

# 통항불방해선박과 그 상대선의 항법관계

김 인 현\*

## The Application of Collision Regulation between a Not-to Impede Vessel and Her Opposite Vessel

*In-Hyeon Kim*

Ⅰ. 서론	Ⅴ. 통항불방해선박과 그 상대선의 구체적 항법관계
Ⅱ. 관계규정과 국제규칙 제8조 (f)항	Ⅵ. 결론
Ⅲ. 연혁적인 고찰	
Ⅳ. 통항불방해선박의 항법과 일반항법과의 관계	

### Ⅰ. 서론

선박의 항법관계를 규율하는 법규로는 국내법으로서 해상교통안전법과 개항질서법이 있고, 국제조약으로서 1972년 국제해상충돌예방규칙(이하 국제규칙이라 한다)이 있다. 이러한 법규에 따라 각 선박은 처하여진 상황에 따라 피항선 혹은 유지선이 되고, 각각의 주의의무를 부담하게 된다. 피항선은 상대선의 진로를 피하여야 할 주의의무를 부담하고, 유지선은 기본적으로 현재의 침로와 속력을 유지할 의무를 부담하고 나아가 협조동작을 취할 주의의무가 있다고 볼 수 있다.

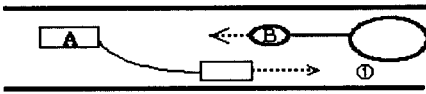
그런데, 우리가 일반적으로 알고 있는 다른 선박의 진로를 피하여야 한다(keep out of the way)

는 문구와 달리 다른 선박의 통항 혹은 안전한 통항을 방해하지 말아야 한다(not to impede the passage of the vessel)는 문구가 해상교통법의 여러 조문에 보인다. 이러한 선박을 통항불방해선박 혹은 통항방해배제선박이라고 부른다. 이러한 통항불방해선박은 협수로, 통항분리방식, 특정해역 뿐만 아니라 개항질서법에서도 나타나고 있다.

일반적으로 “진로를 피한다”는 것은 2척의 선박이 접근하여 충돌의 위험이 있을 경우 유지선이 그대로 침로를 변경하지 않고 진행하는 것이 가능하도록 피항선이 침로와 속력을 변경하여 유지선의 진로방향의 수역을 열어주는 것을 말하고, “통항을 방해한다”는 것은 2척의 선박이 접근하는 경우에 한 선박이 진행하려는 방향의 수역을 어떠한

\* 목포해양대학교 선장/교수

이유에서건 폐색시켜서 그 통항을 불가능하게 하는 것을 말한다. 따라서 그 선박의 진행방향으로의 통항이 가능하도록 일정부분이 열려져 있다면 통항을 방해하지 않는 것이 된다고 한다(그림 1 참조).<sup>1)</sup>

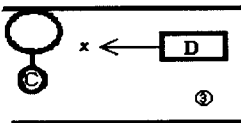


진로를 피한다



동항을 방해하는 상태

동항을 방해하지 않는 상태



동항을 방해하는 상태

<그림1>

지금까지 우리 나라의 교과서에서는 이에 대한 구체적인 설명이 부족하였던 관계로 통항불방해선박과 그 상대선과의 항법적용문제에 있어서 상당한 혼란을 겪고 있다. 그러므로 필자는 이에 대하여 구체적으로 연구하여 항법의 해석에 도움이 되도록 한다.

## II. 관계규정과 국제규칙 제8조 (f)항

### 1. 국제규칙

협수로항법인 국제규칙 제9조 (b)항(해상교통안전법 제17조 제2항)은 「길이 20미터 미만인 선박이나 범선은 협수로나 항로내에서만 안전하게 항행할 수 있는 선박의 진로를 방해하여서는 아니된

다」고 하고, 동규칙 제9조 (c)항(동법 제17조 제3항)은 「어로에 종사하고 있는 선박은 협수로나 항로내에서 항행하는 타선의 통항을 방해하여서는 아니된다」고 하고, 동규칙 제9조 (d)항(동법 제17조 제4항)은 「만일 자선의 횡단이 수로나 항로내에서 안전하게 항행할 수 있는 선박의 통항을 방해한다면 그 선박은 협수로나 항로를 횡단하여서는 아니된다」고 정하고 있다.

또한 통항분리방식의 항법인 국제규칙 제10조 (i)항(동법 제18조 제6항)은 「어로에 종사중인 선박은 통항로를 따라 진행하는 다른 선박의 통항을 방해하여서는 아니된다」고 하고, 동규칙 제10조 (j)항(동법 제18조 제10항)은 「길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 통항로를 따라 진행하는 동력선의 안전한 통항을 방해하여서는 아니된다」고 정하고 있다.

