해양사고심판에서 자유심증주의의 한계에 관한 연구

† 이창희

† 목포해양대학교 교수

A Study on the Principle of Free Evaluation of Evidence in the Judgement of Korean Maritime Safety Tribunal

† *Lee, Chang Hee*

† *Professor, Mokpo Maritime University*

요 약 : 해양안전 심판은 원인규명에서 나타난 교훈을 통하여 유사사고의 재발을 방지하는 목적을 달성하고자 하며 또한 해양사고 관련자의 과실에 대하여 징계재결 혹은 시정권고 재결 등을 하게 된다.

그러나 해양안전심판원의 재결은 이른바 전문가집단의 견해로서 인정을 받으며 형사소송이나 민사소송에도 그 영향을 끼치는 것은 물론이거니와 또한 보험사 혹은 선박소유자간의 손해배상관계에 있어 합의, 협상의 근거로 사용되고 있다. 그러나 이 같은 영향력 때문에 한편으로는 재결 취소소송이 이어지고 있다. 그러므로 해양안전심판원의 재결은 이러한 사정을 감안하여 심판원이 지닌 권위의 유지를 위하여 신중하게 이루어 져야 할 것이다.

자유심증주의는 법정증거주의에 대하여 인간의 이성에 대한 신뢰를 기초로 하여 천차만별인 증거의 증명력을 합리적으로 자유판단하여 실체적 진실을 발견하려는 것이다. 이는 증거의 신빙성과 협의의 증명력을 법률에 의한 규제보다 법관의 합리적·과학적 심증에 맡기는 것이므로 법관의 자의를 허용하거나 순수한 재량에 맡기는 것은 아니고 증거의 평가는 어디까지나 경험상의 법칙과 논리법칙에 따라야 한다.

핵심용어 : 해양안전심판, 자유심증주의, 증거재판주의, 재결이유의 명시

ABSTRACT : *The judgement of 'Korean Maritime Safety Tribunal'(KMST) influences criminal/civil trials, and thus the judgement must be decided very carefully.*

The Judge must bear in mind the Principle of Free Evaluation of Evidence is restricted by the admissibility of evidence, in dubio proreo and others. Also, empirical rule must be used very carefully with strict proof.

Therefore the reasons of the proof shall be expressed on the adjudication.

KEY WORDS : *Korean Maritime Safety Tribunal, Principle of Free Evaluation of Evidence, marine accidents, admissibility of evidence*

1. 서(緖)

"해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률"(이하 "해양사고심판법")의 목적은 "해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양안전의 확보에 이바지함"이다.

따라서 해양안전 심판은 우선 전문가 집단의 해상경험칙에 근거한 원인규명이 우선되며 원인규명에서 나타난 교훈을 통하여 유사사고의 재발을 방지하는 목적을 달성하고자 한다. 또한 해양사고의 원인규명에서 나타난 해양사고 관련자의 과실에 대하여 징계재결 혹은 시정권고 재결 등을 하게 되며 이 또한 유사사고의 재발을 방지하고자 하는 목적을 위한 것이다. 특히 자주 논란의 대상이 되는 시정권고재결은 당해 해양사고가 남긴 교훈을 살려 향후 유사한 해양사고의 방지 및 안전확보를 도모한다는 관점에서 우리 대법원에서도 그 필요성을 인정하고 있다.[1)]

그러나 해양안전심판원의 재결은 이른바 전문가집단의 견해로서 인정을 받으며 1995년 씨 프린스호 좌초사건 이후 형사소송이나 손해배상청구소송 등의 민사소송에도 그 영향을 끼치는 것은 물론이거니와 특히 사실관계의 인정에 있어서는 해양안전심판원의 재결서를 그대로 인용하는 경우도 있다. 특히 중앙해심의 재결은 거의 100% 민·형사 사건에서 인용되고 있

* 본 논문은 2009년 12월 4일 중앙해양안전심판원 주재로 개최된 2009년 제2회 재결평석회의에서 필자가 "일반 화물선 제니스 라이트호 침몰사건에 대한 부해심의 재결과 경험칙"이라는 주제로 발표한 내용을 당시의 토론과정에서 제기된 사항들을 참고하여 작성한 글이다. 토론과정에서 좋은 의견을 주셨던 분들께 다시 한번 감사드린다.

