

# 영국법원의 판결에 나타난 무중에서의 구체적인 항법 - Maloja II사건(영국항소원 1993.12.1) -

김 인 현\*

A Study on a Collision Case Under Dense Fog Dealt in the English Court

*In-Hyeon Kim*\*

〈목 차〉

Abstract

1. 서 론

2. 사실관계

3. 제1심 판결

4. 항소심 판결

5. 평 가

6. 결 론

참고문헌

## Abstract

This article aims at suggesting a practical guide to navigation under restricted visibility by a study of an English court case. This case is a good example of setting out safe speed, close-quarters situation, safe passing distance as the above factors are not enumerated in Collision Regulations.

### 1. 서 론

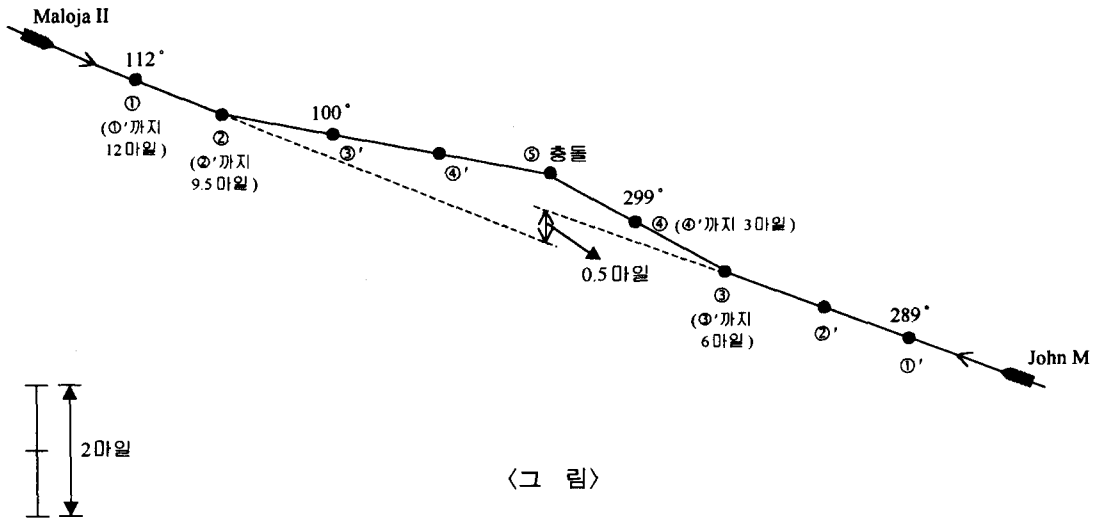
우리나라 선박이 항해중 지켜야 할 법규로는 국제해상충돌방지규칙과 해상교통안전법, 개항질서법 등이 있다. 이 중 공해상에서 적용할 법규는 국제해상충돌방지규칙이며 이는 해운의 국제성과 관련된다.

선박을 조종하는 선장 또는 항해사는 국제해상충돌방지규칙의 대강은 파악하고 있으나, 규칙과 규정에 빠진 상황들을 구체적으로 어떻게 적용할

것인가를 알지 못하거나 새로운 추세에도 따라가지 못하고 있다. 즉, 지금까지의 연구보고나 필자의 경험으로 보아도 횡단규정이 무중에서는 적용되지 않는다는 사실을 알고 있는 항해사는 그리 많지 않다.

이러한 맹점들은 충돌사고에 대한 해난심판원의 재결이나 민사법원의 판결문, 혹은 영국의 해사법원의 판결례를 많이 읽고 정리함으로써 상당부분 해소될 것으로 생각한다. 우리나라의 해난심판원이나 민사법원과는 달리 영국의 해사법원

\* 정희원, 선장, 김&장 법률사무소, 고려대법대 박사과정수료



은 장로선장(Elder Brethren)들을 재판에 참석시켜 그들의 항법에 대한 의견을 듣고 이들의 의견을 그대로 수용하고 있다. 이러한 장로선장들의 의견이란 생생하게 살아있는 현장의 목소리이다. 장로선장들의 실무에서의 전문가적인 감각과 판사의 법적소양이 한데 어우러져 멋진 판결이 나오고 있는 것이다. 영국해사법원의 충돌에 관한 판결문 하나 하나는 그대로 항법에 대한 주석서와도 같다고 볼 수 있다. 영국해사법원의 판결문중에서 장로선장들이 항법에 대한 의견을 피력한 판결문을 분석하여 항법에 대한 올바른 해석을 시도해 보려 한다.

## 2. 사실관계<sup>1)</sup>

진눈깨비(snow showers)로 인하여 시정이 크게 제한된 상황에서 원고인 John M(총톤수 16,685톤, 길이 177미터; 이하 “J”라고 함)과 피고인 Maloja II(총톤수 7,679톤, 길이 144미터; 이하 “M”이라고 함)이 충돌하였다. 처음에 J는 침로 289도 14노트의 속력으로, M은 침로 112도 14노트의 속력으로 항

