

해양사고에 따른 해원(海員)의 과실책임에 대한 형사실무적 고찰

송용섭* · 서거석** · 박용욱***

*한국해양수산개발원, ** 전북대학교 법과대학, *** 한국해양수산개발원

A Study on Seaman's Criminal Responsibility of Marine Accidents

Yong-Seop Song* · Geo-Suk Suh** · Yong-Uk Park***

*Korea Maritime Institute, **Chonbuk National Uni., *** Korea Maritime Institute

요 약 : 해양사고가 발생하게 되면 총론적으로는 해원의 형사책임은 자기부죄의 원칙상 해원이 직접 부담하지 아니할 수 없다. 그러므로 해원의 형사책임에 대한 대책은 형사상의 절차(영장실질심사제도, 구속적부심제도 등)를 최대한 이용하여 자신의 형사책임을 줄이는 방법 밖에는 없을 것이다. 기존법률의 개정을 통해 형벌을 낮추는 것도 하나의 방법이 될 것이다.

각론적으로 벌금 관련한 예로서 현행 해양오염방지법상의 과실로 인한 기름유출사고의 벌금인 3천만원은 유출량에 관계없이 최고액수가 벌금으로 나오는 경향이 있으므로 이를 유출량에 따라 차등화 시키는 것도 고려해볼 가치가 있을 것으로 판단된다. P&I의 벌금납부는 일 반의 인식과는 달리 P&I가 법적인무를 부담하거나 P&I납부를 인정하는 경우에만 전보가 가능하다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 새로 운 집단적 보험이나 공제제도를 신설하는 것도 하나의 대안이 될 것이다. 또한 해원들은 법률적인 문제에 대하여 전문가가 아니므로 법률 적인 문제에 연루되게 되면 변호사 등 법률전문가의 조력을 체계적으로 받을 수 있도록 선주협회나 해기사협회 등에서 대안을 마련할 필 요가 있다.(예 농어민무료법률구조지원사업 등). 끝으로 별도의 법률을 제정하든지 그렇지 않으면 기존의 교통사고처리특별법을 개정하여 해양사고부분을 삽입하는 것도 대안일 수 있을 것이다.

핵심용어 : 해양사고, 해원, 형사책임, 업무상과실, 선주책임상호보험.

Abstract : In general, the criminal responsibility of seaman should always be directly assumed by the seamen, according to the principle of self-incrimination. Therefore, the only possible countermeasures for the criminal responsibility of seamen may be to reduce the responsibility by using criminal procedures (ex. the warrant substance examination system, the review system of legality for confinement) as much as possible. Another possibility is to reduce the penalty through the revision of the law.

In detail, concerning the problem of fine, the maximum fine for oil spill accidents by criminal negligence is KRW 30,000,000 under the current Ocean Pollution Prevention Act, and when an oil spill occurs, the maximum fine tends to be levied regardless of the amount of the spilled oil; thus, it is judged that grading the fine according to the amount of spilled oil may be worth considering. Regarding P&I's payment of fine, contrary to general belief, it is only possible to make up the loss when P&I takes up the legal responsibility or acknowledges its payment. In order to solve the problem, it is possible to consider the option of introducing new collective insurance program or mutual aid system. Also, as seamen are not specialists in legal issues, the ship owners' association or the marine officers' association need to develop some program through which they can receive systematic assistance from legal specialists including lawyers when they encounter any legal problems (ex. free legal aid programs for farmers and fishermen). Finally, it may be possible to establish enact new laws or revise the existing Act on Special Cases Concerning the Settlement of Traffic Accidents to insert a new section on marine accidents.

keywords : Marine Accidents, Seaman, Criminal responsibility, Negligence, P&I.

1. 서론

오늘날 선박을 매개로 화물과 여객을 수송함에 있어 일어날 수 있는 선박충돌, 좌초, 화재, 침몰, 화물손상, 인명사상 등과 같은 해양사고의 위험은 언제 어디서든지 상존하고 있는 것이 현실이다. 해양사고가 발생하게 되면 생각하지도 못했던 복잡하고 힘든 법률적인 문제와 처벌이 이루어지게 된다. 발생한 해양사고의 정도에 따라 형사사법기관으로부터 형벌을 선고받

거나, 해양안전심판원 혹은 주무관청인 해양수산부로부터 행정 적 불이익을 받게 될 뿐만 아니라 민사적으로도 해양사고의 피 해자가 입은 손해에 대하여 손해배상을 하여야 한다. 이와 같이 해원은 선박의 운항과 관련하여 고의 또는 과실이 있는 경우에는 민사·형사·행정상의 책임을 감수해야 한다.

형사책임에 있어서는 고의나 과실로 범죄행위를 한 행위자인 해원¹⁾은 자기책임의 원칙상 형사적 제재의 객체가 된다. 실제 로 선박충돌이나 오염사고 등을 야기하는 자는 선장 또는 해

* 대표저자 : 정희원, navyroto@empal.com 02)2105-2994

** suhgs@moak.chonbuk.ac.kr 063)270-2663

*** ywark@kmi.re.kr 02)2105-2768

1) "해원"이라 함은 배안에서 근무하는 선장이 아닌 자 선원으로 선장의 지휘·감독을 받는 자를 말한다(선원법제3조제3호).

원 및 도선사들로서 과실이 있는 자는 형사상 제재의 직접적인 대상이 된다. 한편 해양오염방지법 등의 규정에 있어서 그 벌금의 규모는 과실로 인한 기름유출사고에 대하여는 최고 3천만원으로 해원들이 쉽게 감당할 수 없는 것이 보통이다. 선주는 이러한 경우를 대비하여 P&I Club(Protection & Indemnity: 선주책임상호보험조합)에 보험을 부보하여 벌금을 대납하여 주고 있지만, 모든 경우의 벌금이 대납되고 있지는 않다. 선주가 P&I에 가입하지 않고 있는 경우에는 고액의 벌금을 어떻게 선원이 부담하여야 하는 문제도 고려하여야 할 문제이다.

지금까지는 대부분의 논문에서는 책임능력이 어느 정도 감내할 수 있는 선주와 선장에 대한 논의가 대부분 이루어져 왔다. 본 논문에서는 그동안 소외되어 온 선박의 승무원 즉 해원의 과실책임 대한 형사실무적인 면을 중심으로 살펴보고자 한다.

2. 선박운항과 관련된 형사책임

2.1 서

우리 형법의 원칙은 고의범만을 처벌하는 것이고, 과실범의 처벌은 법률상 특별한 처벌규정(형법제14조)이 있을 때에만 이루어진다. 형법상 과실범의 처벌규정은 실화죄(형법제170조), 과실일수죄(형법제181조), 과실교통방해죄(형법제189조제1항), 과실치상죄(형법제266조), 과실치사죄(형법제267조), 과실장물취득알선죄(형법제364조) 등이 있다.

