

法學碩士 學位論文

海上交通法上 通航分離制度와  
法適用에 관한 研究

A Study of the Traffic Separation Schemes  
and Legal Application at TSS  
in the Marine Traffic Laws

指導教授 李 敬 鎬

2006年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海事法學科

金 志 洪

本 論文을 金志洪의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 池 相 源 印

委 員 李 潤 哲 印

委 員 李 敬 鎬 印

2005年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海事法學科

金 志 洪

# <목 차>

## ABSTRACT

제 1 장 서 론 .....	1
제1절 연구의 목적 .....	1
제2절 연구의 방법과 범위 .....	5
제 2 장 해상교통법상 항법적용의 일반원칙 .....	7
제1절 국제해상충돌방지규칙과 항법원칙 .....	7
I. 의의 및 목적 .....	7
II. 주요내용과 적용범위 .....	8
III. 항법의 원칙 .....	11
제2절 해상교통안전법과 항법원칙 .....	21
I. 의의 및 목적 .....	21
II. 주요내용과 적용범위 .....	22
IV. 항법의 원칙 .....	26
V. 다른 법률과의 관계 .....	26

**제 3 장 해상교통법상 통항분리제도 .....29**

**제1절 선박의 항로지정방식 .....29**

I. 역사적 배경 .....29

II. 선박의 항로지정 .....30

III. 통항분리제도에 관한 일반규정 .....33

**제2절 통항분리제도 .....37**

I. 의 의 .....37

II. 적용 범위 .....38

III. 적용 원칙 .....39

IV. 사고 사례 .....44

**제3절 통항분리수역에서의 항행원칙 .....53**

I. 국제해사기구가 채택한 통항분리수역에서의 항행원칙 .....53

II. 우리나라 영해안의 통항분리수역에서의 항행원칙 .....55

**제 4 장 통항분리수역의 법적용 원칙 .....58**

**제1절 법적용의 충돌문제와 신뢰보호 .....58**

I. 법적용의 충돌문제 .....58

II. 법익보호와 신뢰의 원칙 .....65

제2절 통항분리수역의 법적용의 원칙과 통일성 .....	69
I. 통항분리수역의 항법적용에 관한 법 .....	69
II. 각 법규상의 적용원칙 .....	69
III. 법적용의 통일성 .....	72
 제 5 장 결 론 .....	 76
 참 고 문 헌 .....	 81

# Abstract

## A Study of the Traffic Separation Schemes and Legal Application at TSS in the Marine Traffic Laws

by Ji-Hong Kim

Department of Maritime Law

Graduate School of Korea Maritime University

Every country in the world recognizes the importance of the sea which has resources in future. It is needless to say that ocean power is important to the Republic of Korea because of a geographical position that is a peninsula surrounded by sea on three sides and insufficiency of natural resources to improve national wealth and quality of people life through securing marine resource to accomplish national development. The Republic of Korea is surrounded on three sides by sea which plays a key role in the development of national strength. 99.7% percent of our goods(including exports and imports) has been transported all over the world by ships. In order to recognize the importance of sea, and to accomplish national development and growth, various nation's policies and people's wills are important. Among them, nation's policies, for example, laws on marine traffic and marine environment to make seas more safe and clean are the most important.

These days, as the maritime traffic increases all over the world, the

rate of maritime traffic casualties is mainly arising from the human errors. Maritime casualties were caused by the factor of seamen's quality and ship's management system rather than that of the safety of hull construction and facilities. The risks of maritime casualties are higher in harbours than ocean, especially in Traffic Separation Schemes. There are marine traffic laws to prevent collisions at sea. The most important, basic and international law is "International Regulations for Prevent at sea(COLREG)" and also special rules are made by appropriate authority for roadsteads, harbour, rivers, lakes or inland waterways. So, within the territorial waters of the Republic of Korea, there is "Marine Traffic Safety Act" as a special rule for safety of maritime traffics, but because of the difference of between international rules and Korea national rules. Harbour users (navigators, pilots, maritime polices, VTS operators and so on) are very confused of applying international law or Korean law to navigation in Traffic Separation Schemes.

In this paper, over 70% of users don't know or have uncorrect knowledges in this schemes. So it's needed to make it sure that conduct of navigation in Traffic Separation Schemes for safety in Korean waters and user's right for preventing collisions.

So, first, I make sure what the principal rule between COLREG and Korean law in TSS in the Republic of Korea is ?

Second, through TSS's history and in case of another country's legislation, I try to know local special rule's characteristic, from this, make it a rule in Korean marine traffic rules.

In the end, It's useless to apply and inform harbour users in a wrong way, even though we established laws and systems.

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 목적

3면이 바다로 둘러싸인 우리나라의 경우, 바다는 중요한 해상교통로의 역할을 하고 있다.<sup>1)</sup> 더욱이 북쪽으로는 38선으로 막혀있어, 엄연한 섬나라와 같은 환경에 처해 있다. 따라서 대륙과의 육로는 단절이 되어 있는 실정이다. 그 결과 우리나라의 해운산업은 수출입화물의 99.7%을 수송하는 국가경제의 생명선이 되었다.<sup>2)</sup> 21세기 동북아시아의 물류중심기로서 해양 한국의 발전과정에서 선박의 대형화와 해상 교통량의 증가는 우리나라 영해 안에서 매우 중요한 문제점으로 나타날 것이다. 즉, 우리나라의 주변 해역에서는 필연적으로 해상 교통량의 확대와 더불어 해양사고가 증가할 것으로 보인다.<sup>3)</sup> 이러한 해양사고와 관련하여 해상교통에 있어서 중요한 요소를 분석하여 보면 항로, 선박, 선원<sup>4)</sup>으로 나눌 수 있다.

1) 이경호, 『해상교통의 주의의무와 특례입법』 (서울: 박영사, 2002), 304쪽.

2) 해운산업은 수출입화물의 99.7%을 수송하는 국가경제의 생명선이고, 특히 주요 원자재의 대부분은 해상으로 수송되고 있으며(유류: 193백만톤, 석탄: 54백만톤, 철광석: 37백만톤, 곡물: 12백만톤), 국적선사의 운임수입은 113억달러로 반도체, 철강, 자동차 등과 함께 우리나라 4대 외화가득원이고 이는 무역외수입의 30%정도를 차지하여 경상수지개선에도 크게 기여하고 있다. 또한 해운산업은 복합운송이 확대되고 물류의 중요성이 커짐에 따라 부가가치 생산액이 점차 증가하고 있으며(2000년 기준 해운산업의 부가가치 생산액은 9조 6,700억원으로 GDP의 1.8%임), 철강, 석유, 목재, 화학, 조선, 해상보험업 등 관련산업의 발전에 크게 기여하고 있다. 해양수산부, 『해운산업 중·장기 발전계획』 (2001), 10-11쪽.

3) 이운철, 『해상교통법론』 (부산: 다솜출판사, 2002), 16-34쪽.

4) ① 항로(route, waterway, course)는 대항항로와 연안항로 및 내수항로로 나눌 수 있다. 이러한 항로는 지형, 수심, 항로시설 등에 의하여 선박의 안전 운항에 크게 영향을 준다.

② 선박은 선체의 크기와 기관·조타기의 성능에 의하여 선박의 조종성능 즉 선회성



이러한 요소들이 체계적이고 안전하고 법의 신뢰와 원칙성이 이루어질 때 해상교통의 효율성과 안전성을 이룰 수 있을 것이다. 항만이란 출·입항하는 선박으로 항시 붐비는 곳이면서 지형적으로 다른 수역에 비하여 비좁은데다가 방파제, 안벽, 계류설비 등의 인공구조물로 인하여 복잡한 수로가 형성되고, 흘수가 깊은 선박이 통항할 수 있도록 일정한 수심을 유지한 항로가 설정되어 있는 수역이다.<sup>5)</sup> 그러나 해상의 특수성에 의해 선박의 항해는 바다위에서 이루어지는 교통행위이기 때문에 육상교통기관과는 달리 충분한 제어력을 가지지 못하는 것이고 항로가 바다 위에서 명확하게 나타나지 않을 뿐만 아니라, 자연적인 힘의 영향을 많이 받는다. 또한 우리나라의 경우 짧은 해안선에 항만시설이 집중되어 있고, 공업지역이 발달되어 있기 때문에 선박의 집중에 의한 선박교통 집중현상이 심각한 현실이다.<sup>6)</sup> 선박이 항만을 출·입항 하거나 연안을 항해할 때는 모든 선원이 작업대기(all-standby) 하고 선교에는 선장이 직접 조선헌<sup>7)</sup>하며, 강제 도선구역<sup>8)</sup>에서는 도선사(Pilot)<sup>9)</sup>를 승선하여 운항한다.

---

능(ability of turning)과 후진성능(ability of crash astern)이 달라진다. 특히 선박의 흘수는 불변적 요소인 수심에 대하여 안전항로대(fairway)의 선정에 제한적인 요소이다.

③ 선원은 자기 선박 주변해역에서 항행중인 다른 선박의 동원과 항로시설 및 운항상의 정보를 분석·평가하는 능력을 가져야 한다. 특히 해양사고가 운항자인 선원의 과실로 발생하는 비율이 증가하고 있음에 비추어 선원의 자질은 안전한 선박운항의 주요한 요소이다.

5) 김진동, 『항내항법과 판례해설』 (서울: 문원사, 2002), 1쪽.

6) 이경호, 『해양수산과 정책』, 한국해양정책포럼, (2002), 90쪽.

7) 선원법 제9조 에서 “선장은 선박이 항구를 출입할 때 또는 선박이 좁은 수로를 지나갈 때 그 밖에 선박에 위험이 생길 염려가 있는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다.”고 규정하고 있다.

8) 도선법시행규칙 [일부개정 2004.8.7 해양수산부령 제00277호] 제 18조에 강제도선구 및 강제도선의 면제에서 자세하게 규정되어 있다..

9) 도선법 제2조에서 1. "도선"이라 함은 도선구에서 도선사가 선박에 탑승하여 당해

이런 과정은 선박의 선원들이 최대한의 주의를 기울이고, 선박의 안전을 위해 할 수 있는 모든 노력을 하고 있는 상황이다. 그럼에도 불구하고 우리나라의 해양사고<sup>10)</sup> 통계를 보면 해양안전사고가 항만의 진입수로나 영해(領海)내에서 80%이상이 발생하고 있다.<sup>11)</sup> 이런 결과가 단순히 선박의 특수성과 항만의 지역적 특수성에서 발생하는 것인지 의문이 제기되고 있다.

물론, 항만의 입구나 좁은 수로<sup>12)</sup>와 같이 선박의 통항량이 폭주하는 곳에는 선박들의 이동으로 인하여 충돌의 위험성<sup>13)</sup>이 필수 불가결하게 발생한다. 그로인하여 어떤 방식으로든지 육지에서의 차선이나 신호등과 비슷하게 선박의 교통과 그 흐름을 일정한 형태로 분리나 정리할 필요성이 대두되었다.<sup>14)</sup> 해상교통에 관한 법은 국제법인 국제해사기구의 1972년

선박을 안전한 수로로 안내하는 것을 말한다. 2. "도선사"라 함은 일정한 도선구에서 도선업무를 할 수 있는 도선사의 면허를 받은 자를 말한다. <개정 1997.1.13>

- 10) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제2조 제1호에서 “해양사고”라 함은 해양 및 내수면에서 발생한 다음의 1에 해당하는 사고를 말한다. ① 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고 ② 선박의 운용과 관련하여 선박 또는 육상·해상 시설에 손상이 생긴 사고 ③ 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고 ④ 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고 ⑤ 선박의 운용과 관련하여 해양 오염 피해가 발생한 사고 라고 정의한다.
- 11) 중앙해양심판원 2001년-2003년까지의 해역별 해양사고 발생건수를 조사한 결과 개항·지정항 및 진입수로와 영해에서의 사고비율이 전체사고의 82.8%을 차지하였다.
- 12) 해상교통법에서 좁은 수로에 관하여 법적 개념으로 구체적으로 해석하거나 정의한 것은 없다.
- 13) 국제해상충돌방지규칙에서의 충돌의 위험성(risk of collision)은 「사고발생의 우려성」을 말하며 충돌의 위험성이 있는지의 여부를 판정함에 있어서는 대표적으로 접근하여 다른 선박의 상대방위가 감지할 수 있을 정도로 변경되지 않을 때 충돌의 위험성이 있다고 볼 수 있으며 확인수단으로는 “레이더 플로팅”에 의한 방법, 무선전화에 의한 방법 등이 있다.
- 14) 1961년 서독, 프랑스 및 영국의 항해학회는 Dover 해협을 통행 분리 방법에 관한 연구에 착수하고, 뒤 이어 통계적으로 충돌의 위험이 증대하고 있는 다른 지역들에 대해서 방법을 연구하기로 하였다. 이 연구 결과, 이들 지역에 대한 통항의 분리 방안과 선박 항로 지정에 대한 약간의 기본 원칙을 제안하였다. 이들 제안서는 국제 연합에서 해사안전과 항행 효율에 관해 책임을 지고 있는 전문 기구인 국제해사기구에 제출되었으며, 대체로 채택되었다. 이와 같은 초기의 조치는 국제해사기

국제해상충돌방지규칙(Regulation for Preventing Collisions at Sea)과 우리나라는 이에 대한 국내법으로 해상교통안전법을 1986년 제정하여 우리나라의 영해의 모든 선박과 모든 수역에서의 우리나라 선박의 해상에서의 안전과 원활한 교통을 확보하고 있다.<sup>15)</sup>

특히, 국제해상충돌방지규칙과 각국의 해상교통법에서 항만의 입구나 선박 교통량이 폭주하는 해역에서의 원활한 교통을 확보하기 위해 통항분리제도(Traffic Separation Schemes)를 적용한 특별한 수역을 설정하여 통항하는 선박들의 안전항해에 기여하고 있으며, 우리나라 역시 해상교통안전법 제18조에서 통항분리제도를 규정하고 있다.

통항분리수역에서의 항법의 올바른 이해와 적용원칙은 항해사, 도선사, 해상교통관제사, 해양경찰 등 해상교통 종사자들이 반드시 숙지해야 하며, 이 수역에서의 통항 항법의 오해나 무지<sup>16)</sup>는 대형사고로 이어져 민·형사상 큰 책임<sup>17)</sup>과 해양환경오염이라는 심각한 해양사고를 야기 할 수 있다.

그럼에도 국제해상충돌방지규칙이나 해상교통안전법의 적용범위의 차이나 불명확한 법조문으로 인하여 해상교통 종사자들에게 통항분리수역이 위치한 지역에 따른 다른 선박 통항법<sup>18)</sup>을 야기하여, 통항분리수역에서

---

구에 의해 더욱 발전되었고, 반대 방향 통항을 분리하는 기본 개념이 전 세계에 걸쳐 많은 해역에 적용되었다.

15) 국제해상충돌방지규칙과 해상교통법의 자세한 것은 이 논문의 제2장, 제3장에서 다룬다.

16) 필자가 항만종사자(VTS 관제사, 해양경찰, 항해사)들 약 100명에게 통항분리제도의 항법에 대한 설문조사결과 통항분리제도에서의 입항선과 입항선의 우현쪽에서 통항로 횡단선박과의 충돌방생시에 항법관계가 어떠한가라는 항목에 대하여는 67%이상이 입항선이 유지선이므로 횡단선이 피한다고 하였으며, 입항선이 횡단선을 피한다고 29%, 정확히 모르겠다란 응답이 4%였다.

17) 해상교통의 해양사고가 발생하면, 사고의 당사자는 여러 가지 법적인 책임이 발생한다. 첫째, 해양행정법상의 해양사고심판법상 책임과 해상교통법상의 책임 둘째, 형사상 책임인 업무상과실 선박과괴죄나 교통방해죄 인명사고가 발생한 경우 업무상과실 치사상죄, 셋째, 사법상 책임을 사고 당사자들은 져야 한다.

의 항법에 혼란을 주고 있다.

이 논문은 국제법인 국제해상충돌방지규칙과 국내법인 해상교통안전법의 법적 지위 관계와 양 법의 적용원칙의 명확한 해석을 기초로 하여, 특히 통항분리제도에서의 국제적·국내적 항법의 적용원칙을 비교 분석한다. 그리고 국내·외의 통항분리수역에서의 사고들을 통하여 해상교통법의 충돌문제점을 연구하고, 해상교통안전법상의 통항분리수역에서 보호법익과 해상교통상의 신뢰의 원칙을 고찰함으로써 우리나라 영해 안에서의 통항분리수역에서의 항법관계를 정립하여 해양사고 감소와 해양안전에 기여하고자 하는데 연구의 목적이 있다.

## 제2절 연구의 방법과 범위

이 논문의 연구 목적을 달성하기 위해서 국내외 해상교통법의 통항분리제도의 적용원칙을 비롯하여 해상교통법에 대한 관련저서, 관련 논문 및 각종 문헌과 중앙해양안전심판원의 통항분리수역에서의 사고 재결서 등의 고찰을 통하여 다음과 같이 연구하고자 한다.

해상에서의 선박 항행에 관한 가장 기본적이고 중요한 국제해상충돌방지규칙을 연구하여 국제법인 국제해상충돌방지규칙과 국내법인 우리나라의 해상교통안전법과의 관계를 중심으로 적용범위와 항법의 적용원칙에 대하여 알아보고, 선진 해운국들의 각 나라마다의 해상교통법상의 통항분

18) 해기사의 재교육기관에서 교육중인 해기사들을 상대로 조사한 바에 의하면 우리나라 해기사들 중 해상교통법상의 항법규정 위반에 대한 책임사항을 제대로 숙지하지 못하고 있는 비율이 약 70%정도로, 해기사의 해상교통법 준수意識이 매우 부족함을 알 수 있다. 해양사고 원인별 분석중에서 가장 많은 비율을 차지하고 있는 충돌은, 전체사고의 31%를 차지하고 있는데, 충돌사고의 원인요소 중 경계소홀 및 항해법규 위반이 45.8%를 차지하고 있다.-문범식, “연안 해역교통관제 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 공학석사논문(2003), 57쪽.

리제도에 대한 입법 예를 통하여 각 국의 통항분리제도에서의 적용원칙에 대하여 알아본다. 그 중에서도 특히 국제해상충돌방지규칙상의 통항분리수역과 우리나라 영해 안에서의 통항분리수역에서의 선박 통항 항법의 적용원칙을 비교·연구하여 유지선과 피항선과의 관계를 실제 법 해석상의 관계와 현재의 해양안전심판원의 사고재결서를 통하여 비교·고찰할 것이다. 상기내용을 1~5장까지 서술한다.

제1장은 서론으로 연구의 목적과 방법 및 범위에 대하여 서술한다.

제2장은 국제해상에서의 선박항법에 관한 해상교통법의 기초인 국제해상충돌방지규칙상의 항법적용의 일반원칙을 설명하고, 국제 규칙에 대한 우리나라의 선박항법인 해상교통안전법상의 적용범위와 항법의 원칙과 다른 법률과의 관계를 검토한다.

제3장은 이 논문의 핵심부분으로 해상교통법상의 통항분리제도의 기초인 선박의 항로지정방식과 통항분리제도에서의 적용원칙과 이 수역에서의 사고사례를 검토하여 2장에서 고찰한 내용을 기초로 법적용범위에 따른 구별된 수역에서의 항행원칙에 대하여 검토한다.

제4장에서는 국제해상충돌방지규칙과 국내법의 법적용의 충돌문제와 해상교통상의 신뢰의 원칙을 고찰하여, 통항분리수역에서의 법적용의 원칙과 통일성을 위한 개선책을 논한다.

마지막 제5장 결론에서는 이상의 내용을 종합적으로 정리 및 검토하여 우리나라 영해안에서의 통항분리수역에서의 항법을 정립하여 해상교통안전분야에 효율성, 공정성, 신뢰성, 국제성을 기본으로 해양사고, 환경보호, 해상교통 종사자들의 해상에서의 안전과 해상교통의 원활화를 위한 현행 해상교통안전법의 해석론적 방법론과 입법론적 방법론으로 접근하여 통항분리수역에서의 해상교통안전법의 개선점을 제시한다.

## 제2장 해상교통법상 항법적용의 일반원칙

### 제1절 국제해상충돌방지규칙과 항법원칙

#### I. 의의 및 목적

이 국제해상충돌방지규칙은 선박의 국제항행성에 비추어 해상에서 적용되어야 할 교통법을 통일하고자 제정된 국제조약이다. 선박 사이의 충돌방지를 위한 성문법 중에서 가장 먼저 제정된 것은 1863년 영국의 해상에서의 충돌방지를 위한 규칙(Regulation for Preventing Collisions at Sea)이다. 1889년 미국은 해상에 있어서의 인명과 안전을 증진하기 위한 통일규칙을 만들기 위한 최초의 국제해사회의를 워싱턴에서 개최했다. 28개국의 대표자가 참석한 이 회의에서는 당시 국제적으로 시행되고 있던 영국정부의 1863년 규칙을 상세하고 명확하게 개정하여 세계 공통의 국제해상충돌방지규칙이 처음으로 성립되었다. 그러나 이 규칙은 국제조약으로 성립되지는 아니하였다.<sup>19)</sup>

1912년 4월 15일의 여객선 타이타닉호의 침몰사고에 따라 1913년에 대서양연안의 국가들은 해상인명안전회의(International Conference for the Safety of Life at Sea)를 개최, SOLAS 협약을 채택하였다. 이 협약에서는 제3장(항해의 안전)에 충돌방지규칙에 관한 사항을 구체적으로 정하고 각국은 국내법으로 수용할 것을 약속하였으나 그 후 곧 제1차 세계대전(1914~1918)이 발발하여 실제로는 실시하지 못 하였다. 또한

---

19) 민성규·임동철, 『새국제해상충돌예방규칙』(부산: 한국해양대학교 해사도서출판부, 1976), 1쪽.

1929년에는 제2회 해상인명안전회의가 개최되어 13개조로 확대된 이 규칙은 SOLAS 협약의 제2부속서로 채택되어 1931년 7월 1일부터 시행될 예정이었으나 그 동안 각국의 준비가 되지 아니하였고, 그 후 제2차 세계대전(1939~1945)이 일어나 실현을 보지 못하였다.

