



해양사고 조사제도의 비교법적 연구

진 호 현†

한국해양수산연수원(교수)

A Comparative Legal Study on the Investigation System of the Marine Casualties

Ho-Hyun JIN†

Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology(professor)

Abstract

The purpose of this study is to improvement marine casualties investigation system to enhance the prevention function of marine accident in the Republic of Korea that compare and analyze marine casualties investigation system which each country operates differently. The International Maritime Organization recommends a unified method of investigation to prevent of marine accidents. The Republic of Korea should compensate for the types and procedures of marine casualties investigation required by international conventions. and If necessary, the relevant provisions shall be amended for strengthen the independence of the Special Investigations Department so that investigations can be carried out to prevent through identification of causes of accidents.

Key words : Marine casualties, Marine casualties investigation, Comparative legal study, Casualty investigation code

I. 서론

주요 해운국은 해양사고가 발생하면 사고의 원인 규명을 위하여 사고조사를 시행하고 있으나, 그 운영형태 등은 국가별로 상이하다. 따라서 국제해사기구(International Maritime Organization; 이하 'IMO'라고 함)는 이에 관한 통일된 조사절차를 제공하고 해양사고 예방 효과를 증진시키기 위하여 1997년 해양사고조사 코드(Casualty Investigation Code)를 도입하고 2010년 1월부터 시행하고 있으며, 우리나라 역시 이를 비준·이행하고 있다.

우리나라는 해양사고의 예방기능으로서 해양사고의 조사 및 심판에 관한 제도를 법률로 규정하

여 운영하고 있으며, 주요 해운국가의 운영형태 역시 그러하다. 다만, 해양사고 조사 및 심판을 우리나라와 같이 동일 기관에서 운영하는 국가가 있는 반면에 별도의 기관에서 운영하는 국가도 있었으며, 이러한 이유는 각 국이 가지고 있는 조직의 특성과 발달과정 그리고 운영형태의 특성 때문이다. 따라서 본문에서는 각 국마다 상이하게 운영되고 있는 각 국가의 해양사고 조사에 관한 법령체계 및 해양사고의 정의, 해양사고조사의 범주, 조사 조직 및 특성 등 각 국의 해양사고 조사제도의 특성을 파악하고 국내 제도와 비교 검토하여 우리나라에 적합한 해양사고 예방기능 강화방안으로써 국내 해양사고 조사제도의 개선방안을 도출하고자 한다.

† Corresponding author :  hhjin@seaman.or.kr

II. 우리나라 해양사고 조사제도 현황 분석

1. 해양사고 조사제도 개관

가. 해양사고 조사의 목적

해양사고를 조사하고 심판을 하는 목적은 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제1조(목적)에서 그 목적을 천명하고 있다. 동법 제1조는 “해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 밝힘으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적으로 한다”라고 규정하여, 해양사고에 관한 조사, 심판 및 재결을 통하여 해양사고의 원인을 규명하고, 징계, 권고명령, 시정명령 및 개선조치의 요청을 통하여 해양사고 발생을 방지하여 해양안전을 확보하는 것이 해양사고 조사 및 심판의 목적이다. 예를 들어 부표의 위치가 해도에 잘못 표기되거나 이동되어 해양사고가 발생한 때에는 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 제5조의2에 따라 관계부처에 이를 시정하도록 하고, 해양사고를 발생시킨 선원 등의 고의 또는 과실에 대해서는 징계처분이 이루어지고 있다. 따라서 해양사고의 조사는 해양사고의 원인과 책임관계를 분명하게 함으로써 향후 동일한 해양사고의 재발을 방지하기 위한 역할을 하고 있다.

나. 국내 해양사고 조사 관련 법규

우리나라는 해양사고 조사 및 심판과 관련하여 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 및 동법 시행령, 시행규칙이 있으며, 시행령의 행정규칙으로 어선안전조업상황실과 해양항만상황관리실의 운영에 필요한 사항을 정함으로써 해양사고 등이 발생할 때 신속한 수습을 통하여 사고 피해를 최소화하기 위한 목적으로 ‘해양사고 등의 수습에 관한 규정’을 운영하고 있으며, ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 제6조와 같은 법 시행령 제7조의2에서 규정한 해양사고관련자의 징계에 관한 사항을 정하기 위한 ‘해양사고관련자 징계

량 결정 지침’을 제정하고 시행중에 있다.

그리고 동 법률과 하위법령의 행정기관에서 해양사고의 조사와 심판사무의 원활한 이행을 위하여 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 사무처리요령’을 제정·시행 중에 있다.

2. 해양사고 조사 조직 및 관할

가. 해양안전심판원의 구조 및 관할

해양안전심판원은 해양수산부의 소속기관으로서 중앙해양안전심판원과 지방해양안전심판원을 두고 있으며, 해양안전심판원은 심판기능과 조사기능을 기준으로 조직을 설계하여 심판관실과 조사관실로 분화되어 있으며, 중앙해양안전심판원은 세종특별자치시에 위치하고 있으며, 지방해양안전심판원은 지역별 분화에 의해 부산광역시, 인천광역시, 목포시 및 동해시 등 4개의 주요항구에 위치하고 있다.

해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률의 적용 범위는 우리나라로 한정된다. 따라서 장소적 범위는 국내의 내수 및 영해에서 발생한 해양사고에 대해서 선박의 국적을 불문하고 동 법이 적용된다. 그러나 선박법 상 우리나라 국적을 부여받은 선박에 대해서는 외국 또는 공해상에서 발생한 해양사고에 대해서도 적용된다(Lee, 2016).

나. 해양안전심판원 조사관실

해양사고가 발생하면 해양안전심판원에 의하여 심판을 하여야 하고, 심판을 할 때에는 “해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률” 제4조 및 제5조 제1항에 따라서 해양사고의 원인을 밝혀야 하므로 해양사고의 원인 규명을 위한 조사, 심판 및 재결 업무 중 해양사고 조사업무는 해양안전심판원의 조사관실에 의해서 시행된다.

해양안전심판원의 수석조사관과 조사관은 해양사고의 조사, 심판의 청구 및 심판의 관여, 재결의 집행 및 해양사고 방지에 관한 사무를 담당하는데, 구체적으로는 해양사고 통계의 종합·분석, 해양사고 사건의 현장검증, 해양사고에 대한 국

제공조, 해양사고 범규자료의 수집에 관한 사항을 담당하고 있다. 조사관은 조사사무에 관하여 소속 상급자의 지휘·감독에 따른다. 조사관은 구체적 사건과 관련된 지휘·감독의 적법성 또는 정당성 여부에 대하여 이견이 있는 경우에는 이를 제기할 수 있다.

