

法學碩士 學位論文

야요이호 坐礁事件에서 본 海洋事故의
審判節次에 관한 研究
- 違憲性論爭을 中心으로 -

A Study on the Process for Judgment of Marine Accident in the Light
of the Case of Grounding of Fish Carrier M/V "YAYOI"
- focusing on the debate on unconstitutionality -

指導教授 黃 錫 甲

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

朴 在 平

目 次

第1章 序 論	1
第1節 研究의 背景 및 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 方法	4
第2章 야요이호 坐礁事件과 審判進行狀況	6
第1節 야요이호 坐礁事件의 審判	6
I. 事件의 概要	6
II. 海洋安全審判進行狀況	6
III. 中央海洋安全審判의 事件 原因에 對한 分析 및 考察	8
第2節 야요이호 坐礁事件 裁決에 對한 訴訟	18
I. 行政訴訟進行狀況	18
II. 關聯 民·刑事 事件 進行狀況	20
第3章 行政審判制度와 海洋安全審判	22
第1節 一般行政審判	22
I. 行政審判의 意義	22
II. 行政審判의 法的 地位	23
III. 行政審判의 必要性	23
IV. 行政審判의 種類	26
第2節 特別行政審判으로서의 海洋安全審判	29
I. 海洋安全審判制度의 沿革	29
II. 海洋安全審判의 意義	34
III. 海洋事故와 審理의 範圍	40
IV. 裁決과 裁決의 執行	45
V. 海洋安全審判院의 組織 및 管轄	48
VI. 海洋安全審判節次	51
第4章 海洋安全審判裁決에 對한 行政訴訟	68
第1節 裁決取消訴訟의 意義	68
I. 行政訴訟의 意義	68
II. 海洋安全審判裁決에 對한 訴의 意義 및 性質	69
III. 海洋安全審判裁決에 對한 訴의 대상	70
第2節 訴의 提起	74
I. 訴의管轄 및 提訴期間	74

II. 訴의 原告 및 被告	75
III. 訴의 提起와 裁決의 確定力·執行力	76
第3節 裁決取消訴訟의 審理 및 判決	77
I. 大法院에서의 訴의 審理	77
II. 裁決의 取消	78
第5章 海洋事故에 대한 審判節次의 違憲性 논의	79
第1節 海洋安全審判法의 違憲性 問題提起 經緯	79
I. 特許審判과 海洋安全審判의 審級에 대한 論議	79
II. 海洋事故 事實認定에 대한 問題提起	81
第2節 海洋安全審判法의 違憲性 與否 檢討	82
I. 違憲法律審判提請申請 및 理由(違憲論)	82
II. 違憲法律審判提請申請에 대한 中央海洋安全審判院의 의견 요지(合憲論)	83
III. 大法院의 判斷	86
IV. 憲法訴願審判請求	87
V. 違憲論과 合憲論의 爭點比較	87
VI. 裁決에 대한 訴를 大法院 專屬管轄로 규정한 海洋安全審判法 제74조 제1항의 違憲性 與否(私見)	95
第6章 結 論	97

第1章 序 論

第1節 研究의 背景 및 目的

우리 나라는 國土面積이 좁은데 반해 人口는 많고 賦存資源이 부족하므로 석유, 광석 등 원자재를 收入·加功하여 상품을 수출해야 하는 經濟構造를 가지고 있으며, 수출입화물의 99퍼센트 이상을 海上運送에 의지해야 하고 食糧資源의 상당부분을 바다에 의존해야 하므로 海洋水産業을 발전시키고 해양을 개척하지 아니하면 國家發展과 繁榮을 기대할 수 없다.

우리가 한동안 바다를 멀리하고 바다를 두려움의 대상으로 여기고 있던 때에 서구열강은 물론 이웃나라 일본도 “海洋을 제패하는 나라가 世界를 제패한다”는 기치 아래 해양으로 진출하고 해양을 개척한 결과 領土擴張은 물론 해양 경제수역을 넓게 확보하여 오늘날과 같은 富와 繁榮을 누리게 되었다. 다행히 우리 나라도 해방 후 황무지나 다름없는 여건에서 출발하여 불과 수십년 만에 船腹量 약 1,300만 톤을 보유한 世界 굴지의 海洋國家로 발돋움하게 되었고 연간 100억불 이상의 海運收入(총 무역외 수지의 30퍼센트 이상)과 연간 300만 톤 규모의 漁業生産量을 달성하고 있으며, 船舶建造能力은 연간 약 800만 톤으로 세계 1위의 선박건조능력을 자랑하게 되었다. 우리가 이와 같이 海洋水産業의 눈부신 발전을 이룩한 것은 일찍이 아시아 해양을 지배하면서 찬란했던 海洋富國을 건설한 海上王 장보고의 후예로서 정말로 자랑스러운 일이 아닐 수 없다.

그러나 1994년 11월 「바다헌장」으로 불리어지는 UN海洋法協約이 國際적으로 發效되어 바다도 육지와 마찬가지로 領域分割時代가 시작되었고, 21세기에 접어들면서 세계 각국은 排他的經濟水域(EEZ)적용, 深海海底開發, 南極基地 建設 등 海洋經營의 주도권을 先占하기 위하여 더욱 치열한 경쟁을 벌이고 있어 해양수산업의 미래는 그렇게 순탄치 만은 아닐 것이다.

海洋水産業은 陸上産業과 달리 “海洋”이라는 특수하고 危險한 環境에서 이루어지므로 이를 계속 발전시켜 해양부국을 영위하기 위해서는 海洋安全의 確保가 필수적이고 이를 위해서는 해양수산 산업활동의 수단인 선박의 安全運航

이 보장되어야 한다.

그런데 우리 나라는 매년 약 800여건의 각종 海洋事故¹⁾가 발생하여 200여명의 귀중한 인명손실을 가져오고 있고 海洋事故로 인한 船舶全損率이 높은 수준으로서 아직까지도 海洋事故 多發國家의 不名譽를 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 더욱이 선박이 大型化, 高速化되면서 海洋事故는 많은 人命과 財貨의 손실뿐만 아니라 油類汚染으로 인한 海洋還境破壞 등 경제적·사회적으로 심각한 물의를 야기하는 직접적인 요인이 되고 있으므로 海洋事故의 원인규명과 재발방지는 국가적인 중요한 과제가 된다.

우리 나라는 다른 해양국가와 마찬가지로 국가적 과제인 海洋事故의 防止를 위하여 海洋安全審判制度를 갖고 있으며, 海洋安全審判의 使命은 직접적으로는 사고의 원인을 규명하여 同種의 事故가 재발되지 않도록 예방수단을 공시하고 간접적으로는 잠재하고 있는 근본적인 海洋事故原因을 發掘하여 審判의 결과를 海上交通安全確保를 위한 行政政策에 反映시키는 것이다.

海洋安全審判은 特別行政審判의 일종으로서 海上交通의 安全確保라는 行政目的을 달성하기 위하여 海洋事故의 원인을 규명하고 海洋事故를 일으킨 海洋事故關聯者를 懲戒하거나 勸告하는 해양사고사건에 대한 행정쟁송절차이다.

海洋事故에 대한 行政爭訟은 行政審判의 必要的 前置主義에 따라 1차적으로 特別行政審判法인 海洋事故의調查및審判에관한法律²⁾(이하 “海洋安全審判法”이라 한다)으로써 이루어지는데 이 법률은 海洋事故에 대한 조사 및 심판을 통하여 海洋事故의 원인을 糾明함으로써 海洋安全의 확보에 이바지함을 목적으로 하고 있다(海洋安全審判法 제1조).

이러한 목적을 달성하기 위하여 해양사고사건의 심판기관인 海洋安全審判

1) 海洋安全審判의 客體인 “海洋事故”에 대한 일반적인 개념은 해양에서 발생하는 모든 事故를 총칭하는 것으로 이해되고 있으나, 1999년 2월 5일 海難審判法을 개정하면서 “海難” 대신 “海洋事故”라는 용어를 도입하였다.

2) 1999년 “海難審判法”을 개정하면서 법명을 “海洋事故의調查및審判에관한法律”로 바꾸었다. 海難審判制度가 1961년부터 시행하여 40년 정도 운영해왔기 때문에 “海難審判”이라는 용어는 이미 해양수산분야는 물론 法曹界, 保險業界 등 관련분야에서 모두 사용해 왔고 言論媒體를 통하여 일반국민에게도 널리 알려져 있다. “海難審判”이라는 개념에는 “海難調查”의 개념이 포함되어 있을 뿐만 아니라 “해난심판”은 “海難調查”를 전제로 하고 있음에도 불구하고 굳이 “海難” 대신 개념이 불분명한 “海洋事故”라는 용어와 함께 “調查”라는 용어를 도입하여 法名을 “海洋事故의調查및審判에관한法律”로 길게 바꾼 것은 업무의 혼선을 불러일으키고 행정력의 낭비를 초래하였다는 일부 비판이 있다.

院³⁾은 海洋事故의 원인에 관하여 糾明하고 裁決로써 그 결과를 명백히 하여야 하고, 海洋事故가 海技士 또는 導船士의 직무상 고의나 과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 裁決로써 이를 懲戒하여야 하며, 海技士 또는 導船士 외의 자로서 海洋事故의 원인에 관계 있는 자에 대하여는 是正 또는 改善을 勸告하거나 命하는 裁決을 할 수 있다(海洋安全審判法 제5조). 나아가 海洋安全審判院은 海洋事故의 원인을 규명하는 유일한 國家行政機關으로서 海洋安全審判法에 따라 海上交通安全과 관련된 法規의 解析·適用을 통하여 社會秩序 維持를 도모하고 海洋事故의 사실확인과 海洋事故關聯者들의 原因寄與程度를 밝혀 민·형사사건의 증거자료 및 私人間的 紛爭解決의 중요한 기초자료를 제공하고 있다.

海洋安全審判法은 第1審 審判機關인 地方海洋安全審判院과 第2審 審判機關인 中央海洋安全審判院을 두어 地方海洋安全審判院의 裁決에 대하여 불복이 있을 때에는 中央海洋安全審判院에 第2審을 청구할 수 있고, 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院의 관할에 專屬하도록 규정하고 있으며(海洋安全審判法 제74조 제1항), 海洋事故의 원인규명과 재발방지를 위한 行政權의 組織, 行政作用, 審判節次 및 行政救濟에 관하여 전반적으로 정하고 있다.

그러나 舊特許法중 일부조항이 違憲이라는 憲法裁判所의 憲法不合致 決定⁴⁾과 함께 1998년 3월 1일부로 行政法院과 高等法院級인 特許法院이 생기고 行政審判機關인 特許廳의 特許審判所와 抗告審判所의 2審制가 單審制 特許審判院으로 바뀌게 되었으며, 일반 行政爭訟의 경우 이제까지 行政審判을 必要的前置節次로 거친 다음 高等法院에서 行政訴訟의 第1審을 하였으나 特別行政審判을 제외한 一般行政審判은 원칙적으로 任意的 前置節次로 전환하고 地方法院級의 行政法院에서 行政訴訟의 第1審을 관장하도록 하는 등 法院組織의 변화가 있었다.

이러한 과정에서 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院의 관할에 專屬하도록 규정(單審制)하고 있는 海洋安全審判法이 違憲이라는 견해가 일부 법조계를 중심으로 대두되었고 최근 中央海洋安全審判院에서 裁決한 「어획물

3) 海難審判法을 개정하면서 審判機關의 名稱을 “海難審判院”에서 “海洋安全審判院”으로 改稱하였다.

4) 현재 1995. 9. 28. 92헌가11. 93헌가8,9,10.

운반선 야요이호 좌초사건」(이하 「야요이호 좌초사건」이라 한다)과 관련하여 海洋安全審判法 제74조 제1항에 대한 違憲法律審判提請申請 및 憲法訴願審判請求가 제기됨으로써 海洋安全審判 결과에 대한 行政訴訟을 大法院 專屬管轄로 하는 이른바 海洋事故事件의 行政訴訟審級이 單審制인 것에 대한 違憲性論難이 본격적으로 일게 되었다.

여기에서 종전의 海洋安全審判法에서는 「訴의 提起와 效力」에 관한 내용이 법률조항에 명시되어 있었으나 1999년 2월 5일 海洋安全審判法을 대폭 개정하면서 이를 삭제함으로써 裁決聽인 海洋安全審判院으로서 裁決執行에 관한 公定力이 훼손될 수 있다는 비판과 함께 海洋事故關聯者들의 권리구제를 위한 裁決執行停止申請規定이 명문화되지 않고 누락되어 국민의 기본권 보장을 소홀히 하였다는 비판도 제기되었다. 이 논문은 차제에 행정심판과 행정소송의 개관과 함께 「야요이호 좌초사건」에서 다루어진 해양사고의 행정쟁송 심급절차를 살펴보고 海洋事故事件의 行政爭訟을 해양안전심판원의 행정심판을 거친 다음 이에 따른 裁決取消訴訟을 大法院에서 單審制로 다루도록 규정한 海洋安全審判法의 違憲性 與否를 검토하여 海洋安全審判法이 안고 있는 관련 문제점에 대한 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

이 논문은 「야요이호 좌초사건」에서 다루어진 해양사고의 행정쟁송 심급절차를 살펴보고 海洋事故의 行政爭訟을 海洋安全審判院의 행정심판을 거친 다음 이에 따른 裁決取消訴訟을 大法院에서 單審制로 다루도록 규정한 海洋安全審判法의 違憲性 與否를 검토하고 海洋安全審判法이 안고 있는 관련 문제점에 대한 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 이 論文은 海洋安全審判을 포함한 行政審判에 관한 법률자료, 海洋事故事件의 行政爭訟을 다루는 海洋安全審判法의 行政訴訟에 관한 법률자료 및 「야요이호 좌초사건」과 관련된 行政訴訟事件資料를 분석·평가하여 현행 海洋安全審判法上 行政爭訟審級規定에 대한 違憲性 與否를 판단하고, 海洋安全審判法上의 문제점에 대한 개선방안을 제시하는 방식으로 진행된다. 이 논문에서 검토하고자 하

는 구체적인 연구의 범위는 다음과 같다.

먼저 제1장 서론에서는 研究의 背景 및 目的과 研究의 範圍 및 方法에 대하여 논한다.

제2장에서는 야요이호 좌초사건에 대한 海洋安全審判 및 行政訴訟의 進行상황을 살펴본다.

제3장에서는 海洋安全審判을 포함한 行政審判制度에 대해 살펴본다.

제4장에서는 海洋安全審判裁決에 대한 取消訴訟의 意義와 訴訟의 審級 및 訴의 提起에 따른 法律的 效力을 논한다.

제5장에서는 海洋安全審判法의 違憲性 與否에 관한 논의의 경과를 살펴보고 違憲性 與否를 살펴본다.

그리고 결론부분인 제6장에서는 海洋安全審判制度의 重要성과 함께 海洋事故事件 行政爭訟의 審級에 관련된 海洋安全審判法의 違憲性 與否에 대한 결론을 내리고 海洋安全審判法의 개선방안에 관한 내용을 정리한다.

第2章 야요이호 坐礁事件과 審判進行狀況

第1節 야요이호 坐礁事件의 審判

I. 事件의 概要

총톤수 420톤급 어획물 운반선 야요이호가 선원 10명을 태우고 1997년 3월 5일 부산 감천항을 빈배로 출항, 솔로몬 투라기(Tulaghi)항에서 냉동어획물 약 850톤을 적재하고 인도네시아 수라바야항으로 항해하던 중 1997년 4월 7일 22시 55분 경 인도네시아 라시섬 등대 남남서방 약 450미터 지점에서 좌초하여 침몰되었다.

II. 海洋安全審判進行狀況

1. 제1심 심판진행상황

야요이호의 선장, 야요이호의 기관장, 야요이호의 선주인 D상운주식회사 대표이사가 해양사고관련자로 지정되었으며, 제1심 조사관은 부적절한 해도를 사용하면서 항해중 선위확인 소홀로 좌초되었고, 좌현측 해수흡입구 여과기 뚜껑이 열려 기관실이 침수되어 침몰되었다고 원인을 판단하고, 선장 및 기관장에 대해서는 업무정지 3월의 징계를 요구하고, 선주에 대해서는 책임을 요구하였다.

이에 대해 제1심 인천해양안전심판원은 항해 중 선장이 항로 인근의 작은 섬 해안으로 선박을 고의로 접근시켜 좌초되었고, 기관장이 해수흡입구 여과기 뚜껑을 고의로 열어 기관실이 침수되어 침몰하였다고 원인을 판단하였다. 따라서 선장 및 기관장에 대해서 면허취소의 징계를 하였다.

2. 제2심 심판진행상황

(1) 제2심 청구자 및 청구이유

제1심 관여조사관은 제1심 재결서 증거자료 중 고의로 판단할만한 확정적이고 객관적인 증거자료가 부족하다는 이유로 제2심을 청구하였다.

선장은 ① 보험회사측 검정원은 사고현장의 목격자도 아니고 책임도 없는 말단 선원들의 진술에 근거하여 고의적인 사건으로 단정하였다는 이유, ② 해양안전심판원은 보험회사측 검정원의 추정논리를 거의 무비판적으로 수용하였다는 이유, ③ 평범한 운항과실에 의한 좌초사건임에도 불구하고 단순히 보험금이 많다는 이유로 선장과 기관장이 마치 선박소유자의 사주를 받아 계획적으로 해양사고를 발생시킨 보험사기 사건으로 판단하였다는 이유로 제2심을 청구하였다.

기관장은 ① 좌초직전 선장과 기관장이 선박을 좌초시킬 모의를 하고 기관실 해수흡입구 여과기 박스를 일부러 개방하였다고 재결한 것은 근거가 없다는 이유, ② 선장과 기관장은 좌초직전에 만난 적도 없고 전화 등으로 연락조차 한 일도 없으며 해수흡입구 여과기 박스를 개방한 사실이 없다는 이유로 제2심을 청구하였다.

그리고 선주는 ① 가사 보험금을 노리고 선박을 의도적으로 침몰시킨다 해도 선주에게는 실익이 없다는 이유, ② 이 사건을 고의로 인정할만한 아무런 증거도 없다는 이유로 제2심을 청구하였다.

(2) 제2심 조사관의 의견

제2심 조사관은 연안항해용 해도 미비, 육지에 지나치게 접근항해, 위치확인 및 경계 소홀, 등대불빛을 어선 불빛으로 오인하여 거의 전속으로 산호초 밧으로 돌진 등의 복합적인 원인으로 좌초되었고, 좌초의 충격으로 기관실내 배관이 파손되면서 기관실이 침수되어 침몰하였다고 원인을 판단하고, 선장에 대해서만 업무정지 1월의 징계를 요구하였다.

(3) 제2심 中央海洋安全審判院의 裁決內容

中央海洋安全審判院은 이 사건 해양사고는 선장이 예정항로를 변경하여 라시섬 해안에 선체를 고의로 접근시켜 선박을 좌초시키고, 기관장이 좌초 후 기관실내 해수흡입구 여과기 뚜껑을 고의로 열어 기관실이 침수되게 함으로써 발생한 것이라고 인정(원인규명재결)하면서, 이를 전제로 선장의 2급 항해사면허와 기관장의 2급 기관사면허를 각각 취소하였다(징계재결). 한편 中央海洋安全審判院은 선주에 대하여는 선장과 기관장이 고의로 야요이호를 좌초·침몰시켰고 사건의 성격으로 미루어 선주가 이들과 공동 모의하거나 좌초계획을 묵시적으로 동의하는 방법 등을 통하여 이 좌초사건 발생의 원인을 제공하였을 가능성을 배제할 수 없으나, 이를 밝힐 만한 뚜렷한 증거가 발견되지 아니하므로 이 사람의 행위에 대하여는 권고하지 아니한다는 재결을 하였다⁵⁾.

Ⅲ. 中央海洋安全審判의 事件 原因에 대한 分析 및 考察

1. 일반

이 좌초사건의 성질상 원인판단은 해양사고관련자들의 고의성 유무에 달려 있는 것으로 판단된다. 이 사건에서 해양사고관련자들의 고의성을 입증할 수 있는 직접적인 증거는 거의 찾아볼 수 없다. 왜냐하면 해양사고의 특성상, 특히 이 사건의 경우와 같이 고의성 유무가 원인판단의 절대적인 관건이 될 때는 해양사고관련자들로부터 참된 진술을 확보할 가능성이 거의 없기 때문이다.

그러나 해양안전심판은 자유심증주의를 채택하고 있어 사실의 인정은 증거에 의하되 증거의 증명력은 심판관의 자유로운 판단에 따르도록 되어 있으므로 직접증거가 없더라도 경험법칙과 논리법칙 등의 간접증거에 의해서 해양사고의 원인을 규명해야 하는 것이다. 만약 자유심증주의를 인정하지 않고 직접증거만으로 해양안전심판을 해야한다면 굳이 해상경험을 가져야 하는 심판관으로 하여금 심판심리절차를 거쳐 원인을 규명하게 할 필요가 없는 것이다. 여기에서 자유심증주의에 의한 증거의 증명력에 대하여 살펴보기로 한다.

해양안전심판에서는 어느 증거를 신용하고 어느 증거를 신용하지 않는가 하

5) 1998. 6. 15. 중해심 제98-15호 재결.

는 증거 취사선택의 판단을 함에 있어서 목격자와 같은 직접증거와 일명 정황 증거라고 하는 간접증거 사이에는 차등을 두지 않고 있으며, 심판관이 자유롭게 사실인정을 하도록 되어 있다. 특히 해양사고는 그 특성상 현장보존이 어렵고 직접증거가 거의 없기 때문에 해양사고의 실체적 진실을 밝히는 데는 고도의 전문성과 함께 풍부한 해상경험이 필수적이다. 따라서 해양안전심판은 기술심판의 성격을 가질 수밖에 없고 사실의 인정은 대부분 자유심증주의에 의한 경험법칙과 논리법칙에 따라 이루어진다.

경험법칙이란 일상의 경험에서 세상일반에서 인정되고 있는 사실판단에 관한 법칙의 총칭으로 실험법칙이라고도 일컬어지고 있다. 이것은 일상생활의 상식적인 사유법칙에서부터 수학, 자연과학의 법칙에 이르기까지 인과관계, 사물의 성상 등 모든 법칙이 경험법칙이다. 경험법칙에는 확실성의 정도는 다르지만 필연적인 것, 개연적인 것, 나아가서는 가능성이 있는 것도 포함된다. 필연적 경험법칙은 과학적인 것에 존재하지만 일상생활의 경험법칙은 통상 개연적인 것이므로 확실성에 대한 판단은 심판관의 합리적 판단에 맡겨져 있는 것이다.

논리법칙이란 객관성 있는 판단을 행하는 데 필요한 사고의 법칙을 말하는데 심판에 있어서도 심판관은 이 법칙에 따라 어느 증거에 의하여 어느 사실을 인정하고 그 인정한 사실을 전제로 해서 다음 사실을 인정해 가는 사고 과정을 거쳐 최종단계에 이르는 작업을 행하는 경우가 많다. 이와 같이 어느 사실을 전제로 하여 다시 다른 판단에 도달해 나가는 것을 추리 또는 추론이라 하는데 추론의 방법으로는 연역법과 귀납법이 있다.

한편 해양안전심판은 당사자주의를 취하고 있는 사법부의 재판과 달리 비록 심리절차는 사법적인 모습을 갖추고 있지만, 심판부 직권주의 원칙에 따라 증거조사가 이루어지고 있다. 해양안전심판의 심판부는 해양안전심판 직권주의 원칙에 따라 직접증거는 물론이고 간접증거도 수집하여 자유심증주의에 의한 경험법칙과 논리법칙에 따라 증명력을 부여하고 재결로써 해양사고의 원인을 밝히는 것이다. 예를 들면 海洋安全審判院이 해양사고관련자가 없어도 심판부에서 직권으로 수집한 증거자료에 의하여 해양사고의 원인을 규명하는 것도 이러한 이유이다.

2. 요소별 분석

(1) 예정항로의 변경

선장은 사고 당일 뉴기니섬 북쪽연안의 예정항로를 따라 비악섬 북쪽을 향하여 진침로 287도, 속력 약 10노트로 항해 중 사고 당일 12시 30분 남위 01도 18분, 동경 137도 55분 해상에서 침로를 269도로 바꾸면서 예정항로를 비악섬 남쪽으로 변경하였다. 선장은 “이렇게 항로를 변경한 것은 항해거리를 단축시키고 라시섬 남쪽 2마일 해상을 지나는 침로선을 그어 항해의 안전을 도모하기 위한 조치였다”고 주장하나, 첫째, 해도상에 침로선을 그어 비악섬 북방경유 항로와 남방경유 항로를 비교·검토해 보면, 선장의 주장과 달리 예정항로를 비악섬 남쪽으로 변경함으로써 오히려 항해거리는 3마일 정도 늘어날 뿐만 아니라(위 항로변경위치 남위 01도 18분, 동경 137도 55분에서 Valsche Cope까지 비악섬 북측항로는 323마일, 비악섬 남측항로는 326마일 임), 침로선이 사고장소인 라시섬을 지나게 된다. 둘째, 라시섬 남쪽 2마일 해상을 지나는 침로선을 따라 항해하는 경우 선장의 주장과는 달리 라시섬 서방 약 6마일 해역에 분포되어 있는 수심이 낮은 산호초 해역 플라우-플라우 파다이드(pulau-pulau padaido)를 통과해야 하므로 항해상의 위험이 오히려 더 커진다. 셋째, 선장의 위와 같은 주장은 투라기항을 출항하여 목적항인 인도네시아 수라바야항으로 향하여 항로를 선정하는 과정에서 “호주쪽의 직항로 대신 항해거리가 70마일 정도 더 멀어도 뉴우기니아 쪽으로 돌아서 안전하게 항해하겠다”는 뜻의 전문내용과 정면으로 배치된다.

위와 같은 점들을 종합해보면 선장의 항로변경은 고의에 의한 좌초라는 특별한 목적을 달성하기 위해 의도적으로 취한 조치로밖에 볼 수 없다.

(2) 선장이 사전에 사고장소의 수로사정을 파악하고 있었는가의 여부

야요이호가 부산 감천항을 출항하기 5일전인 1997년 2월 28일 작성된 사고항차 야요이호의 용선계약서를 보면, 이 선박의 적하지는 솔로몬제도의 투라기항으로, 양하지는 인도네시아 수라바야(Surabaya)항 또는 필리핀 제너럴 산

토스(General Santos)항으로 되어 있고, 사고해역은 투라기항과 수라바야항의 길목에 위치하고 있으므로 선장은 부산 감천항 출항 전 당연히 사고해역의 해도(영국 해군성 발행3249번 1/500,000축척)를 확보하였을 것이고, 사고장소인 라시섬 부근의 수로사정을 파악하였을 것이다. 선장은 투라기항에서 동 해도를 직접 구입하려고 했으나 해도를 구할 수 없었다고 주장하나, 동 해도는 국내에서도 얼마든지 구할 수 있는 점과 선장이 투라기항에서 동 해도를 구입하려고 했다는 사실을 입증할 수 있는 객관적 증거가 발견되지 않는 점으로 미루어 선장의 주장은 설득력이 없다.

(3) 야요이호의 항해사들이 안전항해에 필요한 해도를 사용하였는지의 여부

사고 당시 야요이 호의 항해사들은 부산 감천항 출항 전, 선장이 확보한 위 영국 해군성 발행의 3249번 해도 대신 발행년도가 오래되고 수로정보가 불충분한 일본판 해도(892번, 1/1,043,000축척)를 선교에 비치하여 항해용으로 사용하고 있었고, 동 해도상에는 사고 장소인 라시섬의 존재가 아주 작은 점 형태로 표시되어 있었으므로, 선장을 제외한 항해사들은 세심한 주의를 기울이지 아니하면 발견하기 어려운 상태였다.

(4) 항해당직 및 기관당직

사고 당시 선장과 기관장은 평소와 달리 같은 당직조에 편성되어 있던 당직자(갑판원 및 기관원)를 항해당직 및 기관당직에 배치하지 않고 본인들이 선교와 기관실을 각각 점유하여 혼자 당직업무를 수행하였다.

(5) 기상상태

사고 당시 기상상태에 관하여 선장은 강한 비바람이 불고 시계가 제로(ZERO)에 가까웠다고 주장하고 있으나, 스이신도 소속 검정인이 작성한 검정 보고서 및 “좌초직후 갑판위는 건조한 상태였고 퇴선명령을 기다리는 동안 갑판 위에 누워있었다”는 2등 기관사의 증언을 종합해보면 기상상태는 양호했던

것으로 판단된다.

(6) 사고해역의 항로표지 및 수로상황

선장의 해사보좌인이 제출한 증거자료(영국 해군성 발행의 3249번해도)와 해양사고구조협회(Salvage Association)이 작성한 항해관련분서 보고서에 의하면 사고 장소인 라시섬은 비악섬으로부터 남동방향으로 약 40마일 떨어진 곳에 위치한 길이 약 1.5킬로미터, 높이 약 172피트 되는 섬이고 이 섬에는 높이 39피트, 광달거리 12마일의 등대가 설치되어 있으며, 이 섬 주위에는 산호초가 널려 있는데 출항시 야요이호의 선미흘수 약 4.8미터를 감안하면 사고당시 야요이호가 좌초를 일으킬 수 있는 수심 약 5미터의 등심선은 라시섬 등대로부터 동방 150미터, 남동방 800미터, 남방 600미터, 남서방 450미터 지점을 연결하는 선으로 이어져 있다.

(7) 좌초전 항해중 선장의 선위확인

라시섬 등대의 광달거리가 12마일인 점, 기상상태가 양호하였던 점, 선장에 대한 제1심 제7회 심판조서 중 “사고당일 21시 50분경 6마일 레인지로 작동하고 있던 레이더 화면상 선수 우현 20~30도 방향 약 6마일 거리에서 섬 두개를 발견하였다”는 뜻의 진술기재 및 야요이호의 침로(269도)와 속력(약 8노트) 등을 종합하여 충돌지점으로 부터 역산하여 항적도를 작성해보면, 선장은 좌초 약 1시간 30분전에 정선수 우현 약 2도방향에서 라시섬 등대불빛을 발견했을 것이고 좌초 약 1시간전 레이더 화면에서 선수 우현 약 30도 방향에 나타난 왓소이(Wamsoi)섬과 우르비나시(Urbinasi)섬을 발견하였으며, 또한 위성항법장치인 GPS도 작동하고 있었으므로 선위를 정확하게 파악하고 있었을 것이다.

(8) 좌초직전 선장이 취한 조치 및 좌초상황

선장에 대한 제1심 제7회 심판조서중 “선수 우현 5도 방향에서 열대지방 원주민이 후레쉬나 램프같은 것으로 비추어 주는 불빛을 보았다”는 뜻의 진술기

재, 선장에 대한 제2심 제1회 심판조서중 “선수 우현 약 30도 방향에서 열대지방의 불빛이나 어선의 불빛으로 여겨지는 불빛을 발견하여 위험을 느끼고 키를 우현쪽으로 돌려 선수가 우선회 하던 중 좌초되었다”는 뜻의 진술기재, 2등 기관사에 대한 증인신문조서중 “좌초당시 주기관은 약 15분 동안 미속진 진상태로 작동되고 있었다”는 뜻의 증언, 선장이 사고 장소인 라시섬의 존재 및 그 위치, 라시섬 등대, 주변해역의 수로상황을 사전에 알고 있었던 점, 현장조사 결과 타(舵)가 우현 10도 정도 돌아간 상태로 멈추어 있고 좌초시 선수가 북동북 방향을 가리킨 점, 선체손상상태, 좌초지점의 해저상태, 좌초시의 충격정도, 사고 당시 야요이호의 침로(269도), 속력(8노트), 이 선박과 크기가 비슷한 선박들의 일반적 선회성능, 선미흘수(4.8미터)를 감안하여 이 선박이 좌초를 일으킬 수 있는 사고해역의 수심 5미터 등심선 모양을 토대로 작성한 항적도 결과를 종합하여 판단해 보면, 선장은 라시섬 해안에 선박을 고의로 좌초시키기 위해 좌초 약 3분전 라시섬 등대 남방 약 800미터 해상에서 키를 우현쪽으로 돌려 선체가 라시섬해안으로 향하도록 하는 한편 주기관을 미속으로 감속하였다. 선장의 이와 같은 조치에 따라 선체는 서서히 우회두를 하면서 미속으로 감속된 상태로 라시섬 해안쪽으로 진행하게 되었고 사고당일 22시 55분경 라시섬 등대 남남서방 거리 약 450미터 지점에서 선수가 동북동방향을 향한 채 선수측 선저부가 가벼운 충격과 함께 부드러운 산호초에 좌초되었다.

선장은 “좌초직전 선수 우현 30도방향에서 발견한 불빛이 열대지방 원주민이 비추어 주는 불빛이거나 어선의 불빛으로 여기고 위험을 피하고자 그 불빛이 있는 쪽으로 선수를 돌렸고 좌초후에 그 불빛이 라시섬 등대 불빛으로 확인하였다”고 주장하나 광달거리 12마일(약 22킬로미터)이나 되는 고풍력의 등대불빛을 열대지방 원주민이 비추어 주는 등불이나 어선의 불빛으로 오인한다는 것은 해상경험법칙상 이를 인정할 수 없을 뿐만 아니라, 사고 당시 야요이호의 항적도 검토결과 등대불빛을 선수 우현 30도 방향에서 발견한 시각에는 본선이 라시섬 등대로부터 약 1,600미터, 좌초위치로부터는 약 1,700미터나 떨어진 곳에 있었으므로 불빛을 발견하고 우전타 하더라도 도저히 좌초에 이를 수 없다. 가사 선장이 주장하는 바와 같이 좌초직전 선수 우현쪽에서 발견한 불빛이 원주민이 비추는 등불이건 또는 어선 불빛이건 또는 실제 라시섬 등대

불빛이건 간에 해상경험법칙에 비추어보면 그러한 불빛이 있는 곳은 항행상 위험이 있는 곳이고 그러한 위험이 있는 쪽으로 선수를 돌려 선박을 진행시키는 행위는 선장이나 항해사가 위험을 피하기 위해 취하는 통상적인 피항동작이 아니므로 좌초할 것이라는 결과를 예측하고 취한 고의적인 행위로 인정할 수밖에 없다.

(9) 좌초 후 선장이 취한 조치

좌초 직후 선장은 투묘에 의한 선체고정, 탱크 사운딩을 통한 선체손상 및 침수확인, 구조요청 등 선박을 구조하기 위한 적극적인 노력을 하지 않았을 뿐만 아니라, 오히려 퇴선준비를 서두르고 선원들과 함께 술을 마시고 카드놀이로 일관하다가 날이 밝자 다른 선원들과 함께 퇴선하였다. 또한 기관실이 침수되는 상황에서 침수부위확인, 배수작업 등의 안전조치를 강구하지 아니하고 서둘러 퇴선 준비작업을 하도록 지시하였다.

