

좁은 수로에서의 조종제한선의 항법상 지위

지 상 원*

*한국해양대학교 해사수송과학부

A Study on The Status of Vessel Restricted in Her Ability to Manoeuvre in Narrow Channel

Sang-Won Ji*

*Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 대법원은 2004추65(2005년 9월 28일 선고)에서 “좁은 수로 항법은 좁은 수로에서의 선박의 충돌을 효과적으로 예방하기 위하여 선박의 종류나 기상 상황 등에 관계없이 적용되는 특별항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니하므로, 좁은 수로에서는 상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한, 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것은 아니다”고 판결 하고 있다. 이것은 선박 사이의 책무 규정과 좁은 수로 항법 해석에 혼란을 야기할 여지가 있다. 따라서 이 논문은 좁은 수로 항법과 선박 사이의 책무 규정에 관하여 올바른 해석론적 방향을 제시하고자 대법원 판례를 중심으로 좁은 수로에서의 조종제한선의 항법상 지위에 관하여 논하고자 한다.

핵심용어 : 선박충돌, 충돌 위험성, 좁은 수로, 조종제한선, 예인선, 피예인선

Abstract : The Supreme Court in Korea judged the conduct of vessels in narrow channel was applied in order to prevent a ship collision in narrow channel, regardless of kind of a ship or weather situation, as application was not excluded as vessel restricted in her ability to manoeuvre without other special circumstances such as receiving the right of keep her course and speed from the other vessel, any priority was not guaranteed for vessel restricted in her ability to manoeuvre in regard to the other vessel following the conduct of vessel in narrow channel. In this judgement, there is concern to cause disorder to interpretation in the rule of narrow channel and responsibility between vessels. Therefore, this study aims to suggest correct interpretation about the rule concerned.

Key words : collision at sea, risk of collision, narrow channel, vessel restricted in her ability to manoeuvre, towing vessel, vessel being towing

1. 문제의 제기

2005년 9월 28일 대법원이 선고한 2004추65 판결에 의하면, “좁은 수로 항법은 좁은 수로에서 선박의 충돌을 효과적으로 예방하기 위하여 적용되는 특별항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니하므로, 좁은 수로에서는 상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한, 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것이 아니다” 라고 하고 있다.

좁은 수로에서도 두 선박이 서로 시계 안에 있다면, 선박 사이의 책무 규정도 함께 적용됨은 당연하다. 그러나 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법 적용이 배제되지 아니하므로, 좁은 수로에서는 진로 우선권을 양보 받을 것이 요구된다는 것은 넓은 바다에서는 별도로 진로 우선권을 양보 받을 필요가 없지만, 항행 수역이 좁기 때문에 넓은 바다보다 더욱 선박충돌의 위험이 높은 좁은 수로에는 조종제한선이 양보 받을

것을 요건으로 하는 것처럼 오해할 소지가 있다.

일선 선박 운항자들이 이와 같이 오해할 경우, 이것은 해상교통안전법 제38조에서 규정하고 있는 선박 사이의 책무 규정의 효력을 부정하는 결과를 초래하여, 해상교통의 안전과 질서 유지를 저해할 우려가 제기될 수 있다.

따라서 이 논문은 좁은 수로 항법과 선박 사이의 책무 규정에 관하여 올바른 해석론적 방향을 제시하고자 대법원 판례를 중심으로 좁은 수로에서의 조종제한선의 항법상 지위에 관하여 논하고자 한다.

2. 사실 관계

대법원이 인용한 이 사건 사고에 관한 중앙해양안전심판원 2004년 4월 20일 재결에 의한 사실 관계는 아래와 같다.