1) 대법원 2004. 4. 16. 선고 2003추20 판결

으며, 또한 보험사 혹은 선박소유자간의 손해배상관계에 있어 합의, 협상의 근거로 사용되고 있다.[2)]

따라서 해양안전심판원의 징계재결 및 시정권고재결이 민·형사 소송에 미치는 영향 때문에 해양사고심판법의 목적을 위한 재결의 취소소송이 이어지고 있는 것이다.[3)]

그러므로 해양안전심판원의 재결은 이러한 사정을 감안하여 해양사고에 대한 최고 전문가 집단으로서의 심판원이 지닌 권위의 유지를 위하여 신중하게 이루어 져야 할 것이다.

본 연구는 이러한 관점에서 심판관의 판단에 대한 자유심증주의의 한계를 살펴보아 해양안전 심판원 재결서의 권위 유지 및 유사 사고의 방지에 기여하고자 한다.

2. 형사소송법과 해양사고심판법

우리 대법원이 2004년 판결[4)]에서 판시하였듯이 해양사고심판법이 비록 증거능력에 관한 규정을 두지 아니하고 있지만 형사소송절차와 유사한 심리 구조를 택하고 있는 것은 주지의 사실이다. 이는 해양사고심판법 제1조에서 명시하고 있는 동법의 목적과는 별도로 해양사고가 해기사 또는 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 이를 징계하고 있기 때문에 그 심리구조에 있어 형사소송법의 많은 부분을 차용하였기 때문으로 보인다. 실지로 해양사고관련 해기사들의 경우 생계수단인 해기사 면허에 대하여 정지나 취소 등의 징계재결을 받게 된다. 또한 비록 해기사나 도선사가 아니더라도 해양안전심판원은 법인이나 기타 자연인들을 일반해양사고관련자로 지정하여 시정 또는 개선을 권고하거나 명하기도 하는데 이러한 권고재결 등은 결국 사고에 뒤따르는 손해배상청구소송에 큰 영향력을 행사하게 된다.

두 법규 사이의 심리구조에 대한 조문을 비교하면 다음과 같다.

	해양사고 심판법	형사소송법
증거심판주의	제50조 (증거심판주의) 사실의 인정은 심판기일에 조사한 증거에 의하여 한다	제307조(증거재판주의) ①사실의 인정은 증거에 의하여야 한다. ②범죄사실의 인정은 합리적인 의심이 없는 정도의 증명에 이르러야 한다.
자유심증주의	제51조 (자유심증주의) 증거의 증명력은 심판관의 자유로운 판단에 의한다.	제308조(자유심증주의) 증거의 증명력은 법관의 자유판단에 의한다.
이유의 명시	제54조 (본안의 재결) 본안의 재결에는 해양사고의 구체적 사실과 원인을 명백히 하고 또한 증거에 의하여 그 사실을 인정한 이유를 명시하여야 한다.	제323조(유죄판결에 명시될 이유) ①형의 선고를 하는 때에는 판결이유에 범죄될 사실, 증거의 요지와 법령의 적용을 명시하여야 한다.

3. 형사소송법상의 증거법 이론과 해양안전 심판

형사소송절차와 유사한 심리 구조를 택하고 있는 해양사고심판법의 심리구조를 알아보기 위하여 우선 형사소송법의 증거법 관련 이론들을 살펴보기로 한다.

(1) 증거재판주의와 자유심증주의

형사재판의 목적을 실현하기 위하여는 법의 해석·적용이 올바르게 되어야 함은 물론이지만 그 전제인 사실의 인정이 정당하여야 하는 것은 말할 필요도 없다. 현실의 형사재판에 있어서 많은 경우에 사실을 추구하기 위한 검사와 피고인측의 입증활동이 활발하고 대부분의 경우에 법해석에 다툼이 있기보다는 사실인정의 가부간에 논쟁의 초점이 있다. 사실의 인정에 있어서는 법관이 이를 자의로 하는 것은 허용되지 않으며 반드시 증거에 의하지 않으면 안되고 우리 형사소송법은 제370조에서 사실의 인정은 증거에 의하여야 한다고 증거재판주의의 원리를 선언하고 있다. 이는 해양사고 심판법 제50조 (증거심판주의)와 같은 맥락을 지닌다. 그리고 제308조에 이러한 사실인정에 쓰이는 증거의 증명력은 법관의 자유판단에 의한

---

2) 허용범, "사법부 판례로 본 해양안전심판원 및 재결의 부가적 기능", 해양환경안전학회:학술대회논문집 / 해양환경안전학회 2003년도 추계학술발표회, 2003년, 23~28쪽

3) 대법원 2008.10.9. 선고 2006추21 판결, 대법원 1995.2.28. 선고 93추137 판결 【해난심판재결처분취소】, 대법원 1993.6.11. 선고 92추55 판결 【항해사업무정지결정에대한재결취소】, 대법원 1991.12.10. 선고 91추10 판결 【재결취소】