마지막으로 국제규칙 제18조 (d)항 (i)호(동법 제26조 제5항)는 「운전부자유선박 또는 조종성능제한선박 이외의 선박은 상황이 허락하는 한 홀수에 제약을 받아 제28조의 신호를 표시하고 있는 선박의 안전한 통항을 방해하지 아니하여야 한다」고 정하고 있다.

### 2. 해상교통안전법 및 개항질서법

협수로나 통항분리방식에 대하여는 국제규칙과 동일하므로 생략한다.

해상교통안전법 제47조 제1항은 「특정해역에서 어로에 종사하고 있는 선박은 그 특정해역에서 제45조 제3항의 규정에 의한 항로지정방식에 따라 항행하는 다른 선박의 통항에 지장을 주어서는 아니된다」고 하고, 개항질서법에는 제13조 제5항에서 「모든 선박은 항로를 항행하는 위험물 적재선박 또는 해상교통안전법 제2조 제8호의 규정에 의한 홀수제약선의 진로를 방해하여서는 아니된다」고 하고, 제17조 제1항에서 「개항의 항계안에 있는 잠종선은 동력선과 범선의 진로를 방해하여서는 아니된다」고 하며, 제17조 제2항에서 「개항의

1) 海上安全法令研究會, 海上衝突豫防法 100問 100答, 成山堂書店, 1982, 34-35頁.

항제안에 있는 예인선·급수선·급유선 및 통선과 공사 또는 작업에 종사하는 선박 등은 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니된다」고 정하고 있다.

### III. 연혁적인 고찰

#### 3. 국제규칙 제8조 (f)항의 기능

위에서 본 각 규정은 1960년, 1972년 국제규칙에 삽입되어 있었으나, 통항불방해선박의 의무가 무엇인지에 대하여는 구체적인 규정이 없었고, 1987년 개정에서야 비로소 제8조 (f)항으로 국제규칙에 삽입되게 되었다. 그러므로 제8조 (f)항은 이제 위에서 본 개별적인 통항불방해선박의 규정에 대한 정의규정으로서 기능을 하게 되었다.

그러나, 우리 나라의 해상교통안전법은 국제규칙 제8조 (f)항에 해당하는 규정을 해상교통안전법 제16조에 추가하지 아니한 상태로 있다. 그러므로 개항질서법과 해상교통안전법에 나오는 통항불방해선박의 주의의무가 무엇인가에 대한 근거규정이 누락되어 있는 셈이 된다. 다만, 해상교통안전법 제5조 「선박의 충돌방지 등에 관하여 조약에 다른 규정이 있는 때에는 그 규정에서 정하는 바에 의한다」<sup>2)</sup>는 규정을 유추하여 국제규칙 제8조 (f)항을 우리 나라의 해상교통안전법이나 개항질서법에 적용할 수 있을 것이다.

그러므로, 위에서 살펴본 각 규정에 따라 통항불방해선박은 국제규칙 제8조 (f)항의 적용을 받게 되고 이에 따라 각 선박에는 주의의무가 부과되고, 이러한 주의의무는 과실비율 산정의 기초가 된다.

#### 1. 1972년 국제규칙

1972년 국제규칙이 제정되기 이전에도 통항불방해선박에 대한 규정은 있어왔다. 예컨대, 1972년 국제규칙 제9조 (b)항에 해당하는 1960년 국제규칙 제25조 (c)항은 협수로에서 길이 65피트 이하의 동력선은 그러한 협수로 안에서만 항행할 수 있는 선박의 안전한 통항을 방해하지 말아야 한다고 정하고 있었다.<sup>3)</sup> 한편, 1960년 국제규칙 제26조는 「이 규정은 어로작업에 종사하고 있는 다른 선박에게 어선 이외의 선박에 의하여 사용되는 항로를 폐쇄할 권리를 주는 것은 아니다」라고 정하고 있다.<sup>4)</sup> 그러나, 현재의 국제규칙 제8조 (f)항과 같은 일반적인 의의에 대한 구체적인 규정이 없었다.

#### 2. 국제해사기구의 1982년 지침서

1982년 국제해사기구는 국제규칙의 올바른 해석을 위하여 해석지침서를 만들면서,<sup>5)</sup> 국제규칙 제9조 (b), (c), (d), 제10조 (i), (j) 그리고 제18조 (d)항에 나타나는 “불방해”라는 단어의 의미를 명확하게 한다는 제목하에, 통항불방해선박의 주의의무에 대하여 「다른 선박의 통항을 방해하지 않을 것이 요구되는 선박은 가능하면 충돌의 위험이 발생하지 않는 방법으로 항해하여야 한다. 그러나 만약 충돌의 위험이 발생한 경우에는 해당 항법규정을 준수하여야 한다」고 정의하였다.<sup>6)</sup>

2) 윤점동 교수는 이 조문은 정반대의 내용으로 당연히 개정되어야 한다고 주장한다. 윤점동, 국제해상충돌예방규칙 및 관련된 국내법규해설, 세종출판사, 2000, 370면. 이 견해에 대하여는 필자도 찬성한다. 그러나, 입법자의 의도는 조약과 해상교통안전법의 규정이 서로 상충되는 경우뿐만 아니라 국제규칙 제8조 (f)항 처럼 누락되어 있는 경우를 예견한 것이라고 볼 수 있다.

