

# 선원의 사고책임으로 상무(常務)의 유효한 적용을 위한 재결 사례 분석 및 제안

김인철\*\*

\* 목포해양대학교 항해정보시스템학부 교수

## Case Analysis and Proposal for the Effective Application of “Ordinary Practice of Seaman” as Seafarers’ Responsibility for Marine Accidents

Inchul Kim\*\*

\* Professor, Division of Navigation and Information Systems, Mokpo National Maritime University, Mokpo 58628, Korea

**요 약** : 선원의 상무라는 용어는 해양사고관련자인 선원에게 사고에 대한 책임을 물을 때 사용되는 용어이다. 그러나 선원의 상무에 따른 책임을 부과함에 따라 오히려 책임이 불분명해지기도 하며, 국제해상충돌예방규칙에 명백히 규정되어 있는 항법을 위반한 경우에도 선원의 상무에 따른 책임을 부과함으로써 개선이 필요한 부분이 희석되기도 한다. 해양안전 심판제도가 유사 사고의 재발을 방지하기 위하여 이미 발생한 사고의 원인을 철저히 분석하는 과정을 거친다는 사실을 상기할 때 유사 사고의 재발방지에 기여하지 못하는 원인 분석으로써 실행 가능한 한 선원의 상무는 배제하는 것이 적절할 것이다. 이에, 해양사고 조사심판 기관의 존재 이유와 선원의 상무에 대한 학설을 전체적으로 살펴보고 법원 판결 및 재결서에서 주의의무 사용례를 함께 분석함으로써 관습적·불문적 항법으로 인식되고 있는 선원의 상무에 대한 적용을 어떻게 개선할 수 있는지를 검토하였다. 그리고 해양사고 재발 방지라는 관점에서 ‘선원의 상무’를 ‘선원의 통상적인 업무’라고 바꾸어 쓸 것을 제안하였으며, 합목적적인 적용을 위한 현대적 해석을 제시하였다.

**핵심용어** : 선원의 상무, 국제해상충돌예방규칙, 항법, 해양사고, 해양안전심판제도

**Abstract** : The term “ordinary practice of seaman” is applied to hold the responsibility of those involved in marine accidents. However, there is a concern that the responsibilities of seamen may become unclear as the ordinary practices of the seamen are imposed. In addition, the responsibility for improvement is diluted by mentioning the ordinary practice of seaman when the navigation rules stipulated in the COLREGs is clearly violated. The maritime safety investigation and tribunal system thoroughly analyzes the causes of marine accidents to prevent the recurrence of similar accidents. As one cause that does not contribute to the prevention of the recurrence of similar accidents, it would be appropriate to exclude the term “ordinary practice of seaman” as far as possible. Accordingly, I reviewed the reason for the existence of the maritime safety investigation system and ways to improve the application of the term “ordinary practice of seaman,” which is recognized as a customary and an unconventional navigation rule, by examining the theories on the ordinary practice of seaman and analyzing cases of court judgments and decisions in the Korea Maritime Safety Tribunal. I also proposed a modern interpretation on the responsibility for proper and purposeful application. In addition, from the viewpoint of preventing the recurrence of maritime accidents, it is suggested that the nounized term in Korea be replaced with the descriptive term.

**Key Words** : Ordinary practice of seaman, COLREGs, Navigation rules, Marine accident, Maritime Safety Investigation System

### 1. 서 론

해양사고를 조사하고 그 원인을 밝히도록 규정하고 있는 협약은 다수 존재한다. 1982년 12월 10일에 채택된 국제연합

해양법협약(UNCLOS)뿐만 아니라 1974년에 채택된 국제해상 인명안전협약(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) 제1장 제21규칙, 1973년에 채택된 해양오염방지협약(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) 제12조, 1966년에 채택된 만재하중선협약(International Convention on Load Lines, 1966) 제23조에서도 협약국은 해양

† safe@mmu.ac.kr, 061-240-7265

사고를 조사하고 발견한 사항(findings)을 국제해사기구(IMO)에 제공하도록 규정함으로써 유사 사고의 재발 방지를 위한 대책을 강구할 수 있도록 규정하고 있다.

국제해사기구(IMO)는 2008년에 개최된 제84차 해사안전위원회(MSC)에서 국제해상인명안전협약(SOLAS) 제11-1장에 제6규칙을 신설하여 ‘국제해양사고조사코드(Casualty Investigation Code)’에 따라 해양사고를 조사하고 보고하도록 규정하였으며, 묵시적 수락절차에 따라 2010년에 발효되었다(IMO, 2008a).

국제해양사고조사코드에는 해양사고 조사에 대한 정의를 두고 있으며<sup>1)</sup> 조사란 유사 사고의 재발을 방지함으로써 해양안전 증진과 해양오염 예방이 목적임을 명확히 하고 있다(IMO, 2008b). 따라서 해양사고 조사는 사고 관련자를 처벌하거나 책임 한계를 구분하는데 목적을 두고 있지 않다는 특징이 있기 때문에 민사적, 형사적 또는 행정적 조사와 구별된다. 이를 반영하여 해양사고 조사기관은 스스로를 다른 모든 조사기관과 구별되는 독립된 조사기관(independent investigation authority)이라고 한다(ATSB, 2022). 국제해양사고조사코드에서도 이를 명확히 하고 있다<sup>2)</sup>(IMO, 2008b).

각 국은 정부 조직의 운영형태에 따라 우리나라와 같이 조사와 심판이 하나의 기관에서 이루어지는 경우도 있으며, 분리된 기관에서 수행하는 경우도 있다(Jin, 2018).

