

# 漁船·曳引船團·碇泊船의 航法適用에 대한 小考

金 仁 顯\*

A Study on the Application of Navigation Rule to a Towing Vessel and Her Tow, a Fishing Boat and a Vessel at Anchor.

*In-Hyeon Kim\**

〈목 차〉

Abstract

1. 序論

2. 曳引船團의 操縱性能制限船舶 認定與否

3. 漁船의 航法上 地位

4. 碇泊船의 注意義務

5. 結論

## Abstract

In some cases a towing vessel and her tow, a fishing boat, and a vessel at anchor have a priority against a general power-driven vessel underway in the application of collision rule. This article aims at suggesting a practical guide for the construction of the meaning of a vessel engaging in fishing, a vessel engaged in towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course and a vessel at anchor, which are permitted to have the above priority. The construction of the application of the collision rule on the above vessels is supported by the decisions of MAIA and the judgment of civil courts.

### 1. 序 論

선박충돌은 불법행위의 일종이다. 민사상 불법 행위책임을 물으려면 가해자의 고의 또는 과실 및 위법행위와 그로 인한 손해와 그 행위와 손해간에 인과관계가 있어야 한다. 선박충돌의 경우에 과실에 대하여 법률상 추정을 인정하는 규정은 없으나

국제해상충돌방지규칙(이하 “규칙”)이나 해상교통 안전법(이하 “법”) 등을 위반하여 선박충돌이 발생한 경우, 그 선박의 과실은 사실상 추정된다.<sup>1)</sup> 따라서 규칙이나 법상의 각규정에서 정한 항법과 그에 따른 선박들의 권리와 의무는 불법행위 책임상의 과실인정에 매우 중요한 의미를 갖게 된다.

규칙이나 법에 명문화되어 있지 않거나 해석상

\* 목포해양대학교 교수, 선장/법학박사

1) 채이식, 상법(하), 박영사, 1991, 821면; 대법원 1970.9.22.선고 70다1448판결.

문제가 되는 논점 몇가지 즉, 예인선단의 조종성능 제한 선박 인정여부, 어선의 항법상의 지위 그리고 정박선의 주의의무에 대하여 논하고자 한다. 이들은 모두가 일반 동력선과 달리 항해가 자유롭지 못하여 항법상 우선권을 부여받고 있다는 점에서 공통점을 가지고 있다.

우리 나라는 영국의 해사법원과 같은 전문 법원이 없어서 일반 민사법원에서 선박충돌에 대한 손해배상청구 사건을 처리하게 된다. 이 때 민사법원은 선박충돌사고를 포함한 해양사고의 원인 판단에 있어서 전문기관인 해양안전심판원(구 해난심판원, 이하 “해심”이라고 함)의 재결에 크게 의존하고 있다. 따라서, 본고에서는 해심의 재결예와 민사법원의 판결을 함께 본다.

## 2. 曳引船團의 操縱性能制限 船舶 認定與否

### 2.1 문제의 소재

항법의 대원칙의 하나로서 조종성능 우수선박의 피항의무를 들 수 있다. 이는 상호시계 내에서의 항법 중인 규칙 제18조 선박사이의 책무(법 제26조)에 구현되어 있다. 동 제18조는 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 차례로 피하라는 취지의 규정이다. 그 순서는 항행선, 범선, 어로에 종사하고 있는 선박, 조종성능제한 선박(법에서는 조종제한선이라고 한다). 운전 부자유선(법에서는 조종불능선이라고 한다)이다. 예컨대, 두 선박이 상호시계내에서 횡단관계에 있는 상황에서 예인선단이 항법상 피항선의 위치에 있고 일반 항행선이 유지선의 위치에 있다고 하더라도 예인선단이 조종성능제한 선박인 경우에는 일반 항행선이 유지선인 것이 아니라 조종성능제한 선박인 예인선단에 대하여 일반 항행선이 피항의무를 부담하게 되는 것

이다.

