

개항의 항계 안에서의 선박충돌에 따른 법률상의 쟁점 -해양안전심판원의 재결사례에 대한 분석을 중심으로-

임 석 원†
(부경대학교)

A Study about Legal Issues of Ship Crash in Open Ports Act

Seok-Won LIM†
(Pukyong National University)

Abstract

Open port has the designated course and traffic jam of ships happens often. This fact may connect to ship crash easily. And the accident happens due to violation of navigation mainly. In ship crash between Neoblue and Shinkwang 7 at incheon open port, the Korean incheon maritime safety tribunal shows that the violation of navigation and duty of attention at the open port would produce ship crash directly. Wherefore, the interpretation and application of navigation are important to protect future ship crash accident. The points of navigation as objects of study are divided into two categories, interpretation and application of navigation on crashing between the ship which navigate the designated course and the ship which enter into the designated course from the another course or outside the course, interpretation and application of navigation on crashing between two or more ships, which navigate violating the navigation every ships and violating agreement rule each other. And as conclusion, I refer the legal responsibility both Neoblue and Shinkwang 7 in detail. The results of this study as follows : First, in case of crashing between the ship which navigate the designated course and the ship which enter into the designated course from the another course or outside the course, public order in open port act can be applied by priority. However, in applying the public order the principle of trust and reasons of crew, cause and effect, the time of navigation application are mandatory considerations. Second, in case of crashing between two or more ships, which navigate violating the navigation every ships and violating agreement rule each other, we should focus on the reasons of crew. Also, the reasons of crew need strict conditions. These means that the awareness of crash danger and recognition of special circumstance including limit state of ships, existence of emergency danger, non escaping crash danger by only observance of navigation. And in case of this state the public order the principle of trust and reasons of crew, cause and effect, the time of navigation application should be considered by priority, too.

Key words : The Korean maritime safety tribunal, Open Port, Ship Crash, Navigation, Principle of Trust, Reasons of Crew, Public Order in Open Ports Act, Cause and Effect

I. 서 론

1. 인천지방법해양안전심판원의 재결에 따른 대상사례의 소개

인천지방법해양안전심판원의 재결의 대상사례는 다음과 같다.

“인천 북항에 입항하기 위하여 인천항 제1항로를 따라 항해하던 중 갑문에 입거하려고 감속한

† Corresponding Author : 051-629-5896, winterprey@pknu.ac.kr

* 이 논문은 부경대학교 자율창의학술연구비(2015년)에 의해 연구되었음.

제3의 선박을 추월하다 항로의 좌측 경계선을 벗어난 뒤 항로 우측을 향하여 우변침한 네오블루호(총톤수 4,259톤)의 정선수부와, 인천 내항 제 81번 선석에서 상하이항으로 가려고 인천항 갑문을 빠져나와 인천항 제1항로를 가로질러 항로의 우측에 진입한 뒤 예정침로로 정침하던 싱광 7(2,398톤)호의 우현중앙부가 2009. 12. 3. 01:48:20경 인천항 연안항구 북방파제등대 서남서방 600m 해상에서 선수미선 교각 약 82도로 충돌, 네오블루호의 선수부가 손상되고 싱광7호가 침몰하면서 싱광7호의 선원 1명이 사망한 사건이다. 이 충돌사건은 네오블루호가 항로에서 다른 선박을 추월하다가 싱광7호의 진로를 방해함으로써 발생한 것이나, 싱광7호가 항로에 진입하면서 상대선박의 진로를 억측하고 경계를 소홀한 나머지 네오블루호의 진로전방을 향하여 변침한 것도 일인이 된다. (Incheon Province Maritime Safety Tribunal Judge Paper, 2010-7 (2010. 3. 26) Neoblu-Singwang 7 Crash Accident).

위의 사례에서 인천지방법해양안전심판원은 항로 항행선과 항로진입선이 충돌시에 항로항행선의 항로에서의 추월을 주원인, 항로진입선박의 부적절한 동작을 부수적인 원인으로 인정하였다.

또한 인천항 제1항로에서 갑문에 입거하기 위하여 서행하는 선박을 추월하는 것이 정당한지의 여부에 대하여 소극적으로 판단하였다. 그리고 항법적용 시점을 서로 상대선박을 인식할 수 있을 때로 보았으며, 과실원인제공비율을 항로항행선 네오블루호 60%로 항로진입선 싱광7호 40%로 보았다. 그리고 인천지방법해양항만청장에게 항내 운항선박에게 항행정보에 대한 적절한 제공의 무위반과 개항질서법 위반행위에 대한 해상교통관제센터의 부작위행위에 대하여 검토와 개선조치를 경고하였다.

이외에도 인천지방법해양안전심판원은 출거하는 싱광7호와 입거하는 제3의 선박이 통항방법을 협의함에 있어서 제3의 선박이 네오블루호에 대한 상황설명을 전혀 행하지 않은 것에 대하여 충돌

사고에 대하여 부정적인 영향을 미쳤다고 인정하고 있다.

가. 구체적 과실의 근거 판단

(1) 네오블루호의 경우

인천지방법해양안전심판원은 네오블루호가 인천항 제1항로를 따라 인천 북항으로 입항하면서 항로내에서 추월이 금지되어 있음에도 제3의 선박을 추월하느라 항로의 서측 경계선을 벗어났다가 항로안으로 들어가려다가 항로를 가로지름으로써 싱광7의 진행을 방해한 행위에 대하여 강력한 과실에 대한 근거로 인정하고 있다.

(2) 싱광7호의 경우

한편 인천지방법해양안전심판원은 싱광7호에 대해서는 네오블루호의 항법준수를 전제로 한다는 점을 강조하고 있으며, 도선사가 네오블루호와 매우 가까이 접근된 상태에서 네오블루호의 진로전방으로 대각도 좌변침한 도선사의 행위와 경계 의무소홀에 대한 과실을 인정하고 있다.

나. 사고발생원인

(1) 네오블루호의 경우

한편 인천지방법해양안전심판원은 본 사고의 발생원인 으로서 네오블루호의 경우는 항법상 싱광 7호가 항로를 따라 항행하는 네오블루호를 피하여 항행하고, 네오블루호는 항로를 따라 항행하여야 하고 항로에서 다른 선박을 추월하여서는 아니 되는 상황이다. 그러나 네오블루호가 제3의 선박을 추월하느라 항로의 왼쪽(서측) 경계선을 벗어났다가 항로의 오른쪽으로 되돌아옴으로써 싱광7호의 진로를 방해하고, 싱광7호의 좌변침을 충분히 예견할 수 있는 상태에서 싱광7호가 그대로 항로를 가로질러 계속 서쪽으로 진행할 것이라 가버이 믿고 싱광7호의 후미 매우 가까운 곳을 향하여 우변침하였으며, 이렇게 우변침하면서 사전에 조종신호를 울리거나 초단파무선전화를 이용하여 자선의 의도를 싱광7호에게 통보하지 아니한 행위를 사고발생원인으로 보고 있다.