1948년 영국의 런던에서는 다시 국제해상인명안전회의가 개최되었고 이 회의에서 1948년 SOLAS 협약 및 국제해상충돌방지규칙(COLREG)이 채택되었다. 범세계적으로 채택된 최초의 통일규칙이라고 할 수 있는 이 새로운 COLREG은 1954년 1월 1일부터 1965년 9월 1일까지 시행되었다. 다시 이 규칙은 1960년에 SOLAS 협약과 함께 개정되었으며, 1972년에는 이 규칙을 SOLAS협약에서 분리시켜 현재의 협약으로 채택하였다.<sup>20)</sup> 이 국제해상충돌방지규칙의 그 입법목적은 해상에서의 충돌의 위험과 항해의 위험을 방지하여 해상교통의 안전을 높이는데 있으나, 그 목적과 대상수역에 관하여서는 구체적으로 규정하지 아니하였다. 단지, 그 명칭(Regulation for Preventing Collisions at Sea)이나 발생배경에서 유추가 가능하다.

## II. 주요내용과 적용범위

### 1. 1972년 국제해상충돌방지규칙의 내용

1972년 국제해상충돌방지규칙은 A, B, C, D, E 다섯 개 장(part)으로 되어 있다. 제1장은 총칙, 제2장은 항법으로 16개 조문으로 구성되어 있으며 항법을 ‘시계’를 중심으로 나누어, ‘모든 시계에서의 항법’, ‘상호시계에서의 항법’, ‘제한시계에서의 항법’으로 분류하고 있다. 상호시계 내

---

20) 이윤철, 앞의 책, 12쪽.

에서의 항법에서는 조종성능이 열등한 선박순으로 우선권을 부여하고 있다. 제3장은 12개 조문으로 각종 선박이 표시하여야 할 등화와 형상물에 대하여 기술하고 있다. 제4장은 6개 조문으로 선박조종시에 상황에 따른 발광신호와 음향신호에 대하여 규정하고 있다. 제5장은 적용유예 또는 면제에 대한 규정이다. 1972년 국제해상충돌방지규칙은 4개의 부속서를 가지고 있다. 제1부속서는 등화와 형상물의 위치 및 구조의 규격에 대하여, 제2부속서는 근접하여 어로작업중인 선박의 부가등화신호에 대하여, 제3부속서는 음향신호장치의 구조규격에 대하여 그리고 제4부속서는 조난신호에 대하여 규정하고 있다.

## 2. 적용 범위

해상교통법의 적용범위는 적용수역과 적용선박이라는 두 가지 측면이 있다.<sup>21)</sup> 국제해상충돌방지규칙은 외양항행선이 항행할 수 있는 해양과 이와 접속한 모든 수역의 수상에 있는 모든 선박에 적용한다(국제해상충돌방지규칙 제1조 a항). 그러나 이 규칙은 해양과 접속되어 있고 외양항행선이 항행할 수 있는 정박지, 항내, 하천, 호수 및 내수로에 관하여 관할관청이 제정한 특별규칙의 시행을 배제하지 않는다(동규칙 제1조 b항 전단).<sup>22)</sup>

21) 김인현, 앞의 책, 22쪽.

22) 지방적인 특별규칙의 위반은 충돌사건에서 과실의 증거 즉, 규칙의 위반으로 되는 것은 말할 것도 없다. 일본해상교통안전법 제20조를 보면 구루시마 해협 항법의 항법은 다음과 같다. “순조의 경우는 중수도를 역조를 경우는 서수도를 항행할 것...” 조류가 북향일 때에는 서수도를 통과하는 동향선과 중수도를 통과하는 서향선은 자세관계에서 국제해상충돌방지규칙과 합치하지만 조류가 남향일 때에는 서수도를 항과하는 선박들과 중수도를 항과하는 선박들은 우현대우현의 항과가 되어 진입점에서 부터 이탈점까지 국제해상충돌방지규칙 제14조에 반대되는 항법을 따라야 한다. 그러나 이 수역내에서 선박충돌이 생기면 국제해상충돌방지규칙에 우선하여 일본의 해상교통안전법이 적용되는 것이다.-윤점동, 『국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규 해설』 (부산: 세종출판사, 1996), 40-41쪽.



그러나 이 경우에도 항법은 가능하면 국제해상충돌방지규칙과 일치하도록 하여야 한다.(동규칙 제1조 b항 후단). 공해<sup>23)</sup>는 물론 영해나 내수(internal water)<sup>24)</sup>에도 국제해상충돌방지규칙이 적용됨에는 의문의 여지가 없다. 그러므로 항내에도 국제해상충돌방지규칙이 적용된다. 외양항행선이 항행할 수 있는 해양과 접속한 모든 수역에 적용되므로, 외양항행선이 항행할 수 없는 한강이나 충주호 등 내수로에는 국제해상충돌방지규칙은 적용되지 않는다. ‘항내 등에 관할관청이 제정한 특별규칙의 시행을 배제하지 않으므로’ 즉, 항내 등에 각국 정부가 정한 특별규정이 있으면 그 특별규정이 국제해상충돌방지규칙에 우선하여 적용된다(동규칙 제1조 b항). 따라서 우리나라의 영해에서는 해상교통안전법이 개항<sup>25)</sup>인 경우에는 개항질서법이 우선 적용된다.

본 규칙이 적용되는 선박은 국제해상충돌방지규칙 제3조 a항의 정의규정에 따른 선박만이다. ‘수상수송의 수단으로 사용되거나 될 수 있는 모든 수상용구’를 말하며, 무배수량 용구와 수상항공기를 포함한다. 일반적인 선박에 대한 개념요소인 추진력을 갖지 않는 선박인 범선 및 노도선도 본 규칙의 선박에 포함된다.<sup>26)</sup>

23) 이 규칙이 적용되는 해역은 국제해상충돌방지규칙에서 high sea(公海)로 명시하고 있으나, 일본은 이 국제해상충돌방지규칙을 토대로 국내법을 제정하면서 公海로 번역하지 않고 海洋으로 번역하여 입법하였다(일본해상충돌예방법 제2조). 그러나 1951년판에서 high sea를 公海로 번역하였다. 우리나라에서도 이 규칙의 제1조에서 규정한 「high sea」를 「해양」으로 번역하고 있으나, 이는 국제해상충돌방지협약의 원문에 충실히 따르지 않고 일본의 국내법인 제1조를 모방한 결과로 잘못 번역한 것이다.-이윤철, 앞의 책, 69쪽.

24) 내수란 영해를 측정하는 기선(base line)으로부터 육지측을 말한다.(유엔해양법협약 제8조 제1항).

25) “개항”이란 용어는 18세기말 서구열강의 외세에 의하여 항을 개방한데서 유래된 용어임.-김진동, 앞의 책, 7쪽.

26) 김인현, 『해상교통법』 (서울: 삼정사, 2003), 23쪽.

국제해상충돌방지규칙은 해상교통의 안전을 보장하기 위하여 필요한 기본적인 사항만을 입법한 국제법이다.<sup>27)</sup> 그러므로 각 지역의 해상교통 실정과 지리적인 상황 및 선박의 특수성을 고려하지 않은 일반법적인 특질을 가지고 있다.<sup>28)</sup>

### III. 항법의 원칙

해상교통상 항법<sup>29)</sup>은 안전을 위한 가장 중요하고 기본적인 것<sup>30)</sup>이며, 항법은 선박의 안전한 해상 통행을 위한 지침이므로, 이를 위반하게 되면 해기사는 각종 법적 책임을 부담하게 된다. 항법은 수범자인 선장 등 해기사들에게 안전항해를 위한 주의의무를 부과하였다. 그러므로 항법위반은 주의의무위반이 되고 주의의무위반은 곧 과실이 된다. 따라서 항법을 위반하게 되면 선장, 도선사 혹은 항해사등 해기사 들은 민사상·형사상·행정법상<sup>31)</sup> 책임을 부담하게 된다.<sup>32)</sup>

27) 모든 법규는 그 목적과 내용 그리고 그것을 위반 하였을 때 벌칙규정이 명백하게 명시되어 있다. 그러나 국제해상충돌예방규칙에서는 목적을 직접적으로 명시하지 않았을 뿐더러 벌칙규정도 없다.-박청정, 『국제해상충돌예방규칙』(부산: 연문사, 1985), 27쪽.

28) 우리나라는 영내내에서는 국제해상충돌방지규칙에 우선하여 해상교통안전법, 개항의 항계내에서는 개항질서법을 적용한다.

29) 항법은 크게 ① 모든 시계상태에 있어서의 선박의 항법 ② 선박이 서로 시계 내에 있을 때의 항법 ③ 제한된 시계에 있어서의 선박의 항법으로 나눌 수 있다.

30) 해기사의 재교육기관에서 교육중인 해기사들을 상대로 조사한 바에 의하면 우리나라 해기사들 중 해상 교통법상의 항법규정 위반에 대한 책임사항을 제대로 숙지하지 못하고 있는 비율이 약 70%정도로, 해기사의 해상교통법 준수 의식이 매우 부족함을 알 수 있다. 해양사고 원인별 분석중에서 가장 많은 비율을 차지하고 있는 충돌은, 전체사고의 31%를 차지하고 있는데, 충돌사고의 원인요소 중 경계소홀 및 항해법규 위반이 45.8%을 차지 하고 있다.- 문범식, “연안해역의 해상교통관제 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 공학석사논문(2003), 57쪽.

31) 행정법상의 책임은 면허취소, 업무정지 및 견책이 있다. 과실에 의하여 해난을 일

해상교통법상 기본항법은 모든 시계 내에서의 항법, 상호시계 내에서의 항법 그리고 제한시계 내에서의 항법으로 나누어진다. 모든 시계내에서의 항법의 주요 내용은 경계(look-out), 안전속력(safe speed), 좁은 수로(narrow channels) 및 해상교통분리제도(traffic separation schemes)이다. 제한시계가 되면 모든 선박이 레이더를 장비하고 있는 것도 아니고, 조종성능이 제한되는지의 여부를 레이더로 파악할 수 없으므로 상호시계 내에서의 항법과는 달리 피항선과 유지선의 개념을 해상교통법은 두지 않고 있다. 상호시계 내에서의 항법에서는 원칙적으로 조종성능이 우수한 선박이 더 많은 책임을 부담하게 된다.<sup>33)</sup> 항법상 선박이 갖는 우선권으로는 진로 우선권과 통항우선권이 있다.

## 1. 항법상 대원칙

항법의 대원칙으로는 우측원칙, 좌현 대 좌현 통과원칙, 우현변침 원칙 및 조종성능우수선박의 피항의무부담원칙이 있다.

### 1) 우측원칙

---

으킨 선박직원 또는 도선사에 대하여 징계 하자는 목적이 아니라, 동일한 해난사고의 재발을 미연에 방지하는데 목적이 있다.-박청정, 앞의 책, 28쪽.

32) 선박충돌의 법정 성질은 불가항력의 경우를 제외하고는 불법행위(민법 제750조)를 성립시키므로써, 과실선박이 손해배상의 책임을 져야 하는 것이 원칙이고, 두 척의 선박이 충돌하여 선박의 손상 또는 침몰 등 선박이 물적 손해가 발생하였을 뿐만 아니라, 과실선박이 일방이든 또는 쌍방이든 관계없이, 과실이 있는 선박의 당직자 또는 충돌시의 항해 당직 직원은 형법상 고의범으로는 선박교통방해죄(형법 제186조), 선박전복죄(형법 제 189조)등이 있으며, 행정상으로는 해양안전심판원의 재결에 의하여 책임을 진다.

33) 김인현, 앞의 책, 85쪽.

미국에서는 우측에 있는 선박이 유지선이 되는 것을 우측원칙이라고 한다. 이를 달리 표현하면 좌측에 있는 선박이 피항선이 된다.<sup>34)</sup> 결국 상대선을 자신의 우현측에 두고 접근하는 선박이 피항선이 된다는 원칙이다. 국제해상충돌방지규칙 제15조는 이를 반영한 구체적인 규정이다. 동조는 두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단 할 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현측에 두고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 한다고 규정하고 있다(해상교통안전법 제23조도 같다).

## 2) 좌현 대 좌현 통과 및 우현변침 원칙

두 선박이 서로 조우하게 되면 좌현과 좌현이 마주보면서 통과하도록 정한 원칙이다. 좌현 대 좌현 통과는 하여야 하므로 선박은 피항동작으로 우현변침을 하게 된다. 이러한 좌현 대 좌현 통과는 우리나라 등 여러 국가의 육상교통과 동일하다. 그러나 일본과 영국은 육상교통에 있어서는 오히려 우현 대 우현 통과는 원칙으로 하고 있다.

국제해상충돌방지규칙 제9조의 규정이 이를 구현하는 대표적 규정이라고 할 수 있다. 국제해상충돌방지규칙 제9조 a항은 좁은 수로나 항로를 따라 진행하고 있는 선박은 안전하고 실행 가능하면 그 선박의 우현측에 위치한 수로 혹은 항로의 외연(outer limit)가까이를 항행하여야 한다고 정하고 있다. 또한 통항분리제도에 따른 항로의 설정도 좌현 대 좌현 통과가 되도록 되어 있다. 그리고 개항질서법 제13조 제3항에서 정하고 있는 선박이 항로 안에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는

---

34) N.J. Healy & J.C. Sweeney, "The Starboard Hand Rule under the 1972 Collision Regulations," *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 23 No.2, (April, 1992), p. 263; *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press(1977), p.188.

오른쪽으로 항행하여야 한다는 규정도 이러한 원칙을 따른 것이다.

### 3) 조종성능이 우수한 선박의 피항의무 부담

조종성능이 열등한 선박이 조종성능이 우수한 선박을 피하는 것은 물리적으로 어려운 일이다. 그러므로 해상교통법은 조종성능이 우수한 선박이 열등한 선박을 그 성능의 우열에 따라 차례로 피하도록 규정하고 있다. 구체적 규정으로는 국제해상충돌방지규칙 제18조(해상교통안전법 제26조)가 있다. 여기에 따르면 조종불능선, 조종성능제한선, 어로작업중인 선박, 범선, 동력선 순서로 진로 우선권이 부여된다.

좁은 수로에서의 항행과 같은 지리적 제약 때문에 조종능력이 제한되는 선박에 대하여 길이 20미터 미만의 선박·범선·어로작업에 종사하는 선박이 통항방해배제의무를 부담하는 것(예컨대, 국제해상충돌방지규칙 제9조 b항 및 c항)도 이러한 원칙에 입각한 것으로 보인다.<sup>35)</sup>

## 2. 모든 시계에서의 항법

국제해상충돌방지규칙 제5조는 「모든 선박은 시각, 청각<sup>36)</sup>은 물론

---

35) 미국의 내해항행법 중 오대호 등에서 순조를 받으면서 강을 내려오는 선박이 마주치는 상태라고 할지라도 우선권을 갖는 것도 이러한 원칙에 입각한 것이라고 할 수 있다(미국내해항행법 제14조 d항. Notwithstanding paragraph (a) of this Rule, a power-driven vessel operating on the Great lakes, Western Rivers, or waters specified by the Secretary, and proceeding downbound with a following current shall have the right-of-way over an upbound vessel, shall propose the manner of passage, and shall initiate the maneuvering signals prescribed by Rule 34(a)(i), as appropriate).

36) 시각에 의한 유효한 수단을 동원하여 경계한다는 것은 경계원의 눈 및 쌍안경(binocular)을 이용하여 경계하는 것을 말하고, 청각에 의한 유효한 수단을 동원한

그 당시의 사정과 상태에 적절한 모든 유효한 수단<sup>37)</sup>을 동원하여, 당시의 상황 및 충돌의 위험을 충분히 평가할 수 있도록 항상 경계를 유지하여야 한다」고 정하고 있다. 충돌을 피하기 위하여는 접근하는 상대선의 존재를 인지하고 그 동작을 파악할 필요가 있다. 이러한 일련의 행위를 경계라고 하고, 선박운용술에서 제1원칙이라고 불릴 만큼 중요하다.<sup>38)</sup> 경계의무는 시계 상태에 관계없이 적용되는 규정이다. 항행 중뿐만 아니라 정박 중에도 당직자에게 경계의무는 계속된다.<sup>39)</sup> 이와 같은 경계의무<sup>40)</sup>를 다하지 아니하였다면 이는 주의의무위반이 되고 충돌을 야기한 해기사는 법적 책임을 부담하게 된다.<sup>41)</sup>

모든 선박은 충돌을 피하기 위하여 적절하고 유효한 동작을 취할 수 있고 그 당시의 사정과 상태에 알맞은 거리에서 정선할 수 있도록 항상 안전한 속력으로 항행하여야 한다.(동규칙 제6조) 안전한 속력을 결정함에 있어

---

다는 것은 경계자의 청각을 이용하여 상대선박의 기적소리 등을 듣고서 그 존재를 파악하게 되는 것을 말한다.

- 37) 모든 유효한 수단을 이용하여 경계한다는 것은 레이더, 섀도 핀(shadow pin), 육상 레이더 기지 그리고 VHF 등의 항해장비를 이용하여 상대선박의 존재를 파악하는 것을 말한다.
- 38) 민성규·임동철, 앞의 책, 41쪽.
- 39) 민성규·임동철, 앞의 책, 43쪽; Cockcraft and JNF Lameijer, *A Guide to the Collision Avoidance Rules*, London Standford Maritime(1982), p.41.
- 40) STCW협약 부속서 2(선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무 코드) 제A편 제8장(당직근무에 관한 규정) 제2절 제13조에서 제16조까지는 경계에 대하여 특별히 규정하고 있다.
- 41) 경계의무를 다하지 아니하였다고 하여 과실이 인정된 사례로는 태영 자스민호·구오파 충돌사건이 있다. (중앙해난심판원 재결 제97-15호)은 이 충돌사건은 횡단상태의 항법관계에서 피항선인 태영 자스민호측이 경계 태만으로 상대선의 동정을 잘못 판단하여 피항동작을 늦게 취한 데다 피항동작에 있어서도 오히려 상대선의 진행방향을 향하여 좌현변침함으로써 발생한 것이나, 구오파측이 유지선이라는 사실에 지나치게 집착한 탓으로 피항협력동작을 늦게 취한 것도 일인이 된다고 재결하였다. 영국의 로즈라인호 충돌사건에서도 제한시계 내에서의 엘레니호의 좌현변침이 60%의 과실로 인정되었으나 로즈라인호의 레이더 경계 불철저도 40%의 과실이 있다고 판시되었다- 『해난심판사례집(1998)』, 411쪽. ; The "Roseline", [1981] 2 Lloyd's Report, 410; C.Hill, Maritime Law, LLP, p.262.

서 시정의 상태나 교통량의 밀도, 바람, 해면 조류의 상태, 수심과 흘수와 레이더 사용가능선박이 추가하여 고려할 사항에 대하여 레이더의 성능과 특성, 한계등에 의한 고려 사항<sup>42)</sup>이 있다.

선박은 충돌의 위험의 유무를 판단하기 위하여 당시의 사정과 상태에 적절한 모든 수단<sup>43)</sup>을 이용하고, 만일 의심스러우면 위험이 존재한다고 보아야 한다고 국제해상충돌방지규칙 제7조에 규정하고 있다.

국제해상충돌방지규칙 제8조에서 충돌을 피하기 위한 동작으로 사정이 허락하는 한 적극적이고 충분한 시간을 두고 적절한 선박운용술에 따라 행하여야 한다. 따라서 충돌을 피하기 위하여 더 많은 시간을 얻기 위하여 필요하다면 선박은 감속을 하거나 또는 기관의 정지나 역전을 하여서 침로와 속력의 변경은 타선에게 즉시 명백하도록 충분히 하여야 하며, 피항선과 유지선은 조기에 동작을 취해야 한다.

좁은 수로<sup>44)</sup>나 항로를 따라 진행하고 있는 선박은 안전하고 실행가능하면 그 선박의 우현측에 위치한 수도 혹은 항로의 외연 가까이를 항행하여야 한다. 길이 20미터 미만인 선박이나 범선 및 어로 작업선은 좁은 수로나 항로내에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 진로를 방해하여서는 아니된다. 이 규정은 좁은 수로의 제한적 성질 때문에 대형선박의 조종범위가 한정될 수밖에 없으므로 좁은 수로 또는 항로 등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 안전한 통항을 보장해 주는 것이다. 추월이나 좁은 수로나 항로의 만곡부 또는 구역에 접근하는 선박은 특별한 경계와 주의를 하여 항행하여야 하며, 모든 선박은 좁은 수로내

---

42) 해상교통안전법의 제14조의 안전속력 준수 의무는 레이더의 사용에 관한 규정이 없다.

43) 레이더의 올바른 사용과 충돌의 위험 유무를 결정함에 있어서 접근중인 선박의 나침의 방위가 현저히 변화하지 않을 때에는 충돌의 위험이 존재한다고 보아야 한다.

44) 해상교통법에서 좁은 수로에 관하여 법적 개념으로 구체적으로 해석하거나 정의한 것은 없다.

에서 정박을 피하여야 한다.

통항분리제도에서는 교통의 일반적인 방향에 따라 입·출항 하여야 하며, 통항분리제도를 이용하지 않는 선박은 멀리 떨어져서 항해 하여야 하고, 어로 작업선은 선박의 통항을 방해하지 않을 의무가 있다.

### 3. 상호 시계에서의 항법

2척의 범선이 서로 접근하여 충돌의 위험이 있을 경우에는 각선박이 서로 다른 현측에서 바람을 받고 있는 경우에는 좌현측에서 바람을 받고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피해야 하며<sup>45)</sup>, 두 선박이 같은 현측에서 바람을 받고 있는 경우에는 풍상측의 선박이 풍하측의 선박의 진로를 피하여야 하고, 좌현측에 바람을 받고 있는 선박이 다른 선박을 풍상측에 보며 다른 선박이 바람을 좌현측에서 받고 있는지 우현측에서 받고 있는지 확실히 알 수 없는 경우에는 다른 선박이 진로를 피하여야 한다. 풍상측이라 함은 주범(主帆)을 펴고 있는 측의 반대측 또는 횡범선에 있어서는 최대의 종범을 펴고 있는 측의 반대측을 말한다.

추월선은 어떠한 상황에서도 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 한다. 추월항법은 추월하는 선박이 다른 선박의 선미로부터 2마일(길이 50미터 미만의 선박) 또는 3마일(길이 50미터 이상의 선박) 이내에 들어선 때부터 적용한다 할 것 이다. 즉, 선미등의 가시거리 이내에 들어 선 때 부터 추월항법이 시작된다고 본다.<sup>46)</sup> 다른 선박의 정형후 22.5도를 넘

45) 이 규정에서 명시한 피항선이란 「다른 선박의 진로를 피해야 할 모든 선박(every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel)으로서 국제해상충돌방지규칙에 의하여 항행관계에 있어서 상대방 선박의 진로권을 인정하고, 충돌을 방지하기 위하여 주된 피항책임을 가진 선박이다.

