

# 海上交通法上 通航妨害排除에 관한 解釋論的 考察

池 相 源\*

## A Study on the Legal Interpretation of “not to impede the passage” in the Rules of the Nautical Road

Sang-Won Ji\*

### < 목 차 >

#### Abstract

#### I. 머리말

#### II. 通航妨害排除의 의의

##### 1. 論点

##### 2. 의의

#### III. 通航妨害排除의 義務船舶 및 水域

##### 1. 좁은 수로에서

##### 2. 海上交通分離水域에서

##### 3. 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶에 대하여

##### 4. 水上飛行機

#### IV. 좁은 수로에서 通航妨害排除義務와 避航關係

##### 1. 좁은 수로의 航行原則

##### 2. 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶

##### 3. 通航妨害排除義務와 避航關係

#### V. 海上交通分離水域에서의 避航關係

##### 1. 다른 규정에 의한 의무

##### 2. 航行路 횡단의 금지

##### 3. 航行路 횡단방법

##### 4. 通航妨害排除義務와 避航關係

##### 5. 航行路 횡단선박과의 避航關係

#### VI. 맺음말

### Abstract

There is a vessel which shall not impede the passage of any other vessel in the COLREGS 1972. But the issue was raised that the words of “not to impede” were vague. Therefore, IMO adopted new paragraph (f) to be added to Rule 8 that a vessel which is required not to impede the passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the vessel so as to involve risk of collision. It means that the ship which is obliged not to impede should contribute to avoid collision and to the safe passage of the other vessel. Also it results that the application of Collision Rules should be changed. But until now, it seems that the mariners are not familiar with this subject.

This paper, therefore, aims to define the meaning of “not to impede” and clarify it’s legal concept so as to adequate application of the Collision Rules for the collision avoidance at sea.

\* 정회원 한국해기 연수원.

## I. 머리말

오늘날 船舶의 고속화, 대형화는 선박 적수의 증가와 더불어 자연적, 지리적으로 한정된 水路를 이용할 수밖에 없는 海上交通에 船舶衝突의 위험을 한층 증대시키게 되었다. 船舶衝突 사고는 막대한 재산상의 損失은 물론, 흔히 고귀한 人命의 犧牲을 초래하는 경우가 많다. 그 동안 우리 나라에서는 연평균 60여명 정도의 人命이 船舶衝突 사고로 인하여 희생되어 왔다.<sup>1)</sup>

船舶衝突은 航行上의 海技技術의 성격으로부터 충돌원인이 매우 다양하고 복잡하나,<sup>2)</sup> 그 동안의 船舶衝突에 있어서 直接原因으로 판단된 運航過失의 유형 중 海上交通 관련규정을 준수하지 않은 것이 경계 소홀을 포함하면 전체의 73.2%에 해당하였다.<sup>3)</sup> 이를 준수하지 않은 原因은 여러 가지가 있을 수 있겠지만, 그 주요 내용에 대한 의의를 잘 몰랐던 것도 原因의 하나로 들 수 있을 것이다. 船舶運航의 안전은 인적요소인 船員, 물적 요소인 船舶 및 교통요소인 航路施設에 의하여 보장을 받는다.<sup>4)</sup> 이 중 인적요소로서의 海上交通의 주체인 船舶運航者가 船舶衝突의 방지에 관한 航法規定을 잘못 적용한다면, 船舶運航의 안전은 크게 위태로워 질 것이다. 海上交通의 主體로서 航海의 安全保障과 海上交通의 秩序를 責任지고 있는 船舶運航者인 모든 船長, 航海士는 船舶衝突을 방지하기 위한 관련 규정의 내용을 숙지하고 충실하게 지켜야 하는 것은 船舶의 安全運航을 위하여 필수불가결한 것이기 때문이다. 그러나 실제로 海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 航行路를 따라 항행하고 있는 動力船과 이를 횡단하는 動力船이 서로 視

界內에서 그 針路가 서로 交叉하여 衝突의 危險性이 있는 경우, 적용되는 航法規定에 대하여는 조사해 본 결과, 약 절반의 응답자가 잘못 알고 있음을 확인된 바가 있다.<sup>5)</sup>

현행 1972년 國際海上衝突防止規則(이하 “규칙”이라 한다.)은 船舶衝突을 방지하기 위한 여러 가지 항법규정을 두고 있다. 그 중에는 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에 관한 규정이 있다. 通航을 방해하지 않아야 한다(shall not impede the passage)는 것은 규칙 제9조 (b), (c), 제10조 (i),(j) 제18조 (d)에 관련되는 것으로 여기에는 다른 船舶의 通航 또는 안전한 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에 관한 규정을 두고 있다. 그러나 通航을 방해하지 않아야 한다는 의미가 명확하지 않다는 것이 그 동안 문제였다. 그것은 주로 규칙 제15조와 관련하여 衝突의 危險性이 있을 때 航法適用의 문제이다. 즉, 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하는 단지 소극적인 의무만이 있는 것이고, 衝突의 危險性이 있는 때에는 제15조의 규정에 따른 進路를 피하여야 하는(shall keep out of the way) 船舶에 避航義務가 있는 것인지, 아니면 衝突의 危險性이 있는 때에도 通航을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않고 규칙 제15조의 규정에도 불구하고, 이들 船舶에 避航義務가 있는지 하는 문제이다.

이와 관련하여 규칙은 1987년 개정을 통하여 제 8조에 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶과 관련한 새로운 조항을 추가한 바가 있다.

船舶衝突을 방지하기 위하여 모든 船舶은 우선 다른 船舶이 自船의 부근에 있음을 확인하고,<sup>6)</sup> 그 다

1) 海難審判事例集, 中央海難審判院, 1994, 476쪽.

2) 朴容燮, 海上交通法論(서울: 螢雪出版社, 1992), 23쪽.

3) 李玉鎔, “海運企業의 船舶安全管理에 影響을 미치는 要因에 관한 實證研究”, 博士學位論文, 韓國海洋大學校大學院, 1995, 17쪽.

4) 朴容燮, 海上交通安全을 위한 行政組織과 法律의 補完對策, 船員船舶 通卷 第6號, (財) 韓國船員船舶問題研究所, 1989, 15쪽.

5) 拙稿, “海上交通法の 認知度에 관한 實證의 考察”, 海上交通政策 通卷 第17號 '95·1卷, (財) 韓國海上交通政策研究所, 89쪽.

6) Samir Mankabady, The Law of Collision at Sea, Amsterdam, Elsevier Science Publishers B.V., 1987, p. 105.

음에는 衝突의 危險性 여부와 함께 당시의 사정에 알맞은 적절한 航法을 적용하여야 한다.<sup>7)</sup> 여러 航法規定中 특히 通航妨害의 排除義務를 지고 있는 船舶과 通航을 방해받지 않아야 하는 船舶 사이에 적절한 航法適用의 問題가 제기되어 왔다.

따라서 이 연구에서는 通航妨害排除의 의의에 대한 그 동안의 論點과 通航妨害排除 義務가 있는 船舶 및 그 구역에 대하여 검토한 다음, 通航妨害排除義務와 避航關係를 해석론적으로 고찰하여 올바른 航法適用 기준을 제시함으로써 船舶衝突 사고를 방지하자는 데 그 목적이 있다.