중앙해양안전심판원은 2002. 6. 4. 전남 완도군 소안면 용전 초 입표 인근 해상에서 횡간도쪽에서 신지도쪽으로 현대7호에

* 종신회원, swji@hhu.ac.kr 051) 410-4232

의하여 예인되던 현대8호의 정선수가 신지도쪽에서 횡간도쪽으로 항해하는 제1부림호의 좌현선수를 충돌한 사고(이하 '이 사건 사고'라 한다)는 현대7호 및 현대8호의 예인선열(이하 '현대7호 예인선열'이라 한다)이 좁은 수로의 항법을 위반하여 수로의 좌측을 따라 항해한 데다 현대7호의 당직항해사인 원고의 레이더판독의 잘못으로 현대7호 예인선열의 진로 전방으로 항행하여 오는 제1부림호를 조기에 발견하지 못하여 피항동작을 제대로 취하지 아니하여 발생한 것이나, 제1부림호가 경계를 소홀히 하여 충분한 거리에서 피항동작을 취하지 아니한 것도 하나의 원인이 된다는 내용의 원인규명제결을 함과 아울러 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(이하 '해심법'이라 한다) 제4조 제2항의 규정에 따라 사고발생원인의 제공 정도는 현대7호측이 약 65%, 제1부림호측이 약 35%가 된다고 판단하고, 원고에게는 좁은 수로에서의 항법을 위반하고 경계를 태만히 한 직무상의 과실이 있음을 들어 2004. 4. 20. 청구 취지 기재의 징계제결(이하 '이 사건 징계제결'이라 한다)을 한 사실을 인정할 수 있고 반증이 없다.

3. 대법원 판결 내용

대법원은 본안 전 항변에 대한 판단으로 “이 사건 징계제결은 현대7호측과 제1부림호측의 과실비율의 판단이 잘못되었음을 들어, 그 취소를 구하는 원고의 이 사건 소에 대하여, 피고는 이 사건 소는 실질적으로는 원인규명제결의 취소를 구하는 것으로서 부적법한 소라고 항변한다. 그러나 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제5조 제1항 소정의 원인규명제결은 행정처분에 해당하지 않으므로, 항고소송의 대상이 될 수 없지만, 동법 제5조 제2항 소정의 징계제결 여부 및 그 양정은 원인규명제결의 내용, 즉, 해양사고의 원인을 포함하여, 그 원인에 대한 해기사 또는 도선사의 직무상의 고의 또는 과실의 정도, 해양사고에 의한 피해의 경중, 해양사고 발생 당시의 상황, 해기사 또는 도선사의 경력, 기타 정상 등을 종합적으로 고려하여 이루어지므로 징계제결 여부 및 그 양정의 적법 여부를 따지는 전제로서 원인규명제결에 있어서의 사실인정과 법령의 적용을 다룰 수 있다고 할 것이므로 피고의 위 항변은 이유 없다.”고 판단하고 있다.

3.1 당사자의 주장

피고가 이 사건 징계제결이 적법하다고 주장함에 대하여, 원고는 이 사건 징계제결에는, 첫째 현대7호 예인선열이 좁은 수로 항법을 위반한 사실이 없는데도 피고가 사고일시 및 사고 장소를 잘못 인정함으로써 현대7호 예인선열이 좁은 수로 항법을 위반하였다고 판단하고, 둘째 사고의 주된 발생원인은 부림제1호가 갑자기 우변침하여 현대7호 예인선열의 항로 전방으로 항행하여 들어온 데 있으므로, 현대7호 예인선열이 좁은 수로의 좌측으로 항행한 과실은 이 사건 사고의 발생과 인과관계가 없고, 그렇지 않더라도 이 사건 사고의 주된 발생원인은 아니라고 할 것임에도 중앙해양안전심판원은 이 사건 사

고의 주된 발생 원인이 현대7호 예인선열이 좁은 수로 항법을 위반한 데 있다고 판단하였으며, 셋째 현대7호가 조종제한선으로서 일반화물선인 부림제1호에 대하여 진로우선권을 가지는데도 불구하고 부림제1호가 진로우선권을 가진다고 판단하는 등으로 현대7호측과 제1부림호측의 과실을 판단하는 전제 사실에 대한 증거취사를 잘못하거나 해상교통안전법의 규정을 오해함으로써 원고에게 직무상 과실이 있음을 전제로 한 이 사건 징계제결은 위법하고, 마지막으로 이 사건 사고는 제1부림호측의 과실이 주된 원인이 되어 발생한 것이거나 그렇지 않더라도 양측의 과실이 균등함에도 이와 달리 현대7호측의 과실이 약 65%, 제1부림호측의 과실이 약 35%임을 전제로 한 이 사건 징계제결은 재량권을 남용한 것으로 위법하다고 주장한다.