(10) 좌초 당시 기관실이 침수된 경위

선체외판, 선저, 선미관 계통에 기관실 침수를 일으킬 수 있는 손상이 없는 상태에서 기관실로 해수가 유입되어 기관실이 침수된 점, 잠수부를 동원한 현장 조사결과 기관실내 좌·우현 양측 해수흡입구 밸브(킹스틴 밸브)가 열려있는 상태에서 좌현측 해수흡입구 여과기 뚜껑이 열려있는 점, 좌현측 여과기 뚜껑의 고정장치인 나비형 볼트·너트 6개중 4개가 완전히 풀려 있고 이들의 나사산은 상태가 모두 양호한 점, 여과기 뚜껑의 고정장치인 나비형 볼트·너트는 공구를 사용하여 인위적으로 풀어내지 않는 한 선체의 충격이나 진동으로는 열리지 않는 구조로 되어 있는 점, 해상경험법칙상 기관실내 해수계통의 배관은 좌초시의 선체충격이나 진동으로 기관실 침수사고를 일으킬 정도의 손상을 받지 않는 점, 기관장이 혼자 기관당직에 임하고 있을 때인 사고 당일 22시 53분경(좌초 약 2분전) 기관실이 침수되기 시작하였고 기관장은 당직시간 중 기관실을 떠난 사실이 없는 점들과 함께 냉각수와 위생용 해수 공급 등을 목적으로 킹스틴 밸브를 항상 개방해 두는 상태에서 해수흡입구 여과기 뚜

경이 개방되면 기관실이 침수된다는 결과를 예상할 수 있는 점을 종합하여 논리적으로 판단해 보면, 사고당시 기관실 침수를 일으킨 해수는 해수흡입구 밸브(킹스턴 밸브)와 뚜껑이 열린 좌현측 해수흡입구 여과기를 통하여 기관실로 유입되었고, 동 여과기 뚜껑은 혼자 기관당직을 서고 있던 기관장이 좌초 직전 고의로 열었다고 인정할 수밖에 없다.

(11) 사고당시 기관장이 취한 조치

기관장은 좌초 직전 선장의 지시에 따라 전속전진으로 운전 중이던 주기관을 미속으로 감속하여 약 15분 후에 정지시켰고, 기관실이 침수되는 상황에서 침수부위 확인, 펌프를 이용한 배수작업 등의 선박을 구조하기 위한 노력을 커녕 멍한 자세로 기관실 컨트롤 룸 앞에 서 있다가 기관실 이상을 감지하고 기관실로 달려온 1등 기관사를 포함한 기관부 선원들을 기관실 밖으로 쫓아내거나 서둘러 퇴선준비작업을 지시하였다. 기관장의 이와 같은 행위는 기관실 침수가 동인의 고의에 의한 것이라는 것을 대변하고 있다.

(11) 항해일지, 기관일지 및 사고당시 사용해도의 행방

좌초사건의 결정적인 증거자료가 될 수 있는 항해일지, 기관일지 및 사고당시 사용해도가 심판과정에서 제출되지 아니하였다. 선장과 기관장은 퇴선 과정에서 이것들이 분실되었다고 주장하나, 좌초 후 선원들이 퇴선할 때까지는 무려 6시간이상의 시간적 여유가 있었고 좌초 다음날 05시~07시에 사이 약 2시간에 걸쳐 선원들이 퇴선하는 과정에서 이것들을 챙기지 못할 만한 사유가 있었다는 객관적인 증거는 발견되지 않았다. 퇴선시 선원의 상무로서 필히 지참해야 할 위 증거자료들을 선장과 기관장이 심판정에 증거로 제출하지 못하는 것으로 미루어 이들의 주장을 뒷받침할 수 있는 근거가 없는 것이나 다름없고 오히려 사고의 고의성에 대한 개연성을 높여주고 있다.

3. 원인고찰

(1) 사고의 고의성 여부

선박의 좌초와 관련하여 보면, 선박이 해상에서 안전하게 항해하기 위해서는 선박의 크기 및 성능, 주변해역의 선박통항량, 수심, 기상, 해상 상태 등을 종합적으로 검토하여 육지나 섬으로부터 안전거리를 충분히 유지하면서 통과하도록 항로를 선정하고 침로를 결정해야 함에도 앞서 기술한 해양사고사실, 증거 및 원인분석에서 밝힌 바와 같이 선장은 사고장소인 라시섬의 존재와 그 위치, 주변해역의 수로정보를 미리부터 알고있는 상태에서 사고당일 12시 30분경 남위 01도 18분·동경 137도 55분 위치에서 비악섬 북쪽으로 향하던 예정항로를 변경하여 사고장소인 라시섬을 향하여 진침로 269도로 변침한 후 그대로 진행을 계속하였고, 라시섬 등대 남방 약 800미터 해상에 이르러 선수를 우현쪽으로 돌려 선체를 등대가 있는 라시섬 해안쪽으로 접근시켰다. 항해술과 해상경험법칙에 비추어 보면 선장의 위와 같은 행위는 안전항해를 위하여 취하는 통상적인 행동이 아니고 선박이 좌초한다는 결과를 미리 예측하고 고의로 취한 행동으로 인정할 수밖에 없다.

선박의 침몰과 관련하여 보면, 선체는 부드러운 산호초 위에 가볍게 좌초되었으며, 사고 후 현장조사를 통하여 밝혀진 바와 같이 기관실 침수를 일으킬 수 있는 선체 파공이나 선미관 손상 등은 발견되지 아니 하였고, 해수흡입구 여과기 뚜껑은 선체의 진동이나 충격으로는 열리지 않는 구조임에도 좌현 해수흡입구 여과기 뚜껑이 좌현 해수흡입구 밸브(킹스턴 밸브)와 함께 열려있었다. 해상경험법칙과 물리법칙에 비추어 기관실 해수 흡입구 밸브가 열린 상태에서 해수흡입구 여과기 뚜껑을 열게 되면 기관실이 침수된다는 결과를 예측할 수 있는 상태에서 기관장은 좌초·기관실 침수 당시 기관실에서 혼자 당직을 서고 있을 때 기관실이 침수되었고 주기관 이상과 기관실 침수소식을 듣고 달려온 선원들에게 방수·배수작업 등 응급조치 대신 기관실을 떠나도록 명령하였다. 좌초당시 기관실내 해수배관이 파열될 정도의 선체충격이나 진동은 없었다. 왜냐하면 취침 중이던 선원들이 전혀 충격이나 진동을 감지하지 못할 정도로 선체는 부드러운 산호초 위에 가볍게 좌초되었으며, 해상경험법칙에 비추어 보면 가사 좌초시 선체가 심한 충격을 받는다 하더라도 기관실 침수사고를 일으킬 정도로 해수 배관이 파손될 가능성은 없기 때문이다. 위와 같은 사실을 종합하여 판단하건 데 사고 당시 기관장은 기관실을 침수시켜 선체를

침몰시킬 목적으로 좌현측 해수흡입구 여과기뚜껑을 고의로 개방하였고 이로 인해 배 바깥에 있는 높은 압력의 해수가 기관실로 유입되었다고 인정할 수밖에 없다.

(2) 사고의 원인판단

이 침몰 사건은 어획물 운반선 야요이호가 부산 감천항을 빈배로 출항, 솔로몬 투라기항에서 냉동어 약 850톤을 적재하고 인도네시아 수라바야항으로 항해하던 중 1997년 4월 7일 12시 30분경 남위 01도 18분·동경 137도 55분 해상에서 선장이 선박을 고의로 좌초시킬 목적으로 비악섬 북쪽으로 향하던 예정항로를 변경하여 사고장소인 라시섬쪽으로 직향한 데 이어 라시섬 등대 남방 약 800미터 해상에 이르러 선수를 우현쪽으로 돌려 라시섬 해안쪽으로 선체를 고의로 접근시켜 발생한 것이다.

선체가 좌초 후 침몰된 것은 좌초직전 기관장이 좌현측 해수흡입구 여과기 뚜껑을 고의로 개방함으로써 뚜껑이 열린 여과기를 통하여 다량의 해수가 기관실로 유입되어 기관실이 침수되었고 이로 인해 선미측이 무거워진 선체가 밀물시 경사진 해저면을 따라 선미쪽으로 미끄러지면서 전복되어 발생한 것이다.

(3) 선주의 공모여부

사고당시 이 선박은 선가(약 11억원) 보다 2배가 넘는 약 25억원의 보험에 부보되어 있었던 점과 선장과 기관장이 고의로 좌초·침몰시킨 점으로 미루어 이 선박의 선주가 이들 선장·기관장과 공동 모의하거나 좌초 계획을 묵시적으로 동의하는 방법 등을 통하여 이 좌초사건 발생의 원인을 제공하였을 가능성을 배제할 수 없다.

第2節 야요이호 坐礁事件 裁決에 대한 訴訟

I. 行政訴訟進行狀況

1. 訴提起의 趣旨

해양사고관련자 중 선장 및 기관장은 어획물운반선 야요이호 좌초사건에 대한 中央海洋安全審判院의 재결에 불복하여 中央海洋安全審判院長을 피고로 大法院에 訴를 제기하였는데 관련청구취지를 살펴보면, 중앙해양안전심판원 1998. 6. 15 자 중해심 재결 제98-15호 『어획물운반선 야요이 호 좌초사건』 재결 중 “이 좌초사건은 항해 중 선장이 예정항로를 변경하여 라시섬 해안에 선체를 고의로 접근시켜 발생한 것이다. 좌초 후 선체가 침몰된 것은 기관장이 기관실내 해수흡입구 여과기 뚜껑을 고의로 열어 기관실이 침수되어 발생한 것이다. 선장의 2급 항해사 면허를 取消한다. 기관장의 2급 기관사 면허를 取消한다”라는 부분을 取消한다라는 판결을 구하였다.

2. 訴의 進行

원고측은 이 사건 좌초사건이 단순한 운항과실에 기인한 것임에도 中央海洋安全審判院이 부당한 재결을 하였다는 주장을 하였고, 이에 대하여 피고인 中央海洋安全審判院長은 審判過程에서 채택된 각종 증거자료를 토대로 작성한 답변서와 준비서면을 통하여 海洋安全審判의 정당성과 적법성을 입증할 수 있는 변론을 하였으며, 大法院은 5회에 걸친 공판 끝에 1999년 8월 20일 中央海洋安全審判院의 재결이 정당하다고 판결하였다.

3. 大法院의 判斷

대법원은 원인규명재결의 취소청구에 대하여 「해양안전심판법 제74조 제1항에 규정한 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴는 行政訴訟의 일종으로서 行政處分の 取消訴訟에 속하는 것이므로, 訴의 대상이 되는 재결의 내용도 行

政廳의 권력적 行政行爲와 같이 국민의 권리의무를 형성하고 제한하는 효력을 갖는 내용이어야 하나, 원 재결중 원인규명재결 부분은 해양안전심판법 제5조 제2항 및 제3항에서 규정한 소정의 징계재결이나 권고재결과는 달리 그 자체로서는 국민의 권리의무를 형성하거나 확정하는 효력을 가지는 행정처분에 해당하지 아니한다.⁶⁾ 따라서 이 사건 소중 원인규명재결의 취소를 구하는 부분은 행정처분에 해당하지 않는 재결을 취소소송의 대상으로 한 것이어서 부적법하다고 할 것이다」고 판시하면서 原因糾明裁決 取消事件은 각하하였다. 또한 懲戒裁決 取消事件에 대하여 대법원은 해양사고의 발생경위에 대하여 구체적으로 살핀 다음, 「이 사건 선박 좌초 무렵의 양호한 기상상태와 정상적으로 작동되고 있던 레이더 등 항해장비에 비추어, 이 사건 선박 좌초사고가 일어날 만한 특별한 사정이 존재하지 아니하였던 점, 원고 선장이 별다른 이유 없이 당초 예정했던 비악섬 북쪽항로를 따라 순조롭게 운항하던 이 사건 선박의 항로를 좌초지점을 지나도록 변경한 후 특별한 이유 없이 그 당시의 항해당직자를 내려보낸 다음 혼자서 항해당직을 썼고, 원고 기관장 역시 혼자 기관당직을 썼던 점, 선박에 승선 중이었던 기관장 등 다른 선원들은 좌초당시 특별히 큰 진동을 느끼지도 못하였던 점, 선박에 대한 수중조사 결과 누군가에 의해 인위적으로 열린 해수 흡입구 여과기 뚜껑 외는 해수유입의 원인이 될만한 선체파손 등을 발견할 수 없는 데다 해수펌프밸브가 잠겨져 있었던 점, 원고들이 선박침몰시 해수유입지점의 확인과 유입된 해수배출 등 당연히 취해야 할 조치를 하지 아니한 채 해수유입원을 선저파공으로 인한 것으로 서둘러 단정하여 선박구조조치를 포기한 다음, 퇴선할 때까지 선원들로 하여금 갑판위에서 술을 마시고 놀게 하는 등 상식에 어긋나는 행동을 한 점, 이 사건 선박에 대하여 선체가액을 훨씬 초과하는 금액을 보험금으로 한 보험계약이 체결된 점 등에 비추어 보면, 이 건 선박의 좌초·침몰사건은 원고들이 의도적으로 야요이호를 라시섬 연안으로 접근시켜 좌초시킨 다음 기관실 내부에 있던 해수흡입구 여과기 뚜껑을 열어 그곳으로 해수가 유입되게 하여 침몰시킨 것으로 추단할 수 있다. 이와 같이 원고들이 고의로 선박을 좌초·침몰시킨 점에 비추어 볼 때, 원고들의 위 행위를 원인으로 하여 원고들의 해기사면허를 取消한 원 재결의 징계처분은 적정하다고 아니할 수 없고, 원 재결중

6) 대판 1996. 11. 8. 선고 96추77판결; 대판 1995. 2. 28. 선고 93추137 판결 참조.

징계재결부분에는 어떠한 위법이 있다고 할 수 없다」고 판시하면서 중해심 재결의 징계처분은 적정하여 어떠한 위법도 없다는 이유로 懲戒裁決 取消事件을 기각하였다.⁷⁾ 또한 원고들이 위 본안 소송 제기시 함께 신청한 재결집행정지신청에 대하여도 대법원은 같은 날짜에 그 이유가 없다고 이를 기각하였다.

II. 關聯 民 · 刑事 事件 進行狀況

1. 關聯民事事件 進行狀況

원고인 보험자(현대해상화재보험 주식회사 및 제일화재해상보험 주식회사)는 1997년 11월 18일 서울民事法院에 “원고들과 피고(D상운 주식회사) 사이에 1996년 7월 31일 체결된 선박보험계약과 관련하여, 선박 야요이 호가 1997년 4월 7일 인도네시아 연안 비약섬 50마일 해상에서 좌초, 침몰함으로 인한 원고들의 피고에 대한 보험금지급채무는 존재하지 아니함을 확인한다”는 취지의 채무부존재확인소송을 제기하였고, 「中央海洋安全審判院의 裁決結果」를 입증자료로 준비서면(변론서)을 작성하여 제출하였다.

이에 반하여 피고는 “원고 현대화재해상보험 주식회사는 1,750,000,000원, 원고 제일화재해상보험 주식회사는 750,000,000원 및 각 이에 대한 1997년 4월 8일부터 이 사건 반소장 부분 송달일까지 연 6%, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지 연 25%의 각 비율에 의한 돈을 피고에게 지급하라”는 취지의 반소를 같은 法院에 제기하였다.

이 사건 訴訟에서 서울지방법원(제21민사부)은 1998년 10월 14일 “이 사건 야요이호의 좌초 및 침몰은 선장, 기관장 등이 의도적으로 이 사건 선박을 라시섬 연안으로 접근시켜 좌초시킨 후 기관실 내부에 있던 해수흡입구를 개방하여 그곳으로 해수가 유입되게 하여 침몰시킨 것이고, 선장, 기관장 등이 한 이 사건 선박의 고의 침몰과 관련한 일련의 행동들은 그들이 피고인 선주 D상운 주식회사와 공모하거나 피고가 이를 묵인하는 등의 사정이 없었다면 도저히 있을 수 없는 일이다. 따라서 선박 야요이호가 1997년 4월 7일 인도네시아 연안 비약섬 50마일 해상에서 좌초, 침몰함으로 인한 원고들의 피고에 대

7) 대판 1999. 8. 20. 선고 98추 33 판결.

한 보험금지급채무는 존재하지 아니한다”는 취지의 판결을 하였다.

이 판결에 불복한 피고 D상운 주식회사는 서울고등법원에 항소하였으나, 서울고등법원(제12민사부)은 “원심판결은 정당하다”라고 판시하면서 항소를 기각하였고, D상운 주식회사는 大法院에 상고 하였으나 大法院은 1999년 11월 9일 원심판결이 정당하다며 상고를 기각, 원심판결을 확정하였다. 이는 해양사고에 대한 비전문가인 사법부가 海洋安全審判院의 전문성을 인정한 것일 뿐만 아니라 特別行政審判制度인 海洋安全審判制度에 대하여 적법성과 정당성을 인정함으로써 이 사건을 계기로 海洋安全審判院의 위상과 역할이 크게 제고되었으며, 해양사고가 民事訴訟으로 진행되는 경우 海洋安全審判院의 재결이 결정적인 영향을 미치게 되었다.

2. 關聯刑事事件 進行狀況

현대해상화재보험주식회사는 1997년 6월 13일 야요이 호의 선장, 기관장 및 선주를 각 사기 및 고의선박매몰혐의로 부산지방검찰청에 고소하였고, 부산지방검찰청에서는 이들의 혐의를 인정할 만한 증거가 없다는 이유로 무혐의 처분을 하였으나, 현대해상화재보험주식회사는 이에 불복하여 부산고등검찰청에 抗告하면서 中央海洋安全審判院의 재결을 입증자료로 抗告人 의견서를 작성하여 제출하였고, 부산고등검찰청에서는 抗告人의 抗告를 받아들여 부산지방검찰청에 재수사명령을 내렸다.

第3章 行政審判制度와 海洋安全審判

第1節 一般行政審判

I. 行政審判의 意義

行政審判이라 함은 行政法上的 法律關係에 대한 法的 分爭을 사법부의 법원이 아닌 정부소속의 行政機關이 행하는 行政爭訟節次(審理 및 判斷)를 말한다. 넓은 의미의 行政審判이란 行政上 法律關係의 분쟁을 行政機關이 審理·裁決하는 行政爭訟節次를 말하는데 行政上の 법률관계에 관하여 분쟁이 있는 경우에 당사자의 청구에 의하여 그 분쟁을 공정히 해결하기 위한 行政機關의 審判制度(實質的 行政審判)와 行政作用을 신중히 하기 위하여 行政機關에서 행하는 사전절차를 포함한다. 그리고 넓은 의미에서의 行政審判에는 특수한 행정심판으로서 特許審判, 海洋安全審判, 監査院再審議決定, 國家賠償金決定 및 徵發補償金査定 등이 포함되는데 이에 일반적 행정쟁송의 법리가 그대로 적용되지는 아니한다.⁸⁾

좁은 의미의 行政審判은 實質的 行政審判만을 뜻하며 보통 行政審判이라고 할 때에는 이런 의미로 사용된다.⁹⁾ 行政審判은 略式爭訟의 하나로서 좁은 의미로는 抗告審判만을 뜻하기도 한다.

行政審判은 법적 분쟁해결의 성질을 갖는 廣義의 裁判의 일종이기는 하나, 그것은 行政節次이고 司法節次는 아니며,¹⁰⁾ 行政審判의 裁決은 그 자체가 行政作用의 하나로서 行政行爲的인 성질을 갖는다.

行政審判法上的 行政審判의 의미는 行政廳의 違法 또는 不當한 處分 그 밖에 공권력의 行使·不行使 등으로 인한 權利 또는 利益을 侵害당한 국민의 救濟請求를 행정심판절차를 통하여 直近上級行政機關, 당해 행정청 또는 감독·상급행정기관이 심리·재결하는 것을 말한다.¹¹⁾

8) 姜儀中, 「行政法講義」(서울: 敎學研究社, 2000), 427쪽.

9) 李鳴九, 「行政法原論」(서울: 大明出版社, 1990), 413쪽.

10) 洪井善, 「行政法原論(上)」(서울: 博英社, 2000), 686쪽.

11) 행정심판법 제1조에서는 행정심판법의 목적을 “행정심판절차를 통하여 행정청의 위법 또는 부당한 처분 그밖에 공권력의 행사·불행사 등으로 인한 국민의 권리

II. 行政審判의 法的 地位

憲法上 行政事件에 대한 裁判權은 司法權의 범주에 속하는 것이나 그것은 결코 行政事件에 대한 行政機關의 審理·判斷, 즉 行政審判을 배척하는 것은 아니다. 오히려 行政事件의 전문성·기술성을 고려하고 行政廳의 자율성을 존중하는 관점에서 볼 때 行政訴訟의 前段階的 절차로서 行政審判制度의 확립이 요청된다고 할 수 있다. 우리 憲法은 “재판의 前審節次로서 行政審判을 할 수 있다. 行政審判의 절차는 법률로 정하되 司法節次가 준용되어야 한다”(憲法 제 107조 제3항)라고 하여 行政審判의 근거를 명시함과 동시에 行政審判에는 司法節次가 준용되어야 함을 규정하고 있다.

行政事件에 관한 재판에 있어서 우리 나라는 英美式 司法制度國家主義(司法國家)를 취하여 행정법원이 사법부의 관할에 속하므로 행정재판소가 행정부의 관할인 프랑스 등 行政制度國家(行政國家)와는 다른 제도를 취하고 있다.

III. 行政審判의 必要性

行政審判은 略式爭訟節次임에도 불구하고 私人의 權利保護, 行政의 自己統制 및 法院의 負擔緩和라는 3가지 관점 하에서 行政의 適法性·合目的性의 원칙의 실현에 기여한다.¹²⁾

1. 私人의 權利保護

行政審判에서 분쟁의 대상인 行政決定은 行政訴訟節次와 달리 모든 방면에서 심사가 이루어진다. 말하자면 行政審判節次에서는 기존의 行政決定은 적법성외에 합목적성에 대한 통제까지 이루어지며 이를 통하여 사인의 권리는 보호를 받게 된다.

또는 이익의 침해를 구제하고, 아울러 행정의 적절한 운영을 기함에 있다”고 규정하고 있다.

12) 洪井善, 앞의 책, 688쪽.

또한 行政審判은 行政訴訟에 비하여 보다 신속하게 이루어질 뿐만 아니라 쟁송과정에서 비용이 거의 들지 아니하므로 사인의 권리보호에 보다 효과적인 면도 갖는다. 따라서 行政審判이 行政機關에 의한 판단이라고 하여도 사인의 권리보호의 기능을 결코 경시할 수는 없다.

2. 行政의 自己統制

行政制度國家에서 전통적으로 행해지고 있는 行政審判制度는 實質的 行政爭訟制度이다. 우리 나라에서는 行政權이 司法權으로부터의 독립이라는 정치적 이유에서 그 필요성을 엿볼 수 있다. 行政制度의 發祥地인 프랑스에서 볼 수 있는 바와 같이 行政作用에 대한 適法·妥當性의 통제를 立法機關이나 司法機關의 직접적인 개입을 배제하고 行政機關이 過誤를 자기반성에 의해 자율적으로 시정하는 것이 권력분립의 원칙이라는 것이다.

더욱이 행정의 복잡하고 專門化한 오늘날에는 行政作用에 대한 제1차적 통제에는 司法府나 立法府 등 他部の 관여 없이 자율성이 보장되는 것이 합리적이라고 볼 수 있다.¹³⁾ 따라서 앞서도 언급한 바와 같이 우리 나라 헌법은 행정사건의 특수성에 비추어 行政訴訟의 前審節次로서 행정심판을 행할 수 있는 明文規定을 두고 있는 것이다.

行政審判은 違法 또는 不當한 行爲를 피하기 위하여 다툼이 있는 행정결정의 適法性·合目的性을 行政廳(處分廳·裁決廳) 스스로가 다시 한번 審査하는 기회를 의미하므로 行政審判은 行政權에 의한 行政作用을 行政權 스스로 통제하는 것, 즉 자율적 통제를 의미한다.

이러한 관점에서 볼 때 行政審判은 行政內部的인 적법성통제·합목적성통제를 위한 기회로 이해되며, 行政權의 자율적 통제는 권력분립의 원칙에 바람직한 현상이다. 行政의 자기통제기능은 行政審判의 중심적인 기능이다.

3. 法院의 負擔緩和

行政事件에 대하여 바로 司法府의 法院에 訴訟을 제기하지 아니하고 그 대

13) 姜儀中, 앞의 책, 428쪽.

신 행정기관의 行政審判을 거칠 수 있도록 하고, 아울러 行政審判을 통해 사인이 만족하게 되면, 法院은 그만큼 訴訟業務上의 부담을 덜게 되며 이러한 부담완화는 法院으로 하여금 一般訴訟事件에 전념할 수 있게 한다.

특히 法院의 업무가 輻輳하고, 국가예산의 한계로 인해 法院組織의 확대가 용이하지 않는 우리 현실에 비추어 보아도 行政審判의 訴訟經濟的 기능은 특히 중요한 의미를 갖는다.

法院의 부담 완화는 行政의 자기통제기능으로부터 파생되는 기능으로 이해될 수 있다. 여기에다 行政이 고도로 복잡화함에 따라 수많은 사회적, 경제적 문제의 해결은 專門性和 技術性을 요구받고 있으므로 一般法院은 이러한 專門的, 技術的인 문제의 처리에는 적합하지 아니한 점이 많다. 따라서 적어도 行政爭訟의 1차적인 단계에서는 專門的, 技術的인 문제의 처리에 적합하여 탄력성을 가지고 있는 行政廳으로 하여금 그에 관한 분쟁을 審判하도록 하여 司法機能을 보충토록 함으로써 法院의 부담을 덜 수 있게 된다.

전통적으로 司法國家主義를 취하고 있는 英美法係國家에서도 司法府에 의한 통일적인 법의 지배를 자랑하였지만, 현대에 와서 각종의 行政審判機關(Administrative Tribunals)에 의한 準司法的인 行政節次의 급속한 발전을 보게 되었다.¹⁴⁾ 행정심판은 일반적으로 각종의 행정심판위원회로서 심판기관의 독립성이 보장되며, 審理節次는 司法節次와 유사한 절차(口述辯論主義·聽聞·審理公開 등)가 취하여지고 있다. 또한 事實問題에 대한 행정기관의 調查와 判斷을 행정청의 事實認定에 일종의 自己完決性을 인정하는 의미에서의 행정의 終局性·實質的 證據法則이 인정되고, 司法審查에서도 이것이 존중되는 경향이 있다.

行政審判의 존재이유에 대해 大法院은 다음과 같이 判示하고 있다. “行政審判을 먼저 거치도록 한 것은 行政官廳으로 하여금 그 行政處分을 다시 檢討하게 하여 시정할 수 있는 기회를 줌으로써 行政權의 자주성을 존중하고 아울러 訴訟事件의 폭주를 피함으로써 법원의 부담을 줄이고자 하는 데 그 취지가 있다.”¹⁵⁾

14) 姜儀中, 앞의 책, 428쪽.

15) 대판 1988. 2. 23. 87누704.

IV. 行政審判의 種類

1. 實質的 審判 · 形式的 審判

實質的 審判은 實質的 爭訟으로서의 審判을 말하고, 形式的 審判은 形式的 爭訟으로서의 審判, 즉 行政節次로서의 行政審判을 말한다. 한편 학자에 따라서는 실질적 의미의 行政審判을 넓게는 行政廳이 일정한 공법적 결정을 함에 있어서 거치는 準司法的 모든 절차로, 좁게는 行政機關이 裁決廳이 되는 行政 爭訟節次로 파악하며, 형식적 의미의 行政審判을 行政審判法의 적용을 받는 行政審判으로 파악하기도 한다. 형식적 의미의 行政審判을 制度的 意味의 審判이라 부르기도 한다.

2. 主觀的 審判 · 客觀的 審判 · 特殊審判

主觀的 審判이란 行政作用과 관련하여 자기의 권리(法律上 利益)의 보호를 위해 제기하는 審判을 말하고, 客觀的 審判이란 공익에 반하는 行政作用의 시정을 구하는 審判을 말하며, 特殊審判이란 원칙적으로는 主觀的 審判의 한 유형으로서 一般行政이 아닌 전문적인 지식과 기술을 요하는 특수한 行政作用을 대상으로 하는 審判을 말한다.

主觀的 審判은 抗告審判과 當事者審判으로, 客觀的 審判은 民衆審判과 機關審判으로 구분되며, 特殊審判으로는 特許審判과 海洋安全審判 등을 들 수 있는데 이들 特殊審判에는 行政審判法의 적용이 제한된다.¹⁶⁾

主觀的 審判 · 客觀的 審判 · 特殊審判을 모두 합하여 넓은 의미의 行政審判, 主觀的 審判과 客觀的 審判을 합하여 좁은 의미에서의 行政審判이라고 부르기도 한다.

3. 抗告審判 · 當事者審判

양자는 모두 主觀的 審判에 해당하나, 抗告審判이란 기존의 違法, 不當한 處

16) 洪井善, 앞의 책, 690쪽.

分の 시정을 구하는 審判을 말하고, 當事者審判이란 行政法關係의 形成・存否에 관한 분쟁이 있을 경우에 일정한 기관에 그의 裁決을 구하는 審判을 말한다. 當事者審判은 始審的 審判이다.

4. 行政審判法上 行政審判, 異議申請, 특수한 行政審判

抗告審判은 다시 여러 종류로 구분이 가능하고 이를 크게 나누면 ① 行政審判法上 行政審判은 원칙적으로 處分廳의 直上級行政廳에 대하여 제기하는 경우를 말하는데 取消審判, 無效等確認審判, 義務履行審判으로 구분하며, ② 異議申請은 處分廳에 대하여 제기하는 경우를 말하는데 이는 實定法上 不服申請, 訴願, 再審査請求 등으로 불리기도 한다. 異議申請과 抗告審判이 동시에 인정되는 경우에는 양자가 先後關係에 놓이는 것이 일반적이겠으나, 선택적인 관계에 놓일 수도 있다. ③ 특수한 行政審判은 特許法, 海洋安全審判法 등 특별법에 따른 審判을 말한다.

5. 取消審判・無效等確認審判・義務履行審判

이것은 行政審判法上 규정하고 있는 行政審判의 종류이다(行政審判法 제4조). 取消審判이란 行政廳의 違法 또는 不當한 處分の 取消 또는 변경을 하는 審判을 말한다. 이 심판의 주된 목적은 公定力이 있는 處分の 效力을 取消하는 데 있고, 청구기간을 제한하는 데 있다. 取消審判은 行政審判 가운데 대표적인 것이므로 取消審判을 중심으로 각 節次的 規定이 제정되어 있다.

종래 取消審判의 성질에 관하여는 形式的 爭訟說과 確認的 爭訟說로 견해가 나뉘어 있었다. 形式的 爭訟說은 일정한 法律關係를 성립시킨 處分の 效力을 다투어 處分の 取消 또는 變更을 통하여 그 法律關係를 消滅 또는 變更하는 形式的 性質의 심판으로 본다. 確認的 爭訟說은 위법한 처분을 원칙적으로 무효인 것으로 보는 견해를 뒷받침하고 있다. 그러나 形式的 爭訟說이 통설·판례이다.¹⁷⁾ 取消審判의 裁決(행정심판법 제32조 제1항, 제2항, 제3항)은 形式的 裁決과 履行的 裁決(處分廳에게 취소 또는 변경을 명하는 경우)이 있을 수 있

17) 姜儀中, 앞의 책. 431쪽.

다.

無效等確認審判이란 行政廳의 처분의 효력유무 또는 存在與否에 대한 확인을 하는 審判(행정심판법 제4조 제2호)을 말하는데 이 심판의 성질에 관하여도 確認的 爭訟說, 形式的 爭訟說 및 準形成的 爭訟說 등으로 견해가 갈린다. 우선 確認的 爭訟說은 적극적으로 처분을 소멸시키기 위한 것이 아니라 當然無效 또는 不存在 이거나, 유효하게 존재하는 처분의 效力有無나 존재여부를 그대로 공권적으로 確認·宣言하는 데 그치는 確認的 爭訟에 속한다는 것이다. 이에 반해 形式的 爭訟說은 無效事由인 瑕疵와 取消事由인 瑕疵의 상대성을 전제로, 無效等確認審判제도 결국 행정권에 의한 작용의 효력관계를 다루는 것으로 본질적으로는 形式的 爭訟의 성질을 가진다는 것이다.

이러한 견해들에 대하여 準形成的 爭訟說은 實質的으로는 確認的 爭訟인 것이나 形式的으로는 處分の 效力의 有無 등을 직접 심판의 대상으로 한다는 점에서 形式的 爭訟으로서의 측면도 함께 지닌 것으로 보는 견해로 통설적인 견해이다.¹⁸⁾ 無效等確認審判의 재결(행정심판법 제32조 제4항)은 그 效力이 당사자에게만 미치는 것이 원칙인 取消判決이나, 그 대상인 處分の 性質上 사사로운 개인 사이의 法律關係를 확인의 대상으로 하는 것과는 달리, 確認裁決은 제3자에게도 그 效力이 미친다고 해석한다.¹⁹⁾ 이 심판에는 구체적으로 無效等確認審判·有效確認審判·失效確認審判·存在確認審判이 포함된다. 無效等確認審判에는 심판청구기간 및 事情裁決에 대한 규정이 적용되지 아니한다(행정심판법 제18조 제7항, 제33조 제3항).

義務履行審判이란 行政廳의 違法 또는 不當한 拒否處分이나 不作爲에 대하여 일정한 處分을 하도록 하는 審判(행정심판법 제4조 제3호)을 말한다. 행정소송법에서는 不作爲違法確認訴訟을 인정하는 데 그친 반면에 行政審判法에서는 이것을 制度化하였다는 것에서 行政審判法의 가장 두드러진 특색으로 볼 수 있다. 義務履行審判은 消極的 行政作用을 대상으로 하는 것이기 때문에 確認請求期間의 制限을 받지 아니한다(행정심판법 제18조 제7항). 義務履行審判은 履行爭訟(종전의 給付爭訟)으로서의 성질을 가지며 義務履行審判에서 認容裁決은 裁決廳을 羈束한다(행정심판법 제37조 제2항).

18) 姜儀中, 앞의 책, 430쪽.

19) 대판, 1982. 7. 27. 82다173.

