

실무가의 시각으로 바라 본 해사법원 설치와 법률실무교육

김 인 광*

目 次

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| I. 들어가며 | III. 해사법원 설치와 법률실무교육 |
| II. 국내 해사관련 법률실무의 현황과
특징 | IV. 결론 |

I. 들어가며

최근 한국해운업계는 유사 이래 경험하지 못한 총체적 위기국면에 처해 있다. 2008년 전세계적 수준의 금융위기의 여파에 따른 글로벌 해운시황의 악화는 국내 주요 해운사들의 수지악화와 이로 인한 경영위기를 불러 오고 있다.

위와 같은 국내 해운환경의 악화에도 불구하고 국내 외항해운산업의 재건을 위한 다양한 시도들이 이루어지고 있고, 최근 부산지역을 중심으로 국내에 해사(海事) 관련 법률문제를 전문적으로 처리하는 법원인 가칭 '해사법원(海事法院)'을 설립하고자 하는 움직임

■ 투고일자 : 2016년 11월 17일, 심사일자 : 2016년 12월 15일, 게재확정일자 : 2016년 12월 22일.

* 폴라리스해운 차장

직임이 힘을 얻고 있다.¹⁾

특히 지난 수년 간 정부는 해운관련 주요 기관들을 부산으로 이전함으로써 향후 부산지역은 명실상부한 국내 해운산업의 주축의 역할을 할 것으로 생각되며, 이러한 부산지역 해운산업 발전의 한 축으로서 가칭 해사법원을 부산에 설립하는 것은 한국해운산업의 질적 수준을 한 단계 도약시키는 계기가 될 것으로 기대된다.

필자는 국내 외항해운회사의 기획·법무 등의 관련 업무를 수년 간 수행해 온 경험을 바탕으로, 해운실무가의 시각에서 바라 본 해사법원의 설치의 의의와 법률실무교육의 현황과 방법론 등에 대해 간단히 기술하고자 한다. 다만 필자는 해사법을 전공하지도 않았고, 국내의 변호사자격증 소지자도 아니라는 점에서, 이 글의 내용은 법률비전 공자로서 해운업무에 종사하는 자의 지극히 실무적 견해에 기반한 것이라는 점을 감안해 주길 바란다.

II. 국내 해사관련 법률실무의 현황과 특징

1. 법률실무의 국제성과 통일성

해운법상 해상화물운송사업²⁾에 종사하는 국내 외항화물운송사업체들의 법률실무의

1) “해사법원 부산유치 특별위원회 공식 발족”, 『국제신문』, 2016. 3. 4., http://www.kookje.co.kr/ew/2016/03/04/ew/20160304_000215235 (국제신문)

2) 해운법상 “해운업”이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업으로 분류하고 있다(동 법 제2조 제1호). 동 법상 “해상여객운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로(內陸水路)에서 여객선 또는 「선박법」 제1조의2 제1항 제1호에 따른 수면비행선박(이하 “여객선등”이라 한다)으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로서 「항만운송사업법」 제2조제4항에 따른 항만운송관련사업 외의 것을 말하고, “해상화물운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박(曳船)에 결합된 부선(解船)을 포함한다. 이하 같다.으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무(용대선을 포함한다)를 처리하는 사업(수산업자가 어장에서 자기의 어획물이나 그 제품을 운송하는 사업은 제외한다)으로서 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 외의 것을 말한다.

이 글의 내용은 해운법상 해상여객운송사업과 해상화물운송사업을 망라하는 것이지만, 국내의 경우 해상여객운송사업은 주로 내항여객운송사업에 집중되어 있고 외항여객운송사업 등은 상대적으로 활성화 되어 있지 않다는 점을 감안하여, 이 글은 해상화물운송사업자들의 법률실무를 중심으로 기술하고자 한다.

특징을 요약하자면 ‘국제성’과 ‘통일성’을 들 수 있다.³⁾

해운법에 따르면, 해상화물운송사업의 종류에는 ‘내항화물운송사업’·‘외항정기화물운송사업’·‘외항부정기화물운송사업’이 있는데(동 법 제23조), 내항화물운송사업이란 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업을 의미한다. 내항화물운송사업의 경우 국내항 간의 운송을 그 대상으로 한다는 점에서 해상화물운송과 관련된 법률적 문제는 대부분 국내법에 의해 국내 법원 또는 국내 중재로 해결된다는 점에서 국제적 요소가 개입되는 외항화물운송사업과는 차이가 있다.

‘외항정기화물운송사업’과 ‘외항부정기화물운송사업’은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 선박을 운항하는 해상화물운송사업이지만, 외항정기화물운송사업은 사전에 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항한다는 점에서 그렇지 않은 외항부정기화물운송사업과 차이가 있다. 그러나 외항정기화물운송사업과 외항부정기화물운송사업 사이에 위와 같은 사업영위형태의 차이점에도 불구하고 외항화물운송사업은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이의 해상화물운송사업이라는 점에서 사업수행과정에서 발생하는 법률적 문제에도 필연적으로涉外적 요소가 존재한다. 이러한 현상은 선박이라는 이동수단을 도구로 하여 전 세계를 무대로 상행위를 한다는 해상운송업의 특성에서 유래하는 것으로서, 항공기라는 이동수단의 특성을 갖고 있는 항공운송업과 일맥상통한다.

따라서 외항화물운송사업과 관련된 법률적 문제들은 거의 대부분의 준거법이 국내의 법률을 망라하고 있으며, 분쟁해결지 내지 법정지도 전 세계적으로 분포되는 특성을 갖고 있다.

한편 위와 같은 외항화물운송사업의 국제성은 분쟁발생 시 복수의 주권국가의 사법제도와 필연적으로 관련될 수밖에 없고, 법률적 분쟁을 어떤 국가에서 어떤 법률에 따라 해결하느냐에 따라 분쟁당사자들의 이해관계에 실질적인 영향을 미친다는 점에서, 분쟁당사자들의 소위 ‘법정지 쇼핑(-o- / "hopp)!1)’현상을 부추길 소지가 농후하다. 이러한 우려는 해상운송의 발달과 그 시기를 같이하는 중요한 문제인데, 이에 따라 일찍부터 해운선진국과 각종 국제기구 등은 해상운송과 관련한 법제의 국제적 통일화를 옹호하였고, 20세기에 들어 국제해사기구(3!te !#t0!# 5#0t0/e 6 1#!07#t0!) 등의 활동에 따라 해상운송법제는 그 어떤 법영역에 비해 상대적으로 법제의 세계적 통일화가 이루어

3) 최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2014.

진 분야라고 할 수 있다. 이러한 현상은 해사사법(海事私法)과 해사공법(海事公法)을 막론하고 발견할 수 있는 현상으로서, 해상운송과 관련한 대부분의 법적 사안에 대해서는 국제적 통일협약이 체결되어 있다.

이에 따라 외항화물운송사업과 관련된 법적 문제를 이해하고 해결하기 위해서는 국내법에 관한 전문지식만으로는 한계가 있으며, 필연적으로 일정 수준의 외국법, 특히 영미법에 관한 이해가 필요하다. 또한 해운산업과 관련된 법제의 세계적 통일이 진척됨에 따라, 이들 분야에 종사하는 법률전문가들은 해상운송 등 해운관련 국제협약의 제·개정상황에 지속적인 관심을 가지고, 해당 협약 등의 의의에 대한 깊이 있는 이해가 필요하다는 특성을 가지고 있다.

2. 분쟁해결 수단의 다양성

가. 분쟁해결 수단의 다양성의 의의

해사(海事) 관련 분쟁의 주요한 특질 중 하나로서 분쟁해결 수단의 다양성을 들 수 있을 것이다.

일반적으로 사인 간의 분쟁해결 방안으로는, 국가공권력에 터잡아 매우 엄격하고도 구체적인 강제적 분쟁해결 절차인 소송을 들 수 있다. 국내의 경우, 대부분의 사인 간의 법적분쟁은 소송에 의해 해결되고 있고, 이러한 현상은 개인뿐만 아니라 기업법무의 경우에도 대동소이하다고 볼 수 있다. 소송에 의한 분쟁의 해결은 법원이라고 하는 국가공권력에 의한 공정하고 신속한 분쟁해결이라는 점에서 가장 용이한 제도라고 할 수 있고, 재판결과의 강제적 실현도 국가공권력에 의해 담보되어 있다는 점에서 가장 편리하고 매력적인 제도라고 볼 수 있다.