우리나라의 ‘해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(이하 해양사고심판법)’에서는 조사관의 조사 과정을 거쳐 심판관의 재결을 통해 사고 원인을 밝히도록 절차를 규정하고 있어 조사와 심판이 분리된 것으로 보일 수 있으나 조사의 최종 결과가 심판이라는 형식을 취하고 있을 뿐이기 때문에 심판 또한 유사사고 재발 방지를 위하여 사고의 원인을 밝히기 위한 조사의 한 과정이라고 보아야 한다.

미국의 해안경비대(United States Coast Guard, USCG)와 국가교통안전위원회(National Transportation Safety Board, NTSB)는 사고의 규모에 따라 담당기관을 달리하고 있지만 두 기

관 모두 재발방지를 목적으로 한 사고원인 조사라는 공통점을 갖고 있다.

대부분의 해양사고를 조사하는 미국의 해안경비대(USCG)는 명시적 사명 중에 하나로 해양사고와 재난의 경감을 위한 대응활동을 천명하고 있으며(USCG, 2022), 사회적 과장이 큰 사고를 위주로 조사하는 미국의 국가교통안전위원회(NTSB)는 자신의 존재 이유를 “미국의 모든 민간 항공 사고와 고속도로, 해상, 파이프라인 및 철도와 같은 교통수단에서 발생한 중대한 사고를 조사하기 위하여 의회에서 위임한 독립적인 연방 기관이며, 국가교통안전위원회는 조사한 사고의 원인을 파악하고 미래의 사고를 예방하기 위하여 안전 권고를 발표한다.”고 소개하고 있다(NTSB, 2022)<sup>3)</sup>.

주요 국가의 해양사고 조사기관은 운영형태나 조사대상의 차이에도 불구하고 해양사고 조사는 발생 원인을 밝혀 사고재발을 방지한다는 목적이 명확히 드러나 있다. 따라서 조사의 결과가 재발방지 대책과 연계되지 않는다면 그 존재 목적을 달성할 수 없다.

세계해양사고조사관포럼(Marine Accident Investigators' International Forum, MAIIF)은 각국의 독립적 해양사고 조사기관들의 국제적 모임이며, 설립 목적을 규정하고 있는 조직 현장에서는 조사 경험 및 지식의 공유를 통한 해사안전 증진 및 해양오염 방지라는 것을 명확히 하고 있다(MAIIF, 2022).

독립적 해양사고 조사기관이 발표하는 사고의 원인은 사고조사보고서(marine accident report) 형식일 수도 있으며, 우리나라와 같이 재결(decision)이라는 형태일 수도 있다. 그러나 형식과 관련 없이 사고보고서 또는 재결서에는 사고로부터 얻는 교훈(lessons learned)이 적시되어 있으며 이는 사고의 원인에 대한 다른 표현으로서 사고 재발방지와 직결된다.

이상에서 살펴본 바와 같이 각 국이 자국 법률과 국제협약에 따라 요구하고 있는 해양사고 조사의 공통적인 목적은 사고의 원인을 밝힘으로써 이를 교훈 삼아 유사 사고의 재발을 방지하겠다는 것이다. 따라서 사고로부터 얻은 교훈이 모호하다면 사고 재발방지를 위한 대책 또한 모호하게 될

1) MSC.255(84) Annex Part I, 2.11 A marine safety investigation means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2) Casualty Investigation Code Annex 1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the findings.

3) Who We Are and What We Do:

The National Transportation Safety Board is an independent federal agency charged by Congress with investigating every civil aviation accident in the United States and significant accidents in other modes of transportation – highway, marine, pipeline, and railroad. We determine the probable cause of the accidents we investigate and issue safety recommendations aimed at preventing future accidents. In addition, we conduct transportation safety research and coordinate the resources of the federal government and other organizations to assist victims and their family members who have been impacted by major transportation disasters.

수밖에 없다는 것이며 국제협약과 조사기관 설립 목적에 위배된다고 볼 수 있다.

우리나라의 해양안전심판원은 높은 수준의 조사와 깊이 있는 재결을 통하여 해상안전 증진과 해양오염방지를 위하여 지대한 공헌을 하고 있다. 다만 사고 원인을 설명하는 과정에서 모호함을 일으키는 수사들을 사용함으로써 재발방지대책이 함께 모호해 지는 경우를 소수의 재결서에서 간혹 발견할 수 있다.

대표적으로 선원의 상무를 위반한 책임이 있다고 하면서 어떻게 하면 선원의 상무를 위반하지 않을 수 있는지 설명하고 있지 않아 재발 방지를 위해 조치해야 할 사항이 모호해 지는 결과를 낳는다. 선원의 상무를 위반했으니 교육을 받아야 하는 것인지, 위반이 재발하지 않도록 어떤 기계적 장치를 설치하거나 설계를 변경해야 한다는 것인지, 그것도 아니면 근신하고 있어야 한다는 것인지 의미가 명확하지 않기 때문이다.

더러는 ‘선원의 상무라는 표현이 명백한 의무위반에 관하여도 포괄적으로 쉽게 사용되어 주의의무 위반인 과실을 추정하는 경향이 있다.’는 지적도 있다(Lim, 2020).

본고에서는 선원의 상무에 대한 정의를 살펴봄으로써 어떻게 사용하는 것이 재발방지에 합목적적인지 분석해 보고자 한다. 그리고 사고의 원인으로 선원의 상무를 인용한 재결서를 검토하여 선원의 상무가 아닌 다른 이유를 사고의 원인으로 제시할 수 없었는지 또는 불필요하게 사용되지 않았는지 살펴보고자 한다. 결론적으로 사고원인에 대한 모호한 표현을 줄임으로써 더욱 명확한 사고재발 방지대책이 수립되는데 기여할 수 있을 것으로 본다.

