

중화 인민 공화국 정부와 조선 민주주의
인민 공화국 정부 간의 국경 하천 운항
협조에 관한 협 칙

중화 인민 공화국 정부와 조선 민주주의 인민 공화국 정부는 양국 인민들 간의 경제적 친선을 강화하며 양국의 경제 및 무역 발전을 촉진시키기 위하여 국경 구간 하천인 압록강과 두만강(두만강)에서 양국이 공동으로 운수할 항행 질서를 수립하며 그의 운수 운수 능력을 충분히 이용할 것을 결정하고 평등 조화와 친선 협조의 정신에 근거하여 다음과 같이 합의한다

제 1 조

제약 사항은 본 협정 부속 "중, 조 양방의 국경 하천인 압록강과 두만강 수로와 수로 표시의 건설 및 관리에 관한 규정"에 근거하여 압록강과 두만강 국경 구간 하천에서 수로 조사 및 정비를 진행하며 수로 표시를 건설함으로써 항행 조건을 개선하는 데 합의한다

제 2 조

제약 양방의 선박은 압록강과 두만강 국경 구간 하천에서 자유롭게 항행할 수 있다 그러나 본 협정 부속 "중, 조 국경 하천 선박 항행 규칙"을 준수하여야 한다

제 3 조

제약 일방의 선박은 압록강과 두만강에서 무역상 필요에 근거하여 지정된 제약 상대방의 항구와 지점에 정박할 수 있다 수로 작업선과 조난 선박 및 불가항력적 경우의 선박들은 일의의 항구와 지점에 정박할 수 있다

제 4 조

제약 일방의 선박이 제약 상대방의 항구와 지점에 정박 또는 출입하러 인원이 상륙함에 있어서는 해당 항구와 지점의 해당 법률과 명령을 준수하여야 한다. 그러나 선박의 내부 질서는 계약된 조항 규정에 따른 제약 일방의 법률과 명령에 의한다.

제 5 조

제약 일방은 자국의 법령 법률과 규정의 범위 내에서 제약 상대방 선박의 통행과 관련한 세관 위생 및 기타 해당한 항행 수속을 쫓 수 있는 한 신속 간편하게 진행할 것이며 상하선 작업의 진행과 항구 준비의 리용 그리고 필요한 봉담 의도 및 구제부에 최선의 조치를 소상 제공한다.

제 6 조

제약 일방의 선박이 제약 상대방의 항구를 출입할 때 선박내 선원과 적재에 대한 봉담과 선박 관리 유지에 필요한 비용의 반환일에 대한 의가 부 관세 및 기타 세금은 면제한다. 그러나 세관 감독에 관한 규정은 반드시 준수하여야 한다.

제 7 조

제약 일방은 제약 상대방의 해당 기관에서 본인의 사건을 전부하여 발급한 선원 및 수포 인원 신분 증명서를 인증한다.

상술한 신분 증명서를 소유한 인원이 수포 작업과 출을 망기기 위하여 장안에 상륙하려 도한 선박이 갑판 여출을 통과할 때 장안에 상륙하여 도 보하여야 함 피적물은 모두 피견을 제출하지 않는다.

그러나 장안으로 부피 1.000 피터를 초과하지 못한다.

제 8 조

채약 일방의 선원은 소속 선박이 채약 상대방의 항구에 체류하는 기간에 강안에 상륙할 수 있으며 항구 도시 구역 내에서 자유롭게 통행할 수 있다. 선박이 사고 및 기타 원인에 의하여 계속 항행할 수 없으므로 피객들이 강안에 상륙하였을 때 선장은 이들 그 지방 해당 기관에 통지하여야 하며 지방 해당 기관의 승인을 받기 전에는 상륙한 지점에서 떠날 수 없다.

제 9 조

본 협정 효력이 발생한 후 채약 쌍방은 각각 3명의 대표를 파견하여 종'조 압축장 두만강 운항 협조 위원회(이하 위원회라고 약칭함)를 조직하여 압축장 두만강 국제 구간 하천의 수로 유지 정리와 수로 묘식의 건설과 관리에 관한 항쟁 규칙의 수정 및 기타 운항과 관련된 협조 사업을 진행한다.

제 10 조

위원회는 매년 1차식 정기 회의를 소집하되 회의는 양국에서 번번으로 소집하며 양국 대표는 번번으로 의장을 단임한다. 필요에 따라 협의를 겸쳐 임시 회의를 소집할 수 있다.

제 11 조

본 협정은 반드시 채약 쌍방의 정부의 확인을 받아야 하며 조상 확인 통지가 있을 때로부터 효력을 발생한다. 본 협정은 무기한 유효하다. 만일 어느 일방이 본 협정을 폐기하려 할 때는 상대방에 서면으로 통지하여야 하며 폐기 통지가 있을 때로부터 3개월후에 효력을 상실한다.

