

# “IMO SOx 규제대응, 법적·실무적 분쟁 다수 발생 예상”



**주관** 고려대 해상법연구센터  
**사회** 김인현 교수 (고려대학교, 전 한국해법학회 회장)  
**토론자** 이용백 현대상선 상무이사, 오창봉 대선조선 본부장, 김지선 삼성화재 부장  
 김재희 법무법인 선율 변호사, 강동화 김&장법률 전문위원, 심동은 CJ 대한통운 변호사  
**주제** 분야별(해운, 조선, 해상보험, 해상안전, 물류) 2019년도 이슈와 인적변동사항, 2020년도 전망  
**일정** 12월 18일 오전 10-12시 고려대 CJ법학관 5층 최고위과정실  
**취재·정리** 이인애, 류지훈 기자

해운, 조선, 해상보험, 해상안전, 물류 등 분야별 2019년도 해상법 주요 이슈를 되짚고 2020년을 전망하는 '2019년 해상법 좌담회'가 12월 18일 고려대 CJ법학관 5층에서 열렸다.

고려대학교 법학전문대학원과 동 대학원 해상법연구센터가 주최한 이날 좌담회는 고려대 김인현 교수의 사회로 이용백 현대상선 상무이사, 오창봉 대선조선 본부장, 김지선 삼성화재 부장, 김재희 법무법인 선율 변호사, 강동화 김&장법률사무소 전문위원, 심동은 CJ 대한통운 변호사가 토론자로 참여해 각 분야별 2019년 주요이슈와 인적 변동사항, 2020년 전망에 대한 열띤 의견 개진을 벌였다.

본지는 고려대 해상법연구센터와 업무협약을 통해 2012년초부터 좌담내용을 매년 신년기획으로 싣고 있다.

**김인현 고려대학 교수:** 오늘 2019년 고려대학교 해상법 강좌 좌담회를 시작하도록 하겠다. 2009년부터 전문가 강좌가 시작되어 올해로 11회째를 맞이했다. 그해 있었던 해상법 관련 이슈들을 정리를 해보는 시간이다. 선주분야, 해상변호사분야, 선박금융분야, 조선분야, 물류분야, 해상보험분야의 전문가를 모시고 좌담회를 진행하는데 해상안전문야를 포함시켜서 이 분야에서도 전문가를 모셨다. 특별히 해양한국의 이인애 국장께 감사드린다. 해상법 좌담회를 2011년부터 월간 '해양한국'과 같이 개최하고 있다. 올해 좌담회 결과는 2020년 신년호에 게재될 예정이다.

오늘 좌담에 패널로 참석하신 전문가분들을 소개해드리겠습니다. 해운분야에서 이용백 현대상선 상무님을 모셨다. 조

**“해운계 법적쟁점 동아탱커 파산신청- 국내 최초 SPC 회생신청으로 주목, SPC 회생결정으로 선박금융 어려워질 것 우려, 채권단 보호하며 선박금융 발전? 비즈니스 보호하며 해운업 발전? 법적, 사회적 의견수렴 필요 사안”**

선분야의 오창봉 대선조선 본부장님 모셨다. 해상보험분야의 김지선 삼성화재 부장님 나오셨고, 해상법조분야의 김재희 선을 변호사님 모셨다. 해상안전분야에서 강동하 김&장 전무위원님 모셨고, 물류분야의 심동은 CJ대한통운 변호사님 나오셨다.

우선은 각 분야의 지난 1년 동안 있었던 중요한 법적 쟁점들을 말씀해주시기 바란다. 해운분야부터 들어보도록 하겠다.



△이용백

**이용백 현대상선 상무:** 해운업계를 강타한 법적 쟁점은 올해 초 유동성문제로 파산신청을 한 동아탱커사건이다. 지금 법정관리를 거쳐서 매물로 나와 있지만, 최초로 동아탱커가 어려워지면서 채권자인 금융사를 보호해야 할 것이냐, 선주의 비즈니스

를 보호해야 할 것이냐로 시각이 갈렸다. 채권단에서는 자구책 마련에 미온적인 동아탱커에 대해 즉각 선박을 처분해서 대출금을 상환하라는 요구를 했었고, 동아탱커는 수익구조가 확실한 장기계약을 한 상황이라서 시간을 두고 갚아나가겠다는 입장이었던 걸로 이해하고 있다.

최근 언론의 보도에 따르면, 매물로 나온 동아탱커에 대해서 국내 유수의 해운업체인 대한상선과 경영컨설팅 업체인 베이스HD 등 두 곳에서 인수의향서를 제출했다고 한다. 사건당시 “금융권과 해상기업을 모두 만족시키는 합의

안 도출에 역점을 두되 SPC에 대한 회생결정으로 선박금융이 어려워져서는 안된다”는 것이 전반적인 분위기였던 것으로 이해하고 있다. 향후 채권단을 우선 보호하면서 선박금융을 발전시켜 나갈 것이냐, 아니면 비즈니스 사업을 보호하면서 해운업을 발전시켜 나갈 것이냐에 대한 법적, 사회적 의견수렴이 필요한 사항이 아닌가 생각해본다.

**김인현:** 이용백 상무님께서 동아탱커 사건에 대해서 간단하게 말씀해주셨다. 다음으로 조선분야 오창봉 대선조선 본부장님께서 대선조선의 쟁점뿐만 아니라 우리나라 조선업계의 선박금융에 대해 전반적인 설명 부탁드립니다.

**오창봉 대선조선 본부장:** 조선업계는 2018년 대비 올해 11월말까지 세계적으로 발주가 40%에서 60%밖에 안 됐다. 대내적으로는 동아탱커 사건이 금융시장에서 불안정한 요소로 작용해 발주가 안되고 있고, 대외적으로는 미·중, 미·유 갈등, 그리고 한·일 갈등 등으로 인해 발주가 지연되고 있는 상황이다.

또한 IMO SOx 규제에 대한 대응책으로 선박연료 스크러버를 탑재해서 HFO로 갈 것이냐, LSFO를 뺄 것이냐, LNG를 선박연료로 할 것이냐에 대한 선택의 고민(기술적 미흡에 대한 보완의 필요성과 운영비 측면)이 있고 이러 친환경 고사양으로 건조한 경우에 선주와 화주들로부터 용선료 인상이나 장기 용선과 같은 어드벤처지 적용의 효

**“세계적 발주 작년의 40-60% 불과, 대내 동아탱커 사건 금융시장 불안정 대외 미중, 미유, 한일 갈등 등으로 발주 지연 상황 SOx 규제 대응 선박연료 대응 해운사 아직도 확신 못하는 듯 52시간 근로기준법, 안전사고 발생시 사업주에 모든 최종책임 어려운 환경 대선조선 70척 수주실적, 이중 중소해운사 선박 50척”**



△오창봉

과를 얻지 못하는 상황이어  
서 발주 의욕이 많이 낮아졌  
었다. 기술적으로 우려하는  
여러 사항은 충분히 해소된  
상태이나 하지만 이를 IMO  
에서 어느 정도까지 인정해  
줄 지 발주하는 해운사들이  
아직 확신을 갖지 못하는 것  
같다. 이런 상황 때문에 현재

까지도 발주가 많이 안되고 있는 상황이다. 금융적 측면에  
서 세계적인 해운 회사도 어려운 상황이지만 국내에서는  
해운업을 다른 일반 제조업과 동일한 기준으로 판단하고  
금융 관리 기준을 적용하여 발주 초기 증가하는 부채 비율  
에 의한 금융 관리를 하여 해운사에서의 신조에 영향을 주  
는 요소로 여겨진다. 중소 해운사들의 전체적인 여건으로  
더욱 좋지 않은 상황이다.

다음으로 사회적인 분위기 상으로도 4차 산업혁명과  
IoT 등의 기술과 연계해서 조선업이 마치 사양산업인 것처럼  
얘기하는데, 조선업은 2000년 이후 전체 수출물량에  
10위를 벗어난 적이 없는 굉장히 중요한 기간 산업이다.  
지금도 공식적으로 11만명의 직접 근로자가 있고 이는  
2005년 수준 밖에 안되는 안타까운 상황이다. 고용 집약  
적인 산업이다 보니 조선업에 가장 크게 영향을 받는 것이  
52시간 근로기준법, 노동 안전 관련해서 사고 발생시 사업  
주에게 모든 최종 책임을 물어 부담이 큰 상황이다. 이는  
선박 건조 기간과는 무관하게 적용하고 있고 조선소와의  
능률 향상을 통하여 극복하기에는 한계가 있다고 본다. 또  
한 예를 들면, 선박 시운전의 경우 보통 3박 4일을 나가야  
하는데 52시간 적용할 경우 그 사람들은 나머지 일주일  
을 쉬어야 한다. 조선업에서는 52시간 근로기준 규정이 예외  
로 인정받지 못하고 있다. 일반 선원들은 예외규정을 받고  
있는 것으로 알고 있지만 시운전 특수직종, 안전관리 특수  
직종들에서 예외규정을 요구하고 있지만 못 받고 있다. 이  
에 조선업에서는 50인 이하로 회사를 계속 쪼개고 있는 상  
황이 벌어지고 있다. 이 문제는 정확히 집어줘야 하지 않

**“최근 2년 대형 자연재해, 컨중심 대형사고  
빈발 보험사 수입기반 악화  
해외보험시장 다수 보험사 해상보험 인수  
중단 또는 인수규모 축소 증가  
전 세계 해상보험 보험료 18년 30조원,  
선박, 에너지 오프쇼어 역성장 추세  
해상보험 화두-담보력 부족, 삼성화재도  
선박보험 역성장 미국·이란 정치대립 따른  
호르무즈해협 전쟁보험료 5배까지 올라”**

을까 생각한다.

