海上交通法上 衝突의 危險과 航海當直者의 注意義務에 관한 考察

— 國際規則과 判例·裁決을 중심으로 —

黃 錫 甲*

A Study on the Risk of Collision and the Due Regard of Watchkeeping Officer at Sea

Seok-Kap Hwang

〈目 次〉

Abstract
Ⅰ. 序 論
Ⅱ. 國際規則상의 衝突과 그 危險의 분류
1. 序 言
2. 衝突의 危險性
3. 衝突의 危險 가능성
4. 近接狀態
5. 切迫한 危險
6. 衝 突
Ⅲ. 航海當直者의 注意義務
1. 序 言
2. 航法에 관한 注意
3. 表示에 관한 注意
4. 信號에 관한 注意
5. 船員의 常務에 관한 注意
6. 特殊한 狀況에 관한 注意
Ⅳ. 結 論

Abstract

According to careful study on the COLREGS, 1972, we can easily find out a main point that is to eliminate risk of collison at sea through exercising due regard to all danger of navigation and collision and to any special circumstances including the limitation of the vessels involved , or precaution which may be required by the ordinary practice of seamen.

This paper, therefore, aims to clarify legal concept concerning the risk of collision so as to easier assimilate and understand by all mariner before being presented with a situation of danger in realty.

After such a forethought and understanding the mariner will be in a position timely to implement the due regard or precaution to avoid collision by himself.

For the purpose of good guidance, comprehensive legal practices of collision avoidance are adequately summarized by foreign and domestic cases.

* 正會員, 韓國海洋大學校

이 책은 1992년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 출판되었음

Ⅰ. 序　論

19세기의 海法學者인 프랑스의 빠르도슈(Pardessus)는 海法의 特異性을 慣習的 起源性과 統一性 및 不動性에 있다고 지적한 바 있다. 그가 지적한 海法의 特異性에 비추어 海上交通警察法인 國際規則도 1840년대 부터 영국에서 기본적인 틀을 만들어 왔다. 이러한 海上交通法의 궁극적인 목적은 海上에서 일어나는 船舶航行의 모든 危險을 방지하고 障害를 除去함으로써 海上交通의 安全을 확보함에 있다고 본다. 이를 위하여 採擇된 1972년 國際規則(1972 COLREGS)이 세계에서 널리 시행되고 있슴에도 불구하고 海上에서 船舶衝突事故는 여전히 海上災難의 首位를 차지하고 있다.[1)2)]

海上에서 船舶은 碇泊이라는 靜的狀態에 놓여있을 때보다 動的狀態인 航行 중에 있을 때 더 많은 危險에 직면하게 된다. 이와 같은 海上交通의 危險은 靜的 障碍物인 暗焦등으로 인한 航行의 危險(danger of navigation)과, 動的인 狀態에 있는 제3선의 接近등으로 인한 衝突의 危險(danger of collision) 및 規定에 없거나 규정을 지킬수 없는 特殊한 狀況(special circumstance)에 따른 危險등으로 나눌 수 있다(國際規則 제2조 참조). 船舶이 이러한 危險에 직면하여도 航行安全을 도모하도록 하기위하여 세계 각국은 자국의 主權으로서 독자적인 海上交通의 安全規範을 정할 수 있겠다. 그러나 위에서 언급한 바와 같이 海上交通法도 海事法에 속하므로 국제성과 통일성을 벗어날 수 없는 運命을 지니고 있다. 따라서 세계 각국은 國際規則을 原典으로 하여 이를 國內法化 하고 있으며 우리나라도 이에 따르고 있다.

이러한 國際規則의 내용을 자세히 살펴보면 이 規則은 海上交通의 안전을 적극적으로 확보하기 위하여 필연적인 船舶衝突 그 자체를 避하자는 데에만 理念을 두지 아니하고 더 나아가 船舶衝突의 蓋然性을 지닌 「衝突의 危險性」으로부터 벗어 나려는 데 그 理念을 두고 있슴을 알 수 있다. 그러나 이 規則은 英美法界가 주도하여 만들게 됨으로써 大陸法界의 法意識에 젖은 우리로서는 이 規則의 본질을 이해하기 쉽지 않다고 본다. 그러므로 筆者는 이 글에서 國際規則의 주요한 핵심인 衝突危險을 구체적으로 分析·整理함으로써 海上交通의 危險에 관한 實體를 명확히 알고 이를 적극적으로 除去하고자 한다. 아울러 海上航行의 여러가지 危險性을 避하는 데 필요한 航海當直者의 注意義務를 살펴봄으로써 이에 관한 海技士의 潛在的 技量을 발휘하여 不注意에 의한 衝突事故를 없애자는 데 이 글의 목적이 있다.

Ⅱ. 國際規則상의 衝突과 그 危險의 분류

1. 序　言

國際規則에서 衝突危險이라고 함은 海事法上 事故 그 자체와 事故發生의 遇然性 두 가지 의미가 있다. 海事法上 事故 그 자체라 함은 危險이 具體化되어 그 실질적인 결과가 事故로서 나타나고, 그로 말미암아 危險이 현실화된 船舶衝突의 결과 損傷을 입은 狀態를 말한다.

또한 事故發生의 遇然性이라 함은 衝突의 蓋然性(probability of collision), 衝突의 기회(chance of collision), 衝突의 유력한 蓋然性(strong probability of collision) 및 衝突의 상당한 蓋然性(reaso-

1) 1975년 영국 리버풀 保險協會(Liverpool Underwriter Association)의 발표에 의하면 200톤 이상의 선박의 海難事故 192건 가운데 47건이 船舶衝突로서 약 24.5%의 비율을 차지하고 있다. 미국의 FY 1977년도(1976.10.1.~1977.9.30)에 있어서 전 海難事故 6,140척 중에서 船舶衝突로 인한 被害船은 1,407으로 약 22.8%를 占有하고 있다. 또한 북구 발틱해(Baltic Sea)에서도 1971~1972.1 사이에 있었던 283건의 海難事故 중에서 船舶衝突은 35.3%에 해당하는 100건에 이르고 있다(박용섭, 해상교통법론,(서울: 형설출판사, 1992), 15쪽 참조).

2) 우리나라 중앙해난심판원에서 집계한 1987년부터 1991년까지의 해난사고 종류를 살펴보면 총1,463건의 해난 중에서 충돌 399건, 접촉 40건, 좌초 255건, 침몰 189건, 기관손상 252건, 조난 38건, 화재 104건, 사상 39건, 시설물손상 9건, 운항저해 2건, 안전저해 3건으로서 충돌이 해난사고의 27.2%를 점하고 있다(해난심판 재결예, (서울 : 성문사, 1992), 668쪽 참조).

nable probability of collision)등으로 해석하고 있다.[3]

이와 같이 「衝突의 危險性」(risk of collision)이라 함은 衝突의 危險 가능성(danger of collision)을 포함하는 포괄적 蓋然性을 의미한다고 볼 수 있겠다. 이러한 衝突의 蓋然性을 航海當直者가 판단함에 있어서 현대의 해기기술과 해사관습상의 수단과 방법으로 규정화한 것이 바로 國際規則 제7조 衝突의 危險性이다.

여기서 船舶이 실제로 衝突하기까지 航海當直者가 겪는 단계별 危險과정을 유추하여 정리하면 첫째 실제 衝突이 있기 전에 船舶이 定針狀態로 그대로 항진 한다면 아마도 衝突할 것이라는 蓋然性에 빠지는 이른바 「衝突의 危險性」(risk of collision)을 거친 다음, 둘째 이러한 衝突의 危險性을 피하지 못한 狀態에서 航海當直者가 心證으로 느끼는 衝突의 불안이 가중되는 이른바 衝突의 危險 가능성(danger of collision)을 안고서, 셋째 계속하여 상대선에 接近함으로써 近接狀態(close quarters situation)에 이르러서도 적절한 조치를 취하지 못함으로써, 넷째 衝突 직전의 切迫한 危險(immediate danger)에 빠져 이를 피하지 못하고, 다섯째 마침내 衝突(collision)하게 되는 다섯 단계로 분류할 수 있겠다.

國際規則은 실제 衝突이 있기까지 여러 단계의 危險으로부터 衝突을 피하도록 규정화하고 있으나 이러한 海上危險을 除去하기 위한 근본적 理念은 「衝突의 憂慮性이 발생하는 경우」(so as to involve risk of collision)에 있음을 주목할 필요가 있다.

이 문언의 의미는 그 당시에 분명히 實質的 危險(actual danger)이 없으나 國際規則을 지키지 아니하면 곧 危險이 생길수 있는 狀態를 말한다.