본 협정은 1960년 5월 23일 북경에서 중국군과 조선군으로 작성된 두 원문에 서명하였으며 두 원문을 동등한 효력을 가진다

중화 인민 공화국
정부를 대표하여

조선 민주주의 인민 공화국
정부를 대표하여

于 眉

이영호

부속 1

중'조 쌍방의 국경 하천인 압축강과 두만강 의 수로 표시의 건설 및 관리에 관한 규정

제 1 조

중'조 국경 구간 하천인 압축강 두만강의 운항 첩조 위원회(이하 위원회라고 약칭함)는 쌍방의 선박 운항의 필요에 근거하여 국경 구간 하천인 압축강과 두만강의 수로를 계단별 구간별로 조사 정리 하여 수로 표시 건설의 전반적 계획을 결정하는 책임을 진다

제 2 조

위원회는 쌍방이 공동으로 수로 조사를 진행하며 또한 수로 조사 자료에 근거하여 쌍방이 분공하거나 또는 공동으로 책임지고 계획 표준에 의하여 수로의 개척 및 수로 표시 건설의 기술 설계서를 작성할 때 대하여 책임지고 조직한다 기술 설계서는 위원회의 비준후 다시 시공 방법 시공 조직에 대하여 협의한다 수로 정리 수로 표시 분포에 대한 설계는 때'목이 순조롭게 통과 되도록 하여야 한다

제 3 조

수로 표시의 등급 규제 양식 색깔 및 등질의 선택은 위원회가 "중'조 국경 하천 선박 항방 규칙"의 요구와 수로의 구체적 실정에 근거하여 결정한다

제 4 조

수로의 표준 척도를 유지하며 항행 조건을 개선하기 위하여 진행될 운 설 작업 및 그의 시공 방법도 위원회 협의 하에 결정한다

제 5 조

수로 정리와 수로 표식 건설이 준공된 후 위원회는 검사 구부락을 조직하여 검사에 합격된 후 리용하도록 인계한다

제 6 조

장안에 설치한 인덕 표식과 장안 가까운 곳에 있는 부표는 중, 조 지방 지방 기관이 자체적으로 관리, 보수, 검사를 책임지며 섬에 설치된 인덕 표식과 수로 좌우에 놓여 있는 부표는 수로 정형에 근거하여 위원회에서 협의하여 어느 일방이 책임지고 관리하도록 결정한다 수로 표식의 유지 관리 사업에 있어서 지방은 그상 협력 하에 지원을 준다

제 7 조

지방의 수로 표식 건설 및 관리 기관은 수로 작업 년간 계획과 수로 표식 배치도를 위원회에 제출하여 비준을 받은 후에 작업을 진행한다

제 8 조

위원회는 매년 적당한 시기에 검사 구부락을 조직하여 국경 구간 하천의 필요한 수로와 수로 표식의 관리 유지 정형과 수로 정리의 효과를 검사하여 검사 구부락의 의견에 근거하여 사업을 개진한다

제 9 조

지방의 수로 유지 사업을 책임진 기관은 해당 수로 표식의 이동과 수위 수심의 변화에 대한 정형을 수시로 료화하여 제때에 통보한다

제 10 조

수로 조사 설계 및 시공과 수로 유지를 위하여 진행되는 순철 작업 및 수로 표식 건설의 공사 비용은 중, 조 지방이 평균 부담하며 수로 표식의 유지 관리 비용은 지방이 분담된 범위에서 의하여 자체적으로 부담하며 위원회의 검사 구부락가 사용한 선박과 비용은 지방이 불변으로 부담한다

부 록 2

중, 조 국경 하천 선박 항행 규칙

제 1 장 총 칙

제 1 조

본 규칙은 중, 조 국경 구간 하천인 압록강 무만강에서 항행하는 선박 (기타 수상 교통기구 포함한다) 과 대' 목에 적용된다. 본 규칙에 규정되지 않은 사항에 대해서는 1948년 국제 해상 송문 예방 규칙과 국제통신 신호 규칙에 의하여 처리할수 있다.

제 2 조

선박이 수중에 항행할 때에는 반드시 소속국 국기를 제양하며 또한 당 국의 깃발 보이는 곳에 선박 명칭을 표시하여야 하며 선미에는 선적함을 밝혀야 한다.

제 3 조

본 규칙에서 사용되는 선박 종류의 명칭은 다음과 같다.

1. 기선이란: 기관에 의하여 추진되는 선박을 말한다
(기관과 돛을 병용하는 기선선도 포함)
2. 부선이란: 예선에 의하여 전용으로 견인되는 선박을 말한다
3. 범선이란: 인력이나 혹은 동력으로 움직이는 선박을 말한다
4. 예선이란: 기타 선박 또는 대' 목을 끌고 항행하는 기선을 말한다

제 2 장 신 호

제 4 조

본 규칙에 규정된 신호를 함에 있어서 신호등은 반드시 일몰시부터 일출시 까지 사이에 사용하며 기류 신호기는 일출시부터 일몰까지 사이에 계

양한다

거리 신호의 일광선은 약 4~6초 동안 계속하며 1단선은 약 1초 동안 계속한다

제 5 조

기계선이 야간 항행할 때는 반드시 아래와 같은 선등을 제양한다

1. 광 등 ~ 백색등 하나를 전장주에 제양하되 조라실로 부터 2미터 이상 높은 곳에 제양하며 혹은 선박 선수의 선악재로 부터 2·75미터 이상 높은 가장 잘 보이는 곳에 제양한다

