

국내 해상사건 수요 부진... 해사사법 개정작업 준비해야

사회	김인현 교수(고려대, 학계)
토론	이철원 변호사(김앤장 법률사무소, 해상법조계) 지승현 차장(KP&I, 해상보험업계) 이동해 단장(KDB산업은행 전임교수단, 선박금융업계)
주제	2018년도 분야별 주요 이슈, 인적 변동사항, 2019년도 전망
일시·장소	구립 18일 고려대 CJ법학관
취재·정리	강미주 기자



'2018 해상법 이슈 좌담'이 구립 18일 고려대 CJ법학관 5층에서 열렸다. 해상법조계에서는 김앤장 법률사무소 이철원 변호사, 해상보험업계에서는 KP&I 지승현 차장, 선박금융업계에서는 KDB산업은행 이동해 전임교수단장이 패널로 참여했으며 고려대 김인현 교수는 해상법학계 대표이자 진행을 맡아 좌담회를 이끌었다. 토론자들은 각 분야별 2018년도 주요 쟁점을 짚고 인적 변동사항, 2019년도 전망에 대한 다양한 의견을 개진했다.

사회(김인현 고려대 교수) : 추운 날씨에도 불구하고 많이 참석해주신 여러분 감사합니다. 고려대 해상법연구센터는 2009년부터 이 강좌를 시작하여 올해로 10년째를 맞이하고 있습니다. 기록에 따르면, 2009년 제가 사회를 보면서 정병석, 박범식, 손점열 이렇게 4분이 좌담회를 시작한 바가 있습니다. 2011년부터는 해양한국과 손을 잡고 좌담회 내용이 해양한국 신년호에 실려 왔습니다. 10년 동안 본 좌담회는 해운·조

선·선박금융 관련 주요법적 쟁점을 한눈에 일별하여 그 성과를 정리하고 미래를 준비하는 시간이 되어왔습니다. 또한 그 내용을 해양한국이라는 주요 해운 매체에 남기게 됨으로써 많은 독자들이 이를 공유하는 기능도 해왔습니다.

지난 10년 동안 좌담회에 참석하여 좋은 의견을 주신 모든 분들께 감사드리고, 특히 해양한국의 이인애 국장님께도 감사드립니다.

이제 2018년 좌담회의 문을 열도록 하겠습니다. 우선 오늘 좌담회에 참석하신 분들을 소개해드립니다. 법조계를 대표하여 이철원 김&장 법률사무소 변호사님 모셨습니다. 선박금융계를 대표하여 KDB산업은행 이동해 전임교수 단장님 모셨습니다. 해상보험업계를 대표하여 Korea P&I의 지승현 박사 모셨습니다. 지승현 차장님은 금년 8월에 고려대학에서 법학박사를 받은 바 있습니다. 축하드립니다. 그리고 법학계는 저 김인현이 담당하도록 하겠습니다. 사회에 저 김인현입니다.



△(왼쪽부터) 지승현 차장, 이철원 변호사, 김인현 교수, 이동해 단장

판례에 따라서 세 가지 주제에 대하여 돌아가면서 준비된 의견을 듣는 순서대로 하겠습니다. 첫 번째, 한 해 동안 각 분야에서 일어났던 중요한 법적 쟁점을 말씀해주시면 됩니다. 반드시 법적 쟁점이 아니셔도 중요한 사실을 말씀해주시면 됩니다. 두 번째, 인적 변화입니다. 각 분야에서 퇴직이나 신규 진입된 분들에 대한 말씀을 해주시면 됩니다. 세 번째, 앞으로의 전망입니다. 각 산업분야에서 내년이나 장래에 어떤 법적 쟁점들이 많아질 것인지 안내 부탁드립니다. 먼저 이철원 변호사님께서 해상법조계에 금년 한해 있었던 쟁점에 대해 말씀 부탁드립니다.

파산 한진해운 벙커비용·슬로터 용선료 판례 관심, 인천항 오토배너호 화재, SK해운·삼성중 LNG선 분쟁

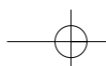
이철원 변호사(김앤장 법률사무소) : 좋은 자리를 마련해주신 김인현 교수님과 고려대 해상법연구센터에 감사드립니다. 2018년 법조계 동향관련 몇 가지를 말씀드리겠습니다. 올해 2018년에는 해상법과 관련된 대법원 판례가 많이 나오지는 않았던 것 같습니다. 선

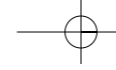
하증권에 있는 지상약관(paramount clause)에 대한 것이 가장 큰 관심을 모았던 대법원 판례였습니다.