第2節 特別行政審判으로서의 海洋安全審判

I. 海洋安全審判制度의 沿革

海洋事故에 대한 海洋安全審判制度는 民事·刑事裁判과 같이 고대로부터 각 민족이 보편적으로 가지고 있었던 것이 아니고 近世에 들어 機械文明과 함께 海洋國家에서 발달한 특별한 裁判制度이다. 海洋安全審判은 각 國의 實定法이 달라 일률적으로 그 概念을 定義하기 어렵지만 공통적인 요소를 모아 굳이 이를 정의하자면 「海洋安全審判은 일정한 國家機關이 구체적으로 발생한 海洋事故의 原因을 재판의 방법에 의해서 審理·判斷하는 法律制度」라고 할 수 있다.²⁰⁾

우리 나라의 海洋安全審判制度는 해방전의 海員懲戒法時代(1914-1945), 해방 후 海難審判法 施行前까지의 過渡期(1945-1961), 그리고 海難審判法(海洋安全審判法)時代(1961~현재)로 크게 나눌 수 있다.²¹⁾

1. 海員懲戒法時代

日帝下 조선총독부의 海事行政은 1912년에 체신국에 海事科를 두어 운영하여왔으며, 1914년 朝鮮海員懲戒令 및 조선총독부 海員審判所官制가 공포됨으로써 海事行政을 관장하던 체신국 내에 海員審判所를 설치하게 되어 1심 제도에 의한 海員懲戒事務를 개시하게 되었다. 직원은 소장, 審判官 6인, 이사관 2인 및 서기 3인으로 구성되었다. 소장 1명과 審判官 2명은 조선총독부 판사가 임명되었다. 서기는 체신관서의 判任官이 임명되었으며, 소장과 審判官의 3인 列席會議로 審判을 하는 단심제를 채택하였다. 그 후 1936년 朝鮮海員懲戒令이 개정되어 地方海員審判所와 高等海員審判所를 두게 되었으며, 高等海員審判所에 소장 1인, 審判官 6인, 이사관 2인, 서기 3인을, 地方海員審判所에 소장 1인, 審判官 4인, 이사관 2인, 서기 3인을 두었다.

20) 森 清, 「海難審判制度の研究」(東京: 中央大學出版部, 1968), 26面.

21) 심근형, 「해난심판법론」(서울: 고산사, 1996), 40쪽.

地方 및 高等海員審判所의 審判官중 1인은 朝鮮總督府判事중에서 兼任하도록 하였으며, 그 외 審判官, 이사관은 朝鮮總督府 遞信官署의 高等官중에서 兼任하도록 하였다. 그리고 高等海員審判所의 審判은 소장, 審判官중 5인, 地方海員審判所는 소장, 審判官중 3인의 列席會議로 행하였으며, 審判을 받는 자가 刑事訴訟을 받은 경우 판결까지 審判을 중지하였다. 高等海員審判所長은 사무의 집행에 관하여 地方海員審判所長을 감독하고 직무의 집행에 관하여 高等海員審判所 이사관은 朝鮮總督府의 명령에 따르며, 地方海員審判所의 이사관은 高等海員審判所 이사관의 명령에 따르도록 하여 직무에 있어서 審判機關과 調查機關을 분리하여 독립적인 업무를 하도록 명문으로 規定하였다.

1943년 朝鮮總督府의 機構改編에 따라 交通局이 신설되었고 高等海員審判所와 地方海員審判所는 交通局 소관으로 되었으며, 1945년 美軍政廳은 交通局의 업무일체를 일본인으로부터 인수하였다.²²⁾

2. 過渡期

美軍政廳은 일제시대의 行政機構를 그대로 유지하였으나 交通局 海員審判所에는 인원을 배치하지 않고 있다가 1946년 行政機構 改編시 海員審判所 職制를 廢止하였다.

그 후 海難에 관한 사무는 檢査係에서 맡게 되었는데 檢査係가 속해 있던 船舶檢査機構에 관하여 살펴보면, 1946년 軍政廳의 交通局 海事部에서 관장하였으나 같은 해 運輸部 海事局으로 기구가 바뀌었다가 1948년 海岸警備隊에 이관되었다.

海難에 관한 사무는 이때부터 交通部·海事局·海政科·檢査係의 소관업무로 분장되었으나 船舶檢査官의 수가 부족하였기 때문에 海洋事故의 조사는 제대로 이루어지지 아니하다가 1951~1952년에 걸쳐 船舶檢査官 30명을 增員配置함으로써 海難의 원인조사가 어느 정도 이루어지게 되었으며, 당시 선원에 대한 징계는 없었다.

그러나 1949년 32명이 사망한 여객선 평해호 침몰사고, 1951년 167명이 사

22) 沈根亨, “우리나라 海難審判法의 問題點과 改善方案에 관한 研究”, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1991, 27~29쪽.

망한 남경호 침몰사고, 1953년 271명이 사망한 창경호 침몰사고, 같은 해 59명이 사망한 행운호 침몰사고 등 대형 海難事故가 계속 발생하자 交通部에서는 海難의 원인조사 및 사고선원의 징계를 위한 海難審判法을 기초하여 1953년 법제절차를 취한 바가 있으나 제정되지는 못하였다²³⁾.

3. 海難審判法(海洋安全審判法)時代

軍事革命으로 執權한 國家再建最高會議가 海運發展과 海難事故 예방을 위한 조치로서 1961년 法律 제813호로 海難審判法을 制定·公布함에 따라 日帝下 朝鮮海員懲戒令은 폐지되었다.

朝鮮海員懲戒令은 海難事故의 방지대책을 선원의 직무상 과실을 단속하는데 중점을 둔 船員審判主義²⁴⁾의 입장을 취한 立法이었음에 반하여 이 海難審判法은 “이 법은 海難審判院의 審判으로서 海難의 원인을 규명하고 해난발생의 방지에 기여함을 목적으로 한다”(海難審判法 제1조)고 그 목적을 명시한 바와 같이 심판의 객체를 海難으로 하는 海難審判主義²⁵⁾의 입장을 취한 법이다.

23) 심근형, 앞의 책, 45쪽.

24) 船員審判主義는 海洋事故를 일으킨 사람(선원)의 행위를 審判의 객체로 하는 법제를 말한다. 이는 일정한 자의 고의 또는 과실에 의하여 발생한 海洋事故에 한하여 審判의 가치를 인정하고 그 외의 자 또는 외부의 힘이나 영향력에 의하여 발생한 海洋事故는 審判의 대상에서 제외하는 입장이다. 이 주의는 海技士 또는 導船士 등의 고의 또는 과실을 책임원인으로 하고 이에 형벌 또는 行政罰을科하여 海洋事故를 예방하고자 하는 것으로 그 취지는 형벌의 경우와 다를 바 없다. 이는 주로 프랑스법계의 나라에서 채택되고 있는데 이 주의에 의하는 경우에도 海洋事故에 관하여 책임 있는 자의 제재형식에 있어서 프랑스와 같이 특별형법에 의하여 형벌을 과하는 방식과 舊海員懲戒法과 같이 징계에 의한 行政罰을 과하는 방식이 있다.

25) 海難審判主義는 海難 그 자체를 審判의 객체로 하는 법제이다. 즉, 海難審判主義는 구체적인 海難이 사람의 행위에 의한 것이건, 자연력 또는 다른 외부의 사정에 의한 것이건 불문하고 어떠한 원인에 의하여 발생하였는가를 심리, 탐구하여 동일한 원인에 의한 海難의 재발방지에 기여하고자 하는 입장이다. 이 주의는 영국에서 발전하였고 우리 나라, 일본, 독일 등도 이 주의에 따르고 있다. 船員審判主義나 海難審判主義는 모두 海難의 방지를 목적으로 하는 데는 일치하지만 그 수단 또는 방법에서 차이가 있다고 볼 수 있다. 海難은 범죄와 달라서 항상 사람의 행위에 의해서만 발생하는 것이 아니고, 선택적인 요인과 환경적인 요인으로도 발생하는 경우도 많으므로 이러한 외부적인 요인을 제거하지 아니하면 海難防止의 실효를 거둘 수 없다. 船員審判主義는 인적 요인, 즉 사람의 고의 또는 과실에 의하여 발생한 海難에 한하여 이를 審判의 대상으로 함으로 審判의 범위가 좁

이 海難審判法의 제정에 따라 1962년에 海難審判法施行令 및 海難審判委員會 職制가 公布됨으로써 1963년 1월 21일 서울에 中央海難審判委員會, 같은 해 5월 27일 부산에 地方海難審判委員會 각각 설치되었고 1965년 5월에 인천과 목포에 地方審判委員會가 각각 설치되었다. 海難審判委員會는 교통부장관 소속하의 기구로서 地方委員會는 委員長 1인과 審判委員 2인, 中央委員會는 委員長 1인과 審判委員 4인으로 각각 審判部를 구성하도록 하였고 교통부 주재관으로서 調查官 1인을 中央委員會에 常住하도록 하여 海難審判業務를 맡도록 하였으며 訴訟業務와 管理業務를 관장하는 書記科를 두었다.

1971년 海難審判의 準司法的 성격을 고려하여 海難審判委員會를 法院의 명칭과 대응하는 海難審判院이라고 개칭하였으며, 그 외 刑事裁判先行原則을 폐지하고 參審員制度, 單獨審判制度, 調查官의 海難關係人 下船措置權 등을 신설하였다.

이 때 審判의 공정성과 신뢰성을 확보하기 위하여 審判官의 신분은 別定職公務員으로 하고 임기 5년에 연임할 수 있도록 하였으나 1973년 海難審判法一部改正時 審判官의 停年制를 도입하면서 그 임기를 3년으로 단축하였다.

그후 1999년 2월 5일 海難審判法 개정시 法名을 “海難審判法”에서 “海洋事故의調查및審判에관한法律”로 바꾸어 오늘에 이르고 있으며 주요 개정 내용을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 법률용어중 “海難”을 “海洋事故”로, “海難審判院”을 “海洋安全審判院”으로, “海事輔佐人”을 “審判辯論人”으로, “收審人”과 “指定海難關係人”을 모두 “海洋事故關聯者”로, “海難審判院”을 “海洋安全審判院”으로 개칭하였다.

(2) 中央海洋安全審判院과 地方審判院의 審判官 자격을 따로 규정하는 등 審判官의 자격을 일부 변경하였다.

(3) 遠隔審判制度을 도입하였다.

(4) 原因糾明時 사고관련자별로 원인제공 정도를 밝힐 수 있도록 하였다.²⁶⁾

다. 따라서 船員審判主義 보다는 海難 그 자체를 審判의 대상으로 하는 海難審判主義가 보다 합리적이라 하지 아니할 수 없다.

26) 보험업계 등에서 심판원 재결서에 사고당사자들의 과실정도를 비율로 나타내는 것이 보험금 산정에 필요하다는 의견이 대두됨에 따라 이를 뒷받침할 수 있는 법적 근거를 마련함. 해양안전심판법 제4조 제2항 : 심판원은 법 제4조 제1항의 규정에 의한 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공정도를 밝힐 수 있다.

(5) 2심 청구자에 대한 不利益變更禁止制度을 신설하였다.²⁷⁾

(6) 各級審判院에 行政室·科를 두고 있었던 법률근거조항(海洋安全審判法 제20조)을 삭제하고 해양수산부 직제령에서 行政室·科를 폐지하여 調查官이 審判院의 人事行政 및 관리를 맡도록 하였다.

(7) 裁決에 대한 訴의 제기와 그 효력에 대한 조항(海洋安全審判法 제76조)²⁸⁾을 삭제하였다.

(8) 各級審判院의 院長 有故時 심판업무 외의 審判院長의 직무를 調查官이 맡도록 하였다.

27) “불이익변경금지의 원칙”이란 일반적으로 형사소송절차에서 어떤 재판에 대하여 불복이 신청되어 심리의 결과 새로운 재판이 행해진 경우에, 전의 재판보다도 피고인에게 불이익한 재판을 할 수 없다는 원칙을 말한다. 이 원칙을 인정하는 이유는 이렇게 하지 않으면 피고인이 불복신청의 결과가 오히려 불이익한 재판이 될 것을 두려워한 나머지 본의 아니게 불복신청을 단념하는 폐해가 생기기 때문이다. 현행 형사소송법에서는 항소의 경우에 피고인이 항소하였거나 또는 피고인을 위하여 항소한 사건에 대하여는 원판결의 형보다 중한 형을 선고할 수 없다고 규정하고 있다(형사소송법 제368조). 해양안전심판에서도 위와 같은 취지로 해양사고관련자가 제2심을 청구한 사건에 대하여 “불이익변경의 금지”제도를 두고 있으며, 관련법령의 내용은 다음과 같다. 해양안전심판법 제65조의2 : 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사가 제2심을 청구한 사건과 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사를 위하여 제2심을 청구한 사건에 대하여는 제1심에서 재결한 징계보다 중한 징계를 할 수 없다. 사무처리요령 제127조의2 : ① 법 제65조의2의 규정에 의한 “해양사고관련자인 해기사 또는 도선사가 제2심을 청구한 사건”이라 함은 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사만이 제2심을 청구한 사건을 말하며 조사관만이 제2심을 청구한 사건이나 조사관과 해양사고관련자 쌍방이 동시에 제2심을 청구한 사건은 불이익변경금지의 규정이 적용되지 아니한다. ② 법 제65조의2의 규정에 의한 “해양사고관련자인 해기사 또는 도선사를 위하여 제2심을 청구한 사건”이라 함은 법 제58조 제2항의 규정에 의한 심판변론인이 해양사고관련자를 위하여 제2심을 청구한 사건과 조사관이 해양사고관련자를 위하여 제2심을 청구한 사건을 말한다. ③ 법 제65조의2의 규정에 의한 “제1심에서 재결한 징계보다 중한 징계를 할 수 없다”라 함은 법 제65조의 규정에 의한 견책을 업무정지 이상으로, 업무정지를 면허취소로 변경하거나 업무정지를 제1심에서 재결한 징계보다 장기간의 업무정지로 변경할 수 없음을 말한다. ④ 제2항의 규정에 의한 “조사관이 해양사고관련자를 위하여 제2심을 청구한 사건”이라 함은 다음 각호와 같다. 1. 사고의 책임에 비하여 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사를 중하게 징계하였다는 이유로 제2심을 청구한 경우, 2. 해양사고원인의 중요부분에 대한 판단이 잘못되어 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사를 중하게 징계하였다는 이유로 제2심을 청구한 경우, 3. 기타 해양사고관련자인 해기사 또는 도선사를 위하여 제2심을 청구하였음이 그 이유에 명백히 나타난 경우.

28) 해양안전심판법 제76조(소의 제기와 효력) : 이 법에 의한 소의 제기는 재결의 집행은 정지하지 아니한다. 그러나 대법원은 필요할 때에는 신청 또는 직권에 의하여 결정으로써 재결의 집행을 정지할 수 있다. 그러나 대법원은 필요할 때에는 신청 또는 직권에 의하여 결정으로써 재결의 집행을 정지할 수 있다. 그러나 대법원은 필요할 때에는 신청 또는 직권에 의하여 결정으로써 재결의 집행을 정지할 수 있다. 그러나 대법원은 필요할 때에는 신청 또는 직권에 의하여 결정으로써 재결의 집행을 정지할 수 있다.

(9) 檢事가 海洋事故關聯者에 대한 公訴提起前 審判院의 意見を 聽取할 수 있는 제도를 도입²⁹⁾하였다.

II. 海洋安全審判의 意義

海洋安全審判이라 함은 일정한 國家機關이 특정한 海洋事故의 原因을 司法的 節次에 따라 審理·判斷하는 法律制度이다.³⁰⁾ 海洋安全審判은 형식적으로는 司法機關인 법원 또는 법관이 행하는 법률행위는 아니기 때문에 裁判이라고 할 수 없지만, 실질적인 면에서 살펴보면 신청된 海洋事故事件에 대하여 사실의 인정, 법의 적용에 관한 法的 判斷 혹은 판단의 기초가 되는 의사의 표시로서 그 내용에 따른 법률효과를 일으키는 審判節次行爲이기 때문에 裁判으로서의 의미를 갖는다.³¹⁾

심판은 실질적으로 實體審判과 形式審判으로 나눌 수 있는데 實體審判은 사건의 실체 그 자체를 판단하는 심판으로 심판절차를 종결시키는 심판이다. 實體審判에서는 심판조건이 구비된 이상 해양안전심판원은 필히 實體의 審理를 진행하여 本案의 裁決을 하여야 한다. 이 實體審判에서는 해양사고의 사실과 그 원인을 명확히 밝히는 原因糾明審判, 직무상 과실로 원인에 기여한 海技從事者에 대한 懲戒審判, 원인에 관계가 있는 海技從事者 이외의 자에 대한 勸告審判으로 분류할 수 있다. 그러나 懲戒審判과 勸告審判은 原因糾明審判의 부수적인 것으로서 해양안전심판원이 행하는 것이기 때문에 海洋安全審判에 있어서 實體審判은 原因糾明審判, 즉 사실확인 및 원인에 대한 판단을 하는 심판이라고 말할 수 있다. 海洋安全審判에는 형사재판에서의 검사 또는 민사재판에서의 原告의 주장에 대하여 그 이유의 存否를 판단하는 司法審查的인 성격을 갖는 것이 아니고 오히려 調査官이 심판청구한 사실관계를 토대로 해서 해양안전심판원이 主役이 되어 海洋事故關聯者들의 체험 및 필요한 증거를 조

29) 해양안전심판법 제7조의2(공소제기전 심판원의 의견청취) : 검사는 해양사고가 발생한 경우 해양사고관련자에 대하여 공소를 제기하는 때에는 관할지방해양안전심판원의 의견을 들을 수 있다.

30) 森 清, 前掲書, 26面. 여기서는 “재판의 방법에 따라”로 기술하고 있으나 본 논문에서는 “사법적 절차에 따라”로 표현하였음.

31) 今西保彦, 「海難審判の實務」(東京: 成山堂, 1977), 67面.

사하여 독자적으로 해양사고의 실체와 원인을 규명하는 調査機關의 성격이 강하기 때문에 海洋安全審判에서는 해양사고의 원인에 대한 주장, 즉 訴因的인 요소가 없는 것이 특색이다. 따라서 海洋安全審判의 본질은 사실의 확인이고 원인을 명확히 한다는 의미는 바로 海洋事故事實因果의 규명인 것이다. 나아가 이러한 원인판단은 행정청인 해양안전심판원의 고유한 재량권에 속하는 성격을 갖는다.

한편 形式審判은 사실의 실체에 대하여 판단하는 것이 아니고 심판청구의 有效性에 대하여 판단하는 심판으로서 해양안전심판법 제52조의 규정³²⁾에 의한 재결 및 해양안전심판법 제24조 제2항³³⁾에 의하여 심판할 수 없을 때 사건을 기각하는 심판을 말한다.

1. 海洋安全審判의 目的과 懲戒處分

앞에서 기술한 바와 같이 海洋安全審判의 목적은 海洋安全審判院의 調査·審判으로 海洋事故의 원인을 밝히고 海洋安全의 확보에 이바지하는 것이다. 그런데 각 국의 海洋安全審判法은 해양사고가 선원의 과실로 인하여 발생한 경우에는 이에 대하여 懲戒罰을 科하고 또한 드물게는 刑罰을 科하는 경우도 있다. 특히 船員審判主義의 立法에서는 해양사고가 선원의 과실로 인하여 발생한 경우에 한하여 심판을 개시하고 이에 징계를 科하는 것이므로 선원의 過失行爲自體도 심판의 객체로 되어 심판은 마치 국가가 징계권 또는 형벌권을 행사하는 것을 목적으로 하는 것과 같은 양상을 나타내기도 하는데 이러한 船員審判主義의 입법은 海洋安全審判制度로서는 매우 불안전하고 불합리한 것이라고 할 것이다.³⁴⁾ 왜냐하면 이와 같은 船員審判主義의 입법 하에서는 遭難船舶의 선원이 전멸한 때와 같은 경우, 즉 이 주의에 따른 심판으로 징계를 받아야 할 주체(심판의 객체)가 없는 경우에는 아무리 중대한 해양사고이라도 그

32) 해양안전심판법 제52조(심판청구기각의 재결) : 지방심판원은 다음 각호의 경우에는 재결로써 심판청구를 기각하여야 한다. 1. 사건에 대하여 심판권이 없을 때, 2. 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기되었을 때, 3. 제7조(일사부재리)의 규정에 의하여 심판할 수 없을 때.

33) 해양안전심판법 제24조 제2항 : 동일한 사건이 2이상의 지방심판원에 계속되었을 때에는 최초의 심판청구를 받은 지방심판원에서 심판한다.

34) 森 清, 前掲書, 30~31面.

의 원인을 규명하기 위한 심판을 행할 수가 없기 때문이다.

한편 우리 나라와 같이 海洋事故審判主義의 입법 하에서도 심판의 결과, 과실로 해양사고를 일으킨 선원에 대하여 징계를 科하는 경우도 있는데 이는 海洋安全審判 본래의 목적이 아니고 심판의 목적을 달성하고 난 다음에 행하는 국가의 施策이다. 海洋安全審判에 의하여 해양사고의 원인이 명백히 된 때에는 같은 원인에 의한 해양사고의 재발을 방지하기 위하여 어떠한 方策이 강구되어야 하고 과실이 있는 선원에 대하여 징계 또는 형벌을 科하는 것은 이 방책을 실시하는 것 중의 하나이며, 海洋安全審判과 동시에 징계처분을 행하는 이유는 그것의 실행이 매우 편리하기 때문이다. 과실이 있는 선원에게 징계 또는 형벌을 과하는 것은 형벌처럼 과거의 罪惡에 대한 應報 또는 贖罪의 뜻을 지니는 것은 아니다.³⁵⁾

2. 海洋事故事件 行政爭訟에 관한 海洋安全審判의 法的 地位

行政廳의 행위로 말미암아 權益을 侵害당한 자가 行政廳이나 法院에 대하여 그 行政作用의 시정을 구하는 이른바 行政救濟에 관한 일반법으로서의 行政審判法과 行政訴訟法이 있으나 이들 법에서는 行政審判과 行政訴訟에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 각각 그에 따르도록 규정하고 있고 (행정심판법 제3조 제1항 및 行政訴訟法 제8조 제1항), 海洋安全審判法에 의한 裁決에 대하여는 行政審判法 기타 법령에 의한 行政審判의 請求 또는 異議申請을 할 수 없도록 규정(해양안전심판법 제87조)하고 있으므로 海洋安全審判法은 이들 법에 대하여 특별법의 지위에 있다할 것이며, 이 법에 의한 海洋安全審判은 特別行政審判의 일종이라 할 것이다. 또한 行政審判制度가 憲法에 근거되어 있으므로 行政審判의 일종인 海洋安全審判을 유지하는 것은 憲法的 價値基準에 附合하는 것임에 의문의 여지가 없는 일이다.

行政訴訟에 관한 一般法인 行政訴訟法에서는 抗告訴訟의 제1심 管轄法院을 被告人의 소재지를 管轄하는 行政法院으로, 제2심 法院을 高等法院으로, 上告審을 大法院으로 하는 3심 제도를 취하고 있으며(행정소송법 제9조 제1항, 법원조직법 제14조 제1호 및 제28조 제1호), 特許審判의 訴訟에 대한 特許法에

35) 今西保彦, 前掲書, 154~156面.

서는 第1審 法院을 高等法院格인 特許法院으로, 大法院을 上告審으로 하는 2심 제도를 취하는데(특허법 제186조 제1항, 제8항, 법원조직법 제14조 제1호, 제24조의4 제1호), 海洋安全審判法에서는 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 取消請求의 訴는 직접 大法院의 專屬管轄로 한다고만 규정하고 있다(해양안전심판법 제74조 제1항).

3. 海洋安全審判制度의 特性과 必要性

(1) 海洋安全審判制度의 特性

우리 나라 현행법상의 海洋安全審判이란 審判의 客體인 海洋事故事件에 대하여 行政機關인 海洋安全審判院이 審理·裁決하는 行政爭訟節次를 말한다. 海洋安全審判은 앞에서 기술한 바와 같이 審判을 통하여 海洋事故의 원인을 규명함으로써 海洋安全의 확보에 이바지함을 목적으로 하고 있으며, 海洋安全審判法이 그 審判을 行政機關인 海洋安全審判院에 맡긴 것은 海洋安全審判에 의해 규명된 사고의 원인을 사고의 재발방지를 위한 行政定策에 반영시키기 위함이다.

여기서 海洋安全審判의 특징을 살펴보면 첫째, 審判의 主催者인 국가기관에 해당하는 審判官 및 調查官은 법률로 엄격한 자격이 정하여져 있고³⁶⁾ 審判機關은 獨立된 權限을 갖고 있다(審判官의 獨立職權).³⁷⁾ 둘째, 海洋事故의 원인

36) 해양안전심판법 제9조의2(심판관의 임명 및 자격) : ① 각급 심판원의 심판관은 중앙심판원장의 추천과 해양수산부장관의 제청에 의하여 대통령이 임명한다. ② 중앙심판원의 심판관이 될 수 있는 자는 다음 각호의 1에 해당하는 자이어야 한다. 1. 지방심판원의 심판관으로 4년이상 근무한 자, 2. 2급이상의 항해사·기관사 또는 운항사의 해기면허를 받은 자로서 4급이상의 일반직 국가공무원으로 4년이상 근무한 자, 3. 해양수산행정에 3급이상의 일반직국가공무원으로 3년이상 근무한 자. ③ 지방심판원의 심판관이 될 수 있는 자는 다음 각호의 1에 해당하는 자이어야 한다. 1. 1급항해사, 1급기관사 또는 1급운항사의 해기면허를 받은 자로서 원양구역을 항행구역으로 하는 선박의 선장 또는 기관장으로 3년이상 근무한 자, 2. 2급이상의 해기사 면허를 받은 자로서 5급이상의 일반직 국가공무원으로 3년이상 근무한 자, 3. 2급이상의 해기사 면허를 받은 자로서 대통령령이 정하는 교육기관에서 선박의 운항 또는 선박용기관의 운전과 관한 과목을 3년 이상 교수한 자, 4. 제1호 내지 제3호의 경력년수를 합산하여 3년 이상인 자, 5. 변호사의 자격이 있는 자.

37) 해양안전심판법 제12조(심판직무의 독립) : 심판장과 심판관은 독립하여 심판직무

을 糾明하기 위해 海洋事故의 事實關係는 전부 證據에 의해서 證明되어야 한다(證據審判主義).³⁸⁾ 셋째, 심판은 공개된 심판정에서 審理가 행하여진다(公開主義).³⁹⁾ 넷째, 심판은 口頭辯論에 의해서 審理가 이루어진다(口頭辯論主義).⁴⁰⁾ 다섯째, 審判機關은 관계자가 제출한 증거에 구애됨이 없이 해양사고의 眞相을 규명해야 한다(實體的眞實發見主義).

해양안전심판은 위와 같은 特徵 外에 심판기일이 一般行政審判보다 상대적으로 길다는 점, 심판기관이 결론을 내기 위한 推理判斷은 증거에 의하여야 하는 제약이 따르는 점, 審判手續이 다소 번거로운 점 등의 단점도 갖고 있다.

(2) 海洋安全審判의 必要性

일반적으로 行政은 迅速을 요구하고 있지만 해양안전심판이 굳이 行政의 迅速性を 犧牲해 가면서 審判方式을 취하고 있는데 그 이유는 해양사고의 偶發性, 海象·氣象등 自然力의 影響, 船舶運航·機關技術의 專門性, 物的 證據確保의 困難性 등으로 사고의 원인을 규명하기가 극히 곤란하므로 海事專門家인 審判官들이 행하는 합의체 審判을 통하여 海洋事故事件의 실체를 밝히도록 하여 사회적인 信賴性和 公正性を 확보하기 위함이며, 해양사고사건에 대하여는 사고원인의 규명을 심판에 의해서 신중히 행하여야 한다는 심판이 갖는 사회적 신뢰성을 優先으로 하기 때문이라고 말할 수 있다.⁴¹⁾

4. 民·刑事 裁判과 海洋安全審判의 節次상의 差異

特別行政審判인 海洋安全審判과 民·刑事 裁判은 각각 節次상의 差異가 있기 때문에 이를 살펴보면 다음과 같다.

를 행한다.

38) 해양안전심판법 제50조(증거심판주의) : 사실의 인정은 심판기일에 조사한 증거에 의하여야 한다.

39) 해양안전심판법 제41조(심판의 공개) : 심판의 對審과 裁決은 공개된 審判廷에서 이를 행한다.

40) 해양안전심판법 제45조(必要的辯論) : 심판의 재결은 반드시 口述辯論을 거쳐야 한다. 다만, 해양사고관련자가 정당한 사유 없이 심판기일에 출석하지 아니할 때에는 그 진술을 듣지 아니하고 재결을 할 수 있다.

41) 今西保彦, 前掲書, 4面.

(1) 民事裁判의 節次

民事訴訟은 私人間, 法人間 등의 생활관계에 관한 紛爭, 利害의 衝突을 국가의 裁判權에 의해 法律的·強制的으로 解決·操縱하기 위한 절차으로서 特定權利의 확인을 구하는 確認訴訟, 損害의 賠償을 청구하는 給付訴訟, 특정법률관계의 설정·변경·소멸을 구하는 形成訴訟이 있다.

民事訴訟 수속상의 특색은 일정조건하에서 訴權의 처분권을 當事者에게 위임하는 것, 法院이 인정하는 事實關係는 원칙적으로 당사자간의 주장이 있는 사실의 範圍內로 한정하고 法院이 적극적으로 나서서 독자적으로 진상을 규명하지는 아니한다.

私法은 사인의 생활행동의 준칙으로서의 역할을 하는 한편, 그것이 인정하는 法的地位가 국가권력에 의하여 실현되는 것을 약속한다. 따라서 社會생활에 있어서 생기게 되는 私人間의 利害의 衝突·紛爭이 司法에 의하여 規律되는 생활관계를 둘러싼 사건인 경우에는 그 紛爭事件의 일방의 당사자가 司法에 의하여 인정되어 있는 法的地位의 확보를 구하려고 하면, 스스로 原告로서 그 紛爭事件을 法院에 내놓고 法院의 裁判을 구하지 않으면 아니 된다.

그리고 그 裁判을 구하기 위해서는 자기에 관하여 어떻게 그 法的地位를 확보해야 하는 가의 判斷資料를 제출하고 또 상대방도 被告로서 原告와의 주장을 다투고, 또는 어떻게 자기의 法的地位를 지킬 것인가를 납득시키는 데 필요한 자료를 法院에 제출한다.

또 그것은 각자가 자기의 주장하고 싶은 말을 충분히, 또한 필요한 말을 다 할 수 있도록 配慮한 法律에 따라서 진행되고, 最終로 法院이 그러한 자료를 기초로 하여 法律을 適用하고 그 判斷으로서의 재판을 내린다.

그 재판이 일정한 金錢의 交付나 물건의 引渡, 作爲, 不作爲를 내용으로 하는 命令裁判인 경우에는 다시 強制執行에 의하여 그 재판대로의 실현을 꾀한다.

이러한 일련의 節次가 民事訴訟이다. 그 재판은 국가기관으로서의 法院이 國家權力의 發動으로서 그 紛爭事件을 해결함으로써 한편으로는 司法이 인정하는 法的地位의 實現을 도모하고 이와 동시에 다른 한편으로는 司法生活秩序

의 維持를 도모하는 것을 목적으로 한다. 民事訴訟이란 이러한 목적을 달성하기 위한 제도이다.

(2) 刑事裁判의 節次

刑事訴訟은 죄가 되는 사실을 확정하고 刑罰을 科하는 절차로서 국가의 刑罰權을 청구하는 자(檢事)와 그 刑罰權 發動을 防禦하는 자(被告人)가 대립하고 제3자인 法院이 이것에 대하여 판단을 행하는 訴訟構造를 갖는 절차이다.

刑事訴訟에 있어서의 절차상의 특색은 訴權은 國家機關인 검사에게 위임되어 있고 民事訴訟에서와 같은 被告人의 처분권이 없다는 것과 法院이 인정하는 事實關係는 實體的 眞實에 限하므로 法院은 독자적 입장으로 사실의 진상을 규명하는 의무가 있다는 것이다.

(3) 海洋安全審判의 節次

海洋安全審判은 海洋事故의 實體와 原因을 밝히고 그 원인에 기여한 海技從事者에게 行政上의 制裁를 科하는 절차로서 民·刑事訴訟과 비교할 때 訴訟構造는 刑事訴訟과 유사하다. 訴權은 國家機關인 調查官에게 위임되어 있고 海洋安全審判院이 인정하는 事實關係는 實體的 眞實發見主義를 취하고 있다.

그러나 海洋安全審判院은 法院이 아닌 行政機關이고, 調查官의 調查權은 強制力이 없다, 또한 海洋安全審判院의 審判은 證據審判主義로 엄정한 證明力이 필요하나 證據能力의 制限規定은 없고 證據의 證明力은 審判官의 자유로운 판단에 의한다.

Ⅲ. 海洋事故와 審理의 範圍

1. 海洋事故

海洋事故는 海洋安全審判의 대상, 즉 海洋安全審判의 客體이다. 海洋事故의 定義에 대하여는 우리 나라는 물론이고 해양안전심판제도를 갖고 있는 외국의

경우에도 各國의 實定法에 규정되어 있는데, 정의방식을 크게 나누어 보면 概括主義와 列舉主義로 나눌 수 있으며, 대다수의 국가에서 개괄주의를 채택하고 있다. 海洋事故審判主義를 채택하는 외국의 법제에 있어서는 일반적으로 선박의 손상 또는 선박에 관련한 사람의 생명, 신체적 손상을 해양사고로 본다. 우리 나라 海洋安全審判法 제2조에서는 일본과 같이 개괄열거주의를 취하여 海洋事故의 정의를 「해양 및 내수면에서 발생한 다음 각 호에 해당하는 사고를 말한다」라고 비교적 폭넓게 규정하고 있다.

- (1) 船舶⁴²⁾의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상⁴³⁾을 입은 사고
- (2) 船舶의 構造, 設備 또는 運用에 관련하여 선박 또는 육·해상시설에 손상⁴⁴⁾이 생긴 사고
- (3) 선박이 멸실·遺棄되거나 행방불명된 사고
- (4) 선박의 충돌·좌초·顛覆·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고
- (5) 선박의 운용과 관련하여 海洋汚染被害가 발생한 사고

2. 海洋安全審判權

42) (해양안전심판대상선박) : 개정전의 법령에서는 해양안전심판대상선박을 「기선, 범선 및 준설선·부선·해저자원굴착선등 스스로 항행할 수 있는 능력이 없는 선박으로서 압항선 또는 예인선에 의하여 압항 또는 예인중이거나 압항 또는 예인과 관련된 선박을 말한다. 다만, 군용 및 경찰용 선박이 다른 선박과 관련 없이 단독으로 해양사고를 일으키거나 그 상호간에 해양사고를 일으킨 경우의 당해 군용 및 경찰용 선박을 제외한다.」로 명시되어 있었으나, 해양안전심판법을 개정하면서 해양안전심판 대상선박을 「선박법 제1조의2의 규정에 의한 선박과 해상교통안전법 제2조 제1호의 규정에 의한 수상항공기를 말한다. 다만, 군용 및 경찰용 선박이 다른 선박과 관련 없이 단독으로 해양사고를 일으키거나 그 상호간에 해양사고를 일으킨 경우의 당해 군용 및 경찰용 선박을 제외한다.」로 규정(해양안전심판법시행령 제1조의2)하고 있다.