46) 황석갑, “해상에서 두 선박이 서로 만나는 세 가지 전형적 양태와 그 항법에 관한 고찰”,



는 후방<sup>47)</sup> 즉, 추월당하는 선박과의 관계에 있어서 야간에는 그 선박의 선미등만을 볼 수 있고 현등을 볼 수 없는 선박은 추월선으로 보아야 하며, 다른 선박을 추월하고 있는지의 여부에 관하여 의문이 있는 선박은 자선이 추월하고 있는 경우로 생각하고 이에 합당한 동작을 취하여야 한다.

두 선박간의 방위가 그 후에 여하이 변경되더라도 추월선이 본 규칙상의 의미에 있어서의 횡단선으로 되는 것은 아니며 또한 추월선은 완전히 앞질러 멀어질 때까지 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 할 의무를 벗어나지 못한다.

충돌의 위험이 내포되도록 2척의 동력선이 반대되는 방향 또는 거의 반대되는 방향으로 마주치는 경우에는 각 선박은 서로 다른 선박의 좌현측을 통과할 수 있도록 각기 우현측으로 변침하여야 한다. 이 항법의 특징은 두 동력선 중에 어느 한 선박에게만 피항의 의무를 지우지 아니하고 두 동력선이 대등한 책임(equal responsibility)아래서 서로 피항하도록 규정하고 있는 점이다. 그러므로 국제해상충돌방지규칙 제12조, 제13조 및 제15조와 달리 두 동력선은 모두 피항선의 지위에 서게 되고 두 선박 사이에는 유지선의 적용이 없음에 유의하여야 한다.<sup>48)</sup>

두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단할 경우에 충돌의 위험이 있을 때에 하며, 사정이 허락하는 한, 다른 선박의 전방을 횡단하여서는 안 된다.

다른 선박의 진로를 피하여야 할 선박은 타선을 확실하게 피할 수 있도록 가능한 한 조기에 충분한 동작을 취하여야 한다.

두 선박중의 한 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 할 경우<sup>49)</sup> 다른

---

한국항해학회지 제16권 제3호(1992.9), 5쪽.

47) 본 규칙 제21조 b항 “현등이라 함은 우현의 녹색, 좌현의 홍등을 말하며 각기 112.5°의 수평의 호를 고르게 비추고, 그리고 정선수로부터 각현 정황후 22.5°까지 비추도록 설치 되어있는 등화이다”라고 정의 한다.

48) 황석갑, 앞의 논문, 9쪽.

선박은 그 침로 및 속력을 유지하여야 한다. 그러나 유지선은 진로를 피하여야 할 선박이 이 규칙에 따른 적절한 동작을 취하지 아니하고 있음이 분명하여지는 즉시로 자선의 조종만으로 충돌을 피하기 위한 동작을 취할 수 있다. 이유는 불문하고 침로와 속력을 유지하여야 할 선박은, 양선이 아주 가까이 접근하였기 때문에, 피항선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없다고 판단할 때에는 충돌을 피하기 위하여 최선의 협력동작을 취하여야 한다. 그렇다고 피항선의 피항 의무를 면제하지는 않는다.

교차상태가 성립하는 거리는 규정상에 정하고 있지 아니하므로 해상의 경험적인 선원의 상무에 따라 결정할 수 밖에 없다. 일반적으로 거리의 결정은 양 현등의 가시거리를 표준으로 한다. 현등의 가시거리는 선박의 크기에 따라 종래의 국제해상충돌방지규칙에서는 1마일 내지 2마일이었으나, 현 국제해상충돌방지규칙의 가시거리는 선박의 고속화에 따라 1마일 내지 3마일로 늘어났다. 그러나 현등의 시인은 천후나 주위의 시정상태에 따라 크게 달라질 수 있다. 이러한 현상은 낮에 상대방의 선체를 보는 경우는 물론이고, 밤에도 때에 따라서는 현등이 4마일 내지 5마일까지 멀리 보일 때가 있다. 그러므로 두 선박이 교차상태에서 상대방 선박의 광달거리를 판단할 때에는 그 당시의 사정과 조건에 유의하여야 할 것이다.<sup>50)</sup>

#### 4. 제한시계내에서의 항법

선박이 상호 시계내에 있지 아니하고 시계가 제한된 상태하에 놓여있는 수역 또는 그 부근에서 운항하는 경우에 적용된다. 모든 선박은 시계가

---

49) 좌현측에 있는 선박을 피하기 위하여 좌현변침을 하여서는 안된다.

50) 황석갑, 앞의 논문, 11-12쪽.

제한된 그 당시의 상태에 적합한 안전한 속력<sup>51)</sup>으로 항행하여야 한다. 동력선은 즉시 조작할 수 있도록 기관의 준비태세를 갖추어야 한다. 레이더만으로 다른 선박이 존재함을 탐지한 선박은 근접상태의 형성과 충돌의 위험 또는 충돌의 위험이 있는가의 여부를 결정하여야 한다. 그러한 위험이 있으면 충분한 시간을 두고 회피동작을 취하여야 한다. 다만, 그러한 동작이 변침만으로 이루어질 경우에는 가능한 한 좌현변침의 금지와 정횡이나 정횡보다 후방에 있는 선박쪽으로 변침은 피하여야 한다. 충돌의 위험이 없다고 인정되었을 경우를 제외하고, 자선의 정횡의 전방으로 믿어지는 곳에서 다른 선박과 근접상태를 면할 수 없는 모든 선박은 자선의 침로를 유지함에 필요한 최저한도의 속력으로 감속하여야 한다. 필요하다면 모든 타력을 없이 하여야 하고 어떠한 경우에도 충돌의 위험이 사라질 때까지 극도로 조심하여 운항하여야 한다.

## 5. 항법의 적용기간

본 규정의 항법규칙의 적용시기를 일정한 근접거리에 의하여 결정하려는 시도는 무의미하다. 왜냐하면 그것은 선박의 대소, 속력, 항행하는 수역, 조우자세 및 조종성능등에 의하여 결정되어야 할 성질의 문제이기 때문이다. 항법의 적용 종료는 i) 충돌의 위험이 완전히 사라졌을 때 ii) 충돌 위험이 임박하여 서로 협력동작을 취하지 아니하면 아니 될 때가 정상적인 항법적용의 종기가 된다.<sup>52)</sup>

51) 아직까지 안전한 속력에 대해서 해석론상의 개념확립 내지 판례법상의 해석원칙이 정립되지 못하였지만 시정이 제한된 상태에서는 과거의 알맞은 속력을 토대로 하여 그 개념을 추정적으로 해석하여도 크게 다른 점이 없다고 하겠다.

52) 윤점동, 앞의 책, 125-126쪽.

## 제2절 해상교통안전법과 항법원칙

### I. 의의 및 목적

우리나라는 1914년 “해상충돌방지를 조선에 시행하는 건”에 따라서 일본의 해상충돌방규칙을 그대로 적용하다가, 1961년 12월 30일 공포된 해상충돌예방법에 의하여 1948년 국제해상충돌방지규칙의 내용을 전면적으로 채택하였다. 그 뒤 우리나라는 1965년 12월 8일 조약 제 187호로 공포된 1960년 국제해상충돌방지규칙을 국내법으로 수용하여 시행하였다. 헌법 제5조 제1항의 규정(헌 제6조 1항)에 의하여 비준한 조약은 국내법과 동일한 효력이 있으므로 해상충돌예방법을 1973년 2월 5일 폐지하였다. 1977년 7월부터 효력이 발생한 1972년 국제해상충돌방지규칙을 1977년 9월 3일(조약 제602호)로 비준하여 별도의 국내법을 제정하지 않고, 국내에서도 이를 그대로 사용하다가 1986년 12월 31일 해상교통안전법을 제정하게 되었다(최근의 개정은 2002. 12. 26). 우리나라의 해상교통법은 위와 같은 여러 가지 과정을 거쳐 탄생 하였는데, 이 법은 우리나라 연해안에 있어서 기본적인 해상의 교통질서법이며, 대한민국 영해<sup>53)</sup> 내와 대한민국 국적 선박에 대하여 국제규칙보다 우선 적용되는 법이다.<sup>54)</sup> 국제해상충돌방지규칙에서도 지방특별규칙의 시행을 인정하고(국제해상충돌방지규칙 제1조 b항), UN해양법협약에서도 한 국

53) 영해는 대륙척해도에 표시된 해안의 저조선인 기선으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지 이르는 수역을 말한다. 그리고 내수측 내측수로는 영해의 폭을 측정하기 위한 기선으로부터 육지측에 있는 수역을 말한다. 영해와 내수에는 한 나라의 주권이 미치나 모든 국가의 선박은 무해통항권이 있다.-박청정, 앞의 책, 37쪽.

54) 김인현, 앞의 책, 26-27쪽; 박용섭, 앞의 책, 96쪽; 이윤철 앞의 책, 71쪽; 윤점동, 앞의 책, 379쪽.

가의 영해 내 무해통항과 관련하여, 통항의 안전 및 해상교통규제에 관한 법령을 제정할 수 있는 것(동 협약 제22조 제1항)에서도 법적용 근거를 찾을 수 있다.<sup>55)</sup>

해상교통안전법은 선박의 안전운항을 위한 안전관리체제를 확립하고, 해상에서 일어나는 선박항행상의 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해상에서의 안전 및 원활한 교통을 확보하는 것을 목적으로 하는 행정법<sup>56)</sup>의 일종이다.<sup>57)</sup> 즉, 해상교통안전법은 해상안전 관리, 해상교통 관리, 특정해역의 관리 등 국제해상충돌방지규칙의 해상에서의 충돌의 방지라는 단지 유추 가능한 목적과는 달리 우리나라 영해에서 명확하게 시행하는 해상에서의 안전 및 원활한 교통을 확보함을 목적으로 하는 법이다.

## II. 주요내용과 적용범위

해상교통안전법은 6장 74개조의 본문과 부칙·시행령·시행규칙으로 구성되어 있고 다음과 같은 내용을 규정하고 있다.

### 1. 총칙 및 항행안전관리

---

55) 1982년 유엔해양법협약 제22조 선박통항을 규제하기 위하여 지정되거나 제정된 해로 및 통항분리제도를 사용하도록 외국선박에게 요구할 수 있도록 규정하고 있다.

56) 행정법이란 「행정에 관한 국내공법」을 말한다. 행정법이란 관념의 요소는 ① 행정에 관한법 ② 공법 및 ③ 국내법이라는 점에 있다. 행정의 본질은 공익, 즉 국가목적을 실현하는데 있다. 행정의 대상은 사회공동생활이다.

57) 국제해상충돌예방규칙 만으로서는 선박교통의 안전을 확보하기 힘든, 선박이 폭주하는 연안해역에서 국적에 관계없이 모든 선박의 교통을 정리하고 즉, 특별한 교통방법을 정한다든가 또는 위험방지를 위하여 적극적인 규제를 행한다든가 하여 선박교통의 안전을 확보하는 것이 해상교통안전법의 목적일 것이다—윤점동, 앞의 책, 375쪽.

해상에서 선박의 항행안전과 원활한 교통을 확보하기 위하여 국가, 선박보유자, 선장의 조치내용 및 해양사고 시 수습과 보고체계를 규정하고 있으며, 선박별로 적용수역의 범위를 설정하여 해상교통관리를 적극적으로 하고 있다.

이 법은 한국선박의 경우 전 세계 수역에서 적용하고, 외국선박의 경우 우리나라 영해내에서 적용할 수 있다. 항행안전관리를 위하여 해상인면 안전협약 제9장이 새로 신설 발효됨에 따라 이를 수용하여 선박소유자가 선박의 안전운항을 확보하기 위하여 해상에서의 안전에 관한 기본방침, 선장의 책임과 권한, 비상대책의 수립 등을 내용으로 하는 안전관리체계를 수립하도록 의무화하고 있다. 또한 안전관리체제에 대한 인증심사에 합격하지 아니한 선박은 항해에 사용하지 못하도록 함으로써 안전관리 부실에 의한 해양사고를 방지하고 있다.

1972년 국제해상충돌방지규칙이 발효됨에 따라 이를 국내법에 수용하여 선박의 항행방법, 등화 및 형상물의 표시, 신호방법을 규정하고 있다.

## 2. 교통안전 특정해역의 설정 및 관리<sup>58)</sup>

첫째, 사고 빈발해역 및 해상교통량 폭주해역에 대하여 통항분리제도 및 해상교통 관제방식<sup>59)</sup>을 도입하여 특별 교통관리를 함으로서 선박의

58) 해상교통안전법 제45조에서 “해양수산부장관은 다음 각1호에 해당하는 해역으로서 대형해난이 발생 할 우려가 있는 해역안에서의 선박의 항행안전을 위하여 해양경찰청장의 의견을 들어 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 항로지정방식과 해상교통 관제방식을 시행할 수 있다.”

59) 국제해사기구는 VTS (Vessel Traffic Service)를 항행상의 안전, 선박교통의 효율성 및 환경 보호를 증진시키기 위하여 주관청(Competent Authority)에 의해 제공되는 서비스를 말하는 것으로, 이 서비스는 선박교통과 정보를 교환할 수 있는 능력과 VTS Area내에서 발생하는 교통상황에 대응할 수 있는 능력을 갖추고 있어야 한다 라고 정의하고, VTS를 설립하는 목적은 해상에서의 인명을 보호하고, 항해의

항해 안전을 확보하고 있다. 둘째, 교통안전특정해역의 설정, 항로지정 및 항행방법을 규정하고 있다. 셋째, 교통안전특정해역에서의 공사, 작업, 어로 및 통항제한 등 해역관리방법을 규정하고 있다.<sup>60)</sup>

현재 우리나라에는 인천구역, 부산구역, 울산구역, 포항구역, 여수구역 등 5개 구역의 교통안전특정해역이 있으며, 이들 중 인천구역, 부산구역, 여수구역에서는 항로지정방식을 시행하고 있으나, 울산구역, 포항구역에서는 시행하지 아니하고 있다.

항로지정방식이란 선박이 통항하는 항로·속력 기타 선박의 운항에 관한 사항을 지정하는 제도를 말하며, 이러한 항로지정방식이 시행되는 수역에서는 시계상태에 관계없이 해상교통안전법 제47조 제1항<sup>61)</sup>과 함께 특별항법규정인 항로지정방식에 의한 항법규정이 국제해상충돌방지규칙 및 해상교통안전법의 일반항법규정에 우선하여 적용되어야 한다.<sup>62)</sup>

### 3. 적용 범위

본 법이 적용되는 선박은 해상교통안전법 제3조 제1항에서 “이 법은 대한민국의 영해 및 내수(해상 항행선박이 항행을 계속할 수 없는 하천 및 호소 등을 제외한다)에 있는 모든 선박과 대한민국의 영해나 내수가 아닌 해역에 있는 대한민국 선박에 대하여 이를 적용한다.”고 하여 그

---

안전과 효율을 향상시키고 해양 환경과 해운기반을 보호하는 것으로 정의하고 있다 - 박성태, “해상교통안전 서비스 정보망 구축에 관한 연구”, 한국해양대학교 공학석사 논문(2000), 10쪽.

60) 임동철·정영석, 『해사법규강의』 (부산: 중앙서림, 2003), 275-277쪽.

61) 해상교통안전특정해역에서 어로에 종사하는 선박은 그 교통안전특정해역에서 항로지정방식에 따라 항행하는 다른 선박의 통항에 지장을 주어서는 아니된다.

62) 이철환·김광수·김중수, “좁은 수로에 있어서의 항법에 관한 연구”, 해양환경·안전학회지 제7권 제3호(2001.12). 44쪽.

적용범위에 대하여 정하고 있다.<sup>63)</sup> 즉, 동법은 기본적으로 대한민국의 영해 및 내수에 있는 대한민국 선박은 물론 외국적 선박에 대하여도 적용하고, 대한민국의 선박에 대하여는 공해에서도 적용한다.<sup>64)</sup> 대한민국의 선박이란 선박법상의 선박<sup>65)</sup>을 말한다. 국제해상충돌방지규칙에서도 정박지, 항내, 하천, 호수 및 내수로에 관하여 관할관청이 제정한 특별규칙의 시행을 배제하는 것이 아니므로(국제해상충돌방지규칙 제1조 b항), 이 법은 국제해상충돌방지규칙보다 우선적으로 적용한다. 영해 내에서 뿐만 아니라 공해에서 우리나라 국적 선박끼리 조우할 때 지켜야 할 법은 해상교통안전법이 된다. 영해내에서 우리나라 국적 선박과 외국적 선박이 충돌한 경우에도 해상교통안전법이 준거법이 된다(국제사법 제61조 제1항). 반면, 공해상에서 우리나라 선박과 외국선박이 충돌하면 섭외사건이 되어 만약 우리나라가 관할권을 가지면 가해선박의 해상교통법이 준거법이 된다(국제사법 제61조 제2항).<sup>66)</sup> 해상항행선박이 항행을 계속

63) 일본의 해상충돌방지규칙 제2조는 ‘이 법률은 해양 및 해양에 접속하여 항행선이 항행할 수 있는 수역의 수상에 있는 다음 제3조에 규정된 선박에 대하여 적용한다’고 정하고 있다.

64) 박용섭 교수는 해상교통법은 상호성을 기본적인 특질로 하므로 상대방 선박도 해상교통관계의 규칙을 알고 있어야 하는데, 이 법을 공해에 적용하는 것은 우리나라 선박과 항행관계를 형성한 외국 선박이 이 법의 내용을 알고 있음을 전제로 하는 경우에만 성립이 가능하므로, 해상교통안전법의 적용범위를 영해 이내의 해역으로 제한하고 우리나라 선박에 대한 공해상의 적용은 삭제하는 것이 합리적이라고 한다. 박용섭, 앞의 책, 860-861쪽.

65) 선박법 제2조 다음 각호의 선박을 대한민국선박(이하 "한국선박"이라 한다)으로 한다.<개정1999.4.15>

1. 국유 또는 공유의 선박
2. 대한민국국민이 소유하는 선박
3. 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인이 소유하는 선박
4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 이외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박

66) 국제사법 제61조[선박충돌] ① 개항·하천 또는 영해에서의 선박충돌에 관한 책임은 그 충돌지법에 의한다. ② 공해에서의 선박충돌에 관한 책임은 각 선박이 동일한



할 수 없는 하천 및 호소 등을 제외한다고 되어 있으므로, 국제해상충돌 방지규칙에서와 마찬가지로 해상교통안전법은 한강이나 충주호 등에는 적용되지 않는다. 장소적 적용범위를 공해까지 확대하고 있는 것으로 선박의 국적주의 즉, 기국주의 원칙을 적용한 것이다. 그러나 이 법은 국제해상충돌방지규칙의 특별법의 지위에 있고, 그 입법 이유는 각 지역의 해상교통지리의 특성과 항해의 안전성을 위하여 특수하게 요구되는 해상교통제도의 확립에 있다. 그러므로 국내법인 해상교통안전법은 그 적용범위가 매우 제한적인 것이 국제적인 통례이다<sup>67)</sup>.

### Ⅲ. 항법의 원칙

우리나라의 해상교통안전법상의 항법은 국제 규칙과 크게 다르지 않게, 모든 시계에서의 항법과 상호시계에서의 항법, 제한시계에서의 항법으로 나뉜다. 구체적인 항법 관계의 설명은 제2장 제1절 국제해상충돌방지규칙의 항법원칙에서 설명하였으므로 생략하기로 한다. 항법은 해상교통의 국제성에 비추어서 당연히 국제 선박들 간의 안전한 통항을 위한 약속이므로 국제해상충돌방지규칙과 국내법이 동일해야만 한다.

### Ⅳ. 다른 법률과의 관계

#### 1. 개항질서법과의 관계

---

선적국에 속하는 때에는 그 선적국법에 의하고, 각 선박이 선적국을 달리하는 때에는 가해선박의 선적국법에 의한다.

67) 박용섭, 앞의 책, 859-862쪽.

이 법 제4조에서 “개항 및 지정항의 항계 안에서 선박의 충돌방지를 위하여 지켜야할 항법, 신호 기타 운항에 관하여 개항질서법에 다른 규정이 있는 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다” 라는 규정으로 개항의 항계 안에서 개항질서법<sup>68)</sup>의 우선적용을 규정<sup>69)</sup>함으로써 법적용상의 충돌을 입법으로 분명히 하고 있다.

## 2. 국제해상충돌방지규칙과의 관계

이 법 제5조에서 “선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다” 라고 규정함으로써 다음과

---

68) 개항질서법 1961. 12. 30, 법률 제918호(1999. 2. 8, 법률 제5918호 개정).

69) 해상교통안전법에 우선하여 적용한 개항질서법상 항행규정은 다음과 같다.

- ① 제6조 정박지- 개항의 항계 내에 정박하는 선박은 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 종류, 톤수 또는 적재물의 종류에 따라 지정된 정박구역 또는 정박지에 정박하여야 한다.
- ② 제11조 항로- 잡종선 이외의 선박은 개항의 항계 내에 출입하거나 개항을 통과할 때에는 대통령령으로 지정하는 항로를 지켜야 한다.
- ③ 제13조 항법-
  - a. 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 향해하는 다른선박의 진로를 피하여야 한다.
  - b. 선박은 항로 내에서 나란히 항행하지 못한다.
  - c. 선박은 항로 내에서 다른 선박과 마주칠 때에는 우측을 향해하여야 한다.
  - d. 선박이 항로 내에서 다른 선박을 추월하여서는 아니된다.
- ④ 제14조 대피- 동력선이 항구 방파제의 입구 또는 입구 부근에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있을 때에는 입항하는 선박은 방파제 밖에서 출항선의 진로를 피해야 한다.
- ⑤ 제15조 속력 등의 제한-
  - a. 선박은 개항의 항계 부근에서는 다른 선박에 위험을 미치지 아니할 정도의 속력으로 항행하여야 한다.
  - b. 범선은 개항의 항계 내에서는 돛을 줄이거나 예선에 끌리어 항행하여야 한다.
- ⑥ 제 16조 방파제, 부두 등 부근의 항행- 선박이 개항의 항계 내에서 방파제, 부두, 갑각, 잔교 기타 의 공작물의 돌단 또는 정박중의 선박의 오른쪽에 보고 항행할 때에는 이에 접근하고, 왼쪽에 보고 항행 할 때에는 멀리 돌아야 한다.

같은 문제를 내포하고 있다. ‘조약에 다른 규정에 정하는 바에 의한다.’라는 문언을 엄격하게 문리해석하면 선박의 충돌방지를 위해서는 국제해상충돌방지규칙이 지방규칙인 해상교통안전법보다도 우선한다는 것을 의미한다. 여기에서 말하는 ‘선박의 충돌방지에 관한 조약’은 국제해상충돌방지규칙이다. 그러나 해상교통안전법은 국제해상충돌방지규칙의 지방규칙 성격으로서 각국이 연안의 특성과 해상교통여건을 고려하여 국제법의 일반법적인 지위에 대하여 특별법적인 지위임에도 불구하고 조약에 이 법과 다른 규정이 있을 때에는 조약의 우선적용을 명시함으로써 법논리상의 모순을 초래하고 있다.<sup>70)</sup>

그러므로 해상교통안전법의 입법목적과 보호법익을 고려하였을 때는 국제해상충돌방지규칙에 대한 국내 특별법의 입장을 취하는 것이 당연하다.

