
해사법원 부산 설립과 이용 증대 방안

2025.11월

본 보고서는 학술적 연구 및 공익 목적으로 작성되었으며, 상업적 용도로의 활용은 제한됩니다.

본 보고서의 내용은 정보 제공을 위한 것이며 특정 기업 활동, 금융 투자 또는 법률적 판단의 근거로 활용될 수 없습니다.

해사법원 부산 설립과 이용 증대 방안

1 검토배경

□ 해사 관련 개념¹⁾

○ 해사의 개념

- 바다에서 선박에 의해 전개되는 항행 활동과 관련된 일들을 총칭

○ 해사 관련 법의 분류

- 해상법 : 운송·용선 등 해상기업 특유의 법률관계를 규율하는 상법
- 해사공법 : 행정 규제와 감독권 통해 선박 활동 관리·감독하는 법
- 해양법 : 해양 및 해양자원 등 관련 국가 간 관계를 규율

□ 해사국제상사법원의 필요성

○ 수출주도형 경제 체제에 따른 국제상사분쟁 증대에 대응

- 수출·무역 주도의 경제에 걸맞는 국제 거래와 관련된 분쟁 증가 및 이의 국내 수용 체계를 마련할 필요

○ 조선·해운 강국을 지향하는 정부 정책에 비례하는 사법 체계 마련

- 조선·해운 강국을 지향하는 정부 정책을 지원할 수 있는 사법 시스템에 대한 사전적 정비 체계 구축

1) 변지영·김현범, 해사쟁송절차 개선에 관한 연구, 사법정책연구원, 2018, 9-19p.

- 분쟁 처리의 신속성 확보
 - 선박은 빠른 보전처분이 필요하고, 신속한 판결은 선박이 운항하지 못하여 발생하는 손실 최소화
- 법률비용의 해외 유출 방지
 - 해사법원 설치에 따른 국내 유입 비용(2천억~5천억원) 고려(1건당 약 10억여원, 500~600건의 분쟁 해결 가능 전망, 대한변호사협회)²⁾
- 해사 사건의 전문성에 부합하는 별도 법원 설립에 대한 니즈 증가
 - 해사 사건 상당수가 영국법을 적용하고 선박·해운 사건은 일반적인 분쟁과 다른 전문지식 요구되어 이에 상응하는 전문적인 법률 적용 필요(예 : 특허법원)

2 국내 현황

□ 입법 현황 : 해사법원 관련 여야 합의(7.27)

- 여야 간 합의로 단일(안) 마련 추진(박찬대 의원(안) 중심)

구분	내용(박찬대 의원(안))	
지역	부산광역시(부산해사국제상사법원), 인천광역시(인천해사국제상사법원)	
관할 사건 범위	해사 민사 사건	- 「상법」 제4편 제2장 제4절 및 제5편의 규정이 적용되거나 준용되는 민사사건(외국법이 준거법인 사건 포함) - 「선원법」의 규정이 적용되거나 준용되는 민사사건 - 선박(건조 중 선박 포함), 항해, 선박채권, 그 밖에 선박 담보 채권, 선박 충돌 또는 그 밖의 사고 등에 관한 민사사건으로서 대법원규칙으로 정하는 사건
	해사 행정 사건	- 해사항고소송 : 해사행정청의 처분 등이나 부작위에 대하여 제기하는 소송 - 해사당사자소송 : 해사행정청 처분 등을 원인으로 하는 법률관계 관련 소송, 그 밖 공법상 법률관계 관련 소송으로 법률관계 한쪽 당사자가 피고인 소송
	해사민사사건 및 해사행정사건의 항소 및 항고사건 다른 법률에 따라 해사국제상사법원의 권한에 속하는 사건	
	국제 상사 (모두중축)	① 당사자 중 한쪽 혹은 양쪽 모두 한국 국민이나 한국 법률에 의해 설립된 법인이 아닐 것, ② 상거래에서 발생한 분쟁, ③ 당사자들이 본 법원에 소 제기를 합의한 사건
기타	선박 강제집행·보전처분, 선박소유자등의 책임제한사건, 유류오염손해 책임제한절차 신청사건, 중앙해양안전심판원 재결에 대한 소송, 해사민사사건 대상 중재합의	

2) 손현수, “대한변협, 해사법원설치‘적극지지’”, 법률신문, 2017.8.24., <https://www.lawtimes.co.kr/news/120446>

