# 민사소송법 일부개정법률안

# 심 사 보 고 서

2026. 2. .

법제사법위원회

## 1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 6월 13일, 곽규택의원 등 15인

나. 회부일자: 2024년 6월 14일

다. 상정 및 의결일자:

제417회 국회(임시회)

제2차 법제사법위원회(2024.8.23.) 상정·제안설명·검토보고·대체토론·소위회부

제431회 국회(임시회)

제2차 법안심사제1소위(2026.1.21.) 상정·심사

제432회 국회(임시회)

제1차 법안심사제1소위(2026.2.3.) 상정·심사·의결(대안반영폐기)

제1차 법제사법위원회(2026.2.4.) 상정·소위심사보고·찬반토론·의결(대안반영폐기)

## 2. 제안설명의 요지

(곽규택의원)

「법원조직법」에 해사사건을 전담하는 전문법원으로서 해사법원을 설치하도록 법적 근거를 마련함에 따라 해사법원의 관할을 정할 필요가 있음.

이에 해사사건은 해사법원의 전속관할로 하고, 증거보전 사건에서 검증 대상이 선박인 경우 그 소재지를 관할하는 해사법원을 관할법원에 추가하려는 것임(안 제24조의2, 제24조의3 신설, 안 제31조 및 안 제376조).

## 3. 전문위원 검토보고의 요지

(전문위원 이화실)

1. 개정안의 주요내용

「민사소송법 일부개정법률안」은 동 의원이 대표발의한 「법원조직법 일부개정법률안」(의안번호 제448호)에서 규정한 제28조의7제1항제1호 각 목의 해사사건[1] 을 해사(전문)법원의 전속관할로 하면서 증거보전의 관할에 해사(전문)법원을 추가하는 내용이고, 「민사집행법 일부개정법률안」은 집행법원의 관할에 해사(전문)법원을 추가하는 내용으로, 국내 해사(전문)법원의 설치를 위한 것임.

다만, 각각의 개정안은 동 의원이 대표발의한 위「법원조직법 일부개정법률안」(의안번호 제448호) 및 「각급 법원의 설치와 관할구역에 관한 법률 일부개정법률안」(의안번호 제452호) 등의 의결을 전제로 하고 있음.[2]

---

1) 「법원조직법 일부개정법률안(곽규택의원 대표발의, 의안번호 제448호)」
제28조의7(심판권) ① 해사법원은 다음의 해사사건을 심판한다.
1. 다음 각 목의 해사민사사건
가. 「상법」 제4편제2장제4절 및 제5편이 적용되거나 준용되는 민사사건(외국법이 준거법인 사건을 포함한다)
나. 「선원법」이 적용되거나 준용되는 민사사건
다. 가목 및 나목에서 규정하는 사건 외에 선박(건조 중인 선박을 포함한다. 이하 이 호에서 같다) 또는 항해, 선박채권 또는 그 밖에 선박을 담보로 한 채권, 선박의 충돌 또는 그 밖의 사고 등에 관한 민사사건으로서 대법원규칙으로 정하는 사건

