

南北韓 開港秩序法 比較

金 仁 顯*

(목	차)
I. 序論	IV. 燈火 및 信號
II. 入·出港 및 碇泊	V. 기타
III. 航路 및 航法	VI. 결론

I. 序 論

금년 6월에 남북정상회담이 개최될 예정이고 이에 따라 남북교류가 본격화될 전망이다. 이러한 남북교류의 본격화에는 필연적으로 물자의 교류가 수반되게 되고, 물자의 교류는 선박에 의존할 수밖에 없다. 이러한 상황에서 우리 나라의 개항질서법에 해당하는 북한의 “외국 통상을 하는 항에 관한 규정”¹⁾을 서로 비교 검토하고자 한다.

북한은 “개항에 관한 결정서”²⁾와 “외국 통상을 하는 항에 관한 규정”을 1949.10.3. 내각 결정 제 143호로 공포 시행하고 있다. “개항에 관한 결정서”에서 외국 통상을 할 수 있는 7개의 항과 그 항계를 정하고 있으며, 별지 “외국통상을 하는 항에 관한 규정”을 적용한다고 정하고 있다. 즉, “개항에 관한 결정서”와 “외국통상을 하는 항에 관한 규정”(이하 “북한 법”이라고 한다)은 일체를 이루고

있는 규정이다. “개항에 관한 결정서”에 따르면 북한에서 개항은 신의주항, 남포항, 원산항, 흥남항, 성진항, 청진항, 라진항 등 7곳이다.³⁾ 우리 나라의 개항질서법(이하 “우리 법”이라고 한다)은 1961.12.30. 법률 918로 제정 공포되었고,⁴⁾ 1991.3.8. 전문 개정 이 있었다.

선박운항에 초점을 맞추어 입출항 및 정박, 항로 및 항법 그리고 등화 및 신호 등으로 나누어서 살펴본다. 본고에서 사용된 법령은 우리 나라는 1999.2.8. 개정 법률이고 북한법은 1988.12.31. 현재の内容이다.

II. 入·出港 및 碇泊

1. 入出港 申告

(1) 개항의 항계안에 입항 또는 출항하는 선박

* 목포해양대학교 교수

1) 대륙연구소, 북한법령집 제3권, 1990.9. 2023/571-2025/573면.

2) 상계서, 2022/570면.

3) 우리 나라는 1997.12.8. 고원항, 속초항, 옥계항, 보령항, 서귀포항, 태안항 등 6개항이 추가되어 부산항, 인천항, 평택항, 마산항, 통영항, 삼천포항, 장승포항, 진해항, 옥포항, 동해항, 목포항, 산척항, 울산항, 군산항, 강항항, 대산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 포항항, 제주항과 함께 현재 28개항이 개항이다(개항질서법 시행령 제2조)

4) 이전에는 開港取締規則과 朝鮮開港規則이 사용되었다.

은 대통령령이 정하는 바에 의하여 관할 지방해양수산청장에게 신고하여야 한다. 다만, 전시사변 또는 이에 준하는 국가비상사태하나 국가안전보장상 필요한 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 지방해양수산청장의 허가를 받아야 한다(우리 법 제5조).⁵⁾

(2) 입항신청은 입항 후("전"의 오기로 보인다) 24시간 이내에, 출항신청은 출항전 12시간 이전에 하여야 한다(북한법 제2조).

외국 선박은 허가를 받지 않고는 다른 선박 또는 육지와와의 통행을 할 수 없다(북한법 제3조).

(3) 외국선박의 개항의 입출항에 대하여 우리나라는 신고제를, 북한은 신청제로 하고 있다. 우리나라에서는 개항에서 다른 선박 또는 육지와와의 통행이 자유스러우나 북한은 사전허가를 요건으로 한다.

2. 碇泊地

(1) ① 개항의 항계안에 정박하는 선박(잠종선을 제외한다)은 선박의 종류·톤수·홀수 또는 적재물의 종류에 따라 대통령령이 정하는 바에 의하여 지정된 정박구역 또는 정박지에 정박하여야 한다. 다만, 해양사고를 피하기 위한 경우 기타 부득이한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다(우리 법 제6조 제1항).

② 잠종선은 다른 선박의 항행에 방해가 될 우려가 있는 장소에 정박 또는 정류하여서는 아니된다(동조 제2항).

③ 제1항 단서의 규정에 의하여 이동한 선박의 선장은 즉시 그 사실을 지방해양수산청장에게 신고하여야 한다(동조 제3항).

