



좁은 수로에서의 항법 적용에 관한 고찰

박성호 · 이윤철†

(목포해양대학교 · †한국해양대학교)

A Study on the Application of Navigation Rule in a Narrow Channel

Sung-Ho PARK · Yun-Cheol LEE†

(Mokpo National Maritime University · †Korea Maritime and Ocean University)

Abstract

The International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972(COLREG) and the Maritime Safety Act stipulates navigation rule in narrow channels. For example, they have established a representative principle that 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. But there has been some disputes about the application of navigation rule in the accident. First, the Maritime Safety Act do not define the legal concept of a narrow channel that is a prerequisite for navigation applications. Therefore, there have been disputes in determining whether a waterway is a narrow channel. Second, there has been some disputes about considered which of two rules, the narrow channel rule or the crossing rule, applied in circumstances where one vessel was exiting a narrow channel and the other vessel was navigating towards that channel in preparation for entering it. Therefore, this study reviews the problems related to the application of navigation rule in a narrow channel and suggest correct interpretation about the rule concerned. For this purpose, it aims to review the legal concept of narrow channel. In addition, this study aims to review the navigation rule in a narrow channel and then the problems of the application of narrow channel rule focusing on the cases of decision of the Korea Maritime Safety Tribunal.

Key words : Narrow channel, Korea maritime safety tribunal, Maritime safety act, Navigation rule, COLREG

I. 서론

국내 연안수역의 좁은 수로에서는 어선, 급유선 및 여객선 등 다수의 다양한 크기 및 종류의 선박이 항행하기 때문에 충돌, 좌초 등의 해양사고가 빈번하게 발생하고 있다. 예컨대, 2017년 12월에 15명의 목숨을 앗아간 인천 영흥도 낚시어선 충돌사고는 영흥도와 선재도라는 작은 두 섬 사이 해역에서 발생하였다. ‘영흥수도’로 불리는

이 항로는 인천항에서 평택항 방향의 남쪽으로 이어진 좁은 수로이며, 사고 지점을 가운데에 둔 두 섬 사이 거리는 4km(약 2.5마일)가량으로 비교적 길지만 실제로 선박이 항행할 수 있는 항로의 폭은 370~500m(약0.2~0.3마일)로 매우 좁다. 이러한 좁은 수로에서는 가항수역이 좁고 선박의 운용기술상 제약으로 인하여 통상의 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행관계를 규율하는 항행규정만으로는 충돌의 위험을 충분히 방지 할 수

† Corresponding author : 051-410-4249, lyc@kmou.ac.kr

없기 때문에 좁은 수로에서의 특별항행규정으로 서 항법을 규정하고 있다.

1972년 국제해상충돌방지규칙(이하 “국제규칙”이라 한다) 제9조와 국내 이행입법인 해사안전법 제67조에는 좁은 수로에서 적용되는 항법을 명시적으로 규정하고 있다. 대표적으로 좁은 수로나 항로(이하 “좁은 수로등”이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른편 끝 쪽에서 항행하여야 한다는 원칙을 확립하고 있다(법 제67조 제1항).

그러나 해사안전법상 좁은 수로에서 적용되는 항법이 구체적으로 규정되어 있음에도 불구하고, 선박 충돌사고가 발생한 경우 동법에 규정된 항법을 실질적으로 적용함에 있어 몇 가지 논란이 지속되어 왔다. 우선 해사안전법에는 항법 적용의 전제 조건이 되는 좁은 수로에 대한 법적 개념을 명시적으로 정의하거나 해석하는 규정은 없다. 실제로 가항수역의 폭이 어느 정도 되어야 좁은 수로에 해당하는지를 판단하는 것이 명확하지 않다. 이로 인해서 가항수역의 폭이 좁은 특정 수역에서 선박 충돌사고가 발생한 경우, 양 선박 사이에 좁은 수로의 항법이 적용되는지 아니면 일반 항법이 적용되는지의 여부가 논란이 된다. 또한 좁은 수로 또는 좁은 수로의 입구부근에서 횡단항법과 같은 일반 항법의 적용 가능 여부와 해사안전법 제76조 선박 사이의 책무에 대한 규정이 좁은 수로에서 적용 가능한지의 여부 등의 항법 적용에 대한 문제가 제기되고 있다.

