



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

좁은水路에서의航法에 관한研究

A Study on the Navigation Rules in a Narrow Channel



指導教授 李潤哲

2019年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

張成哲

本 論文을 張成哲의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長：崔 錫 胤 (印)

委 員：朴 成 浩 (印)

委 員：李 潤 哲 (印)



2018年 12月

韓國海洋大學校 大學院

目 次

Abstract	iii
국문초록	v
第1章 序論	1
제1절 연구의 목적	1
제2절 연구의 내용과 방법	2
第2章 좁은 水路에서의 航法	5
제1절 좁은 수로의 규정	5
I. 국제해상충돌방지규칙	5
II. 해사안전법	5
제2절 좁은 수로의 의의	6
I. 좁은 수로 항법의 필요성	6
II. 좁은 수로의 개념	7
제3절 좁은 수로에서의 항법	11
I. 수로의 오른쪽 통항원칙	11
II. 길이 20미터 미만의 선박이나 범선의 통항방해금지	13
III. 어로에 종사하고 있는 선박의 통항방해금지	16
IV. 좁은 수로에서의 횡단선박에 대한 검토	17
V. 좁은 수로에서의 추월항법	18
VI. 굽은 부분 등에서의 특별항법	23
VII. 좁은 수로에서의 정박	24
제4절 좁은 수로에서의 통항방해금지의무에 대한 검토	25
I. 검토의 필요성	25
II. 통항방해의 의의	25
III. 통항방해금지의무의 성질	28
IV. 입법적 해결 및 문제 제기	29

第3章 좁은 水路에 대한 橫斷禁止規定 檢討	32
제1절 관련 규정 및 특별규정 필요성	32
I. 문제의 제기	32
II. 특별규정의 필요성	36
제2절 횡단규정의 특이점	37
I. 금지 대상의 차이	37
II. 횡단항법과의 차이	38
제3절 횡단금지의무 및 책임에 대한 검토	42
I. 검토의 필요성	42
II. 횡단선박의 의무 및 책임	42
III. 횡단금지의무 상대선박의 의무 및 책임	46
第4章 좁은 水路에서의 一般航法 適用 檢討	50
제1절 학설 및 재결	51
I. 학설	51
II. 국내의 판결 재결	52
III. 검토와 사건	54
제2절 마주치는 상대 항법의 적용 여부	57
I. 문제의 제기	57
II. 해결 방법	57
제3절 추월항법의 적용 여부	59
제4절 횡단하는 상대 항법의 적용 여부	60
I. 횡단항법	60
II. 좁은 수로에서의 일반 횡단항법 적용 여부	61
제5절 선박 사이의 책무 규정의 적용 여부	65
I. 문제의 제기	65
II. 적용 여부에 대한 검토	66
第5章 結論	70
參考文獻	72

A Study on the Navigation Rules in a Narrow Channel

Jang, Sung-Chul

*Department of Maritime Law and Policy
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

Abstract

The provisions under Rule 9 (Narrow Channels) of COLREGs (1972) provide two different sets of regulation in terms of language and form about the crossing of a narrow channel or fairway. Rule 9.d imposes “NO CROSSING” *in general*, spelling out that “A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway.” On the other hand, Rule 9.b and Rule 9.c impose “NO IMPEDING of PASSAGE” *on fishing vessels and smaller vessels* under the same circumstances.

However, there is yet to be a research or study on this difference. Hence, this thesis firstly, proposes the need to differentiate “NO CROSSING” from “NO IMPEDING of PASSAGE”, and secondly, discusses the details of “NO CROSSING” and the consequential liabilities of violating it, in comparison with those of “NO IMPEDING of PASSAGE”.

Unlike “NO IMPEDING of PASSAGE”, “NO CROSSING” is *a prohibition* requiring never intending to cross at all in case where the crossing is any likely to impede the passage of a vessel which can safely navigate

only within a narrow channel or fairway. A violation of this would be determined to be a major breach of due diligence or sometimes even a willful misconduct against the *prohibition* and thus, it is fair to impose a significant penalty against the violator.

In addition, this thesis presents the rationale behind two conflicting views on whether general navigation rules are also applicable to the situation where the rules for narrow channels or fairways govern. It goes without saying that the applicability should be determined by each provision, not by the whole body of the rules. This thesis reviews the applicability and the reason of it by each provision, and derives the implication of the review.



국문초록

국제해상충돌방지규칙(COLREG, 1972) 제9조의 좁은 수로에서의 횡단규정은 용어 및 형식에 있어 두 가지 다른 태양을 취하고 있다. 즉 국제해상충돌방지규칙 제9조 (d)항은 횡단하려는 선박이 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 '통항을 방해하는 경우에는 횡단하여서는 아니 된다' 라고 규정하여, '통항을 방해하여서는 아니 된다' 라고 규정한 제9조 (b) 및 (c)항의 소형선박 및 어선의 통항방해금지의무 규정과 다른 형식을 취하고 있다.

그럼에도 불구하고 위와 같은 차이에 따라 구분하여 검토하는 견해나 사례를 발견할 수 없다. 이에 통항방해금지의무와 횡단금지의무를 구분하여야 하는 이유를 제시한 다음, 횡단금지의무의 구체적인 내용, 이를 위반하였을 때 위반선박에게 부여되는 책임 등을 통항방해금지의무와 비교하여 검토하였다. 그 결과, 횡단금지의무는 통항방해금지의무와 달리 좁은 수로를 횡단하려고 하는 경우에 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해한다는 조건이 성립하게 된다면 횡단 자체를 하지 말아야 하는 의무를 부담하게 되고, 이를 위반한 경우에는 금지규정에 대한 중대한 주의의무위반이므로 중대한 책임을 부담하게 하는 것이 상당하고 때로는 고의에 의한 책임도 부담하게 할 수 있다고 하겠다.

아울러, 좁은 수로의 항법이 적용되는 경우 일반항법도 적용되는지 여부에 대하여 견해의 대립이 있음과 그 이유를 제시하고, 그에 대한 해결로 일반항법 모두에 대하여 일률적으로 적용여부를 결정할 것이 아니고 조문 자체를 중심으로 검토가 필요하고, 개별적인 항법에 따라 적용여부와 그 이유가 상이함을 살피고 이에 대한 합리적인 해석을 제시하였다.

第1章 序論

제1절 연구의 목적

최근 기술력의 성장은 육상뿐만 아니라 해상의 교통 분야에도 그 효과를 발휘하였고, 그 결과 해상교통도 여러 가지 면에서 발전을 획기적으로 이뤘다고 할 것이다. 이에 따라 선박의 대형화는 물론이고 선박의 다양화, 선박 속도의 획기적 증대에 이르렀을 뿐만 아니라 해양장비들의 획기적 발전도 이뤄졌다. 실질적인 해양국가라고 할 수 있는 우리나라에서도 위와 같은 현상은 마찬가지로 할 것이다.

그러나 위와 같은 발전에도 불구하고 해양사고¹⁾는 결코 감소되지 않고 있는 상황이고, 이에 대하여 지속적인 관심을 가지고 그 대책 개발에 심혈을 기울여야 상황인 것도 과거와 다르지 않다고 할 것이다.

최근 2013년부터 2017년까지 사이의 해양사고 통계²⁾를 살펴보면, 2013년 1,093건, 2014년 1,330건, 2015년 2,101건, 2016년 2,307건임에 반하여 2017년

1) 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO) 소속 해사안전위원회(Maritime Safety Committee, MSC) 결의안은, 해양사고(marine casualty)를 i) 선박의 운용과 관련하여 사람이 사망하거나 중상을 입은 경우, ii) 선박의 운용과 관련하여 사람이 실종된 경우, iii) 선박이 멸실, 추정 멸실될 경우 또는 선박을 포기한 경우, iv) 좌초, 운전불능 및 충돌, 운용과 관련하여 선박에 손상이 발생한 경우, v) 선박의 운용과 관련하여 발생한 선박 손상에 의하여 환경의 피해가 발생한 경우로 분류한다.

또한, 대형사고(very serious casualty)는 선박의 전손, 인명손실 또는 심각한 해양오염을 일으킨 사고를 의미하고, 중형사고(serious casualty)는 화재, 폭발, 좌초, 접촉, 악천후에 의한 손상, 빙산에 의한 손상, 선체의 균열이나 손상, 수면 하 선체 외판의 균열, 주기판의 운전 불능 또는 광범위한 거주구역의 손상과 같이 항해가 불가능한 정도로 발생한 선박 손상·오염 사고, 예인이나 육상의 도움이 필요한 기기의 고장을 의미하며, 경미사고(marine incident)는 선박의 운영과 관련하여 선박이나 사람이 위험에 빠진 경우 또는 결과적으로 선박이나 환경에 심각한 손상이 예견되는 경우를 의미한다고 해양사고를 정의하고 있다.

2) 출처 : 중앙해양안전심판원 홈페이지 해양사고통계자료 통계연보 2017년 참조 <<https://www.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do>> .

에는 2,582건으로 지속적으로 증가하였음을 알 수 있다. 그 중에서도 충돌 사고의 추이를 살펴보면 2013년 175건, 2014년 180건, 2015년 235건, 2016년 209건인 반면 2017년에는 258건으로 증가한 것을 알 수 있다.

아울러 최근 5년(2013년-2017년)간 사고종류별 해양사고 원인현황을 살펴 보면, 가장 빈번하게 발생하는 해양사고는 경계소홀이 744건(548.9%)로 가장 많이 발생한다. 다음으로 항행법규 위반 128건(8.4%), 선내작업안전수칙 미준수 120건(7.9%), 기관설비 취급불량 98건(6.4%) 등이 가장 빈번하게 발생한 것을 알 수 있다.

한편 이 연구의 관심대상인 좁은 수로(Narrow Channel)³⁾를 살펴보면, 국내 연안수역의 좁은 수로에는 급유선 및 여객선뿐만 아니라 다수의 어선 등 크기 및 종류가 다른 선박이 항행하는 관계로 다양한 해양사고가 발생하고 있다. 특히 2014년 세월호 침몰사고⁴⁾, 2017년 12월 3일 22명의 사상자를 낳은 인천 영흥도 낚시어선 충돌사고와 같이 좁은 수로에서의 해상사고가 끊이지 않고 있다. 우리나라는 서해안과 남해안을 중심으로 많은 섬들과 다양한 양식장 등이 많을 뿐만 아니라 다양한 선박의 통항으로 인하여 충돌의 위험이 상존하는 좁은 수로가 적지 않은 상황이고, 이에 따라 선박종사자는 좁은 수로의 상황뿐만 아니라 좁은 수로에서의 항법을 정확히 이해하고 그에 맞도록 항행에 임하여야 충돌사고 등 해양사고를 방지할 수 있다고 할 것이다.

제2절 연구의 내용 및 방법

위에서 지적한 바와 같이 우리나라 연안에는 좁은 수로라고 할 수 있는

-
- 3) 이후에서 살피는 바와 같이 해사안전법 제67조에서는 ‘좁은 수로나 항로’에 대하여 제67조 규정의 항법을 적용하고 있고, ‘좁은 수로나 항로’를 ‘좁은 수로등’으로 약칭하고 있으나, 이하에서는 해사안전법의 법문을 그대로 인용하는 경우를 제외하고 ‘좁은 수로’로 통칭하기로 한다.
 - 4) 세월호 사고는 전남 진도군에 있는 서거차도와 맹골군도 사이를 지나는 맹골수도에서 발생하였지만 법원에서는 위와 관련된 사건에서 사고 장소를 좁은 수로에 해당되지 않는다고 판단하였다.

수로가 적지 않은 상황이다. 세계적으로도 좁은 수로는 적지 않다고 할 것이다. 그러나 좁은 수로 해당하는지 여부뿐만 아니라 좁은 수로에서는 국제해상 충돌방지규칙 제15조 및 해사안전법 제73조 ‘횡단하는 상태(Crossing Situation)’ 등의 일반 항법이 적용되는지 여부 등 좁은 수로에서의 항법에 대한 해석도 아직 정확히 정립되지 않은 실정이라고 할 것이다.

따라서 이 연구에서는 좁은 수로에 대한 일반론으로 좁은 수로의 개념, 특별 항법의 필요성, 특별항법의 종류 및 내용, 그리고 좁은 수로에서의 일반 항법, 선박 사이의 책무 규정 등과의 관계가 어떤지를 구체적으로 살펴보고자 한다.

구체적으로 살펴보면, 제1장 서론에 이어 제2장에서는 좁은 수로의 개념 및 그에 대한 학설, 판례 등을 살펴본 다음, 그와 같은 좁은 수로에 대하여 특별항법이 필요한 이유가 무엇인지, 좁은 수로의 특별항법은 무엇이 있고, 그 구체적인 내용이 무엇인지에 대하여 검토한 다음, 마지막으로 좁은 수로에 있는 일정한 선박에게 요구되는 통항방해금지의무가 무엇인지에 대하여 검토함으로써 좁은 수로에서의 특별항법에 대한 전체적인 흐름을 이해하고자 한다.

제3장에서는 좁은 수로에서의 특별항법 중 ‘횡단하는 상태’ 항법에 대하여 자세하게 살펴보고자 한다. 좁은 수로에서의 ‘횡단하는 상태’ 항법은 좁은 수로의 다른 조문과 달리 통항방해금지의무가 아닌 횡단금지의무를 부과하고 있는바, 횡단금지의무를 통항방해금지의무와의 관계에 있어 어떻게 해석하는 것이 바람직한 것인지를 검토한 다음, 횡단금지의무를 위반한 경우에는 어떤 책임이 부과되는 것이 바람직한 것인지와 그에 대응하여 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박에게는 어떤 의무와 책임을 부담하게 하는 것이 상당한 것인지에 대하여도 함께 검토하고자 한다.

제4장에서는 좁은 수로에서의 특별항법은 그 외의 항법에 대하여 일반 규정과 특별규정의 관계인데, 좁은 수로 안에서의 특별항법이 적용될 때 일반

항법이 추가적 내지 보충적으로 적용될 수 있는 것인지에 대하여 적용배제 규정으로 이해되는 국제해상충돌방지규칙 제18조 단서와 해사안전법 제76조 제1항에 대한 바람직한 해석을 검토하여 본 다음, 이를 ‘마주치는 상태’, ‘추월’, ‘횡단하는 상태’, ‘선박 사이의 책무’ 등의 항법규정 별로 적용하여 개별적으로 새로운 해석을 제시하여 보고자 한다.

마지막으로 제5장 결론에서는 앞에서 검토한 결과를 기반으로 합리적인 좁은 수로에서의 항법에 대한 해석을 제시하고, 좁은 수로에서의 항법 규정의 미비점을 제시하여 보고자 한다.

이 연구의 목적을 달성하고 그 내용을 체계적으로 분석하기 위하여 전통적 법학 연구방법론 중의 하나인 법해석학적 연구방법을 따르고자 한다. 이는 실정법 체계가 가지고 있는 규범의 의미를 분석·정리함으로써 실제 해양 사고 발생시 적용할 수 있는 일반적인 지침으로 활용할 것을 목표로 하기 위함이다. 이 논문에서는 이를 뒷받침하기 위하여 좁은 수로 항법과 관련된 IMO 국제협약과 국내 이행입법을 1차적 자료(primary sources)로 활용하고, 학자들의 논문 및 전문서적, 연구보고서, 판결, 재결 사례 등 국내·외 문서를 2차적 자료(second sources)로 활용하였다.

第2章 좁은 水路에서의 航法

제1절 좁은 수로에 대한 규정

I. 국제해상충돌방지규칙(COLREG)

국제해사기구(International Maritime Organization: 이하 ‘IMO’ 라 한다.)가 1972년에 채택하여 1979년에 발효된 국제해상충돌방지규칙(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea: 이하 ‘COLREG’ 라 한다.) 제9조는 ‘좁은 수로(Narrow Channels)’ 라는 제목으로 좁은 수로 및 항로에서의 각종 항법을 자세히 규정하고 있다. 아울러 COLREG 제9조에 규정된 음향신호 등에 대하여 COLREG 제34조에서 이를 보완하고 있다.

그러나 위와 같은 COLREG에는 좁은 수로에서는 어떻게 항행하여야 하는지, 즉 항법들에 대하여만 규정하고 있을 뿐, 그 규정의 적용에 전제가 되는 좁은 수로는 어떤 장소 또는 경우, 어떤 조건이 갖추어져야 인정되는 것인지에 대하여는 규정하고 있지 않다.

II. 해사안전법

선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해사안전(海事安全) 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지함을 목적으로 제정된 해사안전법도 제67조에서 ‘좁은 수로 등’ 의 제목으로 COLREG 제9조에 해당하는 규정을 두고 있다.

또한 COLREG를 국내입법화한 해사안전법도 COLREG와 마찬가지로 좁은 수로에서 적용되는 항법들에 대하여는 규정하고 있음에도 불구하고 ‘좁은 수로’ 의 개념에 대하여는 규정하고 있지 않고 있는바, 어떤 경우에 좁은 수로에서의 항법을 적용하여야 하는지에 대하여 논란이 있는 실정이다.

제2절 좁은 수로의 의의

I. 좁은 수로 항법의 필요성

COLREG의 항행규정들은 원칙적으로 선박의 항행이 자유롭고 선박 자체가 가지고 있는 조종성능을 최대한 발휘할 수 있는 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행관계를 규율하는 것을 전제로 하고 있다고 할 것이다. 그리하여 오랜 경험 등을 통하여 보다 해상위험을 줄이는데 유용하고 해상위험을 합리적으로 배분한다고 확인된 우측원칙(starboard hand rule), 좌현 대 좌현 통과 및 우현변침 원칙, 그리고 조종성능우수선박의 피항의무 부담원칙 등의 기본원칙을 세우게 되었고, 이것들에 입각한 항법들을 규정하게 되었다.

반면 지리적 조건 및 선박의 통항량 등으로 인하여 선박이 가지고 있는 조종성능을 최대한 발휘할 수 없을 정도의 제약이 있는 좁은 수역에서는 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행관계를 규정한 총칙적인 항행규정을 적용하는 것만으로는 충돌의 위험을 충분하게 방지할 수 없는 경우가 발생할 수 밖에 없는바, 그와 같은 경우에는 위와 같은 넓은 바다를 전제로 한 총칙적 항행규정을 어떻게 변경하는 것이 해상교통의 안전을 보다 향상시킬 수 있을 것인지에 대하여 해상업무에 종사하는 사람들은 지속적으로 관심을 갖고 연구·개선하려고 노력하여 왔다. 그리고 그와 같은 노력에 결과 좁은 수로라는 개념을 도입하고 그곳에 있어서는 특별한 항행규정을 마련하게 되었는데 바 그 조문이 COLREG 제9조 및 해사안전법 제67조인 것이다.

좁은 수로에서의 안전을 도모하기 위하여 모색할 수 있는 구체적인 방법 중 육상에서와 마찬가지로 항행로를 분리하는 방법이 가장 효과적인 것이므로 오른쪽 항행원칙을 총칙적인 규정으로 도입하였다. 아울러 이에 그치지 아니하고 좁은 수로에서 조종성능이 제한되는 대형선박의 안전한 항해를 도모하는 것이 중요한 관심사이므로 소형선박과 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박에 의한 위험을 제거 내지 축소하는 방법으로 통항방해금지 의무를 부과하는 개별적인 규정을 마련하게 된 것으로 보인다. 나아가 좁은

수로에 대한 횡단, 그리고 좁은 수로에서의 정박도 넓은 바다에서의 횡단과 정박과는 달리 그 위험성이 상당히 중대되므로 이를 어떻게 합리적으로 조절하여야 하는지에 대한 고민의 결과도 조문으로 규정하게 되었는데, 이에 따라 횡단을 금지하고, 정박에 대한 일정한 제한을 마련하게 되었다고 할 것이다.

II. 좁은 수로의 개념

1. 좁은 수로의 정의

COLREG 및 해사안전법은 좁은 수로에서의 선박의 항법에 관하여 비교적 상세히 규정하고 있고, ‘선박’, ‘동력선’, ‘조종불능선’ 등 다양한 용어들에 대하여도 정의하고 있음에도 불구하고 정작 항법의 적용대상 내지 전제 조건이라고 할 수 있는 좁은 수로가 무엇인지, 즉 좁은 수로의 법적 개념을 구체적으로 정의하거나 해석하고 있지 않다. 이로 인하여 선장 및 해기사 등이 선박을 운항할 때 어떤 상황 하에서 좁은 수로에서의 항법을 적용할 것인지 분명하지 않은 경우가 발생할 수 있고, 이러한 현상은 선박 항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해사안전의 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지하고자 하는 COLREG 및 해사안전법의 입법목적의 달성을 곤란하게 하는 요인이 될 수 있다는 비판의 단초를 제공하고 있다고 할 것이다.

한편 법원, 수사기관 및 해양안전심판원 등 개별사건에 대하여 판단을 하여야 하는 입장에서도 좁은 수로에 대한 명확한 개념정의를 마련되어 있지 않은 것으로 인하여 개개의 사건에서 사고 장소가 좁은 수로에 해당하는지, 그에 따라 좁은 수로의 항법을 적용하여야 하는지, 아니면 일반 항법을 적용하여야 하는지에 대한 판단을 위하여 많은 시간과 노력을 투자하여야 하는 상황이다.

