1972年의 國際海上衝突豫防規則에 관한 硏究

—1960年의 國際海上衝突豫防規則과의 比較—

林　東　喆

A Study of International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

—A Comparison with the Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960. —

By Im, Dong Cheol

目　次

一. 序　　言
1. 現行規則(1960年의 國際海上衝突豫防規則)을 改正하게 된 動機
2. 改正을 위한 審議의 經過
3. 改正된 規則(1972年의 國際海上 衝突豫防規則)의 效力發生時期
二. 主要 改正內容
1. 條文配列 體制의 改正
2. 實質的 內容의 改正
(1) 總　　則
(2) 航法規定
(3) 燈火 및 形象物
(4) 音響信號 및 發光信號
三. 結　　論

Abstract

The 1972 Regulations was adopted in October 1972. These Regulations will enter into force twelve months after the requisite ratifications have been deposited with I. M. C. O. With only a few ratifications outstanding it is expected that the Regulations will enter into force no later than mid 1976.

This article has been prepared with aim of studying the Regulations in comparison with the 1960 Regulations in force.

In the first part the motives and background which bring about the amendments of the present Regulations were introduced.

In the second part the writer discussed the editorial and substantive changes to clarify the differences between two Regulations.

But it must be borne in mind that despite changes in the 1972 Regulations, when compared with the 1960 Regulations, to a very large extent they remain closely compatible.

一. 序 言

1. 現行規則 (1960年의 國際海上衝突豫防規則)을 改正하게 된 動機

現行規則이 시행된 이래 國際社會의 환경과 科學技術의 變化發展에 따라 海上交通의 實態도 急速히 變化하게 되었다. 特히 造船工學 등의 發達은 船舶의 高速, 巨大化와 多樣化 그리고 船腹의 急增을 초래하여 海上交通의 危險度를 加重하였기 때문에 航行上의 安全을 確保하기 위한 諸般對策이 檢討되어 왔다.

더욱이 1967年의 第2次 스에즈運河의 封鎖를 契機로 船舶의 技術革新은 놀라운 速度로 進行하였다. 즉 탱카 分野에서는 20萬重量톤 이상의 原油운반船이 등장하여 오늘날에는 이것이 標準 크기로 되었고 鑛石운반船도 10萬重量톤級 이상으로 大形化 하였다.

定期船分野의 一般貨物船에 있어서는 콘테이너船 時代에 돌입하여 5萬總톤을 넘는 定期貨物船이 나타났고 이들 콘테이너船은 速力이 25놋트 내지 33놋트로 高速化 하였다.

뿐만 아니라 Hovercraft, Hydrofoil 船등 航空機인지 船舶인지 區分하기 곤난한 새로운 類型의 船舶이 實用化 된 것을 비롯하여 海洋開發用 船舶의 增加와 漁撈方法의 變化를 도외시할 수 없게 되었다.

이와 때를 같이하여 Dover海峽등 世界의 主要한 船舶通航路에 있어서는 交通量의 增大로 通航分離方式(traffic separation schemes)을 協定하여 그 실시를 보게 되었던 것이다.

위와 같은 船舶의 大形化 高速化 및 交通의 폭주화(輻輳化)로 말미암아 1863年 이래 이렇다 할 根本的인 改正도 없이 1世紀이상 通用되어온 現行規則을 새로운 時代의 海上交通 實情에 맞도록 改正하는 作業이 不可避하게 되었다.

2. 改正을 위한 審議의 經過

國際海上衝突豫防規則의 審議機關은 런던에 있는 I. M. C. O(政府間 海事諮問機構)인데 그 航行安全委員會(Committee of Safty of Navigation)에서 다루게 되어있다.

1960年의 現行規則에 대한 改正問題는 1967年경 부터 英國의 航海學會誌에서 활발한 論議가 전개됨으로써 1968年 8月에 IMCO의 제6회 航行安全委員會가 改正을 위한 첫 會議를 소집한 데서 비롯된다.

dCollection

종래와는 달리 IMCO는 우선 航法에 관한 規則中 改正해야 할 點, 制限된 視界內에 있어서의 航法 및 規則의 構成 또는 表現文句에 있어서 改正해야할 點등 25項目에 걸친 質問事項을 앙케이트方式으로 全世界의 船舶 및 關係機關에 발송하여 意見을 모았다. 그 前에 IMCO는 1970年과 1972年에 規則의 改正을 위한 本會議를 열었다. 그리하여 1972年의 國際海上衝突豫防規則에 관한 條約이 成立한 것은 1972年 10月 20日의 일이다.

3. 改正된 規則(1972年의 國際海上衝突豫防規則)의 效力發生時期

이 規則은 적어도 15個國이상이 이 規則을 受諾하고 또한 이들 受諾한 國家의 100總톤級이상의 總保有船腹量이 隻數 또는 總톤수로 보아 全世界의 商船 保有量의 65%이상에 達한 날로부터 12個月이 지난 後에 發效하기로 되어있다. 그러나 一定한 準備期間을 두기 위하여 위의 效力發生要件을 갖춘다 하더라도 1976年 1月 1日 까지는 效力을 發生하지 않도록 하였다.[1]

二. 主要改正內容

1972年의 國際海上衝突豫防規則(以下 72年規則 이라 한다)은 現行의 1960年 規則(以下 現行規則이라 한다)을 廣範圍하게 改正한 것인데 이를 形式的 條文配列體制의 改正과 實質的 內容의 改正으로 大別하여 그 主要骨子를 考察하여 보기로 한다.

1. 條文配列體制의 改正

(1) 章節의 編成과 條文의 順序配列이 合理化 되었다.

現行規則이 6個의 章(part) 31個條文과 레이다 情報의 利用에 관한 勸告를 담은 規則附屬書로 構成되어 있는데 比하여 72年規則은 5個의 章 38個 條文과 4個의 附屬書로 되어있다.

첫째, 章(part), 節(section) 編成의 合理化를 期하였다.

總則部分(現行規則의 Preliminary and Definitions, 72年規則의 General)이 모두 처음의 第1章으로 되어 있는 것은 이들 規則에서 뿐만아니라 어느 法令에 있어서나 共通된다고 보겠다. 단지 現行規則이 한個의 條文에 불과한데 比하여 72年規則은 3個의 條文으로 이루어 졌다.

