



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

海上交通法상 船舶 사이의 進路優先權에  
관한 研究

A Study on the Right of Way between Vessels in  
the Marine Traffic Law



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

朴成浩

本 論文을 朴成浩의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 崔錫胤 (印)

委 員 金鎮權 (印)

委 員 李潤哲 (印)



2018年 12月

韓國海洋大學校 大學院

# 目次

국문초록 .....	iii
Abstract .....	v
제1장 서론 .....	1
제1절 연구의 배경과 목적 .....	1
제2절 연구의 방법과 범위 .....	3
제2장 해상교통법상 항법적용의 일반원칙 .....	5
제1절 국제해상충돌방지규칙 .....	5
I. 의의 .....	5
II. 적용범위와 주요 내용 .....	6
III. 항법의 원칙 .....	8
제2절 해사안전법 .....	16
I. 의의 .....	16
II. 적용범위와 주요 내용 .....	17
III. 항법의 원칙 .....	20
제3절 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 .....	20
I. 의의 .....	20
II. 적용범위와 주요내용 .....	21
III. 항법의 원칙 .....	22

<b>제3장 해상교통법상 선박의 진로우선권</b> .....	<b>25</b>
제1절 선박 자체의 조종성능에 따른 진로우선권 .....	25
Ⅰ. 국제규칙 제18조에 의한 진로우선권 .....	25
Ⅱ. 국제규칙 제13조에 의한 진로우선권 .....	31
Ⅲ. 선원의 상무 규정에 의한 진로우선권 .....	34
제2절 통항방해배제의무에 따른 진로우선권 .....	37
Ⅰ. 통항방해배제의무 선박의 주의의무 .....	37
Ⅱ. 좁은 수로에서의 진로우선권 .....	39
Ⅲ. 통항분리수역에서의 진로우선권 .....	43
제3절 특정해역 및 무역항의 수상구역에서의 진로우선권 .....	44
Ⅰ. 특정해역에서 항로지정제도에 따른 진로우선권 .....	44
Ⅱ. 무역항의 수상구역에서의 진로우선권 .....	46
<b>제4장 진로우선권 적용상 논점에 대한 검토</b> .....	<b>51</b>
제1절 정류중인 선박에 대한 항법상 지위 .....	51
Ⅰ. 정류중인 선박의 개념 .....	51
Ⅱ. 항법 적용에 대한 학설과 재결사례 .....	52
Ⅲ. 항법 적용에 대한 논점 검토 .....	57
제2절 어로에 종사하고 있는 선박에 대한 항법상 지위 .....	61
Ⅰ. 어로에 종사하고 있는 선박의 개념 .....	61
Ⅱ. 어로에 종사하고 있는 선박의 인정 기준에 관한 논점 .....	62
<b>제5장 결론</b> .....	<b>70</b>
<b>참고문헌</b> .....	<b>73</b>

# 해상교통법상 선박 사이의 진로우선권에 관한 연구

박성호

한국해양대학교 대학원  
해양정책학과 해사법무전공

## 국문초록

해상교통법은 해상에서 선박충돌을 방지하기 위한 목적으로 채택된 1972년 국제해상충돌방지규칙과 국내법인 해사안전법과 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률을 의미한다. 이러한 법률들은 일정한 수역을 항행하는 선박들이 준수해야 할 통항방법 즉, 항법(navigation rule)에 관한 명시적인 규정을 두고 있다. 항법은 선박의 안전한 통항을 위한 가장 중요하고 기본적인 지침이므로, 선박운항에 종사하는 선장, 항해사 및 도선사는 항법을 숙지하고 준수하여야 할 의무가 있다.

한편 국제해상충돌방지규칙과 해사안전법에는 통항선박들이 준수하여야 하는 항법을 모든 시계 내에서의 항법, 서로 시계 내에서의 항법과 제한된 시계 내에서의 항법으로 구분하고 있다. 특히 국제해상충돌방지규칙 제18조(해사안전법 제76조)에는 항법의 대원칙의 하나로서 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 그 성능의 우열에 따라 차례로 피하여야 한다는 원칙 즉, 항행중인 선박 사이에 적용되는 진로우선권(right of way)을 규정하고 있다. 규칙 제18조에 따르면, 조종불능선, 조종성능제한선, 어로 작업에 종사하는 선박, 범선, 동력선 순서로 진로우선권이 부여된다. 또한 좁은 수로와 통항분리수역에서 조종능력이 제한되는 선박에 대하여 길이 20미터 미만의 선박·범선·어로 작업에 종사하는 선박이 통항방해배제의무를 부담하는 것도 이러한 원칙이 반영된 것이다.

선박의 진로우선권은 선박 자체의 조종성능 우열에 따른 진로우선권, 통항방해배제의무에 따른 진로우선권, 특정해역 및 무역항의 수상구역에서의 진로우선권으로 구분할 수 있다. 해상교통법에는 이들 항법에 대해 구체적으로 규정하고 있지만, 실무에서는 항법의 해석과 적용에 있어서 몇 가지 논란이 제기된다. 대표적으로 항해중인 동력선과 정류중인 선박 사이에 충돌이 발생한 경우 양 선박의 항법상 지위에 관한 문제와 국제해상충돌방지규칙 제18조에 따라 진로우선권을 갖는 어로에 종사중인 선박과 관련해서 조종성능을 제한하는 어구의 해석 기준, 어로 작업에 종사의 범위 및 등화와 형상물의 표시 여부 등을 포함하는 항법상 지위에 관한 문제 등이다.

항법은 선박운항자들이 반드시 숙지하고 준수해야할 규범으로 선박 충돌사고에 있어서 항법을 어떻게 해석하고 적용하는가에 따라 수범자인 선박운항자들이 부담하는 법적책임이 달라진다. 그러므로 선박의 진로우선권에 관한 항법의 해석과 적용에 있어서 제기되는 논란에 대한 검토가 필요하다.

따라서 이 연구에서는 국제해상충돌방지규칙과 관련 국내법, 법원의 판례 및 해양안전심판원의 재결사례를 중심으로 선박 사이의 진로우선권 관련 항법 적용시에 제기되는 문제점을 중점적으로 검토하고, 관련 항법의 적용과 해석에 대한 바람직한 방향을 제시하고자 한다.<sup>45</sup>

# A Study on the Right of Way between Vessels in the Marine Traffic Law

*PARK, SUNG-HO*

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

## Abstract

The Marine Traffic Law includes International Regulations for Preventing Collisions at Sea adopted which were adopted for the purpose of preventing vessel collisions at sea in 1972, the domestic Maritime Safety Act, and provisions of port entry and departure of vessels, etc. These laws have explicit provisions of the navigation method, or navigation rules, that vessels sailing in certain waters should observe. Navigation rules are the most important and fundamental guidelines for the safe navigation of vessels. Therefore, captains, officers, and pilots are obliged to understand and follow navigation rules. COLREG and Maritime Safety Act are divided navigation rule into three sections. Particularly, according to Article 18 of COLREG (Article 76 of Maritime Safety Act), as one of the dominant principles of navigation rules, there is the rule that a vessel with excellent navigation performance should avoid a vessel with less performance, which is the right of way for all navigating vessels. According to the article 18, the right of



way is given to a vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel engaged in fishing, a sailing vessel, and a power driven vessel in order. In terms of the vessels that have their restricted in her ability to manoeuvre in narrow channels and traffic separation schemes, the vessels with less than 20m, sailing vessels, and fishing vessels are obliged to follow the rule of traffic obstruction exclusion.

The right-of-way of vessels can be divided into the one according to the ability to manoeuvre order of vessels, into the one according to the obligation of traffic obstruction exclusion, and into the one in particular waters and the water areas of trade ports. Maritime Traffic Act stipulates these navigation rules in detail, but practically there are some issues over the interpretation and application of navigation rules. For instance, there are the issue of status in navigation rules if a navigating power driven vessel collides with a drifting vessel; the issue of the interpretation criteria of the phrases about restriction her ability to manoeuvre of fishing vessels which have the right-of-way according to Article 18 of COLREG; the issue of the status in navigation rules that include the scope of fishing jobs and whether to display a light and an object.

Navigation rules should be understood and observed by vessel operators. Depending on how to interpretate and apply navigation rules in vessel collisions, relevant ship officers can have different legal responsibilities. Therefore, it is necessary to review the issues that arise in the way of interpreting and applying navigation rules about the right of way of vessels

Based on COLREG, relevant domestic laws, case law, and recent decision cases of maritime safety tribunal, this study tries to review the problems that arise when the navigation rules of the right of way between vessels are applied, and to suggest the desirable direction for the application and interpretation of relevant navigation rules.

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경과 목적

삼면이 바다인 우리나라는 남북대치 상황이라는 지정학적 요인으로 인해 국제무역의 대부분을 해상운송에 절대적으로 의존하고 있으며,<sup>1)</sup> 동북아 물류중심의 항만정책까지 더해져 우리나라를 중심으로 하는 해상물류는 더욱 증대될 것으로 예상된다. 이와 함께 해상교통량의 증가와 과학기술의 발전으로 인해 선박은 대형화 및 고속화되고 있다. 최근에는 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO) 제98차 해사안전위원회(MSC)에서 자율운항선박(Maritime Autonomous Surface Ship, MASS) 도입에 필요한 기술 개발을 진행하기 위한 국제적 논의가 시작되는 등 선박 운항으로 인해 야기될 수 있는 사고를 미연에 방지할 수 있는 시스템에 대한 상당한 발전이 이루어지고 있다.<sup>2)</sup> 그러나 선박 기술의 비약적인 발전에도 불구하고, 동일 항로를 운항하는 선박의 증대와 예측 불가능한 해상 운송의 여러 조건으로 인하여 해양사고<sup>3)</sup>는 지속적으로 증대되고 있다.<sup>4)</sup> 특히 선박충돌<sup>5)</sup> 사고로 인한 그 인명피해나 재산

- 1) 한국선주협회의 자료에 의하면 우리나라의 대외무역 의존도는 96.7%에 달하며, 수출입화물의 99.7%가 선박을 통해 운송되고 있으며, 특히 원유 및 철광석 등 원자재는 100% 해상 수송되고 있는 것으로 추산하고 있다(<http://www.shipowners.or.kr/m/about/industry.php>).
- 2) IMO에서는 자율운항선박을 ‘다양한 수준으로 사람의 간섭 없이 독립적으로 운용될 수 있는 선박’으로 정의하였다. 자율운항선박에 대한 국내외 주요 동향은 박혜리·박한선·김보람, “자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구”, 한국해양수산개발원(2018. 8), 11쪽 이하 참조.
- 3) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제2조에서 “해양사고”란 해양 및 내수면(內水面)에서 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사고를 말한다.
  - 가. 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고나, 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고
  - 나. 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
  - 라. 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고
  - 마. 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고
- 4) 2016년 우리나라에서 발생한 해양사고는 총 2,307건이며, 특히 선박충돌 사고는 2012년 196건, 2013년 175건, 2014년 180건, 2015년 235건, 2016년 209건으로 점차 증가하는 추세이다. 자세한 사항은 해양안전심판원 홈페이지(<https://www.kmst.go.kr/>) 해양사고통계 참조
- 5) 우리나라 상법 제876조 제2항에서 선박충돌의 개념은 “2척 이상의 선박이 그 운용상 작위 또는 부작위로 선박 상호 간에 다른 선박 또는 선박 내에 있는 사람 또는 물건에 손해를 생기

적 손해의 규모는 선박의 대형화에 비례하여 더욱 증대되고 있는 실정이다.<sup>6)</sup>

이에 따라 IMO는 해상에서 선박충돌을 방지하기 위한 통일된 규칙인 1972년 국제해상충돌방지규칙(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, COLREG ; 이하 ‘국제규칙’이라 한다)을 채택하였다. 우리나라도 국제규칙의 이행입법으로서 해사안전법과 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(이하 ‘선박입출항법’이라 한다) 등을 제정하였다.<sup>7)</sup> 이러한 법률들은 일정한 수역을 항행하는 선박들이 준수해야 할 통항방법 즉, 항법(航法)에 관해 명시적인 규정을 두고 있다. 특히 선박운항에 종사하는 선장, 항해사 및 도선사는 항법을 숙지하고 준수하여야 할 의무가 있다.

해상교통법상 항법은 선박의 안전한 통항을 위한 가장 중요하고 기본적인 지침이므로, 이를 위반하게 되는 경우 선박운항자는 각종 법적 책임을 부담하게 된다. 즉 해상교통법상에 규정된 항법의 각 규정은 업무상 주의의무에 해당된다.<sup>8)</sup> 그러므로 항법의 위반은 주의의무 위반이 되고 주의의무 위반은 곧 과실이 된다. 따라서 항법을 위반하게 되는 경우, 선박운항자는 민사·형사·행정법상 책임을 부담하게 된다.<sup>9)</sup>

한편 국제규칙과 해사안전법에는 통항선박들이 준수하여야 하는 항법을 모든 시계 내에서의 항법, 서로 시계 내에서의 항법과 제한된 시계 내에서의 항법으로 구분하여 상황별로 자세히 규정하고 있다. 특히 국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)에는 항법의 대원칙의 하나로서 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 그 성능의 우열에 따라 차례로 피하여야 한다는 원칙 즉, 항행중인 선박 사이에 적용되는 진로우선권을 규정하고 있다. 동조에 따라서 조종불능선,

---

게 하는 것을 말한다.”고 정하고 있다.

- 6) 2007년 12월7일 충청남도 태안군 만리포 북서방 8km 해상에서 삼성 T-5호 및 삼호 T-3호 등 예인선 2척이 해상 크레인 부선 삼성 1호를 병렬로 연결하여 항해하던 중, 좌측에 있던 삼성 T-5호와의 예인줄이 절단되는 사고가 발생하였다. 이로 인해 예인 중이던 부선 크레인이 통제력을 상실하면서 대산항 입항을 위해 정박 중이던 홍콩선적 유조선 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호와 충돌하였으며, 유조선에 선적되어 있던 약 12,547kl의 원유가 해상으로 유출되는 국내 최대 해양오염사고가 발생하였다.
- 7) 본 논문에서 규정하고 있는 해상교통법이란 국제법으로서의 1972년 국제해상충돌방지규칙과 국내법으로서의 해사안전법 및 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률을 의미한다.
- 8) 이윤철, 「해상교통법강의」(부산 : 다솜출판사, 2016), 11쪽.
- 9) 김인현, 「해상교통법」(서울 : 삼우사, 2013), 76쪽.

조종성능제한선, 어로 작업에 종사하는 선박, 범선, 동력선 순서로 진로우선권이 부여된다. 좁은 수로에서의 항행과 같은 지리적 제약 때문에 조종능력이 제한되는 선박에 대하여 길이 20미터 미만의 선박·범선·어로작업에 종사하는 선박이 통항방해배제의무를 부담하는 것도 이러한 원칙에 입각한 것으로 보인다.

선박 사이의 진로우선권은 해상교통법상에 각 상황별로 규정되어 있지만, 실무에서 항법의 해석과 적용에 있어서 몇 가지 문제가 제기되고 있다. 대표적으로 항해중인 일반 동력선과 정류중인 선박 사이에 충돌이 발생한 경우 정류중인 선박의 항법상 지위에 관한 문제와 국제규칙 제18조에 따른 진로우선권을 갖고 있는 어로에 종사중인 선박의 항법상 지위에 관한 문제 등이다.

항법은 선박운항자들이 숙지하고 반드시 준수해야할 규범으로 선박충돌 사고에 있어서 항법을 어떻게 해석하고 적용하는가에 따라서 수범자인 선장, 항해사 및 도선사들이 부담하는 법적책임이 달라진다. 그러므로 선박 사이의 진로우선권과 관련한 상기의 문제에 대해서 보다 명확하게 해석되어야 할 필요가 있다. 따라서 이 연구에서는 항법의 원칙과 판례 및 해양안전심판원의 재결을 중심으로 해상교통법상 선박 사이의 진로우선권 적용상 제기되는 문제점을 검토하고, 관련 항법의 해석과 적용에 대한 바람직한 방향을 제시하고자 한다. 이를 통해서 궁극적으로는 해상교통법의 수범자인 선장, 항해사 및 도선사가 항법을 적용하고 해석하는데 있어서 도움을 주고자 한다.

## 제2절 연구의 방법과 범위

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 해양사고 발생시 적용할 수 있는 일반적인 지침으로 활용할 것을 목표로 하기 위함이다. 이 논문에서는 이를 뒷받침하기 위하여 선박 사이의 진로우선권과 관련된 IMO 국제협약과 국내 이행입법을 1차적 자료(primary sources)로 활용하고, 학자들

의 논문 및 전문서적, 연구보고서, 판결, 재결 사례 등 국내·외 문서를 2차적 자료(second sources)로 활용하였다.

이 연구의 범위는 국제법인 국제규칙과 국내법인 해사안전법 및 선박입출항법을 중심으로 그 적용범위와 항법의 적용원칙에 대해 알아보고, 선박 사이에 실질적으로 적용되는 진로우선권은 무엇인지를 알아보고, 이로 인해 제기되는 항법상 문제점을 중점적으로 검토하고, 관련 항법을 해석하는데 있어서 적절한 방향을 제시하고자 한다.

구체적으로 살펴보면, 제1장 서론에서는 연구의 배경과 목적, 연구의 방법과 범위를 제시한다.

제2장에서는 국제규칙, 관련 국내법인 해사안전법과 선박입출항법을 중심으로 각 규범의 의의와 적용범위를 알아보고, 항법과 관련한 주요 내용과 항법 적용의 원칙, 법률 상호간의 관계 등을 검토한다.

제3장에서는 선박 사이에 적용되는 진로우선권의 개념을 알아본다. 국제규칙에 규정된 항법을 중심으로 진로우선권의 종류를 선박 자체의 조종성능에 따른 진로우선권, 통항방해배제의무에 따른 진로우선권, 특정해역과 무역항의 수상구역에서 적용되는 진로우선권으로 구분하고, 각 진로우선권의 의의, 구체적인 항법, 해양안전심판원의 재결 등을 종합적으로 검토한 후 진로우선권에 대한 논점을 도출하고자 한다.

제4장에서는 이상에서 연구·검토한 내용을 기초로 해상교통법상 선박 사이의 진로우선권 적용상 제기되는 논점을 검토한다. 우선, 정류중인 선박의 개념과 항법 적용에 대한 학설 및 재결사례를 살펴보고, 항법 적용상 논점에 대해서 면밀히 검토한다. 또한, 어로에 종사하고 있는 선박의 개념과 인정 기준에 관한 논점에 대해서 검토한다. 이를 통해서 각 선박의 항법상 지위에 대한 올바른 해석론적 방향을 제시하고자 한다.

끝으로 제5장에서는 지금까지의 연구를 종합적으로 검토 및 요약하고, 해상에서 선박충돌을 효과적으로 방지하고, 합리적인 항법 적용을 위해서 선박 사이의 진로우선권에 대해서 평가하고, 이를 보완할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

## 제2장 해상교통법상 항법적용의 일반원칙

### 제1절 국제해상충돌방지규칙

#### I. 의의

국제해상충돌방지규칙은 선박의 국제항행성에 비추어 해상에서 적용되어야 할 교통법을 통일하고자 제정된 국제조약이다. 선박 사이의 충돌방지를 위한 성문법 중에서 가장 먼저 제정된 것은 1863년 영국의 해상에서의 충돌방지를 위한 규칙(Regulation for Preventing Collisions at Sea)이다. 1889년 미국은 해상에 있어서의 인명과 안전을 증진하기 위한 통일규칙을 만들기 위한 최초의 국제해사회의를 워싱턴에서 개최했다. 28개국의 대표자가 참석한 이 회의에서는 당시 국제적으로 시행되고 있던 영국정부의 1863년 규칙을 상세하고 명확하게 개정하여 세계 공통의 국제해상충돌방지규칙이 처음으로 성립되었다. 그러나 이 규칙은 국제조약으로 성립되지는 아니하였다. 1912년 4월 15일의 여객선 타이타닉호의 침몰사고에 따라 1913년에 대서양연안의 국가들은 해상인명안전회의(International Conference for the Safety of Life at Sea)를 개최, SOLAS 협약을 채택하였다. 이 협약에서는 제3장(항해의 안전)에 충돌방지규칙에 관한 사항을 구체적으로 정하고 각국은 국내법으로 수용할 것을 약속하였으나 그 후 곧 제1차 세계대전(1914~1918)이 발발하여 실제로는 실시하지 못 하였다. 또한 1929년에는 제2회 해상인명안전회의가 개최되어 13개조로 확대된 이 규칙은 SOLAS 협약의 제2부속서로 채택되어 1931년 7월 1일부터 시행 될 예정이었으나 그 동안 각국의 준비가 되지 아니하였고, 그 후 제2차 세계대전(1939~1945)이 일어나 발효되지 못하였다. 1948년 영국의 런던에서는 다시 국제해상인명안전회의가 개최되었고 이 회의에서 1948년 SOLAS 협약 및 국제해상충돌방지규칙이 채택되었다. 범세계적으로 채택된 최초의 통일규칙이라고 할 수 있는 이 새로운 국제해상충돌방지규칙은 1954년 1월 1일부터 1965년 9월 1일까지 시행되었다. 다시 이 규칙은 1960년에 SOLAS 협약과 함께 개정되었으며, 1972년에

는 이 규칙을 SOLAS 협약에서 분리시켜 현재의 협약으로 채택하였다.<sup>10)</sup>

1972년 국제규칙은 1972년 10월 20일에 채택하여 1977년 7월 15일에 발효하였고, 선박충돌방지를 위한 국제적 통일규칙의 제정을 목적으로 하고 있다. 관련 국내법으로는 해사안전법, 선박입출항법, 수상레저안전법, 유선 및 도선사업법, 선박안전법(선박설비기준) 등이 있다.<sup>11)</sup>

## II. 적용범위와 주요 내용

### 1. 적용범위

해상교통법의 적용범위는 적용수역과 적용선박이라는 두 가지 측면이 있다.<sup>12)</sup>국제규칙은 외양항행선이 항행할 수 있는 해양과 이와 접속한 모든 수역의 수상에 있는 모든 선박에 적용한다(국제규칙 제1조 a항). 그러나 이 규칙은 해양과 접속되어 있고 외양항행선이 항행할 수 있는 정박지, 항내, 하천, 호수 및 내수로에 관하여 관할관청이 제정한 특별규칙의 시행을 배제하지 않는다(동규칙 제1조 b항 전단).<sup>13)</sup>

그러나 이 경우에도 항법은 가능하면 국제규칙과 일치하도록 하여야 한다. (동규칙 제1조 b항 후단). 공해는 물론 영해나 내수(internal water)<sup>14)</sup>에도 국

10) Craig H. Allen, *FARWELL'S RULES OF THE NAUTICAL ROAD*, 8th ed.(Annapolis, Maryland : Naval Institute Press, 2005), pp. 3-6.

11) 이운철, 앞의 책, 11쪽.

12) 김인현, 앞의 책, 30쪽.

