

船舶衝突의 過失責任과 國際海上衝突豫防規則

— 商法 제846조 雙方過失의 衝突과 관련하여 —

朴 容 燮* · 具 洪**

The Liabilities of Collision and the International Collision Rules

Park Yong-Sub · Koo Hong

〈 내 용 〉

- | | |
|---------------|-------------------|
| 1. 머리말 | 4. 船舶衝突의 過失判定의 문제 |
| 2. 船舶衝突의 本質 | 5. 船舶衝突事故의 分析 |
| 3. 船舶衝突의 防止原則 | 6. 맺는말 |

Abstract

There are more damages from collision at sea because of the multiple reasons of sea conditions. For the purpose of avoiding collision at sea, International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972 as an international convention is in force having the nature of international navigating law.

According to the nature of the convention and the principle of legislation of the convention, not only it has the preventing nature on collision but it is a basic rules to make clear the faults of collision between vessels by the admiralty court in the developed maritime countries.

Since there is no so much case law on it in this country and not to fixed the legal theory to define the faults of collision in civil law as per the above convention, the further study of the civil liability on collision based upon the above convention shall be recognized in the principle of fair of the civil law.

1. 머 리 말

해상교통량이 증가함에 따라 우리나라 선박의 해난사고율은 점차 증가하고 있는 현상이다. 해난 사고(marine casualties)를 원인별로 살펴 보면 선원의 과실(negligence of crew)에 의한 해난이 1976년도 전해난사고의 약 80%를 차지하고 있다. 선박충돌의 경우 그리고 해난사고의 종류별로 나누어 보면 역시 1976년도 전해난사고의 약 37%로서 전체의 3분의 1 이상을 차지하고 있다.¹⁾

1975년 영국 리버풀 保險協會 (Liverpool Underwriter Association)의 발표에 의하면 2000톤 이상

* 正會員, 韓國海洋大學 副教授

** 正會員, 韓國海洋大學 練習船 教官長

1) 韓國海洋, 서울, 海事問題研究所 1977. 10, p. 92.

의 선박의 海難事故 192건 가운데 47건이 船舶衝突로서 약 24.5%의 비율을 차지하고 있다.²⁾

미국의 FY 1977년도(1976. 10. 1~1977. 9. 30)에 있어서 全海難事故 6140척중에서 船舶衝突로 인한 피해선은 1407으로 약 22.8%를 점유하고 있다.³⁾ 또한 북구 발틱해(Baltic Sea)에서도 1971.1~1972.1 사이에 283건의 海難事故중에서 船舶衝突은 35.3%에 해당하는 100건에 이르고 있다.⁴⁾

船舶衝突의 海難은 다른 海難의 종류와 달리 그 성격이 단일성이 아니라 복수성인데 그 특성이 있다. 바꾸어 말하면 다른 海難사고, 예컨대 좌초(stranding), 화재(fire), 폭발(explosion), 침몰(sink) 등은 災難 선박의 단독으로 損傷을 받으나, 船舶衝突은 2척 이상의 선박이 동시에 損傷을 입는 것이 특징이라 할 것이다.

특히 船舶衝突에 있어서 法律上 衝突原因 및 過失責任을 규명하는 것이 어려운 문제점이다. 이 점에 있어서 기본적인 자세는 海上交通法の 合理的인 解釋方法을 탐구할 필요가 있다고 본다.

먼저 海上交通法の 國際的 原典으로서 國際海上衝突豫防規則과 國內法으로서 開港秩序法の 立法趣旨上的 諸原則을 分析하여 法適用의 解釋原則을 고찰하고자 한다. 또한 이들 法規가 船舶衝突에 있어서 過失責任의 判斷原則으로 적용될 수 있는지 여부도 탐구하여야 할 문제점의 하나이다. 왜냐하면 우리나라 判例에서 國際海上衝突豫防規則의 法的 地位를 단순한 衝突豫防만을 위한 기술 규칙으로 해석하기 때문이다.

이와 관련하여 이 國際規則의 法的 地位를 이해하기 위한 방법으로서 1963년부터 1976년 사이의 海難事故중에서 中央海難審判院이 選定한 重大海難事例를 중심으로 船舶衝突 26건에 관하여 그 原因으로서 선박충돌의 외적 조건(external conditions) 및 내적조건(internal conditions)을 분석하고 國際海上衝突豫防法規의 위반 여부 및 船舶衝突 사고의 문제점을 밝히는 순으로 고찰하고자 한다.

2. 船舶衝突의 本質

船舶衝突(collision, schiffszusammentoss, abordage)은 船舶航海上的 海技技術의 성격으로부터 衝突의 원인은 다양하고 복잡하다. 특히 雙方過失(both to blame)의 衝突인 경우에는 過失(fault, culpa, negligence)의 유무와 경중의 판별이 어려운 것이 특징이다. 뿐만 아니라 一方過失(one solely to blame) 및 無過失(neither to blame)의 衝突의 경우에 그 원인을 분석하여 평가하기란 海上條件의 가변성으로 인하여 대단히 어려운 것이라 할 것이다.⁵⁾

船舶衝突의 개념은 國際海上衝突豫防規則(International Regulations for Preventing Collisions at Sea, -IRPCS; 1972) 제 1 조에서 海上에 있어서의 모든 船舶類의 衝突이라고 하여 매우 넓은 뜻에서 정의하고 있다. 여기에서 海上이란 「公海 및 航海船이 航行할 수 있는 公海와의 모든 接續水域」(…the

2) V. U. Minorsky, Study of Collision Effects, Task II, N. Y., 1977, Appendix.

3) United States Coast Guard, Proceedings, March, 1978, p. 36 infra.