現行規則의 第2章이 燈火 및 形象物인데 72年規則의 第2章은 航法規定으로 되어있다. 그런데 現行規則 에서는 航法規定이 第4章을 이루고 있다. 勿論 立法技術上의 問題도 있고 사람에 따라서 見解의 差異는 있겠으나 衝突豫防規則의 核心이 航法에 있다 하겠으므로 航法規定을 앞세운 72年規則의 態度는 一應 타당하다고 볼 수 있다.

한便 72年規則의 第2章 航法規定은 現行規則 第3章의 "霧中信號 및 霧中航法" 中 霧中航法에 해당하는 內容을 吸收包含시키고 航法規定을 3個節로 크게 나누어 그 體系를 整備하였다.

72年規則의 第3章은 燈火 및 形象物에 관한 規則이다. 이는 前述한 바와 같이 現行規則에서

1) 閔星奎·林東喆, 海事法規要論, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1975 pp 350~354

dCollection

는 第2章에 규정되었던 章이다. 그러나 後述하는 바와 같이 72年規則에서는 附屬書Ⅰ에서 燈火 및 形象物의 配置와 技術的明細에 관하여 따로 규정하고 있으므로 이 章의 內容은 現行規則보다 간결하고 體系的으로 整備되었다.

72年規則의 第4章은 음향信號 및 發光信號인데 여기서는 現行視則의 第5章 相互視界內에 있을 경우의 음향信號를 위시하여 第3章의 霧中信號 第4章의 航法規定中에 있는 信號 第6章 雜則에 규정되어 있는 遭難信號등을 統合하여 규정하고 있다.

끝으로 72年規則 第5章은 適用의 免除로서 現行規則에는 이에 相當하는 獨立된 章은 없다.

以上 살핀바와 같이 72年規則은 實際 條文數는 現行規則보다 增加하였지만 章節의 廢合을 도모하여 1個章을 줄였고 大體로 그 編成이 現行規則보다 科學的이고 論理的이라고 할 수 있다.

둘째, 條文配列의 妥當을 期하였다.

즉 現行規則의 條文順序가 바뀐것을 비롯하여 한 條文의 內容이 여러 條文으로 分割되어 다른 條文속에 들어 있는 것도 있고 反對로 두개 以上의 條文內容이 한條文으로 統合表現된 것도 있다.

위와 같은 變化를 가져온 72年規則의 各章別 概要를 보면 다음과 같다.

第1章에는 總則的인 性格을 가진 3個의 條文이 들어 있다. 즉 規則의 適用範圍, 一般的 用語의 定義, 現行規則의 第27條와 第29條의 內容을 包含하고 있는 責務에 관한 規定이 바로 그것이다.

第2章에는 16個條文의 航法規定이 들어 있는데 첫째 모든 視界內에서의 航法 둘째 相互視界內에 있을 경우의 航法 셋째 制限된 視界內에 있어서의 航法으로 나누어 진다.

第3章에는 各種의 船舶이 달아야 할 燈火와 形象物에 관한 12個의 條文이 들어있다.

第4章은 첫째 船舶을 조종할때, 둘째 視界가 制限되어 있을때, 셋째 船舶이 조난 하였을때등에 使用하는 燈火信號와 음향信號에 대한 6個條文으로 構造되어 있다.

第5章은 72年規則이 燈火信號 및 음향信號裝置에 있어서 現行規則의 內容을 많이 改正하였으므로 둔 過渡的이고 經過的인 規定內容으로서 旣存船舶으로 하여금 새로운 技術的 特性 또는 再配置에 관한 규정의 適用을 유예 또는 免除 받을 수 있도록 配慮한 內容인바 한個의 條文으로 되어있다.

(2) 技術革新등 새로운 事情의 變化에 따라 改正이 容易하도록 되어있다.

즉 72年規則 에서는 航海하는 船員들에게 即時 관련되지 아니하는 技術的인 規定內容을 本文에서 附屬書에에 委任 하였다. 그리하여 그러한 技術的인 內容을 時勢의 變化에 맞추어 改正하고자 할 경우에는 本文改正節次에 있어서와 같이 全般的인 改正會議에 의하지않고 簡便하게 改正할 수 있게 하였으므로 적어도 附屬書에 담긴 技術的內容에 관한 限 융통성을 부여 하였다.

新規則에 첨부된 4個의 附屬書는 다음과 같다.

附屬書Ⅰ은 燈火와 形象物의 配置와 技術的 明細에 관한것이다. 現行視則 第2章의 各條文 內

dCollection

容에 들어있는 燈火 및 形象物의 揭揚位置, 構造, 크기등은 勿論이고 現行規則에는 규정되어 있지 아니한 여러가지 技術的 明細가 아주 細密한 部分까지 이 附屬書에 들어있다.

附屬書Ⅱ는 매우 接近하여 漁撈하고 있는 漁船에 대한 附加信號인데 이는 現行規則에 없는 새로운 內容이다.

附屬書Ⅲ은 音響信號裝置의 技術的 明細로서 특히 汽笛, 號鍾, 銅鑼등에 관하여 상세히 규정하고 있다.

附屬書Ⅳ에는 遭難信號의 內容이 규정되어 있다.

現行規則에서는 第31條 1項에 조난신호에 관한 內容이 모두 包含되어 있다.

그런데 72年規則 에서는 第37條에서 船舶이 조난하여 救助를 요청할 경우에는 이 規則의 附屬書Ⅳ에 규정하는 信號를 使用하거나 表示하여야 한다 라고만 규정하고 信號의 內容(方法)은 이를 附屬書에 委任하고 있다.

그 委任의 理由에 관하여는 前述한바의 附屬書를 둔 共通的인 理由以外에 論理的으로도 조난신호가 嚴格한 意味에서 "海上에서의 衝突防止"(preventing collisions at sea)와 관련된다고 볼 수 없다는 점이 또한 重要한 理由라고 생각된다.[2]

2. 實質的 內容(原則)의 改正

여기서는 앞서 살핀 形式的인 條文配列體制라던가 表現樣式의 單純한 變更등에는 구애되지 않고 다만 現行規則上의 原則으로서 72年規則에서 變更된 部分 이라든가 또는 72年規則에서 새로 채택된 原則등 內容의 實質的인 改正部分을 살펴보기로 한다.

