



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

해사법원과 형사피고인의 방어권 보호에 관한 연구

A Study on the Maritime Court and Protection  
of Criminal Defendant's Right to Defend

指導教授 崔 錫 胤



2018年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

金 東 勳

本 論文을 金東勳의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長：崔 晶 鎬



委 員：洪 聖 和



委 員：崔 錫 胤



2018年 12月

1945

韓國海洋大學校 大學院

# 目 次

ABSTRACT .....	v
국문초록 .....	vii
<b>제1장 서론 .....</b>	<b>1</b>
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제2절 연구의 방법 및 범위 .....	4
I. 연구의 방법 .....	4
II. 연구의 범위 .....	5
<b>제2장 해상법원 설립의 필요성 .....</b>	<b>7</b>
제1절 해상 및 해상법 개념 .....	7
제2절 주요국의 해상법원 .....	8
I. 중국 .....	10
II. 영국 .....	15
III. 미국 .....	16
IV. 파나마 .....	18
제3절 중국 해상법원의 운영실태 .....	20
I. 중국의 해상법원 .....	20
II. 중국 해상법원 설립 배경 .....	23
III. 중국 해상법원의 특징 .....	25
제4절 우리나라 해상법원 설립의 필요성 .....	27
I. 해상법원 설립의 효율성 .....	27
II. 해상사건의 일반법원 관할의 문제점 .....	30

<b>제3장 해사법원과 형사관할권</b>	<b>31</b>
제1절 형사소송법상 법정관할	31
I. 형사소송법상 피고인의 지위	31
II. 형사소송법상 법정관할권	35
제2절 형사관할권 인정의 필요성과 대상	36
I. 해사형사사건의 전문법원 관할권의 필요성	36
II. 관할대상	38
III. 해사법원의 해사형사사건 전속관할의 대상	39
<b>제4장 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장</b>	<b>41</b>
제1절 형사피고인의 방어권	41
I. 형사소송법상 피고인의 방어권	41
II. 피고인의 방어권 관련 형사소송법의 한계와 개선방안	42
제2절 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장	46
I. 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장	46
II. 해사법원에서 형사피고인의 방어권 입법방안	47
<b>제5장 결론</b>	<b>51</b>
참고 문헌	54
〈표·그림 목차〉	
〈표 -1〉	39
〈그림-1〉 중국 해사법원 분포도	11

# A Study on the Maritime Court and Protection of Criminal Defendant's Right to Defend

Kim, Dong-Hoon

Major in Maritime Law

Department of Maritime Law and Policy

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

## ABSTRACT

Korea has jurisdiction over maritime criminal cases in general courts. In recent years, China has tended to use the exclusive jurisdiction over maritime criminal cases in maritime courts. As for the maritime case, there is an evaluation that the exercise of jurisdiction in the special court of maritime courts is increasing international competitiveness.

In spite of this tendency, since there is no maritime court in Korea, large-scale litigation cases involving maritime cases, especially marine insurance cases, are usually carried out in maritime courts in the UK. The competitiveness of the company is weakening. In this situation, law and academia as well as related industries are actively forming a consensus on the necessity of establishing maritime courts. However, there is a disagreement over maritime court jurisdiction and the place of establishment. In addition, the issue of including criminal cases as a jurisdiction of maritime courts is also a subject

of controversy. The reason for this is that the establishment of a specialized court in accordance with the special nature of the maritime case and the criminal jurisdiction of the maritime court can enhance the expertise of the criminal trial as well as guarantee the defendant's right of defense.

The reason why the court has jurisdiction over criminal jurisdiction based on this argument is that the current system which is judging the criminal case of maritime criminal case in the general court is considering the reality that the lack of expertise does not sufficiently receive the trust of the people. In addition, the main principle for the defendant's right of defense is to give the defendant the opportunity to choose the court of the first trial from among the general courts and the maritime courts, thereby firmly securing his status as a party to the criminal defense criminal, It is because they can improve their trust and give them an opportunity to be faithful to more democratic procedures. Also the courts have increased the competitiveness of the international case by raising the legal service for solving international disputes. Considering that the maritime courts already have jurisdiction over the maritime criminal cases in neighboring China, the maritime courts in the country also recognize the criminal jurisdiction This is because there seems to be enough room. In this way, maritime criminal cases can be solved through maritime courts, not only securing the expertise of the trial but also protecting the defense rights of the defendant more carefully, and it can be expected that the international competitiveness of related industry can be enhanced.

## 국문초록

우리나라는 일반법원에서 해사형사사건을 관할하고 있다. 최근 중국은 해사법원에서 해사형사사건을 해사법원에서 전속관할권을 행사하여 판결하고 있는 경향이 있다. 이러한 해사사건에 대해서 전문법원인 해사법원에서 관할권을 행사함이 국제경쟁력을 신장하고 있다는 평가가 나오고 있다.

이러한 경향임에도 불구하고 우리나라는 해사법원이 없기 때문에 해사사건 특히 해상보험사건을 포함한 막대한 소송가액이 걸린 대형소송사건 등은 대체로 관할권을 영국의 해사법원에서 진행되기 때문에 막대한 자본이 유출됨으로써 국가적으로 관련 산업의 경쟁력이 약화되고 있는 실정이다. 이와 같은 상황에서 법조계와 학계는 물론 관련 업계도 해사법원설립의 필요성에 대해서는 공감대를 형성하여 활발한 활동을 펼치고 있다. 그러나 해사법원의 관할문제나 설립 장소에 대해서는 의견대립이 있다. 또한 해사법원의 관할로서 형사사건을 포함하는 문제도 논란의 대상이 되고 있다. 이러한 주장을 펴는 이유로 해사사건의 특수한 성격에 맞추어 전문법원이 설립되어 해사법원에서 형사관할권을 가지도록 함이 형사재판의 전문성을 제고할 수 있을 뿐만 아니라 피고인의 방어권도 충분히 보장할 수 있기 때문이다.

이러한 논의를 바탕으로 해사법원에서 형사관할권을 가져야 하는 이유는 우선 일반법원에서 해사형사사건을 재판하고 있는 현행제도가 전문성의 부족으로 국민의 신뢰를 충분히 받지 못하고 있는 현실성을 고려함이다. 뿐만 아니라 피고인의 방어권 보장을 위한 주요한 원칙으로 피고인이 제1심 재판의 관할법원을 일반법원과 해사법원 가운데서 선택할 수 있는 기회를 부여함으로써 해사형사피고인의 당사자로서 지위를 견고하게 확보할 수 있어 사법부에 대한 신뢰를 향상시키게 되어 보다 더 민주적 절차에 충실할 수 있는 기회를 줄 수 있기 때문이다. 법원도 국제사건에 보다 더 경쟁력을 키워나감으로써 국제분쟁해결에 법률적 서비스를 신장해 나갈 수 있다. 이웃 중국에서는 이미 해사법원이 해사형사사건도 관할하고 있다는 사실을 고려할 때 우리나라에서도 해사법원의 형사관할권을 인



정할 여지가 충분히 있을 것으로 보이고 있기 때문이다. 이와 같이 해상형사사건도 해사법원을 통해 해결함으로써 재판의 전문성을 확보할 뿐만 아니라 피고인의 방어권보장에도 보다 더 신중하게 진행될 것으로 보여지고 또한 관련 산업계의 국제경쟁력도 제고될 수 있을 것이라 판단한다.



# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경 및 목적

형사소송법 개정을 통해 대법원은 공판중심주의(公判中心主義)를 근간으로 한 재판운영을 위해서 그 동안 재판운영의 방식인 조서재판(調書裁判)의 관행에서 탈피하고, 공판중심주의적 형사재판의 확립을 위해 노력해 왔다. 조서재판의 예전 방식을 보면 피고인의 법정진술은 단순히 형식적이고 통과의례식의 형식에 그쳤다.<sup>1)</sup> 이제는 이것을 피고인이 자신의 주장을 보다 최대한 피력하고 법원은 적극적으로 공판정에서 피고인이 진술한 내용을 바탕으로 판결을 내리도록 하고자 함이다. 일반 형사재판에서 피고인의 법정진술이 재판절차에서 형식적인 요식행위에 지나지 않았던 것을 실질적으로 공판중심으로 형사재판의 중점을 크게 혁신시켜 피고인의 방어권을 보호하여 형사소송법의 대원칙을 충실히 실천하고자 한다. 이러한 공판중심주의를 비롯한 형사소송법상 피고인의 방어권 보호를 위한 일련의 조치를 어떻게 취해 나갈 것인가에 대해서 우리나라 형사소송법은 피고인이 당사자로서 검사와 대등한 지위에서 공격·방어를 할 수 있도록 하기 위하여 피고인에게 방어권과 소송절차참여권을 보장하고 있다.<sup>2)</sup>

그러나 일반소송절차에서 실무관행상 이처럼 형사소송법의 대원칙을 전제로 한 공판중심주의 및 피고인의 방어권보호를 위한 취지가 제대로 지켜지지 않고 있음은 물론 각종 사례들에서 적법절차조항에 위배된 증거수집이나, 피고인의 밤샘조사 등으로 위법한 증거수집절차에 의존하고 있는 경향이 있다. 특히 피고인의 방어권의 수단으로 수사기관에서 제시한 증거물에 대해서 과학적 증거방법은 증거물 시료보관의 연속성(chain of custody)을 담보하지 않고 있다. 시료에 대해

1) 홍승희, “피고인의 방어권보장 관련 개정 형사소송법 재검토”, 「원광법학」 제25권 제2호, (서울 : 원광대학출판부, 2008), 325쪽.

2) 이재상, 「신형사소송법」, (서울 : 박영사, 2016), 108쪽.

공판정에서 변호인 측이 증거물의 신빙성에 대한 과학적 신뢰성의 반증을 하도록 재조사할 기회를 제공해 주지 못하고 있는 점은 피고인의 방어권행사에 대한 기회를 제대로 보장해 주지 못하는 경우로 볼 수 있다.<sup>3)</sup> 또한 압수·수색영장을 발급하는 경우에 피압수자에게 반드시 압수·수색 영장을 제시하도록 형사소송법이 규정한 것은 법관이 발급한 영장 없이 압수·수색을 하는 것을 방지하여 영장주의 원칙을 철차적으로 보장하고, 압수·수색영장에 기재된 물건, 장소, 신체에 대해서만 압수·수색을 하도록 하여 피고인의 사생활과 재산권의 침해를 최소화 하는 한편, 준항고 등 피압수자의 불복신청의 기회를 실질적으로 보장해 나가기 위함이다. 그럼에도 불구하고 실무관행상 이러한 규정과 절차는 잘 준수되지 않아 피고인의 방어권 보장에 대한 침해가 빈번히 제기되고 있다.<sup>4)</sup> 현행 형사소송구조상 원고인 검사의 공소제기로 방어권의 주체인 피고인과의 공판정에서 구두변론과 증거제시로 실제진실에 대한 다툼으로 전개되고 심판자인 판사가 공판을 진행해 나가는 구조를 취하고 있다. 그럼에도 불구하고 위와 같은 구체적인 증거물에 대한 재검증이나 수사과정에서 적법절차를 준수하지 않고 수집된 증거물에 대한 다툼에 대해서 많은 논란이 제기되고 있어 실무관행상 피고인의 방어권 보장에 많은 문제가 제기되고 있는 것이 현실이다.

향후 해사법원이 설립되고 이 해사법원에서 공판중심주의를 비롯한 피고인의 방어권 보호를 위한 제도적 장치를 어떻게 적용해 나갈 것인지에 대해서 고찰해보면, 현재 해사법원이 없는 한국은 일반법원에서 해사사건에 대해서 재판하고 있음은 주지하는 바와 같다. 그러나 영국과 같은 해운선진국은 중요한 해상분쟁사건을 해사법원이나 해상중재재판을 통한 사법적 절차에 의해 해결해 나감으로써 해사사건에 대해서 신속하고 양질의 사법적 서비스를 제공하고 있으며 기업의 국제경쟁력을 제고하고 있다. 이처럼 영국은 해사법원의 범세계적인 재판관할을 통해 양질의 분쟁해결기능을 수행하고 있어 막대한 수익을 올리고 있다. 반면에 해사법원이 없는 우리나라는 그에 관련된 소송비용으로 막대한 자본이 유

3) 김은구, “과학적 증거방법에서 시료보관의 연속성(chain of custody) 담보의 중요성”, 「김신대법관 재임기념 논문집」(서울 : 사법발전재단, 2018.11.), 435쪽.

4) 이완형, “압수·수색영장의 제시 범위 및 방법”, 「김신대법관 재임기념 논문집」(서울 : 사법발전재단, 2018.11.), 496쪽.

출되고 있어 국가산업의 경쟁적 향상 측면에서 볼 때 관련 해운·조선산업의 경쟁력이 약화되어가고 있는 요인의 하나로 보고 있다.<sup>5)</sup> 이에 우리나라도 한국 해사법원 설립의 필요성에 대하여는 법조계·학계는 물론 관련 업계 모두의 공감대가 형성되어 활발한 활동을 펼치고 있다. 그러나 해사법원 설립은 아직도 국회 입법화 과정 중에 있고 토지 및 심급관할권 문제에 대해서 합의를 보지 못하고 있어 논란이 제기되고 있는 실정이다. 또한 해사형사사건에 대해서 해사형사관할을 해사법원에 둘 경우 제기될 수 있는 형사소송법의 대원칙인 형사재판절차의 편의성과 피고인의 방어권 보장 문제에 대해서 학계에서 많은 비판과 함께 논의의 대상이 되고 있다.<sup>6)</sup> 그러나 이러한 논의와 반론에도 불구하고 해사법원의 해사형사관할권을 인정해야 하는 이유는 일반법원에서 해사형사문제를 재판하고 있는 현행 제도가 국민의 신뢰를 받지 못하고 있기 때문이다. 그러나 해사형사사건에 대한 일반법원의 재판이 공정성뿐만 아니라 신속성의 문제가 되는 판례들을 미루어 봤을 때 전문성이 필요한 해사형사사건의 경우에는 해사법원이 해사형사사건에 대해서도 관할권을 행사하는 것이 바람직하다고 본다.

향후 해사법원 설립 시 하나의 독립된 전문법원의 설치로 인한 피고인의 방어권 침해에 대한 우려를 고려한다면, 우리나라 해사법원(Maritime Court)에서 해사사건에 대해서 공판중심주의 및 피고인 방어권보호제도가 제대로 보장되고 실무관행상 위법한 절차로 수집된 증거물에 대한 증거능력을 제한하도록 하여 피고인 방어권 보장을 위한 신뢰받을 수 있는 제도적 장치를 마련할 필요가 있다. 피고인의 방어권 보장원칙에 관한 제도를 적극적으로 활용하여 적법절차가 형사사법구조와 실무관행을 제대로 지켜 나갈 수 있는 재판제도를 확립해야 한다. 이러한 사법절차를 지켜 나갈 때 국제적으로 사법신뢰와 함께 사법서비스 발전에 기여하게 되어 사법제도로써 해사사건만을 따로 분리해서 재판할 수 있는 전문법원으로서 해사법원의 설립이 필요한 때라고 본다.<sup>7)</sup>

5) 박문학, “해사산업의 현황과 해사법률서비스의 발전 방안”, 「해사법률시장 활성화를 위한 세미나」(부산 : BIFC, 2018.12.6.), 6쪽.

6) 홍승희, 앞의 논문, 328쪽.

7) 김인현, “한국 해상법정·중재제도 도입에 대한 연구” 「한국해법학회지」 제37권 제2호, (서울 : 해법학회지, 2015), 2쪽: 영국 등 외국의 해사법원에 의해서 재판하는 경우에는 연간 약 400건 정도가 제소되고 있고 당사자 일방의 소송비용으로 약 3천억 원의 법률

또한 현재 중국에서도 해사법원에서 해사형사사건을 관할하고 있음<sup>8)</sup>을 고려해 볼 때 해사전문법원인 해사법원을 통해 해사사법적(海事司法的) 해결의 국가경쟁력을 제고해야 할 필요성이 있다. 이에 해사법원이 다루고자 하는 토지관할 및 심급관할에 관해서도 고찰하고 아울러 해사형사사건에 대한 해사법원의 전속관할 대상을 법률로 열거해 두어야 한다. 해사형사사건에서 실체진실의 발견과 함께 피고인의 방어권을 보호할 수 있도록 절차조항, 특히 공판중심주의를 실질적으로 도입하도록 입법으로 규정해야 한다. 이렇게 함이 해사형사재판의 신뢰성과 재판절차의 편의성 및 피고인의 방어권보호에 대한 우려를 해소시킬 수 있는 방안이라고 본다. 이와 대립되는 이익을 조화해 나가려는 것이 형사소송법의 정의를 보다 더 적절히 실현시켜 나갈 수 있고 해사형사피고인의 인권보호를 한층 더 충실히 보장될 수 있도록 하는 것이 이 연구의 목적이다.

## 제2절 연구의 방법 및 범위

### I. 연구의 방법

이 연구의 목적을 달성하기 위하여 선행연구자료, 학술논문, 단행본 및 각국의 법률과 판례 등 연구과제와 관련된 문헌자료를 주로 분석하는 문헌조사 연구방법과 법해석학적 연구방법 및 입법론적 연구방법을 이용하였다. 피고인의 소송법상 법적 지위로서 당사자로서의 지위, 증거방법으로서의 지위, 절차의 대상으로서의 지위에 관한 특성에 대해서 법률 해석의 문제를 중심으로 연구·검토한다.

연구의 목적과 범위 그리고 구성에 따른 연구를 수행하기 위하여 이 논문의 연구방법으로 해사법원설립에 관해서 아직 국회입법절차 중에 있고 설치장소에 대해서도 완전한 의미의 합의를 이루지 못하고 있는 실정에서 향후 해사법원이

---

및 부대비용이 해외로 유출되는 것으로 추정하고 있다.

8) 송순애, “한국 해사법원 설립에 관한 법적 연구” - 중국 해사법원의 운영을 통해서 본 한국 해사법원 설립 시 전속관할권을 중심으로 -, 동아대학교 박사학위논문, 2018, 113쪽.

설립될 때를 대비해서 해사법원에서 해사형사사건을 심판하기 위한 준비작업으로 작성한다. 따라서 입법적 근거나 확실한 법률적 근거는 현재까지는 존재하지 않고 있으나, 장래 설치될 필요성이 있기 때문에 장래효력이 발효될 수 있는 법(Lex ferend)을 상정하여 논술하고자 한다. 현행 법률적 근거가 없기 때문에 외국 법률 혹은 실행의 관행을 통한 법해석학적으로 일반적·통상적인 의미로 표현하여 향후 법률실무자들이 활용할 수 있는 기능적 접근방법(The functional approach)을 제시하고 한다. 이 기능적 접근방법으로 볼 때 현실적으로 가장 근접한 방법론으로 지금까지 쌓여온 판례와 외국의 사례 등을 비교·검토해서 그들의 경험적 측면과 보편적인 방법으로 이룩해 놓은 선행 자료들을 활용하고 재인용하는 방법으로 작성한다.