□ 해사 관련 사건 처리 체계 : 중재·심판·소송 등으로 구분

① 중재 : 대한상사중재원

○ 중재의 개요³⁾

- 개념 : 당사자 간 합의로 재산권 분쟁 및 화해에 의해서 해결할 수 있는 비재산권 분쟁을 법원 재판에 의하지 않고 중재인의 판정에 의해 해결(법원의 확정 판결과 동일한 효력 발생)
- 중재 절차
 - 1) 중재 합의 : 분쟁을 중재로 해결하기로 합의(계약서상 중재조항 또는 별도 합의)
 - 2) 중재 신청에 따라 중재판정부 구성하여 중재 심리
 - 3) 중재 판정(당사자 합의시 화해)
- 언어 : 당사자 간 합의
 - * 합의가 없는 경우 중재판정부가 지정(지정이 없는 경우 한국어)하고 중재판정부는 필요하면 번역문 제출을 명할 수 있음
 - ** 중재판정의 승인·집행을 신청하는 경우 중재판정이 외국어로 작성되었으면 한국어 번역 첨부
- 중재인
 - 1) 중재인의 수 : 당사자 간 합의(합의가 없으면 3명)
 - * 아태해사중재센터 해사중재규칙에 따른 중재는 원칙적으로 단독중재인이 심리(당사자 합의 또는 분쟁 금액 등을 고려한 사무국의 판단에 따라 3인의 중재인의 심리 가능)
 - 2) 국적 : 국적에 관계없이 선정 가능
 - 3) 선정 절차 : 당사자 간 합의(단 양 당사자 또는 중재인들이 합의된 절차에 따라 중재인을 선정하지 못하는 등의 상황이 발생하였을 경우 법원 또는 중재기관이 선정)
- (참고) 대한상사중재원은 1,700여명의 중재인단('23.6월)을 갖추고 중재인 선정 지원
 - * 위촉 기준
 - 법조계 : 법조 경력 10년 이상
 - 실업계 : 실무경력이 10년 이상인 자로서 상장기업은 3년 이상, 비상장기업은 5년 이상 임원으로 근무, 전문직종에 15년 이상 또는 분야별 최상위급 자격 취득자로 5년 이상 근무
 - 학계 : 대학교수로 5년 이상, 박사학위자로서 5년이상 근무
 - 공공, 기타 전문단체 : 해당 기관에서 임원으로 또는 박사학위 소지자로 5년 이상 석사학위 소지자로 10년 이상 전공분야에서 근무
 - 공인회계사 등 : 5년 이상 현직에 근무한 공인회계사·변리사·세무사·관세사 등 자격취득자
 - 주한외국인 : 외국변호사 자격소지자, 교수, 주한 외국상사 내지 무역 유관기관의 임원 또는 대표자로 근무, 전문직종에서 10년 이상 근무
 - 국외거주자 : 국내 거주자 기준 준용

3) 대한상사중재원 홈페이지&중재법

- 법원은 중재 절차에서 임시적 처분(ex. 중재판정 있을 때까지 현상 유지·복원을 이행하게 하는 처분)의 승인 또는 집행 신청에 대한 법원의 결정 및 담보제공 명령 등을 관할
- 우리나라 해사 중재는 대한상사중재원에 의해 처리되어왔으며, 아태 해사중재센터는 '18년 부산에 신설
- 대한상사중재원 중재사건 접수 건수 349건('24년 기준)⁴⁾
 - * 국내중재 301건, 국제중재 48건이며, 이 중 해사사건 20건(국내 15, 국제 5)
 - ** 아태해사중재센터 처리 건수는 0건으로 파악됨

② 소송 등 : 법원

- 법원에서 담당하는 해사민사사건, 해사행정사건, 선박 강제집행 및 보전처분 등이 존재(상세 내역 : 소송 사건 등 처리 현황 참조)

③ 심판 : 해양안전심판원⁵⁾

- 설립 목적 : 해양사고 조사 및 심판을 통해서 해양사고의 원인을 밝히고 해양안전 확보에 이바지(준사법절차)
- 절차
 - 1) 조사 : 사고접수(관련기관의 사고통지 또는 자체인지) 및 조사
 - 원인 간명 : 심판불필요처분, 일반 사건 : 심판청구
 - 2) 심판 : 지방해양안전심판원(부산, 인천, 목포, 동해) 심판(1심)
 - (4심급제) → 재결 불복시 중앙해양안전심판원에 심판 청구(2심)
 - 재결 불복시 고등법원* 소 제기(3심)
 - 불복시 대법원 상고(4심)
- * 중앙해양안전심판원 소재지(세종특별자치시)를 관할하는 대전고등법원에서 관할('24년 1건)

4) 대한상사중재원, '2024년 클레임 통계', 2025, 1-2p.

5) 중앙해양안전심판원 홈페이지

□ 소송 사건 등 처리 현황⁶⁾

○ 해사 민사사건

- 해사를 전문 분야로 하는 재판부 운영 중(5개 법원, '24년 127건)

법원	재판부	전문 분야
서울고등법원	제19-1, 19-2, 19-3민사부	해사, 국제거래
서울중앙지방법원	제20, 46민사부	해사, 국제거래, 중재
	제68, 87, 203, 911, 912, 913민사단독	해사, 국제거래, 기업
부산고등법원	제6민사부	노동, 해상, 국제거래, 중재
부산지방법원	제11민사부	언론, 환경, 국제거래, 중재, 해사, 건설
부산지방법원동부지원	민사 제3, 5단독	국제거래, 해사, 건설

