

船舶衝突과 海上交通法規의 適用範圍에 대한 比較法的 研究

姜 東 秀*

A Study on Collision and Legal Comparision of Appication in Marine Traffic Laws

Dong-Su Gang

..... < 目 次 >	
Abstract	3. 일 本
I. 序 論	IV. 우리나라 海上交通法規의 적용범위
II. 船舶衝突에 관한 考察	1. 海上交通安全法 2. 開港秩序法
1. 船舶衝突의 意義	3. 港灣法, 漁港法, 기타
2. 船舶衝突에 있어 선택의 범위	V. 우리나라 海上交通法規上 적용범위의
3. 船舶衝突에 관한 法規의 沿革	문제점과 개선방안
III. 各국 海上交通法規의 적용범위	1. 地理的 적용범위
1. 미 국	2. 船舶衝突時 적용범위
2. 영 국	VI. 結 論

Abstract

As the marine traffic thickens all over the world, the rate of marine casualties is on the increase. Also in Korea the number of the killed and the injured resulting from marine casualties such as ship's collision, increase continuously and the rate of marine casualties in 1992 came to the highest level in the world.

The reason of rapid increasing the rate of marine casualties is the mistake of ship's steering in most case. By the way, because the administration of marine traffic is regarded as the belongs of land traffic, the scope of application in laws related to the safety of marine traffic is duplicated or unreasonable.

In this view, in case of ship's collision, it is important to know the scope of application in Korean marine traffic laws and to point out the problems companied with them. Therefore, I suggest the improvement of marine traffic laws related to the safety of traffic administration.

* 正會員 韓國航海學會

I. 서 론

1993년 1월 21일 인도네시아 수마트라섬 북부 연안에서 싱가포르 船籍 VLCC(초대형 원유운반선) 머스크 네비게이터(MAERSK NAVIGATOR, 25만 5천 DWT)는 25만 4천 ton의 원유를 싣고 오만에서 일본으로 가던 중 공선인 다른 일본 船籍인 산코라인 소속 유조선 산코아너호와 충돌하였다. 이로 말미암아 화재가 발생하고 동시에 대량의 유류를 해상에 유출하여 인도네시아, 말레이시아 등의 인근해역에 유류로 인한 막대한 해양오염을 일으켰다.¹⁾ 싱가포르의 海運港灣廳에 의하면 이번 사고는 산코아너가 머스크 네비게이터의 선체 측면을 들이받으면서 발생한 것으로 알려지고 있다. 이번 충돌사고는 1992년 9월 20명의 사망자를 낸 바 있는 나가사키 스프리트호와 컨테이너선 오션 브레싱호의 충돌사고에 이어 말라카 해역에서의 세번째 대형 충돌사고로 이 같은 일련의 대형사고는 이 지역 국가간의 외교 분쟁까지 불러 일으킬 소지를 안고 있다.²⁾

세계적으로 해상교통량이 증가함에 따라 선박의 海難事故率도 점차 증가하고 있다. 우리나라도 연근해에서 모래운반선과 수산 양식장 및 정치어망 등은 항로 장애물로서 해상교통의 안전성을 크게 저해시키고 있으며 선박의 운항자가 항로를 단축시키기 위하여 연안 양식장을 침범하거나 선박조종을 잘못하여 충돌사고가 빈발하고 있다.³⁾ 1992년도 국적선의 海難事故(marine casualties)는 총 476건으로, 목숨을 잃거나 실종된 사람 수가 195명으로 1991년의 153명에 비하여 늘어났고 부상자도 91년의 31명에서 89명으로 거의 3배로 증가하였다. 원인별로 보면 선장의 부주의로 인한 충돌, 침몰, 좌초 등이 각각 108건, 73건, 53건으로 주류를 이루었으며, 이러한 海難事故率은 세계 최고수준이며 사고도 점차 대형화되는 추세로 진행되고 있음을 알 수 있다.⁴⁾ 이것은 승무원들이 가장 기본적으로 알고 할 수 있는 航海原則과 法規를 제대로

지키지 않고 있음을 반증하는 것이다.

바다는 대단히 넓기 때문에 船舶衝突은 극히 예외적인 사건에 불과할 것이라고 생각하기 쉬우나 이러한 통상적인 인식과는 달리 船舶衝突은 대단히 빈번히 발생하며 더군다나 대단히 복잡한 법률 문제를 일으키고 있다. 그것은 船舶衝突이 발생하였을 경우, 충돌선박 쌍방에 손상이 발생함은 물론이고, 운송중인 積荷의 손상과 人命의 死傷이 발생하는 것이 통상적이라 할 것이다. 또한 충돌의 결과, 당해 선박이 침몰하거나 좌초하는 사고가 빈번히 발생하고, 이와 관련한 海難救助, 曳引, 침몰선박 잔해의 제거 등의 문제가 뒤따르며, 침몰선박으로 부터의 유류유출로 인한 海上汚染, 특히 유조선의 침몰로 인한 海上汚染은 또 다른 심각한 문제를 야기시키고 있다.

한편, 우리나라는 현재 공업화 정책을 중심으로 육상활동을 우선적으로 수행하는 반면, 해상교통은 육상의 부수적 활동으로 간주하여 왔기 때문에 해상교통을 포함한 해양행정은 합리적인 조직체계에 의하여 통일적 관리방식을 택하지 못하고, 그 상황의 필요에 따라 임기응변식으로 대처하여 왔다고 볼 수 있다. 그 결과 우리나라 연안에 있어서 해상교통의 안전과 관련된 행정조직과 제도의 기틀인 법률상의 적용범위가 중복되거나 불합리하게 적용되는 기형적인 현상을 보이고 있다.

이 연구에서는 船舶衝突이 발생하였을 시, 우리나라 海上交通法規 즉, 해상교통안전법, 개항질서법, 항만법과 기타 법규가 미치는 적용범위를 고찰하고 海上交通行政體系에 있어 立法論上的 문제점을 지적한 후, 그 개선방안을 제시하고자 한다.