등'불 광선이 차단되지 않는 수명의 호는 정선수로 부터 좌우 망원세 이르는 112도 30분까지로 하며 최소한도 3·7키로미터의 거리에서 능히 볼 수 있어야 한다

2. 원 등 ~ 좌편에는 홍등 우편에는 녹색등 각 하나씩 제양한다 등 광이 차단되지 않는 수명의 호는 정선수로 부터 그원의 정침후 22도 30분까지로 하며 최소한도 1·85키로미터의 거리에서 볼 수 있어야 한다

이 원등은 선수의 다른쪽 원으로부터 불빛이 보이지 않도록 반드시 원내적관을 감지하여야 한다

3. 선미등 ~ 백등하나 선미에 단다

등'불 광선이 차단되지 않는 수명의 호는 정선미로 부터 좌우 망원 각각 67도 30분까지로 하며 최소한도 1·85키로미터의 거리에서 볼 수 있어야 한다

제 6 조

부선 혹은 떠'목을 끄는 백선이 야간 항행할 때에 제5조에 규정한 선등 외에 아래와 같은 선등을 더 달아야 한다

1. 선각과 목·목을 노상 목선은 백색광부 하나를 더 달아야 하므로 이 부속 부속 수직으로 받되 그 간격은 1미터 보다 작아서는 안된다
2. 선각을 평면으로 받거나 노상 목선 목선은 백색광부 부속을 더 달아야 하므로 목선의 부속 수직으로 받되 그 간격은 1미터 보다 작아서는 안된다
3. 선각과 목·목을 노상 목선은 판리우상 부속과 목·목의 보결을 받되 볼 받되하기 위하여 선부 부속에 백색광 한 부속 선미동 대신으로 받되 그 부속의 요구상 선미동부 동일하다

제 7 조

평면 부속 1미터 판리우상 부속이 약간 함침시작 받드시 제5조 제2항 제5항 규정의 의하여 선부부 선미동은 계양하되 판리우상 부속이 약간 함침할 시에는 받드시 제5조와 의하여 선부를 계양한다

1미터 부속 두면도 판리우상 부속이 2척 부속 2척이상 일면일면 부속 우수 제일 받치 있는 선박의 수면에 백색광을 계양하되 좌우 제일 받치 있는 선박 좌편일면 부속을 계양한다

2척 부속 2척 이상의 부속이 1개 평면도 판리우상 부속 좌우 제일 받치 있는 선박에는 받드시 선미동을 달아야 한다

평면 부속 일면도 판리우거나 혹은 판리우거나를 받치고 본선 동력을 사용하지 않고 움직이는 기계선 및 각종 작업선도 본 조항 규정에 의하여 선미를 계양하여야 한다

제 8 조

본선이 야간에 항행하거나 또는 정박할 때에는 받드시 가장 잘 보이는 곳에 백색환조부 1개를 계양하되 적어도 1.85키로메터의 거리에서 능히 볼 수 있어야 한다

야간에 볼을 달고 항행하는 본선은 가장 잘 보이는 곳에 백색환조부를 한 부 또는 외에 다른 백색 환조부 한 부를 구비하였다가 앞에서 선박이

접근하여 오는 것을 발견하였을 때 선두에서 제시한다

제 9 조

때'목은 야간에 다음과 같은 선등을 계양하여야 한다

- 1 권이 50미터 이내의 때'목이 야간 항행시에는 반드시 때'목 선두 방단에 백색 환조등을 각각 한개동씩 계양하여야 한다
- 2 권이 50미터 이상의 때'목이 야간 항행시에는 때'목의 4방 끝에 백색 환조등을 각각 한개동씩 계양하여야 한다
- 3 때'목이 야간 정박할 시에는 반드시 기타 선박들이 통행할 수 있는 한쪽 선두 방단에 백색 환조등을 한동씩 계양하여야 한다

제 10 조

기계전과 부선이 정박할 시에는 반드시 선수부분 가장 잘 보이는 곳에 백색 환조등 1개등을 계양하되 적어도 1.5키로메터의 거리에서 볼 수 있어야 한다

주간에 빛을 내리고 정박할 시에는 반드시 선수 부분 가장 잘 보이는 곳에 후구 하나를 달아 놓아야 한다

제 11 조

폭발성 또는 가연성 위험 물질을 적재한 선박이 항행 혹은 정박하거나 폭발성 또는 가연성 위험물을 실은 선박을 고는 예선이 항행할 시를 막론 하고 본 규칙 제7항 조항에 의하여 신호등을 계양하는 외에 가장 잘 보이는 곳에 야간에는 홍색 환조등 1개를 달아야 하며 주간에는 각각형 붉은 기'발을 1개 계양해야 한다

제 12 조

수포 관측 작업을 진행하는 선박은 아랫쪽 같은 신호 표시를 계양해야 한다

- 1 주간에는 국제 통신 신호기 "P" "P"를 계양하고 통행할 수 있는

한 원속의 후구1개를 탈피 무방할 수 있는 한 원속에는 후속 + 자
형 신호 하나를 단다

2 야간에는 등면 잠각형으로 구성된 세계의 관조등을 계양하되 그 등의
간격은 1미터 이상으로 하고 보폭한 끝은 위로 향하게 하며 밀면
방단은 방천속을 가리기도록 계양한다