하급심 사건 중에는 한진해운 파산사건이 올해도 중요한 사건이었습니다. 하급심에서 벙커비용을 재단채권에서 상계하도록 허용하였고, 파산자인 한진해운에게 유리하게 판결이 나서 현재 항소상태입니다. 한진해운 관련 또 다른 중요 판례 중 하나는 슬로터 용선의 경우 회생절차 개시 전 용선료도 재단채권으로 허용하는 판결이 났습니다. 법원에서 슬로터 용선의 법적 성격을 항해용선과 유사하게 보았습니다. 이 두 판결 모두 항소가 된 상태이고 앞으로 파산사건에서 비상한 관심을 모으는 판례입니다.

세월호 관련해서는 작년에 청해진 해운을 대신해 은행 측에서 보험사에 선체보험금을 청구했는데 기각됐었습니다. 선주가 감항성이 없다는 점에 대한 악의(privity)가 있다고 해서 기각됐습니다. 허베이 스피리트 사건의 경우 올해 극소수 재심 건을 제외하고 사정 재판 소송이 종결됐습니다. 내년 초에 배당표가 나올 것입니다.

주요 사건사고를 살펴보면, 올해 가장 큰 사건은 인천항의 '오토배너'호 화재 사고입니다. 이 건은 특이





신년기획 '2018년 해상법 이슈 좌담'

국내 해상사건 수요 부진...해사사법 개정작업 준비해야



△이철원 변호사

하게 선적과정에서 사고가 났고, 화재 원인보다 오히려 선주의 소화 행위가 문제되고 있습니다. 현재 핵심 절차가 진행 중인데 향후 용선자와 선주간 중재 소송이 이어질 것으로 예상하고 있습니다. 이란의 유조선 'Sanchi' 호는 우리나라 앞바다에서 해양사고

가 났는데 다행히 대형 해양오염 가능성은 없다고 판명했습니다.

조선 분야에서 가장 쟁점이 되고 관심을 모으는 사건은 SK해운과 KOGAS가 삼성중공업에 발주한 LNG선박과 관련한 분쟁입니다. 우리나라 국산화 멤브레인 기술을 LNG선에 적용하는 좋은 의도로 시작한 사업인데 건조지연과 하자발생 등으로 3사간 여러 법적 쟁점이 있어 운항을 못하고 있는 것으로 알고 있습니다.

대형 조선소의 오프쇼어 건조 관련해서는 영국 중재가 계속되고 있습니다. 선원들 사망·상해사고도 심심치 않게 발생하는데 최근에는 재해 구속수사를 하고 있습니다.

규제와 관련해서는 저유황유와 스크러버가 많이 논의되고 있습니다. IMO에서 저유황유를 사용하도록 규제를 확대했고 장기용선계약 선박에도 스크러버가 설치되고 있습니다. 이 경우 비용부담을 누가 할 것인가, 스크러버 설치비용은 누가 부담해야 하는가. 선주인가 용선자인가가 문제가 되고 있습니다.

한국해양진흥공사가 올해 설립돼 우리나라 조선소인 대우조선소에 대형 컨테이너선을 발주했습니다. 그런데 일본이 한국 정부가 조선소에 보조금 준다고 올해 WTO에 제소를 한 상황입니다. 이는 내년에도 큰 문제가 될 것으로 보입니다.

법원과 중재원 관련해서는 '서울해사중재협회

(SMAA)'와 중재원의 '아태해상중재센터'가 출범했고 이와 관련한 표준계약서 작업이 있었습니다. 아시다시피 인천시, 부산시에서는 해사법원 설립을 위한 노력이 계속되고 있습니다. 최근에는 윤상직 의원이 발의한 법원조직법에 '해사국제재판부'가 있습니다. 다만 해사법원 및 해사중재기관의 출범 노력에도 불구하고 해상사건 수는 지속적으로 감소하고 있습니다. 이밖에 국제사법 개정안(법무부안)에 해사국제재판관할에 대한 내용이 포함돼 있습니다.

사회 : 이철원 변호사께서 작년 동안 있었던 중요한 해상판결과 분쟁해결 수단에 대한 움직임을 상세하게 설명해주셨습니다. 다음은 지승현 박사께서 해상보험업계의 동향을 말씀해주시겠습니까.

해상보험 거수보험료 6,400억원 0.7% 불구 감소세, 이란제재 부활로 운송 보험 서비스 제공 어려워

지승현 (KP&I 계약사업팀 차장) : 먼저 한해를 정리하는 소중한 자리에 초대해 주신 김인현 교수님께 감사드립니다. 2018년 한해 보험업계의 법적 쟁점에 관하여 다행스럽게도 기억할 만한 이슈가 없었던 한 해였던 것 같습니다. 대법원 판례도 찾아보았지만, 적하보험과 관련하여 영국법하에 피보험자의 최대 선의에 대한 판례 1건(대법원 2018.10.25. 선고 2017다272103판결)이 전부였습니다. 그래서 오늘 이 자리에서는 한해 동안 해상보험업계에 있었던 중요한 사실들을 말씀드리고자 합니다. 먼저 해상보험업계 현황을 말씀드리고, 미국의 이란제재에 대한 해상보험업계의 입장 그리고 자율운항선박과 해상보험과의 관계에 대해서 말씀드리겠습니다.

