

한일 국제사법학회 공동학술 발표회

## 해운기업의 도산과 관련된 제반 법률문제

정 병 석\*

김 · 장 법률사무소 변호사

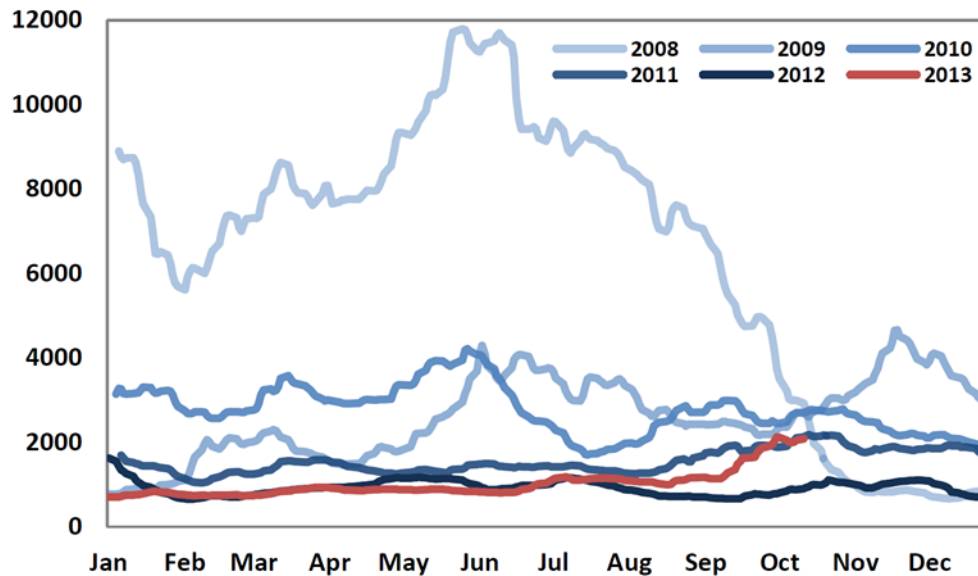
---

\* Kim & Chang (1980-현재), 서울대학교 법학전문대학원 겸임교수, bschung@kimchang.com.

## I. 문제의 제기

전 세계 교역량의 90% 이상이 선박에 의하여 운송되고 있다. 한국 GDP에서 해운산업이 차지하는 비중도 2008년 경제위기 전에는 3% 내외를 차지하고 있다.<sup>1</sup> 아래 <그림 1>에서 보는 바와 같이 2008년 5월에는 BDI(Baltic Dry Index)지수<sup>2</sup>가 12,000에 육박하였다.

<그림 1> BDI지수 (2008-2013)



출처: Cass Maritime Ltd., "Weekly Market Report", 2013. 10. 08.

이 시기 한국의 해운산업은 선복량 기준 세계 5위, 조선 부분 1위를 차지하였다. 그러나 2008년 말 밀어닥친 리먼 브라더스 사태 및 이에 이은 세계 경기의 급락은 전 세계적으로 해운·조선업에 직격탄을 날리게 되었고 2008년 말 BDI지수가 560으로 급락하면서 한국의 많은 해운기업이 도산하게 되었다.<sup>3</sup> 해운 경기는 아직까지도

<sup>1</sup> GDP 대비 해운산업의 매출액이 2000년 2.8%, 2004년 3.0%에서 한진해운이 도산한 2016년에는 1.8%로 감소했다고 한다. {해양수산부 외, '해운재건 5개년 계획(2018년~2022년)', 2018, 7면}

<sup>2</sup> 발틱해운거래소(Baltic Exchange)가 석탄, 철광석과 같은 원자재나 곡물을 운반하는 벌크선의 시황을 나타내기 위하여 발표하는 운임지수로서 1985년 1월 4일의 지수를 1,000으로 하여 해운 경기를 나타내는 지표 중의 하나이다. 위 <그림 1>에서 보는 바와 같이 BDI지수가 2008. 5. 12,000 가까이 되었다가 6개월여 만인 2008. 12.경 560으로 급락하게 된다.

<sup>3</sup> 2009년에서 2016년 사이에 회생절차를 신청한 주요 해운회사에 관하여는, 김선경·김시내, "우리나라 해운회사의 회생절차에 대한 외국 법원의 승인", BFL 제81권, 서울대학교 금융법센터(2017), 72면, <표1> 참조.

회복되지 못하고 있어 이러한 해운산업의 어려움은 계속되고 있는 실정이다.<sup>4</sup>

한편 한국의 도산법제, 즉, 회사정리법, 파산법, 화의법은 속지주의(Principle of Territoriality)를 취하고 있었는데 2006년 도산법제를 개혁하고 채무자 회생 및 파산에 관한 법률(이하 ‘채무자회생법’이라 한다.)로 통합하면서 속지주의 원칙을 버리고, UNCITRAL(The United Nations Commission on International Trade Law)의 ‘Model Law on Cross Border Insolvency(이하 ‘Model Law’라 한다.)’를 도입하여 이른바 수정된 보편주의(Principle of Modified Universality)를 취하게 된다.<sup>5</sup> 해운기업은 기본적으로 선박을 이용하여 화물을 운송하거나 선박을 대여·용선하는 사업을 영위하며 선박은 전 세계를 이동하므로 그 속성상 국제성을 가지게 된다. 따라서 해운기업이 도산한 경우 속지주의 원칙의 도산법제 아래에서는 효과적인 도산을 기대할 수 없음이 자명하다. 그러나 한국이 채무자회생법을 제정하면서 속지주의 원칙을 버리고 보편주의 원칙을 채택함과 아울러 Model Law를 한국을 비롯한 많은 나라들,<sup>6</sup> 특히 한국의 무역 상대국들이나 한국 선박의 기항지 국가들이 채택함으로써 재정적인 어려움에 처한 한국 해운기업의 도산이 실효성 있게 진행될 수 있게 되었다. 다만, 해운과 관련하여 중요한 나라인 중국이나 파나마가 한국의 도산절차를 인정하지 아니하고 있는 것으로 알려져 있다.<sup>7</sup>

전술했듯 2008년 말 이후 많은 한국의 해운기업이 재정적인 어려움을 겪고 있었고(이는 현재에도 진행형이다.) 이 중 다수의 기업이 도산절차<sup>8</sup>를 거치게 되었다. 특히 2016년 8월 31일에는 한국 최대의 해운기업인 한진해운 주식회사가 회생절차를 신청<sup>9</sup> 하여 전 세계의 해운업계를 경악시킨 바 있다. 그리고, 최근에도 견실한

---

<sup>4</sup> 정부에서는 한진해운 파산 이후 실추된 해운산업의 위상을 회복하여 세계 5위 수준의 글로벌 경쟁력을 갖추기 위하여 2018. 4. 5. 관계부처 합동으로 해운재건 5개년 계획(2018~2022년)을 수립하고, ① 경쟁력있는 선박 확충, ② 화물확보지원 및 ③ 경영안정 지원을 통한 해운산업 재건을 위한 노력을 하고 있다. 해양수산부 외(주 1), 12면 참조.

<sup>5</sup> 오수근, “통합도산법의 과제와 전망 (I)”, 저스티스 제85호, 한국법학원(2005. 6.), 5면 이하 참조. 도산법 개선실무위원회 위원장으로 활동한 오수근 교수께서 통합도산법(즉, 채무자회생법) 제정의 배경과 주요 내용을 설명한 논문이다.

<sup>6</sup> 2019년 5월 20일 현재 46개국 48개 Jurisdiction에서 Model Law를 채택하고 있다. Model Law를 채택한 나라는 UNCITRAL 웹사이트(<https://uncitral.un.org>, 최종접속일 2019. 5. 20.)에서 확인할 수 있다. 비록 Model Law를 채택하지 아니하였더라도 외국의 도산절차를 승인하는 경우도 상당수 있다.

<sup>7</sup> 김선경·김시내(주 3), 70-72면 참조.

<sup>8</sup> 회생신청을 한 주요한 해운기업으로는 삼선로직스(2009), 대한해운(2011), STX팬오션(2013), STX 조선해양(2015), 한진해운(2016) 등을 들 수 있다. 그리고 그 밖에도 많은 중소 해운회사 및 조선소들이 회생신청을 한 바 있다.

<sup>9</sup> 한진해운의 전신은 대한해운공사이다. 대한해운공사는 해운입국과 무역자립을 표방하며 1949년 12월 23일 설립된 한국 최초의 국책기업이다. 한진해운과 같은 정기선사가 회생절차를 신청한

중견해운사로 알려져 있던 동아탱커주식회사가 2019.4.2 회생절차 신청을 하는 등 한국 해운기업의 시련의 시기는 계속되고 있다. 특히 동아탱커주식회사는 자신이 선체용선자인 국적취득조건부 선체용선(이른 바BBCHP)선박의 등기상 선주인 파나마 또는 마셜아일랜드 소재 특수목적 법인 (SPC)들에 대하여 서울회생법원에 사전구상권을 가진 채권자로서 회생신청을 하여 해운업계 및 선박금융업계에 파문<sup>10</sup>을 일으키고 있다.

필자가 도산법의 전문가가 아니므로 이 글에서 도산 관련 쟁점에 대하여 깊이 있는 논의를 하거나 이에 대한 필자의 의견을 개진하려는 것은 아니다. 다만, 해운기업의 도산 문제 처리 과정에서 발견되는 도산법과 해상법·해운법의 접점에서의 도산법상 문제점을 제시함으로써 해운기업 도산에 관한 입법·실무의 개선 논의에 밑거름을 제공하고자 한다. 도산이란 협의의 청산절차인 파산절차와 재건절차인 회생절차를 포함하는 것이나 본고에서는 회생절차를 중점적으로 다루고 파산절차는 필요한 경우에만 언급하기로 한다.

## II. 해운기업 도산절차의 특색: 국제도산/도산국제사법

### 1. 해운기업

해운이란 해상 운송수단을 이용하여 사람과 재화를 운송하는 행위를 말한다. 넓은 의미로는 해상운송과 관련되는 항만시설·선박·해운조직 및 해운정책 등을 포함하는 포괄적인 개념이다. 해운을 업으로 영위하는 기업을 해운기업이라고 하고 대표적으로는 해상운송을 주로 하는 해운회사나 선박건조를 업으로 하는 조선소를 들 수 있다.

### 2. 해운기업 도산절차의 특색

해운기업은 선박을 가지고 또는 선박과 관련된 영업을 하는 기업이다. 선박은 그 자산 가치가 크므로 해운기업은 자신이 사용할 선박을 직접 소유하는 경우도 있으나 많은

---

예는 과거에 조양상선, 양해해운이 있었다. 정기선사의 경우는 부정기선사와 달리 불특정 다수의 많은 고객을 상대로 정기적인 Service를 제공하고 있기 때문에 정기선사가 도산절차에 들어가는 경우 화주의 외면을 받게 되어 재건형 도산절차(회생)는 성공하기 어렵다. 한진해운의 경우도 예외는 아니어서 지난 두 개의 정기선 해운회사(조양상선, 양해해운)와 마찬가지로 회생절차가 폐지되어 파산절차를 밟고 있다.

<sup>10</sup> 동아탱커가 BBCHP선박들의 등기상 선주인 SPC에 대하여 한국 회생법원에 회생절차를 신청한 것과 관련하여 관할의 문제, 동아탱커의 신청 자격의 문제 등 여러 도산법절차상의 문제 뿐아니라 BBCHP의 목적이 도산 절연을 목적으로 한 선박금융기업인데 이러한 회생신청을 허용하게 되면 BBCHP를 이용한 선박금융에 악 영향을 미치지 않을 까 하는 우려가 제기되고 있다. 현재 진행중인 사건이므로 상세한 언급은 하지 않기로 한다.

경우 이를 용선<sup>11</sup> 하여 사용하고 있고, 소유하는 경우에도 금융기관의 지원을 받아 소유·지배하게 되므로 선박을 둘러싼 소유·이용 및 담보관계가 복잡하게 얽혀 있는 경우가 드물지 않다. 한편, 선박은 이동성을 그 특징으로 하므로 불가피하게 여러 관할에 걸쳐있게 된다.

이와 같이 해운기업의 경우 다수의 당사자가 관여하여, 여러 관할에서 사업을 영위하므로 해운기업이 도산하게 되면 복수의 관할에서 다수 당사자 사이의 문제가 발생한다. 즉, 해운기업의 도산은 필연적으로 국제도산의 형태를 가지게 되는 것이다.

### 3. 도산국제사법

외국적 요소(Foreign Element)가 있는 도산사건에서 제기되는 법적 제 문제를 규율하는 규범의 총체를 국제도산법<sup>12</sup>이라 한다면, 도산국제사법이란 그 중 국제도산사건에서 제기되는 절차와 실체의 준거법 결정의 문제를 말한다.

#### 가. 도산국제사법의 기본원칙: 도산법정지법 원칙 및 그 범위

도산국제사법은 실제규범과 절차규범이 교착하는 매우 어려운 분야인데 한국의 국제사법이나 채무자회생법은 도산국제사법에 관하여 아무런 규정을 두고 있지 않다. Model Law에서도 부인권예 관한 당사자적격을 규정한 조문(동법 제23조) 이외에는 도산저촉법(도산국제사법)에 대하여 규정하지 아니한다. 반면 EU(European Union)나 독일<sup>13</sup>이 도산국제사법에 관한 규정을 두고 있으므로 EU나 독일의 입법례를 참조하면서

---

<sup>11</sup> 용선의 형태는 선체용선(나용선), 정기용선, 항해용선, 일부 선박의 용선(Slot Charter) 등이 있다.