- 전문재판부의 해사(민사) 사건 처리 현황⁷⁾

법원	'22년	'23년	'24년
서울고등법원	24	11	17
서울중앙지방법원	28	37	48
부산고등법원	5	4	5
부산지방법원	37	38	56
부산지방법원동부지원	-	2	1
합계	94	92	127

* 서울과 부산에서만 해사 사건을 취급하는 것은 아니며 해사를 전문 분야로 하는 재판부가 설치되지 않은 인천 등 지방법원에서도 해사 사건 처리⁸⁾

○ 해사 행정사건

- 행정법원에서 담당하고 있는 해사행정사건 연 60~70건

○ 국제상사사건

- 국제 거래 전담재판부가 운영되고 있으며, 국제 거래 사건 수 103건 ('24년 기준, 해사사건과 일부 중복 가능)

6) 해사민사사건, 해사행정사건, 국제상사사건 사건수는 제22대국회 제427회(2025.07.25.) 회의록 참조

7) 법원행정처, 2025 사법연감, 238~239p., 법원행정처, 2024 사법연감, 237~238p., 법원행정처, 2023 사법연감, 221~222p.

8) 한국해양대학교 산학협력단(정영석·정대·김인유·이주석 외), 해사전문법원 부산 설립 타당성 용역, 부산광역시, 74p.

○ 선박 관련 강제집행 및 보전처분⁹⁾

- 연평균('16~20년) 처리건수 : 선박가압류 1,025건, 선박가처분 39건, 선박강제경매 80건, 선박임의경매 310건

3 재판 관할과 준거법

□ 논의 필요성

- 해사 사건은 국제성이 강하고 영국법 등 외국법이 신뢰를 받아왔기 때문에 국내로 사건을 유치하기 위해 외국적 요소가 있는 법률 관계에서 국제재판관할과 준거법을 정하는 국제사법 검토

○ 재판 관할

- 일반적으로 한국에 일상거소가 있는 사람에 대한 소는 한국 법원에 국제재판관할이 있으나, 일정한 법률관계로 말미암은 소는 **당사자 간 국제재판관할의 합의가 가능**
 - * 단 한국 공적 장부의 등기·등록에 관한 소 등 전속관할 사건은 한국 법원에만 제기 가능
- 선박소유자 등의 책임 제한 사건, 공동해손에 관한 소 등의 해상 사건의 국제재판관할 또는 특별관할은 국제사법(§89~93)에 별도 규정

○ 준거법

- 사람의 권리능력·행위능력은 본국법을 따르고, 동산 및 부동산에 관한 물권 또는 등기하여야 하는 권리는 소재지법에 따르나, **계약은 당사자 자치에 의해 당사자가 명시적·묵시적으로 선택한 법에 따름**
- 선박충돌·해난구조 등 해상 사건 준거법은 국제사법(§94~96)에 규정

9) 이재찬, 해사법원 설치에 관한 연구, 사법정책연구원, 2021, 71p. ; 2021.4.22.자 법원행정처 회신자료

□ 국제사법에 따른 재판 관할과 준거법

구분	재판 관할	준거법	
합의관할 및 계약 등	(일반 원칙) 한국 법원은 당사자 또는 분쟁이 된 사안이 한국과 실질적 관련이 있는 경우 국제재판관할권 (일반 관할) 대한민국에 일상거소가 있는 사람, 주된사무소·영업소가 한국에 있는 법인 또는 단체에 대한 소는 한국 법원에 국제재판관할 (합의관할) 당사자는 일정한 법률관계로 말미암은 소에 관해 국제재판관할 합의 가능	(계약) 당사자 자치에 의해 당사자가 명시적 또는 묵시적으로 선택한 법 적용	
해상 사건	선박소유자 등의 책임제한사건	다음 중 하나가 한국에 있으면 한국법원에 국제재판관할 1. 제한채권 발생 선박의 선적이 있는 곳, 2. 신청인에 대하여 일반관할이 인정되는 곳, 3. 사고발생지, 4. 사고 후 사고선박 최초 도착지, 5. 제한채권에 의해 선박소유자등의 재산이 압류 또는 가압류된 곳, 6. 선박소유자등에 대해 제한채권에 근거한 소가 제기된 곳	(선박소유자등이 책임제한을 주장할 수 있는지 여부 및 그 책임 제한의 범위) 선적국법 적용
	선박 또는 항해	선박이 압류등이 된 곳이 한국인 경우 한국법원에 제기 가능	(선박의 소유권, 저당권, 선박 우선특권, 그 밖 선박에 관한 물권과 선박에 관한 담보물권의 우선순위) 선적국법 적용
	공동해손	선박 소재지, 사고 후 선박이 최초 도착한 곳, 선박이 압류등이 된 곳 중 하나가 한국인 경우 한국 법원 제기 가능	선적국법 적용
	선박충돌	가해 선박의 선적지 또는 소재지, 사고 발생지, 피해 선박이 사고 후 최초로 도착한 곳, 가해 선박이 압류등이 된 곳 중 하나가 한국인 경우 한국 법원 제기 가능	(공해에서의 선박충돌에 관한 책임) 각 선박이 동일한 선적국에 속하면 그 선적국법, 각 선박의 선적국이 다르면 가해선박 선적국법 적용 (개항·하천, 영해 선박충돌에 관한 책임) 충돌지법 적용
	해난구조	해난구조가 있었던 곳, 구조된 선박이 최초 도착한 곳, 구조된 선박이 압류등이 된 곳 중 하나가 한국에 있는 경우 한국 법원에 제기 가능	(해난구조로 인한 보수청구권) 구조행위가 영해인 경우 행위지법, 공해인 경우 구조한 선박의 선적국법 적용

