

국내 여객선 보안강화코드 개발에 관한 연구

주종광* · 김정환* · 박성태* · 이은방**

*한국해양대학교 대학원, **한국해양대학교 해양경찰학과교수

A Study on the Development of Security Code for Domestic Passenger Ships

Joung-kwang Ju* · Jung-hwan Kim* · Sung-tae Park* · Eun-bang Lee**

* Graduate school of National Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

** Department of Maritime Police Science, National Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

요약: 국내 연안 여객선 관련 종사자들에 대한 보안의식에 대한 설문조사를 통하여 보안환경과 여객선의 보안취약성을 분석하였다. 이러한 연안 여객선의 보안위협에 능동적인 예방과 체계적인 대응시스템 구축을 목적으로 연안 여객선 보안강화 프로그램을 제안하였다.

핵심용어: 여객선, 보안의식, 테러리즘, 보안위협, 보안문화, ISPS Code

ABSTRACT: On the analysis of maritime security awareness of people who engage in the fields of domestic passenger ships, the security code is proposed in order to prevent and to response threats of security in the domestic passenger ships.

KEY WORDS: maritime security, domestic passenger ship, security threat, security awareness, ISPS Code

1. 서론

우리나라에서 여객선은 도서 주민들의 교통수단으로 연간 1,000만 명의 여객과 생활 화물을 수송하고 있으며 최근에는 해양레저 및 관광산업의 발달과 더불어 그 수요가 날로 증가하는 추세에 있다. 여객선 운항 현황은 61개 여객선 선사가 운영하는 105항로에 159척(예비선 포함) 선박이 운항하고 있다. 여객선 해양안전사고의 예방과 방지를 목적으로 해양경찰의 지속적인 지도단속과 해양안전관련 규제의 강화, 운항관리제도에 의한 안전운항 상태 확인 및 필요한 정보제공의 효과로 여객선 안전사고(safety accident)의 리스크는 경감하고 있으나, 해상에서의 보안사고(security incident)는 다양해지고 있으며 그 발생 개연성도 높아지고 있다.

2001년 9월 11일 미국에서 발생한 항공기에 의한 테러사건 이후 해상에서의 테러 등 보안사고의 리스크가 높게 평가되어 LNG 선박 및 LPG 선박 등을 포함한 해

상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상 테러 가능성에 대비하기 위한 국제적인 노력으로 해상분야 보안강화코드(ISPS Code ; The International Ship and Port facility Security Code)가 제정되어 2004년 7월 1일 발효되었다. 우리나라는 해양수산부고시로 ISPS Code로 강제하고 있으나 적용대상 선박이 국제항해에 종사하는 여객선과 500톤 이상의 화물선, 이동식 해상구조물, 국제항해에 종사하는 선박들이 이용하는 항만시설로 제한되어 있어 지난 4월 4일 소말리아 무장 세력에 의해 납치된 동원호나 국내 여객선들은 적용 대상 선박에 포함되지 않는다. 그러나 국내 여객선은 다수의 인질확보가 쉽고 비교적 선박에 접근이 용이하기 때문에 테러의 대상이 되기 쉽고 다른 보안위협에도 취약하다.

2004년1월부터 2005년 8월까지 전 세계에서 발생한 2,125건의 테러사건에 대하여 국가정보원이 테러 대상, 수법과 추세를 분석한 결과 테러 대상별로는 시설물 폭파테러가 1,694건(80%)이고 인질 납치·요인암살테러가 345건(16%)으로 대부분을 차지하였으며 특히 철도·지하철·버스 등 대중교통수단에 대한 테러가 급증하는 추세에 있는 것으로 밝혀졌다. 테러수단별로는 사제폭발물이

* 대표저자 : 정희원,coastguard@empal.com

** 정희원,eunbang@mail.hhu.ac.kr,051-410-4236

741건(35%), 총기 등 무장공격이 718건(34%), 차량·자살 폭탄테러가 397건(19%)등의 순으로 나타났으며 차량·자살폭탄 테러가 점증하는 추세임이 확인되었다. 2003년2월18일 오전 9시 52분에 발생한 대구지하철참사에서 보는 것 같이 대중교통 수단, 다중이용시설 등에 불특정다수를 대상으로 하는 준테러가 해양에서는 발생할 수도 있다.