3) In a narrow channel a power-driven vessel of less than 65 feet in length shall not hamper the safe passage of a vessel which can navigate only inside such channel.

4) This Rule [Rue 26-other vessels to keep out of the way of vessels engaged in fishing] shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

5) NAV 26 WP. 9, October 14, 1982.

6) 지침서 제3항에 나와 있는 영문 내용은 아래와 같다: When a vessel is required not to impede the passage of another vessel, such vessel shall so far as practicable navigate in such a way as to avoid the development of

그러므로 여기에 따르면 통항불방해선박의 주의 의무란 충돌의 위험성이 발생하기 전에 존재하는 것으로서, 충돌의 위험이 발생하지 않도록 하는 것이었다. 즉, 시계내의 항법이 적용되는 요건인 충돌의 위험이 발생되기 이전에 이를 방지하여야 할 의무인 것으로 이해되고, 충돌의 위험이 발생하게 되면 이 때부터는 소위 일반항법이 적용되어 횡단항법, 추월항법에 따라 피항선·유지선이 결정되는 것으로 해석되어 진다.

### 3. 1987년 개정에 따른 8조 (f)항의 삽입

#### (1) 네덜란드의 제안

네덜란드는 통항불방해선박의 주의의무가 무엇인지 불분명하므로 이를 국제규칙에 명확히 하자는 제안을 하였다. 네덜란드의 제안은 아래와 같은 것이다: 「이 규칙에 의하여 다른 선박의 통항을 방해하지 않을 것이 요구되는 선박은 상황이 허락하는 한 충돌의 위험이 발생하지 않도록 항해하여야 한다. 그러나, 충돌의 위험이 발생한 경우에는 접근하는 두 선박은, 비록 한 선박이 다른 선박의 안전한 통항을 방해하지 말아야 하는 의무를 부담하고 있다고 하더라도, 이 장의 규정을 충실히 준수하여야 한다」.<sup>7)</sup> 그 취지는 지침서와 기본적으로 다른 것이 없이, 통항불방해선박의 의무는 충돌의 위험이 발생되지 않도록 항해하는 것임을 명백히 하는 것이었다.

#### (2) 반대의견

그러자, 일본과 미국은 이러한 주장에 대하여 강

하게 반발하였다. 일본의 경우는 문제가 되고 있는 해역에서의 어로작업권도 보장되어야 하는 바, 현재는 통항을 방해하지 않으면 되는 것이 어로작업 중인 어선의 의무이었는데, 새로운 개정안에 따르면 충돌의 위험의 발생을 방지할 의무가 어선에게 주어지므로 이는 곧 피항의무와 같이 되어 어선에 게 너무나 가혹하게 된다는 것이었다. 그러므로 개정은 필요하지 않고 현재대호가 좋다고 하였다.<sup>8)</sup> 미국도 개정을 하지 않는 것이 좋다는 의견에 동조하였다.<sup>9)</sup> 나아가 미국은 개정안 처럼 되면, 통항불방해선박의 의무가 축소된다고 하였다. 즉, 홀수제약선의 경우에는 통항불방해선박은 규칙 제2조에 따라 안전한 통과시점까지 충분한 수역을 홀수제약선에게 제공할 주의의무가 있음에도 개정안은 충돌의 위험이 발생하면 통항불방해선박의 의무는 사라지게되므로 이는 잘못이라는 것이었다.<sup>10)</sup>

#### (3) 네덜란드의 추가개정안

네덜란드는 통항불방해선박의 주의의무는 충돌의 위험이 발생한 경우에도 다른 선박과의 충돌을 피하고 그 선박의 안전한 통항에 기여하여야 한다는 의견을 피력하면서 아래와 같은 추가개정안을 내어 놓았다; 「(7).1 이 규칙에 따라 다른 선박의 통항이나 안전한 통항을 방해하지 않을 것이 요구되는 선박은, 상황이 허락하는 한, 충돌의 위험을 피하도록 항해하여야 한다. 그러나, 다른 선박과 충돌의 위험이 존재하거나 존재하는 것으로 여겨지는 상황하에서도, 그러한 선박은 이 장의 규정에 따른 적절한 행동을 취하여야 한다. 7.2 이 규정은

---

risk of collision. If, however, a situation has developed so as to involve risk of collision, the relevant Steering and Sailing Rules shall be complied with.