연구의 방법은 미국, 영국, 일본 등 선진해운국의 海上交通法規의 적용범위를 고찰하고 이를 참고하여 우리나라 현행 海上交通法規를 검토하고 문제점을 제기한다. 연구의 범위는 船舶衝突로 인한 商法上的 법률문제는 論外로 하고, 公法上 海上交通法規의 地理的 적용범위와 人的, 物的 적용범위에 제한한다.

1) 朝鮮日報, 1993년 1월 24일

2) 海事프레스, 통권 296호, 1993년 1월 28일, PP. 6~7.

3) 釜山日報, 1989년 4월 12일

4) 海事新聞, 1993년 2월 4일

II. 船舶衝突에 관한 考察

1. 船舶衝突의 意義

海上交通法上 船舶衝突(collision, running down, Schiffszusammenstoss, abordage)⁵⁾은 충돌선박이 항행선인지 아닌지에 관계없이 해상교통법상의 선박 상호간, 또는 해상교통법상 선박과 임의의 물체와의 충돌을 포함한다고 할 수 있다.⁶⁾

따라서 内水航行船, 노도선 또는 공용선(public vessel)사이의 충돌은 상법상의 船舶衝突은 아니지만 海上交通法上 當然히 船舶衝突에 포함이 된다.⁷⁾

그리고 船舶衝突의 장소는 海上이든 平水區域이든 묻지 아니하고, 水中도 여기에 포함된다. 船舶衝突條約 제1조의 『水面의 여허를 불문하고(in whatever waters)』와 1972년 國際海上衝突防止規則(International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, 이하 72년 國際規則) 제1조의 『航行船이 운행할 수 있는 해양과 거기에 접속된 전수면(...upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by sea-going vessels)』도 같은 취지라고 할 수 있다.⁸⁾

2. 船舶衝突에 있어 선박의 범위

船舶衝突에 있어서 해상교통법상 선박의 범위는 상법 규정상의 선박 일반 관념보다 광범위하다. 72년 國際規則에서 선박이란 “無排水量船(non-displacement craft)과 수상비행기(sea-planes)를 포함하여 수상의 운송수단으로 사용하거나 사용될 수

있는 모든 水上船類를 말한다”고 규정하고 있으며 우리나라의 海上交通安全法도 이와 거의 동일한 규정을 두고 있다. 또한 海底石油試錐船은 해상의 고정지점에서 시추를 하기 위하여 제작된 것이지만 시추지점까지 장비와 인원 및 필요물자를 싣고 항해를 하여야 하고 시추지점을 이동하고 있으므로 당연히 “모든 水上船類(every discription of water craft)”의 범위에 포함된다. 즉, 사회통념상 선박의 개념은 주로 상선과 어선을 말하나, 탐사선, 시추선을 포함하여 해중에 도시의 건설에 이용하는 토목공사선, 기자재 보급선, 해저에 군사시설을 축조하는 특수 잠항선 등도 새로운 형태의 선박인 것이다. 그리고 침몰선박과 충돌한 경우에 있어서는 침몰선박이 구조되어 항해에 공조하게 될 것이 합리적으로 기대되는 경우에는 선박에 해당이 되지만, 그와 같은 기대가 없는 경우에는 침몰선박은 단순한 난파물에 불과하며 선박이 아니다.

대부분의 해양관계법은 선박을 규제의 대상으로 삼고 있으나, 선박에 대한 법적 개념이 불확실하여 각 법을 적용함에 있어서 객체인 선박의 개념을 보다 분명하게 적용할 필요가 있을 것이다.

3. 船舶衝突에 관한 法規의 沿革

船舶衝突 법리를 역사적으로 고찰하여 보면 船舶衝突을 해결하기 위한 시도가 고대 바빌로니아 시대(B.C. 2100 1750)에도 있었다는 것을 알 수 있다. 전문 282조로 구성된 함무라비 법전에서 船舶衝突에 관한 규정을 발견할 수 있고, 12세기에

5) 商法上 船舶衝突이라 함은 航行船舶 상호간 또는 航行船과 内水航行船간에 직접 또는 간접으로 수면에서 접촉하여 선박 또는 선박내에 있는 물건이나 사람에 대하여 손해를 발생하게 하는 경우를 의미한다(馬洪九, 船舶衝突 法理에 관한 考察, 韓國海法會誌 제12권 제1호(1991. 2.), 韓國海法會, P. 95).

6) 즉, 선박이 埠頭, 棧橋, 燈臺 등 海岸構造物에 충돌한 경우에도 海上交通法上 船舶衝突이라 할 수 있다(Grant Gilmore & Charles L. Black Jr., The Law of Admiralty, New york : The Foundation Press, 1975, P. 523).

7) 상법상 船舶衝突은 2척 이상의 독립된 선박 사이의 충돌이어야 하므로 적어도 그 한쪽은 航行船(sea-going vessel : navire de mer)이어야 한다. 1910년의 船舶衝突條約 제1조의 “between sea-going vessels와 같이 우리 상법상의 船舶衝突도 航行船舶 상호간 또는 航行船과 内水航行船 사이의 충돌을 의미한다.

8) 선박이 현실적으로 접촉하지 아니하더라도 직접 충돌에 준할만한 행위에 의하여 손해가 발생한 경우를 간접 충돌이라고 하는 바, 우리 상법도 이와 같은 경우를 船舶衝突로 간주하고 있다. 미국에서도 마찬가지로 선박 사이의 상호작용(interaction between vessels)은 유체의 동압력에 의하여 수심이 얇은 수역 또는 제한수역에서 두 선박이 서로 접근하여 접촉하지 않고도 조파와 추진기류의 영향으로 손해를 입은 경우에도 船舶衝突에 준 하는 것으로 해석하고 있다.

편찬된 중세 유럽의 海事 慣習法을 집대성한 올레론 海法(The Rules of Oleron, Rules ou Judgements d'Oleron)에도 이러한 규정을 볼 수 있다.