4) 대법원 2004. 4. 16. 선고 2003추20 판결. 2002년에 동해지방해양안전심판원이 충돌의 주인이 상대선 선원들의 운항상 과실에 의한 것임에도 불구하고 조기에 피항협력동작을 취하지 아니한 일인을 제공한 자사 선원들에게 원고회사가 안전운항관리를 소홀히 한 점에 대하여 자사에 시정을 권고하는 재결을 하자 원고가 이 권고재결의 취소를 요구한 사건에 대하여 우리 대법원은 다음과 같이 판결하였다. "각급 해양안전심판원은 해기사 또는 도선사 이외의 자로서 해양사고의 원인에 관계있는 자에 대하여 시정 또는 개선을 권고하거나 명하는 재결을 할 수 있는바, 이 때 시정 또는 개선할 사항은 해양사고의 원인과 관련이 있어야 할 것이지만, 한편 해양사고심판법이 자유심증주의를 채택하고 있고 형사소송절차와 유사한 심리 구조를 택하면서도 증거능력에 관한 규정을 두지 아니하고 있는 점, 해양사고의 원인과의 관련성이란 본래 불확정 개념으로서 그에 관하여는 행정청인 중앙해양안전심판원에 판단 여지가 인정될 수밖에 없는 점, 특히 시정이나 개선의 권고재결의 경우 그에 따르지 아니하더라도 이를 강제할 아무런 수단이 없어 법적 구속력 없는 행정지도상의 의견으로 볼 수밖에 없는 점 등을 고려하면, 시정·개선을 권고할 사항과 해양사고 간의 관련성은 반드시 엄격한 인과관계의 틀에 구속되어야 하는 것이 아니라, 당해 해양사고가 남긴 교훈을 살려 향후 유사한 해양사고의 방지 및 안전 확보를 도모한다는 관점에서 시정이나 개선 권고 등이 해양사고 관련자에게 객관적으로 귀속될 수 있느냐는 규범적·법적 문제로 파악함이 상당하다."

다고 규정하여 자유심증주의를 채택하고 있으며 이는 일정한 법정의 증거가 있는 한 법관은 그 심증여하에 불구하고 일정한 사실을 인정하여야 하거나 일정한 증거가 없으면 일정한 사실을 인정할 수 없다는 법정증거주의[5]에 대하여 인간의 이성에 대한 신뢰를 기초로 하여 천차만별인 증거의 증명력을 합리적으로 자유판단하여 형사소송절차의 목표인 실체적 진실을 발견하려는 것이다. 이 자유판단은 증거의 증명력에 관한 것으로서 증거의 실질적 가치, 즉 증거의 신빙성과 협의의 증명력을 법률에 의한 규제보다 법관의 합리적·과학적 심증에 맡기는 것이므로 법관의 자의를 허용하거나 순수한 재량에 맡기는 것은 아니고 증거의 평가는 어디까지나 경험상의 법칙과 논리법칙에 따라야 한다는 것이다.[6]

(2) 경험칙

'경험칙'이라 함은 인간의 경험에서 귀납적으로 얻어지는 사물에 대한 지식이나 법칙을 말한다. 즉, 같은 종류의 많은 사실을 경험한 결과 얻은 일반적인 결론을 경험칙이라고 한다. 경험칙에는 일상적·상식적인 것과 전문적인 것이 있는데, 일상적·상식적인 경험칙은 이를 증명할 필요가 없다. 전문적인 경험칙에 관하여는 반드시 증명할 필요는 없고 법관이 문헌을 조사하는 등의 방법으로 알 수 있다는 견해도 있으나, 소송당사자가 감정 등의 방법으로 이를 증명하여야 한다는 것이 통설이다.

재판관은 논리법칙과 경험칙에 근거를 구하면서 전인격적 판단을 하지 않으면 안된다. 증거의 평가는 성질상 직감적요소를 포함하고 있지만 자체로서 경험상의 법칙과 논리상의 법칙에 따라서 행해질 것을 요한다. 또 그 경험상 법칙은 소박적인 것으로서는 불충분하고 과학적 경험법칙이지 않으면 안된다. 즉 자유심증주의는 합리적심증주의이고 과학적심증주의이어야 한다.[7]

경험칙은 개별적경험으로부터 귀납적으로 얻어진 법칙이므로 그 기초인 경험의 빈도나 각 경험에 있어서의 구체적 사정에 따라 그 법칙성의 확실도에 차이가 있다. 수학이나 물리학상의 원리와 같은 것은 필연적인 확실도를 가지고 있어 필연법칙적경험칙에 속하지만 의학적지식과 같은 경험칙은 고도의 개연성을 가짐에 불과한 것이 많고 사회심리학적법칙과 같은 것은 경험칙이라고 부르고 있지만 개연성 또는 단순한 가능성을 가짐에 지나지 않는 것도 있다. 따라서 경험칙에 의한 판단에 있어서는 그 확실도의 문제를 검토할 필요가 있다.