이때 보폭한 상단에는 후등을 탈피 밀면에는 무방할 수 있는 쪽을
백등으로 무방할 수 없는 쪽은 후등을 단다

제 1 3 조

주간에 어선이 고기 잡이 할 때에는 반드시 잘 보이는 곳에 광주리를
달아야 하며 타 선박이 접근할 때에는 반드시 적당한 신호로 어구가 연장
된 방향을 지시하며 어망을 사용하는 어선은 어망이 연장된 말단 부표상에
작은 후색 기' 발을 계양하여야 한다 야간에 고기잡이 할 때는 반드시 잘
보이는 곳에 백색 관조등을 계양하여야 하며 타 선박이 접근함을 발견하였
을 때에는 상술한 백색 관조등 보다 낮은 곳에 어구 연장 방향에 다른
한개 백등을 표시하여야 한다

제 1 4 조

기계선이 무용하는 기적 신호는 다음과 같다

1. 만성1발 ~ 선박을 우측으로 돌리려고 할 때 혹은 상대측 선박과
서로 좌원으로 부파할 것을 희망할 때
2. 만성2발 ~ 선박을 좌측으로 돌릴 때 혹은 상대측 선박과 서로 우
원으로 부파할 것을 희망할 때
3. 만성3발 ~ 선박을 후진하려고 하거나 혹은 후진할 때
4. 잠성1발 ~ 경보 신호로써 상대측 선박 혹은 부근 선박에 주의할
관기 시릴 때
5. 잠성2발 ~ 선박이 부표에 계류하려고 하거나 혹은 부표에 계류하려고 할

때에 제선 묘루를 건립하여야 할 부부 작업원 또는 건립선을 부를 때

- ② 단정 5발이상 ~ 라 선박에게 승물을 피하기 위한 승부판 행동을 취할 것을 경고함

제 1 5 조

선박이 안개, 시풍, 눈, 폭풍우 또는 기타 시선이 잘 보이지 않는 날씨에 항행 혹은 정박할 때 반드시 다음과 같은 기적을 출력하여야 한다

1. 기계선 수상에서 항행할 때 2분 넘지 않는 간격을 무모 1각씩의 기적을 출력하여야 한다

2. 선단을 노는 예선이 수상에서 항행할 때 반드시 1분을 넘지 않는 간격을 무모 3발 기적을 연속 출력하여야 하되 1각씩 출력 다음 2판 설을 출력한다

관리하는 선단의 마지막 선박은 반드시 1분을 넘지 않는 간격을 무모 ①가리나 기타 음향 기구로써 약 10초 동안 연속 소리를 출력하여야 하며 이 소리는 예선에서 기적을 출력 후 즉시 내야 한다

3. 기계선 부선 혹은 선단이 빛을 내리고 정박하거나 좌우하였을 때에는 반드시 1분을 넘지 않는 간격을 무모 약 5초 동안 급하게 호송을 쳐야 하며 호송이 없는 선박은 ①가리나 기타 소리나는 기구로 대신할 수 있다

4. 범선이 수상에서 단독 항행할 때는 1분을 초과하지 않는 간격을 무모 ①가리나 기타 음향 기구로써 약 5초 동안 연속 출력하여야 한다 빛을 내리고 정박할 시 만약 타 선박의 기적 소리를 들었을 때는 상대측 선박이 지나갈 때까지 ①가리나 기타 음향 기구로써 일정한 간격으로 급하게 소리를 내어 상대측 선박에 알리게 한다

5. 때 '목이 행동할 때는 2분을 초과하지 않는 간격을 무모 한번 약 5초 동안 연속 부울 부르며야 하며 정박할 시 타 선박의 기적을

물었을 때에는 상대측 선박이 지나갈 때까지 일정한 간격으로 급하게 복을 부르며 상대측 선박에 주의물 물리게 한다

제 1 6 조

선박의 조난 구조 신호

1. 기계선은 단정 기적을 연속 울리거나 또는 기타 음향 기구로서의 부단히 소리내야 한다
부선, 범선은 소리나는 적당한 기구로서도 부단히 소리내야 한다
2. 주간 기계선은 국제 통신 신호기 * P * * C * 를 제양한다
부선, 범선은 의복을 펼쳐 볼때 혹은 가장 높은 곳에 달수 있다
3. 야간에는 가선성 물질을 태워야 한다
4. 사람 살리셔요 하고 크게 소리친다
이상 신호는 동시에 혹은 서로 각각 사용할 수 있다

제 三 장 선박 조종 및 피항에 대하여

제 1 7 조

기계선이 항행시 아테와 같은 경우에는 반드시 적당히 속력을 감소하여야 한다

1. 항구역 범위내에서 항행할 때
2. 선박 침몰초와 선박이 항상 정박하는 지점을 경유할 때
3. 국제 통신 신호기 * T * * P * 를 제양했거나 혹은 붉은 기를 제양한 선박을 지날 때
4. 상대측 선박의 동태가 명확치 않을 때
5. 수포 혹은 수포 표시에 대하여 의문이 있을 때
6. 안개, 사공, 눈, 폭풍우 혹은 시선이 잘 보이지 않는 날씨에 항행할 때
7. 선단과 각종 전철 공사 혹은 수중 작업을 진행하는 선박을 조우하였을 때

