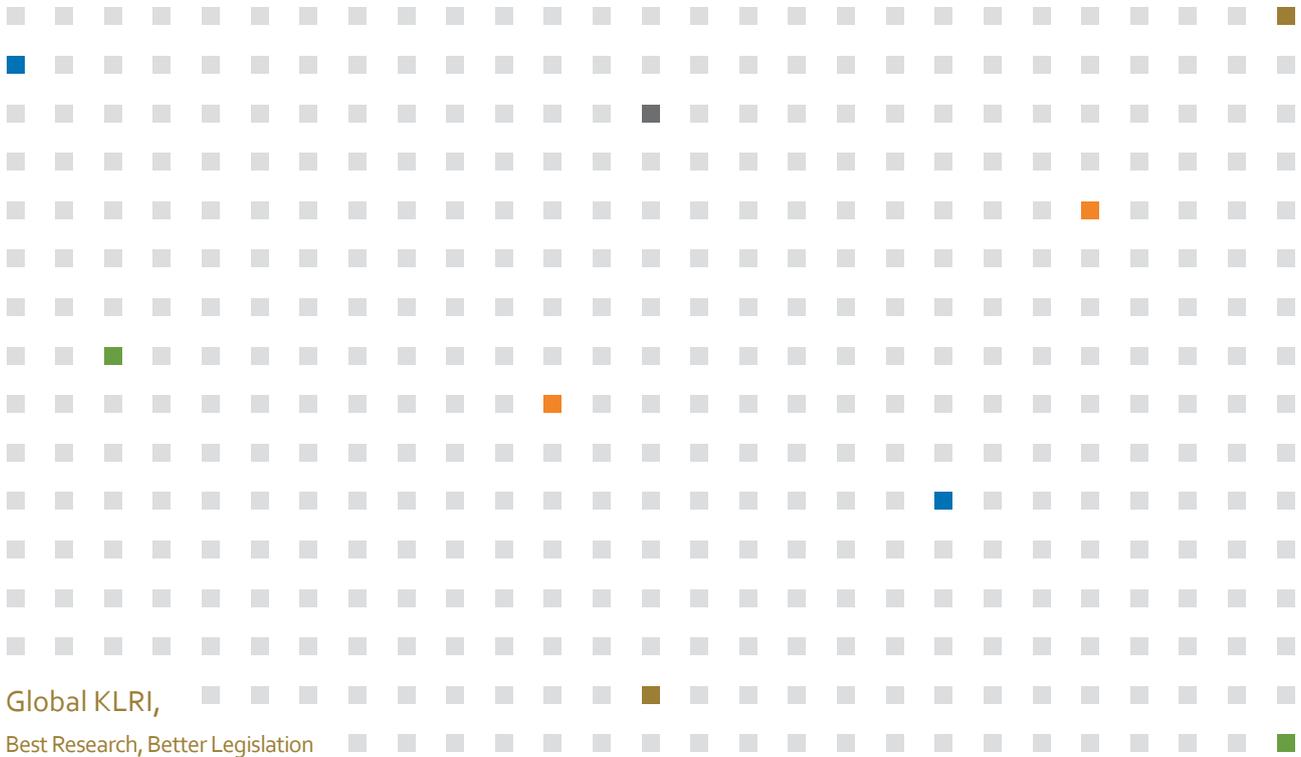


현안분석 2014-03

# 여객선 안전법제 개선방안 연구

이상윤



Global KLRI,  
Best Research, Better Legislation

현안분석 2014-03

# 여객선 안전법제 개선방안 연구

이 상 윤

# 여객선 안전법제 개선방안 연구

A Study on Measures for Improvement of  
Legislation on Safety of Passenger Ships

연구자 : 이상윤(연구위원)

Lee, Sang-Yoou

2014. 9. 19.

# 요 약 문

## I. 배경 및 목적

- 여객선의 기능적 위상 및 지속적 수요증가, 그에 따른 안전기준의 강화 등에도 불구하고 여객선 해양사고는 계속적으로 증가하고 있음
- 여객선 해양사고의 증가는 여객선 안전관리에 관한 법제개선에 관한 연구의 필요성을 강조하고 있음
- 이 연구에서는 미국·영국·일본 등 주요외국의 여객선 안전관리 관련법제를 분석하여 시사점을 도출하고자 함
- 또한 우리나라의 해사안전법, 해운법, 선박안전법 등 여객선 안전관리 관련법제의 현황 및 한계를 분석하여 입법론적 개선방안을 제시하고자 함

## II. 주요내용

- 제2장에서는 우리나라 여객선 운항 현황 및 여객선 해양사고의 발생 현황을 분석함으로써, 해양사고의 원인 및 예방을 위한 기초자료를 제시함
- 제3장에서는 우리나라의 해운법, 해사안전법, 선박안전법, 선원법 등 여객선안전법제의 입법연혁 및 주요내용을 분석하여 문제점을 도출함

- 제4장에서는 미국의 해운법(The Shipping Act), 영국의 상선법(Merchant Shiping Act of 1995), 일본의 선박법 및 선박안전법 등 주요외국의 주요법령을 분석하여 시사점을 도출함
- 제5장에서는 우리나라 여객선 안전법제의 문제점을 해결하기 위한 방안으로서 법체계적 정합성 강화방안, 운항안전관리 및 선박안전관리의 개선방안을 제시함

### Ⅲ. 기대효과

- 여객선 안전법제의 개선방안을 제시함으로써 여객선 안전관리를 위한 입법정책적 방향성을 제시함
- 주요외국의 여객선 안전법제를 조사·분석하여 시사점을 도출함으로써 여객선 안전관리에 관한 정책의 수립 및 시행에 기초자료를 제공

▶ 주제어 : 여객선안전법제, 여객선안전관리, 선박안전법, 해사관계법, 여객선해양사고

---

---

## Abstract

---

---

### I . Background and Purpose

- Although the functional status of passenger ships has been elevated as the demand for passenger ships has steadily increased and safety standards have been enhanced, marine accidents involving passenger ships have been continually increasing.
- The increase of marine accidents involving passenger accidents stresses the necessity of a study on the improvement of legislation on safety control of passenger ships.
- The objective of this study is to analyze legislation of major foreign countries, including the United States, the United Kingdom, and Japan, on safety control of passenger ships and draw out implications from the analyzed legislation.
- Furthermore, this study proposes measures for improvement from a legislative point of view by analyzing the current situation and limits of the legislation of the Republic of Korea on safety control of passenger ships, such as the Maritime Safety Act, the Marine Transportation Act, and the Ship Safety Act.

## II. Main Contents

- In Chapter II, this study examines the causes of marine accidents and presents basic data for the prevention of marine accidents by analyzing the current situation of passenger ships in operation in the Republic of Korea and the records of marine accidents involving passenger ships.
- In Chapter III, the legislative history and main contents of the legislation on safety control of passenger ships in the Republic of Korea, such as the Marine Transportation Act, the Maritime Safety Act, the Ship Safety Act, and the Seafarers Act, are analyzed to find out problems.
- In Chapter IV, main statutes of major foreign countries, such as the Shipping Act of the United States, the Merchant Shipping Act of 1995 of the United Kingdom, and the Ship Act and the Ship Safety Act of Japan, are analyzed to draw out implications.
- In Chapter V, measures for enhancing consistency in the legal system and improving safety control of ships, as well as safety control in navigation, as measures for resolving problems in the legislation of the Republic of Korea on the safety of passenger ships.

### III. Expected Effects

- This study will provide a direction in the legislative policy on safety control of passenger ships by proposing measures for improving legislation on the safety of passenger ships.
- This study will provide basic data useful for the formulation and implementation of policies on safety control of passenger ships by researching and analyzing legislation of major foreign countries on the safety of passenger ships and by drawing out implications from such legislation.

➤ **Key Words:** Legislation on the safety of passenger ships, safety control of passenger ships, Ship Safety Act, statutes governing maritime affairs, marine accidents involving passenger ships

# 목 차

요 약 문 .....	3
Abstract .....	5
제 1 장 서 론 .....	13
제 1 절 연구의 배경 및 목적 .....	13
1. 연구의 배경 .....	13
2. 연구의 목적 .....	14
제 2 절 연구의 범위 및 방법 .....	15
1. 연구의 범위 .....	15
2. 연구의 방법 .....	16
제 2 장 여객선해양사고의 현황분석 .....	19
제 1 절 여객선 운항현황의 개관 .....	19
1. 여객선의 개념과 종류 .....	19
2. 여객선 운영현황 .....	22
2. 여객선 이용현황 .....	32
제 2 절 여객선 해양사고의 현황 .....	34
1. 해양사고의 개념과 종류 .....	34
2. 해양사고의 현황과 원인 .....	36
제 3 장 우리나라의 여객선안전법제 .....	41
제 1 절 해운법과 여객선안전 .....	41
1. 입법연혁 및 입법취지 .....	41

2. 여객선의 정의와 선령 .....	42
3. 여객선 운항 안전관리 .....	44
4. 승선관리 및 금지행위 .....	52
제 2 절 해사안전법과 여객선안전 .....	53
1. 입법연혁 및 입법취지 .....	53
2. 선박과 여객선의 정의 .....	55
3. 항행안전의 확보 .....	56
4. 선박안전의 확보 .....	59
제 3 절 선박안전법과 여객선안전 .....	62
1. 입법연혁 및 입법취지 .....	62
2. 선박과 여객선의 정의 .....	64
3. 선박검사제도 .....	65
4. 선박시설기준 .....	72
5. 안전향해조치 .....	76
제 4 절 선원법과 여객선안전 .....	78
1. 입법연혁 및 입법취지 .....	78
2. 선원 및 여객선의 정의 .....	79
3. 선장의 권한과 의무 .....	81
제 4 장 주요외국의 여객선안전법제 .....	85
제 1 절 미 국 .....	85
1. 행정체계 및 법령체계 .....	85
2. 선박검사제도의 주요내용 .....	91
3. 여객 및 선원에 관한 규율 .....	96
4. 해양사고에 관한 규율 .....	98

5. 기타사항에 관한 규율 .....	100
제 2 절 영 국 .....	102
1. 행정체계 및 법령체계 .....	102
2. 선박안전에 관한 일반사항 .....	112
3. 선박검사제도의 주요내용 .....	114
4. 선박안전에 관한 기술기준 .....	117
5. 선박안전에 관한 인적규율 .....	121
제 3 절 일 본 .....	123
1. 행정체계 및 법령체계 .....	123
2. 船舶安全法 .....	128
3. 船員法 .....	146
4. 海上運送法 .....	153
제 4 절 입법론적 시사점 .....	156
1. 미 국 .....	156
2. 영 국 .....	158
3. 일 본 .....	161
제 5 장 여객선 안전법제의 개선방안 .....	165
제 1 절 법체계적 정합성 강화 .....	165
1. 목적규정의 명확화 .....	165
2. 정의규정의 체계화 .....	166
3. 규정체계의 간결화 .....	171
4. 전반적인 체계정비 .....	172
제 2 절 운항안전관리 개선방안 .....	173
1. 선령제도의 적정화 .....	173

2. 승선관리의 내실화 .....	175
3. 운항관리의 충실화 .....	178
4. 선박교통관제의 강화 .....	181
5. 공표제도의 확대 .....	184
6. 그 밖의 개선방안 .....	186
제 3 절 선박안전관리 개선방안 .....	189
1. 선박설비기준의 강화 .....	189
2. 대항기관에 대한 감독강화 .....	192
3. 선박개조의 제한 .....	194
4. 결함신고의 강행규정화 .....	196
5. 준법정신의 함양 .....	197
참 고 문 헌 .....	199

## 제 1 장 서 론

### 제 1 절 연구의 배경 및 목적

#### 1. 연구의 배경

국토의 3면이 바다로 둘러싸여 있는 우리나라는 약 3,358개의 도서로 구성되어 있고, 도서의 면적은 전 국토의 3.78%를 점하고 있으며, 도서인구는 81만 명으로서 전체인구의 1.67%에 해당하는 것으로 나타나고 있다.<sup>1)</sup> 선박은 육지와 떨어진 도서를 연결하는 유일한 교통수단이며, 이러한 점에서 여객선은 육상의 철도·버스 등과 같은 중요한 대중적 교통수단이라고 할 수 있다. 이와 같이 우리나라에서 여객선은 주요한 대중교통수단이자 화물수송수단으로 자리 잡고 있으며, 최근 근무환경 및 생활형태의 변화로 해양레저 및 관광산업이 발달함으로써, 여객선의 수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있다. 이러한 상황에서 여객선 안전관리는 국내적으로 주요한 이슈로 부각되고 있으며, 국제적으로도 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)<sup>2)</sup>를 중심으로 하여, 여객선 해양사고를 방지하기 위한 해양안전 관련기준이 강화되고 있다.

이러한 여객선의 기능적 위상 및 지속적 수요증가, 그에 따른 안전 기준의 강화 등의 경향에도 불구하고 여객선 해양사고는 계속적으로

---

1) 류재형, **섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연안여객운송실태와 정책과제**, 국토 제358호(2011.8), 40면.

2) IMO는 UN 산하기구로서, 선박의 건조 및 운항에 관한 기준을 정하여 국제표준화를 도모하고, 구명설비와 수색, 구조 활동을 효율적으로 활용함으로써, 인명의 손실을 최소화하기 위하여 설립되었다. 우리나라는 1962년 4월 10일에 가입하여 현재 A그룹 이사국으로 6 차례 연속으로 선출되어 주요 해운국의 위치에 있다. 최정민, **국제해사기구 제56차 방화전문위원회 주요현안**, 방제기술 제54호(한국화재보험협회, 2013), 20면 참조.

증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 즉, 해양수산부 해양안전심판원의 해양사고 통계에 따르면, 여객선 해양사고의 경우 2009년에 7건이었던 것이 2010년에는 18건, 2011년에는 17건, 2012년에는 24건, 2013년에는 18건이나 발생한 것으로 나타나고 있다.<sup>3)</sup> 특히 1993년 10월 10일에 292명의 사망자를 발생시킨 서해훼리호 침몰사고에 이어, 2014년 4월 16일에는 진도인근에서 471명이나 탄 여객선 세월호가 침몰하여 또다시 대형 인명피해가 발생하였다. 이와 같은 대표적인 “후진국형 대형재난”으로서의 서해훼리호 및 세월호 등의 침몰사고는 우리나라 여객선 안전관리의 현주소를 말해주고 있다. 이러한 여객선 안전관리의 현실은 여객선 안전관리에 관한 법제개선에 관한 연구의 필요성을 강조하고 있다. 여객선의 안전은 사회안전망의 중요한 구성요소로 볼 수 있으며, 여객선 안전관리의 개선은 해상안전의 강화라는 측면뿐만 아니라 사회의 전반적인 안전기반 구축이라는 점에서도 중요한 의미를 가진다는 점에서,<sup>4)</sup> 이 연구의 의미를 발견할 수 있을 것으로 보인다.

## 2. 연구의 목적

우리나라는 물론 주요외국에서도 여객선 안전관리에 관한 다양한 법령을 제정·운용하고 있다. 우리나라의 경우, 현재 해사안전법 및 같은 법 시행령·시행규칙, 해운법 및 같은 법 시행령·시행규칙과 이에 따른 여객선과 종선의 안전에 관한 사항을 규정하는 여객선안전관리지침(해양경찰청 고시 제2007-5호, 2007.5.1) 등이 제정·시행되고 있다. 또한 선박에 관한 안전검사 등을 위하여 선박안전법 및 같은

---

3) 해양수산부 해양안전심판원, **해양사고통계, 2014**, 6면. 이 통계자료는 해양안전심판원 홈페이지 <<http://www.kmst.go.kr/statistics/marineAccidentStatistics.jsp>>에서도 내려받을 수 있다.

4) 주종광·조인현·최석윤·이은방, **내항 여객선 운항관리제도 발전방안 고찰**, 2009년도 해양환경안전학회 추계학술발표회 논문집, 117면 참조.

법 시행령·시행규칙을 비롯하여, 선원법이나 수상레저안전법 등 여객선 안전관리를 위한 법률이 제정·시행되고 있다. 이러한 여객선 안전관리 관련법령의 제정·시행에도 불구하고 전술한 바와 같이 여객선 해양사고는 증가하고 있으며, 특히 서해훼리호 및 세월호 등과 같은 후진국형 대형재난이 지속적으로 발생하고 있다. 세월호 침몰사고 이후, 해운법상 선령연장으로 인한 선박의 노후화 및 여객선운항 관리제도의 형식화, 선박안전법상의 각종 안전검사의 형식화 등 여객선 안전관리 관련법령의 한계가 지적되고 있다. 이로부터 정부 차원에서도 여객선 안전관리의 근본적인 개선을 위하여 다양한 노력을 하고 있다. 따라서 이 연구에서는 주요외국의 여객선 안전관리 관련법제를 분석하여 시사점을 도출하고, 우리나라의 해사안전법, 해운법, 선박안전법 등 여객선 안전관리 관련법제의 현황 및 한계를 분석하여 입법적 개선방안을 제시하고자 한다.

## 제 2 절 연구의 범위 및 방법

### 1. 연구의 범위

여객선 안전관리에 관한 현행 법제로는 해운법, 선박안전법, 선박평형수(船舶平衡水) 관리법, 해사안전법, 수상레저안전법을 비롯하여 선박법, 선원법, 선박직원법, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 등을 들 수 있을 것이다. 여객선 안전관리 관련법제의 전반적인 검토를 통하여 개선방안을 제시하는 것이 타당하지만, 연구의 한계를 고려하여 해운법, 해사안전법 및 선박안전법을 주요 연구대상으로 하고자 한다. 첫째, 여객선의 안전운항 확보를 위한 운항관리규정의 작성·제출, 내항여객선의 안전운항에 관한 시책의 수립·시행 등에 관하여 규정하고 있는 해운법을 주된 연구의 대상으로 한다. 둘째, 선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전운항에 필요한 사항, 특히 선박의 정기검사

나 임시검사 등을 비롯하여 선박용 물건 또는 소형선박의 형식승인, 선박시설기준 등에 관하여 규정하고 있는 선박안전법을 주된 연구대상으로 한다. 셋째, 선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해사안전 증진 등을 목적으로 하는 해사안전법을 연구의 대상으로 한다. 그 밖에도 필요한 경우에 한하여, 선장의 직무·권한과 안전운항을 위한 선박소유자의 의무 등을 규정하고 있는 선원법, 선박평형수관리설비에 대한 검사 등을 규정하고 있는 선박평형수 관리법, 수상레저활동의 안전관리 등에 관하여 규정하고 있는 수상레저안전법 등도 연구의 대상으로 하기로 한다. 또한 해양사고에 대한 조사 등을 통한 해양사고의 원인 규명에 관하여 규정하고 있는 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률도 해양안전의 확보를 위하여 필요한 경우에는 연구의 대상으로 하기로 한다. 한편, 비교법적 연구의 대상으로는 해양선진국으로 알려진 미국과 영국 및 일본으로 하고, 관련법령은 우리나라의 대상법령과 가능한 유사한 범위로 한정하여 수행하기로 한다.

## 2. 연구의 방법

이 연구는 문헌조사 연구 및 비교법적 연구, 실태조사 연구 등의 방법론을 활용하여 추진하고자 한다. 첫째, 문헌조사 연구를 통하여 관련법령 및 제도에 관한 국내 및 외국의 기존 문헌 등을 중심으로 분석하여 현황 및 문제점을 파악하기로 한다. 둘째, 비교법적 연구를 통하여 주요외국의 관련법령을 비교법적으로 분석하여 입법론적 시사점 및 과제를 도출하고자 한다. 셋째, 실태조사 연구를 통해서는 관련법제의 입법연혁 및 현행법제의 운용실태를 분석함으로써, 현장성 있는 연구 성과의 도출을 도모하기로 한다. 필요한 경우에는 전문가회의 또는 워크숍을 통하여 부처공무원이나 학계 등 전문가의 다양한 의견을 수렴하고, 유관기관과의 정책간담회를 개최하여 의견을 수렴함으

로써 연구보고서의 실무적 가치를 제고하고자 하였다. 이상에서 서술한 연구방법론을 표로 정리하면 다음과 같다.

【표-1】 연구방법론

연구 방법	주요 내용
문헌조사 연구	○ 관련법령 및 제도에 관한 국내 및 외국의 문헌을 조사·분석
비교법적 연구	○ 비교법적 연구를 통하여 관련법령의 입법론적 시사점 및 과제 도출
실태조사 연구	○ 부처공무원, 학계 등의 전문가로부터 제도도입 관련 입법연혁 등 분석 ○ 각 부처 담당관계자와의 면담 및 의견수렴 등

## 제 2 장 여객선해양사고의 현황분석

### 제 1 절 여객선 운항현황의 개관

#### 1. 여객선의 개념과 종류

##### (1) 여객선의 개념

선박안전법 제2조에서는 여객선을 “13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박”으로 정의하고 있으며(제10호), 여기에서 말하는 “여객”과 “선박”의 법적 의미를 살펴볼 필요가 있을 것이다. 우선 선박안전법 제2조에서는 여객을 “선박에 승선하는 자로서 선원, 1세 미만의 유아, 세관공무원 등 일시적으로 승선한 자로서 해양수산부령이 정하는 자를 제외한 자”로 정의하고 있다(같은 조 제9호). 선박의 의미와 관련하여 해사안전법 제2조에 따르면, 선박은 “물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함)”로 정의하고 있다. 선박안전법 제2조에서도 선박을 “수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”로 정의되고 있다(제1호). 이러한 법률상의 개념을 종합하여 정의하면, 여객선이란 “13인 이상의 여객(선원, 1세 미만의 유아, 세관공무원 등 일시적으로 승선한 사람으로서 해양수산부령이 정하는 사람을 제외한 사람)을 운송할 수 있는 수상·수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물 또는 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상

항공기와 수면비행선박을 포함)”를 의미하게 된다. 이와 같이 정의되는 여객선은 해상여객운송사업에 사용되는 선박으로서, 해상여객운송사업의 개념과 종류에 대하여 살펴봄으로써 이 연구에서 사용하는 여객선의 범위를 명확하게 할 필요가 있을 것이다.

해운법 제2조에서는 해상여객운송사업을 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 여객선 또는 선박법 제1조의2 제1항 제1호에 따른 수면비행선박으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로서, 항공운송사업법 제2조 제4항에 따른 항공운송관련사업 외의 것”으로 정의하고 있다. 또한 해운법 제3조에서는 해상여객운송사업을 내항정기여객운송사업, 내항부정기여객운송사업, 외항정기여객운송사업, 외항부정기여객운송사업, 순항여객운송사업, 복합해상여객운송사업으로 구분하고 있으며, 구체적인 의미는 다음과 같다. 즉, ㉠ 내항정기여객운송사업은 국내항(해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로에 있는 장소로서 항상 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함, 이하 동일)과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 사업을 말한다. ㉡ 내항부정기여객운송사업은 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 사업을 말한다. ㉢ 외항정기여객운송사업은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 사업을 말한다. ㉣ 외항부정기여객운송사업은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 사업을 말한다. ㉤ 순항여객운송사업은 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함)하는 사업을 말한다. 복합해상여객운송사업은 ㉠-㉤ 중 어

느 하나와 ㉔을 함께 수행하는 사업을 말한다. 이상에서 서술한 해상 여객운송사업 중 내항정기여객운송사업과 내항부정기여객운송사업에 사용되는 선박을 일반적으로 “연안여객선”으로 부르고 있으며, 이 연구에서도 연안여객선을 대상으로 하고, 이를 줄여서 여객선으로 표현하고 있다.

## (2) 여객선의 종류

선박안전법에서는 여객선을 “13인 이상의 여객을 수송하는 선박”으로 규정하고 있다(제2조 제10호). 이와 같이 선박안전법 등에서 여객선으로 따로 분류하여 규정하고 있는 것은 화물을 운송하는 화물선에 비하여 여객의 인명에 대한 안전의 확보가 요청되는 여객선에 대한 지도·감독 및 규제를 위한 것이다. 여하튼 이러한 여객선은 지원여객선의 속도 또는 수송형태를 기준으로 하여, 초쾌속선(시속 35노트 이상), 쾌속선(시속 20노트 이상~35노트 미만), 고속선(시속 15노트 이상~20노트 미만), 일반선(시속 15노트 미만), 카훼리선(차량·컨테이너 등의 화물과 여객을 동시에 수송할 수 있는 선박, 밀폐형 차량적재 구역), 차도선(차량과 여객을 동시에 수송할 수 있는 선박, 개방형 차량적재 구역)으로 구분된다. 용도별로 여객선을 구분하면, 크루즈선(숙식이 가능하고, 위락실 등 각종 편의시설을 갖춘 호화 장거리 여객선 및 유람선)과 교통선(여객 및 화물을 싣고 교통에 이용되는 일반적인 여객선)으로 구분할 수 있으며, 우리나라의 여객선은 대부분 교통선에 해당한다. 이로부터 “크루즈 선박은 관광을 주된 목적으로 여행자에게 여행기간 동안 숙박, 음식, 위락 활동 등을 선박 내에서 제공하도록 되어 있으므로, 여행자는 승선 자체에 큰 의미를 부여하게 되지만, 해상여객운송의 경우 선박은 여객의 물리적 이동수단으로 이용하는 것이 주된 자치와 목적”<sup>5)</sup>이라고 하여 크루

5) 황진화·홍장원·강수미, 크루즈 선박운항 관련 법·제도 발전방안 연구, 한국해

즈를 중심으로 한 순항여객사업의 특수성을 강조하는 견해도 있다.

## 2. 여객선 운영현황

### (1) 연도별 현황

해운법 제4조에 따른 내항여객운송사업면허의 발급현황을 살펴보면, 2012년 12월 현재 **99개 항로**에 대하여 **63개의 해운업체**에 내항여객운송사업면허가 발급되어 있다. 최근 10년간의 추이를 살펴보면, 2003년에 57개, 2005년에 61개, 2007년에 66개, 2010년에 65개, 2012년에 63개 업체로 각각 나타나고 있다. 여객선 등록추이를 살펴보면, 2003년에 152척, 2005년에 156척, 2007년에 162척, 2010년에 166척, 2012년에 172척으로 각각 나타나고 있다. 2012년 12월 현재 총 99개의 항로 중에서 수익성이 확보되어 사업자가 직접 운영하는 73개의 일반항로와 수익성이 확보되지 않아 국가로부터 운항비를 지원받는 26개의 보조항로<sup>6)</sup>가 있는 것으로 나타나고 있다. 아래의 표에서 나타나는 바와 같이 여객운송사업면허 및 등록현황의 경우, 2003년부터 2012년까지 약간의 예외는 있지만, 대체로 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 전술한 바와 같이 근무환경 및 여가문화의 변화로 인하여 해양관광에 대한 관심이 증가되었고, 이에 따라 연안여객운송사업의 시장이 확대되었기 때문이다. 또한 여객선이 철도나 지하철·버스 등과 같이 대중이 일상적으로 사용하는 교통수단으로서 자리 잡았기 때문이기도 하다.

---

양수산개발원, 2013. 12, 118-119면.

6) 보조항로란 도서주민의 교통편의를 제공하고, 여객의 절대부족과 낮은 운임으로 운항채산성이 없어 사업자가 여객선의 운항을 기피하고 있어 여객선 취항이 필요하다고 인정되는 항로에 대하여 정부가 선박취항명령을 하고, 이에 따른 운항결손액을 보상하는 항로를 말한다. 류재형, **섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연안여객운송 실태와 정책과제**(전계), 42면.

【표-2】 연도별 여객운송사업면허 현황<sup>7)</sup>

연도 항목	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
업체 수	57	60	61	71 (61)	74 (66)	76 (67)	79 (69)	74 (65)	74 (67)	72 (63)
척 수	<b>152</b>	<b>154</b>	<b>156</b>	<b>159</b>	<b>162</b>	<b>166</b>	<b>164</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>172</b>
톤 수	79,887	70,147	79,352	74,301	76,561	78,514	78,550	79,024	99,669	107,823

※ 예비선 포함, ( )안은 중복 제외 업체 수, 2012년 12월 31일 현재

## (2) 선종별 현황

2003년부터 2012년까지 선종별 여객운송사업면허의 현황을 살펴보면 아래의 표와 같다. 화물적재구역과 여객탑승구역이 분리되어 있고, 차량갑판과 램프설비를 갖춘 선박으로서, 주로 차량과 해당 차량의 운전자 등을 운송하는 차도선이 다른 선종에 비하여 특히 높은 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 즉, 2012년의 경우, 총 172척 중에서 일반선이 19척, 고속선이 14척, 쾌속선이 14척, 초쾌속선이 15척, 카훼리가 18척임에 대하여 차도선은 92척을 점하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이와 같이 차도선이 높은 비중을 차지하는 것은 여객선을 이용한 관광객이 자동차를 동반하는 경우가 많고, 도서민의 생활수단 및 물자운송수단으로 활용되기 때문이다. 아래의 표와 같이 최근 10년간의 차도선은 지속적으로 증가해온 것으로 나타나고 있으며, 해양관광에 관한 수요의 증가추세를 고려하면, 앞으로도 증가할 것으로 예측할 수 있다.

7) 한국해운조합, 연안해운통계연보 2013, 26면. 이 “연안해운통계연보 2013”은 우리나라 연안해운 분야의 주요한 통계자료를 2012년 12월말 기준으로 해양수산부통계연보, 한국선원통계연보, 한국해운조합의 사업실적 및 통계수치 등을 기초로 작성한 것으로서, 한국해운조합 홈페이지(www.haewoon.or.kr)에도 게재되어 있다.

【표-3】 선종별 여객운송사업면허 현황<sup>8)</sup>

연도 선종	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
일 반 선	21	19	18	17	19	20	19	19	20	19
차 도 선	78	80	81	85	85	86	88	89	90	92
고 속 선	13	13	13	14	13	15	11	13	13	14
쾌 속 선	7	6	7	6	6	9	12	15	12	14
초쾌속선	18	24	25	24	26	24	21	18	17	15
카 웨 리	15	12	14	15	15	12	15	12	15	18
합 계	<b>152</b>	<b>154</b>	<b>156</b>	<b>159</b>	<b>162</b>	<b>166</b>	<b>164</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>172</b>

※ 예비선 포함(단위 : 척), 2012년 12월 31일 현재

### (3) 선령별 현황

아래의 선령별 여객선 등록현황과 지역·선종·선명별 여객선 건조 연도에 관한 표에서 나타나고 있는 바와 같이, 2013년 12월 31일 현재 총 173척의 여객선 중에서 건조된 지 5년 미만이 20척, 5년 이상 10년 미만이 20척, 10년 이상 15년 미만이 28척, 15년 이상 20년 미만이 63척, 20년 이상이 42척으로 나타나고 있다. 선령별 비율을 살펴보면, 5년 미만이 11.56%, 5년 이상 10년 미만이 11.56%, 10년 이상 15년 미만이 16.18%, 15년 이상 20년 미만이 36.42%, 20년 이상이 24.28%를 각각 차지하고 있다. 이와 같이 15년 이상 20년 미만의 여객선이 36.42%로 가장 많으며, 20년 이상이 된 여객선도 24.28%로 높게 나타나고 있다. 결국 15년 이상의 여객선이 전체의 절반 이상인 60.70%를 차지하고 있다는 것이 되며, 이는 우리나라 여객선의 노후화 정도가 심각하다는 것을 나타내고 있다.

8) 한국해운조합, 연안해운통계연보 2013, 28면.

【표-4】 선령별 여객선 등록현황<sup>9)</sup>

선령 비율	5년 미만	5년 이상 10년 미만	10년 이상 15년 미만	15년 이상 20년 미만	20년 이상
	척수	20	20	28	63
비율 (%)	11.56	11.56	16.18	36.42	24.28
합계	<b>172척</b>				

※ 2013년 12월 현재, 연안여객선의 선령으로서, 외항여객선은 포함되지 않음

【표-5】 지역·선종·선명별 여객선 건조년도<sup>10)</sup>

지 역	선 종	선 명	건조년도
부산(1척)	일 반 선	누리마루	1988
인천(21척)	고 속 선	현대아일랜드	1997
	일 반 선	3왕경	1992
	차 도 선	서해누리	2012
		강화페리	2004
		나래	2011
		대부고속훼리1	1997
		대부고속훼리7	2012
		대부고속훼리2	1999
		대부고속카훼리5	2006
		삼보12	2008

9) 이데일리 2014년 4월 17 기사에서 발췌

<<http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?SCD=JG31&newsid=03778566606057104&DCD=A00703&OutLnkChk=Y>>

10) 한국해운조합, 연안여객선 업체현황, 2013을 기초로 작성

<[http://www.civiltech.co.kr/xe/?mid=civi\\_tech\\_tbc&document\\_srl=68325&sort\\_index=read\\_ed\\_count&order\\_type=desc](http://www.civiltech.co.kr/xe/?mid=civi_tech_tbc&document_srl=68325&sort_index=read_ed_count&order_type=desc)>

제 2 장 여객선해양사고의 현황분석

지 역	선 종	선 명	건조년도
		삼보5	1990
		세종5	2003
	초쾌속선	데모크라시5	1994
		프린세스	1996
		씨호프	1991
	쾌 속 선	레인보우	1996
		스마트	1991
		코리아나	1997
	카 페 리	오하마나	1989
		플라잉카페리	1998
		하모니폴라워	1998
	여수(26척)	일 반 선	메이퀸1
여수거북선			2010
백조			1995
섬사랑			1998
미르호			2010
차 도 선		금오고속페리	2003
		금오페리3	1993
		금오페리5	2004
		내해페리	1994
		한려페리	1993
		대형카훼리3	2004
		스타맥스	1998
		해동스타	1992
		평화훼리	1996
		평화훼리3	1989
		평화훼리7	1992

제 1 절 여객선 운항현황의 개관

지 역	선 종	선 명	건조년도	
		평화훼리5	2001	
		평화페리9	2008	
		서동카페리	1999	
		신한페리	2002	
	쾌 속 선	오가고	1995	
		줄리아아쿠아	1995	
	카 페 리	오렌지 1	1996	
		고흥아이리스	1999	
		남해고속카훼리7	1991	
		세창코텔리아	1986	
	마산(21척)	고 속 선	매물도구경	1991
			매물도구경2	1992
매물도구경5			1992	
섬누리			2001	
일 반 선		매물도구경3	2002	
		바다랑	1999	
		한솔1	2012	
		섬사랑2	1992	
		섬사랑3	1990	
		엔젤3	1993	
차 도 선		2사랑	1997	
		뉴파라다이스	1996	
		사랑	2011	
		삼보11	1996	
		시파라다이스	2004	
		육지아일랜드	2007	
		육지영동고속	2007	
		육지영동고속골드	2011	
		통영훼리	1994	

제 2 장 여객선해양사고의 현황분석

지 역	선 종	선 명	건조년도
	카 페 리	한려카페리	2007
		제주월드	1986
동해(5척)	초쾌속선	시스타	2009
		씨스타3	1998
	쾌 속 선	씨플라워	2001
		씨플라워2	1990
카 페 리	션플라워2	1996	
군산(9척)	고 속 선	개야훼리	1997
		뉴어청훼리	2002
		장자훼리	1998
		옥도훼리	1995
		제11화양	1988
	차 도 선	위도카훼리	1995
		파장금고속페리	1997
	쾌 속 선	선샤인	1995
코스모스		1989	
목포(67척)	일 반 선	신해7	1997
		신해8	1997
	차 도 선	대흥고속카페리	2011
		대흥페리	1990
		대흥페리3	1992
		대흥페리9	1997
		더존페리	1993
		더존페리3	1995
		도초농협카훼리	1998
		비금농협카페리	1997
		섬사랑6	2003
		섬사랑9	2008
		섬사랑10	2009

제 1 절 여객선 운항현황의 개관

지 역	선 종	선 명	건조년도
		신안농협페리	2004
		신안농협페리2	1993
		신안농협페리3	2004
		신안페리2	2010
		신진페리2	1996
		신해5	1996
		신해9	1997
		신해10	1998
		신해11	1999
		안좌농협카페리	1998
		조도고속훼리	2003
		조양페리1	1994
		조양페리2	1995
		조양페리3	1995
		임자농협1	1995
		천사카훼리	2004
		한림페리3	1997
		금당농협	1992
		당목페리	1992
		차 도 선	제1약산
	풍진훼리5		1997
	금일페리		2001
	땅끝에서넙도까지		2000
	장보고		2002
	해광훼리2		1994
	뉴장보고		2010
	노화카훼리1		1998
	노화카훼리2	1998	

제 2 장 여객선해양사고의 현황분석

지 역	선 종	선 명	건조년도
		풍진훼리3	1989
		아시 아슬로우시티1	2005
		슬로우시티청산	2011
		청산아일랜드	2007
		청해진카페리1	1995
		청해진카페리3	1997
		청해진카페리5	2003
		섬사랑5	2002
		섬사랑7	2006
		섬사랑1	2000
		섬사랑3	2001
		섬사랑8	2007
		초쾌속선	남해스타
	남해엔젤		1993
	남해퀸		1994
	남해프린스		1992
	뉴골드스타		1996
	뉴남해퀸		1994
	동양골드		1996
	유토피아		1995
	파라다이스		1994
	쾌 속 선	엔젤	1994
	카 페 리	대흥페리7	1995
		씨스타크루즈	1990
		퀸스타	2000
		로얄스타	1995
포항(6척)	쾌 속 선	독도사랑호	1990
		삼봉호	1988
		돌핀호	1996

지 역	선 종	선 명	건조년도
	카 페 리	우리	1991
		션폴라워호	1995
		오리엔트호	1997
대산(9척)	고 속 선	에버그린	1997
		웨스트프론티어	2001
	일 반 선	106청룡비너스	2002
		백화산	1999
		성주산	1998
	차 도 선	대형카훼리2	2004
		신한고속훼리	2006
		오천카훼리	2004
		원산고속훼리	2008
고 속 선	모슬포1	1990	
	21삼영	2010	
제주(7척)	일 반 선	삼영	1988
	초쾌속선	핑크돌핀	1996
	카 페 리	한일블루나래	1992
		한일카훼리1	1991
		한일카훼리3	1986

한편, 연안여객선에 더하여 외항여객선까지 포함한 통계를 보면, 여객선의 노후화 현상이 더욱 심각한 상황임을 알 수 있다. 즉, 2013년 말 기준으로 등록된 여객선 224척(내항 173척+외항 51척) 중에 선령이 15년 이상 20년 미만이 73척, 20년 이상 25년 미만이 45척, 25년 이상 30년 미만이 13척으로 나타나 전체의 58.46%를 차지하는 것으로 나타나고 있다. 아래의 표에서 나타나고 있는 바와 같이 특히 문제가 되는 것은 30년 이상 35년 미만이 4척, 35년 이상이 3척으로 나타나,

해운법 등 법령상의 선령기준을 벗어난 30년 이상의 노후화된 여객선이 총 7척이나 있다는 것이다. 이로부터 노후선박의 현황 파악 및 관리에 관하여 상당한 비판이 제기된 바 있으며, 이에 대하여 폐선으로 인한 말소등록, 국내항구 장기정박 등의 이유가 제시되었다.<sup>11)</sup> 여하튼 이러한 여객선의 전체적 현황으로부터는 선령별 선박현황의 파악·관리 및 선령기준의 적정성 등에 관한 개선의 필요성을 도출할 수 있을 것이다.

【표-6】 선령별 여객선 등록현황<sup>12)</sup>

선령 비율	5년 미만	5~10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20~25년 미만	25~30년 미만	30~35년 미만	35년 이상
척수	31	24	31	73	45	13	4	3
비율 (%)	13.8 3	10.71	13.83	32.58	20.08	5.80	1.78	1.3 3
합계	224							

※ 2013년 12월 현재, 연안여객선에 외항여객선을 포함시킨 전체통계

## 2. 여객선 이용현황

### (1) 이용현황의 추이

2012년 말 현재 연안여객수송실적을 보면, 2003년에 10,336,000명, 2005년에 11,100,000명, 2007년에 12,634,000명, 2009년에 14,868,000명,

11) 그 밖에 선령이 37년인 외항여객선 2척에 대하여 해양수산부는 “외항(국제)여객선의 경우 선령제한이 없고, 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)에 따른 기준을 충족시켜 여객선 안전증서를 발급받았기 때문에 법적인 문제가 없다”고 설명하였다. dongA.com 2014.4.30 <<http://news.donga.com/3/all/20140430/63141708/1>>.

12) 해양수산부 선박등록통계

<[http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=116&tblId=DT\\_MLTM\\_5632&vw\\_cd=MT\\_ZTI TLE&list\\_id=116\\_12311&conn\\_path=F0&path](http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=116&tblId=DT_MLTM_5632&vw_cd=MT_ZTI TLE&list_id=116_12311&conn_path=F0&path)>

2011년에 14,266,000명, 2012년에 14,537,000명으로 나타나 지속적인 증가추세를 보이고 있으며, 2012년에는 2011년도에 비하여 약 2%가 증가한 것으로 나타나고 있다. 아래의 표와 같이 일반항로의 여객수송실적을 살펴보면, 2003년에 9,967,000명, 2005년에 10,709,000명, 2007년에 12,258,000명, 2009년에 14,464,000명, 2010년에 13,941,000명, 2011년에 13,891,000명, 2012년에 14,170,000명을 수송한 것으로 나타나, 최근 감소하는 추세에 있으나, 2003년에 비해서는 상당히 증가한 것으로 볼 수 있다. 보조항로의 경우는 2003년에 369,000명, 2005년에 391,000명, 2007년에 376,000명, 2009년에 404,000명, 2011년에 375,000명, 2012년에 367,000명으로 나타나, 2009년을 기점으로 감소하는 추세를 보이고 있으며, 이는 보조항로의 수적 감소에 기인하는 것으로 보인다. 전체적으로 보면, 연안여객수송실적은 최근 10년간 상당히 증가한 것으로 볼 수 있으며, 이는 국민의 소득향상과 주5일근무제의 실시 등에 따른 해양관광수요의 증가에 기인한 것으로 보인다.

【표-7】 연도별 여객수송 현황<sup>13)</sup>

연도 항로	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
일반항로	9,907	10,258	10,709	11,217	12,258	13,776	14,464	13,941	13,891	14,170
보조항로	369	390	391	357	376	386	404	367	375	367
합 계	<b>10,336</b>	<b>10,648</b>	<b>11,100</b>	<b>11,574</b>	<b>12,634</b>	<b>14,162</b>	<b>14,868</b>	<b>14,308</b>	<b>14,266</b>	<b>14,537</b>

※ 2012년 12월 31일 현재

13) 한국해운조합, 연안해운통계연보 2013, 58면.

## (2) 이용현황의 전망

2013년 2월 5일에는 여객선을 대중교통에 포함시키는 것 등을 주요 내용으로 하는 「도서지역 대중교통 육성 및 지원에 관한 법률안」(의안번호 3610)이 발의된 바 있다.<sup>14)</sup> 이러한 여객선의 대중교통화에 관한 입법추진은 앞으로도 계속될 것으로 보이며, 2006년부터 시행된 도서주민에 대한 운임지원제도의 강화(차량운임 포함) 등 여객선의 이용에 대한 지원범위가 지속적으로 확대될 것으로 전망되고 있다. 이와 함께 앞으로의 해양관광·레저인구 증가를 고려하면, 여객수송실적도 지속적으로 증가할 전망되고 있다. 특히 최근에는 외국으로부터 많은 여행객이 국내로 유입되고 있으며, 이러한 상황도 여객수송실적의 꾸준한 증가를 전망할 수 있도록 한다. 종합적으로 볼 때, 앞으로 여객수송실적은 지속적으로 증가할 것으로 예측할 수 있으며, 이는 여객선 안전관리의 강화를 요청하고 있는 것이기도 하다.

## 제 2 절 여객선 해양사고의 현황

### 1. 해양사고의 개념과 종류

#### (1) 해양사고의 개념

해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제2조 제1호에서는 “해양사고”를 해양 및 내수면에서 발생한 것으로서, 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고(가목), 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상·해상시설이 손상된 사고(나목), 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고(다목), 선박이 충

14) 이 법률안의 주요내용에 대하여는 김승섭, “여객선 대중교통지원법” 제정법률안 국회 제출, 해양한국 2013년 3월호(2013.3), 103면 참조.

돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고(라목), 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고 중 어느 하나에 해당하는 사고로 정의하고 있다. 국제적으로 표준화된 정의에 따르면,<sup>15)</sup> “해양사고”란 선박의 운용과 관련하여 사람이 사망하거나 중상을 입은 경우, 선박의 운용과 관련하여 사람이 행방불명된 경우, 선박의 멸실, 추정 멸실 또는 구조 포기한 경우, 선박에 손상이 발생한 경우, 선박의 좌초, 운항불능 및 충돌, 선박의 운용과 관련하여 시설에 손상이 발생한 경우, 선박의 운용과 관련하여 환경 피해가 발생한 경우를 의미한다. 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에서 정의하고 있는 해양사고의 개념은 국제해사기구(IMO)의 국제적으로 표준화된 개념과 동일하다고 할 수 있다. 따라서 여객선도 선박에 해당하므로, 이하에서는 연구의 범위를 고려하여 해양사고의 현황 중에서 여객선 부분에 한정하여 해양사고의 현황 및 발생원인 등을 분석하고자 한다.

