



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](#)

이학석사 학위논문

어선의 충돌사고 발생시의 항법해석에 관한 연구

- 조업 중인 어선과 항해 중인 어선의 구분을

중심으로 -



2022년 2월

부 경 대 학 교 글 로 벌 수 산 대 학 원

어 업 생 산 학 과

최 원 삼

이학석사 학위논문

어선의 충돌사고 발생시의 항법해석에 관한 연구

- 조업 중인 어선과 항해 중인 어선의 구분을

중심으로 -

지도교수 임 석 원

이 논문을 이학석사 학위논문으로 제출함.

2022년 2월

부 경 대 학 교 글 로 벌 수 산 대 학 원

어 업 생 산 학 과

최 원 삼

최원삼의 이학석사 학위논문을 인준함

2022년 2월 25일



주 심 행정학 박사 고명석 ㉠

위 원 공학 박사 박득진 ㉠

위 원 법학 박사 임석원 ㉠

어선의 충돌사고 발생시의 항법해석에 관한 연구

- 조업 중인 어선과 항해 중인 어선의 구분을

중심으로 -



부 경 대 학 교 글 로 벌 수 산 대 학 원

어 업 생 산 학 과

최 원 삼

목 차

Abstract

I. 서 론	1
1.1. 연구의 목적	1
1.2. 연구의 선행연구 및 방법	3
1.2.1. 선행연구 검토	3
1.2.2. 방법	4
II. 어선의 항법상 지위	5
2.1. 해상안전법 제76조(선박 사이의 책무)	5
2.2. 일반 동력선과 동일한 항법상 지위	6
2.2.1. 동해해심 제2019-006호 [어선 제5대성호 · 어선 강전호 충돌사건]	7
2.3. 조종제한선으로서의 어선의 항법상 지위	8
2.3.1. 조종제한선의 개념	8
2.3.2. 어로작업 중인 경우의 항법상 지위	9
2.3.2.1. 목포해심 제2018-035호 [어선 광명호·어선 남양호 충돌사건]	11

2.3.2.2. 부산해심 제2014-059호	
[화물선 제5쌍용호 · 어선 제303삼양호 충돌사건] ·····	13
2.3.3. 조종불능선인 경우의 항법상 지위 ·····	14
2.3.3.1. 목포해심 제2018-030호	
[어선 제508재한호 · 어선 제702명원호 충돌사건] ·····	15
2.3.3.2. 부산해심 제2017-024호	
[어선 제5동해호 · 어선 제2014평산호 충돌사건] ·····	16
2.3.4. 특별항법상의 지위 ·····	17
2.3.4.1. 인천해심 제2018-008호	
[화물선 케이에스 헤르메스호 · 어선 우성호 충돌사건] ·	18
2.4. 조업 중인 어선과 항해 중인 어선의 구분 ·····	21
2.4.1. 구분의 필요성 ·····	21
2.4.2. 조업 중인 어선 ·····	22
2.4.2.1. 등화 및 형상물의 게시에 의한 구분 ·····	22
2.4.2.1.1. 부산해심 제2014-072호	
[화물선 스카이 지니호 · 어선 제102신광호 충돌사건] ·	25
2.4.2.2. 경계 및 경험에 의한 구분 ·····	28
2.5. 항해 중인 어선 ·····	29
2.5.1. 인천해심 제2014-011호	
[어선 길성1호 · 무등록 레저보트 충돌사건] ·····	30

III. 어선의 항법해석과 안전항해를 위한 제언	31
3.1. 해양사고 재결서 검토에 의한 논의	31
3.1.1. 교육제도의 개선	31
3.1.2. 당직자의 자세	32
3.1.3. 어선의 회피 동작	33
3.1.4. 조업 중인 어선의 구별화	34
3.2. 어선의 항법해석에 관한 제언	35
3.2.1. 어선의 독자적인 항법입법	35
3.2.2. 선원의 상무개념 명확	36
IV. 결론	38
참고문헌	41

A study on the interpretation of navigation in the event of a fishing boats collision accident

Won Sam Choi

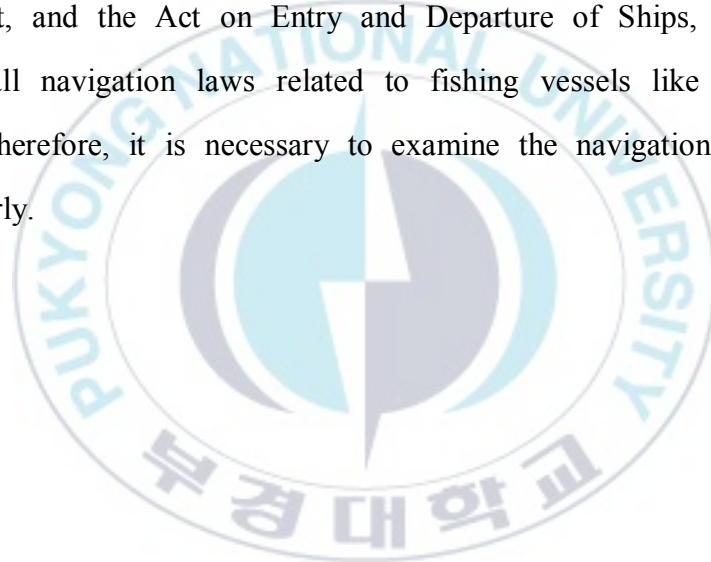
*Department of Fisheries Production, The Graduate school of Global Fisheries,
Pukyong National University*

Abstract

In recent collision accidents between sailing fishing vessels and fishing vessels in operation and casualties are continuously increasing, so it is urgent to find out the root cause and prepare countermeasures. When considering whether the cause of the collision is the cause of the collision on the one side of the fishing vessel in the collision marine accident, it is necessary to clarify whether the fishing vessel is a restricted control vessel engaged in fishing operation or a power vessel in navigation or the status of non-to impede vessels so that fishing vessels engaged in fishing in narrow channel and traffic separation schemes do not impede the passage of vessels passing through these

waters. Unlike merchant vessels, which safely transport cargo from loading to unloading sites, fishing vessels maintain a constant course and speed because fishing takes priority over sailing. The status of the vessel is changed from a powered vessel in navigating to a vessel with restricted control by changing puts you in a situation that confuses you and puts you in danger.

The International Maritime Collision Prevention Rules, the Maritime Safety Act, and the Act on Entry and Departure of Ships, etc. do not stipulate all navigation laws related to fishing vessels like commercial vessels. Therefore, it is necessary to examine the navigation regulations more clearly.



I. 서 론

1.1. 연구의 목적

중앙해양안전심판원(Korea Maritime Safety Tribunal: KMST, 2020)의 통계연보에 의하면 최근 5년간 해양사고는 총 13,687건 발생하였고, 그중 어선은 9,321건이며 비어선은 4,366건으로 어선이 비어선에 비해 해양사고 발생률이 높았다. 해양사고로 인한 사망·실종자는 총 589명으로 집계되었으며, 2016년 발생한 해양사고 발생 건수는 2,307건에서 2020년에는 3,156건으로 점차적으로 증가하고 있다. 해상에서의 선박 충돌은 어선 간 충돌, 어선-상선 간¹⁾ 충돌, 상선 간 충돌, 기타로 분류할 수 있고, 어선 간, 어선-상선 간 충돌이 2016년부터 최근 5년간 각각 어선 간 48%, 어선-상선 간 33%로 어선과 관련된 충돌은 81%에 달하며, 상선 간 발생하는 충돌사고 11%에 비해 어선과 관련된 사고가 7배 이상 많이 발생하였다. 해양사고로 인한 사망 실종자는 어선에서 470명이 발생하여 전체 해양사고 인명피해의 79.8%를 차지하며, 비어선에서의 사망·실종자는 119명으로 전체 피해자의 20.2%를 차지하고 있다.

선박이 운항하며 발생하는 충돌, 전복, 좌초, 침몰 등의 해양사고는 현재 선박에서 가장 큰 문제로 대두되는 해양환경오염뿐만 아니라 심각한 인명

1) 여기에서 여객선은 상선과 같이 화객을 출발지에서 목적지까지 정해진 항로를 따라 운반하는 의미에서 상선에 포함한다.

사고와 재산상의 피해를 일으킨다. 특히, 충돌사고는 중앙해양안전심판원의 통계연보에 의하면 안전사고와 함께 선박사고에서 가장 많은 비중을 차지하며, 인명피해 또한 안전사고 다음으로 가장 많은 인명피해를 내고 있다.

사고종류별 인명피해 현황에서 해양사고로 인한 인명피해는 안전사고, 충돌, 좌초 순으로 많이 발생하고 있다. 충돌사고로 인한 인명피해는 35%로 두 번째로 많은 인명피해를 발생시켰으며 어선에 승선해 있는 어선원이 상선에 비해 4.3배나 되는 인명피해를 발생시켜 상선에 비해 크기가 작은 어선원의 인명피해가 더 많이 발생하였다. 기타사고는 기관 손상, 부유물 감김, 침수, 추진축계 손상, 조타장치 손상, 속구 손상 등이다.

최근 발생하는 선박 간의 충돌사고는 주변 환경이 시계확보가 어려운 야간시간이 아닌 주간 시간, 무중(霧中)이나 우중(雨中) 또는 기상악화와 같은 제한된 시계의 환경보다 맑은 날씨에서 주위의 시계 상태가 좋음에도 불구하고 충돌사고가 더 많이 발생하고 있는 추세이다. 이러한 사고의 원인은 당직 근무 중 경계업무 소홀로 상대선 초인 후 지속적인 관찰을 소홀히 하여 발생한 것이다. 본 연구에서는 조업 준비나 피로 누적 등의 이유로 당직 경계업무 집중도가 떨어지는 어선뿐만 아니라, 비어선에서도 어선과의 충돌사고가 발생하는 원인 및 충돌사고의 원인이 물질, 환경적 요인보다 인적 요인으로 작용하는 경계 소홀, 항행법규 위반과 조선 부적절로 이어질 수 있는 어선의 항법상 지위 구분의 모호함에 대하여 분석하고자 한다. 일반적으로 어선은 항해하는 동안 일반 동력선의 지위에 있음은 명백하다. 그 이유는, 어선이 어로 활동을 위한 어로작업에 종사하지 않고 항해를 하고 있기에 일반의 동력선과 동등한 위치에 있기 때문이다. 어로작

업에 종사 중인 경우라도 어선의 조업방식 또는 형태에 따라서 어선은 우선권을 부여받기도 하며 그렇지 않은 경우도 있다. 길이 20m 미만의 어선은 통항분리수역과 좁은 수로 등에서는 항로를 따르는 타 선박에 대하여 통항 불방해 의무를 부담하게 된다. 따라서 어선은 다른 선박과 항법상 (1) 대등한 지위, (2) 보호의 대상, (3) 다른 선박을 보호해야 할 지위에 있다고 볼 수 있다(김인현, 2016).

