

허베이 스피리트 호 기름유출사고 판결에 대한 검토와 전망

김 명 용

창원대 사회과학대 법학과 교수

I. 서론

II. 태안기름유출사고에 대한 제1심법원 판결의 쟁점

1. 사실개요
2. 판결요지
3. 판결의 주요쟁점

III. 태안기름유출사고에 대한 항소심법원 판결의 쟁점

1. 항소이유의 요지
2. 판결요지
3. 판결의 주요쟁점

IV. 태안기름유출사고에 대한 배상책임제한 결정의 배경과 전망

1. 배상책임제한 결정의 배경
2. 배상책임제한 결정 후의 전망

V. 결론

I. 서론

2007년 12월 7일 태안반도에서 발생한 기름유출 사고는 해양생태계의 파괴라는 엄청난 환경침해와 더불어 바다를 터전으로 살아가는 어민들에게는 생존권의 문제를 야기하게 되었다. 또한 기름유출 사고에 대한 법적 책임문제와 그 피해배상범위문제가 중요한 법적 과제로 등장하게 되었다. 따라서

정부는 피해주민들의 신속한 지원을 위하여 허베이 스피리트 호(이하 ‘허베이 호’라 한다) 유류오염사고로 인한 피해를 입은 주민 및 해양환경의 복원 등에 관한 법률¹⁾을 제정하여 지원 대책을 강구하고 있다.

다른 한편 기름유출로 해양생태계를 파괴한 유조선회사와 삼성중공업 사이의 책임정도를 명확하게 밝히기 위한 형사소송이 진행되어, 2008년 6월 23일 대전지방법원 서산지원이 제1심 판결²⁾을 하였으며, 이 원심에 대한 항소심³⁾은 2008년 12월 10일 종결되었다. 제1심법원인 대전지방법원 서산지원은 태안 기름유출사고 선고공판에서 삼성중공업 예인선 선장 피고인 조00에게 징역 3년에 벌금 200만원, 불구속 기소된 피고인 김00에는 징역 1년을 선고하여 법정 구속하였다. 삼성중공업에 대해서는 벌금 3천만 원을 선고했다. 그러나 허베이 호 선장 등 관련 피고인 2명과 법인에 대해서는 모두 무죄를 선고하였다.

그러나 대전지방법원은 2008년 12월 10일 항소심에서 허베이 선박회사 쪽에 무죄를 선고한 1심 판결을 깨고 선장 피고인 차00 자스000 싱(이하 ‘차00’라 한다)에게 금고 1년과 벌금 2,000만 원을, 당직항해사 체000(이하 ‘체0’이라 한다)에 대해 금고 8개월과 벌금 1,000만 원을 선고하고 법정 구속했다.

이러한 형사소송과 병행하여 피해주민들은 삼성측에 무한책임과 배상을 요구하고 있다. 1심 형사재판이 삼성측의 일방적인 과실로 판결됨에 따라 앞으로 전개될 민사재판에서도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다. 민사재판은 서산지원에 유조선측에서 제기한 책임제한 신청이, 서울중앙지법에는 손해배상 청구소송이 각각 계류 중이다.

2009년 2월 4일 대전지방법원 서산지원에서는 허베이 호측이 2008년 1월 15일 서산지원에 신청한 책임제한개시 여부에 대한 첫 공판이 열렸다. 당초 방제조합측에서 유조선측에 대한 방제비용 청구를 하면서 유조선에 대하여 가압류조치를 하여 유조선측에서 이에 대한 대응을 하기 위한 방편으로 책임제한개시신청을 한 것으로 알려졌으나, 이미 유조선에 대한 가압류는 당사자들 사이에 합의를 하여 취하된 것으로 밝혀졌다. 원래 선박소유자 등이 책임제한개시신청을 하려면 피해 어민들로부터 책임한도액을 넘는 청구금액을 명시한 서면에 의한 피해청구서를 받은 날로부터 1년 이내에 법원에 신청하면 된다. 이에 따라 허베이 호 선주의 피해배상한도는 선주상호(P&I)보험 가입한도인 8,977만 SDR(국제통화기금의 1특

1) 제정 2008.3.14 법률 제8898호.

2) 대전지방법원 서산지원 2008.6.23. 선고 2008고단11 판결.

3) 대전지방법원 2008.12.10. 선고 2008노1644 판결.

별인출권, 1,425억 원) 이내로 확정됐으며, 추가 보상금은 국제유류오염보상기금 (IOPC 펀드)과 정부가 배상해야 할 몫이다.

이와 같이 태안기름유출사고와 관련한 손해배상책임에 관하여 아직도 해결되어야 할 많은 과제들이 산적해 있으며, 피해어민들에 대한 피해배상도 많은 어려움에 봉착할 것으로 보인다. 따라서 이 논문은 태안기름유출사고에 대한 형사 제1심 판결과 항소심판결의 주요쟁점을 분석하고, 책임제한개시 결정과 관련하여 향후 전망에 대하여 살펴보고자 한다.

II. 태안기름유출사고에 대한 제1심법원 판결의 쟁점

1. 사실개요

2007년 12월 7일 오전 7시 6분경 태안군 만리포에서 북서쪽으로 10km 가량 떨어진 해상에서 허베이 호(14만 6천 848t급)와 해상크레인선 삼성 1호(1만 1천 800t급)가 충돌했다. 이 사고로 유조선 왼쪽 오일탱크 3곳에 구멍이 나면서 48시간 만에 원유 1만 2천 547kl가 바다로 흘러나왔다. 이 사고발생 24시간 만에 태안 구름포와 만리포 해수욕장을 지나, 소원면 모항리까지 약 17km 구간을 오염시켰다. 이 기름띠는 태안반도 해안선을 타고 보령시를 지나 서천군, 이듬해 1월 16일에는 우리나라 최남단 제주도까지 확산되었다. 이리하여 조00 등은 사상 최악의 해양오염 피해를 낸 혐의로 지난 1월 기소되었다.

2. 판결요지

법원은 삼성중공업 예인선단 선장 조00에게 징역 3년에 벌금 200만 원을 선고하고, 또 다른 예인선단 선장 김00에게 징역 1년을 선고해 법정구속하고 해상크레인 선장 김**에 대해서는 무죄를 선고하였다.

그리고 법원은 예인선단과 충돌한 홍콩 선적 유조선 허베이 호 선장 차00과 함께 기소된 항해사 채0 및 허베이선박 법인에 대해서는 모두 무죄를 선고하였다. 삼성중공업에 대해서는 검찰 구형대로 벌금 3천만 원이 선고되었다.

법원은 판결문에서 “피고인 조00과 김00은 대형 해상크레인을 예인하면서 요구되는 업무상 주의의무를 게을리한 결과 사상 최악의 사고를 냈으며, 바다를 삶의 터전으로 살아가고 있는 피해지역 주민들에게 깊은 상처를 안겨주고 온 국민에게 큰 아픔을 줬다”면서, “그럼에도 사고원인을 예측할 수 없었던 기상악화 탓이거나 유조선 탓이라는 변명을 하는 등 반성의 모습이 보이지 않아 관련법에 따라

중형을 선고한다”⁴⁾고 밝혔다.

법원은 이어 “유조선이 단일선체라서 충돌에 따른 피해 우려가 높고 정박지점이 통항이 빈번한 지점이어서 강화된 주의 의무가 있다는 검찰의 주장은 인정하기 어렵다”⁵⁾며 “유조선 항해사가 경계 근무를 제대로 했더라도 사고를 피할 수 있을지 판단하기 어렵고 충돌 직전 유조선이 취할 수 있는 조치는 한정돼 있다고 봐야 한다”고 덧붙였다.

법원은 “유조선 항해사 체0이 경계의무를 소홀히 한 점은 인정되지만 경계의무를 제대로 했더라도 사고를 피할 수 있을지 여부를 판단하기는 어렵다”면서 “충돌위험이 명백해진 상황에서 유조선이 취할 수 있는 조치는 몇 가지 되지 않았으며, 유조선에 닻을 버리거나 끌면서 움직여야 했다고 요구하기는 어렵다”⁶⁾고 덧붙였다. 또한 해상크레인 부선 선장 김**에 대해서도 “부선은 예인선에 의해 예인되는 동력 없는 배로 항해를 총괄할 지위에 있지 않았고, 실제 지휘를 하지 않았다”면서 “예인줄이 끊어져 충돌이 불가피한 상황에서 닻을 내려 비상조치를 취할 주의의무를 제대로 이행하지 않았다고 보기 어렵다”⁷⁾고 무죄를 선고하였다.

3. 판결의 주요쟁점

(1) 피고인 조00의 해양오염방지법위반 및 업무상 과실

1) 기상상황 확인 및 항해 계속과 관련한 주의의무 위반

예인선단은 항해시 선열이 700m에 이르고 부선과 예인선들 사이의 총톤수 차이가 크며 부선에 대해 해상크레인이 설치되어 항해시 조종능력이 제한된다고 할 것이고, 높이 140m에 달하는 대형 해상크레인이 설치되어 항해시 바람의 영향을 많이 받을 수밖에 없어 강풍이 부는 경우 조종능력이 상실될 가능성이 높으며, 출항 당시 보험조사증명서에서 계속 항해를 허용하지 아니하는 정도의 강풍이 불 것이고 해상안전 등에 각별히 유의하라는 내용의 기상예보가 있었던 상황이었으므로, 이러한 경우 장거리 예인 항해에 종사하는 피고인들로서는 출항 이전에 예정 항해기간 중의 기상상황에 대하여 면밀하게 파악하고 이를 토대로 실제의 기

4) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 21면.

5) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 38면 이하.

6) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 39면 이하.

7) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 29면 이하.