43) 부상의 정도가 1월 이상의 입은가료를 필요로 하는 것을 말한다(해양안전심판법사무처리요령 제51조 제2호).

44) “損傷”의 程度에 대하여는 규정된 것이 없으나 중앙해양안전심판원에서 내무부장관 앞으로 발송한 ‘해난통보 협조 요청에 대한 회신(중조157812-176, 1984. 3. 8)에 따르면, ① 선체, 기관 및 기타시설(잔교, 등부표, 어망 등)에 피해를 받았더라도 수리를 하지 않고 선박운항이나 시설물사용이 가능한 경우, ② 인명피해에 있어서 경상인 경우에는 해양사고통보를 하지 아니 하여도 되도록 통보한 바 있다. 따라서 페인트가 벗겨진 것을 해양사고로 처리한다거나 아주 가벼운 굴곡손상을 해양사고로 처리하여 審理한다는 것은 국력의 낭비에 지나지 않을 것이다.

우리 나라의 海洋安全審判權이 미치는 審判適用海域은 領海 및 內水는 물론 外國의 領海 및 公海(어느 국가의 영해 또는 내수에 포함되지 아니하는 해양의 부분)를 포함한다. 따라서 外國의 港內, 하천 및 湖沼의 해양사고도 우리나라 선박이 관련된 사고이면 海洋安全審判法上의 해양사고가 되고 심판권이 미친다.

海洋安全審判權이 미치는 선박의 國籍에 관하여 살펴보면, 군함, 경비함 및 공용선으로 治外法權을 가진 것을 제외하고는, 외국선의 경우 (1) 우리나라 領海內에 있어서 外國船(單獨海洋事故 및 外國船間의 충돌)의 해양사고는 우리나라의 海上交通의 안전을 유지하는 견지에서 審判法의 적용이 된다. 그리고 (2) 우리나라 領海外에 있어서 外國船間의 충돌이 발생한 경우에는 審判法의 적용은 되지 아니한다. 그러나 外國船과 韓國船이 충돌한 경우, 발생장소에 불구하고 韓國船에 대하여 審判法의 적용이 되어 審判法上의 海洋事故가 되나 外國船舶에 대하여는 外國船 관계자의 용인하는 범위에서 調査 및 審判이行하여 진다. 또한 領海外에서 발생되었다라도 우리나라의 施設 또는 海洋環境에 손상을 가져오고 旗國이 조사를 하지 아니하는 경우 공익의 차원에서 沿岸國이 해양사고의 원인조사를 할 수 있다. 다만, 外國船에 대하여는 그 원인을 명확히 하는 것이 海洋事故防止에 기여할 것인가를 판단하여 결정하지 않으면 아니 된다.

外國船舶을 소유할 수 있는 자가 裸傭船한 외국선박으로서 1978년의 船員의 訓練, 資格證明 및 當直維持의 基準에 관한 國際協約(STCW) 체결국이 아닌 우리나라의 선박과 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 나용선한 외국선박에 乘務하는 者에 대하여는 그가 그 기국이 발행하는 해기사면허증 또는 이와 동등한 자격증명서를 가지고 乘務하였다라도 해양사고관련자로 지정하여 심리한다.

3. 審理의 範圍

海洋事故事件의 原因은 복잡하여 여러 각도에서 탐구하지 않으면 아니 된다. 따라서 海洋安全審判法 제4조에서는 심판에 도움이 되고 海洋事故防止에

관계가 있는 각방면에 주의를 환기시킬 필요에서 원인규명사항을 다음과 같이 열거하여 명시하고 있다.

(1) 사람의 故意 또는 過失로 인하여 발생한 것인가의 여부

해양사고의 발생은 사람의 行爲에 의한 결과인 경우가 대부분이다. 따라서 해양사고의 원인규명은 사람, 나아가 누구의 어떠한 행위로 인하여 발생하였는지를 우선적으로 탐구하여야 하고, 사람의 행위로 인하여 발생되지 아니한 경우 不可抗力인지를 살펴본다. 여기서 사람이란, 선장을 포함한 乘務員인 경우가 많으나 造船業者, 運航者, 檢査機關, 乘客 등은 물론 航海補助施設의 관계자인 경우도 있다.

(2) 船舶乘務員의 人員數, 資格, 技能, 勞動條件 또는 服務에 관한 사유로 인하여 발생한 것인가의 여부

乘務員의 人員數는 직원에 대하여는 船舶職員法의 승무기준, 普通船員에 관해서는 船員法의 선원의 노동시간에 관한 규정과 관련하여 검토하여야 하나 운항상의 實態와 乘務員數가 일치하지 아니하므로 海洋事故發生當時의 인원수와 海洋事故와의 因果關係를 명확히 밝히지 않으면 아니 된다.

乘務員의 資格에 있어서는 船舶職員法과 船員法에 규정되어 있으나, 선원 중에는 資格이 있어도 경험이 부족하거나 技能이 현저히 부족하여 실무에 부적당한 경우도 있으며, 반대로 經歷은 많으나 자격이 없는 경우도 있다.

勞動條件은 船員法의 규정과 團體協約에 의하여 정해진다. 服務란 근로의 내용으로 當直 및 勤務의 합리적 配分 등의 의미로서 海洋事故가 이러한 것들의 缺陷으로 인하여 발생하였는지의 여부 그리고 船員法이나 船舶職員法의 적용을 받지 아니하는 선박의 경우에도, 運航上 필요한 最低限度의 능력을 갖춘 필요한 인원수의 乘務員이 타고 있는지를 조사한다.

(3) 船體 또는 機關의 構造, 材質, 工作이나 또는 선박의 艙裝이나 性能에 관한 사유로 인하여 발생한 것인가의 여부

海洋事故가 선박 그 자체의 缺陷으로 인하여 발생하는 경우가 있다. 특히 老齡船의 경우, 눈에 보이지 않는 곳의 自然磨耗 및 腐蝕에 의하여 파공이 생겨 침수되는 경우도 있으며, 조타기의 공작이 불량하여 保針이 되지 않는 경우도 있다.

(4) 水路圖誌·航路標識·船舶通信·氣象通報 또는 救難施設 등의 항해 補助施設에 관한 사유로 인하여 발생한 것인가의 여부

「水路圖誌」란 航海用的 圖書로 주요한 것으로는 海圖, 水路誌, 燈臺表, 潮汐表, 航海曆, 天測曆, 距離表, 航路表, 水路通報, 航海用計算圖表, 天體方位表 등이 있다.

「航路標識」로는 晝間標識, 夜間標識, 霧中信號 및 特殊信號로 대별할 수 있다.

「晝間標識」란 立標, 浮標, 陸標 등이 있으며, 「夜間標識」로는 燈臺, 燈住, 燈船, 燈標 및 燈浮標 등이 있다. 「霧中信號」는 汽笛, 號鐘, 霧砲, 爆發音響信號 및 水中音響信號 등을 뜻한다. 「特殊信號」는 船舶通航信號, 潮流信號 및 無線電信信號 등을 말한다. 「船舶通信」이란 선박상호간의 통신 및 선박과 海岸無線局간의 無線通信을 주로 말하나 유선 및 신호에 의한 통신 역시 포함한다.

「氣象通報」란 기상청, 각지의 지방 氣象臺, 測候所 등이 실시하는 것을 말한다.

「救難施設」이란 救助船, 消防船 및 그 외의 救難制度이다. 이상의 모든 시설은 선박의 안전을 위하여 필요한 것으로서, 이것들의 有無 및 管理·運用의 適正性 여부는 海洋事故 防止에 크나큰 관계를 가지고 있어 이러한 사정 역시 검토하여야 한다.

海洋事故의 원인을 밝히기 위해서는 船員側에서 이러한 水路圖誌와 시설을 제대로 이용하였는지, 또 이들의 管理者側에서 이들의 기능을 정확하게 발휘할 수 있도록 하였는지를 확인할 필요가 있다. 예를 들면, 최신 기상정보나 항행경보 등이 제대로 선박에 전달되지 않거나 선박측에서 이러한 정보나 경보

를 제대로 입수하지 못하여 해양사고가 발생하는 경우도 있을 수 있고 坐礁의 결과 海圖에 기재되어 있지 아니한 암초의 존재를 처음으로 알 수 있는 경우도 있을 수 있으며, 현재상태에서는 시설이 완전히 그 기능을 발휘하고 있다 하더라도 增設 또는 開設의 필요성이 관명되는 경우도 있다. 따라서 海洋安全審判은 海洋事故를 防止하기 위하여 이러한 施設, 水路圖誌의 改善·增設에 대한 그 이유와 방향을 제시하지 않으면 아니 된다.

(5) 港灣 또는 水路의 상황에 관한 사유로 인하여 발생한 것인가의 여부

海洋事故의 原因을 糾明하기 위한 심판을 함에 있어서는 항만의 背景光에 의하여 他船을 발견하지 못하여 충돌하거나 沈船의 표시가 충분치 못하여 그 위에 抵觸되는 경우, 棧橋의 방향 또는 부근에 水流의 관계로 操船이 어려운 경우 등에 대하여도 유의할 필요가 있다.

(6) 화물의 특성 또는 적재에 관한 사유로 인하여 발생한 것인가의 여부

선박으로 운송하는 화물은 종류가 다양하고 특성도 다르므로 취급이나 적재는 각별한 주의를 요하며, 특히 화재, 폭발, 전복 및 침몰사고에 대하여는 화물의 특성이나 적재에 관한 사유로 인한 것인지를 살펴보아야 한다.

IV. 裁決과 裁決의 執行

1. 裁決

裁決⁴⁵⁾은 해양사고사건에 관하여 海洋安全審判院이 도달한 결론을 나타내는 것이며, 羈束力⁴⁶⁾ 및 確定力을 가진다. 裁決이란 일반적으로 행정청의 처분에 대하여 불복이 있는 자가 신청한 사건에 대하여 直上級行政廳이 쟁송절차에

45) 법원에서 사용하는 판결이라는 용어 대신 재결이라는 용어를 사용하는 것은 사법행위와 행정행위의 차이를 나타내기 위해서이다.

46) 기속력이라 함은 법원이 일단 선고한 재판을 법원이 취소, 변경 또는 철회할 수 없는 구속력을 말한다.

의하여 審理하고 처분하는 것이나, 海洋安全審判에 있어서는 審判院이 조사관으로부터 신청된 사건에 대하여 심판절차에 따라 海洋事故原因, 懲戒 및 勸告에 관한 판단을 행하고 의사표시를 하는 行政行爲⁴⁷⁾이다. 海洋安全審判院이 海洋事故의 원인을 조사한 경우 그 결과를 裁決로써 이를 명백히 하여야 한다.⁴⁸⁾ 裁決에는 형식적 재결인 기각재결⁴⁹⁾과 해양사고사실의 存否와 원인을 명백히 하는 원인규명재결인 실체적 재결이 있으며, 後者를 本案의 裁決이라 한다.⁵⁰⁾

審理의 결과, 해기사면허증 또는 도선사면허증을 가진 해양사고관련자(海技士 또는 導船士)에 대하여는 직무상 고의 또는 과실이 있는 경우 裁決로써 징계하여야 하고⁵¹⁾ 그 외의 자로서 海洋事故의 원인에 관계가 있다고 인정하는 경우에는 시정 또는 개선을 권고하거나 명하는 재결을 할 수 있다. 다만, 행정기관에 대하여는 是正 또는 改善을 명하는 재결을 할 수 없다. 또한 심판원은 심판의 결과 海洋事故防止를 위하여 시정 또는 개선할 사항이 있다고 인정할 때에는 해양사고관련자가 아닌 행정기관이나 단체에 대하여 海洋事故防止를 위한 是正 또는 改善措置를 요청할 수 있다.⁵²⁾ 海技士 또는 導船士에 대한 징계는 免許의 取消, 業務의 停止 및 譴責의 3종으로 하고 그 적용은 행위의 輕重, 피해의 정도 및 정상을 참작하여 심판원이 이를 정한다.⁵³⁾

裁決의 執行은 確定後에 이를 집행하며⁵⁴⁾, 재결의 확정이란 재결이 해양안전심판의 절차에 의하여 취소 또는 변경될 수 없는 상태가 된 것을 말하고 이러한 재결을 確定裁決이라 한다.

47) 행정행위란 행정청에 의하여 행정법규의 구체적인 적용, 집행의 행위를 뜻하는 것이 이론적인 개념이다.

48) 해양안전심판법 제5조 제1항 : 심판원은 해양사고의 원인에 관하여 규명을 하고 재결로써 그 결과를 명백하게 하여야 한다.

49) 심판청구기각의 재결(해양안전심판법 제52조) : 1. 사건에 대하여 심판권이 없을 때, 2. 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기되었을 때, 3. 일사부재리의 원칙에 의하여 심판할 수 없을 때, 4. 다른 地方海洋安全審判院에서 심판을 하여야 할 때.

50) 해양안전심판법 제54조(본안의 재결).

51) 해양안전심판법 제5조 제2항 : 심판원은 해양사고가 해기사 또는 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 이를 징계하여야 한다.

52) 해양안전심판법 제5조의2.

53) 해양안전심판법 제6조 및 동법사무처리요령 제124조~제130조.

54) 해양안전심판법 제78조(재결의 집행시기)

재결의 확정은, 재결에 대하여 불복을 신청할 수 있는 방법이 없게 된 때에 즉, 地方海洋安全審判院裁決의 경우, 제2심의 청구기간이 경과한 때, 제2심의 심판 청구절차가 법령에 위반되어 中央海洋安全審判院이 그 청구를 기각하여 기각재결서정본을 송달받을 때 또는 제2심의 청구의 취소에 의하여 中央海洋安全審判院이 제2심 청구각하의 결정을 하여 결정서 정본을 송달받을 때이고 中央海洋安全審判院 裁決의 경우, 재결을 고지한 때가 된다.⁵⁵⁾ 재결이 확정되면 집행력이 있게 되고 당사자 및 재결을 고지한 審判院도 이에 구속되어 일사부재리의 원칙에 의하여 동일사건에 대하여 재차 심판을 행할 수 없게 된다.

2. 裁決의 執行

재결의 집행이란 행정청으로서의 해양안전심판원이 재결에 의하여 표시된 징계, 권고 및 시정통보의 내용을 실행하는 행위이다. 징계 및 권고는 재결집행권자인 조사관과 집행을 받는 자인 해양사고관련자와의 사이에서 발생되어 審判院과는 관계가 없으며, 地方海洋安全審判院의 재결에 대하여는 地方海洋安全審判院의 조사관이, 그리고 中央海洋安全審判院의 재결에 대하여는 中央海洋安全審判院의 조사관이 이를 행한다.⁵⁶⁾

(1) 면허취소 및 업무정지의 재결집행

수석조사관은 해양안전심판의 결과, 해기사 또는 도선사에 대한 면허취소 또는 업무정지의 재결이 확정된 때에는 당해 해기사 또는 도선사에 대하여 지정된 기일까지 해기사면허증 또는 도선사면허증을 제출할 것을 문서로써 통지하여야 하고 재결집행을 개시한 때에는 그 사실을 당해 면허증을 교부한 면허관청에 통보하여야 한다. 면허증의 제출통지를 받고 이를 이행하지 아니하는 자에 대하여는 면허증무효선언에 관한 절차를 취하고 그 사실을 면허관청에 통지하여야 한다.⁵⁷⁾

55) 해양안전심판법시행령 제72조의2(재결의 집행시기).

56) 해양안전심판법 제79조.

57) 해양안전심판법 시행규칙 제14조.

(2) 견책재결의 집행

수석조사관은 해양안전심판의 결과, 해기사 또는 도선사에 대한 견책재결이 확정된 때에는 그 견책재결의 요지를 면허관청에 통보하여야 하고 면허관청은 그 사실을 면허원부에 기재하여야 한다.⁵⁸⁾

(3) 징계기록부의 작성 및 징계기록 말소

중앙해양안전심판원장은 업무정지 또는 견책의 징계를 받은 해기사 또는 도선사에 대한 징계사항을 징계기록부에 기재하여야 하고 징계의 실효가 되는 자에 대하여는 면허원부에 기재된 징계기록의 말소를 당해 면허관청에 요청하여야 한다.⁵⁹⁾ 징계기록의 말소요청을 받은 면허관청은 면허원부에 기재된 징계기록을 말소하고 그 자에 대한 면허원부를 새로 작성하여야 한다.

(4) 시정재결 등의 집행

심판장은 시정·개선을 권고하거나 명하는 재결 또는 시정·개선조치의 요청재결을 고지한 때에는 권고서, 명령서 또는 요청서를 작성하여 조사관, 해양사고관련자, 행정기관 또는 단체의 장에게 교부하여야 한다. 조사관은 시정재결 등이 확정된 때에는 공고조치를 취하고 그 사본을 해양수산부장관에게 보고하여야 한다.⁶⁰⁾

V. 海洋安全審判院의 組織 및 管轄

1. 海洋安全審判院의 組織

58) 해양안전심판법 시행규칙 제15조.

59) 해양안전심판법 시행규칙 제16조~제17조.

60) 해양안전심판법 사무처리요령 제149조.

海洋事故事件을 심판하기 위하여 海洋水産部長官所屬下에 海洋安全審判院을 둔다.⁶¹⁾ 따라서 海洋事故를 調査·審判하는 國家事務는 行政審判으로 海洋水産部長官에 속하며, 海洋安全審判院에 대한 豫算, 人事 등은 모두가 海洋水産部長官의 책임으로 이루어진다. 다만 審判官의 고유한 직무에는 장관의 감독이 미치지 않는다.

海洋安全審判院은 地方海洋安全審判院과 中央海洋安全審判院의 2종이 있다. 地方海洋安全審判院은 제1심 審判을 行하고, 中央海洋安全審判院은 제2심 審判을 행한다.⁶²⁾ 제1심은 管轄에 따라 海洋事故를 審判하고, 그 裁決에 不服하는 자의 제2심 신청에 대하여 中央海洋安全審判院에서 다시 審理한다. 각 심판원에 심판관, 조사관 및 서기를 둔다.

제1심은 審判官 3명으로 구성하며, 경우에 따라서는 여기에 非常任審判官 2명을 추가한다. 경미한 사건에 대하여는 調査官의 청구에 의하여 1명의 심판관에 의한 審判(단독심판)을 행할 수 있다.

제2심은 5명의 審判官으로 구성되며, 필요한 경우 2명의 非常任審判官을 추가한다. 제1심에서는 단독심판을 제외하고는 지방심판원장이 審判長이 되며, 제2심에서는 中央海洋安全審判院장이 審判官중에서 審判長을 지명하거나 또는 스스로 審判長이 된다.

審判院은 성격상 2종으로 해석할 수 있다. 그 하나는 審判院長이 감독하는 審判院이고 다른 하나는 審判長이 지휘하는 審判院이다. 전자는 광의의 審判院으로 審判院 全體를 말하는 것이며, 후자는 협의의 審判院으로 현재 海洋事故를 심판하는 審判院을 뜻한다. 즉 일정한 수의 審判官으로 구성된 것을 말한다.

審判官(Judge)은 審判院의 심판기관을 구성하고, 독립하여 자유로이 海洋事故의 審判을 행하는 국가기관이다. 審判官은 별정직 공무원으로서 일정한 자격이 있는 者중에서 중앙해양안전심판원장의 추천과 해양수산부 장관의 제청에 의하여 대통령이 임명하고, 그 임기는 3년이며 일정한 결격사유가 없어야 하며 정년은 60세이다.

非常任審判官은 심판절차상의 직무 및 권한은 審判長이외의 審判官과 동일

61) 해양안전심판법 제3조.

62) 해양안전심판법 제21조(심급).

하다. 그 수는 각 審判院에 20인 이내로 하고, 사건의 원인탐구가 곤란하다고 인정되는 때에 2명을 審判長이 지정하여 심판에 참여시킨다. 각급 審判院에 결정이 있거나 기타 부득이한 사유가 있을 때에는 타 審判院의 非常任審判官으로 하여금 직무를 행하게 할 수 있다.

조사관(Investigator)은 심판관에 대응하는 國家機關으로서 海洋安全審判院에 대하여 審判을 請求하고 동시에 裁決을 執行하며, 해양사고방지업무를 담당한다.

조사관의 직무의 집행은 단독제이나 개개의 사건의 조사 및 처분에 있어서는 항상 상관의 지시명령을 받으며, 상사의 명령에 복종하여야 한다. 中央海洋安全審判院의 首席調査官은 調査事務의 최고감독자로서 모든 조사관을 指揮, 監督하고 구체적인 사건에 대하여는 中央海洋安全審判院의 조사관과 地方海洋安全審判院의 首席調査官을 지휘·감독한다.

조사관은 심판에 있어 당사자의 지위를 가지고 있으며, 공익의 대표자의 지위에 있다. 심판절차의 진행에 따라, 해양사고가 해양사고관련자의 직무상 고의 또는 과실에 의하여 발생하였다고 인정될 때에는 審判院에 대하여 징계의 재결을 요구하고, 제1심의 재결에 대하여 불복할 때에는 제2심의 청구를 할 수 있으며 제2심의 재결에 불복할 때에는 대법원에 소를 제기할 수 있다.

2. 海洋安全審判院의 管轄

심판에 부칠 사건의 관할권은 해양사고가 발생한 지점을 관할하는 지방심판원에 속한다.⁶³⁾ 해양사고의 심판을 원활히 하기 위하여 적용구역을 구분하여 지방심판원별로 管轄을 분담하고 있다. 각 지방심판원은 구역 내에서 발생한 해양사고에 대하여 심판권이 있으며, 해양사고의 원인을 탐구하여 재결하여야 할 책무가 있다. 심판의 관할을 이와 같이 토지구역으로 나눈 해양사고발생지주의는 선적항주의보다 여러모로 편리하기 때문이다. 심판의 관할에 관련된 중요한 규정을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 해양사고가 관할의 경계선상에서 발생 하든가, 선박이 안전저해상태로 2구역을 통과하는 등으로 동일사건이 2이상의 審判院에 계속되었을 때에는 최

63) 해양안전심판법 제24조 제1항.

초로 심판청구된 地方海洋安全審判院에서 심판을 한다.

(2) 심판청구된 사건이 관할에 속하지 않는 때에는 결정에 의하여 관할권이 있는 地方海洋安全審判院으로 사건을 이송하여야 한다.

(3) 조사관 또는 해양사고관련자는 사건을 관할 地方海洋安全審判院에서 심판하는 것이 불편하다고 인정할 때에는 中央海洋安全審判院에 관할 이전을 신청할 수 있다. 심판당사자에게 관할이전의 신청을 할 수 있도록 하고 있는 이유는 사건의 성격상 또는 해운회사의 주된 사무소가 있거나 해양사고관련자의 거주지 있는 지역에서 심판을 하는 것이 편리할 수도 있으므로, 이에 대하여 中央海洋安全審判院은 조사를 한 후 移轉이 심판상 편리하다고 판단될 때에는 관할이전의 결정을 하게 된다. 그러나 관할 이전의 신청은 조사관이 심판청구를 하여 해양사고가 사건으로 형성된 후라야 한다.

VI. 海洋安全審判節次

1. 審判前의 節次

심판전의 절차는 사건이 審判院에 계속되기 이전, 즉 조사관에 의하여 조사되고 있는 단계를 말한다. 海洋安全審判院은 형사소송의 형식을 채용하여, 조사관을 원고로 하고 있으며, 심판전의 절차로서 조사관은 해양사고에 관한 정보에 유의하여 해양사고를 인지한 경우, 즉시 사건의 내용을 조사하고, 증거를 수집하며 사건을 심판에 붙일 것인지(심판청구), 붙이지 아니할 것인지(불요처분)를 결정하여야 한다.

해양사고사건은 모두를 심판에 회부하여 면밀히 審理하도록 하는 것이 해양안전심판제도의 목적에 부합되는 일이지만 사건에 따라서는, 사건의 성질, 손해의 정도 및 그 영향의 범위 등을 참작하여 심판을 하여도 장래의 해양사고 방지에 아무런 이익이 되지 않는 것도 있을 수 있으므로 조사관은 모든 사정을 고려하여 사건을 심판에 붙일 것인지, 붙이지 아니할 것인지를 결정하게 된다. 조사관이 사건을 심판에 붙이게 되면, 심판청구를 하는 시점에서 審判院에 계속되어 심판절차를 따르게 된다.

해양수산관서 및 경찰공무원과 시장, 도지사, 군수(구청장을 포함한다)는 해

양사고사실을 인지하였을 때 지체없이 그 사실을 조사관에게 통보하도록 되어 있으므로⁶⁴⁾ 이들 관청은 각자의 직무와 관련하여 해양안전심판법 제2조 제1항 각호에 열거된 해양사고를 인지한 경우에는 이를 조사관에게 보고하여야 하며, 이러한 자료는 조사관이 사실조사를 하는 중요한 단서가 된다.

국외에 있어서는, 영사관이 대한민국 국민을 위한 제반 행정행위를 하는 기관이고 사법권은 외국에 있어서 해양수산관청이 행하는 사무를 대한민국 영사가 이를 행하도록 규정하고 있으며⁶⁵⁾, 영사관외에 증거조사의 기관이 없으므로 증거의 수집을 영사관의 의무로 하여 중앙수석조사관에게 통보하도록 하고 있다.⁶⁶⁾

조사관은 행정청 또는 영사로부터의 해양사고보고를 받은 것은 물론 자기의 목적, 풍설, 전문에 의한 해양사고사건 및 해양사고에 대하여 이해관계가 있는 자의 사실조사요구⁶⁷⁾에 대하여 상세한 조사를 하고 증거를 수집하여야 할 의무가 있다.⁶⁸⁾ 이러한 증거란 심판절차 중에 증거가 되는 물건과 서류를 말한다.

조사관은 사실조사 및 증거를 수집하기 위한 직무를 수행함에 있어서 다음과 같은 권한을 가진다.⁶⁹⁾

- (1) 해양사고관련자⁷⁰⁾를 출석시키거나 질문하는 일
- (2) 선박 기타의 장소를 검사하는 일
- (3) 해양사고관련자에게 보고를 시키거나 장부, 서류, 기타의 물건⁷¹⁾의 제출을 명하는 일
- (4) 관공서에 대하여 보고 또는 자료의 제출 및 협조를 요구하는 일
- (5) 증인, 감정인, 통역인 또는 번역인을 출석시키거나 증언, 감정, 통역 또

64) 해양안전심판법 제31조 제1항(해양수산관서등의 의무).

65) 선원법 제122조.

66) 해양안전심판법 제32조 제1항(영사의 의무).

67) 해양안전심판법 제33조 : 사실로서의 요구를 받은 조사관은 사실을 조사한 후 심판청구의 여부를 결정하고 그 뜻을 요구자에게 통지하여야 한다.

68) 해양안전심판법 제34조.

69) 해양안전심판법 제37조.

70) 해양사고관련자란 통상 당해 선박의 선장이하 승무원, 선박소유자, 항로표지의 관리자 또는 사건의 목격자이며, 실질적으로 해양사고에 관계가 있는 사람으로 그 범위는 한정되어 있지 않다.

71) 장부, 서류 기타의 물건이란 장래 심판에 있어 증거가 되리라고 조사관이 인정할 것과 사실조사에 필요한 일체의 것을 말한다.

는 번역을 시키는 일

조사관은 위와 같은 직무를 수행함에 있어서 해양사고관련자에게 질문을 하거나 선박 기타의 장소를 검사한 때에는 질문조서 또는 검사조서를 작성하고 이를 질문 받은 자 또는 선박이나 기타의 장소의 관리인에게 읽어 들려준 후 이들과 함께 서명·날인하여야 하며⁷²⁾, 사실조사 및 증거수집에 있어서 비밀을 준수하고 관계인의 명예를 훼손하지 아니하도록 되어 있다.⁷³⁾

조사관·해양사고관련자 또는 심판변론인은 미리 증거를 보전하지 않으면 그 증거를 채택하기 곤란하다고 인정하여 서면으로 신청할 때에는 審判院은 심판이 청구되기 이전이라도 검증·증인신문 또는 감정을 할 수 있다.⁷⁴⁾ 일반적으로 증거보전이란 장차 공판에서 사용하여야 할 증거가 멸실되거나 사용키 곤란하게 될 사정이 있는 경우에 당사자의 청구에 의하여 법관이 공판전에 그 증거를 수집·보전하여 두는 제도를 말한다. 제도의 의의는 검사 외에 피의자, 피고인 등에게도 청구권이 인정된다는 데 있다고 하여 당사자주의의 이상의 한 발현이라고 설명된다.⁷⁵⁾

증거보전의 요건으로는 그 증거를 사용하기 곤란한 사정이 있어야 한다. 예컨대 물증, 書證에 있어서는 멸실, 훼손 외에 性狀, 기재내용의 변경을 포함하고, 증인의 경우에는 사망, 장기여행 등으로 신문이 곤란하게 될 경우 외에 증인불능, 진술변경의 염려가 있는 경우를 포함하며, 감정의 경우는, 감정대상의 멸실, 훼손, 변경 및 이 외에 감정인에 대하여 人證으로서 이용하기 곤란하게 될 경우를 포함한다.

조사관은 조사의 결과, 사건이 해양사고방지의 견지에서 심판할 필요가 없다고 인정되는 때에는 심판불요의 처분을⁷⁶⁾ 하여야 하나 심판불요처분기준에 해당하는 사건이라도 해양사고관련자의 요청이 있을 때, 해양사고관련자를 징

72) 해양안전심판법 시행령 제27조.

73) 해양안전심판법 제36조.

74) 해양안전심판법 제35조(증거보전) : 조사관은 심판청구시에 해양사고관련자를 지정하므로 심판청구전에는 현실적으로 심판변론인을 선임할 수 없는 상태에서 심판변론인이 조사관의 심판청구전에 증거보전신청을 할 수 있다 함은 모순이 있다.

75) 법원행정처, 「법원실무제요(형사)」, 1984, 221쪽.

76) 해양안전심판법 시행령 제28조. 그러나 심판불요처분을 한 사건이라도 새로운 증거의 발견, 관계기관으로부터의 요청 또는 해양사고관련자의 요청이 있을 경우에는 그 심판불요처분을 취소하고 다시 조사할 수 있다(사무처리요령 제48조).

계하거나, 시정 또는 개선을 권고하거나 명할 필요가 있다고 인정될 때에는 심판불요처분을 하여서는 아니 된다. 조사관은 사건을 심판에 붙여야 할 것으로 인정할 때에는 地方海洋安全審判院에 대하여 심판을 청구하여야 한다.⁷⁷⁾ 심판청구서에는 사건명, 해양사고관련자의 성명·주민등록번호·주소, 당시의 직명 및 가지고 있는 면허의 종류를 기재하고, 사실의 개요를 기술하여야 한다.⁷⁸⁾ 또한 조사관은 심판청구서에 단독심판으로 행함이 적당하다고 인정하는 경우 및 비상임심판관의 참여가 필요하다고 인정하는 경우에는 심판청구서에 각각 그 뜻을 기재하여야 한다.⁷⁹⁾

사건발생 후 3년을 경과한 해양사고에 대하여는 심판을 청구할 수 없다.⁸⁰⁾ 이는 기간의 시효와 유사하지만 중단이나 정지를 인정하지는 아니한다. 수년을 경과하여 오래 방치된 사건은 조사하는 데 어려움이 있고 해양사고방지상의 효과가 기대되지 않기 때문이다.

조사관은 심판을 청구하는 경우에는 당해 해양사고발생의 원인과 관계가 있다고 인정되는 자를 해양사고관련자⁸¹⁾로 지정하도록 규정하고 있다.⁸²⁾ 외국선박의 승무원인 외국인을 해양사고관련자로 지정하고자 할 때에는 선박대리점 또는 심판변론인을 통하여 국내연락장소, 심판기일에 출석, 통역비용 등에 대한 약속서(해양안전심판 사무처리요령 별지 제19호 서식)를 제출토록 한다.

해양사고에 대하여 이해관계가 있는 자는 심판불요처분을 받은 해양사고에 대하여 원인규명이 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 지방해양안전심판원에 그 처분의 당부에 대한 심판을 신청할 수 있다. 심판불요처분한 해양사고에 대하여 이해관계인으로부터 처분의 당부에 대한 심판이 신청된 경우 당해 심판원은 그 신청이 이유있다고 인정하는 때에는 결정으로써 조사관으로 하여금

77) 해양안전심판법 제38조.

78) 해양안전심판법 시행령 제29조 : 사실의 개요를 기술함에 있어 이것이 심판의 범위를 인정할 수 있어야 한다. 예를 들어 충돌사건에 있어서 충돌한 상대를 특정할 수 있는 충분한 요소의 기재가 되어 있지 아니한 경우에는 해양안전심판법 제52조 제2호의 규정에 의하여 심판청구를 기각하게 된다.

79) 해양안전심판법 시행령 제30조 및 제31조.

80) 해양안전심판법 제38조.

81) 해양안전심판법 사무처리요령 제53조 및 제54조 : 심판청구서에 해양사고관련자중 당해 면허로서 당해직무를 수행한 해기사 또는 도선사는 “면허행사 해양사고관련자”로, 그외의 자는 “일반해양사고관련자”로 명시.

82) 해양안전심판법 제39조.

조사를 개시하여 심판을 청구토록 하고, 당해 신청이 이유없는 것으로 인정하는 때에는 이를 기각하여야 한다.⁸³⁾

해양사고관련자란 해양사고의 원인에 관계가 있고, 조사관이 심판청구서에 지정하거나 또는 심판청구 후에 추가로 지정한 자를 말하며, 해양사고관련자로 지정되지 아니한 자에 대하여는 해양사고의 원인에 중요한 관계가 있다 하여도 審判院은 징계하거나 권고를 할 수 없다.

2. 地方海洋安全審判院의 審判節次

조사관으로부터 해양사고사건에 대한 심판청구가 있게 되면, 사건은 심판이 청구된 地方海洋安全審判院에 係屬된다. 따라서 審判院은 심판을 개정하여 調查官의 冒頭陳述을 듣고 난 후에 海洋事故關聯者 또는 그 외의 자를 신문하며, 각종의 증거를 확인하고, 당사자의 주장을 들어 사건의 진상을 명확히 하기 위한 수속을 전개한다.

심판의 수속과정은 크게 審判院의 構成, 審判前의 審理, 公開된 審判廷에서의 事實審理, 裁決의 告知(언도)의 4단계로 나눌 수 있다. 審判院에 사건이 繫屬되면, 바로 審理를 하지 아니하면 아니 되므로 審判院長은 이 사건을 처리할 審判院(협의의 審判院)을 구성하지 않으면 아니 된다.⁸⁴⁾ 또한 해양사고의 원인규명이 특히 곤란한 사건에는 원장이 지명하는 비상임심판관 2인을 심판에 참여시켜야 한다.⁸⁵⁾

(1) 심판청구서의 사전조사

地方海洋安全審判院은 심판청구된 사건에 대하여 심판권이 없을 때, 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기되었을 때 및 해양안전심판법 제7조의 규정에 의하여 심판할 수 없을 때에는 재결로써 심판청구를 기각하여야 한다.⁸⁶⁾

사건에 대하여 심판권이 없을 때라 함은 영해 밖에서 발생한 외국선의 단독

83) 해양안전심판법 제39조의 2.