(2) 심광7호의 경우

또한 인천지방법해양안전심판원은 인천 내항에서 출항하는 심광7호의 경우는, 상대선박 네오블루호와 제3의 선박 등 2척의 선박이 인천항 제1항로를 따라 복상하고 있는 상태에서 항로에 진입하여 두 선박을 매우 가까이 접근시켰고, 네오블루호의 추월을 이미 알고 있었으며, 항로에 진입한 뒤 네오블루호가 항로 바깥을 따라 계속 복상할 것으로 예측하고 경계를 소홀히 하여 네오블루호의 우변침 사실을 알아차리지 못한 나머지 두 선박이 매우 가까이 접근한 상태에서 좌현 대좌현 통과와 항법을 어기고 상대선박의 전로전방을 향하여 좌변침함으로써 급박한 충돌위험을 초래하였다. 이는 항로중심선보다 약간 오른쪽에서 제3의 선박과 좌현 대 좌현으로 통과함과 아울러 항로를 따라 항행하려고 하는 의도로 생각되나 항법위반이다. 또한 좌변침을 하면서 조종신호를 울리거나 초단파무선전화를 이용하여 자선의 의도를 사전에 네오블루호에게 통보하지 아니한 행위를 사고발생원인으로 보고 있다.

2. 연구의 방향

위의 사례에서 살펴본 바와 같이 인천지방법해양안전심판원은 재결내용에서 개항의 항계내에서의 선박충돌시 적용되는 항법으로서 개항질서법과 양 선박의 과실원인제공비율을 제시하고 있다. 그 주요내용은 항로항행선과 항로진입선의 충돌시 항로항행선의 항로에서의 추월에 좀 더 큰 과실비율을 두고 있고, 양 선박의 통항방법 협의의 내용의 보충 필요성에 대하여도 언급하고 있다.

본 연구에서는 이러한 인천지방법해양안전심판원의 재결내용을 바탕으로 하여 이에 대한 법률적인 근거를 좀 더 보완하고 이를 바탕으로 네오블루호와 심광7의 과실에 대하여 구체적인 법률적 쟁점에 기초한 분석을 시도해 보고자 한다.

이러한 방향에 입각하여 우선 개항의 항계 안에서의 선박충돌시에 항법을 적용함에 있어서 기

초적 고찰로서 해상교통사고 발생시의 신뢰의 원칙과 선원의 상무, 인과관계, 항법적용시점과 우선적용순위에 대하여 논의해보고자 한다. 다음으로는, 본격적인 항법해석론을 전개하여 지정된 항로 항행 선박과 다른 항로 또는 항로 밖에서 진입하는 선박 사이의 충돌시의 적용 항법과 통항방법에 관하여 정해진 항법을 따르지 않고 선박 간 합의 후 이를 지키지 않아 충돌사고가 발생한 경우(도선사 승선포함)의 적용항법에 대하여 해석론을 전개하고자 한다.

마지막으로 네오블루호의 선장과 심광7호의 도선사 및 선장의 구체적 과실책임론을 논하고 이를 구체적으로 분석하면서 연구를 마무리 하고자 한다.

II. 해상교통사고와 관련된 항법적용에 있어서 기초적 고찰

개항의 항계 안은 항로가 지정되어 있고, 선박이 목적항에 도착하기 위하여 항만 입구에 접근하면 선박교통이 증가하고, 항내는 가항수역의 폭이 좁아지며, 방파제 등으로 인하여 통항이 어렵다. 또한 선박교통이 이러한 개항의 항계내에 폭주하는 특징을 지닌다. 따라서 선박충돌사고는 이러한 개항의 항계와 관련된 항로내·외부에서 집중적으로 발생한다. (Ji, Sang-Won, 2004).

이러한 교통사고의 원인으로서는 항법의 미준수가 중요한 요인으로 작용하고 있는 바, 이러한 항법의 적용과 해석을 어떻게 하는 가는 해상교통사고의 추후 예방과 방지를 위하여 매우 중요하다. 이하에서는 이러한 연구의 방향을 위하여 항법적용과 해석에 관한 기초적 고찰로서 몇 가지 중요한 쟁점에 대하여 우선적으로 선행 논의해 보기로 한다.

1. 신뢰의 원칙

가. 개념과 적용

신뢰의 원칙이란 육상교통에서 발달한 원칙이다. 이는 스스로 교통규칙을 준수한 운전자는 다른 교통관여자가 교통규칙을 준수할 것이라고 신뢰하면 족하고, 교통규칙에 위반하여 비이성적으로 행동할 것까지 예견하여 이에 대한 방어진치를 취할 의무는 없다는 것을 말한다. 즉 해상교통에서는 다른 사람의 적법한 행위를 신뢰할 수 있게 함으로서 과실범의 처벌을 완화하고 주의의무를 합리적으로 조정하여 원활한 교통을 가능하게 하는 이론이라고 할 수 있다. (Lee, Jae-Sang, 2011).

해상교통의 주체인 선박은 순발성이 자동차에 비하여 현저히 떨어지며, 바람이나 조류 등 자연의 영향을 자동차에 비하여 훨씬 더 많이 받으며, 기관정지시로부터 실제 정지되는 시간은 30분이나 소요된다. (자동차와 비교한 선박의 운항특징에 대해서는 Jin, No-Seok, 2005; Choi, Seok-Yun · Moon, Jung-Sik, 2013).

즉 해상교통과 관련한 신뢰의 원칙의 적용은 육상교통에 비하여 선박의 운항특징에 의거한 상호항법의 준수와 이에 따른 선박운항에 대한 더 강력한 신뢰를 요구받고 있다는 점 (Jin, No-Seok, 2005; Choi, Seok-Yun · Moon, Jung-Sik, 2013)에서 오히려 육상교통의 경우보다 신뢰의 원칙은 더 활발하게 적용되어야 할 필요가 있다. 다만 여기에 대해서는 대법원판례의 태도는 아직 신뢰의 원칙적용에 있어서 소극적이고, 선박은 자동차와 달라서 충돌사고가 발생한 경우에는 다수의 인명피해가 발생(이는 항공기의 경우도 거의 동일하다고 생각된다)하며 해상에서의 환경이 급변하는 점 등을 들어서 신뢰의 원칙의 적용은 신중을 기해야 한다는 소극설도 있다 (Kim, Jong-Gu, 2013).

나. 적용의 한계

다만 이러한 신뢰의 원칙도 해상교통에 있어서 그 적용의 한계를 지닌다. (Lee, Jae-Sang, 2011).

즉 신뢰원칙은 모든 교통관여자가 교통규칙을

준수할 것을 신뢰할 수 있는 정상적인 관계를 전제로 한다. 따라서 이러한 신뢰관계를 기대할 수 없는 특별한 반대사정이 있는 때에는 신뢰원칙은 적용될 수 없게 된다. (Choi, Seok-Yun · Moon, Jung-Sik, 2013).

이는 다음의 여섯 가지 경우인데, 우선 첫 번째로, 상대방의 항법위반을 이미 인식한 경우와, 두 번째로, 상대방의 항법준수를 신뢰할 수 없는 경우, 세 번째로, 선박이 스스로 항법을 위반한 경우 네 번째로, 공해상에서의 선박운항의 경우, 다섯 번째로, 선원들 사이의 항법에 대한 지휘 및 감독에 있어서 우월적 지위에 있는 경우, 마지막으로, 허용되지 않은 위험의 여섯 가지이다. 차례로 검토해 보기로 한다.

