

교통법규 미준수에 의한 선박사고와 자동차사고의 책임비율에 대한 비교 고찰

김세원* · † 김종관 · 정우리**

*, ** 한국해양대학교 항해학부, † 한국해양수산연수원 교수

A Comparative Study on the Liability Share of the Accident of Unlawful Action by Ship and Car at Sea and Shore Traffic

Se-Won Kim* · † Jong-Kwan Kim · **Woo-Ri Jung

*, ** Division of Navigation Science, Korea Maritime & Ocean University, 49112 Busan, Korea

† Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology, 49111 Busan, Korea

요 약 : 해상에서 많은 선박은 규정되어 있는 교통법규를 제대로 지키지 않고 불법행위를 함으로써 많은 충돌사고를 일으키고 있다. 이 연구에서는 이러한 해상과 육상의 교통 충돌사고에 대하여 해양안전심판원의 선박충돌사고 원인제공비율의 내용을 검토하고, 실증적인 측면에서 해상에서의 선박충돌사고와 육상에서의 자동차 충돌사고의 원인제공비율에 대하여 비교분석하여 평가하도록 하고자 한다.

핵심용어 : 해양사고, 원인제공비율, 교통법규, 불법행위, 선박충돌사고

Abstract : Many ships' collision accidents occur due to unlawful action at sea. And also at shore traffic, many car collision accidents occur due to unlawful action. Therefore In this study we analyzes actual collision accidents at sea with the regards of liability. and search and analyze similar car collision accidents at shore traffic to compare it with the ship collision. In result, this study suggests the liabilities of the two different types accidents are needed to change more reasonable liability apportionment.

Key words : collision accident, unlawful action, sea traffic, shore traffic, liability apportionment

1. 서 론

해상 물동량의 지속적인 증가에 따른 운송수단인 선박의 해양사고도 해마다 지속적으로 증가하고 있으며, 이로 인한 인명, 재산상의 피해는 물론 기름유출 등으로 인한 해상환경오염도 유발하고 있다. 대부분의 충돌사고가 전문 항해기술이 부족한 선원들이 당직업무에 임함으로써 항법규정을 제대로 이행하지 못한 사고들이다. 이러한 선박 충돌사고 예방을 위하여 국제적으로는 선박의 장비를 첨단화하고, SOLAS, STCW 및 ISM코드 등을 제정하여 선원들의 자질향상을 도모하고 있고, 또한 연근해에서의 해양사고 방지를 위하여 VTS의 활성화를 확대하고 있다. 이 연구에서는 해양안전심판원의 선박충돌사고 원인제공비율의 내용을 검토하고, 해심원에서 재결한 해상에서의 선박충돌사고와 법원에서 재결한 자동차 충돌사고의 원인을 분석하고, 원인제공비율 산정에 따른 책임비율을 비교분석하여 평가하고자 한다.

2. 본 론

2.1 H호와 D호의 선박 충돌사고 사례 분석

1) 충돌사고 경위

모래운반선인 D호는 12월 27일 18:25경 모래를 적재한 후, 부산 남외항 정박지를 향하여 항해를 하고 있었다. 같은 날 선장(3급항해사)은 23:20경 2등항해사로부터 당직을 인계받고 당직근무를 이행하면서 당직을 교대한 갑판장에게 나가서 잠을 깨고 오도록 하여 당직을 혼자 수행하고 있었다. 00:01경 레이더에 자선 10시 방향 4마일 거리에서 H호를 초인하였으나, 상대선을 피항선으로 판단하여 지속적인 관찰을 하지 아니하고 조취도 취하지 아니하였다. 00:15분경 선장은 부산 북항 해상교통관제센터 관제사의 호출에 의한 “좌현선수 H호 하고 어떻겠습니까”라는 질문에 “H호 뒤로 돌아가겠습니다”라고 답변하였고, 선장은 시간을 지체한 후에 좌현변침을 하였다. 이때 관제사와 D호의 선장이 VHF통화를 하는 사이 H호가 우현으로 대각도 변침을 하였으나 이를 알지 못했고,

† 교신저자 : 종신회원, anchor2001@hanmail.net

* 종신회원, swkim@kmou.ac.kr

00:18분경 이 선박이 좌선회 중 관제사가 호출하여 H호가 갑자기 선회한다고 알려주자 후진으로 작동하였으나, 00:19분 H호와 D호는 충돌하였다.

한편, 컨테이너선 H호는 12월 28일 21:30경 부산신항을 출항하였으며, 23:58분 3등항해사로부터 당직을 인계받은 2등항해사(러시아 국적)는 조타수와 당직근무를 시작하였다. 00:11분부터 2분간 기관장과 전화통화를 하였고, 같이 당직 중이던 조타수는 00:14분경 D호가 있다는 것을 보고하였다. 2등항해사는 00:15분에 수동조타로 진침로 083에서 079로 변경, 마침내 00:16분경 타를 극우전타, 좌현15도 등 다양하게 사용하였으나 D호와 충돌하였다.