□ 재판 관할 법원과 준거법에 대한 양자 간 합의가 있는 경우

- 당사자 간 합의에 의해 재판 관할 법원 또는 중재지와 준거법을 선택하는 경우 영국 해사 중재와 영국법이 선택되는 경우가 많음

유형		선택 현황 ¹⁰⁾	
		법원·중재지	준거법
용선계약	선체용선계약	- 계약서에 소송보다는 중재로 처리한다는 중재 약정 포함하는 경우가 다수이며, 중재지는 영국, 미국 등을 선택 가능 - 8%만 한국 법정, 한국 중재('06~'10년 국내 대형 3사)	- 영국법 - 리스계약은 한국법이 준거법인 경우도 있음
	정기용선계약		- 영국법
	항해용선계약		- 영국법
장기운송계약		- 대체로 영국 해사중재 - 한국 상사중재 증가 추세	- 영국법
개품운송계약		- 선하증권상 한국 전속적 합의 관할 규정을 택하는 경우 한국 법정 활용에 기여 - 단, 선박이 외국에서 압류되어 그 국가에서 관할이 창설되는 등으로 인해 해외에서 소송이 많이 진행	- 한국법
선박건조계약		- 영국 중재	- 영국법
해상보험	선박보험	- 준거법이 영국법이라도 한국의 피보험자가 한국의 해상보험자에게 소 제기시 특약 없는 한 한국법원이 재판관할 가짐	- 영국법 - 한국법(일부)
	적하보험		- 영국법
	선박건조보험	- ITC(선박보험약관)은 영국법을 준거법, 재판관할은 침묵	- 한국에서 선박 건조시 조선소는 한국 보험자와 계약 체결해야 함
		- ICC(적하보험약관)은 영국법을 준거법, 재판관할은 침묵	- 이때 한국법이 준거법으로 되는 경우 있음
선주책임 상호보험	- 한국해운조합 선박공제약관은 대한민국 재판관할권 - 선주책임배상공제약관은 대한상사중재원·아시아태평양해사중재센터·서울해사중재협회 중재로 분쟁 해결 - 한국선주상호보험조합의 경우 대한상사중재원 중재규칙에 따라 분쟁 해결	- 한국선주상호보험조합에 가입한 경우는 한국법	

* 선체용선계약 : 선체만을 용선

** 정기용선계약 : 일정 기간 동안 선박과 선원 임대

*** 항해용선계약 : 항해마다 용선계약

**** 개품운송계약 : 여러 화주와 개개의 물건 운송 계약(컨테이너 화물 운송 등)

10) 김인현, 한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안, 한국해법학회지 34(1), 2012, 53-86. 요약

4 부산 해사 중재 이용 증대 방안

□ 논의 필요성

- 영국 등 해외에서 이루어지는 해사 중재를 부산으로 유도할 필요
 - 세계적 조선·해운 강국인 한국의 해사 중재 수요를 국내에서 수용할 체계를 정비하고 아태해사중재센터 활성화를 통한 부산 해사 법률 서비스 산업 발전을 유도
- 해사 중재와 해사법원의 시너지 효과 창출
 - 해사 중재 활성화는 해사법 전문가 역량 축적과 국제 인지도 제고를 통해 해사법원 활성화의 기반이 될 수 있음

□ 전문성 높은 해사 중재인 확보를 통한 신뢰 구축

- 해외 주요 해사중재기관 활동 경력을 보유한 중재인 영입
 - (현행) 싱가포르해사중재원은 런던해사중재인협회 중재인을 패널로 영입하는 전략을 추진했고 싱가포르 정부 또한 다양한 인센티브* 마련¹¹⁾
 - * 비거주자가 중재 업무를 수행하는 경우 90일까지는 별도의 근로 허가를 요구하지 않고 비거주 중재인이 중재로 얻는 소득에 대해서는 원천징수세율 우대(10%)¹²⁾
 - (개선) 영국·미국·싱가포르·홍콩의 해사중재기관 활동 경력을 보유한 중재인을 중재인으로 위촉하여 전문성을 확보하고 이들을 대상으로 혜택* 마련
 - * 기준을 충족하는 외국인 중재인에 대해 ①일정 기간 별도 사증 없이 중재 업무를 수행할 수 있는 비자 면제 제도, ②중재인수당 최대액을 증액하는 중재 규칙 개정, ③조세특례제한법 개정을 통한 소득세 과세 특례 신설 등을 검토

11) 안건형, 우리나라 해사중재 활성화를 위한 실무적 제언, 중재연구 31(1), 한국중재학회, 2021, 39p.