## (2) 해양사고의 종류

해양사고의 종류는 위에서 서술한 해양사고의 개념적 내용에 기초하여 일반적으로 충돌, 접촉, 좌초, 전복, 화재·폭발, 침몰, 기관손상, 인명사상, 안전저해, 운항저해로 구분되고 있으며, 각각의 개념을 살펴보면 다음과 같다.<sup>16)</sup> 충돌은 항해 중이거나 정박 중임을 불문하고 다른 선박과 부딪치거나 맞붙어 닿은 것을 말하며, 수면 하의 난파선과 충돌한 것은 제외된다. 접촉은 다른 선박이나 해저를 제외하고, 외부물체나 외부시설물에 부딪치거나 맞붙어 닿은 것을 말한다. 좌초는 해저 또는 수면 하의 난파선에 얽히거나 부딪친 것을 말한다. 전복은

15) IMO Res. A 884(21). 또한 해양수산부 해양안전심판원, **해양사고통계, 2014**의 서문에서도 이에 관하여 서술하고 있다.

16) 해양수산부 해양안전심판원, **해양사고통계, 2014**, 서문.

선박이 뒤집힌 것을 말하며, 충돌이나 좌초 등으로 발생한 것은 제외된다. 화재·폭발은 맨 처음의 사고로서 발생한 것을 의미하며, 충돌이나 전복 등에 따라 발생한 것은 제외된다. 침몰은 충돌 또는 폭발 이외에 황천조우, 외판 등의 균열이나 파공, 절단 등에 의한 침수의 결과로 가라앉은 것을 말한다. 기관손상은 주기관(축계를 포함), 보조보일러 및 보조기기 등이 손상된 것을 말한다. 인명사상이란 선박의 구조, 설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망, 실종, 부상을 입을 것을 말한다. 안전저해란 항해 중에 추진기에 페로프, 페어망 등 해상부유물이 감기어 항해를 계속할 수 없게 된 때를 말한다. 운항저해란 사주 등에 올라앉는 등 선체에는 손상이 없으나 항해를 계속할 수 없게 된 때를 말한다. 이와 같이 해양사고의 종류를 구분하는 것은 여객선 해양사고의 종류별 현황을 분석함으로써, 해양사고의 심각성을 가감 없이 인식시키고, 종류별 해양사고 예방 및 대응방안 도출의 효율성을 높이기 위한 것이다.

## 2. 해양사고의 현황과 원인

### (1) 해양사고의 현황

후술하는 【표-8】 와 같이 2009년부터 2013년까지 최근 5년간 총 84척의 여객선 해양사고가 있었으며, **연평균 16.8척**에 달하고 있는 것으로 나타나고 있다. 여객선 해양사고의 유형별 발생현황을 살펴보면 충돌이 22척, 기관손상이 19척, 접촉이 11척, 안전·운항저해가 9척, 인명사상이 5척, 좌초가 4척, 화재·폭발이 3척, 침몰이 1척 등의 순으로 나타나고 있다. 구체적으로 살펴보면, 2009년에는 충돌이 2척, 접촉이 1척, 기관손상이 2척, 인명사상이 1척 등으로 나타나고 있다. 2010년의 경우는 충돌이 3척, 접촉이 3척, 좌초가 3척, 기관손상이 3척, 인명사상이 3척 등으로 나타나고 있다. 2011년에는 충돌이 4척,

접촉이 1척, 좌초가 1척, 화재·폭발이 1척, 침몰이 1척, 기관손상이 4척, 인명사상이 1척, 안전·운항저해가 1척 등으로 나타나고 있다. 2012년에는 충돌이 8척, 접촉이 4척, 화재·폭발이 1척, 기관손상이 4척, 안전·운항저해가 4척 등 총18척의 여객선 해양사고가 발생하여, 최근 5년간 가장 많이 발생하고 있는 것으로 나타나고 있다. 2013년의 경우는 충돌이 5척, 접촉이 1척, 화재·폭발이 1척, 기관손상이 4척, 안전·운항저해가 4척 등으로 나타나고 있다. 이와 같이 여객선 해양사고는 2012년과 2013년의 경우 2009년에 비하여 3개 이상이 증가한 것으로 나타나고 있다. 특히, 대형 인명피해 및 환경오염을 유발시킬 수 있는 충돌, 기관손상, 접촉, 안전·운항저해의 형태로 지속적으로 발생하고 있다.

【표-8】 여객선 해양사고의 종류별 발생현황<sup>17)</sup>

(단위 : 척)

종류 연도	충돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	안전 운항 저해	기타	계
2009	2	1	-	-	-	-	2	1	-	1	7
2010	3	3	3	-	-	-	3	3	-	3	18
2011	4	1	1	-	1	1	4	1	1	3	17
2012	8	4	-	-	1	-	6	-	4	1	24
2013	5	1	-	-	1	-	4	-	4	3	18
합 계	24	10	4	-	3	1	19	5	9	11	84

17) 해양수산부 해양안전심판원, 해양사고통계, 2014, 8면.

(2) 해양사고의 원인

2009년부터 2013년까지 행해진 해양수산부 해양안전심판원의 재결을 기초로 여객선 해양사고의 원인을 분석하면, 총 26건 중 운항과실이 16건으로 전체의 61.53%를 차지하는 것으로 나타나고 있다. 그 밖에 기관·기기·부속장치의 정비·점검·조작의 부적절과 기관의 구조·공작재질 등의 안전성 결함이 각각 3건, 적하작업·어로작업·선내작업 등 항행에 재해방지를 위한 행위의 부적절이 2건 등으로 나타나고 있다. 특히 최근 5년간 여객선 해양사고의 가장 큰 원인이 되고 있는 운항과실 중에서 해상충돌예방규칙 등 충돌회피를 위한 법령 규제사항의 미준수나 경계·선위확인·침로선정·유지 등 항해관련 일반원칙의 미준수가 14건을 차지하고 있는 것으로, 해양사고 예방에 관한 법령 및 일반원칙이 제대로 준수되고 있지 못한 것으로 볼 수 있다. 또한 그 밖의 원인 중에 기관·기기·부속장치의 정비·점검·조작의 부적절, 기관의 구조, 공작재질 등의 안전성 결함 등이 많은 부분을 차지하고 있으며, 이는 선박운항의 안전에 관한 법령이 제대로 지켜지지 않고 있기 때문인 것으로 분석할 수 있다.

【표-9】 여객선 해양사고의 발생원인<sup>18)</sup>

(2009-2013 해양안전심판원 재결, 단위 : 건)

발생원인		연 도					소 계
		2009	2010	2011	2012	2013	
운항	해상충돌예방규칙 등 충돌회피를 위한 법령 규제사항의 미준수	-	1	1	-	-	2
과실	경계, 선위확인, 침로선정·유지 등 항해관련 일반원칙의 미준수	2	3	1	2	4	12

18) 해양수산부 해양안전심판원, 해양사고통계, 2014, 23면.

제 2 절 여객선 해양사고의 현황

발생원인	연 도					소 계
	2009	2010	2011	2012	2013	
창구폐쇄, 적하상대 점검, 수로 도지 비치 등 출항전 준비의 부적절	-	-	-	-	-	-
직무명령 미준수, 당직보고, 인 계 등 부적절	-	-	1	-	-	1
기타 운항과실	-	1	-	-	-	1
기관·기기·부속장치의 정비·점검· 조작의 부적절	-	-	-	2	1	3
적하작업, 어로작업, 선내작업 등 항행 에 재해방지를 위한 행위의 부적절	1	-	-	1	-	2
휴식시간의 확보 등 근로조건, 위험방 지설비의 정비 등 근로환경의 부적절	-	-	-	-	-	-
기관의 구조, 공작재질 등의 안전성 결함	-	1	1	1	-	3
수로, 항만, 항로표지 등 시설의 부적절	-	-	-	-	-	-
전기설비, 하역설비 등 의장의 안전성 결함	-	-	-	-	-	-
선박운항관리의 부적절	-	-	-	-	-	-
불가항력	-	-	-	-	-	-
기 타	2	-	-	-	-	2
원인불명	-	-	-	-	-	-
합 계	5	6	4	6	5	26

## 제 3 장 우리나라의 여객선안전법제

### 제 1 절 해운법과 여객선안전

#### 1. 입법연혁 및 입법취지

##### (1) 입법연혁

해운법은 1963년 12월 5일 해상운송의 질서를 유지하고, 해상운송사업의 건전한 발전을 도모하여 공공의 복리를 증진함을 목적으로 해상운송사업법(법률 제1472호)이라는 법률로 제정되었다. 1983년 12월 31일의 전부개정에 따라 해운업법(법률 제3716호)으로 변경되었다. 이 전부개정은 우리나라 해운의 국제경쟁력 강화를 위하여 선박의 공동운항 등 필요한 제도적 장치를 마련하고, 여객선의 안전운항 확보를 위하여 운항관리자에 대한 감독을 한국해운조합으로 일원화하여 각종 규제사항을 대폭 완화함으로써 해운업의 자율성을 보장하기 위한 것이었다. 1993년 2월 10일의 일부개정에 따라 해운법(법률 제4546호)으로 법률의 명칭이 바뀌어 현재와 같은 형태를 취하게 되었다. 이와 같이 해운법은 총 34차례의 개정(타법개정 포함)을 통하여 해상운송사업법과 해운업법이라는 명칭의 변경 등 다양한 과정을 거치면서 현행 해운법(법률 제12492호, 2014년 3월 18일, 일부개정)에 이르고 있다.

##### (2) 입법취지

해운법은 해상운송의 질서를 유지하고, 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활한 운송을 도모함으로써, 이용자의 편의를 향상시키고, 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 하고 있다(제1조). 이러한 입법목적은

달성하기 위하여 총 5개의 장에 걸쳐, 해상여객운송사업(제2장), 해상화물운송사업(제3장), 해운중개업(제4장), 해운대리점업·선박대여업 및 선박관리업(제5장), 해운산업의 건전한 육성과 이용자의 지원(제5장) 등에 관하여 규정하고 있다. 특히, 해운법에서는 여객선의 안전을 위한 운항관리규정의 작성 및 심사(제21조), 여객의 안전관리를 위한 여객선 등의 승선신고서 작성 및 제출(제21조의2), 여객선의 안전이나 운항을 저해하는 행위 등을 금지하는 여객의 금지행위(제21조의3), 내항여객선의 안전운항을 위한 안전운항관리(제22조), 여객선의 선령에 관한 면허기준(제5조) 등을 규정하고 있다.<sup>19)</sup>

## 2. 여객선의 정의와 선령

### (1) 여객선의 정의

해운법에서는 “해운업”을 “해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업”으로 정의하고 있다. 또한 “해상여객운송사업”이란 “해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 여객선 또는 선박법 제1조의2 제1항 제1호에 따른 수면비행선박으로서, 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로서, 항만운송사업법 제2조 제4항에 따른 항만운송관련사업 외의 것”으로 정의하고 있다. 이와 같이 해운법은 여객선을 이용한 해상여객운송사업을 적용대상으로 하고 있다는 점에서, 여객선의 안전과 직결되는 법이라고 할 수 있다. 또한 해운법에서는 “여객선”을 “선박안전법 제2조 제10호에 따른 선박”으로 정의하고 있다. 선박안전법 제2조 제10호에서는 “여객선”을 “13인 이상의 여객을 운

---

19) 이와 함께 대중교통으로서의 여객선 이용에 관한 지원으로서, 여객선 이용자에 대한 운임과 요금의 지원(제44조), 여객선 등의 접안시설 축조 등(제44조의2)에 관하여도 규정하고 있다.

송할 수 있는 선박”으로 정의하고 있으며(제10호), “여객”은 선박에 승선하는 자로서 “선원, 1세 미만의 유아, 세관공무원 등 일시적으로 승선한 자로서 해양수산부령이 정하는 자를 제외한 자”로 정의하고 있다(제9호). 한편, 선박의 개념이 문제로 되는 바, 선박안전법 제2조 제1호에서는 “선박”을 “수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”로 정의하고 있다. 이를 종합하여 해운법상 “여객선”을 정의하면, “13인 이상의 선원과 1세 미만의 유아 및 세관공무원 등 일시적으로 승선한 자로서 해양수산부령이 정하는 자를 제외한 여객을 을 수송할 수 있는 수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”이 될 것이다.

## (2) 여객선의 선령

해운법 제4조에서는 해상여객운송사업을 경영하려는 자는 사업의 종류별로 항로마다 해양수산부장관의 면허를 받도록 하고 있다(제1항). 이러한 사업면허의 기준과 관련하여, 해운법 제5조에서는 해양수산부장관이 해상여객운송사업의 면허를 하려는 경우에는 면허를 신청하는 자가 제출한 사업계획서가 여객선의 보유량과 여객선의 선령이 해양수산부령으로 정하는 기준에 적합한지 등을 심사하도록 하고 있다(제1항 제5호). 이에 기초하여 해운법 시행규칙 제5조에서는 해상여객운송사업의 여객선 선령기준은 20년 이하로 규정하고 있다(제2항). 선령이 20년을 초과한 여객선으로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박검사기준에 따라 선박을 검사한 결과, 안전운항에 지장이 없는 것으로 판정된 여객선은 5년의 범위에서 1년 단위로 선령을 연장할 수 있도록 하고 있다(제3항). 이에 더하여 선령이 25년을 초과한

여객선(강화플라스틱[FRP] 재질의 선박은 제외)으로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박검사기준에 따라 선박을 검사한 결과 및 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박관리평가기준에 따라 선박을 평가한 결과 안전운항에 지장이 없는 것으로 판정된 여객선은 5년의 범위에서 1년 단위로 선령을 연장할 수 있도록 하고 있다(제3항). 그럼에도 불구하고 “국제협약검사증서”<sup>20)</sup>에 해당하는 선박안전법 시행규칙 제23조 제1항 제1호에 따른 “여객선안전증서”를 받은 여객선에 대하여는 선령기준을 적용하지 않도록 하고 있다(제4항). 결국 여객선의 선령은 최장 30년까지 가능하고, 여객선안전증서를 받은 외항여객선은 선령의 제한을 받지 않고 있는 것이다.

### 3. 여객선 운항 안전관리

#### (1) 운항관리규정의 작성·제출

해운법 제21조에서는 운항관리규정의 작성 및 심사에 관하여 규정하고 있다. 즉, 내항여객운송사업자로 하여금 여객선등의 안전을 확보하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운항관리규정을 작성(변경 포함)하여 해양수산부장관에게 제출하도록 하고 있다(제1항).<sup>21)</sup> 이에 따라 운항관리규정을 제출받은 경우, 해양수산부장관은 그 운항관리규정에 대하여 심사를 하여야 하며, 여객선의 안전을 확보하기 위하여 운항관리규정을 변경할 필요가 있다고 인정되면 그 이유와

20) 선박안전법 제12조(국제협약검사)에서는 국제항해에 취항하는 선박의 소유자의 경우 선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따른 해양수산부장관의 검사(국제협약검사)를 받도록 하고 있으며(제1항), 이 검사에 합격한 경우 “국제협약검사증서”를 교부하도록 하고 있다(제2항).

21) 이 규정에 기초하여 해운법 시행규칙에서는 선박을 내항여객운송사업에 사용하려는 경우, **내항여객운송사업에 사용하던 선박의 주요 부분을 변경하여 다시 내항여객운송사업에 사용하려는 경우**, 기존에 작성·제출한 운항관리규정을 변경하려는 경우의 어느 하나에 해당하면, 운항관리규정을 작성하여 운항 개시 7일 전까지 해양경찰청장에게 제출하도록 하고 있다(제15조의3 제1항).

변경요지를 명시하여 해당 내항여객운송사업자에게 운항관리규정을 변경할 것을 요구할 수 있도록 하고 있다(제2항). 해운법 시행규칙에서는 제15조의2에서는 운항관리규정에는 해상의 안전을 위하여 내항여객운송사업자와 내항여객운송사업의 종사자가 지켜야 하는 다양한 사항이 포함되어야 하도록 하고 있으며(제1항, 별표-2의2), 구체적인 내용은 아래의 표와 같다. 내항여객운송사업자는 운항관리규정에 포함된 내용대로 정기적으로 선박시설 등을 점검하여야 한다(제2항).

【표-10】 운항관리규정의 포함내용

번호	구분	포함내용	비고
1	해상에서의 안전 및 환경보호에 관한 기본 방침	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박의 안전운항 및 안전한 작업환경의 제공에 관한 안전관리목표의 수립</li> <li>• 위 안전관리목표를 달성하기 위한 방침과 이에 대한 육상직원 및 해상종사원의 이행·유지 확인</li> </ul>	
2	안전관리조직에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주된 사업소·영업소 및 선박별 안전관리를 위한 지도·감독체제 및 협조체제</li> <li>• 주된 사업소 및 영업소의 관할구역과 안전관리책임의 범위</li> <li>• 안전관리담당자의 선임 및 직무와 권한</li> <li>• 안전관리담당자의 근무체제</li> </ul>	
3	출항이나 운항을 정지하여야 하는 해상 등의 조건에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박별로 풍속·파고 및 가시거리에 따른 출항정지 조건</li> <li>• 선박별·운항구간별로 각각 풍속·파고 및 가시거리에 따른 운항정지 조건</li> </ul>	
4	항해의 안전확보에 필요한 운항기준을 표시	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기점·종점 및 기항지의 위치와 그 상호간의 거리</li> <li>• 항해경로</li> </ul>	

제 3 장 우리나라의 여객선안전법제

번호	구분	포함내용	비고
	한 지도에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 운항시각 및 항해속력</li> <li>• 항로부근에 있는 암초, 수심이 얕은 곳 및 그 밖에 항해에 장애가 있는 지점</li> <li>• 선장이 위치보고를 하여야 하는 지점</li> <li>• 좁은 수로 또는 선박의 왕래가 잦은 항로 등의 경우 항해의 안전 확보를 위하여 선장이 직접 선박을 조정하는 등 특별한 조치를 하여야 하는 구간</li> <li>• 피항지(避航地)</li> <li>• 정기적으로 교행(交行)하는 다른 선박의 명칭 및 그 선박과의 교행 시간·교행위치</li> </ul>	
5	선장이 운항관리실에 보고하는 여객선의 입항·출항 상황 등에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승선인원 및 여객의 인적 사항이 기재되어 있는 승선권의 보관 장소</li> <li>• 승무하여야 하는 승무원의 승선 여부 확인</li> <li>• 승선정원의 초과 및 화물의 적재한도 초과 여부 확인</li> <li>• 출항항·출항시간 및 목적항</li> <li>• 출항 또는 운항할 수 없는 경우 그 사유와 위치</li> <li>• 출항 전 운항관리자로부터 통보받은 기상 및 해상상태와 현지항로의 기상 및 해상상태가 현저히 다른 경우 그 기상 및 해상상태</li> <li>• 항해 중 항로상 예상하지 못한 장애요인이 있는 경우 그 내용과 위치</li> <li>• 다른 선박으로부터 받은 정보 중 안전 운항에 중요하다고 인정되는 사항이 있는 경우 그 사실</li> </ul>	

번호	구분	포함내용	비고
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해당 선박에 해양사고가 발생하거나 항해 중 조난선박을 발견한 경우 그 사실</li> <li>• 위험물을 운송하는 경우 위험물의 종류와 그 수량</li> </ul>	
6	위험물 등 여객의 안전을 해칠 염려가 있는 물건의 취급에 관한 사항		「위험물선박운송 및 저장규칙」에 적합해야 함
7	여객의 승선과 하선, 화물을 싣고 내리는 행위 및 선박의 계류 등에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객의 승선과 하선 시의 질서유지 및 정원범위 안에서의 여객승선여부의 확인</li> <li>• 운항관리자가 없는 기항지의 경우 여객의 승선과 하선 시의 질서유지의 방법 및 정원초과 예방대책</li> <li>• 화물의 적정 선적 여부와 화물의 고정상태의 확인</li> <li>• 입항 전 계류시설에 배를 대는데 지장이 있는지 여부에 대한 운항관리자로부터의 확인</li> </ul>	
8	선박과 그 밖의 수송시설의 점검과 정비에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운법 시행규칙 별지 제10호의2 서식의 여객선 정기 점검표에 따른 여객선의 정기적인 안전점검의 실시</li> <li>• 해운법 시행규칙 별지 제10호의5 서식의 출항 전 여객선 안전점검 보고서에 따른 출항 전 점검의 실시방법과 그 절차</li> <li>• 선박을 대는 시설 및 여객승하선시설 등 육상시설의 점검</li> </ul>	

제 3 장 우리나라의 여객선안전법제

번호	구분	포함내용	비고
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 종선의 점검 및 정비</li> <li>• 운항관리자 또는 해양경찰청 소속 경찰 공무원의 선박점검 또는 입회 시 지적한 사항의 시정방법과 그 보고</li> </ul>	
9	해양사고 등 비상사태 발생 시의 조치에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선원의 비상시의 임무</li> <li>• 해양사고발생 및 의료구호조치 등의 경우 그 비상연락방법</li> <li>• 비상사태에 대비하여 여객운송사업자가 실시하는 인력의 배치</li> <li>• 사고현장의 보존</li> <li>• 사고의 내용 및 원인 등의 조사</li> <li>• 피해보상</li> </ul>	
10	여객이 지켜야 하는 사항의 전달에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 비상시 여객의 행동요령</li> <li>• 여객의 승선과 하선 방법</li> <li>• 여객의 위험물 등의 취급방법</li> </ul>	
11	여객운송사업에 종사하는 자에 대한 안전운항 및 해양사고방지 교육에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객운송사업에 종사하는 자에 대한 안전운항</li> <li>• 해양사고방지 교육의 실시방법 · 실시시기 · 실시장소 및 교관요원 확보방법 등</li> </ul>	
12	문서 및 자료 관리에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 운항관리규정과 관련된 모든 문서 및 자료의 관리 절차 수립</li> <li>• 보존기간 경과 등으로 무효화된 문서 및 자료의 폐기</li> </ul> <p>※가장 효과적인 방법으로 관리하되, 해당 선박과 관련된 모든 문서 및 자료를 선박 안에 비치하여야 함</p>	

번호	구분	포함내용	비고
13	운항관리규정에 대한 선박소유자의 확인·검토 및 평가에 관한 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 안전 및 오염방지활동이 운항관리규정에 적합한지 여부를 확인하기 위하여 운항관리자의 정기적인 이행 상태 확인 전에 내부 심사의 의무적인 시행</li> <li>• 문서화된 절차에 따른 내부 심사와 시정조치의 시행</li> </ul>	

## (2) 운항관리자의 선임·직무

해운법 제22조에서는 여객선의 안전운항관리와 관련하여, 해양수산부장관으로 하여금 내항여객선의 안전운항에 관한 시책을 수립·시행하도록 하고 있다(제1항). 또한 내항여객운송사업자는 한국해운조합법상의 한국해운조합이 선임한 선박운항관리자(이하 “운항관리자”라 함)로부터 안전운항에 관한 지도·감독을 받도록 하고 있다(제2항). 운항관리자의 자격요건, 임면방법·절차, 직무범위와 선박운항관리자에 대한 지도·감독 등에 관하여는 해양수산부령에 위임하고 있다. 이에 따라 해운법 시행규칙 제15조의6에서는 운항관리자의 자격과 관련하여 규정하고 있다. 즉, 선박직원법 제4조에 따른 3급 항해사, 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상의 자격을 가진 사람으로서, 승선경력이 3년 이상인 사람으로 규정하고 있다(제1항). 또한 피성년후견인·피한정후견인 또는 파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 사람, 금고 이상의 실형의 선고를 받고 그 집행이 종료(종료된 것으로 보는 경우를 포함)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람, 금고 이상의 형의 집행유예 선고를 받고 그 유예기간 중에 있는 사람, 해임된 후 2년이 지나지 아니한 사람, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제6조 제1항 제2호 또는 선박직원법 제9조 제1항에 따라 해

기사 업무의 정지처분을 받고 정지기간이 끝나지 아니한 사람은 운항 관리자가 될 수 없도록 하고 있다(같은 조 제2항).

특히 해운법 시행규칙 제15조의8에서는 운항관리자의 직무에 관하여 규정하고 있다(제1항). 즉, 선박운항관리자는 내항여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리교육, 운항관리규정의 작성에 필요한 자료의 제공과 의견의 제시, 선장이 제출한 출항 전 점검보고서의 서면확인, 위험물 등을 취급하는 선장의 업무지도, 여객선의 입항·출항 보고의 수리, 여객선의 승선정원 초과 여부 및 화물의 적재 한도 초과 여부의 확인과 그 밖의 운항질서의 유지, 출항 전 기상상황을 선장에게 통보하는 것과 현지 기상상황의 확인, 승선하여야 할 승무원의 승선 여부 확인, 여객의 인적 사항이 적힌 승선권의 보관 장소 확인, 선장의 선내 비상훈련 실시 여부 확인, 구명기구·소화설비·해도와 그 밖의 항해용구 완비 여부 확인, 입항·출항 보고를 받지 아니한 경우의 역호출에 의한 보고사항 확인, 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함) 및 내항여객운송사업자의 운항관리규정 이행 상태의 확인 등의 직무를 가진다. 이 중에서 여객선의 승선정원 초과 여부 및 화물의 적재한도 초과 여부의 확인, 구명기구·소화설비·해도와 그 밖의 항해용구 완비 여부 확인이라는 직무는 여객선 안전운항을 위한 필수적인 직무로서, 세월호 침몰사고의 경우에도 문제가 된 바 있다. 여하튼 이러한 운항관리자의 직무를 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-11】 운항관리자의 직무

번호	직무내용
1	내항여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리교육
2	운항관리규정의 작성에 필요한 자료의 제공과 의견의 제시

번호	직무내용
3	선장이 제출한 출항 전 점검보고서의 서면확인
4	위험물 등을 취급하는 선장의 업무지도
5	여객선의 입항·출항 보고의 수리
6	여객선의 승선정원 초과 여부 및 화물의 적재한도 초과 여부의 확인과 그 밖의 운항질서의 유지
7	출항 전 기상상황을 선장에게 통보하는 것과 현지 기상상황의 확인
8	승선하여야 할 승무원의 승선 여부 확인
9	여객의 인적 사항이 적힌 승선권의 보관 장소 확인
10	선장의 선내 비상훈련 실시 여부 확인
11	구명기구·소화설비·해도와 그 밖의 항해용구 완비 여부 확인
12	입항·출항 보고를 받지 아니한 경우의 역호출에 의한 보고사항 확인
13	여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함) 및 내항여객운송 사업자의 운항관리규정 이행 상태의 확인

해운법 제22조에서는 이러한 직무를 가지는 운항관리자에 대하여 운항관리규정의 준수와 이행의 상태를 확인하고,22) 항만에 드나드는 여객선을 확인하며, 선원을 교육하는 등 안전운항을 위한 직무와 지도에 충실할 의무를 부과하고 있다(제4항). 또한 운항관리자에게 여객

22) 이에 기초하여 해운법 시행규칙 제15조의10에서는 운항관리규정의 준수·이행 상태 확인과 관련하여, 선박운항관리자로 하연급 내항여객운송사업자가 제출한 운항관리규정의 이행 상태를 정기적으로 연 1회 이상 확인하도록 하고 있으며, 해당 여객선의 운항과 관련하여 사고가 발생한 경우에는 운항관리규정의 이행 상태를 수시로 확인할 수 있도록 하고 있다(제1항). 이에 따라 운항관리규정의 이행 상태를 확인한 결과, 내항여객운송사업자가 운항관리규정을 위반한 것으로 인정되는 경우에는 관할 지방해양항만청장 및 해양경찰청장에게 각각 보고하여야 하도록 하고, 운항관리규정을 변경할 필요가 있으면 해양경찰청장에게 보고하도록 하고 있다(제2항).

선의 안전운항을 위하여 필요한 경우에 여객선등의 운항 횟수를 늘리는 것, 출항의 정지, 사업계획에 따른 운항의 변경을 해양수산부장관에게 요청할 수 있도록 하고 있다(제5항). 해운법 시행규칙 제15조의 11에서는 운항관리자가 해양경찰청장에게 여객선의 출항정지를 요청할 때에는 문서로 하거나 전화·팩스 등 통신시설을 이용할 수 있도록 하고(제1항), 여객선의 안전확보를 위하여 긴급한 조치가 필요한 경우에는 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있도록 하고 있다(제2항). 여하튼 운항관리자의 이러한 직무의 중요성을 고려하여, 원칙적으로는 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용을 내항여객운송사업자의 부담으로 하고 있으나(제6항), 필요한 경우에는 국가가 그 비용의 일부를 지원할 수 있도록 하고 있다(제7항).

#### 4. 승선관리 및 금지행위

##### (1) 승선신고서의 작성·제출

해운법 제21조의2에서는 승선인원의 정확한 파악 등을 위하여 여객의 승선신고서 작성 및 제출에 관하여 규정하고 있다. 즉, 여객선에 승선하려는 여객으로 하여금 여객선의 출항 전에 승선신고서를 작성하여 여객운송사업자에게 제출하도록 하고 있다(제1항). 이 승선신고서의 기재내용을 확인하기 위하여 필요한 경우 여객운송사업자는 여객에게 신분증의 제시를 요구할 수 있도록 하고 있다(제2항). 여객운송사업자는 여객이 정당한 사유 없이 승선신고서를 작성하여 제출하지 아니하거나 신분증 제시 요구에 따르지 않는 경우에는 승선을 거부할 수 있도록 하고 있다(제3항). 또한 효율적인 승선관리를 위하여 여객운송사업자로 하여금 제출받은 승선신고서를 3개월 동안 보관하도록 하고 있다(제4항).

## (2) 여객의 금지행위

해운법 제21조의3에서는 여객선의 안전운항을 저해하는 행위 등 여객의 금지행위에 관하여 규정하고 있다. 즉, 여객은 여객선 안에서 여객선의 안전이나 운항을 저해하는 행위를 금지하는 선장 또는 해원의 정당한 직무상 명령을 위반하는 행위, 조타실·기관실 등 선장이 지정하는 여객출입 금지장소에 선장 또는 해원의 허락 없이 출입하는 행위, 정당한 사유 없이 여객선의 장치 또는 기구 등을 조작하는 행위를 금지하고 있다(제1호~제4호). 또한 여객의 안전과 여객선의 질서유지를 해하는 행위로서, 정원·화물적재능력을 초과하여 승선·적재를 요구하는 행위, 도박·고성방가 및 음란행위 등 공공질서와 선량한 풍속을 해하는 행위, 그 밖에 선원 등 종사자의 구명동의 착용지시 등 안전운항 및 위해방지를 위한 주의사항이나 지시에 위반하는 행위를 금지하고 있다(제5호, 해운법 시행규칙 제15조의5).

## 제 2 절 해사안전법과 여객선안전

### 1. 입법연혁 및 입법취지

#### (1) 입법연혁

해사안전법은 1986년 12월 31일에 선박의 고속화·대형화 및 해상교통량의 증가에 대처하여 해상에서 일어나는 선박항행상의 모든 위험을 방지하고, 장애를 제거함으로써, 해상교통의 안전을 확보하기 위하여 목적으로 제정된 해상교통안전법(법률 제3909호)에서 출발한다. 2011년 6월 15일의 전부개정에 따라 해사안전법(법률 제10801호)으로 변경되어 오늘에 이르고 있다. 2011년의 전부개정은 국제해사기구

(IMO)의 회원국 감시제도에서 요구하고 있는 해사안전정책의 수립·시행·평가 및 환류체계를 확립함으로써, 해사안전정책의 실효성을 높이는 등의 목적에 입각한 것이었다. 현행 해사안전법(법률 제12221호, 2014년 1월 7일, 일부개정)은 1986년에 해상교통안전법으로 성립된 이후, 총 28차례의 개정(타법개정 포함)을 경험하였다. 지금까지의 개정은 주로 여객선의 운항증가에 따른 해상교통사고를 사전에 예방하고, 해상교통질서를 확립하여 인명 및 선박의 안전과 해양환경의 보전하기 위한 것이었다.

## (2) 입법취지

해사안전법은 “선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해사안전(海事安全) 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지함”(제1조)을 목적으로 하고 있다. 이러한 입법목적을 달성하기 위하여 총 5개의 장으로 구분하여, 해사안전관리계획(제2장), 수역 안전관리(제3장), 해상교통 안전관리(제4장), 선박 및 사업장의 안전관리(제5장), 선박의 항법(제6장) 등에 관하여 규정하고 있다. 특히 해사안전법은 항해의 안전관리와 관련하여 항로의 지정(제31조), 선박교통관제의 시행(제36조), 해양사고가 일어난 경우의 조치(제43조) 등을 규정하고 있다. 또한 해사안전법에서는 선박의 안전관리체제와 관련하여 선장의 권한(제45조), 선박의 안전관리체제의 수립(제46조), 안전관리체제에 대한 인증심사(제47조), 해상교통안전 업무의 효율적 수행을 위한 지도·감독(제58조) 등을 규정하고 있다. 이러한 규정은 선박항행 중의 안전관리와 육상지원조직의 역할에 관한 규정이라 할 수 있으며, 여객선 해양사고의 사전예방이라는 점에서 관련성이 높다고 하겠다.

## 2. 선박과 여객선의 정의

### (1) 선박의 정의

해사안전법 제2조에서는 이 법률에서 사용하고 있는 용어 중 개념상 중요한 용어이거나 일반적으로 사용하는 의미와 다른 의미로 사용되는 용어의 뜻을 명확하게 함으로써, 법령의 해석·적용상 의문을 해소하기 위하여 정의규정을 두고 있다. 우선 “해사안전관리”를 “선원·선박소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 사고가 발생할 위험을 줄이는 활동”으로 정의하고 있다(제1호). 여기에서 사용하고 있는 “선박”은 “물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)”로 정의하고 있다(제2호). 또한 “수상항공기”를 “물 위에서 이동할 수 있는 항공기”로(제3호), “수면비행선박”을 “표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 선박”(제4호)으로 정의하고 있다. 따라서 해사안전법에서 사용하는 “선박”은 “물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 수면비행선박을 포함하는 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배”라고 할 수 있다.

### (2) 여객선의 정의

해사안전법 제2조에서는 여객선을 따로 정의하고 있는 것이 아니라 위에서 언급한 선박, 즉 “수상항공기와 수면비행선박을 포함하는 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배”에 포함되는 개념으로 보고 있다. 다만, 해상교통사고 예방을 위하여 고속으

로 항행하는 여객선을 따로 정의하고 있으며, 이에 따르면 “고속여객선”은 “시속 15노트 이상으로 항행하는 여객선”으로 정의되고 있다(제 8호). 이와 관련해서는 거대선이나 위험화물운반선 및 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역에서 15노트 이상의 고속으로 항행하는 여객선의 안전을 위하여 고속여객선을 따로 정의하고 있으나, 여객선의 개념이 불명확하여 법령의 해석·적용에 혼란이 초래될 가능성이 있다는 비판이 가능할 것이다.

### 3. 항행안전의 확보

#### (1) 항로의 지정

해사안전법 제31조에서는 항로의 지정 등과 관련하여 해양수산부장관으로 하여금 선박이 통항하는 수역의 지형·조류 등 자연적 조건 또는 선박 교통량 등으로 해양사고가 일어날 우려가 있다고 인정되는 경우 관계 행정기관의 장의 의견을 들어 그 수역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 고시할 수 있도록 하고 있다(제1항). 이에 따라 지방해양항만청장이 선박의 항행안전에 필요한 사항을 고시하는 경우에는 선박의 항로·속력 및 항법, 선박의 교통량, 수역의 범위, 기상여건, 그 밖에 해상교통 및 선박의 항행 안전을 위하여 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항이 포함되어 있어야 한다(해사안전법 시행규칙 제23조 제1항). 이와 같이 선박의 항행안전에 필요한 사항을 고시한 수역 안을 통항하는 선박은 해당 고시에 따른 항로·항법 및 속력 등을 따르도록 하고 있다(같은 조 제2항). 이와 함께 해사안전법 제31조에서는 해양수산부장관으로 하여금 태풍 등 악천후를 피하려는 선박이나 해양사고 등으로 자유롭게 조종되지 아니하는 선박을 위한 수역 등을 지정·운영할 수 있도록 하고 있다(제2항). 이와 같이 해사안전법에서는 선박항행의 안전확

보를 위하여 선박이 통항하는 항로, 속력 및 그 밖에 선박 운항에 관한 사항을 지정하는 “항로지정제도”(제2조 제20호)를 도입·운영하고 있다.

## (2) 선박교통관제의 시행

해사안전법상 “선박교통관제”란 “선박교통의 안전 및 효율성을 증진하고 해양환경과 해양시설을 보호하기 위하여 선박의 위치를 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 동정을 관찰하며 선박에 대하여 안전에 관한 정보를 제공하는 것”(제2조 제21호)으로 정의되어 있다. 이와 같이 선박교통관제는 해상교통관제제도 (Vessel Traffic Service, VTS)라고도 하며, “레이더·CCTV·무선전화 등 통신시설을 이용하여 항만과 출입항로를 항해하는 선박의 움직임을 관찰하고, 이들 선박의 항행안전에 필요한 정보를 제공하는 제도”<sup>23)</sup>를 의미한다. 이 VTS와 관련하여 국제해사기구(IMO)는 단순한 정보제공에서 선박교통관리까지 포함하는 것으로 보고 있으며, 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS) 제5장에서 “해상교통이 야기할 수 있는 유해한 영향으로부터 연안해상설비와 해상작업위치, 근접해안지역, 해양환경의 보호, 항해의 효율성과 안전, 그리고 해상에서의 인명안전에 기여”<sup>24)</sup>하는 것으로 파악하고 있다.

해사안전법 제36조에서는 선박교통관제의 시행 등과 관련하여, 해양수산부장관으로 하여금 선박교통의 안전을 도모하기 위하여 선박교통관제를 시행할 수 있도록 하고 있다(제1항). 선박교통관제의 시행에 관한 사항은 해사안전법 시행령에 위임되어 있다. 해사안전법 시행령 제12조에 따르면, 선박교통관제 업무는 국제항해에 종사하는 선박, 총

23) 국토해양부, 해상교통관제백서, 2013, 132면 ; 신현식, 우리나라의 선박통신 운용에 관한 연구(여객선 세월호 참몰사고를 중심으로), 한국전자통신학회 논문집 제9권 제6호(2014), 636면 참조.

24) 국토해양부, 해상교통관제백서, 2013, 133면.

톤수 300톤 이상의 선박, 위험화물운반선 등의 선박에 대하여 시행하도록 하고 있다(제1항). 선박교통관제는 해사안전법 시행령(별표 1)에서 정하는 교통안전특정해역, 그 외의 연안해역 중 선박교통량이 많아 관제가 필요한 해역으로서 해양경찰청장이 정하여 관보에 고시하는 해역에서 시행된다(제2항). 선박교통관제 업무수행의 방법에는 선박의 좌초·충돌 등의 위험이 있는지를 관찰하여 해양사고 예방과 관련한 정보의 제공, 혼잡한 교통상황을 예방하여 항만운영의 효율성을 높이기 위한 정보의 제공, 선박교통 안전을 위한 조언·권고 또는 지시 등이 있다(제3항). 해사안전법 제36조에서는 이러한 선박교통관제의 시행구역, 즉 관제구역에 정박하거나 통항하는 선박은 관제사와의 상호 호출응답용 관제통신을 항상 청취하여야 하도록 의무화하고 있다(제2항).<sup>25)</sup>

### (3) 해양사고에 대한 조치

해양사고가 일어난 경우의 조치와 관련하여, 해사안전법 제43조에서는 선장이나 선박소유자로 하여금 해양사고가 일어나 선박이 위험하게 되거나 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있으면, 위험을 방지하기 위하여 신속하게 필요한 조치를 취하고, 해양사고의 발생사실과 조치사실을 바로 해양경찰서장이나 지방해양항만청장에게 신고하도록 하고 있다(제1항). 이에 따라 해양사고의 발생사실과 조치사실에 관한 신고를 받으면, 지방해양항만청장은 바로 해양경찰서장에게 통보하도록 하고 있다(제2항). 해양경찰서장은 선장이나 선박소유자가 위의 해양사고가 일어난 경우의 필요한 조치를 취하지 않았거나 취한 조치가 적당하지 않은 경우, 그 선박의 선장이나 선박소유자에게 해

---

25) 세월호 침몰사고의 경우, 세월호가 통상항로를 벗어나 이상 징후를 보이기 시작한 시점을 전후로 하여 해상교통관제(VTS)가 제대로 기능하지 못하였다는 사실이 언론에 보도된 바 있다. 신현식, 우리나라의 선박통신 운용에 관한 연구(여객선 세월호 침몰사고를 중심으로)(전계), 635면 참조.

양사고의 신속한 수습 및 해상교통의 안전확보를 위하여 필요한 조치를 취하도록 명할 수 있다(제3항). 해양경찰서장은 해양사고가 발생하여 선박이 위험하게 되거나 다른 선박의 항행안전에 위험을 줄 우려가 있는 경우, 구역을 정하여 다른 선박에 대하여 선박의 이동·항행 제한 또는 조업중지를 명할 수 있도록 하고 있다(제4항).

#### 4. 선박안전의 확보

##### (1) 안전관리체제의 수립

해사안전법 제46조에서는 해운법 제3조에 따른 해상여객운송사업(내항 정기 여객운송사업과 내항 부정기 여객운송사업은 제외)에 종사하는 선박, 해운법 제23조에 따른 해상화물운송사업에 종사하는 선박으로서 총톤수 500톤 이상의 선박(기선과 밀착된 상태로 결합된 부선을 포함)과 그 밖의 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박, 국제항해에 종사하는 총톤수 500톤 이상의 어획물운반선과 이동식 해상구조물, 수면비행선박 중 어느 하나에 해당하는 선박(해저자원을 채취·탐사 또는 발굴하는 작업에 종사하는 이동식 해상구조물을 포함)을 운항하는 선박소유자로 하여금 선박의 안전관리체제(Safety Management System, SMS)를 수립·시행하도록 하고 있다(제2항). 따라서 이 연구에서 대상으로 하는 여객선이 연안여객선이라는 점을 고려하면, 해사안전법 제46조에서 말하는 선박에 연안여객선이 포함되지 않아 연구의 범위 외가 될 수도 있다. 다만, 해상교통의 안전관리에 있어서 외항·내항여객선의 차이를 발견하기 어렵다는 점 등에서 해사안전법 제46조의 내용을 살펴보기로 한다.

해사안전법 제46조에서는 해양수산부장관으로 하여금 위에서 언급한 선박의 소유자가 그 선박과 사업장에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선박의 안전운항 등을 위한 관리체제, 즉 안전관리체

제를 수립·시행함에 필요한 시책을 강구하도록 하고 있다(제1항). 안전관리체제를 수립·시행해야 하는 선박소유자는 해사안전법 제51조에 따른 안전관리대행업자에게 그 수립·시행을 위탁할 수 있도록 하고 있으며, 이 경우 선박소유자는 10일 이내에 위탁사실을 해양수산부장관에게 알리도록 하고 있다(제3항). 또한 안전관리체제를 수립·시행해야 하는 선박소유자는 안전관리체제의 시행을 위하여 안전관리책임자와 안전관리자를 두도록 하고 있다(제5항). 안전관리체제에는 해상에서의 안전과 환경 보호에 관한 기본방침, 선박소유자의 책임과 권한에 관한 사항, 안전관리책임자와 안전관리자의 임무에 관한 사항, 선장의 책임과 권한에 관한 사항, 인력의 배치와 운영에 관한 사항, 선박의 안전관리체제 수립에 관한 사항, 선박충돌사고 등 발생 시 비상대책의 수립에 관한 사항, 사고·위험상황 및 안전관리체제의 결함에 관한 보고와 분석에 관한 사항, 선박의 정비에 관한 사항 등이 포함되어야 한다(제4항).

이러한 안전관리체제의 수립·시행은 국제해사기구(IMO)의 권고에 바탕을 두고 있는 것으로서, 도입배경을 살펴보면 다음과 같다. 국제해사기구(IMO)는 1993년 11월 4일의 총회결의에서 “국제안전관리규약(International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)”을 채택하고, 각 정부로 하여금 시행하도록 권고하였다.<sup>26)</sup> 이 총회결의의 시행을 위해서는 1974년의 해상에서의 인명 안전을 위한 국제협약(SOLAS)을 통한 강제가 가장 효과적이라고 판단하여, 1994년 5월에 “국제안전관리규약”을 SOLAS협약 제9장에 추가하였다. 우리나라의 경우, 1999년에 당시의 해상교통안전법에 “국제안전관리규약”의 내용을 반영하여 현행의 해사안전법에 이르고 있다. 즉, 법률에서 정하는 선박의 소유자 및 선박소유자로부터 선박의 안전관리를 위임받은 선박안전관리대행업자는 선박의 안전운항 및 환경

26) 진효현·김진권, 해사안전법상 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 관한 연구, 한국항해항만학회지 제37권 제5호(2013), 520면 참조.

