 구글 등 다수의 사업자들이 존재하므로 쏘카 등 경쟁업체들의 구매선이 봉쇄될 가능성은 낮다고 판단했다. 온라인 차량 대여 플랫폼 시장에는 쏘카, 그린카 등 구매력이 높