반면에, 좁은 수로의 개념을 특정하게 되는 경우 해상교통의 발달과 선박의 대형화, 고속화 및 해상교통의 밀집현상 등으로 인한 특정 장소 내지 특정 상황의 변화에 따라갈 수 없게 될 우려도 있는 점, 개별사건의 특수성 등을

고려하여야 하는 경우도 없지 않는 점 등을 고려하여 좁은 수로의 정의를 입법하는 것이 바람직하지 않다는 견해도 없지 않다.

학자들은 통상적으로 좁은 수로를 ‘선박이 자유롭게 충분한 수역을 가지고 통과할 수 없는 수로나 항로⁵⁾’, ‘2척의 선박이 통상의 항법에 따라 항행할 때 충돌의 위험이 크지만 서로 우측단을 따라 항행할 때 충돌의 위험이 현저히 감소하는 정도의 수로⁶⁾’, ‘선박이 서로 상반되는 방향으로 또는 같은 방향으로 침로를 잡고 항행하지 아니하면 곧 또는 잠시 후에 항행상의 위험이나 충돌상의 위험에 직면하게 되는 수로⁷⁾’, ‘2척의 선박이 통상의 항법규정에 따라 항행하는 것은 충돌 발생의 위험률이 크기 때문에, 각 선박은 서로 진행방향의 우측을 항행하는 것이 그 위험을 현저하게 완화하는 정도의 수로⁸⁾’ 라고 정의하고 있다.

한편, 해양안전심판원은 ‘육안(陸岸) 또는 수심이 낮은 해저 등에 의하여 자연적, 인공적으로 형성된 수역으로서 선박이 자유로이 움직이면서 통항하는 것이 위험하다고 생각될 정도의 좁은 수역’ 이라고 정의하기도 하였다.⁹⁾

또한 좁은 수로를 분류하면 형태론상 좁은 수로는 자연적 좁은 수로와 인위적 좁은 수로로 나뉘는데, 전자는 자연적으로 형성된 것이나, 후자는 주로 항만 내의 항로, 방파제, 부두, 부표 등에 의하여 형성된 것이다.

그러나 위와 같은 정의도 ‘자유롭게’, ‘충분한’, ‘위험이 크지만’ 등 상당히 추상적인 용어를 사용한 것이어서 구체적인 사건에 적용하기 위하여서는 추가적인 검토가 필요한데, 이에 대하여 학설, 재결 및 판례는 추가적인 기준에 대하여 견해가 나뉘져 있는바, 이는 아래에서 살펴보도록 한다.

5) 김인현, 「해상교통법」(서울 : 삼우사, 2018), 131쪽.

6) 박용섭, 「해상교통법론」(서울: 형설출판사, 2013), 315쪽.

7) 윤점동, 「국제해상충돌예방규칙 및 개정된 국내법규해설」(부산: 세종출판사, 2013), 102쪽.

8) 지상원, ‘좁은 수로에서의 조종제한선의 항법상 지위’, 『한국항해항만학회지』 제34권 제10호, 한국항해항만학회(2010), 835쪽.

9) 중앙해양심판원 제2013-007호 재결, 유조선 96신현호·어선 한진호 충돌사건, 10쪽.

2. 좁은 수로의 개념에 대한 견해 대립

1) 상대적 및 획일적 개념 대립

좁은 수로에 대한 개념에 대하여 그 수로를 통항하는 모든 선박에 대해 일률적으로 동일하게 정해지는 획일적인 개념인지와 관련하여 통항하는 모든 선박에게 획일적으로 좁은 수로가 되던, 그렇지 않던 하여야 한다는 견해와 통항하는 선박의 크기나 선회경 등에 따라 선박별로 달리 정해져야 한다는 견해로 나뉘고 있다. 상대적 개념으로 보는 견해는 구체적 타당성을 중시하는 견해라고 한다면, 획일적 개념으로 보는 견해는 예측가능성과 법적 안전성을 중시하는 견해라고 할 것이다.

살피건대 좁은 수로의 개념이 통항하는 선박에 따라 개별적으로 다르게 정해진다면 일방 선박에게는 일반항법이 적용되고, 다른 선박에게는 좁은 수로의 항법이 적용되는 결과 서로 다른 항법에 따라 운항하게 되므로 해상 교통의 안전을 저해할 우려가 크다고 할 것이다. 따라서 구체적인 사건에 대하여 타당성이 다소 떨어질 수 있다는 우려에도 불구하고 획일적인 개념으로 이해하는 것이 상당하다고 할 것이다. 영국과 미국 그리고 일본의 판례들도 일정한 기준에 따라 획일적으로 좁은 수로인지의 여부를 판단하고 있는 것으로 이해되고 있다.¹⁰⁾

2) 좁은 수로의 결정 요소

위와 같이 좁은 수로를 모든 선박에게 획일적으로 정하여야 한다면 어떤 기준으로 판단하여야 하는지가 문제될 것이다.

이에 대하여 수로가 좁은 수로에 해당하는지 여부를 결정함에 있어 주된 요소들은 먼저 수로의 폭 및 길이 등 지리적인 조건, 그리고 통항 선박의 크기, 해상교통량, 조석의 차, 항해자들의 항행관습 등이 있는데, 이를 종합적으로 고려하여야 한다는 것이 일반적인 견해이다. 위와 같은 주된 요소 중 수로의 폭에 대하여, 선박의 크기에 따라 대략 2마일 이내 일 경우에는

10) 박용섭, 앞의 책, 316쪽.

좁은 수로가 된다는 견해, 판례나 재결의 입장을 고려하여 1마일에서 2마일 사이를 좁은 수로의 상한선으로 보는 견해가 있는 반면, 대부분의 판례가 대형선에 관한 것이므로 소형선만 통항하는 수로인 경우 그 폭이 2마일 정도 일지라도 좁은 수로로 인정하지 않아야 한다는 견해도 있다.

이에 대하여 중앙해양심판원은 아래와 같이 재결하여 지리적 조건이나 선박 통항량, 통항하는 선박의 종류 및 크기, 항해자들의 항행관습 등을 종합적으로 판단하여야 한다는 기준을 제시하고 있다.

『통상의 해도에 표시된 해협, 수도 등 지리상의 명칭과 「해사안전법」상 ‘좁은 수로’가 반드시 일치하지는 아니하며, ‘좁은 수로’의 해당여부는 선박의 크기, 해상교통량, 지리적 조건, 좁은 수로 항법 규정 적용의 필요성 등을 검토·판단하여야 할 것이다.

조도수도의 폭은 0.4 내지 0.5마일(660미터 내지 920미터) 정도이며, 대법원 판례 검토 결과 폭 0.8마일 정도인 거제도 가오도 근해 협수로(대법원 1991.12.10. 선고 91추10 판결), 폭 0.5마일 정도인 전라남도 여천군 남면 소두리도 남방 0.5마일 해상 금오수도(대법원 1993.6.11. 선고 92추55 판결), 폭 1.5마일 정도인 횡간수도(대법원 2005. 9. 28. 선고 2004추65 판결) 등이 ‘좁은 수로’로 인정된 사실을 두고 볼 때 조도수도는 지리적 조건으로서는 ‘좁은 수로’에 해당하는 것으로 볼 수 있을 것이다.

해양수산부 항해지원과로부터 이 건 충돌 발생 당일인 2012년 12월 21일 00시부터 24시까지 24시간 동안 조도수도를 통항한 AIS 설치 선박의 항적데이터를 수집하여 ‘사고상황재현시스템’으로 재현하여 얻은 결과로서, 24시간 동안 20여척이 통항하였고, 주로 500톤 이하의 소형선이 통항하고 있으나 최대 3,000톤 내지 5,000톤인 선박이 통항하고 있으며, 어선, 예인선, 여객선, 길이 200미터 또는 폭이 25미터를 초과하는 예인선열 등 다양한 종류의 선박이 통항하는 해역임을 알 수 있으며, AIS를 설치하지 아니한 소형 선박들의 통항까지 감안한다면 선박의 통항이 매우 많은 항로임을 알 수 있다.

‘사고상황재현시스템’으로 재현하여 조도수도를 통항하는 선박들의 일반적인 통항 흐름을 살펴보면 대다수의 선박이 수로의 오른 쪽을 따라 항행하는 것을 확인할 수 있으며, 이는 곧 이 해역을 통항하는 선박의 운항자들이 ‘좁은 수로’로 인식하고 있음을 의미하는 것으로 볼 수 있다.

‘좁은 수로’에서의 항법을 정한 규정은 항해의 질서를 유지하기 위하여 주위에 다른 선박이 없더라도 원칙적으로 지켜야 하는 항해규정이며, 항법 규정이 누구에게나 같은 형태로 공평하게 적용되어야 함에도 같은 수역에서 자선 또는

상대선의 크기에 따라 ‘좁은 수로’로 인정되거나 인정되지 아니하기도 한다면 그 수역을 통항하는 선박의 운항자들이 항법을 적용함에 있어서 혼란을 느낄 뿐만 아니라, 자신의 행위에 대한 법률효과를 예측하기 어렵게 하는 등 ‘법적안정성’을 해치게 될 것이다.

따라서, 조도수로에 대한 ‘좁은 수로’ 해당 여부에 대한 검토는 지리적 조건이나 선박통항량, 통항하는 선박의 종류 및 크기, 항해자들의 항행관습 등을 종합하여 판단하는 것이 적절하다 할 수 있을 것이며, 이러한 종합적인 판단에 따라 조도수도는 「해사안전법」상 ‘좁은 수로’에 해당하는 것으로 판단하여도 무리가 없는 것으로 보이며, 앞으로 조도수도를 통항할 선박들의 안전한 통항을 위해서도 교통의 흐름을 수로의 오른쪽을 따라 평행하게 항행하도록 할 필요가 있을 것으로 판단된다.』

아울러 대법원은 폭 0.8마일 정도인 경상남도 거제도 가오도 근해 협수로(대법원 1991.12.10. 선고 91추10 판결), 폭 0.5마일 정도인 전라남도 여천군 남면 소두리도 남방 0.5마일 해상 금오수도(대법원 1993.6.11. 선고 92추55 판결), 폭 1.5마일 정도인 횡간수도(대법원 2005. 9. 28. 선고2004추65 판결) 등을 좁은 수로에 해당된다고 판시한바 있다.

3. 좁은 수로의 개념

결론적으로 좁은 수로에 해당되는지 여부는 지리적 조건이나 선박통항량, 통항하는 선박의 종류 및 크기, 항해자들의 항행관습 등을 종합적으로 판단하여 모든 선박에게 동일하게 결정함이 타당하다고 할 것이다.

제3절 좁은 수로에서의 항법

I. 수로의 오른쪽 통항원칙

1. 관련규정

COLREG 제9조 (a)항은 좁은 수로에서의 특별항법들 중 첫 번째 항법으로 ‘수로의 오른쪽 통항원칙’을 규정하고 있는데 그 내용을 보면 “A vessel

proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her star board side as is safe and practicable.¹¹⁾” 라고 규정하고 있다.

한편 해사안전법 제67조 제1항은 위와 같은 COLREG 제9조 (a)항을 국내 입법한 것으로 “① 좁은 수로나 항로(이하 “좁은 수로등” 이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하여야 한다. 다만, 제31조제1항에 따라 해양수산부장관이 특별히 지정한 수역 또는 제68조제1항에 따라 통항분리제도가 적용되는 수역에서는 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하지 아니하여도 된다.” 라고 규정하고 있다.

2. 양 규정의 차이점

수로의 오른쪽 통항원칙에 대한 양 조문의 차이점을 살펴보면, COLREG에 규정되지 아니한 특별지정수역 및 통항분리제도에서는 오른쪽 통항원칙이 적용되지 않는다는 규정이 해사안전법에는 존재하고 있음을 알 수 있다.

3. 오른쪽 통항 원칙 규정

COLREG 제9조 (a)항 및 해사안전법 제67조 제1항은 좁은 수로에서의 항법 중 총칙에 해당하는 규정이라고 할 것이다. 즉 좁은 수로를 항행하는 모든 선박은 좁은 수로 항법을 지정한 목적, 즉 통항하는 구역을 분리하여 안전을 도모하고자 한 목적에 맞게 ‘안전하고 실행 가능한 한(as if safe and practicable)’ 자선의 가항수역의 오른쪽 끝으로 항행하여야 한다.

다만, 좁은 수로를 통항하는 선박은 그 수로의 바깥 경계를 자선의 오른쪽 가까이 두고서 항행하는 것이 필수적인 통항 방법이나 그렇게 하는 것이 안전

11) 이에 대한 번역을 첨부하면 아래와 같다(번역은 이윤철, 「해상교통법강의」(부산 : 다솜출판사, 2016), 246쪽 참조, 이하 동일).

(a) 좁은 수로 또는 안전 항로대를 따라 진행하고 있는 선박은, 안전하고 또 실행 가능한 한, 자선의 우현쪽에 있는 수도 또는 안전 항로대의 바깥쪽 한계에 접근하여 항행하여야 한다.

하지 아니하거나 실행할 수 없는 경우, 즉 ① 항로 앞쪽에 다른 선박이 멈추고 있는 경우, ② 수로 내의 조류의 흐름이 강하거나 강한 바람의 영향으로 조종이 곤란한 경우, ③ 흘수가 깊어서 안전한 수역을 따라 항행하는 경우, ④ 항로 앞쪽에 장애물이 있거나 침몰 선박이 있는 경우, ⑤ 수로 내의 공사로 인하여 정상적인 통항이 불가능한 경우, ⑥ 수로 왼쪽 부두에 계류하거나 부두에서 떨어져 반대 측 항로로 진입하는 경우, ⑦ 선박을 회두시켜 항행 침로를 바꾸는 경우 등에는 이 원칙을 벗어나 수로의 중앙 또는 왼쪽으로 통항할 수밖에 없을 것이다.

대법원은 오른쪽 통항원칙을 위반하여 중앙 또는 좌측으로 통항한 조종 제한선에게 이를 준수한 동력선에 대하여 COLREG 제18조 (a)항 및 해사안전법 제76조 제2항에 의한 우선권을 인정하지 않고, 이를 위반한 선박에 대하여 책임을 부과하였다.¹²⁾

II. 길이 20미터 미만의 선박이나 범선의 통항방해금지

1. 관련규정

COLREG 제9조 (b)항은 길이 20미터 미만의 선박이나 범선이 좁은 수로에서 어떻게 항행하여야 하는지를 규정하고 있는바, 그 내용을 보면 “(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.”¹³⁾라고 규정하고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제2항도 COLREG 제9조 (b)항과 마찬가지로 좁은 수로에서의 소형선과 범선의 항법에 대하여 “② 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다.” 라고 규정하고 있다.

12) 대법원 2005. 9. 28. 선고 2004추65 판결 참조(제4장에서 이에 대한 사실관계 등을 자세히 실시하였다.)

13) (b) 길이 20미터 미만의 선박 또는 범선은 좁은 수로 또는 안전 항로대 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

2. 특별항법 설정 필요성 및 상대선박

좁은 수로는 지리적인 제한적 특성 때문에 그곳을 항행하는 대형 선박 뿐만 아니라 일반 선박의 경우도 제한적인 조종성능을 발휘할 수밖에 없고 그로 인하여 넓은 수역에서와 같이 자유롭게 항행할 수 없게 된다.

반면 좁은 수로는 어장 및 양식장의 기능, 주변 어장 및 양식장으로의 이동 경로로서 주요한 기능을 할 뿐만 아니라, 주변의 뛰어난 풍광 등으로 유람 요트, 모터보트에 의한 레저 선박의 통항, 그리고 소형 수송선 또는 쾌속선 등에 의한 교통량도 현저하게 증가하는 등 그 활용도가 지속적으로 증가하고 있는 곳이기도 하다.

위와 같은 좁은 수로의 특성으로 인하여 대형 선박의 안전항해가 길이 20미터 미만의 선박이나 범선의 통항으로 인하여 위협받을 가능성이 높아지게 되었고, 그에 따라 이런 상황을 예방할 필요가 있게 된 반면, 대형선박의 항해로 인하여 침해되는 소형선박의 통항권, 일반인들의 레저권 등의 보호도 함께 고려할 필요가 있게 되었다. 이를 합리적으로 조절하기 위하여 만든 조문이 COLREG 제9조 (b)항 및 해사안전법 제67조 제2항이라고 할 것이다.

따라서 통항을 방해받지 않을 상대선박을 모든 선박이 아닌 좁은 수로의 ‘안쪽에서만’ 안전하게 항행할 수 있는 선박으로 제한한 것이다. 결국, 좁은 수로를 벗어나서도 안전하게 항행할 수 있는 일반동력선은 적용대상에서 제외된다고 할 것이다.

‘좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는’ 경우가 어떠한 조건의 선박인지에 대하여 명확한 규정을 두지 않았을 뿐만 아니라 상대 선박의 상황을 정확히 판단하는 것이 용이하지 아니한 관계로 해당 여부에 대한 판단이 용이하지 않을 것이나, 가능한 한 모든 수단을 통하여 상대 선박에 대한 정보를 확인한 다음 그와 같이 확보한 당시 모든 상황을 종합하여 해당 여부를 판단하여야 할 것이다.

위와 같은 조건에 해당하는 선박인지에 대하여 주의의무를 기울였음에도

불구하고 잘못 판단하였고, 잘못 판단한 것에 정당한 사유가 있는 경우에 선장 등 관련자들에 대하여 어떤 책임을 부과한 것인지는 신중히 검토할 필요가 있을 것이고, 이를 해소하기 위하여 ‘좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박’이라는 것을 표시할 수 있는 형상물, 등화, 기적 등을 마련한 다음, 실질적으로 이에 해당되지 않음에도 이를 표시한 경우에 대한 제재방안도 함께 규정하는 것도 고려하여 볼 필요가 있다고 본다.

3. 통항방해금지의무 부과

위와 같은 특별한 항법을 규정할 필요성에 따라 COLREG 제9조 (b)항 및 해사안전법 제67조 제2항에서는 좁은 수로에서 조종성능이 대형선박보다 우수한 ‘길이 20미터 미만의 선박이나 범선’을 특정하여 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 대형선박 등에 대하여 통항을 양보하게 하였고, 이를 통하여 좁은 수로에서의 원활한 통항을 도모하고자 하였다. 이는 ‘조종성능우수선박의 피항의무 부담원칙’에 입각한 것이라고 할 것이다.

범선의 항법, 동력선의 ‘마주치는 상태’, ‘횡단하는 상태’에서의 항법 규정이 이미 발생한 충돌의 위험성을 실질적으로 해소하기 위하여 피항선으로 하여금 상대방 선박의 진로를 피하게 하는 직접적 피항주의에 따른 것이라고 한다면, 통항방해금지의무는 충돌 위험성의 발생을 미연에 방지하도록 하는 예방적 항행 규정이라는 의미를 가진다. 즉 관계 선박의 근접 상황에 관계없이 길이 20미터 미만의 선박이나 범선으로 하여금 여유 수역을 마련하게 하여 충돌의 위험성이 생기지 않도록 하는 간접적 피항주의를 바탕으로 한 것이 특징이다.¹⁴⁾

이와 같은 예방적 피항주의 또는 간접적 피항주의에 따라 COLREG 제9조 (b)항 및 해사안전법 제67조 제2항은 길이 20미터 미만 선박이나 범선에게 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 ‘진로를 피하여야 한다(shall keep out of the way)’라는 의무를 부과하지 아니하고

14) 이윤철, 앞의 책, 444쪽; 지상원, 앞의 논문, 837쪽.

‘통항을 방해하여서는 아니 된다(shall not impede the passage of a vessel)’라는 의무를 부과하여 일반 피항선과 다른 의무를 부여하였다.

이와 같은 통항방해금지의무의 내용에 대하여는 아래 제4절에서 자세히 살펴 도록 하겠다.

Ⅲ. 어로에 종사하고 있는 선박의 통항방해금지

1. 관련규정

COLREG 제9조 (c)항은 좁은 수로에서 어로에 종사하는 선박에 대하여 특별한 항법을 요구하고 있는바, 그 내용을 보면 “(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.”¹⁵⁾라고 규정하고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제3항도 ③ 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로등의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다.”라고 규정하여 COLREG 제9조 (c)항과 마찬가지로 규정하고 있다.

2. 특별항법 설정 필요성 및 상대선박

위에서 살핀 바와 같이 좁은 수로는 다양한 활용도를 가진 곳으로 어업의 종사하는 사람들의 생존수단인 어업권도 보호받아야 할 중요한 권리이다. 즉 대형선박의 통항권의 보호와의 조화가 필요한 상황이다.

어로에 종사하고 있는 선박이 통항을 방해하지 말아야 할 대상선박은 ‘좁은 수로의 안쪽에서 항행하고 있는 선박’으로 규정하여 길이 20미터 미만의 선박이나 범선의 경우보다 확대하였는데, 이는 어로작업시의 그물의 존재 때문에 항행에 대한 위협이 길이 20미터 미만이 선박이나 범선보다 크기 때문인 것으로 보인다.¹⁶⁾

15) (c) 어로에 종사하는 선박은, 좁은 수로 또는 안전 항로대 안에서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다.