그러나 소송에 의한 분쟁해결은 모든 종류의 분쟁을 재판이라고 하는 하나의 획일적인 제도를 이용하여, 법정의 재판절차에 따라 획일적으로 처리한다는 점에서 다양한 사실관계와 법률적 쟁점을 가지고 있는 개별 분쟁해결에는 적합하지 않다는 지적이 있다.⁴⁾ 특히 해사 관련 법적 분쟁과 같이 분쟁이 국제성을 띠는 경우, 일방 당사자의 본국법에 의해 분쟁을 해결하거나 일방 당사자의 본국에서 재판절차를 진행하는 경우, 상대방 당사자는 언어 및 타국의 소송제도 등에 익숙하지 못하여 많은 어려움을 겪게 될 우

4) 목영준, 『상사중재법』, 박영사, 2011, 3면.

려가 있고, 상대방 당사자 국가의 사법제도에 대한 신뢰가 부족할 경우 재판결과에 편파성 내지 부당성에 대한 불안감도 적지 않다.⁵⁾ 나아가 승소판결을 받는 경우에도, 위와 같은 여러 가지 사정으로 인한 판결의 최종적 집행에 대한 우려도 적지 않다.

그러나 해사분쟁의 처리실무에 있어, 소송에 의한 분쟁해결의 가장 큰 난점은 법원의 분쟁해결능력에 대한 의구심이라고 볼 수 있다. 법원의 분쟁해결능력에 대한 의문은 비단 해사관련 분쟁에 국한되는 것이 아니라, 항공운송·특허 등 소위 전문적이고 현대적 분쟁에 보편적으로 나타나는 현상인 것으로 사료된다. 최근 국내 일각에서 논의되고 있는 해사법원 설치에 관한 논의의 배후에는 해사사건 처리에 관한 우리 사법부의 역량에 대한 국내 해운업계 관련자들의 불신과 의구심이 한 몫하고 있다는 점을 부인하기는 어려울 것으로 보인다.⁶⁾

소송을 통한 분쟁해결에 대한 해사분쟁 당사자들의 소극적 태도는, 자연스럽게 당사자들의 약정을 통한 ‘소송 외 분쟁해결방안(Alternative Dispute Resolution, ADR)’이 해사분쟁 해결의 주된 방안으로 자리하게 하였다. 당사자 간의 사적인 분쟁의 해결방법으로는 기본적으로 소송 외에도 협상(Negotiation)·알선(Mediation)·조정(Conciliation)·중재(Arbitration) 등이 있는데,⁷⁾ 소송 외 분쟁해결절차의 주된 특성으로는,

- ① 신속하고 저렴한 비용에 의한 분쟁해결,
- ② 분쟁해결에 있어서 법원 개입의 가급적 배제,
- ③ 당사자 본인들의 의사결정의 존중과 변호사 역할의 축소,
- ④ 최소한의 비형식적인 절차,
- ⑤ 비공개인 사적인 절차,
- ⑥ 실체법 적용의 회피와 창의적인 규범의 창조를 들 수 있다.⁸⁾

전술(前述)한 바와 같은 해사분쟁의 주요 특징인 국제성으로 인해 분쟁당사자들은 기본적으로 분쟁을 소송 등과 같은 공식적인 분쟁해결 수단을 이용하기에 앞서, 분쟁당사자 간의 자치적 내지 비공식적 의사소통을 통한 분쟁해결을 모색하는 것이 일반적이다.

5) 위의 책, 3-4면.

6) 강성은, “우리나라의 해사중재제도에 관한 소고”, 법학논총 제21집 제2호(2001. 12.), 전남대학교 법학연구소, 21*면 이하< 박태원, “한국해사중재원의 설립이 필요하다”, 월간 해양수산(2004. 8.) 통권 23*호, 한국해양수산개발원, 1면 이하 각 참조.

7) 목영준, 앞의 책, 4-5면< 사법연수원, 『8: ; (판결 이외의 분쟁해결)』, 한양당, 2000, 7-10면.

8) 사법연수원, 위의 책, 3-4면.

이에 따라 해상분쟁의 해결방안으로는 위에서 설명한 기본적 분쟁해결 방법 외에도 협상과 조정의 동시이용 또는 협상과 중재 또는 협상과 소송의 동시이용 등과 같은 기본적인 분쟁해결수단 간의 복합적 이용 등과 같이 이루 열거할 수 없을 정도로 다양한 분쟁 해결방안이 동원된다.

나. 해상분쟁과 국제상사중재

기본적으로 국제거래나 해상관련 분쟁의 주된 해결방안으로는 소송을 들 수 있다. 그러나 앞서 설명한 바와 같이 해상분쟁의 해결방안으로는 소송 외의 분쟁해결수단들이 타 법 영역에 비해 상대적으로 많이 활용되는 특징이 있다. 특히 해상분쟁의 주요 특징인 법제의 통일성으로 인해, 해상운송 실무의 경우 용선계약 등 주요 해상거래에 표준계약서식을 적극적으로 활용하는 경향이 강한데, 각종 표준용선계약서에는 용선계약 관련 분쟁을 중재에 의해 해결하도록 규정하고 있고,^{*)} 대부분의 해상운송인들이 발행하는 선하증권 이면약관에도 해상운송계약과 관련한 분쟁을 중재에 의해 해결하도록 하는 규정을 두고 있다.¹⁰⁾

중재법에 따르면, “중재”란 당사자 간의 합의로 재산권상의 분쟁 및 당사자가 화해에 의하여 해결할 수 있는 비재산권상의 분쟁을 법원의 재판에 의하지 아니하고 중재인(仲裁人)의 판정에 의하여 해결하는 절차를 말하는데(동 법 제3조 제1호), 중재제도의 여러 장단점에도 불구하고 중재제도가 해상분쟁의 주요한 해결방안으로 활용되는 데는 다음과 같은 중재제도의 장점에서 기인한다.¹¹⁾

첫째, 중재는 분쟁해결에 고도의 전문성을 요할 때 그 분야의 전문가나 경험자를 판단자로 선택함으로써 시간과 비용을 절약할 수 있고, 합리적이고 당사자들이 수긍할 수 있는 판단을 기대할 수 있다는 장점을 가지고

둘째, 재판절차의 공개성을 그 핵심가치로 하는 소송과 달리, 분쟁대상의 익명성과 비밀성을 요구하는 국제 해상분쟁의 경우 중재절차에서의 심리의 비공개성 및 비밀보장은 분쟁당사자들이 분쟁발생 사실을 공개하기를 원하지 않는 경우 당사자들의 요구를 적절히 충족시킬 수 있다는 장점이 있고

*) 대표적인 표준선체용선계약서인 =8;?6@ 2001 제30조(:!p.te ;e"o!.tlo!) 및 대표적 표준정기용선계약서인 @AB> 1*46 제17조 및 @AB> 1**3 제45조 각 참조.

10) 고려해운 선하증권 이면약관 제3조 등 참조.

11) 중재제도의 일반적 장단점에 대한 상세한 설명은, 목영준, 앞의 책, 6-*면 참조.

셋째, 중재에 있어서는 원칙적으로 중재인 선정에 분쟁당사자들이 참여할 수 있다는 점에서 중재판정에 대한 당사자의 승복을 유도할 수 있는 여지가 있고

넷째, 소송과 달리 중재의 경우에는 중재지의 선정이 당사자들에게 일임되어 있다는 점에서, 해상분쟁을 일방 당사자의 국적국 법원의 판단에 맡김으로 인한 판결의 편파성의 우려를 들 수 있다는 장점이 있다.

위와 같은 중재제도의 여러 장점들로 인해, 상당수의 해상분쟁이 국제중재에 의해 해결된다는 점이 해상분쟁의 주된 특징 중 하나라고 볼 수 있다. 그러나 아쉬운 점은 상당수의 해상분쟁이 국제상사중재절차에 따라 해결되고 있고, 우리나라의 경우 국내의 상사분쟁을 공정·신속하게 해결하고 국제거래질서를 확립하기 위하여 대한상사중재원이 설립되어 있으나,¹²⁾ 대한상사중재원에 의한 해상관련 분쟁의 해결비중은 영국·싱가포르 등 주요 해운선진국에 비해 상대적으로 적다고 평가할 수 있다.¹³⁾

3. 언어의 문제

해상관련 법적 분쟁의 주요 특징이 국제성을 띠고 있다는 점은 전술한 바와 같다. 이러한 해상분쟁의 주요 특징인 국제성은 필연적으로 분쟁해결에 대해서도 여러 가지 영향을 미치고 있다. 그 중에서도 특기할 사항은 해상분쟁해결의 도구라고 할 수 있는 언어의 문제가 분쟁해결에 직·간접적 영향을 미친다는 사실이다.