여기서 國際規則을 지키는 것은 단지 衝突을 방지하는 것이 목적이 아니고 衝突의 危險性을 방지하는 데 그 목적이 있다는 判例를 예사로 보아 넘겨서는 안될 것이다.[4]

따라서 國際規則의 衝突危險을 분류하는 목적은 航海當直者가 衝突의 危險성에 관한 개념을 명확히 이해함으로써 적기에 衝突의 危險性을 除去하는 實益을 찾는 데 있다. 海上에서 航海當直者가 단계별로 겪는 危險을 分說하면 다음과 같다.

2. 衝突의 危險性

가) 意義

衝突의 危險性(risk of collision)이라 함은 두 船舶이 國際規則을 지키지 아니하면 衝突의 蓋然性이 있는 狀態를 말한다. 외국의 判例[5]에 의하면 衝突의 危險性은 衝突의 憂慮가 있을 때를 말하고 衝突의 기회 또는 衝突의 蓋然性의 문제로서 현저하게 또는 합리적인 衝突의 蓋然性이나 偶然性을 뜻하는 것으로 해석할 수 있다.

그러나 衝突의 危險성에 관한 法律的 정의를 劃一的으로 해석할 수가 없으므로 航海經驗을 가진 사람이 각각의 경우에 있어서 그 狀況에 따라서 그 意義를 해석할 수 밖에 없을 것이다.[6]

즉, 衝突의 危險性에 대한 判斷은 海技士로서의 普遍的 知識과 經驗에 맡겨져 있다고 할 것이다. 衝突의 危險性의 범위는 衝突의 危險 가능성, 近接狀態와 切迫한 危險 및 衝突을 포함한 包括的 危險이라 할 수 있다.

나)判斷의 수단과 방법

이러한 衝突의 蓋然性을 명확히 判斷하기 위하여 「그 당시의 事情과 條件」(prevailing cirmstances and conditions)에 적합한 「모든 이용할 수 있는 수단과 방법」(all available means appropriate)을 活用하여야 한다. 그럼에도 불구하고 의심스러운 경우에는 衝突의 危險性이 있다고 판단하여 國際規則을 지켜야 한다(規則 제7조 (a)항).

여기서 「그 당시의 사정과 조건」이라 함은 주로

3) Kenneth C. Mcguffie, Marsden, The Law of Collision at Sea, (London : Stevens & Sons Ltd., 1976), pp.462~463.
4) The Beryl,(1884) 9 Prob. Div. 137. 5 Asp. 321.
5) Banshee v. Kildare(1887) per Lord Esher
6) 박용섭, 앞의 책, 253쪽.

視界의 狀態, 당시의 交通量 및 부근에 있는 航行上의 危險을 말한다.[7]

그리고「모든 이용할 수 있는 수단과 방법」이라 함은 國際規則 제5조 警戒에서 정한 人的 感覺인 시각, 청각, 후각 및 촉각을 바탕으로 하여 光學器具인 쌍안경, 망원경과 航海計器인 컴퍼스, 레이다 및 無線電話 또는 뷔에이치에프(VHF)전화등의 통신시설등이 포함되나 제7조(a)항은 주로 시각으로 測定한 컴퍼스방위(compass bearing)와 無線電話[8]를 말한다.[9]

그리고 근래에 와서는 레이다(radar)의 信賴度가 높아짐으로써 레이다를 장치한 船舶이 瑕疵없이 사용할 수 있다면 반드시 적절한 이용을 하여야 한다.

레이다를 이용할 때에는 신속한 警報를 얻기위하여 장거리 走査(long-range scanning)와 일단 탐지된 물체에 대하여 레이다 作圖 또는 이와 대등한 기타의 계통적인 觀察등을 계속하여야 한다(規則 제7조 (b)항).

오늘날 레이다의 急進的 개발에 힘입어 전통적인 作圖 이른바 지면상의 레이다 情報분석 방법이 止揚되어 航海當直者가 직접 레이다 스스로의 분석능력에 의존할 수 있슴은 다행한 일이라 하겠다.[10]

그러나 일반적으로 불확실한 情報나 특히 레이다에 의한 불확실한 情報를 臆測하여서는 곤란하다(제7조 (c)항). 예컨대 본선의 앞쪽 視界가 양호함으로 쌍안경을 이용하지 아니하고 警戒하면서 接近船舶이 없을 것이라고 臆測하지만 사실은 소형선이 接近해 오는 경우가 있을 수 있다.

또한 레이다상에 물체의 同一性을 확인할 수 없거나 船舶이 연속하여 나타나지 아니하는 경우 등에는 불확실한 情報로 판단하여 臆測하는 일이 없도록 하여야 할 것이다.[11] 그리고 接近船舶과 衝突의 危險性 여부를 判斷함에 있어서는 레이다방위보다 시각에 의한 컴퍼스방위를 활용하도록 한다.[12]

이 때에 接近船舶의 컴퍼스방위가 변경되지 아니할 경우에는 衝突의 危險性이 있다고 보아야 한다(제7조 (d)항 (i)호).

다만 接近船舶의 컴퍼스방위가 感知될 정도로 변화하더라도 특히 초대형선, 被曳引船 列에 接近하거나 또는 다른 船舶에 가까운 거리로 接近하는 때[13]에는 때때로 衝突의 危險성이 있을 수 있음에 유의하여야 한다(제7조 (d)항 (ii)호).

다)適用時期

國際規則은 衝突의 危險性에 관한 適用時期를 언급하지 않고 있다. 따라서 오랜 海上 慣行과 判例를 참고하여 適用時期를 결정할 수 밖에 없다.

判例에 의하면 兩 船舶 사이의 거리와 衝突의 危險性은 船舶이 멀리에서 느린 속력으로 接近할 때에 적용하지 아니한다고 한다.[14]

또한 밴시호(Banshee)사례에서 두 척의 船舶 중 어느 한 척이 規則을 違反하여 衝突의 危險을 생기게 한 때에 이 規則을 적용 할 수 있다라고 전제하고서 누구도 시기(period of time)가 도래하지 아니하면 이 規則을 적용하지 못한다고 하였다. 아울러 이 規則을 적용할 시기 이전에 행하는 것은 이 規則에서 의미하는 범위에서의 衝突의 危險性을 발생하는 시간 이전에 행하여진 것이므로 중요

7) 閔星奎.林東喆,새國際海上衝突豫防規則,(釜山：韓國海洋大學海事圖書出版部,1984), p. 57.
8) 公海上에서 衝突을 피하기 위한 이용수단으로서 無線電話 사용의 實益을 부정할 수 없다. 그러나 실제로 國籍이 다른 船舶이 접근하면서 交信할 때에는 주위를 航行하는 제3선이 함께 航進함으로써 정확한 判別에 어려운 점이 있슴을 유의하여야 한다.
9) A.N. Cockcroft and J.N.F. Lamejer, A Guide to Collision Avoidance Rules,(Worcester: Billing & Sons Ltd., 1990)2, p. 55.
10) 전통적 레이다 작도방법에 의하면 1개의 정보를 해도실에서 작도완료하는 시간이 3분 내지 6분정도 요하므로 경계에 장애요인이 될 수 있었다. 그러나 근래에는 거의 모든 선박이 자체분석 능력이 있는 ARPA를 설치하고 있다.
11) 閔星奎.林東喆, 앞의 책, 62쪽 참조.
12) Toni (Cardo) 1973 1 L.R. 79
13) Crystal Jewel(British Aviator)1964 2 L.R. 403 1965 1 L.R. 271
14) The Beryl (1884) 9 P.D. 137

한 것이 아니다라고 判示하고 있다.[15]

이 判例의 내용에서 주요한 것은 「시기가 到來하지 아니하면」이라는 문언이라고 생각된다. 이것은 兩 船舶의 침로와 속력을 바탕으로 하여 船舶의 크기등을 고려하여 適用時期가 결정된다고 본다.

그러나 海上의 航行通念上으로 볼 때 야간의 航海燈의 可視距離[16]를 참고할 수 있을 것이다. 즉, 低速船끼리 接近할 경우에는 弦燈을 初認하였을 때를 適用時期로 보는 견해가 있을 수 있고, 高速船의 경우에는 마스터 꼭지등을 初認하는 때부터 적용하여야 한다는 견해가 있을 수 있다. 그러면 低速船과 高速船이 接近하는 경우에 그 初認거리를 얼마로 할 것인가? 이에 관해서는 善良한 海技士인 航海當直者의 判斷에 맡겨져 있다할 것이다.

海上의 經驗則에 의하면 상대방 船舶을 初認하여 衝突의 危險性을 인지하고 최초의 避航行爲를 이행한 후 그 최초의 避航行爲가 錯誤에 의하여 이루어진 것을 알고 이를 修正할 수 있는 거리와 시간으로 본다.

이 때에 유의할 것은 航海燈의 可視距離가 날씨와 眼高에 따라 달라질 수 있으므로 適用時期의 판단에 愼重을 기할 필요가 있다.

