

I. 서론

인류 역사상 선박을 이용한 해양운송은 다양한 지역과 인종 간의 교류를 가능케 했다. 오늘날 선박의 해양운송은 아직도 운송분야의 주요한 부분을 차지하고 있지만, 사고위험은 아직도 존재하며 많은 사고가 발생하고 있다.

21세기 유럽연합 영해에서 발생한 대형 해양사고로는 2012년 1월 13일 이태리 이솔라 델 지글리오섬에서 유람선 코스타 콩코르디아 좌초를 들 수 있다. 이 사고로 인해 4,229명의 승객 및 선원 중에 사망 32명, 실종 2명이 발생했다.

프랑스의 경우, 20세기 이후 프랑스 선적 선박의 침몰이나 좌초로 인한 대규모 인사사고가 초래된 대형해양사고 발생은 없었다.

반면, 1999년 12월 12일 브르타뉴 지방 해역에서 대형유조선 에리카의 좌초로 발생한 원유유출로 인한 해양오염으로 인한 대규모 환경 및 재산피해가 발생했다. 피해규모는 1978년 3월 16일 발생했던 대형유조선 암코 카디즈 좌초로 인한 피해의 수배를 상회했다. 총 3억 7,150만 유로에 달하는 환경오염이 발생하였고 민간 피해액은 수십억 유로에 달했다. 2008년 1월 16일 파리 형사법원은 에리카의 화물주인 또탈그룹의 유죄를 인정해 1억 9,200만 유

로의 피해보상액을 선고했다. 이후 프랑스 정부는 해양안전과 해양오염 방지를 위한 정책과 법제를 강화해 엄격한 선박안전과 해양오염 예방정책을 시행하고 있다. 이러한 선박의 해양사고와 그에 따른 안전 및 물적 손실을 방지하기 위해 해양운송 관련 국제 기구 및 각 국가는 선박의 안전한 해양운송을 위한 국제적 규모의 법체제와 국내법체제 구축을 위해 노력해왔다.

국제적 규모의 선박의 안전한 해양운송을 위해 국제해사기구(IMO)는 1929년 최초로 18개 해양강대국이 참가한 해상운송안전에 관한 가장 중요한 조약인 해양인명안전을 위한 국제조약(International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS)을 채택해 선박건조, 장비 및 선박항해의 안전에 대한 최소 기준을 제시한다. 상기 조약에 준거해 선박의 선적국은 조약이 규정한 많은 증명서를 발급 관리하며 선박회사의 의무준수를 감독한다. 또한 조약의 기술적 조항은 선박안전에 관한 국가의 기술적 감독을 규정하고 있다. 이후 인적 원인에 의한 해양안전사고 방지를 위해 1998년 국제안전관리코드(International Safety Management : ISM Code)를 상기 조약에 삽입해 채택했으며, 국제안전관리코드는 1998년 7월 1일부터 여객선, 유조선, 화학물질운송탱커, 벌크선을 포함

하는 모든 선박에 의무적으로 적용된다. 상기 코드는 범세계적인 법률체제를 통해 인명손실 예방과 해양환경침해방지를 보장하기 위한 선박해양안전에 관한 선박회사의 안전관리책임 강화를 목적으로 한다. 국제안전관리코드는 선박의 해양운송분야의 운송관습과 건전한 선박 안전관리에 관한 일반원칙에 바탕을 두어 선주, 선박소유자 또는 선박운행책임을 지는 기타 관련 인원으로 구성되는 선박회사의 안전관리시스템 구축을 규정하며, 선박회사는 필요자원과 육상지원이 포함되는 선박안전관리시스템에 관한 정책을 수립시행해야 한다.

상기 국제조약에 준거해 채택된 프랑스의 선박과 해상운송에 관한 법제는 운송법전, 환경법전 및 선박안전과 해양오염예방 및 해양인명구조, 국제 및 국내여객선, 유람선, 어선, 선박장비의 건조, 생산, 유지 및 선박의 기술적 규정 에 관한 법령과 Division이 포함된 총 7권으로 구성되어 있으며 각 법률의 명칭과 내용은 다음과 같다.

제1권 : 일반 규정

제2권 : 국제여행용 여객선 및 총하중 톤수 500톤 이상의 선박

제3권 : 국내여행용 여객선, 총하중 톤수 500톤 이하의 선박 및 특수 형태의 선박

제4권 : 유람선

제5권 : 어선

제6권 : 선박장비-화물

제7권 : 보충규정

선박안전 및 선박의 항해안전은 제1권 일반규정에 포함된 운송법전의 선박안전에 관한 조

항, 선박안전검사를 담당하는 선박안전감독관의 선박방문검사에 관한 1984년 8월 30일자 해양인명구조, 선박주거성 및 공해예방에 관한 수정법령 n° 84-810, 국제안전관리코드에 준거한 선박안전관리시스템에 관한 Division130과 Division160이 규정하고 있다. 프랑스 해양관할 행정기관은 상기 법률에 준거해 선박안전검사를 시행하고 있으며, 본 글은 선박안전에 관한 상기 법률의 규정과 선박안전검사에 대한 법제를 소개하고자 한다.

II. 선박안전 관련 법제의 구성 및 내용

1. 법제의 종류 및 관련 조항

프랑스의 해양안전에 관한 법제는 선박안전, 항해안전, 해상인명구조 및 해양생태보호에 관한 법제를 포함한다. 상기 법제는 1948년 제정된 국제해사기구의 국제조약과 유럽연합의 해상안전법제를 바탕으로 한다.

제1권 일반규정에 포함된 선박안전 및 해양안전에 관한 법률은 해상충돌방지에 관한 국제규정, 운송법전, 환경법전(선박공해물질폐기에 관한 억제규정), 1977년 7월 8일자 선박노동조직과 항해 및 선박운용의 기술적 조건 단순화를 위한 엔진에 관한 수정 법령 n° 77-794, 1984년 8월 30일자 해양인명구조, 선박주거성 및 공해예방에 관한 수정법령 n° 84-810 및 다수의 Division 으로 구성된다.

