

중국의 해상교통안전법

박 용 섭

(한국해양대학교)

I. 머리말

중국은 1980년대 자국의 경제 정책을 개방 경제 체제로 바꾸면서, 경제·사회의 실용적 사상이 확대되고 있다. 특히, 자유 시장 제도를 도입하고, 경제 특구제를 운용하는 과정에서 엄격한 공산주의 경제 사회에서 찾아 볼 수 없는 경제 성장이 두드러지게 나타나고 있다. 중국의 경제 성장이 단순한 자력 갱생을 벗어나서 복합적인 국제 경제의 협력 체제로 전환하여 국내적으로 국민의 생활 환경을 개선하고, 대외적으로 폐쇄적인 고립을 탈피하면서 현대화에 필요한 자본주의 사회의 고도화한 기술과 자본을 활용하는 기회를 누리고 있다.

경제 성장은 바로 교역의 증대를 의미하며, 교역의 증대는 교통 시스템의 발전을 필요로 하게 된다. 중국은 1970년 말까지 자국민을 위한 자급 자족의 공산주의식 경제 체제를 유지하고 있는 동안은 교통 시스템의 개선과 발전을 크게 중요시하지 아니 하였으나, 지금은 경제 구조가 대외 지향적이면서 국민 생활의 환경을 개선하는 데 그 바탕을 두고 있기 때문에 필연적으로 교통 시스템의 개선이 중요한 정책 사업으로 부상하고 있다. 특히 외국과의 거래에 있어서 대륙간 운송 시스템인 시베리아 철도와와 연계보다는 자유 세계와의 운송 시스템인 해상 운송의 비중이 높아지고 있다. 더구나 외국의 기술과 자본을 유치하기 위하여 대련에서 해남도까지 전 해안선을 경제 특구로 만들어 개방하고 있기 때문에 자연적으로 해상 교통이 발전하고 양적으로 팽창할 수밖에 없다.

중국의 해상 교통량은 질과 양의 면에서 매우 현저하게 증대되고 있으나, 과거 30년간 외부 세계와 축의 장막으로 격리되어 왔기 때문에 해상 교통 질서를 위한 기본적 법규

법이 발달하지 못하였다. 물론 유엔 회원국으로 가입한 이후에 국제해상충돌방지규칙(International Regulations for Preventing Collision at Sea)을 해상교통법으로 이용하여 왔으나, 이 규칙의 법적 성질상 중국의 연안, 만, 양자강, 황화 또는 요하 등 해항선(sea-going vessels)이 항해할 수 있는 수역과 경제 특구에 있는 항의 수역은 외해가 아니라 연안에 있는 해항(sea port) 또는 강항(river port)이기 때문에 지리적인 조건과 연안의 해상 교통의 특수성으로 인하여 별도의 해상교통법이 필요한 실정이었다.

중국 정부는 해상 교통의 안전이 자국의 현대화 정책에 있어서 필요한 것으로 판단하여 처음으로 해상교통안전법(Maritime Traffic Safety Law)을 제정하여 시행 중에 있다. 이 법은 1983년 9월 2일 제6차 전국인민대표대회 상무위원회 제2차 회의에서 채택하였고, 1984년 1월 1일부로 발효하였다.

이 논문에서는 중국 해상교통안전법의 내용을 구성 순서에 따라 해석하고, 그 법적 성질을 구명하였다. 그리고 이 내용은 점차 더욱 활발하게 전개될 것으로 예상되는 양국간의 해상 교역과 해양 어업 활동에도 도움을 주는 기초 자료로서 활용될 수 있을 것으로 기대한다.

이 법의 내용은 다음과 같다.

- (1) 제1장 총칙
- (2) 제2장 선박 검사 및 등록
- (3) 제3장 선원의 정원 및 설비
- (4) 제4장 항해, 정박 또는 운송
- (5) 제5장 안전 보장
- (6) 제6장 위험 화물의 운송
- (7) 제7장 해난 수색
- (8) 제8장 해난 구조 및 난파물 제거