따라서 이 연구에서는 좁은 수로에서의 항법 적용과 관련해서 논란이 되고 있는 문제점을 검토하고, 이에 대한 올바른 해석 방향을 제시하고자 한다. 이를 위해 좁은 수로의 일반적인 의의, 관련 학설과 해양안전심판원의 재결사례를 중심으로 좁은 수로에 대한 개념을 검토하고자 한다. 또한 해사안전법상 좁은 수로에서 적용되는 항법 규정을 면밀히 살펴보고, 좁은 수로와 관련된 국내의 판결 또는 재결사례를 면밀히 분석하여 항

법 적용에 대한 해석상의 문제점을 검토하고자 한다.

II. 좁은 수로의 개념

1. 일반적인 의의

국제규칙과 해사안전법에는 좁은 수로에서 적용되는 항법을 규정하고 있지만, 좁은 수로에 대한 법적 개념을 구체적으로 해석하거나 정의한 규정은 없다. 일반적으로 해협, 강 또는 섬과 섬 사이를 수도로 이르지어 해도상에 표기하고 있지만, 이러한 곳은 해상교통법상의 좁은 수로로서 인정될 수는 없다. 즉, 좁은 수로는 해도상의 명칭이 아니라 해상교통법의 적용과 관련하여 법률상의 문제와 사실적인 문제가 혼합되어 결정된다(Lee, 2016). 이처럼 좁은 수로의 개념은 쉽게 정의 할 수 없는 사안이며, 모든 경우에 적용되는 명확한 정의를 내리는 것은 불가능하다고 판단된다. 이는 국제규칙의 초안을 작성하는 회의에서 그 증거를 찾아볼 수 있는데, 당시 여러 국가들이 좁은 수로의 정의를 포함하는 제안서를 제출하였지만 합의를 이루지는 못하였다(Craig H. Allen, 2010).

이러한 관점에서 좁은 수로의 정의는 항해자의 항행관습, 학설과 관례 등을 고려하여 입법취지를 중심으로 해석하여야 한다는 견해가 일반적이다. 실제로 선박 충돌사건이 발생한 경우 영국 해사법원에서는 그 지역에 있어서 선원이 통상적으로 항해하는 관습과 트리니티 하우스의 장노선장(Elder Brethren of the Trinity House)의 의견을 고려하여 결정하고 있다(A. N. Cockcroft & J. N. F. Lameijer, 2004).

좁은 수로의 개념은 해상교통의 발달과 선박의 대형화, 고속화 및 해상교통의 밀집현상 등으로 많이 변화되었으며, 학설상으로도 여러 견해가 있다. 예컨대, 선박이 서로 상반되는 방향으로 또는 같은 방향으로 침로를 설정하고 항행하지 아

니하면 곧 또는 잠시 후에 항해상의 위험이나 충돌상의 위험에 직면하게 되는 수로를 좁은 수로라고 정의하고 있다(Youn, 2013). 또한 선박이 자유롭게 충분한 수역을 가지고 통과할 수 없는 수로나 항로를 의미하며, 부표(Buoy)로 표시되어 일정한 항로를 갖는 경우 고유의 의미의 좁은 수로 또는 항로로 해석하는 견해도 있다(Kim, 2013). 그리고 좁은 수로 항법의 입법취지를 고려할 때 두 척의 선박이 통상의 항법규정에 따라 항행하는 것은 충돌 발생의 위험률이 크기 때문에 각 선박은 서로 진행방향의 우측을 항행하는 것이 그 위험을 현저하게 완화하는 정도의 좁은 수로를 의미하는 것으로 해석하는 것이 타당하다는 견해도 있다(Ji, 2010).

한편 당해 수로에 좁은 수로의 항법을 적용하기 위해서는 문자 그대로 좁은 수로에 해당되어야 함은 물론이고 사실상의 문제 즉, 좁은 수로의 폭은 과연 어느 정도 되어야 하는가가 논란이 된다.

이에 대해서 해상안전법상 좁은 수로의 길이와 폭에 대한 명시적인 규정이 없기 때문에 당해 수로가 좁은 수로에 해당 여부를 결정함에 있어 주된 통항 선박의 크기, 해상교통량, 지리적 조건, 조석의 차, 항해자들의 항행관습 등을 종합적으로 고려하여야 한다는 것이 일반적인 견해이다.

학설로는 선박의 크기에 따라 대략 2마일 이내 일 경우에는 좁은 수로가 된다는 견해가 있고(Youn, 2013), 판례나 재결의 입장을 고려하여 1마일에서 2마일 사이를 좁은 수로의 상한선으로 보는 견해도 있다(Kim, 2013). 반면에 대부분의 판례가 대형선에 관한 것이므로 소형선만 통항하는 수로인 경우 그 폭이 2마일 정도 일지라도 좁은 수로로 인정되지 않는다는 견해도 있다(Lee, 2016).