중앙수석조사관은 조사사무의 최고 감독자로서 일반적으로 모든 조사관을 지휘·감독하고, 구체적인 사건에 대하여는 중앙심판원의 조사관과 지방수석조사관을 지휘·감독한다. 그리고 중앙수석조사관 또는 지방수석조사관은 소속 조사관으로 하여금 그 권한에 속하는 직무의 일부를 처리하게 할 수 있다. 중앙수석조사관 또는 지방수석조사관은 소속 조사관의 직무를 자신이 처리하거나 다른 조사관으로 하여금 처리하게 할 수 있다.

해양안전심판원의 조사관의 권한은 해양사고관계인을 출석시키거나 질문하는 일(필요시 72시간 이내의 기간 하선 조치 요구), 선박기타의 장소를 검사하는 일, 해양사고관계인에게 보고를 시키거나 장부·서류 기타의 물건의 제출을 명하는 일, 관공서에 대하여 보고 또는 자료의 제출·협조를 요구하는 일과 증인·감정인·통역인 또는 번역인 출두조치 및 그 일을 시키는 일을 시행할 수 있다. 그리고 해양안전심판원의 조사관은 해양사고 사실조사(해양사고 이해관계인의 요구 시)와 증거수집(해양사고사실 인지 시)을 할 때 비밀준수(조사사실 및 증거수집비밀, 관계인의 명예훼손사항)의 의무가 부여된다.

다. 해양안전심판원 특별조사부

IMO는 해양사고조사 업무를 도입하는 국가들에게 통일된 조사절차를 제공하기 위하여 '1997년 해양사고조사코드'를 제정하였고, 동 코드는 2010년 발효 됨에 따라서 우리나라의 해양안전심판원은 동 협약의 원활한 이행을 위하여 2011년 6월 15일 법률개정을 통해 특별조사부를 설치하였다.

해양안전심판법 제18조의3 제1항에 따르면 중

양수석조사관은 특정한 해양사고 발생시 특별한 조사가 필요하다고 인정되면 특별조사부를 구성할 수 있고, 이에 해당하는 해양사고는 다음과 같다. ① 사람이 사망한 해양사고, ② 선박 또는 그 밖의 시설이 본래의 기능을 상실하는 등 피해가 매우 큰 해양사고, ③ 기름 등의 유출로 심각한 해양오염을 일으킨 해양사고, ④ 제1호부터 제3호까지에서 규정한 해양사고 외에 해양사고 조사에 국제협력이 필요한 해양사고 및 준해양사고 등이다.

그리고 해양안전심판법 제18조의3 제2항에서는 특별조사부의 인적구성에 관한 요건을 규정하고 있다. 특별조사부는 "10명 이내로 구성하되, 특별조사부의 장은 조사관 중에서 중앙수석조사관이 지명하는 사람으로 한다. 다만, 특히 중요한 사건에 대하여는 중앙수석조사관이 스스로 특별조사부의 장이 될 수 있다."라고 규정하고 있으며, 다음의 요건을 갖춘자를 임명할 수 있다. ① 조사관(수석조사관을 포함한다. 이하 같다), ② 해양사고와 관련된 관계 기관의 공무원, ③ 해양사고 관련 전문가의 요건을 갖춘 자를 임명할 수 있다.

3. 해양사고의 정의 및 조사범위

우리나라는 해양안전심판법 제2조 제1호와 제1의2호에서 해양사고와 준해양사고를 각각 규정하고 있다. 우선 해양사고는 "해양 및 내수면에서 발생한 사고를 말한다."라고 규정하고, 각목에서 종류를 열거하고 있다. ① 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고, ② 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고, ③ 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고, ④ 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고, ⑤ 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고 등이 있다.

그리고 준해양사고는 선박의 구조·설비 또는

운용과 관련하여 시정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태로서 ① 항해 중 운항 부주의로 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태, ② 항로 내에서의 정박 중 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태, ③ 입·출항 중 항로를 이탈하거나 예정된 항로를 이탈하여 좌초될 상황이 발생하였으나 가까스로 안전한 수역으로 피한 사태, ④ 화물을 싣거나 묶고 고정시킨 상태가 불량한 사유 등으로 선체가 기울어져 뒤집히거나 침몰할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태, ⑤ 전기설비의 상태 불량 등으로 화재가 발생할 상황이었으나 가까스로 화재가 나지 아니하도록 조치한 사태, ⑥ 해양오염설비의 조작 부주의 등으로 오염물질이 해양에 배출될 상황이 발생하였으나 가까스로 배출되지 아니하도록 조치한 사태, ⑦ 그 밖에 제1호부터 제6호까지의 사태와 유사한 사태로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사태 등이 있다.

우리나라는 해양사고가 발생하면 원인규명 및 재발방지를 위해서 조사에 착수하여야 하므로 모든 해양사고의 범위가 조사 대상이다. 다만 위에서 언급하였듯이 동 법 제18조의3 제1항에 따른 해양사고는 특별조사부에 의하여 조사를 시행할 수 있도록 하고 있다.

Ⅲ. 국제해사기구 및 주요 해운국의 해양사고 조사 제도 분석

1. 국제해사기구의 해양사고조사코드

가. 개념 및 제정취지

IMO는 해양사고조사 업무를 도입하는 국가들에게 통일된 해양사고조사 절차를 제공하기 위하여 1997년 “해양사고조사코드”(총회 결의서 849(21))를 제정하였다. 국제 해양산업분야의 발전에 따라 해양사고 발생 시 영향을 받는 당사국간에

관할권과 해양사고 조사과정 및 절차가 상이함에 따라 국제적으로 통일된 사고조사 절차를 제정하고 이를 강제화할 필요성이 대두됨에 따라, IMO는 그 대안으로 현행 코드를 강제조항과 권고조항으로 구분하여 3년여에 걸친 논의 끝에 2008년 5월 해사안전위원회 결의(MSC. 255(84))로 해양사고조사코드(The Code of the International Standard and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident)를 채택하게 되었고, 동 코드는 2010년 1월부로 국제적으로 발효되었다.

이 코드의 목적은 해양사고조사 업무도입을 하는 국가들에게 통일된 조사절차를 제공하고, 해양사고조사는 비난의 정도를 결정하거나 책임을 판단하기 위한 것이 아니며(Do not seek to apportion blame or determine liability), 이 코드에 제1.1항에서 천명하고 있듯이 해양사고의 재발 방지를 목적으로 하고 있다.

나. 해양사고의 정의 및 조사범위

해양사고의 정의와 관련하여 코드에서는 해양사고(Marine Casualty)와 해양사건(Marine Incident) 두 종류를 정의하고 있으며, 내용을 다음과 같다.

