

# 우리나라 海難審判法의 問題點과 改正方向에 관한 研究

朴慶鉉\*, 林東喆\*\*

A Study on Some Problems and Proposals for Revision of  
the Marine Accidents Inquiry Act of KOREA

Pahk Kyeong-Hyeon, Im Dong-Cheol



## Abstract

Because of its geopolitical position, in combination with its dependence on international trade, the Republic of Korea requires the ensurance and maintenance of low-cost and stable shipping capability for its economic development.

In 1963, the Korean government implemented the marine accidents inquiry system as a step toward developing Korean shipping capability.

The origins of the marine accidents inquiry system may be traced back to Britain's House of Commons in 1836, where a special committee was organized to investigate the causes of the many marine accidents which plagued the nation during that period. On the recommendation of this special committee, the

\* 한국해양대학교 대학원 해사법학과 박사과정 해사법 전공.

\*\* 한국해양대학교 해사법학과 교수.

Steam Navigation Act was passed, and this Act formally came into force in 1846. Some time later, judicial proceedings were introduced into the early marine accidents inquiry system through the Merchant Shipping Act of 1854.

The International Convention on the Law of the Sea, 1982, with respect to marine accidents, provides that "each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitable qualified person or persons into every marine casualty, and the flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty" as per Paragraph (7), Article 94. Too, several international conventions, such as SOLAS and a number of other instruments, provide that the findings of the investigation into any marine casualty shall be reported to the International Maritime Organization.

The Marine Accidents Inquiry Act of Korea was passed in 1961, and this Act came into force in 1962. According to the Act, the Marine Accidents Inquiry Agencies should be established under the jurisdiction of the Minister of Maritime Affairs and Fisheries, and should be organized in the form of four District Inquiry Agencies as the first-instance agencies, and the Central Marine Accidents Inquiry Agency in Seoul as the second-instance agency.

Each inquiry agency is composed of investigators and judges. The investigators take charge of affairs concerning the preliminary investigation, and then, if they deem it warranted by their findings, request a formal inquiry of a given marine accident and execution of judgment. The judges then organize a board of inquiry to address the matter of the marine accident. The inquiry agency will define the causes of the marine accident by a judgment made through oral statements in open court, and will make a judgment on whether to discipline or recommend the person or persons involved in the accident according to the presence or

nature of negligence.

If any person involved in a marine accident is dissatisfied with the judgment of the district inquiry agency, he may request that the matter be heard before the central inquiry agency. Finally, if that person is dissatisfied with the judgment of the central inquiry agency, he may initiate litigation at the Supreme Court level.

The ideal for which marine accidents inquiry system should aim is one of justice, fairness, swiftness, and, to the extent possible, low cost. In the interests of making this ideal, an attainable one, we will analyze some of the enforcement problems peculiar to the Marine Accidents Inquiry Act of Korea, and then propose the following improvement scheme:

- 1) In the definition of "marine accident", the provision "where the safety or operation of a vessel is impeded" should be repealed, and "the loss, abandonment, and 'missing' status of a vessel" should be elaborated upon;
- 2) An express provision should be set up in order to apply the Act to bareboat chartered vessels with options of hire and purchase;
- 3) The inquiry agency should be formally re-established under the Government Organization Act instead of the Marine Accidents Inquiry Act;
- 4) The scope of appointment qualifications for judges in the inquiry agency should be restricted to professional operators of seagoing vessels and legal experts in this area, and the terms and age limit of judges should be extended properly;
- 5) It is essential that a district inquiry agency be established at Kwangyang Port;
- 6) The investigative organization should be separate from, and operate independently of, the inquiry agency. Also, the number of regular investigators and their assistants should be increased;