해상보험업계 현황에 대해서 2017년 국내 손해보험업계 전체 거수보험료는 88조원이었습니다. 이중 해상보험의 거수보험료는 6,400억원으로 0.7% 차지합니다.



△지승현 차장

타 보험종목에 비해 해상보험종목의 규모가 상대적으로 너무 작는데, 문제는 거수보험료조차 감소하고 있는 추세에 있다는 점입니다. 이는 금년도부터 삼성화재에서 자체적으로 판단요율을 해운선사에 제시함으로써 경쟁이 심화된 것도 하나의 요인이었습니다.

P&I보험업계도 국내 손해보험업계와 마찬가지로 수입보험료가 감소되었습니다. 13개 국제그룹 피앤아이클럽은 전 세계 90%이상의 선박을 담보하고 있는데, 2015년 국제그룹 피앤아이클럽의 수입보험료는 42억 불이었습니다. 하지만 2017년에는 38억불로 약 11% 감소하였습니다. 장기로 해운경기가 침체되면서 해상보험업계도 동반하여 어려워지고 있는 상황입니다. 두 번째 미국의 이란 제재와 관련하여 지난 5월 8일 미국은 이란핵협정(JCPOA: 포괄적 공동행동계획)에서 탈퇴하고, 11월 5일부터 미국의 이란에 대한 독자적인 제재(스냅백: 이란의 JCPOA위반시 핵 합의이전 제재상태로 복귀)가 부활하였습니다. 이로 인하여 이란과 관련된 선박, 화물, 운송 등에 대해 보험 및 재보험서비스가 금지되었습니다. 지난 12월 5일 우리나라는 미국으로부터 이란산 원유 금수조치에 대해서 180일 유예승인을 받았습니다. 하지만 운송에 관한 보험문제가 해결되지 않은 상태이며, 현재까지 국내 보험자가 해당 선박, 적하, P&I보험을 제공하기 어려운 입장입니다.

마지막으로 금년도부터 해상보험업계에서도 자율주행자동차와 더불어 자율운항선박에 대해서 관심을 갖기 시작한 해였던 것 같습니다. 삼성화재, 현대해상 등 국내 손해보험사에서 지난해부터 자율주행자동차에 대한 특약 상품을 출시한 것으로 알고 있습니다. 하지만 아직 해상보험업계에서는 자율운항선박에 대한 구체적인 사례가 없는 상황입니다. 앞으로 자율운항선박

의 발전 모형, 선박의 가치 그리고 책임주체 등에 대해서 지속적인 연구가 필요할 것으로 보입니다.

사회 : 해상보험업계 동향에 대한 좋은 말씀이 있었습니다. 다음은 산업은행 이동해 단장님이 지난해 선박금융계의 동향을 말씀해주시겠습니까.

2018년 선박금융 새로운 전기 마련해 해진공 '후순위 보증기능' 활용 기대

이동해 단장(KDB산업은행) : 선박금융과 관련해서 올 한해(2018년)를 총평 하자면 해운업계와 금융에 상당히 의미가 있는 한해였습니다. 새로운 전기를 마련한 한해였다고 봅니다. 일단 해수부를 중심으로 관계장관회의를 거쳐 정부 차원에서 해운재건 5개년 계획을 발표했고 그와 아울러 지난 7월 해양진흥공사(이하 "해진공")를 설립했습니다. 이 두 가지는 앞으로 금융쪽에서도 상당한 변화를 야기할 것이라고 생각합니다.

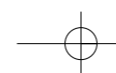
해운재건 5개년 계획은 '안정적인 화물확보, 저비용 고효율 선박 확충, 해운 경영안정'이라는 3가지 기본 방향을 갖고 있습니다. 특히 해운업계와 금융업계가 많이 주장해 온 국적선 적취율 제고, 선화주 상생, 경쟁력 있는 선박의 신조 등의 내용이 들어 있습니다. 지금 선박 신조 계획안은 200척이 나와 있습니다. 이를 통해 해운과 조선이 상생하고 또 관련업계가 상생하는 공생의 계획이라 봅니다.

저는 해운재건 5개년 계획이 우리나라 해운 경쟁력 제고를 위해 하나의 로드맵을 제시했다고 보고, 잘 적용이 되기를 기대하고 있습니다.