경험칙이 그 확실도에 차이가 있는 이상 경험칙에 의한 판단에 대하여는 그 판단에 있어서 법이 요구하는 확실도를 고려하여야 한다. 범죄의 구성요건사실의 인정에는 고도의 개연성이 요구되므로 그때 이용되는 경험칙은 고도의 개연성 또는 필연성을 구비하여야 한다.

경험칙가운데 일반상식에 속하는 것은 증거에 의한 인정에 의하지 않고 이용할 수 있으나 특수한 전문적지식, 경험에 속하는 것에 대해서는 통상의 법관으로서 안다는 것을 기대할 수 없기 때문에 증명이 필요하다. 경험칙은 법규에 준하는 것이므로 법관이 개인적으로 연구나 경험에 의하여 알고 있는 것은 증명을 요하지 않고 이용할 수 있다는 견해도 있으나 재판의 공정에 대한 국민의 신뢰를 유지하기 위해서 증명을 요한다고 보는 것이 타당하다.[8]

해양안전심판원의 재결에서도 2006년의 예인선 태광호 침몰사건의 경우 그 원인에 대하여 인천해심의 원인판단(인해심 제2006-36호)[9]과 중앙해심의 원인판단(중해심 제2007-12호)[10]이 상반되었으며 이 재결에 대한 논의를 한 2009년 제1회 재결평석회의에서도 평석위원간의 견해가 일치되지 않았다. 즉, 경험칙이란 개별적경험으로부터 귀납적으로 얻어진 법칙으로 구체적 사정에 따라 그 법칙성의 확실도에 차이가 있을 수 있다. 따라서 증거법 이론에서는 이러한 특수한 전문지식에 의한 경험칙은 증명이 필요하다는 설이 통설이 되어있는 것이다.

따라서 판관의 심증을 형성하는데 있어 경험칙의 적용은 신중하여야 하며 의학적 지식과 같은 경험칙은 고도의 개연성을 가짐에 불과한 것이 많으므로 특수한 전문지식 등에 의한 경험칙은 증명이 필요하다는 것이 통설이다.

(3) 증거설명

형사재판에 있어서는 형벌권의 행사가 인권에 심각한 영향을 미치는 경우인 까닭에 증거재판주의를 견지하여 증거에 기하지 아니한 사실인정의 위험성을 미연에 방지함과 동시에 법관이 자의적·독선적인 판단에 빠지지 아니하도록 방지하고 또한 관계자의 납득·불복신청의 기회를 부여하기 위하여 재판에는 이유를 명시하도록 하였고[11], 특히 유죄를 인정하는 경우에는 판결이유에 증거의 요지의 명시를 요구함에 의하여[12] 증거재판주의의 실질을 담보하려고 하고 있다. 따라서 형사판결에 있어서의 증거설명 내지 증거적시의 문제는 자유심증주의의 합리성을 보지하면서 증거재판주의를 실질적으로 담보하려는 문제이다.

---

5) 法定證據主義, Prinzip der gesetzlichen Beweisregeln

6) 곽동효, 형사재판과 증명의 정도, 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984년, 25쪽

7) 정용인, 사실오인과 경험칙, 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984, 107쪽

8) 정용인, 상게논문, 113~115쪽

9) 인천해심은 당시 태광호의 피예인선인 부선의 선두 A가 예인선 태광호가 심하게 기울어 전복될 것처럼 보였으므로 넘어지는 태광호를 바로 세우기 위하여 예인밧줄을 잘랐는데, 오히려 그 때문에 태광호가 전복된 것으로 판단하였다.

10) 중앙해심은 태광호의 침몰은 부선의 잘못이 아니라 태광호가 급하게 왼쪽으로 선회하던 중 심한 좌현경사를 일으켜 침몰한 것으로 태광호의 급격한 조선이 사고의 원인이 되었다고 판단하고 부선의 예인밧줄 절단행위는 정당한 것으로 판단하였다.