코드의 제2장 제2.9조에서는 “해양사고라 함은 어떠한 결과 또는 사건의 결과로서 직접적으로 선박의 운용과 관련하여 다음 사항이 초래된 것을 말한다. 1. 인명의 사망 또는 중상, 2. 선박으로부터의 인명의 실종, 3. 선박의 멸실, 추정멸실 또는 유기, 4. 선박에 대한 중대한 손상, 5. 좌초 또는 선박의 운항불가 또는 충돌에 연루, 6. 해당 선박, 타 선박 또는 인명의 안전을 심각하게 위협할 수 있는 해양 시설물의 중대한 손상, 또는 7. 한 선박 또는 복수 선박에 의하여 야기된 심각한 환경피해 또는 심각한 환경피해를 야기할 수 있는 잠재적 상황. 그러나 해양사고는 선박의 안전, 인명 또는 환경에 위험을 초래할 의도를 가지고 행한 작위 또는 부작위는 제외한다.”라고 규정하고 있으며, 같은 장 제2.10조에서는 “해양

사건이라 함은 시정되지 않으면 선박, 선박승무원 또는 기타의 자의 인명과 환경안전을 저해하거나 저해할 수 있는 선박의 운용과 직접적으로 관련된 어떠한 결과 또는 사고의 결과로서 해양사고를 제외한 것을 말한다. 그러나 준해양사고는 선박의 안전, 인명 또는 환경에 위험을 초래할 의도를 가지고 행한 작위 또는 부작위는 제외한다.“라고 규정하고 있다. 이 규정은 영국의 규정과 유사하며, 한국의 규정도 이를 모두 포함하는 것으로 해석된다.

또한 같은 장 제2.11조에서는 “해양안전조사(Marine Safety Investigation)라 함은 해양사고 또는 해양사건의 재발방지를 위한 목적으로 행해지는 사고조사(국가에 따라 inquiry 또는 investigation으로 호칭할 수 있음)를 말한다. 조사는 증거의 수집과 분석, 사고요인의 식별 및 필요에 따라 안전권고를 시행하는 것을 포함한다.”라고 규정하여 해양사고 및 해양사건 모두 조사의 범주에 포함된다.

다. 소결

우리나라의 ‘해양사고조사 및 심판의 관한 법률’에서 원인규명으로 해양안전에 이바지하기 위해 “조사 및 심판”을 통하여 한다고 함으로써 “심판”이 코드의 “비난의 정도를 결정하거나 책임의 판단을 추구하지 않는다는 것”과 상충될 여지가 남아 있다. “비난의 정도 결정을 추구하지 아니 한다”는 의미는 해양안전조사 내지 심판에서 사실문제로써 원인제공의 정도를 결정하지 말라는 것이 아니고 형사 혹은 민사에서의 비난의 정도 내지는 손해배상책임 등을 결정하는 용도로 사용되어서는 안된다는 의미이다.

‘책임의 판단’이라고 하는 것은 행정처분(징계), 민사상 책임(손해배상) 유무와 형사상 책임(벌칙) 유무를 판단하는 것을 의미하는 바, 해양안전사고 조사는 ① 민사에서 사용될 우려가 있는 과실비율의 정도를 결정하거나 ② 행정처분(징계), ③ 민사상 책임(손해배상), ④ 형사상 책

임(벌칙) 유무의 판단을 추구하지 않아야 하나, 현재 우리나라 해심에서 심판에 의한 구체적인 수치로 나타내는 원인제공비율의 산정은 엄밀한 의미에서 코드의 요건에 위배된다고 할 수 있다.

다시 정리하면, 우리나라 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’에 따라 해양안전심판원이 ‘심판’기능을 갖는 것은 각 국이 갖고 있는 행정규제로써의 기능을 추구하고자하는 여건에 따라 심판절차를 갖는 것이기 때문에 해양사고조사 코드에 직접적으로 위배되는 것은 아니다. 다만, 조사 코드의 목적에 부합하기 위해서는 원인규명을 통하여 해양사고 재발방지를 위한 사고조사 과정에서 징계 등을 목적으로 하는 절차를 가져서는 안된다는 취지이다. 그러나 우리 법령상으로는 이러한 조사코드의 취지를 분명히 구분하는 것이 쉽지 않다.

2. 미국의 해양사고 조사 제도

가. 해양사고조사 관련 법령

1) 관련 법령 체계

미국의 해양사고조사와 관련된 가장 상위법은 미국연방규정(U.S. Code of Federal Regulations; 이하 ‘CFR’이라고 함) 표제(Title)49은 운송(Transportation) 부분에 규정되어 있으며, 표제49번은 부제(subtitle) A와 B로 구성되어 있다. 이중 부제 B의 제8장이 국가교통안전위원회(Parts 800-851-999)와 관련된 규정이다. 그리고 각 부분별로 Part 800번 대는 행정규정, Part 825번 대는 USCG의 결정에 따른 상선에 대한 항소 절차, Part 831번 대는 조사절차, Part 850번 대는 미국 해양경비대(United States Coast Guard; 이하 ‘USCG’라고 함)와 국가교통안전위원회(National Transportation Safety Board; 이하 ‘NTSB’라고 함)의 해양사고조사 등이다.

이 중 해양사고 조사에 관한 사항은 Part 831 조사절차, Part 850인데, 두 부분에서 확인할 수 있다. 우선 Part 831은 다시, 부속부분(Subpart) A

부터 E까지로 구분되며 각각 총론, 항공조사, 고속도로 조사, 철도 및 파이프라인, 위험물질 운송 조사 그리고 해양사고조사로 나누어 지며, 해양 사고 조사는 부속부분(Subpart) E(§831.50부터 §831.64까지로 총 15개의 조문으로 구성)에 해당된다. 그리고 Part 850(§850.1부터 §850.35까지로 총 9개의 조문으로 구성)은 USCG와 국가교통안전위원회의 해양사고조사에 관한사항으로 규정되어 있다.

2) 해양사고의 정의 및 조사범위

미국은 해양사고의 정의와 조사의 범위를 '49 CFR §850.15 Marine casualty investigation by the Board'에서 규정하고 있고, 구체적으로는 다음의 사고에 한하여 적용하고 있다. ① USCG와 비공용선이 관련되고, 1명 이상의 사망자 또는 75,000USD 이상의 재산손해가 수반되는 사고, ② 공용선과 비공용선이 관계하고, 1명 이상의 사망자 또는 75,000USD 이상의 재산손해를 수반한 사고로서, USCG 장관과 위원회 간에 위원회가 조사를 실시하기로 합의된 사고, ③ USCG의 안전업무(예를 들면 항해원조시설, 수색구조활동 등)에 관한 중요한 안전문제가 관계하는 중대 해양사고로서, USCG 장관과 위원회간에 위원회가 조사를 실시하기로 합의된 사고 등으로 한정하고 있다.