진하고 있었다.(그림참조)<sup>2)</sup> M이 자신의 좌현 12마일에서 J를 보았다.(그림에서 ①) 그대로 항진하면 0.4-0.5 마일 거리로 좌현 대 좌현 통과가 가능하였다. 약 9.5마일 거리(충돌 24분전)에서 M이 12도만큼 좌현 변침하여 침로가 100도가 되었다.(그림에서 ②) 이러한 사실을 모르는 J는 약 6마일 거리(충돌 16분전)에서 10도 우현 변침하여 침로가 299도가 되었다.(그림에서 ③) 서로 19도의 교각을 가지고 횡단하는 자세로 접근하다가 3마일 거리에서 J는 M의 영상을 레이더에서 잃어버렸다.(그림에서 ④) 0.6-0.7마일 거리에서 서로 발견하고 J는 우현 변침, M은 좌현 변침을 하였다. 충돌시 J의 침로는 020도, M의 침로는 040도였고, M의 우현 선수 부근을 J의 좌현 선수가 부딪쳤다.(그림에서 ⑤)

## 3. 제1심 판결

### 3.1 판사의 질문과 장로선장들의 답변<sup>3)</sup>

- (1) 문 : 시계(visibility)은 진눈깨비로 인하여 1 마일 이하, 선박의 통항은 거의 없고, 양선박

1) The “Maloja II” [1993] 1 Lloyd’s Report, 48.

2) 충돌에 이르기 까지 각 선박이 14노트로 항주하였다고하나, 판결문에 나타난 시간과 거리는 서로 일치하지 않는다. 일단 거리를 우선적으로 생각하기로 한다.

3) Op. Cit at pp. 55-57.

모두 레이더 경계를 할 수 있는 상태일 때, 11마일 이상의 거리에서 서로 다른 선박의 존재를 알고 있다면 14노트로 항주하는 것이 국제해상충돌방지규칙(이하 규칙) 제6조의 안전속력(safe speed)<sup>4)</sup>에 해당하는가?

답 : 양 선박 모두 유효한 레이더 경계를 유지하고 적절한 시각과 청각의 경계를 계속 하였다면, 14노트도 이 상황에서는 양 선박 모두에게 제6조의 안전속력에 해당한다.

- (2) 문 : M선박의 당직사관은 자신의 우현선수 12마일 5도 지점에 상대선의 영상을 보았다고 한다. 9.5마일로 접근하였을 때 방위는 거의 변화가 없었다(It was nearly the same side bearing). 그러나 당직사관은 상대선을 마주치는 상태로 내려오는 선박으로 계산하고 12도 좌현 변침하였다.<sup>5)</sup> 이 좌현 변침이 ① 적당한 시간에 취하여졌는지, ② 규칙에 적합한지?

답 : ① 9.5마일 거리에서 취한 M의 12도 좌현 변침은 제8조(a)항<sup>6)</sup>에 따른 충분한 시간을 갖었어야 한다. ② M의 좌현 변침은 다음과 같은 이유로 규칙에 위반된다.

- (i) 12도 좌현 변침은 M을 레이더를 통하여 관찰하고 있는 J에게 충분히 나타날만큼 큰 각도의 변침이 아니다. 이는 규칙 제8조(b)항<sup>7)</sup> 위반이다. M의 변침은 적어도 30도 이상, 바람직스럽기로는 40도 이상이 되어야 한다.
- (ii) 자신이 취한 변침에 대하여 상대선이 지나갈 때까지 안전항과거리(safe passing distance)를 유지하도록 주의깊게 체크하였어야 한다.
- (iii) J를 레이더상으로 포착한데 따른 반응으로써 이 변침을 하였다면, M은 규칙 제19조(d)항<sup>8)</sup>을 준수하여 자신의 정횡 전방에 있는 J선박을 향하여 좌현 변침은 피하였어야 한다.

- (3) 문 : 양 선박의 거리가 6마일일 때 J의 침로는 10도 우현 변침되었다. 주의깊게 레이더 관측을 하였다면 6분동안 M의 방위가 2도 우현으로 변화된 것을 알수 있었을 것이다. 그러나 방위변화가 없는 것(steady bearing)으로 잘못 판단되었다. 변침이 올바른 행동이었나?

답 : 6분간의 관측으로 M의 방위가 눈에 띄게 변화하지 않은 것으로 나타날 때 다음이 분명하다. ① 규칙 7조(d)항(i)호<sup>9)</sup>에서 말

4) 제6조 (안전속력) 모든 선박은 충돌을 피하기 위하여 적절하고 유효한 동작을 취할 수 있고 그 당시의 사정과 상태에 알맞는 거리에서 정선할 수 있도록 항상 안전한 속력으로 항행하여야 한다. 안전한 속력을 결정함에 있어서는 다음의 요소를 고려하여야 한다.(이하 생략) 박용섭교수는 안전한 속력에 대한 학설로서 구체적 감속설, 최소조타 속력설, 절반거리 속력설 그리고 환경 속력설 등을 소개하고 있다. 박용섭, 해상교통법론, 형설출판사, 1992, 236-241면.

5) 좌현 12도 변침을 한 이유는 레이더 판독의 잘못으로 J가 자신의 정면에 있고 최소근접거리 1마일로 우현통과할 것으로 보고, 좌현변침하여 최소근접거리를 넓히려는 의도였다고 한다. Op. Cit at p. 51.

6) 제8조 (a) 충돌을 피하기 위한 모든 동작은 모든 사정이 허락하는 한 적극적으로 또 충분한 시간을 두고 적절한 선원의 상무(good seamanship)에 따라 행하여야 한다.

7) 제8조 (b) 충돌을 피하기 위한 침로 및 속력, 침로 또는 속력에 대한 변경은 사정이 허락하는 한 육안이나 또는 레이더에 의하여 관찰하고 있는 타선에게 즉시 명백하도록 충분히 행하여야 한다; 연속적인 작은 침로 및 속력의 변경은 피하여야 한다.

