

---

# 해양의 안전관리를 위한 법제 개선방안 연구

---

이순태 · 이유봉



연구보고 2017-04

# 해양의 안전관리를 위한 법제 개선방안 연구

이 순 태 · 이 유 봉



# 해양의 안전관리를 위한 법제 개선방안 연구

The Study for Better Laws on Maritime Safety and  
Security Management

연구자 : 이순태(선임연구위원)

Yi, Sun-Tae

이유봉(연구위원)

Lee, Eubong

2017. 10. 31.



## 요약문

### I. 배경 및 목적

#### ▶ 연구의 배경

- 해양에서의 행위증가에 따른 위험요소도 증가하고 있음에 반하여 발생하는 위험에 대한 체계적 대응은 뒤따르지 못하고 있음

#### ▶ 연구의 목적 및 범위

- 해양에서 발생하는 위험에 대한 분석과 이에 대한 대응정책, 대응기관, 집행작용, 관련 법령 분석을 통해 위험을 보다 적절히 관리할 수 있는 방안 모색
- 해양의 안전관리와 관련된 법은 해상교통·선박·선원·해난 등 매우 광범위한 영역에 걸쳐 있으므로, 본 연구는 해양에서 발생하는 가장 큰 위험원을 찾고 그에 대한 적절한 대응체계가 법을 통해 마련되고 있는지를 분석할 것

#### ▶ 연구의 방법

- 본 연구는 실용적인 입장에서 입법의 최종 수요자인 국민들의 입장을 반영하여 국민이 체감하는 해양에 대한 위험원, 그 발생원인, 그에 대하여 기대되는 안전 보장 방향이 무엇인지를 염두에 두고 접근하고자 함
- 이를 도출하는 방법으로 소셜 빅데이터 분석을 통해 국민들이 가장 많이 접하게 되는 해양에서의 안전의 위협요인들과 그 대응을 위하여 중점적으로 다루어야 할 문제를 찾아내고자 하였음

- 해양안전과 관련된 규범은 국제규범에서 출발된 경우가 많으며, 국내에서도 직접 적용되는 규범인 만큼, 관련 국제법령과, 미국, EU, 영국, 일본 등 주요 국가의 관련 기관과 법적 근거를 살펴보고자 하였음
- 보다 심층적인 이해와 분석을 위하여 국제해사기구와 영국의 해양안전관련 기관들을 방문하여 구체적인 경험과 현황에 관한 정보를 획득하였음

## II. 주요 내용

### ▶ 해양안전의 의의

- 해양안전과 해양안보
  - 해양안전(maritime safety)은 선박·선원의 안전관리, 인명구조, 해상교통 등 전통적인 선박의 항행의 관점의 안전과 관련되며, 해양안보(maritime security)는 해적, 테러와 같이 고의적인 보안상의 위협과 관련되어짐
  - 넓은 의미의 해양안전은 해양안전과 해양안보를 포괄하는 의미로 사용되어지기도 하고, 반대로 해양안보의 개념이 최근에는 전통적인 해상영토의 수호에서 확장되어 항행의 자유, 무역교통의 보호 등으로 확대되고 있음
- 해양안전사고 현황
  - 국내 해양안전사고가 2014년 세월호 이후 지속적으로 증가하고 있는 점을 유의할 필요가 있으며, 선박산의 충돌, 기관고장, 선박의 구조·설비·운용 등으로 인명손실이 발생하는 경우가 증가하여 전체적인 해양에서의 안전관리체계에 문제가 있는 것으로 보임
  - 특히, 어선과 그중에서도 소형 어선과 관련된 사고 비중이 높아 대응책마련이

필요한 것으로 보이며, 법집행과 대응기관의 대응력과 이에 비례하는 권한 부여 등 법제도적 관리체계에도 문제가 있음

## ▶ 해양 안전관리에 관한 빅데이터 분석

### ○ 빅데이터 분석의 의의과 적용

- 제8차 국가교통안전기본계획을 통해 추출된 해양안전에 기본 지표들과 해양조난사고 통계연보(2015년)를 통해 선정한 해양안전에 대한 평가지표를 기반으로 온라인상의 소셜데이터 확보를 위한 모집단 구성함
- 평가지표를 기반으로 텍스트 마이닝을 통한 키워드 분석을 시행하였으며, 평가지표 선정결과에 따라 법적 검토를 통한 정책적 방향 제시

### ○ 정책평가지표 분석

- 주요 평가지표로는 사고 발생 및 원인과 관련하여, 소형선박, 어선·낚시어선, 배타적 경제수역이, 사고 대응과 관련해서는 전복, 기상악화, 해양경찰 등이 제시되었고, 이와 관련된 연관어들을 기계·장비(통신), 규모·선종, 대응기관·주체, 사고원인, 대처방안 등으로 나누어 빈출도를 분석함
- 소셜빅데이터 조사결과 나타난 해양안전관리 관련 주요 지표 별 주요 연관어들을 통해 해양안전관리를 위해 요구되어지는 사고원인 별 대응방안에 대한 정책 대응 시나리오를 제시함

## ▶ 해양 안전관리에 관한 주요 법령 체계

### ○ 관련 조직

- 우리나라 해양안전관리를 담당하는 주요조직으로는 해양수산부와 해양경찰이 있으며, 해양수산부는 해양 관련 정책의 총괄, 해양경찰은 안전 및 보안사고 대



응 및 수사를 담당하며, 해양안전심판원이 해양사고 관련 사건의 조사 및 심판업무 수행

#### ○ 사고원인 관련 법령

- 소셜빅데이터 분석에 따라 가장 위험관리가 필요한 부분에 관련된 법령을 중심으로 살펴봄
- 어선의 안전관리에 관하여는, 「선박안전법」, 「어선법」, 「해사안전법」 등이 있으며, 어선에 관하여는 개조, 무선통신설비, 위치발신장치 등을 「어선법」에서 정함
- 낚시어선의 안전관리에 관하여는 「낚시관리법」이 있고, 승선정원 초과, 음주조업, 원거리조업, 위치추적장치, 구명장치, 출입항 신고 등에 관한 규정을 두고 있음
- 외국어선의 불법조업에 있어서는 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」, 「국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률」, 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」 등이 관련될 수 있음

#### ○ 사고 대응 관련 법령

- 사고 대응과 관련하여서는, 전복사고 대응과 관련된 법으로, 「선박안전법」, 「선박직원법」, 「선원법」, 「해양경비법」, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」이 있음
- 기상악화에 대한 사고대응과 관련된 법으로, 「해사안전법」, 「선원법」, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」, 「해양경비법」이 있음
- 사고조사 및 사후 조치에 관하여는, 「해양사고조사및심판에 관한 법률」, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」이 있음

#### ○ 안전관리체계의 문제점

- 주요 사고 원인에 관한 규칙·기준의 설정과 이에 대한 이행력 확보에 관한 업무가 해양수산부와 해양경찰청 각각에 귀속되어지는 경우가 있는데, 해상에서의

법집행의 실효성을 확보할 수 있는 수단을 보다 강화할 필요가 있으며, 사고 대응과 관련하여서는 관리주체가 여러 기관에 귀속됨으로 인한 비효율성을 관리체계의 단순화를 통해 개선할 필요가 있음

## ▶ 해양 안전관리에 관한 국제법 및 비교법적 분석

### ○ 국제협약

- 해양 안전에 관한 대표적인 국제협약으로는, 우리나라가 가입한 협약으로는, 「UN 해양법협약」, 「바다에서의 인명안전에 관한 협약」, 「선박으로부터의 해양오염방지를 위한 협약」, 「국제해상충돌예방규칙협약」, 「해상수색 및 구조에 관한 국제협약」, 「선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약」이 있음
- 우리나라가 가입하지 않은 협약에는 「어선의 안전에 관한 토레몰리노스협약」, 「어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약」이 있음
- 국제해사기구(IMO)는 60개 이상의 해사 관련 협약에 간여하며, 관할 협약을 내부 조직에 맞춰, 해양안전과 보안, 해양오염의 방지(환경보호), 책임과 보상, 기타로 분류

### ○ 미국

- 미국은 해군 조직의 일부로서 해안경비대를 두고 있으며, 해양안전(수색구조, 선박기준, 해난사고 방지·조사·수사, 선원면허 등), 해상보안(항만·수로·연안 보안, 약물차단, 이민차단, 방위태세), 해양관리(쇄빙활동, 항로표식·수로관리, 해양환경보호, 해양생물자원보호), 법집행(해상경찰, 무력행사, 정보활동) 등 업무를 담당
- 미국연방법 제14편, 연안경비대에서 해안경비대의 각 역할에 대하여 규정

### ○ EU

- EU의 통합적 해양감시정책(해상교통, 어업, 국경관리, 불법이민대응, 환경보호

등)을 위한 전문기관으로 해상안전청(EMSA)을 두었는데, EU법의 집행감시, 해사정보능력 개발·운용, 해양오염 대비·발견·대응, 위원회에 대한 전문·과학적 조언 업무를 담당함

- 에리카페키지 및 EMSA규칙의 개정을 통하여, 해사정보시스템, 위성에 의한 선박·식별추적시스템의 개발운영 등, 최근 EU해상안전청의 해양안전 관리 및 서비스 영역이 확대됨

#### ○ 영국

- 영국의 해양·해양경비청(MCA)는 해안·해역에서의 인명손실을 방지하고, 해양안전정책의 수립, 해양 관련 법령의 입법을 담당하며, 선박등록, 선박안전기준·검사, 선원자격·교육, 해양오염방지, 화물안전, 수로관리 등에 관한 업무를 담당
- 해양사고 대응과 관련하여, 사건발생시 독립적인 지휘권한을 보유한 해양구조·국무조정 대표(SosRep), 사건현장에 신속 투입이 가능한 자원봉사자 등이 있으며, 해양사고조사국(MAIB)은 사고조사에 있어 독립성이 보장됨으로써 해양안전사건에 관한 사실과 원인의 조사가 객관적으로 이루어질 있도록 보장

#### ○ 일본

- 전후 해군조직의 전환으로 창설된 해상보안청이 현재 국토교통성의 외청으로, 「해상보안청법」에 따라 특별사법경찰조직 설립되었으며, 군사활동은 인정되지 않으나, 해난구조, 해양오염방지, 선박의 항행질서유지, 해상범죄 예방·진압·수사·구속, 교통규제, 수로·항로 표지 등의 해상의 안전·치안 확보 업무 담당
- 해양안전과 관련한 법으로, 해상교통, 선원, 선박, 해난, 항로, 항만·해운, 수산 관련 법령들이 있으며, 특히 소형선박, 소형어선과 관련된 안전규칙, 소형선박조종자법 등을 두고 있고, 특수 위험해역에 적용되는 「해상교통안전」 등을 별도로 제정하고 해상보안청이 이에 관한 안전조치를 관할함

## ▶ 입법개선을 위한 정책제언

- 소형 선박·어선
  - 우리나라의 해양안전에 있어 가장 취약한 영역으로, 각 법에서 소형선박에 대한 안전관리 관련규정의 적용제외가 있어 안전관리상의 공백의 우려가 있으므로, 소형선박, 소형어선에 관한 안전관리가 강화될 필요가 있음
- 통신
  - 무선장치, 위치추적장치의 적용 제외선박에 대한 위험관리 강화와 관련 기술개발로, 고장 및 고의적 미작동행위에 대한 제재 등 통신장치의 미비로 인한 위험 증가에 대응할 필요가 있음
- 선장
  - 실제 해상사고 대응에 있어 선장의 역할이 매우 중요하다는 점을 감안할 때, 의무와 권한을 보다 명확히 하고 강화할 필요가 있으며, 제재관련기준도 행위의 위법성 정도를 염두해두고 합리적으로 설정할 필요가 있음
- 관리 기관
  - 해양의 안전관리와 관련하여 나라마다 군조직, 행정조직 형태로 설치하는지 여부가 다르며, 정책·집행에 있어서도 일원화된 형태와 분리된 형태가 있는데, 우리나라의 경우, 행정조직의 일부이면서, 정책·집행이 해양수산부와 해양경찰로 분리된 형태로 이루어지고 있어, 정책·집행에 있어 중첩 및 혼란이 야기될 여지가 있음
  - 구체적으로는, 해양오염방지, 해상사고·재난대응, 해상교통관련정보체계 등에 있어 유사 업무가 이루어지고 있는데, 특히 해상사고·재난대응 체계에 있어서는 인명구조 등 효율적이고 신속한 사고대응을 위하여 조직체계를 현장대응과 필요에 부합하게 조정 및 조직화할 필요가 있음

### Ⅲ. 기대효과

#### ▶ 학술적 효과

- 입법수요자의 입장 반영
  - 기존의 해양안전·안보에 관한 조직, 법제도적 관점 논의를 아우르면서도, 입법 수요자인 국민의 눈높이에서 요구되는 해양안전관리 관련 정책이슈를 중점적으로 제시함
- 소셜빅데이터 분석방법 적용
  - 법제도 관련 정책연구에 있어 처음으로 소셜빅데이터 분석방법론의 적용을 통해 관련 주요 논점을 도출함

#### ▶ 정책적 효과

- 해양안전관리 취약영역 및 개선필요 제시
  - 소형선박 및 소형어선 등 해양안전 대응정책이 가장 요구되는 영역에 대한 취약부분의 집중대응 필요를 제시하고, 이와 관련된 법령 전반의 개선필요성 제시
- 해양안전 관련 관리조직의 업무 비교분석
  - 해양안전관리 담당기관들의 업무에 대한 분석, 비교를 통해 유사, 중복되는 부분을 명확히 하고 원활한 대국민 서비스와 업무의 전문성의 관점에서 향후 조정과 조직화가 필요함을 제시함

▶ 주제어 : 해양안전, 해양안보, 해상교통안전, 선박안전, 해양사고, 해사안전, 해양안전관리

# Abstract

## I. Backgrounds and Purposes

### ▶ Research Context

- While maritime activity and corresponding risks are on the rise, there is a lack of systematic response to sources of such maritime risk.

### ▶ Research Aims and Scope

- To analyze maritime risks and seek out ways to better respond to such risks through appropriate policies, government agencies, administrative action, and related legal framework.
- As laws related to maritime safety are spread out in different sectors, including maritime traffic, shipping, crew management, and maritime disaster response, this research also aims to identify major risk factors and assess whether existing legal framework allows appropriate responses.

### ▶ Research Methodology

- This research will take a practical approach and focus on maritime risk factors on which the public expresses biggest concerns, identifying their causes and corresponding preventative measures.

- This research analyzed “big data” available on social networks to identify the biggest maritime public safety concerns and any issues raised in responses to such concerns.
- Since maritime safety regulation often stems from international regulation that applies to member’s countries, this research reviewed the relevant international laws as well as the administrative authorities and legal frameworks in the US, EU, UK, and Japan.
- In order to gain deeper understanding and analysis of concrete examples and research context, the researchers conducted interviews with experts at the International Maritime Organization (IMO) and maritime safety agencies in the UK.

## II. Major Content

### ▶ The Importance of Maritime Safety

- Maritime Safety and Maritime Security
  - Maritime safety refers to traditional safety concerns related to shipping, including crew and vessel safety, rescue operations, and maritime traffic. Maritime security, on the other hand, refers to intentional threats to safety, including piracy and terrorism.
  - When used in a broad sense, maritime safety refers to both maritime safety and security. Maritime security, specifically, has been broadened in recent years to include freedom of navigation and protection of commercial shipping lanes.

## ○ Statistics on Maritime Accidents

- It is worth noting that death toll at sea has consistently risen since the Sewol Ferry Disaster of 2014. Specifically, collisions, mechanical malfunction, and other accident related to maintenance of vessels are on the rise, suggesting a need for a more fundamental and comprehensive review of maritime safety regulations.
- Accidents concerning fishing boats (particularly, smaller fishing boats) make a high percentage of accidents, requiring special attention.
- There are also concerns over related legal frameworks, including whether enforcement agencies have the appropriate authority and means to deal with such accidents

## ▶ Big Data Analysis on Maritime Safety Regulation

### ○ Significance of Big Data Analysis

- Based on statistics regarding maritime safety from the 8th National Basic Plan on Traffic Safety and 2015 Maritime Accidents Statistics Yearbook, the researchers identified keywords related to maritime safety issues and recruited volunteers to retrieve online data from social network sources.
- Analysis was conducted using text mining based on the selected keywords. Using this analysis, researchers were able to conduct further review of existing legal framework and make policy recommendations.

### ○ Analysis Criteria

- Keywords included “small vessels”, “fishing boats”, “exclusive economic zone (EEZ)” in relation maritime accidents and their causes; “capsizing”, “worsening



weather conditions”, “Coast Guard” in relation to accident response. Researchers further compiled statistics and categorized them as follows: Mechanical and (Telecommunication) Equipment, Size and Vessel Type, Accident Cause, and Accident Response.

- Using this big data analysis on keywords and related statistics, this research recommends specific policy responses to different maritime accident scenarios.

### ▶ Major Existing Legal Framework on Maritime Security

#### ○ Related Public Entities

- The Coast Guard and the Ministry of Ocean and Fisheries (MOF) are primarily in charge of maritime safety regulations. MOF is in charge of oversight of all maritime policies, the Coast Guard is responsible for responding to maritime safety and security incidents, and Korean Maritime Safety Tribunal conducts investigations and trials on maritime incidents.

#### ○ Legal Frameworks Related to Maritime Safety Threats

- Social network big data analysis identified laws most relevant to maritime safety management.
- Safety regulations of fishing boats include “Vessel Safety Act”, “Fishing Boats Act”, “Maritime Safety Act”. Specific regulations on fishing boat renovation, wireless communication equipment, and location tracking devices are specific in the “Fishing Boats Act”.
- Safety regulations of angling fishing boats are covered by the “Fishing Boats for Anglers Act”, which specifies regulations on boat capacity, boat operation under

the influence, long-range fishing, location tracking devices, lifeboats, and port entry procedures.

- Illegal fishing activity by foreign vessels is covered by “Act on the Exercise of Sovereignty against Foreign Fishing Activity within Exclusive Economic Zone”, “Act on the Prevention of Piracy against International Vessels”, and “Act on the Safety of Harbor Facilities and International Vessels”.
- Legal Frameworks Related to Maritime Accident Response
  - Accident response and specifically responses to capsizing of vessels are covered by “Ships Safety Act”, “Ships Officers Act”, “Seamen Law”, “Maritime Security Act”, and “Act on Maritime Search and Rescue in Waters”.
  - Responses to accidents caused by weather conditions are covered by “Maritime Safety Act”, “Seamen Law”, “Act on Maritime Search and Rescue in Waters”, and “Coast Guard Act”.
  - Investigations and ex facto accident management are covered by “Act on Maritime Accident Investigation and Tribunal” and “Act on Maritime Search and Rescue in Waters”.
  - There are instances where regulations on various risk factors and enforcement of such regulations fall within the purview of MOF and the Coast Guard, respectively.
  - Maritime law enforcement needs to be combined with effective means for enforcement. Moreover, simplified regulatory structure will improve inefficiency caused by the status quo where authority is dispersed among various regulatory agencies.

## ▶ Comparative and International Legal Analysis on Maritime Safety Regulation

### ○ International Treaties

- Major international treaties on maritime safety for which Korea is currently a signatory include: “UN Maritime Law Treaty”, “Treaty on Maritime Crew Safety”, “Treaty on Prevention of Maritime Pollution from Vessels”, “International Maritime Collision Prevention Treaty”, “International Treaty on Maritime Search and Rescue”, and “International Treaty on Seamen Training, Identification, and Skill Management”.
- Major treaties for which Korea is not a signatory include: “Torremolinos Protocol on Fishing Vessel Safety” and “International Treaty on Fishing Vessel Crew Training, Identification, and Skill Management”.
- IMO is involved in more than 40 international maritime treaties and categorizes them as “Maritime Security and Safety”, “Maritime Pollution Prevention (Environmental Protection)”, “Responsibility and Compensation”, and “Miscellaneous”.

### ○ USA

- The United States Coast Guard, under the jurisdiction of the US Navy, is responsible for maritime safety (search and rescue, vessel regulation, maritime accident prevention/investigation, seamen license regulation), maritime security (port/waterway/costal security, drug prevention, immigration control, defense posture), sea management (ice breaking, management of shipping routes and waterways, maritime environmental protection, maritime ecosystem protection), and law enforcement (maritime police activity, military action, information gathering).

- US Federal Code Chapter 14 specifies the role of the US Coast Guard.
- EU
  - The European Union has established the European Maritime Safety Agency (EMSA) as an agency dedicated to maritime surveillance (maritime traffic control, fishing, border control, illegal immigration, environmental protection). The EMSA is responsible for enforcing EU law, developing and maintaining maritime intelligence capability, detecting and responding to maritime pollution, and providing expert scientific advice on maritime issues for the European Commission.
  - The revised ERIKA legislative package and EMSA rules allow EMSA to expand its role in maritime safety and security management, including a comprehensive maritime information system and an individual vessel satellite location tracking system.
- UK
  - The UK Maritime and Coastguard Agency (MCA) is responsible for preventing loss of life at sea, establishing maritime policy, introducing maritime legislation, shipping registration, shipping safety regulations, seamen training, prevention of maritime pollution, shipping cargo safety management, and waterway management.
  - The State of Secretary's Representative (SoSRep) has independent jurisdiction and authority in case of maritime accidents. A team of volunteers are also on stand-by in case of maritime accidents. The Marine Accident Investigation Branch (MAIB) also maintains independent jurisdiction, allowing for an objective and thorough investigation into the causes and facts of any maritime accident.

- Japan

- The Japan Coast Guard was established as a special law enforcement agency under the control of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism in the post-War reorganization of the Japanese Navy. The Japan Coast Guard does not take on any military role, but is responsible for maritime rescue, prevention of maritime pollution, maritime traffic regulation, prevention of maritime crime, maritime criminal investigation, and other necessary maritime safety and security activities.
- Related legal frameworks include laws on maritime traffic, seamen, vessels, maritime accidents, waterways, shipping and port regulation, and fisheries. There are separate laws on smaller vessels, smaller fishing boat safety regulations, and operation of smaller vessels.
- “Maritime Traffic Safety Act” further defines dangerous waters; the Japan Coast Guard is responsible for safety measures within these dangerous waters.

- ▶ Policy Suggestions for Legislative Improvement

- Small Vessels and Fishing Boats

- Small vessels and fishing boats represent a particular weakness in current safety regulations. Because exemptions in existing legal frameworks create blind spots in safety regulations when it comes to smaller vessels, there is a need to strengthen regulations on small vessels and small fishing boats.

- Communication

- There is a need to introduce stronger regulations and appropriate technical developments to better respond to threats posed by a lack, malfunctioning, or

deliberate misuse of communication devices on vessels.

○ Captain

- Taking into account the fact that the ship's captain plays an important role in maritime disaster response, there is a need to clarify the responsibilities and authorities of the captain, as well as penalties against any illegal actions.

○ Responsible Agencies

- Different nations take different approaches on whether responsible agencies should be under civilian or military control; and on whether to establish a single responsible agency or multiple agencies. In the case of Korea, the fact that regulatory responsibility is divided between the Coast Guard and MOF may cause redundancy and confusion in the establishment and administration of maritime regulation.
- Specifically, there exists overlap in the areas of maritime pollution prevention, maritime accident and disaster response, and maritime traffic regulation. In the area of maritime accident and disaster response, there is a need to reorganize existing administrative structures to better reflect the needs on the field, to allow for rapid and efficient accident and disaster response.

### III. Expected Effects

▶ Academic Outcomes

○ Reflecting the Views of the “Legislative Consumer”

- This research aims to take a comprehensive review of existing legal framework and administrative organization on maritime security and safety, focusing on the needs and concerns of the public as the final “consumers” of all legislative action.

- Application of Social Network “Big Data” Analysis
  - This research represents the first time social network “big data” analysis was applied to legislative analysis research in order to identify key points.
  
- ▶ Policy Outcomes
  
- The Need for Improvement in Maritime Safety Regulation Blind Spots
  - The research identifies small vessel and small fishing boat safety regulation as blind spots in current regulations, and highlights the need for improvement in these areas.
  
- A Comparative Analysis of Maritime Safety Regulation Agencies
  - Through a comparative analysis of maritime safety regulation agencies, the research highlights the need to clarify overlapping functions of different agencies and to pursue reorganization in order to provide better service for the public and heighten professionalism.
  
- ▶ Key Words : Maritime Safety, Maritime Security, Maritime Traffic Safety, Shipping Safety, Maritime Accidents, Maritime Safety Regulation

# 목차

해양의 안전관리를 위한 법제  
개선방안 연구

korea legislation research institute

요 약 문 .....	3
Abstract .....	11

## 제1장 서론 / 25

제1절 연구의 배경과 목적 .....	27
제2절 연구 방법 및 범위 .....	28

## 제2장 해양안전의 의의와 현황 / 31

제1절 의의와 범위 .....	33
1. 해양안전의 의의 .....	33
2. 해양안전의 범위 .....	38
제2절 해양 사고 현황 .....	43
1. 기본 요소 .....	43
2. 위험 분포 .....	46
3. 문제 영역 .....	57
제3절 관련 정부 대책 .....	63
1. 국가안전관리기본계획 .....	63
2. 국가해사안전기본계획 .....	64
3. 교통안전기본계획 .....	66
제4절 문제점 .....	67



## 제3장 해양 안전관리 관련 빅데이터 분석 / 69

제1절 빅데이터 분석 .....	71
1. 의의와 방법 .....	71
2. 해양안전관리에의 적용 .....	72
제2절 개념분류체계(온톨로지) .....	73
1. 방법론 .....	73
2. 정책평가지표 선정 .....	74
3. 모집단 설정 .....	78
제3절 정책평가지표 분석 .....	80
1. 지표별 빈도수 분석 .....	80
2. 정책대응방안 제시 .....	85
제4절 시사점 및 한계 .....	86

## 제4장 해양의 안전관리에 관한 주요 법령 체계 / 89

제1절 관련 조직 .....	91
1. 해양수산부 .....	91
2. 해양경찰청 .....	94
제2절 관련 법령 .....	98
1. 관련 법령 총괄 체계 .....	98
2. 사고 원인 관리 .....	103
3. 사고 대응 관리 .....	117
제3절 문제점 .....	131
1. 사고 원인 관련 .....	132
2. 사고 대응 관련 .....	134

## 제5장 해양 안전관리에 관한 국제법 및 비교법적 분석 / 137

제1절 국제법 .....	139
1. 조 직 .....	139
2. 국제협약 .....	140
제2절 미 국 .....	154
1. 조 직 .....	154
2. 법·제도 .....	159
제3절 영 국 .....	167
1. 조 직 .....	167
2. 법·제도 .....	178
제4절 일 본 .....	180
1. 조 직 .....	181
2. 법·제도 .....	187
제5절 시사점 .....	197

## 제6장 입법 개선을 위한 정책 제언 / 199

제1절 주요 문제 상황 .....	201
1. 소형 선박·어선 .....	201
2. 통 신 .....	202
3. 선장의 현장 대응 .....	204
제2절 안전관리체계 .....	206
1. 단계별 관리업무 .....	206
2. 직제별 관리업무 .....	208
참고문헌 .....	211

《부 록》

부록 1. IMO 국제협약 .....	223
부록 2. 해양안전관리 관련 법과 정책에 대한 해외 현지 방문조사 .....	228
부록 3. 우리나라 해양안전 관련 법령 .....	244
부록 4. 우리나라 해양안전 관련 조직 관할 업무와 법적 근거 .....	256

korea  
legislation  
research  
institute

# 제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

제2절 연구 방법 및 범위



# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경과 목적

해양은 전통적으로 항행이나 어로 등이 영위되는 공간으로서의 이용되어 왔으나, 최근에는 해양관측이나 조사활동, 극지(極地)에서의 연구 및 북극 항로개척, 자원개발을 위한 해양광구 탐사, 해양에너지·플랜트 등 해양산업 육성, 해양레포츠 등이 활성화되면서 해양에서의 이용형태가 다양화되고 그 이용에 대한 강도가 강화되고 있다.

해양에 대한 다양한 이용이 기술의 발달 등으로 실현가능하게 됨으로써 해양에 대한 관심이 지속적으로 증대되고 있으나, 반면, 그 이용을 둘러싼 이해관계의 대립 및 해상 사고의 발생 유형도 다양화되고 있다. 역사적으로 공공적 이용이 허용되었던 해양에서 발생하는 행위와 사건에 관하여는 일찍이 「유엔 해양법 협약」 등 국제적 규범들이 해상에서 발생하는 행위의 규범적 준거로서의 역할을 수행하여 왔으며, 이러한 국제적 규범의 틀을 전제로 하여 각국은 해양에 관한 국내법제를 형성하여 왔다.

해양의 안전에 관한 대한민국의 현행 법제는 해양경비 분야, 해양사고 구호 및 피해구제 분야, 해양의 개발 및 이용 분야, 해양환경 보전 분야, 해상안전 분야, 해양영토 관리 분야, 해양레저 분야 등 다양한 법제로 구성되어 있으나, 해양을 안전하게 관리하고 해양에서의 사고방지 및 구조, 위법행위의 단속 등을 위한 법제는 일관된 구조와 체계로 자리 잡지 못하고 있으며, 이로 인해 지속적인 해양사고, 위법행위의 발생이 문제되고 있다.

오늘날 증가하는 해양에서의 활동과 비례하여 발생가능한 위험 및 안전사고의 발생가능성을 생각해 볼 때, 이에 대한 보다 체계적인 대응체계 수립이 요구되는 것은 당연하다고 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 해양에서 발생할 수 있는 위험원의 분석을 바탕으로 특히 국민의 안전을 위협하는 요소들을 밝히고, 이에 대응하기 위한 정책수립, 집행작용 및 행정체계 전반을 현행 법제도를 바탕으로 조망해보고자 하였다. 이를 통해 해양에서의 안전관리에 관하여 현행 법제도가 가지고 있는 문제점이 무엇인지 밝히고, 해양에서의 위험원을 관리하고 위험발생에 보다 효과적으로 대응하기 위해 필요한 법제도적 개선방안을 제시하고자 하였다.

## 제2절 연구 방법 및 범위

본 연구와 관련된 기존의 연구결과 및 관련 문헌들을 검토해 보면 다음과 같다. 첫째, 해양사고의 관점에서 접근하는 연구와, 둘째, 해상교통에 있어서의 안전운항체계마련의 관점에서 접근하는 연구, 셋째, 선박의 안전성 확보의 측면에서 물적, 인적 기준 등의 관점에서 접근하는 연구, 넷째, 항만, 해운, 정보체계 등 안전관리체계 마련의 관점에서 접근하는 연구, 다섯째, 해난구조 등 안전사고 관련 대응에 관하여 접근하는 관점, 여섯째, 해양에서의 안전관리를 담당하는 행정조직이나 행정작용의 관점에서 접근하는 연구 등 다양한 시각에서의 연구들이 존재한다.

또한, 국제해사기구에서 다루는 해양에 관한 국제협약은 69개에 이르며, 우리나라의 해양안전 관련 입법을 보면 해상교통·선박·선원·해난 등의 분야에 20여개의 법률이 제정되어 있고, 그 외 각종 관련 규칙·고시·훈령 및 예규까지 더하면 70여개를 넘고 있다.

따라서 해양안전과 관련하여는 실로 광범위한 영역에 대하여, 다양한 시각의 접근이 가능하다고 할 수 있다. 때문에 본 연구는 다소 실용적인 입장에서 입법의 최종 수요자인 국민의 입장을 보다 반영하여, 국민이 체감하는 해양에 대한 위험, 즉 위험요소와 발생원인, 그로부터 기대되는 안전보장 수준과 방향의 입장에서 접근하고자 하였다. 그것도 도

출하는 방법론으로서, 소셜 빅데이터 분석을 통해 해양 안전에 대한 국민의 의식을 살펴봄으로써 국민의 눈높이에서의 해양안전에 대한 개선방안을 도출하고자 하였다.

또한 선박 및 해양의 이용과 사고 등에 관한 문제가 연근해 뿐 아니라, 영해를 벗어난 배타적 경제수역이나 공해 등에 이르고 있고, 해양안전과 관련된 물리적, 지리적 범위가 한 국가의 관할범위를 넘어서는 경우가 많다. 이러한 이유로 해양 관련 문제는 국제적인 규범 하에 관리되어지는 경우가 많으며, 국내법 또한 국제법의 영향을 강하게 받고 있다. 문제의 성격상 그러할 수 밖에 없음을 고려하여, 관련 국제규범에 대한 내용을 보다 구체적으로 살펴보고자 한다. 그리고 이를 이행하기 위한 국내법과 외국의 관련 법들을 분석함으로써 국제적인 해양안전정책 등이 국내법에 어떻게 반영되고 있으며 각 국가의 해양 안전관리 체계가 어떻게 다른지 분석하고자 하였다. 이를 위하여는 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization) 및 해사관련 정책에 있어 선진적 경험이 축적된 영국의 관련 기관들의 방문을 통해, 보다 구체적인 현황 및 제도에 대한 이해를 도모하고자 한다.

이러한 연구과정을 통해 해양에서 이루어지는 위험원들이 적절하게 관리되고, 이를 통해 국민의 안전이 확보될 수 있는 방향의 법제의 정비 방안에 대하여 제시하고자 하였다.





## 제2장

# ● 해양안전의 의의와 현황

제1절 의의와 범위

제2절 해양 사고 현황

제3절 관련 정부 대책

제4절 문제점



## 제2장

# 해양안전의 의의와 현황

## 제1절 의의와 범위

### 1. 해양안전의 의의

#### (1) ‘위험,’ ‘리스크’ 그리고 ‘안전’

‘안전’의 의미는 ‘위험’이나 ‘리스크’와 상관적으로 이해되어질 수 있다.<sup>1)</sup> 리스크는 “바람직하지 않은 사건”들이 발생할 “확률을 포함하는 개념”으로,<sup>2)</sup> “위해의 중대성과 개연성의 조합을 의미하는 것”으로 이해될 수 있다.<sup>3)</sup> 반면, 안전은 위험이나 리스크와 부의 상관관계에 있으며, 해양안전은 “해상에서의 위험과 사고로부터 무사 안녕한 상태”<sup>4)</sup>라고 정의되어지기도 한다.

---

1) ‘리스크’와 ‘위험’은 구별되기도 하는데, “발생할 가능성이 있는 위해의 중대성과 개연성의 조합에 의하여 결정된 위험한계치”의 초과여부에 따라 구별하고, 각각의 법적 대응에 있어, 위험에 대하여는 위험방지의무로, 리스크에 대하여는 사전배려의무로 대응하도록 한다는 개념적 구별론이 있으나, 이 연구에서는 구별의 실익이 크지 않으므로 구별하지 않기로 한다. 조홍식, 「리스크 법 - 리스크관리체계로서의 환경법」, 서울대학교 법학연구소, 서울대학교 법학 43권4호, (2002), pp.36-7.

2) 이순태, 『국가위기관리 시스템으로서의 재난관리법제의 연구』, 한국법제연구원 (2009), p.24.

3) 조홍식, (2002), p.34.

4) 방호삼, “서해에서 한·중협력과 해상안전 증진: 해상 레짐의 검토를 중심으로,” 한·중협력포럼, 베이징 (2015.10), 김석균, 『해양안전·해양보안』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원, (2016), p.16에서 재인용.

## (2) 법적 의미에서의 ‘안전’

안전이라는 것이 위험이나 리스크와 부의 상관관계를 가진다고는 하나, 리스크가 없는 상태가 아니라 “중대한” 리스크를 없는 상태를 지향하는 것이라고 할 수 있다.<sup>5)</sup> 법적 차원에서 ‘안전’의 의미는 주관적 차원과 국가·사회적 질서의 차원에서 논의되어질 수 있는데, 전자는 권리로서, 후자는 질서로서 보장되어질 수 있다.

오늘날 한국사회에서 안전에 대한 권리가 기본권으로서 보장되어야 한다는 주장이 있는 것 처럼, 안전에 대한 기본권적 규정을 가지고 있는 법규들이 있다. 「유럽인권보호조약」 제5조는 “누구나 자유 및 안전에 대한 권리를 가진다”<sup>6)</sup>고 하고 있으나, 그 안전의 의미는 신체적 안전에 보다 가깝게 해석되어진다.<sup>7)</sup> 그 외에도 프랑스 1946년 헌법에서와 같이 물리적 안전이 건강, 휴식·휴가와 같이 특히 사회적 약자에 대한 사회·경제적 안전의 의미로 규정되어지기도 한다.<sup>8)</sup> 나아가 오늘날 안전의 법적 의미는 개인적 권리에서 점차 공익적 문제로 다뤄지기로 하는데, 안전의 보장이 자유보장과 차별감소의 전제가 되는 사회·질서적 차원에서 논의되어지기도 한다.<sup>9)</sup>

## (3) 현행법에서의 ‘안전’의 의미

### 1) 「해난심판법」

과거 「해난심판법」<sup>10)</sup>에서 심판의 대상으로서의 ‘해양사고’는 “선박이 손상 또는 멸실 되거나 선박의 운용과 관련하여 선박 이외의 시설에 손상이 생긴 경우, 선박의 구조설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사상한 경우 및 선박의 안전 또는 운항이 저해된 경우 등의

5) 조홍식, (2002), p.113.

6) 이순태, (2009), p.22.

7) Id., 참조.

8) Id..

9) Id., p.23.

10) 이 법은, 이후 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 (약칭: 해양사고심판법), (2014.3.24., 법률 제12547호로 일부개정, 2014.9.25. 시행)로 개정 대체됨.

상태”를 말한다. 이는 넓은 의미로는 “항해에 관한 위험”을,<sup>11)</sup> 좁은 의미로는 “조난선박이 자력으로 벗어날 수 없는 정도의 상태에 처한 위험”을 뜻한다.

## 2) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

### ① ‘해양사고’

「해난심판법」을 대체하는 1999년 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」은 ‘해양사고’에 대하여 “해양 및 내수면(內水面)에서 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사고”라고 하며 보다 구체적으로 그 종류를 열거하고 있다.<sup>12)</sup>

- 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고
- 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고
- 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
- 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고
- 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고

### ② ‘준해양사고’

또한 “준해양사고”란 “선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 시정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태”로 정의하고 보다 구체적인 경우로는 다음과 같은 사항을 해양수산부령으로 정하고 있다.<sup>13)</sup>

11) 한국법제연구원, 『법령용어사례집』, 한국법제연구원, (2016), p.2114.

12) 제2조 1.호.

13) 제2조 1의2.호. 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 시행규칙」 제2조.

- 항해 중 운항 부주의로 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
- 항로 내에서의 정박 중 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
- 입·출항 중 항로를 이탈하거나 예정된 항로를 이탈하여 좌초될 상황이 발생하였으나 가까스로 안전한 수역으로 피한 사태
- 화물을 싣거나 묶고 고정시킨 상태가 불량한 사유 등으로 선체가 기울어져 뒤집히거나 침몰할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
- 전기설비의 상태 불량 등으로 화재가 발생할 상황이었으나 가까스로 화재가 나지 아니하도록 조치한 사태
- 해양오염설비의 조작 부주의 등으로 오염물질이 해양에 배출될 상황이 발생하였으나 가까스로 배출되지 아니하도록 조치한 사태
- 그 밖에 제1호부터 제6호까지의 사태와 유사한 사태로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사태

### 3) 「해사안전법」

「해사안전법」<sup>14)</sup>에서의 안전의 의미는 주로 선박의 운항과 관련된 것으로 이해할 수 있다. 이 법의 목적은, “선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장애를 제거함으로써 해사안전(海事安全) 증진과 선박의 원활한 교통”을 위한 것으로 규정하고 있다.<sup>15)</sup>

14) 2015.6.22. 법률 제13386호로 최종개정, 2015.12.23.시행.

15) 「해사안전법」 제1조.

그리고 이 법은 “해사안전관리”의 의미를 규정하고 있는데, “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”이라고 정의하고 있다.<sup>16)</sup>

#### 4) 「선박안전법」

「선박안전법」<sup>17)</sup>도 「해사안전법」과 거의 유사한 의미에서, 보다 직접적으로 선박의 안전에 관한 사항을 규정하고 있다. 이 법의 목적에서 보는 바와 같이 “선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전 운항”의 관점에서 해상에서의 안전을 도모하는 것이 이 법의 취지라고 할 수 있다.

#### 5) 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」

해양에서의 안전과 관련하여 유사한 개념으로서 ‘보안’이라는 용어가 사용되어진다. 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」<sup>18)</sup>은 국제항해선박 및 항만시설에서의 보안과 관련하여, 국제항해선박·항만시설·선박항만연계활동 또는 선박상호활동의 보안을 위협하는 행위 또는 그 행위와 관련된 상황을 ‘보안사건’으로 정의하고,<sup>19)</sup> 그에 해당하는 것으로서 ① 국제항해선박이나 항만시설을 손괴하는 행위, ② 국제항해선박이나 항만시설에 위법하게 폭발물 또는 무기류 등을 반입·은닉하는 행위 등을 들고 있다. 관련하여, ‘보안등급’에 대하여는 “보안사건이 발생할 수 있는 위험의 정도”라고 규정하고,<sup>20)</sup> ‘국가보안기관’에 대하여는 국가정보원·국방부·관세청·경찰청 및 해양경찰청 등 보안업무를 수행하는 국가기관이라고 하고 있다.<sup>21)</sup>

16) 제2조, 1호.

17) 2015.7.7. 법률 제13002호로 최종개정, 2015.1.6 시행.

18) 2017.7.26., 법률 제14839호로 최종 개정, 2017.7.26. 시행.

19) 제2조, 5호.

20) 「1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 등급구분 방식을 반영. 제2조, 6호.

21) 제2조, 9호.



## 2. 해양안전의 범위

해양안전의 개념 범주와 관련하여 일반적으로 논의되는 개념은 해양(해사)안전(maritime safety, marine safety)과 해양안보(maritime security)로 나누어 볼 수 있다. 양자를 포괄하는 의미의 해양안전을 광의의 ‘해양안전’이라고 한다면, maritime safety나 marine safety에 해당하는 경우를 협의의 해양안전(또는 해사안전)이라고 칭할 수 있을 것이다.

### (1) 기본 범주

#### 1) 협의의 해양안전(maritime safety, marine safety)

협의의 해양안전의 개념은 주로 전통적인 선박이나 항해상의 안전의 관점에서 파악되고 있다. 즉, 해양안전은 배의 설계, 선원들의 교육, 승객·화물관리, 운항안전, 선박 항해시스템 등에 관한 규제 및 서비스 제공과 관련되어진다. 나아가 해양에서 발생하는 오염사고 등에 관한 문제도 해양안전과 더불어 취급하기도 한다. 또한 해양안전의 개념은 선박 관련 해상사고에 대한 대응 등 사고나 재난 관리와도 연관되어진다. 해사안전 관련 국제기구인 국제해사기구 역시 해양오염사고에 관하여 깊이 관여한다. 그리고 해양안전은 이후에 기술할 해양보안의 개념을 포괄하는 의미로 종종 사용되어지기도 한다.<sup>22)</sup>

학자들의 견해들 또한 다양하게 존재한다. “해양 분야를 사고나 자연적 위험, 위해, 환경 훼손, 위협이나 손실로부터 보호하고 이러한 사고나 위험의 효과를 제한하기 위해 행하는 예방적 조치들의 결합”<sup>23)</sup>이라고 다소 추상적으로 정의하는가 하면, 좀더 구체적으로는 “환경운영적 위협 및 선박에 의한 오염으로부터 바다에서 생명 및 재산보호 뿐만 아니라 해양환경의 안전”<sup>24)</sup>으로 정의되기도 한다. 더 좁게는 “모든 형태의 수상 운송에 관한 규제나 관리, 기술 발전을 통하여 생명이나 재산을 보호하는 것과 관련된 것을 의미”<sup>25)</sup>한다.

22) 김석균, 『해양안전·해양보안』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원, (2016), p.15.

23) Id..

24) Id., p.16.

25) Id..

현행 법적 관점에서 볼 때, 「해사안전법」, 「선박안전법」, 「선원법」에서의 「선원의안전 및위생에관한규칙」, 「항로표지법」 등 대부분의 현행 해양 안전 관련 법들이 위에서 말하는 협의의 해양안전과 관련된 법들이라고 할 수 있다. 그러나 최근에는 「수상레저안전법」과 같이 선박에 관한 전통적인 해사안전과 다른 영역의 문제도 안전의 관점에서 규율되어 그 범위는 점점 확대되어 가고 있다.

## 2) 해양보안(maritime security)

반면, 해양보안은 주로 해상에서 발생하는 불법적인 공격(해적, 테러, 무장강도 등)을 방지하는 것을 뜻하지만, 보다 광범위한 관점에서 파악되어질 수 있으며, 관련된 사안도 정치적, 군사적, 경제적 관점 등의 다양한 시각에서 볼 수 있다.

해양보안의 개념은 먼저 영토보전이나 수자원, 해양자원의 보전 등 국가적 안보의 측면에서 접근할 수 있다. 그러나 선박산업의 운영자 입장에서는 해양보안은 특히 해상교통 체계에 초점이 맞춰 있으며 화물이 목적지에 문제없이 안전하게 도착하는 것과 이를 방해하는 범죄활동과 관련되어진다.<sup>26)</sup>

이렇게 광범위하게 이해되어는 개념이기 때문에, ‘해양 보안’에 대한 많은 논의들은 에 대한 개념적 접근은 명확한 정의를 지양하는 대신 무엇이 해양보안에 대한 현존의 또는 잠재적 위험인가의 차원에서 접근되는 경향이 있다.<sup>27)</sup> Natalie Klein는 ‘해양 보안’을 “해상에서 발생하는 유해한 행위로부터 국가의 영토, 해상영토, 시설물, 경제, 환경과 사회를 보호하는 것”으로 정의하고 있다.<sup>28)</sup> 2008년 UN 사무총장도 해양보안에 대한 합의된 정

26) Natalie Klein, 『Maritime Security and the Law of the Sea』, Oxford University Press, p.8. (2012). Hawkes는 이러한 관점에서 다음과 같이 정의하였다. 해양보안은 “선박소유자, 운영자, 선방경영자, 항구시설, 해상구조물, 기타 해양기구 등의 입장에서는 나포, 무력시위, 해적행위, 절도, 위해(annoyance), 협박(surprise)으로부터 보호하는 것”이고, 선박산업에 있어서는 개별적 행위에 대한 법적 개념보다는 해적, 무장강도나 테러 등 보다 포괄적인 행위에 기초한 “해양 폭력”의 회피로 이해되어진다.Id..

27) Id.. 그러한 행위에는 테러행위(테러행위에 대한 재정지원 포함), 살상무기의 해상운송, 마약운반, 인신매매, 해적행위, 무장해상강도행위 등이 포함된다.

28) Id..

의는 존재하지 않는다고 하고, 대신 해양보안을 위협하는 행위로 공통적으로 인식되어지는 7가지 행위에 대하여 제시한 바 있다.<sup>29)</sup>

국제법률가들 사이에서는 해양보안(maritime security)개념의 출발을 UN해양협약에서의 개념정의에서 삼고, “바다에 관한 법”과 관련된 것으로 이해하기도 한다. 즉, 무해통항권과 이를 침해하는 행위들, 즉 평화, 선량한 질서, 연안국의 안보에 대한 침해와 같은 행위를 해양보안과 결부지어 이해한다.<sup>30)</sup>

현행 법에서 규정하는 보안 관련 법으로는, 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」이나 「선박 및 해상구조물에 대한 위해행위의 처벌 등에 관한 법률」이 있다.

〈표 2-1〉 해양 안보(maritime security)의 7가지 영역<sup>31)</sup>

관점	내용	관련 주제
국가 대 국가 (국가 간 영토분쟁)	EEZ 분쟁 지역 또는 경제나 정치적 문제로 인한 전통적인 국가간의 대립이 있고 시민들이 전투 지역에 묶이는 등, 한 국가의 통치권이나 중요한 이익에 위협이 발생하였는데 국가의 존엄이나 이익을 해치지 전에 중단하거나 없앨 수 있는 경우	영토 침입, 해양 TMD(theatre missile defence), 광산, 비대칭 전술의 채택(swarming), 전통적인 국가간 대립(해양 관련), EEZ 지역 소유권에 관한 분쟁
무역 보호	항구를 떠난 선박과 화물(유류선 포함)이 목표 항구에 방해 없이 도착하도록 하고 그 선박들과 선원들이 어려움에 처했을 때 구조받도록 하는 것. 이것은 항행로(SLOC)의 보호이며, 통합적이고 다국간 지역적인 접근을 통해 선박에 존재하는 위협에의 협력적인 대응을 요구한다.	CSI, PSI, 해적과 납치, 강도, 광산과 선박폭발물(VBIED), 수색구조(SAR), 해양경비, 선박자동식별장치(AIS), 선박승선검색반(VBSS), 선박교통관제(VTS), 호송로 전략

29) Id., p.10. 위 7가지 행위로는, ①해적행위, 해상강도행위, ② 테러행위(선박, 해양시설물 등), ③ 대량살상무기의 불법운반, ④ 항정신성물질, 마약의 불법운반, ⑤ 인신매매, 불법운반, ⑥ 불법, 미신고, 탈법적 어업행위, ⑦ 해양 환경에 대한 고의적, 불법적 가해행위.

30) Id., p.8. 즉, 해양보안(maritime security)은 연안국의 안보 위협에 대한 군사행위 뿐 아니라, 어업행위, 고의나 심각한 해양오염행위 등도 포함되어 진다.

31) Dave Sloggett, 『Anarchic Sea: Maritime Security in the Twenty-First Century』, Hurst, pp. 37-38, (2014).

관점	내용	관련 주제
자원 관리	국가의 EEZ 구역 내 자원을 지속가능한 방식으로 관리하는 것으로, 재생가능(어업, 파력과 풍력) 및 재생불가능 자원(오일, 가스, 광물질) 및 관광지로서 잠재력 등. 수면상승으로부터 연안 관리를 포함한다.	불법 조업, 오일, 가스, 광물 자원의 합법적 개발(연료 공급 금지), 해상 전력생산(풍력과 파력), 관광으로 인한 외화 획득 가능성
밀수	밀수에 의한 EEZ의 어떠한 사용도 금지	사람, 돈, 채권, 마약 원료와 무기의 밀수 및 위협에 대응하는 해양경비 활동
테러	특정 근해와 해안 기반 시설, 항구, 다리, 연락선(페리호), 유람선, 정유회사, 전력소, 뭍바이와 같이 해상영역에서 시작된 테러에 의한 주요 도시들에 대한 위협	연락선(Superfast 14호), 화물선(M.V.Limberg), 정유회사, 항구, 정박지, 주요도시들 및 중요한 국가기반시설에 대한 테러 공격과 환경적 테러
재해	자연과 인간에 의한 발생과 해안가에의 영향 경감	극심한 기후 현상, 쓰나미, 홍수, 화학물질 유출, 유해폐기물 불법 투기
해양학	조류, 해류, 해양환경의 심해면, 조류 번식 문제, 대륙붕 확장과 재해로부터 복구된 지역 측정에 의한 생물보안과 지도제작	심해학, 조류 측정, 염도 측정, 열경사도, 해류, 하천 유량, 조류 번식, 대륙붕 측정과 수생태계 외래종 유입 및 고유종에 대한 잠재적 영향력 문제

## (2) 관련 논의

### 1) 국내 관련 논의

해양에서의 안전과 관련하여 최근 국내의 연구에서 파악되는 바를 살펴보면 다음과 같다. 한국해양수산개발원이 발간한 서적, 『해양안전·해양보안』에서는 크게 해양안전론과 해양보안론을 구분하고, 그에 해당하는 법제도로서, 해양안전론에서는, ① 선박 및 선원 안전관리, ② 인명구조, ③ 해상교통안전관리, ④ 해양환경안전관리가 포함되는 것으로, 해양보안론에서는, ① 해적, ② 해상테러, ③ 항만 및 컨테이너 보안, ④ 대량살상무기확산방지(PSI)에 관한 내용에 대하여 논하고 있다.<sup>32)</sup> 그리고 해양안전과 해양보안의 두 개념이 혼용되는 경우가 많지만, ‘해양보안’은 고의적 요소가 개입되는데

32) 김석균, (2016) 차례 참조.

반해, ‘해양안전’은 자연적 위험, 피해와 손해 등과 관련이 깊고, 때로는 안전과 보안의 두 차원을 포괄하는 의미로도 사용된다고 하고 있다.<sup>33)</sup>

그러면서 양자의 개념에 있어 다음과 같이 정리하여 기술하고 있다. ‘해양안전’은 “해양에서 이루어지는 선박이나 사람의 모든 행위의 규제·관리 및 기술 발전을 통하여 개인의 생명과 재산을 보호하고 해양환경을 보전하는 활동과 관련된 사항”으로, ‘해양보안’은 “해양의 위협 요인으로부터 개인과 국가의 안전을 확보하기 위한 국가의 여러 조치 및 노력의 총합”이라고 하고 있다.<sup>34)</sup>

## 2) 국제해사기구의 입장

국제해사기구는 1980년대부터 해양보안(maritime security)와 해상안전(maritime safety)의 개념을 구별하는 문제의식을 나타내 왔다.<sup>35)</sup> 그에 따르면 해상안전(maritime safety)의 개념은 기준 이하의 선박, 자격 미달의 선원이나 운영자의 실수에 의해 야기된 바다에서의 사고발생을 방지하거나 가능성을 줄이는 것이고, 해양보안(maritime security)은 위법의 그리고 고의적 행위로부터의 보호에 관한 것이라고 하였다.<sup>36)</sup> 다만, 기본적으로는 이러한 구분 역시 선박을 중심으로 파악한 것으로 볼 수 있다. 그러나 IMO 내에서도 양자의 구분이 늘 명확한 것은 아니다.<sup>37)</sup> 국제해사기구에서는 안전을 넓은 범위로 보고 보안 개념도 포함되는 것으로 보며, IMO 내부의 해양안전위원회에서 두 가지 사항을 모두 다루고 상호 긴밀하게 연관된 것으로 본다.<sup>38)</sup>

33) 위 책, p.15.

34) 위 책, p.5.

35) Id..

36) Id..

37) Id..

38) 부록 2. <해양안전관리 관련 법과 정책에 대한 해외 현지 방문조사> 참조.. 다만, 해양자원보호의 일환으로 해양보안의 영역에서 다루지기도 하는 불법어획에 대해서는 FAO가 주된 담당기관으로, 국제해사기구에서는 어선들의 안전에 초점을 맞출 뿐, 불법어획 자체에 대한 문제를 다루지는 않음.

### 3) 관련 국제협약의 규정

대부분의 해양 관련 국제협약은 협의의 해양안전과 관련되며, 협약에서 해양안전과 보안을 특히 구별하지는 않는다.<sup>39)</sup> 다만, 몇몇 협약에서 보안과 관련된 직접적 표현을 사용하는 경우가 있다. 「국제 선박 및 항구 시설 보안 코드(International Ship and Port Facility Security Code)」는 보안에 특화된 규정인데, 이 조항은 「해양에서의 생명 안전에 관한 국제협약(SOLAS)」 안에 포함되어 있다. 그밖에, 「해상운항 시 안전에 대한 불법행위 금지협약(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)」<sup>40)</sup>에서는 예외적으로 안전과 보안을 분리된 것으로 보나, 이름에서는 “해상 운항 시 안전”이라고 표현하듯 안전과 보안은 복잡하게 얽혀있는 개념이라고 볼 수 있다.

## 제2절 해양 사고 현황

해양안전과 관련하여 관련 위험원의 종류와 정도를 파악하기 위하여 해양과 관련하여 발생하는 사고 및 이에 대한 대응에 관한 현황에 대하여 검토할 것이다. 특히, 해양사고의 종류와 자주 발생하는 유형이나 환경요소에 대하여 검토할 것이다. 이를 통하여 해양안전을 확보하기 위하여 보다 비중을 두고 보아야 할 정책목표와 그 대상과 방향을 도출하고자 한다.

### 1. 기본 요소

정부에서 통계를 내는 해양사고는 앞서 기술한 「해양사고의조사및심판에관한법률」 제2조 1호에 근거하며, 이는 국제해사기구 해사안전위원회가 제시하는 국제기준<sup>41)</sup>과도 동일하다.<sup>42)</sup>

39) Id.

40) IMO, “Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation” <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>. (2017.10.28. 방문)

41) IMO Res. MSC.255(84).

42) ‘해양사고’는 해양 및 내수면에서 선박의 운용과 관련하여 발생한 아래의 경우를 포함하며, 구체적으로는 ① 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고, ② 선박의 운용과

해양사고의 종류는 주로 해양사고의 유형이나 원인, 피해유형을 기준으로 분류되는데, 통계 작성기관에 따라 차이는 있다. 해양안전심판원은 충돌, 침몰, 전복, 접촉, 좌초, 화재·폭발, 인명사상, 해양오염, 기관손상, 안전운항저해, 기타(속구손상, 시설물손상, 조타장치손상)<sup>43)</sup>로 구분하고 있으며, 국민안전처는 단순사고(기관손상, 추진기손상, 키손상, 속구손상, 시설물손상, 안전저해, 운항저해), 충돌, 좌초, 화재, 침수, 전복, 침몰, 기타(조난, 인명사상, 해양오염 등)으로 구분하고 있다.<sup>44)</sup> 그 외 해양경비안전본부는 사고유형에 대하여는 충돌, 접촉, 좌초, 전복, 화재, 폭발, 침몰, 기관손상, 추진기손상, 키손상, 속구손상, 조난, 시설물손상, 안전저해, 운항저해, 인명사상, 해양오염, 침수, 기타로, 사고원인에 대하여는 운항부주의, 정비불량, 화기취급부주의 적재불량, 재질불량, 기상악화, 관리소홀, 연료고갈로 분류하고 있다.<sup>45)</sup>

이와 같이 기관별로 미미한 차이는 있으나, 사고 유형에 대한 국제적 분류기준인, 충돌(Collision), 좌초(Grounding), 접촉(Contact), 화재·폭발(Fire·Explosion), 선체기능상실(Hull Failure), 전복·경도(Capsizing·Listing), 침수·침몰(Flooding·Foundering)에 비추어 볼 때, 국내 기관의 사고분류도 대체로 이에 부합하는 것으로 볼 수 있다.