(2) 항장은 선박이 입항할 때에는 그 정박소 또는 계류구역을 지정하여야 한다. 항장의 허가없이

는 그 정박소 또는 계류구역을 변경할 수 없다. 그러나 천후 부득이 한 사정이 있을 경우에는 예외로 한다(북한법 제4조).

선박은 다음 장소에 정박 또는 정선할 수 없다.

1. 부두, 잔교 또는 선거의 부근
2. 기타 항장이 지정한 장소(북한법 제16조)

항계 내 및 그 부근에서 다음의 경우에는 항장의 허가를 받아야 한다.

1. 선박의 의장수리 또는 휴선하려고 할 때
2. 연소하기 쉬운 물품을 운반하려고 할 때
3. 장애물 또는 침몰품의 인양을 하려고 할 때
4. 5톤 이상의 선박을 진수하려고 할 때(북한법 제17조)

(3) 우리나라는 지정된 정박구역 또는 정박지에 자유로이 정박이 가능하나, 북한은 항장이 정박소를 지정한다. 이동의 경우에도 우리나라는 자유로이 이동후 지방청장에게 신고하면 되지만, 북한은 선허가가 필요하다.

3. 修理와 繫船

(1) ① 개항의 항계안에서 위험물을 적재한 선박 및 총톤수 20톤 이상의 선박을 불꽃 또는 발열을 수반하는 용접 등의 방법으로 수리를 하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 지방해양수산청장의 허가를 받아야 한다(우리 법 제7조 제1항).

② 총톤수 20톤 이상의 선박을 계선하고자 하는 자는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 지방해양수산청장에게 신고하여야 한다(동조 제2항).

③ 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 선박을 수리 또는 계선하고자 하는 자는 당해 선박을 지방해양수산청장이 지정한 장소에 정박 또는 계류하여야 한다(동조 제3항).

④ 지방해양수산청장은 수리 또는 계선중인 선

5) 개항질서법시행령 제4조 제1항 2호에 의하면 외항선박이 항계안으로 입항하는 경우에는 지체없이, 항계밖으로 출항하고자 하는 경우에는 출항전에 해양수산부령이 정하는 외항선 입출항신고서를 지방해양수산청장에게 제출하여야 한다.

박의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 당해 선박의 소유자 또는 임차인에 대하여 안전유지에 필요한 수의 인원의 승선을 명할 수 있다(동조 제4항).

(2) 북한법 없음

4. 移動命令

(1) 지방해양수산청장은 개항의 효율적인 운영을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 개항의 항계안에 있는 선박에 대하여 항계 안이나 개항밖의 다른 장소로의 이동을 명하거나 전시 사변 또는 이에 준하는 국가비상사태나 국가안전보장상 필요한 경우에는 다른 개항으로의 이동을 명할 수 있다(우리 법 제9조).

(2) 북한법 없음

5. 碇泊 등의 제한규정의 위임

(1) 개항의 항계안에서 선박의 정박이나 정류를 금지하는 장소 또는 정박방법에 관하여 이 법에 규정한 것 외에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다(우리 법 제10조).

항계안에 정박하는 선박은 폭풍우가 내습할 우려가 있는 경우에는 예비용 닻을 내릴 준비를 하는 등 선박안전을 위한 조치를 하여야 하며, 동력선은 즉시 운항할 수 있는 기관의 상태를 유지하여야 한다(동 시행령 제11조 제1항).

지방해양수산청장은 정박하는 선박의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 항계안에 정박하는 선박에 대하여 당해 선박의 정박방법의 변경을 명할 수 있다(동조 제2항).

(2) 항장은 필요에 의하여 총톤수 500톤 이상의 선박에 대하여서는 항계내에서 쌍요박할 것을 명령할 수 있다(북한법 제13조).

항계내에 있는 선박은 폭풍우의 위험이 있을 때에는 예비묘를 투하할 준비를 하여야 하며 또는 기선은 언제든지 기관을 시동할 수 있도록 정비하여야 한다(북한법 제14조).

(3) 남북한 공히 폭풍우의 위험이 있을 경우에 기관사용준비를 하고 예비묘를 투하할 준비를 할 의무를 부과하고, 정박방법에 대하여 정부에서 명령할 수 있다.

Ⅲ. 航路 및 航法

1. 航路등

(1) ① 개항의 항계안에 출입하거나 개항을 통과하는 잠종선외의 선박은 대통령령이 지정하는 항로를 따라 항행하여야 한다. 다만, 해양사고를 피하기 위한 경우 기타 부득이한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다(우리 법 제11조 제1항).

