

韓日・日韓
船舶保險 Claims Symposium
1991年11月15日
於 Seoul Westin Chosun Hotel

船舶衝突事件 관한 刑事略式手續의 構造와 問題點
韓國船이 日本領海에서 衝突한 境遇를 中心으로 하여

辯護士 藤 井 郁 也

序文

(1) 日本領海에서 船舶衝突事故가 發生하였을 境遇、關係된 船舶이 日本船이거나 外國船이든 理論上으로는 日本法律이 平等하게 適用됩니다、그러나 法律適用의 實務로서는 日本人船員의 過失에 의해 船舶이 衝突한 境遇그 日本人은 海難審判을 받고、그後 正式刑事裁判 (控訴提起 + 公判) 에 의해 判決을 받는 것이 通常의 예이지만、外國人船員의 過失에 의해 日本領海에서 船舶이 衝突한 境遇、그 外國人은 日本에서 海難審判을 받는 것이 아니라 刑事略式手續 이라는 簡易手續에 의해 判決 아닌 略式命令을 받게 되는 것이、그 實情입니다。

이와같이 日本人과 外國人 사이에는 實際로 適用되고 있는 刑事手續이 다를 뿐만 아니라、그 結果로써 받게 되 處罰의 內容도 日本人의 境遇는 무겁고、外國人の 境遇는 가벼운 것이、그 實情입니다。그러면、그 實例를 들어 보기로 합시다。

(2) 衝突한 結果、사람이 死亡한 境遇를 예들들어、日本人船員과 外國人船員과의 사이에、刑事手續과 刑罰에 輕重의 差가 있느냐 없느냐를 檢證해 보기로 합시다

예들들 연 船舶의 衝突事故에 의해、그 結果가 가장 무겁고 深刻한 것은 사람이 死亡한 境遇이기 때문에、그러한 境遇를 예들들어 比較해 봅시다、그런 경우、處罰은 日本人에게는 무겁고 外國人에게는 가볍다는 것을 鮮明하게 알 수 있습니다。

1) 日本人船員의 境遇

[註 1] 에서 들었던 (例 1) 로부터 (例 14) 까지를 参照하여 주십시오
海上保安大學校・海難刑事判例研究会 編集 『海難刑事判例集』 이라는 本에 紹介되어 있는 事例에서 拔粹한 內容입니다。

그것을表에 정리한것이別表입니다.

다음의 다음과 같은 점이 주목되어 집니다.

14件中 (例12) 唯一例外、13件海難審判刑事裁判、

14件公判請求正式裁判、

言渡刑罰、禁錮刑、 [註2]

日本人船員最短 6 月、最長 2 年 6 月、平均 1 年 6 月禁錮刑、

衝突事件刑事 1 審判決經過年月最短 8 月、最長 7 年 8 月、平均 3 年 10 月、

이와같이日本人船員의過失에 의하여船舶이衝突한사람을死亡하게한境遇、業務上過失致死罪에 의해、公訴提起를 받아正式裁判으로平均 3 年 10 ヶ月間審理를 거쳐、平均 1 年 6 月の禁錮刑에 처별되고 있는 것이다、海難審判을 받은後、다시刑事被告人으로서、1 審判決을 받게 될 때까지는平均 3 年 10 개월의時間을요하는것은期間、船員의精神的負擔도相当히무운것임을나타내고 있는 것이다.

口) 外国人船員의境遇

그러면外国人船員의境遇는어떠할까요?

[註3] 에게재된 (例15) 로부터 (例19) 까지의別表 2 를参照해주십시오 이것은 모두 저自身이韓國船으로부터、의뢰를 받아直接担当한事件입니다.

여기에는 다음과 같은 점이 주목되어 집니다、

海難審判은 전혀 함해지지 않았다.

이外国人船員의境遇、衝突의結果、사람이死亡되었음에도 불구하고、모두略式命令으로써罰金밖에課해지지 않았다.

事故發生에서略式命令까지는 8 日내지 22 日이라는 대단히短期間내에刑事手續이終了되고 있다、(例19) 는兩船의二航士가、함께逮捕된特異한例이지만、그래도 22 日개에는略式命令이 내려져 있었읍니다.

이와같이外国人船員이日本領海에서、그過失에 의해 저船舶衝突事故를發生시키고、그結果、사람을死亡하게한境遇、그過失이 있는外国人船員은日本人의境遇와 마찬가지로、業務上過失致死罪로 심문되어져도、대부분의 경우衝突事故發生으로부터 1 ~ 3 週間後에略式命令을 받고、그에 따라서 20 万円以下の罰金 [註4] 을支払함으로써、日本の刑事處罰을 받은 것으로 되어解放되어지고、그船員이

타고온그船(즉加害船舶)에되돌아가서、그대로歸國하는것이現狀입니다。

八) 外国人船員이被告人이된境遇일지라도公判請求될수도있다

그러나例外的으로外国人船員이라도公判請求되어져判決을받는경우도있습니다。一說에의하면檢察庁은衝突의結果、死亡시킨人의(사람)수가6名以上이되면公判請求할方針이라고합니다。[註5]

[註6]에게제된(例20)으로부터(例22)까지、그리고別表3을参照해주십시오。

(例20)은禁錮2年、執行猶予3年이라는刑事1審判決이刑事2審에서破棄환송되어져、환송후의津地方裁判所에서罰金20万円이言渡되어確定되었다는색다른事例입니다。西独人船長과弁護人は1審判決에不服하여名古屋高裁에控訴하고、兩船의航跡을1審判決대로作圖해보니까兩船이1점에會合되지아니하였고、또事故後인양된自動操舵裝置의針路設定板이、논금이가르킨針路에의하면避追越船의針路變更이本件衝突の主因이될蓋然성이높다고指摘한바、 이것이認定되어破棄환송되었으며、환송後、津地裁에서檢察官이求刑을罰金20万円으로變更하여上記判決에이르렀다고하는것이다。[註7]

(例21)도海難審判이행하여지고있지만刑事1審判決은海難의結果를기다리지않고事故로부터3ヵ月半만에禁錮1年、執行猶予3年이言渡되었습니다。

(例22)에서는、2年6月이라는무거운禁錮刑이言渡되었지만、日本人의境遇에比하여1審判決까지의期間이6個月이라는메우짧은것이注目됩니다、이事件에서는海上保安部는略式手續이라는것은眼中에도없고、처음부터公判請求를方針으로搜查를진행했다는것입니다。

[註8]

(3) 問題의所在

以上을살배른바에의하면外国人船員의過失에의하여船舶衝突事故가發生한境遇에는日本人船員境遇에比較하여刑事処分이가볍고、또短期間에終了하는傾向이있다는사실을이해하셨을것입니다。그리고이와같은傾向은衝突의結果、사람의死亡이따지않는物損뿐인事件일지라도同一한것으로보입니다。

이러한現狀下에서、저는다음과같은점에대해짧은時間이지만생각해보고자합니다。

外国人船員의 過失에 해서 船舶衝突事故가 發生한 境遇에는、그 刑事處分이 왜가 輕고 短期間에 終了하는가

그러한 外国人船員에 대해、가벼운 刑事處分은 어떠한 條件이 갖추어졌을 때 가능한가

外国人船員이、그러한 刑事處分을 받을수있는 反面에、그 外国人船員 내지 外国船主의 利益이 침해될 危險性은 없는지、바꾸어 말하면 가벼운 刑事處分을 받음으로써 『副作用』이라는 것은 없는가

外国船主의 利益이 침해될 危險性이 있다고 한다면、外国船主로써는 어떠한 點에 留意할 必要가 있는가

外国人船員의 過失에 의해서 船舶衝突事故가 發生한 境遇、그 刑事處分은 왜、그리고 짧은 期間에 終了하는가 ?

그러면 外国人船員의 過失에 의해서 船舶衝突事故가 發生한 境遇、그 刑事處分은、왜 短期間에 終了하는가 ? 이것을 說明하는 데는、먼저 船舶衝突事件에 있어서 刑事手続을 概略만이라도 說明하는 것이 좋을 것입니다。

(1) 船舶衝突事故는 業務上 過失 往來 危險罪에 該當하며、死傷이 발생한 境遇에는 業務上 過失 致死傷罪에도 該當한다

船員의 過失에 의해서 船舶이 衝突한 境遇、日本 刑法第129條에 하면、3年 以下의 禁錮、또는 50万円 以下의 罰金에 처해진다。(刑法第129條) [註 9] 罰金額은 從前 最高 20万円이 었지만、今年 5月 7日 부터 50万円은 增額 改正되 었습니다。또 衝突結果 사람을 死傷시킨 境遇에는 業務上 過失 致死傷罪에 의하며、이 境遇 5年 以下의 懲役 그리고 禁錮、또 50万円 以下의 罰金에 處訴됩니다。(刑法第211條) [註10] 이 罰金額도 從前 最高 20万円이 었지만、今年 5月 7日 부터 50万円으로 增額되 었습니다。

(2) 衝突事故가 發生하면 海上保安部의 保安官이 搜查를 担当한다

イ) 海上保安官의 搜查權限

海上에 있어서 犯罪에 관한 海上保安官에 개 搜查權限이 부여되어 있습니다。

(海上保安庁法第31條)

ロ) 海上保安官의 搜查・送致義務

海上保安官은 犯罪에 해당한다고 생각되는 境遇에는 犯人 및 証拠를 搜查하여 法律에 의해서 特別히 定해 진 境遇를 除外하고는 事件을 檢察官에 개 送致해야 합니다。(刑事訴訟法第189條 2項、246條)

ハ) 搜查의 開始

海上에서衝突事故가發生하는대부분의境遇、衝突한船舶으로부터衝突事故發生報告가發信되기때문에、이것을受信한海上保安部는이것을搜查의端緒로하여、搜查를開始합니다。

二) 搜查의实行

() 被疑者및参考人

通常의衝突事故에는、민저衝突當時操船指揮를하고있었던者、즉船長혹은當直航海士가被疑者즉犯罪를犯한것으로의심되어질수者로서取調되어當直操舵手、當直以外의航海士와當直機關士、機關員、通信長등이参考人으로서取調를당하게됩니다。