## 2. 선원의 상무

### 2.1 용어의 기원

1972년 국제해상충돌예방규칙 제2조 (a)항에 있는 선원의 상무는 ‘ordinary practice of seaman’을 해석한 용어이다. 현행 (a)항은 1960년 국제해상충돌예방규칙에서는 제29조에 있었으며 그 이전 규칙에서도 존재하던 규정이다. 현행 (b)항은 1960년 국제해상충돌예방규칙에서는 별도의 조문이었다가<sup>4)</sup> 1972년 국제해상충돌예방규칙에서 제2조로 합쳐졌다. 제2조의 원문과 해석은 Table 1과 같다.

4) COLREG 60, Rule 27

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary to avoid immediate danger.

Table 1. COLREG Rule 2 (a) and translation into Korean

| COLREG<br>Rule 2 (Responsibility)   | 국제해상충돌예방규칙<br>제2조(책무)   |
|---|---|
| (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case. | (a) 이 규칙의 어느 규정도 이 규칙의 이행을 태만히 한 결과 또는 선원의 통상적인 업무수행 상이나 특수한 사정에 의하여 필요로 하는 주의를 태만히 함으로써 생긴 결과에 대하여 어떠한 선박, 선박소유자, 선장 또는 해원의 책임을 면제하여 주지 아니한다.                                  |
| (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.               | (b) 이 규칙을 해석하고 실행에 옮기는데 있어서는 항해 및 충돌상의 모든 위험에 대하여 그리고 관계 선박의 성능의 한계에서 오는 사정을 포함한 모든 특수한 사정에 대하여 합당한 주의를 하여야 하고, 그러한 모든 위험이나 특수한 사정이 있을 때에는 절박한 위험을 피하기 위하여 이 규칙에 따르지 아니할 수도 있다. |

(a)항에서 선원의 ‘상무(常務)’는 선원의 ‘통상적인 업무’라는 구절을 명사화한 것임을 확인할 수 있다. 용어의 기원은 “일본이 1874년에 국제해상충돌예방규칙을 수용하면서 ‘ordinary practice of seaman’을 ‘해원의 상무(海員の常務)’로 번역한 데에서 찾을 수 있다. 1953년에 이 규칙을 현행 해상충돌예방법으로 자국법화하면서 ‘선원의 상무’로 개칭하였다”(Kim, 2008). 우리나라는 일본 서적에 포함된 용어를 그대로 차용함으로써 현재에 이르고 있다.

따로 정의를 두고 있지 않기 때문에 선원의 상무라는 명사화된 용어에 대한 학문적 논쟁이 활발하다.

### 2.2 용어의 해석

국내 학자 중에는 국제해상충돌예방규칙에 열거된 성문화된 항법을 정형적인 항법이라고 보고, 그 외에 비정형적

인 항법을 망라하여 선원의 상무라는 항법이 적용된다고 보았다(Kim, 2008). 일례를 들어 항해 중에 후진하는 선박과 마주칠 경우에는 조우자세나 피항방법 등에 대한 명문화된 전형적인 항법이 없으므로 운항 당사자가 당시 상황에 적합한 최선의 피항동작을 취해야 하는데, 이를 위해 선원의 상무에 따른 감각적인 판단을 필요로 한다는 것이다.

이와 유사한 의견으로 “선원의 상무는 다른 선박과 충돌의 위험성을 회피하지 아니한 행위, 다른 선박의 선행 과실로 인해 조성된 충돌의 위험을 피하는 행위, 또는 불가피하게 발생한 충돌의 피해를 최소화하는 행위 등에 대한 것이다.”는 설명이 있다(Park, 1992).

외국 학자의 경우에는 해기요건으로서 선원이 갖추어야 할 통상적인 기술(ordinary skill)과 보통의 지능(ordinary intelligence)을 결합해 설명하기도 하며<sup>5)</sup>, 선박운용학에서 말하는 선박운용술(good seamanship)을 뜻하는 것으로 해기실무상 유능한 선원(good seaman)의 기술(skill)이라는<sup>6)</sup> 설명도 널리 알려져 있다(Lee, 2013).

비교적 최근에는 “선원의 상무는 국제해상충돌예방규칙에 규정되었다고 하여 충돌예방을 위한 조치에만 적용되는 것이 아니고 선원이 해상생활을 하면서 겪는 화재, 좌초, 침수 등 모든 활동에 적용될 수 있으며, 선박에 위험이 발생하면 구체적인 내용은 법에 규정되지 않았다고 하더라도 해당 선원은 선박 공동체의 일원으로서 그 피해를 극소화하기 위하여 최선의 조치를 하여야 한다.”고 보아 이러한 의무를 선원의 상무라고 설명하기도 한다(Park, 2015).

그리고 “해상에서는 경험을 가진 선원이기 때문에 알 수 있고 또한 선원이기 때문에 하지 아니하면 아니 되는 일이 많기 때문에 ‘선원의 상무’는 그러한 뜻으로 해석되어야 한다.”면서 “어느 누구를 막론하고 누구나 법규상 명백히 알 수 있는 일상의 직무로서의 상무는 구태여 명문으로 표시할 필요조차 없다.”고 보아 선원의 상무로 묶어 두었다는 주장도 있다(Yoon, 2017).

이러한 표현은 학자들에게 유용할지 몰라도 선원의 상무라는 주의의무를 위반하여 책무를 다하지 못하였다는 재결을 받아 든 선원들에게 어찌하면 유사 사고의 재발을 방지할 수 있는지, 어떻게 교훈을 주고 있는지 식별하기 위한 별도의 노력을 필요로 하기 때문에 적절한 설명이라고 할 수 없다고 본다.