2) 동 의원이 대표발의한 「법원조직법 일부개정법률안」(의안번호 제448호),「각급 법원의 설치와 관할구역에 관한 법

< 민사소송법 개정안 조문대비표 >

| 현 행 | 개 정 안 |
| --- | --- |
| 제13조(선적이 있는 곳의 특별재판적) 선박 또는 항해에 관한 일로 선박소유자, 그 밖의 선박이용자에 대하여 소를 제기하는 경우에는 선적이 있는 곳의 법원에 제기할 수 있다. | <삭 제> |
| 제14조(선박이 있는 곳의 특별재판적) 선박채권(船舶債權), 그 밖에 선박을 담보로 한 채권에 관한 소를 제기하는 경우에는 선박이 있는 곳의 법원에 제기할 수 있다. | <삭 제> |
| 제19조(해난구조에 관한 특별재판적) 해난구조(海難救助)에 관한 소를 제기하는 경우에는 구제된 곳 또는 구제된 선박이 맨 처음 도착한 곳의 법원에 제기할 수 있다. | <삭 제> |
| <신 설> | 제24조의2(해사사건의 관할) 「법원조직법」 제28조의7제1항제1호 각 목의 사건은 해사법원의 전속관할로 한다. |
| <신 설> | 제24조의3(지방법원과 해사법원 사이의 관할의 지정) 제28조는 사건이 지방법원과 해사법원 가운데 어느 법원의 관할에 속하는지 분명하지 아니한 경우에 준용한다. |
| 제31조(전속관할에 따른 제외) 전속관할(專屬管轄)이 정하여진 소에는 제2조, 제7조 내지 제25조, 제29조 및 제30조의 | 제31조(전속관할에 따른 제외) ---------- 제7조부터 제12조까지, 제15조부터 제18 |

률 일부개정법률안」(의안번호 제452호), 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 일부개정법률안」(의안번호 제450호), 「선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률 일부개정법률안」(의안번호 제455호)의 의결을 각각 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

| | |
|---|---|
| 규정을 적용하지 아니한다. | 조까지, 제20조부터 제24조까지,----------. |
| 제376조(증거보전의 관할) ① 증거보전의 신청은 소를 제기한 뒤에는 그 증거를 사용할 심급의 법원에 하여야 한다. 소를 제기하기 전에는 신문을 받을 사람이나 문서를 가진 사람의 거소 또는 검증하고자 하는 목적물이 있는 곳을 관할하는 지방법원에 하여야 한다. | 제376조(증거보전의 관할) ① ----------지방법원 또는 해사법원에----------. |
| ② 급박한 경우에는 소를 제기한 뒤에도 제1항 후단에 규정된 지방법원에 증거보전의 신청을 할 수 있다. | ② ----------지방법원 또는 해사법원에----------. |
| | 부 칙 |
| | 제1조(시행일) 이 법은 2025년 1월 1일부터 시행한다. |
| | 제2조(경과조치) 이 법 시행에 따라 해사법원의 관할에 속할 사건으로서 이 법 시행일 전날 해사법원이 아닌 법원에 계속 중인 사건은 그 계속 중인 법원의 관할로 한다. |

## < 민사집행법 개정안 조문대비표 >

| 현 행 | 개 정 안 |
|---|---|
| 제173조(관할법원) 선박에 대한 강제집행의 집행법원은 압류 당시에 그 선박이 있는 곳을 관할하는 지방법원으 | 제173조(관할법원) ----------지방법원 |

| | |
|---|---|
| 로 한다. | 또는 해사법원---------. |
| 제175조(선박집행신청전의 선박국적증서등의 인도명령) ①선박에 대한 집행의 신청전에 선박국적증서등을 받지 아니하면 집행이 매우 곤란할 염려가 있을 경우에는 선적(船籍)이 있는 곳을 관할하는 지방법원(선적이 없는 때에는 대법원규칙이 정하는 법원)은 신청에 따라 채무자에게 선박국적증서등을 집행관에게 인도하도록 명할 수 있다. 급박한 경우에는 선박이 있는 곳을 관할하는 지방법원도 이 명령을 할 수 있다. | 제175조(선박집행신청전의 선박국적증서등의 인도명령) ①----------지방법원 또는 해사법원----------지방법원 또는 해사법원도----------. |
| ② ~ ④ (생 략) | ② ~ ④ (현행과 같음) |
| 제278조(가압류법원) 가압류는 가압류할 물건이 있는 곳을 관할하는 지방법원이나 본안의 관할법원이 관할한다. | 제278조(가압류법원) ----------지방법원 또는 해사법원(가압류할 물건이 선박인 경우에 한정한다)----------. |
| 제295조(선박가압류집행) ① (생 략) | 제295조(선박가압류집행) ① (현행과 같음) |
| ②가압류등기를 하는 방법에 의한 가압류집행은 가압류명령을 한 법원이, 선박국적증서등을 받아 제출하도록 명하는 방법에 의한 가압류집행은 선박이 정박하여 있는 곳을 관할하는 지방법원이 집행법원으로서 관할한다. | ②----------지방법원 또는 해사법원이----------. |
| ③ (생 략) | ③ (현행과 같음) |
| 제303조(관할법원) 가처분의 재판은 본안의 관할법원 또는 다툼의 대상이 | 제303조(관할법원) ---------- |