상이 악화될 경우에 대비하여 피항시기, 피항지, 피항방법 등을 포함한 대책을 미리 강구하고, 실제 기상이 악화되는 경우 안전하게 피항하는 등 하여 충돌사고를 방지하여야 할 업무상의 주의의무가 있음에도 불구하고 위 피고인들은 기상 상황을 면밀하게 파악하지 아니하여 인천기상대의 해상에 돌풍과 함께 바람이 강하게 불고, 물결이 높게 일겠으니 해상안전 등에 각별히 유의하기 바란다는 예보내용을 확인하지 못하고, 조종능력이 우수하지 못하며 강풍에 취약한 예인선단의 특성을 충분히 고려하지 아니한 채 출항 당시의 실제 기상이 예보와 달리 좋아 출항에 별 문제가 없게 되자 기상예보와 달리 실제의 기상은 나쁘지 않은 경우가 있다는 것만을 생각하고 기상 악화에 대한 대책을 강구하지 아니하고 출항하였고, 항해 중에 서해중부 먼 바다에 풍랑주의보가 발효되고, 항해하고 있던 곳의 기상도 악화되었으며 해상의 기상상황은 급변할 수 있음에도 서해중부 앞바다에 기상특보가 발효되지는 않았다는 것만으로 예정항로를 이탈할 때까지 계속 항해함으로써 피항시기를 지연시킨 업무상 과실이 있다.⁸⁾

2) 피항을 위한 비상투묘를 하지 아니한 주의의무 위반

① T-5호의 예인줄이 파단된 후 부선은 비상투묘를 실시하였고 비상투묘로 삼호 3호에 별다른 문제가 발생하지 아니한 사실, ② 부선의 갑판장 이00과 갑판원 임00, 권00은 별다른 사고 없이 투묘작업을 실시하였고, 이00은 투묘 후에도 허베이 호와 충돌 무렵까지 양묘기에서 대기하고 있었던 사실, ③ 양묘기는 부선의 선미 갑판 위에 설치된 구조물로서 갑판에 비해 높이 위치하고 있고 난간이 설치되어 있는 사실, ④ 예인선단이 동쪽으로 압류될 무렵과 부선이 비상투묘를 실시한 때의 유의과고는 0.1~0.2m 정도의 차이밖에 없었던 사실이 인정되었다. 이에 더하여 부선이 예인선들을 끌어 예인선단이 동쪽으로 압류되던 때에는 예인선들이 부선을 끌 때에 비해 양묘기가 위치한 부선 선미가 받는 과도의 영향이 약한 점, 예인줄의 길이가 두 예인선 사이에 20m 가량 차이가 나는 점 등을 고려하여 보면, 비상투묘시 예인선의 전복이나 예인선간의 충돌이 발생할 개연성이 높다고 보이지 아니하며, 예인선열이 다른 선박의 통항로를 가로막는 결과가 되는 때에도 등화나 교신 등을 통하여 다른 선박들에게 위험을 인식시킬 수 있으며, 해저의 저질이 모래라는 이유만으로 주요될 것이라고 단정할 수 없으므로 비상투묘가 불가능하였다고 볼 수 없다는 것이다.⁹⁾

8) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 13면.
9) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 14면 이하.

3) 교신의무를 이행하지 아니한 주의의무 위반

초단파 무선전화기(VHF) 채널 16은 해상교통의 안전을 위하여 항상 청취하여야 할 것이 요구되고, 더구나 조선의 어려움으로 충돌이나 좌초 등의 위험이 있는 때라면 위험을 인식한 해상교통관제센터나 주위의 선박들로부터 호출이 있을 것이 예상되므로 더욱 청취에 주의를 기울여야 할 것이고, 충돌의 위험이 있는 경우 해상교통관제센터나 위험관계에 있는 선박을 호출하여 이를 알리고 적절한 피항 협력동작을 강구할 필요가 있다고 할 것이며, 조선의 어려움이 있었다 하더라도 당직사관과 같이 조타실에서 근무하였기 때문에 당직사관과의 적시 적절한 업무 분담 내지 지시를 통하여 충분히 대산항무나 허베이 호의 호출에 응하거나 그들에게 항해상의 어려움을 알릴 수 있었다고 할 것이므로 교신의무를 이행하지 아니한 것이 불가피하다 볼 수 없다는 것이다.¹⁰⁾

4) 예인줄 파단과 관련한 주의의무 위반

예인선단이 피항을 시도하던 중 T-5호와 T-3호가 접근하였고 그 과정에서 T-3호의 선체와 T-5호의 예인줄이 접촉하여, 접촉된 부분의 예인줄이 그 충격으로 파단강도가 약해진 것은 그 자체로 피항로 설정이나 피항방법과 관련하여 조선상의 잘못으로 인한 것이라고 할 것이므로 이를 불가항력에 의한 것이라고는 볼 수 없다는 것이다.¹¹⁾

5) 조종제한등화를 하지 않은 주의의무 위반

우선 부산에 조종제한등화를 한 것으로 등화규정에 따른 의무를 이행하였다고 볼 수 있는지에 관하여 보건대, 해상교통안전법 제34조 제3항은 동력선이 진로로부터 이탈능력을 매우 제한받는 예인작업에 종사하고 있는 경우에는 같은 법 제31조 제1항에 규정한 등화에 더하여 조종제한등화를 하여야 하는 것으로 규정하고 있는바, 해상교통안전법 제31조 제1항이 동력선이 다른 선박을 끌고 있는 경우에 하여야 할 등화를 정하고 있음에 비추어 조종제한등화 역시 동력선인 예인선이 하여야 하는 것으로서, 비록 부산에 조종제한등화를 하였다 하더라도 등화규정을 위반한 잘못을 면할 수는 없다 할 것이다.

6) 직접 조선의무 위반

선장은 선박이 항구를 출입할 때 또는 선박이 좁은 수로를 지나갈 때, 그 밖에

10) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 15면 이하.

11) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 16면.



선박에 위험이 생길 염려가 있는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다(선원법 제9조). 선박에 위험이 생길 염려가 있는 경우라 함은 기상 및 해상의 조건, 다른 선박의 상황 등으로부터 위험의 염려가 있을 것을 말한다. 이 사건에서 2007. 12. 7. 00:30경부터는 예인선단이 그 이전과 같이 일정한 침로를 유지하지는 못하고 실제 항적인 진침로는 수시로 변동된 사실, 당직항해사인 조00은 2007. 12. 7. 03:00를 기해 서해중부 먼 바다에 풍랑주의보가 발효된다는 방송을 듣고 피고인 김00을 호출한 사실, 예인선들은 같은 날 03:00경부터 기상상태가 악화되어 조선에 어려움을 겪게 된 사실, 같은 날 04:45경 피항을 시도하였으나 05:30까지 동쪽으로 부선에 끌려 예인선단이 압류되어 피항에 실패한 사실, 위 피고인은 피항이 실패한 후에야 당직사관인 김**로부터 호출을 받고 선교에 올라온 사실이 인정되는바, 위 피고인이 선실로 내려간 2007. 12. 7. 02:00경에도 기상악화로 인하여 선박에 위험이 생길 염려가 있었다고 인정되고, 그렇지 않다 하더라도 당직사관에 대하여 철저하게 지시를 하지 못하여 피항에 실패하고서야 비로소 직접 조선하게 되었으므로 위 피고인은 직접 조선의무를 위반하였다고 할 것이다.¹²⁾

(2) 피고인 삼성중공업의 해양오염방지법위반

피고인 측은 예인선단의 출항결정 및 항해의 계속 여부는 선장들의 독자적인 판단에 따른 것으로 그 과정에 피고인 회사가 관여한 바 없고, 피고인 회사는 피고인 조00, 김00과 사이에 직접적인 사용자관계가 없으므로 피고인 회사를 양벌규정에 따라 처벌할 수 없다는 취지로 주장한다.

종업원 등의 행정법규 위반행위에 대하여 양벌규정으로 영업주의 책임을 묻는 것은 종업원 등에 대한 영업주의 선임감독상의 과실책임을 근거로 하는 것이며, 그 종업원은 영업주의 사업경영과정에 있어서 직접 또는 간접으로 영업주의 감독 통제 아래 그 사업에 종사하는 자를 일컫는 것이므로 영업주 스스로 고용한 자가 아니고 타인의 고용인으로서 타인으로부터 보수를 받고 있다 하더라도 객관적 외형상으로 영업주의 업무를 처리하고 영업주의 종업원을 통하여 간접적으로 감독 통제를 받는 자라면 위에 포함된다.¹³⁾

양벌규정의 법리에 의하여 피고인 조00, 김00이 피고인 회사와 직접적인 고용 관계에 있지 않다 하더라도 이들은 피고인 회사의 사업활동과정인 기중기선단의

12) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 18면.

13) 대판 2007.7.26. 선고. 2006도43376 판결 등 참조.

임대계약이행 업무에 종사하였는데 예인 항해도 그 업무에 포함되는 것이고, 이들은 또한 피고인 회사의 직원인 신00나 최00을 통하여 간접적으로 피고인 회사의 감독 통제를 받아 예인 항해를 수행하였다고 할 것이므로 결국 피고인 조00, 김00은 해양오염방지법 제77조에서 정한 피고인 회사의 ‘대리인·사용인, 기타 종업원’에 해당한다고 봄이 타당하다.

(3) 피고인 김**에 대한 해양오염방지법위반 및 업무상 과실

피고인은 예인선단의 선장으로서 예인항해를 총괄하는 사람으로, 항해기간 전체의 기상상태를 미리 면밀하게 파악하고, 기상악화 및 위험발생 여부를 신속히 확인한 후 관제소, 상대선박 및 선단의 각 선장들에게 전파하고 대책을 논의하여야 하며, 예인 능력이 제한되거나 상실되는지 여부를 항상 유의하여 항해하여야 하고, 경계의무를 충실히 이행하여 예상되는 위험요소들을 미리 파악함으로써 적절한 시점에 피항 또는 비상투묘 등 관련 조치를 선단의 선장들과 서로 논의하여야 하며, 긴급상황 발생시 부선에 설치된 정박 장비인 닻을 적절하게 사용하여 예인선단을 정지시킴으로써 충돌을 회피하여야 하는 주의의무가 있음에도 기상상태를 면밀하게 파악하지 아니하고, 예인능력이 제한 내지 상실되어 충돌의 위험이 발생하였음에도 적절한 시점에 피항 또는 비상투묘를 하지 아니하고, T-5호의 예인줄이 파단되어 충돌이 임박한 상황에서 파주력이 발생하도록 충분히 앵커채인을 신출하지 아니하였다는 것이다.

부선은 선박법에 정한 선박에는 포함되나 선원법 및 선박직원법의 적용을 받지 아니하고 기본적으로 무동력선으로서 예인선에 의하여 예인되어 갈 뿐 자력으로 항해를 할 수 없으므로 원칙적으로 부선의 선두에게 항해 중 위험을 예견하고 그 위험의 실현을 회피하여야 할 주의의무가 있다고 볼 수 없다.

