

해양오염방지법위반·업무상과실선박파괴·선원법위반

[대전지방법원 2008. 12. 10. 2008노1644]



【전문】

【피 고 인】 피고인 1외 6

【항 소 인】 검사 및 피고인 1외 2

【검 사】 박하영외 2인

【변 호 인】 법무법인 새날로 담당변호사 윤병구외 11인

【원심판결】 대전지방법원 서산지원 2008. 6. 23. 선고 2008고단11 판결

【주문】

】

원심판결 중 피고인 6 주식회사에 대한 부분 및 소송비용부담에 대한 부분을 제외한 나머지 부분을 파기한다.

피고인 1을 징역 2년 6월 및 벌금 200만 원, 피고인 2를 징역 1년 6월, 피고인 3을 금고 1년 6월 및 벌금 2,000만 원, 피고인 4를 징역 8월, 피고인 5를 금고 8월 및 벌금 1,000만 원, 피고인 7 주식회사를 벌금 3,000만 원에 각 처한다. 피고인 1, 피고인 3, 피고인 5가 위 벌금을 납입하지 아니하는 경우 각 5만 원을 1일로 환산한 기간 위 피고인들을 노역장에 유치한다.

원심판결 선고 전의 구금일수 182일씩을 피고인 1에 대하여는 위 징역형에, 피고인 2에 대하여는 위 형에 각 산입한다.

피고인 6 주식회사의 항소를 기각한다.

【이유】

】1. 항소이유의 요지

가. 검사의 항소이유

(1) 사실오인 및 법리오해(무죄부분에 대하여)

(가) 피고인 2에 대한 부분

피고인 6 주식회사(이하 '피고인 6 회사'라 한다)에서 작성한 '선내안전운항수칙'에 의하면 피고인 2는 이 사건 예인선단의 실질적인 책임자이고, 원심은 피항에 실패한 2007. 12. 7. 04:40경 이후에는 비상투묘를 준비하여 실시할 주의의 무가 있었음을 인정하면서도 정작 그 비상투묘 조치를 취할 수 있는 삼성1호(3000t급 해상크레인을 적재한 총톤수 11,828톤의 부선, 이하 '부선'이라 한다)의 선장에게 항해를 지휘할 지위가 없다고 판단한 것은 이유모순이며, 부선에 설치되어 있는 초단파 무선전화기(VHF) 및 무전기, 지피에스(GPS) 플로터 등을 사용하고 육안 견시를 제대로 하였다면 충분히 사고의 위험성을 예측하고 조치를 취할 수 있었을 것이므로 피고인 2에게 항해 지휘 및 사고 회피에 대한 주의의무가 없다고 할 수 없다.

또한 적시에 비상조치를 취하지 아니한 선행과실이 있는 이상 사고회피를 위한 최선의 조치를 취하여야 하므로 미리 해저저질과 수심을 파악하여 파주력이 미칠 수 있는 정도의 앵커를 신출하여야 함에도 불구하고(예인줄이 끊어진 후에도 GPS 플로터와 해도만으로 해저 저질과 수심을 파악하는 것이 충분히 가능하다), 아무런 사전준비를 하지 아니한 상태에서 예인줄이 끊어진 후 자유낙하 방식으로 5.5절이라는 불충분한 길이의 앵커를 신출하고 말았으니 이

는 명백한 비상조치의 소홀이다.

그럼에도 원심은 피고인 2가 예인항해를 지휘할 지위에 있지 아니하고 충돌을 회피하여야 할 주의의무를 위반한 것이라고 볼 수 없다는 이유로 피고인 2에게 무죄를 선고하였으니, 원심판결에는 사실오인 또는 법리오해로 인하여 판결결과에 영향을 미친 위법이 있다.