16) 김인현, 앞의 책, 137쪽.

3. 통항방해금지의무 부과

앞에서 살펴본 길이 20미터 미만의 선박이나 범선과 동일하게 어로에 종사하고 있는 선박에게도 좁은 수로의 안에서 항행하고 있는 다른 선박의 ‘통항을 방해하여서는 아니 된다(shall not impede the passage of a vessel)’라는 의무를 부여하여 일반 피항선과 다른 의무를 부여하였다.

IV. 좁은 수로에서의 횡단선박에 대한 검토

1. 관련규정

COLREG 제9조 (d)항은 좁은 수로를 횡단하는 경우에 대하여 특별한 규정을 두고 있는바, 그 내용을 보면 “(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d)¹⁷⁾ if in doubt as to the intention of the crossing vessel.”¹⁸⁾라고 규정하고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제4항도 “④ 선박이 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은

17) COLREG Rule 34 (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

[(d)상호시계 안에 있는 선박이 접근하고 있을 경우 한 선박이 다른 선박의 의도 또는 동작을 이해할 수 없거나, 다른 선박이 충돌을 피하기 위하여 충분한 동작을 취하고 있는지의 여부가 분명하지 아니한 때에는 의문을 갖는 그 선박은 즉시 기적으로 단음을 5회 이상 급속히 울려 그 의문을 표시하여야 한다. 이 경우 의문신호는 5회 이상의 짧고 급속한 섬광을 발하는 발광신호로써 보충될 수 있다.]

18) (d) 선박은 좁은 수로 또는 안전 항로대 안쪽에서만 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하는 경우에는 좁은 수도 또는 안전 항로대를 횡단하여서는 아니 된다. 후자의 선박은 횡단하고 있는 선박의 의도에 대하여 의심이 있는 경우에는 제34조 (d)항에 규정하는 음향신호를 이용할 수 있다.

수로등을 횡단하여서는 아니 된다.” 라고 규정하여 COLREG 제9조 (d)항과 동일하게 규정하고 있음을 알 수 있다.

2. 횡단금지규정 검토

COLREG 제9조 (d)항 및 해사안전법 제67조 제4항은 좁은 수로를 횡단하려는 선박에게 특정한 조건 하에 특정한 의무, 즉 횡단금지의무를 부여하고 있다.

양 조문을 자세히 살펴보면, 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박에 대한 규정과 조문의 구조와 의무가 달리 규정되어 있는 것을 알 수 있다. 그런데, 우리나라는 물론 외국에서도 이를 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박의 통항방해금지의무와 동일한 것으로 보고, 그 의무를 파악함에 있어서도 동일한 것으로 해석하고 있는 것으로 보인다.

위와 같은 차이점에도 불구하고 다른 경우에 대하여 부과된 통항방해금지의무와 동일하게 해석하여야 하는 것이 상당한 것인지, 아니면 어떻게 해석하는 것이 맞는지에 대하여는 ‘제3장 좁은 수로에 대한 횡단금지규정 검토’에서 별도로 중점적으로 살펴보도록 하겠다.

V. 좁은 수로에서의 추월항법

1. 관련규정

COLREG 제9조 (e)항은 좁은 수로에서 다른 선박을 추월하는 경우에 바다에서 추월하는 경우와 어떻게 다르게 하여야 하는지에 대하여 2개로 나눠 규정하고 있는바, 그 내용을 보면 “(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i)¹⁹. The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the

appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).” 라는 규정과 “(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.”²⁰⁾라는 규정을 두고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제5항은 COLREG 제9조 (e)항과 달리 한 개의 문장만을 두고 있는데, 그 규정을 살펴보면 “⑤ 제71조제2항 및 제3항에 따른 추월선(追越船)은 좁은 수로등에서 추월당하는 선박이 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 추월할 수 없는 경우에는 기적신호를 하여 추월하겠다는 의사를 나타내야 한다. 이 경우 추월당하는 선박은 그 의도에 동의하면 기적신호를 하여 그 의사를 표현하고, 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하여야 한다.” 라는 규정이다.

-
- 19) COLREG Rule 34 (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
- (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle :
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean 'I intend to overtake you on your starboard side' ;
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean 'I intend to overtake you on your port side' ;
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- [(c) 선박이 좁은 수로 또는 항로에 있어서 서로 시야 내에 있는 경우에는
- (i) 다른 선박을 추월하고자 하는 선박은, 제9조 (e)항 (i)호의 규정에 따라서 기적을 사용한 다음과 같은 신호에 의하여 그의 의도를 표시하여야 한다.
 - 장음 2회, 단음 1회: 나는 그대의 오른쪽으로 추월하고자 한다.
 - 장음 2회, 단음 2회: 나는 그대의 왼쪽으로 추월하고자 한다.
 - (ii) 추월당하게 될 선박이 제9조 (e)(i)호의 규정에 따라서 다른 선박의 추월에 동의하는 경우에는 기적을 사용한 다음과 같은 신호에 의하여 그의 동의를 표시하여야 한다.
 - 장음 1회, 단음 1회, 장음 1회 및 단음 1회의 순서]
- 20) (e) (i) 좁은 수로 또는 안전 항로대에서 추월당하게 될 선박이 다른 선박을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하여야만 추월이 가능한 경우에는 추월하려는 선박은 제34조 c항 (i)호에 규정하는 적당한 음향신호에 의하여 그 의사를 표시하여야 한다. 추월당하게 될 선박이 이에 동의한다면 제34조 c항 (ii)호에 규정하는 적당한 신호를 울리고 또 안전하게 통과시킬 수 있도록 조치하여야 한다. 만약 의심이 있으면 추월당하게 될 선박은 제34조 d항에 규정하는 신호를 울릴 수 있다.
- (ii) 이 조는 추월하는 선박에게 제13조에 규정하는 의무를 면제하는 것은 아니다.

2. 양 규정의 차이점

COLREG 제9조 (e)항 및 해사안전법 제67조 제5항 추월규정을 보면, COLREG에서는 추월의 동의를 구하는 기적신호에 대하여 COLREG 제34조(c)항 (i)호, 추월에 대한 동의표시 기적신호에 대하여 COLREG 제34조(c)항 (ii)호에 따른 기적신호라고 그 형식을 정하고 있으나, 해사안전법에는 이에 대하여 명확히 규정하고 있지 아니하다. 그러나 해사안전법은 제92조 제4항에서 COLREG와 동일한 내용의 규정을 두고 있으므로 결국 양규정의 차이가 있다고 할 수 없다.

3. 특별항법의 필요성

일반적으로 선박 성능의 차이로 인하여 선박의 속도는 상이하기 마련이고, 선박운항자뿐만 아니라 화주, 승객 등의 입장에서도 운송시간축소 및 비용절감을 위하여 저속으로 항해하는 선박을 추월하여야 하는 상황은 불가피하게 발생하게 된다. 이와 같은 필요성에 따라 COLREG 제13조 및 해사안전법 제71조는 상호시계 안에서의 추월에 대한 규정을 두고 있다. 그런데 너무 가까이 추월을 하게 되는 경우 선박 사이에 간섭작용으로 인하여 상대선박의 크기나 당시 상황에 따라 다르겠지만 일정한 위험을 가할 수 있다. 이를 고려하여 추월규정은 선박의 종류 및 조종성능의 우열에 관계없이 추월로 인하여 이득을 얻는 추월선에게 상대선박에 대하여 충돌에 의한 피해뿐만 아니라 간섭작용에 의한 피해도 주지 않도록 진로를 피할 의무를 부과하고 있는 것이다.

좁은 수로에서도 위와 같은 추월은 필요할 수밖에 없는데, 좁은 수로에서는 위와 같은 간섭작용에 의하여 영향뿐만 아니라 얕은 수심의 영향, 육안(陸岸)효과(bank effect)까지 작용하게 되어 상대선박의 항해 위험이 증대하게 된다. 이와 같은 현상을 고려하여 일반 추월항법에 대하여 좁은 수로에서의 특별항법을 규정하고 있다고 할 것이다.

4. 특별추가요건

COLREG와 해사안전법에서는 일반 추월항법에 대하여 추가적인 요건을 마련하고 있다.

먼저 좁은 수로에서의 특별추월항법의 전제조건으로 ‘추월당하는 선박이 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 추월할 수 없는 경우’에 해당하여야 한다. 즉 그와 같은 경우가 아니면 COLREG 제13조 및 해사안전법 제71조에 따라 추월하면 되는 것이다.

다음으로 위와 같이 추월당하는 선박(즉 피추월선)이 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 추월할 수 없는 경우임에도 불구하고 추월하고자 하는 선박은 상대선박에게 추월하기 전에 먼저 기적신호로 추월의 의사표시를 표시하여야 한다. 기적신호의 양식은 COLREG 제34조 (c)항 및 해사안전법 제92조 제4항에서 자세히 규정하고 있다.

마찬가지로 상대선박인 피추월선도 추월선의 추월에 동의하는 경우 기적신호로 응답하여 주어야 하고, 아울러 일반 추월항법에서는 요구되지 않았던 추월선을 안전하게 통과시키기 위하여 필요한 동작을 취하여 추월선의 추월에 협력하여야 한다. 구체적인 협력방법으로는 추월선의 추월항행로를 보장하기 위하여 충분한 통과 거리를 제공하여야 하고, 병행항행시간을 줄일 수 있도록 최대한 감속하여야 하는 것이다.²¹⁾

5. 추월선 및 피추월선의 의무

위와 같이 협력의무가 규정된 좁은 수로에서의 피추월선의 의무와 관련하여 좁은 수로에서의 추월선과 피추월선의 주의의무에 대하여 의견이 나뉘지는 것으로 보인다.

먼저 합의항법으로 이해하는 견해인데, 이 견해는 피추월선과 추월선은 서로 최선을 다하여 협력동작을 취하면서 추월을 당하고 추월을 하자는 것, 즉

21) 이윤철, 앞의 책, 270쪽.

양 선박은 항법규칙상 서로가 피하여야 하는 동등한 위치에 놓이게 된다고 이해하고 있다.

한편, 좁은 수로에서는 추월이 원칙적으로 금지된다는 것을 전제로 한 다음 피추월선이 동의한다고 하더라도 양 선박이 동등한 주의의무를 부담하게 되는 것이 아니라, 피추월선이 동의하게 되면 COLREG 제9조 (e)항 (ii)호에 의하여 비로소 COLREG 제13조가 적용되어 추월선은 추월선으로서의 주의의무를, 피추월선은 COLREG 제17조의 유지선의 주의의무를 부담하게 되는 것으로 이해하는 견해가 있다.²²⁾

살피건대, 좁은 수로에서의 추월규정을 잘 살펴보면 COLREG 제9조 (e)항 (i)호에는 추월선이 어떻게 추월하여야 하는지, 즉 추월방법에 대하여 아무런 내용이 없고, 아울러 좁은 수로에서의 추월을 금지하는 내용도 포함되어 있지 않다. 또한 피추월선의 의무도 협력하여야 할 의무라고 규정하고 있으므로 이를 동등한 의무라고 보는 것도 무리가 있다고 할 것이다.

따라서 COLREG 제9조 (e)항 (ii)호는 좁은 수로에서의 추월선이 COLREG 제13조에서 규정한 추월선의 의무를 부담한다는 것을 확인하는 규정으로 이해함이 상당하다. 한편 해사안전법 제67조 제5항은 좁은 수로에서의 추월선의 의무를 규정한 COLREG 제9조 (e)항 (ii)호를 두지 아니한 대신 ‘제71조 제2항 및 제3항에 따른 추월선’ 이라고 규정하고, 제71조 제1항에서는 ‘제1절과 이 절의 다른 규정에도 불구하고 추월당하고 있는 선박을 완전히 추월하거나 그 선박에서 충분히 멀어질 때까지 그 선박의 진로를 피하여야 한다.’ 라고 규정하여 좁은 수로에서의 추월선의 의무도 진로를 피하는 의무라는 것을 확인하고 있다. 또한 피추월선은 COLREG 제13조 및 제17조에 의하여 인정되는 유지선의 의무와 함께 COLREG 제9조 (e)항에 의하여 협력하여야 하는 의무를 추가적으로 부담하게 되는 것이라고 이해하는 것이 상당하다고 할 것이다.

22) 김인현, 앞의 책, 139쪽.

VI. 좁은 부분 등에서의 특별항법

1. 관련 규정

COLREG 제9조 (f)항은 좁은 수로 중에서도 좁은 부분이나 장애물이 있는 경우에는 어떻게 항해하여야 하는지에 대하여 규정하고 있는데, 그 규정을 보면 “(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).”²³⁾²⁴⁾라고 규정하고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제6항도 마찬가지로 “⑥ 선박이 좁은 수로등의 좁은 부분이나 항로에 있는 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 수역에 접근하는 경우에는 특히 주의하여 항행하여야 한다.”라고 규정하고 있다.

2. 양 규정의 차이점

좁은 부분 내지 장애물이 있는 곳을 지나는 경우의 항법을 정한 양 규정을 살펴보면, 특별히 주의하여 항행하여야 한다는 내용을 규정하고 있는 것은 동일하고, COLREG는 추가하여 COLREG 제34조 (e)항에 따른 기적신호를 할 것을 규정한 반면, 해사안전법에는 이에 대한 규정이 없다. 그러나 해사안전법 제92조 제6항이 COLREG 제34조 (e)항과 같은 내용을 규정하고 있으

23) (f) 좁은 수도 또는 안전 항로대에 있는 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 굴곡부 또는 수역에 접근하고 있는 선박은 특별한 경계와 주의를 다하여 항행하여야 하며, 또 제34조 e항에 규정하는 적당한 신호를 울려야 한다.

24) COLREG Rule 34(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

[만곡부 부근이나 또는 가로막힌 장애물로 인하여 다른 선박을 볼 수 없는 수로나 항로수역에 접근하는 선박은 장음 1회의 기적신호를 울려야 한다. 이 경우 그 선박에 접근하고 있는 다른 선박이 만곡부의 부근 또는 장애물의 뒤쪽에서 그 기적신호를 들은 때에는 장음 1회의 기적신호를 울려 이에 응답하여야 한다.]

므로 결과적으로 동일하게 규정되어 서로의 차이는 발생하지 아니하게 되었다.

3. 특별주의의무 부과

좁은 수로 중에서도 장애물로 인하여 또는 굽은 부분이나 구역으로 인하여 상대선박의 존재, 상황 등을 확인할 수 없는 경우에는 다른 좁은 수로 지역에서 보다는 더욱 위험할 수 있으므로 그와 같은 증대된 위험을 제거 내지 축소시키기 위하여 선박들에게 특별한 경계와 주의를 기울이고, 적합한 음향신호를 발하도록 주의의무를 추가로 부과하고 있다.

VII. 좁은 수로에서의 정박

1. 관련 규정

COLREG 제9조 (g)항은 좁은 수로에서 정박하는 선박에게 특별히 정박 금지의무를 부과하고 있는데, 그 규정을 살펴보면 “(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.”²⁵⁾ 라고 규정하고 있다.

한편, 해사안전법 제67조 제7항도 COLREG 제9조 (g)항과 같이 좁은 수로에서의 정박금지 의무에 대한 규정을 두고 있으나, “⑦ 선박은 좁은 수로등에서 정박(정박 중인 선박에 매어 있는 것을 포함한다)을 하여서는 아니 된다. 다만, 해양사고를 피하거나 인명이나 그 밖의 선박을 구조하기 위하여 부득이하다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.” 라고 규정하여 다소 다르게 규정하고 있음을 알 수 있다.

2. 양규정의 차이점 및 정박금지원칙

좁은 수로에서의 정박에 대한 양 규정을 살펴보면, 위에서 지적한 바와 같이 양 규정의 형식이 서로 다르다는 것을 쉽게 알 수 있다. COLREG는

25) (g) 모든 선박은 그 경우의 사정이 허락하는 한 좁은 수로에 정박하지 않도록 하여야 한다.

‘그 상황의 조건들이 허용하는 한(if the circumstances of the case admit)’ 좁은 수로에서의 정박을 피하여야 한다고 규정하여 가능한 상황이면 정박을 피할 것을 요구하고 있다.

반면, 해사안전법은 본문에서 ‘선박은 좁은 수로등에서 정박을 하여서는 아니 된다’ 라고 규정하여 원칙적으로 금지한 다음, 단서 조문으로 예외적으로 해양사고회피, 구조작업중사를 위하여 부득이 한 경우에 허용하는 형식을 취하였다.

제4절 좁은 수로에서의 통항방해금지의무에 대한 검토

I. 검토 필요성

COLREG와 해사안전법에서 규정한 좁은 수로에서의 항법뿐만 아니라 통항 분리제도에서의 항법, 홀수제약선에 대한 조종불능선이나 조종제한선이 아닌 선박의 항법에서 요구되는 통항방해금지의무선박의 ‘다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 될’ 의무(즉 통항방해금지의무)는 ‘다른 선박의 진로를 피하여야 할’ 의무(즉 피항의무)와 어떻게 다른 것인가가 문제되어 왔다.

따라서 먼저 어떤 경우에 통항방해에 해당되는지를 살핀 다음, 그런 경우 통항방해금지의무선박은 어떤 내용의 의무를 부담하는지, 그리고 상대선박은 유지선의 의무와 비교하여 어떤 의무를 부담하는지에 대하여 살펴보도록 한다.

II. 통항방해의 의미

1. 통항방해의 의미

좁은 수로에서 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박은 다른 선박의 안전한 통항을 방해하지 말아야 할(shall not impede the passage of the vessel) 의무를 부담한다. 그런데 어떠한 상황이면 상대선박의 통항이 방해되는 것인지가 먼저 문제된다.

먼저 통항방해금지의무선박이 상대 선박이 진행하려고 하는 방향의 수역을 폐색하여 상대선박의 통항을 불가능하게 하는 것을 통항방해에 해당한다고 보는 견해가 있다.

또한 상대선박이 통항의 일반적인 흐름에 따라 진행함에 있어 통항방해금지의무선박으로 인하여 그 침로를 변경함이 없이 그대로 지키고 항행할 수 있는 여유수역이 존재하지 않게 된다면 통항방해에 해당한다는 견해도 있다.²⁶⁾

살피건대, 어느 상황이 통항방해에 해당하는지는 통항방해금지의무 내용과 표리에 관계에 있다고 할 것인바, COLREG 제8조 (f)항 (i) 및 (ii)²⁷⁾호 그리고 해사안전법 제66조 제6항²⁸⁾은 통항방해금지의무선박이 취할 행동을 규정하고 있으므로 이를 근거로 통항방해의 의미를 파악하는 것이 상당하다고 할 것이다.

위 조문들을 살펴보면, 통항방해금지의무선박은 ‘다른 선박이 안전하게

26) 김인현, ‘통항불방해의무선박 관련 대법원 판결에 대한 평석’, 『한국항해학회지』 제 25권 제1호, 한국항해항만학회(2001), 9쪽.

27) COLREG 제8조 (f)항 (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

[이 규칙의 어느 규정에 의하여 다른 선박의 통항 또는 안전한 통항을 방해하지 아니하도록 요구된 선박은 그 당시의 사정이 요구된다면, 다른 선박이 안전하게 통항할 수 있는 충분히 넓은 수역을 허용하기 위하여 빨리 동작을 취하여야 한다.]

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.

[다른 선박의 통항 또는 안전통항을 방해하지 아니하도록 요구된 선박은 다른 선박에 접근하여 충돌의 위험성이 생긴 경우에도 이 의무를 면하지 아니한다. 그리고 만일에 피항동작을 취하는 경우, 이 장의 규정에서 요구된 동작에 충분히 주의하여야 한다.]

28) 해사안전법 제66조 ⑥ 이 법에 따라 다른 선박의 통항이나 통항의 안전을 방해하여서는 아니 되는 선박은 다음 각 호의 사항을 준수하고 유의하여야 한다.

1. 다른 선박이 안전하게 지나갈 수 있는 여유수역이 충분히 확보될 수 있도록 조기에 동작을 취할 것

2. 다른 선박에 접근하여 충돌할 위험이 생긴 경우에는 그 책임을 면할 수 없으며, 피항동작을 취할 때에는 이 장에서 요구하는 동작에 대하여 충분히 고려할 것.

지나갈 수 있는 여유 수역이 충분히 확보될 수 있도록 조기에 동작을 취하여야(take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel)' 하므로 위와 같은 상황이 되지 못하게 하는 경우는 상대 선박의 통항을 방해하는 것이 된다고 할 것이다. 즉 '상대선박에게 안전하게 지나갈 수 있는 충분한 여유 수역이 확보되지 않는 경우' 라면 통항을 방해하는 경우가 된다고 할 것이다.

