

論文

사법부 판례로 본 해양안전심판원 및 재결의 부가적 기능

허용범*

*중앙해양안전심판원 심판관

I. 머리말

올해로 40년의 긴 역사를 갖는 해양안전심판제도에(이하 "해심제도") 대한 새로운 발전방향이 모색되고 있으나 이러한 중차대한 일은 일부 몇 사람의 현 제도에 대한 편견이나 부정확한 진단이 아니고 해양안전심판원(이하 심판원) 내외의 누가 보아도 고개가 끄덕여지는 정확한 평가를 개선의 출발점으로 해야 할 것이다. 그리고 이 평가는 외부에서 본 시각과 인식을 통하여 행함이 객관적이므로 신뢰를 받을 수 있을 것이다.

심판원의 재결은 설립이래 오랜기간 눈에 보이지 않게 나름대로 축적된 Know-how로써 규명된 원인판단이므로, "해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률"상 사고원인을 규명하여 재발방지에 기여한다는 본래의 목적외에 해양사고이해당사자간의 손해배상합의 조정에도 활용되거나 법원의 민형사재판에 중요한 증거로 인용되기까지에 이르렀다.

심판원의 재결은 이해당사자간의 사법적 다툼에 들이는 비용과 시간을 절약시켜주고, 해양수산계 교육기관의 교육기준이 되는 등, 그 부수적 역할이 심판원이 원하는 원하지 않은 본래의 설립목적을 무색하게 할 만큼 대단히 중요하게 되어버렸고 이것은 국가기관으로서도 대국민 행정서비스 영역을 넓힌다는 의미에서 바람직스럽고 당연히 할 수밖에 없는 일임으로 의면할 수 없는 것이라고 본다.

그러므로 여기에서는 심판원의 상급심 기관으로서, 평소 업무상 관련이 깊으면서 사법부에 속하여 완벽하게 객관적 위치에 있는 대법원의 판례분석을 통하여, 우리나라 심판제도의 법적성격 및 심판원의 재결의 기능에 대하여 과연 사법부는 어떤 인식과 시각을 갖고 있는지를 구체적으로 살펴보고, 현 시점에서의 심판원의 존재의의, 가치 등 그 정체성을 확인하여 심판제도의 발전방향을 모색하는 데에 일조하고자 한다.

II. 심판제도의 존재(적법성,합헌성)에 관하여

어획물운반선이 좌초후 침몰한 사건이 제1심(인천해심) 및 제2심(중앙해심)에서 모두 고의에 의하여 발생한 것으로 재결되자 이에 불복한 선장(선박소유자를 대신하여)등이 대법원에 제소하였으나 패소하였다. 이에 소송대리를 맡은 변호인들은

심판제도자체가 위헌이라며 헌법재판소에 헌법소원을 제출하였다. 이 사건과 관련하여 아래와 같은 대법원의 판례가 나오므로써 심판제도에 대한 위헌성 논란을 종료시켰다.

○ 관련사건 : 어획물운반선 야요이호 좌초사건(대법원 피소사건)(중해심 재결 1998-015, 1998.6.15)(인해심 제 1997-054)

[사고개요]

총톤수 420톤인 내국적 어획물운반선 야요이호가 선원 10명을 태우고 남태평양 솔로몬의 투라기항에서 냉동어획물 약 850톤을 싣고 인도네시아의 수라바야항으로 항해중 인도네시아 라시섬(Rasi Is.) 등대 남서해안에 좌초, 침몰된 사건으로 선원은 전원 퇴선하여 구조됨.

[중해심 원인판단]

주문 : 이 좌초사건은 항해중 선장이 예정항로를 변경하여 라시섬 해안에 선체를 고의로 접근시켜 발생한 것이다. 좌초 후 선체가 침몰된 것은 기관장이 기관실내 해수흡입구 여과기(Sea Chest Strainer) 뚜껑을 고의로 열어 기관실이 침수되어 발생한 것이다.