- 7) It is desirable that marine accidents inquiry should always precede any criminal proceedings;
- 8) It is desirable that we amend some provisions regarding investigation and inquiry procedures found in the present Act and Regulation.
- 9) It is desirable to maintain the existing single-trial system for litigation aimed at canceling a judgment of the Central Marine Accidents Inquiry Agency.
- 10) It is necessary to amend the present Act so that investigators should be punished by fine for a person's refusal or failure in investigator's investigation into marine accident which he is involved in.
- 11) The present Act should be amended so that if a ship's officer or pilot is expected to have his license revoked or to be suspended from duty in formal judgement and if it is determined that this person's continual performance of his duties after the accident might present a further threat to maritime safety, the inquiry agency, in accordance with the investigator's request, might make a decision to suspend the person from duty for a period of time prior to inquiry or formal judgment;

## 1. 序 論

우리나라는 삼면이 바다로 둘러 싸인 반도국가이나 대륙에 연한 북반부가 북한에 의하여 차단되어 있는 지리적 조건과, 부존자원의 빈약으로 기초원자재를 해외에서 수입하여 그 가공품을 다시 해외에 수출하여야만 하는 경제구조 때문에 저렴하고도 안정적인 海上運送力의 확보 유지는 우리나라의 경제발전에 매우 중요하다.

우리나라의 船舶保有量은 이제 1,200만총톤을 넘어 세계의 주요 海運國으로 부상 하였으나, 매년 700여건의 海難이 발생하여 다수의 인명손실과 막대한 재산피해가 끊이지 아니하고 있고, 선박의 全損率도 매우 높아 해상안전에 관한 한 아직도 후

진성을 탈피하지 못하고 있다.

이러한 참화에도 불구하고 해상에서의 위험을 극복하여 海上運送力을 신장 발전 시켜야 하는 것이 國家的 責務이므로 그 方針중의 하나로서 우리나라는 1963년부터 海難審判制度를 운용하여 오고 있다.

## 2. 海難審判의 意義와 理想

### 가. 海難審判의 意義

일반적으로 “海難審判”이라 함은 일정한 국가기관이 海難의 原因을 司法的 節次에 준하는 절차에 따라 審理 判斷하는 것을 말하고, 이러한 法律制度를 海難審判制度라 한다. 따라서 海難審判의 客體는 海難 자체이고 사람의 行爲도 부수적으로 그 客體가 될 수 있다. 그리하여 審判으로써 海難의 實體와 原因을 명백히 하고, 부수적으로 海難의 原因에 관계있는 자에 대하여 懲戒나 勸告 등의 行政處分을 함으로써 장래에 향하여 海難 發生의 防止에 기여하고자 하는 것이 海難審判의 궁극적 목적이다.

### 나. 海難審判의 理想

海難審判은 海難의 防止라는 公共의 목적 외에도 국민의 권리 의무에 밀접하게 관계되므로 司法的 節次에 준하는 복잡한 절차를 거쳐 審判을 하도록 규정하고 있다. 그러므로 海難審判制度가 지향하여야 할 理想은 適正, 公平, 迅速 및 經濟에 두어야 할 것이다.

## 3. 海難審判에 관한 外國의 法制

### 가. 海難審判制度의 起源

1836년에 英國에서 下院이 特別委員會를 구성하여 당시 빈발하는 海難의 原因을

조사하게 하고, 이 特別委員會의 권고에 따라 1846년에 汽船航海法을 제정하여 국가기관이 海難事件을 조사하게 한 것이 海難審判制度의 起源이 된다. 그 뒤 1850年 商船法에 이르러서는 海難에 관련된 선원의 技能과 行爲만을 비판하여 行政罰로서 그 선원의 免許에 대하여 行政處分을 하기 시작하였는데 이 制度를 “船員審判制度”라 한다. 그 뒤 1854年 商船法에서는 審判의 대상도 海難 그 자체와 海難의 원인에 관계있는 선원 및 그 밖의 사람으로 하되, 그로 인하여 行政處分을 받게 되는 선원 등에게 방어의 기회를 줌으로써 이들의 권리 보호에 만전을 기할 수 있게 하기 위하여 海難審判에 裁判節次를 도입함으로써 海難審判制度를 확립하게 되었으며, 이 法은 현행 1894年 商船法의 기초가 되었다.