3. 衝突의 危險 가능성

가) 意義

衝突의 危險 가능성(danger of collision)이라 함은 航海當直者가 衝突의 蓋然性을 벗어나지 못한 危險에서 보다 近接狀態에로 航進 중에 있는 경우이다(제19조 (d)항,(e)항 참조).

이것은 航海當直者가 海上의 經驗則으로 미루어 보아 衝突의 蓋然性에서 느끼는 불안보다 무거운 心證에 빠지는 때라고 할 수 있겠다.

解釋論上 문언의 실체성은 衝突의 「憂慮性이 발생하는 경우」(so as to involve risk of collision)가 아니고 「衝突이 있다」(so that there is risk of collision)는 쪽에 치우쳐 있는 狀態이다.[17]

衝突의 가능성의 범위는 近接狀態와 切迫한 危險 및 衝突을 포함한다. 그러나 衝突의 危險성은 시간적으로 이미 경과한 터이므로 衝突의 危險 가능성 범위 밖에 있다할 것이다.

나) 判斷의 수단과 방법

判斷의 수단은 衝突의 危險性에서 언급한 내용과 같다고 볼 수 있다. 그리고 判斷의 방법은 海上交通法上 慣行에 따른 當直航海士의 經驗則에 맡겨져 있다할 것이다. 예컨대 상당한 거리에서 상대선과의 컴퍼스방위가 變更되지 아니함이 명백하여 그대로 針路와 속력을 유지하면 반드시 衝突이 발생한다고 豫見 가능한 航海當直者의 心證에 의한다.

다) 適用時期

海上에서 衝突의 가능성에 대한 適用時期는 經驗則에 의하여 衝突의 蓋然性보다 명백하게 衝突이 발생할 것이라고 豫見할 수 있는 시기가 된다. 이 適用時期는 當直航海사가 衝突의 危險性을 느끼고 난 후 일정한 시간이 지난 때라 할 수 있다.

海上의 경험에 의하면 衝突의 危險性에 직면한 때에는 航海當直者의 航法履行에 심리적 여유를 가지는 때이고, 衝突의 危險 가능성에 직면하면 다소 심리적 緊張을 느끼는 시기라고 해석할 수 있다. 예컨대 衝突의 危險性이 야간의 航海燈을 初認하는 시기에 적용된다면, 衝突의 가능성은 航海燈의 初認 후 일정한 시간이 經過된 뒤에 적용

15) Banshee v. Kildare(1887) per Lord Esher

16) 國際規則에 의하면 선박의 길이가 12미터 미만인 때에는 舷燈의 가시거리는 1마일 이고 마스트 꼭지등의 가시거리는 2마일이다. 그리고 선박의 길이가 12미터 이상 50미터 미만인 때에는 舷燈의 가시거리는 2마일이고 마스트 꼭지등의 가시거리는 5마일이 된다. 또한 선박의 길이가 50미터 이상인 때에는 舷燈의 가시거리는 3마일이고 마스트 꼭지등의 가시거리는 6마일로 되어 있다(國際規則 제22조 참조).

17) 박용섭, 앞의 책, 252쪽 참조.

18) Grepa(Verena) 1961 2 L.R. 286

19) 박용섭, 앞의 책, 292-293쪽 참조.

20) A.N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer, op.cit., p. 145.

된다고 본다.

4. 近接狀態

가) 意義

먼저 船舶運用技術上 近接狀態(close quarters situation)라 함은 衝突의 危險性이 존재하는 水域에서 接近하는 船舶이 그 狀態의 航海관계를 계속 유지할 경우에 衝突의 危險 가능성(danger of collision)이 증대하는 狀態의 航海관계를 말한다.

近接狀態의 거리는 그 당시의 事情과 條件 이른바 視界의 狀態, 船舶의 크기, 속력, 積荷狀態, 航路의 지형, 船舶교통의 狀態, 航路시설, 海上조건 및 海上交通 관리제도 등에 의하여 결정된다.

그리고 文理解釋上 近接狀態라 함은 두 척의 船舶이 아주 가까이 接近하여 兩 船舶사이의 거리가 좁아진 것을 말한다. 여기서 좁은 거리란 그 당시의 船舶의 크기,성능 및 속력등을 고려하여 判斷하여야 한다.[18]

이 때에 兩 船舶이 接近한 거리 사이에는 여유가 있지만, 그 간격이 좁기 때문에 衝突을 避하기 위한 동작을 곧 바로 實行하지 아니하면 안전하지 못한 狀態에 이른다.[19]

이와 같이 近接狀態는 船舶간의 거리가 衝突의 危險 가능성이 존재하는 때보다 더욱 가까워진 狀態를 의미하고 상당한 衝突危險이 증대한 경우이다. 近接狀態의 범위는 切迫한 危險과 衝突을 포함한다. 그러나 구체적인 거리에 관하여는 國際規則에서 언급하지 않고 있다. 그 이유는 海上에서 近接狀態를 정의하는 要素가 다양하므로 획일적으로 定型化하기는 불가능하기 때문이다.[20] 國際規則에서 近接狀態에 관련된 명시 규정은 제8조(c)항과 제19조(c)항 및 제19조(e)항이다.

나) 判斷의 수단과 방법

判斷의 수단은 衝突의 가능성에서 언급한 내용과 같으나 制限視界 내에서는 널리 레이다에 의한 判斷이 다른 수단에 의한 判斷보다 정확하다.

1972년 國際規則의 改正會議에서 近接狀態에 관하여 船舶의 속력과 크기, 水路의 형상, 수역에서의 交通의 밀도등 많은 변수가 작용하기 때문에 객관적으로 정의를 내리지 못하고 該當距離를 定型化하지 못함으로써 判斷방법은 결국 船橋의 當直航海士의 經驗則에 의존하고 있다 하겠다.[21]

때때로 當直航海士가 近接狀態에서 당황한 나머지 切迫한 危險을 피할 수 있는 기회를 놓치는 경우가 있을 수 있다.

切迫한 危險을 모면한 航海當直者에 의하면 설사 當直航海士가 近接狀態에 處하더라도 담담한 心理狀態를 유지하고 정확하게 判斷하여 신속하게 國際規則을 지키는 자세가 중요하다고 한다.

다) 適用時期

近接狀態[22]의 適用時期는 위에서 언급한 바와 같이 國際規則에서는 定型化하지 않고 있다. 그러나 海上의 經驗則과 判例에서 밝히고 있는 내용에 따르면 視界가 制限되지 아니한 맑은 날씨와 視界가 制限된 날씨로 구분하여 정리할 수 있다.

그리고 近接狀態의 인정은 상대방 船舶이 正橫전방에서 接近할 경우만을 인정하려는 前方近接狀態說과 정횡 後方을 포함하는 兩方近接狀態說이 대립할 수 있다.

船舶의 衝突危險은 正橫前方에서 상대방 船舶이 接近하는 경우에 증대함을 부인할 수 없으나 國際規則의 추월과 後方警戒 의무를 고려한다면 兩方近接狀態說도 부인할 수 없을 것이다. 近接狀態를 확대 해석하는 것이 衝突을 적극적으로 防止하는데 유익하므로 兩方近接狀態說이 타당하다 하겠다.

① 視界의 制限이 없는 때의 近接狀態

視界의 制限이 없는 날씨에 먼 바다(open sea)에서 두 船舶이 1해리 내지 1.5해리 떨어져 있는 狀態를 近接狀態라할 수 있다.

---

21) 閔星奎.林東喆, 앞의 책, 70쪽 참조.

22) 대체로 3해리 내지 2해리의 거리이면 近接狀態로 볼 수 있다. 이것은 양선박의 속력을 최고 20놋트, 최저 10놋트로 보고 서로 반대방향에서 접근한다고 가정한 경우, 양선박이 衝突點에 도달하기 6분전의 거리, 즉 속력이 20놋트인 경우의 4해리와 10놋트인 선박의 경우의 2해리와의 중간 수치이다. 일반적으로 이 거리는 音響信號를 들을 수 있는 거리이다(閔星奎.林東喆, 앞의 책, 70쪽 참조).

② 制限視界 내에서의 近接狀態

制限視界 내에서는 대형선의 音響信號를 들을 수 있는 可聽距離로서 2해리 떨어져 있을 때 적용된다. 國際規則은 制限視界 내에서 레이다의 사용을 强行規定(제7조 (b)항)化하여 船舶이 航行 중 近接狀態를 判斷할 때에는 레이다에 의존하고 있다. 一說에 의하면 레이다 映像의 중심으로부터 兩舷 2마일 지점에서 正橫前方으로 각각 2마일 지점에 이르러 그 지점으로부터 左右舷 각각 45도의 斜線을 6마일까지 연장한 부채꼴 내에 상대방 船舶이 接近하는 때를 近接狀態에 있다고 한다.[23] 또 다른 說에 의하면 레이다 航海시에 거리눈금을 12해리로 조정하여 레이다 중심에서 正橫 前方 4해리 구역 내를 近接狀態로 보고 상대방 船舶이 이 구역에 接近할 때 적용한다.[24] 이 구역에 상대방 船舶이 接近하면 레이다 作圖를 할 시간적 여유가 없으므로 즉시 避航措置를 취하여야 한다.