(1) 상대방의 항법위반을 이미 인식한 경우

상대방 선박의 항법위반을 이미 인식한 경우에는 신뢰의 원칙이 적용되지 않는다. 즉 항로를 이탈하고 항법을 위반한 것을 이미 상당한 거리에서 상대방 선박이 초인한 경우와 같이 이미 다른 선박의 부주의한 행위에 의한 항법위반을 인지하고도 적절한 조치를 취하지 않고 자신의 항법만을 준수한 경우에는 상대방 선박이 자신을 피해서 항행할 것이라는 신뢰의 원칙을 적용할 수 없다. 이는 육상교통의 대법원판례에서도 비슷한 태도를 보여준다 (Supreme Court 1986. 2. 25 Proclaim 85Do2651Judge).

해상교통에서의 대표적인 신뢰의 원칙의 이러한 한계를 보여주는 것은 2007년 12월에 발생한 국내 최대의 해양오염사고로 기록된 예인선 삼성호와 유조선 허베이 스피리트호의 충돌사고를 들 수 있다. 이 사고에서 대법원은 신뢰의 원칙은 상대방의 비정상적인 선박의 항해형태를 이미 인식한 경우에는 신뢰의 원칙을 적용할 수 없다고 판시함으로써 실무에서의 적용사례를 예로 들어 보여주고 있다. (Supreme Court 2009. 4. 23 Proclaim 2008Do 11921Judge).

(2) 상대방의 항법준수를 신뢰할 수 없는 경

우

이 경우는 상대방 선박에 대하여 객관적인 주의의무를 기대하기 곤란하여 정확한 항법준수를 이행하는 것을 신뢰할 수 없는 경우를 의미하며, 역시 신뢰의 원칙은 적용되지 않는다. 이 역시 육상교통의 판례에서 비슷한 태도를 보여준다 (Supreme Court 1970. 8. 18 Procalim 70Do1336 Judge).

항법적용에 있어서는 항적이 지그재그로 계속 이어져 오는 등 선박의 항해사 및 선장이 음주대취후 운항하는 것을 인식한 상대 선박에게는 신뢰의 원칙이 적용될 수 없다.

(3) 선박이 스스로 항법을 위반한 경우

선박이 스스로 항법을 위반하여 운항하는 경우에도 역시 신뢰의 원칙은 적용될 수 없다. 역시 육상교통의 판례에서도 비슷한 태도를 보여주고 있다 (Supreme Court 1973. 1. 16 Procalim 70Do 1336Judge); Supreme Court 1973. 6. 12 Proclaim 73Da280).

이러한 사례는 선박의 선장이 자신의 항해실력과 해상에서의 주위환경에 대한 지식을 과신한 나머지 항법을 위반하여 타 선박을 추월한 경우나 해상교통관제센터의 명령을 무시하고 자신의 시계에 의한 선박운항으로 충돌사고 발생한 경우에는 상대방 선박에 대하여 신뢰의 원칙을 적용할 수 없다.

(4) 공해상에서의 선박운항의 경우

한편 공해상에서의 선박운항도 마찬가지로이다. 공해상에서는 그 특성상 선박이 다른 선박과 충돌을 피하기 위하여 당시의 상화에 따라서 가장 적절하고 유효한 동작을 취하거나 적절한 거리에서 정선할 수 있도록 최선을 다하여야 하는데, 항법이 없거나 항법에 따르는 것이 오히려 충돌 위험을 증대시키는 특수한 사정이 있다면 그와 같은 특수한 사정에 맞추어 순발력을 발휘하는 것이 중요하고, 이 경우 역시 항법에 따른 선박들 사이의 신뢰의 원칙은 적용될 수 없다. (Jin,

No-Seok, 2005).

(5) 선원들 사이의 항법에 대한 지휘 및 감독에 있어서 우월적 지위에 있는 경우

이는 선박에 있어서 특히 중요한 신뢰의 원칙의 적용의 한계가 된다. 선박에서의 선장은 해상공법에 의한 여러 강행규정에 의하여 그 권리에 기한 의무의 수행이 명시되어 있으므로, 가령 대표적으로 선원법 제3조 제2호의 선장의 책임과 권한규정에 명시되어 있다.

하위직급에 있는 항해사나 기타 선원들의 주의의무위반행위에 대하여 최상급자로서 지휘 및 감독에 있어서 하위직급자에 대한 신뢰의 원칙을 주장할 수 없다. 다만 기관장을 비롯한 기관의 구성원들은 선장의 지휘 및 감독을 따라야 하는 것은 맞지만 선박의 운항과 기관의 기술적인 운전 사이에는 사실상 분업관계에 있으므로 기관장이나 기관사에 대하여는 신뢰의 원칙의 적용의 한계의 또 다른 예외가 될 가능성도 있다. (Jin, No-Seok, 2005).

아울러 도선사 또한 수많은 선장경험이 있는 자가 업무를 수행하고 있으며, 침로유지나 수로 운항 및 속력에 대해서는 경험과 지식이 풍부하여 선장도 이러한 도선사의 능력을 인정하고 있는 것이 실무의 관행 (Shim, Kun-Hyung, 1987)이므로 이러한 도선사의 운항과정에서의 선박충돌 사고에 대해서는 선장의 신뢰의 원칙의 적용의 한계의 또 다른 예외로서 작용할 가능성이 있다.

(6) 허용되지 않은 위험

마지막으로 신뢰의 원칙의 적용의 한계로서 허용되지 않은 위험이 검토되어야 한다. 일단 허용된 위험이라 함은 “그 행위의 성질상 법익침해의 위험을 항상 수반하고 있지만 반드시 필요하고 유용한 행위이므로 법적·사회적으로 허용되는 행위”를 의미한다. (Jung, Sung-Kun · Park, Kwang-Min, 2012); 허용된 위험에 해당하는 예는 우리의 일상생활에서 매우 많으며, 대표적으로 철도에 의한 열차운항, 선박운항, 자동차운항을 들 수 있다).

이러한 허용된 위험에 반대되는 것이 허용되지 않은 위험이고 이러한 허용되지 않은 위험이 존재하는 경우에는 신뢰의 원칙의 적용은 배제된다. 이러한 허용되지 않은 위험의 사례로서는 항공기사고의 사례를 예로 들 수 있다. 항공기가 공항에 착륙하였으나 기체가 착륙 직후 심한 진동과 흔들림으로 폭발의 가능성이 있다고 판단하여 기장이 다시 이륙을 시도하였으나 그 과정에서 활주로를 벗어났고, 정지를 시도하지 않은 항공기는 지면에 충돌하여 승객과 승무원이 상해를 입은 사건에서 법원은 이미 안정한 착륙이 불가능한 상태에서 이륙속도에 도달한 상태에서의 항공기 급정지 행위는 항공기 전복등의 결과로 더 큰 인명의 사상결과를 불러 일으킬 수 있으므로 허용된 위험에 해당한다고 판시함으로써 자신의 항공조종기술과 법을 신뢰하고 이에 따라서 이륙을 시도한 기장에게 허용된 위험의 법리를 적용하여 무죄를 선고한 판례를 참조할 수 있다 (池内宏, 「航空事故の過失理論-刑事過失の限界-」(日本東京 : 成文堂 (2005)).