## II. 通航妨害排除의 의의

### 1. 論點

船舶의 通航을 방해하지 않아야 한다(shall not impede the passage of any other vessel)라는 말은 상대방 船舶의 行爲인 작위 또는 부작위를 이행하지 못하게 하는 사실상 妨害 즉, 상대방의 行爲를 방해하지 않아야 함을 뜻하는 의무이다. 그러므로 이들 船舶은 상대선의 通航을 방해하여서는 아니된다. 그러나 이것을 단순히 상대방 船舶의 進路를 차단하거나 위협을 주지 아니한다는 소극적인 진로권 보호로 보는 견해와 이는 避航船이 維持船의 進路를 우선적으로 피해줄 것을 명령한 進路를 피해야 한다(shall keep out of the way) 보다도 더욱 적극적인 避航行爲로 보는 견해가 있었다.<sup>8)</sup>

通航을 방해하지 않아야 한다는 의미가 분명하지 않다는 것에 대하여 國際海事機構의 航海安全小委員會에서 새로운 관련규정을 채택할 때까지 열띤 논의가 있었다. 네덜란드 대표단은 처음 규칙 제7조에 "이 규칙의 어느 규정에 의하여 다른 船舶의 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 그 경우의 사정이 허락하는 한, 衝突의 危險性이 발생하지 않

는 방법으로 항행 하여야 한다. 그렇지만 서로 접근하는 두 船舶中 한 船舶이 다른 船舶의 안전한 通航을 방해하지 않아야 하는 의무가 있다고 하더라도, 衝突의 危險性이 있는 때에는 이 장의 규정을 충실하게 지켜야 한다."라는 조항을 추가할 것을 提議하였다.<sup>9)</sup> 이에 대하여 日本 대표단은 漁撈에 종사하는 모든 船舶은 衝突의 危險性이 발생하지 않는 방법으로 항행 하여야 할 의무를 부담하는 것으로 되어, 이것은 규칙 제9조 (c)에 규정하고 있는 航法規定과 다르게 된다고 하였다. 또한 좁은 수로에서의 漁撈行爲가 금지되는 불가피한 결과가 초래되고, 나아가 좁은 수로의 안쪽을 항행 하는 動力船이 漁撈에 종사하는 船舶을 추월하는 경우에도 漁撈에 종사하는 船舶이 衝突의 危險性이 발생하지 않도록 진행하여야 하므로, 이것은 부적절하다는 것이었다. 즉, 追越狀態에서는 衝突의 危險性이 追越船에 의하여 발생하므로, 衝突의 危險性을 피하여야 하는 의무와 책임도 追越船에 있기 때문이라는 것이다. 美國 대표단도 이에 동의하였으며, 通航을 방해하지 않아야 한다는 의미에 대한 어떠한 조치도 필요하지 않다고 하였다.<sup>10)</sup> 또한, 吃水 때문에 제약 받는 船舶은 衝突의 危險性이 있는 경우에 避航義務가 면제되는 것도 아니고, 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 吃水制約船을 안 이후에는 실행 가능한 한, 그 船舶의 安全通航을 위하여 충분한 여유수역을 제공하는 방법으로 규칙 제2조에 따른 船員의 常務을 실행할 것이 요구되지만, 이러한 점들이 분명하지 않다는 것이다.

이러한 의견을 토대로 하여 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 접근하는 다른 船舶과 衝突의 危險性이 있는 경우에도 通航을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않는다는 것을 추가한 안이 제안되었다.<sup>11)</sup> 즉, 衝突의 危險性이 있는 경우에도

7) Kenneth C. McGuffie, Marden, The Law of Collision at Sea, London, Stevens & Sons Ltd., 1961, p.673.

8) 朴容燮, 앞의 책, 326-327쪽.

9) NAV 27/4/2, August 24, 1982.

10) NAV 29/4/5, April 30, 1984. NAV 30/4/5, November 16, 1984.

11) NAV 29/4/6, April 30, 1984.

通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 衝突을 방지하고 다른 船舶의 안전한 通航에 기여하여야 한다는 것이다.<sup>12)</sup>

이에 대한 獨逸의 견해는 避航船은 衝突의 危險性이 있을 때 避航義務가 있기 때문에, 衝突의 危險性이 있다고 판단되면, 衝突을 피하기 위한 조치를 취하여야 하는 바, 통상의 이 조치는 적절한 시기에 충분히 여유 있는 거리에서 실행하여야 하므로, 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶도 이와 마찬가지로, 다른 船舶의 通航을 방해하는 때에는 적절한 시기에 조치를 취하여야 하는 것이 마땅하다는 것이었다. 이와 함께 衝突을 방지하는데 기여하여야 한다는 말은 維持船의 動作을 규정하고 있는 규칙 제17조에서만 사용하고 있는 것으로 이것은 避航船이 적절한 조치를 취하고 있지 않거나, 避航船의 조치만으로는 衝突을 피할 수 없을 때에 維持船에게 적용되는 것이므로, 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶에게 衝突을 방지하는데 기여하라는 것은 본래의 의도와는 반대로 된다고 하였다.<sup>13)</sup>

이러한 여러 의견을 고려한 개정안은 두 가지가 마련되어 1987년 國際海事機構의 제15차 총회에 회부되었다. 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶에 衝突의 危險性이 있는 경우에도 그 의무가 면제되지 않는다는 핵심적인 내용과 일찍 動作을 취하도록 요구하는 것은 두 안이 일치하는 것이지만, 다른 船舶이 안전하게 通航할 수 있는 충분히 넓은 수역을 허용하도록 명문화하고 動作을 취하는 경우 이 장의 규정에서 요구된 동작에 충분하게 주의하여야 한다는 조항을 두어, 그 의미를 좀더 명확히 한 안이 總會에서 채택되었다.

## 2. 의의

다른 船舶의 通航 또는 安全通航을 방해하지 않아야 하는 船舶과 관련하여 규칙 제8조에 다음의 새로운 조항이 추가되었다.

- 1) 이 규칙의 어느 규정에 의하여 다른 船舶의 通航 또는 안전한 通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 그 당시의 사정이 요구된다면, 다른 船舶이 안전하게 通航할 수 있는 충분히 넓은 수역을 허용하기 위하여 빨리 동작을 취하여야 한다.
- 2) 다른 船舶의 通航 또는 安全通航을 방해하지 않아야 하는 船舶은 그 船舶과 접근하여 衝突의 危險性이 있는 경우에도 이 의무가 면제되지 않는다. 그리고 동작을 취하는 경우, 이 장의 규정에서 요구된 동작에 충분하게 주의하여야 한다.
- 3) 通航을 방해받지 아니하는 船舶은 다른 船舶과 서로 접근하여 衝突의 危險性이 생긴 경우에 이 장의 규정을 충실하게 지킬 의무가 있다.

결국 通航을 방해하지 않아야 하는 이라는 의미는 규칙 제9조, 제10조 및 제18조의 관련 규정에서 다른 船舶의 通航 또는 安全通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶과 通航을 방해받지 않아야 하는 船舶이 규칙 제15조의 交叉狀態에서의 航法과 관련하여 衝突의 危險性이 있는 경우에 어느 船舶이 피항 하여야 하는가를 명확히 함에 있다.

衝突의 危險性이 있는 경우에도 通航을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않는다고 새로이 규정하였기 때문에, 서로 視界內에서 動力船이 서로 접근하여 衝突의 危險性이 있는 때에도 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶은 通航을 방해받지 않아야 하는 상대선을 積極的으로 피항 하여야 한다. 通航을 방해받지 않아야 하는 船舶도 횡단하는 船舶의 의도에 의심이 있는 경우에는 경고신호를 울리는 등, 船舶衝突을 방지하기 위한 船員의 常務에 따른 注意義務를 다하여야 한다.

12) Samir Mankabady, op.cit., p. 153.

13) NAV 30/4/3, November 2, 1984.

通航妨害를 받지 않는 船舶, 예컨대 좁은 수로에서 항로를 따라 항행하고 있는 船舶이지만, 수로의 오른쪽으로 피항할 여유수역이 있다면, 이 船舶은通航을 방해받는 船舶이 아니므로, 이들 船舶은 다른 船舶과 서로 접근하여 衝突의 危險性이 생긴 경우에 이 장의 규정을 충실하게 지킬 의무가 있다. 즉, 서로 視界內에서 오른쪽에서 횡단하는 船舶과 衝突의 危險性<sup>14)</sup>이 있을 때에는 交叉狀態에서의 航法을 적용하여 그 船舶의 進路를 피하여야 하는 것이다.

