

“해사분쟁 해결의 인프라 구축 논의 부각”

사회 김인현 교수(고려대학교, 한국해법학회 회장)
좌담 패널 문광명 변호사(법무법인 선율, 해상법조계), 권오정 부장(삼성화재, 해상보험업계), 김찬영 차장(고려해운, 해운업계), 박영준 교수(단국대학교, 해상법학계)
주제 △2017년 기록할만한 해상법 관련문제들
 △분야별 인적동향
 △2018년 관련업계 전망과 발전방향
일정 작년 12월 15일 오후 4시 고려대학교 CJ법학관
취재·정리 이인애, 김승섭



△좌로부터 권오정, 김인현, 문광명, 김찬영, 박영준

사회(김인현 교수) - 2009년부터 시작된 고려대 해상법 전문가 강좌좌담회는 그 해 각 분야의 해상법 쟁점을 전문가를 모시고 정리하는 시간을 가져왔으며, 올해로 9회째를 맞이했다. 또한 저희는 2011년부터 해사문제연구소와 공동으로 좌담회의 내용을 다음 해의 신년호에 게재하고 있으며 올해 7번째로 게재가 될 예정이다. 이를 위해 해마다 노고를 아끼지 않는 '해양한국' 편집국에 감사를 드린다.

오늘도 지난해와 같이 각 산업계의 전문가들이 나오셔서 2017년 동안의 해상법의 쟁점을 회고하고 2018년 새해를 전망하면서 우리나라 해운물류 조선산업의



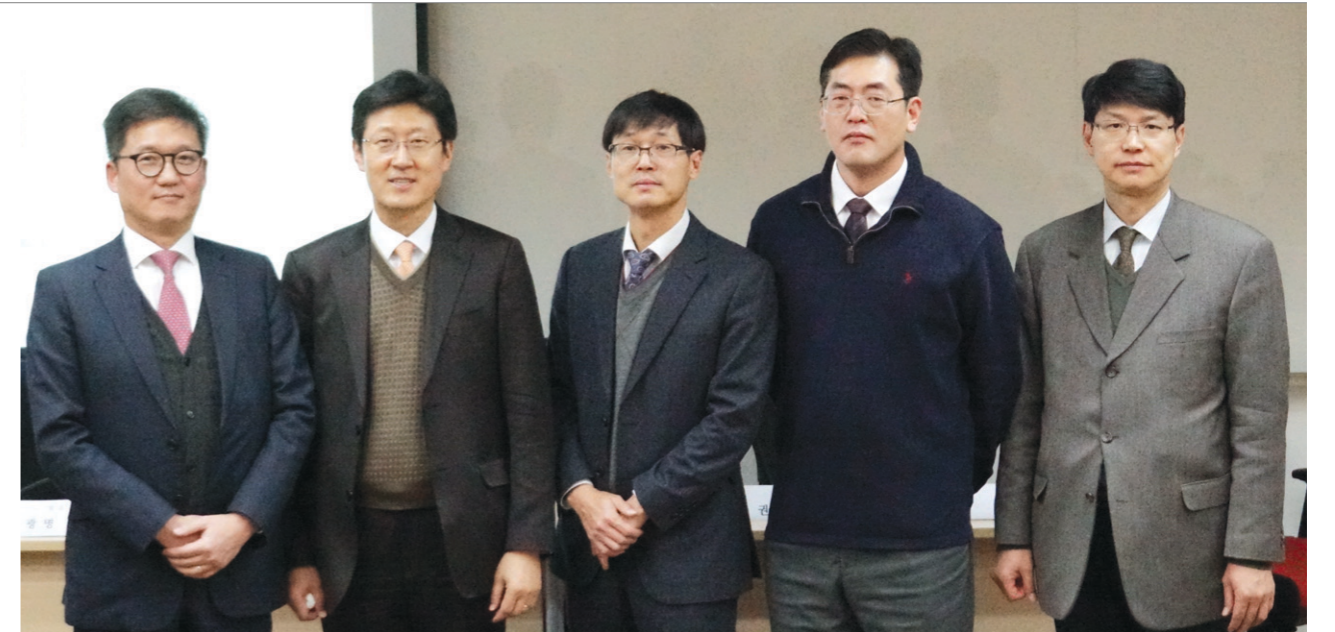
△김인현 교수

발전을 도모해보겠다. 먼저 오늘 모신 패널분들을 소개하겠다.

해상변호사를 대표해 법무법인 선율의 문광명 대표변호사께서 나오셨다. 문 변호사님은 서울대 러시아어학과를 졸업하셨고 사법시험에 합격, 연수원

을 수료했고, 현재 한국해법학회 연구이사로 활동 중이다. 해상보험업계를 대표해 권오정 삼성화재 부장님을 소개하겠다. 권 부장님은 서울대 농대를 졸업하셨고, 삼성화재에서 20여년간 해상보험에 전문성을 키워 오셨다. 지난해 10월 제10회 동아시아 해상법 포럼에서 영국보험법의 개정이 한국보험시장에 미칠 영향에 대하여 잘 설명해 호평을 받은 바 있다. 선사를 대표해 고려해운의 김찬영 차장께서 나오셨다. 김 차장은 고려대 영문학과를 졸업했고 고려해운에 입사하여 이미 16년간 근무하고 있다. 고려해운 등이 합작한 부산신항터미널의 등기이사이기도 하다. 고려대학교에서 법학박사 학위를 받았다. 다음으로는 학계 대표로 나오신 박영준 교수님을 소개한다. 중앙대 법대를 졸업하고 고려대에서 법학박사 학위를 취득했다. 현재 한국해법학회의 상무이사라는 중책을 맡고 있다. 사회를 맡은 저는 한국해양대학 항해학과를 졸업한 다음 일본의 산코라인에서 11년간 근무하면서 선장을 마쳤다. 그 뒤 고려대학교에서 법학박사 학위를 받고 오늘에 이르렀고, 한국해법학회 회장의 자리에 있다.