본 연구의 목적은 어선의 충돌사고 발생 시 어선의 항법상 우선권 및 지위에 관한 재결을 사례로 조업 중인 어선과 항해 중인 어선을 중심으로 충돌의 원인을 고찰하며, 선박 간 충돌사고를 줄일 수 있는 방법에 대하여 알아보고 바람직한 항법해석의 방향을 모색해 보고자 한다.

1.2. 연구의 선행연구 및 방법

1.2.1. 선행연구 검토

김(2016)은 해심과 수협중앙회의 조사보고서를 통하여 어선의 항법상 지위를 연구한 바가 있다. 해심과 수협중앙회의 조사보고서를 통한 어선의 항법상 지위를 연구한 논문에서는 어항에서의 선박입출항법에 대한 논의를 다루어, 어선이 어항 부근을 제외한 모든 해역에서 충돌사고가 발생하였을 경우 어선의 항법상 지위에 관한 연구의 필요성을 알게 되었다. 임(2020)은 어선의 충돌사고 재결서를 통해 조업 중인 등화와 형상물의 게시 의무 위반에 관해 연구하였다. 등화와 형상물의 게시 의무 위반에 관한 연구에서

는, 등화와 형상물의 게시 여부로 인한 사고 발생이 아닌 짧은 가시거리로 인해 발생하는 충돌사고에서 어선의 지위에 관한 연구가 필요함을 알게 되었다. 박(2015)은 선원의 상무의 국내적 효력과 관련하여 연구하였다. 선원의 상무에 따라 선원에게 요구되는 기술과 지능은 기술의 발전에 따라 계속 진화하고 있어 선원이 관습적인 관행을 만족시켰다고 해서 선원으로서의 법적 의무를 만족 시켰다고는 할 수 없다. 「국제해상충돌예방규칙」의 국내법 수용과정에서 선원의 상무는 제대로 채택되지 못하였으며, 「해사안전법」 개정과정에서 조약을 우선 적용 할 수 있는 규정마저 삭제되어 「국제해상충돌예방규칙」 규정 조약과 「해사안전법」의 국내법과 충돌 되는 상황에서 어느 규정을 적용해야 될지에 관한 연구가 필요함을 알게되어 연구를 시작하게 되었다.

1.2.2. 방법

본 연구의 방법은 문헌분석학적인 방법을 사용하였고, 해당 관련 자료를 모두 분석한 후 문제점을 도출하여 바람직한 항법해석의 방향을 제시하였고, 논점에 따라서 전문가 자문을 병행하였으며 관련 해양사고 통계는 정부공식 통계로써 중앙해양안전심판원 공식 통계 자료통계 ‘2020년 해양사고 통계’를 활용하였다.

II. 어선의 항법상 지위

2.1. 해사안전법 제76조(선박 사이의 책무)

「해사안전법」은 대한민국의 영해 및 내수에 있는 선박과 대한민국의 영해, 내수를 제외한 해역에 있는 한국 선박의 안전운항을 위한 안전관리 체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해상안전 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지함을 목적으로 한다.

항행 중인 선박은 제67조(좁은 수로 등), 제68조(통항분리제도) 및 제71조(앞지르기)에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다.

항행 중인 동력선은 상호시계 내의 경우 어선이 다음과 같은 상황에 놓여있을 때는 조종불능선, 조종제한선, 어로작업에 종사하고 있는 선박의 진로를 피해야 한다. 이 항법은 상호시계 내에서만 적용되며, 무중(霧中) 또는 우중(雨中)으로 인해 시야 확보가 되지 않으면, 양 선박 모두 피항선이 된다.

어선이 어로작업에 종사 중 일때에는 가능한 조종불능선 및 조종제한선의진로를 피해야 한다. 조종불능선이나 조종제한선을 제외한 선박은 부득이하다고 인정하는 경우를 제외하고 제86조(흘수제약선)에 따른 형상물이나 등화를 표시하고 있는 흘수제약선의 통항을 방해해서는 아니 된다.

2.2. 일반 동력선과 동일한 항법상 지위

어선이 ‘항해 중’일 때는 일반 동력선과 동일한 지위를 가진다. ‘항해 중’이라 함은 선박이 묘박, 또는 육안에 계류된 상태, 또는 좌초가 아닌 상태를 말한다(「국제충돌예방규칙」 제3조 g항 I호). 모항에서 조업지로 가는 어선, 조업지에서 조업지로 이동 중인 어선, 조업 후 귀항 중인 어선은 항해 중인 상태이므로 일반 동력선과 다른 바가 없으므로, 일반항법이 그대로 적용된다. 따라서, 「해사안전법」과 「국제충돌예방규칙」에서 규정된 상호 시계의 항법과 모든 시계의 항법 그리고 제한 시계의 항법이 항해 중인 어선에 적용된다. 감속, 경계, 충돌을 피하기 위한 행위 등의 규정이 적용된다(김인현, 2016).

「1972년 국제해상충돌예방규칙에 관한 조약(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended)」²⁾, 「1978년 선원의 훈련·자격증명 및 당직 근무의 기준에 관한 국제협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978)」³⁾, 그리고 1910년

2) 우리나라는 1977. 7. 29. 위 협약에 가입하여, 동 협약은 같은 날 우리나라에서 발효되었다. 이 협약은 주로 선박 충돌을 예방하기 위한 주요 항법에 관하여 규정하고 있는데, 구 해상교통안전법 및 현행 해사안전법의 모태가 되었다.

3) 이 외에도 선박 충돌과 관련한 민.형사 절차의 통일에 관해서 충돌 및 그 밖의 항행사고에 관한 형사재판관할에 관한 일부 규정의 통일에 관한 조약(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation) 및 충돌에 관한 민사재판관할에 관한 일부 규정의 통일에 관한 조약(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Civil Jurisdiction in Matters of Collision) 이 성립되어 있다. 위 조약들의 성립배경에 대해서는 박찬호·김한택, 국제해양법, 지인북스, 2009, 154~155면 참조.

충돌협약 등의 각종 국제협약들이 성립되어 있고, 국내적으로는 「해사안전법」⁴⁾, 「선박입출항법」, 「선박안전법」, 「선원법」 등의 법률이 직, 간접적으로 선박 충돌의 방지와 관련한 규정을 두고 있다.

2.2.1 동해해심 제2019-006호 [어선 제5대성호 · 어선 강전호 충돌사건]

양 선박이 서로 시계 안에 있는 상태에서 항행 중이던 제5대성호와 조업 후 집어등을 켜 채 항행 중이던 강전호 사이에, 서로의 진로를 횡단하는 상태에서 발생한 사건으로 「해사안전법」 제73조(횡단하는 상태) 규정이 적용된다. 어선 제5대성호는 상대 선박인 강전호를 자선의 우현 쪽에 두고 있어 피항선의 지위에 있었으므로 충분한 시간과 거리에서 피항 동작을 취하여 강전호의 진로를 피하여야 하나 선장은 조타실 뒤쪽의 침대에 누워 휴식을 취하며 항해사 면허를 소지하지 않은 선원을 혼자 항해 당직을 수행하도록 하였다. 이 선원은 상대 선박을 충돌 25분 전 초인 하였고, 막연히 선박이 피해갈 것으로 생각하고 소각도 변침하는 등 소극적으로 피항 조치로 강전호의 진로를 피하지 않아 충돌사고가 발생하였다.

또한, 어선 강전호는 유지선으로서 침로와 속력을 유지해야 하고, 제5대성호의 동작만으로 충돌을 피할 수 없게 되었을 때는 충돌을 피하기 위한 적절한 협력 동작을 취하여야 한다. 이에 추가하여 양 선박은 「해사안전법」 제63조(경계), 제65조(충돌 위험) 및 제66조(충돌을 피하기 위한 동작) 등 항법을 준수하여야 한다. 그러나 강전호는 전자파가 오징어잡이를 방해

4) 법률 제11197호로서 2012. 4. 18.부터 시행되고 있는데, 구 해상교통안전법을 대체하는 법률이다.

한다고 생각해서 레이더 및 항해설비의 전원을 모두 끄고, 집어등을 밝게 켜 상태로 선박을 운항하며 전방 경계를 소홀히 함으로써 적절한 피항 협력 동작을 취하지 아니한 것도 일인이 된다. 이에 해심에서는 제5대성호 65%, 강전호 35%로 판단하였다.

「선박직원법」 제 11조(승무기준 및 선박직원의 직무)에 따라 제5대성호의 이 선원(무자격자)은 혼자서 항해 당직을 수행하여서는 아니 되며, 양 선박의 모두 경계 소홀과 항행법규 지식의 부족함에서 발생한 인적과실 유발 요인이다.

2.3. 조종제한선으로서의 어선의 항법상 지위

어선은 조종성능에 제한을 받는 어구로 어로작업 중일 때 조종제한선으로서의 지위를 지닌다.

2.3.1. 조종제한선의 개념

「해사안전법」 제2조 13항의 조종제한선(vessel restricted in her ability to manoeuvre)은 아래의 작업으로 인해 선박의 조종성능을 제한받는 작업에 종사하고 있는 선박으로서 부득이하게 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 위치에 있는 선박을 말한다.

조종제한선은 등화·형상물 등으로 자선이 조종성능에 제한받는 조종제한선임을 표시해야 하며, 작업에 종사하고 있어 다른 선박의 진로권을 보

장할 수 없으므로, 상대 선박은 선박 충돌을 방지하기 위한 피항 동작을 취해야 하는 책임이 있다.