5. 切迫한 危險

가) 意　義

切迫한 危險(immediate danger)이라 함은 船舶의 航海 및 衝突의 危險 이외의 비정상적인 航行관계로 발생하는 모든 危險으로서 突發的이고 예기치 못한 緊急事態에 처하여 國際規則의 규정에 따라 조치할 수 없는 危險을 말한다. 切迫한 危險은 近接狀態를 지난 후에 발생함으로 그 범위는 衝突만을 포함한다.

切迫한 危險을 구체적으로 例示하면, ① 두 척의 船舶이 가까이 接近하여 극한狀況에 처한 때, ② 物理的 條件이 일반규정의 준수를 불가능하게 할 때, ③ 주위에 3척 이상의 船舶이 있어서 일반규정을 修正하여 적용하여야 할 때, ④ 특히 國際規則의 적용에 따를수 없는 狀況에 처한 때, ⑤ 두 船舶 중 한 船舶이 國際規則의 비적용을 提議하고 다른 船舶이 이에 同意한 때등을 들 수 있다.[25]

이와 같이 切迫한 危險이라 함은 衝突이 不可避하게 되어 國際規則을 벗어나서(departure from these Rules)라도 衝突을 防止하거나 衝突의 損害를 최소화하여야 하는 危險을 말한다. 切迫한 危險이 존재하여 적용가능한 규정은 國際規則 제17조 (b)항과 제18조 (d)항 1호 및 제 18조 (e)항을 들 수 있다. 그리고 切迫한 危險의 문언이 명시된 규정은 제2조(b)항과 제10조(e)항(i)호 및 제10조(d)항(ii)호이다.

나) 判斷의 수단과 방법

切迫한 危險을 判斷하는 수단은 기본적으로 近接狀態에서 언급한 내용과 다를 바 없으나 특히 航海當直者의 시각 및 청각등의 감각이 주요한 수단으로 된다. 切迫한 危險을 피하기 위하여 國際規則의 적용을 벗어나는 事情에서 실제로 航海當直者의 감각을 제외한 기타의 수단을 이용하기는 어렵다.

그리고 國際規則은 判斷의 방법에 관하여 언급이 없고 切迫한 危險을 피하기 위하여 이 規則을 벗어나더라도 상당한 注意만을 다할 것을 明定하고 있다.

따라서 切迫한 危險의 判斷방법은 海上의 經驗則을 따라 判例에 비추어 결정하여야 할 것이다. 즉, 切迫한 危險을 당하여 航海當直者에게 冷情한 자세(presence of mind), 정확한 判斷(accurate judgment)과 신속(promptitude)함을 기대할 수 없으므로 衝突에 대한 過失責任을 물을 수 없다는 데 주목할 필요가 있다.[26]

예컨대 交叉狀態에서 維持船과 避航船이 切迫한 危險에 처하여 維持船이 避航船의 船體 右舷 중앙부와 衝突 직전에 維持船이 左舷전타를 행하거나, 避航船이 維持船의 船體 左舷 후부와 衝突 직전에 避航船이 左舷전타를 행하는 경우에는 두 船舶이 서로 「맞붙어 비켜감」(glancing blow)으로써 衝突의 직접적 衝擊을 막을 수 있다.

또한 左舷 船首쪽에서 상대방 船舶이 갑자기 나타난 경우에 國際規則의 원칙에 따라 右舷轉舵를

23) 閔星奎.林東喆, 앞의 책, 58쪽.
24) A.N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer, op.cit., p.146.
25) Alfred Prunski, Farewell's Rules of the Nautical Road 4th ed. USCG, 1970, p. 311.
26) The Bywell Castle by James C. J. (1879) 4 Prob Div 219

행하는 것은 최악의 事態를 초래할 수도 있다.[27]

이 경우에는 차라리 國際規則의 원칙을 벗어나 左舷 轉舵를 행하여 船首와 船首끼리 衝突케 함으로써 沈沒이라는 최악의 事態를 막을 수 있을 것이다.

다) 適用時期

切迫한 危險에 관한 適用時期는 國際規則에서 정하고 있지 아니함으로 判例에 準하여 해석할 수 밖에 없다.

즉, ① 制限視界 水域에서 상대방 船舶을 매우 가까운 거리에서 발견한 때,[28] 좁은 水路에서 違法적으로 航行하는 상대방 船舶과 衝突의 危險이 발생하여 이를 避하기 위한 正當防衛 또는 緊急避難의 避航행위를 이행하는 때,[29] ③ 違法적으로 좁은 水路의 왼쪽을 따라서 航行하는 船舶을 避하기 위하여 水路의 오른쪽으로 變針하여 좁은 水路의 오른쪽을 정상적으로 航進하는 제3의 船舶과 衝突의 危險성이 발생한 때,[30] ④ 戰爭 水域에서 航海燈을 차폐하여 다른 船舶에게 危險을 준 때,[31] ⑤ 船舶이 碇泊地로 향하여 진입하거나 또는 碇泊地에서 이동하는 경우 정침되지 아니한 때,[32] ⑥船舶이 부두로 향하여 接近하거나 또는 부두에서 離岸하여 침로가 정침되지 아니한 때,[33] ⑦ 두 척의 船舶이 接近 중에 있는 水域에서 제3선이 避航 방해요소가 된 때,[34] ⑧ 船舶이 導船區에 도착하여 導船士를 승하선시키려고 조종 중인 때,[35] ⑨ 거대한 船體 또는 被曳船 때문에 조종성능을 크게 制限받는 船舶을 만나는 때,[36] ⑪ 編隊 航行 중인 군함과 만나는 때[37] 등이다.

海上의 經驗則에 의하면 交叉狀態에 있는 維持船 길이의 12배 이내의 거리에서 避航船이 接近해 오면 切迫한 危險이 있다고 본다.[38]

6. 衝　突

가) 意　義

國際規則상 衝突(collision)이라 함은 원칙적으로 두 船舶이 이 規則을 지키지 아니하여 衝突點에서 만나는 것을 말한다.

즉, 衝突點으로 接近하는 두 船舶의 當直航海士가 衝突의 危險性을 認知하고서 양 船舶이 衝突點에 이르기까지 針路와 속력의 변경을 하지 아니함으로써 발생하는 船舶간의 物理的 接觸이라 할 수 있다.

衝突이 발생하기까지 두 船舶의 當直航海士는 의식적이든 무의식적이든 간에 衝突의 危險性을 認知한 후 衝突의 가능성, 近接狀態, 切迫한 危險의 단계를 거쳐서 최종단계인 衝突點에 이른다고 볼 수 있다.

이러한 衝突은 어느 한 船舶의 一方過失, 兩 船舶의 雙方過失 또는 無過失에 의하여 발생하고 있다.

나) 判斷의 수단과 방법

衝突의 判斷 수단은 國際規則 제5조 警戒에서 규정한 「이용할 수 있는 모든 수단」이 포함되겠으나 주로 當直航海士의 시각과 청각(sight and hearing)에 의하여 判斷된다고 본다. 그리고 判斷의 방법은 이 規則에 의한 해석에 따라야 할 것이다. 두 船舶間의 衝突은 반드시 物理的 接觸이 발생하므로 航海當直者에 의한 「衝擊의 認知」가 衝突確

27) A.N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer, op.cit., p. 128.
28) The Sunnyside (1879) 91 U.S. 208
29) The British Patrol(1967) 2 Lloyd's Rep 16
30) The Jan Laurenz (1973) 1 Lloyd's Rep 329
31) The Cushing, (1920) 266 Fed. 560, 575, The Hawaiian, 1931 AMC (1987)
32) The State of Texas, 20 Fed. 254(1884) ; The Nevada, 275 Fed 965(1921)
33) McWilliams Blue Line v. Standard-Vacuum Co.(1936) CCA 2, 79 F 2d 609 AMC 227
34) The B.S. Ford, (1937) AMC 603
35) The Monterey, (1921) CCA 2, 161 Fed. 965
36) The Rose Culkin, 52 Fed. 328(1892)
37) The Sanspareil (1900) Prob Div. 267
38) A.N. Cockcroft and J.N.F. Lameijer, op.cit., p. 128 참조.

認의 한 방법이 된다. 國際規則에서 衝突에 관한 문언을 명시하고 있는 규정은 제6조 전단, 제17조(a)항(ii)호, 제17조(b)항, 제17조(c)항 및 제34조(d)항이다.