7) "(e) A vessel which by one of these Rules is required not to impede, or to avoid to impede, the passage of another vessel, shall so far as the circumstances of the case admit, navigate in such a way as to avoid development of risk of collision. However, each of the two vessels approaching each other remain fully obliged to comply with the Rules of this part when, in spite of the requirement for one of the vessels not to impede the safe passage of the other vessel, a situation has developed involving risk of collision." NAV 27/4/2, August 24, 1982; Samir Mankabady, *The Law Collision at Sea*, Elsevier Science Publishers B.V., 1987, p. 153.

8) NAV 29/4/5, April 30, 1984.

9) NAV 30/4/5, November 16, 1984.

10) Mankabaddy, op. cit., p. 153.

다른 선박으로 하여금, 주어진 상황에서 요구되는 이 장의 규정을 준수할 의무를 면제시키는 것은 아니다。」<sup>11)</sup>

#### (4) 최종안

위와 같은 논의를 거친 후 항해소위원회는 두 개의 개정안을 작성하여 총회에 회부하여 아래와 같은 제1안이 현재의 국제규칙 제8조 (f)항으로 채택되게 되었다<sup>12)</sup>: 「(i) 이 규칙의 어느 규정에 의하여 다른 선박의 통항 또는 안전통항을 방해하지 아니하도록 요구된 선박은, 그 당시의 사정이 요구할 때는, 다른 선박의 안전통항을 위한 충분한 수역이 부여될 수 있도록 조기에 동작을 취하여야 한다. (ii) 다른 선박의 통항 또는 안전통항을 방해하지 아니하도록 요구된 선박이 충돌의 위험이 내포되도록 다른 선박에 접근하면 이 의무가 면제되지 않는다. 그리고 동작을 취할 때에는 이 장의 규정이 요구하는 동작에 대하여 충분한 고려를 하여야 한다. (iii) 통항의 방해를 받지 아니하도록 되어 있는 선박은 두 선박이 충돌의 위험을 안고 접근 할 때에는 이 장의 규정을 충실하게 이행할 의무가 있다.」<sup>13)</sup>

개정안을 논의의 경과와 비교하여 보면, 지침서와 네덜란드의 첫 개정안에서는 통항불방해선의 주의의무는 충돌의 위험을 발생시키지 아니할 주의의무였으나, 개정안은 안전통항을 위하여 조기에 충분한 수역을 마련하여주는 것으로 완화되었다. 이는 일본의 안이 반영된 것으로 생각된다. 제8조 (f)항 (ii)호에서 충돌의 위험이 발생하고 난 다음

에도 통항불방해의무가 존속하게 된 것은 미국의 의견이 받아들여진 것으로 보인다. 제8조 (f)항 (iii)호의 상대선의 주의의무는 지침서에서부터 일관되게 나타나고 있다.

## IV. 통항불방해선박의 항법과 일반항법과의 관계

### 1. 문제의 제기

개정안을 통하여, 통항불방해선박에는 충돌의 위험이 발생하기 이전뿐만 아니라 이후에도 조기에 안전통항을 위하여 충분한 여유수역을 확보하여주어야 하는 의무가 존속된다는 것이 분명하게 되었다. 충돌의 위험이 발생한 경우에도 조기에 충분한 수역을 확보하여주어야 할 의무가 통항불방해선박에 부과된다면 이는 곧 피항의무가 아닌가 하는 의문이 제기된다. 따라서, 충돌의 위험이 발생한 경우에 적용되게 되는 국제규칙 제2절과 제3절의 규정, 즉 제11조에서 19조까지의 항법이 병존적으로 적용되는지, 아니면 이는 적용이 배제되고 제8조 (f)항에 따라 통항불방해선박이 완전히 피항선의 지위에 서게 되는지가 또 다른 의문점으로 남게 된다.

이러한 점이 쟁점으로 되는 것은 일반 항법으로 보아 통항불방해선박이 유지선이고 그 상대선이 피항선인 경우에 제8조 (f)항 (iii)호를 어떻게 해석하느냐에 따라 주의의무가 달라져서 과실비율에

11) NAV 29/4/6/ 7(e).1 A vessel which by any one of these Rules is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, so far as the circumstances of the case admit, navigate in such a way that risk of collision is avoided. In circumstances, however, where risk of collision with another vessel exists or is deemed to exist, such vessel shall take appropriate action in compliance with the Rules of this Part. 7(e).2 This Rule does not relieve the other vessel of the obligation to comply with the Rules of this Part as required by the circumstances of the case.

12) IMO Resolution A. 626(15).

13) (i) A vessel which, by any of these rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel. (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this part. (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

영향을 미치지 때문이다. 만약 이 조항이 일반항법상 피항선은 여전히 피항선임을 의미한다면 그 상대방에게도 상당한 주의의무는 존재하는 것이 되고, 만약 이는 협조동작 등을 의미하는 것으로 해석하면 통항불방해선박이 절대적인 피항의무선이 되는 것이다.

