한국항해항만학회지 제39권 제1호
J. Navig. Port Res. Vol. 39, No. 1 : 37-43, February 2015 (ISSN:1598-5725(Print)/ISSN:2093-8470(Online))
DOI : http://dx.doi.org/10.5394/KINPR.2015.39.1.37

해상공사에 투입된 부선의 안전관리 책임에 대한 연구

† 장영준

† 해양수산부 중앙해양안전심판원 심판관

A Study on the Responsibility for a Barge's Safety Management in a Marine Construction

† *Yeong-Jun Jang*

† *Marine Judge, Korean Maritime Safety Tribunal, Ministry of Oceans and Fisheries, Sejong Special Self-governing City. 339-012. Republic of Korea*

요 약 : 해상공사 현장에서 용선한 부선 안전관리의 책임 소재와 관련한 논란과 법적 문제가 빈번히 발생하고 있다. 일반적으로 해상공사에 투입된 부선의 용선계약은 소위 '선원부 선체용선계약'의 형식으로 계약이 이루어진다. 우리 상법 제5편 해상편에서는 정기용선계약이나 선체용선계약을 규정하고 있지만 여기에 명시된 내용으로는 해상공사에 투입된 부선의 안전에 대한 책임소재가 불분명하다. 또한 이로 인하여 실제로 사고 발생 시 그 책임소재에 관한 논쟁이 발생하고 있으며 실무에서도 그 책임소재가 불분명하여 서로 책임을 전가하는 현상이 나타나고 있고 그로 인한 유사 사고의 위험성이 높은 상황이다. 그러나 부선의 관리를 맡고 있는 선두는 법적으로 자격요건이 정해진 바가 없으며 평소의 업무 내용을 고려해 볼 때 선두에게 해기사로서의 전문적인 판단을 요구하는 업무를 요구할 수 없다. 또한 해상공사 현장에 투입된 부선은 장비임대차계약 또는 선체용선의 형태로 건설공사에 투입되었으므로 용선자의 공사현장 안전관리 조직의 관리대상이므로 용선자가 부선을 안전하게 관리하여야 하는 주의의무가 있다. 따라서 선체용선한 부선의 사용 중 손해가 발생한 경우에는 기본적으로는 선체용선자의 책임이 된다.

핵심용어 : 해양사고, 해상공사, 부선안전, 선체용선계약, 선원부 선체용선계약, 용선자, 해상공사용 부선, 부선 안전관리 책임

Abstract : *At marine construction sites, there are problems with regard to dispute on the responsibility of safety management of chartered barge and its legal issues. In general, demise charter with crew is used for barge charterparty which is committed to the marine construction. Although Chapter 5 of the Korean Commercial Act enact provisions regulating a Time Chargerparty and a Bareboat Charterparty, it is difficult to clarify where the responsibility lies with regard to the safety control of the chartered barge. For this reason, disputes on accountability arise when accident occurs in effect. As a result, parties of the charterparty shift the responsibility on each other and there is increased risk for occurrence of similar accidents. There is no legally required qualification for a head of barge workers who is in charge of barge management. It is not possible to demand the head of barge workers to take charge of tasks which requires professional judgment as a marine technician considering his daily work scope. Furthermore, the barge committed to the marine construction as a form of bareboat charter or equipment charterage is an object which should be managed by safety supervisor of the charterer's marine construction. The charterer bears a duty to manage the safety of the barge. Therefore, the charterer is generally liable for the damage incurred in the course of using the chartered barge.*

Key words : *Marine accident, Marine construction, Barge safety, A bareboat charterparty, Demise Charter with Crew, Charterer, Barge of Marine Construction, Responsibility of Barge Safety Management.*

1. 서 론

근래에 해상공사에 투입된 부선과 관련한 사고가 빈번히 발생하고 있다.[1] 이와 관련된 중앙해양안전심판원 재결들을 살펴보면, 해상공사에 투입된 부선의 안전관리에 대한 책임소재가 불분명하기 때문인 것도 이러한 사고 발생의 한 원인이 되고 있다. 우리 상법 제5편 해상편에서는 정기용선계약이나 선체용선계약을 규정하고 있지만 여기에 명시된 내용으로는 해상공사에 투입된 부선의 안전에 대한 책임소재가 불분명하다. 또한 이로 인하여 실제로 사고 발생 시 그 책임소재에 관한 논쟁이 발생하고 있다. 실무에서도 해상공사에 투입된 부선의 선두와 해상공사를 시행하는 시공사간의 책임소재가 불분명하여 서로 책임을 전가하는 현상이 나타나고 있다. 그로 인한 부선의 안전관리에 대하여 선두와 시공사가 서로 미루고 신경을 쓰지 않아 유사 사고의 위험성이 높은 상황이다.