그리고 좁은 수로의 개념에 대한 법원의 해석을 살펴보면, 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. 선고 2004추65 판결) 등을 좁은 수로에 해당된다고 판시한바 있다.

2. 좁은 수로 정의에 대한 해양안전심판원의 태도

좁은 수로의 정의에 대한 중앙해양안전심판원(이하 “중앙해심”이라 한다) 재결의 주요 내용을 정리하면 다음과 같다.

2012년 12월에 발생한 “유조선 96신현호·어선 한진호 충돌사건(중앙해심 제2013호-007호)”에서 중앙해심은 “통상의 해도에 표시된 해협, 수도 등 지리상의 명칭과 해상안전법상 좁은 수로가 반드시 일치하지는 아니하며, 좁은 수로의 해당 여부는 선박의 크기, 해상교통량, 지리적 조건, 좁은 수로 항법 규정 적용의 필요성 등을 검토·판단하여야 한다”고 판시함으로써 충돌사고가 발생한 해역이 좁은 수로에 해당하는지 판단하기 위한 포괄적인 기준을 제시하였다.

또한 중앙해심 재결에는 “좁은 수로에서의 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 수로로 인정되거나 인정되지 아니하기도 한다면 그 수역을 통항하는 선박의 운항자들이 항법을 적용함에 있어서 혼란을 느낄 뿐만 아니라, 자신의 행위에 대한 법률효과를 예측하기 어렵게 하는 등 법적안정성을 해치게 될 것이다”고 하였다. 아울러 조도수도에 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 해사안전법상 좁은 수로에 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”라고 판시하였다.

2014년 7월에 발생한 “에인선 우성호의 피에인부선 101백두호·여선 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 양선박이 자유롭게 조선하는데 필요한 최소 공간은 16L이 된다는 것을 근거로 제시하였다.

결론적으로 우리 법원의 판례나 해양안전심판원의 재결에서는 선박의 크기, 해상교통량 등에 따라 지리적으로 형성된 좁은 수로를 사실적으로 판단하여 좁은 수로의 해당 여부를 결정하고 있다. 특히 앞에서 살펴 본 중앙해심 제2013호-007

호 재결은 좁은 수로의 해당 여부에 대한 기준을 포괄적으로 제시하였으며, 나아가 중앙해심 제 2016-003호 재결은 2013년 판단 기준을 좀 더 보충적으로 보완하였다고 볼 수 있다(Lee, 2017).

3. 소결

국제규칙 및 해사안전법에서는 좁은 수로에 대한 법적 개념을 구체적으로 해석하거나 정의한 규정이 없기 때문에 선박 충돌사고가 발생한 경우 항법 적용에 대한 해석상의 논란이 있어 왔다. 앞에서 살펴본 바와 같이 좁은 수로의 개념은 쉽게 정의될 수 없으며, 특히 사실상의 문제인 좁은 수로의 폭을 명확하게 정의하는 것은 오히려 문제의 소지가 되기 때문에 포괄적인 판단 기준을 마련할 필요가 있다. 이러한 측면에서 중앙해심 재결에서 제시하고 있는 기준은 상당히 타당성이 있다고 볼 수 있다.

요컨대, 특정수역이 좁은 수로에 해당하는지의 여부를 결정하기 위해서는 가항수역의 폭, 수심 등의 지리적 조건, 통항선박의 크기 및 해상교통량, 항해자들의 항행관습, 조석의 차, 천소구역의 존재여부 등의 자연적인 조건을 종합적으로 고려하여 한다. 아울러 영국의 해사법원과 같이 선장 및 도선사 등 선박운항자의 전문적인 의견도 고려하여 결정할 필요가 있다.

Ⅲ. 좁은 수로에서의 항법 규정

좁은 수로에서의 항법 규정은 좁은 수로에서 해상교통의 안전성을 보장하기 위하여 입법된 것이기 때문에 넓은 바다에서 적용하는 일반 항행규정에 대하여 특별법적인 지위에 있다(Lee, 2016). 이러한 항법 규정은 시계 상태에 관계없이 적용하고, 좁은 수로에 전속하여 적용하며, 모든 선박에 적용하는 특별하고, 독립적인 항행규정이라 할 수 있다.

물론 좁은 수로에서는 다른 규정의 적용은 없

고 여기에서 규정한 것만이 적용된다는 것은 아니다. 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 마찬가지로이다. 다만, 이들 규정에 우선하여 좁은 수로에서는 좁은 수로 항법 규정이 적용된다는 것이다.