<sup>12</sup> 석광현, 국제사법과 국제소송 제5권, 박영사, 2012, 594면 이하 참조. 국제도산법은 ① 도산절차개시국(또는 도산법정지국)의 법(Lex fori Concursus)상 외국도산절차의 개시에 따른 개별집행금지의 효력이 한국 내 재산에도 미치는가, ② 외국도산절차에 의하여 외국도산절차의 관재인이 한국 내 재산에 대한 관리처분권을 취득하는가, 그리고 그 결과 외국의 관재인이 국내소송에서 당사자적격을 가지는가, ③ 한국도산절차의 효력이 대외적으로 미치는가, 그리고 반면에 외국도산절차에서 외국법원이 한 각종 재판이 한국 내에서 효력을 가지는가(파산재단의 범위에 한국 소재 재산도 포함되는가 또는 회생절차에 따르는 재산의 범위에 한국 내 재산도 포함되는가), ④ 한국의 도산법원 또는 도산관재인과 외국의 도산법원 또는 도산관재인의 공조, ⑤ 복수국가에서 병행하는 도산절차간의 조정 및 ⑥ 도산국제사법의 문제 등을 포함한다.

<sup>13</sup> EU는 「EU Council Regulation (EC) No 1346/2000 on Insolvency Proceedings」와 2015. 5. 20. 이를 개정한 「Regulation (EU) 2015/848 of the European Parliament and of the Council of 20 May 2015 on Insolvency Proceedings(recast)」를 채택하였고 독일은 「국제도산의 신규율을 위한 법률(Gesetz zur Neuregulung des Internationalen Insolvenzrechts)」에서 도산국제사법에 관한 규정을 두고 있다. 이에 대한 설명은 김영석, “「유럽의회와 유럽연합이사회의 2015년 5월 20일 도산절차에 관한 2015/848(EU)규정(재구성)」에 관한 검토”, 국제사법연구 제21권 제2호, 한국국제사법학회(2015)

판례와 학설에 의하여 도산국제사법의 문제를 해결하여야 할 것이다.

도산법정지법의 적용에 대하여는 다음과 같이 요약할 수 있다.

#### 1) 절차적 사항

절차는 법정지에 따른다는 국제사법의 원칙은 국제도산법 영역에서도 타당하다. 도산절차에서 절차적인 사항이란 도산국제관할, 도산절차의 신청과 개시결정, 관재인의 선임·권한과 의무, 도산채권의 신고·확정·배당, 조사확정절차, 절차의 종료원인, 이미 계속중인 소송·강제집행·보전처분의 중단 여부, 채권의 우선순위, 파산재단을 구성하는 재산의 범위 등 도산절차의 진행과 종료, 나아가 외국도산절차의 승인 등 절차적인 사항<sup>14</sup>을 말한다.

#### 2) 실체적 사항 - 도산법정지법적용의 범위

외국과 관련 있는 도산사건의 실체법적 사항에 대하여도 도산법정지법이 준거법이 된다. 그러나 도산법정지법이 준거법이 된다고 하여도 도산사건의 모든 실체법적인 사항이 아니라 도산절차에 내재하는 구성요건에 의하여 발생하고 나아가 도산절차의 목적에 봉사하는 ‘도산전형적인 법률효과’ 또는 ‘도산법에 특유한 효력’만이 도산법정지법에 따르게 된다.<sup>15</sup> 여기서 어떠한 사항이 도산전형적인 법률관계인가 하는 문제가 있는데, EU의 규정이나 독일법이 참조가 될 것이다.

### 나. 해운회사 도산과 도산국제사법

도산국제사법에 관한 개괄적이고 총론적인 설명은 위 가.에서 본 바와 같으나 실체적인 사항에 대한 도산법정지법의 적용과 관련하여 무엇이 ‘도산전형적인 법률효과’ 또는 ‘도산법에 특유한 효력’인지는 반드시 명백하지 아니하고 논의의 여지가 있다.

예컨대, 미이행 쌍무계약이 문제된 사안에서 대법원<sup>16</sup>은 “외국적 요소가 있는 계약을 체결한 당사자에 대한 회생절차가 개시된 경우 그 계약이 쌍방미이행 쌍무계약에 해당하여 관리인이 이행 또는 해제·해지를 선택할 수 있는지 여부, 그리고 계약의 해제·해지로 인하여 발생한 손해배상채권이 회생채권인지 여부는 도산법정지법인 채무자회생법에 따라 판단되어야 하지만, 그 계약의 해제·해지로 인한 손해배상의

---

참조.

<sup>14</sup> 임치용, “해운회사의 회생절차 개시와 국제사법의 주요 쟁점”, 국제사법연구 제22권 제2호(2016. 12.), 488면; 전계 석광현 국제사법과 국제소송 제5권 (주 12), 631면 참조.

<sup>15</sup> 석광현(주 12), 631면. 박준·한민 금융거래와 법 박영사 2018, 847면

<sup>16</sup> 대판 2015. 5. 28, 2012다104526,104533.

범위에 관한 문제는 계약 자체의 효력과 관련된 실체법적 사항으로서 도산전형적인 법률효과에 해당하지 아니하므로 국제사법에 따라 정해지는 계약의 준거법이 적용된다.”고 한다. 이와 같이 계약의 해제·해지로 인한 손해배상의 범위에 관한 문제는 실체적인 문제라고 하여도 도산전형적인 법률효과에 해당하지는 아니하므로 도산법정지법이 적용되지 않는 것이다.

결국은 ‘도산전형적인 법률효과’ 또는 ‘도산법에 특유한 효력’인지 여부는 도산재단의 가치극대화과 동일한 집단에 속하는 채권자들에 대한 공평한 취급(Equal Treatment of Creditors)을 목표로 하는 집단적 절차(Collective Proceeding)인 도산절차의 원칙을 적용함이 타당할 것인지 여부에 의하여 판단하고, 그러한 판단에 따라 실체관계에 대한 도산법정지법의 적용 범위를 정하여야 할 것으로 생각한다.

구체적으로는, 채무자회생법에는 쌍방미이행 쌍무계약의 해제·해지(동법 제119조, 제121조), 부인권(동법 제100조 내지 제113조의2), 상계의 제한(동법 제144조, 제145조) 등에 관하여 규정을 두고 있으므로 한국에서 회생절차가 개시된 경우 이러한 사항에 대하여는 그 범위에서 도산법정지법인 한국의 채무자회생법을 적용하되 채무자회생법에 규정되지 아니한 나머지 사항은 원칙적으로 당사자 간의 합의와 국제사법에 의해 정하여지는 준거법에 따라 정하면 되지 않을까 한다.

즉, 당사자 간의 합의와 국제사법에 의하여 정하여지는 준거법에 따라 정하되, 채무자회생법에 규정된 사안 또는 도산전형적인 법률효과가 문제되는 사안에 대하여는 당사자 간의 합의나 국제사법에 의한 준거법에 따라 정하여진 내용이 도산법정지법에 의하여 보충·수정 내지 변경된다고 요약할 수 있을 것이다. 예컨대, 상계의 경우 상계가능 여부는 일단 당사자 간의 계약 및 국제사법 원칙에 따른 준거법에 따라 정하되 이를 한국 도산법의 입장에서(채무자회생법 제144조 및 제145조) 다시 그 적용을 검토하여야 한다는 것이다. 위 대법원 2015. 5. 28. 선고 2012다104526,104533 판결에서 보듯이 계약해지의 경우도 마찬가지이다. 개별적인 사안에 대하여는 뒤에서(V. 참조) 살펴보기로 한다.

### III. 한국의 도산절차 개관: 채무자회생법의 탄생 및 보편주의의 채택

도산이란 기업이 경제활동에 실패하여 부채가 누적되어 감당할 수 없는 상황에 이른 경우(채무초과 또는 지급불능)를 말하는 것이다. 도산절차는 협의의 청산절차인 파산절차와 재건절차인 회생절차를 포함하나, 여기서는 회생절차를 중심으로 논의하기로 한다.

2006년 이른바 통합도산법 또는 채무자회생법이 제정되어 발효되기 전까지는 한국은 파산법, 회사정리법, 화의법이라는 개별법을 가지고 있었고, 위 법들은 극단적

속지주의(Principle of Territoriality)<sup>17</sup>를 택하고 있었다. 속지주의라 함은 한국 내에서 개시된 채무자에 대한 도산절차의 효력이 외국에 소재한 채무자의 재산에 영향을 미치지 아니하고 반대로 외국에서 개시된 채무자에 대한 도산절차의 효력이 한국 내에 있는 채무자의 재산에 미치지 아니한다는 입장이다.

그러나 국가 간의 거래가 필수적인 현대 사회에 있어서 속지주의 원칙의 도산법제로는 현실을 규율할 수 없으므로<sup>18</sup>, 우리나라에서는 채무자가 도산한 경우 채무자인 한국기업의 외국에서의 기업활동 및 자산, 그리고 채무자인 외국기업의 한국에서의 기업활동 및 자산에 대하여도 도산의 효력이 미치도록 하여 채무자의 재건 또는 채무자 자산의 공평한 분배라는 도산의 목적 및 채권자 간의 공평한 변제라는 도산법의 정의를 기할 수 있도록 입법을 통하여 수정된 보편주의<sup>19</sup>를 채택하였다.

우리나라에서 이러한 수정된 보편주의를 택함에 있어 Model Law와 일본이 Model Law를 기초로 작성하여 2001년 발효시킨 ‘외국도산처리수속의 승인 원조에 관한 법률’의 영향<sup>20</sup>을 받았다고 한다. 채무자회생법 제5장에서 국제도산의 관할, 도산절차에서 외국인의 지위, 외국도산절차의 대내적 효력(승인 및 지원절차, 외국관리인의 국내도산절차의 신청 및 참가), 국내도산절차의 대외적 효력(파산재단의 범위, 국내관리인의 관리처분권), 병행도산절차의 조정(외국절차와 국내절차의 조정, 배당의 조정) 등에 관하여 규정하고 있으나, Model Law와는 달리 주 절차와 종 절차를 구별하지 않고 있다.

#### IV. 도산신청 및 도산개시결정의 효과

---

<sup>17</sup> 파산법 제3조(속지주의)(2005. 3. 31. 법률 제7428호로 폐지되기 전의 것) ① 파산은 파산자의 재산으로서 한국내에 있는 것에 대하여만 그 효력이 있다.

② 외국에서 선고한 파산은 한국내에 있는 재산에 대하여는 그 효력이 없다.

③ 민사소송법에 의하여 재판상 청구할 수 있는 채권은 한국내에 있는 것으로 본다.

회사정리법 제4조(속지주의)(2005. 3. 31. 법률 제7428호로 폐지되기 전의 것) ① 대한민국내에서 개시한 정리절차는 대한민국 내에 있는 회사의 재산에 대하여만 그 효력이 있다.

② 외국에서 개시한 정리절차는 대한민국내에 있는 재산에 대하여는 그 효력이 없다.

③ 민사소송법에 의하여 재판상 청구할 수 있는 채권은 대한민국내에 있는 것으로 본다.

<sup>18</sup> 석광현, 국제사법과 국제소송 제5권, 박영사, 2012, 505면. 대법원은 속지주의 법제에서도 이를 완화하기 위한 시도를 하였다. 대판 2003. 4. 25, 2000다64359(이른바 “구찌 사건” 판결)에서는 파산선고의 효력을 포괄집행적 효력과 관리처분권 이전의 효력으로 나누어, 속지주의의 적용 범위를 전자에 한정하고, 후자에 관하여는 우리나라에서 효력을 인정함으로써 속지주의를 완화하였다.

<sup>19</sup> 채무자회생법 제628조 내지 제642조.

<sup>20</sup> 석광현(주 18), 512면.



회생신청의 경우 아래 <별첨 그림 1>과 같이 절차가 진행된다.

이 글의 목적은 도산절차 일반을 설명<sup>21</sup>하려는 것이 아니므로 아래에서는 회생절차 기준으로 해운기업의 관점에서 회생절차 과정에서 발생하는 문제를 언급하고자 한다.

## 1. 도산신청

채무자(또는 일정한 자격을 갖춘 채권자, 주주 또는 지분권자: 채무자회생법 제34조)는 i) 사업의 계속에 현저한 지장을 초래하지 아니하고는 변제기에 있는 채무를 변제할 수 없는 경우, 또는 ii) 채무자에게 파산의 원인인 사실이 생길 염려가 있는 경우 회생절차개시 신청을 할 수 있고(동법 제34조), 채권자 또는 채무자, (법인의 경우) 이사 등은 채무자가 지급을 할 수 없는 경우 또는 (법인의 경우) 부채의 총액이 자산의 총액을 초과하는 경우 파산을 신청할 수 있다(동법 제294조 내지 제299조, 제305조 내지 제307조).

여기서 도산신청 자체에 의하여 어떠한 법률적인 효력이 발생하는 것은 아니나 도산신청시를 기준으로 공익채권 해당 여부<sup>22</sup>를 정하거나 부인권 판단의 기준시점<sup>23</sup>이 될 수는 있다. 특히 2016. 5. 29. 개정으로 신설된 ‘개시신청 20일 전 공급자의 대금청구권’을 공익채권으로 보는 규정(동법 제179조 제1항 제8의2호)은 선박에 대한 연료유, 음식물 등 선용품의 공급이 대체로 1개월 내지 2개월의 신용거래임에 비추어 상당한 의미가 있다.

한편 채무자에 대한 회생신청을 하는 경우 통상적으로 보전처분 및 중지명령을 함께 신청하게 된다.

## 2. 보전처분·중지명령

---

<sup>21</sup> 회생절차 일반에 대하여는 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회, 회생사건실무(상), 제4판, 박영사, 2014, 12-24면 참조; 파산절차 일반에 대하여는 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회, 법인파산실무, 제4판, 박영사, 2014, 23-59면 참조.