13) 지방적인 특별규칙의 위반은 충돌사건에서 과실의 증거 즉, 규칙의 위반으로 되는 것은 말할 것도 없다. 일본해상교통안전법 제20조를 보면 구루시마 해협 항행의 항법은 다음과 같다. “순조의 경우는 중수도를 역조를 경우는 서수도를 항행할 것” 조류가 북향일 때에는 서수도를 통과하는 동항선과 중수도를 통과하는 서항선은 자세관계에서 국제해상충돌방지규칙과 합치하지만 조류가 남향일 때에는 서수도를 항과하는 선박들과 중수도를 항과하는 선박들은 우현대우현의 항과가 되어 진입점에서부터 이탈점까지 국제해상충돌방지규칙 제14조에 반대되는 항법을 따라야 한다. 그러나 이 수역내에서 선박충돌이 생기면 국제해상충돌방지규칙에 우선하여 일본의 해상교통안전법이 적용되는 것이다. 윤점동, 「국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규 해설」(부산 : 세종출판사, 2013), 40-41쪽.

14) ‘내수’라 함은 영해를 측정하는 기선으로부터 육지쪽 수역을 말한다(유엔해양법협약 제8조 제

제규칙이 적용됨에는 의문의 여지가 없다. 그러므로 항내에도 국제규칙이 적용된다. 외양항행선이 항행할 수 있는 해양과 접속한 모든 수역에 적용되므로, 외양항행선이 항행할 수 없는 내수로에는 국제규칙은 적용되지 않는다. 항내 등에 관할관청이 제정한 특별규칙의 시행을 배제하지 않으므로 항내 등에 각국 정부가 정한 특별규정이 있으면 그 특별규정이 국제규칙에 우선하여 적용된다(동 규칙 제1조 b항). 따라서 우리나라의 영해에서는 해사안전법이, 무역항인 경우에는 선박입출항법이 우선 적용된다.

본 규칙이 적용되는 선박은 국제규칙 제3조 a항의 정의규정에 따른 선박만이다. ‘수상수송의 수단으로 사용되거나 될 수 있는 모든 수상용구’를 말하며, 무배수량 용구와 수상항공기를 포함한다.<sup>15)</sup> 일반적인 선박에 대한 개념요소인 추진력을 갖지 않는 선박인 범선 및 노도선도 본 규칙의 선박에 포함된다.

국제규칙은 해상교통의 안전을 보장하기 위하여 필요한 기본적인 사항만을 입법한 국제법이다.<sup>16)</sup> 그러므로 각 지역의 해상교통 실정과 지리적인 상황 및 선박의 특수성을 고려하지 않은 일반법적인 특질을 가지고 있다.

## 2. 주요 내용

1972년 국제규칙은 협약본문 및 4개의 부속서로 구성되어 있다. 우선 협약본문에는 적용범위, 책임, 일반정의 등을 담고 있는 제1장 총칙(제1조~제3조), 모든 시계 내에서의 선박의 운항, 상호 시계 내에서의 선박의 운항, 제한된 시계 내에서의 선박의 운항 등을 담고 있는 제2장 항법규정(제4조~제19조), 등화와 형상물에 대한 내용을 담고 있는 제3장 등화 및 형상물(제20조~제31조), 음향과 발광신호에 대한 내용을 담고 있는 제4장 음향 및 발광신호(제32조~제37조), 경과규정을 담고 있는 제5장 경과규정(제38조)이 포함하고 있다.

부속서로는 ① 부속서 I : 등화 및 형상물의 배치와 기술상의 명세(13개의

---

1항).

15) COLREG RULE 3(a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

16) 김인현, 앞의 책, 31쪽.



절), ② 부속서Ⅱ : 근접하여 어로작업을 하고 있는 어선의 부가신호, 일반원칙, 트롤 어선의 부가신호, 건착어선의 부가신호, ③ 부속서Ⅲ : 음향신호장치의 기술적인 명세(기적, 호정 또는 징). ④ 부속서Ⅳ : 조난신호 등 4개의 부속서를 포함하고 있다.

### Ⅲ. 항법의 원칙

#### 1. 항법의 의의

일반적으로 항법이라 함은 “바다를 항행하는 선박들의 충돌을 방지하기 위한 항해방법이며, 선박의 운항자들이 지켜야 할 주의의무를 의미한다.”고 정의하기도 한다.<sup>17)</sup> 실정법인 해상교통법규에는 항법의 개념을 명확하게 정의하고 있지 않다. 다만, 해상교통법규에 규정된 항법 규정을 통해서 그 개념을 유추해석 할 수 있다.

우선 국제규칙은 제2장(PART B) 조정규정과 항해규정(STEERING AND SAILING RULES)에 「제1절 모든 시계 상태에서의 선박의 조치(Conduct of vessels in any conditions of visibility)」,<sup>18)</sup> 「제2절 서로 시계 내에서의 선박의 조치(Conduct of vessels in sight of one another)」,<sup>19)</sup> 「제3절 제한된 시계 내에서의 선박의 조치(Conduct of vessels in restricted visibility)」에 관해 규정하고 있다.<sup>20)</sup> 국제규칙의 이행입법인 해사안전법의 경우 「제6장 선박의

17) 김인현, 「선박충돌법」(서울 : 법문사, 2014), 20쪽.

18) 주요 항법으로는 경계(look-out), 안전속력(safe speed), 충돌의 위험(risk of collision), 충돌을 피하기 위한 동작(action to avoid collision), 협수로(narrow channels), 통항분리제도(traffic separation schemes)이다.

19) 주요 항법으로는 범선(sailing vessels), 추월(overtaking), 정면으로 마주치는 상태(head-on situation), 횡단상태(crossing situation), 피항선의 동작(action by give-way vessel), 유지선의 동작(action by stand-on vessel), 선박상호간의 책임한계(responsibilities between vessels)이다.

20) 국제규칙 제2장의 항행규정은 규정의 내용상 선박조종과 항해규정이다. 여기서 조종규정은 충돌을 방지하기 위하여 관련 선박이 행할 조종행위를 정한 국제규범이고, 항행규정은 항해의 질서를 유지하기 위하여 지켜야 할 조성규범이라는 견해가 있다. 이윤철, 앞의 책, 154쪽.

항법」이라는 제목 아래에 「제1절 모든 시계 상태에서의 항법」, 「제2절 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법」, 「제3절 제한된 시계에서 선박의 항법」을 규정하고 있다. 따라서 국내에서 ‘항법’이라는 용어 사용에 대한 논란은 있지만, 항법이라 함은 국제규칙 제2장에 규정된 선박의 조치를 통칭하는 의미로 해석하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.<sup>21)</sup>

## 2. 항법상 대원칙

항법의 대원칙으로는 우측원칙, 좌현 대 좌현 통과 및 우현변침 원칙, 조종성능우수선박의 피항의무 부담원칙이 있다.

### 1) 우측원칙

미국에서는 우측에 있는 선박이 유지선이 되는 것을 우측원칙이라고 한다. 이를 달리 표현하면 좌측에 있는 선박이 피항선이 된다.<sup>22)</sup> 결국 상대선을 자신의 우현측에 두고 접근하는 선박이 피항선이 된다는 원칙이다. 국제규칙 제15조는 이를 반영한 구체적인 규정이다. 동조는 두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단 할 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현측에 두고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>23)</sup>

### 2) 좌현 대 좌현 통과 및 우현변침 원칙

두 선박이 서로 조우하게 되면 좌현과 좌현이 마주보면서 통과하도록 정한 원칙이다. 좌현 대 좌현 통과를 하여야 하므로 선박은 피항동작으로 우현변침

21) 지상원, “해상교통법상 항법적용 시점에 관한 연구”, 「해사법연구」 제23권 제3호, 한국해사법학회(2011. 11.), 104쪽.

22) N.J Healy & J.C. Sweeney, "The Starboard Hand Rule under the 1972 Collision Regulations," *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 23 No.2, (April. 1992), p. 263; *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press(1977), p. 188.

23) Rule 15 Crossing Situation

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.

을 하게 된다. 국제규칙 제9조의 규정이 이를 구현하는 대표적 규정이라 할 수 있다. 국제규칙 제9조 a항은 좁은 수로나 항로를 따라 진행하고 있는 선박은 안전하고 실행 가능하면 그 선박의 우현측에 위치한 수로 혹은 항로의 외연(outer limit) 가까이를 항행하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>24)</sup> 또한 통항분리제도에 따른 항로의 설정도 좌현 대 좌현 통과가 되도록 되어 있다. 그리고 선박입출항법 제12조 제1항에서 정하고 있는 선박이 항로 안에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여야 한다는 규정도 이러한 원칙을 따르는 것이다.

### 3) 조종성능이 우수한 선박의 피항의무 부담 원칙

조종성능이 열등한 선박이 조종성능이 우수한 선박을 피하는 것은 물리적으로 어려운 일이다. 그러므로 해상교통법은 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 그 성능의 우열에 따라 차례로 피하도록 규정하고 있다. 구체적인 규정으로는 국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)가 있다. 여기에 따르면 조종불능선, 조종성능제한선, 어로작업중인 선박, 범선, 동력선 순서로 진로 우선권이 부여된다. 좁은 수로에서의 항행과 같은 지리적 제약 때문에 조종능력이 제한되는 선박에 대하여 길이 20미터 미만의 선박·범선·어로작업에 종사하는 선박이 통항방해배제의무를 부담하는 것도 이러한 원칙에 입각한 것으로 보인다.<sup>25)</sup>

## 3. 조우상태에 따른 항법의 적용

### 1) 추월하는 상태

국제규칙 제13조에서 “추월하는 상태는 다른 선박의 정황 후 22.5도를 넘는 후방 측, 추월당하는 선박과의 관계에 있어서 야간에는 그 선박의 선미등만을 볼 수 있고 현등을 볼 수 없는 선박은 추월선으로 본다.”라고 정하고 있다.<sup>26)</sup>

24) Rule 9 Narrow Channels (a) 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 starboard side as is safe and practicable.

25) 김인현, 앞의 책, 109쪽.

26) 국제규칙 제13조 (b)항.

또한 다른 선박을 추월하고 있는지의 여부에 관하여 의문이 있는 선박은 자신이 추월하고 있는 경우로 생각하고 이에 합당한 동작을 취하여야 한다.<sup>27)</sup> 두 선박 사이의 방위에 어떠한 변경이 있더라도, 추월선은 국제규칙상의 의미에 있어서의 횡단선으로 되는 것은 아니며 또한 추월선은 완전히 앞질러 멀어질 때까지 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 할 의무를 면제받는 것은 아니다.<sup>28)</sup>

이와 같은 추월관계가 성립하기 위해서는 ① 피추월선인 전방선박과 추월선인 후방선박은 같은 방향의 침로상에 항행하고, 후방선박의 속력이 전방선박보다 빨라야 할 것, ② 충돌위험성이 있을 것, ③ 일정한 거리 이내에 있을 것, ④ 서로 시계 내에 있을 것, ⑤ 모든 종류의 선박에 적용할 것을 그 요건으로 한다.<sup>29)</sup>

추월관계가 성립하는 시기란 후방선박이 전방선박에 대하여 앞지르기 상태가 시작된 때부터 종료된 때까지이다. 추월 관계가 존속하는 기간 동안은 추월선과 추월당하는 선박은 항행규정에서 요구하는 바와 같이 유지선과 피항선의 관계가 설정되며, 동시에 충돌을 방지하기 위하여 상호협력 조치가 필요하게 된다.

한편 추월관계의 성립에 있어서는 마주치는 상태(제14조)와 횡단하는 상태(제15조)에서와 같이 충돌의 위험성을 명시하는 항법규정과 달리 “충돌의 위험성이 발생한 경우”라는 요건이 명시되어 있지 않다. 이에 따라 추월항법의 규정을 적용하기 위해서 추월상태에 추가해서 충돌의 위험이 필요한지의 여부가 문제된다.<sup>30)</sup> 국제규칙의 입법목적이 해상에 있어서 선박 사이에 발생하는 현실적 충돌을 방지하며, 나아가 충돌의 위험성을 방지하기 위한 것이기 때문에 규칙 제13조도 실질적 의미에 있어서 묵시적으로 충돌의 위험성이 있음을 전제로 하고 있다고 해석하는 것이 바람직하다고 판단된다.<sup>31)</sup>

그리고 추월관계에 있어서 충돌의 위험성이 발생한 시기는 추월선이 전방에 있는 선박의 정황 22.5도의 후방에서 앞지르기 시작하는 때부터이다. 이는 선미

---

27) 국제규칙 제13조 (c)항.

28) 국제규칙 제13조 (d)항

29) 이윤철, 앞의 책, 331-334쪽.

30) 김인현, 앞의 책, 194쪽.

31) 이윤철, 앞의 책, 332-333쪽.

등이 보이는 위치, 즉 현등이 안보이는 위치에서 전방으로 향진하는 것을 의미하는 것으로 그 판단 기준은 선미등의 최소 시인거리로 보는 것이 타당하다고 본다.

동일한 견해로 여객선 오마하나호·자동차운반선 오렌지스카이호 충돌사건에서 중앙해양안전심판원은 “충돌의 위험은 사고당시 양 선박의 크기와 속력에 따라 달라질 수 있으므로 어느 시간, 어느 정도의 거리에서 시작한다고 단정하기는 어려운 문제이며, 특히 추월의 규정에는 충돌의 위험이 그 적용요건에 명시되어 있지 아니하나 일반적으로 야간에 길이 50미터 이상의 피추월선의 선미등이 보이는 광달거리 3마일부터 그리고 충돌까지 15분정도 걸려 충돌이 발생한 거리를 충돌의 위험이 존재하는 것으로 보고 이때부터 항법의 적용이 시작된다고 본다. 따라서 사고 당시 양 선박의 속력을 감안하면 15분 정도의 거리인 약 4마일 떨어진 시점 내지는 오렌지 스카이의 선미등 광달거리인 3마일 거리에서 충돌의 위험성이 발생할 수 있다고 볼 수 있다. 양 선박이 운항 중 충돌전인 같은 해 2월 17일 01시 00분경 진침로 186도 속력 약 19.6노트인 오마하나호가 진침로 약 210도, 속력 약 12.6노트인 오렌지스카이의 정횡 후방 약 30도 방향, 약 3.3마일 떨어진 거리에서 접근하고 있었으므로 위 시각 이전에는 오마하나호는 오렌지 스카이를 추월상태로 접근하고 있었으나 이때는 양 선박 사이에 충돌의 위험이 없으므로 항법을 적용하지 아니한다.”고 판시하였다.<sup>32)</sup>

추월 관계의 종료 시기에 관하여 국제규칙은 마주치는 상태 및 횡단 상태와는 달리 추월선은 추월당하고 있는 선박을 완전히 추월하거나 그 선박에서 충분히 멀어질 때까지 그 선박의 진로를 피하여야 한다고 명시적으로 규정하고 있다.

## 2) 마주치는 상태

국제규칙 제14조에서 “마주치는 상태는 항해중인 선박이 다른 선박을 선수방향에서 볼 수 있는 경우로서 야간에 다른 선박의 두개의 마스트등을 일직선으로 또는 거의 일직선으로 볼 수 있거나 양쪽의 현등을 볼 수 있는 경우 또는

32) 중앙해양안전심판원, 「2009 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2009), 19쪽.

그 양자의 상태를 동시에 볼 수 있는 경우, 그리고 주간에는 다른 선박의 상응하는 방향을 볼 수 있는 경우에는 마주치는 상태”로 정하고 있다.<sup>33)</sup> 선박은 마주치는 상태에 있는지의 여부에 대하여 의심이 있는 경우에는 마주치는 상태에 있다고 보고 필요한 조치를 취하여야 한다. 두 척의 선박이 상반되는 침로 또는 거의 상반되는 침로에서 마주치게 되어 충돌의 위험성이 있는 경우에는 각 선박이 서로 다른 선박의 좌현쪽을 통과할 수 있도록 각기 침로를 우현쪽으로 변침하여야 한다.<sup>34)</sup>

마주치는 상태에 있어서 항법의 적용은 두 척의 동력선이 서로 마주보거나 또는 거의 마주치는 경우로서 충돌의 위험성이 발생한 때부터 적용이 시작되며, 충돌의 위험성이 없어질 때에 그 규정의 적용이 종료된다. 여기서 충돌의 위험성이 발생한 시점은 당시 양선박이 마주치는 상황과 접근 속력에 의해 결정된다. 따라서 주간에는 두 척의 선박이 최초로 시야 내에서 발견한 때부터이며, 야간에는 마스트등의 최소 시인거리 즉 길이 50미터 이상인 선박의 경우 상대 선박과 6해리 떨어진 지점에서부터 충돌의 위험성이 발생한다고 보고 항법을 적용하는 것이 합리적이라고 판단된다. 다만, 최근 선박이 대형화 및 고속화되고 있는 점을 감안한다면, 충돌을 피하기 위한 ‘충분한 시간적 여유(in ample time)’를 확보하기 위해서는 보다 적극적인 항법의 적용이 필요하다. 마주치는 상태에 있어서 항법 적용의 종료 시점은 양 선박이 서로 통항하여 충돌의 위험성이 완전히 없어지는 때이다. 서로 안전하게 통과한 후에는 실질적으로 충돌의 위험성이 없어지게 되므로, 항법 적용도 종료된다.

### 3) 횡단하는 상태

국제규칙 제15조에서 “횡단하는 상태는 두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단하는 경우에 충돌의 위험성이 있을 때에는 다른 선박을 자선의 우현측에 두고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 하며, 사정이 허락하는 한 다른 선박의 전방을 횡단하여서는 아니 된다.”고 정하고 있다.

횡단하는 상태는 항행중인 선박이 마주치거나 또는 추월하는 경우를 제외한

33) 국제규칙 제14조 (b)항.

34) 국제규칙 제14조 (a)항.

상황으로서 그 범위가 상당히 넓다. 즉, 선박이 서로 횡단하는 상태에 따라서 그 상황이 다양하기 때문에 충돌의 위험성을 결정하고 항법 적용의 시점을 획일적으로 결정하기에는 어려움이 있다. 국제규칙 제15조는 횡단 항법의 적용 요건에 대해서 구체적으로 명시하지 않고, 포괄적으로 피항선의 피항의무만을 규정하고 있을 뿐이다.

횡단하는 상태에 있어서 항법 적용의 시점에 대한 견해를 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 횡단하는 상태를 크게 앞 방향 횡단상태와 옆 방향 및 뒷 방향 횡단상태로 구분하여 등화의 가시거리를 기준으로 항법 적용의 시점을 정한다는 것이다. 앞 방향 횡단상태의 경우는 “마주치는 상황을 벗어난 위치에서 자선의 정횡의 앞쪽까지의 범위내에서 상대방 선박과 서로 진로를 횡단하는 상태를 말하며, 이 경우에는 양 선박의 상대적 접근 속도가 빠르기 때문에 충돌의 위험성이 단시간 내에 발생하게 되어 피항 조치도 빨리할 필요가 있다. 그러므로 양 선박은 마스트등을 인식할 수 있을 때부터, 항법을 적용하는 것이 합리적이다.”이라는 견해이다. 옆 방향 및 뒷 방향 횡단상태는 “상대 선박의 선수방향이나 자선의 정횡 또는 그 부근을 향하여 자선과 횡단 상태를 이루는 경우 및 추월 상태를 벗어난 위치에서 자선의 정횡 뒤쪽까지의 범위내에서 상대 선박의 선수와 횡단 상태를 이루는 경우에는 앞 방향 횡단 상태에서 보다 양 선박의 상대적 접근 속도가 느려서 정상적인 경계 상태라면, 상황 판단과 피항 조치를 위한 시간적 여유를 가질 수 있다. 그러므로 현등이 보이는 거리에서부터 횡단상태의 항법을 적용하여도 무리가 없다고 본다.”라는 견해이다.<sup>35)</sup>

둘째, 상태에 따른 구분없이 마스트등의 가시거리를 기준으로 항법 적용의 시점을 정한다는 것이다. 이는 “길이 50미터 이상의 선박의 경우에는 양현등이 보이는 가시거리는 3해리이고, 마스트 정부등의 경우는 6해리이다. 따라서 현등은 시인할 수 있어야 접근하는 선박의 확실한 동작을 알 수 있으나, 마스트 전부 정부등과 후부 정부등으로도 어느 정도 접근하는 선박의 조우자세를 알 수 있으므로 주간에는 적어도 6해리에서부터 횡단 상태가 시작된다고 보는 것이 안전하다.”는 견해이다.<sup>36)</sup>

35) 지상원, 앞의 논문, 118-119쪽.

36) 김인현, 앞의 책, 211쪽.

한편 횡단하는 상태에 있어서 항법 적용의 시점과 관련해서, 예인선 코렉스 챔프호의 피예인부선 코렉스 2001호·어선 제116별하호 충돌사건(중해심 제 2015-015호, 2015. 12. 4)에서 중앙해양안전심판원은 “접근하는 양 선박의 방위가 전혀 변하지 않거나 또는 그 변화량이 작은 경우에는 사실상 ‘충돌위험’이 있다고 간주하고 있으며, ‘충돌위험의 발생 시기’에 대해서는 ‘앞 방향의 횡단상태’의 경우에는 양 선박의 상대적 접근상태가 빠르기 때문에 양 선박의 마스트등이 보이는 때부터 적용하고, ‘옆 방향 및 후방향 횡단상태’의 경우에는 현등이 보이는 때부터 적용하는 것이 합리적이라고 본다. 이 사건의 경우 양 선박이 ‘후방향 횡단상태’로 접근하는 상황에서 발생한 것으로 현등의 가시거리(코렉스챔프호 2마일, 코렉스20001호 3마일, 제116별하호 2마일) 이내에 접근한 시기를 충돌위험이 발생한 시기로 볼 수 있다. 코렉스챔프호 예인선열이 같은 날 15:34경, 침로 189에서 195도로 변침함으로써 침로 224도, 6.9노트로 향해 중인 제116별하호와 충돌위험 상태가 되었고, 당시 양 선박간 거리는 1.25마일로 양 선박의 현등 최소 가시거리인 2마일 이내이므로 이때부터 충돌위험이 있었다고 판단된다.”라고 판시하였다.<sup>37)</sup>

횡단항법이 성립되기 위해서는 ① 두 척의 선박이 서로 시야 내에서 볼 수 있고, ② 유지선을 일정한 침로를 유지하여야 하며, ③ 양선박의 침로가 교차상태가 되어 충돌의 위험성이 있어야 하고, ④ 충분한 시간과 여유를 가지고 접근하여야만 한다. 학설과 판례를 고려할 때 횡단 항법의 적용 시기는 주간에는 두 척의 선박이 최초로 시야 내에서 발견한 때부터이며, 야간에는 ‘앞 방향의 횡단상태’의 경우에 양 선박의 마스트등의 최소 시인거리를 적용하고, ‘옆 방향 및 후방향 횡단상태’의 경우에는 현등의 최소 시인거리를 적용하는 것이 합리적인 판단이라 본다.

항법 적용의 종료 시기에 대한 명확한 규정은 없지만, 국제규칙 제8조의 충돌을 방지하기 위한 조치의 규정에서 “조치의 효과는 상대방 선박이 최종적으로 통과하고 멀어질 때 까지 주의하여 관찰하여야 한다.”는 피항원칙에 따라서 각 선박의 위치가 완전하게 멀어져서 새로운 근접상태가 일어나지 않고 또한

37) 중앙해양안전심판원, 「2016 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2016), 26쪽.



항해상의 위험과 충돌의 위험성이 생기지 않는다고 판단될 때에 항법 적용이 종료된다.