다. 적용의 결과

한편 발생결과에 대한 신뢰의 원칙이 인과관계에 준용되는 경우는 주의의무위반과 관련하여 철저하게 자신의 항법을 지킨 선박이 상대방을 신뢰하였는 데도 충돌사고가 발생한 경우에는 사회적 상당성을 결하지 않는 한 위법성이 조각되어 법률상의 과실책임을 부담하지 않고, 항법을 위반한 선박이 충돌사고를 일으켰지만 항법을 지켰더라도 같은 법익 침해의 결과를 피할 수 없었을 경우에는 역시 인과관계가 부정되어 항법위반에 대한 과실책임을 물을 수 없다. 이러한 적용의 결과는 일반 이론법에서 형사책임 뿐만 아니라 민사책임에서도 광범위하게 적용되는 원칙으로서 특히 민사책임의 경우에는 신뢰의 원칙 적용이 제한되는 경우가 형사책임에 의한 행위자 본인에 한정되지 않고 분업적으로 작업을 하는 전문행위에 널리 사용자와 공동불법행위를 행한 자 모두

에게 신뢰의 원칙의 적용이 제한될 수 있으므로, (Kim, Hyun-Sun, 2013) 별도의 규정이 없는 한 항법적용에 있어서도 신뢰의 원칙 적용과 제한은 그대로 적용될 수 있다고 보아야 한다.

2. 선원의 상무

선원의 상무는 “통상의 선원이라면 당연히 알고 있어야 할 지식·경험·관행으로서 해상에서 선원이 행하도록 기대되는 일반적인 행동원칙, 즉 조리의 일종이라고 할 수 있다 (Kim, In-Hyun, 2012). 한편 우리나라는 해사안전법 제96조에서 절박한 위험이 있는 특수한 상황에 있어서는 항법을 따르지 아니할 수 있다고 하여 선원의 상무에 대하여 명문으로 근거규정하고 있다. 이러한 선원의 상무는 민사법상의 성격으로는 조리가 분명하지만, 형사법상으로는 위법성이 조각되는 사회상규에 해당되는 행위로서 파악함이 옳다고 생각된다.

가. 적용 대상

한편 선원의 상무는 항법적용에 있어서 두 가지 경우에 적용하게 되는데, 이는 항법이 없는 상황에 대처하기 위하여 적용하는 경우 및 합의에 의한 항법의 경우와 적용되는 관련 항법은 있지만 상황변화에 따라서 순발력을 발휘하기 위하여 관련항법보다는 급박한 위험을 피하기 위한 협력동작을 취하는 경우에 선원의 상무에 따라서 항법적용보다 더 우선시하는 사례에 적용된다.

나. 관련항법이 없는 경우 및 합의에 의한 항법적용 등의 경우

(1) 관련항법이 없는 경우 등

이는 항행하는 선박이 묘박선인 경우에 적용될 수 있다. 항법은 쌍방이 항해중인 선박에 적용되는 것이다. 묘박선은 닻을 놓고 있기 때문에 조종성능이 제로에 가깝고 따라서 항법을 적용할 수 없다. 결국 선원의 상무규정에 따라서 관련항법이 없으므로 항행중인 선박이 묘박선을 피하

는 것이 선원의 상무규정의 적용이 된다. 한편 묘박선 역시 자신의 주위를 지나는 선박에 위험을 야기하여서는 아니되는 주의의무를 선원의 상무상 부담한다.

그리고 이외에도 레이더가 없는 선박, 역조를 받는 선박, 수로가 좁은 곳에서 천수의 영향을 받는 선박, 3척의 선박이 한곳에 모여 있는 경우, 도선사 승하선시등에 적용된다. (Kim, In-Hyun, 2012).

(2) 합의에 의한 항법적용

이 경우는 정면상태에서는 양 선박은 동일한 주의의무를 부담하므로 양 선박은 모두 우현변침하여 상대선박을 피하는 것이 항법에 따른 올바른 피항법이다. 이러한 피항법을 방해할만한 어떠한 해양환경상의 사정도 존재하지 않는 경우임에도 어떠한 사정으로 일방의 선박이 우현 대 우현의 통과의 의사를 표시하고 상대방 선박도 이에 동의하였는데 항해사의 좌현변침명령이 항법에 위반된다고 생각한 조타수가 우현변침하여 충돌사고가 발생한 경우에 이러한 합의에 의한 항법의 변경이 선원의 상무에 의하여 해상교통법상의 항법규정을 배제하고 우선적으로 적용될 수 있는가가 문제된다.

중앙해양안전심판원은 이러한 합의에 의한 항법이 해상교통법의 항법규정에 우선한다고 재결을 내리고 있으나, (Maritime Safety Tribunal Judge Paper, 2001-19 (2001. 12. 20) Oceantrade-Turandote Crash Accident) 합의에 의한 항법은 주위 통행 선박에 오해를 불러올 수 있고, 해상교통법상의 항법규정은 강행법규로서 당사자의 의사로서 이를 배제할 수는 없다는 점 (Kim, In-Hyun, 2012) 과 순발력이 뒷받침되는 도로교통법상의 자동차와는 상황이 다른 점에 비추어 보았을 때 선원의 상무규정은 이러한 합의에 의한 항법적용의 경우에 이론적 근거로서 적용될 수 없고 법률상의 책임을 면할 수 없는 것이 맞다고 본다.

다. 급박한 위험을 피하기 위한 협력동작을 취

하는 경우

이 역시 급박한 충돌의 위험을 피하기 위하여 항법규정을 따르지 않고 선원의 상무를 근거로 하여 협력동작을 취하는 경우인데, 세 가지의 전제조건이 필요하다. 첫 번째는, 항해로 인한 충돌의 위험의 존재와 두 번째로, 개입된 선박들의 제한상황을 포함한 모든 특별한 상황의 존재이고 마지막으로 반드시 급박한 위험이 있기 때문에 관련항법규정의 실행만으로는 충돌을 피할 수 없는 경우야 한다는 것이다 (Kim, In-Hyun, 2012). 선수에서 내려오는 선박을 피하기 위하여 상대방 선박이 우전타를 하였는데, 추월하던 다른 제3의 선박과 충돌하게 되는 경우에 조기에 오히려 좌전타를 하는 경우에 충돌을 피할 수 있었다면 좌전타를 하는 경우가 선원의 상무에 기한 항법의 적용이 된다.

라. 적용의 효과

이러한 선원의 상무에 의한 항법적용은 상대방이 관련 해사공법상의 항법규정을 준수하지 않았다고 주장할 수 없는 효과를 가져온다. 따라서 선원의 상무에 의한 항행은 충돌사고가 발생한 경우에 법률상의 책임이 면제된다. 물론 선원의 상무는 조리로서 항법규정 적용의 근거가 되므로 이를 준수하지 않으면 주의의무위반이 되어 법률상의 과실책임을 부담한다. 그러나 이러한 선원의 상무규정에 의한 주의의무위반의 면책은 도로교통법상의 수기신호와는 순발력 등의 해상교통상황이 도로교통상황과는 다른 점을 감안해야 하고, 항법이 해사공법상의 강행법규라는 점을 고려해 보았을 때 상당히 좁은 한도로 제한하여 해석하는 것이 옳다고 생각된다.