(나) 피고인 1의 선원법위반에 대한 부분

‘ 피고인 1이 충돌 사고 이전에는 유조선 ○○○ 스피리트호(○○○ SPIRIT, 이하 ‘○○○호’라 한다)와 교신하지 않았으면서도 2007. 12. 7. 05:52경 ○○○호와 교신한 것으로 항해일지를 거짓으로 기재하였다’는 공소사실에 대하여, 원심은 상피고인 4의 원심 법정에서의 진술 및 대검찰청의 음성감정결과에 따르면 피고인 1이 2007. 12. 7. 06:30경 ○○○호와 ‘기관사용을 준비하고 양묘해 달라’는 내용으로 교신한 사실이 인정되고, 항해일지에 기재된 시간과 실제 교신 시간에 큰 차이가 없어 피고인 1에게 고의를 인정하기 어렵다는 취지로 무죄를 선고하였다.

그러나 대검찰청의 음성감정결과는 피고인 1의 목소리와 대산지방해양수산청해상교통관제센터(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 1이 선명을 밝힌 바 없으며, 피고인 1의 진술이 상피고인 4와 대화를 나눈 후에 반복되고 있는 점 등에 비추어보면, 피고인 1의 항해일지 거짓 기재에 대한 고의가 인정됨에도, 피고인 1이 ○○○호측과 교신을 한 사실을 인정한 나머지 항해일지 거짓 기재에 대한 고의를 부인한 원심판결에는 사실을 오인하여 판결 결과에 영향을 미친 위법이 있다.

(다) 피고인 3, 피고인 5, 피고인 7 주식회사에 대한 부분

① ○○○호의 주의의무의 정도

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

② 예인선단과의 충돌위험 시점

해상교통에 있어 충돌위험 상황이 존재한다는 것은 양 선박에게 국제규칙 및 해상교통안전법에 따른 충돌회피를 위한 적극적 협력의무를 부과한다는 점에서 중요한 의미가 있고, 양 선박이 충돌한 경우 선원들의 과실 유무를 논함에 있어 선결문제로 판단되어야 할 사항임에도 원심은 이에 대하여 명시적인 판단을 하지 않았으며, 가사 원심이 2007. 12. 7. 05:50경 ○○○호와 예인선단이 충돌할 위험이 있는 상황이라고 판단한 것으로 해석한다 하더라도, 이는 ○○○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 ○○○호 쪽을 향하여 남쪽으로 접근하는 시점에서야 비로소 충돌위험상황이라고 판단하는 것으로서 이는 충돌방지를 위한 적극적 조치의무를 부과한 국제규칙 등 제 규정의 취지를 몰각하는 것이므로, 예방능력을 상실한 예인선단이 언제라도 진행방향을 바꾸어 ○○○호 쪽으로 남하할 수 있는 상황이었고, 충돌위험 회피를 위해서는 양묘하여 이동하는 것이 가장 효과적인 조치라는 점을 감안하면 적어도 예인선단이 예방능력을 상실한 04:45경부터 충돌

위험 상황에 있었고, 이를 기초로 피고인들에 대한 과실유무를 판단했어야 함에도 불구하고 원심은 이를 그린친 잘못이 있다.

③ 인과관계에 대하여

원심은 이 사건 충돌사고의 직접적 원인은 예인줄 파단이라는 예상하지 못한 결과에 의하여 발생하였으므로 피고인 5(이하 '피고인 5'라 한다)와 피고인 3의 과실과 충돌이라는 결과 사이에 인과관계가 단절되었다는 취지로 판단한 것으로 보이나, 피고인 5가 경계의무를 소홀히 한 과실로 선장인 피고인 3을 뒤늦게 호출하였고, 충돌위험이 임박한 상황에 선교에 올라온 피고인 3이 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 5, 피고인 3의 과실은 상호밀접하게 연관되어 있으므로 다른 일방의 과실인 예인줄 파단으로 인하여 인과관계가 단절된다고 볼 수 없다.

④ 피고인 3에 대한 공소사실에 관한 판단유탈

원심은 피고인 3에 대하여 기소된 과실 내용 중 선원에 대한 교육·관리의무 위반, 충돌위험상황에 대한 판단 잘못 및 그에 따른 적극적 충돌회피 의무 불이행, 상대선박과 지속적 교신의무 위반에 대한 판단을 유탈하였고, 충돌을 피하기 위하여 피고인 3이 취했어야 할 조치 중 전속후진 또는 앵커를 일부 들어올린 상태에서 앵커를 끌며 이동하거나, 앵커를 분리하여 현장에서 이탈하는 조치는 피고인 3이 선교에 올라와 ○○○호의 지휘권을 인수한 즉시 취했어야 할 조치로 기소하였음에도 원심은 위와 같은 조치를 예인줄이 파단된 이후에 한정하여 판단함으로써 공소사실에 대한 판단을 유탈하였다.