- (9) 제9장 해상 교통 사고의 조사와 해결
- (10) 제10장 법적 책임
- (11) 제11장 특칙
- (12) 제12장 부록

II. 입법 목적과 적용

1. 입법 목적

이 법은 중국의 관할권이 미치는 해역에서 해상 교통의 질서와 안전을 유지하는 데 목적을 두고 있다. 즉, 「해상 교통의 관리를 강화하고, 선박, 해양 시설물, 재화 및 인명의 안전을 보장하며, 중국의 주권과 국가 이익을 보호함에 있다」고 규정하고 있다. 이것은 이 법이 단순히 해상에 있어서 선박 교통(vessels traffic)만을 관리하는 소극적인 자세를 취한 것이 아니라, 적극적으로 해상 교통(marine traffic)의 안전을 확보하고 더 나아가서 국가의 권익(sovcreignty and interests)을 확보하는 데 두고 있다. 이러한 입법 목적은 지금까지 몇몇 해양국에서 입법하고 시행 중인 개항질서법(한국), 해상교통안전법(일본), 내수항행 규칙(Inland Navigable Rules ; 미국), 테임즈강 항행조례(By-law of the Thames Navigation ; 영국)와 같이 선박 교통 관리 중심의 국내법과 상당한 차이가 있다. 다만, 일본의 해상교통안전법과 그 내용이 상당히 비슷하나 일본의 해상교통안전법은 일본의 내수-세도나िका이, 나고야완, 도쿄완-에만 한정적으로 적용되는 것임에 비추어 중국의 해상교통안전법은 그 적용 해역이 매우 넓은 것이 전자와 크게 다른 점이다.

2. 적용 범위

이 법은 해상 교통의 질서와 안전을 유지하기 위하여 중국의 주권과 국익을 보장하기 위하여 제정되었기 때문에 그 적용 범위도 해상 활동에 관련한 전분야에 넓게 미치고 있다(제2조). 이 법의 적용 범위를 구체적으로 장소적 범위, 인적 범위, 물적 범위, 활동적 범위로 고찰하여 보면 다음과 같다.

(1) 장소적 범위

이 법의 성질상 장소적 범위는 중국의 주권이 작용하는 범위로 정하고 있다. 여기서 이 법이 적용되는 해역의 구체적인 범위는 연해수역(coastal waters)으로 명시하고 있다. 연해수역의 범위는 이 법의 제50조에서 다음과 같이 정의

하고 있다. 즉 연해수역이란 해안(sea coast)에 있는 항, 내수(inner seas) 및 영해 그리고 중국의 관할권이 미치는 기타 모든 수역(all other water areas under its jurisdiction)이다. 현재 중국의 영해는 영해 기선에서 12해리로 선언하고 있기 때문에 큰 문제가 없다(영해법 제3조). 그러나 산둥반도와 요동반도를 잇는 선의 안쪽에 있는 발해만은 중국의 내수로 선언하였고, 남지나해의 파셜군도에 대하여 주권을 선언하고 있기 때문에 이 해역에 대해서도 중국은 이 법을 적용하고 있다. 전자의 발해만은 국제법상 중국의 내수로 인정될 가능성도 있으나, 후자인 남지나해의 파셜군도는 아직 그 영유권이 인접국과 분쟁 상태에 있기 때문에 이 법의 적용은 선박의 기국에 따라서 인정되지 않고 있는 실정이다.

이 법이 또한 해양 구조물 즉 석유 시추선과 같은 해양 작업선에도 적용되며, 특히 고정식 해양 구조물에 적용되는 것으로 규정하고 있기 때문에(제2조, 제50조) 고정식 해양 구조물이 설치된 위치에서 일정한 수역까지는 중국의 관할 수역으로 주장할 수 있어서 예상 이외로 이 법의 장소적 범위는 확대될 수도 있다. 더구나 중국이 해저 석유의 개발에 적극적인 정책을 추진하고 있으므로 장소적 관할은 현실적 문제로 나타날 수도 있다. 다만 중국의 해상교통안전법이 국제해상충돌방지규칙 제1조 제2항의 지방항해 규칙(local navigation rules)에 해당하는 특례 규정으로 본다면, 이 법의 장소적 적용 범위는 가능한 한 중국의 실질적 영해 이내로 한정되어야 할 것이다.

(2) 인적 범위

이 법에서는 책임의 주체는 선박 및 해양 구조물의 승무원을 포함하여 승무 중인 모든 사람(persons)과 선박 또는 해양 구조물의 소유자와 경영(operators)이다. 여기서 말하는 승무원이라 함은 선박 또는 해양 구조물을 항해(navigating)시키거나, 정박(berthing)시키거나 또는 작업수행(carrying out operations)을 위하여 선박이나 해양 구조물에 승무하고 있는 사람을 말한다. 그리고 선박 또는 해양 구조물의 소유자란 등록 소유자를 말하며, 경영자란 선박과 시설물을 용선 또는 임대하여 실제로 운항하는 운영자를 말한다. 선박과 해양 시설물의 승무원, 소유자 및 경영자의 국적에 관계없이 이러한 구조물이 중국의 연해수역 내에 있는 한 이 법의 적용을 받게 된다. 그러므로 외국적 선박이 중국의 연해수역을 항해할 때에는 이 선박에 승선하고 있는 선원은 이 법의 적용 대상인 것이다.