보호를 위한 안전관리체계를 수립·시행하도록 하고 있는 것이다. 이와 같이 도입된 안전관리체제의 수립·시행과 관련해서는 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건이 명확하지 못하여 법의 집행자 및 수범자에게 혼란을 야기하는 등의 문제점이 지적되고 있다.<sup>27)</sup>

### (2) 안전관리체계에 대한 인증심사

해사안전법 제47조에서는 선박소유자로 하여금 전술한 안전관리체제를 수립·시행해야 하는 선박이나 사업장에 대하여 해양수산부 장관으로부터 안전관리체제에 대한 인증심사를 받도록 하고 있다(제1항). 이 안전관리체제에 대한 인증심사는 최초인증심사(안전관리체제의 수립·시행에 관한 사항을 확인하기 위하여 처음으로 하는 심사), 갱신인증심사(선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 유효기간이 끝난 때에 하는 심사), 중간인증심사(최초인증심사와 갱신인증심사 사이 또는 갱신인증심사와 갱신인증심사 사이에 해양수산부령으로 정하는 시기에 행하는 심사), 임시인증심사(최초인증심사를 받기 전에 임시로 선박을 운항하기 위한 것으로서, 새로운 종류의 선박을 추가하거나 신설한 사업장, 개조 등으로 선종이 변경되거나 신규로 도입한 선박 중 어느 하나에 대하여 하는 심사), 수시인증심사(이상의 심사 외에 선박의 해양사고 및 외국항에서의 항행정지 예방 등을 위하여 해양수산부령으로 정하는 경우에 사업장 또는 선박에 대하여 하는 심사)로 구분된다(제1항 제1호~제5호). 또한 선박소유자에게 인증심사에 합격하지 아니한 선박을 항행에 사용할 수 없도록 하고 있다(제2항).

### (3) 지도·감독

해사안전법 제58조에서는 해양수산부 장관으로 하여금 해양사고를 방지하고, 해상교통안전 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 중대한

27) 진효현·김진권, 해사안전법상 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 관한 연구(전계), 520면 참조.

해양사고가 발생한 경우, 안전진단서가 안전진단기준 또는 안전진단서 작성기준에 현저히 미달한 경우, 안전관리체제에 중대한 결함이나 부적합사항이 발생한 경우, 안전관리체제에 대한 종사원의 결함신고가 있는 경우, 외국정부로부터 선박안전에 관한 결함사항의 통보가 있어 기국통제가 필요한 경우, 안전진단대행 또는 안전관리체제의 적정한 시행 여부를 확인하기 위하여 필요한 조치를 취할 수 있도록 하고 있다(제1항, 해사안전법 시행규칙 제52조). 이에 기초하여 취할 수 있는 조치로는 선장·선박소유자·안전진단대행업자·안전관리대행업자와 그 밖의 관계인에게 출석 또는 진술을 하게 하거나 관계서류를 제출하게 하거나 그 밖에 해상교통안전에 관한 업무를 보고하게 하는 것, 소속 공무원에게 선박이나 사업장에 출입하여 관계서류를 검사하게 하거나 선박이나 사업장의 안전관리체제 등을 확인하거나 진단하게 하는 것이 있다(제1항).

### 제 3 절 선박안전법과 여객선안전

#### 1. 입법연혁 및 입법취지

##### (1) 입법연혁

선박안전법은 1961년 12월 30일에 선박의 감항성을 유지하고, 인명과 재산의 안전보장을 위하여 필요한 시설을 하게 함으로써, 해상의 다양한 위험을 방지하기 위하여 법률 제919호로 제정된 법률이다. 선박안전법은 제정된 후 1962년 8월 3일과 1970년 1월 1일 및 1974년 12월 31일의 일부개정 등과 2007년 1월 3일의 전부개정 등 총 24차례의 개정(타법개정 포함)을 거치면서 오늘에 이르고 있다. 특히 2007년의 전부개정은 해상에서의 안전향해를 위하여 선박검사대상에서 제외되어 있던 수상호텔·수상공연장과 같은 부유식 해상구조물과 일부

선박을 선박의 감항성 확보와 최소한의 안전기준 준수를 위하여 법의 적용대상에 포함시키고, 선장의 권한을 강화하였으며, 선박소유자의 선장에 대한 화물정보제공을 의무화하고, 선적화물선 및 유조선에 대하여 강화된 검사기준을 마련하는 등 선박의 안전관리체계를 국제적 수준으로 향상시켰다는 점에서 그 의미를 인정할 수 있을 것이다. 2009년 12월 29일의 일부개정은 선박의 안전성 확보를 위하여 국적취득조건부나용선<sup>28)</sup>도 법의 적용대상에 포함시키는 등의 내용을 포함하고 있다. 이와 같이 선박안전법은 제정 이후 선박의 안전성 확보를 위하여 법적 적용대상을 확대하는 방향으로 전개되어 왔다는 것을 알 수 있다.

## (2) 입법취지

선박안전법은 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로서 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능, 즉 선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전운항에 필요한 사항을 규정하여 국민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 제정된 법률이다. 이러한 입법취지를 달성하기 위하여 총 12개의 장에 걸쳐 다양한 내용을 규정하고 있다. 즉, 제2장에서는 선박의 검사, 제3장에서는 선박용물건 또는 소형선박의 형식승인 등, 제4장에서는 컨테이너의 형식승인 등, 제5장에서는 선박시설의 기준 등, 제6장에서는 안전항해를 위한 조치, 제7장에서는 선박안전기술공단, 제8장에서는 검사업무의 대행 등, 제9장에서는 항만국통제, 제10장에서는 특별검사 등에 관하여 규정하고 있다. 이와 같이 선박안전법은 해운법이나 해상안전법과 함께 선박안전에 관한 핵심적인 법률에 해당하지만, 세월호 침몰사고

28) 선박안전법 제3조에서는 “국적취득조건부나용선”을 “나용선(裸傭船) 기간 만료 및 총나용선료 완불 후 대한민국 국적을 취득하는 매선(買船) 조건부 나용선”으로 정의하고 있다.

에서는 선박안전법상의 각종 안전검사의 형식화 등의 문제점이 지적되기도 하였다.

## 2. 선박과 여객선의 정의

### (1) 선박의 정의

전술한 해사안전법과 같이 선박안전법 제2조에서는 법률의 해석·적용의 기준이 되는 “선박”이라는 용어의 정의를 내리고 있다. 이에 따르면, “선박”은 “수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”로 정의되고 있다. 이에 기초하여 선박안전법 시행규칙 제3조에서는 “해양수산부령이 정하는 부유식해상구조물”을 이동식 시추선(제1호), 수상호텔·수상식당 및 수상공연장 등으로서 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물(항구적으로 해상에 고정된 것은 제외)(제2호), 해양환경관리법 제2조에 따른 기름 또는 폐기물관리법 제2조에 따른 폐기물 등을 산적하여 저장하는 해상구조물(제3호) 등으로 정의하고 있다. 이와 관련하여 전술한 해운법에서는 “선박대여업 및 선박관리업”(제2조 제1호) 등에서 선박이라는 용어를 사용하고 있음에도 불구하고 선박을 따로 정의하고 있지 않아 법령의 해석·적용에 문제가 발생할 수 있다는 점에서, 선박안전법에서 정의하고 있는 “선박”을 인용하는 방안 등을 모색할 필요가 있을 것이다.

### (2) 여객선의 정의

선박안전법 제2조에서는 “여객”을 “선박에 승선하는 자로서 선원, 1세 미만의 유아, 세관공무원 등 일시적으로 승선한 자로서 해양수산부령이 정하는 자를 제외한 자”(제9호)로 정의하고 있다. 여기에서 해

양수산부령이 정하는 자는 선원과 동승하여 생활하는 선원의 가족, 선박소유자(선박관리인 및 선박임차인을 포함) 및 선박회사의 소속 직원과 선박수리 작업원, 시험·조사·지도·단속·점검·실습 등에 관한 업무에 사용되는 선박에 해당 업무를 수행하기 위하여 승선하는 자, 세관공무원·검역공무원·도선사·운항관리자 등으로서 선원업무가 아닌 업무를 하는 자, 수상호텔·수상식당 및 수상공연장 등의 소속 직원과 이를 이용하는 자, 수산업법 시행령 제29조 제1항 제1호에 따른 나잠어업(裸潛魚業)을 위하여 승선하는 자, 국가·지방자치단체 또는 공공기관의 운영에 관한 법률 제2조 제1항에 따른 공공기관의 선박을 이용하여 항만법에 따른 항만을 견학하는 자, 여객선에 적재가 곤란한 악취가 나는 농산물·수산물 운송차량·가축운송차량 및 폭발성 물질 운송차량의 화물관리인을 말한다(선박안전법 시행규칙 제5조). 이와 같이 여객을 정의한 후, 선박안전법 제2조에서는 “여객선”을 “13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박”(제10호)으로 정의하고 있다.

### 3. 선박검사제도

#### (1) 대상과 항목

선박안전법 제2장에서는 선박이 해상에서 발생할 수 있는 각종 위험으로부터 안전하게 항해 할 수 있는지의 여부를 판단하기 위하여 선박검사를 받도록 하고 있다. 첫째, **선박검사의 대상**과 관련하여 선박안전법 제3조에서는 다음과 같이 규정하고 있다. 즉, 선박검사는 대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박으로서, 여객선·화물선·어선 등 모든 선박을 대상으로 하지만, 군함 및 경찰용 선박, 노와 상앗대만으로 운전하는 선박, 어선법 제2조 제1호에 따른 어선은 제외된다(제1항). 또한 선박안전법 제8조 제2항의 선박검사증서를

발급받은 자가 일정 기간 동안 운항하지 아니할 목적으로 그 증서를 해양수산부장관에게 반납한 후 해당 선박을 계류한 경우의 그 선박, 수상레저안전법 제37조에 따른 안전검사를 받은 수상레저기구 등도 제외된다(선박안전법 시행령 제2조 제1항). 이와 같이 여객선은 선박안전법에서 규정하고 있는 선박검사의 대상이 되며, 시설의 결함으로 인한 해양사고를 예방하고, 해양사고의 발생시에 인명·선박·화물의 안전을 확보하기 위하여 선박검사를 받아야 한다.

둘째, **선박검사의 시설·항목**에 관한 것으로서, 선박안전법에서는 인명의 안전 및 선박의 감항성 확보를 위하여, 선체·기관·돛대·배수설비 등 선박에 설치되어 있거나 설치될 각종 설비를 의미하는 제1조 제2호의 선박시설(이하 “선박시설”이라 함)과 여객이나 화물을 승선 또는 적재하고 안전하게 항해할 수 있는 최대한도를 나타내는 제2조 제7호의 만재흡수선(이하 “만재흡수선”이라 함) 등에 관하여 검사를 받도록 하고 있다. 선박안전법 시행규칙 제4조에서 규정하고 있는 선박시설 중 검사를 받아야 하는 구체적인 시설 또는 항목은 다음과 같다. 즉, 선체, 기관, 돛대, 배수설비, 조타설비, 계선설비(배를 항구 등에 매어 두기 위한 설비), 양묘설비(닷을 감아올리기 위한 설비), 구명설비, 소방설비, 거주설비, 위생설비, 항해설비, 적부설비(위험물이나 그 밖의 산적화물을 실은 선박과 운송물의 안전을 위하여 운송물을 계획적으로 선박 내에 배치하기 위한 설비), 하역이나 그 밖의 작업설비, 전기설비, 원자력설비, 컨테이너설비, 승강설비, 선박의 종류·기능에 따라 설치되는 특수한 설비 등이 그것이다.

## (2) 종류와 시기

선박검사의 종류 및 시기와 관련하여 선박안전법 제7조에서는 건조검사, 제8조에서는 정기검사, 제9조에서는 중간검사, 제10조에서는 임시검사, 제11조에서는 임시항해검사, 제12조에서는 국제협약검사 등을

규정하고 있다. 건조검사는 선박을 건조할 때에 선박에 설치되는 선박시설에 대한 검사(제7조 제1항)를 말하고, 정기검사는 선박을 최초로 항해에 사용할 때 또는 선박안전법 제16조에 따른 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때의 선박시설과 만재흡수선에 대한 검사를 말하며(제8조 제1항), 중간검사는 위 정기검사와 정기검사의 사이에 실시하는 검사를 말한다(제9조 제1항). 임시검사는 선박시설의 개조 또는 수리를 하려는 경우, 선박안전법 제15조 제2항에 따라 선박의 용도를 변경하려는 경우, 같은 법 제29조에 따라 선박의 무선설비를 새로이 설치하거나 이를 변경하려는 경우, 만재흡수선의 변경 등의 경우에 실시하는 검사를 말한다(제10조 제1항). 임시항해검사는 정기검사를 받기 전에 임시로 선박을 항해에 사용하려는 때 또는 국내의 조선소에서 건조된 외국선박의 시운전을 하려는 경우에 실시하는 해당선박에 요구되는 항해능력 유무에 대한 검사를 말한다(제11조 제1항). 국제협약검사는 국제항해에 취항하는 선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따라 실시하는 검사를 말한다(제12조 제1항). 이상에서 서술한 선박검사의 종류 및 시기 등을 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-12】 선박안전법상 선박검사의 종류

검사의 종류		검사내용	대상선박	검사시기
건 조 검 사 (§7)		• 모든 선박시설에 대한 정밀검사	모든 검사대상 선박	• 선박의 건조를 시작하기 전
정 기 검 사 (§8)		• 선박시설 • 만재흡수선	모든 검사대상 선박	• 선박을 최초로 항해에 사용하는 때 • 선박안전법 제16조에 따른 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때
중간 검사 (§9)	제1종 중 간	• 선박시설 • 만재흡수선 • 무선설비(선박위치발신장치를	㉠ 여객선, 원자력선, 잠수선, 고속선, 수면비행선박(여	• 검사기준일 전후 3개월 이내

제 3 장 우리나라의 여객선안전법제

검사의 종류		검사내용	대상선박	검사시기
		포함)	객용만 해당) 및 선령 30년 이상 선박으로서 선박길이 24미터 이상인 선박	
			㉔ 평수구역만을 항해하는 선박길이 24미터 미만인 선박(㉓의 선박은 제외)	• 정기검사 후 두 번째 검사기준일 전 3개월부터 세 번째 검사기준일 후 3개월까지
			㉓과 ㉔에 해당하지 않는 선박	• 정기검사 후 두 번째 또는 세 번째 검사기준일 전후 3개월 이내 (다만, 선저검사는 지난번 선저검사일부터 3년을 초과할 수 없음)
	제2종 중간	㉓과 ㉔에 해당하지 않는 선박	• 검사기준일 전후 3개월 이내(정기검사 또는 제1종 중간검사를 받아야 하는 연도의 검사기준일은 제외)	
입 시 검 사 (§10)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박시설에 대하여 해양수산부령이 정하는 개조 또는 수리를 행하고자 하는 경우</li> <li>• 제8조 제2항에 따른 선박검사증서에 기재된 내용을 변경하고자 하는 경우 (다만, 선박소유자의 성명과 주소, 선박명 및 선적항의 변경 등 선박시설의 변경이 수반되지 아니하는 경미한 사항의 변경인 경우에는 그러하지 아니함)</li> </ul>	해당 선박	• 해당 사항 발생시

검사의 종류	검사내용	대상선박	검사시기
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제15조 제2항에 따라 선박의 용도를 변경하고자 하는 경우</li> <li>• 제29조에 따라 선박의 무선설비를 새로이 설치하거나 이를 변경하고자 하는 경우</li> <li>• 만재 흘수선의 변경 등 해양수산부령이 정하는 경우</li> </ul>		
<p>임시항해검사 (§11)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정기검사를 받기 전에 임시로 선박을 항해에 사용하려는 때</li> <li>• 국내의 조선소에서 건조된 외국선박(국내의 조선소에서 건조된 후 외국에서 등록되었거나 외국에서 등록될 예정인 선박을 말함)의 시운전을 하려는 경우</li> </ul>	<p>해당 선박</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해당선박에 요구되는 항해능력이 있는지에 대하여 검사할 필요가 있을 때</li> </ul>
<p>특별검사 (§71)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박안전과 관련하여 대형 해양사고가 발생한 경우</li> <li>• 유사사고가 지속적으로 발생한 경우</li> </ul>	<p>대형 해양사고 또는 유사사고의 지속적 발생 등으로 그 선박의 구조·설비 등이 선박안전법 제26조에 따른 선박시설기준에 적합하지 아니하게 된 것으로 인정하여 검사대상으로 공고한 선박</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해당 사항 발생시</li> </ul>

제 3 장 우리나라의 여객선안전법제

검사의 종류	검사내용	대상선박	검사시기
국제협약검사 (§12)	선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따른 검사	여객선, 원자력여객선, 총톤수 300톤 이상 500톤 미만의 화물선 등 국제항해에 취항하는 선박	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 최초검사 : 최초로 국제항해에 사용하는 경우 받게 되는 검사</li> <li>• 정기검사 : 국제협약검사증서의 유효기간이 끝난 경우 받게 되는 검사</li> <li>• 중간검사 : 국제협약검사증서의 두 번째 검사기준일 또는 세 번째 검사기준일 전후의 3개월 이내에 받게 되는 검사</li> <li>• 연차검사 : 국제협약검사증서의 매 검사기준일 전후의 3개월 이내(제3호의 중간검사를 받는 연도의 검사기준일은 제외)에 받게 되는 검사</li> <li>• 임시검사 : 국제항해에 취항하는 선박으로서 제21조 제2항 각 호 및 제3항 각 호의 사유가 발생하여 받게 되는 검사</li> </ul>

1. “고속선”이란 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약에 따른 고속선을 의미한다.

2. “선저검사”란 선박의 밑 부분에 대한 검사를 의미한다.

### (3) 검사업무의 대행

선박안전법 제60조에서는 이상에서 서술한 검사업무의 대행과 관련하여, 해양수산부장관으로 하여금 위에서 서술한 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사 등의 업무를 제45조에 따른 선박안전기술공단에 대행시킬 수 있도록 하고 있다(제1항). 또한 해양수산부장관은 선박보험의 가입·유지를 위하여 선박의 등록 및 감항성에 관한 평가업무(선급업무)를 하는 법인으로서 해양수산부장관이 지정하여 고시하는 법인(선급법인)에게 해당 선급법인이 관리하는 명부에 등록하였거나 등록하려는 선박에 한하여 위의 검사업무 등을 대행하게 할 수 있도록 하고 있다(제2항). 이러한 검사업무 등의 대행기관은 대행과 관련된 자체검사규정을 제정하여 해양수산부장관의 승인을 얻도록 하고

있다(제6항). 이러한 규정에 기초하여 선박안전에 관한 검사업무는 선박안전기술공단과 한국선급(Korean Register of Shipping, KR)에서 수행하고 있다. 이러한 기관에 대한 지도·감독과 관련하여, 선박안전법에서는 해양수산부장관으로 하여금 산업안전기술공단 및 선급법인이 검사 등 업무의 대행을 함에 있어 차질이 발생하거나 발생할 우려가 있다고 인정되면 해양수산부장관이 직접 그 업무를 수행하거나 해양수산부장관이 지정하는 자로 하여금 대행하게 할 수 있도록 하고 있다(제61조). 또한 대행업무에 관한 감독으로서, 해양수산부장관으로 하여금 산업안전기술공단 및 한국선급이 정부와 체결한 협정에 위반한 경우에 해당 업무의 대행을 취소하거나 정지할 수 있도록 하고 있다(제62조). 세월호 침몰사고와 관련하여 선박검사 업무를 대행하고 있는 기관에 대하여 부실검사의 비난이 제기된 바 있으며, 이는 해양수산부장관의 대행기관에 대한 지도·감독권한의 철저한 행사를 요청하는 것으로 보인다.

#### (4) 선박검사관 등의 임명

선박안전법 제76조에서는 필요한 경우에 해양수산부장관으로 하여금 소속 공무원 중에서 일정한 자격을 갖춘 자를 선박검사관으로 임명하여 선박검사 업무 등을 수행할 수 있도록 하고 있다. 이와 같이 임명되는 **선박검사관의 업무**와 관련하여, 선박안전법에서는 ㉠ 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사, 선박안전법 제41조 제2항에 따른 위험물 적재방법의 적합여부에 대한 검사, 강화검사, 예인선항해검사, 특별검사 및 선박안전법 제72조 제2항에 따른 재검사·재검정·재확인에 관한 업무, ㉡ 선박안전법 제18조 제6항에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 검정, 같은 법 제20조 제3항 단서에 따른 선박용 물건 또는 소형선박의 확인, 같은 법 제23조 제4항에 따른 컨테이너검정에 관한 업무, ㉢ 같은 법 제61조에 따

른 대행업무의 차질에 따른 직접 수행에 관한 업무, ㉞ 같은 법 제68조에 따른 항만국통제에 관한 업무, 같은 법 제74조 제2항에 따른 결함신고 사실의 확인에 관한 업무, 같은 법 제75조 제2항에 따른 선박 또는 사업장의 출입·조사에 관한 업무를 규정하고 있다(제76조 제1~6호).

이와 함께 선박안전법 제77조에서는 선박검사 등의 업무를 대행하는 산업안전기술공단 및 한국선급으로 하여금 해당 대행업무를 직접적으로 수행하는 선박검사원을 둘 수 있도록 하고 있다(제1항). **선박검사원의 직무**와 관련하여, 선박안전법 시행규칙 제97조의2에서는 선체검사원, 기관검사원 및 전문검사원으로 구분하며 규정하고 있다(제4항). 즉, 선체검사원은 선박의 선체와 이에 부수되는 선박시설 및 선박용 물건의 검사를 담당한다. 기관검사원은 선박의 기관과 이에 부수되는 선박시설 및 선박용 물건의 검사를 담당하고, 전문검사원은 선박의 금속분야 또는 전기·전자분야에 관한 시설 및 이와 관련된 선박용 물건의 검사를 담당한다. 이러한 선박검사원이 직무상 선박안전법 및 선박안전법에 따른 명령을 위반한 경우, 해양수산부장관으로 하여금 대행검사기관에 해당하는 선박안전기술공단 또는 한국선급에 대하여 해임을 요청하거나 1년 이내의 기간을 정하여 직무의 정지를 요청할 수 있도록 하고 있다(제77조 제3항).

#### 4. 선박시설기준

##### (1) 시설기준의 준수

선박안전법 제26조에서는 **선박시설기준**과 관련하여, 선박시설은 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박시설기준에 적합하도록 하고 있다. 이에 따라 해양수산부고시로서 현재 선박구명설비기준(제2014-56호, 2014. 5. 28, 일부개정), 선박설비기준(제2014-57호, 2014. 5. 28, 일

부개정), 선박소방설비기준(제2013-257호, 2013. 12. 10, 일부개정), 선박전기설비기준(제2013-63호, 2013. 5. 7, 일부개정), 소형선박의 구조 및 설비 기준(제2013-176호, 2013. 6. 21, 일부개정), 카페리선박의 구조 및 설비 등에 관한 기준(제2013-73호, 2013. 5. 7, 일부개정), 부유식 해상구조물의 구조 및 설비 등에 관한 기준(제2013-79호, 2013. 5. 7, 일부개정), 부선의 구조 및 설비 등에 관한 기준(제2013-82호, 2013. 5. 7, 일부개정), 범선의 구조 및 설비 등에 관한 기준(제2013-69호, 2013. 5. 7, 일부개정) 등이 제정·운용되고 있다.

선박구명설비기준에서는 구명설비의 종류 및 요건 등에 관하여 규정하고 있다. 선박설비기준에서는 거주·위생 및 탈출설비(제2편), 계선·양묘설비와 조타설비 및 항해용구(제3편), 하역 등 기타 작업설비(제4편) 등에 관하여 규정하고 있다. 특히 이 선박설비기준에서는 제108조의7에서 항해자료기록장치와 관련하여, 국제항해에 종사하는 여객선과 여객선 외의 총톤수 3,000톤 이상의 선박 중 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여 운항 중의 각종 자료를 실시간으로 기록하기 위한 항해자료기록장치(Voyage Data Recorder, VDR)의 설치를 의무화하고 있다(제1항).<sup>29)</sup> 또한 카페리선박의 구조 및 설비 등에 관한 기준에서는 갑판에 차량을 적재하여 운송하는 선박의 구조·시설 및 설비 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 세월호 침몰사고의 경우, 설치되어 있던 구명설비가 제대로 작동되지 않아 문제가 되었으며, 차량적재의 방식 등도 사고의 심각성에 영향을 미쳤다는 비판이 제기된 바 있다. 이러한 비판은 위에서 서술한 설비기준에 관한 고시에서 정하고 있는 내용을 충실하게 준수하지 않았다는 것에 대한 문제의식에서 비롯된 것으로 보인다.

29) 이 항해자료기록장치(VDR)는 해양사고의 예방보다는 오히려 원인규명에 유용하게 활용되는 장비로서, 세월호 침몰사고의 경우 그 원인규명에 관한 논의에서도 문제가 된 바 있다.

## (2) 만재흡수선의 표시

선박안전법 제27조에서는 선박이 안전하게 항해할 수 있는 적재한도의 흡수선으로서, 여객이나 화물을 승선 또는 적재하고 안전하게 항해할 수 있는 최대한도를 나타내는 만재흡수선의 표시를 의무화하고 있다. 즉, 제27조에서는 국제항해에 취항하는 선박, 선박길이가 12미터 이상인 선박, 선박길이가 12미터 미만인 선박으로서 여객선, 선박안전법 제41조에 따른 위험물을 산적하여 운송하는 선박 중 어느 하나에 해당하는 선박소유자로 하여금 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 만재흡수선을 표시하도록 의무화하고 있다(제1항). 이와 같이 표시된 만재흡수선을 초과하여 여객 또는 화물을 운송할 수 없도록 하고 있다(제2항). 이러한 만재흡수선 준수 의무를 지키지 않고, 화물의 적재량을 늘리기 위하여 평형수를 지나치게 배출하는 것은 세월호 침몰사고와 같은 대규모 해양사고의 중대한 원인으로 작용할 수 있을 것이다.

## (3) 복원성의 유지

선박안전법 제28조에서는 수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 의미하는 복원성을 유지하도록 의무화하고 있다. 즉, 제28조에서는 여객선, 선박길이가 12미터 이상인 선박 중 어느 하나에 해당하는 선박의 소유자는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 복원성을 유지하도록 하고 있다(제1항). 이에 기초하여 해양수산부고시로서 선박복원성기준(제2013-76호, 2013. 5. 7, 일부개정)이 제정·운용되고 있으며, 제3장에서 여객선의 복원성 기준에 관하여 규정하고 있다. 또한 선령 20년 초과 내항여객선의 선박검사기준(해양수산부고시 제2014-21호, 2014. 2. 26, 일부개정) 제3장 제4절에서

도 복원성 기준에 관하여 규정하고 있다. 이러한 선박의 복원성과 관련하여 선박안전법 제28조에서는 선박의 소유자로 하여금 복원성 적합여부에 대하여 복원성자료를 제출하고, 해양수산부장관의 승인을 얻도록 하고 있다(제2항).

#### (4) 무선설비의 비치

선박안전법 제29조에서는 국제항해에 취항하는 여객선, 그 밖에 국제항해에 취항하는 총톤수 300톤 이상의 선박 중 어느 하나에 해당하는 선박의 소유자로 하여금 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)에 따른 세계 해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추도록 하고 있으며, 이러한 무선설비는 전파법에 따른 성능과 기준에 적합하도록 하고 있다(제1항). 그 밖에 총톤수 2톤 미만의 선박, 추진기관을 설치하지 아니한 선박, 호수·하천·항만 안에서만 항해하는 선박, 유선 및 도선사업법에 따른 도선으로서 출발항으로부터 도착항까지의 항해거리(경유지 포함)가 2해리 이내인 선박에 대하여는 선박안전법 시행규칙 별표 30에 따른 무선설비를 갖추도록 하고 있다(제2항). 이상에서 서술한 무선설비를 갖추지 않는 경우에는 선박을 항해에 사용할 수 없도록 하고 있다(제3항).

#### (5) 위치발신장치의 설치

선박안전법 제30조에서는 선박의 안전운항을 확보하고, 해양사고가 발생한 경우의 신속한 대응을 위하여 일정한 선박의 소유자로 하여금 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 선박의 위치를 자동으로 발신하는 장치, 즉 선박위치발신장치를 구비하여 작동하도록 하고 있다(제1항). 선박안전법 시행규칙 제73조에서는 **선박위치발신장치의 설치대상이 되는 선박**으로서, ㉠ 총톤수 2톤 이상의 선박으로서, 해운법에 따른 여객선, 유선 및 도선사업법에 따른 유선, ㉡ 여객선이

아닌 선박으로서 국제항해에 취항하는 총톤수 300톤 이상의 선박, ㉠ 여객선이 아닌 선박으로서 국제항해에 취항하지 않는 총톤수 500톤 이상의 선박, ㉡ 연해주역 이상을 항해하는 총톤수 50톤 이상의 예선, 유조선 및 위험물산적운송선으로 규정하고 있다. 전술한 무선설비가 선박위치발신장치로서의 기능을 겸하고 있는 경우에는 선박위치발신 장치를 갖춘 것으로 보고 있다(제2항). 선박위치발신장치의 경우 여객 선을 비롯한 거의 모든 선박을 대상으로 설치가 의무화되어 있으며, 이는 후술하는 항해자료기록장치(VDR)가 국제항해에 취항하는 여객 선 등에만 그 설치가 의무화되어 있다는 점과 다르다.

## 5. 안전항해조치

### (1) 선장의 권한보장

선박안전법 제31조에서는 “누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭”할 수 없도록 하고 있다. 후술하는 바와 같이 선원법상 선장은 해원을 지휘·감독하며, 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원을 말한다(제2조 제3호). 또한 선원법에 따르면, 선장의 권한으로는 지휘명령권(제6조), 해원징계권 등을 들 수 있으며,<sup>30)</sup> 의무로는 출항 전 검사 의무(제7조), 재선 의무(제10조) 등을 들 수 있다. 이와 같이 선장은 선원법 상으로도 출항 전에 선박이 항해에 견딜 수 있는지와 화물이 실려 있는 상태 및 항해에 적합한 장비, 인원, 식료품, 연료 등이 갖추어져 있는지를 검사하는 출항 전 검사 의무와 같이 중요한 의무를 부담하고 있다(제7조). 이에 더하여 해운법 및 해운법 하위법령에 따른 여객선 안전관리지침(해양경찰청고시 제 2013-5호, 2013. 11. 28, 일부개정)에서도 출항 전 점검의무가 부여되어

30) 선원법 제2조에서는 “해원”을 “선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원”으로 정의하고 있다(제4호).

있다. 여객선안전관리지침 제3조 제1항에서는 출항 전 여객선 안전점검의 주체로서 해당 여객선의 선장 및 기관장으로 규정하고 있으며(제1호 가목), 선체상태나 화물적재상태 및 구명설비 등에 대하여 점검하도록 하고 있다(제1호 다목).

## (2) 화물적재고박지침서의 마련

선박안전법 제39조에서는 화물의 적재·고박방법 등과 관련하여, 선박의 소유자로 하여금 화물을 선박에 적재하거나 고박하기 전에 화물의 적재·고박의 방법을 정한 자체의 화물적재고박지침서를 마련하고, 해양수산부장관의 승인을 받도록 하고 있다(제1항). 선박의 소유자는 이 화물적재고박지침서에 따라서 화물과 화물유니트(차량 및 이동식탱크 등과 같이 선박에 부착되어 있지 않은 운송용 기구) 및 화물유니트 안에 실린 화물을 적재 또는 고박하도록 하고 있다(제2항). 또한 선박의 소유자는 화물적재고박지침서에 따라서 차량 등 운반선박(육상교통에 이용되는 차량 등을 적재·운송할 수 있는 갑판이 설치되어 있는 선박)에 차량 및 화물 등을 적재하도록 하고 있으며(제3항), 이 경우 특수화물 선박운송 규칙(해양수산부령 제1호, 2013. 3. 24, 타법개정)에서 정하는 바에 따라 필요한 안전조치를 하도록 하고 있다(제3항). 선박의 소유자는 컨테이너에 화물을 수납·적재하는 경우에도 위 화물적재고박지침서에 따라야 하며, 컨테이너 형식승인판에 표시된 최대총중량을 초과하여 화물을 수납·적재할 수 없도록 하고 있다(제4항). 이상에서 서술한 화물의 적재·고박방법 등에 관한 그 밖의 필요한 사항은 특수화물 선박운송 규칙에서 상세하게 규정하고 있다.

## 제 4 절 선원법과 여객선안전

### 1. 입법연혁 및 입법취지

#### (1) 입법연혁

선원법은 1962년 1월 10일에 선원의 직무와 기율을 확립하여 선내의 질서를 유지하고, 선원의 근로조건을 정하여 선원의 기본적인 생활을 보장하기 위하여 법률 제963호로 제정되었다. 그 후 선원법은 1984년 8월 7일에 전부개정(법률 제3751호), 2011년 8월 4일에 전부개정(법률 제11024호)을 거치는 등, 총 43차례의 개정(타법개정 포함)을 거치면서 오늘에 이르고 있다. 1984년 8월 7일의 전부개정은 “1978년 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약”을 수용하여 선박항행의 안전을 도모하고, 해양환경의 보전에 능동적으로 대처하기 위한 것이었다. 2011년 8월 4일의 전부개정(2015년 2월 15일 시행)은 2006년 국제노동기구(ILO)에서 채택한 선원의 근로 및 생활기준을 담은 “2006년 해사노동협약”의 국제발효와 협약비준을 위하여 국내시행에 필요한 선원의 근로 및 생활기준 등을 정하기 위한 것이었다. 이와 같이 선원법의 개정은 선원의 직무·복무·근로조건 및 복지·교육훈련 등에 관한 국제협약의 반영 및 제도적 보완을 중심으로 한 것이었다.

#### (2) 입법취지

현행 선원법(법률 제11690호, 2013. 3. 23, 타법개정)은 “선원의 직무, 복무, 근로조건에 관한 기준, 직업안정, 복지 및 교육훈련에 관한 사항을 정함으로써 선내질서를 유지하고, 선원의 기본적인 생활을 보장·향상시키며, 선원의 자질 향상을 도모함”을 목적으로 하고 있다(제1

조). 이러한 입법목적을 달성하기 위하여 총 17개의 장에서 선장의 직무와 권한(제2장), 선내질서의 유지(제3장), 선원근로계약(제4장), 근로시간 및 승무정원(제6장), 선내급식과 안전 및 보건(제8장), 소년선원과 여성선원(제9장), 재해보상(제10장), 복지와 직업안정 및 교육훈련(제11장), 취업규칙(제12장), 감독(제13장) 등에 관하여 규정하고 있다. 이하에서는 “선원노동기본법”에 해당하는 선원법의 이러한 규정 중에서 여객선의 안전관리와 직접적으로 관계가 있는 선원 및 여객선의 정의, 항해 중의 선장과 선원의 권한과 의무 등을 중심으로 살펴보기로 한다.

## 2. 선원 및 여객선의 정의

### (1) 선원의 정의

선원법 제2조 “선원”을 “이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람”으로 정의하고 있으며, 대통령령으로 정하는 사람은 제외하고 있다(제1호).<sup>31)</sup> 또한 선원법 제2조에서는 선장과 해원에 관하여 정의하고 있으며, “선장”은 “해원(海員)을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원”(제3호)으로, “해원”은 “선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원”(제4호)으로 각각 정의하고 있다. 이를 종합하면, “선장”이란 “선원법이 적용되는 선박에서 근로

31) 이에 따라 선원법 시행령 제2조에서는 선원에서 제외되는 사람과 관련하여, 선박안전법 제77조 제1항에 따른 선박검사원, 선박의 수리를 위하여 선박에 승선하는 기술자 및 작업원, 도선법 제2조 제2호에 따른 도선사, 항만운송사업법 제2조 제2항에 따른 항만운송사업 또는 같은 조 제4항에 따른 항만운송관련사업을 위하여 고용하는 근로자, 선원이 될 목적으로 실습을 위하여 선박에 승선하는 사람, 선박에서의 공연(公演) 등을 위하여 일시적으로 승선하는 연예인, 이상의 어느 하나에 준하는 사람으로서 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의를 거쳐 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사람 중의 어느 하나에 해당하는 사람으로 규정하고 있다. 이 조항은 2014년 4월 15일에 신설되었으나, 시행일은 지정되어 있지 않아 현재 효력을 가지는 것은 아니다.

를 제공하기 위하여 고용된 사람으로서, 선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원을 지위·감독하며, 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 사람”으로 정의할 수 있다. 그리고 선원법 제2조에서는 직원과 부원에 관하여 정의하고 있으며, “직원”은 선박직원법 “제2조 제3호에 따른 항해사·기관장·기관사·통신장·통신사·운항장 및 운항사, 어로장·사무장·의사 및 이와 동등이상의 대우를 받는 해원”(제5호)으로, “부원(部員)”은 “직원이 아닌 해원”으로 각각 정의하고 있다(제6호). 이와 같이 선원법상 선원은 크게 선장과 해원으로 구분되고, 해원은 직원과 부원으로 구분되고 있다.

## (2) 여객선의 정의

선원법은 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 선박법에 따른 대한민국 선박(어선법에 따른 어선을 포함)에 대하여 적용되므로(제3조), 여객선도 선원법의 적용대상이 된다. 이로부터 선원법에서는 “여객선”이라는 용어에 관하여는 직접적으로 또는 인용하는 방식으로 정의를 하고 있지는 않지만, 몇 개소에서 개념을 사용하고 있다. 즉, 선원법 제25조에서는 정의행위의 제한과 관련하여, 선원은 선박이 외국 항에 있거나 “여객선”이 승객을 태우고 항해 중인 경우 중 어느 하나에 해당하는 경우, 선원근로관계에 관한 정의행위를 할 수 없도록 하고 있다(제1호, 제2호). 또한 제86조에서는 응급처치 담당자와 관련하여, 선원법 제84조 또는 제85조 제1항에 따른 의사나 의료관리자를 승무시키지 않을 수 있는 선박으로서, 연해구역 이상을 항해구역으로 하는 선박(어선은 제외)이나 여객정원이 13명 이상인 “여객선” 중의 어느 하나에 해당하는 선박의 소유자는 선박에 응급처치를 담당하는 선원, 즉 응급처치 담당자를 두도록 하고 있다(제1항). 이와 관련해서는 여객선의 정의를 직접 또는 인용의 방식을 취하여 명확하게 할 필요가 있을 것이다.

### 3. 선장의 권한과 의무

#### (1) 선장의 권한

선장은 해원의 지휘·감독·명령권을 가진다. 즉, 선원법 제6조에 따르면, 선장은 해원을 지휘·감독하며, 선내에 있는 사람에게 선장의 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있도록 하고 있다. 그리고 선장은 해원징계권을 가진다. 즉, 선원법 제22조에 따르면, 선장은 해원이 상급자의 직무상 명령에 따르지 아니하였을 경우, 선장의 허가 없이 선박을 떠났을 경우, 선장의 허가 없이 흥기나 마약류 불법거래 방지에 관한 특례법 제2조 제1항에 따른 마약류를 선박에 들여왔을 경우, 선내에서 싸움·폭행·음주·소란행위를 하거나 고의로 시설물을 파손하였을 경우, 직무를 게을리 하거나 다른 해원의 직무수행을 방해하였을 경우, 정당한 사유 없이 선장이 지정한 시간까지 선박에 승선하지 아니하였을 경우, 그 밖에 선내질서를 어지럽히는 행위로서 단체협약·취업규칙 또는 선원근로계약에서 금지하는 행위를 하였을 경우 중 어느 하나에 해당할 때에는 해원을 징계할 수 있도록 하고 있다(제1항). 또한 선장은 위험물 등에 대한 조치권을 가진다. 선원법 제23조에 따르면, 흥기, 폭발하거나 불붙기 쉬운 물건, 유해화학물질 관리법에 따른 유독물과 그 밖의 위험한 물건에 대하여 보관·폐기 등 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있다(제1·2항).<sup>32)</sup> 이와 같이 선장은 여객과 화물의 안전운항을 위하여 국가의 공권력에 해당하는 일부의 권한을 행사할 수 있으며, 해원의 감독 및 선박안전을 유지하기 위한 각종 권한을 행사할 수 있는 것이다. 이러한 **선장의 권한을 보장**하기 위하여 선원법 제166조에서는 해원이 선박에 급

32) 또한 선장은 해원이나 그 밖에 선박에 있는 사람이 인명이나 선박에 피해를 줄 우려가 있는 행위를 하려는 경우, 그 피해를 방지하는 데 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있다(제3항).

박한 위험이 있는 경우에 선장의 허가 없이 선박을 떠났을 때(제1호) 또는 선박위험·충돌·조난 등에 관한 선원법 제11조부터 제13조까지의 규정에 따라 선장이 인명·선박 또는 화물의 구조에 필요한 조치를 하는 경우에 상사의 직무상 명령을 따르지 않았을 때(제2호)에는 1년 이하의 징역에 처하도록 하고 있다.

## (2) 선장의 의무

선장의 의무와 관련하여, 선원법 제7조부터 제16조, 제21조 등에서 출항 전 검사 의무, 항로에 의한 항해 의무, 선장의 직접지휘 의무, 재선 의무, 선박위험 시의 조치 의무, 선박충돌 시의 조치 의무, 조난선박 등의 구조 의무, 기상이상 등의 통보 의무, 비상배치표의 비치 및 훈련 실시 의무, 항해의 안전 확보 의무, 선박운항에 관한 보고 의무 등에 관하여 규정하고 있다. 우선 선원법 제7조에서는 선장의 **출항 전 검사 의무**와 관련하여, 선장은 출항 전에 선박이 항해에 견딜 수 있는지(선박의 항해에 대한 감항성 여부)와 화물이 실려 있는 상태 및 항해에 적합한 장비·인원·식료품·연료 등이 갖추어져 있는지를 검사하도록 하고 있다. 그 밖에도 선장은 출항 전에 평형수의 적정 여부, 구명정의 작동, 화물량의 적정 여부 등을 전체적으로 검토하는 등 선박의 항해적 합성을 검사할 의무가 있다.<sup>33)</sup> 또한 선원법 제8조에서는 선장의 **항로에 의한 항해 의무**와 관련하여, 선장은 항해준비가 끝나면 지체 없이 출항해야 하며, 부득이한 사유가 있는 경우를 제외하고는 미리 정하여진 항로를 따라 도착항까지 항해할 의무를 부과하고 있다.

선원법 제9조에서는 **선장의 직접지휘 의무**와 관련하여, 선장은 선박이 항구를 출입할 때나 좁은 수로를 지나갈 때 또는 선박에 위험이

---

33) 최정식, 세월호 참사와 법규 준수, Law & Life 2014. 6, 79면 참조. 이 논문은 EPJ 홈페이지<<http://www.epj.co.kr/news/articleView.html?idxno=7212>>에서 확인할 수 있다.

생길 우려가 있을 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하도록 의무화하고 있다. 또한 선장의 **재선의무**와 관련하여, 선원법 제10조에서는 선장으로 하여금 화물을 싣거나 여객이 타기 시작할 때부터 화물을 모두 부리거나 여객이 다 내릴 때까지 선박을 떠날 수 없도록 하고 있다. 그리고 선장의 **선박위험 시의 조치의무**와 관련하여, 선원법 제11조에서는 선박에 급박한 위험이 있을 때에 선장은 인명, 선박 및 화물을 구조하기 위한 필요한 조치를 다하도록 하고 있다. 세월호 침몰사고의 경우, 선장과 해원들은 이러한 재선의무, 선박위험 시의 조치의무를 해태하여, 여객을 선실에 계속 남아 있도록 방송하거나 여객보다 우선하여 탈출하였으며, 이로부터 세월호의 선장 등에 대하여 “부작위에 의한 살인죄” 성립여부가 문제로 되고 있는 것이다.<sup>34)</sup>

한편, 선원법 제15조에서는 **비상배치표의 비치 및 훈련실시의무**와 관련하여, 선장으로 하여금 비상시에 조치해야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 잘 보이는 곳에 걸어두고, 선박에 있는 사람에게 소방훈련과 구명정훈련 등 비상시에 대비한 훈련을 실시하도록 하고 있다. 또한 **항해의 안전확보의무**와 관련하여, 선원법 제16조에서는 이상에서 서술한 사항 외에 선장으로 하여금 은 항해당직의 실시, 선박의 화재예방, “국제 해상충돌 방지규칙”과 “해상에서의 인명안전을 위한 국제협약”의 준수, 모든 항해장치의 정기적 점검과 그 기록의 유지 등을 수행함으로써, 항해안전을 확보하도록 하고 있다. 그리고 선박운항에 관한 보고의무와 관련하여, 선원법 제21조에서는 선장으로 하여금 선박의 충돌·침몰·멸실·화재·좌초, 기관의 손상 및 그 밖의 해양사고가 발생한 경우, 항해 중 다른 선박의 조난을 안 경우(무선통신으로 알게 된 경우는 제외), 인명이나 선박의 구조에 종사한 경우, 선박에 있는 사람이 사망하거나 행방불명된 경우, 미리 정하여

34) 강기홍, 독일의 여객선 안전법제와 한국적 함의, 한국비교공법학회 제71회 학술대회 논문집, 2014. 7. 31, 75면 참조.