지중해 연안 국가들의 지역적인 海法들을 최초로 국내법으로 정착화시킨 것은 1681년 프랑스 루이 14세의 海事條例(Ordonnance de la marine)이며, 이 條例에는 연안항해에 대한 특별 해상교통 규정과 해상교통이 많은 수로에 대한 특별 해상교통 규정을 포함하고 있었다.

1807년에 편찬된 세계 최초의 成文商法典(Code de Commerce)에도 407조에 船舶衝突에 관한 규정을 두고 있다. 이 조항은 1891년에 개정되었고 다시 1897년에 수정·보완되었다. 그후 1915년에 船舶衝突條約이 채택되어 국내 입법화 하였다.

한편, 1889년 워싱턴에서는 미국의 주관으로 국제해사회의가 개최되어 워싱턴 규칙(Washington Congress Regulations)가 체결되었고, 1895년부터 國際海上交通法으로 시행되었다.

그리고 1912년 Titanic호가 침몰하여 엄청난 인명사고가 발생함에 따라 1913년 國際海上人命安全會議(International Conference for the Safety of Life at Sea)에서 國際海上人命安全協約(SOLAS : International Convention for the Safety of Life at Sea)을 체결하였다. 이 協約의 제3장 航海의 安全(Safety of Navigation)에 國際海上衝突防止規則을 포함시키고 1895년의 國際規則의 내용 가운데 일부를 개정하거나 추가하여 현행 國際海上衝突防止規則의 토대가 되었다. 또한 1929년 國際海上人命安全會議에서는 현재와 같은 國際海上衝突防止規則상의 조타명령을 통일하게 되었고, 1933년에 발효되었다.

제2차 세계대전이 끝난 직후인 1948년 國際海上

人命安全會議에서 채택된 『國際海上衝突防止規則』은 부속서 2로 되어 1948년말 영국, 미국, 소련 등 32개국에 의하여 國際海上交通法으로 수락되었고, 1954년에 國際規則으로 발효되었다.

그리하여 1960년 런던에서 政府間海事諮問會議(IMCO)⁹⁾의 주최로 國際海上人命安全會議가 개최되어 그 권고결의의 하나로서 1960년 國際海上衝突防止規則이 채택되게 된 것이다.

그후 해상교통이 복잡하여지고, 초대형 유조선(VLCC), 컨테이너선 등이 출현함에 따라 선박이 고속화, 대형화되고 에어쿠션선 등 특수선이 증가하는 한편, 항해계기의 발달이 해상교통 상황을 현저하게 변화시켜, 여기에 대응하기 위한 새로운 國際規則의 성립이 요청되었다. 이에 IMCO는 1968년부터 海事安全委員會(MSC : Maritime Safety Committee)와 航行安全小委員會(NAV)¹⁰⁾를 중심으로 수회의 회의를 거쳐 최종안을 내놓았고, 이 최종안은 1972년 10월에 개최된 국제회의에서 國際海上衝突防止規則에 관한 協約으로 채택되어 1977년 7월 15일에 발효되었다.

III. 各國 海上交通法規의 적용범위

1. 미 국

1) 미국 海上交通法規의 개요

미국의 海上交通法은 聯邦法令集(Code of Federal Regulations-CFR) 제33편 항해·가항수역(Navigation·Navigable Waters) 제1장(Title 33, Chapter 1)에 포함되어 있고 72년 國際規則을 국

9) 政府間海事諮問機構(IMCO : International Maritime Consultative Organization)는 1982년에 國際海事機構(IMO : International Maritime Organization)로 개칭되었다. IMCO는 1948년 3월 유엔海事會議에서 채택되어 설치된 유엔 전문기관으로서 해운에 대하여 각국간 국제협력을 촉진하고 해상안전, 항행의 능력에 대한 권고와 각국정부의 차별행위 및 불필요한 제한의 제거를 도모하고 해운에 관한 제반 문제를 심의하는 것을 기본정신으로 하여 설립되었다. 우리나라는 1962년 4월에 加入하였다.

10) IMO는 총회(Assembly), 이사회(Council), 해상안전위원회(Maritime Safety Committee), 법률위원회(Legal Committee), 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee), 보조기구와 사무국으로 구성되어 있다. MSC의 보조기구로서 항행안전소위원회(Sub-Committee on Safety of Navigation)을 위시하여 11개의 소위원회가 설치되어 있다.

내법으로 입법화하여 운용하고 있다.¹¹⁾

이 72년 國際規則은 국제해역(COLREG Waters)인 공해(High Seas)와 공해와 접속된 항행선의 가항수역에 적용한다. 그러나 국제수역과 내수수역의 경계선(COLREG Demarcation Lines)을 경계로 하여 항만, 강, 내수수역(Inland Rules Waters)에는 「内水航海規則」을 적용한다(Title 33, Part 80).

이러한 海上交通法規는 해역에 따라 서로 다르게 적용되며, 아래 그림과 같은 관계가 있다.

2) 國際規則과 内水航海規則

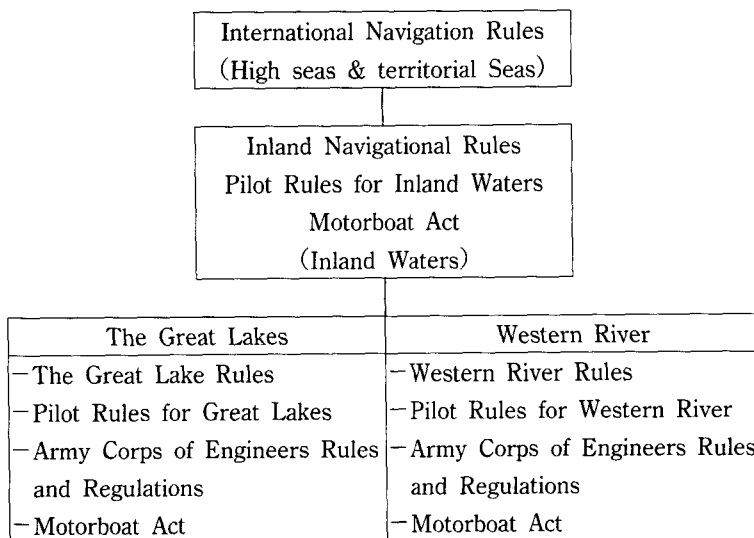
内水航海規則과 國際規則은 그 적용수역을 달리 하기 때문에 양법규가 적용되는 해역을 구분하여야만 한다. 이 경계선은 Part 80에서 대서양 연안, 멕시코만 연안, 태평양 연안, 태평양섬 및 알래스카연안으로 구분하여 명시하고 있다. 그리고 内水航海規則海域과 서부강 항행규칙수역사이의 경계선은 모간시와 알렌항의 순환도로(Morgan City-

Port Allen Alternate Route)에 그어져 있다.