() 取調의場所

이것들의取調는陸上의海上保安部の庁舎안에서、행하여지는것이通常이지만狀況에따라서衝突한本船의위에、혹은保安部の巡視船上에서행하여질수도있습니다。

() 供述調書作成

取調는海上保安官으로부터船員의 氏名 生年月日 本籍 住居 出生地 船会社의名称과所在地 家族關係 收入 前科의有無 學歷 海技免狀 船舶明細 出港日時 目的港 貨物의種類와數量 乘組船員 航海模樣 氣象·海象 衝突에이르기까지의經緯等에關하여質問되어져、이것에船員이대답하는方法으로행해집니다。

대부분의境遇、質疑応答이끝난後、本人이順序에따라供述했던형태로써調書가作成됩니다、供述調書가作成되면、海上保安官이아것을、읽어주고、供述者에게틀림이없는기여부의確認을求합니다。供述者가틀린것을指摘하면訂正하고、없으면通常供述者가末尾에署名·捺印을합니다。

() 檢證및實況見分調書의作成

그리고船舶国籍證書를비롯하여甲板部航海日誌、機關部航海日誌、船員名簿、船員手帳、BEEL BOOK、使用海圖、無線業務日誌、항적기록기의記錄紙등의船積書類등의記錄도任意提出을받아복사합니다、또船舶그자체에대해實況檢分이행해칩니다、이것은船体の構造에대해서調査하는동시에航海灯、汽笛、舵機、主機、레이다等故障이없었는지의여부를또衝突의結果、어떤損傷이船舶에생겼는가를調査하는것입니다。

() 任意搜查와強制搜查

이외같은搜查는通常關係者의同意와承諾을얻어서행하는所謂任意搜查의方法에의하는것이지만例外的으로關係者의意思에관거

없이 「強制捜査」의 方法에 의해 행해지기도 합니다. 強制捜査라는 것은 裁判所로부터 逮捕令狀에 의해 被疑者를 逮捕하던지 裁判所로부터 搜索・押収令狀에 의해 船体를 搜索・押収하는 境遇等、強制力를 가지고 행하는 捜査를 말합니다.

그러나、日本の 海上保安部는 船舶의 衝突事件에 있어서 外国船을 捜査하는 境遇、될수있으면 任意捜査에 의해 행하는 것을 方針으로 합니다. 그 理由로써는 船体 그 자체를 押収하지 않고 船員만을 逮捕한 境遇에도、船가 움직일수 없어 船主에게 多大한 滞船損害가 발생할 것을 생각하기 때문입니다. [註11]

바꾸어 말하자면 外国船乘組員에게 刑事責任이 있는 것이 客觀的 証拠에 의해 明白하지만 犯行을 否認하고 証拠를 湮滅하여、혹은 逃走를 계획하는 등의 事情이 없는 한 強制捜査를 수행하지 않을 方針이라고 합니다.

(3) 海上保安官이 捜査를 했 때는 事件을 檢察官에게 送致해야만 합니다

海上保安官이 捜査를 했을 때 (海上保安官으로서 할수있는 한의 捜査를 하여 送致를 떠맡은 檢察官이 일단 起訴・不起訴의 判定이 가능한 程度까지 이르렀을 때) 신속히 書類 및 証拠物과 함께 (意見을 添付하여) 事件을 檢察官에게 送致해야만 합니다. (刑事訴訟法第246条)

通常 衝突事件 發生後 1 週間 정도로 檢察官에게 送致됩니다.

(4) 檢察官의 事件處理

海上保安官으로부터 事件의 送致를 받은 檢察官은 通常 一件 記錄으로?어른後、檢察廳에 被疑者를 호출하여 檢察官面前에서 海上保安部에서의 取調 때에 供述한 內容에 틀린 점이 없는지를 確認합니다. 被疑者가 틀림이 없다고 말하면 檢察官은 起訴・不起訴를 결정할 用意가 갖추어진 것입니다.

日本の 刑事訴訟法은 公訴의 提起에 대해서、이것을 國家機關인 檢察官에게만 행하게 하는 起訴 独占主義 (刑事訴訟法第247条) 를 採用함과 동시에 檢察官에게 処罰의 要否를 判斷하게 하여 犯罪의 證明이 충분하다고 인정되는 境遇、犯人의 性格、年齡 및 境遇、犯罪의 輕重 및 情況을 비롯한 犯罪後의 情況에 의해서 訴追를 必要로 하지 않을 경우는 公訴를 提起하지 않을 수도 있다는 裁量權을 檢察官에게 부여하는 「起訴 便宜主義」 (刑事訴訟法第248条) 를 채택하고 있습니다. [註12]

이렇게 하여 檢察官은 起訴・不起訴를 그의 裁量에 의해 決定하는 것이지만 어떻게 하여 決定하게 되는 것까요?

イ) 不起訴로할境遇

범죄의嫌疑가 없는境遇는、勿論이며、범죄의嫌疑가 불충분한境遇에도不起訴로됩니다。또 범죄의嫌疑가 충분하다고 (즉起訴된다면 틀림없이有罪判決을 받을 것으로判断될境遇) 하더라도犯罪輕의重、社会的影響、犯人에關한諸種의事情、相手船側의事情 등一切를考慮하여檢察官이社会秩序維持의觀點에서起訴의必要를 인정하지?을境遇、不起訴 [註13] 로 취급된다、이것을不起訴의 가운데서도起訴猶予라고 합니다。

따라서 어떤衝突事件에 대하여被疑者가不起訴処分이 되었다고 해도 그것은犯罪의 혐의가 없다는 것을意味하는 것은 아닙니다。

ロ) 起訴할境遇

이것에 대해서는實務上 둘로 나누어서說明할必要가 있습니다。

a) 兩船이 함께日本人만으로被疑者가 되어 있을境遇

이境遇、日本에서는通常海難審判先行的原則 [註14] 에 따라서海難審判을 먼저 행하고、그結果를 기다려起訴・不起訴를決定하게 되는 것입니다。

海難審判이 행하여져 1審의結果가 발표될려면빨라도數個月、事件에 따라서는 1 ~ 2年、高等海難審判庁까지 간다고 한다면 3 ~ 4年 걸리는 것도 놀랄 만 한 일입니다。따라서 이境遇、檢察官의起訴・不起訴의決定은 늦어지게 됩니다。

게다가兩船이 함께日本人만으로被疑者가 되어 있는境遇에는外國人船員이乘船하고 있는外國籍船일지라도日本人의水先人 (導船士) 가操船하고 있을境遇이고水先人만이被疑者로 되어 있는境遇도 포함됩니다。

b) 衝突한船舶중에서一船혹은兩船의被疑者가外國人인 경우

이境遇도刑事訴訟法上理論的으로는被疑者가日本人인境遇와 마찬가지로公訴를提起하는 것은可能합니다。그러나實務上 거의略式手續에 의해略式起訴되고 있습니다。그理由로 써 생각할 수 있는 것은。

一般적으로過失犯의搜查는故意犯에比較하여困難하며 [註15] 船舶의衝突事件은現場의保存이 거의不可能하고關係船舶以外의目擊者가 없는 것이通常이기 때문에 한층더困難합니다。

[註16] 에따서起訴・不起訴를判斷할수있는程度까지搜查를하는데는本來相當한時間을要求한다。그러나外國船舶의衝突事件인境遇、任意搜查라고할지라도충분한搜查를수행하기위하여、長期間의取調를한면、그期間船舶이움직이지못한滯船損害가발생하므로、取調의期間를必要最小限으로한정하지않으면안될것이다。

通常의起訴를하면、起訴狀을裁判所에提出하고서부터第1審의判決이공표될때까지는最短으로通常數個月을要求하며、긴境遇는數年에이른다。그동안被告人의身柄을確保하는것이問題가된다。

만약正式裁判에앞서서海難審判을행한다면티욱長期間이걸리므로外國船의境遇、海難審判先行的原則은實際的이 아니다。

그러나主權國家로서는領海內에서발생한犯罪에대하여、外國人의境遇에는어떠한刑事處分이라도하지?을수없다、거기에被疑者가最低限認定하는過失에따라서罰金を 지불하여주면國家로서는滿足해도좋다는생각도있는것같다、그러한理由에의해衝突한船舶중에서1船혹은2船의被疑者가外國人이었던境遇에는그外國人에대해서는送致로부터數日以内に檢察官으로부터略式命令請求(略式起訴)가되어있는것이通常이다。

· 그러한外國人船員에對하여가벼운刑事處分은어떠한條件이갖추어질境遇에 가능한가

(1) 法律上의要件

檢察官이略式命令을請求하는데는法律上下記의條件을具備하는것이必要하다、[註17] (刑事訴訟法第461條、461條의2、463條、罰金等臨時措置法第7條)

簡易裁判所의管轄에屬한事件일것

50萬圓以下の罰金혹은科料를科한다는것이相當하다고認定되는事件일것。즉選択刑으로서罰금이없어서는안된다。

罪證明白、事案簡明으로도또한略式命令의請求를함에있어서被疑者의異議가없을것。

그래서、業務上過失往來危險罪、業務上過失致死傷罪는어느쪽도簡易裁判所의管轄에屬하는事件이고(裁判所法33條1號2號)이것들의罪에는選択刑으로써罰금이規定되고있습니다。거기케略式命令請求를하는데

대하여被疑者가異議가없으면、그後에는罪證明白、事案簡明인지아닌
지하것이略式命令을請求할수지없을지를결정하는關鍵이됩니다。 [註
18]

(2) 実務上의要件

事案簡明할수있을지없을지와船舶衝突의事故에대해서는実務上적어도
衝突時刻、位置에대하여兩船間에소송이없는것을意味합니다。 [註19]
또罪證明白이라는것은船舶衝突事故에있어서実務上被疑者가過失을認定
할것、즉有罪임을스스로認定하는것을意味합니다。 [註20] 그러나이것
이実務上몇가지의問題를불러일으킬수도이있다는것입니다。

(3) 略式手續이実務上있다는意味

被疑者가略式手續에同意하는것은実務上어떤意味를갖게될까요 ?