8. 항포 부근에서 단계한 범선 혹은 작은 배를 조우하였을 때
9. 조난 선박을 조우하였을 때
10. 양어 수역을 지날 때
11. 두 선박이 좁은 수로에서 조우하였을 때
12. 강안에 갑속 표식이 있는 수로 구간을 지날 때
13. 기타 규칙에서 규정할 갑속 지역을 지날 때

제 18 조

기계선이 굴목된 수로에 접근하였을 때 타방에서 접근하여 오는 기계선이 보이지 않으면 반드시 항포 굴목 지점으로 부터 1키로메터 거리내에서 1장성 기적을 울려야 하며 굴목 지점 타방에서 이 기적을 들었을 때에는 어떠한 기계선이든 반드시 동일한 호성으로 퇴함을 주어야 한다

굴목 지점에서 타방이 접근하여 오는 선박의 호성을 들었지 않았을 불문하고 굴목 지점을 경유하는 선박은 모두 경각성있게 주의하여 항행하여야 한다

제 19 조

기관선은 수로 조적이 허락하는 경우에서 순행선은 반드시 주류(主流)를 따라 항행하여야 하며 역행선은 완류(緩流)를 따라 항행하여야 한다 만약 기계선이 호상 충돌할 위험이 있을 때는 반드시 아예와 같은 규칙에 근거하여야 한다

1. 두 선박이 호상 조우 혹은 접근하였을 때는 각 선박은 우측으로 피항하여 호상 좌원으로 통과하여야 한다
 2. 단류선과 단류선 혹은 선관과 선관이 조우하였을 때는 역행선이 순행선을 피해야 하며 순행선은 우선적으로 항포를 선택할 권한을 가지며 또한 기적 신호로 상대측 선박에 통지해야 한다
- 그러나 이미 항포를 결정한 후에는 항포를 변경하거나 혹은 머물거리지 못한다

3. 무 선택이 승인으로 조우하였을 때는 승선행과 승행선의 조우상 제(二)항 규칙에 의하여 집행하는 외에 특별로 인한 선택이 반드시 우후 선택을 피해야 한다
4. 항포를 횡단하는 선택은 반드시 항포를 무과 집행하는 선택을 피하여야 한다
5. 단독선과 선단이 조우하였을 때는 단독선이 필수 있었던 선단을 피하여야 한다

제 2 0 조

법선이 서로 조우하여 충돌 위험이 있을 때는 아택와 같은 규칙에 근거하여 서로 피항하여야 한다

1. 불을 윤리지 않은 무 선택이 조우할 때는 반드시 승행선이 승선행을 피하여야 한다
 2. 불을 윤린 선택과 윤리지 않은 선택이 조우할 때는 반드시 불을 윤린 선택이 불을 윤리지 않은 선택을 피하여야 한다
 3. 불을 윤리도 항행하는 무 선택이 조우할 때는 반드시 상봉선이 역풍 선을 비켜야 하며 좌현에 바람을 받은 선택은 반드시 우현에 바람을 받은 선택을 피하여야 한다
- 같은 원리 바람을 받을 때는 반드시 상봉선이 하봉선을 피하여야 한다

제 2 1 조

법선과 맥·북이 기제선과 서로 조우할 때는 기제선이 앞에서나 혹은 뒤에서 호기나를 불문하고 무법선과 맥·북은 신속히 수항로에서 한터 서거나 혹은 될 수 있었던 것으로 항행해야 한다

법선과 맥·북이 조우하여 만약 충돌 위험이 있으면 반드시 법선이 맥·북을 피하여야 한다

제 2 2 조

무 기계선이 같은 방향으로 뛰이러 항행할 때 뛰이러 가는 선박의 선수
와 앞에 가는 선박의 선미와의 거리는 반드시 뛰 선박이 조종 성능에 근
거하여 앞 선박이 일단 속력을 상실하며 돌연적으로 정지 퇴진 통제 기능
상실 혹은 기관 고장이 발생하였을 때 충돌을 방지할 충분한 기뢰가 있는
거리가 보장되어야 한다

제 2 3 조

기계선은 줄고 갈목 또는 석출항로 내에서 앞 선박을 따라 앞서는 것
을 절' 때 금지한다

따라 앞질 수 있는 수로에서 앞에 가는 기계선을 따라 앞서는 것
요가 있을 때에는 반드시 다음의 규정에 의하여 진행하여야 한다

1. 앞서는 할 선박이 앞 선박의 좌현을 통과할 때 광선 1 발 기적을 울
리고 계속 단선 2 발을 낸다

만약 앞 선박이 자기의 좌현으로 통과할 때 대하여 동의한다면 반드시
단선 1 발 기적을 울린 다음 계속 광선 1 발을 내야 한다 따라서
우측으로 항행하면서 좌측 항로를 내 주어야 한다

2. 앞서는 할 선박이 앞 선박의 우현을 통과할 때 처음에 광선 1 발
기적을 울리고 계속 단선 1 발을 낸다

만약 앞 선박이 자기의 우현으로 통과할 때 대하여 동의한다면 반드시
단선 2 발 기적을 울린 다음 계속 광선 1 발을 내야 한다 따라서
좌측으로 항행하면서 우측 항로를 내 주어야 한다