内水導船規則 제1장(Pilot Rules for Inland Waters<Chapter 1, Part 93>)은 内水航海規則이 적용되는 수역에서 항행하는 선박에 적용한다. 이 규정은 1980년 「内水航海規則」이 개정되면서 상당부분이 흡수 조정되었다. 「内水航海規則」은 미국의 항만, 강 및 내수에 있어서 선박의 충돌을 방지하기 위하여 구체적으로 필요한 조항을 규정한 海上交通法規의 하나이다.¹²⁾

3) 江·港灣法(River and Harbour Act, March 4, 1915)과 港·水路 安全法 (Port and Waterways Safety Act, 1972)

미국의 海事 또는 商事的 이익을 위하여 정박지(Anchorage)의 지정요건이 갖추어졌을 때에는 이 규정의 제7조에 의하여 내수의 가항수역에 선박이 정박하기 위한 정박지(Anchorage)를 지정하게 된다. 또한 해안경비대(Coast Guard)에 의하여 시행된 정박지(Anchorage)설정과 관련한 적절한 규정



11) 72년 國際規則은 1975년 10월 28일 상원에서 비준동의를 받았고 1975년 12월 12일 대통령이 수락하였으며 1977년 7월 15일 이 규칙이 발효되었다. 이 규칙은 聯邦法令集 제33편의 航海·可航水域 제1장 D<國際航海規則 (CFR Title 33, Navigation and Navigable Water, Chapter 1, Subchapter D<International Navigation Rules>)에 명기되어 있다.

12) 예를 들면, 바아지선, 준설선, 파이프라인 설치 및 보수 작업선, 수상공작선(floating plant), 수상뗏목, 소형선박등에 관한 燈火와 形象物을 상세히 규정하고 있고, 위반시 처벌규정이 나열되어 있다.

과 규칙의 채택을 인정하고 있다.¹³⁾ 33편의 정박지規程(Title 33, Part 110-Anchorage Regulations)의 제110조 1a에 명시된 뉴욕항의 정박지(Anchorage)는 1편(Title 1)의 「港·水路 安全法」에 의하여 관리한다.

2. 영 국

1) 商船法の 衝突防止規則

영국의 商船法(Merchant Shipping Act, 1894) 제5장 안전편(Part V, Safety)의 충돌방지규정에서 「國際規則」과 「地方航海規則」을 준수하도록 규정하고 있다. 따라서 영국의 海上交通法規는 상선법의 명시규정에 의하여 공해와 영해 및 항행선(Sea-going Vessel)의 가항수역에서는 국제규칙이 강행법규로서 효력을 가진다. 그리고 영국의 해상 충돌방지규칙은 1840년대 부터 입법화하여 운용하여 왔다.

상선법에서 충돌방지에 관한 내용은 항해등의 설치와 표시, 霧中信號의 설치와 사용 및 항행규정의 준수로 나눌 수 있다. 그리고 이 규칙은 영국의 管轄權(British Jurisdiction)이내에 있는 모든 외국 선박도 준수하여야 하며, 영국의 관할권안에서 일어난 사건과 관련하여 영국법원에 제소된 모든 海難事故는 외국선박도 영국선박과 동일한 대우를 받는다.

2) 地方海上交通規則

地方海上交通法規는 중앙정부에서 국회입법으로 제정하지 않고 지방자치단체 또는 그 해상수역을 관리하는 관리청에서 條例로 제정하는 것이 특징이다.

地方海上交通法規 가운데 대표적인 것은 런던항의 테임즈강 항로의 해상교통을 유지하기 위한 테임즈강 條例(Port of London River Bye-Laws, 1938·1958)와 영국 교통위원회가 잉글랜드와 웨일즈 지방에서 관할하는 운하 또는 내수에 적용하기 위하여 제정한 교통위원회 條例(British Transport Commision Bye-Laws, 1958)가 있다. 이 테임즈강

條例는 1920년 港灣法에 의거하여 1938년에 제정한 해상 교통법규로서 테임즈강의 가항수역의 특질로 말미암아 기존의 국제협약의 내용과 다소 차이점을 내포하고 있지만, 항해등, 형상물 및 항행규칙은 國際規則의 내용과 비슷하다.

3. 일 본

1) 海上衝突豫防法과 다른 海上交通法規와의 관계

일본의 海上交通法規는 72년 國際規則을 기본법으로 하여 국내입법으로 제정한 海上衝突豫防法과 특정내수에만 적용하는 海上交通安全法과 港界안 수역에 적용하는 港則法으로 나뉘어진다. 이들 세계의 海上交通法規는 독립된 별개의 법규이며 海上交通安全法과 港則法은 海上衝突豫防法에 대하여 특별법의 지위에 있다. 海上衝突豫防法은 72년 國際規則을 기본으로 하고 있으며 그 주요 내용도 거의 동일하지만 입법기술상 조문의 배열을 달리 하고 있다.

海上衝突豫防法은 영해와 공해를 구별하지 않고 모든 해양에 적용이 되는 기본법이지만, 항만과 기타의 해역에 대하여는 각각 자연적 조건과 해역의 특성 때문에 일반적인 해상교통의 규범인 海上衝突豫防法만으로는 船舶衝突을 방지하기가 불충분하다. 그러므로 72년 國際規則 제1조 B항에 따라서 일본주변의 해역에서 선박의 교통량이 폭주하는 東京灣, 伊勢灣 및 일본내해에서는 海上交通安全法을 제정하여 적용하고 있으며, 항수역에 있어서는 港則法을 제정하여 적용하고 있다.