<sup>22</sup> 채무자회생법 제179조(공익채권이 되는 청구권) ① 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 청구권은 공익채권으로 한다.

8의2. 회생절차개시신청 전 20일 이내에 채무자가 계속적이고 정상적인 영업활동으로 공급받은 물건에 대한 대금청구권.

<sup>23</sup> 채무자회생법 제100조(부인할 수 있는 행위) ① 관리인은 회생절차개시 이후 채무자의 재산을 위하여 다음 각호의 행위를 부인할 수 있다.

2. 채무자가 지급의 정지, 회생절차개시신청 또는 파산의 신청이 있는 후에 한 회생채권자 또는 회생담보권자를 해하는 행위와 담보의 제공 또는 채무의 소멸에 관한 행위. (후략).

법원은 회생절차개시의 신청이 있는 때에는 이해관계인의 신청에 의하거나 직권으로 회생절차개시신청에 대한 결정이 있을 때까지 채무자의 업무 및 재산에 대하여 가압류·가처분 그 밖에 필요한 보전처분을 할 수 있다(채무자회생법 제43조 제1항). 이해관계인이 보전처분을 신청한 때에는 법원은 신청일로부터 7일 이내<sup>24</sup>에 보전처분 여부를 결정하여야 한다(동법 제43조 제2항). 이러한 채무자 재산에 대한 보전조치는 사업의 계속에 필요한 재산의 흠어짐을 방지하고 전체 채권자의 이해관계를 총체적으로 조정하기 위하여 필수적이다. 통상적으로 법원은 신청일로부터 2-3일 이내에 보전처분 결정<sup>25</sup>을 한다고 한다. 다만, 대법원은 보전처분으로 채무자에 대하여 채권자에 대한 변제를 금지하였더라도 그 처분의 효력은 원칙적으로 채무자에게만 미치는 것이므로 채무자가 채권자에게 임의로 변제하는 것이 금지될 뿐이고 채권자가 이행지체에 따른 해지권을 행사하는 것까지 금지하는 것은 아니라고 한다.<sup>26</sup>

한편, 보전처분은 채무자의 행위를 제한하는 것일 뿐 채무자의 재산에 대한 가압류·가처분, 강제집행, 담보권실행을 위한 경매절차를 막지는 못한다. 따라서 회생채권자·회생담보권자에 의한 강제집행 등을 막기 위하여서는 개별적 강제집행 등의 중지·취소명령(동법 제44조) 또는 포괄적 금지명령(동법 제45조)을 받아야 한다.

### 3. 개시결정 및 외국에서의 승인

#### 가. 개시결정의 외국에서의 효력

채무자회생법상 법원은 개시신청이 있는 날로부터 1월 이내에 회생절차개시 여부를 결정한다(동법 제49조 제1항). 한국에서 회생절차가 개시되더라도 한국의 도산절차의 효력이 자동적으로 해외에서 인정되는 것은 아니고, 해운기업의 경우 가장 중요한 자산인 선박 등이 해외에 소재하는(즉, 외국에서 운항 중인) 경우가 많으므로 한국의 도산절차의 효력을 적기에 외국에서 인정받는 것은 회생절차의 성공적인 수행을 위하여 매우 중요하다.

한국의 도산절차의 효력을 외국에서 인정받는 방법은 한국의 회생절차(또는

<sup>24</sup> 오수근(주 5), 18-19면 참조. 이와 유사한 제도로써 영미에서 사용되는 자동중지제도(Automatic Stay)란, 절차신청과 동시에 절차가 개시되며 그 효과의 하나로 채권자의 권리행사를 자동적으로 중지시키는 제도이다. 채무자회생법 제정 시 이에 대하여 국제기구에서도 강력히 권고하였고 실무위원회에서도 지지하는 의견이 많았으나 합의를 도출하지 못하였다. 그 대안으로 보전처분을 신청한 후 7일 이내에 보전처분 여부의 결정을 하도록 기간을 명시하였다고 한다.

<sup>25</sup> 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회, 회생사건실무(상), 제4판, 박영사, 2014, 14면.

<sup>26</sup> 대판 2007. 5. 10, 2007다9856. 자세한 논의는 홍일표, “회사정리법상의 변제금지의 보전처분과 이행지체”, 재판자료 제38집, 법원행정처(1987), 635-636면 참조.

회생절차에 관한 한국 법원의 재판)에 대하여 승인 결정 및 지원처분(집행판결)을 받는 것이다. 따라서 한국의 해운기업에 대한 도산절차가 진행되는 경우, 회생절차개시결정이 나자마자 외국에서의 승인을 얻기 위한 절차를 신속히 취하게 된다. 특히 많은 한국의 무역 거래의 상대국들이나 한국 선박이 기항하는 나라들이 Model Law를 채택하고 있으므로 비교적 용이하게 한국 도산절차의 승인을 받거나 지원을 받을 수 있고, Model Law를 채택하지 않은 국가의 경우에도 한국의 도산절차를 승인하는 경우가 많이 있다. 한진해운의 경우 외국에서 한국의 도산절차를 승인한 현황은 아래와 같다.

<표 1> 한국의 한진해운 도산절차 국가별 승인 현황

	국가	신청접수일	발령일	비고
1	미국	2016. 9. 2.	2016. 9. 6.	* 2016. 9. 6. Interim Provisional Stay Order 발령 * 2016. 9. 9. Provisional Stay Order 발령 * 2016. 12. 14. Final Stay Order 발령
2	영국	2016. 9. 2.	2016. 9. 6.	2006년 국제도산규정(Cross-Border Insolvency Regulation)으로 UNCITRAL 모델법을 채택
3	일본	2016. 9. 5.	2016. 9. 5.	Stay Order 신청 당일인 2016. 9. 5. 결정
4	싱가포르	2016. 9. 9.	2016. 9. 14.	* 당시 UNCITRAL 모델법을 채택한 국가가 아님(2017. 3. 10. 모델법 채택) * 싱가포르 법원은 한국에서의 회생절차의 과정이 싱가포르국민을 포함한 해외채권자들에게 공정함을 인정하고 보편주의적 입장에서 한진해운의 회생절차를 승인하고 Stay Order를 발령함 * 최초 사례
5	캐나다	2016. 9. 30.	2016. 10. 4.	Companies' Creditors Arrangement Act에서 외국 도산절차의 승인에 관한 절차를 추가하는 방법으로 UNCITRAL 모델법을 채택
6	독일	2016. 9. 13.	2016. 9. 14.	* UNCITRAL 모델법을 채택한 국가가 아님 * 독일 도산법의 국제도산에 관한 규정 적용
7	호주	2016. 9. 23.	2016. 9. 23.	* 사안의 급박성(Hanjin Milano 식자재 부족)으로 "Ex parte Application"으로 진행(9.30.까지 효력발생) *General Asset에 대하여는 2016. 9. 30. 신청, 2016. 11. 11. 최종 승인
8	스페인	2016. 10. 5.	2016. 10. 26.	UNCITRAL 모델법을 채택한 국가가 아님
9	프랑스	2016. 10. 13.	2016. 10. 18.	UNCITRAL 모델법을 채택한 국가가 아님
10	벨기에	2016. 9. 20.	2016. 10. 4.	UNCITRAL 모델법을 채택한 국가가 아님

출처: 이정현, “한진해운 회생절차와 국제도산의 문제”, 도산법연구 제7권 제2호(2017), 88면.

다만, 한국 선사들의 중요한 기항지 내지 통과지인 중국과 파나마는 한국의 도산절차를 승인하지 아니하는 것으로 알려져 있다.<sup>27</sup>

해운 관련 계약, 특히 용선계약이나 선박건조계약의 대부분이 영국법을 준거법으로 하고 있고, 분쟁을 영국 런던에서 중재에 의하여 해결하기로 되어 있으므로 한국의 도산절차가 영국에서 승인되어 영국에서 채무자회사에 대한 법적인 조치가 취해지지 못하도록 하는 것은 매우 중요하다. 위 <표 1>에서 보듯이 영국은 비교적 신속하게 Stay Order(채무자회사 재산에 대한 집행 및 채무자회사에 대한 소의 제기나 중재의 제기 등 법적인 조치를 금지하는 명령)를 발급하여 주고 있다. 다만, 이러한 경우에도 당사자들(특히 관리인)이 동의하는 경우, 재판절차가 상당히 진행되어 그 절차에서 결정을 하도록 하는 것이 소송경제상 타당한 경우 또는 제3자의 보증 등이 있고 그 보증에 따른 지급에 영국 판결이나 중재판정이 필요한 경우<sup>28</sup> 등은 예외적으로 Stay Order의 적용을 면제(lift)하여 주고 있다고 한다.<sup>29</sup>

#### 나. Stay Order의 내용

한국에서 이루어지는 도산절차와 관련하여 승인 법원이 원 법원(즉, 한국법원)보다 채무자회사에 대한 보호의 범위를 넓히는 것이 가능한가 하는 문제가 있다. 선박우선특권은 당해 선박이 채무자 소유인지 여부와 관계없이 그 선박 자체에 대하여 성립될 수 있다. 예컨대, 한진해운이 용선한 선박에 연료유 등의 공급을 받음으로써 한진해운이 연료유 대금지급채무를 부담하나 그 선박의 선적국법상 연료유 채권에 대하여 선박우선특권이 인정된다면 연료유 공급채권에 기하여 당해 선박에 대한 선박우선특권이 성립할 수 있다. 이때 한진해운에 대하여 도산절차가 개시된 경우 한진해운이 소유하지 아니하는 선박에 대한 우선특권의 행사가 가능할 것인가의 문제이다. 한국에서는 한진해운이 ‘국적취득조건부 나용선(BBCHP; Bare Boat Charter Hire Purchase)’<sup>30</sup>한 선박이 한진해운의 소유가 아니고 SPC(Special

<sup>27</sup> 김철만, “한국회생절차의 외국에서의 승인”, 도산법연구 제2권 제1호(2011. 5.), 264면; 임치용 (주 14), 518-519면.

<sup>28</sup> 선박 관련 클레임의 경우, 선박에 대한 압류나 가압류 기타 선주의 재산에 대한 강제집행을 막기 위하여 선주의 보험사 즉 P&I Club이 손해배상청구를 하는 상대방에게 보증장을 제공하는 경우가 많은데 위 보증장의 지급조건이 “영국 중재판정 또는 영국 판결이 있는 경우”라면(채무자에 대한 집행이 목적이 아니라) 위 보증장 지급조건을 충족시키기 위하여 영국에서의 중재나 판결절차가 진행될 수 있도록 하는 것이 필요하다.

<sup>29</sup> 홍정호, “한국회생절차승인후 영국소송절차의 중지를 해제한 영국법원 결정소개”, 도산법연구 제7권 제2호(2017), 163-165면.

<sup>30</sup> 한국 선박을 BBCHP하는 경우도 있고 이러한 경우는 한국 국적 취득이 조건은 아니다. 그러나 한국선박을 BBCHP하는 경우가 일반적이지 아니하므로 여기에서는 국적취득조건부

Purpose Company; 특수목적회사)의 소유라는 이유에서 도산 보호의 범위 밖<sup>31</sup>에 놓여있는바, 위 선박에 대한 선박우선특권의 행사, 즉 선박의 압류가 가능하다. 그러나 미국이나 싱가포르 등의 Stay Order는 한진해운이 소유하는 선박뿐 아니라 한진해운이 용선하여 이용하고 있는 선박도 포함하고 있어 선박우선특권의 행사가 허용되지 않는다.<sup>32</sup>

이러한 경우에 채무자에 대한 지원처분이 주 절차국가의 도산법에서 제공하는 보호의 범위 내로 한정되어야 하는가? 이에 대하여 미국 파산법원(United States Bankruptcy Court)은 주 절차국가의 채무자에 대한 도산 보호의 범위를 넓히는 것이 가능하다는 입장으로 판단된다. 즉, 미국 파산법원은 i) 미국 파산법 제15장 보편주의적 접근 관점에 따라 그에 반하는 명문의 규정이 존재하거나 중요한 공공질서침해의 우려가 없는 한 외국의 주 절차에 조력을 제공하여야 하고, ii) 채무자회사의 선박들이 미국 내 목적지까지 화물을 운송하여야 한다는 실리적인 목적을 달성하기 위해서는 Stay Order의 효력을 채무자회사가 용선한 선박들까지 확장하는 것이 필요할 수밖에 없으며, iii) 다른 관할의 유사한 사안에서 채무자회사의 소유뿐 아니라 용선된 선박까지 Stay Order의 효력이 미쳐야 한다고 판시한 선례들이 있다는 등의 이유로 국적취득조건부 나용선의 경우까지도 Stay Order의 효력이 미쳐야 한다고 판시하였다.<sup>33</sup>

이에 대하여 선박 연료유 공급업자(Bunker Supplier)들은 i) 한진해운이 국적취득조건부 나용선한 선박에 관하여는 전술한 바와 같이 한국에서 국적취득조건부 나용선 선박은 SPC 소유라는 이유로 도산 보호 대상에서 제외<sup>34</sup>되어 있다는 점(필자:미국법원이 한진해운이 국적취득조건부 나용선한 선박에 대하여도 Stay Order를 인정하여 위 선박에 대한 압류를 가능하지 않도록 하는 것은 한국법에서 인정되는 도산 보호 범위보다 보호 범위를 넓히는 것이므로 위법하다는 취지의 주장으로 보인다.), ii) 한진해운 소유의 선박에 관하여는 미국에서는 연료유 공급채권에 기한 선박우선특권이 인정되는 반면에 한국에서는 선박우선특권이 인정되지 아니하여, 한진해운 소유의 선박이 미국에 입항하였다가 한국으로 돌아가는 경우 선박 연료유 공급업자들은 미국법에서와 같은 보호를 받을 수 없으므로 적절한 보호(adequate protection)가 요구된다는 점 등을 이유로 한진해운이 국적취득조건부로 나용선한 선박이나 직접 소유한 선박에 대한

---

나용선이라고 하기로 한다.