---

70) 이경호, 앞의 책, 6쪽.

# 제3장 해상교통법상 통항분리제도

## 제1절 선박의 항로지정방식

### I. 역사적 배경

미리 정해진 항로를 따라 항해하는 관행은 대략 1898년부터 시작되었으며, 안전상의 이유 때문에 북대서양을 횡단하는 여객선운항 해운회사들이 채택하였다. 그 후에 관련된 규정이 해상에서의 인명 안전을 위한 국제 협약에 포함되었다.

1960년 안전 협약은 북대서양 양쪽의 통항 집중 해역에 같은 내용을 다루었다. 협약의 체결 정부는 대서양을 횡단하는 모든 여객선이 선주들에게 승인된 항로를 따르도록 유도하고, 여건이 허락하는 한 집중 해역에서는 그들의 모든 권한을 행사하여 모든 선박들이 그와 같은 항로를 지킬 수 있도록 영향력을 발휘할 책임을 인식하였다.

1961년 서독, 프랑스 및 영국의 항해학회는 Dover 해협<sup>71)</sup>의 통항분리 방법에 관한 연구에 착수하고, 뒤이어 통계적으로 충돌의 위험이 증대하고 있는 다른 지역들에 대해서 방법을 연구하기로 하였다. 이 연구 결과, 이들 지역에 대한 통항의 분리 방안과 선박항로지정에 대한 약간의 기본 원칙을 제안하였다. 이들 제안서는 국제 연합에서 해사안전과 항행 효율에 관해 책임을 지고 있는 전문 기구인 국제해사기구에 제출되었으며,

---

71) 북해와 영국 해협을 연결하며, 프랑스에서는 칼레 해협이라고 한다. 영국 해협 중 가장 좁고 낮아, 도버~칼레간 35.4km, 깊이 37~46m이다.

대체로 채택되었다. 이와 같은 초기의 조치는 국제해사기구에 의해 더욱 발전되었고, 반대 방향 통항을 분리하는 기본 개념이 전 세계에 걸쳐 많은 해역에 적용되었다.

최근에는 선박의 크기와 흘수가 증가하면서 특정 천수 구역에서 문제가 발생하자 심해 항로를 설정하게 되었다.

마찬가지로 특정 해역에서 항해의 위험과 해양환경 및 생태계에 수반되는 위험 때문에 특정 선박에 대하여 “피항해역”을 설정하고 채택하게 되었다. 오늘날 1974년 해상에서의 인명 안전을 위한 국제협약(1974 SOLAS 협약)의 제V장 10-2 개정규칙에 따라서, 국제해사기구는 항로지정과 선박 또는 특정 부류의 선박들이 통항할 수 없는 해역에 대해 국제적 수준의 방법을 설정하고 결정하는 유일한 국제적 기구이다.

“선박항로지정”은 기본적으로 국제 항로의 선박이 사용하는 항로지정방식을 계획하고 지원하는데 책임이 있는 당국을 위한 것이다.<sup>72)</sup> 항로지정방식에는 두 가지의 부류가 있다. 첫 번째 항로지정의 부류는 통항분리제도, 양방향 항로, 추천항로, 피항해역, 연안통항대, 선회항행로, 주의해역과 심해항로를 포함한 것이고 두 번째 부류는 군대 해로이다. 1972년 국제 해상충돌방지규칙의 제10조와 총회결의 A.464(XII), A.626(IV) 및 분리제도 내 또는 부근을 항행하는 선박의 행동에 대해 규정하고 있다.

## II. 선박의 항로지정

### 1. 목적과 의의

---

72) 우리나라도 해상교통안전법 제45조에서 대형해난이 발생할 우려가 있는 해역안에서의 선박의 항행안전을 위하여 항로지정방식을 시행하고 있다.

선박항로지정방식<sup>73)</sup>은 해상에서의 인명의 안전, 항해의 안전과 효율성 그리고 해양 환경의 보호에 기여한다. 선박항로지정방식은 국제해사기구가 개발한 지침과 기준에 따라 시행되거나 채택되었다면 특정 화물을 운송하는 선박, 특정 부류의 선박 또는 모든 선박에 대하여 이 항로지정 시스템을 권고하거나 강제화할 수 있다.

## 2. 국제해사기구와 관련 정부의 책임

국제해사기구는 선박항로지정방식을 국제적 수준의 지침과 기준 및 규정을 개발하는 유일한 국제적인 기구이다. 체약국 정부는 선박항로지정방식의 채택을 위한 제안을 국제해사기구에 회부시켜야 한다. 국제해사기구는 채택된 선박항로지정방식에 관한 모든 관련된 정보를 검토하고 체약국 정부에 배부한다.

선박항로지정방식의 설정을 위한 조치의 시작은 주관청<sup>74)</sup> 또는 관련된 정부의 책임이다. 국제해사기구에서 채택하기 위하여 그와 같은 시스템을 개발 할 때는 국제해사기구가 개발한 지침과 기준을 고려하여야 한다.

## 3. 절차 및 권리

선박항로지정방식 채택되기 위해서는 국제해사기구에 제출되어야 한다. 반면, 국제해사기구에서 채택할 필요가 없어 기구에 제출할 의도가 없거나 기구에서 채택되지 아니한 선박항로지정방식을 시행하는 주관청도 가능한

---

73) 이 개정 규칙은 2000년 12월 5일 채택되고 2002년 7월 1일부터 발효하였다.

74) 관할관청(Authority)이라 함은 국제적으로 보아 특별규칙을 제정할 수 있는 권한을 가진 각국 정부를 의미하고 국내적으로 보아서는 지방관청을 뜻한다.-박정정, 앞의 책, 39쪽.

한 국제해사기구가 개발한 지침과 기준을 따를 것을 권고하고 있다.<sup>75)</sup>

특정 해역에서 두 개 이상의 정부들이 관여되는 경우 그들 국가간의 협정문을 근간으로 선박항로지정방식의 이용과 설계에 대해 공동으로 제안서를 작성하여야 한다. 이러한 제안서를 접수하면 국제해사기구는 그에 대한 인정 이전에 선박항로지정방식의 시행으로 불이익을 당하는 국가를 포함하여 공동의 이해가 있는 지역의 국가들에게 제안의 상세 내용을 배포하여야 한다.

채약 당사국은 선박항로지정방식과 관련하여 국제해사기구가 채택한 조치를 준수하여야 한다. 주관청은 채택된 선박항로지정방식의 안전과 효과적인 사용에 필요한 모든 정보를 공포해야 한다. 관련 주관청은 그들 항로지정방식에 적절한 사용을 보장하기 위해 그들의 권한 내에 있는 모든 조치를 취할 수 있다.

선박은 특정한 선박항로지정방식을 이용할 수 없는 부득이한 경우가 아니고는 선박의 종류 또는 운송되는 화물과 관련하여 국제해사기구가 채택하고 발효시킨 규정에 따라 강제 선박항로지정방식을 이용해야 한다. 항로지정방식을 이용할 수 없을 경우에는 그 사유를 선박 항해일지에 기록하여야 한다. 채약 당사국 또는 관련 주관청은 국제해사기구가 개발한 지침과 기준에 따라 강제 선박항로지정방식을 검토하여야 한다.

채택된 모든 선박항로지정방식과 이러한 제도들을 강제로 시행하기 위하여 취하여야 할 조치는 1982년 국제해양법 관련 사항을 위시하여 국제법과 일치하여야 한다.<sup>76)</sup> 이 규칙과 관련된 지침과 기준 또는 어떠

---

75) 특정수역의 특수성에 맞도록 특별법인 지방적인 특별규칙을 당국 또는 각국이 제정, 시행하는 것을 허용하는 한편 될 수 있는 한 국제해상충돌예방규칙을 따르도록 하여 선원으로 하여금 혼동을 가져오지 않도록 하였다.- 박청정, 앞의 책, 39쪽.

76) 1982년 유엔해양법협약 제22조 선박통항을 규제하기 위하여 지정되거나 제정된 해로 및 통항분리제도를 사용하도록 외국선박에게 요구할 수 있도록 규정하고 있다.

한 것도 국제 항해에 이용되는 해협 및 군도 해역에 관해 국제법 또는 법률 제도상에 규정하고 있는 주관청의 의무와 권리를 침해하지 아니한다.

### Ⅲ. 통항분리제도에 관한 일반규정

#### 1. 목적과 방식

선박항로지정의 목적은 선박이 집중되는 해역 및 선박의 통항 밀도가 큰 해역 또는 제한된 조선 여지, 항행 장애물의 존재, 제한된 수심 또는 불리한 기상조건으로 인한 조선의 행동 자유가 제한되는 해역에서 항해의 안전을 증진하는데 있다. 선박항로지정은 또한 환경적으로 민감한 근접 해역이나 해역에서 선박이 충돌하거나 좌초로 인해 오염을 일으킬 위험이나 해양 환경에 미치는 기타의 손상을 방지하거나 경감시키기 위한 목적으로도 사용될 수 있다.

#### 2. 통항분리제도

##### 1) 통항분리제도의 채택

국제해사기구(이하 '기구')는 모든 선박, 특정한 범주의 선박들 또는 특정한 화물을 운송하는 선박들이 사용하는 선박항로지정에 관한 한 국제적 수준의 설정과 채택 조치에 대하여 책임을 지는 유일한 국제적 기구이다. 통항분리제도의 채택 또는 수정 여부를 결정함에 있어서 국제해사기구는 다음의 각 호를 검토한다. 첫째, 제안된 항로 표시가 항해자로 하여금 1972년 국제해상충돌방지규칙 제10조의 규정에 따라 그 통항분리제도로 통



항하기 위하여 정확한 선위를 결정할 수 있는지의 여부와 둘째, 해당 해역의 수로 측량의 상태가 적합한지 여부.<sup>77)</sup> 셋째, 통항분리제도가 수락된 계획 조건들을 고려하고 있고, 통항분리제도의 설계 기준과 설정된 항로지정의 방법을 따르고 있는지의 여부를 검토하여야 한다.

국제해사기구는 이해 관계를 가진 연안 당사국의 동의 없이는 생물 및 광물 자원의 개발에 관한 각국의 권리 및 관행이나 관계 해역의 환경, 통항 상태 또는 기 설정된 항로지정방식등과 같이 어떠한 특정국가의 이익이나 환경에 영향을 미치는 어떠한 항로지정방식도 채택하거나 수정하지 않는다.

## 2) 관할 정부의 책임과 권고 및 강제 사항

국제해사기구가 채택한 신설 또는 수정한 항로지정방식은 그 방식을 제안한 정부가 공포한 시행일 이전에 국제해사기구가 채택한 방식으로 하여 시행하여서는 안되며, 책임 당사국 정부는 시행일을 국제해사기구에 통보하여야 하며, 신설 또는 수정된 항로지정방식을 시행하는데 책임을 지는 정부는 해당 방식에 매우 밀접하고 항해자가 효과적으로 사용하는데 중요한 항로 표지, 정박지 또는 도선사 승선 지점에 대해 변경 예정의 상세하고 최종적 사항을 적어도 시행일 6개월 전에 관계 수로당국에 제공하여야 한다. 정부 또는 여러 정부가 공동으로 새로운 항로지정방식을 제안하거나 그들의 영해 또는 영해를 벗어난 지역에 채택된 항로지정방식을 개정할 때에 그 중 일부가 그들 국가의 영해를 벗어날 경우에는 이들 항로지정방식을 국제적으로 사용하기 위해 국제해사기구가 채택하거나

---

77) 수로 측량의 수행, 제안 또는 수정된 통항분리제도의 통항로 또는 심해 항고 또는 그 외의 항로지정방식에서 해도에 표시된 수심의 정확도를 확인하기 위한 최저 기준은 국제수로기구의 특별 발간서 No.44인 “IHO의 심해 측심의 수로측량분류 기준을 위한 표준-불확실한 자료의 소거 절차”에 규정되어 있다.

개정할 수 있도록 국제해사기구와 상의해야 한다.

영해를 벗어나지 않거나 국제항해에 사용되는 해협이 아닌 지역에 통항 분리제도를 설정하고자 하는 정부는 그러한 방식에 관한 국제해사기구 지침과 기준에 따라 설계하고 국제해사기구에서 채택할 수 있도록 제출하여야 하며, 어떤 이유이건 간에 정부가 항로지정방식을 국제해사기구에 제안하지 않기로 결정할 때에는 항해자에게 당해 방식을 주지시키기 위해 당해 방식에 적용되는 규칙을 해도 및 수로서지에 확실히 기재 하여야 한다.<sup>78)</sup>

국제해사기구에 의해 일단 채택된 항로지정방식은 침선 또는 다른 위험에 의해 뜻하지 않게 통항 또는 여타 항로지정방식의 일부가 봉쇄 또는 폐쇄되는 긴급사태와 같이 신속한 조치를 필요로 하는 국지적 조건 또는 사태의 긴급성이 있는 경우를 제외하고는 국제해사기구와의 협의 및 동기구의 동의 없이 수정 또는 유보하여서는 안된다.

### 3) 통항분리제도의 이용

통항분리제도는 이를 이용하는 선박이 항상 개정된 1972년 국제해상충돌방지규칙을 전적으로 준수할 수 있도록 설계되어야 한다.<sup>79)</sup>

통항분리제도의 범위는 안전 항행을 위하여 필수 불가결한 곳까지 한정하여야 한다. 통항로는 당해 항로 전체 구역을 통해 알 수 있는 최대의 수심을 고려하여, 이용 가능 수심과 안전하게 항해할 수 있는 해역을 가장 적합하게 이용할 수 있도록 설계하여야 한다. 통항로의 폭은 통항의 밀도, 당해

78) 우리나라정부의 담당부서는 국립해양조사원이다.

79) 이 제도는 1898년 북대서양을 동서로 가로지르는 여객선의 안전을 위하여 창안되었고, 국제 해상인명안전협약(SOLAS)의 항해안전의 북대서양 항로(North Atlantic Routes)의 조항으로 규정되어 있다.

해역의 일반적인 이용 방식 및 이용 가능한 조선 수역을 고려하여야 한다. 통항분리제도에서의 선위를 결정할 수 있도록 국제해사기구의 승인에 의한 용이하게 식별가능한 목측이나 레이더를 이용한 무선방위 탐지기등에 의한 방법 중 하나 또는 그 이상의 장비에 의해 주·야간 언제나 선위를 결정할 수 있도록 하여야 한다.

국제해사기구가 채택한 통항분리제도 내 또는 그 부근을 항행하는 선박은 타선과의 충돌 위험의 증대를 최소화하기 위하여 1972년 국제해상충돌방지규칙 제10조를 특히 준수하여야 한다. 동 규칙의 다른 조문도 모든 상황에서 적용되고, 특히 타선과 충돌의 위험이 있는 경우에는 동 규칙 B편 제2장 및 제3장의 규정<sup>80)</sup>이 적용되어야 한다<sup>81)</sup>. 즉, 국제해사기구가 채택한 통항분리수역에서는 선박의 충돌의 위험이 있는 경우에는 국제해상충돌방지규칙의 B편 제2장 및 제3장에서 상호시계내에서의 마주치는 상대항법과 횡단하는 상대항법을 적용하여 유지선과 피항선의 관계에 의한 선박상호간의 권리가 형성된다. 그러므로, 통항분리제도의 이용과 별개로 상대 선박들간에 일반적인 항법관계가 형성되고, 제한시계에서는 안전한 속력으로 감속을 하고 충분한 시간적 회피동작을 취하여야 한다.

여러 방향으로부터의 통항이 만나는 접합점에서는 선박이 항로의 횡단 또는 다른 항로로의 변침을 필요로 할 때가 있으므로 완전한 통항의 분리는 사실상 불가능하다. 이 때문에 선박은 당해 해역에서는 충분히

---

80) 국제해상충돌방지규칙 PART B- STEERING AND SAILING RULES(항행규정).  
SECTION II - Conduct of Vessel in Sight of one another(상호시야내에 있는 선박항법). 1.적용 2.범선 3.추월 4.마주치는 상태 5.횡단상태 6.피항선의 의무 7. 유지선의 의무.  
SECTION III- Conduct of Vessel in Restricted Visibility(제한시계의 항법)을 적용하여야 한다.

81) Ship`s Roueting- part a General Provision on Ship`s Routeing 8.4- 8.5.

주의하여야 하고 또한 단순히 선박이 통과 항로를 따라 항행하고 있다는 사실<sup>82)</sup>이 당해 선박에게 어떠한 특권 또는 특별한 항행권을 주는 것이 아니라는 점을 유의하여야 한다.

## 제2절 통항분리제도

### I. 의 의

해상교통분리제도(Traffic Separation Schemes)은 연혁적으로 1898년 북대서양에서 여객선의 추천항로를 운영하면서 채택된 것이다. 이 제도가 국제법상 해상안전을 위하여 입법화 된 것은 「1960년 국제해상인명안전협약」<sup>83)</sup>에서이다.

국제해사기구에서 해상교통분리제도를 설치한 목적은 해상교통의 밀도가 아주 높은 곳에서 항로가 집중하는 구역에 있어서 충돌의 위험성과 좌초의 위험성을 줄이기 위한 목적으로 순차적인 교통의 흐름을 조성하는데 있다고 선박항로(Ship`s Routeing)에서 밝히고 있다. 육상의 도로를 자동차의 종류, 속도에 따라서 여러 차선으로 분리하듯이 해상에서도 선박의 진행방향, 크기, 속력 등에 따라서 항로를 분리하여 보자는 것이다. 이것이 통항분리제도이다.<sup>84)</sup>

---

82) 국제 신호서에는 “귀선은 통항분리제도에 따르지 않는 것처럼 보인다”를 의미하는 신호인 “YG”를 적절히 사용할 것을 규정하고 있다.

83) 제4차 총회에서 결의안 제90조·(A90IV), 제4차 특별회기 결의안 제161호(A161 ESIV), 제6차 총회결의안 제186호(A186 VI), 제7차 총회에서 결의안 제205(A, 205VII)호, 제227호(A227VII), 제228호(A228VII)로 채택하여 국제해상인명안전협약 제5장을 수정하여 보완하였다.

84) 윤점동, 앞의 책, 113쪽.

우리나라의 경우 해상교통안전법 제18조 통항분리제도는 국제해사기구가 채택하거나 해양수산부령으로 정하는 교통량의 폭주로 충돌사고 발생의 위험성이 있는 수역에 적용한다. 현재까지 우리나라의 통항분리수역은 해양수산부령으로 지정된 통항분리제도가 적용되는 수역으로 보길도수도와 홍도수도(해상교통안전법시행규칙 제4조의 2)와 교통안전특정해역(해상교통안전법 제45조)중 인천구역, 부산구역, 여수구역에서 항로지정방식으로 지정된 통항분리수역이 있다. 상기의 모든 수역은 국제해사기구가 채택하지 않은<sup>85)</sup> 지역이므로, 당연히 국제해상충돌방지규칙의 적용을 할 수 없다. 그러므로 해상교통안전법 제18조와 제45조는 우리나라 영해에서 모든 선박에 대하여 적용하는 특별규정이라고 할 수 있다.

## II. 적용범위

### 1. 국제해상충돌방지규칙의 적용범위

국제해사기구에서 채택한 통항분리제도에 적용하며, 다른 규칙에 의해 선박에 부과된 의무를 면제하는 것은 아니다.(국제해상충돌방지규칙 제10조 제a항)<sup>86)87)</sup> 이 규정 중 “다른 규칙에 의해 선박에 부과된 의무를 면제

---

85) 우리나라 해역 중 해양수산부령으로 통항분리제도가 적용되는 수역은 보길도수도와 홍도수도이다(해상교통안전법시행규칙 제4조의 2).

86) 국제해사기구에서 채택한 지역에서의 적용함을 말한다. 그러면 우리나라의 통항분리제도지정 해역은 모두 국제해사기구에서 채택하지 않은 지역이므로 당연히 우리나라의 해상교통안전법을 따라야 하고, 다른 규칙이라 함은 동 규칙에서의 항법관계나 각국의 지방법 특례규정에서 말하는 규칙을 의미한다.

87) 일본의 해상교통법에서도 “선박은 통항분리대를 항행하는 경우에는 이 법률의 다른 규정에 정해진 것 이외, 다음 각호에 정해진 바에 의해 통행하지 않으면 안된다”라고 하여 통항분리제도에서의 항법관계를 앞에서 논한 기본적인 항법을 중요시하고 있다.

하는 것은 아니다.”라는 것이 기존 조문에 1987년 개정을 통하여 추가된 것이다. 통항분리제도가 채택된 수역안에서 또는 그 부근에서 항행하는 선박은 다른 선박과 충돌의 위험성이 발달하는 것을 감소시키기 위하여 국제해상충돌방지규칙 제10조를 지켜야 한다. 만일 다른 선박과 충돌의 위험성이 있다고 생각하는 경우에는 모든 점에서 규칙의 다른 규정 특히 B편 제2장 및 제3장의 항해규정을 적용하여야 한다.<sup>88)</sup> 즉, 국제해상충돌방지규칙의 적용범위를 국제해사기구가 채택한 지역으로 제한 규정하고 이 적용범위에서의 통항분리수역에서의 선박들간의 항법관계가 형성되었을 때는 통항로를 따라서 입항하는 선박이라도 통항분리대를 횡단하는 선박에 대하여 일반적인 항법을 적용하여 유지선과 피항선의 관계를 면하는 것이 아니라고 정하고 있다. 이것은 국제해상충돌방지규칙의 보호법익인 해상에서의 선박의 충돌방지를 위한 것에서는 의미가 있다고 하겠다.

## 2. 해상교통안전법의 적용범위

통항분리제도의 규정은 첫째, 국제해사기구가 채택하여 통항분리제도가 적용되는 수역과 해상교통량의 폭주로 충돌사고 발생의 위험성이 있어 통항분리제도의 적용이 필요한 수역으로서 해양수산부령으로 정하는 수역에 대하여 적용한다(동법 제18조 1항).<개정 2002.12.26> 그리고 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역안에서의 선박의 항행안전을 위하여 해양경찰청장의 의견을 들어 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 항로지정방식에 의한 통항분리제도를 적용한다.

---

88) 박용섭, 앞의 책, 354쪽.