### III. 通航妨害排除의 義務船舶 및 水域

通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에 대하여 좁은 수로에서와 해상교통분리수역에서의 항행규정과 관련하여 규칙에서 구체적으로 규정하고 있다. 또한 조종성능상의 피항원칙에 따라 선박 사이의 책임을 규정하고 있는 규칙 제18조에도 操縱不能船 또는 操縱能力制限船이 아닌 그 밖의 船舶은 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶의 안전한通航을 방해하지 아니하여야 할 규정을 두고 있다.

#### 1. 좁은 수로에서

넓은 바다에서의 航行關係를 규율하는 것을 전제로 입법한 총칙적 航行規定만으로는 좁은 수로에서 衝突의 危險을 충분히 방지할 수 없다. 따라서 규칙은 오른쪽 항행의 原則을 비롯한 좁은 수로에서의 航法規定을 두고 있다.<sup>15)</sup> 그러나 좁은

수로의 개념에 관하여 규칙이나 각국의 海上交通法에서 명시적으로 정의한 것은 없다. 좁은 수로란 교통지리상의 명칭이 아니라, 海上交通法의 적용과 관련하여 법률상의 문제와 사실상의 문제가 혼합되어 결정된다. 형태론상 좁은 수로는 자연적 좁은 수로와 인위적 좁은 수로로 나누어진다. 전자는 자연적으로 형성된 것이나, 후자는 주로 항만내의 항로, 방파제, 부두, 부표 등에 의하여 형성된 것이다.<sup>16)</sup>

좁은 수로에서는 마주치는 상태, 각종 船舶사이의 항법 등 일반적인 항법만으로는 船舶衝突을 방지하는 것이 충분하지 않고, 여러 가지 형태의 위험을 만날 수 있기 때문에, 船舶交通의 흐름을 좁은 수로의 오른쪽을 따라 평행하게 항행 하도록 할 필요가 있는 정도로 폭이 좁은 곳으로 해석하기도 한다.<sup>17)</sup> 영국의 海事法院에서는 그 지역에 있어서 선원이 통상적으로 항해하는 관습과 트리니티 하우스의 장노선장의 의견을 들어 결정하고 있다.<sup>18)</sup> 판례법상 법률문제로서 좁은 수로는 선원이 관행상 좁은 수로로 취급하는 곳인가 하는 것과 전문가의 의견을 들어서 결정하고 있으며, 사실문제로서 좁은 수로란 船舶의 크기, 해상교통량, 지리적 조건, 조석의 차 등이 좁은 수로를 결정하는 주요 요소로서 작용한다.<sup>19)</sup> 오늘날은 船舶의 대형화와 흘수가 깊은 船舶 때문에 수로의 폭이 상당히 넓어도 좁은 수로로 인정하는 경향이 있다.<sup>20)</sup>

좁은 수로의 航法規定中에는 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

14) 船舶이 항행 중, 다른 船舶과 접근하면서 방위의 변화가 없을 때, 衝突의 危險性이 존재하는 경우가 된다. 이러한 衝突의 危險性이 있으면, 충분히 여유 있는 시각에 적절한 船舶運航上의 慣行과 상당한 주의를 다하여 적극적으로 대폭적인 동작을 취하여 이를 제거함으로써 衝突의 危險에 이르지 않도록 하여야 한다. 그러나 海上交通安全法에는 衝突의 危險性(risk of collision)을 衝突의 危險(danger of collision)이라는 用語로 使用하고 있으며, 때로는 이를 混用하여 사용하고 있다 (法 第15條 衝突의 危險).

15) 藤崎道好, 海上衝突豫防法論(東京: 成山堂, 1974), 351면.

16) 朴容燮, 앞의 책, 309쪽.

17) 福井 淡, 航海法規提要(東京: 海文堂, 1982), 44면.

18) AN Cockcroft and JNF Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Stanford Maritime, London, 1982, p. 74.

19) 朴容燮, 앞의 책, 315-316쪽.

20) 福井 淡, 圖說 海上衝突豫防法(東京: 海文堂, 1989), 26면.

- 1) 길이 20미터 미만의 船舶과 帆船은 좁은 수로 또는 안전 航路帶의 안쪽에서만 안전하게 항해할 수 있는 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다(규칙 제9조 ②항).
- 2) 漁撈에 종사하고 있는 船舶은 좁은 수로의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다(규칙 제9조 ③항).
- 3) 좁은 수로에서 橫斷船舶

船舶은 좁은 수로 또는 안전 航路帶 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 船舶의 通航을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 또는 안전 航路帶를 횡단하여서는 아니된다(규칙 제9조 ④항).

## 2. 海上交通分離水域에서

규칙은 船舶交通이 밀집하고 船舶衝突이나 坐礁 사고의 危險이 매우 높은 곳에 船舶衝突을 감소시키고, 海上交通의 안전을 향상시키기 적절한 조치의 하나로 海上交通分離制度를 채택할 수 있게 규정하고 있다.<sup>21)</sup> 海上交通分離制度(traffic separation schemes)의 개념은 아주 간단한 것으로 分離線 또는 分離帶에 의하여 航行路를 설정하여 서로 반대되는 방향의 교통의 흐름을 분리한 것이다.<sup>22)</sup> 그 목적은 船舶交通의 폭주화, 船舶의 대형화, 고속화 및 危險物 積載船舶의 증가에 대비하여 船舶衝突을 방지하고 船舶交通의 안전을 도모하기 위한 것이다.<sup>23)</sup> 따라서 海上交通分離制度가 채택된 수역에서 항행 하는 모든 船舶은 적당한 航行路 안에서 그 航行路에 대한 교통흐름의 일반적인 방향으로 진행하여야 한다. 이 때에 航行路를 횡단하는 船舶과의 사이에 航法適用의 문제가 제기된다. 즉, 航行路를 따라 항행 하는 船舶과 횡단하는 船舶 사이에 어느 船舶이 避航船으로 되느냐 하는 것이다. 또한 航行路를 따라 항행 하는 선박은 이를 횡단하는 船舶에 대하여 어떤 優先權이 있는지와 橫斷方

法에 관한 문제가 제기될 수 있다. 이와 관련하여 해상교통분리수역안에서 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 하는 船舶을 다음과 같이 규정하고 있다.

- 1) 海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 漁撈에 종사하고 있는 船舶은 航行路를 따라서 항행하고 있는 다른 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다(규칙 제10조 ⑨항).
- 2) 길이 20미터 미만의 船舶 또는 帆船은 航行路를 따라서 항행하고 있는 動力船의 안전한 通航을 방해하여서는 아니된다(규칙 제10조 ⑩항).

## 3. 吃水 때문에 制約을 받고 있는 船舶에 대하여

조종성능상의 피항원칙에 따라 선박 사이의 책임을 규정하고 있는 규칙 제18조에는 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶에 대하여 操縱不能船 또는 操縱能力制限船이 아닌 그 밖의 船舶은, 그 경우의 사정이 허락한다면, 제28조에 규정하고 있는 신호를 표시하고 있는 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶의 안전한 通航을 방해하지 아니하도록 규정하고 있다(규칙 18조 ④항 1호). 그러나 이 경우에 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶도 그의 특수한 조건을 충분히 고려하여 특히 신중하게 항행 하여야 한다(규칙 18조 ④항 2호). 홀수 제한선의 항행권과 관련하여 이 규정이 해석론상 홀수 제한선에 게 진로 우선권을 허용하고 있는지, 또는 다른 선박에게 경고하기 위한 식별신호를 의미하는 것인지가 분명하지 않고, 홀수 제한선도 신중하게 항행하여야 하기 때문에 진로 우선권이 인정되지 않는다고 보는 견해도 있다. 그러나 원칙적으로 操縱不能船 또는 操縱能力制限船이 아닌 그 밖의 모든 船舶은 홀수 제한선을 반드시 피해야 할 피항의무가 있음을 규정한 것이고, 홀수 제한선에게 특히 신중

21) A N Cockcroft and J N F Lameijer, op.cit., p. 82.