〈표 2-2〉 해양사고의 종류<sup>46)</sup>

구분	해양사고의 종류
충돌	항해중이거나 정박중임을 불문하고 다른 선박과 부딪치거나 맞붙어 닿은 것. 다만, 수면하의 난파선과 충돌한 것은 제외

관련하여 선박 또는 육상·해상시설에 손상이 발생한 경우, ③ 선박의 멸실·유기되거나 행방불명된 사고, ④ 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고, ⑤ 선박의 운용과 관련하여 해양오염피해가 발생한 사고를 포함한다. e-나라지표, “해양사고 통계.”

[http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1770](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1770), (2017.10.4. 방문).

43) 중앙해양안전심판원, 『2015년 주요 해양사고사례와 교훈』, 중앙해양안전심판원, (2016.7), p.8.

44) 국민안전처, 『2016년 국민안전처 통계연보』, 국민안전처 (2016.12), p.403.

45) 해양경비안전본부, 『해상조난사고 통계연보 2016』, 해양경비안전본부, (2015), p.3.

46) Id..

구분	해양사고의 종류
접촉	다른 선박이나 해저를 제외하고 외부물체나 외부시설물에 부딪히거나 맞붙어 닿은 것
좌초	해저 또는 수면하의 난파선에 얽히거나 부딪친 것
화재·폭발	맨저음의 사고로서 발생한 것(충돌이나 전복 등에 따라 발생한 것은 제외)
침몰	충돌 내지 폭발 이외에 황천조우, 외판 등의 균열이나 파공, 절단 등에 의한 침수의 결과 가라앉은 것
기관손상	주기관(축계를 포함한다), 보조보일러 및 보조기기 등이 손상된 것
추진축계 손상	추진축계, 추진기 또는 클러치(동력전달장치)가 손상된 것
조타장치 손상	(유압)조타장치 또는 키가 손상된 것
속구손상	속구 등이 손상된 것
인명사상	선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망, 실종, 부상을 입은 것
안전저해	항해중 추진기에 페로프, 폐어망 등 해상부유물이 감기어 항해를 계속할 수 없게된 때
운항저해	사주 등에 올라앉아 선체에는 손상이 없으나 항해를 계속할 수 없게된 때
행방불명	선박의 존부여부가 90일간 불문명하거나 기타 보험관계기관 등에서 행방불명으로 처리된 것

〈표 2-3〉 선박의 종류<sup>47)</sup>

구분	선박의 종류
어선	정치망어선, 양식어업선, 통발어선, 낚시어선, 근해채낚기, 근해트롤, 근해봉수망 등
상선	화물선, 여객선, 유조선, 예선
화물선	일반화물운송선, 컨테이너선, 석탄운반선, 자동차운반선, 냉동냉장운반선 등

47) Id..



여객선	카페리선, 화객선, 유람선, 내·외항정기 여객선, 내·외항부정기 여객선 등(여객 13인 이상)
유조선	위험물운반선, 액화가스탱커선, 케미칼탱커선, 정제유운반선, 에틸렌운반선 등
예선	견인용예인선, 입항용예선, 이접안용예선, 기타 예선(예인선)
기타선	부선, 준설선, 여객도선, 유선, 관용선, 해경정/군함, 어업지도선, 요트, 모터보트 등
내항선	국내항과 국내항 사이에서 운항하는 선박
외항선	국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 운항하는 선박

## 2. 위험 분포

### (1) 선박 종류

#### 1) 선종별

2016년 선종별 사고 유형을 보면, 발생 건수 총 2,307건 중, 어선이 1,646건, 비어선(여객선, 화물선, 유조선, 예선, 부선, 기타선박)이 661건이었으며, 척수로는 총 2,549척 중 어선이 1,794척, 비어선이 755척이었고, 같은 해 발생한 선박사고로 인한 인명피해는 총 411명으로 어선으로 인해 324명, 비어선으로 인하여 87명이었다. 인명피해 중 중한 경우인 사망실종자의 경우 총 118명 중 어선사고로 인해 103명, 비어선에 의하여 15명의 피해가 발생하였다.<sup>48)</sup>

우리나라 해양사고는 2012년부터 평균적으로 볼 때는 꾸준히 증가하는 추세에 있다고 할 수 있는데,<sup>49)</sup> 구체적으로 보면 2010년도에서 2013년까지는 완만하게나마 감소추세에 있다가 세월호사건이 있었던 2014년도부터는 다시 증가추세로 되었다.<sup>50)</sup>

48) e-나라지표, “해양사고 통계,” (2017.10.4. 방문).

49) Id..

50) 마찬가지로 선박 총 등록 수 대비 사고 발생 척수 비율을 보는 경우에도, 2012년 2.19%, 2013년에 1.62%였다가, 2014년에 2.01%, 2015년에 3.09%로 증가한 것을 볼 수 있다. e-나라지표, “해양사고 통계,” [http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1770](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1770), (2017.10.4. 방문).

지난 5년간(2012~2016년) 해양사고의 추세를 보면, 연평균 1,681건으로 매년 전년대비 해양사고 건수가 평균 9.8% 증가율을 보였다.<sup>51)</sup> 선종에 따라서, 어선사고는 5년 연평균 1,320척, 비어선사고는 608척으로, 평균 전년대비 어선은 10.7%의 증가율을, 비어선은 1.9%의 증가율을 나타냈다.<sup>52)</sup> 어선의 경우 평균 전체 사고선박 척수의 68.46%를 차지하여 사고 점유비율이 가장 큰 것으로 나타난다.

〈표 2-4〉 선박 용도별 해양사고 발생 현황<sup>53)</sup>

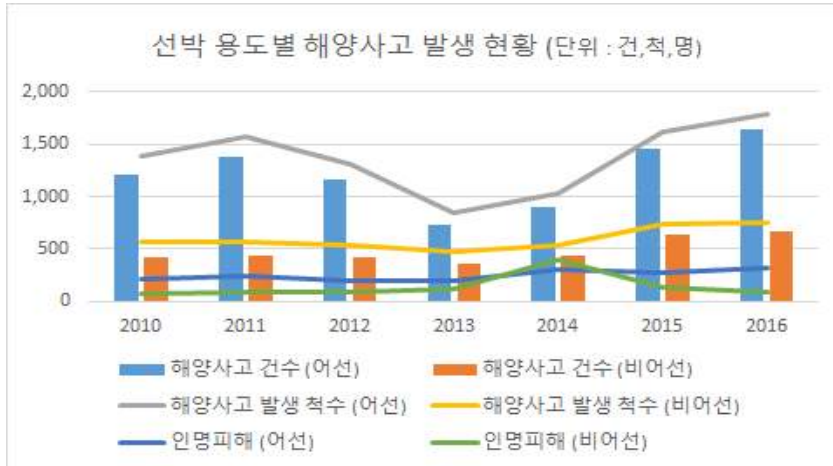
[단위 : 건,척,명,(%)]

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
해양사고 건수	계	1,627	1,809	1,573	1,093	1,330	2,101	2,307
	어선	1,211	1,378	1,159	727	896	1,461	1,646
	(구성비)	74.4	76.2	73.7	66.5	67.4	69.5	71.3
	비어선	416	431	414	366	434	640	661
해양사고 발생 척수	계	1,942	2,139	1,854	1,306	1,565	2,362	2,549
	어선	1,380	1,573	1,315	839	1,029	1,621	1,794
	(구성비)	71.1	73.5	70.9	64.2	65.8	68.6	70.4
	비어선	562	566	539	467	536	741	755
인명피해	계	272	324	285	307	710	395	411
	어선	206	238	203	190	309	267	324
	(구성비)	75.7	73.5	71.2	61.9	43.5	67.6	78.8
	비어선	66	86	82	117	401	128	87

51) Id..

52) Id..

53) Id..

[그림 2-1] 선박 종류별 해양사고 발생현황 (2010-16)<sup>54)</sup>

(출전: e-나라지표, “해양사고 통계”자료로 재구성)

[그림 2-2] 연도별 해양사고 발생현황 (2001-16)<sup>55)</sup>

(출전: e-나라지표, “해양사고 통계”)

54) Id..

55) Id..

## 2) 선박 규모

총 사고에서 차지하는 사고선박의 중량별 분포를 보면, 2015년을 기준으로 볼 때, 100톤 미만이 전체 사고선박의 84%를, 5톤 미만이 37%를 차지하고 있다. 특히, 어선의 경우에는 100톤 미만이 전체 사고어선의 96%를, 5톤 미만이 39%를 차지하고 있어 소규모 선박의 사고비율이 절대적으로 높은 것으로 나타난다.

〈표 2-5〉 선박총톤수별 해양사고 발생현황<sup>56)</sup>

년도	5톤 미만	5톤~ 20톤 미만	20톤~ 100톤 미만	100톤~ 500톤 미만	500톤~ 1,000톤 미만	1,000톤 ~5,000톤 미만	5,000톤 ~10,000 톤 미만	10,000톤 ~50,000 톤 미만	50,000 톤이상	미상	계
2011	756	511	503	128	38	92	18	44	16	33	2139
2012	652	422	422	139	33	86	22	36	20	22	1854
2013	342	318	339	108	24	94	27	34	9	11	1306
2014	437	377	382	139	36	95	27	35	15	22	1565
2015	891	596	499	148	34	97	31	30	14	22	2362

〈표 2-6〉 선종-선박규모별 해양사고 발생현황(2015년)<sup>57)</sup>

(단위 : 톤, 척, %)

	5톤 미만	5~20	20~ 1백	1백~ 5백	5백~ 1천	1천~ 5천	5천~ 1만	1만톤 이상	미상	합계
어선	646	533	385	40	6	5	0	2	4	1,621
비어선	245	63	114	108	28	92	31	42	18	741
합계	891	596	499	148	34	97	31	44	22	2,362
(비율)	37.7	25.2	21.1	6.3	1.5	4.1	1.3	1.9	0.9	100

56) 중앙해양안전심판원 홈페이지, 해양사고통계연보, 2016, (표5) 선박총톤수별 해양사고 발생현황, <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a>, (2017.10.4. 방문).

57) 중앙해양안전심판원 「2015년 주요 해양사고사례와 교훈」, 중앙해양안전심판원, (2016.7), p.8.

## (2) 사고 유형

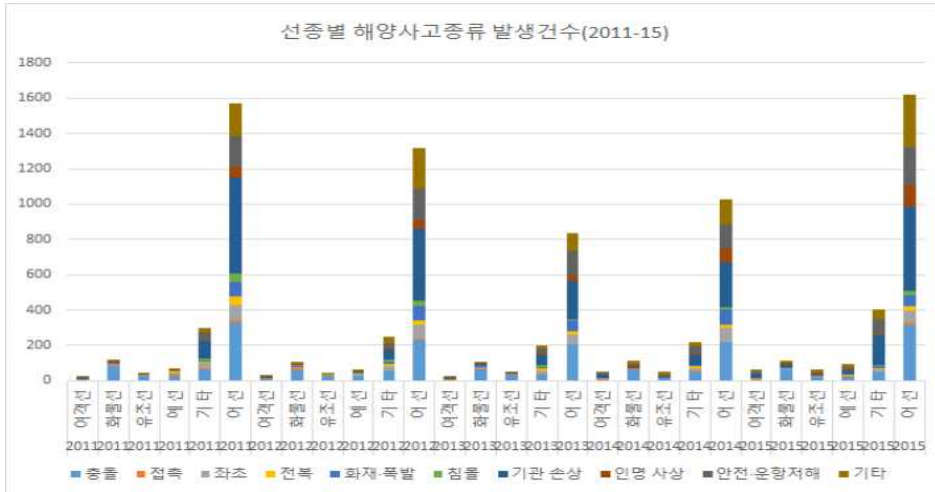
사고유형을 충돌, 접촉, 좌초, 전복, 화재·폭발, 침몰, 기관 손상, 인명 사상, 안전·운항저해, 기타(속구손상, 시설물손상, 조타장치손상 등)으로 구분하는 경우, 가장 큰 사고 수를 나타내는 사고 유형은 기관손상에 따른 것이며, 그 다음으로 충돌에 의한 사고가 많고, 그 다음 순으로 안전운항저해에 따른 사고가 많이 발생했다. 그러나 선종별로는 사고유형의 발생비율이 다소 다르게 나타나는데, 화물선이나 유조선 및 예선은 특히 충돌에 의한 사고비율이 현저히 높으며, 여객선의 경우는 안전운항저해에 따른 사고비율이 다른 선박유형보다 높게 나타나고 있다. 화재·폭발로 인한 사고는 유조선과 화물선의 경우가 특히 많이 나타나고 있다.

〈표 2-7〉 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생현황<sup>58)</sup>

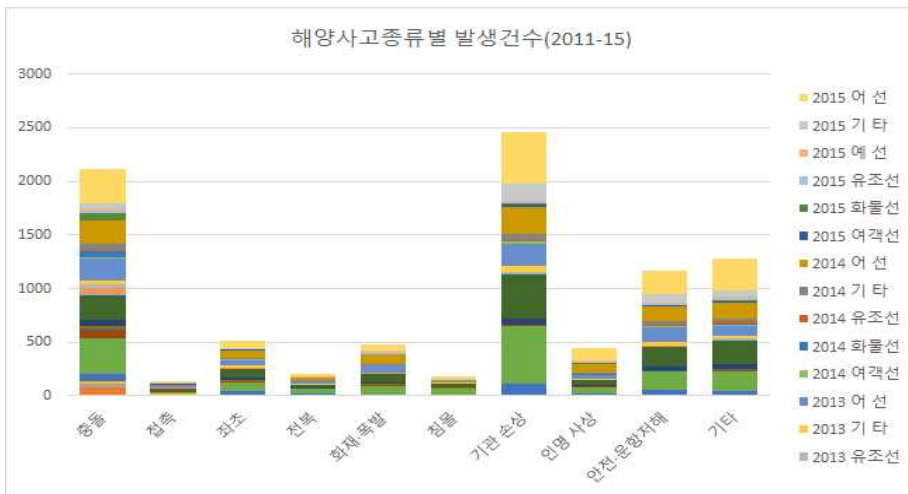
용도	연도/ 사고 종류	충돌	접촉	좌초	전복	화재 · 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	안전 · 운항 저해	기타	계
여객선	2011	4	1	1	-	1	1	6	1	3	4	22
	2012	8	5	-	-	1	-	7	-	6	5	32
	2013	5	1	1	-	2	-	5	-	8	7	29
	2014	5	3	5	1	1	-	16	2	11	7	51
	2015	5	5	3	1	1	-	25	2	12	12	66
화물선	2011	81	8	4	1	4	-	6	5	3	6	118
	2012	59	10	9	-	6	2	5	3	3	12	109
	2013	63	8	7	1	8	1	9	4	2	4	107
	2014	63	5	-	-	5	-	5	13	6	14	111
	2015	63	2	3	-	10	-	12	8	2	15	115

58) 중앙해양안전심판원 홈페이지, “해양사고통계연보 (2016),” (표4) 사고종류별 해양사고 발생현황, <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a>, (2017.10.4. 방문).

용도	연도/ 사고 종류	총돌	접촉	좌초	전복	화재 · 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	안전 · 운항 저해	기타	계
유조선	2011	27	1	2	-	2	-	2	4	2	3	43
	2012	29	2	-	-	5	1	2	2	-	4	45
	2013	36	1	3	-	1	-	2	1	2	6	52
	2014	14	1	-	-	4	1	5	7	3	16	51
	2015	21	3	-	1	9	-	7	2	4	18	65
예선	2011	29	9	7	5	2	4	-	6	2	3	67
	2012	27	2	8	3	2	5	2	8	2	7	66
	2015	22	3	3	3	6	3	15	8	11	20	94
기타	2011	61	9	28	12	6	9	97	5	46	24	297
	2012	56	3	24	10	15	9	56	6	31	39	249
	2013	35	5	20	12	7	10	57	4	32	19	201
	2014	50	7	12	13	7	2	56	4	40	30	221
	2015	49	5	11	5	10	6	167	9	85	54	401
어선	2011	332	9	88	46	81	53	539	63	176	186	1573
	2012	228	8	79	28	78	30	412	45	180	227	1315
	2013	203	6	53	19	60	8	216	32	141	101	839
	2014	218	3	75	22	85	12	252	82	138	142	1029
	2015	318	12	65	26	65	23	477	119	219	297	1621

[그림 2-3] 선종별 해양사고 종류 발생건수(2011-15)<sup>59)</sup>

(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

[그림 2-4] 해양사고 종류별 발생건수(2011-15)<sup>60)</sup>

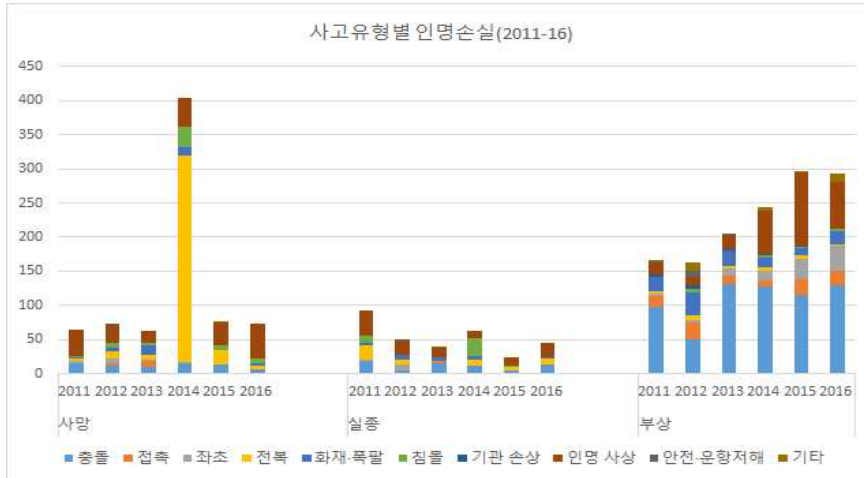
59) 중앙해양안전심판원 홈페이지, 해양사고통계연보, 2016, (표6) 선박용도별 해양사고 발생현황, <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a>, (2017.10.4. 방문).

60) Id., (표8) 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생현황, (2017.10.4. 방문).



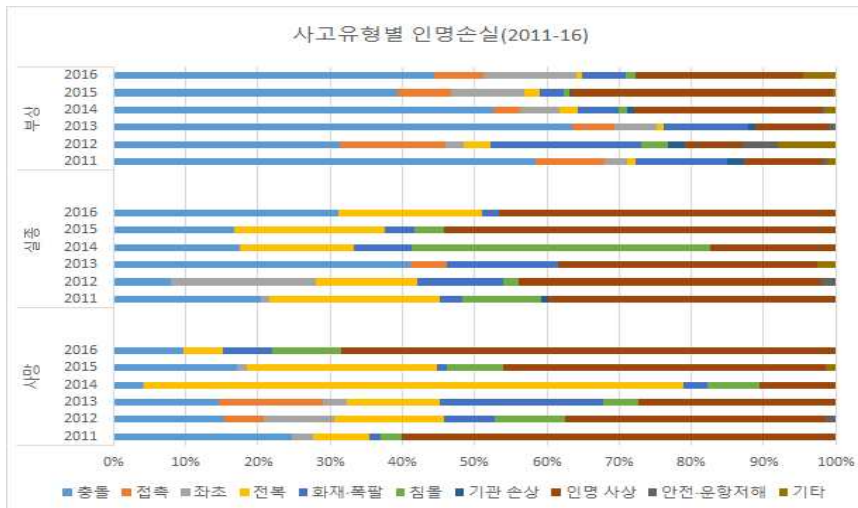


[그림 2-6] 해양사고 종류별 인명손실(2011-16)<sup>61)</sup>



(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

[그림 2-7] 인명손실 사고에 대한 해양사고 종류별 비율 (2011-16)<sup>62)</sup>



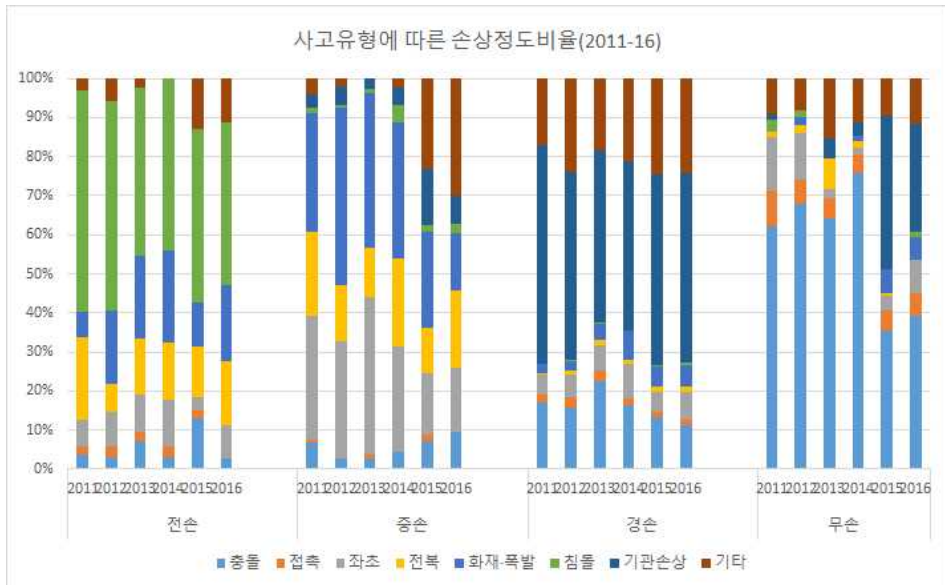
(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

61) Id., (표11) 인명피해 현황, (2017.10.4. 방문).

62) Id..

선박에 대한 손실 정도로는, 중한 손해인 전손의 경우는 침몰로 인하여 발생하는 비율이 절대적으로 높았으며, 그 다음으로 화재폭발, 전복에 의한 비율이 높았다. 반면, 기관 손상의 경우는 경손에 그치는 비율이 가장 높았으며, 충돌에 의하여는 경손에 그치는 경우나 재산적 손해가 발생하지 않는 경우도 상당 비율로 나타났다.

[그림 2-8] 사고유형에 따른 손상정도비율(2011-16)<sup>63)</sup>

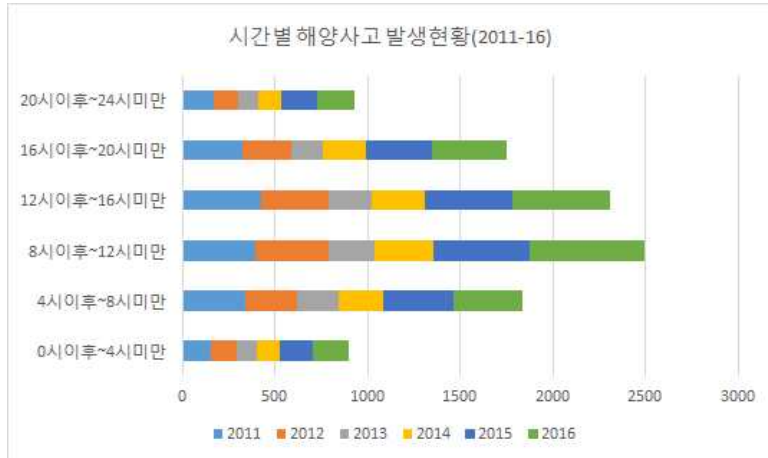


(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

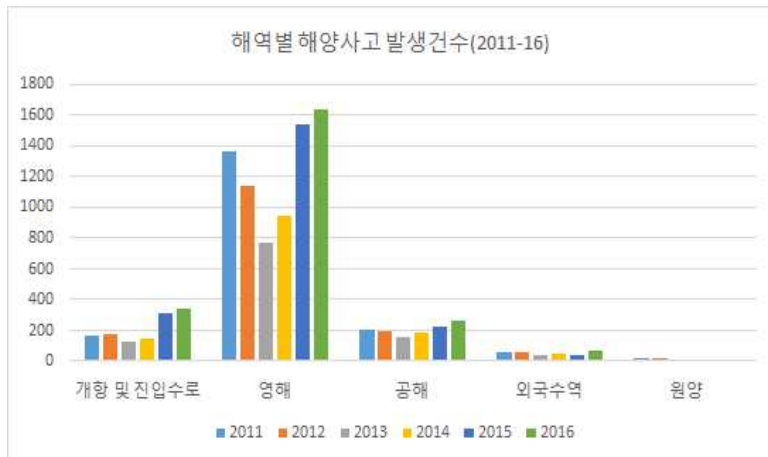
#### (4) 지역과 시간

사고발생 시간과 장소에 있어서는, 오전 8시~12시가 가장 사고가 많았으며, 그 다음이 오전12~오후4시, 그리고 오전 4시~8시, 오후 4시~8시 순으로 많은 사고가 발생했다. 발생 해역에 있어서는 대다수가 영해 내에서 사고가 발생하는 경우였으며, 그 다음으로 개항 및 진입수로, 공해상에서 사고가 발생하는 것으로 나타났다.

63) Id., (표9) 사고종류별 손상별 해양사고 발생현황, (2017.10.4. 방문).

[그림 2-9] 사고발생 시간별 현황(2011-16)<sup>64</sup>

(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

[그림 2-10] 사고발생 해역별 현황(2011-16)<sup>65</sup>

(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

64) Id., (표7) 시간별 해양사고 발생 현황, (2017.10.4. 방문).

65) Id., (표3) 해역별 해양사고 발생현황, (2017.10.4. 방문).

발생해역별 사고현황의 경우, 영해에서 사고율이 가장 높으며, 항계내 및 영해-EEZ에서 사고율이 높게 나타났다.

〈표 2-8〉 해양사고 해역별 발생 현황<sup>66)</sup>

(단위 :명, 척)

발생 해역	누계		항계내		협수로		영해		영해-EEZ		EEZ30 마일이내		공해		외국해역		북한해역	
	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명
2015 년																		
사망 실종	101	112	45	19	8	2	38	65	5	11	3	11	0	1	2	3	0	0
전체	2,740	18,835	650	3,354	139	778	1,640	11,510	255	2,648	19	187	37척, 358명					

(출전: 해양경비안전본부, 해상조난사고 통계연보 2015)

### 3. 문제 영역

#### (1) 소형 어선

앞에서 살펴본 바와 같이 총 해양사고에서 차지하는 어선의 비율은 70%에 달하는데, 어선 중에서도 10톤 미만인 68-9%를, 5톤 미만이 39% 이상을 점하고 있어(아래 표 2-10 및 그림 2-11, 2-12 참조), 이들 소형 어선에 대한 대책이 중점적으로 필요할 것으로 보인다.

〈표 2-9〉 어선 해양사고 총톤수별 발생현황<sup>67)</sup>

(단위 :척)

	2012	2013	2014	2015	2016
5톤미만	558	249	343	646	703
5톤~10톤미만	333	243	306	485	529
10톤~20톤미만	54	40	42	48	52

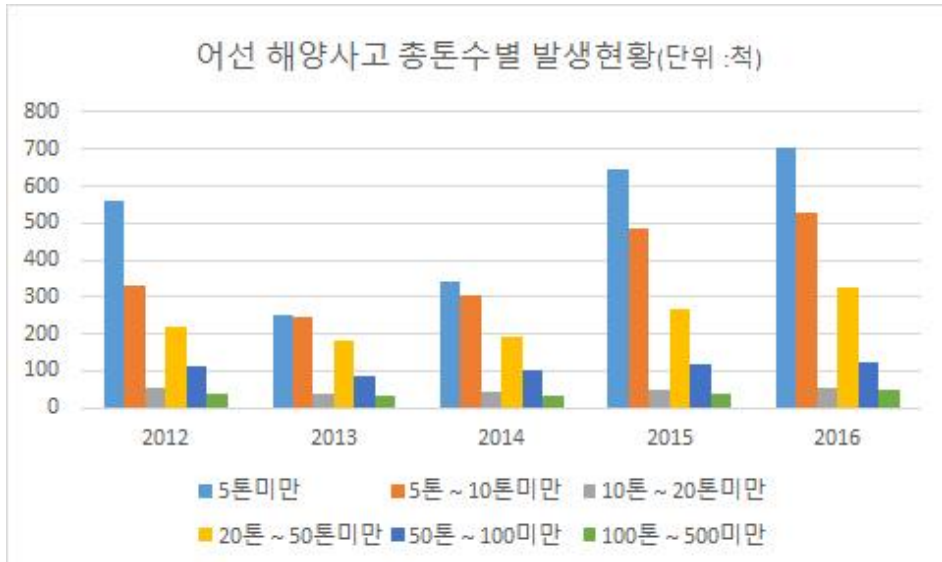
66) 해양경비안전본부, 『해상조난사고 통계연보』, (2015), p.32.

67) 중앙해양안전심판원 홈페이지, “해양사고통계연보 (2016),” (표37) 어선 해양사고 총톤수별 발생현황, <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a>, (2017.10.4. 방문).

	2012	2013	2014	2015	2016
20톤~50톤미만	217	180	190	266	327
50톤~100미만	112	87	102	119	124
100톤~500미만	37	33	32	40	50
500톤~1,000미만	1	0	3	6	7
1000톤 이상	0	4	5	7	0
미상	3	3	6	4	2
계	1,315	839	1,029	1,621	1,794

[그림 2-11] 어선의 해양사고 총톤수별 발생현황 (2012-16)<sup>68)</sup>

(단위 :척)

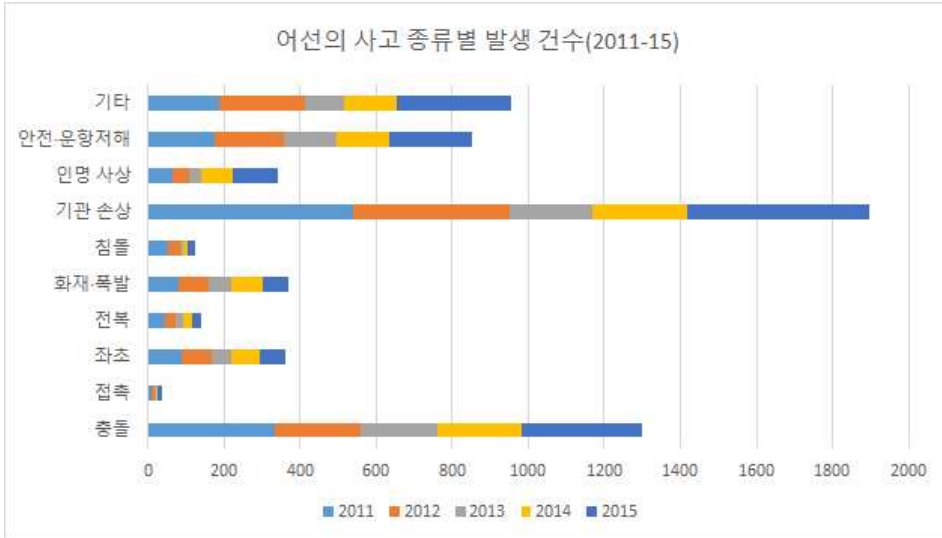


(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

68) Id., (표37) 어선 해양사고 총톤수별 발생현황, (2017.10.4. 방문).

[그림 2-12] 어선의 사고 종류별 발생현황(2011-15)

(단위 :척)



소형어선과 더불어 낚시어선도 사고율이 높게 나타나고 있어, 이에 대한 대책도 역시 필요할 것으로 보인다.

<표 2-10> 선종별 해양사고 현황<sup>69)</sup>

(단위 :명, 척)

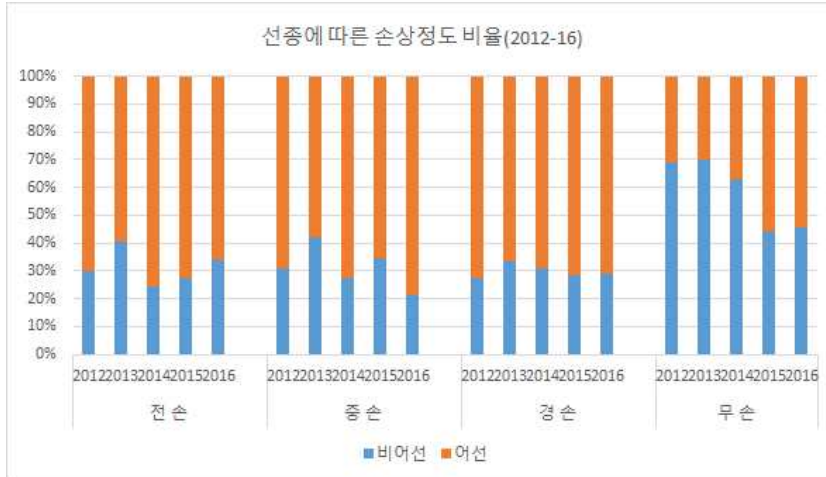
선종별	누계		어선		낚시어선		여객선		유도선		화물선		유조선		예부선		레저		기타	
	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명
사망	101	112	51	73	2	20	2	1	0	0	2	7	2	1	11	5	3	1	26	4
실종																				
전체	2,740	18835	1,467	6275	207	2343	56	5300	21	824	124	1329	49	369	145	317	453	1411	218	667

(출전: 해양경비안전본부, 해상조난사고 통계연보 2015)

69) 해양경비안전본부, 『해상조난사고 통계연보』, (2015), p.40.

[그림 2-13] 어선 사고의 손상정도 비율(2012-16)<sup>70)</sup>

(단위 :척)



(출전: 중앙해양안전심판원, “해양사고통계연보” 자료로 재구성)

## (2) 대응 기관

구조기관별 사고현황의 경우 해양경찰에 따른 사고대처방안이 가장 높으며 자력, 어선, 민간구조 등의 순서를 보이고 있었다. 이는 사고 현장에 있어서 주요한 관리주체라는 것을 보여주는 동시에, 한편으로는 현행 안전관리체계상 현실적으로 사고대응주체가 분산됨에 따라, 실질적 상황 대응 업무를 담당하는 기관에 필요성에 비례하는 대응권한 및 능력이 주어지지 않고 있음을 의미하는 것이기도 하다.<sup>71)</sup>

70) 중앙해양안전심판원 홈페이지, “해양사고통계연보 (2016),” (표10) 선박용도별 손상별 해양사고 발생현황, <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a>, (2017.10.4. 방문).

71) 2014년 11월에 해상사고 1시간 내 출동,구조한다는 명목으로 중앙해양특수구조단을 신설했으나, 필수 장비, 시설 없이 인력충원 위주로 구성되어 설치목적의 달성이 곤란한 것으로 나타났다. 감사원, 「긴급출동·구조체계 구축 운영실태 감사보고서」, (2015.9), p.75.

〈표 2-11〉 해양사고 대응기관별 현황<sup>72)</sup>

(단위 :명, 척)

구조기 기관별	누계		해양경찰		민간해양 구조대		자력		어선		소방		군경		기타	
	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명
2015년	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명	척	명
사망실종	101	112	83	100	1	1	2	3	10	3	1	3	1	0	3	2
전체	2,740	18835	2,073	13377	167	826	234	3122	167	924	6척, 26명				14	560

(출전: 해양경비안전본부, 해상조난사고 통계연보 2015)

〈표 2-12〉 해경본부의 조직인력 현황<sup>73)</sup>

(단위: 개소, 명)

관서	합계	지방 본부	항공단	특공대	VTS	안전서	안전 센터	함정	교육원	특구단	정치청
인력	8553	416	302	114	336	1797	1985	3160	186	43	14

(자료: 국민안전처)

〈표 2-13〉 해경본부의 출동장비 현황<sup>74)</sup>

(단위: 개)

계	순찰차	헬기/ 비행기	총기 (권총, 소총)	불법조업 진압장비			
				전자총격기 (테이저건)	가스분사기	40mm 발사기	20mm 발사기
9809	133	24	6950	145	1928	304	325

(자료: 국민안전처)

72) 해양경비안전본부, 『해상조난사고 통계연보』, 해양경비안전본부, (2015), p.67.

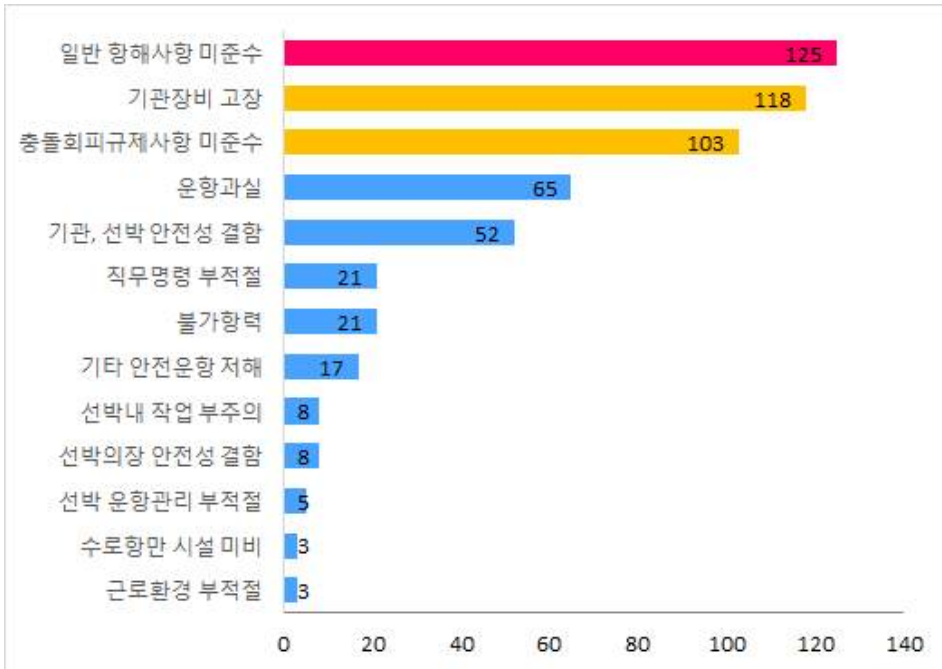
73) 감사원, (2015.9), p.9.

74) Id., p.11.



구체적인 해양사고 발생원인 현황을 살펴보면, 법이나 규칙의 부재가 아니라 법집행력의 부재로 인해 사고가 발생하는 경우가 오히려 많을 수 있다라는 점이 나타난다. 또한 아래 그림에서 보는 바와 같이, 항해사항이나 충돌회피규정을 준수하지 않아서 사고가 발생하는 경우가 현저히 많고, 기관고장이 발생할 경우를 대비한 사전, 사후적 대처도 제대로 이루어지지 않음을 알 수 있다. 따라서 선박 자체의 안전성 결함도 문제가 있지만, 선박의 운항 전 단계나 운항 단계에 있어 지켜야 할 장치나 기준들이 제대로 갖추어지지 않거나 이행되지 않는다는 점을 주목할 필요가 있다.

〈그림 2-14〉 해양사고 원인<sup>75)</sup>



(출전: 공길영, 한반도 해양안전 관리 실태와 미래 지향적 발전 방향 2016)

75) 공길영, “한반도 해양안전 관리 실태와 미래 지향적 발전 방향,” 국민해양안전정책토론회 자료집, 심재철국회 부의장 한국해양과학기술원, (2017.11.6.), p.28.

## 제3절 관련 정부 대책

### 1. 국가안전관리기본계획

「재난및안전관리기본법」에 따른 국가안전관리기본계획(2015-2019)에 따르면, 안전혁신 추진과제로서 해양안전 부분에 있어서 “연안여객선 및 선박검사제도 등 해양안전 분야의 사각지대를 없애고, 선박종사자의 안전대응능력과 일반 국민의 안전문화의식 제고”함을 제시하고 있다.<sup>76)</sup> 국가안전관리기본계획은 특히 연안여객선 안전관리를 강화한 내용으로 제시되어 있는데, 여객선 운항관리를 해수부로 일원화하고, 선박의 안전의식, 자격기준을 강화하고, 복원성이 저하되는 개조를 금지하여 개조요건을 보다 강화하였다. 또한 항법시스템을 표준화하고 해상무선통신체계의 현대화 등 안전관리 인프라를 첨단화할 것을 제시하였다.

〈표 2-14〉 제2차 국가안전관리기본계획(해양안전 부분)<sup>77)</sup>

주요 목표	정책 방향
연안여객선의 안전관리체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연안여객선 안전관리 권한과 책임의 명확화</li> <li>○ 여객선 운항관리 업무 일원화(舊 해경청 ⇒ 해수부)</li> <li>○ 표준운항관리규정 및 운항관리자용 업무매뉴얼 마련('15년)</li> </ul>
선원대상 법정교육의 실효성 제고 및 자격기준 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선원에 대한 안전교육 개선 및 강화</li> <li>○ 선박종합비상훈련장 구축('15년, 35억), 실제와 같은 비상상황 훈련 실시</li> <li>○ 선원의 소명의식* 제고 및 여객선 선장의 자격기준 강화</li> <li>○ 선박·인명 구조 의무 위반 선장·해원 처벌 강화(선원법 개정, '15.1월)</li> <li>○ 과로로 인한 안전사고 예방을 위해서 선원 최소 승무정원 현실화 및 예비원 확보 의무 확대 (개선방안 마련, '15년→법령개정, '16년)</li> </ul>
선박안전기준 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개조허가대상* 강화, 개조허가 前 전문가 자문 의무화, 복원성이 저하되는 개조 금지 등 합리적 선박 개조관리체계 도입</li> <li>○ 정비사업장이 제조업체로부터 정비능력 인증을 받도록 의무화</li> </ul>

76) 중앙안전관리위원회·국민안전처, 『국가안전관리기본계획(2015-2019)』, pp.55-56.

77) Id..

주요 목표	정책 방향
<p>한국형 e-Navigation* 구축으로 해양안전종합관리 첨단화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (선박) 선박 내 다양한 항법시스템을 표준화, 전자해도 화면에 연계하여 항해사가 안전항해에만 전념하도록 항해환경을 조성</li> <li>○ (육상) 각종 해양안전정보를 수집하여 선박위치 기반의 맞춤형 안전정보를 제공하여 항해사의 정확한 의사결정을 지원</li> <li>○ (통신) 기존의 해상무선통신체계를 현대화하고 육상의 통신 인프라(LTE-M)를 해상에 활용하여 해상의 통신장벽 해소</li> <li>○ 지역별 사업설명회 및 사업단 구성('15년), 연구개발 추진('16년, 159억), '17년 이후(1,149억)</li> </ul>

## 2. 국가해사안전기본계획

「해사안전법」에 따라 수립된 제2차 국가해사안전기본계획(2017-2021)에 따르면, 사고 건수와 사망자와 대형사고의 감소에 대한 구체적인 지표를 제시하면서, 지능형 안전관리 체계의 강화, 해상안전의식의 강화 등을 내세우면서 취약선박 등의 관리강화방안도 함께 제시하였다. 어선에 관하여는 어선 안전관리체계의 고도화와 어선종사자 안전역량을 제고하는 방안이 포함되었다.<sup>78)</sup>

78) 해양경비안전본부·해양수산부, 『제2차 국가해사안전기본계획(2017~2021)』, p.53.



### 3. 교통안전기본계획

「교통안전법」에 따라 수립된 제8차 국가교통안전기본계획(2017-2021)도 제2차 해사안전기본계획과 마찬가지로, 해양사고 인명사고와 주요 사고수, 대형사고의 감소를 주요 목표로 제시하였다. 인적 안전사고에 대한 대응으로 안전교육의 강화와, 안전관리체계의 고도화, 안전검사 및 기술강화, 안전분야의 국제협력 강화 등에 관한 내용을 제시하였다. 어선과 관련하여서는 안전인프라확충과 어선원 안전교육강화 등을 제시하였다.<sup>80)</sup>

[그림 2-16] 제8차 국가교통안전기본계획(2017-2021) 목표 및 정책방향<sup>81)</sup>

추진 목표	해양사고 사망자 및 실종자 수 <b>20% 감소</b> (2021년)					
	주요사고(인명피해, 유류오염, 선박전손) <b>20% 감소</b> (2021년)					
대형해양사고 제로화 달성						
정책 방향	인적 안전제고	선박 안전성 확보	해사안전 관리체계 고도화	해상 교통시설 선진화	국제협력 선도	안전문화 정착
추진 전략	인적오류사고 예방을 위한 정책기반 및 교육강화	선박안전 점검 및 검사 강화	선사의 자체 안전관리 능력 향상 정부의 안전관리 제도 기반 강화	항만내 운항 안전관리 강화 선박 통항안전 관리 강화	해사안전분야 국제협약대응능력 강화	대국민 해사안전 생활화
	중소형 선박 인적오류사고 저감을 위한 안전제도 개선	선박검사 품질제고	외국선박 및 국적 외항선 관리 강화	e-Nav 해양안전 기반 시스템 구축	해사안전 글로벌 선도능력 강화	체험형 해사안전 교육확대
	선원복지 및 근로여건 개선	위험물 운송안전제고	연안여객 혁신대책 및 장기화발전	첨단 ICT 기반 표지정보 제공	해적 및 테러 대응역량 강화	해양안전 지식보급
	어선원 안전교육 강화	선박 안전성 제고를 위한 정부지원 강화	다중이용선박 안전관리 강화 비제도권 선박, 시설물 안전관리강화	차세대 전자해도개발		
	해사 전문인력 양성	선박 안정성 향상을 위한 기술개발	해양안전 관계기관 협력강화	해양기상 서비스 선진화 어선안전 확보를 위한 인프라 확충	항로표지 및 해양사고조사 국제협력강화	해양안전문화 확산 기반 조성

80) 국토교통부, 『제8차 국가교통안전기본계획(2017-2021)』, p.98.

81) Id..

## 제4절 문제점

앞서 살펴본 해양안전사고에 관한 현황 등을 살펴 볼 때, 다음과 같은 부분에 있어 특히 대응이 필요할 것으로 보인다.

첫째, 2014년 세월호 사건 이후 사고의 추이를 보면 전체적으로 안전사고 건수가 증가하고 있는 점이 눈에 띈다. 다른 나라들의 경우 전체적으로 감소 추세에 있다는 점을 고려하면, 우리나라의 경우 2013년까지는 감소추세에 있던 것이 2014년 이후 증가세로 나타나고 있다. 이러한 점은 해양안전관리의 전체적인 부분에 있어 문제가 있는 것으로 볼 수 있어 그 문제의 원인과 대응에 특히 주목할 필요가 있다. 특히 선박간의 충돌, 기관고장, 선박의 구조·설비·운영에 관하여 사망·실종 등 인명손상이 발생하는 경우가 증가하고 있어 총체적인 선박의 안전 유지·관리에 있어 문제가 있는 것으로 보인다.

둘째, 어선 그 중에서도 소형어선에 대한 사고 비율이 다른 선박에 비하여 상당히 높으므로 이에 대한 대책이 필요할 것으로 보인다. 어선의 사고원인은 기관손상에서 비롯되는 경우가 월등히 많고, 그 다음으로 충돌인데, 이러한 원인 자체가 중한 손상을 초래하지는 않지만, 기상 악화 등 다른 원인 등과 결부되어 위험성을 높이게 되므로, 사고율을 줄이기 위한 대응이 필요할 것이다.

셋째, 사고 대비 및 대응에 있어 현장관리 및 법의 집행이 제대로 이루어지고 있지 않다는 점이다. 사고발생 원인에 있어서도 항해사항이나 충돌회피규정을 제대로 준수하지 않은 이유가 현저히 많고, 기관고장이 발생할 경우를 대비한 사전·사후적 대처도 미비하다는 점에서 법의 준수와 미이행에 대한 집행력을 확보할 포괄적인 대책이 마련되어야 할 것으로 보인다.



## 제3장 해양 안전관리 관련 빅데이터 분석

제1절 빅데이터 분석

제2절 개념분류체계(온톨로지)

제3절 정책평가지표 분석

제4절 시사점 및 한계





## 제3장

# 해양 안전관리 관련 빅데이터 분석

## 제1절 빅데이터 분석

### 1. 의의와 방법

#### (1) 의 의

‘빅데이터(big data)’는 “기존 데이터베이스 관리도구의 능력을 넘어서는 대량(수십 테라바이트)의 정형 데이터 또는 데이터베이스 형태가 아닌 비정형의 데이터 집합까지도 포함한 데이터로부터 가치를 추출하고 결과를 분석하는 기술”로 정의된다.<sup>82)</sup> 빅데이터는 보건의료, 기업경영, 시장변동 예측, 신사업 발굴, 기상정보, 보안관리, 번역은 물론 사회정책대응에 있어서도 널리 활용되고 있다.<sup>83)</sup> 특히 오늘날 개인들은 인터넷 망에서 일상 및 사회생활을 영위하는데 상당한 시간을 보내므로, 개인의 감성과 사고 방식, 행동패턴들이 소셜미디어 상에 나타나게 되는데, 이러한 매체들을 기반으로 정책의제를 수립하고 소셜미디어상의 공적·사적 정보들은 공공정책의 방향성을 제시하는 데에도 활용되고 있다.<sup>84)</sup>

82) 위키피디아, [https://en.wikipedia.org/wiki/Big\\_data](https://en.wikipedia.org/wiki/Big_data), (2017.10.16. 방문).

83) Id.; 송태민·송주영, 『R을 활용한 소셜 빅데이터 연구방법론』, 한나래, (2016), p.16.

84) 송태민·송주영, Id., p. 17 참조.

## (2) 방 법

빅데이터의 분석방법에는 데이터마이닝, 기계학습, 자연언어처리, 패턴인식, 오피니언 마이닝 등이 있는데, 소셜데이터와 같은 비정형적 정보에 대하여는 주로 자연어처리기술에 기반한 데이터마이닝이나 그에 대한 대중의 긍정·부정적 의견 분석을 행하는 오피니언마이닝이 주로 사용되어진다.

텍스트마이닝 또는 주제분석(text mining)은 비정형 텍스트 데이터를 대상으로 자연어 처리기술(Natural Language Processing)을 적용하여 유용한 정보를 추출하여 필요한 지식의 형태로 재구성하는 것을 정보처리기술이다. 텍스트 마이닝은 텍스트로 구성된 빅데이터 가운데 유의미한 정보를 뽑아서, 다른 정보와의 연관성을 파악하고, 추출된 텍스트들을 주요 개념지표에 따라 분류, 카테고리화 함으로써 텍스트 가운데 숨겨있는 의미있는 정보를 찾아내는 데 사용되어진다.<sup>85)</sup>

## 2. 해양안전관리의 적용

안전사고는 시간이 경과함에 따라 관련 산업, 기술, 이용자의 특성 등 시대적인 변화에 따른 사고 발생유형이나 분포도 달라지고 있다. 따라서 안전사고 개선 측면에서도 시대적 변화가 반영된 개선방안이 필요하다. 본 연구는 시대적 측면이 잘 반영되어 있는 온라인 소셜 데이터를 기반으로 해양안전에 영향을 미치는 키워드 분석을 통해 해양사고의 발생 건수를 줄일 수 있는 전략방안 마련하고자 하였으며, 구체적으로는 데이터마이닝 기법을 적용하여 해양안전과 관련하여 문제시되고 있는 정책적 이슈들을 찾아내고 이에 대한 법제도적 대응방안을 모색하는 데 있어 배경 및 지침적 정보로 사용하고자 하였다.

85) 조성우, "Big Data 시대의 기술," KT 중앙연구소 Intelligent Knowledge Service,  
<http://datamining.dongguk.ac.kr/R/BigData%EC%8B%9C%EB%8C%80%EC%9D%98%EA%B8%B0%EC%88%A0.pdf>.

본 연구에서는 이후 기술하는 바와 같은 대상 소셜 빅데이터 가운데 해양안전 관련 주요 지표들을 기반으로 구성된 모집단으로부터 해양안전 관련 개념분류체계(온톨로지)에 포함된 주요 용어들을 적용하여 수집된 총 145,745건의 텍스트(Text) 문서가 본 연구의 분석에 포함되었다.

## 제2절 개념분류체계(온톨로지)

### 1. 방법론

데이터마이닝을 위한 모집단 선정을 위해 이 연구는 다음과 같은 방법으로 접근하였다. 먼저 해양안전에 대한 기본 정보로서 앞서 기술한 제8차 국가교통안전기본계획(2017년~2021년)에 제시된 해양안전사고 목표 및 정책방안들과 해양조난사고 통계연보(2015년)에서 도출한 해양안전에 관한 평가지표들을 사용하여 온라인상의 소셜데이터 확보를 위한 모집단을 구성하였다. 이를 바탕으로 트위터, 뉴스, 방송, 블로그, 카페 등 소셜 미디어에서 관련어들을 추출하였다.<sup>86)</sup> 이렇게 추출된 관련어들을 바탕으로 해양안전과 관련된 주요 정책 이슈별로 구분한 개념분류체계(온톨로지)<sup>87)</sup>를 구성하였고, 이를 이후 정책 평가지표분석 및 미래예측신호 분석의 틀이자 기초자료로 삼았다.

〈표 3-1〉 해양안전 관련 이슈 소셜 빅데이터 수집 개요

구분	개요
수집 토픽	해양안전 관련 소셜 빅데이터 수집
Data 수집기간	2015년 1/4분기 ~ 2015년 4/4분기 (1년) <sup>88)</sup>
Data 수집·분석 대상 채널	수집이 가능한 트위터, 뉴스, 방송, 블로그, 카페 등에서 수집

86) 본 연구를 위한 소셜 빅데이터의 수집 및 로데이터 추출은 (주)SK텔레콤 스마트인사이트에서 수행함.

87) ‘온톨로지(ontology)’란 개념들과 개념들간의 관계성을 말한다. 법률 온톨로지(legal ontology)는 정보의 추출, 정보들간의 상호작용의 체계, 추론 등 법적 적용에 있어서의 다양한 응용을 위한 개념모델로 제시되었다.

Giovanni Sarto, Pompeu Casanovas, Maria Angela Biasiotti, Meritxell Fernandex-Barrera Edited, Approaches to Legal Ontologies: Theories, Domains, Methodologies, Springer (2011), p.1

88) 조사결과의 신뢰도를 위하여는 상당한 기간 동안의 정보 수집이 필요하나, 본 연구의 예산 및 규모의 한계로

## 2. 정책평가지표 선정

이 연구는 해양안전과 관련하여 전문정보 데이터에서 ‘해양안전,’ ‘해양사고,’ ‘해양안전 관리,’ ‘해양질서’에 관한 키워드를 통해 얻어진 430여개의 전문정보들과<sup>89)</sup> 국민안전처의 ‘해양조난사고 통계연보(2015)’를 검토한 결과 해양에서의 위험 발생원으로서 다음과 같은 대략적인 개념도를 도출하였다.(다음 그림 3-1 참조)

### (1) 해양안전관리의 정책목표

그러나 이와 같이 해양에서의 안전을 위협하는 광범위하고 다양한 위험원들이 존재함에도 불구하고, 본 연구는 국민들의 입장에서 가장 안전의 위협되는 요소가 무엇인지에 보다 중점을 두어 연구방향을 설정하고자 하였다. 그에 대한 판단 근거로서 ‘제8차 국가교통안전기본계획(2017년~2021년)’에 제시된 해양안전사고 부분 목표 및 정책방안에 제시된 계획지표들(사망·실종자수, 사고건수)을 안전관리의 기초 척도로 간주하였다. 이러한 기초 척도와 관련된 주된 위험원은 최근 새로운 위험원의 발생에도 불구하고 여전히 전형적 해양안전관리 대상인 선박 및 해상교통 부분임을 확인하였다. 따라서 선박 및 해상교통에서 비롯되는 위험발생과 관련된 주요 관리대상영역이 무엇인지를 확인하기 위하여 해양사고 관련 통계(2015년)를 이용하여, 관련 지표를 도출하였다.

조사 대상은 2015년 1년 동안의 데이터로 함.

89) 대상 전문정보원은, 한국학술정보(kiss.kstudy.com), 교보문고 스콜라(scholar.dkyobobook.co.kr), Web of Science(webofknowledge.com)임

[그림 3-1] 해양 안전의 관리대상으로서의 위험원 개념도<sup>90)</sup>



<표 3-2> 제8차 국가교통안전기본계획(2017년~2021년) 정책방향과 계획지표

제8차 국가교통안전기본계획		
해양안전사고 부분 목표 및 정책방향	목표	• 해양안전 강화를 위해 해양사고 사망자·실종자수 20% 감소, 주요사고 20% 감소 및 대형해양사고 제로화 목표 설정
	정책 방향	• 해양사고 예방을 위한 인적·시설적·문화적 측면의 총 6개부분의 정책방향을 설정
해양안전 관련 계획지표	주지표	• ‘해양사고 사망 및 실종자수’로 설정
	보조 지표	• ‘해양사고 주요 사고건수’와 ‘대형해양사고 건수’로 설정

(2) 연구의 평가지표

‘제8차 국가교통안전기본계획(2017년~2021년)’에 제시된 해양안전사고 부분 목표 및 정책방안에 제시된 계획지표들(사망·실종자수, 사고건수)을 해양안전사고 관련 평가요소들에 대입하여 주요 위험발생원 또는 주목할 관리대상이 무엇인지를 도출하였다. 이를

90) 인명, 선박 손실에 관한 근거 자료 명시할 것.

소셜데이터 수집에 필요한 모집단 설정에 있어 주요 개념 요소로 설정하였다. 다음은 주요 해양사고 평가요소에 대해 주지표와 보조지표를 적용하여 위험도를 도출한 결과이다.