본 연구에서는 국내 여객선 관련 종사자를 대상으로 보안의식을 조사 분석하였으며 국내 여객선의 보안 취약성을 보완 강화할 수 있는 국내 여객선 보안강화 코드를 제안하고자 한다.

2. 국내 여객선 관련 종사자의 보안의식조사

2.1 설문조사

여객선 관련 종사자의 보안 의식에 대한 현황을 파악하여 해양안전사고에 부가하여 새로운 위협으로 등장하는 여객선의 해상보안사고에 예방과 대응을 위한 대안을 모색하고자 설문조사를 실시하였다. 설문은 여객선 선박직원, 운항관리사, 해양경찰관과 여객을 대상으로 2005년 9월부터 2005년 10월에 걸쳐 조사하였다. 선박직원, 해양경찰관, 운항관리사는 각 20명씩 조사를 의뢰하여 100% 회신하였으며 여객에 대해서는 60명에 대하여 현장 조사를 하였다. 설문 내용은 보안직무에 대한 만족도, 보안교육의 필요도, 국내 여객선의 위협요소, 보안위협에 대한 대응도, 보안장비의 장비의 적합도, 보안사고의 시스템적 예방도를 조사하여 분석하였다.

2.2 보안 직무 만족도

국내 여객선에서의 보안직무 수행 만족도를 알아보기 위해서 여객, 선박직원, 운항관리사, 해양경찰관을 대상으로 조사하였다. 여기서 만족도는 다음 식에서와 같이 설문응답자 중에서 만족하는 여객선 관련 종사자 비율로 표시하였다.

$$\text{만족도}(\%) = \frac{\text{만족 표시자 수} \times 100}{\text{설문 응답자 수}}$$

설문조사 결과 Fig.1 에서와 같이 보안 직무 만족도는 선박직원을 제외한 여객, 운항관리사, 해양경찰관이 50%정도이며 안전 직무 만족도 보다 보안 직무 만족도 보다 낮게 나타났다. 이는 국내 여객선에 종사하는 선원 및 회사 직원들의 보안업무의 이해도가 낮고 오랜 기간 동안 해상의 선박생활에 정착되어 가는 안전문화에 비하여 상대적으로 보안문화가 정착되지 못한 결과로 생각할 수 있다.

2.3 보안 교육의 필요도

여객선에서 선박직원들의 보안업무의 원활한 수행을 위한 노력의 일환으로 보안 교육의 필요성에 대하여 조사 하였다. 설문조사 결과 Fig. 2에서와 같이 안전교육의 필요성이 보안교육의 필요성보다 상대적으로 높게 조사되었다. 다른 관련 종사자들보다 보안 업무에 익숙한 해양경찰관은 안전, 보안 교육의 필요성에 90%이상이 긍정적으로 답변하였다. 선박직원과 운항관리사들의 교육의 필요성은 안전교육의 필요성은 높은 반면 보안 교육의 필요성은 낮게 조사되었다. 해양경찰관을 제외한 다른 종사자들은 보안업무를 자신의 업무의 일부로 생각하지 않는 경향이 상당히 존재하는 것으로 생각할 수 있다.