범죄가 성립하려면 당해행위가 구성요건 해당성, 위법성, 책임성의 요건을 모두 충족해야만 한다. 구성요건에는 위법성과 책임성이 포함되어 규정되어 있다. 이를 자세히 보면 우선 구성요건 해당성에서는 행위자의 행위와 결과 사이에 사회생활상 일반적 경험에 비추어 그 행위로부터 그러한 결과가 발생하는 것이 상당하다고 인정되어야 하는 상당인과관계가 있어야 한다.²⁾ 또한 소극적으로 위법성조각사유와 책임조각사유가 없으면 범죄는 성립하므로 범죄성립에 있어서 가장 중요한 것은 구성요건에 해당하는지의 여부이다. 구성요건은 형법이나 특별형법 등 형벌규정에 기술되어 있다. 위법성조각사유³⁾로는 정당행위(형법제20조), 정당방위(형법제21조), 긴급피난(형법제22조), 자구행위(형법제23조) 등이 있으며, 책임조각사유로는 형사미성년자(형법제9조), 심신장애자(형법제10조), 농아자(형법제11조), 강요된 행위(형법제12조), 기대불가능성 등이 있다. 해원들은 특별한 사정이 없는 한 책임능력을 가지고 있고, 책임조각사유는 없다고 보아야 할 것이다.

선박운항과 관련한 업무 중 해원에게 적용될 수 있는 형사책임으로는 고의범의 경우에는 일반교통방해죄(형법제185조), 선박교통방해죄(형법제186조), 선박전복죄(형법제187조), 교통방해치사상죄(형법제188조) 등이 있다. 과실로 인한 경우에는 업무상과실치사상죄(형법제268조), 업무상선박매몰죄·과괴죄·교통방해죄(형

법제189조제2항) 등은 과실범만으로도 처벌 가능한 범죄들이다. 그 외에도 해양오염방지법 제71조의 유류오염처벌규정 및 해상교통안전법 제50조의 2 음주처벌조항 등이 있다. 해당범죄는 각 1죄로서 범죄가 성립되기도 하지만 일반적으로는 한번의 행위가 수개의 범죄를 성립하게 되어 상상적경합(관념적경합)이 된다.

상상적경합은 실체법적으로는 수개의 죄중 가장 중한 죄에 정한 형으로 처벌(형법제40조)되며, 소송법적으로 과형상일죄로서 상상적 경합관계에 있는 수개의 죄중에서 어느 죄에 관하여 확정판결이 있는 때에는 그 전부에 대하여 기판력이 발생하고, 일부에 대하여 공소제기가 있는 때에도 전체에 대하여 효력이 미친다. 실례로 1995년 7월 24일 시프린스호 사고에서 선장은 해양오염방지법 위반, 업무상과실치사, 업무상과실치상, 업무상과실 선박과괴죄에 해당하였으나 상상적경합으로서 법정형이 가장 높은 업무상과실치사죄로 처벌되어 징역 1년의 선고를 받았다.

범죄의 주체와 형벌의 주체가 동일한 것이 원칙이지만, 입법정책상의 목적으로 중요한 범죄의 경우에는 범죄자의 사용자도 처벌하는 양벌제도가 형법에 도입되어 있다. 시프린스호 사고에 있어서 선박소유자인 호유해운은 해양오염방지법상 양벌규정에 의하여 벌금 3,000만원을 선고 받았다.

우리 형법상 형의 종류에는 사형, 징역, 금고, 자격상실, 자격정지, 벌금, 구류, 과료, 몰수가 있다.

2.2 형법규정

앞서 살펴본 바와 같이 우리 형법에서는 선박운항과 관련된 형법상의 범죄로는 업무상과실치사상죄(형법제268조) 업무상 선박매몰죄·과괴죄·교통방해죄(형법제189조제2항) 등이 있다. 이들은 모두 과실범으로 처벌되는 규정이다. 이외에도 살인죄(형법제250조), 상해죄(형법제257조), 유기죄(형법제271조), 재물손괴죄(형법제366조) 등이 있을 수 있다. 이들은 모두 고의범만 처벌되는 규정들이다.

1) 살인죄

사람을 살해한 자는 사형, 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다고 정하고 있다(형법제250조제1항). 본죄는 고의범만 처벌되는 범죄이므로 선박운항과 관련하여서는 고의적 충돌을 제외하고는 본죄에 해당하지 않고 업무상과실치사죄가 성립한다. 다만 미필적 고의⁴⁾만 있는 경우에만 살인죄는 성립한다.⁵⁾

2) 업무상과실치사상죄

업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사상하게 한 자는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다 정하고 있다(형법 제268조). 본죄에서 말하는 업무라 함은 “사람이 사회생활상의 지위에 기하여 계속하는 사무”로서 특히 생명·신체에 위험을 초래하는 업무라고 할 수 있을 것이다. 선박의 충돌·접촉·좌초·전복·침몰·화재를 일으켜 사람을 행방불명·부상·사망에 이르게 한 경우에 본죄를 적용하여 처벌한다.⁶⁾

2) 이경호, 해상교통과 법적책임, 효성문화사, 2002, 181쪽.

3) 김인현, 해상교통법강의, 다솜출판사, 2002, 28쪽.

4) 대판 94도2511, 1994.12.22.

5) 대판 97도1142, 1997.7.25.

3) 유기죄

노유, 질병 기타 사정으로 인하여 부조를 요하는 자를 보호할 법률상 또는 계약상 의무있는 자가 유기한 때에는 3년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처한다고 정하고 있다(형법제271조제1항). 한편 동조제3항은 「제1항의 죄를 범하여 사람의 생명에 대한 위험을 발생하게 한 때에는 7년 이하의 징역에 처한다」라고 규정하고 있다. 본죄의 주체는 부조를 요하는 자를 보호할 법률상 또는 계약상 의무가 있는 자로서 신분범을 말한다. 법률상 보호의무에는 공·사범의 규정을 불문한다(경찰관직무집행법제4조, 민법상의 부양의무 등)계약상보호의무는 제3자와의 계약, 묵시적 계약도 포함된다. 본죄가 성립하려면 주관적인 구성요건으로서 고의가 있어야 하며, 자기가 보호의무자이며 요부조자를 유기한다는 인식과 의사가 있어야 한다. 본죄로 인하여 사람을 상해에 이르게 하거나 사망에 이르게 하면 유기치사상죄가 성립하며 처음부터 상해 또는 살해의 고의가 있었을 때에는 상해죄 또는 살인죄가 성립될 뿐이다.⁷⁾

선박의 선장이나 해원이 해상에서 조난자를 발견하고도 구조하지 않은 것이나, 충돌 후 침몰직전의 상대선박에서 선원들을 구조하지 않는 것은 본죄에 해당한다. 이 경우 선장이나 해원은 선박충돌시의 조치(선원법 제12조) 혹은 조난선박의 구조(제13조) 규정에 의한 법률상 보호의무가 있다고 보아야 한다. 다만, 선원법 제133조와 제134조에도 유기죄를 처벌하는 규정이 있으므로 법조경합⁸⁾중 특별관계로서 선원법의 규정이 우선 적용된다.⁹⁾

4) 재물손괴죄

타인의 재물 문서 또는 전자기록 등 특수매체기록을 손괴 또는 은닉 기타 방법으로 그 효용을 해한 자는 3년이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다고 정하고 있다(형법제366조). 본죄에서 말하는 재물이란 유체물뿐만 아니라 관리할 수 있는 자연력을 포함한다. 타인의 재물에는 선박 및 각 항구의 부두시설 등도 포함된다 할 것이다. 그러나 재물손괴죄는 고의범만 처벌할 뿐이고 과실범에 처벌에 관하여는 처벌규정이 없다.¹⁰⁾ 그러므로 선박조종상의 과실로 인천항의 갑문을 파손한 도선사나 선장은 재물손괴죄의 구성요건에 해당하지 아니하여 처벌되지 아니하였다. 업무상 과실로 선박을 침몰시킨 행위는 고의범이 아니므로 재물손괴죄에 해당하지 않고 업무상 과실 선박매몰죄에만 해당한다.