84) 해양안전심판법 제22조 제1항.

85) 해양안전심판법 제22조 제3항.

86) 해양안전심판법 제52조.

해양사고와 외국선 간의 충돌사건(다만 우리 나라가 주요 이해당사국⁸⁷⁾이 아닌 경우) 및 해양안전심판법 제2조 제1호 각목의 규정에 해당하지 아니하는 경우를 말한다. 외국선에 대한 심판권이 어느 선까지 해당하는가에 대하여는 국제공법의 원칙에 의하여 정하여 지겠으나 충돌사고에 관한 審判管轄權은 다음과 같다. 즉 우리 나라 선박간의 충돌의 경우에는 발생장소에 불구하고 심판권이 있으며, 한국선박과 외국선박과의 충돌의 경우에는 발생장소에 불구하고 심판권이 있다. 그리고 한국의 영해에서 외국선박간에 충돌한 경우 海洋安全審判管轄權에 대하여 법에 명문규정은 없으나 형법 제2조와 같이 직접 또는 간접적으로 우리 나라 국토의 안녕을 유지하는 견지에서 연안국인 우리 나라가 海洋安全審判管轄權이 있음은 당연하다. 그러나 해양안전심판권은 있으나 해양사고관계자에 대한 징계 및 권고의 실행에 있어서 특별한 규정은 없다. 외국의 군용선 또는 공용선박은 치외법권을 갖고 있으므로 심판권이 없음은 당연하다.

심판청구가 법령에 위반되어 청구되었을 때란 사건이 발생하여 3년(초일 산입)⁸⁸⁾이 경과한 경우⁸⁹⁾ 및 청구서상에 심판대상이 명확하지 않은 경우⁹⁰⁾를 의미한다.

(2) 기록의 사전조사

審理를 충실히 하여 진실을 밝혀내기 위해서는 심판의 준비가 필요하다. 이러한 준비는 실체면과 절차면으로 크게 나눌 수 있으며, 기록의 사전조사를 통하여 실체를 검토하지 아니하고는 적절한 심판준비가 불가능하다. 사건기록에서 사전조사가 요구되는 주요 사항은 다음과 같다.

① 사건에 대하여 심판권이 없어 기각재결에 해당하는지 여부⁹¹⁾

87) IMO 결의서 A. 637(16) 제4항.

88) 해양안전심판법 시행령 제78조 제1항.

89) 해양안전심판법 제38조 제1항 단서.

90) 예를 들어 “OO호 충돌사건”과 같이 충돌사건이면서 상대선박이나 충돌한 물체가 명시되어 있지 아니한 경우.

91) 영해법에서 외국선의 단독 또는 외국선 간의 해양사고인지(현행법에 의거). 국제해양법의 발효로 공해의 배타적 경제수역은 물론 공해상에서 발생한 재난에 대하여 이해당사국은 해양안전심판을 할 수 있다. 해양안전심판법 제2조 제1항의 각호에 해당되지 아니하는지.

- ② 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기됨으로써 기각재결에 해당하는지 여부⁹²⁾
- ③ 일사부재리의 원칙에 위반되어 기각재결에 해당하는지 여부
- ④ 다른 審判院에서 심판을 하여야 하는 것인지 여부⁹³⁾
- ⑤ 비상임심판관의 참여가 필요한지 여부
- ⑥ 단독심판으로 청구되었으나 합의심판으로의 이행 여부⁹⁴⁾
- ⑦ 審理의 병합 또는 분리의 필요 여부⁹⁵⁾
- ⑧ 제1회 심판기일전에 있어서의 증거조사에 있어서 선박기타의 장소를 검사함에 있어 합의체로 할 것인가 受命審判官을 시킬 것인가 여부⁹⁶⁾
- ⑨ 해양사고관련자의 지정은 타당한지 여부
- ⑩ 증인은 제1회 심판기일에 출정시킬 것인가 여부
- ⑪ 해양사고관련자와의 타협이 필요한가 여부⁹⁷⁾

이와 같은 여러 사항을 검토하여 제1회 심판기일에 審理가 완전히 이루어지도록 임해야 하나 豫斷을 가지고 審理에 임하는 것은 바람직하지 않다.

(가) 기록의 사전조사요령

- ① 主審審判官은 기록을 정독하고 필요한 경우 제1회 심판기일전의 증거조사를 하거나 調査官 및 심판변론인과 협의한다.
- ② 해도에 작도하면서 필요한 문제점을 찾는다.

92) 해양안전심판법 제38조 및 시행령 제29조에 의거 ① 발생후 3년이 경과한 사건이 아닌지, ② 해양사고의 사실 및 사실의 개요가 명확하여 심판 대상에 해당하는지.
 93) 해양안전심판법 제24조 제2항의 규정에 의하여 동일 사건이 2 이상의 地方海洋安全審判院에 계속됐을 때에는 최초의 심판청구를 받은 地方海洋安全審判院에서 심판하도록 규정되어 있다.
 94) 해양안전심판법 시행령 제36조.
 95) 해양안전심판법 제24조 제4항의 규정에 따라 동일 선박에 관한 2 이상의 사건은 이를 병합하여 심리할 수 있다. 동일 선박이 특정수역에서 빈번하게 발생하는 사건의 예와 같이 공통되는 중요한 증거가 있고, 심판의 신속처리 및 심판정의 편익이나 심판관계인의 편익을 고려하여 결정한다.
 96) 해양안전심판법 제48조 제2항의 의한 제1회 심판기일전의 증거조사. 시행령 제50조 제1항의 규정에 따라 수명심판관이 할 것인가 합의체가 할 것인가.
 97) 해양안전심판법 제43조 제4항 및 제40조의 규정에 의하여 심판기일의 변경 또는 현장 검증을 위한 심판관계인과의 타협.

- ③ 기록에 없는 수로도지, 조석표, 기상자료 등에 의한 필요한 계산을 해본다.
- ④ 충돌사건의 경우 해양사고관련자의 주장을 도표(대조표)로 만들어 문제점을 쉽게 알 수 있도록 한다.
- ⑤ 사실인정의 중요한 문제점을 정리한 후에 集中審理할 수 있도록 질문준비를 하고 질문기법을 연구한다.

(나) 사건의 병합

동일선박에 관하여 둘 이상의 사건이 둘 이상의 地方海洋安全審判院에 계류되었을 때에는 최초의 심판청구를 받은 地方海洋安全審判院이 병합하여 심판하며 동일 선박에 관한 둘 이상의 사건도 이를 병합하여 심판하도록 한다.

(3) 심판원의 증거조사 및 재결

審判院이 필요하다고 인정할 때에는, 심판기일 전이라도 ① 선박 기타의 장소를 검사하는 일, ② 장부, 서류 기타의 물건의 제출을 명하는 일, ③ 관공서에 대하여 보고 또는 자료제출을 요구하는 일의 방법으로 증거조사를 할 수 있다.⁹⁸⁾ ①의 경우, 調查官, 심판변론인 및 해양사고관련자에게 통지하여 입회의 기회를 주어야 한다.⁹⁹⁾ 또 ③의 경우, 관공서는 이들 서류를 외부에 발표할 수 없다는 이유로 제출을 거부할 수 없다. 그러나 審判院은 심판기일 전에 해양사고관련자, 증인 또는 그 외 해양사고관계인을 불러 조사할 수는 없다. 왜냐하면 심판은 공판을 중심으로 하기 때문이다.

공판이란 일반 대중에게 개방된 심판정에서 사건을 審理하는 것으로, 여기서 일반 대중이란 방청인으로 심판정의 크기에 따라 제한할 수도 있다.

對審과 재결의 언도는 공개된 심판정에서 이를 행하지 않으면 아니 된다.¹⁰⁰⁾ 對審이란 대립하는 당사자가 있어 이를 審理하는 것을 말한다. 해양사

98) 해양안전심판법 제48조.

99) 해양안전심판법 시행령 제40조.

100) 해양안전심판법 제41조.

고관련자가 아무도 없는 해양사고사건에 있어서도 調査官의 논고, 증인, 감정인 그 외의 자의 진술을 들어야 함으로 이것도 대심이다. 단지 심판절차상의 각종 결정은 심판정외에서 행할 수 있으며, 합의는 공개를 요하지 않는다.¹⁰¹⁾

심판정은 정수의 審判官 및 서기가 열석하고 조사관이 참석하여 이를 개정하고¹⁰²⁾, 審判長은 심판의 지휘권 및 심판정의 질서유지의 권한이 있으며 이러한 審判長의 명령에 따르지 않는 자에 대하여는 벌칙이 있다. 심판개정후 장기간에 걸쳐 개정하지 아니한 경우 필요하다면 심판절차를 갱신하여야 하고, 해양사고관련자가 추가로 지정된 때, 審判官 또는 비상임심판관의 경질이 있는 때에는 심판절차를 갱신하여야 한다.¹⁰³⁾

여기에서 「심판기일」이란 심판절차를 시행하는 기일이다. 심판청구가 있게 되면, 審判長은 심판기일을 정하고¹⁰⁴⁾, 해양사고관련자를 소환하여야 한다.¹⁰⁵⁾ 단 審判長은 1회 이상 출석한 해양사고관련자에 대하여는 소환하지 아니할 수 있으며, 심판기일은 조사관, 심판변론인 및 소환하지 아니하는 해양사고관련자에게 통지하여야 한다.¹⁰⁶⁾

심판절차에 있어서 당사자인 해양사고관련자를 소환하여 신문함에 있어서는 소정의 규정이 마련되어 있는데, 계속 2회의 소환을 받고 정당한 이유 없이 출석하지 아니하는 경우 과태료를 처하게 되나¹⁰⁷⁾ 출두를 직접 강제할 수는 없다. 다만 해양사고관련자가 정당한 사유 없이 심판기일에 불참하면 해양안전심판법 제45조의 단서 규정에 의한 불이익을 받게 된다¹⁰⁸⁾.

101) 해양안전심판법사무처리요령 제114조(합의비밀).

102) 해양안전심판법 시행령 제41조.

103) 해양안전심판법 시행령 제51조, 제52조 및 제53조. 심판개정후 해양사고관련자가 추가로 지정된 때 및 심판개정후 당해사건의 심판에 비상임심판관의 참여가 필요한 경우 審判官의 의견을 들어 비상임심판관의 참여를 결정할 수 있는데, 이 경우 심판절차를 갱신하여야 한다.

104) 해양안전심판법 제43조 제1항 및 시행령 제37조.

105) 신문을 함에 있어서는 다음과 같은 신문을 하여서는 아니 된다. 다만 ①항을 제외하고는 정당한 사유가 있는 경우 그러하지 아니하다. ① 위협적이거나 모욕적인 신문, ② 유도 신문, ③ 중복되는 신문, ④ 토론이 되는 신문, ⑤ 증인에게 의견을 구하는 신문, ⑥ 증인이 직접 경험하지 아니한 사실에 대한 신문.

106) 해양안전심판법 제43조 제2항 및 제3항.

107) 해양안전심판법 제89조 제2항 : 정당한 이유란 예를 들면 승선중일 때에는 승선증명서 또는 출항신고서, 신병중일 때에는 진단서, 수감중일 때에는 재소증명서, 객관성이 있는 기타의 사유(예비군훈련소집통지서 등).

108) 해양안전심판법 제45조(필요적 변론) : 심판의 재결은 반드시 구술변론을 거쳐야

조사관은 심판청구된 사건에 대한 심판이 불필요하게 된 경우로서 대통령령이 정하는 경우¹⁰⁹⁾에는 제1심 재결이 있을 때까지 심판청구를 취하할 수 있다. 다만 이해관계인의 심판신청에 의하여 조사관이 심판청구한 사건에 대하여는 그러하지 아니하다.¹¹⁰⁾

해양사고관련자자, 해양사고관련자의 법정대리인·배우자·직계친족·형제자매·호주 및 사건의 이해관계인은 심판변론인을 선임할 수 있다.¹¹¹⁾

심판의 재결은 반드시 구술변론을 거쳐야 한다. 다만 앞에서 기술한 바와 같이 해양사고관련자가 정당한 사유 없이 심판기일에 출석하지 아니할 때에는 그 진술을 듣지 아니하고 조사관의 변론(논고)만을 듣고 재결을 할 수 있다. 해양사고관련자중 해기사 또는 도선사가 아닌 일반해양사고관련자는 자신이 직접 심판정에 출석하지 아니하고 대리인을 출석시켜 변론을 할 수 있으나 審判院은 필요하다고 인정할 경우 본인의 출두를 명할 수 있다.¹¹²⁾

「구술」이란 「서면」에 대한 말이며, 「변론」이란 당사자가 공격방어방식을 제출하여 審理에 협력하는 수단이다. 해양사고관련자에 대한 재결은 심판정에서 조사관의 구두의 공격에 대하여 해양사고관련자가 구두방어방식을 충분히 사용할 수 있도록 한 후에 행하여야 하는데, 이것이 재결의 요건이다. 審判院은 해상관용어를 제외하고는 한국어를 사용한다. 따라서 심판관계인 중 한국어를 사용하지 않는 자가 있으면 통역인을 사용할 수 있다.¹¹³⁾

또한 審判院은 所屬審判官중 1인에게 필요한 사항의 증거조사를 명할 수 있고(受命審判官), 受命審判官이 행하는 증거조사는 심판절차의 규정을 준용하며 受命審判官은 그 증거조사의 결과를 심판정에서 보고하여야 한다.¹¹⁴⁾

한다. 다만, 수심인 또는 지정해양사고관계인이 정당한 사유없이 심판기일에 출석하지 아니할 때에는 그 진술을 듣지 아니하고 재결을 할 수 있다.

109) 해양안전심판법시행령 제32조의4 : 심판청구를 취하할 수 있는 경우란 다음 각호의 1에 해당하는 경우를 말한다. 1. 심판청구후 사건에 대하여 심판권이 없다는 사실을 알게 된 경우, 2. 심판청구후 사건에 대하여 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기되었음을 알게 된 경우, 3. 심판청구후 사건에 대하여 일사부재리의 규정에 의하여 심판할 수 없다는 사실을 알게 된 경우.

110) 해양안전심판법 제49조의3.

111) 해양안전심판법 제27조.

112) 해양안전심판법 시행령 제44조.

113) 통역비용은 지정해양사고관계인 쪽에서 부담하게 한다(해양안전심판법 사무처리요령 제52조 제3항 제4호).

114) 해양안전심판법 시행령 제50조 제1항에서는 수명심판관은 1인으로 되어 있으나

재결은 증거에 의하지 않으면 아니 된다.¹¹⁵⁾ 따라서 당연히 증거조사를 하여야 한다. 증거조사는 당사자의 신청은 물론 직권에 의하여 이루어져야 한다.

증거조사라 함은 협의로는 사건에 관한 사실인정을 위한 심증을 얻기 위하여 각종 증거방법을 조사하여 그 내용을 감지하는 소송행위를 말한다. 즉 각종 증거방법(조사대상이 되는 유형물 또는 사람)으로부터 결정의 절차에 따라 증거자료(사실인정의 근거가 되는 내용, 문서의 기재내용, 증언 등)를 탐지하는 것을 말한다. 한편 광의로는 위협의 증거조사 외에 이와 밀접한 관계에 있는 소송행위, 즉 증거신청, 증거결정 등 유관절차 전체를 말한다.

해양안전심판이라는 행정목적으로 증거조사에 직접강제의 수단을 사용하지 못하도록 하고 있으나¹¹⁶⁾, 이는 직접강제를 배제한 것이고 사람의 신체, 물건, 장소에 대한 증거조사를 제한하는 취지는 아니며, 상대방의 승낙에 따라 압수 수색, 검증에 준하는 증거조사를 할 수 있다. 전적으로 강제하지 아니하고는 증거조사를 충분히 할 수 없으므로, 정당한 이유가 없이 출두 또는 의무를 이행하지 아니하는 증인, 감정인, 통역인, 번역인 및 검증을 거부하거나 방해 또는 기피하는 자, 또는 제출요구를 받고 장부·서류 기타의 물건을 제출하지 아니하거나 허위기재의 장부·서류를 제출한 자에 대하여는 과태료의 제재¹¹⁷⁾를 정함으로써, 간접적으로 강제하는 방법을 택하고 있다.

증거조사는 심판기일에 하도록 되어 있어, 조사관이 수집한 증거를 심판정에서 제출토록 하고, 해양사고관련자를 출두시켜 조사관이 작성한 질문조서의 내용에 대한 진실성 확보를 하지 않으면 아니 된다.¹¹⁸⁾ 따라서 해양사고관련자는 심판기일에 출정할 의무가 있으며, 묵비권에 대한 규정도 없다. 정당한 이유 없이 출정하지 않을 때에는 증인들과 같이 질서벌로서의 과태료에 처하

실무상 2인이라도 수명심판관이 되며, 합의체에서 한사람이 빠질 때에도 나머지 심판관 역시 수명심판관으로 된다. 수명심판관은 합의체인 심판원으로부터 명령 받은 사항을 조사하는 것이므로 명령된 이외의 사항에 대하여는 조사할 수 없다.

115) 해양안전심판법 제54조(본안의 재결) : 본안의 재결에는 해양사고사실과 원인을 명백히 하고 또한 증거에 의하여 그 사실을 인정한 이유를 명시하여야 한다.

116) 해양안전심판법 제48조 제3항 : 地方海洋安全審判院은 구속·압수·수색 기타 신체·물건 또는 장소에 대한 강제처분을 하지 못한다.

117) 해양안전심판법 제89조 제1항.

118) 이것은 審判院의 자의에 의한 판단을 배제하여 공정한 사실인정을 확보하기 위한 수단이다.

는 규정을 두어 간접적으로 출두를 강제하고 있다.

증인이란 자기가 경험한 사실 및 경험으로 추측되는 사항을 공술하는 제3자이다. 감정인이란 특별한 학식과 경험에 의하여 알고 있는 법칙 및 법칙을 적용하여 나타나는 의견판단을 보고하는 제3자이다. 감정인이 감정을 하여 감정서를 제출한 경우에 그 기재된 의견에 관한 설명을 추가로 듣는 절차는 감정인 신문이지만, 감정처분행위(예, 사체해부, 신체검사 등)당시에 목격 등으로 체험한 사실에 관한 진술을 듣는 절차는 증인(감정증인)의 신문에 해당한다.

증인, 감정인, 통역인 또는 번역인에게 증언, 감정, 통역 또는 번역을 시키는 경우에는 선서하여야 한다. 다만 해양사고관련자의 배우자나 친족 또는 이러한 관계가 있었던 자, 그리고 선서의 취지를 이해하지 못하는 자에 대하여는 선서를 시키지 아니하고 신문할 수 있다.¹¹⁹⁾

사실의 인정은 심판기일에 조사한 증거에 의하여야 하고¹²⁰⁾, 증거의 증명력은 심판관의 자유로운 판단에 의한다.

심판상 문제가 되는 어떠한 사실을 인정함에 있어서는 모두가 증거에 의하지 않으면 아니 된다. 다만 사실의 인정에 사용되는 이러한 증거는 심판기일에 조사된 증거라야 한다. 사실이란 해양사고의 사실, 심판상의 책임의 유무를 확정하는 사실 및 징계면제(해양안전심판법 제6조)의 사유가 주요한 것이 된다.

증거능력이란 증거가 사실인정의 자료로서 사용되는 데 따른 능력으로, 해양안전심판법에서는 형사소송법에서와 같이 자백에 대한 보강증거의 필요, 전문증거에 대한 원칙적인 증거능력의 부정에 관한 규정은 없다. 다만 심판청구서나 의견표시적 문서는 성질상 증거능력이 없다. 증인신문절차가 무효로 된 증인신문조서 역시 증거능력이 없다. 증거수집절차가 위법 또는 무효인 경우, 어디까지 증거능력에 영향을 미치는가에 대하여는 논쟁의 대상이 된다. 일반적으로 알고 있는 사실, 審判院이 재결에 따라 직무적으로 명확히 알고 있는 사실, 공지의 경험법칙, 사실적으로 추정된 사실에 대하여는 특별히 증명을 요하지 아니한다고 본다.

자유심증주의¹²¹⁾란 법정증거주의¹²²⁾에 대한 것으로, 증거의 증명력을 적극적

119) 해양안전심판법 시행령 제49조.

120) 해양안전심판법 제50조(증거심판주의).

또는 소극적으로 결정하지 아니 하고 이를 전적으로 審判官의 자유로운 판단에 일임하는 것을 뜻한다. 자유심증주의가 제도로서 완전한 것은 아니나, 실질적 진실발견주의를 채택한 이 법에 있어서는 법정증거주의 보다는 우위에 있다고 하겠다. 자유로운 판단에 맡긴다는 것은 증거의 증명력을 말하며, 증거의 실질적 가치를 뜻한다. 이중에는 증거로서의 신용력과 사실인정에 부합하는 순수한 증명력이 포함된다. 자유심증주의는 진실발견주의를 위하여 인정되는 것으로, 자유라 하여 審判官의 방자한 마음을 허락하는 것은 아니고, 審判官의 양식 있는 합리적 판단을 기대하는 것으로 심증의 형성은 경험법칙¹²³⁾이나 논리법칙¹²⁴⁾에 따라서 행하는 것이 요구된다. 이러한 주의는 審判官에 대한 신뢰를 기초로 하는 것이기 때문에, 審判官의 자격을 법령으로 정하는 것과 연관성이 있다.

地方審判院은 앞에서 언급한 기각사유 외에 이미 확정 재결이 있는 사건 또는 다른 審判院에 계속중인 사건일 때에는 재결로서 심판청구를 기각하여야 하며, 이러한 기각재결에 대하여 조사관은 中央海洋安全審判院에 불복의 신청

121) 해양안전심판법 제51조.

122) 법정증거주의란 각종 증거의 증명력을 법률에 의하여 정하여 놓고 일정한 증거가 모아지면 심판기관의 심증 여하를 불문하고 유죄를 인정하지 않으면 아니 되며, 그 반대로 일정한 증거가 정리되지 않으면 유죄를 인정할 수 없는 것이다. 이 주의 아래에서는 심판기관의 양식에 따른 판단이 제약을 받는다는 결점이 있어 지금은 이 주의를 채용하고 있는 데는 거의 없다.

123) 경험법칙이란 일상의 경험에서 세상 일반에 인정되어 있는 사실판단에 관한 법칙의 총칭으로 실험칙이라고도 한다. 예를 들면 『수동조타로 조선중 조타수가 타륜을 놓고 오랫동안 짚 일을 하고 있었다』라는 사실이 있다면 『침로선상에서 편향하였다』는 판단이 상당한 개연성을 갖고 경험법칙에 의하여 가능하게 된다.

124) 논리법칙이란 객관성 있는 판단을 행하는 데 필요한 사고의 법칙을 말한다. 어느 사실을 전제로 하여 다시 다른 판단에 도달해 나가는 것을 추리 또는 추론이라고 하는데 추론의 방법으로서 일반적인 사실로부터 특수한 사실로의 추리를 행하는 연역법 및 그 반대로 특수한 경험사실에서 공통요소를 찾아내서 그것을 보편적인 법칙으로 유도하는 귀납법이 있다. 연역법의 대표적인 것으로 삼단논법이 있으며, 귀납법의 대표적인 것으로는 J. S 밀의 귀납법이 있어서 앞에 말한 필연적인 경험법칙을 기준으로 하여 사실판단을 하는 추리는 불완전귀납법에 의한 유추적 추리라고 말한다. 예컨대 『OO선의 진로가 편향하여 갔다』라는 요증사실이 있으며 직접증거가 모자랄 경우 간접사실로서 『조타수가 수동조타의 타륜을 놓고 짚 일을 했다』라는 것이 입증되었을 경우 『수동조타의 타륜을 방치하고 있으면 모든 선박은 진로를 이탈한다』라는 간접사실이 소전제가 되어 『OO선의 진로가 편향하여 갔다』라는 판단을 하게 되고 이것은 불완전 귀납법에 의한 유추적 추리를 한 것이다.

을 할 수 있다. 재결에 있어서는 해양사고의 사실을 기재하고 결론으로서 원인을 명확히 하며¹²⁵⁾, 필요한 경우 해양사고관련자를 징계하거나 권고할 수 있다.¹²⁶⁾ 이러한 재결들은 주문을 표시하고 결론이 나오게 된 이유를 재결중에 붙여야 한다.

해양사고의 사실이 있다고 인정한 본안¹²⁷⁾의 재결에 있어서는 해양사고의 사실 및 원인을 명백히 하고 또한 증거에 의하여 그 사실을 인정한 이유를 명시할 것을 요건으로 한다. 또한 징계 및 권고를 하는 경우 이에 대한 이유를 붙여야 한다. 다만 해양사고의 사실이 없다고 인정한 때에는 그 뜻을 명확히 하여야 하되 증거의 명시를 요건으로 하지는 않는다.¹²⁸⁾

재결은 공개된 심판정에서 고지한다.¹²⁹⁾ 이 경우 해양사고관련자의 출정의 필요는 없으나 재결의 고지는 재결서를 낭독하거나 그 요지를 알려줌으로써 이를 행한다.¹³⁰⁾

3. 中央海洋安全審判院의 審判節次

125) 해양사고 사실 중에서 “위험가능성”의 조건을 해상경험법칙, 자연법칙, 법규범 등의 측면에서 평가하여 해양사고결과발생에 조건을 구비한 원인들을 찾아내고 그 중에서 해양사고의 단서가 되는 최초의 원인이 원인력으로 진행개시된다. 그 후 다수의 인과적 사실이 드러나면 종전의 원인과 새로운 원인을 비교하여 같은 원인계열에 속하면 경합된 원인의 원인력이 진행하고 만일 새로운 원인이 종전의 원인에 대하여 완전히 독립적이고 종전의 원인을 지배할 수 있을 때에는 종전의 원인은 그 진행이 끝난다. 이러한 방법으로 인과관계에 대한 분석을 진행하여 해양사고결과 발생시점인 최후까지 남은 원인력이 해양사고의 원인이 되며, 2개 이상의 원인이 최후까지 경합되는 경우에는 주인과 일인(보조적 원인)을 판단한다. 해양사고의 원인을 명확히 하는 재결은 이 법의 목적상, 최고로 중요한 것으로 주문은 “이 OO사건은 OOOO에 의하여 발생된 것이다”로 족하며, 징계 및 권고사항이 뒤따르는 것이 보통이다. 해양사고의 원인은 증거에 의하여 인정하나 원인에 따라서는 증거가 없는 경우도 있다. 실례로 “이 전복사건은 전복된 채 표류중인 선박이 발견된 것으로 그 전복원인을 밝힐 수가 없다”(재결 목해심 제91-17호).

126) 해양안전심판법 제53조.

127) 본안이란 사건의 실체로서 형식면과 구별되는 뜻에서 사용된다. 따라서 본안에 대한 진술은 이미 審理의 모두에서 행해지는 형식면에 관한 심리절차를 종료하고 실체심리의 단계에 들어간 것을 의미한다.

128) 해양안전심판법 제54조.

129) 해양안전심판법 제55조.

130) 해양안전심판법 시행령 제60조.

조사관 또는 해양사고관련자가 地方海洋安全審判院의 재결에 대하여 불복이 있을 때에는 재결서정본을 송달받은 날로부터 7일 이내에 서면으로 원심 審判院을 경유하여 中央海洋安全審判院에 제2심을 청구할 수 있다. 심판변론인은 해양사고관련자를 위하여 제2심의 청구를 할 수 있으나 이들이 명시한 의사에 반하여서는 아니 된다.¹³⁴⁾

이 청구의 특색은 그 효력이 당해 사건과 당사자 전원에게 미친다.¹³⁵⁾ 따라서 1인의 청구권자에 의하여 사건전부, 전관계인에 대한 審理가 개시되게 된다. 제2심의 청구를 한 자의 전부가 이를 취하하는 경우 中央海洋安全審判院은 사건에 대하여 청구기각의 결정을 하게 되고 이에 따라 제1심의 재결이 확정된다.¹³⁶⁾

제2심의 청구가 청구기간을 경과하였거나 청구할 권리가 없는 자에 의하여 청구되거나 규칙에서 정한 방식에 위배된 경우, 中央海洋安全審判院은 본안의 심판을 할 수 없으므로 이를 기각하지 않으면 아니 된다.¹³⁷⁾

地方海洋安全審判院이 해양안전심판법 제52조(심판청구기각의 재결)에 따라

· 심판변론인의 등록 취소의 결정 영21

· 심판기일의 변경청구에 대한 결정 영38

그 외에 증거조사의 결정, 재결의 개정결정과 같이 사실적으로 행하여지는 결정이 있다.

134) 해양안전심판법 제58조 제2항.

135) 해양안전심판법 제60조(제2심청구의 효력).

136) 해양안전심판법 제61조, 시행령 제68조.

137) ① 심판변론인이 해양사고관련자의 명시된 의사에 반하여 제2심의 청구를 한 것이 판명된 경우 및 서면에 의하지 아니한 제2심의 청구 등이 해당한다.

② 외국인의 해양사고관련자의 지정 : 우리 나라의 영해 밖에서 한국선박과 충돌한 경우 심판법상, 외국선의 승무원을 해양사고관련자로 지정하는 것은 문제가 있으나, 본인이 심판의 당사자로 참여하기 위하여 해양사고관련자로 지정을 원하는 경우, · 국내의 연락처를 정하고, · 심판기일에 출석하며, · 통역비용을 부담하는 조건으로 외국선박측의 변호사 또는 대리점을 통하여 확약서를 제출하여 지정을 받을 수 있다. 제1심에서 해양사고관련자로 지정된 외국인이 제2심을 청구하여 기각된 사례가 있으나 해양사고의 원인규명 차원에서 희망자는 당사자로 심판에 참여시킴이 타당하다고 본다.

사례) 공해상에서 발생한 충돌사건의 외국인은 해양사고관련자로 지정할 수 없고 해양사고관련자로 지정되었다 하더라도 제2심청구권이 없다고 판시하였다. 증해심 제84-18호(1984. 12. 21.) 기선 제9급영호·Maersk Wave 충돌사건 “이건 제2심 청구를 기각한다.”

③ 제2심청구기일경과

해양안전심판법 제62조의 규정에 의하여 기각 재결한 사례

증해심 제94-5호 (1994. 1. 19.), 증해심 제94-12호(1994. 4. 26).

심판 청구기각의 재결을 한 경우, 이에 대한 제2심의 청구가 될 수 있으며 이러한 사건에 대하여 中央海洋安全審判院이 심판을 행한 결과, 심판청구기각이 정당하지 않다고 인정한 때에는 재결로 사건을 원심에 환송하여 심판을 하도록 한다.¹³⁸⁾ 이러한 경우, 원심은 제2심의 재결에 구속되어 재차 심판청구를 기각할 수가 없다. 사건을 원심으로 환송하는 것은 당사자에게 심판의 이익을 확보하여 주기 위한 방안이다.

원심이 해양안전심판법 제52조에 해당하여 당연히 심판청구를 기각하여야 함에도 기각하지 아니한 경우, 제2심 청구이유 여하에 불구하고 中央海洋安全審判院은 재결로서 이를 기각하지 않으면 아니 된다.¹³⁹⁾ 이 경우에 심판청구에 대한 기각이므로 제1심에서 조사관의 심판청구가 기각된 것으로 되어 심판 개시가 되지 아니한 것이 되므로 사건에 대한 원심의 재결은 무효가 된다.¹⁴⁰⁾

제2심에 있어서의 심판절차는 제1심의 심판절차를 준용하도록 되어 있으므로¹⁴¹⁾ 제2심에 있어서 조사관은 해양사고관련자를 새로이 지정하거나 지정의 취소를 할 수 있다.¹⁴²⁾

재결을 고지한 경우, 이 재결은 확정되어 그 효력이 즉시 발생한다. 제2심의 재결에 대하여 재결서의 정본을 송달받은 날로부터 30일 이내에 대법원에 제소할 수 있도록 되어 있으나 이 법에 의한 소의 제기는 재결의 집행을 정지하지 아니하므로¹⁴³⁾ 대법원이 재결의 집행정지의 명령이 없는 한 제2심재결의 언도에 의하여 확정된다고 해석하지 않으면 아니 된다.

138) 해양안전심판법 제63조.

139) 해양안전심판법 제64조.

140) 해양안전심판법 제52조 해당사건으로 제1심에서 기각재결을 한 경우, ① 제2심 청구이유가 없으면 심판청구에 대한 기각재결을 하고, ② 제2심 청구이유가 있으면 법 제63조에 의거 환송재결을 한다. 다만 제1심에서 본안의 재결을 한 경우에는 제2심 청구이유 여하에 불구하고 법 제64조에 따라 기각재결을 한다.

141) 해양안전심판법 제66조.

142) 해양안전심판법을 개정하면서 구해난심판법 시행령 제34조 및 제70조의 단서규정을 삭제함으로써 제2심조사관이 해양사고관련자를 추가로 지정하거나 취소할 수 있게 되었으나 제1심에서 지정된 해양사고관련자와 변론권의 형평성에 대한 논란이 예상된다.

143) 해양안전심판법 제76조.

第4章 海洋安全審判裁決에 대한 行政訴訟

第1節 裁決取消訴訟의 意義

I. 行政訴訟의 意義

行政訴訟이란 司法法院이 行政事件에 대하여 正式爭訟節次로 행하는 訴訟이고 해양안전심판재결취소소송은 행정취소소송의 일종이다. 行政訴訟은 行政作用으로 인하여 침해된 국민의 권리·이익의 구제와 行政法規의 정당한 적용을 그 기능으로 한다.¹⁴⁴⁾ 行政訴訟은 국민의 기본권보장과 법질서유지기능을 본래의 사명으로 하는 사법法院에 의한 訴訟이라는 점에서 行政權내부에서 처리하는 行政審判과 성격을 달리한다.

行政訴訟은 行政法規, 즉 공법법규의 적용에 대한 訴訟事件의 분쟁해결절차이므로 사법상의 권리관계에 관한 분쟁해결절차인 民事訴訟 및 국가형벌권을 발동하기 위한 刑事訴訟과 구별된다.

行政訴訟은 行政法規의 적용과 관련하여 위법하게 권리(법률상 이익)가 침해된 자가 訴訟을 제기하고, 法院이 이에 대해 審理·判斷을 행하는 正式行政爭訟을 말한다. 즉 行政訴訟은 行政事件에 대해 이루어지는 法院에 의한 정식 절차를 말한다. 이는 독립된 行政裁判制度를 통한 효과적인 통제 없이는 기본적인 법치국가의 원칙이 관철될 수 없다는 의미에서 독립된 行政訴訟制度는 법치국가의 토대이자 완결을 뜻한다. 行政訴訟法上 行政訴訟은 다음의 4가지로 구분한다(행정소송법 제3조).