일반적으로 해상공사에 투입된 부선의 용선계약은 소위 '선원부 선체용선계약'의 형식으로 계약이 이루어져 있다. 부선의 관리를 맡고 있는 선두는 법적으로 자격요건이 정해진 바도

† Corresponding author : 연회원, j5119yj@korea.kr 044)200-6112

1) 이러한 사고에는 "중앙해양안전심판원 재결 제2008-018호", "대법원 2010.4.29. 선고 2009다99754 판결", "부산지방해양안전심판원 재결 제2007-054호", "목포지방해양안전심판원 재결 제2012-28호" 등이 있다.

없으며 평소의 업무 범위를 고려해 보면 선두에게 해기사로서의 전문적인 판단을 요구하는 업무를 요구할 수도 없다. 한편 해상공사를 시행하는 건설업자 및 주택건설등록업자는 건설공사의 안전관리 계획을 수립하고 안전점검을 하여야 하며 안전관리 조직을 두어야 한다.

따라서 선체용선의 형태로 건설공사에 투입된 부선은 용선자인 건설업자의 공사현장 안전관리 조직의 관리대상이므로 용선자가 부선을 안전하게 관리하여야 하는 주의의무가 있는 것으로 판단된다.

그러나 해상공사 현장에서는 이러한 부선의 안전관리에 대한 책임 문제를 비롯하여 특히 선두를 부선의 선장이라고 부르며 태풍에 대한 대비의 책임을 선두에게 미루는 등의 법적 문제가 발생하고 있다.

그러므로 해상공사에 투입된 부선의 안전관리 책임에 대한 이론적 정립이 필요하며 본 연구는 그러한 필요성에 부응하고자 하며, 이러한 목적을 위하여 본 연구는 다음과 같이 살펴보고자 한다.

먼저 해상공사 현장에 투입되는 부선의 용선계약 형태인 선체용선의 법적 성질을 살펴본다. 또한 법적 책임 소재의 판단을 위하여 선두의 법적지위와 책임에 대하여 검토한다. 이어서 부선 안전관리의 책임 소재와 관련한 해양안전심판원의 태도를 살펴보아 앞에서 검토한 사항들을 확인한다. 결론에서는 관련 주요 쟁점인 선두의 법적 책임과 해상 공사현장에 투입된 부선의 안전관리의 책임소재에 대하여 살펴보기로 한다.

2. 해상공사 현장에 투입된 부선의 용선계약

2.1 정기용선계약과 선체용선계약의 차이와 부선의 용선계약

부선의 용선계약의 형태를 판단하기에 앞서 먼저 정기용선계약과 선체용선계약의 차이점에 관하여 살펴 볼 필요가 있다. 현재 부선의 용선계약은 선박임대차, 장비임대차 등의 표제로 된 약식 계약서로 체결되고 있다. 선박임대차계약이란 2007년 상법개정시 현재의 선체용선계약이라는 용어로 개정[2] 되기 이전의 용어지만 아래에서 인용한 법원의 판례나 해양안전심판원 재결에서 보는 바와 같이 우리 법원이나 해양안전심판원은 계약서의 표제보다는 계약의 내용과 당사자 간의 의도에 따라 계약의 형태를 판단하고 있다. 그러므로 해상공사 현장에 투입된 부선의 안전관리 책임의 소재를 판단하기 위해서는 용선계약의 형태를 먼저 판단하여야 할 것이다. 따라서 이하에서는 먼저 정기용선계약과 선체용선계약의 차이를 살펴보기로 한다.

비록 부선의 사례가 아니고 해상공사 현장에 투입된 예인선의 사례이기는 하지만 예인선 태광호 침몰사건[3]에서 실제 계약서의 표제는 “장비임대차계약서”이었으나 대법원은 해당 용선계약의 성질을 따져 해당 계약을 정기용선계약으로 보았다. 그러나 이 사건에서 해양안전심판원은 해당 계약을 선체용선계약으로 판단하였다. 예인선 국제5호의 피예인부선 현대로열 10001호 진도대교 충돌사건[4]에서도 해양안전심판원은 해당 계약을 선체용선계약으로 보았으나 대법원은 이를 정기용선계약으로 보았다.

정기용선계약은 선박소유자 또는 선박임대인이 용선자에게 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박을 일정한 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급할 것을 약정하는 계약으로서 용선자가 선주에 의해 선임된 선장 및 선원의 행위를 통하여 선주가 제공하는 서비스를 받는 것을 요소로 하는바, 선박의 점유, 선장 및 선원에 대한 임면권, 그리고 선박에 대한 전반적인 지배관리권이 모두 선주에게 있다.[5]

이에 비하여 선체용선계약은 선박 자체의 이용이 계약의 목적이 되어 용선자가 선주로부터 인도받은 선박을 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용할 수 있는 지배관리권을 가진다.

따라서 부선 자체의 이용이 계약의 목적이 되고 용선자인 시공자가 선주로부터 인도받은 부선에 대한 지배관리권을 가진 상태로 해상공사에 투입하여 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용하는 것을 계약의 내용으로 하는 부선의 용선계약은 선체용선계약으로 봄이 상당하다.