그리고 중대 해양사고는 법령 '46 CFR 4.40-5(d), 49 CFR 850.5(e)'에서 정의하고 있으며, 공용선 이외의 선박과 관련된 사고로서 다음의 하나에 해당된다. ① 6명 이상의 사망사고, ② 총 톤수 100톤 이상의 자항(自航) 선박의 전손 사고, ③ 당초 재산손해의 추정액이 50만 USD 이상의 재산손해 사고, ④ USCG 장관이 NTSB 위원장의 동의를 얻어 결정하는 인명, 재산 또는 환경에 중대한 위협을 수반하는 중대한 유해물질의 유출 사고 등으로 규정하고 있다. 미국은 위에서 규정한 해양사고와 중대해양사고를 모두 조사의 범위에 포함시키고 있다.

나. 국가교통안전위원회

미국의 NTSB는 1966년 교통부설치법 (Department of Transportation Act)을 제정·시행함에 따라 교통부 내에 창설하게 되었다. 조직의 창설 이후 항공사고, 고속도로 및 자동차, 철도, 파이프라인·위험물의 해상교통의 5개 교통 분야의 사고조사 업무를 담당하게 되었다. NTSB는 본부를 워싱턴에 두고 지역사무소를 설치하고 있으나, 지역사무소는 항공이나 철도, 고속도로 및 파이프라인 관련 업무를 취급하고, 해사관련 업무는 본부에서만 다루고 있다.

NTSB의 제1의 임무는 수송에서 안전을 촉진하는데 있으며, 중대한 해양사고 및 공용선과 비공용선이 관련된 사고 또는 USCG의 직무와 관련된 해양사고에 대해 조사를 실시하고, 사실, 조건, 상황, 원인 또는 추정원인을 밝히는 책임을 지고 있다. 해양사고조사와 관련된 업무는 NTSB의 조직 중 해양안전실(Office of Marine Safety; OMS)에서 담당하고 있으며, 해양안전실의 조서관은 항해, 기관, 조선, 인적 성과, 생존요인이라고 하는 전문성 또는 기술적인 경험을 갖춘 자로 한다. 인적 성과 조사의 전문가도 조직 내에서 자체적으로 조달하는 것을 원칙으로 하고 있으며, 조사의 일부(예를 들면, 항적의 조사나 복원성 시험 등)에 대해서는 외부와 위탁계약을 하는 경우도 있으나, 이 경우에는 부 내의 조사관의 검증을 경유하여 사용하고 있다. 해양안전실은 미국의 항해수역, 내수 또는 영해에서 발생한 주요 해양사고와 전 세계 미국선박의 사고를 조사하여 원인을 파악하고 유사한 사고를 예방할 수 있는 안전권고 사항을 마련하였다.

해상안전실은 해양사고를 인지하면 사고의 형태에 따라 어떤 조사를 실시할 것인지 결정하며, 만약 USCG의 관할 사고의 경우에는 직접 조사를 수행한다. 기타의 해양사고의 경우에는 해상안전실장이 해양사고가 대참사라고 판단한 사건이나 재발의 문제를 안고 있는 것, 또는 독립안전위원회법의 정책방침에 일치하는 사건을 대상

으로 한다.

NTSB의 관할대상 사고에 있어서도 자체 규칙에 따라 단독으로 조사를 행할 것인지 아니면 USCG의 규칙에 따라 NTSB가 참가하는 형식으로 공동조사를 행할 것인지 또는 USCG에 조사를 요청할 것인가를 결정하게 된다.

조사의 실시가 결정되면 현장단계에서의 조사를 지휘하는 주임조사관이 지명되며, 주임조사관은 워싱턴 본부의 조사관은 파견팀(Go team)을 편성하고 사고발생 후 신속하게 본부로부터 현장에 출두하여 지휘 및 통솔을 한다. 통상적으로 주임조사관은 NTSB 및 민간업무에서 경험이 풍부한 상급 조사관이 임명되고 있다.

다. 미국해양경비대

USCG의 활동영역과 조직의 규모는 세계적인 수준이다. 1915년에 밀수 마약을 단속하기 위하여 설립한 재무부 산하의 세관감시선부(Revenue Cutter Service, 1790년 창설)가 당시 인명구조대(Life-saving Service, 1848년 창설)를 합병하면서 USCG를 발족하게 되었다. USCG는 육군, 해군, 공군, 해병대에 이어 제5군에 역할을 수행하며, 평시에는 국토보안부(Department of Homeland Security)에 소속되어 해상경비 및 구난 등의 임무를 수행하다가 전시에는 국방부 산하의 해군에 편입되어 국가방위를 담당하게 된다.

USCG는 해양사고의 민간의 사적분쟁을 판단하거나 형사적인 책임을 확정하기 위하여 조사를 하는 것이 아니고, 해상에서 인명, 재산의 안전 향상과 해양환경을 보호하기 위한 조사가 목적이다. 따라서 USCG의 임무는 미국의 관할 하에 있는 공해 및 영해에 적용되는 모든 미합중국 연방법의 집행 또는 집행을 보조하고, 공해 및 영해상에서 인명 및 재산의 안전을 촉진하기 위하여 법의 시행이나 관련 규칙을 공포하고 집행하며, 항해원조시설이나 쇄빙시설 및 구조시설의 개발, 설치, 유지 및 운영, 해양조사의 실시, 방위수역에 대한 지휘책임을 수행한다.

조사의 대상은 연방행정규칙(Code of Federal Regulations; CFR) 제4.03-1조에서 규정하는 해양사고(Marine casualty or accident; 선박에 기인하거나 선박과 관련된 사건)의 정의 규정에 포함되는 모든 사건의 종류를 다음과 같이 열거하고 있으며, 이에 한정하지 않고 있다. ① 사람이 선외 추락, 상해 또는 생명의 상실, ② 선박이 관련되어 이하의 결과가 발생한 사건(좌주, 좌초, 침몰, 침수, 충돌, 선박충돌, 폭발, 화재, 선박의 전력, 기관 또는 조종가능성의 감소 또는 상실 등), ③ 선박에서 잠수 중에 수중 호흡구를 사용하는 자의 사망 또는 부상의 발생, ④ 해양사고 통보의무의 대상이 되는 것 등이 조사의 대상이 되고 있다.

라. 미국의 해양사고 조사 제도의 특성

USCG는 해상에서 인명 및 재산의 안전을 향상시키기 위해 적절한 시책을 집행할 목적으로 해양사고의 조사를 실시하나, NTSB와의 중복조사 또는 경합조사를 피하기 위하여 연방행정규칙(Code of Federal Regulations; CFR)의 규정에 따라 양자는 독립하여 각각의 절차를 따르며, 가능한 한 중복을 피하기 위하여 2002년 9월에 체결된 양자간의 양해각서에 따라서 하원의 요청에 따라 해양사고의 발생을 인지한 시점에서 누가 책임연방조사기구가 될 것인가를 결정한다.