## 2. 학설의 대립

현재 국내에서는 통항불방해선박은 절대적 피항의무를 부담하는 것으로 보고 있다. 즉, 박용섭교수는 통항불방해선박에 대하여 이를 소극적 주의의무설과 절대적 주의의무설로 나누고, 문리해석상 '방해하지 못한다'고 함은 '진로를 피하여야 한다'보다도 엄격한 운항상의 안전성을 보장하는 것으로 이해하여야 하고, 그렇기 때문에 전자는 단순한 피항의무뿐만 아니라 변침 기타 안전항행을 저해하는 모든 행위를 금지하는 것으로 본다.<sup>14)</sup> 지상원교수는 절대적 주의의무설에 의하면 1987년의 개정을 통하여 국제규칙 제8조 (f)항을 추가한 의의와 같은 결과로 된다고 하면서, 통항불방해선박은 적극적인 피항의무를 부담한다고 한다.<sup>15)</sup>

그러나, 국외의 학자들은 이를 병존적 의무설로 보고 있는 듯 하다. 즉, 통항불방해선박의 주의의무와 피항의무는 별개의 것으로 보고 있는 것이다.<sup>16)</sup> 따라서 충돌의 위험이 발생한 경우에 그 상대방이 피항선의 지위에 있다면 그 선박은 여전히 피항선으로서의 주의의무를 부담하고 통항불방해선박은 여전히 통항불방해의무를 부담한다는 것이다. 예컨대, Cockcroft는 통항불방해의무를 보완적(complementary)인 의무라고 하고,<sup>17)</sup> 횡단규정이 적용되는 경우에는 피항선은 여전히 피항선으로서의 주의의무를 부담한다고 한다.<sup>18)</sup>

## 3. 사건

1987년 국제규칙의 개정에서 제8조 (f)항 (ii)호에 충돌의 위험이 발생한 경우에도 통항불방해의무가 존속한다는 내용을 추가함으로써, 충돌의 위험이 발생한 경우에는 이것이 피항의무가 아닌가 하는 견해가 있을 수 있다.

그러나, 이런 견해를 취한다면, 제8조 (f)항의 (ii)호와 (iii)호에 나와 있는 규정을 쉽게 처리할 수 없다. 특히, 동 (iii)호에서는 통항불방해선박의 그 상대방도 충돌의 위험이 발생하고 있는 경우에는 이장의 규정을 충실히 준수할 의무가 있다고 선언하고 있다. 그리고 이 내용은 1982년 지침서의 내용을 답습한 것이기 때문에 이는 일반항법을 적용한다는 취지로 보아야 할 것이다. 이렇게 본다면 동 (ii)호 후단은 역시 일반항법이 적용된다는 취지로 해석된다. 즉, 지침서 후단의 내용이 제8조 (f)항의 (ii)호 후단과 (iii)호에 나뉘어서 기술된 것이다.

그러므로, 충돌의 위험이 시작되게 되면 제11조 이하의 항법관계가 그대로 적용되어 상황에 따라서 피항선 혹은 유지선으로서의 주의의무를 각 선박이 별도로 부담하는 것으로 해석된다고 하겠다. 즉, 상대방이 피항선의 지위에 있으면 제8조 (f)항 (iii)호에 따라 통항불방해선박의 의무와 피항의무는 별개의 것으로 그 피항선은 피항의무를 계속하여 부담하고, 통항불방해선박은 동 (ii)호에 따라 통항불방해선박 및 유지선으로서의 주의의무를 충돌의 위험이 발생한 경우에도 부담한다고 생각한다(그림 2 참조). 양자를 종합하여 고려할 때 충돌의 과실비율이 얼마인가는 이것과는 별도로 다루어야 할 문제라고 생각한다.

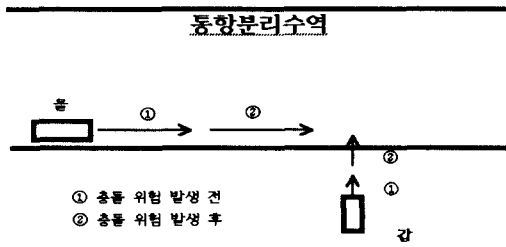
14) 박용섭, 해상교통법론, 형설출판사, 1996, 326-327면. 다만, 국제규칙 제8조 (f)항에 대한 구체적인 설명이 없으므로 개정안의 내용이 충분히 반영되었는지 알 수 없다.

15) 지상원, 해상교통법상 통항방해배제에 관한 해석론적 고찰, 한국항해학회지 제19권 제3호, 1995, 75면.

16) 同旨, 海上交通法令研究會, 海上衝突豫防法の解説, 1999, 30頁.