4) Valter Kostilainen and Maija Hyvarinen, Ship Casualties in the Baltic, Gulf of Finland and Gulf of Bothnia in 1971~1972, Journal of Navigation, Vol. 27, No. 2, p. 221 infra.

5) Jon C. Carrothers, The Andrea Doria-Stockholm Disaster, Proceedings, U. S. Naval Institute, August, 1971, p. 26 infra.

high seas in all waters connected therewith navigable by sea-going vessel)으로 규정하고 있다. 즉 公海(high seas)란 1958년 제네바 國際公海協約(Geneva Convention on the High Seas, 1958) 제 1 조에서 정의하고 있는 領海(territorial sea) 및 內國水域——內水(internal waters)를 제외한 海域이다.⁶⁾ 그리고 公海와의 接續水域은 領海를 포함하여 內水로서 可航水域(navigable waters)⁷⁾을 말하고 江(river), 海峽(strait), 運荷(canal), 湖(lake), 灣(gulf or bay) 등으로 地形의으로 公海와 바로 연결된 水域이고 航海船이 航行할 수 있는 곳이다.

船舶이란 商船(merchant vessels), 軍艦(warship), 商業用 또는 非商業用을 불문한 公有船 및 國際機構 소속선 등으로서 水上에서 交通 수단으로 사용될 수 있는 모든 船舶類를 의미한다. 그리고 船舶의 類似性을 가진 호버船(hovercraft)과 水上航空機도 해당된다.

船舶衝突의 形態는 國際海上交通法인 海上衝突豫防規則에서는 그 概念을 명시하고 있지 않으나, 1910년 船舶衝突에 관한 統一協約(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between vessels)에 의하면 船舶 사이의 직접 충돌(協約 제 1 조)과 간접 충돌(協約 제 13 조)로 나누고 있다.⁸⁾ 이 國際協約의 私法上地位를 고려하여 보면 海上에 있어서 船舶衝突의 범위는 매우 넓어진 것으로 이해하여야 할 것이다.

3. 船舶衝突의 防止原則

우리나라 船舶의 海上交通의 질서를 유지하고 船舶衝突을 방지하기 위한 관련 法律로서는 國際法으로서 國際海上衝突豫防規則⁹⁾과 國內法으로서 開港秩序法¹⁰⁾ 및 仁川港航行規程¹¹⁾이 있다.

이러한 航行法規는 海上에서 船舶 사이의 安全航行(safe proceeding)을 확보하고 船舶間의 衝突을 방지하기 위하여 船舶이 지켜야 할 사항을 立法化한 海上交通法規인 것이다.

6) Samir Mankabady, Collision at Sea, Amsterdam, 1978, pp. 81~82.

7) 可航水域(navigable waters), 英國法에서는 海上, 江 및 조석간만(ebb and blow)이 있는 河川만이 法律上的 可航水路이다. 이 이외의 모든 水域은 不可航水域이다. 미국法에서는 이보다 확대하여 사실상 航行 가능한 水域은 모두 公的인 可航水域으로서 有用한 通商을 위하여 水路를 제공하는 水域은 可航水域이라 한다. 高柳賢三·末延三次: 英美法辭典(東京: 有斐閣, 1970), p. 316.

8) 1910년 船舶衝突協約;

제 1 조: Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions,

제 13 조: This convention extends to the making good of damages which a vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

9) 國際海上衝突豫防規則은 海港廳에서 1977. 2. 15. 외무부에 이 協約의 締結을 요청하였고, 1977. 7. 12. 국무회의의 비준의결을 거쳐 1977. 7. 23. IMCO 사무국에 이 協約 締結서를 기탁하였다. 이 協約은 國際的效力은 1977. 7. 15. 발효되었다. 우리나라에서는 憲法規定에 따라 國內法과 同一한 效力을 인정받고 있다.

10) 開港秩序法: (1961. 12. 30. 法律 제918호, 개정: 1973. 2. 5. 法律 제464호, 1975. 12. 13. 法제2873호).

이 법은 과거 朝鮮總督府令 第72號 開港取締規則(단기 4248년)과 檀紀 4281年 南朝鮮過渡政府 財務部令 第1號 開港規則을 그대로 계수한 것으로 그 내용이 현재 우리나라의 海運·港灣 사정에 비하여 많이 개정되어야 할 것이다. 특히 船舶의 出港 절차 規定과 航行規定 및 水路保全規定이 복합된 法規이므로 이의 재조정이 시급하다고 본다.

11) 開港秩序法 제22조 航法委任規定에 의하여 行政立法化된 것이다.

이 海上交通法規는 海上交通의 秩序와 航路의 확보를 最高의 理念으로 하며 船舶의 運航性能을 고려하여 船舶衝突을 豫防하고 安全性을 확보하기 위하여 다음과 같은 포괄적 실천원칙을 정하여 두고 있다.

첫째, 航行方法에 관한 原則

둘째, 船舶表示에 관한 原則

[1] 航行方法에 관한 原則

航法에 관한 原則은 海上交通法에서 여러가지 면에서 解釋할 수 있으나 海上交通 수단인 船舶을 중심으로 하면 ① 一般注意原則, ② 操縱性能上的 避航原則, ③ 航路設定의 原則, ④ 共同避航의 原則 등으로 구분하며 이 原則등을 海上交通法의 구체적인 실천 원칙으로 생각할 수 있다.