피고인 김**는 출항과 관련하여 피고인 조00에게 기상정보를 제공하기는 하였으나 항로의 선택을 비롯한 예인계획을 세우거나 이를 협의하지는 아니한 점, 피고인 김**는 피고인 김00과는 출항과 관련하여 아무런 지시나 협의를 하지 아니한 점, 부선에는 항해사가 없어 항해당직체계를 설정할 수 없었고, 부선에 설치된 지 피에스(GPS)플로터는 상대 선박의 위치나 거리가 표시되지 아니하여 경계 용도로 사용할 수 없고 달리 육안 이외에 경계의 수단이 없었으며, 부선은 선미 예인 방식에 의하여 예인되고 있었으므로 선수에 위치한 운전실에서의 육안에 의한 경계는 충돌 위험의 예방이라는 경계의 목적에 비추어 큰 의미가 없는 점, 피고인 김**는 예인선들로부터 어떠한 호출이나 보고를 받고 운전실에 간 것은 아닌 점, 피고인 김**가 T-5호에 피항 의견을 제시하기는 하였으나 피항의 결정은 피고인



조00이 하였고, 피항 과정이나 피항 실패 후 부선의 허베이 호에 근접할 때까지 예인선으로부터 어떠한 보고를 받은 바 없으며 피고인 또한 어떠한 지시를 한 바도 없는 점, 피고인 김**가 항해에 개입한 것은 피항의 의견을 제시한 것 이외에는 모두 구체적인 충돌의 위험이 있는 상황에서 단지 충돌 위험을 막아달라는 요청을 한 것이 전부인 점, 부선의 인양 작업 특성상 피고인 김**가 항해와 무관하게 기상정보를 취득하여야 할 필요성이 있었던 점, 피고인 김**가 삼성에이(A)-1호 선원인 하00, 이00을 각 부선과 T-5호에 승선시키기는 하였으나 하00은 부선의 크레인을 운용하는 기사이고 항해와 별 상관이 없으며, 이00을 T-5호에 승선시킨 것은 T-5호의 기관당직자 부족에 따른 지원책이었던 점, 부선과 같은 규모의 한진호 기중기선단의 경우에도 항해시에는 주 예인선의 선장이 권한과 책임을 부담하는 형태로 운영되고 있는 점 등에 비추어 볼 때 피고인이 항해시 예인선단을 총괄하여 항해를 지휘할 지위에 있다거나 실제로 항해를 지휘한 것으로 인정되지 아니하고, 선내안전운항수칙의 기재만으로는 피고인이 예인 항해를 지휘할 지위에 있다고 인정하기에 부족하므로 피고인 김**에게 항해 중 충돌의 위험을 예견하고 충돌을 회피하여야 할 업무상 주의의무가 있다고 볼 수 없다.¹⁴⁾ 따라서 피고인 김**는 무죄이다.

(4) 피고인 차00 및 피고인 체0에 대한 각 해양오염방지법위반과 업무상 과실 및 피고인 허베이 선박 주식회사에 대한 해양오염방지법위반

1) 정박선에 부과되는 통상의 주의의무

가. 경계의무

경계는 모든 선박에서 계속되어야 하는 것이므로 정박선의 경우 자선이나 근접 정박선의 주요 여부가 주된 관심이라 하더라도 경계를 통하여 접근하는 선박의 존재를 확인하고 그 선박과 사이에 충돌의 위험이 있는지를 판단하여야 할 의무가 면제된다고 할 수 없고, 시각, 청각 및 당시의 상황에 적합한 이용할 수 있는 모든 수단에 의하여 적절한 경계를 행할 의무가 있다.¹⁵⁾

나. 충돌회피의무

원칙적으로 정박선의 경우 조종능력이 없다고 할 것이므로 모든 항행선은 정박선을 피하여야 할 의무가 있다. 그러나 정박선의 경우에도 상대선박이 피항의무

14) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 29면 이하.

15) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 37면.

에 위반하여 구체적인 충돌의 위험이 있는 경우에는 충돌회피를 위한 동작을 할 의무가 있다.

2) 정박지의 특성에 따른 주의의무 가중 여부

정박선이 선박의 통항이 빈번한 지역에 정박한 경우 주의의무가 강화되는 것인 지에 관하여 보건대, 선박의 통항이 빈번하다 하여 당해 정박지가 정당하지 못한 정박지라고 할 수는 없다.

선박의 통항이 빈번한 지역에 정박한 정박선의 입장에서 경계의 대상 선박이 늘어나 경계의 필요성이 높아질 수는 있으나 그렇다 하여 경계과정에서 충돌 위험의 존부를 판단하는 기준을 완화할 것이 요구되거나 통상의 정박선보다 조기에 더욱 적극적인 충돌회피를 위한 동작을 할 의무가 있다고는 볼 수 없다는 것이다.¹⁶⁾

3) 단일선체 유조선의 경우 주의의무 가중 여부

단일선체 유조선이 충돌 사고가 발생한 경우 기름 유출 가능성이 이중선체 유조선의 경우에 비하여 높다 하더라도 단일선체 유조선이라고 하여 충돌의 위험을 증가시키는 것은 아니라고 할 것이므로 정박지에서 단일선체 유조선의 운항이 허용되었고, 단일선체 유조선에 대하여 경계나 충돌회피에 관하여 가중된 의무를 부과하는 규정이 없는 이상 통상의 정박선의 경우에 비하여 조기에 적극적인 충돌회피 동작을 취하여야 할 주의의무가 있다고 보기는 어렵다는 것이다.¹⁷⁾

4) 조종능력 제한 내지 상실 선박이 접근하는 경우

조종능력이 제한된 선박이 접근하는 경우 정박선이 더 조종능력이 없으므로 통상의 경우와 달리 볼 것은 아니고, 조종능력이 상실된 선박이 접근하는 경우 경계를 통하여 조종능력 상실 사실을 알 수 있었다면 알 수 있었던 그 시점부터는 정박선도 조종능력을 상실한 선박이 피항할 것을 기대할 수 없으므로 충돌회피 동작을 취할 의무가 있다.

따라서 당직사관인 피고인 체0은 충실한 경계를 통하여 충돌 위험을 판단하여야 하고, 위험이 있는 경우 즉각 선장인 피고인 차00을 호출하여야 하며, 피고인 차00은 정박시 기관을 준비상태에 두어야 하고 당직사관의 호출을 받고 선교에 올라서는 접근하는 선박이 피항의무를 부담하는 경우라면 그 선박이 피항하지 아

16) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 37면.

17) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 37면 이하.



니하여 구체적 충돌의 위험이 발생한 경우 가능한 충돌회피 동작을 취하고, 접근하는 선박이 조종능력이 제한된 선박이라면 기다리지 아니하고 적절한 충돌회피 동작을 취할 의무가 있다.

5) 피고인 체0의 경계의무 위반 여부

피고인 체0은 예인선단이 2007. 12. 7. 04:45경 허베이 호로부터 약 1.8마일 정도 떨어진 거리에 위치한 사실, 그 무렵을 전후하여 예인선단의 존재와 부선이 대형구조물이라는 것을 확인한 사실, 그러나 피고인 체0은 예인선의 동화가 흥등인 현등인 상태이고 예인선에 조종제한등화가 없어 예인선단이 정상적으로 허베이 호의 전방 오른쪽에서 왼쪽으로 이동하고 있다고 생각하고 허베이 호에 설치된 알파(ARPA)레이더의 타겟팅 등 기능을 적절하게 활용하지 않은 채 계속적인 경계를 하지도 아니한 사실, 그러다 같은 날 06:00경 최근접거리를 1마일, 최근접거리시간을 12분으로 설정되어 있던 알람이 울리고서야 비로소 예인선단이 허베이 호를 향하여 1마일 정도의 거리에서 최근접거리가 0.3마일 정도인 채로 접근하고 있음을 인식하고 선장인 피고인 차00을 호출한 사실이 인정되는바, 피고인 체0은 알파레이더를 제대로 활용하지 아니하고 육안을 통한 지속적인 경계를 하지 아니하여 경계의무를 소홀히 하였다고 할 것이다.

만일 피고인 체0은 경계의무를 충실히 수행하였다면 부선이 예인선을 끌고 동쪽으로 압류되는 것을 확인하고 예인선단이 조종능력을 상실하였다는 사실을 알 수 있었을 것이나 예인선단이 동쪽으로 압류되던 때에는 허베이 호로부터 1마일 이상의 거리를 두고 서쪽에서 동쪽으로 진행하고 있었고 예인선단이 허베이 호로 접근하는 상태가 아니었으므로 예인선단의 조종능력이 상실되었다 하더라도 허베이 호와 충돌의 위험이 있다고 볼 수는 없어 그 무렵까지는 경계의 소홀로 충돌 위험의 판정이 지연되었다고 볼 수 없다. 그러나 피고인 체0이 경계의무를 충실히 하여 조종능력이 상실된 예인선단을 발견하였다면 그 진행방향이 바뀌어 언제든 허베이 호와 충돌 위험이 발생할 수 있었으므로 상대선의 항적을 확인할 수 있는 알파레이더의 패스트 포스트 기능을 사용하는 등 하여 예인선단의 항적을 관측하였어야 할 것이고, 그러한 경우 2007. 12. 7. 05:50경에는 예인선단이 허베이 호와 충돌할 위험이 있다고 판정될 수 있으므로, 그 즉시 선장을 호출하였다면 피고인 차00이 충돌회피를 위하여 앵커의 신출이 아닌 다른 동작을 취할 수도 있었을 것이다.

피고인 체0이 피고인 차00을 호출하고 1, 2분 내인 06:06경 피고인 차00이 선교에 올라온 사실, 피고인 차00은 기관 및 앵커작업 준비를 지시하였고 06:17경 모든 준비가 마쳐진 사실이 인정되고, 피고인 차00이 호출을 받은 때로부터 기관 및

앵커작업의 준비가 완료될 때까지 지체된 사정은 없었다.

그렇다면 피고인 체0이 경계의무를 충실히 하여 05:50경 충돌의 위험이 있음을 판단하고 피고인 차00을 즉시 호출하였다고 하더라도 그 때로부터 12-13분이 지나야 기관 및 앵커작업 준비가 완료되었을 것이다. 그러나 05:50경부터 12-13분이 지난 06:02-03 무렵 삼성에이(A)-1호를 기준으로 한 최근접거리는 0.26마일, 최근접거리시간은 19.9분, 거리는 0.85마일, 속도는 2.5노트 정도였던 사실, 당시 허베이 호는 갑판상 9절의 앵커체인을 신출하여 정박하고 있었고 허베이 호의 경우 1절의 앵커체인을 양묘하는 데 3분 가량이 걸리는 사실, 05:50경부터 06:02-03까지 예인선단은 허베이 호의 선수 쪽으로 향하여 남쪽으로 이동하고 있었던 사실이 인정되는바, 허베이 호의 양묘시간과 선수를 돌려 침로를 변경하는 데 걸리는 시간 및 변경시까지의 진행거리를 고려하면 전진하여 양묘하고 이동하는 방법의 충돌회피 동작을 취하는 것은 가능하지 않은 것으로 보인다.