어선이 조종제한선으로 인정받기 위해서는 어획물을 이적하기 위해 서로 붙어있는 경우, 또는 예인에 종사하는 경우에 해당된다. 일반 동력선은 위의 모든 선박을 상호 시계 내의 경우 피하여 항해하여야 한다.

가. 가장 잘 보이는 위치, 수직으로 위쪽과 아래쪽에 붉은색 전주등, 가운데 흰색 전주등 각 1개

나. 가장 잘 보이는 위치, 수직으로 위쪽과 아래쪽에 등근꼴, 가운데에 마름모꼴 형상물 각 1개

다. 대수 속력이 있는 경우에는 가항의 등화에 추가하여 마스트등 1개, 양현등 1쌍 및 선미등 1개

2.3.2. 어로작업 중인 경우의 항법상 지위

모든 어로작업 중인 어선에 우선권을 부여되는 것은 아니다.

「해사안전법」의 ‘어로에 종사하고 있는 선박’은 그물, 트롤망, 낚시줄, 그 밖의 조종성능을 제한받는 어구를 사용해 어로작업을 하는 선박을 말한다고 정의한다(동법 제2조 제11호). 항행 중인 동력선은 이러한 어로에 종사하고 있는 선박의 진로를 피해야 한다고 규정하며(동법 제76조 제2항) 어로에 종사하고 있는 선박은 항행 중인 동력선에 대해 진로우선권이 보장되어 있다.⁵⁾ 하지만, 연승 또는 기타 어구 등을 사용하여 조종성능에 제한받지 아니하는 어선은 항법상 우선권을 가지지 못한다.

5) 대법원 2005. 9.28. 선고 2004추65 판결.

해상사고 가운데 선박 충돌이 큰 비중을 차지하며, 어선과의 충돌사고일 경우 어선이 항행 중인지 어로작업 중이었는지 먼저 검토되어야 하며, 어선이 어로작업 중일 때 조종성능에 제한을 받는 어구 사용 여부 역시 검토하여야 한다. 조종성능 제한 어구를 사용하였는지의 여부로 어선을 일반 동력선의 지위를 가진 일반 동력선과 동등한 위치로 보는지 또는 ‘어로작업에 종사하고 있는 선박’의 위치를 가져 일반 동력선에 우선권을 가진 선박의 위치로 보는지 결정되어진다.

「해사안전법」의 모태가 되는 「국제해상충돌예방규칙」에 의하면 어떤 선박이 어로작업 중인 선박인지 아닌지 여부는 그 선박이 사용 중인 어구에 의하여 그 어선이 조종성능에 제한을 받는지, 제한을 아니 받는지에 따라 결정된다. 즉 어로작업에 종사 중인 선박으로서 우선권을 갖기 위해선 우선 조종성능에 대해 제한을 받는 어구를 사용해 어로작업에 임하여야 한다. 이런 어로행위는 어선이 어구를 사용하며 해상 이동하는 행위이거나, 아니면 선단 단위의 움직임으로 무리 지어 조업하기에 다른 선박들이 미리 피할 수 있게 해야 한다(김인현, 2011). 어로작업 중인 어선이 조종성능제한선으로 인정되기 위한 판단 기준으로는 아래와 같이 세 가지 요건을 충족하여야 한다.

첫째, 복수의 어선으로 구성된 어선 선단이 서로 잇댄 어구를 사용함으로써 주선이 부선 내지 종선인 어선뿐만 아닌 어구를 예인하는 상태에서는 접근하는 다른 선박이 이와 같은 조업 과정을 얼마나 인식 가능한지 여부이다.

둘째, 사용 중인 어구가 그 선박의 크기에 비해서 대규모라서 수중에서

의 저항이 매우 크기에 어구를 투입한 상태에서 당해 선박의 침로 및 속력 등의 변경이 불가능 또는 시간이 많이 걸리게 되는지 여부이다.

셋째, 사용 중인 어구의 회수에 필요한 시간이 얼마나 오래 걸리는지 여부가 거론되고 있다(김인현, 2001).

2.3.2.1. 목포해심 제2018-035호 [어선 광명호·어선 남양호 충돌사건]

시계가 양호한 상태에서 5노트 내외의 속력으로 항해하며 주낙 투승을 하던 광명호와 미속 전진 및 정지를 반복하며 주낙 양승을 하던 남양호 사이에 발생한 것이다.

남양호도 주낙을 이용한 조업을 하였고, 상대적으로 광명호 보다 더욱 조종성능이 제한되는 주낙의 양승작업을 하고 있었으므로, 남양호 또한 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있던 선박에 해당한다. 시계가 양호한 상태에서 5노트 내외의 속력으로 항해하며 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있던 광명호와 미속 전진 및 정지를 반복하며 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있던 남양호 사이에 발생하였다. 양 선박 모두 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 지위가 인정되므로 이 사건의 경우, 「국제해상충돌예방규칙」 제2조(책임) 규정에 의해 선원의 상무로 요구되는 항행원칙에 따라 특별한 이유가 없는 직진하는 선박이 한자리를 댄돌면서 양승작업을 하는 선박을 피해야 한다. 아울러 항행 중인 선박은 같은 법 제63조(경계), 제65조(충돌 위험) 및 제66조(충돌을 피하기 위한 동작)의 규정에 따라 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 적절한 경계를 하여 충돌의 위험을 조기에 파악하고

충돌의 위험이 있다고 판단될 때에는 충분한 시간 여유를 두고 적극적으로 피항 동작을 취하여야 했어야한다. 광명호는 다른 선박과의 충돌의 위험을 충분히 파악할 수 있도록 경계를 충실히 하였어야 하나, 경계를 소홀히 하는 등 부적절한 운항을 하여 광명호의 진행 방향 앞에서 한 자리를 맴돌면서 양승작업을 하던 남양호를 피하지 못하고 이 사고를 일으키었다. 이에 해심에서는 광명호 측이 70%, 남양호 측이 30%로 판단하였다.

「해사안전법」 제2조 제12호에 의하면, "어로에 종사하고 있는 선박"이란 그물, 낚시줄, 트롤망, 그 밖에 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하는 선박을 말한다. 여기서 조종성능을 제한하는 어구를 사용한 어로작업이란 어구가 대형이거나 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(중앙해양안전심판원 제2009-20호 재결 참조). 연승(주낙)은 긴 낚시줄에 약 60개 내외의 낚시를 달고 공갈 미끼를 매달아 투승하는데, 투승이 완료되면 낚시줄이 매우 길게 뻗친다. 물론 그물 또는 트롤망 등 다른 어구를 사용하는 선박보다 상대적으로 조종성능 제한의 정도가 미약하기는 하나 급하게 변침하거나 후진하는 경우 어구가 엉키거나 추진기에 감기는 등의 손상이 일어날 수 있다. 따라서 사고 당시 주낙 투승을 완료하고 주낙의 수심을 조정하던 광명호는 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있던 선박에 해당한다.

2.3.2.2. 부산해심 제2014-059호 [화물선 제5쌍용호·어선 제303삼양호 충돌사건]

제5쌍용호가 계획된 항로를 따라 항해하던 중 정박선들 뒤쪽에서 작업등을 아주 밝게 켜 쌍끌이 어선 2척이 자선의 진로를 횡단하는 방향으로 항해하는 것을 발견하였다. 어선 2척을 발견한 선장은 어선의 밝은 불빛 때문에 어선의 항해등과 어로 작업등의 식별이 곤란하여 어선들의 동정을 파악하지 못한 상태에서 레이더에 의한 경계를 하지 아니한 채 그대로 항해를 계속하였고 선장은 상대선에 대한 경계를 소홀히 한 채 항해를 계속하다가 어선과 매우 근접한 상태가 된 후에야 충돌의 위험을 느끼고 급히 우현으로 전타 하면서 주기관을 정지하였으나 충돌하였다. 제303삼양호는 항해등, 어로작업등(녹등, 백등) 및 조명등(할로젠램프 14개)을 아주 밝게 점등한 상태에서 제302삼양호와 약 0.1마일 간격을 두고 진침로 약 160도, 속력 약 2.5노트로 항해하면서 제302삼양호의 그물을 천천히 바다로 내어 제303삼양호에서 당기면서 그물 보수작업을 시작하였다. 선장은 그물 보수작업을 하던 중 조타실 좌현 창문을 통해 접근해 오는 화물선 제5쌍용호의 항해등을 보고 서치라이트를 비추면서 사이렌을 울렸는데도 상대선이 계속 다가오자 충돌 직전에 우현으로 전타하였으나 타효가 발생하기 전에 충돌하였다. 여기에서 제303삼양호가 ‘어로에 종사하고 있는 선박’으로 항법상 지위를 가질 수 있는지 검토해보면, 제303삼양호는 사고 당시 그물을 수리하기 위해 같은 선단선과 같이 그물을 끌고 있었으며, 이는 실제 어로작업의 그물을 끄는 방식과 비슷하여 조종성능에 제한을 받는 어구를 사용하고 있었다. 두 선박 간격이 약 0.1마일, 선속 2.5노트로 진행하고 있었기에 경

계를 충실히 하였다면 어로작업 주인 선박이라는 것을 예상할 수 있었다는 점을 판단할 수 있다. 이에 원인제공 비율로 어로작업 중인 제303삼양호를 초인 하고서도 경계를 소홀히 하여 충돌의 위험을 파악하지 못함으로써 상대선의 진로를 피하지 아니한 점을 고려하고, 제303삼양호는 그물을 끌면서 항해등과 어로작업등을 구별하기 어려울 정도로 조명등을 아주 밝게 점등한 상태에서 경계를 소홀히 하여 적절한 피항협력동작을 취하지 못한 점을 감안하여, 이에 해심에서는 제5쌍용호 측이 70%, 제303삼양호 측이 30%로 판단하였다.

2.3.3. 조종불능선인 경우의 항법상 지위

어선이 조종불능선이 되는 경우란 일반적으로 선박의 조종성능을 제한하는 고장 등의 이유로 본선의 능력만으로 접근하는 다른 선박의 진로를 부득이하게 피할 수 없게 된 경우이다. 이러한 경우 어선은 다른 일반적인 선박과 같이 조종불능선의 항법상의 지위를 부여받게 된다. 따라서 항행 중인 동력선은 「국제해상충돌예방규칙」 18조(선박간의 책임)에 따라 이들 선박을 피하여 항해하여야 하며, 조종불능선의 지위에서의 어선은 등화 · 신호 · 형상물 등으로 자선이 조종불능선임을 표시해야 한다. 그리고 조종불능선은 접근하는 선박의 진로권을 보장할 수 없으므로 상대 선박은 충돌을 방지하기 위해 피항 동작을 행하여야 할 책임이 있다. 야간에는 적색 전주등 2개, 대수 속력이 있을 경우 양현등과 선미등을 추가로 달아야 하며 주간에는 수직으로 흑색구형 2개를 달아 표시해야 한다.