12) Singapore Ministry of Law 홈페이지

(<https://www.mlaw.gov.sg/law-practice-entities-and-lawyers/incentive-and-exemption-schemes/>)

- 경력이 풍부한 시니어를 영입하여 인력풀 확대
 - 풍부한 해사 사건 경험을 갖춘 전직 판사 등 법조인과 해운기업 및 해양금융기관 은퇴자를 중재인으로 위촉하여 신뢰도 제고
 - 은퇴자의 특성을 활용해 거주지와 무관하게 국내외 폭넓은 지역의 전문가를 확보하고, 비대면 방식의 업무 처리를 지원하는 등 별도 관리
- 인재 육성을 통한 해사 중재 전문가 양성
 - 해외 중재인들을 영입해 국내 해사 중재에 대한 신뢰를 높인 후에는 장기적으로 인재 육성을 통한 국내 해사 중재 전문가 양성이 필요
 - (개선) 부산 지역 로스쿨을 중심으로 무역학과·해양대학원과 연계를 통해 융합인재 양성 프로그램을 신설해 국제상사·해사·중재 지식인 육성하고, 산학협력을 통해 해사 실무 경험을 확충
- 청년 해사 중재인을 영입하여 장기적인 인력풀 구축
 - 실력을 갖춘 주니어 해사 변호사 등 청년 전문가를 중재인으로 위촉
 - 소액 사건 중심으로 해사 중재 경험을 쌓을 수 있도록 지원하는 등 별도로 관리하고, 시니어 중재인-주니어 중재인-인재 양성 프로그램 대상자 간에 경험 전수가 이루어질 수 있는 멘토링 프로그램 설계

□ 해사 중재 판정 사례 데이터베이스 구축

- (현행) 아태해사중재센터에서는 ‘2021 해사 중재 판정사례집’과 ‘2023 Maritime Arbitral Awards’를 발간
- (개선) 해사 중재 사례를 판정 직후 다국어로 구축된 데이터베이스에 공개하여 국내 해사 중재에 대한 대외 신인도 확보

□ 국내(부산) 중재 조항을 포함하는 계약의 활성화

- 국제 해사표준계약서에 한국(부산)을 중재지로 추가
 - (개선) BIMCO 표준 계약서 양식의 표준 중재지(런던·뉴욕·싱가포르·홍콩)에 한국(부산) 추가 추진¹³⁾
 - 이는 전문성 높은 해사 중재인 확보, 중재 사례 데이터베이스 구축 등을 통해 국제적 신뢰를 얻는 과정이 선행되어야 하는 장기적 과제
- 국내(부산) 중재 조항을 포함하는 계약 체결 기업에 대한 혜택 제공
 - (현행) 대한상사중재원이 표준계약서*를 제시¹⁴⁾하였고, 아태해사중재센터가 '18년 해사표준계약서**를 발간¹⁵⁾했으나 이용이 저조
 - * 준거법은 한국법, 중재는 대한상사중재원의 중재규칙 및 대한민국법에 따른 중재, 재판 관할은 서울지방법원
 - ** 아태해사중재센터 해사중재규칙에 따른 중재로 분쟁을 해결할 것을 규정
 - (개선) 장기 과제인 국제표준계약서 중재지 추가에 앞서 국내(부산) 중재 조항을 포함하는 계약을 체결한 기업에 대한 혜택* 마련
 - * 정책자금 이용시 보증료 차감 및 우대금리 적용 등

□ 아태해사중재센터 운영의 실질화 추진

- 아태해사중재센터가 형해화된 상황을 타개해 운영의 실질화를 이루기 위한 다방면의 대책 마련을 추진할 필요
- 차별화된 중재규칙으로 중재 사건 유치
 - 대한상사중재원 중재규칙과 차별성을 가질 수 있도록 아태해사중재센터 해사중재규칙 개정
 - 신속 절차 적용 대상이 되는 중재 신청 금액 기준을 하향*하는 등 이용자 편리성을 강화할 수 있는 방안 추진

13) 안건형, 우리나라 해사중재 활성화를 위한 실무적 제언, 중재연구 31(1), 한국중재학회, 2021, 46p.

14) 대한상사중재원 홈페이지, 선박매매표준계약서(해설)·정기용선표준계약서(해설) 등

15) 대한상사중재원 아태해사중재센터, 해사표준계약서, 2018, 2~3p.