이미 잘 알려진 바와 같이, 해운기업은 항공운송기업과 더불어 기업활동의 형태가 전 세계적으로 표준화되어 있다는 특징이 있다. 또한 해당 기업 임직원들의 일상적 업무는, 일부 예외적인 경우를 제외하고는, 세계 공용어라고 할 수 있는 영어에 의해 이루어지

12) 대한상사중재원은 국내외 상거래에서 발생하는 분쟁을 사전에 예방하고, 발생된 분쟁을 중재, 조정, 알선을 통하여 신속하고 공정하게 해결함으로써 명량한 상거래 풍토를 조성하고, 나아가 국가산업경제 발전에 기여하기 위해 1966. 3. 22. 중재법에 의거하여 설립된 국내 유일의 상설 법정 중재기관이다. 특기할 점은 대한상사중재원은 그 명칭에 불구하고 상거래에서 발생하는 분쟁의 소송 외 해결을 위해 중재뿐만 아니라 조정·알선·상담 등 다양한 사적분쟁해결 방안을 제공하고 있다는 점이다. 대한상사중재원 홈페이지 참조, <http://www.kcso.k>, 2016. 12. 26. 최후방문.

13) 참고로 대한상사중재원의 2015년 클레임통계자료에 따르면, 2015년 대한상사중재원이 처리한 총 중재처리 건수는 413건인데 이 중 국제상사중재 건수는 74건으로서 우리나라의 교역규모 및 국제분쟁건수에 비해 극히 일부의 사건만이 대한상사중재원에 의해 처리되고 있음을 알 수 있다. 대한상사중재원 제공, 2015년 클레임통계자료, [@. / \(5\)%@. / \(1\) / 0Cco%e \(c#\) / \)c4C4" \(1 참조.](http://www.kcso.k/let/kc$Cko/c#//1020)

고 있다.

해운기업 업무의 위와 같은 특성은 자연적으로 해운관련 법적 분쟁이 발생한 경우, 다수의 증거자료가 우리 국문이 아닌 영어로 작성되어 있고, 증인 또한 우리나라가 아닌 외국에 소재하는 경우가 있고, 증거법 내지 법정지나 중재지도 외국에 소재하여 외국 법률가에 의해 분쟁해결 절차가 수행되는 경우가 허다하다. 정확한 통계자료로 확인할 방법은 없지만 필자가 경험한 바에 따르면, 국내 해운기업의 개별 법무업무 담당자들이 담당하는 사건 중 순수 내국인 간의 사건은 채 절반이 되지 않을 것으로 사료된다.

최근 각 해운선사 등에 입사하는 대졸신입사원의 E6>3? 등의 영어공인성적은 이전 세대에 비해 우수한 편이고, 대학재학 중 해외대학으로의 영어실습 등으로 인해 전반적인 영어구사능력도 높아진 것은 사실인 것으로 사료되지만, 해사관련 분쟁을 처리하는 법무담당 부서 임직원들의 영어 숙련도는 해사관련 분쟁의 전문적 처리에는 부족한 것으로 보인다.

영어가 공용어가 아닌 우리의 현실을 감안하더라도, 해운선사 등에서 해사관련 법률적 분쟁을 처리하는 업무는 일상 생활영어 수준을 뛰어 넘는 전문가적 수준의 영어구사능력을 요구한다는 점에서 해사관련 분쟁의 해결도구로서의 언어의 문제는 가볍게 지나치기 어려운 문제라고 볼 것이다.

4. 해기적(海技的) 지식의 문제

해사관련 법률분쟁은 용어 그 자체가 나타내는 바와 같이, 해상기업주체가 바다를 무대로 선박이라는 도구를 이용하여 영리행위를 수행하는 과정에서 발생하는 것이라는 점에서 많은 적든 일정한 수준의 선박운항과 관련된 해사기술적 문제를 내포하고 있다.

따라서 해사관련 분쟁을 처리함에 있어 법률지식과 함께 선박운항 등의 해사기술 관련 지식에 정통하다는 것은 해사관련 분쟁전문가로서 그렇지 않은 법률가들에 비해 상대적으로 유리한 자질이라고 볼 수 있다. 특히 선박충돌·해난구조·공동해손 등과 같이 선박의 운항과 직접 관련된 법률문제의 해결에 있어서는 법률지식 외에 해기적 지식으로 무장하고 있는 법률전문가는 분쟁의 신속·정확한 해결에 크게 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

법조인 양성제도가 과거 소수의 법조 엘리트를 선발·양성하던 사법시험 체제에서

다수의 다양한 경력을 가진 법조인을 양성하고자 하는 법학전문대학원 체제로 전환된 이후에는 사법시험 체제와 대비하여 상대적으로 많은 수의 해기적 지식으로 무장한 법조인들이 배출되고 있다. 특히 전국에서 유일한 해운·통상법 분야 특성화 법학전문대학원인 부산대학교 법학전문대학원의 경우, 항해사 등의 해기사 면허를 소지한 법조인들을 지속적으로 배출하고 있다. 이들 해기사 출신 변호사들은 법무법인, 해운기업, 법률사무소 등에서 역량을 발휘하고 있는 것으로 보인다.

그러나 사전으로는, 해사관련 법률가의 핵심역량으로서 반드시 해기적 지식이 필수적인가 하는 점에 대해서는 조금은 회의적이다. 우선 국내외에서 왕성하게 활동하고 있는 소위 '해상변호사'들의 이력을 살펴보다라도 이들 모두가 해사대학을 졸업하였거나 선박운항 관련 유경험자는 아니다. 오히려 다수의 해상변호사들은 일반대학에서 법학을 전공한 자들이라는 점은 해사관련 법률전문가의 자질로서 해기사면허 내지 해기적 지식이 필수적이지는 않다는 점을 간접적으로 말해 주고 있다.

한편 국내 해운회사의 법무담당 인력구성을 살펴보면, 각 해운회사의 법무담당 부서에는 해사대학을 졸업하였거나 선박운항 유경험자들이 다수 배치되어 있는 것이 사실이고, 이들이 해운관련 분쟁의 해결에 상당한 공헌을 하고 있는 것도 사실이다. 그러나 국내 해운회사의 법무담당 인력 중 상당수 인력이 해기적 지식을 입사 후 업무수행을 통하거나 사내 재교육과정을 통해 습득하고 있다. 또한 이들 비해기사 출신 법무담당자들의 업무처리능력이 객관적인 면에서 해기사 출신 법무담당자들에 비해 뒤떨어진다고 평가하기도 어렵다.

이들 비해기사 출신의 일반대학 출신 법무담당자들의 경우, 업무수행 중 해기적 전문지식이 필요할 경우에는 사내의 해기전문가의 조력을 받거나 외부의 독립적 해사검정인 등의 해기전문가의 조력을 받아 업무를 충실히 수행해 내고 있다.

우리 사회 일각의 “배를 모르는 자가 해사분쟁을 어떻게 처리할 수 있는가”하는 문제제기에 대해서는, 법률전문가가 모든 현안에 전문가적 식견을 가질 필요는 없으며, 해사관련 분쟁의 본질은 「법률적 문제」이지 선박운항과 같은 「해기적 문제」가 아니라는 점을 상기시키고 싶다.

다만, 필자의 이러한 사견이 해기적 지식의 해사관련 분쟁해결에 작용하는 긍정적 측면을 도외시 하는 것은 아니라는 점을 명확히 하고자 한다. 후술하는 바와 같이 우리나라가 동북아의 해사분쟁 해결의 중심지로서 자리하고, 대한민국 법정과 법조인 및 증재

인들이 외국의 분쟁당사자 등으로부터 신뢰를 받기 위해서는 법률지식에 정통할 뿐만 아니라 해운 및 조선산업 등 관련 산업에 대한 깊이 있는 이해와 전문적 식견으로 무장되어야 된다는 점에서 관련 산업계-학계-연구기관 간의 긴밀한 협력체계의 구축이 요구되고 있다.

