

개항질서법상 항법적용

지 상 원*

* 한국해양대학교 해사수송과학부

A Study on A Proper Application for The Navigational Rules in The Public Order in Open Port Act

Sang-Won Ji*

* Faculty of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University, Busan 606-791, Republic of Korea

요 약 : 해항선이 목적항에 접근하게 되면, 교통량은 증가하고, 특히, 항만입구에는 해상교통이 집중하고 항내 항로는 더욱 좁아진다. 따라서 항계안에는 선박충돌을 방지하기 위한 특별한 항법규정이 필요하며, 우리나라에서는 개항질서법에 이들 규정을 두고 있다. 그러나 관련 항법규정이 서로 충돌하는 경우, 어느 것을 우선 적용하여야 하는가에 대한 문제와 그 규정의 정확한 의미를 규명할 필요가 있다. 왜냐하면 관련 항법의 해석과 적용에 대한 오해는 선박충돌의 원인이 되기 때문이다. 따라서 이 연구는 개항질서법상 항법 규정에 관하여 법해석학적으로 검토하고 이를 통하여 올바른 항법적용에 관한 기준을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 개항, 항계, 항로, 대피, 방파제, 동력선, 잠종선, 선박충돌, 항법규정, 충돌방지

Abstract : When sea going vessel approaches her destination port, marine traffic density is increased, especially, the marine traffic is concentrated in the entrance channel and the fairway in the inner harbour is more narrow. Therefore, special navigational rules for preventing collision at sea is needed in the inner harbour. Hence there are the rules in The Public Order in Open Port Act in Korea. But, in the case of conflict of navigational rule concerned, it is possible to be raised a question that which rule shall be applied preferentially. Also, it is necessary to understand the exact meaning of the navigational rules in The Public Order in Open Port Act. Because the misunderstanding of the rule is caused the collision. Therefore, this paper aims to discuss the exact meaning of the navigational rule concerned in the view of legal basis and suggest the principles for a proper application of it.

Key words : Open port, Harbor limit, Fairway, Avoid, breakwater, Power driven vessel, Miscellaneous vessels, Collision at sea, Navigational rules, Preventing collision.

1. 서 론

오늘날 해양활동의 증대에 따른 해상교통의 복잡함으로 말미암아 선박충돌이 끊임없이 발생하여 오고 있다.¹⁾

해항선이 목적항에 도착하기 위하여 항만 입구에 접근하면 선박교통이 집중하고 교통량은 증가하며, 항내는 가항수역의 폭이 좁아지며, 방파제 등으로 인하여 통항이 어렵고, 선박 교통이 폭주할 수 있기 때문에, 선박충돌도 이러한 곳에서 집중적으로 발생하고 있다.²⁾ 그러므로 항계안에서의 선박충돌을 방지하기 위해 특별히 요구되는 규정이 필요하며, 우리나라는 개항질서법(이하 “법”이라 함)에서 이에 관한 규정을 두고 있

다. 그러나 그 적용에 있어서 관련 규정의 정확한 의미와 규정이 서로 충돌할 경우, 어느 것을 우선 적용하여야 하는가에 대한 올바른 법해석학적 규명이 필요하다.

따라서 여기에서는 개항질서법상 항법 규정에 관하여 검토하고 이에 대한 법해석학적 연구를 통하여 올바른 항법 적용에 대한 기준을 제시하고자 한다.

2. 개항질서법상 항법의 법적 지위

현재 우리나라에서 해상교통법의 법원(法源)은 1972년 국제해상충돌방지규칙(이하 “국제규칙”이라 함)³⁾, 해상교통안전법,

* 대표저자 : 지상원(정회원), swji@hhu.ac.kr 051)410-4232

1 2002년도 발생한 선박충돌 사고는 117건이며, 이는 동일 기간 발생한 전체 해양사고 557건의 21%에 달하며, 선박충돌로 인하여 88명의 인명피해가 발생하였다[해양수산부·중앙해양안전심판원(2003), 해양안전심판사례집, 629 및 644-646쪽].