## II. 연구의 범위

이 논문은 연구의 목적을 달성하기 위하여 해사 및 해사법원의 일반적인 개념 정립을 한다. 그리고 해사법원이 설립된 해양선진국들의 해사분쟁해결제도와 관련하여 해사분쟁의 일반적 제도를 고찰하여 우리나라도 해사법원의 도입의 필요성에 대해서 검토한다.

특히 해사법원이 해사사건에 대한 형사재판관할권을 행사할 때 제기될 수 있는 관할권에 대한 논의 그리고 피고인 방어권 보호를 위한 보장조치에 대해서 구체적으로 분석하여 고찰해 나간다.

이렇게 하여 제기된 논점들을 체계적으로 논술해 나가기 위해서 이 논문을 총 5개의 장으로 구성한다. 이에 대한 구체적인 연구의 범위를 살펴보면 제1장은 서론 부분으로 연구의 배경과 목적 및 연구의 방법 및 범위에 관하여 고찰한다.

제2장은 해사법원제도에 관한 연혁적 검토부분으로 제1절 해사 및 해사법원의 어원과 개념, 제2절 해사법원제도의 비교법적 검토에서는 영미법계 및 대륙법계에 따른 차이점, 제3절 중국 해사법원의 운영실태, 제4절 우리나라 해사법원 설립의 필요성으로 해사법원에서 관할사건을 심판하는 것이 효율성을 보장하고 일반법원에서 관할할 때의 문제점을 해소해 나갈 수 있는 방안을 고찰한다.

제3장은 해사형사사건에 대해서 해사법원에 관할권을 두는 문제와 그 법률관계부분의 형사관할권을 행사하고 있는 것이 피고인의 보호에 한층 더 충실함을 고찰하고 관할권행사에 따르는 법적 성격 및 지위를 고찰한다. 제1절에서 형사소송법상 피고인의 지위와 법정관할권을 고찰한다. 제2절에서 해사법원의 해사형사관할 인정의 필요성과 대상에 대해서 고찰한다. 특히 해사형사사건 관할의 열거 규정으로 규정할 것을 제안한다.

제4장은 해사법원의 형사사건에서 피고인의 방어권 보장에 관해서 고찰한다.

제1절 형사피고인의 방어권 보장을 위한 형사 피의자 신문시 변호인참여권의 실질적 보장, 석방조건의 다양화와 통합화 방안, 긴급체포제도 및 긴급압수·수색·검증제도의 개선, 공판 전 증거개시제도 등의 내용을 고찰한다.

제2절에서는 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장을 고찰한다. 해사형사사건을 관할하는 해사법원 설립 시 피고인의 방어권이 일정 부분 침해되는 것은 감수해야한다. 그럼에도 불구하고 해사형사사건에 대한 전속관할이 필요하기 때문에 이를 해소할 수 있는 방안에 대한 내용을 고찰한다. 특히 해사법원에서 형사피고인의 방어권의 보장을 위한 해사법원설립과 지역배분에 관해서 입법방안을 제안한다.

이상의 분석과 검토를 통하여 도출된 시사점과 개선방안을 제5장에 결론에 요약 정리하여 향후 우리나라의 해사법원의 설립과 피고인의 방어권 보호를 위해 발전시켜 나아가야 할 방향을 제시한다.

## 제2장 해사법원 설립의 필요성

### 제1절 해사 및 해사법 개념

해사사건(海事事件)은 바다를 활동영역으로 하여 발생한 사건 전반을 지칭하는 개념이고 해상(海上)사건<sup>9)</sup>은 바다를 매개로 한 상거래 및 이와 관련된 사건들만을 의미하는 개념이다.<sup>10)</sup> 우리나라는 해사사건의 통계를 해상분쟁분야에 제한적으로 분류하여 전담재판부에서 처리하고, 광의의 해사사건은 일반 법정에서 처리해 오고 있다. 서울과 부산의 법원 전담재판부의 해사사건담당에서는 해사와 해상을 구분하지 않고 해상분야 분쟁을 담당하고 있다. 해사는 종래의 상사뿐만 아니라 민사, 행정, 형사, 국제 등 광범위하게 국내외 및 공사법 분야의 해사전반에 걸쳐 확장 적용될 수 있다. 일반법정에서 해결되어 온 해사사건을 한데 모으고, 기존의 상사분야를 통합하여 독립된 해사법원의 관할로 할 경우 수요가 크게 증가된다.<sup>11)</sup>

해사법(海事法)은 해사활동에 관한 법규범 전체, 해사활동은 바다를 활동의 장소로 하여 전개되는 생활관계 전체를 의미한다. 협의의 해사법은 선박에 의한 항행활동에 직접적으로 관련된 생활관계를 규율하는 법규범이다. 협의의 해사법이 기존 해사법의 개념이다. 또한 국제법과 국내법으로 나누어 볼 수 있다. 해사국제법은 해사법 중 국가간 또는 국가와 국제기구간의 관계를 규율하는 법을 말한다. 해사(海事)에 관한 국제법으로는 해양에서 국가의 권리와 의무를 다루고 있는 국제해양법(國際海洋法)과 해상(海上)활동을 공법적으로 규제하는 각종 국제 협약이 있다. 해사국제관계법으로는 UN해양법협약(United Nations Convention on the

9) 우리나라의 해사분쟁 해결은 오랫동안 영국제 국가의 강한 영향력 하에 처리되고 있다. 경제규모가 확대되어 가면서 해사법에 대한 수요도 커져가고 있지만 한국에서는 일반법원의 전담부에서 처리되고 있고 해사분쟁의 수는 년 간 1,080건 정도로 추산되고 있다.

10) 이윤철, “해사법원이란 무엇인가?”, 부산고등법원 설립 30 주년 기념행사 세미나 발제문 (2017.9.21.), 3쪽.

11) 이윤철, 위의 발제문, 4쪽.



Law of the Sea), 국제해상충돌예방규칙(International Regulations for Preventing Collisions at Sea), 선박에 의한 오염 방지를 위한 국제조약(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships), 해상 수색 및 구조에 관한 협약(Search and Rescue), 1974 해상인명안전협약(Safety of Life at Sea, 1974), 1978 선원해기자격기준협약(Standards of Training and Certification of Watchstanders, 1978), 1966 만재흘수선협약(International Convention on Load Lines), 1969선박톤수측정협약(International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) 등 IMO 해사협약과 2006 통합해사노동협약(Maritime Labour Convention 2006) 등 ILO 해사협약 등 65개 내외의 국제해사협약이 있다.<sup>12)</sup>

해사국내법은 해사에 관한 국내 법규의 모두를 총칭한다. 국내법은 대부분 발효된 해사관련 국제협약을 비준하거나 내용만 수용하여 국내법으로 입법하였다. 해사국내관계법으로는 선박법, 선박등기법, 국제선박등록법, 선원법, 선박직원법, 해사안전법, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(선박입출항법), 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(해양사고심판법), 해양환경관리법, 선박평형수관리법, 선박안전법, 도선법, 유류오염손해배상보장법, 유선 및 도선사어법, 낚시관리 및 육성법, 수산업법 등 해사에 관한 국내법률 45개로 규정되어 있다.<sup>13)</sup> 해사법률을 해석하여 이 법률에 관련된 사건을 전담하는 법원으로 이러한 법률사항의 위반 사건에 관할하는 것이 해사법원이다.

## 제2절 주요국의 해사법원

우리나라도 이미 오래 전부터 해사중재 관계법규의 제정과 독자적인 해사중재 전담기구의 설립을 요구하는 주장이 있어 왔다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 국제해사분쟁을 중재할 수 있는 국내 유일의 해사전문 중재기관인 아시아태평양 해사중재센터(Asia Pacific Maritime Arbitration Center)<sup>14)</sup>를 개소하였다. 아시아태

12) 이윤철, 앞의 발제문, 7쪽.

13) 정영석, 「해사법의 이해」, (부산 : 한국해양대학교출판부, 2013), 7~11쪽.

14) 2018년 3월 29일 부산시와 대한상사중재원이 공동으로 ‘아태 해사중재센터’를 설립하였다. 센터는 해사분쟁의 특수성을 반영한 중재규칙 제정, 한국식 표준계약서 제작·배

평양해사중재센터의 분쟁해결 서비스는 국제중재에서 경쟁력을 갖추기에는 아직 많은 단계가 필요하기 때문에 전문법원으로서 능률적 법률서비스에 기여하여 경쟁력을 지닌 해사법원의 설립이 요구된다. 특히 해사사건의 대부분을 차지하고 있는 과실행위로 인한 해사형사범죄를 관할할 수 있는 전문법원이 설립되면 민사사건 등과 결부되어 신속한 법률분쟁 해결을 할 수 있기 때문에 사법적 서비스 제고를 위한 요청에도 부응해 나갈 수 있다.

중국이 사회주의국가임에도 개혁개방정책에 따라 시장경제를 수용함에 따라, 중국의 해사중재위원회는 사유권 존중의 원칙과 사적자치 원칙에 따라 중국의 법률과 중국이 비준한 조약상의 의무를 포함하는 각종 법률을 준수하며 국제관례를 참조하여 중재계약의 준거법에 따라 사건을 처리하고 있다.<sup>15)</sup> 해사법원의 소송절차는 일방 당사자의 자국법원에서 재판할 때 자국 판사 또는 중재인과의 관계에서 지리적인 근접성, 언어적 동일성, 문화적 동일성 등에 기인하는 여러 가지의 동질성과 연고관계로 소송절차에서 유리한 입장을 가지게 되는 것은 사실이다.<sup>16)</sup>

우리나라도 해사법원이 설립되면 전통적 해사사건으로서의 민사·상사사건은 물론 해사행정, 해사형사, 해사국제 등 국내외적 분야의 해양 분야 전반에 걸친 영역으로 그 범위를 확대하고 해사형사사건의 관할권을 가지게 되어 신속한 재판으로 사법적 해결에 도움이 될 수 있다.

해상고유의 특수성 때문에 대부분의 해사분쟁사건은 선박과 관련된 해양사고와 밀접한 관계 때문에 고도의 전문성과 특수성을 갖춘 전문법원에서 해결하는 것이 바람직하다. 해사법원에 의한 재판관할은 선박관련 해사분쟁의 중요한 사법적 해결수단이므로 해양사고 전문심판기관인 해양안전심판원의 행정심판의 재결과 구별된다. 해사사건은 민사, 상사사건은 물론 해사형사, 해사행정, 해사국제

---

포, 해사중재설명회 및 국제컨퍼런스 개최, 해사중재 전문 인력 양성, 해사중재 판정 사례집 및 저널 발간 등으로 해사중재의 독자성과 전문성을 강화하고, 해사중재 대상 분쟁 유형별 전략적 홍보를 통하여 2022년에는 연간 100건 이상의 해사중재 사건을 처리한다는 계획이다.

15) 최용철, 중국의 해사분쟁에 적용되는 준거법과 몇가지 시사점, (인천 : 인하대학교법학연구소, 2015), 11쪽.

16) 유병욱, “한일 해사분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 「한국무역상무연구」 제64권, (서울 : 한국무역상무학회, 2014), 73쪽.

등의 폭넓은 분야의 영역으로 관할이 확대되어 있으므로 신속성, 경제성, 일관성, 효율성이 우선적으로 고려되어야 한다.

이를 위한 해사전문법원을 설립하여 물적, 인적, 제도적 인프라를 갖춘 해사 분쟁 해결의 경쟁력을 지닌 국가로 도약하기 위해 해사전문가들로 구성된 해사법원에서 재판할 것이 요구된다.<sup>17)</sup>

예컨대 일반법원의 불신으로 사법부가 서울중앙지법파산부를 독립된 법원으로 승격시켜 서울회생법원으로 개원하여 전문성과 사법서비스 향상을 위해서 회생·파산 전문법원이 설립된 것<sup>18)</sup>처럼 전문성을 갖춘 해사법원의 설립이 필요하다.

독립된 전문 해사법원으로 민·상사사건 뿐만 아니라 형사사건까지 해사분쟁을 법률적으로 해결하고 있는 중국이나 일반법원 내의 해사전담재판부를 설치하여 해사분쟁을 다루고 있는 영국, 그리고 일반 민사재판으로 해결하고 있는 미국, 홍콩, 일본 등이 세계적으로 해사법원을 운영하고 있는 국가들이다.

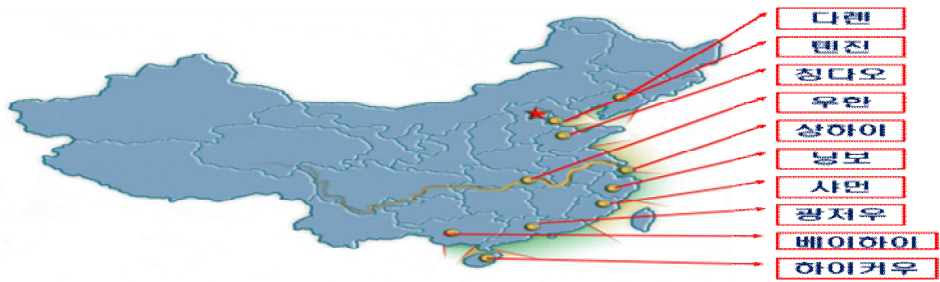
## I. 중국

1984년에 최초로 상하이, 텐진, 칭다오, 다롄, 광저우에, 1985년에 우한 등 6개 항구도시에 해사전문법원을 설립 후 최고인민법원은 1990년부터 1999년간 심판 수요 증가에 따라 하이커우, 샤먼, 닝보, 베이하이 등 지역에 4개의 해사법원을 추가로 설립하여 현재 중국에는 총 10개의 해사법원이 있다.

---

17) 주식회사 한재운의 선박압류사건에서 본 한진해운이 법정관리에 들어서면서 ‘포괄적 압류 금지 명령(Stay Order)’ 사건에서 창원지법은 법을 좁게 해석해 이를 받아들인 것이다. 파산 법원 관계자는 “외국에서 포괄적 압류 금지명령을 선박 소유명의가 누구든 채무자 관련 재산에는 강제집행을 막는다”면서 “BBCHP선박도 사실상 배를 점유하고 있는 재산이라 웬만하면 압류를 막아주지만, 우리 법제도 상에서는 해석을 좁게 할 수 밖에 없는 제도상 문제가 있긴 하다”고 판시했다.

18) 법원조직법 개정 법률 제14470호에 따라 2017.3.1.부터 시행된 제도이다.



〈그림-1〉 중국 해사법원 분포도

### 1. 광저우해사법원

광저우해사법원은 소재지 중급인민법원과 동급이다. 광저우해사법원의 판결과 판정에 불복하여 상소하는 사건은 광둥성고급인민법원에서 관할한다. 광저우해사법원은 해사심판정, 해상심판정, 입안정, 심판감독정, 집행정, 연구실, 판공실과 정치부가 설치되어 있으며 4개의 지원을 설치하고 있다.<sup>19)</sup>

광저우해사법원은 서쪽으로 광시장족자치구의 베이창하구(동흥), 동으로 광둥성과 푸젠성 접경지역의 확장해역과 주장구에서 광정항 일부수역, 그중 남해, 해남도, 남오섬, 남해열도(동사, 서사, 중사, 남사, 황암도 등)와 방성, 베이하이, 산야, 팔소, 잔장, 황보, 광저우, 서커우, 썬터우 등 주요 항구 내에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>20)</sup>

### 2. 상하이해사법원

상하이해사법원은 입안정, 해사정, 해상정, 집행정 등 9개 부서가 설치되어 있으며 3개의 지원을 설치하고 있다.<sup>21)</sup>

상하이해사법원은 남쪽으로 푸젠성과 광둥성 접경지역, 북으로 장수성과 산둥성 접경지역의 확장해역과 민장구에서 푸저우항 일부수역, 양자강구에서 장자강 일부수역, 그중 동해, 황해남부, 대만성, 해상 섬과 샤먼, 푸저우, 온저우, 닝보, 상하이, 남통, 장자강, 연운항 등 주요 항구 내에서 발생하는 해사사건과 해상사

19) 광저우해사법원 사이트 기구설치 자료(<http://www.gzhsfy.gov.cn/jgsz.php>).

20) 광저우해사법원 사이트 관할범위 자료(<http://www.gzhsfy.gov.cn>)

21) 상하이해사법원 사이트 기구설치 자료(<http://shhsfy.gov.cn>).

건을 관할한다.<sup>22)</sup> 상하이해사법원은 중국해사중재위원회 상하이분회의 해사중재 협의 효력과 관련된 사건과 해사중재판결 철회 신청 사건을 관할한다. 양산항 및 부근 해역에서 발생하는 해사분쟁과 해상분쟁사건도 상하이해사법원에서 관할한다. 상소심 법원은 상하이고급인민법원이다.

### 3. 칭다오해사법원

칭다오해사법원의 상소심법원은 산둥성고급인민법원이다. 현재 입안정, 해상심판정, 심판감독정, 집행정, 기관당위원회, 연구실, 판공실, 정치부, 사법경찰지대 등 기구와 6개의 지원을 설치하고 있다.<sup>23)</sup>

칭다오해사법원은 남으로 산둥성과 장수성 접경지역, 북으로 산둥성과 허베이성 접경지역의 확장해역, 그중 황해일부, 발해일부, 해상 섬과 석구소, 칭다오, 위해, 옌타이 등 주요 항구 내에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>24)</sup>

### 4. 텐진해사법원

텐진해사법원은 고소정, 해사심판정, 해상심판정, 심판감독정, 집행정, 연구실, 판공실과 정치부와 2개의 지원을 설치하고 있다. 상소심 법원은 텐진고급인민법원이다.<sup>25)</sup>

텐진해사법원은 남으로 허베이성과 산둥성 접경지역, 북으로 허베이성과 랴오닝성 접경지역 확장해역, 그중 황해일부, 발해일부, 해섬과 텐진, 진황도 등 주요 항구 내에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>26)</sup>

### 5. 다롄해사법원

다롄해사법원은 관할구역내의 1심 해사사건과 해상사건을 심리하고 2심법원은 랴오닝성고급인민법원으로 한다. 다롄해사법원내에 입안정, 해사심판정(해사행정

22) 상하이해사법원 사이트 관할범위 자료(<http://shhsfy.gov.cn>).

23) 칭다오해사법원사이트설치 자료(<http://qdhsfy.sdccourt.gov.cn/qdhsfy/394039/394071/index.html>).

24) 칭다오해사법원사이트관할범위(<http://qdhsfy.sdccourt.gov.cn/qdhsfy/394039/394007/index.html>).