3.2 사고 일시 및 장소

이 사건 사고일시는 2002. 6. 4. 01:02경이고, 사고 장소는 용전초 입표로부터 051도, 2마일 해상인 북위 34도 15분 34초, 동경 126도 41분 17초인 사실을 인정할 수 있고, 달리 반증이 없다.

3.3 좁은 수로 항법의 위반 여부

변론 전체의 취지를 종합하면, 현대7호 예인선열은 흑일도를 좌현 약 0.4마일 떨어져 095도로 변침 후 횡간도쪽에서 신지도쪽으로 좁은 수로인 횡간수도 좌측을 따라 약 6.5노트의 속력으로 항행하였고, 사고지점 부근에서도 부표 F를 좌현 약 0.45마일 떨어져 전방에서 같은 방향으로 항행하던 제3의 예인선열(새한호) 선미 불빛을 따라 항행하면서 신지도쪽에서 횡간도쪽으로 횡간수도 우측을 따라 항행하던 제1부림호가 새한호 예인선열과 초단파무선전화기(VHF)를 통하여 우현 대우현으로 항과하자고 합의하는 소리를 듣고 충돌 12분 전 제1부림호와 아무런 사전 연락도 없이 자선도 제1부림호와 우현 대우현으로 항과하기 위하여 새한호 예인선열과 같은 방향으로 가기 위하여 좌변침한 후 항행한 사실, 제1부림호가 새한호 예인선열과 우현 대우현으로 항과한 후 충돌 7분 전 우변침하여 현대7호 예인선열의 항로로 들어와서 약 10.5노트의 속력으로 항행하였으나 제1부림호와 현대7호 예인선열 사이의 거리가 약 3,600m에 달하여 현대7호 예인선열로서는 스스로 침로를 변경하거나 제1부림호와 합의하여 제1부림호의 침로를 조정하게 함으로써 충돌사고를 피할 수 있었던 사실, 그러나 현대7호의 당직 항해사인 원고는 레이더 관측을 소홀히 하여 제1부림호가 현대7호 예인선열의 항로로 들어와서 항행하여 오는 것을 전방 150m 지점에서야 비로소 발견하고서도, 우현 대우현으로 항과할 것으로 짐작하여 같은 침로와 속력으로 항행하다가, 선수 우현측 약 100m까지 접근하였을 때, 비로소 충돌의 위험을 느끼고 탐조등을 비추고 동시에 좌전타하면서 주기관을 정지시켜 현대7호는 충돌을 피했으나, 현대7호에 의하여 예인되던 현대8호의 정선수가 제1부림호의 좌현 선수를 충돌하여 제1부림호가 전복되면서 침몰하고, 그 선원

2명이 익사한 사실을 인정할 수 있고, 달리 반증이 없다.

위에서 인정한 사실에 의하면, 좁은 수로인 횡간수도를 통행하기 위해서는 좁은 수로 항법에 따라 횡간수도의 우측을 항행하여야 할 의무가 있고, 부득이 좁은 수로 항법을 위반하여 횡간수도 좌측을 항행하게 되었다면, 좁은 수로 항법에 따라 자선의 항로 전방으로 항행하여 오는 제1부림호를 미리 발견하여 스스로 침로를 변경하거나, 제1부림호의 침로를 조정하게 하는 등으로 제1부림호를 피항하여야 할 주의의무가 있다고 할 것임에도 불구하고, 레이더 관측을 소홀히 한 결과, 제1부림호와 우현 대 우현으로 항과할 것으로 오판하여, 충돌 직전까지 같은 침로와 속력을 유지하는 등 조기에 적절한 피항동작을 취하지 아니한 과실에 의하여 이 사건 사고가 발생하였다 할 것이며, 앞에서 본 이 사건 사고 경위에 비추어 보면, 이와 같은 과실은 이 사건 사고의 주된 원인이 되었다고 할 것이다.