조종성능제한 선박으로는 준설 작업중인 준설선 등이 예시되고 있으나 예인선단의 경우에는 그 인정여부가 다름이 있다. 왜냐하면 규칙 제3조 g항이 진로로부터의 이탈능력을 매우 제한받는(severely restricted) 예인 작업에 종사하는 경우에 예인선은 조종성능제한 선박이 된다고 정의하고 있어서,<sup>2)</sup> 어느 정도의 예인선단이 진로로부터의 이탈능력이 매우 제한 되는지가 해석에 달려있기 때문이다. 중등으로 향하는 대형구조물을 예인하고 있는 예인선단은 쉽게 조종성능이 제한된다고 볼수 있을 것이고, 압항부선과 같이 피예인선이 예인선과 합체되어 운항되는 경우라던가 예인선의 길이가 10미터 정도로 예인선과 피예인선이 거의 합체되어 운항되고 있는 경우는 조종성능이 제한된다고 보기 어렵다. 어느 정도의 예인선단을 우선권이 인정되는 조정성능이 제한되는 경우로 볼 것인가에 대하여는 민사법원의 판결이나 해난심판원의 재결 혹은 국내 교과서에서도 그 기준이 제시되지 않고 있다.<sup>3)</sup>

### 2.2 재결과 판례의 입장

예인선 크기의 10배 정도인 피예인선을 200미터 정도의 예인선으로 선미예인하면서 조종성능제한 선박임을 표시한 경우를 조종성능제한 선박이라고 볼 것인가에 대하여 해심의 견해는 나뉘고 있었다. 예컨대, 목포 지방해심 1993.12.22. 재결 제93-89호와 중앙해심 1996.3.26.재결 제96-3호에서는 이를 조종성능제한 선박으로 보았다.<sup>4)</sup> 그러나 이를 부인하는 중앙해심 1995.8.9. 재결 제95-13호를 포함한 다수의 판결도 있다. 1998년에 이를 부인하는 입장을 지지하는 중앙해심의 재결과 판례가 나왔다.

예인선인 서린 201호(총톤수 110톤)가 대양에서 피예인선인 서린 202호(총톤수 813톤)를 200미터의 예인선으로 선미예인하면서 자신의 우현에 일

2) 법 제2조 제7항 바호는 “진로로부터의 이탈능력을 매우 제한 받는 예인 작업”에 종사하고 있는 경우라고 정하고 있다.

3) 동지 윤점동, 국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규해설, 세종출판사, 1996, 68면

4) 다만, 예인선단은 추월선으로서 더 많은 과실이 있다고 재결되었다.

반 동력선인 아이다호를 보고 서로 진로를 횡단하는 관계에 있다가 충돌이 발생하였다. 서린호측은 자신은 조종성능이 제한되는 선박이므로 아이다호가 피항의무선이라고 주장하였고, 아이다호측은 서린호측은 조종성능제한 선박이 아니므로 일반항법에 따라 서린호측이 피항선이고 자신들은 유지선이라고 주장하였다.

부산지방 해심과 중앙 해심(1997.11.4. 재결 제 97-26호)은 공히 일반 항법을 적용하여 예인선단인 서린호측이 피항의무선이라고 판단하였다. 즉, 중앙해심은 「아이다호는 광양항에서 출항, 싱가포르 향하던 중 세존도 서방 약 5마일 해상부근에서 진침로 180도, 약 12노트의 속력으로 진행하였고, 예인선 서린 201호는 부산 서린 202호를 선미 예인하고 진침로 248도, 약 7노트의 속력으로 진행하여 서로 진로를 횡단하는 상태에서 충돌의 위험이 있었고 예인선 서린 201호측이 상대선의 홍색 현등을 시인하였으므로 이 경우 해상교통안전법 제 23조(횡단하는 상태)의 규정이 적용되어 서린 201호는 피항선, 아이다는 유지선의 항법에 적합하게 항행하여야 한다」고 재결하였다.

나아가, 부산지방법원 제5민사부에서도 이를 인용하여 피항선인 예인선단이 60%, 유지선인 아이다호측이 40%의 과실책임을 부담하여야 한다고 판시하였다(부산지방법원 98.2.11.선고 97가합7786 판결).