오늘 좌담순서는 세 번의 라운드를 거치게 된다. 먼



저 토론자들께서 (1)각 분야에서 1년중 가장 중요하거나 인상에 남는 해상법 관련 문제를 (2)각 분야의 인적동향을 (3) 각 분야의 2018년 전망이나 발전방향에 대한 말씀을 듣도록 하겠다. 그런 다음 플로어에 마이크를 넘겨서 일반 참가자들의 의견도 듣도록 하겠다.

이제 본격적으로 토론에 들어가도록 하겠다. 문광명 변호사님, 해상 변호사로서 2017년 처리됐던 해상사건이나 법률적인 쟁점은 어떤 것들이 있나요?

문광명 변호사 - 2017년은 2015년에 발생한 OW Bunkers의 파산이나, 2016년 한진해운 회생절차 개시와 같이 국제적인 이슈로 각국 해상 변호사들이 실무에 영향을 미쳤던 사건은 크게 없었던 것 같다. 다만 국내에서는 스텔라 테이지 침몰사건과 최근 낚시 어선과 급유선 충돌사건 등으로 해상에서의 선박과 선원, 여객 등 안전 확보 및 사고 예방에 대한 경각심을 불러 일으킨 바 있다.

한편 '17년 2월 한진해운 파산절차가 이행되면서 잔여자산 매각과 향후 몇 년간 파산채권확정 절차를 거치면 배당과 청산이 마무리될 전망이다.

주목할만한 판결들에 대해서 말씀드리겠습니다. 김인현 교수께서 자세히 거론한 것 같은데, 해사분쟁해결의 인프라 구축에 관한 논의가 크게 부각된 한 해였다. 해

사법원 설치에 관한 법률안들이 국회에 제출돼 있고, 해상법 교수, 해상변호사, 해운사 및 해상보험업계 등을 중심으로 영국의 LMAA, 싱가포르의 SCMA와 같은 해사중재기구로서 금년 초 '서울해사중재협회(Seoul Maritime Arbitrators Association)' 발족을 목표로 현재 사무국장을 선임한 상태에서 중재인 명부, 중재규칙을 준비 중에 있다. 우리나라에서 대한상사중재원의 기관중재와 별도로 임의중재 성격이 강한 해사중재기구가 병존하게 되는 것이다.

주목할 만한 판결로는, 상법상 선박우선특권이 인정되는 채권, 예를 들어 예선료 채권일지라도 그 채권의 발생이 선주나 선채용선자와의 계약이 아닌 정기용선자와의 계약에 의한 것인 경우 선박소유자에 대하여는 효력이 없어 우선특권을 행사할 수 없다는 인천지방법원 결정(2017. 10. 17. 자 2015라838결정)이 있었다. 이러한 해석의 당부에 대해 논란이 예상되고 향후 대법원의 판결을 기다려야 하겠다.

다음으로 운송인의 면책사유인 선박의 숨은 하자를 인정한 최초의 판례일 것으로 생각되는 하급심판결(부산지방법원 2016. 3. 25. 선고 2014가단246949판결, 그 항소심 부산지방법원 2017. 5. 12. 선고 2016나43473 판결)이 있었다. 선박 평형수 탱크 주입 밸브 케이스 플랜지의 파손으로 밸러스트 탱크에 주입 중이



△문광명 변호사

던 해수가 선장으로 유입되어 화물이 손상된 사건에서, 플랜지의 금속공학적 성분에 의해 자체적으로 부식, 파열에 이른 것은 선박의 숨은 하자여서 운송인은 면책이라는 판결이다.

그리고 세월호에 적재된 화물차량에 적재된 화물이

적재물배상책임보험의 부보대상인지 여부가 문제된 사례에서 서울고등법원은 위 보험에서 보상하는 ‘화물자동차운수사업법상의 손해배상책임’은 ‘차량운송 과정 동안에 발생한 보험사고’여야 하는데, 차량이 선박이나 비행기에 선적되어 이동되는 경우에는 ‘차량을 동력수단으로 사용하는 차량운송’에 해당하지 아니하므로 원칙적으로 담보범위에서 제외되나, 보험자가 이와 같이 육상운송의 경우에만 담보되는 것임을 명시하고 설명의무를 이행하지 아니하였다면 보험계약의 내용으로 주장할 수 없어 결국 담보되는 손해로 인정할 사례가 있다.

사회 - 다음은 권오정 삼성화재 부장님 말씀해주시죠. 세월호 관련 보험금 처리도 원만하게 처리된 것으로 알고 있는데, 그런 문제나 한진해운 관련 보험문제에 대해 말씀해 주시길 바랍니다.

“보험계 매출규모 감소 지속, 전세계 9% 감소 P&I 5% 감소 적하보험 리스크 운송에서 보관 및 중개업으로 넘어가, 자연재해 리스크도 커져”

권오정 부장 - 세월호 관련 협의는 잘 이행되고 있다. 최근 해운조합을 비롯한 국내보험사와 해외재보험자간 협의를 진행했고 현재 최종 협상 단계다. 크게 이



△권오정 부장

견이 없어 원만하게 협의가 진행될 것으로 보인다.

보험업계 전체를 보면 보험 매출 규모의 감소가 지속되고 있다. 세계적으로 전년대비 9% 감소했고, 특히 가장 많은 부문을 차지하는 적하보험 매출이 크게 줄었다. 오프쇼어, 석유 개발 건 등이 많이 취소됐

다. P&I도 전년 대비 5% 감소한 33억불 정도 매출이 날 것으로 보고되고 있다.

