

與 ‘방송대 야간로스쿨’ 공약에 법조계 “고시낭인만 늘려” 반발

민주당
등록금 낮추고 직장인 접근 용이
방송대 100명 등 총 200명 규모

학계
로스쿨 변신 합격률 50% 미만
“합격률 등 기존문제점 개선 먼저”

4·15 국회의원 총선거를 앞두고 법학전문대학원(로스쿨)이 때아닌 논란의 중심에 섰다. 더불어민주당이 로스쿨을 한국방송통신대(방송대)와 일반 대학의 야간 학부에도 설치하겠다는 공약을 내놓으면서다. 정작 법학계는 냉담한 반응을 보인다. 50% 아래로 떨어진 변호사시험 합격률을 높이지 않는 한 오히려 ‘고시 낭인’만 늘리는 부작용이 생긴다는 우려다. 로스쿨 진학이 어려운 사람들에게도 법조인이 될 기회를 주자는 취지에도 불구하고 온라인 강의 효율성 한계로 실현 가능성이 희박하다는

회의론이 나온다. 더불어민주당은 최근 “현재의 로스쿨은 등록금이 많이 들 뿐 아니라 전형 과정 또한 20대에겐 유리한 구조”라며 방송대·야간 로스쿨 도입을 공약했다. 낮에 직장을 다녀야 하는 사람들을 위해 온라인·야간과정으로도 로스쿨 교육을 받도록 하고 등록금도 낮추겠다는 게 골자다. 이를 위해 방송대에 100명, 기타 대학에 100명 등 총 200여명 규모 온라인 로스쿨을 만들겠다는 구상이다. 실제로 로스쿨의 높은 등록금은 로스쿨 입학의 진입장벽으로 이어져 문제로 지적된다. 현재 로스쿨의 한 학기 등록금은 평균 1000만원에 달한다. 지난해 국정감사에서 국회 교육위원회 박찬대 더불어민주당 의원이 한국장학재단으로부터 제출받은 ‘최근 3년간 20개 대학의 법전문 대학원 취업률 장학생 신청현황’을 분석한 결과 로스쿨생의 52.3%는 고소득층 자녀였다. 10명 중 3명꼴인 31.9%는 소득 1380만원을 초과하는 초고소득 계층이

다. 이에 반해 기초수급자생활수급자부터 소득 2분위까지의 저소득층 자녀는 18.9%로 저조하게 나타났다. 기존 로스쿨보다 등록금이 75~80% 저렴한 방송대에 로스쿨을 설치해 경제적 약자들에게도 기회를 제공한다는 게 여당의 계획이다. 그러나 학계는 냉담한 반응을 보인다. 기존 로스쿨의 문제점이 개선되지 않은 상태에서 사회적 약자의 입학을 늘리면 문제를 더 악화시킬 뿐이라는 지적이다. ‘예비 변호사’ 시장이 이미 포화상태에 이르렀기 때문이다. 현재 로스쿨 출신 변호사 합격률이 50% 미만으로 떨어져 매년 1500명 이상의 고시생이 생겨나고 있다. 교육부와 법무부에 따르면 변호사시험 합격률은 1회 87%에서 2회 75% 3회 67% 4회 61% 5회 55% 6회 51% 7회 49% 8회 48%로 급격히 낮아졌다. 매년 응시자가 누적되는 데 반해 합격률은 입학



더불어민주당이 로스쿨을 방송대와 일반 대학 야간 학부에 설치하겠다는 공약을 내놨다. 하지만 정작 법학계는 냉담한 반응을 보인다. /더불어민주당 홈페이지

정원(2000명) 대비 75%로 묶여 있어서다. 여기에 여당이 이번에 내건 온라인 로스쿨 규모 200여명을 더하면, 합격률은 더 낮아진다. 온라인 수업으로 범접인 양성 교육이 제대로 이뤄질 수 있느냐는 의문도 고개를 들고 있다. 백원기 대한법학교수회장(인천대 법학부 교수)은 “기존 오프라인 로스쿨의 문제점이 이미 계속 지적되는데 이에 대한 개선도 없이 또 다

