

| 특별기고 |

# 해운산업위원회 발족에 즈음하여

성우린 해운산업위원회 공익위원

- 법무법인(유한) 대륙아주 변호사
- 해양수산부 중앙해양안전심판원 심판전문인
- 청년 해운조선물류인 모임 대표
- 해양경찰청 고문변호사
- 인천항만공사 법률고문



세계 7위, 국내 1위 컨테이너 선사로 군림했던 한진해운이 2016. 11. 10. 정규직계약직 해상직원 600여 명 전원에 대해 해고를 통보했다. 필자는 2016. 7. 14. 장기적인 해운의 불황에서 위기를 극복하기 위하여 해운-조선-물류업계에 종사하는 청년들을 중심으로 '청년 해운조선물류인 모임'을 발족한 상황이었고, 당시 대학교 재학 시절 친하게 지냈던 선후배나 동기들이 한진해운 소유 상선에서 선원으로 근무하고 있었기 때문에, 이 사실은 엄청난 충격으로 다가올 수밖에 없었다.

이후 법원이 2017. 2. 2. '채무자 회생 및 파산에 관한 법률' 제286조 제2항에 따라 한진해운의 회생절차(법정관리)를 폐지하면서 대규모의 실직사태가 현실화됐다. 육상해상해외법인 직원과 외국인 선원을 포함한 한진해운의 3,900여 명의 근로자가 삶의 터전을 그대로 잃어버렸다.

그로부터 2년여가 흘러, 대통령 직속 기관인 경제사회노동위원회에서 2018. 11. 23. 업종별위원회로 '해운산업위원회'를 발족한 것은 위와 같은 전철을 밟지 않기 위한 중요한 전환점이 될 것이라는 확신을 가지고 있다.

해운산업위원회의 발족식 이후 열린 첫 회의에서 한종길 위원장, 노동계·경영계·정계에서 추천된 각 위원들과 5인의 공익위원을 포함한 총 10인의 위원들은 해운산업 재건을 위해 정부에서 추진하고 있는 국적선대의 운송물량 확보와 신규 선박 건조비용의 부담 완화 정책들이 일자리 창출 및 안정화와 연계될 수 있는 방안, 노사정이 중심이 되어 운영하는 해운산업 일자리 기금을 조성할 수 있는 방안에 대해 1년간 논의하기로 합의했다.

필자 역시도 공익위원의 한 사람이자 국적선사 소유 상선의 '선원'으로 근무한 경험이 있는 법조인으로서, 사회적 대화를 통해 정부가 추진하고 있는 해운산업 재건 정책이 해운산업에 종사하고 있는 선원 및 근로자들의 고용 창출 등에 연계될 수 있는 '고리'를 만드는 입법안을 대통령께 제안하는 것이 1차적인 목표이다.

그러나 앞서 언급한 한진해운의 사태에서 알 수 있듯이, 국적선사의 재정 상태를 양호하게 개선하고 유지하는 것이 선행되어야만 일자리 창출 및 안정화도 기대할 수 있어, 해운산업위원회에서 근로자 일변도의 정책만을 제안해서는 안 될 것이라는 생각도 가지고 있다.

이러한 노사의 이해관계 대립에서 정부의 역할은 더욱 중요하다. 해운산업은 국가 기간산업으로서, 국내 수출입 물량의 99.7%를 담당하고 유사시 군수품 및 전략물자를 수송하는 등 우리 경제와 안보를 지키는 핵심 산업이다. 정부가 해운산업에 대한 이해도를 높이고, 중장기적인 관점에서 해운산업의 일자리 창출을 위한 예산의 지원을 아끼지 말아야 한다.

필자는 노동계·경영계·정계가 한 곳에 모여 사회적 대화를 시작한 것은 국내 해운산업이 한 단계 발전할 수 있는 중요한 기회라고 생각한다. 해운산업위원회를 통해 국적선사들의 재정상태가 개선되고, 근로자들이 해운업 재건의 중심이 되며, 해운업의 외화가득액 증가로 국부창출을 이루는 '선순환'이 이루어지길 간절히 기대해 본다.