① 一般注意原則(principle of general prudence)

海上交通法은 船舶의 衝突을 방지하기 위하여 船員의 常務(good seamanship) 또는 特殊한 事情(special circumstances)에서 필수적으로 요구되는 注意를 바탕으로 하고 있다.¹²⁾ 또 航法關係의 성립 여부와 船舶間의 충돌위험성 여부의 결정은 警戒(look-out)을 기본으로 하는 相當한 注意(due regard)로써 결정하여야 하는 것이다.¹³⁾

航行法의 適用期間은 合理的으로 衝突의 危險性(risk of collision)이 확인되었을 때부터 衝突의 危險(danger of collision)이 사실적으로 완전히 해소될 때까지이다. 航法適用의 始作은 ① 艙燈의 最小 是認距離인 2마일 說,¹⁴⁾ ② 艙燈이 실제로 是認되는 距離로서 2마일 이상인 說,¹⁵⁾ ③ 마스트 꼭지 등의 視認距離인 說 5~8마일 說¹⁶⁾ 및 ④ 抽象的인 危險防止說¹⁷⁾ 등으로 나고 있다. 私見으로 현대 海上交通의 質的·量的 팽창에 비추어 航行法의 적용 始期는 沿岸에서는 제2說인 艙燈初認距離說, 大洋에서는 마스트燈 初認距離說이 타당하다 할 것이다. 그러나 일반적으로 말하자면 海上交通法의 가장 立法취지를 고려하여 빨리 발견하고 빨리 피항한다는 점에서 마스트 꼭지등의 是認距離說이 가장 合理的이라 할 것이다.

그리고 維持船(stand-on vessel)은 자신의 針路와 速力을 원칙으로 일정하게 유지할 義務가 있고,

12) IRPCS: 제 2 조(b)

船員의 常務 또는 特殊한 事情의 구체적인 보기 :

① 航行中인 선박은 碇泊中인 선박을 피할 것.

② 錨커정박을 시도할 경우 주위에 접근 항해하는 다른 선박에 위험을 주지 말고 또 이미 정박중인 다른 선박에 접근하여 錨커를 두하하지 말 것.

③ 단개수역에서 레이더를 작동시키지 않고서 선박을 항행중으로 유지하지 말 것. 가능하면 錨커정박을 시도할 것.

④ 流速이 있는 수역에서 선박이 접근할 때 逆潮船이 順潮船의 通航을 기다릴 의무가 있음.

⑤ 수심이 얕은 수역에서 shallow effect와 interaction between ships을 고려하여 속력을 조정할 것.

⑥ IRPCS 제10조는 航路分離水域(IMCO 설정중인)에만 적용함(A.N. Cokcroft & J.N.E. Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, 1976, pp. 22~23).

13) IRPCS: 제 5 조, 제 2 조, 제 8 조.

14) Mc Williams v. the Vim(1882), 12 Fed. 906.

15) The Steel Inventor(1924) A. M. C. 1530.

16) A. N. Cokcroft, & J. N. E. Lameijer, cp. cit., p. 116.

17) John Wheeler Griffin, The American Law of Collision (Baltimore: A. M. C., 1949), p. 22.

避航船(give-way vessel)은 다른 船舶의 進路를 빨리 충분히 먼 거리(early and sufficient distance)에서 피해주어야 한다. 또한 避航 조치를 한 결과 새로운 航法上的 危險이 발생하지 아니하여야 한다.

② 操縱性能上的 避航原則(principle of avoiding action by a good maneuverability)

船舶間의 衝突을 방지하기 위한 오랜 慣習의 하나로 인정되어 온 것이 操縱性能이 우수한 船舶이 그렇지 못한 船舶의 進路를 피하여 주는 것이었다.¹⁸⁾ 이 原則은 現行의 國際海上衝突豫防規則에서도 인정되고 있다. 그러나 좁은 수로¹⁹⁾ 또는 航路分離水域內²⁰⁾에서는 경우에 따라서 이 原則의 적용이 배제되고 있다. 또 開港秩序法에서도 雜種船,²¹⁾ 曳船列,²²⁾ 端艇競争²³⁾ 및 漁撈中인 漁船²⁴⁾ 등에 관하여 操縱性能이 우수한 船舶의 避航原則은 배제되고 있다 할 것이다.

③ 航路設定의 原則(principle of routing lane)

海上에서 自力으로 航行中인 船舶 사이에는 人爲으로 設定된 方法에 의하여 各船舶은 避航航路를 선택하여야 한다는 원칙이다.

예컨대 航路分離制度²⁵⁾가 적용되는 水域과 港界內의 航路²⁶⁾는 固定的 設定航路이다. 그러나 일반적인 航法에 있어서는 相互關係에 의하여 各船舶의 航路가 設定되어진다. 즉 國際海上衝突豫防規則에서는 追越關係에서는 追越船이 避航航路를 設定하여야 하고,²⁷⁾ 좁은 수로에서는 수로의 오른쪽 航路를 선정하여야 하며,²⁸⁾ 마주치는 때에는 각각 右舷回轉으로 航路를 設定하여야 한다.²⁹⁾ 또 다른 船舶을 右舷側에서 보는 船舶은 左舷·右舷 變침 및 기관 후진등의 最適避航航路를 임의로 設定할 수도 있다.³⁰⁾

開港秩序法에서는 航路內의 右側航行³¹⁾의 航路를, 防波堤, 부두 또는 碇泊中인 船舶 등을 右舷에 두고 航行할 때에는 이에 接近하는 航路를, 左舷에 두고 航行할 때에는 멀리 떨어진 航路를 선정하여야 한다.³²⁾

④ 共同避航의 原則(principle of mutual avoiding action)

海上交通法은 그 내용이 相互平等主義에 입각한 것으로 法律關係에 있어서 權利의 主體로서의 일

18) IRPCS : 제 18조.

19) IRPCS : 제 9 조.