운송법전은 제5부 해상운송 및 항해에 속하는 제2권 해양항해의 제IV편 안전과 공해예방 및 제V편 선박안전에서 선박안전규정과 선박의 항해안전을 규정하고 있다.¹⁾

선박안전에 관해 운송법전의 적용대상 선박은 프랑스 선적 선박 또는 외국 선적 선박으로 프랑스 영해에서 항해하는 선박이며(제L5241-1조), 법규정을 통한 선박항해의 안전과 해양오염예방을 위한 선박유지를 규정한다(제L5241-2조). 해양항해 선박은 관할 행정기관 또는 인가받은 선박등급평가회사가 발행한 안전증명서를 소지해야 한다(제L5241-3조와 제L5241-4조). 항해 시 선원, 승객, 해양환경, 기타 다른 선박에 위험을 야기할 수 있는 경우 감독관의 방문검사 이후 해당 선박의 출항을 금지 또는 취소할 수 있으며, 선박이 승객이나 선원의 안전 및 건강과 다른 선박 또는 해양환경에 명백한 위해를 가한다고 인정될 경우 관할 행정기관은 해당 선박의 운영 및 관련된 모든 활동을 금지 또는 긴급중지시킬 수 있다(제L5241-5조와 제L5241-6조). 선박안전검사를 위한 자유로운 선박방문자격을 갖춘 공무원의 명단과 규정적용방식은 참사원의 법령이 규정한다(제L5241-7조와 제L5241-8조).

선박 총톤수가 500톤 이상의 여객선의 경우, 선박소유자, 선주 및 선박운용자는 2002년 12

월 12일 채택된 선박사고에 관한 국제조약에서 규정한 각 선박의 사고발생 시 안전관리계획을 작성 이행해야 한다. 관할 행정기관은 선박의 사고 시 안전계획을 인가하고 국제 선박사고 안전증명서를 발급하고 안전관리계획 실행을 감독한다(제L5251-1조와 제L5251-2조). 관할 행정기관의 인가를 취득하고 프랑스, 유럽연합 회원국 또는 유럽경제구역 회원국에 주재하는 해양사고안전기구(선박사고안전관리계획을 평가하고 감독할 수 있다(제L5241-3조). 관할 행정기관의 공무원은 선박사고안전계획 부재를 적발하며, 선박소유자, 선주 및 선박운용자, 선박사고기구 및 해양사고훈련기구는 상기 감독공무원의 감독에 필요한 모든 정보와 증명서를 제공한다(제L5251-4조와 제L5251-5조).

또한 제1권 일반규정을 구성하는 Division 130 제7장²⁾은 1984년 8월 30일자 인명구조, 선박승선적합성 및 공해방지에 관한 법령 n° 84-810의 적용규정으로서 선박의 안전관리에 관한 조항을 규정하고 Division 160³⁾은 국제안전관리코드(국내법적용 조항)을 규정한다.

Division 130은 상기 법률이 규정하고 있는 선박안전검사주체, 항해허가증, 국립건현증명서, 국립선박톤수증명서, 국제증명서의 발급과 발급주체, 국제안전관리코드, 안전관리자료 및 증명서, 안전증명서의 중지 및 취소, 선적평가

1) Code des transports, Cinquième partie : Transport et navigation maritimes, Livre II La navigation maritime, Titre IV Sécurité et prévention de la pollution et Titre V Sûreté des navires.

2) Division 130 Délivrance des titres de sécurité.

3) Division 160 Gestion de la sécurité.

회사의 임무, 선박방문검사 주체 및 검사종류와 내용에 관한 구체적인 적용조건을 규정하고 있으며, Division160은 국제안전관리코드의 국내법 적용에 관한 조항을 규정하고 있다.

2. 선박안전검사

1) 검사 대상 및 주체

프랑스 영해에서 선박은 법률이 정한 안전규정을 준수하면서 항해해야 하며, 이를 위해 선박안전감독을 담당하는 관련 공무원 또는 관할 행정기관의 승인을 획득한 선박평가회사의 방문검사를 받아야 한다. 1984년 8월 30일자 인명구조, 선박승선적합성 및 공해방지에 관한 법령 n° 84-810은 선박안전검사의 대상, 주체, 내용에 대해 규정한다.

상기 법령의 안전검사 대상이 되는 선박은 여객선, 어선, 유람선, 개인용도 유람선, 훈련용 유람선, 스포츠법전에 규정된 수상 또는 수중 센터, 유람선 조종면허 취득 훈련기관, 상업용 유람선, 선주 또는 선주대리인, 선장의 책임 하에 있는 선박, 정기선을 제외한 관광용 또는 스포츠용 선박, 화물선, 특수선이 안전검사의 대상이다(제1조).

선박안전검사 후 발급하는 안전증명서와 공해예방증명서는 국제조약, 유럽연합규정, 국립

건현증명서, 국립선박톤수측정서, 항해허가서가 포함되며(제3조), 선박안전센터장과 관할 행정기관으로부터 자격을 획득한 선급평가회사는 상기 증명서를 발급 및 갱신한다(제3-1조).