5. 각급 해양안전심판원의 기능과 문제점

가. 해양안전심판원의 의의

해양안전심판원(이하 “심판원”이라 한다)은 해양사고¹⁴⁾사건을 심판하기 위하여 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(이하 “해양사고심판법”이라 한다)에 의해 해양수산부장관 소속으로 설립된 합의제 행정기관으로서(해양사고심판법 제3조), 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 밝힘으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적으로 한다(동 법 제1조). 이에 따라 심판원은 심판을 할 때에는 해양사고심판법이 정한 일정한 사항¹⁵⁾에 관하여 재결로써 해양사고의 원인을 밝혀야 하고(해양사고심판

14) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제2조는 동 법상 해양사고를 다음과 같이 정의하고 있다.

1. “해양사고”란 해양 및 내수면(內水面)에서 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사고를 말한다.

가. 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고

나. 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고

다. 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고

라. 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고

마. 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고

1의2. “준해양사고”란 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 지정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태로서 해양수산부령으로 정하는 사고를 말한다.

15) 해양사고심판법 제4조 제1항에 따라 심판원이 심판을 할 때에는 다음 사항에 관하여 해양사고의 원인을 밝혀야 한다.

1. 사람의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것인지 여부

2. 선박승무원의 인원, 자격, 기능, 근로조건 또는 복무에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

3. 선박의 선체 또는 기관의 구조·재질·공작이나 선박의 의장(機裝) 또는 성능에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

4. 수로도지(水路圖誌)·항로표지·선박통신·기상통보 또는 구난시설 등의 항해보조시설에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

5. 항만이나 수로의 상황에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

6. 화물의 특성이나 적재에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

법 제4조 제1항, 제5조 제1항), 해양사고의 발생에 2명 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다(동 법 제4조 제2항).

한편 심판원은 위에서 설명한 해양사고의 원인재결 뿐만 아니라, 해양사고가 해기사 나 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 해당자를 징계할 수 있고(해양사고심판법 제5조 제2항),¹⁶⁾ 필요한 경우에는 징계재결의 대상자 외의 해양사고관련자에게 시정 또는 개선을 권고하거나 명하는 재결을 할 수 있다(동 조 제3항).¹⁷⁾ 심판원의 재결은, 지방해양안전심판원이 제1심 심판을 하고, 중앙해양안전심판원은 제2심 심판을 한다(동 법 제21조). 중앙해양안전심판원의 재결에 대해서는 중앙해양안전심판원의 소재지를 관할하는 고등법원에 상고를 할 수 있다(동 법 제74조 제1항).

한편 2014. 5. 21. 법률 제12660호로 개정되기 전의 구 해양사고심판법에 따르면, 중앙해양안전심판원의 재결에 대해서는 대법원에 상고를 하도록 규정하고 있었다(동 법 제74조 제1항). 그런데 해양안전심판원의 해기사 등에 대한 징계재결은 실질적 사법작용으로서 법관이 아닌 국토해양부 소속 공무원에 의해 심판이 이루어지고 대법원의 단심에 의해 사건이 종결된다는 점에서 위헌성 시비가 끊이지 않고 있었다.¹⁸⁾

최근의 해양안전심판법 개정에 의해 과거 「지방해양안전심판원 → 중앙해양안전심판원 → 대법원」의 구조로 되어 있던 해양안전심판제도가 「지방해양안전심판원 → 중앙해양안전심판원 → 고등법원 → 대법원」의 4심제로 변경되었다. 해양안전심판제도는 특별행정심판으로서 실질적 사법작용이라는 점에서^{1*)} 위와 같은 심급제도의 개편은 헌법

16) 동 법 제6조 제1항에 따르면 해양사고관련자에 대한 징계는 면허취소·업무정지·견책의 세 가지로 하고, 행위의 경중(輕重)에 따라서 심판원이 징계의 종류를 정한다. 이 때 해기사 등에 대한 업무정지 기간은 1개월 이상 1년 이하로 하고(동 조 제2항), 심판원은 징계를 할 때 해양사고의 성질이나 상황 또는 그 사람의 경력과 그 밖의 정상(情狀)을 고려하여 이를 감면할 수 있다(동 조 제3항).

17) 다만, 행정기관에 대하여는 시정 또는 개선을 명하는 재결을 할 수 없다(동 법 제5조 제3항 단서).

18) 합헌론으로서는, 김인현, “해난심판법 제74조 제1항의 위헌성 여부”, 목포해양대학교 논문집 제8집(2008. 8.), 102면< 박경현, “중앙해난심판원의 재결에 대한 소”, 한국해법회지 제17권 제1호(1**5), 45-46면< 심근형, “해난사건의 행정쟁송심급에 관하여”, 해법·통상법 제10권 제1호(1**8. 12.), 한국해사법학회, 2*4면. 위헌론으로서는 이정원, “해양안전심판과 헌법 제27조의 재판청구권”, 월간 법조 통권651호(2010. 12.), 법조협회, 201-202면.

1*) 이정원, 위의 논문, 175면< 박경현, “우리나라 해난심판법의 문제점과 개정방향에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 1**7. 12., 한국해양대학교, 8-*면.

상 국민의 재판청구권 및 법원에 의한 재판을 받은 권리를 보장한다는 점에서 긍정적으로 평가할 수 있다.

나. 해양안전심판원의 운영 실태와 문제점²⁰⁾

(1) 심판관 구성의 다양성 확보

해양안전심판제도, 특히 해기사 등에 대한 징계제도는 그 본질상 사법절차로서, 해양사고관련자의 법적 권리보장을 위해서는 해사전문가(海事專門家) 뿐 아니라 법률가의 참여가 필수적이다.

비록 해양사고심판법에서 해양사고관련자의 심판절차에서의 권리보호를 위해 심판변론인제도를 도입하고 있지만, 심판의 주체인 각급 심판관의 구성이 일률적으로 해사전문가들로만 이루어지는 경우 국민의 헌법상 기본권 보장이 충실히 이루어지기 어렵다. 해양사고심판법 제*조의2 제3항에 따르면 지방심판원의 심판관에는 실무경력 3년 이상의 변호사가 임명될 수 있다. 그러나 심판원장을 포함한 현재 우리나라 각급 심판관들의 인적 구성을 살펴보면, 모든 심판관들이 선장 등 해사(海事) 경력자들로만 구성되어 있을 뿐 법률전문가는 전무한 실정이다.

한편 심판원은, 해양사고의 원인규명이 특히 곤란한 사건의 경우 그 직무에 필요한 학식과 경험을 소지한 자를 비상임심판관으로 위촉할 수 있고, 이들 비상임심판관은 심판에 있어 각급심판원 심판관과 동일한 권한을 행사한다(해양사고심판법 제14조). 한편 해양사고심판법 시행령 제10조에 따르면 각급심판원은 비상임심판관으로 '해사법'에 정통한 자를 위촉할 수 있으나, 각급심판원이 위촉할 수 있는 비상임심판관의 수는 20인 이내로 제한되어 있고, 정작 비상임심판관으로 위촉될 수 있는 분야도 주로 선박 운항 또는 기관의 운전·어로기술 등 해기적(海技的) 사항에 치중되어 있다는 점에서 그 실효성이 반감될 소지가 있다.

(2) 심판변론인제도와 관련한 문제

해양사고심판법은, 해양안전심판과 관련한 해양사고관련자의 권리보호를 위해 해양

20) 이하의 논의는, 이정원, “해양안전심판제도의 개선방안에 관한 입법론적 제언”, 법제연구 제43호 (2012. 12.), 한국법제연구원, 442면 이하를 주로 참고하였음을 밝혀둔다.

사고관련자 등은 심판변론인을 선임할 수 있도록 하고 있다(제27조).²¹⁾ 심판변론인은 해양사고관련자 등이 심판원에 대하여 하는 신청·청구·진술 등의 대리 또는 대행업무와 해양사고와 관련된 기술적 자문업무를 수행하는 자로서(위 법률 제2*조 제1항), 공익의 대표자의 지위에 있는 조사관과 해양사고관련자 등 사이에 발생할 수 있는 무기의 불평등을 개선하기 위하여 인정된 제도이다.²²⁾

심판변론인의 자격 요건을 살펴보면, 심판변론인으로 활동하기 위한 별도의 자격시험 등이 없이 지방심판원 심판관의 자격을 구비하거나, 활동경력에 상관없이 심판관 또는 조사관으로 활동한 자도 심판변론인으로 선임될 수 있으며, 특히 1급 해기사 면허소지자로서 5년 이상 해사 관련 법률자문업무 종사자나 해사관련 분야 법학박사 학위소지자도 심판변론인으로 선임될 수 있도록 규정하고 있어 심판변론인의 자격요건을 상당히 광범위하게 개방하고 있다.