한편, USCG는 해상, 항만, 하천, 호수 등의 안전·질서의 확립·유지, 또는 그 개선·향상을 피하기 위하여 여러 가지 종류의 다양한 권한을 가지고 있다.

일반적으로는 USCG는 모든 해양사고에 관해 조사를 실시하므로 모든 사고에 대해 NTSB와 병행해서 보고서를 작성함. 그러나 NTSB와 USCG가 공동으로 조사를 실시해도 사고의 분석은 독립해서 시행되며, 결론으로 삼는 사고의 원인으로 삼는 점이 틀리므로 조사결과나 결론이 틀리는 경우도 있다.

위와 같은 이유로 NTSB는 USCG와 병행조사

를 실시할 수 있으나, 특히 중대해양사고의 경우 중복조사의 불필요한 재원을 낭비 할 수 있다는 취지로 NTSB는 USCG에 조사를 의뢰할 경우 사고통지를 받은 시점에서 48시간 이내에 그 취지를 USCG에 요청하며, USCG는 요청받은 후 24시간 이내에 조사를 실시할 것인지 말 것인지를 NTSB에 회신하도록 하고 있다. 즉, 미국의 해양사고 조사제도는 중대 해양사고 발생시 초기에 USCG와 NTSB가 동시에 조사를 실시하는 중복조사가 시행될 수 있으며, USCG의 재결에 불복할 경우 NTSB, 상소법원(고등법원), 대법원의 4심까지 재심을 요청함으로써 사고조사 결론도출에 장기간 시간 소요된다는 단점이 있다.

마. 소결

미국의 해양사고 조사방식은 NTSB는 USCG와 병행조사를 실시할 수 있고, 이러한 점은 중복조사로 인한 불필요한 공력낭비로 볼 수 있지만 해사분야와 독립된 조사기관이 조사를 실시함으로써 조사의 객관성을 기대할 수 있으며, 3대 교통사고 조사를 한 조사조직이 담당(Multi-mode)함으로써 사고조사의 전문성을 확보할 수 있고, 중대 해양사고와 일반 해양사고의 조사주체를 구분함으로써 조사의 효율성을 기대할 수 있다. 또한 해양사고 조사 결과 사법처리를 하여야 할 경우는 전문 법조인 출신의 행정심판관이 판단을 함으로써 전문성을 확보할 수 있다는 장점이 있다고 판단된다.

3. 영국의 해양사고 조사 제도

가. 해양사고조사 관련법령

1) 관련법령체계

영국의 해양사고조사와 관련된 규정은 2012년 상선법(Merchant Shipping Regulations, 2012)의 해양사고조 및 보고의 관한 규정(Accident Reporting and Investigation)과 동법의 개정규정(The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation)Amendment Regulations, 2013)이 해양

사고조사의 기본을 이루고 있고, 별도로 사고보고 양식(Accident Reporting Form)에 관한 규정이 마련되어 있다. 그리고 하위지침으로 해양안내통보(Marine Guidance Note)라는 명칭으로 해양사고 조사 및 보고에 관한 지침(MGN 458 Accident reporting and investigation)문서가 있다.

그리고 관련 법률조문으로는 1995년 상선법의 제259조 선박과 관련된 검사관의 권리, 제260조 제259조의 보충 조항, 제267조 해양사고조사, 제292조 국무장관의 일반기능 등이 있다.

2) 해양사고의 정의 및 조사범위

영국은 ‘2012년 영국 상선법(사고보고 및 조사)규칙’ 제3조에서 해양사고의 종류를 5가지로 구분하여 사용하고 있다. 이를 모두 포함하는 해양사고란 선박운항과 연관되어 발생한 사건 또는 직접적으로 발생한 다음과 같은 사건을 열거하고 있다. ① 사람의 사망 또는 심각한 상해, ② 배에서 인명의 손실, ③ 선박의 손실, 추정 손실 또는 포기, ④ 선박의 물질적 손상, ⑤ 선박의 좌초 또는 정지, ⑥ 충돌하는 선박의 개입, ⑦ 선박 외부의 해양 기반 시설에 대한 물질적 손상으로 안전을 심각하게 위태롭게 할 수 있는 사건, ⑧ 선박, 다른 선박 또는 어떤 개개인의 환경오염 또는 선박이나 선박의 손상으로 인한 환경오염의 가능성이 있는 사건 그리고 “해양사고(marine casualty)는 선박 또는 개인이 환경 및 안전에 해를 끼칠 의도로 고의적으로 한 행위 또는 미필적 고의는 포함하지 않는다.”라고 규정하고 있다. 그리고 아주심각한해양사고(Very Serious Marine Casualties: VSMC), 심각한 해양사고(Serious Marine Casualties: SMC), 덜 심각한 해양사고(Less Serious Marine Casualty: LSMC), 해양사건(Marine Incident: MI)과 같이 세부적으로 구분·운영하고 있다.

영국은 상선법(사고보고 및 조사) 제4조 1항에서 세계의 전해역(하천, 호소 및 평수구역을 포함)에 존재하는 영국선적의 선박(나용선한 선박

도 포함)과 영국 영해내에서 발생한 외국선박(상선과 어선)을 대상으로 하고 있으며, 유람선과 용선한 오락선 및 여객선을 제외한 항내에서만 운항하는 상용선, 내해 운항선 또는 길이 8m 미만의 선박에 대해서는 적용하지 않고 있다.

그러나 적용제의 선박이라도 해당 선박에서 발생한 폭발, 화재, 사망, 중상사고, 동력선의 전복, 심각한 환경오염 사고가 발생한 경우 사고조사 대상이 된다.

나. 해양사고조사국

영국의 해양사고조사는 1989년까지 해양관리본부(Marine Directorate; 지금의 Maritime and Coastguard Agency(MCA)의 전신)에서 담당해 왔으나, 1985년 자동차운반선 'Herald of Free Enterprise'호 전복사고를 계기로 해양사고조사 정책입안 부서와 집행부서가 독립되어야 할 필요성이 제기되었고, 1988년 교통부 산하에 사고조사를 위한 독립기구를 설치하기로 하고, 1989년 해양사고조사국(Maritime Accident Investigation Branch; 이하 'MAIB'라고 함)을 설립하였다.

이는 항공사고조사국(Air Accident Investigation Branch)을 참조하여 설립하였다. MAIB는 행정상으로는 교통부 산하에 소속되어 있으나 독립된 외국(Separate branch)으로서 사우스햄턴(Southampton)에 본부를 두고 있다.