2 2002년도 재결분 해역별 충돌사고 현황에 따르면 총 125건의 충돌 중에서 항내에서 발생한 것이 29건으로 23.2%에 달한다(해양안전심판사례집 2003, 671쪽)

3 선박에 의한 해상교통에 있어서 도로교통법과 같은 교통방법을 정하고 있는 항법은 1846년 영국이 최초의 해상교통법으로 The Rules of The Road at Sea를 제정한 바가 있다[Christopher Hill(1998), Maritime Law 5th.Ed., London, LLP Limited, p.245]. 1863년 개정 해상교통규칙을 동년 6월 1일부터 영국과 프랑스가 양국 해역에 적용하도록 합의하여 사용한 것이 국제규칙의 효시가 되었다[A.N.Cockcroft and J.N.F. Lameijer(1982), A Guide to the Collision Avoidance Rules, 3rd. ed., London, Stanford Maritime, 1982, p.14]. 이것이 그동안 국제규칙으로 채택, 개정되어 오다가 현행 1972년 국제규칙에 이르게 되었다.

개항질서법 및 각 지방해양수산청에서 정하여두고 있는 항법에 관한 규정으로 이루어진다.

개항질서법에서는 그 목적을 달성하기 위하여 개항에서 이동하거나 출입하는 선박의 항법에 관하여 규정하고 있다.

2.1. 국제규칙의 특별법적 지위

국제규칙은 공해와 접속한 해역인 접속수역, 영해 및 내수도 그 적용수역으로 하고 있다.⁴⁾

그리고 “이 규칙의 어느 규정도 공해에 접속하고 또 해양선⁵⁾이 항행할 수 있는 정박지, 항구, 하천, 호수 또는 내국수로에 관하여 권한 있는 당국이 제정한 특별규칙의 시행을 방해하는 것은 아니다” 라는 규정을 두고 있다(국제규칙 제1조 제2항). 이러한 수역에서는 연안국이 특별규칙을 제정하여 이를 국제규칙에 우선시켜 시행할 수 있도록 적용 제외 규정을 둔 것이다.⁶⁾ 따라서 개항질서법은 국제규칙의 특별법적인 지위에 있다.

2.2 해상교통안전법과의 관계

해상교통안전법은 다른 법률과의 관계를 규정한 제3조에서 “개항 및 지정항의 항계안에서 선박의 충돌방지를 위하여 지켜야 할 항법·신호 기타 운항에 관하여 개항질서법에 다른 규정이 있는 때에는 그 규정에서 정하는 바에 의한다” 라고 규정하여 개항질서법이 해상교통안전법의 특별법적 지위에 있음을 분명히 하고 있다.

3. 항로 및 항법

3.1 항로 항행의무 및 정박 등 금지

잡종선 이외의 선박은 개항의 항계안에 출입하거나 개항을 통과할 때에는 지방해양수산청장이 고시로 정하는 항로를 따라 항행하여야 한다. 다만, 해양사고를 피하기 위한 경우 기타 부득이한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다(법 제11조 제1항).

항로라 함은 일반적으로 항내와 항계 부근, 하천, 수로 등에 있어서 그곳을 통하여 선박이 지장없이 늘 다닐 수 있는 수심을 가진 통로를 말한다. 법령에 의하여 항로라고 규정되어 있는가의 여부를 불문한다.⁷⁾ 그러나 여기에서 말하는 항로는 개

항의 항계안에 항로로 지정된 것을 말한다. 잡종선은 소형선박 내지 흘수가 얇은 선박이기 때문에 흘수가 큰 선박이 항행하는 항로를 다니지 아니하여도 운항상의 위험이 전혀 없기 때문에 잡종선에게는 항로 항행의무를 강제하지 아니한다.⁸⁾

한편, 항로가 다른 장애물 때문에 점유되어 있으면 이를 이용하는 선박은 가항 수로의 폭이 더욱 좁아질 수밖에 없고, 이것은 안전항해를 심각하게 침해할 우려가 있다. 이에 개항질서법은 “선박은 해양사고를 피하고자 할 때 등 일정한 사유가 있는 때를 제외하고는 항로안에 정박 또는 정류⁹⁾하거나 예인되는 선박을 항로안에 방치하여서는 아니된다” 라고 규정하고 있다(법 제12조제1항).

3.2. 항로에서의 항법

- 1) 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행하여야 한다.