## 제2절 해사안전법

### I. 의의

해사안전법은 선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여, 선박항행상의 모든 위험과 장애를 제거하여 해사안전 증진과 선박의 원활한 교통을 확보하기 위한 것이다(법 제1조).

이 법은 우리나라의 해사관할권이 미치는 영역 내에서 국적에 관계없이 해상교통의 목적에 사용하는 모든 종류의 선박에 관하여 해상교통의 질서를 유지하고 선박을 포함한 해상 구조물의 안전을 도모하기 위한 입법목적을 두고 있다. 우리나라 연안에서도 선박의 대형화, 고속화 그리고 특정해역에서의 해상교통량 확대로 인하여 예상되는 해양사고의 증가를 방지하기 위하여 우리 연안의 특수한 지리적 조건과 특성에 맞추어 입법된 기본적인 해상교통질서법이다. 특히 이 법은 우리나라 선박에 대해서는 우리나라의 관할권이 미치는 영해와 배타적 경제수역 뿐만 아니라, 항해의 자유가 보장된 공해에 있어서도 적용하도록 그 적용 범역을 확대시키고 있다(법 제3조).

과거에 입법하였던 해상충돌예방법이 해상에서 선박의 충돌과 항행의 위험을 방지하기 위한 행위에 대하여 선박 스스로의 판단과 단독적 실행만을 요구하며 또한 그 위반의 효과에 대해서 구체적인 책임규정이 없는 소극적 해상교통법이었으며 지침규범적 성질을 가졌었다면 이후 제정한 해상교통안전법은 해상활동에 있어서 이용자에게 교통질서의 유지의무 및 선박의 안전운항을 위한 안전관리체제 확립의무를 부여하였고, 교통시설과 항로표지의 설치와 관리에 대하여는 정부에게 관리자 의무를 규정하여 적극적인 해상교통법으로 입법됨으로써

해상교통질서를 유지하기 위한 교통공법으로서 강행규범인 것이 특징이었다.<sup>38)</sup>

그러나 해사안전법은 해상교통질서뿐만 아니라 국제해사기구의 회원국 감사제도(Member-state Audit Scheme, MAS)에서 요구하고 있는 해사안전정책 및 환류체계를 확립함으로써 해사안전정책의 실효성을 높이고 영해 밖의 배타적 경제수역의 해양시설에 대한 안전관리의 법적근거를 마련하는 등 해상에서의 안전을 위한 종합적인 체계를 마련한 것이 특징이다.

## II. 적용범위와 주요 내용

### 1. 적용범위

이 법이 적용되는 선박은 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)를 말한다(법 제2조).

동법 제3조에서는 적용범위를 영해, 내수로 명시하고 있으며, 그 구체적인 범위는 우리나라의 영해 및 내수로서 영해 및 접속수역법에서 규정한 바에 따른다(영해 제1조).<sup>39)</sup> 물론 이 영해와 내수는 가항수역이어야 한다. 따라서 해상항행선박, 즉 해항선(seagoing vessel)이 항행할 수 없는 수역과 내륙수역인 하천과 호수는 그 적용수역에 포함되지 아니한다. 그와 더불어 배타적 경제수역을 포함하고 있다. 이는 해사안전법의 목적 규정에서 ‘해상’으로 포괄적으로 규정하는데 반해 유엔해양법협약 등에서 연안국의 권한으로 규정하고 있는 영해 밖 해양시설의 안전관리에 관한 사항 및 난파물 처리에 관한 사항 등을 수용하기 위함이다. 그리고 배타적 경제수역에서 항행장애물을 발생시킨 선박 및 배타적

38) 이윤철·김진권·홍성화, 「해사법규 신강」(부산 : 다솜출판사, 2017), 510쪽.

39) 영해 및 접속수역법 제1조(영해의 범위) 대한민국의 영해는 기선(基線)으로부터 측정하여 그 바깥쪽 12해리의 선까지에 이르는 수역(水域)으로 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 바에 따라 일정수역의 경우에는 12해리 이내에서 영해의 범위를 따로 정할 수 있다.

제3조(내수) 영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지 쪽에 있는 수역은 내수(內水)로 한다.

경제수역 또는 대륙붕에 있는 해양시설까지 적용수역에 포함함으로써 배타적 경제수역과 대륙붕상 해역에서 발생하는 해사안전 관련 문제에 대하여 우리나라의 관할권을 행사할 수 있는 법적 근거를 마련하였다. 그러나 적용대상 선박 가운데 우리나라의 선박은 영해 밖의 해역에 있을 경우에도 이 법을 적용한다고 규정하고 있다(법 제3조). 이 규정을 엄격하게 문리해석 한다면 한국선박은 공해상에서 이 법을 지켜야 한다.<sup>40)</sup>

## 2. 주요 내용

해사안전법은 제1장 총칙, 제2장 해사안전관리계획, 제3장 수역 안전관리, 제4장 해상교통안전관리, 제5장 선박 및 사업장의 안전관리, 제6장 선박의 항법 제7장 보칙, 제8장 벌칙 규정으로 총 110개 조문과 시행령 및 시행규칙으로 구성되어 있으며, 해상교통에 관한 구체적인 규정은 다음과 같다.

### 1) 교통안전특정해역의 설정

우리나라는 짧은 해안선에 임해공업지역과 수산기지의 발달로 주요 무역항 부근의 해역에 해상교통이 밀집하고 있으며, 내항해운의 발달로 고속여객선이 연안항로에 집중함으로써 선박충돌사고의 위험성이 매우 높다. 이러한 위험성을 제거하기 위해 만들어진 제도적 장치가 교통안전특정해역이다. 즉, 교통안전 특정해역의 설정은 무원칙의 연안항로를 제도적으로 정형화시켜서 선박충돌의 위험성을 제거하기 위한 기초를 형성하자는 것이다.<sup>41)</sup>

해양수산부장관은 해상교통량이 아주 많은 해역이나 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역 등 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해

---

40) 영해 내에서뿐만 공해에서 우리나라 국적의 선박이 서로 조우할 경우 지켜야 할 법은 해사 안전법이다. 영해 내에서 우리나라 국적 선박과 외국적 선박이 충돌한 경우 해사안전법이 준거법이 된다(국제사법 제61조 제1항). 또한 공해에서의 선박충돌에 관한 책임은 각 선박이 동일한 선적국에 속하는 때에는 그 선적국법에 의하고, 각 선박이 선적국을 달리하는 때에는 가해선박의 선적국법에 의한다(국제사법 제61조 제2항). 따라서 공해상에서 우리나라 국적 선박과 외국적 선박이 충돌한 사건에 대해 우리나라가 관할권을 가지면 해사안전법이 준거법이 된다.

41) 이윤철·김진권·홍성화, 앞의 책, 526-527쪽.

역을 교통안전특정해역으로 설정할 수 있으며(법 제10조 제1항), 교통안전특정해역 안에서 항로지정방식<sup>42)</sup>을 시행할 수 있다(법 제10조 제2항). 현재 지정항로로 선정된 항로로는 인천항, 부산항, 광양항 출입항로가 있으며, 해당 항로에서는 교통안전특정해역 지정항로에서의 항법을 준수해야 하며, 그 외의 사항은 해사안전법 제68조 통항분리제도에서의 항법을 따른다.<sup>43)</sup>

교통안전특정해역에서는 항로지정방식 이외에도 거대선, 위험화물운반선 등의 항행안전을 위해 통항시각이나 항로의 변경을 명령할 수 있고, 필요한 경우 속력을 제한시킬 수 있다.<sup>44)</sup> 또한, 어로 작업에 종사하는 선박의 통항불방해의 무와 어망 또는 어구의 설치 제한<sup>45)</sup> 및 선박의 항행에 지장을 줄 우려가 있는 공사나 작업에 대한 사전 허가 등이 시행된다.<sup>46)</sup>

## 2) 항로의 지정

특수한 해상교통의 지리적 조건을 고려하여 필요한 경우에, 항로지정방식을 적극적으로 도입하기 위한 규정이다. 특히 해역의 지형, 조류, 기상 조건이 불량한 곳에서 선박의 안전통항을 보장하기 위하여 규정한 것이다.

우리나라 해역에 있어서 이 규정을 적용 받을 수 있는 해역은 인천항의 갑문

42) 국제해사기구는 SOLAS 협약 제5장 제10조에 항로지정(Ship' Routing)에 관한 사항을 규정하고 이에 대한 이용을 권고하거나 강제화하여 운영하고 있다. 항로지정방식은 선박이 심각하게 집중되는 해역 및 선박 통항이 혼란스러운 해역 또는 제한된 조선 수역, 항행 장애물의 존재, 제한된 수심 또는 불리한 기상 조건으로 인한 선박 운항의 원활함이 제한되는 해역에서 항해의 안전을 증진하는 것과 인근의 환경적으로 민감한 해역 또는 선박의 충돌·좌초로 인한 해양환경에 미치는 손상 또는 오염을 일으킬 위험을 방지하거나 경감하는 것을 목적으로 한다. 해사안전법상 항로지정방식의 문제점에 대한 자세한 사항은 문중식·김병수, “해사안전법상 항로지정방식의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 「한국해양경찰학회보」 제7권 제3호, 한국해양경찰학회(2017. 12), 31쪽 이하 참조.

43) 자세한 규정은 해사안전법 제10조(교통안전특정해역의 설정), 동법 시행령 제6조(교통안전특정해역의 범위) 별표1 및 동법 시행규칙 제7조(교통안전특정해역에서의 항로지정제도) 참조.

44) 법 제11조(거대선 등의 항행안전확보 조치) 해양경찰서장은 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선, 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 선박이 교통안전특정해역을 항행하려는 경우 항행안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하면 선장이나 선박소유자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. 통항시각의 변경, 2. 항로의 변경, 3. 제한된 시계의 경우 선박의 항행 제한, 4. 속력의 제한, 5. 안내선의 사용, 6. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항

45) 법 제12조(어업의 제한 등) 참조.

46) 법 제13조(공사 또는 작업) 참조.

부근과 얽혀, 진도수도, 가덕수도에서 충무항까지의 좁은 수로 등이 해당된다. 이러한 해역에서 해상교통의 안전을 위하여 꼭 필요한 경우에는 항로와 속력을 지정고시 할 수 있다. 그리고 해양수산부장관은 태풍 등 악천후를 피하려는 선박이나 해양사고 등으로 자유롭게 조종되지 아니하는 선박을 위한 수역 등을 지정·운영할 수 있다(법 제31조).

선박의 항행안전에 필요한 사항을 고시하는 경우에는 ① 선박의 항로·속력 및 항법, ② 선박의 교통량, ③ 수역의 범위, ④ 기상여건, ⑤ 그 밖에 해상교통 및 선박의 항행안전에 위하여 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항이 포함되어야 하며, 지방해양수산청장이 고시한 수역 안을 통항하는 선박은 해당 고시에 따른 항로·항법 및 속력 등을 따라야 한다(시행규칙 제23조).

### Ⅲ. 항법의 원칙

해사안전법에 규정된 항법은 국제규칙과 같이 모든 시계상태에서의 항법(법 제62조~법 제68조)과 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법(법 제69조~법 제75조, 제한된 시계에서의 선박의 항법(법 제77조)으로 구분된다. 구체적인 항법규정은 제2장 제1절 국제규칙의 항법원칙에서 설명한 바와 같다. 항법은 해상교통의 국제성에 비추어서 당연히 국제 선박들 간의 안전한 통항을 위한 약속이므로 국제규칙과 국내법이 동일해야만 한다.

## 제3절 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률

### I. 의의

선박입출항법은 무역항의 수상구역 등에서 선박의 입항 및 출항에 대한 지원

과 선박교통의 안전 및 질서를 유지함을 목적으로 한다(법 제1조). 특히 이 법은 무역항의 수상구역 등에서 선박교통의 질서를 유지함을 목적으로 하는 법이므로 국제규칙 및 해사안전법에 대하여 특별법적인 성격의 법적 지위를 가진다. 즉, 선박입출항법은 해사안전법에 대하여 특별법적 성격을 가지므로 이 법과 해사안전법이 서로 충돌하는 내용이 있으면 이 법률이 우선 적용되고 이 법에 규정되어 있지 않은 내용은 해사안전법의 규정이 보충적으로 적용된다. 따라서 무역항의 수상구역 등에서 선박의 충돌방지를 위하여 지켜야 할 항법, 신호 기타 운항에 관한 사항은 선박입출항법에 규정이 있는 때에는 그 규정에 따라야 한다.

우리나라의 선박입출항법은 1961년에 개항질서법으로 처음 제정되었고, 일본의 항칙법과 구성 및 내용 등이 여러 가지 면에서 유사하다. 이 법은 2015년 종래의 개항질서법을 전면 개정하였는데, 구 개항질서법과 항만법 및 도선법에 분산되어 있는 선박의 입항 및 출항 등에 관한 규정을 통합하여 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률로 제정·공표하였다.

## II. 적용범위와 주요내용

선박입출항법은 제1장 총칙, 제2장 입항·출항 및 정박, 제3장 항로와 항법, 제4장 선박교통관제, 제5장 예선, 제6장 위험물의 관리 등, 제7장 수로와 보전, 제8장 등화와 신호, 제9장 보칙, 제10장 벌칙 등으로 구성되어 있다.

이 법의 적용수역에 대해서는 ‘무역항의 수상구역 등’<sup>47)</sup>으로 규정하고 있어, 통상적으로 항만법에서 정의하고 있는 항만과 무역항의 수상구역<sup>48)</sup> 및 항만법

47) 무역항의 수상구역 등이란 무역항의 수상구역과 항만법 제2조 제5호 가목(1)의 수역시설 중 수상구역 밖의 수역시설로서 해양수산부장관이 지정·고시한 것을 말한다(법 제2조 제2호). 즉, 항만법에 의한 항만시설의 기본시설로써 항로·정박지·선유장(船留場)·선회장(旋回場) 등 수역시설(水域施設) 중 수상구역 밖의 수역시설로서 해양수산부장관이 지정·고시한 것을 의미한다. 예를 들어, 여수항·광양항 항만시설운영세칙에 따라 규정된 항만시설의 명칭 및 위치를 살펴보면, 항계 안 항만시설 이외에 항계 밖 정박지를 규정하고 있으므로 이에 해당된다.

48) 무역항이란 항만법 제2조 제2호에 따른 항만을 말하는데, 국민경제와 공공의 이해에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만으로서 항만법에 따라 지정된 항만을 말한다.

의 수역시설 중 수상구역 밖의 수역시설로서 해양수산부장관이 지정·고시한 해역에 대해 적용하도록 규정하고 있다.

그러므로 기존의 ‘개항의 항계 안’이라는 수역을 무역항을 입출항하는 선박교통의 안전 및 해상질서의 유지를 도모할 수 있도록 무역항의 항계 안과 해양수산부장관이 지정 및 고시한 항계 밖의 수역시설로 확대한 것이다(법 제2조 제1호 및 제2호).

### III. 항법의 원칙

#### 1. 의의

선박입출항법 제12조는 무역항의 수상구역 등의 항로에서 설정된 지정항로에 있어서 항행방법을 구체적으로 정형화시킨 규정이다. 더구나 동조에서 명시한 항법은 무역항의 수상구역 등의 수역이라는 특수성을 고려하여 해상교통을 규제하는 일반법적인 성질을 가진 국제규칙에 우선한다. 그러나 동조는 무역항의 수상구역 안에서 필요한 일반적인 항행규칙이다. 이 법에서는 제12조에서 규정한 항법이외에도 별도의 특별한 항행규칙을 두고 있음에 유의할 필요가 있다.<sup>49)</sup>

---

항만법에 의한 항만은 무역항과 연안항으로 구분되며, 무역항은 체계적이고 효율적으로 관리·운영하기 위하여 수출입 화물량, 개발계획 및 지역균형 발전 등을 고려하여 국가관리 무역항과 지방관리 무역항으로 세분하고 있다(항만법 제3조). 즉, 무역항은 외항선박과 외국국적 선박이 입출항 할 수 있게 공항에서와 마찬가지로 검역, 세관, 출입국 관리 등의 행정편의 기구를 설치하여 두고 있는 항이다. 항만법 제2조 제2호에 따른 항만 중 무역항이라 함은 다음을 말한다. 경인항, 인천항, 서울항, 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항, 군산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 하동항, 삼천포항, 통영항, 장승포항, 옥포항, 고현항, 마산항, 진해항, 부산항, 울산항, 포항항, 호산항, 삼척항, 동해, 묵호항, 옥계항, 속초항, 제주항, 서귀포항 이다.

49) 법 제3장(항로 및 항법)은 제10조(항로 지정 및 준수), 제11조(항로에서의 정박 등 금지), 제12조(항로에서의 항법), 제13조(방파제 부근에서의 항법), 제14조(부두 등 부근에서의 항법), 제15조(예인선 등의 항법), 제16조(진로방해의 금지), 제17조(속력 등의 제한), 제18조(항행 선박 간의 거리)로 구성되어 있다.

## 2. 항로에서의 항행법칙(법 제12조)

### 1) 항로 항행선의 우선주의

지정항로 안에서 항행중인 선박에 대하여 항로로 진입하거나 또는 항로에서 항로밖으로 나가는 선박 혹은 항로 밖에서 항행 중인 선박은 피항의무를 부담하고 있다. 그 반면에 항로 안에서 항행중인 선박은 유지선으로서 특정된 항행법에 따라서 속력과 침로를 일정하게 유지할 주의의무가 있다.

### 2) 항로 안에서 나란히 항행의 금지원칙

일반적으로 무역항의 항계 내에 설정된 지정항로는 항만수역의 효율적인 기능을 위하여 그 폭이 제한되고 있다. 또한 들어오고 나가는 선박은 항로 안에서 오른쪽으로만 통항하여야 한다. 이러한 이유 때문에 항로 안에서 두 척 이상의 선박이 나란히 항행하는 것을 금지하고 있다.

### 3) 마주칠 때 오른쪽 항행원칙

지정 항로는 그 폭이 매우 좁기 때문에 항로 안에서 각 선박이 서로 마주치는 경우에는 항로의 오른쪽을 따라서 통항하여야 한다. 이때에 선박 사이의 간섭효과를 배제하기 위하여 저속으로 보침통항 하여야 한다. 이 항법은 국제규칙의 좁은 수로의 항법원칙과 같은 것이다.

### 4) 항로 안에서 추월의 제한

무역항의 항계 안에 설정된 항로는 그 항로만을 항행하여야 하는 선박에게 안전항로로 사용할 수 있도록 하는데 입법목적이 있다. 그리고 항로폭은 일정하게 제한되어 있으므로 두 척 이상이 항행하기에는 충돌 또는 좌초의 위험성을 가지고 있다. 그러므로 항로는 좁은 수로와 같이 보고서 추월을 금지한 것이다. 그러나 안전하게 추월할 수 있다고 판단되는 경우 추월을 허용함으로써 국제규칙의 좁은 수로에서의 추월 허용원칙을 일부 수용했다고 하겠다.



5) 흡수제약선 · 위험물 운송선박 우선원칙

흡수제약선의 개념은 국제규칙 및 해사안전법과 동일하다. 좁은 항로에서만 안전하게 통항이 가능하기 때문에 우선통항을 인정한 것이다. 그리고 위험물 운송선박(급유선 제외)의 경우에 충돌이 발생하면 폭발 및 오염 등의 위험이 매우 커지므로 이를 예방하기 위하여 취해진 조치이다.

6) 범선

범선(帆船)은 무역항의 수상구역 등에서 항로를 지그재그로 항행하여서는 아니 된다. 즉 범선의 항행시 지그재그로 항행함으로써 무역항의 수상구역 등에서 항해하는 타 선박으로 하여금 혼란을 주어서는 아니 된다.



## 제3장 해상교통법상 선박의 진로우선권

### 제1절 선박 자체의 조종성능에 따른 진로우선권

선박 자체의 조종성능 우열에 따라 진로우선권이 부여되어 있는 것으로는 국제규칙 제18조의 각종 선박, 제13조의 추월항법에서 피추월선 그리고 선원의 상무 규정에서 인정되는 각종 선박 등이 있다. 이들 선박은 상대선박에 비하여 조종성능이 열등하므로 이들 선박에게 우선권을 부여하고, 상대선박으로 하여금 이들 선박을 피하거나 통항을 방해하지 않을 의무를 부과하고 있다.<sup>50)</sup>

#### I. 국제규칙 제18조에 의한 진로우선권

##### 1. 의의

국제규칙에서 규정하고 있는 항법 가운데 좁은 수로(제9조), 해상교통분리제도(제10조) 및 추월규정(제13조)은 항행관계에 놓인 선박으로 하여금 충돌의 위험성의 발달을 방지하도록 하는 예방적인 규정이다. 이러한 예방적 항행규정의 특성은 관계선박의 근접상황에 관계없이 지정항로대인 수로의 오른쪽(right outer limit of the channel of fairway) 또는 통항로(lane)를 따라서 항진하게 하여 충돌의 위험성이 생기지 않도록 하는 간접적인 피항주의를 바탕으로 하고 있다. 반면에 범선 항행(제12조), 동력선이 마주치는 상황(제14조) 및 동력선의 횡단상태의 규정(제15조)은 이미 발생한 충돌의 위험성(risk of collision)을 실질적으로 해소하기 위하여 피항선으로 하여금 상대방 선박의 진로를 실질적으로 피항하게 하는 직접적 피항주의를 바탕으로 하고 있다.

국제규칙 제18조는 조종성능이 다른 선박이 서로 시계 내에서 항행관계를 성

50) 김인현, 앞의 책, 229쪽.

림시켰을 경우에 제12조, 제14조 또는 제15조에서 규정한 바와 같이 동일 종류의 선박 사이에 적용하는 항행규정만으로 충돌의 위험성을 피하기 어렵기 때문에 양 선박의 조종성능을 고려하여 조종성능이 우수한 선박에게 피항의무를 부담시켜 보다 적극적으로 충돌의 위험성을 제거하는데 입법 목적이 있다.

따라서 국제규칙 제18조는 조종성능이 다른 선박 사이에 있어서 피항의무를 부담하여야 할 선박을 조종성능에 따라서 계통적으로 일괄하여 정리한 규정이다.<sup>51)</sup>

## 2. 항법 적용의 원칙

### 1) 기본 원칙

국제규칙 제18조는 제9조, 제10조 및 제13조에서 달리 규정하고 있는 경우<sup>52)</sup>를 제외하고는 항해중인 동력선은 (i) 조종불능선박,<sup>53)</sup> (ii) 조종성능이 제한된 선박,<sup>54)</sup> (iii) 어로에 종사하고 있는 선박,<sup>55)</sup> (iv) 범선의 진로를 피하여야 한

51) 이윤철, 앞의 책, 444쪽.

52) 1. 좁은 수로(제9조) : 길이 20미터 미만의 선박 또는 범선은 좁은 수로 또는 항로내에서 안전하게 항행할 수밖에 없는 선박의 통항을 방해하여서는 아니된다(제9조 b항). 또한 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로나 항로내에서 항행하는 타선의 통항을 방해하여서는 아니된다(제9조 c항).