그렇다면 피고인 체0의 경계의무 위반으로 인하여 피고인 차00이 충돌회피를 위하여 행한 앵커체인의 신출 이외에 다른 충돌회피 동작을 취할 수 있었다고 할 수 없다. 피고인 차00이 행한 충돌회피 동작으로 충돌의 위험이 감소되었다가 T-5호의 예인줄 파단이라는 예상하기 어려운 사태가 발생하여 급격한 충돌 상황이 야기되어 충돌에 이른 것이므로 체0의 경계의무 위반행위로 충돌사고가 발생한 것으로 볼 수 없다는 것이다.¹⁸⁾

6) 피고인 차00의 기관준비상태 유지의무 위반 등

차폐되지 아니한 정박지에 정박한 경우 기관을 준비상태로 유지하여야 할 의무가 있고, 준비상태로 유지한다 함은 선교의 지시에 따라 지체됨이 없이 선교에서 기관을 즉각 가동할 수 있는 상태로 될 수 있도록 준비되어 있는 정도를 뜻한다. 법원은 증인 김영모의 법정진술에 따라 기관을 준비상태에 두지 아니하고 정지한 경우 기관 작동시까지 통상 30-40분이 소요되는 사실을 인정하여 피고인 차00의 정박 후 기관을 정지한 잘못이 없다고 판단하였다.

정박선에게 항행선과의 충돌을 회피하기 위하여 앵커를 버리고 이동하여야 할 주의의무가 있다고 볼 수는 없다. 다만 항행선이 조종능력을 상실하였거나 피항의무를 이행할 수 없음이 명백한 경우에는 기관의 사용이 가능하였다면 기관을 적절하게 운용하여 충돌을 피하여야 할 주의의무는 인정되나, 예인줄의 파단은 예견하기 어려운 돌발적인 상황이었다는 점, 부선은 종전보다 빠른 속도로 허베

18) 대전지방법원 서산지원, 앞의 판결, 판결문, 39면 이하.



이 호에 접근하였으며 그 거리가 약 0.39마일이었다는 점에서 피고인 차00이 급박한 충돌 위험을 회피하기 위하여 전속후진기관을 사용하는 대신 실패로 귀결된 비터엔드 핀을 제거하려 한 것을 잘못이라 할 수 없고, 예인줄이 파단된 것을 인식할 수 있었던 때로부터 충돌한 때까지 동안 전속후진기관을 사용하면 주묘가 되고 그를 통하여 충돌을 막을 수 있었다고 단정할 수 없으므로 피고인 차00에게 충돌회피의무를 이행하지 아니한 과실이 있다고 할 수 없다.

7) 소결

법원은 “피고인 차00, 체0의 업무상 과실로 충돌사고가 발생하였다거나 과실로 기름이 해양에 배출되었다고 볼 수 없다”고 판시하였다. 따라서 피고인 차00, 체0의 과실을 전제로 한 피고인 허베이 선박 주식회사의 양벌책임도 인정되지 아니한다는 것이다. 그러나 허베이 호 측의 충돌로 인한 기름유출에 적절하게 대응하였다면 유출량을 상당히 줄여 유로오염피해를 줄일 수 있음에도 불구하고 주의의무를 다하지 않았다. 그러므로 허베이 선박 주식회사에 대해서도 양벌책임을 인정하는 것이 타당할 것이다.

Ⅲ. 태안기름유출사고에 대한 항소심법원 판결의 쟁점

1. 항소이유의 요지

(1) 검사의 항소이유

1) 사실오인 및 법리오해(무죄부분에 대하여)

가. 피고인 김00에 대한 부분

피고인 삼성중공업에서 작성한 ‘선내안전운항수칙’에 의하면 피고인 김00은 이 사건 예인선단의 실질적인 책임자이고, 원심은 피항에 실패한 2007. 12. 7. 04:40경 이후에는 비상투묘를 준비하여 실시할 주의의무가 있었음을 인정하면서도 정작 그 비상투묘 조치를 취할 수 있는 1호(3000t급 해상크레인을 적재한 총톤수 11,828톤의 부선)의 선장에게 항해를 지휘할 지위가 없다고 판단한 것은 모순이라는 것이다. 부선에 설치되어 있는 초단파 무선전화기(VHF) 및 무전기, 지피에스(GPS) 플로터 등을 사용하고 육안 견시를 제대로 하였다면 충분히 사고의 위험성을 예측하고 조치를 취할 수 있었으므로 피고인 김00에게 항해 지휘 및 사고 회피에 대한 주의의무가 있다는 것이다.

또한 적시에 비상조치를 취하지 아니한 선행과실이 있는 이상 사고회피를 위한

최선의 조치를 취하여야 하므로 미리 해저저질과 수심을 파악하여 과주력이 미칠 수 있는 정도의 앵커를 신출하여야 함에도 불구하고, 아무런 사전준비를 하지 아니한 상태에서 예인줄이 끊어진 후 자유낙하 방식으로 5.5절이라는 불충분한 길이의 앵커를 신출하고 말았으니 이는 명백한 비상조치의 소홀이다.

그럼에도 원심은 피고인 김00이 예인항해를 지휘할 지위에 있지 아니하고 충돌을 회피하여야 할 주의의무를 위반한 것이라고 볼 수 없다는 이유로 피고인 김00에게 무죄를 선고하였으니, 원심판결에는 사실오인 또는 법리오해로 인하여 판결 결과에 영향을 미친 위법이 있다고 판단하였다.

나. 피고인 조00의 선원법위반에 대한 부분

“피고인 조00이 충돌 사고 이전에는 유조선 허베이 호와 교신하지 않았으면서도 2007. 12. 7. 05:52경 허베이 호와 교신한 것으로 항해일지를 거짓으로 기재하였다”는 공소사실에 대하여, 원심은 상피고인 김00의 원심 법정에서의 진술 및 대검찰청의 음성감정결과에 따르면 피고인 조00이 2007. 12. 7. 06:30경 허베이 호와 “기관사용을 준비하고 양묘해 달라”는 내용으로 교신한 사실이 인정되고, 항해일지에 기재된 시간과 실제 교신 시간에 큰 차이가 없어 피고인 조00에게 고의를 인정하기 어렵다는 취지로 무죄를 선고하였다.

그러나 대검찰청의 음성감정결과는 피고인 조00의 목소리와 대산지방해양수산청 해상교통관제센터(이하 ‘대산 VTS’ 라고 한다)에 녹취된 목소리 사이의 동일성이 인정되지 않는다는 것이고, 항해 중 상호 교신을 할 경우 선명을 먼저 알린 후 하여야 하는데 피고인 조00이 선명을 밝힌 바 없으며, 피고인 조00의 진술이 상피고인 김00과 대화를 나눈 후에 반복되고 있는 점 등에 비추어보면, 피고인 조00의 항해일지 거짓 기재에 대한 고의가 인정됨에도 피고인 조00이 허베이호 측과 교신을 한 사실을 인정하더라도 항해일지 거짓 기재에 대한 고의를 부인한 원심판결에는 사실을 오인하여 판결 결과에 영향을 미친 위법이 있다고 판단하였다.¹⁹⁾

다. 피고인 차00, 제0, 허베이 선박 주식회사에 대한 부분

(가) 허베이 호의 주의의무의 정도

허베이 호에게는 정박장소의 특수성 및 원유를 만재한 단일선체의 유조선이라는 특수성이 있으므로 그에 상응하는 고도의 주의의무가 부과된다고 봄이 상당함에도 원심은 사실 또는 법리를 오해하여 허베이 호의 주의의무 정도가 통상의 정박선과 차이가 없다고 판단한 잘못이 있다.

19) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 13면.



(나) 예인선단과의 충돌위험 시점

양 선박이 충돌한 경우 선원들의 과실 유무를 논함에 있어 선결문제로 판단되어야 할 사항임에도 원심은 이에 대하여 명시적인 판단을 하지 않았다. 가령 원심이 2007. 12. 7. 05:50경 허베이 호와 예인선단이 충돌할 위험이 있는 상황이라고 판단한 것으로 해석한다 하더라도, 이는 허베이 호가 원유 약 302,640㎏를 적재한 146,868톤급 대형 유조선이고, 정박 당시 내려준 닻줄 9절을 감아올리기 위하여 기관준비를 포함하여 최소한 40분의 시간이 소요되는 상황에서 1마일의 거리를 두고 예인선단이 정확히 허베이 호 쪽을 향하여 남쪽으로 접근하는 시점에서야 비로소 충돌위험상황이라고 판단하는 것으로서, 이는 충돌방지를 위한 적극적 조치의무를 부과한 국제규칙 등 제 규정의 취지를 몰각하는 것이다. 예항능력을 상실한 예인선단이 언제라도 진행방향을 바꾸어 허베이 호 쪽으로 남하할 수 있는 상황이었고, 충돌위험 회피를 위해서는 양묘하여 이동하는 것이 가장 효과적인 조치라는 점을 감안하면 적어도 예인선단이 예항능력을 상실한 04:45경부터 충돌위험 상황에 있었고, 이를 기초로 피고인들에 대한 과실유무를 판단했어야 함에도 불구하고 원심은 이를 그르친 잘못이 있다.

(다) 인과관계에 대하여

원심은 이 사건 충돌사고의 직접적 원인은 예인줄 파단이라는 예상하지 못한 결과에 의하여 발생하였으므로 피고인 체0과 피고인 차00의 과실과 충돌이라는 결과 사이에 인과관계가 단절되었다는 취지로 판단한 것으로 보인다. 그러나 피고인 체0이 경계의무를 소홀히 한 과실로 선장인 피고인 차00을 뒤늦게 호출하였고, 충돌위험이 임박한 상황에 선교에 올라 온 피고인 차00이 단순히 예인선단이 근접하여 통과할 것으로 판단한 나머지 충돌방지를 위한 아무런 효과없는 조치를 취함으로써 충돌위험이 해소되지 못하고 오히려 충돌위험이 증가된 상황에서 예인선단이 교신, 비상투묘 등 필요한 조치를 취하지 않은 채 충돌 직전의 상황에서 대각도 변침을 하면서 무리하게 기관출력을 상승시켜 예인줄 파단이라는 결과가 발생하여 결국 충돌위험이 실현된 것이어서, 충돌결과발생과 피고인 체0, 차00의 과실은 상호밀접하게 연관되어 있으므로 다른 일방의 과실인 예인줄 파단으로 인하여 인과관계가 존재한다는 것이다.

(라) 피고인 차00에 대한 공소사실에 관한 판단유탈

원심은 피고인 차00에 대하여 기소된 과실 내용 중 선원에 대한 교육·관리의 무 위반, 충돌위험상황에 대한 판단 잘못 및 그에 따른 적극적 충돌회피 의무불이행, 상대선박과 지속적 교신의무 위반에 대한 판단을 유탈하였고, 충돌을 피하기

위하여 피고인 차00이 취했어야 할 조치 중 전속후진 또는 앵커를 일부 들어 올린 상태에서 앵커를 끌며 이동하거나, 앵커를 분리하여 현장에서 이탈하는 조치는 피고인 차00이 선교에 올라와 허베이 호의 지휘권을 인수한 즉시 취했어야 할 조치로 기소하였음에도 원심은 위와 같은 조치를 예인줄이 파단된 이후에 한정하여 판단함으로써 공소사실에 대한 판단을 유탈하였다.