被疑者の입장에서본다면

略式手續에應하지않으면禁錮이거나、懲役に処해질可能性이있
는반면應하면50万円以下の罰金刑밖에課해지지?는다고安心할수
있다。

略式手續에應하지않으면公判請求되어1審判決이나오기까지는
最短이라도數個月、걸어지면數年間審理되어、그期間刑事被告
人으로서烙印이찍혀서不安定한立場데놓이게되며、또相當한裁判
費用을必要로한다。略式手續이應하면數日以内に略式命令이言
渡되며、게다가被告人은公開法廷에설必要가없다。

檢察官의입장에서본다면

過失犯을立証한다는것은一般的으로困難하다。外國人을公判請
求하여萬一公判에敗하여無罪가되면國際問題가될수도있다。만
약被疑者가略式手續에應하면、50万円以下の罰金이라는가벼운
刑으로상환되어有罪를確實하게하며、그러한危險을回避할수있
음과동시에時間과經費를大幅으로節減할수있다。

略式手續의이있한性格은美國法の司法取引 (Plea Bargaining) 하類
似的構造를가지있다고말할수있을것이다。 [註21] [註22]

外國人船員이그러한가벼운刑事處分을받을수있는半面에、그外國人船員내
지外國의船主의利益이 침해될危險性은없는지、換言하면가벼운刑事處分을
받음으로써『副作用』이라는것은없는가?

그러면、여기서약간視点を 바꾸어衝突事故가發生했을境遇에關係者가놓
여진事情과의도를생각하여봅시다。

(1) 被疑者가된船員

(1) 衝突事故가發生했을境遇에被疑者로되는것은通常、衝突時에

船橋에서操船指揮를하고있었者、즉船長、一航士、二航士、三航士이다。그들은도대체어떠한狀況에놓이게될것인가。

衝突事故가發生했다는것이海上保安部에알려지면、그船舶은通常게일가까운海上保安部가있는港구혹은安全港에寄港할것을요구합니다。海上保安部가있는港구에寄港한境遇는、그陸上의庁舎에서第1回取調를받게될것입니다。

安全港에寄港했을境遇에는거기에派遣되어온海上保安部の巡視船이나巡視艇上에서第1回取調를받게될것입니다。이때被疑者로서는当直士官의心理는어떠할까요？

過失의程度는別도로하고衝突에對하여、어느程度는自己自身에게過失이있다고自覺은하고있지만보다더큰過失은相手船에게있다고믿고싶은境遇를想定하여推定해봅시다。

이境遇被疑者가된当直士官은다음과같은마음(기분)을갖게될것입니다。

우선第一로自己自身에게過失이있었다고하여도、相手船이過失의비중이훨씬더컸다는것을海上保安部に理解시키기위해自己에게有利한事實은勿論이거니와相手船에게있어서不利하게보이는事實을전부供述하고싶은심정、바로그것일것입니다。

当直士官自身은現在의職業을지키기위해서、혹은将来에의惡影響을最小限으로하기위해自己를防禦하고자하는심정。

(口) 衝突事故가發生하면船主는当直을担当했던航海士를過失의大小를블문하고下船시키는일이많은것같습니다。아마乘組員全体的氣分을一新하기위해서일것입니다。

따라서衝突事故當時간혹当直을担当하고있었던航海士가自己의過失이比較的 가볍다할지라도韓國에되돌아가면下船되어져서담分間、職을잃어버리게되는경우를覺悟하고있는일이많은것같습니다。그러나、그가危懼하는것은그것보다도먼저将来의일입니다。一旦下船이되었다하더라도航海士로서生活하는限은다시어떤船舶会社나 manning 会社에航海士로서乘船하고자신청하지않으면안됩니다。

그때나쁜評判이있으면좋은條件으로의乘船勤務는곤란하게될것입니다。韓國의船員의대부분은釜山아니면그近辺의出身입니다。또釜山에海洋大學이있고、많은船舶会社の船員部가釜山에있기때문에船員의就職活動은거의가釜山에서이루어지는것같습니다。釜山の喫茶店(다방)에가면、여기저기 manning 会社의사람、船舶会社の

사람이船員手帳(수첩)을가진사람과이야기하고光景을볼수있습니다、釜山은그런意味에서좁은거리입니다。 이와같은장소에서 號의

라는一航士는日本에서衝突事故를일으켰다는소문이퍼지면将来에어두운그림자가드리워집니다。 이미衝突事故가발생했다는것은어쩔수없지만어찌하든지自己의過失이가볍다는것相手船의過失이무겁다는印象을심고싶다고생각하게되는것은人間으로서無理가아닙니다。 또韓國에돌아가면海洋警察에게도取調되어지며海難審判院에서도事情聴取되어지는것도当然念頭해어야할것입니다。

(八) 그러면、 그가第1回の取調가 끝나고、 만약本船이沈沒되지 않았을 경우、 本船에돌아갈것입니다。

本船에돌아가면동료하 만나게되지만대부분의境遇、 그동료가그를보는視線이微妙하게变化저있음을느끼게될것입니다。 船長이被疑者인境遇、 部下인航海士하고機關部の士官이船長을보는視線이왠지모르게尊敬하는듯한빛이옅어질것입니다。 部下조차上司에對하여어쩐지非難의눈길을보내게되므로一航士의境遇는船長이、 二航士의境遇는船長과一航士가、 三航士의境遇는、 船長、 一航士、 二航士가、 各자操船의拙劣함、 怠慢을非難할지도모릅니다。 對外的으로는相手船을非難하여도對內的으로는이러한집안싸움을(내분)을하는것은이상한일이아닙니다。

事故當時、 當直士官以外의士官이船主에對하여좋은顔을하고싶을우려는이런傾向이한층더심하게될것입니다。

(二) 만약本船이沈沒하여잃어버려진境遇는現地代理店이指定하는旅館에돌아갈수밖에없습니다。 事故의當時이든지翌日이면乘組員全員이그를맞이하게될것입니다。 그러나船를紛失했을때는乘組員全員이職場을잃어버린것과같은것을意味합니다。(韓國船員法第45條) 그러므로그를보는눈길은一層차가운것은당연한결과입니다。

(亦) 만약事故의結果、 本船의船員이死亡했을境遇에는、 이미旅館一室에서簡單한祭壇어設置되어香냄새가퍼지고있을것입니다。 保安部の取調에서돌아온그는이事故가釜山の라디오放送番組『波濤를넘어서』(昔은『갈매기通信』이었다)나新聞에이미報道되었을것이며、 그리고마침내釜山에돌아갔을때는遺族으로부터비난당할것을想像하면暗澹한기분에침울하여질것입니다。

(2) 船主

衝突事故發生의 報告를 接하면 즉시 代理店를 通하여、혹은 船長으로부터 電話랑 FAX 에 의해서 事故狀況을 正確히 把握하려고 努力하는 것은 當然한 일입니다。 船主에게 있어서 衝突이 歡迎할 만한 것이 못되는 것은 말할 필요도 없지만、 이와 같은 通信의 때에 船主의 口調는 자칫하면 叱責調、詰問調로 되지는 않을 까요。

衝突의 結果、 만약 船랑 貨物도 全損되어진 境遇에는、 荷主關係者에게 그 내용을 連絡할 뿐만 아니라 貨物을 잃어버린 것에 對하여 (法律上의 責任은 없어도) 道義上의 사과와 인사를 하지 않으면 안 될 것입니다。 沈沒하여도 救助가 可能한 경우는 救助業者에게 現場調査를 시킨 뒤에、 그 전망에 대하여 荷主에게 報告하지 않으면 안 될 것입니다。 또 만약 乘組員이 死亡하거나 負傷한 境遇에는、 그들의 遺族이랑 家族에게도 待應하지 않으면 안 됩니다。

그런데 오늘 제가 언급하는 것 가운데 實務上가 가장 問題가 되는 것은 衝突의 結果、 本船이 損傷을 입었지만、 그대로 航海가 가능한 境遇 아니면 임시 修繕을 하면 우선은 目的港까지 航海를 繼續할 수 있는 境遇입니다。 이러한 境遇는 船主는 本船을 뱌 수 있는 한 빨리 出港시키기를 원합니다。 船舶會社에 있어서 船가 움직이지 않으면 收入을 올릴 수 없기 때문에、 어찌 하든지 움직일 수 있는 한 움직이게 하려고 하는 것은 當然하다고 한다면 當然한 것입니다。 이와 같은 傾向은 荷主로부터 壓力이 있을 경우 一層、 強하게 됩니다。 (例를 들면 自動車의 部品을 積載한 船가 日까지는 蔚山에 到着하지 않으면 自動車生産의 라인 이 停止되고、 南洋材를 積載한 船가 日까지 釜山에 到着하지 않으면 合板工場이 停止하는 등)。 그러나、 本船을 出港시키기 위해서는 事實上海上保安部의 許可가 必要합니다。

(3) 海上保安部

(1) 衝突事故의 搜查가 開始되면、 海上保安部는 대단히 바쁩니다。 앞에서 진술한 것처럼 海上保安部는 外國人船員의 境遇、 처음부터 略式手続을 念頭에 두어서 搜查를 進行합니다、 4 ~ 5 日로부터 1 週間位로 略式命令을 내려 刑事處分을 完結하고 싶다고 생각하고 있는 것 같습니다。 그때문에 取調는 朝 9 時半頃부터 夜 10 時頃까지 食事의 時間을 除外하고 繼續하는 것이 普通입니다。 搜查를 担当하는 것은 海上保安部の 警備救難課의 海上保安官 (巡視船・巡視艇의 乘組員도 포함함) 입니다。 橫濱、名古屋、大阪、神戶、門司 등의 主要한 海上保安部の 境遇警備救難課의 人員은 대개 課長以下 10 數名입니다。 만약 人員이 不足할 때는 다른 海上保

安部로부터 応援을 求하는 것 같습니다.

이들 海上保安官이 衝突한 兩船의 乘組員을 分擔하여 獨立된 取調室에서 1 人씩 衝突에 이른 狀況에 대하여 事情을 聽取해 나갑니다. 韓國人 船員 중에는 日本語가 유창한 사람도 있지만、日本語를 理解할 수 없는 船員의 境遇에는 通訳이 必要합니다. 通訳은 海上保安官이하는 境遇도 있지만 通信長 등의 日本語가 유창한 本船 船員이 担当하는 境遇도 있습니다.