25) 텐진해사법원사이트기구설치(<http://tjhsfy.chinacourt.org/article/detail/2018/05/id/3317192.shtml>).

26) 텐진해사법원사이트관할범위(<http://tjhsfy.chinacourt.org/article/detail/2018/05/id/3317192.shtml>).

분쟁사건의 심리 담당), 해상심판정, 심판감독정(제소사건, 재심사건의 심리 담당), 집행정, 정치부, 연구실, 판공실 등 기구와 5개의 지원을 설치하고 있다.<sup>27)</sup>

다롄해사법원은 남으로 랴오닝성과 허베이성의 접경지역, 동으로 압록강구의 확장해역과 압록강수역, 그중 황해일부, 발해일부, 해상 섬, 길림성의 송화강, 두만강 운항수역 및 항구, 흑룡강성의 흑룡강, 송화강, 우수리강 등 바다와 연결된 가항수역 및 항구에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>28)</sup> 흑룡강성 수역(다롄)내의 선박충돌, 공동해손, 해난사고구조, 선박오염, 선박역류와 경매사건 등의 해사사건과 해상사건이 포함된다.

## 6. 우한해사법원

우한해사법원은 관할구역내의 1심 해사사건과 해상사건을 심리하고 2심법원은 후베이성고급인민법원으로 한다. 우한해사법원내에 해사심판정, 해상심판정, 고소제소정, 집행정, 판공실, 정치처, 연구실, 기검조 등 8개 부서와 5개의 지원을 설치하고 있다.<sup>29)</sup>

우한해사법원은 서쪽으로 사천성 이빈시(宜賓市) 합강문(合江門), 장수성(江苏省) 류하구(柳河口) 사이의 양자강 지류, 그중에는 이빈(宜賓), 루저우(泸州), 충칭(重慶), 페이링(涪陵), 완저우(万州), 이창(宜昌), 형주(荊州), 청링지(城陵矶), 武汉(우한), 구강(九江), 안칭(安庆), 우후(芜湖), 마안산(马鞍山), 난징(南京), 양주(揚州), 진강(鎮江), 장인(江陰), 장자강(張家港), 난통(南通) 등 주요 항구에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>30)</sup> 양자강지류수역(우한) 내의 선박충돌, 공동해손, 해난사고구조, 선박오염, 선박역류와 경매사건 등의 해사사건과 해상사건이 포함된다.

27) 다롄해사법원사이트기구설치(<http://dlhsfy.chinacourt.org/article/detail/2014/12/id/1518021.shtml>).

28) 다롄해사법원사이트관할범위(<http://dlhsfy.chinacourt.org/article/detail/2014/12/id/1518021.shtml>).

29) 우한해사법원사이트

(<http://whhsfy.hbfy.gov.cn/DocManage/ViewDoc?docId=262a8d48-27ac-42f0-b991-baa219f80a24>).

30) 우한해사법원사이트관할범위(<http://whhsfy.hbfy.gov.cn/DocManage/getDocsByFolder?folderNo=0201>).

## 7. 하이커우해사법원

하이커우해사법원은 관할구역내의 1심 해사사건과 해상사건을 심리하고 2심법원은 하이난성고급인민법원으로 한다. 하이커우해사법원내에 고소제소정, 해사심판정, 해상심판정, 집행정, 판공실, 연구실 및 5개의 지원을 설치하고 있다.<sup>31)</sup>

하이커우해사법원은 하이난성 소속 항구와 수역 및 서사, 중사, 남사, 황암도 등 섬과 수역 내에서 발생하는 1심 해상불법행위사건과 해상계약분쟁사건, 해양 및 통항수역 개발이용과 환경보호 관련 사건, 기타 해사, 해상불법행위사건, 해사행정사건, 해사특별절차사건 등의 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>32)</sup>

## 8. 샤먼해사법원

샤먼해사법원은 해사정, 해상정, 고소제소정, 집행정, 연구실, 판공실, 정치부 등 14개 부서와 3개의 지원이 설치되어 있다.<sup>33)</sup>

샤먼해사법원은 남으로 푸젠성과 광둥성 접경지역, 북으로 푸젠성과 저장성 접경지역의 확장해역, 그중 동해남부, 대만성, 해사섬과 푸젠성 소속 항구 내에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>34)</sup>

## 9. 닝보해사법원

닝보해사법원은 입안정, 해상심판정, 해사심판정, 집행정, 연구실, 법원경찰처, 감사실, 정치부(사무실) 및 3개의 지원을 설치하고 있다.<sup>35)</sup>

닝보해사법원은 저장성 소속 항구와 수역(소속 섬, 소속 항구와 바다로 통하는 내하수역 포함) 내에서 발생하는 해사사건과 해상사건을 관할한다.<sup>36)</sup>

## 10. 베이하이해사법원

베이하이해사법원은 12개 직무부서와 정치부를 설치하고 있고, 그 외에 기율검

31) 하이커우해사법원사이트설치 <http://www.hkhsfy.gov.cn/showdata.aspx?id=135&classid=33&subclassid=0>.

32) 하이커우해사법원사이트관할범위 (<http://www.hkhsfy.gov.cn/showdata.aspx?id=135&classid=33&subclassid=0>).

33) 샤먼해사법원사이트기구설치 (<http://www.xmhsfy.gov.cn/ShowList.aspx?nid=1&id=1>).

34) 샤먼해사법원사이트관할범위(<http://www.xmhsfy.gov.cn/ShowList.aspx?nid=1&id=1>).

35) 닝보해사법원 사이트 기구설치 자료([http://www.nbhsfy.cn/latest\\_col.jsp?cid=002001](http://www.nbhsfy.cn/latest_col.jsp?cid=002001)).

36) 닝보해사법원 사이트 관할범위 자료([http://www.nbhsfy.cn/latest\\_col.jsp?cid=002001](http://www.nbhsfy.cn/latest_col.jsp?cid=002001)).

사위원회(감찰기관), 기관당위원회, 기관서비스센터(사업단위) 및 3개의 지원을 설치하고 있다.<sup>37)</sup>

## II. 영국

영국의 사법제도는 기본적으로 1심, 2심, 3심 제도의 틀을 유지하고 있으나 다양한 법원구조를 가지고 있다.<sup>38)</sup> 영국의 법원조직은 대법원(Supreme Court), 항소법원(Court of Appeal), 고등법원(High Court), 형사법원(Crown Court), 치안법원(Magistrates' courts), 구역법원(County courts) 등 6종류의 법원으로 구성되어 있다.

대법원은 민사사건에 대해서는 영국 전체를 관할하고 형사사건에 대해서는 스코틀랜드를 제외한 나머지 지역에 관한 최종심으로서 역할을 수행한다. 항소법원은 민사사건의 항소심과 형사법원 형사판결의 항소심을 담당하고, 고등법원은 경미한 민·형사사건의 법률관계에 관한 다툼에 대한 항소심, 중요 민사사건의 1심을 담당한다. 형사법원은 중요한 형사사건의 1심 재판과 경미한 형사사건의 항소심 재판을 담당하고 치안법원은 경미한 형사사건의 1심 재판을 취급하며 구역법원은 경미한 민사사건의 1심 재판을 담당한다.<sup>39)</sup>

영국은 19세기에 해운산업의 전성기를 맞이하였고 이에 발맞춘 해상법의 발전도 최고조에 달하여 오늘까지도 세계 해상법 시장을 지배하고 있다.<sup>40)</sup> 영국은 일반법원 내에 해사법정을 설립하여 전문적으로 해사사건을 관할하고 있다. 영국 고등법원(High Court)의 여왕좌부(Queen's Bench Division)아래에 상사법원(Commercial Court)과 해사법정(Admiralty Court)이 있는데, 해사법정이 고등법원의 해사전담재판부에 해당된다. 고등법원이 1심 법원으로서 처리한 사건에 대한

37) 베이하이해사법원 사이트 기구설치 자료

([http://www.bhhsfy.gov.cn/platformData/infoplat/pub/bhhs\\_32/bhhs\\_3916/](http://www.bhhsfy.gov.cn/platformData/infoplat/pub/bhhs_32/bhhs_3916/)).

38) 劉慧茹, 「英國海事法院歷史簡介」(山西: 法制博覽-中旬刊, 2014), 7頁.

39) 우윤근, 「영국 사법제도에 비추어 본 우리나라 사법개혁의 시사점」, (서울: 대한민국 국회, 2011), 13-14쪽.

40) 김인현, “한국해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 「한국해법학회지」 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012, 55쪽.



항소는 항소법원(Court of Appeal)에서 심리하고, 고등법원이 항소심 법원으로서 처리한 사건에 대한 상고는 대법원(Supreme Court of the United Kingdom)에서 최종심을 재판한다.<sup>41)</sup>

영국 해사소송사건의 관할권은 대법원법(Supreme Court Act 1981 Admiralty jurisdiction)과 민사소송규칙(Civil Procedure Rules ‘CPR’ Part 61 ‘Admiralty claims’)을 준용한다. 해사법정은 해사재판 관할 1심 재판을 담당하고 이러한 사건으로 인한 채권의 대인소송은 물론 대물소송(action in rem)도 해사법원이 전속적 재판관할권을 갖는다. 민사소송규칙상 규정한 해사법원의 전속관할 대상으로는 1995년 영국상선법상 선박으로 인해 발생한 손해 관련 대물소송사건, 선박소유권에 관한 대물소송사건, 1981년 대법원법에 명시된 인명피해에 대한 소송사건, 선장과 선원의 임금에 관한 소송사건, 선박예인과 관련된 소송사건, 선박도선과 관련된 소송사건, 선박충돌과 관련된 소송사건, 책임제한과 관련된 소송사건, 해난구조와 관련된 소송사건, 해사법원이 해당사건을 상사법원(Mercantile Court)이나 런던중앙주재판소(Central London County Court)로 관할이송을 하지 않은 소송사건, 기타 해사분쟁사건 등이다.

### Ⅲ. 미국

미국의 법원조직은 연방법원과 주법원으로 구성되고 연방법원은 대법원(The Supreme Court), 항소법원(Federal Court of Appeals), 지방법원(Federal District Court) 등 3심으로 나누어진다. 지방법원은 또 다시 최고상소법원, 중급상소법원, 종합관할법원 등 3심으로 구분된다.<sup>42)</sup>

미국은 전문 해사법원이 없고 일반 법원인 “연방법원”에 해사전담재판부(Admiralty Side)를 설치하여 해사사건을 처리하고 있고, 전담재판부는 1심 법원의 기능을 행사하고 있으며, 민사소송법을 준거법으로 적용하고 있다.

41) 劉慧茹, 「英國海事法院歷史簡介」(山西: 法制博覽-中旬刊, 2014), 15頁.

42) 鄧娜, “論我國探索建立与行政區划相分离的司法管轄制度—以美國法院和我國事法院体制爲分析視角”(广西: 广西社會主義學院學報, 2014), 77頁.

해사사건은 원칙적으로 연방법원의 전속관할에 속한다. 미국 연방헌법 제3조 제2항이 사법권(Judicial Power)의 범위에 해사(Admiralty) 및 해상(Maritime)에 관한 모든 사건이 포함됨을 규정하고, 1789년 미국 법원조직법(The Judiciary Act of 1789) 제9조 또는 미연방법률 28 U.S.C. 제1333조에서 해사 및 해상에 관한 민사사건은 여타의 주지방법원(The Courts of the Several States)이 아닌 연방지방법원(The District Courts)에 배타적인 관할권이 있음을 규정하고 있다.<sup>43)</sup> 따라서 연방법원은 어떠한 경우에서도 해사사건에 대해 전속관할권을 가진다. 특히 다음의 소송사건에 대해 전속관할권을 가지므로 원고는 연방지방법원에서만 해사소송을 제기할 수 있다. 첫째, 대물소송, 둘째, “선박소유인책임제한법”, “선박가압류법”, “해사소송법” 및 “공무선법”에 의해 제기한 소송이다. 그러나 대인소송에 있어서는 연방법원과 주법원이 공동으로 해사관할권을 행사하므로 원고는 주법원에서 일반 민사소송을 제기할 수 있고, 연방법원에서 해사소송을 제기할 수 있다.

미국은 선박우선특권(Maritime lien)이라는 강력한 구제수단을 사용할 수 있을 뿐만 아니라, 배심재판이 원칙적으로 채택되지 않는 등 여러 가지 특이한 점이 있다.

미국 법원에서 해사관할이 인정되기 위해서는 크게 두 가지 요건이 충족되어야 한다. 그 첫번째 요건이 바로 지리적 요건인데, 사고 발생지가 바다, 강, 하천, 호수 등 수상활동에 사용될 수 있는 수역, 이른바, 가항수역인 경우에 해사관할 사건으로 인정받을 수 있다. 이러한 장소적 요건에 추가하여 미국 판례법상 해당 사고가 전통적인 해상활동과 관련되어야 한다는 기능적 요건이 추가되었다.<sup>44)</sup> 따라서 오늘날 해사관할이 인정되기 위해서는 장소적 요건과 기능적 요건이 모두 충족되어야 하는 것이다.

해수(Tidal Waters)에서 발생한 사건에 대해서만 해사관할권을 인정한 영국과 달리 미국은 여객과 화물의 운항이 가능한 모든 가항수역(Navigable Waters) 즉,

43) 이창재, “항공사고에 관한 미국 해사법정관할” 「항공우주정책·법학회지」 제31권 제2호, (서울 : 항공우주정책법학회, 2016), 5-6쪽.

44) 이창재, “미국법상 항공운송에 관한 해사관할의 인정 범리와 적용사례”, 「기업법연구」 제31권 제3호, (서울 : 한국기업법연구소, 2017), 388쪽.

바다는 물론이고 내륙의 강, 호수, 하천 등에서 발생한 사건에 대해서도 폭 넓게 해사관할권을 인정하고 있고 해사관할 중에서도 대물소송(Action in Rem)을 정하고 있다. 그러나 어떠한 사건들이 해사관할에서 다루어질 것인지에 대해서는 법률상 명확한 근거를 두지 않았기 때문에, 해사관할 사건의 범위는 오랜 세월동안 법원의 판례를 통하여 형성되어 왔다. 또한 미국은 항공사고에 대해서도 해사법정 관할을 인정하고 있으며<sup>45)</sup>, 서로 다른 두 가지 이상의 운송수단이 사용되는 복합운송에서 일부 구간에 해상운송이 포함된 경우 해사관할이 인정될 수 있을 것인지 여부도 중요한 쟁점이 된다. 특히 복합운송에 관한 대표적인 판례라고 할 수 있는 미연방대법원의 Kirby사건<sup>46)</sup>에서 전체 운송구간 중의 일부가 해상운송으로 화물에 대한 손해배상을 다루는 사건이 해사관할에서 다루어질 수 있음을 판시한 점은 복합운송에 관한 해사관할의 확장이라는 이정표를 제시하였다고 할 수 있다.

#### IV. 파나마

파나마법원은 대법원, 고등법원, 시군법원으로 구성되어 있으며, 전국을 3개의 사법권역으로 나누어 고등법원을 구성하고 있고, 특별법원으로서 가정법원, 해사법원, 소년법원을 고등법원 급으로 설립하고 있다.

1980년대 전, 모든 파나마운하회사와 연관된 사건과 기타 선박우선특권 등 각종 해사, 해상사건은 모두 미국 파나마운하구 연방지역법원(The U.S.District for

45) 이창재, 위의 논문, 34-35쪽.

46) Kirby 사건(Norfolk Southern Railway Co.v.James N.Kirby, Pty.Ltd.사건): 1997년 6월, 이 사건의 원고인 James N.Kirby,Pty.Ltd.는 호주의 기계류 제조회사로서 미국의 General Motors와 화물수출계약을 체결하였다. 이에 Kirby는 계약이행을 위해 호주의 운송주선인인 International Cargo Control와 총 10개의 컨테이너 화물에 관한 운송계약을 체결하였다. 운송구간은 호주 시드니(Sydney)에서 미국 앨라배마(Alabama) 주의 헌츠빌(Huntsville)까지이다. 화물은 시드니항에서 미국의 사바나항까지는 무사히 도착하였으나, Norfolk에 의한 철도 운송 중에 미국 앨라배마주의 리틀빌(Littleville) 부근에서 열차가 탈선하는 사고가 발생하였고, 이로 인해 화물에 대하여 미화 150만달러 상당의 손해가 발생하게 되었다. 2004년 11월 미국 연방대법원의 Sandra Day O'Connor 판사는 이 사건을 심리하면서 “이 사건은 해상운송과 육상운송이 연결된 전형적인 복합운송에 관한 사안이다”라는 문구를 판결문에 기록하였다.

the District of Canal Zone)에서 수리하였고 미국 연방법원의 민사소송규칙과 해사소송 보충규칙을 준용하였다. 1977년 미국과 파나마간에 체결한 파나마운하협약의(Panama Canal Treaties of 1977)에 따라 파나마운하구의 심판권은 1982년 4월 1일 파나마로 이관되었고 해당 미국 연방지역법원은 동시에 폐지되었다. 1982년 3월 30일 파나마는 제8호 법령(Law NO.8 of 1982)을 공포하여 파나마 해사법원(The Maritime Court of Panama)을 설립하였다. 또한 파나마 2001년 제23호 법령에 따라 새로운 해사법원을 추가로 설립하여 2002년 3월부터 해사사건을 수리하여, 현재 파나마는 두 개의 해사법원을 가지고 있다. 해사법원의 전문성을 높이기 위해 파나마는 2014년에 해사항소법원을 개원하여 운영하고 있고 해사법원의 법관은 파나마 최고법원 법관대회(Assembly of Justices of the Supreme Court of The Republic of Panama)에서 결정한다.<sup>47)</sup>

파나마 해사법원은 파나마 영역 내(영해, 하천, 호수 및 기타 가항수역)에서 발생한 선박 또는 항만운송 관련 각종 해사사건(선박가압류 포함)에 대해 전속 관할권을 행사한다. 그러나 파나마는 면적이 작고 해사사건건수가 제한되어 있어 해사법원이 전속관할권을 충분히 수행하지 못하고 있다. 이에 파나마 해사법원은 다음 조건의 어느 하나에 해당되는 경우 해사법원은 파나마영역 외에서 발생한 해사사건에 대해서도 관할권을 가진다고 규정하였다.<sup>48)</sup> 첫째, 선박 또는 선주와 관련된 소송이며 해당 선박이 이미 파나마에 가압류되었을 경우이다. 이는 이미 선박가압류 입법에 있어서의 국제관례로 되고 있다. 둘째, 피고가 파나마 내에 주소지가 없더라도 기타 재산이 해사법원에 가압류되어 있을 경우이다. 이는 미국의 준대물소송제도를 참조한 것이다. 셋째, 피고가 파나마 내에 있고 소장을 송달받았을 경우이다. 이 규칙은 영미 등 국가의 확대관할권 규정(Long-arm statute)을 적용하였다. 넷째, 분쟁 선박이 파나마 국적일 경우 계약서 또는 파나마 충돌법에 따라 파나마 실체법을 적용해야 하는 사건일 경우이다. 다섯째, 피고가 명시 또는 묵시의 방식으로 법원의 관할을 인정하는 경우이다. 여섯째, 파나마 국적의 선박에 승무하여 근무하는 선원과 관련된 해사노무분쟁은 당사자가

47) 向明華, 「巴拿馬船舶扣押制度及其啓示」(廣州: 廣州大學學報社會科學版, 第6卷 第3期, 2007), 43-44頁.