⑤ 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 선박이 차폐되지 않은 외항 정박지에 정박중인 경우 선장은 기관실에 주기관 및 기타 기계를 준비하도록 요구하고 있으며, 기관장은 제3-2편 제82조, 제83조에 따라 주기관 및 보조기관을 선교의 명령에 따라 준비상태로 유지해야 한다고 규정하고 있고, 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)의 항해당직을 위한 권고사항에도 같은 취지의 규정이 있다.

위와 같은 규정은 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 유지하라는 취지이므로, '기관준비상태'란 단순히 기관에 시동이 걸리는 상태를 의미하는 것이 아니라 충돌위험 상황시 선박에 충분한 동력이 전달될 수 있는 상태를 의미하는 것으로 해석함이 상당한데, 피고인 3은 2007. 12. 6. 19:44경 ○○○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 실시하였는데, 이 사건 충돌발생 직전인 2007. 12. 7. 06:56경부터 07:01경까지 두 차례에

걸쳐 3번 실린더의 냉각수 과열로 메인엔진이 오토 슬로우 다운(Auto Slow Down, 냉각수 과열 등 기관이상 발생
한 경우 자동적으로 기관출력을 낮추는 기능)되어 지속적인 반속후진기관 또는 전속후진기관을 가동할 수 없고, 극
미속후진과 정지를 단속적으로 반복할 수밖에 없었는바, 위와 같은 사실에 비추어 보면 당시 기관이 STCW 협약에
정한 기관준비상태라고 볼 수는 없었음에도, 원심은 사실을 오인하여 당시 ○○○호가 기관준비상태에 있었다고 인
정한 잘못이 있다.

⑥ 앵커신출로 인하여 충돌위험이 감소하였는지 여부

○○○호는 06:17경부터 06:57경까지 극미속후진기관 및 정지를 단속적으로 사용하면서 앵커체인을 3.5절에서 4절 가
량을 추가로 풀어주며 앵커체인의 길이인 100여 미터 정도를 뒤로 후진하였는데, 당시 강한 남서조류의 영향으로
○○○호가 남서방향으로 이동하게 되어 결국 예인선단이 진행하려는 방향을 쫓아가는 결과를 초래하게 되었고, 그
결과 예인선단은 충돌을 피하기 위해 ○○○호와의 거리를 넓히기 위해 대각도로 침로를 변경하면서 급격히 출력
을 상승시키는 조치를 취하게 되었고, 그 과정에서 예인줄에 과도한 동적하중이 작용하여 예인줄이 파단되기에 이
르러 이 사건 충돌 사고가 발생하게 된 원인을 제공하게 된 것인바, 위와 같은 ○○○호의 앵커신출의 내용 및 그
결과를 종합하면 피고인 3이 한 앵커신출조치는 충돌위험을 감소시킨 것이 아니라 오히려 위험을 증가시킨 것에 불
과함에도 불구하고, 원심은 사실을 오인하여 피고인 3이 앵커 4절을 신출하며 후진한 것이 충돌 위험을 감소시킨
것으로 판단하였다.

⑦ 예인줄 파단 후 전속후진기관 사용으로 충돌을 피할 수 있었는지 여부

○○○호의 기관 사용 내역에 비추어보면 피고인 3은 06:58경 뒤늦게 예인선단의 예인줄이 파단되었다는 사실을 인지
하였던 것으로 보이고, 그럼에도 불구하고 06:58부터 07:04부터 약 6분간, 07:05부터 07:12까지 약 7분간 반속후진
기관을 사용하였을 뿐 예인줄 파단 후 지속적인 반속후진 또는 전속후진 기관을 사용한 사실은 없었는데, 원심에서
제출된 증거 자료를 종합하면 피고인 3이 반속후진기관 내지 전속후진기관을 지속적으로 사용하였다면 주요 내지
앵커줄이 절단되어 충돌을 피할 수 있었다는 점이 인정됨에도 불구하고, 원심은, 사실을 오인하여 피고인 3이 예인
줄이 파단된 것을 인식할 수 있었던 때로부터 충돌한 때까지 동안 전속후진기관을 사용하면 주요가 되고, 그를 통하
여 충돌을 막을 수 있었다고 단정할 수 없으므로 피고인 3에게 과실이 없다고 판단하였다.