(口) 그래서. 이리하여 兩船 關係者로부터 同時 併行的으로 事情을 聽取하기 때문에 保安部에는 搜查의 進行過程에 따라서 몇 번이고 兩船의 主張을 대조하여서 (照合) 행하여 집니다. 衝突事故를 構成하는 主要한 事實、즉 衝突時刻、衝突位置、衝突角度、衝突時의 速力 등에 관하여 兩船의 主張이 一致하여 兩船의 被疑者가 각자의 過失을 認定하면 搜查는 円滑하게 進行되어 衝突로부터 4 ~ 7 日 정도로 檢察庁에 送致되며 1 ~ 2 日後 略式 起訴되어、그날 안으로 略式 命令이나 罰金을 支払하면 刑事 処分은 그것으로써 끝납니다.

(八) 그러나 衝突時刻 이랑 衝突位置에 대하여 兩船의 主張이 처음부터 一致하는 일은 드문 일입니다. 搜查를 担当하는 海上保安官은 屢次 『兩船의 主張을 그대로 듣고 있으면 衝突하지 않았을 것으로 생각된다』 라고 빈정거리며 말할 정도입니다. [註23]

앞에서 말한 바와 같이 海上保安官은 搜查를 完了하면 檢察官에게 事件을 送致하지 않으면 안 됩니다. 이때 單一、衝突事件에 대하여 A 船의 衝突時刻 이랑 衝突位置가 B 船의 衝突時刻、衝突位置와 엇갈리면 이야기가 되지 않는다고 하여 事實上 받아 들여 지지 않습니다. 따라서 搜查를 担当하는 海上保安官으로서는、그때까지의 얻은 証拠로부터 海上保安官으로서 가장 合理的으로 推定되는 衝突時刻과 衝突位置을 決定하여、이들에 대하여 兩船 關係者의 同意를 求하는 것으로 됩니다.

(4) 衝突位置를 둘러싼 海上保安官과 被疑者의 攻防

(イ) 前에 船舶 衝突事故의 特徵으로써 現場의 保存이 거의 不可能하다고 말했습니다. 陸上 交通事故의 境遇는 衝突現場에 미끄러짐의 痕跡이라든지、깨어진 head lamp 의 破片이 떨어져 있기 때문에 衝突場所에 있어서 싸운이 생길 일이 거의 없을 것입니다. 그러나 海上에 있어서 衝突의 境遇、衝突位置를 正確하게 아는 것은 容易하지 않습니다.

(口) 라고 말하는 것은 船라는 것은 航海中 通常 30 분에 一回 혹은 15 분에

1 回밖에船位測定을하기않기때문에最後에船位를測定하여海圖에記入하고부터10~20分間機關을增減速하든지舵를使用하여衝突하는境遇、衝突時의船位를아는것은容易하지않습니다。特히濃霧의가운데서航海하고있었던境遇、radar 를使用하여도船舶交通이輻轉해오면周圍의島과他船을피하기위하여 radar stand 를떠나서海圖室에가는것조차困難하게되는일도있습니다。또衝突直後에船位를測定하려고하여도衝突時에數分經過한後에되는경우가많고、그期間、機關이停止되어있더라도惰力、潮流、風등에의해移動하기때문에、이와같이하여서測定된船位는實際로衝突位置로부터떨어진位置로되는경우가 많습니다。또 만약衝突直後에船位測定을하였다하더라도唐慌하여있기때문에正確하게하지않는것이많이있습니다。이러한事情때문에 A 船當直航海士는그때까지의自船의海圖台에使用하였던海圖上에記入하였던最後의船位에서그後의針路・速力を計算하여自船이믿는衝突時에있어서의位置(衝突位置)를推定할수밖에없습니다、B 船의航海士도 마찬가지로衝突位置를推定할수밖에없습니다。

(八) 이와같이 A 船과 B 船이 각각推定한衝突位置가一致하고있으면問題가 없지만、만약一致하지않는境遇 그대로海上保安部로서는略式手續을處理할수없다는것은전에 언급한것과같습니다、그러면保安部는保安部 나름대로 어디에서衝突했는가를推定하여、어느位置를定하여、그位置에兩船의當直航海士의同意를求하게될것입니다。

上記와같이、원래兩船의當直航海士도衝突位置를推定할수밖에없기때문에、海上保安官으로부터保安官이衝突位置라고確信하는어떤점을衝突位置로認定하면어떨까하고同意가求하여진다면、그것을積極적으로틀렸다고도証明하기어렵기때문에이것을拒否하는것은결코容易하지는않습니다。

(二) 그러면衝突事故가 넓은太平洋의 한가운데서發生한境遇에는衝突位置가衝突의責任比率에影響을미치는일은 거의없습니다。이에反하여瀬戸内海나 좁은水道에서發生한境遇에는衝突位置가責任比率에 커다란影響을미치는일이 많이있습니다。

例를 들면 末尾의 添付를 第 1 圖를 보아 주십시오。

이 圖는 瀬戸内海 松山 를 南 바다의 一部를 나타내고 있습니다。圖 가운데 伊豫灘 航路의 第 8 号 및 第 9 号 灯浮標를 따라서 A 船은 西에서 東으로 B 船은 東에서 西로 航海하고 있다고 합니다。伊豫灘 航路은

所謂推薦航路에 있어서 이 海域을東西로航海하는 (例를들면門司 / 神戸間) 船은通常이것의右側을따라서航海하는것이推薦되고있는것입니다。 [註24] 實際海上에서는約 4 ~ 5 miles 間隔으로燈浮標 (Light buoy) 가設置되어있습니다。

海面上에는線이그어져있을리가없지만海圖上에는 Light buoy 를연결하는것처럼線을그어서표시되어있고、지금 A 船이西에서東으로 B 船이東에서西로달렸다고하여霧가운데서이推薦航路의近邊에서衝突했다고합니다。그리고 A 船의當直航海士는推薦航路의南側 A 點에서衝突했다고主張하며 B 船은推薦航路의北側 B 點에서衝突했다고主張한것으로假定해봅니다。

그리고海上保安官은 A 點이衝突地點이라고推定하여 B 船의被疑者에게이에同意할것을要求할境遇를생각해봅시다。 B 船의當直航海士로서는自身은 B 點이衝突地點이라고推定하고있기때문에 A 點이衝突地點이라는것을認定인정하는태는커다란抵抗이있습니다。그러면여기에 B 船의當直航海士와海上保安官과의사이에衝突地點를둘러싼議論가오고가게됩니다。保安官은 A 點이衝突地點이라고推定하는것에合理的的根拠가있다고主張하며 B 船의當直航海士는그것에反對의主張를하게될것입니다。

(水) 勿論、만약 B 船의當直航海士가保安官의說明를듣고과연自身이主張하는 B 點에는合理的的根拠가없고保安官이主張하는點이衝突地點이라고納得한다면同意하는데아무런問題가없을것입니다。

(へ) 問題は B 船當直航海士로서는도저히納得할수없는境遇입니다。그는取調의며칠째가경과되어夜늦게保安部를떠나서船에돌아왔다고합니다。船에돌아와본즉서울의本社로부터「어떻게되어있는가、아직取調는끝나지않았는가、언제出港할수있는가」라는등의催促이되어져있었고船長以下乗組員全員이초조해하고있는일을많이보게될것입니다。取調의 2 日目、3 日目 (째) 가되면、만약船가沈沒하여분실된境遇에는이미乗組員의대부분이歸國하여船長以下 4 ~ 3 名밖에남아있지않기때문에當直航海士는그것만으로도불안한마음일것입니다。그는아마도그날밤다시한번海圖를펼쳐自身이作圖하여그가主張할衝突位置가合理的인지아닌지를檢討해볼것입니다。그리고다시한번틀림이없음을確認하였다고假定합시다翌日그는다시保安部に出頭하여재차衝突位置에대하여議論을

反復합니다。그러나保安官에개納得을얻지못하고그날도意見의一致를보지못한채되돌아오게될것입니다。

만약本船에돌아오게되면一日滯船했다고하더라도船長以下乗組員에게苦惱와焦燥의그림자가깊이덮여져있는것을보고一層더心을아파할것입니다。게다가만약에複雜한人間關係로부터그에게非難과근거없는輕蔑을받게되면、그로서는感情的으로되는일도있을것입니다。船가沈沒하여분실된境遇이면그가旅館에돌아와보면、결국船長以下の全乗組員이帰国와여단지혼자남겨진때도있을것입니다。그때에는船主로부터도동료들로부터도버려진상태라고느껴질지도모릅니다。

(ト) 이와같이하여 B 船의当直航海士가心理的으로궁지에몰릴경우海上保安官으로부터 『A 点を衝突位置라고認定하고略式手續에同意한다면罰金50万円以下로数日以内に刑事処分은 끝나며船도出港할수있다。그러나만약 B 点を衝突位置라고主張을繼續한다면公判請求를당할지도모른다。』라고말하면 B 船의当直航海士는動搖하며自己의意思에反하여 A 점에同意할지도모른다。

(5) 刑事記錄이損害賠償의示談交渉에 미치는影響

(イ) 刑事判決도略式命令도民事上の損害賠償責任을法律上拘束하는것은아닙니다。그러나實務上은커다란影響을미칩니다。그것도어느쪽인가하면刑事処分の結果로써의罰金額보다도刑事一件記錄중의供述調書の記載쪽이後의損害賠償의示談交渉에커다란影響力을행사합니다。왜냐하면供述調書에는被疑者인当直士官이할수없이認定하는것이아니라自發的으로認定하는형식으로作成되어、거기에被疑者가署名・捺印하기때문입니다。즉供述者가전부任意로、換言하면自由로운意思로作成하여署名・捺印한형식을취하기때문입니다、이와같이供述調書는供述者가완전히任意로作成한형식으로作成 되어있기때문에後에는 『實은供述調書는自身의意思로作成한것이아닙니다。』라고主張하여도좀처럼信用을얻을수없습니다。이와같은것은今여러분이 B 船의立場에서생각하면그러한不合理는허용되어서는안된다고생각하지만 A 船의立場에서생각하면 B 船의当直航海士가나중에前言을반복하여도좀처럼信用할수없는것과마찬가지라는것을이해하셨으리라고생각합니다。

(ロ) 그래서、만약이외같이 B 船의当直航海士가그意思에反하여 A 点を衝突地点으로認定하며이것을前提事實로써民事의損害賠償交渉이

행하여질境遇、어느程度、衝突의責任比率에影響을미치게될까요？
저의생각으로는、그러한事情이없었다면50%・50%境遇、아마濃霧
中の事故일지라도적어도 B 船의責任은55%、A 船의責任45%로되며、
어쩌면 B 船의責任比率60%、A 船의責任比率40%아니면그以上으로
影響을미칠지도모른다고생각합니다。