[판단근거]

좌초부분 : 좌초지 부근의 수로정보를 미리 알고 있는 상태에서 야간항해중 스콜이 지나간 직후 등대가 선수 우현측에서 발견되었는데 천소가 있는 우현측 섬쪽으로 전타한 것은 고의에 의한 행동으로 볼 수 밖에 없다.

침몰부분 : 전복되어 있는 선체검사결과 기관실 침수를 일으킬 선저파공이나 선저 파공이나 선미판 손상이 전혀 없었고, Sea Chest의 킹스톤발브가 개방된 상태에서 Butterfly형 넷트들로 폐쇄되어 있는 스트레이너 뚜껑이 열려 있음이 잠수부에 의하여 발견, 촬영되었으므로 고의에 의한 침몰이다.

○ 대법원 판결(피소사건)

가. 원인재결부분 :

중해심의 원인재결은 국민의 권리의무를 형성하고 제한하는 효력을 가지는 행정처분에 해당하지 않으므로 소제기 대상이 아니므로 각하.

나. 정계재결부분

중해심재결에서 인정한 사고 경위에 관한 사실관계를 모두 인정하여 징계가 적법함을 판시.

○ 소송대리인의 대법원에 위헌법률심판제청신청

가. 신청이유

야요이호 좌초사건에 관한 중해심의 재결에 불복하여 대법원에 제소한

선박소유자의 소송대리인은 대법원에서도 패소하자, 이 들은 행정공무원(중앙해심의 심판관을 지칭)에 의한 해양안전심판이 헌법과 법률이 정한 법관에 의한 사실확정 및 법률적용의 기회를 박탈하여 국민의 재판받을 권리를(헌법 제27조제1항) 침해한 것이므로 위헌이라며 헌법재판소에 소원을 하기 전 단계로서 대법원에 위헌법률심판제청을 신청함.

즉, 청구이유는 “대법원은 해난심판의 사실적측면을 배제한 최종심으로 법률심만을 하므로 이는 일체의 법률적쟁송에 대한 재판기능을 대법원을 최고법원으로하는 법원에 속하도록 규정한 헌법(제101조제1항, 107조3항)에 위반하였다”고 주장하는 것임.

나. 대법원의 판단

이에 대한 대법원의 판단은 다음과 같다.

즉, 해심법 제74조1항은 중앙해심의 재결에 대한 대법원에의 제소사유를 중해심의 재결이 법령에 위반된 경우만으로 한정하고 있지 아니하고 법령위반뿐만 아니라 사실오인을 원인으로 한 경우에도 제소가능하다.

그러므로 재판의 전심절차로서만 기능해야 할 중해심의 재결을 사실확정에 관한 한 사실상의 최종심으로 기능하게 함으로써 일체의 법률적쟁송에 관한 재판기능을 법원에 속하도록 규정한 헌법조항(101조1항, 107조3항)에 위반된다고 주장하는 것은 이유 없다하여 전원합의체로 기각한다고 판결하여 제청하지 아니하였다.

○ 소송대리인의 현재에 헌법소원 심판청구

심판제도자체에 대한 위헌법률심판제청신청에 대하여 대법원이 이유없다고 기각하자 원고들은 헌법재판소에 헌법소원심판을 직접 청구하였으나 대법원의 제청을 받지 못하여 헌법재판소의 위헌결정을 받을 가능성도 낮아진데다가 수개월 동안 심판기일이 잡히지 않고 개정이 되지 아니하자 취하하였다.

따라서, 해양안전심판제도의 위헌여부에 대한 현재의 판단은 유보되었으나 이 사건을 계기로(대법원이 제청하지 않고 기각한 의미를 음미할 때) 해심법에 대한 더 이상의 논란은 없을 것이므로 심판제도는 해양사고 원인규명을 위한 제도로써 근본적으로 완전히 정착된 것이라고 할 수 있다.