2) 국제해상충돌예방규칙에 따른 항법규칙

COLREG 제 17조(유지선의 동작)(c) 에 따르면 ‘횡단 상태에서 다른 동력선과 충돌을 피하기 위하여 이 조문 (a)항 (ii)의 규정에 따라 동작을 취하는 선박은 상황이 허락하는 한, 자신의 좌현측에 있는 선박을 피하기 위하여 좌현측으로 변침하여서는 아니 된다’ 라고 규정이 되어있다.

결론적으로 이 사고의 원인을 평가하여 보면, H호는 피항선으로써 보다 일찍이 피항동작을 취하여야 했으며, 경계를 제대로 하지 않아서 시간적으로 너무 늦게, 그리고 초기에 소각도로 우변침을 시도함으로써 충돌사고를 초래하였다. 그리고 D호는 유지선으로써 해상에서의 교통규칙에 따라서 속력과 침로를 유지하여야 하고, 협조동작으로 회피동작을 취하려면 좌회두가 아닌 우회두를 하였어야 했다.

2.2 육상 자동차 충돌사고 사례 분석

이 자동차 사고는 교차로에서 황색 불을 보고도 정차하지 않은 채 신호를 위반하여 차를 몰았고, 약 4초 뒤 반대편에서 중앙선을 넘어 불법 유턴을 하던 차와 충돌하였다. 이 사고는 서로 반대 선상에서 한 쪽은 신호위반을, 다른 한 쪽은 불법유턴을 하였기 때문에 일어난 육상 자동차 충돌사고이다.

모두 교통사고 처리 특례법 상의 11대 중과실에 해당하는 사항으로 다음의 법을 위반하였다. 즉, 직진한 차는 「도로교통법」 제5조에 따른 신호기가 표시하는 신호 또는 교통정리를 하는 경찰공무원 등의 신호를 위반하거나 통행금지 또는 일시정지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우에 해당하는 과실책임이 있다. 불법유턴한 차는 「도로교통법」 제13조 제3항을 위반하여 중앙선을 침범하거나 “자동차의 운전자는 그 차를 운전하여 고속도로 등을 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다”는 같은 법 62조를 위반하여 횡단, 유턴 또는 후진한 경우에 해당하는 과실 책임

이 있다.

법원은 양쪽 모두 교통법규를 어겨 일어난 사고의 경우, 사고 경위와 충돌 형태 등을 종합 판단해 과실비율을 매기고 있다. 그 결과, 사고 장소가 교차로와 다소 떨어져 있어서 정차 신호 위반보다 중앙선을 넘는 불법유턴의 책임이 훨씬 크다고 판결하였다. 교통사고 과실책임의 비율을 놓고 **법원 측은 신호를 위반한 사람에게 20%, 불법유턴을 한 사람에게 80%의 과실 책임**을 물었다.

3. 결 론

이 연구를 통해 해양사고에서는 각각 H호-60%/D호-40%, 육상 자동차 교통사고에서는 신호위반차량-20%/불법유턴차량-80%로 원인제공 비율을 나누고 있다. 양쪽 사고 모두 교차상황에서 양측에게 과실이 있었으나, 판결의 책임비율에서는 큰 차이가 있었다.

D호의 선장은 VTS센터에 자신의 의도를 파악할 수 있는 통신을 하였으며, 좌현변침을 통하여 H호를 향과하려 하였다. 육상에서의 불법유턴차량과 비교해 보았을 때, D호가 상대적으로 높은 과실비율을 차지하고 있다.

원인제공에 대한 책임비율 판결에서 해양사고방지와 안전운송을 위해 측면에서 고려사항은 이 해양사고에서 VTS센터는 D호 선장과 의 통신을 통해 선박이 좌현변침을 할 것을 이미 알고 있었으나, 아무런 조치를 취하지 아니하였다. 또한 충돌 직전의 상황에서 H호의 동작에 대한 늦은 행동을 취함에 대하여 과실이 인정된다. 그러나 재결서에는 이에 대한 언급이 없었으며, 현재 VTS센터의 책임영역에 대한 명문화된 규정은 없는 것으로 판단된다. 따라서 이 사고를 통해 VTS센터의 책임분담에 대하여 구체적으로 고려해 봐야 할 필요가 있다. 또한 사고행위를 한 외국선원에 대하여 보다 구체적인 처벌방안도 검토하여야 한다.

참고 문헌

- [1] 중앙해양사고안전심판원(2015), 해양사고 조사 및 심판에 관한 법률 제4조, 2항
- [2] 네이버 지식백과(2015), 해상교통관제시스템(매일경제, 매경닷컴)
- [3] 부산해양안전심판원(2015), 재결번호: 부산해심 제2015-022호
- [4] <http://news.kbs.co.kr/news/>
- [5] 국제해상충돌예방규칙(1972)