(1) 總 則

① 通航分離方式(traffic separation schemes)을 채택할 수 있도록 하였다. (第1條, (d))

이에 관하여서는 航法規定에서 구체적으로 살피게 되므로 여기서는 說明을 생략한다.

②「조종能力이 制限되고 있는 船舶」(vessel restricted in her ability to manoeuvre)의 槪念을 新設하였다. (第3條 (g))

이는 72年規則 第3條(f)의「運轉이 自由롭지 못한 狀態에 있는 船舶」과 別途로 規定되고 있으며 特히 同項(g)의 (i)에서 (vi)에 이르기 까지「조종能力이 制限되고 있는 船舶」의 범주에 드는 船舶의 類型을 열거하고 있다. 그 內容을 보면 現行規則 第4條에 들어있는 運轉不自由船등에 해당하는 船舶들 이외에도 준설作業이나 航行中에 補給 또는 人員, 食糧 혹은 貨物의 換積作業에 종사하고 있는 船舶과 어려운 曳船作業에 종사하고 있는 船舶들이 이 槪念속에 들어있다. 만하자면 이 用語는 그 作業의 性質上 이 規則을 준수하여 조종하기 어렵도록 能力이 制

2) General Council of British Shipping International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. Witherby & Co. Ltd. London, 1975. p. 57.

dCollection

限된 船舶을 지칭한다고 볼 수 있다.

③ 「吃水 때문에 制約을 받고 있는 船舶」(vessel constrained by her draught)의 槪念을 新設하였다. (第3條 (h))

이것은 大型深吃水船舶등 吃水의 制限때문에 그 針路에서 벗어나기가 어렵도록 能力이 制限된 船舶을 말한다.

위 두가지 새로운 槪念의 船舶들에게는 모두 一般的인 다른 船舶과의 관계에서 航法上 衝突의 위험이 있을 때에 避航義務를 부과하기가 困難하다는 점에서 共通되며 72年規則에서는 第2章의 航法規定, 第3章의 燈火 및 形象物, 第4章의 음향信號 및 發光信號등 各章에 걸쳐서 이에 관하여 特別한 규정을 두고 있다.

(2) 航法規定

① 監視의 義務 (look-out)를 직접 규정하였다. (第5條)

이는 특히 重要한 新設規定의 하나이다. 現行規則 第29條 에서는 監視의 義務의 定義나 內容 또는 範圍등에 관하여는 아무런 規定도 두지 아니하고 단지 適當한 監視의 怠慢으로 인하여 생긴 結果에 대한 責任에 관하여 規定하고 있을 뿐이다. 이에 對하여 이 條文은 「주위의 狀況에 적합한 모든 利用할 수 있는 手段을 다하여 常時 視覺 및 聽覺에 의한 적당한 監視를 계속해야 한다」라고 구체적으로 규정하고 있다.[3] 그리고 이 規定은 모든 船舶에 대하여 그리고 常時 (at all times) 적용된다.

모든 利用할 수 있는 手段 (all available means)이라는 表現은 그것이 包括的이고 廣範하기 때문에 씌여졌다.[4]

② 安全한 速力(safe speed)에 관한 규정을 新設하였다. (第6條)

역시 重要한 新設規定의 하나이다. 이 條文은 現行規則中 第16條(霧中에서의 行動) (a)項과 레이다情報의 利用에 관한 勸告를 담은 規則附屬書 (2)에 그 根源을 두고있다. 現行規則 에서는 알맞은 速力(適度의 速力) (moderate speed)이라고 表現되어 있는데 여기서는 安全한 速力으로 되어 있다. 兩者의 重要한 差異點은 前者가 霧中等 制限된 視界狀態 에서만 그 이행이 要求되었는데 반하여 後者는 制限된 視界內에서 뿐만 아니라 船舶이 航行中 언제나 지켜야 한다는 점이다.

어떤 船舶에 있어서 安全한 速力이라 함은 衝突을 피할 수 있고 當時의 狀況에 적합한 거리에서 停船할 수 있는 그러한 速力이라고 말할 수 있다. 따라서 이러한 速力은 船舶의 크기, 種類, 速力, 保有한 航海裝備의 種類와 性能등 船舶의 內容 諸要素는 勿論 當時의 氣象狀態 海潮

3) 現行規則에는 "proper look-out"라고만 되어있으므로 그 구체적인 內容은 解釋과 判例에 의하여 보충되어 왔다. 이에 관하여는
A. N Cockcroft, A Guide to the Collision Rules, Stanford maritime, London, 1965. pp. 91~93. 參照.
4) General Council of British Shipping의 前揭書 p. 13

dCollection

流의 緩急, 水路의 事情등 外的條件도 考慮하여 決定된다는 점에서는 現行規則上의 適度의 速力의 決定에 있어서와 大差가 없다. 그런데 72年規則에서는 現行規則 第16條와는 달리 安全한 速力을 決定함에 있어서 考慮해야할 要素를 條文에 열거하고 있다. 즉 安全한 速力을 決定함에 있어서 모든 船舶이 염두에 두어야 할 事項 여섯가지와 레이다를 使用하고 있는 船舶이 특히 고려해야 할 事項 여섯가지를 각각 規定하고 있다.

모든 船舶이 航行中 지켜야 할 이 安全한 速力에 관하여는 이 規則이 시행된 후에 關係者들의 硏究와 法院의 判例를 통하여 그 구체적인 內容이 차차 밝혀질 것이다.

③ 衝突의 危險(第7條)

이 條文은 많은 內容이 現行規則 第4章 航法規則의 前文과 레이다 情報에 관한 規則附屬書에서 由來하지만 衝突의 危險性 有無判斷을 위한 指針으로서 72年規則에서 新設되었다. 특히 (d)項 (ii)號는 接近하여오는 다른 船舶의 컴퍼스 方位에 多少의 변화가 있는 경우일지라도 특히 超大形船 또는 曳引船列에 接近하거나 또는 다른 船舶에 至近거리로 接近하는 때에는 衝突의 危險性이 있을 수 있다고 警告하는 內容의 새로운 規定인바 이는 增加하는 超大形船등의 操船上 特性을 감안하여 생긴 규정으로 보인다.