해양진흥공사의 의의도 상당히 큼니다. 그간 선박금융이 정책금융 중심으로



△이동해 단장





신년기획 '2018년 해상법 이슈 좌담'

국내 해상사건 수요 부진...해사사법 개정작업 준비해야

흘러왔지요. 사실 정책금융 조차도 시장과 완전 괴리될 수는 없습니다. 그래서 불경기일 때는 선박금융이 좀 부진할 수 밖에 없지 않습니까. 그런데 공사의 기능 중 후순위 보증기능은 그간 선박금융에서 갖고 있지 않던 솔루션입니다. 앞으로 이 기능이 잘만 활용된다면 선박금융은 경기가 좋을 때 뿐 아니라 경기가 부진할 때도 보증과 투자를 이용하는 상시적인 지원이 될 수 있을 것이라고 봅니다. 또한 선박금융의 생태계가 훨씬 커지고 튼튼해졌습니다.

지난한해 선박금융 측면에서 주목할 만한 것은 우선 24억불 신조지원 프로그램이 있습니다. 정책금융기관 5곳이 공동협력해서 지원하는 것인데 현대상선 유조선 5척에 4억 2천만불, 폴라리스쉬핑의 발레 장기운송계약 선박 3척에 2억 2천만불 정도가 성사됐습니다. 상당히 의미 있는 계약이라 봅니다. 이와 함께 산업은행의 오션밸류업 선박펀드에서는 동아탱커, 폴라리스 쉬핑 뿐 아니라 캐나다 선사 티케이에도 지원이 됐습니다. 발레 장기운송계약과 관련해서는 SK해운이나 H라인 등도 국내는 아니지만 싱가포르나 중국에서 무난히 금융 주선이 완료 됐습니다. 그 외에도 캠코, 그리고 새로 신설된 해진공에서 세일즈엔리스백을 통해 많은 선사들, 특히 소형 선사들이 유동성을 지원받았습니다.

그럼에도 아쉬운 점 2가지를 말씀드리겠습니다. 어쨌거나 SK해운이 국내 사모펀드로 매각이 됐습니다. 전통적으로 저희가 가진 대기업 계열 소속의 전문해운기업의 명맥을 이제는 잃게 된 상황이 도래했습니다. 나름 의미가 있어 짊어볼 필요가 있구요. 또 한가지는 여전히 시중은행, 자산운용사들이 아직까지 해운 쪽에 대한 투자나 대출, 주선 이런 부분에서 상당히 보수적인 스탠스를 취하고 있습니다. 익스포저를 늘리지 않고, 있는 정도에서 상당히 보수적으로 관리를 합니다. 앞으로 정책금융기관 특히 해진공은 일반 시중은행의 역할을 대신 하기 보다 일반 시중은행과 협업하여 금융을 할 수 있는 마중물 역할을 해야 합니다. 이 기회

에 일반 시중은행이 시장으로 들어올 수 있는 그런 유인책이 필요하다고 생각합니다.

해상법학계 활동 활발... '서울해사중재협회' 창립, 서울대·동아대·경희대 해상법 강좌 개설 '고무적'

사회 : 마지막으로 법학계의 말씀을 제가 드립니다. 역시 가장 큰 뉴스는 한국해법학회에서 회장단이 변경된 것입니다. 김인현 회장이 2년 임기를 마치고 물러나고, 조성극 변호사님이 회장으로 취임하셨고, 손절영 박사님이 수석부회장이 되셨고, 권성원 변호사님이 상무이사로 집행부가 변경되었습니다. 한국해법학회는 판례연구회를 2회, 학술발표회를 2회 개최했구요, 대법원 국제거래법 연구회와 공동으로 11월 제3회 학술발표회를 가졌습니다. 학회지가 2회 발간되었습니다. 창립 40주년 기념학술회를 경희대학에서 가졌습니다.

부산을 중심으로 하는 한국해사법학회도 활발하게 활동하였습니다. 해사공법분야에서 각종 세미나를 개최하면서 해사법의 저변확대를 시도했습니다. 선박 건조·금융법연구회는 올해도 4회에 걸친 연구회를 통하여 해양진흥공사의 법적 쟁점, 대선회사의 법적 의미, 목포의 대한조선방문 등 활동을 활발하게 했습니다. 한국세제학회의 활동도 주목됩니다.

11월말 고려대 영문저널인 ABL의 주최로 '국제해사도산법' 세미나가 우리나라에서 열려서 한국, 미국, 중국, 싱가포르, 일본의 해사도산법을 비교법적으로 정리할 수 있어서 좋았습니다. 지난 12월초에 대법원 사법정책연구원 주최로 국제대회가 열렸는데, 해사법원



△김인현 교수

제도에 대한 발표와 토론이 있었습니다. 제가 참석하여 많이 배웠습니다.