3.4 조종제한선과 좁은 수로 항법 사이의 관계

해상교통안전법 제2조 제7호의 (바)목은 진로로부터의 이탈 능력을 매우 제한받는 예인 작업에 종사하고 있어, 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 조종제한선의 하나로 규정하고, 제26조 제2항은 항행중인 동력선은 조종제한선의 진로를 피하여야 한다고 규정하고 있어 조종제한선은 동력선에 대하여 진로 우선권이 보장되어 있는 바, 여기에서의 조종제한선에 해당하는지 여부는 예인선열의 총길이, 운항 가능 최대 속력(예인으로 인한 속력의 저하), 예인선과 피예인선의 크기, 피예인선에 화물을 실었는지 여부, 피항 공간 등을 종합적으로 고려하여 판단되어야 한다. 변론 전체의 취지를 종합하면, 현대7호는 길이 27m, 총톤수87t, 디젤기관 1,250마력으로서 길이 63m, 총톤수 1,026t의 현대8호를 예인하고 있었던 사실, 예인선 현대7호가 후진은 물론 각도가 큰 변침을 하기 위해서는 피예인선 현대8호의 전복의 위험이 있어 상당한 정도의 거리를 확보하지 아니하면 어려울 것으로 보이는 점, 이 사건 사고 당시에는 야간으로서 현대7호 및 현대8호가 조종제한선의 등화표시를 하고 있었던 사실, 이 사건 항로는 폭이 약 1.5마일에 불과하였던 사실을 인정할 수 있고 반증이 없는 바, 위 인정 사실에 의하면, 현대7호는 진로로부터의 이탈 능력을 매우 제한받는 예인작업에 종사하고 있어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박, 즉, 조종제한선에 해당한다고 봄이 상당하다.

그러나 좁은 수로 항법은 좁은 수로에서의 선박의 충돌을 효과적으로 예방하기 위하여 선박의 종류나 기상 상황 등에 관계없이 적용되는 특별항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니하므로, 좁은 수로에서는 상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등, 다른 특별한 사정이 없는 한, 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것은 아니라고 할 것이다.

따라서 현대7호가 조종제한선에 해당하더라도 제1부림호로부터 진로 우선권을 양보 받았다고 볼만한 주장과 입증에 없는 이 사건에서 현대7호가 제1부림호에 대하여 진로 우선권이

있다고 할 수 없다. 아울러 징계양정 부분에 관하여는 변론 전체의 취지를 종합하여 인정되는 이 사건 사고의 원인과 그 원인에 대한 현대7호 예인선열의 당직항해사인 원고의 직무상 과실의 정도, 이 사건 사고에 의한 피해의 경중, 이 사건 사고 발생 당시의 상황 기타 사정, 원고의 경력 기타 정상 등을 종합적으로 고려하여 원고에게 한 업무정지 2개월의 징계는 재량권의 한계를 넘거나 그 남용이 있다고 할 수 없다고 판결하고 있다.