22) Samir Mankabady, op. cit., p. 187.

23) 福井 淡, 航海法規提要(東京:海文堂, 1982), 57面.

하게 항행 하여야 한다는 것은 진로 우선권을 보완하는 보완적 규정으로서 홀수 제한선에게 충돌의 위험성을 충분히 방지할 수 없다. 따라서 좁은 수로에 있어서의 특별 항해규정이 필요하게 되었고, 그 구체적인 방법으로 오른쪽 航行原則을 도입하였다.<sup>26)</sup>

모든 船舶은 안전하고 실행 가능한 한, 좁은 수로에서 가항수역의 오른쪽 바깥 경계를 따라 항행 하여야 한다. 이렇게 하여 홀수가 깊은 船舶과 추월하는 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 한 방지하기 위한 협력의무가 있음을 명시한 주의적 규정으로 본다.<sup>24)</sup>

#### 4. 水上飛行機

水面에 있는 水上飛行機는 원칙적으로 모든 船舶으로부터 충분히 떨어져서, 그들 船舶의 항행을 방해하지 아니하도록 되어 있다(규칙 제18조 ⑤항). 이 규정은 그 적용 대상이 水上飛行機에 특정되어 있다. 이것은 水上飛行機의 구조상의 특수성과 조종성능의 특이성 때문에 동일 해면상에서 이동중이거나 또는 계류중인 다른 선박과 충돌의 위험성이 생기지 않게 한 규정이다. 따라서 水上飛行機는 다른 선박의 항행을 방해하지 아니하도록 하는 방해금지 의무를 지고 있는 것이다.<sup>25)</sup>

### IV. 좁은 수로에서의 通航妨害排除 義務와 避航關係

#### 1. 좁은 수로에서의 航行原則

수역의 폭이 좁고, 船舶의 운용기술상 제한적 요

소가 많은 좁은 수로에 있어서는 넓은 바다에 있어서의 船舶 사이의 航行關係를 규율하는 것을 전제로 하여 입법한 총칙적 航行規定 만으로서는 충돌다.<sup>27)</sup> 그러나 이것은 실제로 안전하고 실행 가능한 경우에만 지킬 수 있는 것이기 때문에, 홀수가 깊은 船舶이 수로의 중앙을 따라 항행 하거나, 障礙物을 피하기 위하여 수로의 오른쪽 通航이 불가능한 때에는 수로의 왼쪽으로 항행할 수 있다.<sup>28)</sup>

이와 같이 좁은 수로에서 항해하는 船舶은 수로의 오른쪽 항행로를 따라서 항행 하도록 하고, 좁은 수로의 해상교통환경을 개선하기 위하여 소형 선박, 범선 및 어로작업중인 어선의 행위에 제한적 조치를 규정하고 있고, 또한 안전 항로대에서만 항해할 수 있는 船舶에 대하여 항로권을 적극적으로 보장하는 규정을 두고 있다.<sup>29)</sup>

#### 1) 마주치는 상황과의 관계

국제규칙 제14조는 두 척의 동력선이 마주치는 상황에서 충돌의 위험성이 있을 때 왼쪽 대 왼쪽 通航을 기본 원칙으로 하는 규정을 두고 있다. 좁은 수로에서 서로 시야 내에서 두 척의 船舶이 반대방향으로 항진하는 때에는 왼쪽 대 왼쪽으로 항행 하는 형식적 방법에서 유사성을 볼 수 있다. 이때 오른쪽으로 변침 하는 것은 마주치는 항행규정에 의한 것이 아니라, 좁은 수로에서의 항행원칙을 따르는 것이다.<sup>30)</sup> 좁은 수로에서의 항행원칙은 시정상태에 관계없이 적용하고, 좁은 수로에서 전속적으로 적용하며, 모든 船舶에 적용하기 때문에, 동력선이 서로 시야 안에서만 식용하는 마주치는 상황과는 그 적용시기와 적용수역을 달리하는 별개의 항해규정이다.<sup>31)</sup>

24) 朴容燮, 앞의 책, 543-544.

25) 朴容燮, 앞의 책, 547쪽.

26) 朴容燮, 앞의 책, 305쪽.

27) Samir Mankabady, op.cit., p. 160.

28) 藤井 淡, 前掲書, 27面.

29) 朴容燮, 앞의 책, 305쪽.

30) 藤崎道好, 前掲書, 362面.

31) 朴容燮, 앞의 책, 307-308쪽.

2) 교차하는 상황과의 관계

좁은 수로 안에서 서로 시야 내에서 두 척이 모두 횡단하는 동력선이 그 침로가 교차하여 충돌의 위험성이 있는 때에는 교차상태에서의 항행규정이 적용된다. 그러나 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수 있는 船舶과 좁은 수로를 횡단하는 船舶 사이에는 횡단하는 船舶에 通航을 방해하지 아니할 의무가 있기 때문에 문제가 제기된다. 이에 관하여는 좁은 수로를 횡단하는 船舶의 의무와 관련하여 논하기로 한다. 한편, 좁은 수로의 굴곡부 부근에서 반대방향으로부터 수로의 오른쪽을 따라 항행 하는 船舶은 외견상 교차상태로 보이나, 교차하는 상황은 아니기 때문에, 교차하는 상황에서의 항행규정은 적용되지 아니한다.<sup>32)</sup>

3) 추월과의 관계

국제규칙의 제13조는 추월에 관한 규정을 두고 있다. 이것은 상당히 여유가 있는 바다에서 서로 시야 내에 있는 경우에 적용하고, 피추월선의 동의 신호를 요청하지 아니하는 점에서 좁은 수로에서의 추월규정과 다르다. 좁은 수로의 추월규정은 모든 시정상태에서 적용되고, 추월에 관한 의사 표시 신호를 교신하도록 규정하여 충돌의 위험성을 예방하는데 목적이 있다. 그러므로 이 규정은 제13조의 추월규정에서 명시한 일반원칙에 대하여 특별 규정인 것을 의미하는 것이다.<sup>33)</sup>

2. 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶

좁은 수로에서의 이를 횡단하는 선박의 通航妨害排除義務는 특히 吃水 때문에 제약을 받고 있는 선박과 관련하여 중요한 의미를 가진다. 따라서 吃水 때문에 제약을 받는 船舶에 관하여 먼저 알아보고자 한다.

吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶이라 함은 이용할 수 있는 可航水域의 水深 및 自船의 吃水와의 관계로 침로에서 벗어날 수 있는 능력을 매우 제한

받고 있는 動力船을 말한다고 규칙은 정의 규정에서 밝히고 있다(규칙 제3조 ⑧항).

吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶을 정의함에 있어서 이용할 수 있는 可航水域에 대하여 水深만이 아니라, 그 幅에 대한 개념이 도입되었다. 즉, 可航水域에 대하여 “---이용할 수 있는 可航水域의 水深과 幅 및 自船의 吃水와의 관계로 침로에서 ---”로 1987년 개정된 것이다.

船舶의 대형화에 따른 吃水가 깊은 船舶은 航行水域과 관련하여 그 航路의 제한을 받기 때문에 安全運輸를 위하여 航法上 특별한 취급을 할 필요가 있다. 따라서 國際規則에서 용어를 정의하고 있는 규칙 제3조에는 ⑧항에 吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶을 定義하여 두고, 규칙 제18조 ④항에서는 操縱不能船과 操縱能力制限船이 아닌 그 밖의 船舶은 吃水 때문에 제한을 받고 있는 船舶의 안전한 通航을 방해하지 않도록 규정하고 있다.