○ 동 좌초사건에 대한 서울지법 민사판결(1998.10.1)

선박보험사가 중해심재결 및 사건기록일체를 재판부에 증거로 제출하여 보험금지불의무가 없음을 확인하는 제소를 하였고 선주는 이에 대하여 반소를제기하였다.

재판부는 중앙해심 재결의 원인규명 및 사실관계를 그대로

인정하여 선주의 공모 또는 묵인하에 선장, 기관장의 고의에 의한 좌초, 침몰로 판단하여 보험사의 보험금채무부존재 확인의 판결을 하고 피고측이(선주) 제기한 반소를 기각.

○ 동 좌초사건에 대한 서울고법/대법원 민사판결

선주가 항소, 상고하였으나 모두 기각당하여 패소함.

○ 동 좌초사건에 대한 형사적 판단

보험사가 선장과 기관장을 선박매물 및 보험금사취를 위한 사기사건으로 고소하였으나 검찰에서 증거불충분으로 무혐의 처분을 받았다. 그러나 그 후 보험사가 중앙해심 재결서를 부산고검에 제출하면서 고검에서 지검에 재수사를 명령하였다.

[요 점 : 사법부의 심판원에 대한 시각]

이 사건에 대한 중앙해심의 재결을 사법부의 각급심이 전적으로 인용함으로써 사법부에서 감당하기 어려운 해양사고에 대한 원인규명기관으로서의 해심의 기능을 완벽하게 인정하였다. 또 한 사법절차를 준용하는 심판제도가 심급제를 취함으로써 대법원 및 하급심 등 사법부에서 법원의 재판과 동일한 절차에 따라 운영되는 심판원의 재결을 신뢰한 것이며, 근본적으로는 심판제도자체에 위헌성이 없음을 판시해 심판제도의 존재의 당위성이 확인된 것이다.

III. 심판원의 전문성에 관하여

도선업무 감독관청의 도선사에 대한 면허취소처분에 대하여, 당해 도선사는 중앙해심의 징계와 중복되므로 일사부재리의 원칙에 위반되었다고 광주고법에 “면허취소처분취소 청구의 소”를 제기하였다. 고법은 이를 기각하였으나 대법원은 이유있다고 인정하였음.

○ 관련사건 : 유조선 호남 사파이어호 부두접촉사건.

(중해심 재결 제1996-20호, '96.8.16.) (목해심 제 1996-033)

[사고개요]

초대형 유조선 호남사파이어가 여수시 호남정유부두에 도선사 지휘로 접안작업중 선회타력조절의 실패로 대각도로 부두에 접근되면서 선수 좌현측 외판이 부두 안벽에 설치된 Fender고정용 대형 샤클(Shackle)에 강하게 접촉하여 화물창이 파공된 사건으로 다량의 원유가 누출되었음. 이 사고는 Sea Prince좌초사건 약 2-3개월후에 또 다시 여수해안에서 발생한 오염사건이며 상당한 량의 원유가 누설되었음에도 먼저 발생한 Sea Prince사건에 가려 잘 알려지지 않은 사건임.

[제1, 제2심 재결 및 감독관청의 면허취소]

제1심인 목포해심과 제2심 중앙해심의 원인판단은 동일하나 1심에서 도선사의 면허를 12개월 정지한 반면, 2심에서는 수개월의 심판기간이 경과된 것을 참작하여 2개월 업무정지의

징계재결을 하였다.

이에 징계가 가법다고 여긴 여수지방해양수산청은 당해 도선사의 감독관청으로서 구 도선법('97.1.13.법률 제5289호로 개정되기 이전의 것)에 의거 도선사면허취소를 하였다.

○ 광주고법 판결 (96구3783, '97.8.7.판결)

당해 도선사는 하나의 정부부처에서 하나의 사건에 대하여 두 번의 처벌을받아 일사부재리의 원칙에 위배되므로 여수지방해양수산청의 면허취소처분의 취소를 구하는 행정소송을 광주고법에 제기하였으나 패소하였으며, 이후 대법원에 상고하여 승소하였다.