지금衝突의結果 A・B 兩船이함께 2 億圓의損害를입었다고假定하여
A 船의責任比率45%、B 船의責任比率55%로示談이成立되었다고假定
합시다。

그境遇、B 船은 A 船에게얼마를支払하지않으면안될까요？試算해봅
시다。

| | | | |
|----------------------|--------------|--------|----------------|
| B 船은 A 船의損害의55%를支払한다 | | | |
| | ¥200,000,000 | × 0.55 | = ¥110,000,000 |
| A 船은 B 船의損害의45%를支払한다 | | | |
| | ¥200,000,000 | × 0.45 | = ¥90,000,000 |
| <hr/> | | | |
| B 船이 A 船에게支払해야만하는金額 | | | ¥20,000,000 |

만약、A 船의責任比率40%、B 船의責任比率60%로示談이成立되었
다고假定한다면어떻게될까요？

| | | | |
|----------------------|--------------|-------|----------------|
| B 船은 A 船의損害의60%를支払한다 | | | |
| | ¥200,000,000 | × 0.6 | = ¥120,000,000 |
| A 船은 B 船의損害의40%를支払한다 | | | |
| | ¥200,000,000 | × 0.4 | = ¥80,000,000 |
| <hr/> | | | |
| B 船이 A 船에게支払해야만하는金額 | | | ¥40,000,000 |

이試算을기초로한다면 B 船当直航海士가意思에反하여 A 点에同意했
기때문에 B 船船主는本来支払할이유도없는金額을2000万円~4000万
円까지도 A 船에게支払하지않으면안된다는結果가발생한것을알수있
습니다。

이것이副作用입니다。

(6) 海上保安官이搜查를잘못하는原因

上記 (4) 및 (5) 에서는衝突位置에대하여海上保安官과 B 船의被疑
者와의사이에見解가달라서 B 船의被疑者가、그意思에反하여 A 点을衝突

位置로認定해버린例를들었습니다. 만약 A 点이客觀的으로보아틀렸다고 假定한다면틀린供述調書가作成되어그것에따라서틀린略式起訴가되어져 틀린略式命令이裁判所에서나오게됩니다.

이와같이海上保安部가그搜查를틀리게하는原因에는어떤것이있을까요? 저는다음과같이생각합니다.

相手船乗組員이虚偽의供述를하였던지虚偽의証拠(例를들면使用海圖랑航海日誌를改竄했을境遇)提出되어서海上保安官이이것을看破할수없었을境遇

海上保安官의搜查가不十分하고当然히收集해야証拠를收集하지못했을境遇、例를들자면

() 더뎐船의 course recorder 의記錄紙를보면 course pen 과 zone pen 등連動하고있지않았다는異常을분명하게보고서알수있을境遇、保安部로서는즉지保安官을그船에派遣하여course recorder 바로그것을保全하여故障의內容을檢査하지않으면안됨에도불구하고、그것을방심한사이에本船이 course recorder 의 maker 를불러서修理했었을境遇그故障의內容은永久히알수없게된다.

() 当直航海士가供述하는航跡과使用海圖上の航跡(船位)이一致하지않을境遇하供述者가主張하는航跡圖를作成하게하여供述調書에添付시켜(이것自体에는곤란함이없다)使用海圖그자체를証拠에서除外하여刑事一件記錄에添付하지않을境遇。

아직충분하게搜查를에지않은時点에서衝突에에른狀況을海上保安官에想定에여、이에따른証拠만을採用하고이것에矛盾된証拠를無視하든지、목살한境遇(소위여상搜查의弊害)이境遇、上記의事態가발생하기가쉽다.

(7) 海上保安官이搜查를틀리기쉬운具体例

海上保安官이搜查를틀리기쉬운具体例를한두가지들어봅시다.

[例그1] 霧中の速力에대하디虚偽의供述을하는場合

海上衝突予防法은視界制限狀態下에서船舶은速力を減速하여航行해야만한다고規定하고있습니다. 따라서霧의가운데임에도불구하고만약全速力으로航行中에衝突하였다고하면被疑者가된当直航海士는『衝突前に減速하고있었습니다』라고供述하고싶은疑惑을받게될것입니다、이때만약海上保安官이当直航海士의供述대로供述調書を作成해버리면

虛偽의供述調書가作成되어버립니다、그러나 이때 만약에、그機關日誌 (Engine Log Book) 를注意깊게보면主機 (Main engine) 의積算回轉計의記錄에서衝突當時의速力を正確하게推定할수가있습니다。被疑者에게있어서利益이되는主張이있음에도 불구하고그點의搜查가행하여지지않았을境遇必要하면搜查官에게意見を상세히알리어야한다고되어있습니다。 [註25]

意見を알리는것은書面의形式으로海上保安部長과担当檢察官앞으로提出하면迫力이있으며搜查官도無視하기힘들기때문에효과가있습니다。

[例그 2] 횡단일까追越일까

末尾添付의第 2 圖를보아주십시오、이圖에서兩船의針路交角35度로써 D 船의速力10 knots 라고假定합니다。이境遇、兩船의關係는횡단關係일까요? 그렇지않으면追越關係일까요?

- (ㄱ) 海上衝突予防法第15条에의하면 2 隻의動力船이相互의進路를횡단할境遇에있어서衝突의위험성이있을境遇、횡단關係 (crossing situation) 로되어져이境遇、D 船은C 船의進路를횡단하지않으면안됩니다、만약이狀況에서衝突이發生하면一般的으로D 船의責任이67 ~ 70%、C 船의責任이30 ~ 33%라고생각되어집니다。
- (ㄴ) 海上衝突予防法第13条에의하면他船舶의正橫後22.5度를넘어서後方の位置로부터他船舶을追越할境遇는 (第15条의規定에도 불구하고) 追越關係 (overtaking situation) 로되어C 船은D 船의進路를避해더욱安全한距離에서通過하지않으면안됩니다。이狀況에서衝突이發生하면一般的으로C 船의責任이67 ~ 70%、D 船의責任30 ~ 33%라고생각되어집니다。
- (ㄷ) 여러분은兩船의針路交角을보시고서어느쪽의책임이라고생각되십니까? 結論으로부터먼저말한다면이것은微妙한角度입니다。D 船의速력이10 knots 이고計算上C 船의速력이17.2 knots 以上이라면追越關係로써、만약C 船의速력이17.2 knots 未滿이라면횡단關係로됩니다。
- (ㄹ) 지금C 船이實際로는19 knots 로航走했었지만그대로正直하게供述하면C 船의立場이곤란하게되므로海上保安官에게向하여15knots 로달리고있었다고虛偽의供述을한것으로假定합니다。이境遇C 船이實際로는19knots 로써달리고있었다고한다면D 船側이証明할方法은없는것일까요?
- (ㅁ) 海上保安官은이러한境遇、衝突現場附近의速力밖에는調査의對象으로하지않는傾向이있습니다、그러나만약이때C 船이名古屋로부터

台湾의高雄에向하는船이었기때문에潮岬沖에서衝突했을境遇名古屋出港時刻、名古屋港内に있어서 Harbor Pilot 의下船時刻 및位置伊良湖水道南方에있어서伊勢湾 Pilot 下船時刻과位置를조사하면衝突時刻까지의所要時間으로부터、그사이의平均速力を求하는것은容易하게가능합니다、이平均速력이18knots 이었다고한다면적어도15knots 라는C船航海士의供述이虛偽임을證明할수있습니다。또名古屋港出港時에高雄의代理店에高雄의到着予定時刻를打電했을境遇、그到着予定時刻으로부터C船이名古屋 / 高雄間을몇 knots 로航走하려고했든가、그意図、予定을아는것이가능합니다、이들情報는C船의当直航海士의虛偽의供述을무너뜨리는材料가될것입니다、따라서이와같은境遇、D船側으로부터보아保安部の搜查가十分(충분)하지않다고느낄때는스스로調査하여、그結果를意見具申書라는形式으로作成하여海上保安部長과檢察官에게提出하면效果的입니다。

(へ) 前에拳示했던例와 마찬가지로 C、D、兩船이 함께 2 億圓의 損害를 입었다고 假定하에、C 船이 19knots 로 航走하고 있었던 것이 證明될 結果、C 船의 責任比率 70%、D 船의 責任比率 30% 로 示談이 되었다고 假定합시다。

이境遇、D 船은 C 船에서 얼마나 損害賠償金을 받을 수 있을까요? 試算하여 봅시다。

| | |
|--|-------------|
| C 船은 D 船의 損害의 70% 를 支払 한다 | |
| $¥200,000,000 \times 0.7 = ¥140,000,000$ | |
| D 船은 C 船의 損害의 30% 를 支払 한다 | |
| $¥200,000,000 \times 0.3 = ¥60,000,000$ | |
| D 船이 C 船으로부터 받아야 할 金額 | ¥80,000,000 |

이에反하여、만약 C 船의 航海士의 15knots 를 航走하고 있었다는 虛偽의 供述이 간과되지 않고、C 船의 責任比率 30%、D 船의 責任比率 70% 로 示談이 成立되었다고 假定한다면 어떻게 될까요?

| | |
|--|-------------|
| D 船은 C 船의 損害의 70% 를 支払 한다 | |
| $¥200,000,000 \times 0.7 = ¥140,000,000$ | |
| C 船은 D 船의 損害의 30% 를 支払 한다 | |
| $¥200,000,000 \times 0.3 = ¥60,000,000$ | |
| D 船이 C 船에게 支払 해야 할 金額 | ¥80,000,000 |

上の試算은 15knots 로 航走하고 있었다고 하는 C 船航海士의 供述이

虛偽임을證明할수있을까있을까에의해 D船은差引 1億6000万円의損害를입게되는위험이있음을나타내고있습니다.

(8) 不当한略式命令이나왔을境遇의対応方法

그러면不当한略式命令이나왔을境遇어떻게対応하면중을까요?

略式命令의告知를받은날로부터14日以内に正式裁判의請求를하는것은가능합니다。(刑事訴訟法第465条 1項) 그러나外国人船員의境遇、公判에의出頭를確保하기위해서裁判이끝날때까지未決勾留로될것입니다。(刑事訴訟法第60条) 혹은相当한辯護士費用도필요하게될것입니다.