6) 해양범죄백서, 부산지방검찰청, 1997, 243쪽.
 7) 이재상, 형법각론, 박영사, 2005, 108쪽.; 김일수, 형법각론, 1998, 93쪽.
 8) 법조경합이란 1개의 범죄행위가 외견상 수개의 형법법규에 해당하는 것처럼 보이나 형법규칙의 성질상 어느 하나만 적용되고 다른 법규의 적용은 배제되어 일죄만 성립하는 경우로 법조경합의 양태로는 특별관계, 보충관계, 흡수관계, 택일관계로 구별할 수 있다.
 9) 김인현, 앞의 책, 30쪽.
 10) 이재상, 위의 책, 495쪽.

5) 일반교통방해죄 및 업무상과실·중과실 일반교통방해죄

육로, 수로 또는 교량을 손괴 또는 불통하게 하거나 기타의 방법으로 교통을 방해한자는 10년 이하의 징역 또는 1천500만원 이하의 벌금에 처한다고 정하고 있다(형법 제185조). 본조는 교통방해죄의 기본적 구성요건으로 고의범만을 처벌하는 규정이다.

수로는 선박이 항행에 사용하는 하천·운하·해협·호소·항만 등을 말하며, 공해상의 해로도 폭력으로 통항을 차단하는 등의 방법에 의한 교통방해의 대상이 될 수 있으므로 이에 포함된다고 보아야 한다. 손괴란 교통을 방해할 수 있을 정도의 물리적 훼손을 의미하며, 불통하게 하는 것은 장애물을 사용하여 선박의 왕래를 방해하는 일체의 행위를 말한다.

미수범(형법제190조)도 처벌하고 본조의 죄를 범하여 사람을 사망 또는 상해에 이르게 한 때에는 교통방해치사상죄(형법제188조)도 성립하게 된다. 그리고 형법제189조 제2항은 「업무상 과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다」고 하여 과실범도 처벌함을 규정하고 있다. 과실로 얕은 수심의 항로에서 선박이 침몰하게 되면 통항하는 선박의 교통이 방해되므로 본죄가 적용된다. 그러나 깊은 수심에 선박이 침몰한다고 하여도 통항하는 선박의 교통이 방해되지 않으므로 본죄의 구성요건에 해당되지 않는다고 생각된다.¹¹⁾

6) 선박 등 교통방해죄 및 업무상 과실·중과실 선박 등 교통방해죄

제도, 등대 또는 표지를 손괴하거나 기타의 방법으로 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기의 교통을 방해한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다고 정하고 있다(형법제186조). 객체가 특정한 교통기관에 제한되어 있다는 점에서 일반 교통방해죄에 비하여 불법이 가중되었다. 본조는 고의범만을 처벌하는 규정이다. 미수범(형법제190조), 예비음모죄(형법제191조)는 별도의 조문에서 규정하고 있다. 본조의 죄를 범하여 사람을 사망·상해에 이르게 한 때에는 교통방해치사상죄(형법제188조)가 성립한다. 그리고 동법 제189조제2항은 「업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다」고 하여 과실범도 처벌함을 규정하고 있다. 항만내에 설치되어 있는 부표나 등대 등을 충격하여 파손시킨 경우에는 본죄에 의하여 처벌받게 된다.

7) 선박매몰·파괴죄 및 업무상 과실·중과실 선박매몰·파괴죄

사람이 현존하는 기차, 전차, 자동차, 선박 또는 항공기를 전복, 매몰, 추락 또는 파손한 자는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다고 정하고 있다(형법제187조). 이는 고의범을 처벌하는 규정이다. 본죄는 형법제186조의 죄보다 불법이 가중된 것으로 볼 수 있다. 이는 사람이 현존한다는 사실만으로 위에서 열거한 교통수단에 대한 공격이 교통안전과 공공의 이익을 해하는 정도가 현저히 증가한다고 할 것이므로, 일반교통방해죄나 기차,

11) 김인현, 앞의 책, 31쪽.

선박 등 교통방해죄에 비해 형을 가중하였다.¹²⁾ 사람이 현존하는 시기는 실행행위를 개시시점에 현존하고 있으면 족하다 하겠다. 전복이란 교통기관을 탈선시켜 넘어가게 하는 것이며, 매물은 선박을 침몰시키는 것이다. 침몰은 좌초와 구별된다. 따라서 침몰의 의사로 좌초하게 한 때에는 본죄의 미수에 불과하며, 좌초로 인하여 선박이 파괴 된 때에는 파괴에 해당하게 된다.¹³⁾ 파괴는 교통기관으로서의 기능의 전부 또는 일부를 불가능하게 할 정도의 파괴임을 요한다고 해석된다.¹⁴⁾ 그러므로 선박충돌로 인하여 선수 윗 부분이 약간 파손되었으나 항해에 지장이 없는 정도의 손상은 본조에서 말하는 파손에 해당하지 않아서 구성요건에 해당하지 않게 된다. 본조의 미수범(형법제190조)도 처벌하고, 예비음모죄(형법제191조)의 적용도 있고 본조의 죄를 범하여 사람을 사망·상해에 이르게 한 때에는 교통방해치사상죄(형법제188조)가 성립한다. 그리고 동법 제189조 제2항은 「업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 제185조 내지 제187조의 죄를 범한 자는 3년이하의 금고 또는 5천만원이하의 벌금에 처한다」라고 규정하여 과실범도 처벌함을 명문화하였다. 과실로 인한 선박충돌로 선박이 침몰하였다면 업무상과실선박매몰죄가 성립한다. 선박매몰죄는 사람이 현존하는 선박을 매몰한 때에 성립하는 범죄로서 선박에 대한 교통의 안전뿐만 아니라 사람이 현존하는 선박에 대하여 생명, 신체에 대한 침해가능성이 크기 때문에 생명, 신체의 안전을 보호법적으로 하고 있는 만큼 그 실행행위를 개시할 때에 사람이 현존하여야 할 뿐만 아니라 그 고의가 성립하기 위해서는 선박에 사람이 현존하고 있다는 점에 대한 인식이 있어야 할 것이다.¹⁵⁾

2.3 기타 특별법

1) 선원법

해원이 선박에 급박한 위험이 있는 경우에 선장의 허가없이 선박을 떠난 때, 제11조 내지 제13조의 규정에 의하여 선장이 인명·선박 또는 화물의 구조에 필요한 조치를 하는 경우에 상사의 직무상 명령에 따르지 아니한 때¹⁶⁾에는 1년이하의 징역에 처한다 라고 규정하고 있다(선원법 제137조).