<sup>31</sup> Hanjin Xiaman호 사건(원심: 창원지결 2016. 10. 17, 2016타기227; 항소심: 창원지결 2017. 2. 23, 2016라308).

<sup>32</sup> 미국 및 싱가포르의 Stay Order에 대하여는, 이정현, “한진해운 회생절차와 국제도산의 문제”, 도산법연구 제7권 제2호(2017), 90-92면; 김인현, “한진해운 회생절차상 선박압류금지명령(stay order)의 범위”, 상사판례연구 제30권 제1호(2017), 136-137면 등 참조.

<sup>33</sup> 이정현(주 32), 90면, 주 10에서 재인용.

<sup>34</sup> 창원지결 2016. 10. 17, 2016타기227; 창원지결 2017. 2. 23, 2016라308 참조.

선박우선택권의 행사는 Stay Order의 압류금지의 대상에서 제외되어야 한다고 주장하였으나 받아들여지지 아니하였다.<sup>35</sup>

#### 4. 채권자협의회

##### 가. 채권자협의회의 구성

회생법원의 관리위원회는 법원으로부터 회생절차개시신청 사실을 통지받은 후 1주일 이내에 채권액의 총액 및 주요 영업재산에 대한 담보권 보유현황을 참작하여 채권자 일반의 이익을 적절히 대표할 수 있는 10인 이내의 채권자로 채권자협의회를 구성하여야 한다(채무자회생법 제20조, 채무자 회생 및 파산에 관한 규칙 제34조).

해운기업 도산의 경우 많은 해외 선주회사들이 채권자가 되므로 이들의 의견이 충분히 반영될 수 있도록 해외선주사들 간의 협의를 통하여 대표를 지정하여 채권자협의회의 구성원이 되도록 하는 것이 바람직하다. 채권자협의회의 구성원 선정은 채권액이 기준이 된다. 해운기업 도산의 경우 금융기관 채권자를 제외한 나머지 다수의 채권자는 채무자회사에 선박을 용선하여준 선주들(주로 해외의 선주들)인 경우가 대부분이고, 이들 채권의 주된 부분은 미지급용선료와 관리인의 용선계약 조기해지로 인한 손해배상채권이다. 그런데 많은 경우 미지급용선료는 비교적 채권액의 적은 부분을 차지하고 용선계약의 조기해지로 인한 손해배상채권이 대부분을 차지하는데, 후자(손해배상채권)가 아직 확정되지 아니하였다고 하여 이를 감안하지 아니하고 채권의 규모를 판단하여 채권자협의회를 구성한다면 잠재적으로 가장 큰 채권자집단의 의사가 적절하게 반영되지 못하는 결과가 될 것이다. 따라서 이러한 점에 대한 세심한 접근이 필요하다.

##### 나. 채권자협의회의 개선점

채권자협의회는 채권자 간의 의견을 조정하여 채무자회생법 제21조 제1항 각호에 규정된 행위(회생절차에 관한 의견, 관리인 선임에 관한 의견, 법원이 요구하는 회생절차에 관한 사항, 그 밖에 대통령령이 정하는 행위)를 할 수 있다(동법 제21조 제1항).

채권자협의회는 출석한 구성원 과반수의 찬성으로 결정한다(동법 제21조 제2항). 실무상으로는 서면에 의하여 의사를 표명하는 경우가 대부분이고, 검토의 시간(즉, 의견개진의 시간)이 충분하지 아니하여 실질적인 의견수렴의 기능을 하기보다는 요식행위로 그치는 것이 아닌지 하는 아쉬움이 있다.

채무자회생법상 채권자협의회에, 또는 채권자협의회에 속하지 아니한 채권자에게 정보

<sup>35</sup> 이정현(주 32), 97면, 92면 참조.

접근이 보장되어 있다(동법 제22조 제3항 내지 제5항). 그럼에도 불구하고 실무상 채권자들의 참여는 매우 수동적이고 소극적인 것이 사실이다.

한편, 회생법원 역시 채권자들의 의견을 수렴하는 데 있어서 소극적이지 않나 하는 아쉬움이 있다. 성공적인 도산을 위하여서는 채무자회사의 현황을 정확히 파악하고 채권자들 기타 이해관계자들의 현황 및 의견을 충분히 수렴하는 보다 적극적인 자세가 필요할 것으로 생각한다.

소송사건에서도 변론기일에서의 직접 구두변론이 강조되고 있는데, 여러 이해관계인들의 이해가 얽혀 있는 비송사건인 도산사건에서야말로 채무자뿐 아니라 이해관계인들을 포함한 현장의 목소리를 직접 청취하는 적극적인 자세가 필요하리라 생각한다. 법원이 이해관계인들의 요구를 모두 들어줄 수도 없고 그럴 필요도 없으나 듣는 것 자체를 두려워하지는 말아야 할 것이다.

이러한 이유에서 채권자협의회, 또는 조금 더 범위를 확대하여 채권자 간담회 등을 통하여 채권자들의 요구사항이 무엇이고 채무자에게 필요한 조치사항이 무엇인지 법원이 직접 듣고 채무자에 대한 도산절차를 진행한다면 채권자들이나 이해관계인들도 수궁할 수 있는 절차가 될 것이고 도산절차를 성공적으로 수행할 가능성도 높아질 것이라고 생각한다.

## 5. 채권신고: 회생채권, 회생담보권 및 공익채권

회생절차개시결정을 하면서 법원은 회생채권이나 회생담보권을 신고할 기간을 정하게 된다. 추완신고가 허용되기는 하나 일단 정하여진 기간 이내에 회생채권이나 회생담보권을 신고하는 것이 필요하다(채무자회생법 제148조, 제149조, 제152조). 이 단계에서 자신의 채권이 회생채권인지, 회생담보권인지 아니면 공익채권인지 판단하는 것이 중요하다. 만약 분명하지 아니하면 예비적인 신고가 필요할 수도 있다.

### 가. 회생채권

회생채권<sup>36</sup>이란 채무자에 대하여 회생절차개시 전의 원인으로 생긴 재산상의 청구권 일반(채무자회생법 제118조 제1호)과 회생절차개시 후에 생기는 재산상의 청구권 중에 법이 개별적으로 정한 것(동법 제108조, 제118조, 제121조, 제124조, 제125조)을 말한다.

회생채권은 회생절차에 의하여서만 변제가 가능하고 그 외에 이를 소멸시키는

---

<sup>36</sup> 회생채권에 대한 일반적인 설명은 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회(주 25), 390-422면 참조. 다만, 관리인이 미이행 쌍무계약의 이행을 선택한 경우 개시결정시까지의 청구권도 회생채권이 아니라 공익채권으로 보아야 한다는 견해도 있다고 한다. 남동희, “도산절차에서의 미이행쌍무계약”, 2009년 제3회 파산커뮤니티 회의 및 강연회 발표 자료(미간행) (2009. 12. 7.), 12면

행위(면제 제외)는 원칙적으로 금지된다(동법 제131조 본문).

## 나. 회생담보권

회생채권 또는 회생절차개시 전의 원인에 기하여 생긴 채무자 이외의 자에 대한 재산상 청구권으로서 회생절차개시 당시 채무자의 재산상에 존재하는 유치권·질권·저당권·양도담보권·가등기담보권, 「동산·채권 등의 담보에 관한 법률」에 따른 담보권·전세권 또는 우선특권으로 담보된 범위 내의 것을 회생담보권이라고 한다(채무자회생법 제141조 제1항). 회생절차개시 당시 채무자의 재산상에 담보권이 존재하면 충분하므로 그 후에 목적물이 양도되어 채무자의 재산이 아닌 것이 되더라도 여전히 회생담보권자로 취급되고, 개시 후 담보목적물이 멸실된 경우라도 회생담보권으로 인정<sup>37</sup> 된다. 회생담보권자는 그 채권액 중 담보권의 목적의 가액을 한도로 회생담보권자로 인정되고 이를 초과하는 부분에 관하여는 회생채권자로서 회생절차에 참가할 수 있다(동법 제141조 제4항).

해운기업에 대한 도산실무상 선박리스채권<sup>38</sup>, 국적취득조건부 나용선의 취급, 선박우선특권, sub-hire(재용선료)·sub-freight(재운임)·cargo(화물)에 대한 lien 등의 경우 이를 회생담보권으로 인정할 것인지 문제되는바, 자세한 내용은 후술한다.

## 다. 공익채권

공익채권이란 채무자회생법 제179조 혹은 개별적인 규정에 의하여 공익채권으로 인정된 청구권을 말하는 것으로서 동조 제1항에 규정되어 있다. 공익채권은 그 대부분이 회생절차개시 후의 원인으로 생긴 채권이다.

해운기업의 도산과 관련하여 용선계약의 중도해지, 해운회사의 도산에 따른 운송중단 및 목적지까지 추가 운송, 도산한 해운회사가 미지급한 채무의 대신 이행 등이 발생하게 되므로 이러한 청구와 관련이 있는 규정은 다음과 같다.

---

<sup>37</sup> 대판 2014. 12. 24, 2012다94186(상고기각·원심 서울고판 2012. 9. 13, 2011나92611). 회생절차개시 당시 채무자 소유의 공장에 대해 유치권을 보유하고 있었던 이상 개시 후에 유치권의 요건인 “점유”를 상실하였다고 하더라도, 개시 당시 공장의 가액 범위에서 회생담보권이 된다.

<sup>38</sup> 금융리스의 경우 리스이용자가 지급하는 리스료가 리스물건의 사용대가라고 보기 어려우므로 채무자회생법 제119조가 적용되지 아니하고(서울고판 2000. 6. 27, 2000나14622.), 리스회사에 환취권을 인정하지 아니하고 리스물건의 소유권 유보가 실질적으로 리스채권에 대한 담보적 기능을 하고 있으므로 회생절차 내에서 리스회사에 환취권을 인정하는 대신에 리스채권을 회생담보권이나 이에 준하는 것으로 취급하고 있다. 상세한 설명은, 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회(주 25), 428-429면; 배현태, “회사정리절차에 있어서 리스채권의 취급”, 법조 제49권 제2호(2000), 150면 이하 참조.



제2호: 개시 후의 업무 및 재산의 관리·처분에 관한 비용청구권

제6호: 개시 후 사무관리 또는 부당이득으로 생긴 청구권

제7호: 쌍방미이행 쌍무계약의 이행에 따라 상대방이 갖는 청구권

제8호: 계속적 공급의무를 부담하는 쌍무계약의 상대방이 회생절차개시신청 후 회생절차개시 전까지 한 공급으로 생긴 청구권

제8호의2: 개시신청 20일 이내에 공급받은 물건에 대한 대금청구권<sup>39</sup>

회생채권의 경우 회생계획<sup>40</sup>에 따라 변제를 하게 되고 해운회사의 회생계획은 통상적으로 인정된 회생채권액의 일정 부분을 현금으로, 그 나머지는 회생회사의 주식으로 변제를 하되, 현금 변제 부분은 10년에 걸쳐서 분할 상환을 하는 내용으로 되어 있다. 따라서 어떠한 채권이 공익채권으로 인정될지는 상당히 중요한 의미가 있다.

## 6. 쌍방미이행 쌍무계약

### 가. 쌍방미이행 쌍무계약의 의의

채무자회생법은 도산절차의 목적과 특성을 고려하여 계약의 유형을 묻지 아니하고 미이행 쌍무계약의 일반적인 원칙을 규정하고 있다. 즉 미이행 쌍무계약의 경우 관리인은 계약을 해제 또는 해지하거나 채무자의 채무를 이행하고 상대방의 채무의

<sup>39</sup> 차승환, “회생절차 개시전을 요건으로 하는 공익채권”, 도산법연구 제7권 제2호(2017), 163-165면.

<sup>40</sup> 해운회사의 회생채권에 대한 변제계획은 다음과 같다(회생진행과정에서 추가 변경되기도 함).

· 현금(10년 분할 상환) 및 주식

회사명	현금	주식	액면가	발행가
삼선로직스	34 %	66 %	KW 1,000	KW 84,000
대우로지스틱스	32 %	68%	KW 5,000	KW 61,500
TPC	31 %	69 %	KW 5,000	KW 225,000
대한해운	37%	63%	KW 5,000	KW 100,000
STX 팬 오션	37%	63%	KW 1,000	KW 12,500

· 10년간의 현금 지급 분 지급비율

회사명	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10
삼선로직스	10%	9%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	14%	18%
대우로지스틱스	0%	0%	5%	5%	5%	7%	7%	8%	8%	55%
TPC	0%	0%	0%	0%	0%	2%	21%	22%	20%	35%
대한해운	0.5%	0.5%	4%	5%	5%	9%	10%	11%	12%	43%
STX 팬 오션	1%	1%	3%	5%	11%	11%	2%	22%	22%	22%

이행을 청구할 수 있다(채무자회생법 제119조 제1항 본문). 관리인이 이행을 선택한 경우에는 상대방의 청구권은 공익채권이 되고(동법 제179조 제7호), 반대로 관리인이 계약의 해제를 선택한 경우에는 상대방의 손해배상청구권은 회생채권이 된다(동법 제121조 제1항). 이때 관리인의 해제에 의한 손해배상청구권의 발생, 손해배상의 범위 등은 당사자 간의 계약 및 그 계약의 준거법에 따라 정해진다.