○ 대법원 판결 (97누15562, '98.12.8판결)

대법원은 동 사건에 대하여 도선사의 상고를 이유있다고 인정하고 광주고법의 원심을 파기하였다.

[판결이유]

대법원의 판시내용을 인용 요약하면 아래와 같다.

1. 구 도선법 제9조제4항에 관한 해석

구 도선법 제9조는, 도선사가 도선중 해난사고를 낸 때 면허를 취소하거나 6월 이내의 업무정지를 할 수 있되 해난심판에 계류중인때는 이러한 처분을 할 수 없고 단지 사고가 중대하여 도선사로하여금 업무를 계속하게 하는 것이 적당하지 않다고 인정할 경우 당해 도선사로 하여금 일정기간 도선업무를 하지 못하게 할 수 있도록 규정하고 있다.

한편, 해심은 사고가 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 발생한 것인 경우 이에 대한 징계를 할 수 있다.

대법원은 이 규정에 대하여 “해난사고가 해심법에 의한 심판에 계류중인 때에는 도선사의 감독관청인 지방해양청이 동일한 사고를 이유로 해심의 징계와 별도로 면허에 대한 징계를 할 수 없음을 규정한 것”으로 해석하여 동일한 사고에 대한 이중처벌금지를 명백히 하였다. .

즉, 어떤 사건이 해심에 계류중인 때에는 지방해양청이 해심의 재결을 기다렸다가 재결을 참고하여 징계하여야 한다는 의미가 아니라, 해난심판에 청구되는 사고는 해양수산부의 타 부서에서 징계를 할수 없다는 의미로 해석함으로써 사고관련자를 이중처벌로부터 보호함과 동시에 징계를 하더라도 해양안전심판에 의한 해난사고원인규명을 한 후에 해야한다고 명백히 함으로써 해양안전심판원의 심판전치 및 우위성을 객관적으로 사법부에서 인정한 중요한 판결이다.

2. 규정해석 이유

1) 일사부재리의 원칙 위배

대법원은 위와 같은 판단에 대한 이유로 “... 해난심판원에 의한 징계는, 비록 준사법권을 행사하는 해난심판원에 의하여 행하여진다고 하더라도, 해 난사고를 낸 당해 조선사에 대한 행정적인 제재로서의 성격은 감독관청의 도선법에 의한 징계와

동일한 성격과 목적을 가지므로..... 일사부재리의 원칙이나, 과잉금지 또는 비례의 원칙등에 위배될 소지가 없지 아니하다 “고 판시하여 제도상의 문제발생 소지를 차단하였다.

2) 심판원의 해양사고 원인규명의 전문성 인정.

두 번째 이유로, “...해난의 원인에 관하여 규명을 하고 재결로서 그 결과를 명백히하는 의무를 수행하는 해난심판원은 어느 누구 보다도 해난의 원인이나 도선사의 잘못에 관하여 잘 알고 있다고 보아야 할 것이어서, 해난사고가 해난심판원의 심판대상이 된 경우에 굳이 감독관청이 당해 사고를 이유로 도선사를 또 다시 징계할수 있다고 해석할 합리적인 이유가 없다.

만약, 감독관청이 (해심의 징계에 추가로) 다시 징계할 수 있는 것이라고 해석하게 되면 많은 인원이 막대한 비용과 장기간의 시간을 들여 확정한 해난심판원의 징계재결이 감독관청의 또 다른 징계처분에 의하여 아무런 쓸모가 없게 되어 버릴수도 있고 징계대상자로 하여금 오랜기간동안 법률적으로 매우 불안정한 상태에 놓이게 할 우려가 있다”고 밝힘.