적하보험과 관련, 과거에는 운송관련 리스크가 있었는데 지금은 보관 및 중개업으로 그 포커스가 많이 넘어갔다. 특히 자연재해 리스크가 커지고 있다. 선박도 보험료가 줄긴 했는데, 대체로 기술 발전이나 안전규제 강화에 따라 피해규모가 감소하는 추세다. 전손률이 0.1%까지 떨어졌고, 사고당 수리비도 3-4년전 10만불 정도에서 4만불 정도까지 떨어졌다.

허리케인이 보험업계에선 가장 큰 이슈이다. 허리케인으로 인한 경제적 손해가 약 1,680억불 이중 보험 손해가 650억불 정도로 추정된다. 2005년 당시 허리케인 카트리나, 윌마, 리타 등 많은 허리케인에 따른 손실이 있었고 보험 손해 약 1,000억불까지 컸는데, 이번에는 그보다는 못하지만 상당히 큰 자연재해로 인한 피해가 있었다. 보험시장도 수요와 공급이 있는 시장이다. 사고가 나고 케파가 줄어들면 보험료 가격에도 영향이 있을 것으로 보인다.

국내보험 시장 역시 글로벌 시장과 다르지 않다. 16년 기준으로 전년대비 약 5,612억(17%) 빠진 규모로 감소한 추세이다. 적하보험도 10% 이상 하락해, 보험료 규모가 1,700억원 정도 된다. 최근 통계를 보니까 전년대비 보험료가 다소 증가됐는데, 특히 적하보험이 12% 인상되는 등 규모가 커졌다. 아마 IT나 석유제품 물동량 증가의 영향인 것으로 추정된다.

“세월호, 청해진 피보험자로 해운조합과 책임보험계약, 원만한 처리”

사회 - 권 부장님은 두가지 이슈에 대해 말씀하셨다. 우선 세월호 문제는 청해진이 피보험자로서 해운조합과 여객의 사상에 관한 책임보험계약을 했다는 말씀이다. 유족들이 파산한 청해진해운에 청구할 수 없으니 해운조합에 청구했는데, 해운조합은 사실 청해진이 중과실 고의가 있을 정도로 선박을 제대로 관리하지 않았다고 주장할 수 있었고, 만약 이렇게 하면 면책이 되는데, 국내법 기반의 여객공제계약은 영국법 기반의 선박보험과 달리 보험자 면책을 주장하기 어렵고 이점을 해외재보험자에 적극 주장하여 보험금 지급과 관련한 협의가 원만하게 진행되고 있다는 말씀이다.

한진해운 사건의 적하보험은 약관이 구약관과 신약관이 있는데, 구약관에 따르면 파산이나 도산 회생절차 관련해 생긴 화물 손해에선 보험사 면책이 된다. 그런 약정이 적하보험에 안들어온다는 뜻인지?

권오정 부장 - 정확하게 말씀드리자면, 적하보험 구약관(1963년 ICC(All Risk))에는 면책 위험으로 선주의 파산에 관한 조항이 전혀 없고, 다만 지연(delay)관련 면책조항만 있다. 그래서 그것만 적용되었던 것이고, 신약관(1982년 ICC(A))에는 선주의 파산이나 지급불능에 따른 화물의 손상 혹은 추가 비용 발생시 면책 조항이 있다. 적용약관의 종류에 따라서 다르다.

참고로, 최근(1990년 ICC(A)) 약관에서는 화주가 선주의 파산 혹은 지급불능 가능성을 사전에 알지 못한 채 선적하고 이후 이에 따른 손해가 발생한 경우는 예외적으로 보험보상을 받을 수 있는 것으로 일부 개선되었다.

사회 - 다음으로 선사를 대표해 김찬영 차장으로부터 해운기업의 법적쟁점에 대해 듣겠다.

김찬영 차장 - 일반적으로 화물사고 관련된 큰 이슈가 없었다. 오히려 더 중요했던 것은 한진해운 파산과 파산이 진행되면서 다양한 쟁점이 제기됐다.

국적취득조건부 선체용선^{BBCHP} 선박과 관련해서 이 선박을 강제 집행할 수 있는지 여부가 관건이었다. 17년 2월에 창원지방법원의 판결이 있었는데, 이 판결에 따르면 법원은 국적취득조건부 선체용선 선박은 법적으로 한진해운의 소유가 아니고 특수목적법인^{SPC}의 소유라 하여 회생절차의 영향을 받지 않으며, 선박우선특권자의 권리 행사로 강제집행이 가능하다고 판시했다.

“한진해운 파산에 따른 다양한 쟁점 제기 파산재단 한진선박 인수사에 한진공급 속구 대금청구”

이에 대해 여러 가지 찬반 논의가 있었으나 법적 형식과 실무적 현실을 분리해야 하고, 그것이 선체용선 계약상 당사자의 의도였다는 점, 선체용선의 본질은 용선계약이고 따라서 한진해운은 어디까지나 용선자의 지위에 있다는 점 등을 들어 회생절차의 영향을 받지 않는 것이 타당하다고 보여진다.

선박우선특권자가 우선특권을 실행하는 경우 선박우선특권의 대상이 되는 채권의 존속기간에 대한 논의가 있었다. 이 쟁점은 한진해운의 선박을 인수한 해운기업에서 문제가 되었는데, 상법 제786조에는 선박우선특권은 그 채권이 발생한 날부터 1년 이내에 실행하지 아니하면 소멸한다는 규정이 있다. 그런데 국제사법 제60조에 따르면 선박우선특권의 존부 등에 대해서는 선적국법이 적용되므로 대부분 파나마 선적을 가진 한진해운 선박의 경우 파나마 법에 따라



△김찬영 차장

소유권이 이전되면 6개월 동안 선박우선특권이 존속된다고 해석할 소지가 있었다.