#### 나. 미이행 쌍무계약과 관리인의 해제·해지권

통상적인 경우 해운회사가 재정적인 어려움에 처하는 것은 고가의 용선 내지 선박건조계약을 체결하였는데 용선시장이나 운임시장의 사정이 좋지 아니하여 막대한 손해를 감수할 수밖에 없는 상황이 발생하는 데 주로 기인한다. 시장상황상 화주로부터 받는 운임은 제한됨에 비하여 용선료가 지나치게 과도한 것을 예로 들 수 있다. 반대로 선박건조회사는 선박을 저가에 수주하였기에 도산위험에 놓이는 것이 일반적이다. 이러한 경우 회생절차가 개시되면 관리인은 채무자회사의 계약 중에서 채무자회사에 도움이 되지 아니하는 계약은 해제·해지하거나 또는 관리인의 해제·해지권을 무기로 하여 용선료·선가에 대한 재협상을 하게 될 것이다. 한진해운의 경우 회생절차 개시 당시 전체 운항 선박 중 한진해운 소유의 선박은 5척에 불과하고 국적취득조건부 나용선 선박 54척, 단순나용선 선박 2척, 7년 이상 장기로 정기용선한 선박 46척이었는데 대부분 해지한 것으로 알려져 있다.<sup>41</sup>

관리인이 용선계약의 해지를 선택하는 경우, ① 회생절차개시 전의 미지급용선료는 회생채권이 되나, ② 회생절차개시 후 해지 시까지의 미지급용선료는 공익채권이 되고, ③ 용선계약의 조기해지로 인한 손해배상청구권은 회생채권이 된다. 반면에, 관리인이 이행을 선택하는 경우 ① 회생절차개시결정 시까지의 용선료는 회생채권이 되나, ② 그 이후의 용선료는 공익채권이 된다.<sup>42</sup>

#### 다. 해운기업의 도산과 문제점

앞서 본 바와 같이 회생절차개시결정 시부터 해지 시까지의 용선료는 공익채권이 되므로, 관리인으로서의 공익채권의 규모를 줄이기 위하여서라도 용선계약 중 해지할

<sup>41</sup> 삼일회계법인, “조사보고서 (서울중앙지방법원 2016회합100211회생 채무자: 주식회사 한진해운 사건)”, 2016. 12. 13, 59면, 121면 참조.

<sup>42</sup> 동지, 김창준, “한진해운도산의 도산법적 쟁점”, 한국해법학회지 제39권 제1호, 한국해법학회(2017), 43면. 이에 대하여 관리인이 이행을 선택한 경우 개시결정 시까지의 용선료도 공익채권으로 취급하는 것이 타당하다는 견해도 있다. 우세나, “채무자 회생 및 파산에 관한 법률상 국적취득조건부 나용선 계약의 처리방안”, 법과 정책연구 제10집 제1호(2010), 167면; 임치용 (주 14), 478면.

계약이 있으면 신속히 해지하는 것이 바람직할 것이다.

회생절차가 개시된 해운기업(선주)이 선박건조계약을 체결한 경우는 좀 더 복잡한 문제가 발생할 수 있다. 채무자(선주)가 건조 중인 선박을 인수하려는 의사가 있으면 이행을 선택하고 자신의 의무(즉, 약정된 분할선박건조대금)를 이행한 후 선박의 건조가 완료되면 이를 인수하게 될 것이다. 그런데 채무자(선주)가 건조 중인 선박의 인수를 원하지 않는 경우 채무자가 즉시 해제를 선택하면 문제는 간단하나, 채무자가 조선소의 채무불이행사유가 발생할지를 지켜보기 위해 이행여부의 선택을 지연한다면 법률관계의 불안정한 단계가 상당한 기간 지속될 것이다.<sup>43</sup> 이러한 사태를 막기 위하여서 조선소는 관리인에 대한 이행여부 선택의 최고를 할 때 그 기간에 대한 단축요청<sup>44</sup>도 고려하여야 할 것이고, 이에 대하여도 법원이 긍정적인 입장을 취할 필요가 있다고 생각한다.

## 7. 상계

상계는 채권자와 채무자가 서로 동종의 채권채무를 가지는 경우에 그 채권과 채무를 대등액에서 소멸하게 하는 일방적 의사표시이다(민법 제492조). 양 당사자 중 어느 일방의 자력이 악화된 경우, 타방 당사자가 자기의 채무는 전액을 변제하면서 자기의 채권의 실현이 곤란하게 된다면 공평하다고 할 수 없다는 데에서 상계제도의 의의를 찾을 수 있다.

회생절차에서 상계를 광범위하게 인정하는 경우 채무자의 자산이 감소되어 회생이 어렵게 되고, 개시결정 당시 파산절차와 달리 채권의 현재화·금전화가 이루어지지 않으며, 상계에 의하여 소멸하는 채권·채무의 범위가 일정 시기까지 명확해지지 않으면 회생계획의 작성 등 이후의 절차 진행에 지장을 줄 염려가 있기 때문에 채무자회생법은 다음과 같이 상계를 제한하고 있다.<sup>45</sup> ① 회생절차가 개시된 후에는 회생채권 또는 회생담보권은 회생계획에 의하지 않고는 변제 등 소멸시키는 행위(면제 제외)를 할 수 없으므로 관리인 측의 상계는 원칙적으로 허용되지 않고 다만 법원의 허가가 있는 경우에 그 범위 내에서 가능하도록 규정하였다(채무자회생법 제131조). ② 자동채권에 관하여 변제기가 도래한 것으로 간주되지 않고 회생채권의 신고기간 만료일까지 변제기가 도래하여야만 상계적상이 인정된다(동법 제144조 제1항 본문 참조). ③ 상계

---

<sup>43</sup> 2008년 말의 경제위기 이후 해운기업 또는 조선소의 재정적인 어려움으로 인하여 많은 선박건조계약이 이행되지 못하였다. 이러한 상황에서 법률적으로 좀 더 유리한 지위를 차지하기 위하여 선박건조계약을 이행할 의사가 없으면서도 이행 여부의 선택을 지연하여 상대방으로 하여금 채무불이행에 빠지게 하는 행태도 목격되었다.

<sup>44</sup> 채무자회생법 제119조 ③ 법원은 관리인 또는 상대방의 신청에 의하거나 직권으로 제2항의 규정에 의한 기간(30일)을 늘이거나 줄일 수 있다.

<sup>45</sup> 노영보, 도산법 강의, 박영사, 2018, 310-322면 참조.

의사표시는 신고기간 만료일까지 관리인에게 도달하여야 한다(동법 제144조 제1항 본문 참조).

해운기업의 도산에서는 미지급용선료, 용선계약의 조기 해지로 인한 손해배상청구권과 관련하여 예컨대, 정기용선자인 채무자가 공급한 연료유가 정기용선계약이 해지된 선박의 선상에 남아 있는 경우 미지급용선료와 잔존 연료유대금을 어떻게 취급하여야 할 것인지가 많이 문제된다. 이는 용선계약의 준거법(주로 영국법)상 손해배상액의 산정 및 공제 또는 상계(영국법은 한국법과 달리 상계를 제한적으로 허용하고 있다.<sup>46</sup>)의 문제이고 현재 여러 건의 소송이 계류되어 있다.<sup>47</sup>

## 8. 간이한 채권조사확정절차: 채권조사확정재판

회생채권자 등의 목록에 기재되어 있거나 신고된 회생채권 등의 조사는 조사기간을 두어 기일 외에서 조사를 하도록 하고, 이의가 제기된 채권의 존부와 범위에 관하여는 변론절차가 아닌 간이·신속한 결정절차인 조사확정재판 절차를 통하여 확정하도록 하며, 이에 불복이 있는 경우에 한하여 소송절차인 조사확정재판에 대한 이의의 소<sup>48</sup>에서 다투도록 하고 있다.

그러나 다수의 채권자들, 특히 해외 채권자들이 있고, 회생채권의 상당 부분이 용선계약의 조기해지로 인한 손해배상채권인 해운기업 도산의 경우에는 회생채권의 확정이 지연되어 의결권의 인정 등을 포함한 여러 문제를 노정하고 있으므로 이에 대한 개선이 필요하다.

## 9. 의결권

회생채권자는 그가 가진 회생채권으로 회생절차에 참가할 수 있고, 산정된 채권액에 따라 의결권을 가진다(채무자회생법 제133조 제1항 및 제2항). 이러한 의결권에 따라

---

<sup>46</sup> 영국의 상계제도는 보통법상 상계(statutory set-off), 형평법상 상계(equitable set off), 도산절차에서의 상계(insolvency set-off) 등이 있다. 보통법상 상계는 반드시 소송절차에서 이루어져야 한다. 형평법상의 상계는 양 채권 간의 상호관계 내지는 견련성이 요구된다. 도산절차에서의 상계는 도산절차개시를 기준으로 법에 의하여 인정되는 상계이다. 이와 같이 채권자와 채무자가 서로 동종의 채권·채무를 가지는 경우에 그 채권과 채무를 대등액에서 소멸하게 하는 일방적 의사표시(민법 제492조)인 한국법상의 상계보다는 제한적이다. 임치용 (주 14), 489-492면 참조.

<sup>47</sup> 이필복, “한진해운의 도산 관련 민사사건의 하급심 판결 동향”, 대법원 국제거래법연구회와 한국해법학회 공동학술대회 발표 자료(미간행) (2018. 11. 30), 11-20면.

<sup>48</sup> 회생채권등의 조사확정재판 및 조사확정재판에 대한 이의의 소 등에 관한 자세한 설명은 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회(주 24), 558-579면 참조.

회생계획 등의 의결<sup>49</sup>이 이루어지므로 의결권의 액은 중요한 의미를 가진다.

회생채권자는 회생채권을 신고할 때 의결권의 액도 기재하게 되고, 관리인은 의결권의 액에 대하여 평가하고 의견을 개진하게 된다. 회생채권자의 권리가 금전채권인 경우에는 원칙적으로 채권액이 의결권액이 되지만, 해운기업 도산에서는 상당 부분의 회생채권은 용선계약의 해지로 인한 손해배상채권인바 대부분의 경우 관리인은 그 신고금액을 일응 전부 부인하고 의결권도 인정하지 않는다. 실체적 권리가 아닌 회생절차 내의 절차적 권리에 불과한 의결권의 존부 및 그 범위는 조사확정재판의 대상이 되지 아니하고 관계인집회에서 관리인을 비롯한 이해관계인의 의결권에 대한 이의를 통하여 법원이 즉시 결정하도록 하고 있다.

해운기업 도산의 경우 도산한 해운기업에 선박을 빌려준(용선) 선사들의 채권액이 상당하나 그 손해액이 확정되기까지는 상당한 시일이 걸리는 것이 현실이므로 이러한 미확정채권에 대한 합리적인 의결권 산정 및 부여가 필요하다고 판단된다.

## 10. 도산해제(해지)조항의 효력

### 가. 의의

도산해제(해지)조항(Ipso Facto Clause)이란 계약의 당사자들 사이에 채무자의 재산상태가 악화될 때에 대비하여 당사자 일방에게 지급정지나 파산, 회생절차의 개시신청 등 도산에 이르는 과정상의 일정한 사실이 발생한 경우에 상대방에게 당해 계약의 해제·해지권이 발생하는 것으로 정하거나 이를 당연해제·해지 사유로 정하는 특약을 말한다.<sup>50</sup>

선박건조계약의 경우는 도산해제(해지)조항을 포함하고 있고, 용선계약의 경우에도 선체용선계약이나 장기의 정기용선계약의 경우 도산해제(해지)조항을 포함하는 경우가 드물지 아니하다. 그런데 도산해제(해지)조항의 효력을 인정할 것인지 문제된다. 만일 도산해제(해지)조항의 효력을 인정한다면 회생절차개시신청 등의 사실이 발생하였음을 이유로 한 계약의 해지로 인하여 채무자는 그동안 사용·수익하여 오던 계약목적물의 사용·수익권을 상실하는 반면 계약 상대방은 환취권을 행사하여 계약목적물의 점유를 회수할 수 있게 되므로, 그 목적물이 회생절차의 진행에 긴요한 경우에는 채무자의 회생에 큰 지장을 초래하기 때문이다.

### 나. 도산해제(해지)조항의 효력

---

<sup>49</sup> 회생채권자의 경우, 회생채권자의 의결권총액의 2/3 이상에 해당하는 의결권을 가진 자의 동의, 회생담보권자의 경우 3/4 이상의 동意的 필요하다(채무자회생법 제237조).

<sup>50</sup> 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회(주 25), 380-381면 참조.

## 1) 준거법

도산해제(해지)조항은 실체의 문제이고 도산 전형적인 법률문제를 포함하므로 도산법정지법에 의하여 그 효력의 유무를 판단하여야 할 것이다.

## 2) 한국법상 도산해제(해지)조항의 효력

채무자회생법상 도산해제(해지)조항의 효력에 관하여 명문의 규정이 없으므로 이에 대하여는 긍정설과 부정설이 대립하고 있다.

긍정설은 회생절차개시 신청이 있기 전에는 계약당사자에게 사법상의 계약자유의 원칙이 적용된다는 점, 회생절차가 개시된 후라야 비로소 계약당사자에 대하여 해지권 등의 행사가 제한 내지 금지된다는 점, 리스이용자에 대하여 회생절차가 개시되는 것을 예견하여 미리 조치를 취한 리스회사가 다른 제3자보다 유리한 지위를 확보하게 되는 것은 당연하다는 점을 논거로 한다.

반면에 부정설은 리스계약서상에 위와 같은 해지조항을 기재한 리스회사만 다른 제3자보다 우월한 지위를 가진다는 것은 타당하지 않다는 점, 해지조항의 유효성을 인정하는 것은 회생절차개시결정 후 관리인의 관리 하에 들어가야 할 재산을 특정의 채권자가 사전에 탈취하는 결과를 낳아 채권자 사이의 형평 도모와 이해관계인 간의 이해조정 등을 통하여 기업을 재건하려는 회생절차의 취지에 어긋난다는 점 등을 논거로 한다.