선박방문을 통해 선박안전검사는 선박안전검사를 임무로 하는 관련 공무원 또는 관할 행정기관의 승인을 획득한 선박선급평가회사가 시행한다. 환경, 지속발전 및 에너지부에 소속된 규제 및 선박안전감독과(Bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires)가 상위 관할 행정기관으로서 선박안전감독임무를 주관한다. 선박규제 및 안전감독국의 직속 상부기관은 해사국(Direction des affaires maritime) 산하의 해양안전부국(Sous-direction de la sécurité maritime)으로서 선박안전 및 해양공해예방 관련 규정 제정과 해당 규정적용 임무를 수행한다. 해양안전부국의 감독 대상이 되는 선박은 다음의 두가지로 구분된다:

- 선박안전에 관한 국제조약규정의 대상이 되는 프랑스 선적 선박과 외국 선적 선박
- 프랑스 국내 선박안전규정의 대상이 되는 프랑스 선적 선박으로서 해양업무에 종사하는 전문적인 선박

프랑스는 프랑스선적 선박에 대해서 선적국, 외국 선적 선박에 대해서는 항만국이 선박의 안전감독임무를 수행한다.⁴⁾

프랑스 선박안전에 관한 현장 감독임무를 수

4) <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Missions-de-la-sous-direction-de.html>.

행하는 선박안전센터(Centre de Sécurité des Navires : CSN)가 16개의 프랑스 항구에 설립 되었으며, 상기 센터에 소속된 선박안전 및 해양직업위험예방감독관(Inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes : ISNPRPM) 또는 선박안전검사 자격을 취득한 회사가 감독 대상이 되는 선박을 직접 방문해 선박의 안전에 관련된 전반적인 감독임무를 수행한다. 선박안전센터는 각 지역 지방해사국장(Directeurs régionaux des affaires maritimes)의 지휘를 받는다.

선박안전 및 해양직업위험예방감독관은 1517년과 1584년의 명령에 준거해 최초로 선박안전에 관한 방문검사를 이행했다. 20세기에 들어와서 해양운행 선박의 속도 및 총중량 증가에 따른 대형사고발생에 우려한 프랑스 정부는 쇼팡 상원의원의 보고서에 의거해 1907년 4월 7일자 해양항해안전과 상업선박노동규정에 관한 법률을 제정해 지정된 항구에서의 상기 감독관의 선박방문을 통한 선박안전검사임무를 규정했다.

이후, 1984년 8월 30일자 인명구조, 선박승선적합성 및 공해방지에 관한 법령 n° 84-810⁵⁾을 제정해 선박안전 및 해양직업위험예방감독관은 선박검사임무를 수행하고 항해 및 해양노동감독관 또는 상선기술감독관 기구에 속한다고 규정한다(제1조).

2) 검사 내용

(1) 선박안전센터의 임무

선박안전검사 임무를 수행하는 감독관은 선박건조안전, 선박안전성, 선상화재예방, 구조설비, 통신, 항해안전, 선적화물안전, 위험화물 운송, 선내거주성 등의 다양한 분야를 검사하며, 검사 결과에 따라 검사필증을 교부하며 선박안전증명서를 발급한다. 감독관이 속해 있는 선박안전센터는 선박운항계획에 관해 제출된 자료평가, 견현 및 선체와 선박개조에 대한 정기검사를 지휘한다. 현재 프랑스의 외국선적 선박의 방문검사는 유럽연합의 14개 회원국이 참가한 1982년 파리각서에 준거해 이행되며, 1995년부터 외국선적선박의 감독에 관한 유럽연합 지침도 적용한다. 2014년 현재 파리각서에 참가한 국가는 27개국으로 증가했다.

1984년 8월 30일자 인명구조, 선박승선적합성 및 공해방지에 관한 법령 n° 84-810은 선박안전센터의 구성, 임무, 검사대상이 되는 선박 안전사항을 규정한다. 상기 법령에 준거해 선박안전 및 해양직업위험예방감독관은 선박안전센터장의 지휘 하에 다음 분야에 대한 감독 임무를 수행한다.

- 조선
- 선박안전조건
- 해양작업안전

5) Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

- 선박오염예방
선박안전에 관한 방문검사 시 선박안전 및 해양직업위험예방감독관은 다음과 같은 사항에 대한 검사를 시행한다(제26조).

- 관할 기관의 모든 규정 준수 여부
- 이동식 안전 장비의 규정 준수 및 설치
- 현재 선박 상태
- 시험 가동
- 선박 총톤수 측정

선박안전 및 해양직업위험예방감독관의 선박안전에 관한 방문검사는 정기검사, 불시검사 및 특별검사로 구성된다.

정기검사는 선박정비상태 검사, 관할 기관의 허가를 취득한 후 이행된 선박개조부분의 안전 및 공해예방조건 충족 검사를 목적으로 한다. 상기 검사를 통과한 경우 해당 선박에 대한 지속적인 안전 및 공해예방 증명서발급을 허가하며, 상기 검사를 통과하지 못한 경우 해당 증명서 취소를 명령한다(제27조).

불시검사는 대상 선박의 항해능력조건 준수 여부와 선원 및 승객안전과 해상보호를 위해 채택된 조치가 선박안전관련 법률 충족 여부 검사를 목적으로 한다. 상기 검사에서 발견된 안전조치 미흡의 경우 선박정비불량, 선박안정성 결함, 화물선적조건, 규정준수위반 및 국제조약이 규정한 기타 조건 위반으로 인해 항해시 선박, 선원 및 승객의 안전에 위협을 야기한다고 판단되는 경우, 감독관은 관련 규정의 이행시기까지 해당 선박의 운항 또는 출항을 금지 또는 연기시킬 수 있다(제28조).

선박의 항해능력, 안전, 거주성, 위해 또는 공

급품 관련 조건 위반의 대표선원, 3인 이상의 선원 또는 직능노조 대표가 서명해 서면으로 선박안전센터장에게 신고를 제출한 경우, 선박안전센터장은 단시일 내에 신고된 선박에 대한 방문검사를 시행한다(제29조).

또한 다음과 같은 선박안전항목에 대한 관할 행정기구의 요청에 의거해 특별검사를 시행한다.