진 항로를 변경한 경우, 선박이 억류되거나 포획된 경우 등의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 사실을 해양항만관청에 보고하도록 하고 있다. 세월호 침몰사고의 경우, 선박의 침몰 등의 해양사고가 발생하였다는 사실을 해양항만관청에 즉시 보고해야 하는 선장의 의무에 대하여 의문이 제기되고 있다.<sup>35)</sup>

---

35) 신현식, 우리나라의 선박통신 운용에 관한 연구(여객선 세월호 참몰사고를 중심으로)(전계), 635면.

## 제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

### 제 1 절 미 국

#### 1. 행정체계 및 법령체계

##### (1) 행정체계

미국에서는 2003년 1월에 당시까지 연방정부의 다양한 기관에 분산되어 있던 재난관리기능을 통합하여 신설된 국토안보부(Department of Homeland Security, DHS) 소속의 **연방재난관리청(Federal Emergency Management Agency, FEMA)**이 재난발생 시에 연방차원의 긴급대응과 구조·구호·복구 등에 이르는 전반적인 단계에서 핵심적인 역할을 수행하고 있다.<sup>36)</sup> 이와 같이 1978년에 설립된 연방재난관리청은 2001년의 9·11테러 이후 22개의 관계기관과 함께 통합적 재난관리를 위하여 신설된 국토안보부(DHS) 소속으로 변경되어 오늘에 이르고 있다. FEMA의 본부에는 재난구조와 구호작전을 통괄적으로 지휘하는 국가재난대응편성센터(National Response Coordination Center, NRCC)가 설치되어 있으며, 응급대응팀(Emergency Response Team)·수색구조팀·의료지원팀·이동통신팀 등 재난구조와 구호에 필요한 전담팀으로 구성되어 있다. 전술한 1790년에 설립된 미국해양경비대가 여기에서의 수색구조 활동을 주로 수행하게 되는 것이다.<sup>37)</sup>

36) 이상규, 미국의 재난관리체계, 대한병원협회지 제32권 제4호(2003), 23면 참조.

37) 미국해양경비대는 “해양사고의 구조뿐만 아니라 연안경비도 담당하므로 항공기나 선박수면에서 최상의 전력을 유지하고 있다”고 한다. 즉, “경비함이 2000여척, 소형함정이 1800여척, 항공기가 200여대(HC-130B 수송기, MH-65 헬리콥터, MH-60 제이호크 헬기, C-37A 걸프스트림을 비롯해 해상초계기와 수직이착륙기 등), 선박이 기함으로 쓰이는 418피트 길이의 레전드급 함선(NSC)과 420피트 길이의 폴라급 쇠빙선, 378피트 해밀턴급 선박 등)을 보유하고 있으며, “무인항공기와 항공전자기, 탐지기 등 정보수집을 위한 장비”도 구비하고 있다고 한다.

여객선 침몰 등의 재난이 발생한 경우에는 해당 지방정부의 소방대원이나 보안관 등이 FEMA가 지역별로 양성·운영하고 있는 지역응급대응팀(Community Emergency Response Team, CERT)과 협력하여 우선적으로 대응하게 된다. 그 후 “Stafford법”<sup>38)</sup>에 따라 연방정부와 지방정부가 합동으로 재난지역에 대한 피해조사(Preliminary Damage Assessment)를 실시하고, 필요한 경우 DHS의 지역사무소장이 대통령에게 재난지역의 선포를 요청하며, 이에 기초하여 대통령이 해당지역을 재난지역으로 선포하게 된다. 이와 같이 재난지역으로 선포되면, 연방대응계획(Federal Response Plan)<sup>39)</sup>에 따라 다양한 조치가 취해진다. 이 경우 FEMA는 해당 지방정부와 협조하여 재난으로 인한 모든 사태의 수습 및 후속조치의 수행 등 주요한 역할을 수행하게 된다. 또한 재난지역이 선포되면, DHS의 장관은 위의 긴급대응팀을 본격적으로 활동하도록 지시하고, 연방조정관(Federal Coordinating Officer)을 임명하여 연방정부차원의 모든 대응을 감독하도록 하며, 지방정부와의 긴밀한 협조관계를 유지하도록 한다. 이러한 연방차원의 재난대응과정에서는 관계기관 간의 업무분담 및 자원배분 등 다양한 갈등이 발생하게 되며, 이러한 문제를 해결하기 위하여 응급지원팀(Emergency Support Team) 등이 활동하게 된다.<sup>40)</sup> 이와 같이 미국에서는 재난관리에서의 조종·협력관계가 무엇보다 중요시 되고 있으며, FDMA는 재난관리과정에서의 소통과 협력관계의 형성·유지에 중요한 역할을 수행하고 있다고 생각된다. 이는 최근 통합적 재난관리를 위한 독립된 부처의

---

H SUPERICH 2014. 4. 25 기사 <[http://superich.heraldcorp.com/superich/view.php?ud=20140425\\_000451&sec=01-73-01&jeh=208&pos](http://superich.heraldcorp.com/superich/view.php?ud=20140425_000451&sec=01-73-01&jeh=208&pos)>.

38) Disaster Relief and Emergency Assistance Act, Pub. L. No. 93-288.

39) 연방대응계획은 “기본계획(Basic Plan), 응급지원부분(Emergency Support Function, ESF annexes), 복구부분(Recovery Function Annex), 지원부분(Support Annexes), 사건부분(Incident Annexes)”으로 구성된다고 한다. 이상규, 미국의 재난관리체계(전계), 24-25면.

40) 이상규, 미국의 재난관리체계(전계), 25-26면 참조.

신설이 거론되고 있는 우리나라의 현실을 고려하면, 일정한 시사점을 줄 수 있는 대목이라고 생각한다.

(2) 법령체계

미국의 경우, 선박의 안전관리 등에 관하여는 미국연방법전(United States Code, U.S.C.) 제46편(Title 46) 선박(Shipping), 제14편(Title 14) 해안경비(Coast Guard), 제6편(Title 6) 국내보안(Domestic Security)에서 규정하고 있으며, 이와 관련한 사항의 구체적 내용은 하위법령(Code of Federal Regulation, CFR)에 위임하여 규정하고 있다. 주요 하위법령으로는 46 CFR Part 8-Vessel Inspection Alternatives (Sept. 25, 2009, 74 FR 49224), 46 CFR Part 28-Requirements for Commercial Fishing Industry Vessels (Aug. 14, 1991, 56 FR 40393), 46 CFR Part 31-Inspection and Certification (Dec. 30, 1965, 30 FR 16662), 46 CFR Part 107-Inspection and Certification (Oct. 1, 2012, 77 FR 59780) 등을 들 수 있다. 이와 같이 선박안전에 관한 하위법령은 미국연방법전(United States Code, U.S.C.) 제46편(Title 46) 선박(Shipping)에서 규정하고 있는 사항의 구체적 내용에 관하여 규정하고 있다. 이상에서 서술한 미국의 주요 여객선안전 관련법령의 현황을 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-13】 미국의 주요 여객선안전 관련법령

구분	법령명(제정년도 등)
주요 선박 안전 관련 법령	46 U.S.C.(United States Code) Part B Inspection and Regulation of Vessels (§ 3101-3507) (2012, Pub. L. No. 112-213, 126 Stat. 1563-1564)
	14 U.S.C. Part I Regular Coast Guard (§§ 1-693) (2013, Pub. L. No. 113-31, 127 Stat. 511 등)

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

구 분	법 령 명(제정년도 등)
	6 U.S.C. § 468 Preserving Coast Guard mission performance (No v. 25, 2002, Pub. L. No. 107-296, 116 Stat. 2249)
	46 CFR(Code of Federal Regulation) Part 8-Vessel Inspection Alternatives (Sept. 25, 2009, 74 FR 49224)
	46 CFR Part 28-Requirements for Commercial Fishing Industry Vessels (Aug. 14, 1991, 56 FR 40393)
	46 CFR Part 31-Inspection and Certification (Dec. 30, 1965, 30 F R 16662)
	46 CFR Part 107-Inspection and Certification (Oct. 1, 2012, 77 F R 59780)
	Homeland Security Act 2002 § 888 Preserving Coast Guard Mission Performance (2002, Pub. L. No. 107 - 296, 116 Stat. 2135)
	Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010 (July 27, 2010, Pub. L. No. 111-207, 124 Stat. 2243)
기타 선박 안전 관련 법령	46 U.S.C. § 2104-Delegation (Aug. 26, 1983, Pub. L. No. 98 - 89, 97 Stat. 500)
	46 U.S.C. § 3316-Classification societies (2012, Pub. L. No. 112-213, 126 Stat. 1563)
	46 U.S.C. § 5107-Delegation of Authority (Oct. 21, 1986, Pub. L. No. 99 - 509, 100 Stat. 1916)
	46 CFR 42.07-35-American Bureau of Shipping as an assigning authority (Sept. 29, 2000, 65 FR 58459)

전술한 미국연방법전(U.S.C.) 제46편(Title 46) 선박(Shipping)에서는 여객선을 포함한 선박의 안전 및 규제 등에 관한 전반적인 사항을 규

정하고 있다는 점에서, 미국에서의 “선박에 관한 실정법적 근원”<sup>41)</sup>으로 불리고 있으며, 이하에서는 편의상 이를 “해운법”(The Shipping Act)<sup>42)</sup>으로 약칭하기로 한다. 결국 미국의 해운법은 그 규정내용으로부터 보아 선박의 안전운항관리와 선박 자체의 안전관리 및 선원의 의무 등에 관한 기본적 법률에 해당하는 것으로 볼 수 있으며, 그 기본체계를 나타내면 아래의 표와 같다. 연구의 목적을 충분히 달성하기 위해서는 미국의 전반적인 여객선안전 관련법령을 살펴볼 필요가 있으나, 이 연구에서는 연구의 범위 및 한계를 고려하여 핵심적 법률에 해당하는 해운법의 규정내용을 전체적으로 분석하고자 한다. 특히 해운법의 내용 중 선박검사와 선원 및 이에 관한 각종 규제 등에 관하여 규정하고 있는 **Subtitle II의 선박과 선원(Vessels and Seamen)**에서 규정하고 있는 사항 및 필요한 경우 이에 기초하여 세부적인 사항을 규정하고 있는 하위법령을 중심으로 살펴보기로 한다.

【표-14】 해운법(The Shipping Act)의 기본체계

Subtitle	규정내용	해당조문
I	일반규정(General)	§§ 101-505
II	<b>선박과 선원(Vessels and Seamen)</b>	<b>§§ 2101-14702</b>
III	해상책임(Maritime Liability)	§§ 30101~31343
IV	외항선에 관한 규제(Regulation of Ocean Shipping)	§§ 40101~44106
V	상선(Merchant Marine)	§§ 50101~58109
VI	출항, 톤세 및 의무(Clearance, Tonnage Taxes, and Duties)	§§ 60101~60507

41) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구회, 2014), 83면.

42) Pub. L. No. 112-213, 126 Stat. 1563-1564(2012).

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

Subtitle	규정내용	해당조문
VII	경비 및 마약단속(Security and Drug Enforcement)	§§ 70101~70508
VIII	보칙(Miscellaneous)	§§ 80101~80509

미국의 해운법 Subtitle II에서는 선박과 선원에 관한 사항을 10개의 Part로 구분하여 규정하고 있다. 즉, Part A에서는 일반규정(General Provisions, §§ 2101-2307), Part B에서는 선박의 검사 및 규제(Inspection and Regulation of Vessels, §§ 3101-4705), Part C에서는 만재흘수선(Load Lines of Vessels, §§ 5101-5116), Part D에서는 해난(Marine Casualties, §§ 6101-6308), 선원(Part F), Part E에서는 상선선원의 면허·자격 및 서류(Merchant Seamen Licenses, Certificates and Documents, §§ 7101-7706), Part G에서는 상선선원의 보호 및 구제(Merchant Seamen Protection and Relief, §§ 10101-11507), Part H에서는 선박의 등록(Identification of Vessels, §§ 12101-12507) 및 선박 측정(Part J), Part J에서는 선박측정(Measurement of Vessels, §§ 14101-14702) 등으로 구분하여 규정하고 있다. 이 중 Part B에서 규정하고 있는 선박의 검사 및 각종 규제에 관한 사항을 중심으로 미국연방법전 제46편 Subtitle II의 입법연혁을 살펴보면 다음과 같다.

즉, Part B의 제33장 이하의 내용은 약 1.5세기 동안의 역사를 가지는 미국해양경비대(United States Coast Guard)에 의한 선박검사 및 검사증서에 관한 규정을 통합적으로 정리하고 있다. 즉, 19세기 초에 증기기관의 폭발로 인한 여객선 사고가 빈번하게 발생함으로써, 연방차원의 규제가 필요하게 되었다. 이로부터 1838년에는 최초로 여객선 및 화물선에 대하여 정기검사를 의무화하고, 검사 증서를 교부하도록 하는 규정이 신설되었다. 그 후 1852년에는 여객선 및 화물선에 대한 더욱 광범위한 검사제도를 규정하게 되었으며, 해양감시항해국(Bureau

of Marine Inspection and Navigation)을 정점으로 한 연방 차원의 해양 안전감시 및 조사체계를 마련하게 되었다. 이러한 입법적·조직적 정비에도 불구하고 1865년 4월 27일의 미시시피 강에서 발생한 여객선 Sultana호 침몰사고로 1,547명의 사망자와 재산피해가 발생하는 등, 여객선 폭발사고는 지속적으로 발생하였다. 이로부터 선박안전에 관한 법제의 통일적·체계적 정비의 필요성이 제기되었으며, 이에 대한 각계의 요구도 거세게 제기되었으며, 1874년에는 전부 또는 일부의 증기추진식 선박에 대한 법제가 체계화·통일화되었다. 그 후 “가스·유체·나프타 또는 전기모터 선박이나 승객운송 바지선, 원양어선, 가연성 물질을 운반하는 유조선 등에 이르는 다양한 종류의 선박에 관한 규정이 1800년대 말부터 1980년대까지 차례로 제정되거나 개정되는 과정을 거쳐”<sup>43)</sup> 오늘에 이르고 있다. 이러한 입법연혁으로부터는 “서로 다른 종류의 선박에 대하여 적용되는 기존 법률의 효력은 그대로 인정하면서 모든 종류의 선박검사 및 검사증서 등에 관한 규정을 한데 모아 본 법에 규정”<sup>44)</sup>하였다는 특징을 발견할 수 있다.

## 2. 선박검사제도의 주요내용

### (1) 검사의 대상과 기준

미국의 해운법 Subtitle II Part B에서는 선박검사(Vessels Inspection)의 대상이 되는 선박으로 다음과 같은 것을 규정하고 있다. 즉, 여객선(Passenger Vessels),<sup>45)</sup> 소형여객선(Small Passenger Vessels),<sup>46)</sup> 화물선

43) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 83-84면.

44) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 84면.

45) 해운법 Subtitle II Part A에서는 “여객선(Passenger Vessel)”을 “12명 이상의 승객을 수송하는 총톤수 100톤 이상의 선박” 등으로 정의하고 있다. 46, U.S.C. §2101(22).

46) 해운법 Subtitle II Part A에서는 “소형여객선(Small Passenger Vessel)”을 “6명 이상의 승객을 수송하는 총톤수 100톤 미만의 선박” 등으로 정의하고 있다. 46,

(Freight Vessels), 연안보급선(Offshore Supply Vessels), 항해학교선박(Sailing School Vessels), 원양바지선(Seagoing Barges), 원양내연기선(內燃機船)(Seagoing Motor Vessels), 증기선(Steam Vessels), 유조선(Tank Vessels), 어류가공선(Fish Processing Vessels), 5대호 바지선(Great Lakes Barges), 기름유출대응선(Oil Spill Response Vessels), 예인선(Towing Vessels) 등을 선박검사의 대상으로 규정하고 있다.<sup>47)</sup> 이러한 선박에 대한 검사의 신청절차와 검사증서의 발급 및 비용 등에 관하여는 선박의 국적에 따라 차등적으로 규정하고 있으며, 검사의 요건과 관련해서도 위에서 언급한 화물선, 여객선 등 선박의 종류에 따라 별도의 규정체계를 취하고 있다고 한다.<sup>48)</sup> 이와 관련하여 해운법 Subtitle II Part A에서 선박의 종류별 정의규정을 두어 선박의 법적 개념을 명확하게 하고 있으며, Part B에서 선박검사의 기준을 정한 후 더욱 세부적인 기준에 관하여는 하위법령(CFR)<sup>49)</sup>에서 규정하고 있다.

## (2) 검사의 항목과 시기

해운법에서는 선박검사의 항목 및 기준 등에 대하여 구체적으로 규정하고 있으며, 구체적인 내용을 살펴보면 다음과 같다. 우선 국토안보부(Department of Homeland Security, DHS) 소속의 미국해양경비대(United States Coast Guard)의 선박검사에 관한 권한과 의무에 관하여 규정하고 있다.<sup>50)</sup> 즉, 선박검사의 항목으로서, (a) 검사대상 선박의 구조가 해당 선박의 목적에 부합하는지의 여부, (b) 구명·방화·소방설비의 구비 및 적합성 여부, (c) 선원·여객 등을 위한 숙박시설의 구비 및 적절성 여부, (d) 여객과 선원을 위한 식수 및 생활용수의 적절

---

U.S.C. §2101(35).

47) 46, U.S.C. §3301.

48) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 84면.

49) 46 CFR Part 31 & Part 107.

50) 46 U.S.C. §3305(a).

한 급수 및 적절성 여부, (e) 생명과 재산에 대한 안전운항환경 구비 여부, (f) 적용 가능한 해양안전법령의 준수 여부를 규정하고 있다. 위에서 언급한 식수 및 생활용수의 급수 및 적합성 여부는 선박의 종류와 크기, 여객과 선원의 수, 항해의 기간과 항로 등을 고려하여 판단하도록 하고 있다.<sup>51)</sup> 또한 구명설비, 소화설비 등에 결함이 있고, 수리가 불가능한 경우에는 검사관 앞에서 위 설비를 처분하도록 하고 있다.<sup>52)</sup>

선박검사의 시기와 관련하여, 해운법에서는 선박의 최초 사용 전에 선박에 따라 1~5년마다 1차례의 정기검사를 받도록 하고 있고, 발급된 검사증서의 기한 만료 전에 다시 검사를 받도록 하고 있다.<sup>53)</sup> 구체적으로 살펴보면, 12인 이상의 여객이 승선할 수 있는 여객선 및 이와 유사한 선박은 적어도 1년에 1회 검사를 받아야 하며, 그 밖의 선박은 5년마다 검사를 받도록 하고 있다. 또한 총톤수 100톤 이하의 화물선은 3년마다 검사를 받아야 하며, 100톤 이상의 대형화물선은 2년마다 검사를 받도록 하고 있다. 이러한 선박검사에서 해당 선박이 법령에서 정하고 있는 각종 검사기준을 충족하는 경우에는 검사증서를 발급해야 하고, 검사증서에는 선박을 검사한 상급 해안경비대 또는 검사대행기관과 해상감시담당관이 서명하도록 하고 있다.<sup>54)</sup> 이와 같이 발행된 검사증서는 선박 안의 잘 보이는 곳에 걸어야 하며, 이에 관한 기록 등을 보관하도록 하고 있다.<sup>55)</sup>

이 검사증서의 유효기간은 원칙적으로 1년이며, 필요한 경우에는 임시검사증서를 발급할 수 있도록 하고 있다. 전술한 최초의 선박검사는 선박의 건조 중에 실시될 수 있으며, 이 경우 구명설비와 화재 감지 및 진압 설비는 물론 전기시설이나 선박의 바닥·기계·보일러 장

51) 46 U.S.C. §§3305~3306. 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 84면 참조.

52) 46 U.S.C. §§3305(b).

53) 46 U.S.C. §3309(c).

54) 46 U.S.C. §3309(d).

55) 46 U.S.C. §3310.

비 등의 전반에 걸쳐 법령에서 규정하고 있는 기준과의 적합성 여부를 검사하도록 하고 있다. 이에 대하여 **임시검사**는 선주·위탁운항자 등의 요청이 있는 경우에 매년 실시될 수 있고, 이 경우 최초의 선박검사와 같이 구명설비나 화재 감지 및 진압 설비 등의 전반에 걸쳐 법령에서 규정하고 있는 기준과의 적합성 여부를 검사하도록 하고 있다.<sup>56)</sup> 특히 선박이나 여객 및 화물의 안전에 영향을 미치는 구명설비, 화재 감지 및 진압 설비 등에 결함이 발견된 경우에는 그 원인 및 상태 등을 면밀하게 조사한 후, 안전성을 확보할 수 있을 정도로 수리 또는 정비하도록 하고 있다.<sup>57)</sup>

### (3) 검사업무의 위탁

미국의 경우, 전술한 국토안보부 소속의 군대조직에 해당하는 미국 해안경비대(United States Coast Guard)가 선박검사와 운항·보안관리는 물론 사고발생 시의 수색과 구조까지 총괄하고 있다. 이러한 미국해안경비대는 선박안전관리프로그램에 따라 선박검사인증제를 시행하고 있으며, 선박안전관련 규칙제정권을 가지고 있다. 미국해안경비대의 선박검사 결과 중대한 부적합사항이 발견되는 경우에는 시정조치가 있을 때까지 출항이 금지된다.<sup>58)</sup> 해운법에 따르면, 미국해안경비대는 선박검사와 관련하여 미국선급협회(American Bureau of Shipping, ABS)와 위임계약을 맺도록 하고, 이에 기초하여 ABS가 자체규정 및 미국 연방규정, 국제안전기준(IMO, SOLAS) 등에 근거하여 검사한 후 검사증서를 발행하도록 하고 있다.<sup>59)</sup> 이와 같이 ABS와 해안경비대 간 검

---

56) 46 CFR §71.15.

57) 46 C.F.R. §71.40. 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전계), 85면 참조.

58) Homeland Security Act 2002, Pub. L. No. 107 - 296, § 888 Preserving Coast Guard Mission Performance ; 6 U.S.C. § 468 Preserving Coast Guard mission performance ; 14 U.S.C. Part I Regular Coast Guard (§§ 1 - 693).

59) 46 U.S.C. § 2104 ; 46 U.S.C. § 3316 ; 46 U.S.C. § 5107 ; 46 CFR 42.07-35.

사업무의 위탁은 위임계약의 형태로 이루어지며, 일반적으로 국제해법학회가 제안하는 국제계약모델을 따르고 있다.

#### (4) 대행기관의 책임

선박의 안전관리에 필수적인 요소에 해당하는 선박검사 업무의 효율적 수행을 위해서는 미국해안경비대 및 선박검사 업무를 위탁받은 ABS에 대한 책임성 확보가 중요한 과제로 부각된다. 첫째, 미국해안경비대가 선박검사를 적절하게 수행하지 못했을 경우에 대한 벌칙규정은 찾을 수 없고, 정도에 따라 징계조치 및 민·형사상 일반규정이 적용된다. 다만, 해운법에서는 선박의 소유주나 운전자 등이 선박안전의무를 게을리 한 경우에 대한 벌칙규정을 두고 있다. 즉, 선박 안에 안전관리확인증과 준수증명서가 없으면 운행을 금지하고 있고,<sup>60)</sup> 이를 위반한 경우에는 운행일당 10,000달러의 벌금형에 처하도록 하고 있다.<sup>61)</sup> 또한 안전관리규정을 위반한 경우 선주, 용선계약자, 조타수, 선장 또는 선박의 운행책임자는 5,000달러 미만의 벌금형에 처하도록 하고 있다.<sup>62)</sup> 그리고 금품을 받고 인명구조나 화재 관련 설비를 조작하거나 안전하지 않게 만든 경우 또는 알면서도 하자가 있는 물품을 판매한 경우에는 D급 중죄로 처벌하고 있다.<sup>63)</sup>

둘째, 미국선급협회(ABS)의 경우는 선박검사 업무를 위탁받아 대행하는 단체로서, 미국해안경비대와는 달리 업무대행기관에 대한 책임성 확보에 관한 법리가 적용된다. 즉, 검사업무 위탁계약을 맺은 ABS가 안전검사의무를 제대로 이행하지 않았을 경우에는 선주에 대하여 일반적인 고의·과실에 의한 불법행위 손해배상책임을 진다. 정부와

60) 46 U.S.C. § 3204(c).

61) 46 U.S.C. § 3204(j)(1).

62) 46 U.S.C. § 3318(a).

63) 46 U.S.C. § 3318(b). 또한 법령상의 기준을 초과하는 압력이 선박의 보일러에 가해지도록 한 경우에도 D급 중죄로 처벌하고 있다. 46 U.S.C. § 3318(c).

의 관계에서는 국제해사기구(IMO)의 Model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration, A789(19)의 6.6 책임조항이 고려된다. 즉, 정부대행검사의 경우 선박검사를 실시하는 미국선급협회의 검사원을 기본적으로 정부의 검사원과 동일한 지위로 의제하고 있으며, 정도에 따라서는 업무위탁을 위한 계약을 취소할 수 있도록 하고 있다.

### 3. 여객 및 선원에 관한 규율

#### (1) 여객

해운법 Subtitle II의 Part B 제35장(Carriage of Passengers)<sup>64)</sup>에서는 승선시킬 수 있는 여객의 수, 여객명부의 작성, 여객선 안전 및 보안 기준(Passenger Vessel Security and Safety Requirements), 여객선 승무원에 대한 범죄현장보존교육(Crime Scene Preservation Training for Passenger Vessel Crewmembers) 등 여객수송의 안전 확보에 관한 사항을 망라하여 규정하고 있다. 즉, 여객선 및 소형여객선의 승선가능 승객수를 기재하도록 하고, 이를 위반한 경우 100달러의 과태료에 처하도록 하고 있다.<sup>65)</sup> 또한 법령상 여객선의 안전기준(Safety Standards)을 승객에 대하여 알리도록 하고 있다.<sup>66)</sup> 특히 해운법의 경우, 유람선 보안 및 안전법(Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010)<sup>67)</sup>이라고도 불리는 조항(§3507-3508)에서 여객선 등 선박의 디자인·설비·구조 및 개조에 관한 기준 등을 상세하게 규정하고 있다. 즉, 여객선 또는 크루즈 선박 등에 대하여 (a) 선박의 디자인, 설비, 구조 및 개조에 관한 기준(Vessel Design, Equipment, Construction, and Retrofitting Requirements),<sup>68)</sup>

64) 46 U.S.C. §§3501-3508.

65) 46 U.S.C. §3502.

66) 46 U.S.C. §3504.

67) Pub. L. No. 111-207, 124 Stat. 2243(2010).

(b) 범죄의 기록 및 기소를 위한 증거 제공을 위한 비디오 감시시스템 (Video Surveillance System),<sup>69)</sup> (c) 성폭행(Sexual Assault) 범죄가 발생한 경우의 적절한 의료조치 및 관련사실에 대한 비밀유지의무,<sup>70)</sup> (d) 여객전용객실(Passenger Staterooms)에 대한 승무원의 접근 제한,<sup>71)</sup> (e) 항해일지(Log Book)의 작성과 사망·실종 등 각종 범죄의 보고 등<sup>72)</sup>에 관하여 규정하고 있다.<sup>73)</sup>

## (2) 선원

해운법 Subtitle II의 Part F(Manning of Vessels)<sup>74)</sup>에서는 여객선과 소형여객선 및 화물선 등 선박의 안전한 운항에 필요한 최소한의 선원 및 그 자격조건과 의무 등에 관하여 규정하고 있다. 즉, 해당 선박의 안전운항에 필요한 최소한의 선원으로서, 모든 선박은 최소한 1명의 선장(Master)을 두어야 하고, 총톤수 1,000톤 이상의 선박은 3명의 항해사(Mate)를, 총톤수 200톤부터 1,000톤 미만의 선박은 2명의 항해사를, 총톤수 100톤부터 200톤 미만의 선박은 1명의 항해사를, 총톤수 300톤 이상의 화물선 및 여객선은 1명의 사관(Engineer)을 각각 두도록 하고 있다.<sup>75)</sup> 또한 선원의 “자격요건에 영향을 미치는 국적·근로

68) 46 U.S.C. §§3507(a).

69) 46 U.S.C. §§3507(b).

70) 46 U.S.C. §§3507(d), (e).

71) 46 U.S.C. §§3507(f).

72) 46 U.S.C. §§3507(g).

73) 그 밖에도 “연방수사대(FBI) 등의 요구에 따른 항해일지의 제공, FBI에 대한 범죄 및 특정 정보제공을 하지 않은 경우 등에 대한 민·형사상의 제재”에 대하여도 규정하고 있다. 또한 “미국해안경비대의 담당부서장은 FBI 등과 협의하여 안전요원 (Passenger Vessel Security Personnel), 승무원 등이 예방, 탐지, 증거보전, 국제해양환경에서의 범죄행위 보고 등에 관한 인증된 최소 훈련기준 등의 개발”에 관하여도 규정하고 있다. 여기에서 “ ”안의 부분은 국회도서관, 외국 법률 소식, 2010. 8. 37-38면.

74) 46 U.S.C. §§8101-9308.

75) 46 U.S.C. §§8301(a).

시간 및 그 밖의 제한 등”<sup>76)</sup>에 관하여도 규정하고 있다. 특히 “선박검사증서에서 요구하고 있는 최소 인원에 결원이 생긴 경우 항해가 금지되며 만일 결원에도 불구하고 항해한 경우에는 목적지 도착 후 12시간 이내에 결원의 이유와 일정한 항해 자격을 갖춘 자의 충원이 불가능한 이유를 모두 신고”<sup>77)</sup>하도록 하고 있다.

#### 4. 해양사고에 관한 규율

##### (1) 해양사고의 보고

해운법 Subtitle II의 Part D에서는 해양사고(Marine Casualties)에 관한 다양한 규정을 두고 있다.<sup>78)</sup> 우선 제61장에서는 해양사고의 보고(Reporting Marine Casulties) 및 이를 위반한 경우의 벌칙 등에 관하여 규정하고 있다. 즉, (a) 선박에 승선한 사람의 사망 및 심각한 부상, (b) 재산상의 물질적 손실(Material Loss of Property), (c) 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 의미하는 선박의 감항성 또는 효율성(Seaworthiness or Efficiency)에 영향을 미치는 물질적 손해(Material Damage), (d) 환경에 대한 중대한 피해를 초래하는 해양사고에 관하여 보고하도록 의무화하고 있다.<sup>79)</sup> 이러한 보고의무는 해양사고가 발생한 후 5일 이내에 하여야 하며, 보고의 내용에는 해양사고에 대한 음주의 영향 여부가 포함되어야 한다.<sup>80)</sup> 미국의 영해를 항해하는 외국 선박에 대하여도 이러한 해양사고 보고의무가 부과되며, 이를 위하여 각 주의 통일적 해양사고보고시스템(Uniform State Marine Casualty Reporting System)에 관한 규정을 제정·운영하도록 하고 있다.<sup>81)</sup>

76) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전계), 86면 참조.

77) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전계), 86면. 46 U.S.C. §§8101-8103.

78) U.S.C. §§6101-6308.

79) U.S.C. §§6101(a).

80) U.S.C. §§6101(b).

81) 46 U.S.C. §§6102.

이상에서 서술한 해양사고 보고의무와 관련하여 모든 대규모 해양사고(Major Marine Casualties)의 경우에는 해운법에서 정하는 바에 따라 전자적 형태의 보고서로 출판·공표하도록 하고 있다.<sup>82)</sup> 여기에서 말하는 대규모 해양사고는 (a) 6명 이상의 인명손실, (b) 총톤수 100톤 또는 그 이상인 동력추진선박(Mechanically Propelled Vessel)의 손실, (c) 500,000달러 또는 그 이상으로 추정되는 재산적 손해 또는 (d) 국토교통안전위원회 위원장(the Chairman of the National Transportation Safety Board)의 동의를 받아 미국해양경비대장(the Commandant of the Coast Guard)이 결정한 위험물질에 의한 생명, 재산 또는 환경에 심각한 위협이 발생한 경우를 말한다.<sup>83)</sup> 해양사고 보고의무를 게을리 한 선주, 용선자(Charterer), 위탁운항자(Managing Operator), 선장(Master) 또는 책임자에 대하여는 25,000달러 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있다.<sup>84)</sup> 이와 같이 해운법에서는 막대한 인명 및 재산적 피해를 초래하는 대규모 해양사고를 따로 규정하고, 이에 관한 대규모 해양사고 보고서(Major Marine Casualty Reports)를 출판·공표하도록 함으로써, 해양사고에 대한 정보의 공유와 사전적 예방을 도모하고 있는 것이다.

## (2) 해양사고의 조사

해운법 Subtitle II의 Part D 제63장에서는 해양사고의 조사(Investigating Marine Casualties)에 관하여 규정하고 있다.<sup>85)</sup> 즉, 해양사고사 발생한 경우, (a) 사망의 원인을 포함하는 해양사고의 원인, (b) 고용된 개인의 비행(misconduct)·직무상무능(negligence)·과실(incompetence)·미숙(unkillfulness)인지 아니면 고의적 법률위반에 의한 것인지 등에 관하

82) 46 U.S.C. §§6101(h)(1).

83) 46 U.S.C. §§6101(h)(2).

84) 46 U.S.C. §§6103(a).

85) 46 U.S.C. §§6301-6308.

여 가능한 한 즉각적으로 조사를 하도록 하고 있다.<sup>86)</sup> 또한 이러한 해양사고에 대한 조사 및 관련조치는 국가안보에 영향을 미치는 것으로 판단되는 경우를 제외하고는 대중에 공개하도록 하고 있다.<sup>87)</sup> 해양사고에 대한 조사에서는 선주, 자격증 또는 선적증명서(Certificate of Registry) 소유자, 선원수첩(Merchant Mariner's Document, MMD)의 소유자 등으로부터 의견을 듣거나 증인교차신문 등을 위하여 출석할 수 있도록 하고 있다.<sup>88)</sup> 해양사고와 관련하여 증인을 강요 또는 설득하거나 허위의 증언을 한 자에 대하여는 50,000달러의 벌금이나 1년 이하의 징역(병과가능)에 처하도록 하고 있다.<sup>89)</sup> 사망이 수반되는 대규모해양사고의 조사결과는 의회의 청문회가 개최되기 전에 상원의 통상·과학·교통위원회(the Committee on Commerce, Science, and Transportation of the Senate)와 하원의 교통·사회기반시설위원회(the Committee on Transportation and Infrastructure of the House of Representatives)에 통지하도록 하고 있다.<sup>90)</sup>

## 5. 기타사항에 관한 규율

### (1) 해상책임

이상에서 서술한 사항 외에도 해운법 Subtitle III에서는 해상책임(Maritime Liability)에 관하여 규정하고 있으며,<sup>91)</sup> 그 핵심적인 내용은 선주 등의 고의 또는 과실에 의한 신체 또는 화물에 대한 손해배상책임에 관한 사항이다. 즉, 선주 또는 선장 등으로 하여금 “(a) 과실이나

---

86) 46 U.S.C. §6301.

87) 46 U.S.C. §6302.

88) 46 U.S.C. §6303.

89) 46 U.S.C. §6306.

90) 46 U.S.C. §6307.

91) 46 U.S.C. §§30101-31343.

해운법상 선박과 선원에 관한 장에서 규정하고 있는 사항의 불이행 또는 (b) 증기장치나 선체의 결함으로 초래된 신체상 상해 또는 수하물에 대한 손해를 배상하도록 하고 있다. 또한 선주, 기술자, 도선사 등이 과실 또는 고의로 위법행위를 하였거나 선박운항 관련규정을 과실 또는 고의로 준수하지 않은 경우에도 민사상 손해배상을 청구<sup>92)</sup>할 수도 있도록 하고 있다. 다만, 선박의 설계나 선주의 과실로 발생한 화재가 아닌 경우, 선주는 그 화재로 인하여 발생한 수화물의 손실 또는 손해에 대하여 책임을 지지 않도록 하여,<sup>93)</sup> 과실이 없는 선주의 책임을 경감시키고 있다.

## (2) 불내항성 관련절차

해운법 Subtitle II의 Part G에서는 상선선원의 보호와 구호(Merchant Seamen Protection and Relief)에 관하여 규정하고 있으며,<sup>94)</sup> 특히 그 제109장에서는 불내항성(不耐航性)에 관한 절차(Proceedings on Unseaworthiness)에 대하여 규정하고 있다.<sup>95)</sup> 즉, 여기에서 말하는 불내항성에 관한 절차의 대상에서는 어선, 포경선(Whaling Vessel) 및 요트(Yacht)를 제외하고 있다.<sup>96)</sup> 또한 선장과 2등 항해사 등은 항해를 시작하기 전에 선체, 기관, 설비, 도구, 음식과 물의 공급 등에 관하여 점검·조사하도록 하고 있다.<sup>97)</sup> 이러한 출항 전 점검·조사 의무를 위반한 경우의 선장에 대하여는 500 달러의 과태료를 부과하도록 하고 있다.<sup>98)</sup> 이와 같이 해운법에서는 출항 전에 상선의 설비 등이 항

92) 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 87면의 내용을 필자가 부분적으로 수정하여 인용하였다. 46 U.S.C. §§30101~30106.

93) 46 U.S.C. §30504. 최유경, 미국의 선박안전 관련법제(전개), 87면 참조.

94) 46 U.S.C. §§10101-11507.

95) 46 U.S.C. §§10901-10908.

96) 46 U.S.C. §10901.

97) 46 U.S.C. §10902(a)(1).

98) 46 U.S.C. §10902(a)(2).

해에 적합한지를 점검·조사하고, 그 결과 적합하지 않은 경우의 신고 및 이의제기 등에 관하여 규정함으로써, 항해의 안전성 확보를 도모하고 있다.

그 밖에도 해운법 Subtitle II의 Part H에서는 선박의 증서(Identification of Vessels)에 관하여 규정하고 있으며, 특히 그 제121장에서는 선박의 문서화(Documentation of Vessels)에 관하여 규정하고 있다.<sup>99)</sup> 즉, 선박의 안전관리를 위하여 선박의 거래 등에 관한 기록을 문서화하도록 하고, 문서화된 문서의 비치 및 소지와 양도 등에 대하여 규정하고 있다. 또한 해운법 Subtitle II의 Part I에서는 주의 항해안전프로그램(State Boating Safety Programs)에 관하여 규정하고 있으며, 특히 그 제131장에서는 레크리에이션 항해안전(Recreational Boating Safety), 즉 관광용 뱃놀이의 안전에 관하여 규정하고 있다.<sup>100)</sup> 즉, 여기에서는 각 주별로 관광용 뱃놀이에 의한 해양사고의 사전예방과 감소 및 보고를 위한 안전프로그램을 구축·운영할 수 있도록 하고 있으며, 이러한 안전프로그램의 구축·운영 및 개선에 필요한 금전적 지원 등에 관하여 규정하고 있다.<sup>101)</sup>

## 제 2 절 영 국

### 1. 행정체계 및 법령체계

#### (1) 행정체계

영국의 경우, 해양사고를 전담하는 일원적 정부기구, 즉 해사연안경비청(Maritime and Coastguard Agency, MCA)을 두어, 대형 인명피해를

---

99) 46 U.S.C. §§12101-12152.

100) 46 U.S.C. §§13101-13110.

101) 46 U.S.C. §13102(a). 이 안전프로그램에 관한 해운법의 규정에 근거하여 각 주별로 관련법규를 제정하고 있으며, 다양한 형태를 취하고는 있으나, 해운법의 규정 체계 안에서 운용되고 있다.

야기할 수 있는 각종 위기상황에 효율적·체계적으로 대응하고 있다.<sup>102)</sup> 즉, 현재 교통부(Department for Transport, DfT) 소속의 해사연안경비청(MCA)이 선박의 건조·운용·항행·등록 및 각종 면허의 발급 등 해사안전에 관한 정책을 통일적으로 집행하고, 전문적인 Maritime Notices 등 관련 법규 및 지침의 제·개정 등 해양사고의 예방 및 대응에 핵심적인 역할을 수행하고 있다. 이와 같이 해사연안경비청(MCA)은 “영국 영해에서 발생하는 모든 재해와 재난에 대한 예방·대응·구조·복구 등을 담당하는 종합위기관리조직”<sup>103)</sup>으로 자리잡고 있으며, 해사안전을 확보하기 위하여 항만국 통제 및 검사 등의 다양한 권한을 보유하고 있다.

여객선 해양사고 등 긴급한 재난상황이 발생한 경우, 해사연안경비청(MCA) 소속의 왕실연안경비대(Her Majesty's Coastguard, HMCG)가 실질적인 구조작업을 수행한다. 즉, 해양사고 등의 재난상황이 발생하면, 왕실연안경비대(HMCG)는 인명의 수색·구조(Search and Rescue)를 시작하며, 해사연안경비청(MCA)에 대하여 이에 필요한 각종 지원을 요청할 수 있다. 특히 해양사고 등이 대형재난으로 확대될 가능성이 있는 경우에는 왕실연안경비대(HMCG)를 대신하여 선박구난관리대표부(Secretary of State's Representative, SOSREP)가 담당하게 된다. 1999년에 도입된 선박구난관리대표부(SOSREP)는 교통부(DfT)와 에너지·기후변화부(Department of Energy and Climate Change, DECC)를 대표하는 1명이 지위·통솔하는 체제로서, 신속한 해난구조 및 지원을 위한

102) 해사연안경비청(MCA)은 1998년 재해와 재난에 대한 예방·대응·구조·복구 등의 효율적 수행을 위하여 환경교통지방부(Department of Environment Transport and Regions, DETR) 소속의 해안경비청(The Coastguard Agency, TCA)과 해양안전청(Marine Safety Agency, MSA)이 통합하여 설립된 것이다. 한국행정학회 행정학용어사전 [http://www.kapa21.or.kr/epadic/epadic\\_view.php?num=129&page=105&term\\_cate=&term\\_word=&term\\_key=&term\\_auth](http://www.kapa21.or.kr/epadic/epadic_view.php?num=129&page=105&term_cate=&term_word=&term_key=&term_auth) 참조.

103) H SUPERICH 2014년 5월 25일자<<http://superich.heraldcorp.com/superich/view.php?ud=20140425000451&sec=01-73-01&jeh=208&pos>>.

최종적 의사결정기구에 해당한다. 선박구난관리대표부(SOSREP)는 필요한 경우 선주 또는 항만운영자에 대하여 명령을 발할 수 있으며, 국민의 안전 확보를 최우선적 가치라는 점에서 그 의사결정에 정부도 개입할 수 없도록 하고 있다.

## (2) 법령체계

영국은 전통적인 해양강국으로서 “국제해상법의 형성에 지대한 영향을 미친 것”<sup>104)</sup>으로 알려져 있으며, 여객선을 비롯한 선박의 안전관리에 관한 선진적인 법제도를 형성하고 있는 것으로 평가되고 있다. EU회원국으로서의 영국은 선박안전에 관하여 EU가 제정한 법규(Regulations, Directives, Decisions), 국제해사기구(IMO) 등에 의한 국제조약·협정·결의, 국내법규에 기초하여 관리하고 있으며, 이하에서는 영국의 국내법(Statute Law, 성문법)을 중심으로 살펴보기로 한다. 일반적으로 영국의 국내법은 “의회가 제정한 법률(Acts of Parliament)과 이러한 법률의 위임에 따라 행정기관이 제정한 명령(Statutory Instruments, SI)으로 구성되며, Marine Notices와 Codes of Practice가 이러한 명령을 보완”<sup>105)</sup>하고 있다. 이와 같이 Marine Notices와 Codes of Practice는 행정기관이 제정한 명령을 기술적으로 보완하는 권고와 지침(Guidance)을 담은 고시(Circular)에 해당하는 것으로서, 일정한 경우에는 당사자에 대하여 법적 효력을 가지게 된다.<sup>106)</sup> 이 중에서 Marine Notices는

104) 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구원, 2014), 47면.

105) 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전개), 47면.

106) Maritime Notices에는 3가지 유형, 즉 “당사자에 대하여 법적 구속력을 갖는 지침인 Merchant Shipping Notices(MSNs), 법해석지침이나 모범적인 법규준수를 위한 권고 등을 담고 있는 Marine Guidance Notes(MGNs), 적용대상이나 기간에 제한이 있는 사항을 규정하여 한시적인 효력을 가지는 Marine Information Notes(MINs)”가 있으며, 이 중에서 “구속력이 있는 MSNs가 중요”하게 작용하고 있다고 한다. 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전개), 47-48면(수정하여 인용).

선박의 안전, 해양 오염방지 등에 관하여 규정하고 있고, Codes of Practice는 해사관련 법규의 준수방법 등에 관하여 규정하고 있다.