한편, 선체용선계약에서 선박소유자는 원칙적으로 선원들을 공급할 의무를 지지 않지만, 선박소유자가 선원공급 의무를 부담하되 선체용선자의 관리·지배하에 선장 등이 선박을 운항하는 것을 약정하는 내용을 선체용선계약에 추가한 경우에도 선체용선자와 선원의 관계가 실질적으로 관리·지배관계이기 때문에 이를 선체용선계약으로 본다(「상법」 제847조제2항). 따라서 부선의 선두를 선박소유자가 공급하였다고 하여도 해상공사에 투입되는 부선의 용선계약을 선체용선계약으로 보는 것에는 문제가 없다.

2.2 정기용선 또는 선체용선된 선박의 안전관리 책임

용선된 선박과 관련한 손해의 책임과 관련하여서는 이미 많은 연구 결과들이 있으며 이하에서는 부선의 안전관리 책임을 판단하기 위하여 기존의 연구 결과들을 간단히 살펴보기로 한다.

정기용선계약의 의의에 대하여는 「상법」 제842조에서 “정기용선계약은 선박소유자가 용선자에게 선원이 승무하고

2) 당초의 상법개정안에는 선박임대차라는 용어 대신에 실무상 많이 사용되고 있던 나용선(裸傭船)이라는 용어를 사용하고 있었으나 국회 심의과정에서 선체용선계약으로 대체되었다.
3) 중앙해양안전심판원 제2007-12호.
4) 대법원 2010.4.29. 선고 2009다99754판결.
5) 위의 각주 4) 참조.

항해장비를 갖춘 선박을 일정한 기간동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생긴다."고 규정하고 있다.

한편 선체용선계약의 의의에 대하여는 「상법」 제847조제1항에서 "선체용선계약은 용선자의 관리·지배하에 선박을 운항할 목적으로 선박소유자가 용선자에게 선박을 제공할 것을 약정하고 용선자가 이에 따른 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생긴다."고 규정하고 이어 제2항에서는 "선박소유자가 선장과 그 밖의 해원을 공급할 의무를 지는 경우에도 용선자의 관리·지배 하에서 해원이 선박을 운항하는 것을 목적으로 하면 이를 선체용선계약으로 본다."고 명시하고 있다. 또한 제848조제1항에서는 "선체용선계약은 그 성질에 반하지 아니하는 한 「민법」상 임대차에 관한 규정을 준용한다."고 명시하여 선체용선계약이 2007년 개정 이전의 선박임대차 계약임을 알 수 있고, 또한 개정전 「상법」 제765조(선박임차인의 등기청구권, 등기의 효력)가 현행 「상법」 제849조(선체용선자의 등기청구권, 등기의 효력)와 동일하며 개정전 「상법」 제766조(선박임차와 제3자에 대한 법률관계)는 현행 「상법」 제850조(선체용선과 제3자에 대한 법률관계)와 동일하다. 따라서 종래의 선박임대차 계약은 현행 상법의 선체용선계약으로 이해하여야 할 것이다.

세계적으로 통용되고 있는 BALTIME 및 NYPE 정기용선 표준계약서상에 나타난 책임원칙의 기준을 정리하자면 선박소유자는 넓은 의미의 감항능력을 유지할 책임이 있고 또한 반대의 특약이 없는 한 선원의 과실에 대하여 원칙적으로 대위책임(vicarious liability)을 진다. 그리고 상기의 의무를 이행함에 있어 필요한 비용은 선박소유자의 부담으로 한다. 또한, 정기용선자는 선박의 상업적 사용과 관련한 비용 혹은 손해에 대하여 책임을 지며, 또한 정기용선자의 지시에 따른 결과 선박소유자가 피해를 입었다면 이에 대하여 선박소유자에게 배상하여야 한다.

정기용선계약서에는 통상 선박의 사용과 선박소유자에 대한 보상과 관련한 소위 '사용과 보상 조항'(employment and indemnity clause)[6]이 삽입되어 있다.

이 조항은 용선자가 일정한 범위 내에서 선박을 자신이 원하는 대로 사용할 수 있고 이를 위해서 선장은 용선자의 명령이나 지시를 따라야 하며, 이러한 용선자의 선박 사용으로 인해서 선박소유자에게 발생한 손해는 용선자가 보상하여야 한다는 내용으로, 전자를 사용약관(employment clause), 후자를 보상약관(indemnity clause)으로 분리해서 부르기도 한다.

일반적으로 정기용선된 선박의 안전관리 책임에 관하여는 소위 '해기·상사 구별설'에 의한 판단을 하고 있는 것으로 보이며 이는 정기용선계약의 기본 사항중 하나인 "선박의 항해 및 관리(navigation and management of ship)"는 선박소유자의 책임영역이고 용선자의 선박 사용과 관련하여 발생한 손해는 용선자의 책임영역이라는 입장이다.