① 抗告訴訟 : 行政廳의 처분 등이나 부작위에 대하여 제기하는 訴訟으로 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 取消請求訴訟이 여기에 해당한다.

② 當事者訴訟 : 行政廳의 처분 등을 원인으로 하는 법률관계에 관한 訴訟 그 밖에 공법상의 법률관계에 관한 訴訟으로서 그 법률관계의 한 쪽 당사자를 피고로 하는 訴訟이다.

③ 民衆訴訟 : 국가 또는 공공단체의 기관이 법률에 위반되는 행위를 한 때

144) 李鳴九, 앞의 책, 457쪽.

에 직접 자기의 법률상 이익과 관계없이 그 시정을 구하기 위하여 제기하는 訴訟이다.

④ 機關訴訟 : 국가 또는 공공단체의 기관 상호간에 있어서의 권한의 존부 또는 그 행사에 관한 다툼이 있을 때에 이에 대하여 제기하는 訴訟이다. 다만 憲法裁判所法 제2조의 규정에 의하여 憲法裁判所의 관장사항으로 되어있는 訴訟은 제외한다.

II. 海洋安全審判裁決에 대한 訴의 意義 및 性質

中央海洋安全審判院의 재결에 대하여는 법원(대법원)에 소를 제기할 수 있다. 이것은 현행 헌법 제27조, 제101조 및 제107조의 규정에서 볼 수 있는 바와 같이 모든 국민은 헌법과 법률이 정한 바에 따라 재판을 받을 권리가 보장되어 있고 사법권은 법관으로 구성된 법원에 속하며, 행정기관은 終審으로서의 재판을 할 수 없기 때문이다.¹⁴⁵⁾ 해양안전심판은 비록 소송적 수단을 갖고 2審制로 행하여지는 재판작용이라 할 수 있지만, 행정기관인 海洋安全審判院에 의해서 행하여지는 것이기 때문에 中央海洋安全審判院의 심판을 終審으로 할 수는 없다. 中央海洋安全審判院이 행한 재결, 즉 국가권력에 의한 처분에 대하여는 위법을 이유로 법원에 소를 제기하여 법원으로부터 재판을 받을 권리가 보장되어 있는 것은 현행 헌법이 요구하는 바와 같고, 中央海洋安全審判院의 재결에 대하여 불복이 있는 자가 법원에 불복신청을 하는 것은 당연하다. 이 불복신청은 법령의 적용에만 한하지 않고 당연히 사실관계도 포함된다. 재판은 구체적인 사건에 대하여 法을 適用하는 作用이지만, 그 前提로서 具體的 事實關係의 確定이 필요하기 때문에 이 사실관계를 확정하기 위한 事實認定, 採證 등에 관한 適法性을 법원의 심사대상으로 하지 아니하면 안 된다. 법원이 海洋安全審判院이 인정한 사실의 적법성을 심사의 대상으로 하지 않는

145) 헌법 제27조 제1항 : 모든 국민은 헌법과 법률이 정한 법관에 의하여 법률에 의한 재판을 받을 권리를 가진다. 제101조 제1항 : 司法權은 法官으로 구성된 法院에 속한다. 제2항 : 법원은 최고법원인 대법원과 各級法院으로 조직된다. 제3항 : 법관의 자격은 법률로 정한다. 제107조 제2항 : 命令·規則 또는 處分이 헌법이나 법률에 위반되는 여부가 재판의 前提가 된 경우에는 대법원은 이를 최종적으로 심사할 권한을 가진다. 제3항 : 재판의 前審節次로서 行政審判을 할 수 있다. 행정심판의 절차는 법률로 정하되, 司法節次가 準用되어야 한다.

다면 행정청인 海洋安全審判院이 인정한 사실에 법원이 구속되는 것이 될 뿐만 아니라 中央海洋安全審判院의 사실인정은 終審으로 되기 때문에 헌법에서 규정한 법원의 사법권과 국민의 법관에 의한 재판받을 권리를 침해하는 결과가 된다. 따라서 법원으로서 법령의 적용과 사실의 인정을 사법심사의 대상으로 하고 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 소가 제기되면 事實審理가 이루어져야 한다. 海洋安全審判裁決에 대한 訴의 성질을 살펴보면, 海洋安全審判의 裁決은 海洋事故事件에 적용한 行政法規의 선언으로서 그 내용은 국가와 裁決을 받은 자와의 공법상의 법률관계이므로 이 裁決에 대하여 다투는 사건은 行政事件이고 이를 訴訟物로 하는 訴의 성질은 行政訴訟이다.¹⁴⁶⁾ 즉 海洋安全審判法 제74조 제1항에서 규정한 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 大法院에의 訴는 行政訴訟이다. 또한 이러한 大法院에의 訴는 中央海洋安全審判院이 한 裁決에 불복하여 그 처분 취소를 구하는 것이므로 行政訴訟法 제3조 제1호의 抗告訴訟 중 같은 법 제4조 제1호의 取消訴訟에 해당한다.

이 訴에서 원고가 바라는 궁극적인 목표는 原裁決을 취소함으로써 中央海洋安全審判院의 審判을 裁決確定前의 상태로 되돌려 다시 구술변론에 의한 審判에 의하여 자기에게 유리한 裁決을 구하고자 하는 데에 있지만, 그러한 결과는 原裁決이 취소되면 그에 따른 법률상의 효과로서 발생하는 것이므로 원고는 단지 原裁決의 취소를 구하면 되는 것이다.¹⁴⁷⁾

Ⅲ. 海洋安全審判裁決에 대한 訴의 대상

行政訴訟法에서는 訴의 대상을 구체적으로 규정하고(행정소송법 제2조, 제3조, 제19조)¹⁴⁸⁾ 아울러 審理에 관하여도 규정하고 있으나(행정소송법 제25조,

146) 森 清, 前掲書, 397面.

147) 朴慶鉉, “海難審判裁決에 對한 訴”, 「韓國海法會誌」第17卷 第1號, 韓國海法會, 1995, 33쪽.

148) 행정소송법 제2조(정의) : ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1. “처분등”이라 함은 행정청이 행하는 구체적 사실에 관한 법집행으로서의 공권력의 행사 또는 그 거부와 그밖에 이에 준하는 행정작용 및 행정심판에 대한 재결을 말한다. 2. “부작위”라 함은 행정청이 당사자의 신청에 대하여 상당한 기간내에 일정한 처분을 하여야 할 법률상 의무가 있음에도 불구하고 이를 하지 아니하는 것을 말한다. 제3조(행정소송의 종류) : 행정소송은 항고소송, 당사자소송, 민중소송 및 기관소송의 네 가지로 구분한다. 제19조(취소소송의 대상) : 취소소

제26조) 海洋安全審判法에서는 이를 구체적으로 명시하지 않고 단지 “中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴”라고만 규정하고 있을 뿐(해양안전심판법 제74조 제1항) 어떠한 내용의 裁決이 訴訟의 객체, 즉 訴訟物이 되는가 및 그 審理에 관하여는 구체적으로 규정하고 있지 아니하나, 소송의 객체는 中央海洋安全審判院의 재결로 보아야 한다.¹⁴⁹⁾

海洋安全審判의 裁決은 크게 나누어 청구기각의 裁決과 本案의 裁決로 나눌 수 있고, 本案의 裁決은 다시 原因糾明裁決, 懲戒裁決 및 勸告裁決로 나눌 수 있다.¹⁵⁰⁾

이러한 裁決 자체는 海洋事故에 대하여 行政機關인 海洋安全審判院이 그 원인에 관하여 한 공권적 의견발표 및 審判當事者에 대하여 행한 行政處分이므로 裁決이 위법이면 언제든지 소를 제기할 수 있을 것이나 이들 裁決 중 어떠한 裁決이 訴의 대상이 될 수 있는가에 관하여 살펴본다.

1. 請求棄却裁決

海洋安全審判院은 審判請求事件에 대하여 審判權이 없을 때, 審判의 청구가 법령에 위반하여 제기되었을 때 및 本案에 대한 確定裁決이 있는 사건에 대하여는 棄却裁決을 하여야 한다(해양안전심판법 제52조, 제62조 및 제64조). 그런데 이러한 棄却裁決의 내용은 行政廳의 권력적 行政行爲와 같이 국민의 권리·의무를 형성하고 제한하는 효력을 가지는 行政處分으로 볼 수 없으므로

송은 처분 등을 대상으로 한다. 다만 재결취소소송의 경우에는 재결자체에 고유한 위법이 있음을 이유로 하는 경우에 한한다.

149) 森 清, 前掲書, 396面.

150) 朴慶鉉, 앞의 논문, 34쪽. 해양안전심판법 제54조(本案의 裁決) : 본안의 재결에는 해양사고의 구체적 사실과 원인을 명백히 하고 또한 증거에 의하여 그 사실을 인정한 이유를 명시하여야 한다. 다만 그 사실이 없다고 인정한 그 뜻을 명백히 하여야 한다. 해양안전심판법 제52조(審判請求棄却의 裁決) : 地方海洋安全審判院은 다음 각호의 경우에는 재결로써 심판청구를 기각하여야 한다. 1. 사건에 대하여 심판권이 없을 때, 2. 심판의 청구가 법령에 위반하여 제기되었을 때, 3. 본안에 대한 확정재결이 있는 사건. 해양안전심판법 제5조(재결) : ① 審判院은 해양사고의 원인에 관하여 규명하고 재결로써 그 결과를 명백히 하여야 한다. ② 審判院은 해양사고가 해기사 또는 도선사의 직무상과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 이를 징계하여야 한다. ③ 審判院은 필요할 때에는 제2항에서 규정된 者외의 者로서 해양사고의 원인에 관계 있는 자에 대하여 시정 또는 개선을 명하는 재결을 할 수 있다.

棄却裁決은 海洋安全審判法 제74조 제1항의 규정에 의한 取消訴訟의 대상이 될 수 없다는 것이 大法院의 판단이다.¹⁵¹⁾ 따라서 직접적으로 국민의 권리·의무를 형성하고 제한하는 行政作用만이 訴의 대상이 되고 비록 위법이 있다 하더라도 請求棄却裁決은 訴의 대상이 되지 아니한다.

2. 本案의 裁決

(1) 原因糾明裁決

海洋安全審判法 제74조 제1항에 규정된 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 行政訴訟의 일종으로서 行政處分の 取消請求訴訟에 속한다고 할 것이므로 그 訴의 대상이 되는 裁決의 내용은 行政廳의 權力的 行政行爲와 같이 직접적으로 국민의 권리와 의무를 형성하고 제한하는 내용이어야 할 것이다.

그러나 原因糾明裁決은 懲戒裁決이나 勸告裁決과는 달리 국민의 어떤 권리와 의무를 형성하거나 제한하는 효력을 가지는 行政處分으로는 볼 수 없으므로 行政訴訟의 대상이 되지 아니하고 懲戒裁決 및 勸告裁決만이 訴의 대상이 될 수 있다. 다만 懲戒裁決의 당부를 판단하는 과정에서 原因糾明裁決 자체에 관하여 大法院이 사실인정에 필요한 경우 이를 審理하여 판단하는 것은 가능하다고 하겠다.

참고로 살펴보면 우리 나라와 유사한 海洋安全審判制度를 갖고 있는 일본에서 제2심 審判機關인 高等海難審判廳이 裁決한 機船第6關丸·機船滿珠丸衝突事件 및 機船洞爺丸遭難事件과 관련하여 과실 등을 표명한 原因糾明裁決이 과연 行政處分에 상당하는 권리의 침해를 수반하는 것인가에 與否에 다툼이 있었다.

앞의 사건에 대하여는 10여년에 걸친 오랜 재판 끝에 日本最高裁判所는 “조선회사의 과실이 원인이라는 뜻의 裁決이라 하더라도 裁決은 그 회사에 대하여 아무런 의무를 부과하거나 그의 권리행사를 방해하는 것은 아니고, 그의 과실을 확정하는 효력도 가지지 아니한다. 따라서 關聯裁決은 회사의 권리·의무에 직접 관계가 없는 裁決이므로 이를 行政處分으로 볼 수 없다”고 판시

151) 大法院 1986. 9. 9. 선고 86추1 판결.

하면서 결국 그 裁決의 취소를 구하는 訴는 이른바 訴의 이익이 없는 것이라 하여 東京高等裁判所가 한 원판결을 기각하고 재판하여 회사가 제소한 이 건 訴를 각하하였다.

또한 뒤의 사건에서도 最高裁判所는 앞의 사건의 판례에 따라 高等海難審判廳이 한 裁決의 취소청구소에 대하여 訴의 실익이 없는 것이라고 하여 이를 각하하였다.¹⁵²⁾

이와 같이 일본에서는 訴의 대상이 되는 이익은 법률에 의하여 보호되는 권리(이익)가 行政處分에 의하여 직접 침해된 것으로 인정하면서 裁決에 의해 표명된 과실 또는 비난에 의해 입게 되는 경제거래상 및 사회신용상의 불이익에 대하여는 이를 訴의 이익대상의 되지 아니함을 명확히 하였다.

(2) 懲戒裁決

海洋安全審判法에서 규정한 징계의 종류에는 면허의 취소, 업무의 정지 및 견책의 3종류가 있는데 이들 중 면허취소와 업무정지에 대하여는 海技士나 導船士의 면허행사에 관한 법률상의 권리가 직접 침해되기 때문에 訴의 대상이 되는 것은 의문의 여지가 없다 하겠으나 견책처분에 대하여는 논란의 대상이 될 수 있다.

견책처분의 성질은 海技士 또는 導船士의 海洋事故에 관련된 특정의 행위가 공권력에 의하여 비난됨에 지나지 아니하나, 견책을 받은 사실은 면허관청의 원부에 기재되고(해양안전심판법시행규칙 제15조 제2항) 海洋事故과 관련하여 징계를 받은 날로부터 1년 이내에 다시 海洋事故을 일으킨 경우에는 징계량을 가중할 수도 있는 점으로 볼 때(해양안전심판법시행규칙 제130조 제1항 제3호) 견책처분을 받은 海技士 또는 導船士는 이러한 불명예와 불이익을 감수해야 하는 의무가 생기기 때문에 전혀 법률적인 효과를 수반하지 아니한다고는 말할 수 없다.

이는 이른바 준법률행위적 行政行爲에 속하는 것으로서 그가 입은 불이익이 裁決取消에 의하여 회복되는 것인 이상 取消訴訟의 대상이 되는 것이라고 해석된다.

152) 今西保彦, 前掲書, 186面.

(3) 勸告裁決

권고라 함은 海洋事故原因에 관계가 있는 海技士 또는 導船士 이외의 자(국가기관 및 법인 포함)에 대하여 당해 海洋事故에 관련한 行政指導上의 의견을 표시하는 것으로서 裁決 자체에 의하여 그의 권리의무를 침해하는 법률효과를 수반하는 것은 아닐지라도 권고를 받은 자의 海洋事故과 관련된 특정의 행위가 공권력에 의하여 비난되고 그 사실이 관보에 게재되며, 일반에게 공포될 수 있는 등 불명예와 신용 추락 등의 불이익을 받을 의무를 부담하는 면에서 보면 그 성질은 견책처분과 비슷하므로 大法院의 판례는 勸告裁決도 역시 取消訴訟의 대상으로 인정하고 있다.

그러나 우리 나라와 유사한 제도를 갖고 있는 日本海難審判에서는 勸告裁決에 대하여는 제2심 청구를 할 수 없을 뿐만 아니라 訴訟의 대상도 되지 아니한다. 이는 양 국가간에 사회관습이나 문화의 차이로 법 가치관이 서로 다른 것이 그 이유로 여겨진다.

第2節 訴의提起

I. 訴의管轄 및 提訴期間

1. 訴의管轄

審判當事者인 조사관·해양사고관련자는 地方海洋安全審判院의 裁決에 대하여 불복이 있을 때에는 中央海洋安全審判院에 제2심을 청구할 수 있다(해양안전심판법 제58조 제1항). 地方海洋安全審判院의 裁決에 대하여는 訴를 제기할 수 없고(해양안전심판법 제74조 제4항), 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院의 管轄에 專屬한다(해양안전심판법 제74조 제1항).

「地方海洋安全審判院의 裁決에 대하여는 訴를 제기할 수 없다」고 규정한 것은 같은 行政部 내에 2심 제도에 의한 審判節次가 정하여져 있는 한 당연한 이치이다.¹⁵³⁾ 一般行政訴訟과 달리 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴를

153) 朴慶鉉, 앞의 논문, 37쪽.

行政法院이나 高等法院을 거치지 아니하고 大法院을 제1심으로 정하여 단심제를 택한 것은 海洋安全審判이 주로 선박의 운항기술에 관한 것이기 때문에 審判官의 구성도 대체로 해사전문가들로 구성되어 이를 담당하고 있으므로 그 裁決에 대하여 法院이 엄정한 사실확인을 하기가 쉽지 않고 法院에 의한 사법심사의 번거러움을 줄여 訴訟者의 편의를 도모하는 차원에서 제1심을 大法院에 처리하도록 한 것으로 여겨진다.

2. 提訴期間

中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 裁決書 정본을 받은 날로부터 30일 이내에 제기하여야 하고(해양안전심판법 제74조 제2항), 이 기간은 불변기간으로 한다(해양안전심판법 제74조 제3항). 海洋安全審判法에서는 “불변기간”에 대한 정의를 내리고 있지 않지만, 民事訴訟法上的 “불변기간”에 대한 규정을 살펴보면 “불변기간”이라 함은 일종의 법정기간으로 法院은 이를 줄이거나 늘일 수 없다(민사소송법 제159조). 다만 천재지변 등 당사자가 그 책임을 질 수 없는 사유로 인한 경우에는 追完이 허용된다(민사소송법 제160조)고 규정하고 있다.

II. 訴의 原告 및 被告

1. 原告適格

行政訴訟法에서는 원고적격에 관하여 “取消訴訟은 처분 등의 취소를 구할 법률상 이익이 있는 자가 제기할 수 있다”(행정소송법 제12조)고 명시하고 있으나 海洋安全審判法에서는 이에 관하여 규정하고 있지 아니하다.

2. 被告適格

中央海洋安全審判院의 裁決取消을 구하는 訴에 있어서는 中央海洋安全審判院長을 피고로 한다(해양안전심판법 제75조). 이 訴는 앞에서 기술한 바와 같

이 行政處分의 취소를 구하는 訴이므로 裁決을 한 行政廳인 中央海洋安全審判院長이 피고가 되는 것은 당연한 것이고 피고적격에 관하여 行政訴訟法에도 이와 같은 취지의 규정이 있다(행정소송법 제13조). 다만 行政訴訟法에서는 처분을 한 行政廳을 원고적격으로 한 데 반해 海洋安全審判法에서는 中央海洋安全審判院長으로 규정하고 있는 점이 다른데 이는 中央海洋安全審判院이 5인으로 구성된 합의체 관청이고 이러한 합의체 관청을 당사자로 하는 것은 사실상 곤란하며, 준 사법적인 절차에 따라 審判을 한 자가 재판권을 받는다는 것은 審判의 권위를 유지하는 데도 적당하지 아니하다고 하는 이유에서 審判行政機關의 長인 中央海洋安全審判院長을 피고로 특정하고 있는 것으로 보여진다.

III. 訴의 提起와 裁決의 確定力·執行力

裁決도 行政行爲의 일종으로서 내용상 구속력, 公定力, 구성요건적 효력, 형식적 존속력과 실질적 존속력 등의 효력을 갖는다.¹⁵⁴⁾ 訴訟節次에서 “확정”이라 함은 일반적으로 관계당사자가 어떠한 수단을 가지고서도 다룰 수 없게 된 때의 상태, 즉 法院의 재판에 의한 확정을 의미하고 이를 “불가쟁력”이라 하고, 海洋安全審判에서의 裁決과 같은 行政處分에 관하여는 審判院 내부에서 처분의 취소나 변경이 허용되지 않게 된 상태를 말하며 이를 “不可變力”이라 일컫고 있다.

이와 같이 訴訟節次에 의한 처분과 行政節次에 의한 처분은 각각 “확정”이라는 의미를 서로 달리하고 있는 것이 통설이다. 따라서 海洋安全審判院에서 행하는 審判은 준 사법적 절차에 의하여 이루어지지만 그 審判裁決은 行政廳이 행하는 行政處分이므로 불가변력을 확정으로 해석해야 하므로 제2심 審判에 있어서는 中央海洋安全審判院의 裁決告知와 동시에 裁決은 확정되고 裁決執行이 가능한 상태에 놓이게 되며, 中央海洋安全審判院의 裁決에 대하여 大法院에 訴를 제기하더라도 裁決 자체는 이미 확정되어 있고 大法院에의 訴 제기는 海洋安全審判院의 審判節次에 대하여 외부에서 하는 審理로서 行政審判節次의 연장이 아닌 별개의 爭訟節次이기 때문에 裁決의 집행을 정지하는 작용을 가지지 아니한다.

154) 洪井善, 앞의 책, 737쪽.

그러나 海洋安全審判院 외부인 大法院에서 하는 審理라 하더라도 確定裁決에 대하여 거듭 반복하여 審理를 늘이는 이상 어느 경우에는 사실인정의 변경이 예상되기도 하므로 이러한 사태에 대비한 해양사고관련자에 대한 假救濟制度로서 裁決執行停止申請制度가 필요하나 海洋安全審判法에서는 이러한 假救濟制度가 규정되어 있지 아니하다.¹⁵⁵⁾

第3節 裁決取消訴訟의 審理 및 判決

I. 大法院에서의 訴의 審理

상고는 원칙적으로 항소심의 중급판결에 대하여 大法院에 상소하는 것으로서, 原審判決이 적법하게 확정된 사실을 전제로 原審判決의 당부를 전적으로 법률적인 측면에서 심사하여 줄 것을 구하는 불복신청이다.¹⁵⁶⁾ 즉 高等法院이 제2심으로서 한 판결과 地方法院本院合議部가 제2심으로 한 판결이 상고의 대상이 된다(민사소송법 제393조 제1항). 法院의 판결이 아닌 行政部 산하 준사법기관이 내린 審判에 대하여도 大法院에 상고할 수 있는 경우가 있는데(법원조직법 제14조 제3항) 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴 등이다.¹⁵⁷⁾

그런데 海洋安全審判法에서는 “상고”라는 용어를 사용하지 아니하고 大法院에의 “訴의 제기”라는 용어를 사용하고 있으나 그 審理에 관하여는 아무런 규정을 두고 있지 아니하므로 이 訴에 대한 審理에 관하여는 行政訴訟法, 法院組織法 및 民事訴訟法이 준용될 수밖에 없고, 이들 법에서는 “상고”라는 용어를 사용하고 있으므로 결국 海洋安全審判法에 의한 訴의 제기도 상고의 일종으로 취급되고 있다.¹⁵⁸⁾

155) 해양안전심판법 제76조에서는 “이 법에 의한 訴의 제기는 裁決의 집행을 정지하지 아니한다. 그러나 大法院은 필요한 때에는 신청 또는 직권에 의하여 결정으로써 裁決의 執行停止를 명하거나 그 명령을 취소할 수 있다”라고 규정하여 裁決의 公定力을 확보하고 해양사고관련자들에 대한 가구제제도를 마련하고 있었으나 법을 개정하면서 동법 제76조를 삭제하였다.

156) 李尙圭, 「新行政爭訟法」(서울: 法文社, 1994), 223쪽.

157) 李時潤, 「民事訴訟法」(서울: 博英社, 1995), 775쪽; 宋相現, 「民事訴訟法」(서울: 博英社, 1995), 745쪽.

158) 李時潤, 위의 책 775쪽; 宋相現, 위의 책, 745쪽.

그러나 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院이 제1심인 동시에 최종심이므로 법률심은 물론 사실심도 다루어야 할 이치이고, 이 점에 관하여 大法院은 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴訟사건을 審理함에 있어서는 사실오인 與否를 판단하기 위한 事實審理도 할 수 있다는 것을 분명히 하였다.¹⁵⁹⁾

II. 裁決의 取消

大法院은 訴의 청구이유가 있다고 인정할 때에는 판결로써 裁決을 취소하고 이를 中央海洋安全審判院에 환송하여야 한다(해양안전심판법 제77조 제1항). 이는 裁決에 대한 불복의 訴는 하급심의 판결에 대한 상소가 아니고 行政處分의 위법을 이유로 하여 訴를 청구한 것이고 청구에 이유가 있다면 전술한 위법이 존재한 것이므로 이 경우 大法院은 裁決을 취소하는 데 그치고 大法院이 스스로 재판할 수는 없다.

中央海洋安全審判院이 裁決취소에 따른 환송을 받았을 때에는 다시 審理를 하여 審判裁決을 하여야 하고(해양안전심판법 제77조 제2항), 이 경우에 大法院의 재판에서 裁決取消의 이유로 한 판단은 그 사건에 관하여 中央海洋安全審判院을 羈束한다(해양안전심판법 제77조 제3항).

이는 裁決에 대한 심사를 한 기관이 大法院이므로 行政廳의 裁決이라도 大法院의 심사에 따라야 하는 것은 당연한 이치이기 때문이다. 大法院에의 訴의 대상은 전술한 바와 같이 법률적으로는 懲戒裁決 및 勸告裁決에 국한되나 大法院은 懲戒裁決 및 勸告裁決은 물론 原因裁決의 기초가 되는 海洋事故事實의 誤認與否를 판단하기 위한 事實審理도 하게되므로 大法院이 하는 裁決의 취소는 原因裁決에도 영향을 미칠 수 있다고 생각된다.

159) 大法院 1999. 8.20 선고 98아51.

第5章 海洋事故에 대한 審判節次의 違憲性 논의

第1節 海洋安全審判法의 違憲性 問題提起 經緯

I. 特許審判과 海洋安全審判의 審級에 대한 論議

大法院은 1990년 5월 기존의 司法制度의 회고와 반성에서 출발하여 自由民主主義的 法治國家의 이념에 부합하는 司法制度改革을 이룩하기 위한 목적으로 법관, 변호사, 검사, 법학교수, 군법무관 및 법원공무원들을 대상으로 설문조사를 실시하였는데 이 중 특허·해양안전심판사건에 관한 설문조사 내용은 다음과 같다.¹⁶⁰⁾

1. 설문내용

특허사건과 해양안전심판사건이 행정기관내에서 2심이 끝나고, 대법원에 직접 상고됨으로 인하여 폐단이 있다고 지적되는데, 이에 관한 귀하의 견해는?

- (1) 현행대로 유지한다.
- (2) 현행 심급제도는 그대로 유지하되, 행정기관내의 심판에 법관이 관여하고 준사법절차화 하여야 한다.
- (3) 제1심은 행정기관이 맡고, 제2심은 전문가도 관여하는 형태의 특별법원이 관할한다.
- (4) 행정기관이 제1심만 맡고, 제2심은 고등법원이 관할한다.
- (5) 기타

2. 위 설문에 대한 직역별 응답내용

160) 법원행정처, 사법정책자료 제1집, 사법제도개혁을 위한 설문조사결과 분석보고서, 1990, 113~117쪽.

직역별	사례수	1	2	3	4	기타	무응답	계
		%	%	%	%	%	%	%
전체	2740	4.0	9.6	31.2	47.6	2.2	5.4	100
판사	994	1.2	5.0	29.1	56.5	2.4	5.7	100
검사	397	9.6	19.4	37.0	28.2	1.3	4.5	100
변호사	791	4.8	9.7	25.2	54.0	2.3	4.0	100
법학교수	223	3.1	15.7	48.9	22.0	1.8	8.5	100
법무관	140	0	9.3	40.7	43.6	2.1	4.3	100
법원공무원	195	7.2	5.1	28.2	48.2	2.6	8.7	100

3. 설문에 대한 분석

위 설문에 대한 전체 의견 중 특허사건과 해양사고사건의 제2심은 고등법원이 관할하여야 한다는 방안(제4항)이 47.6%의 지지를 얻어 가장 높은 지지율을 보였고, 제1심은 행정기관이 맡고, 제2심은 전문가도 관여하는 형태의 특별법원이 관할한다는 제3항이 31.2%로서 그 다음의 다수의견을 차지했다. 판사, 변호사는 제4항을 많은 지지를 하였고, 검사, 법학교수는 상대적으로 제3항을 많이 지지하였다.

판사들은 다른 어떤 직역보다도 심급개편에 적극적인 의견을 나타내어 제3항과 제4항의 지지율 합계는 무려 85.6%에 이르고, 제4항의 지지율만 보더라도 과반수가 넘는 56.5%를 기록하였다. 심급개편에 적극적인 정도를 직역별로 열거하면 판사, 변호사, 법무관, 법원공무원, 교수, 검사의 순서가 되지만 가장 적극도가 낮은 검사의 경우에도 제3항과 제4항의 지지비율합계는 65.2%에 이르므로 거의 모든 직역이 심급제도개편에 긍정적이었다. 그러나 이들 자료는 범국민적인 조사가 아니라 단지 사법부내에서의 단순조사로서 조사대상 표본 구성에 불균형이 있고 내용이 특허청에 치중되어 있을 뿐만 아니라 설문조사에 행정심판 2심제 행정소송 2심제에 대한 내용이 결여되어 있어 충분한 의견 수렴이 되었다고 볼 수는 없겠다.¹⁶¹⁾

161) 沈根亨, “海難事件의 行政爭訟審級에 관하여”, 「海法·通商法」第10卷, 韓國海事法學會(1998. 12), 310쪽.

II. 海洋事故 事實認定에 대한 問題提起

海洋安全審判法에서는 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 취소청구는 大法院의 專屬管轄로 하여 大法院이 제1심이자 최종심이 되는 이른바 단심제를 채택하고 있으며, 海洋安全審判 裁決에 대한 訴提起 사건을 살펴보면 그 건수는 극히 미미하여 연평균 한두 건 정도에 불과한데 그나마 이들 사건의 대부분이 각하 또는 기각판결 되고 취소환송건수는 극소수에 불과하다(大法院 訴提起 현황표 참조).

또한 이들 사건의 판례를 보면 사실인정 부분에 대하여 大法院이 직접 訴訟 당사자가 제출하고 신청한 증거서류와 증인의 증언을 審理하여 판단한 것이 있고¹⁶²⁾, 그 밖의 것은 거의 전부가 原裁決의 사실인정을 전제로 법률문제만을 판단한 것들이다. 즉 이 訴에 대한 大法院의 태도는 일반적으로 사실문제의 범위를 매우 넓게 해석하여 原裁決이 확정한 사실관계를 그대로 인정한 바탕에서 違法性 與否를 審判하는 것으로 보인다.¹⁶³⁾

법률관계는 실제적 진실발견주의 원칙에 따라 사실관계의 확정이 선행되어야 함은 의문의 여지가 없으므로 海洋事故事件 특히 충돌사건에 있어서의 사실관계, 즉 양 선박이 충돌에 이르게 된 경과사실을 어떻게 인정하는가에 따라 그들 양 선박 사이에 적용할 항법규정이 달라질 수 있으며, 그에 따라 충돌의 원인판단이 달라지고 기여과실비율도 달라지게 되어 그에 근거한 징계양정도 달라지게 된다.

더욱이 海洋安全審判裁決이 민·형사 사건의 결정적인 증거로 활용되고 있으므로 징계나 권고의 裁決處分을 받는 海洋事故關聯者는 물론 선박소유자, 보험회사 등 이해관계인들에게는 海洋安全審判院이 행한 海洋安全審判裁決에서 원인판단과 징계양정의 근거가 되는 海洋事故事實을 어떻게 인정하는가의 문제는 매우 중요한 의미가 있는 것이다.

그런데 海洋事故의 원인판단에 더 큰 관심을 가지고 있는 이해관계인들 중 일부에서 원인판단의 근거가 되는 海洋事故事實關係의 인정을 大法院에서 심사받지 못하고 법령위반사항에 대하여서만 심사를 받을 수밖에 없다는 이유로

162) 大法院 92추55 1993. 6. 13 판결.

163) 大法院 92추79 1993. 2. 12 판결.

현행의 단심제에 대한 違憲性 문제를 제기하였다.¹⁶⁴⁾

이런 가운데 「야요이호좌초사건」의 裁決(중해심 제98-15호, 1998. 6.15)에 대하여 관련 海洋事故關聯者인 선장 및 기관장이 大法院에 裁決取消訴訟을 제기함과 동시에 海洋安全審判法 제74조 제1항이 憲法에 위반될 소지가 있다는 이유로 違憲法律審判 提請申請을 하게 되었다.

第2節 海洋安全審判法の 違憲性 與否 檢討

I. 違憲法律審判提請申請 및 理由(違憲論)

1. 違憲法律審判 提請 申請

해양사고관련자 야요이호 선장 및 기관장은 위 中央海洋安全審判院의 재결에 불복하여 大法院에 裁決取消訴訟을 제기하면서 다음과 같은 이유로 “海洋安全審判法(1996.8.8. 법률 제5153호) 제74조 제1항¹⁶⁵⁾은 헌법에 위반될 소지가 있으므로 위헌법률심판을 제청한다”라는 위헌법률심판제청신청을 하였다.

2. 申請理由

海洋安全審判法 제74조 제1항은 “中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院 管轄에 전속한다”라고 규정하고 있다. 즉 海洋安全審判院의 재결에 대하여는 大法院에 法院管轄權이 있는바 大法院의 속성상 大法院은 단지 海洋事故事件의 법률적 측면만 심사를 할 수 있다. 그리하여 大法院에서는 中央海洋安全審判院의 재결 중 “원인규명재결”부분의 取消를 구하는 訴訟을 모두 각하하였다.

그러나 海洋安全審判院의 재결은 행정공무원에 의한 것으로서 이를 憲法과 법률이 정한 법관에 의한 재판이라 볼 수 없으므로 海洋安全審判法 제74조 제

164) 당초 이 문제는 特許法상의 特許爭訟에 대한 단심제도에 대하여 위헌성 논란이 제기되면서 海洋安全審判法상의 단심제도도 함께 違憲性 논란이 일게 되었다.

165) 해양안전심판법 제74조 제1항 : 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 소는 大法院의 管轄에 전속한다.

1항은 법관에 의한 사실확정 및 법률적용의 기회를 박탈한 것으로서 헌법상 보장된 법관에 의한 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 것으로 憲法 제27조 제1항에 위반된다.

또한 海洋安全審判法 제74조 제1항은 海洋安全審判院의 재결에 대한 法院의 사실적 측면과 법률적 측면에 대한 심사를 배제하고 大法院으로 하여금 海難事件의 최종심 및 법률심으로서 단지 법률적 측면의 심사만을 할 수 있도록 하고 재판의 전심절차로서만 가능하게 하고 있는 것은, 일체의 법률적 爭訟에 대한 재판기능을 大法院을 最高法院으로 하는 法院에 속하도록 규정하고 있는 憲法 제101조 제1항 및 동법 제107조 제3항에 위반된다.