영국의 선박의 안전에 관한 법률로는 Merchant Shipping Act 1995와 Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997(Merchant Shipping Act 1995의 일부를 개정하는 내용도 포함)<sup>107)</sup>을 들 수 있다. 특히 **Merchant Shipping Act 1995**(이하 “상선법”이라 함)에서는 해사안전에 관한 전반적인 사항을 규정하고 있으며,<sup>108)</sup> 이러한 점에서 이 법은 “해상안전에 관한 기본적인 법률”에 해당한다고 할 수 있다. 해사안전에 관한 기본적 법률이라고 할 수 있는 상선법에서는 영국의 선박(British Ships), 선박의 등록(Registration), 선장과 선원(Masters and Seamen), 선박안전(Safety), 어선(Fishing Vessels), 오염방지(Prevention of Pollution), 선주 등의 책임(Liability of Shipowners and others), 등대(Lighthouses), 해난구조와 선박난파(Salvage and Wreck), 단속관 및 단속권한(Enforcement Officers and Powers), 해양사고의 조사와 수사(Accident Investigations and Inquiries), 소송절차(Legal Proceedings) 등 해사안전에 관한 전반적이고 광범위한 사항을 규정하고 있다. 상선법 등 영국의 주요 여객선 안전 관련법령과 기본적 법률에 해당하는 상선법의 기본체계를 표로 나타내면 각각 다음과 같다.

107) Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997은 “Merchant Shipping Act 1995의 내용을 일부 개정하고, 소방당국의 구난활동에 관한 권한을 확대하고 있으며(제4조), 난파선의 보호에 관한 국제조약을 반영(제24조)”하는 등의 내용으로 구성되어 있다. 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전개), 49면.

108) Merchant Shipping Act 1995의 서문에서는 이 법이 “1894년부터 1994년까지의 Merchant Shipping Act와 그 밖의 Merchant Shipping 관련법규를 통합하기 위한 것”임을 명확하게 하고 있으며, 이로부터 이 법이 해사안전에 관한 기본적 법률임을 잘 알 수 있다.

【표-15】 영국의 주요 여객선안전 관련법령

구분	법령명	규정내용
주요 법률	Merchant Shipping Act 1995	
	Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997(Merchant Shipping Act 1995의 일부를 개정하는 내용도 포함)	
주요 하위 법령	Merchant Shipping (Passenger Ship Construction and Survey) Regulations 1992	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박의 건조조건과 기준 등에 관한 사항 및 검사의무(제81조)</li> <li>• 벌칙(제86조-제87조) 등</li> </ul>
	Merchant Shipping (Survey and Certification) (Amendment) Regulations 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선의 검사(제4조) 및 화물선내 장비의 검사(제5조-제7조)에 관한 의무사항</li> <li>• 검사증서의 발급 등에 관한 사항(제10조-제14조)</li> <li>• 벌칙 등에 관한 사항(제24조-제25조)</li> </ul>
	Merchant Shipping (Passenger Ships) (Safety Code for UK Categorized Waters) Regulations 2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선안전증명서의 발급요건으로서의 최초검사</li> <li>• 갱신검사(제6조-제7조) 및 정기검사·추가검사(제10조, 제19조)</li> <li>• 여객선안전증명서의 발급(제8조)·정지(제13조)·취소(제14조)</li> <li>• 안전관리시스템(제11조)</li> <li>• 벌칙 등(제22조-제23조)</li> </ul>
	Merchant Shipping (Domestic Passenger Ships)(Safety Management Code) Regulations 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박안전관리증명서의 발급(제5조)</li> <li>• 안전운항 모니터링을 위한 전담인력의 임명(제8조)</li> <li>• 벌칙조항(제10조) 등</li> </ul>
	Merchant Shipping (Ship	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양안전청(Marine Safety Agenc</li> </ul>

구분	법령명	규정내용
	Inspection and Survey Organizations) Regulations 1996	<p>y, MSA)이 권한을 부여한 기관 (Authorized Organization)의 지역 대표성(제3조)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU 외의 국가와 선급분류협회의 상호인증(제4조)</li> <li>• 권한을 부여받은 기관 및 인증 기관(Recognised Organization)의 의무에 관한 사항(제5조-제6조)</li> <li>• 인증의 철회(제7조) 등</li> </ul>
	Merchant Shipping (Mandatory Surveys for Ro-Ro Ferry and High Speed Passenger Craft) Regulations 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해안경비청(MCA)의 Ro-Ro선(Ro-ro ship)과 고속여객선 운항면허 확인, 항해기록장치 설치여부 확인, 평형성 기준 준수여부 확인 등에 관한 의무(제4조)</li> <li>• 해안경비청(MCA)의 선박회사 확인의무(제5조)</li> <li>• 선박의 건조검사 및 그 면제사유(제6조-제7조)</li> <li>• 정기검사 및 임시검사(제8조) 등</li> </ul>
	Merchant Shipping (Ro-Ro Passenger Ships) (Stability) Regulations 2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박의 평형성 유지에 관한 SOLAS의 요구기준 등을 반영한 EU법규를 국내법화(제4조-제5조)</li> <li>• 위 기준의 적용면제(제8조)</li> <li>• 기준위반에 대한 벌칙(제9조) 및 선박의 억류(제10조)</li> </ul>
	Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) Regulations 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 내항여객선의 분류(제3조)</li> <li>• 규정의 적용범위(제4조) 및 기존 규정의 개정(제5조) 등</li> <li>• Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) (Amen</li> </ul>

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

구분	법령명	규정내용
		dment) Regulations 2004 : Ro-Ro 여객선에 대한 구명장비 설치의 의무화
	Merchant Shipping (Life-Saving Appliances) (Amendment) Regulations 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기준의 적용면제(제3조)</li> <li>• 통신장비 및 비상경보장치의 설치 (제4조-제5조) 등</li> </ul>

【표-16】 영국 상선법의 기본체계

PART	TITLE	규정내용
	서 문	1894년부터 1994년까지의 Merchant Shipping Act와 그 밖의 Merchant Shipping 관련법규를 통합하기 위한 것 등
I	영국선박 (British Ships)	선적 관련규정(제1조-제7조)
II	등록 (Registration)	총칙 (제8조-제16조)
		국적취득조건부 선박용선 (제17조)
		부칙 (제18조-제23조)
III	선장과 선원 (Masters and Seamen)	적용 (제24조)
		선원의 고용 및 해고 (제25조-제29조)
		급료 등 (제30조-제41조)
		안전, 보건, 복지 (제42조-제45조)
		선원의 배치, 자격, 훈련, 복장 (제46조-제57조)
		선원의 범죄 등 (제58조-제59조)
		복무지침 위반 (제60조)

PART	TITLE	규정내용
		결격사유 및 심사 (제61조-제69조) 선원범죄에 대한 책임 (제70조-제72조) 선원의 구조·송환과 구조비용(제73조-제76조) 선원서류 (제77조-제81조) 선원징발 (제82조-제83조) 해석조항 (제84조)
IV	안 전 (Safety)	선박 내 안전 및 보건 (제85조-제88조) 특칙 (제89조-제91조) 해상조력의무 (제92조-제93조) 위험선박 (제94조-제100조) 임시격리구역 (제100A조-제100B조) 선박이동요구권 (제100C조-제100G조) 승선인원의 통제 및 송환 (제101조-제108조)
V	어 선 (Fishing Vessels)	Chapter I 선장과 선원(제109조-제120조) Chapter II 안전(제121조-제126조)
VI	오염방지 (Prevention of Pollution)	Chapter I 총칙(제128조-제130조) Chapter I A 항만의 오물수거시설(제130A조-제130E조) Chapter II 유류오염(제131조-제151조) Chapter III 유류오염에 대한 책임(제152조-제171조) Chapter IV 국제유류오염배상기금(제172조-제182조) Chapter V 위험물 운반(제182A조-제182C조)

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

PART	TITLE	규정내용
VII	선주 등의 책임 (Liability of Shipowners and others)	여객과 화물의 운송(제183조-제184조)
		선상범외에 대한 선주 등의 책임의 한계(제185조-제186조)
		다중책임(제187조-제189조)
		선주 또는 선박에 대한 법적 절차 시한(제190조)
		항만관리자 등의 책임의 한계(제191조)
		정부 및 그 선박에 대한 적용(제192조)
		보험 또는 보안에 필요한 규칙(제192A조)
VIII	등 대 (Lighthouses)	등대의 관리청(제193조)
		국무장관에 대한 통보(제194조)
		일반 등대관리청의 기능(제195조-제199조)
		국무장관의 검사(제200조)
		등대관리청에 대한 항만관리청의 권한(제201조)
		권한이양(제202조-제204조)
		일반 등대세(제205조-제209조)
		지방 등대세(제210조)
		재원 및 관리규정(제211조-제218조)
		이하 생략(제219조-제223조)
IX	구조와 난파 (Salvage and Wreck)	Chapter I 해난구조(제224조-제230조)
		Chapter II 조난당한 난파선(제231조-제247조)
		Chapter III 부칙(제248조-제255조)

PART	TITLE	규정내용
X	단속관 및 단속권한 (Enforcement Officers and Powers)	검사관(제256조-제256A조)
		검사 등의 권한(제257조-제260조)
		개선명령 및 금지명령(제261조-제266조)
XI	사고조사와 수사 (Accident Investigations and Inquiries)	해양사고 조사(제267조-제270조)
		사망과 부상에 대한 수사와 보고서(제271조-제273조)
XII	소 송 (Legal Proceedings)	위법행위에 대한 기소(제274조-제278조)
		관할(제279조-제282조)
		범죄자의 송환(제283조)
		선박 내 구금 등(제284조-제285조)
		특별 증거조항(제286조-제290조)
		서류의 제공(제291조)
X III	추 록 (Supplemental)	생략(제292조-제316조)

여객선 안전과 관련해서는 이상에서 서술한 상선법 제85조 이하의 규정에 근거하여 다음과 같은 다양한 안전규정(Safety Regulations)이 제정·운용되고 있다. 즉, Merchant Shipping (Passenger Ship Construction and Survey) Regulations, Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations, Merchant Shipping (Passenger Ships) (Safety Code for UK Categorised Waters) Regulations, Merchant Shipping (Domestic Passenger Ships) (Safety Management Code) Regulations, Merchant Shipping (Ship Inspection and Survey Organisations) Regulations 등이 그것이다. 이러한 하위법령에서는 여객선 및 화물선 등 선박의 안전관리에 관한 구체적인 기준 등을 규정하고 있다. 이하에서는 전술한 상선법과 위 영국의

선박안전에 관한 하위법령의 규정내용 중에서 본 연구와 관계가 깊은 선박안전에 관한 일반적 사항과 기술기준 및 인적규율 등을 중심으로 살펴보기로 한다.

## 2. 선박안전에 관한 일반사항

### (1) 안전일반

상선법 Part IV(제85조-제108조)에서는 선박안전에 관한 일반적인 사항에 관하여 규정하고 있다. 즉, 관계부처의 장관으로 하여금 선박의 디자인, 구조, 유지, 보수, 개조, 검사, 점검, 표시와 기계장비 등에 관한 안전규정(Safety Regulation)을 제정·운용하도록 하는 근거규정을 두고 있다(제85조). 또한 잠수장비(Submersible) 및 지원장비(Supporting Apparatus)의 안전 확보에 관하여 규정하고 있다(제88조). 항해위험물, 무선전신(wireless telegraphy)을 위한 통제통신소(Controlled Station)의 담당자로 하여금 항해위험물(Dangers to Navigation)에 관한 안전규정에서 정하는 신호를 받은 경우, 관계부처의 장관(the Secretary of State)에게 통보하도록 하고 있다(제91조). 그 밖에도 선박이 충돌한 경우의 여객과 승무원의 안전을 확보하기 위하여 조력할 의무(제92조), 조난된 항공기에 대한 조력의무(제93조)에 관하여도 규정하고 있다. 또한 생명에 대한 심각한 위험 없이 항해를 유지하기에 적합하지 않은 “불안전한 위험선박(Dangerously Unsafe Ship)”을 정의한 후(제94조), 그러한 선박의 억류나 책임 등에 관하여 규정하고 있다(제95조-제100조). 관계부처의 장관으로 하여금 조난·난파 등의 직·간접적인 결과로 사상자가 발생하는 등 심각한 위험이 발생할 수 있는 지역을 임시격리구역(Temporary Exclusion Zone)으로 설정할 수 있도록 하고 있다(제100A조-제100B조). 관계부처의 장관에 대하여 선박의 안전을 확보하고, 해양오염을 감소시키기 위한 선박이동요구권(Power to require

ships to be moved)을 부여하고 있다(제100C조-제100G조). 여객선에 관한 위법행위와 관련하여, 선장에게 여객선의 장비 또는 기계의 기능을 방해한 경우에 대한 조치 권한, 술에 취한 승객에 대하여 여객선 승선을 거부할 권한 등 여객선 선장의 승객에 대한 통제권한을 부여하고 있다(제101조-제108조).

## (2) 이행법령

우선 국제협약의 이행을 위한 것으로서, Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2002를 들 수 있으며, 이것은 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)에서 규정하고 있는 안전항행에 관한 사항을 국내법화하기 위하여 제정된 명령이다. 여기에서는 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)에서 규정하고 있는 안전항행의 기준과 조건을 각종 선박에 적용하고(제5조), 이러한 기준과 조건의 범위 내에서 행정기관이 조건의 적용을 면제하거나 변경을 허가할 수 있도록 하고 있으며(제7조-제8조), 이를 준수하지 않는 경우 해당 선박의 억류 등을 규정하고 있다(제11조). 또한 Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2002를 들 수 있으며, 이것은 Merchant Shipping (Safety of Navigation) (Amendment) Regulations 2011에 의해 개정된 것으로서, 국제해사기구(IMO)의 결정에 따라 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)에 추가된 사항을 영국의 국내법에 반영하였으며, 이를 준수하지 않은 항해를 위법한 행위로 규정하였다. 관계당국으로 하여금 5년마다 이 규정의 이행 상황 및 효과를 평가한 후, 규정의 유지·폐지·개정을 고려하도록 의무화하고 있다(제2조).<sup>109)</sup>

그 밖에도 선박의 내수면 항행에 관한 EU법규를 국내법화하기 위하여 Merchant Shipping (Technical Requirements for Inland Waterway Vessels) Regulations 2010을 제정·운용하고 있다. 이 규정에서는 회원

109) 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전계), 50면 참조.

국의 상호 합의에 기초한 EU 지역 안에서의 내수면 항행을 위한 면허 및 이에 준하는 면허(제6조-제11조), 내수면 항행을 하는 선박의 검사 및 시정조치(제12조), 위반행위에 대한 벌칙(제13조) 등을 규정하고 있다.<sup>110)</sup> 최근의 것으로는 Merchant Shipping (International Safety Management[ISM] Code) Regulations 2014를 들 수 있으며,<sup>111)</sup> 여기에서는 선주 또는 선박운영자로 하여금 ISM Code에서 요구하는 안전에 관한 서류를 보관하도록 하고, 선장에 대하여는 안전관리시스템의 집행을 의무화하고 있다(제2조).<sup>112)</sup>

### 3. 선박검사제도의 주요내용

#### (1) 검사제도의 개관

상선법 Part X(제256조-제266조)에서는 선박검사 등을 위한 조사관(Enforcement Officer)의 임명과 권한, 개선명령 및 금지명령 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 이러한 상선법의 규정에 근거하여 다양한 안전규정(Safety Regulation)을 제정하여 선박에 대한 안전검사 등에 관한 사항을 규율하고 있으며, 대표적인 안전규정의 주요내용을 살펴보면 다음과 같다. 우선 Merchant Shipping(Survey and Certification) Regulations 2000에서는 여객선의 검사(제4조) 및 화물선내 장비의 검

---

110) MSN 1699 Amendment 1 : the merchant ships of classes III to VI(A) regulations 1998 ; MSN 1823 Safety Code for Passenger Ships Operating Solely in UK Categorized Waters ; MSN 1824 EU Directive 2006/87/EC (as amended)-Laying Down Technical Requirements for Inland Waterway Vessels 등에서 EU 지역의 내수면 항행 선박에 관한 상세한 규정을 두고 있다. 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전계), 50-51면 참조.

111) 상선법에 기초한 이 규정의 제정으로(2014년 7월 18일 발효), 종래의 Merchant Shipping (ISM Code) (Ro-Ro Passenger Ferries) Regulations 1997 및 Merchant Shipping (International Safety Management[ISM] Code) Regulations 1998은 효력을 상실하였다. 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전계), 49-50면 참조.

112) 이러한 의무를 지키지 않은 자에 대하여는 위법행위로 처벌하고, 해당 선박을 억류할 수 있는 권한을 규정하고 있다(제4조).

사(제5조-제7조)에 관한 의무사항과 검사증서의 발급 등에 관한 사항(제10조-제14조) 및 벌칙 등에 관한 사항(제24조-제25조)을 규정하고 있다. Merchant Shipping(Domestic Passenger Ships)(Safety Management Code) Regulations 2001에서는 선박안전관리증명서의 발급(제5조) 및 안전운항 모니터링을 위한 전담인력의 임명(제8조) 등에 관한 사항, 벌칙조항(제10조) 등에 관하여 규정하고 있다.

특히 Merchant Shipping (Passenger Ships Construction and Survey) Regulations 1992에서는 선박의 건조에 있어서 따라야 할 조건과 기준 등에 관한 사항과 검사의무(제81조) 및 벌칙(제86조-제87조) 등에 관한 사항을 규정하고 있다. Merchant Shipping(Passenger Ships)(Safety Code for UK Categorised Waters) Regulations 2010에서는 여객선안전증명서의 발급요건으로서의 최초검사와 갱신검사(제6조-제7조), 정기검사 및 추가검사(제10조, 제19조), 여객선안전증명서의 발급(제8조)·정지(제13조)·취소(제14조), 안전관리시스템(제11조), 선박사고 등의 원인이 될 수 있는 잠재적 결함에 관한 선주 및 선장 등의 각종 안전기준 준수 의무(제17조-제18조), 벌칙 등(제22조-제23조)에 관하여 규정하고 있다. Merchant Shipping (Ship Inspection and Survey Organizations) Regulations 1996에서는 해양안전청(Marine Safety Agency, MSA)<sup>113</sup>이 권한을 부여한 기관(Authorized Organization)의 지역대표성(제3조), 유럽공동체 외의 국가와 선급분류협회와의 상호인증(제4조), 권한을 부여받은 기관 및 인증기관(Recognised Organization)의 의무에 관한 사항(제5조-제6조), 인증의 철회(제7조) 등에 관하여 규정하고 있다. Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 1995를 개정한 Merchant Shipping(Survey and Certification)(Amendment) Regulations 2000에서는

113) 전술한 바와 같이 해양안전청(Marine Safety Agency, MSA)은 1998년에 영국의 해사 연안경비청(The Maritime and Coastguard Agency, MCA)은 연안경비청(The Coastguard Agency, TCA)과 함께 환경교통지방부(Department of Environment Transport and Regions, DETR)의 외청으로 통합·흡수되었다.

여객선의 선박검사증서 등을 비롯한 각종 증서의 유효기간을 1년으로 하고(화물선의 경우는 5년), 매년 검사를 받아 갱신하도록 하고 있다.

## (2) 위탁기관의 책임

선박안전의 확보를 위한 주요한 요소로 작용하는 선박검사 등에 관한 업무의 위탁과 위탁기관의 책임 등에 관하여 살펴보기로 한다. 즉, Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 2000에서는 British Telecom 등의 권한청이 안전검사자를 임명하도록 규정하고 있다(제3조). Merchant Shipping (Domestic Passenger Ships)(Safety Management Code) Regulations 2001에서는 Merchant Shipping Act 1995 제259조에 따른 검사자가 안전관리시스템을 검사하고, 필요한 조치를 취할 수 있도록 규정하고 있다(제9조). Merchant Shipping (Passenger Ships Construction and Survey) Regulations 1992는 교통부의 해양검사자 (Marine Surveyor of the Department of Transport)가 검사를 수행하도록 규정하고 있다(제81조). Merchant Shipping (Passenger Ships)(Safety Code for UK Categorised Waters) Regulations 2010에서는 Merchant Shipping (Ship Inspection and Survey Organisations) Regulations 1996에 따라 권한을 부여받은 기관이 권한관청이 되도록 하고 있다. 이와 관련하여 위에서 언급한 다양한 안전규정(Safe Regulation)에서는 안전검사 등의 업무를 위탁받은 자의 임명 또는 기관의 지정·인증에 관한 사항을 규정하고 있으며,<sup>114)</sup> 그에 대한 책임을 물을 수 있는 법적 근거도 부분적으로 마련하고 있다. 즉, 선주 등이 해당 안전규정상의 검사 의무 등을 이행하지 않거나 기준 등에 따르지 않았을 때 선주 등이 받게 되는 벌칙에 관한 사항을 규정하고 있다.

---

114) Merchant Shipping (Ship Inspection and Survey Organisations) Regulations 1996의 경우에는 인증기관이 의무를 지키지 못할 경우에 인증을 철회할 수 있는 내용을 담고 있었으나(§7), 이 규정은 2011년에 폐지되었다.

## 4. 선박안전에 관한 기술기준

### (1) 여객선의 건조기준

여객선을 건조할 때에 지켜야 되는 각종 안전기준에 관하여는 Merchant Shipping (Passenger Ship Construction : Ships of Classes I, II and II(A)) Regulations 1998에서 다음과 같이 해당하는 구조별로 요구되는 상세한 기준을 규정하고 있다. 즉, Part II에서는 강도(Strength)와 구조(Construction) 및 수밀구획(水密區劃, Watertight Subdivision), Part III에서는 선체 안 여닫이의 폐쇄(Closing of Openings in Hulls)와 수밀격벽(水密隔壁, Watertight Bulkheads), Part IV에서는 밀폐된 상부구조(Enclosed Superstructures) 안과 격벽갑판(隔壁甲板, Bulkhead Deck) 위의 칸막이 벽 여닫이의 폐쇄, Part V에서는 안전과 도크 표시(Stability and Shipside Markings), Part VI에서는 오수배출펌프(Bilge Pump)의 배치, Part VII에서는 전기설비 및 장치(Electrical Equipment and Installations), Part VIII에서는 보일러와 기계(Boilers and Machinery), Part IX에서는 기타 다양한 요건(Miscellaneous Requirements), Part X에서는 특별한 범주 또는 Ro-Ro적하장소(Cargo Spaces)가 필요한 선박의 다양한 요건(Part X), Part XI에서는 벌칙·구금(Detention) 및 효력 없는 안전성 정보(Invalid Stability Information)와 이에 준하는 사항에 관하여 규정하고 있다. 그 밖의 다른 여객선의 건조기준에 관해서는 Merchant Shipping (Passenger Ship Construction : Ships of Classes III to VI(A)) Regulations 1998에서 유사한 규정체계에 입각하여 필요한 세부적 사항을 규정하고 있다.<sup>115)</sup> 고속여객선의 건조기준에 대한 상세한 내용은 MGN 327

115) 여객선과 구조적으로 차이가 나는 화물선의 건조기준은 Merchant Shipping (Cargo Ship Construction) Regulations 1997에서 규정하고 있다. 이에 관하여는 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전계), 52-53면 참조.

High-Speed Craft Dynamic Stability in Following & Quartering Seas-Design Guidance에서 규율하고 있다.

## (2) 고속여객선의 안전운항

Ro-Ro선과 고속여객선의 안전운항과 관련하여 Merchant Shipping (Mandatory Surveys for Ro-Ro Ferry and High Speed Passenger Craft) Regulations 2001에서는 영국에서 EU의 관련법규를 집행하기 위하여 다음과 같은 다양한 사항을 규정하고 있다. 즉, 해사연안경비청(MCA)으로 하여금 Ro-Ro선과 고속여객선의 운항면허, 선박의 기계 및 조타장비 등의 설치 등에 관한 법규의 준수여부, 항해기록장치의 설치여부, 복원력(Stability)에 관한 기준의 준수여부를 확인하도록 의무화하고 있다(제4조). 또한 해사연안경비청(MCA)에 대하여 Ro-Ro선과 고속여객선을 운항하는 선박회사의 적절한 운영 등에 관하여 확인할 의무를 부과하고 있다(제5조). 해사연안경비청(MCA)에 의한 선박의 건조검사(제6조)와 건조검사의 면제사유, 즉 이미 운항 중에 있는 상황에서 예기치 못한 상황이 발생함으로써 긴급한 대체선박의 투입이 필요한 경우, 안전항행을 위한 기준을 검사한 결과 위반의 의심이 없는 경우 등(제7조)에 관하여 규정하고 있다. 그 밖에도 정기검사와 임시검사에 관하여도 규정하고 있다(제8조). 또한 안전기준을 충족하지 못한 경우의 해사연안경비청(MCA)에 의한 운항의 금지(제9조) 및 이에 관한 행정절차에 관하여 규정하고 있다(제13조). 국제해사기구(IMO)의 기준에 입각하여 해사연안경비청(MCA)으로 하여금 연안항행통제체계를 수립·운영하도록 의무화하고 있다(제14조).<sup>116)</sup>

---

116) 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전계), 53-54면 참조.

## (3) 여객선의 복원력

Merchant Shipping (Ro-Ro Passenger Ships) (Stability) Regulations 2004<sup>117)</sup>에서는 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)과 스톡홀름 협약(Stockholm Agreement)에서 요구하고 있는 Ro-Ro여객선의 복원력(Stability)에 관한 기준을 정한 EU 법규를 영국의 국내법에 반영하고 있다(제4조, 제5조). 다만, 영국의 행정기관으로 하여금 EU 법규에서 정하고 있는 Ro-Ro여객선의 복원력에 관한 기준의 준수가 비현실적·비합리적이거나 영국과 같이 스톡홀름 협약(Stockholm Agreement)에 가입한 국가가 선박의 안전항행에 적합한 수준의 기준을 제공하는 것으로 판단되는 경우에는 위 기준의 적용을 면제할 수 있도록 하고 있다(제8조). Ro-Ro여객선의 복원력에 관한 기준을 위반한 경우에는 2년 이하의 징역이나 법정 최고액의 벌금형에 처해질 수 있으며(제9조), 해당 선박이 억류될 수 있음을 규정하고 있다(제10조). 이 Merchant Shipping (Ro-Ro Passenger Ships) (Stability) Regulations 2004에서 규정하고 있는 내용의 구체적인 사항은 MSN 1790 Agreement Concerning Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships Undertaking Regular Scheduled International or Domestic Voyages between European Ports에서 규정하고 있다.

## (4) 내항여객선의 안전운항

내항여객선의 안전운항과 관련하여 Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) Regulations 2000에서는 우선 내항여객선의

---

117) 당초 여객선의 복원력에 관하여는 Merchant Shipping (Ro-Ro Passenger Ship Survivability) Regulations 1997에서 규정되어 있었으나, 이것이 폐지되어 현재는 Merchant Shipping (Ro-Ro Passenger Ships) (Stability) Regulations 2004에서 규정하고 있다.

종류를 구분하고 있다(제3조). 또한 이 안전규정의 적용대상이 되는 내항여객선으로는 영국 선적 또는 영국 선적이 아닌 새로이 건조한 내항여객선선, 영국 선적 및 영국 선적이 아닌 이미 건조된 내항여객선으로서 길이가 24m 이상인 선박을 들고 있다(제4조). 내항여객선의 안전운항과 관련하여 EU 법규가 개정되고, 이에 따라 Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) Regulations 2000도 개정되었다. 이와 같이 개정된 내용을 반영한 것이 Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) (Amendment) Regulations 2004로서, 여기에서는 전술한 Ro-Ro여객선에 대하여도 구명설비(Life-Saving Appliances)를 비치하도록 의무화하고 있다. 또한 Merchant Shipping (Passenger Ships on Domestic Voyages) (Amendment) (No. 2) Regulations 2004에서는 새로이 건조되는 내항여객선에 대하여도 스톡홀름 협정 (Stockholm Agreement)과 EU 법규가 요구하는 Ro-Ro여객선의 복원력에 관한 기준을 확대하여 적용하도록 하고 있다.

#### (5) 기타 관련기준

이상에서 서술한 안전규정 외에도 첫째, Merchant Shipping (Life-Saving Appliances) (Amendment) Regulations 2001<sup>118)</sup>에서는 구명을 위한 통신장비 및 비상경보장치를 설치하도록 하고 있다(제4조, 제5조). Merchant Shipping (Life-Saving Appliances For Ships Other Than Ships of Classes III to VI(A)) (Amendment) Regulations 2004<sup>119)</sup>에서는 Ro-Ro 여객선에 대하여도 구명정을 설치하도록 의무화하였다. 구명설비에 관한 기술적 상세기준 등에 관하여는 하여는 MSN 1676 The merchant shipping life-saving appliances regulations 1999 등에서 규정하고 있다.

118) 이것은 Merchant Shipping (Life-Saving Appliances for Passenger Ships of Classes III to VI(A)) Regulations 1999를 개정한 안전규정이다.

119) 이것은 Merchant Shipping (Life-Saving Appliances For Ships Other Than ships of Classes III to VI(A)) Regulations 1999를 개정한 안전규정이다.

둘째, 선박의 소화방재와 관련해서는 Merchant Shipping (Fire Protection) Regulations 2003에서 규정하고 있으며, 선박에 대하여 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)에서 요구하는 기준의 준수를 의무화하고(제5조), 기준의 적용면제에 관하여도 규정하고 있다(제6조). 특히 개정된 Merchant Shipping (Fire Protection) Regulations (Amendment) Regulations 2003에서는 “선박의 규모별 소화시설, 화재감지장치, 비상용 호흡마스크, 가스누출감지장치, 주방조리장비에 소화시설 설치, 소방계획 및 방재태세의 수립·유지, 소방훈련매뉴얼 및 소방작업안내책자의 비치 등”<sup>120)</sup>을 규정하고 있다. 셋째, Merchant Shipping (Vessel Traffic Monitoring and Reporting Requirements) (Amendment) Regulations 2011<sup>121)</sup>에서는 선박에 자동식별장치의 설치 및 해양사고에 관한 보고를 의무화하였으며, 이러한 의무위반에 대한 벌칙 등을 규정하고 있다(제2조).

## 5. 선박안전에 관한 인적규율

### (1) 선원의 면허·자격

선원의 면허와 관련하여 Merchant Shipping (Training and Certification) (Amendment) Regulations 2008<sup>122)</sup> 제2조(2)(a)에서는 영국의 행정기관으로 하여금 유럽경제지역(European Economic Area, EEA)의 다른 회원국가에서 발급된 선원의 면허를 인정하도록 하고 있으며, 제2조(6)(b)에서는 그럼에도 불구하고 영국에서 선원의 면허를 인정받지 못한 경우

120) 김봉철, 영국의 선박안전 관리법제(전제), 55면.

121) 이것은 Merchant Shipping (Vessel Traffic Monitoring and Reporting Requirements) Regulations 2004 및 Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1997이 개정된 것이다.

122) 이것은 Merchant Shipping (Training and Certification) Regulations 1997이 개정된 것이며, 후술하는 Merchant Shipping (Training and Certification and Minimum Standards of Safety Communications) (Amendment) Regulations 2006도 마찬가지이다.

에 재심을 청구할 수 있는 권리를 보장하도록 하고 있다. 비록 유럽 경제지역(EEA)의 회원국은 아니지만, 선원의 훈련, 자격증명 및 당직 근무의 기준에 관한 국제협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978)에 가입하고 있는 국가가 발급한 선원면허의 인정에 대하여는 Merchant Shipping (Training and Certification and Minimum Standards of Safety Communications) (Amendment) Regulations 2006에서 규정하고 있다. 또한 Merchant Shipping (Inland Waterway and Limited Coastal Operations) (Boatmasters' Qualifications and Hours of Work) Regulations 2006과 Merchant Shipping (Local Passenger Vessels) (Crew) Regulations 2006 및 Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 1995에서는 내수면을 항행하는 선박에 승선하는 선원의 자격 및 훈련에 관한 사항을 규정하고 있다.<sup>123)</sup>

## (2) 선장 등의 의무

안전운항을 위한 선사 및 선장 등의 의무와 관련하여 Merchant Shipping (Minimum Standards of Safety Communications) (Amendment) Regulations 1999<sup>124)</sup> 제5조에서는 다음과 같은 다양한 기준을 규정하고 있다. 즉, 선박에는 위험상황에도 모든 선원 간에 안전에 관한 지시사항을 신속·정확하게 송·수신할 수 있는 효과적인 구두 통신수단을 구비하도록 하고 있다. 또한 세월호 침몰사고에서도 문제가 된 바 있는 사고선박과 육상통제소 간의 신속한 통신과 관련하여, 선박과 육

---

123) 이러한 3개의 안전규정은 Merchant Shipping (Local Passenger Vessels) (Masters' Licences and Hours, Manning and Training) Regulations 1993 중 선원의 자격 및 훈련에 관한 사항이 각각 분리되어 개정된 것이다.

124) 이것은 Merchant Shipping (Minimum Standards of Safety Communications) Regulations 1997을 개정하기 위하여 제정된 안전규정으로서, 항행 중의 선장 및 선원 등의 의무에 관하여 상세하게 규정하고 있다.

상통제소 간의 신속·정확한 연락수단을 마련하도록 의무화하고 있다. 특히, 여객선의 선사와 선장에 대하여 선원이 해양사고 등 위험상황에 효율적으로 대응할 수 있도록 선박 내에서 공통적으로 사용하는 선박언어를 확보하도록 하고 있다. 유류나 화학물질 및 액화가스 등 위험물을 운반하는 선박의 경우, 해당 선사와 선장에 대하여도 모든 선원이 이해하기 쉬운 공통적으로 사용하는 선박언어로 의사소통 할 수 있도록 할 의무를 부과하고 있다. 항해 중 해양사고 등 긴급한 상황이 발생하는 경우를 대비하여 여객을 구조할 사람을 지정하여 쉽게 알아볼 수 있도록 하며, 그 지정된 사람은 비상상황에 관한 안내방송 등 승객과 정확하게 의사소통을 할 수 있는 능력을 갖추도록 의무화하고 있다.

## 제 3 절 일 본

### 1. 행정체계 및 법령체계

#### (1) 행정체계

일본의 경우 국토교통성의 외국으로 설치된 해상보안청(Japan Coast Guard, JCG)이 해난구조 등 해양사고의 직접적인 대응 및 대책의 수립 등에 핵심적인 역할을 수행하고 있다. 이 해상보안청은 해상에서의 인명 및 재산의 보호, 법률위반의 예방·수사 및 진압을 목적으로 설립된 것이다. 일본의 경우 2013년의 선박사고척수는 2012년에 비하여 45척(2.0%)가 증가한 2,306척으로 나타나고 있으며, 선박사고로 인하여 사망·행방불명된 사람은 2012년에 비하여 6명(7.7%)이 증가한 84명으로 나타나고 있다.<sup>125)</sup> 해상보안청은 일본주변해역에서 발생하는 선박사고의 감소, 해역에서의 사회적 영향이 큰 대규모 선박사고의

125) 海上保安庁, 海難の現況と対策について, 2013, 9頁.

방지, 구조가 필요한 해난에 대한 구조비율의 유지·확보 등을 정책적 목표로 하고 있으며, 이에 기초한 해난구조의 치밀한 대책으로 인하여 현재까지 해난구조 비율은 “2012년부터 수년째 95% 이상”<sup>126)</sup>으로 나타나고 있다.

또한 해상보안청 교통부 소속의 해상교통센터(Traffic Advisory Service Center)를 두고 있으며, 이것은 海上交通安全法(1972년 7월 3일, 법률 제115호)나 港則法(1948년 7월 15일, 법률 제174호)에서 정해진 다수의 선박이 통항하는 항로·해역에서 해상교통에 관한 항행정보제공 및 항행관제 업무를 수행하고 있다. 해상교통센터는 레이더, 비디오카메라, VHF무선기기, 기상관측장치, 자동선박식별장치(Automatic Identification System, AIS) 등을 구비하고 있으며, 관제신호관이나 선박무선 등을 통하여 통항하는 선박에 대하여 효율적인 항행관제를 수행하고 있다. 또한 정보신호관, FAX, 인터넷, 전화서비스, 라디오방송으로 신속하게 정보를 제공하고 있다. 1977년에 동경만 해상교통센터가 설치된 이래 순차적으로 설치되기 시작하여 2003년 7월 이후에는 7개 지역의 해상교통센터가 설치·운영되고 있다. 이와 같이 일본에서는 해상보안청의 해상교통센터를 통하여 해상교통에 관한 신속한 항행정보의 제공 및 특성화된 항행관제 업무 등 효율적인 해상교통 관리체계를 구축·운영하고 있다고 하겠다.

한편, 특수구난대로 불리는 해상보안청의 “제3관구 해상보안본부 하네다 특수구난기지”는 해상보안청에서 “가장 우수한 잠수사 36명을 뽑아 만든 조직으로서 24시간 대기체제로 운영되며, 해난사고가 발생하면 즉시 헬기·항공기 등을 타고 현장으로 신속히 이동해 공중 구조”<sup>127)</sup>에 투입되고 있으며, 8개 지역에 배치되어 있는 “기동구난사”가

---

126) H SUPERICH 2014년 5월 25일자<<http://superich.heraldcorp.com/superich/view.php?ud=20140425000451&sec=01-73-01&jeh=208&pos>>.

127) MK뉴스 <<http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2014&no=746940>>.

선박을 통하여 해난사고의 현장에 접근하는 시스템을 구축하고 있다. 이에 더하여 2008년 2월에는 관계성청해난방지연락회의(關係省庁海難防止連絡會議)을 설치하여, 해사안전에 관한 유관기관 간의 긴밀한 협조관계를 형성·발전시키고 있다. 이상에서 서술한 바와 같이 해상보안청, 관계성청해난방지연락회의, 특수구난대 등 해난사고를 전담하는 조직에 기초한 협력적 해난구조시스템은 일본이 95% 이상의 해난사고 구조비율을 나타내고 있는 원인이라고 할 수 있을 것이다.

## (2) 법령체계

일본의 선박안전 관련법령으로는 우선 우리나라 해운법에 해당하는 海上運送法(1949년 6월 1일, 법률 제187호)을 들 수 있으며, 이 법률은 해상운송사업의 적정하고 합리적으로 운영함으로써, 운송의 안전을 확보하고, 해상운송 이용자의 이익을 보호함과 동시에 해상운송사업의 건전한 발전을 도모함으로써, 공공의 목지를 증진시키는 것을 목적으로(제1조) 1949년에 제정된 것이다. 또한 船舶安全法(1933년 3월 15일, 법률 제10호)을 들 수 있으며, 이 법률은 운항 중 인명과 재산의 보호를 위하여 선박에 설치해야 하는 시설, 선박의 검사 및 검정을 담당하는 소형선박 검사지구 및 등록검정기관·등록검사확인기관·선급협회 등에 관하여 규정하고 있다. 그리고 船員法(1947년 9월 1일, 법률 제100호)을 들 수 있으며, 여기서는 선장의 직무와 권한과 관련하여 지휘명령권, 출항 전의 검사 등에 관하여 규정하고 있다. 또한 海上交通安全法(1972년 7월 3일, 법률 제115호)을 들 수 있으며, 여기서는 선박의 교통방법과 관련하여 위험방지를 위한 교통제한, 선박의 안전한 항행을 도모하기 위한 조치 등에 관하여 규정하고 있으며, 그 밖에도 다음과 같은 다양한 선박안전 관련법령이 있다.

【표-17】 일본의 여객선안전 관련법령

법령명	법령번호 및 규정내용
船舶法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1899년 3월 8일, 법률 제46호</li> <li>• 일본선박의 정의 및 선박국적증서, 총톤수 등</li> </ul>
船舶安全法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1933년 3월 5일, 법률 제10호</li> <li>• 선박시설, 소형선박검사기구, 등록검정기관 등</li> </ul>
船員法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1947년 9월 1일, 법률 제100호</li> <li>• 선장의 직무와 권한, 기율, 고용계약, 급료 및 보수, 근로시간, 휴일 및 정원, 유급휴가</li> <li>• 식료 및 안전과 위생, 연소선원, 여자선원, 재해보상, 취업규칙</li> </ul>
船舶職員及び小型船舶操縦者法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1951년 4월 16일, 법률 제149호</li> <li>• 해기사 등 선박직원의 면허 및 시험, 소형선박조종사의 면허 및 시험 등</li> </ul>
海難審判法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1947년 11월 19일, 법률 제135호</li> <li>• 해난심판소의 조직 및 관할, 보좌인, 심판 전의 절차, 심판, 표결의 취소소송, 재결의 집행 등</li> </ul>
海上運送法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1949년 6월 1일, 법률 제117호</li> <li>• 선박운항사업, 선박대여업, 해운중개업 및 해운대리점업, 일본선박 및 선원의 확보, 준일본선박의 인정, 해상운송사업에 사용하는 선박의 규격 및 선급 등</li> </ul>
海上衝突豫防法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1977년 6월 1일, 법률 제62호</li> <li>• 항법, 등화 및 형상물, 음향신호 및 발광신호 등</li> </ul>
海上交通安全法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1972년 6월 3일, 법률 제115호</li> <li>• 항로에서의 일반적 항법, 항로별 항법, 위험방지를 위한 교통제한, 선박의 안전한 항행을 도모하기 위한 조치, 위험의 방지 등</li> </ul>
港則法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1948년 7월 15일, 법률 제174호</li> </ul>

법령명	법령번호 및 규정내용
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항내의 선박교통 안전 확보를 위한 입출항과 정박, 항로와 항법, 위험물, 수로의 보전, 등화 등</li> </ul>
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1970년 12월 25일, 법률 제136호</li> <li>• 선박으로부터의 기름 배출에 관한 규제, 선박으로부터의 유해액체물질 등 배출에 관한 규제 등</li> </ul>
기 타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 水先法</li> <li>• 海商法</li> <li>• 國際航海船舶及び國際港灣施設の保安の確保等に関する法律(법률)</li> </ul>

이와 같이 일본의 해사법제, 특히 여객선안전 관련법령은 매우 다양한 형태로 존재하고 있으며, 전체적인 법령내용을 종합적으로 분석할 필요가 있을 것이다. 다만, 여객선의 안전관리에 초점을 두고 있는 이 연구의 목적을 고려하여, 해양사고로부터 인명과 재산을 보호하기 위한 시설 및 이에 관한 검사에 관한 법제를 우선적으로 살펴볼 필요가 있을 것이다. 이로부터 이하에서는 선박의 감항성 및 인명의 안전 확보를 위한 선박시설, 선박검사 등에 관하여 규정하고 있는 船舶安全法の 주요내용을 살펴보기로 한다. 또한 여객선을 비롯한 선박운송사업과 해상운송사업에 사용하는 선박의 규격 및 선급 등에 관하여 규정하고 있는 海上運送法の 주요내용도 살펴볼 필요가 있을 것이다. 그리고 선박의 안전운항 및 해양사고시의 선장과 선원의 직무와 책임에 관하여 규정하고 있는 船員法の 주요내용에 관하여 살펴보기로 한다. 또한 우리나라 해사안전법에 해당하는 海上交通安全法の 주요내용 및 그 밖에 필요한 경우에는 다른 관계법령의 주요내용에 대하여도 살펴보기로 한다.

## 2. 船舶安全法

### (1) 입법취지

일반적으로 수면 위를 장기간 항행하는 선박의 경우, 기상 등 주변의 상황 변화에 따라 인명 및 재산에 대하여 중대한 피해를 초래할 수 있다. 이로부터 선박은 “통상의 위험을 견디고 안전한 항해를 하기 위하여 필요한 인적·물적인 준비를 갖추는 것 또는 갖춘 상태”<sup>128)</sup> 즉, 감항성(Seaworthiness)이 요청되고 있으며, 이러한 감항성을 유지하기 위한 다양한 선박시설이 필요하게 된다. 또한 강항성이 충분하게 확보된 경우에도 예상하지 못한 해양사고가 발생한 경우에는 인명의 안전을 확보하기 위한 시설도 필요하게 된다. 이러한 점을 고려하여 船舶安全法에서는 “일본선박은 이 법에 따라 그 감항성을 유지하고, 인명의 안전을 확보하기 위하여 필요한 시설을 갖추지 아니하고는 이를 항행에 사용할 수 없다”고 규정하여(제1조), 선박의 감항성 및 인명의 안전을 확보하기 위하여 필요한 시설을 갖추도록 함으로써, 인명과 재산의 안전을 확보하도록 하고 있다. 이 조항으로부터 船舶安全法의 기본적인 정신 또는 목적을 도출하면, “항행 중의 인명의 안전과 재산의 보호를 위한 충분한 감항성과 예측하지 못한 해양사고 발생 시에 인명의 안전 확보에 필요한 시설을 갖추도록 하는 것”으로 요약할 수 있을 것이다.

### (2) 선박 및 여객선의 정의

첫째, **선박의 정의**와 관련하여 船舶安全法에서는 아무런 규정을 두고 있지는 않지만, 관련법령 특히 船舶法 제20조에서 열거하고 있는

---

128) 선박항해용어사전

<<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=382339&cid=42382&categoryId=42382>>.