이에 비하여 선체용선에서는 「상법」 제850조에 따라 선체용선자가 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 한 선박의 이용과 관련한 손해에 대하여는 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리의무가 발생한다. 따라서 해상공사에 투입되어 부선을 사용하던 중 발생한 손해는 선체용선자인 시공자의 책임이 된다.

2.3 부선의 용선계약 형태와 그 문제점

현재 해상공사 현장에 투입된 부선의 계약은 그 내용을 살펴 볼 때 소위 "선원부 선체용선계약"의 형식으로 이루어지고 있다.

선체용선계약은 용선자의 관리·지배하에 선박을 운항할 목적으로 선박소유자가 용선자에게 선박을 제공할 것을 약정하고 용선자가 이에 따른 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생긴다. 선박소유자가 선장과 그 밖의 해원을 공급할 의무를 지는 경우에도 용선자의 관리·지배 하에서 해원이 선박을 운항하는 것을 목적으로 하면 이를 선체용선계약으로 본다.

해상공사장에 투입된 부선은 보통 준설, 준설토 운반, 터파기, 공사자재 운반 등의 작업에 동원되며, 용선료는 사용기간으로 정한다. 현재 해상공사에 투입되는 부선의 용선계약에는 선박임대차, 장비임대차 등 다양한 명칭을 사용한 약식 계약서가 작성되고 있고, 크레인 조종, 투묘나 양묘 등의 업무를 주로 하는 선두가 포함된 부선은 소위 '선원부 선체용선계약'의 형식으로 계약이 이루어진다.

하지만 부선의 선체용선계약에 사용되는 표준화된 서식이 존재하지 않아 계약 당사자 간에 임의적으로 내용이 정해지는 경우가 많으므로 사고 발생 시 책임소재를 명확히 할 수 있는 조항이 미비된 경우가 많다.

2.4 선체용선의 성질로 판단한 부선 안전의 책임소재

선체용선이란 민법상 부동산의 임대차와 유사한 계약이다. 선체용선계약에 의해 선체용선자는 임차기간 동안 선박을 자기의 점유 하에 두고 선박을 통제하게 된다. 일반적으로 선체용선 기간 동안 선원은 선박소유자의 사용인이 아니라 선체용선자의 사용인이다. 선체용선자는 선박소유자의 간섭을 받지 않고 선박의 사용뿐만 아니라 항해와 관리에 관해서도 지시, 통제권을 가진다. 선체용선계약에서 선박소유자는 원칙적으로 선원들을 공급할 의무를 지지 않지만, 선박소유자가 선원공급 의무를 부담하되 선체용선자의 관리·지배하에 선장 등이 선박을 운항하는 것을 약정하는 내용을 선체용선계약에 추가한 경우에도 선체용선자와 선원들은 실질적으로 관리·지배관계이기 때문에 이를 선체용선계약으로 보도록 한다. 또한 선체용

6) 'employment and indemnity clause'는 '취항과 보상', '고용과 보상', '사용과 보상' 조항 등으로 번역된다.

선계약은 그 성질에 반하지 아니하는 한 「민법」상 임대차에 관한 규정을 준용한다(「상법」 제848조). 따라서 「민법」 제374조에 따라 용선자에게는 '선량한 관리자로서의 주의의무'가 발생한다.

이상의 사항을 고려하여 볼 때 해상공사 현장에 투입되어 선체용선자의 관리·지배하에 업무에 종사하고 있던 중 발생한 사고의 책임주체는 기본적으로는 용선자인 시공자가 될 것이다.

3. 부선 선두의 법적 지위와 책임

3.1 부선의 안전관리 책임과 선두의 법적지위와의 관계

부선의 안전관리 책임을 논함에 있어 우선 살펴보아야 할 것은 부선에 승선하고 있는 선두의 법적 지위와 책임 문제이다. 해상공사 현장에서는 선두를 부선의 선장이라고 부르며 부선의 안전관리에 대한 책임 문제를 비롯하여 특히 태풍에 대한 대비의 책임을 선두에게 미루는 경우가 많다. 특히 선체용선자의 위치에 있는 시공자가 선박에 관한 전문 지식이 부족한 경우에는 부선의 안전에 관한 문제를 더욱 선두에게 미루는 경향이 있는 것으로 파악되고 있다. 이러한 시공자의 태도는 법정이나 해양안전심판에서 책임소재를 다투는 과정에서도 손해의 책임이 선두에게 있다는 주장으로 이어지기도 한다. 따라서 부선의 안전관리 책임소재를 판단하기 위하여 선두의 법적 지위와 책임을 살펴보는 것이 필요하다.

3.2 부선에 선원법이 적용되는지의 여부에 대한 검토

현행 「선원법」 제3조제1항제4호의 규정에도 불구하고 일부에서는 부선에도 「선원법」이 적용되는지 여부에 대하여 과거의 판례 등을 근거로 하여 불명확한 태도를 취하는 경우가 있다. 이것은 1962년 이래 「선원법」이 개정되는 과정에서 「선박법」상의 선박 정의 개정의 영향을 받으면서 「선원법」 적용범위가 변하여 왔기 때문이다.