마지막으로 중소조선소 입장에서는 대선조선이 70척 정  
도를 수주를 했는데 그 중 중소해운사를 위한 선박이 약  
50척 정도이다. 해운회사가 현대상선과 SK해운, SM상선  
등 큰 회사도 있지만 중소해운사들이 있어야 같이 살아가  
는 것이다. 중소해운기업과 중소조선소와의 연계가 실질  
적으로 이뤄져야 한다고 생각한다.

**김지선 삼성화재 부장:**

2019년 해상보험 시장의 가  
장 중요한 이슈 중 하나는 시  
장의 규모가 지속적으로 축  
소되고 있다는 점이였다. 최  
근에는 자연재해, 컨테이너  
선 중심 대형사고가 빈번하  
게 일어나고 있고, 특히 최근  
2년 동안 사고빈도가 증가하



△김지선

고 있다 보니 실제로 보험사 입장에서는 수입기반이 악화  
되고 있다. 로이즈 신디के이트 및 런던을 중심으로 한 해외  
보험시장에서는 다수의 보험사가 해상보험 인수를 중단하  
거나 인수 규모를 축소하는 경우가 점점 더 증가하고 있다.

지난 9월에 개최된 국제해상보험연맹(IUMI) 총회에서  
발표된 통계자료를 보면, 전 세계 해상보험 보험료 규모는  
2018년 기준으로 약 30조원 가량 된다. 전체적으로는  
2017년과 동일한 수준이나 물동량 증가를 기반으로 소폭

성장한 적하보험 외 선박, 에너지 오프쇼어 보험은 모두 역성장을 하고 있는 추세로 확인된다. 이에 따라 국내 해상보험시장도 어려운 상황을 보내고 있다. 2019년 9월 기준, 국내 선박, 적하, 항공, 기타 해상보험의 원수보험료 규모는 4,156억이다. 전년 대비 소폭 상승한 것으로 되어 있지만, 실제로 연초 발생한 고액사고에 따른 일부 계약의 적하보험 요율 인상분을 제외하면 전체적으로는 역성장을 하고 있다. 선박보험료는 1,945억원 정도로, 업계 전체적으로 5년전 3,000억을 상회하던 보험료 규모가 지금은 2,000억 수준에 머무르는 역성장을 하고 있는 도전적인 상황이다.

또 다른 시장 내 주요 이슈는 보험비용의 증가이다. 선주나 화주들에게 보험료는 100% 비용이고, 원가를 절감해야 하는 상황에서 최근 해상보험의 보험료는 수직까지지는 아니지만 큰 폭으로 상승하고 있다. 이런 부분들이 선주나 화주 입장에서는 원가상승, 비용상승에 큰 걸림돌이 될 것이라 생각한다. 최근 갱신계약 추세를 보면, 무사고 또는 손해가 20~30% 밖에 안되는 계약들에 대해서도 기본적으로 10~25%의 요율 인상이 이루어지고 있다. 이 부분은 앞서 언급한 것처럼 지속적인 손익악화로 아예 해상보험 인수를 중단하거나 제공할 수 있는 보험담보를 축소하는 보험사들이 증가하고 있는 추세에 기인한 것이다. 해상보험의 담보력 부족 및 이에 따른 보험료의 상승은 당분간 지속될 것으로 전망되며, 해상보험 시장의 주요 변화를 가져올 것으로 보인다.

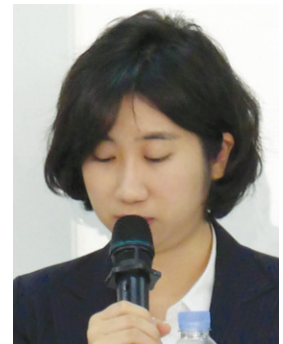
마지막으로 올해 해상보험 시장의 주요 이슈 중 하나는 미국과 이란간의 정치적 대립에 따라 이란 호르무즈 해협을 운항하는 선박과 해당화물에 대한 선박 및 적하의 전쟁보험료가 큰 폭으로 인상되었다는 것이다. 연초에 보험요율이 200~500%가 인상되었다고 할 만큼 큰 폭의 요율인상이 있었고, 실제 해당 지역에서 원유를 수입하는 국내 주요 정유회사들은 100억 이상의 추가보험료를 부담할 것이라는 전망도 있었다. 지금 현재는 해당 지역의 긴장도가 완화되면서 요율 인상폭이 조금씩 안정화되고 있는데, 변동성이 많은 부분이기 때문에 예의주시할 필요가 있다.

**“BIMCO · Intertanko, IMO SOx규제 관련 용선계약 가이드라인 배포  
동아탱커 회생절차 신청, BBCHP 선박매각 채권단이익부합 이유로 기각  
‘씨그랜드’ 호 충돌사고,  
‘스톨트 그로이란드’ 호 화재사고 등 대형사고 발생”**

**김인현:** 무엇보다도 해운산업이 위축되다 보니 보험료도 축소되는 상황이고 전쟁보험료와 관련해서는 우리 해상법에 직접 연결되는 부분이라고 생각된다. 다음은 해상법조 분야의 김재희 변호사님께서 말씀해주시겠다.

**김재희 법무법인 선을 변**

**호사:** 올해 법조계에서 중요하게 다뤄졌던 사건이나 쟁점에 대해서 말하겠다. 여러 차례 논의된 바가 있는 IMO 황산화물 배출규제가 2020년 1월 1일부터 시행됨으로써 각국 해운선사 및 그 보험자들이 이에 대한 대비를 분



△김재희

주하게 하고 있다. 이와 관련 빔코(BIMCO)와 인터탱코(Intertanko)에서는 위 규제 관련하여 용선계약에 편입하여 사용할 수 있는 ‘BIMCO 2020 Marine Fuel Sulphur Content Clause’ ‘BIMCO 2020 Fuel Translation Clause’ ‘INTERTANKO Bunker Compliance Clause’ 등의 예시조항들을 발표한 적이 있고, IG Club 등 여러 클럽에서도 용선계약 관련해서 가이드라인을 배포하고 있다.

국내에서는 우선 동아탱커가 4월에 기업회생절차를 신청하면서 법정관리가 들어간 사건이 있었다. 동아탱커는 SPC에 대한 회생절차 신청했는데, SPC가 소유하고 있는 BBCHP(국적취득조건부 나용선) 선박을 매각하는 것이 결국 채권단의 이익에 부합하다는 이유로 기각됐다.

또한 올해에는 대형 선박사고들이 있었다. 2월경에 러시

아 선박 '씨그랜드' 호가 부산에서 요트 2대, 바지선 1대를 충돌한 후 광안대교를 충돌한 사고가 있었다. 위 선박의 선장은 기소되어 올해 9월경에 제1심에서 징역 2년 4개월과 집행유예 4년을 선고받았고, 이는 항소 없이 확정되었다. 민사적으로는 당사자간 합의로 배상문제가 종결되어 소송절차로는 이어지지 않았다. 이어 9월에는 울산 염포부두에 정박중이던 석유화학제품운반선(케미컬 탱커) '스토틀 그로이란드' 호에서 폭발과 함께 화재가 발생하는 사고가 있었다. 다행히 사망자는 없었지만 부상자가 여럿 발생했다. 현재로서는 화물 탱크에 선적되어 있는 스티렌 모노머(SM) 화학제품에서 화재가 발생한 것으로 여겨지고 있는데 아직 구체적인 원인에 대한 조사가 이루어지고 있으므로, 그 결과가 나오면 선박의 감항성 등 여러 법적 쟁점이 다투어질 것으로 예상된다.

한편 8월에는 해운법이 개정되었다. 주된 개정취지는 외항정기화물운송사업자 등과 화주 간 불공정 거래관행을 근절하려는 것이다. 해운법 제29조의 2를 신설해서 외항정기화물운송사업자 등과 화주가 3개월 이상의 기간을 정한 화물운송계약을 체결하는 경우, 운임 및 요금의 우대조건, 최소 운송물량의 보장 등에 관한 사항을 포함하도록 하고 있다. 또한 동법 제31조 제1항에서 외항정기화물운송사업자가 정당한 사유 없이 운송계약을 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위를 추가로 금지하고 있으며 화주가 우월적 지위를 이용하여 부당하게 입찰에 참여하게 하는 등의 행위 등을 추가로 금지하고 있다. 누구든지 이를 위반한 사실을 인지한 때에는 해양수산부장관에게 신고할 수 있고, 위 신고가 있으면 해양수산부장관은 해상운송 시장의 건전한 발전을 해칠 우려가 있다고 인정되면 그 내용의 변경이나 조정 등 필요한 조치를 명하거나, '독점규제 및 공정거래에 관한 법률'을 위반하였다고 판단되는 때에는 조정 등 필요한 조치를 명하는 대신 관계부처에 신고의 내용을 통보해야 한다.

올해 주목할만한 해상법 판결로는 대법원 2019. 7. 24. 선고 2017마1442 결정이 있었다. 정기용선 선박에 대해서 예선료 채권을 가지는 채권자가 있다면 선체용선에 관한

상법 제850조 제2항이 유추적용되어서 선박소유자의 선박에 대해서 경매를 청구할 수 있다는 사건이다. 이 판결은 정기용선된 선박과 관련하여 기존에 유추적용되던 상법 제850조 제1항에 이어 동조 2항까지도 유추적용이 된다는 것을 분명히 하였다는 점에서 의미가 있다. 이어 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결은 운송인의 채권·채무에 관한 단기의 제척기간이 기산되는 시점에 대한 판결로 이를 보다 엄격하게 적용하여야 한다는 입장을 확인하고 있다는 면에서 주지할만하다.