2) 海上交通安全法

일본은 해상교통이 대단히 발달한 나라이지만, 지리적으로 가항해역이 충분하지 못하며 경우에 따라서 섬, 곳 등의 영향으로 협수로를 형성하고 있는 곳이 많고 조류의 영향 때문에 선박의 통항로를 조류에 따라 바뀌야 하는 어려움이 많다.

1970년초 일본이 경제의 고도성장으로 해상 물동량이 급증하게 되자 해상교통의 안전성을 확보

13) 정박지(Anchorage)의 구체적인 경계는 33편(Title 33, Part 110)에 각 항구 및 수역별로 자세하게 규정되어 있다.

하여야 할 당위성이 주장되었다. 특히, 東京灣, 伊勢灣, 瀬戶内海와 같이 선박이 폭주하는 해역에 있어서는 당시의 海上衝突豫防法은 충분하지 못한 것이었고 또 港則法도 항내에만 적용되었으므로 역시 상기의 해역에서는 적용할 수가 없었다.¹⁴⁾ 이러한 배경하에 이 3해역의 선박교통의 안전을 확보하기 위하여 특별법으로서 海上交通安全法을 제정하게 된 것이다. 그러나 이 법은 3해역 전부에 적용이 되는 것이 아니라, 다음의 해역은 제외한다. 즉, ① 港則法에서 정한 항의 구역, ② 港則法에서 정한 항 이외의 항으로서 港灣法에 규정한 항만구역, ③ 어항법에 따라서 농림수산부장관이 지정한 어항구역, ④ 육지에 인접한 해역 가운데 어선 이외의 선박이 통상적으로 항해하지 않은 해역으로서 정령으로 정한 해역을 말한다.

3) 港則法, 港灣法, 기타

港則法은 항역내 항만의 해상교통의 안전과 질서를 유지할 목적으로 선박의 출입항, 정박, 항법, 위험물의 하역, 수로의 보선, 기타 항내 공사에 관하여 규제하고 있으며 항역내에서 적용되는 별도의 항로 항법규정을 갖고 있기 때문에 海上交通安全法의 적용을 배제한다(海上交通安全法 제1조 제2항 제1호). 港則法을 적용하지 않은 항만구역에 대하여 별도의 교통규칙이 필요한 경우, 港則法에 따라 港灣法과 같은 새로운 규정을 정할 수 있다(港則法 제19조) 그러나 경제적 또는 행정적인 이유로 항만구역이 항의 구역을 넘어야 할 경우에는 항의 구역을 넘는 해역에 대하여 해상교통량이 많으면 당연히 海上交通安全法을 적용한다.

그리고 어항구역은 농림수산성 장관이 지정한 어항구역¹⁵⁾을 말하고, 이 해역에서는 海上交通安全法의 적용이 배제된다(海上交通安全法 제1조, 제2항 제3호, 漁港法 제5조 1항). 또한 육지와 맞닿은 연안으로서 어선을 제외한 상선과 같은 선박이 통

상적으로 항행을 하지 않는 해역은 당연히 海上交通安全法을 적용할 필요가 없다. 이 때에는 海上衝突豫防法이 적용된다.

IV. 우리나라의 海上交通法規의 적용범위

1. 海上交通安全法

海上交通安全法은 우리나라 영해내의 모든 해역에 있어서 국적에 관계없이 해상교통에 사용하는 모든 종류의 선박에 관하여 해상교통의 질서를 유지하는데 그 立法目的을 두고 있다. 그리고 海上交通安全法은 교통공법으로서 강행규범일 뿐만 아니라 교통환경의 개선을 목적으로 하는 조성규범도 포함하고 있는 것이 그 특징이다. 전반부의 행위규범은 대체적으로 國際規則과 그 내용을 같이 하나 후반부의 조성규범은 우리나라 연안의 지리적 특성을 고려하여 國際規則에서는 볼 수 없는 독자적인 해상교통규정으로서 1986년 12월 31일 법률 제4009호로 입법하였다.

이 법 제3조에 “이 법은 대한민국의 領海 및 內水(해상 항행선박이 항행을 계속할 수 없는 하천 및 湖沼 등을 제외한다)에 있는 모든 선박과 대한민국의 영해나 내수가 아닌 해역에 있는 대한민국 선박에 대하여 이를 적용한다”고 그 적용범위를 규정하고 있는데, 장소적 범위를 단지 해상으로 규정함으로써 포괄적으로 표현하고 있다. 여기서의 해상이란, 선박이 항해할 수 있는 바다로서 그 판단기준은 사회통념상의 가항해역으로 해석하는 것이 합리적이라 하겠다. 한편, 이 법의 적용해역은 우리나라의 영해와 내수를 원칙으로 하나, 우리나라 국적선의 경우에는 선박의 기국주의 원칙에 따라 영해밖의 공해에서도 적용 받도록 하고 있다.

14) 그 당시 1953년의 해상충돌예방법(1953.8.1. 법률 제51호) 제30조를 바탕으로 하여 제정된 特定水域航行令에 의하여 瀬戶内海의 중요항로에 적용하여 왔을 뿐이다. 그렇지만 이 政令은 瀬戶内海에서 제2차 세계대전 당시 미국이 투하한 기뢰를 제거하지 못하여 철선의 출입항을 금지할 목적으로 제정되었기 때문에 그 실효성이 없고, 또 해상보안청이 행정지도로서 해상교통의 정리, 항해법의 지도를 수행하였는데, 행정지도에 따르지 않는 선박을 규제할 수가 없었다.

15) 海上交通安全法을 적용하는 海域内에서 漁港區域으로 지정된 곳은 東京灣이 6개, 伊勢灣이 19개, 瀬戶内海에 381개소가 있다.