이것은 吃水 때문에 제한을 받고 있는 船舶은 변침에 의한 避航行爲가 매우 어려울 뿐만 아니라, 변속에 의한 避航措置도 海上交通量이 幅狹하는 수역이나 조류의 유속이 매우 빠른 수역에서는 또 다른 위험을 초래할 수도 있기 때문에, 吃水 때문에 제약을 받지 않는 船舶에게 조기에 적극적으로 피항해야 할 의무를 부과하고 있는 것이다.

吃水 때문에 제약을 받고 있는 船舶을 정의함에 있어서 이용할 수 있는 可航水域은 水深 뿐만 아니라, 그 幅이 얼마인가도 매우 중요한 요소이다.<sup>34)</sup> 만약 水深이 충분하고, 變針에 의한 避航措置가 가능할 만큼 넓은 수역이라면, 自船의 吃水와의 관계로 침로에서 벗어날 수 있는 능력을 매우 제약받는 경우는 없을 것이다. 따라서 吃水 때문에 제약을 받는 船舶을 定義하기 위하여서는 可航水域의 水深 뿐만 아니라, 그 幅도 핵심적 요소로 된다. 그러나 종래의 정의에서는 이 점이 간과되었던 것이 이와 같이 명확하게 된 것이다.

한편, 우리 나라에서는 1991년 3월 8일 開港秩序

32) 藤崎道好, 前掲書, 362面.

33) 朴容燮, 앞의 책, 308쪽.

34) A N Cockcroft and J N F Lameijer, op.cit., p. 30.



法の 개정시에 모든 船舶은 開港의 港界안에서 航路를 항행 하는 危險物 積載船과 吃水制約船의 進路를 방해하지 아니하도록 새로이 규정한 바가 있다(開港秩序法 第13條 ⑤항). 이것은 동일한 航路에 交通密度가 증가하므로 주 항로의 교통흐름을 보다 원활히 하려는 국제적인 추세를 반영하고, 船舶衝突 사고나 또는 坐礁 사고의 발생시 화재, 폭발 또는 海洋環境을 오염시킬 우려가 많은 危險物 積載船의 進路를 확보하여 各種 사고를 방지하기 위한 조치로 보인다.

### 3. 通航妨害排除義務와 避航關係

#### 1) 길이 20미터 미만의 船舶과 帆船

길이 20미터 미만의 船舶과 帆船은 좁은 수로 또는 안전 航路帶의 안쪽에서만 안전하게 항해할 수 있는 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다. 이들 船舶이 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니한다는 규정은 이론적으로 단순히 상대방 船舶의 進路를 차단하거나 위협을 주지 아니한다는 소극적인 進路권 보호로 보는 견해와, 이는 피항선이 유지선의 進路를 우선적으로 피해줄 것을 명령한 進路권 피해야 한다는 피항조치 보다도 더욱 적극적인 피항행위로 보는 견해가 있다.<sup>35)</sup> 소극적 주의의무설은 이들 船舶은 실행 가능한 한, 충돌의 위험성이 발생하는 것을 피하는 방법으로 항행 하여야 한다. 그러나 충돌의 위험성이 생긴 경우에는 국제규칙의 관련 항행규정을 적용하여야 한다는 학설이다.<sup>36)</sup> 이것은 좁은 수로에서 소형선박, 범선 등의 항행방법을 상호평등주의를 바탕으로 하여 실행 가능한 할 때에만 대형선박의 進路권을 보장한다는 전통적인 학설로서 좁은 수로에서 항행의 위험적

특질을 고려하지 않고, 대형선박에게는 가항수로의 오른쪽 通航을 강제시키면서 상대적으로 조종능력이 좋은 이들 船舶에 대해서는 실행 가능할 때에만 지켜야 한다고 해석하는 것은 해상교통의 안전적 질서를 임의로 완화시키는 결과를 가져올 우려가 있다는 비판이 있다.<sup>37)</sup> 이에 대하여 절대적 주의의무설은 좁은 수로에서 소형선, 범선 등은 비교적 조종이 자유롭기 때문에 조종이 자유롭지 못한 대형선박을 피해줌으로써 충돌의 위험이 발생하는 것을 방지하여야 한다는 것이다. 특히 방해하지 못한다(shall not impede)는 것은 進路를 피해야 한다(shall keep out of the way)보다도 엄격한 운항상의 안전성을 보장하는 것으로 단순한 피항의무뿐만 아니라, 번침 기타 안전항행을 저해하는 모든 행위를 금지하는 것으로 본다.<sup>38)</sup>

이 설에 따르면 이 규정은 충돌의 위험성을 요건으로 하지 않고, 소형선박, 범선이 좁은 수로에서 항주할 때에 일반적 주의의무이면서 동시에 대형船舶에 대해서는 강제적 피항의무를 지니는 절대적인 주의의무로서의 특성을 가지고 있다고 한다.<sup>39)</sup> 절대적 주의의무설에 의하면, 1987년의 개정을 통하여 규칙 제8조 ⑥항을 추가한 의의와 같은 결과로 해석된다. 즉, 이들 船舶은 마주치거나 교차하거나 또는 추월하는 상태 등의 모든 경우에 있어서, 좁은 수로 또는 안전 航路帶의 안쪽에서만 안전하게 항해할 수 있는 船舶의 通航을 방해하지 않아야 함은 물론, 衝突의 危險性이 있는 경우에도 通航을 방해하지 않아야 하는 의무가 면제되지 않기 때문에, 적극적인 避航義務를 저야 한다는 것이다.<sup>40)</sup>

#### 2) 漁撈에 종사하고 있는 船舶

한편, 漁撈에 종사하고 있는 船舶이 좁은 수로의

35) 朴容燮, 앞의 책, 326쪽.

36) A N Cockcroft and J N F Lameijer, op.cit., p. 76.

37) 朴容燮, 앞의 책, 327쪽.

38) 藤崎道好, 前掲書, 368面.

39) 朴容燮, 앞의 책, 327쪽.

40) 朴容燮, 앞의 책, 326쪽.

안쪽에서 항행하고 있는 다른 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다고 함에는 船舶 자체 뿐만 아니라, 사용하고 있는 漁具에 의하여서도 방해가 되지 않도록 하여야 하며, 衝突의 危險性이 있는 경우에도 이 의무는 면제되지 않는다.

이것은 좁은 수로에서 뿐만 아니라, 海上交通分離制度가 채택된 수역에서 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶의 경우도 마찬가지이다. 즉, 이들 船舶은 海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 航行路를 따라 항행 하는 다른 船舶에 대하여 적극적인 避航義務가 있다는 것이다.

### 3) 좁은 수로에서 횡단하는 船舶

通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶의 의무와 관련하여 특히 좁은 수로에서의 橫斷船舶과 수로를 따라 항행 하는 船舶 사이의 航法關係가 또한 문제였다. 즉, 船舶은 좁은 수로 또는 안전 航路帶 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 船舶의 通航을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로 또는 안전 航路帶를 횡단하여서는 아니된다 라는 규정은 해석론상 좁은 수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 船舶의 進路를 소극적으로 보호하는 것인지, 아니면 進路를 피해야 한다는 경우보다 더욱 적극적인 避航行爲로 보아야 하는 것인지의 문제이다. 이와 함께 충돌의 위험성이 있을 때에는 어느 船舶이 피항의무를 져야 하는가의 문제이다.

1987년 규칙의 개정에는 衝突을 피하기 위한 동작을 규정하고 있는 제8조에 앞에서 본 바와 같이 ⑥항을 신설하여 규정하고 있다.<sup>41)</sup> 이와 같이 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에게 다른 船舶이 안전하게 通航할 수 있도록 충분히 넓은 수역을 허용하기 위하여 빨리 동작을 취하도록 요구한 것과 다른 船舶과 접근하여 衝突의 危險性이 있는 경우에도 이 의무가 면제되지 않는다는 것은 避航船舶에 적극적인 避航義務를 지운 것이다. 즉, 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수 있는 船舶

과 이를 가로지르는 船舶 사이는 형식적 航行關係는 交叉狀態 이지만, 大型船舶의 安全航行을 우선적으로 보장시켜야 하는 船舶交通의 基本原則에 따라서 交叉關係가 성립하지 아니한다고 보는 것이다.<sup>42)</sup> 따라서 이들 船舶 사이에 衝突의 危險性이 있을 때에도 避航 船舶이 적극적으로 빨리 避航動作을 취하여 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수 있는 船舶이 안전하게 通航할 수 있도록 충분히 넓은 수역을 허용하여야 한다는 것이다.