2.3.3.1. 목포해심 제2018-030호 [어선 제508재한호·어선 제702명원호 충돌 사건]

시계가 양호한 상태에서 항해 중이던 제508재한호와 추진기 이물질 제거 작업을 하던 제702명원호 사이에 발생한 것으로, 어선 제508재한호는 사고 당시 약 5노트의 비교적 느린 속력으로 항해하였으나, 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있었던 것은 아니므로 어로에 종사하고 있는 선박으로 볼 수 없다. 제508재한호는 기관을 사용하여 추진하는 동력선이고, 같은 조 제22호에 규정한 항행 중인 상태이므로, 제508재한호의 항법상 지위는 항행 중인 동력선으로 판단한다. 제702명원호는, 「해사안전법」 제2조 제12호에 의하면, "조종불능선"이란 선박의 조종성능을 제한하는 고장이나 그 밖의 사유로 조종을 할 수 없게 되어 다른 선박의 진로를 피할 수 없는 선박을 말한다. 사고 당시 제702명원호는 선원이 잠수하여 추진기의 이물질을 제거하던 중이었으므로, 추진기를 작동시킬 경우 잠수 중인 선원이 다치거나 사망에 이를 위험이 있어 사실상 조종이 불가능한 상황이다. 따라서 사고 당시 제702명원호는 「해사안전법」 제2조 제12호에 규정된 조종불능선에 해당한다. 이때 잠수작업을 하고 있는 선박은 조종제한선으로 판단하여야 한다는 반론이 있을 수 있으나, 이 사건의 경우는 일반적인 잠수작업과는 달리 잠수 중인 선원이 추진기를 직접 만지면서 작업하고 있어 사실상 추진기를 작동할 수 없는 상황이므로, 조종불능선으로 보아야 한다. 또 조종불능선임을 표시하는 형상물을 표시하지 아니하여 조종불능선으로 볼 수 없다는 주장이 있을 수 있으나, 「해사안전법」 제85조에 규정된 형상물의 표시는 조종불능선에게 부과된 의무이므로

이를 해태할 경우 과태료 부과 대상이 되고, 이를 해태하여 사고가 발생할 경우 그 사고에 대하여 일정 부분 책임을 부담하는 것이지, 이를 해태하였다 하여 조종불능선의 지위를 부여할 수 없는 것은 아니다. 앞서 살펴본 바와 같이 조종불능선에 대한 정의는 같은 법 제2조 제12호에서 규정하고 있으므로, 해당 규정에 포섭된다면 조종불능선으로 판단하여야 한다. 형상물을 표시하지 아니한 것이 사고의 원인으로, 제702명원호가 조종불능선임을 표시하기 위해 가장 잘 보이는 곳에 수직으로 등근꼴이나 그와 비슷한 형상물 2개를 게시하여야 함에도 이를 소홀히 한 점은 인정되나, 제508제한호가 1마일 거리에서 육안으로 제702명원호를 1회 바라본 것에 외에는 추가로 관측한 적이 없어 설사 제702명원호가 형상물을 표시하였다 하더라도 제508제한호가 이를 인지할 수 없었으므로 결과에 있어서 다르지 않다. 결국 제702명원호의 형상물 표시 소홀이 잘못이라고는 하나 이러한 형상물 표시 소홀과 이 사고 발생이라는 결과 사이에 상당한 인과관계가 있다고 볼 수는 없다.

이에 해심에서는 제508제한호측이 90%, 제702명원호 측이 10%로 판단하였다.

2.3.3.2. 부산해심 제2017-024호 [어선 제5동해호 · 어선 제2014평산호 충돌 사건]

시계가 양호한 주간에 항행 중인 제2014평산호와 물뚫을 내리고 어획물 이동 작업을 하던 제5동해호가 충돌한 사건으로 「해사안전법」 제76조(선박 사이의 책무), 제63조(경계), 제64조(안전한 속력), 제65조(충돌 위험),

제66조(충돌을 피하기 위한 동작)이 적용된다. 통상적으로 어선들이 오징어 채낚기 어로작업에 종사하거나 표박·대기할 때에는 물뚝을 내린 상태에서 선박이 조류의 진행 방향으로 향한 채 조류의 속도와 같은 대지 속력으로 이동하게 된다. 또한, 선수에 물뚝을 내린 상태로 기관을 사용할 경우 물뚝의 저항력으로 인하여 물뚝을 향하여 전진하는 것은 가능하나 후진은 곤란하므로 신속한 피항 조치는 곤란하다. 따라서 오징어 채낚기 어선과 같이 물뚝을 내린 채 표박하는 선박은 ‘항행 중’인 선박이긴 하나 다른 항행 중인 선박에 대하여 상대적으로 조종성능이 제한된 선박임을 인정해 왔다(중해심 제2011-020호, 중해심 제2003-013호). 그러므로 항행 중인 동력선인 제2014평산호는 물뚝을 내린 상태에서 어획물 이동 작업 중이던 조종성능이 제한된 제5동해호를 피하였어야 하지만, 제2014 평산호의 선장의 충돌 시까지 줄음 운항으로 인한 충돌을 피하기 위한 조치를 하지 않은 점과 제5동해호의 어획물 이동 작업으로 인한 경계 근무 소홀과 충돌 전 시간적 여유를 두고 경고신호를 하는 등 적극적인 피항 협력 동작을 취하지 못한 점을 고려하여 제2014평산호가 85%, 제5동해호가 15%로 판단하였다.

2.3.4. 특별항법상의 지위

마지막으로 어선의 통항불방해의무로서의 어선의 항법상 지위는 좁은 수로, 통항분리수역 등에는 어로작업에 종사 중인 어선이 다른 선박에 대하여 ‘통항불방해의무’를 부과하는 경우가 많다(「국제충돌예방규칙」 제9조 c항, 제10조 d항). 그래서 좁은 수로와 통항 분리수역 등에서는 오히려 어로작업에 종사하는 선박이 이 수역을 통과하는 선박의 통행에 방해되지 않

도록 통항불방해의무선박의 지위가 되며, 특정해역에서 어로작업에 종사 중인 선박은 그와 같은 항로지정제도에 따라서 특정해역을 항행하는 다른 선박의 통항에 지장을 주어서는 안 된다(「해사안전법」 제12조 제1항).

어로작업에 종사 중인 어선은 좁은 수로에서는 자신의 우측을 연안과 가깝게 붙어 항행하여야 한다. 또한, 상대선도 자신의 우측을 연안에 가깝게 붙어 항행하게 됨으로써 좌현 대 좌현으로 선박이 통과하게 된다. 범선 및 길이 20미터 미만의 선박, 어로에 종사하는 선박은 이 규정의 적용을 받게 된다.

통항분리수역 역시 좁은 수로의 항법과 동일하지만(「국제충돌예방규칙」 제10조), 횡단항법 역시 그대로 적용되어진다(「국제충돌예방규칙」 제10조 a항). 어로작업에 종사하고 있는 선박과 길이 20미터 미만의 선박은 통항로를 따라서 항행하는 선박의 항행을 방해하여선 아니 될 의무를 부담하게 된다(「국제충돌예방규칙」 제10조 i항, j항). 통항불방해의무 위반에 의한 충돌 선박의 과실 정도는 첫째, 충돌 선박이 충돌 당시 상당한 주의를 다 하여 신중하게 항해했는지 여부. 둘째, 항해에 관한 법령 또는 충돌 선박이 해상안전 또는 규칙을 준수했는지 여부. 셋째, 항해 업무상의 관행에 부합하게 행위했는지 여부에 의하여 판단한다(Makabady, Samir, 1991).

2.3.4.1. 인천해심 제2018-008호 [화물선 케이에스 헤르메스호 · 어선 우성호 충돌사건]

케이에스 헤르메스호 항해사는 예정된 항로를 따라 항해하던 중 장안서

인천항 입항항로 안에서 작업등을 켜고 저속으로 이동하며 자선의 12시 방향, 2.2마일 거리에서 침로 약 104도, 속력 약 2노트로 이동하며 조업 중인 상대선을 레이더 및 육안으로 초인하고 상대선 선미측을 CPA 0.4마일로 향과하기 위해 침로를 040도에서 035도로 변침하였다. 케이에스 헤르메스 호 항해사는 약 0.8마일 거리에 있던 상대선이 갑자기 침로 및 속력을 변경하고 자선을 향해 접근하는 것을 발견한 직후 기적신호는 취명하지 않은 채 상대선을 향해 주간신호등(Daylight signal lamp)을 깜빡이며 경고하였으나, 상대선은 그대로 접근하여 충돌하였다.

우성호는 장안서 인천항 입항항로의 항로 안에서 갑판을 비추는 작업등 5개를 켜 상태로 조업을 하였다. 우성호 선장은 조타실에서 혼자 항해당직을 수행하던 중 자선으로부터 9시 방향, 약 3마일 거리에서 북상하는 상대선을 자동식별장치로 초인하였으나, 상대선이 장안서등대 쪽으로 접근하여 자선을 피해 갈 것으로 속단하고 갑판작업을 지켜보았다. 우성호 선장은 양승을 끝내고 투승하기 위해 9노트로 증속하며 좌현으로 선회하던 중 약 0.75마일 거리에서 북상하는 상대선을 레이더로 재차 식별하였으나, 상대선이 자선을 피해 갈 것으로 속단하고 침로 290도, 속력 10노트로 통발을 투승하며 항해하였다. 우성호 선장은 상대선과의 거리가 약 0.3마일 되었을 때 충돌의 위험을 느껴 주기관을 전속후진하였으나, 프로펠러가 어구 줄에 걸리며 주기관이 후진되지 않았고 충돌하였다. 우성호 선장은 장안서 등대 인근 해역에 장안서 인천항 입항항로 및 평택·당진항 출입항항로가 지정된 사실을 알지 못하였다.