2. 통항방해의 정도

상대선박의 통항을 어느 정도 방해하여야 통항방해에 해당하는가와 관련하여 중해심 2013-007호 유조선 96신현호·어선 한진호 충돌사건에서 『한진호는 길이 20미터 미만의 소형선일 뿐만 아니라 좁은 수로를 횡단하여 항행하여야 하는 선박이므로 '통항방해금지의무' 를 가진 선박이기는 하나 96신현호가 수로의 중앙을 따라 항행하는 바람에 수로를 횡단하던 한진호와 충돌할 위험이 있는 상태로 접근하는 사실을 알았더라면 한진호의 진로를 피하기 위하여 96신현호의 진로를 오른쪽으로 변경할 수 있는 여유 수역이 있는 상태였으므로 한진호가 96신현호의 통항을 완전하게 방해하는 상태는 아닌 것으로 볼 수 있는 여지도 있을 것이다』라고 재결하였다.

통항방해의 의미에 대한 첫 번째 견해에 의하면 상대선박의 진로가 폐색되지 아니하였으므로 통항방해에 해당되지 않는다고 할 것이나, 두 번째 견해에 의하면 상대선박이 침로를 변경하여야 비로소 안전하게 항행할 수 있으므로 통항방해에 해당된다고 해석하게 될 것이다.

살피건대, COLREG 제8조 (f)항 (i)호 및 해사안전법 제66조 제6항은 상대선박에게 안전하게 지나갈 수 있는 여유 수역이 충분히 확보되어야 하는데 그런 상황을 만들어야 할 주체를 상대선박 자신이 아닌 통항방해금지의무 선박이라고 규정하고 있다. 그렇기 때문에 상대선박이 좌·우측의 여유 수역으로 변침하여 통항할 수 있다는 것을 통항방해판단요소로 보는 것은 COLREG 제8조 (f)항 (i)호 그리고 해사안전법 제66조 제6항과 일치되는 해석이라고 할 수 없다.²⁹⁾ 상대선박이 좌측이나 우측으로 변침하여 통항할 수

있다는 것은 충돌의 위험이 발생한 후에 비로소 고려할 사항이라고 할 것이기 때문이다.³⁰⁾

위와 같은 문제는 통항방해금지의무의 성질과도 연관되어 있다고 할 것이다. 즉 상대선박이 변침을 하면 충분한 여유 수역이 있는 경우 통항방해금지의무선박은 추가적인 의무를 부담하지 않는 것인지, 아니면 적극적으로 진로를 피하여 주어야 하는 것인지에 대하여 논란이 있을 수 있으므로 이를 살펴볼 필요가 있다.

Ⅲ. 통항방해금지의무의 성질

1. 학설

1) 소극적 주의의무설

좁은 수로에서 항행하는 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 어로에 종사하고 있는 선박은 실행 가능하면 충돌의 위험성이 발생하는 것을 피하기 위한 방법으로써 항행해야 한다. 그러나 상대방 선박과 충돌의 위험성이 생긴 경우에는 COLREG에 규정된 관련 항행규정을 적용하여야 한다는 학설로서 좁은 수로에서 소형선박 및 범선 등의 항행방법을 상호평등주의를 바탕으로 하여 실행 가능할 때에만 대형선박의 진로권을 보장한다는 전통적인 학설이다. 국제해사기구의 1982년 지침서의 내용도 이와 같다.³¹⁾

2) 절대적 주의의무설

절대적 주의의무설에 의하면, 좁은 수로에서 길이 20미터 미만의 선박이나 범선 등은 비교적 조종성능이 좋기 때문에 조종성능이 떨어져 있는 대형

29) 다만, 위와 같은 재결은 상대선박인 96신현호가 좁은 수로에서의 오른쪽 통항원칙을 위반한 것을 고려한 것으로 보인다.

30) 김인현, 앞의 평석, 9쪽.

31) 지침서 제3항에 나와 있는 영문 내용은 다음과 같다: 『When a vessel is required not to impede the passage of another vessel, such vessel shall so far as practical navigate in such a way as to avoid the development of risk of collision. If, however, a situation has developed so as to involve risk of collision, the relevant Steering and Sailing Rules shall be complied with.』

선박을 피해줌으로써 충돌의 위험이 발생하는 것을 방지하여야 한다는 것이다. 특히 문리해석상 ‘통항을 방해하여서는 아니 된다(shall not impede the passage)’ 라 함은 ‘진로를 피하여야 한다(shall keep out of the way)’ 보다도 엄격한 운항상의 안전성을 보장하는 것으로 이해하는 학설로서, 단순한 피항의무뿐만 아니라 변침 기타 안전항행을 저해하는 모든 행위를 금지하는 것으로 보고 있다.³²⁾

3) 병존적 주의의무설

통항방해금지의무선박의 주의의무와 피항의무는 별개라는 전제로, 충돌의 위험 발생 이전에는 통항방해금지의무선박에게만 상대선박의 안전한 통항을 위하여 조기에 충분한 여유수역을 확보하여 주어야 할 주의의무를 부담하게 하고, 충돌의 위험 발생 이후에도 통항방해금지의무선박은 위와 동일한 주의의무를 부담하고, 이때에는 상대선박도 다른 일반항법 규정에 따른 주의의무를 부담하게 된다는 견해이다.³³⁾

2. 재결례

중앙해양심판원은 제2013-007호 유조선 96신현호·어선 한진호 충돌사건에서 『 ‘통항방해금지의무’ 는 충돌 위험이 있는 경우에도 면제되지 아니하며, 통항을 방해받지 아니하여야 하는 선박 또한 충돌 위험이 생긴 경우에는 좁은 수로를 따라 항행하고 있을 지라도 피항의무는 부담하여야 하므로 어느 한 선박만 일방적으로 비난할 것은 아닌 것으로 판단된다.』 라고 재결하여 병존적 주의의무설에 입각한 것으로 보인다.

IV. 입법적 해결 및 문제 제기

1. 통항방해금지의무선박의 의무

통항방해금지의무선박이 통항을 방해하지 않기 위하여 어떤 의무를 지는

32) 이윤철, 앞의 책, 265-266쪽.

33) 김인현, 앞의 책, 126쪽.

것인지에 대한 명확한 규정이 없다가 1987년 COLREG 개정을 통하여 제8조 (f)항에 통항방해의 의미 내지 통항방해금지의무의 내용이 추가되었고, 우리나라는 이를 국내법에 반영하지 않다가 2002. 12. 26. 비로소 구 해상교통안전법 제27조 제6항 및 제7항에 이를 반영하였으며, 해사안전법 제66조 제6항 및 제7항에 이를 그대로 계승되었다.

위와 같은 조문규정에 의하면, 통항방해금지의무는 다른 선박이 안전하게 지나갈 수 있는 여유 수역이 충분히 확보될 수 있도록 통항방해금지의무선박이 조기에 동작을 취하여야 하고, 다른 선박에 접근하여 충돌할 위험이 생긴 경우에도 그 의무는 그대로 유지되므로 여유 수역을 충분히 제공할 수 있도록 동작을 취하여야 하는 의무인 것이다.³⁴⁾

2. 상대선박의 의무

한편, 통항방해를 받지 아니하도록 되어 있는 선박은 충돌의 위험이 발생하기 전에는 자유롭게 항행하여도 되지만, 충돌의 위험이 발생한 이후에는 COLREG 제8조 (f)항 (iii)호³⁵⁾ 및 해사안전법 제66조 제7항³⁶⁾에 의하면 선박의 항법을 정한 규정들에 따라야 할 의무를 부담하게 되었다. 구체적으로 개별적 상황에서 어떤 규정을 따라야 하는지가 명확하지 않지만 충돌의 위험이 생겼을 때에 적용되는 규정들에 따라야 한다는 것으로 해석되고, 결국 이는 일반항법에 따라 피항선 또는 유지선의 의무도 부담하여야 한다는 것으로 봄이 상당하다고 할 것이다.

34) 통항방해금지규정의 개정과정에 대한 자세한 내용은 김인현, 앞의 평석 및 ‘통항불방해선박과 그 상대선의 항법관계’ (『한국항해항만학회』 2000년 추계학술발표회)를 참조하기 바란다.

35) COLREG 제8조 (f)항 (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

[통항의 방해를 받지 아니하는 선박은 다른 선박과 서로 접근하여 충돌의 위험성이 생긴 경우에 이 장(章)의 규정을 충실하게 지킬 의무가 있다.]

36) 해사안전법 제66조 제7항 이 법에 따라 통항할 때에 다른 선박의 방해를 받지 아니하도록 되어 있는 선박은 다른 선박과 서로 접근하여 충돌할 위험이 생긴 경우 이 장(章)의 규정에 따라야 한다.

그런데 통항방해를 받지 아니하도록 되어 있는 선박이 충돌의 위험 발생 전후로 하여 의무가 정반대로 변경되는 것이 상당한지에 대하여 논란이 있을 수 있다. 즉 좁은 수로에서 특별항법을 규정하여 대형선박 등의 안전을 보호하기 위한 의미가 상쇄 또는 소멸된다는 의문이 제기될 수 있다는 것이다. 좁은 수로에서 조종성능이 떨어져 피하기 어렵고 피할 장소가 없는 대형선박에게 좁은 수로에서 피항의무를 부담시킨다는 문제점이 발생하기 때문이다. 특히 횡단선박의 경우에도 통항방해금지 의무로 해석하는 경우에는 상대선박이 좁은 수로 안에서 항행 중 충돌의 위험이 생기면 갑자기 피항 의무가 발생하여 가항수역 밖으로 나가야 하는 위험을 감수하며 우변침 하여야 하고, 안하면 상당한 과실책임을 부담하여야 한다고 해석하는 것은 항해의 안전을 저해하는 해석이라고 하지 않을 수 없다는 비판이 있을 수 있다.

그러나 일반 항법은 충돌의 위험을 전제로 한 항법이므로 충돌의 위험이 발생한 이후 상대선박에게 피항의무를 부담시켜도 크게 불합리하지 않다고 해석할 여지도 있다. 이는 해상교통 관련자들에게 충돌 위험을 합리적으로 배분한다는 측면에서도 비판할 것만은 아니라고 할 것이다.³⁷⁾

37) 그러나 여전히 좁은 수로 등에서 피항하기 어려운 사정, 즉 지리적 상황과 통항선박량 등의 사유로 조종성능이 저하되었거나 조종성능을 전혀 발휘할 수 없는 상황이 발생하여 좁은 수로 구간에서 방해받지 않도록 함이 필요한 대형선박에게는 충돌의 위험이 발생한 이후에도 그런 사정이 유지되고 있음에도 피항의무를 지우는 것이 합리적 의무부담인지에 대하여 의문이지 않을 수 없다. 따라서 이에 대한 검토는 필요할 것이라고 판단된다.

第3章 좁은水路에 대한 橫斷禁止規定 檢討

제1절 관련 규정 및 특별규정 필요성

I. 문제의 제기

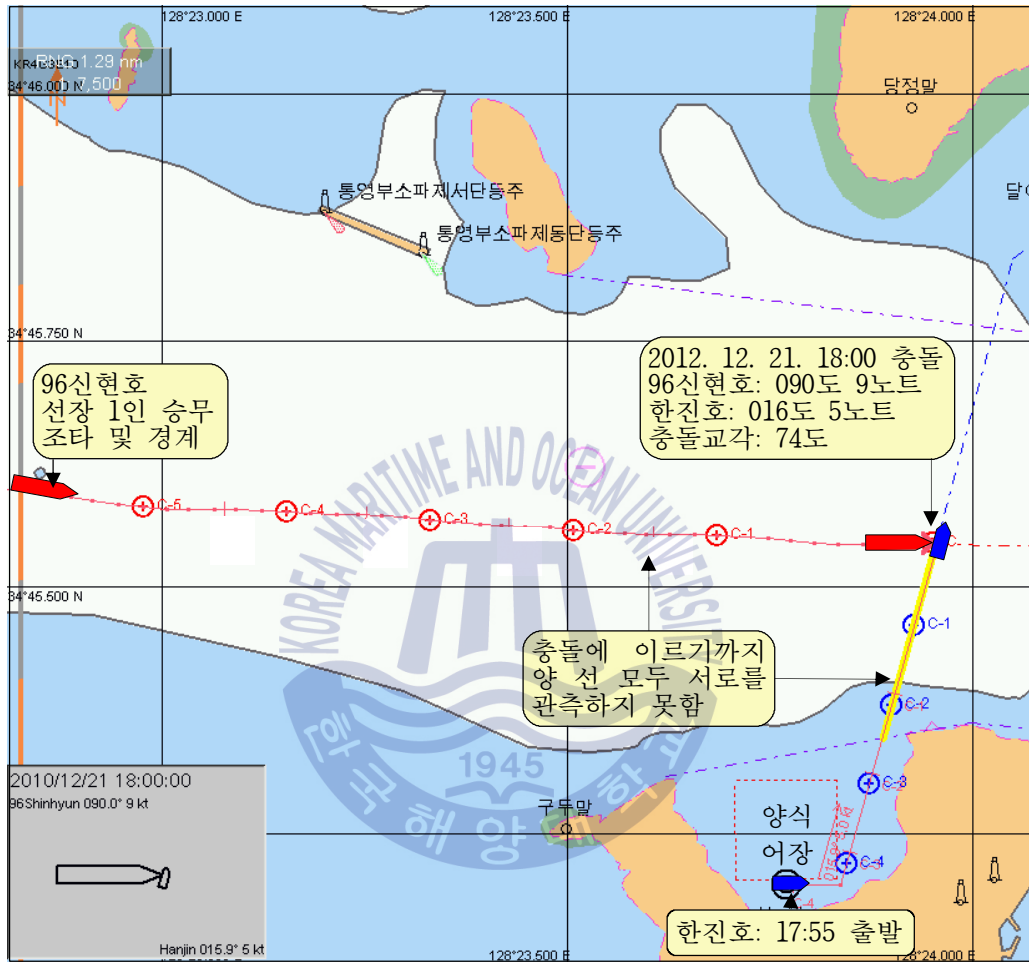
1. 사례 제시(중앙해심 제2013-007호 유조선 96신현호·어선 한진호 충돌사건)

유조선 96신현호(총톤수 149.00톤, 길이 37.51미터, 너비 6.60미터, 깊이 3.50미터, 출력 441킬로와트 디젤기관 1대 장착)가 2012. 12. 21. 18:00경 수로 폭 0.4~ 0.5마일 정도인 통영부소과제 동단 등표로부터 120도 방향 1,100미터 해상(북위 34도 45분 33초, 동경 128도 23분 57초)의 조도수도에서 선수방향 90도, 9노트로 수로 중앙을 따라 진행하던 중 주변 가두리 양식장에서 업무를 마치고 귀항하기 위하여 충돌 지점 400미터 떨어진 곳에서 선수방향 016도 5노트로 좁은 수로를 횡단하던 어선 한진호(총톤수 2.97톤, 길이 7.40미터, 너비 2.53미터, 깊이 0.99미터, 출력 144마력 디젤기관 1대 장착)의 좌현 중앙부분을 교각 74도로 충돌한 결과, 한진호의 선장은 사망하고 동승자는 96신현호에 의해 구조되었으며 한진호는 전복되었다.

당시 해상은 흐리고 비가 내리는 가운데 북풍이 초속 5미터 정도로 불고, 파고는 0.5미터, 시정은 1,500미터 정도였으며, 일몰시간은 17시19분이었다.

2. 문제점 제시

위에서 제시한 재결 사건은 좁은 수로에서 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박(유조선 96신현호)과 좁은 수로 주변 가두리양식장에서 작업을 마친 후 횡단항법이 적용될 수 없을 정도의 상황에서 좁은 수로를 횡단하는 선박(어선 한진호)이 좁은 수로 중앙부분에서 충돌한 사례이다.



<그림 1> 충돌 상황도(유조선 96신현호-어선 한진호)³⁸⁾

동 사건에 대한 중앙해심의 재결의 일부를 그대로 옮기면 아래와 같다.

『2) 96신현호 측의 과실

나) ‘좁은 수로’ 에서의 적절하지 아니한 항행

38) 중앙해양심판원이 위 재결례에서 사용한 그림을 편집하여 사용하였다.

96신현호는 좁은 수로인 조도수도를 통항하면서 좁은 수로에서는 될 수 있으면 수로의 오른쪽 끝 쪽을 따라 항행하여야 함에도 그렇게 하지 아니하고 수로의 중앙으로 항행하였는데, 96신현호가 수로의 오른쪽 끝 쪽을 따라 항행을 할 수 없었던 특별한 사정이 있었음이 입증되지 아니하였으므로 수로의 중앙으로 항행한 것은 ‘좁은 수로’에서의 항행방법으로 적절하지 아니하였던 것으로 인정되며, 이러한 행위는 좁은 수로를 따라 항행하는 다른 선박의 안전한 통항을 방해하는 행위로서 비난받아야 마땅할 것이다.

3) 한진호 측의 과실

나) ‘좁은 수로’에서의 적절하지 아니한 항행

한진호는 길이 20미터 미만의 소형선일 뿐만 아니라 좁은 수로를 횡단하여 항행하여야 하는 선박이므로 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 하는 ‘통항방해금지 의무’를 가진 선박이다.

96신현호가 수로의 중앙을 따라 항행하는 바람에 한진호의 진로를 피하기 위하여 96신현호의 진로를 오른쪽으로 변경할 수 있는 여유 수역이 있어서 통항을 완전하게 방해하는 상태는 아닌 것으로 볼 수도 있겠지만, 한진호의 수로를 따라서 항행하는 96신현호에 대한 ‘통항방해금지 의무’ 또한 충돌 위험이 있는 경우에도 면제되지 아니하므로 한진호의 ‘통항방해금지 의무’가 완전히 없어진 것으로 보기는 어려울 것이다.

4) 주장에 대한 판단

가) ‘횡단하는 상태’ 항법 규정 적용 여부에 대한 판단

이건 충돌사고가 발생한 장소는 ‘좁은 수로’로 인정되는 조도수도 수로이므로 원칙적으로 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우 수로를 횡단하지 아니하도록 규정하고 있으므로 수로를 횡단할 때는 충돌할 위험이 없는 상태로 항행하여야 함이 원칙일 것이다.

‘횡단하는 상태’ 항법 규정을 적용하기 위해서는 양 선박이 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하여야 하는 바, 이 건 충돌사고에 있어서 양 선박이 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하였는지에 대하여 살펴보기로 한다.

위 <그림 6>에서 보는 바와 같이 한진호가 가두리양식장에서 출발한 후 수로로 진입하여 충돌에 이르기까지 항행한 거리는 400미터 정도로서 항행시간이 2분 30초 정도였던 것을 확인할 수 있는데, 이러한 거리와 시간을 두고 ‘횡단하는 상태’임을 판단하고 필요한 동작을 하는데 충분한 시간과 여유가 있는 것으로 보기는 어려울 것이므로 이 건 충돌사고에 있어서 ‘횡단하는 상태’ 항법 규정을 적용하기에는 다소 무리가 있는 것으로 판단된다.

나) 한진호의 ‘통항방해금지의무’에 대한 판단

한진호는 길이 20미터 미만의 소형선일 뿐만 아니라 좁은 수로를 횡단하여 항행하여야 하는 선박이므로 ‘통항방해금지의무’를 가진 선박이기는 하나 96신현호가 수로의 중앙을 따라 항행하는 바람에 수로를 횡단하던 한진호와 충돌할 위험이 있는 상태로 접근하는 사실을 알았더라면 한진호의 진로를 피하기 위하여 96신현호의 진로를 오른쪽으로 변경할 수 있는 여유 수역이 있는 상태였으므로 한진호가 96신현호의 통항을 완전하게 방해하는 상태는 아닌 것으로 볼 수 있는 여지도 있을 것이다.

그러나 ‘통항방해금지의무’는 충돌 위험이 있는 경우에도 면제되지 아니하며, 통항을 방해받지 아니하여야 하는 선박 또한 충돌 위험이 생긴 경우에는 좁은 수로를 따라 항행하고 있을 지라도 피항의무는 부담하여야 하므로 어느 한 선박만 일방적으로 비난할 것은 아닌 것으로 판단된다.

5) 결론

위의 항법적용에 대한 검토 결과를 종합하여 판단한 결과 이 건 충돌사고의 발생에 기여한 가장 결정적인 원인은 양 선박 모두 경계를 태만히 하는 바람에 서로 충돌할 위험성이 있는 상태에서 접근하고 있음에도 충돌을 피하기 위한 적절한 동작을 할 수 있는 시기에 이르기까지 상대 선박을 관측하지 못한 것이라 할 수 있을 것이다.

또한, 좁은 수로의 횡단으로부터 발생하는 충돌할 위험성을 줄이기 위하여 규정된 수로를 횡단하는 선박의 ‘통항방해금지의무’의 제정 목적에 비추어 수로를 따라 통항하는 선박의 통항방해 여부를 확인하지 아니한 채 수로를 횡단하기 시작한 한진호의 행위는 일방적 비난은 아니라 할지라도 어느 정도의 비난은 피하기는 어려울 것이다.

