

# 선박충돌 원인제공비율 산정제도에 관한 고찰 - 전문가 설문조사분석을 중심으로

† 김태균 · 홍성화\*

† \*한국대학교 해사수송과학부 조교수

**요 약** : 선박충돌사고 원인의 제공 정도를 밝혀 해양사고를 재발방지를 목적으로 1999년 2월 “선박충돌사고 원인제공비율 산정제도”를 마련 하였으며, 2007년 1월 원인제공비율 산정지침을 제정하여 시행해 오고 있다. 이 제도의 또 다른 도입목적은 해양안전심판원의 원인제공비율 을 민사재판에서 사법부가 적극 인용함으로써 해양사고관련자들 간의 신속한 분쟁해결과 경제적 부담 감축 등에 기여함에 있다. 그러나 민 사소송에 있어 제공된 원인제공비율이 과실비율로 인정되는 등의 이유로 원인제공비율 산정제도가 사법권의 침해하고 있다는 문제점도 지 적되고 있다. 따라서 본 연구에서는 원인제공비율 산정제도의 시행 이후 이 제도의 시행자 및 사용자 등 전문가 집단을 대상으로 설문조사를 실시하여 제도의 효과 및 문제점 등을 분석하였다. 전문가 집단 응답자의 대부분이 제도의 필요성 (94.3%), 유용성 (88.6%) 및 신뢰성 (73%) 을 피력하고 있는 것으로 나타났다. 그리고 이 제도가 필요한 이유로는 “손해배상분쟁의 신속한 해결”, “충돌사고 재발방지”, 그리고 “이해당 사자의 편의제공” 때문임을 알 수 있었다. 그러나 제도의 개선을 위해서는 원인제공 비율의 표시에 있어 보다 객관적인 기준과 정량성 및 전 문성의 확보가 필요하다는 지적도 확인하였다. 따라서 원인제공비율 산정제도의 개선방안으로 원인제공비율산정에 대한 신뢰성 및 공정성의 확보, 심판관에 대한 법률적 지식과 법적 소양강화 및 전문법조인의 심판관으로서의 영입 등이 필요하다고 판단된다.

**핵심 용어** : 선박충돌사고, 원인제공비율 산정제도, 설문조사분석, 사법재판 필요성

## 1. 연구의 배경 및 목적

- 1998년 12월 개정 해양사고의조사및심판에관한법률 은 제4조 제2항에 “심판원은 제1 항의 규정에 의한 해양사고의 원인을 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되 어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 제공 정도를 밝힐 수 있다” 는 규정을 신설하 여, 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 1999년 2월에 마련함
- 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 뒷받침하기 위하여 2007년 1월 원인제공비율 산정 지침을 제정 및 시행하고 있음
- 2009년 6월 15일 지침개정: 원인제공비율을 일방만 희망할 경우에도 원인제공 정도를 밝 히는 것을 원칙으로 하도록 개정함
- 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 도입목적은 해양안전심판원의 재결이 민사에 미치 는 영향을 고려하여 해양안전심판재결을 과실비율산정의 적극적인 기초로 활용할 수 있도록 하기 위함임
- 따라서 해양사고와 관련한 민사재판에서 사법부가 심판원의 원인제공비율을 적극 인용함 으로서 해양사고관련자의 경제적 부담 감소에 기여하는 등 긍정적 평가가 있는 반면, 해양안 전심판원의 기본업무인 해양사고원인규명에 소홀할 수 있다는 우려도 있음
- 본 연구에서는 원인제공비율 산정지침 제정 및 시행 이후 원인제공비율 산정제도에 대한 전 문가 집단의 설문조사분석을 통하여 현 제도의 문제점을 분석·평가하여 이에 대한 개선방 안을 제시하고자 함

## 2. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 의의

- 선박충돌사고의 관련당사자 손해배상책임문제를 해결함에 있어서 민소소송에 따 른 장기간의 소송기간, 엄청난 소송비용 등의 부담과 부작용을 줄이기 위하여 해 양안전심판원의 심판결과를 활용해 왔음.
- 그러나 해양안전심판원 재결서의 추론에 나타난 원인제공정도는 단순하게 주인 과 일인으로서만 표시되었기 때문에 이를 활용하는데 한계가 있었음.
- 그래서 많은 선박소유자, 보험업자, 법조인, 학자 등은 해양사고 심판전문기관인 해양안전심판원에 선박충돌사고를 심판할 경우 이해당사자들이 손해배상문제 를 쉽게 해결할 수 있도록 사고의 원인을 사고선박별로 주된 원인과 일인으로만 적시할 것이 아니라 구체적인 과실비율을 수치로 적시하여 달라고 요구하기에 이르렀음.