② 지방해양수산청장은 개항의 항계안에 출입하는 선박의 안전을 확보하기 위하여 특히 필요한 경우에는 항계밖의 수로를 항로로 지정·고시할 수 있다(동조 제2항).

(2) 북한법 없음

2. 航路안의 碇泊등 금지

(1) ① 선박은 다음 각호의 1에 해당하는 경우를 제외하고는 항로안에 정박 또는 정류하거나 예인되는 선박을 항로안에 방치하여서는 아니된다.

1. 해양사고를 피하고자 할 때
2. 운전의 자유를 상실할 때
3. 인명 또는 급박한 위험이 있는 선박의 구조에 종사할 때
4. 제33조의 규정에 의하여 지방해양수산청장의 허가를 받은 공사 또는 작업에 종사할 때(우리 법 제12조 제1항)

② 제1항 제1호 내지 제3호에 해당하는 선박이 항로안에 정박 또는 정류하고자 하는 때에는 해상안전관리및교통에관한법률의 규정에 의하여 운전이 자유롭지 못한 선박이 게양하는 표지를 하고 그 사실을 지방해양수산청장에게 신고하여야 한다(동조 제2항).

(2) 선박은 항계내에서 항로에 부묘하거나 또는

항계내 및 그 부근에서 다른 선박의 항행 또는 정박을 방해할 수 없다(북한법 제5조).

항계 내에서 다음 각호에 해당하는 선박 또는 항장의 승인을 받은 선박을 제외하고는 항로 내에 정박 또는 정선할 수 없다.

1. 항내 공사에 종사하는 선박
2. 장애물 또는 침몰품 인양에 종사하는 선박
3. 조난 선박구조에 종사하는 선박
4. 운전자유를 잃은 선박

전항의 선박은 항로 내에 정박 또는 정선 중에는 해상충돌예방법에 의한 운전자유를 잃은 선박의 포식을 게양하여야 한다. 총톤수 20톤 미만의 선박은 예외로 한다(북한법 제15조).

(3) 남북한 공히 원칙적으로 항로안의 정박을 금지하고 예외적인 경우에만 이를 허용한다. 북한법 제5조의 진단은 제15조와 중복된다.

3. 航法

(1) ① 항로밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행하여야 한다(우리 법 제13조 제항).

② 선박은 항로안에서 나란히 항행하지 못한다(동조 제2항).

③ 선박이 항로안에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행하여야 한다(동조 제3항).

④ 선박은 항로안에서 다른 선박을 추월하여서는 아니된다(동조 제4항).

⑤ 모든 선박은 항로를 항행하는 위험물 적재선박 또는 해상안전관리및교통에관한법률 제2조 제8호의 규정에 의한 홀수계약선의 진로를 방해하여서는 아니된다(동조 제5항).

⑥ 지방해양수산청장은 선박교통의 안전을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 제1항 내지 제5항 외에 별도의 항법 등에 관한 사항을 따로 정하여 고시할 수 있다. 이 경우 선박은 이에 따라 항행하여야 한다(동조 제6항).

(2) 항계내에 2척 이상의 선박이 연속 항행할 때에는 일정한 거리를 보장하여야 하며 또는 2척 이상 병렬하여 항행하거나 항로내에서 다른 선박의 앞길을 횡단 또는 따라 앞서 갈 수 없다(북한법 제10조).

(3) 우리 나라 항법규정이 북한보다 더 구체적이다. 북한은 우리 법의 ②③④와 유사한 규정을 두고 있다. 다만, ③과 관련하여서는 우측 통항을 구체적으로 규정하고있지 않다.

4. 待避

(1) 개항의 방파제의 입구 또는 입구 부근에서 출항하는 선박과 마주칠 우려가 있는 입항하는 동력선은 방파제 밖에서 출항하는 선박의 진로를 피하여야 한다(우리 법 제14조).

(2) 기선이 방파제 입구에서 서로 만날 위험이 있을 때에는 입항선은 방파제 밖에서 출항선의 진로를 피하여야 한다(북한법 제12조).

(3) 남북한 공히 방파제 부근의 항법에서는 입항선에게 피항의무를 부과하고 있다.

5. 速力 등의 제한

(1) ① 개항의 항계안과 항계의 부근에 있는 선박은 다른 선박에 위험을 미치지 아니할 정도의 속력으로 항행하여야 한다(우리 법 제15조 제1항).