이러한 海難審判制度(船員審判制度를 포함하여)는 당시의 여러 주요 海運國에 전파되어 현재 세계의 주요 해운국들은 나라마다 그 제도상에 차이는 있을지라도 모두 海難審判制度를 立法 運用하고 있다.

#### 나. 英國

영국에서는 교통부장관 직속의 외청인 海難調查所에서 그 調査官이 모든 海難事件을 調査하고, 그 가운데에서 중대한 海難事件에 대하여는 司法部 관할하의 海難審判院에 審判을 청구한다. 海難審判院은 判事, 海難委員 또는 州執行官이 선박운항 전문가의 보조를 받아 일반적인 裁判節次에 따라 審判하여 海難의 原因을 밝히고 원인 제공자에 대하여는 懲戒 또는 警告를 한다. 이 審判에 대한 不服은 高等法院 또는 抗訴法院에 한다.

#### 다. 美國

美國에서는 일반적으로 교통부장관 산하의 외청인 海岸警備隊에서 해난사건을 조사하여 審判하고, 이와는 별도로 중대해난사건에 대하여는 대통령직속의 國家交通安全委員會가 원인을 糾明하여 勸告를 한다. 海難이 발생하면 해안경비대 지구대의 調査官이 豫備調査를 실시하여 그 가운데에서 비교적 중요한 해난사건에 대하여는

지구대의 海事調査委員會에서 行政審判으로 그의 원인만을 糾明하고, 이에 근거한 해기사 등에 대한 懲戒處分은 해안경비대 行政法判事의 주관하에 별도의 절차에 따라 審判하여 裁決한다. 해안경비대의 懲戒處分에 대한 해기사 등의 불복신청에 대하여는 國家交通安全委員會가 독점적으로 관장하고, 다시 國家交通安全委員會의 裁決에 불복이 있을 때에는 合衆國 워싱턴地方法院에 提訴한다.

#### 라. 獨逸

獨逸은 연방정부의 교통부 산하에 海難審判院과 聯邦高等海難審判院이 설치되어 있다. 모든 해난사고는 海難審判院에 보고되어 審判官이 예비조사를 한 다음에 海難審判을 한다. 海難審判은 判事의 자격이 있는 자가 審判長이 되어 항해전문가인 常任陪席審判官과 특별한 전문지식을 가진 名譽陪席審判官으로 合議體 審判部를 구성하여 審判을 하고 裁決로써 原因糾明과 해기사 등에 대한 懲戒處分을 한다. 이 裁決에 불복이 있으면 聯邦高等海難審判院에 제2심을 청구할 수 있고, 제2심의 裁決에 불복이 있으면 함부르크行政法院에 提訴할 수 있다.

#### 마. 프랑스

프랑스는 전형적인 船員審判制度를 유지하고 있는 나라로서 해난선박의 선원 및 선박소유자에게 懲戒 및 刑罰을 과하기 위하여 이들이 저지른 海事犯罪行爲를 審判의 대상으로 삼고 있다. 선박에서 해사범죄행위가 발생하면 사법경찰관, 海事管理者 또는 선장 등의 고소 또는 직권에 의하여 수사가 행하여지고 그 결과에 따라 특별법원으로서 주요 항만소재지에 설치되어 있는 海事法院 법원장의 판단에 따라 公判을 개시하여 判決을 한다. 裁判官은 해사관계 국가기관의 공무원, 判事 및 선박운항전문가 등으로 구성된다. 이 判決에 불복이 있으면 破毀院에 上訴할 수 있다.

#### 바. 日本

日本에서는 運輸省 산하에 地方海難審判廳과 高等海難審判廳이 설치되어 있다.



그리고 高等海難審判廳 소재지에 海難審判理事所를 두고, 각 地方海難審判廳 소재지에 地方海難審判理事所를 두어 각 理事所에 배치된 理事官이 海難事件의 調査, 審判請求 및 裁決의 執行에 관한 업무를 관장한다. 審判官과 理事官은 선박운항전문가 또는 判事의 자격이 있는 자중에서 임명한다. 海難審判은 理事官의 審判開始請求에 의하여 개시되고, 審判官으로 合議體 審判部를 구성하여 審判하며 裁決으로써 海難의 原因을 糾明하고 懲戒 또는 勸告를 한다. 地方海難審判廳의 재결에 대하여 불복이 있으면 高等海難審判廳에 第2審을 청구할 수 있고, 제2심의 裁決에 불복이 있으면 東京高等裁判所에 裁決取消의 請求訴를 제기할 수 있다.