8) 제19조 (d) 레이더만으로 다른 선박이 존재함을 탐지한 선박은 바근 상태의 형성과 충돌의 위험 또는 충돌의 위험성이 존재하는가의 여부를 결정하여야 한다. 그러한 위험이 있으면 충분한 시간을 두고 회피동작을 취하여야 한다. 다만, 그러한 동작이 변침만으로 이루어질 경우에는 가능한 한 다음과 같은 동작은 피하여야 한다. (i) 추월당하고 있는 선박에 대한 경우를 제외하고 자신의 정횡보다 전방에 있는 선박을 피하기 위하여 좌현측으로 변침하는 일; (ii) 정횡에 있는 선박 또는 정횡보다 후방에 있는 선박 쪽으로 변침하는 일.

9) 제7조 (d) 충돌의 위험 유무를 결정함에 있어서는 다음의 사항을 고려하여야 한다. (i) 만일 접근 중인 선박의 콤팩스 방위가 현저히 변화하지 않을 때에는 충돌의 위험이 존재한다고 보아야 한다. (ii) 그와 같은 위험은 때에 따라서는 방위의 변화가 충분한 경우에도 있을 수 있으며, 특히 거대형선이나 예인선열에 접근하거나 근거리에서 다른 선박에 접근하는 경우에도 그러하다.

하는 충돌의 위험성(risk of collision)이 존재한다. ② 전개되는 박근상태(close-quarters situation)를 피하기 위한 침로변경조치가 취하여야 한다. ③ 규칙 제19(d)항에 따라 우현 변침이 더 소망스럽다. ④ 규칙 제8조(b)항에 따른 대각도 변침이 요구된다. J의 우현 변침은 올바르고 충분한 시간에 이루어졌다. 그러나, 규칙제8조(b)항에 따르면 J의 변침은 J를 레이더에서 관측하는 M에게 분명하게 나타나 보이도록 대각도 변침이었어야하나 불충분하였다. 따라서 답변은 “아니다”이다.

(4) 문 : 질문(3)의 답변이 “아니다”이면 J는 언제, 어떠한 행동을 취하였어야 하는가?

답 : J는 ① 규칙 제8조(b)항에 따라 적어도 30도, 가능하면 40도 이상의 대각도 변침을 하였어야 한다. ② 규칙 제19조에서 정한바와 같이 계속적인 레이더 경계로 자신이 취한 행동이 M과의 박근상태를 피하기에 충분한지를 확인하여야 한다.

(5) 문 : 양 선박이 19도 교각으로 횡단하는 침로로 접근할 때, 주의깊게 레이더 관측을 하면 박근상태가 야기되고 있다는 것을 양 선박은 알 수 있을 것이다. 양 선박은 어떠한 조치를 취하여야 하는가?

답 : 각 선박은 아래의 조치를 취하여야 한다. ① 규칙 8조(d)항<sup>10)</sup>과 19조(d)항을 지키기 위하여 적어도 30도 가능하면 40도 이상의 대각도 변침을 하여야 한다. ② 규칙 제8조(d)항에 따라 계속적으로 레이더 관측을 하여 그들의 각 조치가 박근상태의 야기를 회피하는데에 효과적인지의 여부를 확인하여야 한다. ③ 만약 박근상태가 피하여질 수 없다면, 규칙 제19조(e)<sup>11)</sup>항에 따라 속력을 최소로 줄여야 하고, 필요하면 타력을 없애

야 한다(way taken off).

(6) 문 : J의 당직사관은 적어도 2마일 정도 거리에서 상대선의 영상이 해면반사구간(clutter)에 들어갔기 때문에 이를 볼 수 없었다. 어떠한 조치가 취하여야 하나?

답 : J는 충돌의 위험성이 존재한다는 점을 즉시 깨달았어야 한다. 자신의 정황의 전방에 있고, 자신이 볼 수 없는 선박과의 박근상태를 피할 수 없다. 규칙 제19조(e)항에 따르면 ① 침로를 유지할 수 있을 정도의 최소 속력으로 감속하고 필요하면 타력을 죽여야 한다. ② 모든 충돌의 위험이 끝날 때까지 극도의 주의를 기울이며 항해하여야 한다.

(7) 문 : 양 선박의 거리가 3마일일 때 M의 당직사관은 J가 자신의 우현 30도에 있다고 생각하였다(실제는 15도). 그리고 VHF로 가서 “다른 선박”과 통화하였다. 다음 레이더 관측은 J가 0.6-0.7 마일 거리에서 육안으로 보이기 직전에 이루어졌다. 그 관측에 관하여 3등 항해사는 “다른 선박의 영상은 우현쪽으로 방위가 벌어지고 있었다”고 말하였다. M이 14노트의 속력을 유지한 것이 정당인가?

답 : M은 우현 선수에 접근하는 선박이 있으면 박근상태가 야기되고 있음을 인식하여야 한다. 그 선박이 자신의 정황의 전방에 있는 동안에 ① 침로를 유지할 정도의 최소 속력으로 감속하고, ② 필요하면 타력을 죽이고, ③ 충돌의 위험이 종료할 때까지 극도의 주의로 항해하는 것이 M의 당직사관의 의무이다. M이 14노트를 유지한 것은 정당하지 않다.

(8) 문 : M의 등화가 J의 거의 정선수에서 보였을 때, J의 “극우전타, 기관정지”의 명령은 올바른 것인가?