이러한 「선원법」적용범위의 변화를 정리하면 다음과 같다.

① 구 「선원법」(1962. 1. 10. 법률 제963호로 제정되어 1962. 1. 10.부터 시행된 것) 제2조제1항은 「선원법」이 적용되는 대한민국 선박에 대하여 특별한 정의 규정을 두지 않았고, 제2항에서 「선원법」의 적용이 배제되는 선박(총톤수 5톤 미만의 선박, 호·강 또는 항내만을 항행하는 여객선 이외의 선박)을 규정하였다.

그 후 구 「선원법」(1984. 8. 7. 법률 제3751호로 개정되어 1984. 9. 8.부터 시행된 것) 제2조제1항 본문은 「선박법」에 의한 대한민국 선박을 「선원법」이 적용되는 선박으로 하되, 단서에서 「선원법」의 적용이 배제되는 선박(총톤수 5톤 미만의 선박, 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박)을 규정하였다.

한편, 「선박법 시행령」(1961. 10. 26. 각령 제235호로 제정되어 1961. 10. 26.부터 시행된 것) 제1조는 선박의 종류를 기선과 범선으로 구별하고(제1항), 기관장치로서 운항하는 선박은 증기를 사용하거나 아니하거나를 불문하고 이를 기선으로 간주하며(제2항), 제2조는 준설선으로서 추진기를 장치하지 아니한 것은 선박으로 간주하지 아니 한다고 규정하였다.

또한 구 「선박법 시행규칙」(1983. 12. 29. 부령 제777호로 제정되어 1983. 12. 29.부터 시행된 것) 제2조는 선박의 종류를 기선과 범선으로 구별하고, 제3조는 추진기관을 장치하지 아니한 준설선 또는 해저자원굴착선 등은 선박으로 보지 아니한다고 규정하였다.

② 구 「선박법 시행규칙」(1985. 4. 26. 부령 제817호로 개정되어 1985. 5. 17. 시행된 것) 제2조제1항은 선박의 종류를 기선, 범선, 압항부선[7]으로 구분하였다.

③ 구 「선박법 시행규칙」(1985. 12. 9. 부령 제828호로 개정되어 1985. 12. 30.부터 시행된 것) 제2조 제1항은 선박의 종류를 기선, 범선, 압항부선, 해저조망부선(잠수하여 해저를 조망할 수 있는 시설을 설치한 선박으로서 스스로 항행할 수 없는 것)으로 구분하였고, 제3조는 추진기관을 장치하지 아니한 준설선 또는 해저자원굴착선 등은 선박으로 보지 아니한다고 규정하였다.

④ 「선박법」(1999. 4. 15. 법률 제5972호로 개정되어 1999. 10. 16.부터 시행된 것) 제1조의2는 선박의 기선, 범선, 부선(제3호, 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박)으로 구분하였다.

⑤ 「선원법」(2001. 3. 28. 법률 제6457호로 개정되어 2001. 6. 29.부터 시행된 것) 제2조 제1항 단서 4호는 「선원법」의 적용이 배제되는 선박으로 "「선박법」 제1조의2 제3호의 규정에 의한 부선. 다만 「해운법」 제26조 제1항 또는 제2항의 규정에 따라 해상화물운송사업을 영위하기 위하여 등록한 부선은 제외한다." 규정을 신설하였다. 그러므로 「선원법」이 적용되는 선박은 원칙적으로 「선박법」상 선박에 의하되(총톤수 5톤 미만의 선박, 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박은 제외됨), 2001. 6. 29.부터는 '해상화물운송사업용 등록부선'을 제외한 나머지 부선은 선원법이 적용되지 아니한다.

⑥ 이상의 논의를 표로 정리하면 다음과 같다

(○: 선원법 적용, X: 선원법 미적용).[8](Kwon, 2004)

7) 기선과 결합되어 밀려서 추진되는 선박.

8) 권창영, "선원법이 적용되는 선박의 범위", 법조(2004년 53권 12호), 법조협회, 202-204면.

기간 \ 종류	「선원법」이 적용되는 부선			
	압항부선	해저조망부선	해상화물운송사업용등록부선	기타(준설선·해저자원굴착선 등)
1962. 1. 10.~1985. 5. 16.	X	X	X	X
1985. 5. 17.~1985. 12. 29.	O	X	X	X
1985. 12. 30.~1999. 10. 15.	O	O	X	X
1999. 10. 16.~2001. 6. 28.	O	O	O	O
2001. 6. 29.~현재	X	X	O	X

3.3 부선 선두와 관련된 법률의 검토

「선박법」 제1조의2제1항제3호에 의하면 부선은 「선박법」상의 선박[9]이다.