II. 違憲法律審判提請申請에 대한 中央海洋安全審判院의 의견 요지(合憲論)

1. 海洋安全審判法 제74조 제1항이 憲法 제27조 제1항에 위반되는지의 與否

海洋安全審判法은 審判으로써 海洋事故의 원인을 규명하고 海洋事故發生의 방지에 기여함을 목적으로 하는 법으로서 海洋事故事件을 審判하기 위하여 해양수산부장관 소속하에 海洋安全審判院을 두고 법률로 일정한 자격을 갖춘 審判官으로 하여금 海洋安全審判을 행하도록 하고 있으며, 심급은 2심제를 취하여 제1심인 地方海洋安全審判院의 재결에 대하여 불복이 있을 때에는 中央海洋安全審判院에 제2심의 청구를 할 수 있고, 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴는 大法院의 管轄에 전속한다고 규정하여 海洋事故의 원인규명과 재발방지를 위한 行政廳의 조직, 行政作用, 審判節次 및 行政救濟에 관하여 전반적으로 규정하고 있다.

憲法上 行政事件에 대한 재판권은 사법권의 범주에 속하는 것이나 그것은 결코 行政事件에 대한 行政機關의 審理·判斷, 즉 行政審判을 배척하는 것이 아니고 오히려 行政事件의 전문성·기술성을 고려하고 行政廳의 자율성을 존중하는 관점에서 볼 때 行政訴訟의 전심절차로서 行政審判制度의 확립이 요청된다고 할 수 있다.

憲法 제107조 제3항은 “재판의 전심절차로서 行政審判을 할 수 있다. 行政審判의 절차는 법률로 정하되 사법절차가 준용된다”라고 규정하여 行政審判의

근거를 명시함과 동시에 行政審判에는 사법절차가 준용되어야 함을 정하고 있으므로 行政審判의 일종으로서 海洋安全審判制度를 유지하는 것은 헌법적 가치에 부합되는 것이다.

行政廳의 행위로 인하여 권익을 침해당한 자가 行政廳이나 法院에 대하여 그 行政作用의 시정을 구하는 이른바 行政救濟에 관한 일반법으로서는 行政審判法과 行政訴訟法이 있으나 이들 법에서는 行政審判과 行政訴訟에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 각각 그에 따르도록 규정하고 있고 (행정심판법 제3조 제1항 및 행정소송법 제8조 제1항), 海洋安全審判法에 있어서는 海洋安全審判에 의한 재결에 대하여는 行政審判法 기타 법령에 의한 行政審判을 할 수 없도록 규정하고 있으므로(해양안전심판법 제87조) 海洋安全審判法은 이들 법에 대하여 특별법의 지위에 있다 할 것이고 海洋安全審判은 特別行政審判의 일종이라 할 것이다.

한편 우리 憲法은 심급제에 관한 직접적인 규정을 두고 있지 아니하고 憲法 제101조 제2항에서 “法院은 最高法院인 大法院과 각급 法院으로 조직된다”라고 규정하고 있으며, 이를 바탕으로 法院組織法을 비롯한 民事訴訟法, 刑事訴訟法, 行政訴訟法, 軍事法院法 및 공직선거및선거부정방지법 등에서 사건의 유형에 따라 3심제, 2심제 또는 단심제를 규정하고 있을 뿐이므로 이러한 견해는 과거 憲法委員會의 결정(1952.9.5. 헌법위원회 결정 4285 헌위 1.21)의 취지에 비추어 보아도 명백하다고 할 것이며, 실제로 구특허법 제186조 제1항 등 위헌제청사건에 대한 憲法裁判所의 결정에서도 이 부분에 관하여는 다툼이 없었다(憲法裁判所 1995. 9. 28. 선고 92헌가 11, 93헌가8,9,10병합).¹⁶⁶⁾

이렇게 볼 때 法院에 대하여 일정한 내용의 판결을 하여 달라는 당사자의 신청을 “訴”라 한다면 비록 그것이 단심제라고 하더라도 法院(大法院)에 訴를 제기할 수 있는 길이 확보되어 있는 한 海洋安全審判法 제74조 제1항이 憲法 제27조 제1항에 위반된다고 볼 수 없다.

2. 海洋安全審判法 제74조 제1항이 憲法 제101조 제1항 및 동법 제107조 제3항에 위반되는지의 與否

166) 헌법재판소 1995. 9. 28. 선고 92헌가 11, 93헌가 8, 9, 10 병합

앞에서 살펴본 바와 같이 우리 憲法은 제101조 제1항에서 “사법권은 법관으로 구성된 法院에 속한다”고 규정하고 제107조 제2항에서는 行政訴訟도 궁극적으로는 일반 민·형사사건과 같이 法院이 審判하도록 하면서 제107조 제3항에서는 行政事件의 특수성에 비추어 “재판의 전심절차로서 行政審判을 할 수 있다. 行政審判의 절차는 법률로 정하되 사법절차가 준용되어야 한다”라고 규정하고 있다.

민사소송법상 상고는 원칙적으로 항소심의 종국판결에 대하여 大法院에 상소하는 것으로서 법관으로 구성된 항소심이 행한 原審判決이 적법하게 확정된 사실을 전제로 하여 原審判決의 당부를 전적으로 법률적인 측면에서만 심사하여 줄 것을 구하는 불복신청이므로 상고심은 스스로 사건의 사실인정을 하지 아니하고 원심의 사실인정을 전제로 원판결의 당부를 법률적인 측면에서만 심사하고 있으며,¹⁶⁷⁾ 민사소송법 제402조에서 “원판결이 적법하게 확정된 사실은 상고법원을 기속한다”라고 규정하여 이를 분명히 하고 있다.

여기에서 최고법원인 大法院의 기능을 살펴보면 상고심 외에도 제1심이자 최종심으로서의 기능도 가지고 있는데(법원조직법 제14조 제3호), 공직선거및 선거부정방지법 제222조와 동법 제223조의 규정에 의한 訴와 이 사건 海洋安全審判法 제74조 제1항의 규정에 의한 訴에 대한 재판이 이에 해당한다.

그런데 海洋安全審判法 제74조에서는 “상고”라는 용어로 규정하지 아니하고 “訴” 또는 “訴의 제기”라고 규정하고 있는 바 이는 中央海洋安全審判院의 재결이 行政處分임에 틀림이 없고 이에 불복하여 그 取消를 구하는 訴는 이론상 行政訴訟의 일종으로 行政處分の 取消訴訟에 속한다고 보아야 할 것이나 그 재결은 법관이 행한 판결이 아니기 때문에 “상고”라는 용어는 표현상 부적절하여 “訴의 제기”라고 규정하고 있는 것으로 보아야 한다.¹⁶⁸⁾

이렇게 보면 大法院에서의 訴訟節次는 위법부당한 行政處分の 取消를 구하는 訴訟이므로 단지 법률문제 뿐만 아니라 사실문제에 관하여도 大法院의 심사가 미쳐야 할 이치이고¹⁶⁹⁾ 海洋安全審判法 제74조에서 “상고”라는 용어를 사용하지 아니하고 공직선거및 선거부정방지법 제222조 및 동법 제223조와 같

167) 李時潤, 앞의 책 775쪽~776쪽

168) 법원행정처, 사법정책자료 제7집, 법관인사제도와 심급제도연구보고서(하) 1992. 264쪽.

169) 법원행정처, 앞의 연구보고서 264쪽.

이 “訴의 提起”라고 규정하고 訴의 대상과 審理에 관하여 아무런 제한규정도 두고 있지 아니한 것은 이러한 이유 때문이다. 그러므로 中央海洋安全審判院의 裁決의 取消을 구하는 訴訟에서는 행정처분시에 행하여진 절차상의 위법은 물론 일반적인 경험법칙에 위반되거나 증거에 의하지 아니한 사실인정, 증거 판단의 잘못, 채증에 관한 경험법칙위배 또는 실체법규에 관한 해석이나 적용 시의 과오 등 실체상의 위법에 대하여 다투게 될 것이고 그 결과 사실문제로도 심사의 대상에 포함되어 질 수 있다고 보아야 한다.

실제로 大法院 判例를 보면 사실인정부분에 관하여 大法院이 직접 원고측이 새로이 제출하고 신청한 증거서류와 증인의 증언을 審理하여 판단한 사례도 있다.¹⁷⁰⁾

한편 行政審判制度는 오늘날 적극적인 복지행정의 일반화에 따라서 行政이 지극히 복잡·다양해지고 전문화됨에 따라 행정권에 의한 자기 통제, 行政能率의 보장, 行政廳의 전문지식활용, 訴訟經濟의 확보 등의 이유 때문에 그 분쟁처리에 있어 사실인정의 문제를 전문기관인 行政機關의 판단에 맡기는 제도로서 行政國家主義를 취하는 대륙법계 국가는 물론 대표적인 사법국가주의 형태를 취하는 영·미에서도 실질적 증거의 법칙에 따라 보편화되어 있는데¹⁷¹⁾ 앞에서 살펴본 바와 같이 海洋安全審判制度는 재판의 전심절차로서 행하는 行政審判인바 審判官 및 조사관의 자격과 사법절차에 준한 審判節次가 법률로 정하여져 있으며, 그 최종 재결에 대한 訴는 法院(大法院)에 제기할 수 있도록 되어있다.

이렇게 볼 때 海洋安全審判法 제74조 제1항에서 “中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴는 大法院의 專屬管轄로 한다”고 규정한 내용이 憲法 제101조 제1항에서 규정한 法院의 사법권을 침해하거나 또는 憲法 제101조 제1항 및 제107조 제3항에 위반된다고 볼 수 없다.

Ⅲ. 大法院의 判斷

大法院은 관여 대법관의 일치된 의견으로 위 사건 위헌제청신청을 기각¹⁷²⁾

170) 대법원 1993. 6. 11선고 92추 55판결; 대법원 1997. 2. 14. 선고 95추 70판결.

171) 李尙圭, 앞의 책, 85~87쪽.

하였으며, 그 이유는 다음과 같다. 즉 海洋安全審判法 제74조 제1항은 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 訴는 大法院의 管轄에 전속한다고 규정하고 있으면서 그 제소사유를 재결이 법령에 위반된 경우만으로 한정하고 있지 아니하므로, 법령위반 뿐만 아니라 사실오인을 원인으로 한 경우에도 訴를 제기할 수 있다 할 것이고, 그에 따라 大法院에서 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴訟事件을 審理함에 있어서는 사실오인 與否를 판단하기 위한 事實審理도 가능하다 할 것이다.

따라서 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴의 管轄에 관한 海洋安全審判法 제74조 제1항의 규정이 법관에 의한 사실확정 및 법령적용의 기회를 박탈한 것으로서 법관에 의한 재판받을 권리를 규정한 憲法 제27조 제1항에 위반되거나 재판의 전심절차로서만 기능해야 할 中央海洋安全審判院의 재결을 사실확정에 관한 한 사실상의 최종심으로 기능하게 함으로써 일체의 法律的 爭訟에 관한 재판기능을 法院에 속하도록 규정한 憲法 제101조 제1항, 제107조 제3항의 각 규정에 위반된다고 할 수 없다.

IV. 憲法訴願審判請求

야요이호 선장 및 기관장은 大法院으로부터 違憲法律審判提請申請이 이유 없다고 기각되자 憲法裁判所에 “海洋安全審判法(1996. 8. 8. 법률 제5153호) 제74조 제1항은 憲法에 위반된다”라는 결정을 구하는 憲法訴願審判을 청구하였다가 이를 취하하였으며, 海洋安全審判法의 違憲與否에 대한 憲法裁判所의 판단은 일단 유보되었다.

V. 違憲論과 合憲論의 爭點比較

1. 行政審判의 存在理由와 司法審查

行政法學者들은 行政審判의 존재이유에 관하여 첫째 권력분립의 원칙상 자율적 行政統制의 필요성이 인정되고, 둘째 行政이 고도로 복잡화함에 따라 문

172) 대법원 1999. 8. 20. 선고 98아51결정.

제의 해결에 전문성과 기술성이 요구되며, 셋째 신속한 권리구제가 가능해질 뿐만 아니라 넷째 法院의 부담을 덜어주고 訴訟經濟에도 이바지할 수 있는 점 등을 들고 있다.¹⁷³⁾

制憲憲法은 “大法院은 법률이 정하는 바에 의하여 명령, 규칙, 처분이 憲法과 법률에 위반되는지의 與否를 최종적으로 심사할 권한이 있다”(제81조 제1항)고 정의하였다. 이 규정의 중점은 명령이나 규칙에 대한 통제에 있는 것이 아니라 行政處分을 주로 하는 국가의 모든 處分行爲를 法院이 심사할 수 있다는 점이다. 즉 行政廳의 행위에 대하여 사법통제를 인정한 것이다. 여기에서 「법률이 정하는 바에 의하여」는 사법통제도 법률이 정하는 범위내에서 정하여지므로 무제한의 사법통제는 허용되지 않을 수도 있다할 것이다.

그 후 第3共和國 憲法에서는 制憲憲法 제81조 제1항의 규정이 “명령·규칙·처분이 憲法이나 법률에 위반되는지의 與否가 재판의 전제가 되는 때에는 大法院은 이를 최종적으로 심사할 권한을 가진다”로 바뀌었다(憲法 제102조 제2항, 제108조 제2항). 이는 制憲憲法에서 정하여졌던 行政處分에 대한 사법심사에 대한 법률유보 즉 “법률이 정하는 바에 의하여”라는 문구가 사라지고 行政處分은 모두 法院의 최종적인 사법심사를 받아야 하게 되었다. 여기에서 大法院의 심사는 최종적인 것이면 족하므로 그 이전의 사법심사가 어떠한 法院이건 헌법에 명문이 없다.

第6共和國 憲法은 行政審判前置主義에 따른 違憲性論難을 없애기 위하여 憲法 제107조 제3항의 조항을 두었으며, 현행법제에서 법률적 분쟁이 발생한 경우임에도 이를 곧장 법원의 심판대상으로 하지 않고 우선 행정권에 속하는 기관에서 심판을 받도록 하는 경우가 있는데 해양안전심판법에 의한 해양안전심판 및 국세기본법과 관세법에 의한 국세심판이 여기에 해당된다.

한편 1951년 8월 24일 법률 제213호로 제정된 行政訴訟法은 行政訴訟을 高等法院의 法院管轄 (행정소송법 제4조)로 정하였으나 1994년 7월 27일 법률을 개정하면서 第1審管轄法院을 行政法院으로 하였다.

2. 司法國家主義에 違背되는지의 여부

173) 법원행정처, 앞의 연구보고서, 205쪽.

(1) 위헌론의 논거

위헌론의 논거는 “海洋安全審判法 제74조 제1항에 의거 海洋安全審判의 재결에 대하여 大法院이 專屬管轄權이 있는바 大法院의 재판만을 한정된 단심제도는 국민의 재판 받을 권리를 침해한 것으로 위헌이다”는 것이다. 즉 海洋事故事件의 最終事實審理를 中央海洋安全審判院에서 하게 됨으로 사법권의 일부가 海洋安全審判院에 귀속되어 사법권은 法院에 속한다는 憲法 제101조 제1항의 사법국가주의에 반한다는 것이다.

(2) 합헌론의 논거

① 사법국가주의

대륙법계의 제국들에서는 司法裁判所와는 별개의 行政裁判所를 두어 그로 하여금 行政訴訟를 관장하도록 하는 이른바 行政國家主義를 채택하고 있고 영미법계에서는 行政訴訟 역시 民·刑事訴訟과 같이 司法裁判所에서 통일적으로 管轄하는 司法國家主義를 채택하고 있다.

우리 나라는 行政訴訟를 司法法院의 管轄로 하고 있는 점에서 영미법계의 사법국가주의를 채택하고 있다고 할 수 있으나 行政法院을 제1심으로 하는 점(행정소송법 제9조 제1항)과 行政審判前置主義를 채택하고 있는 점은 일반적인 民事訴訟과 동일하지 아니하여 순수한 사법국가주의라 할 수는 없다. 우리 憲法은 제101조 제1항에서 “사법권은 법관으로 구성된 法院에 속한다”고 규정하고 제107조 제2항에서는 “行政訴訟도 궁극적으로는 일반 민·형사사건과 같이 法院이 審判하도록 하면서 제107조 제3항에서는 行政事件의 특수성에 따라 “재판의 전심절차로서 行政審判을 할 수 있고 行政審判의 절차는 법률로 정하되 사법절차가 준용되어야 한다”라고 규정하여 行政審判의 근거를 명시함과 동시에 行政審判에는 사법절차가 준용되어야 함을 정하고 있으므로 行政審判의 일종으로서 사법적 절차를 준용한 海洋安全審判制度는 憲法의 규정에 합치되어 위헌의 소지가 없다할 것이다.

② 심급제

行政廳의 행위로 인하여 권익을 침해당한 자가 行政廳이나 法院에 대하여 그 行政作用의 시정을 구하는 이른바 行政救濟에 관한 일반법으로는 行政審判法과 行政訴訟法이 있으나 이들 법에서는 行政審判과 行政訴訟에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 각각 그에 따르도록 규정하고 있고(행정심판법 제3조 제1항, 행정소송법 제8조 제1항), 海洋安全審判法에는 海洋安全審判에 의한 재결에 대하여 行政審判法 기타 법령에 의한 行政審判을 할 수 없도록 규정하고 있으므로(해양안전심판법 제 87조) 海洋安全審判法은 이들 법에 대하여 특별법의 지위에 있다고 할 것이다. 우리 憲法은 심급제에 대하여 직접적인 규정을 두고 있지 아니하고 사법권은 법관으로 구성된 法院에 속하며 法院은 最高法院인 大法院과 각급 法院으로 조직된다는 규정에 따라 法院組織法을 비롯하여, 民事訴訟法, 刑事訴訟法, 軍事法院法 및 각종 선거법등에서 사건의 유형에 따라 3심제·2심제 및 단심제로 규정하고 있을 뿐이다.¹⁷⁴⁾

裁判은 원칙적으로는 3審制度를 채택하고 있어 민사사건이나 형사사건은 地方法院合議部-高等法院-大法院으로 이어지는 3審制로, 少額事件에 있어서는 地方法院(支院)單獨部-地方法院(本院)抗訴(合議)部-大法院으로 이어지는 3審制度를 채택하고 있으며, 이러한 3審制度는 외국에서도 일반적으로 인정되고 있으나 憲法上 반드시 요청되는 것은 아니다.¹⁷⁵⁾

살펴보건대 우리 憲法은 法院은 大法院과 各級法院으로써 구성된다고 하고 있으므로, 大法院의 재판권을 받을 권리만 인정하면 되고 3審制度를 반드시 들 필요는 없다.¹⁷⁶⁾ 그리고 우리 憲法은 심급제에 관한 아무런 규정을 두지 아니

174) 申雲煥, “特別行政爭訟制度에 관한 研究”, 서울대학교 대학원 박사학위논문, 1994. 8. 340~341쪽.

175) 金哲洙, 「憲法學概論」(서울: 博英社, 2000), 1189쪽.

176) 審級制度는 사법에 의한 권리보호에 관하여 한정된 法發見 차원의 합리적인 분배의 문제인 동시에 재판의 適正과 迅速이라는 서로 상반되는 두 가지의 요청을 어떻게 조화시키느냐의 문제로 돌아가므로 기본적으로 입법자의 形成의 自由에 속하는 사항이고, 上告許容여부의 객관적 기준은 上告制度를 어떠한 목적으로 운용할 것인가에 따라 달라지게 되는 바, 상고제도의 목적을 법질서의 통일과 法發見 또는 法創造에 관한 공익의 추구에 둘 것인지 구체적 사건의 適正한 판단에 의한 당사자의 권리구제에 둘 것인지 아니면 양자를 다같이 고려할 것인지

하고 있으며, 憲法에 반드시 3심제를 요구하는 명문의 규정은 없기 때문에 2심제·단심제에 관하여 위헌이라 할 수 없다.¹⁷⁷⁾ 즉 “法院은 최고법원인 大法院과 각급 法院으로 조직된다”라고 하는 憲法 제101조 제2항에 기초하여 法院組織法을 비롯한 민사소송법, 형사소송법, 행정소송법, 군사법원법, 특허법 및 공직선거및선거부정방지법 등에서 사건의 유형에 따라 3심제, 2심제 또는 단심제를 규정하고 있을 뿐이므로 심급제도는 그것이 大法院이 행하는 최종심으로 연결되는 한 爭訟制度의 취지와 기능에 따라 법률에 정할 수 있는 입법사항이라 해석되고, 이러한 견해는 과거 憲法委員會의 결정(1952. 9. 5 憲法委員會 결정 4285 헌위 1. 21)의 취지에 비추어 보아도 명백하다 할 것이다.¹⁷⁸⁾

따라서 단심제라 하더라도 法院에 訴를 제기할 수 있는 길이 열려있는 한 海洋安全審判法 제74조 제1항이 憲法 제27조 제1항의 규정에 위반된다고 볼 수 없으며, 특히 海洋安全審判은 독립이 보장된 기관에서 자격 있는 審判官에 의하여 사법절차가 준용된 가운데 公開審判主義·證據審判主義·口述辯論主義·自由心證主義 등 가장 진보된 재판절차에 의하여 審判하고 있어 원인규명이 복잡한 海洋事故의 특수성에 비추어 합리적인 제도라 할 것이다.

③ 단심제의 사례

民衆訴訟의 예로서 공직선거 및 선거부정방지법 제222조와 제223조에서 대통령선거 및 국회의원선거에 있어서 선거의 효력 또는 당선인의 효력을 다투는 選舉訴訟과 當選訴訟을 大法院의 法院管轄로 하여 이들 두 가지 訴訟을 단심제로 하고 있다.

군사재판을 管轄하기 위하여 特別法院으로 軍事法院을 두고 비상계엄하의 군인·군무원의 범죄나 군사에 관한 간첩죄의 경우와 초병·초소·유해음식물

는 역시 立法者의 形成의 自由에 속하는 사항으로서 그 중 어느 하나를 더 優位에 두었다 하여 헌법에 위반되는 것은 아니다(憲裁 1995. 1. 20 선고, 90 헌마 1, 헌재 판례집 제7권1집, 1면). 憲裁는 바로 이러한 이유를 또다시 제시하면서 上告審理不續行制度에 대해서 합헌으로 결정하였다(憲裁 1997. 10. 30 선고, 97 헌마 37, 95 헌마 142, 95 헌마 215, 96 헌마 95(병합). 헌재판례집 제9권 2집, 502쪽).

177) 丘秉朔, 「新憲法原論」(서울: 博英社, 1996), 1156쪽.

178) 申雲煥, 앞의 논문, 340~341쪽.

에 관한 최종 법률이 정하는 경우(사형을 선고하는 경우는 제외)에 한하여 단심으로 할 수 있도록 명시하고 있다.

機關訴訟의 예로서 지방자치법 제98조 제3항 또는 동법 제159조 제3항에 의거하여 지방자치단체의 장이 지방의회를 상대로 大法院에 제기하는 訴訟, 지방교육자치에 관한 법률 제38조 제3항에 의거하여 교육감이 시·도의회 또는 교육위원회를 상대로 大法院에 제기하는 訴訟은 단심제 구조를 취하고 있다.

3. 國民의 法官에 의한 裁判 받을 權利를 侵害하는지의 與否

(1) 위헌론의 논거

海洋安全審判院의 재결은 行政公務員에 의한 것으로서 법관에 의한 재판이라고 볼 수 없으며 재결에 대한 訴를 大法院의 管轄로 한 것은 법관에 의한 사실확정 및 법률적용의 기회를 박탈한 것으로 憲法上的 國民에게 보장된 법관에 의한 재판을 받을 권리¹⁷⁹⁾를 침해한다는 것이다.

(2) 합헌론의 논거

① 사실심과 법률심

法院이 事件에 대하여 사실적 측면과 법률적 측면을 심사하는 경우 이것을 사실심이라 하고 단순히 법률적 측면의 심사만을 할 수 있도록 되어 있는 경우에는 이것을 법률심이라 한다. 제1심을 법률심으로 하는 것은 그 성질상 원칙적으로 허용될 수 없으나 상고심은 사실심으로도 할 수 있고 법률심으로도 할 수 있다. 그러나 원칙적으로 제1심의 재판에 불복신청인 항소심은 사실심, 항소심의 재판에 대한 불복신청인 상고심은 법률심으로 하는 것이 합리적이라 할 수 있는 바 이는 상고라는 제도가 법령의 해석의 통일을 주된 목적으로 하여 인정된 제도이기 때문이다. 법률심에서는 심사를 법률문제에 한하므로 사

179) 우리 憲法 제27조 제1항에는 “모든 국민은 憲法과 법률이 정한 법관에 의하여 법률에 의한 재판을 받을 권리를 가진다”라고 규정하고 있다.

실의 오인이 있다든지 형의 양정이 부당하였더라도 이것을 문제로 할 수 없는 것이 원칙이다. 그러나 많은 입법 예에서 위와 같은 사항도 이를 상고이유로 하거나 또는 직권으로 조사할 수 있도록 하고 있다.

② 大法院은 事實審理를 하지 아니하는지의 與否

大法院이 법률심에 국한한다 함은 民事訴訟의 경우 제1심과 제2심이 사실심이고 제3심이 상고심이 법률심으로 사실의 인정은 事實審法院의 專屬的 權限에 속하고 事實審法院에서 적법하게 확정된 사실은 상고심을 기속하도록 하며(民事訴訟法 제402조) 상고는 원판결의 법령의 불준수·적용위반을 이유로 하는 경우에 한정되고, 상고심에서는 사실문제에 관한 다툼을 허용하지 않고 있다. 刑事訴訟의 경우에도 상고심은 법률심이고, 제1심과 제2심이 사실심이라고는 하나 주로 사실문제가 상고이유로 되지 아니한 점을 의미하는 것이며, 상고심에서는 사실문제를 일체 審理할 수 없다는 문제는 아니다(刑事訴訟法 제383조 제4호 참조).

行政訴訟이 大法院 단심제라 하여 국민의 법관에 의하여 재판 받을 권리를 침해하는 것은 아니며 大法院의 事實審理 사례를 아래의 ③에서 언급한다.

③ 大法院의 事實審理(증인 소환신문)事例

대판95추70(1997. 2. 14) : 어선 제9오성호 좌초사건재결취소의 소는 중앙해양안전심판원 1995. 8. 11.자 중해심 제95-15호로 재결중 해양사고관련자 안광현(이 사건원고)을 견책한다는 부분에 대한 취소청구로 1996. 10. 25. 변론이 종결되었는데 심리과정에서 大法院은 증인 박영진과 증인 이태화를 소환하여 審理한 바 있다.

이에 대한 大法院 판결중 이유의 내용을 살펴보면, “3. 그러므로 이 사건 사고발생에 있어 원고에게 원재결이 적시한 바와 같은 내용의 과실이 있는지의 與否에 관하여 살펴보건대, 성립에 다툼이 없는 갑 제1호증(재결서)을 제2호증(심판조서)을 제3호증의 1,2,3(의견서, 피의자신문조서, 범죄인지보고)의 각 기재내용에 증인 박영진의 증언 및 변론의 전취지를 종합하면 . . . , 이에 반하

는 갑 제2호증의 1,2(각 인증서)의 각 기재내용과 증인 이태화의 증언은 위 인정사실에 비추어 믿을 수 없고, 갑 제3호증의 1,2,3(사건송치서, 의견서, 심판조서)의 각 기재내용은 위 인정에 방해가 되지 아니한다”.

대판 선고 92추55(1993. 6. 11.) : 항해사업무정지결정에 대한 재결취소 판결에서도 증인을 불러 신문하였으며 판결문중 이유에서 “원고가 이 사건 사고발생에 있어 원재결이 적시한 내용의 과실이 있는지 與否를 살피건대, 각 성립에 다툼이 없는 갑 제2호증의 제1,2,3. 갑 제5호증의 9,14,16,17. 갑 제6호증의 4,5,6,11,13,16,19,20,21,22,23, 26,30의 각 기재(갑 제5호증의 9,14, 갑 제6호증의 30중 아래에서 믿지 아니하는 부분제외), 증인 김병권의 변론의 전취지를 종합하면 . . .” 실제 선거소송의 경우에 大法院이 사실심과 법률심의 기능을 모두 수행하고 있다.

④ 法院의 사실확정과 법령적용

사실확정과 법령적용이라는 재판절차에 대한 수행주체에 관하여 살펴보면, 재판담당자의 독립성의 보장은 양자모두에게 공통되는 사항이지만 재판담당자의 자격과 능력이라는 점에서 볼 때 법령적용의 경우 전문적인 법률지식의 구비가 절대적으로 필요하지만 사실확정의 경우, 확정후 적용할 법률의 지식보다는 분쟁의 대상이 되고 있는 사실인정 또는 진실발견을 위한 논리적 기술지식은 특히 海洋事故에 있어서 무엇보다도 절실히 요청된다 할 것이다.

특히 海洋事故는 인적 요인은 물론 선박자체의 요소, 교통환경, 항로 및 기상·해상 등의 자연조건이 복합적으로 작용하기 때문에 법령적용의 지식만으로는 사실확정에 어려움이 크다 아니할 수 없다. 따라서 海洋安全審判의 재결을 근거로 하여 法院(大法院)은 事實審理를 하되 경험법칙의 위반, 증거력이 없는 증명, 채증법칙위배, 증거판단의 착오, 법규의 해석차이 등은 물론 필요하다면 증인을 소환하여 신문하여 다툼이 되고 있는 사안에 대하여 사실확정을 하고 있기 때문이다.

VI. 裁決에 대한 訴를 大法院 專屬管轄로 규정한 海洋安全審判法 제 74조 제1항의 違憲性 與否(私見)

우리 나라는 사법국가주의로서 行政審判인 海洋安全審判의 결과는 사법부인 法院(大法院)에 訴가 제기되는데, 다툼이 되는 내용은 위법 부당한 行政處分の 取消이고, 大法院은 법관이 행하는 事實審理를 통하여 審判을 행한 절차상의 위법, 경험칙의 위반, 증거에 의하지 아니한 사실 인정, 채증법칙의 위배, 사실에 없는 원인판단, 법규적용의 과오 등은 물론 사실인정에 필요한 증인신문까지도 실시하여 다툼이 있는 내용에 대한 진위를 일일이 審理한 후 판결을 하게 된다. 대법원의 事實審理의 결과 문제점이 발견되었을 때 잘못된 사실에 의한 결과인 行政處分은 마땅히 取消되고 裁決取消를 이유로 한 판단은 중앙 해양안전심판원을 羈束하게 된다.

따라서 해양안전심판재결취소소송이 대법원에서 단심제로 행하지만 사법국가주의에 위배되지 아니하고, 법관에 의한 事實審理를 받으며 법관의 판단이 行政審判機關을 羈束한다는 점에서 海洋安全審判法 제74조 제1항은 위헌의 소지가 전혀 없다 할 것이다.

일부에서 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴를 高等法院에 제기하는 방안을 주장하는 견해도 있지만 이럴 경우 大法院에 訴제기되는 건수가 1년에 불과 1~2건(대법원 소제기 현황표 참조)에 불과한 海洋安全審判 提訴事件을 4심제로 가져가게 되고 불필요한 訴訟期間延長 및 訴訟費用增加로 국민의 불편만을 초래하게 될 것이므로 국민의 편익을 위한 訴訟의 적정·신속·경제성의 차원에서 본다면 海洋事故의 특수성에 비추어 현행 해양안전심판제도는 합리적인 제도라 할 것이다.

中央海洋安全審判院의 裁決取消請求訴訟이 大法院의 專屬管轄로 한다고 하여 大法院의 審判權이 사실조사·확정에는 미치지 못하다는 견해는 옳지 못하다. 왜냐하면 行政法院, 高等法院, 大法院을 거치는 一般行政訴訟에서 取消訴訟의 대상은 처분 등으로 하고 다만 裁決取消訴訟의 경우에는 재결자체에 고유한 위법이 있음을 이유로 하는 경우에 한하고 있음(행정소송법 제19조)에 비하여, 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 裁決取消訴訟은 大法院이 행하는 단심제이지만 訴訟對象에 아무런 제한 규정을 두고 있지 아니하여 事實審理側

面에서는 해사전문가들로 구성된 審判官에 의한 行政審判을 거쳐 大法院으로 訴訟이 이어지는 현행 海洋安全審判制度가 一般行政訴訟制度보다 오히려 합리적이고 위헌의 소지도 덜하다고 볼 수도 있다.

나아가 해양안전심판법과 특허법을 비교해 보면, 特許法院이 생기기 전의 特許審判制度에서와 같이 법률심을 명문화 한 舊特許法 제186조 제1항은 상고 대상을 심결이나 결정이 법령에 위반되는 것을 이유로 하는 경우에 한하도록 되어있어 大法院이 단지 법률심만으로 기능 하게되고 사실심이 생략되는 결과로 되어 「법관에 의한 재판받을 권리」가 제한되고 따라서 위헌적 요소가 있다 할 수 있겠으나¹⁸⁰⁾ 海洋安全審判法 제74조 제1항은 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴는 大法院의 管轄에 전속한다고 규정하여 심급은 단심제를 취하고 있지만 법령에 위반된 경우만으로 한정하고 있지 아니하므로, 법령위반 뿐만 아니라 사실오인을 원인으로 한 경우에도 訴를 제기할 수 있다 할 것이고, 그에 따라 大法院에서 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴訟事件을 審理함에 있어서는 사실오인 與否를 판단하기 위한 事實審理도 가능하다 할 것이고 실제로 사실심리를 행하고 있다.

결론적으로 말하자면 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 訴를 대법원의 전속관할로 하여 단심제로 규정한 海洋安全審判法 제74조 제1항의 규정이 법관에 의한 사실확정 및 법령적용의 기회를 박탈한 것으로서 법관에 의한 재판받을 권리를 규정한 憲法 제27조 제1항에 위반된다거나 재판의 전심절차로서만 기능해야 할 中央海洋安全審判院의 재결을 사실확정에 관한 한 사실상의 최종심으로 기능하게 함으로써 일체의 법률적 爭訟에 관한 재판기능을 法院에 속하도록 규정한 憲法 제101조 제1항, 제107조 제3항의 각 규정에 위반된다고 할 수 없다. 다만 구체적인 사건의 訴訟에서 大法院이 사실문제에 관하여 재결서의 사실확정을 수용하는가 아니면 직접 사실조사를 행하여 확정을 하는가 大法院의 판단할 사항이다.

180) 憲法裁判所는 “구특허법 제186조제1항은 법관에 의한 사실확정 및 법률적용의 기회를 박탈한 것으로서 憲法상 국민에게 보장된 법관에 의한 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 위헌규정이며 또한 동 규정은 일체의 법률적 爭訟에 대한 재판기능을 大法院을 최고법원으로 하는 法院에 속하도록 규정하고 있는 憲法 제101조 제1항 및 제107조 제3항에 위반된다”고 판시하면서 헌법불합치 결정을 하였다(950928 92헌가11 등 特許法 제186조 제1항 등 위헌제청 헌공12).