† 종신회원 teddykim48@hhu.ac.kr

\* 교신저자 (종신회원) shhong@hhu.ac.kr

## 2. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도의 의의

이러한 상황 하에서 해양안전심판원은 1999년 시대의 변화에 맞춰 해난심판법을 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」로 전면개정하면서 해양사고의 원인율 규명함에 있어서 해양사고의 발생에 2인 이상이 관련되어 있는 경우에는 각 관련자에 대하여 원인의 정도를 밝힐 수 있도록 법제화 하였고, 이를 바탕으로 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도를 시행해 오던 중 2006년에 충돌사고의 원인제공비율을 구체적으로 산정하는 기준을 마련·시행함으로써, 보다 안정적이고 통일된 원인제공비율의 산정이 가능해졌음.

우리나라에서는 해양사고와 관련한 분쟁을 민사재판에서 취급하고 있는데, 해양사고원인규명과 관련한 전문성이 부족한 민사재판에서는 국가기관인 해양안전심판원이 심판을 통하여 적시한 해양사고관련자별 원인제공정도를 대부분 그대로 과실비율로 인용하고 있음. 그런 의미에서 본다면, 해양안전심판원이 마련하여 시행하고 있는 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도는 실질적으로 사법심판 전단계로서의 기능을 하고 있을 뿐 아니라, 해사분야에 전문성이 부족한 사법기능을 보충토록 함으로써 법원의 부담을 크게 덜어주는 역할을 하고 있음.

## 3. 선박충돌사고 원인제공비율 재결현황

(1) 최근 6년간 핵심별 원인제공비율 재결 현황 분석 (2004~2006)

연도	지방해심	중앙해심	Total
2004	34.0% (17건/50건)	20.0% (1건/5건)	32.7% (18건/55건)
2005	34.1% (14건/41건)	50.0% (9건/18건)	39.0% (23건/59건)
2006	28.3% (15건/53건)	80.0% (4건/5건)	32.8% (19건/58건)
2007	61.1% (22건/36건)	72.7% (8건/11건)	69.8% (30건/42건)
2008	48.6% (17건/35건)	66.7% (10건/15건)	54.0% (27건/50건)
2009	59.0% (23건/39건)	86.4% (19건/22건)	68.9% (42건/61건)



## 4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

### 조사과정과 방법

- 조사대상기관(해양안전심판원, 해운회사, 보험회사, 도선사, 어선선주 등)에 대하여 할당표본(quota sampling) → 총 193명이 응답
- 설문지를 우편과 이메일로 송부/회수, 이메일(email)조사도 동시에 병행
- 설문지 조사기간: 2011년 10월 24 ~ 11월 25일
- Questionnaires
- 제도에 대한 인지도 및 필요성
- 원인제공비율 표시의 업무 도움 정도 및 신뢰성
- 원인제공비율 표시의 장점 및 사법재판의 필요성
- 향후 원인제공비율 산정제도의 개선방향

### 설문 응답자 구성

직업	응답자	비율
심판관	9	4.7%
조사관	9	4.7%
해운회사 법무팀	14	7.3%
보험회사 보상팀	14	7.3%
해기사	63	32.6%
도선사	36	18.7%
기타	21	10.9%
어선 선주	26	13.5%
무응답자	1	0.5%
Total	193	100.0%

## 4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

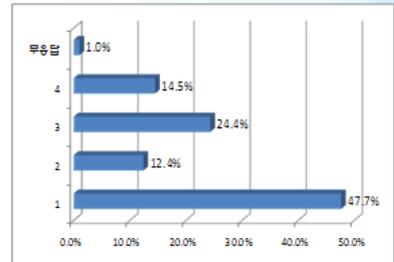
### Descriptive Analysis

- 원인제공비율 산정제도의 인지도: 응답자의 63.7%인 123명이 원인제공비율 산정제도를 "알고 있다"라고 응답함.
- 원인제공비율 산정제도의 필요성: 충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시할 필요가 있다고 생각하십니까? 라는 질문에 "필요 있다" 94.3% 00명, "필요 없다" 5.7%01명으로 나타나 제도의 필요성이 매우 높은 것으로 나타남.
- 원인제공비율 표시의 업무 도움 정도: 해양안전심판원이 충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시하는 것이 업무에 얼마나 도움이 되는가에 대한 질문에, "매우 도움이 된다" 35.2%, "도움이 된다" 53.4%, "보통이다" 9.3%로 업무에 많은 도움이 되고 있는 실정임.
- 제시된 원인제공비율의 신뢰성: "매우 신뢰하고 있다" 14.5%, "신뢰하고 있다" 58.0%, "보통이다" 24.4%로 응답하여 응답자의 약 73%가 제시된 비율에 대하여 신뢰성이 높은 것으로 나타남.

## 4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

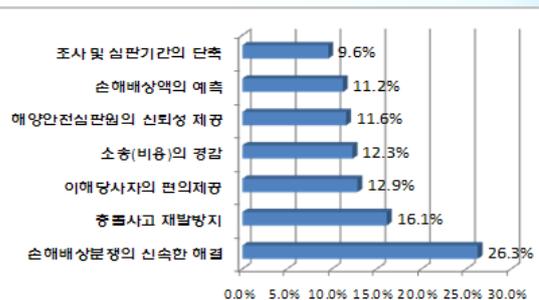
해양안전심판원이 충돌사고에 대하여 어떠한 경우에 원인율을 표시하는 것이 적절하다고 생각하십니까?