른 형태의 로스쿨을 만드는 건 부당하다”면서 “더욱이 비대면 주입식 일방식 강의 수업방식인 온라인 로스쿨은 더 말할 것도 없다”고 일갈했다. 예비 변호사들의 반대도 이어진다. 법학전문대학원 학생협의회 관계자는 “로스쿨의 핵심 문제는 변호사시험 합격자 수 통제에 있지, 단지 방송대나 야간 로스쿨을 도입한다고 해서 해결되지 않는다”고 지적했다. 사법시험준비를 위한 고시생모임(고시생모임)도 민주당의 공약을 놓고 “로스쿨의 핵심 문제는 정성평가를 기반으로 깜깜이, 금수저, 고스펙 전형에 있어 로스쿨 교수의 자의에 따라 당락이 결정되는 것”이라며 “방송대 야간 로스쿨 공약을 즉각 철회하라”고 반발하고 나섰다. 야간·온라인 로스쿨 도입을 민주당의 총선용 ‘뱀서비스’로 보는 시각도 있다. 실현 가능성이 그만큼 크지 않다는 것이다. 한 사람대 법학과 교수는 “현재의 로스쿨 제도가 궁지에 몰릴 때마다 수습용으로 야간·온라인 로스쿨도 도입방안이 거론됐다가 사라졌다”면서 “이번 총선에서 국민의당 안철수 대표가 로스쿨 제도 폐지를 주장하자 여당에서 공여지책으로 내건 총선 카드로 실현 가능성이 작다”고 말했다. /이현진 기자 ihj@metroseoul.co.kr



코로나19 중대본 회의 주재하는 정세균 총리. 정세균 국무총리가 16일 정부서울청사 중앙재난안전상황실 서울상황센터에서 열린 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 대응 중앙재난안전대책본부 회의에 참석하고 있다. /손진영 기자 son@

코로나19에 LCC피해 기하급수적 늘어 産銀 “전부·반쪽지원 안돼… 지원 신중할 것”

금융권, LCC 긴급지원 대책
항공업계
“3000억 규모 지원금 턱없이 부족
충분한 지원없인 버틸여력 없어”
산업은행
“대출금 못갚으면 산은서 떠안아
심사 완료 후 지원규모 확정할 것”



제주항공기. /제주항공

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 확산으로 국내 저비용항공사(LCC)가 고사 위기에 놓이자 정부가 긴급지원에 나선다. 다만 코로나19 확산으로 노선이 잇따라 중단되고, 관광객 비중이 높은 지방발 항공편 수요도 급감하고 있어 피해규모는 더욱 커질 것으로 보인다. 산업은행은 피해규모가 기하급수적으로 늘어나고 있는 상황에서 무담보로 피해 금액을 모두 지원할 수도, 그렇다고 실효성 없는 반쪽 짜리 지원도 할 수 없어 신중한 입장이다. 16일 금융권에 따르면 이르면 이번 주 금융위원회·국토교통부·산업은행은 국내 저비용항공사(LCC) 긴급지원 대책을 발표한다. 지난 3일 산업은행과 주거래은행 담당자 30여명이 7개(에어부산 에어서울 이스타항공 제주항공 진에어 티웨이 항공 플라잉윈 등) LCC항공사 금융지원을 위한 간담회에 참석해 최근 영업환경 현황을 듣고 대응방안을 모색했다. 업계 관계자는 “일시적 유동성 부족을 겪는 LCC에 대해 대출심사 절차가 일부 마무리 됨에 따라 최대한 신속하게 금융지원 규모와 조건 조율을 거쳐 발표할 것”이라고 예상했다. 특히 이번 발표에선 산업은행의 지원 금액에 관심이 쏠릴 것으로 보인다. 앞

서 정부는 지난달 17일 ‘항공분야 긴급지원대책’을 발표하며 산업은행을 통해 3000억원의 자금을 공급한다고 밝혔지만 항공업계는 지원규모가 턱없이 부족하며 난색을 표했다. 항공사 관계자는 “3000억원 규모를 설정할 당시에는 일부 여객기는 운행하고 있던 상황이었다”며 “하루가 다르게 코로나19 확산세가 달라지고 있어 충분한 지원이 없으면 버틸 여력이 없다”고 말했다. 실제로 외교부에 따르면 이날 오전 9시 기준 140개 국가가 한국을 대상으로 입국제한 조치를 취했다. 1주일(9일 기준) 새 106개국에서 34개국 추가된 셈이다. 현재 에어부산과 에어서울, 이스타항공의 국제선 항공편은 단 한 대도 운항을 못하고 제주항공과 진에어는 괌·사이판 등으로 6편, 티웨이가 2편을 운항하고 있다. 미운항 기간은 최대 4월 말까지다. 그럼에도 불구하고 산업은행은 신중한 입장이다. 피해 규모가 기하급수적으로 늘어나고 있는 상황에서 피해 금액을 모두 지원할 수 없기 때문이다. 특히 국내 LCC의 항공기는 159기 중 98.7%(157기)가 리스료 운영돼 무담보로 대출을 해줘야 한다. 항공사 사무실도 임대로 운영되고 있어 부동산 담보도 딱히 없는 실정이다. 상황이 악화돼