- 선박서류보완
 - 사고발생 선박에 대한 안전 및 공해예방 조건 준수 여부
 - 선박방문검사 기한 내에 방문검사 이행 가능성 조사
 - 조선, 선박의 대규모 수리, 정비, 개선 및 변형
 - 외국에서 구매한 선박 시운전 이전 검사
 - 특정 전문가 또는 선박안전 및 공해예방감독관의 개입을 필요로 하는 선박안전 또는 공해예방 증명서 발급 또는 개정
 - 현 법령이 부과한 임무를 수행하는 선급평가회사의 임무수행 검사
 - 발급 또는 개정된 선박안전에 관련한 모든 증명서가 요구하는 조건 충족 여부 검사
 - 일반적인 선박안전 및 공해예방에 관한 준수조건 여부 검사
 - 전장 15미터 이하의 선박톤수 측량 검사
- 특별검사 후 선박안전 및 공해예방감독관이 해당 선박의 안전조건이 선박안전 및 공해예방조건을 충족하지 못 했다고 판단할 경우, 상기 감독관은 더욱 구체적인 검사를 시행하며 추후에 선박허가증을 취소한다(제32조).

선박안전 및 공해예방감독관은 선원건강 담당 의사와 더불어 선박의 주거조건감독 및 임무를 수행하며, 필요하다고 판단할 경우 선박 통신장비 담당 기술자를 통해 기관에 지원을 요청할 수 있다(제25-3조).

또한 1996년 7월 1일부터 상기 선박안전감독 임무 이외에 선박안전센터는 국제해사기구가 개발한 안전관리시스템으로서 해양기업에 대한 회계감독규정이 포함된 국제안전관리(ISM)법전 이행 임무를 수행한다(제29-1조 및 제29-2조).

한편, 해양직업위험예방감독관은 선원, 선주, 조선소 대표, 및 선상활동에 관련된 모든 인원에 대한 노동법 준수 여부 감독임무를 수행한다. 해양직업위험예방감독관은 선박안전에 관한 기술규정 및 국내외 규칙 준수 여부에 대해 현장방문을 통한 감독임무를 수행한다. 감독관이 담당하는 선박은 국내외의 선박을 망라한다. 상기 법령에 준거해 선박안전 및 해양직업위험예방감독관은 선박항해 시 선박, 선원 및 승선객에 위험을 야기할 가능성이 있을 경우, 해당 선박의 출항을 금지 또는 연기시킬 수 있다(제41-8조 및 제41-9조).

(2) 선박안전검사 내용

(i) 선박안전

모든 선박은 선체, 엔진 건조, 화재예방 및 보호, 전기설비설치, 항해안전, 통신장비, 인원구조, 위생 및 선박거주성, 선박의료설비 및 노동안전에 관한 법령을 준수해야 한다.

- 선체건조 : 선체는 적합한 부력과 견고성을

보장하도록 건조되어야 한다. 내벽과 격벽의 공개는 최소한으로 하며, 해당 공개구역의 폐쇄는 명시되어야 한다. 사고로 인해 선실이 침수된 경우, 양수장비는 해당 선실의 양수 및 건조를 이행해야 한다. 항해 및 운항에 관한 상이한 조건 내에서 선수가 해수면 선을 명확한 방식으로 선수에 표기해야 한다. 선박건조 또는 선박수입 이후에 안정성 검사를 시행해야 한다(제43조).

- 엔진건조 : 엔진, 보일러, 기타 증기압기계, 냉장설비, 조타설비 및 부속장비, 항해설비, 배관 및 부속장비는 설치목적에 적합하게 설계 및 생산되어야 한다. 상기 장비는 진동과 소음을 적게하고 이동장비 및 기타 열발생장비로부터의 인원을 보호하기 위해 위해 설치, 고정되어야 한다. 장비설치장소는 충분한 공간을 확보해야 하며 인원이동과 정비작업이 방해되지 않도록 설치되어야 한다. 또한 적합한 조명과 배기장비를 설치해야 한다(제44조).

- 선박화재보호 : 선박화재보호를 위해 선내 거주장소는 기계 및 발열저항성을 갖춘 결벽으로 분리되어야 하며, 모든 화재는 화재 초기발생지에서 감지, 제한 및 소화되어야 한다. 모든 출입구는 보호되어야 하며, 화재보호관련 설비, 자원 및 장비는 감독 및 관리를 받아야 한다(제45조).

- 전기설비 : 선박의 전기설비, 전류의 성질, 전압, 발전 및 배전시스템, 조종 및 보호장치, 재료 및 축전배터리는 전기사고로부터 승객, 선원 및 선박안전과 구조조치에 필요

로 하는 모든 상황에서 안전유지에 필요한 주요 작동을 보장해야 한다(제46조).

- 항해안전 : 모든 설비는 어떠한 상황에서도 선박의 안전한 항해를 보장해야 하며, 이를 위해 선박은 다음과 같은 사항을 제공받아야 한다.
- 항로와 신호에 관한 정보 및 권고
- 항해장비, 기구 및 서류
- 의장 및 교환부품
- 해상에서의 접현통보를 위한 신호장비(제47조)
- 통신장비 : 선박은 정상적인 조건에서 전자주파수를 고려해 단일 또는 복수의 조난주파수의 송신과 수신을 보장하고 언제라도 선박의 연안 또는 육상기지와의 연락에 필요한 통신장비를 설비해야 한다(제48조).
- 구조 : 항해를 위해 선박은 모든 승선인원을 구조할 수 있는 단체 또는 개별적인 설비를 장치해야 하며, 구명보트, 구명정 및 부유장비는 위급한 경우 즉시 사용가능해야 한다. 이를 위해 선박은 다음의 조건을 준수해야 한다. 구명보트, 구명정 및 부유장비는 난동 및 집단행동과 같은 불리한 상황에서도 확실하고 신속하게 바다에 전개되어야 한다 ; 신속하고 질서정연하게 구명보트, 구명정에 탑승할 수 있어야 한다. 각 구명보트, 구명정 및 부유장비의 설치는 다른 구명보트, 구명정 및 부유장비의 가동에 장애를 초래하지 않아야 한다. 구명장비의 승선은 가능한 한 각 현으로 분배되어야 한다.

