

않은 상태임을 감안하여야 한다.

결론적으로, 해상운송인의 면책사유의 내용중 해기과실과 화재를 제외한 해상고유의 위험, 하주의 귀책사유 및 선박의 숨은 하자등은 과실책임주의에서는 당연히 운송인이 책임을지지 않는 사유이므로 면책폐지가 운송인의 책임에 미치는 영향도 그리 크지않기 때문에 당장 면책을 폐지하여도 무리가 없을 것이다.

그러나 해기과실과 화재의 면책사유는 해상운송인의 특성인 대자본성 및 대형사고의 위험성등을 감안하여 볼 때, 면책사유를 일시에 폐지한다는 것은 해상운송인에게 너무 과중한 부담을 일시에 지우는 행위로서 원만한 해상운송의 균형에 급격한 변화와 위축을 가져올 우려가 있다.

따라서, 해기과실과 화재의 면책사유를 일시에 폐지하기 보다는 그 동안에 광범위하게 통용되었던 면책범위를 엄격한 법률해석을 통하여 점진적으로 좁혀가며, 시대변화에 따른 해상운송의 실제적 현황도 염두에 두고 현실성 있게 면책사유를 입법적으로도 조정하여 축소 운영하는 것이 바람직 할 것이다.

5. 해상교통사고처리 특례 입법에 관한 연구

해사법학과 이 기 신

지도교수 이 경 호

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고 부존자원이 부족하여 원자재의 수입 및 가공품의 수출이 국가경제의 중요한 부분을 이루고 있다. 우리나라의 수출·입 화물은 99.7%가 선박을 통하여 운송되고 있으며 전 세계적으로도 선박을 이용한 물류의 운송은 70%이상을 차지하고 있으므로 안정적인 해상운송시스템은 우리나라의 경제발전에 매우 중요한 요소로 작용한다. 하지만 연간 700건 이상의 해상교통사고발생과 그로 인한 민·형사상처별로 인하여 선원들의 근무의욕은 매우 침체되어 있으며, 해상운송 및 수산업종사자들에 대한 관련법규의 엄격한 적용으로 심리적 불안감이 고조되어 해상근무생활을 기피하는 현상이 벌어지고 있는 실정이다. 해상의 교통사고는 그 특성상 사고에 대한 처벌도 중요하지만 사고가 재발하지 않도록 항로여건을 검토하고 사고원인을 분석하는 등의 제도적인 개선이 필요하다. 본 논문은 나날이 증가하고 있는 해상교통사고에 대하여 피해의 신속한 회복을 촉진하고 선원 등 해상교통관계자의 권익을 증진하기 위한 해상교통사고 처리 특례입법에 관하여 연구하였다. 세계적으로 해상교통량이 증가함에 따라 선박의 해상교통사고율도 점차 증가하고 있으며, 이와 같이 급속하게 증가하고 있는 해상교통사고의 원인은 선박의 조종 실수라는 인적요인으로 인한 경우가 가장 큰 것으로 나타났다. 여기서 해상교통사고는 ① 선박의 운항에 의하거나 또는 그와 관련하여 발생한 사람의 사망이나 중상 ② 실종 ③ 선박의 전손, 추정전손, 유기 ④선박의 좌초나 조종불능 또는 선박의 충돌사건 ⑤선박 또는 선박의 운항에 의하거나 그와 관련하여 선박에 야기된 선박손상에 의하여 발생한 환경피해 등을 말한다. 인명과 선박의 손실 및 해양환경의 오염을 일으키는 해상교통사고는 자동차사고와 마찬가지로 교통사고임에도 불구하고 해양이라는 특수근무환경에 대한 충분한 배려가 이루어지지 아니하여 해상교통사고에 대해서는 지나치게 가혹한 처벌이 이루어지고 있다. 해상교통사고에서 철저하고도 공정한 사고조사는 해양사고의 주변 상황과 원인을