(마) 기관준비상태에 있었는지 여부

선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 이하 'STCW 협약'이라 한다) 제8장 제3-1편 제51항 제7호에 의하면 차폐되지 않은 곳에 정박한 선박은 항상 통항하는 선박 등과의 충돌 위험에 노출되어 있기 때문에 위험상황을 벗어날 수 있도록 기관을 즉시 사용할 수 있는 상태가 되도록 기관을 유지하여야 한다. 기관준비상태란 단순히 기관에 시동이 걸리는 상태를 의미하는 것이 아니라 충돌위험 상황시 선박에 충분한 동력이 전달될 수 있는 상태를 의미하는 것이다. 피고인 차00은 2007. 12. 6. 19:44경 허베이 호의 주기관을 정지시킨 후 기관장에게 주기관을 선교에서 기관실로 1시간 전에 통보하면 정상적인 기관 가동이 가능한 상태(one-hour notice)로 할 것을 지시하였고, 그 후 기관실에서 20:00경 주기관의 3번 실린더에 설치된 이그조스트 밸브(Exhaust Valve)에 대한 교체작업을 실시하였다. 이 사건 충돌발생 직전인 2007. 12. 7. 06:56경부터 07:01경까지 두 차례에 걸쳐 3번 실린더의 냉각수 과열로 메인엔진이 오토 슬로우 다운되어 지속적인 반속후진기관 또는 전속후진기관을 가동할 수 없고, 극미속후진과 정지를 단속적으로 반복할 수밖에 없었다. 이와 같은 사실에 비추어 보면 당시 기관이 STCW 협약에 정한 기관준비상태라고 볼 수는 없었다. 그럼에도 원심은 사실을 오인하여 당시 허베이 호가 기관준비상태에 있었다고 인정한 잘못이 있다.

(바) 앵커신출로 인하여 충돌위험이 감소하였는지 여부

허베이 호는 06:17경부터 06:57경까지 극미속후진기관 및 정지를 단속적으로 사용하면서 앵커체인을 3.5절에서 4절 가량을 추가로 풀어주며 앵커체인의 길이인 100여 미터 정도를 뒤로 후진하였는데, 당시 강한 남서조류의 영향으로 허베이 호가 남서방향으로 이동하게 되어 결국 예인선단이 진행하려는 방향을 쫓아가는 결과를 초래하게 되었고, 그 결과 예인선단은 충돌을 피하기 위해 허베이 호와의 거리를 넓히기 위해 대각도로 침로를 변경하면서 급격히 출력을 상승시키는 조치를 취하게 되었다. 그 과정에서 예인줄에 과도한 동적하중이 작용하여 예인줄이



파단되어 이 사건충돌 사고가 발생하게 된 원인을 제공하게 된 것인바, 위와 같은 허베이 호의 앵커신출의 내용 및 그 결과를 종합하면 피고인 차00이 한 앵커신출 조치는 충돌위험을 감소시킨 것이 아니라 오히려 위험을 증가시킨 것에 불과함에도 불구하고, 원심은 사실을 오인하여 피고인 차00이 앵커 4절을 신출하며 후진한 것이 충돌 위험을 감소시킨 것으로 판단하였다.

(사) 예인줄 파단 후 전속후진기관 사용으로 충돌을 피할 수 있었는지 여부

피고인 차00이 반속후진기관 내지 전속후진기관을 지속적으로 사용하였다면 주요 내지 앵커줄이 절단되어 충돌을 피할 수 있었다는 점이 인정됨에도 불구하고, 원심은 사실을 오인하여 피고인 차00이 예인줄이 파단된 것을 인식할 수 있었던 때로부터 충돌한 때까지 동안 전속후진기관을 사용하면 주요가 되고, 그를 통하여 충돌을 막을 수 있었다고 단정할 수 없으므로 피고인 차00에게 과실이 없다고 판단하였다.

2) 양형부당(피고인 김**에 대하여)

피고인 김**는 사고 위험이 이미 발생한 05:30경에야 조타실에 오는 등 직접 조선의무를 위반하였고, 예인줄 절단 후에도 기관 출력을 최대한으로 높이지 않는 등 사고발생을 방지하기 위한 적절한 조치를 취하지 아니한 과실이 있고, 위 피고인의 과실과 이 사건 사고와는 직접적인 관련성이 있고, 주의의무 위반의 정도도 중하므로 피고인 김**가 부예인선 선장이라는 이유만으로 피고인 김**에게 불과 징역 1년만을 선고한 원심의 형량은 너무 가벼워서 부당하다.

(2) 피고인 조00, 김00, 삼성중공업의 항소이유

1) 사실오인 및 법리오해

가. 해양오염방지법상의 책임 유무

해양오염에 관한 책임은 전적으로 허베이 호 측에 있거나 공동과실이 인정된다 하더라도 허베이 호 측의 과실이 더 큼에도 불구하고, 원심은 이 사건을 업무상과실선박과피의 측면에서만 심리하였을 뿐, 예인선단 측의 해양오염에 대한 예견가능성을 전혀 심리·판단하지 아니하고 해양오염의 책임을 물은 위법이 있고, 당시 기상 상황이나 정박지의 특성상 허베이 호의 주의의무가 더 높아짐에도 불구하고, 이에 관한 심리·판단을 전혀 하지 아니하거나 주의의무가 높아지지 않는다고 판단하였는데 이는 해양오염방지법상의 과실에 관한 법리오해, 심리미진, 이유모순, 판단유탈의 위법을 범한 것이다.

나. 허베이 호 측의 예인줄 파단에 대한 예견가능성과 충돌에 대한 결과회피가능성에 관하여

원심 법원의 예인줄 감정결과에 의하면, 예인줄 자체는 규격에 맞아 하자가 없고, 예인줄 파단은 동적하중 등 외부의 요인에 의한 것인바, 예인줄에 의하여 연결된 예인선단이 황천 하의 항해에서 어려움을 겪은 것은 비단 예인선단뿐만 아니라 허베이 호에도 알려진 사실이므로 예인줄 파단에 대한 예견가능성은 예인선단과 허베이 호가 같은 기준에 의하여 판단되어야 할 것임에도 불구하고, 원심은 예인줄의 파단과 관련하여 예인선단에 대하여는 예견가능성이 있다는 취지로 판단하면서 허베이 호에 대하여는 이를 예견할 수 없었다고 판단함으로써 예견가능성에 대한 사실오인, 법리오해, 이유모순의 위법을 범하였다.

또한 원심은 예인선단이 충돌의 위험이 보다 임박하기 이전에 비상투묘를 하지 아니한 점을 과실로 인정하였는데, 예인선단에 적용한 기준을 허베이 호에도 그대로 적용한다면 허베이 호의 과실을 인정하고 남음이 있음에도 원심이 허베이 호의 과실을 인정하지 않은 것은 이유모순의 위법을 범한 것이고, T-3호의 출력 650RPM은 사실상 최대의 출력이며 그 이상의 출력은 황천상태에서는 오히려 엔진고장을 일으켜 더 바람직하지 못한 결과를 일으킬 위험이 있다는 점, 실제로 최대출력을 사용하였더라면 사고의 발생을 방지할 수 있었을 것인지 여부에 대한 심리를 하지 않고 피고인 김**의 과실을 인정하는 사실오인의 위법을 저질렀다.

다. 예인선단의 과실과 해양오염 사이의 인과관계

부선과 허베이 호가 충돌하여 허베이 호의 좌현 1, 3, 5번 오일 탱크에 파공이 난 것에 관하여 예인선단과 허베이 호의 공동과실이 인정된다 하더라도, 해양오염이 확대된 것은 오일탱크에 공기의 유입을 차단하여야 함에도 오히려 불활성 가스를 주입하고, 다른 오일탱크의 빈 공간으로 기름을 이송하고, 선체를 기울여 기름의 유출을 방지하여야 함에도 이를 게을리한 허베이 호의 과실에 의한 것임에도 불구하고, 원심은 이에 관한 판단을 전혀 하지 아니하고, 해양오염 전부에 대하여 예인선단의 과실만을 인정하였으니 원심판결에는 판단유탈, 인과관계에 관한 법리오해의 위법이 있다.

라. 피고인 조00의 변호인 법무법인 새날로의 사실오인 주장

● 피고인 조00은 출항, 항해 계속, 대피 및 피항 등 예인선단의 구체적 운행에 있어 선단장인 상피고인 김00의 지시와 감독에 따랐으며, 비상투묘에 대한 판단도 상피고인 김00의 지시에 따를 수밖에 없었고, 피항을 결정하였다가 피항이 여의치 아니하자 2007. 12. 7. 05:30경 당초 예정항로 방향으로 항해를 계속 시도한 것도 상피고인 김00의 지시에 의한 것이고, 초단파 무선전화기(VHF)를 이용하여



관제소 및 허베이 호 측에 예인능력 상실 여부를 알리고 충돌을 피하기 위한 교신 시도를 할 책임도 상피고인 김00에게 있음에도 불구하고, 원심은 피고인 조00에게 이 사건 충돌 사고의 전적인 책임을 묻고, 상피고인 김00에게 책임이 없다는 이유로 무죄를 선고하였으니, 원심판결에는 사실을 오인하여 판결결과에 영향을 미친 위법이 있다.

- 가사 피고인 조00에게 책임이 있다 하더라도 사고 장소인 서해중부 앞바다에는 사고 무렵인 2007. 12. 7. 07:00에서야 비로소 풍랑주의보가 발표됨과 동시에 발효될 정도로 기상이변에 가까운 급격한 기상변화가 있었으므로 계속 항해를 하거나 비상투묘를 하지 않은 것을 잘못이라 할 수 없으므로 피고인 조00이 비상투묘를 하지 아니하였다 하여 비난할 수 없다.

또한 당시 기상상황, 예인선 선교에서의 소음, 대산 VTS 및 허베이 호 측의 호출 횡수나 음성의 크기, VHF 자체의 혼선과 잡음이 심한 점, 당시 피항이나 태안 반도 쪽의 정박선과의 충돌 위험을 막기 위하여 사투를 벌이던 상황을 감안하면 피고인 조00이 교신의무를 이행하지 아니하였다고 하여 비난할 수 없으며, 더욱이 교신의무 불이행과 이 사건 사고 발생 사이에는 인과관계가 없다.