2) 개항질서법

개항질서법 제40조(출항의 중지)는 「지방해양수산청장은 선박이 이법 또는 이법의 규정에 의한 명령에 위반한 때에는 당해 선박의 출항을 중지 시킬 수 있다」고 규정하고, 이에 위반한 자는 제44조에 따라 1년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금에 처한다. 동법 제11조제1항 본문은 「개항의 항계안에 출입하거나 개항을 통과하는 잠종선외의 선박은 대통령령이 지

정하는 항로를 따라 항행하여야 한다」고 정하고, 동법 제12조 제1항에 위반하여 특별한 사유없이 항로안에 정박한 경우에 위반한 자는 동법 제45조에 따라 벌금500만원이하의 벌금형에 처하여 진다. 동법 제13조의 항법에 위반한 자 등은 동법 제46조에 따라 300만원이하의 벌금에 처하여 진다.¹⁷⁾

3) 해상교통안전법

해상교통안전법 제52조의 3은 다음 각호의 1에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 1,500만원 이하의 벌금에 처한다고 하고, 1. 제82조의2 제1항의 규정에 위반하여 술에 취한 상태에서 선박직원법 제2조제1호의 규정에 의한 선박의 조타기를 조작하거나 그 조작을 지시한 운항자, 2.(중략)로 정하고 있다. 한편 동법 제8조의 2 제1항은 「누구든지 술에 취한 상태에서 운항을 위하여 조타기를 조작하거나 그 조작을 지시하여서는 아니된다」고 한다. 동법 제49조의2 제1항은 「다음각호의 1에 해당하는 선박의 선장 또는 항해당직을 수행하는 항해사는 유조선 등의 안전운항을 확보하고 해양사고로 인한 해양오염을 방지하기 위한 안전항로를 준수하여야 한다. 1. 경유 또는 중유를 1,500킬로리터 이상 신고 운반하는 선박 2. 해양오염방지법 제2조제3호의 규정에 의한 유해액체물질을 1,500톤 이상 신고 운반하는 선박」이라고 정하고 있다.

4) 해양오염방지법

해양오염방지법 제71조는 「①제5조제1항의 규정에 위반하여 기름을 배출한 자는 5년이하의 징역 또는 5천만원이하의 벌금에 처한다.②다음 각호의1에 해당하는 자는 3년이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 1 과실로 인하여 제5조제1항의 규정에 위반하여 기름을 배출한 자(이하 중략)」라고 규정하고 있다. 동법제5조(선박으로부터의 기름의 배출금지) 제1항은 「누구든지 해양에서 선박으로부터 기름을 배출하는 행위를 하여서는 아니된다」¹⁸⁾ 고 정하고 있다. 선박에서 연료유를 급유받다가 밸브조작 잘못으로 오염사고가 발생한 경우에 해원은 과실로 인한 기름배출 행위로 해양오염방지법 제71조제2항제1호위반으로 처벌된다. 보통은 벌금형이 부과된다.

3. 해원의 형사책임(벌금)에 대한 구상문제

3.1 서

해원의 형사책임(벌금)에 대한 구상의 문제는 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 그 하나는 해원의 범죄행위에 의하여 양벌규정에 따라 자신에게 부과된 벌금을 납부한 선박소유자가 범죄행위자인 해원에게 자신이 납부한 벌금에 대해 구상하여 오는 경우이고, 다른 하나는 해원에게 직접 부과된 벌금을 선박소유자가 납부하

12) 김일수, 형법각론, 박영사, 1998, 456쪽.

13) 이재상, 형법각론, 박영사, 2005, 532쪽.

14) 대판 90도1611, 1990.10.23.; 이재상, 형법각론, 박영사, 2005, 532쪽.

15) 부산지법 98고단10034, 1999.4.20.

16) 부산지방법원98고단10034, 1999.4.20

17) 김인현, 앞의 책 33쪽.

18) 이외에도 유해액체물질의 배출금지(동법 제11조), 포장유해물질의 배출금지(동법제15조의 3), 폐기물의 배출금지(동법제16조)등의 규정이 있다.

고 이를 해원에게 구상하는 경우이다. 선박소유자들은 선박운항과 관련하여 자신에게 부과되는 벌금이라는 위험에 대비하여 船主責任相互保險組合(P&I)에 가입하여 이를 전보받고 있다. 그러므로 이 문제는 P&I에 선주가 가입한 경우와 가입하지 않은 경우로 나누어 살펴보아야 한다.

3.2 선박소유자가 P&I에 가입한 경우

1) P&I규정과 벌금보상요건

① Gard 등 외국 P&I의 규정 및 우리나라 P&I 규정

1990 Gard P&I rule 23. Fines의 해당규정을 보면 “The Association shall cover fines as set out below whether imposed upon the Member or upon a member of the Crew whom the Member may be legally liable to reimburse or reimburses with the Approval of the Association: a. immigration and customs fines; b. fines incurred as a result of the conduct of the Crew. Provided that there shall be no recovery from the Association for fines resulting out of; (I) Overloading of the Ship. (II) The carriage of more passengers than permitted. (III) Illegal fishing of a commercial nature. (IV) Insufficient upkeep of the Ship’s life-saving or navigation equipment. (V) Prescribed certificates not being onboard. (VI) Non-compliance with the provisions relating to the construction, adaptation and equipment of ships contained in the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978, and as modified or amended by any subsequent protocol. (VII) Failure to maintain safe working conditions. Fines which are covered under Rule 14 shall not be covered under this Rule.”

Rule 14(Pollution) “The Association shall cover Liability, fines and Loss arising in consequence of the discharge or escape from the Ship of oil or any other substance or the threat of such discharge or escape”

즉, Gard P&I는 선주에게 부과된 벌금뿐만 아니라 선원에게 부과된 벌금에 대하여도 일정한 요건을 갖추면 전보를 하겠다고 정하고 있다. 오염손해에 대한 벌금도 규칙 제14조에서 보장하고 있다.

한편 일본 P&I의 규정에서는 조합은 출입국관리관, 후생관 기타 관원 및 세관 기타 정부 혹은 공공기관으로부터 가입선박에 대하여 조합원 혹은 선원에 대하여 부과된 아래의 위반사항에 대한 벌금을 전보한다. 다만, 선원에 대한 벌금에 대하여는 조합원이 법률상 부담할 의무를 갖는 경우 혹은 부담하는 것이 상당하다고 조합이 인정하는 경우에 한하여 가능하다.(제31조) 조합이 인정하는 경우라 함은 다음과 같다. 안전작업기준의 유지에 관한 규칙의 위반, 적하의 과소 혹은 과잉 선적 및 과잉인도 및 선박이나 적하의 신고 혹은 기록에 관련된 규칙의 위반. 다만 제29조(적하에 관한 책임 및 비용) 제1항에 정한 책임 등에 관하여 보험계약을 체결한 경우에 한한다. 적하에 관한 것을 제외하고 밀수 혹은 관세에 관한 규칙을 위반, 출입국관리에 관한

규칙 위반, 오염에 관한 규칙의 위반, 선원 혹은 조합원의 사용인 혹은 대리인(대리인이 법인 경우에는 그 이사, 대표이사 혹은 법인의 업무를 집행하는 기관)의 업무상과실 혹은 태만에 기인하여 발생한 위반으로 조합이 인정하는 것 등으로 한정하고 있다. 한편 조합은 전보를 인정한 사항 중 다음사유에 의한 벌금 및 과태료는 전보하지 아니한다. 가입선박의 과적, 불법어로, 조합원(대리인을 포함)이 당연히 알고 있었거나 알았어야 하는 것을 해태하거나 방지를 위한 적절한 수단을 강구하여야 할 것을 태만한 경우, 가입선박의 몰수 등이다. 다만, 세관규칙위반에 의하여 발생한 것으로서 조합이 모든 상황을 판단하여 특히 전보할 것이 상당하다고 인정한 경우에는 그러하지 아니하다. 전보 시에는 어떠한 경우에도 몰수시의 해당선박의 평가액을 한도로 한다고 정하고 있다.