(2) 양형부당(피고인 4에 대하여)

피고인 4는 사고 위험이 이미 발생한 05:30경에야 조타실에 오는 등 직접 조선의무를 위반하였고, 예인줄 절단 후에도
기관 출력을 최대한 높이지 않는 등 사고발생을 방지하기 위한 적절한 조치를 취하지 아니한 과실이 있고, 위 피고
인의 과실과 이 사건 사고와는 직접적인 관련성이 있고, 주의의무 위반의 정도도 중하므로 피고인 4가 부예인선 선
장이라는 이유만으로 피고인 4에게 불과 징역 1년만을 선고한 원심의 형량은 너무 가벼워서 부당하다.

나. 피고인 1, 피고인 4, 피고인 6 회사의 항소이유

(1) 사실오인 및 법리오해

(가) 해양오염방지법상의 책임 유무

해양오염에 관한 책임은 전적으로 ○○○호 측에 있거나 공동과실이 인정된다 하더라도 ○○○호 측의 과실이 더 큼에도 불구하고, 원심은 이 사건을 업무상과실선박파괴의 측면에서만 심리하였을 뿐, 예인선단 측의 해양오염에 대한 예견가능성을 전혀 심리·판단하지 아니하고 해양오염의 책임을 물은 위법이 있고, 당시 기상 상황이나 정박지의 특성상 ○○○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) ○○○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 예인선단 뿐만 아니라 ○○○호에도 알려진 사실이므로 예인줄 파단에 대한 예견가능성은 예인선단과 ○○○호가 같은 기준에 의하여 판단되어야 할 것임에도 불구하고, 원심은 예인줄의 파단과 관련하여 예인선단에 대하여는 예견가능성이 있다는 취지로 판단하면서 ○○○호에 대하여는 이를 예견할 수 없었다고 판단함으로써 예견가능성에 대한 사실오인, 법리오해, 이유모순의 위법을 범하였다.

또한 원심은 예인선단이 충돌의 위험이 보다 임박하기 이전에 비상투묘를 하지 아니하였고, 예인줄이 끊어진 후 피고인 4가 삼호티(T)-3호(피고인 4가 선장으로 예인하던 총톤수 213톤의 예인선, 이하 '삼호 T-3호'라 한다)의 최대출력이 750RPM임에도 불구하고 650RPM을 사용하였다는 점을 과실로 인정하고 있는데, 비상투묘를 하지 않은 것은 예인선단측에서 사전에 미리 위험을 감지하여 손쉽고 효과적인 방지조치를 취하지 않은 것을 탓하는 것인바, 예인선단에 적용한 기준을 ○○○호에도 그대로 적용한다면 ○○○호의 과실을 인정하고 남음이 있음에도 원심이 ○○○호의 과실을 인정하지 않은 것은 이유모순의 위법을 범한 것이고, 삼호 T-3호의 출력 650RPM은 사실상 최대의 출력이며 그 이상의 출력은 황천상태에서는 오히려 엔진고장을 일으켜 더 바람직하지 못한 결과를 일으킬 위험이 있다는 점, 실제로 최대출력을 사용하였다면 사고의 발생을 방지할 수 있었을 것인지 여부에 대한 심리를 하지 않고 피고인 4의 과실을 인정하는 사실오인의 위법을 저질렀다.