- T-3호와 부선이 강한 바람과 높은 파도로 인하여 피침을 겪으면서 T-5호의 예인줄에 강한 동적하중이 걸려 예인줄이 끊어진 것으로서 이는 나쁜 기상 상황에서 예인선단을 조선하기 위해 최선을 다하는 과정에서 불가항력적으로 발생한 것이다.

- 부선 및 T-3호에서 조종제한등화를 하였으므로 조종제한등화 표시의무를 위반하지 않았으며, 부선과 T-3호에 등화가 되어 있었으므로 T-5호에 조종제한등화를 하지 아니한 것과 이 사건 사고 사이에는 인과관계가 없다.

- 피고인 조00이 허베이 호와 교신을 한 것은 사실이며, 단지 그 시간에 관하여 착오를 일으킨 것에 불과함에도, 원심은 사실을 오인하여 피고인 조00의 선원법 위반의 점에 관하여 유죄를 인정하였으니 위법하다.

마. 피고인 조00의 변호인 법무법인 새날로의 법리오해 주장

피고인 조00이 악천후 속에서 계속 항해함으로써 이 사건 충돌 사고가 발생하였다 하더라도 이는 예인선단과 선원들의 안전 및 또 다른 사고를 방지하기 위한 최선의 조치로서 긴급피난에 해당하여 위법성이 없다.

또한 피고인 조00은 출항, 항해계속, 피항, 투묘 등의 행위에 대하여 상피고인 김00의 지시에 따를 수밖에 없었으므로 피고인 조00의 행위에는 기대가능성이 없다.

2) 양형부당

이 사건 충돌사고가 일어나게 된 제반사정, 피고인 조00은 초범인 점 등에 비추

어 보면 피고인 조00, 김00, 삼성중공업에 대한 원심의 형량은 너무 무거워서 부당하다.

2. 판결요지

대전지방법원은 원심판결 중 피고인 삼성중공업에 대한 부분 및 소송비용부담에 대한 부분을 제외한 나머지 부분을 파기하였다. 충남 태안 앞바다에서 발생한 기름유출 사고와 관련해 1심에서 무죄가 선고됐던 허베이 호 선장과 항해사에 대해 항소심에서 유죄가 선고됐다.

대전지법은 허베이 호 선장 피고인 차00에 대해 금고 1년 6월과 벌금 2,000만원, 당직항해사 피고인 체0에 대해 금고 8월 및 벌금 1,000만 원을 선고하고 법정구속했다. 또 유조선사인 허베이 호 선박에 대해서는 벌금 3,000만 원이 선고됐다.

법원의 이 같은 판결은 사고 당시 유조선 선장이 닻을 끌면서 전속 또는 반속 후진해 충돌을 회피할 수 있었음에도 소극적인 자세로 일관했고, 엔진이 제대로 출력을 낼 수 있는 상태로 만들지 아니한 점을 유죄로 인정했다.

또한 법원은 당시 유조선 항해사가 당직근무 중 경계의무를 제대로 하지 않았고 유조선이 초기 방제조치를 적절히 하지 않았음을 지적했다. 법원은 삼성중공업 해상크레인 바지선 선장 김00에 대해 징역 1년 6월, 예인선장 조00에 대해서는 징역 2년 6월과 벌금 200만 원, 또 다른 선장인 김**에 대해서는 징역 8월을 각각 선고했다. 반면 삼성중공업의 항소는 기각했다.

법원은 판결문에서 “유조선 선장 등이 사고 직후 폭발위험이 있다며 원유탱크에 가스를 주입했는데 이 같은 조치는 오히려 역효과가 발생, 기름유출량이 증가했다”며 “충돌 후 바로 기름 이송조치를 취한 것이 아닌 3시간 30분 뒤에서야 조치를 취하는 등 기름유출 방지에 소홀한 측면이 인정된다”고 유조선 측의 과실을 인정했다.

법원은 이어 “이번 사고는 서해안 200여 km를 기름으로 물들인 큰 사건으로 인근 주민의 물적·정신적 피해와 환경피해를 수치로 환산하면 천문학적인 숫자에 달한다”며 “충돌원인 면에서는 주예인선 선장 조00, 해양오염 과실 면에서는 유조선 선장의 잘못이 가장 크다”고 밝혔다.

3. 판결의 주요쟁점

(1) 피고인 김00에 대한 부분

1) 항해지휘 및 사고회피에 대한 주의의무가 있는지 여부

부선은 선박법에 정한 선박에는 포함되나 선원법 및 선박직원법의 적용을 받지



아니하고 기본적으로 무동력선으로서 예인선에 의하여 예인되어 갈 뿐 자력으로 항해를 할 수는 없으므로 원칙적으로 부선의 선두에게 항해 중 위험을 예견하고 그 위험의 실현을 회피하여야 할 주의의무가 있다고 볼 수는 없다.

그러나 피고인 김00이 예인항해시 단순히 부선의 선두의 지위에만 머무르지 아니하고 사실상 예인항해를 지휘하는 지위에 있거나 주예인선 선장인 피고인 조00에게 항해에 대하여 조력을 하고 피고인 조00의 운항부주의에 대하여 시정을 요구할 수 있는 위치에 있다고 볼 수 있는 경우에는 단순히 부선 선두의 지위에 한정되지 아니하고 항해상의 주의의무를 부담한다는 것이다.²⁰⁾

또한 피고인 김00의 선단 내에서의 지위에 비추어 볼 때 그 주의의무의 정도는, 부예인선 선장으로서 주예인선 선장인 피고인 조00의 지시에 따르고 안전 항해에 관한 조력 의무만을 질 뿐 항해에 관한 아무런 결정 권한이 없는 피고인 김**의 경우보다 더 높다는 것이다.

2) 비상투묘에 대한 과실 여부

피고인 김00이 피고인 조00과 협의하거나, 협의가 이루어지지 않는 경우 독자적인 판단에 의하여 비상투묘를 할 수 있는 지위에 있음에도 불구하고, 예인선단이 05:30경 북쪽으로 피항에 실패하였고, 기상 상황이 좋지 않아 계속 항해를 하는 것이 어려운 상황이었음에도 비상투묘를 하지 아니하고 원래 항로로 복귀하기로 결정한 것은 사고를 미연에 회피하여야 할 주의의무를 위반하였다고 한다.

또한 피고인 김00에게 예인줄이 끊어진 직후인 06:52경 비상투묘를 하지 못한 데 대한 과실이 있는지 여부에 관련하여, 피고인 김00은 06:54경 피고인 조00로부터 T-5호의 예인줄이 끊어졌다는 연락을 받고 갑판장 이00에게 투묘 준비를 할 것을 지시하여 07:00경 투묘가 시작되었고, 최초 충돌시인 07:06경 닻줄이 6절 정도 풀어져 있었던 사실, 닻줄 6절 정도 내리는데 2-3분 정도 걸리는 사실이 인정되고, T-3호의 예항력은 그대로 살아 있었던 점을 감안하면 피고인 김00이 예인줄이 끊어진 이후에도 GPS 플로터와 해도로 당시 해저의 수심과 저질을 정확히 파악하고 닻줄을 더 내릴 것을 지시하였다면 충돌 전에 파주력이 발생하여 사고를 피하거나 적어도 허베이 호 화물탱크의 파공의 수나 크기를 줄일 수 있었을 것으로 보이므로 이 부분에 대한 피고인 김00의 과실도 인정된다.

20) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 28면.

3) 소결론

피고인 김00은 주예인선 선장인 피고인 조00과 협의하여 안전한 항해를 하여 사고를 회피할 주의의무가 있고, 안전한 항해가 불가능한 긴급상황의 경우에는 비상투묘를 실시할 주의의무가 있음에도 불구하고, 이에 위반하여 이 사건충돌 사고를 일으켰다. 그럼에도 불구하고 원심은 피고인 김00에게 항해 및 사고 회피에 대한 주의의무가 없다고 보아 무죄를 선고하였으니 원심판결에는 사실을 오인하여 판결결과에 영향을 미친 위법이 있다.

(2) 피고인 조00의 선원범위반에 대한 부분

법원은 피고인 조00이 허베이 호와 직접 교신하여 엔진 및 앵커 양묘를 준비하여 달라고 요청한 사실과 피고인 조00이 교신 당시 정확한 시간을 확인하지 못하여 사후적으로 추측하여 기재하는 과정에서 정확한 교신 시간을 기재하지 못하게 된 것으로 보아 피고인 조00이 항해일지를 허위기재하였다는 점에 대하여 고의를 인정하지 않았다.

(3) 피고인 차00, 체0, 허베이 선박 주식회사에 대한 부분

1) 충돌위험시점에 대한 판단

2007. 12. 7. 04:00경 예인선단은 허베이 호와 3마일 거리 내에 들어와 서로 상대방을 육안으로 식별 가능한 거리에 있었고, 피항을 시도할 당시인 04:45경 예인선단과 허베이 호의 거리는 1.87마일, 동쪽으로 압류되던 05:30경에는 1.4마일, 피항을 포기할 당시인 05:50경에는 1.37마일(모두 A-1호 기준)인 사실이 인정되고, 04:45경 예인선단이 회항을 시도하지 아니하고 그 당시 진행하고 있던 방향으로 그대로 진행한다면 1시간 내에 허베이 호와 충돌할 가능성이 있었던 사실, 허베이 호는 당시 닻줄을 9절 내어준 상태에서 정박하고 있었는데, 닻줄 9절을 모두 감아 올리려면 기관준비를 비롯하여 최소한 40분은 소요되는 사실이 인정되고, 여기에 일반적으로 충돌위험 판정을 위한 항법은 양 선박 사이의 거리가 3마일 이내가 되는 시점에서 선박이 현재 침로대로 진행한다면 충돌의 위험이 있는 경우에 그 적용이 시작되는 점을 종합하면, 예인선단과 허베이 호는 적어도 04:45경 충돌위험상황에 놓이게 되었다고 보았다.²¹⁾

한편 당시 예인선단은 조종불능상태까지는 아니었지만 조종불능에 가까울 정도로 조종성능이 심각하게 제한된 선박으로 보여, 조종성능이 제한된 선박이 일시적으로 방향을 바꾸어 충돌 코스에서 벗어나게 되었다 하더라도 충돌위험상황이 해소되었다고 보기는 어렵다.