장안서 인천항 입항항로는 「해사안전법」 제31조(항로의 지정 등) 규정

에 의거, 인천지방해양수산청장이 해양사고가 발생할 우려가 있다고 인정되는 장안서 부근 해역을 항행하는 선박의 안전을 확보하기 위하여 고시로 지정한 항로이다. 이 고시에 따라 입항항로를 항행하는 선박은 그 항행방향에 따라 항행하여야 하고, 인천항 입항 방향과 반대 방향으로 항행하여서는 아니 되며, 지정항로 부근을 항행하는 선박은 지정항로를 따라 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니 된다. 기타 항법에 대하여는 「해사안전법」 제67조(좁은 수로등) 및 제68조(통항분리제도)의 규정에 의한 항법을 준용한다. 따라서 장안서 인천항 입항항로에서 발생한 이 충돌사건은 「해사안전법」 제76조(선박 사이의 책무) 규정 항법은 배제되고, 같은 법 제68조(통항분리제도)의 규정 항법이 적용된다. 「해사안전법」 제68조(통항분리제도) 규정 항법에 따라 인천항으로 항해하던 케이에스 헤르메스호는 통항로를 따라 항행하여야 하고, 다른 선박과 접근하여 충돌할 위험이 생긴 경우에는 기적을 울려 경고신호를 하는 등 충돌을 피하기 위한 충분한 협력동작을 취하여야 하며 통항로에서 어로에 종사하고 있던 우성호는 통항로를 따라 항행하는 다른 선박의 항행을 방해하여서는 아니 되는 선박으로 다른 선박이 안전하게 지나갈 수 있는 여유 수역이 충분히 확보될 수 있도록 조기에 동작을 취하여야 하고, 충돌할 위험이 생긴 경우에는 그 책임을 면할 수 없으며, 충돌을 피하기 위한 충분한 협력 동작을 취하여야 한다. 우성호 선장은 자신의 조업해역이 입항항로 및 출입항로로 지정되어 있는 것을 알지 못하였고, 지정된 항로에서는 「해사안전법」 제68조(통항분리제도) 규정 항법에 따라 어로에 종사하는 선박일지라도 통항로를 따라 항행하는 선박의 통항을 방해하여서는 아니 되는 것을 알지 못

하여 일반 동력선이 어로에 종사하는 선박을 피해서 항행하여야 한다고 잘 못 알고 있었다.

우성호는 통항분리수역 안에서 통항로를 따라 항행하는 케이에스 헤르메스호가 안전하게 지나갈 수 있도록 조기에 동작을 취하지 아니하여 사고를 유발하였으며, 조업상황을 살피느라 주위경계를 소홀히 하여 충돌이 급박한 순간까지 충돌의 위험이 있는지 여부를 파악하지 못하였다.

케이에스 헤르메스호는 우성호의 동정을 제대로 파악하지 못하여 안전한 거리를 두지 아니하고 항해하며, 충돌의 위험을 안고 접근하는 우성호에게 경고신호를 아니 하고 충돌을 피하기 위한 동작을 뒤늦게 취한 것들을 종합하여 해심에서는 충돌사고의 원인제공 비율은 우성호 측이 85%, 케이에스 헤르메스호 측은 15%로 정하였다.

2.4. 조업 중인 어선과 항해 중인 어선의 구분

2.4.1. 구분의 필요성

어선은 그 항행의 특성상 조업 중인 경우에는 정지 또는 느린 속도로 이동하면서 본래의 업무인 조업에 종사하고 항해 중인 경우에는 조업지 사이의 이동이나 귀항을 위하여 항해하게 된다. 따라서 이러한 조업 중인 어선과 항해 중인 어선은 위에서 검토한 바와 같이 적용되는 항법이 많은 차이가 난다.

이는 조업 중인 어선에서만 항법상 우선권이 인정되고, 항해 중인 어선

에는 인정되고 있지 않고 있음을 의미한다. 항해 중인 어선에 대하여 굳이 항법상의 우선권을 부여할 필요는 없는 것이다. 결국, 항법상의 우선권과 관련하여 명백한 구분이 반드시 필요하다. 그렇다면 항법상 우선권이 부여되는 조업 중인 어선을 어떻게 구분하여 우선권을 부여할 것인가가 문제된다.

2.4.2. 조업 중인 어선

2.4.2.1. 등화 및 형상물의 게시에 의한 구분

어로작업에 종사하는 선박으로서 우선권을 가지기 위해서는 자선이 어로에 종사하는 선박임을 알리거나 현재의 상태를 나타낼 수 있는 등화 또는 형상물 등의 표시⁶⁾를 함으로써 다른 선박에 자선의 현재 상태를 알려야 한다(「해사안전법」 제2조 및 제84조, 제85조). 「국제해상충돌예방규칙」과 「해사안전법」에서 규정하고 있는 등화 및 형상물은 상대 선박에 본선은 어로작업 중인 선박으로 조종제한선임을 나타내는 신호로서 해상에서 당연히 지켜야 할 선박 상호 간의 약속이다.

「국제해상충돌예방규칙」 제26조와 「해사안전법」 제84조에서는 “어로작업에 종사 중인 선박은 현재 항행 중이거나 정박 중이든 간에 본 조항에 규정된 형상물 및 등화만을 표시하여야 한다”고 규정하고 있다. 또한 “어로작업에 종사하고 있지 아니한 선박은 본 조에 규정된 등화 또는 형상물을 표시하여서는 아니 되며, 자선의 길이에 해당하는 선박에서 달아야 할

6) 등화 또는 형상물을 표시하지 않았더라도 어로에 종사 중임을 쉽게 알 수 있는 경우는 제한적으로 어로 작업선으로서의 지위를 인정해 주고 있다.(중양해심 제2000-3호, 대법원 추43 참조).

형상물 및 등화만을 달아야 한다.”라고 규정되어 있다. 본 조항의 내용에 담긴 일반적인 해석은 어로에 종사 중인 선박으로서 본 조항에 규정된 등화와 형상물을 게시한 선박은 조종능력이 제한된 선박으로서 「국제해상충돌예방규칙」 제18조에 따라서 항법상 우선권을 인정받을 수 있는 있다는 것을 의미한다(김인현, 2018).

이는 어선의 충돌사고가 발생하였을 경우에 항법상의 우선권을 인정받음으로써 일반 동력선과 비교하여 해양안전심판원의 재결에 의한 해기사의 징계 여부와 정도, 과실 비율의 산정에 의한 손해배상금의 책정, 추후 전개되는 민사 및 형사소송에서 모두 우월성을 지닐 가능성이 있다는 것을 의미하기도 한다(임석원, 2020).

물론 등화나 형상물을 게시하였다고 하여 충돌에서 자유로워지는 건 아니니, 선종과 관계없이 항해하는 선박 또는 정박하고 있는 선박이든 선박 상호 간 안전운항을 위한 철저한 경계와 더불어 방어 운전 등과 같은 적절한 운항술이 필요하다.

등화와 형상물을 게시하는데 착오가 발생하는 세 가지 유형이다.

첫째 ‘항해 중인데도 조업 중이라고 생각하고 등화와 형상물을 게시한 경우’는 실제로 조종능력이 제한되지 않는 경우에 해당된다면 아무리 등화와 형상물을 게시한 경우라도 항법상의 우선권을 부여받지 못한다(김인현, 2016).

둘째 ‘조업 중임에도 등화 및 형상물을 게시하지 않고 조업한 경우’는 해양안전심판원의 재결과 대법원판례 모두 “어로작업에 종사하고 있는 선박”, 즉 조업 중인 선박임에도 불구하고 「국제충돌예방규칙」 제26조(어

선)와 「해사안전법」 제84조(어선)상의 규정된 등화와 형상물을 게시하지 않은 선박에 대하여 어로종사선으로서의 항법상 우선권을 인정하고 있다.⁷⁾ 다만 그 기준이 되는 근거는 “등화 및 형상물 이외에 어로작업 중임을 상대방이 알 수 있었던 경우”에 조업 중인 어선으로 인정된다고 한다.

마지막으로 셋째 등화 및 형상물의 게시는 단독허위표시가되어 조업 중임을 표시한 어선은 항법상의 우선권을 인정받을 수 없다. 이러한 비진의 표시를 한 형상물 같은 경우 「국제해상충돌예방규칙」 제6조 형상물 규정에 보면 “구형, 원추형, 능형, 원통형은 직경 0.6미터 이상이며 높이는 직경과 같거나 직경의 2배가 되어 한다. 길이 20미터 미만인 선박에 대해서는 선박 크기에 상응하는 조건보다 작은 크기를 가진 형상물을 사용할 수도 있으며 그들의 간격 또한 이에 따라 축소할 수 있다.” 형상물은 주위 환경요소(시정거리, 비, 눈, 안개 등)의 영향을 많이 받기도 하며, 해상에서 마주치는 어선의 작은 형상물을 어선의 복잡한 구조물과 구별하여 육안으로 확인하기도 쉽지 않으며, 비록 형상물을 가까운 거리에서 확인하였다 할지라도 일반적으로 어선과 조우하게 되는 어장이나 연근해 지역은 일반적으로 선박 밀집도가 높은 곳이 많아 어선의 지위가 동력선인지 어로작업에 종사 중인지 구분이 쉽지 않다. 또한, 컨테이너 같은 고속선들은 선속 20노트 이상으로 항해하면서 식별하기 어려운 형상물을 확인하면서 주위 상황을 살피기에는 현실적으로 쉽지 않은 실정이다.

7) 대판 2000. 11. 28, 선고 2000추43 판결; 중앙해양안전심판원 제2016-011호 사건(어선화성호.어선 에바다호 충돌사건); 인천해양안전심판원 제2016-007호 사건(어선 2013대경호.일반화물선 구오싱 충돌사건)

2.4.2.1.1. 부산해심 제2014-072호 [화물선 스카이 지니호 · 어선 제102신광호 충돌사건]

스카이 지니호의 1등항해사는 10시 방향에서 어선 1척이 남향하는 것을 레이더로 초인 하였다. 이후 1등항해사는 형상물이 보이지 않아, 더 자세히 살피지 아니한 채 항행 중인 선박이라 생각하고 제102신광호가 피항선이므로 피해 갈 것이라고 생각하였다. 제102신광호가 피항조치 없이 계속 다가오자 장음 1회와 단음 5회의 기적을 울렸다. 충돌 약 10초 전 1등항해사는 기적을 울렸음에도 불구하고 제102신광호에서 어떤 조치를 하지 않자 우현 전타하였으나 충돌하였다.