- * 해사중재규칙상 신속절차는 신청금액과 반대신청금액이 각각 1억원 이하인 경우 또는 당사자들이 신속절차를 따르는 데 합의하는 경우 중 하나에 적용

○ 센터 전속 인력 보강을 통한 경쟁력 강화

- 대한상사중재원 부산지부와 분리된 아태해사중재센터의 전속 인력을 보강하여 센터 고유 역량의 차별화를 시도할 필요
- 해사 관련 지식과 법률 지식을 겸비한 전속 인력을 채용하여 사건 처리 역량과 대외 신뢰도를 높이고, 활발한 센터 운영을 위한 각종 사업을 체계적으로 추진
- 장기적으로는 중재사건 관리, 조사·연구, 홍보·행사 등 기능별 전담 인력을 확보하여 전문성과 운영 효율성 강화
- 해양대 등 관련 대학교와 협약을 체결하고 대학생 인턴 프로그램을 운영하여 해사 지식을 갖춘 인력을 활용하는 동시에 학생들의 해사 중재에 대한 인지도 제고

○ 예산 확보로 사업 추진 여력 보강

- 충분한 예산이 확보되어야 아태해사중재센터 전속 인력 확보와 사건 유치를 위한 적극적 활동이 가능
- 부산시, 해수부, 부산으로 이전할 해수부 산하 공공기관, 부산 소재 해운기업 등이 매칭 방식으로 아태해사중재센터 활성화를 위한 예산 조성하는 방안 필요

○ 해사 중재 사건 중에서도 특정 분야를 선정*하여 해당 분야 전문성을 키우고, 이를 바탕으로 관련 사건 유치

- * 개품운송계약, 선박건조계약 등의 계약 유형 중 경쟁력 있는 분야를 선정

- 특화 분야 계약서에 아태해사중재센터 중재 조항을 포함시키기 위해 관련 기업 및 협회 등을 대상으로 집중 홍보 및 설명회 실시
- 해당 분야 전문가를 중재인으로 영입하기 위한 혜택* 마련
 - * 해외 해사중재기관과 협약 체결하여 해외에서 활동할 기회 제공 등

- 특화 분야에서의 실적과 신뢰를 바탕으로 점진적으로 특화 분야를 확장해 사건 유입 기반 확대
- 중소기업 대상 해사 중재 지원 추진
 - 중소기업 대상 지원 프로그램을 운영하는 기관들과 연계해 아태해사 중재센터의 해사 중재를 이용하는 중소기업에 대한 지원 확대
 - 기관 간 협약을 통해 해양진흥공사 중소선사 특별지원 프로그램에 아태해사중재센터 해사 중재 비용 지원을 포함하는 방안 추진
 - 이외에 중소기업중앙회와 연계하여 상사중재 대리인 선임비용 지원 사업에 해사 중재 대리인 선임비용 지원을 추가하는 방안 추진
- 찾아가는 상담 서비스 제공을 통한 인지도 및 신뢰 제고
 - 해사 관련 계약서 작성 및 각종 분쟁 등과 관련한 상담을 지역 순회 방식의 찾아가는 서비스로 제공하는 방안 추진
 - 상담 서비스 제공을 통하여 자연스럽게 기업의 아태해사중재센터에 대한 인지도 및 신뢰 제고 가능
- 알선*을 중재 사건 유치의 마중물로 활용
 - * 대한상사중재원에서는 중재원 직원이 개입하여 공정한 입장에서 분쟁 당사자 간 합의를 도출할 수 있도록 지원하는 알선 제도를 무료로 운영하며¹⁶⁾ 알선 사건 접수 건수는 539건('24년)¹⁷⁾
 - 중재는 법원의 확정 판결과 같은 효력이 있는 만큼 기존에 아태해사 중재센터 이용 경험이 없는 기업이 이용을 망설일 수 있어 비교적 부담 없이 이용할 수 있는 알선을 활용할 필요
 - 아태해사중재센터에서 해사 분야 알선을 전문적으로 수행할 수 있는 직원을 채용하여 기업이 센터 알선을 이용할 수 있도록 하고 이를 중재 사건 유치의 마중물로 활용

16) 대한상사중재원, https://kcab.or.kr/revision/revision_mediation.do.

17) 대한상사중재원, '2024년 클레임 통계', 2025, 1p.

5 부산 해사법원 이용 증대 방안

□ 외국인 친화 제도 구축 : 외국어 변론 확대

- (현행) 법정에서는 국어를 사용하며, 국어가 통하지 않는 경우 통역
 - * 다만 특허법원이 심판권을 갖는 사건, 특허권등의 지식재산권에 관한 소를 제기하는 경우의 1심 담당법원 등은 외국어 변론 허가 가능하며, 허가된 외국어로 작성된 문서에는 번역문 붙이지 않을 수 있음
 - ** 외국어 변론 허가를 위해서는 당사자가 외국인인 사건, 주요 증거조사가 외국어로 이루어질 필요가 있는 사건, 그 밖에 이에 준하는 국제적 관련성이 있는 사건 중 하나에 해당하여야 함
- (개선) 해사법원 사건에 대해 당사자 간 합의에 따른 외국어 변론을 전면 허용해 해외 해사 사건 유치
 - 이에 더해 법령 및 각종 규정·서식의 영문 병기 의무화가 필요하며, 향후 한국어와 영어를 해사법원 공식 언어로 채택하도록 발전