국제적으로는 제11회 동아시아 해상법 포럼이 11월 중국 광저우에서 열렸습니다. 우리나라에서는 저와 정병석 변호사님을 비롯하여 10명이 참석했습니다. 무인선박 등 새로운 주제에 대한 토론이 있었습니다. 금년 2월에 김인현 교수가 위원장으로 있으면서 서울해사중재협회를 창립하여 우리나라에 임의해사중재의 기틀을 마련한 것도 큰 성과입니다. 이렇게 됨으로써 우리나라는 대한상사중재원이 부산에 설립한 아태해사중재센터의 기관중재와 서울해사중재협회(회장 정병석 변호사)의 임의중재 두 개가 병존하는 체제가 되었습니다. 수요자들은 기호에 따라서 하나를 선택하면 됩니다.

해사법원 설립운동은 현재 법안이 국회에 올라가 있는 상태이지만, 해사사건의 숫자가 늘어나지 않아서 동력을 잃은 상태입니다. 고려대학교 해사법연구센터에서 해상법 News Update가 4회 발간되어 우리나라 판례를 한글은 물론 영문, 일어, 중문으로 세계로 내보내고 있습니다. 인천항만공사와 공동으로 1년에 두 차례씩 있는 항만물류법 세미나도 있었고, 해양수산전문가들이 총 망라된 제2회 해양수산전문가 대회도 12월 초에 열렸습니다.

로스쿨에서 해상법 강좌의 개설과 해상변호사의 양성에 애로가 많습니다. 로스쿨에서는 고려대를 비롯하여 부산대가 중심이 되어 해상법 강좌가 개설되고 해상변호사가 배출됩니다. 최근에는 서울대, 동아대, 경희대와 같은 곳에서도 해상법 강좌가 개설된 것은 고무적입니다. 그렇지만 강좌가 열리지 않는 로스쿨이 더 많은 것은 큰 문제입니다. 일본에서 19세기 말에 제정된 일본해상법이 110년만에 금년 5월 개정된 것은 큰 의미가 있고, 우리 상법해상편의 개정에도 영향을 미칠 것으로 봅니다.

다음은 각 분야의 인적 동향에 대해서 보도록 하겠습니다. 이철원 변호사님부터 해상법조계 인적변화에 대해 말씀 부탁드립니다.

조선소로 이직한 해상변호사 증가, 영국, 싱가포르 해상로펌도 어려워, 클라이드 앤 코 서울사무소 오픈

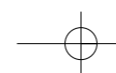
이철원 변호사 : 김앤장 법률사무소는 김나래 변호사가 대우조선해양으로 이직을 했습니다. 또 저희 사무소에는 최근 해수부 출신 인력을 영입해서 규정·규제(regulation) 업무를 강화하고 있습니다. 세경은 김창준 변호사님이 몇 년간 세월호 조사위원회 위원장을 마치고서 업무 복귀하신 걸로 알고 있습니다.

태평양은 김태정 변호사가 현대중공업으로 이직했구요. 한창완 변호사가 법무부 국제과장으로 옮기신 것으로 알고 있습니다. 법무법인 시선 김준성 변호사는 태평양으로 이직했구요. 류명희 변호사가 퇴사하고 조재호(부산대 로스쿨), 노희완(고려대 로스쿨) 신입 변호사가 입사한 걸로 알고 있습니다. 여산 같은 경우 이안의 변호사가 유학에서 복귀했구요. 정다애(고려대 로스쿨) 변호사가 새로 입사한 걸로 알고 있습니다. 그 외에 광장, 선율, 세창은 큰 변동이 없습니다.

그 다음 특기할만한 점들은 스티븐슨 하우드 서울사무소가 해상사건을 많이 처리 했는데 최근에는 조선, 건설 사건 위주를 많이 하고 있습니다. 해상을 많이 하고 있는 클라이드 앤 코는 서울 사무소를 오픈한다고 합니다. 저희 뿐 아니라 영국·싱가폴 등도 해상 로펌이 어려움 겪는 것으로 보입니다. 다른 한편으로 특별한 점은 올해도 김용준, 이상화, 이안의 변호사 등 영국 유학을 갔다 온 해상 변호사들이 늘어나고 있다는 것입니다. 이는 앞으로 우리나라 해상법조계의 발전에 큰 도움이 될 것으로 봅니다. 이상입니다.



△이철원 변호사





신년기획 '2018년 해상법 이슈 좌담'

국내 해상사건 수요 부진...해사사법 개정작업 준비해야

사회 : 감사합니다. 이철원 변호사께서 해상법조계 인력변화를 소상히 말씀해주셨습니다. 지승현 박사님, 해상보험업계의 인적 동향을 부탁드립니다.