아울러 대법원 2019. 4. 11. 선고 2016다276719 판결도 주지할만한데 위 판결은 서렌더 선하증권의 상환증권성 포기에 따른 법적 효과에 대하여 자세하고 본격적으로 판시한 대법원 판결이라는 의미가 있다. 마지막으로 관세법 관련 대법원 2019. 2. 28. 선고 2018두62539 심리불속행 기각 판결에서는 비록 과거 대법원 판결에서는 국적취득 조건부 나용선계약(BBCHP)에 의한 선박이 우리나라에 입항하면 국적취득 여부를 불문하고 관세법상 수입에 해당한다고 판시하였으나 선박이 수리를 위하여 단순히 국내에 입항하였다는 사정만으로 관세법상 수입으로 볼 수 없고, 해당 선박 및 그 적재된 유류가 국내에서 소비 또는 사용되어 내국물품이 되거나 자유유통 상태에 들어가야 관세법상 수입이라고 볼 수 있다고 한 원심판결을 확정했다. 이는 국적취득조건부 나용선과 관련하여 관세법상 수입의 의미를 분명하게 밝혔다는 의의가 있다.

**김인현:** 김재희 변호사께서 상세한 판결내용을 잘 말씀 해주셨다. 다음으로 김&장법률사무소의 강동화 전문위원께서 해상안전에 대해 말씀해주시겠다.

**강동화 김&장 법률 전문위원:** 과거의 좌담회에서 해상안전 주제가 직접적으로 다루어진 적은 없고, 해상법조계 주제에서 그해 발생한 주요 해양사고 1~2건에 대해 간략하게 언급되는 정도였던 것으로 보인다. 올해(2019년)는 국내에서 발생한 외국선박, 국내선박 사고와 외국에서 한 국적 선사가 운영하는 선박의 대형사고가 예년에 비해 상

**“국내외 선박의 대형사고  
예년보다 많이 발생  
선박안전, 인명사고 국민관심 증대,  
해양사고관리제도 홍보,  
안전인식 관례화  
국내 등록선박 줄어듦과 해양사고 증가,  
대형 해양사고 처리비용 증가추세”  
올해부터 연안선박 및  
이용자로 안전관리 대상 확대정책**

대적으로 많이 발생한 해라고 할 수 있다. 이런 부분에 대해서 연일 언론에서 다루지다 보니 ‘세월호’ 사고 이후에 국민들의 선박안전과 인명사고에 대한 관심도가 상당히 증대됐고 그에 따른 사고예방, 제도·정책부분에 대한 요구가 증대됐다. 정부도 그에 발맞춰 해양사고 관리에 대한 제도, 국민에 대한 홍보, 안전에 대한 인식과 같은 부분에서도 중요 관례로 다룬 한 해였던 것으로 판단된다.

중앙해양안전심판원에서 매년 발표하는 선박사고 통계 중 2013년에서 2018년까지 최근 5년간 발생한 해양사고의 통계에 따르면, 우리나라의 전체 등록선박은 매년 감소하고 있는 반면, 해양사고 발생건수는 지속적으로 증가하고 있다. 구체적인 수치를 살펴보면 2018년도에 우리나라 또는 외국에서 발생한 한국적 선박의 해양사고는 총 2,671건이었다. 그 중에서 어선사고가 전체사고의 69.1%를 차지했고, 전체 해양사고의 89.6%가 우리나라 영해 내 연안수역에서 발생한 것으로 조사됐다.

사고 유형을 살펴보면, 어선의 경우 기관손상, 상선의 경우는 충돌이 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 이러한 통계기준으로 봤을 때 기존에는 대형선박이나 국제항해종사자에 대한 안전에 초점을 두고 정책을 구성했다면, 올해부터는 연안선박 및 이용자 등으로 안전관리 대상을 확대하여 관련정책을 추진하고 있다고 확인된다. 전세계 대형 해양사고의 발생 건수를 IG P&I Club의 분석 자료를 토대로 보면, 해양사고의 발생 건수는 전체적으로 감소하고 있으나 대형 해양사고의 건당 발생하는 손해 및 각종비용이,

선박의 대형화와 고가의 침단설비가 지속적으로 증가하고 있는 추세이다 보니, 대형 해양사고가 발생 시 선박구조비용, 기타 육상시설에 인명에 미치는 파급효과가 상당히 크기 때문에 대형 해양사고를 처리하는 비용도 증가하고 있는 추세이다. 2019



△강동화

년 발생한 주요 상선의 주요 대형 해양사고를 간략히 살펴 보도록 하겠다. 국내에서는 2019년 1월 11일 파나마 국적 화물선 ‘코에타호’와 여수 선적 낚시어선 ‘무적호’가 통영 근해에서 충돌한 후 무적호가 전복되면서 무적호의 선장과 승객 4명이 사망하는 사고가 있었다. 이와 관련 부산해양안전심판원은 이 충돌사고에 대한 원인제공 정도를 무적호측이 55%, 코에타호 측이 45%로 각각 배분했고, 형사절차와 관련해서는 검찰은 무적호 1항사 및 선주의 업무상과실치사상죄, 업무상과실선박전복죄, 해양환경관리법 위반 혐의에 대해서는 대한민국 주권이 미치지 않는 공해에서 발생한 사고로 대한민국의 형사재판권이 없다고 판단하고 1항사의 국적국인 필리핀 또는 코에타호의 선적국인 파나마에 형사재판권이 있는 것으로 판단하여 최종적으로 ‘공소권 없음’으로 결론을 내고 사건을 필리핀 검찰로 넘긴 바 있다.

두 번째로 러시아 선적 ‘씨그랜드호’가 부산항 용호부두에서 출항 중 인근의 접안시설과 계류 중인 요트와 충돌하였고, 이후 광안대교와 접촉하는 사고가 있었다. 이에 대해 김 변호사님이 말씀하신 바와 같이 검찰은 선장에 대해서 징역 2년 6개월에 집행유예 4년을 선고했다. 음주운항, 선박교통사고 도주, 업무상 교통방해 예선 미사용 혐의에 대해서 전부 유죄로 판단했고, 선장은 여전히 사고 후에 음주를 했다고 주장하고 있지만 부산해양안전심판원에서는 사고원인으로 선장이 술에 취한 상태에서 자선의 선회 성능 등 제반 여건을 제대로 확인하지 않고 예선 사용 없이 무리하게 출항하다 사고가 난 것으로 판단하고 있다.

### “유조선 ‘동아 테미스호’ 인천항북항 접안 중 부두접촉사고 울산항에 정박중 아일랜드국적 석유제품운반선 화물창 폭발화재 람차방향 정박 ‘KMTC 홍콩호’ 컨테이너 폭발, 화물·선박 전소 현대글로벌비스 자동차운반선 ‘골든레이호’ 전복사고, 구조비용 3천억”

그 외에 2019년 5월 22일 울산항에 접안하여 자동차를 선적하고 있던 바하마 국적 자동차운반선에 화재가 발생하여 상당수의 자동차에 피해가 발생했다. 2019년 6월 8일에는 파나마 국적 유조선 ‘동아 테미스호’가 도선사가 승선한 상태에서 인천항 북항에 접안하는 과정에서 부두와 접촉하는 사고로 부두에 상당한 손해가 발생했다. 마지막으로 2019년 9월 28일 울산항에 정박 중이던 케이만 아일랜드 국적 석유제품운반선 화물창에서 폭발, 화재가 발생했고 이로 인해 울산대교 및 부두시설 등과 항만근로자들의 인명손상, 선체손상 등으로 큰 사고가 발생했다. 이 사고의 경우 지금 주장하는 손해규모로는 수백억 정도 특히 울산대교에 입은 손해가 300억원 정도로 추산되고 있다. 추후에 선박의 책임자, 각 이해 당사자간의 다툼과 법적 이슈가 발생할 것으로 보인다. 이런 사고들에 대해서 우리나라 해양경찰, 검찰, 해양안전심판원에서 사고원인에 대한 부분과 각 이해당사자간의 과실에 대한 부분에 대해서는 조사 중인 것으로 확인되고 있다.

한편 국내에서 발생한 사고 외에 우리나라 국적선사가 운영하고 있는 선박과 관련해서 외국에서 발생한 대형 해양사고가 있었다. 2019년 5월 25일 태국 람차방향에서 정박 중이던 고려해운 소속 ‘KMTC 홍콩호’의 컨테이너에서 폭발이 일어나 수십명의 항만근로자가 다치고 인근 화물과 선박 자체가 전소되어 상당한 피해를 입었다. 2019년 9월 8일에는 현대 글로벌비스 소속 자동차운반선 ‘골든레이호’가 미국 남동부 브리즈워크 항구를 출항하는 과정에서 전복되는 사고가 있었고 다행히 인명사고는 없었지만 선박

이 전손 처리되었고 구조비용으로 약 3,000억 정도 발생할 것으로 예상된다. 위 사고에 대해서는 태국 당국과 미국해양경비대(USCG)에서 사고 원인에 대한 조사를 진행하고 조사결과에 대해 한국정부와 공유할 예정인 것으로 이해하고 있다.

이 외에도 우리나라 선박과 직접적인 관련이 있는 사고는 아니지만 2019년 5월 29일 헝가리 부다페스트 다뉴브강에서 한국인 관광객 33명이 탑승하고 있던 유람선 ‘허블레아니호’가 다른 크루즈선과 충돌하여 허블레아니호의 한국인 25명이 사망하고 1명이 실종되는 사고가 있었다. 이와 관련하여 우리나라 법무부는 해당 사고의 책임자에 대한 헝가리 사법당국의 신속한 수사와 엄정한 처벌이 이뤄지도록 요구하고 있으며, 민사적으로는 유가족 및 여행사도 가해선박 상대로 손해배상청구를 준비 중인 것으로 파악된다.