생각건대 해양안전심판과 관련한 국민의 권리보호를 충실히 도모하기 위해 심판변론인의 자격요건을 완화하는 것도 하나의 유력한 방안이 될 수도 있을 것이다. 그러나 위와 같은 심판변론인의 자격요건의 완화에 대해서는, 해양사고심판법 제28조 제1항은 지나치게 심판변론인의 자격 요건을 완화하고 있으며, 특히 동 항 제3호의 1급 해기사 자격소지자로서 5년 이상 해사 관련 법률자문업무종사자나 일정한 해사관련 분야의 법학박사 학위소지자에게까지 심판변론인의 자격을 부여하는 것은 부적격자 내지 심판변론인으로서의 능력을 구비하지 못한 자에 의한 심판변론으로 인해 국민의 해양안전심판과 관련한 권리를 침해할 소지가 있다는 비판적 견해가 있다.²³⁾

(3) 과실비율 산정의 문제

해양사고심판법 제4조 제2항은 「심판원은 제1항에 따른 해양사고의 원인을 밝힐 때

21) 심판변론인은 ① 해양사고심판법 제*조의2 제3항에서 규정한 지방심판원 심판관의 자격이 있는 자(다만 동 항 제5호의 3년 이상의 변호사 자격소지자 제외), ② 심판관 및 조사관으로 근무한 경력이 있는 자, ③ 1급 항해사, 1급 기관사 또는 1급 운항사 면허소지자로서 5년 이상 해사 관련 법률자문업무에 종사하였거나 국토해양부령으로 정하는 해사 관련 분야의 법학박사 학위 소지자, ④ 변호사 자격소지자로서, 대통령령으로 정하는 바에 따라 중앙심판원에 등록하여야 한다.

22) 주종광·방호삼·이민수, “심판변론인 법제 개선에 관한 연구”, 법학논총 제31집 제2호(2011. 8.), 전남대 법학연구소, 3*7면.

23) 주종광·방호삼·이민수, 위의 논문, 3*7면 이하에서는 1급 해기사 자격소지자의 해사 관련 법률자문업무에 관해 위임입법을 통한 구체화와 심판변론인 자격시험의 실시 등을 제안하고 있다.

해양사고의 발생에 2명 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다」라고 규정하고 있는데, 이 조항은 1***. 2. 5. 해양사고심판법 개정 시 선박충돌사고 등의 해양사고의 발생에 다수의 주체가 관여된 경우 해양안전심판원이 해양사고의 원인규명을 함에 있어 이들의 원인제공 정도를 명확히 해 줄 경우 해양사고관련자들 간의 민사소송 등 경제적 이해관계 조정절차에서 보다 합리적이고 신속한 해결을 도모할 수 있다는 실무계 일각의 주장을 반영한 것이다.

특히 해양안전심판원의 재결서 主文에는 통상 단순히 해양사고에 대한 主因과 一因만을 표시할 뿐 해양사고관련자들의 원인제공 정도까지 구체적으로 수치화하여 명시하지는 않음으로 인해 민사소송 등의 절차에서 당사자들의 과실비율 산정을 하는 법원의 부담을 가중시킬 소지가 있다.

이러한 측면에서 본다면 추후 민사소송 등의 절차에서 법원이 해양사고의 원인규명에 전문성을 가지고 있는 해양안전심판원의 재결에 나타난 원인제공의 정도에 의지하여 과실비율을 산정하는 것은 일견 바람직한 면도 있고,²⁴⁾ 실무상으로도 법원은 특단의 사정이 없는 한 해양사고의 원인판단에 있어서는 해양안전심판원의 재결내용을 존중하고 이를 바탕으로 사실관계를 확정하고 있다고 한다.²⁵⁾

그러나 해양안전심판원으로 하여금 해양사고의 원인규명 시 해양사고관련자들의 사고에 대한 원인제공 정도까지 밝힐 수 있도록 규정한 해양안전심판법 제4조 제2항에 대해서는 해양안전심판원으로 하여금 해양사고관련자들의 해양사고에 대한 원인제공 정도를 밝히도록 함으로써 자칫 해양안전심판이 추후 법원에 계속될 해양사고관련자들 내지 이들의 사용인인 선박소유자 등 손해배상책임주체의 민사소송의 전심절차화(前審節次化) 할 가능성이 있을 뿐 아니라, 해양안전심판과 민사소송은 그 목적이 다르고 해양안전심판에서의 해양사고에 대한 원인제공의 정도와 민사소송에서의 과실비율은 반드시 동일한 개념이라고 볼 수 없다는 점에서 입법론적으로 문제가 있다는 비판적 견해가 제기되고 있다.²⁶⁾

24) 서동희, “해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률과 관련한 약간의 검토”, 해상·보험법연구 제2권 제1호(2006), 해상보험법연구회, 87-88면.

25) 김인현, “선박충돌에서 과실비율과 해양안전심판재결과의 관련성에 대한 고찰”, 법조 통권 제562호(2003. 7.), 법조협회, *2면.

26) 이정원, “해양안전심판제도의 개선방안에 관한 입법론적 제언”, 452-453면.

Ⅲ. 해사법원 설치와 법률실무교육

1. 국내 해사관련 분쟁담당 법률실무 담당자들의 현황과 업무역량

국내에서 해사관련 법률업무 내지 법적 분쟁을 담당하는 인력들은 해상변호사들과 변호사자격이 없이 해운회사에서 법무업무를 담당하고 있는 자들로 대별할 수 있을 것이다. 한편 이들과 달리 대학과 연구기관 등에서 해사관련 법률업무에 종사하는 자들과 각급 해양안전심판원에서 심판 및 조사업무를 담당하는 자들도 해사관련 법률실무를 담당하는 자라고 볼 수 있으나, 이하에서는 논의의 편의상 해사관련 법률실무를 다루는 변호사와 해운회사의 법무담당자들로 한정하여 논의를 진행한다.

가. 사법시험 체제 하의 상황

과거 법조인 양성이 사법시험을 통한 선발이라는 제도로 일원화 되어 있을 당시에는, 국가가 필요로 하는 법관과 검사의 양성이라는 사법시험의 특성상 상대적으로 소수의 사법엘리트들만이 사법시험에 합격할 수 있었다는 것은 주지의 사실이다. 사법시험 합격 후 사법연수원 교육과정을 수료한 법조인들의 주된 업무는 일반 민·형사사건의 처리에 국한되어 있었고, 보다 전문적 식견과 경험이 필요한 특수법조직역에는 상대적으로 소수의 인력이 진출하였다. 이러한 현상은 자연적으로 업무처리에 특수한 전문지식이나 경험이 필요한 특수법조직역에 변리사·세무사 등의 유사 법조인력이 우리 사회에 대거 양산되는 한 원인이 되었다고 볼 수도 있다.

한편 변호사 직역 내부에서도 위에서 설명한 현상이 유사하게 발생하고 있는데, 해사관련 분쟁이나 국제거래관련 분쟁과 같이 사건처리에 외국어의 부담과 함께 관련 국제조약에 대한 깊이 있는 이해가 필요한 분야에는 극히 소수의 변호사들만이 종사하고 있는 것으로 보인다. 이러한 현상의 원인을 오로지 국내 변호사들만의 탓으로 돌리기 어렵다는 점도 일정 부분 사실이다. 우리나라의 경우, 제도권 교육기관의 외국어교육이 입시위주로 이루어져 있음으로 인해, 사법시험 출신 법조인력의 영어 등 외국어 구사능력은 우리 사회전반의 외국어 구사능력과 크게 다르지 않은 것으로 보인다. 또한 사법시험이라는 극히 소수의 법조 엘리트만이 양산되는 체제 하에서 기존에 알고 있는 지식과 별도의 경험이 필요하지 않는 일반 민·형사업무에 종사하는 것만으로도 상당한 보

수를 취득할 수 있음에도 불구하고 별도의 법률지식과 다년 간의 경력을 요하는 해상법 및 국제거래법 분야에 특화할 법조인은 적을 수밖에 없었을 것으로 사료된다.