11) 형소법 제39조

12) 형소법 제323조 제1항

재판의 실무에 있어서 인정된 사실에 대한 법령의 적용과정에 오류가 있다고 하는 경우는 적은 셈이고 재판에 대한 불복 또는 공격의 대부분은 당해 사건의 증거에 의하여 과연 판결이 인정하고 있는 바와 같은 사실이 인정될 수 있는가 여부이다. 따라서 증거설명의 적절함이 재판에 대한 심복 또는 불복을 좌우하는 것이라고 해도 과언은 아닐 것이다.

그러므로 판결서에 증거설명을 기재하는 것은 이상과 같은 여러 가지의 실제상의 필요나 편의 또는 기능에 기인하는 것이다. 따라서 법관은 위의 실제상의 필요에 부응할 수 있도록 최선의 노력을 기울여야 할 것이다.[13]

해양사고심판법은 제54조에서 "본안의 재결에는 해양사고의 구체적 사실과 원인을 명백히 하고 또한 증거에 의하여 그 사실을 인정한 이유를 명시하여야 한다"고 규정하고 있으며 형사소송법은 제323조 제1항에서 "형의 선고를 하는 때에는 판결이유에 범죄될 사실, 증거의 요지와 법령의 적용을 명시하여야 한다"고 규정하고 있다.

(4) 무죄추정의 원칙

형사소송에 있어서는 이른바 「무죄의 추정」이 이루어져 요증사실에 대해 진위불명에 이르렀을 때에는 피고인에게 유리하게(in dubio proreo)해결하는 것이 절대적인 원칙이다.

이 무죄추정의 원칙이 형사소송에 적용되는 결과 범죄사실의 증명은 보다 고도의 개연성을 입증할 것을 요구하고 있다.

일반적으로 형사소송에 있어서는 합리적 의심의 여지가 없는 정도의 증명이 요구됨에 반하여, 민사소송에서는 그 정도가 낮은 증거의 우월로서 족하다고 말하여 진다. 이러한 증명도의 차이는 실무상에서도 형사상의 범죄사실로서는 증명부족의 이유로 무혐의 또는 무죄가 선고된 행위가 민사상의 불법행위로서는 긍정되는 사례에서 찾아 볼 수 있다.[14]

형사절차는 범인을 처벌함으로써 사회를 범죄로부터 방위함을 목적으로 하는 것과 아울러 무고한 시민을 보호하려는 것이고 현대의 형사소송은 위 두 가지 기능이 서로 충돌하는 경우 오히려 후자에 더 역점을 두고 있다고 말할 수 있다.

이와 같이 무고한 사람을 벌하지 않도록 하기 위하여 범죄사실의 증명에 "합리적 의심의 여지가 없는 정도의 증명"[15] 또는 "모든 합리적 의문을 없앨 만큼 강한 우세"[16]를 요한다는 것이 영미법의 판례에 의하여 확립되었다.

우리 판례[17]도 "유죄로 판단하기 위한 증거의 증명력은 합리적인 의심을 배제할 정도의 확신을 가져올 수 있는 것이어야 하며 단지 반대증거보다 우월한 정도의 증명력으로는 부족하다"고 판시하여 합리적 의심의 여지가 없는 증명과 증거의 우월이란 증명의 정도에 관한 구별을 인정하고 형사소송에 있어서 유죄로 판단하기 위한 증명은 합리적 의심의 여지가 없을 정도의 증명을 요함을 명백히 하고 있다.[18]

그리하여 형사소송법 제307조(증거재판주의)는 종래의 "사실의 인정은 증거에 의하여야 한다"는 조항에 덧붙여 지난 2007년의 형사소송법 개정시에 제2항을 신설하여 "범죄사실의 인정은 합리적인 의심이 없는 정도의 증명에 이르러야 한다"고 명시하고 있다.

해양사고심판에서도 유사한 사고의 재발을 방지하기 위한 해양안전심판의 기능과 이를 위한 노력이 때로는 해양사고관련자 또는 일반해양사고관련자 들에게 줄 수 있는 억울한 불이익의 방지와 서로 충돌하는 경우 재결은 어느 것에 더 역점을 두어야 할 것인지 판단이 필요하다. 사견으로는 우리 해양안전심판원의 재결이 지니는 효과에 대한 고려와 재결이 지닌 권위를 위하여도 해양사고에 대한 사실관계의 인정은 주어진 증거들이 '합리적인 의심이 없는 정도의 증명에 이르렀을 때에만' 해양사고관련자 등에게 불리한 사실관계를 인정할 수 있게 하여야 할 것이다.

이러한 태도는 어선 510동영호 화재사건[19]에서 이미 그 예를 찾을 수 있다.