#### 4. 海難審判에 관한 國際的 動向

##### 가. 國際協約과 國際海事機構의 活動

1982年 海洋法에 관한 國際協約 제94조 제7항에 따르면 각국은 海難事故에 대하여 適切한 資格을 갖춘 公務員이 海難調査를 하여야 하고, 旗國 및 他國은 이 海難 조사에 協力하여야 하도록 되어 있으며, 그 밖에 海上人命安全協約, 滿載吃水線協約, 船員訓練·資格證明 및 當直勤務基準協約, 漁船安全協約, 海洋汚染防止協約 등에서도 主官廳은 海難조사를 하여 그 결과를 國際海事機構에 통보하도록 규정하고 있고, 國際勞動機構協約 第134號에서도 선원의 死傷事故에 대하여 조사하도록 규정하고 있다.

이에 따라 國際海事機構는 이러한 海難의 調査 및 審判이 효율적으로 수행될 수 있도록 하기 위하여 그 총회결의로서 海難의 調査 및 審判을 행함에 있어서 국가간에 협력을 증진하도록 촉구하여 海難의 調査 및 審判에 관한 국가간의 共助 및 참여를 촉진시키고 있으며, 나아가 국가간에 상이한 海難審判實務節次의 표준화에 관하여도 논의하고 있다.

##### 나. 海難調査官 國際討論會



1992年 6月 17日 캐나다의 오타와에서 각국의 海難調査官들이 모여 海難調査官 國際討論會를 결성하였다. 이 기구는 매년 1회씩 국제회의를 열어 해난사고의 조사에서 얻은 착상, 경험 및 정보의 교환을 통하여 海難調査業務의 발전과 개선을 촉진하고 海難調査官들간의 협력을 조장함으로써 해상안전과 해양오염방지의 업무를 발전시키는데 기여하고자 노력하고 있다.

## 5. 우리나라의 海難審判法

우리나라에서는 1961년에 海難審判法을 제정 공포하고 1963년에 海難審判院을 설치하여 海難審判業務를 수행하기 시작하였다.

우리나라의 海難審判制度는 英國의 制度가 獨逸과 日本을 거쳐 각각 그 나라의 실정에 맞게 修正 補完되면서 傳播되어 온 것이다. 해양수산부장관 소속하에 海難審判院을 두되, 第1審機關으로 4개의 地方海難審判院을 두고, 第2審機關으로 서울에 中央海難審判院을 두고 있다.

각급 심판원에 일정한 자격이 있는 자를 調査官과 審判官으로 임명 배치하여 調査官은 해난사건의 조사, 海難審判의 청구 및 裁決執行의 업무를 관장하게 하고, 審判官은 審判部를 구성하여 청구된 해난사건의 審判을 하게 한다. 海難審判은 조사관의 審判請求에 의하여 개시되고, 公開된 審判廷에서 口述辯論을 거쳐 裁決로써 海難의 原因을 명백히 하며, 해난관련자에 대하여는 과실의 정도 등에 따라 懲戒 또는 勸告의 裁決을 한다.

지방심판원의 裁決에 대하여 불복이 있는 자는 중앙심판원에 제2심을 청구할 수 있고, 중앙심판원의 裁決에 대하여 불복이 있을 때에는 大法院에 訴를 提起할 수 있다. 訴의 대상은 懲戒裁決과 勸告裁決에 한정되고, 原因糾明裁決은 訴의 대상이 되지 아니한다.

## 6. 海難審判法 施行上의 問題點과 改正方向

海難審判制度가 지향하여야 할 理想인 適正·公平·迅速·經濟를 달성하기 위하여 우리나라 海難審判法이 안고 있는 시행상의 몇가지 문제점을 발굴 분석하여 그 改正方向을 다음과 같이 제안한다.