위와 같은 국내 법조인력 수급상황은 국내 해운회사의 법무담당인력에도 그대로 반영되었는데, 다수의 중소기업 해운회사에는 법무·해상보험업무 전담인력이 없거나 극히 소수의 인력만이 배치되어 있었고, 수적으로 소수인 대기업계열 해운회사에 법무나 해상보험 전담인력이 배치되어 있는 실정이었다. 당시 대기업계열 해운회사 법무담당인력의 구조를 살펴보면 대부분의 법무담당 임직원은 법학전공 여부를 불문하고 비변호사들로 충원되어 있었고, 극히 소수의 사내변호사들이 이들 인력들을 지원하는 구조로 형성되어 있었다.

위와 같은 현상의 원인은 당시에는 대부분의 법학전공자들이 사법시험을 합격할 수 없었던 관계로 대학졸업 후 대기업에서 법무업무를 담당하고 있었고, 해운회사들도 급여수준이 월등히 높은 사내변호사 대신 법학전공 일반직 직원으로 하여금 법무업무를 담당하도록 하면서 국내외 송무업무와 특수한 법률자문업무에 한해 국내외 변호사들의 조력을 받는 구조를 보다 선호하였던 것과 무관하지 않은 것 같다. 이러한 현상은 법학전문대학원 설립을 통해 우리나라 법조인력 수급체계가 극적으로 변환될 때까지 지속되었다고 볼 수 있다.

나. 사법개혁 이후의 현황

정부의 사법개혁의 일환으로 국내 법조인력 수급체계가 사법시험을 통한 선발에서 법학전문대학원에서의 교육을 통한 양성 및 법조인력 공급확대로 전환된 이후, 국내 해사관련 법률실무를 담당하는 인력수급 현황에도 약간의 변화가 발생하였다.

첫째, 다수의 법과대학들이 정부로부터 법학전문대학원 설립인가를 받음으로 인해 과거와 같이 우수한 학생들이 학부과정에서 법학교육을 받을 수 있는 기회가 상대적으로 줄어들었다. 이로 인해 장기적으로 해운회사 입장에서 과거와 같이 적은 비용으로 양질의 법학교육을 이수한 자들을 채용할 기회가 줄어들었다. 특히 과거 사법시험 합격자를 다수 배출하였던 유수의 법과대학들이 법학전문대학원으로 전환됨에 따라, 기업들의 입장에서 양질의 법조인력을 충원하는 방법은 법학전문대학원 출신 변호사를 채용하는 것이 거의 유일한 방안이 되었다.

또한 해운회사 법무인력의 공급측면에서 본다면, 사법시험과 법학전문대학원의 병존

으로 인해 과거 대비 다수의 법조인력이 배출되었지만 국내 법조시장 규모는 크게 확대되지 않음으로 인해 변호사 공급과잉 현상이 사회적 문제로 제기되기도 하였다.

이러한 현상은 변호사업계 입장에서는 만족스럽지 않은 것일 수 있지만, 법조인력의 주요 수요자라고 볼 수 있는 국내 기업들의 입장에서는 양질의 법조인력을 과거 대비 보다 저렴한 비용으로 활용할 수 있는 기회를 제공하는 측면도 있다. 해운회사의 경우에도 과거 사법시험 체제에 비해 법무업무 담당인력 중 사내변호사들이 차지하는 비중이 증가하고 있는 것으로 보인다. 다만 해운회사에 근무하는 변호사 중에는 법학전문대학원 출신 변호사의 수도 증가하는 추세이지만, 사법시험 출신 변호사와 영미권계 외국 변호사 자격증 소지자의 수도 상당히 증가한 것으로 보인다.

둘째, 전국의 법학전문대학원은 교육부로부터 대학원 설립인가를 받을 당시 대국민 사법서비스의 질적·양적 확충방안으로, 각 법학전문대학원이 특정한 법영역에 특화된 법조인력을 양성하겠다는 특성화전략을 추구하고 있다. 특기할 점은 우리나라 최대의 수출입항만도시에 소재하고 있는 부산대학교 법학전문대학원의 경우 해양수도의 장점을 최대한 살릴 수 있는 특성화전략으로서, 전국 유일의 해운통상법 특성화 전문대학원을 표방하고 있다는 점이다. 특히 부산대학교 법학전문대학원의 해운통상법 특성화전략은 부산지역을 해운·조선 및 해양금융산업 및 연구의 중심지로 발전시키고자 하는 중앙 및 지방정부 차원의 발전전략과도 일치한다는 장점이 있다.

해운통상법 분야에 특화된 전문법조인력을 양성한다는 부산대학교 법학전문대학원의 전략은 어느 정도 효과를 거두고 있는 것으로 보인다. 부산대학교 법학전문대학원에는 해상법·국제거래법 관련 교과목이 지속적으로 개설되고 있고, 다수의 위 대학원 출신 법조인이 해상 및 국제거래에 종사하고 있는 것으로 파악된다. 또한 상당수의 학생들이 향후 해운통상분야의 법률전문가로 성장할 것으로 기대된다.

2. 해사법원 설치의 전제조건으로서의 법관의 역량강화

가. 해사법원 설치의 배경과 해양안전심판제도

국내의 해사법원 설치에 관한 논의는 상당히 오래 전부터 주로 해운업계를 중심으로 주장되고 있었는데,²⁷⁾ 2016년경부터는 부산지방변호사회 등 국내 법조계와 부산광역시

27) 대표적으로, 김인현, “2011년 ‘해상법 이슈’ (5) 해상사건에서 우리 법과 우리 법정의 활성화 방안”, 해양한국(2011. 6.) 통권 제453호, 한국해사문제연구소, < 김인현, “2011년 ‘해상법 이슈’(1) 로

등이 가칭 '해사특별법원'의 설치를 위한 논의를 보다 구체적으로 진행하고 있다. 그 동안 지속적으로 해사법원과 해사중재원의 국내 설치를 주장해 온 해운업계의 주장의 배경에는, 해사관련 분쟁의 특수성을 감안할 때 일반 법관으로 구성된 현 사법부 또는 대한상사중재원 보다는 해사관련 법률지식과 경험이 상대적으로 풍부한 전문법관에 의한 분쟁해결을 보다 선호하는 경향과 함께 국내 사법부 및 중재에 대한 불신이 자리하고 있는 것 같다.²⁸⁾

이러한 주장의 배경은 「해양사고의조사및심판에관한법률(이하, 해양사고심판법이라 함)」에 의해 각급 해양안전심판원이 수행하고 있는 '해양안전심판제도'의 심판기능과 관련해서, 해양사고심판법 제4조 제2항이 「심판원은 제1항에 따른 해양사고의 원인을 밝힐 때 해양사고의 발생에 2명 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다.」고 규정하고 있음에서 엿볼 수 있다.

해양안전심판원은 위 조항에 따라 재결 시에 해양사고관련자의 해양사고의 원인제공의 정도를 밝히고 있지만, 위 법률은 "원인의 제공 정도"의 법적 의의에 관해 구체적으로 규정하고 있지 않고 위 규정의 법적 의의에 관한 법원의 유권해석도 발견할 수 없다. 다만 해양안전심판제도가 그 본연의 취지인 해양사고의 원인규명을 통한 해상안전의 제고보다는 해양사고관련자들인 해기사 등의 징계처분의 당위에 그 초점을 둘 경우, 위 법률이 규정하고 있는 "해양사고에 대한 원인의 제공 정도"는 해양안전심판에 후속하는 민·형사재판의 당사자들의 과실유무 및 그 정도의 문제로 변질될 소지가 농후하다. 해양사고심판법 제4조 제2항의 "원인의 제공 정도"를 해양사고관련자들의 사고발생에 대한 과실의 정도로 파악하는 경우, 해양안전심판원에 의한 원인제공의 정도의 판정은 헌법상 규정된 국민의 재판청구권을 정면으로 침해하는 것으로서 위헌의 소지를 안고 있다는 비판이 가능하다.

나. 법원 및 법관의 전문성 제고방안

필자의 견해로는 전문법원인 해사법원을 국내에 설치한다고 하더라도 현재의 해사분쟁 관련 제반 문제가 완전히 해결될 것이라고 보지는 않는다. 헌법과 법률에 의하지 않

스쿨 체제하에서의 해상법 관련 변호사 양성", 해양한국(2011. 2.) 통권44*호, 한국해사문제연구소, *3면.