소형선박의 예시로부터 보면, 사회통념상 일반적 개념으로서의 선박을 의미하는 것으로 볼 수 있다. 여기에서 말하는 사회통념상 선박이란 “물건의 부유성을 이용하여 물 위의 항행에 이용되는 일정한 구조물”<sup>129)</sup>로 이해되고 있다. 다만, 船舶法 및 商法에서 船舶法 제1조의 일본선박에 해당하더라도 추진기나 돛 등의 스스로 항행할 수 있는 기능(自航性)이 없는 선박에 대하여는 등기·등록 등의 의무를 부과하고 있지 않다는 점을 고려하면, 이러한 자항성이 없는 선박은 제외된다고 하겠다. 船舶安全法은 구조나 항행수역 및 용도 등에 따라 규정의 일부가 적용되지 않는 선박도 있으나, 원칙적으로 모든 일본선박에 적용되는 것으로 하고 있다. 여기에서 말하는 일본선박이란 船舶法 제1조에서 규정하는 일본선박을 소유할 수 있는 자가 소유하는 선박을 의미하지만, 등기·등록 전의 선박도 이 법의 적용을 받는 것으로 이해되고 있다.<sup>130)</sup> 이러한 점을 종합하여 선박을 정의하면, 선박이란 “물건의 부유성을 이용하여 물 위의 항행에 이용되는 船舶法 제1조에 따른 일본선박으로서, 船舶法에 따른 등기·등록 전후를 불문하고 추진기나 돛 등의 스스로 항행할 수 있는 기능(自航性)이 있는 선박”이라 할 수 있을 것이다.

둘째, 船舶安全法에서는 정의조항을 따로 두고 있지 않아 제8조에서 **여객선을 정의**하고 있으며, 이에 따르면 “12명 이상의 여객정원을 가지는 선박”으로 정의하고 있다. 따라서 여객선에의 해당여부는 선박검사증서의 최대탑승인원(여객)에 기재된 수에 따라 식별되고 있으며, 실제로 여객을 탑승시키고 있는지의 여부를 문제로 되지 않는다. 또한 화물운송을 주로 하는 선박이라 하더라도 여객정원이 13명 이상인 경우나 임시로 13명 이상의 여객을 탑승시키기 위하여 임시변경증서

129) 神戸大學海事科學研究科・海事法規研究會, 概說 海事法規, 成山堂書店, 2011, 4頁(이하에서는 저자인 “神戸大學海事科學研究科・海事法規研究會”를 “海事法規研究會”로 약칭하여 인용하기로 한다).

130) 海事法規研究會, 概說 海事法規(전계), 13頁 참조.

를 교부받은 경우에도 여객선으로 취급되고 있다. 이와 관련하여 船舶安全法에서는 소형선박을 따로 정의하고 있는데, 이에 따르면 “총톤수 20톤 미만의 선박”으로 규정하고 있다(제6조의5). 이러한 소형선박도 12명 이상의 여객정원을 가지는 경우에는 여객선에 해당하게 되는 것이다. 그 밖에도 船舶安全法 施行規則에서는 어선(제1조 제2항), 위험물산적화물선(제1조 제3항), 특수선(제1조 제4항) 등에 관하여 정의하고 있다.

### (3) 안전시설

첫째, 船舶安全法에서는 선박 및 인명의 안전을 확보하기 위하여 필요한 구조 및 설비를 갖추도록 의무화하고 있으며, 구조 및 설비의 내용은 선박의 종류 및 크기에 따라 다르지만, 각각 관계 하위법령에서 상세하게 규정하고 있고, 일정한 표준 또는 규격에 적합할 것을 요청하고 있다. 船舶安全法에서 갖추도록 하고 있는 구조 및 설비, 즉 선박시설로는 선체, 기관, 돛, 배수설비, 조타·계선(繫船) 및 양묘(揚錨)설비, 구명 및 소방설비, 거주설비, 위생설비, 항해용구, 위험물 및 그 밖의 특수화물의 고박설비, 하역 및 그 밖의 작업설비, 그 밖에 국토교통대신이 특별히 정하는 사항(승강설비, 소각설비, 컨테이너 등) 등을 들 수 있다(제2조 제1항).<sup>131)</sup> 이러한 선박시설에 관한 기술기준으로 다양한 하위법령이 제정되어 있으며, 대표적인 것으로는 다음과 같은 것을 들 수 있다. 즉, 선박의 구조에 관한 것으로는 船舶構造規則(1998년 運輸省令 제16호), 船舶區劃規程(1952년 運輸省令 제97호), 船舶放火構造規則(1980년 運輸省令 제11호), 滿載吃水線規則(1968년 運輸省令 제33호), 船舶機關規則(1984년 運輸省令 제28호) 등이 있으

131) 다만, 선박안전법 제2조 제1항은 노도(櫓權)로만 운전하는 배로서, 국토교통대신이 정하는 소형선박 및 그 밖의 국토교통대신이 특별히 정하는 선박에 대하여는 적용되지 않는 것으로 하고 있다(같은 조 제2항).

며, 선박의 설비에 관한 것으로는 船舶設備規程(1934년 遞信省令 제6호), 船舶求命設備規則(1965년 運輸省令 제36호), 船舶消防設備規則(1965년 運輸省令 제37호) 등이 있다.

둘째, 船舶安全法 및 船舶安全法 施行令·施行規則에 기초하여 **선박의 복원성**에 관한 시험의 방법, 계산 및 기술기준에 관하여는 船舶復原性規則(1956년 12월 28일 제정, 運輸省令 제78호)에서 상세하게 규정하고 있다. 이 船舶復原性規則의 적용대상이 되는 선박은 ㉠ 총 톤수 5톤 이상의 여객선, ㉡ 원양구역·근해구역 또는 연해구역을 항행구역으로 하는 길이 24미터 이상의 여객선이 아닌 선박(국제항해에 종사하지 않는 총 톤수 500톤 미만의 선박은 제외), ㉢ 총 톤수 20톤 이상의 어선, ㉣ 총 톤수 5톤 이상의 날개가 있는 선박(翼船)이다. 복원성시험에서는 경사(傾斜)시험 및 동요(動搖)시험을 실시하지만, 여객선을 제외한 대형선박의 경우는 동요시험을 생략할 수 있도록 하고 있다. 복원성시험은 후술하는 정기검사의 시기에 실시하며, 그 밖의 검사에서는 복원성에 관계가 있는 사항을 변경한 경우로서, 관할관청이 필요하다고 인정한 때에 실시하도록 하고 있다.

셋째, 무선전신 등의 설치에 관한 것으로서, 해양사고의 예방 및 해양사고 시의 구명을 위한 통신수단의 중요성을 고려하여 船舶安全法에서는 선박이 항행하는 수역에 대응하여 電波法(1950년 법률 제131호)에 따른 무선전신 또는 무선전화로서, 선박의 감항성 및 인명의 안전에 관하여 육상과 서로 무선통신에 사용할 수 있는 설비(이하 “무선전신 등”이라 함)를 설치하도록 의무화하고 있다(제4조 제1항). 다만, 항해의 목적이나 그 밖의 사정으로 국토교통대신이 불가피하다고 인정한 경우 또는 설치할 필요가 없다고 인정한 경우에는 무선전신 등의 설치를 면제할 수 있도록 하고 있다(같은 조 제1항 단서). 무선전신 등의 설치가 면제되는 선박은 관할관청의 허가를 받은 선박으로서, 임시적으로 단기간 船舶安全法 제4조 제1항의 적용을 받게 되는 선박, 출발

항으로부터 도착항까지의 거리가 짧은 항로만을 항행하는 선박, 모선의 주변만을 항행하는 탐재선 등이다(船舶安全法 施行規則 제4조).

#### (4) 만재홀수선

일본의 船舶安全法에서도 우리나라 선박안전법 제2조에서 정의하고 있는 “선박이 안전하게 항해할 수 있는 적재한도(積載限度)의 홀수선으로서 여객이나 화물을 승선 또는 적재하고 안전하게 항해할 수 있는 최대한도를 나타내는 선” 즉, 만재홀수선의 표시의무를 부과하고 있다. 즉, 船舶安全法은 만재홀수선을 표시해야 하는 선박으로서, 원양구역 또는 근해구역을 항행구역으로 하는 선박, 연해구역을 항해구역으로 하는 길이 24미터 이상의 선박, 총 톤수 20톤 이상의 어선을 규정하고 있다(제3조). 또한 만재홀수선을 표시할 필요가 없는 선박으로는 날개달린 수중선박 등 구조상 만재홀수선을 표시하는 것이 적절하지 않은 선박, 예인선이나 해난구조 및 측량 등에만 사용하는 선박 및 그 밖의 여객이나 화물을 운송하기 위하여 사용하는 선박(어선은 제외)으로서, 국제항해에 종사하지 않는 것(일반적으로는 국제항해에 종사하지 않는 선박으로서 임시로 단일 국제항해에 종사하는 것은 포함) 등을 들고 있다(船舶安全法 施行規則 제3조). 그리고 船舶安全法에서는 만재홀수선의 위치에 관하여는 滿載吃水線規則 또는 船舶區劃規程에서 정하는 바에 따르도록 하고 있다(제9조, 船舶安全法 施行規則 제11조). 또한 船舶安全法에서는 선급협회가 선박의 만재홀수선의 위치를 정한 경우에도 관할관청이 정한 것으로 보도록 하고 있다(제9조 제6항).

#### (5) 선박검사제도

첫째, **선박검사의 실시주체**에 관하여 살펴보기로 한다. 선박의 감항성 및 인명의 안전을 확보하기 위해서는 개개의 선박에 대하여 구조,

설비 등의 시설이 일정한 기술기준에의 적합여부를 검사할 필요가 있다. 이로부터 船舶安全法에서는 이러한 기술기준에의 적합여부를 확인함으로써, 선박의 안전한 항행을 확보하기 위하여 선박의 소유자 또는 제조자로 하여금 같은 법 제2조 제1항의 사항, 만재홀수선 및 무선전신과 무선전화에 대하여 관할관청이 실시하는 일정한 검사를 받도록 의무화하고 있다(제5조, 제6조). 이에 기초하여 선박의 총 톤수를 기준으로 하여, 총톤수 20톤 이상의 선박에 대하여는 국토교통성 및 관할관청이 실시하도록 하고, 총 톤수 20톤 미만의 선박(이하 “소형선박”이라 함)에 대한 검사(특별검사 및 재검사를 제외한 모든 검사)<sup>132)</sup>는 小型船舶検査機構가 실시하도록 하고 있다(船舶安全法 제7조의2 제1항). 다만, 천재 및 그 밖의 사유로 小型船舶検査機構가 원활하게 검사를 실시할 수 없게 된 경우로서, 국토교통대신이 필요하다고 인정한 경우에는 관할관청이 실시하도록 하고 있다(船舶安全法 제7조의2 제2항). 이와 같이 일본의 경우는 선박의 총 톤수를 기준으로 국토교통대신·관할관청 또는 小型船舶検査機構 등이 실시하도록 하여, 선박검사의 주체를 달리하고 있다. 20톤 이상인 선박에 대하여 실시하는 관할관청에 의한 검사의 종류별 실시주체를 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-18】 선박검사의 종류별 실시주체

검사의 종류	실시주체
제조검사/정기검사/중간검사/임시검사 또는 특별검사(원	• 해당 선박의 소재지를 관할하는 지방 운수국장(선박의 소재지가 일본 외에

132) 다만, 국제항해에 종사하는 여객선, 원양구역 또는 근해구역을 항행구역으로 하는 선박, 총 톤수 20톤 이상의 어선, 위험물산적(散積)선, 특수선, 추진기관을 가지는 다른 선박으로서 해당 추진기관을 가지는 선박과 견고하게 결합하여 일체적 구조를 취하고 있는 선박, 이러한 구조의 선박으로서 추진기관을 가지는 것, 계류선, 일본 외에 있는 선박에 대하여는 관할관청이 검사를 실시하도록 하고 있다(船舶安全法 施行規則 제14조).

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

검사의 종류	실시주체
자력선에 관한 검사는 제외)	있는 경우에는 關東운수국장)
원자력선에 관한 검사	• 국토교통대신
예 비 검 사	• 해당 물건의 소재지를 관할하는 지방 운수국장(물건의 소재지가 일본 외에 있는 경우에는 關東운수국장)
준 비 검 사	• 해당 선박 또는 물건의 소재지를 관할하는 지방운수국장(운수관리부장을 포함하며, 그 소재지를 관할하는 운수지국·해사사무소 또는 沖繩종합사무국에 설치되는 사무소가 지방운수국 소관사무를 담당하도록 되어 있는 경우에는 그 운수지국 및 해사사무소의 장 또는 沖繩종합사무국에 설치되는 사무소의 장을 포함함)

둘째, 선박검사의 대상선박에 관하여 살펴보기로 한다. 선박검사의 대상이 되는 선박은 원칙적으로 “20톤 이상의 일본선박과 소형선박”이라 하겠다. 이와 관련하여 船舶安全法 제5조에서는 “제2조 제1항이 적용되는 선박”과 “제3조의 선박”에 대하여 정해진 선박검사를 받도록 하고 있다(제1항). 제2조 제1항이 적용되는 선박은 일본선박을 말하고, 제3조의 선박은 만재흘수선의 검사를 받아야 하는 선박으로서 원양구역 또는 근해구역을 항행구역으로 하는 선박, 연해구역을 항행구역으로 하는 길이 40 미터 이상의 선박, 총톤수 20 톤 이상의 어선을 말한다. 이와 같이 검사의 내용은 다르다고 하더라도, 원칙적으로 국토교통대신·관할관청의 검사를 받아야 하는 선박은 “20톤 이상의 일본선박”이고, 小型船舶検査機構의 검사를 받아야 하는 선박은 “소형선박 중 일부”라 하겠다. 이상에서 서술한 사항을 기초로 선박검사의

대상이 되는 소형선박과 대상이 되지 않는 소형선박을 표로 나타내면 각각 다음과 같다.

【표-19】 선박검사의 대상이 되는 소형선박<sup>133)</sup>

엔진부착여부	소형선박
부 착 선박	모터보트, 기구가 부착된 요트, 수상오토바이, 遊漁船, 12해리 이상에서 작업하는 어선, 여객선, 소형겸용선,㉠ 교통선, 작업선, 화물선 등
미부착 선박	20해리 이상 운행하는 요트, 피예인객선,㉡ 피예인遊漁船, 노를 이용한 여객선(7명 이상의 여객 정원)

- ㉠ 소형겸용선이란 어선 외의 소형선박 중에서 어로에 이용하는 선박으로서, 어로 외의 용도, 즉 遊漁船 등의 용도로도 사용되는 선박을 말함  
 ㉡ 피예인객선이란 승객을 탑승시킨 상태에서 다른 배에 예인되어 가는 선박을 말하고, 피예인遊漁船이란 낚시꾼을 탑승시킨 상태에서 다른 배에 예인되어 가는 선박을 말함

【표-20】 선박검사의 대상에서 제외되는 소형선박<sup>134)</sup>

엔진부착여부	소형선박	비 고
부 착 선 박	● 길이 12미터 미만의 선박으로서, ㉠ 정원이 3인 이하일 것, ㉡ 선외기선(船	잠수함, 수중익선(水中翼船) 등의 특수선, 위험물산

133) 김경석, 일본의 선박안전법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구원, 2011), 90면(수정하여 재인용).

134) 김경석, 일본의 선박안전법제(전개), 91면(수정하여 재인용). 그 밖에 선박검사의 대상이 되지 않는 선박으로는 ㉠ 국가 또는 지방자치단체가 소유하는 선박으로서, 재해가 발생한 경우에만 사용되는 구난용 선박, 계선(繫船) 중인 선박(계선신고를 하고, 선박검사증서를 발급한 선박), 모터보트 경주법에 따른 경정장, 모터보트 경주선수 훈련용 수역, 동경디즈니랜드 안의 인공호수 등의 고시로 정해진 수역만을 운행하는 선박, 해안으로부터 12해리 이내의 해역 및 내수면에서만 작업하는 소형 어선이 있다.

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

엔진부착여부	소형선박	비 고
	<p>外機船)으로 길이 5미터 미만 선박의 경우에는 출력이 7.4kW 이하일 것, ㉔ 호수 또는 댐보 등으로 저류된 수역으로 50km<sup>2</sup> 이하의 수역 및 그 밖에 고시로 지정된 호수나 해역 이하의 수역만을 운행할 것이라는 요건을 갖춘 선박</p> <p>• 길이 3미터 미만으로 엔진의 출력이 1.5KW 미만의 소형선박(이른바 “미니보트”를 말함)</p>	<p>적선(散積船, 벌크선) 등은 검사 대상이 됨</p>
미부착 선박	<p>• 노 등으로만 운전하는 선박</p>	<p>6명 이상의 여객을 운송하는 선박은 검사대상이 됨</p>
	<p>• 길이 12미터 미만의 범선</p>	<p>국제항해에 종사하는 범선, 연해구역을 넘어서 운행하는 선박, 잠수함·수중익선 등의 특수선, 위험물산적선, 여객을 운송하는 선박은 검사대상이 됨</p>
	<p>• 돛 장치(범장, 帆裝)가 없는 길이 12미터 미만의 선박</p>	<p>국제항해에 종사하는 범선, 연해구역을 넘어서 운행하는 선박, 잠수함, 수중익선, 에어쿠션정 등의 특수선, 위험물산적선 등은 검사대상이 됨</p>

셋째, 선박검사의 종류와 내용에 관하여 살펴보면 다음과 같다. 船  
舶安全法 제5조와 제6조에서는 강제검사로서 정기검사, 중간검사, 임

시검사, 임시항행검사, 특별검사 및 제조검사(이 법의 시행지역에서 제조하는 길이 30미터 이상의 선박에 한정)을 규정하고 있으며, 임의 검사로서 제조검사(이 법 시행지역에서 제조하는 길이 30미터 미만의 선박 및 이 시행지역 외에서 제조하는 선박에 한정), 예비검사, 검정 및 준비검사를 규정하고 있다. 船舶安全法에 따르면, ① 정기검사는 선박의 구조·설비 등의 전반에 관한 정밀한 검사로서, 선박을 최초로 항행에 이용할 때 또는 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때 및 船舶安全法 제2조 제1항의 적용을 받지 않는 선박이 새로이 적용을 받게 된 때에 받는 검사이다(제5조 제1항 제1호). 정기검사는 선체·기관·돛 장치(범장, 帆装)·조타·계선(繫船) 및 양묘(揚錨)시설, 구명·소방시설 등에 대하여 실시되며, 만재흡수선의 표시가 의무화되어 있는 선박에 대해서는 만재흡수선<sup>135)</sup>, 무선전신 등이 의무화되어 있는 선박에 대해서는 무선전신 등의 설비에 대하여 실시한다. 정기검사는 운항계획 등 선박소유자의 상황 등을 고려하여 선박검사증서의 유효기간 만료 전에도 받을 수 있다(船舶安全法 施行規則 제17조). 또한 선박검사증서의 유효기간과 정기검사의 수검시기에 대하여는 船舶安全法 施行規則 제36조에서 상세하게 규정하고 있다. 이에 따르면, 정기검사의 유효기간은 아래의 표와 같이 선박의 항행구역과 용도 및 총 톤수에 따라 다르게 규정되어 있다.

【표-21】 정기검사의 유효기간<sup>136)</sup>

항행구역	용도	20톤 미만	20톤 이상
평수구역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선</li> <li>• 위험물산적선</li> </ul>	5년	

135) 船舶安全法 제3조에서는 원양구역 또는 근해구역을 운항구역으로 하는 선박, 길이 24미터 이상의 선박, 총 톤수 20톤 이상의 선박에 대하여 만재흡수선을 표시하도록 의무화하고 있다.

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

항행구역	용 도	20톤 미만	20톤 이상
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 특수선</li> <li>• 보일러가 있는 선박</li> <li>• 일체형 푸셔바지(pusher barge)</li> </ul>		
	• 그 밖의 선박	6년	
연해 이상의 운항구역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선</li> <li>• 위험물산적선</li> <li>• 특수선</li> <li>• 보일러가 있는 선박</li> <li>• 일체형 푸셔바지(pusher barge)</li> </ul>	5년	
	• 그 밖의 선박	6년	5년
어 선	• 보일러가 있는 경우	5년	
	• 보일러가 없는 경우	6년	5년

船舶安全法에 따르면 ② 중간검사는 전술한 정기검사와 정기검사의 사이에 실시되는 검사로서, 정기검사에서 검사를 받은 사항에 대하여 그 현상을 확인하기 위한 간단한 검사를 말하며, 제1종중간검사(아래의 ㉠·㉡·㉢), 제2종중간검사(아래의 ㉡·㉣), 제3종중간검사(아래의 ㉠·㉢)로 구분되고 있다(제5조 제1항 제2호, 船舶安全法 施行規則 제18조 제1항). 이러한 중간검사의 구체적인 검사내용으로는 ㉠ 선체, 기관, 배수설비, 조타, 계선 및 양묘설비, 하역 및 그 밖의 작업설비, 전기설비, 그 밖에 국토교통대신이 특별히 정하는 설비에 대하여 실시하는 선체를 상가(上架)하는 것 또는 관할관청이 이와 동등하다고 인정하는 준비를 필요로 하는 검사, ㉡ 선체, 기관, 배수설비, 조타, 계선 및 양묘설비, 하역 및 그 밖의 작업설비, 전기설비, 그 밖에 국토교통대신이 특별히 정하는 설비에 대하여 실시하는 선체를 상가(上

136) 김정석, 일본의 선박안전법제(전계), 92면(수정하여 재인용).

架)하는 것 또는 관할관청이 이와 동등하다고 인정하는 준비를 필요로 하지 않는 검사, ㉓ 돛 장비, 거주설비, 위생설비에 대하여 실시하는 검사, ㉔ 구명 및 소방설비, 항해용구, 위험물 및 그 밖의 특수화물의 적재설비, 만재흡수선 및 무선전신 등에 대하여 실시하는 검사 등을 들 수 있다. 船舶安全法 제10조 제1항 단서에서 규정하는 선박 외의 선박(선박검사증서의 유효기간이 5년인 선박)에 대한 **중간검사의 시기**(船舶安全法 施行規則 제18조 제2항) 및 船舶安全法 제10조 제1항 단서에서 규정하는 선박(선박검사증서의 유효기간이 6년인 선박의 중간검사의 시기(船舶安全法 施行規則 제18조 제4항)를 표시하면 각각 다음의 표와 같다.

【표-22】 중간검사의 시기(선박검사증서의 유효기간이 5년)

선박의 구분	검사의 종류	검사의 시기
국제항해에 종사하는 여객선(총 톤수 5톤 미만의 선박과 원자력선 및 고속선을 제외)- ㉑	제1종중간검사	검사기준일의 3개월 전부터 검사기준일까지의 시기
원자력선-㉒	제1종중간검사	정기검사 또는 제1종중간검사에 합격한 날부터 기산하여 12개월이 지난 날
여객선(총 톤수 5톤 미만의 선박은 제외), 잠수선, 수중익선 및 길이 6미터 이상의 에어큐선정으로서, 위 ㉑·㉒의 선박을 제외한 것과 고속선-㉓	제1종중간검사	검사기준일 전후의 3개월 이내
국제항해에 종사하는 길이 24미터 이상의 선박(위 ㉑·	제2종중간검사	검사기준일 전후의 3개월 이내

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

선박의 구분	검사의 종류	검사의 시기
㉞·㉟의 선박 및 오로지 어업에만 종사하는 선박은 제외)-㉠	제3종중간검사	정기검사 또는 제3종중간검사에 합격한 날부터 기산하여 36개월이 지나는 날까지의 시기
잠수설비가 있는 선박(위 ㉠·㉡·㉢·㉣의 선박은 제외)-㉡	제1종중간검사 (잠수설비에 관한 것은 제외)	선박검사증서의 유효기간의 기산일부터 21개월이 지나는 날부터 기산하여 39개월이 지나는 날까지의 시기
	제2종중간검사	검사기준일 전후의 3개월 이내(다만, 그 시기에 제1종중간검사를 받는 경우는 제외)
위 ㉠·㉡·㉢·㉣·㉤의 선박을 제외한 선박	제1종중간검사	선박검사증서의 유효기간의 기산일부터 21개월이 지나는 날부터 39개월이 지나는 날까지의 시기

※ 여기에서 말하는 “검사기준일”은 선박검사증서의 유효기간이 만료하는 날에 상당하는 매년 그 날을 말한다.

【표-23】 중간검사의 시기(선박검사증서의 유효기간이 6년)

선박의 구분	검사의 종류	검사의 시기
여객선을 제외하고, 평수구역을 항행구역으로 하는 선박 또는 총 톤수 20톤 미만의 선박(위험물산적선, 특수선 및 보일러가 있는 선박은 제외)	제 1 종 중 간 검사	선박검사증서의 유효기간의 기산일부터 33개월이 지나는 날부터 39개월을 지나는 날까지의 시기

船舶安全法에 따르면, ③ **임시검사**는 정기검사 또는 중간검사의 시기 외에 선박을 개조 또는 수리한 경우 등에 실시하는 검사를 말한다(제5조 제1항 제3호, 船舶安全法 施行規則 제19조). 중간검사는 船舶安全法 제2조 제1항의 사항(선박시설)이나 무선전신 등에 대하여 선박의 감항성 또는 인명의 안전 확보에 영향을 미칠 우려가 있는 개조 또는 수리가 행해진 경우, 선박검사증서에 기재된 항행구역·최대탑승인원·제한기압·만재흘수선의 위치 또는 그 밖의 항행 상 조건을 변경하려는 경우, 특정한 사항에 대하여 지정된 임시검사를 받아야 하는 시기에 이른 경우, 그 밖에 船舶安全法 施行規則 제19조에서 정하는 경우에 실시된다. 지정을 받은 임시검사의 시기는 선박소유자의 상황에 따라 그 시기를 조정할 수 있도록 하고 있다(船舶安全法 施行規則 제19조 제5항). 임시검사를 받아야 하는 경우에 정기검사, 제1종중간검사나 제2종중간검사(임시검사를 받아야 하는 사항이 제2종중간검사의 검사사항뿐인 경우에 한정) 또는 제3종중간검사(임시검사를 받아야 하는 사항이 제3종중간검사의 검사사항뿐인 경우에 한정)을 받는 때에는 임시검사를 받을 필요가 없다(같은 조 제6항).

선박안전법에 따르면, ④ **임시항행검사**는 아직 선박검사증서를 보유하지 않고 있는 선박, 선박검사증서의 유효기간이 만료한 선박 및 船舶安全法 제10조 제3항에 따라 선박검사증서의 유효기간이 정지되어 있는 선박 등을 임시로 항행에 사용하는 경우에 실시하는 검사를 말한다(제5조 제1항 제4호). 임시항행검사는 일본선박을 소유할 수 없는 자에게 양도할 목적으로 외국으로 회항하는 경우, 개조·검사·총 톤수의 측정 등을 위하여 선박을 해당 장소로 회항하는 경우, 그 밖에 선박검사증서를 보유하고 있지 않은 선박을 부득이한 이유로(예컨대 계선 중의 선박의 계선지 변경 등) 임시적으로 항행에 사용하는 경우에 실시된다(船舶安全法 施行規則 제19조의2). 또한 船舶安全法에 따

르면, ⑤ **특별검사**는 일정한 범위의 선박에 대하여 사고가 발생한 경우 등의 이유로 재료·구조·설비 또는 성능이 기술기준에 적합하지 않게 될 우려가 있다고 국토교통대신이 인정하는 경우에 실시되는 검사이다(제5조 제1항 제5호). 특별검사를 실시하는 경우에는 검사를 받아야 하는 선박의 범위, 검사사항, 검사기간 등을 공시하도록 하고 있다(船舶安全法 施行規則 제20조 제1항, 제2항). 특별검사를 받아야 하는 선박인 경우에도 검사기간 안에 정기검사를 신청한 선박 등에 대하여는 특별검사를 면제하고 있다(같은 조 제3항).

船舶安全法에 따르면, ⑥ **제조검사**는 선박의 제조에 착수한 때부터 완성에 이르기까지의 시기에 그 공정에 대응하여 실시하는 검사를 말한다(제6조). 제조검사는 ㉠ 평수구역만을 항행하는 선박으로서 여객선, 위험물산적선 및 특수선 외의 것, ㉡ 추진기관 및 돛 장비가 없는 선박(위험물산적선, 특수선 및 추진기관이 있는 다른 선박에 끌리거나 붙어서 사람의 운송에 사용하는 것과 계류선은 제외), ㉢ 외국의 국적을 취득할 목적으로 제조에 착수한 후 일본의 국적을 취득할 목적으로 제조하게 된 선박으로서, 관할관청이 검사를 하는 것이 곤란하다고 인정하는 것을 제외하고, 이 법의 시행지역에서 제조하는 길이 30미터 이상의 선박에 강제되는 검사이다(같은 법 제6조 제1항, 船舶安全法 施行規則 제21조). 이 법의 시행지역에서 제조하는 길이 30미터 미만의 선박과 이 법의 시행지역 외에서 제조하는 선박에 대하여는 제조자의 신청에 따라 제조검사가 실시된다(같은 법 제6조 제2항).

船舶安全法에 따르면, ⑦ **예비검사**는 선박에 필요한 시설에 관계되는 특정한 물건에 대하여 이를 설치하는 선박이 특정되지 않더라도 제조자 등의 신청에 따라 실시하는 검사를 말하며, 제조 또는 개조, 수리 또는 정비 시에 검사를 받을 수도 있다(제6조 제3항, 船舶安全法 施行規則 제22조). 또한 ⑧ **준비검사**는 선박에 필요한 시설에 관한 규

정(船舶安全法 제2조 제1항)이 적용되지 않는 선박 또는 해당 선박에 설치되는 물건에 대하여 정기검사 또는 예비검사에 준하여 임의로 미리 실시하는 검사를 말한다.<sup>137)</sup>

#### (6) 형식승인제도

船舶安全法에서는 합리적·효율적 선박검사를 도모하기 위하여 국가의 형식승인을 받은 선박 또는 물건에 대해서 검정을 실시할 수 있도록 하고 있다(제6조의4 제1항, 船舶安全法 施行規則 제16조 제4항). 즉, 선박 또는 船舶安全法 제2조 제1항 각 호의 사항(선박시설)에 관한 물건에 대하여 국토교통대신의 형식승인을 받은 제조자가 해당 형식승인에 관한 선박 또는 물건을 제조하고, 검정을 받아 이에 합격한 경우, 해당 검정에 합격한 사항에 대하여는 검정에 합격한 후 처음으로 실시되는 船舶安全法 제5조의 검사(특별검사는 제외) 및 제6조의 검사가 생략된다. 검정업무는 해당 선박 또는 물건을 제조하는 사업장의 소재지를 관할하는 관할관청, 국토교통대신에게 등록된 등록검정기관, 小型船舶検査機構로 구분하여 시행된다(같은 법 제6조의4 제1항, 제7조 제3항). 형식승인을 받고, 해당 형식승인에 관한 선박 또는 물건의 제조공사 능력에 대하여 국토교통대신의 인정을 받은 자가 해당 선박 또는 물건을 제조하고, 해당 선박 또는 물건이 승인을 받은 형식에 적합한 것임을 확인(자율검사)한 경우에는 검정에 합격한 것으로 보고 있다(같은 법 제6조의4 제2항). 船舶等形式承認規則에서는 형식승인의 대상이 되는 선박 또는 물건을 구체적으로 정하고 있으며(별표), 형식승인에는 유효기간이 없는 것으로 규정하고 있다(제3조). 검정에 합격한 선박에 대하여는 검정합격증명서를 교부함과 동시에

137) 船舶安全法 施行規則에서는 컨테이너에 대한 검사의 특례를 규정하고 있으며, 이에 따르면 법에 따른 검사 또는 검정에 합격한 컨테이너로서, 안전승인판이 부착되어 있고, 일정한 기간마다 점검을 하여 이상이 없는 컨테이너에 대하여는 정기검사, 중간검사 등을 실시할 때에 검사를 받을 필요가 없다(제19조의3).

예비검사 합격마크	검정마크
	

증인(證印)을 붙이도록 하고, 검정에 합격한 물건에 대하여는 증인을 붙이도록 하고 있다(같은 규칙 제15조). 전술한 예비검사 합격마크와 검정마크를

그림138)으로 표시하면 다음과 같다. 또한 이상에서 서술한 각종 검사의 주요내용 별 목적을 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-24】 검사의 주요내용별 목적139)

검사의 주요 내용	검사의 목적	
<ul style="list-style-type: none"> <li>선체의 구조·강도 확인</li> <li>선체의 수밀성 등의 확인</li> <li>복원력, 부력 등의 확인, 최대탑재 인원의 결정</li> </ul>	침수와 전복방지	안전운항의 확보
<ul style="list-style-type: none"> <li>기관실 등 화기사용 장소에 대해서 불연소재료의 사용 확인</li> <li>인화성가스발생이 없는 것을 확인</li> <li>연료유 등의 누수가 없는 것을 확인</li> </ul>	화재와 폭발방지	
<ul style="list-style-type: none"> <li>엔진의 구조, 강도확인</li> <li>엔진, 프로펠러 등의 작동확인</li> <li>키의 조종 등을 확인</li> <li>항해용구, 항해등 등의 구비를 확인</li> </ul>	충돌과 표류방지	만약의 사고대비
<ul style="list-style-type: none"> <li>탈출구, 통로 등의 확인</li> <li>구명설비의 구비 등을 확인</li> <li>소방설비의 구비 등을 확인</li> </ul>	탈출, 구명, 소화	
<ul style="list-style-type: none"> <li>조난신호의 구비 등을 확인</li> </ul>	구조	

138) 김정석, 일본의 선박안전 관리법제(전계), 94면(재인용).

139) 김정석, 일본의 선박안전 관리법제(전계), 95면(재인용).

## (7) 감독 및 벌칙

船舶安全法에서는 검사업무의 충실한 시행 등을 위하여 국토교통대신으로 하여금 船舶安全法 및 하위법령의 시행을 위하여 필요한 경우에 小型船舶検査機構에 대하여 업무에 관한 명령을 할 수 있도록 하고 있다(제25조의39). 또한 국토교통대신으로 하여금 船舶安全法 및 하위법령의 시행을 위하여 필요한 경우에 小型船舶検査機構에 대하여 업무에 관하여 보고하도록 요구할 수 있고, 필요한 경우에는 사업장에 출입하여 업무상황이나 서류 등을 검사할 수 있도록 하고 있다(같은 법 제25조의40). 이 선박안전법 제25조의 40에 따른 보고를 하지 않거나 허위로 보고한 경우에 小型船舶検査機構의 임원에 대하여 30만円 이하의 벌금에 처하도록 하며, 출입검사를 거부하거나 방해 또는 기피하는 자에 대하여는 30만円 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다(같은 법 제25조의 43). 또한 船舶安全法에 위반한 경우의 벌칙으로서 선박의 항행정지처분을 들 수 있으며(같은 법 제12조), 그 밖에도 다양한 벌칙을 규정하고 있고, 이를 표시하면 다음과 같다.

【표-25】 선박안전법상 벌칙<sup>140)</sup>

위반사항	벌칙의 내용
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박검사증 또는 임시항행허가증이 없는 선박을 항행에 사용한 경우(유효기간이 지난 경우 포함)</li> <li>• 지정된 항행구역을 넘어서 선박을 항행한 경우</li> <li>• 최대 탑승인원을 넘어서 여객 또는 그 밖의 사람을 승선시킨 경우</li> <li>• 중간검사기간에 검사를 받지 않고 항행에 사용한 경우</li> </ul>	1년 이상의 징역 또는 50만円 이하의 벌금

140) 김경석, 일본의 선박안전 관리법제(전계), 96면(수정하여 재인용).

위반사항	벌칙의 내용
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 안전에 관계되는 개조나 수리를 한 선박을 임시검사를 받지 않고 항행에 사용한 경우</li> <li>• 그 밖에 선박검사증서, 임시항행허가증에 지정된 조건에 위반하여 항행에 사용한 경우</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사기나 그 밖의 부정한 방법으로 선박검사증서, 임시항행허가증을 받은 경우</li> </ul>	1년 이하의 징역 또는 50만円 이하의 벌금
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박검사증서, 임시변경증 또는 임시항행허가증을 선내에 비치하지 않고 항행에 사용한 경우</li> <li>• 선박검사증서를 부착하지 않고 항행에 사용한 경우</li> <li>• 선박검사수첩을 선내에 비치하지 않고 항행에 사용한 경우</li> </ul>	20만円 이하의 벌금

### 3. 船員法

#### (1) 용어의 정의

첫째, **선원의 정의**와 관련하여, 船員法에서는 선원을 “일본선박 또는 일반선박 외의 국토교통성령으로 정하는 선박에 승선하는 선장과 선원 및 예비선원”으로 정의하고 있다(제1조). 여기에서 말하는 “일본선박”은 船舶法 제1조에 따른 일본선박을 의미하므로, 船員法은 일본의 관공서, 일본국민과 일본의 회사 등이 소유하는 선박에 승선하는 선원에 한정하여 적용된다. 또한 “일본선박 외의 국토교통성령으로 정하는 선박”이란 “선박법 제1조 제1호 및 제4호에서 정하는 법인 외의 일본 법인이 소유하는 선박, 일본선박을 소유할 수 없는 자와 선박법 제1조 제1호 및 제4호에서 정하는 법인 외의 일본 법인이 차입하거나 국내항에서 외국항까지 회항을 위탁받은 선박, 일본정부가 승무원을

배치하고 있는 선박, 국내항만을 항해하는 선박”을 말한다(船員法 施行規則 제1조 제1항). 그리고 “승선하는”의 의미는 단순히 물리적으로 승선하는 것이 아니라 항해를 하기 위하여 선박내에서 조직되는 인적 조직에 계속적으로 참가하는 것을 의미하는 것으로 이해되고 있다.<sup>141)</sup> 따라서 선박 내 작업조직의 일원이 되는 경우를 포함하는 선박 직원 및 소형선박조종자법(船舶職員及び小型船舶操縦者法) 상의 “승선하는”의 의미와는 달라, 선박 내에서 화물의 적하작업에 종사하는 자 등은 포함되지 않는다.

둘째, **해원의 개념**과 관련하여, 船員法에서는 “해원”을 “선박 내에서 사용되는 선장 이외의 승무원으로서, 노동의 대가로 급료 및 그 밖의 보수를 받는 자”로 정의하고 있다(제2조 제1항). 즉, 직접 운항업무에 종사하지는 않아도 선박 내의 주점, 매점 및 사무실 내에서 근무하는 노동자도 해원에 포함되는 것이다. 해원에는 직원과 부원이 있으며, 직원은 해기사, 기관장, 기관사, 통신장, 통신사, 운항사, 사무장 및 사무원, 의사, 그 밖에 항해사, 기관사 또는 통신사와 동등한 대우를 받는 자를 말하고, 부원은 직원 외의 해원을 말한다(같은 법 제3조, 船員法 施行規則 제2조). 셋째, **예비선원의 개념**과 관련하여, 船員法에서는 “예비선원”을 “선원법의 적용을 받는 선박에 승선하기 위하여 고용된 자로서, 현재 선박에 승선하고 있지 않는 자”로 정의하고 있다(제2조 제2항). 구체적으로는 자택대기원, 출근대기원 등을 의미하며, 휴직 중의 자나 부상으로 하선하여 요양 중인 자도 선박소유자와 고용관계가 있는 한 예비선원에 해당한다. 船員法에서는 이러한 해원이나 예비선원과 달리 선장에 관한 정의규정을 두고 있지 않지만, 선장에 대하여는 다양한 권한과 의무를 부과하고 있다. 이로부터 국제조약 및 외국입법례를 참고하여, 선장을 “선박의 지휘·감독자”로 해석하고 있다.<sup>142)</sup>

141) 海事法規研究會, 概說 海事法規(전계), 71頁.

## (2) 선장의 권한

船員法에서는 선박의 지휘·감독자로서의 선장에 대하여 일정한 권한을 부여하거나 의무를 부과함으로써, 선박의 안전을 확보하려 하고 있다. 즉, 船員法은 선장으로 하여금 해원을 지휘·감독하고, 선내에 있는 여객 및 그 밖의 자에게 그 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있도록 하고 있다(제7조). 또한 선내의 질서를 어지럽히는 해원에 대하여는 징계권을 가지고(같은 법 제22조), 그 밖의 일정한 강제권을 행사할 수 있도록 하고 있다(제25조-제28조). 즉, 징계권과 선내규율에 관한 것으로서, 선원법 제3장(제21조-제30조)에서는 해원이 준수해야 하는 규율내용, 규율에 위반한 경우 선장의 징계권 및 징계에 대한 규제(제22조-24조), 선장의 강제권(제25조-28조), 행정청에 대한 원조의 청구 및 쟁의행위 제한규정(제30조)을 두고 있다. 이러한 선장의 권한남용에 대하여는 2년 이하의 징역 등 벌칙이 적용되도록 하고 있다(제22조).

## (3) 선장의 의무

출항 후의 선박은 외부의 원조를 받을 수 없는 상태가 되므로, 선박의 안전을 위하여 출항 전에 감항능력 등을 검사할 필요가 있다는 점에서, 船員法은 선장에게 **출항 전 검사**의무를 부과하고 있다. 즉, 선장으로 하여금 출발항에서 출항하기 전은 물론 각 기항지에서 출항하기 전에도 선박이 항해에 지장이 없을 정도의 감항능력을 가지는가, 항해에 필요한 준비가 되어 있는가에 대하여 검사하도록 의무화하고 있다(제8조). 船員法 施行規則에서는 선장이 출항 전에 검사해야 하는 사항으로서, ① 선체, 기관 및 배수설비, 조타설비, 계선설비, 양묘설

---

142) 海事法規研究會, 概說 海事法規(전계), 73頁.

비, 구명설비, 부선설비 및 그 밖의 설비가 정비되어 있을 것, ② 화물의 고박이 선박의 안전성을 해하지 않을 것, ③ 흡수(吃水)의 상황을 판단하여 선박의 안전성이 확보되어 있을 것, ④ 연료, 식료, 의약품, 선박용품 및 그 밖의 항해에 필요한 물품이 구비되어 있을 것, ⑤ 기상정보, 수로정보 및 그 밖의 항해에 필요한 정보가 수집되어 있고, 그 정보로부터 판단하여 항해에 지장이 없을 것, ⑥ 항해에 필요한 수의 승무원이 승선하고 있고, 그 승무원의 건강상태가 양호할 것, ⑦ 그 밖에 항해를 무사히 마치기 위하여 필요한 준비가 되어 있을 것을 규정하고 있다(제2조의2). 船員法에서는 선장이 이러한 출항 전 검사 의무를 게을리 하여 선박의 감항성에 문제가 발생한 경우에 선원은 행정관청, 선원노무관에게 그 사실을 신고할 수 있도록 하고 있다(제112조). 그 밖에도 선장에게 다양한 의무를 부과하고 있으며, 이를 표로 나타내면 다음과 같다.