48) “파나마해상법전(the Maritime Code of the Republic of Panama)” 제17조 규정 참조.

해사법원 또는 노동법원에 기소할 수 있으나, 사용자 또는 제3자의 사기, 과오 등 문제로 인해 발생한 손해배상분쟁은 해사법원에서 수리해야 한다. 해당 분쟁이 기타 법원에서 수리되더라도 이로 인해 발생하는 선박가압류는 해사법원에서 집행한다. 따라서 선박가압류의 실시와 관련된 부분은 해사법원에서 전속관할을 갖는다고 볼 수 있다.

이상의 관할권 규칙으로 보아 파나마는 확장형 관할권 정책을 확립하였으며 파나마 해사법원은 이로 인해 폭넓은 관할권을 가지게 되었다.<sup>49)</sup> 파나마 해사소송절차법(Panamanian Maritime Procedural Law)은 대물소송(Action In Rem) 및 대인소송(Acton In Personam) 등 소송규칙을 포함한다.<sup>50)</sup>

### 제3절 중국 해사법원의 운영실태

위에서 기술한 주요국의 해사법원을 살펴보면 영국은 일반법원내의 해사전담 재판부를 설치하여 해상분쟁을 다루고 있으며, 미국은 일반 민사재판으로 해결하고 있다, 또한 파나마는 확장형 관할권 정책을 통하여 폭넓은 관할권을 행사하고 있으며 중국은 독립된 전문해사법원으로 민·상사사건 뿐만 아니라 형사사건까지 해상분쟁을 법률적으로 해결하고 있다.

이들 국가 중 전 세계적으로 가장 많은 해상사건을 담당하고 있으며, 해상형사 관할권을 인정하고 있는 중국의 사례를 검토하여 우리나라 해사법원 설립의 선례로 보고자 한다.

#### I. 중국의 해사법원

중국 해사법원의 심급관할은 상급 법원 사이에 1심 해상사건에 대한 분담과 권한으로서 법원내부에 있어서 1심 해상사건을 수직적 분업으로 수리하고 있다.

49) 向明華, 「巴拿馬船舶扣押制度及其啓示」(廣州: 廣州大學學報社會科學版, 第6卷 第3期, 2007), 50頁.

50) 向明華, 위의 저서, 52頁.

일반민사사건의 “4급 2심 중심제”와 달리 해사사건의 심급은 “3급 2심 중심제”로서 각 해사법원과 해사법원 소재지의 고급인민법원 및 최고인민법원이다. 해사사건의 성격, 목적 및 사회영향력 등의 차이에 따라 해사법원 소재지의 고급인민법원 또는 최고인민법원은 1심 해사사건을 수리할 수 있다. 당사자소송과 분쟁해결의 편리를 위하여 각 항구도시에 지원을 설치하고 있다. 해사법원은 해안과 양쯔강에 각 지역별 지원에서 1심 해사사건을 관할하도록 되어 있다. 이론상 고급법원<sup>51)</sup>과 최고인민법원<sup>52)</sup>에서도 1심 해사사건을 수리할 수 있으나 실제 절대다수의 해사사건의 1심은 해사법원에서 담당하고 있다.<sup>53)</sup>

중국 해사법원은 법원조직체계상 중급법원과 같은 심급의 법원이다. 해사사건은 해사법원에서 고급인민법원, 최고인민법원으로의 3급 2심 중심제를 시행하고 있으므로 해사법원에서 1심을 수리할 경우 고급인민법원에서 2심으로 중심을 하고 고급인민법원에서 1심을 수리할 경우 최고인민법원에서 2심 중심을 하며, 최고인민법원에서 1심을 수리할 경우 더 이상 상소가 불가하기 때문에 1심이 곧 중심이 된다. 또한 해사법원 각 지원의 심급관할 문제에 대해서는 각 지원에서 매년 심리하는 1심 사건이 해사법원에서 심리하는 사건의 약 70% 이상<sup>54)</sup>을 차지하고 지원에서 심리한 2심은 지원을 파견한 해사법원이 아니라 해사법원을 관할하는 고급법원에서 진행되므로, 지원의 관결도 해사법원의 관결과 동등한 법적 효력을 가진다고 볼 수 있다.

중국의 해사소송 토지관할은 일반토지관할과 특수토지관할로 구분된다.<sup>55)</sup> 중국 민사소송법에 의하면 중국의 민사사건은 통상적으로 피고 주소지의 법원에서 관할한다.<sup>56)</sup> 그러나 해사법원은 행정구역에 따라 관할권이 정해져 있는 것이 아니기 때문에 해사법원의 토지관할범위는 일반법원과 다르다. 중국의 해사법원 일반

51) 중국민사소송법 제19조에는 고급인민법원은 본 관할구역내의 중대한 영향을 미치는 1심 민사사건에 대한 관할권을 가진다.

52) 민사소송법 제20조 : 최고인민법원은 전국적으로 중대한 영향을 미치는 사건과 최고인민법원에서 심리해야 한다고 판단되는 사건을 관할한다.

53) 楊樹明, 「民事訴訟法·事訴訟特別程序篇」(廈門: 廈門大學出版社, 2008), 28頁.

54) 傅榮, 「中國海事法院問題與出路」(河北: 河北大學法學出版社, 2009), 145頁.

55) 賈林青, 「海商法 第四版」(北京: 中國人民大學出版社, 2013), 345頁.

56) 민사소송법 제21조 : 공민에 대한 민사소송은 피고주소지 인민법원에서 관할하며 피고주소지가 고정되지 않을 경우 가장 많이 거주한 곳의 인민법원에서 관할한다.

토지관할은 현재 중국 10개 지역에 해사법원을 설립하여 관할구역을 정하고 있다.

특별토지관할은 피고소재지, 소송목적물 소재지 또는 해사사건이 발생한 소재지를 기준으로 관할범위를 확정하여, 특별토지관할의 경우 2개 이상의 법원이 모두 관할권을 가지게 되는 특징이 있으며<sup>57)</sup> 당사자는 그중 어느 하나를 선택하여 소송을 제기할 수 있다. 따라서 특별토지관할은 당사자의 입장에서 보면 선택관할이라고 할 수 있고 법원의 입장에서 보면 공동관할이라고 볼 수 있다. 해사사건의 강한涉外성, 관련 분야의 다양성, 전문기술성, 소송목적의 유동성 등의 특징과 효율적으로 해사분쟁을 해결하기 위해 대다수의 해사사건은 특별토지관할 제도를 적용한다.<sup>58)</sup> 해사소송 전속관할은 법적으로 특정한 해사사건은 특정한 해사법원에서 관할하도록 규정하고 있다. 해사소송 전문관할은 해사소송 관할 성격에 대한 규정이고 해사소송 전속관할은 전문관할의 중요한 구성으로 특수해사사건은 특정 해사법원에서만 관할할 수 있도록 규정하고 있다.

중국은 해사법원의 관할제도를 개선하였고 국가해양개발전략에 맞추어 해상행정사건, 해사민사사건, 해사형사사건을 일괄적으로 해사법원의 전속관할로 하는 새로운 패러다임을 모색하고 있다. 2015년 2월 최고인민법원은 인민법원 개혁강요(2014-2018) 제5조에 중요한 실시내용으로 해사사건 관할제도와 해사심판체계를 개혁하고 해사법원의 관할범위를 과학적으로 확정하며 해사사건 심판수요에 맞는 체계를 확립하였다.

2016년 8월 최고인민법원은 중국 관할 해역 내에서 발생한 사건 심리 문제에 대한 규정에 형사, 민사와 행정 소송 분야를 관할하는 내용이 포함되어 있다. 해당 규정에는 해상범죄행위에 대한 단속수위, 형량기준이 명시되었다. 관할해역에서의 범죄행위는 “중국 형법에 따라 형사책임을 추궁한다.” 고 규정하고 있다. 지정법원을 통하여 해사사건을 관할 및 심리를 하고 있다. 2017년 2월까지 Ningbo 해사법원에서 최초로 해사형사사건이 심리되었다. Ningbo해사법원에서 최초로 심리한 “CATALINA” 해사형사사건은 해사영역에서 발생하는 가장 흔한 범죄행위로

57) 楊樹明, 앞의 책, 29頁.

58) 金秋, 「中國海事訴訟及海事仲裁」(서울: 高麗大學校出版社, 2012), 45頁.

서 법원은 해면의 해무, 가시거리, 어구항해 등 조건을 종합 고려하였고 피고인이 선박운항 중 안전거리 미확보, 당시 선박충돌이라는 위험한 상황에 대한 충분한 예견 부재, 안전 항속 부재, 효율적인 회피조치 부재, 해무 속 안전운항조치 부재 등의 문제로 인해 “국제해상충돌예방규칙” 및 “중화인민공화국해상교통안전법”의 관련 규정을 위반하여 충돌사고에 대해 유죄 판결을 내렸다.

## II. 중국 해사법원 설립 배경

해사사법은 중국 사법체계의 중요하고 특수한 구성부분이다. 그 특수성은 해사사법은 해사법원에서 전문으로 심판하며 법원설치, 사건관할 및 법률적용면에서 독립성을 가진다.<sup>59)</sup> 해사법원 설치 및 해사사건에 대해 전문심판을 진행하는 것은 해양활동주체가 해양관련 법률관계의 기술성, 해양관련 법률규범의 독립성, 해사사법의 섭외성 등 해사사법의 수요에 부합되며 전문적이고 효율적으로 해사분쟁을 해결하는데 도움이 된다.<sup>60)</sup>

1984년 제6차 전국인민대표대회 상무위원회 제8차 회의에서 “연해항구도시에 해사법원을 설립하는 결정”<sup>61)</sup>이 통과되었다. 이러한 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 수요에 따라 연해의 일정한 항구도시에 해사법원을 설치한다. 해사법원의 설치 또는 변경, 철수, 심판기구와 관사기구의 설치는 최고인민법원이 결정한다. 둘째, 해사법원은 소재지의 시 인민대표대회 상무위원회에서 책임진다. 해사법원의 심판업무는 소재지의 고급인민법원의 감독을 받는다. 셋째, 해사법원은 1심 해사사건과 해상사건을 관할하며 형사사건과 기타 민사사건을 수리하지 않는다. 각 해사법원의 관할구역은 최고인민법원의 규정에 따른다. 해사법원의 판결과 재정에 대한 상소사건은 해사법원 소재지의 고급인민법원에서 관할한다. 넷째, 해사법원장은 소재지의 인민대표대회 상무위원회에서 임명한다. 해사법원의 부원

59) 虞溥, 「1997年以來中國司法體制和工作機制改革進程中上海的實踐與探索」(上海: 華東政法大學, 2013), 33頁.

60) 馬吉海, 「一帶一路背景下我國海事訴訟管轄制度的改革路徑」(北京: 中國海事, 2017), 2頁.

61) 最高人民法院, 「關於設立海事法院幾個問題的決定」, 1984년 11월 28일 第六屆全國人民代表大會常務委員會第八次會議 통과.



장, 판사, 부판사, 심판원과 심판위원회 위원은 해사법원장이 시 인민대표대회 상무위원회를 통해 임명한다. 이와 같이 각 해사법원은 소재지의 중급인민법원과 동급<sup>62)</sup>임을 명시하였다.

최고인민법원은 교통부와 공동으로 “해사법원을 설립하는 몇 가지 문제에 대한 결정”<sup>63)</sup>을 발표하고 광저우, 상하이, 칭다오, 톈진, 다렌 등 5개 항구도시에 해사전문법원을 설립하였고, 1985년도에 우한해사법원을 설립하였다.<sup>64)</sup> 최초의 6개 해사법원은 중앙에서 교통부에 위탁하여 구성하였고 교통부 산하의 항무국, 해운국 등 항만부서에서 관리하였으나, 항만부서가 기업화, 회사제, 경영실체로 전환되면서 기업이 법원을 관리하는 현상이 발생하였다. 1999년 6월 중앙기구편제위원회판공실(中央机构编制委员会办公室 : State Commission Office of Public Sectors Reform, 약칭 SCOPSR), 최고인민법원, 교통부, 재정부에서 공동으로 “다렌 등 6개 해사법원 관리체제 문제에 관한 의견”을 발표하고 6개 해사법원이 소재지의 성, 직할시 당위원회와 고급인민법원에 이관하여 공동 관리하도록 하고 교통부서 및 그 소속 기업과 분리되어 공식적으로 국가사법체계에 속하게 되었다.<sup>65)</sup> 1990년 이후 하이커우, 샤먼, 닝보, 베이하이 등 4개 해사법원이 설립되어 지역배치가 합리적이고 중국 연해지역과 내륙지역을 모두 관할할 수 있는 해사사법 관할체계를 이루어 중국은 세계적으로 해사심판기구가 가장 많은 나라로 되었다.

중국 해사법원은 해사 및 해상 관련 사건을 전문적으로 심리하는 전문법원이며, 관할특징으로 전문성과 섭외성이다. 그리고 행정구역에 따라 관할범위를 구분하지 않고 각 해사법원은 항구 도시에 지원을 설치하여 당사자소송과 분쟁해결에 생활의 편의성을 제공하여 소송당사자의 소송을 원활히 진행하도록 하고 있다. 특수한 목적이나 성격을 지닌 해사 및 해상 사건과 사회에 미치는 영향이

62) 最高人民法院, 「中國海事審判白皮書(1984-2014)」 내용. 2014년 9월 2일 최고인민법원은 해사법원 설립 30주년을 기념하여 “중국해사심판백서(1984~2014)”를 발표하였다.

63) 1984년 11월 28일 최고인민법원은 “해사법원을 설립하는 몇 가지 문제에 대한 결정”을 발표하고 항구도시에 최초 5개 해사법원 설치 및 조직구성, 사건수리범위, 각 해사법원의 관할구역을 확정하였다.

64) 우한해사법원은 1985년 최고인민법원의 (84)法司字第80号, 교통부(84)交辦字第985号“해사법원 설립에 대한 통지”에 근거하여 설립하였다.

65) 傅榮, 「中國海事法院：問題與出路」(河北: 河北法學, 2009), 14頁, 4頁.

클 것으로 예상되는 해사 및 해상 사건에 대해서는 해사법원 소재지의 고급인민 법원 또는 최고인민법원이 1심 해사사건을 수리할 수 있다. 해사법원은 내부에 설치되어 있는 해사법정이나 해상법정과 각 지역별 지원에서 1심 해사사건을 관할하고 있다.<sup>66)</sup>

### Ⅲ. 중국 해사법원의 특징

중국 해사소송관할권의 전문성이다. 해사사건을 전문해사법원 또는 해사법정에서 관할하고 있다. 해사사건의 특수성과 복잡한 전문기술성으로 인해 해사사건을 전문법원에서 관할하는 것이다. 중국은 전문 해사법원을 설립하여 해사분쟁과 해상분쟁을 심리하고 있다.

또한 해양활동은 1개 국가의 범위를 넘어 기타 나라 및 지역과 연관된 경우가 많아 해사분쟁 역시 폭넓은涉外적인 사건의 성격을 지니고 있다. 소송주체 당사자, 해사법률관계의 발생, 변경 또는 소멸의 법률사실과 소송 목적 등 전부 또는 그중 하나가 외국에 소재하는 경우이다. 이로 인해 해사소송관할은 국가사법체계 중涉外성이 가장 강한 분야로 주목되고 있다. 해사소송관할 사건의涉外성으로 인해 해사소송관할권의 확립이 일반 민·상사관할권보다 복잡한 것이 사실이다. 강한涉外성으로 인해 현실적으로 관련 범위가 넓고 사건이 복잡하며 소송문서 송달의 어려움 등의 문제가 발생하는 동시에 국가별로 해사소송관할권의 충돌이 쉽게 일어난다.

중국의 해사활동은 해상과 강의 운하운송과 연결되어 있다. 선박은 해상운송 도구로서 높은 국제유동성을 가지고 있고 세계 각 국가의 경유지역과 각종 물권, 채권 또는 기타의 법률관계를 발생시키며, 해사소송관할권의 확립에 있어 수많은 연결고리를 형성하고 있다. 이로 인해 해사소송관할권의 규정은 광범위성을 띠고 있다. 중국 민사소송법 제30조와 해사소송특별절차법 제6조의 규정에 따라 선박 충돌로 인한 손해배상에 대해 그 관할권의 연결고리는 충돌발생지, 충돌선박 최

66) 馮明崗, 「我國海事審判制度的改革與完善」(北京: 法律適用-國家法官學院學報, 2002), 56頁.

초도착지, 가해선박 억류지 또는 피고 소재지와 선적항 소재지의 해사법원 관할이 포함된다. 각국에서는 해사활동의 정치, 경제이익의 영향으로 인해 입법 시 그 관할권을 최대한 확대시키며 분쟁을 국내 법원에서 관할하기 위해 광범위한 관할근거를 규정하여 본국의 이익을 보호하고 있다.

해양 고유의 위험성과 선박의 강한 유동성으로 인해 해사소송관할권의 확립은 일반 민·상사 소송관할권보다 복잡하다. 정상적인 항해무역질서와 각 당사자의 이익을 보호하기 위해 각 국가는 특별한 해사소송관할규칙을 제정하였다. 그중에서 가장 특별한 것이 대물소송제도와 가압류관할제도이다. 이러한 제도의 창설과 추진은 피해자의 이익을 보호하고 법원관할권의 확립에 편의성을 제공하였다. 그러나 동시에 재판관할권 소송과 관할권의 충돌 등의 문제도 초래하게 되었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 국제사회에서는 관할권 충돌과 1사2소(一事兩訴)<sup>67)</sup> 등의 문제를 피면하거나 감소시키기 위한 조치를 취하였다. 이러한 “부정의 부정” 과정에 해사소송관할제도는 자아 특수성을 가지게 되었고, 대물소송, 가압류관할, 해사소송관할권간의 충돌 등의 문제를 해결하고 있는 것이다.