항로안에서 항행하는 선박의 교통을 보면 하나의 흐름을 이룬다. 이 경우에도 해상교통안전법 제23조에서 규정하고 있는 횡단상태에서의 항법규정¹⁰⁾을 적용하게 되면, 항로를 따라 항행하는 선박들은 그 우현측에서 항로를 횡단하는 선박에 대하여 피항선의 지위에 있게 된다. 따라서 모두 침로를 변경하거나 속력을 낮추는 등의 방법으로 피항조치를 하여야 하는 바람직하지 않은 상황이 발생할 수 있다. 그러므로 개항의 항계안에서 항로를 따라 항행하는 선박에 진로 우선권을 보장하기 위한 것이 이 규정의 취지이다.

- 2) 선박은 항로안에서 나란히 항행하지 못한다.

좁은 항로안에서 두 선박이 나란히 항행하는 중에 어느 한 선박이 피항 동작이 필요할 경우 나란히 항행하는 선박 때문에 그 동작이 방해받거나 유효한 동작을 취하지 못하는 경우도 발생할 수 있다. 그러므로 개항의 항계안에 설정되어 있는 항로에서 두 선박이 나란히 항행하는 순간이 발생하지 않도록 한 것이다.

- 3) 선박이 항로안에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여야 한다.

해상교통에 있어서 오른쪽 통항은 국제규칙에서 확립되어

4) Samir Mankabady(1978), Collision At Sea, Amsterdam: North-Holland Publishing Co., p.81.

5) 해양선(海航船, Sea-going Vessels)에 관하여 구체적으로 정의한 규정은 없으나 선박구조상 바다에서 항행할 수 있는 능력이 있는 선박으로 넓게 이해할 수 있다.

6) 우리나라의 개항질서법, 영국의 Port of London River Bye-Laws, 미국의 Pilot Rules for Inland Waters, 일본의 해상 교통안전법 및 항칙법이 이에 해당하며, 대부분의 해양국가는 자국 내국수로 및 항만 등에 적용하기 위한 항행규정을 국제규칙과는 별도로 제정하여 이용하고 있다.

7) 민성규, 임동철(1984), 새국제해상충돌예방규칙, 한국해양대학 해사도서출판부, 75쪽.

8) 박용섭(1992), 해상교통법론, 형설출판사, 794쪽.

9) 개항질서법 제2조 정의 규정에 따르면 정박이라 함은 선박이 해상에서 닻을 바다밑에 내려 놓고 운항을 정지하는 것을 말하고, 정류라 함은 선박이 해상에서 일시적으로 운항을 정지하는 것을 말한다.

10) 해상교통안전법 제23조(횡단하는 상태): 2척의 동력선이 서로 진로를 횡단하는 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현측에 두고 있는 선박이 그 다른 선박의 진로를 피하여야 한다. 이 경우 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 선박은 부득이한 때를 제외하고는 당해 다른 선박의 선수방향을 횡단하여서는 아니 된다.

있는 원칙이다.¹¹⁾ 서로 오른쪽으로 항행하도록 규정하고 있는
○ 규정은 이러한 원칙을 반영하여 항로에서 만나는 선박 사
○에 충돌이 발생하지 않도록 한 것이다.

4) 선박은 항로안에서 다른 선박을 추월하여서는 아니 된다.

항로에서 다른 선박을 추월하게 되면 필연적으로 어느 순간
은 나란히 항행할 수밖에 없는 때가 발생하며, 이 때에는 다른
선박에 곤란을 주는 상황이 발생할 수 있다. 그러므로 항로안
에서는 다른 선박을 추월하지 못하도록 한 규정을 둔 것이다.

5) 모든 선박은 항로를 항행하는 위험물적재선박 또는 해상
교통안전법 제2조제8호의 규정에 의한 홀수제약선¹²⁾의 진
로를 방해하여서는 아니 된다.

위험물적재선박과의 충돌은 화재, 폭발사고를 야기할 위험
이 매우 크고, 이 경우 주변 정박선에게도 위험이 될 수 있다.
한편, 대량의 위험물이 해상으로 유출되어 대형 오염사고를
발생시킬 수도 있으며, 경우에 따라서는 항만이 봉쇄되는 상
황까지 발생할 수 있다.