2. 해상교통분리수역(제10조) : 어로에 종사중인 선박은 통로를 따라 진행하는 모든 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다(제10조 i항). 또한 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 통로를 따라 진행하는 동력선의 안전한 통항을 방해하여서는 아니 된다(제10조 j항).

53) 조종불능선박(vessel not under command)은 어떤 예외적인 사정으로 인하여 이 규칙이 요구하는 대로 조종될 수 없고, 따라서 타선의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다(규칙 제3조 f항).

54) 조종성능제한선박(vessel restricted in her ability to manoeuvre)은 종사하고 있는 작업의 성질상 이 규칙이 요구하는 대로 조종될 수 없고, 따라서 타선의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다. 다음은 '조종 성능이 제한되어 있는 선박'에 포함되나 이에 한정되지 아니한다.

(i) 항로표지, 수저전선, 또는 도관의 부설보수, 또는 인양에 종사하고 있는 선박;

(ii) 준설, 측량, 또는 수중작업에 종사하고 있는 선박;

(iii) 항해하면서 해상보급 또는 인원, 식량 또는 화물의 이송에 종사중인 선박;

(iv) 비행기의 발착에 종사하고 있는 선박;

(v) 기뢰제거 작업에 종사하고 있는 선박;

(vi) 예선이나 피예선이 자기의 침로에서 벗어날 수 없도록 심히 행동을 제약하는 성질의 예인작업에 종사하고 있는 선박.

다고 규정하고 있다(국제규칙 제18조 a항).

국제규칙 제18조에서 선박에 부여한 조종성능의 우열순서는 동력선 > 범선 > 어로에 종사하고 있는 선박 > 조종불능선박 또는 조종성능제한선박이다. 즉, 조종불능선박 또는 조종성능제한선박, 어로에 종사하고 있는 선박, 범선, 그리고 동력선의 순서로 자선보다 조종성능이 우수한 선박에 대하여 진로우선권을 갖는다고 할 수 있다.

이러한 성능을 가진 선박은 모든 수역에서 항해 중에는 상대 선박에 대해서 자선의 진로우선권을 주장할 수 있으나, 이 규정의 단서 조항에 의하여 좁은 수로, 통항분리수역 및 추월상태에서는 진로우선권을 주장할 수 없음에 유의하여야 한다. 바꾸어 말하면 조종불능선박 또는 조종성능제한선박은 모든 선박에 대하여 진로 우선권을 가진다.

범선은 조종불능선박 또는 조종성능제한선박, 어로에 종사중인 선박을 제외한 모든 선박에 대하여 진로우선권을 가지며(국제규칙 제18조 b항), 어로에 종사중인 선박은 조종불능선박 또는 조종성능제한선박을 제외한 모든 선박에 대하여 진로우선권을 가진다(국제규칙 제18조 c항). 따라서 동력선은 상기 선박의 진로우선권을 보장해 주어야 하므로 항상 피항선의 위치에 놓인다.

동일 종류의 선박이 서로 조우하는 경우, 즉 두 척의 조종불능선박이 조우하게 될 경우, 두 척의 조종성능제한선박이 접근할 경우, 두 척의 어로에 종사중인 선박이 조우하게 될 경우 또는 두 척의 흘수제약선<sup>56)</sup>이 조우할 때에는 진로우선권의 원칙을 적용하지 않고 특수한 상황으로 보아서 국제규칙 제2조의 규정을 적용한다.<sup>57)</sup>

55) 어로에 종사하고 있는 선박(vessel engaged in fishing)은 어망, 밧줄, 트로울 망 또는 기타 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 말하며, 조종성능을 제한하지 아니하는 인승 또는 기타어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 포함하지 아니 한다(규칙 제3조 d항)

56) 흘수제약선(vessel constrained by her draught)은 흘수로 인하여 가항수역의 수심과 폭에 여유가 적어서 현재 취하고 있는 침로를 이탈할 능력이 극히 제한된 동력선을 말한다(규칙 제3조 h항).

57) 제2조 책임 (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) 이 규칙을 해석하고 실행에 옮기는데 있어서는 항해 및 충돌상의 모든 위험과 그리고

조종불능선박 또는 조종성능제한선박 이외의 선박은 상황이 허락하는 한 흘수에 제약을 받아 제28조의 신호<sup>58)</sup>를 표시하고 있는 선박의 안전한 통행을 방해하지 아니하도록 하여야 하며, 흘수의 제약을 받는 선박은 자선의 특수한 조건에 충분히 유의하고 특별히 조심하여 운항하여야 한다(국제규칙 제18조 d항).

흘수제약선의 진로우선권은 절대적 우선권(absolute priority)이 아니라 제한적인 진로우선권을 가진다는 견해도 있다. 즉 흘수제약선이 진로우선권을 실행하기 위해서는 다음과 같은 전제조건이 필요하다.

첫째, 흘수제약선은 선진로우선권(super privilege)을 가진 선박을 만났을 때에는 피항의무가 있다. 둘째, 제18조의 전문단서 규정에 의해서 좁은 수로, 통항분리수역 및 추월 상황에서는 진로우선권이 없다. 셋째, 제28조에 규정한 형상물과 등화를 표시하지 않는 한 진로우선권을 주장하지 못한다. 넷째, 위험한 상황 또는 비해기적 상황이 생긴 경우에는 제18조 d항 (i)에서 규정된 「사정이 허락하는 경우」의 문언에 따라서 진로우선권은 용인되지 아니한다. 다섯째, 제18조 d항 (ii)에 규정된 「특별한 주의를 자지고서 항행하여야 한다」는 문언은 흘수제약선에 용인된 진로우선권에도 불구하고 또한 제28조에 규정된 흘수제약선의 표시신호에 관계없이 이러한 선박은 항행상의 주의의무를 지켜야 한다.<sup>59)</sup>

## 2) 적용 요건

국제규칙 제18조에 따른 진로우선권이 적용되기 위해서는 다음과 같은 요건이 필요하다.

첫째, 제18조는 상호시계 안에서 적용되므로 상호 시각적으로 볼 수 있어야 한다. 따라서 시계가 제한된 무중상태인 경우, 제18조 대신 제한된 시계 내에서의 항법이 적용되어 양 선박이 동일한 주의의무를 부담하게 된다.

---

관계 선박의 성능의 한계에서 오는 사정도 포함하여 모든 특수한 사정에 대하여 합당한 주의를 하여야 하고, 그러한 위협이나 특수한 사정이 있을 때에는 절박한 위험을 피하기 위하여 이 규칙에 따르지 아니할 수도 있다.

58) 제28조(흘수로 인하여 제한을 받는 선박)

흘수로 인하여 제한을 받는 선박은, 제23조에서 규정한 동력선의 등화에 추가하여, 가장 잘 보일 수 있는 곳, 수직선상에 전주를 비추는 홍등 3개 또는 원통형 형상물 1개를 표시할 수 있다.

59) 이윤철, 앞의 책, 451-453쪽.

둘째, 실제로 선박의 조종이 불능인 상태, 조종성능이 제한된 상태, 어로 작업에 종사하고 있는 상태 등에 있어야 한다. 따라서 어로 작업에 종사하지 않고 항해중인 어선은 국제규칙 제18조의 진로우선권이 적용되지 아니한다.

셋째, 피항의무를 부담하는 선박은 반드시 항행중이어야 한다. 만약 이러한 선박이 묘박중이라면 오히려 이들 선박이 선원의 상무에 의한 진로우선권을 갖게 된다.

넷째, 양 선박이 서로 충돌의 위험을 내포한 채 접근하고 있어야 한다. 충돌의 위험이 없다는 항법의 적용이 필요 없기 때문이다.

다섯째, 국제규칙에서 정한 등화와 형상물을 표시하여야 한다. 이러한 등화와 형상물을 표시하지 않는 경우에는 상대선박이 당해 선박의 그러한 조종성능 상태를 알 수 없기 때문이다. 다만 당해 선박이 등화와 형상물을 표시하지 않았다고 하더라도 실제 상대선박이 당해 선박의 조종성능제한 상태를 알았거나 알 수 있었던 경우에 진로우선권 부여가 가능하다고 해석하는 것인 바람직하다는 견해도 있다.<sup>60)61)</sup>

### 3. 효과

서로 시계 내에서 트롤망을 끌고 있는 어선이 일반 동력선을 자신의 우현에

60) 김인현, 앞의 책, 232쪽.

61) 예인선 명량호의 피예인부선 미주100호·어선 해번호 충돌사건(중양해심 제2017-003호, 2017. 2. 3.)에서 심판원은 “어로에 종사하고 있는 선박으로서의 우선권을 갖기 위해서는 「해사안전법」에서 규정한 등화 또는 형상물을 표시하여야 한다. 그러나 규정된 등화 또는 형상물을 표시하지 않았다고 하더라도 어로작업 중임을 쉽게 알 수 있는 경우에는 우리원의 재결과 대법원의 판례에서 어로에 종사하고 있는 선박의 지위를 인정해주고 있다(중해심 제2000-3호, 대법원2000추43 참조). 사고 당시 해번호는 「해사안전법」 제84조 제2항의 규정에 따른 등화(수직선 위쪽에 붉은색, 아래쪽에는 흰색 전주등 각 1개)를 점등하지 않았으나 소형발광다이오드(LED) 28개가 부착된 흰색 작업등 1개를 밝게 켜놓은 상태에서 양망기로 그물을 끌어 올리고 있었다. 이에 당시 어로작업 중인 해번호의 식별 가능 여부를 검토한 바, 흰색 작업등의 가지거리(약 최소 1,000미터), 설치 위치 등을 감안할 때 명량호 예인선열이 적절한 경계를 하였다면 해번호가 어로작업 중임을 쉽게 알 수 있었을 것으로 판단된다. 따라서 해번호는 「해사안전법」 제76조(선박 사이의 책무)의 규정에서 ‘항행중인 동력선보다 우선권을 가질 수 있는 어로에 종사하고 있는 선박’에 해당된다.”고 판시하였다(중양해양안전심판원, 「2018 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2018), 166-167쪽).

두고, 서로 충돌의 위험을 안고 접근하고 있는 경우, 항법에 따르면 국제규칙 제15조의 횡단항법이 적용되어 트롤어선이 피항선이 되고 일반 동력선은 유지선이 되지만, 이러한 경우 국제규칙 제18조에 따라 어로에 종사하고 있는 선박이 일반 동력선보다 진로우선권이 있기 때문에 결과적으로 일반 동력선은 피항의무선박이 된다. 또한, 선박의 기관이 고장중인 일반 동력선과 트롤망을 끌고 있는 어선이 서로 충돌의 위험을 안고 접근하고 있는 경우, 기관이 고장중인 일반 동력선이 조종불능선박으로 어로에 종사하고 있는 선박보다 조종성능이 열등하므로, 트롤망을 끌고 작업 중인 어선이 조우자세에 관계없이 피항의무를 부담하는 선박이 된다.

피항의무선박이 부담하는 피항의무는 국제규칙 제16조상의 의무일 것이다.<sup>62)</sup> 또한, 국제규칙 제5조의 경계의무, 제6조의 안전속력, 제7조의 충돌의 위험, 제8조의 충돌을 피하기 위한 동작상의 주의의무와 규정된 등화와 형상물을 표시할 기본적인 의무를 진로우선권을 갖는 선박이 부담하게 된다. 여기서 진로우선권을 갖는 선박의 항법상 의무는 국제규칙 제17조상의 유지선이 부담하여야 하는 의무와 동등한 것인지가 문제가 된다. 즉, 국제규칙 제16조상의 피항선의 주의의무를 조종성능이 우수한 선박에 부과하고 있으므로 진로우선권을 갖는 선박이 자연스럽게 유지선의 주의의무를 부담하여야 된다는 견해가 있다.<sup>63)</sup> 반면에 국제규칙의 조문배열을 보면, 제17조는 제18조보다 우선해 있기 때문에 국제규칙 제18조의 진로우선권을 갖는 선박이 제17조상의 유지선이 부담하는 주의의무를 갖는다는 입법의도였다면 제17조는 제18조 다음에 배치하여야 하며, 조종불능선박 및 어로에 종사중인 선박이 제17조상의 유지선으로서 최소한 협력동작을 취하는 것은 무리가 있다. 따라서 진로우선권을 갖는 선박이 부담하는 의무는 국제규칙 제2조상의 선원의 상무로서의 의무를 부담하는 것이 타당하다는 견해가 있다.<sup>64)</sup> 사건으로는 진로우선권을 갖는 선박이 부담하는 의무는 국제규

62) 제16조(피항선의 동작)

이 규칙에 의하여 다른 선박의 진로를 피하여야 할 선박은 타선을 확실하게 피할 수 있도록 가능한 한 조기에 충분한 동작을 취하여야 한다.

63) A. N. COCKCROFT · J. N. F. LAMEIJER, *A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES*, 6th ed.(Oxford : Elsevier Butterworth-Heinemann, 2004), p. 117.

64) 김인현, 앞의 책, 235-236쪽.

칙 제17조상의 유지선이 부담하는 의무보다는 국제규칙 제2조에 따른 선원의 상무로서의 의무를 부담하는 것이 타당하다고 본다.

## II. 국제규칙 제13조에 의한 진로우선권

### 1. 의의

국제규칙 제13조는 추월선의 피항의무와 추월관계의 성립요건을 규정하고 있으며, 피항행위와 관련하여 상호 항행관계의 불변법칙을 밝히고 있다. 해상에서 선박 사이에 추월관계가 자주 발생하며, 이러한 특정한 관계에 있어서의 추상적인 항행방법이 아니라 구체적이고 확정적인 항행방법이 필요한 것이다. 즉, 마주치는 상황 또는 교차상태에서와 같이 추월관계도 일정한 상관관계에 의하여 독특한 항행관계가 성립하는 것이다. 그리고 이 규정은 규칙 제2장 제1절 및 제2절의 규정에도 불구하고 피추월선의 진로우선권을 보장하는 원칙에서 추월선에게는 피항의무를 강제하고 있다.<sup>65)</sup>

국제규칙 제13조는 추월관계의 성립요건을 명시함과 동시에 추월선을 정의한 규정이다. 또한 현등이 보이지 않는 위치선 뒤에서 쫓아가는 선박을 추월선으로 보아야 하는 점에 유의하여야 한다(국제규칙 제13조 (b)항). 추월관계의 불변법칙을 토대로 하여 양 선박 사이의 지속적 항행관계의 유지와 추월선의 침로 변경에 의한 횡단상태의 금지 및 추월관계의 종료 시기를 규정하고 있다(국제규칙 제13조 (d)항).

### 2. 항법 적용의 원칙

국제규칙 제13조에서 “추월하는 상태는 다른 선박의 정횡 후 22.5도를 넘는 후방 즉, 추월당하는 선박과의 관계에 있어서 야간에는 그 선박의 선미등만을

---

65) 이윤철, 앞의 책, 329쪽.



볼 수 있고 현등을 볼 수 없는 선박은 추월선으로 본다.”라고 정하고 있다(국제규칙 제13조 b항). 또한 다른 선박을 추월하고 있는지의 여부에 관하여 의문이 있는 선박은 자신이 추월하고 있는 경우로 생각하고 이에 합당한 동작을 취하여야 한다(국제규칙 제13조 c항). 두 선박 사이의 방위에 어떠한 변경이 있더라도, 추월선은 국제규칙상의 의미에 있어서의 횡단선으로 되는 것은 아니며 또한 추월선은 완전히 앞질러 멀어질 때까지 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 할 의무를 면제받는 것은 아니다(국제규칙 제13조 d항).

이와 같은 추월관계가 성립하기 위해서는 ① 피추월선인 전방선박과 추월선인 후방선박은 같은 방향의 침로상에 항행하고, 후방선박의 속력이 전방선박보다 빨라야 할 것, ② 충돌위험성이 있을 것, ③ 일정한 거리 이내에 있을 것, ④ 서로 시계 내에 있을 것, ⑤ 모든 종류의 선박에 적용할 것을 그 요건으로 한다.<sup>66)</sup> 추월관계가 성립하는 시기란 후방선박이 전방선박에 대하여 앞지르기 상태가 시작된 때부터 종료된 때까지이다. 추월 관계가 존속하는 기간 동안은 추월선과 추월당하는 선박은 항행규정에서 요구하는 바와 같이 유지선과 피항선의 관계가 설정되며, 동시에 충돌을 방지하기 위하여 상호협력 조치가 필요하게 된다.

### 3. 효과

피추월선은 항법상 진로우선권을 갖고, 추월선에 대하여서는 규칙 제17조 규정에 의거하여 유지선으로서 침로와 속력을 유지할 의무를 가지는 것이 원칙이다.

통항분리수역 안에서도 규칙 제13조가 적용되므로, 서로 시계 내에서 통항분리수역 안의 길이 20미터 미만의 선박과 일반 동력선이 항행하는 경우에는 길이 20미터 미만의 선박이 통항방해배제의무를 부담하므로 진로우선권을 갖는 선박은 일반 동력선이다. 반면에 일반 동력선이 추월하는 경우 충돌의 위험성이 발생한 후에는 규칙 제13조 및 제10조 등의 적용배제 규정에 의하여 길이 20미터 미만의 선박이 진로우선권을 갖는다. 이 경우에도 충돌의 위험성이 발

66) 이윤철, 앞의 책, 331-334쪽.

생하기 전에는 길이 20미터 미만의 선박은 통항방해배제의무를 부담한다.

상기의 경우 시계가 제한된다면, 두 선박의 진로우선권이 어떻게 되는지가 문제된다. 안개로 인하여 제한시계가 된 상태에서는 규칙 제13조는 적용되지 않는다는 것이 일반적인 견해이다. 그러나 무리하게 추월하는 경우, 좁은 수로나 통항분리수역에서의 추월은 위험하므로 추월항법이 적용된다고 보는 견해도 있다<sup>67)</sup>

피추월선이 부담하는 의무는 규칙 제17조의 의무인 점에 대해서는 논란의 여지가 없으나, 추월선과 피추월선 주위에 제3의 선박이 있는 경우에는 추월항법을 어떻게 적용할 것인가가 문제된다. 이 문제에 대하여서는 판례법상 추월선의 피항조치와 관련하여 상대적 책임설(일본의 통설)과 절대적 책임설(영국, 독일의 통설)로 나누어져 있다.

상대설에 의하면, 피추월선의 변침행위에 대하여 추월선은 통상의 주의의무를 기울이는 것으로 충분하다는 것으로, 이러한 주의를 이행한 경우에도 불구하고 추월선이 피추월선의 진로를 피할 수 없었다고 할 경우에는 추월선은 추월항법을 위반한 것이 아니라고 본다.<sup>68)</sup> 따라서 피추월선의 비정상적인 변침으로 인하여 충돌사고가 발생한 경우 피추월선은 충돌사고의 책임을 면할 수 없다. 물론 추월선은 피추월선이 제3의 선박을 피하기 위하여 행한 변침행위에 대해서는 철저한 경계(제5조), 안전한 속력(제6조) 및 상당한 주의와 노력(due diligence and best endeavor)으로써 피추월선이 제3의 선박을 피할 수 있도록 협력하여야 한다.

절대설에 의하면, 추월선은 피추월선을 피해야 한다는 절대적 피항의무는 면제되지 아니한다는 것이다. 피추월선의 행위가 추월선의 피항조치를 방해한 경우에도 추월선은 피추월선의 행위가 충돌을 불가피하게 작용하였음을 증명하거나 또는 자선이 경계(제5조) 및 주의 깊은 항해(제2조)를 하였음을 증명하지 아니하면 이 규정을 위반한 책임을 면하지 못한다는 것이다.<sup>69)</sup> 이 주장은 이 규

67) N. J. Healy & J. C. Sweeney, *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press(1997), p.203.

68) *The Saragossa* (1892) 7 Asp. M. C. 289 per Lord Esher H.R. & Lopes L.

69) *The Saragossa* (1892) 7 Asp. M. C. 289 per Lord Kay; *The Valonia* (1938) 60 Li. L. kep 314.

정의 문리해석상 즉 「제2장 제1절 및 제2절에 명시된 규정에도 불구하고 추월선은 피항의무가 있고, 추월선은 유지의무가 있다」는 규정은 다른 항행규정의 적용을 배제시키고 있는 것으로 엄격하게 해석하는 데에 그 바탕을 두고 있다. 그러나 제17조 유지선의 조치규정의 입법목적이 유지선에 대하여 엄격한 유지의무를 요구하는 것이 아니라 상호 시야 내에서 충돌을 실질적으로 방지하기 위하여 항행규정을 보완하는데 있기 때문에 피추월선에게 절대적 유지의무를 요구하는 것은 국제규칙의 입법목적에 비추어서 과도한 책임을 요구하는 것이라 본다.<sup>70)</sup>

사건으로는 해상교통법을 항행관계에 있는 선박으로 하여금 궁극적으로 충돌을 방지하기 위하여 먼저 피항선에게 피항의무가 있음을 규정하고 또한 유지선에게 진로우선권을 보장한다고 명기하고 있다. 항해관계에 있어서 피항의무와 유지의무의 이행여부는 충돌사고가 생겼을 때에 그 다툼을 해결하기 위한 논리적 방법에 지나지 아니한 것이다. 피추월선에게 침로와 속력을 유지하도록 명시한 규정은 기본 원칙을 정한 것이며, 또한 유지선에게 협력의무를 명시하고 있음은 충돌을 방지하기 위한 보완적 기능을 동시에 규정하고 있기 때문에 추월선과 피추월선 모두가 주위의 상황에 상응하는 피항조치를 강구할 의무가 있다고 본다. 그러므로 추월선은 피추월선 뿐만 아니라 제3의 선박에 대하여 동시에 주의의무를 기울여야 할 책임이 있기 때문에 피추월선의 정당한 피항조치와 관련하여 발생한 충돌의 위험성을 추월선도 방지할 의무가 있다고 본다.

### Ⅲ. 선원의 상무 규정에 의한 진로우선권

#### 1. 의의

국제규칙 제2조 a항은 “이 규칙의 어떠한 규정도 본 규칙을 준수하지 않거나, 선원의 상무 혹은 특별한 상황에 따라 요구되는 주의태만에 대하여 선박,

---

70) 이윤철, 앞의 책, 339-340쪽.

선주 그리고 선원들로 하여금 그 결과를 면제하지 아니한다.”고 정하고 있다.<sup>71)</sup> 동 규칙에서는 선원의 상무가 무엇을 의미하는지 구체적으로 정하고 있지 않기 때문에 다음과 같은 여러 견해가 있다.