좁은 수로에서의 특별항법은 ① 좁은 수로의 오른쪽 통항원칙, ② 길이 20m 미만의 선박, 범선 및 어로에 종사 중인 선박이 다른 선박의 통항을 방해하지 아니할 의무, ③ 좁은 수로에서의 횡단 금지, ④ 추월 항행, 굴곡부에서의 항행, 정박의 금지 등의 규정이 있다.

1. 좁은 수로의 오른쪽 통항원칙

좁은 수로를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하여야 한다. 다만, 통항분리제도가 적용되는 구역에서는 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하지 아니하여도 된다(법 제67조 제1항). 즉, 좁은 수로를 통항하는 모든 선박은 안전하고 실행가능한 수로의 가항 구역의 바깥 경계를 자신의 오른쪽 가까이 두고 항행하는 것이 필수적인 통항방법이다. 이 원칙은 모든 선박이 좁은 수로 또는 안전 항로대에서 반드시 준수하여야 하는 강행규정으로, 모든 선박은 반드시 자신의 흘수에 적합한 가항수로의 오른쪽 수로를 따라 항행하여야 한다는 것을 의미한다.

상기 규정과 관련해서 중앙해심 제2013-007호 재결에서는 “선박이 좁은 수로의 오른쪽 끝 쪽 항행을 할 수 없는 예외적인 경우로 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 수

로 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 등이 해당된다”라고 판시한 바 있다.

2. 길이 20m 미만의 선박, 범선 및 어로에 종사 중인 선박

길이 20m 미만의 선박, 범선 및 어로에 종사 중인 선박은 좁은 수로나 항로내에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다(법 제67조 제2항). 동 규정은 좁은 수로의 제한적 성질 때문에 대형선은 조종 성능이 제한될 수밖에 없으며, 소형선과 어선 등 다양한 선박에 의해 교통량이 증가함으로써 충돌의 위험성이 높아지기 때문에 좁은 수로나 항로내에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 진로권을 명시적으로 보장하기 위한 것이다(Craig H. Allen, 2005)

이러한 통항방해금지 의무는 단순한 피항의무를 포함해서 변침 기타 안전항행을 저해하는 모든 행위를 금지하는 절대적 주의의무이며, 충돌 위험이 있는 경우에도 면제되지 아니 된다(Lee, 2016). 또한, 통항을 방해받지 아니하여야 하는 선박이 오른쪽으로 피항 할 충분한 여유 구역이 있는 경우 통항을 방해받지 아니하는 선박으로 볼 수도 있으므로 조우자세 또는 선박 사이의 책무 규정에 따른 피항 의무를 부담하여야 한다.

3. 좁은 수로에서의 횡단 금지

선박은 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로등을 횡단하여서는 아니 된다(법 제67조 제4항). 동 규정은 좁은 수로 또는 항로에서의 횡단을 원칙적으로 금지하는 것으로, 부득이하게 횡단하고자 하는 선박은 좁은 수로 또는 항로내에서만 안전하게 항행할 수밖에 없는

선박의 통항이 끝날 때까지 기다린 후 횡단하여야 한다.

좁은 수로 또는 항로내에서만 안전하게 항행할 수밖에 없는 선박과 횡단선의 사이의 항법은 좁은 수로 또는 항로를 따라 항행하는 선박의 안전을 우선적으로 보장하기 위한 기본 원칙에 따라 법 제73조 횡단항법은 적용되지 아니 한다. 즉, 횡단선은 절대적인 피항의무를 부담하게 된다(Kim, 2013; Youn, 2013; Lee, 2016; A. N. Cockcroft & J. N. F. Lameijer, 2004). 다만, 좁은 수로의 바깥 수역을 안전하게 항행할 수 있는 동력선은 자선의 우현에서 횡단상태로 접근하는 선박과 충돌의 위험이 있는 경우에는 그 동력선의 진로를 피하여야 한다(A. N. Cockcroft & J. N. F. Lameijer, 2004).

4. 정박의 금지

모든 선박은 좁은 수로내에서 정박을 피하여야 한다(법 제67조 제7항). 즉, 좁은 수로는 가항 수역이 충분하지 않기 때문에 좁은 수로에서의 정박은 상대선박의 안전한 통항을 방해하는 것이 된다.