### Ⅲ. 적용 원칙

#### 1. 통항분리제도의 이용 및 출·입항

통항분리제도를 이용하는 선박은 첫째, 통항로 내에서 그 통항로에 대한 통항 흐름의 일반적인 방향으로 진행하여야 한다. 통항의 흐름의 일반적인 방향이란 우측통항원칙으로 우리나라의 육상의 교통의 방향과 같다고 볼 수 있다. 둘째, 선박은 가능한 한 통항 분리선 또는 분리대에 접근하지 않아야 한다. 이 조항은 우측원칙을 지키는 범위에서 가능하면 통항분리대의 외측으로 항해하여 반대 통항분리항로의 선박 교통과 명확히 분리하기 위한 것 일 것이다. 셋째, 통항로 출입시는 통항로의 출입구 부근에서 출입하여야 하며 통항로의 측면에서 출입할 때에는 가능한 한 통항 흐름의 일반적인 방향에 대하여 소각도로 출입하여야 한다. 현실적으로는 선박이 통항분리대의 출·입구로만 출입할 수는 없으므로, 통항 흐름의 방향에 대하여 소각도로 출입한다는 의미는 횡단선과의 뚜렷한 차이점을 주고 통항분리선의 따라서 항해 중에 통항로 안으로 합류하기 용이하게 하기 위한 것이 아닌 가 사료된다. 넷째, 통항분리제도의 출입구 부근을 항행하는 선박은 특별한 주의를 기울여야 한다. 통항분리제도의 출입구 부근은 자연적으로 여러 방향으로 출·입항하는 선박들로 갖가지 항법이 발생한다. 우리나라의 대부분의 통항분리수역의 출입구 부근은 부채꼴 모양으로 여러 방향으로 동시에 출·입항하는 선박들의 이동 때문에 특별한 주의가 요구 된다.

#### 2. 통항분리대에서 선박의 횡단

국제해상충돌방지규칙상의 횡단에 대한 규정은 다음과 같다. 실행 가능한

한<sup>89)</sup> 통항로를 횡단하여서는 안 되며, 부득이 횡단하여야 할 경우에는 통항 흐름의 일반적인 방향에 대하여 선수 침로가 가능한 한 직각이 되도록 횡단하여야 한다. 흔히 통항분리제도가 채택된 수역안에서 교통흐름의 일반적인 방향을 따라 항행하고 있는 선박은 횡단하는 선박에 대하여 어떤 우선권이 있는 것으로 생각하기 쉬우나, 국제해상충돌방지규칙 제10조의 조문중에 실제 우선권을 부여한 것은 없다. 따라서 두 선박이 서로 시계내에서 그 침로가 교차하여 충돌의 위험성이 있는 경우에는 국제해상충돌방지규칙 제15조에서 규정하고 있는 교차상태에서의 항법을 적용하여야 하는 것이다. 이것은 “어떠한 선박에게도 다른 규정에 의거한 의무를 면제시키지 아니한다.”라는 문구가 추가됨으로써 더욱 명백하게 되었다.<sup>90)</sup> 그러나 해상교통분리수역의 설정 취지를 고려하여 보면 해상교통분리 항행로를 반드시 지키도록 해야 할 것이다.<sup>91)</sup> 통항횡단의 예외 조항으로 급박한 위험을 피하기 위한 긴급한 경우와 분리대 내에서 어로에 종사하고자 하는 경우를 제외하고는 횡단선박이나 통항로에 출입항하는 선박이 아니면 분리대를 들어가거나 분리선을 횡단하여서는 안된다.

우리나라의 해상교통안전법에서는 선박은 통항로를 횡단하여서는 안된다. 다만, 부득이한 사유로 그 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는 그 통항로와 선수방향이 직각에 가까운 각도로 횡단하여야 한다. 급박한 위험을

89) 원어로는“ A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing lanes..”로 직역을 하면 “실행가능 한 횡단이 하지 말아야 한다”는 뜻으로 실제로 통항분리제도를 어쩔 수없이 횡단하여야 하는 경우를 대비하여 이런 조항을 두었다고 생각되며, 어쩔 수 없는 경우란 통항분리대가 길게 늘여져 있는 경우를 생각하면 되겠다. 그러나 우리나라의 해상교통법에서는 “횡단하여서는 아니된다.”라는 표현을 하고 있다. 이것은 좀더 강한 표현으로 우리나라 해상교통법상의 통항분리제도에서의 적용원칙을 명확하게 한다.

90) 지상원, “해상교통상 통항방해금지에 관한 해석론적 고찰”, 한국항해학회지 제19권 제3호 (1995.8), 76-77쪽.

91) 박용섭, 앞의 책, 497쪽.



피하기 위한 긴급한 경우와 분리대 내에서 어로에 종사하고자 하는 경우를 제외하고는 횡단선박이나 통항로에 출·입항하는 선박이 아니면 분리대를 들어가거나 분리선을 횡단하여서는 안된다. 예를 들면, 매물수도에 길이 약 8해리, 폭 약 4해리에 걸쳐서 설정되어 있는 통항분리수역은 그 양쪽 입구 부근에 충분한 수역이 있기 때문에 통항로의 횡단을 할 수 없다고 본다. 진해만 남부에 위치하고 있는 충무항로인 경우, 길이 6.5해리, 폭 0.6해리에 걸쳐서 통항분리수역이 설정되어 있다. 이 곳의 교통지리적 여건을 보면, 분리수역의 반대측 수역으로 가고자 하는 선박은 이를 횡단하지 않을 수 없다. 따라서 이 곳에서의 통항로 횡단은 부득이한 사유에 해당한다고 하겠다.<sup>92)</sup> 상기와 같이 이 조항에서 부득이한 사유라는 것은 객관적으로 인정될 수 있는 것이어야 한다.

### 3. 연안통항대의 이용

통항분리제도 내의 적절한 통항로를 안전하게 이용할 수 있는 선박은 통상적으로 연안통항대를 이용하지 않아야 한다. 그러나 길이 20m 미만의 선박, 범선 및 어로에 종사하고 있는 선박은 연안통항대를 이용할 수 있다. 선박이 항구, 근해의 설비나 구조물, 도선사 승하선지점 또는 연안통항대 내에 위치하는 그 외의 장소로 입·출항하거나 긴급한 위험을 피하기 위한 경우에는 연안 통항대를 이용할 수 있다.

### 4. 정박의 금지

통항분리제도 내 또는 그 출입구 부근의 해역에서는 실행 가능한 한 정

---

92) 지상원, 앞의 논문, 77쪽.

박을 하여서는 안된다. 우리나라의 해상교통안전법에서는 해양사고를 피하거나 인명이나 선박을 구조하기 위하여 부득이 한 경우에는 정박을 할 수 있다고 명시한다.

## 5. 통항 불방해 의무

어로에 종사하는 선박은 통항로를 따라 항행하는 선박의 통항을 방해하여서는 안되며, 길이 20m 미만의 선박 또는 범선은 통항로를 따라 진행하고 있는 동력선의 안전한 통항을 방해하여서는 안된다. 통항로를 따라서 항행하고 있는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니된다고 함에는 선박 자체 뿐만 아니라 사용하고 있는 어구에 의하여서도 방해가 되지 않도록 하여야 하며 충돌의 위험성이 있는 경우에도 이 의무는 면제되지 않는다. 즉, 이들 선박은 통항분리제도가 채택된 수역안에서 항행로를 따라 항행 하는 다른 선박에 대하여 적극적인 피항의무가 있다는 것이다.<sup>93)</sup> 선박의 통항을 방해하지 않아야 한다(shall not impede the passage of any other vessel)라는 말은 상대방 선박의 행위인 작위 또는 부작위를 이행하지 못하게 하는 사실상 회방 즉, 상대방의 행위를 방해하지 않아야 함을 뜻하는 의무이다. 충돌의 위험성이 있는 경우에도 통항을 방해하지 않아야 할 선박은 통항을 방해받지 않아야 하는 상대선을 적극적으로 피항 하여야 한다.

## 6. 통항분리제도의 면제 선박

통항분리제도 내에서 항행 안전을 확보하기 위하여 작업에 종사하는 경우에 있어서 조종 성능이 제한된 선박은 그 작업을 수행해야 할 필요한

---

93) 지상원, 앞의 논문, 79쪽.

범위까지 통항분리제도의 적용을 면제 받는다. 통항 분리대에서 해저 전선 부설, 관리 및 인양작업에 종사하는 경우에 있어서 조종 성능이 제한된 선박은 그 작업을 수행해야 할 필요한 범위까지 통항분리제도의 적용을 면제 받는다.

#### IV. 사고 사례<sup>94)</sup>

##### 1. Genimar호 충돌사고<sup>95)</sup>

###### 1) 사실 관계

1972년 10월 1일 도버 해협에서 Larry호와 Genimar호와 Genimar호가 East Goodwin 등성으로부터 진방위 129도, 거리 4.1해리 위치에서 충돌하였다. 양 선박은 모두 레이더를 가지고 있었고, 이때의 시정상태는 3내지 4해리 정도였다. 충돌해역에는 통항분리제도가 도입되어 선박의 항행로가 설치되어 있었다. 영국측의 항행로는 남서 방향으로 진행되는 항행로이고, 프랑스측의 항행로가 설치되어 있었다. 영국측의 항행로는 남서 방향으로 진행되는 항행로이고, 프랑스측의 항행로는 북동 방향으로 향진하는 항행로이다. Larry호는 남서 항행로를 따라 진침로 235도로 항행중이었고, Genimar호는 진침로 053도로 항행하면서 북동 항행로를 따르지 않고 남서 항행로를 역진하고 있었다.

###### 2) 법원의 판결

이 사고에 있어서 영국의 여왕 법원(Queens Bench)의 해사부에서는

---

94) 박용섭, 앞의 책, 366-369쪽.

95) The Genimar (QB. Adm, Ct.) (1977) 2 Lloyd's Rep. 17.

① 양 선박은 비록 항행로 내에서 항해중이었으나 이 경우에는 교차상태(crossing situation)의 규정을 위반하였기 때문에 각 선박은 충돌에 대한 기여 과실 책임이 있고, ② Genimar호 선장은 통항분리제도를 잘 알고 있었고, 그것에 관한 권고사항도 잘 알고 있으면서 통항분리제도를 지키기 아니 하였고 또한 이 제도와 권고에 따라서 행동해야 한다는 선원의 상무를 지키지 아니한 것에 대하여 충돌의 기여과실이 있다고 판시하였다. ③ 그러나 통항분리제도를 지키지 아니한 과실책임은 교차상태의 규정을 위반한 과실책임에 비하여 그 비중이 작다고 지적하였다.

이 사건은 현행 국제해상충돌방지규칙이 채택된 직후에 발생하였으나 국제해상충돌방지규칙의 국제적 효력이 발생하기 전에 재판이 진행되었고, 또한 통항분리제도의 강행규범성을 인정하지 않았고 다만 주의적 규범으로 인식하였던 시대적 배경에서 이러한 판례가 나왔던 것으로 본다.

그러나 이 판결에서 부수의견으로 「외국선박에 관련하여 통항분리제도는 법률에 의하여 강제하지는 않지만 선원의 상무상 모든 선박은 원칙적으로 이 제도를 반드시 지켜야 한다」고 지적하였다. 그리고 이 제도와 항행규정 사이의 관계는 「두 척의 선박이 이 제도를 지키고 있던지 또는 안 지키고 있던지 관계없이 선박의 해상충돌방지규칙을 준수하여야 할 의무는 이 제도에 의하여 바뀌지 아니한다.」고 지적하여 어떠한 경우에도 항행규정을 우선적으로 적용하여야 하고, 그리고 통항분리제도를 적용하는 것으로 판시하였다.<sup>96)</sup>

## 2. Estrella호 충돌사건<sup>97)</sup>

---

96) Per Brandon, The Genimar(QB. Adm. Ct)(1977).

97) The Estrella(QB. Adm. Ct)(1977) 1 Lyoyd`s Rep. 525.

### 1) 사실 관계

1972년 4월 14일 23시 20분 Cape St. Vincent 난바다에서 Sertubal호와 Estrella호가 충돌하였다. 그 당시에는 맑은 날씨에 시정도 좋았으며 바람은 풍력계급 4정도였다. 그리고 주위에 다른 선박은 통항하지 아니하였다. Setubal호는 Cape St. Vincent를 왼쪽 정횡 2해리 거리에 두고서 진침로 135도, 속력 13노트로 전속 전진 중 이었다. 그러나 이 선박은 해상교통 분리해역에 있었지만 자선의 침로와 일치하는 항행로와 반대인 북향 항행로로 항진 중에 있었다. Estrella호는 13노트의 속력으로써 진침로 302도로 항진 중에 있었다. 이때에 양 선박은 교차상태로 항진 중에 있었다.

### 2) 법원의 판결

영국의 여왕법원 해사부에서는 양 선박이 수 마일 전방에서 서로 볼 수 있었고, 그 반면에 주위에 다른 선박이 통항하지 아니한 상황이었기 때문에 Setubal호가 북향 항행로 안에서 반대 방향의 침로로 항행한 것은 과실의 하나이긴 하지만 이것을 충돌의 직접적인 원인으로 보지 아니하였다. 충돌의 중대한 원인은 Setubal호가 교차상태에서 침로를 계속 유지한 것과 절박한 위험이 있는 마지막 단계에서 왼쪽으로 변침한 것이 충돌의 직접적인 원인이라고 판시하였다.

## 3. 유조선 피·하모니 · 어선 제3대광호 충돌사건<sup>98)</sup>

### 1) 사실 관계

---

98) 인천지방법해양안전심판원 재결서 제1999-20호.

피하모니호가 침로와 속력의 변화없이 자동조타 상태에서 옹도항로를 따라 항해를 계속하는 동안 자선의 선수우현 약 20도 방향에서 옹도항로로 접근중인 제3대광호를 발견하지 못한 채 당직근무를 수행하던 수심인 A는 침로전방을 좌현측으로 횡단하고있는 제3대광호가 좌변침하는 것을 충돌직전에 발견하고 기관정지 혹은 기관 전속후진 등의 피항동작을 취하지 아니하고 전속력 상태에서 극우전타를 하여 선수가 진방위 약 240도를 가리킬 때 제3대광호의 우현측 중앙부 외판과 피·하모니의 선수구상부가 약 80도의 각도로 충돌하였다.

3대광호는 옹도 인근해상에 어구를 투망(投網)하려고 침로와 속력의 변화없이 항해를 계속하여 같은 날 06시 46분경 옹도 항로 부근에 도착한 3대광호는 통항로를 횡단 할 때는 통항로를 따라 항행중인 피·하모니의 통항을 방해하지 않아야 함에도 같은 침로의 횡단상태로 항행을 계속하다가 충돌직전에 피·하모니를 발견하고 충돌의 위험을 느껴 즉시 극좌전타를 하였으나 선수가 약 320도를 가리킬 때 충돌하였다.

## 2) 해양안전심판원의 재결

이 사건은 해난심판법 제2조제1항제1호99)에 해당한다. 국내법인 해상교통안전법의 통항분리제도(제18조)의 규정은 국제해사기구가 채택한 국제해상충돌방지규칙의 해상교통분리제도(제10조)가 적용되는 수역에 대하여 적용하고 있다. 통항분리제도(Traffic Separation Schemes)에서 통항로의 횡단은 가능한 한 하지 말아야 하나 “통항로를 횡단하는 선박과

---

99) 제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "해양사고"라 함은 해양 및 내수면에서 발생한 다음 각목의 1에 해당하는 사고를 말한다.

가. 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고

통항로 방향으로 진행하는 선박 사이에 충돌의 위험성이 있을 때에는 통항로 안에 있다고 할지라도 양 선박에 대하여 일반 항법의 규정을 적용한다.” 그러므로 이 충돌사고의 경우 통항로를 횡단하는 선박 제3대 광호와 통항로를 따라 남하중인 선박 피·하모니 사이에 충돌의 위험성이 있는 상태에 있으므로 “횡단하는 상태의 항법”을 적용한다.

충돌사건은 옹도항로에서 피·하모니가 경계를 소홀히 하여 자선의 침로 전방을 좌현측으로 횡단하는 제3대광호를 조기에 발견하지 못한 채 전속력의 상태에서 항행하다가 충돌직전에 발견함으로써 충분한 시간에 대각도 변침, 기관정지, 기관 전속후진 등의 충돌피항동작을 취하지 아니한 것과, 제3대광호가 경계를 소홀히 하여 충돌직전에 피·하모니를 발견함으로써 충돌을 피하기 위한 충분한 협력동작을 취하지 아니하고 통항로를 따라 항행하는 피·하모니의 통항을 방해한 것으로 인하여 발생한 것이다.

이 사건은 우리나라의 영해상의 통항분리수역에서의 불법으로 항로를 횡단하는 선박과 통항로를 따라서 항행하는 선박과의 충돌사건이다. 사고원인부분의 항법관계를 살펴보면 우리나라 해상교통법 제18조를 적용하였으나 우리 해상교통안전법에 명시되어 있지 않은 ‘통항로를 횡단하는 선박과 통항로 방향으로 진행하는 선박 사이에 충돌의 위험성이 있을 때에는 통항로 안에 있다고 할지라도 양 선박에 대하여 일반 항법의 규정을 적용한다.’ 라고 하여 이 충돌사고의 경우 통항로를 횡단하는 선박 제3대광호와 통항로를 따라 남하중인 선박 피·하모니 사이에 충돌의 위험성이 있는 상태에 있으므로 ‘횡단하는 상태의 항법’을 적용한다 라는 결론을 내려 양 선박간의 과실을 1:1로서 적용하였다. 이 재결을 분석하면 우리나라의 영해 안에서 우리나라 선박들끼리 충돌 하여도 국제

법인 국제충돌방지규칙을 따라 통항분리제도의 항법을 적용한 것이다. 여기까지는 해상교통안전법 제5조 “조약의 적용”을 적용하여 선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다고 보자, 그렇다면 국제법의 적용범위는 어떠한가가 중요하다 국제법 제10조 통항분리제도의 적용범위는 국제해사기구가 채택한 지역을 적용범위로 하고 있는데, 국제해사기구가 채택하지도 않은 우리나라의 해양수산부령으로 지정한 수역에서 우리나라 선박들 간의 선박충돌사고에서의 항법관계를 국내법의 잘못된 법리해석으로 인한 국제해상충돌방지규칙 적용과 국제해상충돌방지규칙의 법규 적용의 잘못된 해양안전 심판 사례이다.

#### 4. 일반화물선 두양 호프호·일반화물선 지양추안 충돌사건<sup>100)</sup>

##### 1) 사실 관계

두양호프 선장은 진침로 090도로 약 1시간을 속항하여 난카오 수도 통항로를 완전히 벗어난 다음 장지안 코우(Changjiang Kou) 등대선 근처에서 좌현으로 침로를 바꾸어 한국을 향할 예정이었지만, 충돌 12분전 쯤인 같은 시 33분경 선수우현 약 5도 방향 3.5마일에서 난카오 수도로 진입하기 위해 접근하는 타선(사고 후 “지양추안”으로 밝혀짐)을 레이더로 탐지하고 VHF로 호출하였음에도 응답이 없었으나 무중신호를 자동 취명하고 있었으므로 이쪽에 대한 경계를 충분히 할 것으로 믿고 또한 진행상황을 살펴본 바, 그대로 진행하면 양 선박은 서로 우현대 우현 0.4마일 정횡거리로 무난히 지나갈 것 같아 우변침하여 좌현대 좌현으로

---

100) 인천지방해양안전심판원 재결서 제2000-034.



통과할 수 있도록 침로변경을 하지 아니한 채 안심하고 속항하였으며, 이때 지양추안의 우현 녹등을 육안으로 확인하였다.

한편, 지양추안은 경계를 태만히 하여 난카오 수도의 출항로를 따라 동진하는 두양호프호를 미리 레이더로 탐지하지 못하고 입항로를 향하여 막연히 진행하다가 충돌 3분전 1월 22일 21시 42분경 선수좌현 약 5도 방향 1마일 전방에서 다가오는 두양호프호의 마스트 등과 우현 녹등을 처음 육안으로 보았고 충돌의 위험을 느끼고 급히 타를 우현으로 전타하여 두양호프호와 좌현대 좌현으로 피항하려 했으나 이때 두양호프호도 좌현으로 전타하여 결국 피하지 못하고 충돌하여 구형선수가 파열되고 정선수 외판이 손상을 입었다.

## 2) 해양안전심판원의 재결

이 충돌사건은 해양사고의조사및심판에관한법률 제2조제1호 라목101)에 해당한다. 두양호프호가 양자강하구 난카오 수도의 통항분리 항로의 출항로를 따라 침로 090도 속력 8노트로 항행중, 통항분리제도의 종점부근에서 지양추안이 난카오 수도의 입항로로 진입하기 위해 출항로의 입구를 거쳐 침로 275도, 속력 10노트로 항행하여 충돌의 위험이 발생하였으므로 이러한 경우 국제해상충돌방지규칙 제10조(교통분리제도)의 규정이 적용된다. 두양호프와 지양추안 충돌사건은 통항분리 항로에서 지양추안이 경계를 태만히 하여 출항로를 따라 진행하는 두양호프호를 피하지 아니한 것으로 인하여 발생한 것이나, 두양호프측이 통항분리항로를 따라 출항중이라도 거의 마주치는 상태로 접근하는 선박을 탐지하고

---

101) 해양사고의조사및심판에관한법률 제2조제1호 라. 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고.

도 계통적인 동정감시 불철저로 여유 있는 시기에 충돌회피동작을 취하지 않은 것도 일인이 된다. 이 판결은 국제해상충돌방지규칙의 적용수역에서 대표적인 교차선박들 간의 충돌사건으로 국제해상충돌방지규칙 제 10조 통항분리제도의 항법을 적용하여 선박이 통항분리항로를 따라 출항중이라도 다른 선박간의 교차상태가 형성 되어 충돌이 위험이 발생할 때 교차항법(국제해상충돌방지규칙 제15조)을 지켜야 한다는 심판으로 의의가 있다.

## 5. 시멘트 전용선 수양호 · 모래채취선 니쇼마루 충돌사건<sup>102)</sup>

### 1) 사실 관계

니쇼마루측이 고노우라항에서 출항하여 나루토해협-기이수도-쓰마쑈카항으로 향하는 침로가 예정되어 기이수도를 항과하여야 할 경우 국제해상충돌방지규칙 제10조(통항분리제도)규정에 의거 기이수도 통항분리제도를 이용하여야 하고 진입방법은 통항분리대 진입구에서 상당한 거리가 떨어진 곳으로부터 통항분리대 쪽으로 향하는 태세로 소각도로 진입하여야 한다. 또한 통항분리대 진입구 부근은 많은 선박이 집결, 이산하는 해역으로 최대의 경계와 주의를 가지고 항행하여야 한다.