[요 점 : 심판원의 전문성에 대한 시각]

이로써 대법원은, 해양사고의 원인규명은 전문성이 가장 높은 심판원이 하여야하며, 설혹 원인규명에 따른 징계를 한다 하더라도 해양수산부내의 다른 부서가 아닌 해기사의 잘못을 가장 잘 알고 있는 해심에서 하여야 한다고 그 전문성을 객관적으로 간접적으로 인정한 것임.

이와 같이, 사고를 발생시킨 해기사의 과실을 가장 잘 파악하고 있는 심판원이 하여야 한다는 판시는, 징계를 면허발급부서로 이관하여야 한다는 작금의 일부의 주장과 비교가 되는 부분이다.

VI. 심판원 재결의 부수적기능에 관하여.
(사법적판단에 대한 영향)

심판원의 존재가 검찰 또는 사법부에 본격적으로 알려지고 또 그 재결이 민.형사의 사법적판단에 영향을 미치게 된 계기는 1995년 여름과 가을에 불과 2-3개월 차이로 여수에서 연달아 발생한 초대형선 Sea Prince호 좌초 사건 및 호남사파이어 부두접촉사건등 두건의 대형사건으로 거슬러 올라가며, 이하 몇 개의 사건을 발생순서별로 예시하면서 심판원의 재결이 사법부에 어떠한 경위를 거쳐 영향을 미치게 되었고 그 이래 현재의 영향정도를 요점만 요약토록 한다.

1. Sea Prince호 좌초사건(백서참조)

[사고개요]

이 사건은 1995년 호유해운의 초대형 유조선인 씨프린스호가 좌초한 사건으로, 이 선박은 여수 호유해운부두에 접안하

여 원유를 양하중 태풍 페이(Faye)가 북상하며 접근하자 하역작업을 중단하고 이를 피하기 위하여 외항으로 나아가 임시 투모 대기하였으며, 이때 닻이 끌리자 태풍이 임박한 상태에서 뒤늦게 외항으로 출항하여 강한 풍파를 받으며 대각도 변침하면서 선체의 보침력을 잃어 인근 무인도에 좌초한 사건이다.

이 사건으로 동 선박에 실려 있던 연료유가 수백톤 누출되어 우리나라 남해안에 사상 초유의 엄청난 오염을 초래한 사건이다.

[사법적 판단에의 영향]

Sea Prince호의 경우 검찰은 목포해심의 심판관 조사관의 전적인 도움을 받아 수사를 하였고 검사가 동 선박의 선장과 선박소유자 등을 기소하여 재판이 수차례 열렸으나, 재판부는 목포해심의 동 사건에 대한 재결을 수개월 동안 기다렸다가 재결문에 적힌 중요 사실관계를 거의 100% 인용하여 검사의 5년징역 구형에 대하여 재결과 동일하게(1년 업무정지) 1년징역을 선고하였다.

이후 호남사파이어 사건의 경우도 거의 유사한 과정을 거치게 되었으며 이 사건들을 계기로 해양사고가 발생하면 해양수산계 담당검사들이 해경에게 해심의 도움(자문 또는 재결내용 인용)을 받도록 수사지휘를 하게되었고, 이어서 민사재판의 재판부에서도 해심의 재결을 인용하게 되면서 현재와 같이 해심의 재결이 사법부의 주요판단 증거로 활용되기에 이르렀다.

위의 "어획물운반선 야요이호 좌초사건"의 경우도 부산지검의 담당검사가 자신의 사건수사기록 일체를 손수 자진해서 인천해심 심판관에게 송부하여 자신은 수사를 중지하고 재결을 기다렸다가 재결의 결과를 보고 기소할 정도까지 되었다.