다) 適用時期

衝突의 適用時期는 두 船舶이 衝突點에서 만난 때부터 적용한다. 衝突點에서 만난다고 함은 두 船舶이 최초의 物理的 接觸이 발생하는 때로서 當直航海士가 최초의 衝擊을 認知할 수 있는 때가 될 것이다. 衝突은 海上交通法上의 중대한 災難일 뿐 아니라 船員法上의 船舶衝突時의 조치(船員법 제12조) 및 海難審判法의 衝突原因 규명에 주요한 事案이 된다.

III. 航海當直者의 注意義務

1. 序　言

海上의 航行安全을 위하여 마련된 國際規則의 내용을 크게 나누어 정리하여 보면 그 원칙이 셋으로 요약된다.

즉, 航海當直者가 지켜야 할 國際規則은 ① 航法에 의하여 規律하고, ②表示에 의하여 規律하는데 그 表示는 구체적으로 주간의 形象物과 야간의 燈火에 의하고, ③ 信號에 의한 規律은 汽笛(whistle), 鍾(bell) 및 징(gong)에 의한 음향과 야간의 發光信號에 의한다. 海上에서 航海當直者는 海上交通의 안전을 도모하기 위하여 우선 적기에 이 規則의 航法을 지키도록 하여야 한다. 그리고 이 航法에 따르는 表示와 信號體系에 관하여도 규정된 내용을 바르게 이해하여 실행에 옮겨야 한다. 그러나 海上交通의 실무에 접하고 보면 國際規則의 明示規定만으로 모든 危險을 除去할 수 없음을 인식하게 된다. 즉, 航海當直者는 이 規則 이외에도 船員의 常務나 特殊한 狀況에 처하여 취하여야 할 여러가지 注意가 필요한 것이다. 그러므로 여기에서는 航海當直者가 注意하여야 할 내용들을 구체적으로 정리하여 보기로 한다.

2. 航法에 관한 注意

가) 모든 視界 내에서의 注意

國際規則은 海上에서 맑은 날씨 또는 惡天候를 불문하고 當直航海士가 지켜야할 기본항법 6가지를 정하고 있다. 이 중에서 4가지 규정은 特定水域이 아닌 모든 수역과 特定水域을 포함하여 적용하고 나머지 2가지 규정은 特定水域에서 적용되는 항법으로 기본항법이면서도 특별규정에 속한다. 특정수역이 아닌 수역에서 적용하는 航法으로서는 한 船舶이 처한 실제 사정과 衝突의 危險性을 判斷하기 위한 警戒(제5조), 衝突을 避하기 위한 적절하고 유효한 동작을 취할 수 있는 안전한 속력(제6조)과 레이다 또는 컴퍼스방위을 이용하여 衝突의 危險性을 判斷하는 衝突의 危險性(제7조) 및 衝突을 避하기 위한 구체적인 내용을 규정화시킨 衝突을 避하기 위한 동작(제8조)이 있다. 여기서 衝突의 危險성을 判斷하고 이를 구체적으로 避하는 동작을 취하는 것도 중요하지만 이 보다 앞서 적절한 警戒와 안전한 속력의 維持를 先行하여야 할 것이다. 최근 우리나라의 中央海難審判院의 裁決錄을 보더라도 警戒(proper lookout)[39]와 안전한

39) 화물선 한림마스코트호, 케미칼탱커 제3여수파이오니아호 충돌 사건(부해심 제89－38)；어선 제183운창호, 어선 제21준요마루 충돌 사건(부해심 제89－43호)；화물선 부산파이오니아호, 어선 제802삼양호 충돌 사건(부해심 제89－56호)；화물선 해우후론티어호, 어선 제1016노영어 충돌 사건(부해심 제89－59호)；어선 제316동원호, 어선 제1우승호 충돌 사건(부해심 제89－65호)；어선 제17정선호, 어선 보승호 충돌 사건(부해심 제89－80호)；어선 제27대륭호, 화물선 패시픽컨테이너 충돌 사건(부해심 제89－91호)；화물선 동봉호, 어선 진흥호 충돌 사건(부해심 제89－99호)；L.P.G 탱커 코리아 썬라이즈호, 어선 강영호 충돌 사건(인해심 제89－19호)；어선 제5명성호, 어선 제11하요마루 충돌 사건(목해심 제89－14호)；어선 영진호, 화물선 민왜렝3 충돌 사건(목해심 제89－42호)；화물선 선양호, 화물선 탐라호 충돌 사건(동해심 제89－4호)；기선 제88삼동호, 기선 제3경진호 충돌사건(동해심 제89－7호)；어선 제5삼광호, 어선 해성호 충돌 사건(동해심 제89－12호)；화물선 탐라호, 모래채취선 제3현대호 충돌 사건(동해심 제89－33호)；화물선 남강글로리호, 화물선 제7도남호 충돌 사건(인해심 제91－3호)；어선 제86삼성호, 어선 제19결성호 충돌 사건(인해심 제91－23호)；LPG탱커 제3안진호, 예선 3한동호의 피예부선 영진30호 충돌 사건(인해심 제91－32호)；어선 제32태양호, 어선 제99영호 충돌 사건(목해심 제91－4호)；어선 평덕호, 어선 상근호 충돌 사건(동해심 제91－30호) 참조.

속력[40]의 維持를 實行하지 못함으로써 衝突하는 事例가 빈번히 발생하고 있음에 주목할 필요가 있다. 警戒의 疏忽은 대개 航海當直者의 不注意로 발생하고 있으며 衝突事故의 주요한 원인으로 判斷되고 있다. 이와 더불어 裁決錄에서는 안전한 속력을 지키지 못하여 衝突이 자주 발생하고 있슴을 지적하고 있다. 이러한 事例를 통하여 判斷컨대 衝突의 危險性이나 衝突을 避하기위한 동작을 취하기 전에 警戒와 안전한 속력을 유지하는 것이 보다 海上交通安全을 도모하는 要諦라고 생각된다. 또한 特定水域 이른바 좁은 水路(제9조) 및 통항분리방식(제10조)이 적용되는 水域을 航行할 때에는 이들 규정의 정한 바에 따라야 한다. 왜냐하면 이들 特別規定은 문언 解釋上 船舶이 해당수역을 航行할 때에 반드시 지켜야 하는 强制規定이기 때문이다.

나) 서로 視野 내에 있을 때의 注意

한 船舶이 다른 船舶으로부터 視覺에 의하여 확인될 수 있을 때(one can be observed visually from the other) 두 船舶간의 航法은 첫째 범선간의 航法(제12조), 둘째 두 척의 船舶이 서로 接近하여 衝突의 危險성이 생기는 3가지 典型的 樣態로서 추월(제13조), 마주치는 狀態(제14조) 및 交叉狀態(제15조), 셋째 避航船과 維持船의 관계에서 避航船의 동작(제16조)과 維持船의 동작(제18조), 넷째 조종성능이 자유스러운 船舶이 부자유스러운 船舶을 避하도록 규정한 船舶간의 責務(제18조)로 나누어 생각할 수 있다. 여기서 衝突의 危險性이 있을 때 두 船舶이 동시에 避航船이 되는 마주치는 狀態(제14조)를 제외하고 다른 규정에서는 각각 避航船과 維持船의 관계가 성립하게 된다. 그러므로 해당 조문의 규정과 함께 避航船으로서의 避航동작과 維持船으로서의 일정기간 동안 針路와 속력을 維持(keep course and speed)[41] 하여야 하는 시기에 관하여 명확한 이해가 있어야 할 것이다. 먼저 避航船의 避航동작(제16조)은 衝突을 避하기 위한 동작(제8조)과 함께 적용하여 避航의 효과를 높여야 할 것이다.[42] 그리고 維持船은 일정기간 동안 針路와 속력을 維持한 후 임의적으로 취하는 소극적 避航措置(may take action)와 强制的으로 취하여 지는 적극적 避航措置(best aid)의 구체적 운용방법에 관하여 숙지하여야 할 것이다.[43]

다) 制限視界 내에서의 注意

國際規則에서 制限視界 내에서의 항법(제19조)은 制限視界 내의 船舶 뿐만 아니라 制限視界 밖에 있는 일정한 船舶에게도 적용한다(동조 (a)항). 船舶이 制限視界를 航行할 때에는 모든 視界 내에서의 航法 규정을 적용바탕으로 하여(동조 (c)항), 즉시 機關을 사용할 수 있도록 준비하여야 한다(동조 (b)항). 正橫 前方에서 안개신호를 듣고 衝突의 危險성을 인지한 때와 전방 船舶과의 近接狀態에 있을 때에는 그 船舶과의 衝突危險이 사라질 때까지 操舵可能한 최저속력으로 감속하거나 완전정지하여 避航하도록 한다(동조 (e)항). 그리고 航海當直者가 레이다를 사용하여 다른 船舶과 衝突의 危險性이나 近接狀態로 접어드는 것을 認知한 때에는 追越船을 제외하고 전방 接近 船舶을

40) 어선 광창호, 어선 복춘호 충돌 사건(부해심 제89－4호) ; 화물선 주피터호, 화물선 제35장영호 충돌 사건(부해심 제89－10호) ; 어선 제102상지호, 화물선 에스비너스 충돌 사건(인해심 제89－8호) ; 어선 제201대경호, 어선 제9동남호 충돌 사건(동해심 제89－8호) ; 유조선 제9새한호, 유조선 우진호 충돌 사건(부해심 제91－88호) ; 여객선 풍진스타호, 해태채취선 광손호 충돌 사건(목해심 제91－22호) ; 유조선 신웅호, 케미칼 탱커 제3삼부호 충돌 사건(목해심 제91－86호) 참조.