주기관의 고장, 인명의 구조 등 해양사고가 발생한 경우 또는 기타 부득이 사유로 인하여 정박을 하는 경우에는 선박교통의 일반적인 흐름을 방해하지 않는 곳에 정박하도록 노력하여야 하며, 가능한 한 빨리 양묘하여 다른 선박의 통항을 방해하지 않아야 한다.

Ⅳ. 좁은 수로에서의 항법 적용 문제 검토

1. 좁은 수로 입구 부근에서 항법의 적용

좁은 수로에서의 항법 적용 시 논란이 되는 사항으로는 좁은 수로의 입구 부근에서 좁은 수로 쪽으로 진입하려는 선박과 좁은 수로를 따라 항행하는 선박 사이에 적용되는 항법이다. 즉, 양

선박 사이에 좁은 수로의 항법이 적용되는지 아니면 횡단항법 등의 일반 항법을 적용해야 하는지 여부이다. 이러한 논란에 대하여 2017년 3월 17일 영국의 해상법원에서는 Alexandra 1호와 Ever Smart호의 충돌사건의 재판과정에서 중대한 기준을 제시하는 판결을 내렸다(Nautical Challenge Ltd v Evergreen Marine (UK) Ltd [2017] EWHC 453 (Admlty) (13 March 2017)).

가. 사실관계

이 사고는 2015년 2월 11일 원유운반선 Alexandra 1호(총톤수 79,779톤)와 컨테이너선 Ever Smart호(총톤수 75,246톤) 사이에 발생한 충돌 사고이다. 당시 Ever Smart호는 Jebel Ali항(아랍에미레이트)에서 출항하여 도선사가 하선 한 후 수로를 따라 항행 중이었으며, Alexandra 1호는 묘박지에서 양묘 후 도선사 승선을 위해 수로 입구쪽으로 항행중 수로 끝단(또는 입구) 부근에서 발생한 충돌 사고이다. Ever Smart호는 수로 좌현측을 따라 12.4 knots로 출항하였고, Alexandra 1호는 도선사 승선 장소에서 2.4 knots의 속력을 유지하던 중 Ever Smart호의 좌현선수부와 Alexandra 1호의 우현선수부가 40도의 각도로 충돌하였다.

나. 판결내용

사고수역인 Jebel Ali항의 수로는 길이 8.5마일, 폭 0.2마일이며, 도선사 승선 구역은 지름 1마일의 원형으로 되어있다. 따라서 재판부는 동 수로가 좁은 수로에 해당되는 것으로 판단하였다.

이 사건의 최대 쟁점사항은 충돌사고에 대한 적용 가능한 항법이 ‘국제규칙 제9조 좁은 수로에서의 항법’인지 아니면 ‘국제규칙 제15조 횡단항법’인지의 여부였다. 재판에서 Ever Smart호는 횡단 항법의 적용을 주장하였으며, 반면에 Alexandra 1호는 좁은 수로에서의 항법의 적용을 주장하였다. 이에 대해서 재판부는 “좁은 수로에 접근하여 수로를 따라 진행하려는 선박은 횡단항법에 구속되지 않고, 국제규칙에 따라 안전하

고 실행 가능한 한 좁은 수로의 오른쪽 통항을 유지하여야 한다. 또한 좁은 수로로 진입하려는 선박은 선원의 상무에 따라 수로의 오른쪽을 통항하기 위한 진로를 취하여야 한다”는 견해를 인용하였다. 또한 “안전을 위하여 수로에 접근하는 선박은 수로를 항행하는 선박과 좌현 대 좌현으로 항과 할 수 있도록 항행하여야 한다. 이는 좁은 수로의 항법을 따를 때 달성될 수 있으며, 그렇지 않다면 심각한 혼란이 초래된다”는 견해를 인용하였다.

결론적으로 재판부는 “어떠한 선박이 좁은 수로를 항행하고 있고 다른 선박이 수로에 진입하기 위하여 횡단상태로 접근하고 있을 때에는 항행상의 안전을 위하여 횡단항법이 적용되지 않고 좁은 수로의 항법이 적용 된다”고 판시하였다.

그리고 재판부는 양 선박의 해양사고 원인제공 비율을 다음과 같이 판시하였다. 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.

다. 소결

영국 해사법원의 판결은 좁은 수로에서 항법 적용과 관련해서 제기되고 있는 논란에 대한 명확한 기준을 제시한 것으로 우리에게 시사하는 바가 크다.