10) 제8조 (d) 타선과의 충돌을 피하기 위하여 취하는 동작은 안전한 거리를 두고 항과하도록 하여야 한다. 취한 동작의 효과는 타선이 완전히 항과할 때까지 주의깊게 확인하여야 한다.

11) 제19조 (e) 충돌의 위험이 없다고 인정되는 경우를 제외하고, 자신의 정황의 전방으로 믿어지는 곳에서 다른 선박의 무중신호를 듣거나 또는 그 정황의 전방에 있는 다른 선박과 박근상태를 면할 수 없는 모든 선박은 자신의 침로를 유지함에 필요한 최저한도의 속력으로 감속하여야 한다. 필요하다면 모든 타력을 없애고 어떠한 경우에도 충돌의 위험이 사라질 때까지 극도로 조심하여 운항하여야 한다.

답 : 양 선박은 0.7마일 거리에서 서로 육안으로 보았다. 양 당직사관에게 있어서 위험한 상황과 충돌의 위험성이 존재한다는 것이 즉시 분명하게 나타났다. 양 선박은 매우 소각도의 횡단상태로 접근하고 있었다. J가 취하여야 할 올바른 조치는 “극우전타”와 “기관정지”였다. 그 뒤에 “전속후진” 명령이 뒤 따라야 적절하다. 그러나 그 명령은 없었다. 그러나 이것은 충돌 순간 이전에 작은 영향만 주었을 것이다. J는 이 상황에서는 제17조(b)<sup>12)</sup>항에 따른 모든 조치를 하였다.

(9) 문 : M의 당직사관이 J를 0.7마일 거리에서 자신의 우현 20도에서 보았고 J가 우현으로 선회하고 있음을 보았다면 M의 극좌전타는 정당한가?

답 : 0.7마일 거리에서 우현 변침하는 J를 보았을 때 취한 M의 극좌전타는 정당화된다. M이 극우전타하였다면 충돌은 가까스로 회피하게 되었을지도 모른다. 그러나, 이것이 실패하였다면, 충돌의 결과는 엄청난 재앙이었을 것이다. M의 조치는 적어도 양 선박의 손해를 최소화하였다.

### 3.2 1심 판사의 판시

M선박이 9.5마일에서 좌현 변침한 것은 잘못이지만, J선박도 충돌 전까지는 이를 관찰하고 피할 시간적 여유가 있었으므로 커다란 과실은 아니다. J선박이 6마일 전방에서 우현 변침한 것도 M선박의 움직임에 대한 정확한 관측도 없이 취한 것이어서 잘못이다. 규칙의 구조는 가능하면 선박은 충돌의 위험성이 존재하고 적절하게 판단할 여유를 가질 수 없는 박근상태에 이르러 말아야 한다는 것이다.<sup>13)</sup> 양선박이 3~4마일에서 박근상태를 피

할 수 있었음에도 이를 게을리 하였다. 0.6-0.7마일 거리에서의 동작은 서로 최선의 동작이라고 믿고 행하였을 것이므로 과실을 논할 수 없다. 결론적으로 양 선박의 과실비율은 50:50이다.

## 4. 항소심 판결<sup>14)</sup>

### 4.1 항소이유

J측은 첫째 1심 판사가 M의 9.5마일에서의 좌현 변침이 충돌에 작은 영향밖에 없다고 한 점, 충돌 2분전 0.5마일 거리에서 서로 상대방의 좌현과 좌현을 보는 상황에서 M이 좌전타하여 J의 침로 쪽으로 온 것은 큰 과실임에도 1심 판사가 이를 평가하지 않은 점에 잘못이 있다고 항소하였다.

### 4.2 항소심 판사의 질문과 장로선장들의 답변<sup>15)</sup>

(1) 1심의 2번 질문 (M의 9.5마일에서 좌현 변침)에 대하여

1) 우드필드 선장의 답변 : 아니다. M의 변침은 규칙 제8조(a)항에 일치하는 조기의 것이기는 하지만 3~4분 일찍 취하여졌다. M의 당직사관이 J를 3~4분 더 관측하였다면 취하여야 할 조치를 판단함에 있어서 더 좋은 정보를 얻었을 것이다. M이 취한 좌현 변침은 아래의 이유로 규칙에 반한다. ① 규칙 19조(d)항에 위배되는 좌현 변침을 하였다. ② J가 알 수 있도록 충분히 큰 대각도 변침을 하였어야 하나 그렇지 못하였다. 이는 규칙 제8조(b)항에 위배되었다. ③ 안전통과거리가 확보될 수 있을 정도의 대각도 변침이 아니었고 이는 규칙 제8조(d)항에 위배된다.

2) 카이른 제독의 답변 : M의 좌현 10도 변

12) 제17조(유지선의 동작) (b) 이유를 불문하고 침로와 속력을 유지하여야 할 선박은 양선박이 아주 가까이 접근하였기 때문에 피항선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없다고 판단할 때에는 충돌을 피하기 위한 협력동작을 취하여야 한다.

13) Op. Cit at p. 50.

14) The "Maloja II", [1994] 1 Lloyd's report, 374.

15) Ibid at pp. 377-380.