3. 인과관계

항법위반과 충돌사고와의 인과관계에 대한 검토도 기초적 논의단계에서 반드시 거쳐야 할 심사기준이다. 인과관계는 민법과 형법 모두에서 문제가 되는 논점이며, 민법에서는 인과관계가

없으면 손해배상의 책임을 지지 않게 되고, 형법에서는 구성요건해당성이 배제되거나 혹은 미수범처벌규정이 있는 경우에는 미수범으로 처벌하게 되는 결과를 가져온다.

우리 대법원은 인과관계 판단의 기준과 관련하여 민법과 형법 모두 상당인과관계설을 따르고 있다. 이러한 상당인과관계설은 인과관계의 문제를 원인과 결과라는 자연과학적인 의미에서 벗어나 결과에 상당한 인과관계만을 선별하여 손해를 가해행위에 연결시킴으로서 인과관계를 규범판단의 문제로 이해하고 판단한 기준이다. (Park, Hee-Ho, 2012); 이에 의하면 우리 대법원이 인과관계를 규범적으로 판단하는 척도를 일반적인 결과 발생의 개연성, 법령이나 규범의 목적, 직무의 목적과 기능으로부터 예견가능한 행위후의 사정, 가해행위의 태양, 피해의 정도를 척도의 사용하고 있다).

즉 “사회생활상의 일반경험칙”에 비추어 결과 발생에 대하여 상당성이 있다고 인정되는 조건만 행위와 결과사이에 인과관계가 있다고 인정하는 학설이며 여기에서의 상당성은 객관적 개연성(매우 높은 확률)의 의미로 파악한다. 또한 이러한 상당성의 구체적 판단기준은 행위당시에 통찰력 있는 일반인이 인식할 수 있었던 사정과 일반인이 인식할 수 없었던 사정도 행위자가 특별히 인식할 수 있는 사정을 기초로 하여 상당성을 판단하는 기준이다(Jung, Sung-Kun · Park, Kwang-Min, 2012).

4. 항법적용시점과 우선적용순위

한편 해상교통법은 선박충돌을 방지하기 위하여 항법규정을 두고 있지만 이러한 항법규정을 언제부터 적용하느냐에 관한 시점에 관하여는 구체적인 규정을 두고 있지 않다. 또한 선박의 충돌사고가 발생하면 적용되는 항법규정들이 국제조약인 국제해상충돌예방규칙을 비롯하여 해사안전법 등 여러 국내법규가 적용되게 되어 이들 법

규사이의 우선적용을 위한 조정이 필요하다. 이하에서는 이러한 논점에 대하여 검토해 보기로 한다.

가. 항법적용시점

일단 항법의 적용은 충돌을 방지하는 것이 그 목적이므로 충돌의 위험성이 존재하는 순간부터 적용되어야 하고, 충분히 여유있는 시간에 항법동작이 이루어져야 한다. 또한 이는 선박상호간에 서로 초인한 시점부터 적용되어야 한다. 한편 항법적용의 종료시점은 상대선박이 안전하게 완전히 지나갈 때 까지, 즉 안전한 거리로 완전히 통과하여 충돌의 위험성이 없어진 때로 본다 (Ji, Sang-Won, 2011).

구체적으로는 충돌의 위험성과 관련하여 항법을 적용하지 않고, 그대로 항행할 경우에 충돌상황으로 발전하게 되는 위험성이 이루어지는 시점이다. 그리고 충분히 여유있는 시간은 수치개념에 대한 해석 기준이 없으므로 해석상 어려움이 있다. 따라서 해당 선박의 크기와 성능, 항로의 지리적 환경, 주위 교통상황, 해상기상상태, 항로 시설, 타선의 피항조치 등 당시의 사정과 조건을 모두 고려해야하고, 가능한 한 먼 거리에서도 항법이 적용되는 것으로 보는 것이 양 선박의 항후 각자의 조치를 미리 예상할 수 있게 할 수 있으므로 바람직하다 (Lee, Yun-Cheul, 2008; Ji, Sang-Won, 2011).

선박상호간에 서로 초인한 시점은 주간인 경우에는 눈으로 상대방 선박을 발견한 시점부터 항법의 적용이 이루어져야 하고, 야간인 경우에는 상대방의 등화를 초인한 시점, 즉 등화에 의하여 존재를 처음 인식한 때부터 항법이 적용되어야 한다.

나. 우선 적용순위

항법적용에서의 우선적용순위는 바다에서의 경우에 한정하여 논의한다고 하였을 때에 해상교통법규 상호간에 문제가 될 수 있다. 이러한 법규들은 국제해상충돌예방규칙과 해사안전법 및 개

항질서법이 문제가 될 수 있다. 국제해상충돌에 방규칙은 국제해사기구가 주축이 되어 만든 조약으로서 우리나라가 1977년에 국제규칙을 비준하였으므로 헌법규정(제6조 제1항)에 의하여 국내법과 같은 효력을 가진다.

그러나 해사안전법은 우리나라 영해에 대하여 특별히 적용되는 법이므로 공해를 포함하여 채약국의 영해에서 적용되는 국제규칙에 대하여 특별법적인 지위를 가지고 있으므로 해사안전법이 우선한다. 하지만 해사안전법도 개항내에서의 항법을 정하고 이를 우리나라의 영해 내를 적용범위로 하는 개항질서법에 대하여는 후순위로 밀린다. 따라서 결국 개항내에서는 개항질서법이 최우선으로 적용되어야 한다 (Kim, In-Hyun, 2012; Ji, Sang-Won, 2004).

Ⅲ. 항법해석론의 전개

본 장에서는 위에서의 기초적 고찰에 대한 선검토를 전제로 하여 본격적인 항법의 해석에 관하여 논의해 보기로 한다.

개항의 항계 안에서 충돌사고 발생 시에 항법을 적용함에 있어서 해석론을 전개하는 대상의 기준은 재결 사안과 관련하여 지정된 항로 항행 선박과 다른 항로 또는 항로 밖에서 진입하는 선박 간에 충돌사고 발생시 적용되어야 할 항법과 정해진 통항 규칙에 따르지 않고 선박 간 합의 후 이를 지키지 않아 사고가 발생하는 경우의 선박간의 항법과 책임관계의 두 가지이다. 이하에서는 이러한 두 가지의 경우에 대하여 항법해석론을 구체적으로 전개해 보고자 한다.