**김인현:** 강동화 위원께서 해양사고에 대해서 일목요연하게 정리를 잘해주셨다. 대형사고가 앞으로 발생하지 않기를 고대해 본다. 다음으로 심동은 CJ 대한통운 변호사님께서 물류산업분야에 대해 말씀해주시겠다.

#### 심동은 CJ 대한통운 변호사

먼저 상법 제814조 제척기간의 기산점 관련한 대법원 2019.6.13. 선고 2019다205947판결이다. 대법원은 “운송물이 멸실되거나 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우에는 ‘운송물을 인도할 날’을 기준으로 제척기간이 도과하였는지를 판단하여야 한다. 여기서 ‘운송물을 인도할 날’이란 통상 운송계약이 그 내용을 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 의미한다”고 판시했다. 실무적으로 볼 때 이는 상법 제814조의 해상 개품운송인의 채권·채무에 관한 단기 시효가 실무상 간과되기 쉽다는 점



△심동은

“운송인과 운송주선인 구별,  
구체 사건에서 문제 많아  
중국선사 항해용선계약 용선자 상대  
구상청구 영국중재 신청  
임의로 항로이탈 실화주간 약정  
지체상금 손해, 선사상대 중재진행”

및 인도가 지연될 수 밖에 없는 구체적인 제반 사정을 참작하면, 대법원의 판결은 타당하다고 보인다.

그 외 CJ대한통운에서 해상운송 관련 분쟁 건이 많은데 간략히 소개하겠다. 당사에서는 특히 운송인과 운송주선인 구별이 구체적인 사건에서 많이 문제가 되고 있다. 그래서 운임 채권의 법적 성격이 운송인인지, 운송주선인지에 따라서 소멸시효 또는 제척기간에 해당하게 되는데, 제척기간으로 보게 되면, 소멸시효에서의 중단의 개념이 인정되지 않기 때문에 운임채권자 입장에서는 상당히 민감한 사건이 있었다. 소송진행 중인 건이 있다.

두 번째로 당사는 항해용선계약의 용선자로서, 중간에서 중국 선사-당사-화주 간에 단계적으로 운송계약관계에서 발생한 벌크 화물 변질에 따른 분쟁이다. 화주가 먼저 중국 선사를 대상으로 하여 중국법원에 제소해 전부 승소하였다. 그 후에 패소한 중국 선사가 용선자인 당사를 상대로 구상청구를 위해 영국 중재를 신청, 진행 중이다.

다음으로 중국 선사와 당사간에 항해용선계약을 체결하였는데, Fixture Note상 명백히 항로가 약정되었음에도, 선사가 임의로 항로를 이탈하여 당사가 실화주간에 약정한 지체상금 상당의 손해를 입게 되어, 중국 선사를 상대로 중재 진행 중인 사건이 있다.

**김인현:** 판례 814조에 의해 단기 제척기간이 적용되고 운송주선인으로 되면 법률 평가가 달라진다. 보험 기능과 운송인 기능을 다하는 CJ대한통운 입장에서 중요한 지적을 해준 것 같다.

다음 제가 학계를 대표해서 말씀을 드리겠다. 올해 해상법 관련분야 연구는 한국해법학회가 주도적으로 했고 고

“학계 자동운항선박,  
선박금융과 회사도산 등 연구범위 확대  
세계해법회 멕시코 총회,  
동아시아 해상법포럼 개최  
국회에서 해사법학회와 부산시,  
해사법원 설립문제 공청회  
부산에 해사중재기구 설립,  
서울해사중재협회 한 건 진행중”

려대학교 해상법 연구센터에서도 활발하게 활동하고 있다. 특히 수산해양레저법연구회가 만들어져서 수산, 레저분야도 해상법의 연구분야로 채택됐다. 선박건조연구회는 2개월에 한번씩 총 5번 열렸는데 동아탱커 건을 포함해서 활발하게 선박건조 및 선박금융분야에 대한 연구가 이뤄졌다.



△김인현

두 번째 연구 테마 범위가 확대됐다. 올해에는 학위 논문에서도 무인선박, 자동운항선박 등 연구가 활발히 진행되고 있고 선박금융과 회사 도산 등 경제법의 문제도 다뤄졌다. 세 번째 해외상황에서는 일본이 상법안에 있는 해상법을 개정했다. 1898년에 만들어진 해상법을 지금까지 사용해왔는데 대대적인 개정작업을 통해 올해 5월부터 새로 개정된 해상법이 적용됐다. 세계해법회(CMI)에서는 올해 멕시코에서 총회를 열었다. 2020년에는 CMI가 4년에 한번씩 개최하는 컨퍼런스를 일본 동경에서 개최할 예정이어서 일본 해상법 전문가들이 활발히 준비하고 있다. 동아시아 해상법포럼은 고려대학교와 일본 와세다대학교, 중국 대련해사대학이 주관하는데 올해 12회를 맞이해서 고려대학교에서 지난 11월 초에 행사를 가졌다.

네 번째로 해사법원 문제를 말씀드리고자 한다. 해사법원 문제는 한국해사법정중재활성화 추진위원회(위원장 김인현)가 결성되어있는데, 한국해법학회(회장 조성극 변호



사)가 주축이다. 추진작업이 진행되지 4년 정도 경과가 됐다. 부산, 인천, 서울, 경기지역에서 지역별로 해상법원을 유치해야 한다고 활동하고 있지만 해상법원 설치는 아직 진전이 없는 상태이다. 올해 12월 5일 국회에서 해상법학회와 부산시가 공동으로 좌담회를 열었다. 인천시는 개발 중인 내항에 해상법원을 설치한다고 하면서 역시 12월 16일 인화대에서 토론회를 개최했다. 한편, 한국해법학회와 해상법정추진위원회도 금년(2019년) 두 번 회의를 열어 이 문제의 해결방안 논의를 진행했다. 현재 해법학회의 대체적인 생각은, 사건수가 워낙 적어서 해상법원을 설립하기는 쉽지 않다는 것이다. 이에 독립된 해상법원의 설치보다는 현재 서울과 부산지방법원에 있는 해사전담부를 좀 더 확대시켜 운영함으로써 인적, 물적 인프라를 확충해 나가는 것이 우선이다. 해사전담부의 판사를 해상법 전문가로 임명하고 해사전담부를 수도권과 부산지역에 하나씩 두어서 판사를 순환, 보직시키지 않고 적응성을 기르고, 해사사항들은 모두 전담부에서 처리하도록 하고, 토요일과 일요일에도 해상법원은 선박의 강제집행이나 가압류 해방을 가능하도록 하는 전담규칙을 가지고 있다면 굳이 독립된 해상법원이 아니더라도 실질적으로 해상법원의 역할을 하는 것이기 때문에 해사전담부를 확대시키는 것이 현실적이다. 그러나 현재 국회에 제출된 5개의 해상법원설치관련 법안은 내년 4월 폐기되고 다시 시작하기 때문에 설치지역과 무관하게 일단 법안을 통과시키고 추후에 지역적인 문제를 해결하자는 의견도 제시됐다.

2018년 서울에서는 서울해사중재협회가 만들어졌고 대한상사중재원에서는 부산에 아태해사중재센터를 만들었다. 서울해사중재협회에서는 한 건이 종결되었고 다른 한 건도 진행 중인 것으로 안다. 다음으로 각 분야의 인적 구성에서 변화를 다뤄보도록 하겠다. 이용백 상무님 먼저 발언해주시겠다.

**이용백:** 인물 위주로 본다면 문성혁 해수부 장관이 새로 취임했다는 점을 들 수 있다. 한국해양대 출신으로서 선장 생활을 경험했고 학자로서 많은 업적을 냈다. 해운이나 해

**“문성혁 해수부 장관, 장영태 KM 1원장, KP&I 박영안 회장 취임  
배재훈 현대상선 사장  
물류기업CEO출신 ‘역지사지’ 기대  
금융통 한국선박금융 서기원 사장 주목”**

양분야에 관심도도 높아서 과거보다 훨씬 해양친화적인 장관으로서 기대가 크다. 취임이후 해운산업의 경쟁력 강화와 글로벌 물류 중심지 조성을 위한 주요 과제를 성공적으로 추진하고 있다고 본다. 한국해양수산개발원(KMI)에 지난 10월 장영태 신임 원장이 취임했다. 현대상선에서는 상호 협력을 통해 적취울 제고라든지, 국적선사 재건을 위한 여러 분야에서의 솔루션을 도출할 것을 기대하고 있다.

업계 쪽에서는 한국선주상호보험조합(KP&I) 박영안 회장(태영상선 사장)도 새로 취임해서 성과들을 내고 있다. 현대상선과도 30만톤(재화중량톤)급 신조 초대형 유조선(VLCC)인 ‘유니버설파트너’ 호를 신규 유치하는 등 성과를 냈으며, 해수부 주최 13회 장보고대상에서 대상을 수상해 주목받고 있다. 물류전문가 출신인 현대상선의 새로운 CEO 취임한 것도 해운업계의 중요한 인적 이슈이다. 배재훈 신임사장은 LG전자 부사장과 물류기업인 판토스 CEO를 거치면서 해운선사와도 깊은 관계를 맺어왔다. 이제 선사의 CEO의 입장에서, 화주에게 필요한 것은 과연 무엇일까 고민하며 ‘역지사지’의 시각으로보다 깊게 구상할 수 있다는 점에서 과거에 상대 쪽 입장에 있었던 것이 큰 도움이 될 것으로 예상된다. 화주의 니즈와 Pain Point를 이해하고 부가가치를 가진 물류 솔루션을 제공함으로써 국내외 화주들에게도 파트너 CEO로서 기대를 받고 있다. 현재 현대 상선이 처한 상황을 감안하면, 실적도 목표 이상으로 나오고 있어서 시장의 평판도 A 정도로 생각하고 있다. 한국선박금융 서기원 대표도 주목해볼 만한 인물이다. 투신사, 국민연금공단, 자산운용사를 거친 금융통으로 선박금융업계에 새로운 바람을 불어일으키지 않을까 기대된다.