침은 안전통과거리를 1마일로 하기 위한 것이었다. ① 규칙 제8조(a)항에 비추어 충분한 시간에 변침이 이루어졌다. ② M은 규칙 제7조를 완전히 따르지 못하였다. 충돌의 위험성의 관점에서 적절한 레이더 플로팅이 이루어지지 않았다. 이러한 잘못을 제외하고 12도 좌현 변침은 본인의 견해로는 규칙 제8조(a)항과 (c)16)항에 일치한다. 제8조(b)항에 관련하는 한 9.5마일 거리에서 12도 좌현 변침은 제8조(d)항에서 요구되는 안전통과거리를 증가하기 위하여 취하여진 경우에는 적절하다.

(2) 1십의 3번 질문 (J의 6마일에서 우현 10도 변침)에 대하여

1) 우드필드 선장의 답변 : 아니다. 변침 각도가 너무 적다는 점에서만 그러하다. 6분간의 레이더 관측의 결과 M의 방위 변화는 거의 없어서 충돌의 위험성이 존재하는 것으로 보였고 J가 취한 우현 변침은 규칙 제19조(d)항에 따라 적절한 것이다. 그러한 변침은 규칙 제8조(b)항에서와 같이 M이 쉽게 알 수 있을 정도로 큰 것이어야 한다. 그러하지 못하였다.

2) 카이른 제독의 답변 : J가 취한 우현 10도 변침은 잘못이다. 이것은 M이 좌현 변침을 취하여 달성하려고 하였던 효과를 소용없게 하는 것이었다. 규칙 제8조(b)항, (c)항, (d)항을 J는 따르지 않았다. 답변은 부정이다.

(3) 1십의 4번 질문 (J의 올바른 항법)에 대하여

1) 우드필드 선장의 답변 : J는 우현 변침했

을 때, 규칙 제8조(b)항에 따라 적어도 2 포인트(22.5도)정도의 우현 변침을 하였어야 한다. 규칙 제19조(d)항에 따라 박근상태를 피하기에 충분한 조치인지를 확인하기 시작하였어야 한다.

2) 카이른 제독의 답변 : J는 충돌의 위험성을 확인하기 위하여 제7조 규정을 충실히 준수하였어야 한다.<sup>17)</sup> 그러나 그러하지 아니하였다. 특히, 규칙 제7조(b)항에서 규정한 레이더 관측과 레이더 플로팅을 적절히 행하였어야 한다. 레이더 방위만의 사용은 불충분하다. 정확하고 규칙적인 관측에서 얻은 레이더 방위와 거리가 효과적인 레이더 플로팅에 필수적이다. 그러한 정보는 규칙 제7조(c)항에서 요구되는 바와 같이 불충분한 데이터(scanty data)에 의한 억측을 막는 데에 필요하다. 이 상황에서 규칙 제7조(d)항을 언급함은 적절치 못하다. 콤팩스 방위 관측은 레이더 방위보다 더 믿을 수 있고 정확하지만 제한 시계에서는 사용될 수 없다.

① J는 M의 침로를 확실할 때까지 그대로 있었어야 하고, 필요하다면 규칙 제8조(e)18)항에 따라 상황판단 시간을 더 갖을 수 있도록 감속하였어야 한다. ② J가 정면상태(end on situation)가 존재함을 끝이 확인하였다면 45도 우현 변침하고 M이 안전하게 통과할 때까지 극도의 주의로 항해하고 필요하다면 제8조와 제19조에 따라 타효유지속력으로 감속하는 것이 올바른 조치였다.

(4) 문 : 만약 (1)~(3)의 질문에서 각 선박의 과

16) 제8조(c) 만일 충분한 수역이 있고 적시에 충분하게 행하고 다른 또 하나의 박근상태가 형성되지 아니한다면, 침로만의 변경도 박근상태를 피하는 가장 유효한 동작이 될 수 있다.

17) 제7조(충돌의 위험성) (a) 모든 선박은 충돌 위험의 유무를 판단하기 위하여 당시의 사정과 상태에 적절한 모든 유용한 수단을 이용하여야 한다. 만일, 의심스러우면 그와 같은 위험이 존재한다고 보아야 한다. (b) 레이더를 장착하고 작동가능하면, 충돌의 위험성에 대한 조기 경보를 얻기 위한 장거리 주사(long-range scanning), 레이더 작동, 또는 같은 효과를 얻을 수 있는 탐지된 물체의 체계적인 관측 등을 포함하여 레이더 장비를 올바르게 사용하여야 한다. (c) 확실한 정보, 특히 레이더에 의한 확실한 정보에 근거를 두고 억측을 하여서는 아니된다. (d) 생략.

18) 제8조(e) 충돌을 피하기 위하여 또는, 상황을 판단하는 데에 더 많은 시간을 얻기 위하여 필요하다면 선박은 감속을 하거나 또는 모든 타력을 없애기 위하여 기관을 정지하거나 역전하여야 한다.

실이 있다면 어느 정도 심각한 것인가?

1) 우드 필드 선장의 답변 : ① M의 첫 번째 변침인 9.5마일에서의 변침은 3~4분 뒤에 취하여야 한다. 이것은 심각한 과실은 아니다. ② M의 첫 번째 변침에서 좌전타한 것은 규칙 제19조 (d)항 위반으로 매우 심각한 과실이다. 왜냐하면 이 조치가 충돌을 불러왔기 때문이다. ③ M의 12도 변침은 충분하지 않았다. 심각한 과실이다. 이것은 다른 관측자(J)에게 변침 방향을 알으켜 주지도 못하였고, 통과거리를 안전하게 하기에도 충분한 거리를 만들어 주지 못하였다. ④ J가 우전타를 충분히 취하지 못하였다. 심각한 과실이 아니다. 왜냐하면 M이 올바르게 행동하였다면 이것은 적절한 조치였기 때문이다.

