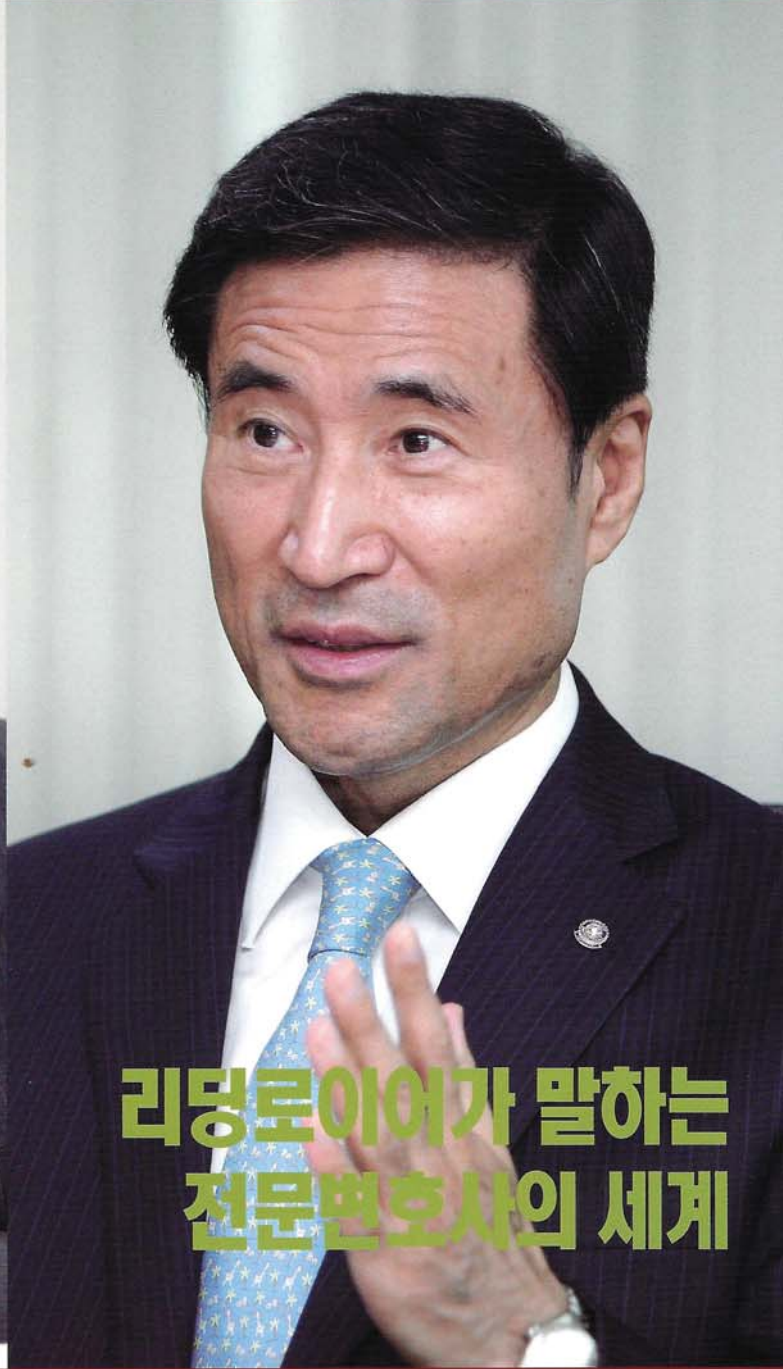


# LegalTimes

www.legaltimes.co.kr



문화체육관광부 선정  
우수콘텐츠잡지  
2016



**리딩로이어가 말하는  
전문변호사의 세계**

ABC 부수인증매체  
한국ABC협회



(주)리걸타임즈

표지인물 'IP' 권영모, '노동' 현천욱 변호사  
포커스 대우조선해양 인수보증금 판결  
영국 로펌 2015-2016 결산 결과

바다가 활동무대인 이춘원 변호사

# “해상은 변호사가 사건 주도 신속한 대응, 전략적 판단 중요”



**법** 무법인 지평의 이춘원 변호사는 해상 전문 변호사다. 그동안 법률사무소는 몇 차례 옮겼지만 전문분야는 20년 넘게 해상 한 분야를 고수하고 있다.

7월 19일 아침, 항만청의 선박 입출항 체크를 통해 그동안 주시해오던 러시아 P사 소유 선박이 하루 뒤인 20일 부산항에 입항할 예정이라는 소식을 접한 이 변호사는 곧바로 싱가포르의 의뢰인 회사에 연락해 이 배를 가압류하기 위한 조치에 착수했다. 싱가포르 회사의 의뢰로 작년 말부터 위치해오던 채무자 소유 선박에 대한 채권보전조치를 취할 수 있게 된 것으로 이 변호사 사무실엔 긴장감이 감돌았다. 이 변호사는 20일 오전 부산지법에 가압류를 신청, 그날 저녁에 가압류 결정을 받아낸 데 이어 21일 곧바로 집행절차에 착수해 부산항 묘박지에 정박해 있는 P사 소유 선박을 어레스트(arrest)하는 데 성공했다. 이제 남은 것은 배가 부산항에서 꼼짝 못하게 된 P사를 압박해 약 25억원의 채무이행을 도모하는 일.

### 부산항 입항 러 선박 체포

이 변호사는 “당초 이 배가 21일 오후 부산항을 출항할 예정으로 입항, 하루만 늦어도 가압류가 무산될 뻔했다”며 “해상변호사에게 신속성이 얼마나 중요한지 다시 한 번 깨닫게 한 의미 있는 사건이었다”고 소개했다.

이 변호사에 따르면, 해상변호사는 바다를 무