1) 법 제2조 제1항에서는 海難의 定義를 제1호에서 제3호까지 列舉·概括主義로 규정하고 있는데 제3호의 “船舶의 安全 또는 運航이 沮害된 경우”라는 규정은 그 뜻이 불확실할 뿐더러 구체적으로 海難이 발생한 것이 아니라 해난발생의 우려가 있는 경우도 포함하고 있으며 피해의 정도도 경미하여 審判의 가치가 매우 작으므로 이 규정은 삭제토록 하고, 선박의 滅失·遺棄 및 行方不明은 중요한 海難임에도 이를 직접 규정하지 아니하여 해석으로서 이를 처리하게 하는 것은 다소 무리의 소지가 있어 실무에서도 海難의 종류를 구분함에 있어서 혼돈을 가져오고 있으므로 이를 명백하게 하기 위하여는 제1호의 규정도 列舉主義를 취하여 이에 이들을 포함시켜 규정하는 것이 타당하다고 생각한다.

2) 법에서는 우리나라의 海難審判權이 미치는 범위에 관하여 규정하고 있지 아니하기 때문에 실무에서는 법의 해석지침에 따라 國籍取得條件附 裸傭船 선박에 대하여도 한국선박과 똑같이 법을 적용하고 있다. 그러나 일반적으로 국제법상 공해상에서의 선박에 대한 형사 및 행정상의 관할권은 旗國에 專屬되고 있으므로 우리나라 영해 밖에서 海難을 일으킨 國籍取得條件附 裸傭船 선박에 대하여는 우리나라의 海難審判權이 미치지 아니한다는 주장이 나올 수 있다. 그러므로 이러한 논쟁의 소지를 제거하기 위하여 이들 國籍取得條件附 裸傭船 선박에 대하여는 여타 海事法에서의 입법례와 같이 海難審判法을 적용하도록 명문규정을 설정할 필요가 있다.

3) 중앙심판원은 지방심판원의 裁決에 대한 제2심기관으로서 전국을 그 관할구역으로 할 뿐만 아니라 중앙심판원장은 심판업무에 관하여 지방심판원을 일반적으로

지휘 감독하고 있으므로 그 법적 성격은 해양수산부 소속하의 중앙행정기관적 外廳임이 확실함에도 그 설치근거가 政府組織法에 규정되어 있지 아니하기 때문에 지방행정기관과 같은 수준의 소속기관으로 취급되고 있다. 따라서 법 제3조에 규정된 海難審判院의 설치근거를 政府組織法 제41조로 이설하고 같은 법 제2조 제3항에서 규정하고 있는 중앙행정기관의 명칭에 따라 “審判院”을 “審判廳”으로 개정하는 것이 바람직하다.

4) 심판관의 임명자격은 다소 불비되어 있으므로 이는 법의 목적을 달성할 수 있도록 선박운항전문가 또는 법률전문가로 강화 개정되어야 할 것이고, 심판관은 그 업무의 특수성에 비추어 그의 전문성과 경험을 유용하게 활용할 수 있게 그의 임기를 종전과 같이 5년으로 환원 연장하며, 정년도 직급에 따라 65세, 63세 및 61세로 정하는 것이 바람직하다고 생각한다. 또한 중앙심판원 심판관의 정원은 현재 4명으로 되어 있어 법의 취지에 맞지 아니하므로 그 정원을 종전과 같이 5명으로 환원 증원하고, 원장도 심판관 또는 조사관의 경력을 가진 자중에서 임명하도록 개정하는 것이 필요하다.

5) 광양항이 부산항과 더불어 우리나라 2대항만으로 부상함에 따라 광양항과 그 주변에서 대형 海難이 많이 발생하고 있으나 그 관할심판원인 목포지방법심판원까지는 원거리여서 海難의 조사 및 심판에 어려움이 많고 해난관계인에게도 불편이 많으므로 이 지역에도 지방심판원을 설치하는 것이 매우 필요하다.