한진해운이 회생절차 들어가기 전에 한진해운 채권을 견지하지 못해 선박우선특권으로 남은 경우가 많았는데, 만약 후자로 해석되면 선박 인수기업으로서는 비록 한국법상 선박우선특권이 소멸하더라도 파나마 법상 선박우선특권이 소유권 이전 등기 후 6개월까지 존재하므로 리스크가 컸다. 그러나 대법원 판례에 따르면, 선박우선특권의 실행은 절차적인 문제로 상법 제786조가 적용된다고 판시한 바 있어 동 판결이 유의미했다.

마지막으로 대주단이 한진해운과의 국적취득조건부 선채용선계약을 해지하고 선적국법인 파나마 법에 따라 적법한 권한을 갖고 대상 선박들을 매매했는데, 현재 한진해운 파산재단에서는 대상 선박들을 인수한 해운기업을 상대로 한진해운이 공급한 속구에 대해 대금을 청구하는 사례가 발생하고 있다. 어떻게 보면 선박을 인수한 해운기업은 그것을 포함해서 매수한 것인데, 파산재단에서 대금을 청구하는 것은 불합리하다고 보지만 법적으로 아직 판례와 의견이 없다. 그러나 상법 제798조 제2항에 의하면, 저당권 실행의 효력은 속구에 미치므로 선박저당권자의 실행 방법이 반드시 경매를 통해야 한다는 것은 단지 우리나라의 법일 뿐이다. 선적국의 법에 따라 선박저당권자가 저당권 실행의 방법으로 사적매매를 할 수 있다면 선박저당권 실행의 효과를 규정한 상법 798조 제2항이 적용되므로 파산재단이 해운기업들을 상대로 청구할 수 없다고 해석된다.



사회 - 다음은 해상법 학계의 동향에 대해 박영준 교수께서 말씀해 주시겠다.

“해상법학계-한진해운사태, 해상법원 설치, 해상중재기구, 도선사 정년, 선박안전운항 관련문제 업계와 함께 진지한 논의”

박영준 교수 - 올해 이뤄졌던 사건과 쟁점중 중요한 것을 살펴보면 한진해운 사태, 해상법원 설치관련 문제, 해상중재지구 관련 문제, 도선사 정년문제, 선박안전운항 관련된 문제 등 크게 5가지로 요약할 수 있다.

첫 번째로 2017년 2월 17일 서울중앙지법이 한진해운에 대해 파산 선고를 내림으로써 우리에게 큰 충격을 주었다. 1977년 컨테이너 선사로 출발한 한진해운은 그동안 우리나라의 여러 선사들 중 매출 1위를 유지했던 거대 선사였기에 비록 부실이 크다고는 하지만 그동안의 관행에 따르면 보통 워크아웃을 통해 새로운 경영자를 구해 인수시키는 쪽으로 해결되리라고 생각됐다. 그러나 최종적으로 법원의 파산 선고를 받아 청산절차를 밟게 되어서 이로 인해 야기되는 여러 가지 법률문제들이 업계는 물론 학계에서도 심각하게 논의됐다. 비단 해법학회뿐만 아니라 도산법학회, 국제사법학회, 보험법학회 등 여러 학회에서도 여러 가지 문제점들이 논의되고 있다.

두 번째로 10여년 전부터 우리나라에도 해상법원을 설치해야 한다는 법조실무계와 학계의 의견이 많았지만 실제로 중요한 국회와 법원행정처의 반응은 소극적이었다. 그러다가 2014년말 한국해법학회를 중심으로 ‘해사법정·중재활성화 추진위원회’가 결성되면서 활발한 활동을 통해 2015년말에는 이 문제에 대해 국회와 법원



△박영준 교수

행정처로부터 긍정적이고 적극적인 반응을 이끌어냈다. 그 결과 우선 2016년 초 서울중앙지법과 부산지법에 ‘해사국제거래 전담부’가 설치되었다. 그렇지만 독립법원으로서의 해상법원 설치에 2016년 중반부터 여러 가지 정치적 상황으로 인해 해결이 지연

되었다. 결국 2016년 12월 27일 법원조직법 개정시 회생, 파산, 국제도산 사건을 전담하는 ‘회생법원’만 신설되고 해상법원 설치에 빠지게 되었다.

이후 탄핵정국과 조기 대통령 선거를 거치면서 해상법원의 신설이 다시금 이슈로서 제기되었다. 그러나 실제 내용을 살펴보면 해상법원의 신설 여부보다는 해상법원의 설치장소 문제, 즉 서울이나, 부산이나, 아니면 인천이나 등의 문제로, 논의가 정치적인 밥그릇싸움처럼 변질된 감이 있다. 개인적으로는 해상법원의 설치에 해상관련 법률사건에서의 사법주권의 회복이라는 대의에서 논의가 시작된 것인 만큼 지역적인 이해관계를 떠나서 어떻게 하는 것이 우리나라의 해상사법주권의 회복에 가장 적절한 것인가를 객관적으로 판단해야 할 것으로 생각한다.

세 번째는 해상중재관련 문제다. 우리나라에서는 1966년 제정된 중재법에 따라 대한상공회의소 내에 국제상사중재위원회가 설립되었고, 이어서 1980년 대한상사중재원으로 독립된 기관으로 확대개편해서 운영해오고 있다. 그동안 대한상사중재원의 주무관청은 산업통상자원부였다. 그러다가 2016년 5월 중재법이 개정되면서 주무관청이 법무부로 변경되고, 2016년 12월에는 ‘중재산업진흥에관한법률’이 새롭게 제정되면서 재판을 대신하는 ADR(Alternative Dispute Resolution, 대안적 분쟁해결방안)로서의 중재에 대한 적극적인 진흥이 정부차원에서 추진되게 되었다.