영국의 해양사고조사는 MAIB에서 담당하며, ① 해상에서 사고의 원인을 규명하기 위한 조사 수행, ② 해상에서의 안전개선 및 조치에 대한 권장사항이 포함된 보고서 작성·게시, ③ 해양사고의 발생에 대한 인식 증대, ④ 해양사고조사에 관한 국내 및 국제협력 개선 등과 같은 책임을 명시하고 있다. MAIB가 행하는 해양사고 조사의 유일한 목적은 사고의 원인과 상황을 확정하여 장래의 사고를 방지하는 것에 있고, 사고의 책임을 결정하거나 책임을 배분하는 것은 아니다.

다. 해사연안경비청

영국은 1809년 밀수방지과 선박구난을 위해 왕

립해안경비대(Her Majesty's Coastguard: HM Coastguard)의 전신인 수상예비대(Preventative Water Guard)를 설립하였으며, 1822년 재무부 산하 세무국 소속으로 바뀌었다. 1829년 최초로 연안경비지침이 발간되고 구난, 인명구조, 재산구조 등과 같은 재난방지업무를 수행하게 되었다. 1990년대 정부기관으로 HM Coastguard의 효율성을 높이기 위하여 해양안전청(Marine Safety Agency)과 해안경비대(Coastguard Agency)를 통합하여 1998년 지금의 영국 해사연안경비청(Maritime and Coastguard Agency; 이하 'MCA'라고 함)을 설립하게 되었다.

MCA의 업무는 주로 해상에서 안전에 관한 법령을 집행하는 것이나, 항만이나 연안의 설비나 정비 그리고 인명이나 선박의 수색이나 구조 및 해상교통에 관한 고의 또는 과실에 따른 형사사건을 수사하고, 이것을 검찰청에 고발하는 절차도 수행한다. 우리나라의 해양경찰의 직무와 유사하다.

그리고 1988년에 설립된 MCA의 하나의 부서로써 감사국(Enforcement Branch)이 있는데, 선박 직원으로서 부적격, 중대한 직무태만, 해사법규의 미준수를 조사, 감사하는 상설 부처이다. MCA의 업무국장은 감사국에 의해 예비조사로 취득한 사실을 기초로 해양사고의 원인이 선박직원으로서 부적격, 중대한 직무태만 또는 해사법규의 미준수에 기인하였는지에 대해 검토하고, 공개심문의 개최 필요성을 인식한 경우, 관련국에 전달하고 대법관에게 심판관의 임명을 의뢰하고 있다.

심문기관(Inquiry Commission, Disciplinary Inquiry)은 필요할 때마다 개최되는 위원회로서, 교통부장관에 의해 지명된 1명 또는 그 이상의 심판관과 심판관을 보좌하는 1명 또는 그 이상의 보좌관에 의해 구성되며, 심판관은 왕실재판소(Crown Court; 형사법원)의 하급 재판관(Junior Judge)이며, 보좌관은 피심문자와 동등 또는 그 이상의 자격이나 경험을 갖춘 해사전문가가 임명되고, 심문기간 동안만 임명된다.

심판관은 선박직원으로서 부적격, 중대한 직무 태만 내지 법령 미준수의 사실을 인정할 경우 자격의 취소, 정지 또는 견책의 처분을 결정하고, 장관에게 보고할 수 있으며(영국 상선법 제61조 4항), 선박직원 이외의 자격보유자가 무능력하거나 위법행위를 한 경우, MCA 업무국장(Director of Operation)은 자격을 취소하거나 정지시킬 수 있다(영국 상선법 제61조 1항). 따라서 MCA는 전문적인 해양사고 조사기관이라고는 보기 힘들고 그 업무의 특성이 우리나라의 해양경찰의 직무와 유사하다.(Heo YB, 2000)

라. 영국의 해양사고조사 제도의 특성

MAIB의 조사보고는 장관에게 직접 제출하고, 조사내용에 대해 교통부로부터 어떠한 간섭도 받지 않는 독립된 조직이다. 원인규명을 위한 해양사고조사는 MAIB, 책임을 추궁하기 위한 조사는 MCA가 맡음으로써 사고예방을 위한 순수 조사 기능을 유지할 수 있으며, 사회적인 관심을 가질 수 있는 중대 해양사고는 별도의 해양사고조사위원회(Wreck Commissioner)의 정식조사(Formal investigation)를 하는 정밀한 조사제도를 도입하고 있다.(Leem, 2015).

MCA가 사고조사 후 선원에게 형사책임을 묻게 될 경우 사법기관인 형사법원(Crown Court)에서 재판하도록 함으로써 MAIB의 사고조사와 분리·독립된 제도를 운영하고 있다.

전문성을 갖춘 충분한 조사능력과 행정인력(33명)을 확보하고 24시간 운영하는 'Go team'을 갖추고 있어 신속한 사고조사가 가능하도록 하고 있으며, 하천이나 호소, 평수구역을 포함한 모든 해역에서의 영국선적의 선박(나용선한 선박도 포함)을 조사대상에 포함시켜 선박사고의 조사기관이 단일화 되어있다.

마. 소결

영국의 해양사고 조사제도는 미국과 같이 해상 교통에 관한 고의 또는 과실에 따른 사고가 발생한 경우 MAIB와 MCA가 중복조사를 시행하게

되는 단점이 있다. 왜냐하면, MAIB의 해양사고 조사시 MCA나 HSE 등의 다른 조사기관과 경합하는 경우, 물적 증거에 대해서는 공유가 가능하나, 목격자나 관계자의 증언, 물적 증거 및 증언 내용 등은 공유하지 않음으로써 사고관계자에 대해 중복조사가 불가피하기 때문이다.

MAIB의 조사보고서는 책임을 묻는 자료로 활용하여서는 안 되지만 형사법원(Crown Court)에서 재판할 경우 MAIB의 보고서가 증거로서 사용될 수 있어 MAIB 기능이 훼손될 수 있다.

하지만 전문조사 조직인 'GO TEAM'의 운영방식과 조사능력은 우리나라 조사관 교육에 참조할 필요가 있다.

4. 일본 해양사고 조사 제도

가. 해양사고조사 관련 법령

1) 관련 법령 체계

일본은 2008년 10월 1일 해난심판청과 항공·철도사고 조사위원회를 통합하여, 운수안전위원회를 설치하면서 운수안전위원회 설치법을 제정하였으며, 해양사고조사와 관련된 법률은 '운수안전위원회 설치법', '운수안전위원회 설치법 시행령 및 시행규칙'에서 다루고 있으며, 이들 조직과 관련된 '국토교통성 조직령(제2장 제3절 운수안전위원회사무국)', '운수안전위원회 사무국 조직규칙', '운수안전위원회 운영규칙' 등이 있다. 그리고 해양사고 조사에 관한 실무 규칙으로서 '사고 등 조사 실시 요령 통칙'을 시행 운영 중에 있다.