## 2.3 평가

우리나라 중앙해심의 서린호 재결의 입장에 따르면 중동으로 향하는 대형 플랜트를 끌고 가는 경우와 같이 극히 예외적인 경우만 조종성능제한 선박이므로 우리나라 남해안과 서해안의 모래 바지선의 경우는 대부분 일반 항법의 적용을 받아 일반 상선에게 유리하다고 할 수 있다.

사건으로는 조종성능제한 선박으로 볼 것인가는

여러 상황을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다고 본다. 예컨대, 대양항해의 경우와 협수로항해의 경우에 조종성능제한 선박인정 여부는 달라질 것이다. 대양항해에서 조종성능이 제한되지 않는다고 판단되는 예인선단이라고 하더라도, 동일 조건에서 협수로의 경우에는 진로로 부터의 이탈능력이 매우 제한받게 되기 때문이다.

판단의 기준으로는 예인선단의 총길이<sup>5)</sup>, 예인으로 인한 속력의 저하, 피예인선단의 크기 그리고 여유수역등이 있을 것이다. 서린호 재결에서는 왜 서린호측이 우선권을 부여받는 예인선단이 아닌지에 대한 언급이 없다. 적어도 중앙해심은, 예인선단의 크기와 총길이, 운항가능 최대속력, 피항공간 등을 검토한 다음 예인선단은 “진로로 부터의 이탈능력이 매우 제한받는 예인작업에 종사하는 선박”은 아니라는 결론을 내렸어야 옳다고 본다. 참고로 서린 201호(총톤수 110톤)는 공선상태인 서린 202호(총톤수 813톤)를 길이 200미터의 예인삭으로 선미예인하고, 규정등화를 점등하고 약 7노트의 속력(최대속력은 적시되지 않음)으로 항해하는 중이었고, 여유수역은 충분하였다. 그리고 예인선단이 조종성능제한 선박으로 인정받기 위하여는 어로작업중인 어선의 경우보다 더 조종성능이 나쁜 상황에 있어야 한다는 것은 규칙 제18조상 분명하다.

조종성능제한 선박이 되기 위하여는 조종성능제한 선박임을 표시하는 등화나 형상물을 표시하여야 함은 물론이다. 조종성능제한 선박 표시를 하지 않았다고 하더라도, 상대방이 그 사실을 알았거나 알 수 있었을 경우에는 우선권 부여가 가능할 것이다.

## 3. 漁船의 航法上 地位

### 3.1 문제의 소재

우리 나라 근해에서 발생하는 어선과 상선(일반 동력선)사이의 충돌의 경우에, 어선측은 자신이 항

5) 일본의 港則法(우리나라의 개항질서법에 상당함)시행규칙 제9조에 의하면 선박이 예인을 하는 경우에 특정항내에서는 예인선의 선수에서 피예인물체의 후단까지의 길이가 200미터를 넘어서는 아니된다고 하고 있다. 항구에 따라서 80미터까지 제한하는 경우도 있다.

법상 우선권이 있음에도 불구하고 충돌이 발생하였으니 상선측에 더 많은 과실이 있다는 주장을 한다.

일응 어선의 항법 적용에 있어서는 1) 어로 작업에 종사하지 않는 경우 2) 어로 작업에 종사하고 있는 경우 3) 정박중인 경우 등의 상황을 상정할 수 있다.

어로작업에 종사하지 않는 어선은 일반 동력선과 동등한 취급을 받는다.<sup>6)</sup> 정박중인 어선은 다음에 볼 정박선과 동일할 것이다.

문제가 되는 것은 어선이 어로작업에 종사하고 있는 경우이다. 규칙 제18조에 의하면 어로작업에 종사하고 있는 선박은 우선권을 갖는다. 어로작업에 종사하는 어선은 조종성능이 제한되게 되므로 규칙 제18조는 항행중인 일반 동력선(상선)이 어로작업에 종사하는 어선을 피하도록 규정하고 있다. 따라서 항행중인 상선이 자기 선박의 좌현에 어로작업 중인 선박을 두고 있다고 하여도 자신이 유지선인 것이 아니라, 피항의무선이 되는 것이다.