“복수의 해상법원 설치 원칙 하에 서울에 본원, 부산과 광주에 지원, 인천은 원외재판부 세워 지역 이해관계 보호”

사실 해상관련분쟁은 중재가 가장 적합한 분쟁해결 방안이 될 수 있는 분야이다. 때문에 앞서 언급한 한국해법학회가 중심이 된 ‘해사법정·중재활성화 추진위원회’에서는 16년말 ‘중재산업 진흥에관한법률’의 통과에 발맞추어 지난해 초부터 임의중재를 위한 (가칭) 서울해사중재협회 설립에 매진해왔다. 한편 대한상사중재원은 2017년 9월 부산시와 ‘아시아태평양해사중재센터’의 설립과 관련한 업무협약을 맺고 부산에 해사중재를 전문으로 하는 중재센터를 설립하기로 하였다. 해상법원의 설치가 지연되고 있는 현 상황에서 해사중재의 활성화를 통해서라도 우리나라의 해상사법주권이 일부나마 빠르게 회복돼야 하겠다는 생각이다.

네 번째로는 현재 도선사의 정년이 65세로 되어 있는데 전체 도선사의 연령이 고령화되어 있고 도선사의 엄격한 자격요건 때문에 젊은 도선사가 신규로 진입하기에는 여러 문제점이 있어서 법적 쟁점으로 제기됐다. 이와 관련하여 2017년 4월 국회에서 관련 입법세미나가 해양수산부 관계자가 참석한 가운데 개최됐다.

다섯 번째로 최근 발생한 영흥대교 부근 낚시배 사고를 통해 다시 한번 선박안전출항관리문제가 논란이 됐다. 현재 상선이나 여객선과 달리 낚시배, 유도선의 출항관리는 사실상 유명무실한 수준이다. 향후 이와 관련한 법적 문제점이 지속적으로 연구돼야 할 것으로 생각된다.

사회 - 박영준 교수님께서 잘 말씀해 주셨다. 한국해법학회 회장으로서 제가 몇가지 첨언하겠다. 해상법학계에서 2017년에 가장 큰 화두가 된 두가지는 해상법원 설치와 임의해사중재기구 설치의 문제이다. 해상법원은 한국해법학회가 2015년 가장 먼저 이슈를 선점하였지만, 그 뒤에 부산과 인천이 유치경쟁에 뛰어



두 이와 같은 임의중재기구다. 저희도 서울해사중재협회의 중재를 잘 운영하여 이들 선진 중재기구와 어깨를 나란히 견주려고 한다.

“로스쿨에서 해상법 천대 지속, 서울대와 경희대는 해상법 강좌 개설”

로스쿨에서 해상법이 천대받는 일은 로스쿨 출범 이후 지속되고 있는 일이다. 하지만 서울대와 경희대학에서 해상법 강좌가 추가로 개설된 것은 고무적인 일이다. 학술적인 활동은 한국해법학회와 고려대 해상법연구센터를 통하여 지속적으로 진행되고 있는 점은 변함이 없다. 학계에서도 한국해법학회지와 해사법연구라는 양대 학술지에서만 해상법 논문을 찾아볼 수 있던 것이 점차 ‘인권과 정의’, 상사법 연구 등 일반 저널에도 해상법 관련 논문이 실리면서 저변 확대가 되는 것은 고무적인 일이다.

우리나라에서 해상법 학계의 움직임이 활발하였던 것은 사실이지만, 외국은 더 열심히 하고 있다. 특히 한진해운 관련 해상법 및 도산법관련 세미나가 전세계에서 지속적으로 열리고 있다. 장본인 국가인 한국에서는 잠잠한데 작년 11월에는 홍콩 시립대에서 열렸다. 이에 자극을 받아서 저도 올 3-4월경에 국제세미나를 개최할 예정이다. 이와 더불어 제 “Legal Implication of Hanjin Shipping’s Rehabilitation Proceeding”이라는 논문이 SSCI저널인 홍콩대로 저널에 실렸다는 점도 보고한다.

이제 각 분야의 인적동향을 살펴보도록 하겠다. 먼저 문광명 변호사님, 해상변호사업계의 인적동향부터 들여보겠다.

문광명 변호사 - 2016년에 이어 2017년에도 로스쿨 교육을 마친 신입변호사들을 중심으로 여러 변호사

“로스쿨 마친 신입변호사 중심 해상로펌 7명 입사해”

들이 해상로펌에 입사했다. 주요 해상로펌의 변호사 영입동향을 보면, 법무법인 선율에 김재희 변호사(로스쿨 6기)가 입사했고, 장민수 변호사(로스쿨 4기)가 법무법인 광장 선박금융팀에 선발되었으며, 김수현 변호사(로스쿨 5기)가 법무법인 세경에, 유승연 변호사(로스쿨 6기)가 법률사무소 지현에, 장효정 변호사(로스쿨 6기)가 법무법인 지평 해상팀에, 윤다림 변호사(로스쿨 5기)가 법률사무소 우창에, 최우석 변호사(로스쿨 5기)가 정동국제에 입사했다. 김앤장 법률사무소와 법무법인 태평양의 각 해상팀은 변동이 없었는데, 지평 해상팀의 경우 손수현 변호사가 퇴사하고, 최영남 변호사(사법연수원 25기)가 법원을 떠나 지평에 입사하였다. 법무법인 선율의 경우 법무법인 세경에 근무하던 이상화 변호사(사법연수원 38기)와 김남우 변호사(사법연수원 39기)가 영입되었고, 오로라법률사무소에는 김시온 변호사(사법연수원 39기)가 영입됐다. 법무법인 세창, 법률사무소 여산, 부산의 법무법인 청해와 법무법인 삼양은 인원 변동이 없는 것으로 파악된다.

사회 - 2017년 신입으로 들어간 해상 변호사가 7명이나 되다니 놀랍다. 상당히 많은 충원이 있었다고 생각된다. 보험업계는 어떤가?