3. 앞서는 할 선박이 앞 선박으로 부터 자기의 요구와 부합되지 않는
퇴압 호성을 들었을 때 다른 호성 혹은 원래의 호성을 재차 울리며
앞 선박이 동의하는 퇴압을 다시금 받은 후에야 앞질 수 있다

4. 광방이 동의한 후 선택한 방향을 다시 한번 신호를 울려야 한다

5. 앞서는 할 선박은 앞질 때 반드시 퇴압할 책임을 지며 앞 선박은 가

능한 권위의 함령하여 안전 선박으로 하여금 빨리 지나가도록 하여야 한다

제 2 4 조

어떠한 경우를 불문하고 범선은 모두 기계선의 선수를 지나지 못하며 될 수 있는한 기계선이 방금 지나간 파도 속에 들어감을 피하여야 한다

제 2 5 조

어선은 함령하는 함포에 고정된 어망을 설치할 수 없으며 부동 어망을 사용할 때에도 선박 함령에 영향을 주어서는 안 된다 선박이 어포 구역을 통과할 때 반드시 어구의 손상을 피하도록 주의하여 조종하여야 한다

제 2 6 조

선박과 때 '북은 될 수 있는한 강안 옆에 정박시켜 선박 함령에 영향이 없도록 해야 한다

제 4 장 행단 사고 처리와 행단 구조

제 2 7 조

선박 및 때 북의 조종사위 관리원은 반드시 선박 및 때 '북의 정상적인 함령 상태를 유지하며 함령의 안전을 보장해야 한다 만약 선박 및 때 '북에 행단 사고가 발생하였을 때에는 적절한 조치를 취하여 손실의 확대를 방지하여야 한다

제 2 8 조

한 선박이 다른 선박과 때 '북 및 인원의 조난을 발견하였을 때는 자기 선박과 선원 및 피객들에게 임응할 위험이 없으면 반드시 최선의 노력으로 구제하여야 한다

제 2 9 조

선박과 때'목이 험난 사고가 발생하였을 때는 반드시 가장 신속한 방법으로 선박과 때'목이 소속국 주관 기관에 서면 혹은 구두로 험난 사고 보고를 제출하되 험난 사고 보고 내용은 다음과 같다

1. 험난 사고 발생의 시간 지점과 경과
2. 험난 사고 발생의 원인과 험난 사고 경형
3. 험난 사고 당시 취한 조치와 조치의 후과
4. 기타 험난 사고와 관련된 사항과 기한 자료

제 3 0 조

선박과 때'목의 소속국 주관 기관은 험난 사고 보고를 접수한 후 반드시 책임지고 조사를 진행하며 또한 험난 사고의 결론을 내리어 한다

험난 사고 결론에는 반드시 험난 사고 발생자와 책임자가 응답 책임질 이유와 정도와 죄도를 명확히 하여야 한다

제 3 1 조

선박과 때'목이 충돌을 발생하였을 때 쌍방은 즉시 항행을 정지하고 공동으로 구조 대책을 강구하며 조상 기록하여 두어야 한다 만약 쌍방 의견이 상의할 때는 각기 기록하여 수요한 후 자문을 교환할 수 있다

그후 공동으로 작성된 기록 혹은 자기의 기록과 상대방 기록 자본 각 1부를 험난 사고 보고와 같이 그 선박 및 때'목 소속국의 주관 기관에 송부 한다

제 3 2 조

험난 사고로 의견 상이가 발생한 쌍방의 선박이 같은 국적에 속하지 않을 때에는 반드시 각 소속 국가의 당지 혹은 그 부근의 주관 기관들에서 공동으로 조사를 진행하여 험난 사고의 결론을 내리어 한다

쌍방의 당사자들은 반드시 쌍방 소속국 기관들이 공동으로 내린 결론에

근거하여 배상을 처리한다

제 3 3 조

해난 사고의 최고 배상액은 그 선박의 가치로서 결정하는바 즉 운임 및 그 선박 손상 개초에 대한 수리 복구비로써 받아야 할 배상을 기준으로 한다 선박의 가치는 선박의 해난 사고 발생 후 제일 첫번째 항에 입항할 때의 상태에 근거하여 계산하며 운임은 해난 사고가 발생하였을 때 승선한 피객 및 화물과 수화물의 운임비를 말한다

인명 제법에 대한 구제 및 안락 등은 우선적으로 처리하는 동시에 본 조항의 최고 배상액의 제한을 받지 않는다

파실로 사고가 발생한 책임을 지야할 유관 선박은 또한 연대 책임을 지야한다 인명 제법의 구제 및 안락에 소요되는 금액은 반드시 당시의 구체적인 정형에 근거하여 처리한다

제5장 항행 표시

제 3 4 조

암록강과 무만강의 국경 구간 하원을 운항하는 수로 구간에 설치한 항행 표시는 반드시 항로의 방향과, 계선, 항로내의 수상 또는 수중 장애물과 구축물, 최저 수심등이 표시됨으로써 험해하고 갈무리 심한 항로 구간에서의 선박의 항행 질서를 유지한다