④ 충돌을 避하기 위한 動作(第8條)

이 條文의 內容을 各項別로 살펴보면 우선 (a)項은 現行規則 第4章 航法規定의 前文과 同一하나 그 表現에 있어서 72年規則은 "any action…shall be positive" 라고 되어있어 現行規則의 表現인 "any action…should be positive" 보다 그 表現用語가 보다 强力하게 바뀐점이 지적되고 있다.[5]

또한 現行規則 航法規定 第17條 내지 第24條의 규정은 船舶이 相互視界內에 있는 경우에만 적용되지만 이 條項은 모든 視界狀態의 경우에 共通的으로 적용된다.

(d) 項, 새로운 規定으로서 충돌을 避하기 위한 動作은 安全한 거리를 두고 通過할 수 있도록 하고 또 避航動作의 結果가 所期의 成果를 거두고 있나를 確認하도록 要求하고 있다.

(e)項, 大體로 現行規則 第23條와 레이다 情報에 관한 規則附屬書(8)에서 由來하지만 그 表現이 明瞭하며 現行規則 第23條 (速力의 減退)가 단지 船舶이 相互視界內에 있을 경우에만 適用되고 또 前述한 規則附屬書 (8)의 內容은 近接狀態(close quarters situation)가 急迫한 경우에 있어서 船舶의 進行惰力을 完全히 멈추도록 하는 것인데 이 條項은 모든 視界狀態에서 적용되고 또 船舶의 速力의 減退, 推進機關의 停止, 逆轉등의 動作을 충돌을 피하기 위하여서 뿐만아니라 당시의 狀況을 확인하기 위한 時間的 여유를 얻기 위하여 (to allow more time to asses the situation) 필요한 경우에도 하도록 새로히 附加하여 규정하고 있는점이 注目할만한 內容이다.

⑤ 狹水道 (第9條)

(a)項. 現行規則 第25條 (a)項과 類似하다. 그러나現行規則이 動力船에만 適用되는데 이 條

5) 同上 p. 15.

dCollection

項은 모든 船舶에 적용된다.

(c)項. 狹水道를 첨가한 점은 다르지만 大體로 現行規則 第26條 後半部의 規則內容에 根據를 두고 있다. 그러나 表現語句에는 重要한 變化가 있음을 看過하여서는 아니된다.

즉 現行規則은 漁撈에 종사하고 있는 船舶에게 漁船이외의 다른 船舶이 使用하는 航路(fair way)를 妨害하지 않도록 要求하고 있다. 그리고 이것은 다시 말하면 航路에서 流網漁業(drift net)과 같은 漁撈行爲를 永久히 禁止한다는 意味가 된다. 그런데 여기의 새 條項은 단지 漁撈에 종사하는 船舶이 狹水道나 航路를 航行하는 다른 船舶의 通航을 妨害하지 않도록 要求하고 있다. 따라서 이를 逆으로 해석하면 이 條項은 暗暗裡에 水道가 다른 船舶에 의하여 使用되고 있지 아니할 때에는 어떤 形態의 漁撈作業이라도 許容하고 있는 것으로 풀이 된다. 왜냐하면 이러한 때에는 다른 船舶의 通航을 방해할 憂慮는 없을 것이기 때문이다,[6]

(d)項. 新設規定 이다.

이 條項은 航行上의 原因으로 制約을 받아 협소한 水道 또는 航路 안에서만 安全하게 航行할 수 있는 다른 船舶의 通航을 妨害하는 경우에는 협소한 水道 또는 航路의 橫斷을 禁止하는 규정이다. 만약 豫見치못한 事情으로 狹水道에서 橫斷狀態가 생기면 船舶이 相互視界內에 있을 경우에는 당연히 第15條가 適用된다.

(e)項. (i)號. 新設 條項이다.

그런데 이 條項에 따라 狹少한 水道 또는 航路에서 追越할때 利用하여야 하는 音響信號를 규정한 第34條 (c)項 (i)號는 船舶이 相互視界內에 있을 경우에 適用되는 규정인데 이 條項은 모든 視界狀態의 경우에 적용된다.

(f)項, 現行規則 第25條 (b)項에서 나온 것이나 現行規則이 動力船에만 適用됨에 반하여 이 條項은 모든 船舶에 적용하도록 되어있다. 그리고 만곡부(灣曲部) 信號를 하여야 하는점은 이 條項이나 現行規則에 있어서 同一하지만 그 信號를 하는 時機에 관하여 現行規則에 규정된 "그 만곡부로 부터 半海里以內에 到達하였을때"라는 거리규정을 72年規則에서는 削除하고 " 다른 船舶을 그 介在하는 장애물 때문에 그곳에서 볼 수 없는 경우에"라고 융통성있게 규정하고 있다.

(g)項 모든 船舶은 상황이 許諾하는限 狹少한 水道에 정박하여서는 아니된다는 內容을 규정한 新設條項이다. 그 취지는 自明한 것이므로 설명을 要치 아니한다.

⑥ 通航分離方式(Taffic Tepration Schemes) (第10條)

(i) 制度의 背景

이것은 過去 10餘年동안 開發되어온 實際的인 慣行에 基礎를 둔 새로운 條文이다. 한마디로

6) 同上 pp. 17~19. 이 解釋은 文理的으로 正確한 解釋이다. 그런데 日本人들 著書에도 大體로 結論은 위와 같이 써여져 있다. 그러나 이는 日本의 現行 衝突豫防法 第26條 後段을 根據로한 해석이며 이 日本法이 現行規則의 原文과는 一致하지 아니함을 留意해야 한다.

dCollection

通航分離方式이라 함은 船舶交通이 폭주하는 海域에 있어서 通航을 분리함으로써 衝突의 위험을 감소 시키고자 하는 方式이다.

1971年以前에도 IMCO에 의하여 많은 통항분리방식이 채택되고 그것을 Notices to Mariners를 통하여 告示한바 있다. 그러나 통항분리방식을 利用하는 船舶의 航法에 관한 指針이나 原則은 勸告事項 이었고 强行的인 것은 아니었다. 그러던 것이 도오바 海峽에서의 큰 海難을 겪고난 後인 1971年에 IMCO는 두가지 決議를 채택하였는데

첫째, 船舶으로 하여금 交通流 (traffic flow)의 指定된 方向에 따라 航行하도록 하기 위하여 1960年의 SOLAS 條約의 改正을 준비하였고.