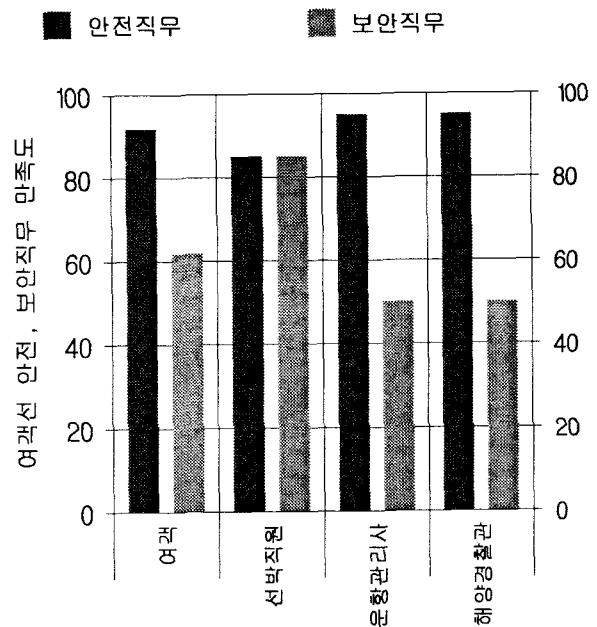


Fig. 1 여객선의 안전, 보안직무 만족도

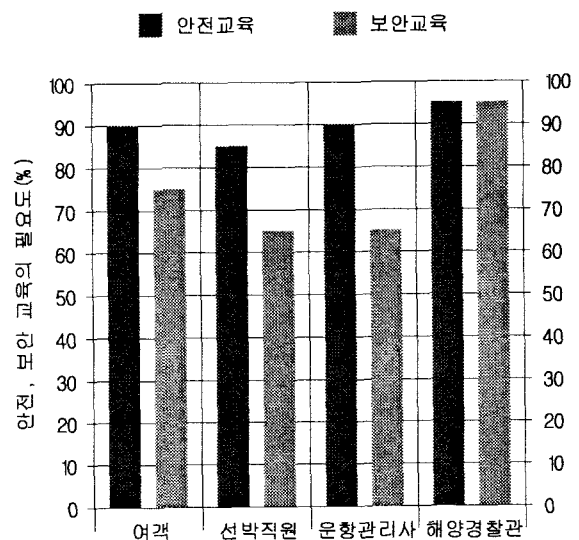


Fig. 2 여객선의 안전, 보안 교육의 필요성

2.3 국내 여객선의 위협요소

여객선 관련 종사자들이 여객선에 사고 위협 요소별 위험도를 알아보기 위해서 사고 발생 요인으로 감항성, 기상악화, 테러, 운항자 과실에 대한 설문조사결과를 Fig. 3에 표시하였다. 설문조사에 응한 관련 종사자들의 50% 이상이 테러(준테러)가 여객선의 사고 위협요소로 생각하고 있었다. 선박직원의 입장에서는 기상악화가 제일의 사고위협요소이고 해양경찰관의 입장에서는 테러가 사고위협 요소로 가장 높았다. 대부분의 선박사고의 원인으로 판단되는 경향과는 다르게 운항자 과실이나 감항성은 사고의 위협요소로 낮게 인식되고 있다.

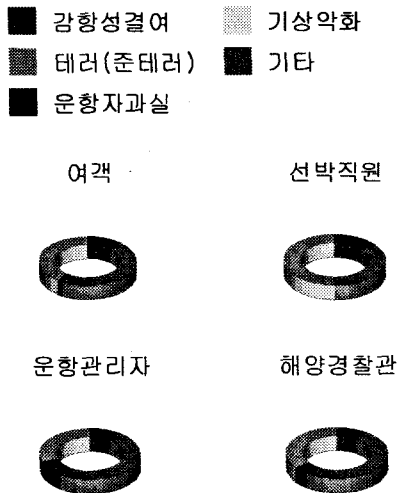


Fig. 3 위협요소별 위험도

2.4 여객선의 보안취약성

Fig. 4와 같이 여객이나 선박직원은 보안위협에 대한 취약성부분에 대한 질문에는 여객과 선박직원은 운항관리자나 해양경찰관에 비해서 낮게 답변하였다. 그러나 현장 보안업무는 주관 담당자인 해양경찰관과 운항관리자는 50%이상이 취약한 것으로 답변하였다.

2.5 체계적 보안사고의 예방활동

고위험 테러시대에 있어서 여객선의 보안사고 예방에 체계적인 활동이 수행되고 있는지는 질문에 해양경찰관, 여객, 선박직원 순으로 높게 긍정적으로 답변하였다. 그러나 운항관리자나 선박직원은 보안사고의 체계적 예방활동이 미흡하다고 생각하는 수는 40% 이상 존재하였다.