홀수제약선은 피항할 여유 수역이 없을 수도 있으며, 좁은
항계안에서 많은 선박이 항행하고 있을 때에는 피항 동작의
갈과 제3의 선박과 또 다른 충돌의 위험을 다시 발생시킬 수
도 있다. 또한 이들 선박은 깊은 홀수로 말미암아 일반적으로
선박의 조종성능이 나쁘다. 이렇게 조종성능이 제약되어 있는
상태에서 피항조치는 제한될 수밖에 없고, 그 효과 또한 기대하
기 어려운 상황에 처하는 경우가 많다. 그러므로 다른 선박이
○들 선박의 진로를 방해하지 않도록 규정하고 있는 것이다.

3.4 잡종선의 대피 등

1) 의의

개항질서법은 제17조(잡종선등의 대피) 제1항에서 “개항의
항계안에 있는 잡종선¹³⁾은 동력선과 범선의 진로를 방해하여
서는 아니된다.” 라고 규정하고 제2항에서는 “개항의 항계안
에 있는 예인선·급수선·급유선 및 통선과 공사 또는 작업에
관사하는 선박 등은 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니
된다.”라는 규정을 두고 있다.

잡종선은 주로 항계안에서 활동하면서 그 항내의 사정에 정
통하고 있으므로 항로를 항행할 의무를 면제시켜 항로 및 그
부근 수역에 있어서 항행상의 제약을 완화하고, 또한 통상적
으로 조종도 용이하므로 동력선과 범선의 진로를 방해하지 아

니 하도록 하는 의무를 부과한 것이다.¹⁴⁾

그리고 “잡종선”이라는 것이 선박의 종류를 구별하는 한 용
어로 사용된 것이지만, 이를 발음하는 것이나 그 의미를 고려
해 볼 때 용어의 순화 차원에서 그 정의에서 보는 바와 같이
소형선박들이 이에 해당하므로 “소형선박 등”으로 하는 것이
바람직 한 것으로 판단된다.

2) 제13조 및 제14조에 우선 적용

잡종선의 대피 규정은 그 목적, 성격 및 잡종선의 항내에 있
어서의 교통수단으로서의 입장을 감안할 때 다른 모든 규정에
대하여 특별 규정적인 의미를 가진 것으로 볼 수 있다. 그러므
로 개항질서법 제17조 잡종선 등의 대피 규정은 위와 같은
잡종선의 특성상 제13조 항법과 제14조 대피 규정에 우선하여
적용되는 것으로 해석하여야 한다.

3) 어로종사선의 경우

개항질서법은 “누구든지 개항의 항계안의 선박교통에 방해
가 될 우려가 있는 장소 또는 지방해양수산청장이 지정·고시
한 항로에서는 어로(어구 등의 설치를 포함한다)를 하여서는
아니된다.” 라고 한 어로의 금지 규정을 두고 있다(법 제37조).
이들 장소에서의 어로행위가 위법한 것이지만, 그렇다고 위법
한 어로행위를 하는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 할
의무가 부여되어 있는 것은 아니다. 그 항계의 범위가 넓은 항
인 경우, 금지구역 이외의 장소에 어로종사선이 존재 할 수 있
기 때문에, 개항의 항계안에서 어로에 종사하는 선박은 다른
선박을 피항하도록 하는 규정을 명문화 할 필요가 있다.

4. 방파제 입구 부근에서의 항법

개항의 방파제의 입구 또는 입구 부근에서 출항하는 선박과
마주칠 우려가 있는 입항하는 동력선은 방파제 밖에서 출항하
는 선박의 진로를 피하여야 한다(법 제14조).

4.1 의의

개항의 항계안에 있는 방파제 입구 또는 입구 부근은 방파
제에 의하여 가항 수도의 폭이 좁고, 또한 방파제 등의 영향으
로 복잡한 조석류가 발생하기도 하며, 항내로 들어오거나 또
는 나가는 선박이 집중하기 때문에 충돌의 위험성 및 항행상
위험이 매우 높은 곳이다.¹⁵⁾ 따라서 이러한 수역에서 입출항