우리 대법원은 회생절차의 목적과 취지에 반한다는 이유만으로 도산해제(해지)조항을 일률적으로 무효라고 할 수 없다고 하면서도 쌍방미이행 쌍무계약의 경우에는 도산해제(해지)조항의 효력을 부정할 여지가 있다고 판단하고 있다.<sup>51</sup>

이에 대하여 도산해제(해지)조항이 원칙적으로 효력이 없다고 보면서도 도산절차의 목적달성과 개개 채권자의 이익보호 사이의 균형이 필요한 영역, 예를 들어 도산절차에 들어간 채무자가 이행을 할 수 없는 경우, 타방 당사자가 채무자인 당사자 이외의

---

<sup>51</sup> 대판 2007. 9. 6, 2005다38263. 본 판결에서 대법원은 조합계약에 해당하는 합작투자계약에 대하여 쌍방미이행 쌍무계약에 관한 회사정리법(2005. 3. 31. 법률 제7428호 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 부칙 제2조로 폐지되기 전의 것) 제103조가 적용된다고 할 수 없고, 계약당사자는 도산해지조항에 의하여 상대방의 도산에 대비할 정당한 이익을 갖는다고 보아야 한다는 이유로 위 합작투자계약에 정해진 도산해지조항을 무효라고 단정할 수 없다고 판시한다. 다만, 위 판결에서 대법원은 “쌍방미이행 쌍무계약의 경우에는 계약의 이행 또는 해제에 관한 관리인의 선택권을 부여한 회사정리법 제103조의 취지에 비추어 도산해지조항의 효력을 무효로 보아야 한다거나 아니면 적어도 정리절차개시 이후 종료시까지의 기간에는 도산해지 조항의 적용 내지 그에 따른 해지권의 행사가 제한되는 등으로 해석할 여지가 없지 않을 것”이라고 판시하고 있다.

사람이 이행하는 것을 원하지 않는 합리적 이유가 있는 경우, 해지를 못 하게 하면 타방 당사자가 다른 채권자와 비교해 부당한 불이익을 받는 경우 등이 있으므로 도산절차의 목적을 존중하되 그 목적을 넘어서 보호해야 하는 개별적인 법률관계가 있는지 유의해야 한다는 견해<sup>52</sup>도 있다.

### 3) 검토

해운기업의 도산에서는 특히 조선소가 도산한 경우 실무상 선박건조계약에서의 도산해제(해지)조항의 효력이 가장 많이 문제된다. 이는 선수금 환급보증(RG; Refund Guarantee)의 효력과 관련하여서도 검토할 필요가 있다. 선박건조계약을 체결한 선주가 조선소의 도산절차를 이유로 도산해제(해지)조항에 따라 선박건조계약을 해제하는 경우 선주는 단순히 계약의 해제에 그치지 아니하고 이미 지급한 분할대금(Pre-delivery Installments)의 반환을 기대할 것이고 그 반환은 조선소로부터가 아니라 RG에 의하여 받을 것을 기대하기 때문이다.

도산해제(해지)조항의 효력이 의문시되는 상황에서 선주가 선불리 도산해제(해지)조항에 의한 해제를 시도한다면 최악의 경우 부당 해제가 되어 오히려 선주의 채무불이행이 되고 조선소가 이를 이유로 선박건조계약을 해제한 경우 RG는 선주의 채무불이행을 담보하는 것은 아니므로 RG에 따라 선수금의 환급을 받을 것을 기대할 수 없다.

일회성 거래라면 모르되 장기적인 계약관계이고 여러 이해관계인들이 개입하는 거래에 있어 그 채무를 이행할 재정적인 능력이 우려되는 상대방과의 거래의 지속을 강요하는 것은 타당하지 않다고 생각한다. 예컨대, 선박건조계약의 경우 선주는 선박의 인도를 전제로 제3자와 용선계약을 체결하게 되는데 약정기간 내에 선박이 인도되지 아니하면 선주로서는 제3자에게 손해배상 의무를 부담하는 등 불측의 손해를 입게 된다. 그러한 위험을 고려하여 도산해제조항을 포함한 것인데, 그럼에도 불구하고 채무자인 조선소가 건조계약을 이행할 수 있을지 의문이 되는 상황에서 계약을 유지하라고 하는 것은 형평의 견지에서도 문제가 있고 도산제도의 목적에도 부합되지 아니하는 것이라고 생각한다. 물론 회생절차에 필수적인 자산이나 계약을 무분별하게 해제·해지하지 못하도록 하여 기업의 재건을 도모하는 이익도 중요하나 회생절차에 들어간 많은 기업들이 당초의 의도와는 달리 성공적인 회생을 하지 못하고 있는 현실을 감안할 때 도산해제(해지)조항의 효력은 긍정되거나 원칙적으로 긍정하되 예외적으로 부정되는 것이 타당하다고 생각한다.

---

<sup>52</sup> 오수근, “도산실효조항의 유효성”, 판례실무연구 IX, 사법발전재단(2010), 451면.

## V. 해운기업 도산의 특수문제

### 1. 국적취득조건부 나용선과 도산절차상 취급

#### 가. 국적취득조건부 나용선의 의의

해운기업이 그 기업의 운영 기반이 되는 선박을 확보하는 방법으로는 새로운 선박의 건조나 선박매매를 통하여 직접 소유권을 취득하거나, 이른바 국적취득조건부로 나용선을 하거나 단순 나용선을 하거나 장기적인 정기용선을 하는 방법 등이 있다. 여기에서 국적취득조건부 나용선은 용선자가 용선료를 모두 지급한 경우 용선기간의 만료시점에 선주에게 명목상의 대금을 지급하고 소유권을 취득할 수 있는 권리를 포함하는 내용의 나용선계약이다. 대법원<sup>53</sup>은 “국적취득조건부 용선계약이라 함은 용선계약의 형식을 취하고는 있으나 실질적으로는 선박의 매매로서 그 매선대금을 일정기간동안 분할하여 지급하되 그 기간 동안 매수인이 선박을 사용할 수 있는 것으로서 선박수입의 특수한 형태”라고 한다.

#### 나. 회생절차와 국적취득조건부 나용선

채무자회사가 그에 대한 회생절차개시 이전에 국적취득조건부 나용선으로 확보한 선박을 회생절차에서 어떻게 취급할 것인지에 대하여는 많은 논의가 이루어져 왔다. 국적취득조건부 나용선 선박을 금융리스 선박과 같이 채무자의 소유로 보아 금융리스 채권자의 채무자에 대한 채권을 회생담보권으로 보아야 한다는 견해<sup>54</sup>와 국적취득조건부 나용선계약을 쌍방미이행 쌍무계약으로 보아야 한다는 견해<sup>55</sup>가 대립하고 있다. 회생법원의 실무는 금융리스는 회생담보권으로, 국적취득조건부 나용선계약은 미이행 쌍무계약으로 처리하고 있다고 한다.

#### 다. 검토

국적취득조건부 나용선 선박을 채무자에 대한 도산절차 목적상 채무자의 자산으로

---

<sup>53</sup> 대판 1983. 10. 11, 82누328.

<sup>54</sup> 김창준(주 42), 70-71면. 김창준 변호사는 일반 금융리스상 리스회사의 권리를 회생담보권으로 구성하는 것이 법리적으로 온당한 일인지에 대하여는 이론상 유력한 비판이 있음에도 우리 법원이 회생회사의 회생을 돕겠다는 정책적 고려에서 리스회사의 권리를 회생담보권으로 구성하였다면 같은 논리로 국적취득조건부 나용선 방식의 리스금융에서 SPC의 권리를 회생담보권으로 구성하지 않을 이유는 없다고 본다 한다.

<sup>55</sup> 임치용(주 14), 481면; 정석중, “회생절차에서의 선박금융에 대한 취급-BBCHP를 중심으로”, 도산법연구 제2권 제2호(2011), 34면.



보아 채권자의 권리를 회생담보권으로 구성할 것인지 아니면 미이행 쌍무계약으로 볼 것인지를 문제가 다시 촉발된 것은 “한진 샤모니”호 압류 및 경매사건<sup>56</sup>이었다. 한진해운 이전의 부정기선 영업을 하는 해운사의 회생절차에서 국적취득조건부 나용선 선박들은 대부분 국내외의 대형화주들과 장기운송계약이 체결되어 있어 선주의 입장에서 나용선 계약을 해지하지 아니하고 모두 보유하고자 하는 선박들이었던바, 채무자가 채무이행을 선택하고 선박을 계속 운항한 이상 다른 채권자(예컨대, 연료유 공급업자)나 저당권자인 은행이 위 선박에 압류 등의 조치를 취할 필요성이 없었다. 그러나, 한진해운의 경우 한진해운의 관리인은 국적취득조건부 나용선계약을 포함한 대부분의 용선계약을 해지하려는 입장을 취하여 선박채권자들에 대한 채무를 전혀 이행하지 아니하였으므로 선박저당권자거나 선박용 연료유나 선용품 등을 공급한 채권자들은 자신의 채권의 회수를 위하여 위 선박에 대한 압류를 시도<sup>57</sup> 하게 된 것이다. 그런데 한진해운의 관리인이 국적취득조건부 나용선계약을 해지<sup>58</sup> (당해 계약이 미이행 쌍무계약이라는 입장에서 해지를 선택한 것으로 보인다.)하면서도 위 국적취득조건부 나용선 선박들이 회생회사의 재산이라는 이유로 연료유 공급채권자들의 압류가 잘못되었다고 주장할 수 있는 것인지 의문이다. 따라서, 국적취득조건부 나용선 선박은 채무자의 자산으로 보아 회생담보권으로 취급할 것이 아니라 미이행 쌍무계약으로 봄이 타당할 것으로 생각한다.

## 2. 선박우선특권 (Maritime Lien)

### 가. 선박우선특권의 의의

선박의 경우에는 선박우선특권이라는 법정담보물권이 인정되고 있다. 선박우선특권이란 일정한 법정채권(상법 제777조 제1항 제1호 내지 제4호)을 가지는 채권자가 선박과 그 속구, 그 채권이 생긴 항해의 운임 및 그 선박과 운임에 부수한 채권에 대하여 다른 채권자보다 우선하여 변제를 받을 수 있는 해상법상의 법정담보물권을 말한다.<sup>59</sup> 국제사법상 선박우선특권의 성립 및 그 우선순위는 선적국법에

<sup>56</sup> 창원지결 2016. 10. 17, 2016타기227; 창원지결 2017. 2. 23, 2016라308.

<sup>57</sup> 그러나 한진해운의 국적취득조건부 나용선 선박의 대다수는 파나마에 등록되어 있어 연료유 공급채권자들이 선박우선특권을 주장할 수 있음에도 파나마법상 선박우선특권이 저당권보다 후순위인 이유로 연료유 공급채권자들의 경매신청은 결국 잉여금 부족 (경매대금으로 저당권에 의하여 담보된 채권을 변제한 후 남은 잉여가 없음)을 이유로 취소되게 된다.

<sup>58</sup> 미국의 Stay Order에서도 용선계약이 유지되는 것을 조건으로 하여 용선선박에 대한 압류 등을 금지하고 있다(위 IV. 3. 나. 참조). 회생담보권의 입장을 취하더라도 국적취득조건부 나용선계약이 채무자 회사의 관리인에 의하여 해지되는 경우 더 이상 회생담보권 주장을 할 수 없는 것은 아닌지 검토가 필요할 것으로 생각된다.

<sup>59</sup> 최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014, 197면.

의하도록 규정되어 있다(동법 제60조). 선박우선특권은 법정담보물권으로서 법률상 당연히 발생하고 피담보채권이 법정채권으로 제한된다. 또한 그 성립요건으로서 점유, 등기 등 아무런 공시방법을 요하지 아니한다. 선박우선특권은 담보권의 실행 등을 위한 경매절차에 따라 실행되고, 이러한 실행은 피담보채권이 생긴 날로부터 1년 이내<sup>60</sup>에 하지 아니하면 소멸한다(상법 제786조).

## 나. 도산과 선박우선특권

### 1) 준거법

선박우선특권은 실제적인 사항이기는 하나 도산전형적인 법률효과를 규정하는 사항은 아니므로 국제사법에 따라 선적국법에 의하여 선박우선특권의 성립 여부를 정하여야 할 것이다.<sup>61</sup>

### 2) 도산절차에서 선박우선특권의 취급

채무자회사가 한국에 등록하여 소유하는 선박의 경우 채권자의 선박우선특권 성립 여부는 국제사법에 따라 선적국법인 한국법에 의하여 정하여질 것이다. 선박우선특권의 실행여부와 관계없이 회생절차개시 당시에 선박에 대한 선박우선특권이 유효하게 성립하고 있었다면 채권자의 채권은 그 선박우선특권에 의하여 담보된 범위<sup>62</sup>에서 회생담보권으로 인정될 것이다.

채무자 소유의 선박, 또는 도산절차 목적상 채무자 소유로 인정되는 선박<sup>63</sup>이 외국에 등록된 경우는 어떻게 될 것인가? 이러한 경우는 한국의 국제사법에 따라 그 선적국법에 의하여 문제된 채권에 관한 선박우선특권이 인정되는지, 당해 선박우선특권이 회생절차개시결정 당시에 유효하게 존재하고 있었는지 여부에 따라 회생담보권과

---

<sup>60</sup> 대판 2011. 10. 13, 2009다96625은 선박우선특권의 성립 여부는 선적국법에 의하여야 할 것이나 선박우선특권이 우리나라에서 실행되는 경우 실행기간(즉, 1년)을 포함한 실행방법은 우리나라의 절차법에 의하여야 한다고 판시한다. 이 판결에 대하여는 선박우선특권을 소멸시키는 제척기간은 실제법적인 사항이므로 선적국법에 의하여야 할 것이라는 비판이 있다. 최종현 (주59) 216면 참조.