1. 지정된 항로 항행 선박과 다른 항로 또는 항로 밖에서 진입하는 선박 사이

가. 적용항법

지정된 항로를 항행하는 선박과 다른 항로 또는 항로 밖에서 진입하는 선박사이의 충돌사고

발생시에는 개항질서법이 우선하여 적용된다. 개항 안 등에서의 항로는 가항수역이 매우 한정되어 있고, 많은 선박들이 통항하여 충돌의 위험이 매우 높다는 특성을 지니고 있으므로, 개항질서법은 우선피항선 이외의 선박은 항로를 따라 항행하여야 하고, 항로밖에 있는 선박들은 조종능의 제약을 받는 항로를 따르는 선박을 피하는 것이 원칙이다. 구체적인 항법적용범위는 다음과 같다 (Kim, In-Hyun, 2012; Ji, Sang-Won, 2004).

(1) 항로진행선박의 우선권

일단 항로에 진입하려는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여야 할 주의의무를 부담한다. 즉 항로를 따라 항행하는 선박이 상대선과 횡단관계에 조우하여 피항선의 위치에 있거나, 양 선박이 마주치는 상태가 되어도 항로를 따라서 항행하는 선박이 피항의무를 부담하는 것이 아니라 상대선박이 피항의무를 부담한다 (Kim, Jin-Dong, 2005).

한편 이러한 항법은 시계가 제한된 경우에도 적용된다.

(2) 병렬항행의 금지

한편 선박은 한 항로에서 나란히 항행하지 못한다 (개항질서법 제13조 제1항 제2호). 항로의 폭이 매우 좁기 때문에 두 선박이 나란히 항행하는 것은 대단히 위험하므로 이를 금지시키고 있다.

(3) 우측항행의 원칙준수

선박이 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여 상대선박과 좌현 대 좌현 통과가 가능하도록 항행하여야 한다(개항질서법 제13조 제1항 제3호). 역시 항로의 폭이 매우 좁으므로 정면상태가 형성될 우려가 있는 경우에는 항로의 중앙을 항행하던 선박이 오른쪽으로 이동하여 좌현 대 좌현의 통과가 가능하도록 하여야 한다.

(4) 항로추월금지

선박은 항로에서 다른 선박을 추월하여서는 아니된다 (개항질서법 제13조 제1항 제4호). 이는 추월에 상당한 위험이 따르기 때문인데, 다만 추월하려는 선박을 눈으로 볼 수 있고, 안전하게 추월할 수 있다고 판단되는 경우에만 피추월선이 추월에 동의를 한 경우에만 추월이 가능하다. 이는 역시 상호시계의 경우에만 추월이 가능하다.

(5) 위험물적재선과 흡수제약선의 우선권

모든 선박은 항로를 항행하는 위험물운송선박 또는 해사안전법 제2조 제14호의 규정에 의한 흡수제약선의 진로를 방해해서는 안된다 (개항질서법 제13조 제1항 제5호). 위험물운송선박은 대형 사고의 위험이 있고, 흡수제약선은 조종성능이 제약되므로 항로를 항행하는 이 두 선박에게는 절대적 우선권을 부여한 것이다.

나. 항법적용시의 해석

위에서 검토한 적용항법은 원칙적으로 최우선에서 적용되어야 한다. 그러나 이러한 항법적용의 해석상 고려해야 할 사항은 역시 신뢰의 원칙과 즉 적용의 한계, 선원의 상무, 인과관계, 항법적용시점은 우선적으로 고려하여 해석하여야 한다.

구체적인 적용시의 해석의 결과는 다음 장에서 자세히 설명하기로 한다.

2. 정해진 항법을 따르지 않고 선박 간 합의 후 이를 지키지 않아 사고가 발생 (도선사 승선 포함)

가. 적용항법

정해진 항법을 따르지 않고 선박 간 합의 후 이를 지키지 않아 사고가 발생한 경우는 도선사가 승선한 경우를 포함하여 두 가지로 경우의 수를 나누어 볼 수 있다. 우선 관련 항법이 없는 경우와 적용되어야 할 항법은 있는 데 이를 지키고 합의하였으나 이를 지키지 않은 경우이다.

계결사례와 관련하여서는 후자에 한정하여 논하기로 한다.

우선 이는 선원의 상무를 근거규정으로 할 수 있다. 다만 여기에도 두 가지 논점에 대한 선행 논의가 이루어져야 한다. 첫 번째는 이러한 선원의 상무규정의 적용조건이 충족되어야 하고, 두 번째는 위의 첫 번째 적용조건이 충족되지 않은 상태에서 선박충돌사고가 발생한 경우에 어떠한 법률상의 책임을 지느냐 이다.

(1) 적용조건의 충족

선원의 상무는 적용되는 관련항법 규정을 배제하기 때문에 상당히 신중하고 제한적으로 해석함이 옳다. 강행법규인 항법규정이 있는데도 불구하고 선원의 상무를 적용하여 법률상의 책임이 면책되기 때문이다. 특히 항법만을 숙지한 항해사나 선장들은 대법원의 판례와 재결을 통하여 축적된 선원의 상무규정을 알지 못하는 경우가 대부분이므로 이 부분에 대한 충분한 고려도 요구된다 (Kim, In-Hyun, 2007).

따라서 결국 선원의 상무는 엄격한 적용요건의 충족이 요구된다. 이는 항해와 충돌에의 위험의 존재, 개입된 선박들의 제한상황을 포함한 모든 특별한 상황의 고려, 급박한 위험의 존재, 항법규정의 실행만으로는 충돌을 피할 수 없는 경우의 네 가지 조건이 요구된다.

(2) 항법미준수시의 합의와 충돌사고 발생

위의 적용요건을 충족하지 않았는데도 불구하고 충돌사고가 발생하였다면 선원의 상무규정의 적용은 원칙적으로 배제되는 것이 옳다. 선원의 상무가 적용될 조건이 충족되지 않은 경우에는 강행법규인 항법규정이 최우선으로 적용되어야 한다. 다만 항법적용시에 해석에 있어서의 위에서 검토한 기초적인 사항이 적용되는 것만이 남았다고 볼 것이다.

나. 항법적용시의 해석

선원의 상무규정의 적용과 배제에 있어서 항법적용의 해석상 고려해야 할 사항은 역시 신뢰의 원칙과 즉 적용의 한계, 인과관계, 항법적용시점은 우선적으로 고려하여 해석하여야 한다.

구체적인 적용시의 해석의 결과는 바로 다음 장에서 자세히 설명하기로 한다.

IV. 양 선박의 구체적 과실책임론

항법상 지위에 따른 해석은 후속소송으로 연결되는 과정에서 민·형사상 과실책임의 중요한 기준이 된다. 즉 항법은 선박의 선장을 비롯한 관련 해기사들에게 지켜야만 하는 주의의무의 기준을 제시해 주고 이러한 주의의무를 위반한 경우에는 행정법상의 책임인 해양안전심판원의 재결에 의한 징계뿐만 아니라 민사상의 과실책임과 형사상의 과실책임의 근거와 원천으로서 연결되는 것이다.

이하에서는 이러한 항법위반에 따른 해양사고 관련자인 네오블루호의 선장과 심광7호의 도선사 및 선장, 인천지방해양항만청의 재결상의 책임에 대하여 살펴보기로 한다.

