

# 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 실증적 고찰

김태군\* · † 홍성화

\*한국해양대학교 해사수송과학부 조교수, † 한국해양대학교 해사수송과학부 부교수

## Empirical Analysis on the Apportionment System of Causation Ratio in the Ship Collision

\*Tae-Goun Kim · † Sung-Hwa Hong

\* Assistant Professor, Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

† Associate Professor, Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

**요 약** : 1998년 12월 개정 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률은 제4조 제2항에 “심판원은 제1항의 규정에 의한 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다”는 규정을 신설하여 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 마련하고 1999년 2월에 이를 시행하였다. 그러나 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 시행된 지 12년이 지난 현재에도 원인제공비율 산정제도 시행과 관련하여 긍정적인 측면을 강조하는 찬성론과 이 제도를 폐지해야 한다는 반대론이 대립하고 있는 상황이다. 따라서 이 논문에서는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 도입배경과 찬반론의 내용을 검토하고, 실증적인 측면에서 원인제공비율 산정제도에 대한 이해관계자들의 만족도를 조사·분석한 후, 향후 원인제공비율 산정제도 개선을 위한 정책제언을 제시하고자 한다.

**핵심용어** : 해양사고, 선박충돌, 해양안전심판원, 원인제공비율, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률

**Abstract** : In December 1998, Act on the investigation and inquiry into marine accidents was amended by inserting new Paragraph (2) of Article 4, which states “Where two or more persons are related to the occurrence of a marine accident when the Maritime Safety Tribunal(hereinafter referred to as the “MST”) examines the causes of a marine accident as provides for under Paragraph (1), the MST may disclose the extent to which each responsible person is related to the cause of the marine accident.” Based on this new Paragraph, the apportionment system of causation ratio in the ship collision was introduced in February 1999. However the apportionment system is adopted 12 years ago, public debate has continued about the positive and negative aspects of the system. Thus some groups advocate the system for the advantages, but other groups argue that this system should be abolished. Therefore, at first, this study analyzes the adopting background and the main reasons of the pros and cons discussion on the apportionment system of causation ratio in the ship collision. Then we conduct a survey analysis to investigate stakeholder’s satisfaction of this new system in the ship collision cases. Finally this study suggests the policy proposal to improve the apportionment system of causation ratio in the ship collision.

**Key words** : Marine Accidents, Ship Collision, Korean Maritime Safety Tribunal, Causation ratio of marine accidents, Act on the investigation and inquiry into marine accidents

### 1. 서론

해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(이하에서는 “해양안전심판법”이라고 약칭한다) 제1조에서는 해양안전심판의 목적을 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양안전의 확보에 이바지하는 것이라고 명시적으로 밝히고 있다. 아울러 해양안전심판법 제5조 제2항에서는 해양안전심판에 있어서 해양사고가 해기사 또는 도선사

의 직무상의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것으로 인정되는 경우에는 제결로서 해당자를 징계하도록 규정하고 있다. 결국 해양안전심판의 주된 목적은 해양사고의 원인규명과 이를 통하여 해양안전을 확보하는 것이며, 부차적으로는 해양사고에 대해 직무상 귀책사유가 있는 해기사 등을 징계하는 것이다.

중앙해양안전심판원이 발표한 최근 5년간(2008년~2012년)의 사고종류별 해양사고 발생현황을 보면 선박충돌이 전체 해

† Corresponding author : 종신회원, shhong@kmou.ac.kr 051)410-4274

\* 종신회원, teddykim48@kmou.ac.kr 051)410-4437

(주) 이 논문은 “선박충돌 원인제공비율 산정제도에 관한 고찰-전문가 설문조사분석을 중심으로”란 제목으로 “2012 공동학술대회 한국해양학회논문집(경주교육문화회관, 2012.6.21-23, pp.180-182)”에 발표되었음.

양사고 3,612건 중 824건으로 전체 해양사고의 22.8%를 차지하고 있어 선박충돌이 중대한 해양사고의 하나로 파악되고 있다(Korean Maritime Safety Tribunal, 2013). 또한 민사적인 측면에서 선박충돌은 전형적인 불법행위로서 이해관계자들 간에 손해배상처리문제가 중요한 과제로 남게 되는데, 상법은 선박충돌이 발생하면 과실비율에 따라서 손해배상책임을 부담하도록 규정하고 있기 때문에 선박충돌에 있어서 과실비율은 중요한 의미를 가질 수밖에 없다.

한편, 1998년 12월 개정 해양안전심판법은 제4조 제2항에 “심판원은 제1항의 규정에 의한 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다”는 규정을 신설하여 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 마련하고 1999년 2월에 이를 시행하였다. 또한 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 뒷받침하기 위하여 2007년 1월에 “충돌사고 원인제공비율 산정지침”을 제정·시행하였으며, 2009년 6월에는 원인제공비율을 일방만 희망할 경우에도 원인제공의 정도를 밝히는 것을 원칙으로 하도록 산정지침을 개정하여 현재 사용하고 있다. 이러한 규정들은 선박충돌과 같은 해양사고가 발생한 경우 해양안전심판원의 재결이 민사에 미치는 영향을 고려하여, 해양안전심판원의 재결이 선박충돌사고시 과실비율산정에 적극적인 기초자료로 활용될 수 있도록 하기 위한 입법적인 조치라고 보여진다(Kim, 2000). 그러나 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 시행된 지 12년이 지난 현재에도 원인제공비율 산정제도 시행과 관련하여 긍정적인 측면을 강조하는 찬성론과 이 제도를 폐지해야 한다는 반대론이 대립하고 있는 상황이다.