주지표	$\text{사망실종비중(\%)} = \text{사망실종수(명)} / \text{전체사고자수(명)}$
보조지표	$\text{사고정도(명/척)} = \text{사망 실종 수(명)} / \text{사망실종 비중 사고선박건수(척)}$

〈표 3-3〉 주요 평가 항목별 지표 적용

#### 가. 선박규모

선박규모	평균	5톤미만	5~20톤 미만	20~100톤 미만	100~500톤 미만	500톤 이상
사망실종 비중	0.6%	1.2%	0.7%	0.6%	0.4%	0.2%
사고규모	1.1명/척	0.6명/척	2.3명/척	1.4명/척	3.0명/척	1.1명/척

#### 나. 선 종

선종별	누계	어선	낚시어선	여객선	유도선	화물선	유조선	예부선	레저	기타
사망실종 비중	0.6%	1.2%	0.9%	0.0%	0.0%	0.5%	0.3%	1.6%	0.1%	0.6%
사고규모	1.1명/척	1.4명/척	10명/척	0.5명/척	0명/척	3.5명/척	0.5명/척	0.5명/척	0.2명/척	0.2명/척

※ 사망 및 실종수가 1명/척 이하인 경우 제외

#### 다. 기 상

기상별	누계	기상특보	황천	저시정	양호
사망실종비중	0.6%	1.4%	4.2%	0.3%	0.4%
사고규모	1.1명/척	0.9명/척	6.8명/척	0.5명/척	0.8명/척

#### 라. 월 별

월별	누계	11~2월	3~6월	7~10월
사망실종비중	0.6%	0.5%	0.4%	1.0%
사고규모	1.1명/척	1.9명/척	0.6명/척	1.3명/척

바. 구조기관

구조기관별	누계	해양경찰	민간구조	자력	어선	기타	기타
사망실종비중	0.6%	0.7%	0.1%	0.1%	0.3%	19.2%	0.4%
사고규모	1.1명/척	1.2명/척	1.0명/척	1.5명/척	0.3명/척	1.0명/척	0.7명/척

사. 사고유형

사고유형	누계	충돌	접촉	좌초	전복	화재	폭발	침몰	기관손상
사망실종비중	0.6%	0.6%	0.0%	0.2%	30.7%	0.8%	3.3%	18.3%	0.0%
사고규모	1.1명/척	1.2명/척	0명/척	0.5명/척	5.4명/척	0.3명/척	0명/척	0.7명/척	0명/척-

추진기손상	키손상	조난	시설물 손상	안전 저해	운항 저해	인명 사상	해양 오염	침수	기타
0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.2%	7.2%	0.0%	0.0%	0.3%
0명/척	0명/척	0명/척	0명/척	1.0명/척	1.0명/척	13.7명/척	0명/척	0명/척	0.1명/척

아. 사고원인

사고원인	누계	운항 부주의	정비 불량	화기 취급 부주의	적재 불량	재질 불량	기상 악화	관리 소홀	연료 고갈	기타
사망실종비중	0.6%	0.5%	0.0%	1.3%	5.4%	0.0%	6.4%	0.5%	0.0%	1.4%
사고규모	1.1명/척	1.7명/척	0.3명/척	1.0명/척	1.0명/척	0명/척	3.8명/척	0.1명/척	0명/척	1.0명/척

자. 발생해역

발생해역	누계	항계내	협수로	영해	영해-EEZ	EEZ30 마일이내	EEZ30 마일이외
사망실종비중	0.6%	0.6%	0.3%	0.6%	0.4%	5.9%	1.1%
사고규모	1.1명/척	0.4명/척	0.3명/척	1.7명/척	2.2명/척	3.7명/척	2.0명/척

차. 선 질

선질별	누계	강선	FRP	알루미늄	목선	기타
사망실종비중	0.59%	0.44%	0.85%	0.00%	1.19%	0.12%
사고규모	1.1명/척	1.7명/척	1.5명/척	0.0명/척	0.2명/척	0.1명/척



각 사고특성별 사망실종 비중 및 사고정도가 높은 유형을 살펴보면 다음 표와 같다. 본 연구는 이와 같이 위험성의 평가척도를 담고 있는 아래의 키워드를 기반으로 소셜데이터의 추출을 위한 모집단을 확정하였다.

구분	선박 규모	선종별	상별	월별	구조기 기관	사고 유형	사고 원인	발생 해역	선질별
사망 실종 비중	5톤미만	어선	항천	7~10월	해양 경찰	전복	기상 악화	EEZ30 마일 이내	FRP
	1.2%	1.2%	4.2%	1.0%	0.7%	30.7%	6.4%	5.9%	0.85%
사고 규모	100~500톤미만	낚시 어선	항천	11~2월	해양 경찰	전복	기상 악화	EEZ30 마일 이내	강선
	3.0명/척	10명/척	6.8명/척	1.9명/척	1.2명/척	5.4명/척	3.8명/척	3.7명/척	1.7명/척

### 3. 모집단 설정

본 연구에 사용된 소셜 빅데이터는 109개의 온라인 뉴스사이트, 3개의 블로그(네이버, 다음, 티스토리), 3개의 카페(네이버, 다음, 뽀뿌), 1개의 SNS(트위터), 15개의 게시판(네이버지식인, 네이트지식, 네이트톡, 네이트판, 다음아고라 등) 등 총 131개의 온라인 채널을 통해 수집 가능한 텍스트 기반의 웹문서(버즈)로 구성되었다. 해양안전 관련 토픽의 수집은 2015. 1. 1~2015. 12. 31까지 해당 채널에서 요일별, 주말, 휴일을 고려하지 않고 매 시간단위로 수집하였다.

이와 같은 소셜 빅데이터 가운데, 앞서 도출된 주요 평가지표를 기반으로 소셜데이터 수집대상인 모집단을 구성하고, 해양안전 관리와 관련된 일반적 용어로 보완하였으며, 의미상 관련없는 불용어는 배제하였다.

〈표 3-4〉 소셜 빅데이터 수집 대상 모집단설정 주요 단어

기준	선박 규모	선박 종류	기상 상황	시간	구조기 기관	사고 유형	사고 원인	발생 해역	선질
보완1	소형	선종	황천	날짜	구조 기관	전복	기상 악화	배타적 경제 수역	강화 플리 스틱
보완2	중형	납시 어선	비바람	요일	해양 경찰			EEZ	FRP
보완3	톤수	어선	악천후	월(月)					강선
보완4			파도						

주제 키워드	보완 및 배제
해양안전, 해양사고, 선박안전	1) 해양을 해상으로 (+) 해상오염사고, 해상레저사고, 해상조난사고, 해상선박사고, 해상화재사고, 해상교통사고 2) 사고라는 단어가 없어도 유추할 수 있는 사고유형 (+) 해양오염, 해양화재, 해상오염, 해상화재, 해상강도, 해상테러 3) 이외단어 (+) 해상사고, 해난사고, 선박사고, 어선사고, 여객선사고, 침몰사고 (+) 해양오염사고, 해양레저사고, 해양조난사고, 해양선박사고, 해양화재사고, 해양교통사고
해양경찰	유사단어 추가 (+) 해경, 해양경비대 불용어 배제 (-) 채용, 학원, 시험, 연봉, 고시, 합격, 엑스포, 후기, 체험, 문화센터, 프로그램, 박람회, 공모전, 연봉
해양관리 조직	(+) 해군, 국립해양조사원, 해양정책과, 해양정책실, 해양환경정책, 해양수산국 (+) 해양환경관리공단, 해양수산부, 해수부
해사정책	이슈 사항 없음
주제 키워드 총합	총 40개 :

### 제3절 정책평가지표 분석

#### 1. 지표별 빈도수 분석

##### (1) 사고 발생 및 원인 관련

##### 1) 선박 규모 관련: 소형선박

선박규모 관련 키워드로서 ‘소형’과 ‘5톤미만’ 관련 연관어로 가장 빈출되는 단어를 기계, 규모 및 선종, 대응 기관 및 주체, 사고원인, 사고위치, 대처방안, 기타를 기준으로 그룹핑한 결과는 다음과 같다. 기계와 통신 관련어로는 선외기, 기관실, 무선통신장비, 선박자동식별장치 등이, 규모 및 선종과 관련하여서는 유조선, 2.4톤, 낚시어선 관련 단어가, 대응 기관 및 주체와 관련하여서는 지방해양경비안전본부, 선장이, 사고원인과 관련하여서는 개조가, 대처방안과 관련하여서는 안전운항, 예방활동, 국가어업지도 등이 주로 관련된 단어로 나타났다.

기계 및 통신		대응 기관 및 주체		사고위치		대처방안	
선외기	25	서해지방해양경비안전본부	23	지점	21	안전운항	13
기관실	24	선장	16	금호도	20	예방활동	13
무선통신장비	23	청해부대	13	속초	19	국가어업지도	14
선박자동식별장치	12	해수부	13	활동영역	17	인근병원	15
설치	14			260KM	15	지침서	13
위성	14	사고원인		450KM	15	안전장비	12
기지국	14	개조	16	5KM	15		
초단파	12	전복	23	기점	15	기타,	
통신	12	침수	12	남해서부	15	채취	19
		붕괴	12	문암진리	15	시행	18
		기상특보	15	북북서	15	두절	17
규모 및 선종		소나기	15	설악산	15	추정	17
유조선	26	호우	12	일부지역	15	해적공격	17
2.4톤급	19	호우경보	12	전라도	15	경비함정	16
연안어선	18	비바람	11	전해상	30	시속	15
낚시배	16						

어선	16	불안정	15	150마일	14	페인트	15
21척	14	안전사고	15	200마일로	14	해적사건	13
50인승	11	안전점검	15	경위	14	부상	19
2톤	7			신진항	14	운항	21
				태안군	14		
				20KM	13		
				거리	11		

## 2) 선종 관련: 어선(낚시 어선)

선종 관련 주요 키워드로서 ‘어선’과 ‘낚시어선’ 관련 연관어로 가장 빈출되는 단어를 기계, 규모 및 선종, 대응 기관 및 주체, 사고원인, 사고위치, 대처방안, 기타를 기준으로 그룹핑한 결과는 다음과 같다. 선박시설과 관련하여는 ‘통신’ 이 가장 연관성이 높은 단어로, 사고 대응 주체로는 ‘선장’이, 사고원인으로는 ‘전복’이, 대처방안으로는 경비, 신고, 해군함정, 항공기, 구명조끼, 헬기 등이 연관성이 높은 단어로 나타났다.

기계 및 통신		대응 기관 및 주체		사고원인		사고위치		대처방안		기타	
통신	888	선장	1390	전복	1058	전남	1306	경비정	1189	3명	855
V-PASS	155	선원	1149	파도	716	인근	1238	신고	1103	발견	828
어선 위치 발신장치	144	해양수산부	591	충돌	584	해역	1135	해군 함정	808	실종	783
		제주해경	418	침몰	458	해남	980	항공기	699	조사	734
<b>규모 및 선종</b>		관계자	417	바람	346	남쪽	961	구명 조끼	483	동원	707
선박	1278	국민안전처	405	침수	336	신양항	784	헬기	439	기사	675
낚시	682	승선원	364	전복 사고	250	제주	680	착용	411	수색	643
낚시 어선	544	해경	343	화재	229	인근 해역	611			현장	640
낚시배	510	해군	338	선박 침몰	228	경위	573	<b>상태</b>		추정	624



## (2) 사고 대응 관련

### 1) 사고 유형 관련: 전복

사고 유형 관련 주요 키워드로서 ‘전복’ 관련 연관어로 가장 빈출되는 단어를 선종, 기계 및 통신, 인명피해, 대응 기관 및 주체, 사고위치, 대처방안, 상태, 기타를 기준으로 그룹핑한 결과는 다음과 같다. 이와 관련하여는 대응기관으로는 선장이, 설비 관련어로는 통신, 대처방안으로는 수색, 항공기, 경비함정, 조명탄 등으로 조사되었다.

선종		대응 기관 및 주체		사고위치		대처방안	
선박	775	선장	839	인근	1096	수색작업	646
낚시어선	758	해군	599	전남	873	항공기	412
어선	506	제주해양경비	546	해남	834	경비함정	298
낚시배	394	함정	507	해역	775	조명탄	253
낚시	341	제주해경	251	신양항	722	정원	251
		국민안전처	243	남성항	664		
		해군	599	남쪽	624		
기계 및 통신		어린이	239	제주	550	상태	
통신	873			해상	525	승선	1023
				바다	517	출항	815
인명피해		기타		제주도	398	출발	379
3명	1091	추정	956	수중	360	표류	337
8명	545	사고	678	섬생이섬	347	도착	288
4명	287	상태	650	해안	317	너울	279
		상황	650	해남군	308		
				선체	290		

### 2) 사고 원인 관련: 기상악화

사고 원인 관련 주요 키워드로서 ‘기상악화’ 관련 연관어로 가장 빈출되는 단어를 선종, 기계 및 통신, 인명피해, 대응 기관 및 주체, 사고원인, 대처방안, 사고위치, 기간, 기타를 기준으로 그룹핑한 결과는 다음과 같다. 이와 관련하여는 설비 관련하여서는 구명설비

가 사고원인으로는 수송능력, 증편 등이, 대처방안으로는 회항, 문자서비스, 휴대전화 등이 연관성이 높은 단어로 조사되었다.

기계 및 장비		대응 기관 및 주체		사고원인		대처방안		기간	
구명설비	11	해양경찰	12	수송능력	17	회항	42	1개월	12
기관설비	11	민간잠수사	10	증편	12	문자서비스	13		
여객편의시설	11	선박검사기관	10	특별수송기간	12	실시간	13	사고위치	
구명조끼	10	운항관리자	10	불법조업	5	휴대전화	13	진도해역	12
		해사안전감독관	10	소홀함	5	안전사회건설	12	서해	5
인명피해		해운물류국장	8	운항횟수	5	운항통제	12		
이용객	22	방제정	5	특별점검	7	협조요청	12	기타	
16척	12	특별수송반	5	초과승선	5	안심	7	유실방지물	12
		지방해양수산청	5	에어벤트	5	대피요령	6	착용법	6
						방제작업	5	해양안전	6
						숙지	5	착용	5
						연장	5		
						수송대책	10		
						착용	5		

### 3) 구조 기관 관련: 해양 경찰

구조 기관 관련 주요 키워드로서 ‘해양경찰’ 관련 연관어로 가장 빈출되는 단어를 인명피해, 대응 기관 및 주체, 사고위치, 대처방안, 기타를 기준으로 그룹핑한 결과는 다음과 같다. 이와 관련하여서는 관련 대응기관으로는 119특수구조단 등이, 사고위치는 연안, 대처방안으로는 합동훈련, 의료진, 헬기, 경비정 등이 비교적 연관성이 높은 단어로 조사되었다.

인명피해		기관 및 인원		사고위치		대처방안	
150여명	36	119특수구조단	36	연안	41	합동훈련	36
어린이	20	영등포소방서	36	북평면	40	의료진	18
어린이	19	유선업체	36	원효대교	36	헬기	18
인명구조	19	한강경찰대	36	남단	34	경비정	16
초등학교	19	한강사업본부	36	목포	16	응급헬기	16

가거도초등학교	16	소방대원들	18	흑산면	14	방파제	13						
부모님	16	해군들	18	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">기타</td> </tr> <tr> <td>군함</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>악천후</td> <td>9</td> </tr> </table>				기타		군함	20	악천후	9
기타													
군함	20												
악천후	9												
임신한	16	경찰대원들	16										
출산	16	소방대원	16										
아이들	15	해양경찰대원	15										
		경찰관	14										
		군산해양경비안전	9										

## 2. 정책대응방안 제시

위와 같은 소셜빅데이터 조사결과 나타난 해양안전관리 관련 주요 지표 별 연관성이 높은 단어들을 통해 해양안전관리를 위하여 요구되어지는 사고원인 별 사고대응 방안을 제시하여 보면 다음과 같은 원인분석에 따른 대응정책 시나리오를 얻을 수 있다. 이러한 대응정책을 전제로, 해당 부분을 규정하고 있는 관련 법령들에서 관련 정책들이 제도적으로 마련되어 있는지를 이후에 살펴보려고 한다.

〈표 3-5〉 소셜 빅데이터 분석을 통해 제시된 정책방안

주요 지표	정책 방안
소형선박 (5톤 미만)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2톤대, 낚시배 등이 엔진 및 통신장비 문제, 개조 또는 안전점검 미흡, 날씨의 영향으로 사고발생</li> <li>예방활동 교육, 안전장비 점검이 필요함</li> <li>사고발생 인근 병원의 위치도 주요한 변수임</li> </ul>
어선 (낚시어선)	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박, 낚시배 등이 남쪽(전남, 해남)에서 충돌, 화재 또는 자연재해(파도, 바람)로 인한 사고발생</li> <li>V-Pass장착, 경비정 및 헬기를 추가 확보함으로 안전대비책 마련 점검이 필요함</li> </ul>



주요 지표	정책 방안
전북	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박, 낚시어선 등이 남쪽(제주, 전남, 해남)에서 초과정원, 통신고장 등으로 인한 사고발생</li> <li>• 항공기, 경비함정 등의 추가확보를 통해 수색작업(조명탄)등의 교육을 필요로 함</li> <li>• 특히 선장의 초기대응 방안이 중요함</li> </ul>
기상악화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 증편, 운항횟수, 초과승선 등 무리한 운영 및 불법조업 등의 운영자의 소홀함에 따라 사고발생</li> <li>• 강제회항, 운항통제, 문자서비스 등을 통한 대응방안 마련</li> <li>• 대피요령 훈련 및 구명설비, 기관설비 등의 특별점검필요</li> </ul>
배타적 경제수역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대부분이 중국어선으로 남중국, 북서쪽에서 불법조업, 무허가(침범)등으로 인한 사고발생</li> <li>• 협상, 타결, 협력에 의한 안전대비책 마련 필요</li> </ul>
해양경찰	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 쾌속선, 헬기 등을 추가배치하며, 부족한 장비시설, 의료시설 등을 보완하고, 합동훈련의 시행 필요</li> </ul>

## 제4절 시사점 및 한계

빅데이터에 기반한 방법론의 법 연구에의 적용은 무한한 잠재성을 보유하는 동시에 일정한 한계점을 나타내고 있다.

첫째, 다양한 법 영역들 가운데, 연구 대상 주제가 어떠한 빅데이터를 기반으로 하여 분석하는 것이 적절인가에 대한 판단이 선행되어야 한다. 일반적으로 법이란 국민과 사회적 필요에 따라 제정, 개정되는 것이어서 해당 정책과 규범에 관한 사회적 상황이나 의식이 중요한 척도가 된다는 것을 고려하면, 본 연구에서 시도한 바와 같은 소셜빅데이터는 사회적 문제점, 요구사항, 일반 의식을 찾아내는 수단으로 활용할 수 있을 것이다. 규범의 대상이 기술적이고 전문적인 내용을 포함하는 경우에는 소셜빅데이터 외의 다른 전문정보에 기반한 빅데이터 분석의 수행 또는 소셜빅데이터 분석과 병행하는 것이 보다 적절한 경우도 있을 것이다.

둘째, 관련된 주제에 관한 충분한 데이터 확보가 필요하다. 본 연구는 사실상 예산과 기술적 제약으로 분석에 충분한 양의 데이터를 대상으로 하지는 못하였다. 보다 신뢰성있는 빅데이터분석을 위하여는 보다 충분한 데이터의 확보와 이를 대상으로 하는 분석접근이 요구되어진다. 빅데이터의 종류에 따라서는 데이터 접근 자체가 어려운 경우도 있을 수 있는데, 향후 빅데이터의 활용을 활성화하기 위하여는 필요한 공공데이터 분류가 이용 친화적으로 이루어져야 하고 해당 공공데이터 접근이 보장되어질 필요가 있다. 이를 위하여는 데이터처리를 염두에 두고 접근성에 따른 개별 문서의 코드화 등으로 접근성을 염두에 둔 관리체계를 구축할 필요가 있을 것이다.

셋째, 본 연구에서는 단어분석 위주의 텍스트마이닝기법을 사용하였는데, 향후 보다 심층적인 법률분석이 이루어지기 위하여는 단어분석 외에 형태소나 구문분석이 가능한 빅데이터 처리 프로그램 또는 분석 능력을 보유할 필요가 있다.

본 연구주제인 해양의 안전, 해상교통, 선박과 같은 주제는 안전의 보장방식이 상당히 전문적이 지식과 정보를 통해 이루어진다는 점을 볼 때, 전문정보를 바탕으로 하는 빅데이터분석이 시도되지 못한 점은 아쉽다고 할 수 있으나, 실제로 해양사고통계 연보의 작성에 필요한 사고관련정보 또한 해양수산관서, 해양안전심판원 자체 인지 외에 언론에서 제공하는 정보를 바탕으로 하고 있는 점을 볼 때,<sup>91)</sup> 사건, 사고에 대한 정보에 있어 거의 모든 취재정보를 망라하는 소셜빅데이터는 실제로 발생하는 광범위한 현상들을 파악하는 데 있어 방법론으로서 매우 유용하다고 할 수 있다. 또한 ‘위험’ 역시 그러한 것처럼, ‘안전’이란 절대적 기준이나 정도로서 나타낼 수 있는 것이 아니라 어느 정도는 국민들의 일반의식이나 발생되어지는 사건들의 직·간접 체험들을 통해 얻어지는 주관적 인식들의 총합으로 나타낼 수 있다는 점을 생각할 때, 일반의식의 흐름이 광범위하게 녹아들어가 있는 소셜빅데이터의 활용은 그러한 인식을 전제로 하는 입법개선논의에도 적절히 활용될 수 있을 것이다.

91) e-나라지표, “해양사고 통계,” [http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1770](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1770), (2017.10.4. 방문).



## 제4장 해양의 안전관리에 관한 주요 법령체계

제1절 관련 조직

제2절 관련 법령

제3절 문제점



## 제4장

# 해양의 안전관리에 관한 주요 법령체계

### 제1절 관련 조직

#### 1. 해양수산부

해양안전에 관한 주요 정책을 담당하는 기관으로는 해양수산부가 있다. 해양 관련 업무는 1948년 정부조직 당시 교통부 해운국, 상공부 수산국으로 출발하였으며, 수산과 해운으로 크게 나눌 수 있는데, 정부조직개편에 따라 해양수산부에서 통합관리하기도 하고, 때로는 관련 부처에서 분담하여 관할하기도 하여 왔다.<sup>92)</sup>

해양수산부가 관장하는 주요 정책영역은 해양·수산 정책, 어촌개발, 수산물 유통, 해운·항만, 해양환경, 해양조사, 해양자원개발, 해양과학기술 연구·개발 및 해양안전 심판 등 광범위한 영역에 걸쳐있다.<sup>93)</sup> 해양수산부장관의 소관사무 중 지역사무에 대하여는 지방해양수산청을 두어 이를 분담하게 하고 있으며,<sup>94)</sup> 해양사고에 대한 심판 업무를 담당하는 해양안전심판원을 두고 있다.<sup>95)</sup>

92) 1955년 해상질서 유지 및 해상분야의 신속한 복구를 위해 수산, 해운, 항만, 조선 및 해양경찰업무를 총괄하는 강력한 해사기구로서 해무청이 신설되었다가, 5.16 군사정부의 기구개혁에 따라 수산업무는 농림부로, 해운업무는 교통부로 귀속되었다. 1966년 수산청이 신설되었고, 1976 항만청 설치에 대한 IBRD의 권고로 1977년 해운항만청으로 개칭되었다. 해양수산부는 1996년 해운항만청, 수산청, 건설교통부수로국, 해난심판원을 통합하면서 발족되었다. 1996년 당시 해양 관련 업무는 수산청, 해운항만청 및 과학기술처, 농림수산부, 통상산업부, 건설교통부 등 13개 부·처·청에서 수행되고 있었다. 그러나 2008년 해양수산업무가 국토해양부 및 농림수산식품부로 분산 이관되면서 폐기되었다가, 2013년 해양과 수산을 통합한 기구로서 부활되었다. 해양수산부 홈페이지, <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=409&contentKey=5>, (2017.10.1. 방문)

93) 「해양수산부와 그 소속기관 직제」, (2017.6.20., 대통령령 제28120호로 일부개정, 2017.6.20. 시행) 제2조 제1항.

94) 「해양수산부와 그 소속기관 직제」, 제2조 제2항.

95) 「해양수산부와 그 소속기관 직제」, 제2조 제3항; 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제3조.

[그림 4-1] 해양수산부 조직도<sup>96)</sup>



해양수산부는 해양수산, 해양공간 이용, 항행, 해양오염, 해양생태보호 등 해양과 관련된 거의 모든 분야에 대한 정책수립 업무를 담당하고 있으며, 해양안전과 관련한 업무는 주로 해사안전국에서 담당하고 있다.<sup>97)</sup> 해사안전국은 외국선박점검(PSC), 국적선 안전점검, 해상교통 안전진단, 위험물 컨테이너 점검, 선박용 물건 형식승인, VTS 운영, 등대, 부표 등의 관리를 담당하고 있으며, 선원관리, 도선제도는 해운물류국에서 담당하고 있다.

96) 해양수산부 홈페이지, <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=630&contentKey=6>, (2017.10.20. 방문).  
 97) 해양수산부의 조직체계는, 운영지원과 · 해양정책실 · 수산정책실 · 해운물류국 · 해사안전국 및 항만국으로 구성되어 있다.

〈표 4-1〉 해양안전 관련 해양수산부 관할 업무

기관	관할 업무
해양수산부 해사안전국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 국가해양안전 기본계획·시행계획 수립·조정</li> <li>2. 해양안전 정책·기술의 개발 및 해양안전대책에 관한 업무 총괄</li> <li>3. 해사안전에 관한 지식·정보의 제공, 교육 및 문화의 홍보</li> <li>4. 외국선박의 항만국통제, 국적선에 대한 지도·감독 및 해상교통안전진단</li> <li>5. 선박·해양시설의 안전관리 및 국제안전관리규약에 관한 업무</li> <li>6. 선박보안 및 선박등록에 관한 업무</li> <li>7. 국제해사업무 기본계획 수립 및 국제해사기구(IMO) 대응</li> <li>8. 해양안전과 선박으로 인한 해양환경 보호 관련 다자간·양자간 국제협력</li> <li>9. 국제해사에 관한 정책의 개발 및 국제기준의 제정·개정 관련 업무</li> <li>10. 해양오염손해배상제도의 운영 및 국제유류오염보상기금의 관리·운영</li> <li>11. 선박검사제도의 운영 및 선박검사대행기관의 관리</li> <li>12. 선박 구조·설비의 기준, 선박 기술의 개발·보급 및 선박용 물건의 형식승인에 관한 업무</li> <li>13. 선박 평형수(平衡水) 및 선박 방오도료(防汚塗料)의 재활용</li> <li>14. 해사 분야 기후변화에 관한 업무</li> <li>15. 선박으로부터의 해양오염·대기오염 방지에 관한 업무</li> <li>16. 화물·위험물 해상운송 안전관리제도의 운영 및 기술개발</li> <li>17. 해상재해 및 해적(海賊)피해 방지대책 총괄</li> <li>18.</li> <li>19. 해상재해·해양사고 상황처리 및 해양항만상황관리실 운영</li> <li>20. 해양안전종합시스템(GICOMS)의 구축·운영·홍보 및 기술개발</li> <li>21. 선박모니터링시스템, 장거리위추적시스템의 구축·운영 및 국제협력</li> <li>22. 항로표지 개발에 관한 기본계획의 수립·조정 및 시행</li> <li>23. 항로표지에 관한 국제협력</li> <li>24. 항로표지의 설치·관리·운영 및 항로표지 관련 법령·제도의 운영</li> <li>25. 위성항법보정시스템(DGNSS) 및 차세대 해양안전종합관리체계(e-Navigation)의 설치·관리 및 기술개발</li> <li>26. 항로표지기술협회 육성·지원 및 지도·감독과 항로표지 관련 해양문화공간에 관한 업무</li> <li>27. 해사안전감독관제도 운영에 관한 사항</li> <li>28. 안전관리·재난상황 및 위기상황 관리기관과의 연계체계 구축·운영</li> </ol>



기관	관할 업무
지방해양수산청	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해상운송사업, 선박 등록 및 검사</li> <li>2. 선원근로감독 등 선원 관련 업무</li> <li>3. 항만 운영 및 연안역 관리</li> <li>4. 전산기기 운영·관리와 전산업무 개발</li> <li>5. 항만건설공사, 항만재개발 및 항만시설 유지·보수</li> <li>5의2. 어항의 건설 및 관리</li> <li>6. 항로표지시설 설치·유지 및 보수</li> <li>7. 공유수면 관리·매립 및 연안 관리</li> <li>8. 해양환경보전</li> <li>9. 어업경영체의 등록 및 관리</li> <li>10. 자율관리어업공동체 지도에 관한 사항</li> </ol>
해양안전심판원	해양사고사건의 심판에 관한 사무 <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해양사고사건의 조사 및 원인규명</li> <li>2. 해양사고사건의 심판청구</li> <li>3. 해양사고사건의 현장검증</li> <li>4. 해양사고사건심판 재결의 집행</li> <li>5. 해양사고통계의 종합·분석</li> <li>6. 해양사고법규자료의 수집 및 해양사고방지에 관한 업무</li> </ol>

## 2. 해양경찰청

해양경찰청은 해양에서의 경찰업무와 오염방제에 관한 업무를 관장한다.<sup>98)</sup> 해양경찰청은 1953년 내무부 치안국 소속으로 해양경찰대로 창설된 이래 정부조직개편에 따른 조직상의 변화가 이어져왔다. 1991년 경찰청 소속의 해양경찰청으로, 1996년에 해양수산부 외청으로, 2008년 국토해양부 외청으로 되었다, 2013년 다시 해양수산부 외청으로 귀환하였다. 그러다 세월호사건 이후 창설된 국민안전처 소속 해양경비안전본부로 되었고, 다시 2017년 해양수산부 하의 해양경찰청으로 신설되었다.<sup>99)</sup>

98) 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」, (2017.7.26., 대통령령 제28217호로 제정, 2017.7.26. 시행), 제3조.

99) 해양경찰청 홈페이지, <http://www.kcg.go.kr/kcg/intro/history/>, (2017.10.1. 방문).

[그림 4-2] 해양경찰청 조직도<sup>100)</sup>



해양경찰청은 경비, 구조, 수사, 오염방제, 장비 등 해양안전 관리에 관한 업무를 주로 담당하고 있으며,<sup>101)</sup> 지원기관으로 해양경찰교육원 및 중앙해양특수구조단이 있으며,<sup>102)</sup> 지방해양경찰청과 해양경찰서에서 관장 사무를 지역별로 분장한다.<sup>103)</sup>

100) 해양경찰청 홈페이지, <http://www.kcg.go.kr/kcg/intro/org/>, (2017.10.20. 방문).

101) 해양경찰청의 조직체계는 운영지원과·경비국·구조안전국·수사정보국·해양오염방제국 및 장비기술국으로 구성되어 있다.

102) 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」, (2017.7.26., 대통령령 제28217호로 제정, 2017.7.26. 시행), 제2조 제1항.

103) 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」, (2017.7.26., 대통령령 제28217호로 제정, 2017.7.26. 시행), 제2조 제2항.

〈표 4-2〉 해양안전 관련 해양경찰청 관할 업무

기관	관할 업무
경비국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해양경비에 관한 계획의 수립·조정 및 지도</li> <li>2. 경비함정·항공기 등의 운용 및 지도·감독</li> <li>3. 동·서해 특정해역에서의 어로 경비</li> <li>4. 해양에서의 경호, 대테러 예방·진압</li> <li>5. 통합방위 및 비상대비 업무의 기획 및 지도·감독</li> <li>6. 해양상황의 처리와 관련된 주요업무계획의 수립·조정 및 지도</li> <li>7. 해양상황의 접수·처리·전파 및 보고</li> <li>8. 해상교통관제(VTS) 정책 수립 및 기술개발</li> <li>9. 해상교통관제센터의 설치·운영</li> <li>10. 해상교통관제센터의 항만운영 정보 제공</li> <li>11. 해상교통관제 관련 국제교류·협력</li> </ol>
구조안전국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 연안해역 안전관리에 관한 정책의 수립·조정 및 지도</li> <li>2. 연안해역 안전 관련 법령·제도의 연구·개선</li> <li>3. 파출소 및 출장소 운영</li> <li>4. 해수면 유선 및 도선 사업 관련 제도 운영</li> <li>5. 해수면 유선 및 도선 사업의 면허·신고 및 안전관리</li> <li>6. 해수욕장 안전관리</li> <li>7. 어선출입항 신고업무</li> <li>8. 해양사고 재난 대비·대응</li> <li>9. 해양에서의 구조·구급 업무</li> <li>10. 중앙해양특수구조단 운영 지원 및 해양경찰구조대 등 해양구조대 운영 관련 업무</li> <li>11. 해양안전 관련 민·관·군 구조협력 및 합동 구조 훈련</li> <li>12. 해양수색구조 관련 국제협력 및 협약 이행</li> <li>13. 수상레저 안전관리에 관한 정책의 수립·조정 및 지도</li> <li>14. 수상레저 안전 관련 법령·제도의 연구·개선</li> <li>15. 수상레저 안전문화의 조성 및 진흥</li> <li>16. 수상레저 관련 조종면허 및 기구 안전검사·등록 등에 관한 업무</li> <li>17. 수상레저 사업의 등록 및 안전관리의 감독·지도</li> <li>18. 수상레저 안전 관련 단체 관리 및 민관 협업체계 구성</li> </ol>

기관	관할 업무
수사정보국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 수사업무 및 범죄정보에 관한 기획·지도 및 조정</li> <li>2. 범죄통계 및 수사 자료의 분석</li> <li>3. 해양과학수사업무에 관한 기획·지도 및 조정</li> <li>4. 정보업무의 기획·지도 및 조정</li> <li>5. 정보의 수집·분석 및 배포</li> <li>6. 보안경찰업무의 기획·지도 및 조정</li> <li>7. 범죄의 수사</li> <li>8. 외사경찰업무의 기획·지도 및 조정</li> <li>9. 국제형사 관련 업무</li> </ol>
해양오염방제국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해양오염 방제 조치</li> <li>2. 국가긴급방제계획의 수립 및 시행</li> <li>3. 해양오염 방제자원 확보 및 운영</li> <li>4. 해양오염 방제를 위한 관계기관 협조</li> <li>5. 국제기구 및 국가 간 방제지원 협력</li> <li>6. 해양오염 방제 관련 조사·연구 및 기술개발</li> <li>7. 방제대책본부의 구성·운영 및 긴급방제 총괄지휘</li> <li>8. 해양오염 방제매뉴얼 수립 및 조정</li> <li>9. 방제훈련 계획의 수립 및 조정</li> <li>10. 기름 및 유해화학물질 사고 대비·대응</li> <li>11. 오염물질 해양배출신고 처리</li> <li>12. 방제비용 부담 등에 관한 업무</li> <li>13. 방제조치에 필요한 전산시스템 구축·운영</li> <li>14. 지방자치단체의 해안 방제조치 지원에 관한 업무</li> <li>15. 해양오염 방지를 위한 예방활동 및 지도·점검</li> <li>16. 선박해양오염·해양시설오염 비상계획서 검인 등에 관한 업무</li> <li>17. 방제자재·약제 형식승인</li> <li>18. 오염물질 해양배출행위 조사 및 오염물질의 감식·분석 등에 관한 업무</li> <li>19. 해양환경관리공단의 방제사업 중 긴급방제조치에 대한 지도·감독</li> <li>20. 해양오염방지를 위한 구난조치</li> </ol>
장비기술국	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해양경찰장비(함정, 항공기, 차량, 무기 등)의 개선 및 획득</li> <li>2. 해양경찰장비의 정비 및 유지 관리</li> </ol>

기관	관할 업무
	3. 해양경찰정비창에 대한 지도·감독 4. 물품·무기·탄약·화학 장비 수급관리 및 출납·통제 5. 경찰복제 및 피복의 보급·개선 6. 해양항공 업무 관련 계획의 수립·조정 등에 관한 업무 7. 해양에서의 항공기 사고조사 및 원인분석 8. 정보통신 업무계획의 수립·조정 등에 관한 업무 9. 정보통신 보안업무

## 제2절 관련 법령

해양안전, 해양안보 등은 광범위한 사항을 포괄하고 있다. 이에 관한 법령도 법률 뿐 아니라, 규칙, 고시, 예규 등을 포함하여 매우 다양한 규율형태로 존재한다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 해양 안전 관리와 관련법 법령을 구체적으로 살펴보기 보다는 그 전체적 체계를 개괄하는 것에 그치고, 앞서 기술한 소셜 빅데이터를 통해 추출된 해양안전관리를 위하여 가장 우선시되어야 할 문제영역에 관한 법령들을 중심으로 기술하기로 한다. 따라서 아래에서는 해양사고현황과 소셜 빅데이터분석을 통해 가장 빈출되는 사고 원인 및 대응 관련 법령과 그에 대한 적용시 나타나는 문제점을 분석하기로 한다.

### 1. 관련 법령 총괄 체계

우리나라 해양 안전 관련 법령은 해상교통분야, 선원 분야, 선박분야, 해난 분야, 항로 분야, 항만해운분야, 수산기타분야로 나눌 수 있다.<sup>104)</sup> 해상교통분야의 법률로는, 「해사안전법」, 「개항질서법」이, 선원 분야의 법률로는, 「선원법」, 「선박직원법」이, 선박분야의 법률로는, 「선박안전법」, 「어선법」, 「낚시어선법」, 「유선 및 도선사업법」, 「도선법」이 있으며, 해난 분야의 법률로는, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 「수

104) 김석균, 『해양안전·해양안보』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원, (2016), pp.20-21.

상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」이, 항로 분야의 법률로는, 「항로표지법」, 「수로업무법」이 있고, 항만해운분야의 법률로는, 「항만법」, 「어항법」, 「해운법」이 있다. 그 외 수산 기타분야에 관한 법으로, 「수산업법」, 「기상업무법」, 「전파법」등이 있다. 이 법령 등 중에서 해양에서 발생하는 리스크 및 안전 대응과 직접적으로 관련이 있는 법률들은 선박분야와 해난분야의 법률이라고 할 수 있다. 또한 인적 요인들로 인하여 발생하는 사고에 관하여는 선원과 관련된 법령들을 통하여 규율되는 부분들도 상당 수 있다.

그 외 광의의 해양 안전, 해양안보와 관련된 법령으로는 「배타적 경제수역에서의 외국 인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」, 「국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률」, 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」등이 있다.

〈표 4-3〉 우리나라 해양안전법의 총괄체계<sup>105)</sup>

구분	법	규칙	고시	훈령 및 예규
해상교통 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사안전법</li> <li>- 개항질서법</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박출항통제기준</li> <li>- 사업장 진단 및 선박안전진단 규정</li> <li>- 유조선안전항로 설정·운영에 관한 고시</li> <li>- 연안유조선 안전관리규정</li> <li>- 항만내 위험물 취급 안전규칙</li> <li>- 국제안전관리규약 시행을 위한 선박안전경영규정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박통제규정</li> <li>- 지방해운항만청 항만 관제실 운영의 규정</li> <li>- 지방해운항만청 항만 관제실 통신 운영 지침</li> <li>- 해양안전 및 해난사고 수습에 관한 규정</li> <li>- 해상안전업무처리규정</li> </ul>
선원 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선원법</li> <li>- 선박직원법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선원의 안전 및 위생에 관한 규칙</li> <li>- 선원근로감독관규정</li> <li>- 선원근로감독관 직무규정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국인선원 고용지침</li> <li>- 자동화선박설비 기준</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선원정책협의회 운영 규정</li> <li>- 선원업무처리지침</li> </ul>
선박분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박안전법</li> <li>- 어선법</li> <li>- 낚시관리법</li> <li>- 유선 및 도선사업법</li> <li>- 도선법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박 또는 선박용물건의 우수사업장 인정 등에 관한 규칙</li> <li>- 선박검사관의 자격에 관한 규칙</li> <li>- 선박검사원 자격 등에 관한 규칙</li> <li>- 특수화물선박 운송규칙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 전파법에 의한 무선설비 설치 대상 선박 등에 관한 기준</li> <li>- 범선특수기준</li> <li>- 선박안전법 적용제외 선박</li> <li>- 외국선박감독요령</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박 또는 선박용물건의 환인 등에 관한 사무처리요령</li> <li>- 선박안전법 시행규칙 제28조 제1항 단서규정에 의하여 해양수산부장관이 따로 정하는 항해구역</li> </ul>

105) 김석균, 『해양안전·해양안보』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원(2016), pp.20-21, 부분 수정.

구분	법	규칙	고시	훈령 및 예규
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 위험물선박 운송 및 저장규칙</li> <li>- 선박복원성규칙</li> <li>- 해상에 있어서 인명의 안전을 위한 국제협약 등에 의한 증서에 관한 규칙</li> <li>- 어선설비 등에 관한 규칙</li> <li>- 어선검사원자격 등에 관한 규칙 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국선박에 대한 선박안전법 준용 요령</li> <li>- 카페리선박의 특수기준</li> <li>- 팽창식 구조뗏목 등의 정비기준</li> <li>- 위험물선박운송기준</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박해철 사무처리 요령</li> <li>- 선박안전 홀수선 지정 요령</li> </ul>
해난 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양경비법</li> <li>- 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률</li> <li>- 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률</li> </ul>			
항로 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항로표지법</li> <li>- 수로업무법</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시설항로표지의 설치 및 관리에 관한 규정</li> <li>- 표지공작선 운항 및 작업규정</li> <li>- 항로표지의 고시에 관한 업무취급 요령</li> </ul>
항만해운분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만법</li> <li>- 어항법</li> <li>- 해운법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만시설의 기술기준에 관한 규칙</li> <li>- 여객선운항관리규칙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만장비시설 관리규정</li> <li>- 여객선안전관리지침</li> <li>- 여객선기술검토요강</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 항만건설사업 운영규정</li> <li>- 시설공사 검사업무규정</li> <li>- 항만건설공사 시험규정</li> </ul>

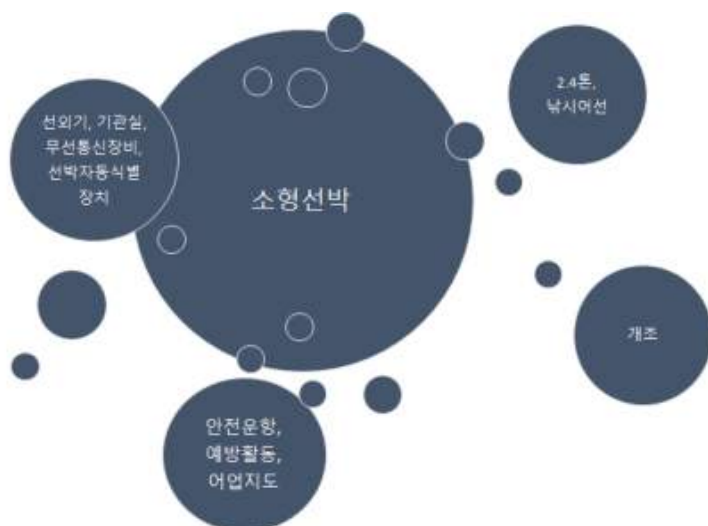


구분	법	규칙	고시	훈령 및 예규
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- 종선안전관리지침</li> <li>- 외국적선의 용선 관리 등에 관한 기준</li> <li>- 유조선 안전관리업의 등록·관리 요령</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 비관리청 항만공사 지도감독지침</li> <li>- 무사고 여객선 선·기장 포상요령</li> <li>- 항내사고 긴급대책규정</li> <li>- 해운항만청 안전점검대책반 설치 및 운영요령</li> <li>- 해운항만 풍수재해대책 업무 처리 규정</li> </ul>
수산기타분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수산업법</li> <li>- 기상업무법</li> <li>- 전파법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 어업면허 및 어장관리에 관한 규칙</li> <li>- 어업허가 및 신고 등에 관한 규칙</li> <li>- 선박안전조업규칙</li> <li>- 공동어장낚시터의 지정 및 관리에 관한 규칙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 어선안전조업규정</li> <li>- 방치폐어선 처리요령</li> <li>- 어선복원성기준</li> <li>- 어선의 거주 및 위생 설비기준</li> <li>- 연안어선설비기준</li> <li>- 어선의 조타·계선·양묘·항해설비 기준</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 어선톤수측정요강</li> <li>- 어항감시원복무규정</li> <li>- 어항시설관리규정</li> <li>- 수산시설관리규정</li> <li>- 어업지도선관리·운용·승무원복무지침</li> <li>- 수산통신운영관리지침</li> </ul>

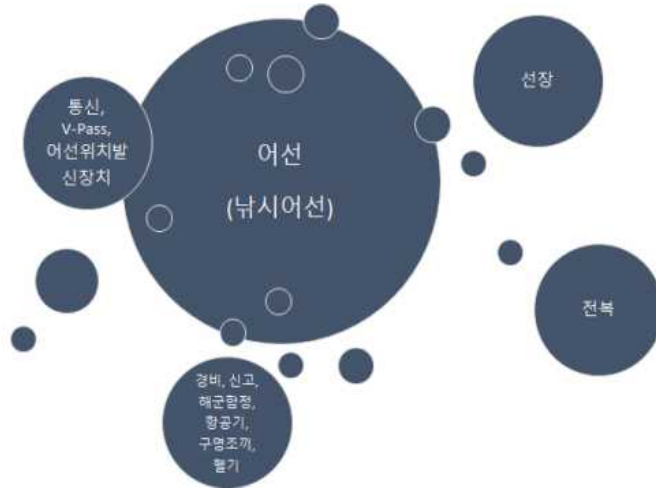
## 2. 사고 원인 관리

소셜빅데이터 분석결과, 선종과 관련하여 가장 주요한 위험관리가 필요한 것으로 나타난 선박은 어선, 그중에서도 특히 낚시어선이였다.(아래 그림 4-3 참조) 선박 규모와 관련하여서는 소형선박에 관한 위험신호가 가장 강하게 나타났다. 사고원인으로 두드러진 것은 개조였으며, 선박 시설 및 장비와 관련하여서는 무선통신장비, 자동식별장치 등 통신 장비와 관련된 것이었다. (아래 그림 4-3 참조)

[그림 4-3] 소셜 빅데이터로 본 선종 관련 주요 지표



[그림 4-4] 소셜 빅데이터로 본 선박 규모 관련 주요 지표



## (1) 어선 안전관리

### 1) 선박안전법

「선박안전법」은 항행의 위험을 줄이고 선박으로 하여금 감항성을 유지하고 인명과 재화의 안전보장에 필요한 시설을 갖추도록 함으로써 항행상의 위험을 방지하기 위한 법이다.<sup>106)</sup> 그러나 선박의 항행의 안전성에 필요한 사항에 대해 규정하는 「선박안전법」은 대한민국 국민이나 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 적용되나, 「어선법」상 어선에 대하여는 적용되지 않고 「어선법」에 의하도록 하고 있다.<sup>107)</sup> 그러나 어선 외에 소형선박 등은 원칙적으로 이 법을 적용함에 있어 몇몇 사항을 제외하고는 구별하여 취급하지 않고 있다.<sup>108)</sup>

106) 「선박안전법」, (2015.7.7. 법률 제13002호로 최종개정, 2015.1.6. 시행). 또한 이 법은 「해상에서의인명안전을 위한국제협약」, 「만재흡수선에관한국제협약」, 「국제해상충돌예방규칙협약」, 「선박튼수측정에관한국제협약」, 「상선의최저기준에관한국제협약」, 「선박으로부터의오염방지를위한국제협약」, 「선원의훈련·자격증명및당직근무에관한국제협약」의 이행에 필요한 사항을 정한다.

107) 2015.1.6., 법률 제13002호로 최종개정, 2015.7.7. 시행, 제3조 2의2호.

108) ‘소형선박’에 대하여는 길이가 12미터 미만인 선박이라고 규정하고, 선박용물건과 함께 제조, 수입시 검정을

이 법에 따르면 원칙적으로 선박소유자는 건조검사나 선박검사를 받은 후 검사선박의 구조배치·기관·설비 등의 변경이나 개조를 하여서는 안되는데, 예외적으로 복원성을 유지하는 한 해양수산부장관의 허가로 선박의 길이·너비·깊이·용도의 변경 또는 설비의 개조가 허용된다.<sup>109)</sup>

또한 이 법은 선박이 갖추어야 할 무선설비에 대해 규정하고 있다. 국제항해에 취항하는 여객선, 그 외 선박중에 국제항해에 취항하는 총톤수 300톤 이상의 선박소유자는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 세계 해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추어야 한다.<sup>110)</sup> 그 외 선박에 대하여는 해양수산부령으로 정하는 무선설비를 갖추어야 한다.<sup>111)</sup> 다만, 총톤수 2톤 미만의 선박 등에 대하여는 적용되지 않는다.<sup>112)</sup>

## 2) 어선법

어선의 안전성을 확보하기 위한 “어선의 건조·등록·설비·검사·거래 및 조사·연구에 관한 사항”을 규정하는 법은 「어선법」이다.<sup>113)</sup> 여기서 어선은 수산업(어업, 어획물 운반업, 수산물가공업)에 종사하는 선박 등이다.<sup>114)</sup>

### ① 개 조

소셜데이터의 빅데이터 분석에 따르면 어선으로 인한 사고원인으로 높은 비율을 차지하는 부분은 불법개조에 의한 것으로 나타나는데, 「어선법」은 개조에 대한 허가를 비롯하여 여러 관리체계를 두고 있다.

받는 형식승인의 대상으로 규정한다. 2조 11호, 제18조 제1항.

109) 제15조.

110) 「선박안전법」, 제29조.

111) 「선박안전법」, 제29조 제2항. 「선박안전법 시행규칙」, (2017.10.10 해양수산부령 제261호로 최종개정, 2017.10.10.시행), 제72조 제2항 관련 별표30.

112) 「선박안전법 시행규칙」, 제72조 제1항.

113) 2017.7.26., 법률 제14839호로 최종개정, 2017.7.26. 시행

114) 「어선법」, 제2조 1호 가. 어업, 어획물운반업 또는 수산물가공업(이하 "수산업"이라 한다)에 종사하는 선박, 나. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 선박, 다. 제8조제1항에 따른 건조허가를 받아 건조 중이거나 건조한 선박, 라. 제13조제1항에 따라 어선의 등록을 한 선박

「어선법」상 ‘개조’란 어선의 주요치수나, 추진기관, 용도변경 목적의 구조·설비변경으로 정의된다.<sup>115)</sup> 어선을 개조하는 경우, 개조하려는 자는 해양수산부장관<sup>116)</sup>이나 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수·구청장의 개조허가를 받아야 한다.<sup>117)</sup> 그러나 총톤수 2톤 미만 어선이나 내수면어업어선의 개조는 허가를 받지 않고 개조가 가능하다.<sup>118)</sup> 허가없는 개조행위는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

## ② 무선통신설비

소셜데이터의 빅데이터 분석에 따른 또하나의 어선 관련 사고원인중 하나는 무선통신설비와 관련된 것이다.

어선의 소유자는 「전파법」의 무선설비를 어선에 갖추어야 하며, 그 자세한 기준은 해양수산부장관 고시로 정하고 있다.<sup>119)</sup> 다만, 어획물운반업·수산물가공업 등을 위한 국제항해용 선박으로서 총톤수 300톤 이상인 어선의 경우에는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따라 세계해상조난 및 안전제도에서 요구하는 무선설비를 갖추어야 한다.<sup>120)</sup>

115) 「어선법」, 제2조 2호. 가. 어선의 길이·너비·깊이(이하 "주요치수"라 한다)를 변경하는 것, 나. 어선의 추진기관을 새로 설치하거나 추진기관의 종류 또는 출력을 변경하는 것, 다. 어선의 용도를 변경하거나 어업의 종류를 변경할 목적으로 어선의 구조나 설비를 변경하는 것.

116) 원양어업, 외항화물운송사업에 사용할 수산물운반선, 해양수산부장관의 시험·연구어업, 기술보급·시험·조사 또는 지도·감독용 어선은 해양수산부장관에게 허가권이 있으며, 그 외의 어선은 지자체장에 있음. 「어선법 시행규칙」, (2017.6.28., 해양수산부령 제244호로 일부개정, 2017.6.28. 시행), 제4조.

117) 「어선법」, 제8조.

118) 「어선법 시행규칙」 2017.6.28., 해양수산부령 제244호로 일부개정, 2017.6.28. 시행, 제6조. 1. 총톤수 2톤미만의 어선 개조·개조 발주, 2. 총톤수 2톤 이상의 어선으로서, 가. 「내수면어업법」에 따른 면허어업·허가어업·신고어업용 어선, 나. 추진기관의 종류·출력을 변경하기 위한 어선 개조·개조 발주.

119) 「어선법」, 제5조.

120) 「어선법」, 제5조. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습용 어선도 이에 같다. 「어선법 시행규칙」, 제42조.

### ③ 위치발신장치

또한 어선의 안전운항을 위하여 어선의 소유자는 어선위치발신장치<sup>121)</sup>를 갖추고 이를 작동시켜야 하는데, 무선설비가 어선위치발신장치의 기능을 보유한 경우에는 이를 대신할 수 있다.<sup>122)</sup> 그러나 이러한 의무는 상갑판 없는 총톤수 2톤 미만의 어선, 내수면어업용 어선 등은 제외된다.<sup>123)</sup> 국가 또는 지방자치단체는 어선의 소유자의 어선위치발신장치 설치비용의 전부나 일부를 지원할 수 있다.<sup>124)</sup>

이 때, 어선의 위치발신장치의 설치기준 등은 해양수산부장관이 정하는 반면, 해양사고 신속대응 및 어선 출항·입항 신고 자동화 등에 필요한 기준은 해양경찰청장이 정할 수 있다.<sup>125)</sup> 어선의 소유자나 선장은 어선위치발신장치의 고장 또는 분실시 해양경찰청장에게 신고하여야 하며,<sup>126)</sup> 해양경찰청장은 그 신고의 방법 및 절차 등에 관한 기준을 정한다.<sup>127)</sup> 만일 정당한 사유 없이 어선위치발신장치를 작동하지 않거나 고장·분실신고를 하지 않으면 100만원 이하의 과태료에 처하도록 하고 있다.<sup>128)</sup>

수집한 어선의 위치정보는 어선의 안전운항, 불법어업의 단속, 해양사고에 대한 신속한 대응 및 어선의 출항·입항 신고의 관리 등에 한하여 사용되어질 수 있다.<sup>129)</sup>

121) 해양수산부장관이 정하는 기준에 따라 어선의 위치를 자동으로 발신하는 장치. 「어선법」, 제5조의2.

122) 「어선법」, 제5조의2, 제2항.

123) 「어선법 시행규칙」, 제42조의2 제1항. 1. 무동력선, 2. 「내수면어업법」에 따른 내수면어업에 종사하는 어선, 3. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속에 종사하는 어선, 4. 「수산업법」 제8조에 따른 면허어업에 사용하기 위하여 같은 법 제27조제1항·제3항에 따라 관리선으로 지정받거나 승인받은 어선. 다만, 「낚시 관리 및 육성법」에 따른 낚시어선은 제외한다. 5. 「선박안전 조업규칙」 제5조제2항제2호에 따른 서해특정해역에서 「수산업법 시행령」 제24조제1항제11호에 따른 근해자망어업에 종사하는 어선의 부속선, 6. 총톤수 2톤 미만의 어선으로서 상갑판이 없이 현단(舷端)으로만 이루어져 있거나, 상갑판 상부에 구조물이 없는 어선[기관실의 보호를 위하여 기관실 위벽(圍壁)만 설치한 어선을 포함한다]

124) 「어선법」, 제5조의2 제4항.

125) 「어선법」, 제5조의2 제1항.

126) 「어선법」, 제5조의2 제3항.

127) 「어선법」, 제5조의2 제5항.

128) 「어선법」, 제53조 제1항.

129) 「어선법 시행규칙」, 제42조의2 제3항.

### 3) 해사안전법

「해사안전법」은 「국제해상충돌예방규칙협약(COLREG)」의 국내 이행을 위한 법률로서 선박의 고속화·대형화 및 해상교통량의 증가에 대처하여 해상교통질서를 확립하고 해난을 미연에 방지하여 해상교통의 안전을 확보하고자 하는 법이다.<sup>130)</sup> 이 법은 선박항행 관련 위험이나 장애를 제거함으로써 사고발생위험을 줄이기 위하여 선박의 안전운항을 위한 안전관리체계에 대하여 규정한다.<sup>131)</sup> 이 법은 어선을 포함, ① 대한민국의 영해·내수에 있는 선박이나 해양시설,<sup>132)</sup> ② 대한민국의 영해 및 내수를 제외한 해역에 있는 대한민국 선박, ③ 대한민국의 배타적경제수역에서 항행장애물을 발생시킨 선박, ④ 대한민국의 배타적경제수역 또는 대륙붕에 있는 해양시설에 대하여 적용된다.

이 법은 선원·선박소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조시설·안전제도 등 종합적인 안전관리체계를 규정하고 있는데, 선종별로 선박이 갖추어야 할 등화나 형상물에 대하여 규정하면서, 어선에 대하여도 트롤망어로, 선망어로(旋網漁撈), 그 외의 어로용 선박이 갖추어야 할 기준에 대하여 규정하고 있다.<sup>133)</sup> 또한 이 법의 목적과 직접적 관계는 없으나 선박의 신호의 일종이므로 조난시 구원요청을 위한 신호에 대하여도 규정하고 있다.<sup>134)</sup>

#### (2) 낚시어선 안전관리

소셜데이터 분석에 따르면, 위험신호가 높게 발생하는 부분 중 하나 낚시어선과 관련된 분야이다. 낚시 어선의 경우, 통신두절 및 정원초과 등의 불법조업에 따른 사고가 다수 발생하는 것으로 보고 있다.<sup>135)</sup>

130) 1986.12.31., 법률 제3909호, 「해상교통안전법」으로 제정, 2011.6.15. 법률 제10801호, 「해사안전법」으로 전부 개정, 2015.6.22. 법률 제13386호로 최종개정, 2015.12.23. 시행.

131) 「해사안전법」 제1조.

132) 다만, 다음의 경우에는 외국선박에도 법의 일부가 적용됨. 가. 대한민국의 항(港)과 항 사이만을 항행하는 선박, 나. 국적의 취득을 조건으로 하여 선체용선(船體傭船)으로 차용한 선박 중 다음 각 목에 해당하는 외국선박. 「해사안전법」 제3조 1호.

133) 「해사안전법」 제84조. 이와 관련하여서는 선박의 중량 등의 크기에 따른 요건은 없음.

134) 「해사안전법」 제95조.

135) 최근 낚시어선 이용객은 2014년 51만명에서, 2015년 61만명, 2016년 82만명으로 매년 크게 증가하고 있다.

## 1) 낚시 어선

낚시어선은 법적으로 “「어선법」에 따라 등록된 어선으로서 낚시어선업에 쓰이는 어선”이라 되어 있다.<sup>136)</sup> 낚시어선 역시 어선의 일종으로 기본적으로는 어선과 동일한 법적 취급을 받는다. 그러나 「낚시 관리 및 육성법」에서 “낚시의 관리 및 육성에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다”고 하고 있어,<sup>137)</sup> 「낚시관리법」에서 규정하는 내용에 대하여는 이 법이 우선적으로 적용되도록 하고 있다.