## V. 海上交通分離水域에서의 避航關係

### 1. 다른 규정에 의거한 의무

규칙은 海上交通分離制度가 채택된 수역에서의 항행규정을 규정하면서 이 조의 규정은 國際海事機構가 채택한 海上交通分離制度에 이를 적용하며, 또한 어떠한 船舶에게도 다른 규정에 의거한 의무를 면제시키지 아니한다 라고 하고 있다(규칙 제10조 ①항).

이 규정중 “또한 어떠한 船舶에게도 다른 규정에 의거한 의무를 면제시키지 아니한다.”라는 것이 기존 조문에 1987년 개정을 통하여 추가된 것이다.

흔히 海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 交通流의 일반적인 방향을 따라 항행하고 있는 船舶은 횡단하는 船舶에 대하여 어떤 優先權이 있는 것으로 생각하기 쉬우나, 海上交通分離水域안에서의 航法을 규정하고 있는 국제규칙 제10조의 조문중에 실제 優先權을 부여한 것은 없다.

海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 또는 그 부근에서 항행 하는 船舶은 다른 船舶과 충돌의 위험성이 발달하는 것을 감소시키기 위하여 국제규칙 제10조를 지켜야 한다. 만일 다른 船舶과 충돌의 위험성이 있다고 생각하는 경우에는 모든 점에서 규칙의 다른 규정 특히 제2장 제2절 및 제3절의 항해규정을 적용하여야 한다.<sup>43)</sup> 따라서 두 船舶이

41) IMO, Resolution. A.626(15).

42) 朴容燮, 앞의 책, 329쪽.

43) 朴容燮, 앞의 책, 354쪽.

서로 視界內에서 그 침로가 교차하여 충돌의 위험성이 있는 경우에는 국제규칙 제15조에서 규정하고 있는 交叉狀態에서의 航法을 적용하여야 하는 것이다. 이것은 “어떠한 船舶에게도 다른 규정에 의거한 의무를 면제시키지 아니한다.”라는 문구가 추가됨으로써 더욱 명백하게 되었다.

## 2. 航行路 횡단의 금지

한편, 海上交通分離水域안에서의 航法을 받아든 우리 나라의 海上交通安全法은 해상교통분리수역의 航行路 준수 의무를 강행규정으로 명기하고 있다. 즉, 海上交通安全法은 제18조에 船舶이 海上交通分離水域을 항행 하는 경우, 준수하여야 할 의무로서 航行路안에서는 정하여진 船舶의 진행방향으로 항행 하여야 한다고 규정하고 있으며, 이를 위반한 경우 제56조에는 행정벌을 가하는 규정을 두고 있다. 따라서 海上交通分離水域을 항행 하는 船舶은 항행로 준수 의무를 엄격하게 지켜야 할 것과 航行路의 횡단이 원칙적으로 금지되어 있기 때문에 이를 횡단하지 않아야 한다. 다만, 제18조 ③항의 단서 규정에 의하여 부득이한 사유로 航行路를 횡단하여야 하는 경우에는 예외적으로 횡단이 허용된다. 그러나 이 경우에도 부득이한 사유가 객관적으로 인정될 수 있는 것이어야 한다.

예컨대, 매물수도에 길이 약 8해리, 폭 약 4해리에 걸쳐서 설정되어 있는 交通分離水域은 그 양쪽 입구 부근에 충분한 수역이 있기 때문에, 航行路의 횡단을 할 수 없다고 본다. 진해만 남부에 위치하고 있는 충무항로인 경우, 길이 6.5해리, 폭 0.6해리에 걸쳐서 交通分離水域이 설정되어 있다. 이 곳의 교통지리적 여건을 보면, 분리수역의 반대측 수역으로 가고자 하는 船舶은 이를 횡단하지 않을 수 없다. 따라서 이 곳에서의 航行路 횡단은 부득이한 사유에 해당한다고 하겠다.

그러나 海上交通安全法의 立法目的과 사회교통정책적 측면을 고려할 때, 航行路를 횡단하려는 선박은 航行路를 따라 항행하고 있는 선박이 없을 경우, 다시 말하면 이들 船舶과 충돌의 위험성이 없

을 경우에만 횡단할 수 있는 것으로 본다. 더욱이 海上交通分離水域이 開港秩序法이 적용되는 개항의 항계안에 있다면, 항로 밖에서 항로로 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 船舶은 항로를 항행 하는 다른 船舶의 진로를 피하여 항행 하여야 한다는 규정에 따라야 한다(개항질서법 제13조 ③항). 한편, 特定海域에 대하여 航路指定方式을 시행하는 곳의 指定航路에 있어서는 指定航路를 따라 항행하고 있는 船舶의 안전한 通航을 다른 船舶이 방해하여서는 아니된다는 규정에 의하여 航行路를 따라 항행 하는 船舶의 진로를 이에 따르지 않는 船舶이 피하여야 한다. 그러므로 해석론적으로도 航行路를 횡단하려는 船舶은 우선 그 횡단이 부득이한 경우에 해당하고, 그리고 또한 航行路를 항행하고 있는 船舶과 충돌의 위험성이 없을 때에 횡단할 수 있다고 하겠다.

우리 나라의 海上交通安全法은 제45조에 特定海域에서의 航路指定方式과 제50조에 좁은 水路등에서의 항로의 지정등에 관한 규정을 두고 있다. 이들 규정에 의하면, 航路指定方式이 채택되어 있는 수역에서는 指定航路를 따라 항행 하여야 하며, 경비 등을 위하여 긴급을 요하는 경우, 해난을 피하거나 해난구조를 위하여 부득이한 경우 및 특정해역과 접속된 항구에 입출항하지 아니하는 경우에만 指定航路를 이용하지 아니하고 항행할 수 있다. 그러나 이 경우에도 指定航路에 따라 항행하고 있는 다른 선박의 안전한 통항을 방해하여서는 아니된다고 규정하고 있다. 이와 같이 이들 수역에서의 선박교통의 안전을 확보하기 위한 조치로서 指定航路에 특별한 航行規定을 두고, 이를 강행규정화 하고 있는 것은 그 적용수역에 있는 항로에서의 특별한 교통방법을 규정하고 이를 강행규정화 하고 있는 일본의 海上交通安全法과 비슷한 점의 하나이다.

일본의 海上交通安全法은 선박교통의 일반원칙을 정하고 있는 海上衝突豫防法에 대해서 특별법의 지위에 있다. 그러나 海上交通安全法의 규정과 명확하게 저촉되는 경우를 제외하고는 海上衝突豫防法의 규정은 海上交通安全法의 적용해역내에 있

어서도 적용된다. 海上交通安全法 제3조에는 항로 밖으로부터 항로에 들어오거나, 항로로부터 항로 밖으로 나가는 船舶, 또는 항로를 횡단하거나 항로를 따라 항행하지 않는 船舶(어로에 종사하고 있는 船舶等은 제외)은 항로를 따라 항행하고 있는 다른 船舶의 진로를 피하도록 규정하고 있다. 이 경우 海上衝突豫防法 제9조 제2항, 제12조 제1항, 제13조 제1항, 제14조 제1항, 제15조 제1항 전단 및 제18조 제1항(제4호에 관한 부분에 한한다.)의 규정은 적용되지 않는다고 규정되어 있다. 즉, 海上衝突豫防法에 규정하는 좁은 수로에서의 동력선과 범선이 접근하는 경우의 항법과 범선의 항법, 추월하는 船舶의 항법, 마주치는 船舶의 항법, 횡단하는 船舶의 항법에 관한 규정은 海上交通安全法の 규정과 저촉되므로 적용이 제외되고, 그 외의 규정, 예컨대, 海上衝突豫防法 제7조(충돌의 위험성), 제8조(충돌을 피하기 위한 동작), 제16조(피항선), 제17조(유지선), 제19조(시계제한 상태에 있어서의 船舶의 항법)와 같은 규정은 그대로 적용된다. 따라서 일본의 海上交通安全法이 적용되는 수역에 있는 항로 안에서는 海上交通安全法상의 특별한 교통방법이 적용되는 것이다.