41) Windsor (Roanoke) 1908 11 Asp. 253.

42) 가성소다 운반선 제15삼부호, 예선 제5영남호의 피예부선 영남3호 충돌 사건(부해심 제91－4호) ; 어선 제77동방호, 어선 통일호 충돌 사건(부해심 제91－50) 참조.

43) 拙稿, 「해상에서 두 선박이 서로 만나는 세 가지 전형적 양태와 그 항법에 관한 고찰－국제규칙을 중심으로－」, 한국항해학회지 제16권 제3호(부산 : 한국항해학회, 1992), 15－16쪽 참조 ; 화물선 철왕호, 어선 제23용진호 충돌 사건(부해심 제91－70호) ; 화물선 철왕호, 어선 제9민들레호 충돌 사건(부해심 제91－82호) ; 화물선 현대 대양주호, 어선 81어창호 충돌 사건 (동해심 제91－28호) 참조.

향하여 左轉舵를 하여서는 아니된다. 또 自船의 측방 또는 후방에서 接近하는 船舶쪽으로 轉舵를 하여서도 아니된다(동조 (d)항). 우리나라의 中央海難審判院의 裁決錄에 의하면 制限視界 내에서 안전한 속력을 지키지 못하여 衝突이 자주 발생하고 있다.[44] 制限視界 있어서 衝突을 防止하려면 그 당시의 事情과 條件에 맞추어 적절한 거리 이내에서 정지될 수 있는 안전한 속력을 維持하여야 할 것이다.

그리고 制限視界에서 합리적인 警戒의 수행을 위하여 적절한 장소에 法定 警戒員의 배치를 疏忽히 하여서는 아니된다.

3. 表示에 관한 注意

가) 燈火表示에 관한 注意

國際規則에서 허용되는 燈火의 색깔은 백색(晝光)등, 녹색등, 홍색등 및 황색등의 4가지에 한한다. 燈火는 날씨와 관계없이 모든 天候(all weather)에 表示하고(제20조 (a)항), 表示 시기는 원칙적으로 야간(일몰시부터 일출시까지)으로 하되(동조 (b)항), 주간(일출시부터 일몰시까지)에 視界가 制限될 때와 燈火表示가 필요하다고 判斷되는 때에는 언제든지 點燈할 수 있다(동조 (c)항). 그러나 國際規則의 燈火와 誤認되는 燈火, 是認距離 또는 특성에 방해되는 燈火 및 警戒를 방해하는 燈火의 사용은 금지된다(동조 (b)항). 燈火의 表示에 있어서 注意하여야 할 사항은 규정된 燈火만을 點燈하여야 한다는 것이다.[45] 그리고 燈火의 取付時에 불량한 狀態로 放置하여서는 아니된다. 또한 燈火의 장기적인 사용으로 인하여 광력부족 또는 是認距離가 짧게되지 않았는지를 정기적으로 點檢할 필요가 있다. 그리고 船舶은 현실적으로 처한 狀態에 따라 燈火의 表示가 달라질 수 있으므로 規則에 따른 法定燈火의 表示를 정확히 하여 誤用되는 일이 없도록 하여야 한다. 또 不法燈火의 사용을 禁하고 아울러 규정된 燈火의 誤用을 삼가하여야 한다. 燈火表示에 관한 이 規則의 해석은 설령 航海중 어떤 事故로 인하여 燈火의 表示가 不能狀態로 되어 수리작업 중에 있다 하더라도 表示가 없는 한 규정의 違反으로 본다. 그러나 事實問題로서 燈火表示의 違反이 있더라도 그 違反이 직접 衝突원인이 되지 않는 경우가 있다. 예컨대 日沒 후 맑은 날씨에 燈火에 의하지 아니하고 兩船舶이 相對船舶의 狀態를 認知하고서 衝突한 경우이다.

나) 形象物表示에 관한 注意

國際規則에서 인정되는 形象物의 종류는 구형(ball), 원추형(cone), 원통형(cylinder) 및 능형(diamond shape)으로 구분할 수 있다(부속서 I 6 (a)). 이들 形象物은 船舶이 처한 당시의 事情에 따라 일정한 表示를 정하여 주로 맑은 날씨의 주간에 燈火表示를 갈음하여 揭揚한다. 表示에 관한 시기등은 燈火表示의 규정과 동일하다. 여기서 유의할 것은 1960년 規則에 의하면 예컨대 구형인 경우에 黑球(black ball)임을 명확히 하고 있으나 1972년 規則에서는 形象物의 색깔에 대한 언급이 없이 구형(ball)으로만 명시하고 있다. 따라서 색깔없는 한겹의 漁網으로 形象物을 만들어 表示하는 때에도 違法이 아니므로, 이 경우에 航海當直者의 눈에 쉽게 띄이지 아니한다. 이러한 表示에 의한 때에는 특히 碇泊船의 판별을 신속하게 할 수 없는 경우가 있다. 이와 같이 漁網으로 形象物을 만들어 表示하는 때에는 그 형상이 분명하지 아니할 뿐만아니라 시각으로 쉽게 발견할 수 없는 단점이 있으므로 注意할 필요가 있다. 따라서 形象物의 表示는 반드시 법정규격의 形象物을 揭揚하고 특히 碇泊船의 판별시에 漁網으로 만든 形象物은 쉽게 눈에 띄이지 아니함에 유의하여야 한다. 이 외에 形象物을 表示할 때 注意하여야 할 사항은 위의 燈火에서 언급한 내용과 같다.

4. 信號에 관한 注意

가) 音響信號에 관한 注意

國際規則에서 音響信號는 汽笛에 의한 조종신호

44) 화물선 한진제주호, 화물선 프린스부산호 충돌 사건(부해심 제91－90호) ; 화물선 광양1호, 유조선 진양호 충돌 사건(부해심 제91－101호) 참조.

45) 화물선 해우후론티어호, 어선 제1016노영어 충돌 사건(부해심 제89－59호)참조.

(제34조 (a)항), 警告信號(동조 (d)항), 좁은 水路에서의 추월신호(동조 (c)항), 만곡부신호(동조 (e)항) 및 注意 換起信號(제 36조)가 있다. 그리고 制限視界 내에서 音響信號는 汽笛(whistle), 鐘(bell) 및 징(gong)에 의하여 이행되고 있다(제35조). 이 중에서 注意換起信號는 任意規定이고 나머지 신호규정은 强行規定임에 유의하여야 한다. 이러한 音響信號의 違反이 船舶衝突에 직접적인 원인이 된 때에는 그 責任을 면치 못한다. 특히 航海當直者에 의한 警告信號[46]와 注意換起信號[47]의 적절한 이행은 衝突방지에 크게 기여함을 알 수 있다. 그리고 최근의 裁決例에서는 制限視界 내에서의 音響信號 違反이 직접 衝突의 원인이 되고 있슴을 밝히고 있다.[48]

나) 發光信號에 관한 注意

國際規則 제 34조 (b)항에서는 동조 (a)항의 汽笛에 의한 조종신호와 동시에 發光信號(light signal)를 할 수 있도록 허용(may supplement)하고 있다.[49] 그리고 동조 (d)항에서도 汽笛에 의한 단성 5발의 警告信號를 이행할 때 동시에 發光信號를 겸할수 있도록 허용(may be supplemented)하고 있다. 아울러 注意換起信號(제36조)규정에서도 音響信號와 동시에 發光信號가 허용(may make light)되어 있고, 또한 危險이 존재하는 방향으로 探照燈을 비추도록 허용(may direct the beam of her seachlight)하고 있다. 그러나 音響信號와 동시에 이행하는 發光信號는 國際規則상의 문언으로 보아 任意規定으로 해석된다. 그럼에도 불구하고 만약 發光信號를 행하는 것이 衝突을 피하는 명확한 狀況이라면 이를 게을리한 責任을 면할 수 없을 것이다. 왜냐하면 야간航海 중 海上交通이 폭주하는 海上에서 때로는 청각에 의하는 것보다 시각에 의한 신호의 포착이 용이할 때가 있기 때문이다. 그러므로 야간 航海當直者는 汽笛信號와 發光信號를 동시에 이행함으로써 衝突방지의 효과를 높일 수 있다고 본다. 우리나라의 船舶 중에는 아직도 老朽船이 상당수에 이르고 있는 데 이들 船舶 중에는 音響信號와 發光信號 체계를 분리하여 놓고 있다. 이러한 船舶의 야간 航海當直者는 신호를 이행하기 전에 미리 양 신호체계를 船橋에서 연결시켜 둘 필요가 있다. 그리고 주위에 航行船舶이 없을 때에 음향과 發光狀態를 사전에 點檢하여 필요시에 瑕疵없이 사용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