(3) 물적 범위

해상 교통의 안전은 해상에서 이동하거나 또는 해상 활동의 구조물로 이용할 수 있는 모든 시설물이 해상 교통의 질서를 지켜야 성취할 수 있다. 현실적으로 해상 교통에 사용할 수 있는 물건은 선박과 해상 구조물이기 때문에 이들 선박과 해상 구조물이 중국의 연해수역 내에 있는 경우에 이 법의 적용을 받게 된다.

이 법에서 선박이라 함은 모든 종류의 배수 선박, 무배수 선박(non-displacement vessel), 크라트(뗏목, 선주), 수상 항공기, 잠수식 프랫홈 및 이동식 프랫홈으로 규정하고 있다(제50조). 그리고 해양 구조물(installations)이라 함은 고정식 또는 부유식의 수면상과 수면하의 구조물 기타 모든 시설물을 의미한다(제50조). 여기에는 고정식 프랫홈도 포함된다. 구체적으로 이 법에서 규정한 선박과 구조물은 상선, 어선, 함정을 포함한 모든 수상 선박, 호버 크라트, 수상 항공기, 반잠수식·부유식·고정식의 해저 석유 시추선, 과학 탐사선, 해양 구조물 설치선 등 그 범위가 매우 넓어서 포괄적이라고 본다. 그렇기 때문에 국제해상충돌방지 규칙에서 명시한 워터 크라트(water craft)와 같이 해상 활동의 목적으로 사용하고 또 할 수 있는 선박과 해양 구조물이 전부 포함된다고 해석하여야 할 것이다. 구조물은 국적에 관계없이 중국의영해 내에서 활동할 때에는 이 법의 적용을 받게 된다.

(4) 활동적 범위

이 법은 중국의 연해수역에서 항해·정박·작업에 종사하는 선박 및 해양 구조물의 안전성을 확보하기 위하여 해상 교통의 질서를 높이는 데 있다. 이 법에서 규정하고 있는 항해란 선박이 중국의 연해수역 내에서 항행·표류·가박 및 태풍의 피항 또는 항구의 입출항을 의미한다. 그리고 정박이라 함은 지정 항구의 지정 선석에 묘박 또는 계류 부표에 정박하거나 접안하거나 해류·이안하는 출입항 조종을 의미한다.

그리고 해상 작업(operations)이란 지정 연해에서의 조사, 탐사, 개발, 측량, 축조, 준설, 폭파, 구조, 구원, 예항, 어로, 양식, 적하, 양하, 과학 시험 및 기타 수면 상하의 작업을 의미한다(제50조). 따라서 해상 작업이란 해양에 있어서 과학적인 모든 활동과 하역 작업 및 어로 활동을 포함한 것이다.

(5) 관할청

이 법을 시행하고 감독하는 관할청(competent

authority)은 중국의 항무감독기구(The Harbour Superintendency Administrations of the People's Republic of China)이다. 이 곳에서 중국 연해수역 내의 해상 교통의 안전을 관리하며, 해상 질서의 유지를 책임지고 감독하고 있다.

Ⅲ. 선박과 선원

1. 선 박

선박과 선박에 설치된 중요한 안전 항해 설비에 대하여 선박 검사 기관(classification organs)에서 발행한 유효 증서를 비치하여야 한다(제4조). 여기서 말하는 증서는 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 의한 화물선안전구조증서, 화물선안전설비증서, 화물선안전무선전신증서 및 선박으로부터의 국제해양오염방지협약(MARPOL)에 의거한 국제해양오염방지증서(IOPP, IPP, ISP), 그리고 선급협회 규정에 의한 선급 증서 등을 의미하는 것이다.

그리고 모든 선박은 유효한 선박국적증서(certificate of nationality), 선박등록증서(certificate of registry) 또는 선박증서(certificate of licence)를 소지하여야 한다(제5조).

2. 선 원

(1) 해기사 자격 증서

선박에는 항해의 안전을 확보하기 위하여 승무원 표준 기준에 따라서 유자격 사관과 부원을 승무시켜야 한다(제6조). 그리고 선장, 기관장, 갑판 사관, 기관사, 통신사 수상 항공기 또는 반잠수식 구조물에 승무하는 유사 직위의 사람은 해기사 자격 증서를 소지하여야 한다(제7조 전단). 다른 부원들도 훈련과 교육을 잘 시켜서 각자의 임무를 수행할 수 있도록 관리하여야 한다(제7조 후단).

(2) 해상 안전 지식

선박 소유자는 각국의 관련 해사 규칙에 따라서 선박 충돌의 방지, 신호, 통신, 소화 및 인명 구조에 관련하여서 해상 안전에 관하여 깊은 지식을 가진 선원을 각 시설에 배치하도록 노력하여야 한다(제8조).