6) 법은 심판의 公正性을 확보하기 위하여 조사관의 고유사무는 독립성을 유지하도록 규정하고 있으므로 조사기구의 조직도 심판원에서 분리하여 별개의 행정기관으로 독립시켜야 할 것이다. 아울러 조사관의 직급도 심판관의 직급과 비슷하게 상향조정하고 충실한 조사를 수행할 수 있도록 조사관과 그 보조직원의 정원을 늘려야 할 것이다.

7) 중대한 海難은 刑事事件으로도 입건되어 海難審判과 刑事裁判이 서로 협력없이 따로 따로 행하여지기 때문에 같은 해난사건에 관하여 刑事裁判의 판결내용과 海難審判院의 재결내용에서 海難의 원인에 관한 국가의사가 불일치하고 해난관계인에 대한 과실인정에서도 현격한 차이가 생겨 심한 불균형을 일으킬 소지가 있다. 그러나 이는 法制面에 문제가 있어서 일어나는 현상이라기 보다는 법의 운용에서 국가기관간의 협조부재에서 나오는 현상으로 보인다. 따라서 이 문제는 법무부장관과 해양수산부장관간의 협의로 선박운항의 전문가로 구성된 심판원과 해난사건의 조사에 기동성과 강제권을 가지고 있는 수사기관이 유기적인 협력체제를 구축하여 刑事訴追에 앞서 海難審判을 先行시키도록 함으로써 해결하도록 하는 방안이 강구되어야 할 것이다.

8) 심판절차에서 조사관은 심판청구를 한 사건이라도 시일의 경과에 따라 원인규명의 필요성이 경감된 경우에는 그 청구를 취하할 수 있게 하고, 제2심청구를 취할 수 있는 자는 調査官·受審人 또는 指定海難關係人에 한정되도록, 명백히 규정하여야 할 것이며, 제2심청구에 관하여 법은 原審提出主義를 채택하고 있으므로 원심심판원은 그 제2심청구의 유효요건을 심사하여 제2심의 청구절차가 법령에 위반되었음이 명백한 때에는 제2심청구를 기각 결정할 수 있도록 법을 개정하는 것이 바람직하다.

지방심판원 조사관은 제2심청구의 일건서류 및 증거물을 송부받은 날로부터 7일 내에 중앙심판원 조사관에게 송부하도록 규정되어 있으나 이는 불필요하게 긴 기간이므로 이를 2일내로 단축하고, 중앙심판원 조사관은 그 일건서류 및 증거물을 송부받은 날로부터 5일내에 중앙심판원에 제출하도록 규정되어 있는 현행규정은 사건기록의 충분한 검토를 위하여 10일내로 연장하는 것이 바람직하다.

또한 중앙심판원의 심판절차에 관하여는 일반적으로 지방심판원의 심판절차를 준용하도록 규정하고 있으면서도 조사관이 수심인 또는 지정해난관계인의 지정변경을 할 수 없게 규정하고 있다. 그런데 제1심에서 중요한 해난관계인이 수심인이나 지

정해난관계인으로 지정되지 아니하여 중요한 사항에서 심리의 미진 또는 탈루가 있을 수 있으므로 이러한 경우에는 중앙조사관도 수심인 또는 지정해난관계인의 지정 변경을 할 수 있게 하는 것이 바람직하다고 여겨진다.

9) 법은 중앙심판원의 裁決에 불복하여 그 取消를 구하는 訴는 大法院의 專屬管轄로 하고 있는데, 이에 대하여 大法院에 의한 單審裁判이 違憲의 소지가 있을 수 있다는 일부의 주장이 있다.