2) 해양사고의 정의 및 조사범위

일본은 조사하여야 할 해양사고에 대해서 이를 해양사고와 해양사건을 구분하여 규정하고 있다. 운수안전위원회 설치법 제2조 제5항에서는 "선박 운항과 관련하여 선박 또는 선박 이외의 시설에 대한 손해"와 "선박의 구조, 설비 또는 운용과 관련된 사람들의 사망 또는 부상"에 대해서 해양사고라고 규정하고 있다. 그리고 같은 법 제2조 제6항에서는 "국토교통성령에서 규정하는 해양사

고 발생 위험이 있다고 인정되는 경우”라고 규정하여 운수안전위원회 설치법 시행규칙 제3조에서 해양사건에 대해서 구체적으로 규정하고 있으며 이를 열거하면 다음과 같다. ① 항해장비의 고장, ② 선체의 경사(list), ③엔진 운전엔 필요한 연료 및 청수 부족 상황, ④ 선체의 손상은 없으나 좌주 된 상황, ⑤ 앞에서 열거된 상황 이외에 선박의 안전 또는 항해를 방해 받는 상황 등이 있다.

나. 운수안전위원회

일본은 2008년 10월 1일 해난, 항공, 철도사고에 대해 초동조사를 신속하게 실시하고 정보수집을 강화하기 위한 목적으로 해난심판청과 항공·철도사고 조사위원회를 통합하여, 운수안전위원회(Japan Transport Safety Board; 이하 ‘JTSB’라고 함)를 설치하였다.

다. 일본의 해양사고 조사 제도의 특성

중대 해양사고 발생 시 독립된 운수안전위원회가 조사를 실시함으로써 조사의 객관성을 기대할 수 있으며, 3대 교통사고(항공·철도·선박) 조사 조직 중 전문 조사 조직이 담당(Mono-mode)함으로써 사고조사의 전문성을 확보할 수 있다고 판단된다. 그러한 이유로 해양사고의 조사(JTSB)와 심판(해사심판소)을 구분하여 보다 적극적으로 IMO 해양사고조사코드의 요건을 충족시키고 있다고 판단된다.

그러나 일본의 해양사고 조사 조직은 구 해난심판청의 기능이 JTSB(조사)와 해난심판소(심판)로 구분되는 과정에서 기존의 중앙과 지방 8개 심판기능 존치로 조직이 비대해 졌으며, JTSB 해양사고조사의 독립성과 중립성을 확보하기 위해 사고조사위원회 위원 위촉과 비밀보장 등에 대한 체계가 정착되기 위해서는 다소의 시간이 경과하여야 할 것으로 판단된다.

또한 해양사고 발생 시 범죄의 위협 등이 있는 경우 JTSB와 병행하여 해상보안관은 해상보안법에 따라 형사처벌을 위해 수사를 함으로써 중복

조사 회피를 위한 적절한 상호관계 설정이 필요하다고 사료된다.

라. 소결

일본은 사고의 재발방지를 위하여 기존 해난심판청과 항공철도사고조사위원회를 통합하여 항공, 철도 및 해상관련 사고 및 준사고의 원인 조사 기능을 향상시키고 있다는 점에서 주목할 요소가 있다. 기존의 해난심판청의 해양사고조사 기능과 선원에 대한 징계기능을 분리한 것은 조사관들이 객관적이고 과학적인 조사를 통해 사고 원인 파악기능을 강화하고 있으며(Lim, 2010), 해양사고조사에 관한 국제적 협력을 위한 조직적 구조를 향상시키고 있다고 판단된다.

IV. 시사점 및 개선방안

1. 해양사고조사 절차 및 종류의 재분류

각국에서 정한 해양사고의 정의는 IMO에서 정하는 코드의 규정을 모두 만족하고 있었다. 다만, 영국은 해양사고의 범위를 조금 더 세부적으로 마련하고 있다. MAIB 2016년도 년차 보고서 상에 적시한 바와 같이 ‘IMO 가이드라인에 따르면 덜 심각한 해양사고(LSMC)는 해양사건을 포함하고 있음을 유의’하라고 권고하고 있다. 여기에서 “비난의 정도 결정을 추구하지 아니 한다”는 의미는 해양안전조사 내지 심판에서 사실문제로서의 원인제공 정도를 결정하지 말라는 것이 아니고 형사 혹은 민사에서의 비난의 정도 내지는 손해배상책임 등을 결정하는 용도로 사용되어서는 안된다는 IMO 코드의 취지를 그대로 이행하고 있다고 볼 수 있다.

우리나라의 경우는 우선 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률’ 상의 규정을 IMO 코드와 동일하게 재분류하는 검토가 필요하고, 코드의 취지를 뒷받침하기 위한 고의적 작위 또는 부작위로 인한 사고에 대해서는 해양사고조사 절차에서 분리 할 필요성이 있다.

한편, 미국은 해양사고의 조사범위를 별도로 규정하고 있는 반면, 이외의 국가는 조사의 범위와 관련된 별도의 규정을 두고 있지 않으므로 조사범위의 모호성이 있다.

2. 심판연구관 제도의 도입 필요

해양안전심판은 행정심판의 일종으로 민사·형사에 비하여 절차가 간단하지만 해양사고관련자에 대한 징계별을 수반하기 때문에 그 절차에 있어서 진보된 재판의 여러 원칙들을 대부분 채택하고 있으며, 해양사고관련자의 이익이 부당하게 침해되는 일이 없어야 한다. 일단 해양사고가 접수되어 각 심판관에게 배당되면 기록을 검토하여 원인규명에 있어서의 주요 쟁점이 있으면 관련법령에 관한 검토 및 이에 관련된 심판사례, 국내외 법원에 의한 판결, 학설, 실무관행 등에 관한 자료를 수집하고 정리·분석하는 작업이 필요하며, 사건에 따라서는 국내의 사례나 문헌 등 참고할 자료가 거의 없거나 부족한 경우도 있을 수 있는데 이러한 경우 불가피하게 외국의 자료들을 참조해야 해야 하는 경우도 발생한다. 그리고 원인규명에 관한 결론이 내려지면 이에 따라 재결서를 작성해야 하는데 이와 같은 재결서의 작성 작업은 해양안전심판의 결과를 외부적으로 공표하는 것으로서 논리적으로 완벽한 재결서를 작성해야 하는데 이러한 작업이 이루어지기 위해서는 사전에 해양사고와 관련된 심리 및 심판에 관한 조사·연구가 충분히 이루어져야만 가능한 작업이다. 특히, 선박충돌사고의 경우에는 해양사고관련자 중 당사자 일방이 원할 경우에 원인제공비율을 산정하도록 되어 있는데, 심판원의 이러한 원인제공비율 산정은 당사자의 이해에 직접 영향을 미치기 때문에 재결의 신뢰성과 공정성의 확보가 그 무엇보다도 중요하다.