한편 인물동향은 아니지만 전라남도의 수상도 괄목할

**“국적원양 컨선사 인력 다른 직종으로  
대거 이탈 문제 중견이력 퇴사 심각한 수준,  
열악한 처우 주 요인, 해운업계 전반문제  
채용단계에서 입사예정자 처우 불만  
입사 포기사례도, 전문인력 유치조건 필요,  
정책차원 고려 사항”**

만한 점이다. 전국 최초로 섬 자원을 조사 및 DB화하고, 세계 최초로 ‘섬의 날’ 제정을 건의해 관철시키고, 섬 주민들과 함께 공식행사도 치렀다. 국민들의 시선을 해양 쪽으로 돌려놓은 공로가 있다고 할 수 있다.

다음은 해운 전문인력에 대한 문제 제기이다. 현재 연간 1,000명이 배정되고 있는 승선근무예비역을 800명으로 20% 감축하기로 정부가 방침을 정했다. 2026년부터 800명으로 축소된다는 것인데, 업계에도 파장이 클 것으로 본다.

인력문제에 있어서 또 한 가지 아쉬운 점은 국적원양 컨테이너선사 인력들이 다른 직종을 찾아 대거 이탈하고 있는 것이다. 10여년간 지속된 불황과 8년째 동결된 임금으로 인한 열악한 처우가 주 원인으로 보이는데, 실제로 현대상선의 경우 중견 인력의 퇴사가 심각한 수준이다. 현대상선뿐 아니라 한국해운업계의 전반적인 문제점으로 지적할 수 있다. 실제 사례를 보면, 2016년 이후 지난 지금까지 총 188명이 회사를 떠났다. 본사 기준으로 임원을 제외하고, 현재 근무하는 인력 831명의 23%에 달하는 수치이다. 5명 중에 1명 이상이 퇴직한 셈이다. 2016년 입사한 신입사원은 31%나 회사를 떠나 다른 직종으로 옮겨 갔다. 국적해운선사의 현실을 보여주는 것 같다.

또한 채용단계에서 빈약한 처우에 대한 불만으로 입사를 포기하는 경우도 크게 늘고 있다. 2017년에 3% 수준이던 합격 후 입사 포기자 비율이 2018년에는 20%가 넘어섰고, 2018년 IT경력직 채용의 경우 입사 예정자의 27%가 처우 불만으로 입사를 포기했다. 이 정도면 개인적인 생각으로 원양 국적선사 인력들에게 타 산업으로의 엑소터스라고 말할 수 있다.

당장 내년에 2만 4,000TEU급 12척, 2021년에 1만



5,000TEU급 8척이 들어오는데, 중견 전문인력들이 대량으로 이탈하게 되면서 하드웨어는 갖춰지고 있지만 소프트웨어는 부실해지고 있다. 물론 현대상선만의 특수한 문제일수도 있지만, 해운재건이라는 큰 목표달성에 지장이 초래되는 게 아닌가 하는 걱정이 있다. 업계에 널리 퍼져 있는 상황이라고 본다. 해운업은 다른 업종에 비해서 훨씬 자본집약적이고, 따라서 인건비 부담도 적은 편이다.

해양진흥공사의 출범과 지원책의 가시화로 인해, 해운물류기업의 선박 경쟁력이 강화되면서, 안정적인 화물 확보를 위한 다각적인 노력을 더욱 기울여야 할 상황이다. 인력 유출이 아니라 전문인력을 유치할 수 있는 조건들이 주어지는 것이 필요하다. 그 이유가 단순히 열악한 처우환경 때문이라면 정책차원에서 고려할 사항이라고 생각한다.

**김인현:** 다음으로 조선분야에서 말씀해주시죠.

**오창봉:** 조선분야에서는 조선업체 사장님들이 작년에 새로 취임하신 분들 중에 기술자분들이 있었다. 현대의 한영석 사장님, 현대미포조선 신현대 사장님, 현대삼호 이상균 사장님 모두 설계 기술자 출신이다. 삼성, 대우도 마찬가지고 대선조선도 올해 4월에 사장으로 취임한 이수근 대표가 종합설계와 선형개발의 전문가였다. 이러한 기술 전문가들이 주요 조선소 사장님들 선장되는 이유는 기술 개발에 대응하기 위한 조선소들의 당연한 대응이라 여겨진다.

한국의 평균 선령이 2013년 이후 부터 13-14년 사이를 유지하고 있는 사이에 중국이 11년, 일본은 8년을 유지하

**“조선업체 설계 등 기술자분야 출신  
CEO 취임 18년 조선종사자 17만명으로 줄어,  
연구 및 근로 인력 70% 감소  
조선관련산업 인력육성 훈련인원  
3-4천명에서 4-500명으로 줄어”**

고 있어 해운업에서의 경쟁력이 반드시 필요한 상황이고 선가도 나아지지 않는 현실에서 이를 극복해보려는 조선소들의 노력이라고 생각한다.

대선조선은 2018년 10월 국내 최초 자체 설계한 연안여객선을 취항시키면서 기술력을 인정받은 것처럼 중소 조선소의 기술력 제고가 반드시 필요하다.

올해 말 한국선급(KR) 회장이 바뀐다. (12월 23일 이형철 회장님 취임)

조선업도 인력 문제가 심각하다. 2014년에 전체 종사자가 21만명 정도 있었는데 2018년말 기준으로 17만명으로 줄었다. 연구인력은 70% 줄었고 현장에서 일하는 실질 생산 근로 인력도 70% 줄었다. 조선 생산 작업자의 평균연령이 55세 이상에 육박하고 있다. 조선업에서도 산업현장에서 일하는 인력을 육성하고 있고 일반적으로 각 회사의 기술 훈련원에서 연간 3,000명에서 4,000명 정도 훈련을 받았다. 하지만 2018년 기준으로 400-500명으로 줄었다. 월급을 70%를 주고 6개월 연수받고 용접사, 도선사에 취업을 시키는 프로그램들이 있지만 사람들이 오지 않는다.

조선산업이나 해운산업이 마치 4차 산업혁명시대에 뒤떨어진 사업처럼 인식이 퍼져있고 나름대로 어려운 상황속에서 일하고 있음에도 불구하고 사회적 인식 개선이 되고 있지 않은 것이 현실이다. 대선조선에서도 4차 산업혁명에 맞춰 최첨단기술과 접목한 자율운항선박을 개발하고 있지만, 법령 규제에 따라서 선박을 테스트할 장소를 못 찾아서 호수나 낙동강 댐 인근에서 작은 배로 테스트하는 등 제한이 많다. 선박안전법 등 법적 규제가 강화되고 나서 처벌조항이 강화되고 확대 해석되고 있다. 이와 같은 상황에서 사람들이 부담을 많이 느끼고 있다.

또한 선박사고가 발생했을 때 오는 책임감, 부담감이 적



극적인 개발에 전념하지 못하고 있는 이유 중 하나이다. 이와 함께 2010년도에 조선관련 학과가 많아졌지만 최근에 조선관련 학과를 통·폐합하고 있고 학생 정원수를 줄이면서 조선분야뿐만 아니라 선박 운항을 위한 기관과, 항해과 등 해운 관련 학과도 축소가 되는 것을 보면 안타까운 현실이다. 대선조선에서도 올해 15명 신입사원을 뽑았다. 하지만 4명의 입사 포기자가 생겼다. 조선소에서 인력이 필요하면 설계자들이 현장에 뛰어가야 하는 등 어렵고 열악한 근무환경에서 일하는 것을 사실이다. 상당히 안타까운 상황이다.

**김인현:** 조선업도 인력이 많이 줄었다는 말씀해주셨다. 안타까운 현실이다. 다음으로 해상보험분야의 김지선 부장님이 말씀해주시겠다.

**김지선:** 앞서 언급한 바와 같이 해상보험 시장의 지속적인 규모와 수익기반 감소에 따라 국내외의 모두 해상보험 조직 및 인력은 축소, 감소되는 추세를 보이고 있다. 해외시장에서는 해상보험 인수 중단, 축소로 관련 조직의 규모와 인력 감축이 이루어졌다. 국내시장 또한 다른 보험종목과 조직 및 인력통합 등 업무효율화 및 비용 절감을 위한 조치가 이루어지고 있다. 그 일환으로 예전에 해상업무팀 등 해상보험에 특화되어 운영되던 조직들을 유사한 성격을 가지고 있는 타보험 조직과 통합하여 업무조직을 운영하는 회사가 점점 증가하고 있다.

실제로 삼성화재도 12월초 조직개편을 통해 ‘재물·해상언터라이팅’ 파트라는 이름으로 재물보험과 해상보험

“해상보험 조직 및 인력 축소 및  
감소 추세, 조직통합, 업무효율화,  
비용절감 조치, 삼성화재  
‘재물·해상언더라이팅’  
파트로 통합 해상보험 전문적으로 배우고  
육성할 기반 점점 약화  
‘선박저당권자 이익보험’ 투자사,  
선박금융 제공사에 판매”

업무조직을 통합하였다. 현재 해상보험 관련 업무부서를 단독으로 운영하는 회사는 현대해상 1개사로 축소되었다.

이런 조직의 통합을 보면서 회사입장에서는 비용절감과 업무효율화라는 장점도 있지만 단점도 분명히 있다. 타보험조직과 콜라보레이션을 할 수 있기 때문에 후배들이 전통적인 해상보험 외 다른 시장과 상품을 바라보고 시야를 넓힐 수 있는 기회가 되지 않을까라는 기대감이 있는 반면, 해상보험을 전문적으로 배우고 육성할 수 있는 기반은 점점 약화될 수 밖에 없음을 우려되는 부분이다. 제가 입사할 때만 해도 해상보험이 지원 1순위였는데 지금 현실은 그렇지 않다. 내부적으로 가지고 있는 고민은 똑같다. ‘해상보험을 전문적으로 배우고 애정을 가지고 투자를 할 수 있는 젊은 인력을 어떻게 하면 양성할 수 있을까’ 하는 것이다.