20) IRPCS : 제 10조.

21) 開港秩序法 : 제 19조.

22) 開港秩序法 : 제 20조.

23) 開港秩序法 : 제 36조.

24) 開港秩序法 : 제 40조.

25) IMCO, Resolution A. 284(Viii), 1973년 IMCO 總會에서 승인.

Ships' Routing and Traffic Separation Schemes, London 참고.

IRPCS : 제 4 조, 제 10조.

26) 開港秩序法 제 12조 이하.

27) IRPCS : 제 13조.

28) IRPCS : 제 9 조.

29) IRPCS : 제 14조.

30) IRPCS : 제 15조.

31) 開港秩序法 : 제 15조③.

32) 開港秩序法 : 제 18조.

방 당사자 및 義務의 履行主體로서의 일방 당사자의 관계를 구분된 것이 아니라 할 것이다. 또 交通法의 立法趣旨가 一般法上的의 權利·義務를 확정하는데 있지 아니하고 交通法規의 準수를 義務化하고 있음에 특질이 있기 때문에 航法成立의 要件을 충족시키는 범위내에서는 각 선박은 共同的으로 衝突防止를 목적으로 하는 履行義務만을 가진다 할 것이다. 그러므로 過去の「航法上的의 權利·義務 關係의 確定」이라는 表現은 타당한 것이 아니라고 본다. 왜냐하면 共同衝突防止義務에 관하여 「避航船이 衝突避航의 조치를 이행하는 바와 똑같이 維持船도 極限狀態까지 침로와 속력을 유지할 責任이 있다」(The stand-on vessel has as much responsibility for maintaining course and speed until in extremism as the give-way vessel has for taking avoiding action)는 것이기 때문이다.³³⁾

그리고 航法上的의 權利義務關係를 兩面性을 가진 것으로 解釋하여 維持船이 침로에 관하여 權利를 가지는 반면에 針路 및 速力を 維持할 義務를 가지며, 또한 避航船은 避航義務를 가지는 반면 維持船에 대하여 維持義務를 지킬 것을 요구할 權利를 가진다고 한다.³⁴⁾

이 說에서 말하는 兩面性은 主體의 確定에 있어서 전자의 경우에 權利·義務關係를 維持船 자신에 한정하고 있는 반면, 후자의 경우에는 避航義務와 維持義務를 避航船과 維持船으로 각각 분리하여 논하고 있기 때문에 法的 論理의 불일치를 발견하게 된다. 여기서 船舶衝突에 관한한 權利義務의 非論理的 兩面性 理論보다도 交通秩序의 유지를 위한 當爲性에서 相互平等한 義務만 부담한다고 解釋하여야 할 것이다. 특히 維持船이 極限狀態(in extremism) 이전이라도 早期的 避航 조치가 규정³⁵⁾된 立法趣旨를 고려한다면 解釋論上 交通秩序 維持義務가 합리성을 인정 받을 수 있다고 본다.

또한 船舶의 性能을 포함한 特殊한 狀況(special circumstances)에서 절박한 위험(immediate danger)을 피하기 위한 維持船의 衝突防止 協力措置³⁶⁾도 결국 共同責任의 當爲性에서 그 근거를 찾을 수 밖에 없다고 본다.

그리고 相對船舶의 衝突防止 조치에 관하여 사용하는 警告信號(warning signals)³⁷⁾ 및 注意환기信號(signals to attract attention)도 衝突危險을 共同으로 피하기 위하여 海上交通法上에 船舶의 立場에 관계없이 사용할 수 있는 것으로서 共同衝突防止를 위한 節次의 일부라 할 것이고, 船舶衝突豫防 조치의 하나라 할 것이다.

[2] 船舶表示에 관한 原則

야간에 海上航行을 하는 船舶에 대하여 먼저 판단하여야 할 사항은 船舶의 크기와 針路의 推定이라 할 것이다.³⁸⁾ 기본적으로 船舶의 크기는 마스트 꼭지등 (masthead light) 및 碇泊燈(anchor lights)

33) 慣習적으로 維持船(stand-on vessel)은 權利船(privileged vessel), 避航船(give way vessel)은 義務船(burdened vessel)으로 표기하여 왔으므로 航法關係에 權利·義務關係의 개념이 도입되었다. 이러한 개념은 잘못 표기된 것이나(Otto W. Will, Simplified Rules of the Nautical Road, USNI, 1970, p.11).

34) 藤崎道好: 海上衝突豫防法論(東京: 成山堂, 1974), p.72.

「이 說은 國內에서 발간된 해상충돌예방법규칙에 관한 책에 위 原典의 인용없이 수록되어 있고 또한 正說로서 소개하고 있기 때문에 주의할 요하는 부분이다.」

35) IRCPS : 제17조(b).

36) IRCPS : 제2조(b), 제17조(b).

37) 1960년 IRCPS 제28조 C항에서 避航船의 조치가 불충분하거나 위험성을 유발할 경우에 維持船이 울릴 수 있는 一方的 信號로서 규정하였다.

38) IRCPS : 제3장

으로써 船舶의 길이를 推定할 수 있으며, 舷燈(side lights)과 앞쪽 마스트 꼭지등으로써 船舶의 폭을 추정할 수 있다. 또한 船尾燈(stern lights)으로써 水面上의 甲板의 높이를 추정하는 근거가 된다.

또한 마스트 꼭지등과 舷燈으로서 船舶의 針路를 推算할 수 있기 때문에 衝突防止를 위한 기본자료로 활용할 수 있는 것이다.

그리고 船舶의 操縱性能과 船舶의 수행 임무에 따라서 獨特한 燈質을 표시함으로써 야간에 있어서 船舶의 特性을 식별할 수 있는 근거를 제공하게 된다.