□ 전문인력 확보

- 해사법원에 걸맞는 판사 임용 제도 도입
 - 전문 판사*는 영미법 지식과 해사 사건에 대한 지식을 갖출 필요
 - * 국내 변호사 자격 + 영미권 변호사 자격 소지자 우선 고려
 - * 해사 사건 경력자 및 영어 능통자 우대
- 외국인 판사 도입 검토¹⁸⁾
 - 두바이 DIFC법원 등 해외 금융중심지 법원에서 영미법을 도입하며 영국 등 외국 국적 판사를 임용한 사례 존재
 - 해사법원 활성화를 위해 국내에서도 외국인 판사 도입이 필요하며 이를 위해 현행 법률 검토가 선행되어야 함

18) 김정환·이수진·장지용, 국제상사법원에 관한 연구, 사법정책연구원, 2020, 214-220p. 참조

헌법 제101조

③법관의 자격은 법률로 정한다.

헌법 제105조

③대법원장과 대법관이 아닌 법관의 임기는 10년으로 하며, 법률이 정하는 바에 의하여 연임할 수 있다.

④법관의 정년은 법률로 정한다.

법원조직법 제42조(임용자격)

① 대법원장과 대법관은 20년 이상 다음 각 호의 직(職)에 있던 45세 이상의 사람 중에서 임용한다.

- 1. 판사·검사·변호사
- 2. 변호사 자격이 있는 사람으로서 국가기관, 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관, 그 밖의 법인에서 법률에 관한 사무에 종사한 사람
- 3. 변호사 자격이 있는 사람으로서 공인된 대학의 법률학 조교수 이상으로 재직 한 사람

② 판사는 5년 이상 제1항 각 호의 직에 있던 사람 중에서 임용한다. 이 경우 20년 이상 제1항 각 호의 직에 있던 사람 중에서 특정 재판사무만을 담당하는 판사를 임용할 수 있다.

국가공무원법 제26조의3(외국인과 복수국적자의 임용)

① 국가기관의 장은 국가안보 및 보안·기밀에 관계되는 분야를 제외하고 대통령령등으로 정하는 바에 따라 외국인을 공무원으로 임용할 수 있다.

② 국가기관의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 분야로서 대통령령등으로 정하는 분야에는 복수국적자(대한민국 국적과 외국 국적을 함께 가진 사람을 말한다. 이하 같다)의 임용을 제한할 수 있다.

- 1. 국가의 존립과 헌법 기본질서의 유지를 위한 국가안보 분야
- 2. 내용이 누설되는 경우 국가의 이익을 해하게 되는 보안·기밀 분야
- 3. 외교, 국가 간 이해관계와 관련된 정책결정 및 집행 등 복수국적자의 임용이 부적합한 분야

① 국적

- (현행) 국가안보·보안·기밀에 관계된 분야를 제외하고 대통령령등으로 정하는 바에 따라 외국인을 공무원으로 임용 가능(국가공무원법)
- 단 외국인 법관 임용을 허용하는 대법원 규칙 부재로 외국인 법관 임용이 어렵고 실제 외국인 법관 임용 사례도 없음(대법원 답변)¹⁹⁾
- (개선) 대법원 규칙(ex. 법관인사규칙)에 외국인의 법관 임용에 대한 근거 조항 신설을 추진하고 이를 바탕으로 개방적 임용 확대

19) 김혜미·구민주, ‘[팩트체크] 헌법재판소, 중국인들이 조종한다?’, JTBC, 2025.02.22., <https://news.jtbc.co.kr/article/NB12236391?influxDiv=JTBC&code=CORNER&idx%20%20=NK10000322>.

② 자격

- (현행) 판사에 임용하려면 5년 이상 판사·검사·변호사 등 법원조직법 제42조 제1항 각호의 직에 있었을 것 등의 자격 요건 필요
- (개선) 판사 임용자격 요건을 변경하여 해사 분쟁 해결 관련 주요국 (영국·미국·홍콩·싱가포르) 판사 등 경력자에게 문호 개방

○ 해사법원 인력 전문성 강화를 위한 교육·훈련 제도 도입

- (개선) 해사법원 판사에게 해외 해사법원에 파견 또는 영미권 로스쿨 연수 기회를 제공해 해사 사건 전문성 및 영미법 역량 강화
- 판사 이외에 해사법원에 근무하는 사법보좌관, 집행관에게도 파견 및 연수 등 교육·훈련 제공

□ 영미법 준거법 사건 유치

○ 외국 변호사 활용

민사소송법 제87조(소송대리인의 자격)

법률에 따라 재판상 행위를 할 수 있는 대리인 외에는 변호사가 아니면 소송대리인이 될 수 없다.