### 3.2 재결과 판례의 입장

먼저 어로중인 선박으로서 규칙 제18조의 우선권을 인정받은 재결예를 보면, 부산지방해심은 1995.11.15. 재결 제95-141호에서 「항행중인 동력선이 전방경계를 소홀히 함으로써 침로 전방에서 정선상태로 어로작업중인 어선을 피하지 아니하여 발생한 사건이나, 어선도 저인망조업을 하면서 어로작업중임을 나타내는 형상물을 표시하지 않고, 조타실에 당직자를 배치하지 아니하여 접근하는 상대선에 대하여 경고신호를 보내지 못하는 등 충돌을 피하기 위한 적절한 조치를 취하지 아니한 것

도 충돌의 일인이 된다」고 판시하면서, 항행선의 당직사관은 업무정지 2개월, 어선의 선장에게는 권고재결을 하였다.<sup>7)</sup> 이 재결은 어로작업중임을 나타내는 형상물을 표시하지 않은 어선도 어로작업 중인 선박으로서 우선권을 부여하였다.

중앙해심 1999.3.16. 재결 제99-3호는 「오징어 채낚기 어선인 제808갑자호가 집어등을 밝히고 씨-앵카를 내려 표박(漂迫)상태에 있었으나, 작업의 성질이나 선박의 운동성능을 고려할 때 이러한 상태는 표박하에 표류하고 있으므로 "어로에 종사하고 있는 선박"의 적용을 받을 수 없다」고 하여 오징어 채낚기 어선은 어로작업중인 어선이 아니라고 보는 한편 「위와 같은 상태에서는 양 선박 사이에 일반항법을 적용할 수 없으므로 선원의 상무규정에 따라 양 선박은 특수한 상황에서 오는 충돌의 위험에 대한 주의를 하여야 하고 충돌에 위험이 있는 경우 항해중인 보경호는 기동성능이 상대적으로 우수하므로 표박중인 제808갑자호를 피하여야 하고 표박중인 제808갑자호는 충돌을 피하기 위한 최선의 협력조치를 취하여야 한다」라고 하였다. 즉, 이 재결은 집어등을 켜고 시 앵카(소위 물풍)를 내려 어로작업에 종사하는 오징어 채낚기 어선을 조종성능이 제한되는 어로 작업중인 선박이 아니라 표박중인 선박으로서 우선권을 갖는다고 재결한 것이다.<sup>8)9)</sup>

부산지방해심 1996.8.12. 재결 제96-109호에 따르면 「이 충돌사고는 해상이 거친 상태에서 제901세인호와 제902세인호가 한조를 이루어 쌍끌이 저인망 조업중 제902세인호측이 항해당직을 소홀히 하여 침로를 유지하지 못함으로써 선체가 우선

6) 중앙해심 1996.4.10. 재결 제96-4호에서는 어선인 제717 선덕호는 어로중인 선박이 아니었으므로 일반 횡단항법이 적용되었다.

7) 1996년 해난심판사례집, 중앙해난심판원, 75면.

8) 중앙해심은 「제808 갑자호는 사고당시 비록 조업중임을 나타내기 위하여 홍색 전주등과 백색 전주등을 켜고 선수에서 씨-앵카를 놓고 있었으나 오징어 채낚기 조업의 작업성질이나 선박의 운동성능을 고려할 때 이러한 상태는 표박하여 표류하고 있는 상태이므로 국제해상충돌예방규칙 및 해상교통안전법에서 규정한 "어로에 종사하고 있는 선박"의 적용을 받을 수 없다」라고 재결하였다.

9) 平成9年仙台地方海難審判廳第81号 漁船第52昭徳丸漁船第18昇龍丸衝突事件에서 일본 센다이 지방해난심판청은 집어등을 켜고 시앵카를 내리고 어징어채낚기 작업에 종사하고 있었던 第18昇龍丸을 어로작업중인 선박으로 인정하지 않고 표박중인 선박으로 보았다.日本海難審判廳裁決録 平成10年4・5・6月分, 1009頁.