4. 船舶衝突의 過失判定の 문제

船舶衝突은 不法行爲로서 規律되고 있음이 원칙이나 航海上의 海技技術의 性格으로부터 船舶의 衝突原因은 다양하고 복잡하므로 특히 商法 제846조에 규정하고 있는 雙方過失의 衝突인 경우에는 過失의 有無와 輕重의 판단이 어렵기 때문에 船舶衝突의 原因 분석과 責任 문제의 해결이 어렵게 된다.

海上交通의 特殊性과 國際性으로 말미암아 衝突 사고는 領海뿐만 아니라 公海에서도 발생하고 또 國籍을 달리하는 船舶 사이에도 발생하기 때문에 船舶衝突과 관련한 利害關係人의 분쟁조정이 쉽지 아니하다.

船舶衝突의 法的 性質은 不法行爲의 한 경우이기 때문에 事故船舶의 故意·過失을 발생 要件으로 한다. 그러나 過失有無는 事實認定의 문제로서 衝突의 구체적인 내용에 따라 결정될 것이나, 일반적으로 海上交通法規를 위반하였으면 過失이 있음이 推定(prima facie)된다. 그리고 海上交通法이 船舶航行의 安全을 확보하는 法이므로 단순히 注意的 法規가 아니라 強制力을 가진 法規이며 따라서 航海士는 海上交通法の 준수가 엄격하게 요구된다.³⁹⁾ 다만 海上衝突豫防規則에서 航法을 벗어나는 것이 인정된 경우 및 極限狀況에 있어서의 過誤(errors in extremism)의 경우에만 예외라 할 것이다.⁴⁰⁾

그러므로 英國의 判例法에서는 海上에 있어서 航海士는 海上衝突豫防規則을 준수할 의무가 있으며 適法한 이유없이 이를 지키지 않는 것은 過失을 立證하는 것으로 判示하고 있다.⁴¹⁾ 그리고 이 規則의 目的은 衝突을 防止하는 것(to prevent collision)이고, 또 그 效果를 最小化하는 것(to minimise effect)이므로 모든 船舶은 이 規則을 엄격하게 지켜야 한다.⁴²⁾ 그렇지 않으면 過失의 추정과 不法行爲(doing wrong)를 범하고 있는 것이라고 한다.⁴³⁾

이 規則의 立法 目的과 法的 效力을 고려하여 보면 私法上의 船舶衝突로 인한 損害의 構成比率은 衝突이 一方過失인지 또는 雙方過失인지에 따라 결정될 뿐만 아니라 損害賠償의 負擔比率은 海上衝突豫防規則을 근거로 하여 船舶衝突 당사자 사이의 過失 유무와 輕重을 판단하여 결정하게 된다.

39) The Strait of Dover(1903), CCA 4, 120 Fed, 900. IRPCS: 제 2 조(a).

40) The Breakwater(1894), 150 U.S. 252, 264.

41) Marsden, op. cit., p. 470. See Digest of Lloyd's List Law Report, Vol. 1~14, London.

42) The Test(1847), 5 Not. of Cas. 276.

The Voorwaarts and the Khedive(1880) 5 App. Cas. per Lord Watson at p. 903.

43) The John Buddle(1847) 5 Not. of Cas. 387.

예컨대 우리나라 탱커 시 스타(Sea Star)호의 衝突事故에서 英國의 抗訴院(Court of Appeal: C.A.)에서 1960년 國際海上衝突豫防規 則 제18조, 제27조, 28조, 29조를 적용하여 시 스타호는 過失比重이 75%, 相對船인 호르타 바르보사(Horta Barbosa)호는 25%의 過失責任이 있다고 判定하였다.⁴⁴⁾

그러나 우리나라 大法院 判例에서는 한일호·충남함 충돌사건에서 海上衝突豫防法(1973.2.5.폐기法律 제2466호) (同一한 내용으로 國際條約으로서 國際海上衝突豫防規則이 있음)은 「단순한 航海上的 技術法으로 船舶衝突을 사전에 예방하기 위한 航行法規로만 解釋하고, 衝突損害의 責任所在 및 過失의 輕重을 가리기 위한 立法이 아니므로 이 法으로서 船舶衝突의 過失責任을 결정할 수 없다.」고 判定하였다.⁴⁵⁾ 이러한 判決은 海上衝突豫防規則의 立法趣旨를 좁게 해석한 결과이고, 또한 法令의 제목에 집착한 해석의 결과라 할 것이다. 海上交通法の 原典으로서 法的 地位와 立法精神을 잘못 이해하여 평가한데서 얻은 결론으로 볼 수 밖에 없다.

그러나 이 法의 적용에 관하여 日本의 判例⁴⁶⁾에서도 英國의 判例와 같이 海上衝突에 있어서 過失의 判定과 衝突損害의 賠償責任의 부담 비율은 海上衝突豫防法の 規定에 의한다고 判定하고 있다.

우리나라 商法 제843조 이하에서 규정하고 있는 船舶衝突과 過失責任의 負擔比率은 앞에서 언급한 大法院 判例와 달리 國際海上衝突豫防規則의 規定에 의거하는 것이 보다 합리적이라 할 것이다.⁴⁷⁾

海難審判이 航海技術에 관하여 過失의 유무와 그 輕重을 判定하는 것이 아니지마는 船舶衝突에 대한 海難審判의 결과는 실제로 航海技術의 過失의 輕重에 따라 裁決되고 있다. 海難審判의 裁決은 船舶所有者의 상호간 또는 積荷利害關係人 사이의 私法上的 損害賠償請求權에 대하여 직접적으로 영향을 줄 수 없는 것으로 理解되고 있지만은 실제 문제로 民事裁判의 法官이 海事技術에 관하여 전문인이 아니기 때문에 海難事故의 事實關係의 判斷資料로서 海難審判의 裁決은 중요한 資料가 될 수 있다고 본다.