그러나 「선원법」에 의하면「해운법」에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 예·부선은 제외한 부선은 선원법 적용대상이 아니다.[10]

또한 「선박직원법」 제2조에 따른 선박의 정의에 의하면 부선의 선두는 「선박직원법」의 적용대상도 아니다.[11]

즉 「해운법」에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선을 제외한 부선은 「선원법」 적용대상이 아니며 「선박직원법」 적용대상도 아닌 것이다. 따라서 「해운법」에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선을 제외한 부선의 선두는 일반적으로 「선원법」에 의한 선원 또는 「선박직원법」상의 선박직원이 아니다.

3.4 부선 선두의 법적 책임에 관한 검토

공사현장에 투입된 부선은 선체용선의 형태로 선두를 포함하여 용선되며 선두는 용선자의 지휘·감독 하에 크레인 조종, 예인줄을 잡거나 풀어주는 일, 투묘, 양묘 혹은 이묘하는 일 등의 통상적인 업무를 수행한다. 또한 공사현장에 투입된 부선의 선두는 「선원법」이나 「선박직원법」의 적용도 받지 않으며 법적으로 특별한 자격요건도 정해진 바가 없다.

따라서 위에서 살펴 본바와 같이 평소의 업무 범위를 고려해 보면 태풍의 진로나 세기를 짐작한다거나 안전한 곳으로 피항을 결정하는 일 등의 해기사로서의 전문적인 판단을 요구하는 업무를 요구할 수 없다.

한편, 해상공사에 투입된 부선의 용선자는 해상공사 주체의 시공자인 건설업자이다. 건설업자 및 주택건설등록업자는 해상 건설공사의 안전을 확보하기 위하여 건설공사의 안전관리계획을 수립하고 안전점검을 하여야 한다.

따라서 해상공사 현장에 투입된 부선은 장비임대차계약 또는 선체용선의 형태로 해상공사에 투입된 선박인 만큼 용선자인 시공자가 공사현장의 안전관리을 할 조직의 관리대상이므로 용선자가 부선을 안전하게 관리하여야 하는 주의의무가 있다고 할 것이다.

4. 해양안전심판원의 태도에 대한 검토

4.1 부선 거원호 좌초사건[12]

부선 거원호 좌초사건은 부선 거원호가 태풍이 내습하고 있었으나 안전한 장소로 피항조치를 취하지 아니함으로써 강한 바람과 높은 너울성 파도의 영향으로 선체가 심하게 동요되면서 선미 계류줄과 선수 좌·우현 닻줄이 절단되고 선미 우현 닻줄이 드럼에서 모두 풀려 해안가로 떠밀리어 발생한 것이다.

목포지방해양안전심판원은 이 좌초사건에 대하여 부선의 용선자인 시공사에 대하여 시정할 것을 권고하였으며, 부선 거원호는 시공사가 해상공사에 투입하기 위해 부선 소유자와 선박임대차계약을 체결하였으므로 일반적으로 이 부선을 임차한 시공사는 임차기간 동안 자기소유의 선박과 같이 이용할 수 있는 관리·지배권을 가지게 되므로 안전관리의 책임은 임대인(소유자)이 아닌 임차인에 귀속된다고 보았다. 따라서 재결서에 부선 거원호가 정박·계류하고 있던 중 제9호 태풍 '무이파'가 내습하고 있어 해양사고의 위험성이 높았으나 시공사가 이 부선을 안전한 장소로 피항조치를 취하지 아니하여 좌초사고를 발생하게 한 것이므로 시공사에게 책임이 있다고 보았다.

---

9) 제1조의2(정의) ① 이 법에서 "선박"이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 말하며 그 구분은 다음 각 호와 같다. (제1호, 제2호 - 생략) 3. 부선: 자력항행능력(自力航行能力)이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박.

10) 제3조(적용 범위) ① 이 법은 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「선박법」에 따른 대한민국 선박(「어선법」에 따른 어선을 포함한다), (중략) 적용한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게는 이 법을 적용하지 아니한다. (제1호~제3호 생략) 4. 「선박법」 제1조의2제1항제3호에 따른 부선(艀船). 다만, 「해운법」 제24조제1항 또는 제2항에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선은 제외한다.

11) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.
1. "선박"이란 「선박법」 제2조에 따른 한국선박을 말한다. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박은 제외한다.
다. 그 밖에 대통령령으로 정하는 선박
· 선박직원법 시행령 제3조(선박의 범위) : 법 제2조제1호 다목에서 "대통령령으로 정하는 선박"이란 부선과 계류된 선박중 총톤수 500톤 미만의 선박을 말한다.

12) 목포지방해양안전심판원 재결 제2012-028호

4.2 부선 혜승155호 교량접촉사건[13)]

이 사건은 해상공사 작업용 크레인 부선 혜승155호가 선유도와 장자도를 연결하는 교량공사에 투입되어 작업 중 2011년 제9호 태풍 '무이파'가 우리나라 서해상으로 통과할 때 강한 풍랑에 의하여 계류줄이 끊어지고 닻이 끌리면서 장자인도교의 교각 및 상판과 접촉한 사건이다. 중앙해양안전심판원은 이 교량접촉사건이 2011년 제9호 태풍 '무이파' 접근에 따른 기상특보가 발표되었음에도 건설공사 수급회사와 하수급인 겸 혜승155호의 선체용선회사가 혜승155호를 미리 안전한 장소로 대피시키지 아니하여 발생한 것으로 보아 용선자의 책임을 인정하였다.