- 충돌사고에 대하여 무조건 원인율을 표시해야 한다: 총 응답자의 47.7%인 92명이 응답
- 심판관의 재량에 따라야 한다: 총 응답자의 12.4%인 24명이 응답
- 항당사자의 요청이 있는 경우에만 표시해야 한다: 총 응답자의 24.4%인 47명이 응답
- 항당사자의 요청이 있는 경우에만 표시해야 한다: 총 응답자의 14.5%인 28명이 응답

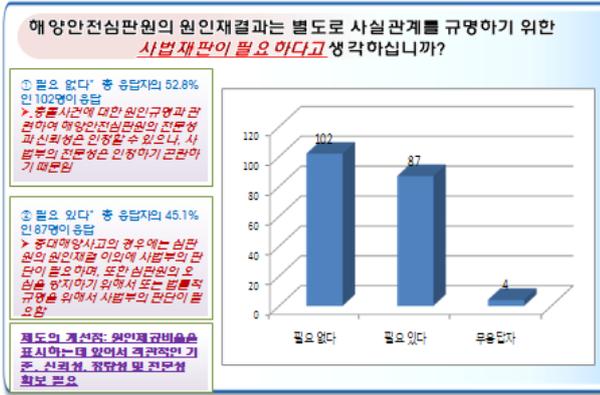


## 4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

해양안전심판원이 충돌사고에 대하여 원인제공비율을 표시하는 다음의 장점들 중에서 가장 중요한 3가지를 선택하여 주십시오.



4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석



4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

Cross Tab Analysis

사법재판의 필요성	직업							Total	
	심판관	조사관	해운회사 법무팀	보험회사 보상팀	해기사	도선사	어선 선주		
필요 없다	5 55.6%	2 25.0%	8 57.1%	10 71.4%	28 45.9%	29 80.6%	6 23.1%	13 65.0%	101 53.7%
필요 있다	4 44.4%	6 75.0%	6 42.9%	4 28.6%	3 54.1%	7 19.4%	20 76.9%	7 35.0%	87 46.3%
Total	9 100.0%	8 100.0%	14 100.0%	14 100.0%	61 100.0%	36 100.0%	26 100.0%	20 100.0%	188 100.0%

4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

Cross Tab Analysis

제도의 필요성	직업								
	심판관	조사관	해운 회사 법무팀	보험 회사 보상팀	해기사	도선사	어선 선주	기타	Total
필요 없다	8 88.9%	7 77.8%	14 100.0%	14 100.0%	58 92.1%	33 91.7%	26 100.0%	21 100.0%	181 94.3%
필요 있다	1 11.1%	2 22.2%	0 0.0%	0 0.0%	5 7.9%	3 8.3%	0 0.0%	0 0.0%	11 5.7%
Total	9 100.0%	9 100.0%	14 100.0%	14 100.0%	63 100.0%	36 100.0%	26 100.0%	21 100.0%	192 100.0%

5. 결론 및 정책대안

- 1) 원인제공비율산정에 대한 신뢰성 및 공정성 확보 필요
- 2) 심판관에 대한 법률적 지식과 법적 소양강화 필요
- 3) 전문법조인 심판관 영입 필요
- 4) 전문가 집단의 활용강화

4. 선박충돌사고 원인제공비율 산정제도에 대한 전문가 집단 설문조사 분석

Cross Tab Analysis

원인제공비율 표시의 항목	직업								Total
	심판관	조사관	해운회사 법무팀	보험회사 보상팀	해기사	도선사	어선 선주	기타	
비율표시 항목성 1	1 11.1%	1 11.1%	5 35.7%	6 42.9%	40 63.5%	20 57.1%	15 57.7%	4 20.0%	92 48.4%
비율표시 항목성 2	2 22.2%	0 0.0%	2 14.3%	1 7.1%	4 6.3%	6 17.1%	3 11.5%	5 25.0%	23 12.1%
비율표시 항목성 3	2 22.2%	5 55.6%	5 35.7%	6 42.9%	7 11.1%	6 17.1%	6 23.1%	10 50.0%	47 24.7%
비율표시 항목성 4	4 44.4%	3 33.3%	2 14.3%	1 7.1%	12 19.0%	3 8.6%	2 7.7%	1 5.0%	28 14.7%
Total	9 100.0%	9 100.0%	14 100.0%	14 100.0%	63 100.0%	35 100.0%	26 100.0%	20 100.0%	190 100.0%

1. 항복사고에 대하여 무조건 원인비율을 표시해야 한다
2. 심판관의 재량이 따라야 한다
3. 발방항사자의 요청이 있는 경우에만 표시해야 한다
4. 항방사자의 요청이 있는 경우에만 표시해야 한다