2) 허베이 호의 주의의무 가중 여부

허베이 호의 정박지 선정 자체가 부적절하다고 할 수는 없으나, 위 정박지는 선박의 통항이 빈번하다는 특성이 있고, 단일선체 유조선은 그 자체로 충돌의 위험을 증가시키는 것은 아니지만 원유를 만제한 상태에서 충돌 사고가 발생할 경우 기름 유출 가능성이 이중선체 유조선에 비하여 현저히 높다는 점을 감안하면, 정박지의 특수성이나 단일선체 유조선인지 여부에 의하여 경계나 충돌회피에 관하여 가중된 의무를 부과하는 명시적인 규정은 없다. 그러나 피고인 체0, 차00은 선원의 상무에 의하여 통상의 정박선에 비하여 경계를 철저히 하고, 조기에 적극적인 충돌회피 동작을 취해야 할 주의의무가 발생한다는 것이다.²¹⁾ 원유를 만제한 상태이거나 기상악화 등의 여러 가지 점을 고려한다면 당연히 허베이 호 측의 주의의무가 더욱 요구된다고 볼 수 있다.

3) 피고인 체0의 경계의무 위반 여부

허베이 호의 관리회사인 V-000은 선대운영매뉴얼(Fleet Operating Manual, 수사기록 5949쪽)과 선주운항지침서(Company Standing Order, 공판기록 4912쪽)를 만들어 선상에 비치하여 두고 있고, 이를 구체화하여 피고인 차00이 작성하고 피고인 체0이 서명한 당직근무수칙(Master's Standing Order), 야간운항지침서 수사기록(Master's Night Order)에는 당직사관이 의심스러운 상황이라고 생각하거나 도움이 필요할 때는 언제든지 선장을 호출하라고 기재되어 있고, 당직근무수칙에는, 특히 정박 중일 때도 다른 선박의 움직임이 우려를 야기할 경우 즉시 선장을 호출하도록 규정되어 있는 사실이 인정되어 있다. 정박지의 특수성 및 허베이 호가 단일선체유조선으로 위험물인 원유를 만제한 상태라는 점을 고려하면 피고인 체0은 경계를 철저히 하여 충돌위험을 판단하여야 하고, 위험이 있는 경우 즉시 선장인 피고인 차00을 호출하여야 할 주의의무가 있다.

그런데 예인선단은 2007. 12. 7. 04:00경 허베이 호와 3마일 거리 내에서 작업등을 환하게 밝히고 있는 상황이었으므로 육안으로 식별이 가능한 상태에 있었고, 그 때부터 04:45경까지 허베이 호가 정박하고 있는 방향인 남동쪽으로 약 1.8마일 거리까지 밀려가고 있어 충돌의 위험이 발생하였으며, 비정상적인 항해를 계속하고 있어 충돌위험 상황이 진행되고 있었음에도, 허베이 호의 당직사관이었던 피고인 체0은 06:00경 예인선단이 허베이 호로부터 불과 1마일 정도까지 접근할 때까지 예인선단의 그간의 비정상적인 항적 및 예인선단이 허베이 호로 다가

21) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 35면.

22) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 36면.

오고 있는 상황을 전혀 인지하지 못하다가, 실습항해사 쉬0로부터 보고를 받고, 알람이 울리고 나서야 비로소 충돌의 위험을 느끼고 06:05경 선장인 피고인 차00을 호출하였다. 즉 피고인 체0은 당직 근무 당시 레이더 및 육안을 통한 지속적인 경계를 하지 아니하여 경계의무를 소홀히 하였고, 그 결과 선장인 피고인 차00을 뒤늦게 호출하였다. 민일 피고인 체0이 경계의무를 적절히 이행하였다면 적어도 예인선단이 동쪽으로 압류되다가 방향을 바꾸기 시작하는 05:30에서 05:51경 사이에는 예인선단의 항적이 비정상적임을 깨닫고 예인선단을 VHF로 호출하여 예인선단의 항해 의도나 그쪽 상황을 물어볼 수도 있었을 것이고, 만약의 경우를 대비하여 기관을 미리 준비시킬 수도 있었을 것이며, 예인선단이 허베이 호 쪽으로 다가오고 있음이 확인해진 05:51경이 조금 지난 이후부터는 피고인 차00을 즉각 선교로 호출하여 예인선단의 그간의 비정상적인 항적에 대한 정확한 보고도 할 수 있었을 것이다.

법원은 “피고인 체0이 피고인 차00을 더 신속히 선교로 호출하고 피고인 차00에게 예인선단의 움직임에 대한 정확한 정보를 제공하였다더라면 피고인 차00은 피항동작에 있어서 좀 더 많은 선택의 여지를 가질 수 있게 되었을 것이고, 정확한 판단도 내릴 수 있었을 것이다”²³⁾고 판단하여 체0의 과실을 인정하였다.

4) 허베이 호가 엔진준비상태를 유지하였는지 여부

선박이 차폐되지 않은 정박지에 정박한 경우 STCW 제8장 제301편 제51항 제7호, 제302편 제82조, 제83조에 의하여 선장과 기관장은 기관을 준비상태(state of readiness)로 유지하여야 할 의무가 있다. 기관준비상태란 선박의 메인엔진이 예열이 되어 있어서 기관의 사용 필요성이 있을 경우 선교의 명령에 따라 짧은 시간 안에 보조기기 연결 등 간단한 준비만 하면 즉각 기관을 사용하여 선박을 움직일 수 있는 상태를 의미하며, 이는 선교의 명령에 따라 바로 기관을 사용할 수 있는 상태인 스탠바이(stand-by) 상태와는 구별된다.

차폐되지 않은 곳에 정박한 선박에게 기관준비상태를 유지할 것을 요구하는 것은 인근 정박선의 주요 혹은 통항하는 선박과의 충돌위험에 노출되어 있기 때문에 위험상황을 벗어날 수 있도록 기관을 즉시 사용할 수 있는 상태로 유지하라는 취지이다.²⁴⁾

당시 허베이 호는 주기관 3번 실린더의 수리작업이 완전히 이루어지지 않았거

23) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 37면 이하.

24) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 39면.



나, 수리 후 정상작동 여부의 점검을 위한 시운전이 제대로 이루어지지 아니하였기 때문으로 보이므로, 그렇다면 당시 허베이 호는 충돌위험상황을 피하기 위하여 충분한 정도로 기관을 사용할 수는 없었던 상태로서 STCW에서 규정한 기관 준비상태에 있었다고 보기 어렵다.

5) 피고인 차00의 피항동작이 적절했는지 여부

피고인 차00은 선교에 올라온 후 현장 상황을 신속히 확인하여 실행가능한 피항동작을 취해야 할 주의의무가 있고, 당시 상황에서는 닻을 끌면서 반속 이상의 속도로 후진하는 것이 유일하고 최선의 방법임에도 불구하고, 위와 같은 조치를 취하지 아니하고 극미속 후진하면서 닻을 풀어주는 소극적인 조치만을 취한 과실이 있다는 것이다.²⁵⁾

6) 충돌 이후 오염방제조치가 적절하였는지 여부

법원은 허베이 호 측에서 초기에 P/V 밸브를 잠가 파공부위로의 대기 유입을 차단하여 탱크 내에 부압을 유지하고, 불활성 가스를 주입하지 아니하고, 다른 탱크로 기름을 신속하게, 최대한의 양으로 이송하며, 선체를 좀 더 과감하게 기울이는 등의 조치를 취하였다면 상당량의 기름 유출을 막을 수 있었을 것이라 판단한다. 그러나 허베이 호 측이 초기에 적절한 대응을 하지 못하여 기름유출량이 확대되어 법원은 허베이 호 측의 과실을 인정하였다.²⁶⁾ 이러한 법원의 판단은 타당하다. 사실 허베이 호 측이 적절하게 대응하였다면 태안반도의 재앙을 상당히 줄일 수 있었을 것이다.

7) 소결

법원이 “피고인 차00은 선교에 올라온 후 현장 상황을 신속히 확인하여 실행 가능한 피항동작을 취해야 할 주의의무가 있고 당시 상황에서는 닻을 끌면서 반속 이상의 속도로 후진하는 것이 유일하고 최선의 방법임에도 불구하고 조치를 취하지 아니하고 극미속 후진하면서 닻을 풀어주는 소극적인 조치만을 취한 과실이 있다”고 판결한 것은 타당하다. 피고인 체0은 경계의무를 적절히 이행하여야 함에도 불구하고 경계의무를 다하지 않아 만약의 경우를 대비할 수 없었기 때문에 그 점에 대하여 피고인 체0의 과실을 인정한 법원의 판결은 타당하다.

허베이 호 측에서도 초기에 P/V밸브를 잠가 파공부위로의 대기유입을 차단하

25) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 40면.

26) 대전지방법원, 앞의 판결, 판결문, 46면.

여 탱크 내에 부압을 유지하고 불활성 가스를 주입하지 아니하고 다른 탱크로 기름을 신속하게 최대한의 양으로 이송하며, 선체를 좀 더 과감하게 기울이는 등의 조치를 취하였다면 상당량의 기름 유출을 방지할 수 있음에도 허베이 호 측이 조기에 적절한 조치를 취하지 않은 것에 대한 과실의 인정은 타당한 것으로 보인다.

IV. 태안기름유출사고에 대한 배상책임제한 결정의 배경과 전망

1. 배상책임제한 결정의 배경

(1) 선박소유자 책임의 제한

우리나라는 1992년 12월 유류오염손해배상보장법을 제정하고, 76 민사책임협약의정서와 71년 국제기금협약을 수용하여 이들 협약도 1992년 국회의 동의를 얻어 1993년 3월 8일부터 시행되어오고 있다. 유류오염손해배상보장법은 유류오염손해로 인한 선주의 책임을 제한하는 절차 규정을 두고 있다. 선박사고와 유류오염사고가 발생하면 선주는 이해득실을 따져 선주책임 제한 절차규정을 밟는다. 선주는 채권총액이 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 6개월 이내에 관할법원에 책임제한절차의 개시신청을 하여야 한다. 법원은 개시신청이 상당하다고 인정되면 14일 이내에 책임한도액 및 이에 대한 연 6%의 비율에 의한 이자를 공탁할 것을 명하는데, 선주는 법원의 허가를 받아 공탁보증인의 공탁보증서를 현금공탁에 갈음할 수 있다(동법 제33조, 제35조). 법원은 심리 후 요건이 되면 책임제한절차 개시결정을 하면서 채권신고기간, 조사기일, 관리인 등을 정한다.

채권신고기간 내에 이해관계인들로부터 채권신고를 받으면 법원은 조사기일에 이해관계인들을 출석하도록 하여 채권에 대한 이의가 있는지를 확인하고, 이의가 없으면 책임제한채권을 확정하고 이의가 있을 경우에는 이른바 사정(査定)의 재판을 하게 된다(선박소유자등의 책임제한절차에 관한 법률 제53조). 사정의 재판에 대하여 불복이 있는 자는 결정의 송달을 받는 날로부터 14일의 불변기간 내에 이의의 소를 제기할 수 있다.

(2) 선박소유자의 책임제한 한도액

유류오염손해배상보장법에서의 선박소유자의 책임제한 한도액은 선박 5,000톤

27) 유류오염손해배상보장법 (제23조).