선행 주장에 따라 해사전문법원의 사물관할을 민사·형사·행정사건 모두 관할 대상으로 하는 중국은 한국과 달리 일반 민·상사사건과 구별하여 해사사건의 특수성과 전문성을 인정함에 따라 1984년부터 전문적인 해사법원을 설립하여 독립적으로 운영하고 현재 전국 각 항구도시에 10개의 해사법원과 39개의 지원을 운영하고 있어 국제적인 해사사법분야의 메카로 발돋움하고 있다. 해사법원이 중급 인민법원급으로 재판제도는 3급 2심제를 실시하고 있다. 중국의 해사법원은 1심 해사사건에 대해 전속관할권을 가지나 사건의 중요성에 따라 고급인민법원 또는 최고인민법원에서 1심을 수리하는 것도 가능하다. 해사법원은 특수성으로 인해 행정구역이 아닌 특정한 사건별로 관할이 정해지고 법원장이나 판사의 임명절차 등과 법원설치, 사건관할, 법률적용면에서 독립성을 가진다.

전문법원의 관할사건은 일반 지방인민법원과 달리 전문성이 강하다. 중국은 해사법원 설립 30년간 전문성이 강한 해사심판체계를 이루었고 해사사건 관할제도

67) 1사2소(一事兩訴)는 동일한 당사자가 동일한 소송사건을 2개 법원 또는 2개 이상 국가의 법원해사법원의 에 동시에 소송하는 것이다.

개혁을 적극적으로 추진하고 있다. 최고인민법원은 과거의 해상무역 운항과 관련된 민·상사사건 위주의 관할범위에서 2016년 해사행정사건 관할범위를 확대하였고, 2017년 2월 Ningbo해사법원을 해사형사사건 관할시범법원으로 지정하여 해사형사사건도 관할할 수 있도록 하여 현재 민사, 행정, 형사사건 일괄관할의 “삼심합일(三審合一)”의 체계를 갖추고 있음은 우리나라 해사법원설립에 있어서 의미하는 바가 크다.

## 제4절 우리나라 해사법원 설립의 필요성

### I. 해사법원 설립의 효율성

해사법원의 설립목적은 해사사건(Maritime Accident)을 해사전문법원에서 신속·공정하게 사법적 해결을 하는데 있다. 해사사건의 신속하고 공정한 사법적 해결은 업계의 경쟁력을 높이고 관련 산업의 발전에 기여할 것이다.<sup>68)</sup> 왜냐하면 해사법원의 설립과 운영으로 일반법원의 관할에서 해사사건을 해결하는 것보다 해사법원에서 전문적이고 신속하게 해결해 나갈 수 있기 때문이다.<sup>69)</sup>

그러나 우리나라는 민사·형사·행정법원 등에 대해서 각각 사건별 법원의 관할을 법률로 규정<sup>70)</sup>하여 분리되어 있으므로 하나의 사건이 중첩적으로 관할을 달리하여 재판받을 수 있게 되어 있기 때문에 신속한 재판절차를 진행함에 있어서 제도적 장벽에 놓여있다.

대체적으로 해사법원에서 관할하는 사건은 그 법적 성격으로 볼 때 해사범(海事犯) 처벌에 중점을 두기보다는 신속한 재판을 통해서 항해의 안전을 보장하려는 국제적 추세에 부응하려는 데 있는 것이다. 전문성과 신속성을 갖춘 해사법원

68) 법률신문, 2015년 9월 21일. “전문가들은 해상사건 1건당 분쟁해결 비용은 통상적으로 10억여 원이 소요되고, 우리나라에 해사법원이 생기면 500~600건 가량의 국내외 분쟁 해결이 가능할 것으로 전망하고 있다. 이에 따르면 국외로 빠져나갈 필요가 없는 비용과 새로 국내로 유입되는 비용이 2000억~5000억 원 가량에 이를 것으로 추산된다.”

69) 김인현, “한국 해사법정 중재제도 도입에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제37권 제2호, 2015, 11쪽.

70) 법원조직법 제3조 개정법률 제15152호(2016.12.27.)

에서 해사사건을 통합하여 재판함으로써 사법적 서비스를 제공해 나가는 것이 일반법원에서 각각 분리해서 사건을 해결하는 것보다 더 국민의 신뢰를 보장할 수 있다고 본다.

현재 가사사건, 기업파산, 회생사건, 행정사건, 특허사건<sup>71)</sup> 등의 분야는 모두 전문법원이 설치되어 운영되고 있어 사법적 서비스 향상을 높여 나가고 있음을 볼 수 있다. 해사사건에서도 시심(始審) 및 항소심의 신속·공정·정확한 판결을 보장할 수 있는 해사전문법원의 설립을 추진하고 있는 중에 있다.

특히 선박의 자율운항단계(Autonomy level)<sup>72)</sup>를 실시하기 위한 의안(Agenda)이 한국, 네덜란드 등이 IMO MSC에 제출되었다.<sup>73)</sup> 이처럼 해상관할 대상은 고도의 기술과 전문지식을 요구하는 것이며 해사사건 자체가 과실에 의한 주의의무위반이나 자동화 기계장치의 결함 등으로 발생하는 사건이 대부분이다. 뿐만 아니라 해사사건은 민사·상사·형사·행정 등과 얽힌 혼합적 성격을 띠고 있다. 따라서 해사사건의 해결은 항해의 자유와 국제항로를 확보하기 위해서 선박과 선원의 억류는 가능한 한 억제하고 신속한 사건의 해결을 위한 노력으로 발전되어 온 것이 본래 입법취지이기도하다.<sup>74)</sup>

해사사건해결의 본래 취지가 사건해결을 신속히 하여 항해의 자유를 보장하려는 것이므로 이러한 국제적 추세를 반영하여 신속한 재판을 행사할 수 있는 해사법원의 설립이 요구된다. 해사사건은 민사·상사의 손해배상책임, 형사적 책임 및 행정상의 책임이 모두 중첩적으로 적용되기 때문에 상당히 오랜 시간이 소요되어 신속한 재판을 기대하기 어렵기 때문에 사물관할 대상을 통합 재판할 수 있는 해사법원에서 실시하도록 함이 더 효율적인 재판이 될 수 있다.

71) 대전에 소재하고 있는 특허법원은 특허소송 1심 관할 및 지식재산권 침해소송과 2심 심판으로 전국을 관할하는 고등법원급 전문법원이다.

72) IMO MSC 2017년 2월 2019년까지 신규작업과제로 선정된 단계별에서 사람이 승선하지 않고 자율로 운항될 수 있는 단계를 구분하고 있다: 제1단계는 수동제어 (메뉴얼) 제2단계는 본선지원결정 제3단계는 본선 또는 육상지원 제4단계는 모니터링 및 실행 권한 있는 운영자에 의한 시행 제5단계는 모니터링 및 중재할 수 있는 운영자에 의한 실행 제6단계는 모니터링되는 자율운항 제7단계는 완전자율운항으로 운항되는 시스템을 말한다.

73) 이 의안에 대해서 IMO MSC는 2017년 2월부터 2019년까지 신규작업과제로 선정하고 협의 중에 있다.

74) PCIJ Reports (1927), *Lotus case*, Series A No. 10, p.25.

현행 제도 하에서는 이러한 해사사건은 각각 다른 절차와 상이한 법원에 의해 판단되고 있기 때문에 소송경제의 측면에서 다소 문제가 발생하고 있는 것이다.<sup>75)</sup>

최근 이러한 문제를 해결해 나가고 있는 중국해사법원은 형사사건도 해사법원에서 신속히 처리하고 있는 점을 주목해 볼 필요가 있다.

일반법원에서 해사형사사건을 해결해 나가는 것과 해사법원으로 해사형사사건을 이송해서 전속관할권을 두고 재판하는 경우를 비교해서 해사법원의 형사사건 해결이 관련 소송당사자들에게 신속한 분쟁해결을 통해 법률적 서비스를 제공하여 국가경쟁력을 제고할 수 있다는 주장<sup>76)</sup>도 있다.

해사형사사건의 재판도 역시 일반법원의 형사사건에서처럼 실체진실의 발견과 함께 신속한 재판이 요구되는 현실적 이익 대립을 고려하면서 피고인의 방어권 보장을 위한 인권보장방안에 대한 대책을 마련해야 함은 물론이다.

해사형사사건의 재판을 해사법원의 관할에 두는 문제에 대해서 실무계와 학계에서 아직은 공감대가 형성되어 있지 않고, 해사형사사건 건수도 미미한 상황이다. 또한 해사형사사건을 해사법원 관할범위에 포함시키려면 관련 입법, 사법기구설치, 해사법원 내부기구 조정 등 변화를 위한 입법개정이 되어야 하는데 현재 입법안이 국회소관위원회에 계류 중에 있다.<sup>77)</sup> 따라서 우리나라는 현행 법원조직법상 토지를 관할하는 각급 지방법원에서 해사형사사건을 재판하고 있는 것이다.

해사법원이 설립되어 해사형사관할권을 인정한다면 피고인의 주거지와 현재지를 고려하였을 때 피고인의 방어권 보호에 문제가 있기 때문이다.

---

75) 해양사고는 민사, 형사, 행정상의 책임 복합적으로 수반되는 특징을 가지고 있다. 2007년 12월 7일 태안앞바다 허베이 스피리트호 사고 이후 각각 상이한 법원에서 사건 처리하였다. 행정사건은 대법원관할, 민사사건은 서울중앙지법 및 대전지법 서산지원의 관할법원으로, 형사사건은 대전지법 서산지원에서 각각 재판하여 오랜 세월이 소요되었다. 따라서 해사사건을 단일 해사법원에서 처리할 경우 신속성, 경제성, 일관성, 효율성 제고할 수 있다.

76) 김태운, “공해상의 선박충돌 혹은 그 밖의 항행사건에 대한 형사관할권의 경합”, 「해사법연구」 제27권 제2호, 한국해사법학회, 2015, 12쪽.

77) 김영춘의원 대표발의, 해사전문법원 설치를 위한 법원조직법 일부 개정 법률안 (2017.2.27.) 의안번호 2005819. 김영춘안은 민사, 형사, 행정사건 모두 관할 하도록 입법개정을 발의하고 있다.

## II. 해사사건의 일반법원 관할의 문제점

어니스트 헤밍웨이호 사건<sup>78)</sup>에서 해사전문지식이 결여된 일반법원이 재판한 내용을 검토해 볼 때 우리 국민의 사망사건과 선박피해사건에 대해서는 모두 공소기각판결을 하였고, 다만 해양환경보호법상의 과실행위에 대해서만 벌금형으로 유죄를 선고함으로써 중대한 고의범 처벌에 적절한 대응을 하지 못하였다는 비판이 제기되었다.<sup>79)</sup>

허베이 스피리트호 원유 유출 사고<sup>80)</sup>는 형사처벌이 필요한 해사사건의 경우에 전문적인 절차가 필요함을 여실히 보여주는 사례이다. 원유 유출로 인하여 4조 원 규모의 제한채권 신고가 접수되었으며, 해양오염사고로 피해를 입은 어민 및 주민들의 대략 13만 건의 신고가 접수되었다. 문제는 접수된 신고들이 민사·상사, 행정, 형사재판이 각각 분할되어 처리되는 것이다. 각 관할권에 따라 지정된 법원은 지리적으로 거리가 문제되며, 같은 내용을 중복으로 처리함에도 법원마다 각각 진행되어 매우 번거롭고 오랜 시간이 걸림을 보여주었다.<sup>81)</sup>

이처럼 해사법원의 형사관할권 인정의 부분에 관하여서 공소되는 해사형사사건이 부족하다는 이유와 해사법원의 토지관할에 따라 피고인의 방어권이 침해될 수 있다는 지적에도 불구하고 해사사건의 특수성을 고려하여 볼 때 실제진실 발견과 더불어 피고인의 방어권 보호를 위해 전문적인 재판을 할 수 있는 해사전문법원을 설립되어야 함은 당연하다. 아울러 신속한 재판을 위해서 해사사건의 사례를 통해 일반법원에서 해결한 해사사건과 비교해 볼 때 어떤 사법형태가 더 해사분쟁의 사법적 해결을 통한 법률서비스 제고를 높여 국가경쟁력 향상에 기여하게 되는지도 고려해야 한다.

78) 부산지방법원 제 5 형사부 판결(사건2015고합52).

79) 최석윤·변용남·주중광, “공해상 선박충돌사고와 관련된 형사재판권 - 부산지법 2015. 6. 12. 선고 2015고합52 판결에 대한 평석-”, 「해사법연구」 제27권 제3호, 한국해사법학회, 2015, 200-210쪽

80) 2009년 6월 11일 대전지방법원 판결

81) 이윤철, “해사법원이란 무엇인가?”, 부산고등법원 설립 30주년 기념행사 세미나 발제문 (2017.9.21.), 6쪽.

## 제3장 해사법원과 형사관할권

해양에서 범집행의 국가기관은 원칙적으로 해양경찰의 수사 활동 범위에 따라 관할 검찰기관의 기소에 따른 법원의 재판관할권 행사 범위를 말한다. 이러한 법원의 해사형사사건의 관할권에는 주관적 관할권으로서 소송당사자, 객관적 관할권으로서 토지관할·심급관할·시적관할로 대별하고 있다. 이러한 일반적 관할권분류에 따른 해사형사법원의 관할권에 대해서 검토하고, 해사법원이 해사형사사건에 대해서도 관할권을 행사하는 필요성과 그 대상을 정리한다.

### 제1절 형사소송법상 법정관할

#### I. 형사소송법상 피고인의 지위

##### 1. 피고인의 개념

피고인은 검사에 의해 형사책임을 져야 할 자로 공소가 제기된 자 또는 공소가 제기된 자로 취급되어 있는 자를 말한다. 따라서 공소가 제기되지 않았음에도 불구하고 피고인으로 출석하여 재판을 받고 있는 자도 피고인이 된다.<sup>82)</sup> 피고인은 공소가 제기된 자를 의미한다는 점에서 공소제기 전에 수사기관에 의하여 수사의 대상으로 되어 있는 자는 피의자라고 하여 피고인과 구별되고 있다. 또한 유죄판결이 확정된 자를 수형자라고 하여 구별하고 있다. 공소가 제기된 자이면 진범인가 여부와 당사자능력과 소송능력의 유무 및 공소제기가 유효한 것인가에 대해서는 문제되지 않는다. 즉 피의자는 공소제기에 의하여 피고인이 되고 피고인은 형의 확정에 의하여 수형자가 되는 형사절차법상의 어떠한 절차 중에 놓여 있는가에 따라 신분이 매겨지는 소송절차법상의 지위를 지니는 피동적으로 불려지는 신분이다.

여러 사람들이 동일소송절차에서 공동으로 심판받는 경우를 공동피고인이라고

82) 이재상, 앞의 저서, 104쪽.



한다. 공동피고인은 반드시 공범자임을 요구하지는 않는다. 수개의 사건이 동일 법원에 계속되어 있는 경우에 불과하다. 따라서 공동피고인에 대한 소송관계는 피고인 각각에 별도로 존재하며 그 한 사람에 대해서 발생한 범죄 사유는 다른 피고인에게 영향을 받지 않는 관계라고 할 수 있다. 다만 상소심에서 피고인의 이익을 위해서 원심판결을 파기하는 경우에는 예외가 인정되고 있다.<sup>83)</sup> 따라서 통상의 경우에는 공소장에 기재되어 있는 자가 피고인이 된다.

## 2. 피고인의 소송법상 지위

피고인의 소송법상의 지위는 소송구조와 밀접한 관계를 가지고 있다. 피고인의 지위는 소송의 목적에 따라 결정되며, 소송의 목적과 소송구조는 깊은 관계를 가지고 있기 때문이다. 과거 규문절차에 있어서 피고인은 규문판사의 조사의 객체가 되는데 그치고 소송의 주체로서 소송에 있어서 자기의 정당한 이익을 방어할 권리가 인정되지 않았다.<sup>84)</sup> 그 결과 피고인은 소송의 주체로서의 기본적인 인격까지 부정당한 채 가혹한 고문의 대상이 되었던 것이다. 이에 대해서 탄핵주의 소송구조는 19세기 자유주의의 영향에 의해서 개인의 지위가 향상되면서 피고인의 방어권을 보장하려는 취지로 피고인을 소송주체로서 지위를 인정하게 된 것이다.

탄핵주의 소송구조에 있어서도 직권주의와 당사자주의에 따라 피고인의 지위가 같은 것은 아니다. 당사자주의 소송구조에 있어서는 피고인이 당사자의 지위를 가짐에 반하여, 직권주의에서 피고인은 소송의 주체가 될 수 있어도 당사자가 될 수 없기 때문이다.<sup>85)</sup>

형사소송법은 직권주의의 소송구조를 기반으로 하면서도 당사자주의를 대폭 도입한 절충형의 소송구조를 가지고 있다. 무엇보다 당사자주의가 가장 강하게

83) 형사소송법 제364조의 2 : 공소장에는 피고인의 성명 기타 피고인을 특정할 수 있는 사항을 기재해야 한다.

84) 조찬선, 「기독교죄악사」, (서울 : 평화문화사, 2016). 332쪽. : 대표적인 규문주의형태의 소송절차는 조선시대 원님재판과 중세서양의 마녀재판으로 악명이 난 종교재판을 들 수 있다.

85) 강구진, 125쪽; 이재상, 107쪽.

나타나고 있는 부분이 공판절차이다. 우리나라 형사소송법상 피고인의 지위를 제대로 보호하고 방어권을 보장하기 위해서 실질적 공판중심주의가 실행되어야 하며, 특히 해사법원이 설립되어 해사형사사건을 재판함에 있어서 신속성과 공정성 그리고 일관성을 유지해 나갈 소송구조로 공판중심주의가 확실히 적용되어야 할 것이다.

### 3. 당사자로서의 지위

피고인은 검사에 대립하는 당사자이다. 당사자주의를 대폭 도입하여 검사와 피고인의 공격과 방어에 의하여 공판절차를 진행하도록 규정하고 있는 형사소송법에서 피고인이 형사소송의 주도권을 가지고 있는 당사자로서의 지위를 가진다는 것은 당연하다고 하지 않을 수 없다. 즉 피고인은 검사의 공격에 대하여 자기를 방어하는 수동적 당사자이다. 이러한 의미에서 검사를 공소권의 주체라고 한다면, 피고인은 방어권(防禦權)의 주체라고 할 수 있다. 대법판례는 검찰주사가 담당 검사의 지시에 따라 검사가 출석하지 않은 상태에서 피의자를 신문한 후 검사 명의로 작성한 피의자신문조서에 대하여 그 증거능력을 부인한 바 있다.<sup>86)</sup> 검사가 피의사실에 관하여 전반적이고 핵심적인 사항에 대하여 신문을 하고 이를 토대로 그 신문에 참여한 검찰주사보가 피의자신문조서를 작성함에 있어서는 다소 불분명한 사항이나 보조적인 사항에 대하여 피의자에게 직접 질문을 하여 이를 조서에 기재하였지만, 참여주사보가 그와 같은 질문을 할 때 검사가 그 자리에 있으면서 이를 지켜보았고, 또 문제점이 있을 때에는 검사가 다시 직접 묻고 참여주사보가 조서에 기재하였으며, 조서의 작성이 다 끝난 다음에는 검사가 이를 검토하여 자신의 신문결과와 일치함을 확인하고 서명·날인하였기 때문에 검사가 작성한 피의자신문조서로서 인정되고 있는 것이다.<sup>87)</sup>

피고인의 당사자지위를 인정하는 통설에 대하여 순수한 당사자주의를 채택하지 않은 형사소송에서 피고인은 소송주체에 지나지 않고 형사절차에서 피고인을 당사자라고 지칭하는 것은 적절하지 못하다는 이유로 피고인의 당사자로서의 지

86) 대법원 1990. 9. 28. 90도1483, 공 1990, 2250 판례.