1. 네오블루호의 선장

가. 항법위반

네오블루호의 선장은 개항질서법상의 항로에서 추월하는 것을 금지한 항법을 위반하였으며 (제13조 제1항 제4호) 또한 그 전에도 인천항 제1항로내에서 모래운반용 예인선열을 추월한 적이 있었다는 점도 고려되어야 할 것이다. 그리고 여기에는 컨테이너선 등 추월의 필요성이 있는 선박이 아니기 때문에 이러한 항법위반에 대하여는 엄격하게 해석할 필요가 있다.

선장은 이외에도 역시 개항질서법상의 병렬항행의 금지 (제13조 제2항) 항법을 어기고 추월을 하면서 목재운반선인 로드스타 포레스트호와 나란히 항로안을 항행하였다.

이외에도 선장은 선박이 변침하거나 후진을 하고자 할 경우에는 조종신호를 울려서 다른 선박에게 자선의 동작을 알려주어야 하는 데 이러한 신호를 모두 실시하지 아니하였다 (해사안전법

제92조).

나. 검토

위의 네오블루호 선장의 충돌사고와 항법위반에 대하여 선장의 주장을 참고하여 해석해 보면 다음과 같다.

우선 위반항법은 추월금지, 병렬항행의 금지 및 충돌 시 조종신호를 위반하였다. 이 경우 항법해석시 고려사항으로서는 추월금지와 관련하여 항법해석시에 충돌과의 인과관계, 항법적용시점과 신뢰의 원칙에 대한 고려가 필요하다.

병렬항행금지와 관련하여서는 충돌과의 인과관계를 고려해야 하고, 조종신호위반과 관련하여서는 역시 충돌과의 인과관계와 선원의 상무를 고려해야 한다.

구체적으로 사례에 적용하면 우선 추월금지와 관련하여 상당인과관계설에 의하면 인과관계를 인정해야 한다. 항법적용시점은 서로 상대 선박을 처음 초인(좌현충등발견)한 시점에 항법을 적용해야 한다. 다만 신뢰의 원칙은 스스로 항법을 위반했으므로 적용이 제한된다. 병렬항행금지와 관련하여서는 역시 상당인과관계설에 의해서 인과관계는 인정된다. 조종신호위반과 관련하여서는 상당인과관계설에 의하면 인과관계는 역시 인정된다. 좌현 대 좌현 통과를 위한 기관정지와 극우전타는 선원의 상무규정이 적용된다.

결국 추월금지위반과 관련하여 인과관계는 인정되며, 항법적용시점에 관한 선장의 주장은 이유 없다. 따라서 신뢰의 원칙은 주장이 불가능하다. 병렬항행금지와 조종신호위반도 인과관계가 인정되며, 조종신호위반부분에 대해서는 선원의 상무규정적용이 가능하므로 책임면제나 감경이 가능하다.

2. 심광7호의 도선사 및 선장

한편 심광7호의 도선사 및 선장의 항법위반과 그에 대한 검토는 다음과 같다.

다만 도선사와 선장은 그 관계에서 위임계약이

라고 보는 것이 옳다. 일정한 항로와 항구에 대해서는 도선사가 가장 잘 알고 있고, 선장의 경력이 있는 자가 도선사를 하고 있으며, 항로 및 항구근처에서의 선박의 침로나 속력에 관한 지시는 도선사의 전권에 속하기 때문이다 (Shim, Kun-Hyung, 1987).

가. 도선사

싱광7호의 도선사는 우선 개항질서법상 항로에 진입하려는 선박으로서 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여야 할 주의의무를 부담한다. 따라서 이러한 주의의무를 다하지 아니하였다 (제13조 제1항 제1호).

또한 개항질서법상 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여 상대선박과 좌현 대 좌현 통과가 가능하도록 항행 하여야 하는데 도선사는 이러한 항법을 어기고 네오블루호의 진로전방을 통과한 상태에서 대각도 좌변침하였다. 이는 항로중심선보다 약간 오른쪽에서 로드스타 포레스트호와 좌현 대 좌현으로 통과함과 아울러 항로를 따라 항행하려고 하는 의도라고 생각되나 항법 위반이다(제13조 제1항 제3호).

역시 도선사 또한 좌변침하거나 후진을 하고자 할 경우에는 조종신호를 올려서 다른 선박에게 자선의 동작을 알려주어야 하는 데 이러한 신호를 모두 실시하지 아니하였다 (해사안전법 제92조).

나. 선장

선장은 위임계약의 특성상 도선사에게 항로의 항행에 관하여는 도선사에게 위임하는 것이 맞지만 선박의 운항성능과 상황의 정보는 파일럿 카드를 이용하여 도선사에게 제공하여야 한다. 또한 네오블루호를 보고도 실시간으로 도선사에게 통보하지 않은 점 등의 경계소홀로 인한 책임이 인정된다.

아울러 퇴선과 부하선원들에 대한 보증인적 의무는 선장이 부담하게 되므로 기관실 선원1인의

사망과 관련하여서는 기관장과 함께 유기치사죄의 형사책임을 부담해야 할 것이다.

만약 선박에 급박한 위험이 발생한 경우에는 선원법에 따라 도선사를 배제하고 선장이 직접 항해를 지휘해야 한다. 이는 강행법규인 선원법에 따른 선장의 권리이자 의무이다 (Shim, Kun-Hyung, 1987).

다. 검토

결국 위의 싱광7호 도선사의 충돌사고와 항법 위반에 대하여 도선사의 주장을 참고하여 구체적으로 과실책임론을 검토해 보면 다음과 같다.

우선 도선사는 피항의무 불이행, 직접충돌의 원인이 된 대각도 좌변침 및 충돌 시 조종신호를 위반하였다. 이러한 항법위반시 고려사항으로서는, 피항의무 불이행과 관련하여 항법해석시에 충돌과의 인과관계, 항법적용시점과 신뢰의 원칙에 대한 고려가 필요하다. 대각도 좌변침과 관련하여서는 선원의 상무를 고려해야 하고, 조종신호위반과 관련하여서는 역시 충돌과의 인과관계와 선원의 상무를 고려해야 한다.

구체적으로 이러한 법률상의 책임을 사건에 적용시켜보면, 우선 피항의무 불이행과 관련하여 상당인과관계설에 의하면 인과관계를 인정해야 한다. 항법적용시점은 역시 서로 상대 선박을 처음 초인(좌현홍등발견)한 시점에 항법을 적용해야 한다. 역시 신뢰의 원칙은 스스로 항법을 위반했으므로 적용이 제한된다. 충돌의 직접원인인 대각도 좌변침과 관련하여서는 네오블루호에 대한 경계소홀로 인한 변침이라는 점을 주의해야 한다. 도선사 승하선시에 잦은 침로변경이 가능하나 충분한 경계와 항법규정의 준수만으로 충돌을 피하는 것이 가능하였고 급박한 충돌을 피하기 위한 협력동작이 아니라 경계소홀로 인한 로드스타 포레스트호와의 좌현 대 좌현 통과를 위한 변침이라고 보아야 한다. 조종신호위반과 관련하여서는 상당인과관계설에 의하면 인과관계는 역시 인정된다. 충돌회피를 위한 전속후진과 좌

전타는 역시 선원의 상무규정이 적용된다.