따라서 이 논문에서는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 도입배경과 찬반론의 내용을 검토하고, 실증적인 측면에서 원인제공비율 산정제도에 대한 이해관계자들의 만족도에 대한 설문조사결과를 분석한 후, 향후 원인제공비율 산정제도 개선을 위한 정책제언을 제시하고자 한다.

## 2. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도 고찰

### 2.1 도입배경

선박충돌과 관련한 민사상의 법률문제를 해결하는데 있어서 가장 중요한 문제는 과실비율의 산정이다. 이에 민사법원이 선박충돌사고시 과실비율에 관한 판결을 내리는데 있어 증거로서 참작하는 중요한 자료가 해양안전심판원의 재결이다. 해양안전심판원의 재결은 최고의 전문지식과 기술을 가진 국가기관의 해양사고 원인규명에 대한 판단결과인 것으로 민사법원에 의해 인식되었고, 민사법원이 이를 그대로 민사재판에

서의 사실관계 및 원인판단으로 인용함으로써 해양안전심판원의 재결이 중요한 증거자료로써 인정된 것이다. 이러한 민사법원의 태도는 선박충돌사고 관련 당사자에게도 널리 인식되어, 소송 전 단계에서 합의로 선박충돌사건을 종결시키고자 하는 경우에도 그대로 적용되어 왔다.

그러나 해양안전심판원의 재결은 주문에서 해양사고의 원인에 대해 단순히 주인과 일인만으로 표시되었기 때문에 해양사고관련자들은 해양안전심판원의 재결내용을 민사적 관점에서 다시 검토하여 과실비율을 산정해야 하므로 해양안전심판원의 재결을 활용하는데 한계가 있었다. 이러한 한계점을 극복하기 위하여 많은 선박소유자, 보험자, 범조인 등의 해상사건 처리 전문가들이 해양안전심판원에게 선박충돌사고를 심판할 때 재결에서 충돌사고의 원인을 선박별로 주인과 일인으로만 표시<sup>1)</sup>할 것이 아니라, 구체적인 과실비율을 표시<sup>2)</sup>하여 줄 것을 요구하였고, 해양안전심판원은 이러한 요구에 부응하기 위하여 해양안전심판법 제5조 제2항을 신설하여 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있도록 하는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 법제화한 것이다(Kim, 2000; Park, 2007).

### 2.2 찬반론

#### 1) 찬성론

첫째, 우리나라에서 선박충돌사고가 발생하면 민사소송절차를 거쳐야 하기 때문에 이해당사자들은 선박충돌사고에 따른 손해배상문제를 처리하는데 많은 시간과 비용을 소요한다. 사법부의 쟁송절차를 거치지 않고 이해당사자 간의 민사분쟁을 편리하고 합리적으로 해결할 수 있거나, 사법부의 쟁송절차를 거치더라도 법관이 보다 정확하고 쉽게 사실을 인정하고 과실정도의 판단을 할 수 있는 제도적 장치가 필요하며, 이러한 제도가 원인제공비율 산정제도이다. 결국 원인제공비율 산정제도는 해양사고관련자, 선박소유자, 이해관계인, 보험자 등의 이해당사자들이 해양안전심판원의 재결결과를 근거로 선박충돌사고와 관련한 민사분쟁을 쉽고 편리하게 해결할 수 있게 되어 국민편익을 크게 증진시킬 수 있다.

둘째, 해양안전심판의 본질이 해양사고의 재발방지라는 행정목적을 달성하기 위한 해양사고의 원인규명이지만, 해양사고 중 큰 비중을 차지하는 선박충돌사고의 경우 그 원인의 대부분이 해양사고관련자들의 과실(주의의무위반)로 나타나기 때문에 유일한 국가기관인 해양안전심판원이 심판을 통하여 이러한 사고의 원인을 규명하면서 해양사고관련자별로 원인제공정도를 산정하여 재결서에 적지할 필요가 있다. 한편 해사법원이 없는 우리나라에서는 해양사고와 관련된 분쟁을 민사재판에서 취급하고 있는데, 해양사고 원인규명과 관련한 전

1) 이 충돌 사건은 추월선인 A호 측이 경계소홀로 상대선을 미리 발견하지 못하여 피하지 아니하여 발생한 것이나, 피추월선인 B호 측이 매우 근접한 상태에서 상대선의 침로 전방으로 좌변침한 것도 일인이 된다.

2) 이 충돌 사건에 있어서 양측의 사고발생 원인비율은 A호 측이 70%, B호 측이 30% 정도인 것으로 배분한다.