4. 좁은 수로 항법

4.1 좁은 수로의 의의

해상교통안전법 제29조는 좁은 수로 등에서의 항법에 관하여 규정하고 있다. 이 규정이 적용되기 위하여서는 그 수역이 좁은 수로에 해당하여야 함은 물론이다. 그러나 동법에서는 좁은 수로에 대한 정의 규정은 두고 있지 아니하다. 이 점은 국제해상충돌방지규칙도 마찬가지이다. 따라서 좁은 수로의 의의에 관하여는 선박운항자의 경험칙, 학설과 판례를 고려하면서 입법취지를 중심으로 규명할 수밖에 없다. 부표에 의하여 안전항로대가 해도에 표시되어 있는 곳을 좁은 수로라고 보는 데는 이견이 없는 것으로 보인다(Samir, 1987). 그러나 육지 또는 섬 사이에 형성된 수로에 부표로 안전항로대가 설치되어 있지 않은 수역인 경우, 가항수역의 폭이 어느 정도이어야 좁은 수로에 해당하는지를 판단하는 것이 어려운 문제이다. 좁은 수로 항법의 입법 취지를 고려할 때, 2척의 선박이 통상의 항법규정에 따라 항행하는 것은 충돌 발생의 위험율이 크기 때문에, 각 선박은 서로 진행방향의 우측을 항행하는 것이 그 위험을 현저하게 완화하는 정도의 좁은 수로를 의미하는 것으로 해석할 수 있다. 영국에서는 좁은 수로란 선원이 관행적으로 좁은 수로로 취급하거나, 필요에 따라 취급되는 곳으로 본다. 특정 수역에서 선원이 실제의 관행상 좁은 수로가 아니라는 이유로 좁은 수로 항법을 적용하지 아니하는 곳은 좁은 수로로 보지 아니한다. 따라서 좁은 수로에 해당하는가의 여부는 사실 문제이기 때문에, 법원은 장노선장의 지식과 경험에 따른 조언을 얻어 결정한다(藤崎, 1974). 좁은 수로의 폭은 선박의 크기, 조종성능 등을 고려하여 결정하여야 하며, 외국의 판례에서는 폭 약 2마일 미만 정도의 수로를 좁은 수로라고 보는 경향이 있다. 홀수가 얇은 소형선박에 있어서는 불과 수백미터도 충분할 것이고, 대형선박에 있어서는 2해리도 오히려 좁은 경우가 있을 것이다(민성규외, 1984). 대체적으로 양 선박이 안전하게 한 바퀴 선회할 수 없다면, 좁은 수로로 볼 수 있다는 견해도 있다(김, 2001). 좁은 수로는 일정한 길이를 가져야 하는 것은 아니다. 두 방과제 사이의 수역도 좁은 수로를 형성할 수 있다(KENNETH C. McGUFFIE, 1961). 이 사건 사고에 있어서 중앙해양안전심판원의 원인 재결에 의하면, 사고해역은 주위의 용전초, 위험지역을 표시하는 부표 및 어장 등으로 가항 수역의 폭이 약 2마일 내외로 제한

되어 있고, 사고해역과 연결되어 있는 횡간수도의 폭이 약 1.5 마일 정도 되므로, 좁은 수로 항법이 적용될 수 있는 수역이며, 이 해역에서 발생한 해양사고에 대해서는 대부분 좁은 수도 항법을 적용해 왔다고 한다. 이는 타당한 결과로 판단된다. 그러나 대법원 판례에서는 좁은 수로 항법 위반을 적용하기 위하여서는 그 전제로 사고해역이 좁은 수로에 해당하는가의 여부에 대한 판단이 중요함에도 이에 대한 판단은 없이 사고해역을 좁은 수로로 인정하고 있다.

4.2 좁은 수로의 항법

국제해상충돌방지규칙의 항행규정은 원칙적으로 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행 관계를 규율하는 것을 전제로 하여 입법된 것이다. 이 규칙을 국내법으로 수용하고 있는 해상교통안전법의 입법 취지도 이와 같다. 선박이 항행하는 수역이 좁고, 선박의 운용 기술상 제한적 요소를 가진 좁은 수로에서는 충직적 항행규정만으로는 충돌의 위험을 충분히 방지할 수 없다. 그러므로 좁은 수로에 있어서는 특별한 항행 규정이 필요하며, 구체적인 방법으로서 항행로를 분리하는 방법이 가장 효과적인 것이기 때문에, 오른쪽 항행원칙을 도입한 것이다. 좁은 수로에서의 항법 규정은 좁은 수로에서 해상교통의 안전성을 보장하기 위하여 입법된 것이기 때문에 넓은 바다에서 적용하는 일반 항행 규정에 대하여 특별한 지위에 있다(이, 2006a). 물론, 좁은 수로에서는 다른 규정의 적용은 없고 여기에서 규정한 것만이 적용된다는 것은 아니다. 즉, 모든 시계에서의 항법 규정인 경계, 안전속력, 충돌의 위험성, 충돌을 피하기 위한 조치에 관한 규정 등은 좁은 수로에서도 그대로 적용된다. 서로 시계안에서의 항법 규정과 제한된 시계에서의 항법 규정의 적용도 마찬가지이다. 다만, 이들 규정에 우선하여 좁은 수로에서는 좁은 수로 항법 규정이 적용된다는 것이다. 해상교통안전법 제29조 제1항은 “좁은 수로나 항로(이하 “좁은 수로등”이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽으로 항행하여야 한다. 다만, 제30조 제1항에 따라 통항분리방식이 적용되는 해역 또는 제62조에 따라 국토해양부장관이 특별히 지정한 해역에서는 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽으로 항행하지 아니하여도 된다.”고 규정하고 있다. 이것은 다른 선박과의 충돌의 위험성이 없는 경우에도 좁은 수로에 들어 올 때부터 완전히 통과할 때까지 계속하여 수로의 우측을 통항하도록 하는 것이다(橫田, 1953).

