

해상교통관제에서의 신뢰의 원칙

† 송영택 · 이상복* · 장재영* · 전병재** · 정병우**

†,* 인천항 해상교통관제센터, ** 해양경비 안전본부 해상교통관제과

요 약 : 해상교통관제 업무에 있어 선박의 안전운항을 위하여 해상교통관제사와 선박운항자간의 신뢰를 정의 할 필요성이 있다. 이에 육상 교통에서 널리 적용되어 있는 '신뢰의 원칙'을 통해 해상교통관제업무에서의 신뢰의 원칙 적용여부를 알아보고자 한다.

핵심용어 : 해상교통관제, 해상교통관제업무, 신뢰의 원칙

1. 서론

해상교통관제에 있어서 선박의 안전과 항만의 효율적인 운영 그리고 해양사고 예방을 위해서는 선박운항자(선장, 항해사등)와 해상교통관제사 간의 긴밀한 협조가 필요하다. 수평적 업무 관계에 있는 해상교통관제사와 선박운항자간의 업무 협조가 보다 효율적으로 적용되기 위해서는 수행자간의 신뢰 기준에 대한 논의가 반드시 필요하다. 이러한 이유로 현대사회에 필수 수단이라 할 수 있는 자동차를 그 신속성과 효율성을 유지하면서 교통사고에 따른 법적책임을 합리적인 분배하고, 현재는 공동의료 업무와 같은 분업 영역으로 확대 되어 가고 있는 “신뢰의 원칙”을 통해 해상교통관제에서의 해상교통 관제사와 선박운항자 사이에 신뢰의 원칙의 적용 가능성을 알아보고자 한다.

2. 본론

2.1 신뢰의 원칙

2.1.1 정의

신뢰의 원칙은 현대사회가 고속화와 다양화속에서 과실에 의한 법익침해의 비중이 두드러지게 증가함에 따라 종래와 같이 법익 침해로 발생된 결과에 대한 책임을 어느 일방의 관여자에게만 귀책시킬 수 없게 되었고 이러한 문제점에 대한 합리적인 해결방안으로 등장하게 되었다. 이러한 신뢰의 원칙은 교통사고에서의 법적책임에서 특히 발달되었는데 ‘스스로 교통규칙에 맞추어 행동하는 자는 다른 교통관여자도 교통규칙을 지키리라는 것을 신뢰해도 좋으며, 다른 특별한 사정이 없는 한 미리 타인의 교통규칙위반행동까지 예상하여 이에 대한 조치를 강구할 필요가 없다는 법리이다.

2.1.2 신뢰의 원칙의 적용 범위와 제한

신뢰의 원칙은 교통사고에서의 법익 침해에 대한 법적책임을

논하는데 있어 널리 적용되고 있다. 대법원의 판결문을 인용하자면“ 교통사고의 발생에 있어 교통규칙에 맞추어 행동하는 사람은 다른 교통관여자도 교통규칙을 지키리라고 신뢰하면 충분하며, 피해자나 제 3자에 의한 교통법규위반 등 타인의 교통규칙위반 사실을 인식할 수 있는 특별한 사정이 없는 한 가해 차량의 운행 공유자 내지 운전자의 책임이 부정된다.(대판 1988.10.11 선고 87다카1130) 라고 말하고 있다. 즉 우리나라에서 교통사고에 있어 운전자와 법익 침해자 사이에 신뢰의 원칙을 인정하고 있다. 이러한 법리는 상대방의 규범에 벗어난 행위에 대한 사고에 대한 책임을 면제해주는 것으로 위법한 행위에 대한 책임을 없다는 것을 의미한다.

신뢰의 원칙은 모든 법익 침해에 사건에 있어 적용되는 것은 아니다. 타인의 규칙위반을 인식 할 수 있는 특별한 사정이 존재하는 경우, 타인에게 객관적 주의의무를 기대하기 곤란한 경우, 타인의 행동에 대한 지휘 감독이나 감사 등과 같이 우월적 관계에 있는 경우 스스로 규칙위반행위를 한 자의 경우 등이중 어느 한 가지라도 해당된다면 신뢰의 원칙은 적용되지 않고 책임의 귀책사유가 되지 않는다.