모든 구명장비는 출항 전 및 항해 중 어떤 순

간이라도 즉시 가동될 수 있어야 하며 양호한 상태로 유지되어야 한다. 구명장비의 사용, 대피 및 이함에 관한 지시는 선상에 부착되어야 한다. 여객선의 출항 전에 선장은 승객에 관련해 해양에서의 탐색과 구조에 필요한 정보를 관할 기관에 제출해야 한다(제49조).

- 주거성과 위생 : 모든 선박은 선원주거지역의 위치 및 배치를 표시하는 전체도면을 중앙 또는 지역안정위원회에 제출해야 한다. 선원 및 승객을 위한 공간, 접근로, 배치공간을 충분히 확보하고, 악천후 및 응급사항에서의 보호와 열기, 냉기 및 소음으로부터의 격리를 보장해야 한다(제50조).
- 의료서비스 : 모든 선박은 영구적으로 선적 화물 및 탑승 인원에 비례하여 의료장비 및 의료인원을 갖추어야 한다. 의료장비는 양호한 상태로 보존되어야 하며, 의약품의 유효기간은 엄격하게 준수되어야 한다(제51조).
- 해상노동안전 : 모든 선박은 장비, 돛, 사슬 및 케이블로 인해 야기되는 사고로부터 선원을 보호하도록 설계, 건조 및 정비되어야 한다. 선주는 선장권한을 침해하지 않고 예상가능한 기후 조건에서 선원의 안전과 건강을 위협받지 않도록 선박을 운용해야 한다. 모든 선원은 훈련 및 선장의 지시를 따르며 본인의 업무 또는 밀린 업무로 인해 다른 선원, 승객 및 본인에게 미치는 안전 및 건강에 유의해야 한다. 선박의 모든 장비는 선원의 안전과 건강보존을 위해 설치, 조정 및 정비되어야 한다. 선주는 선박에 승선하

- 는 선원들에게 안전과 건강을 위해 구비된 모든 내용을 통보해야 한다(제52조).
- 공해예방 : 해양오염방지를 위해 선박은 허락된 유출수만 해상투하가 가능하며, 기타 유출수의 선박 내 보관을 위한 건조, 설치 및 운용해야 한다(제53조).
 - 인가장비 : 모든 선박은 항해허가증, 허가된 항해에 필요한 안정장비, 여객선의 경우 총 승객구조에 필요한 안전장비를 선박에 갖추어야 한다. 모든 화물선 또는 여객선의 선주는 해양장관의 명령에서 규정된 조건을 충족하는 안전조직을 보장해야 한다. 유럽연합 기준을 획득하지 못 하거나 인가되지 않는 해양장비는 판매, 수입, 임대, 사용 또는 양도되지 못 한다(제54조).
 - 선박개조 : 모든 선박리케스트, 수리, 개조 및 실질적인 변형에 대해 선주는 선박안전증명서 발급을 담당하는 관할 기관에 신고해야 한다. 상기 기관은 안전위원회의 의견에 준거해 자격을 갖춘 선급평가회사의 규칙과 관습을 적용해 선박안전증명서를 발급할 수 있다(제55조).

(ii) 화물 안전

위험 또는 공해물질을 선적해 유럽연합 영토 외의 항구로부터 출항해 프랑스 내의 항구에 정선하는 모든 선박의 화물주는 위험화물해상운송담당장관과 원자력안전담당장관의 명령에 기재된 내용을 명시한 신고서를 동반해야 한다. 상기 명령의 규정은 다음의 경우에 적용될 수 있다.

- 프랑스 선적 선박에 의한 소포 또는 벌크식으로 위험 또는 공해화물을 운송
- 해상운송을 위해 위험 또는 공해화물의 생산, 발송, 적재 및 하역항, 분류
- 포장, 표시, 상표부착, 게시 및 인증국가의 화물평가 및 운송조건허가 작업
- 위험 또는 공해화물의 해상운송에 종사하는 육상요원의 훈련
- 위험 및 공해화물을 적재한 저장탱크, 탱크 트럭 및 기차 적재 및 방출작업과 컨테이너, 컨테이너 트럭 및 기차의 적재 및 하역작업
- 방사성물질의 경우, 원자력안전담당 장관의 명령의 규정을 적용(제56조)

(iii) 선박장비 안전

선박안전과 해상작업위험감독관은 선박장비 시장의 감독임무도 수행한다. 유럽연합 내에 위치한 선박장비 제조업자 또는 유럽연합 시장 판매책임자는 해당 제품의 마지막 생산일로부터 10년간 유럽연합 기준부합신고서와 평가서에 관련된 모든 자료를 선박장비감독관에게 제출하고 보관해야 한다(제56-2조). 선박장비시장감독관이 해당 선박장비가 올바르게 설치 및 유지되었고 설계에 따라 사용되었음에도 불구하고 선원, 승객 및 기타 인원의 안전 및 건강을 위협하고 해양환경을 파괴한다고 확인할 경우, 해당 감독관은 해당 장비의 선박사용을 금지 또는 제한하는 적합한 한시적 조치를 채택한다(제56-3조). 선박운영인은 안전기준유지에 필요한 수준의 선박장비의 유지·감독 및 수리책임을 진다. 자격을 갖춘 선박운영인 또

는 자격을 갖춘 대리인은 해양담당장관의 명령이 명시한 조건을 준수하면서 상기 안전기준유지에 필요한 작업을 이행한다. 또한 선박운용자는 선박장비운용안전, 유지, 감독 및 수리에 관련한 정보를 선박장비시장감독관에게 제출하고 이를 보관한다(제56-4조).