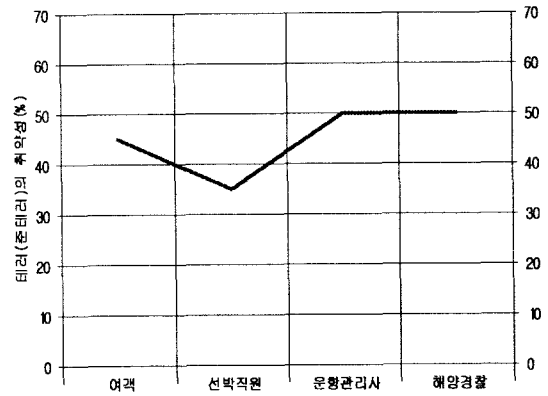


Fig.4 테러(준테러) 취약성

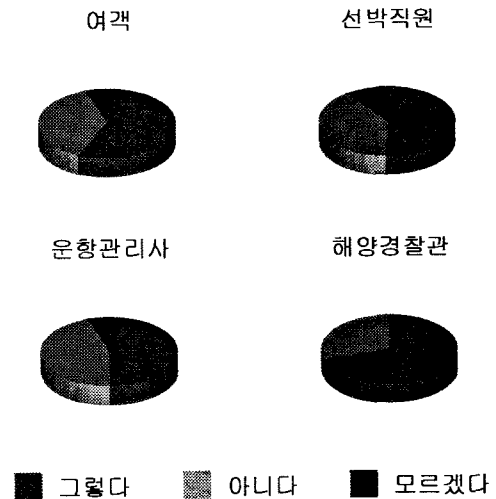


Fig. 5 보안사고 예방활동 만족도

2.6 보안장비의 적합도

여객선에 설치된 안전장비의 기능 및 수량에 대한 적합도에 질문에는 여객선 운항 주체인 선박 직원은 적합도가 높은 것으로 답변하였으며 여객선 운항의 지도, 감독하고 있는 운항 관리사와 해양경찰관은 적합도가 낮고 미흡하다는 답변이 많았다. 반면 보안 장비의 적합도에 대한 질문에는 Fig. 6에서와 같이 해양경찰관이 적합하다고 답변한 수가 가장 많았고 운항관리사가 가장 적었다.

3. 국내 여객선 보안강화코드 배경과 목적

3.1 보안강화코드의 제정 배경

해상에서 운항하는 여객선은 보안 강화를 위해서 정적 규모의 치안세력 승선이 어렵고 비교적 잘 보호되고 있는 육상이나 항공의 목표물과는 달리 연안 여객선과 터미널은 테러분자들이 용이하게 접근할 수 있으며 또한 여객선이나 항만에 보안장비의 비치에 되어 있지 않은 실정이다. 해양종사자들이 안전교육이나 훈련으로 인한 해상안전 문화는 정착되어 있으나 보안은 국가나 지방단체, 군이나 경찰이 해주는 서비스로 생각하는 경향 때문에 해상보안문화가 정착되지 못하고 있다.

그러나 밀입국, 밀수, 불법무기, 마약유통, 반달리즘(Vandalism), 준테러, 테러 등 해양보안위협은 다양화되고 있으며 조직화되고 있다. 여객선의 수많은 인명과 재산, 환경오염 등을 고려하면 보안사고 리스크도 매우 높다. 이와 같은 여객선의 보안사고의 예방과 보안위협의 효과적 대응 체계 구축이 무엇보다 요구되고 있다.