제 3 5 조

표식의 설치는 모두 본 규정의 요구와 중, 조 광방이 확인한 표준에 부합되어야 하며 항상 정상적인 상태를 유지해야 하며 선명한 색채와 동화의 촉평을 가져야 한다

제 3 6 조

각 구간 하원의 항행 표시는 중, 조 광방이 수로 정형과 운수의 수요에

근거하여 다음에 규정한 한가지를 적용하여 표시하여야 한다

제 1 종: 모든 항령 표시는 야간에 불빛을 낸다

제 2 종: 특별히 곤란한 지점에서만 항령 표시를 야간에 빛을 내며 혹은 몇개의 지구등 구간별로 빛을 낸다

제 3 종: 항령 표시는 야간에 빛을 내지 않는다

제 4 종: 부표표석 위험한 수로와 항령을 방해하는 장애물을 표시한다

제 3 7 조

항령 표시는 그의 작용에 따라 다음과 같이 구분할 수 있다

1. 항령을 인도하는 표시는 도라표, 접안표, 도표, 도라 도표, 수미 도표와 표합표표석 구성되었다

그의 작용은 안전 항로의 방향과 위치를 정확히 제시한다 선박은 반드시 이러한 표시가 지시한 항로에 따라 항행하여야 한다

2. 위험을 지시하는 표시는 부표표 구성되었는바 항로의 제천과 수상 혹은 수중 장애물과 구축물을 표시한다
3. 신호 표시는 수심 신호간 통합 신호간 기적 표시으로 구성되었는바 항로의 수심을 제시하며 협소한 항로의 수상 위험 질서를 지휘한다

제 3 8 조

접안표 부표는 반드시 좌우 강안에 따라 부등한 색을 칠하여 구분한다
안목강은 좌측을 강안을 좌안으로 하고 우측을 강안을 우안으로 하며 무안강은 좌측을 강안을 우안으로 하고 우측을 강안을 좌안으로 한다

제 3 9 조

도라표 표간 상단에 무게의 정방형 목조판을 설치하며 이 무 목조판은 각각 표시하는 상하측 항로 방향의 수직되게 한다 표시의 색, 같은 배경이 밝고 어두운데 따라서 확실한다 배경이 밝은 곳에 설치하는 도라표는 상단 목조판에 붉은 색을 칠하며 표간에는 흑색의 서로 교체된 횡문을 칠하며 백

경이 이루어진 뒤로 설치확장 도표표상 그의 상단 복본으로 표색을 철하되 표
간을상 부, 표색이 서로 표색된 경우를 철한다

도표표상 양간로 3색부 판부용 계상하되 우안의 설치한 부화상 양간로
양부 판부용 표색으로 하의 부안로 설치한 부화상 양간로 부의 판부용 표색
으로 한다

제 4 0 조

철안표 표간 상단양상 원형 표시 한계를 부처한다

우안의 설치한 상단 표시의상 양색으로 철하되 표간양상 부, 표색이 서로
표색된 경우를 철하되 하안로 설치한 상단 표시의상 표색으로 철하되 표간의
상 부, 표색이 서로 표색된 경우를 철한다

철안표상 양간로 양화물 판부 계상하되 우안의 부화상 양색으로 하의 하
안의 부화상 표색으로 한다

제 4 1 조

도표상 양의 부계 표간으로 구성되여 있다 양의 표간으로 구성된 도선의
철안양상 철안한 양의의 방향을 철하되 표지하에 선단이 그 도선을 따라 양
철하되부 인드한다

도표 표간 양간의 정방향 복본한 한계를 부처하되 부안양상 인드하상 양
의 방향으로 철하되 철하 한다

표의 색간은 표색이 양의 이루어져 의하되 철정한다

표색이 양은 부의 설치확장 도표상 복본부 표간로 모두 양색을 철하되
표색이 이루어진 부의 설치확장 도표상 복본부 표간로 모두 표색을 철한다
양간로 양의인 도표의 표색양간부용 각 판부용 계상하되 부양상 도선 양의의
적색되되야 한다

양간 표색부용이 철정되기 위한 표색상 양색 양간부으로 철정할 수 있다

제 4 2 조

도표상 철하에 따라 도표표와 철하하되 도표 도표와 수의 도표를 구성

한과 도화 도표는 앞 뒤 부 도표로 구성하되 앞 도표는 도화표와 동일하게 뒤 도표와 동일하다

도화표의 상단 한계 북조판과 도표 북조판은 도선을 구성하며 무한 한계의 정방향 북조판은 도선 방향이 아닌 함포 방향으로 향하여야 한다

수미 도표는 전후로 펼친 세계의 도표다리로 구성하였을바 앞 도표 한계는 도화표와 동일하며 뒤 도표 부계는 도표와 동일하다

제 4 3 조

부표는 부간 삼각 부표 및 부각으로 구분한다

국경 구간 하원인 압축상, 무관강에 설치하는 수로의 오른쪽 부표에는 모두 홍색을 칠하며 단단 야간에 순항할 때는 삼각 부표와 부각의 홍색 환조동 한계를 쳐야 한다 수로의 왼쪽 부표에는 모두 백색을 칠하며 야간에는 삼각 부표와 부각의 백색 환조동 한계를 쳐야 한다