이하의 경우에는 451만 계산단위(SDR : 특별인출권)에 상당하는 금액, 5,000톤을 초과하는 선박의 경우에는 위 금액에 8,977만 계산단위에 상당하는 금액의 범위 안에서 5,000톤을 초과하는 매 톤당 631 계산단위를 곱하여 얻은 금액을 가산한 금액으로 제한한다(동법 제7조 제2항).

따라서 선박소유자는 이 책임제한을 위하여, 채권자로부터 책임한도액을 초과하는 청구금액을 명시한 서면에 의한 청구를 받은 날로부터 6월 이내에 법원에 책임제한절차개시의 신청을 해야 하며, 선박소유자에 대한 손해배상청구권은 유류오염손해가 발생한 날로부터 3년 내에 또는 유류오염손해의 원인이 되었던 최초의 사고가 발생한 날로부터 6년 이내에 재판상 청구가 없는 때에는 소멸한다(동법 제6조, 제11조).

(3) 유류오염 손해배상보장계약의 체결

유류오염손해배상보장법은 유류오염배상의무를 담보하기 위해 대한민국 국적을 가진 선박 중 200톤 이상의 산적유류를 화물로서 운송하는 선박소유자는 유류오염손해배상보장계약을 체결하도록 하였다(제14조). 유류오염손해배상보장계약은 그 선박이 적재한 유류에 의한 오염손해에 대하여 책임을 지는 경우에 이 배상 책임을 담보하기 위해 교통부령이 정하는 선주상호보험공제조합, 보험회사, 금융기관, 기타 이와 유사한 법인이 선주와 보장계약을 체결할 수 있다. 이 보장계약서가 상당히 중요한 증명서로 인정되는데, 200톤 이상의 산적유류를 화물로서 운송하는 대한민국 선박은 의무적으로 위 보상증명서를 선박 안에 비치해야 하며, 대한민국 국적을 가진 선박 이외의 선박 중 200톤 이상의 산적유류화물을 적재하고 국내항에 입·출항하거나 국내의 계류시설을 사용하고자 하는 선박소유자도 보장계약을 체결하여야 한다(동법 제14조).

2. 배상책임제한 결정 후의 전망

(1) 배상책임제한 결정

대전지법 서산지원 제2민사부는 2009년 2월 9일 허베이 호 선주와 변호인단이 2008년 1월 15일 신청한 책임제한 절차개시신청을 받아들였다. 이에 따라 허베이 호 선주의 피해배상한도는 선주상호(P&I)보험 가입한도인 8,977만 SDR(국제통화기금의 1특별인출권, 1425억 원) 이내로 확정됐으며, 추가 보상금은 국제유류오염보상기금(IOPC 펀드)⁷⁾과 정부가 배상해야 할 몫이다.

이날 판결로 피해지역 주민들은 오는 5월 8일 오후 2시까지 채권신고를 해야 하며, 6월 5일까지 법원이 선임한 관리인의 피해조사를 거친 뒤 사정재판을 통해 배

상액을 결정하게 된다.

법원은 “유조선 측의 사건 신청을 각하하거나 기각하여야 할 사유가 없으므로 인용하기로 결정했다”며 “선주책임제한 절차개시결정은 이번 사고의 피해규모가 유조선 측의 선주상호보험 가입한도를 넘어설 것으로 예상됨에 따라 이뤄진 것”이라고 설명했다. 이어 “선주 측의 1차 보상과는 별도로 피해 주민들은 IOPC와 정부로부터 추가 보상을 신청할 수 있다”고 덧붙였다.²⁸⁾

이와 관련하여 원유유출사고 항소심에서도 유죄 판결을 받은 삼성중공업은 2008년 12월 “손해배상 책임을 50억 원으로 제한해 달라”는 책임제한 신청을 서울중앙지법에 냈다. 삼성을 상대로 진행될 피해 주민들의 손해배상 청구소송이나 국가, 국제유류오염 보상기금(IOPC 펀드)의 구상권 청구에 대해 50억 원 한도에 서만 책임지게 해 달라는 것이다.

기름유출사고 항소심에서 재판부가 1심의 무죄 판결을 뒤집고 유조선 측에도 유죄를 선고하면서 상대적으로 삼성 측의 과실이 가벼워졌다는 해석이 나오고 있어 이 책임제한 신청이 거부될지 여부는 미지수다. 신청이 받아들여지면 기름유출 사고로 피해를 본 주민들이 민사소송으로 50억 원이 넘는 손해배상 판결을 받더라도 50억 원 이상은 받을 수 없게 된다.

(2) 배상액 초과부분에 대한 국제기금에의 청구

유류오염사고를 입은 피해자가 선박소유자 또는 보험자로부터 배상을 받지 못한 경우에는 국제기금협약 제4조 제12항에 의하여, 피해자는 국제기금에 대하여 그 보상을 청구할 수 있다(유류오염손배상보장법 제23조). 즉 허베이트 호 유조선 측이 신청한 선주책임제한절차 개시신청이 받아들여짐에 따라 배상액을 초과하는 피해에 대해서는 국제유류오염보상기금(IOPC 펀드)과 정부가 배상하게 된다. 그러나 한국은 IOPC의 보충기금협약에 가입되어 있지 않아 7억 5000만 SDR(1조 1,881억 원)의 추가 보상액을 신청할 수 없다. 배상액에 불만이 있는 주민들은 별도의 민사소송을 통해서만 피해를 보상받을 수 있게 된다. 피해주민들에게는 험난한 길이 예상된다.

그리고 선박소유자에 대한 소송이나 보험자에 대한 소송이 계속될 경우에는 국제기금은 그 소송에 참가할 수 있고, 또한 당사자는 국제기금에 소송고지도 가능하다. 국제기금에 대한 소의 관할은 동법 제17조를 준용하여 선박소유자에 대한 소에 관하여 관할권을 가지는 법원에 제기할 수 있다(동법 제27조).

28) 충청투데이, 2009년 2월 1일(화) 기사, <http://www.cctoday.co.kr/news/quickView Article View.html?idxno=311646> 참조.



(3) 손해배상의 범위

유류오염손해배상보장법은 손해를 ‘유류오염’으로 인한 손해로 규정하고 있다. 국제기금에서는 일반적인 기준으로 실제로 발생한 것이 분명한 모든 비용 또는 손해, 모든 경우에 합리적이고 정당한 것으로 간주되는 조치에 관련된 비용, 오직 확정 가능한 경제적 손실, 오염으로 인하여 발생된 비용 등에 한하여 배상을 한다. 이와 같은 경우에는 방제비용은 물론, 청소비용, 장비의 사용 비용, 인건비 등의 재산적 손해, 해난구조비용 등이 포함된다. 논란이 될 수 있는 순경제적 손실, 일실이익은 그것이 간접결과로 인한 것이라 해도 예견 가능한 경우에는 보상에 포함되도록 하여야 할 것이고 어민들, 양식업자들의 오염사고로 인한 수확 감소, 순이익 감소 등도 자료에 의하여 증명이 될 경우 인정되도록 검토되어야 할 것이다.²⁹⁾

V. 결론

태안 앞바다의 원유유출 사고는 환경재앙을 가져왔을 뿐만 아니라 바다를 생활 터전으로 살아가고 있는 피해주민에게 커다란 절망감을 안겨주었다. 이러한 상황에서 정부는 피해주민들의 신속한 지원을 위하여 허베이 스피리트 호 유류오염사고로 인한 피해를 입은 주민 및 해양환경의 복원 등에 관한 법률을 제정하여 지원 대책을 강구하고 있다.

또한 태안유류오염사고에 대한 형사소송이 진행되어 제1심법원인 대전지방법원 서산지원은 2008년 6월 23일 삼성중공업 예인선 선장 피고인 조00에게 징역3년에 벌금 200만 원, 불구속 기소된 피고인 김00에는 징역 1년을 선고하여 법정 구속하였다. 삼성중공업에 대해서는 벌금 3천만 원을 선고했다. 그러나 허베이 호 선장 등 관련 피고인 2명과 법인에 대해서는 모두 무죄를 선고하였다.

그러나 대전지방법원은 2008년 12월 10일 항소심에서 허베이 선박회사 쪽에 무죄를 선고한 1심 판결을 깨고 선장 피고인 차00에게 금고 1년과 벌금 2,000만 원을, 당직항해사 체0에 대해 금고 8개월과 벌금 1,000만 원을 선고하고 법정 구속했다.

또한 피해주민들은 삼성측에 무한책임과 배상을 요구하고 있다. 1심 형사 재판이 삼성측의 일방적인 과실로 판결됨에 따라 앞으로 전개될 민사재판에서도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

29) 이성철, 해양유류오염 배상책임의 범위와 한계 -허베이 스피리트 호 충돌사건을 중심으로-, 법률신문, 2007. 12. 20(제3612호), 3면.

민사소송은 서산지원에 유조선측에서 제기한 책임제한 신청이, 서울중앙지법에는 손해배상 청구소송이 각각 계류 중인데, 2009년 2월 4일 대전지방법원 서산지원에서는 허베이 호 측이 2008년 1월 15일 서산지원에 신청한 책임제한개시 여부에 대한 첫 공판이 열렸다. 법원은 허베이 호 선주와 변호인단이 신청한 책임제한 절차개시신청을 받아들였다. 이에 따라 허베이 호 선주의 피해배상한도는 선주상호(P&I)보험 가입한도인 8,977만 SDR(국제통화기금의 1특별인출권, 1,425억 원) 이내로 확정됐으며, 추가 보상금은 국제유류오염보상기금(IOPC 펀드)과 정부가 배상해야 한다.

그러나 한국은 IOPC의 보충기금협약에 가입되어 있지 않아 7억 5,000만 SDR(1조 1,881억 원)의 추가 보상액을 신청할 수 없다. 배상액에 불만이 있는 주민들은 별도의 민사소송을 통해야만 피해를 보상받을 수 있게 된다. 그리고 항소심에서도 유죄 판결을 받은 삼성중공업은 2008년 12월 서울중앙지법에 “손해배상 책임을 50억 원으로 제한해 달라”는 책임제한을 신청하였다. 삼성을 상대로 진행될 피해 주민들의 손해배상 청구소송이나 국가, 국제유류오염 보상기금(IOPC펀드)의 구상권 청구에 대해 50억 원 한도에서만 책임지게 해 달라는 것이다. 만약 신청이 받아들여지면 기름유출 사고로 피해를 본 주민들이 민사소송으로 50억 원이 넘는 손해배상 판결을 받더라도 50억 원 이상은 받을 수 없게 된다. 한편 피해주민들의 삼성중공업의 무한책임을 요구하고 있어 앞으로 험난한 길이 예상된다.