| | |
|---|---|
| 있는 곳을 관할하는 지방법원이 관할한다. | ----------지방법원 또는 해사법원(다툼의 대상이 선박인 경우에 한정한다)----------.<br><br>부 칙<br>제1조(시행일) 이 법은 2025년 1월 1일부터 시행한다.<br>제2조(경과조치) 이 법 시행에 따라 해사법원의 관할에 속할 사건으로서 이 법 시행일 전날 해사법원이 아닌 법원에 계속 중인 사건은 그 계속 중인 법원의 관할로 한다. |

2. 개정안에 대한 검토

해사사건은 복잡한 금융, 보험, 건조 산업과 다각적으로 연계되어 있고, 관할권이나 국제조약과도 관련이 있는 등 국제적 요소를 지니고 있어 고도의 전문성이 요구되는 특성이 있음[3].

현재 우리나라에는 해사사건을 전담하는 법원이 별도로 설치되어 있지 아니하고, 서울고등법원, 부산고등법원, 서울중앙지방법원, 부산지방법원에서 해사사건을 담당하고 있음. 그러나 전담 담당판사의 수가 적고 해당 자리가 순환보직인 관계로 해사사건을 처리할 전문 인력이 부족하다는 문제점이 지적되어왔음.[4]

우리나라는 조선업 세계 1위,[5] 선박 보유량 세계 5위[6] 등 해양강국으로서 지닌 국제적 위상에 비해, 해양이나 선박과 관련된 법률분쟁의 상

3) 사법정책연구원, 「해사쟁송절차 개선에 관한 연구」, 2019. 2. 27.

4) 허지연, 「해사법원 설치에 관한 논의 및 부산지방변호사회 해사법원추진특별위원회 활동」, 부산지방변호사회, 2016.5.20.

5) 김민중, 「친환경·디지털 전략 통했다…K-조선, 中 제치고 3년만에 세계 1위」, 중앙일보, 2024.4.3.

6) 길소연, 「韓 해운업 부활 기지개…상선 보유량 세계 5위·주문량 3위」, 더구루, 2020.12.18.

당수를 외국 법원에 의존하고 있음.[7] 2021년 사법정책연구원이 작성한 「해사법원 설치에 관한 연구 현안보고서」에 따르면 연간 해사사건 처리를 위해 해외로 유출되는 비용이 2,000억 원에서 5,000억 원 정도로 추산된다고 함.

지역 언론 및 법조계 등은 일부 지역에 고도의 전문성과 특수성을 갖춘 국내 해사법원을 설치하는 것이 바람직하다는 의견을 제기하고 있으며,[8] 지난 제21대 국회에서도 해사사건 분쟁해결에 대한 국제적 경쟁력을 갖추기 위하여 해사법원을 설치하여야 한다는 내용의 개정안이 발의된 바 있음.

<21대 국회 해사법원 설치 관련 법안>

| 대표발의 의원 | 의안번호 | 법률안 | 법원 설치지역 및 관할 | 관할사건의 범위 |
|---|---|---|---|---|
| 윤상현 | 2100089 | 해양사고심판법 | 인천 (전국, 2심까지) | 해사민사, 해사행정, 해사민사 및 해사행정의 항소 및 항고사건, 다른 법률에 따라 해사법원의 권한에 속하는 사건 |
| | 2100094 | 법원조직법 | | |
| | 2100097 | 법원설치법 | | |
| 안병길 | 2100465 | 법원조직법 | 부산 (전국, 2심까지) | 해사민사, 해사행정, 해사민사 및 해사행정의 항소 및 항고사건, 다른 법률에 따라 해사법원의 권한에 속하는 사건 |
| | 2100466 | 해양사고심판법 | | |
| | 2100467 | 법원설치법 | | |
| | 2106509 | 민사소송법 | | |
| | 2106510 | 선박소유자책임법 | | |
| | 2106513 | 민사집행법 | | |
| 배준영 | 2106303 | 중재법 | 본원: 인천 (전국, 2심까지) | 해사민사, 해사행정, 해사민사 및 해사행정의 항소 |
| | 2106304 | 법원조직법 | | |