不当한略式命令이나와도相对船가選任한弁護士가合理的인弁護士인境遇에는合理的인示談이가능할境遇도있습니다。相对方이選任한弁護士가合理的인弁護士인境遇에는刑事一件記錄中の相对姉關係者の供述調書에虛偽의供述이있어도、保安部の搜查가틀려져있어도比較的容易하게틀림을認定하여주어、따라서合理的인示談解決이possible한일도있습니다。

그러나相对船이選任한弁護士가合理的인弁護士가境遇나弁護士는合理的이지만、그依頼者の理解를얻을수없을境遇에는刑事一件記錄과略式命令에는認定된事實을金科玉条와같이權威있는것으로써主張되는境遇가있습니다。잘못된供述調書나잘못된略式命令은이럴경우우리들을가장困惑하게합니다。이러한境遇、略式命令의告知를받은날로부터14日以内に請求를하여틀린略式命令이確定하는것을防止함과 동시에正式裁判에바른刑事判決이나오도록努力할必要가있습니다。그러나一旦海上保安部の搜查段階에서署名・捺印한供述調書を『그때에는意思에反하여署名・捺印했다』라고主張하여認定받는것은대단히어려운일입니다。『동료의船員이歸国해버렸고、쓸쓸했기때문에』라든가『서울本社에서船를빨리出港시키도록催促받았기때문에』등등의辨明을하여도좀처럼그정도로는認定을받을수없습니다、民事損害賠償訴訟으로싸워도마찬가지의困難을동반합니다。요컨대一旦海上保安部の搜查段階에서供述調書가作成될境遇、後에그것을뒤엎는것은대단히困難합니다。

. 外国船主의利益이 침해될危險性이 있다고 한다면 外国船主로서는 어떠한 점에 留意할必要가 있는가

上에서 살펴본것日本의領海内에서外国人船員의過失로인해船舶이衝突한境遇、그外国人船員에對한刑事処分은대부분의境遇、略式手續에의해事故로부터10日에서20日정도사이에20万円以下の罰金を內容으로하는略式命令을받은것으로끝난다는것을아셨으리라고생각합니다。[註26] 그러나、이와같이外国人船員이가벼운刑事処分을받을수反面에外国船主의利益이침해될危險性이있다는사실도이해하셨으리라고생각합니다。그렇다면이와같은危險을피하기위해서外国船主로서는어떠한點留意할必要가있까요？

이것은對한답은이미언급한것에서아셨으리라고생각합니다。

대부분의衝突事件에대하여海上保安部는約1週間정도로搜查를끝마쳐檢察庁에送致하며、그것에의해數日以内に略式命令이라는形式으로刑事處分이끝난다。이略式命令과海上保安部の搜查를記錄한刑事一件記錄이民事의損害賠償交渉에事實上影響을미치는것을생각하면틀린搜查나略式命令을피하기위해서해야할船主로서의獨自의事實調査나그結果에근거하여搜查機關에힘을써서(意見具申等)은、그約1週間の사이에集中하여행할必要가있다。

被疑者가된當直士官은대단不安定한心理狀態에있기때문에、싫지마는그意에反하여供述調書에署名・捺印할듯한狀況에몰리지않도록船主로서충분한配慮를할必要가있다。

衝突한船舶이움직일수있는狀態에있을때1日이라도出港시키도록希望하는것은船主로서는當然한일이지만、刑事處分을빨리끝내기위해서는乘組員이그意思에反하여供述調書에署名・捺印한境遇、事件에따라서는後에巨額의金錢的損失에연결될危險이있음을認識할必要가있다。

以 上

[註 1] 日本人船員が被告人となった事件

(例 1) 1955年 5月11日午前 6時55分頃高松沖

貨車航走船第 3 宇高丸 / 貨客航走船紫雲丸衝突事件

濃霧中、国鉄宇野高松間を連絡する下り貨車航走船、第 3 宇高丸と、上り貨客航走船紫雲丸が衝突し、死者165名、傷者57名を出した事件。

[海難審判]

1 審 昭和31年 1月17日神戸地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和35年 8月29日高等海難審判庁裁決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和36年 5月31日高松地方裁判所判決

業務上過失艦船覆沈・業務上過失致死傷被告事件

被告人 三宅 実：第 3 宇高丸船長（甲 1 航）禁錮 1 年 6 月執行猶予 2 年

穴吹政数：第 3 宇高丸三等運転士（乙 2 航、特殊無線技士）

禁錮 2 月執行猶予 1 年

立岩正義：紫雲丸二等運転士（甲 2 航）禁錮 2 月執行猶予 1 年

2 審 昭和38年 3月19日高松高等裁判所第 1 部判決（棄却・確定）

昭和36年（う）第275号

高刑集16巻 1 号168頁

(例 2) 1957年 6月24日午後 8時40分頃網走沖

漁船第25春照丸 / 漁船第18暁丸衝突事件

漁船第25春照丸が夜間他船を追越す際の注意を怠り漁船第18暁丸に衝突して覆沈させ、その乗組員11名を溺死させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和32年12月 5 日函館地方海難審判庁裁決言渡し（確定）

[刑事裁判]

1 審 昭和33年 5月19日釧路地方裁判所網走支部判決

業務上過失艦船覆沈・業務上過失致死被告事件

昭和33年（わ）第18号

一審刑集第 1 巻第 5 号777頁

被告人 太田安正：春照丸甲板長、禁錮 8 月、執行猶予 2 年

(例 3) 1963年 2月26日午前 1時 6 分頃和田岬灯台沖

貨物船りっちもんど丸 / 貨客船ときわ丸衝突事件

衝突のおそれのある横切り関係で進航して来る船舶に対し対応措置をとらずに衝突して沈没させその乗客等47名を溺死させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和38年 8月27日神戸地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和39年 9月24日高等海難審判庁裁決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和43年12月18日神戸地方裁判所刑事第 3 部判決（確定）

業務上過失往来妨害・業務上過失傷害・業務上過失致死被告事件

昭和40年（わ）第1457号

下刑集第10巻12号1244頁

被告人 小島利行：りっちもんど丸船長、禁錮 6 月、執行猶予 2 年

(例 4) 1963年 3月30日午前 3時45分頃東京湾第 2 海堡灯台沖

貨物船賀茂春丸 / 護衛艦てるづき衝突事件

貨物船賀茂春丸が護衛艦てるづきに追突し艦乗務員 5 名を死亡させ、10 名に傷害を負わせた事件。

[海難審判]

1 審 昭和38年12月25日横浜地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和41年 2 月10日高等海難審判庁裁決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和43年 6 月26日横浜地方裁判所判決

業務上過失艦船破壊・業務上過失傷害・業務上過失致死被告事件

昭和39年（わ）第1168号

下刑集第10巻 6 号668頁

被告人 浜中政雄：賀茂春丸船長（甲種船長）：禁錮 2 年、執行猶予 3 年

（例 5）1964年 5 月15日午後 9 時00分頃北海道汐首岬灯台沖

鮭鱒漁業母船協宝丸 / 独航船第三海鳳丸衝突事件

鮭鱒漁業母船協宝丸が独航船第三海鳳丸に追突して沈没させその乗組員 21 名を溺死させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和40年 6 月15日函館地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和42年10月30日高等海難審判庁裁決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和44年11月13日名古屋地方裁判所判決

業務上過失致死・業務上過失艦船覆沈被告事件

昭和42年（わ）第637号

月報第 1 巻第11号1053頁

被告人 松島元男：協宝丸三航士（甲 2 航）：禁錮 2 年、執行猶予 3 年

（例 6）1965年 8 月 1 日午前10時50分頃大阪港内

タグボート芦屋丸 / 遊覧船やそしま衝突事件

タグボート芦屋丸が遊覧船やそしまに衝突して転覆させ乗客20名を溺死・30数名を負傷させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和42年 5 月 9 日神戸地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和44年11月 8 日高等海難審判庁裁決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和48年 4 月14日大阪地方裁判所第 6 民事部判決

昭和42年（わ）第2930号

2 審 昭和52年 3 月22日大阪高等裁判所第 5 刑事部判決

業務上過失艦船覆沈・業務上過失致死傷被告事件

昭和48年（う）第909号

月報第 1 巻第11号1053頁

被告人 東村忠男：芦屋丸船長（丙種船長）：禁錮 8 月、執行猶予 2 年

（例 7）1967年 1 月19日午前10時40分頃伊豆稲取沖

汽船青昇丸 / 漁船又一丸衝突事件

汽船青昇丸が航行中、操舵当直責任者がソファに休息して見張りをせず、操舵当直者が過労のため睡気を催し、航路前方の注視を欠いたまま一本釣中の漁船又一丸と衝突、転覆させ 2 名を溺死させた事件。

[海難審判]

- 1 審 昭和42年7月27日静岡地方海難審判庁裁決言渡し（確定）
- [刑事裁判]
- 1 審 昭和43年6月6日静岡地方裁判所下田支部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件
昭和42年（わ）第2号・第3号
- 被告人 渡辺由郎：青昇丸船長（乙2航）：禁錮1年2月、執行猶予3年
松尾常俊：青昇丸甲板員：禁錮1年2月、執行猶予3年
- （例8）1967年3月12日午前4時26分頃伊予灘南航路
大型タンカー根岸丸 / 小型貨物船『北扇丸』衝突事件
伊予灘南航路（特定航路に推薦された推薦航路）において大型タンカー根岸丸が小型貨物船『北扇丸』を追越中衝突し北扇丸を沈没させ10名を死亡させた事件。
- [海難審判]
- 1 審 昭和43年4月11日広島地方海難審判庁裁決言渡し
2 審 昭和44年11月6日高等海難審判庁裁決言渡し
- [刑事裁判]
- 1 審 昭和48年4月10日東京地方裁判所刑事第2部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件
昭和45年（わ）第413号
- 被告人 福田武雄：根岸丸一航士（甲1航）：禁錮1年6月、執行猶予2年
- （例9）1973年4月26日 08:35 頃徳山湾口付近
Naphtha Tanker まつ丸 / 貨物船『第25祇園丸』衝突事件
ナフサタンカーまつ丸と、貨物船『第25祇園丸』が視界制限下で衝突して火災が発生し、4名を死亡させ4名に傷害を負わせた事件。
- [海難審判]
- 1 審 昭和50年7月17日広島地方海難審判庁裁決言渡し（確定）
- [刑事裁判]
- 1 審 昭和52年4月28日山口地方裁判所徳山支部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和51年（わ）第135号、第136号
- 被告人 松本好男：まつ丸船長（乙種船長）禁錮2年、執行猶予3年
木村恭二：第25祇園丸船長（乙種船長）：禁錮2年、執行猶予3年
- （例10）1974年4月25日午前8時20分頃笠戸島火振埼灯台沖
貨物船順洋丸 / 貨物船鉄友丸衝突事件
貨物船順洋丸の航海士が、見張りを中断した過失により、貨物船鉄友丸と衝突し、これを沈没させ、乗組員5名を溺死させ、1名に傷害を負わせた事件。
- [海難審判]
- 1 審 昭和49年9月19日広島地方海難審判庁裁決言渡し（確定）
- [刑事裁判]
- 1 審 昭和50年5月19日山口地方裁判所徳山支部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和49年（わ）第33号
- 被告人 前泊弘光：順洋丸船長（乙2航）禁錮2年6月（実刑）