모든 직업인에게는 그 직업의 전문성에 기인하는 주의의무가 주어져 있으며, 선원에게는 선원의 상무라는 주의의무

가 부여되어 있다. 그러나 이에 대한 해설이나 주장에서 언급되는 ‘감각적인 판단’, ‘선박운용술’, ‘보통의 지능’, ‘선원이라면 명백히 알 수 있는 일’ 등의 표현이 실무에 종사하는 선원들에게 주의의무를 설명하는 해설로서는 쉽지 않은 설명일 것이라고 생각된다.

이를 확인하기 위하여 6천 톤 이상의 선박의 선장으로 만 3년 이상 승무한 경력이 있는 해기사 14명에게 국제해상충돌예방규칙에 따른 선원의 상무와 선박운용술에 대하여 질문한 결과, 모두 용어를 알고는 있었지만 적절히 구분하여 설명하지는 못하였다. 이러한 원인은 두 용어가 서로 공통점이 있다는 이유도 이겠지만 선원의 상무에 대한 그동안의 지나친 확대 해석과 적용에 따른 부작용 또한 기여한 것으로 사료된다.

### 2.3 용어의 선택

‘Ordinary practice of seaman’을 직역하면 ‘선원의 통상적인 업무’이다. 이를 일본에서 ‘선원의 상무’라고 번역한 대로 국내에서도 사용하고 있어 그 의미를 확대 해석하게 된 단초를 제공하였다고 본다.

1960년 국제해상충돌예방규칙이 적용되던 시기에 가장 대표적인 선원의 상무는 적절한 경계(proper lookout)였다. 그러나 1972년 국제해상충돌예방규칙 제5조에 경계(lookout)가 도입됨에 따라 경계를 더 이상 선원의 상무라고 하지 않는다(Cockcroft and Lameijer, 2001). 이처럼 국제협약과 각종 안전규정이 지속적으로 도입된 현대에서는 성문화되지 않은 선원의 상무의 폭은 대폭 줄어들고 있다고 볼 수 있다.

국제해상충돌예방규칙 제2조(책무)에서는 국제해상충돌예방규칙에서 정하고 있는 규정(Rules)의 이행을 태만히 하지 말라고 하였으며, 선원의 통상적인 업무수행 상이나 특수한 사정에 의하여 필요로 하는 주의를 태만히 하지 말라고 적시하고 있다. 다시 말하면 국제해상충돌예방규칙의 규정을 준수하여야 하며, 그 외의 해상충돌예방과 관련된 다른 규정도 준수하라는 뜻이라고 해석된다.

그리고 특수한 사정이란 국제해상충돌예방규칙이나 그 외의 해상충돌예방과 관련된 다른 규정들에서도 적용할 규정이 없거나 있더라도 이를 위반해야만 충돌을 예방할 수 있을 때로 본다면 선원의 상무를 불문항법, 관습 등으로 설명하는 것은 옳지 않게 된다.

해양사고심판법이나 국제해양사고조사코드 어디에도 국제해상충돌예방규칙 또는 이에 준하는 자국의 항법만이 해양사고 조사의 기준이 된다고 규정하고 있지 않기 때문에 항법에 대한 판단은 국제해상충돌예방규칙에서만 기준을 찾으려고 해서는 아니 된다. 특히 국제해상충돌예방규칙 이외의 규정을 모두 불문항법이나 관습으로 보고 선원의 상무

5) Mc Guffie K. C. & Marsden(1976), The Law of Collision at Sea, London Stevens & Sons Ltd.

6) Basett. F. E. & R. A. Smith(1982), farwell's Rules of the Nautical Road, Naval Institute Press, Annapolis.

라고 통칭하는 것은 적절한 해석이라고 보기 어렵다.

항법은 국제해상충돌예방규칙 이외에도 널리 알려진 규칙이나 규정에서 정하고 있다. 예를 들면 ‘선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW)’<sup>7)</sup>과 SOLAS 등의 국제협약이 있을 수 있으며, 모든 선박의 선교에 비치되어 있는 선장의 복무지침서(Master’s Standing Order) 또는 야간지시서(Night Order) 등을 들 수 있다.

따라서 선원이 통상적으로 해야 하는 일은 ‘감각적인 판단’, ‘선박운용술’, ‘보통의 지능’, ‘선원이라면 명백히 알 수 있는 일’에 따라 발생하는 관습적·불문적 책무가 아니라 성문 규정과 규칙(rules and regulations)으로 존재하는 바를 준수하라는 뜻이 우선되어야 한다고 본다. 또한 어디에도 성문 규정이 없거나 성문 규정을 위반해야만 충돌을 피할 수 있는 경우에는 면책요건으로서 ‘특별한 상황(special circumstance)’에서 ‘임박한 위험(immediate danger)’이 닥쳤을 때 국제해상충돌예방규칙의 규정을 따르지 않을 수 있을 뿐만 아니라 따르지 말아야 한다는 의미를 가진 제2조 (b)항의 규정을 두고 있다고 본다.

이러한 주장의 반론도 예견된다. 해외 사례로써 “미국 법원은 다른 연안 예선들(coastwise tugs)이 기상특보를 받을 수 있는 라디오를 가지고 다니지 않는다고 하더라도 라디오를 쉽게 비치할 수 있음에도 불구하고 이를 비치하지 않은 관행은 신중하지 않다고 판단하였다.<sup>8)</sup> 또한 특별한 상황이나 특정한 사례에서 추가적인 주의의무가 필요할 경우에는 그러한 주의의무를 다 해야 한다.”<sup>9)</sup>고 본 사례를 다수 찾아 볼 수 있다는 주장이다(Park, 2015).