첫째, 통상의 선원이라면 당연히 알고 있어야 할 지식, 경험, 관행으로서 해상에서 선원이 행하도록 기대되는 일반적인 행동원칙, 즉 조리의 일종이라고 한다.<sup>72)</sup> 둘째, 선박운용학에서 말하는 Good Seamanship을 의미하는 것으로 해기실무상의 유능한 선원의 기술을 말하는데, 이는 선원의 해기요건으로서 선원이 갖추어야 할 통상적인 기술(ordinary skill)과 보통의 지능(ordinary intelligence)을 말한다.<sup>73)</sup> 셋째, 해사관계자의 상식, 즉 통상의 선원이라면 당연히 숙지하고 있어야 하는 지식, 경험, 관행에 의하여 필요한 일반적인 주의의무 또는 고도의 수준이 아니라 통상의 선원이라면 당연히 알고 있는 정도의 지식, 경험, 관행이다.<sup>74)</sup> 넷째, 보통의 해기능력을 갖춘 선원의 관행, 지식, 경험에서 보면 당연히 하지 않으면 안 될 임무, 행동규범으로 선원들에게는 오랜 해상생활을 통하여 이미 터득된 전통적인 관습이다.<sup>75)</sup>

한편 선원의 상무는 Good Seamanship과 동일한 의미를 갖는 것으로 해석되기도 하지만, 이를 서로 구별하는 견해도 있다. 즉, Good Seamanship은 선박운항에 관한 기술로서 항해 중인 선박의 운용으로 그 범위가 한정되지만, 선원의 상무는 항해 중인 경우뿐만 아니라, 묘박 중이거나 정박 중인 경우까지 포함하기 때문에 그 개념에 있어서 Good Seamanship 보다 넓다. 판례상 성립된 선원의 상무의 구체적인 상황과 내용을 살펴보면, ① 피항조치의 적절한 시기의 판단, ② 항해선의 정박선에 대한 피항의무, ③ 정박선의 주의의무(알맞은 정박지의 선정, 정박선의 등화표시의무, 정박당직의무, 정박선의 충돌방지조치의무),

---

71) Rule 2 Responsibility

(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.

72) 김인현, 앞의 책, 60쪽.

73) 이윤철, 앞의 책, 85-86쪽.

74) 김종성, 「일본항법 해설」(목포 : 굿디자인, 2006), 23쪽.

75) 김진동, 「항내항법과 판례해설」(서울 : 문원사, 2005), 337쪽.

④ 근접통항선의 주의의무, ⑤ 적절한 항해당직 시스템을 유지하기 위한 선원의 수와 자격 확보, ⑥ 어로중인 선박에 대한 주의의무, ⑦ 자선의 항해능력에 관한 주의의무, ⑧ 알맞은 속력의 주의의무, ⑨ 출항시간의 적정성 등을 포함한다고 할 수 있다.<sup>76)</sup>

따라서 선원의 상무가 국제규칙에 규정되었다고 하여 충돌방지를 위한 조치에만 적용되는 것이 아니라, 선원이 해상에서 생활하면서 경험하는 각종 화재, 좌초, 침수 등 모든 활동에 적용될 수 있다고 볼 수 있다.<sup>77)</sup>

## 2. 항법 적용의 원칙

항법의 대원칙이 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 피하라는 것이므로, 정박 중이거나 접안 중인 선박은 사실상 충돌을 방지하기 위하여 항행성능을 즉시 낼 수 없기 때문에 조종능력, 즉 항행능력을 가진 선박이 충돌방지의무를 부담하는 것이 해상의 관행이고 관례에서도 항행 중인 선박이 정박 중인 선박과 충돌한 경우에는 원칙적으로 명백하게 항행 중인 선박에게 충돌의 책임이 있음을 지적하고 있다. 이러한 경우 국제규칙 제2조 a항의 선원의 상무규정을 그 근거 규정으로 항법을 적용할 수 있다.<sup>78)</sup>

동일한 견해로 항계 내에서 출항 중이던 우선피항선이 정박 중인 부선과 충돌한 사건인 예인선 대차호의 피예인부선 바다60호·무등록선 내항7호 충돌사건(중앙해심 제2017-005호, 2017. 3. 22)에서 해양안전심판원은 “이 충돌사건은 시계가 양호한 새벽녘에 군산항내의 수상구역에서 항행 중인 대차호 예인선열과

76) 이윤철, 앞의 책, 87-117쪽.

77) 박영선, “국제해상충돌예방규칙에 규정된 선원의 상무의 국내적 효력”, 「한국해법학회지」 제37권 제1호, 한국해법학회(2015. 4.), 188쪽.

78) 해양안전심판원은 정박선과 항해선 간 충돌사고가 발생한 경우 관례에 따라 선원의 상무 규정을 적용하였으나, 엘피지운반선 오션어스·어선 대광호 충돌사건(중앙해심 제2015-001호, 2015. 1. 23)에서 선원의 상무 규정을 적용하지 않고 해사안전법 제96 조 제3항 규정인 특수한 상황의 주의 의무 규정을 적용하여 관례를 변경한 바 있다. 자세한 내용은 박성호·홍성화, “정박선과 항해선의 충돌사고 시 항법적용에 관한 쟁점 연구 - 중앙해양안전심판원 제2015-001호 체결 사례를 중심으로-”, 「수산해양교육연구」 제28권 제6호, 한국수산해양교육학회(2016), 1763쪽 이하 참조.

정박 중인 무등록 부선 내항7호(자선) 사이에 발생하였으므로, 선박입출항법이 우선 적용되고, 해사안전법이 적용된다. 그리고 선박입출항법상 양 선박의 법적 지위를 살펴보면, 내항7호(자선)는 무등록 부선이고, 대차호 예인선열은 예인선에 결합되어 운항하는 압항부선(押航艇船)이 아니므로, 양 선박은 같은 법 제2조제5호에서 규정하고 있는 ‘우선피항선’에 해당되어 항법상 지위가 동일하다. 그러나 선박입출항법과 해사안전법에서 항행 중인 동력선과 정박 중인 부선 사이에 발생한 이 충돌사건과 관련한 항법에 대하여는 별도로 규정하고 있지 않다. 따라서 국제규칙 제2조(책임) 규정에 의한 ‘선원의 상무(Ordinary Practice of Seamen)’가 적용되어야 하는바, 항해자들이 오랫동안 관습적으로 지켜 내려온 불문율 중 하나가 조종성능이 우수한 선박이 그렇지 못한 선박의 진로를 피하는 것임에 비추어 볼 때 조종성능이 더 우수한 항행 중인 대차호 예인선열이 정박 중인 내항7호(자선)을 피하여야 하는 것이 타당하다 할 것이다.”<sup>79)</sup> 동 재결사례와 같이 해양안전심판원은 항행 중인 동력선과 정박선 사이에 충돌사고가 발생한 경우에 선원의 상무규정에 따라 정박선의 진로우선권을 인정하고 있으며, 해양안전심판원의 이러한 판결은 정당하다고 본다.

## 제2절 통항방해배제 의무에 따른 진로우선권

### I. 통항방해배제 의무 선박의 주의의무

#### 1. 의의

국제규칙에서 “통항을 방해하지 않아야 하는(shall not impede the safe passage of the vessel)”이라는 의미는 국제규칙 제9조, 제10조 및 제18조의 관

79) 중앙해양안전심판원, 「2018 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피엔디, 2018), 362-372쪽.

런 규정에서 다른 선박의 통항 또는 안전통항을 방해하지 아니하여야 할 선박과 통항을 방해받지 않아야 하는 선박이 서로 횡단상태로 조우하게 되는 경우 어느 선박이 피항의무를 부담하는 가를 명확히 함에 있다.

충돌의 위험성이 있는 경우에도 통항을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않는다고 규정하고 있기 때문에 서로 시계 내에서 동력선이 서로 접근하여 충돌의 위험성이 있는 때에도 통항을 방해하지 아니하여야 할 선박은 통항을 방해받지 않아야 하는 상대선박을 적극적으로 피항하여야 한다. 통항을 방해받지 않아야 하는 선박도 횡단하는 선박의 의도에 의심이 있는 경우에는 경고 신호를 울리는 등 충돌을 방지하기 위한 선원의 상무에 따른 주의의무를 다하여야 한다.

다만, 통항을 방해받지 않는 선박이 좁은 수로에서 항로를 따라 항해하고 있는 선박이지만 수로의 오른쪽으로 피항할 여유수역이 있는 경우, 이 선박은 통항을 방해받는 선박이 아니므로, 이들 선박은 다른 선박과 서로 접근하여 충돌의 위험성이 생긴 경우에 국제규칙 제9조의 규정을 충실하게 지킬 의무가 있다. 즉 서로 시계 내에서 오른쪽에서 횡단하는 선박과 충돌의 위험성이 있을 때에는 횡단상태에서의 항법을 적용하여 그 선박의 진로를 피하여야 하는 것이다.

## 2. 통항방해배제의무선박의 종류

통항방해배제의무선박은 두 가지 유형으로 구분된다. 첫째, 모든 시계 상태에서 적용되는 것으로서 좁은 수로, 통항분리수역, 해사안전법상 교통안전특정해역에서의 통항방해배제의무선박이 있다. 이 선박들은 시계 제한 여부에 관계없이 통항방해배제의무를 부담한다. 좁은 수로나 항로 등에서는 대형선의 안전항행을 보호하기 위하여 소형선이나 어로 작업에 종사중인 선박에게도 통항방해배제의무를 부과하고 있다. 둘째, 서로 시계 내에서만 적용되는 것으로서 국제규칙 제18조상의 흘수제약선과 수상항공기, 수면비행선박이 있다.

## II. 좁은 수로에서의 진로우선권

### 1. 의의

넓은 바다에서의 항행관계를 규율하는 것을 전제로 입법한 총칙적 항해규정만으로는 좁은 수로에서의 충돌의 위험을 충분하게 방지할 수 없다. 따라서 국제규칙 제9조는 오른쪽 항해 규칙을 비롯한 좁은 수로에서의 항법규정을 두고 있다. 그러나 좁은 수로의 개념에 관하여 규칙이나 각국의 해상교통법에서 명시적으로 정의한 것은 없다. 좁은 수로란 교통지리상의 명칭이 아니라 해상교통법의 적용과 관련하여 법률상의 문제와 사실상의 문제가 혼합되어 결정된다. 형태론상 좁은 수로는 자연적 좁은 수로와 주로 항만내의 항로, 방파제, 부두, 부표 등에 의하여 형성된 인위적 좁은 수로로 나뉜다.

좁은 수로에서는 마주치는 상태, 각종 선박 사이의 항법 등 일반적인 항법만으로는 선박충돌을 방지하는 것이 충분하지 않고, 여러 가지 형태의 위험을 만날 수 있기 때문에, 선박교통의 흐름을 좁은 수로의 오른쪽을 따라 평행하게 항행할 필요가 있는 정도로 폭이 좁은 곳으로 해석하기도 한다.<sup>80)</sup>

80) 좁은 수로의 정의에 대한 중앙해양안전심판원의 재결에 따르면, 2014년 7월에 발생한 예인선 우성호의 피예인부선 101백두호·어선 그린피스호 충돌사건(중앙해심 제2016호-003호)에서 중앙해심은 “좁은 수로는 통항하는 선박이 자유롭게 충분한 수역을 가지고 통과할 수 없는 수로로, 해사안전법 등 관련 법령에서 그 수로의 길이와 폭 등에 관하여 구체적으로 명시해 놓고 있지 않지만, 기본적으로 충분한 수역에서 적용되는 선박의 항법, 즉 ‘마주치는 상태’, ‘선박사이의 책무’ 등 일반적인 항법만으로 그 수역에서 선박간의 충돌을 방지하는 것이 불충분하다고 판단할 경우에 좁은 수로로 간주하고 있다”고 하였다. 또한 “그동안 해양안전심판원에서는 지리적 조건, 통항선박의 크기, 해상교통량, 조석의 차 등을 종합적으로 검토하여 좁은 수로 여부를 결정하였고, 이중 가장 기본이 되는 좁은 수로의 지리적 조건은 통상적으로 가항수역에서의 수로의 폭이 통항하는 선박 길이(L)의 16L이내일 때 충족된다.”고 판시하였다. 특히 좁은 수로의 지리적 조건은 통상 선박이 전타하여 원래 침로에서 180도까지 변침하였을 때 횡 이동거리가 3~4L의 거리에서 이루어지므로 어떤 선박이 항해하던 중 장애물과 조우하여 좌현이나 우현으로 전타하여 회두하기 위해서는 약 8L의 공간이 필요하며, 마주치는 선박이 있는 경우에 같은 공간이 필요하므로 좁은 수로에서 양 선박이 자유롭게 조선하는데 필요한 최소 공간은 16L이 된다는 것을 근거로 제시하였다. 자세한 내용은 박성호·이윤철, “좁은 수로에서의 항법 적용에 관한 고찰”, 「수산해양교육연구」 제30권 제3호, 한국수산해양교육학회(2018. 6), 1023쪽 이하 참조.



좁은 수로의 항법 중에는 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 할 선박에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

국제규칙 제9조에는 “길이 20미터 미만의 선박과 범선은 좁은 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다.”고 정하고 있으며((b)항), “어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다.”고 정하고 있다((c)항). 또한 “선박은 좁은 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 또는 항로를 횡단하여서는 아니 된다.”고 정하고 있다((d)항).

따라서 좁은 수로와 항로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박은 길이 20미터 미만의 선박이나 범선, 횡단선에 대하여 진로우선권을 갖고, 어로작업에 종사하고 있는 선박 이외의 선박으로서 좁은 수로나 항로를 항행하는 선박은 어로 작업에 종사하고 있는 선박에 대하여 진로우선권을 갖는다.

## 2. 항법의 적용

### 1) 길이 20미터 미만의 선박과 범선<sup>945</sup>

길이 20미터 미만의 선박과 범선은 좁은 수로 또는 항로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다. 이들 선박이 다른 선박의 통항을 방해하지 아니 한다는 규정은 이론적으로 단순하게 상대방 선박의 진로를 차단하거나 위협을 주지 아니한다는 소극적인 진로권 보호로 볼 수도 있고, 반면에 이는 피항선이 유지선의 진로를 우선적으로 피해줄 것을 명령한 진로를 피해야 한다는 피항조치 보다도 더욱 적극적인 피항행위로 볼 수도 있다.

소극적 주의의무설에 따르면, 이들 선박은 실행 가능한 한 충돌의 위험성이 발생하는 것을 피하는 방법으로 항해하여야 한다. 그러나 충돌의 위험성이 생긴 경우에는 국제규칙의 항행규정을 적용하여야 한다는 견해이다.<sup>81)</sup> 이는 좁은

81) A.N. Cockcroft and J.N.F Lameijer, *op. cit.*, p. 76.

수로에서 소형선박, 범선 등의 항행방법을 상호 평등주의를 바탕으로 하여 실행 가능한 경우에만 대형선박의 진로권을 보장한다는 전통적인 학설로서 좁은 수로에서 항행의 위험적 특질을 고려하지 않고, 대형선박에게는 가항수로의 오른쪽 통항을 강제시키면서 상대적으로 조종성능이 좋은 이들 선박에 대해서는 실행 가능 할 때에만 지켜야 한다고 해석하는 것은 해상교통의 안전적 질서를 임의로 완화시키는 결과를 가져올 우려도 있다.

반면에 절대적 주의의무설에 따르면, 좁은 수로에서 소형선, 범선 등은 비교적 조종이 자유롭지 못한 대형 선박을 피해줌으로써 충돌의 위험이 발생하는 것을 방지하여야 한다는 것이다. 특히 방해하지 못한다(shall not impede)는 것은 진로를 피하여야 한다(shall keep out of the way)는 것보다 엄격한 운항상의 안전성을 보장하는 것으로 단순한 피항의무뿐만 아니라, 변침 기타 안전항행을 저해하는 모든 행위를 금지하는 것으로 본다. 또한 이 견해에 따르면, 이 규정은 충돌의 위험성을 요건으로 하지 않고, 소형선박, 범선이 좁은 수로에서 항주할 때에 일반적 주의의무이면서 동시에 대형선박에 대해서는 강제적인 피항의무를 지니는 절대적 주의의무로서의 특성을 가지고 있다. 즉 이들 선박은 마주치거나 횡단하거나 추월하는 상태 등의 모든 경우에 있어서, 좁은 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항해할 수 있는 선박의 통항을 방해하지 않아야 함은 물론, 충돌의 위험성이 있는 경우에도 통항을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않기 때문에 적극적인 피항의무를 저야 한다는 것이다.<sup>82)</sup>

## 2) 어로에 종사하고 있는 선박

어로에 종사하고 있는 선박이 좁은 수로의 안쪽에 항해하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다고 함에는 선박 자체뿐만 아니라, 사용하고 있는 어구에 의하여서도 방해가 되지 않도록 하여야 하며, 충돌의 위험성이 있는 경우에도 이 의무는 면제되지 아니한다. 이것은 좁은 수로에서 뿐만 아니라 통항분리방식이 채택된 수역에서 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 할 선박의 경우도 마찬가지이다. 즉 이들 선박은 통항분리방식이 채택된 수역 안

82) 이윤철, 앞의 책, 242-243쪽.

에서 항로를 따라 항행하는 다른 선박에 대하여 적극적인 피항의무가 있다는 것이다.

### 3) 좁은 수로에서 횡단하는 선박

통항을 방해하지 아니하여야 할 선박의 의무와 관련하여, 특히 좁은 수로에서의 횡단선박과 수로를 따라 항행하는 선박 사이의 항법관계가 문제이다, 즉 “선박은 좁은 수로 또는 항로 안에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 또는 항로를 횡단하여서는 아니 된다”라는 규정은 해석론상 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 진로를 소극적으로 보호하는 것인지, 아니면 진로를 피해야 하는 경우 보다 더욱 적극적인 피항행위로 보아야 하는 것인지의 문제이다. 또한 충돌의 위험성이 있는 경우에는 어느 선박이 피항의무를 부담하는가의 문제이다.

국제규칙 제8조 f항<sup>83)</sup>에 따르면, 통항을 방해하지 아니하여야 할 선박에게 다른 선박이 안전하게 통항할 수 있도록 충분하게 넓은 수역을 허용하기 위하여 신속히 동작을 취하도록 요구한 것과 다른 선박과 접근하여 충돌의 위험성이 있는 경우에도 이 의무가 면제되지 않는다는 것은 피항선박에 적극적인 피항의무를 부담 시킨 것으로 볼 수 있다. 즉 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수 있는 선박과 이를 횡단하는 선박 사이의 형식적 항법관계는 횡단상태이지만, 대형선박의 안전항행을 우선적으로 보장시켜야 하는 해상교통의 기본 원칙에 따라 횡단관계가 성립되지 아니한다고 보는 것이다. 따라서 이들 선박 사이에 충돌의 위험성이 있을 경우에도 피항 선박이 적극적으로 신속히 피항동작을 취하여 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수 있는 선박이 안전하게

#### 83) 국제규칙 제8조 충돌을 피하기 위한 동작 (f)

- (i) 이 규칙의 어느 규정에 의하여 다른 선박의 통항 또는 안전 통항을 방해하지 아니 하도록 요구된 선박은, 그 당시의 사정이 요구할 때는, 다른 선박의 안전통항을 위한 충분한 수역이 부여될 수 있도록 조기에 동작을 취하여야 한다.
- (ii) 다른 선박의 통항 또는 안전통항을 방해하지 아니하도록 요구된 선박이 충돌의 위험이 내포되도록 다른 선박에 접근하면 그 책임을 면할 수 없다. 따라서 동작을 취할 때는, 이장의 규정이 요구하는 동작에 대하여 충분한 고려를 하여야 한다.
- (iii) 통항의 방해받지 아니하도록 되어 있는 선박은, 두 선박이 충돌의 위험을 안고 접근할 때는 이장의 규정을 충실하게 이행할 의무가 있다.

통항할 수 있도록 충분히 넓은 수역을 허용하여야 한다.

### Ⅲ. 통항분리수역에서의 진로우선권

#### 1. 의의

국제규칙 제10조는 선박교통이 밀접하고 선박충돌이나 좌초사고의 위험이 높은 수역에 선박충돌을 감소시키고, 해상교통의 안전을 향상시키기 적절한 조치의 하나로 통항분리제도(Traffic Separation Schemes, TSS)의 개념은 아주 간단한 것으로 분리선 또는 분리대에 의하여 통항로를 설정하여 서로 반대되는 방향의 교통의 흐름을 분리한 것이다. 그 목적은 선박교통의 폭주화, 선박의 대형화, 고속화 및 위험물 적재선박의 증가에 대비하여 선박충돌을 방지하고 선박교통의 안전을 도모하기 위한 것이다. 따라서 통항분리제도가 채택된 수역에서 항행하는 모든 선박은 적당한 통항로 안에서 그 통항로에 대한 교통흐름의 일반적인 방향으로 진행하여야 한다.

이러한 경우에 통항로를 따라 항해하는 선박과 통항로를 횡단하는 선박 사이에 항법 적용이 문제된다. 즉 통항로를 따라 항행하는 선박은 이를 횡단하는 선박에 대하여 어떤 진로우선권이 있는지와 횡단하는 방법에 관한 문제가 제기될 수 있다. 이와 관련하여 통항분리수역 안에서 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 하는 선박을 다음과 같이 규정하고 있다.

국제규칙 제10조 i항은 “어로에 종사하고 있는 선박은 통항로를 따라 진행하는 모든 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다”고 정하고 있으며, 동조 j항은 “길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 통항로를 따라 진행하는 동력선의 안전한 통항을 방해하여서는 아니 된다”고 정하고 있다. 따라서 길이 20미터 미만의 선박과 어로에 종사하고 있는 선박은 통항분리방식에 따라 항해하는 선박의 안전한 통항을 방해하여서는 아니 된다. 다만, 좁은 수로의 항법에서와 달리 횡단선은 통항방해배제의무를 조건으로 하는 횡단금지의무를 부담하지 않는다.

## 2. 항법의 적용

통항로를 따라 항행하는 일반 동력선은 길이 20미터 미만의 선박 및 어로에 종사하고 있는 선박에 대하여 통항우선권을 갖는다. 국제규칙 제8조 f항에 따라서 시계 내에서는 충돌의 위험성이 발생한 경우 길이 20미터 미만의 선박에 대해서는 각 조우자세에 따른 항법의 규정이 적용되고, 어로에 종사하고 있는 선박은 선원의 상무 규정에 따른 항법규정이 통항방해배제의무와 함께 적용된다. 시계가 제한된 경우에는 규칙 제19조가 적용된다. 즉, 어로작업에 종사하는 선박과 길이 20미터 미만의 선박은 일반 동력선에 대하여 통항방해배제의무와 제한시계 항법상의 의무를 추가적으로 부담한다.

우선권을 갖는 선박이 경계 등의 기본적인 의무를 부담하는 것은 당연하다. 이 경우 우선권을 갖는 선박은 충돌의 위험이 발생한 경우에는 길이 20미터 미만의 선박에 대해서는 횡단항법이 적용되고, 우선권을 갖는 선박은 유지선 혹은 피항선으로서 의무를 부담한다. 어로에 종사하고 있는 선박에 대해서는 규칙 제18조 본문의 적용배제규정에 의하여 통항분리수역에서의 통항방해배제의무에는 적용이 배제되므로, 충돌의 위험이 발생한 경우에 우선권을 갖는 선박에는 선원의 상무의 규정이 적용된다.

추월의 경우에는 규칙 제13조에 따르면, 어떠한 상황에서도 조종성능이 우수한 추월선이 피추월선을 피하게 되어 있으므로, 일반 동력선이 추월하는 경우에는 길이 20미터 미만의 선박에 대해서 일반 동력선이 피항선이 된다. 다만, 이 경우 충돌의 위험이 발생하기 전에 길이 20미터 미만의 선박은 통항방해배제의무를 부담한다.