5. 船員의 常務에 관한 注意[50]

가) 意　義

國際規則에서 船員의 常務(ordinary practice of seaman)에 관한 구체적인 규정이 없다. 따라서 船員의 常務라 함은 船員에 의한 通常의 知識과 經驗 및 慣行을 따르는 것이다. 이것은 바로 船舶운용술상의 굳 시맨십(good seamanship)으로서 善良한 船員(good seaman)의 기술(skill)인 것이다.[51] 즉, 船員으로서 당연히 행하여야 할 일상적 업무의 내용으로서 通常的인 기술과 보통의 지능(ordinary intelligence)을 의미한다.[52] 이러한 船員의 常務를 도외시하고 國際規則의 규정만으로는 海上交通의 안전을 기대하기가 어렵다. 그 이유는 첫째 海上에서 어떤 衝突의 危險을 피하기 위하여 國際規則을 적용하려고 하여도 그 경우에 적용할 수 있는 규정이 없는 경우가 있을 수 있고, 둘째 설사 國際規則에 정하여 진 규정이 있다고 하더라도 그 규정을 적용하면 극히 危險하게 되는 경우를 생각할 수 있으며, 셋째 國際規則의 적용이 불가능한 경우가 있을 수 있기 때문이다. 그러나 國際規則

46) 예선 관악8호의 피예인 부선 현대533호, 화물선 프린스필드 충돌사건(부해심 제89－12호) ; 여객선 카훼리퀸호, 어선 제7창명호 충돌사건(부해심 제89－34호) ; 어선 시호크3호, 어선 지아이어 66호 충돌사건(부해심 제91－86호) ; 어선 제86삼성호, 어선 제19결성호 충돌사건 (인해심 제91－23호) 참조.

47) 어선 제27대륭호, 화물선 패시픽컨테이너 충돌 사건 (부해심 제89－91호) 참조.

48) 예선 제8응천호의 피예부선 광영호, 어선 장봉호 충돌 사건(인해심 제91－38호) 참조.

49) Varmdo(Jeanne M.)1939 65 L.R. 20.

50) 유조선 코리아 호프호, 유조선 남주호 충돌 사건(인해심 제91－20호) 참조.

51) F.E. Basett & R.R. Smith, Farwell's Rules of the Nautical Road, Naval Institute Press, Annapolis, 1982, p. 324

52) Marsden, op.cit., p.603.

에는 船員의 常務에 관하여 구체적 언급이 없으므로 判例를 참고하여 해석할 수 밖에 없다고 본다. 船員의 常務는 그 범위가 매우 넓고, 그 내용은 보통의 一般船員에게 기대되는 상식적인 判斷으로 행하는 운용술상의 기술이라고 하겠다. 이 글에서 이를 모두 例示하기에는 어려우나 정박시와 航海중을 중심으로 그 일부를 살펴보면 다음과 같다.[53]

나) 닻을 내릴 때나 碇泊時의 常務

1) 강한 바람이나 강한 조류가 있을 때에는 다른 船舶의 앞쪽에 接近하여 投錨하지 말아야 한다.

2) 다른 물체나 시설물에 接近하여 投錨하지 말아야 한다.

3) 特別規則이 있는 경우에는 그 規則에 따르고, 慣習이 있는 경우에는 그 慣習에 따르도록 한다.

4) 부당한 碇泊地에 投錨하지 말아야 한다.

5) 投錨 후에 닻이 끌리거나 꼬이거나 다른 船舶쪽으로 밀려가는 것등을 警戒하여야 하고, 이러한 경우에는 제2의 投錨를 준비하고 있어야 한다.

6) 暴風이 接近하여 올 때에는 船員의 상륙을 금지하고 機關의 사용을 미리 준비하여 두어야 한다.

7) 碇泊燈의 點檢에 특히 注意를 기울여야 한다.

다) 航海중의 常務

1) 碇泊船, 계류선, 해체작업 중인 船舶 또는 닻을 감아 올리는 船舶에 가까이 接近하지 말아야 한다.

2) 港內, 하천, 좁은 水路등의 안쪽에서는 減速하여 航行하여야 한다.

3) 앞쪽 航路가 잘 보이지 아니하는 장소에서는 右舷측에 물체가 보이면 接近하고, 左舷측에 보이면 멀리 떨여져서 航行하여야 한다.

4) 좁은 水路, 港內등에서는 소형선이나 조종이 여의치 못한 대형선의 進路를 피하여야 한다.

5) 入港船은 出港船의 통항이 끝날 때까지 기다려야 한다.

6) 潮流를 앞에서 받는 船舶은 潮流를 뒤에서 받는 船舶을 避하여야 한다.

7) 강한 바람이 불 때 또는 빠른 潮流가 흐를 때에는 碇泊船의 풍상쪽이나 潮流가 흐르는 위쪽의 통항을 삼가하여야 한다. 이러한 통항은 碇泊船의 풍하쪽이나, 조류가 흐르는 아래쪽에 水域의 여유가 있을 때에 한한다.

8) 앞쪽에 안개덩이(fog bank)를 본 때에는 안개신호를 울려야 한다.

9) 안개등으로 視界가 잘 보이지 아니할 때에는 船舶의 위치를 확인하고 轉舵하도록 한다.

10) 曳船줄(tug line)에 의하여 끌려가는 曳船列은 안개등으로 視界가 잘 보이지 아니할 경우, 港內 하천 및 船舶이 폭주하는 장소를 航行할 때에는 그 曳船줄을 짧게 줄여야 한다.

11) 안개등으로 視界가 制限되거나 나쁜 날씨에는 船側曳船을 중지하고 從列曳船을 하도록 한다.

12) 여러 척의 船舶을 曳航할 때 최후부 船舶까지 曳船列의 길이가 길거나 曳航船舶의 조종이 곤란한 경우에는 潮流가 약할 때 또는 다른 船舶의 통항이 적을 때를 택하여 航行하도록 한다.

13) 港內, 좁은 水路, 악천후, 안개등에는 선장이 직접 船橋에서 지휘하여야 한다.[54]

14) 港內, 좁은 水路등에서는 조타기에 특히 注意하고 각 部員을 각 부서에 배치시킨다. 그리고 機關使用을 준비하고 投錨할 준비를 하도록 한다.

15) 港內, 좁은 水路 또는 다른 船舶의 交通이 번잡한 곳에서는 點燈한 豫備燈火를 가까이 준비하여 둔다.

16) 폭우, 스코올(squall)이 많이 쏟아지는 해역을 航行할 때에는 다른 船舶과의 接近을 삼가하여야 한다.

17) 좁은 水路에서 다른 船舶을 추월하지 말아야 한다. 만약 충분한 여유가 있어서 추월하는 때에는 接近하여 航行하지 말도록 한다.

18) 順風時에 煤煙을 注意하고 마스트 꼭지등의 시인을 방해하지 않도록 조치를 취하여야 한다.

19) 危險이 切迫한 때에는 機關을 정지 또는 逆進시키거나 投錨를 하도록 배려 하여야 한다.

53) 橫田利雄, 海上衝突豫防法,(東京 : 海文堂出版株式會社, 1965), pp. 249~250.
54) 유조선 제15민우호, 화물선 제17성운호 충돌사건(목해심 제91-54호) 참조.

6. 特殊한 狀況에 관한 注意

가) 意　義

特殊한 狀況(special circumstance)이라 함은 일반적인 船舶운항에서 요구되는 船員의 常務(good seamanship)에 해당하지 아니하는 경우이다.[55] 特殊한 경우에 있어서의 注意義務는 切迫한 危險(immediate danger)을 피하기 위하여 國際規則의 航行규정을 벗어날 수 밖에 없는 特殊한 狀況에서 필요로 하는 상당한 注意를 말한다.

國際規則에서 特殊한 狀況에 관하여 구체적인 정의를 내리지 않고 있으므로 海事判例를 準하여 해석하는 것이 합리적 방법이라 생각된다.