좌우로 순항하는 부간에는 홍, 흑 두 색의 서로 보채된 횡문을 칠하여야 하며 좌우로 순항하는 삼각 부표는 한 개의 횡문 수위 부계의 삼각추를 가지며 하류로 향한 면의 왼쪽 한면에는 홍색을 칠하며 야간에는 홍색 환조동 한계를 쳐야 하며 오른쪽 한면에는 백색을 칠하며 야간에는 백색 환조동 한계를 쳐야 한다 횡문선은 상술한 부표로써 수로의 제선을 표시할 수 있다

압축상 강구의 수로 오른쪽에 설치한 부간과 부각에는 모두 홍색을 칠하여야 하며 야간에는 홍색 단선광동 한계를 쳐야 하며 왼쪽 부간과 부각에는 백색을 칠하며 야간에는 백색 단선광동 한계를 쳐야 한다 좌우 순항표와 부표에는 홍, 흑 두 색의 서로 보채된 횡문을 칠하여야 하며 부각에는 홍, 흑 두 색의 서로 보채된 직선문을 칠하며 야간에는 홍색 3선광동 한계를 쳐야 한다 강구 부간의 횡문선을 표시하는 부간과 부각에는 모두 백색을 칠하며 야간에는 부각마다 백색단선광동 한계를 쳐야 한다

제 4 4 조

역물상류와 하류에서 수로에 가까운 강안에 수심 신호표와 수심 신호봉을

로 그 역을 수포에서의 최소 수심을 제시한다

이때 수신 신호표는 구형 부호판에 아라비아 수 '자'를 쓰며 수신 신호등은 구형등 앞의 수 '자'를 배열한다

제 4 5 조

선박 항행은 통제하는 불행 신호간은 수직표간과 수평표로 구성한다 신호간은 즉, 백색이 서로 교착한 횡선으로 길하며 횡선의 일단에는 신호를 제양한다

선박 불행을 방지하는 신호 표시는 불룩한 끝이 위로 향한 두개의 홍색 삼각수로 구성하며 야간에는 상하 수직으로 두개의 홍등을 제양한다 상류에서 오는 상류측 선박의 불행을 회용하는 신호 표시는 상부에 홍색 원주체 하부에 홍색 삼각수의 신호로 구성되었으며 야간에는 상부에 홍등 하부에 홍등을 수직으로 제양한다

하류에서 오는 상류측 선박의 불행을 회용하는 신호 표시는 상부에 홍색 삼각수 하부에 홍색 원주체의 신호로 구성되었으며 야간에는 상부에 홍등, 하부에 홍등을 각 1개씩 제양한다

제 4 6 조

항행하는 기계선이 불복하는 표양 경간은 그의 상부 정면 가운데 홍색 삼각 부호판 1개를 설치하며 야간에는 홍등을 1개 제양한다

상행하는 기계선이 불복하는 표양 경간은 그의 하부 정면 가운데 홍색 정방형 부호판 1개를 설치하며 야간에는 홍등 1개를 제양한다

별선 표, 즉, 불복하는 표양 경간은 상, 하행은 가리지 않고 그 표양의 상, 하부 양 정면에 각각 백색 원형 부호판 1개를 설치하며 야간에는 홍등을 1개 제양한다

선박이 불복하는 표양 경간 양쪽 표의의 정면에는 상, 하 수직으로 두개 표의등을 각각 두개 제양한다

제 4 7 조

기적 신호표는 표간 상단에 원형 목조판 1개로 구성하여 목조판은 반드시 기적을 올리는 선박쪽에 향하는 동시에 항로의 방향과 서로 수직되어야 한다

표간은 흑·백색이 서로 교체된 타사형문으로 칠하며 원형 목조판은 백색을 칠하고 주변에는 흑색을 칠하며 가운데에는 흑색으로 «!»표식을 한다

선박이 기적 신호표에 접근하였을 때에는 반드시 기적 또는 발생기를 울리며 앞에 오는 선박과 신호 대원 혹은 수로 표시원의 수의를 환기시킨다

제 4 8 조

국제 통신 신호기 «I» 혹은 발생 기호와 모트스 신호등 «1단 1장 2단»은 선박과 수로 표시 작업선 혹은 수로 표시 기구를 부르는 신호이다 만약 수로 표시 작업선 또는 수로 표시 직일이 현제를 위하여 답변할 때에는 동일한 신호로써 회답한다

만약 특수한 원인으로 갈수 없을 때에는 홍색 기'발을 하나 제양하거나 또는 백등 띄우기 방법으로 회답한다

제 4 9 조

선박 백'목의 조종 인원은 반드시 수로 표시 설비를 애호하여야 한다 만약 부표가 파손되었거나 혹은 기타 수로 표시이 불정상적인 전상이 발생 또는 발견하였을 때에는 반드시 즉시 부근의 수로 표시 관리 부분에 보고하여 조치를 위하여 재택이 최부하도록 한다

제 六 章 부 록

제 5 0 조

본 규칙의 수정과 보충은 중, 조 감독장 두만강 순항 협조 위원회에서 결정하며 또한 공포한다