하지만 이러한 판단은 법원에 의한 것이며 법원은 기본적으로 사고재발 방지를 위한 기관이라기보다는 민사적 또는 형사적 책임의 양을 확인하기 위한 기관이다.

해양사고가 발생하면 선박은 형사적, 민사적, 행정적 책임이 부과되며 그러한 책임을 묻는 주체가 각각 다르다. 법원은 기본적으로 형사적, 민사적 책임의 양을 판단하는 기관임을 상기할 때 법원의 판단은 해사법령 이외의 법에 따른 판단일 것으로도 볼 수 있다.

독립적 해양사고 조사기관은 형사적, 민사적, 행정적 책임

을 묻기 위한 기관이 아님을 상기할 때 선원의 상무 역시 주의의무의 일종으로 해석되고 있음에도 불구하고 법원의 판단은 민사책임을 묻기 위하여 선량한 관리자의 주의의무라는 민법의 규정에 따른 것이라고 보아야 할 것이다.

고의로 충돌한 경우도 해양사고의 일종이기는 하지만 고의 충돌이 확인되는 경우 해양사고 조사·심판의 실익은 없어지게 된다. 고의 충돌하였으니 선원의 상무를 들어 앞으로 그리 하지 말라는 재결이 이루어진다면 유사 사고 재발 방지라는 관점에서는 아무런 의미 없는 재결일 뿐만 아니라 독립적 해양사고 조사기관으로서 타 기관에 속한 조사권에 대한 월권일 수도 있기 때문이다.

다른 사례로 충돌의 위험을 안고 접근하는 기본적인 세가지 경우인 마주치는 상태, 횡단하는 상태, 추월하는 상태 이외에 두 척의 선박이 마주보는 상태이고 제3의 선박이 가까운 거리에서 양 선박의 최근접점(CPA)을 횡단하려는 등의 복잡한 상태를 염두에 두고 선원의 상무를 들어 설명할 수도 있겠으나 다분히 이론적일 뿐이며 재발 방지를 위하여는 그러한 상태가 진행되지 아니하도록 경계(lookout)를 더욱 철저히 하고 조기에 적극적인 조치(be positive in ample time)를 취하도록 하는 것이 실효적인 접근일 것이다.

사고의 원인으로 시정이 좋지 않아 추가 경계원을 배치하는 것이 실무상 적절한데 이를 시행하지 아니하였다고 선원의 상무를 인용하였다면 이 또한 성문 규정이 있다면 적절하지 않은 적용례가 될 것이다. 실제로 경계의 방식에 관해 STCW에서 자세히 설명하고 있기 때문에 선원의 상무라는 포괄적 용어보다 STCW 위반에 대한 책임을 묻는 것이 적절하다고 본다.

재결서의 효용성을 높이기 위하여 이 연구에서는 유사 사고의 재발방지라는 해양사고 조사의 원론적인 관점에서 실제 재결서에 적용된 선원의 상무를 검토하였다.

그리고 ‘국제해상충돌예방규칙 이외에 어떠한 규정이나 규칙을 어떻게 위반하였으므로 선원의 ‘통상적인 업무’를 위반하였다고 지적하는 형식과 같이 사고의 원인을 구체적으로 제시함으로써 사고에 따른 교훈을 더욱 명확히 할 수 없는지 검토하였다.

### 3. 재결 사례 검토

#### 3.1 방파제 안에서 어선 충돌사건

##### 3.1.1 사건의 개요 및 적용 항법

시계가 양호한 야간에 동해 후포항을 출항 중이던 출항호<sup>10)</sup>(총톤수 6.67톤, 길이 10.95m)와 조업을 마치고 후포항에

7) 1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 [STCW, 1978](International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. London, 7 July 1978)  
 8) The T. J. Hooper, 60 F. 2d 737, 1937. 이 사고 당시 여객선에게는 라디오 비치의무가 있었지 예선에는 그 의무가 아직 도입되지 않았었다. 그럼에도 불구하고 법원은 감항성(seaworthiness) 기준은 입법이 아니고 기술과 지식의 발전, 항해장비의 변화에 따라 변경된다고 보아 예선선주에게 불감항(unseaworthiness)에 따른 손해배상책임을 인정하였다.  
 9) US. v. Woodbury, 175 F. 2d 854. 1949

10) ‘입항호’와 ‘출항호’는 이해를 돕기 위해 임의로 부여한 선명임

## 선원의 사고책임으로 상무(常務)의 유효한 적용을 위한 재결 사례 분석 및 제안

입항 중이던 입항호(총톤수 4.60톤, 길이 10.01m)가 방과제 부근에서 서로 초인 후 약 1분이 지난 시점에 Fig. 1과 같이 충돌하였다(Donghae KMST, 2020).

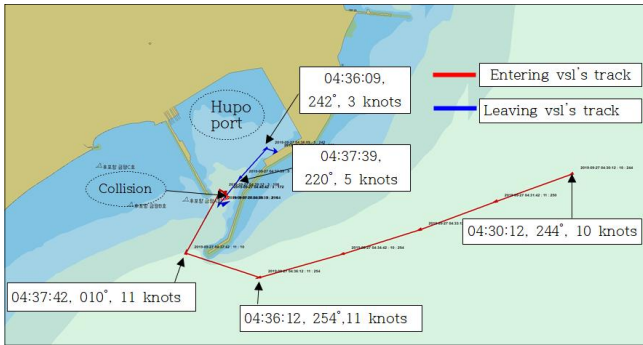


Fig. 1. Ships' tracks before collision.