이번 판결에 따라 좁은 수로의 입구 부근에서 좁은 수로를 따라 항행 중인 선박과 좁은 수로로 진입하려는 선박이 횡단상태로 접근하는 경우, ‘국제규칙 제15조 횡단 항법’은 적용되지 않고 ‘국제규칙 제9조 좁은 수로의 항법’만 적용 된다. 즉, 좁은 수로를 따라 항행중인 선박은 횡단항법에 따른 피항의무는 없으며, 좁은 수로의 항법에 따른 오른쪽 통항 원칙을 준수하여야 할 의무만 가지게 된다. 아울러, 영국 해사법원은 좁은 수로에서 충돌사고가 발생한 경우 양 선박의 해양사고

원인제공 비율을 산정함에 있어 좁은 수로의 항법을 위반한 선박에게 보다 더 엄중한 책임을 부담하였다. 따라서 우리 해양안전심판원에서는 이번 영국 해사법원의 판결을 고려하여 동일 사건에 대한 재결에 신중을 기할 필요가 있다.

2. 좁은 수로에서 선박 사이의 책무 규정 적용

해사안전법 제76조 선박 사이의 책무 규정에서 의해서 항행 중인 동력선은 조종불능선, 조종제한선, 어로에 종사하고 있는 선박, 범선 및 흡수 계약선의 진로를 피하여야 한다. 이러한 선박 사이의 책무 규정이 좁은 수로에서도 적용되는지의 여부가 논란이 된다.

이에 대해서 법 제76조 제1항에는 “항행 중인 선박은 제67조(좁은 수로등), 제68조(통항분리제도) 및 제71조(추월)에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다”고 규정하고 있는 바, 선박 사이의 책무 규정은 좁은 수로에 적용되지 않음을 명시하고 있다. 아울러 좁은 수로의 항법이 규정된 법 제67조 제2항과 제3항에는 “길이 20미터 미만의 선박이나 범선 및 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다”고 구체적으로 규정하고 있다.

그리고 2005년 9월 28일 대법원이 선고한 2004 추65 판결에 의하면, “좁은 수로 항법은 좁은 수로에서 선박의 충돌을 효과적으로 예방하기 위하여 적용되는 특별항법으로서 조종제한선이라고 하여 적용이 배제되지 아니하므로, 좁은 수로에서는 상대 선박으로부터 진로 우선권을 양보받았다는 등 다른 특별한 사정이 없는 한, 좁은 수로 항법을 지키는 선박에 대한 진로 우선권이 보장되는 것이 아니다”라고 판시한 바 있다.

따라서 좁은 수로에서 항행 중인 동력선은 조종불능선, 조종제한선, 어로에 종사하고 있는 선

박, 범선 및 흘수제약선의 진로를 피하여야 할 의무는 없다고 볼 수 있다. 다만, 항해 중인 동력선은 선원의 상무에 따라 충돌을 방지하기 위한 필요한 조치를 하여야 할 것이다.

3. 좁은 수로에서 항행선과 정박선 사이의 충돌 사고시 원인제공 비율 산정

모든 선박은 해양사고를 피하거나 인명이나 그 밖의 선박을 구조하기 위하여 부득이하다고 인정되는 경우를 제외하고, 좁은 수로에서 정박을 하여서는 아니 된다(법 제67조 제7항).

좁은 수로에서 항행선과 정박선 사이의 충돌 사고는 종종 발생하고 있으며, 해양안전심판원은 「해양사고조사 및 심판에 관한 법률」 제4조 제2항의 규정에 따라 양 선박의 충돌사고에 대한 원인제공 비율을 산정하고 있다. 이하에서는 중앙해심 제2016-003호 재결(예인선 우성호의 피예인부선 101백두호·어선 그린피스호 충돌사건)을 중심으로 충돌사고에 대한 원인제공 비율 산정과 관련된 문제를 살펴본다.

가. 사고발생원인

이 충돌사건은 안개로 시계가 제한된 전라남도 무안군 청계면 및 삼향면의 서쪽 해안과 전라남도 신안군 소재 압해도, 가란도 및 효지도 등에 의해 둘러싸여 좁은 수로에서 예인선열 우성호·101백두호가 충돌 10분전부터는 수로의 왼편 쪽에서 항행하다가 수로의 중앙으로 항행하여 좁은 수로의 오른편 쪽으로 항행해야 하는 좁은 수로의 항법을 위반하고, 무중신호를 울리지 아니하는 등 무중항법을 위반한 상태에서 항행하면서 경계를 소홀히 하여 충돌 직전에 정박 중인 그린피스호를 발견함으로써 충돌을 피하기 위한 동작을 이행하지 못한 것이나, 길이 20미터 미만의 그린피스호가 좁은 수로에서 정박해서는 아니 된다는 좁은 수로의 항법을 위반하여 좁은 수로에 정박한 상태에서 혼자 승선한 선장이 낚시에 전념하느라고 주변 경계를 소홀히 한 것도 일인이

된다.