2) 카이른 제독의 답변 : ① M이 12도 좌현 변침하기 전에 규칙 제7조 규정을 충분히 준수하지 못한 것은 심각한 과실로 생각된다. ② 당직사관이 제7조를 조금만 준수하였어도 실패의 결과를 줄었을 것이다. 9.5마일 거리에서 변침은 과실이 아니다. 왜냐하면 질문 (1)에서 설명한 이유 때문이다. ③ J가 10도 우현 변침하기 전에 규칙 제8조를 완전하게 준수하지 않은 것은 다른 선박이 주위에 있다는 것을 고려하면 더욱 심각한 과실이다. ④ 10도 우현 변침은 횡단상황을 야기하였다. 본인의 견해로는 이는 그 후의 충돌로 직접 연결되는 심각한 과실이다.

(5) 문 : 양 선박이 거리 3마일에서 M은 J선박의 레이더의 해면반사구간(clutter)에 숨어버려서 레이더 관측이 계속 이루어지지 못하였

다. 어떠한 조치가 취하여야 하는가?

1) 우드 필드 선장의 답변 : ① 3마일 거리에서 J는 제19조(b)항에서와 같이 제한된 시계 상태에서 주의를 기울였어야 한다. 그리고 제6조(b)<sup>19)</sup>항에 따른 안전속력으로 항주하여야 하고 최종적으로는 제8조(e)항에 따라 타효유지속력으로 감속하여야 하고 제5조<sup>20)</sup>에 따라 추가 경계원을 배치하여야 한다. 실제로는 타효유지속력으로 떨어질 때까지(only steerage way was being maintained) 추진 기관을 사용하여 속력을 급격히 감속시켜야 한다. 그리고 모든 위험이 사라질 때까지 본선이 상대방을 지나갔다고 느낄 때까지 그 속력을 유지하여야 한다. 레이더를 더욱 주의깊게 관측하고 경계도 철저히 하여야 한다. ② M은 적절한 레이더 관측을 하여야 하고 관측한 것을 응용하여야 한다. 그리고 제19조(c)항<sup>21)</sup>과 8조(e)항에 따라 충돌의 모든 위험이 사라질 때까지 안전속력으로 주의깊게 항해하여야 한다. 실제로는 타효유지속력보다 약간 빠른 속력으로 감속하여야 한다. 상대선을 통과하였음을 느껴야 한다.

2) 카이른 제독의 답변 : ① M은 적절한 레이더 플로팅 관측을 계속하였어야 하고 무중에 대수속력이 있는 선박에 해당하는 기적을 올리고, 효과적인 시각적 경계를 하고, 접근하는 선박으로부터 무중신호를 들었어야 한다. 감속하였어야 하고 필요하면 타효를 모두 죽이고 충돌의 위험이 사라질 때까지 제19조(c)항에 따라 극도의 주의로 항해하였어야 한다. ② J는 레이더의 해면반사구간

19) 제6조 (안전속력) 안전한 속력을 결정함에 있어서 고려할 사항 (b) 레이더 사용가능선박이 추가하여 고려할 사항: (i) 레이더 장비의 특성, 능력 및 한계 (ii) 활용되는 레이다 레인지 눈금에서 오는 제약 (iii) 해면 상태, 기상 및 기타의 장애요인이 레이더 탐색에 미치는 영향 (iv) 소형선, 유빙, 기타의 부유물은 적당한 거리내에서 레이더에 의하여 탐지되지 아니할 수도 있다는 사실 (v) 레이더에 의하여 탐지된 선박의 척수, 위치 및 이동상태 (vi) 부근의 선박이나 기타의 목표물의 거리 측정에 레이더가 사용될 때 가능할 수 있는 보다 정확한 시정의 평가.

20) 제5조 (경계) 모든 선박은 시각 및 청각은 물론 그 당시의 사정과 상황에 적절한 모든 유효한 수단을 동원하여 처하여 있는 상황 및 충돌의 위험을 충분히 평가할 수 있도록 항상 적절한 경계를 유지하여야 한다.

21) 제19조(c) 모든 선박은 이장 제1절 항법 규정을 이행함에 있어서 시계가 제한된 당시의 상황과 상태에 충분히 유의하여야 한다.

(clutter)에 M의 영상을 잃어버렸을 때 속력을 타효유지속력으로 감속하였어야 한다. 해당하는 무중신호를 계속 올리고 위 ①의 조치를 취하여야 한다. M의 영상을 잃어버렸을 때 추가로 해변반사구간(clutter)에서 지난 항적(projection of track)을 그려 보아야 한다. 레이더 조정용 손잡이를 조정하여 레이다로 부터 정보를 얻도록 최선의 노력을 다하여야 한다.

- (6) 문 : (5)에서의 과실이 어느 정도 심각한가?  
 1) 우드 필드 선장의 답변 : ① J의 과실은 매우 심각하다. ② M의 과실은 심각하다.  
 2) 카이른 제독의 답변 : ① 양 선박 모두 동일하게 심각하다.
- (7) 문 : 충돌직전의 M의 좌현 변침은 정당한가?  
 1) 우드 필드 선장의 답변 : 충돌 2분전 M이 J의 흥등을 자신의 좌현 0.5마일에서 보았을 때 좌현 변침한 것은 정당화될 수가 없다. 기관을 후진으로 하여 우현 회두의 효과를 얻으면서 우현 전타하는 것이 유일하게 올바른 동작이다.  
 2) 카이른 제독의 답변 : M의 좌전타는 정당화 될 수 없다. 이를 정당화할 어떠한 다른 요소도 없었다.