한편 우리나라 P&I의 규정을 보면 조합은 출입국관리소, 검역소 기타 관청 및 세관 등 정부나 공공기관 및 법원이 가입선박과 관련하여 조합원이나 선원에 대하여 부과한 다음에 열거하는 위반에 대한 벌금 및 과태료를 보상한다. 그러나 해원에 대한 벌금 및 과태료에 관하여는 조합원이 법률상 부담할 의무가 있는 경우에 한하여 보상한다고 규정하고 있다(제32조) 조합이 인정하는 경우라 함은 다음과 같다. 안전작업기준의 유지에 관한 규칙의 위반, 화물의 부족선적, 초과선적 또는 초과인도 및 가입선박이나 화물에 대한 신고나 기록에 관한 규칙 위반. 다만 제30조(화물에 관한 책임 및 비용) 제1항이 정한 책임 등에 관한 보험계약을 체결한 경우에 한한다. 가입선박으로 운송되는 화물과 무관한 관세법이나 규칙의 위반, 출입국관리에 관한 규칙 위반, 유류 또는 유해물의 배출 또는 유출, 선원 혹은 조합원의 사용인 혹은 대리인(대리인이 법인 경우에는 그 이사, 대표이사 혹은 법인의 업무를 집행하는 기관)의 업무상과실 혹은 태만 등에 의해 발생한 위반으로 조합이 인정하는 것 등으로 한정하고 있다. 한편 조합은 위의 인정사항과는 상관없이 아래사유에 의한 벌금 및 과태료는 보상하지 않는다. 과적, 불법어로, 조합원(대리인을 포함)이 당연히 알고 있었던 것 혹은 알고 있어야 할 것을 태만히 한 경우 또는 방지를 위한 적절한 수단을 강구하는 것을 태만한 경우, 가입선박의 몰수, 조합원 또는 선원의 밀수, 아래의 사유로 부과된 벌금 및 과태료(유수분리장치 또는 기타 유류오염방지를 위한 유사한 장치 또는 설비의 고장, 유수분리장치 또는 기타유류오염방지를 위한 유사한 장치 또는 설비에 가지관(보조관)의 설치, 해양오염방지법, 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약 및 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 1978년 의정서상의 제규정의 위반 등)에 대해서는 보상하지 아니한다고 정하고 있다.

② 벌금보상요건

위의 각 P&I의 규정을 보면 세 가지 요건을 갖추어야 선원에 대한 벌금이 보상된다. 즉, 첫째, 선박소유자가 법률상 벌금을 부담할 의무를 갖는 경우 혹은 부담하는 것이 정당하다

고 조합이 인정하여야 한다. 선박소유자가 법률상 벌금을 부담할 의무를 갖는 경우란 선박소유자가 해원과의 고용계약에서 벌금을 자신이 대납하겠다는 계약상의 책임을 부담하는 것과 같은 경우라고 판단된다. 둘째, 벌금이 부과된 사안이 규정에 의하여 보상되는 사항이어야 한다. 해상교통안전법상 항법위반이나, 해양오염방지법위반으로 인한 기름유출에 대한 벌금은 모두 보상되는 사항이다. 셋째, 소손해공제액을 초과하는 것이어야 한다. 일본 P&I의 경우 벌금에 대한 소손해공제액은 10만엔이다(제34조제2항). 다만, 선박소유자 자신에 대한 보상에서는 첫째요건은 필요하지 않다.

2) 선박소유자의 구상권

① 선박소유자에게 부과되는 벌금

해원의 과실로 인하여 오염사고가 발생한 경우에는 선박소유자가 양벌규정에 근거하여 자신에게 직접 부과된 벌금을 먼저 납부하고 이를 P&I에 청구하여 전보 받게 된다. 이 때 선박소유자가 직접 해원에게 구상권을 행사할 수는 없다. 선박소유자는 이미 자신의 손해를 전보 받았을 뿐만 아니라, 구상에 대한 권리는 P&I에게 대위되었기 때문이다. P&I가 해원에 대하여 벌금에 대한 구상권을 행사할 수 있는지가 문제되나, 지금까지 P&I가 그러한 구상권을 행사한 사례는 없었다. P&I는 선원의 벌금에 대하여 보상을 약속하면서 보험계약을 체결하고 선박소유자로부터 보험료를 수령하였기 때문에 해원의 과실로 인한 사고에 대하여 보상을 하고 다시 해원에게 구상을 할 수는 없다. 왜냐하면, P&I가 납부한 벌금액은 이미 보험료에 계상되었으므로 다시 구상을 하게 되면 이는 부당이득이 되기 때문이다.

다만, P&I의 보험요율(call)이 인상될 것을 두려워한 선박소유자가 이를 자부담하겠다는 결정을 하고 자신의 계정에서 벌금을 납부하는 경우가 있다. 이때 선박소유자가 행위자에게 그 납부를 강요할 수 있다고 보여지나 이는 신의칙 반한다 하겠다.¹⁹⁾

양벌규정의 부과근거에 대하여 대법원은 무과실책임설을 취하고, 학설은 무과실책임설과 과실책임설로 나뉘고 있다. 무과실책임설은 형법상의 행위의 주체는 자연인에 제한된다고 보아 법인의 행위능력을 부정하며, 법인단속과 행정목적달성하기 위하여 정책적으로 법인의 무과실책임을 인정하여 처벌하는 규정을 두었다고 한다. 과실책임설은 법인의 처벌규정을 종업원의 선임·감독에 있어서 법인의 과실책임을 인정한 것으로 본다. 따라서 과실책임설에 따르면 선박소유자에게 부과된 벌금은 선박소유자 자신의 과실에 대한 벌금이므로 선박소유자가 행위자에게 구상할 수는 없다. 무과실책임설에 따르면 입법정책상 선박소유자에게 벌금이 부과되는 것이므로 선박소유자의 해원에 대한 벌금의 구상은 신의성실의 원칙에 반하여 기각될 가능성이 농후하다 하겠다.²⁰⁾

19) 김인현, 선원의 직무상 과실에 따른 법적 책임에 관한 연구, 목포해양대학교, 2000, 58쪽.

20) 김인현 앞의 논문, 58쪽.

② 해원에게 부과되는 벌금

우선 P&I가 그 납부를 인정하여야 벌금 및 과태료의 대납이 가능하게 되므로 실제적으로는 조합의 대납인정여부가 중요하다. 조합이 대납을 인정하고 나면 그 다음 법률적인 문제는 앞서 기술한 바와 같이 된다.

해원에게 부과된 벌금은 일단 해원에게 통지가 되므로 해원이 직접납부를 하거나, 선박소유자가 이를 대납하는 과정을 거치게 된다. 선박소유자는 이러한 경우에 자신의 해원을 보호하기 위하여 P&I보험에 가입하여 두었으므로 이를 청구하여 해원을 위하여 대납하여야 할 것이나, 선박소유자는 보험요율의 인상을 두려워하여 이를 자제하는 경우도 있고, 납부한 다음에 해원에게 구상하는 경우도 있을 것이다. 선박소유자가 P&I에게 청구를 하지 않는 경우에 해원이 직접 P&I에 벌금의 대납을 청구할 수 있는지의 문제가 있다. P&I의 피보험자는 선박소유자이지 해원이 아니므로 해원이 직접 청구하는 것은 인정되지 않는다고 해석된다.