문성이 부족한 민사재판에서는 해양안전심판원이 심판을 통하여 표시한 해양사고관련자별 원인제공정도를 대부분 그대로 과실비율로 인정하고 있는 실정이다. 따라서 해양안전심판원이 시행하고 있는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도는 실질적으로 사법심판 전단계로서의 기능을 하고 있을 뿐만 아니라, 해사분야의 전문성이 부족한 사법기능을 보충함으로써 법원의 부담을 크게 덜어주는 역할을 하고 있다(Park, 2007).

2) 반대론

첫째, 영국, 미국과 같은 선진해운국에서도 우리와 같은 해양안전심판 절차가 있으나, 해양안전심판원의 최종적인 판단은 법원의 증거로써 제출될 수 없다. 만약 해양안전심판원의 최종적인 판단이 법원에 증거로 인정받게 되면 해양사고의 원인에 대한 완전한 조사가 이루어질 수 없으며, 이는 결국 공공의 안전에 대한 부정적인 결과를 초래할 수 있기 때문에 해양안전심판원이 수치적으로 과실비율을 표시하는 것을 자체해야 한다(Seo, 2007).

둘째, 해양안전심판원의 주된 임무는 해양사고의 원인을 규명하고 그와 관련된 사고 관련자를 징계하는 것이지, 선박충돌사고에 대한 과실비율을 수치상으로 판단하는 것은 아니다. 선박충돌사고시 과실비율에 대한 해양안전심판원의 판단은 법원의 판단에 영향을 줄 수 있으며, 이는 법원으로 하여금 명확한 판단을 소홀히 하게 할 우려가 있다(Seo, 2007).

셋째, 해양안전심판원으로 하여금 해양사고관련자들의 해양사고에 대한 원인제공 정도를 밝히도록 함으로써 자칫 해양안전심판이 추후 법원에 계속될 해양사고관련자 내지 이들의 사용자인 선박소유자 등 손해배상책임주체의 민사소송의 진심절차화 할 가능성이 크다. 해양안전심판절차는 조사관과 해양사고관련자의 대심적 구조를 심판의 기본구조로 해야 함에도 불구하고, 실재를 살펴보면 심판절차상의 주된 쟁점인 해양사고관련자들의 해양사고에 대한 원인제공에 관해서는 조사관과 심판변론인의 대립구조가 아닌 각 해양사고관련자들의 심판변론인 간의 대립구조로 심판절차가 진행되어 심판절차가 민사소송화 할 우려가 있다(Lee, 2012).

넷째, 해양안전심판과 민사소송은 그 목적이 다를 뿐만 아니라 해양안전심판에서의 해양사고에 대한 원인제공의 정도와 민사소송에서의 과실비율은 반드시 동일한 개념이라고 볼 수 없다(Kim, 2003). 즉 선박충돌사고 등 해양사고의 원인에 기여한 해기사 등의 과실의 정도와 민사소송에서 손해배상책임을 판단함에 있어서 고려하는 과실의 정도는 항상 동일하다고 볼 수 없다. 따라서 법원은 민사소송에서의 과실비율산정을 독자적으로 해야 할 것이고, 과실비율산정에 있어서도 해양안전심판원의 재결에 나타난 해양사고관련자들의 해양사고에 대한 원인제공정도에 지나치게 의존해서는 아니 된다. 결국 입법론적으로는 해양안전심판제도의 본질을 감안할 때 해양안전심판원으로 하여금 원인제공의 정도를 재결서에 밝히도록 규정한 해양안전심판법 제4조 제2항은 삭제하는 것이 타당하다(Lee, 2012).

3. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도  
시행현황분석

앞에서 검토한 바와 같이, 1999년부터 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 시행되어 오고 있으며, 이 제도를 뒷받침하기 위해 원인제공비율 산정지침이 2007년부터 제정·시행되고 있다. 이 제도는 시행 이후, 제도 도입의 원인이 된 손해배상책임문제 해결을 위한 관련당사자들의 민사소송상의 사회적·경제적 부담을 덜어준다는 제도의 긍정적인 부분이 있는 반면, 해양안전심판의 주된 목적과의 배치 및 해양안전심판의 민사소송화의 우려 등 부정적인 부분 또한 존재하고 있는 것이 현실이다.

그렇다면 이 제도가 시행된 이후, 실제 선박충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시한 현황에 대한 시계열별 분석이 필요하다. 다음은 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 시행된 이후, 최근 9년간(2004년~2012년) “해양안전심판사례집”에 수록된 충돌사고 원인제공비율 기준별 현황에 대하여 분석하였으며, 각 연도별 원인제공비율이 표시된 건수현황은 Table 1과 같다.

즉, 대체적으로 지방해양안전심판원에 비하여 중앙해양안전심판원에서 충돌사고 재결건수에 대하여 원인제공비율을 표시해 주는 비율이 높게 나타났다. 그러나 중앙 및 지방해양안전심판원 모두 2007년 1월 원인제공비율 산정지침이 제정되어 시행된 이후, 충돌사고에 대한 원인제공비율 표시건수가 점차적으로 증가추세에 있음을 확인할 수 있다.

그리고 Fig. 1에서 보는 바와 같이, 원인제공비율 산정제도에서 정해진 위반항법별 현황에 대하여 분석한 결과, 최근 9년간 원인제공비율이 표시된 총 255건 중에서 “횡단상태”에 대한 원인제공비율 표시 건수가 총 62건(24.3%)로 가장 많았고, 다음으로 “선원의 상무” (총 53건, 20.8%)와 “제한된 시계에서의 항법” (총 45건, 17.6%)의 순으로 원인제공비율을 표시하고 있음을 확인하였다.