나. 사고발생 원인

1) 사고발생 원인

이 충돌사건은 한진호 측이 좁은 수로를 횡단하는 상태로 접근하면서 경계를 태만히 함으로써 수로를 따라 항행하는 96신현호를 관측하지 못하여 발생한 것이거나 96신현호가 수로의 중앙으로 항행하면서 경계를 태만히 함으로써 자선의 우현 측으로부터 접근하는 한진호의 진로를 피하기 위한 적절한 동작을 하지 아니한 것도 일인이다.

2) 원인제공비율

이 충돌사건에 대하여 해양사고관련자들이 원인제공의 비율을 밝혀 달라는 요청이 있어 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제4조 제2항의 규정에 따라 양 선박 모두 좁은 수로 해역을 항행하면서 경계를 태만히 한 과실, 한진호 측의 ‘통항방해금지 의무’ 미이행, 96신현호 측의 충돌을 피하기 위한 동작 미이행 등의 과실에 터잡아 양 선박의 이 건 충돌사고에 대한 원인제공 정도는 96신현호 측이 45%, 한진호 측이 55%인 것으로 배분한다.』

위와 같은 재결을 살펴보면 좁은 수로에서 횡단하는 선박에 대한 다양한 논점을 담고 있음을 알 수 있는바, 횡단금지규정에 대하여 검토하며 재결에 대한 검토를 아울러 실시하여 횡단금지규정에 대한 바른 해석을 시도하여 보고자 한다.

II. 특별규정의 필요성

위에서 살핀 바와 같이 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 어로에 종사하고 있는 어선 등을 포함한 선박이 좁은 수로를 아무런 제한 없이 횡단한다면 좁은 수로 안에서 어로작업을 하는 경우 및 소형선으로 레저 활동에 임하는 경우와 마찬가지로 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행하려고 하는 대형선박 등의 안전을 해할 위험성이 많다는 것은 자명하다고 할 것이다.

한편 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 대형선박의 안전한 항해도 보호하여야 하지만, 좁은 수로 주변에는 다양한 어장과 양식장 등이 존재할 뿐만 아니라 섬과 섬 사이의 이동통로이기도 하는 등 그 활용도가

높은 곳이 많으므로 그곳 주변에서 어로에 종사하는 어민, 섬과 섬 사이를 다녀야 하는 주민 등도 보호되어야 할 것이다. 육상에서는 지하도, 고가도로 등을 설치하는 방법으로 횡단하지 아니하고 쉽게 우회할 수 있지만, 해상에서는 그와 같은 방법으로 우회하는 것이 불가능하므로 어민들과 주민들에게 좁은 수로를 횡단하지 말고 그 주변을 돌아서 가라고 한다면 그들의 어업권, 이동권뿐만 아니라 나아가 생존권까지 심각하게 침해하게 될 것이다.

따라서 전면금지 및 무제한 허용 모두 합리적이라고 할 수 없으므로 합리적인 조정이 필요하였던 것이고, 그 필요성에 따라 그 동안의 다양한 경험을 바탕으로 논의를 거쳐 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항해할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하는 경우에만 횡단을 하지 말도록 제한하게 된 것이라고 할 것이다.

제2절 횡단규정의 특이점

I. 금지 대상의 차이

좁은 수로에서의 횡단을 제한하는 규정인 COLREG 제9조 (d)항을 살펴보면, 같은 조 (b)항 및 (c)항과 다르게 규정하고 있음을 알 수 있다. 같은 조 (b)항 및 (c)항은 ‘다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다(shall not impede the passage of a vessel)’ 라고 규정하고 있는 반면, 횡단과 관련된 (d)항은 ‘다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 횡단하여서는 아니 된다(shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel)’ 라고 규정하고 있다. 우리나라의 해사안전법도 제67조 제4항과 같은 조 제2항 및 제3항에서 COLREG 규정과 동일하게 다른 조문형식으로 규정하고 있다.

그러나 좁은 수로에서의 횡단방법을 규정한 COLREG 제9조 (d)항과 길이 20미터 미만의 선박 및 범선의 통항방해금지 의무, 어로에 종사하고 있는 어선의 다른 선박의 통항방해금지 의무를 규정한 COLREG 제9조 (b), (c)항

과의 차이점에 대한 논의는 활발하게 이루어지고 있지 아니한 것으로 보인다.

조문들을 자세히 살펴보면, COLREG 제9조 (b), (c)항에서는 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로 안에서 통항을 하거나 어로에 종사하되 다른 선박의 통항을 방해하지 말라는 취지인 반면, 좁은 수로를 횡단하는 선박은 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우, 즉 횡단하기 전에 횡단을 감행하면 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 될 것으로 판단되는 경우에는 횡단 자체를 하지 말라는 취지이므로 그 의미가 상당히 다르다고 할 것이다. 예를 들어 육상교통과 비교한다면, 길이 20미터 미만의 선박, 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박은 비보호 좌회전을 하는 자동차와 같다면, 좁은 수로를 횡단하려는 선박은 적색 신호임에도 좌회전하려는 경우 또는 중앙선이 있는 도로를 무단 횡단하는 경우와 같다고 할 것이다.

만약 COLREG나 해사안전법이 좁은 수로를 횡단하는 선박에게 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박과 같은 의무를 부과하려고 하였다면 ‘좁은 수로를 횡단하는 선박은 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다.’ 라고 규정하여야 하고, 그렇게 할 수 있었을 것임에도 불구하고 그 순서를 바꿔 ‘다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 횡단하여서는 아니 된다’ 라고 규정한 것이다.

즉 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 그리고 어로에 종사하고 있는 선박은 다른 선박에 대한 통항방해가 금지대상인 반면, 횡단하는 선박에게는 금지대상은 횡단이고, 통항방해는 횡단을 금지하는 조건인 것이다.

II. 횡단항법과의 차이

1. 횡단의 대상 차이

아울러 좁은 수로에서의 횡단규정은 주의하여야 할 부분이 하나 더 있다. 즉 좁은 수로에서 횡단하는 규정이 적용되기 위하여 무엇을 횡단하는 경우

이어야 하는지, 다시 말하면 횡단하는 대상이 무엇인가에 대하여 ‘횡단하는 상태’ 항법과 비교하여 살펴볼 필요가 있다고 할 것이다.

먼저 COLREG 제9조 (d)항을 자세히 살펴보면 ‘A vessel shall not cross a narrow channel or fairway’ 라고 규정하고 있다. 반면에 횡단항법을 규정한 COLREG 제15조를 보면 ‘When two power-driven vessels are crossing’ 이라고 규정하고 있음을 알 수 있다. 우리나라 해사안전법도 제67조 제4항에서 COLREG 제9조 (d)항과 마찬가지로 ‘선박은 ---- 좁은 수로등을 횡단하여서는 아니 된다.’ 라고 규정하였고, 제73조에서 COLREG 제15조와 동일하게 ‘2척의 동력선이 상대의 진로를 횡단하는 경우’ 라고 규정하고 있다.

일반적으로 횡단항법은 ① 상호 시계 안에 있을 것, ② 정침하고 있을 것 (양 선박이 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하고 있을 것), ③ 양 선박 모두 항행 중일 것, ④ 충돌의 위험이 있을 것, ⑤ 정면상태가 아니면서 추월 상태도 아닌 경우로서 두 선박이 X자형으로 교차하며 접근할 것이라는 요건이 충족되었을 때 적용되는 두 선박 사이의 항법이다. 따라서 횡단항법은 한 선박이 다른 선박이 아닌 항로를 횡단하는 것을 전제로 하지 아니하고 ‘두 선박이’ 서로의 침로를 교차하는 경우에 적용되는 항법인 것이다.

반면, 좁은 수로에서의 횡단규정은 ‘A vessel shall not cross a narrow channel or fairway’ 그리고 ‘선박은 ---- 좁은 수로등을 횡단하여서는 아니 된다.’ 라고 규정하고 있다. 즉 횡단하려는 선박의 교차하는 대상이 다른 선박이 아니고 ‘좁은 수로 그 자체’ 인 것이다.

다시 말하면 횡단하는 것은 좁은 수로를 횡단하는 것이고, 다른 선박의 통항을 방해하지 않아야 하는 것은 위에서 살핀 바와 같이 횡단하고자 하는 선박에게 부여된 조건인 것이다.

따라서 횡단하려고 하는 선박과 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박과의 관계가 횡단관계가 성립하던, 추월관계가 성립하던, 아무런 관계가 성립하지 않던(예를 들어 위에서 살핀 재결 예와 같이 충분한 시간적인 지속이 없어 횡단관계가 성립되지 않는 경우이던) 좁은 수로를

횡단하는 관계가 되는 경우에는 COLREG 제9조 (d)항 및 해사안전법 제67조 제4항이 적용된다고 할 것이다.³⁹⁾

위와 같이 해석하는 경우 특히 추월 규정과의 해석상 충돌의 문제가 발생할 수 있다는 의견이 있을 수 있다. 즉 추월규정은 다른 규정에도 불구하고 추월 규정이 우선하여 적용된다고 규정하고 있는 COLREG 제13조 및 해사안전법 제71조와 충돌할 수 있다는 것이다.

그러나 COLREG 제13조 및 해사안전법 제71조는 추월항법의 요건을 갖춘 경우에 적용되는 규정인데 좁은 수로 밖에서 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박을 추월하고자 하는 경우에는 추월항법의 요건이 갖춰져 있지 않다고 할 것이다. 왜냐하면 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행하는 선박은 좁은 수로를 따라 항행하며 횡단하려는 선박(항법상으로 추월관계의 선박)이 횡단금지규정에 따라 횡단하지 않을 것으로 생각할 것이므로 추월 관계가 성립되지 않는다고 판단할 것이기 때문이다. 즉 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박이 추월 방법으로 횡단하려는 선박이 정침한 것이 아니고 횡단하지 아니하는 방향으로 변침할 것이 예정되어 있다고 생각하면서 항행할 것이므로 추월관계가 성립되지 않는다고 판단하는 것이 합리적인 해석이라고 할 것이다. 이는 육상교통에서 신뢰의 원칙⁴⁰⁾상 적색 신호에 진행하는 것이 금지되었으므로 진행하지 않을 것을 신뢰하면 되는 것과 마찬가지로 좁은 수로에서도 횡단이 금지되어 있으므로 추월관계의 상황으로 진행하지만 좁은 수로로 진입하지 아니할 것으로 신뢰하는 것이 상당하고 이를 인정하여 주는 것이 해상교통의 안전을 위하여 횡단금지규정을 마련한 것에 부합하는 합리적인 해석이라고 할 것이다. 결국 해석상 문제가 발생한다고 할 수 없을 것이다.⁴¹⁾

39) 위에서 제시한 재결 예에서도 횡단항법이 적용되지 아니하여 횡단항법이 적용되는 관계가 되지 아니함에도 불구하고 횡단금지규정은 적용된다고 판단하였는바, 같은 견해인 것으로 보인다.

40) 해상에서의 신뢰의 원칙 적용에 대하여는 백상진, “해상교통에 있어서 신뢰의 원칙을 통한 형사책임의 제한여부”, 『해사법연구』 제21권 제2호, 한국해사법학회(2009. 7) 참조 바람.

41) 하나 더 문제가 있다면, 횡단하는 경우와 진입하려는 경우와의 구별 문제라고 할

2. 근거

그렇다면 위와 같이 횡단항법과 다르게 해석할 근거는 무엇인지를 살펴보는 것이 필요할 것이다.

1) 문리적 해석에 부합

먼저 위에서 살펴본 바와 같이 COLREG 제9조 (d)항 자체의 문리적 해석뿐만 아니라 COLREG 제9조 (a)항(해사안전법 제67조 제1항)을 보면 오른쪽 통항을 하는 선박을 ‘항행하는 선박’ 이라고 규정하여 항행하는 선박임을 분명히 하고 있다. 반면, 좁은 수로에서의 횡단을 금지하는 같은 조 (d)항(해사안전법 제67조 제4항)은 (a)항(동조 제1항)과 달리 횡단이 금지되는 선박을 아무런 조건 없이 ‘선박(a vessel)’ 이라고 규정하고 있다. 문리적 해석으로 볼 때에도 횡단이 금지되는 선박을 횡단항법의 적용요건인 항행 중일 것을 필요로 한다고 할 수 없다고 할 것이다.

2) 제정목적에 부합

좁은 수로에서는 수역이 좁고 선박의 운용기술상 제약으로 인하여 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행관계를 규정한 총칙적인 항행규정을 적용하는 것만으로는 충돌의 위험을 충분하게 방지할 수 없기 때문에 조종성능이 제한받을 수밖에 없는 대형선박의 안전을 위하여 특별규정을 마련한 것이므로 그 목적에 맞게 해석함이 상당하다. 따라서 좁은 수로를 횡단하는 것으로 인하여 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 안전을 저해하는 경우에는 그것이 횡단하는 상황에 해당하던, 해당하지 아니하던 상관없이 적용되는 것으로 해석함이 상당하다고 할 것이다.

오히려, 좁은 수로 주변에는 양식장 등에서 어로에 종사하는 소형선박이 작업을 하다가 좁은 수로를 횡단하게 되는 경우가 상당히 많을 것이다. 그런데 횡단하는 시간이 짧다는 이유만으로 횡단금지규정을 적용하지 않는다면 규정의 목적을 달성할 수 없다고 할 것이므로 일반횡단항법규정과 같은

것이다. 통항분리제도에는 진입하는 방법에 대한 규정이 있는 반면 좁은 수로에서는 진입하는 경우에 대한 규정이 없다. 이에 대한 입법론적 해결이 기대되는 바이다.

요건 하에서 적용할 것은 아니라고 할 것이다. 이와 같은 이유로 다른 규정과 달리 통항방해금지규정의 형식이 아닌 횡단자체를 금지하는 형식으로 규정하였다고 봄이 상당하다고 할 것이다.

제3절 횡단금지 의무 및 책임에 대한 검토

I. 검토의 필요성

좁은 수로를 횡단하려는 선박에게 부여된 의무가 위에서 살펴본 바와 같이 ‘횡단 자체의 금지의무’ 라고 봄이 상당하다고 할 것인데, 그와 같은 ‘횡단 자체의 금지의무’ 가 길이 20미터 미만의 선박이나 범선에게 부여된 통항방해금지 의무, 좁은 수로 안에서 어로에 종사하고 있는 선박에게 부여된 통항방해금지 의무의 내용과 같은 의무인지, 아니면 어떤 의무가 부여되는 것인지가 문제된다고 할 것이다. 그와 같은 의무를 규정하는 명문의 규정이 없으므로 합리적인 해석이 필요하다고 할 것이다.

아울러, 마찬가지로 횡단하려는 선박의 방해받게 되는 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 상대선박에게는 아무런 주의의무도 인정되지 않는 것인지, 인정된다면 어떤 의무인지에 대한 검토도 중요한 고찰 대상이라고 할 것이다.

II. 횡단선박의 의무 및 책임

1. 횡단선박의 의무

1) 통항방해금지 의무와 구별

COLREG 및 해사안전법은 모두 길이 20미터 미만의 선박이나 범선 및 어로에 종사하고 있는 선박에게 부여된 통항방해금지 의무의 내용에 대하여 COLREG는 제8조 (f)항 (i), (ii)호에서, 해사안전법은 제66조 제6항에서 규정하고 있다. 그럼에도 좁은 수로를 횡단하는 선박에 대하여 횡단자체를 금지하면서도 그 의무내용에 대하여는 규정하고 있지 않다.

횡단금지의무의 내용에 대하여 구체적으로 규정하고 있지 않으므로 대부분의 학설과 재결 예42)에서는 횡단하는 선박에게 부여되는 의무도 COLREG 제8조 (f)항에서, 해사안전법은 제66조 제6항에서 규정한 통항방해금지의무와 같다고 해석하고 있는 것으로 보인다.

그러나 횡단금지의무를 통항방해금지의무와 같은 것으로 해석하는 것은 상당하다고 할 수 없다고 판단된다. 그 이유는 위에서 자세히 살펴본 바와 같이 ‘통항을 방해하지 아니하여야 한다’ 라고 규정할 수 있음에도 불구하고 그와 달리 ‘횡단하여서는 아니 된다’ 라고 규정하고 있기 때문이라고 할 것이다. 같은 것은 같게 해석하고, 다르게 규정한 것은 다르게 해석하여야 하는 것은 법해석의 기본이라고 할 것이다. 이와 같은 기본에 부합하지 아니한 해석이 상당하다고 할 수는 없는 것이다.

2) 횡단금지의무 내용의 미규정 이유

그렇다면 횡단하는 선박의 의무는 무슨 이유로 별도로 규정하지 아니한 것인지가 의문일 것이다. 그에 대한 답은 의외로 간단하다고 할 것인데, 별도로 규정할 필요가 없기 때문이다. 위에서 살핀 바와 같이 좁은 수로에서의 횡단금지 규정 자체를 보더라도 횡단하려는 선박에게는 통항을 방해하여서는 아니 되는 의무가 아니라 횡단하기 전에 경계, 안전한 속력 등 준수하여야 할 제반 규정들을 준수한 상황에서 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박이 있는지, 있다면 어느 위치를, 어떤 방향으로 어느 정도의 속도로 항행하고 있는지 등을 면밀하게 확인한 다음, 그와 같은 상황들을 기초로 충분한 주의를 기울여 좁은 수로를 횡단하는 경우 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박에게 안전하게 지나갈 수 있는 여유수역이 충분히 확보될 수 없고, 그 결과 그대로 횡단한다면 충돌의 위험성까지 있을 수 있다고 예상되는 경우에는 미리 횡단을 하지 않아야 할 의무가

42) 위에서 제시한 중앙해심 제2013-007호 재결에서도 ‘한진호는 길이 20미터 미만의 소형선일 뿐만 아니라 좁은 수로를 횡단하여 항행하여야 하는 선박이므로 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 하는 ‘통항방해금지의무’ 를 가진 선박이다.’ 라고 실시하여 ‘통항방해금지의무’ 라고 규정하고 있다.

있다고 명확히 규정하고 있기 때문이다. 즉 횡단하는 선박은 진로를 피하거나(즉 ‘피항의무’) 상대선박이 안전하게 항해할 수 있는 충분한 수역을 마련하도록 조기에 피항 의무(즉 ‘통항방해금지의무’)가 아니라, 통항 방해가 되는 경우에는 횡단 자체를 하지 말아야 할 의무가 있는 것임이 법문 상으로 명확하기 때문에 별도의 규정을 둘 필요가 없다고 할 것이다.

물론 상대선박의 통항을 방해하는 경우에 횡단선박에게 좁은 수로를 횡단 하여서는 아니 되는 것이 조건으로 부여되어 있으므로 횡단선박의 의무에는 통항을 방해하지 않을 의무가 내포되어 있다고 보는 것이 보다 법문에 충실한 해석이라고 할 것이다.

이를 구체적으로 살펴보면, 좁은 수로 안에서 항행하던 대형선박이 좁은 수로를 횡단하여 들어오는 선박을 피하기 위하여 횡단항법에 따라 우변침하는 경우 좁은 수로 항법 COLREG 제9조 (a)항의 원칙에 따라 오른쪽으로 통항 중이므로 가항수역을 벗어나기 쉬워 위험할 수 있고, 반면 좌변침한다면 반대편에서 좁은 수로 항법에 따라 항행하고 있는 다른 선박과 충돌할 위험이 발생할 수 있을 뿐만 아니라 횡단하는 선박과도 충돌할 위험성이 높아질 것이므로 이를 미연에 차단할 수 있는 방법은 미리 그와 같은 위험이 있는 경우에는 횡단 자체를 금지하는 것이다.

결론적으로 좁은 수로를 횡단하고자 하는 선박은 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해(즉 안전하게 지나갈 수 있는 여유 수역이 충분히 확보되지 아니하여 통항에 방해)하게 된다면 속도를 줄이던, 변침을 하던 좁은 수로에 대한 횡단 자체를 실행하여서는 아니 되는 의무를 부담한다고 할 것이고, 이를 완전히 달성하기 위하여 통항방해금지의무도 아울러 부담한다고 해석함이 상당하다고 할 것이다.

2. 위반횡단선박의 책임

통항을 하거나 어로에 종사하되 다른 선박의 통항에 방해가 되지 않도록 통항하거나 어로에 종사하여야 하는 선박과 다른 선박의 통항에 방해가 되는

경우에는 아예 횡단하지 말아야 할 선박이 그 의무를 위반하였을 때 각 선박에게 부여되는 책임은 어떻게 달라야 할 것인지를 검토할 필요가 있다.

육상교통에서 차선을 변경할 때에는 다른 차선을 주행하는 자동차에게 방해가 되지 않도록 주의하여야 할 의무를 부담하게 되는 반면, 적색 신호인 경우에는 다른 자동차에 방해가 되는지에 상관없이 주행을 하여서는 아니 되는 주의의무를 부담하게 되고, 따라서 그와 같이 다른 주의의무에 대하여 위반하였을 경우 그 과실의 정도를 고려할 때 상당히 다르게 다루고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 중한 주의의무를 위반한 경우이므로 중한 책임을 부담하는 것이 상당하다고 할 것이다.⁴³⁾ 나아가 신호를 위반한 자동차의 운전자가 신호를 준수하고 있는 자동차와 충돌할 수 있음을 인식하였음에도 불구하고 괜찮다는 생각으로 그대로 진행한 것이 입증된다면 고의에 의한 상해죄⁴⁴⁾(자동차라는 위험한 물건을 이용하여 상해를 가한 경우로 특수상해로 의율)로 처벌하여야 할 경우도 발생할 수 있다.