나. 원인비율

예인선열 우성호·101백두호가 좁은 수로 및 제한된 시계 내에서 항법을 준수하지 아니한 상태에서 항행하면서 경계를 소홀히 하여 충돌을 피할 수 있는 적절한 가항수역이 있음에도 불구하고 아무런 피항동작을 취하지 아니한 예인선열 우성호·101백두호가 55%, 좁은 수로의 항법을 위반하여 좁은 수로에서 정박한 그린피스호가 45%인 것으로 각각 배분한다.

다. 검토

이 사건의 사고 수역은 예인선열 우성호·101백두호가 이 충돌사고 발생 직전에 항행한 가항수역의 폭이 0.1마일(185미터)~0.14마일(260미터)이 되므로 예인선열 크기 등을 고려할 때 좁은 수로에 해당되는 것은 의심의 여지가 없다. 또한 길이 6.92미터인 어선 그린피스호는 좁은 수로의 항로내에서만 안전하게 항행할 수 있는 예인선열 우성호·101백두호의 통항을 방해해서는 아니 되는 통항방해금지 의무를 부담하여야 한다.

좁은 수로에서의 모든 선박은 정박을 피하여야 함에도 불구하고 수로의 중앙에서 정박한 것이 이 사건의 주요 원인임에 틀림없다. 이에 대해서 중앙해심 재결에서는 “좁은 수로에서의 항법 규정은 해상교통의 상식적 관점에서 해석되어야 하며, 그런 관점에서 모든 선박이 좁은 수로에서 정박을 했다고 해서 다른 선박의 통항을 일방적으로 방해하였다고 볼 수 없으며, 그 방해의 정도도 선박의 크기 및 정박 위치 등에 따라 큰 차이가 있다는 것을 고려하여야 한다”고 판시하였으며, 그린피스호가 좁은 수로에서 정박한 것이 이 충돌사고의 주요 원인이라는 예인선열 우성호·101백두호 측의 주장을 인정하지 아니하였다.

상기와 같은 중앙해심의 재결은 상당한 설득력이 있다고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 좁은 수로에서 특별항법은 시계 상태와 관계없이 일반적인 항법에 우선 적용되어야 한다는 점을 감안

할 때 좁은 수로의 항법을 위반한 그린피스호의 책임이 더 무겁다고 볼 수 있다. 따라서 우성호 · 101백두호와 그린피스호의 원인제공 비율을 55:45로 배분한 것은 타당하지 않다고 사료되며, 원인제공 비율 산정에 대한 추가적인 검토가 필요하다.

결론적으로 좁은 수로에서 정박행위는 좁은 수로에만 항행하여야 하는 선박의 안전에 심각한 위해를 줄 수 있기 때문에 보다 엄격하게 금지하고 있다. 따라서 좁은 수로에서 항행선과 정박선 사이에 충돌사고가 발생한 경우, 정박선에 더 무거운 책임을 부과하여야 한다. 다만 원인제공 비율의 산정에 있어서 항행선이 왼쪽 항행로 방향에 정박한 선박과 충돌한 경우, 항행선의 경계소홀, 피항조치의 미이행 등의 과실이 있는 경우, 이러한 사정을 충분히 고려하여야 한다.

V. 결 론

좁은 수로에서는 가항수역이 좁고 선박의 운용 기술상 제약으로 인하여 통상의 넓은 바다에 있어서 선박 사이의 항행관계를 규율하는 항행규정만으로는 충돌의 위험을 충분하게 방지할 수 없기 때문에 좁은 수로에서의 특별항행규정으로서 항법을 규정하고 있다. 이러한 항법은 시계상태와 상관없이 모든 선박에 적용하는 항행규정이다.

이 논문에서는 해사안전법상 좁은 수로에서의 항법을 적용함에 있어서 제기되고 있는 몇 가지 문제점을 다음과 같이 검토하였다.

첫째, 현행 해상교통법상 좁은 수로에 대한 법적 개념을 명시적으로 해석하거나 정의한 규정은 없다. 앞서 살펴본 바와 같이 좁은 수로의 개념은 쉽게 정의할 수 없으며, 특히 사실상의 문제인 좁은 수로의 폭을 명확하게 정의하는 것은 오히려 문제의 소지가 될 수 있기 때문에 지리적 요소, 자연적 요소 및 전문가의 의견 등이 충분

히 반영된 포괄적인 기준을 마련하여야 할 필요성이 있다.