2. 기타 일반사건의 예

1) 어선 제101대정호 : 어선 광성호 충돌사건(재판 병행)
(주기관 정지상태로 휴식하면서 주간에 정류중인 선박과 항해중인 동력선이 상호경계를 소홀히하여 충돌하였을 경우 원인을 심판원과 동일 하게 판시하고 정류선과 항해중인 동력선의 과실비율을 15 : 85로 함)
(* 참고 : 중해심 재결2003-13호 재결 오징어채낚기어선과 항해중인 동력선의 충돌시 양자의 원인이여비율을 2 : 8로 함)

○ 동해심 재결 제1999-027 ('99.9.22)

[사고개요]

광성호(17톤)가 울진 후포에서 출항하여 야간 오징어채낚기 작업을 마치고 오전 10시경 주기관 정지상태에서 전선원 휴식중 이때의 우현 중앙부 기관실이, 영덕군 강구를 떠나 근해통발어로차 항해중인 제101대정호(77톤)의 선수에 반한 사건임. 광성호 선원은 모두 구조되었으나 선체는 예인 중에 침수.침몰.

[동해심 원인판단]

제101대정호 : 경계 및 조타 태만으로 표류중인 광성호를 피하지 않음

광성호 : 경계소홀로 주의환기신호나 충돌회피협력동작 불이행

(주문 : 이 충돌사건은 항해중인 제101대정호측이 경계와 조타를 태만히

함으로써 표류중인 광성호를 피하지 아니하여 발생한 것이나 광성호측이 경계소홀로 주의환기신호나 충돌을 피하기 위한 협력동작을 취하지 아니한 것도 일인이 된다.)

[판단근거]

판단근거에 대한(예: 정류선 개념 등) 별도의 구체적 표시 없이 위 재결의 문구만을 그대로 사용하여 항해중인 제101대정호가 피하지 않은 것을 주 원인으로 지적함

○ 서울지법제22민사부 판결 (2000가합8859 2000.12.8)

사실인정부분 : 동해심 재결의 사실내용 그대로 인용하고 동해심 재결의 주문과 징계재결(기초사실, "마"항)을 소개.

손해배상책임의 발생과 제한(과실판단)

가. 책임의 발생

"대정호 선장이 해도실로 들어가 앞을 전혀 보지 않아 멀쩡하게 앞에 떠 있는 광성호를 들이 받아 발생한 것으로 피고는 대정호의 선박 소유자로서 광성호소유자인 망 홍실광의 상속인들인 원고들에게 이 사건 사고로 인한 손해를 배상할 책임이 있다."

나. 책임의 제한

"앞서 든 증거들에 의하면, 망 홍실광으로서도 선원들 중 한 사람이라도...경계배치하여 미리 주의환기 경적을 울리거나 선박을 시동하여 피해야 할 의무가 있는데, 이를 뺏기고 그저 기관을 끈 채 선원모두 휴식한 사실을 인정하므로 원고(광성호측)의 잘못도 이 사건 사고의 원인이 되었는데 피고의 책임을 면제할 정도는 아니하고, 피고가 배상할 손해액에서 이를 참작하기로 하되, 홍실광(광성호 선장)의 과실비율은 15% 정도로 봄이 상당하다."

다. 과실비율 : 85 : 15 (제1대정호 : 광성호)

(註: 동해심의 주문에 따른 원인비율을 근거로 함)

○ 서울고법제12민사부 판결 (2001나3650 2001.11.20)

광성호 선주가 사고 후 다른 이유로 사망한 것에 대한 위자료 및 조업손실등에 대한 손해배상금액의 다툼 만 있고 위 사고발생원인(과실 비율)에 대한 다툼은 없음

○ 대법원 (2003.9.9현재 계류중)

소송대리인에 의하면 위 고법에서의 다툼과 동일한 다툼으로 사실관계 및 발생원인에 대한 다툼은 없다 함.

2) 어선 제성호·일반화물선 케마(Kema) 충돌사건(재판번호)

○ 중해심 재결 제2001-015('01.11.14) (동해심 제2001-15호)

(상호시계내에서의 항법중 횡단관계에서 양 선박의 경계소홀로 충돌시 유지선과 피항선의 원인을 심판원의 재결과 동일하게 하고 과실비율을 3 : 7로 판결)

[사고개요]

채낚기 출어중인 제성호와 포항에서 공선상태로 출항하여 나호트카로 항해중인 케마 양 선박이 횡단상태로 접근 중 피항선 제성호와 유지선 케마가 공히 경계소홀로 지근거리에서 상대선을 발견하여 조기에 피항동작을 취하지 못하여 충돌함.