대로 활동하는 변호사다. 그만큼 다루는 사실관계가 시간적, 공간적으로 광범위하다. 그는 “다른 어느 분야보다도 사실관계가 일어나는 공간적 영역이 가장 넓은 분야가 해상”이라며 “대양을 내다보는 변호사라는 자부심이 있다”고 말했다. 또 “선박이 전 세계를 이동하며 법률관계가 복잡하게 전개되기 때문에 각 나라의 서로 다른 해상법 체계에 대해서도 관심을 가져야 하며, 전 세계의 지리와 역사 등을 공부하고 이해해야 하는 등 학습동기도 만만치 않은 흥미진진한 분야가 해상”이라고 거듭 고무적으로 이야기했다.

-처음에 어떻게 해서 해상 분야에 특화하게 되었나.

“1993년 사법연수원을 마치고 법무법인 광장의 전신인 한미합동법률사무소에 입사했는데, 한미의 클라이언트 중 한 곳이 한진해운과 대한항공 등 물류가 발달한 한진그룹이다. 입사 초기엔 소송을 하다가 점차적으로 해상업무를 하게 되었는데, 자문을 하면 할수록 해상업무에 흥미를 느껴 20년 넘게 이 분야에서 활동하고 있다.”

### 한미에서 해상 업무 시작

-해상 분야에 어떤 매력이 있는가.

“바다를 대상으로 하고, 사실관계가 일어나는 무대가 광범위하다는 측면도 있지만, 해상은 변호사가 가장 역동적으로 활동할 수 있는 분야라는 특징이 있다. 무슨

## “ 대양을 내다보는 해상변호사 사실관계 공간적 범위 가장 넓어 ”

말이나 하면, 검사가 사건을 만들어서 기소하고 그러면서 형사절차가 진행된다는 점에서 형사 분야는 검사의 영역이라고 한다면, 해상은 전체 사건의 내용을 짜고 주도하는 주인공이 변호사인 가장 고유한 변호사의 영역이다. 이런 점이 해상에 애정을 갖고 매진할 수 있는 동기가 되었다. 동료 해상변호사들 중에도 업무가 단순하고, 지겹다거나 흥미를 잃어 전공을 바꾼다거나 하는 분들을 보지 못했다. 업무를 할수록 매료되고 도전하고 싶은 동기를 불러일으키는 분야가 해상분야다.”

-해상변호사는 구체적으로 어떤 업무를 수행하나.