한편 선박안전에 관련된 사고가 발생한 경우, 해양사고조사국(BEA Mer)에 배치된 해양서비스 일반감독관이 다음과 같은 두가지 형태의 조사를 진행한다.

- 기술 및 행정조사: 사고의 원인을 조사하고 조사결과로부터 해양 및 선박안전 사고 원인을 개선하기 위한 목적으로 조사를 이행한다. 조사는 해양서비스일반감독관의 지휘 하에 사고조사국이 담당한다.
- 항해조사: 책임소재 결정과 징벌적용을 위한 목적으로 형사소송법에 준거해 상선 선원규율 및 형벌법전을 적용한다.⁶⁾

III. 벌칙규정

1. 선박안전유지 위반

운송법전은 국제조약이 규정한 선박안전의무 준수를 위반한 경우, 선박건조업자, 선주 선박소유자, 선장에게 7,500유로의 벌금형에 처

한다(제L5241-11조). 유효기간 중의 선박안전 증명서를 소지하지 않은 선박을 항해한 선주 또는 선박소유주는 1년의 징역형 및 15,000유로의 벌금형에 처하며, 선주 또는 선박소유주의 명령에 따른 선장의 경우 징벌은 최대 3년 3개월 형 및 3,750유로의 벌금형을 초과하지 않는다(제L5241-12조). 선원 또는 승객의 안전과 건강, 해양환경, 다른 선박에 위험을 초래하는 선박에 대한 출항금지 또는 취소명령을 준수하지 않고 선박을 출항시킨 선주 또는 선박소유자 및 선장에 대해서는 1년 징역형과 15,000유로의 벌금형에 처한다(제L5241-13조). 선박안전정검사를 위한 감독관의 방문검사를 방해한 자는 1년 징역형과 15,000유로의 벌금형에 처한다(제L5241-14조). 인가, 유럽연합안전기준 또는 사용허가를 취득하지 않은 선박안전부품을 사용자에게 판매한 자는 1년 징역형과 15,000벌금형에 처하면, 사용허가를 취득한 제품모델과 동일하지 않은 선박안전 및 공해예방 부품을 생산한 상기 제품의 생산자에게도 동일한 징벌을 가한다(제L5241-15조). 상기 위법행위를 행한 법인에게는 형법제131-38조와 제131-39조에 준거해 법률이 자연인에게 규정한 벌금의 5배의 벌금형에 처하며, 벌금액이 규정되지 않은 위법행위의 경우 1,000,000유로의 벌금형에 처하며, 5년 이상의 공공조달시장, 주식시장 참여 금지와 신문, 전자통신을 사용해 상기 징

6) Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, chapitre 2.

벌결정을 공표한다(제L5241-16조).

2. 안전항해의무 위반

운송법전은 선박의 안전항해의무를 위반한 경우 징벌조항을 규정한다. 프랑스 영해 또는 국내수역에서 과실 또는 태만으로 인해 다음과 같은 의무를 위반한 경우, 프랑스 선적 선박 또는 외국선적 선박의 선장은 2년 징역형 및 7,500유로의 벌금형에 처한다.

- 해양충돌예방과 교통분리규정에 관한 1972년 국제규칙에 관한 조약에 준거해 제정된 해양항해규칙
- 해양청장이 규정한 프랑스연안 최소거리 통과에 관한 규칙, 유조선 또는 기타 위험물 질화물을 운송하는 선박의 선장이 상기 위법행위를 행한 경우 150,000유로의 벌금형 공해 상에서 상기 규정을 위반한 프랑스선적 선박 선장에게도 동일한 징벌을 가한다(제L5242-1조).

공해 또는 프랑스 영해에서 해양관할행정기관, 즉 수상 및 정박지경찰 또는 해양항해경찰의 명령 및 규정을 준수하지 않은 프랑스 선적 선박 또는 외국 선적선박에 승선한 모든 인원에 대해서는 6개월 징역형과 3,750유로의 벌금형에 처한다. 프랑스 선적 선박에 승선한 공해 상에서 프랑스 일반영사, 영사 또는 부영사, 관할 해양행정기관 또는 프랑스 전함의 규칙적인 명령을 준수하지 않은 모든 인원에 대해서도 동일한 징벌을 가한다(제L5242-2조).

다음과 같은 해양충돌예방에 관한 1972년 국

제조약의 규정을 과실 또는 태만으로 위반한 프랑스선적 선박 또는 외국선적 선박의 선장 또는 당직사관은 3개월 징역형과 3,750유로의 벌금형에 처한다(제L5242-3조).

- 야간 점등 또는 안개신호의무
- 다른 선박을 조우했을 경우 정해진 항로 및 조종의무
- 선원무자격자 불규칙한 조건에서 선박조종을 이행할 경우 상기 징벌의 두배의 징벌. 지정 항로 규칙을 위반한 항해사는 3개월 징역형과 3,750유로의 벌금형. 국내수역 또는 영해를 항해하는 외국선적선박의 위법행위에도 동일한 징벌

선박 또는 다른 선박에 대해 상기 조항에 규정된 위법행위 또는 기타 과실로 충돌, 좌초 또는 가시장애물 충돌, 선박 또는 화물에 대한 중대한 손상을 가한 선장 또는 당직사관에게는 3개월 징역형과 3,750유로의 벌금형에 처한다. 선박상실 또는 선박항해불능, 화물상실, 단일 또는 다수의 인원에 대한 중상 또는 사망을 유발한 위법행위에 대해서는 2년 징역형과 3,750유로의 벌금형에 처하며, 상기 위법행위로 동일한 결과를 유발한 선장, 당직사관 또는 항해사를 제외한 선원은 8개월 징역형과 3,750유로 벌금형에 처한다(제L5242-4조와 제L5242-5조). 프랑스 영해 또는 국내수역을 항해중인 선박에 발생한 모든 해양사고를 해양청에 신고하지 않은 프랑스 또는 외국선적 선박의 선장은 2년 징역형과 75,000유로 벌금형에 처한다(제L5242-6조).