(다) 예인선단의 과실과 해양오염 사이의 인과관계

부선과 ○○○호가 충돌하여 ○○○호의 좌현 1, 3, 5번 오일 탱크에 파공이 난 것에 관하여 예인선단과 ○○○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 ○○○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 1의 변호인 법무법인 새날로의 사실오인 주장

① 피고인 1은 총톤수 292톤에 불과한 삼성티(T)-5호(이하 '삼성 T-5호'라 한다)의 선장이고, 상피고인 2는 3,000톤급 해상크레인을 적재한 11,828톤 부선의 선장이자 부선을 예인하는 삼성 T-5호와 삼호 T-3호로 구성된 이 사건 예인선단의 총괄지휘자인 선단장으로서 선단의 운영, 작업 등에 대한 총괄 책임자인바, 피고인 1은 출항, 항해 계속, 대피

및 피항 등 예인선단의 구체적 운행에 있어 선단장인 상피고인 2의 지시와 감독에 따랐을 뿐이어서 비상투묘에 대한 판단도 상피고인 2의 지시에 따를 수 밖에 없었고, 피항을 결정하였다가 피항이 여의치 아니하자 2007. 12. 7. 05:30경 당초 예정항로 방향으로 항해를 계속 시도한 것도 상피고인 2의 지시에 의한 것이고, 초단파 무선전화기(VHF)를 이용하여 관제소 및 ○○○호 측에 예인능력 상실 여부를 알리고 충돌을 피하기 위한 교신시도를 할 책임도 상피고인 2에게 있음에도 불구하고, 원심은 피고인 1에게 이 사건 충돌 사고의 전적인 책임을 묻고, 상피고인 2에게 책임이 없다는 이유로 무죄를 선고하였으니, 원심판결에는 사실을 오인하여 판결결과에 영향을 미친 위법이 있다.

- ② 가사 피고인 1에게 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 없고, 당시 해저의 저질이 모래여서 부선이 투묘한다고 하더라도 주묘의 위험성이 있었고, 투묘로 부선이 정박된다 하더라도 예인선의 전복이나 예인선간의 충돌의 위험성이 있었으며, 예인선열이 가로로 길게 놓여 다른 선박의 통항로를 가로막게 되어 다른 위험한 상황을 초래할 수도 있었고, 무엇보다 부선의 건현이 2.4m에 불과하여 당시 4m의 파도가 치는 상황에서 선원들이 양묘기에 접근하기 어려워 비상투묘를 할 수 없었으므로 피고인 1이 비상투묘를 하지 아니하였다 하여 비난할 수 없다.
- ③ 또한 당시 기상상황, 예인선 선교에서의 소음, 대산 VTS 및 ○○○호 측의 호출 횟수나 음성의 크기, VHF 자체의 혼선과 잡음이 심한 점, 당시 피항이나 태안반도 쪽의 정박선과의 충돌 위험을 막기 위하여 사투를 벌이던 상황을 감안하면 피고인 1이 교신의무를 이행하지 아니하였다고 하여 비난할 수 없으며, 더욱이 교신의무 불이행과 이 사건 사고 발생 사이에는 인과관계가 없다.
- ④ 예인선단이 피항을 시도하던 중 삼성 T-5호와 삼호 T-3호가 근접하는 상황이 발생하여 삼성 T-5호의 예인줄의 파단 강도가 약해졌고, 이후 삼호 T-3호와 부선이 강한 바람과 높은 파도로 인하여 피칭을 겪으면서 삼성 T-5호의 예인줄에 강한 동적하중이 걸려 예인줄이 끊어진 것으로서 이는 나쁜 기상 상황에서 예인선단을 조선하기 위해 최선을 다하는 과정에서 불가항력적으로 발생한 것이다.
- ⑤ 부선 및 삼호 T-3호에서 조종제한등화를 하였으므로 조종제한등화 표시의무를 위반하지 않았으며, 부선과 삼호 T-3호에 등화가 되어 있었으므로 삼성 T-5호에 조종제한등화를 하지 아니한 것과 이 사건 사고 사이에는 인과관계가 없다.
- ⑥ 피고인 1이 ○○○호와 교신을 한 것은 사실이며, 단지 그 시간에 관하여 착오를 일으킨 것에 불과함에도, 원심은 사실을 오인하여 피고인 1의 선원법위반의 점에 관하여 유죄를 인정하였으니 위법하다.