둘째, IMCO의 會員國 政府들로 하여금 IMCO에 의하여 채택된 통항분리 방식을 이용하는 그들 旗國船舶이 交通流의 確立된 方向에 違反하여 航行할 때에는 이를 不法化 하도록 勸告하였던 것이 그 決議의 內容이다. 그런데 둘째번 勸告에 따라 英國을 필두로 하여 많은 會員國政府가 이 勸告內容을 施行하기 위한 立法을 하였다.

아뭏든 現行規則의 改正을 위한 會議에서는 이 條文의 內容 (여기의 第10條) 이 무速한 時日內에 世界各國의 呼應을 받을 수 있는 가장 效果的인 方式이라고 생각 하여 이를 채택키로 하였다.

(ii) 通航分離方式의 여러가지 形態

통항분리의 목적은 前述한 바와 같이 主로 충돌의 防止를 위한 것이며 그리기 위해서 船舶相互間에 마주치거나 또는 거의 正面으로 마주치는 狀態가 되지 않도록 미리 特定海域에 限定해서 船舶通航의 方法을 定하여 두게 되는데 그 方法을 航路指定 (routeing)이라 하고 그 代表的인 것이 通航分離方式 이다. 따라서 그 方式에도 여러가지가 있을 수 있고 明確하게 定形的인 것 이외에도 便宜的인 것도 包含될 수 있다.

여기에서는 制度의 理解를 도움기 위하여 IMCO에서 채택된 것을 열거하여 보기로 한다.

a. 通航分離帶(Separtion Zone) 또는 分離線(Separation Line)에 의한 것

이러한 形態가 分離方式의 가장 代表的인 것이며 될 수 있는 대로 分離帶를 設置하여 분리하고 만약 水路幅과의 관계로 分離帶를 설치할 수 없을 때에는 分離線에 의해서 通航을 분리하는 形態이다.

b. 自然的 障害物 및 地理的으로 限定된 物標를 利用하는 것

c. 接岸通航帶(Inshore Traffic Zone)에 의한 것

d. 船舶이 集中되는 지점에 있어서 扇形(Secter)을 利用한 것

e. 圓形交差點(로오타리) (Roundabout)에 의한것 등이다.

(iii) 이 規則에서의 規定

72年規則 에서는 앞서 살핀바와 같이 第1條의 (d)項에서 IMCO가 通航分離方式을 채택할 수 있음을 明示하는 한편 第10條 (a)項에서 IMCO가 채택한 통항분리방식에 이 條文이 적용된다고

dCollection

밝히고 (b)項에서 (j)項에 이르기까지 9個項에 걸쳐서 通航分離方式에 적용될 航法規定을 新設하였다. 그 內容은 條文에 비교적 상세히 表現되어 있으므로 여기서는 그 說明을 생략한다.[7]

⑦ 帆船(第12條)

(a)項 (iii)號. 新設條項이다.

이 項의 新設로 인하여 第12條의 內容이 國際요트競技規則(International Yacht Racing Rules)의 內容과 아주 흡사하게 되었다. 그리고 이렇게 함으로써 現行規則을 적용함에 있어서 例外的인 경우를 망라할 수 있게 되었으며 結果的으로 左舷側에 바람을 받고 있는 船舶은 疑心스러울 때에는 다른 船舶의 進路를 피하도록 규정한 것이다.

⑧ 正面으로 마주치는 狀態(第14條)

여기에서는 (c)項이 새로운 내용이다. 그 要旨는 正面으로 마주치는 狀態에 있는가의 여부에 관하여 스스로 疑問이 있는 船舶은, 正面으로 마주치는 狀態에 놓여 있다고 생각하고 그에 適合한 航法에 따라야 한다는 것으로 이 條項의 目的은 두 船舶이 마주치는 경우에 衝突의 可能性을 除去하기 위한 것이다. 그리고 이는 第13條(追越) (c)項과 그 立法의 趣旨가 同一하다고 볼 수 있다.

⑨ 橫斷하는 狀態(第15條)

이條文은 現行規則 第19條와 第22條의 一部를 통합한 규정이나 避航船이 다른 船舶의 船首를 橫斷해서는 아니된다는 規定이 現行規則에서는 모든 船舶에 適用되나 여기에서는 단지 動力船에만 適用되도록 變更된 점이 다르다.

⑩ 維持船의 動作(第17條)

現行規則을 改正함에 있어서 論難이 많았던 條文의 하나이다.

(a)項 (ii)號. 新設된 條項이다.

現行規則 第21條에 의하면 維持船은 避航船이 單獨으로 충돌을 회피할 수 없으리라는 것이 明白해질때 까지 그 針路와 速力을 維持하도록 되어있다. 그런데 時時 刻刻으로 變化해가는 상태에서 (in a developing situation) 維持船으로서는 避航船이 취하고 있는 警戒態勢의 程度와 內容을 알 수가 없고 또한 避航船의 조종能力도 알 수 없는 경우가 많을 것이므로 結果的으로 維持船은 위험한 상태가 發生할 때까지 계속해서 維持義務만을 이행해야 하게되는 경우가 있을 수 있다는 점이 現行規定의 결함으로 지적될 수 있다. 그러므로 이 條項은 維持船에게 早期動作을 취할 수 있는 自由를 부여함으로써 위와 같은 狀態를 피할 수 있게 하였다. 즉 이 條項에 의하면 維持船은 이 條文 (3)項에서 특히 규정하고 있는 自船의 左舷側에 있는 다른 船舶을 向하여 左舷으로 針路를 變更하여서는 아니된다는 制限을 지키기만 하면 自船의 조종만으로 충돌의 위험을 피하기 위한 動作을 할 수 있다.

維持船은 避航船이 72年規則 第16條 (避航船의 動作)에 따른 動作을 취하지 않는다고 判斷될

7) IMCO, Ship's Roueting, London, 1973 pp. 8~13.

dCollection

때에는 충돌을 피하기 위한 動作을 취할 수 있다.