“해상보험 규모 축소, 독립 해상팀 조직 회사 3개”

권오정 부장 - 해상보험 규모가 줄어들면서 인력동향은 상당히 미약한 수준이다. 해상보험 매출 비중이 1.2%에서 0.5% 정도까지 줄어들었다. 독립 해상팀을 꾸린 회사가 3개밖에 되지 않는다. 당장의 입지는 좁지만 보험사의 근원적 기능인 언더라이팅 기능을 강화한다는 취지로 삼성화재의 경우 조직을 재구성했다.

사회 - 선사 인적동향은 어떤지요?

“고려해운, 현대상선, 팬오션, SM상선, 장금상선 사내변호사 채용”

김찬영 차장 - 한진해운, 팬오션, 대한해운 등 큰 기업들이 일련의 파산과 회생절차 등을 진행하면서 해운산업의 미래가 밝지는 않다. 따라서 사내 변호사의 이직도 늘어나고 있고, 또한 해운이란 부문이 추가적인 공부나 노력이 필요한 부문도 있어 충원이 쉽지 않다.



△김찬영 차장

현재 사내 변호사를 고용한 회사는 고려해운(1명), 현대상선(2명), 팬오션(2명), SM상선(2명) 등이다. 전반적으로 해상로펌에는 신입 변호사가 충원되지만 선사에서는 계속 이직하고 있어서 아쉬운 점이 있다. 그나마 대형선사는 법무팀이 있고 그래서 법률 리스크 관리에는 문제가 없어 보이는데, 중소형 선사들은 변호사 인력을 채용하지 않거나 조직이 없어서 회사 차원에서 리스크 관리가 필요해 보인다. 한진해운의 법무인력들은 다양한 곳으로 이직을 했다. SM상선에 법무인력을 구성하고 있으며, 김앤장에 이직한 경우도 있다.

“변호사 시험에 해상법 과목 빠져, 해상법 선택 신진학자 많지 않아”

사회 - 장금상선에도 사내 변호사가 3명 정도 있는 것으로 알고 있다. 그 다음엔 학계의 인적 동향에 대해 부탁드립니다.



박영준 교수 - 사실 이 대목은 학계에서 참 곤혹스러운 부문이다. 과거에는 해상법을 메인으로 주전공하는 유명한 교수님이 계셨고, 거의 모든 대학에서 해상법 강좌가 개설됐기 때문에 해상법 수업은 한번씩 다 들었던 시스템이었으나 로스쿨 시대로 넘어오고 사법시험도 폐지된 지금, 변호사 시험에는 해상법 과목이 아예 빠져 있다.

학생들도 해상법 수업을 많이 안듣다보니 로스쿨에서 해상법 수업을 개설한 곳이 많지 않은 것이 현실이다. 이와중에 고려대학의 해상법센터가 해상법 교육과 연구를 주도적으로 하고 있고, 부산대 로스쿨은 해상법을 특성화해놓고 있다. 서울대학교는 규모가 크다보니 조금 하고 있고, 인하대학은 물류 중심이어서 한 과목 정도 개설한 것이 전부다. 실정이 이렇다 보니 학계에서 젊은 신진 학자들이 해상법을 선택하는 경우가 많지 않다.

따라서 해상법 관련 학계의 개인적인 인적 동향보다는 제가 상무이사로 활동하고 있는 해법학회의 여러 활동에 대해서 말하고 싶다. 한국해법학회는 세계적으로 해법을 연구하는 학자들의 모임인 CMI(Comité Maritime International, 국제해법회)의 한국지부로서 국내 해법연구를 대표하는 학회다.

현재 고려대학교 법학전문대학원의 김인현 교수님이 2년 임기의 회장을 맡고 있다. 2017년에도 예년과 마찬가지로 봄철 및 가을철 정기학술발표회를 개최하

고 학술지인 해법학회지를 연간 2회 발간했다. 17년 행사중 특별한 활동내용을 말하자면, 첫 번째로 지난해 9월 21일-23일까지 4일간 블라디보스톡에 있는 러시아 극동연방대학(FEFU)을 방문하여 한국과 러시아 간의 해상법에 대한 학술교류 행사를 실시했다. 우리나라의 학자, 법조인, 실무가 등 20여명의 회원이 참석하여 러시아와의 학술교류를 가졌다. 매우 유익했고 향후 극동연방대학을 주축으로 한 러시아의 해상법 학자들과 정기적인 교류를 가지기로 했다. 두 번째는 16년부터 시작한 한국해법학회와 대법원 국제거래법 연구회간 공동발표회를 2017년 10월에 개최했다. 이러한 학계와 법조계의 공동연구는 향후 해사법원의 설치 및 한국법의 해사사건에의 적용에 크게 도움이 될 것으로 생각된다.

한편 한국연구재단의 한국학술지인용색인(Korea Citation Index, KCI) 시스템에 따르면 2017년 7월 말 기준으로 법학분야에서 논문인용지수 3위에 고려대 김인현 교수님이 선정됐다. 해상법 분야는 물론이고 상법 전분야를 통틀어서는 1등이다. 논문인용지수가 절대적인 것은 아니지만 학계에서는 좋은 논문이 많이 인용되기 때문에 논문의 질적 가치를 드러내는 객관적 지표로 활용된다. 김인현 교수님의 그동안 연구에 대한 노력이 객관적으로 평가받은 것이라고 생각되어 축하를 드린다.

“해기사출신 진학학생 4년간 부재 아쉬워”

사회 - 고려대학교 로스쿨의 해상법 전무인증과정을 거친 학생들 10명이 해상변호사가 되었다는 것은 상당한 의미를 가진다. 3월에는 김재희 변호사가 선율, 윤다림 변호사가 우창에, 이번 11월에서 4기 장민수 군이 광장에 선박금융팀에 선발이 되었다. 이로써 김&장, 광장, 화우, 지평, 선율 등에 학생들이 선발됐다. 해상법전문특화 교육의 성과가 드디어 나타났다고 보이는 것이다.