#### 4.3 항소심 판사의 판시<sup>22)</sup>

- (1) 상기 (1),(2),(3),(4)(제1단계 : 12마일에서 6마일 거리까지)의 답변에 대하여  
 본인은 우드 필드 선장의 견해에 동의한다. M이 9.5마일에서 변침한 것은 심각한 과실이다. 본건 선박과 같은 상황에서 12마일에서 9.5마일 사이의 거리에서는 조치를 취하지 않고 경계를 계속하다가 상황 판단이 확실히 되면 크게 변침하여야 한다. 마주치는 상대나 근접하여 지나가는 상태에서 상대선이 쉽게 알 수 없는 각도로 좌현 변침한 것이 그 후의 위험을 초래하였다. J의 과실

이 제1단계에서는 덜 심각하다고 평가한다. J는 6마일거리에서 우현 변침하였는 데 어떠한 다른 선박도 기대할 수 있는 조치이다. 만약 M이 규칙을 비슷하게 준수하였다면 충돌은 피할 수 있었을 것이다. 유일한 잘못은 J가 취하고 있는 행동을 M이 쉽게 알 수 있도록 하지 못한 것이다.

- (2) 상기 (5),(6)의 답변에 대하여(제2단계 : 6마일에서 충돌직전까지)  
 본인은 카이른 제독의 견해에 동의한다. J의 과실이 M보다 더 심각하다고 보지는 않는다. 제1단계에서 M의 과실이 크기는 하지만 과실비율에 미치는 영향은 아주 작다. 더구나 장로선장 1명은 M의 과실이 크다는 것에 반대한다. 본인은 이에 반대 견해이기는 하지만, 이는 본인의 판단에 영향을 미친다. 따라서 1심 판사의 50:50 판정에 관여하지 않는다.
- (3) 충돌직전(제3단계)  
 어느 측이 먼저 충돌직전에 변침하였는지 말하기는 불가능하다는 생각이 들고, 1심 판사가 J의 2등 항해사를 심문할 기회가 있었고 그가 항해에 관하여는 더 전문가이므로 그의 판시를 존중한다.

## 5. 평 가

### 5.1 판결의 요약

제1심과 항소심의 판결내용에서 얻을 수 있는 항법에 대한 사항은 아래와 같다.

- (1) 제한시계에서 항해하고 있을 때, 12마일 거리에서 처음으로 상대 선박을 발견하였으면 적절한 레이더 플로팅으로 6분 정도 상대선박의 동작을 관찰하여 상황을 제대로 파악하여야 한다. 9.5마일 거리에서 좌현 변침하는 것은 시기적으로 빠를 뿐만아니라, 피항동작으로서는 우현 변침을하여야 한다. 이 때의

22) Op. Cit. at pp. 380-381.



좌현 변침은 심각한 과실은 아니다. 상대방도 이 동작을 평가하고 피항조치할 시간이 있기 때문이다.

- (2) 6마일에서 상대선박의 방위변화가 없으면 충돌의 위험성이 있다. 대각도 우현 변침하여 박근상태를 피하도록하여야 한다. 우현 변침은 대각도의 변침으로 안전 통과거리를 늘리고 상대방에게 분명하게 동작을 알려 줄 수 있는 것이 되어야 한다.
- (3) 박근상태를 야기하지 않는 것이 충돌방지규칙에서는 중요하다. 충돌의 위험이 있는 3-4마일에서 박근상태를 피하여야 한다. 3마일에서 상대선박이 해면반사구간에 들어가서 보이지 않는 경우에는 타효유지속력<sup>23)</sup>으로 감속하는 등 무중항법을 지켜야 한다.<sup>24)</sup>
- (4) 0.6~0.7 마일(충돌 5분전)에서의 좌현 변침에 대하여 장로 선장들은 우현 변침을 하여야 하고 좌현 변침은 잘못이라고 하였으나 판사들은 충돌 직전의 동작은 평가하기 어렵고, 박근상태를 야기한 것에서 근본적인 과실을 물었다.

## 5.2 평가

- (1) 9.5마일 거리에서 상대선을 향하는 좌현 변침을 M이 하였고, J는 6마일 거리에서 상대선을 향하는 우현 변침을 하였다. 어느 측이 과실이 많은지에 대하여 항소심에서 두명의 전문가들은 각기 다른 견해를 취하였다. 무중에서의 좌현 변침이 금지된다는 점에서는 9.5마일에서의 좌현 변침은 비난받아야 한다. 그러나 9.5마일의 거리는 충돌에 이르기

까지 상당한 시간적인 여유가 있다. 이 점에서 M의 9.5마일에서의 좌현 변침에 대한 비난가능성은 작아진다. 한편, 6마일에서의 우현 변침은 항법으로는 타당하다. 그러나 상대방을 향하는 우현 변침은 선원의 상무에 따라 피하여져야하고 대각도의 변침이어야 한다. 이 점에서 J의 6마일에서의 우현 변침에 대한 비난가능성은 커진다.