중앙해양안전심판원은 「건설기술관리법」 제26조의2에 의하여 이 해상공사의 시공자인 건설업자 및 주택건설등록업자가 건설공사의 안전을 확보하기 위하여 건설공사의 안전관리계획을 수립하고 이에 따라 안전점검을 하여야 하며, 이러한 안전관리를 위한 조직으로서 해당 건설공사의 시공 및 안전에 관한 업무를 총괄하여 관리하는 안전총괄책임자, 각 분야별 시공 및 안전관리를 지휘하는 분야별 안전관리책임자, 건설공사 현장에서 직접 시공 및 안전관리를 담당하는 안전관리담당자, 수급인(受給人)과 하수급인(下受給人)으로 구성된 협의체의 구성원 등으로 구성된 안전관리조직을 두어야 한다고 판단하였다. 따라서 혜승155호는 수급인의 해상공사에 투입된 선박인 만큼 수급인 안전관리조직의 관리대상임이 틀림없는 사실이므로 수급회사가 혜승155호를 안전하게 관리하여야 하는 주의의무가 있다고 판단하였다.

또한 중앙해양안전심판원은 이 접촉사고가 발생한 해상공사 현장의 수급인과 하수급인은 법령에 따라 안전관리조직을 갖추고 있었으나 해상장비나 해상기상 및 선박의 안전관리 등에 관한 전문지식을 갖춘 안전관리 조직 구성원이 없는 상황이라 태풍의 접근에 따른 선박의 안전관리를 제대로 수행할 형편이 아니었다는 문제를 지적하였다. 또한 선체용선자는 「상법」의 관련 규정을 인용하여 용선선박에 대하여 선량한 관리자의 주의의무를 다하여야 하며, 영리를 목적으로 선박을 항해에 사용하는 경우에는 그 이용에 관한 사항에는 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리·의무를 가진다고 판시하였다. 또한 부선의 선두는 선체용선자인 하수급회사의 관리·지배하에 있으면서 그 지시에 따라 혜승155호를 관리해 왔으며, 또한, 해상공사 현장에 투입된 부선의 선두는 「선원법」이나 「선박직원법」 적용제외 대상[14)]이고 법적으로 특별한 자격요건도 요구되어지지 아니할 뿐만 아니라, 부선에서 선두가 하는 평상시 업무를 고려해 볼 때 태풍의 진로나 세기를 짐작한다거나 안전한 항구(Safe Port)로의 피항을 결정하는 등의 전문적인 판단을 요구하는 업무능력을 요구할 수 없고, 자력항행능력이 없는 부선의 선두에게는 선체용선된 상태에서 피항여부의 결정이나 피항지 선정 등에 관한 권한과 능력이 없다고 할 것으로 보아 태풍내습에 대비하여 안전한 장소로 대피하지 아니하여 발생한 이 교량접촉사고에 있어서 선두의 책임은 없다고 중앙해양안전심판원은 재결하였다.

즉, 선체용선된 부선의 선두에게는 피항 여부의 결정이나 피항지 선정 등에 관한 책임이 없으며 임차인인 시공사의 건설업자는 부선의 안전을 포함한 해상공사 현장의 안전관리에 책임이 있다.

5. 결 론

5.1 해상공사에 투입된 부선 선두의 책임

「해운법」에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선을 제외한 부선은 「선원법」 적용대상이 아니며 「선박직원법」 적용대상도 아니다. 따라서 「해운법」에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선을 제외한 부선의 선두는 대부분 「선원법」에 의한 선원 또는 「선박직원법」상 선박직원이 아니다.

선두는 현장에서 용선자의 지휘·감독 하에 크레인 조종, 예인줄을 잡거나 풀어주는 일, 투묘, 양묘 혹은 이묘하는 일 등의 통상적인 업무를 수행한다. 해상공사 현장에 투입된 부선의 선두는 법적으로 자격요건이 정해진 바도 없으며 평소의 업무 범위를 고려해 보면 선두에게 태풍의 진로나 세기를 짐작한다거나 안전항으로의 피항을 결정하는 일 등 전문적인 해기적 판단을 하는 업무를 요구할 수 없다.

5.2 해상공사의 부선 용선자와 시공자의 책임

해상공사에 투입되는 부선의 안전관리 책임에 대하여는 선박임대차계약으로 선박을 임차하여 자신의 관리·지배하에 운용하는 자는 용선한 선박에 대하여 선체용선자로서 선량한 관리자의 주의의무를 다하여야 한다.