현 상황을 극복하기 위해 좋은 인력들이 해상보험을 찾아올 수 있는 기반을 만들어야 한다. 이를 위해서는 해외 시장 개척, 새로운 판매채널 확보, 신상품 개발 등 새로운 성장동력을 발굴하고, 자체가격 산출 및 담보력 확대 등 사업확대에 필요한 역량을 갖출 수 있도록 부단한 노력을 기울여야 한다. 보험회사 내부적 노력만으로는 어렵고 외부 전문가들의 많은 지원이 필요하다.

한가지 예로 선박금융은 전통적인 해상보험을 판매했던 저희 직원들에게는 생소한 부분이어서 보험과 연계가 되지 않는 것으로 생각했다. 최근 관심을 가지고 있는 상품 중 하나는 ‘선박저당권자 이익보험’이라는 상품이다. 일반 선박보험에서 면책사유, 고지의무위반 등으로 인해서 선박보험금 지급을 거절하는 사례가 있다. 이 경우 해당 선

“법무법인 선율, 정동국제에  
로스쿨 변호사 2명 영입  
법무법인 광장, 세경, 세창,  
지평도 로스쿨 변호사 각 1명 입사  
법률사무소 시선→법무법인 해운으로  
변경, 로스쿨 변호사 입사”

박을 담보로 대출을 제공했던 금융회사 입장에서는 대출금 회수가 어려워지는 문제가 있다. 선박저당권자이익보험은 면책사유나 고지의무위반 등으로 피보험자가 보험금을 받지 못할 때 저당권자 또는 질권자가 손실을 볼 수 있는 금액을 보장받을 수 있는 보험이다.

선박금융 분야는 법적인 이슈를 가지고 있기 때문에 실제 보험수요가 있을 것으로 생각되고 이슈사항이나 분쟁이 발생했을 때 모든 업계분들이 함께 고민하면서 케어할 수 있는 영역이다. 동반성장하길 바란다.

**김인현:** 선박저당권자 이익보험같은 보험을 개발하자고 말씀해주셨다. 다음으로 해상법조분야의 김재희 변호사가 말씀해주시겠다.

**김재희:** 올해 주요 해상로펌 변호사의 영입 현황에 대해서 말씀드리겠습니다. 법무법인 선율에 로스쿨 7기 배수인 변호사, 로스쿨 8기 구병석 변호사가 영입되었다. 법무법인 선율에서는 로스쿨 1기 한의섭 변호사가 현대글로벌비스 법무팀으로 이직했고, 사법연수원 39기 김남우 변호사가 퇴사하여 개업했다. 법무법인 광장 해상팀에 로스쿨 8기 김소민 변호사, 법무법인 세경에 로스쿨 5기 박종범 변호사가 입사했다. 법무법인 세창에는 로스쿨 1기 이연호 변호사가 합류했다. 오로라법률사무소에는 로스쿨 7기 이경은 변호사가 영입됐다.

법무법인 지평 해상팀에 로스쿨 7기 정승은 변호사, 법률사무소 시선이 법무법인 해운으로 법인명을 바꾸며 로스쿨 6기 방지영 변호사가 입사했다. 김&장 법률사무소 해상팀, 법률사무소 여산, 법률사무소 지현은 올해 신입변

**“대형 해양사고 없는 보다 안전하고  
친근한 바다이용’ 비전아래  
해양사고 예방 5대 핵심과제 선정 추진,  
대형선박 예선사용 강화·감시절차 마련,  
항만내 위험물 안전관리 종합대책 마련”**

호사 영입 현황은 없는 것으로 파악된다.

**김인현:** 다음으로 해상안전분야의 강동화 위원께서 말씀해주시겠다.

**강동화:** 해상안전 관련 인적구성에 대한 부분은 공적인 분야여서 제가 구체적으로 파악하기에는 어려움이 있었다. 해양사고의 예방과 대응력 강화 등과 관련하여 해양수산부와 그 산하 기관, 해양경찰 등의 공공기관에서 2019년에 중점적으로 추진한 정책 및 성과 등을 살펴보고 싶다. 해양수산부는 문성혁 장관이 취임하면서 구체적인 비전으로 ‘대형 해양사고 없는 보다 안전하고 친근한 바다이용’이라는 기본 비전을 토대로 해양사고 예방을 위해 중점적으로 수행해야 할 5대 핵심과제를 선정하여 집중 추진하도록 하는 ‘2019년 해사안전 시행계획’을 수립, 시행하고 있다.

위 5대 핵심과제의 주요 내용 및 성과를 살펴보면, 기존에 주로 연안선박들에 대한 선박검사 업무를 담당하던 선박안전기술공단을 체계적인 해양사고 예방을 위한 사업 등의 업무 범위를 확대하여 한국해양교통안전공단으로 명칭을 변경하면서 해양안전 전문 인력들을 대거 영입했으며 해운분야의 해기사 출신도 공적 분야로 많이 이동했다. 해수부는 국내에서 발생하는 사고에 대한 효과적인 대응을 위하여 상황관리, 초동조치 강화를 위한 상황실 개편, 통합 상황관리시스템 구축 등을 포함했다. 해양경찰은 최근 우리나라에서 발생하는 해양사고의 경우 신속하고 효과적인 인명 구조 절차 및 해양 오염 방지의 중요성이 증대됨에 따라 해양경찰 자체적으로 중점관리 대상사업으로 ‘해양사고 대응역량 강화’ ‘해양오염사고 대응역량 강화’를 선정하여 이에 대한 구체적인 계획 수립 및 훈련을 시

**“CJ 대한통운은 법무조직 대표이사  
산하로 운영, 법무 인식 제고,  
국내외 변호사 전문인력 2배가량 확대”**

행하고 있다.

한편 해양수산부는 올해 우리나라 내에서 발생한 대형 해양사고와 관련하여 식별된 구체적인 문제에 대해서는 대형선박 예선사용 강화 및 감시절차 마련, 낚시어선 안전관리 강화 목적 관련 법령 개정, 항만 내 위험물 안전관리 종합대책 마련 및 시행 및 관련 법령 개정 등의 개별적이고 구체적인 사고예방 방안을 마련하고 있다.

**김인현:** 다음으로 물류분야의 심동은 변호사께서 말씀 해주시겠다.

**심동은:** 물류업계의 전반적인 인적 구성의 변화에 대해 알고 있지 못해 일부 회사에 대해서만 말씀드리겠다. 먼저 CJ 대한통운은 법무조직 내에 큰 변화가 있었다. 2019년 4월 기준으로 법무실장께서 부사장님으로 부임하고 대표이사 산하로서 법무실 조직으로 운영되고 있다. 이는 CJ 대한통운에서 법무에 대한 인식이 제고되었음을 나타내는 것이라고 생각한다.

CJ 대한통운에서 그동안 국내에서의 노력은 물론 해외 물류기업의 인수 등을 통해 연결기준 매출이 2014년 4.5조 원에서, 2018년 9.2원으로 많은 성장을 했다. 이 같은 성과는 해외기업의 인수를 통해서 이루어졌다. 이에 따라 역량 있는 인력을 적극 충원해 그 규모가 2배가량 확대됐다.

또한 판토스의 경우에는 인원을 추가하고, 컴플라이언스를 강화하는 등 법무조직을 확장한 것으로 알고 있다.

**김인현:** 해상법분야에서 교수는 변화가 없었고 올해 4월부터 고려대학교에서 해운, 조선, 물류, 수산관련 최고위 과정(약칭 바다최고위)이 만들어져서 40명이 수업을 받았다. 결과가 굉장히 좋다. 참석자들이 만족을 하고 이 과정을 진정한 해운, 물류, 수산 분야의 최고의 CEO과정으

**“고려대, 해양조선물류 최고위과정  
신설 40명 수업, 박사학위 5명”**

로 만들어달라는 요청이 많이 있었다. 그래서 내년 3월부터 다시 시작하는 과정은 실제 공부기간을 5개월로 늘리고 과목자체도 CEO가 되기 위한 필수적인 과목으로 구성할 계획이다. 지난 12월 2일 최적의 CEO 과정을 위한 좌담회를 개최하면서 현장의 바다관련 분야 CEO를 모셔 말씀을 들었는데 조선쪽에 이수근 대진조선 사장님이 말씀을 했다. 엔지니어하시는 분들이 엔지니어 관련 지식과 경험만으로는 부족하기 때문에 폭넓은 교양이 필요하다고, 이와 관련해서도 바다 최고위 과정이 진정한 CEO과정이 되도록 노력하겠다.

또한 올해 고려대학교에서 해운해상법 관련 법률분야에서 법학박사학위가 다섯명이 배출되었고, 주로 한국해양대학교와 목포해양대학교에서 주로 해사안전관련 박사학위가 나온 것으로 알고 있다. 고려대 해상법연구센터에 이현균 고려대 연구교수가 보충된 것도 중요한 내용이다. 다음은 2020년을 전망해보겠다.

**이용백:** 2020년은 대한민국 해운업이 다시 한번 어깨를 펴는 해가 될 것으로 기대한다. 장금과 흥아해운도 통합했고 국적선사가 다양한 글로벌 경쟁력을 갖추고 다시 한번 도약의 계기를 마련하는 한해가 될 것으로 기대한다. 특히 국적원양선사인 현대상선은 새로운 이정표를 세우는 해가 될 것으로 확신한다. 세계 최대 규모인 2만 4,000TEU급 컨테이너 선박 12척이 4월부터 투입되고, 과거에는 3년간 2M소속이었는데 지금은 디얼라이언스(The Alliance) 정회원으로서 현대상선의 대형 컨선박들이 세계 항구를 누비게 된다. 기대하셔도 좋을 것 같다. 이런 측면에서 내년에는 모든 유관기관과 협력사간 상생의 정신을 바탕으로 기회창출의 장을 마련해야 하겠다. 정책 당국에서도 실효성 있는 정책 개발 및 지원을 통해 선사의 자생력을 확충하는데 앞장서 주시기를 기대한다. 우리 선사들은 이러한 기회를 바탕으로, 다양한 운송 서비스 개발과 고객만족을



**“2만teu급 컨선 투입..  
다시 한번 어깨 펴는 해 기대,  
선화주 협력으로 국적선 적취율 제고  
2020년 당면과제 IMO 환경규제  
한국해운 미래와 연계된 매우 중요한 문제,  
현대상선 90척중 70척 스크러버 탑재  
2~3년간 수익창출 기대,  
2050년 IMO 환경규제 대응  
대체연료와 기술 조기확보 R&D노력”**

위한 노력을 열심히 해서 수익창출을 통해 기업 안정성 제고에 최선을 다하며 국민의 성원에 부응하는 태도를 가져야 한다. 선화주 협력을 통한 국적선 적취율 제고도 내년에 당면한 과제라고 본다. 우수 선화주 인증제도 등 제도적 장치를 통해, 사회적 컨센서스를 통해 합리적인 방안을 마련해 나가야 할 것이다.