낚시어선업의 신고요건으로 낚시어선은 법에 따라 다음과 같은 요건을 갖추어야 한다.

① 「수산업법」 또는 「내수면어업법」에 따라 어업허가를 받은 어선이거나 관리선으로 지정을 받은 어선으로서 총톤수 10톤 미만의 동력어선일 것, ② 낚시어선이 선령(船齡) 20년 이하인 목선(木船)이거나 선령 25년 이하인 강선(鋼船)·합성수지선·알루미늄선일 것, ③ 법에서 정하는 구명설비, 소화설비, 조명 등 전기설비, 화장실, 통신기기에 대한 설비를 갖추는 것을 요건으로 하고 있다.<sup>138)</sup>

## 2) 낚시관리법

### ① 승선정원 초과

낚시어선의 승선정원은 「어선법」에 따른 어선검사증서에 적힌 최대승선인원으로 하며,<sup>139)</sup> 승선정원을 초과하여 승선하게 한 낚시어선업자 및 선원에 대하여는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.<sup>140)</sup>

그러나 구명조끼 미착용, 출입항 허위·미신고, 영업구역위반, 위치발신장치 미작동 등 안전조치위반으로 인한 사고가 다수 발생되고 있다.

136) 「낚시 관리 및 육성법」(약칭: 낚시관리법), (2017.7.26., 법률 제14839호로 최종개정, 2017.7.26. 시행) 제2조의 7호.

137) 「낚시 관리 및 육성법」, 제4조.

138) 「낚시 관리 및 육성법」, 제25조제1항; 「낚시 관리 및 육성법 시행령」, (2017.7.26. 대통령령 제28211호로 최종개정, 2017.7.26. 시행) 제16조제1항, 별표4.

139) 「낚시 관리 및 육성법」, 제28조. 「유선 및 도선 사업법 시행규칙」제13조는 유선과 도선의 승선정원 기준을 정하면서 승객 및 선원이 안전하게 탑승할 수 있는 장소의 제곱미터 단위의 면적을 0.35제곱미터로 나눈 값으로 한다고 하고 있으며(제1항), 도선에 사람과 화물을 함께 싣는 경우에는 화물 55킬로그램을 승선 인원 1명으로 계산한다.(제2항)

140) 「낚시 관리 및 육성법」, 제29조, 제55조.



## ② 음주 조업

낚시어선업자 및 선원은 자신이 술에 취한 채 낚시어선을 조종하거나 술에 취한 다른 낚시어선업자 또는 선원에게 조종하게 할 수 없다.<sup>141)</sup><sup>142)</sup> 마약·향정신성의약품·대마나 환각물질인 약물복용상태인 경우도 마찬가지이다.<sup>143)</sup> 해상항행선박이 항행을 계속할 수 없는 하천·호소<sup>144)</sup> 등 에서 음주상태로 낚시어선을 조종하거나 그러한 자에게 조종하게 한자 및 그러한 상태로 인정하는 것이 상당한데도 경찰공무원 등의 음주측정을 거부한 경우에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.<sup>145)</sup> 또한 형사처벌 외에도 영업의 폐쇄를 명하거나 3개월 이내의 기간 동안 영업의 정지를 명할 수 있다.<sup>146)</sup>

## ③ 원거리조업

낚시어선업의 영업구역은 원칙적으로 그 낚시어선의 선적항이 속한 시·도지사의 관할 수역을 하고, 예외적으로 연접한 시·도 간 수역에 대하여 해양수산부장관이 공동영업구역을 지정하는 경우에만 해당 시·도지사의 관할 수역 외에 그 공동영업구역도 영업구역에 포함된다.<sup>147)</sup> 그러나 실제로 관할 영업구역을 벗어나서 원거리를 나가는 경우가 많이 발생하고 있어, 위반시 300만원 이하의 과태료를 부과하던 것을 영업의 폐쇄를 명하거나 3개월 이내의 기간 동안 영업의 정지를 명하는 것으로 처벌이 강화되었다.<sup>148)</sup>

141) 「낚시 관리 및 육성법」, 제30조 제1항.

142) 금지되는 음주의 정도는 「해사안전법」에서의 다른 선박과 같이 혈중알코올농도 0.03% 이상이다. 「낚시 관리 및 육성법」, 제30조 제2항.

143) 「낚시 관리 및 육성법」, 제31조.

144) 「해사안전법」의 적용대상이 아닌 장소. 「해사안전법」의 적용을 받는 구역에서의 음주는 「해사안전법」이 적용됨.

145) 「낚시 관리 및 육성법」, 제38조 제1항 6,7호.

146) 「낚시 관리 및 육성법」, 제38조 제1항 5호.

147) 「낚시 관리 및 육성법」, 제27조.

148) 연합뉴스, “그렇게 많이 죽었어도…위치발신장치 끄고 정원초과 낚싯배 여전,”( 2016.9.1.),

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/08/31/0200000000AKR20160831119200056.HTML>, (2017.10.8. 방문).

연합뉴스, “어선위치발신장치 고장에도 출항·꺼놓기도…사고 때 무용지물,” (2017.8.31.),

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2017/08/31/0200000000AKR20170831123800053.HTML>, (2017.8.31). 「낚시 관리 및 육성법」, 제38조 제1항 5호.

#### ④ 위치추적장치 부착동

「어선법」의 적용을 받는다.<sup>149)</sup>

#### ⑥ 구명장치

낚시어선은 최대승선인원의 120%이상에 해당하는 수(이 중 20% 이상은 어린이용)의 구명조끼를 비치하여야 하고, 최대승선인원의 30% 이상에 해당하는 수의 구명부환을 갖추어야 한다.<sup>150)</sup> 또한 낚시어선업자나 선원은 낚시어선에 승선한 승객 등 승선자 전원에게 구명조끼를 착용하도록 하고 있는데,<sup>151)</sup> 이를 위반할 경우 300만원 이하의 과태료를 부과한다.<sup>152)</sup> 낚시어선업자 또는 선원은 안전운항을 위하여 낚시어선에 승선한 승객에게 구명조끼 착용 등 준수사항을 지키도록 조치할 수 있고, 낚시어선의 승객은 그러한 조치에 협조하여야 한다.<sup>153)</sup>

시장·군수·구청장은 낚시어선의 안전운항과 사고 방지를 위하여 낚시어선업자에게 인명안전에 관한 설비의 비치 및 관리에 관한 지시나 조치를 명할 수 있으며,<sup>154)</sup> 만일 낚시어선업자가 이러한 지시나 조치를 이행하지 않은 경우 1년 이하의 징역 또는 1천 만원 이하의 벌금에 처한다.<sup>155)</sup> 한편, 시장·군수·구청장은 낚시어선의 안전운항, 승객의 안전사고 예방 등을 위하여 낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항을 정하여 고시하여야 하고,<sup>156)</sup> 낚시어선업자 또는 선원이 잘 볼 수 있는 출입항 장소에 안전운항 등을 위한 조치 등 낚시어선업자 또는 선원이 준수하여야 할 사항을 표기한 표지판을 설치하여야 한다.<sup>157)</sup>

149) 앞의 (1) 어선 안전관리, ③ 위치발신장치를 참조할 것. 감사원, 「긴급출동·구조체계 구축 운영실태 감사보고서」, (2015.9), pp.71-73.

150) 「낚시 관리 및 육성법 시행령」, 2017.7.26. 대통령령 제28211호로 최종개정, 2017.7.26.시행 제16조제1항, 별표 4.

151) 「낚시 관리 및 육성법」, 제29조 제3항. 승객이 구명조끼를 착용하지 아니하면 낚시어선업자 및 선원은 승선을 거부할 수 있다.

152) 「낚시 관리 및 육성법」, 제55조 7호.

153) 「낚시 관리 및 육성법」, 제36조.

154) 「낚시 관리 및 육성법」, 제35조 제1항 2의2호.

155) 「낚시 관리 및 육성법」, 제53조 8호.

156) 수질오염의 방지 및 수산자원의 보호를 위한 사항 포함. 「낚시 관리 및 육성법」, 제35조 제2항.

157) 「낚시 관리 및 육성법」, 제35조 제3항.

### ⑦ 출입항 허위·미신고

원칙적으로 모든 선박은 항·포구에 출입하려면 선박출·입항신고서를 작성하여 관할 해양경찰서장이 지휘·감독하는 신고기관에 제출(정보통신망 이용제출 포함)하고 선박에 보관하여야 한다.<sup>158)</sup> 이 때, 선박 출항·입항 종합정보시스템에 의한 선박출입항발신장치(V-Pass)를 갖추고 정상적으로 작동되는 상태에서 출·입항(최초의 출입항, 특정해역·조업자제해역은 제외)하는 선박은 신고한 것으로 간주한다.<sup>159)</sup> 다만, 5톤 미만의 어선은 최초신고나 특정해역·조업자제해역에서의 조업이 아닌 한, 전화 또는 정보통신망 등을 이용하여 출·입항 신고를 할 수 있다.<sup>160)</sup> 「선박안전 조업규칙」에서 정한, 출항·입항 신고를 하지 아니한 어선, 위치보고 미신고·허위신고 어선, 특정해역에 출어하는 어선으로서 어업정보통신국에 가입하지 아니하거나 통신기가 고장난 상태로 출어한 어선에 승선한 해기사나 어업 경영자에 대한 처벌에 관하여는 명시적인 규정을 두고 있지 않으며, “관계 법령에서 정하는 바에 따라 조치한다.”고만 규정하고 있다.<sup>161)</sup>

이러한 자동출입항을 통한 선박교통관제의 시행을 위하여 해양경찰청장은 레이더, 초단파 무선전화, 선박 자동식별장치 및 무선중계장비 등 관제업무를 위한 시설을 설치하여야 하며,<sup>162)</sup> 선박의 출·입항을 효율적으로 관리하기 위하여 선박 출항·입항 종합정보시스템을 구축·운영할 수 있다.<sup>163)</sup>

158) 「선박안전 조업규칙」, (2017.7.28. 해양수산부령 제251호로 최종개정, 2017.7.28.시행), 제15조제1항. 「선박안전 조업규칙」은 어선과 총톤수 100톤 미만의 선박에 대하여 적용되어지며, 낚시어선 적용여부에 대하여는 별도로 규정하지 않고 있다. 위 규칙, 제2조. 한편, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」은 무역항의 수상구역 등에서의 선박의 입항·출항에 대하여 적용됨.

159) 「선박안전 조업규칙」, 제15조제3항. 다만, 최초의 출입항

160) 「선박안전 조업규칙」, 제15조제1항, 제2항. 선박출입항발신장치 또는 전화나 정보통신망 등을 이용하여 신고 하는 선박의 경우, 치안유지나 국방을 위하여 일시적으로 서면신고를 하도록 할 수 있다. 위 규칙 제15조제5항.

161) 이때 관계 법령은, 「어선법」, 「선원법」, 「선박직원법」, 「어업자원보호법」 및 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」을 말한다. 「선박안전 조업규칙」, 제31조.

162) 「선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙」, (2017.7.26. 해양수산부령 제250호로 최종개정, 2017.7.26.시행), 제4조.

163) 「선박안전 조업규칙」, 14조의2. 다만, 「해양수산부와 그 소속기관 직제 시행규칙」, (2017.7.20. 해양수산부령 제236호로 최종개정, 2017.6.20. 시행) 제10조에 따르면, 해양수산부 해사안전관리과장은 선박자동식별시스템·선박모니터링시스템·장거리위추적시스템의 구축·운영에 관한 업무를 담당하는 것으로 되어 있다.

낚시어선의 경우에는 「낚시 관리 및 육성법」에서 출입항신고에 있어, 낚시어선업자가 승선 선원과 승객명부를 첨부하여 출입항신고기관의 장에게 제출할 것을 규정하고 있으나, 발신장치나 통신망을 이용한 신고에 관한 내용은 없다.<sup>164)</sup> 승선자명부 작성에 관한 내용을 제대로 이행하지 아니한 경우에는 300만원 이하의 과태료에 처하게 된다.<sup>165)</sup>

### (3) 외국 불법 어선 등 관리

사고의 발생건수가 가장 많은 것은 영해이나, 발생해역과 관련하여 사고규모와 인명사고를 고려할 때 가장 위험도가 높은 해역으로는 배타적 경제수역(EEZ)이라고 할 수 있는데, 소셜빅데이터에서는 배타적 경제수역과 가장 연관도가 높은 개념으로는 외국어선의 불법조업에 관한 내용으로 나타났다. (아래 그림 4-5 참조)

[그림 4-5] 소셜 빅데이터로 본 발생 해역 관련 주요 지표



164) 「낚시 관리 및 육성법」, 제33조 제2항.

165) 「낚시 관리 및 육성법」, 제55조

## 1) 수산업법

「수산업법」은 외국인 또는 외국법인의 면허어업, 근해어업, 연안어업, 구획어업 또는 육상해수양식어업에 대한 어업면허나 어업허가에 대하여는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 해양수산부장관과 협의하여야 한다고 하고 있다.<sup>166)</sup> 외국인 등의 어업에 대하여는 상호주의를 적용하여, 대한민국 국민이나 법인에 대해 자국내 권리취득을 제한하고 있는 국가의 국민이나 단체에 대하여는 우리나라도 동일한 제한적 조치를 취할 수 있도록 하고 있다.<sup>167)</sup> 다만, 외국인 등의 어업에 대한 허가 있어, 배타적 경제수역에서의 어업을 다른 해역과 구별하지는 않고 있다.

반대로, 대한민국 어선이 대한민국과 어업협정을 체결한 외국의 배타적 경제수역에서의 어업을 하고자 하는 경우 해당 외국의 행정관청으로부터 어업허가를 받아야 하며,<sup>168)</sup> 그 외국의 불법어업방지를 위한 권한을 가진 행정청이 어선의 정선명령이나 회항명령을 하는 때에는 이에 따라야 한다.<sup>169)</sup>

## 2) 배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률

이 법은 「해양법에 관한 국제연합협약」에 따라 우리나라의 “배타적 경제수역<sup>170)</sup>에서 이루어지는 외국인의 어업활동에 관한 우리나라의 주권적 권리의 행사 등에 필요한 사항”을 규정하고 있다.<sup>171)</sup>

외국인 어업활동에 대하여는, 특정금지구역 외의 대한민국의 배타적 경제수역에서 어업활동에 대한 허가(제5조), 허가받은 외국인의 입어로 납입의무(제7조), 어획물 등을 옮

166) 「수산업법」, (2015.6.22. 법률 제13385호로 최종개정, 2016.6.23.시행) 제5조제1항.

167) 「수산업법」, 제5조제3항.

168) 「수산업법」, 제67조 제1항.

169) 「수산업법」, 제67조 제2항.

170) “대한민국의 배타적 경제수역은 협약에 따라 「영해 및 접속수역법」 제2조에 따른 기선(基線)으로부터 그 바깥쪽 200해리의 선까지에 이르는 수역 중 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 한다.” 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」(이하, 「경제수역어업주권법」으로 약칭함), (2017.3.21. 법률 제14605호로 최종개정, 2017.3.21.시행), 제2조.

171) 「경제수역어업주권법」, 제1조.

겨 신는 행위금지(제11조), 대한민국의 항구에 직접 양륙금지(제12조)에 대하여 규정하고 있다. 만일 외국선박의 배타적 경제수역에서의 불법어업 혐의가 있는 경우,<sup>172)</sup> 검사나 사법경찰관(수사관, 경무관, 총경, 경정, 경감, 경위), 어업감독 공무원 중 7급 이상의 공무원은 해당선박에 대하여 정선명령(停船命令)을 내릴 수 있다.<sup>173)</sup> 또한 검사나 사법경찰관은 “이 법, 이 법에 따른 명령 또는 제한이나 조건을 위반한 선박 또는 그 선박의 선장이나 그 밖의 위반자에 대하여 정선, 승선, 검색, 나포(拿捕) 등 필요한 조치를 할 수 있”으며,<sup>174)</sup> 검사는 담보금액과 담보금이나 그 보증서류의 제공시 선장 및 위반자를 석방하고 선박을 반환한다는 취지를 고지한다.<sup>175)</sup>

그러나 외국 선박이 대한민국 사법경찰관 등의 해당 선박에 대한 정선, 승선, 검색, 나포 등의 조치를 거부하거나 도주하는 경우에 대하여 취할 수 있는 조치에 대하여는 분명한 규정을 두지는 않고 있다.

### 3) 국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률

이 법은 “우리나라 영해 밖의 해상에서 발생하는 「해양법에 관한 국제연합 협약」 등에 따라 금지되는 해적행위 등으로부터 국제항해선박과 그 선원 및 해상구조물에 대한 안전을 확보하고 피해를 예방”하기 위하여 제정된 법이다.<sup>176)</sup> 이 법에서의 ‘해적행위’는 민간 선박의 선원·승객의 공해상 또는 국가의 관할권에 속하지 않는 곳의 선박이나 그 선박 내의 사람·재산에 대하여 범하는 사적 목적의 불법적 폭력행위·억류·약탈행위와 이를 인지하고 참여하는 행위이다.<sup>177)</sup> 그리고, 이러한 해적행위로 국제항해선박·원양어

172) 1. 「배타적 경제수역에서의 외국인어업 등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」이나 이 법에 따른 명령 또는 제한이나 조건을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우, 2. 대한민국과 어업에 관한 협정을 체결한 국가의 선박이 그 협정, 그 협정에 따른 명령 또는 제한이나 조건을 위반한 혐의가 있다고 인정되는 경우.

173) 「경제수역어업주권법」, 제6조의2.

174) 「경제수역어업주권법」, 제23조 제1항.

175) 「경제수역어업주권법」, 제23조 제3항. 위반 선박등에 대한 사법절차와 담보금에 관하여는, 「배타적경제수역에서의외국인어업제한위반선박등에대항사법절차에관한규칙」, (2017.3.21. 법무부령 제893호로 최종개정, 2017.3.21.시행)에서 정함.

176) 「국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률 (해적피해예방법)」, (2016.12.27. 법률 제14504호로 제정, 2017.12.28.시행.)

177) 「해적피해예방법」, 제2조.

선·해상구조물이나 그 선원·승선자의 안전에 상당한 위험이 있다고 판단하는 해역을 “위험해역”이라고 하고, 이를 해양수산부령으로 정하도록 하고 있다.<sup>178)</sup> 이러한 위험해역을 통항하는 국제항해선박<sup>179)</sup>등과 선원등의 보호를 위해 선박소유자는 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」 등 관계 법률에 따른 보안책임자 외에 무기를 휴대한 해상특수경비원을 승선하게 할 수 있다.<sup>180)</sup>

이 때 해상특수경비원의 무기 사용에 관하여는 안전관리를 위하여, 선박소유자등<sup>181)</sup>의 무기사용규칙 제정의무(제29조), 위협정도에 대한 비례원칙 등 해상특수경비원의 무기사용과 관련된 의무규정(제32조, 제33조)을 두고 있다. 이때 선장등이 해상특수경비원의 무기사용에 대한 최종 결정권을 가지며, 이 법과 국제법에 따른 다른 방법으로는 해적행위등의 위협으로부터 피할 수 없는 급박하고 불가피한 경우에만 무기를 사용하도록 하고 있다.<sup>182)</sup>

#### 4) 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률

이 법은 국제항해선박과 국제항만시설의 보안상의 위협을 효과적으로 방지하기 위하여 제정되었다.<sup>183)</sup> 이 법에서 말하는 국제항해선박과 국제항만시설 관련 ‘보안사건’이란 “국제항해선박·항만시설·선박항만연계활동 또는 선박상호활동의 보안을 위협하는 행위 또는 그 행위와 관련된 상황”을 말하는데, ① 국제항해선박이나 항만시설을 손괴하는 행위,

178) 현재 이에 관한 해양수산부령은 정하여지고 있지 않으나, 해적행위가 다수 발생하는 해역으로는, 소말리아, 서아프리카(나이지리아 등의 기니만 해역), 동남아시아(필리핀 술루 해역)이 있다. 뉴시스, “소말리아 해역서 해적위험 고조…정부, 선박 등 주의 당부,” (2017.5.23.),

[http://www.newsis.com/view/?id=NISX20170523\\_0014912908&cID=10101&pID=10100](http://www.newsis.com/view/?id=NISX20170523_0014912908&cID=10101&pID=10100), (2017.10.29. 방문).

179) 이 법은 위험해역·위험예비해역을 통항하는 국제항해선박등에 대하여 적용하지만, 총톤수 500톤 미만의 화물선, 고정식 해상구조물, 국가 또는 지방자치단체 소유 선박에 대하여는 적용되지 않는다. 「해적피해예방법」, 제4조.

180) 「해적피해예방법」, 제15조 제1항. 원양어선의 선박소유자등이 연안국의 영해 또는 배타적경제수역 내에서 조업하기 위하여 해상특수경비원의 승선을 결정한 때에는 이 법 또는 연안국이 정한 기준과 입어조건에 따라 연안국 해상특수경비원을 승선시킬 수 있다. 제15조 제4항. 해적행위의 피해예방을 위한 해상특수경비원의 우리나라 영해 밖의 무기 소지·사용에 대하여는 「총포·도검·화약류 등의 안전관리에 관한 법률」을 적용하지 않는다. 제15조 제2항.

181) 국제항해선박등의 소유자·관리자·운영자.

182) 「해적피해예방법」, 제33조 제1항.

183) 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 (국제선박항만보안법)」, (2017.7.26. 법률 제14839호로 제정, 2017.12.26. 시행.)

② 국제항해선박이나 항만시설에 위법하게 폭발물 또는 무기류 등을 반입·은닉하는 행위 등이 이에 해당된다.<sup>184)</sup> 이 법은, 모든 여객선, 총톤수 500톤 이상의 화물선, 이동식 해상구조물(천연가스 등 해저자원의 탐사·발굴·채취 등에 사용)인 대한민국 또는 외국 국적의 국제항해선박과 선박항만연계활동이 가능한 항만시설에 대하여 적용된다.<sup>185)</sup>

해양수산부장관은 국제항해선박 및 항만시설에 대하여 「1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 등급구분 방식을 반영한, 보안사건이 발생할 수 있는 위험의 정도를 단계적으로 표시한 보안등급을 설정하고, 보안등급별로 국제항해선박 또는 항만시설에서 준수하여야 하는 세부적인 보안조치사항을 정하여야 한다.<sup>186)</sup> 국제항해선박소유자는 그가 소유하거나 관리·운영하는 개별 국제항해선박의 보안업무를 효율적으로 수행하게 하기 위하여 소속 선박의 선원 중에서 일정한 전문지식 등 자격요건을 갖춘 선박보안책임자를 지정하여야 하며, 보안책임자는 보안점검 업무 등을 담당한다.<sup>187)</sup>

### 3. 사고 대응 관리

#### (1) 전복사고 대응

해양사고 가운데 사고의 발생건수가 가장 많은 것은 기관손상이나 충돌이나, 사고규모와 인명사고를 고려할 때 가장 위험도가 높은 사고 유형은 전복이라고 할 수 있는데, 소셜빅데이터에서는 전복과 가장 연관도가 높은 개념으로 구조상황과 관련된 단어들 다수였다. 이러한 상황에서 특히 선장의 역할과 통신이 중요한 것으로 나타났고, 났다. 또한 항공기나 경비함정의 관련성도 상당히 높게 나타났다.(아래 그림 4-6 참조)

한편, 전복 외의 경우를 포함하여 모든 해상사고대응 및 구조에 있어 가장 크게 관련된 기관은 해양경찰라고 할 수 있는데, 해양경찰에 연관된 단어로는 119특수구조단, 연안,

184) 「국제선박항만보안법」, 제2조 5호.

185) 「국제선박항만보안법」, 제3조.

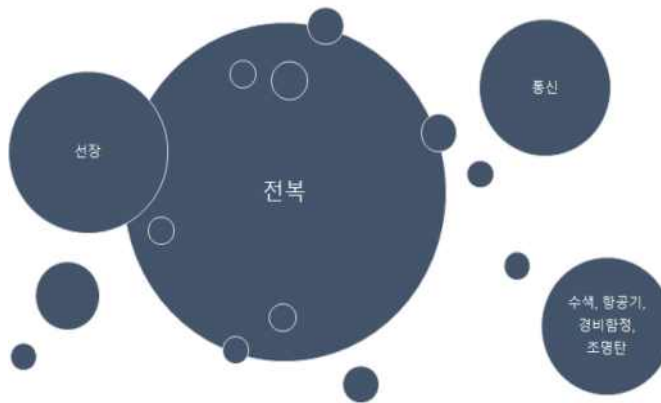
186) 「국제선박항만보안법」, 제6조.

187) 「국제선박항만보안법」, 제8조.



합동훈련, 의료진 등으로 나타났는데, 이를 통해 본다면 현장구조에 있어서는 해양경찰의 업무가 해상과 연안, 육상의 연결된 루트와 과정속에서 구조와 대응이 이루어지는 점과 이와 관련된 다양한 기관들과의 협력의 측면이 중요하게 고려될 필요가 있는 것으로 보인다.(아래 그림 4-6 참조)

[그림 4-6] 소셜 빅데이터로 본 사고 유형 관련 주요 지표



### 1) 선박안전법

「선박안전법」은 선박으로 하여금 감항성을 유지하고 인명과 재화의 안전보장에 필요한 시설을 갖추도록 함으로써 항행의 위험을 줄이고 항행상의 위험을 방지하기 위한 법이다.<sup>188)</sup> 이 법은 선박시설기준(제26조-30조), 선박의 검사(제7조-17조), 선박용 물건 또는 소형선박의 형식승인등(제18조-22조), 컨테이너의 형식승인(제23조-25조), 안전항해를 위한 조치(제31조-제44조), 선박안전기술공단(제45조-제59조), 검사업무의 대행(제60조-제67조), 항만국통제(제68조-72조)에 대하여 규정하고 있다.

188) 「선박안전법」, (2015.7.7. 법률 제13002호로 최종개정, 2015.1.6. 시행), 제1조. 어선에 대하여는 「어선법」이 적용되나, 소형선박에 대하여는 몇몇 사항을 제외하고 동일하게 적용된다.

이 법은 선박의 전복사고를 방지하기 위한 시설기준을 두고 있는데, 선박시설이 만족해야 하는 시설기준에 대하여 정하고 있으며,<sup>189)</sup> “선박이 안전하게 항해할 수 있는 적재 한도(積載限度)의 흘수선으로서 여객이나 화물을 승선 또는 적재하고 안전하게 항해할 수 있는 최대한도를 나타내는 선”<sup>190)</sup>인 만재흘수선의 표시(제27조), “수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아 오려는 성질”<sup>191)</sup>인 복원성의 유지(제28조)를 위한 시설기준을 두고 있다.<sup>192)</sup>

또한 선박 현장의 최종책임자로서 선장의 권한에 관한 규정을 두고 있는데, “누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭”할 수 없도록 하고 있다.<sup>193)</sup>

## 2) 선박직원법

「선박직원법」은 선박 항행의 안전을 위하여 선박에 승무하는 사람의 자격을 규정한다.<sup>194)</sup> 이 법의 적용을 받는 ‘선박’은 「선박안전법」선박(제2조제1호)과 「어선법」상 어선(제2조제1호)이 해당되나, 총톤수 5톤 미만의 선박의 경우는 적용되지 않는다.<sup>195)</sup> 그러나 5톤 미만의 선박 중에서도 ① 여객 정원이 13명 이상인 경우, ② 신고된 낚시 어선,<sup>196)</sup> ③ 신고된 유선·도선,<sup>197)</sup> ④ 수면비행선박에 대하여는 적용된다. 따라서 정원 13명 미만

189) 「선박안전법」, 제26조. 이 조에 따라 선종별로 해양수산부장관이 고시한 기준은 다음과 같다. 1. 가스연료 추진선박기준, 2. 강선의 구조기준, 3. 강화플라스틱(FRP)선의 구조기준, 4. 고속선 기준, 5. 공기부양정의 구조 및 설비 등에 관한 기준, 6. 극지해역 운항선박 기준, 7. 목선의 구조기준, 8. 범선의 구조 및 설비 등에 관한 기준, 9. 부선의 구조 및 설비 등에 관한 기준, 10. 부유식 해상구조물의 구조 및 설비 등에 관한 기준에 기준.

190) 「선박안전법」, 제2조 7호.

191) 「선박안전법」, 제2조 8호.

192) 그 외 화물이나 위험물 운반에 있어서의 사고를 방지하기 위하여, 화물정보의제공(제36조), 유독성가스농도측정기의제공등(제37조), 소독약품사용에따른안전조치(제38조), 화물의적재·고박방법등(제39조), 산적화물의운송(제40조), 위험물의운송(제41조), 위험물안전운송교육등(제41조의2), 유조선등에대한강화검사(제42조)에 대한 규정을 두고 있다.

193) 「선박안전법」, 제31조.

194) 2017.7.26., 법률 제14839호, 최종개정, 2017.7.26. 시행, 제1조.

195) 「선박직원법」, 제2조 1호. 주로 노와 샷대로 운전하는 선박과, 부선과 계류된 선박중 총톤수 500톤 미만의 선박에 대하여도 적용되지 않는다. 「선박직원법」 시행령 (2017.7.11., 대통령령 제28183호로 일부개정, 2017.7.11. 시행), 제3조.

196) 「낚시 관리 및 육성법」 제25조에 따라 낚시어선업을 하기 위하여 신고된 어선. 「선박직원법」, 제2조 1호, 가, 2).

197) 「유선 및 도선사업법」 제3조에 따라 영업구역을 바다로 하여 면허를 받거나 신고된 유선·도선. 「선박직원법」,

의 5톤 미만 어선에 대하여는 적용되지 않으나, 낚시어선은 크기나 정원을 불문하고 적용된다.

### 3) 선원법

선원법은 선원의 직무와 기쁨을 확립함으로써 선내의 질서를 유지하고, 또한 선원의 근로조건을 정함으로써 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키기 위해 제정되었다.<sup>198)</sup> 그밖에 해상사고시에 선원이 취해야 할 의무조치에 대하여도 규정하고 있다. 선장 기타 선원은 선박에 대한 급박한 위험시 인명, 선박 및 화물 구조를 위한 조치를 다하여야 하며,<sup>199)</sup> 나아가 인명구조 조치를 다하기 전에 선박을 떠나지 않을 의무가 2015년 새로 규정되었다.<sup>200)</sup> 또한 선박충돌시 급박한 위험상태가 아닌 한 각 선장은 서로 인명선박에 대한 구조조치를 위해 최대한 노력해야 하며, 상대방 선박에 자기 선박의 명칭·소유자·선적항·출항항·도착항을 통보하여야 한다.<sup>201)202)</sup> 또한 선장은 다른 선박이 조난당한 경우에도 자기 지휘 선박이 급박한 위험상태가 아닌 한 인명구조를 위한 조치를 취하여야 한다.<sup>203)</sup>

그밖에 선장이 항해당직, 선박의 화재 예방 등 항해안전을 위하여 지켜야 할 사항은 해양수산부령으로 정하면서,<sup>204)</sup> 그러한 사항으로서, ① 「국제 해상충돌 방지규칙」의 준수, ② 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 준수, ③ 모든 항해장치의 정기적 점검과 그 기록의 유지, ④ 선원 거주설비의 정기적 점검과 그 기록의 유지를 규정하고 있다.<sup>205)</sup> 또한 선장은 선박의 충돌·침몰·멸실·화재·좌초, 기관의 손상 등 해양

제2조 1호, 가, 3).

198) 「선원법」, (1962.1.10. 법률 제963호로 제정, 2017.4.18. 법률 제14803호로 최종 개정, 2017.7.19. 시행).

199) 「선원법」, 제11조 제1항.

200) 「선원법」, 제11조 제2항.

201) 「선원법」, 제12조.

202) 선장에 적용되는 의무는 직무대행자에게도 동일하게 적용된다. 「선원법」, 제180조.

203) 「선원법」, 제13조.

204) 「선원법」, 제16조.

205) 「선원법 시행규칙」, 제10조.

사고가 발생한 경우, 조난사실, 구조사실, 인명사고 등에 대해 해양항만관청에 보고하여야 한다.<sup>206)</sup>

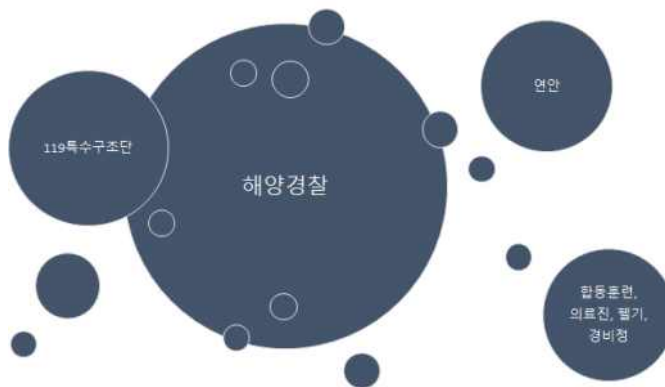
〈표 4-4〉 안전조치 관련 행위에 대한 선장 등에 대한 법적 처벌

법정형			해당 행위	근거 법령
자유형	벌금형	과태료		
무기 3년 이상			선장의 인명구조 조치없는 선박이탈로 인한 사망	「선원법」 제161조 1.
3년 이상			해원의 인명구조 조치없는 선박이탈로 인한 사망	「수색구조법」 제161조 2.
1년 이상 5년 이하			선원의 인명구조 조치없는 선박이탈로 인한 상해	「수색구조법」 제161조 3.
1년 이하	1천만원 이하		선원의 선박·화물 구조 미조치로 인한 선박·화물 손상	「수색구조법」 제161조 4.
무기 3년 이상			선박충돌시 선장의 인명구조 미조치로 인한 사망	「선원법」 제162조 1.
1년 이상 5년 이하			선박충돌시 선장의 인명구조 미조치로 인한 상해	「선원법」 제162조 2.
1년 이하	1천만원 이하		선박충돌시 선장의 선박 구조 미조치	「선원법」 제162조 3.
3년 이하	3천만원 이하		선장이 타선박 조난시 인명 구조 미조치	「선원법」 제163조 1.
			선박유기	「선원법」 제163조 2.
			외국에서 해원유기	「선원법」 제163조 3.
1년 이하	1천만원 이하		선장이 항해안전의무 위반 (「국제 해상충돌 방지규칙」의 준수, 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 준수, 항해장치의 정기적 점검과 그 기록 유지, 선원	「선원법」 제164조 5.

206) 「선원법」, 제21조.

법정형			해당 행위	근거 법령
자유형	벌금형	과태료		
			거주설비의 정기적 점검과 그 기록 유지)	
			선장의 재선의무 위반	「선원법」 제164조 4.
			선장의 선박운항 위험사항 거짓보고	「선원법」 제164조 9.
1년 이하			위험시 해원의 선장허가없는 이탈	「선원법」 제166조 1.
			인명·선박·화물 구조조치 관련 직무명령 미이행	「선원법」 제166조 2.
		500만원 이하	충돌시 상대선박에 미통보	「선원법」 제179조 ② 1.
			기상이상 등 미통보	「선원법」 제179조 ② 1.
			선박운항 위험사항 보고 미이행	「선원법」 제179조 ② 4.

[그림 4-7] 소셜 빅데이터로 본 구조 기관 관련 주요 지표



#### 4) 해양경비법

「해양경비법」은 해양안보 확보, 치안질서 유지, 해양자원 및 해양시설 보호를 위한 해양경비에 관하여 규정하는 법이다.<sup>207)</sup> ‘해양경비’란 “해양경찰청장이 경비수역에서 해양

207) 2017.7.26., 법률 제14839호로 최종 개정, 2017.7.26.시행.

주권의 수호를 목적으로 행하는 해양안보 및 해양치안의 확보, 해양자원 및 해양시설의 보호를 위한 경찰권의 행사”로 정의된다.<sup>208)</sup>

해양경비에 있어서는 경비를 위한 인적·물적 자원이 전제되어야 하는데, 이를 법적으로 ‘경비세력’이라고 하고 “해양경찰청장이 해양경비를 목적으로 투입하는 인력, 함정, 항공기 및 전기통신설비 등”이라고 정의한다.<sup>209)</sup> 평시에 해양경찰청장은 함정 승조원 및 항공요원 등 경비인력에 대한 교육훈련, 함정·항공기 등을 이용한 종합훈련을 실시할 수 있다.<sup>210)</sup> 사고발생시 해양경찰관서의 장은 해양경비 활동 중 긴급한 지원이 필요한 경우 인근 행정기관에 선박 및 항공기 등의 지원을 요청할 수 있으며, 지원요청을 받은 행정기관의 장은 정당한 사유가 없는 한 이에 따라야 한다.<sup>211)</sup>

### 5) 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

2015년 「수난구호법」이 「수상에서의수색·구조등에관한법률」<sup>212)</sup>로 법령을 변경하였는데, 이 법은 수난구호업무에 신속·적절한 처리를 위한 조난선박과 인명의 구호 및 표류물·침몰품등의 인양 등에 관한 업무에 대해 규정한다.<sup>213)</sup> 또한 「1979년해상수색및구조에관한국제협약」과 「1944년국제민간항공협약」의 국내 이행을 위한 법이기도 하다.

#### ① 관련 조직

해상의 조난사고에 대하여 효과적으로 대응하기 위하여 해양경찰청에 중앙구조본부를 두고 있는데,<sup>214)</sup> 해수면에서의 수난구호에 관한 사항의 총괄·조정, 수난구호협력기

208) 「해양경비법」, 제2조 1호.

209) 「해양경비법」, 제2조 8호. 현재 해양경찰청은 해양경찰관 1만명, 경비함정 300여척, 헬기를 포함 20여대의 항공기를 보유하고 있다. 뉴스1, “보유 헬기 20대…하늘에서 만나는 해양경찰,” (2017.6.15.),

<http://news1.kr/articles/?3021861>, (2017.10.9. 방문); 중앙일보, “해양경찰청 “명함(名銜)이 명암(明暗)을 바꾼다”,(2017.7.24.),

<http://news.joins.com/article/21783653>,(2017.10.9. 방문).

210) 「해양경비법」, 제16조.

211) 「해양경비법」, 제15조.

212) 1961.11.1.제정된 「수난구호법」이 2015.7.24. 법률 제13440호로 「수상에서의수색·구조등에관한법률」로 전면 개정, 2017.3.21. 법률 제14751호로 최종개정, 2017.3.21.시행.

213) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제1조.

214) 정부조직 개편이전에는 국민안전처(해양수색구조과)에서 담당.

관<sup>215)</sup>과 수난구호민간단체 등이 행하는 수난구호활동의 역할조정과 지휘·통제 및 수난구호활동의 국제적인 협력을 담당한다.<sup>216)</sup> 해수면에서의 수난구호는 구조본부의 장이, 내수면에서는 소방관서의 장의 책임 하에 있게 된다.<sup>217)</sup>

그 외 신속한 구호를 위해 수난구호협력기관 및 수난구호민간단체와의 유기적인 협조체제를 구축하기 위하여 중앙구조본부의 장 소속으로 중앙해양수난구호대책위원회를 두고 있다.<sup>218)</sup> 또한 중앙·광역·지역구조본부의 장은 효율적인 수난구호를 위해 구조대를 편성·운영하고, 응급환자의 응급처치나 의료기관 이송을 위해 구급대를 편성·운영하도록 한다.<sup>219)</sup> 그 외 수색구조·조난기술 교육, 조사·연구, 자문, 홍보, 민간해양구조대원 관리 등을 위해 한국해양구조협회를 두고 있다.<sup>220)</sup>

## ② 구조 활동

조난이 발생하면 조난된 선박등의 선장·기장 또는 소유자, 수상에서 조난사실을 발견한 자, 조난된 선박등으로부터 조난신호나 조난통신을 수신한 자, 조난사고 원인을 제공한 선박의 선장 및 승무원은 즉시 가까운 구조본부나 소방관서의 장에 신고할 의무가 있다.<sup>221)</sup> 만일 조난 원인을 유발한 선박의 선장·승무원이 신고를 하지 않을 경우에는 7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.<sup>222)</sup> 선박등이 소재불명, 통신두절 등으로 실종위험이 인정되는 경우에는 그 선박등의 소유자·운항자·관리자는 구조본부·소방관서의 장에게 즉시 신고하여야 한다.<sup>223)</sup>

215) 수난구호협력기관은 수난구호를 위하여 협력하는 중앙행정기관·지방자치단체, 긴급구조지원기관, 관련 공공단체이다. 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제2조 6호.

216) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제5조 제1항. 해역별로 지방해양경찰청에 광역구조본부를, 해양경찰서에 지역구조본부를 두고 있다. 제5조 제2항.

217) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제13조.

218) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제6조. 광역, 지역단위로 마찬가지로.

219) 해수면과 연육로로 연결된 도서, 소방관서가 설치된 도서는 제외. 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제7조.

220) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제26조.

221) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제15조 제1항.

222) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제43조 제1항 1호.

223) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제15조 제2항.

조난사실을 신고·통보·인지한 관할 구조본부·소방관서의 장은 구조대에 구조를 지시·요청하거나 조난현장의 부근에 있는 선박등에 구조를 요청하는 것과 같은 수난구조 조치를 취하여야 한다.<sup>224)</sup> 수난구조협력기관장, 수난구조민간단체장은 조난 선박 예인을 포함하여 구조활동을 위한 구조인력이나 장비의 출동 등에 대해 구조기관의 장으로부터 요청이 있는 경우 특별한 사유가 없는 한 응할 의무가 있다.<sup>225)</sup> 조난현장 근처 선박등의 선장·기장 등이 조난된 선박등이나 구조본부·소방관서장의 구조요청이 있을 시 조난된 사람의 구조에 최대한의 지원을 하여야 한다.<sup>226)</sup> 다만, 조난 선박이나 원인제공 선박의 선장·승무원은 요청 없이도 조난된 사람의 신속한 구조를 위한 조치를 취하여야 하며, 그러하지 아니한 경우에는 7년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처한다.<sup>227)</sup>

〈표 4-5〉 조난 대처 관련 행위에 대한 법적 처벌 정도

법정형			해당 행위	근거 법령
자유형	벌금형	과태료		
무기 3년 이상			조난유발 선박 선장·승무원의 미신고, 구조불이행으로 치사	「수색구조법」 제43조② 1. (2015.7.24. 신설)
10년 이하	1억원 이하		조난유발 선박 선장·승무원의 미신고, 구조불이행으로 치상	「수색구조법」 제43조② 2. (2015.7.24. 신설)
7년 이하	5천만원 이하		조난유발 선박 선장·승무원 조난사실 미신고	「수색구조법」 제43조① 1.
			조난유발 선박 선장·승무원 조난자 구조조치 불이행	「수색구조법」 제43조① 2.
5년 이하	1천만원 이하		수난구조 방해 행위	「수색구조법」 제44조

224) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제16조 제1항.

225) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제16조 제3항.

226) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제18조. 만일 구조에 응할 수 없는 상황인 경우에는 그 사실을 즉시 통보하여야 한다.

227) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제43조 제1항 1호.

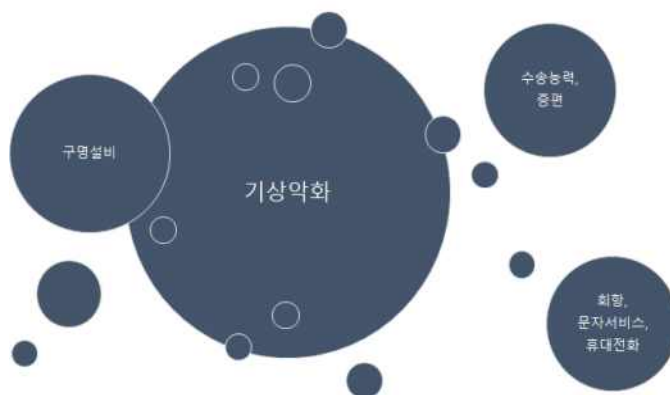


법정형			해당 행위	근거 법령
자유형	벌금형	과태료		
	3백만원 이하		수난구조업무 종사명령 불응	「수색구조법」 제45조
			구조를 위한 선박 등 물건의 일시사용 거부	「수색구조법」 제45조
	2백만원 이하		여객선비상수색구조계획서 미신고·불비치	「수색구조법」 제46조① 1.
			여객선비상수색구조 훈련 미실시	「수색구조법」 제46조① 2.
			기상악화로 조난예상시 이동·명령 불이행	「수색구조법」 제46조① 3.
			구난방해시 이동·명령 불이행	「수색구조법」 제46조① 3.
			신고의무자가 조난사실 미신고, 거짓신 고행위 - 조난된 선박등의 선장·기장·소유자 - 조난신호나 조난통신을 수신한 자 - 선박등의 소유자·운항자·관리자	「수색구조법」 제46조① 4.
		구조요청받은 경우 지원미제공자, 사유불통보자	「수색구조법」 제46조① 5.	

## (2) 기상악화 사고 대응

사고 원인과 관련하여 사고규모와 인명사고를 고려할 때 가장 위험도가 높은 요인은 기상 악화라고 할 수 있는데, 소셜빅데이터에서는 기상악화와 가장 연관도가 높은 단어들로, 구명설비, 수송능력 등과 회항, 문자서비스 등으로 나타났다. 이를 통해 볼 때 기상악화에 대하여는 기상에 대한 정보제공 및 회항조치 등의 운항통제가 중요한 요소인 것으로 판단된다. (아래 그림 4-8 참조)

[그림 4-8] 소셜 빅데이터로 본 사고 원인 관련 주요 지표



### 1) 해사안전법

「해사안전법」은 해상교통안전을 위하여 기상 관련 정보를 제공하거나 기상악화시 선박의 통행을 금하고 있다. 선박교통관제사는 관제구역의 운항선박에 대하여 관찰확인·안전정보제공·조언 및 지시를 행하고, 기상특보나 혼잡한 교통상황 발생예방을 위한 정보를 제공함으로써 항해상의 위험을 줄이는 역할을 한다.<sup>228)</sup> 그밖에 해양수산부장관은 태풍 등 악천후를 피하려는 선박을 위한 수역 등을 지정·운영할 수 있다.<sup>229)</sup> 또한 해상 기상특보가 발표되었거나 시계상의 제한으로 안전운항에 지장을 초래할 염려가 있을 때에는 선박소유자나 선장에 대해 선박 출항을 통제할 수 있다.<sup>230)</sup>

228) 2017.7.26., 법률 제14839호로, 2017.7.26., 최종개정, 2017.7.26. 시행, 제36의2조.

229) 「해사안전법」, 제31조.

230) 「해사안전법」, 제38조.

## 2) 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

구조본부의 장은 선박이 태풍, 풍랑 등 해상기상의 악화로 인해 조난이 우려되는 경우 선박의 이동 및 대피를 명할 수 있다.<sup>231)</sup> 또한 조난된 선박의 선장 또는 소유자는 인명이나 해양환경 손상의 위험을 줄이기 위해 구조본부의 장에게 긴급피난의 허가를 신청할 수 있다.<sup>232)</sup>

## 3) 선원법

선원법은 선원의 직무와 기률을 확립함으로써 선내의 질서를 유지하고, 또한 선원의 근로조건을 정함으로써 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키기 위해 제정되었다.<sup>233)</sup> 그 밖에 해상사고시에 선원이 취해야 할 안전상의 의무조치에 대하여도 규정하고 있다. 무선전신, 무선전화의 설비를 갖춘 선박의 선장은 국내외에서 공식적으로 예보된 경우가 아닌 폭풍우 등의 기상 이변이나 빙각 등 항행상의 위험요소를 만난 경우에는 인근 선박의 선장과 해양경찰관서의 장에게 통보할 의무가 있다.<sup>234)</sup>

## 4) 해양경비법

해양경찰관은 태풍, 해일 등 천재로 경비수역에서 선박등이 좌초·충돌·침몰·파손 등의 위험에 처하여 인명·신체에 대한 위해, 재산상 중대한 손해 발생의 경우 또는 해양오염 우려가 현저한 경우, 위험에 처한 선박등의 선장에게 경고, 이동·피난 등을 명령할 수 있다.<sup>235)</sup> 만일 통신고장 등으로 명령을 이행할 수 없는 경우 긴급하거나 불가피한 경우, 안전한 곳으로 선박을 이동하거나 승선자들을 피난시킬 수 있다.<sup>236)</sup>

231) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제10조.

232) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제11조, 제12조.

233) 「선원법」, (1962.1.10. 법률 제963호로 제정, 2017.4.18. 법률 제14803호로 최종 개정, 2017.7.19. 시행).

234) 「선원법」, 제14조, 「선원법 시행규칙」, 제6조.

235) 「해양경비법」, 제14조 제2항.

236) 「해양경비법」, 제14조 제3항.

### (3) 사고조사 및 조치

#### 1) 해양사고조사및심판에 관한 법률

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」<sup>237)</sup>은 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통해 해난의 원인을 구명하고, 관련자에 대한 적절한 조치를 취함으로써 해난발생을 방지하기 위한 사항에 대하여 규정하고 있다. 이 법의 조사심판대상인 ‘해양사고’는 인명이나 선박의 손상·손실, 선박기인 시설의 손상, 충돌·좌초·전복·침몰 등 선박의 조종불가능, 해양오염발생 사고가 해당된다.<sup>238)239)</sup> 그리고 이러한 해양사고에 대한 조사·심판업무 수행을 위하여 해양수산부 산하에 중앙해양안전심판원을 두고 있다.

해양안전심판원은 해양사고의 원인에 대하여 규명하여야 하고 그 결과에 대해 재결로 밝혀야 한다.<sup>240)</sup> 해양사고의 원인에 해당하는 내용은 다음과 같다.<sup>241)</sup>

- 사람의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것인지 여부
- 선박승무원의 인원, 자격, 기능, 근로조건 또는 복무에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- 선박의 선체 또는 기관의 구조·재질·공작이나 선박의 의장(艤裝) 또는 성능에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- 수로도지(水路圖誌)·항로표지·선박통신·기상통보 또는 구난시설 등의 항해보조 시설에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

237) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」은 1961.12.6. 법률 제813호, 「해난심판법」으로 제정되었던 것이, 1999.2.5. 법률 제5809호, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」로 개정되었음.(2014.3.24. 법률 제12547호로 최종개정, 2014.9.25.시행).

238) 「해사안전법」, 제2조 1호.

239) 앞의 제2장 p.38를 참조할 것.

240) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제4조, 제5조.

241) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제4조 제1항.

- 항만이나 수로의 상황에 관한 사유로 발생한 것인지 여부
- 화물의 특성이나 적재에 관한 사유로 발생한 것인지 여부

해양사고 관련 이해관계인은 관할 조사관에 사실조사를 요청할 수 있고,<sup>242)</sup> 요구를 받은 조사관은 사실조사 후 심판청구여부를 결정하고, 심판이 필요한 경우에는 지방심판원에 심판청구를 하고,<sup>243)</sup> 지방심판원이 이를 심판한다.<sup>244)</sup> 이 때 심판장과 심판관은 독립하여 심판한다.<sup>245)</sup> 해양사고가 해기사나 도선사의 직무상 고의·과실에 기인한 것인 경우에는 심판원은 해당자를 징계하고, 다른 해양사고관련자에 대하여고시정이나 개선을 권고하는 재결을 할 수 있다.<sup>246)</sup> 다만, 행정기관에 대하여는 재결로서가 아니라 해양사고 방지를 위한 시정 및 개선을 요청할 수 있다.<sup>247)</sup>

이와 같은 심판청구를 위한 조사 외에, 인명사망, 유류해양오염 등 중요한 해양사고나 국제협력이 필요한 해양사고·준해양사고에 대하여 중앙수석조사관이 해양사고 방지를 위해 특별 조사의 필요성을 인정하는 경우에는 특별조사부를 조직할 수 있다.<sup>248)</sup> 특별조사부의 조사는 사법상 절차, 심판청구 조사절차, 행정처분절차, 행정쟁송절차와 분리되어 독립적으로 수행되며, 심판청구시 적용되는 상급자의 지휘·감독에 따를 의무가 적용되지 않는다.<sup>249)</sup> 조사 후 특별조사의 조사보고서는 해양수산부장관 및 중앙수석조사관에게 제출되고, 중앙수석조사관은 관계 행정기관의 장 및 국제해사기구에 송부하고 이를 공표하여야 한다.<sup>250)</sup>

242) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제33조 제1항.

243) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제38조 제1항.

244) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제40조.

245) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제12조.

246) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제4조 제2,3항.

247) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제4조 제5조의2.

248) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제18조의3 제1항.

249) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제18조의3 제6항.

250) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」, 제18조의3 제3항, 제4항.

## 2) 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 따른 조사가 이루어지지 않는 경우에, 해양경찰청장은 해양의 대규모 조난사고에 대하여 사고원인과 피해상황을 조사하기 위하여 수난구호협력기관과 합동으로 사고조사단을 편성하고 조사를 행할 수 있다.<sup>251)</sup> 단장은 해양경찰관이어야 하나, 민간전문가를 조사단을 포함할 수 있고, 중앙구조본부장이 세부 사항에 대해 정하도록 하고 있다.<sup>252)</sup>

## 제3절 문제점

앞에서는 안전관리를 담당하는 대표적인 행정조직과 더불어, 사고를 사전에 방지하기 위한 사고원인 관련 법과 사고 발생 후 효과적인 사고 대응에 관한 법제로 나누어 살펴보았다. 사고원인에 있어서는 어선, 낚시어선, 외국 불법어선으로 나누어 관련 주요 사고원인과 관련된 사전적 사고 방지 및 집행 관련 법령들을 살펴보았고, 사고 대응과 관련하여서는 전복사고와 기상악화로 인한 사고에 대한 대처를 규정하고 있는 법령 그리고 사고 발생시 이에 대한 조사 및 사후조치들을 규정하고 있는 법령들을 살펴보았다.

효과적인 안전관리를 위하여는 이러한 사고원인 및 사고대응에 관한 법규의 제정과 집행이 적절히 이루어져야 한다. 따라서, 이하에서는 각각의 사고원인 및 사고대응에 관한 법규정의 제정 및 집행 주체에 관하여 앞에서 살펴본 법령상의 내용을 바탕으로 검토하기로 한다.

251) 「수상에서의수색·구조등에관한법률」, 제25조 제1항.

252) 「수상에서의수색·구조등에관한법률 시행규칙」, 제9조 제1항, 제4항.

## 1. 사고 원인 관련

### (1) 어선·낚시어선

첫째, 어선의 사고 발생원인으로 거론되는 내용인 불법개조, 무선통신설비, 위치발신장치에 관해서 본다면, 이들의 설치기준 등의 기준의 설정 및 제정에 관하여는 해양수산부에서 담당하고 있는데 반하여, 위치발신장치의 경우 해양사고대응이나 자동입출항신고 등을 위한 기준은 해양경찰청이 설정하도록 하고 있고, 고장이나 분실신고와 관련된 절차 기준 또한 해양경찰이 정하도록 하고 있다. 그러나 이러한 기준위반에 대한 검사 및 단속과 관련된 업무는, 위치발신장치의 고장·분실신고를 해양경찰이 받도록 하는 업무 외에는 관련 법령해석상 해양수산부가 관리주체라고 할 수 있는데, 「해양경비법」은 해양경찰관로 하여금, ① 항행 안전에 지장을 주거나 정상적인 항법을 일탈하여 운항되는 선박등, ② 대량파괴무기나 무기류 수송에 사용되고 있다고 의심되는 선박등, ③ 국내법령이나 우리나라가 체결·비준한 조약을 위반했거나 위반할 우려가 있다고 의심되는 선박등에 대하여 합리적인 이유가 있는 경우 해상검문검색을 실시할 수 있도록 하고 있다.<sup>253)</sup> 실제로 사고발생의 주요 원인이 되고 있는 불법개조의 판단과 단속, 무선통신설비, 위치발신장치의 미작동 등에 대하여는 모니터링, 단속 등에 있어 현장관리업무를 보다 강화될 필요가 있는데, 위와 같은 요건으로서 해상검문검색이 이러한 행위를 인지하고 중지 또는 예방하는데 과연 효과적으로 기능하고 있는지를 확인할 필요가 있다. 그리고 집행기관인 해양경찰에게 단속이 효과적으로 이루어질 수 있는 물적 수단과 적절한 권한이 부여되고 있는가도 검토할 필요가 있을 것이다. 또한 행정력에 의한 모니터링이나 단속이 어려운 경우에는, 승선한 선원이나 승객들의 자체적인 모니터링이나 신고가 용이하게 이루어지도록 일반 승선자들을 위한 정보제공의무 등을 부여할 필요도 있을 것이다.

253) 「해양경비법」, 법률 제14839호로, 2017.7.26., 최종개정, 2017.10.19.시행, 제12조. 해양경찰관은 해상검문검색을 목적으로 선박등에 승선하는 경우 선장에게 소속·성명·해상검문검색의 목적과 이유를 고지하여야 한다. 제12조 제2항. 해상검문검색에 응하지 않거나 위법행위의 발생이 확실시 되는 경우에 도주하는 선박에 대하여는 추적, 나포가 가능하다. 제13조.

둘째, 낚시어선과 관련된 사고원인으로서, 승선정원위반, 음주, 원거리조업, 구명장치, 출입항 허위·미신고 등에 대하여 본다면, 음주단속에 대하여는 사법경찰이 담당하도록 하고 있는 것 외에는, 승선정원초과, 원거리조업, 구명장치 미비 등의 안전기준 위반행위에 대하여는 「해양경비법」에 근거한 해양경찰의 해양검문검색이 가능하다. 그러나 앞서 언급한 바와 같이 현행법 하에서의 해상검문검색 등이 이러한 위법행위를 인지하고 중지 또는 예방하는 역할을 적절히 수행하고 있는지 검토할 필요가 있다.<sup>254)</sup> 출입항 허위·미신고 행위에 대한 대하여는 「선박안전 조업규칙」 제31조에서 해기사나 어업 경영자에 대한 처벌에 관해, “관계 법령에서 정하는 바에 따라 조치한다”고 규정하고 있으나, 「어선법」에서는 이에 관한 규정을 찾기 어렵다. 낚시어선의 경우에는 「낚시 관리 및 육성법」에서 승선정원을 위반하거나 출입항신고시 제출하게 되어 있는 승객명부 제대로 제출의무를 이행하지 않은 경우 300만원 이하의 과태료에 처하게 된다.