Table 1 Statistics of indicated causation ratio in the judged ship collision cases by Korean Maritime Safety Tribunals, 2004~2012

Year	지방해심	중해심	Total
2004	34.0% (17건/50건)	20.0% (1건/5건)	32.7% (18건/55건)
2005	34.1% (14건/41건)	50.0% (9건/18건)	39.0% (23건/59건)
2006	28.3% (15건/53건)	80.0% (4건/5건)	32.8% (19건/58건)
2007	61.1% (22건/36건)	72.7% (8건/11건)	63.8% (30건/47건)
2008	48.6% (17건/35건)	66.7% (10건/15건)	54.0% (27건/50건)
2009	59.0% (23건/39건)	86.4% (19건/22건)	68.9% (42건/61건)
2010	71.4% (30건/42건)	85.7% (6건/7건)	73.5% (36건/49건)
2011	69.2% (18건/26건)	64.3% (9건/14건)	67.5% (27건/40건)
2012	62.8% (27건/43건)	100.0% (6건/6건)	67.3% (33건/49건)

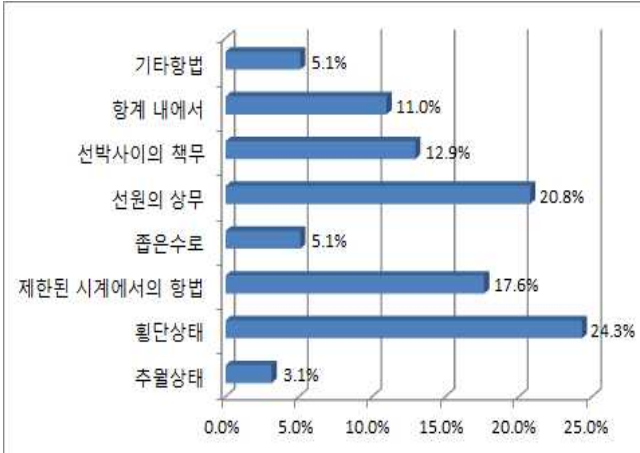


Fig. 1 Statistics of indicated causation ratio in the judged ship collision cases by navigation type

Table 2는 선박충돌사고와 관련한 선박을 크게 “피항선”과 “유지선” 그룹으로 나누어 살펴보았으며, 그 결과 피항선과 유지선 그룹 모두 선박충돌사고에 가장 많이 관련된 선종은 어선(피항선 40.4%, 유지선 44.7%)인 것으로 나타났다. 그 다음 순으로 화물선 및 여객선(피항선 36.9%, 유지선 29.8%)과 조종제한선(피항선 17.6%, 유지선 22.4%)이 충돌사고에 많이 관련된 것으로 분석된다<sup>3)</sup>.

마지막으로 최근 9년간 선박충돌사고에 대한 원인제공비율이 재결된 경우, 항법위반 사항별로 충돌사고 원인제공비율 산정지침 제4조의 “원인제공비율 기준”과 각 해양안전심판원에서 재결한 실제 원인제공비율을 Table 3과 같이 서로 비교·분석하였다. 그 결과, 비교분석이 가능한 총 214건의 사고 중에서 44건인 20.6%만이 정해진 기준과 “같이” 원인제공비율이 재결된 것으로 나타났다. 그러나 Table 3에서 나타난 바와 같이, 산정지침에 제시된 기준에서 단지 ±5%의 차이를 보이는 건수도 “거의 같다”라고 가정했을 경우는 정확히 50%(107건)가 이에 해당됨을 확인하였다. 즉, 이러한 가정을 기준으로 위반항법별로 분석한 결과, “추월상태”와 “횡단상태”의 각각 87.5%, 80.6%가 원인제공비율 기준과 “갈게” 재결되었지만, 나머지 다른 위반항법의 경우는 재결된 결과가 원인제공비율 기준과 상이한 비율이 더 많다.

그러나 여기서 원인제공비율 산정지침에 제시된 기준은 “기본적인 상황을 전제”로 하여 정해진 비율이며, 여기에 다른 항법위반 사항을 고려하여 원인제공비율을 가감하여 제시하게 되어 있음을 확인할 필요가 있다. 이를 확인하기 위하여 제시된 기준에서 ±10% 이상의 차이를 보이는 건수는 약 36%(77건)에 불과하며, 77건 대부분의 경우가 다른 위반항법을 고려하여 산정된 결과이기 때문에 엄밀하게 “기준과 상이하다”라고 할 수 없는 것이다.

따라서 현재 이 제도가 시행된 이후 최근 9년간의 원인제공

비율 재결현황을 분석한 결과를 종합하면, 대체적으로 원인제공비율 산정지침에 정해진 “원인제공비율 기준”을 근거로 비슷하게 선박충돌사고에서 피항선과 유지선에 대하여 과실비율이 적용되고 있는 실정임을 확인할 수 있다.