① 物的 적용범위

이 법은 해상교통의 질서유지를 그 목적으로 하므로 적용해역에서 항해에 이용되는 모든 선박은 이 법의 규정을 지킬 의무가 있다. 그러므로 작전해역에서 임무 수행 중인 군함을 제외한 모든 함정, 어선, 특수한 업무로 취항 중인 모든 선박에 적용된다.

② 人的 적용범위

선장과 해원 또는 도선사는 해상교통의 행위자이므로 당연히 이 법의 적용대상자이다. 선박소유자도 안전항해의 성취를 위하여 선박의 항해능력을 향상시킬 주의의무가 있기 때문에 역시 이 법의 적용대상자이다. 여기서 선박소유자는 자기 소유의 선박을 자선운항자와 타인의 선박을 임차하여 항해에 사용하는 선박임차인 및 선박공유에 있어서 운항책임을 맡고 있는 타선운항자를 포함한다. 정기용선자는 항해지휘권이 없고 단지 상사 지휘권을 갖고 있을 뿐이므로 이 법의 인적 적용범위에 들어가는 선박소유자는 아니다. 그러나 정기용선자가 선장과 해원을 선임하고 항해지휘권을 가질 경우에는 선박소유자 범위에 속하는 것이 당연하다.

2. 開港秩序法

이 법은 국적선과 외국적 선박이 자유로이 출입할 수 있는 開港의 港界내에서 선박교통의 안전과 질서를 유지하고 안전운항을 보장하는데 그 목적이 있으며(開港秩序法 제1조), 港界내에서 출입항하는 선박 뿐만 아니라 항내교통, 항내하역, 항내관광, 수로의 준설, 보수 또는 항로시설의 설치 및 정비 때문에 복잡한 해상교통으로 야기되는 제반 위험을 방지하고 안전을 확보하기 위한 것이다. 또한 港界내에 있어서 항로의 지정, 수선과 계선의 제한, 어로의 제한, 하역선석의 지정 또는 정박지를 지정하여 해상교통질서를 유지하고 사전에 해난사고를 방지하고자 하는 것이다.

이 법의 적용범위를 港界내로 규정하고 있으나 수로를 보전하기 위한 경우에는 유해물의 투기 금지를 港界의 1만미터 까지 확대하여 적용한다(開港秩序法 제26조). 그러므로 유해물 투기금지 조

항은 이 법의 목적조항에서 규정한 적용수역의 범위 이상까지 벗어나서 적용토록 명시하고 있다.

그리고 이 법의 제2조에 開港의 정의, 開港과 그 港界는 대통령령으로 정한다고 하였다. 開港秩序法施行令 제2조는 우리나라의 開港을 17개로 정하여 놓고 있으며(표 1 참조), 港界(Harbour Limit)는 港灣法施行令 별표의 항만구역을 준용한다(開港秩序法施行令 제2조 후단, 港灣法施行令 제2조 별표).

또한 開港 이외의 항구 중 특히 대통령으로 지정하는 항구인 지정항(表 1참조)에 대하여도 이를 적용하도록 하고 있다. 이는 임해공업지대의 발전과 외국과의 교역의 필요상 不開港場이라 하더라도 국적외항선, 외국적선박의 출입항을 인정하여야 할 경우가 흔히 있다. 이러한 항구는 開港은 아니지만 港界내에서 해상교통의 안전과 질서를 유지하기 위하여 이 법의 적용을 규정한 것이다. 여기서의 지정항은 港灣法에서 규정한 지정항만과는 그 성질을 달리한다.

3. 港灣法, 漁港法, 기타

港灣法은 항만의 지정, 개발, 관리 및 사용에 관한 사항을 규정한 법으로서 항만구역은 항의 관리주체에 의하여 중앙정부가 직접 관리운영을 책임지고 있는 지정항만과 지방자치단체에서 관리운영의 책임을 지는 지방항만으로 나누고 있다(港灣法 제2조). 開港秩序法에 규정하고 있는 開港은 모두 지정항만에 포함된 항으로서 항만의 기능과 역할에 따라 무역항과 연안항으로 구분하고 있다(港灣法 제2조 ②, 港灣法施行令 제2조 별표). 특히, 연안항은 항만법의 규정에 의한 지정항만으로서 해운항만청장이 건설하여 시·도지사에게 관리·운영을 위임, 관리하고 있고 주로 연안화물을 수송하는 선박과 여객선 및 어선이 입출항하고 있으며 전국의 연안항은 모두 21개 항만으로 구성되어 있다. 또한 해운항만청장 또는 시·도지사가 지정고시한 항로, 碇泊地, 船溜場, 船回場 등의 수역시설도 港灣法의 적용범위이다.

漁港法(1969. 5. 19. 법률 제2106호)은 어항의 지정과 시설 및 관리에 관한 사항을 규정하여 그

기본시설에는 수역시설로서 航路와 泊地에 포함된다. 그리고 수산청장은 구역을 정하여 어항을 지정할 수 있다(어항법 제4조).

공유수면관리법(1961. 12. 18. 법률 제848호)은 공유수면의 보전, 이용, 기타 관리에 관하여 규정하고 있다. 여기서 공유수면이란 海, 河, 湖, 沼, 기타 공공용으로 사용되는 국유의 수류 또는 수면으로서 하천에 관한 법령의 적용 또는 준용을 받지 아니하는 곳을 말한다. 이 법 施行令 제2조 별표에는 지정항만에 대하여 규정하고 있다. 우리나라 해상교통량은 항만에 출입하는 상선과 어선이 주된 교통원으로, 항만법상의 지정항만과 개항질서법상의 개항, 지정항을 포함하여 모두 48개이다. 그리고 수산청장과 시 도지사가 관리하는 어항이 386개이며, 기타 소규모 포구항 1,555개가 산재하여 있다(表 1 참조).