환경과 규제 측면에서는 2020년 1월 1일부터 시작되는 IMO 환경규제는 회사는 물론 한국 해운의 미래와 연결해 볼 때 매우 중요한 문제이다. 과거에 스크러버 설치가 좋은지 아닌지 논란이 있었지만 현대상선은 우선적으로 전체 90척 중에서 70여척에 대한 스크러버 설치를 통해 환경 규제에 대응하고 있다. 벙커C유의 가격차이(즉 저유황유와 고유황유의 가격차이)가 톤당 200달러로 벌어지면서 스크러버를 설치하는 선택이 향후 2~3년간 수익을 창출할 수 있는 기회가 올 것으로 전망하고 있다.

2030년 현존선에 대한 IMO의 환경규제와 궁극적으로 2050년 IMO 환경규제를 실현하기 위한 대체연료 또는 대

**“조선업, 해운사 니즈에 맞춘  
기술개발 현실화 큰 관심,  
LNG 벙커링 안전관리 규정 없어  
선화주 고민 많아,  
노동법과 하도급법 관련 원천 책임  
강화부분 고민”**

체기술의 조기 확보를 위해 다양한 R&D 노력을 병행하고 있다. 부산대 해양조선공학과와 이재명 교수팀이 추진하고 있는 수소연료 추진 선박 연구에 현대상선도 공동으로 참여하고 있고 몇년 내에 좋은 성과를 낼 것으로 기대하고 있다.

이미 해운업계에서는 IMO 2020 규제 대응과는 별개로 2050년 온실가스 감축계획 실현을 위한 문제에 심혈을 기울여 연구하고 있다. 실제로 2050년 온실가스 감축을 위해서는 2030년 비화석 대체 연료를 사용하는 선박이 상용화되어야 하며, 그 목표를 위해서는 향후 3~4년 동안의 R&D가 매우 중요하다는 입장이다. 국내 해운업의 연관산업 이해관계자들도 환경규제와 그에 따른 대책 측면에서 학계와 업계와 연구소가 공동의 R&D 노력이 필요한 시점이다.

**오창봉:** 조선업에서는 올해 해운사의 니즈에 맞춰서 기술개발 현실화에 큰 관심을 가지고 있다. 이와 관련해 한국선급(KR)과 지금 논의 중에 있지만 개발된 기술을 실현할 때 국내선박안전법 등 관련규정을 어떻게 관리하고 구체적으로 SPC(편의치적선)로 해외에 국적을 가진 선박에 어떻게 연결시킬 수 있는지에 대하여 구체적인 논의가 진행되고 있지 않고 있다. 이와 관련 조선소 입장에서 배를 건조하여 선급규정을 적용해 배를 만들었는데도 SPC에 지적 당하면 클레임이 들어와서 배를 수리하는 등 원가 상승의 또 다른 요소가 된다. 선박에 화물을 실었을 때는 재보험관련된 부분에서 서로 이해관계가 충돌하기 때문에 대선조선에서도 관심이 많다. 특히 자율운항선박과 관련해서 국제기구 등에서도 벌써 수년전 준비를 했지만 국내

에서 어떻게 컨트롤하고 어떤 요소를 가지고 서로 이해관계를 정리 할 건지에 대한 논의가 안 되었다.

두번째로 LNG 벙커링에서 ship to ship 관련, 연료공급 체인은 둘째 치더라도 안전관리 규정이 안돼 있어서 선주, 화주가 많은 고민을 하고 있다. 조선소에서 적극적인 대응방안을 준비하고 있다. 자금 측면에서 해수부가 추진하고 있는 신조 선박 건조 관련 ‘연안여객선 선박 현대화 자금’이라는 펀드가 운영되고 있다. 하지만 올해 현대미포조선에서 연안여객선 1척, 대선조선에서 현대화된 선박이 2척이 나온다. 연안 여객선 전체 노선에서 현재 마지막 남아있는 몇개 선박이 없다. 카페리처럼 큰 여객선들이 4척 정도 밖에 안 남아서 실제로 고객간의 대체 수요를 하기 위해 연안 선박 현대화 펀드로 개명되어 내년 1월 1일에 공모가 될 것으로 알고 있다. 이와 관련된 해수부와 여러 관계기관이 현대상선과 같은 대형 원양선사에서 벗어나 중소해운사에게 도움을 줄 수 있다면 국내에 건조를 가져다 주었을 때 해운업과 연계한 중소 조선소 상생에 좋은 기회가 될 것이라고 생각한다.

다음으로 현대와 대우의 합병 승인을 위해 내년 5월에서 7월 사이에 승인여부에 대해 공정거래위원회(?)가 의견을 제시할 것으로 알고 있다.

HSG 중공업이 빠르면 12월 27일에 성동조선해양 인수에 대해 본 계약체결을 위한 최종합의를 할 것이다. 이는 유사한 선박을 건조하고 있는 중소형 조선사들은 유의 깊게 봐야 할 것이다.

마지막으로 노동법과 하도급법 관련해서 원청에 대한 책임이 강화됐다. 대선조선도 공정거래법과 하도급법 관련해서 충분히 책임을 지고 있지만, 생산이 떨어졌을 때 적정 조업도 유지에 도의적 책임이 있기에 어려운 숙제라 생각한다. 이를 어떻게 극복해야 하고 어떻게 대처하고 어떻게 상생할 것인지 내년(2020년)도에는 고민을 해 봐야 할 것이다.

**김지선:** 2020년에도 급격한 반등은 어려울 것이다. 조선업과 해운업이 회복의 기미가 보이지만 조선업의 경우 건조계약체결 상당기간 후 보험계약이 체결되기 때문에

“기존 고유황 선박용 연료유 최적화된  
기존선박 설비사고 증가 예상,  
사전적 고민 필요, 사고 발생시  
책임소재 이슈화 예상,  
예상 문제점 미리 파악 업계, 학계,  
선사 함께 대응방안 모색 필요”

보험시장까지 연계되어 성장의 기반을 구축하는 데 일정 시간이 소요될 것이다. 실제 국내 대형 조선소들은 LNG 신조발주가 증가하고 있고 일부 수주목표량을 채워가고 있다. 또한 국내 중소형 연근해 선사 및 조선업체에 대한 정부 차원의 지원도 있을 것으로 예상된다. 이를 기반으로 국내 중소형 해운 조선업이 다시금 일어설 수 있으리라는 기대를 가지고 있다.

두 번째는 삼성화재도 국내 해운과 조선업이 다시 발전할 수 있도록 보험의 입장에서 지원하고자 한다. 아직 국내보험은 해외시장 의존도가 높은 실정이다. 이에 보험사의 최소 수익을 확보하면서 계약자의 기대수준에 맞는 보험비용을 제공하는 독자역량확보가 국내 보험사의 중요하고 과제가 될 것이다.

마지막으로는 2020년부터 선박연료유 황산화물 배출 규제에 저유황유를 사용해야함에 따라 발생할 수 있는 문제점도 새로운 이슈가 될 것이다. 선사들의 입장에서는 비용부담, 연료질과 관련한 책임소재 등의 이슈가 있을 것이고, 보험사 입장에서는 기존 고유황 선박용 연료유에 최적화된 기존 선박 설비에서 발생할 수 있는 사고가 증가될 것으로 예상됨에 따라 이에 따른 사전적 고민이 필요할 것이다. 실제로 보험에서 충돌사고건 외에 가장 빈번히 발생하는 것이 엔진사고이다. 최근 중국에서 만든 선박이 5~6년 정도 지나면서 국내선박에 비해 빨리 선박 노후화가 진행되고, 엔진사고로 인해 엔진 전체를 교체해야 함에 따라 고액의 수리비와 구조비가 발생하는 사례가 증가하고 있다.

연료유 자체가 저유황유로 바뀌게 되면 기존의 고유황 기준으로 만들었던 설비들에 있어 문제가 발생할 소지가



“IMO 2020 황산화물 배출 규제  
법적·실무적 쟁점 발생 예상  
용선자가 연료유 공급의무를 지는  
용선계약 다수 분쟁 예상”

있고 선원들도 적응하는 데 다소 시간이 걸릴 것이다. 이와 같은 상황에서 보험사 입장에서는 사고빈도 증가 및 심도에 따른 우려가 높다. 한편 사고가 발생했을 때 사고처리금액도 문제지만 책임소재부분도 이슈가 될 것이다. 품질문제인지, 선원과실인지 등 귀책사유가 무엇인지에 따라 보험보상여부가 달라질 수 있다. 특히 중소선사 입장에서는 이와 같은 부분들이 비용부담으로 다가올 수 있다. 이를 위해 저유황유 사용으로 인한 기관손상 발생 시 현재 선박보험 약관 내 보상이 가능한지, 보험료 산정 및 보험조건 설정에 있어 어떤 점을 고려해야 하는지 예상 문제점을 미리 파악하여 업계와 학계, 선주사와 함께 적절한 대응방안을 모색할 필요가 있다.