Table 2 Analysis of causation ratio in the judged ship collision cases by vessel type

선종	유지선					
	어선	화물선 및 여객선	조종제한선	기타선	Total	
피항선	어선	50	28	21	4	103
		19.6%	11.0%	8.2%	1.6%	40.4%
	화물선 및 여객선	41	32	20	1	94
		16.1%	12.5%	7.8%	0.4%	36.9%
	조종제한선	19	14	11	1	45
		7.5%	5.5%	4.3%	0.4%	17.6%
	기타선	4	2	5	2	13
		1.6%	0.8%	2.0%	0.8%	5.1%
	Total	114	76	57	8	255
		44.7%	29.8%	22.4%	3.1%	100.0%

비고: “화물선 및 여객선”은 일반화물선, 컨테이너선, 유조선, 케미컬탱커 및 여객선을 포함하며, “조종제한선”은 예인선단, 어획운반선, 폐기물운반선, 모래채취운반선, 석유제품운반선 및 기타운반선을 말하며, “기타선”은 선외기선, 군함, 압항선, 모터보트, 유선 등을 포함함.

Table 3 Analysis on the difference between standard of causation ratio and actual judged result in the ship collision

원인제공비율 기준과 실제 재결결과와의 상이성		항법						
		추월상태	횡단상태	제한된 시계에서의 항법	좁은수로	선원의 상무	선박사이의 책무	합계
같음	(건)	7	50	21	6	19	4	107
	(%)	87.5	80.6	46.7	46.2	35.8	12.1	50.0
상이함	(건)	1	12	24	7	34	29	107
	(%)	12.5	19.4	53.3	53.8	64.2	87.9	50.0
합계	(건)	8	62	45	13	53	33	214
	(%)	100	100	100	100	100	100	100

3) 실제 화물선 및 여객선그룹에서는 일반화물선(피항선 18.0%, 유지선 14.5%)이, 조정제한선 그룹에서는 예인선단(피항선 8.2%, 유지선 13.7%)이 가장 많은 충돌사고를 일으키고 있다.

## 4. 원인제공비율 재결에 대한 이해당사자 설문조사분석

### 4.1. 설문조사 개요

앞에서 분석한 결과에서 선박충돌사고 원인제공비율 산정 제도의 시행비율이 증가하고 있음을 확인하였지만, 보다 효율적인 제도의 시행과 발전방안 모색을 위하여 이 제도의 실제 이용자들이 대한 의견수렴이 필요하다. 따라서 이 연구에서는 원인제공비율 산정지침 제정 및 시행 이후 원인제공비율 산정 제도에 대한 제도의 도입효과와 시행 시 발생하고 있는 문제점 등을 조사·분석하기 위하여 전국 원인제공비율 산정제도의 관련기관 전문가와 이 제도의 이용자 및 이해당사자들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

조사대상기관은 중앙 및 지방해양안전심판원, 법률사무소, 해운회사, 보험회사, 도선사 및 해기사 등을 대상으로 할당표본(quota sampling)방식을 이용하여 2011년 10월 24일~11월 25일 사이에 우편과 E-mail을 통하여 실시하였다. 그리고 비동일확률표본추출방법(non-equal probability sampling)<sup>4)</sup>을 통해 기관별 전문가 및 이용자 수에 비례하게 표본크기를 할당하는 방법으로 조사하였다.

### 4.2. 설문응답자 표본의 특성

이 설문에 총 193명이 응답하였으며, 설문응답자의 표본특성을 살펴보면, 직업별로는 해기사가 63명(32.6%)으로 가장 많았으며, 도선사가 36명(18.7%), 어선선주가 26명(13.5%), 기타 전문가 21명(10.9%), 해운회사 법무팀과 보험회사 보상팀이 각각 14명(7.3%), 그리고 심판관과 조사관이 각각 9명(각 4.7%)으로 나타났다. 즉, 원인제공비율 산정제도의 관련 전문가(심판관, 조사관, 해운회사 법무팀 및 보험회사 보상팀)에 비하여 이해당사자 및 이용자들이 더 많이 응답한 것으로 조사되었다.

응답자를 연령별로 살펴보면, 50대가 74명(38.3%)으로 가장 많이 나타났으며, 다음으로 40대(39명, 20.2%), 30대(35명, 18.1%), 20대(24명, 12.4%) 순으로 나타났다. 그리고 60대 이상의 응답자는 22명(11.4%)으로 나타나, 원인제공비율 산정제도와 관련된 전문가 및 이해당사자들의 연령이 적절히 분포된 것을 알 수 있다.

마지막으로 전문가 및 이해당사자의 종사경력별로 조사한 결과 응답자들의 경력은 5년 이하의 경력자는 49명(25.4%)으로 가장 많았으며, 11년~15년이 45명(23.3%), 6년~10년이 39명(20.2%), 16년~20년은 37명(19.2%), 그리고 21년 이상의 경력자는 22명(11.4%)으로 나타났다. 따라서 설문응답자들의 직종 종사경력은 고르게 분포하고 있으며, 과반수가 10년 이상의 경력자인 것으로 나타나 전문성이 높은 편임을 알 수 있다.