이러한 관점에서 볼 때 해양사고 심판업무의 전문성, 효율성 및 신뢰성을 제고하기 위하여 일정한 자격을 갖춘 해사기술 분야와 해사법률분야

의 전문가인 심판연구관들이 사전에 심판관을 보좌하여 해양사고와 관련된 심리 및 심판에 관한 조사·연구를 수행한다면 보다 정확한 원인규명 및 연구·분석에 의한 해양안전의 확보 및 재결의 신뢰성과 공정성 확보에 중요한 역할을 할 것으로 판단된다. 이와 관련된 유사제도로는 대법원에서 시행되고 있는 “대법원장의 명을 받아 대법원에서 사건의 심리 및 재판에 관한 조사·연구업무”가 있는데, 이를 담당하기 위하여 재판연구관을 두고 있으며, 각급 법원의 경우에는 “소속 법원장의 명을 받아 사건의 심리 및 재판에 관한 조사·연구, 그밖에 필요한 업무”를 수행하기 위하여 재판연구원을 두고 있다. 특히, 재판연구원 제도는 2012년에 처음 시행된 제도이다.

3. 특별조사부의 기능 및 독립성 강화

가. 조사관의 전문성 확보를 위한 교육강화

해양안전심판원의 조사관은 업무수행에 필요한 전문지식과 자격요건을 보유하도록 법에서 규정하고 있으며, 실제 이를 상회하는 전문지식과 자격요건을 보유한 조사관이 업무를 수행하고 있다. 해양사고의 신속하고 합리적이며 객관적인 조사를 위해서는 해양사고 조사 및 해양안전에 관한 전문적인 지식과 경험을 보유한 조사관을 안정적으로 확보하고, 이들의 업무 전문성을 지속적으로 유지시켜야 할 필요성이 있다.

해양안전심판원 조사관의 업무 전문성 제고를 위해서 연수교육 관련규정을 구체화하여 국외 연수를 포함한 좀 더 체계적인 전문 교육프로그램이 도입되어야 할 필요가 있다고 판단된다. 영국의 해양사고조사기관의 교육훈련 프로그램을 참조할 필요가 있다. 조사관의 업무전문성 강화를 위한 전문교육은 해양안전심판원 자체의 조사 및 심판 업무교육, 한국해양수산연수원·해양수산인재개발원·해양대학교·선급협회·한국법공학연구회 등의 외부교육기관 위탁교육, 그리고 해외 해양사고 조사 및 심판 관련 전문기구에 파견교육 등을

실시할 필요가 있다고 사료된다.

나. 특별조사부의 독립성 확보

특별조사관 IMO 해양사고 조사협약에 따라 본문에서 살펴본 해양사고 또는 해양사건(준해양사고)의 재발방지를 위한 목적으로 행해지는 사고 조사를 말하며, 예비조사를 포함한다. 여기서 예비조사관 1급 해양사고 이외의 해양사고에 대하여 약식으로 실시하는 특별조사를 말한다.

이러한 특별조사는 해양사고와 관련된 자에 대한 법률적 책임을 묻거나 비난의 정도를 결정하는 것이 아니라 사고의 원인규명을 통한 재발방지를 위해 수행되어야 한다.

따라서 특별조사를 수행하는 조사관은 해당 해양사고에 대한 심판청구를 위한 조사절차로부터 독립되어야 하고, 특별조사부의 해양사고 조사는 민형사상 책임과 관련된 사법절차, 심판청구를 위한 조사절차 및 행정처분절차 또는 행정쟁송절차와 분리하여 독립적으로 수행되어야 한다. 그러나 현행 우리나라 법제는 완전히 분리되었다고 보기 힘들다.

그러한 이유로 특별조사부 조사관의 독립성을 보장하기 위하여 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 및 하위법령’ 상의 조사사무에 관한 지휘·감독규정 및 조사관의 직무의 위임·이전 및 승계규정을 적용하지 않는 입법이 필요할 것으로 판단된다.

V. 결 론

지금까지 해양사고조사와 관련된 국내제도와 외국의 제도를 비교하여 살펴보았다. IMO는 해양사고의 재발방지를 위하여 통일된 조사 방법을 권고 하고 있으며, 이러한 조사는 원인규명에 초점을 둘 것을 적시하고 있다. 각 국의 해양사고 조사제도의 운용형태는 조금씩 상이하나 국제협약의 취지에 어긋나지 않도록 제도를 운용하고 있었으며, 우리나라는 다소 부족한 면이 있으나,

그 취지를 뒷받침하기 위한 여러 가지 장치를 두고 있었다.

해양사고 조사제도는 각 국가마다 상이하나, 해양사고의 객관적인 원인규명을 위한 독립적인 조사제도를 보유하고 있었다.

우리나라는 협약을 비준하고 이행하고 있는 입장에서 협약에서 요구되는 해양사고의 종류와 절차에 대한 미비점을 보완하여야 한다. 그리고 해양사고 조사제도는 해양사고와 관련된 자에 대한 법률적 책임을 묻거나 비난의 정도를 결정하는 것이 아니라 사고의 원인규명을 통한 재발방지를 위해 수행할 수 있도록 하기 위함임을 다시 한번 인지하여 해당업무를 직접 수행하는 특별조사부의 독립성이 강화될 수 있도록 관련법령의 개정이 필요한 것으로 파악되었다.

References

Clanfield University's education program in the UK, <https://www.cranfield.ac.uk/courses/taught/safety-and-accident-investigation-marine-transport>.

Heo YB(2000), A Study & Report on the Analysis of Causes of Marine Accidents in U.K., Korean Maritime Safety Tribunal, 15.

Korean Maritime Safety Tribunal(2017), Study on prevention of marine accidents through analysis of marine accident investigation and judgment system in foreign countries, Korean Maritime Safety Tribunal, 10~160.

Lee YC, Kim JK and Hong SH(2016), New Lecture of the Maritime Law, Dasom Printed, 265~267.

Leem HJ(2015), A Study on the improvement of Marine Pollution investigation Scheme, Master's Thesis of Korea Maritime and Ocean University, 72~73.

Lim CH(2010), A Study on the Introduction of IMO Casualty Investigation Code and Marine Safety Investigation System in Korea, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, pp.57~63.

MCA · MAIB(1995), MOU between the Marine Accident Investigation Branch and the Maritime

and The Coastguard Agency, Investigations Following Shipping Accidents, MCA · MAIB, 1995.

MSC. 255(84) The Code of the International Standard and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident.

MTSB · USCG(2010), MOU between the National Transportation Safety Board and the United States

Coast Guard regarding Marine Casualty Investigation, MTSB · USCG, 2010.
UK Maritime Code, <https://www.legislation.gov.uk>.

-
- Received : 01 October, 2018
 - Revised : 19 October, 2018
 - Accepted : 25 October, 2018