第6章 結 論

해양안전판결이라 함은 해상교통의 안전확보라는 행정목적 달성을 위하여 해양사고의 원인을 규명하고 해양사고를 일으킨 해양사고관련자를懲戒하거나 勸告하는 特別行政裁判의 일종으로서 국가기관인 해양안전심판원이 準司法的 節次에 따라 해양사고사건을 審理·判斷하는 것을 말하고, 이러한 법률제도를 해양안전판결제도라 한다.

해양안전판결의 使命은 직접적으로는 사고의 원인을 규명하여 同種의 事故가 재발되지 않도록 예방수단을 공시하고 간접적으로는 潛在하고 있는 근본적인 海洋事故原因을 發掘하여 審判의 결과를 海上交通安全確保를 위한 行政政策에 反映시키는 것이다.

해양안전판결의 主體인 해양안전판결원은 해양사고의 원인을 규명하는 유일한 國家行政裁判機關으로서 제1심 심판기관인 지방해양안전심판원과 제2심 심판기관인 중앙해양안전심판원으로 조직되어 있으며, 해양사고의 사실확인과 함께 海上交通安全과 관련된 法規의 解析·適用을 통하여 社會秩序 維持를 도모하고 해양사고관련자들의 原因寄與程度를 밝혀 民·刑事事件의 증거자료 및 私人間的 紛爭解決의 중요한 기초자료를 제공하고 있다.

해양사고사건에 대한 行政爭訟은 行政裁判의 必要的 前置主義에 따라 1차적으로 해양안전심판을 거치게 되고 해양안전심판은 特別行政裁判法인 해양안전판결法으로써 이루어지는데 이 법률은 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 糾明함으로써 海洋安全의 확보에 이바지함을 목적으로 하고 있다.

이러한 목적을 달성하기 위하여 해양안전판결원은 해양사고의 원인에 관하여 糾明하고 裁決으로써 그 결과를 명백히 하여야 하고, 해양사고가 海技士 또는 導船士의 직무상 고의나 과실로 인하여 발생한 것으로 인정될 때에는 裁決으로써 이를 懲戒하여야 하며, 海技士 또는 導船士 외의 자로서 해양사고의 원인에 관계있는 자에 대하여는 是正 또는 改善을 勸告하거나 命하는 裁決을 할 수 있다(해양안전심판법 제5조).

行政廳의 행위로 말미암아 權益을 侵害당한 자가 行政廳이나 法院에 대하여 그 行政作用의 시정을 구하는 이른바 行政救濟에 관한 일반법으로서의 行

政審判法과 行政訴訟法이 있으나 이들 법에서는 行政審判과 行政訴訟에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 각각 그에 따르도록 규정하고 있고(행정심판법 제3조제1항 및 행정소송법 제8조제1항), 海洋安全審判法에 의한 裁決에 대하여는 行政審判法 기타 법령에 의한 行政審判의 請求 또는 異議申請을 할 수 없도록 규정(해양안전심판법 제87조)하고 있으므로 海洋安全審判法은 이들 법에 대하여 특별법의 지위에 있다고 할 것이며, 海洋安全審判은 特別行政審判의 일종이라 할 것이다. 또한 行政審判制度가 憲法에 근거하고 있으므로 行政審判의 일종인 海洋安全審判을 유지하는 것은 憲法的 價値基準에 附合하는 것임에 의문의 여기가 없는 일이다.

行政訴訟에 관한 일반법인 行政訴訟法에서는 抗告訴訟의 제1심 管轄法院을 被告人의 소재지를 管轄하는 行政法院으로, 제2심 法院을 高等法院으로, 上告審을 大法院으로 하는 3심제도를 취하고 있으며(행정소송법 제9조 제1항, 법원조직법 제14조 제1호 및 제28조 제1호), 特許審判의 訴訟에 대한 特許法에서는 제1심 法院을 高等法院格인 特許法院으로, 大法院을 上告審으로 하는 2심 제도를 취하는데(특허법 제186조 제1항, 제8항, 법원조직법 제14조 제1호 제24조의4 제1호), 海洋安全審判法에서는 中央海洋安全審判院의 裁決에 대한 취소청구의 訴는 직접 大法院의 專屬管轄로 한다고만 규정하고 있다(해양안전심판법 제74조 제1항).

한편 우리 헌법에서 규정한 「法官에 의한 재판은 받을 권리를 보장한다」고 함은 결국 法官이 사실을 확정하고 법률을 해석·적용하는 재판을 받을 권리를 보장한다는 뜻이고, 그와 같은 法官에 의한 사실확정과 법률의 해석적용의 기회에 접근하기 어렵도록 하는 제약이나 장벽을 쌓아서는 아니 된다고 할 것이며, 만일 그러한 보장이 제대로 이루어지지 아니한다면 憲法上 보장된 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 것으로서 우리 憲法上 허용되지 아니한다고 보아야 한다.

그런데 海洋安全審判法 제74조 제1항은 앞에서 살펴본 바와 같이 海洋安全審判의 재결에 대한 소를 비록 大法院에서 단심제로 다루도록 되어 있지만 대법원도 事實審理를 할 수 있으므로 법관이 사실을 확정하고 법률을 해석·적용하는 재판을 받을 권리를 보장하고 있을 뿐만 아니라 憲法상 보장된 법관에 의한 재판을 받을 권리의 본질적 내용을 침해하는 아무런 제약이나 장벽을 갖

고 있지 아니하므로 위험소지가 전혀 없다할 것이다.

海洋安全審判의 목적은 海洋安全審判法 제1조에서 밝히고 있는 바와 같이 審判으로써 海洋事故의 원인을 규명하여 海洋安全의 확보에 있다. 海洋事故의 원인은 그 양태가 다양하고 복잡하여 일률적으로 나타낼 수 없지만 인적 조건, 자연조건, 항로·항만조건 및 선박조건 등으로 대별할 수 있다.

이들 중 海洋事故原因의 60% 이상을 차지하고 있는 인적 조건은 사람의 고의와 과실로 나뉘어지므로 海洋安全審判法 제4조에서는 海洋事故의 原因을 규명함에 있어 제일 먼저 사람의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것인가의 與否를 밝히도록 되어있다. 그러나 그간 고의의 개연성이 높은 海洋事故도 거의 모두가 그 원인이 과실로 나타나고 있는데 이는 고의에 의한 사고의 경우 원인규명을 함에 있어서 고의성을 입증하기가 극히 어려운 때문인 것으로 보인다.

海洋事故는 선박의 운항과 관련하여 선박이 사고에 이르게 된 경로로서 역사적 사실인 개개의 사실이 서로 잇달아 이어 맺어진 것이므로 그 원인을 규명하기 위해서는 먼저 海洋事故를 구성하는 일련의 사실을 시간의 경과에 따라 조성하고, 그 전체의 사실관계를 명백하게 하여야 하며, 개개의 사실은 海洋安全審判院의 직감적 주관이어서는 아니 되고 審判期日에 적법한 증거조사를 거친 증거에 근거하여 인정한 증명력이 있고 합리성이 있는 사실이어야 한다.

그리하여 이렇게 구성된 전체사실 중에서 海洋事故를 일으킨 사실은 어떠한 사실이었나 라고 하는 원인결과의 사실적 인과관계를 법적으로 평가하여 이를 명백히 한 것이 海洋安全審判院의 재결인 것이다.

그런데 海洋事故事件은 그 특성상 개개의 海洋事故事實을 입증할 직접적인 증거의 확보가 매우 곤란하므로 부득이 전문적인 지식과 航海經驗則에 의존할 수밖에 없는 경우가 대부분이다. 여기에 실체적 海洋事故事實의 조성에 어려움이 있고 그 海洋事故事實의 조성을 어떻게 하는가에 따라 그 사건의 원인규명과 원인기여과실의 평가가 달라질 수가 있다.

즉 海洋安全審判院의 공정성에 관한 논란의 소지가 여기에 있는 것이다. 일부에서 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 소를 下級法院을 거침이 없이 직접 大法院에 제기하는 현행 해양사고사건 행정쟁송의 심급제도가 위험이라는

견해와 함께 현행제도에 대한 비판을 제기하는 까닭은 대부분 中央海洋安全審判院의 재결에 대한 재결취소소송에서 대법원이 법리만 다루고 事實審理를 하지 않거나 하지 못하도록 되어 있는 것으로 잘못 이해하고 있기 때문으로 판단되나, 다른 측면에서는 불리한 재결을 받은 海洋事故關聯者가 海洋安全審判院의 審判裁決에 대하여 그 公正性·正當性에 의문을 가질 수도 있기 때문인 것으로 여겨진다.

따라서 이러한 의문을 해소하기 위해서는 海洋安全審判의 재결이 적법하고 과학적이고 논리적이며 공정하고 정당하여야 할 것이 절대적으로 필요하다고 할 것이므로, 첫째, 사고의 조사단계에서부터 충분한 증거자료가 수집되어 審判이 청구되고 부족한 증거자료는 審理過程에서 審判部 직권으로 수집하거나 당사자로 하여금 제출토록 하여 정당성과 공정성을 확보하여야 할 것이며, 심판은 懲戒審判主義보다는 原因審判主義에 비중을 두어야 한다.

둘째, 審判의 공정성과 정당성 제고를 위해서는 海洋事故의 특수성을 감안하여 중앙해양안전심판원장과 각급 審判官의 임용자격은 전문성을 한층 강화해야 한다. 특히 중앙해양안전심판원장은 일본의 경우와 같이 審判官 또는 調査官 경력자 중에서 임용토록 하는 것을 원칙으로 하여 전문성을 높여야 하고 정년을 63세 정도로 늘려 심판업무에 전념하도록 한다.

셋째, 심판관이 소신껏 심판에 임할 수 있도록 審判官의 공무원 직렬을 일반직으로 전환하거나 최소한 임기를 5년으로 연장하고 특별한 문제점이 없는 審判官은 정년까지 신분을 안정적으로 유지시켜야 한다.

넷째, 審判官 인사는 외부나 본부로부터 부당한 영향력을 받지 않고 독립적으로 이루어져야 하고 審判官 임용 및 재임용 절차를 법률로 정하고 이를 철저히 지켜야 한다.

다섯째, 海洋安全審判은 憲法規定에 따라 準司法的 節次를 따라야 하고 이를 위해서는 심판원 행정의 중립성이 필수적이므로 심판행정실(과)을 부활시키고 직제관련규정을 개정하여 審判業務에 영향력을 미칠 수 있는 審判院의 一般行政業務(人事·豫算)는 조사관이 아닌 자(사건에 관여하지 아니하는 선박직 공무원)가 담당하도록 하여야 하고 各級審判院의 審判部에 審判官 업무를 보좌할 수 있는 심판연구관 등의 선박직 공무원을 증원 배치하여야 한다.

여섯째, 앞에서도 언급한 바와 같이 訴의 제기와 재결의 집행과 관련하여

원고적격, 재결의 공정력 및 재결집행정지제도 등에 대한 합리적인 법률개선이 있어야 한다.

일곱째, 해양사고의 근본적 원인을 줄이기 위해서는 해양사고와 관련이 있는 기관이나 단체에 대한 시정·개선 등의 명령이나 권고가 필요하고 이러한 명령이나 권고가 효율적으로 반영될 후 있도록 정부조직을 개편하여 해양안전심판원을 국무총리실 직속기구로 하여 그 위상과 권위를 높여야 한다.

이 사건 어획물운반선 「야요이호 좌초사건」의 심판 및 재결취소소송의 진행상황과 그 결과를 분석해 보면, 中央海洋安全審判院은 해양사고 관련자들에 대한 철저한 신문, 야요이호 선원 및 보험회사 직원에 대한 증인신문, 야요이호의 항적 분석, 세계적인 공신력을 가진 Salvage Association의 현장검사보고서를 포함한 3회의 현장검사보고서, 한국기계연구원 및 한국선급의 소견서, 한국해양대학교수들의 의견서 및 審判部에서 직권으로 수집한 방대한 증거자료를 토대로 적법하고 정당한 증거조사와 이에 근거한 자유심증주의 한계 내에서 공정하고 신빙성 있는 재결을 함으로써 선장과 기관장의 불복으로 大法院에 제기된 裁決取消訴訟에서 승소할 수 있었던 것으로 판단된다.

그리고 앞에서 밝힌 바와 같이 전문성과 과학성을 토대로 한 海洋安全審判院의 「야요이호 좌초사건」 재결은 관련 민·형사 사건에서 결정적인 증거자료로 채택됨으로써 사고원인의 명확성과 함께 공정성과 정당성이 입증되었으며, 이 사건을 계기로 海洋事故의 비전문가인 사법부가 海洋安全審判院의 전문성을 인정하였을 뿐만 아니라 特別行政審判制度인 海洋安全審判制度에 대하여 적법성과 정당성을 인정하였다.

특히 「야요이호 좌초사건」의 裁決取消訴訟과 관련하여 제기된 해양사고사건 행정쟁송심급에 대한 위헌법률심판제청신청에서 大法院은 中央海洋安全審判院의 주장대로 해양안전심판재결취소소송을 대법원에서 단심제로 다루도록 규정한 海洋安全審判法 제74조 제1항이 위헌이 아니라는 결정을 내린 것은 법리를 제대로 판단한 것으로 너무나 당연한 결과로 여겨지며, 관련자들이 이에 불복하여 憲法裁判所에 憲法訴願審判을 청구하였다가 이를 취하함으로써 海洋安全審判法의 違憲與否에 대한 憲法裁判所의 판단은 유보되었으나 이 사건을 계기로 海洋安全審判法에 대한 더 이상의 위헌 논란은 없을 것으로 여겨진다.

이상에서 살펴본 바와 같이 해양사고사건은 그 특성상 實體的 眞實發見이

대단히 어려우므로 이에 대한 쟁송을 다룸에 있어서는 행정심판선행원칙에 따라 법관보다는 해사전문가로 구성된 합의체 심판기관의 先行審判이 절대적으로 필요하며, 소송경제적 측면에서도 사법심사는 가능한 최소화하는 것이 바람직하다. 따라서 해양사고사건에 대하여 해양사고전문가인 심판관으로 구성된 해양안전심판원에 의한 2심제 해양안전심판(행정심판)을 한 후 이에 불복하는 행정소송은 행정법원이나 고등법원을 거치지 않고 대법원에서 사실심리를 포함한 사법심사를 받도록 하고 있는 현행 해양사고사건행정쟁송의 3심제 심급제도는 위헌성이 전혀 없을 뿐만 아니라 매우 합리적이고 효율적인 제도임에 틀림이 없다 할 것이다.

參 考 文 獻

1. 國內文獻

<單行本>

- 姜儀中, 行政法講義, 서울, 敎學研究社, 2000.
- 郭潤直, 民法總則, 서울, 博英社, 1995.
- 權寧星, 憲法學原論, 서울, 法文社, 2000.
- 丘秉朔, 新憲法原論, 서울, 博英社, 1996.
- 金南辰, 行政法 I·II, 서울, 法文社, 1992·1989
- 金道昶, 行政法論(上·下), 서울, 博英社, 1966.
- 金榮球, 現代海洋法論, 서울, 亞細亞社, 1988.
- 金性洙, 行政法 I (제2판), 서울, 法文社, 2000.
- 金哲洙, 憲法學概論, 서울, 博英社, 2000.
- 金泰潤, 專門法院의 設置 및 特許訴訟의 審級構造에 관한 意見, 特許廳, 1994.
- 朴慶鉉, 船舶法規解說, 서울, 韓國海事問題研究所, 1985.
- 박용섭, 해상교통법론, 서울, 형설출판사, 1992.
- _____, 해상법론, 서울, 명신출판사, 1991.
- 朴椿浩·柳炳華, 海洋法, 서울, 민음사, 1986.
- 朴銳欣, 行政法講義, 서울, 國民書館, 1993.
- 法務部, 法務資料 제80集, 프랑스의 司法制度, 1987.
- 법원행정처, 법원실무제요(형사), 1984.
- 法典出版社, 法律用語辭典, 서울, 法典出版社, 1975.
- 白亨球, 刑事訴訟法講義, 서울, 博英社, 1985.
- 沈根亨, 海難審判法解說, 仁川地方海難審判院, 1994.
- _____, 해난심판법론, 서울, 고산사, 1996.
- _____, 先進 7個國의 海難審判制度, 仁川地方海難審判院, 1994.
- 宋相現, 民事訴訟法, 서울, 博英社, 1995.

- 柳炳華, 國際法, 서울, 眞城社, 1988.
- 李鳴九, 新行政法原論, 서울, 大明出版社, 1998.
- _____, 行政法原論, 서울, 大明出版社, 1990.
- 이병철, 행정법강의, 서울, 도서출판태학관, 2000.
- 李尙圭, 新行政法論(上·下), 서울, 法文社, 1995.
- _____, 新行政訴訟法, 서울, 法文社, 1994.
- 李時潤, 民事訴訟法, 서울, 博英社, 1995.
- 李在祥, 刑事訴訟法, 서울, 博英社, 1995.
- 李在華, 行政法の 爭點, 서울, 文英社, 2000.
- 李炯國, 刑法總論, 서울, 法文社, 1994.
- 張俊哲, 刑法總論, 서울, 考試界, 1991.
- 전준경, 최신행정법, 서울, 법률행정연구원, 1997.
- 鄭東潤, 民事訴訟法, 서울, 法文社, 1993.
- 朝鮮總督府 遞信部, 朝鮮遞信事業 沿革史, 1938.
- 中央海難審判院, 外國의 海難審判制度, 1988.
- _____, 海難審判實務指針, 1991.
- _____, 海難과 審判(I , II , III), 1984, 1985, 1986.
- _____, 海難審判法規集, 1988. 1996.
- _____, 海難審判事例集, 1986~1998.
- 中央海洋安全審判院, 海洋安全審判事例集, 1999~2000,
- _____, 海洋安全審判法規集, 1999.
- _____, 海洋安全, 1998년 가을호, 1999년 겨울호
- 特許廳, 特許審判制度紹介, 1994.
- 韓國海事問題研究所, 韓國海運40年史, 1984.
- _____, 海洋韓國(第321號), 2000. 6.
- 韓國海技士協會, 海難審判制度의 改善方向에 관한 研究, 1995.
- 許 營, 韓國憲法論, 서울, 博英社, 1993.
- _____, 憲法理論과 憲法, 서울, 博英社, 2000.
- 해운항만청, 국제해사기구편람, 1995.
- 洪井善, 行政法原論(上), 서울, 博英社, 2000.

<論文·其他 參考資料>

- 姜顯錫, “行政審判의 請求人適格에 관한 研究”, 東國大學校 碩士學位論文, 1999.
- 권순형, “행정소송법상 처분의 개념”, 서울대학교 석사학위논문, 1998.
- 金珉昊, “行政訴訟上 當事者適格의 比較法的 研究”, 成均館大學校 碩士學位論文, 1990. 2.
- 金星基, “特許廳抗告審判과 裁判請求權”, 特許와 商標 제300호, 1992. 2. 5.
- 金仁滿, “現行 特許審判制度의 違憲性에 관한 考察(上·下)” (人權과 正義 제163호 <1990년 3월> 및 제164호 <1990년 4월> 수록)
- 김인현, “海難審判法 제74조 제1항의 違憲性 與否”, 木浦海洋大學校論文集 第8輯(I) 別刷 2000. 8.
- 金址洙, “海難審判組織에 관한 研究”, 釜山大學校 碩士學位論文, 1997.
- 朴慶鉉, “海難審判權의 限界에 관한 考察”, 海難과 審判, 中央海難審判院, 1985.
- _____, “海難審判裁決에 對한 訴”, 韓國海法會誌(第17卷 第1號), 서울, 韓國海法會, 1995.
- 朴敏三, “行政審判前置主義에 관한 研究”, 延世大學校 碩士學位論文, 1988.
- 朴一煥, “現行 特許審判制度와 裁判請求權”(大韓辯護士會誌, 人權과 正義 제 191호, 1992년 7월).
- 법원행정처, 사법정책자료 제1집, 사법제도개혁을 위한 설문조사결과분석보고서, 1990.
- 법원행정처, 사법정책자료 제7집, 법관인사제도와 심급제도 연구보고서(하) 1992.
- 徐廷寅, “行政訴訟法上 取消訴訟의 對象에 관한 研究”, 慶尙大學校 碩士學位論文, 2000. 2.
- 成樂寅, “特許審判制度의 違憲性 論議에 대한 小考”(韓國産業財産權法學會. 1993. 4. 30. 세미나 발표 논문1993.).

- 宋永植, “特許訴訟의 審級構造의 改善點”(1994. 3. 4. 法院行政處 주최, “司法制度發展方案에 관한 公聽會” 발표문).
- _____, “特許訴訟의 審級構造의 問題點”(1994.. 7. 1. 국회법사위 주최, “司法制度改革關聯 立法에 관한 公聽會” 발표문).
- 申雲煥, “特別行政爭訟制度에 관한 研究”, 서울대학교 박사학위논문, 1994. 8.
- 沈根亨, “우리나라 海難審判法의 問題點과 改善方案에 관한 研究”, 한국해양대학교 석사학위논문, 1991. 2.
- _____, “海難事件의 行政爭訟審級에 관하여”, 海法·通商法(제10권 제1부), 부산, 韓國海事法學會, 1998. 12.
- _____, “海難審判制度의 比較 研究”, 인하대학교 박사학위논문, 1995. 8.
- _____, “프랑스의 海難審判制度, 法學研究會 제5호, 부산, 韓國海事法學會, 1993.
- _____, “英國의 海難審判制度, 交通安全 6月號, 交通安全振興公團, 1993.
- _____, “獨逸의 海難審判制度, 交通安全 6月號, 交通安全振興公團, 1993.
- _____, “海難事件의 行政爭訟審級에 관하여”, 海法·通商法(第10卷 第1部), 부산, 韓國海事法學會, 1998. 12.
- 李鳴九, “特許審判違憲論議에 대한 小考”法政新聞(1992. 11. 2).
- 林東喆, “海難審判制度의 現況과 改善 方向”, 海難과 審判, 中央海難審判院, 1986.
- _____, “海事法の 史的展開와 對象 및 範圍에 관하여”, 法學研究(제1호), 부산, 韓國海事法學會, 1989.
- 張惠淳, “特許抗告審判制度의 改善方向”(法律新聞, 제2128호, 제2129호 <1992년 6월 4일 및 6월 8일> 수록)
- 鄭陣燮, “特許抗告審判制度의 改善을 위한 提言”(法律新聞, 제2128호, 제2129호 및 2102호 <1992년 2월 24일 및 2월 27일> 수록)
- 曹正燦, “特許審判制度和 裁判請求權”(特許와 商標 제301호, 1992년 2월 20일)
- 崔秉琇, “海難審判制度의 發展方向“, 海難과 審判, 中央海難審判院, 1984.

- 特許廳, “特許審判制度 改善方向”, 1994. 4.
- 黃東淳, “行政訴訟上 假救濟制度에 관한 研究”, 韓國外國語大學交 碩士學位
論文, 1986. 8.
- 黃錫甲·鄭暎錫, “해난심판제도의 문제점과 개선방안”, 海法·通商法(第7卷
第1號), 부산, 韓國海事法學會, 1995.
- 행정쇄신위원회, 국민제안 해난심판 심급제도 개선(코드번호 001-3-2698),
1993. 7. 13.

II. 日本文獻

<單行本>

- 南博方, 行政裁判制度, 東京, 有斐閣, 1969.
- 今西保彦, 海難審判の實務, 東京, 成山堂, 1977.
- _____, 海難審判 判例, 東京, 成山堂, 1982
- 藤岡賢治, 海難政策論, 東京, 成山堂, 1994.
- 福島弘, 海難防止論, 東京, 成山堂, 1972.
- 森 清, 海難審判制度の研究, 東京, 中央大學出版部, 1968.
- 森島逸男, 海難審判制度史, 東京, 成山堂, 1979.
- 橫田喜三郎, 國際法Ⅱ, 法律學全集 56, 東京, 有斐閣, 1972.
- 田中秀夫, 私の海難觀, 齊藤賞論文集, 東京, 日本海難審判協會, 1977.
- 齊藤爭元, 海難審判法, 東京, 海難審判協會, 1970.
- 黑田英雄, 世界海運史, 東京, 1967.
- 高等海難審判廳, 海難審判史, 東京, 海難審判協會, 1983.
- _____, 海難審判法及び關係法令, 東京, 成山堂.
- _____, 海難審判法解説, 東京, 高等海難審判廳, 1975.
- _____, 海難審判實務, 東京, 高等海難審判廳, 1985.
- _____, 海難審判の現況, 東京, 高等海難審判廳, 2000.
- _____, 海難と審判, 第111~113號, 東京, 海難審判協會, 1993.
- 日本國總務廳, 日本國 交通安全白書, 1991, 1992, 1993.
- 海難審判廳, 海難審判の現況, 東京, 海難審判廳, 1994.

_____，海難審判制度百年史，海難審判協會，1997。
海難防止協會，海難防止指針，東京，成山堂，1980。
_____，海難防止と國際的動向に関する調査研究，1994。
海難審判研究會，海難審判の研究1，東京，日本海事振興會，1955。
海難審判理事所，調査關係實務手引，東京，海難審判理事所，1985。
海難審判協會，海難審判法研究報告書(その1)，東京，日本海難審判協會，1991。
_____，海難審判法研究報告書(その2)，東京，日本海難審判協會，1993。
_____，海難審判法研究報告書(その3)，東京，日本海難審判協會，1994。

<論文・其他 參考資料>

山田 博，“海難審判制度に望む”，齊藤賞論文集，東京，日本海難審判協會，1977。
鈴木 孝，“海難審判 取消訴訟”，海難と審判 第109號，東京，海難審判協會，1992。
青木義人，“海難審判と裁判”，海難と審判 第4號，東京，海難審判協會，1970。
戸田修三，“外國の海難審判制度”，海難と審判 第103號，東京，海難審判協會，1991。
美濃部，“日本國新憲法遂條解説(三)”，日本法律時報第19卷 第1號，

III. 西洋文獻

<Books>

A. N. Cockcroft, J.N.F. Lameijer, A Guide To The Collision Avoidance Rules, London, 1993,
Cahill, Richard A., Collisions and their causes , London, Fairplay Publication, 1983.
Churchill R. and A. V. Lowe, The Law of the Sea, London, Manchester University Press, 1985.
C. John Colombos, International Law of the Sea, New York, David Mckay Company Inc., 1967.

- D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea, Vol. I · II*, Oxford, Clarendon Press, 1982, 1984,
- Lim, Ki-Tack, *The role of maritime accident investigation for promoting maritime safety*, World maritime university, Sweden, 1991.
- Michael Thomas & David Steel, *The Merchant Shipping Acts*, London, Stevens & Sons, 1976.
- World Maritime University, *Review of Casualty Investigation Procedures in the United Kingdom*, Malmö, 1984.
- Cöran Steen, *Maritime Accident Investigation*, Malmo, World Maritime University, 1985.
- Bernard M. Deschenes, Q. C., *Study on Marine Casualty Investigation in Canada*, Malmö, World Maritime University, 1985.
- MAIB, *Annual Report 1993, 1996, 2001* London.
- _____, *Summary of Investigation No. 1/93, 2/93, 3/93, 1/94*, London.
- Messon, Nigel., *The Practice and Procedure of the Admiralty Court*, London, 1986.
- NTSB, *Annual Report to Congress*, 1993.
- USCG, *Marine Safety Manual*, 1989.
- Unite Nations, *Guidelines for Maritime Legislation(Guidelines Volume 1)*, 1991.

<Articles>

- Captain B. B. Stubbs, *The US Coast Guard, Marine Policy* 1994, 18(6) 506-520. 1994.
- Eyre, John L., *A ship's flag who cares?*, *Maritime policy & management*, vol.16, No.3, 1989.
- Forsyth, Craig J., *Transportation cooperation problems for study in the new international order of maritime shipping*, *Maritime policy & management*, vol.20, No.3, 1993.

Sobey Michael J., International Cooperation in Marine Casualty Investigation, as analysis of IMO Resolution A. 637(16), Maritime policy & management, vol.20, No.3, 1989.

Stevenson, John R. & Oxman, Bernard H., The future of the United Nations convention on the Law of the Sea, American journal of international law, vol.88, No.3, 1994.

<Documents>

IMO, Compendium for marine accident and incident investigation, vol.1,2,3, 1989.

_____, Resolution A. 637(16), Cooperation in maritime casualty investigation, 1989.

_____, Resolution A. 173(ES.IV), Participation in official into maritime casualties, 1968.

_____, Resolution A. 332(IX), Conduct of investigations into casualties, 1975.

_____, Resolution MSC/Circ.433, Reports on investigations into serious casualties, 1986.

■ 대법원 소제기 현황

제2심재결		訴제기 건수	판 결		비고
연 도	건 수		각하·기각	取消·환송	
1980	7				
1981	25	5	5		
1982	11	2	2		
1983	11	2	1	1	
1984	19	1		1	
1985	9				
1986	23	5	4	1	
1987	27	1	1		
1988	26	1	1		
1989	16	1	1		
1990	15	1	1		
1991	19	2	2		
1992	22	2	1	1	
1993	18	3	3		
1994	24				
1995	19	2	2		
1996	30	2	2		
1997	31				
1998	22	2	2		
1999	19				
합계(20년)	393	32(8.1%)	28(87.5%)	4(12.5%)	
연평균	19.7	1.6			

A Study on the Process for Judgment of Marine Accident
in the Light of the Case of Grounding of Fish Carrier
M/V "YAYOI"

- focusing on the debate on unconstitutionality -

by Jae Pyong Park

*Department of Maritime Law
The Graduate School of Maritime University
Busan, Korea*

Abstract

In administrative procedure to find the causation of a marine accident, Korean government adopts quasi-judicial process by Maritime Safety Tribunal(MST) with the aim of improving the safety of life at sea and the avoidance of accidents alike in the future, through judgement of which seafarers or pilots who are to blame are punished and other persons involved are recommended for their contribution to the cause accordingly.

Having been established based upon Marine Accident Investigation and Tribunal Act(MAIT Act), MST which is the unique authority in Korean government in the field of determination of the circumstance and cause of marine accidents, consists of 4 RMST(Regional MST) for first quasi-judicial instance and KMST(Korean MST) for second instance. The judgements of MST are admitted as an authoritative evidence for judgement by justice of judiciary and also used as a basis for final settlement of underwriter.

In view of the priority in applying different laws, MAIT Act takes dominion over administrative appeals act or administrative procedure act which are for recovery of the damage caused by administrative misconduct, since MAIT Act does not allow to follow any other act where there is any conflict between MAIT Act and others while administrative appeals act and administrative procedure act prescribes to allow to follow other acts provided they prescribe expressly otherwise.

Furthermore, there is no doubt that the process by MAIT Act is completely in

conformity with the value system declared in constitutional law since MAIT Act is one of the acts for administrative appeals which is derived from the constitutional law.

In the process of administrative procedure, court of first instance is administrative court and the second instance is brought to the court of appeal and finally to supreme court. Where there is any conflict in patent right, the first instance of patent case is brought to patent court and to supreme court for final judgement. However the case to require cancellation of the judgement by KMST is directly brought to supreme court as is prescribed in (r)74.1 of MAIT Act.

By the hand, constitutional law declares that "people are given the right to have their legal process duly presided by the judge." but it should be construed that they are ensured to do so but not be understood that they are deprived of any opportunity available for judge (justice) of judiciary to reach rational decisions(judgement).

As is prescribed in (r)74.1. MAIT Act, where there is no consent to judgement by KMST, the person involved can bring it to supreme court in which justice also can examine the factual substances of the accident as well as legal matters. Therefore such right for the people to have their legal process is not hindered that means MAIT Act is entirely in conformity with constitutional law.

On the course of determining the circumstances and the cause of a marine accident, it usually happens that making decisions whether it occurred by intentional wilful act or by fault of the person involved is extremely difficult, which mainly results from short of evidence due to the characteristic of marine casualty itself. In this event, judge of MST determine the circumstances and cause of the accident with power given to him and this is occasionally subject to argument between the persons involved or concerned in the judgement by MST.

In order to avoid to face with those unnecessary and undesirable problem, more lawful, scientific, logic and fair judgement by MST should be made by means of carrying out followings ;

1. Evidence should be collected as many as possible at the stage of initial inspection by inspector to be submitted to judge of RMST, and judge of RMST would collect more on his power if they are considered insufficient. By doing so, fairness and validity of judgement could be accomplished and all the process of MST should be focused on finding the cause of the accident itself not on disciplinary punishment of the persons involved.

2. To ensure fairness and validity of judgement by MST, qualification for commissioner(chief judge of KMST) and judge of MST is needed to be enhanced

and, in particular, commissioner should be from the staffs who has career of inspector or judge of MST with expertise in marine accident investigation.

3. In order to eliminate unnecessary and possible intervention from outsiders of MST in determination of the cause of marine accident, status of judge of MST should necessarily be ordinary official without termination of their tenure, not extraordinary and their tenure should be extended to 5 years from 3 years which can be prolonged to their age of 60, termination age of service, provided that no significant misconduct or faults are committed.

4. Personnel management of judge of MST should be carried out independently without being influenced by improper intervention from outside. Recruitment or extension of tenure of judge should be promulgated by law and it should be observed throughly.

5. As the procedure for finding cause of marine accident by MST follows quasi-judiciary process, inspector and judge of MST are on opposite side each other, which inevitably require them to perform their duty independently without being influenced by others. Therefore, general management including personnel matters should belong to the general staff not inspector. And a staff for research purpose of the process of MST should be arranged for each judge.

6. In association with the event where persons involved in the marine accident brings the case to supreme court, amendment to MAIT Act should be made to clarify who are entitled to do so, the possibility of suspension of execution of judgement by MST and the degree of authoritativeness of judgement.

7. KMST should be directly governed by Prime Minister to ensure substantial efficiency of the recommendations by MST to any authorities of the government.

Looking back upon the case of the grounding of fish carrier M/V "YAYOI" which was brought to supreme court by the persons involved, skipper and chief engineer, upon the judgement by MST, it is considered quite natural for supreme court to reject their appeal since KMST reached the judgement after collection and analysis of enormous evidences for a long period of time.

Subsequently the judgement of the case of M/V "YAYOI" by KMST played an great role as an important evidence for judicial judgement in the both criminal and civil court for the case and it may well be said that judiciary has admitted and recognized lawfulness and validity of the process of MST as well as its authority as an expert agency of the administrative. In particular, the supreme court has also rejected the submission for application for adjudication on constitutional complaint by the persons involved in the accident, which clearly means that present procedures for finding causation of marine accident by MST is completely

in conformity with the constitutional law. Since they cancelled their application for an adjudication on constitutionality of a law by themselves too, it seems that the argument on whether the process of MST is in conformity with constitutional law or not is cleared.

Finally, since it is extremely difficult to find the substantial fact and causation of marine accident due to lack of evidence, all the marine accident should be dealt by marine experts of MST prior to judicial judgement by justice in court. It can be admitted with no doubt that contemporaneous administrative procedure for finding the cause of marine accident by MST through quasi-judiciary process is far rational and efficient system and entirely in conformity with constitutional law.