방과제 사이의 거리는 약 200미터이고, 가항수역은 양 선박의 길이 및 흘수 등을 고려할 때 2척이 안전하게 교행하는데 문제가 없었다. 또한 후포항의 동방과제 높이는 약 5미터로 출항호 및 입항호와 같은 소형선박의 조타실 위치보다 높다. 따라서 후포항의 동방과제를 자신의 우현에 두고 항해하면서 후포항에 입항하는 소형선박은 방과제로 인해 시야가 가려 방과제 안에 있는 출항선을 눈으로 쉽게 볼 수 없고, 후포항을 출항하는 소형선박도 마찬가지로 입항선을 볼 수 없다. 그리고 입항선은 동방과제를 통과하면서 대각도 우현 변침을 한 후 출항선을 초인하여 약 1분만에 충돌하였다.

해양안전심판원은 이 충돌사건에 대해 “이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 입항호가 경계를 소홀히 한 채 과도한 속력으로 방과제의 오른쪽으로 붙어 항행하지 아니하여 발생한 것이나, 출항호가 경계를 소홀히 한 채 속력을 증가시키던 중 충돌 직전에 입항호를 발견한 것도 일부 원인이 된다.”고 재결하였다.

이와 같이 재결한 이유를 살펴보면, 항법의 적용에 있어서는 “양 선박은 입항호가 동방과제 끝단을 통과하며 우현 변침했을 때인 충돌 약 1분 전 서로 눈으로 볼 수 있었으므로 양 선박이 ‘충분한 시간과 여유를 가지고 접근하여야 한다.’는 항법의 성립요건이 충족되지 않으므로 「해사안전법」 제67조(좁은수로 등), 제72(마주치는 상태) 규정을 적용하지 아니한다. 따라서 이 충돌사건은 「해사안전법」 제96조(절박한 위험이 있는 특수한 상황) 또는 국제해상충돌예방규칙 제2조(선원의 상무) 규정을 적용하여야 한다.”는 것이다.

또한 “항구를 출입하는 방과제 부근에서는 항내로 들어오거나 나가는 선박이 집중되어 충돌의 위험성이 매우 높은

곳이라 나란히 항행하거나 추월 행위 등은 하지 않는 것이 해상에서 선원이 행하도록 기대되는 일반적인 행동원칙으로 ‘선원의 상무(Ordinary practice of seaman)’에 해당한다.”는 것이다.

그 외 “「해사안전법」 제63조(경계), 제64조(안전한 속력), 제65조(충돌 위험) 및 제66조(충돌을 피하기 위한 동작) 등이 적용되므로 양 선박은 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 가능한 모든 수단을 이용하여 철저히 경계하고 안전한 속력으로 줄이고, 충돌의 위험이 있는 경우에는 충돌을 피하기 위해 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 조치하여야 한다.”고 하였다.

Joongang-KMST(2019) 재결에서도 동해 감포항 방과제 안에서 발생한 충돌사건에서 선원의 상무 규정을 적용하였다. 그 이유를 살펴보면, 감포항은 국가어항으로서 무역항이 아니므로 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」이 적용되지 않고, 감포항 방과제들의 높이가 약 4~5미터이며, 방과제 사이의 거리가 약 111~130미터로서 가항수역이 이보다 좁지만 출·입항하는 어선 2척이 서로 교행 하는데 충분한 폭을 가지고 있다고 판단하였다. 이를 전제로 “방과제입구와 같이 폭이 제한된 수역을 통과할 때와 같이 특별히 적용할 항법이 없는 경우에도 가능한 한 우측으로 항행함으로써 마주치는 선박과 좌현 대 좌현으로 통과하여 충돌의 위험을 피하도록 하는 관습적인 항행법이며, 이는 해상에서 선원이 행하도록 기대되는 일반적인 행동원칙으로 ‘선원의 상무(Ordinary practice of seaman)’에 해당한다.”고 적시하였다.

### 3.1.2 재결 검토

반복적이지만 다시 설명하자면, 이 충돌사건에서 입항호와 출항호는 방과제 높이보다 선고가 낮아 방과제를 들어서서 충돌 약 1분 전에 서로 눈으로 볼 수 있었으므로 양 선박이 ‘충분한 시간과 여유를 가지고 접근하여야 한다.’는 항법의 성립요건이 충족되지 않는다고 보고 「해사안전법」 제67조(좁은수로 등), 제72(마주치는 상태) 규정을 적용하지 아니하였다. 그리고 「해사안전법」 제96조(절박한 위험이 있는 특수한 상황) 또는 국제해상충돌예방규칙 제2조(선원의 상무) 규정을 적용하였다. 근거로는 방과제 입구처럼 폭이 제한된 수역을 통과할 때와 같이 특별히 적용할 항법이 없는 경우에도 가능한 우측으로 항행하는 것이 관습적인 항행법 이라면서, 선원에게 기대되는 일반적인 행동원칙으로 ‘선원의 상무(Ordinary practice of seaman)’를 위반하였다고 보았다.

후포항은 연안항으로서 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」이 적용되지 않기 때문에 방과제 부근에서의 항법이 적용되지 않는 것에는 동의한다. 또한 「해사안전법」 제63조(경계), 제64조(안전한 속력), 제65조(충돌 위험) 및 제66조

(충돌을 피하기 위한 동작)을 거론한 사항에 대하여도 동의한다.