마찬가지로 해상교통에서도 통항을 하되 방해가 되지 않도록 조기에 충분한 여유 수역을 마련하여 주는 조치를 취하여야 하는 경우에 주어진 주의의무와 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해할 수 있다는 적색신호가 있는 경우에는 횡단을 하지 말아야 한다는 주의의무를 위반한 때에는 다른 책임이 부여되어야 하는 것은 당연하다고 할 것이다. 따라서 양 선박의 과실 비율을 산정하는 경우에도 횡단금지의무를 부담함에도 이를 위반한 경우의 과실 비율이 상당히 높아야 할 것임은 당연하다. 위 육상교통에서 살펴본 바와 같이 횡단하고자 하는 선박이 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박을 발견하고 그대로 횡단을 시도하면 상대

43) 육상에서 발생한 교통사고에 대하여 적용되는 교통사고처리특례법에서는 신호위반, 중앙선침범, 음주운전 등에 의한 교통사고의 경우를 차선변경방법 위반과 같은 교통사고와 구분하고, 전자에 대하여는 피해자의 처벌의사 및 자동차종합보험에 가입여부와 상관없이 형사처벌이 가능하도록 한 것도 중한 의무를 위반한 경우에 대하여 중한 책임을 묻겠다는 의사에 근거한 것이라고 할 것이다.

44) 형법 제257조 제1항(상해) 사람의 신체를 상해한 자는 7년 이하의 징역, 10년 이하의 자격정지 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.
형법 제258조의2 제2항(특수상해) 단체 또는 다중의 위력을 보이거나 위험한 물건을 휴대하여 제258조의 죄를 범한 때에는 2년 이상 20년 이하의 징역에 처한다.

선박의 안전항해를 방해할 뿐만 아니라 충돌의 위험성이 있음을 인식하였음에도 불구하고 그대로 횡단을 시도하였다면 그 과실의 정도는 훨씬 중하다고 할 것이고, 때로는 미필적 고의에 의한 선박손괴, 상대선박에 승선한 선원에 대한 상해죄 등의 책임을 부담하여야 할 것이다(물론 특수상해죄로 의율되어야 할 것이고, 사망한 경우라면 살인죄도 검토가 필요할 때도 있을 것이다).

이와 같이 해석하는 것이 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 상대선박의 경우 좁은 수로 안에서 취할 수 있는 조치가 상당히 제한되어 있다는 점도 고려한 입법취지에 부합한 해석이라고 할 것이다.

결론적으로 통항방해 여부에 대한 판단을 횡단하려는 선박에게 부여하고 그 책임 하에 횡단 여부를 결정하되, 상대선박에게 경계 등을 소홀히 하였다는 것이 인정되지 아니하는 한 그 책임도 횡단하는 선박이 전적으로 부담하라는 취지로 해석함이 상당하다고 할 것이다.

Ⅲ. 횡단금지의무 상대선박의 의무 및 책임

1. 피항선의 의무 부담 여부

좁은 수로에서의 횡단금지조항에 따라 횡단하지 않을 것으로 신뢰하고 좁은 수로 안쪽에서 안전하게 항행하고 있는 상대선박에게 이를 위반하여 횡단하는 횡단금지의무선박에 대하여 의무를 지워야 할 것인가, 의무를 지워야 한다면 어떤 의무를 부여하는 것이 상당한가도 문제된다.

좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 상대선박은 좁은 수로를 횡단하려는 선박이 금지규정에 따라 본선에 안전하게 지나갈 수 있는 충분한 여유 수역을 주기 위하여 횡단하지 않을 것을 신뢰하는 것이 일반적이다. 아울러 신뢰의 정도에 따라 객관적 주의의무의 제한정도도 다르다고 할 것이다. 위에서 살핀 바와 같이 육상교통에서 차선을 변경할 경우에는 일정한 거리 전부터 방향지시등을 켜 상대방에게 이를 인식하게 한 다음 변경할 것으로 신뢰하지만 그 신뢰의 정도는 중하다고 할 수 없을 것이다. 반면 교차로에서

적색 신호에 해당하는 자동차 운전자가 진행하지 않을 것이라는 다른 교통 관여자의 신뢰는 상당히 강하다고 할 것이다. 따라서 신호에 따라 운행하는 상대자동차의 객관적 주의의무는 그에 반비례하여 상당히 제한된다고 할 것이다. 마찬가지로 좁은 수로에서의 횡단금지의무는 상대선박에게 상당히 강한 신뢰를 부여한다고 할 것이므로 상대선박의 주의의무는 그만큼 줄어들었다고 봄이 상당할 것이다.

살피건대, 횡단금지의무를 위반하여 횡단하는 선박으로 인하여 충돌의 위험이 생긴 경우, 위에서 살펴본 바와 같이 강한 신뢰에 바탕하여 좁은 수로 안에서 항행하는 상대선박에게 일반항법을 적용하여 갑자기 피항선으로서의 의무를 부담하게 하는 것은 상당하지 아니하다고 할 것이다. 특히나 위와 같은 재결의 예에서처럼 양식장 등에서 정박하여 있다가 갑자기 출발하는 경우, 횡단금지의무선박이 횡단을 시작하는 순간에는 이미 충돌의 위험이 있는 상황임에도 이를 무시하고(또는 경계를 제대로 하지 아니하여 상대방에게 충분한 여유 수역을 제공하지 못한다는 것을 인식하지 못하고) 출발한 경우이므로 이미 발생한 충돌의 위험상황을 상대선박에게 피항할 의무를 부담하여 해결하려고 하는 것은 상당하지 않다고 판단된다.

2. 합리적 의무 부담

살피건대, 넓은 수역에서 적용되는 항법에서의 피항의무는 해당선박에게 충돌의 위험을 발생시킨 책임이 없음에도 불구하고(적어도 일방에게 책임이 있는 것이 아님에도 불구하고) 해상에서 발생할 수 있는 위험을 합리적으로 배분하자는 합의에 의하여 양 선박 또는 일방선박에게 부여된 의무인 반면,⁴⁵⁾ 좁은 수로에서의 횡단금지의무를 위반하여 횡단하는 경우에 있어서는 위와 같은 해상위험의 합리적 배분과 좁은 수로에서의 합리적 이용을 위하여

45) 예를 들자면, 우연히 넓은 바다에서 다른 선박과 횡단하는 상황이 형성되었고, 또한 마찬가지로 우연히 다른 선박을 우현 쪽에 두고 있었을 뿐인데 그 이유만으로 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 의무를 부담하게 된 것이다. 이와 같은 이유로 유지선에게도 피항선이 피항조치를 취하지 않는 경우 조치를 취할 수 있고, 근접한 경우에는 협력할 의무를 부담하게 한 것으로 보인다.

횡단하는 선박에게 부여된 금지의무를 위반한 결과에 따라 발생한 위험이므로 원칙적으로 위험을 발생시킨 당사자에게 위험을 회피할 의무를 부담하게 하는 것이 상당하다고 할 것이다.

한편 COLREG 및 해사안전법에 의하여 경계 등의 의무를 마찬가지로 부담하고 있는 상대선박이 적절한 경계 등을 통하여 충돌의 위험을 인식하였을 경우에도 어떠한 형태로도 피항에 협력하지 않는 것은 해상위험의 특성상 합리적인 위험의 분배라고 할 수 없다.

3. 상대선박의 의무와 책임

그렇다면 상대선박에게는 어떠한 의무와 책임을 부과하여야 할 것인가가 문제되는데, 이는 경우를 나눠 생각하여야 할 것으로 판단된다.

1) 항법적용 가능상황으로 횡단하는 경우

먼저 (횡단항법을 적용하지 않더라도)⁴⁶⁾ 횡단선박이 횡단항법을 적용할 수 있는 요건을 충족하며 횡단하는 경우에는, 상대선박도 경계 등을 통하여 좁은 수로로 다가오는 선박에 대하여 횡단 여부를 주시하여야 하므로 이를 게을리하여 횡단에 대한 판단을 잘못하여 이에 대응하지 못하였다면 어느 정도의 의무를 부담함이 상당하다고 할 것인데,⁴⁷⁾ 좁은 수로를 횡단하는 선박에게 통항방해금지선박보다 더 중한 주의의무를 부과하고 있으므로 통항방해금지선박의 상대선박과 동일한 의무를 부담하게 하는 것은 상당하다고 할 수 없을 것으로 본다. 결론적으로 상대선박은 COLREG 제17조 (b)항 및 (c)항, 그리고 해사안전법 제75조 제2항 및 제3항에 따라 유지선의 협력동작의무 정도를 부담하게 하는 것이 관련법규의 합리적 해석, 좁은 수로에서의 횡단 금지규정의 목적, 선원의 상무 등에 비추어 볼 때 상당하다고 할 것이다.

46) 좁은 수로에서 횡단하는 선박과 좁은 수로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박 사이에는 횡단항법을 적용함이 상당하지 아니하다는 것에 대하여는 다음 장에서 살펴보도록 하겠다.

47) 항로의 불명확성, 선박의 특성에 기인한 예측곤란성, 자연환경의 영향 등의 영향으로 해상교통에서 현재 상황에서 신뢰의 원칙을 온전히 적용하기 어렵다는 측면도 고려하여야 할 것이다(백상진의 앞의 논문 참조).

2) 항법적용 불가능상황으로 횡단하는 경우

다음으로 위에서 살핀 재결례에서와 같이 횡단항법이 적용될 수도 없는 상황에서 횡단을 감행하는 경우에는 항법 자체가 적용될 수 없으므로 유지선의 의무도 부과하는 것이 상당하다고 할 수 없다. 오히려 COLREG 제2조 (b)항 또는 해사안전법 제96조⁴⁸⁾에서 규정한 절박한 상황에 처한 것으로 볼 수 있으므로 항법에 부합하지 않은 동작을 취하더라도 그에 대한 책임을 부담하지 않는 것으로 해석함이 상당하다고 할 것이다.⁴⁹⁾



-
- 48) 해사안전법 제96조(절박한 위험이 있는 특수한 상황) ① 선박, 선장, 선박소유자 또는 해원은 다른 선박과의 충돌 위험 등 절박한 위험이 있는 모든 특수한 상황(관계 선박의 성능의 한계에 따른 사정을 포함한다. 이하 같다)에 합당한 주의를 하여야 한다.
② 제1항에 따른 절박한 위험이 있는 특수한 상황에 처한 경우에는 그 위험을 피하기 위하여 제1절부터 제3절까지에 따른 항법을 따르지 아니할 수 있다.
③ 선박, 선장, 선박소유자 또는 해원은 이 법의 규정을 태만히 이행하거나 특수한 상황에 요구되는 주의를 게을리함으로써 발생한 결과에 대하여는 면책되지 아니한다.
- 49) 위와 같은 결론에 따른다면, 제3장 제1절에 제시된 재결례에서의 과실비율 산정은 지나치게 횡단선박에게 유리하게 산정한 것으로 부당하다고 하지 않을 수 없다.

第4章 좁은水路에서의 一般航法⁵⁰⁾ 適用 檢討

좁은 수로는 통항하는 선박이 자유롭게 충분한 수역을 가지고 통과할 수 없는 수로로, 해사안전법 등 관련법령에서 그 수로의 길이와 폭 등에 관하여 구체적으로 명시해 놓고 있지 않지만, 기본적으로 충분한 수역에서 적용되는 선박의 항법, 즉 ‘마주치는 상태’, ‘횡단하는 상태’, ‘추월’, ‘선박사이의 책무’ 등 일반적인 항법만으로 그 수역을 통항하는 선박간의 충돌을 방지하는 것이 불충분하다고 판단되는 곳으로 인정되고 있다.

마찬가지로 이러한 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 조종성능은 제한되므로 중·대형선박의 안전한 통항을 위한 진로권의 보장이 필요함에 따라 좁은 수로에서는 길이 20미터 미만의 선박과 범선, 어로에 종사하고 있는 선박으로 하여금 다른 선박의 통항을 방해해서는 아니 되는 “통항방해금지 의무”를 정한 항법규정을 두고 있고, 선박은 좁은 수로에서 정박할 경우 다른 선박의 통항에 방해가 될 우려가 크므로 모든 선박의 정박을 금지하고 있는 것도 살펴보았다.

그런데 위와 같은 좁은 수로에서의 특별항법이 적용되는 경우에 ‘마주치는 상태’, ‘횡단하는 상태’, ‘추월’, ‘선박 사이의 책무’ 등 일반항법이 적용되는 것인지에 대하여 학자들 사이에서는 지속적으로 논의가 되어 오고 있다. 즉 일반항법의 적용만으로 항해의 안전이 보장되지 아니한다는 이유로 좁은 수로에서만 적용되는 특별항법을 마련하였기 때문에 특별항법이 적용되는 경우에 일반항법도 같이 적용되는지 여부에 대하여 논란이 있는 것이다.

50) COLREG 및 해사안전법에는 일반항법이라는 용어는 존재하지 않지만, 좁은 수로에서의 항법, 통항분리제도에서의 항법 등 특별규정에 의한 항법에 대응하여 ‘경계’, ‘안전한 속력’, ‘마주치는 상태’, ‘횡단하는 상태’, ‘선박 사이의 책무’ 등의 규정을 일반항법으로 널리 사용하고 있으므로 같은 취지로 사용하고자 한다.

제1절 학설 및 재결

I. 학설

1. 미적용설

좁은 수로에서 적용되는 특별항법을 규정하였으므로 이와 달리 규정된 일반항법이 적용될 이유가 없다는 견해로서, 일반항법이 보충적으로도 적용될 수 없다고 한다. 특별법우선의 원칙에 따른 견해⁵¹⁾라고 할 것이다.

2. 보충적 적용설

좁은 수로에서 적용되는 특별항법과 배치되지 아니하고 특별항법만으로 해결할 수 없는 경우에는 일반항법을 적용하여 해결함이 상당하다거나, 좁은 수로의 항법이 규정되어 있는 범위에서는 일반항법이 적용될 여지가 없으나 다만 좁은 수로 항법이 규정하고 있지 아니한 사항에 관해서는 일반항법이 보충적으로 적용될 수 있다는 견해이다.

또한 좁은 수로에서는 특별항행규칙뿐만 아니라 일반항법도 적용된다. 즉, 모든 시계에서의 항법 규정인 경계, 안전속력, 충돌의 위험성, 충돌을 피하기 위한 조치에 관한 규정 등은 좁은 수로에서도 그대로 적용되며, 서로 시계 안에서의 항법 규정과 제한된 시계에서의 항법 규정의 적용도 마찬가지로이지만, 이들 규정에 우선하여 좁은 수로에서는 좁은 수로 항법규정이 적용된다는 것이라는 견해도 있다.⁵²⁾

3. 기타 견해

좁은 수로에서의 일반항법은 적용될 여지가 많지 않을 것으로 보이고

51) 박성호·이윤철, “좁은 수로에서의 항법 적용에 관한 고찰”, 『수산해양교육연구』 제30권 제3호, 한국수산해양교육학회(2018), 6-7쪽.

52) 이와 같은 견해는 중앙해양안전심판원에서 2017. 6. 발간한 ‘제16회 해양안전심판 재결평석위원회’ 67쪽을 참조하였다.

상황에 따라서는 선원의 상무가 적용될 여지가 있다는 견해⁵³⁾, 좁은 수로에서는 일반항법이 적용되지 아니하고 특별항법으로 해결되지 않는 경우에는 선원의 상무로 해결하면 된다는 견해도 있는 것으로 보인다.

II. 국내의 판례 및 재결

1. 영국 해사법원의 최근 사례⁵⁴⁾

2017년 3월 13일 영국 해사법원이 좁은 수로의 입구에서 횡단항법이 적용되느냐 여부에 대하여 판결한 바가 있는데 그 사안을 검토하면 아래와 같다.

1) 사실관계

2015년 2월 11일 아랍에미리트의 Jebel Ali항 출입항 수로 입구에서 발생한 유조선 ALEXANDRA 1호(총톤수 79,779톤)와 컨테이너선 EVER SMART호(총톤수 75,246톤) 사이에 발생한 충돌사고이다. 당시 EVER SMART호는 Jebel Ali항에서 출항하여 도선사가 하선한 후 수로를 따라 항행 중이었으며, ALEXANDRA 1호는 묘박지에서 양묘 후 도선사 승선을 위해 수로 입구 쪽으로 항행 중에 수로 끝단(또는 입구) 부근에서 발생한 충돌한 사고인데, EVER SMART호는 수로 좌현측을 따라 12.4노트로 출항하였고, ALEXANDRA 1호는 도선사 승선 장소에서 2.4노트의 속력을 유지하던 중 EVER SMART호의 좌현선수부와 ALEXANDRA 1호의 우현선수부가 40도의 각도로 충돌한 사고이다.

2) 재결 내용

영국 해사법원은 사고수역의 수로가 길이 8.5마일, 폭 0.2마일이며 도선사 승선 구역은 지름 1마일의 원형으로 되어 있음을 인정하고, 동 수로가 좁은

53) 이와 같은 견해는 앞의 ‘제16회 해양안전심판 재결평석위원회’ 87쪽을 참조하였다 (다만, 비정상적인 상황에서는 일반항법보다는 상무가 적용될 가능성이 많다고 판단된다고 적시하고 있음).

54) 박성호·이윤철, 앞의 논문, 6-7쪽; 이창희, “좁은 수로의 정의와 항법 문제에 관한 고찰”, 『해사법연구』 제29권 제3호, 한국해사법학회(2017), 43쪽.

수로에 해당한다고 판단하였다.

재판에서 EVER SMART호는 횡단하는 상태 항법의 적용을 주장한 반면, ALEXANDRA 1호는 좁은 수로에서의 항법의 적용을 주장하여 어느 항법이 적용되는지가 재판의 최대 쟁점 사항이었다.

이에 대하여 재판부는 “좁은 수로에 접근하여 수로를 따라 진행하려는 선박은 횡단 항법에 구속되지 않고, 국제규칙에 따라 안전하고 실행 가능한 좁은 수로의 오른쪽 통항을 유지하여야 한다. 또한 좁은 수로로 진입하려는 선박은 선원의 상무에 따라 수로의 오른쪽을 통항하기 위한 진로를 취하여야 한다.” 는 견해를 인용하였고, 아울러 “안전을 위하여 수로에 접근하는 선박은 수로를 항행하는 선박과 좌현 대 좌현으로 항과할 수 있도록 주의하여야 한다. 이는 좁은 수로의 항법을 따를 때 달성될 수 있으며, 그렇지 않다면 심각한 혼란이 초래된다.” 라는 견해도 인용하였다.

결론적으로 재판부는 “어떠한 좁은 수로를 항행하고 있고 다른 선박이 수로에 진입하기 위하여 횡단상태로 접근하고 있을 때에는 항행상의 안전을 위하여 횡단항법이 적용되지 않고 좁은 수로의 항법이 적용된다.” 고 판시한 다음, EVER SMART호는 좁은 수로의 오른쪽 통항원칙 미준수, 경계 소홀, 과속, 충돌을 피하기 위한 협력을 하지 아니한 것을 원인으로 80%, ALEXANDRA 1호는 경계소홀로 인하여 충돌을 피하기 위한 협력을 하지 아니한 것을 원인으로 20%를 배분하였다.

2. 국내 재결 사례

위에서 살핀 중앙해심 제2013-007호 유조선 96신현호·어선 남용호 충돌 사건에서 중앙해양심판원은 횡단항법의 적용요건이 성립되는지를 검토한 다음 적용요건이 성립되지 아니하므로 횡단항법은 적용될 수 없다고 판단하였다.⁵⁵⁾

55) 중앙해양심판원 제2014-002호 예인선 강남티-3호의 피예인부선 강남5001호·어선 남용호 충돌사건에서도 마찬가지로 재결하고 있다.

위와 같은 중앙해심의 재결 내용에 따르면 COLREG 제15조 및 해사안전법 제73조에서 규정한 ‘횡단하는 상태’ 항법의 적용을 전제한 것으로 봄이 상당하므로 중앙해양심판원은 일반항법이 적용되는 것으로 보는 것으로 판단된다.

Ⅲ. 검토와 사건

1. 견해의 대립 이유

위와 같이 견해가 대립되는 이유를 살펴보면, 첫째 ‘특별규정 우선의 원칙’에 대한 오해를 들 수 있다. 일반항법의 적용을 배제하는 것이라고 주장하는 견해는 위 원칙이 일반규정배제의 원칙이 아니고 특별규정으로 부족한 경우 일반규정으로 보충할 수 있음을 인정하는 것을 도외시한 견해라고 할 것이다.

다음으로 COLREG 제18조 단서(Except where Rules 9, 10, and 13 otherwise require;) 내지 해사안전법 제76조 제1항(항행 중인 선박은 제67조, 제68조 및 제71조에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다)의 해석문제를 들 수 있다고 할 것이다. 위와 같은 규정을 적용순서 규정으로 이해함이 상당하다고 할 것임에도 다른 규정의 적용배제규정으로 오해함에서 비롯된다고 할 것이다.