좁은 해상보험업계 불구하고 이직 잦았던 해 7월 설립된 해양진흥공사가 상당한 역할

지승현 : 해상보험업계에서는 금년도에 부장 직급 이하에서 10여명이 이직을 했습니다. 태영상선, 남성해운, 대우로지스틱스, 우양상선 등 해운회사에서 한국해양진흥공사, 캠프, Korea P&I Club으로 이동했고, 월슨, A&G, Latitude 등 보험중개법인에서 근무하던 직원이 해양진흥공사 또는 해운회사(SK해운, 글로벌비스)로도 이동했습니다. 한편 선박금융회사에서 보험중개법인으로 이동하기도 했습니다. 해상보험업계가 상당히 좁은데도 불구하고 금년도에는 이직이 잦았던 해로 평가합니다. 이는 지난 7월에 설립된 한국해양진흥공사가 상당한 역할을 했다고 봅니다.

사회 : 이동해 단장님, 선박금융업계의 인적 동향을 부탁드립니다.

가장 큰 변화는 해양진흥공사 설립과 임직원 영입, 최근 부산은행 '해양금융부' 조성·선박금융 확대 기대

이동해 : 선박금융 쪽의 가장 큰 변화는 선박해양기관과 보증보험, 이렇게 두 기관이 해양진흥공사로 합해지면서 많은 인력이 바뀌었습니다. 그 때 공모를 통해 황호선 사장님이 영입됐고 조규열 보증보험 사장이 보증 본부장으로, 박광열 부산해양수산청장이 경영혁신본부장으로 영입됐으며, 업계에서는 한진해운 출신 김중현 본부장이 영입됐습니다. 선박해양 나성대 사장은 퇴임을 앞두고 있는데 아직까지 파산법인 관련해 부산에서 근무 중인 것으로 알고 있습니다. 해양진흥



△이동해 단장

공사는 최근 추가 20여명 직원들의 공모가 진행 중일 것으로 알고 있습니다. 부산에는 3개 금융기관이 배치된 선박해양금융종합센터가 있습니다. 거기서 제가 지난 7월까지 센터장을 하다가 산업은행 배영훈 본부장이 제 후임 센터장으로 근무했는데 역시 지난 10월에 산업은행 센터장 2년 임기가 끝났고, 이번에 무역보험공사의 이동현 남부지역본부장이 센터장을 맡게 됐습니다.

업계에서 반가운 소식 중 하나는 최근에 부산은행에서 '해양금융부'를 만들었다는 것입니다. 내부 부장급은 그대로이나 외부 전문가 팀장을 영입했습니다. 그간 보증보험이 보증서를 주더라도 잘 인정이 안됐습니다. 4개 기관만 인정해주는데 지금은 해진공의 보증이 법상으로 국가가 보증할 수 있는 상당히 높은 트리플 A 급입니다. 부산은행의 전략은 우선 해진공과 협업으로 해진공의 보증을 통한 선박금융을 만들겠다는 것으로 알고 있습니다. 아까 말씀드렸듯이 부산은행의 이러한 특화전략이 일반 은행, 일반 금융회사에서 선박금융을 확대하는데 도움이 되지 않겠는가 생각을 합니다.

신규 임용 없어, 로스쿨 해상법 교수 여전히 극소수, 고려대 4명 겸임교수 초빙, 해상법 박사 4명 배출

사회 : 부산은행에서 해양보증부를 신설한다는 고무적인 소식이 있었습니다. 제가 해상법학계의 인적동향을 말씀드립니다. 새롭게 해상법이나 해사법 교수로 임용된 분은 없습니다. 외국의 사정을 보면, 영국 사우스햄튼 대학에 큰 변화가 있는 것 같습니다. 이번 바에즈 교수님이 퀸 메리대학으로, 짐블리스 교수가

홍콩 시립대로, 펠리포 교수가 대련해사대학으로 이동했습니다. 홍콩시립대는 기존의 2명의 교수가 3명이 되어 확장일로에 있습니다. 중국에서도 일대일로 정책에 따라 대련해사대학의 구오핑 교수가 광저우에 있는 중산(中山)대학으로 이동해서 중국남부에서 해상법센터를 운영할 계획입니다. 저 김인현이 금년 7월부터 해양수산부의 정책자문위원회 위원장이 된 점이 있습니다.

고려대학교 로스쿨 출신 해상변호사는 현재 채정수 변호사(김&장), 이성민 변호사(화우), 안다연 변호사(지평), 김재희 변호사(선율)를 비롯하여 12명에 이릅니다. 해상법 교수는 여전히 극소수인 상태입니다. 한국해양대와 목포해양대에 해사법 교수가 총 10여명만 될 것입니다. 제가 말씀드리는 분야는 로스쿨에서의 해상법 교수를 말씀드립니다. 현재 2명인 상태이고, 신규 영입은 없었습니다. 그렇지만 고려대에서 기존의 채이식·김인현 전임교수에, 정병식 변호사·정우영 변호사의 법조인 겸임교수, 그리고 김영무 선주협회 부회장, 유병세 조선해양플랜트협회 전무님을 실무담당 겸임교수로 모시게 되었습니다. 고려대에서 지승현, 이종훈, 신장현, 이현균, 문슬기 등 5명의 해상법 박사가 탄생한 것은 고무적입니다.