## (2) 외국 불법어선

「경제수역어업주권법」에서 배타적 경제수역에서의 불법조업 외국 어선에 대한 검사나 사법경찰관이 정선, 승선, 검색, 나포 등의 조치를 취할 수 있는 법적 근거를 두고 있다. 만일 외국선박이 해상검문검색에 따르지 않고 도주하는 경우 이에 대한 추적권의 행사에 관하여는 「경제수역어업주권법」에서는 규정을 두고 있지 않고 있다. 다만 「해양경비법」에서 해상검문검색에 따르지 아니하고 도주하는 선박이나 법령·조약 위반 또는 위반 발생이 확실시되는 외국 선박에 대한 추적에 관하여 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조에 따른다고 규정하고 있다.<sup>255)</sup> 동 조는 위법행위를 한 “외국선박이나 그 선박의 보조선이 추적국의 내수·군도수역·영해 또는 접속수역에 있을 때”에 “연안국의 권한있는 당국이 그 선박이 자국의 법령을 위반한 것으로 믿을 만한 충분한 이유가 있을 때” 외국선박에 대한 추적을 할 수 있도록 하고 있는데, “추적이 중단되지 아니한 경우에 한하여 영해나 접속수역 밖으로 계속될 수 있다”고 하고 있다.<sup>256)</sup> 그리고 배타적경제수역이나

254) 이러한 해상에서의 법집행의 효과성에 대하여는 별도의 연구가 필요할 것임.

255) 「해양경비법」, 제13조.

256) 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조 제1항.



대륙붕에서 이러한 해역에 적용되는 연안국의 법령을 위반한 경우에도 준용하고 있다.<sup>257)</sup> 또한 추적당하는 선박이 그 국적국 또는 제3국의 영해에 들어감과 동시에 추적권이 소멸되는 것으로 하고 있다.<sup>258)</sup> <sup>259)</sup>

이와 같은 「해양법에 관한 국제연합 협약」이 국내에도 직접 적용되도록 되어 있지만, 「해양법에 관한 국제연합 협약」도 경제수역 등에 관한 연안국의 법이 있는 경우 이를 보다 존중하고 있으므로, 「경제수역어업주권법」에서 외국 어선의 위법한 조업행위에 대해 취할 수 있는 상황유형별로 대응할 수 있도록, 도주시의 추적권 등을 포함하여 대응에 필요한 사법적 권한에 대하여 국제적 규범에 부합하는 방식으로 보다 분명히 규정할 필요가 있을 것이다. 또한 법집행의 효력을 높이기 위하여, 불법조업 대응에 관하여는 해당 국가와의 별도의 협정을 맺고 사법상 공조체계를 갖는 것이 보다 효과적일 수도 있을 것이다.<sup>260)</sup>

## 2. 사고 대응 관련

첫째, 전복 사고 대응과 관련하여, 사전전 안전 규제는 주로 「선박안전법」에서 사고방지를 위해 확보되어야 하는 선박의 시설기준 등을 통해서 규정하고 있으나, 「선원법」, 「해양경비법」, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」등에서는 사고 발생시에 선장 등의 선원의 구조조치나 수색 구조 등을 위한 구조업무에 대하여 규정하고 있다.<sup>261)</sup> 사고 대응 및 구조에 관하여는 이에 필요한 인적, 물적 자원들을 갖추는 것이 요구되어지며, 구조 상황을 지휘하는 지휘체계를 통한 의사결정이 단순하고 신속히 이루어지도록 하여야 한다. 그러나 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」에 따르

257) 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조 제2항.

258) 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조 제3항.

259) 다만, “추적권의 행사가 정당화되지 아니하는 상황에서 선박이 영해 밖에서 정지되거나 나포된 경우, 그 선박은 이로 인하여 받은 모든 손실이나 피해를 보상받는다”고 규정하고 있다. 「해양법에 관한 국제연합 협약」 제111조 제8항.

260) 「경제수역어업주권법」, 제3조에서 “외국과의 협정에서 따로 정하는 것이 있을 때에는 그 협정에서 정하는 바에 따른다.”고 규정한다.

261) 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」, 제5조 제1항.

면 해양경찰청에 중앙구조본부를 두고 있고 수난구호에 관하여는 총괄·조정 역할을 한다고 하고 있는데,<sup>262)</sup> 「재난 및 안전관리 기본법」은 재난관리주관기관의 장이 재난상황 관리와 재난 수습을 위해 중앙사고수습본부를 설치·운영토록 하면서,<sup>263)</sup> 해양 환경오염사고, 해양선박사고에서의 재난관리주관기관의 장은 해양수산부로, 해양에서 발생한 유도선 등의 수난사고에서의 주관기관의 장을 해양경찰청이라고 하고 있다.<sup>264)</sup> 나아가 「재난 및 안전관리 기본법」은 대규모 재난의 대응·복구를 위한 총괄·조정 역할을 위해 행정안전부에 중앙재난안전대책본부를 둔다고 하고 있다.<sup>265)</sup> 이러한 현행법상 해양사고 대응체계를 볼 때, 사고발생에 대한 처리에 있어 중복이 발생할 수 밖에 없어 신속한 대응에 있어 문제가 발생할 여지가 있다.

둘째, 기상악화악천후에 대한 대비 및 대응에 있어서도, 「해사안전법」에서 해양수산부장관이 기상특보 등을 이유로 하는 출항 제한을 할 수 있도록 하면서, 기상악화로 조난이 우려되는 경우, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」에서는 구조본부의 장이, 「해양경비법」에서는 해양경찰관이 선박 이동·대피를 명할 수 있도록 하고 있다. 비상상황에서의 입출항 및 운행상의 안전관리에 대하여도 마찬가지로 보다 신속하고 단순한 의사 전달 및 대응체계를 가지는 것이 사고에 효과적으로 대처하도록 할 것이라는 점에서 관리체계를 단순화하는 것이 바람직할 것이다.

262) 제5조 제1항.

263) 「재난 및 안전관리 기본법」, (2017.7.26., 법률 제14839호로 개정, 2017.7.26.시행), 제15조의2.

264) 「재난 및 안전관리 기본법 시행령」, (2017.9.5., 대통령령 제28266호로 최종개정, 2017.9.5.시행), 제3조의2, 별표 1의3.

265) 「재난 및 안전관리 기본법」, 제14조.

〈표 4-6〉 문제 상황별 안전관리 주체 및 업무

관리 상황		해양수산부	해양경찰청
어선	개조	<ul style="list-style-type: none"> <li>개조허가</li> <li>기준설정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양검문검색</li> </ul>
	무선통신설비	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준설정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양검문검색</li> </ul>
	어선위치발신 장치	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준설정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양사고대응, VTS 관련 기준설정</li> <li>고장·분실신고 접수</li> <li>고장·분실신고 관련 절차기준 설정</li> </ul>
남시 어선	승선정원초과	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준설정(승선정원 설정)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양검문검색</li> </ul>
	음주	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준설정(음주)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>음주단속</li> </ul>
	원거리조업	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동영업구역지정 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양검문검색</li> </ul>
	구명장치	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준설정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양검문검색</li> </ul>
	출입항신고	<ul style="list-style-type: none"> <li>※무역항의 출·입항 신고접수</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>출·입항 신고접수</li> <li>자동출·입항 선박관제</li> </ul>
외국 불법 어선	불법어업	<ul style="list-style-type: none"> <li>어업면허 협의</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해상검문검색</li> <li>경찰권행사:정선·승선·검색·나포</li> </ul>
	해적행위	<ul style="list-style-type: none"> <li>위험해역지정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 무기사용결정권한: 선장</li> </ul>
	국제항해선박 · 항만시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>보안업무 총괄</li> <li>보안등급설정</li> <li>보안조치사항 제정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>보안기관<sup>266</sup>으로서 보안업무</li> </ul>
전복	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 적재·복원성 기준설정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양경비</li> <li>종합훈련</li> <li>지원요청(민간, 해군)</li> <li>조난시 수색·구조</li> </ul>	
기상악화	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박교통관제시 정보제공</li> <li>악천후 피난구역 지정</li> <li>출항통제</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>위험 통보</li> <li>경고, 이동명령, 긴급피난</li> </ul>	
사고조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양사고·준해양사고</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>대규모 조난사고</li> </ul>	

266) 보안기관에는 국가정보원·국방부·관세청·경찰청·해양경찰청이 해당

korea  
legislation  
research  
institute

## 제5장 해양 안전관리에 관한 국제법 및 비교법적 분석

제1절 국제법

제2절 미 국

제3절 영 국

제4절 일 본

제5절 시사점



## 제5장

# 해양 안전관리에 관한 국제법 및 비교법적 분석

## 제1절 국제법

### 1. 조 직

IMO는 UN 산하의 전문기관으로서 1948년 「국제해사기구에 관한 협약」<sup>267)</sup>을 통해 성립하였으며, 국제 해운의 안전, 보안 및 환경 영향 행위에 대한 세계적 표준을 설정한다. IMO의 주요 역할은 공정하고 효과적이며 보편적으로 채택되고 이행될 수 있는 해운산업을 위한 규제체계를 만드는 것이다.<sup>268)</sup> IMO는 해운산업에 대한 규제체계임에도 선박운영자들이 재정상의 이유로 안전, 보안, 환경배려행위를 희생하지 않기 위한 최저한의 국제적 행위수준을 설정한다는 점을 강조하고 있다.<sup>269)</sup> 또한 국제 운송, 특히 세계 무역의 80 퍼센트 해운을 통해 이루어지므로 고려할 때, 어느 영역보다 국제적 통일적 관리가 요구되므로 국제협약이 이를 위한 가장 효과적 수단이라는 점을 강조한다.<sup>270)</sup> 협약 당사국들은 이러한 국제규범을 이행할 의무를 가지게 되므로, 이러한 협약들은 범세계적으로 실효성을 가지게 된다.

IMO의 국제규범은 안전, 환경적 건전성과, 에너지효율성을 보장하는 수준의 선박설계, 건설, 장비, 인력배치, 운영 및 폐기를 포함한 거의 모든 국제해운의 모든 측면을 포괄하고

267) Convention on the International Maritime Organization, 1948, (1948.3.6. 협약 채택, 1958.3.17. 발효).

268) IMO, "Introduction to IMO", <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.(2017.10.4.방문).

269) Id..

270) Id..

있다.<sup>271)</sup> 즉, 에너지 효율, 신기술 및 혁신, 해양 교육 및 훈련, 해상보안, 해양교통관리 및 해상인프라 개발을 위한 국제 표준 개발 및 구현을 통해 친환경적이고 지속 가능한 글로벌 해상운송시스템에 필요한 제도적 기본틀을 제공하는 역할을 담당한다.<sup>272)</sup>

IMO(국제해사기구, 이하 IMO로 약칭)는 국가가 아니므로 국제조약을 채택할 권한은 없으나 관련 사안에 대해 외교적 회의를 통해 영향력 있는 의견을 개진할 수 있다. IMO는 해양안전과 보안, 해양오염의 방지(환경보호), 책임과 보상, 기타의 4개의 위원회를 두고 있으며, 위원회는 각각 사무국을 둔다.

## 2. 국제협약

IMO는 다양한 해사 관련 주제에 있어 60개 이상의 협약 관련 업무를 담당하고 있으며(다음 표 5-1참조),<sup>273)</sup> 새로운 조약을 위한 협상과 채택업무에 있어 중요한 역할을 담당한다. IMO가 간여하는 조약은 주로 크게 2가지로 나누어 볼 수 있는데, 하나는 해양안전(maritime safety)와 다른 하나는 해양환경보전에 관한 것이다. 다만 IMO에서는 관할 협약들을 내부 조직구도에 따라, ① 해양안전과 보안, ② 해양오염의 방지(환경보호), ③ 책임과 보상, ④ 기타로 나누고 있다.<sup>274)</sup> 하나의 사건을 놓고 볼 때, 사실관계는 하나라도, 관련되는 각 부문에 속하는 협약들과 연관되어지며 그에 따라 각각의 위원회와 부서에서 각 해당 문제별로 다루어진다.<sup>275)</sup>

해양안전(maritime safety)과 관련하여서 「바다에서의 생명안전에 관한 협약」,<sup>276)</sup> 「만재 흘수선 협약」,<sup>277)</sup> 「해상충돌방지협약」,<sup>278)</sup> 「선원의 교육, 자격, 당직 기준에 관한 협약」,<sup>279)</sup>

271) Id..

272) Id..

273) IMO Convention.

274) 부록 2. 참조.

275) Id..

276) 1914, 1960, 1974 The Safety of Life at Sea Convention (SOLAS Convention).

277) 1966 Convention of Load Lines.

278) 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

279) 1978/1995 Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

등이 있다. 그리고 IMO가 다루는 환경보전에 관하여 가장 중요한 협약은 「선박으로부터의 해상오염방지를 위한 협약」<sup>280)</sup> 이다.<sup>281)</sup>

우리나라의 경우, IMO 관할 국제협약 60개 가운데, 32개 조약에 가입되어 있다.<sup>282)</sup> 이들 협약의 국내적 효력과 관련하여, 우리나라 개별 해양 관련 법령들에서 관련 국제협약이 직접 적용되는 것으로 하거나, 국내법령에 대하여도 우선적으로 적용되는 것으로 하는 경우가 많다.<sup>283)</sup>

〈표 5-1〉 IMO 소관 해양안전 관련 국제협약 및 국내 이행 현황<sup>284)</sup>

번호	협약명	협약 원문	협약 한글명	수용 국내법
1	IMO Convention 48	Convention on the International Maritime Organization, 1948	1948년 국제해사기구에 관한 협약	국내수용
2	IMO Amendment 91	Convention on the International Maritime Organization, 1948 as amended 1991	1991년 국제해사기구에 관한 협약 개정규정	"
3	IMO Amendment 93	Convention on the International Maritime Organization, 1948 as amended 1993	1993년 국제해사기구에 관한 협약 개정규정	"
4	SOLAS Convention 74	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended	1974년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약	선박안전법

280) Convention on the Prevention of Marine Pollution from Ships(MARPOL Convention).

281) James Harrison, Making the Law of the Sea, A Study in the Development of International law, Cambridge (2013), p.159.

282) 해양수산부, 2017년도 국제해사기구 국제협약 현황,

<http://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=14845&boardKey=2&currentPageNo=1>, (2017.11.1. 방문). 부록 1 <IMO 국제협약>에 따르면 69개 가운데, 33개 조약에 가입되어 있으며, 29개 협약이 국내에서 발효 중이다.

283) 「선박안전법」제5조는 국제협약과의 관계를 정하면서, “국제항해에 취항하는 선박의 감항성 및 인명의 안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약의 안전기준과 이 법의 규정내용이 다른 때에는 해당국제협약의 효력을 우선한다. 다만, 이 법의 규정내용이 국제협약의 안전기준보다 강화된 기준을 포함하는 때에는 그러하지 아니하다.”고 하여, 국제법을 국내법에 우선적으로 적용하는 것으로 하고 있다.

284) IMO Korea, 국제해사협약 개요, <https://www.imokorea.org>, (2017.10.1. 방문).



번호	협약명	협약원문	협약한글명	수용국내법
5	SOLAS Protocol 78	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended	1978년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약 의정서	선박안전법
6	SOLAS Protocol 88	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	1988년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약 의정서	선박안전법
7	Stockholm Agreement 96	Concerning Specific Stability Requirements for RO-RO Passenger Ships Undertaking Regular scheduled International Voyages Between or to from Designated Ports in North- West Europe and the Baltic Sea, 1996	1996년 스톡홀름 협정	-
8	LOAD LINES Convention 66	International Convention on Load Lines, 1966	1966년 국제만재흡수선 협약	선박안전법
9	LOAD LINES Protocol 88	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966	1988년 국제만재흡수선 협약 의정서	선박안전법
10	TONNAGE Convention 69	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	1969년 선박 톤수 측정에 관한 국제협약	선박법
11	COLREG Convention 72	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended	1972년 제해상충돌방지규칙	해사안전법
12	CSC Convention 72	International Convention for Safe Containers, 1972, as amended	1972년 안전한 컨테이너에 관한 국제협약	선박안전법
13	CSC Amendment 93	International Convention for Safe Containers, 1993, as amended	1993년 안전한 컨테이너에 관한 국제협약 개정규정	-

번호	협약명	협약원문	협약한글명	수용국내법
14	SFV Convention 77	Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	1977년 어선의 안전에 관한 토레몰리노스 협약	-
15	SFV Protocol 93	Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	1993년 어선의 안전에 관한 토레몰리노스 협약의정서	-
16	SAR Convention 79	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	1979년 해상수색 및 구조에 관한 협약	수난구조법
17	STP Agreement 71	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971	1971년 특수상용여객선협정	-
18	STP Protocol 73	Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973	1973년 특수상용여객선의 면적요건에 대한 의정서	-
19	INMARSAT Convention 76	Convention on the International Maritime Satellite Organization as amended	1976년 국제해사위성기구에 관한 협약	전파법
20	INMARSAT OA 76	Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization, as amended	1976년 국제해사위성기구에 관한 운영협정	전파법
21	INMARSAT Amendment 94	Convention on the International Maritime Satellite Organization as amended, 1994	1994년 국제해사위성기구에 관한 협약, 개정규정	전파법
22	INMARSAT Amendment 98	Convention on the International Maritime Satellite Organization as amended, 1998	1998년 국제해사위성기구에 관한 협약, 개정규정	전파법
23	STCW Convention 78	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended	1978년 선원의 훈련 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약	선박직원법
24	STCW-F Convention 95	International Convention on Standards of Training,	1995년 어선원의 훈련 자격증명 및	-

번호	협약명	협약 원문	협약 한글명	수용 국내법
		Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995	당직근무의 기준에 관한 국제협약	
25	MARPOL 73/78 (Annex I / II)	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 thereto	1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 1978년 의정서(기름 및 유해액체물질에 의한 오염의 규제)	해양환경 관리법
26	MARPOL 73/78 (Annex III)	"	'73/78년 포장형태의 유해물질에 의한 오염의 규제	해양환경 관리법
27	MARPOL 73/78 (Annex IV)	"	'73/78년 오수에 의한 오염의 규제	해양환경 관리법
28	MARPOL 73/78 (Annex V)	"	'73/78년 폐기물에 의한 오염의 규제	해양환경 관리법
29	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 thereto	1997년 대기에 의한 오염의 규제	해양환경 관리법
30	London Convention 72	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Mater, 1972	1972년 런던협약	해양환경 관리법
31	London Convention Protocol 96	Protocol of 1996 relating to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972	1972년 런던협약에 관한 1996년 의정서	해양환경 관리법
32	INTERVENTION Convention 69	International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969	1969년 유류오염시 공해상 개입에 관한 협약	-
33	INTERVENTION Protocol 73	Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of	1973년 유류이외의물질에	-

번호	협약명	협약원문	협약한글명	수용국내법
		Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended	의한 오염사고시 공해상 개입에 관한 협약 의정서	
34	OPRC Convention 90	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990	1990년 유류오염대비 대응 및 협력에 관한 국제협약	해양환경 관리법
35	OPRC/HNS 2000	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000	2000년 유해 유독물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약의정서	-
36	Anti Fouling 2001 (AFS 01)	International Convention on the Cotrol of Harmful Anti-fouling Systems, 2001	2001년 선박의 유해방오도료시스템 사용규제 국제협약	환경부고시 제2002-67호
37	BWM Convention 2004	Ballast Water Management Convention 2004	2004년 평형수 관리협약	-
38	CLC Convention 69	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	1969년 유류오염 손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약	유류오염 손해배상 보장법
39	CLC Protocol 76	Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	1976년 유류오염 손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약 의정서	유류오염 손해배상 보장법
40	CLC Protocol 92	Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약 의정서	유류오염손해 배상보장법
41	FUND Convention 71	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	1971년 유류오염손해 보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약	유류오염 손해배상 보장법
42	FUND Protocol 76	Protocol to the International Convention on the Establishment	1976년 유류오염손해보상을	유류오염 손해배상

번호	협약명	협약원문	협약한글명	수용국내법
		of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	위한 국제기금 설치에 관한 협약 의정서	보장법
43	FUND Protocol 92	Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	1992년 유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약 의정서	유류오염손해배상보장법
44	FUND Protocol 2003	Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	2003년 유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약 의정서	-
45	NUCLEAR Convention 71	Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971	1971년 핵물질의 해상운송면에서의 민사책임에 관한 협약	-
46	PAL Convention 74	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	1974년 승객 및 수화물 의해 상운송에 관한 아테네협약	-
47	PAL Protocol 76	Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	1976년 승객 및 수화물의 해상운송에 관한 아테네협약 의정서	-
48	PAL Protocol 90	Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	1990년 승객 및 수화물 의 해상운송에 관한 아테네 협약의정서	-
49	LLMC Convention 76	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976	1976년 해상클레임에 대한 책임제한협약	상법
50	LLMC Protocol 96	Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976	1996년 해상클레임에 대한 책임 제한협약 의정서	-

번호	협약명	협약 원문	협약 한글명	수용 국내법
51	HNS Convention 96	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	1996년 유해 유독물질의 해상운송과 관련한 손해배상과 책임에 대한 국제협약	-
52	Bunker Convention 2001	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	2001년 연료유 협약	-
53	FAL Convention 65	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended	1965년 국제해상교통간소화협약	개항질서법
54	SUA Convention 88	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation	1988년 항해안전에 대한 불법행위방지 협약	선박 및 해상 구조물에 대한 위해행위의 처벌등에 관한 법률
55	SUA Protocol 88	Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf	1988년 대륙붕고정식플랫폼의 안전을 저해하는 불법행위 방지협약	
56	SUA Protocol 2005	Protocol 2005 to the SUA Convention	SUA협약의 2005년 의정서	-
57	SUA Protocol 88 Protocol 2005	Protocol 2005 to the 1988 SUA Protocol	SUA의정서의 2005년 의정서	-
58	SALVAGE Convention 89	International Convention on Salvage, 1989	1989년 해난구조에 관한 국제협약	-
59	SRC 2009	Hongkong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. 2009	선박재활용협약	-

## (1) 우리나라 가입 협약

### 1) UN해양법협약

UN해양법협약인 「UNCLOS」는 수백년 간 논란이 되어 온 국제적 바다의 이용에 관한 관할권을 보다 명확히 하였다. 「UNCLOS」는 해양생물자원과 관련하여 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕, 공해의 4가지 대표수역에서 대해 규정하고 있다.<sup>285)</sup>

「UNCLOS」는 다양한 해양 관련 국제 규범을 통합하여, 항해권, 영해의 한계, 경제수역, 좁은 해협에서의 항해, 해양환경의 보전·관리·보호, 연구체계, 국가 간 분쟁에 대한 법적구속력이 있는 합의 절차 등 해양과 관계된 광범위한 사안에 대하여 규정하고 있다. 「UNCLOS」는 해양을 위한 헌법으로도 불리운다.

### 2) 바다에서의 인명안전에 관한 협약

이 중에서도 「바다에서의 인명안전에 관한 협약」은 모든 종류의 선박의 내항성<sup>286)</sup>에 관한 광범위한 사안을 다루고 있다. 이 협약은 기국들로 하여금 자국 선적 선박들이 건조, 설비, 운영 등에 있어 최저한도의 안전기준을 준수하도록 하고 있으며, 전 세계 상선들의 안전에 관한 가장 중요한 국제협약이라고 할 수 있다.<sup>287)</sup> 해상인명안전협약은(SOLAS 1974) 74년 11월 1일 채택, 1980년 5월 25일 발효되었으며, 우리나라에서는 1980년 12년 31일 비준, 1981년 3월 31일부터 발효되었다.

1960년 IMO의 최초의 법들 중 하나로 제정되어 1974년 개정되면서 오늘날과 같이 해상에서의 선박의 안전을 규제하게 되었다. 그 부속서는 선박건조, 화재안전장비, 인명구조설비, 라디오커뮤니케이션, 항행의 안전, 유해화학물질을 포함하여, 화물적선, 선박의 안전한 운영, 해양안보를 향상시키기 위한 조치 등에 관한 기준을 규정하고 있다.

285) 이러한 해양에서의 관할권에 관한 기준은 아이슬란드 어장 사례 등에 제시된 국제사법재판소의 관할권에 관한 판례에서 제시된 판시내용의 영향을 받았다.

286) 배가 해상에서 정상적인 기능을 유지할 수 있는 능력. 네이버 지식백과, "내항성," <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1919526&cid=50328&categoryId=50328>,(2017.9.29. 방문).

287) 1974년 SOLAS는 2016년 기준으로 162개국이 서명하였으며, 총톤수 기준으로 전 세계 99%의 상선이 이들 국가에 해당하는 선적을 보유하고 있다.

이 법의 기준은 국제항해용 500톤 이상의 선박과 크기를 불문하고 여객선에 대하여 의무적으로 적용되어 진다. SOLAS가 정하는 요건을 갖추지 못한 선박에 대하여는 국제항구에 정박이 거부될 수 있다.

### ① 안전(인명구조)장비

SOLAS는 선박의 안전을 위한 화재시 감지 및 소화장비와 인명구조를 위한 장비를 갖추 것을 요구하고 있다.<sup>288)</sup> 또한 선박의 종류에 따라 갖추어야 할 구조선, 구명보트, 구명조끼에 대하여도 규정한다.<sup>289)</sup>

### ② 통신설비

SOLAS는 국제항해용 여객선 및 화물선에 대하여 국제해난구조체계(Global Maritime Distress Safety System: GMDSS)과 연결될 수 있는 통신(라디오)장비를 갖추 것을 규정하고 있다. 통신장비는 비상위치 발신장치(Emergency Position Indicating Radio Beacons: EPIRBs)와 탐색구조용트랜스폰더(Search and Rescue Transponders: SARTs)를 포함하여야 한다.<sup>290)</sup> 이 법의 기준은 국제항해용 300톤 이상의 선박과 여객선에 적용된다.

### ③ 화물적선

SOLAS는 화물적재에 대한 요건과 대량 액체와 가스를 제외한 화물의 종류와 화물컨테이너의 안전확보요건에 대하여 규정하고 있다.<sup>291)</sup> 또한 선체 길이 150미터가 넘는 대량화물선에 대한 구조상의 기준요건에 대하여도 규정하고 있다.<sup>292)</sup>

### ④ 국제항구 등 안보

SOLAS는 선박의 보안을 유지함에 있어서의 선장의 역할이 선사, 용선주, 다른 어느 누구로부터 제한되어서는 안된다고 하고 있다.<sup>293)</sup> 또한 항구시설이 보안 평가를 수행하

288) SOLAS, Chapter II-2, Fire protection, fire detection and fire extinction.

289) Id., Chapter III, Life-saving appliances and arrangements.

290) Id., Chapter IV, Radiocommunications.

291) Id., Chapter VI, Carriage of Cargoes.

292) Id., Chapter XII, Additional safety measures for bulk carriers.

293) Id., Chapter XI-2, Special measures to enhance maritime securityIncludes the International Ship and Port Facility



고 항구시설 보안계획을 개발, 실행, 검토할 것과, 항구에서의 선박의 지연, 구류, 제한 또는 추방에 대해 관리할 것을 요구한다.<sup>294)</sup> 선박은 다른 안전 수단 외에 선박보안 경보 시스템을 갖추어야 한다고 하고 있다.<sup>295)</sup>

### 3) 선박으로부터의 해상오염방지를 위한 협약

「선박으로부터의 해상오염방지를 위한 협약」은 당초 유류, 독성액체물질, 포장물질, 폐수와 폐기물에 의한 오염에 관한 기술기준을 부속서에 포함하고 있었다. 그 후, 1997년 선박으로부터의 대기오염에 관한 추가 부속서를 채택하였고, 최근 「선박의 방오시스템의 사용에 관한 협약」,<sup>296)</sup> 국제 항행에서의 「평형수의 사용에 관한 협약」<sup>297)</sup>을 채택하였다.

### 4) 「국제해상충돌예방규칙협약」

「국제해상충돌예방규칙협약(COLREG)」은 선박충돌방지를 위한 등화와 형상물, 음향과 발광신호에 대한 기준과 규칙에 대하여 규정하고 있으며,<sup>298)</sup> 항행가능한 모든 종류의 선박에 대하여 적용된다.<sup>299)</sup> 다만 각국에 영해 내에서 각국이 따로 법규를 제정하는 것을 금하지는 않으며, 다만 가능한 한 이 협약에 따라야 한다고만 하고 있다.<sup>300)</sup> 마찬가지로 어선에 대하여도 각국이 별도의 규칙을 정하여 적용하는 것을 허용하나, 이 협약상의 등화와 신호 등과 오인되지 않도록 해야 한다고 하고 있다.<sup>301)</sup>

COLREG은 5개장, 38개의 조문으로 구성되며, ① A장: 일반, ② B장: 조종 및 항해, ③ C장: 조명 및 형상, ④ D장: 음성 및 발광 신호, ⑤ E장 : 면제로 이루어져 있고, 조명

Security Code (ISPS Code).

294) Id..

295) Id..

296) 2001 Convention on Anti-Fouling Systems

297) 2004 Convention on Ballast Water

298) 「해상충돌예방규칙(COLREG 1972)」은 72년 10월 20일 채택, 1977년 7월 15일 발효되었으며, 우리나라에서는 1977년 7월 29일 비준, 1977년 7월 29일부터 발효되었으며, 2016년 기준 156개국이 가입되어 있다.

299) Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG, 1972), 1977.7.29. 발효, 다자조약, 제602호, 1977.9.3., 제1조 (1).

300) Id., 제1조(2).

301) Id., 제1조(3).

및 형상과 위치, 음향신호기기, 근거리서 작동시의 어선에 대한 추가신호, 국제조난신호에 관한 기술적 요구 사항을 포함하는 4개의 부속서가 있다.

### 5) 「해상수색 및 구조에 관한 국제협약」

함부르크 회의에서 채택된 1979년 협약은 국제 SAR계획의 개발을 목표로 하였다.<sup>302)</sup> 따라서 사고가 발생한 곳이 어디이든 해상에서 조난당한 사람들의 구조는 SAR기구나 협력기관들에 의해 수행될 수 있도록 하였다.<sup>303)</sup> 조난중인 선박에 조력할 선박의 의무는 전통과 국제조약(1974년 SOLAS 등)에 포함되었지만, SAR협약의 체결 이전까지는 검색 및 구조 작업을 다루는 국제적 체계가 존재하지 않았다.

SAR협약의 기술적 요건은 5개의 장으로 된 부속서에 포함되어 있다.<sup>304)</sup> IMO의 해상 안전위원회(Maritime Safety Committee)는 1979년 SAR 협약의 채택에 따라 전 세계 해양을 13개의 수색구조구역으로 나뉘었으며, 이에 따라 각 구역에서는 관련 국가들이 수색 및 구조 구역을 책임지고 있다.<sup>305)</sup> 협약 당사국은 연안해역에서 적절한 SAR서비스를 제공하여야 하는데, SAR 지역기구설립, 시설의 공동화, 공동 설립, 훈련, 연락방문과 관련된 SAR협정을 체결하도록 권장되며, 당사국은 다른 당사국으로부터 구조선 등이 영해로 신속하게 진입하기 위한 조치를 취하여야 한다. 또한 당사국은 각 당사국의 합의에 따라 각 해역 내 수색 및 구조구역을 수립하고 수색 및 구조 서비스를 제공할 책임을 진다.<sup>306)</sup> 당사국은 구조조정센터(rescue co-ordination centres)를 설립하고 영어실무지식을 갖춘 숙련된 직원과 함께 24시간 단위로 운영할 것을 요구한다.<sup>307)</sup>

302) 「해상수색 및 구조에 관한 협약(SAR 1979)」은 1979년 4월 27일 채택, 1985년 6월 22일 발효되었으며, 우리나라에서는 1995년 9월 4일 비준, 1995년 10월 4일부터 발효되었으며, 2016년 기준 107개국이 가입되어 있다.

303) IMO, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-%28SAR%29.aspx>. (2017.10.3. 방문).

304) 1979년 SAR협약은 해안시설을 설치하는 것과 같은 당사자에게 상당한 의무를 부과한 결과, 다른 조약처럼 많은 국가에 의해 비준되지 않았다. Id.

305) Id.

306) SAR, Chapter 2, Organization and Co-ordination

307) Id.

## 6) 「선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약」

「선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(STCW 1978)」은 국제적 차원에서 선원들에 대한 훈련, 인증 및 감독에 관한 기본적 요구사항을 처음으로 수립했다.<sup>308)</sup> 선박은 가장 국제적 영역임에도 각 국 별로 교육, 인증 및 공적 감독과 평가체계가 다 다르게 되어 있었으므로, 협약은 준수해야 할 최소한의 기준을 제시하였다.<sup>309)</sup> 이 협약은 제1장: 일반 규정, 제2장: 마스터 및 갑판부, 제3장: 엔진부, 제4장: 무선통신사, 제5장: 특정 유형의 선박 선원의 특수교육요건, 제6장: 긴급, 직업안전, 의료 및 구호역할, 제7장: 대체 인증, 제8장: 감독으로 구성되어 있다.<sup>310)</sup>

### (2) 우리나라 미가입 협약

#### 1) 어선의 안전에 관한 토레몰리노스협약

1977년 토리몰로스 협약(SFV 1997)은 어선의 안전에 관한 최초의 국제협약으로, 어선과 다른 선박유형이 설계와 운항 면에서 크게 다른 점을 주목하였다.<sup>311)</sup> 이 협약은 24미터 길이 이상의 신규, 갑판이 설치된, 항해가능한 어선의 건조와 설비에 대한 안전요건에 대하여 규정한다.<sup>312)</sup> 1980년대에는 1977년 토리몰로스 협약이 주로 기술적인 이유로 시행되기 어려웠다. 따라서 1993년 4월 토리몰로스 의정서 (1993년 Torremolinos Protocol)가 채택되어 1977년 토리몰로스 협약을 갱신, 수정 및 흡수하였다.<sup>313)</sup> 2000년대에 IMO는 이

308) 「선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(STCW 1978)」1978년 7월 7일 채택, 84년 4월 28일 발효되었으며, 우리나라에서는 1985년 4월 4일 비준, 1985 7월 4일부터 발효되었으며, 2016년 기준 161개국 이 가입되어 있다.

309) IMO, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW),” [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx).(2017.10.4. 방문).

310) Id.

311) IMO, “The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels,”

<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/the-torremolinos-international-convention-for-the-safety-of-fishing-vessels.aspx>.(2017.10.4. 방문).

312) Id.

313) 「토리몰로스 협약 1993 의정서(SFV Protocol 1993)」는 1993년 4월 2일에 채택되어, 아직 발효되지 않았으며,

조약을 시행하는데 필요한 비준이 부족한 경우를 대비하였으며, 2012년에 새로운 합의가 채택되었다.<sup>314)</sup>

2012년 합의에 의해 개정된 협약내용에 따르면, 다른 규정이 없는 한, 이 협약의 조항은 신규선박에 적용된다. 관할 행정청은 이 협약의 이행에 관하여 계획에 따라 10년 이내의 기간 동안 제9장의 규정내용을, 5년 이하의 기간 동안 제7장(구명설비 및 약정), 제9장(비상절차, 소집 및 훈련) 및 제10장(항해용 네비게이션 장비 및 설비)을 점진적으로 이행할 수 있다.<sup>315)</sup>

## 2) 어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약

「1995년 어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(STCW-F 1995)」이 2011년 9월 29일에 15개국의 비준이 완료됨으로써 2012년 9월 29일 발효되었다.<sup>316)</sup> 1995년 STCW-F 협약은 길이 24미터 이상의 항해용 어선의 어선원에 대한 인증 및 최소한의 훈련요건 사항을 정한다. 협약은 15개의 조항과 기술 규정이 포함된 부속서로 구성된다. STCW-F협약은 국제 수준에서 어선원에 대한 훈련, 인증 및 감독에 대한 기본적인 요구사항을 최초로 정한 것으로, 각국이 준수해야 할 어선원에 대한 훈련, 인증 및 감독에 관한 최소한의 기준을 정한다.<sup>317)</sup>

우리나라는 현재 미비준상태이고, 2016년 기준 17개국이 당사국으로 되어 있다.

314) 2012년 채택된 어선의 안전에 관한 Torremolinos 국제협약(1977)에 관한 1993년 의정서의 이행에 관한 2012년 케이프타운협정은 길이 24미터 이상의 공해상에서 운항하는 어선 총 수가 3,600개 이상인 22개국 이상이 동의한 날로부터 12개월 후에 효력을 발생한다. IMO, “The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing,” (2017.10.4. 방문).

315) Id..

316) 「어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약 (STCW-F 1995)」는 1995년 7월 7일에 채택되어, 2012년 9월 29일 발효되었으며, 우리나라는 현재 미비준상태이고, 2016년 기준 19개국이 당사국으로 되어 있다.

317) IMO, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,”

<http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>.(2017.10.4. 방문).

## 제2절 미 국

### 1. 조 직

미국 해안경비대(United States Coast Guard)는 역사적으로 1790년 8월 4일 법률(1 Stat. 175)에 따라 설치된 세관감시선부분(Revenue Cutter Service)에 기원을 두고 있으며, 인명 구조부문(Lifesaving Service)과 통합되어 1915년에 설립되었다. 그 후 등대부문(Lighthouse Service), 기선검사부문(Steamboat Inspection Service) 및 항행부문(Bureau of Navigation)도 통합하였다.

현재의 미국해안경비대는 육해공군, 해병대와 함께 미군의 한 부분으로서의 성격을 가지고 있다.<sup>318)</sup> 해양의 안전, 관리 및 보안에 관한 다양한 임무를 부여받아, 미국의 내수, 항만, 영해, 배타적 경제수역, 공해 및 연안국의 동이가 있다면 다른 나라의 수역에서도 활동한다.<sup>319)</sup> 그러나 육해공군, 해병대가 원칙적으로 법집행권한을 가지고 있지 않음에 반하여,<sup>320)</sup> 해안경비대의 대표적인 역할 중 하나는 법의 집행, 해상경찰권의 행사이다.

#### 1) 관할 업무

미국 해안경비대는 해양에서 사람을 보호하고(해양의 안전), 해사에 관한 위협으로부터 국가를 지키며(해상의 보안), 해양을 보전(해양의 관리)하기 위한 다양한 임무를 수행하고 있다. 이 때, 국토안전보장성의 다른 부국이나 다른 연방기관이나 주의 기관 등과 긴밀한 연계, 상호지원이 이루어진다. 또한 군의 일부로서 그 특성을 살린 해군활동의 지원, 보완을 수행하고 있다. 이러한 해안경비대가 수행하는 임무의 특성은 규제·감시와

318) 14 U.S.C. §1., 10 U.S.C. §101.

319) 실제 활동하는 범위는 북미동서안, 카리브해, 알래스카만, 북극해안, 베링해, 동태평양, 서태평양 등에 이른다.

320) Posse Comitatus Act(18 U.S.C. §1385). 동법에서는 육군 및 공군이 대상이지만, 해군, 해병대도 동일한 것으로 여겨지고 있다.

같은 「방지」와 법집행·활동이라고 하는 「대응」(Prevent and Respond)이며, 연계협력 (Partnership)에 의해 뒷받침되고 있다.<sup>321)</sup>

미국 해안경비대의 업무는 ① 미국의 관할권이 미치는 수역 및 공해에서의 수면, 수면 아래, 수면 위에서 모든 연방법의 집행 또는 지원, ② 미국법의 집행이나 지원을 위한 해상 대공 감시 또는 개입, ③ 해양에서의 생명 및 재산의 보전을 추진하기 위한 법의 집행과 규칙의 공포 및 집행, ④ 해양항로 표식 등의 설치, ⑤ 국제협약에 근거한 쇄빙설비(icebreaking facilities)의 연구개발·운영 등, ⑥ 해양조사(oceanographic research), ⑦ 전 시에서의 해군의 특별부국(a specialized service in the Navy)으로서 기능하기 위한 준비태세의 유지 등이 포함된다.<sup>322)</sup>

2002년 국토안전보장법은 해안경비대의 권한, 기능, 능력이 국토안전보장부에 이관된 후에도 원칙적으로 종래와 같이 유지된다는 것을 명기하면서, 그 임무를 국토안전보장에 관한 임무와 그 밖의 임무로 분류했다(6. U.S.C. § 468). 국토안전보장에 관한 임무로서는 ① 항만, 수로, 연안의 보안활동, ② 약물단속, ③ 이민단속, ④ 방위준비태세, ⑤ 그 밖의 법집행, 국토안전보장 이외의 임무로서는 ① 해양안전, ② 수색구조, ③ 항로표식, ④ 해양생물자원, ⑤ 해양환경보호 및 ⑥ 쇄빙활동이 규정되어 있다.

321) Testimony of Vice Admiral Peter V. Neffenger, Deputy Commandant for Operations, on “U.S. Coast Guard Mission Balance,” before the House Coast Guard and Maritime Transportation Subcommittee, February 26, 2013. <<http://222.hsdl.org/?view&did=732464>> .(2017.10.29. 방문).

322) 해양경비대의 간행물에서는 종종, ①해양안전(Protect those on the sea(Safety); 수색구조(Search and Rescue), 해양의 안전(Marine Safety), ②해상보안(Protect the Nation from threats delivered by sea (Security); 항만, 수로, 연안의 보안(Ports, Waterways, and Coastal Security), 약물차단(Drug Interdiction), 이민차단(Migrant Interdiction), 방위준비태세(Defense Readiness), ③해양관리(Protect the sea itself (Stewardship); 쇄빙활동 등(Ice Operations), 항로표식과 수로관리(Aids to Navigation and Waterways Management), 해양환경보호(Marine Environmental Protection), 해양생물자원(Living Marine Resources(LMR)), 그 밖의 법집행(Other Law Enforcement)으로 분류하여 설명하고 있다.

〈표 5-2〉 미국 해안경비대의 관할 업무

역할	임무	관할 업무
해양 안전	수색구조	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국가적 재난·응답 통신 체계의 운영<sup>323)</sup></li> <li>• 해상과 항공 자산의 운영</li> <li>• 연구의 계획, 조정 그리고 실행</li> <li>• 재난시 인명과 재산의 구조 활동<sup>324)</sup></li> </ul>
	해양안전 <sup>325)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상선, 여객, 선원 안전보장 기준 수립, 선박검사</li> <li>• 해양안전사고 방지활동(주(州) 및 승선안전기구와 협력)</li> <li>• 해난사고 조사, 수사</li> <li>• 선원면허 업무</li> <li>• 레저용 선박 규제</li> </ul>
해양 보안	항만·수로·연안 보안	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상충돌방지 등을 위한 구조물안전기준, 폭발물 등 위험물취급기준의 수립</li> <li>• 테러행위의 저지 또는 대처를 위한 검사, 항만순찰, 보안·안전구역의 설치, 긴급시 대응계획의 수립, 대원의 훈련</li> <li>• 테러, 수송상 안전보장 위협을 저지하기 위한 해안경비대원 파견(선박·수역·수역인접시설)</li> <li>• 해군선박의 안전확보를 위한 영해, 가항수역의 선박의 투묘 및 이동 통제</li> <li>• 국가긴급사태시 영해내의 선박의 투묘 및 이동의 통제</li> </ul>
	약물차단	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 다른 연방행정기관(이민국, 세관국경경비국, 국무성) 등과의 연계하에 해상에서의 약물 및 이민 단속</li> <li>• 외국 선박, 외국 영해, 공동작전 등을 위한 상호협정 체결</li> </ul>
	이민차단	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 허가없는 이민단속 및 송환 가능</li> </ul>
	방위태세	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상설군의 조직으로 방위준비태세 유지</li> </ul>
해양 관리	쇄빙활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 극지나 국내에서의 쇄빙활동</li> <li>• 국제해빙감시기관으로서 임무<sup>326)</sup></li> </ul>
	항로표식과 수로관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전자표식 포함 항로표식, 항해지원설비 정비<sup>327)</sup></li> <li>• 선박에 대한 정보제공</li> <li>• 통항선박 관제<sup>328)</sup></li> <li>• 교량 등 관리<sup>329)</sup></li> </ul>

323) 47 U.S.C. §351 이하.

324) 14 U.S.C. §2, 14 U.S.C. §88.

325) 46 U.S.C. §2101 이하.

326) 4 U.S.C. §2, 46 U.S.C. §80301 이하.

327) 14 U.S.C. §81.

328) 33 U.S.C. §1221 이하.

329) 33 U.S.C. §401 이하.

역할	임무	관할 업무
해양 관리	해양환경보호	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 원유유출사고 대응<sup>330)</sup></li> <li>• 유해물질 배출규제<sup>331)</sup></li> <li>• 폐기물 불법해양투기 단속</li> <li>• 유해물질 사고대응</li> <li>• 선박에 의한 오염방지<sup>332)</sup></li> </ul>
	해양생물자원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 배타적 경제수역에서의 배타적 어업권 행사<sup>333)</sup></li> <li>• 배타적 경제수역 이외에서 배타적 어업권 행사 (소하성 어종, 타국 영해 제외)</li> <li>• 대륙붕의 어업자원에 대한 배타적 어업권 행사</li> <li>• 공해에서의 어업에 관한 법령준수<sup>334)</sup></li> <li>• 수생외래종으로부터의 보호<sup>335)</sup></li> <li>• 멸종위기종의 보호<sup>336)</sup></li> <li>• 해양포유류의 보호<sup>337)</sup></li> </ul>
법집행 활동	해상경찰권	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공해, 영해의 해상, 해저, 영공에서의 연방법의 집행·지원 수행<sup>338)</sup></li> <li>• 위법행위 방지, 발견 및 억제를 위한, 공해 및 영해에서의 질문·조사·검사·수색·압수·체포</li> <li>• 경찰력 행사를 위한 영해 내 선박에 대한 출입·집행권한</li> <li>• 해상발생 사건의 경찰력 행사를 위한 육상에서의 체포 권한<sup>339)</sup></li> <li>• 수역 상·하, 인접 육상시설에서의 체포·압수 권한</li> <li>• 관세법상의 집행권한</li> </ul>
	무력행사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정선명령 불이행 선박에 대한 경고사격후 발포권한</li> </ul>
	정보활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대외정보활동</li> <li>• 대간첩정보활동</li> <li>• 연방중앙행정기관 및 국가적 임무수행 지원</li> <li>• 외국정보기관등과 연계활동수행</li> </ul>

330) 1990년 Oil Pollution Act of 1990, 33 U.S.C. §2701이하.

331) 33 U.S.C. §1251 이하, Clean Water Act, 33 U.S.C. §1901 이하.

332) 42 U.S.C. §9601이하.

333) Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act, 16 U.S.C.§1801 이하.

334) 16 U.S.C.§5501.

335) 16 U.S.C.§4701 이하.

336) 16 U.S.C.§1531 이하.

337) 16 U.S.C.§1361 이하.

338) 14 U.S.C. §2.

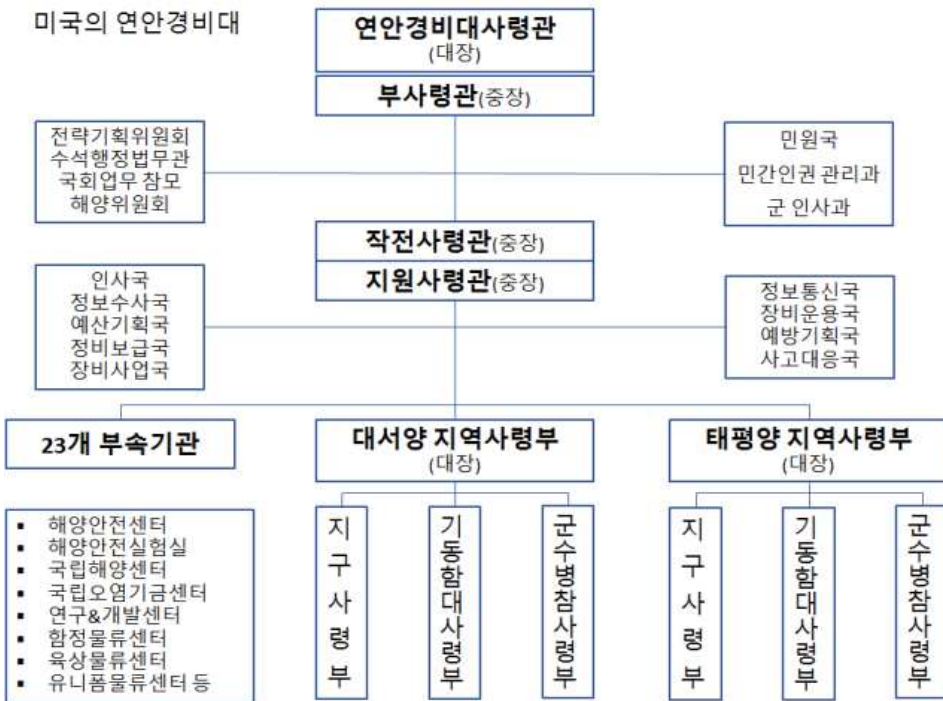
339) 14 U.S.C.§89.



## 2) 조직 구성

2001년 9월 11일 테러이후, 해안경비대는 운수부(Department of Transportation)에서 국토안전보장부로 소관이 바뀌었고,<sup>340)</sup> 종래의 임무를 유지하면서 국가의 안전보장의 측면이 보다 중시되게 되었다. 조직적으로는 군조직 형태의 사령관 이하 부사령관, 작전사령관, 지원사령관 이하 정보수사, 장비보급, 정보통신, 예방기획, 사고대응국 등을 두고 있으며, 각 지역사령부와 부속기관들을 두고 있다. 2012년 당시 대원 42,000명, 예비역 약 7,900명, 문관 약 8,700명, 32,000명의 보조대원(자원봉사자)을 가지고 있다.

[그림 5-1] 미국 연안경비대 조직도<sup>341)</sup>



340) 2002년 국토안전보장법(Homeland Security Act of 2002), P.L. 107-296.

341) 공길영, (2017.11.6.), p.32.

## 2. 법·제도

연안경비대의 법적 근거는 미국연방법전 제14편(연안경비대) 외에 그 다양한 역할을 반영하여 법전의 각 부분에 규정되어 있다.

〈표 5-3〉 미국 연방법전 제14편(연안경비대) 법조문체계

편	조	내용
제6편 국내안전보장	제468조	○ 해안경비대의 임무를 국토안전보장관련과 그 밖의 것으로 분류 ○ 해안경비대를 국토안전보장성으로 이관. 이관후에도 권한, 기능을 유지
제10 편군	제101조	○ 군을 육해공군, 해병대 및 해안경비대로 정의
	제124조	○ 국방총성이 위법약물의 해상·항공수송의 발견·감시를 주관하고, 연방, 주, 지방 및 외국의 법집행기관의 지원을 받음
	제379조	○ 해군선박으로의 법집행목적의 해안경비대대원의 승선
	제47장 (제801조~제946조)	○ 통일군사재판법전을 해안경비대대원에 적용
제14편 해안경비대	제1조	○ 해안경비대의 설립. 미군을 구성하는 한 부분임
	제2조	○ 해안경비대의 주요업무
	제3조	○ 해안경비대는 국토안전보장성에 속함. 선전포고에 있어 의회 또는 대통령의 명령이 있는 경우에는 해군의 한 부분을 구성
	제81조~제86조	○ 항로표식의 설치 등
	제88조	○ 해양에서의 인명구조·재산의 보전
	제89조	○ 법집행권한
	제91조	○ 해군선박의 안전확보를 위한 영항 등의 선박의 이동의 통제
	제94조	○ 해양조사의 실시
	제95조	○ 해안경비대 수사부분 특별수사관의 법집행권한
제99조	○ 해안경비대대원의 집행권한, 육상시설에서의 법집행	

편	조	내용
	제7장 (제141조~제153조)	○ 다른 행정기관과의 연계협력
	제143조	○ 해안경비대의 사관·준사관·하사관은 세관직원
	제637조	○ 정선과 무기사용의 면책
	제21장 (제701조~제798조)	○ 해안경비대예비역
	제23장 (제821조~제832조)	○ 해안경비대보조대
제16편 보전	제31장 (제1361조~제1423조)	○ 해양포유류의 보호
	제35장 (제1531조~제1544조)	○ 멸종위기종의 보호
	제38장 (제1801조~제1891d조)	○ 배타적 경제수역 등에서의 어업권(매거너슨·스티븐스법)
	제53장 (제3371조~제3378조)	○ 어류·야생동물의 위법한 취득
	제4701조~제4728조	○ 수생외래종으로부터의 보호
	제75장 (제5501조~제5509조)	○ 공해에서의 어업의 법령준수
제19편 세관업무	제1401조	○ 연안경비대의 사관, 준사관 및 하사관은 세관직원
제33편 항행 및 가항수역	제401조~제430조	○ 가항수역, 항만의 보전, 하천의 개량
	제25장 (제1221조~제1236조)	○ 항만·수로안전법(Ports and Waterways Safety Act)
	제1225조	○ 임해지구의 안전
	제1226조	○ 항만·연안시설의 보안과 테러대응
	제26장 (제1251조~제1387조)	○ 수질보전법
	제27장 (제1401조~제1445조)	○ 해양투기
	제29장 (제1501조~제1524조)	○ 연안터미널(Deepwater Ports Act)

편	조	내용
	제30장 (제1601조~제1608조)	○ 해상에서의 충돌방지를 위한 국제규칙
	제33장 (제1901조~제1915조)	○ 선박에 의한 오염의 방지
	제2701조~제2720조	○ 석유오염(Oil Pollution Act)
제42편 보건복지	제103장 (제9601조~제9675조)	○ 유해물질대응(포괄적 환경대처보상책임법)
제43편 공유지	제1331조~제1356a조	○ 연방대륙붕법(Outer Continental Shelf Lands Act)
제46편 선박	제2101조~제14702조	○ 선박의 관리, 해난사고조사, 선원면허 등
	제43장 (제4301조~제4311조)	○ 레저용선박
	제131장 (제13101조~제13110조)	○ 레저보트의 안전
	제30101조~제31343조	○ 해사책임
	제551장 (제55101조~제55121조)	○ 연안무역
	제701장 (제70101조~제70508조)	○ 해사보안법
	제705장 (제70501조~제70508조)	○ 해상약물단속법
	제803장 (제80301조~제80303조)	○ 국제해빙감시
제47편 전기통신	제351조~제363조	○ 선내무선
제50편 전쟁 및 국방	제191조	○ 국가긴급사태시의 영해내 선박의 이동규제
	제3001조note, 제3003조	○ 해안경비대는 정보집단의 구성원

## (1) 해양 안전

### 1) 해사 안전

선박의 검사, 해난사고수사, 선원면허, 레저용 선박에 관한 규제 등을 수행하고 있다.<sup>342)</sup> 미국의 경우에도 상선에 관한 물류 행정 업무는 해상청(Maritime Administration: MARAD)이 담당하고 있지만, 역내 안전 운송과 관련한 업무는 연안경비청이 담당한다.<sup>343)</sup>

### 2) 수색 및 구조

미국 연안경비대는 해난에 있어서 사람, 재산의 수색 및 구조를 수행하며,<sup>344)</sup> 해양 재난사고 발생시 연안경비대가 총괄 지휘권을 가지고 현장 대응업무를 담당한다. 해양관련 단일재난의 경우 뿐 아니라 복합적 재난의 경우에도 연안경비대가 사고 대응에 대한 총괄책임을 보유하며, 연방재난관리청(FEMA)이 후방지원을 담당한다. 또한 연안경비대가 선박의 조난안전통신시스템의 장비에 관하여 권한을 가진다.<sup>345)</sup>

### 3) 항로표식·수로관리 및 쇄빙활동

전자표식을 포함하는 항로표식, 항해지원설비의 정비,<sup>346)</sup> 선박으로의 정보제공 및 항로를 통행하는 선박을 관제하는 선박통항업무 등,<sup>347)</sup> 교량등의 관리<sup>348)</sup> 등을 수행하고 있다. 또한, 극지나 국내에서의 쇄빙활동을 수행하는 한편, 국제해빙감시기관(International Ice Patrol)으로서 임무를 수행하고 있다.<sup>349)</sup>

342) 46 U.S.C. §2101 이하.

343) 공길영, (2017.11.6.), p.32.

344) 14 U.S.C. §2, 14 U.S.C. §88.

345) 47 U.S.C. §351 이하.

346) 14 U.S.C. §81.

347) 33 U.S.C. §1221 이하.

348) 33 U.S.C. §401 이하.

349) 14 U.S.C. §2, 46 U.S.C. §80301 이하.

## (2) 해양 자연·환경 관리

### 1) 해양생물자원

미국 연안경비대는 상무성해양대기청,<sup>350)</sup> 해양대기청의 해양어업국<sup>351)</sup> 등 다른 기관과 협력하여, 불법행위와 환경의 악화로부터 미국의 해양생물자원을 보전하기 위한 활동을 수행한다. 이에 관해 주요한 법률인 「매그너슨 스티븐스 법」<sup>352)</sup>은 미국은 배타적 경제수역에서의 배타적 어업권을 행사하는 것, 소하성 어종에 대해서는 배타적 경제수역을 넘어서, 이동범위에서 배타적 어업권을 행사하는 것(타국 영해 내를 제외함), 또한 대륙붕의 어업자원에 배타적 어업권을 행사하는 것을 정하여, 해안경비대는 외국어선의 배타적 경제수역으로의 불법적 침입을 탐지하고, 단속할 것을 정하고 있다.<sup>353)</sup>

### 2) 환경 보호

원유유출사고에 대해서는 연방정부는 주정부, 업계와 연계하여 대처한다. 해안경비대는 연방정부로서 유출사고를 방지하고, 사고에 대응하는 중심적인 역할을 한다.<sup>354)</sup> 또한 그 밖의 유해물질의 유출을 규제하고, 불법투기를 단속하며, 사고대응을 하고 있다.<sup>355)</sup>

350) National Oceanic and Atmospheric Administration.

351) National Marine Fisheries Service.

352) Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act, 16 U.S.C.§1801 이하.

353) 그 밖에도 해안경비대는 16 U.S.C.§5501 이하(공해에서의 어업에 관한 법령준수), 16 U.S.C.§4701 이하(수생 외래종으로부터의 보호), 16 U.S.C.§1531 이하(멸종위기종의 보호), 16 U.S.C.§1361 이하(해양포유류의 보호) 등, 어업이나 해양생물보호에 관련하는 법령의 집행을 담당하고 있다. 또한 미국은 1983년에 배타적 경제수역을 선언하였을 때, 자국의 배타적 경제수역에 있어서의 해양과학조사(Maritime Scientific Research)에 대해 관할권을 주장하지 않는 입장을 취했다. 타국의 동일한 관할권은 승인한다.