결국 위에서 제시한 두 가지의 오해에서 벗어나 어떻게 해석하는 것이 상당한 해석인지를 살펴보아야 할 것인데, 먼저 좁은 수로에서 적용되는 특별항법 이외에 일반항법이 적용되는지 여부는 COLREG 제9조 및 해사안전법 제67조만으로 좁은 수로에서의 모든 것을 규율할 수 있는지가 검토되어야 할 것이다. 만약에 모든 내용을 규율할 수 없다면 그에 대한 보충은 어떤 규정으로 하여야 할 것인지가 문제되고, 그에 따라 일반항법의 적용 여부도 문제 된다고 할 것이다. 아울러 특별법이 모든 경우에 있어서 일반법의 적용을 부정하는 것이 아닌 것도 검토의 기준이 될 것이다. 아래에서 위와 같은 기준으로 구체적으로 살펴보도록 한다.

2. 좁은 의미의 항행규정(규정의 내용에 따른 적용)

일반항법의 적용 여부를 검토하기 전에 적용 대상이 되는 COLREG 제2장 항행규정(steering and sailing rules)을 살펴보면, 규정을 내용상으로 조종규정 및 항행규정으로 구분할 수 있다. 먼저 조종규정은 선박 사이의 충돌을 방지하기 위하여 관련 선박이 행할 조종행위를 정한 규제규범으로서, 2척의 선박이 만나서 충돌의 위험이 있을 경우 구체적으로 피항방법을 정한 규정으로 진로우선권과 관련된 규정이다. 반면에 항행규정(COLREG 제2장 항행규정과 구별하기 위하여 좁은 의미의 항행규정이라고 지칭하기로 한다.)은 선박 사이의 충돌을 전제하지 아니하고 항행의 질서를 유지하기 위하여 지켜야 할 조성규범으로서, 주위에 선박이 없어도 원칙적으로 지켜야 할 항해규정이다.

위에서 살핀 좁은 의미의 항행규정에는 COLREG 제5조 및 해사안전법 제63조의 ‘경계(Look-out)규정’, COLREG 제6조 및 해사안전법 제64조의 ‘안전한 속력(Safe Speed)규정’, COLREG 제7조 및 해사안전법 제65조의 ‘충돌의 위험(Risk of Collision)규정’ 등이 있다고 할 것이다. 이는 조문의 성질상 적용이 배제될 이유도 없고, 선박이 언제, 어느 위치에 있는 것과 상관없이 준수하여야 할 규정이라고 할 것이다. 특히 지리적 제약으로 조종 성능이 제한되는 경우를 대비하여 마련한 좁은 수로에서의 특별항법의 제정 목적과도 관련 없는 규정들이기 때문이기도 하다. 어떻게 보면 좁은 수로에서 더욱 필요한 규정들이라고 할 것이다.

또한 위와 같은 좁은 의미의 항행규정은 좁은 수로에서의 항법을 규정한 COLREG 제9조 및 해사안전법 제67조에서 규정하고 있지 아니한 사항으로서 충돌되지 아니하고, 규정의 미비를 만들 이유도 없으므로 그대로 적용함이 상당하다고 할 것이다. 이와 같은 규정이 좁은 수로에서 적용된다는 것을 부정하는 견해는 없고, 모든 판례와 재결에서도 그 적용을 배제하지 아니하고 있다.

3. 조종규정(우선권 관련 규정)

다음으로 문제되는 것이 조종규정과 관련된 ‘마주치는 상태’ (COLREG 제14조 및 해사안전법 제72조), ‘횡단하는 상태’ (COLREG 제15조 및 해사안전법 제74조), 그리고 ‘추월’ (COLREG 제13조 및 해사안전법 제71조) 규정, 그리고 ‘선박 사이의 책무’ (COLREG 제18조 및 해사안전법 제76조) 규정과의 관계이다.

‘마주치는 상태’, ‘횡단하는 상태’, 그리고 ‘추월’ 규정은 조종성능이 같은 경우에 우선권(반대로 보면 피항의무를 누가 부담하는지)을 누가 갖는지에 대한 규정인 반면, ‘선박 사이의 책무’ 규정은 조종성능이 상이한 선박 사이에 우선권에 대한 규정이라고 할 것이다.

그런데 좁은 수로에서의 특별항법은 위와 같이 충분한 가항수역에 있어서의 일반적인 조종성능이 좁은 수로라는 지리적 조건으로 인하여 좁은 수로 안에서만 실질적으로 약화되었을 때 좁은 수로 안에서만 적용되는 선박 사이의 우선권에 변경을 가한 규정이다. 따라서 대부분의 경우 일반 항법은 좁은 수로에서 적용될 여지는 적다고 할 것이다.

그러나 ‘선박 사이의 책무’ 규정의 적용 여부와 그 외의 항법 적용 여부의 문제는 COLREG 제18조 본문 단서인 ‘Except where Rules 9, 10, and 13 otherwise require;’ 부분과 및 해사안전법 제76조 제1항 ‘항행 중인 선박은 제67조, 제68조 및 제71조에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다.’ 는 규정이 있는 반면, 그 외의 규정에는 그와 같은 규정이 없는 것으로 인하여 해석함에 있어 차이가 발생할 수 있다고 보인다. 이를 어떻게 해석하는 것이 합리적인 해석인지 검토가 필요하다.

결국, 위와 같이 조문의 형식이 다르고, 좁은 수로에서의 특별항법으로 해결되지 않는 경우 어떻게 해결한 것인가와 관련하여 일반항법의 적용이 문제되는데, 각각의 항법에 따라 다른 이유로 적용 여부를 결정하여야 할 것이므로 다음 절 이하에서 개별항법별로 자세히 살펴보도록 하겠다.

제2절 마주치는 상태 항법의 적용 여부

I. 문제의 제기

일반적으로 좁은 수로에서 우측통항원칙에 따라 통항하는 경우 서로 충돌의 위험이 발생하지 않을 것이므로 ‘마주치는 상태’ 규정의 적용이 문제되는 경우는 거의 발생하지 않을 것이다.

그러나 예외적으로 예를 들어 평상시에는 오른쪽 통항의 방식으로 상호 통항이 가능하던 양 선박이 한 선박의 우측에 고장난 선박 또는 공사 등으로 인하여 가항수역 폭이 더욱 좁아져서 마주 보고 그대로 통과할 수 없는 경우, 즉 서로 우측통항을 준수하며 마주보며 진행하는 양 선박이 충돌의 위험이 발생한 경우, COLREG 제9조 (a)항, 해사안전법 제67조 제1항을 준수하였으므로 피항의무가 없다고 하여야 하는 것인가라는 문제가 발생할 수 있다.

위와 같은 상황에서 ‘마주치는 상태’ 항법이 적용되지 않는다고 하면, 결국 양 선박 사이에 절박한 상황에 이르렀을 때 외에는 양 선박에게 피항의무가 발생하지 않는다고 하게 된다. 그러나 이를 합리적인 해결이라고 할 수 없음은 너무나도 자명하다고 할 것이다.

양 선박에게 조금이라도 먼저 피항의무를 부과하여 피해를 최소화할 수 있는 방법을 찾는 것이 합리적이라고 할 것인데, 그 근거로 어떤 것이 상당한지에 대하여 견해가 나누고 있다.

II. 해결 방법

일부에서는 위와 같은 경우 COLREG 제8조 (a)항 단서 및 해사안전법 제66조 제1항 단서⁵⁶⁾에 따라 선원의 상무를 적용하여 해결하면 된다는 의견을 제시

56) 해사안전법 제66조[충돌을 피하기 위한 동작] ① 선박은 제1절부터 제3절까지 및 제6절에 따른 항법에 따라 다른 선박과 충돌을 피하기 위한 동작을 취하되, 이 법에서 정하는 바가 없는 경우에는 될 수 있으면 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 조치하여 선박을 적절하게 운용하는 관행에 따라야 한다.

하고 있다.

그러나 선원의 상무가 대부분의 경우 선원들 사이에서 일치하지만, 시기와 장소, 선원들에 따라 다소 차이가 있을 수 있는 불완전한 개념인 점을 고려할 때 명확한 기준을 제시한 것이라고 할 수 없으므로, 그보다 더 명확한 기준을 제시할 수 있다면 제시함이 상당하다고 할 것이다. 또한 선원의 상무에 따른 피항의무는 법적인 의무인 것인지에 대한 논란이 있을 수 있으므로 법적인 의무를 분명히 하는 것이 충돌 사고에 따른 조난자 구호의무를 이행하지 않았을 경우 형사적인 책임을 물을 때 더욱 분명한 근거가 될 것이다(예를 들어 형법 유기치사상죄는 ‘노유, 질병 기타 사정으로 인하여 부조를 요하는 자를 보호할 법률상 또는 계약상 의무있는 자가 유기하여 사람을 사상에 이르게 하였을 때 성립하는 범죄인바, 충돌로 인하여 조난이 발생한 경우 계약상 관계가 없으므로 법률상 의무가 있는 경우에 그 책임을 물을 수 있는 것이다.⁵⁷⁾ 아울러 선원의 상무로 인정하는 것과 일반 항법을 적용하는 것

57) 물론 선원법 및 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 등에서 충돌 사고 발생시 구조 의무를 부과시키고 있다.

선원법 제12조[선박 충돌 시의 조치] 선박이 서로 충돌하였을 때에는 각 선박의 선장은 서로 인명과 선박을 구조하는데 필요한 조치를 다하여야 하며 선박의 명칭·소유자·선적항·출항항 및 도착항을 상대방에게 통호하여야 한다. 다만, 자기가 지휘하는 선박에 급박한 위험이 있을 때에는 그러하지 아니하다.

선원법 제162조[벌칙] 제12조 본문을 위반한 사람은 다음 각호의 구분에 따라 처벌한다.

1. 인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다하지 아니하여 사람을 사망에 이르게 한
선장: 무기 또는 3년 이상의 징역
2. 인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다하지 아니하여 사람을 상해에 이르게 한
선장: 1년 이상 5년 이하의 징역,
3. 선박을 구조하는데 필요한 조치를 다하지 아니한 선장: 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금

수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 제18조[인근 선박등의 구조지원]① 조난 현장의 부근에 있는 선박등의 선장·기장 등은 조난된 선박등이나 구조본부장의 장 또는 소방관서의 장으로부터 구조요청을 받은 때에는 가능한 한 조난된 사람을 구조할 수 있도록 최대한 지원을 제공하여야 한다. 다만, 조난된 선박 또는 조난 사고의 원인을 제공한 선박의 선장 및 승무원은 요청이 없더라도 조난된 사람을 신속히 구조하는데 필요한 조치를 하여야 한다.

수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 제43조[벌칙] ① 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 7년 이하의 징역 또는 7천만원 이하의 벌금에 처한다.

2. 제18조 제1항 단서에 위반하여 구조에 필요한 조치를 취하지 아니한 자

과는 부담하게 되는 주의의무가 달라지고, 이는 선박충돌로 인한 손해배상에 절대적인 영향을 미칠 수 있다. 이는 우리 상법이 선박충돌로 인한 물적인 손해에 대하여 과실비율에 따른 분할책임제도를 취하고 있기 때문이다.⁵⁸⁾⁵⁹⁾

위에서도 살펴본 바와 같이 COLREG 제14조, 해사안전법 제72조에는 COLREG 제18조, 해사안전법 제76조에 배치되는 경우에 적용되지 아니한다는 규정도 없다. 그렇다면 조문의 반대해석상 두 개의 조항이 서로 배치되지 않는다면 그 규정을 배제할 이유도 없다고 할 것이다.

따라서 ‘마주치는 상태’에서는 양선박 모두가 피항의무를 부담하게 되는 것이므로 COLREG 제16조, 해사안전법 제74조에 따라 피항동작을 취하여야 하고, COLREG 제8조 (a)에서 (e), 해사안전법 제66조 제1항에서 제5항에 따라 충돌을 피하기 위하여 속력을 줄이거나 기관의 작동을 정지하거나 후진하는 등의 방법으로 충돌을 피하거나 충돌로 인한 피해를 줄이도록 하여야 할 의무를 부담하게 되는 것이다.

결론적으로 어느 견해를 취하나 실질적인 차이는 발생하지 않을 것으로 보이지만, 법문에 충실한 해석을 한다면 ‘마주치는 상태’ 규정도 함께 적용된다고 보는 것이 상당하다고 할 것이다.

제3절 추월 항법의 적용 여부

COLREG 제13조 (a)항, 해사안전법 제71조 제1항은 추월선에 대하여 각각 ‘Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I

② 제1항의 죄를 범하여 피해자를 죽게 하거나 상해에 이르게 한 경우에는 다음 각 호의 구분에 따라 가중 처벌한다.

1. 피해자를 사망에 이르게 한 경우에는 무기 또는 3년 이상의 징역에 처한다.
2. 피해자를 상해에 이르게 한 경우에는 10년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금에 처한다.

58) 상법 제878조(일방의 과실로 인한 충돌) 선박의 충돌이 일방의 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 그 일방의 선박소유자는 피해자에 대하여 충돌로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

59) 김인현, ‘정류 중인 선박에 대한 항법적용’, 『해사법연구』 제14권 제2호, 한국해사법학회(2002), 90쪽.

and II’, ‘제1절과 이 절의 다른 규정에도 불구하고’ 추월선으로서의 피항의무가 있다고 규정하여 다른 항행규정에 우선적으로 적용할 것을 규정하고 있고, 좁은 수로에서의 추월항법에 관하여는 위와 같은 우선적으로 적용되는 항법을 유지하면서 추가요건을 요구하고 있음을 알 수 있다. 그리고 다른 조문들과는 다르게 선박의 종류, 조종성능에 따른 우선권도 구별하지 아니하고 있다.

따라서 다른 선박을 추월하려는 모든 추월선은 피추월선보다 조종성능이 좋고 나쁨과 상관없이 우선적인 피항의무를 부담하게 되고, 좁은 수로에서는 추월선은 피추월선의 도움이 없으면 추월하기 어려울 경우에는 기적신호로 동의를 구한 다음 추월할 수 있게 되고, 피추월선의 도움이 필요 없는 경우에는 다른 규정들보다 우선적으로 적용되는 원래 추월 규정에 따라 피항의무를 부담하여 추월을 하면 되는 것이다.⁶⁰⁾

제4절 횡단하는 상태 항법의 적용 여부

I. 횡단항법 규정

동력선 사이의 횡단에 대하여는 COLREG 제15조에 ‘Crossing Situation’ 제목 하에 ‘When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.(두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단하는 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 자신의 우현측에 두고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 하며, 사정이 허락하는 한 다른 선박의 전방을 횡단하여서는 아니 된다.)’ 이라고 규정

60) 2017. 12. 3. 발생한 영흥도 낚시배 충돌사건에 있어서, 제1심(2018고단12)과 항소심(2018노1653)인 인천지방법원은 해사안전법 제67조 제5항과 제73조를 함께 고려하여 추월항법을 적용하였다. 위 판결에서 추월의 경우에는 대부분의 학자의 의견과 달리 항법적용요건에 충돌의 위험이 필요하지 아니하다고 실시하였는데, 상고포기로 인하여 대법원의 판단을 확인할 수 없게 된 것은 아쉬운 점이라고 할 것이다.

되어 있다. 또 이를 국내법으로 받아들인 해사안전법 제72조에도 ‘횡단하는 상태’라는 제목으로 ‘2척의 동력선이 상대의 진로를 횡단하는 경우로서 충돌의 위험성이 있을 때에는 다른 선박을 우현 쪽에 두고 있는 선박이 그 다른 선박의 진로를 피하여야 한다. 이 경우 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 선박은 부득이 한 경우 외에는 그 다른 선박의 선수 방향을 횡단하여서는 아니 된다.’라고 규정되어 있다.

아울러, 범선 사이에 대하여는 COLREG 제12조 및 해사안전법 제70조가, 조종성능이 차이가 있는 선박 사이에서는 COLREG 제18조 및 해사안전법 제76조가 각각의 횡단할 경우에 피항 방법을 COLREG 제15조 및 해사안전법 제72조의 동력선 사이에서의 피항 방법과 달리 규정하고 있다.

위와 같은 ‘횡단하는 상태’ 항법이 적용되기 위한 요건으로 i) 상호 시계 안에 있을 것, ii) 양 선박이 정침하고 있을 것(양 선박이 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하고 있을 것), iii) 양 선박 모두 항행 중일 것, iv) 충돌의 위험이 있을 것, v) 정면상태 및 추월상태가 아닌 횡단하는 자세이어야 한다는 것이 요구되고 있다.

II. 좁은 수로에서의 일반 횡단항법 적용 여부

1. 일반 횡단항법 요건을 구비하지 못한 경우

위에서 횡단금지 규정이 다른 규정과의 차이점, 즉 금지의 대상이 다르다는 것과 횡단의 대상이 다르다는 것을 살펴보았다.

좁은 수로에서의 횡단 규정을 살펴보면, 위에서 지적한 2가지 차이점 외에 다른 차이점을 알 수 있는데, 먼저 일반 횡단항법은 양 선박이 항행 중이어야 하나, 좁은 수로에서의 횡단하는 상황에서는 양 선박이 반드시 일반 항법이 적용될 정도의 일정한 시간과 거리를 필요로 하는 정침여부를 확인할 수 있을 정도 항행 중이어야 하는 것은 아니라고 할 것이다.

따라서 양 선박이 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하는 상황이 아니어서

일반 횡단항법이 적용되지 아니하는 경우에도 좁은 수로에서의 횡단금지 규정은 적용된다. 오히려 좁은 수로 부근에서는 위와 같은 경우가 더 많은 것으로 보이고, 더 위험한 상황을 야기하므로 이를 통제하기 위하여 제정된 것으로 볼 수도 있다.

결국 횡단항법의 요건을 갖추지 못하여 횡단항법이 적용되지 않는 것이라고 할 것이지 좁은 수로에서의 항법이 일반 횡단항법 규정을 배제하기 때문에 적용되지 않는 것이라고 해석할 것은 아니라고 할 것이다.

2. 일반 횡단항법 요건을 구비한 경우

그렇다면, 좁은 수로를 횡단하려는 선박과 좁은 수로 안쪽에서 항행하는 선박 사이에 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하는 경우에는 일반 횡단항법이 적용된다고 할 것인가를 살펴보아야 할 것이다.

육상교통에서는 신뢰의 원칙이 적용된다. 신뢰의 원칙이란 ‘스스로 교통규칙을 준수한 운전자는 다른 교통관계자가 교통규칙을 준수할 것을 신뢰하면 족하고, 그가 교통규칙을 위반할 것까지 예견하여 이에 대한 방호조치까지 취할 의무는 없다는 원칙’을 말한다. 예를 들어, 상대방 운전자의 비정상적인 행동을 예견할 수 있는 특별한 예외적인 사정이 없는 한 신호를 준수하는 운전자는 다른 운전자도 신호를 준수할 것으로 신뢰하고 운행하면 되고 그렇게 하였음에도 불구하고 상대운전자가 신호를 위반하여 운전할 것까지 예견하고 운전하지 않았다고 하여 그 결과에 대하여 책임을 지지 않는다는 것이다.⁶¹⁾

물론 해상에서의 피항의무는 오랜 경험에 비추어 볼 때 피항의무를 부담하게 되는 선박에게 피항의무를 지우는 것이 해상교통안전에 보다 유리하기 때문에 합목적적으로 부과된 의무임을 고려하여 유지선에게도 협력의무를 부과한 해상에서의 교통이 육상에서의 교통과 많은 점에서 다른 것은 분명하다.

61) 대법원 96다39158 등 다수 판례 참조.

그러나 사람 사이의 신뢰는 지켜져야 하고 그렇게 하는 경우 해상교통에서의 질서도 바로 유지될 수 있을 것이다. 특히 막대한 재산적 가치가 있는 대형선박의 손해발생, 수상에서의 충돌의 경우 수많은 인명에 대한 구조가 용이하지 아니하여 많은 사상이 발생한다는 문제가 있는 것까지 고려한다면 더욱 지켜져야 할 것이다. 또한 좁은 수로라는 일정한 지역에서 좁은 수로를 따라 교통흐름의 방향을 정하여 놓고 그에 대하여 횡단하는 경우에는 좁은 수로 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해하는 경우 횡단 자체를 금지하였는바 육상교통에서 적색신호를 위반한 것과 다르지 않다고 할 것이다. 따라서 비록 의견상 횡단항법이 적용될 요건을 갖추고 횡단하려고 하는 선박이 있다고 하더라도 충돌의 위험이 발생하기 전에는 횡단하려는 선박 외에 상대선박은 자유롭게 항행할 수 있는 것이고, 그 이후 충돌의 위험이 발생한 경우라도 횡단하려는 선박이 금지규정에 따라 신속하게 충돌을 회피하기 위한 동작을 하리라고 신뢰하고 운항하는 것이 합리적인 항행방법이라고 생각된다(물론 횡단하려는 선박의 동향을 주의 깊게 경계하여야 할 것이다). 이는 통항이 많은 좁은 수로에서는 다른 선박과의 또 다른 위험을 야기할 수 있다는 점에 비추어 볼 때에도 더욱 그렇다고 할 것이다. 즉 상대선박이 횡단항법이 적용되어 피항선의 의무를 부담하게 된다면 우측은 가항수역이 아니므로 좌측으로 변침 등을 하게 될 가능성이 높고 이는 우측통항원칙에 따라 반대편을 항행하고 있는 다른 선박과의 충돌의 위험을 야기하는 중대한 문제가 발생하는 것이다. 따라서 좁은 수로 안에서 안전하게 항행하는 선박에게는 여전히 일반횡단항법을 적용하기 위한 요건이 성립되지 않았다고 보는 것이 맞고, 그에 따라 일반 횡단항법이 적용되지 않는 것은 당연한 것이라고 할 것이다.