(마) 피고인 1의 변호인 법무법인 새날로의 법리오해 주장

피고인 1이 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 1은 출항, 항해계속, 피항, 투묘 등의 행위에 대하여 상피고인 2의 지시에 따를 수밖에 없었으므로 피고인 1의 행위에는 기대가능성이 없다.

(2) 양형부당

위와 같은 사정에다가, 이 사건 충돌사고가 일어나게 된 제반사정, 피고인 1은 초범인 점 등에 비추어 보면 피고인 1, 피고인 4, 피고인 6 회사에 대한 원심의 형량은 너무 무거워서 부당하다.

2. 직권판단

가. 피고인 3, 피고인 5, 피고인 7 주식회사에 대한 변경 전 공소사실

피고인 3은 원유 운반선인 ○○○호(146,868t)의 선장이고 피고인 5는 ○○○호의 1등 항해사로서, 피고인 3 및 피고인 5는 ○○○호의 선주인 피고인 7 주식회사(이하 피고인 7 회사라고 한다)의 지휘·감독을 받는 사람이다.

피고인 3, 피고인 5는 2007. 12. 6. 19:18경 충남 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상(36-52.5N, 126-03.0E)에서 다음 날 14:00로 예정된 도선사의 승선 및 대산항 입항 일정에 맞추기 위해 ○○○호를 정박하게 되었는데, 위 지점은 대산항 출입항로에서 약 13.4마일, 북쪽 장안서 통항분리수역과 약 15마일, 남쪽 가대암 통항분리수역과 약 7마일거리 떨어져 있어 대산항, 태안항, 평택항 등으로 입출항 하는 선박의 항행이 빈번한 곳이고, ○○○호는 원유 약 302,640kl(약 263,944t)을 적재한 단일선체 선박으로서 해상 충돌사고 발생시 대규모의 해양오염 사태가 발생할 우려가 있을 뿐만 아니라 앞서 본 바와 같이 기상이 계속 악화되고 있는 상태에서 피고인들은 공모하여, 피고인 5는 육안 및 알파 레이다(ARPA radar) 등 항해장비를 이용하여 근접하여 진행하는 선박이 있는지를 잘 살펴 ○○○호와의 충돌위험성을 파악하고, 선박자동식별시스템(AIS)을 이용하여 신속하게 상대 선박에 대한 정보를 파악한 다음 관제소 및 상대선박에 교신하여 상대선박으로 하여금 충분한 거리를 두고 안전하게 통과하게 하거나, 상대선박이 항해능력을 잃은 것으로 의심될 경우 신속히 ○○○호의 기관을 가동하고 닛을 올려 정박 장소로부터 이동하는 등 충돌을 피할 수 있도록 즉시 선장을 호출하여야 할 업무상 주의의무가 있음에도 이를 위반하여, 컴퓨터로 개인업무를 하는 등 견시의무를 제대로 이행하지 아니하여 예인선단의 비정상적 항행경로를 전혀 인식하지 못함으로써 예인선단과의 충돌위험성을 파악하지 못하였을 뿐만 아니라 그 상황에서도 관제소 및 예인선단과 VHF를 통하여 교신하거나 즉시 선장을 호출하지 않고 예인선단과 ○○○호와의 거리가 약 1마일 남은 06:05경에서야 뒤늦게 선장을 호출하여 신속하고 적절한 피항 협력동작을 취하게 하지 못한 업무상 과실이 있고, 피고인 3은 위와 같이 차폐되지 아니한 장소에 정박한 ○○○호의 선장으로서 주기관을 준비상태에 두어야 하고, 당직사관으로 하여금 위와 같은 정박지의 특수성을 주지시켜 위험사항이 발생할 경우 즉시 선장을 호출하도록 교육·관리하여야 하며, 당직사관의 호출을 받고 선교에 올라온 경우 즉시 당직사관으로부터 상황을 정확하게 보고 받고, 계속하여 접근하고 있는 상대선박과 지속적으로 교신을 시도하여 충돌사고 방지를 위하여 협력할 의무가 있으며, 상대선박과 교신이 되지 않는 등 상대 선박의 항해능력에 의심이 있는 경우 충돌위험 상황으로 간주하여 신속히 닛을 들거나 닛줄을 일부 들어올린 상태에서 닛을 끌며 후진하거나, 닛줄을 분리하여 닛을 버린 후 현장에서 이탈하는 등 충돌을 피하기 위한 적극적인 조치를 취할 업무상 주의의무가 있음에도 불구하고 위와 같은 주의의무에 위반하여 위 장소에 정박한 후인