<表 1> 指定港灣 (*開港, #指定港)

種別	港數	港名	管理廳
貿易港	27	인천*, 장항*, 군산*, 목포*, 완도*, 여수*, 삼천포*, 평택*, 마산*, 장승포*, 옥포*, 부산*, 울산*, 포항*, 목호*, 대산*, 삼척*, 동해*, 제주*, 충무*, 진해*, 광양*, 서귀포#, 고령#, 고현#, 속초#, 옥계#.	海運 港灣廳
沿岸港	21	연평도, 광천, 대천, 비인, 대흑산도, 거문도, 나로도, 한림, 성산포, 화순, 부산남항, 감포, 구룡포, 거진, 율포, 강구, 도동, 후포, 죽변, 임원, 주문진.	市長 道知事

V. 우리나라 海上交通法規上 적용 범위의 문제점과 개선방안

1. 地理的 適用범위

1) 海上交通安全法

우리나라의 海上交通安全法의 적용해역은 영해와 내수를 원칙으로 하나 국적선인 경우에는 공해에서도 이 법의 규정을 받도록 하고 있음은 앞서 살펴 보았다. 이것은 國際海上交通法의 航海自由

의 原則(Principle of Freedom of Navigation)을 상당히 제한하는 규정이라고 볼 수가 있다. 특히 이 법의 입법동기가 國際規則 제1조 b,c,d의立法趣旨에 바탕을 두었다면 이 법은 國際規則에 대한 地方規則(Local Regulation)의 성질을 갖는다.

地方規則은 國際規則의 특별법의 지위에 있고, 그 입법이유는 각 지역의 해상교통지리의 특성과 항해의 안정성을 위하여 특수하게 요구되는 해상교통제도의 확립에 있으므로 地方規則은 그 적용범위가 매우 제한적인 것이 국제적인 통례이다. 만약에 우리나라 선박이 이 법을 지켜야 한다면 외국적선과 항행관계가 성립한 두척의 선박사이에 동시에 적용되어야 하기 때문에 상대선도 이 법의 내용을 알고 있음을 전제요건로 하는 경우에만 적용이 가능할 수도 있다. 그렇지만 그 보다 더 큰 문제는 국적선과 항행관계에 있다는 이유만으로 항해의 자유가 보장된 공해에서 국적선에 적용하는 법률을 강제하는 것은 엄연한 상대선 기국의 주권침해라고 볼 수 있을 것이다. 또한 공해상의 船舶衝突에 있어 과실있는 외국선박에 대해서는 刑事管轄權을 행사할 수 없으므로 우리나라 선박에 대해서만 이 법을 적용하는 것도 국제법상 형평의 원칙에 맞지 않으므로 위의 원칙에 맞는 법리의 확립과 전개가 필요하다고 볼 수 있다.

2) 開港秩序法

이 법의 적용수역의 범위는 제1조 목적조항에서 “이 법은 開港의 港界内에서 선박의 안전과 질서……”로 규정되어 있지만 제26조에서는 開港의 港界内와 港界로부터 10,000미터까지의 수역에서는 이 조항에서 규정한 폐기물을 버리지 못하게 하고 있어 서로 일치하지 않는 문제점이 있다. 그러므로 이 문제를 해결하기 위하여 입법론상 제1조의 목적조항을 “이 법은 開港의 港界内와 港界 밖의 10,000미터 이내의 수역에서 선박교통의 안전과 질서……”로 바뀌는 것이 바람직하다고 본다.

3) 港灣法, 漁港法, 기타

우리나라는 아직 해안역의 특성을 고려한 독립적이고 기본법적 성격의 해안관련법이 제정되어 있지 않아 港灣法, 漁港法, 共有水面埋立法 등, 각

각의 법규가 추구하는 목적에 따라 적용범위가 상충하고 있고, 관리기능의 다원화로 인하여 결과적으로 개개의 법령이 다수의 기관과 관련됨으로써, 상호 상충과 복잡성을 노정하고 있는 실정이다. 그러므로 이러한 수개의 법률을 통합하여 港灣法이나 기타 해안수역의 관련법규보다도 상위법적 성격을 지닌 법률을 제정하여 적용범위가 상충하지 않도록 하고 그와 관련된 기관도 단일행정부서로 일원화함이 타당하다고 본다. 특히, 항만법상 연안항의 관리실태를 보면 항만법의 규정에 의하여 시·도지사에게 위임되고 있으나 부산시에서 관리하고 있는 부산남항을 제외하고는 거의 관리·운영업무가 방치되어 있어 항만으로서의 기능을 상실하고 있는 실정이다. 이러한 것은 해안사고의 예방적 측면에서 볼 때 순수어항 등 관리 실익이 있는 항만은 지정해제 조치하여 항만의 성격 및 운영방향을 정립하는 등, 획기적인 연안항의 운영개선 대책을 마련하고 이를 개선할 수 있도록 법적, 제도적 보완조치가 필요하다고 본다.

2. 船舶衝突時的 적용범위

船舶衝突이 국적선간에 발생하였을 경우에는 영해상에서 발생하였거나 공해상에서 발생하였거나 간에 우리나라의 海上交通法規가 적용됨은 의문의 여지가 없다. 국적선과 외국적선이 충돌한 경우에는, 충돌이 우리나라 영해상에서 발생한 경우에 한하여 우리나라의 법규가 적용되며(涉外私法 제 45조), 충돌이 공해상에서 발생한 경우에는 가해

선박의 船籍國法이 적용된다(涉外私法 제 46조).

그러나 선박의 충돌이 일방의 과실로 인하여 발생한 경우, 특히 충돌선박의 과실이 동일한 경우에는 어느 선박이 가해선박인지의 여부의 판단이 불분명한 경우, 공해상에서 국적선과 외국적선의 충돌사건이 한국의 법원에 계류된 때에는 법정지법인 한국법이 적용될 수 밖에 없다고 본다.

한편, 최근에 수산청과 해운항만청을 통합하고 수산 해운업계의 필수적인 조선분야 등의 관련행정을 일원화하여 部(海事部 혹은 水產海洋部)를 설치하기 위하여 추진하는 작업이 수산청과 수산, 해운업계 차원에서 가시화 되고 있으며, 특히 해양경제활동의 영역확대를 위하여 수산청, 해운항만청, 해양경찰청을 주축으로 각 부처에 분산된 수산, 해양관련업무를 통폐합하는 등의 설치안을 마련 중에 있다고 한다.¹⁶⁾

이러한 해양관련업무가 통폐합되는 과정에서 해상교통법규상 선박충돌이 발생하였을 시 적용범위에 대한 재조정이 이루어질 것으로 기대하지만, 部의 설치문제가 어떤 형식으로 될지는 지켜 볼 수 밖에 없을 것이다.