### 4.3. 원인제공비율 산정제도에 대한 인식

Table 4는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 인지도,

필요성, 업무의 도움정도 및 신뢰성에 대하여 이해당사자들의 의견을 조사·분석한 결과이다. 먼저, 원인제공비율 산정제도의 인지도에 대한 질문에 대하여 총 응답자의 63.7%인 123명이 원인제공비율 산정제도를 “알고 있다”라고 응답함으로써, 2007년 1월 제도의 산정지침이 시행된 이후 약 5년이 경과한 현재, 많은 관련기관 전문가 및 이해당사자(이용자)가 이 제도를 인지하고 있는 것으로 파악된다.

다음으로 원인제공비율 산정제도의 필요성에 대해서는 응답자의 94.3%인 182명이 “필요 있다”라고 응답함으로써, 상대적으로 낮은 인지도에 비하여 제도의 필요성에 대해서는 강하게 피력하고 있음을 확인할 수 있다.

그렇다면, 이 제도가 실제 업무에 얼마나 도움이 되는지에 대하여 분석해 본 결과, 응답자의 35.2%(68명)이 “매우 도움이 된다”, 53.4%(103명)은 “도움이 된다”, 그리고 응답자의 9.3%(18명)이 “보통이다”라고 응답하여, 전체적으로 원인제공비율 산정제도가 실제 업무에 많은 도움이 되고 있는 것으로 나타났다.

마지막으로, 선박충돌사고에 대하여 제시된 원인제공비율의 신뢰성에 대한 질문에, 응답자의 14.5%(28명)이 “매우 신뢰하고 있다”, 58%(112명)이 “신뢰하고 있다”라고 응답하였으며, 다음으로 응답자의 24.4%(47명)이 “보통이다”라고 응답하였다. 즉 제시된 원인제공비율에 대하여 불신하고 있는 응답자는 전체의 1.5%에 불과한 반면, “보통이다”라고 중립적인 입장을 나타낸 응답자를 제외한 72.5%가 신뢰하고 있는 것으로 나타나, 제도의 신뢰성이 높은 것으로 분석된다.

Table 4 Stakeholder survey analysis on the apportionment system of causation ratio in the ship collision

Issues of Perception	Obs.	% of Perception
원인제공비율 산정제도를 알고 있는가?		
알고 있다	123	63.7%
모른다	70	36.3%
충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시할 필요가 있는가?		
필요 있다	182	94.3%
필요 없다	11	5.7%
충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시하는 것이 업무에 얼마나 도움이 되는가?		
매우 도움이 된다	68	35.2%
도움이 된다	103	53.4%
보통이다	18	9.3%
도움이 되지 않는다	3	1.6%
전혀 도움이 되지 않는다	1	0.5%
충돌사고에 대하여 제시된 원인제공비율을 얼마나 신뢰하고 있는가?		
매우 신뢰하고 있다	28	14.7%
신뢰하고 있다	112	59.0%
보통이다	47	24.7%
신뢰 할 수 없다	2	1.1%
전혀 신뢰 할 수 없다	1	0.5%

4) 이 방법은 조사의 시작단계에서 조사자가 특정 소집단에 대하여 자세한 조사를 하려 할 때 그 모집단에서 표본을 뽑는 경우, 조사자가 전체적인 오류를 줄이고 조사표본의 객관화 가능성을 높이기 위한 추출방법이라고 할 수 있다.

그러나 일부 “신뢰할 수 없다”고 응답한 이유는 ① 육상의 자동차는 피해자와 가해자가 명확하지만, 해상에서는 유지선과 피항선이 명확하지 않아 분쟁의 여지가 있다. ② 선박충돌사고는 100% 어느 한쪽 또는 양쪽의 잘못인지 8:2의 비율로 산정될 수 없다. 또는 ③ 사고 후에 심판원에서 사고 당시의 상황을 정확하게 파악하는 것은 불가능하다. ④ 객관적인 사실관계와 과실비율 산정과의 공평성이 결여될 우려가 있는 것으로 응답하였다. 따라서 신뢰성을 확보하기 위해서는 원인제공비율을 제시하는데 있어서 좀 명확하고 객관적인 기준제시가 필요한 것으로 판단된다.

4.4. 원인제공비율 산정제도의 개선방안에 대한 의견수렴

현재 선박충돌사고 원인제공비율 산정지침에서는 “해양사고관련자 중 일방만이 희망할 경우에도 원인제공 정도를 밝히는 것을 원칙으로 한다. 다만 심판부에서 적절하지 아니한 것으로 판단하는 경우 표시하지 아니할 수도 있다”고 규정하고 있다. 따라서 이러한 현행 규정의 적절성에 대하여 의견수렴을 한 결과는 Fig. 2와 같다.

즉 응답자의 반에 가까운 47.7%(92명)가 현행 규정과 달리 당사자들의 요청과는 상관없이 무조건 표시해야 하는 것이 적절하다고 응답하였으며, 그 다음으로는 현행 규정과 같이 일방당사자의 요청이 있는 경우에 표시해야 한다는 의견이 24.4%(47명)로 나타났다. 이러한 결과를 종합해 보면, 응답자의 대부분이 원인제공비율 산정제도가 업무에 도움이 되고, 제시된 원인제공비율을 신뢰하고 있기 때문에 최소한 일방당사자가 요청하는 경우에는 무조건 표시해 주기를 원하고 있는 것으로 파악된다.