7) 2019년 사법정책연구원이 작성한 「해사쟁송절차 개선에 관한 연구」에 따르면, 해사사건은 본질적으로 국제적 성격을 가지며 움직이는 선박이 중심이 되므로 역동적이고 복합적인 특성을 가지고 있어 그 분쟁에 대한 관할합의를 국내가 아닌 외국으로 하여 해결하는 경향이 있음.

8) 김선환, 「인천 해사전문법원 유치 총력전... 상황 어떻길래?」, TBS뉴스, 2024.4.12.
박선자, 「해사법원 부산 설치 촉구...“여야 협력 필요”, KBS뉴스, 2023.7.14.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2106305 | 해양사고심판법 | 지원: 부산(경상), 광주(전라, 제주) | 및 항고사건, 다른 법률에 따라 해사법원의 권한에 속하는 사건 |
| | 2106306 | 선박소유자책임법 | | |
| | 2106308 | 유류오염배상법 | | |
| | 2106309 | 법원설치법 | | |
| 이수진 | 2108118 | 법원조직법 | 본원: 서울 (전국, 2심까지) 지원: 인천(인천, 충청), 부산(경상), 광주(전라, 제주) | 해사민사, 해사행정, 해사민사 및 해사행정의 항소 및 항고사건, 다른 법률에 따라 해사법원의 권한에 속하는 사건, 국제상사사건 |
| | 2108119 | 중재법 | | |
| | 2108120 | 민사소송법 | | |
| | 2108121 | 법원설치법 | | |
| | 2108122 | 선박소유자책임법 | | |
| | 2108133 | 해양사고심판법 | | |
| | 2108134 | 유류오염배상법 | | |

각국은 해사사건의 관할 법원에 대하여 다르게 운영하고 있음. 영국 및 중국의 경우 해사전문법원을 두고 해사사건을 관할하고 있으며, 홍콩은 제1심 법원에 해상사건 전담판사를, 싱가포르는 제1심 법원에 해상 및 보험 전담 부서를 두고 있음. 반면 미국이나 일본은 우리나라와 마찬가지로 별도의 해사(전문)법원을 두지 않고, 미국은 연방지방법원에서, 일본은 일반 법원에서 해사사건을 처리하고 있음.

전문법원의 설치는 일정 규모 이상의 재판 수요가 지속적으로 발생할 경우 도입의 필요성이 인정될 수 있을 것인바, 최근 5년간 법원별 해사사건 전담재판부 본안 사건 수를 살펴보면, 평균 100건 내외의 사건이 접수 및 처리되고 있는 것을 알 수 있음.

<법원별 해사사건 전담재판부 본안 사건 수>(자료 : 법원행정처)

(단위 : 건)

| 구 분 | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 접수 | 처리 | 접수 | 처리 | 접수 | 처리 | 접수 | 처리 | 접수 | 처리 |
| 합 계 | 105 | 115 | 94 | 85 | 101 | 109 | 96 | 97 | 123 | 97 |
| 서울고등법원 | 19 | 22 | 18 | 13 | 20 | 18 | 15 | 24 | 16 | 11 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 부산고등법원 | 3 | 4 | 8 | 3 | 8 | 11 | 3 | 5 | 7 | 4 |
| 서울중앙지방법원 | 18 | 31 | 21 | 14 | 31 | 30 | 38 | 28 | 39 | 39 |
| 부산지방법원 | 64 | 56 | 47 | 55 | 42 | 50 | 39 | 40 | 59 | 42 |