규명하기 위한 가장 중요한 요소이다. 따라서 일각에서는 해상교통사고에 대하여 굳이 가혹한 형벌로 대처할 필요가 있는가 라는 근본적인 의문이 제기되고 있다. 국제해사기구(IMO)에서는 사건관계자가 안전을 위하여 진술한 내용이 오히려 불리하게 할 가능성을 배제하기 위하여 1997년 11월27일 제20차 총회의 결의로써 해난조사를 민사소송, 형사소송 또는 기타 행정상의 징계절차와 분리하여 별도의 조사절차와 원인공표 및 안전권고문의 작성절차가 필요하다고 권고하고 있다. 아울러 이 결의서에서는 해난사고조사에 있어서의 국제간의 협력방안과 그 절차를 규정하고 있다. 따라서 해상교통사고의 형사적 처벌에 대한 강한 의구심으로부터 도로교통사고 처리특례법과의 형평성을 맞추고 선원의 원활한 해상경제활동을 보장하기 위한 해상교통사고처리특례법의 조속한 입법이 요망된다고 하겠다. 또한, 해상교통시스템이 도로와는 많은 차이점을 가지고 있다고는 하나 해상교통사고에서 항해사의 과실유무를 도로교통에서 자동차운전자의 과실유무의 판정과 크게 구분을 지어서 처리하는 것은 옳지 않다고 생각한다. 신뢰의 원칙에 대하여도 도로교통사고는 대법원판례를 통하여 인정되고 있으나 해상교통에 대하여는 아직까지 인정된 판례가 없는 실정이므로 과실로 인해 발생하는 해상교통사고에 대해 신뢰의 원칙의 단계적 적용과 해상교통사고의 처리특례법의 제정은 해상교통관여자의 보호를 위해 꼭 필요한 사항이라고 본다. 보통 과실범은 정상의 주의를 태만히 함으로 인하여 죄의 성립요소인 사실을 인식하지 못한 행위 중 법률에 특별한 규정이 있는 경우에 한하여 처벌을 한다(형법 제14조). 의사가 전력을 다하여 환자를 치료하다가 환자의 상태가 악화되어서 사망 하였을 때 의사가 과실범으로 처벌받지 않는 것처럼 선박의 항해 중 해상상태의 갑작스런 악화 및 항로상태의 변경 등으로 사고가 발생하였다면 선원의 과실로 발생하였다고 할 수는 없기에 해상교통관여자를 처벌하는 것은 부당하다고 할 수 있다. 해상교통사고특례법의 제정 이후에 야기될 수 있는 문제점 중 보험제도의 적용, 적용의 실용성, 처벌의 강화에 대해서 세밀한 연구가 필요하다. 대부분의 선박에 대해 P&I클럽-국내 P&I클럽인 KP&I-의 가입은 이러한 문제해결의 한 방법이 될 수 있다. 또한 해상교통관리제도(VTS)에 대하여 강제적이고 강력한 법적 제재가 없는 관계로 그 시행상태가 미비하지만, 전국의 중요한 항만에 전략적으로 운용하고 있는 만큼 선박의 입·출항을 보다 다양하고 능동적으로 관리하는 것이 필요하다.

해기사와 도선사에 대한 설문조사의 결과에 따르면 현행 해상교통사고의 처벌에 대하여 대부분 불합리하다는 의견이 지배적이며, 해상교통사고 처리특례법이 제정된다면 해상교통관여자의 근무환경의 보호와 권익신장에 많은 영향을 줄 수 있을 것으로 나타났다. 따라서 과실로 인한 해상교통사고 발생시에는 운항자가 피해자와 합의한 경우에는 공소를 제기하지 못하도록 하고 특례의 예외 조항으로서 음주조선, 무면허조선, 사망사고, 도주사고, 해양오염사고, 해상교통안전법위반 등의 중요범죄에 대하여 더욱 강력한 형사처벌을 실시하여야 하겠다.

정의와 법의 합목적성에 위반하지 않는 한도 내에서 해상교통사고관여자의 권익을 보호할 수 있는 해상교통사고처리특례법의 입법은 조속히 마련되어야 한다.