【표-26】 선박안전법상 벌칙

의무	주요내용	벌
항해성취 의무	• 선장은 항해의 준비가 끝나면 지체 없이 출발해야 하고(발항의무), 필요가 있는 경우를 제외하고는 예정된 항로를 변경하지 않고 도착항까지 항행해야 함(항행의무)(船員法 제9조)	30만円 이하의 벌금(제26조)
직접지휘 의무	• 선장은 선박이 항을 출입할 때 선박이 좁은 수로를 통과할 때, 그 밖의 선박에 위험의 우려가 있을 때에 갑판에서 직접 선박을 지휘해야 함(船員法 제10조)	30만円 이하의 벌금(제126조)
재선의무	• 선장은 부득이한 경우를 제외하고는 자신에 대신하여 선박을 지휘해야 하는 자에게 그 직무를 위임한 후가 아니면, 하물의 선	30만円 이하의 벌금(제12

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

의 무	주요내용	별
	<p>적 및 여객의 승선 시부터 하물의 적하 및 여객의 상륙 시까지 자신이 지휘하는 선박을 떠날 수 없음(船員法 제11조)</p>	6조)
위험발생 시 조치의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 자신이 지휘하는 선박에 급박한 위험이 발생한 경우 인명의 구조와 선박 및 화물의 구조에 필요한 수단을 강구해야 함(船員法 제12조)</li> <li>• 종래에는 “선박에 급박한 위험이 발생한 경우 선장은 인명, 선박 및 화물의 구조에 필요한 수단을 강구하고, 여객과 해원 및 그 밖의 선박 안에 있는 자가 선박을 떠난 후가 아니면, 자신이 지휘하는 선박을 떠나서는 아니 된다”고 되어 있었으나, 1970년에 개정됨</li> <li>• 개정 전의 이 규정은 “선장이 선박과 운명을 같이해야 한다는 폐해를 발생시킬 우려가 있다”는 점에서 개정된 것이라고 함</li> </ul>	5년 이하의 징역(제123조)
선박충돌 시 구조의무 고지의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 선박이 충돌한 경우에 서로 인명 및 선박의 구조에 필요한 수단을 강구하고(구조의무), 선박의 명칭·소유자·선적항·출발항 및 도착항을 고지해야 함(고지의무)(船員法 제13조)</li> <li>• 다만, 자신이 지휘하는 선박에 급박한 위험이 발생한 경우는 제외함</li> </ul>	3년 이하의 징역 또는 100만円 이하의 벌금(제124조, 제126조)
조난선박 등 구조의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 다른 선박 또는 항공기의 조난을 안 경우 인명의 구조에 필요한 수단을 강구해야 함(船員法 제14조)</li> <li>• 다만, 자신이 지휘하는 선박에 급박한 위</li> </ul>	2년 이하의 징역 또는

의무	주요내용	별
	<p>험이 발생한 경우 및 국토교통성령으로 정하는 일정한 경우는 제외함</p>	<p>50만円 이하의 벌금(제12 5조)</p>
<p>이상기상 등 통보의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>무선전신 등의 설비가 있는 선박의 선장은 항행에 위험을 초래할 수 있는 폭풍우·강풍·표류물·침수물 등을 통과한 경우 그 일시·위치·풍향·풍력 등에 대하여 근처의 선박 및 해상보안청에 통보해야 함(船員法 제14조의2)</li> <li>다만, 예보나 경보가 발령된 경우 및 항칙법, 항로표식법, 해상교통안전법 등 관계법령에 따라 보고한 경우는 제외</li> </ul>	<p>-</p>
<p>비상배치 표 작성개시 의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>여객선(13명 이상의 여객정원을 가지는 선박을 말하고, 평수구역을 항행구역으로 하는 여객선에 대하여는 국토교통대신이 지정하는 항로에 취항하는 것에 한정), 여객선 외의 원양구역이나 근해구역을 항행구역으로 하는 선박, 특정고속선, 오로지 연해구역에서 조업하는 어선을 제외한 어선의 선장은 충돌, 화재, 침수 등 비상상황에서 해원의 작업에 고나하여 비상배치표를 정하여 선원실 및 그 밖에 적당한 장소에 게시해야 함(船員法 제14조의3)</li> </ul>	<p>30만円 이하의 벌금(제12 6조)</p>
<p>훈련의무 피난요령 등 주지의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>비상배치표를 작성하여 게시해야 하는 선박의 선장은 방화훈련, 구명정 등 훈련, 구조정훈련, 방수훈련 및 비상조타훈련을 실시해야 함(船員法 제14조의3 제2항)</li> <li>여객선의 선장은 여객이 피난하는 경우의 요령 및 구명동의 격납장소와 착용방법에</li> </ul>	<p>-</p>

제 4 장 주요외국의 여객선안전법제

의 무	주요내용	벌
	<p>대하여 여객이 잘 볼 수 있는 장소에 게시함과 동시에 여객에 대하여 철저하게 주지하기 위하여 필요한 조치를 취해야 함(船員法 제14조의4)</p>	
<p>당직실시 의무 순시실시 의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 평수구역을 항행구역으로 하는 선박 등의 선장은 고시에서 정하는 항해당직기준에 따라 적절하게 항해당직을 실시하기 위하여 필요한 조치를 취해야 함(船員法 제14조의4)</li> <li>• 여객선의 선장은 선박의 화재예방을 위한 순시제도를 두어야 함(船員法 제14조의4)</li> </ul>	-
<p>수밀유지 의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 선박의 침수를 방지하기 위한 수밀격벽 수밀호의 발항 전 폐쇄 및 그 밖의 선내 출입구에 수밀폐쇄를 하고, 선박의 수밀을 유지함과 동시에, 해원이 이를 준수하도록 감독해야 함(船員法 제14조의4)</li> <li>• 여객선의 선장에 대하여는 이에 관한 점검 및 작동의무도 부과하고 있음(船員法 施行規則 제3조의8)</li> </ul>	-
<p>비상통로 구명설비 점검정비 의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 비상시 탈출하는 통로, 승강설비 및 출입구와 구명설비를 매월 1회 이상 점검·정비해야 함(船員法 施行規則 제3조의 9 제1항)</li> </ul>	
<p>항행보고 의무</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선장은 선박의 충돌·침몰·화재·기관손상 및 그 밖의 해난이 발생한 경우, 인명 및 선박의 구조에 종사한 경우 등에는 지방운수국 등의 사무소, 지정 시·군·구청장 및 일본의 영사관에 그 취지를 보고하고, 항해일지를 제시해야 함(船員法 제19조)</li> </ul>	<p>30만円 이하의 벌금(제12 6조)</p>

의무	주요내용	벌
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조타설비의 동작의무(船員法 施行規則 제3조의4)</li> <li>• 자동조타장치의 사용제한(船員法 제16조)</li> <li>• 선내유류품의 처치의무(船員法 제16조)</li> <li>• 재외국민의 송환의무(船員法 제17조)</li> <li>• 선박서류비치의무(船員法 제18조) 등</li> </ul>	

#### (4) 해원의 의무

船員法은 해원이 윗사람을 폭행 또는 위협한 경우에는 선장의 징계권 대상이 될 뿐만 아니라 벌칙(3년 이하의 징역 또는 100만円 이하의 벌금)의 대상이 되도록 하고 있다(제127조). 그리고 해원이 ① 선박에 급박한 위험이 있거나 선박이 충돌한 경우 또는 다른 조난선박을 구조하는 경우(같은 법 제12조-제14조)에 선장이 인명·선박·항공기 등의 구조에 필요한 수단을 강구함에 있어 선장의 명령에 복종하지 않은 경우, ② 자기가 승선하는 선박이 침몰·멸실하였거나 감항성이 완전히 없어진 때(같은 법 제3항)에 인명·선박 등의 응급구조를 위하여 필요한 작업에 종사하지 않은 경우, ③ 외국에서 탈선(脫船)한 경우(다만, 선박을 이탈할 목적으로 선박을 떠나는 것을 말하며, 선박에서의 일시적인 부재는 해당되지 않음) 중 어느 하나에 해당하면 벌칙(1년 이하의 징역)의 대상이 된다(같은 법 제128조).

## 4. 海上運送法

### (1) 여객선의 정의

海上運送法(1949년 6월 1일, 법률 제187호)은 해상운송사업의 적정

하고 합리적인 운영을 통하여 수송의 안전을 확보하고, 해상운송 이용자의 이익을 보호함과 동시에 해상운송사업의 건전한 발전을 도모함으로써, 공공의 복리를 증진하기 위하여 제정된 법률이다(제1조). 海上運送法 제2조에서는 “해상운송사업”을 “선박운항사업, 선박임대업, 해운중개업 및 해운대리점업”으로 정의하고 있다. 여기에서 말하는 “선박운항사업”은 해상에서 선박으로 사람 또는 물건을 운송하는 사업으로서, 港灣運送事業法 1951년 법률 제161호)에 따른 항만운송사업 외의 것으로 정의하고, 이를 “정기항로사업”과 “부정기항로사업”으로 구분하고 있다(같은 조 제2호). 여기에서 말하는 “정기항로사업”은 일정한 항로에 선박을 취항시켜 일정한 일정표에 따라 운송한다는 취지를 공시하여 수행하는 선박운항사업으로 정의하고, 여객정기항로사업과 화물정기항로사업으로 구분하고 있다(제3호). 여객정기항로사업은 여객선(여객정원이 13명 이상인 선박)으로 사람을 운송하는 정기항로사업으로 정의하고, 일반여객정기항로사업과 특정여객정기항로사업으로 구분하고 있다(제4호).<sup>143)</sup> 이에 대하여 부정기항로사업은 위에서 서술한 정기항로사업 외의 선박운항사업으로 정의하고 있다(제6호). 이와 같이 일본의 海上運送法에서는 여객선을 따로 정의하고 있는 것이 아니라 여객정기항로사업의 정의규정 속에서 정의를 내이고 있다. 이를 기초로 여객선을 정의하면, “**여객정원이 13명 이상인 여객정기항로사업에 사용되는 선박**”으로 정의할 수 있을 것이다.

## (2) 안전관리규정

海上運送法에서는 운송의 안전성 향상에 관한 노력의무를 부과하고 있으며, 구체적으로는 일반여객정기항로사업자로 하여금 운송의 안전

---

143) 여기에서 말하는 “일반여객정기항로사업”은 특정여객정기항로사업 외의 여객정기항로사업을 말하고, 특정여객정기항로사업은 특정한 자의 수요에 대응하여 특정한 범위의 사람을 운송하는 여객정기항로사업을 말한다(같은 조 제5호).

확보가 가장 중요한 것임을 자각하고, 지속적으로 운송의 안전성 향상을 위하여 노력하도록 하고 있다(제10조의2). 그 일환으로서 海上運送法 제10조의3에서는 일반여객정기항로사업자로 하여금 안전관리규정을 정하고(변경도 포함), 국토교통성령으로 정하는 바에 따라 국토교통대신에게 신고하도록 하고 있다(제1항). 이 안전관리규정은 운수의 안전을 확보하기 위하여 일반여객정기항로사업자가 준수해야 하는 사항을 포함하도록 하고 있다(같은 조 제2항). 즉, 운송의 안전을 확보하기 위한 사업의 운영방침, 실시·관리체제 및 방법에 관한 사항, 안전총괄책임자의 선임에 관한 사항,<sup>144)</sup> 운항관리자의 선임에 관한 사항<sup>145)</sup>이 포함되어 한다(같은 항 제1호-제5호). 海上運送法에서는 일반여객정기항로사업자로 하여금 이러한 안전총괄관리자 및 운항관리자를 선임하도록 하고 있으며(같은 조 제4항), 선임 또는 해임한 경우에는 국토교통성령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 취지를 국토교통대신에게 신고하도록 하고 있다(같은 조 제5항).

### (3) 명령 및 정보의 공개

海上運送法에서는 해상운송사업의 운영과정에서 발생할 수 있는 위험으로부터 운송의 안전을 확보하기 위하여 일반여객정기항로사업자에 대한 명령권을 규정하고 있다. 즉, 국토교통대신으로 하여금 일반여객정기항로사업자의 사업에 있어서 운송의 안전을 저해하는 사실이

144) 여기에서 말하는 “안전총괄책임자”란 일반여객정기항로사업자가 운송의 안전을 확보하기 위한 사업의 운영방침, 실시·관리체제 및 방법에 관한 업무를 총괄적으로 관리시키기 위하여 사업운영상 중요한 결정에 참여하는 관리적 지위에 있고, 일반여객정기항로사업에 관한 일정한 실무경험 및 국토교통성령으로 정하는 요건을 갖춘 자 중에서 선임하는 자를 의미한다.

145) 여기에서 말하는 “운항관리자”란 일반여객정기항로사업자가 운송의 안전을 확보하기 위한 사업의 운영방침·실시·관리체제에 관한 업무 중 선박의 운항관리에 관한 것을 시키기 위하여 일반여객정기항로사업에 관한 일정한 실무경험 및 그 밖의 국토교통성령으로 정하는 요건을 갖춘 자 중에서 선임하는 자를 의미한다.

인정되는 경우에 해당 일반여객정기항로사업자에 대하여 운송시설의 개선, 사업계획의 변경, 안전관리규정의 준수 및 그 밖에 운송의 안전을 확보하기 위하여 필요한 조치를 취하도록 명령할 수 있도록 하고 있다(제19조 제2항). 또한 국토교통대신에 의한 운송의 안전에 관한 정보의 공개에 대하여, 국토교통대신으로 하여금 매년 제19조 제2항의 명령에 관한 사항, 출입검사(운송의 안전 확보에 관한 것에 한정)에 관한 사항, 그 밖에 운송의 안전에 중대한 관련이 있는 사항 등 운송의 안전에 관한 정보를 정리하여 인터넷이나 그 밖에 적절한 방법으로 공표하도록 하고 있다(제19조의2의2). 그리고 일반여객정기항로사업자에 의한 운송의 안전에 관한 정보의 공표에 대하여, 일반여객정기항로사업자로 하여금 국토교통성령으로 정하는 바에 따라 운송의 안전을 확보하기 위하여 강구한 조치 및 강구하려는 조치 및 그 밖에 운송의 안전에 관한 정보를 공표하도록 의무화하고 있다(제19조의2의3).

## 제 4 절 입법론적 시사점

### 1. 미 국

#### (1) 법령체계의 특징

전술한 바와 같이 우리나라의 선박안전법제에 비하여 미국의 선박안전법제는 상당히 긴 역사를 가지고 있고, 다양한 개정을 거치면서 해운법(The Shipping Act)이라는 형태로 단일법제로 체계화 되어 있으며, 선박의 종류나 분야별로 상세한 하위법령을 제정하여 운용하고 있다. 즉, 미국의 경우 여객선을 비롯한 선박의 안전관리에 관한 기본적인 법률에 해당하는 해운법에서 관련사항을 통합적으로 규율하고 있다. 이 해운법에 근거하고 있는 연방규정집(CFR) 제46권의 선박

(Shipping)과 제33권의 항해(Navigation) 및 가항수역(Navigable Waters)에서는 선박검사 등에 관한 선박안전에 관한 세부적인 사항을 규정하고 있다. 특히, 연방규정집 제46권에서는 해상안전을 위한 조직, 선박검사 및 검사증의 발행, 해난조사, 선원 등의 자격, 예인선, 소방시설, 특수장비 등 선박의 안전관리 및 각종 규제에 관한 사항을 열거하고 있다. 이러한 법체계적 차이로 인하여, 미국의 선박안전법제를 고찰함에 있어서는 해운법과 이에 근거한 연방규정집(CFR)의 규정내용을 살펴볼 필요가 있다. 또한 연방제를 채용하고 있어, 연방차원의 선박안전법제에 더하여 각 주의 법률도 살펴볼 필요가 있다. 이 연구에서는 연방차원의 해운법 및 하위법령을 중심으로 고찰하였으나, 향후 미국의 선박안전법제를 연구함에 있어서는 미국연방법전과 연방규정집 및 각 주의 관련법령을 상호보완적 관점에서 접근함으로써, 전체적인 선박안전법제의 형태를 살펴볼 필요가 있을 것이다.

## (2) 입법론적 시사점

첫째, **운항안전관리**에 관한 것으로서, 우리나라 해운법의 경우, 제9조에서 선박의 운항과 관련된 여객운송사업자에 대한 고객만족도 평가에 관하여 규정하고 있고, 평가결과 우수한 자에 대한 포상이나 우대조치 등에 관한 규정을 두고 있다. 이러한 규정에서는 선박의 감항성 및 인명안전 확보 등을 위하여 지켜야 하는 법령상 안전기준을 승객에 대하여 설명하고, 이러한 안전기준 준수의 중요성을 인식시키기 위한 내용을 찾아 볼 수 없다. 다만, 선원법 시행규칙 제7조에서는 구명기구의 사용법 등 비상시에 여객이 알고 있어야 할 필요한 사항에 대하여 출항 후 1시간(국제항해는 4시간) 이내에 여객에게 주지시키도록 하고 있다(제3항). 이와 같이 “구명기구의 사용 등 필요한 사항”을 주지시키도록 하고 있으며, 이는 여객선의 운항주체를 중심으로 한 규율이라는 비판이 가능한 대목이다. 이에 대하여 미국의 해운법에서

는 법령상 여객선의 구체적 안전기준(Safety Standards)을 승객에 대하여 알리도록 의무화하고 있으며,<sup>146)</sup> 이는 우리나라 운항안전관리의 개선에 시사점을 던져주는 대목으로 평가할 수 있을 것이다.

둘째, **선박안전관리**에 관한 것으로서, 미국의 선박검사에 관한 규율 내용에 비하여 우리나라의 규제수준은 뒤처지지 않은 상황이라 할 수 있으나, 선박검사의 주체와 관련해서는 약간의 차이를 보이고 있다. 전술한 바와 같이 우리나라의 경우는 선박검사 업무를 선박안전기술공단과 한국선급으로 하여금 대행하도록 하고 있으며, 이에 관한 감독권한을 부여하고 있다. 이에 대하여 미국의 경우는 국토안보부 소속의 군대조직에 해당하는 미국해안경비대가 선박검사와 운항·보안관리를 비롯하여 사고발생 시의 수색과 구조까지 총괄하고 있다. 이 해안경비대는 선박안전관리프로그램에 따라 선박검사인증제를 시행하고 있으며, 선박안전에 관한 규칙제정권도 보유하고 있다. 또한 해안경비대는 미국선급협회와 계약을 체결하여 선박검사 및 검사증서의 발급 등의 업무를 위탁하고 있으며, 위탁업무의 해태에 관하여는 민·형사상의 벌칙이 적용되는 구조를 취하고 있다. 우리나라에서도 선박의 통합적·체계적 안전관리를 위해서는 해안경비대의 기능 및 역할에 주목할 필요가 있을 것으로 보인다.

## 2. 영 국

### (1) 법령체계의 특징

전술한 바와 같이 해양강국으로서 선박안전에 관한 선진적인 법제도를 형성하고 있는 영국의 경우, 선박안전에 관해서는 EU 법규, 국제해사기구 등에 의한 국제조약·협정·결의, 영국의 국내법규를 통하여 규율하는 체계를 취하고 있다. 또한 국내법규의 경우도 의회가

---

146) 46 U.S.C. §3504.

제정한 법률, 이러한 법률의 위임을 받아 행정기관이 제정한 법규명령, 이러한 법규명령을 보완하는 Marine Notices로 구성되어 있다. 영국의 해산안전에 관한 전반적인 사항을 규율하고 있는 상선법(The Merchant Shipping Act of 1995)은 여객선 안전에 관한 기본적인 법률에 해당한다. 이와 같이 영국의 경우는 선박안전에 관한 통합법적 규율체계를 형성하고 있다고 할 수 있으나, 미국에 비하여 선박안전 관련법령의 존재형식이 다양하여 많은 법규가 산재하고 있으며, 특히 하위법령의 빈번한 개정으로 복잡한 내용적 변화를 초래하고 있다. 물론 이러한 특징은 EU 법규나 국제협약 등에서 정하는 국제적 기준에 즉시적으로 반영할 수 있다는 장점도 있으나, 국내에서의 적용 및 집행의 실효성을 담보하기 어렵다는 단점도 있을 것이다. 이러한 영국의 장·단점은 선박안전에 관한 국제적 기준의 즉시적 반영도 중요하지만, 국내법적 기반을 고려한 법령의 실효성 또한 중요하다는 사실을 시사하고 있다.

## (2) 입법론적 시사점

첫째, 우리나라 해사안전법 제36조에서는 선박교통의 안전을 위한 선박교통관제의 시행을 규정하고 있으며, 같은 법 제43조에서는 해양사고 발생사실의 해양경찰서장 등에 대한 보고의무를 규정하고 있다. 또한 선원법 제21조에서는 선장에 대하여 선박운항에 관한 보고의무를 부과하고 있다. 즉, 선장은 선박의 충돌·침몰·멸실·화재·좌초 등 해양사고가 발생한 경우 등에 해양항만관청에 그 사실을 보고하도록 하고 있다. 이와 같이 우리나라의 경우, 해양사고의 발생 시에 발생사실 및 선박운항에 관한 보고의무만을 규정하고 있을 뿐, 선원이 해양사고 등의 위험상황에 효율적으로 대응할 수 있도록 공통적인 선박언어 등에 관한 규정은 찾아볼 수 없다. 이에 대하여 영국의 경우,

Merchant Shipping(Minimum Standards of Safety Communications) (Amendment) Regulations 1999 제5조에서는 여객선의 선사와 선장에 대하여 선원이 해양사고 등 위험상황에 효율적으로 대응할 수 있도록 선박 내에서 공통적으로 사용하는 선박언어를 확보하도록 의무화하고 있다. 여객선 침몰 등 해양사고 발생 시에 선원 등이 신속하게 대응하기 위해서는 공통적인 선박언어로 의사소통을 할 필요가 있다는 점에서 일정한 시사점을 도출할 수 있을 것이다.

둘째, 우리나라 선원법 제15조에서는 선장으로 하여금 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 비상시에 취하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고, 선박에 있는 사람에게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상대비훈련을 실시하도록 하고 있다(제1항). 이에 기초하여 선원법 시행규칙 제7조에서는 여객선의 선장으로 하여금 여객이 비상시에 대비할 수 있도록 비상 신호의 위치, 구명기구의 비치 장소를 선내에 명시하고, 피난요령 등을 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두도록 하고 있다(제3항). 이와 같이 우리나라의 경우는 “해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두는 것”만으로 충분하다고 해석될 수 있다. 이에 대하여 영국의 경우는 항해 중 해양사고 등 긴급한 상황이 발생하는 경우를 대비하여 여객을 구조할 사람을 지정하여 쉽게 알아볼 수 있도록 하고, 그 지정된 사람은 비상상황에 관한 안내방송 등 승객과 정확하게 의사소통을 할 수 있는 능력을 갖추도록 하고 있다. 침몰사고 등 해양사고가 발생한 경우에는 선박 내에 게시된 안내판 보다는 구체적이고 신속하게 대응할 수 있는 사람을 지정하여 일정한 능력을 갖추도록 하는 것이 피해를 최소화함에 더욱 효율적일 것으로 보인다.

### 3. 일 본

#### (1) 법령체계의 특징

일본의 선박안전 관련법령은 우리나라와 가장 유사한 법령체계를 형성하고 있으며, 미국 및 영국과는 달리 선박안전에 관한 개별법적 규율체계를 형성하고 있다. 즉, 우리나라의 해운법 및 선박안전법, 선원법, 해상안전법에 각각 해당하는 海上運送法 및 船舶安全法, 船員法, 海上交通安全法 등이 있으며, 이러한 법률의 시행을 위한 시행령, 시행규칙 등 하위법령이 각각 존재한다. 이와 같이 일본의 선박안전 관계법령은 우리나라에 비하여 특이할 만한 체계적 특징을 발견할 수 없으나, 개별법의 체계에서는 일정한 특징을 도출할 수 있다. 즉, 일본의 船舶安全法은 1933년에 제정된 것으로서, 명치(明治)시대부터 적용되어 온 칙령을 준용하거나 당시의 문자를 사용하는 등 낡은 법령 체계를 유지하면서 개정을 거듭해 오고 있다. 특히 일본의 船舶安全法은 목적규정에서는 감항성 유지와 인명안전 확보를 위한 시설구비 의무규정의 형식을 취하고 있으며(제1조), 정의규정에서도 여객선 등에 관한 정의를 두지 아니하고 구비하여야 할 선박시설만을 언급하고 있다(제2조). 이러한 점에서 우리나라의 선박안전법 등 관계법령은 체계적으로 보아 매우 발전된 모습을 갖추고 있다고 볼 수 있으며, 관계법령을 운용·준수하는 방식·의식에서 양자의 차이를 발견할 수 있을 것이다.

#### (2) 입법론적 시사점

운송안전에 관한 정보의 공표로서, 우리나라 해운법에 해당하는 일본의 海上運送法에서는 국토교통대신으로 하여금 일반여객정기항로사업자에 대한 운송시설의 개선명령, 안전관리규정의 준수명령 또는 출

입검사 등 운송의 안전에 관한 정보를 정리하여 인터넷 등 적절한 방법으로 공표하도록 하고(제19조의2의2), 일반여객정기항로사업자로 하여금 여객운송의 안전을 확보하기 위하여 취한 조치 및 취하려는 조치 등에 관한 정보를 공표하도록 의무화하고 있다(제19조의2의3). 이와 관련하여 우리나라 해운법에서는 해양수산부장관으로 하여금 해운업계의 질서유지와 하주의 권익보호를 위하여 필요한 경우에 해운업자(외국인 해운업자를 포함)의 범위반에 따라 받은 행정처분에 관한 사항을 공표할 수 있도록 하고 있으며(제55조), 선박안전법에서도 유사한 형태의 규정을 두고 있다.<sup>147)</sup> 이와 같이 우리나라의 해운법에서는 해양수산부장관으로 하여금 “해당 법률상 의무위반 사실을 널리 공표하여 간접적으로 의무위반자를 강제함으로써, 해당 의무이행의 확보”<sup>148)</sup>를 도모하고 있다.

일본의 海上運送法에서는 우리나라의 해운법 상 간접적 의무이행 확보수단으로서의 공표가 아니라 운송의 안전에 관한 정보공개의 의미를 가지는 공표제도를 의무화하고 있으며, 여기에서 여객운송의 안전 확보에 관한 정보공개의 의미를 가지는 공표제도 도입의 필요성이라는 시사점을 발견할 수 있을 것이다. 물론 우리나라의 해상안전법 제57조에서도 선박의 안전도에 관한 정보의 제공과 관련하여, 해양수산부장관으로 하여금 국민의 선박 이용의 안전을 도모하기 위하여 해운법 제3조에 따른 해상여객운송사업에 종사하는 일정한 선박의 해양사고 발생 건수, 관계법령이나 국제협약에서 정한 선박의 안전에 관

---

147) 선박안전법 제70조에서도 해양수산부장관으로 하여금 외국 항만당국의 항만국 통제로 인하여 출항정지명령을 받은 대한민국 선박에 대하여 해당 선박의 선박명, 총톤수, 출항정지 사실 등을 공표할 수 있도록 하고 있다.

148) 오용식, 행정상 공표와 관련한 몇 가지 검토, 월간 법제 2002년 9월호, 6면. 즉, 여기에서는 공표를 “행정법상 의무위반이 있는 것을 전제로 그 의무위반사실이나 위반행위의 명단 등을 불특정 다수인에게 주지할 수 있도록 발표함으로써 그 위반자의 명예·신용의 침해를 위협하여 행정법상의 의무이행을 간접적으로 강제하는 수단”으로 정의하고 있다.

한 기준의 준수 여부, 선박의 소유자·운항자 또는 안전관리대행자 등에 대한 정보를 공표할 수 있도록 하고 있다(제1항). 이 규정은 정보공개 의미를 가지는 공표라고는 할 수 있으나, 강행규정화 되어 있는 것도 아니며, 해운법과 해사안전법의 입법목적도 다르므로, 이러한 점을 충분히 고려하여 강행규정으로 하는 등 관련규정을 정비할 필요가 있을 것이다.

## 제 5 장 여객선 안전법제의 개선방안

## 제 1 절 법체계적 정합성 강화

## 1. 목적규정의 명확화

## (1) 문제점

전술한 바와 같이 해운법은 여객선의 안전운항이라는 주요한 목적을 가지는 법률임에도 불구하고, 목적규정(제1조)에서는 해상운송의 질서유지 및 공정한 경쟁의 확보, 해운업의 건전한 발전 및 여객·화물의 원활한 운송, 이용자의 편의향상 및 국민경제의 발전, 공공복리의 증진이라는 내항 정기 여객운송사업 등 관련사업 및 해운업의 육성을 중심으로 하는 입법취지만을 강조하고 있다. 다수의 여객이 승선하는 여객선을 이용한 해상운송사업의 경우, 여객의 안전 확보는 가장 우선되어야 하는 과제일 것이다. 이러한 점이 해운법의 목적규정에 녹아 있어야, 수범자인 국민이 해운법이 무엇을 위한 법인지를 쉽게 할 수 있고, 그렇지 않은 경우에는 “입법목적의 착오”로 인한 법집행의 효율성 및 실효성을 저하시킬 수 있다. 따라서 해운법의 목적규정에 최소한 “해상운송의 안전 확보”라는 입법목적은 추가하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.

## (2) 개선안

해운법(현행)	해운법(개선안)
제 1 조(목적) 이 법은 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건	제 1 조(목적) 이 법은 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>전한 발전과 <u>여객·화물의 원활한 운송을 도모</u>함으로써 이용자의 편의를 향상시키고 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 한다.</p>	<p>전한 발전과 <u>여객·화물의 원활한 운송 및 안전 확보를 도모</u>함으로써 이용자의 편의를 향상시키고 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 한다.</p>

## 2. 정의규정의 체계화

### (1) 문제점

첫째, 전술한 바와 같이 **해사안전법** 제2조에서는 “해사안전관리”를 “선원·선박소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조 시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 사고가 발생할 위험을 줄이는 활동”으로 정의하고 있다. 이 규정에서 “해사”의 경우는 “바다와 배를 무대로 한 운송·에너지·환경보전 등에 관한 다양한 활동”이라는 일반적인 의미로 사용하려는 취지에서 따로 그 의미를 밝히지 않고 있다고 생각된다. 다만, “안전관리”의 경우는 각종 재난 및 안전관리의 기본법에 해당하는 재난 및 안전관리 기본법 제3조에서 규정하고 있는 안전관리, 즉 “재난이나 그 밖의 각종 사고로부터 사람의 생명·신체 및 재산의 안전을 확보하기 위하여 하는 모든 활동”(제4호)이라는 의미가 충분히 반영되어 있지 않다. 즉, “사람의 생명·신체 및 재산의 안전 확보”라는 핵심적 내용이 반영되어 있지 못하다는 것이다.

둘째, 해사안전법 제2조 제3호에서는 수상항공기를 “물 위에서 이동할 수 있는 항공기”로 정의하고 있으나, 제2호에서는 “선박”은 “물에

서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)”로 정의하여, “물 위에서 이동할 수 있는 항공기”가 중복되어 있다. 또한 제2조 제8호에서 정의하고 있는 고속여객선의 경우, 제10조 제1항에서 한 번 사용하고 있는 용어임에도 정의규정에서 정의함으로써, 오히려 법령의 이해도를 저하시킬 수 있다는 문제점이 있다. 또한 고속여객선의 정의에서는 15노트의 고속이라는 의미는 충분히 이해되지만, 여객선의 개념에 관하여는 언급하고 있지 않다. 따라서 다른 해사관계법과의 법체계적 정합성이라는 관점에서 여객선의 개념을 인용 등의 방법으로 명확하게 할 필요가 있을 것이다.

셋째, 선박 및 소형선박의 정의에 관한 것으로서, 선박안전법 제2조에서는 “선박”을 “수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물”(제1호)로 정의하고 있다. 이와 같이 정의한 후, 선박안전법 제2조에서는 “소형선박”을 “제27조 제1항 제2호의 규정에 따른 측정방법으로 측정된 선박길이 12미터 미만인 선박”으로 정의하고 있다(제11호). 이에 대하여 선박법 제1조의2에서는 “선박”을 “수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류”로 정의하고, 이러한 선박의 종류로서 기선, 범선, 부선으로 구분하고 있다(제1항). 이와 같이 선박을 정의한 후 선박법 제1조의2에서는 “소형선박”을 “총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선, 총톤수 100톤 미만인 부선 중의 어느 하나에 해당하는 선박”으로 정의하고 있다(제2항). 특히 해운법의 경우는 “선박”이라는 용어를 대부분의 조항에서 사용하고 있음에도 이에 관한 정의규정조차 두고 있지 않다.

선박안전법의 입법목적은 “선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전운항에 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 생명과 재산을 보호함”(제1조)

에 있다. 선박법의 입법목적은 “선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사(海事)에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고, 국민경제의 향상에 이바지하는 것”(제1조)에 있다. 이와 같이 선박안전법과 선박법은 입법 목적을 달리 하고 있으나, 입법 목적의 차이가 동일한 해사관계법에서 같은 용어를 다르게 정의하고 있는 이유가 될 수는 없을 것이다. 또한 선박안전법에서 소형선박을 정의하고 있는 것은 만재홀수선의 표시의무를 면제하기 위한 것으로서(제27조 제1항 제2호), 선박의 안전 확보를 위한 만재홀수선의 표시는 선박법과 선박안전법에서 달리 규정할 사항은 아니라 하겠으며, 오히려 만재홀수선은 선박의 무게를 기준으로 하는 것이 타당한 것으로 보인다. 따라서 모든 해사관계법에서 선박 및 소형선박의 통일적 정의를 두는 방향으로 개선할 필요가 있을 것이다.

(2) 개선안

해사안전법(현행)	해사안전법(개선안)
<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. “해사안전관리”란 선원·선박 소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 <u>사고가 발생할 위험을 줄이는 활동을 말한다.</u></p> <p>2-29. &lt;생략&gt;</p>	<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. “해사안전관리”란 선원·선박 소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 <u>발생할 수 있는 사고로부터 사람의 생명·신체 및 재산의 안전을 확보하기 위하여 하는 활동을 말한다.</u></p>

해사안전법(현행)	해사안전법(개선안)
<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. &lt;생략&gt;</li> <li>2. “선박”이란 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)를 말한다.</li> <li>3. “수상항공기”란 물 위에서 이동할 수 있는 항공기를 말한다.</li> <li>4. “수면비행선박”이란 표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 선박을 말한다.</li> </ol> <p>5-29. &lt;생략&gt;</p>	<p>2-29. &lt;생략&gt;</p> <p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. &lt;생략&gt;</li> <li>2. “선박”이란 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(제3호의 수상항공기와 제4호의 수면비행선박을 포함한다)를 말한다.</li> <li>3. “수상항공기”란 물 위에서 이동할 수 있는 항공기를 말한다.</li> <li>4. “수면비행선박”이란 표면효과 작용을 이용하여 수면 가까이 비행하는 선박을 말한다.</li> </ol> <p>5-29. &lt;생략&gt;</p>
<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1-7. &lt;생략&gt;</li> <li>8. “고속여객선”이란 시속 15노트 이상으로 항행하는 여객선을 말한다.</li> </ol> <p>9-29. &lt;생략&gt;</p>	<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1-7. &lt;생략&gt;</li> <li>8. “고속여객선”이란 시속 15노트 이상으로 항행하는 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 선박을 말한다.</li> </ol> <p>9-29. &lt;생략&gt;</p>

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p>	<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p>

제 5 장 여객선 안전법제의 개선방안

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>1. “해운업”이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 말한다.</p> <p>&lt;신설&gt;</p> <p>1의2. “여객선”이란 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 선박을 말한다.</p> <p>2-9. &lt;생략&gt;</p>	<p>1. “해운업”이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 말한다.</p> <p>1의2. “선박”이란 「선박법」 제1조의2제1항에 따른 선박을 말한다.</p> <p>1의3. “여객선”이란 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 선박을 말한다.</p> <p>2-9. &lt;생략&gt;</p>

※ 신설되는 개선안 1의2는 기본적인 방향성을 제시하는 것으로서, 해운법의 입법목적이나 각종 기술기준 등에 관한 충분한 검토가 필요하다.

선박안전법(현행)	선박안전법(개선안)
<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1-10. &lt;생략&gt;</p> <p>11. “소형선박”이라 함은 제27조 제1항제2호의 규정에 따른 측정방법으로 측정된 선박길이가 12미터 미만인 선박을 말한다.</p> <p>12-18. &lt;생략&gt;</p>	<p>제 2 조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1-10. &lt;생략&gt;</p> <p>11. “소형선박”이란 「선박법」 제1조의2제2항에 따른 선박을 말한다.</p> <p>12-18. &lt;생략&gt;</p>

※ 개선안 11호는 기본적인 방향성을 제시하는 것으로서, 선박안전법의 입법목적이나 각종 기술기준 등에 관한 충분한 검토가 필요하다.

### 3. 규정체계의 간결화

#### (1) 문제점

전술한 바와 같이 해운법 제21조의3에서는 여객의 금지행위 등에서 선장의 권한을 규정하고 있으며, 선박안전법 제23조에서는 컨테이너의 형식승인 및 검정 등, 제31조에서는 선장의 권한, 제40조에서는 산적화물의 운송과 관련해서도 선장의 직무 및 의무에 대하여 규정하고 있다. 특히 선원법상 선장의 출항 전 안전검사와 관련하여, 해운법 시행규칙에서도 운항관리자로 하여금 여객선 선장으로부터 출항 전 안전점검 보고서의 제출을 요청할 수 있도록 규정하고 있다(제15조의8 제5항). 세월호 침몰사고에서 지적된 바와 같이, 출항 전에 선박의 감항성, 화물의 적재상태, 구명설비의 구비와 작동상태 등 여객과 선박의 안전 확보를 위하여 필수적인 사항에 대한 점검은 해양사고를 예방하고, 해양사고가 발생한 경우 인명피해를 최소화할 수 있다는 점에서, 해사관계법에서 상호 내용적 정합성을 고려하면서 체계적으로 규정되어 있어야 할 것이다. 선원법에서 이러한 내용의 규정을 두는 것은 제정 당시 일본법의 “일방적인 모방적 입법계수”로 인한 부작용으로 볼 수 있을 것이다. 따라서 이러한 문제를 해소하여 해사법관계법의 체계적 정합성을 강화하기 위해서는 장기적으로 선원법 제2장, 해운법 제21조의3, 선박안전법 제23조 등에서 산재하고 있는 여객 및 선박의 안전에 관한 선장의 직무와 권한에 관한 규정을 해운법이나 선박안전법 등으로 이동하여 재배치할 필요가 있을 것이다. 다만, 법령체계의 안정성 확보라는 점에서 우선 관계법령의 체계적 간결화를 도모할 필요가 있을 것이다. 특히 해운법 시행규칙에서 정하고 있는 선장의 출항 전 안전점검 보고서 제출에 관한 규정을 삭제하고, 이를 선원법 제7조의 출항 전 검사 의무에 흡수·통합하여 규정할 필요가 있을 것이다.

(2) 개선안

선원법(현행)	선원법(개선안)
<p>제 7 조(출항 전 검사의무) 선장은 출항 전에 선박이 항해에 견딜 수 있는지와 화물이 실려 있는 상태 및 항해에 적합한 장비, 인원, 식료품, 연료 등이 갖추어져 있는지를 검사하여야 한다.</p> <p>&lt;신설&gt;</p>	<p>제 7 조(출항 전 검사의무) ① 선장은 출항 전에 선박이 항해에 견딜 수 있는지와 화물이 실려 있는 상태 및 항해에 적합한 장비, 인원, 식료품, 연료 등이 갖추어져 있는지를 검사하여야 한다.</p> <p>② 선장은 제1항에 따른 출항 전 검사의 보고서를 해양수산부령으로 정하는 양식 및 방법에 따라 해운법 제22조제2항에 따른 운항 관리자에게 제출하여야 한다.</p>

4. 전반적인 체계정비

해운법의 경우 1963년에 제정된 이후 타법개정을 포함하여 34차례의 개정을 거치면서 총 71개의 조문 중에 11개의 가지조문을 가지는 체계를 형성하고 있다. 선박안전법의 경우는 1961년에 제정된 이후 타법개정을 포함하여 총 24차례의 개정을 거치면서 6개의 조문이 삭제되었다. 해사안전법은 1986년에 해상교통안전법으로 제정된 후 타법개정을 포함하여 총 28차례의 개정을 거치면서 총 113개의 조문 중에 3개의 가지조문을 가지는 체계를 형성하고 있다. 선원법은 1962년에 제정된 후 타법개정을 포함하여 총 43차례의 개정을 거치면서 오늘에 이르고 있다. 이와 같이 해사관계법은 다양한 입법연혁을 거치면서 다수의 가지조문 및 삭제조문이 발생하고, 내용적 변화를 거듭해 온 “현재 진행형”의 입법체계를 형성하고 있다. 다만, 전술한 바와

같이 정책 및 입법 환경의 변화에 따른 임기응변적 대응입법으로 인하여 내용적 중복이나 체계적 정합성 저하라는 문제점을 내포하고 있다. 따라서 지금까지의 입법연혁을 고려하여, 향후 발전적 방향으로 나아가기 위해서는 해사관계법 전반에 걸친 체계정비를 할 필요가 있을 것이다.

## 제 2 절 운항안전관리 개선방안

### 1. 선령제도의 적정화

#### (1) 문제점

해운법 제5조 및 해운법 시행규칙 제5조에서는 여객선의 선령을 원칙적으로 20년 이하로 하고, 20년 이상 및 25년 이상인 여객선은 선박검사기준에 따른 선박검사 및 선박관리평가기준에 따른 선박관리평가의 결과 안전운항에 지장이 없는 것으로 판정되는 경우에는 각각 5년의 범위에서 1년 단위로 연장할 수 있도록 하고 있다. 따라서 현행 법상 여객선의 선령은 최장 30년이며, 국제취항 여객선의 경우에는 이러한 선령에 제한을 받지 않는다. 여객선의 선령제한제도는 1963년에 제정된 해상운송사업법에서부터 존재하였으며, 같은 법 제3조에서는 목조선 25년, 강조선 30년으로 되어 있었다(제1항).<sup>149)</sup> 1973년의 제1차 개정과 1978년의 제2차 개정에서는 대체로 이와 유사한 제한을 두고 있었으나, 1983년의 제3차 개정에서는 여객선의 고령·노후화로 인한 인명의 보호를 위하여 목선이 15년 이하, 강선이 20년 이하로 강화되었다(해운업법 제5조, 해운업법 시행규칙 제5조). 1996년의 제5차 개정에서는 여객선의 선령을 선질과는 무관하게 20년으로 제한하

149) 다만, 선박의 3분의 2 이상을 수리하였거나, 같은 정도의 시공으로 선박의 내항성이 충분히 보장되어 있는 등의 경우에는 계속하여 취항할 수 있도록 하고 있었다(제2항)

는 것을 원칙으로 하되, 선박검사결과 안전항행에 지장이 없는 것으로 판정된 여객선에 한하여 5년의 범위에서 1년 단위로 연장할 수 있도록 되었다(해운법 시행규칙 제5조). 2009년의 제10차 개정에서는 최장 25년까지로 되어 있던 선령을 30년까지로 연장하는 해운법 시행규칙 개정이 행해졌다.<sup>150)</sup>

## (2) 개선안

이와 같이 선령제한제도의 연혁을 살펴보면, 여객선의 고령·노후화를 고려하여 선령제한이 완화되거나 강화되는 등의 개정을 거쳐 오늘에 이르고 있다. 1963년에 제정된 해상운송사업법에서는 원칙적으로 25년 또는 30년으로 되어 있었지만, 선박검사에 합격한 경우에는 계속하여 취항할 수 있도록 완화되어 있었다. 이에 대하여 1984년의 제3차 개정에서는 여객선의 고령·노후화로 인한 인명 등 안전강화를 위하여 선박의 성질에 따라 15년과 20년으로 선령제한을 대폭 강화하였다. 현재와 같이 여객선의 선령을 최장 30년으로 하고 있는 것은 연혁적 평균기간으로 볼 때, 여객선의 노후화를 초래하는 원인으로 작용될 수 있다는 것은 세월호 침몰사고에서도 여실히 나타나고 있다. 따라서 충분한 논의를 거쳐, 이에 관한 합리적 개선방안이 필요하다고 생각되며, 이 경우에는 기본적으로 다음과 같은 사항이 고려되어야 할 것이다. 즉, 여객선의 노후화로 인한 부작용을 해소하기 위해서는 선령을 줄이는 방향으로 개선할 필요가 있으며, 또한 여객선의 안전운항과 직결되는 선령에 관한 사항은 국민이 안전하게 살 권리에 관한 사항이라는 점에서 기본적으로 법률, 아니면 최소한 시행령에서는 규정되어야 할 것이다.

---

150) 전영우 외 5명, 연안여객선 선령제한제도 개선 연구, 국토해양부, 2008, 60-67면 참조.

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>제 5 조(면허기준) ① 해양수산부장관은 해상여객운송사업의 면허를 하려는 때에는 제4조제3항에 따라 제출한 사업계획서가 다음 각 호에 적합한지를 심사하여야 한다.</p> <p>1-4. &lt;생략&gt;</p> <p>5. 여객선등의 보유량과 여객선등의 선령(船齡)이 <u>해양수산부령으로 정하는 기준에 알맞을 것</u></p> <p>&lt;신설&gt;</p> <p>② &lt;생략&gt;</p>	<p>제 5 조(면허기준) ① 해양수산부장관은 해상여객운송사업의 면허를 하려는 때에는 제4조제3항에 따라 제출한 사업계획서가 다음 각 호에 적합한지를 심사하여야 한다.</p> <p>1-4. &lt;생략&gt;</p> <p>5. 여객선등의 보유량이 <u>해양수산부령으로 정하는 기준에 알맞을 것</u></p> <p>6. 여객선등의 선령(船齡)이 <u>대통령령으로 정하는 기준에 알맞을 것</u></p> <p>② &lt;생략&gt;</p>

## 2. 승선관리의 내실화

### (1) 문제점

해운법에 따르면, 여객선에 여객이 승선하려면 승선신고서를 작성하여 여객운송사업자에게 제출하고, 여객운송사업자는 승선신고서에 기재내용을 확인하여 여객이 승선하도록 되어 있다. 다만, 해운법 제21조의2에서는 여객운송사업자로 하여금 승선신고서의 기재내용을 확인하기 위하여 필요한 경우에 한하여 여객에게 신분증 제시를 “요구할 수 있다”(제2항)고 하여 임의규정의 형식을 취하고 있다. 세월호 침몰 사고에서와 같이 형식적인 여객의 승선절차로 인하여 정확한 승선자수의 파악에 혼란이 발생할 수 있다. 이러한 임의규정으로는 승선관리제도의 도입취지를 충분히 살릴 수 없으며, 관련규정의 실효성을 담보할 수 없다는 점에서, 우선 신분증 제시를 의무화하고, 승선신고서 또는 승선권을 확인하도록 할 필요가 있을 것이다. 이와 관련하여

국회에서는 승선관리제도의 실효성 담보를 위하여 승선신고서 확인의 무 및 이를 위반한 경우의 과태료 등 부과를 내용을 하는 개정안이 아래의 표와 같이 제안되어 있다.

