

5. 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 -

해사법학과 박재평
지도교수 황석갑

海洋事故調査및審判에 관한法律(이하에서는 “海洋安全審判法”이라고 약칭한다)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의 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 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 結果에 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으로서의 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.

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 Association

의 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 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.

6. 油類汚染損害에 관한 私法救濟의 改善에 관한 研究

해사법학과 신 해 수
지도교수 정 영 석

第 2次 世界大戰 이후 産業의 발달로 인해 油類의 海上運送이 늘어나고 油類運送에 이용되는 油槽船의 규모도 大型化됨에 따라 海難事故 등으로 인한 油類流出은 심각한 환경파괴를 초래하고 막대한 經濟的 損失로 인하여 被害者 救濟를 위한 법률제도의 필요성을 불러일으켰다.

특히 1967년 토리 캐년호 사고를 계기로 1969년 民事責任協約과 1971년 國際基金協約이 채택, 발효되었고, 이후 이들 협약의 1976년 개정의정서, 1984년 개정의정서, 1992년 개정의정서가 각각 채택되었다. 한편 우리나라의 경우는 뒤늦은 1992년에 1969년 民事責任協約과 1971년 國際基金協約을 수용하여 油類汚染損害賠償保障法을 제정하여 1993년 3월 8일부터 국내발효가 되