② 개항의 항계안에 있는 범선은 돛을 줄이거나 예인선에 끌리어 항행하여야 한다(동조 제2항).

③ 해양경찰청장은 선박이 고속항행할 경우 다른 선박에 현저하게 피해를 줄 우려가 있다고 인정되는 개항을 관할하는 지방해양수산청장에게 항계안에서의 선박의 항행최고속력을 지정할 것을 요청할 수 있다(동조 제3항).

④ 지방해양수산청장은 제3항의 규정에 의한 요청을 받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 항계안의 항행최고속력을 지정하여 이를 고시하여야 한다. 이 경우 선박은 고시된 항행최고속력의 범위 안에서 항행하여야 한다(동조 제4항).

(2) 기선이 항계내 및 항계부근을 항행할 때에는 다른 선박에 위해를 주지 않도록 감속하여야 하며 범선(은) 감범하던가 또는 예선을 사용하여야 한다. 그러나 기정은 예외로 한다(북한법 제7조).

(3) 우리 나라의 경우가 속력의 제한에 대하여 더 구체적이다. 북한법은 기정에 대하여는 속력감속의무를 면제시키고 있는 점이 우리 법과 다르다.

6. 防波堤·埠頭等 부근의 航行

(1) 선박이 개항의 항계안에서 방파제·부두·해안으로 길게 뻗어나온 육지부분, 잔교등 공작물의 튀어나온 부분 또는 정박 중인 선박이(을) 우현(에) 보고 항행할 때에는 이에 접근하고 좌현(에) 보고 항행할 때에는 멀리 돌아야 한다(우리 법 제16조).

(2) 항계내에서 부두 방파제 또는 정박선의 일단을 회항하는 선박은 이를 우현으로 보고 항행할 때에는 가깝게 돌아야 하며, 좌현으로 보고 항행할 때에는 멀리 돌아야 한다(북한법 제11조)

(3) 남북한 동일하다. 다만, 우리 나라의 법규정은 개정작업을 하면서 범문상 타이핑에 오류가 있다. 북한법의 규정이 훨씬 간명하고 정확하다.

7. 雜種船⁶⁾ 등의 待避

(1) ① 개항의 항계안에 있는 잠종선은 동력선과 범선의 진로를 방해하여서는 아니된다(우리 법 제17조 제1항).

② 개항의 항계안에 있는 예인선·급수선·급유선 및 통선과 공사 또는 작업에 종사하는 선박등은 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니된다(우

리 법 제17조 제2항).

(2) 항계내에서 기정 또는 노도로써 운전하는 소주는 항행하는 기선 및 범선의 항로를 피하여야 한다(북한법 제8조).

(3) 우리 나라의 경우에는 잠종선 뿐만 아니라 예인선·급수선·급유선 및 통선과 공사 또는 작업에 종사하는 선박 등도 일반 선박에 대하여 피항의무를 부담한다. 북한법은 기정 또는 노도로써 운전하는 소주만이 기선 및 범선을 피할 의무를 부담한다. 기정 또는 노도로써 운전하는 소주는 우리나라의 잠종선에 해당하는 것으로 보인다.

8. 예항의 방법

(1) ① 선박이 항계의 개항안에서 4척이상의 단정, 3척이상의 부선 및 소선 또는 2척 이상의 항양선을 예항하고자 하는 경우에는 지방해운항만청장의 허가를 받아야 한다(삭제 1999.2.8.)(우리 법 제18조 제1항).

② 지방해운항만청장은 개항의 질서유지를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 제1항의 규정에 의한 허가를 함에 있어서 선박의 척수를 제한할 수 있다(동조제2항)

③ 예인선이 개항의 항계안에서 다른 선박을 예항하는 때에는 해양수산부령이 정하는 방법에 따라 예항하여야 한다(동조 제3항)7).

(2) 항계내에 있어서 항장의 승인을 받은 경우 이외에는 부선 또는 기타 선박을 5척이상 예선할 수 없다(북한 법 제9조).

(3) 북한 법은 척수로써 예항을 제한하고 있으나, 우리 나라는 척수뿐만 아니라 길이로도 예항을

6) 개항질서법상 雜種船이란 艇船·端艇 및 총톤수 20톤 미만의 선박과 노와 상앗대만으로 운전하거나 주로 노와 상앗대로 운전하는 선박 기타 이와 유사한 선박을 말한다.