510동영호는 1974년 건조된 총톤수 351.68톤의 강조 원양트롤어선으로 1998년 1월 선장을 포함한 선원 33명이 승무하고 몬테비데오항을 출항하여 이 사건 사고가 발생할 당시까지 아르헨티나 근해 남대서양에서 오징어잡이를 하였다. 같은 해 7월 29일 09시 20분경 남대서양 포클랜드 섬 스탠리항 북서방 약 194마일 해상에서 선원 침실의 천장에서 화재가 발생하여 침몰하였다.

침몰원인에 대하여 중해심은 인위적 요소와 비인위적 요소를 분리하여 검토하였고 다음과 같이 재결하였다.

"먼저 비인위적 요소에 대해서는 ① 사고당시 처리실에 탈펜수가 거의 남아 있지 않았던 점, ② 사고 당시 빌지의 양도 평소보다 지나치지 않은 점, ③ 침몰직전을 제외하고 슬립웨이로 올라온 해수가 피쉬폰드로 점진적으로 유입될 가능성이 거의 없었다는 점, ④ 이 배의 규모에 비해 바닷속의 어구가 선체경사에 미치는 영향은 아주 미미하다는 점, ⑤ 거주구역 후방에서 가스통의 폭발이 있었다는 증거가 없다는 점, ⑥ 거주구역의 화재로 선수부가 가벼워져서 선미경사가 증가하여 침몰에 미치는 영향은 미미하다는 점, ⑦ 선체결함이나 외판의 부식,

13) 문정두, 형사판결과 증거의 설명, 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984, 373~374쪽

14) 곽동효, 전게논문, 1984년, 30쪽. 대법원 1969. 11. 18 선고 69도1765판결에서 같은 사실에 관한 민사사건의 판결내용이 형사사건의 사실인정을 가속하거나 그 인정에 직접적인 영향을 미친다고 할 수 없다고 판시하였고 1983. 6. 28 선고 81도3011 판결에서도 형사재판에서 관련된 민사사건의 판결에서 인정된 사실로 유력한 인정자료가 된다고 할지라도 반드시 그 판결의 확정사실에 구속을 받는 것은 아니라고 판시하였다. 영·미에서도 민사소송에서 형사범죄를 구성하는 사실에 관하여는 증거의 우월로써 증명할 수 있다는 것이 판례이다.

15) proof beyond a reasonable doubt

16) preponderance so great as to eliminate all reasonable doubt

17) 대법원 1983. 5. 10 선고 82도2279판결

18) 곽동효, 전게논문, 1984년, 32~33쪽.

19) 중해심 2002-9

균열, 파공 등에 의한 침수가능성도 거의 없다는 점, ⑧ 이러한 모든 요인이 복합적으로 작용하여 침몰에 이르게 하였을 가능성에 대해서는 위 7가지 가능성 모두 실질적으로 선박침몰의 원인에 영향을 미쳤다는 증거를 발견할 수 없고, 선박이 단기간에 침몰한 점에 비추어 볼 때 상기 모든 가능성이 복합적으로 작용하였더라도 이것이 침몰원에 실질적으로 기여했다고 보기 어렵다는 점에서 비인위적 요인들은 그 가능성이 희박하다 할 것이다.

다음으로 인위적 요인에 의한 선미쪽 수선하부의 침수에 의한 침몰가능성을 검토하여야 보면, ① 510동영호 침몰당시 유류창의 폭발 등 침몰원인이 될만한 특별한 사유가 없었을 뿐만 아니라, 이 배의 복원성, 기상상태, 침몰시각 등에 비추어 탈팬수나 빌지만으로는 침몰될 수 없고 적어도 기관실의 킹스톤밸브나 이에 연결된 스트레이나등을 통한 수선하부의 대량침수에 의해서만 침몰이 가능한 점, ② 해양사고관련자들이 합리적인 이유 없이 인위적인 행위에 의한 급격한 침몰이 아니라는 것을 부각시키기 위하여 3차 접선과 침몰시각 간의 간격을 실제보다 넓혀 각각 한 시간씩 앞과 뒤로 옮겨 주장한 것이 의심되는 점, ③ 화재진압에 극히 소극적이었던 선장과 기관장등이 퇴선한 후에 새삼스럽게 이 사건 선박으로 넘어간 것이 극히 이례적인 데다, 화재가 선원 거주구역 등 선체 상부에서 발생하였고 기관실로 확산되지 아니하였으며 화재의 불길이 점점 약해지는 상황이었음에도 3차 접선시 510동영호로 넘어간 이 들이 선박을 구조하기 위한 조치를 취하지 아니한 채 구조선으로 퇴선한 점, ④ 3차접선 후 510동영호로 건너가 기관실로 내려간 기관장 정익주와 1기사 이학춘 중 누군가가 기관실 해수파이프계통의 밸브를 조작한 점, ⑤ 3차접선시 510동영호로 건너갔던 위 선원들이 모두 구조선으로 퇴선한 후 약 2시간의 짧은 시간 내에 선체가 선미부터 침몰한 점 등을 비추어 종합적으로 판단하면 이 건 침몰은 인위적으로 해수가 기관실로 유입되게 함으로써 선체가 후미부터 침수되어 침몰하였을 개연성이 있음을 충분히 알 수 있다.