회하여 제901 세인호 쪽으로 급속히 진행함으로 인하여 발생한 것이나, 제901 세인호 측이 경계소 홀로 충돌을 피하기 위한 협력조치를 취하지 못한 것도 그 일인이 된다」고 재결하였다.<sup>10)</sup> 동 재결에는 적용항법이나 규정에 대하여는 언급이 없다. 이 재결은 충돌에 연루된 선박이 모두 어로작업에 종사하고 있던 선박이고 이러한 경우에 어떤 규정이 적용되는지가 의문이다.

### 3.3 평가

규칙 제3조 d항은 「어로에 종사하고 있는 선박」이라 함은 어망, 밧줄, 트롤망 또는 기타 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 말하며, 조종성능을 제한하지 아니하는 인승 기타 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 포함하지 아니한다」고 정하고 있다. 규칙 제20조와 제26조에 의하면 어로작업에 종사하고 있는 선박은 등화 및 형상물을 표시하여야 한다. 따라서, 어로작업중인 선박으로 우선권이 인정되기 위한 요건은 첫째, 어로로 인하여 실제로 조종성능이 제한되고 있고 둘째, 규정상의 등화나 형상물을 표시하여야 한다.<sup>11)</sup>

통발작업중인 어선은 규칙 제3조 d항의 단서규정에 해당하고 트롤망을 끌고있는 어선은 동조 본문에 해당한다고 본다.<sup>12)</sup> 동 규정에 의하면 「어로에 종사하고 있는 선박」이란 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박이라고 하므로 물풍을 달고 있지 않다면 오징어 채낚기 어선은 일반 통발어선과 마찬가지로 일 것이다. 그러나 소위 물풍이라는 시앵커를 내려두고서 오징어 채낚기

작업에 종사하고 있다면 그 어선이 어느 정도는 조종성능이 제한되는 점은 인정이 가능하므로 조종성능제한 선박으로 볼 여지도 있다고 하겠다. 또한 상대선의 입장에서도 그 어선이 집어등을 켜고 있었으므로 그 선박을 어로작업중인 어선으로 알고 있었을 것이다. 규칙이나 법의 입장이 어로작업에 종사하고 있는 선박은 조종성능제한 선박을 피하라고 되어 있으므로 어로작업에 종사하는 선박의 조종성능이 실제 조종성능제한 선박과 같은 정도까지 제한되어야 할 것임을 요구하지 않고 있다는 점도 고려하여야 할 것이다.

중앙해심의 제99-3 제808갑자호 사건재결은 물풍을 달고 오징어 채낚기에 종사하고 있는 선박은 표박중인 선박으로 보고, 항해중인 선박이 기동성이 상대적으로 우수하므로 선원의 상무 규정을 적용하여 오징어 채낚기 어선에 우선권을 부여하였다고 해석된다. 따라서 물풍을 달고 오징어 채낚기 작업에 종사하고 있는 선박은 조종성능제한 선박, 어로작업중인 선박 다음의 순서로 우선권을 갖게 되는 바 이는 어로작업중인 선박의 조종성능을 구체적으로 검토하여 항법의 우선권을 정한 재결로 구체적 타당성을 갖는 재결로 이해된다.

어로에 종사하는 두척의 어선 사이에서 발생한 충돌사고에 있어서 적용되어야 할 규정은 규칙 제2조의 선원의 상무규정이 될 것이다.

어로작업에 종사하는 어선이 타 선박을 추월하는 경우는 규칙 제13조 a항에 의하면 「추월선은 제2장 제1절 및 제2절(규칙 제18조를 포함함)에 있는 규칙의 여하한 규정에도 불구하고 피추월선의 진로를 피하여야 한다」고 정하고 있으므로 그 어선은 추월선의 지위에 놓인다고 보아야 할 것이다.

10) 1997년 해난심판사례집, 중앙해난심판원, 56면.

11) 형상물이나 등화를 표시하지 않은 조종성능이 제한되는 선박은 충돌의 경우에 원칙적으로 조종성능제한 선박으로 인정받을 수 없다고 보아야 할 것이다. 다만, 상대선이 그 사실을 알고 있었거나 알 수 있었을 경우에는 그 표시여부에 관계없이 우선권이 부여되어야 할 것이다. 예컨대, 예인중임을 육안으로 쉽게 확인할 수 있는 경우가 그러할 것이다.