7) 개항질서법 시행규칙 제6조(예인선의 예항방법 등) 제3항은 「법 제18조 제3항의 규정에 의하여 예인선이 항계안에서 다른 선박을 예항하는 때에는 다음 각호에 정하는 바에 따라 예항하여야 한다. 1. 예인선의 선수로부터 피예인선의 선미까지의 길이는 200미터를 초과하지 아니할 것. 다만, 다른 선박의 입출항을 보좌하는 선박을 예항하는 경우에는 그러하지 아니하다. 2. 한꺼번에 3척 이상을 예항하지 아니할 것」 이라고 정하고 있다.

제한하고 있다. 북한 법은 5척이 최대 예항척수이 나 우리 나라는 3척이다.

9. 航行船舶간의 거리

(1) 개항의 항계안에서 2척 이상의 선박이 항행 할 때에는 서로 상당한 거리를 유지하여야 한다(우리 법 제19조).

(2) 항계내에 2척 이상의 선박이 연속 항행할 때에는 일정한 거리를 보장하여야 하며 또는 2척 이상 병렬하여 항행하거나 항로내에서 다른 선박의 앞길을 횡단 또는 따라 앞서 갈 수 없다(북한 법 제10조).

(3) 남북한 동일한 내용이다. 북한 법은 “연속항행”이라는 표현을 사용하여 병렬항행은 할 수 없다는 점을 전제로 하고 있다. 반면 우리 법은 “항행할 때”라고만 으로 규정하여 연속항행인지 아니면 병렬항행까지를 포함하는지가 불분명하다. “일정한 거리”와 “상당한 거리”는 유사할 것으로 생각되나 의미가 불명확하다.

IV. 燈火 및 信號

1. 汽笛 등의 울림제한/등화의 제한

(1) 선박은 개항의 항계안에서 특별한 사유없이 기적 또는 싸이렌을 울려서는 아니된다(우리 법 제27조).

누구든지 개항의 항계안의 선박교통에 방해가 될 우려가 있는 강력한 등화를 사용하여서는 아니된다(우리 법 제38조).

(2) 선박은 전조의 비상신호를 사용할 경우를 제외하고는 항계내 또는 그 부근에서 총포 혹은 연화를 사용하거나 기타의 폭발물을 사용할 수 없다. 선박은 본 규정 또는 해상충돌예방법 및 관례에 의하여 사용하는 경우를 제외하고는 기적, 기각 등을 취명할 수 없으며 선박항행에 방해가 되는 탐조등 기타 이에 유사한 등화를 사용할 수 없다(북한 법

제22조).

(3) 남북한 유사한 내용이다.

2. 港灣管制등

(1) ① 선박이 개항의 항계안을 입출항하거나 항계안에서 이동하는 때에는 해양수산부령이 정하는 항만관제에 따라야 한다(우리 법 제28조 제1항).

② 개항의 항계안에서 예인선·급수선·급유선 및 통선과 공사 또는 작업에 종사하는 선박은 해양수산부령이 정하는 무선설비를 설치하여야 한다(우리 법 제28조 제2항).

(2) 북한법없음

3. 私設信號

(1) 개항의 항계안에서 사용할 사설신호를 정하고자 하는 자는 지방해운항만청장의 허가를 받아야 한다(삭제 1999.2.8.)(우리 법 제29조)

(2) 북한법없음

4. 信號符字의 掲揚

(1) 신호부자를 가진 선박이 입출항하거나 항계안에서 항행 또는 정박하고자 하는 때에는 이를 게양하여야 한다(삭제 1999.2.8.)(우리 법 제30조).

(2) 선박의 외국통상을 하는 항(이하 항이라고 약칭한다)을 출입할 때 또는 항계내를 통과할 때에는 그 소속 국기 및 신호부자를 게양하여야 한다. 입항하는 선박은 입항신청을 제출하지 않고서는 전항의 신호부자 또는 선주기를 내리올 수 없다(북한 법 제1조).

항계내 혹은 그 부근에 정박하였거나 또는 항행하는 선박은 일몰시부터 일출시까지 해상충돌예방법에 의한 각종의 선등을 게양하여야 한다(북한 법 제6조).

(3) 신호부자를 게양하는 규정은 우리 법에서는 삭제되었다. 북한법은 소속 국기와 선주기까지를

개양하게 하고 있다.

5. 火災警報

(1) ① 기적 또는 싸이렌을 장치한 선박이 개항의 항계안에서 화재가 발생한 때에는 그 선박은 화재를 알리는 경보로써 기적 또는 싸이렌을 장음(4초 내지 6초 동안 계속하여 울림을 말한다)으로 5회 울려야 한다(우리 법 제31조 제1항).