(c)項. 新設規定이고 또 매우 重要한 變化를 가져온 內容이다. 이는 위에서 잠시 言及한바와 같이 이 條文 (a)項 (ii)號에 따라서 行動하는 動力船으로 하여금 自船의 左舷側에 있는 다른 船舶을 향하여 左舷으로 針路를 변경하여서는 아니된다는 內容인데 이는 함부로 左舷側으로 針路를 변경하면 충돌을 超來한다는 警告의 妥當性이 實驗을 통하여 立證됨에 따라 明文化한 것이다.

(d)項. 新設規定이다 이는 위 (a)項 (ii)號에 의하여 維持船에게 보다 큰 自由가 許容되었음에도 不拘하고 避航船으로 하여금 第16條에 규정된 動作義務의 重要함을 强調하기 위한 條項이다.

만약 이러한 條項이 없으면 避航船은 維持船이 (a)項 (ii)號에 따른 動作을 취할 것이라는 期待下에 그 針路와 速力을 계속 維持하려고 할지도 모르기 때문이다.

⑪ 船舶間의 責務 (第18條)

이 條文은 各種 船舶相互間에 있어서 避航義務와 責任上의 位階秩序를 규정한 것인데 (a), (b), (c) 各 項은 自明한 內容의 說明이다.

(d)項, 吃水때문에 制約을 받고 있는 船舶의 特殊性을 考慮하여 新設된 條項인데 그中 (i)號는 例컨데 深吃水船이 狹水路이외는 航行할 수 없는 制約을 받드시 吃水때문에 制約을 받고 있는 船舶은 그 進行하는 針路에서 벗어날 수 있는 能力이 몹시 制限되기 때문에 부득이 이러한 船舶에게 航法上의 特典을 부여하는 內容이며, (ii)號는 비록 이러한 航法上의 特典을 받고있는 船舶이라도 그의 조종能力에 영향을 미치는 모든 要素를 考慮에 넣어 신중히 運航하도록 注意를 환기 시키는 內容이다.

⑫ 制限된 視界內에 있는 船舶의 航法(第19條)

이 條文은 現行規則 第16條와 對比되지만 이 條文에서 要求되는 動作이 現行規則 第16條에서 要求되는 動作보다 包括的이고 廣範圍 하다.

(a)項. 이 條文이 적용되는 狀況(circumstances)을 규정하고 있는데 現行規則 第16條 1項에서의 表現이 視界가 制限된 狀態에 있을 경우(……in……restricted visibility) 인데 대하여 여기에서는 視界가 制限된 水域 또는 그 附近(……in or near……restricted visibility)이라고 되어있어 視界가 制限된 附近까지 포함되어 있다.

(b)項. 前段은 72年 規則 第6條의 Safe Speed를 再强調 하고 있다. 後段은 機關을 즉시 使用할 수 있도록 準備하여 두어야 한다는 內容의 규정인데 前에 없던 것으로 이번에 新設되었다

(c)項. 모든 視界狀態에 있어서의 航法規定을 정한 第1節의 內容을 視界가 制限된 狀態에서는 특히 유의하여 이행할 必要性을 船員들에게 명심시키기 위한 규정이다.

(d)項과 (e)項은 各各 現行規則 第6條 (c)項 및 (b)項과 對比되는 條項인데 制限된 視界內에 있어서의 船舶의 航法에 관한 指針이 現行規則에서의 그것보다 훨씬 積極的이고 明快하다.

dCollection

(3) 燈火 및 形象物

① 通則(第20條)

(c)項. 現行規則 第1條 (b)項의 끝部分에서 由來하나 船舶에 燈火가 설치된 경우에는 視界가 制限된 狀態에서 晝間에도 이를 點燈할 義務가 있는 점이 다르다.

② 定義(第21條)

(c)項. 船尾燈에 관한 규정인데 그 揭揚位置에 관하여 現行規則 第10條 (a)項에서는 "船尾에"(at her stern)라고 되어있으나 여기서는 "加能한 限 船尾가까이에" (as nearly as practiicable to the stern)라고 表現되어 있는바 이는 正船尾에 燈火를 설치하기 困難한 특수한 形態의 船舶을 고려한 때문인 것으로 보인다.[8]

(d)項. 曳引燈(towing light)의 색갈을 종래에 없던 黃色燈으 새로 규정하였다.

(f)項. 每分에 120回 이상의 周期로 規則的인 간격을 두고 섬광(閃光)을 발하는 섬광등(flashing light)을 새로히 규정하고 있다.

③ 燈火의 可視거리(第22條)

길이 50미터 以上인 船舶의 航海燈과 全周燈의 可視거리가 各各 現行規則보다 1마일씩 增大되었고 길이 12미터이상 20미터 未滿인 船舶의 마스트頂部燈의 可視거리가 역시 1마일 增大된 반면 길이 12미터未滿인 船舶의 마스트 頂部燈의 可視거리가 1마일 줄어든 것을 除外하고는 現行規則과 內容上 差異가 없다.

④ 航行中인 動力船(第23條)

(b)項, 에어쿳숀船(air-cushion vessel)의 燈火에 관하여 새로운 규정을 하였다. 즉 에어쿳숀船이 無排水의 상태로 航行하고있을 때에는 航行中인 動力船이 달아야 하는 燈火에 附加하여 全周를 비추는 黃色의 섬광등(閃光燈) 1個를 달도록 하였다.[9]

(c)項, 길이가 7미터 未滿이고 最大速力이 7놋트를 넘지 아니하는 動力船은 이 條文 (a)項에 규정한 航行中에 다는 燈火에 대신하여 全周를 비추는 白色燈 1個를 달 수 있도록 완화 하였다. 이는 이러한 小形船舶은 그 出力이 적어 所定의 可視거리를 가진 燈火를 설비하기 어려운 점을 감안한 때문이다.

⑤ 曳引船 및 밀고 있는 船舶(第24條)

(b)項, 앞쪽으로 밀고 있는 船舶과 밀려가고 있는 船舶이 固定式으로 연결되여 하나의 複合體를 이룬때에는 이를 1隻의 動力船으로 취급하여 燈火에 있어서도 一般의 경우와 같이 航行中인 動力船이 달아야 할 燈火를 달도록 새로히 規定하고 있다. 이러한 形態의 船舶은 견고하게 連結되어 있어 海上에서 操業하는데 지장이 없기 때문이다.