검토결과 역시 피항의무불이행과 관련하여 인과관계는 인정되고, 항법적용시점의 도선사의 주장은 이유없다. 신뢰의 원칙 역시 항법을 위반하였으므로 적용이 불가능하다. 직접 충돌원인인 대각도 좌변침은 위의 적용의 결과에 따라서 선원의 상무규정의 적용이 불가능하다. 그러나 충돌 시 조종신호위반은 인과관계가 인정되는 것은 피할 수 없는 결과이나 선원의 상무규정의 적용이 가능하므로, 책임면제나 감경이 가능하다.

3. 인천지방법해양항만청

한편 마지막으로 인천지방법해양항만청 산하의 해상교통관제센터의 과실도 무시할 수 없다. 재결서에는 관련 항법규정의 적용이 불가능하므로 개선조치요청으로 그치고 있으나 보증인적 지위에 있는 만큼 적극적인 상대선박 미호출과 미확인, 충돌의 위험성 미파악과 미통지 등의 중대한 과실로서 주의의무를 위반하였으므로 행정상의 징계책임은 별도로 하더라도 민사책임으로서 공동불법행위에 의한 손해배상의 의무가 있고, 상당인과관계가 인정되므로 직무유기죄 등의 형사책임도 부담해야 할 것이다.

V. 결 론

개항의 항계 안은 수많은 선박이 집중적으로 통항하고 있다. 항구로 입거와 출거를 하기 위하여 선박의 교통이 집중되기 때문이다. 대부분의 항내는 지형이 좁고 선박들이 서로 근접하게 접근한 상태에서 통과한다. 따라서 자연히 해상교통사고의 대표적인 선박의 충돌사고가 빈번히 발생할 수밖에 없다. 또한 사건의 대상이 된 인천항 제1항로를 포함하여 개항의 항계 안은 항로가 지정되어 있다는 사실도 간과해서는 안 된다.

이러한 개항의 항계 안에서의 선박충돌사고 발생에 대하여 인천지방법해양안전심판원에서는 네오

블루호와 싱광7호의 충돌사고에 대한 재결을 통하여 적용되는 항법과 양 선박간의 원인제공비율, 즉 과실비율을 제시하고 있다. 이러한 재결결과는 후속 충돌사고 방지를 위하여 대체적으로 많은 교훈을 주고 있다. 다만 그 근거로서 작용하는 구체적인 법률적 쟁점에 대하여 몇 가지를 더 추가적으로 제시하면 다음과 같은 점이 고려되어야 한다.

우선 항법의 적용에 있어서 신뢰의 원칙의 적용과 그 한계에 대한 판단이 전제되어야 한다. 두 번째로, 관련항법이 없는 경우와 합의에 의한 항법적용 및 급박한 위험을 피하기 위한 협력동작의 경우에는 선원의 상무가 적용되는 지도 항법적용에 앞서서 먼저 판단되어야 한다. 세 번째로는, 상당인과관계설에 의한 인과관계에 대한 판단이 이루어져야 한다. 이후에 항법적용시점은 상호간에 서로 초인한 시점부터 적용되어 충돌의 위험이 없어진 때까지가 항법이 적용된 시점으로 보아야 하며, 개항의 항계에서의 항법적용에서의 최우선 순위는 개항질서법이다.

재결사안과 관련된 구체적 항법해석은 다음과 같다.

우선 지정된 항로 항행 선박과 다른 항로 또는 항로 밖에서 진입하는 선박사이에는 개항질서법이 우선적용되며, 이는 항로진행선박의 우선권, 병렬항행의 금지, 우측항행의 원칙준수, 항로추월 금지, 위험물적재선과 흡수제약선의 우선권으로 구체화된다. 다음으로 정해진 항법을 따르지 않고 선박 간 합의 후 이를 지키지 않아 사고가 발생한 경우는 우선 선원의 상무의 적용여부를 판단한 후 요건이 충족되지 않은 경우는 강행법규인 항법규정을 최우선으로 적용하여야 한다.

결과적으로 위의 논의사항을 재결사례인 네오블루호와 싱광7호의 충돌사고에 적용해 보면 다음과 같은 결과가 도출된다. 우선 네오블루호는 세 가지의 항법을 위반하였으며, 한 가지(조종신호위반)의 경우만 선원의 상무규정이 적용될 수 있어서 책임면제나 감경이 가능하다. 싱광7호 역

시 세 가지의 항법을 위반하였으며, 한 가지(조종 신호위반)의 경우만 선원의 상무규정이 적용될 수 있어서 책임면제나 감경이 가능하다. 인천지방법양항만청 또한 보증인적 지위가 인정되는 만큼, 인천지방법양항만청장을 대상으로 하여 행정상의 징계책임은 물론이고, 민사와 형사상의 책임부과도 법률해석학적으로는 가능하다고 본다.

References

- Choi, Suk-Yoon · Moon, Joong-Sik(2013). A study on the precedent case about the principle of trust in marine Traffic Accident, Maritime Law Review 25(2), Korea Maritime Law Association. 75 under.
- Incheon maritime safety tribunal(2010). Case Book.
- Ji, Sang-Won(2004), Application of navigation in open port law, Korea Sailing Port Review 28(5), Korea Sailing Port Association. 359 under.
- _____ (2011). A study about time of navigation application in marine traffic law, Maritime Law Review 23(3), Korea Maritime Law Association. 106 under.
- Jin, No-Seok(2005). A study about Principle of Trust in maritime traffic, Coast Pilot 39, Korea Coast Pilot Association. 18 under.
- Jung, Sung-Kun · Park, Kwang-Min(2012). Criminal Law general theory(new edition), Sung Kyun Kwan University Press : Seoul. 442 under.
- Kim, Hyun-Sun(2013). Application on principle of trust as civil liability limit which is about divided medical act, Korea medical law Research 21(2), Korea medical Law association. 134 under.
- Kim, In-Hyun(2007). Ship crash and Navigation research in Korea, Dasom Pub : Busan. 60 under.
- _____ (2012). Maritime Traffic law(4th edition), Sam Woo Pub : Seoul.
- Kim, Jin-Dong(2005). Navigation at port and case interpretation, Moon Won Sa : Seoul. 33 under.
- Kim, Jong-Gu(2013). A Study on maritime traffic negligence and Principle of trust, Marine circumstance safety association conference. 357 under.
- Lee, Jae-Sang(2011). Criminal Law general theory(7th edition), Baek young sa : Seoul. §14/29 under.
- Lee, Yun-Cheul(2008). Maritime Traffic Law, Dasom Pub : Busan. 227 under.
- Main maritime safety tribunal(2001). Case book.
- Park, Hee-Ho(2012). A study on the detailed standard of cause and effect in the liability relation : focused on supreme court case, Dong-A Law Review 56, Dong-A Law research. 296 under.
- Shim, Kun-Hyung(1987). Negligence of coast pilot and responsibility of captain, Korea Marine 170, Korea maritime problem research institute. 57 under.
- 池内宏(2005), 「航空事故の過失理論-刑事過失の限界-」, 日本東京 : 成文堂. 116 under.

-
- Recieved : 20 November, 2015
 - Revised : 29 December, 2015
 - Accepted : 04 January, 2016