354) 1990년 Oil Pollution Act of 1990, 33 U.S.C. §2701이하.

355) 33 U.S.C. §1251 이하, Clean Water Act, 33 U.S.C. §1901 이하, 선박에 의한 오염의 방지, 42 U.S.C. §9601이하, 유해물질대응, 포괄적 환경대처보상책임법 Comprehensive Environmental Response, Comprehensive and Liability Act, 33 U.S.C. §1401 이하 가항수역·항만의 보전, 하천의 개선 등.

### (3) 법집행

#### 1) 해상경찰권

해안경비대는 공해 및 미국의 관할이 미치는 수역상, 수면하 및 상공에서, 적용가능한 모든 연방법의 집행 또는 그 지원을 수행한다.<sup>356)</sup> 이를 위해 법령위반의 방지, 발견 및 억제를 위해, 공해 및 미국의 관할이 미치는 수역에서 질문, 조사, 검사, 수색, 압수 및 체포할 수 있으며, 그 목적을 위해 사관 등은 미국의 관할하에 있는 선박에 대해서도 출입하여 법령을 준수하게 하기 위한 필요한 모든 힘을 사용할 수 있다. 체포되어야 하는 자가 육상에 도주한 경우에는 즉시 추적하여 육상에서 체포할 수 있다.<sup>357)</sup> 해안경비대원은 무기를 휴대하고, 수역상, 수면하 또는 수역에 인접한 육상의 시설에서 체포, 압수를 할 수 있다.<sup>358)</sup> 그 밖에도 해안경비대의 사관, 준사관 및 하사관은 세관직원으로 간주되어,<sup>359)</sup> 관세법에 관한 임무를 수행한다(세관직원의 법집행권한).<sup>360)</sup>

#### 2) 무력의 행사

법집행을 위해 해안경비대에 무력의 행사를 가능토록 하고 있는데, 정선명령<sup>361)</sup>에 따르지 않는 선박 또는 권한있는 선박 혹은 항공기에 추적되어 정선하지 않는 선박에 대해, 위험해서 경고가 필요하지 아니한 경우를 제외하고는 경고사격을 한 후, 발표할 수 있고, 발표로부터 발생한 손해에 대해서는 면책되도록 규정되어 있다.<sup>362)</sup>

356) 14 U.S.C.§2.

357) 14 U.S.C.§89.

358) 14 U.S.C.§99.

359) 14 U.S.C.§143, 19 U.S.C.§1401.

360) 19 U.S.C.§1589a.

361) 14 U.S.C.§637.

362) 해안경비대의 법집행으로서의 무력행사는 공개되어 있지 않은 매뉴얼 U.S. Coast Guard Maritime Law Enforcement Manual, COMDTINST M16247(해안경비대해사법집행편람)에 따라 이루어진다. 군으로서의 무력행사는 Standing Rules of Engagement/Standing Rules for the Use of Force for U.S. Forces, CJCSI 3121.01B(미군을 위한 표준교전규칙/표준무력행사규칙)에 따른다. International and Operational Law Department, The Judge Advocate General's Legal Center&School, U.S. Army, Operational Law Handbook, 2013, p.439. [http://www.loc.gov/rr/frd/Military\\_Law/pdf/operational-law-handbook\\_2013.pdf](http://www.loc.gov/rr/frd/Military_Law/pdf/operational-law-handbook_2013.pdf).

#### (4) 해상보안

##### 1) 항만·수로·연안의 보안활동

미국 연안경비대는 테러공격을 방지하고, 공격된 경우의 피해를 최소한으로 억제하기 위한 항만등의 보안활동을 수행한다. 미연방법전은 가항수역이나 인접지와 교량등 구조물을 보전하기 위한 폭발물 등 위험물취급기준이나 구조물안전기준의 수립, 임해안전지대의 설치, 법령준수의 확인 등을 규정한다.<sup>363)</sup> 또한 테러행위의 저지 또는 대처를 위한 검사, 항만순찰, 보안·안전구역의 설치, 긴급시 대응계획의 수립, 대원의 훈련 등을 규정한다.<sup>364)</sup> 또한, 테러행위나 수송에 관련되는 안전보장상의 사태를 저지하거나 대응하기 위한, 미국의 관할하에 있는 선박이나 수역상 또는 수역에 인접한 공공이나 상업용구조물에 무장한 해안경비대원을 파견할 수 있는 것으로 규정되어 있다. 그리고 전술한 바와 같이 수역인접시설에서의 법집행권한을 규정하고 있다.<sup>365)</sup> 또, 영해안에서의 외국선박을 포함하는 선박의 통항질서에 대해, 해군선박의 안전확보를 위한 영해, 가항수역의 모든 선박의 투묘 및 이동의 통제,<sup>366)</sup> 국가긴급사태시의 영해내의 모든 선박의 투묘 및 이동의 통제를 한다.<sup>367)</sup> 미국은 외국선박은 그 영해에서 무해통항권을 가지고,<sup>368)</sup> 무해통항권은 군함을 포함한 모든 선박이 향유하며 사전의 통고·허가는 필요하지 않다고 하는 입장을 명확하게 가지고 있다.

2001년의 911테러사건을 계기로 「해사보안법」<sup>369)</sup>에 따라, 해안경비대가 해상의 보안에 관한 관계기관의 조정 등에 중심적인 역할을 수행하는 것이 명확하게 되었다.<sup>370)</sup> 동법

363) 33 U.S.C.§1225(임해지구의 안전).

364) 33 U.S.C.§1226(항만 및 연안시설의 보안).

365) 14 U.S.C.§99.

366) 14 U.S.C.§91.

367) 50 U.S.C.§191.

368) 대통령령 집행명령 제5928호.

369) Maritime Transportation Security Act of 2002, P.L. 107-295.

370) 46 U.S.C.§70101 이하.



에는 연방해상보안조사관의 임명, 테러로부터 선박, 항만등을 지키기 위한 특별배치부대의 설치, 선박·시설의 위약성평가, 외국항만의 보안평가의 실시 등이 규정되어 있다.

## 2) 약물·이민단속

해안경비대는 국토안전보장성 이민국,<sup>371)</sup> 이민세관집행국,<sup>372)</sup> 세관국경경비국,<sup>373)</sup> 나아가 국무성 등 다른 연방행정기관 등과의 연계하에 해상에서의 약물 및 이민의 단속, 법집행활동을 수행하고 있다. 또한, 이에 대해, 외국선박의 수색이나 외국의 영해에서의 순시활동, 관계국과의 공동작전을 위한, 외국과의 상호협정을 체결하고 있다.<sup>374)</sup>

약물단속에 관한 주요한 적용법규는 「해상약물단속법」<sup>375)</sup>이며, 한편으로 이민에 관한 법률은 「연방이민법」<sup>376)</sup>에 있다. 위법약물의 해상·항공수송의 발견과 감시는 국방성이 주관하고, 연방, 주, 지방 및 외국의 법집행기관의 지원을 받아서 수행한다.<sup>377)</sup> 또한 약물 단속 그 밖의 법집행목적을 위해 해안경비대원을 배치하여야 한다.<sup>378)</sup>

이민단속에 대해서는 대통령 집행명령 제12807호<sup>379)</sup>가 해안경비대가 허가 없이 이민의 입국을 영해밖에서의 단속으로 저지하고, 송환할 수 있다고 규정하고 있다.

## 3) 방위활동

연안경비대는 상설의 군의 조직으로서,<sup>380)</sup> 해안경비대는 방위준비태세를 유지한다.<sup>381)</sup>

371) U.S.Citizenship and Immigration Services.

372) Immigration and Customs Enforcement.

373) U.S. Customs and Boarder Protection.

374) 14 U.S.C.§89, 14 U.S.C.§141, 14 U.S.C.§142.

375) Maritime Drug Law Enforcement Act, 46 U.S.C.§70501 이하.

376) Immigration and Nationality Act, 미국법전 제8편.

377) 10 U.S.C.§124.

378) 10 U.S.C.§379.

379) Executive Order 12807, May 24, 1992, 8 U.S.C.§1182.

380) 14 U.S.C.§1, 10 U.S.C.§101.

381) 14 U.S.C.§2, 14 U.S.C.§141, 14 U.S.C.§145.

#### 4) 정보활동

해안경비대는 정보집단의 구성원이며,<sup>382)</sup> 대외정보활동, 대간첩정보활동을 수행하여 연방중앙행정기관 및 국가의 사명수행을 지원한다. 또한 외국정보기관등과의 연계를 수행한다.<sup>383)</sup>

### 제3절 영국

#### 1. 조 직

##### (1) 해양·해안경비청

영국 해양·해양경비청(The Maritime and Coastguard Agency: 이하 MCA로 약칭함)은 영국 교통부 관할의 행정청(an executive agency of the Department of Transport)으로서, 1998년도 현존하던 해양경비대(the Coastguard Agency)와 해양안전청(Marine Safety Agency)을 통합하여 설립되었다. 영국 해안과 해역내에서 인명손실을 방지하고, 해양 안전 정책들의 수행과, 제반 해양관련 법규들을 입법 및 선도하며, 선원들의 자격증 부여 업무를 제공한다.

##### 1) 관할 업무

해양·해양경비청에는 조사점검과 수색구조라는 서로 다른 두 가지 영역이 있다. 해양·해양경비청은 영국해안 전역에 걸쳐 24시간 해안 경비와 인명구조를 제공하며, 선박의 안전규율 준수검사, 선원인가, 선박등록 업무와 선박이나 해상설비물로부터 초래되는 오염에 대응하여 협력업무를 주관한다. 해양·해양경비청의 또다른 중요한 역할은 해양이나 해안에서 사고발생시 개입하는 것인데, 수색구조는 해양·해양경비청 내 연안경비

382) 50 U.S.C.§3003.

383) 50 U.S.C.§3001 note, 대통령령 제12222호(Executive Order 12333 of December 4, 1981).

대(Her Majesty's coastguard)가 담당한다.(1998년 통합 전 연안경비대와는 다름) 해양안전청(Marine Safety Agency)은 다음의 업무들에 대해 책임이 있다.

- 영국 해역내의 선박을 이용하는 모든 사람들의 안전
- 영국 국적 선박을 타는 모든 선원의 안전
- 영국 해역내의 모든 선박내 설치된 제반 설비가 설치목적에 부합되는지에 대한 적합도
- 영국 선박 선원들의 서류 구비 적합도
- 영국 해안과 해역내의 환경안전
- 영국 해도에 기재된 수로도 데이터의 정확성
- 해안 인명구조 자원 봉사자, 수로 (hydrographics), 선원 인가 항만 제어 검사 및 지휘 감독
- 선박자동식별장치 정보체계(AIS network)<sup>384)</sup> 운영<sup>385)</sup>

〈표 5-5〉 해양·해양경비청(MCA) 관할 업무<sup>386)</sup>

서비스와 정보	
항행	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박(boat) 소유</li> <li>• 해안경비대의 안전체계(safety scheme)에의 선박 등록</li> </ul>
화물 안전 및 안전 경고	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상에서의 컨테이너의 총질량 확인</li> <li>• 해양해안경비청(MCA) 안전계시판</li> </ul>

384) automatic identification system.

385) Wikipedia, "Maritime and Coastguard Agency,"

[https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_and\\_Coastguard\\_Agency](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_and_Coastguard_Agency),(2017.9.29. 방문).

386) Maritime and Coastguard Agency, Services and information,

<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/services-information>, (2017.9.29. 방문).

서비스와 정보	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOLAS VI 규정 2 개정안(포장된 컨테이너의 총 질량에 대한 확인 요구)의 시행에 관한 MGN 534 (M + F) 지침</li> <li>• 신용카드(CLC)로 지불 요구(MSF 5187)</li> </ul>
선박 건조, 유지·보수, 운항 기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 소형선박 규칙(Small craft codes)</li> <li>• LY3: 대형선박 규칙(the large yacht code)</li> <li>• 안전성 지침 및 만재흡수선 (Stability guidance and load lines)</li> <li>• 작업용 선박 기준(Workboat Code)</li> </ul>
선박의 인명구조 및 긴급상황 대응 장비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MGN 529 (M + F) 인명구조장비, 잠수복</li> <li>• 유람선 규제</li> </ul>
긴급상황 대응	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 냉수충격 단편영상(Cold water shock short film)</li> </ul>
환경위험관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 북서 스코틀랜드 긴급예인선박 출동(ETV: Provision of Emergency Towing Vessels)에 대한 평가</li> </ul>
자금 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 어업 면허 및 훈련</li> <li>• 영국해기사(UK CoC) 면허신청: 어선 항해사·기관사</li> </ul>
건강과 안전	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MLC 2006 titles 1 ~ 5 : 규정, 지침 및 정보</li> <li>• 해상 노동규정 준수선언 : 제2부 및 지침</li> <li>• 해양해양경비청 (MCA) 안전공시(Safety bulletins)</li> <li>• 어선에서의 건강과 안전</li> </ul>
쾌속선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제 HSC 안전규약 (2000), 2008년 규정</li> </ul>
수로 측량	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수로측량 데이터를 해양해양경비청(MCA)과 공유</li> <li>• 민간용 수로 프로그램(CHP): 실태조사 수립 및 완성</li> <li>• 연안 개발자를 위한 수로 가이드라인</li> </ul>
내륙수로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 내륙수로 및 수자원 분류</li> <li>• 내륙수로: 선박의 유형</li> <li>• 내륙수로 선박: 건조 및 유지보수 기준</li> <li>• 내륙수로: 수자원 분류</li> </ul>
대형 요트 (Large yachts)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LY3: 대형 요트 코드</li> <li>• LY2: 대형 요트 코드</li> <li>• 대형 요트 상징(기) 서비스</li> <li>• 대형 요트 상징(기) 서비스: 요트 관리</li> </ul>
해양	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 잔해 및 인양 법</li> <li>• 국가비상계획</li> <li>• 지역 연료공급업체 등록 2016/17</li> </ul>

서비스와 정보	
해양 고지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상 지침서(MGNs)</li> <li>• 판매자 출하 통지(MSNs)</li> <li>• 해양 정보 노트(MINs)</li> <li>• 해상으로 위험물 운반: M 고지</li> </ul>
해상 여객 권리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상 여객 권리에 대한 EU 규정(1177/2010)과 관련한 지침서</li> <li>• 해상 여객 권리</li> <li>• 해상 여객 권리 국가 집행 기관의 역할</li> <li>• MGN 504 해상 여객 권리-국가 집행 기관</li> </ul>
해양 안전	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 보안</li> <li>• Bidford Bay에서 구출된 윈드서퍼(Kitesurfer)</li> <li>• MCA 헬리콥터 승무원의 훈련 비행에 관한 꼬리회전날개 영상</li> <li>• MCA 안전 공시</li> </ul>
의료 검진 및 조연	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선원: 의료 검진 지침</li> <li>• 선장의 의료 가이드</li> <li>• MCA가 승인한 의사가 되는 법</li> <li>• 지침: 선박 장비 규정 적용(LOLER 과 PUWER)</li> </ul>
오염방지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 바다에서의 오염방지 및 유해 물질 배출감소</li> <li>• 평형수 통제 및 관리</li> <li>• 민간인, 승객 또는 기타 책임 보험 증명서</li> <li>• 국가비상계획(NCP)</li> </ul>
보호 지역 및 종	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 잔해 및 인양에 관한 법</li> </ul>
공공 서비스	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MCA: FOI 와 EIR 공개 일지 (2016년 9월)</li> <li>• MCA, FOI 와 EIR 공개 일지 (2016년 10월)</li> </ul>
규제, 안전 및 보안	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IMRF H.E.R.O. 어워즈에 선정된 연안경비대 헬리콥터 팀</li> </ul>
선박 등록	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 분류 및 인증</li> <li>• 영국 선박 등록: 양식, 가이드 및 공지</li> <li>• 100GT가 넘는 영국 상선 및 전세나룻배 등록</li> <li>• 해양·해양경비청(MCA) 영국 선박 등록 책임자 임명</li> </ul>
위험물 운송	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 위험물 신고서</li> <li>• 해상으로 위험물 운반: M 고지</li> <li>• 국제 해상 위험물(IMDG) 코드 수정 (2012)</li> <li>• 위험물 컨테이너 포장 증명서에 관한 해양·해양경비청(MCA) 지침</li> </ul>
조사 및 검사 (Surveys and inspections)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 분류 및 면허</li> <li>• 소형 선박 기준</li> </ul>

서비스와 정보	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 검사원 지침 지도</li> <li>• MCA의 항만국 통제 확대검사</li> </ul>
훈련 및 인증	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 영국 선원 CoC에 신청 또는 재검증: 갑판 및 엔지니어 기사</li> <li>• 마닐라 개정안 및 그것이 선원 훈련 및 인증에 미치는 영향</li> <li>• 영국 선원의 경력 : 훈련 제공, 정보 및 시험 계획서</li> <li>• 선원근무경력서(seaman's discharge book) 및 영국선원카드(British seaman's card)((MSF 4509)) 신청</li> </ul>
선박과 선원의 안전 및 인증	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 어선: 분류, 등록 및 검사</li> <li>• 어선의 위생 및 안전</li> <li>• 어선: 건조 및 유지보수 기준</li> <li>• 어선과 선원의 안전</li> </ul>
선박 보고 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MCA에 의무적인 선박 정보 보고를 이행하는 방법</li> </ul>
선박 조사 및 검사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 어선: 분류, 등록 및 검사</li> <li>• 어선과 선원의 안전</li> </ul>

## 2) 조직 구성

해양·해양경비청은 영국의 중앙부처인 교통부(Department for Transport)의 실행기구이며 국무장관이 교통부의 수장이다. MCA는 1998년 설립되었으며 사우스햄튼(Southampton)에 본부를 두고 영국 해안 전역에 걸쳐 코오디네이션 센터들이 있다. 1,050명의 정직원과 사고발생시에 투입되는 3,500명이 넘는 연안경비자원활동가를 두고 있다.<sup>387)</sup>

구체적인 조직체계로서, 상위 조직으로서 비상임의장(non-executive chairman)과 CEO가 있고, 이사회 밑에 4개의 부서와 상임이사들(director)이 있으며, 4명의 상임이사는 전략서비스·해양안전및기준·해양운영(연안경비대의 관리)·영국선박등록부를 각각 관장한다.

387) 연간 예산은 37,500만 파운드이며 대부분은 수색구조에 사용하는 헬리콥터 유지비로 사용된다.



로서 해양, 해안, 배타적 경제수역에서 사고 발생 시 총책임을 맡고 해양·해양경비청을 비롯한 여러 기관은 사태 해결을 위해 협조한다.

상시적으로는 MCA에서 근무하나, 해양사고 발생시 MCA에 국한되어 있지 않고, 정부를 대표하여 사고 해결을 지휘한다. 여러 기관들이 사건에 어떻게 대응하는지 모니터링하고, 개입하여 어떤 일을 해야 하는지 지시할 수 있는 권한이 있다. 초기 대응이 적절하게 이루어졌는지 모니터링하고, 구조·인양계획에 대한 승인권한도 가진다.

MCA는 교통부 소속이나, SoSREP은 교통부와 기업·산업전략부와의 관련을 맺으며, 사고상황을 해결하는 데 SoSREP이 지닌 응급대처권한을 사용할 수 있다고 판단되는 모든 정부 부처와 함께 대응할 수 있다.<sup>391)</sup> MCA의 장도 SoSREP의 의사결정에 간섭할 수 없으며, 독립적으로 행동할 권한이 있기 때문에 주어진 정보의 사실에 근거해서 빠르게 결정을 내릴 수 있다.<sup>392)</sup> 또한, SoSREP은 국무부장관에게 사건상황을 알려야 할 의무는 있지만 허락이나 승인이 필요한 것은 아니어서 행동을 취하고 사후에 알려도 되므로 신속대처가 가능하다.

SoSREP은 선주나 보험사에게 필요한 행동을 취하도록 요청할 수 있고, 필요한 경우 정부를 대표하여 발언하며, 전체 사고에 대한 통제권을 가지고 요구할 수 있다. 또한 SoSREP은 항만장보다 상위에 있으며 항만장에게도 필요한 행동을 요구할 수 있다.<sup>393)</sup>

도 없는 독립권을 보장함.

391) SoSREP의 권한은 해양사고에 대한 것이므로, 해안에서는 공공안전을 책임지는 경찰과 긴밀하게 소통하여 해양업자가 해안상황과 잘 조화를 이룰 수 있도록 함.

392) 대부분의 경우에 연안경비대가 제일 먼저 사고에 관해 SoSREP에게 알리고, 계속해서 업데이트된 정보를 주며 가능한 제안에 대해 설명하고, 사고가 심각한 경우에는, 사건 현장 부근으로 이동하여 사건을 관리할 팀을 구성함.

393) 항만에서 직접적으로 발생한 사건이 아니더라도, 사건 해결을 위해 선박을 항만으로 인양해야 하는 경우 이를 실행할 수 있음.



## ② 자원봉사자<sup>394)</sup>

MCA는 3500명이 넘는 자원봉사자들을 두고 있는데, 해양에서의 사고발생시 대응에 있어 중요한 역할을 담당한다. 6개부 18지역으로 나뉘어져 있으며, 각 부에는 부장 (division commander)이 있고, 각 지역에는 연안경비대장이 있다. 자원활동가에게 모든 설비와 매년 38시간의 교육을 제공하는데, 실제 자원활동에 나가게 되면 최소 3시간에 해당하는 최소생계비를 받는다. 또한 팀이 활동하는 지역에 따라 구체적인 수색 방법에 대한 교육내용이 달라진다.

봉사자는 누구든지 24시간 365일 대기가 가능하다면 자원이 가능하며, 팀이 활동하는 지역에서 10분 이내 거리에 거주해야 한다. 약 250개의 구명보트를 제공하는 자원활동팀은 MCA 외부에 별도로 구성되어 있다. 어떤 선박이든 필요할 경우 MCA에서 도움을 요청할 수 있으며, 이 때 법적으로 해당선박은 이에 대응할 의무가 있다.

## (2) 해양사고 조사국

### 1) 관할 업무

영국 해양사고조사국(Marine Accident Investigation Branch : 이하 MAIB로 약칭함)<sup>395)</sup> 조사대상은 기국을 영국으로 하는 모든 선박과 영국 공해 내의 선박으로, 상선, 어선 등을 불문한다. EU 지침을 반영한 것이므로 어선의 규모에 대한 규정이 있으나, 조사팀의 리더가 원하면 어떤 사안이든 조사할 수 있다. 사람의 탑승여부가 조사에 영향을 끼치지 않으며, 해군의 경우, 해군 자체적으로 조사팀이 있으나, 해군과 민간어선의 충돌 등의 경우에는 MAIB가 조사에 개입한다.

MAIB의 역할은 “무엇이,” “왜” 일어났는가는 파악하는 것이다. “무엇이”에 대하여는 순수하게 사실관계를 파악하는 것이지만 여기에서 말하는 ‘사실관계’라는 것은 물리적인

394) 부록 2 <해양안전관리 관련 법과 정책에 대한 해외 현지 방문조사> .

395) Id.

사실에 관한 것이고, 어떤 범법행위 또는 규제위반행위가 있는지 규명하는 것은 아니다. 반면, “왜” 일어났는가라는 분석에는 의견이 들어갈 수밖에 없고, 이러한 의견개진을 철저하게 사실관계에 기반하여 분석적으로 하는 것이 MAIB의 중요한 역할이다.

MAIB의 조사는 ‘안전’부분에만 국한되며, MAIB가 직접 기소를 하거나, 조사 결과를 직접적으로 검사에게 보고하지는 않는다. 사건발생시 MAIB와 경찰은 사건현장에 별도로 수사를 진행하며 서로 다른 목적(MAIB는 안전에 대한 조사, 경찰은 범법행위에 대한 기소)을 갖고 있지만 종종 협력하여 조사를 진행하는데, 이를테면 MAIB가 어떤 증거를 발견했을 때 이에 대한 실험이나 조사를 경찰의 기준에 맞추어 함으로써 추가적인 논쟁을 막고 한 쪽의 실험결과를 신뢰할 수 있도록 한다. MAIB의 조사결과 보고서를 기소의 증거로 사용할 수는 없으나, 상당부분 이용되고 있다.

MAIB는 사고조사에 관한 한 상당한 권한을 지니고 있어, 증인으로 하여금 사실을 증언하도록 요구할 수 있으며 묵비권이 적용되지 않는다. 조사를 시작한 후 7개월 안으로 조사를 마치는 것을 목표로 하며, 대개 7-10개월 소요된다.<sup>396)</sup> 조사과정은, ① 조사시작 공표, ② 1차 조사, ③ 조사결과물에 대해 토론, ④ 보완 조사 후 리더와 모든 지사에 보고, ⑤ 전체 보고서의 구성을 리더가 결정, ⑥ 모든 사실관계 확인 및 분석보고서 검토, ⑦ 질의답변 기간, ⑧ 모든 이해당사자들에게 최종보고서를 전달, ⑨ 30일간 이해당사자들의 이의제기(사실관계 관련) 기간, ⑩ 보고서 발간의 과정을 거친다.

MAIB는 매년 평균적으로 25-30개의 보고서를 발행하는데,<sup>397)</sup> 하나의 보고서가 어떤 규제를 바꾸지는 못하고, 여러 개의 보고서가 시리즈로 어떤 규제의 문제점을 지적할 때, 그 규제를 변경할 수 있으며, 대형사고일 경우에는 하나의 보고서로도 가능하다.

396) 많은 변수가 있기 때문에 더 짧게 끝날 수도, 훨씬 오래 걸릴 수도 있음.

397) 영국의 경우, 전반적으로 사고선박의 수는 줄어들고 있는데, 연간 조사량은 꾸준히 유지되고 있다고 함.

## 2) 조직 구성

영국 해양사고조사국(Marine Accident Investigation Branch : 이하 MAIB로 약칭함)<sup>398)</sup>는 독립기관으로서 MCA와는 별개의 기관이다.<sup>399)</sup> MCA는 교통부의 실행기구이며 MAIB도 교통부에 소속되어 있으나, 사고 조사내용을 보고 시에 MCA를 거치지 않고 바로 국무부장관에게 보고하도록 되어 있기 때문에, 교통부의 누구도 조사에 관하여 지시할 수 없으며, 조사방향이나 내용에 대한 구성과 지시는 조사관 리더만이 할 수 있다. 조사관 리더는 교통부가 임명하고 고용하기에, 행정적인 운영부분에 관해서는 교통부에 보고하지만, 조사에 관해서는 국무부장관에게 바로 보고한다.

MAIB는 4개의 조사팀으로 이루어져 있고, 각 팀에는 1명의 리더와 3명의 조사관이 있다. 16명의 조사관을 포함하여 행정지원팀 등 총 36명으로 구성된다.<sup>400)</sup> 16명의 조사관들의 배경은 다양하며 조선기사, 엔지니어 등이며 전직 어부도 있다.<sup>401)</sup> 조사관들은 인터뷰기술, 사진 등 조사와 관련된 구조화된 훈련과정을 지속적으로 거치며 평가를 받는다.

〈표 5-6〉 해양안전 관련 영국 정부기관 및 관할 업무<sup>402)</sup>

정책 분야	관련 행정 조직	관할 정책 및 업무(서비스)
어업정책	환경 식량 농촌업무부	
	해양관리기구 (MMO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수산업 관리 및 변형</li> <li>• 해양 계획</li> <li>• 해양 면허</li> <li>• 보호 지역 및 종</li> <li>• 해양 오염</li> <li>• 자금 지원</li> </ul>

398) 부록 2. <해양안전관리 관련 법과 정책에 대한 해외 현지 방문조사>.

399) 영국해양사고조사부(MAIB)와 영국해양·해양경비청(MCA)는 같은 건물에 있지만 업무상 거의 연결되어 있지 않다.

400) 유럽 여러 지역에도 조사 지부가 존재하며 영국지부가 규모면에서는 가장 크다.

401) 어선 관련 사고도 많으므로, 그 경우 도구들이 어떤 식으로 사용되는지 알아야하기 때문에 내부에 전문가로 둬.

402) Maritime and Coastguard Agency, Services and information,

<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/services-information>, (2017.9.29. 방문).

정책 분야	관련 행정 조직	관할 정책 및 업무(서비스)
	<p style="text-align: center;">환경수산양식 과학센터 (CEFAS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 규제: 모니터링 및 적용</li> <li>• 증거 등록 및 보고</li> <li>• 정책</li> <li>• 농촌으로 접근</li> <li>• 동식물 건강</li> <li>• 동물 복지</li> <li>• 생물다양성 및 생태계</li> <li>• 소 결핵(bovine TB)</li> <li>• 비즈니스 및 환경</li> <li>• 기후변화 적응</li> <li>• 기후변화 국제 행동</li> <li>• 일반적인 농정 개혁</li> <li>• 농촌 경제 성장</li> <li>• 산업, 상업, 공공부문 에너지 수요 감축</li> <li>• 환경 질</li> <li>• 유럽 기금</li> <li>• 농산업 규제</li> <li>• 홍수 및 해안선 변화(환경 식량 농촌업무부)</li> <li>• 식량 및 농산업</li> <li>• 숲과 삼림지</li> <li>• 담수 어업(환경 식량 농촌업무부)</li> <li>• 온실가스 배출</li> <li>• 해양 환경(환경 식량 농촌업무부, 잉글랜드자연환경청과 해양관리기구(MMO))</li> <li>• 해양 어업(환경 식량 농촌업무부, 해양관리기구(MMO) 및 환경수산양식과학센터(CEFAS))</li> <li>• 방사능 및 핵폐기물</li> <li>• 농촌경제 및 커뮤니티</li> <li>• 지속가능한 발전</li> <li>• 영국의 해외 영토</li> <li>• 폐기물 및 재활용</li> <li>• 상수 및 하수 서비스</li> <li>• 물 산업</li> <li>• 수질</li> </ul>

정책 분야	관련 행정 조직	관할 정책 및 업무(서비스)
해양분야	교통부	
	해양·해양경비청 (Maritime and Coastguard Agency)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 서비스와 정보</li> <li>• 해상 근로: 인증, 건강 및 안전</li> <li>• 선박 및 화물: 건조, 운항 및 항법</li> <li>• 해상 (M) 표시 찾기(find marine (M) notices)</li> <li>• 선원 인증 : 영국 등록 선박에서의 근로</li> <li>• 선원의 의료 진단 및 조언</li> <li>• 영국 선박 등록</li> <li>• 상업적 어로 및 어업</li> <li>• 보트 마스터 면허 신청</li> <li>• 민간 수로(측량) 프로그램(Civil Hydrography Programme)</li> <li>• 해안 경비대 수색 및 구조</li> </ul>

## 2. 법제도

### (1) 안전과 보안

일반적으로 “안전(safety)”은 물리적인 안전을 의미하며 사람들이 배의 침몰로부터 안전하다거나 등을 의미하고, “보안(security)”은 범죄의 방지와 관련되며 테러, 강도, 해적 등으로부터 보호하는 것을 의미한다. MCA는 무장한 인원이 없고, 연안경비대의 임무도 수색구조이기 때문에, 이들 기관들에서 다루는 보안의 문제는 선박이 갖춰야할 인증서를 갖고 있는가, 검사를 받았는가, 적절한 무게를 실었는가 등에 관한 문제이다.<sup>403) 404)</sup>

해상안전 또는 보안을 평가하는 지표로 위험 매트릭스(risk matrix)를 사용하며, 영국 기국의 선박은 다양한 기준으로 구성된 이 위험 매트릭스로 평가받는다. 위험매트릭스의 기준으로는 선박의 연령, 타입, RO검사 시나 MCA 검사 시 선박이 받은 능력도(number of efficiency), 회사의 실적 등이 있으며, 이런 여러 기준에 따라 점수를 매겨 선박을 양

403) 부록 2.

404) 주로 IMO의 국제 규정 준수에 관한 것이다.

호 · 평균 · 위험(high · standard · low) 등 3등급으로 분류한다. 위험에서 양호등급으로 갈수록 현장점검(inspection)의 횟수가 줄어든다.

## (2) 선박 안전기준

선박 시설이나 안전기준을 정하는데 있어서 기본적으로 IMO나 EU와 같은 국제기구와도 공조하지만, 영국 국내 상황을 고려하며 국제협약에 포함되지 않는 선박들을 위한 국내 규정을 정하기도 한다.<sup>405)</sup>

24미터 이하의 (비여객)선박은 기존의 (국제)규정들을 적용하기 어렵기 때문에 이런 소형 선박들에 대한 별도의 규정이 제정되어 있다. 선박들은 우선 그 용도에 따라 여객용과 비여객(어선, 화물선 등)용으로 나누고, 비여객용은 다시 24미터 이상의 큰 배와 그 이하의 작은 배로 나뉘며 큰 배에는 IMO와 EU의 지침에 따른 코드를 부여하고, 작은 배에는 별도의 코드를 부여한다.<sup>406)</sup>

영국에는 6개의 해양단체(recognized organizations: RO)가 있는데,<sup>407)</sup> MCA는 이들과 계약을 맺고 이들에게 위임한 일들을 제대로 수행하고 있는지, 국제기준과 규제에 맞춰 선적하고 있는지 등을 MCA에서 모니터링한다. 또한 소형 선박(24미터 이하)의 경우에 별도의 규정이 있으며 이를 감독하는 독립기관이 있어 이 기관 역시 MCA에서 모니터링한다. RO가 되면 선박들에 영국정부를 대신하여 법적 인증서를 발행할 수 있는데, 이때에도 모든 부분에 대한 인증서를 발행할 수 있는 것은 아니고, 설비안전, 구조안전 등 각 RO의 전문분야에 대한 인증서를 발행할 수 있다.

405) 부록 2. .

406) UK.COM, "Small craft codes", <https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>, (2017.9.29. 방문).

407) 영국의 해양단체(RO)는 정부지원을 받지 않는 독립기관이며 대부분 18세기에 만들어진 오래된 기관이며, 초기에 정부의 승인과정을 거쳤음. RO가 되고자 하는 단계는, 조사 및 감사능력을 갖춘 단체인지에 대한 검사를 받고, 통과되면 RO에 등재되고, 이후 다양한 품질보증감사(assurance audit)와 계약감사 및 브리티쉬 위원회 회의 등을 거쳐 승인을 받고, 승인이후에는 계속해서 모니터링 대상이 됨.

## 제4절 일본

### 1. 조직

#### (1) 국토교통성

일본에서 해양정책 관련 주무 관청은 국토교통성이며, 국토교통성 하에 해사국과 항만국을 두고 있다. 해사국에는 안정정책과, 해양환경정책과, 선원정책과, 외항과, 내항과, 선박산업과, 검사측량과(検査測度課, 해기진흥과가 있고,<sup>408)</sup> 항만국에는 항만경제과, 계획과, 산업항만과, 기술기획과, 해양환경과, 해안방재과를 두고 있다.<sup>409)</sup>

[그림 5-3] 일본 해양안전관리체계 조직도<sup>410)</sup>



408) UK.COM, "Cold water shock short film,"

<https://www.gov.uk/government/news/cold-water-shock-short-film>, (2017.10.2. 방문).

409) The Homepage of Local Authorities International Environmental Organisation,

<http://www.kimointernational.org/news/press-release-provision-of-ctvs-in-uk-waters/>, (2017.10.2. 방문).

410) 공길영, (2017.11.6.), p.33.

〈표 5-7〉 해양안전 관련 일본 국토교통성 관할 업무(411)

기관		관할 업무
해사국	총무과	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해사국의 소관 사무에 관한 종합적 조정</li> <li>2. 해사국의 소관 사무에 관한 종합적인 정책 기획 및 입안 및 해사국의 소관 사무에 관한 정책의 조정</li> <li>3. 수상운송사업 및 조선 관련 사업에 관한 재무</li> <li>4. 수상운송사업 및 조선 관련 사업에 관한 세제 조율</li> <li>5. 독립행정법인 철도건설·운수시설 정비지원 기구가 실시하는 독립행정법인 철도건설·운수 시설 정비지원기구, 법 제13조제1항제7호,8호의 업무 및 부대 업무</li> <li>6. 해사대리사 관련 업무</li> <li>7. 모터 보트 경주 관련 업무</li> <li>8. 해기사 국가시험, 소형선박 조종사 국가고시, 체결국 자격증 보유자 승인시험, 도선사 시험 및 선원자격인정 시험 출제 및 실시</li> <li>9. 교통정책심의회 해사위원회의 사무 관련 사무</li> </ol>
	안전정책과	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 선박의 항행안전확보에 관한 종합적인 정책기획 및 입안 및 조정</li> <li>2. 해사국의 소관에 관한 위기관리에 관한 기본정책의 기획 및 입안</li> <li>3. 해상운송사업에 따른 교통안전 확보 관련 업무</li> <li>4. 유조선 유류오염 손해배상 보장계약 및 일반 선박 유류오염 손해배상 등 보장계약 및 기름 오염 손해보상을 위한 국제기금 관련 업무</li> <li>5. 선박시설에 관한 선박의 안전기준설정 업무</li> <li>6. 선박안전 검사제도의 기획 및 입안</li> <li>7. 선박에 의한 위험물 기타 특수화물의 운송 및 저장에 관한 제도 기획 및 입안</li> <li>8. 선원의 근로조건, 안전보건 기타 작업환경 및 선내 규율에 관한 감사 업무</li> <li>9. 선원 노무관이 실시하는 사무감찰 관련 업무</li> <li>10. 선박의 항행 안전확보에 따른 외국선박의 감독 관련 제도 기획 및 입안</li> <li>11. 교통안전위원회가 실시하는 교통안전위원회 설치법 제5조 제5-6호의 조사에 대한 지원</li> </ol>

411) 「国土交通省組織令」, (2017년 국토교통성령 제228호) .



기관	관할 업무
해양환경정책과	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해사국의 소관사무 관련 해양개발 및 이용에 관한 종합적 정책의 기획, 입안, 조정</li> <li>2. 해사국의 소관사무 관련 환경보전에 관한 종합적 정책의 기획, 입안, 조정</li> <li>3. 해사국의 소관사무 관련 기술에 관한 기본적정책의 기획 및 입안</li> <li>4. 해상운송(해상운송사업 포함)에 따른 에너지 사용 합리화에 관한 선박의 시설 기준 설정</li> <li>5. 해상운송에 따른 에너지사용의 합리화에 관한 선박의 시설검사제도 기획 및 입안</li> <li>6. 「해양오염 등 및 해상재해 방지에 관한 법률」의 규정에 의한 해양오염방지설비 등 해양오염 방지 긴급조치안내서 등 대기오염방지검사 대상시설, 휘발성물질 방출방지조치안내서, 이산화탄소 방출억제 항해지침서 및 이산화탄소 방출억제 지표의 기준설정 및 해당 시설 등에 관한 검사제도의 기획 및 입안</li> <li>7. 선박에 대한 원자력 이용 관련 업무</li> <li>8. 해양오염 등의 방지에 관한 외국선박의 감독에 관한 제도 기획 및 입안</li> </ol>
선원정책과	생략
외항과	생략
내항과	생략
선박산업과	생략
검사측정과	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 선박의 안전확보 및 선박에 의한 위험물 기타 특수화물의 운송 및 저장 관련 업무(안전 정책과 소관 사항 제외)</li> <li>2. 해상운송에 따른 에너지사용의 합리화에 관한 업무(선박시설에 관한 것에 한함, 해양환경 정책과 소관 사항 제외)</li> <li>3. 「해양오염 등 및 해상재해 방지에 관한 법률」의 규정에 의한 해양오염방지설비 등 해양오염 방지 긴급조치안내서 등 대기오염방지검사 대상시설, 휘발성물질 방출방지조치안내서, 이산화탄소 방출억제 항해지침서 및 이산화탄소 방출억제 지표의 기준설정 및 해당 시설 등에 관한 검사제도의 기획 및 입안의 규정에 의한 해양오염 방지설비 등 해양 오염 방지 긴급 조치 안내서 등 대기오염 방지 검사 대상 시설, 휘발성 물질 방출 방지 조치 안내서, 이산화탄소 방출 억제 항해 지침서 및 이산화탄소 방출 억제 지</li> </ol>

기관		관할 업무
		표 관련 사항(해양환경정책과 소관 사항 제외) 4. 소형선박 검사기구 수행 관련 업무 5. 선박의 톤수측정 및 등록 관련 업무 6. 선박의 항행 안전확보 및 해양오염 방지 관한 외국선박 감독 업무 (타 과 소관 사항 제외)
	해기진흥과	1. 해상운송사업 기타 해사국의 소관에 관한 사업활동에 필요한 인재 확보 관련 종합적 정책기획, 입안, 조정(안전정책과 및 해양환경정책과 소관 제외) 2. 해양사상의 보급 및 홍보 관련 업무 3. 선원의 교육, 양성, 해기사 및 소형선박 조종사면허 선박직원·소형선박조종사의 자격과 정원 및 도선 관련 사항(총무과 소관 제외) 4. 선박의 항행 안전확보에 따른 외국선박의 감독 중 선박 승무원자격 관련 사항
항만국	항만경제과	생략
	계획과	생략
	산업항만과	생략
	기술기획과	생략
	해양·환경과	1. 항만 관련 사무로서 해양기본계획 사무 2. 레크리에이션 항만의 정비·이용·보전에 관한 계획 관련 사무(해안·방재과 소관 제외) 3. 레크리에이션 항만의 정비·보전 관련 사업의 사업계획 관련 사무(해안·방재과 소관 제외) 4. 항만의 저조선 보전지역의 저조선 보전 관련 업무 5. 특정 원거리 도서 항만시설(「배타적경제수역·대륙붕 보전·이용 촉진을 위한 저조선 보전·거점시설의 정비 등에 관한 법률」제18조에 규정하는 시설)이 존재하는 항만의 정비·이용·보전·관리에 관한 사항(공사 실시의 안전확보 관련 사항 제외) 6. 항만환경의 정비·보전 및 항로의 환경보전 관련 계획(폐기물처리시설 및 배출가스처리시설 관련 사항 포함)관련 사무(해안·방재과 소관 제외) 7. 항만환경의 정비·보전 관련 사업의 사업계획(폐기물처리시설 및 배출가스처리시설 관련 사항 포함) 관련 사무(해안·방재과 소관 제외) 8. 국가의 해양오염방제 관련 업무 관련 사항 (기술기획 소관 제외)

기관	관할 업무
	9. 광역임해환경정비센터 수행 업무 관련 사항 10. 선박 배출 폐유처리시설, 폐유처리시설 및 폐유처리사업 관련 사항 11. 「해양오염 등 및 해상재해 방지에 관한 법률」에 따른 유류저장 시설 등의 유탁방지긴급 조치안내서 관련 사항 12. 항만 등의 공사로 인한 토사슬러지 기타 잔여물의 유효한 이용 확보 관련 사항 13. 항만환경의 정비·보전 및 항로의 환경보전관련 시험·연구 및 기술개발과 그 조성·기술지도·성과 보급 관련 사항
해안방재과	1. 항만 관련 해안의 정비·이용·보전 기타 관리관련 사항(공사 관련 보상, 공사실시의 안전확보 및 공사검사 관련 제외). 2. 항만(특정 먼거리 도서 항만시설이 있는 항만을제외)및 항로에 관한 재해(지반변화 및 광해 포함)방지 및 복구 관련 사항(공사 관련 보상, 공사 실시의 안전확보 및 공사검사 사항 제외) 3. 항만 등에 관한 위기관리를 위한 사항(해양 환경과 소관 제외)

## (2) 해상보안청

일본 해상보안청은 주로 주권이 미치는 해양과 내수역(하천·호수)에서 순찰·경비·구난 활동을 하는 조직이다.<sup>412)</sup> 2차대전 후 미국 연안경비대를 모델로 해서 잔여 해군조직의 전환으로 창설된 해상보안청은 2001년 정부조직 개편에 따라 국토교통성의 외국(外局)으로 일본 영해 및 배타적 경제수역에서 경찰권을 가지는 법집행 기관인 해안경비대(Japan Coast Guard)가 됐다.<sup>413)</sup> 일본 해상보안청(해안경비대)는 해상경찰기관으로서, 해상보안청의 해상보안관은 「해상보안청법」에 따라 특별사법경찰직으로 임명된다.<sup>414)</sup> 「해상보안청

412) 「海上保安庁組織規則」, (2018년 국토교통성령 제4호),

[http://elaws.e-gov.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=413M60000800004](http://elaws.e-gov.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=413M60000800004), (2017.10.2. 방문).

413) 위키백과, “沿岸警備隊,”

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B2%BF%E5%B2%B8%E8%AD%A6%E5%82%99%E9%9A%8A>, (2017.10.1. 방문).

414) 「海上保安庁法」, (2011년 법률 제28호), 제2조 제1항. 종래의 운수대신관방, 운수성 해운총국장관방, 해운국, 선박국 및 선원국 해난심판소의 이사관, 등대국, 수로부 및 기타 행정기관의 소관에 속하는 사무로서 위 본문에서의 사무에 해당하는 것은 해상보안청의 소관으로 이관된다. 「海上保安庁法」 제2조 제2항.

법」제25조에 따라 군사활동은 인정되지 않으며, 이러한 점에서 준군사조직으로 운영되고 있는 미국 등의 경우와 구별된다. 한편, 「자위대법」 제80조는 유사시 해상보안조직(海保組織)의 전부 또는 일부를 방위대신의 지휘하에 두는 것을 인정하고 있지만, 이에 대하여는 어디까지나 경찰활동으로 해석되고 있다.

일본 해상보안청은 법령의 해상여행, 해난구조, 해양오염 등의 방지, 해상선박의 항행질서유지, 해상범죄의 예방 및 진압, 해상범인 수사 및 구속, 해상선박 교통에 관한 규제, 수로, 항로 표지에 관한 사무 기타 해상의 안전확보에 관한 사무 및 이에 부대하는 사항에 관한 업무를 수행함으로써 해상의 안전 및 치안 확보를 도모하는 것을 임무로 한다.<sup>415)</sup>

〈표 5-8〉 해양안전 관련 일본 해안보안청 관할 업무<sup>416)</sup>

기관	관할 업무
장비기술부	1. 해상보안청 사용 선박과 항공기 기타 장비(정보통신시스템을 제외)에 관한 정비계획의 조정 2. 해상보안청 장비에 관한 기술적 사항의 종합적 기획 및 입안 및 조정 3. 해상보안청 사용 선박 및 항공기의 건조 및 유지 4. 물품의 검수 5. 해상보안청 소속의 국유재산의 관리 및 처분 및 물품 관리
경비구난부	1. 법령상 해상여행(航行)에 관한 사항 2. 해난시의 인명, 화물 및 선박구조 및 천재지변 기타 필요한 구제를 위한 원조

415) 「国土交通省組織令」, (2000년 정령 제255호로 제정, 2017년 정령 제193호로 최종개정, 2017.7.14.공포, 2017.7.24.시행), 제140조.

[http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\\_search/lsg0500/detail?lawId=412CO0000000255#Q](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=412CO0000000255#Q). 1948년 「해상보안청법」 제2조도 “해상보안청은 법률의 해상에 있어서의 실행, 해난구조, 해양오염등의 방지, 해상에서의 선박의 항행질서유지, 해상에서의 범죄의 예방 및 진압, 해상에서의 범인의 수사 및 체포, 해상에서의 선박교통에 관한 규제, 수로, 해로표지에 관한 사무 그 밖에 해상의 안전확보에 관한 사무 및 이에 부대하는 사항에 관한 사무를 수행함으로써 해상의 안전 및 치안의 확보를 도모하는 것을 임무로 한다”고 하고 있으나, 1948년 제정당 시에는 ①선박의 안전에 관한 법령의 해상에 있어서의 실행, ②선박직원의 자격 및 정원, ③해난구조, ④해난의 조사, ⑤도선사, ⑥해상에서의 범죄예방 및 진압, ⑦해상에서의 범인의 수사 및 체포, ⑧수로, ⑨항로표지에 관한 사무, ⑩ 그 밖에 해상의 안전확보에 관한 사무 등 해양 안전관리에 관하여 현재보다 광범위한 업무를 담당하는 것으로 되어 있었다.

416) Id.

기관	관할 업무
	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. 조난선박의 구호 및 표류물 및 침몰품의 처리에 관한 제도</li> <li>4. 해상보안청 외부자의 해상에서 인명, 화물 및 선박 구조에 대한 감독</li> <li>5. 여객 또는 화물의 해상운송에 종사자에 대한 해상보안을 위해 필요한 감독 (교통부의 소관사항 제외).</li> <li>6. 위험물의 하역에 관련된 항만규칙 관련사항</li> <li>7. 해양오염 및 해상재해 방지에 관한 법률에 따른 해상보안청 소관 사무(해양 정보부의 소관사항 제외).</li> <li>8. 해상선박의 항행질서유지</li> <li>9. 연안수역에서의 순시경계</li> <li>10. 해상에서의 폭동 및 소요 진압</li> <li>11. 해상범죄의 예방 및 진압</li> <li>12. 해상범인수사 및 구속</li> <li>13. 경찰 등이 취급하는 시체의 사인이나 신원조사 등에 관한 법률에 따른 해상보안청 소관 사무</li> <li>14. 국제 수사 공조에 관한 것.</li> <li>15. 사무에 필요한 선박 및 항공기 정비계획 및 운용</li> <li>16. 해상보안청의 사용 통신시설의 운용</li> <li>17. 경찰청 및 도도 부현 경찰, 세관, 검역소, 기타 관계 행정청 간의 협력, 공조 및 연락</li> </ol>
해양정보부	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 수로측량 및 해상(海象)관측 및 해양오염방지를 위한 과학적 조사</li> <li>2. 수로지도 및 항공지도 작성 및 공급</li> <li>3. 수로통보, 항행경보 및 해상(海象)에 관한 정보 통보</li> <li>4. 위 사무 수행에 필요한 선박 및 항공기 정비계획 및 운용</li> </ol>
교통부	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해난의 조사(교통안전위원회 및 해난심판소 조사사건 제외)</li> <li>2. 선박교통의 장애제거</li> <li>3. 해상보안청 외부자의 선박교통 장애 제거행위 감독</li> <li>4. 여객 또는 화물 해상운송 종사자에 대한 해난방지에 필요한 감독</li> <li>5. 항법 및 선박 교통에 관한 신호</li> <li>6. 항만규칙(경비구난부 소관 사항 제외)</li> <li>7. 선박교통이 폭주하는 해역에서의 선박교통의 안전확보</li> <li>8. 무력공격사태 등의 특정공공시설 등의 이용에 관한 법률에 따른 선박의 항행제한</li> <li>9. 선박교통의 안전을 위해 필요한 사항의 통보(해양정보부의 소관 사항 제외)</li> <li>10. 등대 및 기타 다른 항로표지의 건설, 유지보수, 운용 및 용품 관련 사항</li> </ol>

기관	관할 업무
	11. 등대 그 다른 항로표지의 부속시설로 기상관측 및 그 통보 관련 사항 12. 해상보안청 외부자의 등대 기타 항로표지의 건설, 보수 또는 운용에 대한 감독 13. 위 사무 수행에 필요한 선박 및 항공기 정비계획 및 운용

**(3) 해난심판소**

해난심판소는 일본 국토교통성의 특별기관으로 해난사고 발생시 「해난심판법」에 따라 행정심판업무를 담당한다. 해난심판을 통해 해기사, 도선사, 소형선박조종사에 대한 징계 처분을 하고, 해상교통의 안전을 확보하기 위한 사고 관련 심판업무를 담당한다. 해난심판소는 2008년 10월 해난심판청이 담당하던 징계처분의 업무를 승계하면서 발족하였다.<sup>417)</sup>

**(4) 교통안전위원회**

교통안전위원회는 일본 국토교통성의 외국(外局)으로서, 항공사고·철도사고·선박사고 또는 중대 사고의 원인규명조사를 실시하고, 조사결과에 따라 국토교통대신 또는 원인관계자에 필요한 시책·조치의 실시를 요구한다. 2008년 10월 1일, 종래의 항공·철도사고조사위원회와 해난심판청을 개편·통합하면서 「교통안전위원회설치법」에 따라 독립행정위원회로서 설치되었다.<sup>418)</sup>

**2. 법·제도**

일본의 해양안전 관련 법령은 해상교통, 선원, 선박, 해난, 항로, 항만·해운, 수산 기타 등에 관해 다양한 법령과 행정규칙들이 존재한다. 해양 관련 법령체계는 우리나라와 매우 유사하다고 할 수 있다.

417) 위키백과, “海難審判所,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문). 일본 해안경비대는 인원은 약 12,000명, 400척 함정과 70대 이상의 항공기를 보유하고 있다(2010년 기준).

418) 위키백과, “運輸安全委員会,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문).

〈표 5-9〉 일본 해양안전법의 총괄체계<sup>419)</sup>

구분	법	규칙, 고시, 성령 등
해상교통 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상충돌예방법</li> <li>• 해상교통안전법</li> <li>• 항칙법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 거대선 등의 항행에 관한 통보의 방법에 관한 고시</li> <li>• 진로를 경계하는 선박, 소방설비를 갖춘 선박 및 측방을 경계하는 선박의 지정에 관한 고시</li> <li>• 선박과 항장 간의 무선통신에 의한 연락에 관한 고시</li> </ul>
선원 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선원법</li> <li>• 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률</li> <li>• 선원직업안정법</li> <li>• 선박직원법</li> <li>• 선박직원 및 소형선박조종자법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항해당직기준</li> <li>• 선원노동안전위생규칙</li> <li>• 구명정모규칙</li> <li>• 선원재해방지협회의 설립 및 감독에 관한 규칙</li> <li>• 선원직업안정법에 규정한 부원 직업보도를 행하는 선원교육기관 등을 정하는 건</li> <li>• 소형선박조종사시험기관에 관한 성령</li> </ul>
선박분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박안전법</li> <li>• 수선법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박구조규칙</li> <li>• 선박구획규정</li> <li>• 선박방화구조규칙</li> <li>• 만재흡수선규칙</li> <li>• 선박기관규칙</li> <li>• 위험물선박운송 및 저장규칙</li> <li>• 선박설비규정</li> <li>• 선박구명설비규칙</li> <li>• 선박소방설비규칙</li> <li>• 소형선박안전규칙</li> <li>• 어선특수규정</li> <li>• 선박자동화설비특수규칙</li> <li>• 소형선박안전규칙</li> <li>• 소형어선안전규칙</li> </ul>
해난 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해난심판법</li> <li>• 수난구호법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해난심판청조직규칙</li> <li>• 해산심판청사무장정</li> </ul>

419) 김석균, 『해양안전·해양안보』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원(2016), p.170 표의 보완.

구분	법	규칙, 고시, 성령 등
항로 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항로표지법</li> <li>• 수로업무법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박기상통보규정</li> <li>• 지방자치단체가 면허시 해상보안청장관에 통보해야 할 공동어업 등 지정</li> </ul>
항만· 해운 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만법</li> <li>• 항만정비촉진법</li> <li>• 항만정비긴급조치법</li> <li>• 항만노동법</li> <li>• 연안법</li> <li>• 해상운송법</li> <li>• 내항해운업법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만계획의 기본 사항에 관한 기준을 정하는 성령</li> <li>• 항만시설기술상의 기준을 정하는 성령</li> <li>• 선박운송사업자 등이 제출하는 정기보고서에 관한 성령</li> <li>• 1992년 이후 5년간 내항해운업에 사용되는 선박의 적정 선복량</li> <li>• 내항운송취급업자 영업보증금규칙의 폐지에 관한 성령</li> </ul>
수산· 기타 분야	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 어업법</li> <li>• 태풍상습지대에 대한 재해방지에 관한 특별조치법</li> <li>• 대규모지진대책특별조치법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 태풍상습지대의 지정기준에 관한 성령</li> <li>• 긴급수송을 확보하기 위하여 필요한 항만시설의 기준 및 원활한 피난을 확보하기 위하여 필요한 해안보전시설의 기준을 정하는 건</li> </ul>

## (1) 해양 안전

### 1) 선박안전법

선박은 기상, 해상 등의 변화에 따라 귀중한 인명 및 재산을 잃을 위험에 노출되어 있어, 항해 중에 통상적으로 생기는 위험을 견디고 안전하게 항해하기 위한(감항성: seaworthiness) 시설이 필요하며, 설사 내항성이 충분히 확보되어 있다고 하더라도 사고가 발생한 경우에 대비하여 인명 안전을 확보하기 위한 시설도 필요하다.<sup>420)</sup>

이러한 선박의 감항성 및 인명의 안전을 유지하기 위해 필요한 시설을 갖추는 것에 의해 인명 및 재산의 안전을 확보하기 위한 사항을 규정하는 법이 「선박안전법」이며, 이 법은 “감항성을 유지하고 인명의 안전에 필요한 시설을 갖추지 아니하면 그것을 항해

420) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, 『概説 海事法規』(改訂版), 成山堂書店 (2015), p.13.



에 제공할 수 없다”고 규정하고 있다.<sup>421)</sup> 선박안전법은 원칙적으로 어선, 소형선(20톤 미만의 선박), 소형(유어)겸용선을 포함 모든 일본선박에 적용되면, 일본법이 적용되는 항행 구역에서 항행하는 외국선박에 대하여도 적용된다.<sup>422)</sup>

선박의 감항성 및 인명의 안전에 관하여 조약에 별도의 규정을 두고 있는 때에는 그 규정에 따르도록 되어있다.<sup>423)</sup> 여기서 조약이란, 일본이 가입한 「해상에서의 인명안전을 위한 국제조약(SOLAS 조약)」, 「만재흡수선에 관한 국제조약(LL조약)」등을 지칭하지만 선박의 감항성 및 안전에 관계가 있는 것이라면 장래 비준될 수 있는 일체의 조약을 포함한다.<sup>424)</sup> 이 법은 제1장 선박의 시설, 제2장 소형선박 검사기구, 제3장 등록시험기관 등, 부칙으로 구성되어 있는데, 각 세부 항목이나 특수 사항들에 대하여는 다음(다음 표 5-10 참조)과 같이 성령으로 정하고 있다.