그러나 이 선박의 침몰지점이 육지로부터 멀리 떨어진 수심 수백 미터되는 곳이어서 사고 후 선박의 현장조사가 불가능하여 침몰시 킹스턴밸브나 기관실 내 해수라인 계통의 각종 스트레이너 뚜껑등이 개방되어 있었는지 여부, 수선하부 선체외판부위의 인위적 손상여부 등 고의성을 입증하는데 필요한 결정적인 증거를 확보할 수 없고, 해양사고관련자가 이에 직접적으로 관여하였다는 확증이 없으므로 위와 같은 개연성만으로는 이 건 사고선박의 침몰원인을 사람의 고의에 의한 것이라고 단정하기에는 무리가 따른다.

따라서 이와 같은 고의의 개연성에도 불구하고 이 건 침몰의 원인은 밝혀지지 않은 이유로 선체 선미측 수선하부로부터 침수된 해수가 선내로 유입되어 발생한 것으로 판단할 수 밖에 없다."

이 사건에서 중해심은 화재에 이은 침몰사건의 원인을 인위적 요소와 비인위적 요소로 구분하여 검토하였는 바, 비인위적인 요소에 대한 모든 가능성을 검토하였음에도 사고와 직접적인 인과관계가 있는 요인을 발견하지 못하였고, 인위적 요소와 관련하여 보험금을 편취하기 위한 고의적인 방화를 의심케 하는 여러 정황증거를 확인하였으나 역시 고의에 의한 행위라고 단정하기에는 부족하다는 결론을 내리고 있다.

이 사건은 형사법분야 뿐만아니라 해양사고의 원인규명에서도 "의심스러울 때는 피고인의 이익으로(in dubio pro reo)" 원칙이 적용된 것으로 해석할 수 있다. 이는 해양사고의 심판이 해양사고의 원인규명과 아울러 부수적으로 해양사고관련자에 대한 징계재결을 함에 있어 형사소송절차를 원용하는데서 오는 결과로 볼 수 있다.[20]

4. 결론

충돌, 전복, 좌초, 화재, 기관고장 등 해상에서 발생하는 사고의 특징은 어느 한 사람의 행위나 원인으로 발생하기 보다는 인적·물적·자연적 요인 등 복합적 요인에 의하여 발생한다는데 가장 큰 특징이 있다.

인적 요인으로는 선장 등 해기사의 항해과실이 주로 문제될 것이지만 선주의 적법한 해기사의 고용여부 등 안전운항관리소홀 같은 것도 문제될 것이고, 물적 요인으로는 선박이 항해에 적합한 것인지 등 주로 감항능력주의의무위반 여부가 문제되며, 자연적 요인으로는 태풍이나 농무 등 기상악화에 따른 외부적 요인이 문제될 것이다.

이와 같이 해양사고의 경우 여러 기술적 요인이 복합적으로 작용하여 발생한다는 특징이 있으므로 형사법상의 법적·규범적 인과관계의 확정에 의존하기 보다는 해상경험칙에 근거한 원인규명이 필수적이다. 현실적으로 해양안전심판원이 규명하지 못한 인과관계를 법원이 규명하기는 힘들다는 견지에서 살펴보아도 더욱 그러하다 할 것이다.[21]

그럼에도 불구하고 이미 살펴 본 바와 같이 사실관계에 대한 심판관의 판단이 해양사고 관련자들의 생계수단인 면허의 정지 또는 취소 등의 행정처분이 뒤따르는 문제라든지 혹은 민·형사 소송에 미치는 영향과 그로 인하여 일반해양사고관련자들에게 줄 수 있는 억울한 불이익의 방지 등을 고려하면 심판관의 자유심증주의는 당연히 증거재판주의와 경험칙, 무죄추정의 원칙 등의 제한을 받게 되며 이러한 제한에 대한 심판관의 고려는 재결서상의 증거설명의 적절함 등으로 표시되어야 한다.