12) 어로작업중인 어선이 조종성능이 제한되는 것으로 인정되기 위한 판단기준으로서 첫째, 사용하고 있는 어구가 당해 선박의 크기에 비하여 대규모로서 수중의 저항이 대단히 크기 때문에 어구를 투입한 상태에서는 당해 선박의 침로나 속력변경이 불가능하거나 시간이 많이 걸리게 되는지 여부, 둘째, 어구의 회수에 시간이 많이 걸리는지 여부가 거론되고 있다. 海上衝突豫防法の解説, 海上保安廳 監修, 海文堂, 1999, 13頁.

어로작업중인 선박이라고 하더라도 안개가 끼어서 육안으로 상대선을 식별할 수 없는 경우에는, 규칙 제19조에 따라 서로 피항의무를 부담하게 된다. 어로작업에 종사하는 경우에는 조종성능이 극히 제한됨에도 불구하고 제한시계가 되었다고 하여 조종성능이 우수한 일반동력선인 상선과 동등한 피항의무를 부담하는 것은 불합리하게 보일 수도 있다. 그러나 연혁적으로 보면 1960년대까지 선박용 레이더가 보편화되지 않은 경우에 무중상태에서 항행중인 상선이 상대선을 확인할 수 있는 방법은 기적소리 밖에는 없었을 것이다. 이 경우에 조종성능의 제한의 의미는 극히 제한될 수 밖에 없고 어로작업중인 선박이나 항행중인 상선이나 마찬가지로 입장이 된다.<sup>13)</sup>

#### 4. 碇泊船의 注意義務

##### 4.1 문제의 소재

많은 선장이나 항해사들은 정박선과 항행선이 충돌한 경우에 정박선은 절대로 책임을 부담하지 않는다는 고정관념을 가지고 있는 것 같다. 이들은 조종성능이 우수한 선박이 열등한 조종성능의 선박을 피하는 것이 항법의 대원칙이기 때문에 그러한 관점에서 본다면 정박선은 조종성능이 0이므로 어떠한 경우에도 충돌의 책임을 부담하지 않는다는 생각을 하게 된다.

정박선의 정의나 권리에 대하여 규칙이나 법에 명문 규정은 없다. 다만, 규칙 제18조(법 제26조)를 유추적용하면 정박선은 접안되어 있는 선박 다음으로 조종성능이 열등하므로 모든 항행선들은 정박선을 피하여야 한다. 따라서, 정박선은 원칙적으로 충돌에 있어서 아무런 책임도 지지 않는다. 그

러나, 판례의 입장을 보면 정박선도 일정한 정도의 주의의무는 부담한다.

##### 4.2 재결과 판례의 입장

정박선이었던 칭따오 익스프레스호와 항행선 후아쿤호와의 충돌사건을 다룬 중앙해심 1998.3.6.재결 제98-8호에 따르면 정박중이던 칭따오 익스프레스호는 규정등화를 점등하였고 항해당지에 준하는 정박당직체계를 유지하며 후아쿤호에게 주의환기신호를 울렸으므로 정박선으로서의 안전에 관한 주의의무를 다하였음이 인정되어 과실이 없다고 재결되었다.

대법원 1987.9.8.선고 86다카530 판결 만승호 사건에서 항로에서 벗어난 등대부근에 정박한 것은 정당하다고 판시되었다.<sup>14)</sup> 서울민사지방법원 1992.02.14 선고 91가합19284 다이에이 마루 사건에서 형상물을 게양하지 않은 과실과 경계요원을 배치할 의무가 있음이 인정되었다. 서울고등법원 1996.5.31.선고 95나2793 판결 사운드 베이호 사건에서 정박선은 기관사용 준비와 묘쇄를 인출하여줄 주의의무가 있다고 판시되었다.