### 3. 航行路의 橫斷方法

船舶은 가능한 한, 航行路를 횡단하지 않도록 하여야 한다. 그러나 부득이 횡단하여야 할 경우에는 교통흐름의 일반적인 방향에 대하여 船首方向이 가능한 한, 직각으로 횡단하여야 한다(규칙 제10조 ③항). 航行路를 횡단할 경우에 교통흐름의 일반적인 방향에 대하여 船首方向이 가능한 한, 직각으로 횡단하도록 본래의 조문중 1987년 개정을 통하여 船首方向이라는 문구가 추가되었다.

海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 航行路

의 횡단에 제한을 두지 않으면, 이 제도를 채택한 의의가 없어지거나 감소할 수밖에 없다. 그러므로 모든 船舶에 가능한 한, 航行路를 횡단하지 않도록 규정하고 있다. 그러나 海上交通分離水域의 교통지리적 조건으로 인하여 이를 횡단하지 않으면 안 되는 상황도 있을 수 있다. 그러므로 부득이 航行路를 횡단할 경우에는 교통흐름의 일반적인 방향에 대하여 가능한 한, 직각으로 횡단하도록 함으로써 白船의 橫斷姿勢를 명확히 표시하고 가장 짧은 시간 안에 지나감으로써<sup>44)</sup> 航行路를 따라 항행하는 船舶의 交通妨害와 船舶衝突의 기회를 최소화하도록 규정한 것이다.

한편, 航行路를 횡단할 경우에는 교통흐름의 일반적인 방향에 대하여 가능한 한, 직각으로 횡단하도록 한 것만으로는 직각으로 되어야 하는 것이 항적이 그렇게 되어야 하는 것인지, 아니면 船首方向이 그렇게 되어야 하는 것인지가 명확하지 않다. 그러므로 그 동안 이점에 관하여 일선 船舶에서 그 적용에 혼란이 있었을 뿐만 아니라, 國際海事機構의 航海安全小委員會에서도 이것은 불필요한 충돌의 위험성을 발생시킨다는 논의가 있었다.<sup>45)</sup> 그러나 직각으로 횡단하도록 요구하는 이유가 가장 짧은 시간 안에 지나가도록 하는 것이 목적이기 때문에, 항적이 직각이어야 하는 것으로 보는 견해와 船首方向이 직각이면 충분하다고 보는 견해가 대립되었다.<sup>46)</sup> 이 문제에 대한 장기간의 논의를 통하여 船首方向이 직각이어야 하는 것으로 새로이 규정한 것이다.

船首方向이 직각이 되도록 한 것은 航行路를 따라 항행중인 船舶이 횡단하는 船舶의 의도를 알기 쉽게 될 뿐만 아니라, 두 船舶 사이의 航法關係는 그 항적에 의하는 것이 아니라, 船首尾線의 연장선에 의하여 결정하여야 하기 때문에, 航行路 안에서

44) 新谷文雄·佐藤修臣 共譯, 1972年國際海上衝突豫防規則の解説(東京: 成山堂, 1983), 73쪽.

45) Samir Mankabady, op.cit., p. 190.

46) 閔星奎·林東喆, 새國際海上衝突豫防規則(韓國海洋大學海事圖書出版部, 1984) 95쪽.

英國은 船首方向이 직각이 되도록 하여 횡단하여야 한다고 해석한 반면, 프랑스는 직각으로 횡단하도록한 理由가 가장 짧은 時間안에 지나가도록 하는 것이기 때문에 항적이 직각이어야 한다고 해석하였다.

두 船舶이 만나는 경우 그 航法適用이 단순하게 되도록 하기 위함이다. 즉, 횡단하는 船舶이 航行路에 船首方向이 직각이 되도록 하여 횡단하게 되면, 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶과의 사이에는 항상 交叉狀態만이 성립하게 된다. 만약 항적이 직각이 되도록 하려면, 횡단하려는 것인지 또는 航行路에 합류하려는 것인지를 航行路를 항행하고 있는 船舶이 판단하기가 어려울 뿐만 아니라, 조류의 유속이 큰 수역에서는 船首方向은 航行路의 直角方向에 대하여 매우 큰 각을 가지도록 침로를 유지하여야 하므로, 경우에 따라서는 추월의 상태가 형성될 수도 있기 때문에 航法適用에 어려움이 발생하게 된다. 船首方向이 직각이 되도록 하여 횡단하도록 하였다고 하여 이것이 절대적인 의무인 것은 아니다. 왜냐하면, 실행 가능한 한, 그렇게 하도록 요구하고 있는 것은 변함이 없기 때문이다. 그러므로 개정 이전에 비하여 橫斷方法이 船首方向이어야 한다는 것은 보다 명확하게 되었지만, 아직도 다소 애매한 점은 여전히 남아 있다.<sup>47)</sup>

#### 4. 通航妨害排除義務와 避航關係

해상교통분리수역안에서 漁撈에 종사하고 있는 船舶은 航行路를 따라서 항행하고 있는 다른 선박의 通航을 방해하여서는 아니된다. 또한, 길이 20미터 미만의 船舶과 帆船은 航行路를 따라서 항행하고 있는 動力船의 通航을 방해하여서는 아니된다.

한편, 航行路를 따라서 항행하고 있는 다른 船舶의 通航을 방해하여서는 아니된다고 함에는 船舶 자체 뿐만 아니라, 사용하고 있는 漁具에 의하여서도 방해가 되지 않도록 하여야 하며, 衝突의 危險性이 있는 경우에도 이 의무는 면제되지 않는다는 것은 좁은 수로에서 고찰한 바와 같다.

즉, 이들 船舶은 海上交通分離制度가 채택된 수역안에서 航行路를 따라 항행 하는 다른 船舶에 대하여 적극적인 避航義務가 있다는 것이다.

#### 5. 航行路 橫斷船舶과의 避航關係

모든 船舶은 좁은 수로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 船舶의 通航을 방해하는 경우에는 좁은 수로 등을 횡단하여서는 아니된다. 그러나 海上交通分離制度가 채택된 수역에서의 航法規定에는 좁은 수로에서의 航法規定과는 달리 航行路를 횡단하는 船舶에게 航行路를 따라 항행하는 船舶의 通航을 방해하지 않도록 요구하는 규정을 어디에도 두고 있지 않다.

다만, 船舶은 가능한 한, 航行路를 횡단하지 않도록 하여 원칙적으로는 航行路를 우회하도록 요구하고 있으나, 길이가 긴 航行路인 경우에는 이를 우회하는 것도 현실적으로 실행하기가 곤란한 경우도 있기 때문에, 부득이한 경우에는 航行路의 횡단을 인정하고 있는 것이다.<sup>48)</sup> 이러한 사정으로 航行路를 횡단하는 船舶이 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 하는 규정은 없다는 것이다.

그러므로 航行路를 횡단하는 船舶과 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶 사이에 서로 視界內에서 衝突의 危險性이 있을 경우에는 규칙 제15조의 交叉狀態에서의 航法規定에 따라 다른 船舶을 自船의 오른쪽에 두고 있는 船舶이 다른 船舶의 進路를 피하여야 한다.