과거에는 2년 동안은 내부에서 도제식 교육을 받고 나서야 진정한 일을 시작하는 경우가 대부분이었다. 그럼에도 불구하고 비용은 청구하는 형태가 되어 경쟁력이 떨어졌다. 학교에서 해상법을 깊이 있게 공부한 변호사들이 입사와 동시에 일할 수 있는 시스템이 우리나라에 정착하게 되었다. 상당히 고무적인 일이라고 본다. 이외에 부산대학을 졸업하고 충청에 있던 성우린 변호사가 대륙아주로 이동했다.

아쉬운 점은 해기사 출신은 15명이 로스쿨에 진학한 다음 4년간 진학학생이 없다는 사실이다. 보완책이 필요할 것으로 보인다. 로스쿨이 생기면서 해기사 출신이 로스쿨에 진학할 것이라고 긍정적으로 예상했는데, 17년은 한명도 없다. 해기사 출신이 4년간 로스쿨에 들어오지 못했다.

인용지수부분은 제가 2015년과 2016년에는 1위였지만 해상법 연구자는 숫자가 워낙 작기 때문에 민법, 헌법등 교수들에게 점차 순위가 밀릴 것으로 본다. 더 열심히 연구하겠다.

이제 내년도 전망에 대해 얘기해보도록 하겠다. 문 변호사님부터 말씀해 주시겠다.

문광명 변호사 - 벌크선 영업환경의 개선조짐 등 시황호전의 예상도 나오지만 해운시장이 큰 폭의 회복이 없다면 분쟁해결이나 선박금융을 취급하는 해상변호사의 업무와 실무에도 큰 변화는 없을 것으로 예상

된다. 정기선 운송의 큰 축을 담당하였던 한진해운의 퇴장, 그럼에도 불구하고 국내 정기선 선사들이 그 공백을 완전히 메우지는 못한 상황이 계속되는 여러 여건상 적하보험 처리사건이 감소하였던 추세가 계속되고, 올해도 해상변호사들은 전통적인 Dry, wet 사건들과 선박금융업무 등을 통상적인 수준에서 수행해 나갈 것으로 예상된다.

사회 - 해상보험업계의 전망은 어떤지요?

“보험업계 비용절감에 초점 맞춰, 반도체나 IT 물동량 적하보험 물량은 늘 듯”

권오정 부장 - 보험시장은 사이클이 있다고 한다. 여전히 감소 추세가 계속될 것으로 예상되지만 무역량이 증가되고 유가 부문의 변동성이 있는 등 시장상황도 변화할 수 있다. 또 허리케인 영향이 있을 것으로 보인다. 국내 해상보험 마켓은 글로벌 마켓과 비슷하게 전체적으로 감소되는 추세다. 무역협회 전망에 따르면, 내년선박은 수주잔량 급감에 따라 수출액이 절반수준으로 감소될 것으로 예상된다.



△권오정 부장

보험업계는 매출 확대 보다는 비용절감에 초점을 맞추고 있다. 긍정적인 요인은 반도체나 IT 물동량 증가 부문의 적하보험 물량이 늘어날 것으로 보인다. 또한 제도개선에 따른 해외진출 기회를 확대할 계획이다. 최근 금융위가 보험사의 국제경쟁력강화를 위해 해외 시장에 국내 보험사 언더라이팅 기능의 해외위탁을 허용했다. 이에 따른 해외진출 기회 확대가 예상되는 등, 희망적인 부문도 보인다고 생각된다.

“2018년 글로벌선사 규모의 경제 본격화 예상, 무인선박 이슈, 선사, 안전성만 담보된다면 향후 대체 수단으로 인식”

사회 - 해운업계의 새해 전망은 어떠한지요?

김찬영 차장 - 2018년은 기본적으로 경쟁이 치열해지는 시점이 될 것이다. 기존에 존재했던 2M, 디오션, 디얼라이언스 등 3개 얼라이언스와 그 안에서도 M&A가 이뤄져서 선사들의 규모의 경제가 본격적으로 발생하는 상황이다. 대형 선박들이 기존 유럽항로나 미주항로에서 투입되다가 역내 시장으로 들어오는 캐스캐이딩 효과도 발생해서 한국선사들이 힘든 상황이 될 것으로 보인다.

무인선박에 관한 이야기도 이슈이다. 사물인터넷, 인공지능 등을 이용해 사람의 승선 없이 운항하는 자율운항 선박이 개발되고 있다. 기술적 부문들이 많이 해결되면서 다양한 연구들이 제시됐다. 유럽에서는 소형 무인선박의 시운전을 준비하고 있다. 선사 입장에서는 안전성만 담보가 된다면 향후 대체 수단으로 인식하고 있다. 이와 관련해 많은 실험과 제도적인 개선 제안들이 나오지 않을까 생각된다.

사회 - 마지막으로 박영준 교수께서 학계의 전망을 말씀해 주시겠다.

박영준 교수 - 학계에서는 지난해 발생한 쟁점에 대한 여러 연구가 2018년에도 계속될 것으로 보인다. 즉 한진해운 파산과 관련된 문제, 해상법원 설치 관련 문제, 해상중재기구 관련 문제, 선박안전출항관리 문제 등이 계속 연구의 중심에 자리잡을 것으로 보인다.

개인적으로는 2014년 상법 보험편 개정시 제외되고, 2014년 중순부터 법무부 산하 해상보험개정위원회를 중심으로 연구되고 2015년 중순 개정안까지

제안된 상태에서 중단된 상법 해상보험 부분의 개정작업이 다시 개시되어서 우리 상법의 해상보험 부분이 세계적 조류를 리드하는 법률이 되기를 기대해 본다.