(3) 해상 안전 규칙의 준수

선박 또는 구조물상의 승무원은 선박 또는 구조물의 항해의 안전과 정박의 안전을 보장하기 위하여 해상 교통의 안전 규칙을 지키고 또한 구조물의 작업 지침을 잘 준수하

여야 한다(제9조).

(4) 항해·정박·작업

① 중국 해사 법률의 준수

중국의 연해수역에서 항해하거나, 정박하거나 또는 작업에 종사하는 선박과 해양구조물은 중국의 법률과 행정법규를 잘 지켜야 한다(제10조). 그리고 외국적 비군용선은 관할청의 허가없이 중국의 내수로(inland waters) 또는 항만에 입항할 수가 없다(제11조). 즉 외국 선박으로서 영리선이든 비영리선이든 간에 입항하기 전에 반드시 항만 관리 기관에 입항 허가를 받아야 한다. 그러나 선원의 질병, 부상, 또는 조난선, 혹은 거친 날씨를 피하기 위한 긴급 피항, 기관 고장과 같이 정상적인 입항 절차를 취할 수 없이 시간이 급박하고 특수한 경우에는 위의 내수로 또는 항에 입항할 수가 있다. 이러한 경우에는 입항한 후에 관할청에 긴급 입항에 관한 절차를 밟고 그 지시에 따라야 한다(제11조 전단).

외국의 군용선은 중국 정부의 허가없이 중국의 영해에 절대로 들어 갈 수가 없다(제11조 후단). 즉 중국은 외국의 상선, 어선 및 군함에 대하여 대단히 폐쇄적이다. 그렇기 때문에 입항하기 전에 상선과 어선은 입항할 항의 관할청에 입항 허가를 받아야 하며, 그렇지 않은 경우에는 외교적 분쟁이 생기기 때문에 극히 유의하여야 한다.

② 입출항 검사

국제 항행 선박(foreign-going vessels)이 중국의 항구를 출입항할 때에는 관할청의 검사를 받아야 한다. 그리고 중국 국적선으로서 국내항해선(home-trading vessel)은 중국항을 출입항시마다 입항 증서 또는 출항 증서에 확인을 받아야 한다(제12조).

③ 항내 이동 및 항행 규칙의 준수

외국적 선박이 중국의 항만을 출입하거나 또는 항내에서 항행하거나 선석을 이동할 때, 혹은 항외의 계선지 또는 하역 터미널로 항진하거나 떠날 때에는 관할청의 공인을 받은 도선사를 승선시켜야 한다(제13조).

이 규정은 중국의 모든 항만에 외국 선박에 대하여 강제 도선구인 것을 의미하므로 외국 선박은 중국에 기항할 경우 도선사의 요청과 승하선 지점을 대리점 또는 참고 자료를 이용하여 사전에 파악하여야 한다.

④ 중국 법률의 준수 의무

항구를 출입하거나 혹은 해상 교통의 관리 구역, 해상 교통의 밀도가 높은 구역 또는 제한 수역을 통항할 경우에는

중국 정부 또는 관할청이 공포한 특별 규칙을 준수하여야 한다(제14조). 이 규정은 중국의 기항 구역에는 국제해상충돌방지규칙 제1조 및 이 법을 근거로 한 특례 규정으로서 지방항행규칙을 입법하여 시행하고 있음을 의미하는 것이다. 외국적 선박의 선장은 중국의 항만에 출입하기 전에 반드시 입항 절차와 도선사 이용에 관하여 사전 준비를 하여야 할 것이다. 그리고 모든 선박은 관할청의 특별한 허가가 없는 한 금지 구역에 진입하거나 또는 통항하지 못한다(제15조).

선박이 아닌 대형 구조물 또는 이동식 석유 시추 장비는 선박 검사 기관 또는 선급 협회에서 시행하는 예방 검사를 받아야 하고, 또한 해양 예방을 위하여 관할청의 승인을 받아야 한다(제16조), 이것은 대형 해상 구조물은 선급 검사 기관과 같은 검사 기관의 검사를 별도로 받아야 하고, 해양 예방은 관할청의 승인을 받아서 실행하도록 규정한 것이다. 그리고 관할청은 선박의 상태가 선박 증서의 기재 사항과 일치하지 않은 것을 발견하였을 때에는 선박 소유자 또는 운항자에게 재검사를 실시하거나 또는 선박증서에 기재된대로 효과적인 안전 조치를 취하도록 명령할 수 있다(제17조).