2.1.3 신뢰의 원칙 적용 범위 확대

교통사고에서 적용되던 신뢰의 원칙이 점차 그 적용범위가 확대되어 수평적 의료분업에 있는 종합병원에서의 외과 수술 등 분업적 업무에 있어 과실 책임을 판단하는데 적용 되고 있다. 수평적 의료분업이란 분업에 참가한 사람들이 서로 지시나 감독의 관계가 존재하지 않고 가자들이 대등한 입장에서 각자 자신의 분업영역에 대한 독자적인 의료조치를 취할 수 있는 경우를 말한다. 수평적 의료 분업에 해당하는 종합병원에서의 외과수술처럼 공동으로 참여하는 의사는 다른 의사가 주의의무를 다했을 것을 신뢰하면 충분하고 간호사가 제공하는 수술도구가 정당하게 소독되었다고 신뢰하여도 좋다고 할 수 있다.

이는 모든 의료 활동을 의사가 직접 수행하거나 감독하는 것

† 교신저자 : zerotaek@korea.kr

은 현실적으로 불가능함에도 수평적 관계에 있는 자들의 과실까지 의사에게 책임을 몰으면 민형사상 책임이 무한하게 확대되기 때문에 신뢰의 원칙의 합리적인 범위 내에서 책임을 제한할 필요가 있다.

이러한 공동의료분야 등 분업 업무에 신뢰의 원칙이 적용되고 있다는 사실은 각자의 업무 분담이 확립되어 있고 공동작업의 효율성을 위하여서는 각 업무 참여자간의 신뢰가 보장되어야 한다는 사실을 말해주고 있다.

의사와 의사 또는 의사와 간호사와의 관계를 안전한 선박운항을 위해 협력관계에 있는 해상교통관제사와 선박운항자로 접하여 선박사고에 대한 신뢰의 원칙이 적용가능성을 알아보고자 한다.

2.2.1 해상교통에서의 신뢰의 원칙

선박은 어느 방향으로 항행 할 수 있어서 해상교통은 육상교통에 비하여 상대적으로 다양하고 복잡하여 예측하기 어렵고, 기상·조류·지형 등 자연적 현상에 영향을 많이 받는다. 이러한 이유로 해상교통사고에서 신뢰의 원칙에 적용하기 어려운 측면이 있다. 선장이 강제도선구역에서의 도선사의 선박 조선에 대하여 일일이 간섭할 수 없는 상황이라도 선박이 사고에 대한 선장의 책임이 면책되지 않는다(대판 1995.4.11. 선고94도3302).는 판례에서처럼 우리나라는 선장과 도선사 사이의 신뢰의 원칙을 인정하지 않고 있다. 즉 우리나라 판례에서는 아직까지 해상교통사고에서 신뢰의 원칙을 적용하고 있지 않고 있다.

2.2.2 해상교통관제 업무의 특성

해상교통관제 업무는 관제 구역 내 선박통행에 있어 위험 정보나 주변 교통상황에 대한 정보를 제공함으로써 선박의 안전과 원활한 항만운항을 달성하는데 있다. 이러한 업무 수행을 위하여 해상교통 관제사는 관제 상황에 따라 1단계 관찰 확인 2단계 정보제공 3단계 조언 권고 4단계 지시 4단계의 관제 절차를 규정하고 있다 하지만 해상교통관제에 있어 선박에 대한 권한은 IALA VTS Manual, 해사안전법, VTS 운영 규정에 명시한 바와 같이 “선박에 대한 선장의 권리를 침해할 수 없다”고 규정하고 있다. 이는 선장의 권한을 침해하지 않는 범위에서 관제업무를 수행하는 해상교통관제 업무는 선박의 안전항해를 지원하고 원조하는 보조자적 위치에 있다고 할 수 있다.