또한 지난 2006년 한국해법학회와 대한상사중재원이 공동으로 한국형 해상표준계약서를 제정했다. 이는 우리나라 선박회사 등에서 주로 영국법을 준거법으로 하는 해외 계약서를 사용함으로 인해 발생하는 불필요한 경제적·시간적 비효율성을 없애기 위해서였다. 그런데 지난 한국해법학회의 추계학술대회에서는 2006년 한국형 해상표준계약서가 제정된 지 너무 오래되었기에 현재 실무를 반영하여 새로운 계약서로 개정판이 나와야 한다는 의견이 나왔다. 우리 해법학계에서는 이점을 염두에 두고 관련 연구를 지속하여야 할 것으로 생각된다.

“일본 독일 해상법 개정작업, 우리도 개정진행 예상, 특히 위험물 선박 법제도 개편 필요”

사회 - 제가 좀 첨언하겠다. 해상법을 연구하는 연구원이나 교수들이 더 늘어나야 한다. 새해에는 고려대 해상법연구센터에서도 전임연구원을 둘 생각이다. 해상법 석·박사를 배출하는 고려대의 경우 2017년도에 한 학기에 2명 정도의 박사 입학생과 3명 정도의 석사 입학생이 있었는데 2018년에도 가능할 것으로 보인다.

일본이 해상법을 개정하는 작업을 진행하고 있고 독일 해상법이 개정되었기 때문에 올해부터는 우리나라도 법무부 주관으로 해상법 개정작업이 진행될 것으로 보인다. 특히 위험화물의 선적으로 인한 법제도의 개편이 필요하다.

다음으로 플로어 참가자분들의 의견도 듣고 싶다. 전성진 현대 오일뱅크 차장께서 화주부문 동향에 대해 말씀을 해주겠다.

“화주, 세월호 이후 선박안전 우려, 안전한 선복이용 인식 확산, 자체적으로 선박 필터링과 검증작업 발전 추세”

전성진(화주부문) - 국내 화주사들이 세월호 사고 이후 선박의 안전에 대한 우려를 더욱 깊이 있게하고 있는 것 같다. 2008년 금융위기 이후 경제성 있는 운임과 안정적인 선복이 유지되고 있으나, 안전한 선박을 이용하자는 인식도 증가하고 있고 화주 자체적으로 안전한 선박을 검증하는 추세가 이어지고 있다고 본다. 선복측면에서는 2019년 선박평형수처리장치 설치 및 2020년 선박연료유 황함유량 규제가 발효되면서, 노후선의 폐선 증가로 선복이 다소 감소될 가능성이 있어, 선복변화 추이를 지켜보고 있는 것 같다.

국내선사와 용선자(국내화주)간 분쟁은 중재나 법정으로 가기 전에 합의로 해결되는 경우가 많은 것 같고, 외국선사와 용선자간 분쟁이 중재나 법정으로 갈 가능성이 높은 것 같다. 따라서 외국선사와의 용선계약에서 중재나 관할을 우리나라로 한다면, 국내 중재 및 해상법 관련 판례가 축적될 가능성이 높다고 본다. 다만 외국선사는 영국중재 및 관할을 선호한다. 외국선사들이 국내법을 잘 모르는 것이 큰 이유인 것 같다. 우리 상법 및 판례를 영어로 점진적으로 홍보하는 작업이 선행되어야 할 것 같다.

사회 - 선박금융 관련해서 플로어에서 신장현 수협 차장님이 말씀해 주시겠다.

“2018년 해양진흥공사 출범, 중소조선사 RG발급문제 해결 기대”

신장현(선박금융) - 한진해운 파산과 관련된 사항이다. 과거 대한해운 때보다 더 파급효과가 컸고 너무나 갑작스러웠던 사건이어서 빠른 시간 안에 금융회사들이 대처할 시간이 없었다. 단기간에 손실을 처리해

야 하는 상황이다 보니 선박금융 시장이 상당히 저조하지 않았나 생각이 든다. 한편으로는 한진해운 파산으로 인해 해운회사에 금융을 제공하기가 어렵고 우량회사라도 운전자금 대출받기가 쉽지 않은 상황이 되었다.



△신장현 수협 차장

그렇지만 2018년 새해는 전년보다는 좋은 상황이 연출될 것으로 예상된다. 두 가지 중요한 이슈가 있는데, 한국해양진흥공사가 해운산업 지원을 위해 올해 출범할 예정이다. 그동안 해양보증보험이 후순위 보험을 활용해 많은 지원을 했는데, 만약 해양보증보험이 공사로 편입해 보증 성격으로 지원하면 선박금융이 더 활성화되지 않을까 생각이 된다.

또 하나의 이슈는 선수금환급보증(RG) 발급 문제이다. 중소조선사가 수주를 받을 수 있음에도 RG 발급이 안되어서 수주를 못하는 상황이 많았다. 이 부문에 대해서 정부가 정책은행 중심으로 RG의 재보증을 할 수 있는 기금을 준비 중이라고 한다. 그렇게 되면 중소조선사의 숨통이 트일 수 있는 좋은 기회가 될 것으로 본다.

사회 - 오늘 좌담회는 2017년 한해를 되돌아보면서 정리하는 시간이었다. 무역이 있는 한 해운은 존재하는 것이고, 이와 관련된 해상보험, 해상법, 선박건조 및 선박금융법 등을 다루는 분야는 꼭 필요하며 관련 인력도 지속적으로 충원되어야 한다.

오늘 이 자리가 이러한 분야의 중요성을 재삼 인식하고, 그렇게 함으로써 우리나라 해사산업이 국제경쟁력을 더 갖추어 나가는데 일조하기를 기대하면서 좌담회를 마치도록 하겠다. 참석하여 주신 여러분 대단히 감사하다. [해인](#)