둘째, 좁은 수로의 입구 부근에서 좁은 수로쪽으로 진입하려는 선박과 좁은 수로를 따라 항행하는 선박사이에 적용되는 항법은 횡단항법 등 일반 항법을 보충적으로 적용할 수는 없으며, 좁은 수로의 항법만 적용하여야 한다. 이러한 견해는 최근 영국 해사법원의 판결에도 명확하게 제시하고 있는 바, 우리 해양안전심판원의 재결에서도 충분히 고려하여 반영하여야 한다.

셋째, 좁은 수로에서 법 제76조 선박사이의 책무 규정의 적용 여부이다. 이에 대해 법 제76조 제1항에는 좁은 수로에서 선박사이의 책무 규정이 적용되지 않음을 명확히 규정하고 있다. 다만, 좁은 수로를 따라 항해 중인 동력선이 조종제한선 및 흘수제한선 등과 조우하게 된 경우 선원의 상무에 따라 충돌을 방지하기 위한 필요한 조치를 다하여야 한다.

넷째, 좁은 수로에서 항행선과 정박선 사이의 충돌이 발생한 경우 원인제공 비율의 산정과 관련하여, 좁은 수로에서는 항행선의 안전에 심각한 위해를 줄 수 있는 정박행위를 금지하고 있기 때문에 이를 위반한 선박에 대해 보다 더 엄중한 책임을 부과하여야 한다.

끝으로 선원법 제9조에 따라 선장은 선박이 좁은 수로를 항행할 때에는 반드시 직접 선박을 지휘해야 할 의무가 있다. 예컨대, 세월호 사고의 재판과정에서 맹골수도가 좁은 수로인가에 대한 찬반의견이 대립되었지만 이를 명확하게 정의할 근거가 미약하여 책임소재를 규명할 수 없었다. 따라서 지리적 요소, 자연적 요소 및 전문가의 의견 등을 종합적으로 고려해서 우리나라 영해 12마일 이내에서의 좁은 수로를 구체화하고 이를 해도상에 명기하여 이 해역을 통과하는 선박의 선장과 항해사들에게 고지할 필요성이 있다. 이는 이 해역을 통과하는 과정에서 선박 충돌사고 등 해양사고가 발생할 경우 책임소재를 명확히 할 수 있고 해양안전심판원의 재결과정에서 원인

제공비율의 산정 및 사법재판의 양형결정에도 도움이 될 것이라 판단된다.

References

- A. N. Cockcroft and J. N. F. Lameijer(2004). A Guide to the Collision Avoidance Rules(6th edition), Elsevier Butterworth-Heinemann : Oxford UK, 60~68.
- Central Maritime Safety Tribunal Decision 2013.10.24. Case No. 2013-007.
- Central Maritime Safety Tribunal Decision 2014.4.25. Case No. 2014-002.
- Central Maritime Safety Tribunal Decision 2016.3.11. Case No. 2016-003.
- Craig H. Allen(2005). Farwell's Rules of the Nautical Road(8th edition), Naval Institute Press : Annapolis, 282~296.
- Craig H. Allen(2010). Taking narrow channel collision prevention seriously to more effectively manage marine transportation system risk, Journal of maritime law & commerce, 41(1), 10~25.
- David Owens and Martyn Haines(2017). Admiralty Court ruling on the application of the 'narrow channel rule' and the 'crossing rule', CLYDE&CO, 1~4.
- England and Wales High Court (Admiralty Division) Decisions, Nautical Challenge Ltd v Evergreen Marine (UK) Ltd [2017] EWHC 453 (Admlty) (13 March 2017).
- Ji, S. W.(2010). A Study on the status of vessel restricted in her ability to manoeuvre in narrow channel, Journal of Navigation and Port Research, 34(10), 833~838.
- Kim, I. H.(2012). Maritime Traffic Law(4th edition), Sam Woo Pub : Seoul, 148~156.
- Lee, C. H.(2017). A Study on the definition and navigation rules for narrow channels, maritime law review, 29(3), 34~45.
- Lee, Y. C.(2016). Maritime Traffic Law, Dasom Pub : Busan, 245~277.
- Youn, J. D.(2013). COLREGs, 1972 and related domestic rules in KOREA, Sejong Pub : Busan, 101~109.

-
- Received : 27 March, 2018
 - Revised : 23 April, 2018
 - Accepted : 10 May, 2018