87) 대검 예규 제296호 제10조 제2항·제3항 참조.

위를 부정하고 피고인의 소송법상 지위를 적극적 소송주체로서의 지위와 소극적 소송주체로서의 지위로 파악하는 것이 타당하다는 견해도 있다. 독일 형사소송법학에 있어서 피고인이 당사자가 아닌 소송주체로서의 지위를 가지고 있을 뿐이라고 해석하는 것과 태도를 같이하는 것이라고 생각된다. 그러나 당사자의 지위가 순수한 당사자주의 소송구조에서만 인정되는 것은 아니다. 형사소송법이 특히 공판절차에 있어서 피고인의 지위를 순수한 직권주의 소송구조를 취하고 있는 독일 형사소송법의 피고인의 그것과 같이 보는 것은 부당하다.

피고인은 검사와 공판정에서 구두변론(verbal combat)으로 첨예하게 대립하는 당사자이다. 당사자주의에 따라 피고인과 검사의 방어와 공격으로 공판이 진행되는 공판중심주의 소송구조하에서 피고인이 형사소송의 주도권을 쥐고 당사자로서 지위를 당연히 가져야 한다. 피고인은 검사의 공격에 대하여 자기를 방어하는 수동적 당사자의 지위를 가진다. 이때는 검사를 공소권의 주체라고 한다면 피고인은 방어권의 주체라고 해야 한다.

피고인의 당사자로서 지위를 인정하는 통설에 대하여 순수한 당사자주의를 취하지 않은 형사소송에서 피고인은 소송주체에 지나지 않고 형사절차에서 피고인을 당사자라고 지칭하는 것은 적절한 표현이라고 할 수 없다고 주장하고 피고인의 당사자의 지위를 부정하고 피고인의 소송법상의 지위를 적극적 소송주체로서의 지위와 소극적 소송주체로서의 지위로 파악하는 것이 타당하다는 견해도 있다.<sup>88)</sup> 그러나 당사자의 지위가 순수한 당사자주의 소송구조에서만 인정되는 것은 아니다. 형사소송법이 특히 공판절차에 있어서 당사자주의를 대폭 강화한 소송구조를 채택하고 있음에도 불구하고 형사소송법상 피고인의 지위를 순수한 직권주의 소송구조를 취하고 있는 독일 형사소송법상 피고인이 당사자의 지위가 아닌 소송주체로서의 지위와 같이 보는 것은 부당하다고 할 것이다.<sup>89)</sup>

88) 신동운, 486쪽; 김일수, “피고인의 소송법상 지위” 「형사판례연구」 (2013,12), 129쪽.

89) 이재상, 108쪽.

## II. 형사소송법상 법정관할권

### 1. 사물관할

동등법원 상호간에 사건의 지역적 관계에 의한 관할의 배분은 재판의 편의성을 보장하기 위한 수단으로 사건의 능률적 처리와 피고인의 출석·방어의 편의를 고려하여 결정된 것이다. 토지관할은 우열이 없으므로 하나의 사건에 관하여 수개의 법원이 토지관할을 가질 수 있다. 형사소송법상 법정관할은 고유관할, 사물관할, 토지관할, 심급관할, 관련관할, 병합관할로 규정되어 있다.<sup>90)</sup>

사물관할은 사건의 경중이나 성질에 의한 제1심법원의 단독판사 혹은 합의부 사이에 배분되는 관할배분문제이다.

### 2. 토지관할

토지관할은 동등한 법원 사이에 사건의 지역적 관계에 의한 분류로 재판적(裁判籍)이라고도 한다. 이 재판적의 결정기준은 범죄지, 피고인의 주소, 거소에 의해 결정된다. 이들이 여러 개의 장소에 걸친 사건일 때 검사는 어느 곳이나 공소제기가 가능하다. 범죄지는 범죄실행장소, 결과발생장소, 공모장소이다. 예비·음모를 처벌하는 경우 범죄를 포함한다. 또한 교사지·방조지·간접정범, 작위지·부작위지가 재판적이다.<sup>91)</sup> 주소·거소는 공소제기시 표준으로 공소제기 이후 바뀌어도 토지관할에 영향이 없고, 등록기준지는 토지관할과는 무관하다.<sup>92)</sup> 현재지는 피고인이 실제로 위치하고 있는 장소, 피의자신문장소, 구속된 장소를 말한다. 선박 내에서 범주는 기국주의에 따라 선적지, 범죄 후의 선착지인 항만국 관할이 적용된다.

### 3. 심급관할

지방법원 본원합의부의 관할사항은 단독판사의 제1심 판결에 대한 2심인 항소

90) 배종대 외 3인, 「신형사소송법」(서울 : 홍문사, 2013), 198쪽.

91) 이은모, 「형사소송법」(서울 : 박영사, 2011), 314쪽.

92) 임동규, 「형사소송법」(경기도 : 법문사, 2014), 245쪽.

심사건과 단독판사의 제1심 결정·명령에 대한 항고사건을 지방법원에서 심급관할을 한다. 고등법원의 심급관할은 지방법원 합의부의 제1심판결에 대한 항소사건 및 결정·명령에 대한 항고사건을 관할한다. 대법원의 심급관할은 고등법원 항소법원의 제2심 판결에 대한 상고사건 및 항고법원·고등법원·항소법원의 결정·명령에 대한 재항고 사건 그리고 제1심 판결에 대한 비약적 상고사건을 관할한다.<sup>93)</sup>

#### 4. 병합관할

법원은 토지관할의 병합으로 다른 사건까지 관할할 수 있다.<sup>94)</sup> 사물관할의 병합은 지방법원 합의부가 결정하며, 관할권이 있는 법원 단독판사에게 이송가능하다.<sup>95)</sup> 관련사건의 병합심리로 토지관할을 달리하는 수개의 사건이 각각 다른 법원에 계속될 때 먼저 공소를 받은 법원이 심판한다. 다만, 검사·피의자의 신청이 있는 경우에 공통되는 상급법원은 결정으로 뒤에 공소를 받은 법원으로 하여금 병합심리하게 할 수 있다. 사물관할을 달리하는 수개의 사건이 각각 법원 합의부와 단독판사에 계속된 때는 합의부 결정으로 단독판사에 속하는 사건을 병합하여 심리할 수 있다.<sup>96)</sup> 합의부와 단독판사에 각각 토지관할을 달리하는 경우에도 합의부 재량이나 직권으로 결정한다.

## 제2절 형사관할권 인정의 필요성과 대상

### I. 해사형사사건의 전문법원 관할권의 필요성

해사사건에 관한 재판의 공정성뿐만 아니라 신속성과 효율성을 도모하기 위해서는 전문성을 갖춘 해사법원이 해사형사사건에 대해서도 관할권을 행사하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 전문법원으로서 능률적 법률서비스에 기여하여 법률서비스 경쟁력을 지닌 해사법원의 설립은 해사사건의 대부분을 차지하고 있는 과

93) 이재상, 「형사소송법」(서울 : 박영사, 2013), 317쪽.

94) 형사소송법 제5조.

95) 형사소송법 제7조.

96) 형사소송법 제10조.

실행위로 인한 해사형사범죄를 관할하는 것이 보다 효율적이기 때문이다.<sup>97)</sup> 해사법원은 민사사건 등과 결부되어 신속한 법률적 분쟁해결을 할 수 있기 때문에 사법적 서비스 제공을 위한 요청에도 부응해 나갈 수 있다.

우리나라의 해사형사사건은 년 평균 500건 정도가 발생한다.<sup>98)</sup> 이러한 해사형사사건은 일반법원 형사부에서 재판하고 있다. 해사형사사건 처리에서 현재와 같은 제도로 일반 법률형사부에서 전담하므로 법원인사규칙에 따라 일반법원의 판사보직이동이 빈번하고 전담부서의 판사순환보직 때문에 전문성이 떨어지고 있다. 해사분야의 전문성이 필요한 사건은 연 20~30건 정도로 매우 복잡하고 종결까지 시일이 오래 걸려 일반형사재판관할권행사는 사법서비스 제공에 비효율적이라는 비평이 제기되고 있다.

대표적인 해사분쟁사건은 ‘해양사고’로서 ‘피해의 발생에 대한 책임’이라는 문제가 필연적으로 야기되는데, 이러한 책임문제에는 민·형사상 책임뿐만 아니라 행정상의 책임이 동시에 제기될 수 있다. 즉, ‘해양사고’는 그 피해행위가 불법행위에 해당되는 경우에는 민사·상사상의 손해배상책임이 문제되고, 그러한 피해행위가 각종 형사법에 규정된 범죄의 구성요건에 해당되는 경우에는 형사상의 책임이 문제될 수 있다. 피해행위가 각종 행정법규의 규제의 대상에 해당되는 경우에는 행정상의 책임이 제기될 수 있다. 그런데, 현재의 제도하에서는 이러한 사건이 각각 다른 절차와 각각의 법원에서 판단되기 때문에 소송경제의 측면에서나 신속하고 일관성 있는 판단의 측면에서 볼 때 문제가 있다.

또한 해사사건이 해양물류의 중심인 ‘선박’이라는 특수성 때문에 국제법과 해양법에 대한 전문지식을 필요로 하는데, 일반법원 판사의 해사분야에 대한 전문성 부족으로 인한 판결은 우리 국민을 제대로 보호하지 못할 가능성이 있다. 이를 보다 구체적으로 재판하기 위해서 전문성이 요구되는 해사법원이 필요하다.

97) 김종구, 미국 해안경비대의 재량권 남용의 위험성에 관하여 “해상에서 선박에 대한 영장 없는 수색과 압수 - 미국 해안경비대의 직무집행과 관련하여 -”, 「해양환경안전학회지」 제15권 제4호, 해양환경안전학회, 2009, 380쪽.

98) 노정환, “현행 압수수색제도에 대한 비판적 고찰”, 「법조」 통권 643호, 법조협회.(2010), 32쪽; 손동권, “수사절차상 긴급 압수·수색 제도와 그에 관한 개선입법론”, 「경희법학」 제46권 제3호, 경희대학교 법학연구소, 2011, 18쪽.

## II. 관할대상

중국은 제1심 사건을 해사법원 또는 그 상위의 고급인민법원 또는 최고인민법원에 수리할 수 있도록 하였는데, 수요자들은 편의성에 따라 제1심 법원을 종전과 같이 해당지역 법원에서 제1심 사건을 진행하거나 원할 경우 해사법원에서 제1심을 진행할 수도 있도록 선택적으로 규정하고 있다.

우리나라는 일반법원에서 해사사건을 처리하고 있기 때문에 해사사건을 통합적으로 해결하지 못하고 있다. 예컨대 2007년 12월 7일 태안앞바다 허베이 스피리트호 사고에서 보듯이 민사, 형사, 행정상의 책임이 복합적으로 수반되는 사건임에도 불구하고 이 사건을 재판하기 위해서 관할권을 달리하는 각각의 법원에서 재판하였다. 민사사건은 서울중앙지법 및 대전지법 서산지원의 관할권으로 형사사건은 대전지법 서산지원 등에서 관할하게 되었다. 또한 재판기간이 수 십 년 소요되어 해사사건 해결에 있어서 단일 해사사건을 해결할 수 있는 해사법원에서 일원화 할 수 있었다면 사건 해결에서 신속성, 경제성, 일관성, 효율성을 제고하는 사법서비스를 제공할 수 있었을 것이라는 아쉬움을 남긴 사건이다.

따라서 일반법원에서 해사사건을 동시에 처리할 것이 아니라 법원조직법상 독립적인 해사법원 설립이 반드시 필요하다. 아직은 해사사건의 건수가 많지 않지만, 해사법원이 설립되고 해사사건의 범위가 확대될 경우 <표-1>에서 보듯이 심급은 지방법원을 시심(始審)사건으로 하거나 고등법원의 심급으로 독립된 전문 해사법원을 설치하여 해사사건만을 전속관할로 두는 것이 적합할 것이다.

심급으로 해사법원은 항소심급으로 설치될 하되, 해사사건의 수요자들은 편의에 따라 종전과 같이 그 해당 지역의 법원에서 제1심 사건을 진행할 수도 있고, 이에 추가하여 수요자가 원할 경우에 해사법원이 제1심을 진행할 수 있는 편의성이 보장되어야 한다. 또한 해사사건의 특수성, 전문성에 걸맞게 통일적 법리를 적용시켜 나가기 위해서 해사사건의 항소심은 해사법원의 전속관할로 두는 것이 바람직하다. 특히 해사형사관할은 전국단위로 하는 토지관할과 일반법원 및 해사법원에 선택적 관할을 둬으로써 피고인의 방어권문제와 사건 해결의 편의성 문제에 대한 반론을 저감시켜 나갈 수 있다.

〈표-1〉 해사법원의 토지관할 및 심급관할

심급	해사사건만을 원심으로 하는 제1심급 혹은 고등법원의 항소심급으로 구분하여 선택적 심급으로 두는 안인 병렬적 심급으로 설립하고 당사자가 선택할 수 있도록 하는 방안
토지관할	원심을 제1심으로 할 경우 전국대상을 관할지로 하는 1개의 해사전문법원 또는 해사법원을 항소심급으로 할 경우 관할지별 제1심의 토지관할별 일반법원이 시심이 되고 항소심급으로 전국의 토지를 관할하도록 하는 방안으로 양분하여 토지관할을 두는 방안
심급관할에 대한 상소제도	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해사법원(1심)→고등법원 항소심·항고심→대법원(상고·재항고)</li> <li>2. 지방법원(1심)→고등법원 급 해사법원(항소·항고)→대법원(상고·재항고)</li> <li>3. 중앙해양안전심판원의 재결을 재판적으로 하는 서울중앙지방법원급 해사법원에서 제1심→서울고등법원(항소·항고)→대법원(상고·재항고)</li> </ol>

### Ⅲ. 해사법원의 해사형사사건 전속관할의 대상

해양사고는 그 자체가 대형사건이며 또한 해양환경의 피해를 심각하게 발생시킨다. 따라서 IMO 결의안에 의거 국제기준으로 제정된 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」<sup>99)</sup>에 따라 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련된 사건, 선박운용과 관련한 사건, 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사건, 선박의 충돌·좌초·전복·침몰 등에 의한 사건, 해양오염피해가 발생한 사건은 해양사건으로 분류하고 있다. 이외에도 선상 폭행 및 살인사건 등의 강력범죄로 분류되는 해상사건은 절

99) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 (법률 제 5809호 제2호)



차상의 문제에서 상당히 전문성이 요구되는 사건이다. 또한 선박의 구조·설비에 따른 사건은 인명사고의 정확한 판단을 위해서 선박에 대한 전문적인 이해가 필요하며, 선박의 운용에 따른 충돌·좌초·전복·침몰 등의 사고는 피고인의 주관적 구성요건(고의/과실)의 정확한 판단을 위해서 해사분야에 대한 전문성이 필요하다.

위에서 열거한 해사형사사건에서 IMO에 결의된 사건의 결과에 따라 재결된 심판에서 다루지 않은 해사형사범죄사건, 선상폭행·살인사건, 해양오염사건, 선박의 좌초 등 항해 중에 일어나 선박충돌사건 등의 열거사항은 법률로 규정하여 (exhaustive clause) 해사전문법원에서 형사재판관할권을 행사해야 할 것이다.



## 제4장 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장

### 제1절 형사피고인의 방어권

#### I. 형사소송법상 피고인의 방어권

형사소송법은 피고인이 당사자로서 검사와 대등한 지위에서 공격·방어를 할 수 있는 피고인의 방어권을 보장하고 있다.<sup>100)</sup> 방어권의 주체인 피고인은 공소권의 주체인 검사에 대하여 자기의 정당한 이익을 방어할 수 있는 권리를 가진다. 방어권의 보장과 강화는 피고인의 당사자로서의 지위에서 유래되는 요청이라고 할 수 있다. 피고인의 모든 권리가 방어목적을 추구한다는 점에서 보면 방어권이지만, 여기서는 다른 권리와 구분하기 위해 편의상 피고인이 자신을 변론하는 기회를 본격적으로 누릴 수 있게 하는 권리만을 가리키는 것으로 본다.<sup>101)</sup> 피고인의 방어권에는 방어를 준비하고, 불리한 경우 진술을 거부하며, 증거조사의 방법에서 방어권을 행사하며, 방어의 실효성에 대한 권리 등이 형사소송법에 명문으로 규정되어 있다.

#### 1. 방어준비를 위한 권리

현행법은 공소장의 기재내용을 특정하고(제254조), 공소장변경에도 일정한 절차를 요하도록 하여(제298조) 심판대상을 한정한다. 또한 제1회 공판기일의 유예기간(제269조)과 피고인에게 공소장부분을 송달받을 권리(제266조), 공소장변경사

100) 제2대국회 제18회 국회 정기회의 제19차 회의 속기록 참조. 1954년 형사소송법의 제정과 관련된 자료집으로는, 엄상섭 감수, 서일교 편, 신형사소송법(부 참고자료), 1954; 한국형사정책연구원(신동운 편), 형사소송법제정자료집, 1990; 대검찰청, 형사소송법 제정·개정 자료집, 1997 등이 있다. 이하 입법자료의 인용은 한국형사정책연구원, 형사소송법제정자료집.

101) 홍승희, “피고인의 방어권보장 관련 개정 형사소송법 재검토”, 「원광법학」 제25권 제2호, (서울 : 원광대학출판부, 2008), 340쪽.

유를 고지받을 권리(제298조3항), 공판기일변경신청권(제270조), 공판조서열람권을 인정한다(제55조).

## 2. 진술권과 진술거부권

피고인은 진술거부권(제283조의2 1항)과 자신에게 이익되는 사실을 진술할 권리(제296조2항) 및 최후진술권(제303조)을 갖는다. 재판장은 피고인에게 진술권과 진술거부권을 고지해야 한다(규칙 제127조).

## 3. 증거조사의 방어권

증거조사에서 피고인은 증거신청권(제294조), 의견진술권(제293조), 이의신청권(제296조), 증인신문권(제161조의2)을 행사함으로써 법관의 심증형성에 영향을 미칠 수 있다.