5. 선박 사이의 책무

해상교통안전법 제38조는 조종 성능에 차이가 나는 두 선박이 서로 시계 안에서 항행 관계를 성립시켰을 경우, 이들 선박 사이의 책무에 관하여 규정하고 있다. 이것은 법 제32조에서 규정하고 있는 범선의 항법, 제34조에서 규정하고 있는 동력선의 마주치는 상태, 제35조에서 규정하고 있는 교차상태에서의 항행 규정만으로는 조종 성능에 차이가 나는 선박 사이

에 있어서 충돌을 피하기 어렵기 때문에, 조종 성능이 좋은 선박에게 피항 의무를 지워서 보다 적극적으로 충돌의 위험성을 제거하는데 입법 목적이 있다. 선박 사이의 책무 규정은 두 선박이 서로 시야 안에 있을 것, 조종 성능에 차이가 있을 것을 적용 요건으로 한다. 그리고 충돌의 위험성을 적용 요건으로 하고 있지 않으며, 적용 수역에 관하여도 아무런 제한을 두고 있지 아니 하다. 따라서 해상교통안전법 제38조의 선박 사이의 책무 규정은 넓은 수역, 좁은 수로 또는 안전 항로대 안에 서도 적용된다.

5.1 조종 제한선

해상교통안전법 제38조 선박 사이의 책무 규정에 의하면, 항행중인 동력선은 조종불능선, 조종제한선, 어로에 종사하고 있는 선박 및 범선의 진로를 피하여야 한다. 여기에서는 주제와 관련하여 조종제한선에 관하여서만 검토하기로 한다. 해상교통안전법 제2조 제8호에 의하면 조종제한선이란 항로표지·해저전선 또는 해저파이프라인의 부설·보수·인양작업, 준설·측량 또는 수중작업, 항행중 보급·사람의 이송 또는 화물을 옮기는 작업, 항공기의 발착작업, 기뢰제거작업 및 진로에서 벗어날 수 있는 능력에 제한을 많이 받는 예인작업과 그 밖의 선박의 조종성능을 제한하는 작업에 종사하고 있어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다. 여기에서 다른 선박이나 물체를 끌거나, 밀거나, 옆에 붙여서 끌고 가는 예인작업에 종사하고 있는 선박이 조종제한선에 해당하기 위하여서는 그 작업으로 인하여 진로에서 벗어날 수 있는 능력에 제한을 많이 받을 것을 요한다. 그러므로 진로에서 벗어날 수 있는 능력에 제한을 받지 아니하는 예인작업에 종사하는 경우는 조종제한선에 포함되지 아니 한다. 해상교통안전법 제46조 제2항에 의하면, 조종제한선은 밤에는 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 붉은색 전주등, 가운데에는 흰색 전주등을 각 1개, 낮에는 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 위쪽과 아래쪽에는 등근꼴, 가운데에는 마름모꼴의 형상물 각 1개를 표시하여야 한다. 이것은 자선이 조종이 제한된 상태에 있다는 것을 다른 선박이 식별할 수 있도록 하여야 한다는 것이다. 따라서 항행중인 예인선으로서 조종제한선에 해당하는 경우에는 예인작업에 종사중임을 표시하는 등화 또는 형상물에 부과하여 조종제한선의 등화 또는 형상물을 표시하여야 한다. 이 판례에서 현대7호의 조종제한선 해당 여부를 예인선열의 총길이, 운항 가능 최대 속력(예인으로 인한 속력의 저하), 예인선과 피예인선의 크기, 피예인선에 화물을 실었는지 여부, 피항 공간 등을 종합적으로 고려하고, 여기에 예인선 현대7호가 후진은 물론 각도가 큰 변침을 하기 위해서는 피예인선 현대8호의 전복의 위험이 있어 상당한 정도의 거리를 확보하지 아니하면, 어려울 것으로 보아 조종제한선에 해당하는 것으로 판단한 것은 올바른 것으로 본다. 그러나 이 사건 사고 당시는 야간으로서 현대7호 및 현대8호가 조종제한선의 등화표시를 하고 있었던 사실을 인정하였으나, 피예인선에는 조종제한선임을 나타내는 위쪽과 아래쪽에는 붉은색 전주등, 가운데에는