### 2) 해양안전심판원의 재결

이 사건은 통항분리수역으로 진입하려는 선박들간의 교차상태에서의 충돌사고 이다. 니쇼마루는 통항분리대 진입구 부근에서 최대의 경계와 주

---

102) 동해지방해양안전심판원 재결서 제1996-026호.

의를 소홀히 하였을 뿐만 아니라 통항분리대 진입구에서 상당한 거리가 떨어진 곳으로부터 통항분리대 쪽으로 향하여 소각도로 진입하지 아니하고 대각도 사행(斜行)을 하는 등, 분항분리대 진입구 부근에서 그 운항이 적절하지 못하였으며 수양호측은 기이수도 통항분리대를 진입하기 위하여 접근, 항행하던중 선수우현 약 75도, 2.6마일 거리에서 남동진하고 있는 니쇼마루 홍색 현등을 보았으므로 이 경우 니쇼마루의 진로를 피하여야 할 주의의무가 요구되나 이 당시 주위 가까운 거리에서 동시에 통항분리대로 진입하려는 병행 또는 선,후행하는 5척의 선박들 때문에 기관을 사용하거나, 대각도 변침을 하지 못하고 소각도 변침만을 하는 등, 충돌을 피하기 위한 조치가 적절하지 못하였다.

따라서 이 충돌사건은 니쇼마루측이 통항분리대 진입구에서 상당한 거리가 떨어진 곳으로부터 통항분리대 쪽으로 향하여 소각도로 진입하지 아니함으로써 발생한 것이나 수양호측이 충돌을 피하기 위한 협력동작을 적절하게 취하지 아니한 것도 일인이 된다.

교차상태의 항법은 두 척의 동력선이 서로 진로를 횡단할 경우에 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현측에 두고 있는 선박이 다른 선박의 진로를 피하여야 하며, 사정이 허락하는 한 다른 선박의 전방을 횡단하여서는 안된다(국제해상충돌방지규칙 제15조). 그러므로 통항분리수역에 접근하는 양 선박들간의 항법은 국제해상충돌방지규칙 제10조 통항분리수역의 적용원칙보다는 국제해상충돌방지규칙 제15조 내지 제16조에 의하여 횡단선의 항법에서의 피항선의 의무를 적용하는 것이 우선적이라고 볼 수 있다. 그러나 해양안전심판원의 사고원인은 국제해상충돌방지규칙 제10조의 통항분리제도의 적용수역에서의 적용원칙 중에 “통항로의 출입시는 통항로의 출입구 부근에서 출입하여야 하며, 통항로의

측면에서 출입할 때에는 가능한 한 통항 흐름의 일반적인 방향에 대하여 소각도로 출입하여야 한다(동규칙 동조 b항 iii).” 라는 규정을 적용하여, 니쇼마루의 통항분리수역의 출입각도에 의한 사고 야기 가능성에 초점을 맞추고 있다. 그러나 니쇼마루는 재결서상의 사실관계를 보면, 통항로의 측면을 진입했다는 내용은 없고 단지, 통항분리대의 진입구 부근을 향하여 대각도로 향해 했다는 것을 알 수 있다. 국제해상충돌방지규칙상에는 “진입구 부근을 항행하는 선박은 특별한 주의를 기울여야 한다(동규칙 동조 f항).”고 규정하지 대각도로 진입하면 안된다는 규정을 없다. 위에서 서와 같이 측면으로 진입할 때는 물론 소각도로 진입하여야 한다. 그러므로 이 사건에 대한 사고원인은 수양호측의 횡단선의 피항의무를 소홀이 한 것이 크다고 사료된다.

### 제3절 통항분리수역에서의 항행원칙

앞에서 국제해상충돌방지규칙과 우리나라의 해상교통안전법과의 관계와 법적지위에 대하여 알아보았다. 그리고 해양안전심판원의 해양사고에 대한 재결서를 통하여 분석한 결과와 해상교통안전법상의 제18조 통항분리제도의 연구 결과로써 우리나라 영해에서의 통항분리수역에서의 항행원칙에 대하여 정리한다.

#### I. 국제해사기구가 채택한 통항분리수역에서의 항행원칙

영국의 해상교통법의 관할관청은 MCA(Maritime and Coastguard Agency)이고, CNIS(The Channel Navigation Information Service)라

는 부서에서 영국내의 통항분리제도를 관리한다. 영국과 프랑스간의 도버해협에서의 올바른 통항분리를 위하여 레이더를 이용한 선박 감시와 항공기를 통한 야간감시 및 항법적용을 국제충돌방지규칙 제10조의 통항분리제도를 그대로 적용한다. 영국은 통항분리제도를 세계에서 최초로 도버해협에 적용한 국가고, 해상교통법의 적용범위나 항법 등은 국제해상충돌방지규칙과 동일하다. 미국의 경우 해상교통법의 관할관청은 US COAST GUARD이며, 항행규정(Navigation Rules)의 제10조에 통항분리제도에 대하여 규정하고 있다. 미국 역시 통항분리제도에 대하여는 해상교통법에 적용범위와 적용원칙을 국제해상충돌방지규칙 제10조를 그대로 적용하고 있다. 이는 영국의 경우와 마찬가지로 국제해상충돌방지규칙을 연안국의 특수한 상황이나 여건을 고려하는 것 보다 해상교통의 국제적 통일성을 위하는 것이다. 일본의 통항분리제도(해상충돌예방법 제10조)에서 명시하고 있으며, 일본 역시 국제해상충돌방지규칙을 그대로 국내법으로 입법하여서 사용하고 있으며, “국제해상충돌방지규칙의 다른 규정에 대한 면제를 하지 않는다”는 규정이 있다. 즉, 국제해상충돌방지규칙과 마찬가지로 통항분리수역 안에서 선박의 횡단관계가 형성되었을 때 통항로를 따라서 입항하는 선박일지라도 횡단선에 대한 피항선의 항법관계가 형성된다. 일본의 경우 역시 국제법과 국내법의 일치화를 추구하고 있다는 것을 알 수 있다. 추가적으로 해상보안청장은 통항분리제도의 명칭, 그 통항분리제도에 따라 정해진 통항분리대, 통항로, 분리선, 분리대 및 연안 통항대의 위치, 그 밖의 통항분리제도에 관하여 필요한 사항을 고시하여야 한다(동법 동조 14항).

상기에서와 같이 국제해사기구가 채택한 지역과 영국, 일본, 미국 등 여러 외국에서는 통항분리제도에서의 항법관계를 국제해상충돌방지규칙

에 따라서 적용한다. 즉, 국제해상충돌방지규칙 제10조 통항분리수역에서는 국제해사기구가 채택한 지역에서 통항분리제도를 적용하며, 다른 규칙에 의해 선박에 부과된 의무를 면제하는 것이 아니다(국제해상충돌방지규칙 제10조 a항 후단)라고 명시하고 있다. 흔히 통항분리제도가 채택된 수역안에서 통항흐름의 일반적인 방향을 따라 항행하고 있는 선박은 횡단하는 선박에 대하여 어떤 우선권이 있는 것으로 생각하기 쉬우나, 국제해상충돌방지규칙 제10조의 조문중에 실제 우선권을 부여한 것은 없다.<sup>103)</sup> 통항분리항로를 따라서 항해하는 선박에게 어떠한 특별권이나 우선권이 없으며, 통항분리항로 따르는 선박과 통항분리대를 횡단하는 선박사이에 교차상태가 형성이 되면, 국제해상충돌규칙 PART B (조타 및 항행 규정)의 제2장(상호시계내의 항법), 제3장(제한시계내의 항법)에 따라서 일반적인 교차상태의 항법을 지켜야 한다.<sup>104)</sup> 즉, 통항분리수역 안에서 서로의 진로를 횡단하는 상태로 접근하면서 충돌의 위험이 있을 때는 일반적인 횡단항법규정이 적용됨을 명확히 하였다.<sup>105)</sup>

## II. 우리나라 영해안의 통항분리수역에서의 항행원칙

### 1. 해양수산부령으로 지정한 수역에서 항행원칙

해양수산부령으로 지정한 통항분리수역인 홍도수도와 보길도 수도에서는 항행로 준수 의무를 강행규정으로 명기하고 있다. 즉, 해상교통안전법 제18조에 선박이 통항분리수역을 항행하는 경우, 준수하여야 할 의무로

103) 지상원, 앞의 논문, 76쪽.

104) 박용섭, 앞의 책, 354쪽.

105) 이철환·김광수·김종수, 앞의 논문, 45쪽.

서 항행로안에서는 정하여진 선박의 진행방향으로 항행 하여야 한다고 규정하고 있으며, 이를 위반한 경우 제56조에는 행정벌을 가하는 규정을 두고 있다. 따라서 통항분리수역을 항행하는 선박은 항행로 준수 의무를 엄격하게 지켜야 할 것과 통항로의 횡단이 원칙적으로 금지되어 있기 때문에 이를 횡단하지 않아야 한다. 다만, 제18조 3항의 단서 규정에 의하여 부득이한 사유로 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는 예외적으로 횡단이 허용된다.

## 2. 특정해역과 개항의 항계안에서의 통항분리수역에서의 항행원칙

우리 나라의 해상교통안전법은 제45조에 특정해역에서의 항로지정방식에 관한 규정을 두고 있다. 이 규정에 의하면, 항로지정방식이 채택되어 있는 수역에서는 지정항로를 따라 항행 하여야 하며, 경비 등을 위하여 부득이한 경우 및 특정해역과 접속된 항구에 입출항하지 아니하는 경우에만 지정항로를 이용하지 아니하고 항행할 수 있다. 특정해역에 대하여 항로지정방식을 시행하는 곳의 지정항로에 지정항로를 따라 항행하고 있는 선박의 안전한 통항을 다른 선박이 방해하여서는 아니된다는 규정에 의하여 항행로를 따라 항행 하는 선박의 진로를 이에 따르지 않는 선박이 피하여야 한다.<sup>106)</sup>

그리고 통항분리수역이 개항질서법이 적용되는 개항의 항계안에 있다면, 항로 밖에서 항로로 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행 하여야 한다는 규정에 따라야 한다(개항질서법 제13조 3항).

---

106) 지상원, 앞의 논문, 79쪽.

### 3. 해양안전심판원의 통항분리수역에서의 항행원칙

앞의 해양심판원의 통항분리제도의 해역에서 사고 재결서를 분석한 결과 통항분리제도내에서는 해상교통안전법 제18조 제1항 내지 제11항의 규정에 의해 항행하고, 특히 제3항 “선박은 통항로를 횡단하여서는 아니 된다...”라는 규정은 해양사고가 발생하거나 발생할 수 있는 경우에는 해상교통안전법 제5조 “선박의 충돌방지 및 안전관리등에 관하여 조약에 다른 규정이 있는 때에는 그 규정에서 정하는 바에 의한다.”에 의거하여 국제해상충돌방지규칙의 제10조 통항분리제도를 적용한다. 국제해상충돌방지규칙은 제10조 (a)항 “이 조는 기구에서 채택한 통항분리제도에 적용하며, 다른 규칙에 의해 선박에 부과된 의무를 면제하는 것은 아니다.”라는 조항을 적용원칙으로 하여 즉, 타선과 충돌의 위험이 있는 경우에는 동 규칙 B편 제2장 및 제3장의 규정<sup>107)</sup>이 적용되어 통항분리제도의 통항로를 따라서 입항하는 선박이 우현쪽에서 통항로를 횡단하는 선박에 대하여 앞의 항법관계에서의 우측원칙에 따라서 결국 상대선을 자신의 우현측에 두고 접근하는 선박이 피항선이 된다는 결론이 된다. 그러나 이런 해양안전심판원의 법리 해석은 해상교통안전법의 입법취지상 부당한 것이라는 생각이 든다. 우리나라의 특수한 사정에 의하여 국제해상충돌방지규칙과 다른 규정을 만들어 두었음에도 이것이 국제해상충돌방지규칙과 다른 경우에는 그 국제해상충돌방지규칙을 적용한다고 하면 이는 모순이기 때문이다.<sup>108)</sup>

---

107) 국제해상충돌방지규칙 PART B- STEERING AND SAILING RULES(항행규정).

108) 김인현, 앞의 책, 52쪽.



## 제4장 통항분리수역의 법적용 원칙

이 장에서는 통항분리수역에서의 항법적용의 원칙을 국제해상충돌방지 규칙과 국내법인 해상교통안전법의 법적용을 중심으로 하여 양 법사이의 충돌문제와 해상교통상의 신뢰의 원칙을 적용한 보호법익을 알아본다. 각 법규상의 통항분리수역의 법적용의 원칙과 통일성을 고려한 개선방안을 연구한다.

### 제1절 법적용의 충돌문제와 신뢰보호

#### I. 법적용의 충돌문제

##### 1. 일반적 법적용원칙

법규에는 최고 규범인 헌법이 있고 다음에 국회가 입법한 법률, 다음으로 행정권에 의하여 정립되는 법을 총칭하는 명령<sup>109)</sup>으로 대통령령과 부령 등이 있다. 효력의 순서를 보면 헌법, 법률, 대통령령 그리고 부령이 된다. 일반적으로 법규가 서로 중첩되고 충돌하는 경우에는 신법우선 원칙, 일반법에 대한 특별법우선 원칙 등이 있다. 해상교통안전법은 해사에 관한 공법관계<sup>110)</sup>(국민으로서의 생활관계를 말함, 이에 반하여 사

109) 명령에는 위임받은 사항을 정하는 위임명령과 상위명령을 집행하기 위한 집행명령이 있다.

110) 보호하려는 이익을 따져서, 사회 전체의 이익이 결정적이면 공법적 규정이라고 보아야 할 것이며, 반대로 제1차적으로 개인의 이익을 보호하려는 것이라면 그것은 사

법관계란 개인 상호간의 생활관계를 말한다.)의 법규범이다.<sup>111)</sup> 오늘날 국가간의 빈번한 교류는 국내적으로 많은 부분에 있어서 행정과 밀접한 관련을 맺고 있으므로, 국제법이 행정에 관한 사항을 규율할 때는 그 국제법을 행정법의 법원으로 인정하지 않을 수 없다. 여기서 국제법과 국내법의 효력이 문제 될 수 있지만, 조약체결 과정에서 헌법적 통제가 이루어지기 때문에 실제로 국제법과 국내법이 충돌하는 경우는 흔히 있는 일이 아니다. 그럼에도 불구하고 양법의 충돌이 있다면, 우리헌법(제6조)이 규정하는 바에 의하여 1) 헌법이 국제법에 우선하고 2) 국제법과 국내법은 동등한 효력이 인정된다. 이렇게 보면 법률과 국제법 사이에 충돌에 있어서 아직 확립된 원칙이 없다고 하겠지만, ‘신법우선의 원칙’ 혹은 ‘특별법 우선의 원칙<sup>112)</sup>’ 등에 의하여 양법의 위계질서가 정해질 것이다.<sup>113)</sup>

#### 1) 해상교통법 상호간의 충돌

국제해상충돌방지규칙은 그 명칭이 비록 규칙이라고 되어 있으나, 이는 국제해사기구가 주축이 되어 만든 조약이다.<sup>114)</sup> 여기서 조약이란 단일문서나 둘 또는 그 이상의 관련문서로 되어 있는, 그 특정의 명칭 여하(협정·

---

법적 규정이라고 하여야 할 것이다.-곽윤직, 『민법총칙[민법강의 I], 제7판』 (서울: 박영사, 2004), 6쪽.

111) 박성일, 『해사법』 (서울: 형설출판사, 2002), 16쪽.

112) 어떤 사항에 관하여 특별법이 있으면, 그 특별법이 일반법에 우선해서 먼저 적용되고, 그러한 특별법이 없는 경우에 일반법이 적용된다.- 곽윤직, 앞의 책, 8쪽.

113) 한건우, 『행정법(I), 제3판』 (서울: 홍문사, 1997), 21쪽.

114) 우리 나라 해상교통안전법에서도 국제해상충돌방지규칙을 조약이라고 칭하고 있다. (해상교통안전법 제5조).

협약·의정서 등)에 관계없이 서면형식으로 국가간에 체결되고, 국제법에 의하여 규율되는 국제적 합의를 말한다. 국제법 가운데에는 각국의 국내에서 직접 적용되는 것도 많이 있는데, 교통·통신·노동·위생·공업소유권·저작권·도량형 등의 분야에서 많이 발견된다.<sup>115)</sup> 그리고 우리나라는 1977년에 1972년 국제해상충돌방지규칙을 비준하였으므로, 우리 헌법 제6조 제1항<sup>116)</sup>에 따라 국제해상충돌방지규칙은 국내법과 같은 효력을 가진다고 하겠다.<sup>117)</sup><sup>118)</sup> 그러므로 우리나라의 해상교통법 체계는 국제해상충돌방지규칙, 해상교통안전법과 개항질서법은 법률로서 모두 동일한 효력을 가진다.

그러나 해상교통안전법은 우리나라 연안의 교통안전을 위하여 특별히 제정된 것이므로 국제해상충돌방지규칙에 대하여 특별법적인 지위를 가지고 있다고 하겠다. 그러므로 같은 법 논리에 의하여 개항질서법<sup>119)</sup>은 개항에서의 항법을 정한 것으로서, 우리나라의 영해 내를 적용범위로 하는 해상교통안전법에 대하여는 특별법이라고 할 수 있으므로 개항 내에서는 개항질서법<sup>120)</sup>이 우선 적용되어야 한다.<sup>121)</sup>

115) 김남진·김연태, 『행정법 I, 제9판』 (서울: 법문사, 2005), 24쪽.

116) 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다(헌법 제6조 제1항).

117) 국제법 국내법 동위설이 통설이다. 박윤훈, 『최신 행정법 강의(상)』 (서울: 박영사, 1996), 71쪽.

118) 대판 1998. 12. 7. 97다39216 - 특별한 사정이 없는 한, 외국의 사법적(私法的) 행위에 대하여는 당해 국가를 피고로 하여 우리 나라의 법원이 재판권을 행사할 수 있다.

119) 1961년 12월 30일 법률 제918호로 제정하였고, 개항질서법은 개항의 항계안에서 선박교통의 안전과 질서를 유지함을 목적으로 한다(동법 제1조).

120) 어떤 선박이 해상교통안전법에 따르면 횡단관계에서 유지선의 지위에 있다고 하더라도 개항의 항로 내에서 상대선박이 항로를 따라 항행하고 있다면, 그 선박은 조우자세에 관계없이 피항선이 된다(개항질서법 제13조). 이는 개항질서법이 해상교통안전법보다 우선 적용되는 경우이다. 해상교통안전법 제4조도 개항 및 지정항의 항계 안에서 선박의 충돌방지를 위하여 지켜야 할 항법 등에 관하여 개항질서법

유선및도선사업법<sup>122)</sup>은 모든 유선과 도선에게 적용되나, 항법과 관련하여 특별히 의미를 갖는 것은 한강이나 충주호 등과 같이 외항항해선이 계속 항행할 수 없는 수역이고, 여기에서는 해상교통안전법이 적용되지 않으므로, 유선및도선사업법의 항법이 다른 해상교통법과 충돌되는 경우는 없을 것이다. 그러므로 우리나라의 영해내에서는 적용범위의 구체성이나 특수성에 의하여 국제법에 대한 국내법이 우선 적용되는 것이 타당하다.

## 2) 동일법규 내부의 충돌

동일한 법규 내에서 항법 조문이 상호 충돌되는 경우가 있다. 이에는 그 적용순위가 명시적으로 정하여진 경우도 있고 그렇지 아니한 경우도 있다. 적용순서가 명시된 경우에는 그 순서를 따르면 된다. 예를 들면, 해상교통안전법 제26조는 제17조·제18조 및 제21조의 규정에 의한 경우를 제외하고 항행중인 수상항공기, 동력선, 범선, 어로작업선, 조종 불능선 및 조종제한선의 순서로 선박의 진로를 피해야 하는 순서를 규정하고 있다. 적용순서가 명시되어 있지 아니한 경우에는, 특별한 목적을 가진 규정이 있는 경우에는 일반규정에 앞서서 특별규정이 우선적으로

---

이 해상교통안전법보다 우선 적용됨을 밝히고 있다. 해상교통안전법은 통항불방해 의무를 부담하는 선박의 길이를 30미터 이하로 정하고 있었다(법 시행규칙 제8조 제4항 별표 9 비교). 그러므로 국제해상충돌방지규칙 제9조와 제10조의 길이 20미터 이하의 길이 30미터 이하로 확대 적용되게 되었다. 미국의 내해항법은 오대호에서는 강을 횡단하는 선박이 강을 따라 올라가거나 내려오는 선박에 대하여 피항의무가 있다고 정하고 있다. 이 경우에는 오대호 항법이 국제해상충돌방지규칙 제15조상의 횡단항법의 적용을 배제한다.

121) 박용섭, 앞의 책, 864쪽.

122) 1993년 12월 27일 법률 제4610호로 전문 개정- 유선및도선사업법은 유선사업 및 도선사업에 관하여 필요한 사항을 정하여 유선 및 도선의 안전운항과 유선사업 및 도선사업의 건전한 발전을 도모함으로써 공공의 안전과 복리의 증진에 기여함을 목적으로 한다(동법 제1조).

적용되게 되거나 신법이 우선 적용되는 일반원칙이 있다.<sup>123)</sup>

### 3) 적용순서가 명시된 경우와 아닌 경우

예를 들면 국제해상충돌방지규칙 제18조는 「제9조, 제10조, 제13조에서 달리 규정한 경우를 제외하고」 조종성능우열 선박 사이의 항법이 적용된다고 정하고 있다. 그러므로 제18조의 내용보다 제9조, 제10조, 제13조의 규정이 우선된다고 하겠다. 즉, 제18조에 따르면 상호시계 내에서 어로작업중인 선박은 일반 동력선에 대하여 우선권을 갖지만 어로작업중인 선박이 일반 동력선을 추월하게 되면 국제해상충돌방지규칙 제18조에 따라 추월선인 어로작업중인 선박이 피항선이 된다.

다른 경우에는 개항<sup>124)</sup>에 입항하는 선박은 총톤수 10만톤 규모의 대형 유조선이고 출항하는 선박은 잡종선인 경우에 적용되는 항법은 무엇이어야 하는가? 이에 대하여는 적용항법이 개항질서법에 명시된 바가 없다. 개항질서법 제14조는 개항의 방과제의 입구 또는 출구 부근에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 입항하는 동력선은 방과제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다고 하여 출항선 우선원칙을 천명하고 있다. 이는 입항하는 선박은 출항하는 선박에 비하여 여유수역과 시간적 여유가 충분하므로 입항선박에 피항의무를 부과한 것이라고 해석된다. 한편, 개항질서법 제17조 제1항에 의하면 개항의 항계 안에 있는 잡종선은 동력선의 진로를 방해하여서는 아니 된다고 정하고 있다. 입법

123) 박윤훈, 앞의 책, 72쪽.