마지막으로 각 분야별 내년도 전망을 부탁드립니다. 이철원 변호사님 내년도 법조계 전망을 말씀해주시기 바랍니다.

최근 대형 해양사건·사고 거의 정리돼 해사중재 국내 사건 많이 유입되어야

이철원 : 결론을 말씀드리면 내년엔 해상법조계도



△김인현 교수

밝지는 않을 것 같습니다. 2008년 이후 많았던 사건이 허베이, 세월호 등 대형 사건들이었는데 최근 거의 정리되고 있는 상황입니다. 한진해운 등 대형 도산 사건 가능성도 낮아 보입니다. 물론 더 이상 있어서는 안 될 것 같구요. 그 다음에 조선소 대형 해양 사건도 신진은 발생가능성이 낮아 보입니다.

또 한편으로 캐주얼티(casualty) 사건들은 줄어들고 있습니다. 전체적으로 해운경기 불황과 물동량 감소로 보험업계도 서베이어(surveyor), 해상보험 업무가 감소하고 있습니다. 세월호 이후 강화된 안전으로 형사 절차는 강화되고 있습니다.

아까 말씀드렸듯이 해사중재 쪽에서는 국내 사건을 많이 유입하자고 하는 쪽입니다. 다만 아직까지 사건이 많이 늘어나지 않고 있는데 우리나라 연안에서 발생한 분쟁들을 한국에서 처리할 수 있는 환경이 향상되도록 기대하고 있습니다.

아까 해상법조계의 인력변화를 말씀드렸는데 사실 해상 변호사가 많이 늘지 않고 있습니다. 기존 사건은 줄어들고 신규사건도 어떻게 될지 알 수 없기에 내년에도 그렇게 전망이 밝지는 않은 것 같습니다.

해운재건 5개년 계획·중소조선 RG확대 등 기회, 국내 해상보험료 출혈 경쟁...내년 후 전반적 인상

지승현 : 해상보험업계는 해운시황의 영향을 직접적으로 받습니다. 따라서 해운시장이 긍정적인 요소가 많으면 해상보험업계의 분위기 상승에 기회가 될 수 있을 것 같습니다. 이런 점에서 한국해운진흥공사가 설립되었고, 정부의 해운재건 5개년 계획, 중소조



△지승현 차장





신년기획 '2018년 해상법 이슈 좌담'

국내 해상사건 수요 부진...해사사법 개정작업 준비해야

선에 대한 RG확대 등의 정책은 해상보험업계에서도 기회가 될 수 있을 것 같습니다. 반면에 규제강화 등에 따른 선박의 스크러버(탈황설비) 설치 등으로 노후선 매각은 부정적 요소가 될 것 같습니다. 해상보험업계에서 보험료는 이미 바닥을 쳤다는 것이 일반적인 평가인 듯합니다. 하지만 국내 및 베트남과 같은 일부 신흥시장은 예외적으로 출혈경쟁을 하였습니다.

금년도에 이미 상당 보험료가 인하되었습니다. 이런 상황에서 내년에 다시 상당 보험료가 인하될 것이라고 예상하기는 어려울 것 같습니다. P&I보험도 내년 갱신(2019.2.20)이후 부터는 전반적으로 보험료가 인상될 것이라는 이야기가 나오고 있습니다.

현대상선 20척 신조금융 '상당히 도전적' 친환경 설비 상생펀드 주목할 만한 발전

이동해 : 내년도 해운업은 대형화와 고효율화가 트렌드로 전망되는데요. 특히 내년도에 우리나라는 한마디로 상당히 도전적인 한해가 될 것으로 전망합니다. 제일 먼저 현대상선의 초대형 컨테이너선박 20척을 들 수 있습니다. 12척은 해진공에서 주선하는 모델이고, 8척은 5개 금융기관이 협업하는 24억불 신조지원프로그램으로 지원하는 모델입니다. 이는 상당한 금융입니다. 20척에 3조원 규모인데, 이는 그간 제가 겪었던 금융 건으로 보아 거의 손가락에 꼽는 정도의 큰 규모입니다. 현대상선의 지금 처해진 상황을 봤을 때 매우 도전적일 것이라고 생각합니다.



또 한 가지 중요한 점은 스크러버나 BWTS와 같은 환경규제입니다. 친환경 설비를 배에 장착하는 것과 관련한 금융솔루션이 그간 없었으나 최근 해진공이 친환경 설비 상생펀드를 조성한 것은 상당히 주목할 만한 발전이 아닌가 싶습니다.