흰색 전주등 각 1개의 등화 표시가 요구되지 않으며, 실제로도 피에인선에는 이들 등화가 설치되어 있지도 않았음을 간과하여 피에인선 현대8호도 조종제한선의 등화를 표시한 것으로 사실 인정을 한 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고, 여러 인정 사실을 바탕으로 현대7호는 진로로부터의 이탈 능력을 매우 제한받는 예인작업에 종사하고 있어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박, 즉, 조종제한선에 해당한다고 봄이 상당하다는 것은 타당한 것으로 본다. 그러나 예인선열의 조종제한선 인정에는 선박 사이의 책무규정에 의하면, 어로종사선이나 흡수 제약선도 조종제한선의 진로를 피하여야 하기 때문에, 예인선열의 조종제한선 인정 여부에 있어서 그 전제가 되는 진로 이탈 능력의 제한 정도는 엄격하게 해석할 필요가 있다. 즉, 어로종사선이나 흡수제약선 보다도 더욱 진로 이탈 능력이 제한된다는 전제가 있어야 한다(제2회 해양안전심판 재결평석회의 결과 보고서, 2008).

5.2 진로 우선권을 적용할 수 없는 경우

해상교통안전법 제38조 제1항은 항행중인 선박은 제29조(좁은 수로), 제30조(통항분리방식) 및 제33조(추월)에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다 라고 규정하고 있다.

이들 3개 조문은 충돌 위험성의 발달(development of risk of collision)을 방지하도록 하는 예방적 항행 규정이라는 의의를 가지고 있다(Cockcroft, A.N. and Lameijer J.N., 1990). 이러한 예방적 항행 규정의 특성은 관계 선박의 근접 상황에 관계없이, 지정 항로대인 수로의 오른쪽으로 항진하게 하거나, 통항로를 따라서 항진하게 하여 충돌의 위험성이 생기지 않도록 하는 계획적 항진주의인 간접적 피항주의를 바탕으로 한다. 이 점이 범선의 항법, 동력선의 마주치는 상태 및 교차 상태에서의 항법 규정이 이미 발생한 충돌의 위험성을 실질적으로 해소시키기 위하여, 피항선으로 하여금 상대방 선박이 진로를 피하게 하는 직접적 피항주의와 다른 점이다. 즉, 이들 예방적 항행 규정의 입법 취지는 해당 수역에 있어서 항행중인 선박 사이에 충돌의 위험성이 생기는 각각의 특수한 예외적 항행 규정을 인정한 것이다(이, 2006b).

따라서, 좁은 수로 및 통항분리방식이 채택된 수역에서 달리 규정한 것이 있으면 그에 따라야 한다. 이와 같은 규정으로는 좁은 수로 및 통항분리방식이 채택된 수역에서 다른 선박의 통항을 방해하지 않도록 요구되는 선박은 통항을 방해받지 않도록 되어 있는 선박에 비하여 조종 성능이 나쁘더라도 진로 우선권을 주장할 수 없다.

좁은 수로에서의 항법을 규정하고 있는 해상교통안전법 제29조 제2항은 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다고 규정하고, 제3항은 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로 등의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다. 그리고 제4항은 선박이 좁은 수로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는

다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 등을 횡단하여서는 아니 된다 라고 규정하고 있다.

한편 통항분리 방식이 설정된 수역에서의 항법을 규정하고 있는 법 제30조 제9항은 통항분리수역에서 어로에 종사하고 있는 선박은 통항로를 따라 항행하는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다. 제10항은 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 통항로를 따라 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다고 규정하고 있다.