LCC가 대출금액을 갚지 못할 경우 고스란히 산업은행의 피해로 돌아올 수 있다. 그렇다고 최소의 금액을 대출해주면 보이기 위한 형식적 조치라는 비판을 피할 수 없게 된다. 무급휴직, 임금 삭감 등 특단의 대책으로 손실을 최소화한다고 하더라도 수익이 없는 상황이 장기화 할 경우 일정한 운영 지원 없이는 도산할 우려도 적지 않다. 산업은행 관계자는 “LCC에 대한 대출심사가 완료되지 않아 금융지원 규모를 확정짓지 못했다”며 “코로나19 확대 상황에 따른 피해 규모 등을 파악해 신속하게 지원할 수 있도록 하겠다”고 말했다. 다만 업계 안팎에선 이번 주 조율을 거쳐 발표하더라도 7개 LCC의 요구를 모두 충족시키긴 어렵단 분석도 나온다. 금융권 관계자는 “아무리 7개 LCC가 어렵다고 하더라도 모든 LCC의 요구를 들어주기엔 한계가 있을 것”이라며 “급변해 피해규모가 증가하고 있어 어떤 자구책으로도 6개월을 못 버티고 도산하는 항공사도 발생할 수 있을 것”이라고 말했다. 한편 산업은행과 수출입은행은 신디케이트 방식으로 제주항공의 이스타항공 인수에 최대 2000억원을 지원한다. 신디케이트론은 여러 금융기관이 공동으로 참여하는 대출방식으로 코로나19 여파로 경영 애로를 겪고 있는 제주항공이 자금 지원 요청을 한 데 따른 것이다. 수출입은행 관계자는 “현재 시중은행에 개별적으로 참여 의사를 문의하는 것으로 알고 있다”며 “확정되는대로 구체적인 지원금 할당규모가 정해질 것으로 보인다”고 말했다. /나유리 기자 yul115@

내년 소·부·장 글로벌 경쟁력확보 총력

과기부, 기술특별위원회 서면 개최
정부 R&D 투자방향 5개안건 의결

내년에 소재·부품·장비의 글로벌 경쟁력 확보를 목표로 품목별 맞춤형 연구개발(R&D)을 지원할 계획이다. 또 국가연구인프라 및 융합혁신지원단, 산·학·연 협력 강화 등을 통해 신속한 R&D 지원 체계를 구축할 예정이다. 과학기술정보통신부는 ‘제3회 소재·부품·장비 기술특별위원회’를 서면으로 개최하고, ‘2021년도 소재·부품·장비 분야 정부 연구개발 투자방향(안)’ 등 5개 안건을 심의·의결했다. 내년도 소재·부품·장비 R&D 예산의 배분·조정 기본방향을 담은 ‘2021년도 소재·부품·장비 분야 정부 연구개발 투자방향(안)’은 국내 소부장 분야의 경쟁력을 강화하기 위한 단기·중장기 맞춤형 지원전략, 국가 연구역량을 결집하기 위한 산·학·연 R&D 협력체계 등을 주요 골자로 한다. 정부는 소부장 분야의 테스트베드를

확충해 핵심전략품목 기술개발이 생산까지 이어질 수 있도록 수요기업 맞춤형 신뢰성·실증 평가체제를 구축해 지원할 예정이다. 또 반도체·디스플레이 등 분야별 중점 지원 분야 및 BIG 3 분야(시스템반도체, 바이오헬스 소재, 미래차 핵심부품) 등 미래시장 선점을 위한 신소재 분야 투자 방향이 포함됐다. 또 원천기술-상용화 연계를 위해 부처 공동으로 매칭펀드를 조성하고, IP-R&D 연계 등 다부처 협업을 통한 지원체계를 구축하기로 했다. 과기정통부는 ‘2021년도 소부장 투자방향’을 기준으로 오는 6월 2021년도 소부장 정부 R&D 예산을 배분·조정할 예정이다. 두번째 안건인 ‘소재·부품·장비 R&D 사업 예타우대사업 선정 계획(안)’에는 시급 대응이 필요한 R&D사업의 예타우대를 위한 검토 기준 및 선정절차, 선정된 사업에 대한 우대 내용 등이 담겼다. /채윤정 시전문기자 echo@