관할 행정기관은 선박사고 시 안전계획이 작

성되지 않았을 경우, 선박소유자, 선주 및 선박 운용자에 대한 국제선박사고안전증명서의 효력을 일시정지할 수 있으며, 선박사고안전평가 기구 및 해양사고훈련기구가 선박사고 안전 평가에 대한 임무를 이행치 않은 경우 상기 기구에 대한 허가를 일시정지할 수 있다(제L5252-1조와 제L5252-2조).

선박사고안전계획 검사행위를 방해하는 경우, 1년 징역형과 15,000유로의 벌금형에 처하며, 법인의 경우, 형법 제131-38조와 제131-9조에 준거해 제L5241-16조 규정과 동일한 벌금형과 징역형에 처한다(제L5253-1조~제L5253-3조).

2. 선박안전검사 위반에 관한 벌칙규정

1984년8월30일자 인명구조, 선박승선적합성 및 공해방지에 관한 법령 n° 84-810은 제3장에서 선박안전검사 위반에 관한 벌금형과 징역형에 관한 벌칙조항을 규정한다.

여객선 및 화물선이 다음과 같은 위법행위시 제5급 벌금형을 선고한다.

- 항해면허에 기재된 특별 조건을 위반한 모든 선박운용자 또는 선장
- 현 법령 제43조와 제53조의 안전과 공해예방에 관한 일반조항과 제54조와 제56조가 적용되는 해양담당장관과 위험물질수송담당장관의 명령을 위반하는 모든 선박운용자, 선주, 조선업자, 설계자, 유람선수입업자
- 제53조 III항에 검증의무를 위반한 모든 선

박임대자, 기관 및 협회 책임자

- 관할기관의 인가없이 선원주거지역을 개정하거나 변형한 모든 선박운용자 또는 선장
- 선원침실과 화물적재실, 기관실, 보일러실, 안전등보관실, 페인트저장실, 상부브릿지, 일반창고, 건조실, 공동화장실 및 물탱크와 연결한 모든 선박운용자 또는 선장
- 최대인원규정을 초과하는 인원을 침실에 채운 모든 선박운용자 또는 선장
- 질병치료 목적의 양호실을 치료목적 이외의 용도로 사용한 모든 선박운용자 또는 선장
- 선원들의 식사, 취사 또는 휴식에 필요한 장비 및 충분한 위생장비를 설치하지 않은 모든 선박건조업자, 선박운용자 또는 선장
- 유효기간 중의 국제선박 톤수증명서를 갖추지 않은 모든 선박운용자 및 선장
- 국제선박 톤수증명서 또는 확인증에 기재된 선박총톤수 또는 순톤수 변경을 야기하는 선박의 기본적 특성변경을 행한 모든 선박운용자 및 선장
- 해양 작업 시 선원들이 사용하는 장비 또는 기기를 설치하지 않았거나 사고예방을 위한 보호장비 또는 기타 기기를 설치하지 않고 관련된 보호조치를 준수하지 않은 모든 선박운용자 또는 선장
- 선원에 대한 안전보호 및 의료치료의무를 준수하지 않은 모든 선박운용자 및 선장
- 인가되지 않았거나 인가관을 부착하지 않은 컨테이너를 선적한 모든 선박운용자 및 선장
- 제41조에 규정한 선박, 선원 및 승객안전에

발생한 이상상황 신고의무를 준수하지 않은 모든 선박운용자 및 선장

위험 또는 공해유발화물 또는 선적화물안전에 관한 제56조 의무를 준수하지 않은 화물의 선적·하역·분류·포장·표기·상표부착·신고 및 취급작업책임자에게도 동일한 처벌이 적용될 수 있다. 상기 규정된 벌금형의 재범은 형법 제132-11조와 제132-15조에 준거해 3,000유로 또는 벌률이 규정된 최고액의 벌금형에 처한다(제57조). 선박안전 또는 공해방지 감독관의 검사를 방해한 모든 프랑스 선적 또는 외국 선적 선박의 선장은 5급 벌금형에 처한다(제58조). 선박장비에 유럽연합기준상표를 표기한 제품이 유럽연합 기준에 부합한다는 자료를 제출하지 않은 모든 관련자는 5급 벌금형에 처한다(제58-1조). 선박안전 또는 공해방지 감독관의 선박방문안전검사 시 의도적으로 부정확한 정보를 제공한 모든 관련자는 5급 벌금형에 처한다(제59조). 상기 제57조부터 제59조의 위법행위의 책임을 지는 법인의 경우 형법 제121-2조에 준거해형법상의 징벌을 선고할 수 있으며, 형법 제131-40조부터 제131-44조에서 규정한 벌금, 권한박탈 또는 제한, 배상 및 복구의 형법상의 징벌을 선고할 수 있다(제59-1조).

IV. 결론

프랑스의 선박안전에 관한 법제는 1929년 최초로 체결된 해양인명안전을 위한 국제조

약(SOLAS)에 바탕을 두며, 선박 및 해양사고 발생 시 선박안전관리에 관한 법제는 1998년 상기 조약에 삽입된 국제안전관리코드(ISM Code)를 적용한다. 선박과 해양운송에 관한 프랑스 국내법제는 운송법전, 환경법전 및 선박안전과 해양오염예방 및 해양인명구조, 국내외 여객선, 유람선, 어선, 선박장비의 건조, 생산, 유지 및 선박의 기술적 규정에 관한 법령과 상기 법률의 기술적 적용조항의 규정된 Division이 포함된 총 7권으로 구성되어 있다.