제102신광호의 선장은 침로 약 180도, 속력 약 6노트로 조타하면서 장어통발을 투승하기 시작했으며, 이때 알파기능이 있는 레이더로 이 선박의 4시 방향 약 5마일 떨어진 지점에서 약 120도 방향으로 항행하는 스카이 지니호를 초인하고, 본선쪽으로 다가오는 것을 확인하고 멈추지는 않고 상대선이 자선의 선수를 먼저 지나갈 수 있도록 미속으로 전진하다가 정지하고 또 다시 전진하는 형태로 항해하였다. 선장은 이렇게 진행하여도 스카이 지니호와 계속 가까워지는 것을 확인하였으나 조업에 열중하느라 별다른 조치를 취하지 않고 있다가 충돌 직전에 스카이 지니호를 인식하고 주기관 전속 후진을 하였으나 앞서 기술한 바와 충돌하였다.

시계가 양호한 주간에 스카이 지니호는 침로 약 120도, 속력 약 9노트로 진행하고 있었으므로 항행 중인 동력선이고 제102신광호는 ‘어로에 종사하고 있는 선박’의 형상물을 게시하지 아니한 채 침로 약 180도, 속력 약 6노트로 진행하면서 장어통발을 투망하고 있던 중 충돌의 위험이 발생한 이

사건에서 제102신광호를 ‘어로에 종사하고 있는 선박’으로 볼 수 있는지에 따라 항법의 적용이 달라지므로, 우선 이를 살펴본다.

어로에 종사하고 있는 선박이란 그물, 낚싯줄, 트롤망, 그 밖의 선박의 조종성능을 제한하는 어구를 사용하여 어로작업을 하고 있는 선박을 말한다(「해사안전법」 제2조제11호). 여기서 조종성능을 제한하는 어구를 사용한 어로작업이란 어구가 대형이거나 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. 장어통발은 긴 모릿줄에 약 7.5m간격으로 아릿줄을 달고 아릿줄 끝에 통발을 매단 어구를 사용하며, 약 6~8노트의 속력을 유지하면서 투망을 하는 등 낚시 대신 통발을 사용한다. 이와 관련 ‘통발을 투망할 때의 속력이 통상 어로작업 중인 다른 선박보다 빠르다고 하여 통발이 조종성능을 제한하는 어구가 아니라고 할 수는 없으며, 장어통발 투망이 ‘어로’에 해당한다는 것’이 중앙해양안전심판원의 일관된 재결이다(중해심 제2009-20호·제2007-13호). 따라서 장어통발을 투망하고 있던 제102신광호는 어로에 종사하고 있는 선박이다. 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 우선권을 갖기 위해서는 실제로 어로작업을 하고 있을 뿐만 아니라 어로작업에 종사하고 있다는 등화·형상물을 표시하여야 한다. 그러나 등화·형상물 표시를 하지 않았더라도 어로에 종사 중임을 쉽게 알 수 있는 경우는 어로 작업선으로 인정하고 있다(중해심 제2009-20호·제2000-3호, 대법원 2000추43). 여기서 어로에 종사하고 있는 선박임을 쉽게 알 수 있는 경우란 어선이 거의 정선되어 있거나 저속으로 항해하면서 조업하는 경우, 그물 등 사용 중인 어구를 먼 거리에

서도 눈으로 식별할 수 있는 경우, 선단으로 무리 지어 조업하는 경우 등 항해사가 선원의 상무로서 요구되는 기본적인 주의만 다하여 경계를 한다면 어로작업 중인 선박으로 쉽게 인식할 수 있는 경우를 뜻한다. 제102신광호는 당시 약 6노트로 항해하면서 통발을 투망하고 있었으며, 연결되어 있는 어망(통발의 모릿줄과 통발)이 상당 부분 수면에 드러나 있어 조금만 주의를 기울였다면 통발 어구를 투망 중인 어선인 것을 확인할 수 있었다. 따라서 스카이 지니호의 1등 항해사가 선원의 상무로서 요구되는 기본적인 주의만 다하여 경계를 임하였다면, 제102신광호가 어로에 종사 중임을 쉽게 알 수 있는 경우에 해당한다. 제102신광호가 어로에 종사하고 있는 선박으로서의 우선권을 가지므로, 항행 중인 동력선인 스카이 지니호는 「해사안전법」 제76조(선박사이의 책무) 제2항에 따라 ‘어로에 종사하고 있는 선박’인 제102신광호의 진로를 피하여야 한다. 스카이 지니호 항해사는 쌍안경 등을 통해 선박의 외관, 운항모습 및 수면상 어구의 존재 여부 등을 살펴보아야 했으나 막연히 형상물이 있는지 없는지만을 확인한 채 형상물이 보이지 않자, 주의 깊게 관찰했더라면 더 쉽게 보았을 수면에 드러나 있는 어망(통발의 모릿줄과 통발)을 보지 못한 채, 항행 중인 선박으로 오인하였다. 스카이 지니호 항해사의 경계 소홀과 충돌을 피하기 위한 동작 미비는 이 충돌사건의 주요한 원인으로 작용하였다. 선박은 다른 선박과의 충돌의 위험을 판단할 수 있도록 항상 적절한 경계를 하여야 하고(「해사안전법」 제63조) 피항선이 적절한 조치를 취하고 있지 아니하면 주의환기 신호를 울려 상대선이 피항조치를 하도록 하거나 충돌을 피하기 위하여 충분한 협력을 하여야 한다. 제102신광호의 선장은 조업에 신경 쓰다가 스카

이 지니호의 위치 파악을 소홀히 하였고 충돌하는 순간까지 충돌의 위험성을 인지하지 못하여 충돌을 피하기 위한 협력을 전혀 하지 아니하였다. 이 경계 소홀과 피항 협력 동작의 미비는 이 충돌사건의 발생에 기여하였다.

항행 중인 동력선은 상대 선박이 어로에 종사하고 있는 선박인지 아닌지의 문이 있는 경우에는 어로에 종사하고 있는 선박으로 보아 미리 동작을 크게 취하여 상대 선박으로부터 충분히 멀리 떨어져야 한다.

어로에 종사하고 있는 선박은 등화·형상물을 게시하여 주위를 항해하는 선박들에 자선의 상태를 알려야 한다.

2.4.2.2. 경계 및 경험에 의한 구분

상대 선박이 어로에 종사하는 선박임을 확인하는 가장 보편적인 방법으로 트로울 선박처럼 어선의 선속이 아주 느리게 어구를 끌면서 조업하거나 봉수망 등과 같은 정선인 상태로 조업하는 경우, 어구를 멀리서부터 육안으로 식별할 수 있는 경우, 기선권현망어선처럼 선단을 이루어 조업하는 경우, 야간에 집어등을 사용하는 오징어 채낚기 어선처럼 쉽게 어선을 식별할 수 있는 경우도 있으며, 또한 노련한 항해사 또는 출입항이나 그 해역에 익숙한 항해사는 어선의 AIS 정보, 레이더의 ARPA 및 경험으로 그 해역 어선들의 움직임을 보고 구분할 수 있을 것이다. 또 경험 많은 항해사 또는 그 해역을 자주 운행하는 선박의 항해사라면 항해 중인 해역 선박 주위 어선의 형태나 이동 경로 등을 보고 구분할 수 있을 것이다.

위의 등화와 형상물 및 육안 및 경계에 의한 구분은 특히 무중(霧中) 상태나 우중(雨中) 상태에서는 육안 및 레이더로 선박의 구별이 더욱 어려워

지게 되며 특히 소형 어선들은 레이더 영상에서 더욱더 판별하기 어렵다. 현재 상선뿐 아니라 다수의 어선이 AIS 장비를 탑재하고 있어 식별이 쉬워졌으나, AIS를 장비를 탑재하고 있지 않은 어선들은 여전히 주위를 항행하는 선박에 레이더 영상 관독의 어려움을 주고 있다.

2.5. 항해 중인 어선

어선이 항해 중인 경우는 일반적으로 가) 모항에서 조업지로 이동, 나) 조업지에서 조업지로 이동, 다) 조업 완료 후 귀항지로 이동하는 것으로 볼 수 있다. 모항에서 조업지로 이동, 조업 완료 후 귀항지로 이동하는 경우 어선이 일정한 속력과 침로를 유지하며 항해하는 선박과 움직임이 크게 다르지 않다.

하지만 조업지에서 조업지로 이동하거나 어탐을 하는 어선은 일정한 속력과 침로를 유지하다가도 어군이나 목표물을 발견하게 되면, 주위의 선박 상황에 개의치 않고 어로작업을 위해 급속으로 변침, 변속을 하여 어선을 항해하는 어선으로 간주하고 항해하는 주위의 선박들을 혼란에 빠지게 만드는 경우가 많다.

또한, 「국제충돌해상예방규칙」 제26조 “어로작업에 종사하고 있지 않은 선박은 이 조문에 규정된 형상물이나 등화를 달아서는 아니 되며, 자선의 길이에 해당하는 선박이 달아야 할 형상물 및 등화만을 달아야 한다.” 라고 명시되어 있음에도 어로작업을 완료 후 형상물이나 등화를 그대로 둔 채 항해하여 주위를 항해하는 선박에 혼란을 주는 경우가 있다. 이와

같은 경우에는 항법상 우선권이 항해 중인 어선에는 인정되고 있지 않고 있다.

2.5.1. 인천해심 제2014-011호 [어선 길성1호·무등록 레저보트 충돌사건]

길성1호 선장은 05시 40분경 레이더 화면은 거의 보지 않고 가끔씩 전방을 보면서 항해하다 추진기에 어떤 물체가 걸린 것 같은 느낌이 들어 확인 결과 충돌이 발생한 것을 알고 있었다. 레저보트는 「수상레저안전법」 시행규칙 제21조의 규정에 따라 “해가 진 후 30분부터 해 뜨기 전 30분까지”의 야간 수상레저 활동을 하여서는 아니 되는 상태였다. 레저보트 선장은 낚시 준비에 몰두하느라 주변 경계를 소홀히 하여 어선 한 척이 접근하는 것을 늦게 인지하여 손짓으로 신호를 보냈으나 사방이 어두워 보이지 아니한 관계로 상대 어선이 그래도 접근하여 충돌이 발생하였다.