17) The requirement of 'not to impede' are complementary to other requirement of the Steering and Sailing Rules. Cockcroft & Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Newnes, 1993, p. 58.

18) Ibid., p. 59.



<그림2>

## V. 통항불방해선박과 그 상대선의 구체적인 항법관계

### 1. 통항을 방해하는 경우

통항을 방해하는 경우에만 국제규칙 제9조 (c)항 등 각칙에 나타나는 선박들이 통항을 방해하지 아니할 주의의무를 부담한다. 그리고 통항을 방해하지 않을 경우에는 일반 항법이 그대로 적용되게 되므로 통항을 방해하는 경우란 어떤 경우인지가 중요하게 된다.

수로 등을 따라 항해하는 선박이 교통의 일반적 흐름을 따르고 있을 지라도, 피항조치를 취하여만 안전하게 항해할 수 있는 경우는 그 선박의 통항이 방해되었다고 할 수 있다. 예컨대 수로의 우측통항을 하는 선박의 바로 앞을 막고서서 어로작업을 하거나 막는 방향으로 진행하고 있다면 이는 통항을 방해하고 있는 경우가 된다.<sup>19)</sup>(그림 1 ③) 반면 그 선박의 진행방향으로 보아 좌측에서 어로작업을 하고 있다면 변침 동작없이 통항이 가능하므로 이

경우에는 통항을 방해하는 경우가 아니다(그림 1 ④). 물론 수로의 좌우측 모두가 어로 작업중인 선박의 그물 등으로 폐색되었다면 이는 당연히 통항이 방해되는 경우이다.<sup>20)</sup>(그림 1 ②) 단순히 선박 자체의 물리적인 방해뿐만 아니라 수면하의 그물의 존재도 안전한 통항을 방해하는 것이 된다.

이러한 통항을 방해하는 모습을 하고 있는 상태는 충돌의 위험에 따라 충돌의 위험이 발생하기 전의 단계와 발생한 단계로 나누어서 볼 수 있고, 이때의 각각의 주의의무는 국제규칙 제8조 (f)항에서 정하고 있는 것이다.

### 2. 상호시계내

#### (1) 횡단관계<sup>21)</sup>

피항의무는 충돌의 위험이 발생한 때로부터 적용된다.<sup>22)</sup> 반면, 통항불방해선박의 주의의무는 충돌의 위험이 발생하기 전부터 부과되어 충돌의 위험이 발생하고 난 다음에도 존속된다. 그러므로, 충돌의 위험이 발생하는 시점을 기점으로 양자의 의무를 나누어서 살펴보아야 한다.

충돌의 위험이 발생하기 이전에는 통항불방해선박만이 상대선의 통항을 방해하지 아니할 주의의무가 부과된다.

다음으로 충돌의 위험이 발생하게 되면 통항불방해선 갑(甲)이 유지선의 지위에 있다면 상대선 을(乙)은 피항선의 주의의무를 여전히 부담하고,<sup>23)</sup> 통항불방해선박 갑은 유지선의 의무와 통항불방해선박의 의무를 동시에 부담하게 된다.<sup>24)</sup> 즉, 을은 여유수역이 있는 쪽으로 변침하거나 기관을 정지하는 등의 동작이 가능할 것이고, 갑은 기관을 정

19) 일본에서는 이러한 경우에는 피항의 여유수역이 있으므로 통항을 방해하지 않는다고 보고 있다(前掲 海上衝突豫防法の解説, 35頁). 그러나, 이 경우에는 통항을 방해하고, 충돌의 위험이 발생한 경우에는 그 상대선이 피항선 혹은 유지선으로서 피항동작 혹은 협조동작으로서 여유수역으로 피항을 하는 것으로 해석하여야 한다고 본다.

20) 同旨, 海上安全法令研究會, 海上衝突豫防法 100問 100答, 前掲書, 35頁.

21) 협수로에서 길이 20미터 미만의 선박이나 횡단이 금지된 선박이 횡단을 시도하는 경우가 여기에 해당할 수 있다.

22) COLREG rule 14, 15.

23) 지상원 교수는 통항불방해선박은 피항선이고 적극적인 피항의무를 부담한다고 하나(지상원, 전계 논문, 76면), 피항선 혹은 적극적인 피항의무가 아니라 통항불방해선박으로서 통항불방해의무를 부담한다고 하는 것이 논리적이라고 본다.

24) Cockcroft, op. cit., 1989, p. 137.

지하거나 통항을 방해하지 않는 쪽으로 변침하여야 할 것이다. 갑은 비록 유지선이라고 할 지라도 통항을 방해하지 않을 의무가 우선하므로 국제규칙 제17조 제(a)항의 침로와 속력을 유지하지 할 의무를 부담하는 것이 아니라 오히려 국제규칙 제17조 제(b)항의 유지선으로서의 협력동작을 취한다고 보아야 할 것이다.(그림 2 참조).