② 제1항의 경보는 적당한 간격을 두고 반복하여야 한다(동조 제2항).

개항의 항계안에 있는 선박으로서 기적 또는 싸이렌을 장치한 선박은 선박안에 기적 또는 싸이렌의 울림업무에 종사하는 자가 보기 쉬운 장소에 제31조의 규정에 의한 화재경보의 방법을 게시하여야 한다(삭제 1999.2.8.)(우리 법 제32조).

(2) 전조의 선박이 다른 선박 또는 육지로부터 구조를 받으려고 할 때에는 해상충돌 예방법에 의한 난신신호를 하여야 한다. 그러나 화재가 발생한 경우에는 구호대가 올 때까지 기적 또는 호종을 울리는 동시에 주간에는 국제신호의 NM기를 개양하고 야간에는 계속적으로 홍등을 상하로 흔들어야 한다. 전항 이외의 경우에 있어서 내무기관의 구원을 받으려고 할 때에는 주간은 국제신호의 ST기를 개양하고 야간은 남화 또는 섬화로 표시하여야 한다(북한법 제21조).

(3) 우리 법은 화재신호로서 싸이렌이나 기적의 취명만을 요구하고 있으나, 북한법은 주간에는 기적 또는 호종의 취명과 국제신호기의 개양을 야간에는 홍등을 상하로 흔들 것을 요구한다.

V. 기타

1. 어로의 제한

(1) 누구든지 개항의 항계안의 선박교통에 방해가 될 우려가 있는 장소 또는 제11조 제2항의 규정에 의하여 지방해양수산청장이 지정·고시한 항로

에서는 어로(어구 등의 설치를 포함한다)를 하여서는 아니된다(우리 법 제37조).

(2) 북한법 없음

2. 장애물 등의 제거

(1) ① 지방해양수산청장은 개항의 항계안 또는 항계의 부근에서 선박의 항행을 방해하거나 항행에 위험을 미칠 우려가 있는 표류물·침몰물 등의 물건을 발견한 때에는 그 물건의 소유자 또는 점유자에 대하여 그 제거를 명할 수 있다(우리 법 제26조 제1항).

② 지방해양수산청장은 제1항의 규정에 의한 명령을 이행하지 아니하거나 그 물건의 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 물건을 제거할 수 있다. 이 경우 제거에 쓰여진 비용은 그 물건의 소유자 또는 점유자의 부담으로 하되, 당해 물건의 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 당해 물건을 처분하여 그 비용에 충당한다(동조 제2항).

(2) 북한법 없음

3. 損壞者 負擔金

(1) 관리청은 항만시설을 손괴한 공사 또는 행위를 하는 자가 있는 경우에는 그로 인하여 필요하게 된 항만시설의 보수 또는 유지에 필요한 비용이나 손괴의 예방을 위하여 필요한 비용의 전부 또는 일부를 당해 공사자 또는 행위자로 하여금 부담하게 할 수 있다(항만법 제53조).

(2) 선박이 부표, 입표, 부두 또는 기타의 구축물을 파손하였을 때에는 그 손해를 배상하여야 한다(북한법 제24조).

(3) 우리 나라에서는 부표 등은 항만시설로 분류되고 이에 대한 관리는 항만법에서 규율되고 있으나 북한은 이를 개항질서법에서 규정하고 있다.

VI. 결론

우리 나라의 개항질서법에 해당하는 “외국 통상을 하는 항에 관한 규정”에 의하면 북한은 “해상충돌예방법”이라는 법을 가지고 있다. 이는 우리 나라의 해상교통안전법에 해당하는 것으로 보인다. 북한은 개항에 대하여는 외국 통상을 하는 항에 관한 규정이 적용되고, 개항을 벗어난 해역에서는 해상충돌예방법이 적용되고 있는 듯하다. 또한 북한은 항장제도가 있어서 우리 나라 개항질서법상 지방해양수산청장이 갖는 권한을 항장이 갖는다.

남북한의 개항질서법을 비교하면, 입출항 및 정박에 대하여는 우리 법이 훨씬 자유롭다. 항로 및 항법에 대하여는 유사하나, 우리 법이 더 구체적이다. 다만, 법문상 북한 법이 우리 법보다 명료한 조문이 몇개 있다. 등화 및 신호에 대하여는 우리 법이 현대화되었다고 할 수 있다. 기타 어로의 제한이나 장애물 제거명령 등 개항의 효율적인 관리를 위한 규정이 북한 법에는 보이지 않고 있다.