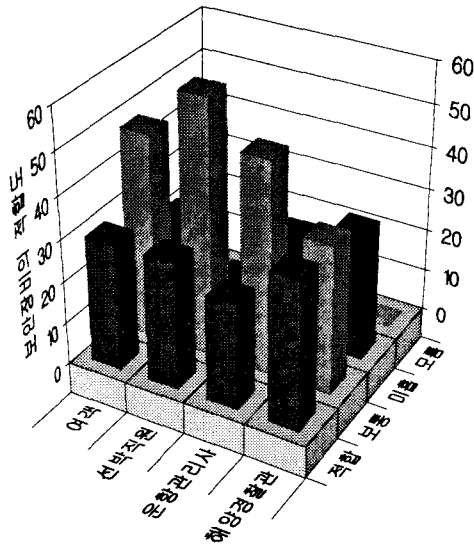


Fig.6 보안장비의 적합도

2.7 보안위협에 대한 대응도

여객선에 대한 테러나 준테러 위협에 대한 대응도에 대한 질문에는 여객선 관련 종사자들의 50% 이상이 보통이라고 답변하였으며 25% 정도는 미흡한 것으로 판단하고 있었다. 해양보안의 현장세력인 해양경찰도 30% 정도가 대응 준비가 미흡한 것으로 답변하였다.

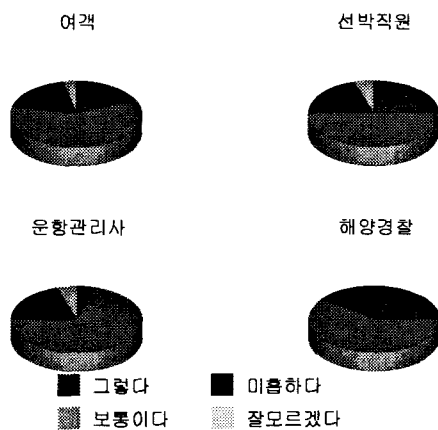


Fig. 7. 여객선 보안 위협 대응도

3.2 목적과 대상

국내 여객선 보안강화코드(DPSS Code : Domestic Passenger Ship Security Code)는 국제 항해에 종사하고 있는 선박 및 항만에 적용되는 ISPS Code의 취지와 목적을 연안여객선과 터미널에 확대 적용함으로써 보안 취약성을 보완하고 보안위협에 효과적인 대응절차와 체계를 수립을 목적으로 한다. 국내 여객선 보안강화코드는 여객선의 보안위협환경과 운항환경특성에 맞도록 여객선 관련 종사자들에게 보안교육과 훈련을 통한 보안문화를 정착시키어 보안위협 대응능력을 제고하고 국내 여객선 보안 주체들 간에 해상보안 관련 유기적인 협조체제가 구축될 수 있도록 하였다.

본 코드의 적용대상은 국제 항해에 종사하지 않는 모든 여객선과 그 여객선이 이용하는 여객 터미널이다.

4. 국내 여객선 보안강화코드 주요구성*

4.1 보안통제조치

해양경찰청장은 내항여객선에 대하여 그 여객선의 보안 관리체제가 국내여객선보안규정에 적합한지 여부를 점검하고, 그 기준에 미달한 때에는 필요한 조치를 할 수 있다.

4.2 보안등급의 설정

* 국제선박 및 항만보안규정 참조

해양경찰청장은 내항여객선에 대하여 보안등급을 설정할 경우에는 보안사건이 일어날 수 있는 위협 정보의 신뢰도, 위협 정보의 확증 정도, 위협정보의 구체성 또는 긴급성, 잠재적 피해 정도 등을 고려하여 여객선 보안 등급을 각각 1등급, 2등급, 3등급으로 설정한다. 또한 여객선의 종류·항로별로 보안등급을 조정할 수 있으며, 여객선의 보안관리에 관한 업무를 효율적으로 처리하기 위하여 여객선보안위원회를 설치·운영한다.

4.3 선박공안(Ship Police) 및 여객선보안

1) 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률

본 법은 형사소송법 제197조에 의거하여 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위를 정함을 목적으로 하는 법으로서 같은 법 제7조(선장과 해원등)는 「해선(연해항로이상의 항로를 항로정함으로써 하는 총톤수 20톤이상 또는 적석수 2백석이상의 것)내에서 발생하는 범죄에 관하여는 선장은 사법경찰관의 직무를, 사무장 또는 갑판부, 기관부, 사무부의 해원중 선장의 지명을 받은 자는 사법경찰관의 직무를 행한다.」라고 규정하고 있다.

2) 선박공안(Ship Police) 조직구성

사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률에서 명시된 바와 같이 선장은 사법경찰관으로서 선박공안장(船舶公安長)이라 칭하며, 선장이 사법경찰관으로 임명한 해원을 선박공안으로 칭하여 여객선내에 선박공안조직을 구성한다.