## 제3절 특정해역 및 무역항의 수상구역에서의 진로우선권

### I. 특정해역에서 항로지정제도에 따른 진로우선권

## 1. 의의

우리나라는 해사안전법에 따라 다양한 항로지정제도를 운영하고 있는데, 그 종류로는 교통안전특정해역의 설정(법 제10조), 항로의 지정(법 제31조) 및 통항분리제도(법 제68조)가 있다.<sup>84)</sup>

해사안전법에 따르면, 해양수산부장관은 해상교통량이 아주 많은 해역이나 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역 등 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역을 교통안전특정해역으로 설정할 수 있으며, 교통안전특정해역 안에서 항로지정방식을 시행할 수 있다. 현재 지정항로로 선정된 항로로는 인천항, 부산항, 광양항 출입항로가 있으며, 해당 항로에서는 교통안전특정해역 지정항로에서의 항법을 준수해야 하며, 그 외의 사항은 해사안전법 제68조 통항분리제도에서의 항법을 따른다.<sup>85)</sup>

교통안전특정해역에서는 항로지정방식 이외에도 거대선, 위험화물운반선 등의 항행안전을 위해 통항시각이나 항로의 변경을 명령할 수 있고, 필요한 경우 속력을 제한시킬 수 있다.<sup>86)</sup> 또한, 어로 작업에 종사하는 선박의 통항방해배제 의무와 어망 및 어구의 설치 제한<sup>87)</sup> 및 선박의 항행에 지장을 줄 우려가 있는 공사나 작업에 대한 사전 허가 등이 시행된다.<sup>88)</sup>

교통안전특정해역에서 다른 선박의 통항을 방해하지 아니하여야 하는 선박을 다음과 같이 규정하고 있다.

84) 우리나라 연안의 항로지정 설정 현황은 다음과 같다.

1. 통항분리방식(3개소): 홍도, 보길도, 거문도항로;
2. 교통안전특정해역(5개소): 인천, 부산, 울산, 포항, 여수구역;
3. 지방해양수산청장 항로고시(14개소): 인천청(2), 평택청(2), 대산청(1), 목포청(5), 마산청(2), 부산청(1), 포항청(1);
4. 통항제한·금지구역(4개소): 금오수도 해역, 국동어항 항행속력 제한해역, 지심도 부근 묘박 제한구역, 속초항 부근 통항금지구역

85) 해사안전법 제10조(교통안전특정해역의 설정), 동법 시행령 제6조(교통안전특정해역의 범위) 별표 1 및 시행규칙 제7조(교통안전특정해역에서의 항로지정제도) 별표2, 별표4 참조

86) 법 제11조 (거대선 등의 항행안전확보 조치) 참조.

87) 법 제12조 (어업의 제한 등) 참조.

88) 법 제13조 (공사 또는 작업) 참조.

법 제12조 제1항은 “교통안전특정해역에서 어로 작업에 종사하는 선박은 항로지정제도에 따라 그 교통안전특정해역을 항행하는 다른 선박의 통항에 지장을 주어서는 아니 된다”고 정하고 있다.

## 2. 항법의 적용

국제규칙 제18조에 따르면, 어로에 종사하고 있는 선박은 동력선에 대하여 진로우선권이 있지만, 해사안전법상 교통안전특정해역 안에서 어로에 종사하고 있는 선박은 항로지정방식에 따라 항행하는 다른 선박의 통항을 방해하지 않은 의무, 즉 통항방해배제의무를 부담한다. 이러한 통항방해배제의무의 구체적인 내용은 앞에서 살펴본 바와 같다.

교통안전특정해역 내에서 횡단상태가 이루어진다면, 해사안전법 시행규칙 제7조 제1항 별표 4의 비고규정에 따라 법 제68조에 따른 통항분리수역에서의 항법이 적용된다. 통항분리수역에서의 항법은 일반항법이 중첩적으로 적용되므로 교통안전특정해역의 항법과 법 제73조의 횡단항법이 적용된다. 따라서 항로지정방식을 따라야 하는 선박은 항로지정방식에서 정한 의무를 부담하고, 횡단항법에 따라서 유지선 혹은 피항선의 의무도 함께 부담한다.

아울러, 항로를 따르는 동력선과 어로에 종사하고 있는 선박이 횡단상태로 조우하게 되면, 충돌의 위험이 발생하기 전후에 어로에 종사하는 선박은 통항방해배제의무를 부담하고, 동력선은 국제규칙 제2조 선원의 상무규정에 따른 주의의무를 부담한다.

## II. 무역항의 수상구역에서의 진로우선권

### 1. 출항선 우선권

#### 1) 의의

선박입출항법 제13조는 “무역항의 수상구역 등에 입항하는 선박이 방파제 입구 등에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다.”고 정하고 있다.

무역항의 항계 내에 설치된 방파제는 외해의 파도가 진입하는 것을 방지하여 선박 및 항만시설을 보호하는 기능을 하고 있는 반면에 방파제를 중심으로 안과 밖이 선박교통을 방파제 사이의 수역으로 집중시키는 병목 현상을 생기게 한다. 따라서 선박교통의 안전을 도모하기 위하여 무역항의 방파제 입구 또는 입구 부근에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 입항하는 동력선은 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다고 규정하여 출항선을 우선시키고, 비교적 넓은 수역에 있어 행동이 자유로운 입항선을 방파제 밖에서 기다리게 하도록 출항선에 일방통행권을 인정하고 있다.

## 2) 항법의 적용

선박입출항법 제13조에 따른 방파제 부근에서의 항행방법은 동력선에만 적용하고 우선피항선<sup>89)</sup>은 제외한다. 그리고 총톤수 20톤 이하의 동력선은 그 선박의 종류가 우선피항선에 해당하지 아니할 경우에는 동력선에 상당하는 것으로 보고서 이 조항의 적용을 받는 것으로 해석하는 것이 타당하다.

동력선이 항구의 방파제의 입구 또는 입구 부근에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있을 때에는 입항 선박은 출항선박을 방파제 밖에서 그 진로를 피해야 한다.

방파제 사이의 수역은 좁은 수도로서 항내로 들어오거나 또는 나가는 선박이

89) “우선피항선”(優先避航船)이란 주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 다음 각 목의 선박을 말한다.

가. 「선박법」 제1조의2제1항제3호에 따른 부선(舢舨)[예인선이 부선을 끌거나 밀고 있는 경우의 예인선 및 부선을 포함하되, 예인선에 결합되어 운항하는 압항부선(押航舢舨)은 제외한다]

나. 주로 노와 삿대로 운전하는 선박

다. 예선

라. 「항만운송사업법」 제26조의3제1항에 따라 항만운송관련사업을 등록한 자가 소유한 선박

마. 「해양환경관리법」 제70조제1항에 따라 해양환경관리업을 등록한 자가 소유한 선박(폐기물해양배출업으로 등록된 선박은 제외한다)

바. 가목부터 마목까지의 규정에 해당하지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 선박



집중하기 때문에 충돌의 위험성 및 항내의 위험성이 매우 높은 곳이다. 또한 출항선은 해양항행(sea going)을 목적으로 기관, 각종 설비 등을 항행상태로 변경 운전하고 있기 때문에 입항선의 준비자세 보다는 불리하다. 즉, 출항선은 긴급대피능력이 입항선보다도 못하다는 것이다. 그러므로 이 조항에서는 출항선 우선주의를 채택하여 입항선으로 하여금 방과제 밖에서 기다렸다가 출항선이 방과제 수역을 완전하게 벗어난 뒤에 입항하도록 항행순위를 정한 것이다.

그리고 방과제를 중간에 두고 입항 선박과 출항 선박이 서로 접근하여 마주칠 우려가 생길 때 입항선 후순위의 법칙을 적용하여야 한다. 마주칠 우려란 입항 선박과 출항 선박이 서로 방과제 사이로 진입하는 자세로 항진중인 상태로서 그 수역은 반드시 방과제 사이뿐만 아니라 그 부근이라도 좋다. 또한 양 선박의 접근 상태를 계속하는 경우에 있어서 충돌의 위험성이 발생할 것으로 판단될 때를 의미하는 것이다.<sup>90)</sup>

## 2. 우선피항선의 피항의무

### 1) 의의

선박입출항법 제16조 제1항은 “우선피항선은 무역항의 수상구역등이나 무역항의 수상구역 부근에서 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니 된다.”고 하고, 동조 제2항은 “제41조제1항에 따라 공사 등의 허가를 받은 선박과 제42조제1항에 따라 선박경기 등의 행사를 허가받은 선박은 무역항의 수상구역등에서 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니 된다.”고 정하고 있다.

이 조항은 무역항의 수상구역 등에서 항행하는 동력선과 범선의 진로권을 보장하기 위하여 우선피항선과 작업선 그리고 선박경기 등의 행사의 허가를 받은 선박에게 이들 선박에 대하여 항행방해금지 의무를 규정한 것이다. 이것은 무역항의 수상구역 등에 입출항하는 대형 동력선과 조종성능이 제한된 범선의 진로를 피하기 위해서 우선피항선에게 피항의무를 부과한 것이다.<sup>91)</sup>

90) 이윤철·김진권·홍성화, 앞의 책, 628-629쪽.

91) 우선피항선의 개념과 항법에 대한 자세한 내용은 박성호·이윤철, “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선피항선의 항법 적용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제28권 제2호, 한국해

## 2) 항법의 적용

우선피항선은 소형선박이고 선회면적이 작기 때문에 항내수역이 좁은 수역임을 고려하여 동력선과 조종성능이 제한된 범선을 빨리 그리고 적극적으로 피항행위를 실행해야 한다. 이러한 피항행위는 구체적으로 조기에 그리고 대각도 변침 또는 변속으로 행하여야 한다.

동력선은 무역항의 항계 안에서 우선피항선에 대하여 조우자세에 관계없이 항법상 진로우선권을 갖는다. 즉 우선피항선이 항계 안에서 추월당하고 있는 경우라도 동법에 따라 우선피항선은 동력선의 진로를 방해하여서는 아니 된다.

## 3. 항로 진행 선박의 진로우선권

### 1) 의의

선박입출항법 제10조 제2항은 “우선피항선 외의 선박은 무역항의 수상구역 등에 출입하는 경우 또는 무역항의 수상구역 등을 통과하는 경우에는 제1항에 따라 지정·고시된 항로를 따라 항행하여야 한다. 다만, 해양사고를 피하기 위한 경우 등 해양수산부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.”고 정하고 있다. 또한 동법 제12조 제1항은 “모든 선박은 항로에서 다음 각 호의 항법에 따라 항행하여야 한다. 1. 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행하여야 한다.”고 정하고 있다.

동법 제12조는 무역항의 항로는 협소하고 선박 교통량이 폭주하기 때문에 항로를 항행하는 선박의 안전한 통항을 보장하기 위하여 항로에 진입하려는 선박에 피항의무를 부담하였다.

## 2) 항법의 적용

항로에 진입하려는 선박은 피항의무를 부담하고, 항로를 따르는 선박은 진로

---

사법학회(2016. 7.), 209쪽 이하 참조.

우선권을 갖는다. 항로에 진입하려는 선박은 조우자세에 관계없이 항로를 따르는 선박을 피하여야 한다.

우선피항선이 항로를 따라 항행하고 있고, 동력선이 항로에 진입하려는 경우에도 어느 선박이 진로우선권을 갖는지 문제가 된다. 우선피항선은 소형선박 내지 흘수가 얇은 부선이기 때문에 흘수가 큰 선박이 항행하는 항로를 다니지 아니하여도 운항상의 위험성이 전혀 없다. 즉 법 제10조 제2항에 따라 우선피항선에게는 항로항행의 의무를 강제하지 아니하고 있다.

따라서 우선피항선의 의무는 항계 안의 모든 수역에서 적용되는 절대적 의무이므로 동력선의 진로를 방해하여서는 아니 된다.



## 제4장 진로우선권 적용상 논점에 대한 검토

선박 사이의 진로우선권은 해상교통법상에 각 상황별로 자세하게 규정되어 있지만, 실무적으로 항법의 해석과 적용에 있어서 몇 가지 문제가 제기된다. 대표적으로 항해중인 동력선과 정류중인 선박 사이에 충돌이 발생한 경우 양 선박의 항법상 지위에 관한 문제, 어로에 종사중인 선박이 조종성능이 제한되는 것으로 인정되기 위한 구체적인 기준을 포함한 항법상의 지위에 관한 문제이다. 이하에서는 선박 사이의 진로우선권 적용상 제기되는 논점을 중심으로 검토하고자 한다.

### 제1절 정류중인 선박에 대한 항법상 지위

#### I. 정류중인 선박의 개념

‘정류’란 용어의 정의는 선박입출항법 제2조에 “선박이 해상에서 일시적으로 운항을 멈추는 것을 말한다.”라고 정하고 있을 뿐, 국제규칙 또는 해사안전법에서는 사용하지 않거나 정의하고 있지 않고 있다. 실무에서 선박은 항해 중에 여러 가지 상황으로 인하여 정선하여야 할 경우가 있다. 예컨대, 입항시간을 조정하기 위하여 항만 부근에서 잠시 동안 정류(停留)하는 것이 대표적인 사례이다. 이와 같이 정선중인 선박과 관련해서 여러 가지 용어가 사용되고 있고, 그 상황별 특성을 다음과 같이 정리할 수 있다.<sup>92)</sup>

우선 표류(漂流)중인 선박은 기관고장이나 조타기고장 등으로 선장의 자유의사에 의한 조종이 되지 않는 선박이다. 이러한 선박은 해사안전법 제2조의 조

92) 김인현, “정류중인 선박에 대한 항법적용”, 「해사법연구」 제14권 제2호, 한국해사법학회 (2007. 7.), 89쪽 이하 참조.

중블능선의 범주에 포함되는 선박이다. 따라서 표류중인 선박은 국제규칙 제18조 및 해사안전법 제76조에 따라서 항행중인 동력선에 대해 진로우선권을 갖는다.

둘째, 정류중인 선박은 선장이 일정한 목적을 가지고 일시 선박의 운항을 정지한 선박으로 기관은 언제나 사용할 수 있는 상태로 있다는 점에서 기관이 고장난 표류중인 선박과는 차이점이 있다. 영어로는 ‘vessel lying stopped’라고 표현하고 있으며, 실무 또는 해양안전심판원의 재결에서는 ‘drifting’이란 용어를 사용하여 정류중임을 표현하고 있다.

셋째, 표박(漂迫)중인 선박은 기관을 자유롭게 사용할 수 있다는 점에서 정류중인 선박과 동일하나 해묘(sea anchor)를 내려 둔 상태로 정류중이므로 조종 성능이 제한된다. 따라서 항해중인 동력선에 대해 선원의 상무 규정 또는 국제규칙 제18조에 따른 진로우선권을 인정하고 있다.<sup>93)</sup>

## II. 항법 적용에 대한 학설과 재결사례

정류중인 선박과 항행중인 동력선 사이에 발생한 충돌사고의 항법 적용은 학설과 해양안전심판원의 재결사례에 따라 크게 두 가지의 견해로 구분된다. 즉, 충돌사고가 발생한 경우 정류중인 선박에게 동력선과 같은 일반항법을 적용해

### 93) 1. 제808갑자호 충돌사건(중앙해심 제1999-3호)

집어등을 밝히고 해묘를 내려 표박하며 오징어 채낚기 어업에 종사하던 제808갑자호는 표박하에 표류하고 있으므로 어로에 종사하는 선박의 적용을 받을 수가 없다. 이러한 상태에서는 양 선박 간에 일반항법을 적용할 수 없으므로 선원의 상무규정에 따라 양 선박은 충돌의 위험에 대한 주의를 해야 한다. 충돌의 위험이 있는 경우 항해 중인 상대선(보경호)은 기동성능이 상대적으로 우수하므로 표박 중인 제808갑자호를 피해야 하고, 제808갑자호는 유지선으로서 최선의 피항 협력동작을 하여야 한다.

### 2. 어선 제27경진호 충돌사건(중앙해심 제2003-13호)

해묘를 투하한 채 정류상태로 오징어 채낚기 어로에 종사하는 제27경진호는 항행중인 선박이나 오징어 채낚기용 외출낚시 그 자체는 조종을 제한하는 어구라고 볼 수 없으므로 어로에 종사하는 선박은 아니다. 또 해상교통안전법이나 국제규칙에서도 오징어채낚기 어선의 해묘를 어구에 포함시킨다는 명시적 규정도 없으므로 항법 적용에 있어서 오징어채낚기어선의 해묘를 어구에 포함시키기에는 무리가 따른다. 그러나 해묘는 어구에 포함되는지 여부에 관계없이 자유로운 선박의 조종에 방해가 되므로 제27경진호는 조종에 제한을 받는 선박으로 해석하여야 한다. 원인기여비율은 제3급창호 8 대 제27경진호 2이다.

야 한다는 견해와 선원의 상무 규정에 따른 진로우선권을 적용해야 한다는 견해이다.

## 1. 일반항법 적용설

### 1) 학설

일반항법 적용설은 정류중인 선박은 항해중<sup>94)</sup>이므로 정류중인 선박에게 어떠한 진로우선권도 부여하지 않고 일반항법을 적용하여야 한다는 견해이다. 즉 충돌의 위험을 가지고 접근하는 동력선을 자신의 우현에서 조우하게 되면 국제규칙 제15조의 횡단항법이 적용되어 정류중인 선박이 피항선이 된다는 것이다.

이러한 이론에 대한 근거로 우선 정류중인 선박은 언제든지 선장의 자유의사에 따라서 기관을 사용할 수 있는 상태에 있으므로 조종불능선이라고 볼 수 없다는 것이다. 즉, 정류중인 선박은 항법상 진로우선권을 인정받는 트롤어로에 종사하는 선박이나 대형 예인선단과 같은 정도로 조종능력이 제한되지 않고, 일반항법을 적용할 수 있을 정도로 선수가 일정한 방향을 가리키고 있으므로 일반항법을 적용할 수 있다.

또한, 정류중인 선박은 주의의무만 철저히 지킨다면 기관이 상시 사용이 가능하도록 준비되어 있으며, 경계만 하고 있다면 기관을 사용하여 피항하기 위한 충분한 시간적 여유도 있다. 아울러 대수속력과 관련하여서는 기관을 막 정지한 상태에서 정류중인 선박은 여전히 얼마간의 대수속력을 가지고 있다. 이외에도 야간에 정류중인 선박이 점등하여야 하는 등화에 대해서도 국제규칙에 특별한 규정이 없다는 것도 일반항법을 적용하여야 하는 하나의 근거가 된다. 이는 정류중인 선박은 항행중인 선박이므로 서로 시계 내에서는 여전히 항행중인 동력선이 점등하여야 하는 등화를 점등하여야 한다는 것을 의미한다.<sup>95)</sup>

94) '항해중(underway)'이라 함은 선박이 묘박하거나, 또는 육안에 계류하거나, 또는 좌초되어 있지 아니 하는 상태를 말한다(국제규칙 제3조 i항).

95) 국제규칙 제20조에 "등화에 관한 규정은 일몰시부터 일출시까지 실시하며 그 동안은 규정된 등화로 오인되든 가, 그 시인 또는 특성의 식별을 방해하든가, 또는 적당한 견시를 방해하는 것과 같은 타 등화를 표시하여서는 아니된다"고 정하고 있으며, 국제규칙 제23조에 따라 항해중인 동력선은 ① 전부에 하나의 마스트 정부등, ② 전등보다 후방 높은 위치에 하나

정침성과 관련하여서는 정류중인 선박이라고 하더라도 일정한 시간 동안은 조류와 바람의 방향에 따라서 선박은 일정한 침로를 가리키고 있고, 이러한 정침상태만으로도 상대선은 이 선박의 선수방향을 파악함에 부족함이 없을 것이므로 정류중인 선박은 일정한 시간동안 정침하고 있다고 보아야 한다. 이 외에도 일방항법을 적용하지 않고 선원의 상무규정을 적용한다면 추월상태에 있어서까지도 피추월선일지라도 정류중인 선박이 동등한 피항의무를 부담하게 되어 오히려 일반항법을 적용하는 것보다 불리한 지위에 놓이게 된다는 점도 근거로 들 수 있다.<sup>96)</sup>

## 2) 해양안전심판원의 재결사례

(1) 어선 제7대선호·어선 제3해영호 충돌사건(중해심 제1996-025호, 1996. 11. 13)

이 충돌사건은 3해영호측, 제7대선호측이 다 같이 경계를 태만히 하여 서로 상대선을 피하지 못함으로써 발생한 것이다. 이 사건에서 중앙해양안전심판원은 “3해영호 선장은 비록 자신은 당시 기관이 작동되고 있었으나 클러치를 연결하지 않아 정지 상태에 있었다고 주장하고 있으나 증거설명에서 본바와 같이 여러 가지 정황으로 보아 전속에 가까운 상당한 속력으로 전진하고 있었음이 분명하고 이때 상대선은 선수 우현측으로부터 홍등만을 보이는 상황으로 접근하고 있었으므로 경계를 철저히 하여 충분한 시간과 거리의 여유를 두고 피항해야 됨에도 갑판상의 어획물 정리작업에 유의한 채 전혀 주변경계를 하지 않았고 더욱이 항행중임에도 불구하고 갑판상에 다수의 작업등을 밝히고 있어 충돌 순간까지 상대선의 접근사실조차 감지하지 못한바 설사 수심인의 주장대로 당시 이 선박이 기관만 작동한 채 정지 중에 있었다고 인정하더라도 항해등을 표시하고 있었고 의도대로 자유롭게 움직일 수 있는 상황이었기 때문에 위와 같은 피항의무가 면제되거나 감소되는 것은 아니다.”고 판시하였다.

의 제2마스트 정부등, ③ 현등, ④ 선미등을 표기하여야 한다.

96) 임석원, “표류 및 정류선박의 항법상 지위와 법률상 책임”, 「한국해법학회지」 제38권 제1호, 한국해법학회(2016. 4), 170-171쪽.

(2) 어선 제800오양호·어선 제62태영호 충돌사건(중해심 제1997-010호, 1997. 3. 28)

이 충돌사건은 선단을 이루어 조업하는 혼잡한 선망어업 현장에서, 기관을 정지한 채 어탐 및 투망준비를 하던 제800오양호측이 주위 경계소홀로 투망중인 상대선의 접근을 늦게 발견함으로써 조기에 적절한 충돌회피동작을 취하지 못하여 발생한 것이나, 제62태영호측이 투망 중 전방경계를 소홀히 하여 상대선을 충돌직전에 발견함으로써 조기에 충돌회피 협력동작을 취하지 못한 것도 이견 발생의 일인이 된다. 이 사건에서 중앙해양안전심판원은 “어로작업(투망중)중이던 제62태영호와 선미에 등선을 연결한 채 어탐 및 투망준비를 하던 제800오양호가 충돌한 바, 제800오양호는 해상교통안전법 제26조제2항의 규정에 따라 제62태영호의 진로를 피하여야 하는 경우에 해당된다. 그리고 많은 선단이 집단으로 모여 조업하는 선망어업 현장이므로 특히 같은 법 제13조(경계)규정을 철저히 이행하여야 한다.”고 판시하였다. 즉, 중앙해양안전심판원은 어선 제800오양호를 향해중인 동력선으로서 조종성능이 우수한 것으로 판단하고, 어로 작업에 종사중인 제62태영호를 피하여야 한다고 재결한 것이다.<sup>97)</sup>

## 2. 선원의 상무규정 적용설

### 1) 학설

선원의 상무규정 적용설은 일반항법을 적용하기 위한 요건 중에서 선박이 정침하고 있어야 한다는 요건을 정류중인 선박이 갖추지 못하고 있으므로 횡단항법과 같은 일반항법을 적용할 수 없고 선원의 상무규정을 적용하여야 한다는 견해이다. 결과적으로 동력선은 정류중인 선박보다 조종성능이 우수하기 때문에 선원의 상무규정을 적용하여 정류중인 선박이 진로우선권을 갖는다는 것이다. 현재 이 이론은 동력선과 정류중인 선박의 충돌사건에 대한 우리나라 해양안전심판원의 주된 입장이다.