28) 강성은, 앞의 논문, 21*면 이하 박태원, 위의 자료, 1면 이하 각 참조.

은 법원이 해사분쟁에 관한 재판을 담당하거나 대법원에서의 상고가 허용되지 않는 법원은 설치하는 것은 허용되지 않을 것이며, 특히 법원의 순환근무 및 승진체계를 현행과 같이 유지할 경우 단순히 전문법원으로서 해사법원을 설치한다고 해서 문제가 해결될 것으로 보이지 않는다.

문제의 핵심은 법원 및 법관의 전문성 확보 및 제고에 있다고 보아야 할 것인데, 법관 및 법원의 전문성 제고를 위해서는 현행 법원조직법의 개정을 통해 법관순환근무·승진체계를 근본적으로 개선할 필요가 있다^{2*)}는 주장에 귀를 기울일 필요가 있다.

3. 해사분쟁 전문인력의 확충방안

일반적으로 법조 실무계에서 해상사건의 경우 일반 민사·상사사건에 비해 상대적으로 특수한 법률지식과 언어능력 등을 요구하는 분야로 알려져 있다. 또한 해사관련 분쟁을 주로 취급하는 소위 해상변호사 내지 해상전문로펌의 경우, 사건처리에 상당한 전문성을 요구한다는 점에서 타 변호사 등이 해상사건 내지 국제거래 관련 법률시장에 진입하는 것이 용이하지 않다고 여겨지고 있다.

해상 내지 국제거래 관련 법률분쟁의 주요 법원(法源)이라고 할 수 있는 해상법의 경우, 해상운송계약·용선계약·선박충돌·해난구조 등 거의 모든 법률적 문제들을 망라하고 있고 해상운송 도구인 선박 및 선박운항에 관한 깊이 있는 이해가 사전해결에 상당한 도움이 된다는 점에서, 제대로 된 유능한 해사관련 분쟁전문가를 육성하는 것은 타 법영역에 비해 상당한 시간적·재정적 투자가 요구된다.

특히 정부의 법률시장 개방정책에 따라 우리나라는 이미 국내 법률시장을 거의 대부분 외국에 개방한 상태이며, 해상·해상보험·선박건조·국제거래 등에 상당한 경쟁력을 보유한 것으로 파악되는 영미계 로펌이 이미 국내에 사무소를 설치하여 운영하고 있다. 향후 이들 외국계로펌이 외국법자문사법의 관련 규정에 따라 국내에서 합작법무법인을 설립하여 운영할 경우, 해상 등 이들 외국계 로펌이 상대적 경쟁력을 가진 것으로 파악되는 법률시장의 상당 부분이 이들에 의해 잠식당할 우려가 있다.

외국계 로펌 등에 의한 국내 해사관련 법률시장의 잠식방지 및 관련 국부유출의 방지를 위해서도 정부·학계·산업계가 일치된 노력을 기울여야 할 것이다. 물론 해사법원

2*) 성낙인, 『헌법학』, 제11판, 법문사, 2011, 11*8면.

설치가 현실화 될 경우 법관의 전문성 강화는 일차적으로는 사법부의 몫이지만, 위에서 설명한 우리 사법부의 현실을 감안할 때 사법부 자체의 역량만으로는 이를 감당하기 어려울 수 있다. 특히 해사법원 및 국내 해사관련 법률시장에 우수한 법조인력을 지속적으로 공급하기 위해서는 사법부만의 노력으로는 부족하고, 대한변호사협회 및 교육부 등 법조인력 양성기관 간의 유기적 협력관계의 구축이 필요하다.

특히 법학전문대학원에서의 해상법 및 국제거래법 관련 교육은 향후 해상관련 전문 법조인으로 성장해 나갈 인재 양성의 시금석이라는 점에서 관련 기관의 유기적 지원과 협력이 절실히 요청된다.

IV. 결 론

필자들이 해운 및 국제거래와 관련된 법률실무에 종사한지도 어언 10여년이 넘었다. 해운회사에서 해사관련 법률업무를 담당하기 전에는 필자들 또한 관련 법률분야에 관해 제대로 된 교육을 받아 보지 못했다. 필자들은 해운회사 입사 후 업무를 처리하면서 선배·상사들로부터 지도를 받았고, 거의 독학으로 외국어로 된 관련 서적들을 독파하면서 경험과 지식을 쌓을 수 있었다.

필자들의 이러한 경험은 비단 필자들만이 아닌 한국 해운업계에 몸담았던 수많은 선·후배동료들이 같이 한 것이며, 한국 해운산업의 역사와 그 궤를 같이한다. 주지하다시피 모든 산업의 성쇠는 해당 산업을 둘러싼 전·후방 산업과의 연관효과로 규정되어진다. 우리나라가 해사관련 분쟁의 강국이 되고, 세계 주요 해사관련 분쟁을 우리나라 법정과 우리나라 중재에서 해결하기 위해서는 우선적으로 우리 해운산업과 조선산업, 그리고 해운금융이 활성화되어야 한다. 우리나라가 이들 산업의 세계적 강국으로 자리매김할 때, 자연스럽게 이들 산업과 연관된 서비스산업인 우리나라 법조계도 국제적 경쟁력을 가질 수 있을 것이다. 이러한 관점에서 볼 때, 한진해운의 처리와 관련한 우리 정부의 대응방안은 안타깝기 그지없다. 해운산업의 융성 없이 해사관련 법조시장의 육성과 경쟁력 강화는 언어도단이다.

한편 해사관련 법률시장의 육성 및 해사법원 설치와 관련해서도, 특별법원으로서 해사법원을 설치한다고 해서 관련 법률시장의 국제경쟁력이 자동적으로 갖추어 질 것으

로 생각되지 않는다. 물론 해사법원 설치에 상대적으로 낙후된 국내 해사관련 법률시장의 경쟁력을 제고하는 중요한 초석이 될 것으로 믿어 의심치 않는다. 그러나 해사법원의 설치와 함께 유능한 법조인력의 지속적 육성은 해사법원의 성공적 운영의 필요충분조건이라고 할 것이고, 이를 위해서는 유능한 법조인을 해사관련 법률시장으로 유인할 수 있는 정책적 지원과 함께 이들에 대한 교육이 필수적이다.

유능한 해사분쟁 전문인력의 양성이 오로지 사법부만의 문제라고 볼 수는 없고, 정부와 관련 업계, 그리고 학계가 모두 유기적으로 긴밀히 협력할 때 달성될 수 있다. 우리나라는 대국민 사법서비스의 확충을 위해 법조인력 양성의 틀을 획기적으로 전환한 바 있고, 실제로 전국의 법학전문대학원에는 사법시험 대비 다양한 경력과 학문적 배경을 가진 인재들이 법률교육을 받고 있고, 과거 사법시험체제에 비해 훨씬 많은 수의 법조인을 매년 배출하고 있다. 그러나 이들 법조인들이 과연 외국과 비교할 때 국제적 경쟁력을 가지고 있다고 할 수 있을런지는 의문이며, 해사 내지 국제거래 관련 법조경력을 쌓아가는 법조인도 극히 소수에 불과한 것으로 사료된다.

이러한 암울한 현실을 개선하기 위해서는 무엇보다도 국내에서 관련 분쟁이 많이 처리될 수 있어야 한다. 이를 위해서는 우선적으로 국내에 해사 내지 국제거래 관련 법률시장이 제대로 형성되어야 할 것이다. 국내 법률시장의 형성에 있어 가장 큰 난제는 국내 해운업계의 우리 사법부 내지 중재에 대한 평가가 약간은 부정적이라는 점이다. 이는 각종 해사관련 법률분쟁의 준거법과 법정지 내지 중재지가 우리나라가 아닌 영국 등 다른 나라라는 점에서도 잘 나타난다.

우리나라를 벗어나는 해사분쟁을 다시 우리나라로 끌어오기 위해서는 해운업계 일각의 우리 사법부 및 중재에 대한 회의적 시각을 불식시킬 필요가 있으며, 이를 위해서는 우리 법조인들의 국제적 경쟁력을 제고시킬 필요가 있다. 우리 법조인들의 국제경쟁력 제고를 위해 해사법원의 설치에 환영할 사안이지만, 해사법원의 안정적 운영을 위해서도 법학전문대학원에서의 해사관련 분쟁에 대한 체계적 교육이 절실하다.