그러나 국제해상충돌예방규칙이나 이를 국내법으로 수용하고 있는 해사안전법의 규정에 따라 항법을 적용할 수 없었는지 의문을 갖는다. 이 충돌사건의 경우에는 국제해상충돌예방규칙 제9조 및 이에 상응한 「해사안전법」 제67조(좁은수로 등)의 적용이 적절하다고 본다. 즉 방파제 사이의 가항수역이 좁고, 동방파제가 입항선과 출항선이 서로 볼 수 없게하는 장애물이라는 점과 입항선의 경우 동방파제를 자선의 우현에 두고 대각도 우현 변침을 하여야 하는 만곡부와 같다는 점에 있다. 따라서 이 충돌사건은 국제해상충돌예방규칙 제9조 (f)항 “좁은 수로 또는 항로에 있는 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 만곡부 또는 수역에 접근하는 선박은 특별한 경계와 주의를 하여 항행하여야 하며, 제34조 (e)항에 규정된 적합한 음향신호를 하여야 한다.”는 규정을 적용함이 적절하다고 본다.

입항호는 후포항 입항 중 동방파제로 인해 후포항 안의 사정을 볼 수 없으므로 국제해상충돌예방규칙 제9조 (f)항에 따라 장음 1회의 기적(만곡부 신호)을 울려야 하는데 만곡부 신호를 울렸는지 여부에 대한 판단과 만약 울리지 않았다면 이를 위반한 과실이 있다고 명시하여야 하나 이에 대한 지적이 없다. 또한 입항선은 야간에 동방파제를 자선의 우현에 두고 대각도 변침을 하고, 동방파제를 통과하자마자 후포항 진입을 위해 정침하면서 출항선들과 짧은 거리를 두고 마주치는 상태에 직면하게 되므로 안전한 속력으로 항행하여야 하나, 속력 1노트로 항행하였고 이 속력은 그 당시의 사정과 조건을 고려할 때 안전한 속력을 준수하였다고 보기 어렵다고 본다.

따라서 이 충돌사건은 선원의 상무 규정을 적용할 것이 아니라 국제해상충돌예방규칙 및 해사안전법에서 규정하고 있는 좁은 수로항법과 안전한 속력 등이 적용되어야 마땅하다고 보고, 입항선이 이를 위반한 것이 주된 원인이 되었다고 본다.

### 3.2 방파제 밖에서 어선 충돌사건

#### 3.2.1 사건의 개요 및 적용 항법

시계가 약 3마일 이상인 야간에 다대항 방파제를 지나 출항 중이던 출항호<sup>11)</sup>(총톤수 6.43톤, 길이 11.85미터)와 입항 중이던 입항호(총톤수 7.31톤, 길이 12.60미터)가 서로 경계를 소홀히 하여 상대 선박을 피하지 못해 다대항 바깥 방파제로부터 0.3마일 떨어진 해상에서 Fig. 2와 같이 충돌하였다 (KMST, 2018).

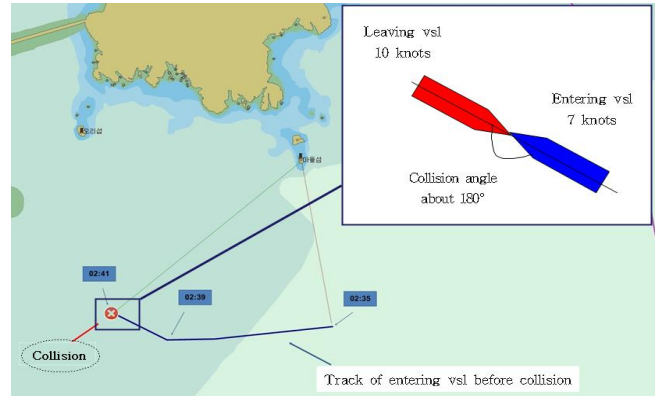


Fig. 2. Collision 0.3 off Dadae breakwater.

해양안전심판원은 항법의 적용 부분에서 “이 충돌사건에는 「국제해상충돌예방규칙」 제2조(책임)의 규정에 의한 선원의 상무가 적용되며, 입항호와 출항호는 당시의 사정에서 요구되는 경계를 철저히 하고 자선의 선수 방향에서 접근하는 선박이 있는 경우 각각 우현으로 변침하여 상대 선박을 피할 피항의무가 있다. 또한 이 충돌사건에는 「해사안전법」 제63조(경계), 제65조(충돌의 위험) 및 제66조(충돌을 피하기 위한 동작)이 적용된다.”라고 하였다.

#### 3.2.2 재결 검토

항행 중인 두 선박은 서로 시계 상태에서 정면으로 충돌하였기 때문에 국제해상충돌예방규칙 또는 해사안전법에 따른 항법의 적용이 명백하므로 이에 관한 재결서에서 적절히 지적하고 있다. 그럼에도 불구하고 경계 불철저 등을 이유로 선원의 상무를 추가적 책임으로 적용한 부분은 재고의 여지가 있다.

재결서에는 출항호가 당시 레이더 탐지거리를 항내에서 사용하던 0.25마일을 유지하고 있었으며, 입항호에게도 레이더 등 모든 수단을 이용하여 철저히 경계하여야 하나 그리하지 아니한 당시 상황이 기술되어 있다.

경계의 잘못 이외에 선원의 상무를 굳이 지적해야 한다면 입항호에게는 STCW Code A-VIII/제2조 제37항<sup>12)</sup>을 예시하여 항상 레이더를 사용하여야 하고, 출항호에게는 STCW Code A-VIII/제2조 제38항<sup>13)</sup> 및 제39항<sup>14)</sup>에 따라 레이더의 사용

- 12) 37. 항해당직을 담당하는 해기사는 시계가 제한되거나 제한될 것이 예상될 때마다 그리고 선박이 폭주하는 수역에서는 레이더의 한계에 관하여 적절히 주의하면서 항상 레이더를 사용하여야 한다.
- 13) 38. 항해당직을 담당하는 해기사는 레이더 상에서 물표를 가능한 빨리 발견할 수 있도록 하기 위해 충분히 자주 탐지범위를 변경하여야 한다. 소형 물표의 영상 또는 희미한 영상은 탐지되지 아니할 수 있음을 명심하여야 한다.
- 14) 39. 항해당직을 담당하는 해기사는 레이더의 사용중에는 언제나 적절한 탐지 범위를 선택하여 주의 깊게 화면을 관찰하여야 하며, 충분한 시간적 여유를 두고 플로팅 또는 체계적인 분석을 시작하여야 한다.