P&I를 통하여 벌금을 대납한 선박소유자가 해원에게 구상청구를 할 수는 없다. 대위권은 앞서 보았듯이 P&I에게 대위되었기 때문이다.

3.3 선박소유자가 P&I 등 보험에 가입하지 않은 경우

1) 선박소유자 자신에게 부과되는 벌금

선박소유자가 보험에 가입하지 않은 경우에 선박소유자 자신에게 부과된 벌금에 대하여는 위에서 본 바와 같다. 선박소유자의 구상은 무과실책임설을 취할 때나, 과실책임설을 취할 때나 결론적으로는 해원에 대한 구상이 불가능하다고 보아야 한다.

2) 해원에게 부과되는 벌금

선박소유자가 보험에 가입하지 않은 경우에 해원에게 부과된 벌금에 대하여 해원이 스스로 부담하지 않고 이를 선박소유자에게 대납을 요구할 수는 없고 자신이 스스로 이를 납부하여야 한다. 형법은 범죄의 주체와 형벌 주체의 동일성을 요구하는 것이 원칙이기 때문이다.

4. 형사절차와 이에 대한 대책

4.1 서

형사상의 책임에 있어서는 자기책임의 원칙에 따라서 고의나 과실로 범죄를 범한 해원자 자신이 처벌을 받는 것이 원칙이다. 자유형인 경우에는 해원 스스로가 자유형을 받을 수 밖에 없다. 다만, 벌금형이 부과된 경우에 선박소유자가 이를 P&I에 부보하여 보상받는 경우가 있다. 이러한 한도에서는 해원은 자신에게 부과된 벌금을 제3자에게 전가시킬 수 있다. 자유형의 경우에는 형사절차를 통하여 보호받는 방법을 강구하고, 벌금형의 경우에는 입법적으로 벌금을 경감하도록 해야 할 것이다. 또한 선박소유자의 P&I에서 벌금을 대납 받

도록 하거나, 해원들이 벌금을 대비한 책임보험에 가입하는 것들이 대책이 될 수 있을 것이다. 보통 형사입건이 되면 변호사를 선임하여 법적인 처리절차를 변호사에게 일임하는 것이 좋다.

4.2 일반적인 형사절차와 이에 대한 대책

해양사고가 발생하면 선원은 범죄행위로 인하여 수사기관에 입건되어 사고조사를 받고 검사가 청구하여 판사가 발부한 구속영장에 의하여 구속되어 수사기관의 유치장에 구속·수감된다. 검사는 공소를 제기하거나 불기소 처분을 내리게 되고, 다음은 법원에서 공판절차로 들어가고 법원은 형량을 결정한다. 각 단계에서 피의자 혹은 피고인인 해원들이 취할 수 있는 형사절차상의 조치를 순서대로 보면 (1)영장실질심사청구 (2)구속적부심사청구 (3) 보석 (4) 항소 및 상고 등이 있다.

1) 영장실질심사

검사가 청구한 영장을 받은 판사가 그 영장의 내용을 확인하기 위하여 피의자를 직접 심문하는 기회를 갖는 것을 영장실질심사라고 한다.²¹⁾ 1997.12.13 개정된 형사소송법 제201조의2(拘束令狀請求와 被疑者審問)는 「①제200조의2(체포), 제200조의3(긴급체포) 또는 제212조(현행범인의 체포)의 규정에 의하여 체포된 피의자에 대하여 구속영장을 청구 받은 지방법원판사는 피의자 또는 그 변호인, 법정대리인, 배우자, 직계친족, 형제자매, 호주, 가족이나 동거인 또는 고용주의 신청이 있으면 피의자를 심문할 수 있다. 이 경우 피의자 이외의 자는 피의자의 명시한 의사에 반하여서도 그 심문을 신청할 수 있다.²²⁾ ②검사 또는 사법경찰관은 피의자에 대하여 제1항의 심문을 신청할 수 있음을 말하고, 피의자 심문조서에 판사의 심문을 신청하는 지의 여부를 기재하여야 한다. 다만, 피의자 심문조서에 그 내용을 기재할 수 없는 특수한 사정이 있는 경우에는 피의자 작성의 확인서 기타 피의자의 의사를 표시하는 서면으로 이를 갈음할 수 있다」고 규정하고 있고, 나아가 제7항은 「지방법원판사는 제3항의 규정에 의하여 피의자를 심문한 후 피의자를 구속할 사유가 있다고 인정하는 때에는 제3항의 구속영장청구에 기하여 구금을 위한 구속영장을 발부하여야 한다」고 규정하고 있다. 이때 영장에는 피의자의 성명·주거·죄명, 범죄사실의 요지, 인치·구금할 장소, 발부연월일, 영장의 유효기간(7일이며, 판사가 상당하다고 인정한 때에는 7일을 넘는 기간을 정할 수 있다. 형사소송법규칙제178조).

그러므로 영장이 발부되기 전 피의자인 해원들은 자신 혹은 가족들의 신청으로 판사에 의한 영장실질심사를 받을 수 있다.

2) 체포·구속적부심사제도

헌법제12조제6항은 「누구든지 체포 또는 구속을 당한 때에는 적부의 심사를 법원에 청구할 권리를 가진다」고 규정함으로써

써, 체포·구속적부심사청구권을 기본권의 하나로 규정하고 있다. 구속적부심사제도란 수사기관에 의하여 체포 또는 구속된 피의자에 대하여 법원이 그 구속의 위법여부와 구속계속의 필요성을 심사하여 그 구속이 부적합·부당한 경우에 구속된 피의자를 석방시키는 제도이다. 형사소송법 제214조의2(체포와 구속의 적부심사)제1항은 「체포영장 또는 구속영장에 의하여 체포 또는 구속된 피의자 또는 그 변호인, 법정대리인, 배우자, 직계친족, 형제자매, 호주, 가족이나 동거인 또는 고용주는 관할 법원에 체포 또는 구속의 적부심사를 청구할 수 있다」고 하고, 제3항은 「제1항의 청구를 받은 법원은 지체없이 체포 또는 구속된 피의자를 심문하고 수사관계서류와 증거물을 조사하여 그 청구가 이유 없다고 인정한 때에는 결정으로 이를 기각하고, 이유 있다고 인정한 때에는 결정으로 체포 또는 구속된 피의자의 석방을 명하여야 한다」고 규정하고 있다.²³⁾

그러므로 구속된 피의자인 해원들은 자신 또는 가족들의 신청으로 법원에 의한 구속의 적부심사를 받을 수 있다. 체포·구속적부심사의 청구를 받은 법원은 지체없이 심문기일을 지정하여야 한다. 심문기일은 청구한 때로부터 3일 이내(체포적부심 경우에는 24시간 이내)에 결정, 통지하여야 한다(형사소송법규칙 제103조제1항및제2항). 법원은 심사결과 청구가 이유 있다고 인정한 때에는 결정으로 피의자를 석방하여야 하며, 이때 석방결정은 보석금의 납입을 조건으로 내릴 수도 있다.