그러므로 아무런 조치를 취하지 아니하고 충돌사고가 발생하였다고 하면, 보통의 경우라면 피항선인 을이 과실비율의 60-70% 유지선인 갑이 40-30%를 부담할 것이나, 이 경우에는 과실비율은 피항선인 을은 40%, 통항불방해선박인 갑은 60% 정도의 과실비율을 부담하게 되어 전체적으로 보아 통항불방해선박이 피항선처럼 된다고 할 것이다.

## (2) 추월관계

통항불방해선박이 피추월선인 경우에는, 국제규칙 제13조 (a)항에서는 추월선은 제2장 제1절 및 제2절에 있는 규칙의 여하한 규정에도 불구하고 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 한다고 정하고 있어서, 추월선은 절대적 피항의무를 부담하게 되므로, 충돌의 위험이 발생하기 전에는 통항불방해선박의 주의의무만 존재하나, 충돌의 위험이 발생한 뒤로는 통항불방해선박의 불방해의무는 없어지고 단순한 유지선으로서의 의무만 부담한다고 해석되어 진다.

추월선의 경우에는 조종능력이 우수하다고 보이므로 통항불방해선박의 주의의무는 없어지고 추월의 경우에는 추월선이 제13조하의 절대적인 피항의무를, 통항불방해선박은 제13조하의 유지선으로서의 주의의무를 부담한다고 본다.

통항불방해선박이 추월선인 경우는 상상하기 어려우나, 원래의 추월선의 의무에 추가하여 통항불방해선박의 의무가 추가된다고 본다.

## (3) 어로작업중인 선박

국제규칙 제9조 (c)항과 같이 통항불방해선박이

어로작업중인 선박으로서 상호시계내에서 자신의 좌측에 있는 일반 동력선과 조우하여 충돌의 위험이 발생한 경우에는 제8조 (f)항 (iii)호에 따르면 국제규칙 제18조가 적용되어야 할 것이다. 그런데 국제규칙 제18조는 단서 규정에서 제9조, 제10 및 제13조에서 달리 규정하는 경우를 제외하고는 제18조의 규정이 적용된다고 하여, 협수로와 통항불방해선의 경우에 다른 규정이 있으면 제18조가 적용되지 않고 각각의 규정이 적용됨을 천명하고 있다.

국제규칙 제9조에서 제18조와 달리 규정한 경우란 통항불방해선박 등의 경우를 제외하고는 없으므로, 제9조의 다른 규정등은 제18조에 대하여 특별규정이므로 제9조의 다른 규정이 적용되고 제18조의 적용은 배제되는 것이다.<sup>25)</sup> 따라서, 예컨대 협수로에서는 어로에 종사하는 선박은 상대선의 통항을 방해하는 경우에는, 충돌의 위험이 발생하기 전에는 어로에 종사하는 선박이 통항불방해의무를, 충돌의 위험이 발생한 뒤로도 이 의무가 존속한다. 한편, 일반 동력선은 제8조 (f)항 (iii)호에서 말하는 항법규정은 적용할 것이 없어지게 되고, 제2조의 선원의 상무로서의 주의의무를 각자가 부담한다고 해석할 수 밖에 없다.<sup>26)</sup> 그러므로, 각 선박이 아무런 조치없이 충돌사고가 발생하였다고 하면, 어로작업중인 선박이 더 많은 과실비율을 부담하게 될 것이다.

## 3. 제한시계내의 경우

통항불방해선박의 주의의무는 제8조, 제9조, 제10조 등에 규정되어 있으므로 모든 시계내, 즉, 상호시계내뿐만 아니라 제한시계내에서도 적용된다. 그러므로, 제한시계내에서는 통항불방해선박과 일반 동력선은 국제규칙 제19조상의 동일한 피항의무를 부담하고, 통항불방해선박은 별도의 통항불방해의무를 추가적으로 부담하게 된다. 다만, 국제규칙 제18조의 홀수제한선의 경우에는 상호시계내에

25) N.H. Healy & J.C. Sweeny, *The Law of Marine Collision*, Cornell Maritime Press, 1998, p. 199.

26) 和田啓史, 海上交通安全法の航路(海上衝突豫防法の狭い水道)における動力船と漁ろう船の航法について, NAVIGATION(日本航海學會誌)(平成 6年 12月号(第122号), 日本航海學會, 41頁.



서만 적용된다고 보아야 한다.

#### 4. 개항질서법상의 잠종선

개항질서법의 규정은 시계상태에 관계없이 적용된다. 우선 개항질서법에 나와 있는 '진로를 방해하지 말아야 하는 의무'가 '통항을 방해하지 말아야 하는 의무'와 동일한 것인지는 의문이지만,<sup>27)</sup> 일응 동일한 것으로 보인다. 개항질서법의 규정에 따르면 잠종선은 충돌의 위험이 발생하기 전과 그 후에 있어서 대형선의 진로를 방해하지 않아야 할 의무를 부담한다. 충돌의 위험이 발생하면 피항선인 대형선은 피항의무를 추가적으로 부담하게 된다.