124) 개항은 현재(동시행령 일부개정 1999.8.23, 대통령령 제16541호) 부산항, 인천항, 평택항, 마산항, 통영항, 삼천포항, 진해항, 옥포항, 동해항, 목포항, 삼척항, 울산항, 군산항, 장항항, 대산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 포항항, 제주항, 고현항, 속초항, 옥계항, 보령항, 서귀포항, 태안항 28개 항이다.

취지상 제17조 제1항이 우선 적용되어 비록 잡종선이 출항선일지라도 잡종선이 입항선의 진로를 피하여야 할 것이다.<sup>125)</sup>

해상교통안전법 제26조 제5항은 흡수제약선이 우선권을 갖는다고만 규정되어 있고, 동등한 조정성능을 가진 흡수제약선 사이의 항법에 대하여는 규정된 바가 없다. 이러한 경우에는 상호시계 내에서의 조우자세에 따른 항법이 준용될 수도 있다.<sup>126)</sup> 즉, 마주치는 상태라면 동법 제22조가 적용되어 양선박 모두에게 피항의무가 있게 된다. 그러나 해상교통안전법 제45조 제3항의 시행령 제8조 제4항에 따르면 광양만 출입항로에서는 흡수제약선끼리 충돌의 위험이 있을 경우에는 입항선박이 출항선박의 진로를 피하여야 한다. 교통안전특정해역에서의 항법은 특정해역에서의 선박통항의 안전을 도모하기 위하여 특별히 정한 규정이므로 이 규정이 우선적으로 적용된다. 그러므로 입항선박인 흡수제약선이 출항선박인 다른 흡수제약선을 피하여야 한다.

## 2. 해상교통안전법 적용의 문제점

이 법 제5조에서 “선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다” 라고 규정함으로써 다음과 같은 문제를 내포하고 있다.

첫째, 해상교통안전법은 국제법의 지방규칙 성격으로서 각국이 연안의

---

125) 이와 같은 상황에서 출항하는 100톤 규모의 선박이 입항하는 2만톤 선박의 진로를 피하여야 한다는 주장이 있다. 윤점동, 앞의 책, 444쪽. 그러나 100톤 규모의 선박이 제17조 제2항에서 말하는 예인선, 급수선, 급유선 및 통선과 공사 또는 작업에 종사하는 선박의 범주에 속하는 경우에만 이러한 주장이 가능하다고 할 것이다. 100톤 규모의 선박이 잡종선이 아닌 한 톤수에 관계없이 입항선이 피항의무를 부담한다.

126) 윤점동, 앞의 책, 179쪽.

특성과 해상교통여건을 고려하여 국제법의 일반법적인 지위에 대하여 특별법적인 지위에 있음에도 불구하고 조약에 이 법과 다른 규정이 있을 때에는 조약의 우선적용을 명시함으로써 법 논리상의 모순을 초래하고 있다.<sup>127)</sup>

둘째로는 ‘조약에 다른 규정에 정하는 바에 의한다.’라는 문언을 엄격하게 문리해석하면 선박의 충돌방지를 위해서는 국제법이 지방규칙인 해상교통안전법보다도 우선한다는 것을 의미한다. 여기에서 말하는 ‘선박의 충돌방지에 관한 조약’은 국제법이다. 우리나라는 국제법을 비준 하였으므로 국제법은 헌법 제6조에 따라 국내법과 동일한 효력을 가지고 있다. 그러므로 우리나라는 국제법과 해상안전교통법 두 개의 적용법규가 있는 셈이 있다.<sup>128)</sup> 이 조문은 정반대의 내용으로 당연히 개정되어야 한다는 지적이 있지만,<sup>129)</sup> 이는 국제법 국내법 동위설의 입장에서 잘못된 국내입법에 대하여 국제해상충돌방지규칙을 적용하여야 한다는 것으로 제한 해석되는 한 의미 있는 규정이라 하겠다.<sup>130)</sup> 그러나 통항분리제도에 대한 것처럼 명확하게 국내법에서 조항을 두고 있는 경우에도 국제법을 우선적용 한다는 것은 이 법의 입법목적이나 보호법익을 고려했을 때 모순이 있다. 미국의 경우에는 항해규칙의 경계선을 기준으로 안쪽의 해역은 국내법인 내수 항해규칙을 적용하고, 그 밖의 해역에는 국제해상충돌방지규칙을 적용토록 함으로서 국내법과 국제법의 저촉문제를 입법적으로

---

127) 이경호, 앞의 책, 6쪽.

128) 선박의 해상 활동, 그 중에서도 안전과 관련된 분야는 국제적인 통일성이 절대적으로 중요하므로 해상교통안전법의 적용 영역에 대하여는 그 母法이라고 할 수 있는 “1972년 국제해상충돌방지규칙”과 안전관리에 관한 “해상인명안전협약”이 우선적 효력을 가지는 국제법 우위를 확인하는 규정이란 점에 그 의의가 있다.- 임동철·정영석, 앞의 책, 285쪽.

129) 윤점동, 앞의 책, 379쪽.

130) 김인현, 앞의 책, 379쪽.

해결하고 있다.<sup>131)</sup>

일본은 항칙법, 해상교통안전법 및 해상충돌예방법 사이에 그 적용해역을 법정하였고, 특히 해상교통안전법과 해상충돌예방법에는 우선적 적용규칙과 적용 또는 준용 규정을 구체적으로 규정하고 있다.

따라서 해상교통안전법 제5조에 국제해상충돌방지규칙의 우선적용은 입법의 오류이며, 법적용상의 우선권에 대한 착오이다. 다만 이 법이 국제해상충돌방지규칙을 존중하여 포섭하고 있음을 천명하고 있음이 분명하다. 그러나 해상교통안전법은 대한민국 영해 내와 대한민국 국적 선박에 대하여 국제법보다 우선 적용되는 법이다.<sup>132)</sup> 따라서 이 법 제5조에 국제해상충돌방지규칙 우선적용의 표현은 국내 해상교통안전법에 정한 규정이 없는 경우에 한하여 국제해상충돌방지규칙의 정하는 바에 의한다는 의미로 보정(변경)해석을 해야 할 것이다.<sup>133)</sup>

## II. 법익보호와 신뢰원칙

### 1. 해상교통안전법의 보호법익

해상교통안전법의 보호법익은 해상에서의 안전 및 원활한 교통의 확보이다. 법익(Rechtsgut)<sup>134)</sup>이란 법적으로 보호되고 있는 생활이익 또는

---

131) 박용섭, 앞의 책, 40쪽.

132) 김인현, 앞의 책, 26-27쪽; 박용섭, 앞의 책, 96쪽; 이윤철 앞의 책, 71쪽; 윤점동, 앞의 책, 379쪽.

133) 이경호, 앞의 책, 7쪽.

134) 법익의 개념은 Birnbaum이 먼저 사용했는데(1834) Rudolphi에 의하면 법익은 ① 목적론적 구성요건 해석의 기준 ② 모든 위법한 형대에 공통되는 실질적 불법의 핵심 ③ 형사입법자의 정당한 임무를 규정하는 세가지 기능을 가지고 있다고 한다 -김일수, 『형법학원론』(서울: 박영사, 1989), 89쪽.



가치를 말한다. 여기서의 법익은 보호객체와 같은 의미로 사용하므로 이러한 법익개념<sup>135)</sup>을 실체적·범주적 법익개념이라 한다. 법익은 그 주체가 누구인가를 표준으로 개인적·국가적·사회적 법익으로 구별하는 것이 통설이다.<sup>136)</sup>

## 2. 해상교통법상의 신뢰의 원칙

### 1) 해상교통의 특수성

선박의 항해는 바다에서 일어나는 행위이고 육상에서 일어나는 각종 도로, 기차, 의료사고 등에 비하여 신속한 조사가 불가능하고 사고관여자의 조작가능성이 다른 사고에 비하여 용이하고 사고의 형태가 대형사고로 이루어질 수 있다는 점 등에서 해상교통사고는 신뢰의 원칙<sup>137)</sup>의 적용상 제약적 요소가 많다고 볼 수 있다.<sup>138)</sup> 이에 대한 해상교통의 신뢰를 확립하기 위해 해상교통관여자는 성실한 출항 전 검사, 조선시 선장의 직접

---

135) 법익은 반드시 「법에 의하여 作出된 가치」(Gut der Rechte)에 한하지 않는다. 법 이외의 도덕·종교 등 문화적으로 가치가 있는 것이라도 법적으로 보호할 가치가 없는 경우가 많다. 이와 같이 법익은 법질서의 입장에서 가치가 있는 것이라야 하므로 단지 사회 또는 개인의 가치판단에서 가치가 있는 것이라도 법질서에서의 가치판단과 일치하지 않으면 법익성을 가질 수 없다.

136) 정성근, 『형법총론』(서울: 법지사, 1996), 143쪽.

137) 교통사고와 관련하여 신뢰의 원칙이란 모든 교통관여자는 특별한 사정이 없는 한 다른 교통관여자가 자기와 마찬가지로 교통질서를 지킬 것이라는 것을 신뢰하여도 된다는 것을 말한다. 즉, 특수한 사정에 의해서 반대현상을 인식할 수 없는 한 다른 교통참여자도 자기와 같이 주의깊게 행동할 것을 신뢰해도 좋다고 하는 것이다

138) 대법원의 판례는 자동차와 자동차의 사고등에 대하여는 신뢰의 원칙을 적용하고 있으나 해양사고에 대하여는 신뢰의 원칙을 적용하고 있지 않는 것 같다. 대판 94도 3302(95. 4. 11. 선고)은 강제도선사가 좌초사고에 대해 해도를 믿고 항행하였다는 사유로 면책은 불가하다는 판결을 하였고 이에 따라 업무상과실치상, 해양오염방지법위반, 업무상과실 선박과피죄의 성립을 인정하였다.

지휘, 주위의 경계의무<sup>139)</sup>, 안전한 속력의 유지의무, 항법준수 의무, 등화 및 형상물의 표시 및 신호의무, 안전관리체제 수립의무<sup>140)</sup> 등을 실시하여야 한다. 육상도로교통에서 신뢰의 원칙의 적용이 배제되는 부분은 신뢰의 관계를 가질 수 없는 특별한 관계에 있는 경우에 한 해서만 신뢰의 원칙을 적용하지 않는다고 볼 수 있다. 생각해 보면 해상교통이 육상교통과 차이가 있는 부분은 분명히 있으나 양자가 모두 교통으로 인하여 발생 가능한 사고임을 생각한다면 해상교통 육상교통처럼 신뢰의 원칙이 배제되는 부분 이외에는 - 상대방이 당연히 허용되지 않는 행동을 하지 않을 행동 - 교통관계자의 형평성에 맞추어 어느 정도 부분적으로 도입해야 한다고 생각된다.

## 2) 해상교통의 신뢰의 원칙

일반적으로 해상교통사고와 관련하여 신뢰의 원칙이 문제가 되는 경우는 두 가지로 나누어 볼 수 있다.

첫째, 선박의 운항조직상 운항의 최고책임자인 선장과 그 지휘명령에 따르는 운항종사자 사이의 신뢰의 원칙이다. 선장이 선원을 신뢰하지 않고는 선박을 조종·운항할 수 없으며, 선박의 조종은 선원들의 공동작업으로 신뢰의 기초 위에 이루어지는 분업적 관계에 있다.

139) 주위의 다른 상황 및 다른 선박과의 충돌위험을 충분히 판단할 수 있도록 시각, 청각 및 당시의 상황에 적합한 이용할 수 있는 모든 수단에 의하여 항상 적절한 경계를 하여야 한다(국제해상충돌방지규칙 제5조, 해상교통안전법 제13조). 그리고 선박에 장착되어 있는 레이더는 경계의무를 위한 항해 보조장치의 역할로 활용하고 있으며 특정 거리에서의 사용은 제한한다는 국제적 권고 사항이 있어 경계 의무는 사람의 육감으로 실시하여야 한다.

140) 국제해사기구는 해상안전 및 해양환경의 보전을 위하여 선박자체의 구조·설비에 관한 기준을 강화하였음에도 대형 해양사고가 잇달아 발생하기에 그 대책으로 선박자체의 안전관리체제를 수립하여 시행 하도록 규정하고 있다.

둘째, 선박 상호간의 신뢰의 원칙이다. 다른 선박이 자기의 선박과 같이 항법질서를 지키고 항법에 따라 선박을 운항할 것을 신뢰 할 수 있는가의 문제에 대하여 아직까지 우리 판례는 인정하지 않고 있는 실정이다. 일정침로를 유지하고 있는 선박은 상대 선박이 수로 중앙분리선을 침범하여 일정 침로를 유지하고 있는 선박과 충돌하였다고 하더라도 양선박의 선장은 모두 과실이 있다고 대법원은 판결하고 있다<sup>141)</sup>. 만일 이러한 사고가 육상의 도로교통에서 발생하였다고 하면 당연히 신뢰의 원칙이 적용되었을 것이다. 선박상호간의 신뢰의 원칙이 적용되는 유형은 선박 충돌의 경우이다. 선박은 해상교통법상 유지선과 피항선으로 분명히 구분되어져 있지만<sup>142)</sup> 유지선은 상대선의 행위의 불확실성과 의문성을 지적하여 회피를 재촉해야 하고 충돌의 위험을 회피 하도록 협력조치를 하여야 한다. 선박운항시 일방이 고도의 주의의무를 하였다고 하더라도 사고를 회피하지 못하는 경우는 빈번하다. 육상에 비하여 해상의 교통사고에 대하여 이처럼 고도의 주의의무를 요하고 신뢰의 원칙을 배제시키는 것은 육상교통기관과 달리 충분한 제어력을 가지지 못하고 항로가 바다 위에서 명확하게 나타나지 않을 뿐만 아니라 자연적인 힘의 영향을 많이 받는 등 해상교통사고를 육상교통사고와는 다른 형태로 구분하기 때문이다. 살펴보면 운항중사간 사이 신뢰의 원칙적용에는 어려움이 있으나 선박상호간의 신뢰원칙을 사고정황에 따라 적용되어야 하고 나아가 해상교통의 세계적 질서참여와 해상교통안전관리제도<sup>143)</sup>의 적극적 활용을

141) 대판 1972. 2. 22. 71도 2386 참조.

142) 해상교통안전법 제21조(추월), 제22조(마주치는 상태), 제23조(횡단하는 상태), 제24조(피항선의 동작), 제26조(유지선의 동작)에서는 선박상호간의 움직임에 대하여 명확히 명시하고 있다.

143) VTS(Vessel Traffic System)는 해상에서 선박에 의한 사고를 사전적으로 방지와 사후적 경감을 목적으로 운영되는 안전장치를 말한다. 이 제도는 1948년 영국 리버풀에서 실시 되었으며 EXXON VALDEZ사고 이후 그 필요성을 새롭게 인식

통하여 법의 이념인 정의와 합목적성이 일치되는 한도 내에서 신뢰의 원칙은 연구 되어져야 한다.

## 제2절 통항분리수역의 법적용의 원칙과 통일성

### I. 통항분리수역의 항법적용에 관한 법

통항분리수역은 국제해사기구가 채택한 지역과 국제해사기구의 인증을 받지 않고, 연안국이 지정한 지역으로 크게 나눌 수 있다. 국제해사기구가 채택한 지역에서는 국제해상충돌방지규칙 제10조(Traffic Separation Schemes)를 적용한다.

우리나라의 통항분리수역은 해양수산부령으로 지정한 지역, 특정해역안의 항로지정방식으로 지정된 곳, 개항의 항계안에 지정된 지역 등 여러 지역이 있다. 우리나라의 통항분리수역들은 모두 국제해사기구의 인증을 받지 않은 지역으로, 이 지역들에 대하여 해상교통안전법 제18조의 통항분리제도와 제45조 교통안전특정해역의 설정 및 관리, 개항질서법이 적용법이다.

### II. 각 법규상의 적용원칙

#### 1. 국제해상충돌방지규칙상의 적용원칙

통항분리수역에서는 이곳을 통항하는 모든 선박이 기본적으로 지켜야 하여 세계주육구의 항만 및 수로에 설치 및 운용중이다. 현재 사용중인 VTS는 그 법적 기반은 국가마다 다르며 적용범위는 국내수역에 국한하는 것이 일반적이다.

할 원칙이 있다. 통항분리제도는 국제해사기구에서 채택한 것으로서 통항분리제도의 규정은 그 제도가 적용되는 수역에만 적용을 한정하기 때문에, 국제해사기구가 채택하지 아니한 통항분리수역 국제해상충돌방지규칙상의 적용원칙을 적용하지 않는다.

국제해상충돌방지규칙 제10조 a)항에 의거하여 어떠한 선박에게도 다른 규정에 의한 의무를 면제시키지 아니한다<sup>144)</sup>. 즉, 통항분리수역 안에서 교차상태로 말미암아 선박의 충돌이 발생하거나 발생할 수 있는 경우에는 국제해상충돌방지규칙의 제2장 조타 및 항법규정을 따라서 상호시계내의 항법과 제한시계내의 항법을 적용해야 한다는 말이다. 이 조항이 문제 아닌 문제가 되는 부분으로 우리나라의 해상교통안전법에는 없는 규정이다. 그러므로 국제해상충돌방지규칙상의 항법관계와 국내법상의 항법관계가 선박의 충돌이 발생하거나 발생할 수 있는 경우에는 상황에 따라 정반대의 항법관계를 형성할 경우도 있다. 물론 국제해상충돌방지규칙의 보호법익은 당연히 해상충돌사고의 방지이기 때문에, 해상교통의 원활화보다는 충돌을 방지하는 일차적 목적에 의해서 충돌의 발생시에 통항분리항로를 따라서 항해하는 선박이라도 어떤 우선권이나 특별항행권을 가지지 않고, 일반적인 항법에 의해서 피항선과 유지선의 구별이 되는 것이 타당하다.

## 2. 해상교통안전법상의 적용원칙

### 1) 해양수산부령으로 지정한 통항분리수역에서 항행원칙

---

144) 1987년 개정시 국제해상충돌방지규칙 제10조 a)항에 추가된 규정이다. 원어로는 “does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule” 이다.

해양수산부령으로 지정한 통항분리수역인 홍도수도와 보길도 수도에서는 항행로 준수 의무를 강행규정으로 명기하고 있다. 즉, 해상교통안전법 제18조에 선박이 통항분리수역을 항행하는 경우, 준수하여야 할 의무로서 항행로안에서는 정하여진 선박의 진행방향으로 항행 하여야 한다고 규정하고 있으며, 이를 위반한 경우 제56조에는 행정벌을 가하는 규정을 두고 있다. 따라서 통항분리수역을 항행하는 선박은 항행로 준수 의무를 엄격하게 지켜야 할 것과 통항로의 횡단이 원칙적으로 금지되어 있기 때문에 이를 횡단하지 않아야 한다. 다만, 제18조 3항의 단서 규정에 의하여 부득이한 사유로 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는 예외적으로 횡단이 허용된다.

## 2) 특정해역과 개항의 항계안에서의 통항분리수역에서의 항행원칙

우리나라의 해상교통안전법은 제45조에 특정해역에서의 항로지정방식에 관한 규정을 두고 있다. 이 규정에 의하면, 항로지정방식이 채택되어 있는 수역에서는 지정항로를 따라 항행 하여야 하며, 경비 등을 위하여 부득이한 경우 및 특정해역과 접속된 항구에 입출항하지 아니하는 경우에만 지정항로를 이용하지 아니하고 항행할 수 있다. 특정해역에 대하여 항로지정방식을 시행하는 곳의 지정항로에 지정항로를 따라 항행하고 있는 선박의 안전한 통항을 다른 선박이 방해하여서는 아니된다는 규정에 의하여 항행로를 따라 항행 하는 선박의 진로를 이에 따르지 않는 선박이 피하여야 한다.<sup>145)</sup>

그리고 통항분리수역이 개항질서법이 적용되는 개항의 항계안에 있다면, 항로 밖에서 항로로 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행 하여야 한다는 규정에

145) 지상원, 앞의 논문, 79쪽.

따라야 한다(개항질서법 제13조 3항).

### Ⅲ. 법적용의 통일성

#### 1. 적용범위의 통일성

국제해상충돌방지규칙은 국제해사기구에서 채택한 지역에 한정하여 적용하며, 해상교통안전법의 통항분리제도의 적용범위는 첫째, 국제해사기구가 채택한 지역에 적용한다. 둘째, 해양수산부령으로 지정한 곳에 적용한다. 우리나라에는 국제해사기구가 채택한 통항분리제도가 없다. 모두 해양수산부령으로 지정한 지역이다. 그러므로 우리나라 영해안에서는 모든 선박이 국제해상충돌방지규칙보다 국내법을 우선적으로 적용해야 한다. 상기와 같이 국제해상충돌방지규칙과 국내법의 적용원칙이 통항분리수역의 행정적 위치에 따라 다르므로 항법적용의 혼란을 야기한다. 그러므로 우리나라의 통항분리수역을 국제해사기구의 인증을 받고 항법적용의 통일성을 기하거나, 통항분리제도의 지정 목적이 특정한 해역의 특별한 교통체계를 위한 것 일때는 법으로 명확하게 규정하여 항만이용자들의 혼란을 방지하여야 한다.

#### 2. 해석론적 통일성

통항분리수역에서의 해석론적인 항법을 정립해야 한다. 우리나라 해상교통안전법의 입법 취지나 해상에서의 안전과 해상교통의 원활화라는 보호법익을 고려하여 해상에서의 교통체계에서도 신뢰성의 확립이 절실히

요구된다. 항만종사자 70%이상이 통항분리제도의 항법에 대하여 혼란을 갖고 있다는 것은 너무나도 심각한 일이다. 이 것은 상기와 같은 해상교통안전법의 제5조의 규정에 문제도 있지만 해양안전 심판원의 재결서를 통하여 드러난 법리 해석과 우리나라의 통항분리수역이 각기 다른 특정 해역에 지정됨으로 통일된 항법관계를 적용하기 어려운 이유도 있다. 법 해석상의 통일성을 갖추어서 해상교통체계의 혼란을 방지하고 신뢰성을 확립해야 한다. 법이 있더라도 법의 적용·해석에 명확성이 없으면, 오히려 해상교통당사자들의 혼란만 초래 할 뿐이다. 상기에서와 같은 통항분리제도의 항법 적용원칙의 다른 점을 보완하기 위하여, 해양안전심판원은 우리나라 영해안의 통항분리수역에서의 선박 충돌사고에 대하여, “선박은 통항로를 횡단하여서는 아니된다...해양사고가 발생하거나 발생할 수 있는 경우에는 해상교통안전법 제5조 ‘선박의 충돌방지 및 안전관리등에 관하여 조약에 다른 규정이 있는 때에는 그 규정에서 정하는 바에 의한다.’에 의거하여 국제해상충돌방지규칙의 제10조 통항분리제도를 적용한다.”라고 하여, 통항분리 항법을 일반항법과 같이 적용하였다. 이 재결서의 법리 해석은, 국내법에는 통항분리수역에서의 일반항법을 적용한다는 내용이 없으므로, 국제해상충돌방지규칙을 항법을 국내 수역에 적용하기 위하여 해상교통안전법 제5조를 관련근거로 하여 일반항법을 적용하였다.