⑤ 선박의 항행 금지 명령

선박의 출입이 항의 안전을 위협할 경우에는 선박의 입항을 거절할 수도 있고, 필요한 경우에는 출항을 명령할 수 있다(제18조). 그러나 선박 또는 시설물이 다음 각호에 해당될 경우에는 선박의 출항 금지, 항행 금지 또는 항로 변경을 명할 수 있다(제19조).

- a. 중국의 관련 법률, 행정 법규 또는 규정을 위반한 경우
- b. 감항 능력이 부족한 경우
- c. 적절한 조치를 취하지 않았기 때문에 해난 사고가 발생한 경우
- d. 관할청 또는 관계 당국에 지급 비용을 지급치 못하였거나 또는 필요한 재정 담보를 제공치 못한 경우
- e. 관할청이 부당하다고 보는 사건이 발생하거나 또는 해상 교통 안전을 저해하는 사건이 발생한 경우

중국의 각 항에 입항한 선박의 선장은 이 규정에서 규정한 사항에 대하여 구체적인 사항을 입항 전에 연구할 필요가 있다. 그것이 불가능하면 입항 즉시 대리점 또는 입항 절차를 맡고 있는 항만 당국에 요청하는 것이 좋다. 중국의 해사 법률 또는 일반 법률이 관행적인 것이 대부분이고 근래에 와서 입법이 진행되고 있기 때문에 자료가 부족한 실정임을 참고하여 이 법에 의한 제재를 받지 않도록 노력하

여야 할 것이다.

IV. 안전 보장

1. 보고 의무

선박 소유자 또는 해양 구조물의 운영자는 중국 연안의 수면 및 수중에서의 작업 및 이와 관련한 수역에서의 안전 작업 구역의 설정을 승인을 받아서 공고하기 위하여 관할청에 보고하여야 한다(제20조 전단). 그리고 승인을 받지 아니 한 선박은 안전 작업 구역에 들어갈 수가 없고, 또한 시공 계약자는 이 구역을 임의로 확대할 수 없다(제20조 중단). 그리고 항구내에 수면 또는 수중 작업을 시행할 연안이 겹쳐 있는 경우에는 항만 관할청의 검토와 승인을 얻기 위하여 실시 도면을 첨부한 신청서를 관할청에 제출하여야 한다(제20조 후단).

2. 항행 금지 구역의 설정

연안에 있어서 금지 구역은 국무원(State Council) 또는 관할청에 제출하여 승인을 받아야 하고, 군사 목적의 금지 구역은 국가 군사 주관 부처의 승인을 받아야 한다(제21조).

중국은 지난 40년 동안 공산 국가의 폐쇄 정책을 지켜 왔기 때문에 국가 비밀이라는 입장에서 항행 금지 구역을 많이 선포하였다. 현재 개방 정책을 추진하고 있으나 아직까지 전통적인 해양 폐쇄 정책을 고수하고 있기 때문에 중국 연안을 항행하는 선박은 주의를 요한다.

3. 항로 장애물의 설치 금지

관할청에 의하여 승인을 받지 않고서는 관할청이 설정한 항만 구역, 정박지, 수로, 안전 항로, 교통 밀집구역 또는 항로상에 해상 교통의 안전을 방해하는 해양 구조물을 설치할 수 없으며, 또한 해상 교통의 방해 행위를 하지 못한다(제22조 전단).

그리고 관할청의 승인없이 설치한 해양 구조물에 관하여 관할청은 구조물 소유자에게 적절한 시간내에 이동 또는 제거를 명할 권리를 가진다(제22조 후단).

4. 항로 시설의 손상 보고

누구도 항로 표지 또는 항로 시설을 손상시켜서는 안 된다. 만일 그러한 손상이 생겼을 경우에는 손상을 일으킨 자

는 즉시 관할청에 보고하여야 하며, 손상을 일으킨 자는 복구에 대한 배상 책임을 져야 한다(제23조). 선박 또는 해양 구조물이 다음 사항을 발견하면 즉시 손상 보고서를 관할청에 제출하여야 한다.

- a. 항로 표지 또는 항로 시설물의 변경 또는 소멸
- b. 항행의 안전에 위협을 주는 방해물 또는 표류물의 존재
- c. 기타 항행의 안전에 영향을 주는 비정상적인 사정

그리고 항로 표지의 적절한 기능을 방해하는 시설을 항로 표지의 주위에 설치하지 못한다. 안전 항로 또는 항로 표지 부근에 항해의 안전을 저해하는 등화는 반드시 적절한 차폐 장치를 달아야 한다(제25조).