---

8) 이에 관하여는 現行規則에 있어서도 船舶形態의 多樣함을 고려하여 이와 비슷하게 廣義로 해석을 하였다. 橫田利雄, 新海上衝突豫防法, 海文堂, 東京, 1965. p. 97 參照

9) C. H. Wright, The Collision Regulations Fully Explained, James Laver Printing Co. Ltd. Liverpool, 1975. p. 27.

dCollection

(c)項. 다른 船舶을 옆에 붙여서 끌고 있는 경우(vessel towing alongside)를 이번에 새로히 설정하였다. 그러나 燈火는 現行規則에 있어서 앞으로 미는 경우와 基本的으로 同一하다.

(d)項. 動力船이 다른 船舶을 曳引하고 있는 경우와 앞으로 밀거나 또는 옆에 붙여서 끌고 있는 경우에도 第23條 (a)項 (ii)號의 第2마스트 頂部燈에 관한 규정을 적용하도록 明文化한 점이 現行規則과 다르다.

(e)項. 끌려가고 있는 船舶 또는 物體에 달아야할 燈火에 관한 규정은 現行規則 第5條 (a)項과 基本的으로 同一하나 다만 現行規則 에서는 船尾燈 대신에 操舵目標燈을 달 수 있도록 選擇的으로 규정하고 있는데 대하여 이 條項에서는 언제나 船尾燈을 달도록 義務化하고 있다.

(f)項. 現行規則 第5條 (c)項에서는 두隻以上의 船舶이 一團이 되어 앞으로 밀려가고 있는 경우(vessels pushed ahead in a group)만을 이를 한隻의 船舶으로 보는데 여기서는 두隻 以上의 船舶이 一團이 되어 밀려가거나 옆에 붙여서 끌려갈 경우(vessels being towed alongside or pushed in a group)를 모두 한隻의 船舶으로 보고있다.

(g)項. 新設條項의 하나이다. 그 內容은 끌려가고 있는 船舶이나 物體에 所定의 燈火를 다는 것이 不可能한 경우에는 可能한 모든 手段을 다하여 그 船舶 또는 物體를 照明하거나 적어도 그 存在를 표시하도록 하라는 것인바 이는 原木등과 같이 燈火를 달기 困難한 被曳引物體가 점점 增加하는데 대처하기 위한 규정으로 보인다.

⑥ 航行中인 帆船 및 櫓櫂船(第25條)

(c)項. 現行規則 第5條 (b)項과 대비되는 條文인데 航行中인 帆船이 마스트의 꼭대기 또는 그 附近의 垂直線上의 上下에 附加하여 달수 있는 윗것이 紅色이고 아랫것이 綠色인 燈火를 이 條項에서는 全周燈으로 바꾸었다.

⑦ 漁船(第26條)

(b)項 (ii)號. 트로울網 漁業에 종사하는 船舶이 綠色의 全周燈의 後方에 다는 마스트 頂部燈에 관하여 現行規則 에서는 그 揭揚이 任意的이고 그 位置가 綠燈 白燈보다 낮도록 되어있는데 이 條項에서는 그 揭揚이 强制的이고 位置도 綠燈보다 높아야 한다고 되어 있는 점이 다르다.

(d)項. 漁撈에 종사하고 있는 다른 船舶에 아주 가까이 接近하여 漁撈에 종사하고 있는 船舶은 이를 나타내는 信號를 附加하여 달수 있도록 하였는데 그 信號의 內容은 附屬書Ⅱ에 규정되어 있다. 이것도 新設規定의 하나인데 그 立法趣旨는 쌍끌이 트로울網 漁業(pair trawling)이나 旋網漁業(purse seining)과 같은 特殊漁撈作業을 船員들에게 알려주고자 함에 있다.

⑧ 運轉이 自由롭지 못한 狀態에 있는 船舶 또는 조종能力이 制限되고 있는 船舶(第27條)

(b)項 (ii)號. 조종能力이 制限되고 있는 船舶이 다는 燈火 및 形象物은 現行規則 第4條와 같으나 形象物의 빛같이 現行의 紅色에서 黑色으로 바뀌었다.

(b)項 (iii)號. 조종 能力이 制限되고 있는 船舶이 對水速力이 있는 경우에 現行規則 第4條 (e)項에 의하면 舷燈과 船尾燈만 달게 되어있으나 여기서는 마스트 頂部燈도 달도록 되어있다.

dCollection

(d)項. 준설(浚渫) 또는 水中作業에 종사하고 있어 조종能力이 制限되고 있는 船舶이 달아야 할 燈火 및 形象物에 관하여 규정한 新設 條項이다. (d)項 (vi)號에 의하면 이러한 船舶은 정박中에도 第30條에 의한 정박燈을 달아서는 아니되도록 규정되어 있다.

(e)項. 潛水作業에 종사하고 있는 船舶이 그 크기의 制約 때문에 所定의 形象物을 달을 수 없을 때에는 높이가 1미터 이상인 國際信號旗 A의 信號板을 달고 全周에서 볼 수 있도록 조치하여야 한다는 새로운 條項이다.

⑨ 吃水 때문에 制約을 받고 있는 船舶(第28條)

흘수 때문에 制約을 받고 있는 船舶은 航行中인 動力船이 다는 燈火에 附加하여 가장 잘 보이는 곳에 紅色의 全周燈 3個를 垂直線上으로 달거나 또는 圓筒1個를 달수 있도록 하여 그 狀態를 識別할 수 있도록 規定한 새로운 條文이다.

⑩ 導船船(第29條)

現行規則 第8條 (a)項, (b)項과 달리 導船船이 動力船이건 帆船이건 구별하지 아니하고 같은 燈火를 달도록 變更되었으며 現行規則에 규정된 炎火(flare-up light)가 이 條文에서는 不必要하게 되었다.

⑪ 정박船 및 얹혀있는 船舶(第30條)

(c)項. 길이 100미터 이상의 선박에 있어서는 정박중에 甲板을 照明할 수 있는 作業燈 또는 이와 同等한 燈火를 使用할 수 있다는 規定을 新設하였는데 이는 實際의 慣行을 존중한 규정이며 이러한 燈火도 船舶이 정박중임을 識別하는데 크게 도움이 되기 때문이다.