위에서 본 바와 같이 판례에 나타난 정박선에게 요구되는 주의의무는 ① 정당한 묘박지에 묘박할 것 ② 규정등화와 형상물을 게양할 것 ③ 경계요원을 배치할 것 ④ 주의환기신호를 발령할 것 ⑤ 묘쇄조절을 할 것 ⑥ 기관사용을 할 것 등이 있다. 위의 주의의무를 해태한 경우에는 일반적인 인식과 달리 정박선도 책임을 부담하게 된다. 즉, 지정된 묘박지에 묘박을 하지 않은 경우에 대략 30%, 야간에 정박등 등 법규에 규정된 등화를 게양하지 않은 경우에 대략 60%에서 30%,<sup>15)</sup> 그리고 위험상황에서 상대방에게 주의환기 신호를 보내지 않은

13) 현재 레이더의 사용이 보편화되었다고 하지만 항행중인 상선이 상대선의 동작을 파악하는 데에는 상호시계내에 있을 때와 비교하여 어려운 점이 많다.

14) 법원공보 1987.11.1. 제811호 1564면.

15) 우로 피노(Uro Fino)호와 리막(Rimac)호 사건에서, 예인선인 우로 피노호는 항로상에 닿을 내리고 있었고 규정 등화를 점등하고 있었으나 피에인선인 바지선이 점등하고 있는 유일한 등은 선미등 뿐이었다. 항로를 따라 출항하던 리막호가 피에인선과 충돌하게 되었다. 이 사건에서 영국의 해사법원과 항소원은 일치하여, "충돌은 양선박 모두의 과실에서 기인한 것이지만, 바지선이 정박등을 점등하지도 않고 항로상에 닿을 놓은 것에

경우에 대략 10%의 과실책임<sup>16)</sup>이 인정되고 있는 것이 민사판례의 태도이다.

#### 4.3 평가

야간에 정박등을 점등하지 아니한 경우에 30% 정도의 과실이 정박선에게 인정되는 경향이 있다고 하여 주간에 형상물을 계양하지 아니한 정박선에게도 똑같은 30%의 과실이 인정되어야 할 것인가? 주간에는 정박선 쪽으로 접근하는 항행선이 여러가지 방법으로 정박선이 정박하고 있는 상태를 알 수 있다. 즉, 선수의 묘쇄가 수면으로 나와 있는 모양이나 선미에서 스크류가 만드는 와류가 보이지 않는 모양을 통하여 상대선이 정박중임을 항행선은 쉽게 판단할 수 있다. 따라서 형상물을 계양하지 않은 것이 반드시 충돌의 원인이었다고 말하기는 어렵게 된다. 주간에 형상물을 계양하지 아니한 경우에 정박선이 부담하는 과실비율은 인과관계 유무에 따라 10% 내지 0%가 될 것으로 사료된다.

부산지방해심은 동국제강부두에 우현으로 계류 중이던 부산수산대학교 실습선인 가야호와 예인선단이 접촉한 사고에서 가야호의 선장에게 정박당직체계를 잘못 정하고 운용한데다 선원들에 대한 직무감독을 소홀히 하였다고 하여 견책재결을 내렸다.<sup>17)</sup> 1등 기관사 지휘하에 조타수와 조리장이 당직중이었는데 1등 기관사가 침실에서 휴식중 3.20. 0705시에 예인선단이 본선과 접촉하였다. 해난심판원은 기관사가 항해사들이 수행하여야 하는 정박당직근무를 대행하고 있는 점에 문제가 있음

을 지적하고 있다. 그러나 부두에 접안중인 선박이 어떠한 주의의무를 게을리하였기 때문에 충돌사고가 발생하였는지에 대하여는 언급이 없다. 민사에 있어서는 선장이나 1등기관사의 행위(부작위)는 충돌사고와 인과관계가 없는 것으로 될 것이다.