한편, 좁은 수로에 海上交通分離制度가 채택된 곳이 현실적으로 많기는 하지만, 좁은 수로와 海上交通分離制度의 개념이 같은 것이 아니며, 航法規定도 각각 별도로 규정되어 있다. 따라서 좁은 수로와 海上交通分離制度가 적용되는 수역의 개념을 혼동하여 해상교통분리수역안에서 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶에 어떠한 優先權이 있다고 생각하는 것은 法律規定에 의한 해석이 아니라, 단지 막연한 추측에 근거한 억측일 뿐이다.

전 세계 해상에는 좁은 수로가 아닌 곳에도 海上交通分離制度가 채택된 수역이 많이 있다. 예컨대, 도버 해협에는 가장 좁은 곳이 약 8해리, 가장 넓

47) Samir Mankabady, op.cit., p. 192.

48) 藤井 淡, 圖說 海上衝突豫防法(東京: 海文堂, 1989), 40쪽.

은 곳은 22해리의 폭으로 길이 100해리에 걸쳐서 해상교통분리수역이 설정되어 있다. 이들 수역에서 횡단하는 船舶과 航行路를 따라 항행하고 있는 動力船이 서로 視界內에서 그 침로가 교차하여 衝突의 危險性이 있는 경우에는 당연히 交叉狀態에서의 航法을 적용하여야 한다.<sup>49)</sup> 그럼에도 불구하고 이를 잘 모르고 횡단하는 船舶에 避航義務가 있다고 생각하여 自船의 오른쪽에 횡단하는 動力船이 있는 경우 航行路를 따라 항행하고 있는 動力船이 그 針路와 速力을 계속 유지한다면, 交叉狀態에서의 航法規定이 적용된다고 알고 있는 횡단하는 動力船은 維持船으로서 그 침로와 속력을 유지할 것이므로 매우 위험스럽게 되는 것이다. 다만, 좁은 수로에 海上交通分離制度가 채택된 경우에는 좁은 수로 또는 안전 航路帶 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 船舶의 通航을 방해하는 경우에는 航行路를 횡단하여서는 안되며, 이 때에는 앞에서 검토한 바와 같이 횡단하는 船舶이 避航義務를 지는 것이다.

## VI. 맺음말

해상에서 일어나는 船舶 항행상의 모든 위험을 방지하고 障害를 제거함으로써 海上交通의 安全을 확보함에 그 목적을 두고 있는 海上交通法에는 선박충돌을 방지하기 위한 여러 규정을 두고 있다. 따라서 海上交通의 주체로서 항해의 안전과 海上交通秩序를 책임지고 있는 船舶運航者인 모든 船長, 航海士는 규칙의 내용을 숙지하고 이를 충실하게 지켜야 한다. 海上交通의 안전은 인적요소로서의 船舶運航者의 海技能力과 船舶衝突을 방지하기 위한 규정을 숙지하고 실행하는 것이 가장 중요하기 때문이다.

규칙은 좁은 수로, 해상교통분리수역에서의 항행 원칙과 조종성능상의 피항원칙에 입각한 船舶 사

이의 책임을 규정하고 있는 조문 가운데 다른 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶에 관한 규정을 두고 있다. 또한 規則은 제8조에 ㉞항으로 다른 선박의 通航을 방해하지 아니하여야 하는 선박의 의무에 관한 규정을 채택하여 두고 있다.

그러므로 지금까지 다른 선박의 通航을 방해하지 아니하여야 하는 선박의 의무와 관련하여 적절한 함법적용의 기준을 제시하기 위하여, 이에 대하여 해석론적으로 고찰하여 보았다. 결론적으로 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶은 通航을 방해받지 않아야 하는 船舶과의 사이에 衝突의 危險性이 있는 경우에도 그 의무가 면제되지 않는 적극적인 避航義務가 있다고 본다. 따라서 좁은 수로 또는 안전 航路帶 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 船舶의 通航을 방해하는 경우에는 이를 횡단하여서는 안되며, 이때 衝突의 危險性이 있으면, 다른 선박의 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶은 적극적인 避航措置를 취하여 通航을 방해받지 않아야 하는 상대선의 進路를 피하여야 한다. 이것은 좁은 수로에서 이를 횡단하는 선박과 안전 航路帶 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 船舶 사이의 교차상태에서 뿐만 아니라, 通航을 방해하지 아니하여야 할 船舶은 마주치는 상태, 추월하는 상태의 어느 경우에도 그 당시의 사정이 요구된다면, 다른 船舶이 안전하게 通航할 수 있는 충분히 넓은 수역을 허용하기 위하여 빨리 동작을 취하여야 하며, 그 船舶과 접근하여 衝突의 危險性이 있는 경우에도 이 의무가 면제되지 않는다. 이것은 또한 해상교통분리수역에서 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶의 通航을 방해하지 아니하여야 할 선박의 경우에도 마찬가지이다. 한편, 좁은 수로의 안쪽만을 안전하게 항행할 수밖에 없는 船舶도 횡단하는 船舶의 의도에 의심이 있는 경우에는 경고신호를 울리는 등, 船舶衝突을 방지하기 위한 船員의 常務에 따른 注意義務를 다하여야 한다.

49) Warning to through traffic : Vessels using the traffic lanes must comply with Rule 10 of the Collision Regulations, but they are not thereby given any right of way over crossing vessels. When risk of collision is deemed to exist, the Rules fully apply, particularly Rules 15 and 19(d), which are of specific relevance in the crossing situation. at British Admiralty Chart No.323, 1989.

海上交通分離制度가 채택된 수역일 지라도 그곳이 좁은 수로가 아니라면, 航行路를 따라 항행하고 있는 船舶과 이를 횡단하는 船舶 사이에 서로 視界內에서 衝突의 危險性이 있는 경우에는 원칙적으로 交叉狀態에서의 航法規定을 적용하여, 다른 船舶을 自船의 오른쪽에 두고 있는 船舶이 다른 船舶의 進路를 피하여야 한다.

### 參 考 文 獻

- 朴容燮, 海上交通法論, 서울: 螢雪出版社, 1992.
- \_\_\_\_\_, “海上交通安全을 위한 行政組織과 法律의 補完對策”, 船員船舶 通卷 第6號, (財)韓國船員船舶問題研究所, 1989.
- 閔星奎·林東喆, 새國際海上衝突豫防規則, 釜山: 韓國海洋大學海事圖書出版部, 1984.
- 李玉鎔, “海運企業의 船舶安全管理에 影響을 미치는 要因에 관한 實證研究”, 博士學位論文, 韓國海洋大學校大學院, 1995.
- 池相源, “海上交通法の 認知度에 관한 實證的 考察”, 海上交通政策 通卷 第17號 '95·1卷, (財)韓國海上交通政策研究所.
- 海難審判事例集, 中央海難審判院, 1994.
- 藤崎道好, 海上衝突豫防法論, 東京: 成山堂, 1974.
- 幅井 淡, 航海法規提要, 東京: 海文堂, 1982.
- \_\_\_\_\_, 圖說 海上衝突豫防法, 東京: 海文堂, 1989.
- 新谷文雄·佐藤修臣 共譯, 1972年國際海上衝突豫防規則의 解説, 東京: 成山堂, 1983.
- A N Cockcroft and J N F Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, London, Standford Maritime Ltd., 1982.
- Alfred Prunski, Farwell's Rules of The Nautical Road, Annapolis USNA, 1970.
- Kenneth C. Mcguffie, Marden, The Law of Collision at Sea, London, Stevens & Sons Ltd., 1961, p.673.
- Samir Mankabady, The Law of Collision at Sea, Amsterdam, Elsevier Science Publishers B.V., 1987.
- IMO, Resolution A.464(XII).
- IMO, Resolution. A.626(15).
- IMO, NAV 27/4/2, August 24, 1982. NAV 29/4/5, April 30, 1984.
- NAV 30/4/5, November 16, 1984. NAV 29/4/6, April 30, 1984.
- British Admiralty Chart No.323, 1989.