- (例11) 1974年6月29日午後10時35分 北43°26′、東146°52′
漁船第3真晃丸 / 韓国漁船海金剛号衝突事件
濃霧の中で、日本漁船第3真晃丸と、韓国漁船海金剛号が衝突し、韓国船員23名が死亡した事件。
- [海難審判]
1 審 昭和50年5月23日函館地方海難審判庁裁決言渡し
2 審 昭和51年9月24日高等海難審判庁判決言渡し
- [刑事裁判]
1 審 昭和51年12月13日釧路地方裁判所判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件
昭和51年(わ)第72号
被告人 栗林 正：第3真晃丸冷凍長(海技免状なし)：禁錮2年、執行猶予3年
- (例12) 1974年7月28日午前5時30分 水ノ子島灯台沖
貨物船菊光丸 / Panama 籍貨物船 WESTERN STAR 号衝突事件
貨物船菊光丸が、霧中航行中、操船指揮の引継ぎを明確にせず、見張り不十分のため、Panama 籍貨物船 WESTERN STAR 号の発見が遅れ、衝突沈没させ、乗組員24名を死亡、1名に負傷させた事件。
- [海難審判]
1 審 昭和50年10月24日門司地方海難審判庁裁決言渡し(確定)
- [刑事裁判]
1 審 昭和50年4月12日大分地方裁判所判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和49年(わ)第287号
被告人 橋本以行：菊光丸船長(甲種船長)：禁錮2年、執行猶予2年
今磯周文：菊光丸一航士(甲種船長)：禁錮1年6月、執行猶予2年
- (例13) 1974年11月9日13時37分頃東京湾
大型タンカー第拾雄洋丸 / 貨物船パシフィック・アレス号衝突事件
東京湾内において危険物積載大型タンカー第拾雄洋丸と貨物船パシフィック・アレス号が衝突し死者33名、負傷者6名を出した事件。
- [海難審判]
1 審 昭和50年5月23日横浜地方海難審判庁裁決言渡し
2 審 昭和51年5月20日高等海難審判庁判決言渡し
- [刑事裁判]
1 審 昭和54年9月28日横浜地方裁判所第1刑事部判決(確定)
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和51年(わ)第1424号
被告人 小川 卓：第拾雄洋丸船長(甲種船長)：禁錮2年、執行猶予3年
- (例14) 1976年7月2日午後7時44分頃諸島水道ミルガ瀬戸
フェリーふたば / GREAT VICTORY 衝突事件
フェリーふたばと Panama 船 GREAT VICTORY 号が諸島水道で衝突して覆没し、乗客等5名を死亡させ10名に傷害を負わせた事件。
- [海難審判]
1 審 昭和52年2月19日広島地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和53年 9 月11日高等海難審判庁判決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和53年 9 月11日広島地方裁判所刑事第 2 部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和52年（わ）第471号

被告人 松田岑甫：ふたば船長（甲種船長）：禁錮 6 月、執行猶予 2 年

[註 2] 禁錮 犯罪人を監獄に拘置する刑、但し、刑務作業は科せられず、この点で懲役と異なる。（刑法第13条）なお韓国刑法第41条、第68条によれば韓国刑法でも禁錮の文字が用いられている。

[註 3] 外国人船員が被告人となった事件（略式手続き）

（例15）1980年 9 月11日午後 4 時20分頃六連島泊地

中国籍貨物船 HE TIAN / 韓国籍貨物船 SH 号衝突事件

中国船「和田」号（HE TIAN）が錨泊中、台風13号の通過により走錨、付近に錨泊していた韓国籍貨物船 SH 号及び日本席貨物船第25玄洋丸に衝突し、SH 号を沈没させ SH 号の韓国人船長を溺死させた事件。

[刑事裁判]

業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件

1980年 9 月22日下関簡易裁判所略式命令

被告人 周虎臣（中華人民共和国籍）：「和田」号船長：罰金20万円

（例16）1980年12月17日午後 7 時04分頃蓋井島南南西方沖

United Arab Emirates 籍貨物船 SOLIDARITY / 韓国籍貨物船 V 号衝突事件

U.A.E. 籍貨物船 SOLIDARITY 号が航行中、見張り不十分のため前路を左方に横切る態勢で航行中の韓国籍貨物船 V 号に衝突し、V 号の機関室に火災を発生せしめ、乗組員 1 名死亡、12名を負傷させた事件。

[刑事裁判]

業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件

昭和55年（い）第3939号

昭和55年12月25日小倉簡易裁判所略式命令

被告人 李 （韓国籍）：V 号一航士韓国人：罰金17万円

K.R. Sridhar(インド国籍):SOLIDARITY 号一航士：罰金20万円

（例17）1981年 9 月 4 日午後 9 時24分頃紀伊水道

Panama 籍貨物船 SOUTHERN CAREER / 韓国籍貨物船 SB 号号衝突事件

Panama 籍貨物船 SOUTHERN CAREER 号が航行中、見張り不十分のため同航する韓国籍貨物船 SB 号に向け変針したため衝突し、覆没させ乗組員 1 名を溺死させた事件。

[刑事裁判]

業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件

昭和56年 9 月14日和歌山簡易裁判所略式命令

被告人 朱瑞龍（台湾籍）：SOUTHERN CAREER 号船長：罰金20万円

（例18）1985年 9 月 6 日午後12時37分頃周防灘姫島沖

インド籍貨物船 VISHUVA ANURAG / 韓国籍貨物船 H 号衝突事件

インド籍貨物船 VISHUVA ANURAG 号が昼間視界良好状態の下で韓国籍貨物船 H 号に後方から次第に接近し、姫島沖で豊後水道へ向けて変針する際、被追越船も豊後水道へ変針するものと憶断して注意を怠り、H 号

に衝突して覆没させ乗組員 4 名を負傷させたほか 2 名を行方不明とさせた事件。

[刑事裁判]

業務上過失傷害被告事件

昭和60年(い)第1117号

1985年9月19日大分簡易裁判所略式命令

被告人 James Neerackal Mathew (インド国籍) : VISHUVA ANURAG 号
二航士 : 罰金15万円

(例19) 1989年10月31日01時38分頃室戸岬沖

Panama 籍貨物船 EVER GUIDE / 韓国籍貨物船 IP 号衝突事件

Panama 籍貨物船 EVER GUIDE 号が航行中、左舷前方を航行中の貨物船 IP 号を追い越す際、同船の動静を十分課九人しないまま接近し衝突、同船を沈没させた事件。(IP 号乗組員 9 名行方不明)

[刑事裁判]

業務上過失往来妨害被告事件

平成元年(い)第1570 / 1571号

平成2年11月22日高知簡易裁判所略式命令

被告人 王承元 (台湾国籍) : EVER GUIDE 号二航士 : 罰金20万円
(韓国籍) : IP 号二航士 : 罰金20万円

[註 4] ここでは別表 1 ~ 3 の例について述べている。当時罰金額は最高20万円であった。その後1991年5月7日から罰金額は最高50万円に引き上げられた。

[註 5] 守谷英隆辯護士よりの情報。

[註 6] 外国人先生が被告人となった場合(公判請求)

(例20) 1973年5月3日午後11時46分頃伊良湖岬灯台沖

西独籍貨物船 MERIAN / 原油運搬船日聖丸衝突事件

西独籍貨物船 MERIAN 号が原油運搬船日聖丸に追突して、覆没させ、5 名を死亡させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和49年11月30日横浜地方海難審判庁裁決言渡し

2 審 昭和51年7月29日高等海難審判庁判決言渡し

[刑事裁判]

1 審 昭和49年4月22日津地方裁判所刑事部判決言渡し
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和48年(わ)第106号

被告人 Jan Uwe Breust (西独) : 西独籍貨物船船長 : 禁錮2年、執行猶予3年

2 審 昭和51年3月30日名古屋高等裁判所判決 破棄差戻
昭和49年(う)289号

差戻審 昭和52年6月8日津地方裁判所刑事部判決
業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件
昭和51年(わ)第106号
罰金20万円(確定)

(例21) 1978年6月21日午前6時18分頃岩手県首崎灯台沖

建昌号 / 漁船第13有漁丸衝突事件

台湾船建昌号が、レーダーにより、漁船第13有漁丸を発見したのに、同一速度で航行したため衝突し、これを沈没させ、乗組員13名を溺死させ1名を負傷させた事件。

[海難審判]

1 審 昭和54年 1月31日仙台地方海難審判庁裁決言渡し(確定)

[刑事裁判]

1 審 昭和53年10月 4日盛岡地方裁判所判決

業務上過失往来妨害・業務上過失致死傷被告事件

昭和53年(わ)第153号

被告人 陳能通:『建昌号』一航士:禁錮1年、執行猶予3年(確定)

(例22) 1989年 1月26日午後 8時38分頃蓋井南南西方沖

Singapore 籍輸送船 SEMBAWANG / Panama 籍貨物船 CATHERINE ROSE 号衝突事件

Singapore 籍貨物船 SEMBAWANG 号が航行中、見張り不十分のため前路を左に横切る態勢で航行中の Panama 籍貨物船 CATHERINE ROSE 号に衝突して沈没させ、同号の韓国人乗組員17名全員を溺死させた事件。