<sup>61</sup> 국제사법 제60조; 대판 2011. 10. 13, 2009다96625 참조.

<sup>62</sup> 한국 상법상 선박우선특권은 선박에 대한 저당권보다 우선한다(상법 제788조). 따라서 선박에 저당권이 설정되어 있더라도 저당권에 의하여 담보된 가액을 공제할 필요는 없다(채무자회생법 제141조 제4항 참조).

<sup>63</sup> 도산법상 일반 금융리스의 경우 리스물건은 채무자, 즉 리스이용자의 소유로 인정하는 것이 실무의 입장이다. 다만, 국적취득조건부 나용선 선박의 경우는 도산절차 목적상 채무자의 소유로 인정되고 있지 아니하나 이에 대하여는 반론도 유력하다. 김창준(주 42), 53-71면 참조.

회생채권 중 어떤 것에 해당하는지 결정될 것이다.

선박우선특권 행사의 제척기간<sup>64</sup>과 관련하여 선박이 한국에 소재하지 아니하고 외국에 소재한 경우는 어떻게 될 것인가? 선적국법이 적용되는 경우라면 선박의 소재지와 관계없이 당해 선적국법을 적용하면 될 것이나 선박우선특권의 행사에 관한 제척기간을 앞서 본 대법원 2011. 10. 13. 선고 2009다96625 판결(주60)의 경우와 같이 선박우선특권의 실행절차 내지 방법의 문제로 본다면 회생절차 개시 당시의 선박의 소재지 법을 적용할 것인지 여부가 문제된다. 생각건대, 상술한 바와 같이 제척기간은 실체의 문제로 보는 것이 타당하므로 선박의 소재지와 관계없이 선박의 선적국법에 따라 선박우선특권의 성립 및 존속기간을 정하는 것이 타당할 것이다.

### 3. 재용선료/재운임에 대한 Lien

#### 가. Lien의 의의

정기용선자가 용선한 선박을 하위용선자에게 재용선한 경우(즉, 선주 → 정기용선자 → 재용선자) 선주는 정기용선자의 재용선자에 대한 용선료, 운임 등에 대하여 lien<sup>65</sup>을 갖는다. Lien은 한국법상 일치하는 개념이 없으므로 lien이라는 용어를 그대로 사용하기로 한다.<sup>66</sup> 정기용선계약상 화물에 대한 lien도 규정되어 있기는 하나 원칙적으로 재용선자가 소유하는 화물에 대하여만 lien이 가능한바, 재용선자가 화물을 소유하는 사례가 매우 드물어 실제로 화물에 대한 lien을 행사할 수 있는 경우가 많지 않다. 한편, 정기용선자가 소유하는 화물이 아니라고 하더라도 선하증권상 정기용선료의 미지급 시 화물에 대하여 lien을 행사할 수 있다고 규정된 경우 lien 행사가 가능할 수 있으나 이러한 예도 많지

---

<sup>64</sup> 한국법상 제척기간은 일정한 권리에 관하여 법률이 예정하는 존속기간이고 제척기간이 지나면 그 권리는 당연히 소멸한다. 소멸시효와 제척기간 모두 일정한 시간의 경과로 인하여 권리가 소멸하는 점에서는 같으나 제척기간에 의한 권리의 소멸은 소급효가 없는 데 반하여 소멸시효에 의한 권리의 소멸은 소급효가 있다는 점에 차이가 있을 뿐이다. 한국 대법원은 소멸시효를 절차가 아닌 실체로 성질 결정을 하고 있으므로(대판 1992. 10. 27, 91다37140), 제척기간의 경우는 더욱 실체로 보는 것이 타당할 것이다. 그러한 점에서 앞에 언급한 대판 2011. 10. 13, 2009다96625 (주60)는 비판의 여지가 있다.

<sup>65</sup> 정기용선계약에서 보편적으로 사용되는 표준 정기용선계약 양식인 New York Produce Exchange(NYPE) 1946년 서식과 1993년 서식은 다음과 같이 규정하고 있다.

“That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter.” (NYPE 1946, cl 18).

“The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freight and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, ...” (NYPE 1993, cl 23).

<sup>66</sup> 재운임이나 재용선료에 대한 lien은 점유(possession)를 전제로 하는 것이 아니므로 유치권이라고 부르는 것은 적절하지 아니하다. Coghlin, Terence et al., Time Charters(6th ed.), Informa Law from Routledge, 2008, p. 567 참조.

않다. 그러므로 화물에 대한 lien에 관하여는 별도로 다루지 않는다. 이러한 lien을 한국 도산절차에서 어떻게 취급할 것인지를 논하는 전제로서 lien의 법적성질이 무엇인지 규명할 필요가 있을 것이다. 참고로 영국법상으로는 재운임이나 재용선료에 대한 lien은 계약상의 lien(contractual lien)이라는 점, 자신의 점유에 있는 화물을 계속 점유할 수 있도록 하는 lien과는 달리 제3자의 권리를 가로챌 수 있도록(intercept) 하는 권리라는 점에서 과연 이를 lien이라고 지칭하는 것이 정확한지 의문이라는 견해가 있다.<sup>67</sup>

## 나. 도산과 재용선료/재운임에 대한 Lien

### 1) 준거법

영국법상 Lien은 계약상의 권리(실체적 권리)로 이해되고 있고 도산전형적인 법률효과라고 볼 수는 없으므로 이와 관련한 법률관계를 정함에 있어서는 도산법정지법이 아닌 당사자 간의 계약 내용 및 그 계약의 준거법에 따라야 할 것이다.

### 2) 도산절차상 Lien의 취급

정기용선자가 용선료를 지급하지 아니한 채 정기용선자에 대한 회생절차가 개시되고, 선주가 정기용선자의 재용선자가 정기용선자에게 지급할 용선료(sub-hire)에 대하여 lien을 행사한 경우 선주는 재용선자에게 그 재용선료를 자신에게 지급할 것을 청구할 수 있다. 이때 선주의 정기용선자에 대한 용선료채권과 선주의 재용선자에 대한 재용선료 청구권은 어떤 관계인지, 정기용선자의 재용선자에 대한 재용선료 청구권이 선주의 정기용선자에 대한 용선료채권의 담보라고 할 수 있는지, 그렇다면 선주의 정기용선자에 대한 용선료채권이 재용선자의 재용선료 범위에서 회생담보권에 의해 담보되는지 여부가 문제된다.

Lien, 특히 재용선료나 재운임에 대한 lien은 앞서 본 바와 같이 채무자회생법 제141조 제1항에 기재된 유치권이나 질권 등의 담보권이라고 볼 수 없으므로 선주의 정기용선자(회생회사)에 대한 용선료채권은 회생채권이 될 뿐이고 회생담보권이 될 수 없다고 보는 것이 타당<sup>68</sup> 할 것이다. 이러한 경우 선주의 재용선자에 대한 재용선료

<sup>67</sup> 위의 책 (주66), p. 567. “This 'lien' is similar to the owners' lien upon cargoes ... in that it is contractual only. It differs, however, in that it operates not as a right to retain possession of something already in the owners' possession but as a right to intercept that which is moving from a third party to the charterers. Indeed, this makes it doubtful whether it can properly be described as a “lien” at all.”

<sup>68</sup> 도산실무상 채권자(선주)는 i) 주위적으로 용선료를 회생채권으로 신고하면서 하위 용선자에 대한 하위용선료를 청구하나, ii) 하위용선료가 일종의 담보(질권 내지 양도담보와 유사한 권리로서)라고 인정될 경우에 대비하여 회생담보권으로 채권신고를 하게 된다. 대한해운에 대한

청구권은 선주의 용선자에 대한 채권(회생채권)의 담보가 아니므로 선주는 회생절차와 관계없이 재용선자에 대한 재용선료 지급을 청구할 수 있을 것이다. 이와 관련하여 선주가 재용선료에 대하여 lien을 행사하는 것이 부인권의 대상인지 여부에 대하여 판례는 부인의 대상이 아니라고 판시<sup>69</sup>하고 있다.

#### 4. 용선료 미지급과 Withdrawal

##### 가. 정기용선계약상 Withdrawal

정기용선계약상 정기용선자가 용선료를 약정된 기한에 지급하지 아니하면 선주는 선박을 회수(withdraw)할 수 있도록 약정되어 있는 것이 일반적이다. NYPE 1946년 서식 제5조에서는 용선료의 적기 지급의무를 이행하지 아니하는 경우 선박을 바로 회수(withdraw the vessel from the service of the Charterers)할 수 있도록 규정하고 있으나,<sup>70</sup> 1993년 서식 제11조에서는 용선료의 적기 미지급이 있는 경우 일정한 기간을 주어 통지를 하고, 그 기간이 도과되도록 용선료가 지급되지 아니하는 경우 선박을 withdrawal할 수 있도록 규정하고 있다.<sup>71</sup>

영국법상 withdrawal은 용선자의 용선료 미지급라는 일정한 사유가 있는 경우 용선자의 귀책사유 여부를 불문하고 선주가 선박을 withdrawal할 수 있는 권리를 인정한 것으로서 계약을 종료시키는 사유(come to an end)<sup>72</sup>가 되나 용선자에게 손해배상책임이 당연히 인정되는 것은 아니다.<sup>73</sup> 이때 선주는 상당한 기한 이내에 withdrawal의 통지를 하여야

---

회생사건에서 서울회생법원은 재용선료에 대한 lien이 행사된 경우 위 재용선료에 대한 lien이 영국법이 인정하는 유동집합채권의 양도담보(floating charge)의 일종으로서 회생담보권이 된다고 해석함으로써 미지급용선료채권을 회생담보권으로 하여 화해권고결정을 내린 바 있다(서울중앙지결 2011. 1. 11, 2011회확395).

<sup>69</sup> 삼성로직스 사건에 관한 서울중앙지결 2009. 10. 28, 2009회기5.

<sup>70</sup> "... failing the punctual and regular payment of the hire ... the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers ...." (NYPE 1946, cl 5).

<sup>71</sup> "Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners.....clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual.

Failure by the Charterers to pay the hire within days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above." {NYPE 1993, cl 11 (b)}.

<sup>72</sup> Coghlin, Terence et al.(주 66), p. 304.

<sup>73</sup> 통상적으로 용선료가 상승하는 상황에서 선주는 withdrawal할 수 있는 권리를 행사하고 그리하여 더 높은 가격에 선박을 용선하게 되므로 선주의 입장에서 withdrawal로 인한 손해배상청구는 문제되지 않는 경우가 많을 것이다.

하고 그렇지 아니한 경우 withdrawal할 수 있는 권리를 포기한 것으로<sup>74</sup>될 수 있다.

따라서 용선자가 용선료를 약정된 기한에 지급하지 아니하여 선주가 일정한 기간을 두어 용선료의 지급을 최고하였음에도 용선자가 그 기한 이내에 용선료를 지급하지 아니한 경우, 선주가 선박을 withdrawal하기 위하여는 지체 없이 상당한 기간 이내에 용선자에게 withdrawal의 통지를 하여야 한다.

## 나. 도산과 Withdrawal

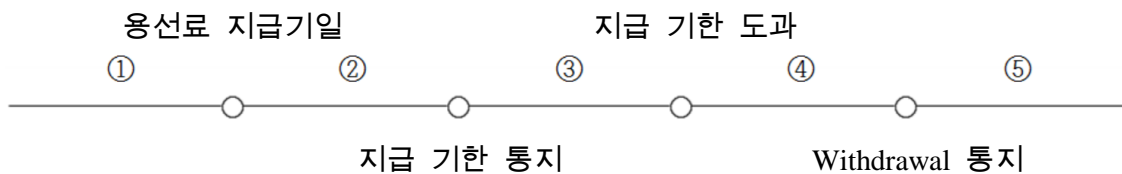
### 1) 준거법

Withdrawal의 통지는 당사자 간의 용선계약관계를 종료시키는 행위이므로 계약의 해제·해지에 준하여 도산법정지법의 적용을 받게 될 것이다. 일단 회생절차개시가 결정되면 회생절차개시결정 이후의 사유를 이유로 계약의 해제나 해지를 할 수는 없고 따라서 회생절차 개시결정이후의 사유를 이유로 선박을 withdrawal할 수 없을 것이다. 반면에, 채무자회생법은 쌍방미이행 쌍무계약의 경우 관리인이 채무의 이행여부에 관한 선택을 할 수 있도록 규정(동법 제119조)하고 있고 이때 관리인은 채무이행과 불이행 중 무엇이 채무자에게 더 유리할 것인지 판단하여 채무이행 여부를 결정하고 있다.<sup>75</sup>

### 2) 회생절차개시 이후의 Withdrawal

용선자가 용선료를 지급하지 아니한 채 회생절차개시신청을 하여 용선자에 대한 회생절차가 개시된 경우 선주가 선박을 withdrawal할 수 있는지, 선주가 선박을 withdrawal할 수 있다면 어떤 조건 및 상황에서 할 수 있는지 여부가 문제된다. 선주가 선박을 withdrawal하는 경우 다음과 같은 과정을 거치게 된다.

<그림 3> 선박에 대한 Withdrawal이 가능한 시점



<sup>74</sup> Mardorf Peach & Co Ltd v Attica Sea Carriers Corp of Liberia (The Laconia) [1977] AC 850. “The owners must within a reasonable time after the default give notice of withdrawal to the charterers. What is a reasonable time - essentially a matter for arbitrators to find - depends on the circumstances. In some, indeed many cases, it will be a short time-viz, the shortest time reasonably necessary to enable the shipowner to hear of the default and issue instructions.”

<sup>75</sup> 오수근, 도산법의 이해, 이화여자대학교출판부, 2008, 56면 참조. 영미 도산법에서는 이러한 권한을 ‘Cherry Picking’이라고 부른다고 한다.