또한 레이더 영상을 기반으로 넓은 관제 구역에서의 선박운항을 관제함으로써 직접적으로 선박을 조선하는 지배적 위치에 있다고 할 수 없다. 더욱이 관제구역내에 다수의 선박을 관제하는 해상교통관제사는 선박과의 1대1 관제가 아닌 관제구역 내 선박들의 원활한 선박운항을 위해서 관제사는 다수의 선박들에게 관제업무를 수행한다.

이러한 관제 업무의 특성을 바탕으로 생각해보면 해상교통 관제사와 선박운항자는 서로가 지배적 위치에 있지 않고 서로의 고유 업무를 수행하는 수평적 업무 관계라 할 수 있다. 즉 선박의 안전항행이라는 공동된 목표 속에 각자 전문가적 지휘

에 있어 상대방을 의심할만한 상당한 이유가 존재하지 않는 이상 상대방의 업무를 신뢰하여 하는 수평적 분업 관계에 있다고 할 수 있다.

2.2.3 해상교통관제사와 선박운항자의 신뢰

해상교통 관제사가 선박운항자 선박의 안전운항을 위해 최선을 다하고 업무를 수행할 것이라 신뢰할 수 있는 이유는 관제 구역내에서 선박운항자의 의무가 법규로 규정되어 있기 때문이다. 출항전 검사·보고 의무(선원법7조), 선장의 직접지휘의무(선원법9조), 경계의 의무(해사안전법63조), 항법준수의 의무(개항질서법 3장, 해사안전법 제6장), 등 해상교통관제구역내에서 선박운항자에 대한 선박의 안전운항 의무를 규정하고 있다. 국가에서 지정한 면허시험을 통해 선박을 운항하는 선박운항자는 법규를 준수하고 안전항해에 책임을 다해야 할 것이다. 그리고 이러한 믿음은 해상교통관제사가 선박운항자의 업무에 대한 신뢰를 갖기에 충분하다 할 수 있다. 즉 해상교통 관제사와 선박운항자는 수평적 관계에 있으며 안전항해를 위한 각자의 업무행위에 있어 상대방의 행위를 의심할 만한 상당한 이유가 존재하지 않는 이상 그 상대방이 규범을 벗어나 행동할 것이라고 예상하면서 까지 업무를 수행할 필요가 없다고 할 수 있다.

3. 결론

선원법에서는 선장에 대하여 선박 안전에 대한 직무와 권한을 규정하고 있다. 그리고 해사안전법과 해상교통관제운영규정에 명시되어 있는 것처럼 해상교통관제업무는 선장의 권한을 침해할 수 없다. 이는 선박의 안전운항을 위해 선장의 업무와 해상교통 관제사의 업무가 각자의 업무에 고유성을 가지며 독립성을 가지고 있다고 할 수 있다. 아직 우리나라 판례에서 선박사고에 있어 신뢰의 원칙을 인정하지 않는 시점에서 해상교통관제사와 선박운항자의 신뢰원칙 적용은 논의 되고 있지 않고 있다. 하지만 선박의 고속화와 다양화 그리고 해상교통 관제범위의 확대 등 사회적 변화 속에서 해상교통관제사와 선박운항자의 신뢰의 원칙 적용여부는 분명히 논의 되어야 하고 반드시 필요한 부분이라 할 수 있다.

신뢰의 원칙의 적용 여부에 있어 최우선 순위는 상대방의 업무를 신뢰 할 수 있는가? 이다. 우리나라 법규는 해상교통 관제구역 내에서 선박운항자의 의무를 법으로 규정하고 있다. 그렇다면 법규를 바탕으로 업무를 수행하는 국가기관에 속한 해상교통관제사는 선박운항자의 업무를 신뢰할 것인가? 불신할 것인가? 이 부분은 반드시 정의 되어야 할 것이다.

참고 문헌

- [1] 해상교통과실법과 신뢰의 원칙(2013)
- [2] 항공형법에서의 과실 책임에 관한 연구(2005)
- [3] 수평적 분업의료에 있어서 신뢰와 불신
- [4] Smagorinsky, T. J.(1963), "General Circulation ... Equations", Mon. Weather Rev., 91, pp. 99-105.