5. 장애물 제거 및 보고 의무

해양 구조물의 제거 또는 철거, 침몰선 또는 침몰물의 구조 또는 청소 및 수중 작업을 실시할 때에는 항해 및 작업의 안전에 위협을 주지 않도록 해야 한다. 이러한 작업을 행하는 동안 선박 또는 구조물의 소유자는 필요한 표지를 달아야 하며, 구조물의 명칭, 모양, 크기, 위치 및 문제 장애물의 수심을 관할청에 사실대로 보고하여야 한다(제26조). 그리고 항의 부두, 잠문(lock) 및 항외의 계류점과 하역 터미널은 안전하게 정비되어야 하고 양호한 상태로 유지되어야 한다(제27조).

6. 해상 교통 관리

해상 교통의 안전 요건을 충족시키기 위하여 관할청은 해상 교통 수역 또는 정박지를 설정할 수도 있고, 또는 이를 변경할 수도 있다. 관할청의 상부 기관의 승인을 받아서 항외의 정박지 지정을 공고할 수 있다(제28조). 그리고 관할청은 국내법에 따라서 항해 위험 및 항로 고시의 발행 책임을 가진다(제29조). 항해, 정박 및 작업의 안전을 보장하기 위하여 관련 주무부서는 통신 시설을 잘 유지하여야 하며, 항로 표지 및 항해 설비를 양호하게 정비하여 항상 작동 상태를 유지토록 하고, 최신의 기상 예보, 해도 및 수로 서지 등을 준비해 두어야 한다(제30조). 선박 또는 해양 구조물에 사고가 발생하여 해상 교통의 안전이 위협을 받을 경우에는 관할청은 사고를 수습하기 위한 필요한 강제 조치를 취할 수 있다(제31조).

중국에는 해상 교통 관리를 위한 정부의 책임 범위를 명시한 규정이 있다. 즉 중국정부가 직접적으로 선박의 항해, 정박 및 운항과 관련하여 해상 교통 관리 수역, 정박지, 항

로 설비 및 통신 시스템을 관장하여 해상 교통의 안전관리를 도모하고 있다.

V. 위험 화물의 운송

위험 화물을 저장, 선적, 양하, 운송하는 선박 또는 해양 구조물은 안전을 보장하기 위하여 장비와 설비를 갖추어야 한다. 그리고 중국에서 발행된 위험 화물의 관리와 운송을 규제하는 규칙과 규정을 따라야 한다(제32조). 위험물 운반선은 관할청에 운송 허가 신청을 제출하여야 하며, 만일 승인을 받지 아니 하면 받을 때까지 항구에 출입을 할 수 없으며, 적하 또는 양하를 하지 못한다(제33조).

VI. 해난 구조 및 난파물 제거

1. 해난 구조

(1) 조난 구조 요청과 구조 실시

조난 중인 선박, 해양 구조물 또는 항공기는 구조 요청의 조난 신호를 발신함과 더불어 사고 시간 및 장소, 사고의 범위, 사고의 원인과 구조 작업의 요구 사항을 관할청에 가능한 한 빨리 보고해야 한다(제34조). 그리고 조난 선박, 해양 구조물, 항공기의 소유자 또는 운항자는 자체 구조 행위를 취하는 데 모든 효과적인 조치를 마련하여야 한다(제35조). 또한 조난 신호를 수신하였거나 사고 현장의 부근에서 위험에 빠진 사람, 조난선 또는 조난 구조물을 발견하는 즉시 자신이 위험에 조우하지 아니 하는 경우에는 조난에 처한 자를 구조하기 위하여 최대한의 가능한 지원을 다하여야 한다. 그리고 구조자는 자기의 이름, 호출 부호 및 사고 지점과 상황을 조속히 관할청에 보고하여야 한다(제36조).

(2) 충돌 사고

충돌 사고가 발생한 선박 또는 구조물은 선명, 국적, 선적항을 알려주어야 한다. 그리고 조난 상대방을 구조하는데 최선을 다해야 한다. 자선에 위험이 없이 실행할 수 있는 한 관련 선박은 허락을 받지 않고서 사고 현장을 떠날 수 없다(제37조).

(3) 관할청의 구조 활동

구조를 요청하는 신호를 받은 즉시 관할청은 구조단을 소집하여야 하고, 관계 당사자 및 사고 부근에 있는 선박 또는 해양 구조물은 관할청의 통일적인 지시와 명령에 따

라서 구조 활동을 행하여야 한다(제38조). 외국에 파견된 선박 또는 항공기가 구조를 위하여 중국의 영해 및 영공에 진입하여 조난 선박과 사람을 구조할 때에는 반드시 관할청의 승인을 받아야 한다(제39조).