그 하나는 우리 憲法上의 司法節次는 審級制가 불가결한 요소이기 때문에 單審制 자체가 법관에 의한 국민의 재판받을 권리를 침해하는 것이라는 견해이므로 이에 관하여 살펴건대, 우리 憲法은 審級制에 관한 직접적인 규정을 두고 있지 아니하고, 法院組織法을 비롯한 民事·刑事 및 行政訴訟法과 그 밖의 개별법에서 사건의 유형에 따라 3審制, 2審制 또는 單審制를 규정하고 있을 뿐이므로 審級制度는 그것이 大法院이 행하는 最終審으로 연결되는 한 爭訟制度의 취지와 기능에 따라 법률에 정할 수 있는 입법사항이라 해석되므로 법이 單審制를 규정한 것이 審級制에 관한 憲法理念에 위배된다고는 볼 수 없다 할 것이다.

그 둘은 大法院에서의 上告審은 法律審·事後審 구조이므로 大法院의 심판권을 법령위반에만 한정하고 事實調查·確定에 미치지 못하게 한 것은 국민의 법관에 의한 재판을 받을 권리를 침해하는 것이라는 견해인 바, 이에 관하여 살펴건대 海難審判法에서는 “上告”라는 용어를 사용하지 아니하고 “訴의 提起”라 규정하고 있고, 이론상 大法院의 소송절차는 위법 부당한 行政處分の 取消를 구하는 訴訟이므로 단지 法律問題 뿐만 아니라 事實問題에 관하여도 大法院의 審査가 미쳐야 할 이치이므로 이 견해 또한 옳다고 볼 수 없을 것이다.

따라서 중앙심판원의 裁決에 대한 訴를 高等法院을 거침이 없이 직접 大法院에 제기하는 것이 違憲일 가능성이 있다는 주장은 옳다고 할 수 없다. 그러함에도 불구하고 이러한 주장이 이는 까닭은 중앙심판원의 裁決에 대하여 그 公正性에 의문을 가지고 있기 때문인 것으로 여겨지므로 이는 앞에서 열거한 개선대책, 그 가운데

데에서도 특히 審判官의 임명자격을 법의 목적에 부합하도록 강화하고, 인사도 적재적소에 적절히 함으로써 해소될 사안이라 판단된다. 그러므로 裁決取消請求訴에 관한 현행의 單審制度는 그대로 유지되는 것이 訴訟經濟上 바람직한 것으로 판단된다.

10) 海難審判이 적정하게 행하여지기 위하여는 조사관에 의한 해난조사가 원활하고 충실하게 이루어져야 한다. 그런데 실무에서는 해난관계인이 조사관의 조사를 기피하거나 그에 불응하여 조사에 어려움을 겪는 경우가 종종 있으므로 조사관의 조사에도 어느 정도의 強制權을 부여하여 해난조사가 원활하게 이루어질 수 있도록 해난관계인이 정당한 사유없이 조사관의 조사를 거부하거나 이에 불응한 때에는 過怠料에 처할 수 있게 할 필요가 있다.

11) 지방심판원은 海難에 관련된 해기사나 도선사가 海難審判에서 면허의 취소 또는 업무정지의 재결이 예상되고 또한 海難 발생후에도 계속하여 그 직무를 행하면 해상안전에 또 다른 위협을 가져올 우려가 있다고 인정할 때에는 조사관의 청구에 의하여 언제든지 당해 해기사나 도선사에 대하여 일정기간을 정하여 그 직무를 행하지 못하게 명할 수 있고, 이 업무중지기간은 그 사건에 대한 재결에서 懲戒量定에 산입하도록 법을 개정하여 해상안전을 확보하고 아울러 해난관계인의 권리도 보호할 수 있게 하는 것이 바람직하다.

## 7. 結 論

위에서 살펴 본 바와 같이 海難審判法이 안고 있는 시행상의 문제점으로서 11가지를 들 수 있는 바, 이들 중에는 서로 밀접하게 관련되어 있는 사안들도 있다. 이들 가운데에는 현행 법령의 개정을 필요로 하는 것이 많으나, 개중에는 현행 法制 하에서도 관련 국가기관간의 업무협조로 개선될 수 있는 사안도 있고, 어느 한 문

제가 개선되면 그에 따라 다른 문제도 함께 개선될 수 있는 사안도 있다. 아무튼 이들 개선방안을 긍정적으로 검토 수용함으로써 海難審判의 발전에 도움이 되기 바란다.