그리고 다른 선박을 추월하는 선박에게는 선박 사이의 책무 규정이 적용되지 않음은 물론이다.

5.3 다른 항법 규정의 적용 배제

좁은 수로 항법 규정이 상기한 바와 같이 일반 항행 규정에 대하여 특별법적인 지위를 가지고 있으므로, 특별 항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니 한다는 것은 올바른 판단인 것으로 보인다. 조종제한선인 경우에도 좁은 수로에서는 그 항법을 따라야 한다는 것이다. 그러나 좁은 수로에서의 항법 규정이 특별 항법이기 때문에, 일반 항행 규정의 적용이 배제되는 것은 또한 아니다. 즉, 좁은 수로에서 서로 시계안에 있는 통항 방해물 하지 않아야 하는 경우가 아닌 동력선과 조종제한선 사이에 항법 관계에는 선박 사이의 책무 규정이 적용되는 것이다.

그러나 상대선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한, 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것은 아니다 라고 한 것은 사실 관계에서 살펴본 바와 같이 수로의 좌측을 항행하여 좁은 수로 항법을 위반한 경우를 의미하는 것으로 해석하여야 한다. 이러한 의미가 직접 판결에 나타나지 않아 오해의 여지가 있는 것이다. 그러나 이를 상대선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한 좁은 수로 항법을 위반하고 있는 조종제한선이 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것은 아니라고 하는 편이 보다 적절한 것으로 보인다. 이렇게 하여야 좁은 수로에서도 선박 사이의 책무 규정은 그대로 적용된다는 점을 분명히 할 수 있기 때문이다.

6. 결 론

좁은 수로에서의 항법을 규정하고 있는 법 제29조에 좁은 수로에서 항행중인 동력선이 조종제한선의 진로를 피하여야 한다는 내용은 명시되어 있지 아니하지만, 좁은 수로에서도 법 제38조 선박 사이의 책무 규정이 원칙적으로 적용된다.

그러므로 상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 있는 경우에만 진로 우선권이 보장되는 것이 아니다. 통항방해배제의무가 없는 상태인 조종제한선은 좁은 수로에서 항행중인 동력선에 대하여 진로 우선권을 가지는 항법상 지위를 가진다. 이것이 선박충돌을 방지하여야 한다는 법의 입법 취지에 부합하는 것이다. 좁은 수로에서는

상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보 받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것은 아니라는 대법원 판결은 좁은 수로 항법을 위반하여 항행하고 있는 조종제한선의 경우로 한정하여 해석하여야 한다.

참 고 문 헌

- [1] 김인현(2001), 해상교통법강의, 다솜출판사, 부산, pp.80-81.
- [2] 대법원판례 2004추65(2005. 9. 28).
- [3] 민성규, 임동철(1984), 새 국제해상충돌예방규칙, 한국해양대학 해사도서출판부, 부산, pp.74-75.
- [4] 이윤철(2006a), 해상교통법론, 부산, 다솜출판사, p.240.
- [5] 이윤철(2006b), pp.438-439.
- [6] 중해심 제2004-04호(2004. 4. 20), 일반 화물선 제1부립호 · 예인선 현대7호의 피예인부선 현대8호 충돌 사건.
- [7] 제2회 해양안전심판 재결평석회의 결과 보고서(2008), pp.70-71.
- [8] 藤崎道好(1974), 海上衝突豫防法論, 成山堂書店, 東京, pp.354-355.
- [9] 横田利雄(1953), 新海上衝突豫防法, 海文堂, 東京, pp.219-221.
- [10] Cockcroft, A.N. and Lameijer J.N.(1990), A Guide to The Collision Avoidance Rules, Billing & Sons Ltd, Worcester, pp.132-136.
- [11] KENNETH C. McGUFFIE(1961), BRITISH SHIPPING LAWS 4 The Law of Collisions at Sea, Stevens & Sons Limited, London, pp.575-576.
- [12] Samir Mankabady(1978), "Collision at Sea", North-Holland Publishing Co, Amsterdam, pp.155-163.

원고접수일 : 2010년 11월 15일
심사완료일 : 2010년 12월 6일
원고채택일 : 2010년 12월 7일