“해상법은 15세기에 항해술이 발달하며 본격적으로 발전하기 시작했다. 해상변호사라고 하지만 운송, 국제거래, 보험을 다룬다고 보면 된다. 운송을 대표하는 게 해상, 선박이고, 운송, 물류의 원인에 해당하는 분야가 국제거래다. 또 운송의 위험을 담보하는 보험까지 커버하고 있다. 클라이언트 베이스도 선사와 조선사, 항공사, 보험사, 항만건설 및 항만운송업체 등이 망라되어 있다.”

### 운송, 국제거래, 보험 커버

-해상변호사가 다른 분야의 변호사와 다른 점은.

“우선 신속성, 결단력을 빼놓을 수 없다. 바다의 주인공인 선박은 한 곳에 머물러 있지 않고 끊임없이 이동한다. 사건을 처리하다보면 시간이 경과하면서 사건의 내용과 본질이 변화하는 걸 느끼게 된다. 때로는 여름철에 아이스크림 녹듯 시간이 지나면서 사건이 녹아 없어지는 경우도 있고, 시안이 원래와 달리 정반대로 진행되는 경우도 생긴다. 해상변호사는 업무 자체가 이동하는 선박을 대상으로 하기 때문에 시안의 특성을 파악해 신속하게 의사결정을 해야 하고 전략적 판단을 내려야 한다. 앞에 소개한 러시아 배 가압류건도 입항스케줄을 미리

### 이춘원 변호사는 누구...

- 서울대 법대 졸업
- 한국해양대 대학원 수료
- 영국 사우스햄튼대 해상법 석사(LLM)
- 제32회 행정고시 합격
- 제32회 사법시험 합격(사법연수원 22기)
- 법무법인 광장(구 한미) 변호사
- 법무법인 세경 파트너변호사
- 법무법인 지평 파트너변호사

## “해상사건은 국제성 땀 수밖에 국내만 국한된 사건 아주 예외”

파악하지 못했거나 법원에서 가압류결정이 늦어져 배가 먼저 부산항을 출항해버렸다면 한국에서 해상변호사가 할 일이 더 이상 없었을 것이다. 사건이 녹아 없어지는 것이다.”

성공적인 해상변호사가 되기 위해 갖춰야 할 자질은 무엇인가.

“다른 분야도 그렇지만 산업 자체에 대한 이해가 우선 필요하다. 해운, 선박 운항에 대한 기술적인 이해를 포함하여 해운업 자체를 이해해야 클라이언트의 신뢰를 얻을 수 있다. 선사 관계자들을 만나보면 암호화되다시피한, 실무에서 쓰는 용어로 간단하게 설명한 후 변호사



들이 즉석에서 시안을 정확하게 이해할 수 있나 없나를 보고 변호사의 역량을 판가름하는 경우도 없지 않다고 한다. 해상 분야에서 쓰는 용어는 모두 영어로 되어 있고, 그것도 일상적인 용어가 아니라 암호화되어 축약된 용어가 많다. 전문적인 특수한 용어, 해운산업 및 실무에 대한 이해가 없으면 의뢰인의 신뢰 확보는 물론 사건 자체를 파악하는 것도 어렵다.

### 영국 해상법 알아야

또 하나는 해상법, 특히 영국 해상법에 대한 이해다. 해상법은 사법시험에서도 크게 다루지 않고, 사법연수원에서도 가르쳐주지 않는다. 해상에 관한 실무를 하면서 처음부터 다시 공부해야 하는데, 각 나라의 해상법과 함께 국제적으로 표준화된 영국 해상법이 절반 정도 적용되게 된다. 예컨대 어떤 선박이 바다를 항해하며 A나라에서 B나라로, 다시 C나라로 움직이게 된다면 A, B, C 세 나라의 관할에 들어갈 때마다 그 나라의 해상법과 함께 영국 해상법도 적용되는 경우가 많다.

해상사건은 국제성을 땀 수밖에 없고, 국내에만 국한된 사건은 아주 예외적인 경우에 속한다. 해상변호사들은 국제적으로 네트워크로 연결되어 업무를 수행하는 게 보통인데, 영국 해상법 등에 대한 이해와 각국 변호사들과의 의견교환 등에 필요한 영어실력 구비도 필수적인 항목이다. 관련 계약서도 거의가 영어로 되어 있다.”