[원인판단]

제성호 : 항법상 피항선의 위치에 있는 제성호측이 경계를 소홀히하여 충돌시까지 케마를 발견하지 못하고 피항동작을 취하지 못하여 발생. . 케마 : 유지선의 위치에 있는 케마측이 제성호의 동정을 제대로 파악하지 못하여 적기에 효과적인 충돌회피를 위한 협력동작을 취하지 못한 것도 일인.
(주문 : 이 충돌사건은 제성호와 케마가 항법상 횡단관계로 접근중 피항선인 제성호측이 경계를 소홀히하여 케마의 진로를 피하지 아니하여 발생한 것이나 유지선인 케마측이 제성호에 대한 동태파악을 소홀히하여 적기에 유효한 충돌회피를 위한 협력동작을 취하지 아니한 것도 일인이 된다.)

[판단근거]

가. 횡단항법의 적용문제

양 선박의 상대위치관계가 명확한 횡단관계이므로 횡단항법을 적용함. 단, 양 선박 공히 경계를 소홀히하여 충돌의 위험을 피할수 없는 지근거리에서 접근할 때까지 상대선을 보지 못했을 경우에도 횡단항법을 적용할지의 여부에 관한 별도의 항법해석은 없다. 그러나 횡단항법은 항해자의 경계태도와 관련없이 시계상태만을 기준으로 분류하여 적용하는 “상호시계내에서의 항법”이므로 유지선과 피항선의 권리 및 의무는 그대로 존재하며, 단지 모든 시계내에서의 항법인 “경계(Look-out)”의 불준수는 공히 적용되어야 한다.

나. 신뢰의 원칙

더우기, 여러척의 선박이 모여 있을 경우는 횡단항법에 대한 신뢰의원칙 이 적용되어야 항법관계에 없는 인근 선박들도 혼란이 없게 된다.

다. 판례

중해심의 판례도 동일하다.

○ 부산지법 제8민사부 판결 (2002가합5036. 2003.4.23) 사실인정

중해심 재결의 사실관계를 그대로 인용

(오자도 포함할 정도 : “...좌현에서 충돌침로로 접근중인 케마...” --> “...우현에서...”가 맞음에도 재결의 수정되지 아니한 오자를 그대로 인용한 것은 사실심리를 생략하고 중해심의 재결을 그만큼 신뢰하고 인용한다는 것을 시사하는 것임. 사고원인에 대한 사법적 판단에서 판단의 중요한 근거인 사실관계의 구성은 중해심의 중요한 업무임이 입증됨)

손해배상책임의 발생과 제한

가. 책임의 발생과 제한(과실판단)

위 인정사실에 의하면, 피항선인 제성호의 선장 이해원은 홀로 항해당직에 임하면서 지피에스의 사용설명서를 읽는 등 전방경계를 태만히하여 횡단상태로 접근하는 케마호를 발견하지 못하여 충돌에 이르게한 과실이 있고, 한편 유지선인 케마호의 선장 페드로도 적절한 피항동작을 취하고 있지 아니하는 제성호에 대한 동태를 파악하는데 소홀히하여 적기에 충돌을 피하기 위한 유효하고도 적절한 조치를 취하지 아니하여 충돌에 이르게 한 과실이 있다할 것이다.

나. 과실비율 : 70(제성호) : 30(케마)

따라서 이 사건 충돌은 선장 이해원의(제성호) 과실과 선장 페드로의(케마) 과실이 서로 경합하여 발생하였다 할 것이고 그 과실비율은 위 인정사실에 비추어 70:30으로 봄이 타당하다.