여객선사는 여객선보안계획서에 사법경찰관인 선장(선박공안장)이 여객선의 안전과 보안에 관한 의사결정과 대응 조치, 여객선의 보안을 유지하고 확보하기 위해 필요한 인적·물적 자원의 요청에 대하여 최우선적으로 의사결정과 책임을 가질 수 있도록 규정하고, 이를 보장하여야 한다.

3) 선박공안(Ship Police)의 표시

선박공안의 복장이나 신분증을 소지한 해원에 의한 여객선내에서의 보안활동은 곧 선내에 보안세력의 존재를 알리는 것이며, 사전에 보안사건기도자의 범죄의지를 꺾는 예방활동에 주력한다면 그 결과는 상당히 효과적일 것이다.

선내각종 보안안내문이나 보안경고문에도 선장(선박공안장)이 사법경찰관의 직무 수행을 수행한다는 사실도 함께 표시한다.

4) 선사보안관리자

여객선사는 보안에 관한 전문지식을 갖춘 자를 선사보안관리자로 임명하여야 한다. 다만, 여객선사는 보안관리자를 선박의 종류 또는 선박 척수에 따라 복수로 임명할 수 있다.

5) 여객선보안평가 및 보안계획서

여객선사는 보안에 관한 전문적인 지식을 갖춘 자로 하여금 소속 여객선에 대하여 현장검사를 포함하여 보안평가를 실시하고, 그 결과를 여객선보안계획서에 반영하도록 하여야 한다.

여객선사는 소속 선박에 대하여 여객선보안계획서를 작성하고, 해운법제24조의 운항관리자의 승인을 받아 이를 선박에 비치하여야 한다. 여객선보안계획서를 승인한 운항관리자는 그 결과를 관할해양경찰서장에게 보고하여야 한다.

6) 선박보안기록부

여객선은 여객선보안기록부를 작성하고, 이를 3년 동안 당해 여객선에 비치하여야 한다.

(7) 여객선보안경보장치

여객선은 여객선보안경보장치를 탑재하여야 한다. 여객선보안경보장치는 항해선교와 1개 이상의 장소에 작동개소를 설치하여야 하며, 부주의로 인한 오작동을 방지하도록 설계하여야 한다.

4.4 보안 교육 및 훈련

1) 교육 및 훈련계획의 수립 시행

선사보안관리자는 소속 여객선과 여객선사 및 보안업무를 담당하는 종사자에 대하여 교육·훈련계획을 수립하여 시행하여야 하며 여객선보안계획서에 포함된 내용과 절차 등 보안업무를 충분히 이해하고 있는지 확인하여야 한다.

2) 보안교육 및 훈련

선사보안관리자 및 선박공안은 보안교육을 이수하고, 보안계획서에 규정하고 있는 임무를 수행하기 위한 필요한 지식과 능력을 보유하여야 한다.

선장(선박공안장)은 여객선의 모든 종사자에게 최소한

매 1월마다 1회, 승선인원의 1/4이 교체된 경우에는 지난 1월 내에 선박에서 수행된 어떠한 연습에도 참여하지 아니한 인원들과 함께 그러한 선원교체가 이루어진 날로부터 일주일 이내에 보안훈련을 실시하여야 한다.

3) 보안교육기관

보안교육과 보안심사원에 대하여 교육을 실시하고자 하는 기관은 해양경찰청장으로부터 보안교육기관으로 지정을 받아야 한다. 해양수산부장관으로부터 국제선박 및 항만보안규정에 의한 보안심사대행기관으로 지정을 받은 기관은 보안심사원 교육을 실시할 수 있다.

해양경찰청장은 보안교육기관에 대하여 보안교육실태를 확인하고 지도·감독할 수 있다.

4.5 보안심사와 보안증서 발급

1) 일반보안심사

이 규정의 적용을 받는 여객선은 해운법제24조의 운항관리자로부터 운항개시전에 일반보안심사를 받아야 하며, 그 결과는 관할 해양경찰서장에게 보고되어야 한다.