1) 영국은 1854년 해운법(Merchant Shipping Act)에서 모든 선박에게 왼쪽 대 왼쪽 통항원칙(port to port rule)을 적용하도록 규정하였다(박용섭, 앞의 책, 54-55쪽).
2) 해상교통안전법은 이 법에서 사용하고 있는 용어를 정의하고 있는 제2조의 제8항에서 “홀수제약선이라 함은 가항수역의 수심 및 폭과 선박의 홀수와의 관계에 비추어 볼 때 그 진로로부터 벗어날 수 있는 능력이 매우 제한되어 있는 동력선을 말한다.”라고 규정하고 있다.
3) 잡종선이란 개항질서법상 용어를 정의하고 있는 제2조에서 “부선·단정 및 총톤수 20톤 미만의 선박과 노와 상앗대만으로 운전하거나 주로 노와 상앗대로 운전하는 선박 기타 이와 유사한 선박을 말한다.” 라고 정의하고 있다. 그리고 항로 이외의 수역에서도 안전하게 항행할 수 있는 이들 잡종선에게도 항로 항행의무를 부과하게 되면 좁은 항로가 더욱 혼잡하게 되어 오히려 개항의 항계안에서의 선박교통 안전이 위협됨에 될 우려가 크게 된다.
4) 海上交通法令研究會(1981), 港則法の解説, 東京, 海文堂, 出版株式会社, 84-85면.
5) 박용섭, 앞의 책, 800쪽.

선박이 서로 마주치는 것을 사전에 방지하여 선박 사이의 충돌이나 선박과 방파제와의 충돌 또는 좌초 사고 등이 발생하지 않도록 하여 선박교통의 안전을 확보하기 위한 것이다.

출항선이 대피하게 되면 내측의 좁은 수역으로 인하여 피항 동작에 매우 어렵게 되며, 그 효과 또한 충분히 달성될 수 없는 상황이 발생할 수도 있다. 그러므로 방파제 내측수역의 교통밀집을 방지하기 위하여서도 넓은 수역을 확보하고 있는 입항선으로 하여금 방파제 밖에서 대피하였다가 출항선이 방파제 입구 수역을 완전히 벗어나게 되어 항내를 조금이라도 넓게 한 후에 입항선을 입항시키는 것이 당연하다¹⁶⁾.

이 규정은 방파제 입구와 그 부근에서는 항로에서처럼 우측으로만 항행하여서는 아니 되고, 그 수역에서 서로 교행하지 않도록 하고 있음에 특히 큰 의의가 있는 것이다. 그러나 우리나라 해양안전심판에서는 그 동안 이를 엄격하게 적용해 오지 않은 것으로 보인다.¹⁷⁾ 1991년 4월 26일 22시 24분경 부산 내항 동방파제 등대로부터 진방위 257도, 거리 약 180미터의 지정 항로내에서 발생한 “유조선 제1유일호, 화물선 동진호 충돌사건”에서 중앙해양안전심판원은 방파제 입구 부근에서의 입항선 대피 의무에 관하여 비록 소수 의견이 있었음을 밝히고 있으나, “두 선박이 서로 정상적으로 우측통항을 하게 되면 최소한 150미터 이상의 충분한 거리를 유지한 채 자유롭게 교행할 수 있는 상황이다” 라고 하여 그 적용을 부정한 바가 있다.¹⁸⁾

4.2 방파제와 입구의 의미

방파제란 외해로부터의 파랑이 항의 안쪽 수역으로 들어오는 것을 방지하기 위한 목적으로 축조된 구조물을 모두 지칭하며 그 명칭의 여하를 묻지 아니한다. 방파제가 수로의 한쪽에만 설치되고 다른 한쪽은 육지, 암초 또는 그 외의 인공 구조물인 경우에도 필연적으로 가항수역의 폭이 좁아지기 때문에 이 규정이 적용된다.

개항의 방파제는 내항 방파제와 외항 방파제로 크게 구분

할 수 있는 2중 또는 그 이상의 방파제가 축조되어 있는 경우도 있다. 이러한 수역에서는 입항선이 항내로 들어오는 중에 방파제 입구를 2회 이상 통과하여야 하는데 이 경우에는 각각의 방파제 입구 또는 그 부근에서 이 대피 규정이 적용된다.

방파제의 입구란 한쪽 방파제의 돌단과 다른 방파제의 돌단 등과의 사이 수역을 말한다. 그 폭이 얼마이어야 하는 것은 이 규정의 성립요건이 아니다. 그 폭의 크기에 관계없이 이 규정이 적용되는 것으로 해석하여야 한다.

입구 부근이란 방파제의 입구를 제외한 그 부근 수역으로 입구의 폭, 항행하는 선박의 크기, 수심 등에 의하여 판단하여야 한다.¹⁹⁾ 한편 입항이라고 하는 것은 단순히 그 항에 출입항하는 선박만이 아니라 항을 통과하여 또는 항내에서 이동하는 선박도 방파제 입구를 통과하여 항행하는 경우, 이들 선박에 대하여서도 방파제 입구 또는 그 입구 부근에서의 항법규정이 적용됨은 물론이다.