2. 난파물 제거와 비용 부담

해상 교통의 안전에 관계되는 수로의 폐쇄 또는 폭발 위험의 잠재성에 영향을 주는 침몰물 또는 표류물과 관련하여, 이들 물체의 소유자 또는 운항자는 관할청이 정한 기간 안에 그러한 위험물을 제거하여야(salvage and remove)한다. 이것이 실패할 경우 관할청은 위험물의 제거 작업을 실시하고, 그 비용은 위험물의 소유자에게 청구할 수 있다. 그러나 이 조의 규정은 침몰선 또는 표류물의 소유자 또는 해양 구조물의 운항자가 제 3자에 대하여 주장할 수 있는 손해 배상 청구권을 침해하는 것은 아니다(제40조). 여기서 주의할 사항은 중국 연안 수역의 해저에 이미 침몰되어 있는(lying in the coastal waters) 침몰선 또는 물건을 관할청의 승인없이 인양하거나 해체할 수 없다(제41조).

중국은 침몰물, 표류물, 또는 구조물에 대하여 해상 교통의 안전을 확보하기 위하여 원칙적으로 침몰 선박의 소유자 또 그 운항자에게 제거 위무를 부담시키고 있다. 그러나 소유자가 이를 성실하게 이행하지 아니 할 경우에 관할청이 대집행하고 나서 그 비용을 원소유자 또는 운항자에게 청구할 수 있도록 근거 규정을 명시하고 있다.

3. 해상 교통 사고의 조사 및 처리

(1) 해난 보고

해난 사고를 유발한 선박 또는 해난 구조물은 관할청에 사고 보고(incident report), 관계 서류 및 자료 등을 제출하여야 하고 접수받은 관할청은 조사를 하고 처리해야 한다. 관할청은 조사를 함에 있어서 사고를 일으킨 당사자 및 관련 당사자는 사고 현장 및 관련 사실을 진실하게 제공하여야 한다(제42조). 선박과 해상구조물이 일으킨 해상 교통 사고와 관련하여 관할청은 사고의 원인을 밝혀내어 당사자의 책임을 확정하여야 한다(제43조).

(2) 행정 처벌

관할청은 판단 결과 해상교통안전법을 위반한 것이 분명한 경우에는 다음에 열거한 처벌 중 하나 또는 병과하여 부과 할 수 있다(제44조).

1. 경고

2. 해기 면허의 정지 또는 취소

3. 벌금

(3) 본인 소송 제기

관계 당사자가 관할청이 내린 위의 행정 처벌에 대하여 벌금 또는 해기 면허의 정지 또는 취소 조치가 부당하다고 인정할 경우에 처벌 통지를 받은 날로부터 15일 이내에 중국의 법원에 소송을 제기할 수 있다. 다만 위의 기간이 만료할 때까지 관련 당사자가 법원에 소송을 제기하지 않거나, 또는 관계 당사자가 위의 처벌을 받아들이지 않을 경우에는 관할청은 법원에 위의 처벌을 집행할 수 있도록 청구할 수 있다(제45조).

(4) 민사 분쟁의 해결

민사 책임 문제에 있어서는 해상 교통 사고로 분쟁이 발생한 경우에 관할청이 조정을 통하여 해결할 수 있다. 그러나 관계 당사자가 조정을 바라지 않거나 또는 조정이 실패한 경우에는 관계 당사자는 법원에 제소할 수 있다. 외국의 이해 당사자가 관련된 경우에는 당사자 사이의 서면 동의에 의하여 중재를 부탁할 수도 있다(제46조).

(5) 형사 책임

해상교통안전법을 위반한 범죄자는 사범부가 형사 책임을 묻게 된다(제47조).

중국의 해상 교통 사고에 대하여 과실이 있는 자에게는 해기 면허의 취소 또는 벌금 부과 등에 의한 행정 책임과 그 사고로 발생한 손해에 대하여서는 과실 비중에 따른 민사 책임·민사 소송, 행정 조정 또는 중재로써 해결할 수 있다. 그러나 범법 행위로서 과실 해난 범죄에 대하여 형사 책임을 물을 수 있도록 규정하고 있다.

VII. 특례 규정 및 부속서

1. 어항

어민이 주로 사용하는 어항에 있어서 국가어정어항감독관리청은 이 법에서 규정한 관할청의 기능을 담당한다. 또한 이들 어항에서 해상 교통의 안전을 감독하고 관리할 책임을 가진다. 그리고 이 관리청은 중국의 연안수역에서 어선 사이의 해상 교통 사고의 조사 및 처리에 대하여 책임을 진다. 이 법률의 시행을 위한 보완 규칙은 국무원에서 별도로 제정한다(제48조).

2. 군사 수역

군사 수역 안에서 군함과 군사 시설물의 관리, 군사 목적의 수면,수중 작전의 관리 및 공용 선박의 검사, 등록, 인원 배치 및 출입항의 증명은 이 법을 근거로 하여 중국의 관계 기관에서 별도로 제정한다(제49조).