즉 선체용선계약은 그 성질에 반하지 아니하는 한 「민법」상 임대차에 관한 규정을 준용하므로 「민법」 제374조에 따라 용선자는 목적물을 인도하기까지 '선량한 관리자로서의 주의의무'가 발생되고 「상법」 제850조에 따라 그 이용에 관한 사항에는 선체용선자가 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리·의무가 발생한다.

또한 해상공사에 투입된 부선의 용선자는 일반적으로 해상공사 주체의 시공자인 건설업자이다. 이미 살펴본 바와 같이 건설업자 및 주택건설등록업자는 건설공사의 안전을 확보하기 위하여 건설공사의 안전관리 계획을 수립하고 안전점검을 하여야 하며, 이러한 안전관리를 위한 조직으로서 해당 건설

13) 중앙해양안전심판원 재결 제2012-009호.
14) 선원법 제3조제1항제4호 및 선박직원법 제2조제1호다목 및 동법 시행령 제3조.

공사의 시공 및 안전에 관한 업무를 총괄하여 관리하는 안전총괄책임자, 각 분야별 시공 및 안전관리를 지휘하는 분야별 안전관리책임자, 건설공사현장에서 직접 시공 및 안전관리를 담당하는 안전관리담당자, 수급인과 하수급인으로 구성된 협의체의 구성원 등으로 구성된 안전관리 조직을 두어야 한다.

따라서 해상공사 현장에 투입된 부선은 장비임대차계약 또는 선체용선의 형태로 건설공사에 투입되었으므로 용선자의 공사현장 안전관리조직의 관리대상이며 따라서 용선자가 부선을 안전하게 관리하여야 하는 주의의무가 있다. 또한 선체용선한 부선의 사용 중 손해가 발생한 경우에는 기본적으로는 선체용선자의 책임이 된다.

5.3 정책 제안 및 후속 연구과제

해상공사에 투입된 부선 관련 사건들을 볼 때 용선자 혹은 해상공사 시공사들은 법령에 따라 안전관리조직은 갖추고 있었으나 해상장비나 해양기상 및 선박의 안전관리 등에 관한 전문지식을 갖춘 안전관리조직 구성원이 없는 형편이라 태풍의 접근에 따른 선박의 안전관리 등 해상 사고에 대비한 예방조치를 제대로 수행할 형편이 아닌 경우가 대부분이었다. 따라서 이에 대한 대책이 요구된다.

따라서 해상공사의 안전관리책임자로 조류, 바람 등을 포함한 해양기상, 태풍의 진로 및 피항, 부선과 예인선의 이동 등의 전문지식을 갖춘 해상공사에 관한 전문가를 파견할 것을 한국건설경영협회 및 한국건설기술인협회 등 관련 협회나 시공사에 시정 명령 등의 재결과 홍보를 통해 알려야 할 필요성 있다. 이러한 해상공사현장의 안전관리담당자에 대한 자격요건은 추후 정부의 담당 부서에도 개선을 요청해야 할 사항으로 판단되며 장기적으로는 이러한 자격요건을 법으로 정하여야 할 것이다.

References

[1] Kang, N. H(1996), Legal Knowledge of Maritime Law, Chungrim Publishing co., Ltd.

[2] Kwak, Y. J and Kim, J. H(2003), General Civil Law(Civil Lecture1)(Edition No.9), Pakyiungsa.

[3] Kwon, C. Y(2004), “The Range of the ships the seafarers las to be applied.”, Bupjo, Vol. 53, No.12, pp. 202-204, Law Association.

[4] Kim, I. H.(2011), Maritime Law(Edition No.3), Bubmunsa co. Ltd.

[5] Compilation Committee Act, “National contract law, contract enforcement order, SOP(local government contract law command, rule) Construction Technology Act, commands, rules", kspumsem, 2014.

[6] Korean Maritime Safety Tribunal, “Attribution and restructured Improvement and Leasehold example, barge line fishing operations offshore accident”(Publication No. 11-1192251-000002-01).

[7] Supreme court of Korea 2010. 1. 28. Sentenced 2008다65686,65693 Judgment.

[8] Supreme court of Korea 2010. 4. 29. Sentenced 2009다99754 Judgment.

[9] Mokpo Regional Maritime Safety Tribunal Restructured No.2012-028, Stranding events of Barge Geowon.

[10] Busan High Court 2007.4.4. Sentenced 2006나8641 Judgment.

[11] Busan District Court 2008.2.13. Sentenced 2007가합11227(본소),2007가합14806(반소) Judgment.

[12] Busan Regional Maritime Safety Tribunal Restructured No.2007-054, Contact events of Tugboat No.1 Saehan with Barge Sambo JB No.1 and Jindo Bridge

[13] Korean Maritime Safety Tribunal Restructured No.2008-018, “Contact events of Tugboat Kukje No.1, Kukje No.5 with barge Hyundai Royal No.10001 and No.1 Jindo Bridge”.

[14] Korean Maritime Safety Tribunal Restructured No2012-009, “Contact accidents with Barge Hyeseung No.155 and Bridge”.

Received 28 January 2015
Revised 23 February 2015
Accepted 23 February 2015