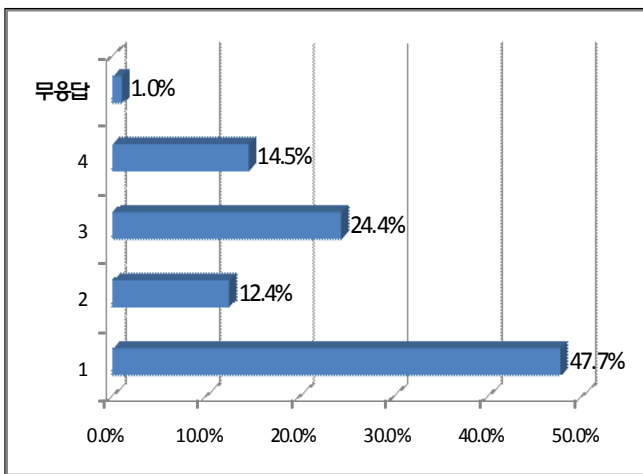


Fig. 2 Requirements of indicating causation ratio in the ship collision

- 주 : 1. 충돌사고에 대하여 무조건 원인비율을 표시해야 한다.
- 2. 심판관의 재량에 따라야 한다.
- 3. 일방당사자의 요청이 있는 경우에도 표시해야 한다.
- 4. 양당사자의 요청이 있는 경우에만 표시해야 한다.

다음으로 해양안전심판원이 충돌사고에 대하여 원인제공비율을 제시해 주는 장점에 대하여 Fig. 3과 같이 조사하였다. 예상되는 7가지 장점 중에서 가장 중요한 3가지를 선택토록 하였으며, 그 결과 “손해배상분쟁의 신속한 해결(응답자의 26.3%, 145명)이 가장 큰 장점인 것으로 나타났다. 그 다음 장점으로 “충돌사고 재발방지(16.1%, 89명)”, “이해당사자의 편의제공(71명, 12.9%)” 및 소송(비용)의 경감(68명, 12.3%) 순으로 응답하였다. 즉 장기간의 민사소송으로 인한 시간적, 금전적 부담의 경감으로 인해 사고 이해당사자의 편의성 제공 때문에 이 제도가 필요한 것으로 나타났다.

마지막으로 사법적 전문성에 대한 제도의 개선을 위하여, 그리고 해심재결과 사법재판은 상호 독립된 것이기 때문에 “해양안전심판원의 원인재결과는 별도로 사실관계를 규명하기 위한 사법재판이 필요한가?”에 대한 의견을 조사하였다. 그 결과 응답자의 52.8%인 102명은 선박의 충돌사건에 대한 원인규명과 관련하여 해양안전심판원의 전문성과 신뢰성은 인정할 수 있으나, 사법부의 전문성은 인정하기 곤란하기 때문에 “필요 없다”라고 응답함으로써, 과반수가 사법재판이 필요 없는 것으로 나타났다. 반면, 응답자의 45.1%인 87명은 중대해양사고의 경우에는 심판원의 원인재결 이외에 사법부의 판단이 필요하며, 또한 심판원의 오심을 방지하기 위해서 또는 법률적 규명을 위해서 사법부의 판단이 필요하다고 응답하였다. 따라서 앞으로 해양안전심판원이 현 제도의 개선을 위해서는 원인제공비율을 표시하는데 있어서 객관적인 기준, 신뢰성, 정량성, 전문성 확보가 필요할 것으로 판단된다.

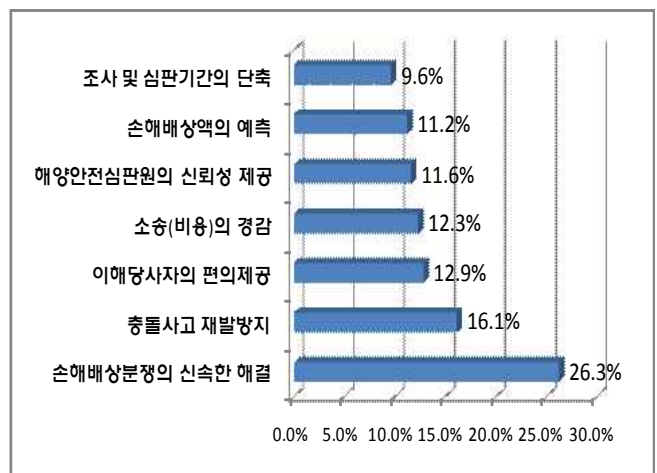


Fig. 3 Advantages of indicating causation ratio in the ship collision

5. 결 론

선박충돌사고 원인제공비율 산정제도가 시행된지 12년이 지난 현재에도 찬성론과 반대론이 서로 대립하고 있다. 이는 선박충돌사고와 관련한 민사분쟁의 신속한 해결이라는 효율성의 측면과 해양안전심판원의 판단이 법원의 판단에 영향을

주어 법원이 명확한 판단을 소홀하게 되어 결국 공공의 안전에 대한 부정적인 결과를 초래할 수 있기 때문에 원인제공비율을 표시하는 것을 자제해야 한다는 공정성의 측면 중 어느 것을 중시해야 할 것인가 하는 문제인 것 같다.