주: 해사 사건의 의미와 정의가 다르고 해사사건에 대한 별도의 사건 부호를 부여하지 않고 있어 정확한 사건 수 확인은 어려우나, 현재 설치되어 있는 해사해상사건 전담재판부의 본안사건 중 사무분담명에서 '해사'또는 '해상'을 포함하는 경우를 산출한 사건 수 통계는 표와 같음. 다만 이는 전담재판부가 설치된 5개 법원에 접수된 해사·해상사건만을 파악한 것이고, 다른 법원을 통해서도 해사해상사건이 접수되기도 하므로 실제 건수는 더 많을 것으로 예상됨.[9]

개정안과 같이 국내 해사(전문)법원을 설치할 경우 해사 관련 분야 법리에 정통한 법관이 분쟁을 신속하게 처리함으로써 다양한 해사분쟁 사건을 국내에서 해결할 수 있게 되어 해사분쟁 해결을 위한 비용의 해외 유출을 방지하고, 향후 해사사건을 전문적으로 담당할 해상법 관련 전문가를 양성하는 데도 기여할 수 있을 것으로 예상됨.

다만, 최근 5년간 해사사건 처리건수나 해외 사례 등을 고려하면 현재 운영 중인 해사사건 전담재판부의 전문인력을 확대하고 기능을 강화하여 해사분쟁 해결의 효율성을 높이는 방안도 있다는 점을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

3. 관계기관 의견

법원행정처는 개정안의 입법취지에 공감하고 해사(전문)법원 설치에 대해 찬성하는 입장임. 다만, 개정안이 전국을 관할하는 해사(전문)법원을 하나만 설치하되, 신규로 설치되는 해사(전문)법원이 2심까지 담당하

9) 2021년 사법정책연구원이 작성한 「해사법원 설치에 관한 연구 현안보고서」에 따르면, 청구원인을 기준으로 해사민사사건을 분류하는 경우, 전국 법원은 2019년 387건(합의사건 135건, 단독사건 210건, 소액사건 42건), 2020년 341건(합의사건 107건, 단독사건 190건, 소액사건 44건)의 1심 해사민사사건 판결을 선고한 것으로 파악됨. 위 판결건수를 평균하면 전국 법원은 연간 약 364건(합의사건 121건, 단독사건 200건, 소액사건 43건)의 1심 해사민사사건에 관한 판결을 선고한다고 추정할 수 있음.

2019년 전국 법원의 전체 민사사건 접수건수 대비 판결건수 비율은 61.1%임. 2019년 전국 법원의 사물관할별 민사사건 접수건수 대비 판결건수를 반영하면 우리 법원의 연간 1심 해사민사사건 접수건수는 약 591건(= 합의사건 186건 + 단독사건 335건 + 소액사건 70건)으로 추정할 수 있음

다만, 판결건수의 추출대상이 된 기간이 2년에 한정되어 있는 점, 판결문에 의해 청구원인이 파악되지 않은 소액사건의 경우에는 해사민사사건 여부를 판단하기 어려워 그러한 사건은 포함되지 않은 점, 해사민사사건의 구체적인 범위의 변동에 따라 사건 수가 달라질 수 있는 점, 접수건수 및 항소건수는 사법연감의 통계를 활용한 추정적 수치인 점 등을 고려하여 이 부분은 해사법원 설치 논의를 위한 참고 자료로만 보아야 할 것임.

도록 하고 있는 것과 관련하여 해사(전문)법원의 구체적 설치형태를 고려함에 있어 전문법원의 체계적 전문화 및 법관의 전문성 역량 확보를 위한 사건관할 집중의 필요성과 소송 당사자들의 소송 편의와 법원 접근성 문제를 균형감 있게 고려하여 판단할 필요가 있다는 의견을 추가적으로 제시하였음.

## 4. 대체토론의 요지

없 음

## 5. 소위원회 심사내용

(법안심사제1소위원회 위원장 김용민)

위원회 대안을 제안하기로 하고, 동 개정안은 본회의에 부의하지 아니하기로 함.

## 6. 찬반토론의 요지

없 음

## 7. 심사결과

대안반영폐기