중국의 해상교통안전법은 원칙적으로 상선과 해양 구조물을 그 적용 대상으로 하고 있다. 어선과 정부 선박 및 군함에 대해서는 해상교통안전법을 기본으로 하여 별도의 시행 규칙을 제정하여 운용하도록 규정하고 있다. 우리나라 어선이 중국의 연안수역 부근에서 어로 중일 경우에는 가능한 한 중국의 어정어항감독관리청에서 발표한 해상교통 안전 규정을 참고할 필요가 있다.

3. 부속서

(1) 정의 규정

연안 수역, 선박, 해양 구조물, 작업 등에 관해서는 앞에서 언급하였다.

(2) 시행령의 제정

중국의 국무원하 관련 부서는 이 법을 바탕으로 이 법의 시행에 필요한 세칙 및 규정을 제정하여 승인과 효력을 비준받도록 국무원에 제출하여야 한다(제51조).

(3) 법률의 상충

해상 교통 안전과 관련하여 제정되었던 관계법과 규칙이 이 법과 상충할 경우에는 효력을 상실하고 현 해상교통안전법이 유효하다.

(4) 효력 발생

이 법은 1984년 1월 1일부터 시행한다.

VIII. 맺 음 말

중국의 해상교통안전법은 선박의 항해를 직접 규제하는 항해법의 성질보다는 해상 교통의 안전과 질서를 보장하기 위한 관리법적 성질을 가지고 있다. 그렇기 때문에 이 법은 구체적 시행 규정보다도 일반적으로 필요한 안전 규정을 위한 근거법으로서의 지위를 가진다고 볼 수 있다.

이 법은 선박의 항해에 관하여 일본의 해상교통안전법과 같이 국제해상충돌방지규칙의 항법 규정을 준용할 것인지에 관하여 명시하고 있지 않으나, 국제 해상 교통 체계의 연혁적 관행 및 다른 해운국의 입법예를 보아 국제해상

충돌방지규칙을 그대로 적용하는 것으로 보인다.

이 법의 주요 내용은 이미 국제해사기구 및 세계 각 해운국에서 서로 비슷하게 입법하여 왔기 때문에 이해하기 쉽다고 볼 수 있다.

우리 나라와는 황해를 사이에 두고 있으나 중국의 해상교통 현상이 바로 우리 연안에도 그 영향을 미치고 있으므로 중국의 해상교통안전법의 시행 과정과 발전 방향을 계속 주시할 필요가 있다고 하겠다.

VI. 참고문헌

박용섭, 「해상교통법론」, 한국선원선박문제연구소, 1988.
 Eckart Broedermann, "China's Ocean - Going Fleets", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 15 - 3, 1984.
 Fan Zhijie & R.P. Cote, "Coastal Zone of PR China", *Marine Policy*, vol. 14 - 3, 1990.
 Edgar Gold, "Vessel Traffic Regulation, The Interface of Maritime Safety and Operational Freedom", *Journal of*

Maritime Law and Commerce, vol. 24 - 1, 1993.

Gerhard Breuer, "Maritime Safety Regulations", *Encyclopedia of Public International Law*, Installment 11, 1989.

J.A.Cohen & H.Chiu, *People's China and International Law*, Princeton, 1974.

Jeanette Greenfield, *China's Practice in the Law of the Sea*, Clarendon Press.Oxford. 1992.

M. Casey Jarman, "Disposal of Waste and Right of Passage", *The Law of the Sea in the 1990s:A Framework for Further International Cooperation*, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1990.

R.H.B. Sturt, *The Collision and Their Cases*, London Fairplay Publications, 1983.

Zhiguo, Gao, "China's Navigation Policy in Its Territorial Sea", *The Law of the Sea : What Lies Ahead*, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1988.

The Maritime Traffic Safety Law of P. R. China

Yong - Sub PARK

(Korea Maritime University)

The Maritime Traffic Safety Law of P. R. China has not the legal nature of navigation rule which regulates the vessel traffic directly, but has the legal nature of management to ensure the safety and good order of the whole marine traffic. For that reason, the legal status of this Law is a general basic norm for the marine safety regulations rather than a definite enforcement regulation.

This Law does not have any clear statements on adaptation of the steering and sailing rules of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, but it can be presumed the Convention would be applied on the viewpoint of the international practice.

The subject matter of this Law is easily understandable, because the IMO and shipping countries have already made similar legislation.

Since the maritime traffic condition of the P. R. China also has a direct effect upon the Korean coastal waters, it is essential to observe closely the process of enforcement and development of the P. R. China's Maritime Traffic Safety Law.