이 特殊한 狀況에 관하여 1972년 國際規則 제2조 (a)항에서는 「特殊한 狀況에 의하여 요구되는 注意」(any precaution which may be required by the special circumstance)라고 문언을 정리하고, 반면에 동조 (b)항에서는 「切迫한 危險을 피하기 위하여 이 規則을 벗어나야 할 필요가 있는 特殊한 狀況」(any special circumstances which may make departure from these Rules necessary to avoid immediate danger)이라고 규정하고 있다. 여기서 동조 (a)항과 (b)항에 규정한 特殊한 狀況은 그 내용이 같은가 다른가에 대하여 의문이 제기될 수 있다.

이에 대하여 동조 (a)항에 규정한 特殊한 狀況은 抽象的이고 그 의미가 불명확하다.

그러나 동조 (b)항은 特殊한 狀況의 범위를 「관련된 船舶의 성능상의 制限을 포함하여」(including the limitation of the vessels involved)라고 규정하고 있다. 따라서 동조 (a)항은 단지 航法上의 特殊한 狀況에 한하지 아니하므로 동조 (b)항보다 넓은 의미로 해석된다. 즉, 동조 (a)항은 이 規則 외의 모든 유효한 수단을 취하여야 하는 狀況을 의미하므로 반드시 切迫한 危險이 있는 경우에 한정되지 않는다.

그러므로 동조 (a)항은 1960년 國際規則 제 29조의 趣旨과 같고 동조 (b)항는 1960년 規則 제 27조의 취지와 같다고 생각된다.

나) 제2조 (a)항의 特殊한 狀況에서의 注意義務

동조 (a)항의 特殊한 狀況에 따라 요구되는 注意義務는 단지 船員이 일반적 경우에 다하여야 하는 注意와 다르다. 이것은 개개의 경우에 가장 적절히 적응하여 조치하는 特殊한 注意를 말한다. 이러한 注意를 게을리 한 때에는 責任의 主體인 船舶, 船舶所有者, 船長 또는 海員이 責任을 져야 한다. 그 구체적인 예를 몇가지 든다면 다음과 같다.[56]

① 한 척의 動力船과 編隊軍艦이 서로 接近하여 衝突의 危險性이 있는 경우에는 동력선이 航法規定上 維持船의 입장에 있더라도 動力船 스스로 避航措置를 취하여야 한다.

② 監視員을 태우지 아니하고 뗏목을 끌고가는 動力船이 다른 船舶에 추월 당하는 경우에는 끌고 있는 뗏목을 表示하기 위하여 수시로 강력한 照明을 船尾에서 비쳐줌으로써 추월선의 안전을 도모하도록 한다.

③ 制限視界 내를 航行하는 動力船에 汽笛이 故障난 때에는 그 수리를 완료할때 까지 投錨할 수 있으면 投錨하도록 한다. 投錨를 할 수 없으면 機關을 정지하고 일정한 지점에 머물면서 종을 사용하여 碇泊船과 동일한 打鐘信號를 한다.

④ 두 척의 動力船이 서로 마주치는 狀態로 만나서 한 船舶이 違法하여 左舷轉舵를 행한 경우, 또는 右舷대 右舷, 左舷대 左舷으로 무난히 통과할 수 있슴에도한 船舶이 違法하여 轉舵한 경우, 또는 좁은 水路에서 한 船舶은 國際規則 제9조의 (a)항에 따라 右側航行을 지키고 다른 船舶이 右側航行을 違反하여 두 선박이 서로 마주쳐서 右側航行規則을 지킨 船舶이 엎수역으로 右轉舵할 여유가 없는 때에 적용되는 구체적 규정이 없다. 이러한 경우에는 經驗則에 의하여 機關을 사용하여 속력을 줄이거나 정지 또는 逆進하여야 할 것이다.

다) 제2조 (b)항의 特殊한 狀況에서의 注意義務

동조 (b)항의 特殊한 狀況이 성립되는 요건은 첫째 切迫한 危險이 존재하여야 하고, 둘째 國際規則의 航法規定을 따를 수 없어야 한다. 여기서

55) Farewell, op.cit., p. 345.
56) 横田利雄, 앞의 책, p. 251.

동조 (b)항에 충족하려면 두 가지 요건이 동시에 구비되어야 하고 어느 한 가지 요건만으로는 (b)항의 特殊한 狀況이 될 수 없음에 유의할 필요가 있다. 이러한 特殊한 狀況에서 切迫한 危險을 避하기 위하여 國際規則의 航法規定을 지킬수 없는 경우는 다음과 같다.[57]

① 航法規定에 따르면 危險을 避할 수 없는 경우

예컨대 두 船舶이 서로 接近하여 航法規定을 지키는 경우에 한 船舶은 안전하나 다른 한 船舶이 명백하게 危險에 處하는 때이다. 또 航法規定에 따르면 兩船 모두 切迫한 危險에 빠지는 경우등을 들 수 있을 것이다. 따라서 切迫한 包險은 衝突의 危險만이 아니고 運航上의 危險을 포함한다.

② 항법에 적용규정이 없는 경우

예컨대 正面 또는 거의 正面으로 마주치는 狀態로 만나는 두 척의 動力船 가운데 한 船舶은 右轉舵하고 다른 船舶은 違法으로 左轉舵하여 切迫한 危險이 발생한 경우를 들 수 있다. 또 한 船舶은 다른 船舶의 左舷을 보고 前進 중에 있고 다른 한 船舶은 타선을 左舷으로 보면서 逆進 중에 있는 狀態에서 양 船舶이 接近함으로써 衝突의 危險성이 있는 경우등 명시적 航法規定을 적용하려 하여도 규정이 없는 경우를 말한다.

Ⅳ. 結　論

國際規則은 海上의 오랜 慣行을 바탕으로 하여 海上航行의 秩序를 維持하기 위한 합리적인 규정을 갖추고 있다. 그리고 그 理念은 「衝突의 危險性」을 적극적으로 除去함으로써 海上交通安全을 확보하는 데 있다고 본다. 그러나 英美法界의 국가들이 主導한 국제회의에서 採擇된 國際規則은 大陸法界의 영향을 받아 온 우리들 海技士들이 쉽게 이해 하기는 어렵다고 본다. 이에 筆者는 國際規則을 쉽게 이해하는 方法論에 입각하여 우리의 法思考에 맞게 정리하려고 노력하였다. 분명히 國際規則은 「衝突의 危險性」을 적극적으로 避하자는 데 그 목적이 있음에도 불구하고 이에 대한 명확한 槪念을 내세우지 못한채 判例와 慣行으로 해결하고 있다 하겠다. 이것이 바로 英美法界의 특질인지도 모른다. 그러나 이 글에서는 우리의 法素養에 맞추어 國際規則의 여기 저기에 명시된 危險에 관한 문언을 줏어 모아 정리해 봄으로써 진정한 「衝突의 危險性」이 무엇인가를 쉽게 이해하려고 하였다. 왜냐하면 筆者의 私見으로서 船舶끼리의 衝突危險에 관한 참뜻을 먼저 이해하여야만 비로소 이에 대한 합리적인 注意義務를 적절히 履行할 수 있다고 보기 때문이다. 그리고 「衝突의 危險性」을 포함한 여러가지 危險을 除去하기 위하여 필요한 航海當直者의 注意義務에 관하여도 經驗則과 외국의 判例 및 우리나라 海難審判院의 海難審判事例集을 중심으로 정리하여 보았다. 그러나 우리의 法感情에 맞도록 제대로 정리되었다고 속단할 수가 없다. 이 점에 대하여는 航海에 從事하는 海技士의 합리적 慣行과 더불어 계속하여 補完하기로 한다. 언제나 船舶의 衝突은 필수적으로 귀중한 人命과 船舶 및 貨物의 損失을 초래할 뿐만아니라 附隨的으로 海上의 기름汚染등을 초래하는 중대한 海上災難이라 하지 아니할 수 없다. 이러한 의미에서 海上交通法의 본질이라 할 수 있는 衝突危險에 관하여 계속하여 연구할 필요가 있다고 생각한다. 왜냐하면 海上交通法은 衝突危險을 제거함으로써 곧 物的設備인 船舶과 貨物의 안전을 도모하고 衝突에 수반하는 海洋汚染등의 방지는 물론 국가와 국민이 필요로 하는 船舶의 人的組織인 船員 및 旅客의 인명을 보호하는 중요한 法이기 때문이다. 더 나아가 衝突危險에 관한 注意義務 중에서 특히 善良한 해기사의 기술(good seamanship)이 무엇인가를 구체적으로 규명해 감으로써 國際規則의 적용과 함께 海上交通의 安全에 상당한 도움이 될 것으로 생각된다.

57) 橫田利雄, 위에 든 책, pp. 227～228