【표-27】 국회 계류 중인 승선관리제도 관련법(안)<sup>151)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
이찬열 의원안 (2014. 04. 25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승선신고서 기재내용 확인 의무화 및 위반 시 과태료 부과</li> <li>• 승선신고서 기재내용을 확인하지 아니한 여객운송사업자는 500만원 이하, 승선신고서를 제출하지 아니한 자는 100만 원 이하의 과태료 부과</li> </ul>
김성찬 의원안 (2014. 04. 30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승선신고서를 제출한 여객의 승선여부 확인 의무화</li> <li>• 승선 여부를 확인하지 아니한 경우 100만 원 이하의 과태료 부과</li> </ul>
이명수 의원안 (2014. 04. 30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객 신분증 제시를 의무화하면서 이에 불응 시 승선 거부</li> <li>• 여객운송사업자가 이를 위반 시 300만 원 이하의 벌금</li> </ul>
신학용의원안 (2014. 05. 09)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 승선신고서를 제출한 여객의 승선여부 확인 및 승선자 명단 확보 의무화</li> <li>• 승선 여부를 확인하지 아니한 등의 경우 100만 원 이하의 과태료 부과</li> </ul>

## (2) 개선안

이와 관련하여 해양수산부도 2014년 6월 1일부터 “여객이 승선신고서 또는 승선개찰권을 작성·제출하던 방식에서, 전산발권시스템에

151) 농림축산식품해양수산위원회, 해운법 일부개정법률안 검토보고서, 2014. 7, 20면 (이하 이를 “해운법 검토보고서”로 인용하기로 함).

여객이 자신의 신원을 입력하여 승선권을 발급받고, 승선 시에 신원 확인을 철저히 하는 방식”<sup>152)</sup>으로 제도를 개선하는 등의 조치를 취하였다. 위에서 언급한 이찬열 의원안 등 4개의 해운법 개정안 및 해양수산부의 제도개선 등을 종합적으로 고려하여 승선관리제도를 개선할 필요가 있을 것이다. 예컨대, 본인의 책임으로 승선신고서 또는 승선개찰권을 작성·제출하여 여객운송사업자로부터 승선권을 발급받도록 하고, 승선할 때에 신분증 제시를 요구하여 승선권에 기재된 신원을 정확하게 확인하도록 하며, 이에 기초한 여객명부를 작성·보관하도록 하는 방안이 효율적인 승선관리를 위해서는 더욱 바람직할 것이다. 또한 차량이나 화물의 경우도 여객의 경우와 동일하게 취급하도록 할 필요가 있으며, 현재 국회에 발의되어 있는 해운법 개정안 중 신분증 확인의무나 서류의 보관의무 등의 위반에 대한 벌칙은 제도의 실효성 담보를 위해서 필요할 것으로 보인다.

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>제21조의2(여객선등의 <u>승선신고서 작성 및 제출</u>) ① 여객선등에 승선하려는 여객은 여객선등의 출항 전에 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성하여 여객운송사업자에게 제출하여야 한다.</p> <p>② 여객운송사업자는 제1항에 따른 승선신고서 기재내용을 확인하기 위하여 필요한 경우 여객에게 신분증 제시를 요구할 수 있다.</p> <p>③ 여객운송사업자는 여객이 정</p>	<p>제21조의2(여객선등의 <u>승선권 발급 및 승선 확인 등</u>) ① 여객선등에 승선하려는 여객은 여객선등의 출항 전에 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성·제출하여 여객운송사업자로부터 승선권을 발급받아야 한다.</p> <p>② 여객운송사업자는 승선하려는 여객에게 신분증의 제시를 요구하여 제1항에 따른 승선권의 기재내용을 확인하여야 하고, 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 여객명부를 작성하여야 한다.</p>

152) 해운법 검토보고서, 12면(수정 후 재인용).

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>당한 사유 없이 제1항에 따른 승선신고서를 작성하여 제출하지 아니하거나 제2항에 따른 신분증 제시 요구에 따르지 아니하는 경우에는 승선을 거부할 수 있다.</p> <p>④ 여객운송사업자는 제1항에 따라 제출받은 승선신고서를 3개월 동안 보관하여야 한다.</p>	<p>③ 여객운송사업자는 여객이 정당한 사유 없이 제1항에 따른 승선권을 발급받지 아니하거나 거짓으로 발급받은 경우 또는 제2항에 따른 신분증의 제시 요구에 따르지 아니하는 경우에는 승선을 거부할 수 있다.</p> <p>④ 여객운송사업자는 제1항에 따른 승선권 발급내역 및 제2항에 따른 여객명부를 3개월 동안 보관하여야 한다.</p>

### 3. 운항관리의 충실화

#### (1) 문제점

안전운항은 해상여객운송업의 운용에 있어서 선행요건으로서, 운항 중 위험상태로부터 인명의 안전을 확보하는 것은 국가 및 해상여객운송업자의 절대적 책무라 하겠다. 이로부터 해운법 제22조에서는 여객선 해양사고의 사전예방을 위하여 내항여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리교육, 내항여객운수사업자의 운항관리규정의 이행실태 확인 등의 주요 직무를 수행하는 운항관리자를 선임하도록 하고 있다(제2항). 이와 관련하여, 해운법 제22조에서는 운항관리자의 직무범위를 해운법 시행규칙(제15조의8)에 위임하면서(제3항), “해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운항관리규정의 준수와 이행의 상태를 확인하고, 항만에 드나드는 여객선 등을 확인하며, 선원을 교육하는 등 안전운항을 위한 직무와 지도에 충실”(제4항)하도록 규정하

고 있다. 이 규정은 법문의 표현상 운항관리자의 충실의무에 관한 규정으로 보이지만, 실질적으로는 형식적인 “책무규정”으로 파악될 우려가 지적되고 있다.<sup>153)</sup> 일반적으로 국가 등의 책무·책임 등에 관한 규정의 경우, 책무·책임 위반에 대한 벌칙을 두고 있는 예를 찾아보기 어렵다는 점에서, 해운법의 경우도 운항관리자의 “책무규정”으로 볼 수 있을 것이다. 결국 여객선 해양사고의 사전예방을 위한 운항관리자의 직무를 고려하면, 운항관리자의 직무규정은 실효성이 떨어질 우려가 있다는 것이다. 이러한 문제점으로 인하여 운항관리자의 직무에 관한 “책무규정”을 “의무규정”의 성격을 띠도록 강화하려는 등의 해운법 개정안이 현재 국회에 제출되어 있으며, 표로 정리하면 다음과 같다.

【표-28】 국회 계류 중인 운항관리자 관련법(안)<sup>154)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
이찬열 의원안 (2014. 04. 24)	선박운항관리자가 확인 의무 위반 시 처벌 근거조항 정비
윤명희 의원안 (2014. 04. 25)	선박운항관리자의 직무수행 의무 명확화, 확인 의무 위반 시 벌칙 강화
김승남 의원안 (2014. 06. 20)	선박운항관리자의 자격요건(현행 시행규칙) 법에 명문화, 벌금액 상향

153) 해운법 검토보고서, 30-31면 참조.

154) 해운법 검토보고서, 12면(재인용).

(2) 개선안

세월호 침몰사고에서 나타난 바와 같이 운항관리제도의 부실한 운영은 막대한 인명피해를 초래하는 여객선 해양사고의 중요한 원인이 될 수 있다는 점에서, 현행 해운법에 규정하고 있는 운항관리자의 직무규정의 의무규정화 및 의무위반에 대한 벌칙 강화 등 현재 제출되어 있는 해운법 개정안의 조속한 입법을 기대한다. 이러한 개정의 추진에서는 다음과 같은 문제에 관하여 법리적으로 검토할 필요가 있을 것이다. 해운법 제22조에서는 운항관리자로 하여금 여객선등의 안전운항을 위하여 필요한 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 출항의 정지를 해양수산부장관에게 요청할 수 있도록 하고 있다(제5항). 이에 기초하여 해운법 시행규칙 제15조의11에서는 운항관리자로 하여금 여객선의 안전 확보를 위하여 긴급하게 조치할 필요가 있는 경우에 직접 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있도록 하고, 그 사실을 지체 없이 해양경찰청장에게 보고하도록 하고 있다(제2항). 물론 시급성 등 불가피한 경우 운항관리자에게 직접 출항정지를 명할 수 있도록 하고, 추후 이를 해양경찰청장에게 보고하도록 하는 것은 운항안전의 확보라는 차원에서 인정될 수 있을 것이다. 다만, 법률에 근거 없이 이를 시행규칙에서 바로 규정하는 것은 법률에서 위임한 범위를 벗어나는 것으로 볼 수 있다. 따라서 해운법 제 22조에 긴급을 요하는 경우 운항관리자의 운항정지 명령에 관한 법적 근거를 신설하는 방안을 검토할 필요가 있다.

해운법(현행)	해운법(개선안)
제22조(여객선 안전운항관리) ①-④ <생략> ⑤ 운항관리자는 여객선등의 안	제22조(여객선 안전운항관리) ①-④ <생략> ⑤ 운항관리자는 여객선등의 안

해운법(현행)	해운법(개선안)
<p>전운항을 위하여 필요하면 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 다음 각 호의 사항 등을 요청할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 여객선등의 운항 횟수를 늘리는 것</li> <li>2. 출항의 정지</li> <li>3. 사업계획에 따른 운항의 변경</li> </ol> <p>&lt;신설&gt;</p> <p>⑥-⑦ &lt;생략&gt;</p>	<p>전운항을 위하여 필요하면 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 다음 각 호의 사항 등을 요청할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 여객선등의 운항 횟수를 늘리는 것</li> <li>2. 출항의 정지</li> <li>3. 사업계획에 따른 운항의 변경</li> </ol> <p>⑥ 제5항에도 불구하고 운항관리자는 여객선의 안전확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있다. 이 경우 운항관리자는 그 사실을 지체 없이 해양경찰청장에게 보고하여야 한다.</p> <p>⑦-⑧ &lt;생략&gt;</p>

#### 4. 선박교통관제의 강화

##### (1) 문제점

세월고 침몰사고에서 “선장이 선박의 사고 등 특이사항을 해상교통관제센터 등에 바로 신고하고, 관제구역에 진입한 선박에 대한 철저한 선박교통관제 하에 선박교통관제사의 적극적이고 효과적인 지시 및 선장의 신속한 대처가 있었다면, 인명피해를 방지 또는 최소화할 수 있었던 것”<sup>155)</sup>으로 보인다. 이러한 해상교통관제의 기능부전은 다

155) 농림축산식품해양수산위원회, 해사안전법 일부개정법률안 검토보고서, 2014.7. 15면(이하 이를 “해사안전법 검토보고서”라 함).

양한 원인에 기인하는 것으로 볼 수 있으나, 해사안전법의 규정형식에 의한 것이기도 하다. 즉, 해사안전법 제36조에서는 해양수산부 장관으로 하여금 “선박교통의 안전을 도모하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 선박교통관제를 시행할 수 있다”(제1항)고 하여, 임의규정의 형태를 취하고 있다는 점에도 기인하는 것이다. 따라서 선박교통관제를 강화하는 방향으로 개선이 필요하며, 선박교통관제의 의무화, 선박교통관제사의 권한강화, 규정위반에 대한 벌칙조항 신설 등을 검토할 필요가 있을 것이다. 이와 관련해서는 현재 다음과 같은 해사안전법 개정안이 제출되어 있으며, 이를 충분히 고려하여 개정사항을 도출할 필요가 있을 것이다.

【표-29】 국회 계류 중인 선박교통관제 관련법(안)<sup>156)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
백재현 의원안 (2014. 05. 12)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박교통관제 의무화</li> <li>• 관제사에게 해양사고예방과 선박교통안전에 관련된 정보제공과 조언·권고·명령권 부여</li> <li>• 선박의 특이사항 발생 시 관제센터에의 보고 의무화</li> <li>• 선박교통관제에 따르지 아니하여 인명사고를 유발한 자에 대한 벌칙 강화</li> </ul>
류지영 의원안 (2014. 05. 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박교통관제구역에서의 관제통신 녹음·보존 의무를 명시</li> <li>• 이를 위반한 경우 300만 원 이하의 과태료 부과</li> </ul>

## (2) 개선안

위에서 서술한 해사안전법 개정방안에 더하여, 여기에서는 선박교통관제와 관련한 해사안전법의 체계적 개선방안을 제시하고자 한다. 즉,

156) 해사안전법 검토보고서, 15면(수정하여 재인용).

해사안전법 제2조에서는 선박교통관제를 “선박교통의 안전 및 효율성을 증진하고 해양환경과 해양시설을 보호하기 위하여 선박의 위치를 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 동정을 관찰하며 선박에 대하여 안전에 관한 정보를 제공하는 것”으로 정의하고 있다(제21호). 일반적으로 법령에서 정의규정을 두는 것은 다양한 이유가 있지만, 해당 법령의 여러 조문에서 자주 사용되는 용어를 미리 하나의 조문에서 설명함으로써 법령문을 간결하게 표현하기 위해서이다.<sup>157)</sup> 다만, 해사안전법의 경우 하나의 조문, 즉 제36조에서만 선박교통관제라는 용어를 사용하고 있음에도 따로 제2조에서 정의를 내리고 있다. 이로부터 29개의 호로 구성되어 있는 제2조의 정의규정을 더욱 길고 복잡하게 할 우려가 있으므로, 법령문의 간결화를 위해서는 해당 조문에서 정의할 필요가 있을 것이다. 또한 종래의 정보제공을 중심으로 한 소극적인 선박교통관제의 방식을 탈피하여 통항량이 많은 해역이나 항행여건이 열악한 해역을 통항하는 선박의 안전운항 여부를 지도·관리하는 적극적인 내용이 포함되어야 할 것이다.

해사안전법(현행)	해사안전법(개선안)
제36조(선박교통관제의 시행 등) ① 해양수산부장관은 <u>선박교통의 안전을 도모하기 위하여</u> 대통령령으로 정하는 바에 따라 선박교통관제를 시행할 수 있다.	제36조(선박교통관제의 시행 등) ① 해양수산부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 <u>선박교통의 안전과 효율성을 증진, 해양환경과 해양시설의 보호를 위하여</u> 선박교통관제(선박의 위치를 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 안전운항 여부를 지도·관리하고 선

157) 법제처, 법령입안심사기준, 2007, 51면 참조.

해사안전법(현행)	해사안전법(개선안)
②-③ <생략>	<u>박에 대하여 안전항행에 관한 정보를 제공하는 것을 말한다)를 시행하여야 한다.</u> ②-③ <생략>

## 5. 공표제도의 확대

### (1) 문제점

전술한 바와 같이 해운법 제55조에서는 해양수산부장관으로 하여금 해운업계의 질서유지와 하주의 권익보호를 위하여 필요한 경우 외국인 해운업자를 포함한 해운업자가 이 법을 위반하여 받게 된 행정처분에 관한 사항을 공표할 수 있도록 하고 있다. 또한 해사안전법 제 57조에서는 해양수산부장관으로 하여금 국민의 안전한 선박이용을 도모하기 위하여 해상여객운송사업에 종사하는 선박 등의 해양사고 발생 건수, 관계 법령이나 국제협약에서 정한 선박의 안전에 관한 기준의 준수여부 및 그 선박의 소유자·운항자 또는 안전관리대행자 등에 대한 정보를 공표할 수 있도록 하여(제1항), 선박의 안전도에 관한 정보제공적 공표제도를 도입하고 있다. 그리고 선박안전법 제70조에서도 해양수산부장관으로 하여금 외국 항만당국의 항만국통제로 인하여 출항정지명령을 받은 대한민국 선박에 대하여 해당 선박의 선박명·총톤수 및 출항정지 사실 등을 공표할 수 있도록 하고 있다. 이와 같이 우리나라 해사관계법에서는 간접적 의무이행 확보수단으로서의 공표와 정보공개적 의미를 가지는 공표를 임의규정의 형태로 일관성 없이 혼용하고 있고, 특히 선박안전법의 경우는 선박시설의 안전도 등에 관한 공표제도 자체를 도입하고 있지 않아, 공표제도의 실효성을 담보할 수 없는 상황이라 하겠다.

(2) 개선안

전술한 바와 같이 일본의 海上運送法에서는 우리나라 해운법 상 간접적 의무이행 확보수단으로서의 공표제도가 아니라 강행규정의 형태로 운송의 안전에 관한 정보공개의 의미를 가지는 공표제도를 규정하고 있다. 이러한 일본의 입법례는 여객운송의 안전 확보에 관한 정보 공개적 의미를 가지는 공표제도 도입의 필요성을 이라는 시사점을 제시하고 있다. 따라서 우리나라 해사관계법의 입법취지를 고려하여 해운법의 간접적 의무이행을 위한 공표제도를 강행규정화하고, 해사안전법의 정보공개의 의미를 가지는 공표제도도 강행규정화하며, 선박안전법의 경우는 선박시설의 안전도 등에 관한 공표제도를 신설하는 등 관련규정을 정비할 필요가 있을 것이다. 이하에서는 예시로서 각종 공표제도의 강행규정화 방안 등을 제시하고자 한다.

해운법(현행)	해운법(개선안)
제55조(공표) 해양수산부장관은 ……<생략>…… 이 법을 위반하여 받게 된 행정처분에 관한 사항을 공표할 수 있다.	제55조(공표) 해양수산부장관은 ……<생략>…… 이 법을 위반하여 받게 된 행정처분에 관한 사항을 <u>공표하여야 한다</u> .

해사안전법(현행)	해사안전법(개선안)
제57조(선박의 안전도에 관한 정보의 제공) ① 해양수산부장관은 국민의 선박 이용의 안전을 도모하기 위하여 ……<생략>…… 등에 대한 정보를 <u>공표할 수 있다</u> .	제57조(선박의 안전도에 관한 정보의 제공) ① 해양수산부장관은 국민의 선박 이용의 안전을 도모하기 위하여 ……<생략>…… 등에 대한 정보를 <u>공표하여야 한다</u> .
1-4. <생략>	1-4. <생략>

선박안전법(현행)	선박안전법(개선안)
<p>제70조(공표) 해양수산부장관은 ……&lt;생략&gt;…… <u>당해</u> 선박의 선박명·총톤수, 출항정지 사실 등을 <u>공표할 수 있다.</u></p>	<p>제70조(공표) ① 해양수산부장관은 ……&lt;생략&gt;…… <u>해당</u> 선박의 선박명·총톤수, 출항정지 사실을 <u>공표하여야 한다.</u></p> <p>② <u>해양수산부장관은 선박의 안전관리를 위하여 이 법을 위반하여 받게 된 행정처분 중 다음 각 호에 관한 사항을 공표하여야 한다.</u></p> <p>……</p> <p>2. ……</p>

## 6. 그 밖의 개선방안

### (1) 직접지휘사유의 구체화

전술한 바와 같이 선원법 제9조에서는 선장으로 하여금 선박이 항구를 출입할 때, 좁은 수로를 지나갈 때, 선박에 위험이 생길 우려가 있을 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하도록 의무화하고 있다. 같은 조 단서에서는 예외로서, 선장이 휴식을 취하는 시간에 1등항해사, 운항장 및 선박직원법 시행령 별표 3에 따른 1등항해사 또는 운항장의 승무자격 이상의 자격을 갖춘 직원에게 선박의 조종을 지휘하게 한 경우를 제외시키고 있다. 세월호 침몰사고의 발생지역은 조류가 빠른 지역이고, 위의 “선박에 위험이 생길 우려가 있을 때”에 해당함에도 불구하고, 선장이 직접 조종을 지휘하지 않아 위험에 제대로 대처하지 못하였던 것이 지적되고 있다. 이러한 문제는 별도로 하고, 선장의 직접지휘사유로는 “조류가 강할 때”나 “안개 등으로 시계의 확보가 어

려울 때” 등 다양한 상황이 있다는 점을 고려하여, 선원법에서는 “선박에 위험이 생길 우려가 있을 때”라는 규정형식을 취한 것으로 보인다. 그러나 이러한 규정의 해석에는 선장의 자의적 판단이 개입될 우려가 있으며, 너무 추상적이라 하겠다. 따라서 위임입법의 원리에 따라 하위법령에서 선장의 직접지휘사유를 구체화할 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.<sup>158)</sup>

선원법(현행)	선원법(개선안)
<p>제 9 조(선장의 직접 지휘) 선장은 <u>선박이 항구를 출입할 때나 좁은 수로를 지나갈 때 또는 그 밖에 선박에 위험이 생길 우려가 있을 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다. 다만, 제60조제3항에 따라 휴식을 취하는 시간에 1등항해사 등 대통령령으로 정하는 직원에게 선박의 조종을 지휘하게 한 경우에는 그러하지 아니하다.</u></p> <p>&lt;신설&gt;</p>	<p>제 9 조(선장의 직접 지휘) 선장은 <u>선박에 위험이 발생할 수 있는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 항구를 출입할 때</li> <li>2. 좁은 수로를 지나갈 때</li> <li>3. <u>선박의 통항량, 해양의 기상상태 또는 조류 등의 영향으로 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호라목에 따른 해양사고가 빈번하게 발생하거나 발생할 우려가 있는 해역을 지나갈 때</u></li> <li>4. <u>그 밖에 해양수산부령으로 정하는 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때</u></li> </ol> <p>② 제1항에 따라 선장이 직접 지휘하여야 하는 때를 제외하고 제 60조제3항에 따라 휴식을 취하는 시간에 1등항해사 등 대통령령으</p>

158) 농림축산식품해양수산위원회, 선원법 일부개정법률안 검토보고서, 2014. 7. 17-18면 참조(이하 이를 “선원법 검토보고서”로 인용하기로 함).

선원법(현행)	선원법(개선안)
	<u>로 정하는 직원에게 선박의 조종을 지휘하게 한 경우에는 그러하지 아니하다.</u>

### (2) 비상대비훈련의 내실화

전술한 바와 같이 선원법 제15조에서는 선장으로 하여금 비상시에 조치하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 잘 보이는 곳에 게시하고, 선박에 있는 사람에게 소방훈련 및 구명정훈련 등 비상대비훈련을 실시하도록 의무화하고 있다(제1항). 이에 기초하여 선원법 시행규칙 제7조에서는 총톤수 500톤 이상의 선박(평수구역을 항행구역으로 하는 선박은 제외) 및 여객선에 대하여 비상배치표를 걸어두고 비상대비훈련을 실시하도록 하고 있다(제1항). 또한 비상대비훈련은 매월 1회 선장이 지정하는 일시에 실시하도록 하고, 여객선의 경우에는 10일(국내 항과 외국 항을 운항하는 여객선은 7일)마다 실시하도록 하고 있다(제2항). 세월호 침몰사고에서도 문제가 된 바와 같이 부실한 비상대비훈련은 해양사고로 인한 인명피해를 키우는 하나의 원인으로 작용할 수 있다. 여객선의 출항 전에 공개장소에서 여객에게 비상시 탈출요령 등 안전교육을 실시하도록 하는 등 선내비상훈련과 비상시 여객대처요령을 강화하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.<sup>159)</sup>

### (3) 위반행위의 처벌강화

선원법은 선박이 위험한 상태에 처한 경우 등 급박한 상황에서 선장이나 해원의 인명구조를 위한 필요한 조치를 취하도록 하고 있고, 이러한 각종 의무에 관한 규정의 실효성을 담보하기 위하여 다음과

<sup>159)</sup> 선원법 검토보고서, 20-32면 참조.

같이 벌칙조항을 두고 있다. 우선 제161조에서는 선장이 선박위험시의 조치의무(제11조)를 위반하여 인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다하지 않은 경우에는 5년 이하의 징역에 처하고, 선박 및 화물을 구조하는 데 필요한 조치를 다하지 않은 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1,000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 또한 제164조에서는 선장이 제7조에 따른 출항 전 검사의무(제7조), 항로에 의한 항해의무(제8조), 선박의 직접지휘의무(제9조), 재선의무(제10조), 항해안전 확보의무(제16조), 선박운항에 관한 보고의무(제21조) 중 어느 하나를 위반한 경우에 500만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있다. 선장이나 해원의 구조조치의무위반 등과 같은 무책임한 행위는 대규모의 다중적 인명피해를 야기할 수 있으며, 이러한 행위에 대한 선원법상의 벌칙규정은 위반행위의 중요성 및 위반자 엄벌에 대한 국민적 공감대 등을 고려하면 미약하다고 하겠다. 따라서 심각한 인명피해를 야기할 수 있는 여객선 등의 위급 시의 인명구조를 위한 필요한 조치를 다하지 않은 선장이나 해원의 책임을 강화하는 방향으로 벌칙조항을 개정할 필요가 있을 것으로 보인다.<sup>160)</sup>

### 제 3 절 선박안전관리 개선방안

#### 1. 선박설비기준의 강화

##### (1) 항해자료기록장치

선박안전법 제26조 및 해양수산부고시인 선박설비기준 제108조의7에서는 국제항해에 취항하는 여객선과 여객선 외의 총톤수 3,000톤 이상의 선박에 항해자료기록장치(VDR)을 설치하도록 의무화하고 있다. 항해자료기록장치는 선박의 위치, 선교에서 발생하는 대화내용,

160) 선원법 검토보고서, 35-45면 참조.

선박운항과 관련하여 초단파대를 사용한 통신내용, 선교에 표시되는 경보사항 등 항해 중의 상황을 기록하는 장치로서, 선박안전법 제26조, 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약 제5장 20규칙, 선박설비기준에 따라 설치되고 있다. 이러한 항해자료기록장치는 해양사고가 발생한 경우 신속하게 사고원인을 규명함에 도움이 되는 것으로 알려져 있다. 다만, 현행 법령상 국제항해에 취항하는 여객선 및 여객선이 아닌 선박 중 총톤수 3,000톤 이상의 선박에만 설치가 의무화되어 있어, 연안 여객선의 경우 설치를 하지 않아도 무방한 실정이다. 연안여객선 및 그 이용의 증가추세 등을 고려하면, 국제항해에 취항하는 여객선 등에만 설치를 의무화할 것이 아니라, 연안여객선 중 적절한 기준을 정하여 설치하도록 확대하는 방안이 필요할 것이다. 이와 관련하여 최근 해양수산부는 현행 선박안전법령에 근거한 항해자료기록장치의 설치대상을 확대하는 방안을 추진 중에 있다.<sup>161)</sup> 또한 아래와 같이 현재 국회에는 항해자료기록장치의 확대 등을 위한 법안이 제안되어 있으며, 이러한 내용을 고려하면서 최적의 입법을 추진할 필요가 있을 것이다.

【표-30】 국회 계류 중인 항해자료기록장치 관련법(안)<sup>162)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
민홍철 의원안 (2014. 04. 23)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 항해자료기록장치 설치대상 선박에 국제항해 여객선(여객선 외 3천 톤 이상의 선박 포함) 외에 해양수산부령으로 정하는 여객선 추가</li> <li>● 위반 시 1년 이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금</li> </ul>

161) 즉, 항해자료기록장치의 설치근거인 선박설비기준을 개정하여 신조 및 외국에서 도입하는 중고 여객선의 경우는 총톤수 300톤 이상, 현재 운항 중인 연안여객선의 경우는 총톤수 500톤 이상에 의무적으로 설치하도록 하려는 것이다. 농림축산식품해양수산위원회, **선박안전법 일부 개정개정법률안 검토보고서**, 2014. 7. 15면 참조 (이하 이를 “**선박안전법 검토보고서**”로 인용하기로 함).

162) 선박안전법 검토보고서, 9면(수정하여 재인용).

법 안 (제안일)	주요내용
강창일 의원안 (2014. 04. 25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항해자료기록장치 설치대상 선박에 국내항해 선박 추가</li> </ul>
박인숙 의원안 (2014. 04. 25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항해자료기록장치 설치대상 선박은 해양수산부령으로 정함</li> </ul>

## (2) 구멍 · 탈출설비

선박안전법은 제26조는 선박시설의 기준에 관하여 규정하고 있으며, 이에 기초하여 선박구멍설비기준, 선박설비기준 등의 해양수산부고시에 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS)의 내용을 반영하여 상세하게 규정하고 있다. 특히 선박구멍설비기준과 선박설비기준에서는 구멍설비와 탈출설비의 종류, 요건, 배치수량, 설치방법 등이 구체적으로 규정되어 있다. 그럼에도 불구하고 세월호 침몰사고의 경우, 여객선에 비치된 구멍기구 또는 탈출설비가 부족하거나 제대로 작동되지 않아 더 큰 인명피해를 초래하였다는 비판이 제기된 바 있다. 이러한 비판은 현재 배가 기울었을 때 여객이 이동할 수 있는 사다리나 유리창을 깰 수 있는 설비 등이 선박구멍설비기준과 선박설비기준 등에 제대로 규정되어 있지 않기 때문일 것으로 보인다. 따라서 아래의 현재 계류 중인 구멍 · 탈출설비 관련법(안)의 내용을 기초로 하여 해양사고 등 위급상황에서 여객이 이용할 수 있는 구멍설비나 탈출설비의 구비요건을 강화하거나 본래의 성능이 유지되도록 할 필요가 있을 것이다.<sup>163)</sup>

163) 선박안전법 검토보고서, 32-38면 참조.

【표-31】 국회 계류 중인 구명·탈출설비 관련법(안)<sup>164)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
박인숙 의원안 (2014. 04. 25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구명·탈출 등을 위한 안전물품 비치 의무화</li> <li>• 위반 시 3년 이하 징역 또는 3천만 원 이하 벌금, 소급 적용(부칙)</li> </ul>
손인춘 의원안 (2014. 04. 29)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선의 선박탈출장비 구비 의무</li> <li>• 위반 시 1년 이하 징역 또는 1천만 원 이하 벌금</li> </ul>
이명수 의원안 (2014. 06. 11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구명설비 내구 연한의 표시와 내구 연한이 경과한 구명설비의 교체</li> </ul>

## 2. 대항기관에 대한 감독강화

### (1) 문제점

전술한 바와 같이 선박검사제도의 경우, 건조검사 및 각종 선박검사는 해양수산부장관의 권한으로 되어 있으나, 선박안전법 제60조에 따라 선박안전기술공단과 한국선급으로 하여금 검사업무 등을 대행할 수 있도록 하고 있다. 이로부터 실질적인 건조검사 및 선박검사에 관한 업무는 선박안전기술공단과 한국선급이 담당하고 있으며, 선박검사증서에 검사기관의 직인과 선박검사원의 이름을 기재하여 교부하도록 하고, 검사업무 대행기관의 자체검사규정을 승인하도록 하여, 대행업무에 대한 감독을 하고 있다. 이와 같이 선박안전법에 따라 해양수산부장관의 업무를 위탁받거나 대행하기 위하여 법인으로 설립된 선

164) 선박안전법 검토보고서, 10면(수정하여 재인용).

박안전기술공단(제45조)은 선박 또는 선박용 물건에 대한 검사업무 등의 적절한 수행을 위하여 해양수산부장관으로부터 지도·감독을 받아야 한다(제58조). 행정업무의 위탁과 대행 등에 관한 법학적 논의는 다양하지만,<sup>165)</sup> 위탁행정기관의 대행기관에 대한 지휘·감독권의 행사는 보장되고 있다. 세월호 침몰사고의 경우, 선박검사증서의 발급 등에서 책임소재가 명확하지 않다는 등의 비판을 고려하면, 법리상으로는 해양수산부의 지휘·감독권이 제대로 기능하지 못하였다는 점을 문제로 지적할 수 있다. 이로부터 현재 국회에는 아래와 같이 감독권한의 강화

## (2) 개선안

이와 같이 세월호의 경우 선박안전법상 안전관리가 제도적으로 운용되고 있었음에도 선박 자체의 안전성 문제가 발생함으로써, 국민의 권리·의무에 영향을 미치는 검사·검정 등의 안전업무를 대행하는 민간단체에 대한 지도·감독이 문제로 되고 있다. 이러한 경우 법리적으로 선박안전에 관한 업무 대행기관에 대한 지도·감독이 제대로 이루어지지 못함으로써 발생하는 해양사고의 책임은 국가에 있다고 할 수 있다.<sup>166)</sup> 지금까지 선박검사 등의 안전업무를 국가가 직접 수행할 수도 있었으나, 업무의 전문성·기술성 등으로 전문기관에 대행시키는 방식을 채택하여 왔으며, 이러한 방식을 유지하는 경우에는 대행기관에 대한 지도·감독의 강화는 필수적이라 하겠다. 대형 해양사고의 발생으로 인한 국민의 생명·신체의 보호를 고려하면, 향후 검사 등의 주요 안전업무는 선박검사관 등의 확대·활용을 통하여 국가가 직접 수행하는 방안도 고려할 필요가 있을 것이다.

165) 이에 관하여는 이상철, 위임·위탁·대리·대행, 월간 법제 2000년 8월호, 법제처, 19-36면 참조.

166) 백옥선, 해상재난관리체계의 법적 문제점과 개선방안, 중앙법학 제16집 제2호(2014. 6), 32면 참조.

### 3. 선박개조의 제한

#### (1) 문제점

선박안전법 제15조에서는 선박검사 후 선박의 상태유지의무를 부과하고 있다. 즉, 선박소유자는 건조검사 또는 선박검사를 받은 후 해당 선박의 구조배치·기관·설비 등을 변경할 수 없으며, 선체·기관·설비 등이 정상적으로 작동·운영되도록 상태를 유지하도록 하고 있다(제1항). 다만, 선박의 소유자는 선박의 길이·너비·깊이 및 해당 선박의 용도가 변경됨으로써 선박안전법 제26조에 따른 선박시설의 기준 등의 적용이 다르게 되는 선박의 용도를 변경하려는 경우에는 해양수산부장관의 허가를 받도록 하고 있다(제2항). 이와 같이 선박안전법에 따르면, 여객선의 객실을 증축하는 행위는 구조배치 등을 변경하는 행위로서 금지되어 있으나, 선박의 구조배치나 선박의 길이·너비에 변화가 없는 범위에서 선박시설을 개조하여 객실을 늘리는 경우에는 임시검사를 받도록 하고 있다(제10조 제1항). 세월호 침몰사고에서는 복원성을 무시한 무리한 객실의 증축이 문제로 되었으며, 이러한 상황에서 선박용도변경허가나 임시검사제도가 제대로 기능하지 못하는 경우에는 선박의 개조로 인한 선박의 복원성에 문제가 발생하게 되고, 이는 여객의 안전을 위협하는 원인이 될 수 있을 것이다. 이로부터 아래와 같이 현재 국회에는 여객의 안전관리를 강화하기 위하여 여객선의 복원성을 저하시키는 선박의 개조를 금지하는 등의 다양한 선박안전법 개정안이 제출되어 있다.<sup>167)</sup>

---

167) 해양수산부도 세월호 침몰사고의 후속대책으로서, 복원성을 저하시키는 여객선의 개조를 금지하여 여객의 안전관리를 강화할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있다. 선박안전법 검토보고서, 22-23면.

【표-32】 국회 계류 중인 선박개조 관련법(안)<sup>168)</sup>

법 안 (제안일)	주요내용
이찬열 의원안 (2014. 05. 07)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선 객실의 증·개축 금지</li> <li>• 위반 시 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금</li> </ul>
윤재옥 의원안 (2014. 06. 24)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객선의 복원성에 영향을 줄 수 있는 증·개축 허가 금지</li> </ul>

(2) 개선안

선박안전법(현행)	선박안전법(개선안)
<p>제15조(선박검사 후 선박의 상태유지) ① 선박소유자는 건조검사 또는 선박검사를 받은 후 해당선박의 구조배치·기관·설비 등의 <u>변경</u>을 하여서는 아니 되며, …… &lt;생략&gt;…….</p> <p>② 제1항의 <u>규정에</u> 불구하고 선박소유자는 선박의 길이·너비·깊이 및 해양수산부령이 정하는 선박의 <u>용도</u>를 변경하고자 하는 경우에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.</p>	<p>제15조(선박검사 후 선박의 상태유지) ① 선박소유자는 건조검사 또는 선박검사를 받은 후 해당선박의 구조배치·기관·설비 등을 <u>변경 또는 개조</u>하여서는 아니 되며, ……&lt;생략&gt;…….</p> <p>② 제1항에도 불구하고 선박소유자는 선박의 <u>선박길이</u>·너비·깊이 및 해양수산부령이 정하는 선박의 <u>용도</u>를 변경 또는 개조하려면 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.</p>

168) 선박안전법 검토보고서, 9면(수정하여 재인용).

## 4. 결합신고의 강행규정화

### (1) 문제점

전술한 바와 같이 선박안전법 제74조에서는 “누구든지” 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견한 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 그 내용을 해양수산부장관에게 “신고할 수 있다”고 규정하고 있다(제1항). 여객선이 감항성 및 안전설비에 결함이 있는 경우에는 선박사고의 직접적인 원인이 될 수 있고, 이는 국민의 생명과 재산에 대한 피해로 직결될 수 있다는 점에서, “신고할 수 있다”라는 형태의 임의규정으로는 실효성을 담보할 수 없을 것으로 보인다. 이와 관련하여 신고의 주체를 선장·해원 및 여객 등을 모두 포괄하는 “누구든지”로 하고 있어, 신고의무 위반행위에 대한 벌칙을 병행하는 강행규정이 아니라 임의규정의 형태를 취한 것으로 보인다. 이와 관련해서는 현재 국회에 “선박의 감항성 및 안전설비에 대한 결함 발견 시 신고를 의무화하고, 현행 거짓으로 선박의 결함신고를 한 자에 대한 벌칙을 삭제”<sup>169)</sup>해야 한다는 선박안전법 개정안이 제출되어 있다.

### (2) 개선안

위에서 서술한 계류 중의 선박안전법 개정안을 종합적으로 검토하고, 화학물질 관리법에서도 “해당 화학물질을 취급하는 자”(제43조)에 대하여 신고의무를 부과하고 있다는 점을 고려하여 다음과 같은 개선안을 제시할 수 있을 것이다. 즉, 선박의 감항성 및 안전설비의 결함으로 인한 선박 및 여객의 안전에 대한 위험을 고려하면, 선박소유자나 선장 등 선박안전에 책임이 있는 사람에 대하여는 신고를 의무화하고, 이를 위반한 경우 벌칙을 두는 방향으로 개선할 필요가 있을 것

169) 선박안전법 검토보고서, 6-7, 38-39면.

이다. 또한 선박소유자 등이 아니더라도 신고를 할 수 있도록 하고, 이 경우 거짓으로 신고를 한 사람에 대한 벌칙은 현행대로 존치시키는 방향으로 개선할 필요가 있을 것이다.

선박안전법(현행)	선박안전법(개선안)
<p>제74조(결함신고에 따른 확인 등)</p> <p>① 누구든지 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견한 때에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 그 내용을 해양수산부장관에게 신고할 수 있다.</p> <p>&lt;신설&gt;</p> <p>②-④ &lt;생략&gt;</p> <p>&lt;신설&gt;</p>	<p>제74조(결함신고에 따른 확인 등)</p> <p>① <u>선박소유자나 선장 등 선박안전에 책임이 있는 사람은</u> 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견한 때에는 그 내용을 해양수산부장관에게 <u>신고하여야 한다.</u></p> <p>② <u>제1항에 따른 선박안전에 책임이 있는 사람 외에도</u> 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견한 때에는 그 내용을 해양수산부장관에게 신고할 수 있다.</p> <p>③-④ &lt;생략&gt;</p> <p>⑤ <u>제1항 및 제2항에 따른 신고의 방법 등에 필요한 사항은</u> 해양수산부령으로 정한다.</p>

## 5. 준법정신의 함양

대규모 인명피해를 초래한 세월호 침몰사고가 발생한 후 지금까지 사고의 핵심적인 책임이 해양수산부 및 해양경찰청 등에 있고, 선사 및 대항기관의 간접적 책임도 도마 위에 올랐다. 이것은 해사관계법이 선박안전에 관한 해양수산부장관의 다양한 권한과 책임을 규정하고 있고, 해양경찰청 등으로 하여금 해양수산부장관의 지휘를 받아 신속하게 대응하도록 하고 있음에도, 제대로 기능하지 못하였기 때문일 것이다. 다만, 전술한 비교법적 검토에서 나타난 바와 같이 우리나라

라 해사관계법의 선박안전에 관한 규정은 상당히 선진적이라고 할 수 있다는 점을 인식할 필요가 있다. 즉, 세월호 침몰사고의 원인을 해사관계법령의 미비나 부재 등 법제도적 차원에서만 찾을 것이 아니라는 점이다. 중요한 것은 “법의 운용과 효율성 있는 적용(*Anwendung*)에 본질적인 문제가 있다”<sup>170)</sup>는 지적에서 나타나고 있는 바와 같이, 해사관계법령에서 규정하고 있는 기본적인 안전기준을 준수하였더라면 세월호 침몰사고와 같은 대형참사를 충분히 피할 수 있었다는 점이다. 따라서 이 연구에서 제시한 다양한 입법론적 개선방안의 실효성을 강화하고, 여객선 안전의 확보를 위해서는 해사관계법령의 준수, 즉 준법정신의 함양이 전제되어야 할 것이다.

---

170) 강기홍, 독일의 여객선 안전법제와 한국적 함의(전제), 82면.

## 참 고 문 헌

### 1. 국내문헌

#### (1) 단행본

국토해양부, 해상교통관제백서, 2013.

농림축산식품해양수산위원회, 해운법 일부개정법률안 검토보고서, 2014. 7.

농림축산식품해양수산위원회, 해사안전법 일부개정법률안 검토보고서, 2014. 7.

농림축산식품해양수산위원회, 선원법 일부개정법률안 검토보고서, 2014. 7.

농림축산식품해양수산위원회, 선박안전법 일부 개정개정법률안 검토 보고서, 2014. 7.

법제처, 법령입안심사기준, 2007.

전영우 외 5명, 연안여객선 선령제한제도 개선 연구, 국토해양부, 2008.

한국해운조합, 연안해운통계연보 2013, 2013.

한국해운조합, 연안여객선 업체현황, 2013.

해양수산부 해양안전심판원, 해양사고통계, 2014.

해양수산부 해양안전심판원, 해양사고통계, 2014.

황진화·홍장원·강수미, 크루즈 선박운항 관련 법·제도 발전방안 연구, 한국해양수산개발원, 2013. 12

(2) 논 문

강기홍, 독일의 여객선 안전법제와 한국적 함의, 한국비교공법학회 제71회 학술대회 논문집(2014. 7)

김경석, 일본의 선박안전법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구원, 2011)

김봉철, 영국의 선박안전 관리법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구원, 2014)

김승섭, “여객선 대중교통지원법” 제정법률안 국회 제출, 해양한국 2013년 3월호(2013.3)

류재형, 섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연안여객운송실태와 정책과제, 국토 제358호(2011.8)

백옥선, 해상재난관리체계의 법적 문제점과 개선방안, 중앙법학 제16집 제2호(2014. 6)

신현식, 우리나라의 선박통신 운용에 관한 연구(여객선 세월호 참몰사고를 중심으로), 한국전자통신학회 논문집 제9권 제6호(2014)

오용식, 행정상 공표와 관련한 몇 가지 검토, 월간 법제 2002년 9월호.

이상규, 미국의 재난관리체계, 대한병원협회지 제32권 제4호(2003)

이상철, 위임·위탁·대리·대행, 월간 법제 2000년 8월호.

주종광·조인현·최석윤·이은방, 내항 여객선 운항관리제도 발전방안 고찰, 2009년도 해양환경안전학회 추계학술발표회 논문집(2009)

진효현·김진권, 해사안전법상 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 관한 연구, 한국항해항만학회지 제37권 제5호(2013)

최유경, 미국의 선박안전 관련법제, 최신 외국법제정보 2014년 제4호(한국법제연구원, 2014)

최정민, 국제해사기구 제56차 방화전문위원회 주요현안, 방제기술 제54호(한국화재보험협회, 2013)

최정식, 세월호 참사와 법규 준수, Law & Life 2014. 6.

### (3) 기 타

이데일리 2014년 4월 17일 기사

<<http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?SCD=JG31&newsid=03778566606057104&DCD=A00703&OutLnkChk=Y>>

dongA.com 2014년 4월 30일 기사

<<http://news.donga.com/3/all/20140430/63141708/1>>

한국행정학회 행정학용어사전

<[http://www.kapa21.or.kr/epadic/epadic\\_view.php?num=129&page=105&term\\_cate=&term\\_word=&term\\_key=&term\\_auth](http://www.kapa21.or.kr/epadic/epadic_view.php?num=129&page=105&term_cate=&term_word=&term_key=&term_auth)>

해양수산부 선박등록통계

<[http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=116&tblId=DT\\_MLTM\\_5632&vw\\_cd=MT\\_ZTITLE&list\\_id=116\\_12311&conn\\_path=F0&path](http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=116&tblId=DT_MLTM_5632&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=116_12311&conn_path=F0&path)>

H SUPERICH 2014년 5월 25일 기사

<<http://superich.heraldcorp.com/superich/view.php?ud=20140425000451&sec=01-73-01&jeh=208&pos>>

MK뉴스 <<http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2014&no=746940>>

선박항해용어사전

참 고 문 헌

<<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=382339&cid=42382&categoryId=42382>>

## 2. 외국문헌

海上保安庁, 海難の現況と対策について, 2013.

神戸大學海事科學研究科・海事法規研究會, 概説 海事法規, 成山堂書店, 2011.