무등록 레저보트는 선외기를 끈 채로 바람과 조류에 따라 흘러가는 형태의 정류상태이었으므로 항해중인 동력선과 항법적용을 하기 위해서는 당시의 조우상황에 따라 다르게 적용되어야 한다. 당시 이 레저보트의 방향과 속력은 일정하지 않을 뿐더러 파도, 바람의 방향, 조류 등에 따라 선수방향이 수시로 변화하고 있었으므로 상호시계 내의 일반적인 항법을 적용할 수는 없다고 판단되고, 통상의 선원이라면 당연히 알고 있어야 할 지식, 경험, 관행으로서 선원의 상무를 적용함이 타당할 것이다. 이에 해심은 길성1호 측이 50%, 무등록 고무보트 50%로 판단하였다.

Ⅲ. 어선의 항법해석과 안전항해를 위한 제언

3.1. 해양사고 재결서 검토에 의한 논의

어선 항법상 지위와 관련한 해양사고 재결서를 검토하였으며, 검토 결과를 기반으로 논의 사항이 도출되었다. 교육제도의 개선, 당직자의 자세, 어선의 회피 동작 및 조업 중인 어선의 구별화에 대한 논의가 필요하다.

3.1.1. 교육제도의 개선

상선에 비해 어선의 선장이나 선원은 체계적인 교육을 받지 못해 항법에 대한 지식이 부족하다. 이러한 선원들에 대한 항법 관련 교육이 중요하다. 그중에서도 「국제충돌예방규칙」, 「선박입출항법」, 「해사안전법」의 체계를 잘 교육하도록 하는 것도 중요하다. 횡단항법, 제한시계의 항법, 정박선의 지위, 항법상 우선권을 가지는 어로작업에 종사 중인 선박의 개념 등에 대해서 알게 되면 이와 관련된 충돌사고를 예방할 수 있을 것이다(김인현, 2016). 어선원을 교육기관에 소집하여 강의하기 현실적으로 쉽지 않다. 소형선박면허나 하위직급 항해사 면허 자격검정 시험의 난이도를 조절 또는 항법 관련 문항을 추가 또는 강화하여 항법교육을 습득할 수 있도록 하여야 한다.

어선과 상선을 운항하는 운항자가 서로의 운항방식이 다를 것을 인지하지 못하였다. 현업에 종사하는 항해사들이 이수하는 교육은 승선 전 자격요건

을 갖추기 위해 레이더 시뮬레이션 및 전자해도교육과 같은 교육들이 대다수이다. 현행법상 이러한 교육은 일회성으로 주기별로 이수하는 안전교육과 달리 재교육을 받아야 할 의무가 없다.

이로써, 선박의 운항 안전성을 확보하기 위해 항해사들을 대상으로 선박종류별 조종성능 및 운항방식에 따른 운항패턴 등을 주기적인 교육이 필요하다.

3.1.2. 당직자의 자세

선박의 안전을 책임지는 당직자의 자세로는 여러 가지 중요한 요소가 있지만, 그중 경계 소홀로 인한 사고가 가장 많았다. 경계 소홀 원인을 세분화하면 상대선박 초인 후 지속적인 경계소홀이 피항선과 유지선에서 OOW(Officers of the Watch)의 공통 인적과실 유발 요인이었다. 상선에서의 미 경계 원인은 유지선과 피항선에서 공통으로 항해 당직 외의 업무 수행(해도실에서 해도 개정작업, 문서작업 등)이 가장 큰 원인이었다. 추가적으로 졸음 운항, 1인 당직, 음주 순으로 나타났다.

항해 당직 수행 중 어로작업을 위한 준비작업 등의 이유로 당직자들은 선교를 이탈해서는 안 되며, 어선 작업의 특성상 당직 업무에 전념할 수 없거나 피로가 예상될 시에는 추가의 요원을 배치하여 다음과 같은 근무수칙을 준수하여 당직 경계에 최선을 다하여야 한다.

선박의 안전운항을 위해 가장 기본인 당직 항해사의 근무수칙을 지켜야 한다.

가. 선장의 대리인으로서 해상충돌예방규칙을 성실히 이행한다.

나. 항상 견시를 유지하고 주변 상황 변화에 적절히 대비한다.

다. 필요한 경우 본선의 선회반경, 최단정지거리 및 기관 특성 등 조선상의 특징을 파악한다.

라. 당직 중 항해 장비를 정기점검한다. (항해 장비, 항해등 및 신호등, 음향신호, 조타기 작동시험 등)

마. 다음과 같은 상황 시는 즉시 선장에게 보고, 필요 시 당직사관은 즉각적인 사고 예방 조치를 취한다.

- 시계가 제한되거나 위험 상황이 예상되는 경우
- 선박 통항량이 증가 또는 타선의 동향에 불안을 느낄 때
- 침로의 유지에 이상이 있는 경우
- 예정시간에 육지의 물표를 발견할 수 없거나 선위에 의심이 갈 때
- 기관, 조타장치 및 중요항해 계기가 고장 났을 때
- 악천후 시 선박의 손상이 우려될 때
- 기타 의심스러운 상황 또는 긴급 상황 발생 시

충돌사고 방지 및 경계 소홀의 원인을 최소화하기 위해 당직자는 당직 전 충분한 휴식을 취해야 하지만 어선의 경우 어탐 및 어로작업 등으로 인해 당직자가 현실적으로 충분한 휴식을 취하지 못하고 있다.

3.1.3. 어선의 회피 동작

인천해심 제2018-008호 [화물선 케이에스 헤르메스호 · 어선 우성호 충돌 사건]에서 어선은 어로작업에 집중하다 보면 주위 선박 상황을 고려하지 않고 어로작업을 하여 주위를 항행하는 선박을 위험 상황에 빠뜨리게 할 수 있다.

어선과 조우 관계가 형성된 타 선박의 운항자는 어선의 조종성능이 뛰어난에 따라 급속도로 변침, 변속을 할 수 있으므로 적절한 안전거리를 유지하여야 한다. 또한, 지속적으로 어선을 경계해야 하며, 어선군단을 조우했을 때에는 어선군단 중간 사이를 통항하는 것보다 어선군단의 외곽 넓은 수역으로 충분히 우회하여 충돌의 위험요소를 피해 항해할 필요가 있다.

3.1.4. 조업 중인 어선의 구별화

항해 중인 어선은 「국제해상충돌예방규칙」에 따라 항행 중인 동력선의 위치에 있다. 어로작업에 종사하는 선박으로서 우선권을 갖기 위해서는 등화 및 형상물을 게시하여야 하지만 등화나 형상물의 게시는 주변 기상환경으로 인해 영향을 받는다. 기상환경이 무중(霧中) 상태나 우중(雨中) 상태에서는 상대 선박이 어선에서 게시한 등화나 형상물을 확인하기 어려워 상대 어선이 조업 중인가에 대한 식별의 어려움이 있다.

이를 보완하기 위해 현재 상선, 여객선, 및 어선에 설치된 AIS(선박자동식별장치)를 이용하여 어선과 상선의 구별화를 수행한다. 하지만 현재 어선과 상선의 구별이 직관적으로 되지 않는 문제가 있다.

어선과 일반 동력선을 레이더 화면상 AIS 표시의 차이를 주어 구분을 한다. 추가로 어선의 상태(항해, 조업)에 따라 AIS 표시를 다르게 한다.

선박통항량이 많은 해역을 항행하는 선박의 선장이나 항해사가 타선을 동력선과 어선을 직관적으로 구별할 수 있으며, 주위 타 선박과의 상황에 좀 더 집중할 수 있는 방법을 모색하길 제시한다.

3.2. 어선의 항법해석에 관한 제언

현존하는 어선의 항법상 지위는 어선이 어로 활동에 종사하는 동안에는 일반 동력선에 대하여 제한된 성격으로 보호를 받는 위치에 있다. 하지만 어로 활동에 종사하지 않거나 조종성능에 제한을 주는 어구를 사용하지 않고 있는 어선이라면 일반 동력선과 동등한 지위에 있게 된다.

어선의 다양한 항법상 지위에서 발생한 선박 충돌사고 재결서를 분석한 결과 어선의 충돌사고 발생 시 문제점이 될 수 있는 사항과 관련하여 아래와 같이 몇 가지 개선책을 제안한다.

3.2.1. 어선의 독자적인 항법입법

어선(어로종사선)은 어선의 특성을 고려한 관련 항법규정의 누락이라는 이와 같은 한계를 가지고 있다. 이는 무분별한 관습법의 남용으로 인한 법적 안정성을 해할 뿐만 아니라 해양안전심판원의 재결이나 법원의 판결을 기준으로 하는 예견 가능성의 원칙 또한 담보하지 못한다. 그러므로 어선이 어로작업과 항해 중 구분이 모호한 상황에서는 독자적인 항법이 필요하다. 예를 들어, 트롤선이 트롤링 작업 중 그물을 끌지 않고, 끌줄과 전개판을 선박에 고정된 상태로 이동 또는 변침 중일 때에는, 이 선박을 그물로 인한 조종성능에 영향을 받는 선박인지, 항해 중인 선박인지 등과 같은 어선의 지위를 구분해주는 독자적인 어선만의 항법을 입법할 필요가 있다. 하지만 우리나라에서만 항법을 입법하여 사용한다면 타국 선박과의 충돌사고 발생 시 문제가 발생할 수 있다. 그렇기 때문에 국제해사기구 등을 통

해 「국제해상충돌예방규칙」을 개정하는 방안등에 추가적인 연구가 필요하다.

선박이 안전하게 운항하기 위해서는 항법은 운항자가 쉽고 명확하게 이해할 수 있도록 만들어야 한다. 어선의 독자적인 항법이 존재하지 않아 어선의 충돌사고 발생 시 재결분석에 약 40%를 선원의 상무와 같은 모호한 표현으로 적용되기보다는 명확한 어선만의 독자적인 항법을 제정하는 것이 법적 안정성 측면에서 매우 중요하다.