[刑事裁判]

業務上過失往来妨害・業務上過失致死被告事件

平成元年(わ)第83号

平成元年 7月20日福岡地方裁判所小倉支部第2刑事部判決

被告人 崔 (韓国籍): SEMBAWANG 号甲板長:禁錮2年、執行猶予3年

[註7] MERIAN 号船長 Jan Uwe Breust 의 弁護人根本博美弁護士로부터 教示를 받은 것。

[註8] SEMBAWANG 号甲板長崔 의 弁護人木村宏弁護士에게 照會한 結果에 依함。

[註9] 韓国刑法第189条(業務上過失交通妨害罪)에 의하면 3年以下の禁錮 또는 5萬 WON 以下の罰金에 處한다고 되어 있다。
罰金에 대해서는 罰金等臨時措置法第4条 1項에 의해 40倍로 引上되어 있다。

[註10] 韓国刑法第268条(業務上過失致死傷罪)에 의하면 5年以下の禁錮 또는 5萬 WON 以下の罰金에 處해 진다고 되어 있다。

[註11] 海上警備研究会編集『事件事例集(海難事件)』257頁에는 衝突事件에 있어서 外國船을 搜查하는 境遇에는 不當하게 船舶의 運航을 阻害하지 않도록 노력하며 任意의 手續에 의해 搜查를 進행하는 것이 海上保安庁의 方針이라는 취지가 紹介되어 있다 또 1975年 7月16日日ノ御岬沖에서 發生한 “FROTASANTOS” 号 / 第12幸国丸衝突加害逃走事件(7名行方不明)에는 “FROTASANTOS” 号의 船體를 한번 보아 그것을 판단한 長大한 擦過痕이 認定된 상태에서 目擊証人도 있어서 加害船舶이라는 嫌疑가 濃厚함에도 불구하고 Brazil 人乗組員이 衝突을 否認한 事件으로 日本人船員의 境遇라면 強制搜查를 移行하였다고 생각되어 지는 事件일지라도 強制搜查를 행하면 社会的反響뿐만 아니라 外交問題로도 波及될 위험이 있다고 생각하여 Brazil 人乗組員을 說得하여 任意搜查로써 終始한 例가 報告되어 있다 [同書321頁以下]

[註12] 韓國刑事訴訟法第246條、第247條에 의하면 韓國刑法도 起訴独占主義 및 起訴便宜主義를 採用하고 있는 것 같다.

[註13] 이밖에 起訴條件을 欠여한 境遇、被疑事實이 罪가 되지 않는 境遇、刑의 免除의 規定에 該當하는 境遇도 不起訴로 되지 않지만 여기서는 省略한다.

[註14] 明治26년에 逋信大臣과 司法大臣과의 사이에、「船長、運轉手、機關의 免狀을 受有하는者 그 職務에 從事하여 航海아니면 碇泊中 過失懈怠로 因하여 難破衝突等의 事件이 發生한다면 刑事証憑의 充分한 것 이외에는 될수 있는 한 海事審問을 먼저 하여 公訴의 提起를 後로 한다」라고 하는 協議가 갖추어진 것에 근거로 한다고 되어 있다.

檢事 荒木紀男著 『海上交通事犯에 관한 研究』 法務研究報告書第60集第2号 6頁

[註15] 岡藤重光 『刑法綱要總論』 第3版의 135頁에서는 下記의 說明이 있다.

『現代社會生活은 種々の 危險한 行爲일지라도 社會的으로 有用한 것이라면 客觀的으로 相當한 注意를 끄는 條件으로써 容認하지 않을 수 없다. 이러한 危險한 行爲의 結果로써 간혹 法益侵害가 發生하여도、그것을 回避하기 위하여 相當한 注意를 하였다 고 한다면、보다 더 큰 社會的 法益을 維持하기 위해 어쩔 수 없는 것으로써、社會的으로도 許容되는 것이다. 이와 같이 하여 客觀的인 注意의 基準에 反한 行爲가 있으면 처음으로 違法性이 인정되는 것이다. 더욱 그것은 行爲者가 相當한 注意를 했는지 아닌지가 아니고 正常人이 相當한 注意를 했다 면 避할 수 있었는지 아닌지 하는 것이 客觀的인 問題이기 때문에 客觀的 違法要素일지라도 主觀的 違法要素는 아니라고 말해도 좋다.』 즉 單지 行爲者에게 어떤 過失이 認定되더라도、그것만 으로서는 過失犯은 成立하지 않는다. 客觀的인 注意의 規準에 反하여 처음으로 過失犯은 成立하는 것이다.

[註16] 檢事 荒木紀男著 『海上交通事犯에 관한 研究』 法務研究報告書第60集第2号 4頁 또 海上警備研究會編 『事件事例集(海難事件)』 207頁에는 下記의 말이 있다.

『過失犯은 學問的으로도 理解하기 어려우며 實務的으로도 搜查가 困難한 犯罪이다、特히 船舶의 衝突事件에 대해서는 過失認定의 Key point 가 되는 衝突前의 狀況을 證明하는 証拠의 收集에 苦勞가 많은 것은 實務担当者가 잘 承知하고 있는 점입니다.』 이 말을 저술한 것은 竹 - 4事件(汽船日化丸 / 汽船이스턴·타케호 衝突事件) 搜查의 第1線에서 從事한 海上保安官이다.

[註17] 昭和47年度版 司法研修所 檢察教官室編 『檢察講義案』 152 ~ 153頁

[註18] 韓國刑事訴訟法도 그 第448條以下에 있어서 日本刑訴法의 略式手續類似한 規定을 『略式節次』로써 定하고 있지만、그것이 船舶의 衝突事件에 있어서 어떻게 運用되고 있는지를 筆者는 이것을 알지 못한다.

[註19] 筆者의 解釋

[註20] 같은 筆者의 解釋

[註21] Black's Law Dictionary 5th Edition 1037頁에는 Plea bargaining 의 說明으로써 下記와 같이 명시되어 있다

The process whereby the accused and the prosecutor in a criminal case work out a mutually satisfactory disposition of the case subject to court approval.

It usually involves the defendant's pleading guilty to a lesser offense or to only one or some of the counts of a multi-count indictment in return for a lighter sentence than that possible for the graver charge. Plea bargaining procedures in the federal courts are governed by Fed. R. Crim. P. 11 (e).

長谷川俊明 『國際化社会에 있어서戰略的訴訟觀의 진행』 (NBL No.34257頁以下) 에는司法거래에 대하여下記의說明이 이루어져 있다.

이 「司法거래」 라는 것은 plea bargaining 이라고 불리는 것으로正確하게는 「答弁거래」 라고도 번역해야만 하는 것이다. 그것은이手續이被告人의 「有罪答弁」 (guilty plea) 에 근거하여 이루어지는 것에 의한다. 즉 이것은刑事事件에 있어서一種의 “和解” 이며被告人이 스스로有罪를認定한다면起訴의一部를取下하든지裁判의量刑을 가볍게 하는求刑을行한다는內容의文字그대로의 (bargaining) 이檢察官과被告人의 사이에、裁判所는、이合意가當事者로부터提出되면合意된 「거래」 內容에 근거하여量刑을行하고有罪判決을 내린다.

司法거래는、正式으로陪審에 의해審理를 시작하여証拠調査를行하고必要的時間、勞力 및費用을될수있는한節約하려고하는合理精神으로부터發生하고 있다. 틀림없이檢察官은犯罪의立証에 상당한困難함이予想되는境遇에는公判에敗할危險을범하기보다는有罪를確實하게 하는편이 좋다고 생각하는 것이다. 他方の被告人의側에서도長期間刑事被告人의 낙印이 찍혀서不安定한立場에 놓이는 것의不利益과그期間에 드는裁判費用을 생각하여、가령有罪를認定하여도早期에 가벼운刑으로事件을終結시키고 싶은 것은自然스러운 일입니다.

그러나最後까지 싸우면無罪로될 가능성이 있는事件조차도被告人이右측과같이 demerit 를 생각하여마지못해檢察官에게거래에 応하고마는 case 도相当數 있는 것 같다、有罪에의 “自白” 을事實上強制로 하는 일이되면일이刑事手續만으로人權保障上問題에 있다고 하지 않을 수 없다、特히이手續이行하여질 때는公開法廷에서証拠調査가 이루어지는 일이 없고被告人이陪審裁判을 받을權利、防禦權을 막탈당할 위험이 있다、刑事裁判을 「對審構造의場」 가 아니라 「交渉의場」 로化하게 하는 것이라면 America 刑事裁判制度의理想으로부터동떨어진現象이라고하여도어쩔수 없는 것이 될 것이다.

[註22] 1981年 9 月에서 12 月까지 広島大学法学部に客員研究員으로서滞在한 North Carolina 州立大学の Joel Rosch 助教授는日本の略式命令手續이 America 司法거래와類似的한構造를 가지고 있다는見解를 표명하고 있다. Joel Rosch 『裁判司法取引』 判例 Times No.511 23頁以下.

[註23] 例를 들면 『그러면서도兩船間의供述에서는衝突事件이 어떠한境遇에도共通하듯이相互自船의優位를主張하여相互의供述대로라고하면衝突은絶對생기지 않은結果로됨에도 불구하고事實은現제衝突이 일어나고 있는 것이다』 前掲 『事件事例集 (海難事件)』 143頁、Greece 船니오배호와漁船第 6 天春丸衝突事件搜查에 대하여.

[註24] 海圖에 나타난推薦航路에 대한法律에規定은 없는 것이다 seamanship 즉船員의

常務（海上衝突予防法第39条）로써航行船舶은推薦航路의右側을따라서航行해야만하는것은의심할다지가없다、内海水先人大西武雄著『瀬戸内海安全航法』513頁海難審判에서、이것이明示된것으로써下記의裁決例가있다。

広島地方海難審判庁 昭和55年 9 月29日言渡

Car Ferry 사이토바루 / 貨物船창원衝突事件（備後灘）

高等海難審判庁 昭和61年 5 月29日言渡裁決

油送船모리카丸 / 油送船 EASTERN LAUREL 衝突事件（播磨灘航路）

[註25] 司法研究所昭和41年 2 月版『刑事弁護実務 - 刑事弁護講義案 - 』48頁

[註26] 1991年 5 月 7 日부로罰金額은最高50万円으로引上되었다。