이러한 이론의 근거로는 정류중인 선박은 선수가 바람이나 조류의 방향에 따

97) 김인현, 「선박충돌과 항법연구」, (다솜출판사 : 부산, 2006), 248-249쪽.



라서 회전하므로 일정한 침로를 가지고 있다고 할 수 없기 때문에 일반항법을 적용하기 위한 정침성을 정류중인 선박은 갖추지 못했다는 점, 항행중이기는 하지만 선박이 진행방향을 가지지 못했다는 점, 대수속력이 없어서 떠있는 상태이므로 피항이 어렵다는 점, 따라서 이 경우에 당연히 일반항법을 적용할 수 없어서 정류선박에 항법상 우선권을 주어야 한다는 점 등을 근거로 들고 있다.<sup>98)</sup>

## 2) 해양안전심판원의 재결사례

### (1) 작업선 탐라126호·어선 영도호 충돌사건(중앙해심 제2016-009호, 2016. 5. 30)

이 충돌사건은 시정이 양호한 야간에 좁은 수로를 지나서 항행 중이던 탐라 126호가 경계 소홀로 정류상태에 있던 영도호를 피하지 아니함으로써 발생한 충돌사건이다. 이 사건에서 중앙해심은 “야간에 시정이 5마일로 양호한 좁은 수로의 근처(충돌 3분 전 좁은 수로를 통과한 후 좁은 수로로부터 약 500미터 벗어난 장소에서 충돌)에서 침로 약 169도, 속력 5.5노트로 항행 중이던 탐라 126호와 정박한 채 밝은 조업등을 켜고 조업한 후 양묘하여 정류상태(작업등을 끄고 선미 쪽 등만 켜)로 귀항 준비 중이던 영도호 사이에 발생한 것으로, 「해사안전법」의 서로 시계 안에 있는 때의 일반적인 항법 적용 요건이 충족되지 아니하므로 「해사안전법」 제96조(절박한 위험이 있는 특수한 상황)제1항 및 「국제해상충돌예방규칙」 제2조(선원의 상무) 규정을 적용한다.”고 판시하였다.

### (2) 낚시어선 갈매기호·어선 성광호 충돌사건(부산해심 제2017-070호, 2017. 12. 21)

이 충돌사건은 시정이 양호한 주간에 성광호가 조업지로 향해하던 중 경계를 소홀히 하여 정류 상태로 낚시에 종사 중이던 갈매기호를 발견하지 못하여 발생한 사건이다. 이 사건에서 부산해심은 “성광호와 갈매기호가 앞서 검토한 바와 같이 모두 항행 중인 선박에 해당되고 서로 시계 안에 있었으므로 당시 조

98) 임석원, 앞의 논문, 171-172쪽.

우하는 자세에 따라 「해사안전법」 제6장 제2절 선박이 서로 시계 안에 있을 때의 항법을 적용하여야 하지만, 이 항법을 적용하기 위한 전제 조건은 항행 중인 선박의 입장에서 상대 선박이 어떤 동작을 취하고 있는지 파악하고 다음에 어떤 동작을 취할 것인지 예상할 수 있을 정도로 상당기간 동안 정침한 상태로 일정한 속력을 유지하고 있는 경우에 한하여 적용이 가능한데(중해심 제 2017-008호 참조) 조류, 바람의 방향 등에 따라 이동하는 정류 중인 선박은 선수의 방향과 속력을 일정하게 유지한 채 상당기간 동안 선수와 동일한 방향으로 움직이는 경우를 찾기 어렵다. 따라서 정류 중인 선박에 대하여 「해사안전법」의 일반적인 항법 규정을 적용하는 것은 무리가 있다. 이러한 경우에는 통상의 선원이라면 당연히 알고 있어야 할 지식, 경험 및 관행으로서 오랫동안 항해자들이 지켜온 불문율 중 한 가지인 조종성능이 우수한 선박이 그렇지 못한 선박의 진로를 피하여야 한다는 “선원의 상무”를 적용하여 상대적으로 조종성능이 우수한 “대수속력을 가지고 항해 중인 선박”이 “정류 중인 선박”을 피하는 것이 타당하다. 따라서 관행 상 조종성능이 우수하다고 판단되는 “대수속력을 가지고 항해 중인 선박”인 성광호가 정류한 상태로 낚시하고 있는 갈매기호를 피하여야 하고, 갈매기호는 주변 경계를 유지하면서 상대선이 충돌의 위험을 안고 접근하는 경우 충돌을 피하기 위한 적절한 협력동작을 취하여야 한다”고 판시하였다.<sup>99)</sup>

### Ⅲ. 항법 적용에 대한 논점 검토

#### 1. 정류중인 선박의 성질

99) 해양안전심판원에서는 상기와 같은 취지로 2017년에 어선 신창호·낚시어선 3턱원호 충돌사건(인천해심 제2017-016호), 낚시어선 뉴경진호·레저보트 미소호 충돌사건(인천해심 제2017-025호), 경비함정 279함·어선 제55신방호 충돌사건(목포해심 제2017-003호), 어선 609천금호·어선 흥양호 충돌사건(목포해심 제2017-033호), 어선 삼성호·어선 재봉호 충돌사건(목포해심 제2017-037호), 어선 은정호·무등록어선 충돌사건(목포해심 제2017-070호), 어선 제209주영호·산적화물선 인스퍼레이션 레이크 충돌사건(동해해심 제2017-018호) 등을 재결하였다.

### 1) 항행중인지의 여부

국제규칙은 선박을 움직임에 따라 항행중과 항행중이 아닌 선박으로 구별하고 있다. 항행중이란 정박, 육안에의 계류 그리고 얹혀있는 상태가 아닌 것을 말한다(국제규칙 제3조 i항). 국제규칙에는 정류중인 선박에 대한 특별규정이 없고, 정류중인 선박은 동 정의 규정에 따라 항행중인 선박이 된다고 볼 수 있다. 그러므로 정류중인 선박은 항행중인 선박으로 동력선과 같은 일반항법을 적용할 수 있다.

또한 제한 시계 내에서 음향신호와 관련된 국제규칙 제35조 b항은 ‘A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water’라고 하고 있다.<sup>100)</sup> 즉, “항해 중 정선하여 대수속력이 없는 선박은”이라고 표시하고 있다. 따라서 정류중인 선박은 대수속력이 있는 경우(항진 중에 기관을 막 정지한 상태 또는 바람 및 조류에 의해 선박이 밀리는 경우)와 대수속력이 없는 경우가 있다. 결과적으로 서로 시계 내에서는 정류중인 선박에 대한 특별한 신호가 마련되어 있지 않으며, 제한된 시계 내에서 특별한 신호방법인 제35조 b항을 두고 있다는 것은 조종성능제한선박이 아니라는 것을 의미한다고 해석된다.

### 2) 조종성능이 제한되는지의 여부

항법의 대원칙에 따르면 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 피하여야 한다. 따라서 정류중인 선박이 조종성능이 열등한 선박인지가 문제된다. 그러나 정류중인 선박은 비록 현재 상태로서는 조종에 약간의 문제는 있지만 언제든지 피항조치를 취할 준비가 되어 있는 선박이다. 오히려 전속 전진중인 선박과 비교하여 후진기관이나 전진기관을 정선 중에 더욱 신속히 사용할 수 있다. 그러므로 정류중인 선박은 국제규칙 제18조의 진로우선권을 받는 선박이 아니고 동력선으로 취급되어야 할 것이다. 만약 정류중인 선박을 조종성능이 열등한 선

100) 국제규칙 제35조 제한 시계 내에서의 음향신호

- (a) 대수속력이 있는 동력선은 2분을 초과하지 아니하는 간격으로 장음 1회를 울리어야 한다.
- (b) 항해중 정선하여 대수속력이 없는 동력선은, 장음간격을 약 2초로 하여 장음 2회를 2분을 초과하지 아니하는 간격으로 울리어야 한다.

박으로 본다면 속력의 현저히 낮은 선박에도 이를 적용하여야 할 것이고, 예인 선단이나 일부 어선의 경우와도 형평이 맞지 않다.

국제규칙 제18조에서는 ‘항행중인 선박’이 조종성능이 열등한 선박을 차례로 피하도록 규정하고 있다. 그리고 항행중이란 개념에 대하여 국제규칙 제3조 제9항은 묘박 중, 접안 중 그리고 좌초중이 아닌 선박으로 규정하고 있고, 국제규칙 제35조 b항은 ‘항행중’에는 정류중인 선박도 포함된다는 취지로 규정하고 있으며, IMO에서 ‘항해중’이라는 용어를 해석함에는 동 조항을 참고하여야 한다고 지침서를 발표하였다.<sup>101)</sup> 그러므로 이를 종합적으로 해석한다면, 정류중인 선박은 동력선과 동일한 지위에 있는 것이 된다. 즉, 정류중인 선박은 조종능력에 제한 없이 선장의 자유의사로 선박을 잠시 정지하고 있다는 것으로 해석하는 것이 바람직하다.

## 2. 일반항법의 적용 여부

일반항법을 적용하기 위해서는 ① 서로 시계 내에 있어야 하고, ② 충돌의 위험이 있어야 하고, ③ 선박이 정침하고 있어야 하고, ④ 양 선박이 만드는 침로가 각각 추월·마주치는 상태 그리고 횡단의 모습을 이루어 져야 한다.

상기 요건 중 정류중인 선박은 정침하고 있는지가 문제된다. 사건으로는 정류하고 있는 선박이라고 하더라도 일정한 시간 동안은 조류와 바람의 방향에 따라 선박은 일정한 침로를 가리키고 있고, 이러한 정침 상태만으로도 상대선은 이 선박의 선수방향을 파악함에 부족함이 없을 것이므로 정침하고 있다고 볼 수 있다고 생각된다.

넷째 요건으로서 조우자세를 결정함에 있어서 많은 경우는 문제가 없지만, 대수속력 및 대지속력이 없는 경우에 있어서 만은 정류중인 선박을 기준으로 조우자세를 판단하여야 하는 문제가 있다. 특히 정류중인 선박의 좌현에서 상대선이 접근할 때 단순히 정류중인 선박이 상대선을 좌현에 가지고 있다는 이유만으로 횡단항법을 적용하여 동력선이 상대선에게 피항선의 지위를 부과시키

101) A.N. Cockcraft · J.N.F. LAMEIJER, *op. cit.*, pp. 15 & 120.

는 것은 무리라고 생각되기도 한다. 그러나 이러한 경우를 예외적으로 보아 선원의 상무 규정을 적용하여 양 선박 모두가 피항의무를 부담한다고 하면, 정류 중인 선박은 항상 피항선이 되거나 동등한 주의의무를 부담하게 되어, 동력선인 상대선에 비하여 불리한 해석이 된다.

야간에 정류 중인 선박이 점등하여야 하는 등화는 항법에 특별한 규정이 없다는 것도 일반항법을 적용하여야 하는 하나의 근거가 된다. 이는 항행 중인 선박이므로 상호 시계 내에서는 여전히 항행 중인 동력선이 점등하여야 하는 등화를 점등하여야 할 것이다.

### 3. 소결

정류 중인 선박은 항해중이고, 국제규칙 제18조가 적용될 정도로 조종성능이 제한되지 않고 항법 적용이 가능할 정도의 시간동안 일정한 방향 지향성을 보이고 있으므로 일반항법의 적용이 가능하다고 할 것이다. 선원의 상무규정은 항법에 규정이 없는 경우에 적용되는 보충적인 규정으로서 제한적으로 해석되어야 하므로 이 사안에서는 적용이 없다고 하겠다.

정류 중인 선박은 마스트 정부등 2개(길이 50미터 미만은 1개), 현등 한쌍 및 선미등 1개를 켜야 한다(국제규칙 제23조). 동력선은 정류 중인 선박을 추월하는 경우와 정면상태에서는 각각 선미등 및 마스트등과 양현 등을 보고 상대선의 상태를 판단하여야 할 것이다. 그러나 횡단상태라고 하여 이와는 달리 일반항법을 적용하여서는 아니 된다는 것은 항법적용의 일관성과 형평성에 문제가 있다고 할 수 있다. 일반항법을 적용하지 않고 선원의 상무규정을 적용한다면, 추월상태에 있어서까지도 피추월선 일지라도 정류 중인 선박은 동등한 피항의무를 부담하게 되어 오히려 일반항법을 적용하는 것보다 불리한 지위에 놓이게 된다.

만약 선원의 상무규정을 적용하여 정류 중인 선박에게 진로우선권을 부여한다면, 피항선의 지위에 있게 되는 선박들은 기관을 정지하여 자신을 유리한 지위에 두려할 것이다. 정류 중인 선박에 진로우선권을 줄 수 있는 경우는 실제적으로 이 선박이 조종성능에 어떠한 제한을 받아야 할 것이나 그렇지 못하다는 것

이다.

## 제2절 어로에 종사하고 있는 선박에 대한 항법상 지위

### I. 어로에 종사하고 있는 선박의 개념

국제규칙 제3조 (d)항에서 “어로에 종사하고 있는 선박이라 함은 어망, 밧줄, 트롤망 또는 기타 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 말하며, 조종성능을 제한하지 아니하는 인승 또는 기타 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 포함하지 아니한다.”고 정하고 있다.<sup>102)</sup> 이에 대해 해사안전법 제2조 제11항에는 “그물, 낚싯줄, 트롤망, 그 밖에 조종성능을 제한하는 어구(漁具)를 사용하여 어로(漁撈) 작업을 하고 있는 선박을 말한다.”고 정하고 있다.

‘어로에 종사하고 있는 선박’에 대한 개념규정이 국제규칙 제3조와 해사안전법 제2조의 규정이 정확히 일치하지는 않는다. 이에 따라 국제규칙의 제3조 (d)항의 후단 규정이 어떠한 법률적인 함의를 내포하고 있는지 살펴볼 필요가 있다.

「조종성능을 제한하지 아니하는 인승 또는 기타의 어구를 사용하여 어로하고 있는 선박을 포함하지 아니한다.」라는 문언의 핵심적 징표는 “어로하고 있는 선박” 및 “조종성능 제한 여부”로서, “인승 또는 기타의 어구의 사용”이라는 표현은 어로작업에 종사하고 있지만 선박의 조종성능을 제한하지 아니하는 경우의 예시적 표현 또는 같은 의미의 부연적 설명이라는 견해가 있다.<sup>103)</sup>

결과적으로 해사안전법은 국제규칙의 이행입법으로 법안 제정당시 항법에 관한 제반규정들은 국제규칙의 내용을 그대로 수용한 점을 감안할 때, 국제규칙

102) The term ‘vessel engaged in fishing’ means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict maneuverability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict maneuverability.

103) 이정원, “해사안전법상 어로에 종사하고 있는 선박의 법적 지위에 관한 고찰”, 「해사법연구」, 한국해사법학회(2018. 7.), 8-9쪽.

제3조에서 규정하고 있는 ‘vessel engaged in fishing’과 해사안전법 제2조의 ‘어로에 종사하고 있는 선박’의 개념은 그 의미가 일치한다고 보는 것이 바람직하다.

## II. 어로에 종사하고 있는 선박의 인정 기준에 관한 논점

‘어로에 종사하고 있는 선박’에 해당하게 되면 국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)에 따른 항법상 진로우선권을 가지게 된다. 이러한 항법상 지위를 얻기 위해서는 ① 실제로 조종성능을 제한하는 어구를 사용 할 것, ② 실제로 어로 작업에 종사할 것, ③ 항법에 규정된 등화와 형상물을 표시하여야 한다..

### 1. 조종성능을 제한하는 어구의 해석 기준

국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)에 따라 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 갖기 위해서는 해당 선박의 실제로 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 수행하고 있어야 한다. 그러나 국제규칙이나 해사안전법에는 실질적으로 어느 정도의 조종성능이 제한되는 경우에 한해서 어로에 종사하고 있는 선박의 요건을 충족시키는지에 대한 명확한 기준이 없다.

국제규칙과 해사안전법의 해석상 특정 선박이 어구를 사용하여 어로작업에 종사하고 있더라도 어로의 행태 및 특성 등을 감안할 때 어로에 종사하고 있는 선박의 항법상 지위를 갖기 위해서는 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있음으로 인해 실질적으로 조종성능이 제한되어야 하고, 어로에 종사하고 있더라도 어로의 행태와 특성상 선박의 조종성능을 제한하지 아니하는 경우는 동 규칙상 어로에 종사하고 있는 선박이라고 볼 수 없다고 할 것이다.<sup>104)</sup> 이러한 관점에서 해양안전심판원에서는 특정 선박이 어로에 종사하고 있는 선박에 해당하는지 여부는 해당 선박의 성능과 제원, 어로작업의 종류와

104) 이정원, 앞의 논문, 10쪽.

형태 등을 종합적으로 고려하여 결정하고 있다.

“조종성능을 제한하는 어구를 사용하는 어로 작업”에 대한 해석 기준을 제시한 해양안전심판원의 재결사례를 살펴보면 다음과 같다.

어선 제135삼화호·어선 대흥호 충돌사건(동해해심 제2015-021호, 2015. 10. 13)에서 해양안전심판원은 “조종성능을 제한하는 어구를 사용한 어로작업이란 어구가 수중저항이 커서 변침·변속이 어려운 경우 또는 변침·변속이 가능한 경우라 할지라도 변침·변속할 때 어구의 손상 또는 추진기 등 선체에 손상을 일으키는 경우로 볼 수 있다”고 판시하였다. 또한 이 사건에서 “대흥호는 선수부가 약 130도를 향한 채 약 1노트의 속력으로 이동하던 중, 선장과 선원 둘이서 상갑판으로 올라온 자망그물을 정리 작업을 하다가 충돌하였고, 이와 같은 충돌사고를 피하기 위해서는 자망어구를 절단하지 않으면 피항동작을 취할 수가 없으므로 대흥호는 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있는 선박에 해당된다”고 판시하였다.<sup>105)</sup>

어선 제5대경호·어선 제703유경호 충돌사건(목포해심 제2016-045, 2016. 9. 1)에서 해양안전심판원은 “조종성능을 제한하는 어구를 사용한 어로작업이란 사용하고 있는 어구로 인하여 침로를 변경하거나 속력을 줄이거나 했을 때 어구의 손상 또는 추진기 등 선체의 손상을 일으킬 수 있는 경우로 볼 수 있다.”고 판시하였다. 또한 이 사건에서 “사고당시 제5대경호는 어로작업에 종사하고 있는 주간형상물을 게시하지 않은 상태에서 주기관을 정지한 채 발전기로 양망기를 구동하여 유자망 그물(길이 약 8마일, 너비 약 25m, 0.4마일 간격으로 깃발 설치)을 선수부로 양망하며 양망속력인 약 1노트로 선수방위 000도로 이동하고 있었고, 이때 이 선박의 선수부로부터 전방길이 약 20m 구간은 유자망 그물이 수면 위로 올라와 있고 어망길이 약 0.4마일 간격으로 깃발이 설치되어 있어 제703유경호 측이 조금만 주의를 기울이면 상대선박이 조업 중인 선박임을 알 수 있었을 것이므로 어로에 종사하고 있는 선박에 해당된다고 볼 수 있다.”고 판시하였다.<sup>106)</sup>

반면에 어선 덕일호·레저보트 해강호(인천해심 제2015-036호, 2015. 9. 15)

105) 중앙해양안전심판원, 「2016 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2016), 197-198쪽.

106) 중앙해양안전심판원, 「2017 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2017), 248-249쪽.



충돌사건에서 사고 선박인 해강호가 기관을 정지하고, 닻을 내리지 않은 상태로 표류하면서 조종자가 낚시대를 이용하여 낚시하고 있었으므로 「해사안전법」 제2조 제11호에서 규정한 “어로작업에 종사하고 있는 선박”인지 여부를 검토하였다. 해양안전심판원은 “조종성능을 제한하는 어구란 사용하는 어구가 수중 저항이 커서 선박의 변침·변속이 어렵거나 변침·변속이 가능한 경우라 할지라도 변침·변속할 때 어구의 손상 또는 추진기 등 선체의 손상을 일으킬 수 있는 것을 말한다. 그러나 낚시대를 이용한 낚시는 낚시하는 동안 다른 선박이 충돌의 위험을 안고 접근하는 경우 기관을 사용하여 선박을 조종하여도 선박의 조종성능을 제한하거나 선체에 손상을 일으키지 않는다. 따라서 해강호는 어로에 종사하는 선박에 해당하지 않는다고 할 것이다.”고 판시하였다.<sup>107)</sup> 이는 단순한 낚시어업에 종사하고 있는 어선에게 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 인정하지 않는 사례에 해당된다.

이상의 판단들을 종합하면, ‘조종성능을 제한하는 어구를 사용하는 어로 작업’이라 함은 ① 어구가 수중저항이 커서 변침·변속이 어려운 경우, ② 변침·변속이 가능한 경우라 할지라도 변침·변속할 때 어구의 손상 또는 추진기 등 선체에 손상을 일으키는 경우로 해석하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.<sup>108)</sup>

## 2. 어로 작업에 종사의 범위

어로에 종사하고 있는 선박과 관련해서는, 직접적인 어획을 위한 준비단계로서 그물을 투망하거나 투망한 그물을 거두어들이는 것(양망)과 같은 직접적 어획활동의 사전·사후적 행위 내지 전체적으로 하나의 어로활동의 일환으로서 제1의 어획활동 후 제2의 어획활동을 위해 단거리를 이동하는 경우 이러한 경우에도 어로에 종사하고 있는 선박으로 볼 수 있을 것인지가 문제된다.

이에 대해 해양안전심판원에서는 현재 투망·양망, 투승·양승 작업 중인 선박뿐만 아니라 사고 당시에 진행되고 있던 작업 혹은 이동을 위한 항해 등이

107) 중앙해양안전심판원, 「2016 해양안전심판사례집」 (서울 : 조인피앤디, 2016), 162-163쪽.

108) 이창희, “해양안전심판원의 재결에 나타난 어로종사선의 범위”, 「해사법연구」 제30권 제3호, 한국해사법학회(2018. 11), 186쪽.

조업의 연장선에 있었다고 판단되면 해당 선박은 “조업 중”인 것으로 판단하고, 그 조업에 의하여 조종성능이 제한되면 항법상 “어로에 종사하고 있는 선박”으로 판단하고 있다.

어로 작업에 종사 중이라고 인정한 해양안전심판원의 재결사례를 살펴보면 다음과 같다.