(중해심 재결의 원인비율과 거의 동일한 비율임. 앞 사건인 대정호, 광성호 충돌사건은 정상항해중인 동력선이 정류선에 충돌한 것이며, 이 사건인 제성호, 케마 충돌사건은 정상적으로 횡단관계로 항해중인 상태이므로 중해심에서 판단의 차이를 둔 취지를 그대로 인정한 것임)

3. 소결론(배상합의 조정자 기능 등)

이상의 예와 같이 중앙해심의 재결은 거의 100% 민, 형사 사건에서 그대로 인용되고 있으며, 여기에서 간과해서는 안될 중요한 점은 대부분의 사건의 경우 중앙 해심의 재결을 선박보험사 또는 선박소유자간의 합의, 협상의 근거로 하여 손해배상관계를 마무리를 함으로써 사고당사자들이 굳이 큰 비용을 들여 민사소송에까지 가지 않게 되는 등 사법적판단에 대한 영향을 넘어 사고발생시 손해조정자 역할까지하는 부수적 효과가 커지고 있다는 점이다.

이에 반하여 나타나는 부작용으로, 관련사건의 당사자들이 민사소송 제기보다는 해심의 재결을 기준으로 합의하여 사건을 마무리할 경우 변호사들은 상대적으로 경제적 수입이 감소할 것이며 또 그들이 법률전문가로서 해심의 심판을 위한 전

문기술적 내용을 알지 못하므로, 해심에 의한 심판제도보다는 법원에 의한 재판(비록 전문기술은 떨어져 원인규명은 정확치 못하더라도 변호사들이 익숙한 곳이므로)을 더 선호할 수도 있다.

그러므로, 심판변론인 중 일부 변호사는 재판과 심판이 병행되고 있을 경우 자신의 운신의 폭이 비교적 자유로운 재판부에서의 판단결과를 심판원의 재결보다 유리하게 이끌수 있을 것으로 계산될 경우, 별로 필요도 없는 수많은 증인 신청 등의 이유를 들어 재판이 먼저 끝날 때 까지 심판을 지연시키려고 하는 행태가 현실적으로 감지되고 있다. 이에 대한 신중한 대응책이 마련되어야 할 것이다.

V. 결론

이상에서 살펴본 바와 같이 사법부의 판단에 나타난 심판원에 대한 시각과 인식을 요약하면,

1. **사법적절차에 따른 심급제 심판을 포함한 심판제도자체의 합헌성 및 제도자체의 존재의 당위성을 인정하고,**
2. 해양수산부 내외에 **사고원인규명분야에서 전문성의 우위**

를 인정하고,

3. **사법적절차에 따라 증거주의에 입각해 심급제로써 원인을 합의로 도출하는 심판절차이므로, 법원은 그들과 동일한 절차로 판단한 재결을 신뢰하고 심판을 재판의 전심절차로 간주하여 동일한 사법적절차인 재판에**

무리없이 증거로 인용할 수 있어 이를 적극적으로 시행하고 있으므로

4. 재결이 **사고당사자간의 배상합의 기준**으로 활용되어 민사소송시 소요되는 많은 시간과 고액의 소송비용의 절감을 가능케 하는 등, 사법부가 심판제도와 심판원에 대하여 갖는 인식과 시각은 매우 긍정적이어서 법원의 전문성부족을 보완해주는 심판원의 부수적기능을 묵시적으로 인정하고 있으며, 심판원은 나름대로 해운업계에 수준 높은 대국민 행정서비스를 제공하고 있는 것이다.

이와 같이 최근 심판원의 재결이 해양사고의 원인을 밝혀 유사사고의 재발방지의 역할 이외에, 해양사고 당사간의 민사적 문제해결의 절대적인 잣대로서도 기능하는 등 그 폭이 넓어지는 긍정적변화가 진행되고 있으므로 이러한 기회에 일층 높고 전문적인 수준으로 발전시켜야 할것으로 믿는다.