#### 5. 結 論

항법상 논란의 대상이 되고 있는 몇가지 논점에 대하여 논하였다. 예인선단이 조종성능제한 선박인가의 문제는 진로로부터의 이탈능력이 “매우 제한 받는 예인작업”이 어떠한 경우인가에 대한 해심이나 법원의 해석의 문제로 남아있으나, 이러한 판단의 기준으로서 예인선단의 크기와 총길이, 운항가능속도, 여유수역등을 제시하였다. 어선이 우선권을 갖는 것은 어로작업중인 경우 만이다. 오징어 채낚기 어선에게 항법상 어로작업중인 선박으로서 우선권을 부여할 것인가의 문제가 있음을 지적하였다. 씨-앵커(물풍)를 달고 오징어 채낚기 작업에 종사하고 있는 어선은 표박중인 선박으로 선원의 상무규정에 따라 일반동력선에 비하여 우선권이 부여된다는 중앙해심의 재결을 소개하였다. 정박선의 주의의무에 대하여는 원칙적으로 정박선은 주의의무가 없어서 충돌에 대한 책임을 부담하지 않으나, 지정 표박지를 이탈하여 표박하거나, 정박등을 점등하지 않은 경우 그리고 경고신호를 취명하지 않은 경우 등에는 과실을 인정받게 된다. 위 세가지 경우를 함께 고찰하면, 어로작업에 종사하고 있는 선박이 조종성능이 제한되는 예인선단을 피

서 위험상황이 야기되었다. 리막호가 적절한 경계를 하지 못한 것도 사고의 일인이 된다”고 하여 정박선인 바지에게 60%의 과실을 인정하였다. The “Ouro Fino” and “Rimac” [1986] 2 Lloyd’s Reports, 466; [1988] 2 Lloyd’s Reports, 325. 한편, 정박등을 점등하지 않은 메이릴리호와 항해중인 콘바랄리아호가 충돌한 사건에서 법원은 경계불량과 과도한 속력으로 항행한 콘바랄리아호의 과실을 2/3인정하고, 점등하지 않은 메이릴리호의 과실을 1/3인정한 바가 있다. The “Convallaria” [1969] 1 Lloyd’s Reports, 511; S. Mankabady “The Law Collision at Sea”, 1987, p. 256.

16) 정박중인 크와이호와 출항선인 세인트 루이스호가 충돌한 사건에서 해사법원과 항소원은 일치하여 항행선인 세인트 루이스호의 무중에서의 레이더에 의한 경계 불충분이 충돌의 주원인임을 판시한 후에, 정박중인 크와이호가 경고 신호를 울리지 않은 것에 대하여 10%의 과실을 인정하였다. The “St. Louis” [1986] Lloyd’s Reports, 125.

17) 1997년 해난심판사례집, 중앙해난심판원, 75면.

하여야 하고, 조종성능이 제한되는 예인선단은 다시 정박중인 선박을 피하여야 할 것이다. 이는 상호시계내에서 적용되고 제한시계내에서는 적용되지 않는다.

해양안전심판에서의 항법위반이 민사에서의 책임인정으로 반드시 이어지는 않는다는 점을 지적하였다. 예컨대, 기적을 울리지 않은 것이 분명히 항법위반이지만, 상대선이 그의 존재를 이미 알고 있었다면, 기적을 울리지 않은 것은 충돌과는 인과관계가 없는 것으로 민사의 책임으로는 포섭되지 않을 것이다.

### 참고문헌

1) 김인현, 피추월선의 주의의무, 해양한국 1997년 5월호.  
 - , 정박선의 주의의무, 해양한국 1997년 6월호.

- , 선박의 항법에 대한 개관과 사례연구, 해양한국 1998년 3월호.  
 2) Kim & Chang Maritime Newsletter, 예인선단은 조종성능제한선박인가, 1998년제2호.  
 3) 민성규·임동철 공저, 새 국제충돌예방규칙, 해양대학출판사, 1976.  
 4) 박용섭, 해상교통법론, 형설출판사, 1992.  
 5) 심근형, 추월 항법의 혼합책임설, 월간 해기, 1999년 1월호.  
 6) 윤집동, 국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규해설, 세종출판사, 1994.  
 7) 해난심판사례집(1995, 1996, 1997, 1998년), 중앙해난심판원.  
 8) Cockcroft, A guide to the collision avoidance rules, Heinmann Professional Publishing Ltd. 1990.  
 9) S. Mankabady, The law collision at sea, Elsevier Science Publishers B.V., 1987.