3) 보석

보석(Sicherheitsleistung, bail)이란 일정한 보증금의 납부를 조건으로 하여 구속의 집행을 정지함으로써 구속된 피고인을 석방하는 제도를 말한다.²⁴⁾ 형사소송법 제94조(보석의 청구)는 「피고인, 변호인과 제30조 제2항에 규정한 자는 구속된 피고인의 보석을 청구할 수 있다」고 규정하고 있으며, 제95조는 필요적 보석을, 제96조는 임의적 보석을 정하고 있다.

구속상태에 있는 피고인인 해원은 일정한 보석금을 납부하고 구속상태에서 풀려나와 신체적인 자유를 누릴 수 있다.²⁵⁾

4) 상소제도

상소(Rechtsmittel)란 확정되지 않은 재판에 대하여 상급법원에 구제를 구하는 불복신청제도를 말한다. 상소는 항소, 상고 그리고 항고의 형태가 있다. 항소(Berufung)란 제1심 판결에 대한 제2심 법원에서의 상소를 말한다. 다만 제1심판결에 대해서도 예외적으로 상고가 허용되는데 이를 비상상고(Sprungrevision)이라고 한다. 항소는 지방법원 본원 합의부나 고등법원이 관할하며, 항소는 오판으로 인하여 불이익을 받는 당사자를 구제하는 것을 주된 목적으로 하는 상소이다. 상고(Revision)란 제2심 판결에 대한 대법원에서의 상소를 말한다. 상고심은 일반적으로 법률문제를 심리·판단하는 별률심이라고 할 수 있다. 한편 항고

21) 신양균, 형사소송법, 법문사, 2004, 163쪽.

22) 대판 99도2029, 1999.8.20.; 신양균, 위의 책, 163쪽.

23) 大決 97모21, 1997.8.27.; 신양균, 앞의 책, 187쪽참조.

24) 신양균, 위의 책, 630쪽.

25) 憲裁決 93헌가2, 199.12.23.; 신양균 위의 책 630쪽.

(Beschwerde)는 법원의 결정에 대한 불복방법으로서 일반항고와 특별항고로 구분되는데, 일반항고는 그 대상, 항고기간, 효력 등에 따라 보통항고와 즉시항고 나누어진다. 현행법이 항고와 함께 규율하고 있는 준항고란 법원의 재판 또는 수사기관의 처분에 대한 불복방법으로서, 법원의 재판이나 수사기관의 처분에 대한 취소·변경을 구하는 제도라는 점에서 항고와 유사한 성격을 가지고 있다.²⁶⁾ 피고인이 항소 또는 상고한 사건과 피고인을 위하여 항소 또는 상고한 사건에 관하여 상소심은 원심판결의 형보다 중한 형을 선고하지 못하는 불이익변경금지의 원칙(형사소송법 제368조, 제369조)이 적용된다. 이는 제1심에서 벌금형을 받은 해원이 제2심에 항소하여도 자유형을 선고하지 못한다. 그러므로 형을 선고받은 해원은 상소하여 형을 감경 받을 수 있는 기회를 가질 수 있다.

4.3 벌금형에 대한 대책

1) 약식명령에 대한 이의

약식절차(Summarisches Verfahren)란 지방법원의 관할에 속하는 사건에 관하여 공판절차를 거치지 아니하고 서면심리만으로 벌금, 과료 또는 몰수를 과하는 형사절차를 말한다(형사소송법 제286조의2). 이러한 약식절차에 의한 재판을 약식명령이라고 한다.²⁷⁾ 벌금에 대하여 약식명령을 받고, 이 액수가 부당하다고 생각되면 피고인인 해원은 형사소송법 제453조에 근거하여 고지를 받은 날로부터 7일 이내에 약식명령을 한 법원에 서면으로 정식재판을 청구할 수 있다.²⁸⁾ 약식명령에 대하여 정식재판의 청구기간이 경과하거나 그 청구가 취하되거나 청구기간결정이 확정되면 약식명령이 확정되는데, 약식명령이 확정되면 확정판결과 동일한 효력이 있다. 한편 정식재판을 청구하더라도 형사소송법 제457조의2(불이익변경의 금지)에 의하면 피고인이 정식재판을 청구한 사건에 대하여는 약식명령의 형보다 중한 형을 선고하지 못하므로 정식재판을 청구한다고 하여 벌금이 더 고액이 될 수는 없다.

2) 벌금액

일본에서 해양오염방지법(평성 8년, 1996년 개정)상에서 기름유출이 고의인 경우에는 벌금 1천만엔, 과실인 경우에는 벌금 5백만엔으로 되어 있다. 이는 1982년 유엔해양법 발효에 따라 동 제230조 제1항과 제2항을 반영하여 외국선박에 대하여 자유형을 부과하지 않고 벌금형만 부과하기로 한 결과이다. 개정전은 기름유출이 고의인 경우 6월 이하의 징역 혹은 50만엔이하의 벌금, 과실인 경우 3월이하의 금고 혹은 30만엔 이하의 벌금이었다.

그러므로 개정법은 자유형을 폐지하는 대신에 벌금액을 상향조정 한 것이다. 우리나라에서 특히 검찰 등 국가기관에서는 그 피해에 대하여 소유자가 부담하는 벌금액수가 너무 적다는 지적을 한다. 검찰은 오염양이 1톤에 못미치고 직접적인 피해가 없더라도 선장

등 책임자와 선박소유자인 법인에 대하여 최고형인 각 벌금 3천만 원을 예납받고 출항시키나, 유출된 기름이 수백, 수천톤에 이르는 경우에도 그 양이 1톤 이하의 경우와 벌금부담액이 같다면 형평의 원칙에 어긋나고 형사정책적 효과도 거둘 수 없다고 한다.²⁹⁾

환경보호운동의 결과로 오염사고에 대한 규제는 강화되고 있는 추세에 있고, 현재 해양오염방지법상 벌금형의 규정은 양벌규정으로 과실로 인한 기름 유출행위자인 해원 및 선장과 선박소유자가 동일한 법정형인 벌금 3천만원으로 되어 있어서 벌금액수를 전체적으로 하향조정하기는 어렵다고 보인다. 그렇지만 행위자와 법인인 선박소유자의 벌금을 차등화 할 수 있을 것이다.³⁰⁾

또한 기름유출량에 따라 벌금액수를 차등화하게 되면 소량의 경우는 몇 백만원 정도로 낮추어 질 수 있을 것이다³¹⁾. 위에서 본바와 같이 실무적으로 유출된 기름의 양에 관계없이 최고액인 3천만원이 부과되는 경우가 많다고 한다. 그러므로 이러한 차등화는 선원의 과실책임에 대한 형사절차상의 하나의 대책이 될 것이다.

3) 보험가입

위에서 본 바와 같이 선박소유자가 P&I에 가입하고 있는 경우는 일정한 요건이 충족되면 벌금은 P&I에서 전보된다. 선박소유자가 P&I에 가입되어 있지 아니하거나 P&I에 가입되어 있더라도 전보가 되지 않는 경우에 대비하여 해원 개인 혹은 선원단체의 일괄적인 보험가입이 필요하다고 생각된다.