4.3 마주칠 우려가 있는 때

여기에서 마주칠 우려란 의미는 해상교통안전법 제22조²⁰⁾에서 규정하고 있는 마주치는 상태만을 의미하는 것이 아니라, 동법 제23조²¹⁾에서 규정하고 있는 횡단하는 상태를 형성하여도 적용되는 보다 넓은 의미로 해석하여야 한다. 이를 해상교통안전법 제22조에서 말하는 바와 같이 선박이 다른 선박을 선수방향에서 볼 수 있는 경우로만 좁게 해석한다면, 이와 같이 횡단하는 상태에서는 입항하는 동력선에 대피 의무가 없다는 것이 되기 때문에, 이것은 방파제 입구 수역에서의 충돌을 방지하기 위한 이 규정의 본래의 입법 취지에도 부합하지 않는 결론에 이르기 때문이다. 즉, 횡단하는 상태를 형성하면서 방파제 입구에서 입출항 선박이 마주치는 경우에 입출항 선박 중에서 어느 선박이 대피하여야 하는 것인가를 결정할 때에 적용할 항법이 없다는 것이다.

이러한 해석론상의 문제점을 해결하기 위하여서는 “마주칠

16) 海上交通法令研究會, 前掲書, 76面.

17) 항법 적용에 관한 해석론상 판례는 매우 존중되어야 한다. 그러나 법 해석론상 그 적용이 잘못된 판례는 올바른 항법 적용을 방해하는 결과를 낳을 수 있기 때문에 매우 위험하다. 이것은 또한 선박충돌의 원인을 정확하게 판단한 것이 아니기 때문에, 당해 사건 관련자의 행정상 제재에 있어서도 불이익을 초래할 뿐만 아니라, 그 원인을 정확하게 규명하여 향후 유사한 원인에 의한 사고의 재발 방지라는 해양안전심판의 목적에도 기여하지 못하게 되며, 오히려 유사한 사고의 재발을 촉진할 수도 있다는 점에서 매우 경계해야 할 일이다.

18) 해양수산부·해양안전심판원, 해양안전심판사례집(1993), 436-448쪽: 해난관계인의 구체적인 과실행위를 지적한 사항 중 출항선의 지위에 있던 동진호 측이 입항선인 제1유일호가 개항질서법 제14조의 규정에 따른 대피 의무를 이행하지 않음이 이 충돌사건의 주된 원인이라는 주장에 “이 규정은 입항하는 선박, 출항하는 선박, 2척의 선박이 상반되는 침로로 방파제 입구를 교행할 경우, 항법에 따라 서로 정상적으로 우측 통항을 하더라도 선박이 너무 크거나 항로폭이 너무 좁아서 어느 한 쪽이 다른 쪽 선박을 피하지 않으면 접촉, 또는 충돌의 위험이 있다고 판단되는 경우에는 입항하는 선박이 방파제 밖에서 대피하라는 것이다” 라고 해석하고 있다. 그러나 이 해석은 방파제 입구 부근에서의 대피 규정의 성립 요건을 잘못 적용한 것으로 보인다. 이 규정은 입항하는 모든 동력선과 출항하는 모든 선박이 방파제 입구 또는 그 부근에서 마주칠 우려가 있을 것을 그 성립요건으로 하고 있다. 선박의 대소, 방파제 입구의 폭 등에 의하여 그 적용이 제한받지 않는 것이 해석론상 명백하다. 더구나 어느 한 쪽이 다른 쪽 선박을 피하지 않으면 접촉, 또는 충돌의 위험이 있을 것을 그 성립 요건으로 하지 않는다는 것을 간과한 것으로 보인다.

19) 海上交通法令研究會, 前掲書, 77面.

20) 해상교통안전법은 제22조 제2항에서 “선박은 다른 선박을 선수방향에서 볼 수 있는 경우로서 야간에는 2개의 마스트등을 일직선상 또는 거의 일직선상에 볼 수 있거나 양현등을 볼 수 있는 경우, 주간에는 양선박의 마스트가 선수·미선상에서 일직선이 되거나 거의 일직선이 되는 경우에 해당하는 때에는 마주치는 상태에 있다고 보아야 한다.” 라고 규정하고 있다.