3.2.2. 선원의 상무 개념 명확

선원의 상무는 「국제해상충돌예방규칙」에 규정된 개념으로 “Ordinary practice of seamen”을 번역한 용어이다. 선원의 상무는 “보통의 해기능력을 갖춘 선원의 관행·지식·경험에서 보면 당연히 하지 않으면 안 될 임무, 행동규범으로 선원들에게는 오랜 해상생활을 통하여 이미 터득된 전통적인 관습”, “경험을 가진 선원이기 때문에 알 수 있고 또한 선원이기 때문에 하지 않으면 아니 되는 일”, “해상에서 선원이 행하도록 기대되는 일반적인 행동원칙, 즉 조리의 일종” 등으로 해석되고 있다. 선원이 선원으로서의 직무상 주의의무를 다하였는지 판단하는 기준으로 사용되어지고 있으며, 「국제해상충돌예방규칙」에 규정화시킬 수 없는 부분들을 보완하는 역할을 하고 있다. 이런 의미에서 중앙해양안전심판원에서는 해양사고 관련자의 징계를 결정하는데 많은 부분에서 선원의 상무를 적용하고 있다. 하지만, 국내법상 선원의 상무 개념을 명확히 하는 국내법이 존재하지 않기에 규정의 합법성에 대한 의문이 제기되어지고 있으며 또한, 「국제해상

출동예방규칙」의 국내법 수용단계에서 선원이 상무는 채택되지 못하여 규정이 삭제되었다. 이로 인해 현행법상 선원의 상무로 적용할 수 있는 근거가 없는 실정이다.

좋은 결정이 좋은 결과로 반드시 이어지는 것은 아니다. 신중하고 잘 훈련된 선원이라도 경우에 따라서 사고로 이어지는 행동을 선택할 수 있다. 선원의 책임을 결정하는 기관은 사고의 원인이 단순히 판단 착오인지 선원의 상무 위반인지 판단해야 한다. 만약 선원이 선택한 결정이 합리적인 대안이었다면 이로 인해 사고가 발생하였더라도 이를 과실로 볼 수 없다.⁸⁾

비록 선원의 상무는 「해사안전법」에서 누락되었더라도 현행법상 규정화 되어있지 않는 규정에 적용하기 위해서도 향후의 법률 개정작업을 통해 이를 반영하여야 할 것이며, 개정안에는 누구나 이해하기 쉽도록 용어의 개념을 명확히 하여야 된다.

8) The H.F. Dimock, 77 F. 226, 220-30 (1st, Cir. 1896). 이 판결에서 법원은 사고발생 후 행해진 조치가 잘못되었다고 하여 과실로 볼 수 없다고 하였다. 즉, 법원은 사고 당시 선장의 입장에서 건전한 판단 및 선원도에 위배되지 않는 한도에서 모든 당사자의 권리를 감안하여 결정되어야 한다고 판단하였다.

IV. 결론

국내 어선의 충돌사고는 꾸준히 증가하였으며, 충돌사고 원인을 어선의 항법상 지위의 모호함으로 인한 조선 부적절, 경계 소홀, 항행법규 위반이었다. 본 연구의 목적은 어선의 충돌사고 발생 시 어선의 항법의 우선권 및 지위에 관하여 충돌의 원인을 고찰하며, 바람직한 항법해석을 제언하는 것이다. 연구 방법은 어선의 항법을 확인하기 위해 국내 및 국제 법률을 검토하였고, 해양사고 재결서를 분석 후 문제점을 도출하여 바람직한 항법 해석의 방향을 제시하였다. 그 결과 어선은 다른 선박과 항법상 대등한 지위, 보호의 대상, 다른 선박을 보호해야 할 지위에 있다고 볼 수 있으며 다음과 같이 요약된다.

첫째, 일반 동력선과 동일한 항법상 지위로 어선이 '항해 중'일 때는 일반 동력선과 동일한 지위를 가지며, 「해사안전법」과 「국제충돌예방규칙」에서 규정된 항법이 항해 중인 어선에 적용된다.

둘째, 조종제한선으로서의 어선의 항법상 지위로 어선이 조종성능에 제한을 받는 어구로 어로작업 중이거나 접근하는 다른 선박이 이와 같은 작업 과정의 인식가능 여부로 어선이 조종제한선으로서의 지위를 지닌다.

셋째, 어선의 특별항법상의 지위로 어선이 좁은 수로나 통항분리수역에서 어로작업에 종사 중일 때 어선이 다른 선박에 대하여 '통항불방해의무'를 부과하여 특정해역을 항행하는 다른 선박의 통항에 지장을 주어서는 안 된다. 어로작업 중인 어선은 항법상 우선권이 인정되고, 항해 중인 어선에

는 우선권이 인정되지 않음으로, 항법상의 우선권과 관련하여 명백한 구분이 반드시 필요하다. 등화 및 형상물의 게시와 당직자의 경계 및 경험으로 어느 정도의 구분이 가능하지만, 기상 상태 특히 무중(霧中) 상태나 우중(雨中) 상태에서는 육안으로의 식별이 어려울 뿐만 아니라, RADAR 영상 관독에 어려움을 주고 있다.

세 가지로 검토한 문제점에 대하여 어선의 항법해석과 안전항해를 위해 아래와 같이 제언한다.

첫째, 해양사고 재결서를 검토한 결과, 교육제도의 개선, 당직자의 자세, 어선의 회피 동작 및 조업 중인 어선의 구별화에 대한 논의가 필요하다.

상선에 비해 어선의 선장이나 선원은 항법에 대한 부족한 지식으로 어선을 운용한다. 항해사 면허 시험의 난이도를 조절 또는 항법 관련 문항을 강화하여 항법교육을 습득할 수 있도록 한다.

기상환경이 무중(霧中) 상태나 우중(雨中) 상태에서는 상대 선박이 어선에서 게시한 등화나 형상물을 확인하기 어려워 상대 어선이 조업 중인가에 대한 식별의 어려움이 있다. 어선의 상태를 직관적으로 하기 위해 어선과 일반 동력선을 레이더 화면상 AIS 표시의 차이를 주어 구분을 하며 어선의 상태(항해, 조업)에 따라 AIS 표시를 항해와 조업으로 구분한다.

둘째, 어선의 다양한 항법상 지위에서 어선의 특성을 고려한 항법규정의 누락이라는 한계를 가지고 있어 어선의 독자적인 항법입법의 필요하다. 그리고 현행법상 규정화 되어있지 않지만, 어선의 충돌사고 발생시 적용되는 선원의 상무에 대한 개념을 명확히 할 필요가 있다.

본 연구에서는 어선의 항법상 지위에 대해 분석하기 위해 어선의 충돌사건에 대한 사례분석을 하였으며, 항법해석과 안전항해를 위한 제언을 하였다. 하지만, 특정 선박에서 발생하는 충돌사고에 대한 사례분석이라는 한계점 때문에 다양한 선박에서 발생하는 특이 사항에 대해 수용하는데 한계가 있었다. 향후 후속연구에서는 이러한 한계점을 극복하기 위해 해양사고 재결서에 따른 기준을 정하고, 인적요소로 인해 발생할 수 있는 문제점을 분석하여 해양 충돌사고를 감소시키는 방안을 마련하고자 한다.



참고문헌

1. 국내문헌

- 김대식, 2017, “선박충돌사고 원인과 관련된 인적과실 유발요인에 관한 연구”, 해양환경안전학회학회, Vol..23, no,7, pp801-809
- 김인현, 2011, 「해상교통법」, 삼우사
- 김인현, 2001, 「선박충돌과 항법」, 효성출판사
- 김인현, 2016, “어선의 항법상 지위와 항법규정 개선 방안 - 실증적 연구를 중심으로 -”, 한국해법학회지 38권 2호, pp299-333
- 김수형, 2017, “결함수 분석(FTA) 기법을 이용한 어선 해양 사고 분석 - 어선 충돌사고의 주요 원인인 경계소홀을 중심으로 -”, 부경대학교 석사학위 논문
- 박성일, 2011, “등화 및 형상물의 계양 의무와 그 법적책임 - 어선과 컨테이너선의 충돌사고 재결 평석내용을 참고로하여-”, 한국해법학회지, 제33권 제1호,4, 176면.
- 박성호, 이윤철, 2016, “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률상 우선피항선의 항법 적용에 관한 연구”, 한국해사법학회, Vol. 28, No.2, pp205-226
- 박영선, 2015, “국제해상충돌예방규칙에 규정된 선원의 상무의 국내적

- 효력”, 한국해법학회지, Vol.37, no.1, pp.183-215
- 양석완. 2016, “해상법상 어선의 법적 지위에 관한 연구”, 법과 정책, Vol.22 No.2, pp95-118
- 윤점동, 2008, 「국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내 법규 해설」, 세종 출판사
- 이정원, 2018, 해사안전법상 ‘어로에 종사하고 있는 선박’의 법적 지위에 관한 고찰, 한국해사법학회, Vol.30 No.2, pp1-22
- 이정원, 2013, 선박충돌과 민사상 “과실” 개념에 대한 고찰, 한국해법학회, Vol.35, No.1, pp245-270
- 이창희, 2016, “우선피항선의 범위에 관한 고찰-총톤수 20톤미만 어선의 경우를 중심으로, 한국해사법학회, Vol.28 No.3, pp55-72
- 임석원, 2020, “어선의 충돌사고 발생 시 항법의 착오의 법률상 효과 - 등화 및 형상물의 게시와 관련된 해양안전심판원의 재결태도를 중심으로 -”, 한국해법학회지42권 2호, pp81-112
- 임석원, 2019, “우선피항선과 관련된 법규의 해석과 항법의 적용”, 한국법학회, Vol.73, No.-, pp419-439
- 해양안전심판원 재결서, 중앙해양안전심판원 2014, 2017, 2018, 2019.
- 대법원 2005. 9.28. 선고 2004추65 판결.
- 중앙해심 제2000-3호, 대법원 추43

2. 외국문헌

Craig H. Allen, 2005, *Farwell's Rules of the Nautical Road*, (Naval Institute Press)

Farnsworth, 1996, *Nautical Rules of the Road*, (Cornell Maritime Press)

Makabady, Samir, 1991, *The Law of Collision at Sea*, New York :
Elsevier Science