4.4 기타 입법적 대책

1) 교통사고처리특례법

교통사고처리특례법제3조제2항은 업무상과실 중과실치사상죄를 범한 때에는 운전자가 도로교통법 제50조에 의한 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 유기하고 도주한 경우에 기타 일정한 사유에 해당하는 경우를 제외하고는 피해자의 명시한 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없다고 정하고 있다. 동법제4조제1항은 교통사고를 일으킨 제차가 종합보험이나 공제회보험에 가입한 때에는 당해 제차의 운전자에 대하여 피해자의 의사와 관계없이 공소를 제기할 수 없도록 정하고 있다. 교통사고처리특례법에 해당하는 경우에는 검사는 공소권 없음의 불기소처분을 내리게 된다.

2) 해양사고에의 적용

해양사고의 경우에 교통사고처리특례법의 입법취지를 받아들여 공공질서를 해치는 중대한 해양사고(예컨대 고의의 오염사고 등)만을 공소하도록 하고, 충분한 보험이나 공제제도에 가입되어 있어서 피해자의 구제가 가능하거나 사고 당사자 사이에 합의가 이루어진 경우에는 공소를 제기하지 않도록 하는 것이다.

해양사고도 교통사고의 일종임으로 교통사고처리특례법에 한 조항을 삽입하여 동법의 적용을 받도록 하거나, 별도의 입법을 할 수 있을 것이다.³²⁾

26) 신양균, 앞의 책, 912쪽.

27) 신양균, 위의 책, 1056쪽.

28) 대결 83모48, 1983.12.29; 대결 85모6, 1986.2.27.; 신양균, 위의 책 1066쪽

29) 부산지방검찰청, 앞의 책, 204쪽~206쪽.

30) 김인현, 앞의 논문, 83쪽.

31) 부산지방검찰청, 위의 책, 180쪽.

32) 김인현, 앞의 책, 85쪽.

5. 결론

해원의 형사책임은 자기부죄의 원칙상 해원이 직접부담하지 아니할 수 없다. 그러므로 해원의 형사책임에 대한 대책은 형사상의 절차를 최대한 이용하여 자신의 형사책임을 줄이는 방법밖에는 없을 것이다. 다만 기존 법률의 개정을 통해 형벌을 낮추는 것도 하나의 방법될 수 있을 것이다.

벌금의 문제에 있어서는 현행 해양오염방지법상의 과실로 인한 기름유출사고의 벌금인 3천만원은 유출량에 관계없이 최고액수가 벌금으로 나오는 경향이 있으므로 이를 유출량에 따라 차등화 시키는 것도 고려해볼 가치가 있을 것으로 판단된다. P&I의 벌금납부는 일반의 인식과는 달리 P&I가 법적의무를 부담하거나 P&I납부를 인정하는 경우에만 전보가 가능하다는 것을 보았다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 새로운 집단적 보험이나 공제제도를 신설하는 것도 하나의 대안이 될 것이다. 또한 해원들은 법률적인 문제에 대하여 전문가가 아니므로 법률적인 문제에 연루되게 되면 변호사 등 법률전문가의 조력을 체계적으로 받을 수 있도록 선주협회나 해기사협회 등에서 대안을 마련할 필요가 있다(예 농어민 무료법률구조 지원 사업 등). 마지막으로 입법적으로 별도의 법률을 제정하던가 그렇지 않으면 교통사고처리특별법을 개정하여 해양사고부분을 삽입하는 것도 대안일 수 있을 것이다. 하지만 현실적으로 형사절차를 이용하여 해원들이 자신을 보호하는 방법으로는 영장실질심사제도 및 구속적부심 등의 활용과 무료법률서비스제도를 이용하는 것도 또 하나의 방법일 것이라고 생각한다.

참 고 문 헌

- [1] 김성현(2002), 선원의 재해보상제도에 관한 연구, 한국해양대학교 박사학위논문, pp. 171.
- [2] 김인현(1998), 선박운항과 관련한 책임주체확정에 대한 연구, 고려대학교 박사학위논문, pp. 226.
- [3] 김인현(1999), 선박충돌사고에 있어서 도선사의 형사상과실, 「해양한국」 1999년 2월호, 한국해사문제연구소, pp. 88~93.
- [4] 김인현(1999), 항로선정에 대한 항해과실인정여부(The Hill Harmony, 1998) 2, Lloyd's Reports), 해양한국 1999년 3월호, 한국해사문제연구소, pp. 64~69.

- [5] 김인현(2000), 선원의 직무상과실에 따른 법적책임에 대한 연구, 목포해양대학교, pp. 95.
- [6] 김인현(2002), 도선사의 법적책임과 보호, 도선 2002년 여름호, 한국도선사협회, pp. 16~33.
- [7] 김인현(2002), 해상교통법강의, 다솜출판사, pp. 334.
- [8] 김일수(1998), 형법각론, 박영사, pp. 845.
- [9] 김일수(1994), 형법(객관식), 두성사, pp. 1033.
- [10] 김종성(2005), 해상교통사고에 있어서의 신뢰의 원칙 적용에 관한 연구, 해양안전 2005년 봄호, 해양안전심판원, pp. 74~93.
- [11] 김형배(1997), 노동법, 박영사, pp. 834.
- [12] 박용섭(1996), 해상교통법론, 형설출판사, pp. 962.
- [13] 부산지방검찰청(1997), 해양범죄백서, 부산지방검찰청, pp. 722.
- [14] 송용섭(2003), 해상교통범죄의 실태와 대책에 관한 연구, 전북대학교 석사학위논문, pp. 153.
- [15] 신양균(2004), 형사소송법, 법문사, pp. 1161.
- [16] 우보연(2003), 선원재해보상제도의 문제점 및 개선방안, 한국해양대학교 석사학위논문, pp. 101.
- [17] 이경호(2002), 해상교통과 특례입법, 해양안전 2002년 12월호, 해양안전심판원, pp. 47~68.
- [18] 이경호(2002), 해상교통과 법적책임, 한국해양대학교, pp. 358.
- [19] 이성철(2001), 선박충돌에 있어서 과실책임에 관한 연구, 한국해양대학교 박사학위논문, pp. 167.
- [20] 이재상(2005), 형법각론, 박영사, pp. 840.
- [21] 이재상(2005), 형법총론, 박영사, pp. 646.
- [22] 조영대(2004), 아차사고를 이용한 안전관리, 해양안전 2004년 가을호, 해양안전심판원, pp. 115~129.
- [23] 최병천(1990), 환경범죄에 있어서의 인과관계문제 해결방안에 관한 연구, 서울대학교 석사학위논문, pp. 104.
- [24] 해양수산개발원(1999), 선원복지제도에 관한 정책대안 연구, 한국해양수산개발원, pp. 201.
- [25] 甲斐克則(2002), 海上交通犯罪の研究, 成文堂, pp. 277.
- [26] 藤木英雄(1976), 過失犯の理論, 有信堂, pp. 372.
- [27] 西原春夫(1975), 交通事故と過失の認定, 成文堂, pp. 262.
- [28] 西原春夫(1975), 交通事故と信頼の原則, 成文堂, pp. 377.
- [29] 日本船主責任相互保額組合(1999), 保険契約規定, 日本船主責任相互保額組合, pp. 360.

원고접수일 : 2005년 9월 2일

원고채택일 : 2005년 9월 26일