일반보안심사는 국내선박보안증서를 최초로 발급 받고자 할 때나 그 내용을 개정할 때에 행하는 보안심사로, 이 규정과 승인된 선박보안계획서에 따른 보안활동과 보안장비가 여객선보안규정에 따라 적합하고, 정상적으로 운용되고 있는지 여부를 확인한다.

(2) 특별보안심사

관할해양경찰서장은 여객선에 보안사건이 발생하였을 때, 여객선점검시 중대한 결함이 발견되었을 때, 기타 해양경찰청장이 필요하다고 인정한 때와 같은 사유가 발생한 경우에 특별보안심사를 시행할 수 있다.

(3) 내부보안심사

여객선사는 여객선에 보안활동을 확인하기 위하여 매 12월 주기로 내부보안심사를 실시하여야 한다. 내부보안심사자는 보안활동에 필요한 전문지식을 갖추어야 한다.

(4) 국내여객선보안증서의 교부 요청 등

일반보안심사를 받고자 하는 자는 선박보안심사신청서에 최초보안심사의 경우에는 승인된 여객선보안계획서 사본을 첨부하여 운항관리자에게 제출하여야 한다.

일반보안심사에 합격한 여객선에 대하여 운항관리자는 관할 해양경찰서장에게 국내여객선보안증서의 교부를 요청하여야 한다. 여객선사는 국내여객선보안증서를 소속

선박에 비치하여야 한다.

5) 보안심사원의 자격기준

보안심사원은 기본경력과 교육경력의 자격기준을 모두 가진 자이어야 한다.

6) 감독

해양경찰청장은 필요하다고 인정할 때에는 소속공무원으로 하여금 선박에 출입하여 국내여객선보안증서 및 보안계획의 비치여부 및 운항관리자의 보안심사업무 등에 대하여 확인하게 할 수 있다. 또한 해양경찰청장은 보안심사업무의 개선, 보안심사기법의 개발 등을 위하여 소속 공무원으로 하여금 주기적으로 여객선에 대한 보안심사 현장을 방문하여 보안심사 사항을 청취하게 할 수 있다.

4.6 운항관리자*의 보안업무 수행

해상여객 연간 1,000만 명 시대를 맞이하여 여객선 안전 운항을 위한 운항관리자의 역할은 그 어느 때 보다도 중요하다고 할 수 있다. 기존의 과적과승 등 감항성(내항성)이나 운항자 과실 위주의 안전환경에서 테러위협, 광인(狂人), 선박에 적재한 위험물, 자연재해 등으로 그 범위가 다양해지고 있다고 할 수 있다. 얼마 전 발생한 대구 지하철 사고와 같은 불특정 다수를 향한 범죄를 준테러로 규정하여 여객선에서 만큼은 이와 같은 참사가 발생하지 않도록 사전에 범과제도를 정비하고 운항관리자 등 안전운항 관련 현장 관리자들의 전문화가 절실하다고 할 수 있다.

운항관리자의 직무에 계기되어 있는 여객의 인적사항이 기록된 승선권과 위험물의 취급, 승선하여야 할 승무원, 선박종사자 교육중 대테러에 관한 내용 등은 지금까지는 안전(Safety)업무로 인식되어 왔으나 이는 테러나 준테러에 대비하는 해상보안의 중요한 업무를 수행하는 결과가 되므로 보안(Security)업무로 명시되어 있지 않을 뿐, 사실상 보안업무를 수행하고 있는 것이다. 더욱이 국제선박 및 항만보안규칙(ISPS Code)에서 보듯이 이미 보안이라는 개념은 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS) 제11-1장, 제11-2에 포함되어 있다는 것을 주목할 필요가 있다. 차체에 국내여객선보안규정(DPSS Code)이 제정되어 내항여객선의 선박보안계획서 승인, 보안심사 및 안전 및 보안의 상충요소에 대한 조정, 보안설비 및 장비에 대한 점검 등의 업무를 수행하여야 한다.