〈표 5-10〉 선박안전 관련 기술기준을 정하는 성령<sup>425)</sup>

구분	규칙	규정 내용
선박의 구조	선박구조규칙 <sup>426)</sup>	선박의 선체에 쓰이는 사용재료의 재질, 강도 및 이와 관련한 공작방법과 선체 각 부재의 구조, 재료, 치수 및 이와 밀접한 관계를 가진 설비에 대한 기술 기준
	선박구획규정 <sup>427)</sup>	선박이 해난에 의하여 손상·침수된 경우 그 피해를 최소화하고 선박의 안전을 확보할 수 있도록 수밀격벽, 손상 시의 복원성에 대한 기술기준(국제항해에 종사하는 여객선 및 유조선에 적용)
	선박방화구조규칙 <sup>428)</sup>	- 선박에서의 화재 발생 및 확대 방지를 위한 선박의 구조 및 설비에 대한 기술기준 - 여객선, 총 톤수 500톤 이상의 화물선 및 유조선 (국제항해에 종사, 원양구역 혹은 근해구역을 항행구역으로 하는 것) 등에 적용

421) 「船舶安全法」(1933년 법률 제10호로 제정, 2017년 3월 10일, 법률 제41호로 최종개정), 제1조.

422) 「船舶安全法」(1933년 법률 제10호로 제정, 2017년 3월 10일, 법률 제41호로 최종개정), 제1조.

423) 「船舶安全法」(1933년 법률 제10호로 제정, 2017년 3월 10일, 법률 제41호로 최종개정), 제27조.

424) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), p.17.

425) Id., pp.20-21.

426) 1998년 운수성령 16호.

427) 1952년 운수성령 97호.

428) 1980년 운수성령 11호.

구분	규칙	규정 내용
선박의 구조	만재흡수선규칙 <sup>429)</sup>	만재흡수선의 표시를 요하는 선박에 대하여 만재흡수선의 종류 및 그 산출방법을 정함
	선박기관규칙 <sup>430)</sup>	선박의 기관, 즉 내연기관, 증기 터빈, 가스 터빈, 보일러, 압력 용기, 보조기계 및 이와 관계있는 관(管) 장치에 관하여 재료, 공작방법, 구조, 수치 등 이들의 제어장치에 대한 기술기준
선박의 설비	선박설비규정 <sup>431)</sup>	선박에 시설하는 조타, 계선 및 양묘의 설비, 주거설비, 위생설비, 항해용구, 위험물 기타 특수화물의 적부설비, 하역설비, 잠수설비, 전기설비 등 기술기준
	선박구명설비규칙 <sup>432)</sup>	선박에 시설하는 구명설비의 요건, 수량 및 비치방법에 대한 기술기준
	선박소방설비규칙 <sup>433)</sup>	선박에 시설하는 소방설비의 요건, 수량 및 비치방법에 대한 기술기준
특정 선박	어선특수규정 <sup>434)</sup>	어선에는 그 업종의 특징 상 구조 및 설비에 관한 일반 상선(商船)에 대한 관계성령을 그대로 적용할 수 없는 사항이거나 어선에만 특별히 시설을 요하는 사항에 대한 기술기준
	선박자동화설비특수규칙 <sup>435)</sup>	선박의 안전한 항해를 위하여 필요한 자동화설비(원격제어연료유 주유장치, 위성항법장치, 자동조타장치, 원격제어 밸러스트(ballast)수장배수장치, 해상위성통신장치 등)에 대한 기술기준
소형 선박	소형선박안전규칙 <sup>436)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소형선박 (총 톤수 20톤 미만 또는 총 톤수 20톤 이상으로, 스포츠나 레크리에이션 용으로만 제공되는 것으로 고시에 정한 요건에 적합한 선체길이 24미터 미만의 선박이며 국제항해에 종사하는 여객선 이외의 것)이 시설하여야 할 사항 및 그 기술기준</li> <li>- 선체, 기관, 배수설비, 조타, 계선 및 양묘의 설비, 구명설비, 소방설비, 거주 및 탈출의 설비, 항해용구 기타 그 부속품, 전기설비, 복원성 등에 대한 각 성령의 특칙사항</li> </ul>

429) 1968년 운수성령 35호.  
 430) 1984년 운수성령 28호.  
 431) 1934년 체신성령 6호.  
 432) 1965년 운수성령 36호.  
 433) 1965년 운수성령 37호.  
 434) 1934년 체신·농림성령.  
 435) 1983년 운수성령 6호.  
 436) 1974년 운수성령 36호.

구분	규칙	규정 내용
소형 선박	소형어선안전규칙 <sup>437)</sup>	「선박안전법 제32조 어선의 범위를 정하는 정령」 <sup>438)</sup> 으로 정한 어선이외의 총 톤수 20톤 미만의 어선이 시설하여야 하는 사항 및 그 기술기준

## 2) 선박직원 및 소형선박조종자법

「선박직원 및 소형선박조종자법」은 “선박직원으로서 선박에 승선해야 할 자의 자격 또는 소형선박조종자로서 소형선박에 승선해야 할 자의 자격 및 준수사항 등을 정하여 선박항해의 안전을 도모”<sup>439)</sup>하기 위하여 제정되었다. 소형선박 이용 레저활동의 증가와 더불어 해난의 증가로 소형선박 관련 안전의 필요성도 높아지게 되었는데, 이 법은 2002년 이러한 필요성을 반영하여 제정되었다.<sup>440)</sup>

이 법의 적용을 받는 소형선박이란 “총 톤수 20톤 미만의 선박 및 1인으로 조종하는 구조의 선박 중 그 운항 및 기관의 운전에 관한 업무의 내용이 총 톤수 20톤 미만의 선박과 동등한 것으로서 스포츠나 레크리에이션만을 위한 용도로 제공하는 선박으로, 일정한 기준에 적합하다고 인정받은 길이 24미터 미만, 총 톤수 20톤 이상의 선박을 말한다.”<sup>441)</sup>

이 법은 해기사 외 별도의 소형선박 조종사 면허, 시험, 선종별 선박직원 및 소형선박조종자의 자격과 승선기준에 대하여 규정한다. 소형선박 승선기준에 있어서는 항해구역에 따라 요구되는 항법지식이 다른 것을 반영하여, 항해구역 및 항해형태에 따라 특수소형선박, 연안소형선박 및 외양(外洋)소형선박의 3종류로 분류하고 있다.<sup>442)</sup>

437) 1974년 농림·운수성령 1호.

438) 1974년 정령 258호.

439) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」,(1951.6.26, 법률 제69호로 최종개정, 2010.6.13. 공포), 제1조.

440) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), p.158.

441) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제2조 4호.

442) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제23조의31, 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제23조; 「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令」, (1983, 정령 제13호), 제10조, 별표3.

또한 소형선박조종자에 대하여는, 음주조종의 금지, 위험시의 자기조종의무, 위험조종의 금지, 선외 추락대비조치, 출항전 검사, 적절한 경비 등 안전의무를 준수하여야 한다.<sup>443)</sup> 이러한 의무 위반시, 국토교통대신은 해당 소형선박조종자에게 재교육강습을 부과할 수 있고,<sup>444)</sup> 해당 선박의 항해정지나 항해의 금지를 명할 수 있다.<sup>445)</sup>

### 3) 해상충돌예방법

「해상충돌예방법」은 1972년에 IMCO에서 채택되어 1977년 7월 15일 발효된「1972년의 해상에서의 충돌을 예방하기 위한 국제규칙에 관한 조약」의 일본 국내 이행을 위한 법이다.<sup>446)</sup> 이 법은 5장 42조로 이루어져 있으며, 제1장: 법의 목적, 적용선박 및 용어의 의미, 제2장: 시계(視界)에 따른 항법,<sup>447)</sup> 제3장: 선종 및 항행 형태에 따른 등화(燈火) 및 형상, 제4장: 선박의 거동 및 상태에 따른 음향신호 및 발광신호, 제5장: 절박한 위험상태에서의 특례, 주의를 기울여 한 것에 대한 책임, 다른 법령과의 관계 등에 대하여 보칙(補則)으로서 규정하고 있다.

이 법은 항양선(航洋船)이 항행할 수 있는 해양 및 이와 인접한 수역의 수상에 있는 모든 선박(수상항공기 포함)에 대하여 적용되고, 수만 톤의 거선(巨船)부터 작은 거룻배에 이르기까지, 또한 공선(公船)과 사선(私船)의 구별없이, 평상시에는 군함에 대해서도 적용된다.<sup>448)</sup> 어로 종사 선박의 등화와 형상물에 대하여는 트롤어선과 그 외의 어선으로 구분하여 기준을 제시하고 있는데, 어로에 종사할 수 있는 선박이라도 실제 어로에 종사하는 경우에 한하여 어선 기준이 적용되며, 그 밖에 경우에는 동력선, 범선 등의 등화

443) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제23조의36, 1~5호.

444) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제23조의37, 2호.

445) 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」, 제24조.

446) 이 법은 종래의「해상충돌예방법」(1953년 법률 151호)을 전면 개정하여 1977년 6월 1일에 공포, 동년 7월15일에 시행되었다. 「海上衝突予防法」(1977년 법률 제62호) .

447) 항법의 실시에 대하여는, 시계(視界)의 상태가 중요한 요소로 작용하므로 제1절 (동법 4조~10조) 모든 시계(視界) 상태에서의 선박의 항법 (항행규칙 : sailing rules), 제2절 (동법 11조~18조) 선박이 서로의 시계 안에 있는 때의 항법 (조선규칙(操船規則) : steering rules), 제3절 (동법 19조) 제한된 시계 상태에서의 선박의 항법 (항행규칙 : sailing rules)으로 3절에서 규정하고 있다.

448) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), pp.210-211.

및 형상물을 표시하여야 한다.<sup>449)</sup>

이 법은 조난시 구조요청신호에 대하여도 규정하고 있으며,<sup>450)</sup> 선장 등이 이 법상의 의무규정을 태만히 한 경우, 이 법 위반 자체로 처벌을 받는 것은 아니나, 위반으로 사고가 발생한 경우는 민·형사상의 책임 외에 해난심판법에 따라 행정처분(면허 등 취소)의 대상이 된다.<sup>451)</sup>

#### 4) 해상교통안전법

일본은 도쿄만<sup>452)</sup>, 이세만<sup>453)</sup>, 세토나이카이<sup>454)</sup>는 일본 전체 해상교통량 전체의 4분의 3이 집중된 해역으로, 전국의 해난사고의 약 3할 정도가 이 해역에서 발생하고 있다. 선박교통 안전확보와 해난사고 발생방지하기 위하여, 항만 내에 관하여는 「항칙법」이, 그 외의 해역에 관하여는 「해상충돌예방법(예방법)」이 선박교통의 규칙을 정하고 있었으나, 협수로에서의 안전운항 관리를 위하여는 부족하다는 점이 지적되었다.<sup>455)</sup> 그러나 이러한 특례의 해상교통법규 제정이 요구되에도 불구하고, 어업관계자들의 강한 반대로 입법이 난항을 겪다가,<sup>456)</sup> 드디어 1972년에 「해상교통안전법」이 제정되어 1973년 7월 1일부터 시행되었다.<sup>457)</sup>

449) 「海上衝突予防法」제25조, Id., p.219.

450) 「海上衝突予防法」제37조.

451) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), p.223.

452) 일본 혼슈(本州) 중동부 해안에 있는 만.

453) 일본 혼슈 중앙부 태평양연안의 큰 만.

454) 세토(瀬戸) 내해(内海), 일본 혼슈 서부와 규슈(九州), 시코쿠(四國)에 에워싸인 내해.

455) 협수로에 대한 선박교통의 규칙으로 「해상충돌예방법」에 근거한 특정수역항행령에 따라 세토나이카이의 특정수역에 관하여 등화의 표시, 어로선의 운항의무 등에 관한 예방법의 특례를 정하고 있었으나, 이 정령(政令)은 선박교통에 위험을 야기하는 행위를 규제할 수 없고, 별칙이 없는 등, 내용적으로 충분치 못하여 해상교통 안전관리에 미흡하였다. 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), p.224.

456) 협수로에 대한 교통규제의 효과가 대형선의 항행을 우선시키고 어로가 대폭적인 제약을 받을 우려가 있다고 여겨졌기 때문이다. Id..

457) 해상보안청이 1968년 이후 3년간에 걸쳐 관계행정기관 및 어업관계자와 협의하여 좁은 수도가 해상교통의 장인 동시에 어업생산의 장이라는 입장에서 조정을 진행하였으며, 그 결과 양자의 사이에 해상교통안전법제정에 관하여 양해가 성립하였다.

이 법은 폭주해역에서의 선박교통에 관한 특별한 교통방법을 정함과 동시에 선박교통의 위험을 방지하기 위한 규제를 실시하여 선박교통의 안전을 도모하는 것을 목적으로 한다.<sup>458)</sup> 이 법률은 도쿄만, 이세만 및 세토나이카이의 3개의 해역 내 한쪽 측면 700미터의 폭 이하로 된 11개의 항로<sup>459)</sup>를 항행하는 거대선, 어로선에 대해 적용된다.

「해상충돌예방법」은 국제적인 해상교통의 일반규칙인 국제해상충돌예방규칙(COLREG)에 준거하여 규정된 법률로 「해상교통안전법」의 적용수역을 포함하나, 「해상교통안전법」 적용해역에 대해서는 오히려 충돌이나 혼란의 위험성을 증대시킬 수 있어 「해상교통안전법」에 규정된 항법, 등화의 표시, 기타 운항에 관한 사항을 「해상충돌예방법」의 규정보다 우선하는 것으로 되어 있다.<sup>460)</sup> 이 법은 교통의 방법(제2장)과 위험의 방지(제3장)에 대하여 규정하고 있다. 이를 위한 행정조치, 즉 위험선박의 항행통보, 항로의 지정, 항행의 제한, 선박항행 관련 정보제공, 진로변경 권고 등 조치, 공작물 설치 등 허가, 해난 발생시 위험방지 조치 등 대부분의 행정조치 권한은 해상보안청장관에 속해 있다.

## (2) 해양 보안

### 1) 국제항해선박 및 국제항만시설의 보안확보등에 관한 법률

일본 「국제항해선박 및 국제항만시설의 보안확보등에 관한 법률」<sup>461)</sup>은 「해상인명안전협약(SOLAS)」과 「국제선박항만보안규칙(ISPS)」의 개정을 반영하여 2004년에 공포, 시행되었다. 이 법은 “국제항해선박 및 국제항만시설에 대해서 소유자 등이 강구해야 할 보안의 확보를 위해서 필요한 조치를 정함으로써 국제항해 선박 및 국제항만시설에 가해질 수 있는 위해행위방지를 도모하는 동시에 보안확보를 위해서 필요한 조치”를 취하고 “국제항해선박의 본국의 항구에의 입항에 관한 규제”를 정함으로써 국제항해선박 또는 국제항만시설에

458) 「海上交通安全法」, (1972년 법률 제115호로 제정, 2006.5.8.법률 제42호로 최종개정, 공포).

459) 그러한 항로에는 우라가 수도항로, 나카노세 항로, 이라코 수도항로, 아카시 해협항로, 비산세토 동항로, 우다가 동항로, 우다가 서항로, 비산세토 북항로, 비산세토 남항로, 미즈시마 항로 및 쿠루시마 해협항로가 지정되었다.

460) 「海上衝突予防法」, 제41조 제1항.

461) 「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」, (2004년 법률31호로 제정, 2017.5.31.법률41호로 최종개정)

대해 발생할 우려가 있는 위험의 방지를 위하여 제정되었다.<sup>462)</sup> 이 법은 국제해상운송보안 지표의 설정, 선박경보통보장치, 선박지표대응조치, 선박보안총괄자, 선박보안관리자, 선박보안기록부, 선박보안규정, 선박보안증서, 외국선박에 관한 조치, 국제항만시설에 관한 조치, 국제수역시설에 관한 조치, 국제항해선박의 입항에 관한 규정을 두고 있다. 이 법하의 대부분의 조치 및 규칙 및 기준설정에 관한 권한은 국토교통대신에게 있다.<sup>463)</sup>

## 2) 해상보안청법

「해상보안청법」 제14조에서는 해상보안청이 관장하는 사무 중, 법령의 해상에서의 실행, 해난구조, 해상에서의 범인의 수사 및 체포 등을 실시하기 위해, 해상보안청의 직원 중에서 운수대신이 ‘해상보안관’을 지명하도록 하고, 나아가 제31조에서는 “해상보안관은 해상에서의 범죄에 대해 형사소송법…에 규정하는 사법경찰관의 직무를 …수행한다”라고 규정하고, 해상보안관이 해상에서의 범죄에 대해 형사소송법에 규정하는 사법경찰 직원으로서의 직무를 수행하도록 하였다. 이들 임무를 수행하기 위해 해상보안관은 필요한 선박에 대한 출입검사, 선장 등에 대한 서류의 제출명령, 선박의 출항정지 등의 권한과 사법경찰직원으로서의 권한행사가 가능하다.

해상보안관의 권한으로서 제16조에서는 일반인등에 대한 협력요구, 제17조에서는 서류의 제출명령, 선박에 대한 출입검사, 승무원등에 대한 질문권한이 규정되어 있고, 제18조에서는 일정한 요건을 충족한 경우에 선박의 진행을 정지시키고, 출항을 정지시키는 등 강제권한을 행사할 수 있다고 규정되고 있다. 나아가 제20조에서는 무기사용의 권한이 규정되고, 제31조에서는 해상에서의 범죄에 대해 수사, 체포 등의 권한을 행사할 수 있다고 규정하고 있다

또한 「해상보안청법」 제15조에서는 “해상보안관이 이 법률이 정하는 바에 따라 법령의 실행에 관한 사무를 수행하는 경우에는 그 권한에 대해서는 당해 해상보안관은 각각의

462) 「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」 제1조.

463) 神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, (2015), pp.418-450.

법령의 실행에 관한 사무를 소관하는 행정관청의 당해 관리로 보며, 당해 법령의 실행에 관한 사무에 관해 행정관청이 제정하는 규칙의 적용을 받는 자로 한다”고 규정하였다. 이 규정에 따라서 관세법, 마약등단속법령, 어업법, 선원법 등의 해상 및 선박에 적용되는 각종 법률에 대해 각각의 법률에서 정하는 세관직원, 마약단속관, 어업감독관, 선원노무관등과 같은 권한을 해상보안관이 해상에서 행사할 수 있게 되었다. 464)

## 제5절 시사점

앞에서는 해양의 안전관리에 관한 국제협약과 미국, EU, 영국, 일본의 외국 법제를 살펴 보면서 주로 관리조직의 업무 및 이에 관한 근거 법령을 위주로 살펴보았다. 이와 같은 외국법제 검토를 통하여 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 해양사고 다발의 취약 부분에 대한 특화된 규정들이 있다는 점이다. 이는 지리적 상황, 경제발전 수준 등 각국이 처하고 있는 상황에 따라 다를 수도 있지만, 소형어선, 소형선박과 같이 특히 관리가 어렵지만 사고발생율이 높은 선종에 대하여는 그 특성을 반영한 별도의 규제가 존재한다는 점이다. 영국의 소형선박규칙이나 일본의 「소형선박안전규칙」, 「소형어선규칙」등이 그러한 규제에 해당된다. 또한 지리적 특성을 반영한, 일본의 「해상교통안전법」도 일반법인 「해상충돌예방법」의 특별법적 성격을 가지고 있으나, 해상 지리, 교통상황을 반영하여 일반적 규칙을 적용하지 않고 상황적 특수성을 반영한 규칙을 적용하고 있다.

둘째, 해상에서의 특수성과 어려움을 반영한 법집행력 체계를 마련하고 있다는 점이다.

464) 이 “법령의 실행”에 관한 사무의 실시에 관해 해상보안관은 제15조 후단의 규정에 따라, 각각의 행정관청이 제정한 규칙의 적용을 받는 것으로 하고, 또한 해상보안청장관은 제10조에 따라 운수대신의 지휘감독을 받을 뿐만 아니라 “...운수대신 이외의 대신...의 소관에 속하는 사무에 대해서는 각각 그 대신...의 지휘감독을 받는다”고 되었다. 나아가 해상보안에 관한 행정사무 특히 이 “법령의 실행”에 관한 사무는 종래 개별 기관이 독립하여 실시하여 왔던 것이며, 다른 행정각부와의 연계·조정을 요하는 것이었기 때문에, 제26조에서 해상보안제도의 운용 및 개선에 관한 심의를 위해 대장성, 후생성, 농림성, 운수성 등 관계 중앙행정기관의 직원 및 학식경험자로 구성되는 “해상보안위원회”가 설치되고, 해상보안청장관으로부터의 자문에 대한 답신 및 해상보안제도의 운용 및 개선에 관한 건의를 하도록 하였다.



특히 미국의 경우 해군력을 바탕으로 한 강력한 집행체계 및 권한을 부여하고 있는데, 이는 해상이라는 환경적 특성상 사고 및 사건의 인지, 조사·확인, 통제, 처리가 육상에 비해 어렵고 제약이 있을 수 밖에 없음을 고려한 것이라고 할 수 있다. 해상에서 법이 지켜지기 어려운 만큼 보다 강한 집행력이 뒷받침될 필요가 있는데, 이를 위하여 경찰과 집행을 담당하는 기관에 이에 상응하는 전문성과 집행권한을 부여하고 있다. 또한 정보통신 등의 기술 개발을 통해 인력에 의한 행정력을 발휘하기 어려운 영역에 투입함으로써 사고 및 사건 발생의 방지와 유사시 대응력을 강화하도록 하고 있다.

셋째, 해양안전관리에 있어 정책과 집행이 일관성을 가지도록 한다는 점이다. 미국의 경우는 해안경비대가, 영국은 해양·연안경비청이 해양 안전관리에 관한 정책과 집행을 모두 수행하고 있어 비교적 일원화된 관리체계를 가지고 있다. 다만, 미국의 해안경비대는 군조직의 일부이고, 영국 해양·연안경비청은 교통부 관할의 독립행정청으로 무력행사가능여부 등에 있어 차이를 보이고 있다. 일본 해상보안청은 국토교통성 소속으로, 선박안전, 항만 등의 해사정책과 해양환경정책은 국토교통성 해사국과 항만국에서 수행하고 있으나, 해상에서의 경찰활동, 해상교통 질서유지, 해난구조, 오염방제 등의 업무는 해상보안청에서 전담하고 있다. 우리나라의 관리체계는 이 중에서는 일본과 가장 유사한 체계라고 할 수 있는데, 수산을 포함 해양과 관련된 행정 전반을 책임지는 해양수산부가 해양 안전관리에 관한 정책을 담당하고, 집행은 주로 해양경찰을 통해서 하고 있으나 재난관리 등 일부 영역의 업무에 있어서는 정책수립과 집행의 역할이 중복되거나 혼선이 나타나고 있다는 점에서, 이들 나라의 안전관리체계를 보다 참고할 필요가 있다. 특히 영국에서는 해양사고 발생시 나타나는 지휘체계의 혼란과 의사결정상의 비효율성으로 인해, 전문성과 독립성을 가진 해양구조·국무조정 대표라는 직위를 만들고 이를 통해 사고 관련 전반을 책임지도록 함으로써 해양사고대응의 효율성을 높이고 있는 점도 주목할 필요가 있다.

korea  
legislation  
research  
institute

## 제6장 입법 개선을 위한 정책 제언

제1절 주요 문제 상황

제2절 안전관리체계



## 제6장

# 입법 개선을 위한 정책 제언

## 제1절 주요 문제 상황

### 1. 소형 선박·어선

현행법에서 소형 선박에 대한 정의는 기본적으로 「선박법」에서 찾을 수 있다. 선박법에 따르면 ‘소형 선박’은 ① 총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선과, ② 총톤수 100톤 미만인 부선으로 정의되고 있다.<sup>465)</sup>

그러나 법에 따라서 소형선박은 각각 다르게 정의되어진다. 항행의 안전성을 위해 선박의 감항성 유지를 위한 시설기준을 규정하는 「선박안전법」에서는 선박길이가 12미터 미만인 선박이라고 정의되고 있고,<sup>466)</sup> 소형선박 조종사면허에 대하여 규정하는 「선박직원법 시행령」에서는 총톤수 25톤미만의 선박을 소형선박이라고 정의한다.<sup>467)</sup>

특히, 「선박안전법」상 2톤 미만의 선박은 무선장치 설치의무가 적용되지 않으며,<sup>468)</sup> 해양사고 발생시 신속한 대응을 위하여 설치하도록 하는 선박위치발신장치의 경우에도 2톤 미만의 선박 등은 설치의무를 부담하지 않아도 된다.<sup>469)</sup> 마찬가지로, 2톤 미만 어선

465) 「선박법」, 제1조의2 제2항, 3호.

466) 「선박안전법」, 제2조 11호.

467) 「선박안전법」, 제2조 11호. 소형선박 조종사면허 취득에 필요한 승무경력에 있어서, 2년 이상의 총톤수 2톤 이상의 선박, 배수톤수 2톤 이상의 함정의 운항 또는 운전을 요구하고 있다. 「선박안전법」제14조의4, 별표 1의3.

468) 「선박안전법 시행규칙」, 제72조 제1항.

469) 「선박안전법」, 제30조 제1항에서 「선박안전법 시행규칙」 제73조. ① 총톤수 2톤 이상의 선박중에, 「해운법」에 따른 여객선, 비교적 안전한 시간대나 해역 외를 2시간 이상 항행하는 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선, ②

의 경우, 위치발신장치 등 안전 관리에 필요한 규정이 대부분 적용되지 않는다. 그러나 정부에서 발행하는 해상조난 관련 통계도 5톤 미만의 경우가 가장 큰 사고비율을 점하고 있음을 볼 때, 소형선박의 안전장치에 대한 규정이 강화되거나 다른 중대형 선박과의 차별화가 필요하다면 별도의 안전설비규정을 마련할 필요가 있을 것이다. 다만 해양수산고시로서, 「소형선박의 구조 및 설비 기준」,<sup>470)</sup> 「총톤수 10톤 미만 소형어선의 구조 및 설비기준」,<sup>471)</sup> 등 선체의 구성이나 구조에 관한 기준이 마련되어 있으나, 보다 집행의 실효성이 확보될 수 있도록 규범력을 강화한 규범형식을 갖출 필요가 있으며, 안전장치 등의 안전관리 측면의 규정 내용도 보강할 필요가 있다. 특히, 2톤 미만의 경우, 안전장치에 관한 규정이 적용되지 않는 경우가 많으므로, 그 사고 원인과 유형에 따라 별도의 안전관리체계를 마련할 필요가 있을 것이다.<sup>472)</sup>

참고로 일본의 경우에는 「소형선박안전규칙」, 「소형어선안전규칙」, 「소형선박기준을 정하는 고시」, 「소형어선기준을 정하는 고시」, 「소형선박등록 등에 관한 법률」, 「선박직원 및 소형선박조종자법」, 「영국의 경우에도 「소형선박규칙(small craft codes)」 등 다양한 소형선박에 대한 별도의 안전체계를 두고 있는 점을 주목할 필요가 있다.

## 2. 통 신

국제해사기구(IMO)는 1999년 SOLAS의 개정을 통해, 300톤 이상의 모든 종류의 국제항해선박, 500톤 이상의 국내항해용 화물선에 AIS의 설치를 의무화하였다. 우리나라도 「선박안전법」에서 선박위치발신장치 설치의무를 규정하면서, 여객선이 아닌 선박으로서 국제항해에 취항하는 총톤수 300톤 이상의 선박, 여객선이 아닌 선박으로서 국제항해에 취항하지 아니하는 총톤수 500톤 이상의 선박과 2톤 이상의 여객선 등에 의무를 부과하

여객선이 아닌 선박으로서 국제항해에 취항하는 총톤수 300톤 이상의 선박, ③ 여객선이 아닌 선박으로서 국제항해에 취항하지 아니하는 총톤수 500톤 이상의 선박, ④ 연해구역 이상을 항해하는 총톤수 50톤 이상의 예선, ⑤ 유조선 및 위험물산적운송선만 적용대상으로 하고 있다.

470) 2016.12.28., 해양수산부고시 제2016-222호로 최종개정, 2016.12.28. 시행.

471) 2015.2.26. 해양수산부고시 제2015-18호로 최종개정, 시행 2015.3.29. 시행.

472) 이에 따라 관련 통계도 2톤 이하와 2톤 이상 5톤 미만의 경우를 구분해 볼 필요가 있다.

고 있다.<sup>473)</sup> 어선의 경우에도 거의 모든 어선(상갑판없는 2톤 미만 어선 제외)에 대하여는 어선위치발신장치 설치의무를 부과하고 있는데, 실제로는 특히, 어선이나 낚시어선들이 이 장치를 끄고 조업하는 경우도 많아 비상시에 대응이 어려운 경우가 다수 발생한다. 또한 어선의 경우 어선위치발신장치의 고장시 신고만 하면 출항하는데 문제가 없고, 고의로 위치추적장치를 작동시키지 않고 조업하는 행위에 대하여 제재가 없어 지속적으로 문제가 되어 왔었다.<sup>474)</sup>

따라서 현행 「어선법」 제53조에 고장이나 분실 신고하지 않은 행위 뿐 아니라 고장난 어선위치발신장치를 방치하는 행위, 즉 수리하지 않거나 재구매 설치를 하지 않는 행위에 대한 제재규정을 도입함으로써, 사고발생 등 비상시 선박의 위치를 추적할 시스템을 강화할 필요가 있을 것이다.<sup>475)</sup> 또한 적용대상이 아닌 선박에 대하여도 그 적용범위를 확대할 필요가 있을 것이다. 점차 증가하는 사고 현황을 봤을 때, 레저용선박도 그에 포함될 수 있는데, 「수상레저안전법」의 개정을 통해 위치발신장치의 설치를 의무화시키는 것이 필요할 것이다.<sup>476)</sup> 그 외 적용대상에서 제외되거나 적용이 어려운 소형선박의 경우에 있어서도 소형선박의 선체규모와 구조에 부합하는 발신장치의 마련과 더불어 그 설치·가동에 대한 의무화를 부여할 필요가 있을 것이다.

한편, 선박안전관리공단의 어선검사에 대해 규정하는 「어선검사지침」 251개 검사 항목에 V-pass를 포함시킴으로써, 장치가 미장착이거나 비정상적으로 작동하는 경우 검사에

473) 위 각주 「선박안전법」, 제29조, 「선박안전법 시행규칙」, 제72조.

474) 감사원, 「긴급출동·구조체계 구축 운영실태 감사보고서」, (2015.9), p.71. 2015년 감사원은 이에 대해 어선소유자 등이 고장 또는 분실한 V-Pass 단말기를 수리하지 않고 방치한 경우 과태료 부과등의 제재가 필요하다는 점과, 선박안전관리기술공단에서 어선 검사 시 발신장치의 정상작동 여부를 정기검사하도록 하여야 한다는 의견을 제시하였다. 2015년 당시 V-Pass 단말기 무료 보급 이후, 2,900여 대 (전체 7.3%)가 고장임에도 수리하지 않은 채 방치되고 있었음을 밝히고 있다.

475) V-Pass를 장착한 선박과 그렇지 않은 선박에 있어 사고발생시 사고접수에 소요되는 시간이, V-Pass를 장착한 선박은 즉시 신고를 할 수 있는데 반하여, 미장착선박은 3-9분 정도 더 소요되는 것으로 나타났다. 감사원, (2015.9), p.99.

476) 감사원은 어선 외에도 신고의무가 없는 10해리 이내에서의 수상레저 선박에 대하여도 출항관리가 필요하므로 현재 적용 대상이 아닌 수상레저선박에 대하여도 V-Pass장착의무화가 필요하다고 지적하였다. 감사원, (2015.9), p.73.

통과되지 않도록 하는 방안도 모색되어야 하겠다.<sup>477)</sup> 보다 규범력을 강화하기 위하여는 「어선법」 제23조의 “어선 검사 후 어선의 상태유지”에 관한 규정에서, “선체·기관·설비 등이 정상적으로 작동·운영되도록 상태를 유지하여야 한다”는 규정 내용에 관하여 위치 발신장치가 포함된다는 점을 보다 분명히 하고, 제21조 “어선의 검사”에 있어 이에 반하는 사항이 있는 경우 어선검사를 합격할 수 없는 규정을 마련하는 방안도 고려할 수 있을 것이다.<sup>478)</sup>

### 3. 선장의 현장 대응

사고발생시 현장 대응에 있어 선장의 역할이 매우 크다는 점을 감안할 때, 선장의 권한과 의무를 보다 강화할 필요가 있다. 「선원법」 제11조 제1항에는 선장 및 선원이 선박에 대한 급박한 위험시 인명, 선박 및 화물 구조를 위한 조치를 다하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>479)</sup> 2015년에 같은 조 제2항에 인명구조 조치를 다하기 전에 선박을 떠나지 않을 의무가 새로이 부가되었으나,<sup>480)</sup> 이에 나아가 선장 및 선원은 인명구조를 최우선으로 하여 노력하여야 한다는 점을 보다 명백히 할 필요가 있다.

그리고 「선원법」 제13조는 선장이 항해안전을 위하여야 할 사항을 해양수산부령으로 정하면서, 해양수산부령에서는 ① 「국제 해상충돌 방지규칙」의 준수, ② 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 준수, ③ 모든 항해장치의 정기적 점검과 그 기록의 유지, ④ 선원 거주설비의 정기적 점검과 그 기록의 유지를 규정하고 있는데,<sup>481)</sup> 「국제 해상충돌방지 규칙」과 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 준수 내용이 구체적인 상황에서의 행위준칙이 될 수 있도록 보다 구체적으로 규정될 필요가 있다.

477) 감사원,(2015.9), p.72.

478) 현행 「어선법」 제21조 제2항은 어선위치발신장치에 대하여는 「전파법」에서 정하는 바에 따라 검사를 받아야 한다고만 규정하고 있다.

479) 「선원법」, 제11항 제1항.

480) 「선원법」, 제11항 제2항.

481) 「선원법 시행규칙」 제10조.

또한 선장의 의무위반행위에 대하여도 그 제재를 행위의 위법성정도에 비례하게 규정하는 것이 필요하다. 예를 들면, 「선원법」 제161조는 “인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다하지 아니하였거나 필요한 조치를 다하지 아니하고 선박을 떠나 사람을 사망에 이르게 한 선장”에 대해 “무기 또는 3년 이상의 징역”에 처함을 규정하고 있는데, 선장 등의 인명구조 조치의무와 관련하여서는, 동 조는 해석여하에 따라서는 동 법 제11조와의 관계상 행위범과 결과범을 하나의 구성요건으로 동일한 정도의 제재를 부과하고 있는 것으로 볼 수도 있고, 그렇게 해석하지 않는다 하더라도 ‘인명구조에 필요한 조치를 다하지 아니한 행위’와 ‘필요 조치를 취하지 않고 선박을 이탈한 행위’로 인해 사망한 경우를 동일하게 규정하는 것으로 해석한다면, 이는 제162조에서의 “인명 구조를 위한 필요조치를 다하지 아니하여 사망”에 이른 경우를 처벌하는 행위와 중복될 수 있다. 따라서 「선원법」 제161조는 행위상 가벌성 정도를 고려하여 처벌에 있어 차등을 둘 필요가 있어 보이므로, 이러한 처벌조항들에 대하여는 행위의 가벌성 정도 및 행위 유형을 구별하여 구성요건과 제재를 비례적으로 규정하는 것이 타당할 것이다.

반면, 선장의 현장 대응 권한에 관하여도 선주나 선사와의 관계에 있어 선장의 지휘권을 강화할 필요가 있다. 특히, 통신 등이 두절되었거나 외부의 조력을 받기 어려운 상황에서는 선장의 현장대응판단이 절대적일 수밖에 없는데, 「선박안전법」이 “선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭”할 수 없다<sup>482</sup>)고 하고 있으나, 우리나라도 가입된 국제협약인 「바다에서의 인명안전에 관한 협약」인 SOLAS에서 규정된 바와 같이 “선박의 보안을 유지함에 있어 선장의 역할이 선사, 용선주, 다른 어느 누구로부터 제한되어서는 안된다”는 점을 보다 명백히 규정할 필요가 있다.

그리고 오늘날 점점 강화되고 있는 선사와 선주(해운사, 연안여객사)의 실질적인 권한을 고려했을 때, 실질적으로 선장은 선사에 영향하에 놓인 경우가 많고 현실적 지휘·명령 또한 선주기업이 하게 되는 경우가 많으므로 선장의 의무불이행에 대하여는 선사나 선주에 대하여도 동일 또는 실질적인 영향과 지휘·명령 권한에 비례한 가중된 책임을 물을

482) 「선박안전법」 제31조.



필요가 있을 것이다. 그러나 현행 「선원법」상 선사에 대한 처벌규정을 두고 있지 않으며 선장 및 선원들에 대한 처벌규정만을 두고 있다.

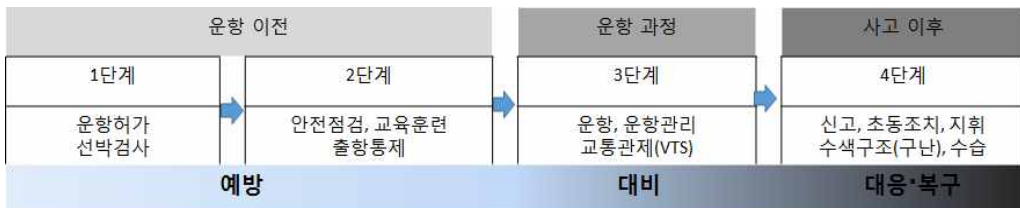
나아가 해상에서의 범이행에 관한 집행력이 현실적으로 발휘되기 어려운 상황을 고려하면, 승객을 포함 승선자에 관한 법규나 기준 등에 대한 정보를 제공할 의무를 부여하고 선장의 승객들에 대한 해당 선박의 법규준수사실의 고지의무를 부여함과 동시에, 승객들이 위반사항을 발견한 경우 확인, 신고·고발할 수 있도록 하는 승선자들의 자가관리체계를 마련함으로써 법집행의 사각지대에 놓일 수 있는 해상 및 선박에서의 법집행의 실효성을 강화하는 방안도 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

## 제2절 안전관리체계

### 1. 단계별 관리업무

해양안전 관리의 전과정을, 4단계로 나누게 되면, ① 운항이전에 선박에 대한 물리적 안전성을 통해 안전을 확보하는 단계, ② 안전점검 및 출항통제 등의 운항 예비단계, ③ 운항과정 중의 사고발생 방지를 위한 운항관리, ④ 사고 발생 이후 사고 대응·복구 단계가 있다.<sup>483)</sup>

[그림 6-1] 운항 전 단계별 해양 안전관리 과정<sup>484)</sup>



483) 공길영, (2017.11.6.), p.30를 바탕으로 수정.

484) Id.

사고 원인에 관하여는 주로, 운항 예비단계와 운항 중 운항관리단계에서 있을 수 있는 요인들이 문제가 되는데, ①단계는 주로 해양수산부에서 관리를 하고 있으며, ②단계는 해양수산부나 해양경찰청이, ③단계는 주로 해양경찰청의 관할 하에 관리되고 있다.

사고 대응에 관하여는 주로 ③단계 또는 ④단계의 문제라고 할 수 있는데, 이러한 단계의 업무들은 주로 해양경찰청 관할 업무들에 속한다. 다만, ④단계의 경우에는 현장업무는 주로 해양경찰청이 맡게 되나, 사고의 지휘체계에 있어서는 해양수산부, 국민안전처 등으로 나누어져 있다.

또한 각 단계별 적용 법률도, ①단계에는 주로, 「선박안전법」등 이 적용되고, ②단계는 「해사안전법」이 적용되나, 「어선법」, 「낚시관리법」과 같이 특수 선종에 관한 법이 있는 경우에는, ①또는 ②단계 등에 걸쳐 적용되기도 한다. ③단계에 적용되는 법률은 주로 「재난안전법」과 「해양경비법」, 또는 「선원법」이, ④단계에는 「해양경비법」, 「수상구조법」, 「재난안전법」이 적용되어진다.

[그림 6-2] 법제도상 안전관리 체계<sup>485)</sup>

구분	주요 내용	단계별 적용분야				소관 정부기관		
		운항 이전		운항 과정	사고 이후	행정 안전부	해양 수산부	해양 경찰
		1단계	2단계	3단계	4단계			
법	해운법							
	선박안전법·어선법							
	해사안전법							
	재난안전법							
	해양경비법							
	수상구조법							
제도	선박검사, 사업면허							
	안전점검, 교육훈련							
	운항관리실, VTS							
	컨트롤타워, 구조체계							

485) 공길영, (2017.11.6.), p.30를 바탕으로 수정.

이렇게 운항 단계 별로 다양한 적용 법령과 관리주체가 개입되어지기 때문에 관리체계가 지나치게 복잡하다고 할 수 있다. 따라서 이러한 복잡한 관리체계를 보다 단순화하여 중첩되는 부분을 단일화하고, 관리조직 또한 전문성과 업무집행상의 효율성에 근거하여 정책수립과 집행기능을 단계별로 혹은 업무별로 일원화할 필요가 있다.

## 2. 직제별 관리업무

해양의 안전관리와 관련하여 우리나라는 정책총괄은 해양수산부가 사고현장대응은 해양경찰이 담당하고 있다. 앞서 관련 현황정보를 통해서도 알 수 있듯이 해양에서 발생한 위험 대처에 있어 실질적으로 중요한 역할을 담당하는 것은 현장대응기관인 해양경찰의 업무라고 할 수 있다. 그러나 해양경찰과 같은 해양재난에 대한 대응기관의 업무는 경찰업무 뿐 아니라, 해군, 세관과 같이 국가안보의 문제와도 밀접한 관계를 가지는 것이 많다. 그러한 이유로 나라에 따라서는 미국 해안경비대와 같이 해군조직으로 운영하는 경우도 있다. 즉, 경찰기관으로서의 해안경비대를 설치하지 않고 해군이 관련 임무를 수행하고 있는 나라도 있으며, 해군의 일부로 설치하는 나라도 있다.<sup>486)</sup> 국경경비대와 마찬가지로 준 군사 조직의 일종으로 설치되는 경우에는 평시에는 해군 대신 영해와 내수(하천·호수)에서 경비·구난 활동을 하고, 전시에 해군과 함께 전투를 한다.<sup>487)</sup>

반면, 일본과 우리나라에서는 해양경찰(해양경비대)이 기본적으로 영해 순찰·감시·해양경찰활동에 종사하고 구난활동도 행하지만, 군사적인 기능을 가지고 있지 않기 때문에 미국의 경우와는 구별되어진다. 한편, 이렇게 군사조직으로 운영되지 않는 경우에도, 영국은 관련정책과 현장대응을 해양·해안경비대(MCA)에서 전담하고 있다.

우리나라의 경우 앞에서 검토한 바대로 현장기관인 해양경찰청과 정책총괄부처인 해양수산부의 업무가 중첩되어 나타나는 경우도 다소 있는데, 개별 법령에 근거한 권

486) 위키백과, “沿岸警備隊,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문);

487) Id..

한은 차지하고서라도 각 기관의 직제에 관한 규정을 통해 볼 때, 해양오염방제나 해양에서 발생한 재난대응에 관하여는 상당히 중첩과 혼선이 발생될 여지가 많은 것으로 보인다.<sup>488)</sup>

재난상황에서의 신속하고 효율적인 대응을 위하여는 의사결정을 단순화하는 것이 무엇보다 중요하므로, 이와 관련하여서는 독립성과 전문성을 갖춘 대응기관의 역할이 중요하다고 할 수 있다. 영국의 SosRep과 같이 조정적 역할을 독립적으로 수행할 수 있는 전권을 가진 직책을 두는 것도 기관들간의 대립 등으로 인하여 재난대응이 비효율적으로 이루어지는 것을 방지하기 위한 방안으로서의 하나의 좋은 모델이 될 수 있을 것이다.

---

488) 앞의 pp.136-137 및 부록 4 표 <우리나라 해양안전 관련 조직 관할 업무와 법적 근거> 참조.

〈표 6-1〉 각 기관의 직제에 관한 규정에 나타난 해양수산부와 해양경찰의 유사 관할 업무

업무	해양수산부		해양경찰	
해양 오염	해사 안전국	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박으로부터의 해양오염, 대기오염 방지에 관한 업무</li> </ul>	해양오염 방제국	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양오염 방제조치</li> </ul>
해양재난 사고대응	해사 안전국	<ul style="list-style-type: none"> <li>해상재해 및 해적피해 방지 대책 총괄</li> <li>해상재해, 해양사고 상황처리 및 해양항만상황관리실 운영</li> <li>해양안전종합시스템의 구축</li> </ul>	구조 안전국	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양사고 재난 대비·대응</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>해양안전종합시스템 (GICOMS)의 구축·운영·홍보 및 기술 개발</li> <li>선박모니터링시스템, 장거리 위치추적시스템의 구축·운영 및 국제협력</li> <li>위성항법보정시스템 (DGNSS) 및 차세대 해양안전종합관리체계(e-Navigation)의 설치·관리 및 기술개발</li> </ul>	경비국

korea  
legislation  
research  
institute

**참고문헌**



## 참고문헌

### [국내 문헌]

감사원, 「긴급출동·구조체계 구축 운영실태 감사보고서」, (2015.9).

공길영, “한반도 해양안전 관리 실태와 미래 지향적 발전 방향,” 국민해양안전정책 토론회 자료집, 심재철국회부의장 한국해양과학기술원, (2017.11.6.), p.32. (단행본?)

국민안전처, 『2016년 국민안전처 통계연보』, 국민안전처, (2016).

국토교통부, 『제8차 국가교통안전기본계획(2017-2021)』.

김석균, 『해양안전·해양안보』, 한국해양수산개발원 학술총서, 바다위의정원, (2016).

방호삼, “서해에서 한·중협력과 해상안전 증진: 해상 레짐의 검토를 중심으로,” 한·중협력포럼, 베이징 (2015.10).

송태민·송주영, 『R을 활용한 소셜 빅데이터 연구방법론』, 한나래, (2016).

이순태, 『국가위기관리 시스템으로서의 재난관리법제의 연구』, 한국법제연구원 (2009).

조홍식, 「리스크 법 - 리스크관리체계로서의 환경법-」, 서울대학교 법학연구소, 서울대학교 법학 43권4호, (2002).

중앙안전관리위원회·국민안전처, 『국가안전관리기본계획(2015~2019)』.



중앙해양안전심판원, 『2015년 주요 해양사고사례와 교훈』, 중앙해양안전심판원, (2016).

한국법제연구원, 『법령용어사례집』, 한국법제연구원, (2016).

해양경비안전본부, 『해상조난사고 통계연보 2015』, 해양경비안전본부, (2015).

해양경비안전본부 · 해양수산부, 『제2차 국가해사안전기본계획(2017~2021)』

### [외국 단행본]

Dave Sloggett, 『Anarchic Sea: Maritime Security in the Twenty-First Century』, Hurst, (2014).

Giovanni Sarto, Pompeu Casanovas, Maria Angela Biasiotti, Meritxell Fernandex-Barrera  
 Edited, Approaches to Legal Ontologies: Theories, Domains, Methodologies,  
 Springer (2011).

James Harrison, Making the Law of the Sea, A Study in the Development of  
 International law, Cambridge (2013)

Natalie Klein, 『Maritime Security and the Law of the Sea』, Oxford University Press,  
 (2012).

神戸大学海事科学研究科海事法規研究会 編著, 『概説 海事法規』(改訂版), 成山堂  
 書店 (2015).

**[국내 보도자료]**

광주인, “서해해경청, 낚시어선 불법 단속,” (2017.9.26.)

<http://www.gwangjuin.com/news/articleView.html?idxno=96884>.

뉴스1, “보유 헬기 20대…하늘에서 만나는 해양경찰,” (2017.6.15.),

<http://news1.kr/articles/?3021861>, (2017.10.9. 방문)

뉴스1, “소말리아 해역서 해적위험 고조…정부, 선박 등 주의 당부,” (2017.5.23.),

[http://www.news1.com/view/?id=NISX20170523\\_0014912908&cID=10101&pID=10100](http://www.news1.com/view/?id=NISX20170523_0014912908&cID=10101&pID=10100), (2017.10.29. 방문).

연합뉴스, “그렇게 많이 죽었어도…위치발신장치 끄고 정원초과 낚싯배 여  
전,”(2016.9.1.),

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/08/31/0200000000AKR20160831119200056.HTML>, (2017.10.8. 방문).

연합뉴스, “어선위치발신장치 고장에도 출항·꺼놓기도…사고 때 무용지물”, (2017.8.31.).

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2017/08/31/0200000000AKR20170831123800053.HTML>, (2017.8.31).

중앙일보, “해양경찰청 “명함(名銜)이 명암(明暗)을 바꾼다”, (2017.7.24.),

<http://news.joins.com/article/21783653>, (2017.10.9. 방문).

**[해외법률목록]**

일본, 海上保安庁組織規則, (2018년 국토교통성령 제4호)

일본, 「海上保安庁法」,(2011년 법률 제28호),

일본, 国土交通省組織令

일본, 「船舶安全法」

일본, 「船舶職員及び小型船舶操縦者法」,

일본, 「海上衝突予防法」

일본, 「海上交通安全法」

**[참고 온라인자료]**

네이버 지식백과, “내항성,” <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1919526&cid=50328&categoryId=50328>, (2017.9.29. 방문).

조성우, “Big Data 시대의 기술,” KT 중앙연구소 Intelligent Knowledge Service, <http://datamining.dongguk.ac.kr/R/BigData%EC%8B%9C%EB%8C%80%EC%9D%98%EA%B8%B0%EC%88%A0.pdf>. (2017.10.4. 방문).

중앙해양안전심판원 홈페이지, “해양사고통계연보 (2016),” <https://data.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do#a,,> (2017.10.4. 방문).

e-나라지표, “해양사고 통계,” [http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1770](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1770), (2017.10.4. 방문).

위키피디아, “Big Data,” [https://en.wikipedia.org/wiki/Big\\_data](https://en.wikipedia.org/wiki/Big_data), (2017.10.16. 방문).

\_\_\_\_\_, “Maritime and Coastguard Agency,” [https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_and\\_Coastguard\\_Agency](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_and_Coastguard_Agency), (2017.9.29. 방문).

해양경찰청 홈페이지, <http://www.kcg.go.kr/kcg/intro/history/>, (2017.10.1. 방문).

\_\_\_\_\_, <http://www.kcg.go.kr/kcg/intro/org/>, (2017.10.20. 방문).

해양수산부 홈페이지, <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=409&contentKey=5>, (2017.10.1. 방문).

\_\_\_\_\_, <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=630&contentKey=6>, (2017.10.20. 방문).

해양수산부, 2017년도 국제해사기구 국제협약 현황,

<http://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=14845&boardKey=2&currentPageNo=1>, (2017.11.1. 방문).

IMO, “Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”,

<http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>. (2017.10.28. 방문)

\_\_\_\_\_, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR),

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-%28SAR%29.aspx>. (2017.10.3. 방문).

\_\_\_\_\_, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW),”

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx). (2017.10.4. 방문).

\_\_\_\_\_, “Introduction to IMO”,

<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>. (2017.10.4. 방문).

\_\_\_\_\_, “The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels,”

<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/the-torremolinos-international-convention-for-the-safety-of-fishing-vessels.aspx>. (2017.10.4. 방문).

\_\_\_\_\_, “The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing.” (2017.10.4. 방문).

\_\_\_\_\_, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995,”

<http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>.(2017.10.4. 방문).

IMO Korea, 국제해사협약 개요, <https://www.imokorea.org>, (2017.10.1. 방문).

International and Operational Law Department, The Judge Advocate General's Legal Center&School, U.S. Army, Operational Law Handbook, 2013, p.439.  
[http://www.loc.gov/rr/frd/Military\\_Law/pdf/operational-law-handbook\\_2013.pdf](http://www.loc.gov/rr/frd/Military_Law/pdf/operational-law-handbook_2013.pdf).

The Homepage of Local Authorities International Environmental Organisation,  
<http://www.kimointernational.org/news/press-release-provision-of-etvs-in-uk-waters/>  
(2017.10.2. 방문).

Testimony of Vice Admiral Peter V. Neffenger, Deputy Commandant for Operations, on  
“U.S. Coast Guard Mission Balance,” before the House Coast Guard and  
Maritime Transportation Subcommittee, February 26, 2013.  
<http://222.hsdl.org/?view&did=732464> (2017.10.29. 방문).

UK.COM, “Cold water shock short film,”  
<https://www.gov.uk/government/news/cold-water-shock-short-film>, (2017.10.2. 방문).

\_\_\_\_\_, “Guidance: Apply for a UK CoC: Fishing vessel officers,”  
<https://www.gov.uk/guidance/apply-for-a-uk-coc-fishing-vessel-officers>, (2017.10.2. 방문).

\_\_\_\_\_, “MAIB safety digests”,  
<https://www.gov.uk/government/collections/maib-safety-digests>, (2017.9.29. 방문).

\_\_\_\_\_, “Small craft codes”,  
<https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>, (2017.9.29. 방문).

ウィキペディア, “沿岸警備隊,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문).

\_\_\_\_\_, “海難審判所,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문).

\_\_\_\_\_, “運輸安全委員会,” <https://ja.wikipedia.org>, (2017.10.1. 방문).

korea  
legislation  
research  
institute

부  
록





## 부 록

### 부록 1. IMO 국제협약<sup>489)</sup>

#### 1. 해상안전분야(19개 협약중 가입 12개, 미가입 7개)

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
1	국제만재흡수선협약(LL 1966)	66.4.5	68.7.21	69.7.10	69.10.10	161
2	국제만재흡수선협약 1988 의정서 (LL Protocol 1988)	88.11.11	00.2.3	94.11.14	00.2.3	98
3	해상충돌예방규칙(COLREG 1972)	72.10.20	77.7.15	77.7.29	77.7.29	155
4	해상인명안전협약(SOLAS 1974)	74.11.1	80.5.25	80.12.31	81.3.31	162
5	해상인명안전협약 1978 의정서 (SOLAS Protocol 1978)	78.2.17	81.5.1	82.12.2	83.3.2	117
6	해상인명안전협약 1988 의정서 (SOLAS Protocol 1988)	88.11.11	00.2.3	94.11.14	00.2.3	103
7	국제해사위성기구에 관한 협약 (INMARSAT C 1976)	76.9.3	79.7.16	85.9.21	85.9.16	97
8	국제해사위성기구에 관한 운영 협정 (INMARSAT OA 1976)	76.9.3	79.7.16	85.9.16	85.9.16	89
9	국제해사위성기구에 관한 운영 협정 1994 개정 (INMARSAT OA 1994 amendments)	94.12.9	미발효	96.2.2	-	40
10	국제해사위성기구에 관한 운영 협정 2006 개정 (INMARSAT OA 2006 amendments)	06.9	미발효	미수락	-	1
11	선원훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(STCW 1978)	78.7.7	84.4.28	85.4.4	85.7.4	157

489) IMO Korea, 국제해사협약 개요, <https://www.imokorea.org>, (2017.10.1. 방문).