## 4. 방어의 실효성을 위한 권리

피고인은 방어권을 실효성 있게 행사하기 위하여 헌법상 변호인의 조력을 받을 권리(헌법 제12조 4항)를 가지며, 변호인선임권(제30조)과 변호인선임의뢰권(제90조), 접견교통권(제34조, 제91조) 그리고 국선변호인신청청구권(헌법 제12조 4항 단서, 법 제33조 2항)과 중대한 사건의 경우 국선변호인의 조력을 받을 권리(제282, 293조)를 누린다.

## II. 피고인의 방어권 관련 형사소송법의 한계와 개선방안

형사소송법을 통하여 실현하고자 하는 형사절차의 이념은 실제진실발견을 목적으로 한다. 이 이념은 수사단계에서 뿐만 아니라, 법원에서도 당연히 적용되어야 한다. 이를 위한 공판중심주의는 검사와 피고인 내지 변호인의 실제진실발견을 위한 공방이 공판에서도 자유롭게 전개되고 법관의 심증은 이를 기초로 이루어질 것을 골자로 하고 있다. 그러나 그동안의 관행은 당사자주의가 제대로 지켜지지 않고 있으며, 수사단계에서 검사의 피의자신문조서, 더 나아가 무리한 자백

조서에 치중한다는 지적을 받아왔으며, 이러한 수사관행과 더불어 공판단계에서는 법관의 독점재판에 따라 피고인의 방어권상실을 초래하고 피고인의 무죄추정 원칙이 제대로 실현되지 않고 있다.

이로부터 개정법을 중심으로 새로운 형사절차의 움직임이 이루어져 왔으며, 적법절차에 의한 실체적 진실발견 및 피고인의 인권보장을 실현하기 위한 방안으로 공판중심주의의 확립이 도모되고 있다.<sup>102)</sup> 이러한 개선방안은 다음과 같다.

## 1. 형사피의자 신문 시 변호인참여권의 실질적 보장

피의자 신문시 변호인의 참여권을 보장하는 국제인권규약으로는 시민적 및 정치적 권리에 대한 국제규약(B규약) 제14조제3항, 유럽인권조약제6조 제3항, 피구금자처우최저기준규칙 제93조, 유럽형사시설규칙 제93조, 미주인권조약 제8조 제2항, 모든 형태의 억류, 구금 하에 있는 사람들을 보호하기 위한 원칙 제18조 등이 있다.

헌법과 형사소송법에 보장되어 있는 형사피의자·피고인의 방어권 중 가장 핵심적인 것이 진술거부권과 변호인의 조력을 받을 권리이다. 그 중에서도 변호인의 조력을 받을 권리의 구체적 내용과 실현절차는 그 나라 사법의 민주화를 가늠할 수 있는 척도라고 할 만큼 중요성을 가지고 있다. 특히 변호인의 피의자신문참여권은 수사기관의 피의자신문과정에서 피의자의 인권을 보장하고 피의자의 정보적 자기결정권을 보장하기 위해서 반드시 인정되어야 한다. 더 나아가 변호인의 피의자신문참여권은 수사단계에서 행해진 피의자의 진술과 조서기재의 일치에 대한 절차적 담보로서 제319조와 제312조의 피의자진술의 임의성과 내용적 성립의 진정성을 담보하기 위한 장치로도 필요하다.

## 2. 석방조건의 다양화와 통합 방안

제17차 개정 형사소송법 이전의 석방제도로서 보석은 현금, 유가증권 또는 보증보험증권의 제공을 석방조건으로 하고 있어서, 재산이 없는 무자력자·소년범 등이 석방제도를 이용할 수 있는 길이 제한되어 있었기 때문에 유전무죄·무전유

102) 홍승희, 앞의 논문 340쪽.

죄의 폐해가 있다는 비판이 끈임없이 제기되어 왔다. 나아가 금전보석을 조건으로 하더라도 사안의 내용이나 도주우려의 정도에 상응하여 적절한 수단으로 출석을 담보할 수 있는 제도가 미비되어 형사재판의 실무운영에 장애를 초래하였다.

개정 형사소송법 제98조는 “법원은 보석을 허가하는 경우에는 필요하고 상당한 범위 안에서 다음 각 호의 조건 중 하나 이상의 조건을 정하여야 한다.” 라고 하면서 제1호에서 “법원이 지정하는 일시·장소에 출석하고 증거를 인멸하지 아니하겠다는 서약서를 제출할 것”, 그리고 제5호에서 “피고인 외의 자가 작성한 출석보증서를 제출할 것”을 규정함으로써 불구속재판의 원칙을 확대하면서도 피고인의 출석을 확보하기 위하여 미국의 무보증금 석방(ROR) 제도와 같이 보증금의 납입 대신 보증인의 출석보증서 및 본인의 서약을 받고 보석조건을 설정하여 피고인을 석방할 수 있도록 하였다.

이와 같이 개정 형사소송법은 사안의 내용이나 도주우려의 정도에 상응하여 적절한 수단으로 출석을 담보할 수 있는 제도를 마련하여야 한다는 취지에서 현대화된 복합적이고 융통성 있는 다양한 보석제도를 도입하여 실제 운용과정에서 개별 피의자, 피고인에게 출석을 담보할 수 있는 가장 적합한 보석조건을 부과할 수 있도록 하고, 보석금을 마련하기 어려운 재산이 없는 무자력자, 소년범 등이 석방제도를 이용할 수 있는 길을 확대하여야 한다는 취지에서 보석보증금 납입 대신 다른 조건을 붙여 석방제도를 이용할 수 있는 제도를 마련하여 불구속수사 및 재판권을 확대하는 방향으로 제도를 개선하였다. 개정 형사소송법은 보석보증금 이외의 다양한 보석조건 하에 형사피고인이 석방될 수 있는 제도를 마련했다는 점에서 매우 의미가 있다. 그러나 개정 형사소송법에서도 여전히 다양한 조건 하에 구속된 형사피의자를 석방하는 제도는 미비하다는 점에서 앞으로 입법방안으로 검사에 의한 보증금 납입조건부 석방제도를 도입할 필요가 있다. 즉 수사 초기에는 구속이 불가피하였으나 이후 구속의 필요성이 감소한 경우 현행법상으로는 검사가 구속취소결정을 하려고 해도 피의자 출석을 담보할 방법이 없어 부득이 구속기소하는 사례가 있다. 따라서 이러한 경우 검사가 직권으로 보증금 납입을 조건으로 구속을 취소하고 구속 피의자를 불구속으로 기소하면서, 기소 후 피

의자가 도망하면 보증금을 몰수하는 제도는 불구속재판의 원칙에 비추어 볼 때 바람직하다.

### 3. 긴급체포제도 및 긴급압수·수색·검증제도의 개선

제17차 개정 형사소송법은 긴급체포제도와 관련하여, 긴급체포의 사유, 긴급체포와 영장청구기간, 체포이유와 피의사실 등의 고지 등을 개정하였다. 즉 개정 형사소송법 제200조의3은 구속사유를 준용했던 종전과는 달리 그 사유를 구체적으로 명시하였을 뿐만 아니라, 제200조의4에서 구속영장 청구기간을 종전의 48시간에서 ‘지체없이’로 개정함으로써 긴급체포 후 피의자신문 등 조사를 위하여 불필요하게 신병을 유치하는 것을 최소화 하였으며, 신설된 제200조의5에서는 미란다 원칙(Miranda Rule)을 체포절차에 적용할 것을 명시적으로 규정하였다. 그러나 긴급체포에 대한 사후적 통제장치로 수사기관에서 긴급체포를 한 경우 48시간 범위 내에서는 법원의 통제 없이 피의자를 구금하였다가 석방할 수 있도록 되어 있는 개정 형사소송법 제200조의4는 헌법상의 영장주의에 위반되어 위헌의 소지가 있다. 즉 제200조의4에 의하면 긴급체포의 경우 사후의 체포영장을 요구하고 있지 않기 때문에 만약 수사기관이 피의자를 긴급체포한 후에 구속영장을 청구하지 않고 석방하는 경우 영장 없는 체포가 되어 헌법 제12조 제3항에 위배될 소지가 있다는 것이다. 개정 형사소송법은 사후 법원에의 통지제도를 새로 마련하였기 때문에 사후 체포영장을 필요로 하게 한다면 절차의 중복 등 오히려 부작용을 초래할 수도 있으나, 아무런 제한조치를 두지 않는 것도 긴급체포의 남용을 부추길 수 있다는 점에서 사후 통제장치를 마련해 두는 것이 바람직하다.<sup>103)</sup>

### 4. 공판 전 증거개시제도(pre-trial Discovery)

공판절차에 들어가기 전에 각종 증거자료가 피고인에게 개시되면 피고인은 충분한 방어준비기회를 확보하고 소송쟁점을 정확하게 파악하고 정리하여 공판에

103) 이창현, “긴급체포와 현행범인체포의 요건” 「[desk@lec.co.kr](mailto:desk@lec.co.kr)」 : 대법원2008.3.27.선고 2007도11400판결; 대법원2011.5.26.선고 2011도3682판결.

임하게 됨으로써 신속하고 공정한 재판을 실현할 수 있을 뿐만 아니라, 형사 피고인에게 불의의 공격을 받지 않게 하여 실질적인 당사자 대등주의를 실현한다는 점에서 검사의 수중에 있는 증거를 피고인 및 변호인에게 개시하도록 하는 제도가 필요하다.

## 제2절 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장

앞서 살펴본 형사피고인의 방어권 보장을 위한 개선방안이 실무에서도 잘 지켜져야 함은 물론이고, 해사법원 설립 시에도 이러한 원칙을 준수해야 함은 당연하다. 더 나아가 현행 형사재판에서 공판중심주의의 새로운 형사재판 운영방식이 강화되고 있고 공판절차에서 피의자 신문조서의 증거능력이 엄격히 제한되고 있다. 이것은 과거 신문조서 및 자백조서에 치중하던 관행에서 벗어나 객관적인 물적·인적 증거를 확보하도록 수사기관에게 시간적·물질적 비용을 부담하게 하여 피고인의 방어권 보호에 치중하는 제도이다.<sup>104)</sup>

### I. 해사법원에서 형사피고인의 방어권 보장

피고인의 방어권 제도를 해사형사법원의 운영에도 그대로 적용시켜 나감으로써 피고인의 방어권 보호에 대한 논란을 해소시켜 나갈 수 있다. 수사기관도 적법성과 투명성을 갖춘 새로운 수사절차의 틀을 마련해 나가야 한다. 해사전문법원에서 해사형사사건을 관할하는 것이 오히려 그동안 신뢰받지 못했던 사법기관의 전문성강화 및 확보로 사법서비스의 제고에 기여하게 되며 아울러 사법부의 위상도 바로 세워질 것이다. 형사소송법 제4조 1항<sup>105)</sup>의 입법목적은 피고인에게 재판을 자신의 생활권에서부터 접근함에 편의함과 법정에서 자신의 방어권에 대한 권리를 보호함에 있다.

104) 홍승희, 앞의 논문, 341쪽.

105) 형사소송법 제4조 제1항 토지관할은 범죄지, 피고인의 주소, 거소 또는 현재지로 한다.

## II. 해사법원에서 형사피고인의 방어권 입법방안

독립된 해사법원의 설립은 피고인의 생활거주권을 중심으로 설정된 법원구성의 지역적 배분에 따른 편의성이라는 목적에는 특정지역에 독립된 해사법원이 설립되어야 하므로 피고인의 재판 편의성이라는 목적에는 부합하지 않는다.

해사사건의 종류에 대해서 중앙해양안전심판원의 해양사고통계<sup>106)</sup>에 따르면 사망·실종·부상 등의 인명피해가 발생한 사고의 종류는 충돌·접촉·좌초·전복·화재폭발·침몰·기관손상·인명사상·기타로 구분되어 매우 복잡하고 다양하게 일어나고 있다. 우선 선상 폭행 및 살인사건 등의 강력범죄로 분류되는 해상사건은 2013년부터 2017년까지 15~30%정도로 많은 비중을 차지하고 있다. 이러한 해상인명사상사건은 일반법원의 폭행 및 살인사건의 재판을 처리하는데 있어 범죄인도 절차상의 문제는 발생할 수 있어도 재판의 심리 판결부분에서는 문제가 없다. 나머지 70%의 인명피해가 발생한 사고는 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련된 사고로 선박운항자의 과실인정여부에 따라서 해사형사사건으로 인정될지 말지 결정될 여지가 있다. 따라서 선상강력범죄를 제외한 나머지 사건은 선박운항자의 행위에 따라 ‘해양사고’로 처리되거나 ‘해사형사사건’으로 재판처리 되고 있다. 문제는 선박운항자의 행위에 따라 해양사고가 될 수도 해양형사사건이 될 수도 있다. 그 중에서도 해사교통사고에 의한 인명사고, 선박충돌에 의한 인명사고, 유류오염에 의한 사고는 경제적 손실 및 그에 따른 인명사고가 막중하며 국내 사례에서도 전문성이 필요함을 여실히 보여주고 있다.

해사법원의 형사관할을 인정할 경우 법조계에서는 피고인의 방어권 침해에 대한 우려를 표명하고 있다. 따라서 독립된 해사법원을 설립할 시 전국을 대상으로 하거나 일정한 구역을 관할하는 해사법원의 설립을 입법으로 제정해야 한다.

문제는 하나의 독립적인 법원은 범죄인의 주거지와 현재지에 따른 문제와 지역 간의 유치경쟁과 더불어 갈등의 소지가 발생하게 된다.<sup>107)</sup> 이러한 상황을 해결하기 위해서 토지관할을 전국으로 하되, 심급관할을 지방법원급 1심 해사법원

106) 중앙해양안전심판원 해양사고 통계 표10 인명피해현황

107) 인천에서 발생한 해사해양사고의 심판을 위해서 부산에서 재판을 처리하거나 또는 그 반대의 상황을 예측해 볼 수 있다.



과 고등법원급 2심 해사법원을 동시에 설치하여 피고인이 선택할 수 있는 기회를 부여하도록 해야 한다. 특히 피고인의 권리를 변호할 수 있는 방어권 확보를 위해서 피고인의 선택으로 일반지방법원에서 1심 관할권을 선택하게 하거나 또는 해사법원의 관할에서 신속한 재판을 원하는 피고인에게 선택권을 부여 하여 수요자의 서비스제고에 기여하도록 해야 한다. 이는 중국의 Ningbo 해사법원에서도 선택관할을 인정하여 운영하고 있는 점을 볼 수 있으며, 국내 법조계가 우려하는 피고인의 권리 보호 문제도 해결할 수 있는 방안이기도 하다.

해사법원판결에 대한 항소심절차를 마련함에 있어서 현재 일반법원에서 재판 절차의 진행은 1심(始審)법원의 판결은 그 이유를 따지지 않고 거의 모든 사건에 대해 불복하고 있기 때문에 최근 1심 사건이 충실화 되도록 강화하고 있는 추세이다. 이러한 추세를 반영할 수 있는 전문법원의 판결은 1심 사건을 보다 더 신속하고 충실히 재판할 수 있다. 현재 우리나라 재판의 현실은 1심법원에서 내린 판결에 대해서 무조건 불복하고 항소하는 풍조를 막을 수 있다. 또한 소송비용과 사법 불신을 해소하고 1심을 충실히 할 수 있고 항소심으로 무조건 속행되는 것을 줄여나갈 수 있다. 해사법원의 설립은 해사사건을 1심에서 충실히 끝내고 신속히 해결하여 사법서비스강화를 할 수 있는 좋은 계기가 될 것이다.

일반법원에서 해사형사사건을 처리하는 데 있어 전문성이 부족하다는 우려가 있으므로 우리 국민의 법적 권리를 보호하고 또한 높은 수준의 사법서비스를 제공하기 위해서 해사형사사건은 해사법원에서 재판권을 행사할 수 있는 사법제도를 마련해 나가야 할 것이다. 이러한 문제는 전문해사법원을 통하면 당연히 해결될 수 있다. 문제는 해사법원을 설립 할 시에 해사형사사건의 관할권의 범위이다. 즉, 모든 해사형사사건을 해사법원에서 관할 할 것인지, 아니면 해사형사사건 중에서도 일부만 관할할 것인가에 대하여 논란이 있다.

선박에서 발생하는 해사형사사건 중 선상 폭행 및 살인과 같은 강력범죄 사건은 육상에서 발생하는 폭행 및 살인죄와의 차이점이 거의 없다. 단지, 범죄인을 인도하는 과정에서 해양이라는 특수성 때문에 절차상의 문제가 있을 뿐이다.<sup>108)</sup>

108) 이수진·최석운·전영우, “광현호 선상살인사건에 대한 형사재판의 쟁점”, 「형사정책연구」 제28권 제4호, 한국형사정책연구, 2017, 277쪽.

그러나 선박유류오염으로 인한 ‘해양사고’의 경우 ‘피해의 발생에 대한 책임’이라는 문제를 해결하는 점에 있어 민·형사상 책임뿐 아니라 행정상의 책임이 동시에 문제될 수 있다. 즉, 이러한 ‘해양사고’는 그 피해행위가 불법행위에 해당되는 경우에는 민·상사상의 손해배상책임이 문제되고, 그러한 피해행위가 각종 형사법에 규정된 범죄의 구성요건에 해당되는 경우에는 형사상의 책임이 문제될 수 있고, 피해행위가 각종 행법규의 규제 대상에 해당되는 경우에는 행정상의 책임이 문제될 수 있다.

국내사례 중 2007년 12월 7일 태안앞바다에서 발생한 허베이 스피리트호 사고가 이를 절실히 보여주고 있다. 이 사건은 재판하기 위해서 관할권을 달리하는 각각의 법원에서 민사사건은 서울중앙지법 및 대전지법 서산지원의 관할권으로 형사사건은 대전지법 서산지원 등에서 재판되었다. 재판기간이 수 십 년 소요되어 해사사건 해결에 있어서 단일 해사사건을 해결할 수 있는 해사법원에서 일원화할 수 있었다면 사건 해결에서 신속성, 경제성, 일관성, 효율성을 제고하고 수요자들에게 사법서비스를 제공할 수 있었을 것이라는 아쉬움을 남긴 사건이다. 이처럼 현행 제도 하에서는 이러한 사건이 각각 다른 절차와 법원에 의해 판단되기 때문에 소송경제의 측면에서나 신속하고 일관성 있는 판단의 측면에서 볼 때 문제가 있는 것이다.