원인제공비율 산정제도에 대한 이해당사자 설문조사에서 알 수 있듯이, 원인제공비율표시의 필요성에 대해 무려 94.3%가 필요하다는 답변을 하였으며, 원인제공비율표시가 업무에 도움이 되느냐에 대해 88.6%가 도움이 된다고 답변하였다. 또한 원인제공비율표시의 장점에 대해 장기간의 민사사송으로 인한 시간적, 금전적 부담의 경감으로 인해 사고 이해당사자의 편의성 제공이 가장 큰 장점으로 나타났다. 이러한 설문조사의 내용을 볼 때 원인제공비율 산정제도에 대한 이해당사자들은 효율성의 측면을 중시하여 대체로 찬성론의 입장인 것으로 판단된다. 다만, 원인제공비율표시에 대한 신뢰도 측면에서 “신뢰할 수 있다”고 72.5%가 답변하였고, “보통이다”라고 24.4%가 답변하였는데, 이는 향후 해양안전심판원이 원인제공비율 산정제도의 신뢰성 및 공정성 향상을 위한 제도개선이 필요하다는 점을 간접적으로 보여주는 것이며, 이를 위해 다음과 같이 개선방향을 제시한다.

첫째, 심판관에 대한 법률적 지식 및 법적 소양강화가 필요하다. 해양안전심판은 해사기술분야와 해사법률분야의 지식이 동시에 요구되는 고도의 전문성을 필요로 하는 기술심판이라는 점은 부인할 수 없다. 즉 항해학 분야와 기관학 분야에 있어서 선박조종, 해상기상, 유체역학, 선박계기, 기관작동 등의 기술분야에 대한 지식도 중요하지만, 해사법률분야에서의 선박충돌사건과 관련한 과실이론이나 인과관계이론과 같은 법률지식 및 법적 소양도 매우 중요하다. 특히 과실비율의 판단은 사실문제이지만 법률적인 판단이 포함되기 때문에 심판관은 과실, 회피가능성, 인과관계 등 법적인 판단을 해야 한다. 그러나 해양안전심판원의 심판관은 채용단계부터 해사법률분야의 지식보다는 해사기술분야의 지식을 우선시하는 경향이 있기 때문에 반드시 심판관에 대하여 법률지식 및 법적 소양을 향상시키기 위한 교육·훈련 프로그램의 개발이 중요하다.

둘째, 심판관 구성의 다양화가 필요하다. 과거 끊임없이 제기된 해양안전심판제도의 문제점은 법조인이 아닌 선장출신 또는 해사행정 관료출신들이 법률적인 판단을 완벽히 수행할 수 있는가에 대한 의문이었다. 따라서 심판관의 구성을 단순히 선장출신 또는 해사행정 관료출신으로만 구성할 것이 아니라, 해기사출신 변호사를 심판관으로 채용하여 심판관 구성을 다양하게 할 필요가 있다.

셋째, 선박충돌사고에 대한 원인규명이 보다 과학적 방법으로 이루어져야 한다. 해상에서의 선박충돌사고는 육상에서의 자동차 충돌사고와 달리 사고현장의 보존, 사고의 재현 및 목격자 확보 등 증거수집 및 확보가 곤란하다. 따라서 선박충돌사고에 대해 신뢰성 있고 공정한 원인제공비율을 제공하기 위해서는 원인규명은 과학적 방법으로 이루어져야 한다. 따라서 조사 및 심판과정에서 VTS 자료, AIS 자료 및 VDR 자료 등

최대한 객관적인 증거자료를 확보하여 증거심판주의에 보다 충실해야 한다.

## 후 기

본 연구는 2011년에 수행한 해양안전심판원의 “선박충돌사고 원인제공비율 심판의 효과와 발전방안”과제 내용을 바탕으로 추가 연구·보완하였습니다.

## References

- [1] Kim, I. H.(2000), "A Study on the Assessment of Appointment of Collision Liability of Korea Marine Accident Investigation Agency in the Perspective of Civil War", The Journal of The Korean Maritime Law Association, Vol. 22, No. 1, pp. 123-148.
- [2] Kim, I. H.(2003), "Fault ratio in the Collision Case and its relationship with the Marine Safety Tribunal's Decision", Korean Lawyers Vol. 562, pp. 91-112.
- [3] Korean Maritime Safety Tribunal (2013), Marine Accidents Statistics 2012, <http://www.kmst.go.kr>
- [4] Lee, J. W.(2012), "A Suggestion on the Improvement of Marine Accidents Inquiry System", Journal of Legislation Research, Vol. 43, pp. 431-460.
- [5] Park, J. P.(2007), "Significance of Legislation of the Standard of Apportionment of the Extent of the Cause in the Ship Collision", Maritime Safety, Vol. 35, pp. 53-56.
- [6] Seo, D. H.(2007), Maritime Law·Marine Insurance Law-Case and Practice-, Bobmun Sa Press, p. 372.

원고접수일 : 2013년 11월 22일

심사완료일 : 2013년 12월 3일

원고채택일 : 2013년 12월 4일