이 변호사는 이런 사정 등이 겹쳐 해상변호사로 성장해서 독자적으로 업무를 수행하는 데 보통 7~10년이 걸린다고 말했다. 다른 분야보다 2~3년 더 걸린다는 것이다.

### 현대포춘호 사건 말아 100% 승소

대신 보람도 크고, 어떤 때는 스릴도 느낀다는 게 이 변호사의 의견. 그동안 수많은 사건에서 활약한 이 변호사는 2010년 12월 승소판결을 받아낸 현대포춘호 사건을 가장 기억에 남는 사건으로 소개했다. 리먼 위기 이전 해운경기가 정점으로 향하던 2006년 3월 길이 300m에 이르는 현대상선의 현대포춘호가 아시아 지역의 각 항구를 돌며 컨테이너를 싣고 유럽으로 향하던 중 인도

양 예멘 해상에서 폭발사고가 나 배에 선적된 5000여개의 컨테이너 중 50% 가량이 소훼 또는 손상된 사건이다. 화주들은 선박 측 과실에 기하여 화재가 발생하였다고 현대상선이 배상해야 한다고 주장했다. 예상 피해액은 3000억원 이상.

그러나 현대상선 측을 대리한 이 변호사는 영국의 P&I클럽이 선정한 영국변호사와 함께 6개월간 포춘호의 선원 전원을 인터뷰하고 다양한 경로로 사고원인 조사에 나서 2010년 12월 “홍콩에서 선적된 폭죽이 자연발화한, 불가항력적으로 야기된 사고여서 현대상선은 책임이 없다”는 전부승소 판결을 받아냈다. 이 변호사는 “화물운송에 관한 세계 최대의 클레임이었을 것”이라며 “사고조사를 통한 팩트파인딩부터 중앙해양안전심판원의 해심절차, 서울중앙지법의 판결에 이르기까지 해상사건 변론의 알파와 오메가가 동원된, 선례가 된 케이스”라고 의미를 부여했다.

-해상변호사로서 어려운 점, 힘든 점이 있다면 무엇인가.

“영국법에 익숙한 외국의 의뢰인들이 어떤 특수한 영역에 대해 한국법의 입장이 뭐냐고 물어오는 경우가 꽤 있다. 그런데 이에 관한 실무례나 선례가 아직 미비하여 명확한 업무 기준을 제시하지 못하고, ‘선례가 없어 확실하게 얘기해 줄 수 없다. 이럴 수도 저럴 수도 있지만 한국 법원의 입장이 무엇인지는 판결을 받아보기 전엔 알 수 없다’ 이런 식으로 답이 나가는 경우가 많은데, 한국의 해상변호사로서는 애로사항 중 하나다. 해상에 관한 판례, 실무례가 더 쌓여야 한다.”

### 리먼 이후 해운경기 침체

-해운회사, 조선사의 구조조정 얘기가 많이 나온다. 요즘 해상 분야의 로펌 경기는 어떤가.

“전체적으로 사건이 어느 정도 감소한 건 사실이다. 리먼 사태 초기엔 선사 등 의뢰인들이 여전히 힘이 있던 시기여서 오히려 해운시장이 확대되고, 로펌의 해상사건도 늘어나는 경향이 있었으나, 2009년 이후 침체가 장기화되며 해상 법률시장이 성장하지 못하고 현상유지,



“ 한국법 입장 무엇이냐  
실무례, 선례 아직 미비하여  
명확한 기준 제시 못할 때 애로 ”

약간 감소하는 추세에 있다.”

-끝으로 해상 분야를 지망하는 후배변호사들에게 당부의 말씀 부탁드립니다.

“어떤 영역을 택할까 많은 고민이 있을 텐데, 지금까지 내가 본, 해상 분야를 택한 해상변호사들 중에 후회하는 변호사는 거의 없다. 그만큼 의욕을 불러일으키고 발전 가능성이 있는 분야가 해상법이다. 해상 분야를 지망하고 선택했다면 용기를 갖고 매진할 필요가 있다. 한국의 해상 로펌, 해상변호사의 성장과정을 돌아보아도 해상 분야를 선택하고 도전하는 데 조금도 주저할 게 없다. 과감하게 돌진하라는 말을 해주고 싶다.”

이은재 기자