이러한 관점에서 日本의 海上保險實務에서는 船舶衝突事故의 關係인에 대한 海難審判廳의 裁決의 내용에 따른 受審人의 懲戒의 정도에 따라서 각 船舶의 過失의 비율을 다음과 같이 평가하고 있음

44) The Sea Star(1976) 2 Ll. L.R. 477.

45) 大判(1970.9.22. 70타 1248).

— 海上衝突豫防法, 1961.12.30. 法律 920號, 페이지 1973. 2. 5. 法律 2466號

— 船舶衝突事故의 原因과 海上衝突豫防法:

「海上衝突豫防法은 海上에서의 船舶衝突事故를 豫防하기 위하여 그러한 危險이 있는 海上을 運行하는 船舶을 運行함에 있어서 준수하여야 할 중요한 事項들을 規定하였고, 同法 제18조는 마추친 船舶의 航法 등에 관한 사항을, 同法 제19조는 橫斷船의 航法에 관한 事項을 각 규정하였을 뿐 具體的으로 衝突事故를 야기한 船舶들간에 있어서의 事故責任의 所在를 가리기 위하여 制定된 法律이었다고 하는 할 수 없다.)

46) 廣島高裁 (44.12.18. 第2部判決) (高裁民集 22卷806頁)

「船舶의 衝突을 防止하고 航行의 安全을 도모하는 國際的 觀點으로부터 技術的 法規로서 海上衝突豫防法(國際的으로는 1960<지금은 1972> 國際海上衝突豫防規則이 있음)이 있고, 本件도 이 法 가운데 霧中航行 등에 관한 規定에 兩船 모두 위반하고 있음이 인정되고 있다.

一定의 例外를 제외하고 海上航行의 安全을 위하여 同法을 준수할 것이 요구되며, 거기에 위반한 사실이 船舶衝突事件에 있어서는 당사자의 過失을 인정하는 최고의 기준이 되는 것이다.」(小谷町操三: 船舶衝突法論, 東京, 1949, p.66).

47) 朴容燮: 船舶衝突로 인한 賠償責任에 관한 研究, 東亞大學校, 1977, p.43 이하.

도 고려할 가치가 있다고 할 것이다.⁴⁸⁾

1. A船의 船長의 免許停止 1개월 반 : B船의 船長의 免許停止 1개월인 경우 ;

과실 비율은 3:2로 協定

2. A船의 船長의 免許停止 2개월 : B船의 船長의 免許停止 1개월인 경우 ;

과실 비율은 2:1로 協定

3. A船의 船長의 免許停止 1개월 : B船의 船長은 견책인 경우 ; 과실 비율은 2:1로 協定

船舶保險에서 위의 海難審判廳의 裁決 내용을 填補基準으로 삼는 것은 裁決의 내용이 技術的 判定으로 타당성을 인정하는 것이며 船舶衝突에 관한 海難審判의 기본적인 기준은 海上交通法の 위반 여부에 두고 있기 때문이다.

5. 船舶衝突事故의 分析

船舶衝突의 過失判定의 문제에 관하여 이해를 돕기 위하여 우리나라 海域에서 발생한 海上衝突의 실상을 참고로 分析하여 평가하는 바이다.

여기서 언급하는 船舶衝突 사건의 分析은 1977년 우리나라 中央海難審判院이 발표한 「1963~1976年度 重大海難事件裁決集」에 수록된 25건의 船舶衝突 사건의 裁決을 중심으로 분석한 것이다.⁴⁹⁾ 그러므로 資料의 限定때문에 일반적인 解釋標準으로 제시하기는 매우 어렵다고 하겠으나 公式的 資料이기 때문에 상당히 타당성을 제시하여 준다고 믿는다.

그러나 오만海에서 衝突 침몰한 시 스타호의 裁決理由가 英國의 高等法院의 判決理由⁵⁰⁾와 정반대이기 때문에 상당한 문제점은 내포하고 있다고 하겠으나 여기에서는 우리나라의 海難審判院의 裁決을 중심으로 고찰하는 바이다.

① 事故 발생수역

本事例의 分析에 의하면 총 25건 가운데 衝突發生 장소는 港內(漁港포함)가 10건으로 전체의 32%, 沿岸으로부터 10마일 이내의 沿岸水域이 11건으로 44%, 10마일 이상의 外海에서 5건으로 20%이다. 장소적으로 보아 沿岸 10마일 이내의 海域에서 전체의 衝突事故 76%가 발생하는 것으로 交通地理學的인 면에서 衝突危險海域에 대한 연구가 필요하다 할 것이다.

② 事故 발생시간

分析에 따르면 航海當直時間帶를 4시간 단위로 나누어 보면 0000시부터 0400시까지는 6건으로 전체의 24%, 0400시부터 0800시까지에는 2건으로 8%, 0800시부터 1200시까지에는 2건으로서 8%, 1200시에서 1600시까지에는 4건으로 16%, 1600시에서 2000시까지에는 1건으로 4%이다. 그러나 2000시부터 2400시까지는 10건으로 40%를 차지하며, 2000시부터 다음날 0400시까지의 사고율은 64%로 야간이 주간보다도 사고율이 높은 것을 보이고 있다.

48) 林田 桂 : 船舶保險의 理論と實務(東京 : 海文堂, 1965), p. 253.