또한 해사고통사고와 선박충돌과 같은 해사사건은 해양물류의 중심인 ‘선박’이라는 특수성 때문에 국제법과 해양에 대한 전문지식을 필요로 하는데, 일반법원 법관의 해양 전문성 부족으로 잘못된 판결로 우리 국민을 제대로 보호하지 못할 가능성이 있다. 이를 해결하기 위해서는 일반해사형사사건은 지방법원에서 판결을 하되 해사형사사건 중 전문성이 요구되는 해양사건은 일반 형사범죄 사건과 구별해서 해사법원에서 해사형사사건을 재판할 수 있도록 입법을 추진해 나갈 것을 제안한다.

해사법원이 민사, 상사, 행정 분야뿐만 아니라 형사 분야에 대해서도 관할권을 행사할 경우, 피고인의 방어권이 보장되지 않는 부분은 감수해야 한다. 그러나 앞에서 언급한 바와 같이 해사법원 전속관할의 대상이 되는 해사형사사건을 제외하면 피고인이 해사법원과 일반법원 가운데 관할권을 선택할 수 있도록 함으

로써 피고인의 방어권 보장과 관련된 문제가 대부분 해소될 수 있다. 더 나아가 아직은 해상사건의 건수가 많지 않지만, 해상법원이 설립되고 해상사건의 범위가 확대된다면 대한민국의 남해, 동해, 서해의 각각에 해상법원을 설치하여 앞서 언급된 피고인의 방어권 문제를 해결할 수 있다. 또한 중국처럼 제1심 사건을 해상법원에서 진행할 수 있는 선택권을 규정함으로써 수요자들에게 편의를 제공하고 피고인의 방어권보호를 충실히 실행해 나가야 한다.



## 제5장 결론

해사형사사건을 앞으로 설립되어야 할 해사법원에 관할권을 두는 문제에 대해서 현실적인 사정은 실무를 담당하고 있는 실무자뿐만 아니라, 학계에서도 아직은 공감대가 형성되지 않고 있음은 사실이다. 또한 해사 사건수가 아직 특정된 숫자로 확정되지도 않은 상황인데다 해사형사사건을 해사법원 관할범위에 포함시키기 위해서는 관련 입법, 사법기구설치, 해사법원 내부 기구 조정 등에 관한 입법적 결단에 의거한 사법부의 구조를 변경해야 하므로 현 상태에서 토지를 관할하고 있는 기존의 각 지방법원에서 해사형사사건을 관할·심리하는 것이 바람직하다.

현재 우리나라 해사법원 설립에 대해서는 실무계와 학계에서 그 필요성은 인정하지만, 해사형사사건을 해사법원이 관할하는 것에 대해서는 논란이 제기되고 있다. 해사법원의 형사관할권을 부정하는 이유는 해사사건 중에서도 해사형사사건은 그 수가 적기 때문이다. 해사형사소송절차 역시 상황에 따라 서로 다른 진실을 맞이할 수밖에 없으므로 형사소송법상 절차적 진실을 밝히기 위해서 피고인의 방어권이 동등하게 보장되어야 한다. 또한 진실의 발견에 있어서도 인식의 도구인 경험칙 내지 논리법칙 등이 사용될 수밖에 없다. 특히 실무관행상 피고인의 방어권 보장이 현실적으로 잘 지켜지지 못하고 있는 이유는 형사소송절차가 직권주의 위주로 진행되고 있기 때문이다. 직권주의 소송구조 하에서 방어권의 주체인 피고인은 원고관인 검사의 공소제기에 대해서 당사자로서 무기대등의 원칙이라는 조건에서 질문을 할 수 있는 의사소통의 방식이 많이 차단되어 있고 오직 재판장의 소송능률주의에 따라 검사가 제출한 증거물의 진정성(authenticity)에 대한 재감정 신청이나 증거물이 수집된 때의 상태 그대로 법관에게 제출된 것에 대한 다툼이 인정되지 못하고 있는 실정이다. 이러한 직권주의 소송구조를 당사자주의 소송구조로 혁신해서 바꾸어 나감으로써 해사형사소송구조는 철저한 당사자주의 구조로 운영되어 나갈 수 있도록 제도적 보완장치를 마련해야 한다. 이러한 장치의 하나로 피고인의 방어권 보호가 침해되지 않는 제도인 해사법원

을 설립하여 피고인의 방어권이 보다 더 잘 보장되도록 해야 한다.

특히 경험측과 실무관행에서 본 피고인의 방어권 보호측면이 직권주의 소송구조와 서면주의 방식으로 공판을 진행해 온 점에서 공판의 효율성을 강조해 온 측면이 강하게 나타나고 있다. 따라서 형사소송법상의 규정은 형식적으로 흐르고 오직 소송능률주의에 치우친 형식적인 재판운영형태로 진행되어 피고인의 방어권 보호를 더욱 강조하게 된 것이다. 그 이유는 현행소송구조보다 해사법원을 설립해서 전문법원에서 소송을 진행해 나가기를 바라는 국민의 소망들이 제기되고 있다는 점이다. 이러한 현실적인 면을 고려해서 해사법원에서 형사사건을 관할하는 것이 일반법원의 관할에서 판결 등에서 사법적 서비스가 미진하다는 일반법원의 판결에 많은 비판이 제기된 것이다. 이러한 점을 고려해 볼 때 민사·상사·형사의 관할을 통괄하여 신속성과 형평성을 바탕으로 신뢰를 높여나갈 해사법원을 설립해야 할 것이다. 이를 위한 해사형사관할권의 적용범위는 법률로 열거하여 한정적으로 규정해야 한다. 토지관할은 원심을 1심으로 할 경우 전국을 대상으로 관할하는 1개의 해사전문법원으로 하거나 관할지별 제1심의 각각의 일반법원이 시심이 되고 항소심급으로 전국의 토지를 관할하도록 하여 피고인이 재판관할을 선택할 수 있도록 제시한다.

해사사건의 심급에 대해서도 일반법원과 해사법원에서 제1심 관할을 선택할 수 있도록 규정해야 피고인의 방어권 및 재판절차의 편의성도 보호할 수 있다고 생각한다. 해사사건이라도 일반법정에서 심리하는 것이 편리한 사건은 일반법원에서 재판하고 전문성이 필요한 사건과 법률에 열거된 해사사건은 해사법원에서 재판하도록 선택적 관할을 할 수 있도록 하는 것이 피고인의 방어권 문제 및 편의성에도 보다 더 기여하게 된다. 따라서 피고인의 편의성이 보장되는 지역에서 각각의 해사형사관할권을 두도록 해야 한다. 해사사건이 부산을 관할하는 사건이면 부산지방법원의 해사전담부에 관할하고 이에 대한 항소심으로 부산고등법원의 관할로 처리하도록 하는 방식이다. 이와 같은 방식으로 목포지역에서 일어나는 해사사건은 광주지방법원에서 그리고 인천지방 해역에서 일어나는 해사형사사건은 인천지방법원 해사전담부와 서울고등법원의 해사전담항소부에서 해사범죄사건에 대한 전담부를 두어 전국적으로 해사형사사건을 관할하도록 하는 것이

현재로서는 가장 합리적이고 효율적인 대안이라고 할 것이다. 그리고 해사법원의 관할권에는 사물관할사항으로 민사·상사·행정 분야뿐만 아니라 형사 분야를 관할할 경우에 피고인의 방어권이 보장되지 않는다는 주장이 제기되고 있으나 해사사건을 현재와 같이 각 관할 지방법원에서 1심사건의 전담부를 두어 재판을 한다면 이런 문제는 해소될 것이다. 그리고 각 지방법원을 관할하는 각각의 고등법원에서 항소심을 관할하도록 고등법원 해사사건 전담부를 설치·운영함으로써 신속히 해사형사 사건을 해결하도록 각급법원에 전담부를 설치하면 해사형사 피고인의 방어권 논란은 해소될 것이다.

해사분쟁사건은 바다에서 발생하는 것이므로 향후 해사법원이 설립된다면 부산은 국내최대의 항구도시이고 해사법원설립의 최적지이므로 부산에 해사법원을 설치한다면 피고인이 재판에 임하거나 증거를 확보하는데 편의성이 매우 크고 또한 전문성을 가진 법관에 의해서 신속하고 효율적인 재판이 될 수 있다.

결론적으로 우리나라 해사법원 설립방안으로 전국 지방법원 1심에 대한 항소심과 해사법원 단독판사사건에 대한 항소심을 해사법원 합의부 관할로 둘 것을 제안한다. 이를 통해 해사사건의 전문성이 보장되고 사법서비스도 제고될 수 있으며 피고인이 관할권을 선택할 수 있어 피고인의 방어권 보장에 대한 논란도 해소될 수 있다.

해사형사법정에서도 피고인의 방어권 보호를 위해서 피고인의 지위와 형사소송법상 피고인의 권리에 대해서 향후 해사법원이 설립되면 공판중심주의에서 피고인 방어를 위해 피고인의 진술방어권이 잘 지켜질 수 있다. 특히 피고인의 편의성 보장과 방어권이 충실히 보호되어야 사법적 법률서비스를 통한 국제경쟁력 신장에 이바지할 수 있다고 판단한다.

## 참고 문헌

### 1. 국내문헌

#### (1) 단행본

- 김은구, “과학적 증거방법에서 시료보관의 연속성(chain of custody) 담보의 중요성”, 「김신대법관 재임기념 논문집」(서울 : 사법발전재단, 2018.)
- 김용준, 「형사정책학」, (서울 : 백신출판사, 2011)
- 배종대 외 3인, 「신형사소송법」, (서울 : 홍문사, 2013)
- 백형구, 「형사소송법강의」, (서울 : 박영사, 1996)
- 서일교, 「형사소송법」, (서울 : 박영사, 1979)
- 신동운, 「신형사소송법」, (서울 : 법문사, 2008)
- 이순태, 「해양·항만·수산 정책 연동에 관한 법제연구」, (세종 : 한국법제연구원, 2014)
- 이완형, “압수·수색영장의 제시 범위 및 방법”, 「김신대법관 재임기념 논문집」(서울: 사법발전재단, 2018)
- 이은모, 「형사소송법」, (서울 : 박영사, 2011)
- 이재상, 「신형사소송법」, (서울 : 박영사, 2008)
- 이재상, 「형사소송법」, (서울 : 박영사, 2013)
- 임동규, 「형사소송법」, (경기도 : 법문사, 2014)
- 조찬선, 「기독교죄약사」, (서울 : 평화문화사, 2016)
- 정영석, 「해사법의 이해」, (부산 : 한국해양대학교출판부, 2013)

(2) 논문

- 김인현, “한국해상법정·중재제도 도입에 대한 연구”, 「한국해법학회지」 제37권 제2호, 한국해법학회, 2015.
- 김인현, “한국해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 「한국해법학회지」 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012.
- 김종구, “미국 해안경비대의 재량권 남용의 위험성에 관하여 해상에서 선박에 대한 영장 없는 수색과 압수 - 미국 해안경비대의 직무집행과 관련하여-”, 「해양환경안전학회지」 제15권 제4호, 해양환경안전학회, 2009.
- 김종훈, 이효설, “중국 해상중재제도의 특징에 관한 연구”, 「해양비즈니스」 제23호, 한국해양비즈니스학회, 2012.
- 김태운, “공해상의 선박충돌 혹은 그 밖의 항행사건에 대한 형사관할권의 경합”, 「해사법연구」 제27권 제2호, 한국해사법학회, 2015.7.
- 김인현, “한국해상법정·중재제도 도입에 대한 연구”, 「한국해법학회지」 제37권 제2호, 한국해법학회, 2015.
- 김종구, “해상에서 선박에 대한 영장 없는 수색과 압수 - 미국 해안경비대의 직무집행과 관련하여 -”, 「해양환경안전학회지」 제15권 제4호, 해양환경안전학회, 2009.
- 김 호, “중국 섭외해사사건 관할에 관한 연구“, 「국제사법연구」 제19권 제1호, 한국국제사법학회, 2013.
- 노정환, “현행 압수수색제도에 대한 비판적 고찰”, 「법조」 제643호, 법조협회, 2010.
- 손동권, “수사절차상 긴급 압수·수색 제도와 그에 관한 개선입법론”, 「경희법학」 제46권 제3호, 경희대학교 법학연구소, 2011.
- 손동권, “공판중심주의 도입과 수사절차 개선방안”, 「한국공안행적학회보」 제30호, 2008.
- 성재모·김성준, “우리나라 해상중재의 현황과 개선방안”, 「해운물류학회」 제



- 5호. 한국해운물류학회, 2003.
- 오세영, “중국의 해상중재제도에 관한 연구”, 「산업연구」 제11권, 동덕여자대학교 산업연구소, 2005.
- 오창석, “국제거래분쟁의 해결방안으로서의 국제상사중재의 유용성”, 「법학논총」 제16권, 숭실대학교 법학연구소, 2006.
- 이수진·최석윤·전영우, “광현호 선상살인사건에 대한 형사재판의 쟁점”, 「형사정책연구」 제28권 제4호, 한국형사정책연구, 2017.
- 이완규, “형사소송의 세계화를 위한 공판중심주의의 합리적 실현방안”, 「한국법학원보」 창립50주년 기념 학술대회, 한국법학원, 2006.
- 이창재, “항공사고에 관한 미국 해상법정관할”, 「한국항공우주정책·법학회지」 제31권 제2호, 한국항공우주정책·법학회, 2016.
- 이창재, “미국법상 항공운송에 관한 해상관할의 인정 법리와 적용사례”, 「기업법연구」 제31권 제3호, 한국기업법학회, 2017.
- 유병욱, “한일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 「한국무역상무연구」 제64권, 한국무역상무학회, 2014.
- 조 국, “검사작성 피의자신문조서와 영사녹화물의 증거능력”, 「저스티스」, 통권 제107호, 한국법학원, 2008.
- 최석윤·변용남·주종광, “공해상 선박충돌사고와 관련된 형사재판권 - 부산지법 2015. 6. 12. 선고 2015고합52 판결에 대한 평석-”, 「해사법연구」 제27권 제3호, 한국해사법학회, 2015.
- 최용철, “중국의 해상분쟁에 적용되는 준거법과 몇가지 시사점”, 「법학연구」 제18권 제3호, 인하대학교법학연구소, 2015.
- 홍승희, “피고인의 방어권보장 관련 개정 형사소송법 재검토”, 「원광법학」 제25권 제2호, 2009.

### (3) 기타 학위논문 및 학술대회 발제 논문

- 송순애, “한국 해사법원 설립에 관한 법적 연구” - 중국 해사법원의 운영을 통해서 본 한국 해사법원 설립 시 전속관할권을 중심으로 -, 동아대학교 박사학위논문, 2018.
- 신진수, “한국헌법에서 적법절차원칙의 수용에 관한 연구“, 건국대학교 석사논문, 2003.
- 우윤근, 「영국 사법제도에 비추어 본 우리나라 사법개혁의 시사점」, 대한민국 국회, 2011,
- 이운철, 「해사법원이란 무엇인가?」, 부산고등법원 설립 30 주년 기념행사 세미나 발제논문, 2017.
- 이창현, “긴급체포와 현행범인체포의 요건” 「desk@lec.co.kr」:대법원2008.3.27. 선고 2007도11400판결; 대법원2011.5.26. 선고 2011도3682판결.
- 정영훈, “무죄추정에 관한 연구”, 고려대학교 박사학위 논문, 2012.
- 제2대국회, 「제18회 국회 정기회의 제19차 회의 속기록. 1954.
- 엄상섭 감수, 서일교 편, 「신형사소송법, 1954.
- 한국형사정책연구원 편, 「형사소송법제정자료집」, 1990.
- 대검찰청, 「형사소송법 제정·개정 자료집」, 1997.

## 2. 외국문헌

### (1) 중국문헌

- 林青, 「海商法 第四版」, 北京: 中国人民大学出版社, 2013.
- 金秋, 「中国海事诉讼及海事仲裁」, 서울: 高丽大学校出版社, 2012.
- 杨树明, 「民事诉讼法·海事诉讼特别程序篇」, 厦门: 厦门大学出版社, 2008.

- 傅荣, 「中国海事法院问题与出路」, 河北: 河北大學法学出版社, 2009.
- 贾林青, 「海商法 第四版」北京: 中国人民大学出版社, 2013.
- 金秋, 「中国海事诉讼及海事仲裁」서울: 高丽大学校出版社, 2012.
- 杨树明, 「民事诉讼法·海事诉讼特别程序篇」厦门: 厦门大学出版社, 2008.
- 傅荣, 「中国海事法院问题与出路」河北: 河北大學法学出版社, 2009.
- 张頔, 「海上交通事故民、刑交叉案件司法解决机制探析」上海: 海事法苑第1期, 2015, 26頁.

## (2) 서양문헌

- Daniel Danjon · Jean Lepargneur, *Traite de Droit Maritime Vol.2 -2nd ed*, (Paris: Recueil Sirey, 1926)
- Eva Germaine Rimington Taylor, *The Haven-Finding Art: A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, (London: Hollis & Carter, 1956)
- Georges Ripert, *Droit maritime Vol. I*, (Paris: Éditions Rousseau, 1950)
- Harriet Crawford, *Sumer and the Sumerians*, (Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1991)
- Joan Oates, *Babylon, revised ed.*, (New York: Thames and Hudson, 1988)
- J. Ed O'Brien, *History of Compulsory Pilotage*, (Boston: John H. Low, 1931)
- NJJ Gaskell et al, *Chorley & Giles' Shipping Law 8th ed*, (London: Pitman Publishing, 1994)
- Procos J.S, *Les capitaines et leur mandet legal dans le commerce maritime*, (Paris: libr. gén. de droit et de jurisprudence, 1926)
- Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law 5th ed*, (West Group: ST. Paul Minn, 2012)

### 3. 인터넷 자료

<http://www.gzhsfy.gov.cn/>

<http://shhsfy.gov.cn/>

<http://qdhsfy.sdcourt.gov.cn/qdhsfy/394039/394071/index.html/>

<http://tjhsfy.chinacourt.org/article/detail/2018/05/id/3317192.shtml/>

<http://dlhsfy.chinacourt.org/article/detail/2014/12/id/1518021.shtm/>

<http://whhsfy.hbfy.gov.cn/DocManage/getDocsByFolder?folderNo=0201/>

<http://www.hkhsfy.gov.cn/showdata.aspx?id=135&classid=33&subclassid=69/>

<http://www.xmhsfy.gov.cn/ShowList.aspx?nid=1&id=1/>

[http://www.nbhsfy.cn/latest\\_col.jsp?cid=002001/](http://www.nbhsfy.cn/latest_col.jsp?cid=002001/)

[http://www.bhhsfy.gov.cn/platformData/infoplat/pub/bhhs\\_32/bhhs\\_3916/](http://www.bhhsfy.gov.cn/platformData/infoplat/pub/bhhs_32/bhhs_3916/)

<https://baike.baidu.com/item/>

<http://news.sina.com.cn/c/2001-12-05/412892.html/>

<http://www.zjcourt.cn/art>