21) 제23조 (횡단하는 상태) 2척의 동력선이 서로 진로를 횡단하는 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현쪽에 두고 있는 선박이 그 다른 선박의 진로를 피하여야 한다.

우려"라는 용어를 "만날 우려"로 하는 것이 바람직하다.²²⁾

5. 결 론

4.4 항로를 따라 항행하는 입항선과 항로로 진입하려는 출항선과의 관계

방파제의 양 돌단을 연하여 항로가 설정되어 있는 수역에서 항로를 따라 항행하는 입항선과 항로 밖에서 항로로 진입하여서 출항하려는 선박이 방파제 입구 또는 그 부근에서 마주칠 우려가 있는 경우, 법 제13조 제1항에 의하면 출항선이 법 제14조 대피 규정에 의하면 입항선이 피항 의무를 부담하게 되어 어느 것을 우선 적용하여야 할 것인가가 문제이다.

이것은 방파제 입구 또는 그 부근의 항로는 전체 항로의 일부 부분이며, 항로 전체에 관한 항법을 일반적으로 규정하고 있는 제13조에 대하여 제14조는 그 일부분을 포함하는 수역을 특별한 수역으로 지정하여 특별한 항법을 규정한 것이기 때문에, 특별법 우선의 원칙에 따라 제14조가 우선 적용되는 것으로 해석한다.²³⁾ 입항하는 선박이 위험물적재선, 홀수계약선인 때에도 마찬가지이다.

항로를 따라 항행하는 출항선과 항로로 진입하려는 입항선과의 관계인 경우, 입항하는 선박이 출항하는 선박의 진로를 피하여야 하는 의무가 있음에 서로 충돌하는 항법규정은 없다. 입출항 선박이 모두 항로를 따라 항행하는 경우에도 마찬가지이다.

4.5 입구 부근을 항과하는 선박과의 관계

개항질서법에는 입항하는 동력선과 방파제 입구를 통과하지 않으면서 그 부근을 항과하는 선박 사이의 관계에 관하여서는 규정하고 있지 않다. 방파제 돌단을 연하여 항로가 설정되어 있지 않은 경우에는 해상교통안전법에서 정하고 있는 관련 항법규정을 적용하여야 한다. 즉, 한 척의 선박이 방파제 입구를 통과하지 않고 그 부근을 이와 거의 평행한 방향으로 항과할 경우에는 어느 선박이 방파제를 기준으로 하여 항의 안쪽에 있느냐 바깥쪽에 있느냐에 관계없이, 서로 시야내에 있는 경우에는 해상교통안전법 제23조에서 규정하고 있는 횡단하는 상태에서의 항법규정에 따라 다른 선박을 자선의 오른쪽에 두고 있는 선박이 피항선으로 상대선의 진로를 피하여야 한다. 항로가 설정되어 있는 경우에는 항로를 따라 입항하고 있는 동력선과 이 선박의 오른쪽에서 항로로 진입하여서 이를 가로질러 가려는 방파제 안쪽 수역에 있는 선박과의 관계는 법 제13조 제1항에서 규정하고 있는 "항로 밖에서 항로로 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행하여야 한다"라는 규정이 우선 적용되므로 항로를 횡단하려는 선박이 비록 입항선의 오른쪽에 위치하고 있지만 그 선박의 진로를 피하여야 한다.

개항질서법상 항법은 국제규칙의 규정에 대해 특별법적인 지위에 있다. 개항의 항계안도 해상교통안전법이 적용되는 수역이지만, 동법은 개항질서법이 해상교통안전법의 특별법적 지위에 있음을 분명히 하고 있다.

잡종선의 대피 규정은 그 목적, 성격 및 잡종선의 항내에 있어서의 교통수단으로서의 입장을 감안할 때 다른 모든 규정에 대하여 특별 규정적인 의미를 가진다. 그러므로 개항질서법 제17조 잡종선 등의 대피 규정은 제13조 항법과 제14조 대피 규정에 우선하여 적용되는 것으로 해석하여야 하며, 이것은 다른 선박에 대한 항법 선택의 여지가 없이 잡종선이 피항 의무를 항상 부담하여야 하는 엄격한 의무이다.