선박과 해양항해 안전감독을 위해 전국 15개의 항구에 설치된 선박안전센터(CSN)가 선박방문검사 임무를 주관하며, 센터에 소속된 선박안전 및 해양직업위험예방감독관 또는 관할 행정기관의 허가를 취득한 선박선급평가회사가 현장방문검사 임무를 수행한다. 선박방문검사는 프랑스선적선박과 외국선적선박을 대상으로 하며, 정기검사, 불시검사 및 특별검사를 시행하며, 안전검사의 내용은 선박안전, 화물안전, 선박장비안전 및 선박 사고시 안전관리 시스템에 관한 검사로 구성된다. 선박방문검사 이후, 검사 결과에 따라 감독관은 선박안전증명서를 발급 또는 갱신한다. 선박 및 해양항해 안전에 관한 위법행위가 적발된 경우, 운송법전과 1984년8월30일자 해양인명구조, 선박주거성 및 공해예방에 관한 수정법령 n° 84-810은 일정 기간의 징역형과 금액의 벌금형을 규정한다.

한편, 상기와 같은 선박안전과 해양항해 안전 및 선박 사고 시 안전관리시스템 구축에 관한 프랑스 법제 적용 시 나타나는 문제점에 대

한 비판이 제기된다. 2012년 11월27일 발표된 프랑스 회계원의 선박안전에 관한 평가보고서⁷⁾는 현 선박안전검사 시스템이 선박안전과 해양항해안전 조건을 충족하지 못 한다는 문제점을 지적한다.

- 검사성격에 따른 불평등한 결과 : 검사대상 선박의 종류에 따라 상이한 검사결과 도출, 선박안전기준 준수 의무 위반에 대한 묵인, 상기 위법행위에 대한 엄격한 징벌조항 적용 완화
- 새로운 선박기술의 진화에 미치지 못 하는 부적합한 검사시스템 : 선박안전에 관한 다양한 국제조약을 신속하게 국내법에 적용하지 못 하는 법률제도 문제, 선박안전검사 정책에 대한 미래전략의 부재, 해양업무국의 업무 조정 문제와 선박안전국 임무에 대한 항구적이고 지속적인 감독정책 부재, 항만국으로서 외국선적선박에 대한 부족한 안전검사 능력(19%의 미검사율로 유럽연합에 대한 막대한 벌금지급의무 발생), 행정기구 재조정으로 인한 지방현장에서의 검사강도 약화, 지속적인 검사시스템 부재, 현장상황에 적합하지 않은 검사방식, 새로운 선박기술 및 해양환경을 충족하지 못 하는 검사시스템 개혁 부재 등을 지적

회계원은 현행 선박안전검사 시스템의 문제점을 지적하면서 다음과 같은 권고안을 제안

한다.⁸⁾

- 프랑스 선적 선박안전정책 미래전략 개선
 - 상선과 어선의 구체적인 현황을 고려한 선박등록자료에 대한 단일 통계시스템 구축
 - 단일 문서에 수산업안전과 사고 자료 취합
 - 해양사고 감소를 위한 해사국의 활동보고서 작성과 다년 전략 수립
- 항만국의 자격으로 외국선적 선박의 유럽연합 선박안전의무 준수에 관한 선박안전검사의 결과를 고려한 검사목적과 지표설립을 위한 프로그램 설정
- 향후 10년간 선박안전검사 정책의 전략적 목표에 부합하는 인적자원 설정
 - 선박안전 및 해양직업위험예방감독관의 법적 지위와 관리제도의 동질화
 - 선박안전 및 해양직업위험예방감독관의 임무와 중복되는 해양 및 연안항해 선박안전감독관의 선박안전검사 임무 폐지를 통해 선박안전 및 해양직업위험예방감독관의 고유 임무 강화
- 선박안전검사의 질과 효율성 강화를 위해 해양행정기관이 취급하는 정보 및 자료 시스템 개선
 - 모든 선박안전센터의 자료를 중앙전산시스템에 통합등록
 - 기존 선박안전검사 시스템(선박추적, 해

7) Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipage, novembre 2012.

8) Ibid, pp.121-122.

- 양사고조사 및 선박안전검사) 간의 상호 작동체제 개발
- 해양안전에 관한 새로운 행정조직 내에서의 각 지역해양감독국 역할 강화
 - 지역해양감독국에 전국적 기준으로 설립된 임무목표와 수행임무 부여
 - 지역해양감독국이 담당하는 지역에 적합한 선박안전감독전략계획 수립을 감독
 - 선박안전검사를 위한 현장방문과 담당 공무원의 선주 및 선원 면담 촉진
 - 유럽연합과 국가적인 차원에서의 실질적이며 최적의 선박 및 해양항해 안전검사를 위한 선박안전센터의 재조직화와 검사수단의 재분배

- 해사국과 지역감독국에 임무에 따른 정확한 활동정보 수집장치 부여
 - 현대적이고 항구적인 관리감독시스템을 지원하는 중앙보고시스템 설치
- 상기 문제점과 권고안은 기술 발전에 따른 선박안전검사 대상과 해양항해환경의 진화에 적합한 선박안전검사 시스템 개혁에 참고할 수 있는 내용이라고 여겨진다.

강 홍 진

(해외입법조사위원, SAINT Consulting 대표)

참고문헌

Cour de comptes, La sécurité des navires et de leurs équipes, novembre 2012.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Missions-de-la-sous-direction-de.html>.

Code des transports, Cinquième partie : Transport et navigation maritimes, Livre II La navigation maritime, Titre IV Sécurité et prévention de la pollution et Titre V Sûreté des navires.

Volume 1 du règlement applicable aux navires : Dispositions générales Division130 Délivrance des titres de sécurité.

Volume 1 du règlement applicable aux navires : Dispositions générales Division160 Gestion de la sécurité.

Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, chapitre 2.