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
12	어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(STCW-F 1995)	95.7.7	12.9.29	미수락	-	16
13	해상수색 및 구조에 관한 협약(SAR 1979)	79.4.27	85.6.22	95.9.4	95.10.4	104
14	특수상용 여객선협정(STP 1971)	71.10.6	74.1.2	미수락	-	17
15	특수상용여객선의 구역요건에 대한 의정서(SPAC STP 1973)	73.7.13	77.6.2	미수락	-	16
16	어선의 안전에 관한 토레몰리노스 협약 1993 의정서(SFV Protocol 1993)	93.4.2	미발효	미수락	-	17
17	안전한 컨테이너에 관한 국제협약 (CSC 1972)	72.12.2	77.9.6	78.12.18	79.12.18	78
18	안전한 컨테이너에 관한 국제협약 1993 개정(CSC 1993 amendments)	93.11.4	미발효	미수락	-	9
19	스톡홀름 협정(Stockholm Agreement 1996)	96.2.28	97.4.1	미수락	-	11

## 2. 해양환경보호분야(15개 협약중 가입 11개, 미가입 4개)

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
1	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 (LC 1972)	72.12.29	75.8.30	93.12.21	94.1.20	87
2	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약에 대한 1978년 개정 (LC 1978 amendments)	78.9.12	미발효	미수락	-	20
3	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 1996 의정서(LC Protocol 1996)	96.11.7	06.3.24	09.1.21	09.2.21	42
4	해양오염방지협약 부속서 I/II (기름/산적 유해액체) (MARPOL 73/78 Annex I/II)	78.2.17	83.10.2	84.7.23	84.10.23	152
5	해양오염방지협약 부속서 III(포장유해) (MARPOL 73/78 Annex III)	78.2.17	92.7.1	96.2.28	96.5.28	138
6	해양오염방지협약 부속서 IV (하수) (MARPOL 73/78 Annex IV)	78.2.17	03.9.27	03.11.28	04.2.28	131
7	해양오염방지협약 부속서 V (폐기물) (MARPOL 73/78 Annex V)	78.2.17	88.12.31	96.2.28	96.5.28	144
8	해양오염방지협약 1997 의정서 부속서 VI (대기오염) (MARPOL Protocol 1997 Annex VI)	97.9.26	05.5.19	06.4.20	06.7.20	72

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
9	기름오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 (OPRC 1990)	90.11.30	95.5.13	99.11.9	00.2.9	104
10	유독 유해 물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 2000 의정서 (OPRC/HNS 2000)	00.3.15	07.6.14	08.1.11	08.4.11	28
11	유류오염사고시 공해상 개입에 관한 협약 (INTERVENTION 1969)	69.11.29	75.5.6	미수락	-	87
12	유류이외의 물질에 의한 오염사고시 공해상 개입에 관한 1973 의정서 (INTERVENTION Protocol 1973)	73.11.2	83.3.30	미수락	-	54
13	선박의 유해방오도로 시스템 사용 규제 국제협약 (AFS Convention 2001)	01.10.5	08.9.17	08.7.24	08.10.24	63
14	선박 평형수 관리협약 (BWM Convention 2004)	04.2.13	미발효	09.12.10	-	36
15	선박재활용협약 (Hong Kong SRC 2009)	09.5.11	미발효	미수락	-	0

### 3. 책임 및 보상분야(18개 협약중 가입 6개, 미가입 12개)

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
1	1969 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약(CLC 1969)	69.11.29	75.6.19	(탈퇴)	-	36
2	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1976 의정서(CLC Protocol 1976)	76.11.9	81.4.8	92.12.8	93.3.8	53
3	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1992 의정서(CLC Protocol 1992)	92.11.27	96.5.30	97.3.7	98.5.15	130
4	유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1976 의정서 (FUND Protocol 1976)	76.11.19	94.11.22	미수락	-	31
5	유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1992 의정서 (FUND Protocol 1992)	92.11.27	96.5.30	97.3.7	98.5.15	111
6	유류오염손해보상을 위한 국제기금설치에관한 협약의 2000의정서(FUND Protocol 2000)	00.9.27	01.6.27	(묵시 수락)	-	"

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
7	유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 2003 의정서(Fund Protocol 2003)	03.5.16	05.3.3	10.5.6	-	28
8	핵물질의 해상운송에서의 민사책임에 관한 협약(NUCLEAR 1971)	71.12.17	75.7.15	미수락	-	17
9	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약(PAL 1974)	74.12.13	87.4.28	미수락	-	35
10	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약 1976 의정서(PAL Protocol 1976)	76.11.19	89.4.30	미수락	-	26
11	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약 1990 의정서(PAL Protocol 1990)	90.3.29	미발효	미수락	-	6
12	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네 협약 2002 의정서(PAL Protocol 2002)	02.11.1	미발효	미수락	-	9
13	해사채권 책임제한협약(LLMC 1976)	76.11.19	86.12.1	미수락	-	53
14	해사채권 책임제한협약 1996 의정서(LLMC Protocol 1996)	96.5.3	04.5.13	미수락	-	46
15	유독 유해 물질의 해상운송에 따른 손해배상책임에 대한 국제협약(HNS Convention 1996)	96.5.3	미발효	미수락	-	14
16	유독 유해 물질의 해상운송에 따른 손해배상 책임에 대한 국제협약 2010 의정서(HNS Protocol 2010)	10.4.30	미발효	미수락	-	0
17	2001 연료유 협약(Bunkers Convention 2001)	01.3.23	08.11.21	09.8.28	09.11.28	66
18	난파물제거협약(Nairobi WR convention 2007)	07.5.18	미발효	미수락	-	6

#### 4. 기타 분야(8개 협약중 가입 5개, 미가입 3개)

번호	협약 명칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
1	국제해사기구 협약 (IMO Convention)	48.3.6	58.3.17	62.4.10	62.4.10	170
2	국제해상교통간소화협약(FAL 1965)	65.4.9	67.3.5	01.3.6	01.5.5	115

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		가입 국수
		채택	발효	수락	발효	
3	선박톤수측정협약(TONNAGE 1969)	69.6.23	82.7.18	80.1.18	82.7.18	152
4	항해안전에 대한 불법행위방지협약 (SUA 1988)	88.3.10	92.3.1	03.5.14	03.8.12	160
5	대륙붕 고정식 플랫폼의 안전을 저해하는 불법행위방지협약 1988 의정서 (SUA Protocol 1988)	88.3.10	92.3.1	03.6.10	03.9.8	148
6	항해안전에 대한 불법행위방지협약 2005(SUA 2005)	05.10.14	10.7.28	미수락	-	23
7	대륙붕 고정식 플랫폼의 안전을 저해하는 불법행위방지협약 2005 의정서(SUA Protocol 2005)	05.10.14	10.7.28	미수락	-	19
8	해난구조에 관한 국제협약 (SALVAGE 1989)	89.4.28	96.7.14	미수락	-	63

## 부록 2. 해양안전관리 관련 법과 정책에 대한 해외 현지 방문조사

### 1. 영국 해양·해양경비청

- 방문기관 : 영국 해양·해양경비청(Maritime & Coastguard Agency(MCA))
- 일자: 2017년 7월 14일
- 장소: 영국 해양·해양경비청 (영국 사우스햄턴)
- 질의: 이 유 봉(한국법제연구원 연구위원)
- 답변:
- ① 전체:
  - Regi John(CEng, MRINA, FLMarEST, Head of Vessel Standards),
  - Charlene Sutton(Co-ordinator - External Monitoring & Assurance)
- ② 조직
  - Hugh Shaw(The Secretary of State's Representative: SOSREP)
- ③ 기준
  - Paul Wilkins (Principal Vessel Standards Policy Manager(Offshore & Cargo Ships)/ Deputy Branch Manager)
  - Prasad Panicker (Head of Maritime Security and Safety, Management Operations, ISM/ISPS Branch)
  - Simon Milen(Bsc(Eng), CEng, MRINA, Head of Vessel Standards)
- ④ 법관련
  - Jo Wake(MEng.CEng.MRINA, Head of Passenger Ship Safety Vessel Standards Branch: Legal Services)
- ⑤ 연혁
  - Richard Wilson, CEO Office

#### 1) 영국 해양·해양경비청(MCA) 조직소개

- Shipping Data General office에서 Maritime Safety Agency로 변경되었다가(당시에 연안경비는 별도로 분리되어 있었으며) Maritime & Coastguard Agency로 1998년에 통합됨

- 해양·해양경비청의 임무는 더 안전하게 선박을 운송하고, 생명을 안전하게 이송하며, 해양을 깨끗하게 유지하는 것이며 세계최고의 해양·해양경비청이 되는 것을 목표로 함
- 해양·해양경비청은 영국정부 내 해양규제기관이며 규제, 법, 가이드 등을 만드는 주된 규제기관이며(유사한 역할을 하는 기관들이 있으나 해양·해양경비청이 가장 주된 기관임) 항해사 등의 설문조사를 통해 그러한 규제가 잘 지켜지고 있는지 감시함
- 해양·해양경비청에는 조사점검과 수색구조라는 서로 다른 두 가지 영역이 있으며 수색구조는 해양·해양경비청 내 연안경비대(Her Majesty's coastguard)가 담당함 (1998년 통합 전 연안경비대와는 다름)
- MCA의 또다른 중요한 역할은 해양이나 해안에서 사고발생시 개입하는 것임
- 영국에는 해양복구 및 중재담당 국무부대표(SOSREP, Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention)가 있으며 모든 해양재난상황을 조정하는 독립체로 해양, 해안, 배타적 경제수역에서 사고 발생 시 총책임을 맡고 해양·해양경비청을 비롯한 여러 기관은 사태 해결을 위해 협조함
- 해양·해양경비청은 교통부(Department for Transport)의 실행기구이며 국무장관이 교통부의 수장이고 교통부는 영국 중앙정부의 한 부처임
- MCA는 1998년 설립되었으며 사우스햄튼에 본부를 두고 연안에 인력을 배치하여 1,000명이 넘는 정직원과 3,500명이 넘는 연안경비자원활동가를 두고 있음(사고 발생 시에 호출됨)
- 연간 예산은 37,500만 파운드이며 대부분은 수색구조에 사용하는 헬리콥터 유지비로 사용됨



- MCA에서는 사고방지, 정책실행, 사건발생 시 대처를 통해서 영국경제에 기여하고 있음
- MCA는 보다 고객중심적인 변화를 꾀하고 있으며 이전에는 주 5일 운영하던 것에서 주 7일 운영으로 변화하는 것도 그 중 하나임
- 조사점검은 또 하나의 중요한 부분으로 해양축제나 선박/선장/기술자 등에 대한 인 증서발급에 관여함
- 조사점검부분에서도 변화를 꾀하고 있으며 영국 기함, 영국에서 외항하는 선박들의 안전기준을 포함하여 그러한 배들도 MCA의 조사점검을 받도록 하려하며 소비자에 초점을 맞추어야 함을 깨닫고 이전에는 주 5일간 실시한 조사점검을 주 7일로 늘림
- 상위 조직 구성을 살펴보면, 비상임의장(non-executive chairman)과 CEO인 Sir Allen Mossey가 있고, 이사회 밑에 4개의 부서와 상임이사들(director)이 있으며, 4명의 상임이사는 전략서비스/해양안전및기준/해양운영(연안경비대의 관리)/영국선박등록 부를 각각 관장함
- 그 외에 비상임 이사들이 있으며 이들은 해양분야 중 다양한 영역에서 세심하게 선별된 이들로 이사회에서 독립적인 생각을 제시할 수 있고 고용되어있지 않고 이사회에만 참석하며 상임이사들과 비상임이사들 및 비상임의장과 CEO로 이사회가 이루어짐
- 전략 및 기업서비스부는 다시 7개의 하위 부서로 나뉘어지고(사업개선, 기업발전, 인사, ICT, 전략 및 재정, 혁신 및 변화, 조달 및 계약)각각에 차장이 임명됨
- 영국에는 6개의 해양단체(recognized organizations)가 있는데 이들과 계약을 맺고 이들에게 위임한 일들을 제대로 수행하고 있는지, 국제기준과 규제에 맞춰 선적하고 있는지 등을 MCA에서 모니터링함

- 또한 소형 선박(24미터 이하)의 경우에 별도의 코드가 있으며 이를 감독하는 독립기관이 있어 이 기관 역시 MCA에서 모니터링함
- MCA는 ISO9001(2015)를 준수하는 기관으로, 내부적으로 감사를 진행하며, 내외적으로 국제 기준을 준수하려고 노력함
- 영국의 6개 해양단체(RO, recognized organizations)는 정부지원을 받지 않는 독립기관이며 대부분 18세기에 만들어진 오랜 기관이며 초기에 정부의 승인과정을 거쳤음
- 단체가 RO가 되기를 신청하면, 요건을 갖춘 단체인지(선박들을 대상으로 조사나 감사를 실행할 수 있는 단체인지) 여부에 대해 감사를 하고, 이 과정을 마치면 RO 목록에 오르며, 이후 다양한 품질보증감사(assurance audit)와 계약감사 및 브리티쉬 위원회 회의 등을 계속해서 거쳐 승인을 받고, 승인이후에는 계속해서 모니터링 대상이 됨
- RO가 되면 선박들에 영국정부를 대신하여 법적 인증서를 발행할 수 있는데 이 때도 모든 부분에 대한 인증서를 발행할 수 있는 것은 아니고, 설비안전, 구조안전 등 각 RO의 전문분야에 대한 인증서를 발행할 수 있음

## 2) 해양복구 및 중재담당 국무부대표(SoSREP)의 역할과 업무

- 상시적으로는 MCA에서 근무하며, 해양사고 발생 시, MCA에 국한되어 있지 않고, 정부를 대표하여 사고 해결을 지휘함
- 여러 기관들이 사건에 어떻게 대응하는지 모니터링하고, 개입하여 어떤 일을 해야 하는지 말할 수 있는 능력(권한)이 있음
- SoSREP팀은 작으며, SoSREP자신, 대리인(스코틀랜드에 거주하며 석유가스산업계와 긴밀하게 일함), 사무실을 관리하는 사무원으로 구성됨
- SoSREP은 사고 발생 시 대응하는 팀에 대한 책임도 지님

- 초기 대응이 적절하게 이루어졌는지 모니터링하고, 구조/인양계획을 세운다면 필요한 모든 것이 이뤄지는지 확인해서 계획을 승인할 책임을 지님
- MCA는 교통부 소속이나, SoSREP은 교통부와 기업 및 산업전략부(석유가스 산업계를 관장)와도 관련을 맺으며, 사고상황을 해결하는 데 SoSREP이 지난 응급대처 권한을 사용할 수 있다고 판단되는 모든 정부 부처와 일할 수 있음
- 1996년에 영국에서 큰 해양사고가 발생해 웨일즈 지역으로 기름이 다량 유출되었는데, 이 때 여러 부처 간 조정의 어려움을 겪고, 정치인을 포함한 너무 많은 이들이 의사결정에 참여하는 등 대처가 어려웠음
- 이러한 경험을 바탕으로 영국 내 사고에 대처하는 방식이 변경되어, 정부 장관이나 정치인이 아닌 행정사무관을 임명하여 정부를 대신해 결정을 내리도록 했고, 어떠한 간섭도 없이 결정을 내릴 수 있게 됨
- 심지어 MCA의 수장도 SoSREP의 의사결정에 간섭할 수 없으며, 독립적으로 행동할 권한이 있기 때문에 주어진 정보의 사실에 근거해서 빠르게 결정을 내릴 수 있음
- SoSREP의 사건 처리가 만족스럽지 않다면 국무부에서 사고수습 이후에 교체할 수 있으나, 아직 그런 사례는 없음
- 대부분의 경우에 연안경비대가 제일 먼저 사고에 관해 SoSREP에게 알리고, 해당 팀이 어떤 일이 벌어지고 있는지 계속해서 업데이트된 정보를 주며 제안들은 어떤 것이 있을지 설명하고, 만약 사고가 심각하다면, 사건 현장에 가까이 이동하여 사건을 관리할 작은 팀을 구성함
- SoSREP의 권한은 해양에만 해당하고, 해안에서는 공공안전을 책임지는 것이 경찰이기 때문에, 경찰과 긴밀하게 소통하여 해양의 일이 해안과 잘 조화를 이룰 수 있도록 해야 함

- SoSREP 시스템은 아주 잘 작용하고 있으며, 국무부장관에게 사건상황을 알려야 할 의무는 있지만 허락이나 승인이 필요한 것은 아니어서 행동을 취하고 알려도 되므로 굉장히 빠르게 반응할 수 있다는 장점이 있고, 다른 이해당사자들과도 더 나은 관계를 형성하는데 도움이 됨
- SoSREP이 가진 권한은 막강한 것이어서 선주나 보험사에게 필요한 행동을 취하도록 압력을 가할 수 있고, 필요한 경우 정부를 대표하여 발언하며, 전체 사고에 대한 통제권을 가지고 요구할 수 있음
- 항만장(harbor master)은 각자의 관할구역이 있고 민영 항만일 경우 이에 대한 책임과 권한이 있지만 SoSREP은 항만장보다 상위에 있으며 항만장에게도 필요한 행동을 요구할 수 있음(항만에서 직접적으로 발생한 사건이 아니더라도, 사건 해결을 위해 선박을 항만으로 인양해야 하는 경우 이를 실행할 수 있음)
- 정치인들이 개입하면 대응이 상당히 느려지는데도 많은 정부의 장관과 정치인들이 자신이 지닌 통제력을 잃고 싶어 하지 않아 이러한 시스템을 도입하는데 어려움을 보임
- SoSREP은 모든 사고에 관여하며 연간 평균 50여개의 더 나쁜 상황으로 진행될 수 있는 사건에 개입하고 위험이 제거되면, 더 이상의 행동은 취하지 않는데, 연간 1-2개의 대형사고일 경우 사건 현장에 가서 몇 달간 머물며 항만장, 선주, 보험사 등과 긴밀하게 협력하여 일함
- 산업계에서는 이러한 시스템이 정치인의 간섭없이 빠른 결정을 내리게 해주기 때문에 적극 지지하고 있음
- 1999년 SoSREP제도를 도입한 이후로 2명이 SoSREP 역할을 맡았으며, 현재 이 역할을 하고 있는 자는 10년간 역할을 맡아왔기 때문에(3년마다 계약을 갱신함) 내외 부적인 네트워크가 두텁고, 주변국가에서도 그를 알고 있어 사건 해결을 좀 더 신속

하게 할 수 있으며, 작은 팀에서 많은 사고를 다뤘었기 때문에 그간의 이해가 사건 해결에 대한 결정을 보다 용이하게 함

### 3) 안전과 보안

- 일반적으로 “안전(safety)”는 물리적인 안전을 의미하며 사람들이 배의 침몰로부터 안전하다거나 등을 의미하고, “보안(security)”은 범죄의 방지와 관련되며 테러, 강도, 해적 등으로부터 보호하는 것을 의미는데, MCA는 무장한 인원이 없고 연안경비대의 임무도 수색구조이기 때문에 여기에서 다루는 보안은 선박이 갖춰야할 인증서를 갖고 있는가, 검사를 받았는가, 적절한 무게를 실었는가 등임(IMO의 국제 규정을 따르기 위한 것임)
- 해상안전 또는 보안을 평가하는 지표로 위험 매트릭스(risk matrix)를 사용하며 UK 기를 단 모든 선박은 다양한 기준으로 구성된 이 위험 매트릭스로 평가받음
- 위험매트릭스의 기준으로는 선박의 연령, 타입, RO검사 시/MCA 검사 시 선박이 받은 능력도(number of efficiency), 회사의 실적 등이 있으며, 이런 여러 기준에 따라 점수를 매겨 선박을 양호/평균/위험(high/ standard/ low) 등 3등급으로 분류함
- 위험에서 양호등급으로 갈수록 현장점검(inspection)의 횟수가 줄어들

### 4) 선박코드/규격(Ship Standards)

- 선박코드 정하는데 있어서 IMO나 EU와 같은 국제기구와도 공조하고, 국내 상황을 고려하며 국제협약에 포함되지 않는 선박들을 위한 국내 규정을 정하고 UK 법에 대한 준수를 기반으로 함.
- 2400m 이하의 (비여객)선박은 기존의 (국제)규정들에 맞춰 넣기 어려운 점이 많기 때문에 이런 작은 규모의 배들에 대한 별도의 규정을 만들

- 배들은 우선 그 용도에 따라 여객용과 비여객(어선, 화물선 등)용으로 나누고 비여객용은 다시 2400m 이상의 큰 배와 이하의 작은 배로 나뉘며 큰 배에는 IMO와 EU의 지침에 따른 코드를 부여하고, 작은 배에는 별도의 코드(490)를 부여함

## 5) 법

- 내부적으로 승인을 받고, 독립적인 위원회의 승인을 받은 뒤에 변호사들과 함께 수정부분에 대한 논의와 현행법의 문제에 대한 논의한 뒤 장관에게 결과를 보고하고, 업계 관련자들에게 자문을 제공하며, 영향평가(비용편익분석-행정전문가, 경제학자, 대중)을 거침
- Act가 상위의 개념이고, Act가 어떤 행위에 대한 권한을 제공하며 regulation은 그 Act의 일부에서 권한을 받아 보다 상세한 내용을 기술한 것임

## 6) 자원활동

- 6개부 18지역으로 나뉘어져있으며, 각 부에는 부장(division commander)이 있음
- 각 지역에는 연안경비대장이 있음
- 자원활동가에게 모든 설비와 매년 38시간의 교육을 제공함
- 실제 자원활동에 나가게 되면 최소 3시간에 해당하는 최소생계비를 받음
- 팀이 활동하는 지역에 따라 구체적인 수색 방법에 대한 교육내용이 달라짐
- 그 팀이 활동하는 지역에서 10분 이내 거리에 거주해야 함(교통량에 따라 30분까지 걸릴 수 있으므로)
- 누구든, 24시간 365일 대기가 가능하다면 자원이 가능함

---

490) UK.COM, "Small craft codes", <https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>, (2017.9.29. 방문).

- 약 250개의 구명보트를 제공하는 자원활동팀은 별도로 MCA밖에 존재함
- 어떤 선박이든 필요할 경우 MCA에서 도움을 요청할 수 있으면 이 때 법적으로 해당선박은 이에 대응할 의무가 있음

## 2. 영국 해양 사고조사부

- 방문기관 : 영국 해양 사고조사부(Maritime Accident Investigation Branch: MAIB)
- 일자: 2017년 7월 14일
- 장소: 영국 해양 사고조사부 (영국 사우스햄턴)
- 질의: 이 유 봉(한국법제연구원 연구위원)
- 답변: Tony Brown (Principal Inspector of Marine Accidents)  
Young Kwon Kim(중앙해양안전심판원, 조사관)

### 1) 조직구성

- 4개의 조사팀이 있고, 각 팀에는 1명의 리더와 3명의 조사관이 있음
- 그 외 행정지원팀이 있어서 총 36명으로 구성됨(16명의 조사관)
- 유럽 여러 지역에 조사 지부가 존재하며 영국지부가 아마도 제일 큼

### 2) 관련법률

- 1995년 상선법(merchant shipping act)이 제정됨
- 상선법에서 조사관의 조사범위와 권한의 범위가 규정되어 있으며 증인들이 협조할 의무, 가옥이나 선박에 접근할 권한 등이 있으며, 조사관들에게 부여된 보고의 의무와 그 형식에 대해 제시함<sup>491)</sup>

491) <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/259>

### 3) 영국해양사고조사부의 역할

- 조사는 ‘안전’부분에만 국한되며, 영국해양사고조사부가 직접 기소를 하거나, 조사 결과를 직접적으로 검사에게 보고하지 않음
- 사고조사에 관한 한 상당한 권한을 지니고 있어서 증인으로 하여금 사실을 증언하도록 요구할 수 있으며 묵비권이 해당되지 않음
- 조사의 대상은 전 세계의 영국국기를 단 모든 선박과 영국 공해 내 배임, 상선, 어선 등이며 EU의 Directive를 반영한 것이기에 어선의 규모에 대한 규정이 있으나, 조사 팀의 리더가 원하면 어떤 것이든 조사할 수 있음
- 사람의 탑승여부가 조사에 영향을 끼치지 않는 않으며 해군의 경우, 해군 자체적으로 조사팀이 있으나, 해군과 민간어선의 충돌 등의 경우에는 영국해양사고조사부가 조사에 개입함
- 매년 평균적으로 25-30개의 리포트를 발행하고 있음
- 하나의 리포트가 어떤 규제를 바꾸지는 못하고, 여러 개의 리포트가 시리즈로 어떤 규제의 문제점을 지적할 때, 그 규제를 변경할 수 있으며, 대형사고일 경우에는 하나의 리포트로도 가능함
- 조사를 시작한 후 7개월 안으로 조사를 마치는 것을 목표로 하며, 대개 7-10개월 소요됨(많은 변수가 있기 때문에 더 짧게 끝날 수도, 훨씬 오래 걸릴 수도 있음)
- 조사과정은 조사를 시작한다고 공표 ->1차 조사 ->조사결과물에 대해 토론 ->보완 조사 후 리더와 모든 지사에 보고 ->전체 보고서의 구성을 리더가 결정 ->모든 사실 관계 확인 및 분석보고서 검토 -> 문의답변 기간 가짐 -> 모든 이해당사자들에게 최종보고서를 전달하며 30일간 모든 이해당사자들이 사실관계여부에 대해 이의제기 가능 ->보고서 발간의 과정을 거침



#### 4) 영국해양사고조사부의 운영

- 연간 예산은 4백만 파운드(약 61억 원)이며 대부분 인건비로 사용되며 선박을 끌어 올리는 장치가 고가여서 많은 비용이 소요되며 추가 예산을 요청할 수 있음
- 영국해양사고조사부(MAIB)와 영국 해양·해양경비청(MCA)는 별개의 기관이며 같은 건물에 있지만 전혀 연결되어 있지 않고, 영국해양사고조사부는 독립기관임
- 영국 해양·해양경비청은 교통부의 실행기구이며 영국해양사고조사부도 소송부에 소속되어 있으나, 사고 조사내용을 보고 시에 영국 해양·해양경비청을 거치지 않고 바로 국무부장관에게 보고하도록 되어 있기 때문에, 교통부의 누구도, 어떤 방식으로 조사하라고 지시할 수 없으며, 교통부장관은 정치인이자 전문가가 아니기 때문에 조사방향이나 내용에 대한 구성과 지시는 조사관 리더만이 할 수 있음
- 조사관 리더는 교통부가 임명하고 고용하기에, 행정적인 운영부분에 관해서는 교통부에 보고하지만, 조사에 관해서는 국무부장관에게 바로 보고함
- 16명의 조사관들의 배경은 다양하며 조선기사, 엔지니어 등이며 전직 어부도 있음 (어선 관련 사고도 많은데, 그 경우 도구들이 어떤 식으로 사용되는지 알아야하기 때문에 내부에 전문가로 둬)
- 조사관들은 구조화된 훈련과정을 거치며 평가를 받음
- 인터뷰기술, 사진 등 조사와 관련된 것들을 계속해서 훈련함
- 영국해양사고조사부에서 발간하는 자료 중 가장 인기가 높은 것은 Safety Digest<sup>492)</sup>로, 보통 한 권에 20개 정도의 안전이슈, 사고를 요약하여 다루며 익명의 기고, 익명의 사진을 담아 사고를 통해 배운 점들을 공유함

492) UK.COM, "MAIB safety digests", <https://www.gov.uk/government/collections/maib-safety-digests>, (2017.9.29. 방문).

- Safety Digest는 1년에 2-3차례 정도 발행하며 특별이슈를 발행하기도 함
- 페이스북이나 트위터 등의 SNS를 이용해 보고서 등을 알리기도 함
- 영국해양사고조사부의 역할은 “무엇이 일어났는가”와 “왜 일어났는가”를 규명하는 것이며, 무엇이 일어났는가는 순수하게 사실관계를 파악하는 것이지만 왜 일어났는 가라는 분석에는 의견이 들어갈 수밖에 없고, 이러한 의견개진을 철저하게 사실관계에 기반해서 분석적으로 하는 것이 중요함
- 여기에서 말하는 ‘사실관계’라는 것은 물리적인 사실에 관한 것이고, 어떤 범법행위 또는 규제위반행위가 있는지 규명하는 것은 아님
- 영국해양사고조사부와 경찰은 사건현장에 거의 동시에 도착해서 별도로 수사를 진행하며 서로 다른 목적(영국해양사고조사부는 안전에 대한 조사, 경찰은 범법행위에 대한 기소)을 갖고 있지만 종종 협력하여 조사를 진행하는데, 이를테면 영국해양 사고조사부가 어떤 증거를 발견했을 때 이에 대한 실험이나 조사를 경찰의 기준에 맞추어 함으로써 추가적인 논쟁을 막고 한 쪽의 실험결과를 신뢰할 수 있도록 함
- 영국해양사고조사부의 조사 결과 보고서를 기소의 증거로 사용할 수는 없으나, 상당부분 이용함
- 영국은 대부분의 구명보트가 자선단체에 의해 운영되기 때문에, 민영화로 인한 폐해 등은 볼 수 없음(정부도, 민간도 아닌 중간영역에서 관리함)

##### 5) 브렉시트의 영향

- 데이터베이스가 유럽에 있기 때문에 서로 영향을 받을 수밖에 없음
- 앞으로 EU의 규제나 지침을 따라야할지 말지에 대해서도 아직은 알 수 없음
- 전반적으로 사고선박의 수는 줄어들고 있는데, 연간 조사량은 꾸준함

### 3. 국제해사기구

- 방문기관 : 국제해사기구(International Maritime Organization)
- 일자: 2017년 7월 18일
- 장소: 영국 해양 사고조사부 (영국 사우스햄턴)
- 질의: 이 유 봉(한국법제연구원 연구위원)
- 답변: Dorota Lost-Sieminska(Head of Legal Affairs Office)

#### 1) 해양안전(safety)과 해양보안(security)의 차이

- 해양안전은 해양에서의 사고를 최소화하는 데에 초점을 맞춘다면, 해양보안은 해적이나 선박에 대한 강도 등을 막는 데에 초점을 맞춤
- 불법어획에 대해서는 FAO가 주된 담당기관으로 국제해사기구에서는 관련 회의에 참석하고 있으나, 어선들의 안전에 초점을 맞추는 뿐, 불법어획 자체에는 큰 관심을 두지 않음
- 해양안전은 배의 설계, 선원들의 교육, 선박 항해시스템 등에 관한 규제 및 서비스 제공과 관련되고 보안은 불법적인 공격(해적, 테러, 무장강도 등)을 방지하는 것이며 이 둘은 분리되는 것이지만, 국제해사기구에서는 안전을 넓은 범위로 보고 보안이 포함되는 것으로 보며 해양안전위원회에서 두 가지 사항 모두 다루고 상호 긴밀하게 연관된 것으로 봄
- 불법행위 금지협약(Suppression of Unlawful Acts convention)<sup>493</sup>에서는 예외적으로 안전과 보안을 분리된 것으로 보나 이름에서는 “해상운행 시 안전에 대한 불법행위 금지협약”이라고 표현하듯 안전과 보안은 복잡하게 얽혀있는 개념이라고 볼 수 있음(한국은 불법행위 금지협약 프로토콜에 가입되어 있지 않음)

493) <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>

## 2) 국제협약에서 해양안전과 보안의 구분

- 국제 선박 및 항구 시설 보안 코드(ISPS Code)는 보안에 특화된 조항인데 이 조항은 해양에서의 생명 안전에 관한 국제협약(SOLAS) 안에 있음
- 어떤 언어에서는 안전과 보안을 구분하는 별개의 단어가 없기도 하며 영문상으로 표기된 국제법에서는 종종 "Safety and security"로 두 개의 단어를 함께 쓰기 때문에 이 둘을 구분하는 것은 크게 의미가 없다고

## 3) 환경협약과 해양안전과의 관계

- 국제해사기구의 협약들은 크게 4가지 카테고리로 나뉘는데, '해양안전과 보안/해양 오염의 방지(환경보호)/ 책임과 보상/ 기타' 가 그것이며, 따라서 환경보호 부분은 해양안전과는 관련이 없음
- 4가지 카테고리로 나누는 것은 내부 조직구조와도 관련이 있으며 4가지 카테고리별로 부서가 구성되어 있음
- 하나의 사건을 놓고 볼 때 물론 모두 상호연관되나, 환경보호 협약의 궁극적인 목적이 안전보다는 환경보호이기 때문에 구분된다고 보며 하나의 사건이 생겼을 때 모든 부문에서 투입되나, 각각의 위원회와 부서에서 각 카테고리별로 다루게 됨
- 각각의 위원회는 각각의 사무국을 가짐

## 4) 국가별 차등여부

- 해양은 전세계적으로 이동하는 것이기 때문에 다른 협약들처럼 국가로 나누어 규제하기 어렵고 따라서 어떤 국가에도 특혜를 주지 않고 모든 배가 동일한 규제를 받도록 해야 함

- 배를 어떤 나라에 등록하는 것은 아주 쉬운데, a라는 나라는 더 높은 규제를 적용하고, b라는 나라는 더 낮은 규제를 적용할 때, 모든 배들이 당연히 b라는 나라에 등록하게 되어 결국 동일한 규제를 받게 될 것이기 때문에, 차등적으로 규제를 적용하지 않고, 모든 배에 동일한 규제를 적용하는 것이 합리적임
- 국제해사기구는 선박업계에 적용하는 규제를 갖고 있고, 각 선박업계가 선박들에 규제를 적용하는 구조임

##### 5) 국제연성법과 국제경성법

- 국제해사기구의 53조약 중 95%가 경성법이며 회원국들은 의무적으로 규제를 따라야 함
- 해운업계는 국제협약에 따라 규제되며 국제해사기구는 UN다음으로 많은 조약을 체결함
- 가장 중요한 협약은 해양에서의 생명 안전에 관한 국제협약(SOLAS), 선박으로 인한 환경오염 방지 협약(MARPOL), 선원에 대한 트레이닝, 인증기준에 관한 협약(STCW)이며 모두 연성법은 아님
- 가이드라인이라고 할 수 있는 연성법들이 있는데, 경성법들을 준수하기 위한 가이드라인을 제시함
- 주제에 따라 연성/경성이 분리되는 것은 아니고, 기술적인 사항에 대해서는 연성법을 적용하려고 함

##### 6) 협약을 실행하기 위한 방안

- 전 지구적으로 모든 선박이 국제해사기구의 기준을 따르도록 하는 것이 궁극적인 목표이며 안전과 보안 환경을 보호하기 위한 시설을 갖추도록 함

- 선박이 이러한 기준을 따르는 한 안전하고 환경에 유해하지 않도록 굉장히 효과적으로 제어하고 있으며 선박이 속한 나라, 선박이 항해하여 도착한 나라에서 모두 해당 선박이 기준을 잘 따르고 있으며 인증을 받았는지 검사 함
- 국제협약을 국내법으로 적용하는 것은 조금 다른데, 가끔 국내법으로 적용하지 않는 경우가 있기는 하지만, 그런 상황에서도 개별 선박들은 국제협약에 따른 기준을 준수해야 하며, 그렇지 않을 경우 제재를 받음
- 모든 선박이 예외 없이 기준을 따라야하며 국제해사기구가 고수하는 원칙임
- 국제해사기구에서 국내 해운에 대해서는 관여하지 않으나, 국내 해운은 전체에서 비중이 적음

#### 7) 비정규직 선원문제와 규제완화

- 회원국들의 입장이 국제해사기구의 입장이며 위원회에 문의해야 하는 문제임
- 해운업체가 민간기업이든, 공기업이든 동일하게 기준을 준수해야 하기 때문에 그 문제가 중요하다고 보지 않음

### 부록 3. 우리나라 해양안전 관련 법령

#### 〈부록 1〉 우리나라 해양안전 관련 법령 현황

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
「해난심판법」	1961.12.6.법률제813호로 제정, 1999.2.5.법률제5809호로「해양사고의조사및심판에관한법률」로 개정됨, 2014.3.24.법률제12547호로 최종개정,2014.9.25.시행.	해난의 원인을 구명하고, 해난발생의 방지에 기여하려는 것임.	해난,해난심판원 (구해난심판위원회)	해양수산부(중앙 해양안전심판원)	해양수산부(중앙 해양안전심판원)	
「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」	1961.12.6.법률제813호, 「해난심판법」으로 제정, 1999.2.5.법률제5809호로「해양사고의조사및심판에관한법률」로 개정됨, 2014.3.24.법률제12547호로 최종개정,2014.9.25.시행.	해난의 원인을 구명하고, 해난발생의 방지에 기여하려는 것임.	해양사고,해양안 전심판원	해양수산부(중앙 해양안전심판원)	해양수산부(중앙 해양안전심판원)	

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
「해사안전법」	1986.12.31., 법률 제3909호, 「해상교통안전법」으로 제정, 2011.6.15.법률 제10801호, 「해사안전법」으로 전부개정, 2015.6.22.법률 제13386호로 최종개정, 2015.12.23. 시행.	선박의 고속화·대형화 및 해상교통량의 증가에 대처하여 해상교통질서를 확립하고 해난을 미연에 방지하도록 하여 해상교통의 안전을 확보하려는 것임.	해사안전,교통안전특정해역,안전관리	해양수산부(해사안전정책과),해양수산부(원양산업과),	국가해사안전기본계획,해사안전시행계획	「해상에서의인명안전을위한국제협약」, 「해양법에관한국제연합협약」,국제해사기구 등에서채택·시행하고있는해사안전에관한국제협약
「선박안전법」	1961.12.30.,법률제919호로제정,2015.1.6.,법률제13002호로최종개정, 2015.7.7.시행.	선박으로 하여금 감항성을 보지하고 인명과 재화의 안전보장에 필요한 시설을 하게 함으로써 해상에 있어서의 제위험을 방지하려는 것임.	선박의검사,형식승인	해양수산부(해사산업기술과)	해양수산부(해사산업기술과)	「해상에서의인명안전을위한국제협약」, 「만재흡수선에관한국제협약」, 「국제해상충돌예방규칙협약」, 「선박톤수측정에관한국제협약」, 「상선의최저기준에관한국제협약」, 「선박으로부터의오염방



법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
						지를위한국제협약, 「선원의훈련·자격증명 및당직근무에관한국제 협약」
「선원법」	1962.1.10.법률제963호로제정, 2017.4.18.법률제14803호로 최종개정, 2017.7.19.시행.	선원의 직무와 기를을 확립함으로써 선내의 질서를 유지하고, 또한 선원의 근로조건을 정함으로써 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키려는것임.	선원,선장,선원근 로계약	해양수산부(선원 정책과)	선원정책에 관한 기본계획	「2003년선원신분증명 서에관한협약제185호 , 「2006해사노동협약」, 「선원의훈련·자격증 명및당직근무의기준 에관한국제협약」
「수상레저 안전법」	1999.2.8.법률제5910호로제정, 2016.12.27.법률제14476호로 최종개정, 2017.3.28.시행.	국민 소득 수준의 향상과 수상레저활동의 다양화로 수상레저인구가 급속히 증대됨에따라 수상레저기구조종자에 대한 면허제도, 수상레저활동자의 안전준수의무, 수상레저사업자의	수상레저활동,조 종면허,안전검사	국민안전처(수상 레저과)	수상레저안전관 리계획	

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
		등록제도 등을 도입함으로써 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하려는 것임.				
「항만법」	1967.3.30.법률제1941호로제정, 2017.1.17.법률제14545호로 최종개정, 2018.1.18.시행.	항만의 지정·사용 및 보전과 비용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 개발을 촉진하고 그 이용과 관리의 적정을 기하려는 것임.	항만, 항만시설, 항 만배후단지, 항만 재개발사업	해양수산부(항만 정책과)	항만기본계획, 항 만배후단지개발 종합계획, 항만재 개발기본계획	
「해운법」	1963.12.5.법률제1472호, 「해 상운송사업법」으로제정, 1983.12.31.법률제3716호, 「해운업법」으로개정, 1993.3.10.법률제4546호, 「해 운법」으로개정, 2017.3.21.법률제14748호로 최종개정, 2018.1.1.시행.	해상운송의 질서를 유지하고 해상운송사업의 건전한 발전을 도모하여 공공의 복리를 증진하려는 것임.	해상여객운송사 업, 해상화물운송 사업	해양수산부(해운 정책과)	해운산업장기발 전계획, 내항여객 선현대화를위한 계획	

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
선박관리산업 발전법	2012.2.17.법률제11321호로 제정, 2017.3.21.법률제14731호로 최종개정, 2017.9.22.시행.	최근 해운업계의 새로운 추세는 영업은 선사가 하고 선박관리는 전문관리업체에 위탁하는 형태로 선박의 소유와 관리가 분리됨에 따라 선박관리산업의 중요성이 부각되고 있으나, 우수한 해기사를 보유하고 선박 및 선원관리경험이 풍부한 선박관리산업은 전반적으로 영세하고 정부차원의 정책적지원 및 법적지원체계가 마련되어있지않아 선박관리산업이 독자적인 사업으로 발전하는데 어려움이 있는 바, 선박관리산업육성기본계획의	선박관리산업, 우수선박관리사 업자	해양수산부(선원 정책과)	선박관리산업육 성 기본계획	

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
		수립, 선박관리산업의 육성과 경쟁력 강화시책의 강구, 우수선박관리사업자인증, 선박관리 전문가 육성 등 정부의 다양한 정책적·법적지원체계를 마련함으로써 세계적인 선박관리산업을 육성하고 해외경쟁력을 확보하며 새로운 일자리를 창출하려는 것임.				
선박등기법	1963.4.18.법률제1331호로제정, 2011.4.12.법률제10580호로 최종개정, 2011.10.13.시행.	선박법 제36조의 규정에 의하여 선박의 등기에 관한 사항을 정하려는 것임.	선박의 등기	해양수산부(해사 안전정책과), 법무부(법무심의 관실)		
선박법	1960.2.1.법률제544호로제정, 2016.12.27.법률제14476호로 최종개정, 2017.3.28.시행.	선박의 소속을 명확히 하고 해상의 질서를 유지하며 국가권익과 국민경제에 기여하려는 것임.	선박톤수, 선박의 등기,등록	해양수산부(해사 안전정책과)	해양수산부(해사 안전정책과)	「1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약」

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
선박소유자 등의 책임제한절차에 관한 법률	1991.12.31. 법률제4471호로 제정, 2009.12.29. 법률제9833호로 최종개정, 2009.12.29. 시행.	선박소유자등의 이른바 총체적책임제한의 항변을 허용하는 전제조건으로서 법정책임제한기금을 먼저 관할법원에 공탁, 형성하게 함으로써 재산적 손해를 부담하는 채권자와 책임제한주체인 채무자의 공평한 대우에 합당한 제도를 마련하고, 특정법원에서 이를 일괄배당하게 함으로써 채권자마다 서로 다른 법원에 소송을 제기함에 따른 무용의 비용과 시간의 낭비를 방지하여 소송경제를 도모하려는 것임.	책임제한절차, 제 한채권, 공탁, 관리 인	법무부(상사법무과)		

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률	2015.2.3.법률제13186호로제정, 2017.3.21.법률제14732호로 최종개정, 2017.9.22.시행.	현재 「개항질서법」과 「항만법」에 분산되어 있는 선박의 입항 및 출항 등에 관한 규정을 통합하여 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」을 제정하여 국민들에게 법령 이해의 편의를 제공하고, 운항선박의 대형화 및 수상레저활동 증가 등 선박의 입항 및 출항 환경변화에 따른 신규수요를 반영하며, 항만관계 및 선박에 대한 통제를 강화하여 선박의 안전운항 여건 확보 및 안보 위해 요소의 제거를 도모하고, 위험물 운송선박의 부두 이·접안 시 위험물 안전관리자를 현장에	무역항,정박지, 항로	해양수산부(항만 운영과)		

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
		배치하도록 하는 등 효율적이고 안전한 선박의 입항 및 출항을 도모하려는 것임.				
선박평형수 (船舶平衡水) 관리법	2007.12.21. 법률제8788호로 제정, 2017.3.21. 법률제14733호로 최종개정, 2017.9.22. 시행.	선박 평형수 및 그 침전물에 포함된 유해수중생물이 선박과 함께 이동하여 특정수역의 수중생태계를 교란하거나 파괴하는 등 해양생태계의 다양성에 큰 위험이 되고있어 이를 방지하기 위하여 국제해사기구(IMO)가 2004년 2월 채택한 「선박평형수관리협약」의 발효에 대비하여 이 협약의 주요내용을 국내법에 수용하여 선박으로부터	선박평형수, 형식 승인, 선박평형수 처리업	해양수산부(해사 산업기술과)	해양수산부(해사 산업기술과)	「선박평형수 관리협약」

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
		의무분별한 선박평형수 배출을 제한하고, 선박에 선박평형수관리를 위한 설비를 설치하도록 함으로써 선박평형수 및 침전물을 따라 유해수중생물이 우리나라 관할수역으로 유입되는 것을 방지하고 해양생태계의 파괴를 예방하려는 것임.				
수난구호법	1961.11.1.법률제761호로제정, 2015.7.24.법률제13440호로 「수상에서의수색·구조등에 관한법률」로개정, 2017.3.21.법률제14751호로 최종개정, 2017.3.21.시행.	조난선박과 인명의 구호 및 표류물·침몰품등의 인양과 이에 수반한 업무처리에 관한 사항을 규정하여, 수난구호업무에 신속·적절한 처리를 기하며, 인명·재산의 보전에 기여토록 하려는 것임.	조난사고, 해상수난구호대책위원회, 한국해양구조협회	국민안전처(해양수색구조과)	수난대비기본계획, 수난대비집행계획	「1979년해상수색및구조에관한국제협약」, 「1944년국제민간항공협약」



법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
어선법	1977.12.31.법률제3063호로 제정, 2016.12.27.법률제14510호로 최종개정, 2017.6.28.시행.	어선의 적정한 수급조절과 조업안전을 기하여 어업생산력의 증강과 어민소득증대를 기하기 위하여 각 부처에서 분산 관장하고 있는 어선의 건조조정·등록·검사등 업무를 수산청으로 일원화하여 합리적인 어선행정으로 발전시키려는 것임.	어선의등록, 건조 검사, 어선중개업	해양수산부(어선 정책팀)		「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」
어선원 및 어선 재해보상보험법	2003.3.19.법률제6866호로제정, 2016.5.29.법률제14242호로 최종개정, 2016.12.1.시행.	연근해어업에종사하는어선원 및어선의재해발생시이를신속·공정하게보상하고,체계적으로관리하도록하는국가적정책 보험제도를도입하여어선원을 보호하고,어선소유자의생산능력을확보하는등어업경영의안정을도모하려는것임.	재해보상보험사업, 어선원등의재해보상보험, 어선 재해보상보험	해양수산부(소득 복지과)		

법령 명	제정년도, 최종 개정년도	입법목적	주요 용어(keyword)	담당 부처	수립계획	관련 국제협약
영해 및 접속수역법	1977.12.31.법률제3037호, 「영해법」으로제정, 1995.12.6.법률제4986호로「 영해및접속수역법」으로개정, 2017.3.21.법률제14607호로 최종개정, 2017.3.21.시행.	최근국제연합해양법회의의추세 외주변국가들의관례에따라우리 나라도12해리영해를선포,실시 코자이법을제정하려는것임.	영해,접속수역	외교부(국제법규과)		
항만운송 사업법	1963.9.19.법률제1404호로 제정, 2016.12.27.법률제14511호로 최종개정, 2017.12.28.시행.	항만운송에관한질서를확립하 고항만운송사업의건전한발전 을도모하여공공복리의증진에 이바지하려는것임.	항만운송사업,등록 ,항만운송관련사업 ,부두운영계약	해양수산부(항만 운영과)		

## 부록 4. 우리나라 해양안전 관련 조직 관할 업무와 법적 근거

### 〈부록 2〉 해양안전 관련 해양수산부 관할 업무

기관	관할 업무	근거 법령
해양수산부 해사안전국	1. 국가해양안전 기본계획·시행계획 수립·조정	「해사안전법」제6조
	2. 해양안전 정책·기술의 개발 및 해양안전대책에 관한 업무 총괄	「해사안전법」
	3. 해사안전에 관한 지식·정보의 제공, 교육 및 문화의 홍보	「해사안전법」
	4. 외국선박의 항만국통제, 국적선에 대한 지도·감독 및 해상교통안전진단	「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」제19조
		「선박안전법」제68조 「선박평형수관리법」제28조 「해양환경관리법」 제59조
	5. 선박·해양시설의 안전관리 및 국제안전관리규약에 관한 업무	「해사안전법」, 「선박안전법」제46조(선박안전기술공단)
	6. 선박보안 및 선박등록에 관한 업무	「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」
「선박법」제8조 「선박등기법」		
7. 국제해사업무 기본계획 수립 및 국제해사기구(IMO) 대응	「해양수산부와 그 소속기관 직제」제13조 3항 7호	

기관	관할 업무	근거 법령
	8. 해양안전과 선박으로 인한 해양환경보호 관련 다자간·양자간 국제협력	「해사안전법」제4조 3항, 제99조 3항, 제6조, 동 시행령 제3조 1항 10호
	9. 국제해사에 관한 정책의 개발 및 국제기준의 제정·개정 관련 업무	「해양수산부와 그 소속기관 직제」제13조 3항 9호
	10. 해양오염손해배상제도의 운영 및 국제유류오염보상기금의 관리·운영	「유류오염손해배상 보장법」
	11. 선박검사제도의 운영 및 선박검사대행기관의 관리	「선박안전법」, 「해사안전법」제55조, 「선박평형수 관리법」제12조
	12. 선박 구조·설비의 기준, 선박 기술의 개발·보급 및 선박용 물건의 형식 승인에 관한 업무	「선박안전법」제18조, 동법 제28조, 동법 제46조(선박안전기술공단), 「어선법」제24조, 「선박평형수 관리법」
	13. 선박 평형수(平衡水) 및 선박 방오도료(防汚塗料)의 재활용	「해양수산부와 그 소속기관 직제」제13조 3항 13호
	14. 해사 분야 기후변화에 관한 업무	「해양수산부와 그 소속기관 직제」제13조 3항 14호
	15. 선박으로부터의 해양오염·대기오염 방지에 관한 업무	「원자력안전법」제31조, 「해양환경관리법」제65조
	16. 화물·위험물 해상운송 안전관리제도의 운영 및 기술개발	「선박안전법」제41조
	17. 해상재해 및 해적(海賊)피해 방지대책 총괄	「재난 및 안전관리기본법」, 「국제항해선박 등에 대한 해적행위 피해예방에 관한 법률」
	18. 해상재해·해양사고 상황처리 및 해양항만상황관리실 운영	「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」제39조
	19. 해양안전종합시스템(GICOMS)의 구축·운영·홍보 및 기술 개발	「해양수산부와 그 소속기관 직제」제13조 3항 20호
	20. 선박모니터링시스템, 장거리위추적시스템의 구축·운영 및 국제협력	「선박안전법」제30조
	21. 항로표지 개발에 관한 기본계획의 수립·조정 및 시행	「항로표지법」제3조
	22. 항로표지에 관한 국제협력	「항로표지법」제4조

기관	관할 업무	근거 법령
	23. 항로표지의 설치·관리·운영 및 항로표지 관련 법령·제도의 운영	「해사안전법」제44조, 「항로표지법」제5조
	24. 위성항법보정시스템(DGNSS) 및 차세대 해양안전종합관리체계(e-Navigation)의 설치·관리 및 기술개발	「항로표지법」 「해사안전법 시행규칙」(해상교통안전정보관리체계)
	25. 항로표지기술협회 육성·지원 및 지도·감독과 항로표지 관련 해양문화공간에 관한 업무	「항로표지법」제35조, 동법 제39조
	26. 해사안전감독관제도 운영에 관한 사항	「해사안전법」제58조
	27. 안전관리·재난상황 및 위기상황 관리기관과의 연계체계 구축·운영	「해사안전법」
지방해양수산청	1. 해상운송사업, 선박 등록 및 검사	「해운법」제33조, 「국제선박등록법」제4조, 제11조의2
	2. 선원근로감독 등 선원 관련 업무	「선원법」
	3. 항만 운영 및 연안역 관리	「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」제50조, 「항만공사법」, 「연안관리법」, 「항만법」
	4. 전산기기 운영·관리와 전산업무 개발	「해양환경관리법」제76조의2, 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」제67조
	5. 항만건설공사, 항만재개발 및 항만시설 유지·보수	「항만법」, 「항만공사법」
	5의2. 어항의 건설 및 관리	「어촌·어항법」
	6. 항로표지시설 설치·유지 및 보수	「항로표지법」
	7. 공유수면 관리·매립 및 연안 관리	「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」제4조, 「연안관리법」
8. 해양환경보전	「해양환경관리법」, 「해양환경 보전 및 활용에 관한 법률」	

기관	관할 업무	근거 법령
	9. 어업경영체의 등록 및 관리	「농어업경영체 육성 및 지원에 관한 법률」
	10. 자율관리어업공동체 지도에 관한 사항	「수산자원관리법」 제34조, 동 시행규칙 제16조
해양안전 심판원	해양사고사건의 심판에 관한 사무	「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」
	1. 해양사고사건의 조사 및 원인규명	제4조, 제34조
	2. 해양사고사건의 심판청구	제17조, 제40조
	3. 해양사고사건의 현장검증	제17조&동 시행령 제17조의3 2호
	4. 해양사고사건심판 재결의 집행	제17조, 제78조, 제79조
	5. 해양사고통계의 종합·분석	제17조&동 시행령 제17조의3 1호
	6. 해양사고법규자료의 수집 및 해양사고방지에 관한 업무	제5조의2, 제17조, 동 시행령 제17조의3 4호, 제30조의3

〈부록 3〉 해양안전 관련 해양경찰청 관할 업무

기관	관할 업무	근거 법령
경비국	1. 해양경비에 관한 계획의 수립·조정 및 지도	「해양경비법」 제6조
	2. 경비함정·항공기 등의 운용 및 지도·감독	「해양경비법」 제2조 8호, 제6조 2항 2호·3호, 제16조
	3. 동·서해 특정해역에서의 어로 경비	「선박안전 조업규칙」 제7조
	4. 해양에서의 경호, 대테러 예방·진압	「해양경비법」 제7조 3호
	5. 통합방위 및 비상대비 업무의 기획 및 지도·감독	「통합방위법」
	6. 해양상황의 처리와 관련된 주요업무계획의 수립·조정 및 지도	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제11조 3항 6호
	7. 해양상황의 접수·처리·전파 및 보고	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제11조 3항 7호
	8. 해상교통관제(VTS) 정책 수립 및 기술개발	「선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙」 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 「해사안전법」
	9. 해상교통관제센터의 설치·운영	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제11조 3항 9호
	10. 해상교통관제센터의 항만운영 정보 제공	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제11조 3항 10호
	11. 해상교통관제 관련 국제교류·협력	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제11조 3항 11호
구조안전국	1. 연안해역 안전관리에 관한 정책의 수립·조정 및 지도	「연안사고 예방에 관한 법률」 제5조, 제7조
	2. 연안해역 안전 관련 법령·제도의 연구·개선	「연안사고 예방에 관한 법률」 제21조
	3. 파출소 및 출장소 운영	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」 제12조 3항 3호
	4. 해수면 유선 및 도선 사업 관련 제도 운영	「유선 및 도선 사업법」
	5. 해수면 유선 및 도선 사업의 면허·신고 및 안전관리	「유선 및 도선 사업법」 제3조, 제21조

기관	관할 업무	근거 법령
	6. 해수욕장 안전관리	「해수욕장의 이용 및 관리에 관한 법률」제9조 3항, 제24조, 제27조, 제28조 3항
	7. 어선출입항 신고업무	「선박안전 조업규칙」제9조
	8. 해양사고 재난 대비·대응	「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」, 「낙시 관리 및 육성법」제37조, 「재난 및 안전관리 기본법」
	9. 해양에서의 구조·구급 업무	「선박안전 조업규칙」제7조, 「해양경비법」제14조, 「재난 및 안전관리 기본법」제14조의 2, 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」
	10. 중앙해양특수구조단 운영 지원 및 해양경찰구조대 등 해양구조대 운영 관련 업무	「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」제7조
	11. 해양안전 관련 민·관·군 구조협력 및 합동 구조 훈련	「재난 및 안전관리 기본법」
	12. 해양수색구조 관련 국제협력 및 협약 이행	「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」제5조, 제31조
	13. 수상레저 안전관리에 관한 정책의 수립·조정 및 지도	「수상레저안전법」제29조의2
	14. 수상레저 안전 관련 법령·제도의 연구·개선	「수상레저안전법」제28조의2
	15. 수상레저 안전문화의 조성 및 진흥	「수상레저안전법」제28조의2
	16. 수상레저 관련 조종면허 및 기구 안전검사·등록 등에 관한 업무	「수상레저안전법」
	17. 수상레저 사업의 등록 및 안전관리의 감독·지도	「수상레저안전법」제39조
	18. 수상레저 안전 관련 단체 관리 및 민관 협업체계 구성	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제12조 3항 18호
수사정보국	1. 수사업무 및 범죄정보에 관한 기획·지도 및 조정	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 1호
	2. 범죄통계 및 수사 자료의 분석	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 2호



기관	관할 업무	근거 법령	
	3. 해양과학수사업무에 관한 기획·지도 및 조정	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 3호	
	4. 정보업무의 기획·지도 및 조정	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 4호	
	5. 정보의 수집·분석 및 배포	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 5호	
	6. 보안경찰업무의 기획·지도 및 조정	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 6호	
	7. 범죄의 수사	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 7호	
	8. 외사경찰업무의 기획·지도 및 조정	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 8호	
	9. 국제형사 관련 업무	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제13조 3항 9호	
	해양오염방 제국	1. 해양오염 방제 조치	「해양환경관리법」, 「해양경비법」제7조 2호
		2. 국가긴급방제계획의 수립 및 시행	「해양환경관리법」제61조
3. 해양오염 방제자원 확보 및 운영		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 1호 다목	
4. 해양오염 방제를 위한 관계기관 협조		「해양환경관리법」제114조	
5. 국제기구 및 국가 간 방제지원 협력		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 1호 마목	
6. 해양오염 방제 관련 조사·연구 및 기술개발		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 1호 사목	
7. 방제대책본부의 구성·운영 및 긴급방제 총괄지휘		「해양환경관리법」제62조	
8. 해양오염 방제매뉴얼 수립 및 조정		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 2호 바목	
9. 방제훈련 계획의 수립 및 조정		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 1호 라목	
10. 기름 및 유해화학물질 사고 대비·대응		「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항	
11. 오염물질 해양배출신고 처리		「해양환경관리법」제63조	
12. 방제비용 부담 등에 관한 업무		「해양환경관리법」제64조 4항, 제68조 4항	
13. 방제조치에 필요한 전산시스템 구축·운영		「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제14조 3항 13호	

기관	관할 업무	근거 법령
	14. 지방자치단체의 해안 방제조치 지원에 관한 업무	「해양환경관리법」제68조 3항
	15. 해양오염 방지를 위한 예방활동 및 지도·점검	「해양환경관리법」제61조&동 시행령 제44조 1항 1호
	16. 선박해양오염·해양시설오염 비상계획서 검인 등에 관한 업무	「해양환경관리법」제31조, 제35조
	17. 방제자재·약제 형식승인	「해양환경관리법」제64조 6항
	18. 오염물질 해양배출행위 조사 및 오염물질의 감식·분석 등에 관한 업무	「해양환경관리법」제116조&동 시행령 제90조 2항 2호
	19. 해양환경관리공단의 방제사업 중 긴급방제조치에 대한 지도·감독	「해양환경관리법」제108조 1항 단서
	20. 해양오염방지를 위한 구난조치	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제14조 3항 20호
장비기술국	1. 해양경찰장비(함정, 항공기, 차량, 무기 등)의 개선 및 획득	「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」제7조 1항&동 시행령 제16조 2항(구조본부, 구급대로 편성·운영), 「재난 및 안전관리 기본법」제51조 4항(긴급구조활동 위해 헬기 운항), 「해양경비법」제2조 8호, 제17조(무기사용), 제18조(경찰장비 및 경찰장구 사용)
	2. 해양경찰장비의 정비 및 유지 관리	「해양경비법」제6조 2항 2호&3호
	3. 해양경찰정비장에 대한 지도·감독	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 3호
	4. 물품·무기·탄약·화학 장비 수급관리 및 출납·통제	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 4호
	5. 경찰복제 및 피복의 보급·개선	「해양경찰청 소속 경찰공무원 복제에 관한 규칙」
	6. 해양항공 업무 관련 계획의 수립·조정 등에 관한 업무	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 6호
	7. 해양에서의 항공기 사고조사 및 원인분석	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 7호
	8. 정보통신 업무계획의 수립·조정 등에 관한 업무	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 8호
	9. 정보통신 보안업무	「해양경찰청과 그 소속기관 직제」제15조 3항 9호

연구보고 2017-04

**해양의 안전관리를 위한 법제 개선방안  
연구**

---

---

2017년 10월 29일 印刷

2017년 10월 31일 發行

發行人 이 익 현

發行處 한국법제연구원

세종특별자치시 국책연구원로 15  
(반곡동, 한국법제연구원)

전 화 : (044)861-0300

등록번호 : 1981.8.11. 제2014-000009호

<http://www.klri.re.kr>

---

---

값 10,000원

1. 本院의 承認없이 轉載 또는 譯載를 禁함. ©
2. 이 보고서의 내용은 본원의 공식적인 견해가 아님.

ISBN 978-89-6684-790-7 93360

**KLRI** KOREA LEGISLATION  
RESEARCH INSTITUTE