그리고 현행 "잡종선"이라는 용어를 언어 순화 차원에서 "소형선박 등"으로 개정할 것을 제안한다.

개항의 항계안에서 어로행위를 하는 선박이 존재하는 항만이 있기 때문에, 이들 선박이 다른 선박을 피항하도록 하는 규정을 명문화 할 필요가 있다

입항하는 동력선이 방파제 입구 또는 입구 부근에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다는 것은 방파제 입구와 그 부근에서는 항로에서처럼 우측으로만 항행하여서는 아니 되고, 그 수역에서 서로 교행하지 않도록 하고 있음에 의의가 있다. 또한, 방파제의 입구 폭의 크기는 이 규정의 성립요건이 아니다. 한편, 입항이라고 하는 것은 단순히 그 항에 출입항하는 선박만이 아니라 항을 통과하여 또는 항내에서 이동하는 선박도 방파제 입구를 통과하여 항행하는 경우, 이들 선박에 대하여서도 방파제 입구 또는 그 입구 부근에서의 대피 규정이 적용된다. 이러한 점을 고려하여 우리나라 해양안전심판에서는 이를 엄격하게 적용할 것을 제안한다.

마주칠 우려란 의미는 정선수 방향으로 마주치는 상태만을 의미하는 것이 아니라, 횡단하는 상태를 형성하여도 적용되는 보다 넓은 의미로 해석하여야 한다. 정선수 방향에서 마주치는 경우로만 좁게 해석하지 않도록 명확히 하기 위하여서는 "마주칠 우려"라는 용어를 "만날 우려"로 하여 입법론적으로 해결하는 것이 바람직하다. 방파제의 양 돌단을 연하여 항로가 설정되어 있는 수역에서 항로를 따라 항행하는 입항선과 항로 밖에서 항로로 진입하여서 출항하려는 선박이 방파제 입구 부근에서 마주칠 우려가 있는 경우, 해석론상 특별법이 일반법에 우선 한다는 원칙에 따라 제14조의 대피 규정이 우선 적용된다.

방파제 입구를 통과하지 아니하고 방파제에 거의 평행한 자세로 이 부근을 항과하는 선박과 입항하는 동력선과의 관계는 항로가 설정되어 있지 않은 경우에는 해상교통안전법상 관련 항법규정을 적용하여야 한다. 항로가 설정되어 있는 경우에는 항로를 횡단하려는 선박이 비록 입항선의 오른쪽에 위치하고

22) 이와 같은 취지는 김진동, "개항질서법 제13조와 제14조의 마주칠 우려라는 문구는 개정되어야 한다"(해양안전, 2002년 여름호, 50쪽) 및 [김인현(2003), 해상교통법, 삼우사, 205쪽]에서도 주장된 바가 있다.

23) 海上交通法令研究會, 前掲書, 80面.

있어도 항로를 따라 입항하는 선박의 진로를 피하여야 한다. 횡단하는 선박이 위험물적재선박 또는 흘수제약선인 경우에도 이 때에는 항로를 따라 항행하는 것이 아니기 때문에 항로를 따라 입항하는 선박에 피항 의무가 없음도 마찬가지이다.

참 고 문 헌

- [1] 김진동(2002.), “개항질서법 제13조와 제14조의 마주칠 우려라는 문구는 개정되어야 한다”(해양안전, 2002년여름호)
- [2] 김인현(2003), 해상교통법, 서울, 삼우사.
- [3] 민성규·임동철(1984), 새국제해상충돌예방규칙, 한국해양대학 해사도서출판부.
- [4] 박용섭(1992), 해상교통법론, 서울, 형설출판사.
- [5] 해양수산부·중앙해양안전심판원, 해양안전심판사례집 (1993, 2003).,
- [6] 海上交通法令研究會(1981). 港則法の解説, 東京, 海文堂,出版株式會社.
- [7] A.N.Cockcroft and J.N.F. Lameijer(1982), A Guide to the Collision Avoidance Rules, 3rd ed., London, Stanford Maritime.
- [8] Christopher Hill(1998), Maritime Law 5th.Ed., London, LLP Limited.
- [9] Samir Mankabady(1978), Collision At Sea(Amsterdam: North-Holland Publishing Co..

원고접수일 : 2004년 1월 8일

원고채택일 : 2004년 5월 24일