그런데, 개항질서법의 입법취지는 개항안에서의 선박의 안전한 운항을 위한 것이다. 잠종선은 항내의 사정을 대형선보다 잘 알고, 피항동작을 취하기 쉬운 지위에 있다. 그러므로, 개항의 안에서는 잠종선을 피항선의 지위로 만드는 것에 입법취지가 있지 않았나 생각이 들고, 이러한 점에서 동 규정은 입법취지를 충분히 살리지 못하고 있다.<sup>28)</sup> 오히려 개항의 안에서는 충돌의 위험은 상존하여 있으므로 충돌의 위험이 발생하기 전에 통항불방해선박에게 조기에 항로를 열어줄 의무를 부과하여도 별다른 실익은 없으므로, 차라리 잠종선은 대형선의 진로를 피하여야 하는 것으로 하여 피항선의 지위로 만드는 것이 좋겠다고 생각한다. 그리고, 통항을 방해하지 않을 의무는 기본적으로 그 상대선이 피항할 수 있는 여유수역이 협소한 수로(fairway)가 있는 경우에 적용이 되므로 항계안에서 일률적으로 적용하는 것은 맞지 않다고 본다.

## VI. 결 론

통항불방해선박에 대한 주의의무와 그 상대선과의 항법관계에 대하여 살펴보았다. 우리가 이러한

논의를 하는 것은 선박의 안전한 항해를 위한 것이기도 하지만, 주의의무의 결과에 따라서 과실비율이 달라지기 때문이다.

우리 나라에서는 대부분 통항불방해선박에 대하여 그 주의의무가 피항선의 주의의무와는 다르다는 점에 대하여도 별다른 주의를 기울이지 못하고 있는 것 같고, 그 항법에 있어서도 심층적으로 연구하지 못하고 있는 것 같다.

통항불방해선박의 주의의무는 피항선의 주의의무와는 별개의 것이다. 이는 충돌의 위험이 발생하기 전에도 통항불방해의무가 부과된다는 점에서 그렇지 않은 피항선의 경우와는 확연한 차이가 난다. 충돌의 위험이 발생한 경우에는 일반항법이 적용되어 피항선은 여전히 피항선으로서의 주의의무를 부담한다. 그러므로, 충돌의 위험이 발생한 후로는 통항불방해의무와 피항 혹은 유지선의 의무는 병존하게 된다. 따라서, 충돌사고가 발생하게 되면, 통항불방해선박이 유지선의 입장에 있고 상대선이 피항선의 입장에 있었다고 하더라도, 일반항법에서와는 달리 유지선인 통항불방해선박은 최소한 60% 이상의 과실비율을 부담하게 된다는 결론에 도달하였다.

위에서 살펴본 바와 같이, 해상교통안전법이나 개항질서법에 나와 있는 통항불방해선박의 의무는 국제규칙 제8조 (f)항에 따라서 그 주의의무가 확정되므로 법의 해석에 있어서는 반드시 이를 참고하여야 할 것이고, 이러한 규정이 누락된 해상교통안전법 제16조에도 이를 삽입하여 명확한 체계를 갖추어야 할 것이다. 통항불방해의무는 상대선의 안전항해를 위하여 그 선박이 사용하게 되어 있는 항로를 막지않는 의무이므로, 이를 항내에 무조건적으로 적용하는 것은 곤란하다는 점을 보았다. 따라서 개항질서법상에서의 잠종선의 통항불방해의무는 피항의무로 규정하는 것이 좋을 것이다.

실무적으로는 충돌의 위험이 발생한 경우에도

27) 진로를 피하여야 하는 의무에서의 '진로'와 통항을 방해하지 말아야 하는 의무에서의 '방해하지 말아야'하는 것을 합성한 것으로 보이기도 한다.

28) 일본 港則法 제18조는 우리 나라의 개항질서법과는 달리 잠종선은 항내에 있어서는 잠종선 이외의 선박의 진로를 피하지 않으면 아니된다고 정하고 있다.

안전한 통항을 위하여 조기에 충분한 여유수역을 확보하여 주어야 하는 통항불방해의무를 부담한다는 것은 피항의무에 다름아니다는 생각이 들기도 하지만, 법규정의 해석상 이를 피항의무로까지 볼 수는 없다고 본다. 그리고 실무적으로 항해사나 선

장들이 복잡한 병존적인 의무를 생각해가면서 충돌회피동작을 취하기를 요구하는 것은 무리라는 생각이 들지만 항해사들은 이를 숙지하여 항법의 적용에 차질이 없어야 할 것이다.