49) 中央海難審判院 : 1963~1976年度 重大海難事件裁決集, 서울, 1977.

50) The Sea Star (1976) C. A. 2 Ll. L. R. pp. 47.

夜間航海에서 발생하는 船舶衝突의 비율이 높은 것은 야간에 있어서 航海에 관한 주의력의 태만, 경계의 태만이 그 주된 원인으로 볼 수 있다. 또 當直交代時間帶에서 10건으로 전체 사고의 40%를 차지하는 것은 그 시점에 항해당직의 시스템에 큰 혼란이 있음을 말한다고 하겠다. 근원적으로 사고의 발생을 방지할 위하여 自然地理, 交通地理, 人間工學 및 船舶運用的 觀點에서 검토되어야 할 것이다.

③ 衝突事故 발생시의 천후

分析에 의하면 맑은 날씨에서 발생한 일은 총 25건 중 16건으로 64%이며, 흐린 날씨에서는 5건으로 20%, 그리고 안개 낀 날씨에서는 4건으로 16%이다. 여기 맑은 날씨에 사고가 전체의 약 3분의 2를 차지하는 것은 視界가 좋은 暗夜에 航海當直이 소홀하여지고 경계조치가 부족한 것으로 평가된다.

④ 선박충돌각

分析에 의하면 船舶衝突角(collision angle)을 船舶衝突帶域을 正船首 부근($0^{\circ}\sim 30^{\circ}$), 교차상태($30^{\circ}\sim$ 정횡후방) 및 추월 상태로 구분하여 보면 衝突角이 $0^{\circ}\sim 30^{\circ}$ 의 경우가 3건으로 전체 25건 중 12%, 衝突角이 $30^{\circ}\sim 90^{\circ}$ (전방 교차상태)인 경우가 15건으로 60%, 추월 및 기타의 경우가 5건으로 20%로 나누어진다. 이것은 교차상태(crossing) 상태에서 衝突이 발생하는 것으로 이 경우의 손상은 상당히 클 것으로 생각되며 避航船(give-way vessel)의 조기 피항조치가 적절하지 못한 것으로 판단된다. 더구나 정횡 前方帶의 衝突角이 전체의 72%로써 이는 전체의 3분의 2에 해당하며, 여기에서 전방 경계(look-out)의 잘못으로 인한 것이 주된 원인이라 할 것이다. 그러므로 避航措置를 결정하기 위하여 먼저 레이더 및 육안에 의한 상대선박의 동정을 확실하게 파악하여야 할 것이다.

⑤ 航法規定의 위반

船舶衝突의 複數性으로 여기에서 고찰한 船舶의 航法規定 위반은 모두 64회이다. 이 가운데 國際海上衝突豫防規則⁵¹⁾의 總論規定인 제 2조 위반이 9회로서 14%, 제 5조 경계 규정의 위반이 9회로서 14%, 제 9조 좁은 수로의 규정 위반이 7회로서 11%, 제 15조 교차 규정의 위반이 4회로서 6%, 제 19조의 안개속에서 항법 위반이 10회로서 15.6%, 開港秩序法의 航法規定 위반이 2회로서 3% 그리고 燈火表示의 위반이 3회로서 4.7%로 구성되어 있다.

航法規定과 더불어 信號規定의 위반은 衝突의 직접적인 원인은 아니나 8회의 위반으로서 12.5%를 차지하고 있다. 그리고 航法의 부적당한 적용으로서 維持船 및 避航船의 조치가 잘못된 경우 즉 제 16조 및 제 17조 위반이 4회로서 6% 및 기타 規定의 위반이 9회로서 약 14%로 구성되어 있다.

즉 航法規定의 위반을 중심으로 본다면 海上 交通法에 규정된 航法規定을 잘못 알고 있거나 또는 法規의 適用을 잘못된 것이 고르게 분포되어 있음을 알 수 있다. 이는 한편으로 航海當直者가 航法의 理解가 부족한 것을 의미한다고 할 것이고 해상에서 衝突事故는 海上交通法을 지키지 않는데 근본적인 문제점이 있다고 평가 할 수 있다.

⑥ 船舶의 크기

51) 1972년 國際海上衝突豫防規則을 말함.

分析에서 나타난 船舶의 크기는 沿岸에서 最多事故率을 보이고 있는 事故水域의 運航船舶인 總噸數 1,000톤 이하가 32척으로 事故船舶 47척 가운데 63.1%를 차지하고 있다. 그러나 총톤수 3,000톤 이상의 中型船 이상은 15척으로 31.9%로서 船舶의 크기에 비례하여 衝突率이 작아지는 것은 船舶이 클수록 航海士, 船長의 資質이 小型船에 비해 높고 또 航海設備가 우수한 결과라고 본다. 특히 총톤수 3,000톤 이상의 크기 가운데 총톤수 10,000톤 이상은 단지 3척으로 그 事故率이 6.4% 미만인 것은 이를 증명하는 것으로 解釋할 수가 있다.

小型船의 衝突率이 높은 것은 船舶의 航海設備의 不良 및 船員의 資質이 大型船보다 매우 나쁜 결과라 추정되며, 동시에 航行區域이 복잡하고 危險性이 높은 沿岸이라는데 그 원인이 있다 할 것이다.

그러므로 小型船의 航海 當직자의 교육기회의 제공과 航海指導 및 航海設備의 補強 등이 필요하다 할 것이다.

⑦ 航海當直者의 人的要件

衝突船舶의 47척 가운데 事故와 직접 관련된 航海當直者의 海技免許狀의 종류는 甲種免許를 가진 자가 8명으로 大型船舶의 航海當直者이고, 乙種免許를 가진 자가 14명, 丙種免許를 가진 자가 8명, 無免許인 자가 4명 및 不明이 4명으로 나타나고 있다.