(4) 音響信號 및 發光信號

① 음향신호裝置(第33條)

(a)項. 음향신호장치에 관한 이 條項의 規定은 現行規則 第15條 (a)項과 달라서 動力船 뿐만 아니라 모든 形態의 船舶에 적용된다. 그리고 이 條項에서는 종전에 있던 霧中信號器(fog horn)가 不必要하게 되었다.

(b)項. 新設規定 이다. 길이가 12미터 未滿인 船舶은 이 條文 (a)項에 규정된 음향신호장치를 備置할 義務는 없으나 이를 備置하지 아니한 경우에는 有效한 한음향신호를 낼 수 있는 다른 器具를 備置해야 한다고 규정하고 있다. 現行規則 第15條에 의하면 이러한 船舶은 음향신호器具의 備置에 관한 아무런 義務도 없다.

② 조종信號 및 警告信號(第34條)

(b)項. 이는 現行規則 第28條 (c)項과 類似한 規定이나 現行規則 에서는 發光信號가 汽笛信號裝置와 連結되어 同時에 作動하고 汽笛信號音과 同一한 時間동안 보일 수 있도록 要求하지만 여기서는 그러한 制限이 없는 점이 다르다.

(c)項, 이는 船舶이 相互視界內에 있을 경우에 狹水道 또는 航路(fair way)에서 追越船과 追

dCollection

越을 당하는 船舶과의 음향신호에 관하여 규정한 新設條項 이다.

(f)項. 複數의 汽笛이 100미터 이상의 거리를 두고 船內에 設置되어 있는 경우에 조종信號나 警告信號를 울릴 때에는 그중 하나의 汽笛만을 使用해야 한다는 新設規定 인데 그 趣旨는 同時에 울린 汽笛信號를 時差를 두고 듣는데서 오는 混亂을 피하기 위함이다.

③ 制限된 視界內에서의 音響信號 (第35條)

汽笛信號를 울릴 경우의 간격에 관하여 現行規則 第15條 에서는 1分間을 넘지않는 간격과 2分間을 넘지않는 간격의 兩者가 混用되고 있으나 이 條文에서는 모두 2分間을 넘지않는 간격으로 통일 하였다.

三. 結 論

이제까지 現行規則과 對比하면서 72年 規則의 改正內容을 形式的인 面과 實質的인 面으로 나누어 살펴보았다. 먼저 눈에 띄는 것은 實質的인 內容의 變化보다도 形式的인 體制의 變化 이다. 이러한 形式的 體制의 變更은 規則自體의 編制를 論理的으로 合當하게 하기 위함이었다. 이러한 見地에서 볼때

첫째, 規則의 가장 重要한 部分인 航法規定을 燈火 및 形象物에 관한 規定의 앞에 두었다.

둘째, 船舶設計者나 造船擔當者 에게는 緊要하겠으나 船員에게는 直接的이고 緊密한 關係가 적은 技術的인 事項의 大部分을 附屬書에 委任하였다. 그래서 72年 規則에는 4個의 附屬書가 첨부되어 있다. 또 本文의 改正節次를 밟지 아니하고 簡便하게 附屬書內容을 改正할 수 있으므로 必要한때 그 變更을 쉽게 할 수 있게 되었다.

셋째, 그와 반면 現行規則의 레이다 情報에 관한 規則附屬書의 實質內容은 72年 規則의 關聯條文속에 모두 吸收되었으며 이들은 72年規則 에서도 아주 重要한 部分을 이루고 있다.

끝으로 이와같이 論理的인 編成을한 結果 72年 規則의 條文表現이 簡明하여 졌다. 그리하여 72年 規則 第1條에서 第38條까지의 單語數가 現行規則 第1條에서 第31條 까지의 單語數의 75% 밖에 되지 않는다는 興味로운 結果를 가져왔다.[10]

實質的인 內容의 變化에 관하여는 위에서 規則의 各章別 條文別로 考察한바 있거니와 亦是 두드러진 變化는 航法規定에서 찾아보게 된다.

첫째, 衝突豫防에 있어서 가장 初步的이면서도 重要한 監視(look-out)의 義務에 관하여 그 內容을 航法의 冒頭에 獨立된 條文(第5條)을 두었다는 것은 特記할만한 일이다.

둘째, 第6條에서 航行中인 모든 船舶이 준수해야 할 安全한 速力에 관한 규정을 新設하였다.

셋째, 第10條 에서는 時代的 要望에 副應하여 通航分離方式을 채택 하였다.

넷째, 第17條 維持船의 義務에 있어서 現行規則과는 다른 重要한 內容上의 變化를 가져왔다.

10) General Council of British Shipping의 前揭書 p. 3.

dCollection

다섯째, 第18條 船舶間의 責務中 (d)項 吃水때문에 制約을 받고 있는 船舶에 관한 部分도 중요한 새로운 內容으로 지적될 수 있다.

그 以外에도 第7條(衝突의 危險) 第8條 (衝突을 피하기 위한 조치) 第19條 (制限된 視界內에 있어서의 航法)에 있어서의 變化도 注目할만한 內容들이다.

위에 들은바와 같이 72年規則에서는 現行規則의 內容을 많이 改正하였다.

그러나 그렇다고 72年 規則이 現行規則과 比較하여 根本的으로 달라졌다고 생각하는 것은 잘못이다. 많은 改正에도 不拘하고 現行規則上의 原則은 아주 廣範圍하게 72年 規則에 그대로 살아있다는 事實을 잊어서는 아니된다. 結局 이러한 改正은 發展的인 變化라고 말할 수 있다.

參考 文獻

1) General Council of British Shipping, International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Witherby Co. Ltd., London, 1975.
2) IMCO. Ship's Routeing, London, 1973.
3) C. H. Wright, The Collision Regulations Fully Explained, James Laver printing Co. Ltd., Liverpool, 1975.
4) A. N. Cockcroft, A Guide to the Collision Rules, Stanford Maritime, London, 1965.
5) 藤崎道好, 海上衝突豫防法論, 成山堂, 東京, 1974.
6) 高塚 裕, 海上衝突豫防法の 實務的解說, 成山堂, 東京, 1972.
7) 横田利雄, 新海上衝突豫防法, 海文堂, 東京, 1965.
8) 閔星奎・林東喆, 海事法規要論, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1975.

dCollection