**김재희:** 법조계의 내년 전망에 대해 말씀드리겠습니다. IMO 2020 황산화물 배출 규제가 2020년 1월 1일부터 시행되어 저유황의 사용이 강제되고, 2020년 3월 1일부터는 스크러버 미사용 선박은 고회유류의 보관이 금지되므로, 관련 여러 법적 또는 실무적인 쟁점이 발생할 것으로 예상된다. 특히 용선자가 연료유 공급의무를 지는 용선계약과 관련해 다수의 분쟁이 발생할 것으로 예상되는데, 이와 관련해서 IG Club에서 선주와 용선자 사이에 발생할 수 있는 여러 분쟁에 대한 가이드라인을 배포하고 있고, 빔코와 인터



### “일반국민 대상 해양사고 예방· 해상생존교육 확대 필요”

탱크에서도 관련하여 용선계약에 편입하여 사용할 수 있는 예시 조항들을 제작, 공개했다.

2008년 이후 대비 대형 선사의 파산, 재해(casualty) 사건, 전통적인 화물운송 관련 분쟁(cargo claim)사건들은 줄어들거나 혹은 크게 늘어나지는 않는 추세인데, 해운시장의 상황이 올해와 같은 추세로 지속된다면 내년에도 해상변호사들은 통상적인 수준에서 전통적인 Dry, wet 사건들과 선박금융업무 등을 수행해 나갈 것이다.

**강동화:** IMO 주도하에 전 세계적으로 해사안전과 환경의 중요성이 대두되고 있고, 그에 따른 구체적인 규제 또한 강화될 것은 명백하다. 전 세계 트렌드는 선박관리기술이 발달했고 선박설비기술이 발달함에 따라 대형 해양사고 건수는 지속적으로 감소할 것이다. 다만 2만 4,000TEU급 메가컨선 등의 선박 대형화가 일어나면서 대형 해양사고 건들의 대한 손해, 각중비용 등은 증가할 것이다.

국내에서는 해양사고와 관련해서 사고예방에 대한 제도적인 장치 마련에도 불구하고 인적 과실 및 예측할 수 없는 원인에 의하여 발생하는 사고는 완벽히 차단하는 것이 불가능할 것이며, 선박의 대형화로 해양사고 발생으로 인한 인적 피해와 선박 구조 및 제거 비용, 화재폭발 사고 진압의 어려움 등 물적 피해는 증가할 것으로 예상된다. 또한 어선 침몰, 예인선 침몰이 과거에 비해 언론에 많이 보도되고 있다. 국내 해양레저인구의 지속적인 증가로 해양사고의 높은 비중을 차지하고 있는 국내 영해 내 연안해역에서의 어선과 레저선박 등 소형선에 대한 안전관리 및 교육강화, 낚시 등 레저이용자, 여객 등 이용자인 일반국민을 대상으로 해양사고 예방 및 해상생존교육 등의 확대가 필요할 것이다.

사고 예방에 더해 우리나라 관할내에서 중대 해양사고 발생 시 신속하고 효과적인 대응 또한 중요할 것이다. 최근 선박의 화재폭발 사고, 전복 사고 건에서 우리나라의



소방청 및 해양경찰 등의 신속하고 적절한 대응으로 인적 및 오염 피해는 어느 정도 최소화 할 수 있었던 것으로 보이나, 물적 피해의 최소화 측면에서 볼 때는 위 기관들의 대응에 아직 조금 부족한 면이 있지 않나 싶은 것이 사건이다. 이러한 점에 대해서는 미국, 영국, 호주 등에서 두고 있는 해양사고 조사·분석을 위한 독립적인 전문기관과의 적극적인 교류를 통하여 효과적인 사고 대응에 대한 노하우, 훈련 체계 등을 전수받아 현재 해양수산부에서 추진하고 있는 ‘재난피해 최소화를 위한 관리체계 구축 및 대응역량 강화’ 과제에 구체적으로 반영할 필요성이 있다.

마지막으로 해사법조에 관련된 부분이다. 최근 발생하고 있는 해양사고와 관련하여 과거에 비해서 해양사고 발생 후에 선원 및 선박소유자 또는 관리회사에 대한 형사절차, 그에 따른 처벌, 징계가 엄격하게 진행되고 있다. 이러한 형사·행정 절차의 최종 결과가 추후 민사절차에 상당한 영향을 미칠 수도 있는 점을 고려한다면, 해양 사고 초기단계부터 형사·행정 절차에 대하여 적절하게 대응해야 할 필요성도 커졌다 할 것이다. 이에 형사절차 상의 처벌, 해양심판원에서 재결이 나중에 당사자 간의 민사적인 문제에 대해 상당한 영향을 미치기 때문에 사건초기단계에서부터 선사와 보험사가 변호사와의 협업을 통해 적절하게 대응해야하는 니즈가 증대되었다고 개인적으로 판단하고 있다.

**심동은:** 2020년 물류분야에 대해 말씀드리겠습니다. 산업전망은 CJ대한통운 산업연구팀의 자료에 따르면, 글로벌 경

**“수출화물 감소 원자재가격 인상  
상황에서 물류업계 경쟁은 심화,  
유통회사의 적자감수 당일·새벽배송  
거침없는 서비스 개선,  
콜드체인, 디지털 물류 플랫폼  
활성화 전망, 전기화물차 도입 확산”**

제가 둔화되고 국내소비침체에 따른 생산내수 수출화물의 감소가 지속되면서 인건비 등 원자재 가격이 인상되고 있는 상황에서 물류업계 경쟁이 계속 심화될 것으로 전망하고 있다. 또한 이커머스 성장에 따라서 풀필먼트(fulfillment)와 라스트 마일 딜리버리(last mile delivery) 서비스를 하는 유통업체들이 제품의 피킹, 포장하고 배송까지 하는 전반적인 과정의 질이 상당히 개선되고 있다. 특히 쿠팡이나 마켓컬리 등 유통회사에서 적자를 감수하면서 당일배송, 새벽배송 등 거침없는 서비스의 개선을 이어가고 있다.

또한 신선식품 수요 증가에 따라 콜드체인이 활성화되고 있고, 중소형 고객영업 채널로서 트럭, 포워딩, 창고 매칭 플랫폼 등 디지털 물류 플랫폼이 활성화될 전망이다. 아울러 정부 친환경 정책에 따른 전기화물차의 물류업계 도입이 확산되고 있다.

**김인현:** 패널들의 말씀 잘 들었다. 동아탱커사건에서 제가 포인트로 잡았던 쉬운 테마는 아래와 같다. BBCHP의 경우 단순한 나용선과는 달리 10년 혹은 20년 지나면 선박에 대한 원가대금을 다 지급하고 소유권을 용선자가 취득하게 되는데, 동아탱커 배들도 BBCHP였다. 10척 같으면 동아탱커가 선박에 대해 이미 대금을 상당부분 지급했다는 거다. 그러면 평균잡아서 5척에 대해서는 이미 대금을 다 지급했다. 그렇지만 형식상으로는 여전히 대금을 다 갚지 못했기 때문에 해외의 SPC 소유이다. 그래서 용선계약에 따라서 대금을 지불하지 못하면은 계약이 해지되고 배를 SPC나 금융채권자가 가져가게 되는 것이 맞다는 거다. 그렇지만 회생절차를 두고 보면, 그런 식으로 다 가져가

버리면 회사가 회생되지 못하지 않습니까. 그래서 회생절차에 들어갔는데 아무런 배가 없으니까 회생 안되겠다 하고 법원에서 판단하고 이 회사는 청산돼버리는 거죠. 그 다음에 금융채권자가 선박을 매각해서 동아탱커가 그 선박대금 변제한 것을 다시 돌려준다. 그때는 이미 회사가 망해버리고 난 다음인데 소용이 없다는 거죠. 그래서 제 생각에 그렇게하는 것은 맞지 않다. 단순한 선체용선이나 나용선은 그렇게 되지만 BBCHP의 경우에는 서로 계약을 체결할 때 좀 더 여유를 가지고 변제된 금액 만큼은 회생절차에서 활용이 가능해야겠다는 거다. 5척에 대해서는 계약을 쉽게 해지하지 않고 회생절차에 사용할 수 있도록 해주는 것이 맞지 않느냐라고 주장을 했었다. 그런데 선박금융이나 선주측에서는 그렇게하면 금융이 일어나지 않는다고 말씀을 했다. 이것에 대하여 6개월 정도 금융하시는 분과 연구를 한 결과, 계약상 용선계약을 해지해서 배를 가져갈 수 있다고 하더라도 법률적으로 채무자회생법에서 유예기간을 한달 정도 줘서 한달 내로 대금을 다 갚으면 배를 가져가지 않도록 중도적인 안을 만들어놓았다. 선주측과 금융권이 이해를 할 수 있는 절충하는 안이 되겠다고 생각하고 있다. 한국해법학회지 2019년 가을호(41권 제2호)에 이와 관련 저의 논문(국적취득조건부 선체용선 선박의 회생법하에서의 처리방안)이 발표되었다. 참고바란다.

그 다음으로 말씀드리고 싶은 것이 해상법의 기능이 분쟁해결 쪽으로만 초점이 맞춰져 있는데 지금처럼 해운과 조선이 어려울 때는 조장하는 기능, 법체계를 통해서 해운이나 조선하는 사람들이 영업을 더 활발하게 할 수 있도록 조장하는 법이 있어야 하겠다는 생각이다. 그런쪽의 기능을 해상법이 내년에는 많이 해야겠다고 생각한다. 법상으로 회계상으로 선주나 조선사에게 도움을 주는 쪽으로 세법과 회계의 변화가 필요하다. 선주, 운항사 구분하는 것도 법률적으로 연구를 많이 해서 선주사 운항사가 활발하게 활동할 수 있도록 해줬으면 좋겠다고 생각이 든다. 이것으로 좌담회를 마치고 모든 참가자들에게 감사의 인사를 드린다. [해인](#)