또한, 법률해석이란 규정들 사이를 모순되거나 저촉되게 해석하지 아니하는 것이 일반원칙인 것인바, 횡단을 금지하고 있음에도 불구하고 횡단하는 것을 인정하는 것을 전제로 하는 횡단항법도 적용된다고 한다면 금지규정에 대하여 저촉되게 해석하는 것이 되므로 횡단항법은 적용되지 않는다고 해석하여야 할 것이다.

3. 소결

위에서 살핀 바와 같이 좁은 수로를 횡단하는 선박에게는 횡단항법이 적용되지 아니한다고 보는 것이 바람직한 해석일 것이고, 다른 규정들과는 달리 항법을 적용할 요건이 성립되지 아니하였거나 금지규정이라는 특성 때문이라고 함이 상당하다고 할 것이다.

이와 같은 결론을 고려할 때 위에서 제시한 최근 영국 해사법원의 판단은 일반 횡단항법의 적용을 인정하지 아니한 점, 횡단금지의무를 위반한 선박의 책임을 상당히 중하게 보았다는 점에서 합당한 판단이라고 할 것이다.

반면 중앙해양심판원은 제3장에서 제시한 재결 사례에서 볼 수 있듯이 첫째 일반 횡단항법의 적용 요건을 검토한 다음 그 성립요건을 갖추지 못하였다는 이유로 횡단항법이 적용되지 않는다고 판단하였는데, 이와 같은 판단은 횡단항법이 적용되는 것을 전제로 한 것으로 보이는 바 좁은 수로에서의 횡단 금지규정에 대하여 정확히 이해하지 못한 것에 기인한 것으로 옳다고 할 수 없다.

아울러, 둘째 중앙해양심판원은 “좁은 수로의 횡단으로부터 발생하는 충돌할 위험성을 줄이기 위하여 규정된 수로를 횡단하는 선박의 ‘통항방해 금지의무’의 제정 목적에 비추어 수로를 따라 통항하는 선박의 통항방해 여부를 확인하지 아니한 채 수로를 횡단하기 시작한 한진호의 행위는 일방적 비난은 아니라 할지라도 어느 정도의 비난은 피하기 어려울 것이다.” 라고 설시하였으나, 이는 횡단항법 조차 적용될 수 없는 짧은 시간과 여유 밖에 없는 곳에서 무단히 출항하여 횡단한 선박의 책임을 가볍게 본 잘못까지 있다고 할 것이다.⁶²⁾

62) 중앙해양심판원은 제2014-002호 예인선 강남티-3호의 피예인선 강남5001호.어선 남용호 충돌사건에서도 무단 횡단한 선박의 과실을 50%만을 인정하였다. 그러나 제3장 III항에서 살핀 바와 같이 고의에 의한 책임까지 부담하게 하는 것이 상당하다고도 할 수 있는 상황이므로 무단횡단한 선박에게 그 책임을 중하게 부과하여야 할 것이다.

제5절 선박 사이의 책무 규정의 적용 여부

I. 문제의 제기

1. 사례의 제시

2002년 6월 4일 01:02경 전남 완도군 소안면 용전초 입포 인근 해상에서 횡간도쪽에서 신지도쪽으로 현대7호(총톤수 87톤, 길이 27미터, 폭 6.8미터, 디젤엔진 1,250마력 1대)에 의하여 예인(예인선 200미터)되던 현대8호(총톤수 1,026톤, 길이 63미터, 폭 15미터, 모래 2,295톤 적재)의 정선수가 신지도쪽에서 횡간도쪽으로 항해하는 제1부림호(총톤수 1,143톤, 길이 68미터, 폭 12미터, 디젤엔진 1,800마력, 석회석 2.33톤 적재)의 좌현선수를 충돌하였다.

위 사고는 선수 085도 속력 약 6.5노트인 현대7호는 선수 350도 속력 약 10.5노트인 제1부림호와 합의 없이 좁은 수로의 좌측을 운항하던 중 우측 운항하던 제1부림호와 충돌한 사건이다.

2. 재결 및 대법원 판단

1) 재결

현대7호는 좁은 수로의 항법의 미이행, 경계소홀과 조기 피항동작 미이행, 항해사의 레이더 판독 오류를 인정하고, 제1부림호는 경계소홀 및 충분한 거리에서 충돌피항동작 미이행한 과실을 인정한 다음, 현대7호에게 약 65%, 제1부림호에게 약 35%의 과실이 있음을 인정하고, 현대7호 항해사에게 어선 4급 항해사 업무 2월 정지, 제1부림호 선장에게 견책의 제재를 내렸다.

2) 대법원 판결(2004추65 재결처분취소 소송, 조종제한선과 좁은 수로 항법 사이의 관계 부분)

대법원은 현대7호 예인선단을 조종제한선으로 인정한 다음, 조종제한선과 좁은 수로 항법 사이의 관계에 대하여 아래와 같이 실시하였다.

『 좁은 수로 항법은 좁은 수로에서의 선박의 충돌을 효과적으로 예방하기

위하여 선박의 종류나 기상상황 등에 관계없이 적용되는 특별항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니하므로 좁은 수로에서는 상대 선박으로부터 진로우선권을 양보받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한 조종제한선이라고 하여 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로우선권이 보장되는 것은 아니라고 할 것이다.

따라서 현대7호가 조종제한선에 해당하더라도 부림제1호로부터 진로우선권을 양보받았다고 볼만한 주장과 입증이 없는 이 사건에서 현대7호가 부림제1호에 대하여 진로우선권이 있다고 할 수 없다.』

대법원은 좁은 수로에서의 항법에 의하여 인정된 우선권이 해사안전법 제76조 ‘선박 사이의 책무’ 규정에 의하여 인정된 진로우선권보다 우선한다는 취지로 설시한 것이다.

II. 적용 여부에 대한 검토

1. 견해의 대립

위와 같은 사건에서 대법원이 좁은 수로로 인정한 사실, 예인선을 조종제한선으로 인정한 사실에 대하여도 학자들과 실무자들 사이에서는 찬반 의견으로 나뉘었지만, 이에 대한 논의는 이 장의 주제와 관련성이 없으므로 논외로 하기로 한다.

좁은 수로 항법이 적용되는 경우에 COLREG 제18조 및 해사안전법 제76조가 규정하고 있는 ‘선박 사이의 책무’, 즉 조종성능에 따라 선박의 진로우선권을 정한 규정도 함께 적용되는지에 대하여도 학자들과 실무자들 사이에서는 의견이 나뉘고 있다.

위와 같이 의견이 나뉘는 것은 COLREG 제18조 본문 단서인 ‘Except where Rules 9, 10, and 13 otherwise require;’ 부분과 및 해사안전법 제76조 제1항 ‘항행 중인 선박은 제67조, 제68조 및 제71조에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다.’ 는 규정을 어떻게 해석하느냐에 달려 있다고 할

것이다.

먼저, 위와 같은 COLREG 제18조 단서와 해사안전법 제76조 제1항의 규정을 근거로 좁은 수로에서의 특별항법이 적용될 때에는 COLREG 제18조 본문 및 해사안전법 제76조 제2항 이후의 적용을 배제하는 규정으로 해석하는 견해가 있다.

다음으로 좁은 수로에서도 서로 시계 안에 있는 통항 방해물 하지 않아야 하는 경우가 아닌 동력선과 조종제한선 사이에 항법관계에는 ‘선박 사이의 책무’ 규정은 적용되어야 한다는 견해도 있다.⁶³⁾

2. 사건

어느 견해에 의하던 좁은 수로 항법만으로 해결할 수 없는 경우가 존재하는 것으로 보인다.⁶⁴⁾ 다만 그 해결방법을 선원의 상무로 해결할 것인가, 아니면 ‘선박 사이의 책무’ 규정으로 해결할 것인가가 다를 뿐이다.

대법원의 위와 같은 판결은 좁은 수로를 항행하는 조종제한선이 우측통항 원칙을 위반하였다는 특수한 사정으로 인하여 선박 사이의 책무 규정에 따른 우선권을 주장할 수 없다고 해석한 것으로 봄이 상당하다고 할 것이다. 따라서 좁은 수로에서의 항법을 위반하지 아니한 경우에도 대법원이 마찬가지로 판단할 것인지는 분명하지 않다고 할 것이다.

또한 좁은 수로에서의 항법을 규정한 조문을 보더라도 길이 20미터 미만의 선박이나 범선인 아닌 조종제한선, 조종불능선에 대하여 아무런 규정을 두고 있지 않다.

예를 들어 좁은 수로 좌측에 선장 등의 잘못 없이 조종불능선이 존재하는 경우, 위와 같은 대법원의 판례에 의하여 조종불능선에게 과실책임을 물어야 하는 것인지를 살펴보면 인정하는 것이 상당하지 않다고 할 것이다. 이는 책임주의 원칙에 위배되는 해석이기 때문이다. 그리고 좁은 수로에서의 항법을 정한

63) 지상원, 앞의 논문, 837쪽.

64) 이창희, 앞의 논문, 45쪽; 박성호·이윤철, 앞의 논문, 9쪽.

조문에서는 이에 대하여 어떻게 해결하여야 하는지 정하고 있지 않다.

그렇다면 이를 어떻게 해결할 것인지가 문제인데, 두 가지 해결의 방법이 있을 것으로 보인다.

먼저 좁은 수로에서의 우측통항원칙은 ‘안전하고 실행가능한 경우’에 우측 통항을 하도록 규정하고 있고, 그렇지 못한 경우 우측통항원칙을 벗어나서 좁은 수로 중앙이나 왼쪽으로 통항하는 것이 인정되는데, 위와 같은 사유로 인정되는 것은 일반적으로 i) 항로 앞쪽에 다른 선박이 멈추고 있는 경우, ii) 수로 내의 조류의 흐름이 강하거나 강한 바람의 영향으로 조종이 곤란한 경우, iii) 흘수가 깊어서 안전한 수역을 따라 항행하는 경우, iv) 항로 앞쪽에 장애물이 있거나 침몰 선박이 있는 경우, v) 수로 내의 공사로 인하여 정상적인 통항이 불가능한 경우, vi) 수로 왼쪽 부두에 계류하거나 부두에서 떨어져 반대 측 항로로 진입하는 경우, vii) 선박을 회두시켜 항행 침로를 바꾸는 경우 등이 될 것이다.⁶⁵⁾ 위와 같이 좌측에 자신의 책임없이 조종 불능선으로 존재하는 선박을 예외적으로 우측통항을 하지 않아도 되는 경우로 보고 좁은 수로를 통항하는 선박이 이를 피하여 통항하여야 하는 것으로 해석하는 것이다.

다른 하나는 위에서 언급한 바와 같이 좁은 수로에서의 항법을 규정한 COLREG 제9조 및 해사안전법 제67조에는 조종불능선에 대한 관계는 규정하고 있지 않으므로 COLREG 제18조 본문 및 해사안전법 제77조 제2항 이후의 규정을 적용하여 해결하는 방법이다.

여기서 다시한번 해사안전법 제76조 제1항의 조문을 살펴보면, ‘항행 중인 선박은 제67조, 제68조 및 제71조에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다.’라고 규정하고 있는바, 문리적 해석을 하더라도 좁은 수로에서의 항법이 적용되는 경우 그 외의 모든 규정을 배제한다는 취지라고 해석되지 아니하고, 오히려 제67조에 따라 해석한 다음 그와 같은 규정으로 해결이 되지 않는 경우에는 제2항 이후의 항법에 따라야 한다는 것으로 이해함이 상당하다고

65) 이윤철, 앞의 책, 261쪽; 중앙해심 제2013-007호 외 다수의 재결례 참조.

할 것이다. 이는 COLREG 제18조 본문 단서의 해석에서도 마찬가지로 보인다. 즉 ‘제9조, 10조 및 제13조에서 이와 달리 규정하고 있는 경우를 제외하고’⁶⁶⁾ 라고 규정하고 있는데, 이는 말 그대로 제9조, 10조 및 제13조에서 이와 달리 규정하고 있는 경우에는 그에 따르고 달리 규정하고 있지 않는 경우에는 COLREG 제18조 본문에 따르라고 해석하는 것이 상당하다고 할 것이다.

결론적으로 좁은 수로에서의 진로우선권에 대하여 규정한 COLREG 제9조 및 해사안전법 제67조나 조종성능에 따라 선박 사이의 진로우선권을 규정한 COLREG 제18조 본문 및 해사안전법 제77조 제2항 이후 규정은 서로 배치 되지 않는 경우에는 양 조문이 함께 적용된다고 해석하는 것이 상당하다고 할 것이다.⁶⁷⁾



66) 이윤철, 앞의 책, 443쪽; 김인현, 앞의 책, 제204쪽에서는 ‘제9조, 제10조 및 제13조에서 달리 규정하는 경우를 제외하고’ 라고 해석하여 위와 동일하다고 할 것이다.

67) 물론 실질적으로 적용되는 경우가 많지 않은 것으로 보이나, 이는 법해석 이후의 문제인 것이지 그와 같은 이유로 법해석을 달리 할 이유는 되지 않는다고 할 것이다.

第5章 結論

본 연구는 좁은 수로에서의 항법에 관련된 국제해상충돌방지규칙(COLREG) 및 해사안전법의 조문을 중심으로 좁은 수로의 의의, 좁은 수로에서의 항법 전반, 통항방해 및 통항방해금지의무의 내용에 대하여 재결 사례와 함께 검토하였다.

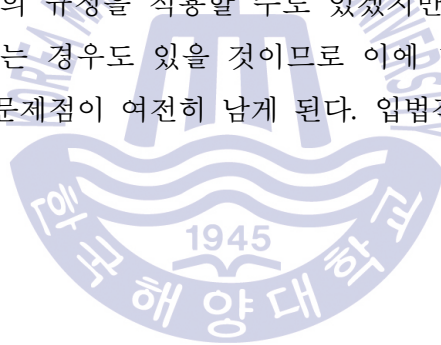
특히 본 연구는 좁은 수로 항법 중 횡단금지항법에 대하여 중점적으로 검토하였는데, 그 결과 좁은 수로에서의 횡단항법규정이 다른 통항방해금지규정과 조문 자체로 다른 형식과 내용으로 규정되었다는 점, 횡단의 특수성 등을 근거로 통항방해금지의무와 다른 의무로 해석함이 상당하다는 것을 제시하였다. 뿐만 아니라 좁은 수로에서의 횡단금지항법은 일반 횡단항법과도 다르게 다른 선박과의 관계에 따라 횡단관계가 결정되는 것이 아니라 좁은 수로 자체에 대한 횡단 여부에 따라 항법이 적용되는 것이고, 다만 다른 선박과의 관계는 다른 선박의 통항을 방해하는 여부가 횡단금지의 조건으로 고려된다는 것을 확인하였다. 이와 같은 해석에 따를 경우 횡단금지의무에 대한 위반은 중대한 의무위반으로 통항방해금지의무보다 중한 책임을 부담하게 함이 상당하고, 상대선박의 통항이 방해될 것을 인식하였음에도 좁은 수로에 대한 횡단을 감행한 경우 횡단선박에게 고의에 대한 책임을 부담하게 함이 상당하다고 할 것이다.

또한, 특별항법인 좁은 수로 항법이 적용되는 경우에 일반항법 및 ‘선박사이의 책무’ 규정들의 적용여부에 대한 논란이 있으나, 이는 특별법 우선의 원칙에 대한 오해, 그리고 COLREG 제18조 단서 및 해사안전법 제76조 제1항이 항법의 적용 순서 규정임에도 적용 배제 규정으로 오해한 결과로 인한 것임을 확인하였다. 그에 따라 일반항법의 적용여부를 개별적으로 검토함이 상당하다는 것을 제시한 다음 각각의 일반항법별로 적용여부결과를 살펴 합리적인 해석을 제시하였다.

앞서 ‘좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박’이라는 것을 표시할 수 있는 형상물, 등화, 기적 등을 마련할 필요가 있다는 의견을 제시한 바가 있는데, 마지막으로 이에 추가하여 좁은 수로에서의 항법을 규정한 조문의 미비점에 대하여 의견을 제시하고자 한다.

먼저, 횡단금지조항을 다른 통항방해금지조항과 달리 규정하고 있음에도 불구하고 통항방해금지선박의 상대선박의 의무 내용은 규정한 반면 횡단금지의무 상대선박의 의무가 무엇인지에 대한 규정을 마련하지 않아 상대선박의 대처에 혼란을 주고 있으므로 이를 보완할 필요가 있다고 할 것이다.

아울러, 좁은 수로 규정의 문제점으로 통항분리제도와 달리 진입의 경우에 대한 규정이 없다는 것을 제시하고 싶다. 물론 대부분의 경우 횡단하고자 하는 것이므로 횡단의 규정을 적용할 수도 있겠지만, 진입하여 좁은 수로를 따라 항행하고자 하는 경우도 있을 것이므로 이에 대하여 횡단규정을 적용함이 상당한지라는 문제점이 여전히 남게 된다. 입법적 해결이 기대되는 부분이라고 할 것이다.



參考文獻

1. 단행본

- 김인현, 「해상교통법」, 서울 : 삼우사, 2018.
- 박용섭, 「해상교통법론」, 서울 : 형설출판사, 2013.
- 윤점동, 「국제해상충돌예방규칙 및 개정된 국내법규해설」, 부산 : 세종출판사, 2013.
- 이운철, 「해상교통법론」, 부산 : 다솜출판사, 2016.

2. 연구논문 및 기타 자료

- 김인현, "통항불방해선박과 그 상대선의 항법관계", 한국항해항만학회 제25회 추계학술발표회, 2000.
- 김인현, "通航不妨害船舶 관련 大法院 判決에 대한 評釋", 「한국항해학회 지」 제25권 제1호, 한국항해학회, 2001.
- 김인현, "정류 중인 선박에 대한 항법적용", 『해사법연구』 제14권 제2호, 한국해사법학회, 2002.
- 김종성, "좁은 수로 항법과 예인선단의 조종제한 여부", 『해양환경안전학회지』 제22권 제4호, 해양환경안전학회, 2016.
- 박성호·이운철, "좁은 수로에서의 항법 적용에 관한 고찰", 『수산해양교육연구』 제30권 제3호, 한국수산해양교육학회, 2018.
- 박성호, "항법 적용의 시점에 관한 연구 -해양안전심판원의 재결사례를 중심으로-", 『해사법연구』 제30권 제2호, 한국해사법학회, 2018.

- 백상진, “해상교통에 있어서 신뢰의 원칙을 통한 형사책임의 제한여부”, 『해사법연구』 제21권 제2호, 해양환경안전학회, 2009.
- 이정원, “해사안전법상 ‘어로에 종사하고 있는 선박’의 법적 지위에 관한 고찰”, 『해사법연구』 제30권 제2호, 한국해사법학회, 2018.
- 이창희, “좁은 수로의 정의와 항법 문제에 관한 고찰”, 『해사법연구』 제29권 제3호, 한국해사법학회, 2017.
- 지상원, “좁은 수로에서의 조종제한선의 항법상 지위”, 『한국항해항만학회지』 제34권 제10호, 한국항해항만학회, 2010.
- 지상원, “해상교통법상 항법적용 시점에 관한 연구”, 『해사법연구』 제23권 제3호, 한국해사법학회, 2011.
- 중앙해양안전심판원, 해양사고통계자료 통계연보 2017 <<https://www.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do>>



감사의 글

먼저, 부족한 저를 너무나도 열심히 지도하여 주신 이윤철 지도교수님께 머리 숙여 감사드립니다. 해양관련분야에 있어 초보자인 제게 조금이나마 눈을 뜨게 하여 주신 덕분에 보잘 것 없지만 제 논문이 가능하지 않았나 싶습니다. 앞으로도 교수님의 지속적인 관심과 지도에 힘입어 제가 발전할 것도 소망하여 봅니다. 아울러 논문을 지도하여 주신 최석운 교수님, 박성호 교수님께도 진심으로 감사드립니다. 교수님들의 좋은 지도 덕분에 부족한 부분이 많이 해소되었다고 생각합니다.

마지막으로 제가 석사과정에 매진할 수 있도록 지원을 아끼지 않은 법무부 및 대검찰청에도 깊은 감사를 전하며 제 감사의 글을 마치고자 합니다.