---

20) 유경필, "해양사고의 원인규명과 인과관계", 「해양사고의 원인분석기법과 사고예방을 위한 활용」, 부산지방해양안전심판원, 2005, 63쪽

21) 유경필, 상게논문, 44~46쪽

이상의 사항을 정리하면 다음과 같다.

1 우리 대법원이 2004년 판결[22]에서 판시하였듯이 해양사고심판법이 비록 증거능력에 관한 규정을 두지 아니하고 있지만 형사소송절차와 유사한 심리 구조를 택하고 있는 것은 주지의 사실이다. 이는 해양사고심판법 제1조에서 명시하고 있는 동 법의 목적과는 별도로 해양사고가 해기사 또는 도선사의 직무상 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것으로 인정할 때에는 재결로써 이를 징계하고 있기 때문에 그 심리구조에 있어 형사소송법의 많은 부분을 차용하였기 때문으로 보인다.

2 자유심증주의는 법정증거주의에 대하여 인간의 이성에 대한 신뢰를 기초로 하여 천차만별인 증거의 증명력을 합리적으로 자유판단하여 실체적 진실을 발견하려는 것이다. 이는 증거의 신빙성과 협의의 증명력을 법률에 의한 규제보다 법관의 합리적·과학적 심증에 맡기는 것이므로 법관의 자의를 허용하거나 순수한 재량에 맡기는 것은 아니고 증거의 평가는 어디까지나 경험상의 법칙과 논리법칙에 따라야 한다.

3 판관의 심증을 형성하는데 있어 경험칙의 적용은 신중하여야 하며 의학적 지식과 같은 경험칙은 고도의 개연성을 가짐에 불과한 것이 많으므로 특수한 전문지식 등에 의한 경험칙은 증명이 필요하다는 것이 통설이다.

4. 해양사고심판에서도 유사한 사고의 재발을 방지하기 위한 해양안전심판의 기능과 이를 위한 노력이 때로는 해양사고 관련자 또는 일반해양사고관련자 들에게 줄 수 있는 억울한 불이익의 방지와 서로 충돌하는 경우 재결은 어느 것에 더 역점을 두어야 할 것인지 판단이 필요하다. 사견으로는 우리 해양안전심판원의 재결이 지니는 효과에 대한 고려와 재결이 지닌 권위를 위하여도 해양사고에 대한 사실관계의 인정은 '무죄추정의 원리'를 적용하여 주어진 증거들이 '합리적인 의심이 없는 정도의 증명에 이르렀을 때에만' 해양사고 관련자 등에게 불리한 사실관계를 인정할 수 있게 하여야 할 것이다.

5. 현실적으로 재판 실무에 있어서 인정된 사실에 대한 법령의 적용과정에 오류가 있다고 하는 경우는 적은 셈이고 재판에 대한 불복 또는 공격의 대부분은 당해 사건의 증거에 의하여 과연 판결이 인정하고 있는 바와 같은 사실이 인정될 수 있는가 여부이다. 따라서 증거설명의 적절함이 재판에 대한 심복 또는 불복을 좌우하는 것이라고 해도 과언은 아닐 것이다. 판결서에 증거설명을 기재하는 것은 이 같은 여러 가지의 실제상의 필요나 편의 또는 기능에 기인하는 것이므로 법관은 위의 실제상의 필요에 부응할 수 있도록 최선의 노력을 기울여야 할 것이다.

22) 대법원 2004. 4. 16. 선고 2003추20 판결

(참고문헌)

곽동효, "형사재판과 증명의 정도", 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984

김희옥, "1990년대 형사증거법에 관한 주요판례 동향", 형사판례연구 9호, 박영사, 2001

문정두, "형사판결과 증거의 설명", 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984

백형구, "형사증거법의 쟁점", 인권과 정의 제280호, 대한변호사협회, 1999

심희기, "형사증거법의 재정비 방안", 형사법연구 제19호(2003 여름), 한국형사법학회, 2003

유경필, "해양사고의 원인규명과 인과관계", 「해양사고의 원인분석기법과 사고예방을 위한 활용」, 부산지방해양안전심판원, 2005

유한완, "경험칙 -민사소송법 §187에 관하여-", 사법연구자료 제4집, 법원행정처, 1977

정용인, "사실오인과 경험칙", 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984

한광세, "형사소송에 있어서의 입증책임", 재판자료 제22집, 법원행정처, 1984

허용범, "사법부 판례로 본 해양안전심판원 및 재결의 부가적 기능", 해양환경안전학회 2003년도 추계학술대회 논문집, 해양환경안전학회, 2003