4.7 여객선터미널시설 보안

해양경찰청장은 해양수산부와의 업무협약 및 조정을 통하여 여객선터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 계획을 수립하고 이를 국내여객선보안규정에

* 해운법제24조의 운항관리자

그 내용을 포함하는 등 법제화할 필요가 있다. 또한 여객선터미널시설 보안주체를 명시하거나 보안계획서에 관한 여객선터미널시설의 범위를 지정하는 등 보안등급에 따른 보안기준을 확보하고 유지하기 위해 필요한 조치, 여객선터미널시설 보안관리자를 임명, 보안평가의 시행 및, 보안계획서에 반영, 보안계획서의 작성 및 관할 해양경찰서장의 승인, 보안기록부의 작성 및 유지 등의 내용이 규정되어야 한다.

4.8. 보안장비의 확충

국제적으로 발생한 테러의 수단을 살펴보면 武裝攻撃 테러에는 총격 테러나 휴대형 미사일 테러가 있다. 私製 爆發物 테러에는 은닉·위장형 사제폭발물테러과 차량이용 폭발물테러, 그리고 휴대형 자살 폭탄테러가 있다.

테러나 준테러의 다양한 수법 및 수단에 대한 대테러 장비의 확충이 필요하다.

대구지하철참사같은 보안사건이 여객선에서는 발생하지 않도록 하기 위해서는 휴대용 화학작용제 탐지기, 휴대용 폭발물탐지기, 방폭가방, 검측용 반사경SET, X-RAY검색기, 문형금속탐지기, 봉형금속탐지기, 폭발 효과 감소 장비 등과 같은 대테러장비의 확충이 절실하다.

6. 결 론

선박 및 항만보안업무는 세계적으로 연안경비대(Coastguard)가 주로 담당하는 업무로서 우리나라의 여건으로 볼 때 해양경찰이 전담하는 것이 바람직 할 것이다. 국내여객선보안규정(DPSS Code)에서 언급한 바와 같이 현행 운항관리자가 직무로서 보안업무를 수행하고, 여객선에서는 사법경찰관인 선장(선박공안장)을 중심으로 하는 선박공안(Ship Police)조직을 구성하여 보안계획서에 의한 보안시스템 활동을 통한 보안업무를 수행하므로써 해양경찰을 중심으로 하는 여객선보안조직

을 구축할 수 있다. 내항여객선이 이용하는 여객선터미널시설의 보안은 관계기관의 대테러대책의 일환으로 취급되고 있을 뿐 관련 규정이 제대로 마련되어 있지 않다. 연안여객선종합터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 계획을 수립하고 이를 국내여객선보안규정에 그 내용을 포함하는 등 법제화할 필요가 있다.

본 연구에서는 내항 여객선에서의 보안사고 발생 가능성에 대한 검토와 보안의식 설문조사를 통하여 여객선 보안전환경 파악하고 이 같은 전환경의 변화에 대응하기 위한 방안으로 여객선 보안등급의 설정, 선박공안(Ship Police) 및 여객선보안, 보안 교육 및 훈련, 보안심사와 보안증서 발급, 운항관리자의 보안업무 수행, 여객선터미널시설 보안 등을 내용으로 하는 국내여객선보안규정(DPSS Code)을 제정할 것을 제안하였다.

앞으로는 국내 여객선에서의 테러 예방 및 대응 업무의 효율적 수행을 위하여 테러대응을 위하여 단계별로 적용할 수 있는 표준화된 매뉴얼 및 지원프로그램을 연구할 예정이다.

참고문헌

- [1] 박순진, “불특정다수를 향한 범죄의 사회적 원인에 대한 연구”, 한국공안행정학회보, 17권, 한국공안행정학회, 2004
- [2] 이기춘, “위험방지를 위한 협력의무로서 경찰책임의 귀속에 관한 연구”, 박사학위논문, 고려대학교대학원, 2002
- [3] 김진혁, “테러유형 및 대테러방안”, 한국경찰학회보, 8권, 한국경찰학회, 2004
- [4] 신창훈, “해상테러리즘의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대응방향”, 서울국제법연구, 11권2호, 서울국제법연구원, 2004