VI. 結 論

海上交通法規에 관한 선진해운국인 미국과 영국은 國際規則을 그대로 국내법으로 채택, 사용하고 있고 國際規則의 특칙 규정을 토대로 자국의 지리적 조건과 항만 수역 및 내수로의 사정에 적합한

<表 2> 現行 海上交通法規의 適用範圍

區分	主管理內容	關係法規	主管轄廳	適用範圍
航路管理	海上交通管理	國際海上衝突防止規則	海運港灣廳	全 海 域 領海안쪽 海域 港界안쪽 海域 港界안쪽 特定航路
		海上交通安全法 開港秩序法 港灣港行規程		
	水路業務法	交 通 部		
	航路標識管理	航路標識法	海運港灣廳	領海안쪽 海域과 200해리公海
漁業區域管理	漁港法	水 產 廳		

16) 海事新聞, 1993년 1월 18일

지방항해규칙을 입법하여 운용하고 있다. 그 반면 일본은 國際規則을 바탕으로 하여 자국의 형편에 적합하도록 수정 입법하고 있으나 그 주요 내용은 國際規則과 같다.

우리나라도 1977년에 이미 國際海上衝突防止規則에 관한 국제협약을 비준하였기 때문에 공해와 영해의 海上交通法은 완비되었다고 볼 수 있다. 또한 이 國際規則을 토대로 1986년에 海上交通安全法을 제정하였지만 연안해역 가운데 선박의 항행이 극히 위험한 영해, 내수, 항만, 갑문 또는 내륙수로를 전부 운용할 수 있도록 그 적용범위를 확대하여야 하겠으며, 현행 開港秩序法에 규정된 항행규정, 등화 및 신호규정도 海上交通安全法에 수용함으로써 海上交通法規의 통일성과 동질성을 유지하는 입법기술상의 조치가 필요하다고 본다.

그리고 港灣法과 관련법령의 형태를 보면 이용의 목적에 따라 그 적용범위가 서로 상충되어 있다. 그러므로 개별법 위주와 육지 중심 이용에서 파생되는 이용과 보전 및 상호간의 마찰을 최소화하는 한편, 해안수역의 종합적 관리를 통한 보다 효율적인 해안수역의 이용을 위하여서 해안수역과 관련한 법규보다 상위법인 법률의 제정도 필요하다고 생각된다.

더불어, 우리나라의 연안 항로는 이미 무절제한 적법 및 불법 어장에 의하여 잠식되어 소형선박마저도 항해하는데 어려움이 많다. 그러므로 항로지정방식과 해상교통관제방식으로 운용이 되고 있는 海上交通安全法上 특정해역의 지정된 수역을 연안의 주항로와 협수로까지 확대 운용되어야 할 것이며, 이와 관련한 업무의 관할도 장기적 안목에서 하나의 부서로 단일화 함이 바람직할 것으로 본다.¹⁷⁾

또한, 해난사고를 줄이기 위하여 과감한 해상 안전부문의 항로투자가 뒤따라야 하지만, 우리나라의 경우 항만시설 등에 대한 투자와는 달리 해상안전에 대한 투자가 미흡한 실정이기 때문에 관계당국은 전국항만의 항로를 조사하여 해저의 암

초, 폐어망 제거를 통한 곡선항로를 직선화하는 작업을 서둘러야 할 것이다.

위에서 살펴 보았듯이 선박의 충돌방지는 단순히 선박의 물리적인 안정성과 운항자의 안정성만으로는 이루어질 수가 없으며, 항로시설, 해상교통관리, 항만시설 등 복합적으로 작용하는 문제이므로 관계기관의 지속적인 연구와 개선이 이루어져야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 朴容燮, 海上交通法論, 韓國船員船舶問題研究所, 1988.
- _____, 海上安全을 위한 組織과 法律의 補完問題 - 現行制度를 中心으로 -, 海難防止세미나(中央海難審判院, 1989. 5.)
- 海上交通法令研究會, 海上衝突豫防法の解説, 海文堂, 東京, 昭和 69년
- 海上交通法令研究會, 海上交通安全法の解説, 海文堂, 東京, 昭和 69년
- 橫田利雄, 新海上衝突法, 東京, 1965.
- 田三俊一 外, 海上交通の安全さ求めて, 東京, 1976.
- 福井 炎, 航海法規提要, 東京, 海文堂, 1980.
- Grant Gilmore & Charles L. Black Jr. The Law of Admiralty, New York : The Foundation Press Inc., 1975.
- H.B. Hurd, The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to Third Parties, 2nd ed., 1952.
- Marsden, Collision at Sea, British Shipping Law (Vol. 4), 1988.
- Polen Shipping Company, Ltd. v. Commercial Union Assurance Company, Ltd., Lloyd's, 1943.
- D.P. Cornell, The International Law of the sea, Oxford, Clarendon Press, 1984.

17) 海運港灣廳은 交通分離帶의 설정과 교통정리를 담당하고 海洋警察廳은 위반선박의 단속과 海難救助는 海洋警察廳이 담당하고 있다. 海上管制를 港灣當局이 담당하는 나라는 우리나라 뿐이라고한다(林香山, 海上安全行政의 一元化, 月刊 海洋韓國(1989. 3.), 韓國海事問題研究所, P. 89).

H.M.C. Holdert & F.J. Buzek, Collision Cases-Judgements and Diagrams, London, Lloyd's of London Press, Ltd., 1984.

P. Deseck, International Regulations for Preventing Collision at Sea, Osten, Toulon, 1981.

R.H.B. Sturt, The Collision Regulations, London Lloyd's of London Press Ltd., 1984.

U.S. Coast Guard, Navigation Rules, Washington 1982.