11) ‘입항호’와 ‘출항호’는 이해를 돕기 위해 임의로 부여한 선명임

중에는 언제나 적절한 탐지 범위를 선택하여야 하며, 충분한 시간적 여유를 두고 플로팅 또는 체계적인 분석을 하도록 설명하면서 ‘선원의 통상적인 업무’를 이행하지 아니하였다고 하는 경우에는 해양사고관련자로 하여금 재발 방지를 위하여 자신이 향후 어떠한 규정을 준수해야 하는지에 대한 명확한 교훈이 주어질 것으로 본다.

#### 4. 결론

방과제 안과 밖의 해역에서 발생한 충돌사건에 대한 재결 사례를 통해 살펴본 바와 같이 적용 가능한 성문 규정이 있음에도 선원의 상무 규정을 적용한 것을 알 수 있었다.

이와 같은 ‘선원의 상무 위반’이라는 표현은 선원의 통상적인 업무를 더욱 복잡하고 난해한 사고원인으로 보이게 한다. 더러는 성문 규정으로 선원의 책임을 묻기 곤란한 경우에도 선원에게 책임을 지우려고 사용하고 있다는 의구심을 불러일으키기도 하며, 성문 규정에 대한 꼼꼼한 검토를 방해하고 있다는 비판에 직면하기도 한다.

한편 선원의 상무라는 용어는 영어를 일어로 번역한 것이므로 직관적으로 이해되는 용어라고 보기 어렵다. 그래서 선원의 상무는 확립된 관행에 따른 주의의무이며 불문규정이라는 인식을 부여하고 있다.

이에 선원의 상무라는 용어의 사용을 배제하고 국제해상 충돌예방규칙의 원문을 국문으로 충실히 해석하여 ‘선원의 통상적인 업무’라고 함으로써 항해사뿐만 아니라 관련자 모두의 이해를 도울 수 있을 것으로 보인다.

향후에 사고의 원인으로 ‘선원의 통상적인 업무’를 지적하는 경우에는 사고의 원인이 된 통상적인 업무가 어디에 근거한 무엇인지에 대한 설명을 덧붙임으로써 그 업무가 왜 통상적인지에 대한 근거를 제시하여야 할 것으로 판단된다.

이러한 새로운 시도에 따라 통상적인 업무(ordinary practice)가 무엇인지도 설명하기 어려운 경우에는 선원의 상무를 적용하지 않게 될 것이며, 사고 원인에 대한 심도 있는 검토를 요구하게 됨으로써 유사 사고의 재발방지를 통한 해양안전 확보라는 조사 및 심판제도의 의의를 달성하는데 기여할 것으로 본다.

#### References

[1] ATSB(2022), Retrieved on 2022. 1. 6. from [https://www.atsb.gov.au/about\\_atSB/overview/](https://www.atsb.gov.au/about_atSB/overview/).  
 [2] Cockcroft, A. N. and J. N. F. Lameijer(2001), A Guide to the Collision Avoidance Rules 6th Ed., Elsevier, London, p. 6.  
 [3] Donghae KMST(2020), Judgement Donghae-KMST, 2020-008.

[4] IMO(2008a), Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, Res. MSC.257(84).  
 [5] IMO(2008b), Casualty Investigation Code, Res. MSC.255(84).  
 [6] Jin, H. H.(2018), A Comparative Legal Study on the Investigation System of the Marine Casualties, JFMSE, 30(6), pp. 196-209.  
 [7] Joongang-KMST(2019), Judgement Joongang-KMST, 2019-016.  
 [8] Kim, J. D.(2008), Navigation in port and Judgment commentary, Daesungsa publisher, Bucheon-si, p. 442.  
 [9] KMST(2018), Judgement Joongang-KMST, 2018-015.  
 [10] Lee, Y. C.(2013), Maritime Traffic Law, Dasom publisher, Busan-si, pp. 85-86.  
 [11] Lim, S. W.(2020), A study about legal effect of navigation's mistake on fishing vessels collision accident - Focused on the Korea maritime safety tribunal judgement with lights and shapes, Proceedings of the 2020 Spring Conference of the Korea Institute of Maritime Law, pp. 31-49.  
 [12] MAIIF(2022), Retrieved on 2022. 1. 8. from <https://maiif.org/maiif-charter-strategic-plan/>.  
 [13] NTSB(2022), Retrieved on 2022. 1. 6. from <https://www.ntsbgov/Pages/home.aspx>.  
 [14] Park, Y. S.(1992), Maritime Traffic Law, Hyungseul publisher, Paju-si, p. 116.  
 [15] Park, Y. S.(2015), Domestic Legal Effect in Korea of “the ordinary practice of seamen”, The Journal of the Korea Institute of Maritime Law, Vol. 37, No. 1, pp. 183-215.  
 [16] USCG(2022), Retrieved on 2022. 1. 8. from <https://www.uscg.mil/About/Missions/>.  
 [17] Yoon, J. D.(2017), COLREGs 1972 and Related Domestic Rules in Korea, Sejong publisher, Busan-si, p. 49.

Received : 2022. 01. 10.

Revised : 2022. 01. 26. (1st)

: 2022. 02. 08. (2nd)

Accepted : 2022. 02. 25.