2007. 12. 6. 19:44경 ○○○호의 기관을 정지시키고, 당직사관인 피고인 5 및 실습항해사 공소외 2에게 위와 같은 정박장소의 특수성 등을 주지시키지 아니하고, 선장 호출이 필요한 위험상황에 대한 교육·관리를 제대로 이행하지 아니한 과실로 피고인 5가 당직사관으로서의 견시의무를 태만히 함으로써 충분한 시간을 두고 예인선단 및 관제소와 교신을 하거나, 육안 및 알파레이더 등 항해장비를 통하여 예인선단의 진행경로를 파악한 후 신속히 닻을 들어올려 ○○○호를 이동시키는 적절한 조치를 취하지 못한 상태로 06:05경 뒤늦게 피고인 3을 호출하게 하여 사고 위험이 고조된 상태에서, 2007. 12. 7. 06:06경 선교에 올라와서도 피고인 5로부터 현장 상황 및 향후 위험성에 대하여 신속하게 보고받지 아니하고, 예인선단과의 충돌위험 상황이었음에도 단순히 예인선단이 ○○○호의 선수를 기준으로 약 270m 거리를 두고 통과하는 상황으로 선불리 판단한 나머지 닻줄을 3.5절 가량 풀어주면서 극저속 후진 및 기관 정지를 단속적으로 반복하여 약 100m의 거리를 확보하는데 그치는 등 충돌위험 상황을 근본적으로 해결하는데 도움이 되지 않는 소극적인 조치만을 취했을 뿐 닻을 끌면서 뒤로 이동하거나 신속히 닻줄을 분리한 다음 닻을 버려 현장에서 이탈하는 등 충돌위험 상황을 회피할 유효·적절한 조치를 취하지 아니한 업무상 과실이 있는바, 위와 같은 피고인들의 과실로 인하여 2007. 12. 7. 07:06경 신도 남서방 6마일 해상(36-52.1N, 126-03.1E)에서 삼성 T-5호와 연결된 예인줄이 끊어져 ○○○호 방향으로 약 600m 가량 밀려온 부선의 선수 크레인 붐대 하단 후크와 ○○○호의 선수 마스터 부분이 부딪히고, 계속하여 부선이 ○○○호의 좌현 쪽으로 밀려가면서 위 선박의 좌현 선체 부분을 부선의 선수 좌현 모서리 부분으로 순차 들이받게 하는 등 총 9곳을 충격하여 2등 항해사 사무일레 등 선원 27명이 현존하는 ○○○호의 선수 마스트, 위성통신 안테나, 항해등 등을 파손하고 좌현 1번, 3번, 5번 원유탱크 3곳에 파공이 발생케 하여 위 선박을 파괴함과 동시에, 적재 중이던 원유 약 12,547kℓ(10,900t)를 인근 해상에 배출케 하였다.

피고인 7 회사는 종업원인 피고인 3 및 피고인 5가 위 기재와 같이 피고인 7 회사의 업무에 관하여 위반행위를 하였다.

나. 검사의 공소장변경

- (1) 검사 및 피고인들의 항소이유에 대한 판단을 하기에 앞서 직권으로 살피건대, 검사는 당심에 이르러 피고인 3, 피고인 5, 피고인 7 회사에 대한 공소사실 및 적용법조를, 피고인 1, 피고인 2, 피고인 4에 대한 적용법조를 아래와 같이 변경하는 내용의 공소장변경허가신청을 하고, 이 법원이 이를 허가하였는바, 이로써 심판의 대상이 변경되어 당초의 공소제기를 전제로 하는 원심판결 중 위 피고인들에 대한 부분은 이 점에서 더 이상 유지될 수 없게 되었다.