특히 資料의 不足으로 斷定하기는 매우 어려우나 乙種이하의 海技免許를 가진 자가 航海教育을 전문적으로 받았는지 하는 점에 대하여 ⑤의 航法規定의 위반과 결부하여 생각할 때 많은 의문점을 제시하고 있다.

또 乙種 이하 免許를 가진 이들 20名の 年령 分포에서 50세 이상이 6명, 40세 이상이 7명, 39세 미만이 7명으로 나타나 있는 바, 40세 이상이 전체의 65%이며 현재 乙種海技士의 教育實情을 고려한다면 沿岸을 航行區域으로 하는 이들의 海技能力의 評價에 대한 다각적인 검토가 요망된다 할 것이다.

⑧ 結 言

위의 자료에서 본다면 船舶衝突事故의 수역이 沿岸 10마일 이내의 水域의 陸岸側이며 이 水域의 交通地理的·自然地理的 條件을 검토할 필요가 있다.

事故發生 시간은 낮보다도 야간에 그 율이 훨씬 높으며, 사고 발생시의 천후 및 視野는 맑고 좋은 경우가 높다는 사실은 運航者의 방심이 크게 작용한 것으로 본다.

航行法規의 준수문제는 兩船舶이 서로 마주치는 상태(head-on situation) 및 交叉상태(crossing situation)에 그 衝突率이 높기 때문에 航法の 기본원칙을 지키지 않은 것으로 평가된다. 특히 海上에서 선박 사이의 충돌은 원칙적으로 航法規定을 준수함으로써 방지할 수 있는 것이기 때문에 衝突率과 航行規則의 준수 내지 海上交通法의 教育과의 關係를 조사할 필요성이 있다고 보겠다.

衝突船舶의 크기와 관련하여 航海當直者의 資質은 앞의 分析에서 大型船보다 小型船이 衝突率이 높은 것으로 보아 船舶의 航海設備와 航海當直者의 資質問題 및 交通地理的 條件이 복합적으로 작용한 결과이나 특히 航海設備 및 航海當直者의 資質問題는 심각한 수준이라 평가된다.

6. 맺 는 말

海上에서 船舶衝突事故는 그 내용이 複數性기 때문에 다른 海難事故에 비하여 그 피해가 크다. 이러한 衝突事故를 미연에 방지하기 위하여 國際海上交通法規로서 國際海上衝突豫防規則이 國際條約으로서 締結되어 그 效力을 발생하고 있다.

이 法規의 性質上 法規의 立法趣旨는 海上交通의 豫防의 性質뿐만 아니라 航行의 技術性을 고려하여 衝突事故의 過失責任을 밝힐 수 있는 基本法이라 할 것이다.

이러한 法規를 우리나라 海域에서 일어나는 船舶衝突事故의 原因分析에 적용하여 본다면 근본적으로 沿岸航海에 종사하는 航海者에게는 익숙되지 못한 것으로 推定될 많은 자료를 얻을 수 있게 된다. 이 法規의 運用은 단순한 技術法規가 아니라 船舶의 安全運航에 필요한 광범위한 知識을 요구하기 때문이다.

따라서 船舶衝突의 原因分析 뿐만 아니라 豫防과 事後 대책의 科學的인 처리를 위하여서도 이 法規의 자세한 내용과 適用을 깊이 연구할 필요가 있다.

아직까지 船舶衝突에 관한 外國의 海事判例가 우리나라 法規에서 理論的으로 정착되지 못하고 있기 때문에 船舶衝突의 損害賠償責任 문제와 관련하여 過失責任의 歸屬에 대한 논란이 계속 남아 있게 될 것이다. 이를 해결하기 위하여 海上交通法으로서 國際海上衝突豫防規則의 法的 性質과 地位에 대한 연구가 계속되어야 할 것이다. 그러나 船舶間의 航法關係에 대한 外國學說의 無批判的인 도입에도 역시 깊은 주의가 필요하다 할 것이다.

참 고 문 헌

- V. U. Minorsky, Study of Collision Effects, Task II, New York, 1977.
U. S. Coast Guard, Proceedings, March, 1978.
Valter Kostilainen and Maija Hyvarinen, Ship Casualties in the Baltic, Gulf of Finland and Gulf of Bothnia in 1971~2, Journal of Navigation, Vol. 27, No. 2.
Jon C. Carothers, The Andre Doria-Stockholm Disaster, U. S. N. I. Proceeding, August, 1971.
Samir Mankabady, Collision at Sea, Amsterdam, 1978.
Yuhikaku, Anglo-American Law, Tokyo, 1970.
John Wheeler Griffin, The American Law of Collision, Baltimore, 1949.
Otto W. Will III, Simplified Rules of the Nautical Road, U. S. N. I.
Marsden, Collision at Sea, B. S. L. Vol. 4 London, 1973.
A. N. Cockcroft & J. N. E. Lamejier, A Guide to the Collision Avoidance Rule, London, 1976.
Lloyd's Law Report, London, Vol. 2 1976. 9.
中央海難審判院, 1963~1976, 重大海難裁決集, 서울, 1977.
朴容燮, 船舶衝突로 인한 賠償責任에 관한 연구, 東亞大學校, 1977.
藤崎道好, 海上衝突豫防法論, 東京, 成山堂, 1974.
林田 桂, 船舶保險의 理論と實務, 東京, 海文堂, 1965.
李英俊, 大法院判例集, 서울, 1974.
有斐閣, 海事判例百選, 東京, 1977.
韓國海洋, 1977년 10월호