참 고 문 헌

- 강성은, “우리나라의 해사중재제도에 관한 소고”, 법학논총 제21집 제2호(2001. 12.), 전남대학교 법학연구소
- 김인현, “해난심판법 제74조 제1항의 위헌성 여부”, 목포해양대학교 논문집 제8집(2008. 8.)
- 김인현, “선박충돌에서 과실비율과 해양안전심판재결과의 관련성에 대한 고찰”, 법조 통권 제562호(2003. 7.), 법조협회
- 김인현, “2011년 ‘해상법 이슈’(5) 해상사건에서 우리 법과 우리 법정의 활성화 방안”, 해양한국(2011. 6.) 통권 제453호, 한국해사문제연구소
- 김인현, “2011년 ‘해상법 이슈’(1) 로스쿨 체제하에서의 해상법 관련 변호사 양성”, 해양한국(2011. 2.) 통권44*호, 한국해사문제연구소
- 목영준, 『상사중재법』, 박영사, 2011
- 박경현, “중앙해난심판원의 재결에 대한 소”, 한국해법회지 제17권 제1호(1**5)
- 박경현, “우리나라 해난심판법의 문제점과 개정방향에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문, 1**7. 12., 한국해양대학교
- 박태원, “한국해사중재원의 설립이 필요하다”, 월간 해양수산(2004. 8.) 통권23*호, 한국해양수산개발원
- 사법연수원, 『8 : ; (판결 이외의 분쟁해결)』, 한양당, 2000
- 서동희, “해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률과 관련한 약간의 검토”, 해상·보험법연구 제2권 제1호(2006), 해상보험법연구회
- 성낙인, 『헌법학』, 제11판, 법문사, 2011
- 심근형, “해난사건의 행정쟁송심급에 관하여”, 해법·통상법 제10권 제1호(1**8. 12.), 한국해사법학회
- 이정원, “해양안전심판과 헌법 제27조의 재판청구권”, 월간 법조 통권651호(2010. 12.), 법조협회
- 이정원, “해양안전심판제도의 개선방안에 관한 입법론적 제언”, 법제연구 제43호(2012. 12.), 한국법제연구원
- 주중광·방호삼·이민수, “심판변론인 법제 개선에 관한 연구”, 법학논총 제31집 제2호

실무가의 시각으로 바라 본 해사법원 설치와 법률실무교육

(2011. 8.), 전남대 법학연구소

최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2014

대한상사중재원 홈페이지, [http://www.kc#\\$.o.k](http://www.kc#$.o.k)

“해사법원 부산유치 특별위원회 공식 발족”, 『국제신문』, 2016. 3. 4., [http://www.kookje.co.](http://www.kookje.co.k)

k /!ew"2011/#"p/!ew"\$o%&.#"p'co%e (0300)ke& (20160304.**00215235*

F국문초록G

우리나라가 해사관련 분쟁의 강국이 되고, 세계 주요 해사관련 분쟁을 우리나라 법정과 우리나라 중재에서 해결하기 위해서는 우선적으로 우리 해운산업과 조선산업, 그리고 해운금융이 활성화되어야 한다. 우리나라가 이들 산업의 세계적 강국으로 자리매김할 때, 자연스럽게 이들 산업과 연관된 서비스산업인 우리나라 법조계도 국제적 경쟁력을 가질 수 있을 것이다. 해사법원 설치의 상대적으로 낙후된 국내 해사관련 법률시장의 경쟁력을 제고하는 중요한 초석이 될 것이다. 그러나 해사법원의 설치와 함께 유능한 법조인력의 지속적 육성은 해사법원의 성공적 운영의 필요충분조건이라고 할 것이고, 이를 위해서는 유능한 법조인을 해사관련 법률시장으로 유인할 수 있는 정책적 지원과 함께 이들에 대한 교육이 필수적이다. 유능한 해사분쟁 전문인력의 양성이 오로지 사법부만의 문제라고 볼 수는 없고, 정부와 관련 업계, 그리고 학계가 모두 유기적으로 긴밀히 협력할 때 달성될 수 있다. 이를 위해서는 우선적으로 국내에 해사 내지 국제거래 관련 법률시장이 제대로 형성되어야 함과 동시에, 우리 법조인들의 국제적 경쟁력을 제고시킬 필요가 있다. 우리 법조인들의 국제경쟁력 제고를 위해 해사법원의 설치의 환영할 사안이지만, 해사법원의 안정적 운영을 위해서도 법학전문대학원에서의 해사관련 분쟁에 대한 체계적 교육이 절실하다.

주제어 : 해사법원, 해사사건, 영국법 준거약관, 해상변호사, 해사중재, 해양안전심판, 특별법원, 전문변호사

F 8\$ "t #ctG

A Study on the Establishment of the Admiralty Court and Marine Accidents Training System and from the Perspective of Legal Professional Practice

*H0 / , 3! -Hw# !1**

Eo \$eco / e Ho e# # " # h. \$ oð the / # 0t0 / e %0 "p. te", # " we44 # " to %e#4 with / #jo / # 0t0 / e %0 "p. te" oð the wo 4% 0! Ho e#! co. t" #!% 0! Ho e#! # \$0t #t0o!, the Ho e#! "h0pp0!1 #!% "h0p\$.04%0!1 0!%. "t 0e", #4"o othe 0!%. "t 0e" which # e c40"e4& e4#te% to tho'e 0!%. "t 0e", "ho.4% \$e #ct09e4& e!1#1e% 0! e"o490!1 %0 "p. te" o9e / # 0t0 / e %0 "p. te". I he! o. !#t0o! \$eco / e" # 14o\$#4 powe ho."e Do the"e 0!%. "t 0e", the !#t0o!?" 4e1#4 0!%. "t &, #0D040#te% with tho'e 0!%. "t 0e", w044 \$e # \$4e to h#9e 0!te !#t0o!#4 co / pet0t09e!e"". Ehe #% / 0 #4t& co. t w044 \$e # / #jo "tepp0!1 "to!e to e!h#!c0!1 the co / pet0t09e!e"" oð the %o / e"t0c / # 0t0 / e 4#w / # ket, which 0" e4#t09e4& \$#ckw# %. Jowe9e, with the e"t#\$40"h / e!t oð the #% / 0 #4t& co. t", co!t0!o." !. t. 0!1 oð co / pete!t 4e1#4 p oðe""0o!#4" w044 \$e !ece""# & to e!". e the ".cce"" oð the #% / 0 #4t& co. t", #!% 0t 0" e""e!t0#4 Do the / to tt #ct t#4e!te% 4e1#4 p oðe""0o!#4" #""0"t#!ce with the co / pete!t 4#w / # ket. @ot o!4& 0" 0t po""0\$4e Do co / pete!t / # 0t0 / e co!D40ct eKpe t" to \$e "o4e4& co!ce !e% with the j.%0c0# &, 0t c#! \$e #ch0e9e% whe! the 1o9e ! / e!t, the e4#te% 0!%. "t 0e", #!% #c#%e / 0# # e D.44& coope #t0!1. -o th0" e#"o!, we !ee% to #0"e the 0!te !#t0o!#4 co / pet0t09e!e"" oð o. 4#w&e ", # " the 4e1#4 #!% 0!te !#t0o!#4 4#w / # ket !ee%" to \$e Do / e% 0! the D0 "t p4#ce. Ehe e"t#\$40"h / e!t oð the #% / 0 #4t& co. t to e!h#!ce the 0!te !#t0o!#4 co / pet0t09e!e"" oð o. 4#w&e " 0" # welco / e 0"" .e, \$.t # "&"te / #t0c e%.c#t0o! "&"te / 0" . 1e!t4& !ee%e% to cope with / # 0t0 / e %0 "p. te" 0! the #% / 0 #4t& co. t".

He&wo %" : 8% / 0 #4t& co. t, 5# 0t0 / e L#0et& E 0\$.!#4, Me1#4 p oðe""0o!#4", 5# 0t0 / e %0 "p. te", 5# 0t0 / e 8 \$0t #t0o!, Me1#4 e%.c#t0o!

* : ep. t& %0 ecto , B#!!01) 8.%0t0!1 Ee# / , Bo4# 0" 5# 0!e