- (현행) 영미법 준거법 사건을 국내로 끌어들이기 위해 외국 변호사의 자유로운 활용이 필요하나, 현행법상 외국 변호사의 소송대리 불가
- 해외에서 국제상사법원에 한정하여 일정한 요건을 갖춘 자에 한해 외국 변호사에 의한 소송대리를 허용하는 사례가 존재(ex. 싱가포르 국제상사법원)²⁰⁾
- (개선) 해사 사건과 국제상사사건에 한정해 일정 자격*을 갖춘 외국 변호사의 소송대리를 허용하는 방안 검토 필요
 - * 해사 사건 또는 국제상사사건 경력 기준 등 제시
- 소송 대리 허용이 어려운 경우에는 외국법자문사 업무* 범위 확대 및 요건** 완화 검토

20) 김정환·이수진·장지용, 국제상사법원에 관한 연구, 사법정책연구원, 2020, 226-230p.

- * 현행 외국법자문사 업무 : 원자격국 법령에 관한 자문, 원자격국이 당사국인 조약 및 일반적으로 승인된 국제관습법에 관한 자문, 국제중재사건 대리
- ** 현행 외국법자문사 요건·의무 : 외국변호사의 자격을 취득한 후 원자격국에서 3년 이상 법률 사무 수행 경력, 1년에 180일 이상 대한민국 체류 등

○ 영문 판례 데이터베이스 구축 및 확보

- 영미법을 채택하는 이유 중 하나는 판례를 기반으로 한 예측 가능성
- (개선) 판결 즉시 영문 번역해 데이터베이스 구축하는 방식으로 해사법원 판결에 대한 예측 가능성과 외국인들의 신뢰 확보 가능
- AI 기술 도입하여 판례 분석과 상담 서비스까지 제공 가능
- 준거법으로 영미법을 적용하는 경우에 대비하여 영미권 판례 데이터베이스 확보

□ 중앙해양안전심판원 부산 유치

- (현행) 중앙해양안전심판원 소재지가 해사법원 설립 예정지와 괴리
 - 현재 중앙해양안전심판원은 세종시 소재, 지방해양안전심판원은 부산·인천·목포·동해에 위치
- (개선) 해사법원 설립 예정인 부산으로 중앙해양안전심판원 이전 필요
 - 해사법원-심판원 부산 집적을 통한 효율성 강화와 이용자 편의 증대
 - 기관 간 긴밀한 연계(인력 교류, 데이터 공유 등) 통한 전문성 강화 추진

□ 기관·기업 유치를 통한 사건 편중 방지

- (현행) 인천해사국제상사법원으로 사건이 집중될 가능성
 - 인천해사국제상사법원이 북쪽, 부산해사국제상사법원이 남쪽을 관할하게 될 경우 수도권에 기업이 집중되어 인천에 사건 편중될 가능성

○ (개선) 해수부 산하 공공기관의 빠른 이전 촉진

- 해양수산과학기술원, 한국어촌어항공단, 한국항로표지기술원, 한국해양조사협회, 해양환경공단, 한국해양교통안전공단 등이 이전 후보로 거론되고 있어 조속한 이전 대상 결정과 로드맵 마련 필요
- 국회 본회의에서 부산 해양수도 이전기관 지원에 관한 특별법(안)*이 가결(11.27)되었고 부산시의회에서도 부산광역시 해양수도 이전기관 지원에 관한 조례(안)**이 본회의 상정을 앞두고 있음
 - * 이전기관·이전기업에 대한 지원(이전비용 지원, 공공택지 우선 공급, 건축물 분양·임대 등)과 이주직원에 대한 지원(이사비용, 이주지원비, 주택자금융자 등), 해양특화지구의 지정 등에 관해 규정
 - ** 이전기관 등에 대한 지원(청사 이전 비용 및 주거시설 지원), 이주직원 등에 대한 지원(이주정착금 등 거주 지원 및 교육·의료 등 정주여건 지원) 등 규정
- 특별법 및 조례(안)이 선언적 수준에 머무르지 않도록 구체적 지원 방안*이 빠르게 도출되어 실제 지원으로 이어져야 함
 - * 이전기관별 이전 비용 지원 예상액 산정 및 예산 반영, 원스톱 지원 시스템 구축, 이주직원 정주 여건 지원 패키지 구체화(지역 병원 연계 의료 패키지 등) 검토

○ 민간기업 부산 유치로 통한 해사 생태계 강화

- 정부가 추진 중인 HMM 이전 외에도 민간 해운 기업의 추가 유치 필요
- 해수부 및 공공기관 이전을 통해 부산에 해사 분야의 생태계를 조성하고, 이를 기반으로 민간기업의 부산 유치를 추진하여 해사 사건 수요 확보
- 기회를 놓치지 않기 위해서는 부산에 이전하는 해운사를 대상으로 파격적인 인센티브* 제공할 필요
 - * 상속세제 특례(이전기업에 대한 가업상속공제 적용 대상 완화 및 공제 한도 상향)를 비롯하여 법인세·재산세 감면을 포함하는 종합 패키지 검토