내년에도 발레에서 계약하는 선박들은 지속적으로 폴라리스 쉬핑에서 금융주선을 해야 할 것입니다. 또 하나의 새로운 상품은 포스코가 개발한 고망간 LNG 추진선이 처음으로 한국 조선소에서 신조되는데 이에 대한 금융도 주목해야 할 것입니다. 전체적으로 전년도에 비해 작을 수는 있으나 대형화 추세에 따른 현대상선의 20척 신조금융은 우리 금융업계 전체에도 상당히 도전적이라고 말씀드릴 수 있을 것 같습니다.

해사사법 개정작업 예상, 해운법에 2자물류업자 포함해야 정기선사는 특별한 내용의 '채무자회생법' 필요하다

사회 : 이동해 단장께서 주로 사실관계에 대한 말씀을 해주셨습니다. 현대상선의 초대형 선박 20척 발주에 대한 금융분야의 말씀을 해주셨는데 법학계 입장에서는 선박금융과 관련해 어떠한 법적쟁점이 나타날 것인지도 선제적으로 검토해봐야 할 것 같습니다.

제가 해상법학계에 대한 말씀을 드립니다. 이제는 해상법은 고유의 영역인 해상운송법, 선박소유자의 책임, 해상보험법을 넘어 해사도산법, 선박금융법, 선박

건조법을 포함하는 개념이 되었다고 봅니다. 불모지였던 해사도산법과 선박금융, 선박건조법에서 많은 연구가 이루어져서 어느 정도 자리를 잡았습니다. 내년에는 그간 활동한 것을 바탕으로 해상법, 채무자회생법, 해상보험법 등 해사사법의 개정작업이 이루어질 것으로 봅니다. 특히 해운법에 제2자물류업자를 포함시키는 개정작업이 일어나야 한다고 봅니다.

채무자회생법은 일반 기업에 적합한 것이라면, 해운 특히 정기선사와 같은 경우는 특별한 내용을 가진 채무자회생법이 필요하다고 봅니다. 국취부나용선(선체용선)이 많은 우리나라의 현실에서 적어도 회생절차가 개시되면 동 선박이 강제집행되지 않는 방향으로 법률이 개정이 되어야 합니다. 그리고 해상 서비스나 물품에 대한 공급이 회생절차개시 40일 이전에 일어난 것은 공익채권이 되도록 해야 합니다.

2자 물류회사는 계약운송인이 되어도 불구하고 해운법상의 해상운송사업자가 아닙니다. 이들을 미국과 같이 무선박해상운송사업자(NVOCC)로 해운법상 활동주체로 만들어주고, 해운법의 적용을 받도록 해야 합니다. 이들이 모회사로부터 받는 운송물의 상당량은 외국정기선사에 가지않고 국적정기선사에게 할당하여 운송하도록 하고, 이들도 톤세적용을 받도록 하여 도움을 줍니다. 선주협회는 이들을 회원으로 가입시켜 선주운송인협회로 개칭하고 해운매출에 이들의 매출을 포함하는 것으로 해야 진정한 의미의 선화주 상생이 이루어져 염원의 해운관련 매출 100조 달성이 가능하게 될 것입니다.

해상법은 로테르담 규칙의 내용을 받아들여, 현대화시키고, 복합운송, 블록체인을 이용한 선하증권의 발



행, 정기선운항에서 컨테이너 박스의 반환의무를 수하인에게 부과하는 등의 개정이 필요합니다.

해사법원과 관련해서는 현재 전담재판부가 있는데, 전담재판부는 해상사건만 처리하는 것이 아니라 다른 사건도 같이 처리하는 점에서 한계가 있습니다. 저는 지금까지의 독립된 해사법원의 설치라는 목표에서 일부 후퇴를 하여 전담재판부를 확대하여 1명 혹은 3명의 판사가 해상사건만을 전담하여 재판하고 해사사건 처리에 대한 규칙을 가지는 형태로 가면 좋겠다고 생각합니다. 홍콩, 싱가포르, 영국도 모두 이런 시스템입니다. 이렇게 하여 신속하고 전문성 있는 판결을 얻음으로써 수요자로부터 신뢰를 얻도록 하여 이것이 해상사건을 늘리게 되는 선순환 구조로 가는 안을 제안합니다.

해사중재는 여전히 수요가 없어서 문제입니다. 모두 영국으로 가는 이 경향을 바꾸는 것이 쉽지 않습니다. 내년 한해에도 우리나라 판례나 법률의 동향을 영문, 일문, 중문으로 만들어 세계에 뿌려서 우리 해상법조계가 안정적임을 보여주는 작업이 꾸준히 진행되어야 할 것입니다.

오늘 좌담회는 이것으로 마치고자 하겠습니다. 오늘 참석해주신 이철원 변호사, 지승현 차장, 이동해 단장 패널 분들께 박수 부탁드립니다. 장시간 수고 많으셨습니다. 경청해주신 여러분 감사합니다. [해인](#)