다만, 위 피고인들에 대하여 변경 전의 공소사실을 전제로 한 검사 및 위 피고인들의 항소이유는 변경된 공소사실 범위 내에서는 여전히 당원의 판단 대상이 된다 할 것이므로 아래에서는 이에 관하여 판단하고, 아울러 변경된 공소사실 중 주요 쟁점 부분에 대하여도 판단하기로 한다(피고인 3, 피고인 5, 피고인 7 회사는 검사의 위 공소장 변경은 원심 공판절차에서 다루어지지 않은 새로운 사실에 관한 것이므로 위법하다고 주장하므로 살피건대, 위 공소장변경 내용은 이 사건 충돌사고와 관련된 위 피고인들의 피항조치 및 오염방제조치에 대한 주의의무를 구체화하여 공소사실로 적시한 것에 불과하여 기존의 공소사실과 기본적 사실관계에 있어 동일성을 해하지 아니하고, 위와 같은 주의의무들은 원심 법원에서부터 심리가 되어 왔으므로 위 피고인들의 방어권을 침해한다고도 보이지 아니하므로 위 주장은 이유 없다.

한편 검사는 업무상과실선박파괴죄와 해양오염방지법위반을 처음에는 상상적 경합으로 기소하였다가 당심에서 실체적 경합으로 공소장변경 하였는바 이에 관하여 살피건대, 위 양죄는 구성요건상 요구되는 주의의무의 내용이나 그 위반 시점, 피고인들의 행위태양이 서로 다르고, 보호법익도 다른 점 등을 감안하면 실체적 경합으로 봄이 타당하다).

(2) 공소장 변경 내용

검사는, 피고인 1에 대한 적용법조에서 " 형법 제40조"를 삭제하고, 피고인 2, 피고인 3, 피고인 4, 피고인 5에 대한 적용법조에서 " 형법 제40조"를 " 형법 제37조, 제38조"로 변경하며, 공소장 기재 범죄사실 중 10쪽 이하 피고인 5, 피고인 3, 피고인 7 회사에 대한 공소사실을 아래와 같이 변경하였다(변경내용은 밑줄처리).

『 2. 피고인 3, 피고인 5의 공동범

피고인 3, 피고인 5는 2007. 12. 6. 19:18경 충남 태안군 원북면 신도 남서방 6마일 해상(36-52.5N, 126-03.0E)에서 다음 날 14:00로 예정된 도선사의 승선 및 대산항 입항 일정에 맞추기 위해 ○○○호를 정박하게 되었는데, 위 지점은 대산항 출입항로에서 약 13.4마일, 북쪽 장안서 통항분리수역과 약 15마일, 남쪽 가대암 통항분리수역과 약 7마일가량 떨어져 있어 대산항, 태안항, 평택항 등으로 입출항 하는 선박의 통항이 빈번한 곳으로서 차폐되지 아니한 곳이고, 위 ○○○호는 원유 약 302,640kl(약 263,944t)을 적재한 단일선체 선박으로써 해상 충돌사고 발생시 대규모의 해양오염 사태가 발생할 우려가 있을 뿐만 아니라 앞서 본 바와 같이 기상이 계속 악화되고 있는 상태에서 피고인들은 공모하여 아래와 같은 잘못을 저질렀다.

가. 피고인 5

피고인은 2007. 12. 7. 04:00경부터 08:00경까지 ○○○호의 당직사관으로서 육안 및 선교에 설치된 알파 레이다 등 항해장비를 이용하여 근접하여 진행하는 선박이 있는지를 잘 살펴 ○○○호와의 충돌 위험성 등을 파악하고, 선박자동식별시스템(AIS)을 이용하여 신속하게 상대 선박에 대한 정보를 파악한 다음 관제소 및 상대선박에 교신하여 상대 선박으로 하여금 충분한 거리를 두고 안전하게 통과하게 하거나, 상대선박이 항해능력을 잃은 것으로 의심될 경우 신속히 ○○○호의 기관을 가동하고 닻을 올려 정박 장소로부터 이동하는 등 충돌을 피할 수 있도록 즉시 선장을 호출하여야 할 업무