위와 같은 예에서 ①, ②, ③의 시점에 정기용선자에 대한 회생절차가 개시되었다면 그 이전의 용선료 미지급을 이유로 선주가 선박을 withdrawal할 수는 없을 것이다. 회생절차개시 당시에 withdrawal의 통지를 제외하고 선박을 withdrawal할 수 있는 요건이 모두 구비되지 아니하였기 때문이다. 반면에 ④, ⑤의 시점에 정기용선자에 대한 회생절차가 개시된 경우에는 회생절차개시 시점에 withdraw의 요건이 모두 구비되어 있으므로 선주의 withdrawal이 가능하다. 다만, ⑤의 시점의 경우에는 ‘reasonable time’ 이내에 withdrawal할 수 있는 권리가 행사되었는지 여부에 관한 문제는 있을 것이다.

## 5. 도산절차와 책임제한절차

### 가. 선박소유자의 책임제한

우리나라 상법은 선박소유자에 대한 책임제한 제도를 명시하고 있다(상법 제769조 내지 제776조). 선주가 선박을 운항하는 과정에서 선박소유자의 책임제한을 인정하여야 할 사고가 발생하였고, 아울러 선주에 대한 회생절차가 개시된 경우 두 절차의 관계가 어떻게 될 것인지 문제될 수 있다.<sup>76</sup> 채무자회생법이나 선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률에서 이러한 상황에 관한 별도의 규정을 두지 않고 있기 때문이다.

### 나. 도산절차와 책임제한절차

도산절차와 책임제한절차의 관계에 대하여 기존에 많은 논의가 이루어지지는 않았다. 그러나 선박 사고는 선박소유자, 용선자 등 복수의 책임주체가 존재하는 경우가 많고, 책임보험자도 직접청구의 대상이 될 위험이 있으므로 책임을 지게 되는 주체 중 누군가에 대하여는 당해 사고와 관련하여 책임제한절차를 개시하는 것이 필요하지 않은가 생각한다. 그렇지 아니한 경우 도산절차에 들어간 당사자는 도산절차에 의하여 책임추궁으로부터 보호를 받을 수 있을지 모르지만 그 외의 당사자는 책임제한절차개시를 신청하지 아니하였다는 사실만으로 책임제한 권리를 박탈당하여 결과적으로 모든 책임을 떠안게 될 가능성도 배제할 수 없기 때문이다. 이때 책임제한절차의 개시·유지 여부를 결정함에 있어서는 개별 사건의 구체적인 상황을 기준으로 하여야 할 것이다.

---

<sup>76</sup> STX 팬 오션의 경우 선체용선한 ‘STX Chang Xing Rose’호에서 화재가 발생하여 2013. 4. 10. 책임제한절차를 신청한 일이 있고, 그 이후 2013. 6. 17. STX 팬 오션에 대한 회생절차개시결정이 내려졌다. STX 팬 오션의 관리인은 책임제한절차가 불필요하다고 하여 취하하였다고 한다. 김창준(주 42), 71면 및 주 67에서 재인용.

## 6. 중재약정과 도산절차

### 가. 해운계약과 중재 약정

선박에 대한 용선계약이나 건조계약은 대체로 영국법을 준거법으로 하고 당해 계약과 관련한 분쟁 시 그 중재지를 영국 런던으로 하는 중재약정이나 영국 법원으로서의 관할 약정을 포함하는 경우가 많다. 그런데 일방 당사자에 대하여 한국에서 도산절차가 개시되면 위와 같은 분쟁해결 조항이 그 효력을 유지할 것인가? 이미 당해 계약과 관련하여 중재 등이 계속 중인 경우도 있을 것이고 아직 중재 절차 등이 시작되지 아니한 경우도 있을 것이다.

### 나. 도산절차로의 수렴

앞서 본 바와 같이 한국의 해운기업인 채무자회사에 대한 회생절차가 개시된 경우 관리인은 가장 먼저 외국(특히 영국)에서 한국의 도산절차에 대한 승인을 받는 절차를 진행할 것이고 이 경우 영국 등을 포함한 Model Law를 채택한 나라에서는 비교적 신속하게 한국의 도산절차를 승인하고 Stay Order 등의 필요한 지원조치를 하게 된다. 따라서 영국에서의 법적인 절차는 원칙적으로 금지되므로 채권자는 한국의 도산절차에 따라 자신의 권리를 신고하고 구제를 받을 수밖에 없다. 즉, 채권자는 한국의 회생절차에 채권(회생채권 또는 회생담보권)신고를 하고 이의가 있는 경우 채무자회생법상 절차에 따라 채권을 확정하는 절차를 이행하게 된다. 이러한 면에서 원 계약상의 중재약정이나 관할 약정은 회생채권이나 회생담보권과 관련하여서는 적용되지 못한다.<sup>77</sup>

## VI. 결 론

이상으로 해운기업 도산의 특색인 국제도산의 문제, 수정된 보편주의를 채택한 한국 채무자회생법의 내용을 개관하고 해운기업이 도산절차에 들어가게 되는 경우 발생하는 해상법과 도산법의 접점에서의 실무상의 문제를 제기하고 이에 대한 나름의 의견을 제시하여 보았다. 한편으로는 필자가 지난 10년간 해운기업의 도산 문제를 직접 처리하여 오면서 해운기업의 도산절차에서 발생하는 문제를 공론화하고자 하는 의도에서 이 글을 쓰게 된 것이다.

그러나, 필자가 도산법에 대한 깊이 있는 이해가 없어 도산법의 관점에서 볼 때 적절하지 아니하거나 미흡한 점도 많이 있을 것으로 생각한다. 다만, 필자가 제기한

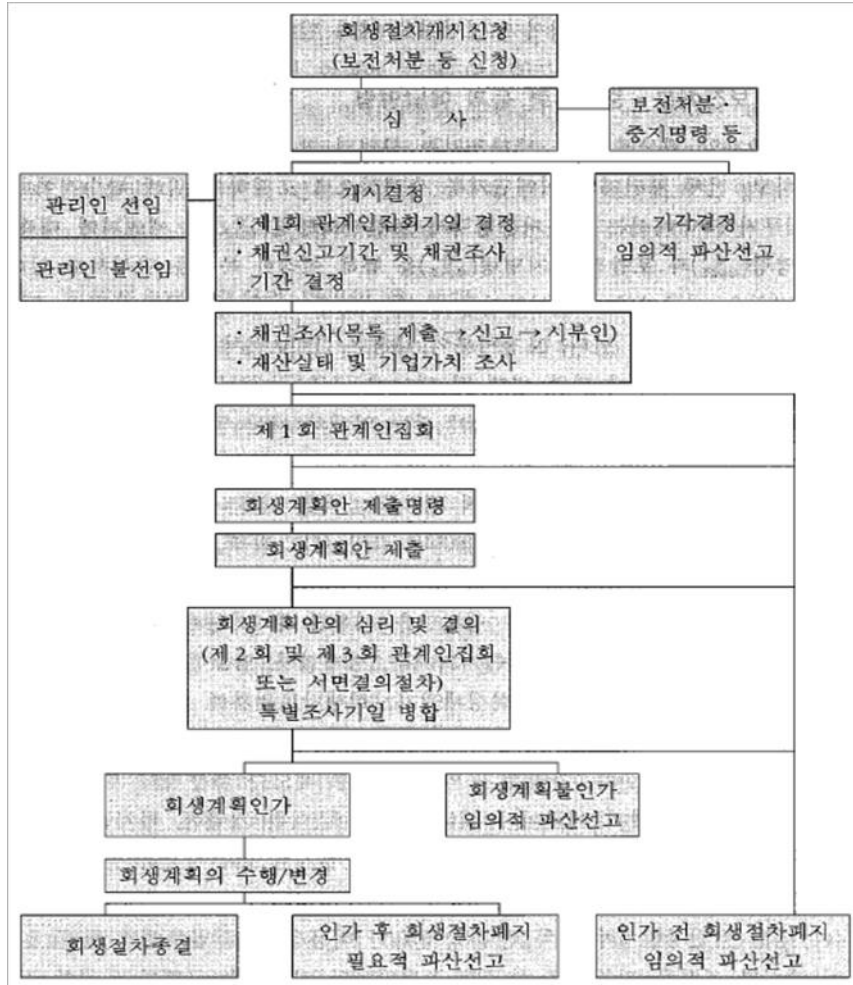
---

<sup>77</sup> 그러나 공익채권의 경우는 이러한 제한을 받지 아니하므로 원래의 약정에 따른 법적인 절차를 취할 수 있을 것이다.



문제에 대하여 도산법학계에서도 관심을 가지고 연구하고 또한 의견을 개진하여 주기를 바라는 마음에서 용기를 가지고 해운기업의 도산의 문제를 서술하였음을 양해하여 주시기 바란다.

출처: 서울중앙지방법원 파산부 실무연구회, 회생사건실무(상), 제4판, 박영사, 2014, 13면.



## 참고문헌

### <국내 문헌>

#### 단행본

노영보, 도산법 강의, 박영사, 2018.

박준·한민 금융거래와 법, 박영사, 2018

서울중앙지방법원 파산부 실무연구회, 법인파산실무, 제4판, 박영사, 2014.

, 회생사건실무(상), 제4판, 박영사, 2014.

, 회생사건실무(하), 제4판, 박영사, 2014.

석광현, 국제사법과 국제소송 제5권, 박영사, 2012.

, 국제사법해설, 박영사, 2013.

오수근, 도산법의 이해, 이화여자대학교출판부, 2008.

임치용, 파산법연구 2, 박영사, 2006.

최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014.

#### 논문

권혁준, “편의치적과 관련한 국제사법상 쟁점에 관한 연구”, 국제사법연구 제21권 제1호(2015).

김도경, “선박금융과 국내선사의 도산 - 특수목적법인의 처리 방안을 중심으로 -”, 선진상사법률연구 제55호, 법무부 상사법무과(2011).

김선경·김시내, “우리나라 해운회사의 회생절차에 대한 외국 법원의 승인”, BFL 제81권, 서울대학교 금융법센터(2017).

김성용, “도산조항의 효력”, 사법 제4호(2008).

김영석, “「유럽의회와 유럽연합이사회의 2015년 5월 20일 도산절차에 관한 2015/848(EU)규정(재구성)」에 관한 검토”, 국제사법연구 제21권 제2호, 한국국제사법학회(2015).

김인현, “국적취득조건부 선채용선의 법률관계”, 한국해법학회지 제39권 제1호, 한국해법학회(2017).

, “한진해운 회생절차상 선박압류금지명령(stay order)의 범위”, 상사판례연구 제30권 제1호(2017).

김재형, “법인격, 그 인정과 부정”, 민사법학 제44호(2009).

김종곤, “특수목적법인(SPC)의 권리능력”, BFL 제13권, 서울대학교 금융법센터(2005).

김창준, “한진해운도산의 도산법적 쟁점”, 한국해법학회지 제39권 제1호, 한국해법학회(2017).

김철만, “한국회생절차의 외국에서의 승인”, 도산법연구 제2권 제1호(2011).

- 배현태, “회사정리절차에 있어서 리스채권의 취급”, 법조 제49권 제2호(2000).
- 오수근, “도산실효조항의 유효성”, 판례실무연구 IX, 사법발전재단(2010).
- , “통합도산법의 과제와 전망 (I)”, 저스티스 제85호, 한국법학원(2005. 6.).
- 우세나, “채무자 회생 및 파산에 관한 법률상 국적취득조건부 나용선 계약의 처리방안”, 법과 정책연구 제10집 제1호(2010).
- 이정현, “한진해운 회생절차와 국제도산의 문제”, 도산법연구 제7권 제2호(2017).
- 임치용, “해운회사의 회생절차 개시와 국제사법의 주요 쟁점”, 국제사법연구 제22권 제2호(2016. 12.).
- 정병석, “특집(特輯): 섭외사법개정(涉外私法改正)의 입법론적 연구(立法論的研究); 해상법(海商法) 분야(分野)에서의 국제사법적(國際私法的) 고려(考慮)”, 법조 제50권 제5호(2001).
- 정석중, “회생절차에서의 선박금융에 대한 취급-BBCHP를 중심으로”, 도산법연구 제2권 제2호(2011).
- 차승환, “회생절차 개시전을 요건으로 하는 공익채권”, 도산법연구 제7권 제2호(2017).
- 홍일표, “회사정리법상의 변제금지의 보전처분과 이행지체”, 재판자료 제38집, 법원행정처(1987).
- 홍정호, “한국회생절차승인후 영국소송절차의 중지를 해제한 영국법원 결정소개”, 도산법연구 제7권 제2호(2017).

## 기타 문헌

- 남동희, “도산절차에서의 미이행쌍무계약”, 2009년 제3회 파산커뮤니티 회의 및 강연회 발표 자료(미간행) (2009. 12. 7.).
- 삼일회계법인, “조사보고서 (서울중앙지방법원 2016회합100211회생 채무자:주식회사 한진해운 사건)”, 2016. 12. 13.
- 심태규, “한진해운 사건의 실무상 쟁점”, 대법원 국제거래법 커뮤니티 2017년 하반기 세미나 발표문(미간행) (2017. 10. 20.).
- 이필복, “한진해운의 도산 관련 민사사건의 하급심 판결 동향”, 대법원 국제거래법연구회와 한국해법학회 공동학술대회 발표 자료(미간행) (2018. 11. 30.).
- 해양수산부 외, “해운재건 5개년 계획(2018~2022년)”, 2018.
- Cass Maritime Ltd., “Weekly Market Report”, 2013. 10. 08.

## <국외 문헌>

### 단행본

- Coghlin, Terence et al., Time Charters, Informa Law from Routledge, 2008.