어선 화성호·어선 에바다호 충돌사건(중앙해심 제2016-011호, 2016. 6. 7)에서 에바다호의 항법상 지위에 대해 해양안전심판원은 “꽃게통발 틀의 양끝이 닻에 의해 고정된 상태에서 조업 중인 어선의 경우 「해사안전법」상 지위를 살펴보면, 먼저 투승 및 양승작업 중 “어로에 종사하고 있는 선박”에 해당한다(중앙해심 재결서 제2007-013호 참조). 둘째 꽃게통발 틀의 부표에 달아매 있을 경우에는 “정박 중인 선박”에 해당한다(중앙해심 재결서 제2015-001호 참조). 셋째 꽃게통발 틀 사이를 약 10노트의 속력으로 이동하는 중에는 “대수속력을 가지고 항행 중인 동력선”에 해당한다. 에바다호는 사고당일 06시 34분경부터 조업장소에서 투승해 둔 꽃게통발 20틀의 양승 및 투승작업 중이었고, 꽃게통발 틀의 양끝은 닻(Anchor)에 의해 고정되어 있다. 또한 이 선박은 통발 20틀이 약 0.5마일 거리를 두고 설치되어 있고, 1틀의 조업에 평균 약 15분의 시간이 소요되며, 다음 조업을 위해 평균 약 10분 이동(속력 약 10노트)한다. 그리고 이건 충돌사고에서 에바다호는 충돌 13분 전 10번째 꽃게통발 틀에서 조업을 마친 후 약 10노트의 속력으로 이동하여, 충돌 6분 전 11번째 꽃게통발 틀의 부표줄을 선수의 양승기에 걸어 맨 상태에서 양승작업 전 포획한 꽃게를 정리하는 작업 중이었기 때문에 앞서 기술한 바와 같이 「해사안전법」상 “정박 중인 선박”에 해당한다고 할 수 있다. 그러나 에바다호는 투승되어 있던 꽃게통발 20틀의 연속적인 양승작업 중 닻에 의해 고정된 11번째 통발 틀의 양승을 위해 통발 틀의 부표줄을 선수의 양승기에 걸어 맨 후 양승작업 전 잠시 포획한 꽃게를 정리 작업 중이었고, 이러한 꽃게 정리 작업은 조업의 연장선에 있었다고 할 수 있을 것이다. 특히 연속적으로 꽃게통발 조업 중인 어선이 투승·양승작업을 시작하였을 경우에는 “어로에 종사하고 있는 선박”에 해당하였다가, 투승·양승작업 전후 잠시 통발 틀의 부표에 달아매어져 있을 경우에는 “정박 중인 선박”에 해당한다고 할 경우 법률적 합목적성과 법적 안정성에도 부합

하지 아니하다고 할 수 있다“고 판시하였다.<sup>109)</sup> 이 재결은 어로활동의 일환으로서 제1의 어획활동 후 제2의 어획활동을 위해 단거리를 이동하는 경우 이러한 경우에도 어로에 종사하고 있는 선박으로 인정한 대표적인 사례에 해당된다.

그리고 채낚기 어선에서 해묘(물뚝)<sup>110)</sup>의 투하 및 회수가 조업 중인지 여부를 판단한 대표적인 재결 사례로는 어선 만장호·유조선 루이 양(RUI YANG) 충돌사건(부산해심 제2015-086호, 2015. 12. 10)이 있다. 해양안전심판원은 “만장호는 근해 채낚기 어선으로서 이 어업의 속성 상 조업지에 도착하면 해묘를 투하한 후 적절한 조업시간까지 대기하거나 해묘를 투하한 상태에서 조업을 한다. 또 조업을 마치면 해묘를 투하하고 현장에 계속 머무를 이유가 없으므로 이를 회수한 후 귀항한다. 즉, 해묘는 채낚기 어업의 필수적인 도구인 것이다. 한편, 사전적 의미로 어구는 “고기잡이에 쓰는 여러 가지 도구”를 의미하는 바, 해묘가 고기잡이를 위해 사용된다면 어구로 보아야 할 것이다. 따라서 채낚기 어선이 해묘를 투하하고 바로 어로작업을 시작하지 않는다고 하더라도 이때부터는 실질적으로 어로에 종사하는 상태에 있다고 보아야 한다. 만일 조업에 관련이 없다면 해당 선박은 해묘를 투하한 상태로 있을 이유가 없기 때문이다. 채낚기 어선의 해묘가 어구로 인정될 경우 이를 사용하며 정류상태에 있던 만장호는 어로에 종사하는 선박이 된다.”고 판시하였다.<sup>111)</sup>

### 3. 등화와 형상물의 표시

선박의 안전운항을 위한 기본요건 중 하나는 주위에 있는 다른 선박과 항상 일정한 안전거리를 유지하는 것이며, 이 안전거리는 선박의 크기 및 종류, 종사하고 있는 작업의 성질 등에 따라 달라지므로 모든 선박은 항상 자선의 현재 상황을 주변의 다른 선박들에게 알리기 위하여 법으로 정한 적절한 등화와 형

109) 중앙해양안전심판원, 「2017 해양안전심판사례집」(서울 : 조인피앤디, 2017), 176-177쪽.

110) sea anchor라고 하며, 오징어 낚시배에서 조업시 수중 저항이 아주 큰 물체를 선수 쪽에 매달아 조류 또는 바람에 의해 배가 밀리는 것을 방지하는 것을 말한다.

111) 채낚기 어선의 법적 지위에 관한 대표적인 판례로는 제808갑자호 충돌사건(중앙해심 제1999-3호), 어선 제27경진호 충돌사건(중앙해심 제2003-13호), 어선 상무호 충돌사건(중앙해심 제2011-20호), 어선 동우호 충돌사건(중앙해심 제2014-015호) 등이 있다.

상물을 표시하여야 한다.<sup>112)</sup> 따라서 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 인정받기 위해서는 실제로 어로에 종사하고 있는 선박에 상응하는 어로 작업에 종사하고 있을 뿐만 아니라 이에 상응하는 등화·형상물을 표시하여야 한다.<sup>113)</sup>

그러나 어로에 종사하고 있는 선박의 등화와 형상물의 표시의무와 관련해서 논란이 되는 점은 어로에 실질적으로 종사하고 있음에도 불구하고 이를 나타내는 등화와 형상물을 표시하지 않는 경우에도 항법상의 진로우선권을 행사할 수 있는지 여부이다.

원칙적으로 어로에 종사하고 있음에도 불구하고 항법상 규정된 등화와 형상물을 표시하지 않은 선박은 국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)의 해석상 진로우선권을 인정할 수 없다고 볼 것이다. 이에 관해 대법원은 일정한 경우에는 비록 어로에 종사하고 있는 선박임에도 불구하고 해사안전법상 규정된 등화와 형상물을 설치 내지 표시하지 않은 선박에 대해서도 동법상 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 인정하고 있고,<sup>114)</sup> 해양안전심판원도 조업 중인 어선이 등화와 형상물 표시를 하지 않았더라도 다른 선박이 어로에 종사하고 있는 선박임을 사전에 인지할 수 있는 경우는 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 인정하고 있다.<sup>115)</sup>

112) 이윤철, 앞의 책, 500쪽.

113) 어로에 종사중인 선박이 표시하여야 하는 등화와 형상물에 대한 자세한 규정은 국제규칙 제26조(해사안전법 제84조) 참조.

114) 대법원 2000. 11. 28. 선고 2000추43 판결. 이 사건은 사고 당일 08:30경부터 08:50경 사이에 교통안전특정해역을 운항하던 흡수제약을 받지 아니하는 선박이 운항하던 중 당시 선교에서 항해 당직 중이던 선원이 진로 전방 4마일 지점에 상대 선박이 다른 선박과 함께 있는 것을 발견하였고, 이 때 상대 선박이 당시 어로 작업 중임을 나타내는 소정의 형상물을 부착하고 있지는 아니하였지만 그에 연결하여 끌고 있는 어망이 상당부분 수면 위로 드러나 있었음에도 위 선원이 이를 미처 발견하지 못한 채 상대 선박과 그 후미를 따르고 있는 다른 선박 사이로 빠져나갈 수 있을 것으로 판단하고 계속하여 위 항로의 방향과는 상관없이 그대로 직진하여 진행하던 중 상대 선박 후미를 지나면서 상대 선박이 끌고 있는 어망에 걸려 방향 전환을 하다가 상대 선박을 충돌·침몰하게 한 사건이다. 이정원, 앞의 논문, 각주 37번 재인용.

115) 대표적으로 어선 대어102호·일반화물선 태영선 충돌사건(중양해심 제2000-003호, 2000. 5. 10), 어선 제2005대륙호·컨테이너선 부산 익스프레스 충돌사건(중양해심 제2009호-020호, 2009. 8. 13) 재결사례가 있다.

대법원 판례와 해양안전심판원의 재결을 종합해 보면, 비록 조업 중인 어로 종사선이 규정된 등화나 형상물을 표시하지 않았더라도 어로에 종사 중임을 쉽게 알 수 있는 경우, 즉 ① 어선이 거의 정선되어 있거나 저속으로 항해하면서 조업하는 경우, ② 그물 등 사용 중인 어구를 먼 거리에서도 눈으로 식별할 수 있는 경우, ③ 선단으로 무리지어 조업하는 경우 등 항해사가 선원의 상무로서 요구되는 기본적인 주의만 다하여 경계를 한다면 어로 작업 중인 선박으로 쉽게 인식할 수 있는 경우 어로에 종사하고 있는 선박으로 항법상 지위를 인정하고 있다.<sup>116)</sup>

한편 실제로 어로에 종사하고 있음에도 불구하고 해상교통법상 등화와 형상물을 표시하지 않은 경우, 예외적인 경우에 대법원의 판례와 해양안전심판원의 재결에 따라 어로에 종사하는 선박으로서의 항법상 지위를 가질 수 있겠지만, 이러한 선박은 해상교통법상 “어로에 종사하고 있는 선박”으로서 형상물을 표시하지 않은 부분에 대한 과실까지 배제된다고 할 수 없을 것이며, 형상물을 비치하지 않아 표시할 수 없을 경우 형상물을 표시하고 있는 다른 “어로에 종사하고 있는 선박”보다 주변 경계를 강화해야 할 의무가 있다.

#### 4. 소결

항법은 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 피하도록 명하고 있다(국제규칙 제18조). 그 중에서도 어로에 종사하고 있는 선박도 조종성능이 열등하므로 진로우선권을 부여받고 있다. 그러므로 어로에 종사하고 있는 어선은 항법상 중요한 지위를 차지하고 있다.

「해사안전법」 제2조(정의)에서 “어로에 종사하고 있는 선박”이란 그물, 낚시줄, 트롤망, 그 밖에 조종성능을 제한하는 어구(漁具)를 사용하여 어로(漁撈) 작업을 하고 있는 선박이라고 규정하고 있다. 여기에서 “조종성능을 제한하는 어구를 사용하는 어로 작업”이라 함은 ① 어구가 수중저항이 커서 변침·변속이 어려운 경우, ② 변침·변속이 가능한 경우라 할지라도 변침·변속할 때 어구

116) 이창희, 앞의 논문, 189쪽.

의 손상 또는 추진기 등 선체에 손상을 일으키는 경우로 해석하는 것이 바람직하다. 또한 어로 작업의 종사 범위와 관련해서 해양안전심판원에서는 현재 투망·양망, 투승·양승 작업 중인 선박뿐만 아니라 사고 당시에 진행되고 있던 작업 혹은 이동을 위한 항해 등이 조업의 연장선에 있었다고 판단되면 해당 선박은 “조업 중”인 것으로 판단하고, 그 조업에 의하여 조종성능이 제한되면 항법상 “어로에 종사하고 있는 선박”으로 판단하고 있다. 이러한 해양안전심판원의 판단은 정당하다고 본다.



## 제5장 결 론

이 연구는 해상에서 항행하는 선박이 준수하여야 할 해상교통질서에 대한 법규범으로 국제법인 국제규칙과 국내법인 해사안전법 및 선박입출항법을 중심으로 선박 사이에 적용되는 진로우선권은 무엇인지를 알아보고, 이로 인해 제기되는 항법상 문제점을 중점적으로 검토하고, 관련 항법을 해석하는데 있어서 적절한 방향을 제시하는 것을 목적으로 한다.

해상교통법상 선박 사이의 진로우선권은 크게 선박 자체의 조종성능 우열에 따른 진로우선권, 통항방해배제의무에 따른 진로우선권, 특정해역 및 무역항의 수상구역에서의 진로우선권으로 구분하였다. 특히 이 연구에서는 선박 자체의 조종성능 우열에 따라 진로우선권을 국제규칙 제18조 및 제13조에 의한 진로우선권, 국제규칙 제2조의 선원의 상무 규정에 의한 진로우선권으로 구분하였다. 통항방해배제의무에 따른 진로우선권은 좁은 수로와 통항분리수역에서의 진로우선권으로 구분하였다. 또한 특정해역 및 무역항의 수상구역에서의 진로우선권은 해사안전법상 특정해역에서의 항로지정제도에 따른 진로우선권과 선박입출항법상 출항선 우선권, 우선피항선의 피항의무 및 항로 진행 선박의 진로우선권으로 구분하여 검토하였다.

앞서 살펴본 바와 같이 현재의 해상교통법규에는 선박의 진로우선권에 관해서 각 상황별로 적용되는 항법을 자세하게 규정하고 있지만, 실무적으로 항법의 해석과 적용에 있어서 몇 가지 문제가 제기된다. 대표적으로 항해중인 동력선과 정류중인 선박 사이에 충돌이 발생한 경우 양 선박의 항법상 지위에 관한 문제와 국제규칙 제18조에 따라 진로우선권을 갖는 어로에 종사중인 선박과 관련해서 조종성능을 제한하는 어구의 해석 기준, 어로 작업에 종사의 범위 및 등화와 형상물의 표시 여부 등을 포함하는 항법상 지위에 관한 문제이다.

선박 사이의 진로우선권을 적용함에 있어서 제기되는 상기의 논점을 검토한 결과를 요약 및 정리하면 다음과 같다.

첫째, 정류중인 선박과 항행중인 동력선 사이에 발생한 충돌사고의 항법 적

용은 학설과 해양안전심판원의 재결사례에 따라 크게 두 가지의 견해로 구분된다. 즉, 충돌사고가 발생한 경우 정류중인 선박은 항해중이므로 정류중인 선박에게 어떠한 진로우선권도 부여하지 않고 일반항법을 적용하여야 한다는 견해와 일반항법을 적용하기 위한 요건 중에서 선박이 정침하고 있어야 한다는 요건을 정류중인 선박이 갖추지 못하고 있으므로 횡단항법과 같은 일반항법을 적용할 수 없고 선원의 상무규정을 적용하여야 한다는 견해로 대별된다.

결과적으로 정류중인 선박은 항해중인 선박에 해당되고, 국제규칙 제18조가 적용될 정도로 조종성능이 제한되지 않고 항법 적용이 가능할 정도의 시간동안 일정한 방향으로 지향성을 보이고 있으므로 항해중인 동력선과 발생한 충돌사고에 대해서는 일반항법의 적용이 가능하다고 판단된다. 따라서 선원의 상무규정은 항법에 규정이 없는 경우에 적용되는 보충적인 규정으로서 제한적으로 해석되어야 하므로 항해중인 동력선과 정류중인 선박이 충돌한 경우에는 적용이 되지 않는다고 할 것이다. 또한 정류중인 선박은 마스트 정부등 2개(길이 50미터 미만은 1개), 현등 한쌍 및 선미등 1개를 켜야 한다(국제규칙 제23조). 동력선은 정류중인 선박을 추월하는 경우와 정면상태에서는 각각 선미등 및 마스트등과 양현등을 보고 상대선의 상태를 판단하여야 할 것이다. 그러나 횡단상태라고 하여 이와는 달리 일반항법을 적용하여서는 아니 된다는 것은 항법적용의 일관성과 형평성에 문제가 있다고 할 수 있다. 그러므로 일반항법을 적용하지 않고 선원의 상무규정을 적용한다면, 추월상태에 있어서까지도 피추월선 일지라도 정류중인 선박은 동등한 피항의무를 부담하게 되어 오히려 일반항법을 적용하는 것보다 불리한 지위에 놓이게 된다.

둘째, 어로에 종사하고 있는 선박의 개념에 대해서 국제규칙 제3조와 해사안전법 제2조의 규정이 정확히 일치하지는 않지만, 해사안전법이 국제규칙의 이행입법으로서 법안 제정 당시 항법에 관한 제반규정들은 국제규칙의 내용을 그대로 수용한 점을 감안할 때, 그 의미가 서로 일치한다고 할 것이다. 또한 국제규칙 제18조(해사안전법 제76조)에 따라 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 항법상 지위를 갖기 위해서는 해당 선박의 실제로 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 수행하고 있어야 한다. 여기에서 “조종성능을 제한하는 어구를 사용하는 어로 작업”이라 함은 ① 어구가 수중저항이 커서 변침·변속



이 어려운 경우, ② 변침·변속이 가능한 경우라 할지라도 변침·변속할 때 어구의 손상 또는 추진기 등 선체에 손상을 일으키는 경우로 해석하는 것이 바람직하다. 또한 어로 작업의 종사 범위와 관련해서 해양안전심판원에서는 현재 투망·양망, 투승·양승 작업 중인 선박뿐만 아니라 사고 당시에 진행되고 있던 작업 혹은 이동을 위한 항해 등이 조업의 연장선에 있었다고 판단되면 해당 선박은 “조업 중”인 것으로 판단하고, 그 조업에 의하여 조종성능이 제한되면 항법상 어로에 종사하고 있는 선박으로 판단하고 있는데, 해양안전심판원의 이러한 해석은 타당하다고 판단된다. 끝으로 어로에 실질적으로 종사하고 있음에도 불구하고 이를 나타내는 등화나 형상물을 표시하지 않는 경우에도 항법상의 진로우선권을 행사할 수 있는지 여부에 대해서 대법원 판례와 해양안전심판원의 재결을 종합해 보면, 비록 조업 중인 어로종사선이 규정된 등화나 형상물을 표시하지 않았더라도 어로에 종사 중임을 쉽게 알 수 있는 경우, 즉 ① 어선이 거의 정선되어 있거나 저속으로 항해하면서 조업하는 경우, ② 그물 등 사용 중인 어구를 먼 거리에서도 눈으로 식별할 수 있는 경우, ③ 선단으로 무리지어 조업하는 경우 등 항해사가 선원의 상무로서 요구되는 기본적인 주의만 다하여 경계를 한다면 어로 작업 중인 선박으로 쉽게 인식할 수 있는 경우 어로에 종사하고 있는 선박으로 인정하고 있음을 확인하였으며, 해양안전심판원의 이러한 해석은 타당하다고 판단된다.

항법은 선박운항자들이 숙지하고 반드시 준수해야 할 규범으로 선박충돌 사고에 있어서 항법을 어떻게 해석하고 적용하는가에 따라서 수범자인 선장, 항해사 및 도선사들이 부담하는 법적책임이 달라진다. 그러므로 향후 선박 사이의 진로우선권과 관련해서 제기되는 문제는 좀 더 명확하게 해석 및 적용되어야 할 필요가 있다. 아울러 해상교통법규의 규정된 항법 규정의 충분한 검토를 통해서 입법적 해결이 필요할 것으로 판단된다.

## 참고문헌

### 1. 국내문헌

#### (1) 단행본

- 김인현, 「선박충돌과 항법연구」, 다솜출판사 : 부산, 2006.
- \_\_\_\_\_, 「선박충돌법」, 서울 : 법문사, 2014.
- \_\_\_\_\_, 「해상교통법」, 서울 : 삼우사, 2013.
- 김종성, 「일본항법 해설」, 목포 : 굿디자인, 2006.
- 김진동, 「항내항법과 판례해설」, 서울 : 문원사, 2005.
- 윤점동, 「국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규 해설」, 부산 : 세종출판사, 2013.
- 이운철, 「해상교통법강의」, 부산 : 다솜출판사, 2016.
- 이운철 · 김진권 · 홍성화, 「해사법규 신강」, 부산 : 다솜출판사, 2017.
- 중앙해양안전심판원, 「2009 해양안전심판사례집」, 서울 : 조인피앤디, 2009.
- \_\_\_\_\_, 「2016 해양안전심판사례집」, 서울 : 조인피앤디, 2016.
- \_\_\_\_\_, 「2017 해양안전심판사례집」, 서울 : 조인피앤디, 2017.
- \_\_\_\_\_, 「2018 해양안전심판사례집」, 서울 : 조인피앤디, 2018.

#### (2) 논문

- 김인현, “어선의 항법상 지위와 항법규정 개선방안”, 「한국해법학회지」 제38권 제2호, 한국해법학회(2016. 11.).
- \_\_\_\_\_, “정류중인 선박에 대한 항법적용”, 「해사법연구」 제14권 제2호, 한국해

사법학회(2007. 7.).

문중식·김병수, “해사안전법상 항로지정방식의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 「한국해양경찰학회보」 제7권 제3호, 한국해양경찰학회(2017. 12).

박성호·이윤철, “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선피항선의 항법 적용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제28권 제2호, 한국해사법학회(2016. 7.).

\_\_\_\_\_, “좁은 수로에서의 항법 적용에 관한 고찰”, 「수산해양교육연구」 제30권 제3호, 한국수산해양교육학회(2018. 6).

박성호·홍성화, “정박선과 항해선의 충돌사고 시 항법적용에 관한 쟁점 연구 - 중앙해양안전심판원 제2015-001호 재결 사례를 중심으로-”, 「수산해양교육연구」 제28권 제6호, 한국수산해양교육학회(2016).

박영선, “국제해상충돌예방규칙에 규정된 선원의 상무의 국내적 효력”, 「한국해법학회지」 제37권 제1호, 한국해법학회(2015. 4.).

박혜리·박한선·김보람, “자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구”, 한국해양수산개발원(2018. 8).

이정원, “해사안전법상 어로에 중사하고 있는 선박의 법적 지위에 관한 고찰”, 「해사법연구」, 한국해사법학회(2018. 7.).

이창희, “해양안전심판원의 재결에 나타난 어로중사선의 범위”, 「해사법연구」 제30권 제3호, 한국해사법학회(2018. 11).

임석원, “표류 및 정류선박의 항법상 지위와 법률상 책임”, 「한국해법학회지」 제38권 제1호, 한국해법학회(2016. 4).

지상원, “해상교통법상 항법적용 시점에 관한 연구”, 「해사법연구」 제23권 제3호, 한국해사법학회(2011. 11.).

## 2. 국외문헌

### (1) 단행본

- A. N. COCKCROFT · J. N. F. LAMEIJER, *A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES*, 6th ed., Oxford : Elsevier Butterworth-Heinemann, 2004.
- Craig H. Allen, *FARWELL'S RULES OF THE NAUTICAL ROAD*, 8th ed., Annapolis, Maryland : Naval Institute Press, 2005.
- N. J. Healy & J. C. Sweeney, *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press(1997).

(2) 논문

- Craig H. Allen, "Taking narrow channel collision prevention seriously to more effectively manage marine transportation system risk", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41 J. Mar. L. & Com. 85 (January, 2010).
- Jinsong Zhao, "THE LEGAL INTERPRETATION OF KEEPING COURSE AND SPEED", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41 J. Mar. L. & Com. 85 (January, 2010).
- N.J Healy & J.C. Sweeney, "The Starboard Hand Rule under the 1972 Collision Regulations," *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 23 No.2, (April. 1992).