3-4마일 거리에서 양 선박은 박근상태를 회피하기 위한 적극적인 동작을 취하지 아니하였다. M은 레이더 경계를 할 수 있었음에도 이를 소홀히하였고, J는 상대선을 레이더에서 잃어버리고도 아무런 조치도 취하지 아니하였다. 이 점에서 양 선박 모두 비난받아 마땅하다.

충돌직전의 좌현 변침은 충돌방지규칙에 위반하는 행위이다. 그러나, 영국의 법원에서는 충돌직전의 좌전타를 불가피한 행동으로 보아 비난하지않는 경우가 있다.<sup>25)</sup>

- (2) 안전속력, 안전통과거리와 박근상태 개시거리는 시정, 선박의 크기, 주변상황, 선속등 여러가지 사항을 고려하여 결정할 문제이다. 안전속력에 대하여, 시정이 제한된 본사안에서 레이더 관측을 하고 있다면 상대선과의 거리가 11마일 거리인 경우에도 14노트일지라도 안전속력이라고 하였다. 그러나, 무중에서 14노트가 전속인 로즈라인호 충돌사건에서는 충돌 30분전에서 충돌직전까지는 6-8노트가 안전속력이라고 영국 법원은 판시하였다.<sup>26)</sup> 3마일 정도의 거리에서 상대선의 움직임을 놓친 경우에는 타효유지속력으로 감속하여야 한다고 하였다.

23) 윤점동 교수는 3-4노트를 타효가능속력으로 보고있다. 국제충돌예방규칙해설, 세종출판사, 1994, 187면.

24) 후시는 무중항법에 대하여 아래와 같이 기술하고 있다. "1만톤급의 선박의 경우에, 8-12마일에서 상대선을 레이더로 포착하고, 4-8마일 거리에서 상대선의 방위의 변화가 현저하지 않으면, 대각도 변침하여 상대선을 피하고, 상대선이 4마일 이내로 접근하면 안전한 속력으로 감속하여, 상대선의 동작을 철저히 관찰하고 신중하게 항진하고, 2마일 이내로 접근하면 기관을 정지하고 타력을 완전히 죽이는 조심스런 조선이 필요하다". 후西保彦, 海難審判の判例, 成山堂書店, 1982, 266면.

25) "최종순간의 고통의 항변(Agony of the moment defence)"도 그 한 예이다.

26) The "Roseline", [1981] 2 Lloyd's Report, 416.

안전통과거리에 대하여, 영국법원은 대양에 무중이고 14노트로 항주하는 경우에는 최소 1마일은 되어야 한다고 보고 있다. 비슷한 상황인 퀸트 스타호 충돌사고에서 영국법원은 2마일을 안전통과거리로 제시하였다.<sup>27)</sup> 박근상태가 시작하는 거리에 대하여, 본 사안에서는 특정되지는 않았으나, 박용섭교수는 외해에서 시정이 제한된 경우는 2마일로 보고 있다.(시정이 좋은 날은 1-1.5마일)<sup>28)</sup> 코크 크라프트 선장도 무중에 대양에서는 대형 선박의 기적의 가청거리인 2마일을 일반적인 최소거리로 보고있고, 레이더 관측상의 오류를 고려하면 최소 3마일을 박근상태의 개시거리로 제시되기도 한다고 설명하고 있다.<sup>29)</sup>

## 6. 결 론

무중에서는 횡단규정이 적용되는 것이 아니라 제한시계에서의 항법인 규칙 제19조가 적용된다. 따라서 무중에서는 피항선·유지선의 개념이 없이 양선박 모두가 피항의무를 부담한다. 무중에서는 충돌의 위험성이 있으면 선속을 감소하고 박근상태를 피하고 안전통과거리를 갖도록 대각도 우현 변침으로 피항조치를 취하는 것이 중요하다. 안전속력, 박근상태, 안전통과거리는 주변 상황에 따라 달라지

는 것이지만, 위에서 본 바와 같이 대양에 무중이고 총톤수 대략 1만톤 규모의 대형선의 경우에 안전속력은 약 6노트, 박근상태개시 거리는 약 2마일 그리고 안전통과거리는 최소 1마일로 볼 수 있다.

## 참고문헌

- 1) 김인현, “무중에서의 충돌”- The “Aleksandr Marinesko” and “Quint Star”충돌 사건-, 해양한국 1998년 9월호, 81-89면.
- 2) 박용섭, 해상교통법론, 형설출판사, 1992.
- 3) 윤점동, 국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규해설, 세종출판사, 1994.
- 4) 今西保彦, 海難審判の判例, 成山堂書店, 1982.
- 5) S. Mankabady, The Law Collision at Sea, Elsevier Science Publishers B.V., 1987.
- 6) Cockcroft, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Heinemann Professional Publishing Ltd, 1990.
- 7) The “Aleksandr Marinesko” and “Quint Star”, [1998] 1 Lloyd’s Report, 265-282.
- 8) The “Roseline”, [1981] 2 Lloyd’s Reort, 410-417.
- 9) The “Maloja II”, [1993] 1 Lloyd’s Report, 48-59; [1994] 1 Lloyd’s Report, 374-382.

27) The Aleksandr Marinesko and Quint Star, [1998] 1 Lloyd’s Report, 278. 이에 대한 내용은 김인현, 무중에서의 충돌, 해양한국, 1998년 9월호, 81-89면을 참고하기 바람.

28) 박용섭, 해상교통안전법론, 형설출판사, 1992, 293면.

29) Cockcroft, A guide to the Collision Avoidance Rules, Heinemann Newnes, 1990, p. 146.