국제해상충돌방지규칙은 국제해사기구가 채택한 지역에 국제해상충돌방지규칙 제10조 통항분리제도를 적용한다. 우리나라에는 국제기구가 채택한 지역이 없으므로, 국내에 국제해상충돌방지규칙을 적용한 법 적용의 문제점이 있다.



### 3. 입법론적 통일성

해상교통안전법은 국제해상충돌방지규칙에 대한 우리나라의 영해안의 모든선박과 우리나라 선박이 지켜야 하는 특별법이다. 이는 국제해상충돌방지규칙에서도 인정하고 있다. 그러므로 입법론적인 통일성을 위한 방법은 첫째, 해상교통안전법 제5조 “선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다.”라는 불명확한 조항을 삭제 또는 수정해야 한다. 이 조항에 의하여 우리나라 영해 안에서 통항분리수역에서 선박충돌의 발생시에 해상교통안전법의 통항분리항법을 적용하지 않고, 국제해상충돌방지규칙의 항법을 적용하여, 법의 적용범위에 따른 국내법과 국제해상충돌방지규칙간의 상반 되는 항법을 야기하고 있다. 우리나라 영해 안에서의 통항분리수역에서는 해상교통안전법의 항법의 적용을 하는 것이 타당하다.

우리나라의 통항분리수역이 항만의 입구에 지정되어 있는 지역적인 특성을 고려하면, 국제해상충돌방지규칙과 같이 통항로를 따라 항행하는 선박과 횡단선간의 일반항법 원칙을 적용할 경우 큰 혼란이 야기된다. 예를 들면, 부산항의 입구같이 부채꼴 모양으로 좁아지는 수역에서, 대형선박들이 줄지어서 통항분리항로를 따라 출·입항하고 있는 상황에 통항로를 횡단하는 선박 때문에 여러 선박들이 일반항법을 적용하여 수역이 협소한 지역의 통항분리대를 나갔다가 횡단선을 피한 후 다시 통항로로 들어와서 출·입항 한다는 것은 안전의 관점이나 통항분리제도의 지정 목적인 선박의 충돌을 방지하기 위한 항로를 분리하는 것에서도 맞지 않다. 그러므로 국제해상충돌방지규칙과 같이 우리나라의 선박이 폭주하는 통항분리수역에서는 횡단선과 통항로 항행선박간의 일반항법을 적용할

것 같으면, 아예 통항분리제도를 없애는 편이 선박 충돌을 방지하는 면에서는 효과적일 것이다.

그러므로 해상교통안전법 제18조의 3항의 “선박은 통항로를 횡단하여서는 아니된다. 다만, 부득이한 사유로 그 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는.....” 선박의 횡단 규정을 좀더 명확하게 하고 통항로를 따라 항행하는 선박에게 우선권을 주어야 하며, 3항 단서조항의 부득이한 사유로 횡단하는 선박에게도 통항로를 따라 항행하는 선박에 대하여 통항방해금지규정<sup>146)</sup>을 명확히 두어야 한다.

만약에, 해상교통안전법 제18조 통항분리제도의 입법목적이 국제해상충돌방지규칙을 존중하는 데 있다면, 국내법과의 항법상의 통일화를 위하여 국제해상충돌방지규칙에서도 요구하고 있는 내용<sup>147)</sup>처럼 우리나라 영해안의 통항분리제도를 국제해사기구 인증을 받고, 국제해상충돌방지규칙과 우리나라 해상교통안전법의 적용원칙을 일치하게 해야 한다.

통항분리수역에서 운항의 원칙이 지켜질 때 안전이 도모되고, 법익이 보호된다.

---

146) 선박의 통항방해금지(shall not impede the passage of any other vessel)란 상대 선박과의 충돌의 위험성이 있을때에도 통항을 방해받지 않아야 하는 선박을 적극적으로 피항 하여야 한다.

147) 해상교통의 안정성 평가등을 통하여 항만별, 항행위해요소를 발굴하여 이의 개선치를 취함으로써 항만 수역 및 항로의 항행여건을 개선하고자 수요자중심의 해양정책서비스의 강화를 하고 있다.-해양수산부, 『우리나라 해양안전 중장기 발전계획』 (2002), 103-107쪽.

## 제6장 결 론

1994년 11월 16일 유엔해양법협약의 발효와 더불어 세계 각국은 해양의 중요성<sup>148)</sup>을 재인식하고, 관할해역에서의 주권보호와 해양환경안전을 위하여 동 협약에서 인정하고 있는 단속수역과 배타적 경제수역을 앞다투어 선포하는 등 해양력 강화에 총력을 다하고 있다.<sup>149)</sup>

해양국가인 우리나라도 이러한 신 해양환경에 대처하기 위하여 해양수산업의 중요성을 국가의 기간산업으로 간주하여 여러 가지 중요한 정책을 추진하고 있다. 이러한 정책을 추진함에 있어서 가장 중요시되고 배려되어야 할 부분은 해양안전정책<sup>150)</sup>이라고 할 것이다. 특히, 우리나라는 세계무역기구(WTO)의 출범<sup>151)</sup>으로 무역자유화의 세계흐름 속에서 일본,

---

148) 해양이 인간과 역사적으로 관계를 맺어온 이래 지금까지, 그리고 앞으로 맺어질 관계의 유형, 현재와 미래에 국가 정책의 대상으로서 해양이 갖는 중요성은 해상 교통의 항로, 식량 공급원, 광물 자원 등의 공급과 생활 공간의 확대, 정쟁터, 지구환경의 조절기능 등 6가지의 정책적 중요성을 세계 각국이 어떻게 인식하고, 어떻게 구현하느냐에 따라 국가의 발전 가능성이 좌우된다는 뜻에서 이다.-이경호·정승건, 『해양정책론』(부산: 효성출판사, 1999), 21-26쪽.

149) 최상향, “해상교통단속법규의 실효성 제고에 관한 연구”, 한국해양대학교 법학석사 학위 (1998), 1쪽.

150) 우리나라 해양안전 정책이 우선적으로 해결해야 할 과제는 다음과 같다. 첫째, 선박안전체계의 구축. 즉 선박자체의 안전성을 확보하는 문제이다. 둘째, 수로 및 항만안전체제를 구축하는 문제이다. 셋째, 교통관제체제를 확립하는 문제이다. 넷째, 폐유 시설을 확충하는 문제이다.-이경호·정승건, 『바다와 국가의 정책』(서울: 학현사, 2001), 488-489쪽.

151) WTO(World Trade Organization)는 1995년 1월 1일 탄생한 국제기구로서, WTO 체제의 목표는 각종 무역장벽을 완화·철폐하고, 기존의 국제무역규범을 보다 구체화·명료화·강화하며, 농산물 및 서비스 무역분야 등에 대한 새로운 국제무역규범을 정립하고 공정하고 객관적인 분쟁해결제도를 도입하여 무역체제를 개선·강화함으로써 세계경제를 활성화하는 것에 있다.

중국 등의 지리적 해상무역의 중심지이며, 앞으로 21세기 동북아 물류의 중심 국가로서 해상으로의 무역량과 교통량이 더욱 더 증가 할 것 이다. 이에 따른 해상 교통량의 증가는 필연적으로 우리나라 영해 안에서의 해양사고 발생의 가능성이나 위험성을 높일 것이다. 이에 따른 사고 감소를 위한 현실적 방안이 필요하고 해상교통체계의 신뢰성과 해상교통의 안전에 대한 보장이 절실히 요구 되는 시점이다.

해양사고 조사기관의 통계에서 우리나라 해양사고의 80%이상이 영해나 항만의 진입로에서 발생하고 있다. 그러나 항만의 진입로나 영해상의 선박 교통량이 폭주하는 지역의 해상 교통의 방향을 분리한 제도인 통항분리 제도에서의 항만종사자 70%이상이 이 수역에서의 선박 통항 항법에 대하여 정확한 지식을 가지고 있지 않다. 현재까지의 통항분리수역에서의 선박들간의 항법은 통항분리수역의 지리적 위치에 따라 각기 다른 항법을 형성하여 명확히 정해진 원칙이 없었다.

해상교통법은 크게 공해나 모든 선박들이 지켜야 하는 국제해상충돌방지규칙과 각 연안국의 관할 수역에서 지켜야 하는 각 국의 해상교통법이 있다. 우리나라의 해상교통법으로는 우리나라 영해안과 영해 밖에서도 우리나라 선박이 지켜야 하는 해상교통안전법을 국제해상충돌방지규칙에 대한 특별법으로서 1986년 12월 31일에 제정하여 시행하고 있다. 그러므로 우리나라 영해안의 통항분리수역에서는 당연히 해상교통안전법의 통항분리제도의 적용원칙을 지켜야 하고, 우리나라 영해를 제외한 국제해상충돌방지규칙상의 적용범위의 수역에서는 국제해상충돌방지규칙의 적용원칙을 따라야 한다.

국제해상충돌방지규칙 제10조 통항분리수역에서는 국제해사기구가 채택한 지역에서 통항분리제도를 적용하며, 다른 규칙에 의해 선박에 부과

된 의무를 면제하는 것이 아니라고 명시하여, 통항분리항로를 따라서 항해하는 선박에게 어떠한 특별권이나 우선권이 없으며, 통항분리항로 따르는 선박과 통항분리대를 횡단하는 선박 사이에 교차상태가 형성 되면, 국제해상충돌방지규칙 PART B(조타 및 항행 규정)의 제2장(상호시계내의 항법), 제3장(제한시계내의 항법)에 따라서 일반적인 교차상태의 항법을 지켜야 한다. 즉, 통항분리항로를 따라서 항행하는 선박이라도 통항분리대를 횡단하는 선박에 대하여 서로 시야내에 있는 경우라면 일반적인 항법중에 교차상태의 항법(국제해상충돌방지규칙 제15조)을 적용하여 유지선과 피항선의 의무가 발생하고 그에 따라 항법을 지켜야 한다는 것이다.

우리나라의 통항분리수역은 해상교통안전법 제18조에서 해양수산부령으로 지정한 지역과 동법 제45조 교통안전특정해역의 항로지정방식으로 지정한 지역, 개항의 항계내에 위치한 지역 등으로 나눌 수 있다. 이렇게 지역에 따른 적용원칙이 각기 달라서 항만종사자의 혼란을 야기하고 있다. 우리나라의 해상교통안전법 제18조 통항분리제도는 제1항에서 국제해사기구에서 채택한 지역과 해양수산부령으로 지정한 지역을 적용범위로 한다. 우리나라의 통항분리수역은 국제해사기구가 채택한 지역은 없으며, 모두 해양수산부령으로 지정한 지역이므로, 우리나라 영해내의 모든 선박은 통항분리수역에서 해상교통안전법을 적용하는 것이 법적용의 신뢰와 법익보호에 기여 한다.

통항분리제도를 이용하는 선박은 통항 흐름의 일반적인 방향으로 진행하여야 하며, 선박은 통항로를 횡단하여서는 안된다. 다만, 부득이한 사유로 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는 그 통항로와 선수방향이 직각에 가까운 각도로 횡단하여야 한다. 통항분리수역을 이용하지 않는 선박

은 될 수 있는 대로 통항분리수역에서 멀리 떨어져 항행하여야 한다. 따라서 통항분리수역을 항행하는 선박은 항행로 준수 의무를 엄격하게 지켜야 할 것과 통항로의 횡단이 원칙적으로 금지되어 있기 때문에 이를 횡단하지 않아야 한다. 다만, 제18조 3항의 단서 규정에 의하여 부득이한 사유로 통항로를 횡단하여야 하는 경우에는 예외적으로 횡단이 허용된다.

특정해역과 개항의 항계안에서의 통항분리수역에서의 항행원칙으로는 우리 나라의 해상교통안전법은 제45조에 특정해역에서의 항로지정방식에 관한 규정을 두고 있다. 이 규정에 의하면, 항로지정방식이 채택되어 있는 수역에서는 지정항로를 따라 항행 하여야 하며, 경비 등을 위하여 부득이한 경우 및 특정해역과 접속된 항구에 입출항하지 아니하는 경우에만 지정항로를 이용하지 아니하고 항행할 수 있다. 특정해역에 대하여 항로지정방식을 시행하는 곳의 지정항로에 지정항로를 따라 항행하고 있는 선박의 안전한 통항을 다른 선박이 방해하여서는 아니된다는 규정에 의하여 항행로를 따라 항행 하는 선박의 진로를 이에 따르지 않는 선박이 피하여야 한다.<sup>152)</sup>

그리고 통항분리수역이 개항질서법이 적용되는 개항의 항계안에 있다면, 항로 밖에서 항로로 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행 하여야 한다는 규정에 따라야 한다.

그리하여 이 논문은 다음과 같이 통항분리수역에서의 항법을 명확히 정립하기 위하여 다음과 같이 제시한다.

첫째, 해상교통안전법 제5조 “선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있을 때에는 그 규정에 정하는 바에 의한다.”라는 불명확한 조항을 삭제 또는 수정해야 한다. 해상교통안전법은 우리나라 영해안에

---

152) 지상원, 앞의 논문, 79쪽.

서 적용할 수 있는 국제해상충돌방지규칙에 대한 특별법이다. 그러므로 우리나라 영해 안에서의 통항분리수역에서는 해상교통안전법의 항법의 적용을 하는 것이 타당하다.

둘째, 통항분리수역에서의 항법을 정립하는 일이다. 항만종사자 70% 이상이 통항분리제도의 항법에 대하여 혼란을 갖고 있다는 것은 너무나도 심각한 일이다. 이 것은 상기와 같은 해상교통안전법의 제5조의 규정에 문제도 있지만 해양안전 심판원의 재결서를 통하여 드러난 법리 해석에서도 큰 혼란을 야기하고 있다.

만약에, 국제해상충돌방지규칙을 존중하여 국내법과의 항법상의 통일화를 하려면 국제해상충돌방지규칙에서도 요구하고 있는 내용<sup>153)</sup>처럼 우리나라 영해 안의 통항분리제도를 국제해사기구 인증을 받고, 국제해상충돌방지규칙과 우리나라 해상교통안전법의 적용원칙을 일치하게 해야 한다.

셋째, 해상교통안전법의 신뢰성을 높여야 한다. 우리나라 해상교통안전법의 입법 취지나 해상에서의 안전과 해상교통의 원활화라는 보호법익을 고려하여 해상에서의 교통체계에서도 신뢰성의 확립이 절실히 요구된다. 법이 있더라도 법의 입법·적용·해석에 명확성이 없으면, 오히려 해상교통 당사자들의 혼란만 초래 할 우려가 있다.

넷째, 아무리 잘된 정책이라도 적극적인 홍보가 없으면 아무 소용이 없다. 선진해운국가 여러 나라를 보더라도 국제해상충돌방지규칙과 국내법 사이에 상이 하거나 특별한 사항은 명확하게 세계 주요 여러 나라의 언어로 해상교통종사자들에게 알리고 있다.

마지막으로, 법해석상의 통일성을 갖추면 해상교통체계의 혼란을 방지

---

153) 해상교통의 안정성 평가등을 통하여 항만별, 항행위해요소를 발굴하여 이의 개선 조치를 취함으로써 항만 수역 및 항로의 항행여건을 개선하고자 수요자중심의 해양정책서비스의 강화를 하고 있다.-해양수산부, 『우리나라 해양안전 중장기 발전 계획』(2002), 103-107쪽.

하고 신뢰성을 확립하고 해상교통안전이라는 법익을 보호하는데 도움이 될 것이다. 해양안전심판원의 재결에서도 통항분리제도의 법적용과 해석상의 보다 깊은 신뢰성의 제고와 성찰이 요청된다.



# 참 고 문 헌

## I. 단행본

- 곽윤직, 『민법총칙[민법강의 I], 제7판』, 서울 : 박영사, 2004.
- 김남진·김연태, 『행정법 I, 제9판』, 서울 : 법문사, 2005.
- 김진동, 『항내항법과 판례해설』, 서울 : 문원사, 2002.
- 김현수, 『해양법령집』, 서울 : 연경문화사, 2000.
- 김인현, 『해상교통법』, 서울 : 삼정사, 2003.
- 김일수, 『형법학원론』, 서울 : 박영사, 1989.
- 민성규·임동철, 『새국제해상충돌예방규칙』, 부산 : 한국해양대학교 해사도서출판사, 1976.
- 박성일, 『해사법』, 서울 : 형설출판사, 2002.
- 박용섭, 『해상교통법론』, 서울 : 형설출판사, 1998.
- 박운흔, 『최신 행정법 강의(상)』, 서울 : 박영사, 1996.
- 박청정, 『국제해상충돌예방규칙』, 부산 : 연문출판사, 1985.
- 배종대, 『형법총론』, 서울 : 홍문사, 1999
- 윤점동, 『국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규 해설』, 서울 : 세종출판사, 1996.
- 이경호, 『해상교통과 법적책임』, 국제해양문제연구소, 2002.
- , 『해양수산과 정책』, 한국해양정책포럼, 2002.
- , 『해상교통의 주의의무와 특례입법』, 형사판례연구, 2002.
- 이경호·정승건, 『바다와 국가의 정책: 해양정책입문』, 서울 : 학현사, 2001.
- 이명구, 『신행정법원론(전면개정판)』, 서울 : 대명출판사, 1998.
- 이태언, 『형법총론, 제3전개정』, 서울 : 형설출판사, 2003.
- 이운철, 『해상교통법론』, 부산 : 다솜출판사, 2004.
- 임동철·정영석, 『해사법규강의, 제1판』, 부산 : 효성출판사, 1999.

-----, 『해사법규강의, 제3판』, 부산 : 중앙서림, 2003.

장태주, 『행정법개론』, 서울 : 현암사, 2004.

정성근, 『형법총론』, 서울 : 법지사, 1996.

최종화, 『현대국제해양법』, 부산 : 세종출판사, 2000.

한견우, 『행정법(I), 제3판』, 서울 : 홍문사, 1997.

## II. 논 문

강영식, “부산항 접근수역에 대한 해상교통안전성평가에 관한 연구”, (한국해양대학교:공학석사논문), 2000.

문범식, “연안해역의 해상교통관제 방안에 관한 연구”. (한국해양대학교:공학석사논문), 2003.

박성태, “해상교통안전 서비스 정보망 구축에 관한 연구”.(한국해양대학교:공학석사논문), 2000.

신영준, “해상교통과실범에 관한 연구”, (한국해양대학교:법학석사논문), 1995.

윤정수, “부산항 해상교통관제 서비스의 품질향상에 관한 연구”, (한국해양대학교:공학석사논문), 2001.

이경호, “해양산업의 미래와 부산의 발전”, 한국중소조선기술연구소(바다를 이용한 지역 경제 활성화 심포지엄 논문집), 2001. 6.

-----, “해양교통상의 주의의무와 신뢰의 원칙”, 한국비교형사법학회, 2000.

-----, “제17차 해양사고 방지 세미나 결과보고서”, 2002.

-----, “신뢰의 원칙의 적용”, 한국해양대학교 논문집 제20집, 1985.

이기신, “해상교통사고 처리 특별입법에 관한 연구”, (한국해양대학교:법학석사논문), 2001.

이영주, “해상교통안전법규의 개선방안에 관한 연구”, (한국해양대학교:법학박사논문), 2003.

이철환·김광수·김중수, “좁은 수로에 있어서의 항법에 관한 연구”, 해양환경·안전학회지 제7권 제3호, 2001. 12.

지상원, “해상교통상 통항방해금지에 관한 해석론적 고찰”, 한국항해학회지 제19권 제3호, 1995. 8.

최상향, “해상교통단속법규의 실효성 제고에 관한 연구”, (한국해양대학교:법학석사논문), 1998.

황석갑, “해상에서 두 선박이 서로 만나는 세가지 전형적 양태와 그 항법에 관한 고찰”, 한국항해학회지 제16권 제3호, 1992. 9.

### III. 기 타

해양수산부, 『우리나라 해양안전 중장기 발전계획』, 2002.

중앙해양안전심판원, 『해난심판 사례집』, 2003.

### IV. 외국문헌

Alfred Prunski, Farwell's Rules of the nautical Road 4th ed. USCG, 1970.

Cockcraft and JNF Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, 3rd ed. London Standford Maritime, 1982.

Deacon v. Evans (1911) 1K.B 571.

Hill, Maritime Law, London, Pitman Books, 1981.

Marsden, Collision at Sea, British Shipping Law Vol. 4. Part IV 참고

Merschnt Shippin Act,1894 [ 57 & 58 Vict. C.60 ] [ 25th August, 1894]

N.J Healy & J.C. Sweeney, The Law of marine collision, Cornell Maritime Press, 1997.

Per Brandon, The Genimar, QB. Adm. Ct, 1977.

R,H,B. Stuart, The Collision Regulation, LLP, 1991.

R v. Tolson(1889) 23 QBD 168.

Samir Mankabady, Collision at Sea, Amsterdam, North-Holland, 1978

Ship`s Roueting, 8th ed, IMO, 2003.

The Estrella(QB. Adm. Ct) (1977) 1 Lyoyd`s Rep. 525.

The Genimar (QB. Adm, Ct.) (1977) 2 Lloyd`s Rep. 17.

The Nordic Clasman(QB. Adm. Ct) 26 July 1983, LMLN 98.

## V. Internet Site

<http://www.momaf.go.kr>

<http://www.imo.org>

<http://www.navcen.uscg.gov>

<http://www.mcga.gov.uk>

<http://www.kaiho.mlit.go.jp>

<http://www.kmst.go.kr>

## 감사의 글

아낌없는 지도를 해주신 이경호 지도교수님, 지상원 교수님과 이윤철 교수님께 감사드리며, 같이 근무하며 여러 가지로 도와주신 항만교통정보센터 직원분들께 감사드립니다. 끝으로 사랑하는 아내 김윤미와 태어난 지 4개월 된 딸 민서, 아버지, 어머니, 장인·장모님, 재선누나, 수정누나, 매형, 처남, 처제에게 감사드립니다.