

論文

연안 여객선 안전 및 보안관리 개선에 관한 연구

주종광* · 이은방**

* 한국해양대학교 대학원, ** 한국해양대학교 해양경찰학과 교수

A Study on the Improvement of the Safety and Security Management for Coastal Passengerships

Jung-kwang Ju* · Eun-bang Lee**

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

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

요약: 연안 여객선의 안전, 보안 관리 현황을 분석하고 환경변화에 따라 새로운 위협요소에 대응할 수 있는 여객선 관리 개선 방안을 제안하였다. 또한 여객을 포함한 여객선 관련 종사자들에 대한 안전 및 보안의식 설문조사를 통하여 연안여객선의 보안 취약성을 보완하고 보안문화 정착을 위한 프로그램을 제안하였다.

핵심용어: 보안관리, 연안 여객선, 보안 취약성, 보안문화, 테러리즘, 보안의식

ABSTRACT: On the analysis of safety and security management in the coastal passengerships, the counterplan is proposed in order to copy with new situation including various threats of safety and security. In addition, throughout the questionnaire to the related employees, we develop the program to enhance maritime security awareness and to supplement its vulnerability.

KEY WORDS: maritime security, security awareness, coastal passengership, safety and security management.

1. 서론

2001년 9월 11일 미국에서 발생한 항공기에 의한 테러사건 이후 해상에서의 테러 등 보안사고의 리스크가 높게 평가되어 해상 테러 가능성에 대비하기 위한 국제적인 노력으로 국제선박 및 항만보안코드(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 연안 여객선들은 적용 대상 선박에 포함되지 않는다.

2003년 2월 18일 오전 9시 52분에 발생한 대구지하철참사에 서 보는 것 같이 대중교통 수단, 다중이용시설 등에 불특정 다수를 대상으로 하는 범죄 또는 준(準)테러가 해양 특히 여객선에서 발생할 수도 있다. 본 연구에서는 테러나 준(準)테러가 연안 여객선에서 발생하지 않도록 여객선 안전 및 보안 관리 방안을 제시하고자 한다.

2. 여객선 안전 및 보안관리 현황 분석

2.1 안전관리체계

여객선 안전관리 업무를 보다 효율적으로 추진하기 위해 한국해운조합 본부에서는 지부의 운항관리 업무를 지원 및 지휘·감독하는 역할을 수행하고 있으며, 각 지부는 관계 법령에 따라 실질적인 안전관리업무를 수행하고 있다. 전국 운항관리자 배치현황은 <표1>에서와 같다.

2.1.1 운항관리자의 주요 임무

운항관리자는 여객선의 안전 확보를 위하여 다음과 같은 직무를 수행한다.

1) 지도 및 점검 분야

여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리 교육, 운항관리규정의 작성에 필요한 자료 제공 및 의견 제시, 위험물 등을 취급하는 선장에 대한 업무지도, 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도도 포함한다), 여객선, 중선 안전점검과 같은 직무를 수행한다.

* 대표저자: 정희원, coastguard@empal.com

** 정희원, eunbang@mail.hhu.ac.kr

[2006. 7. 31 현재]

지역	구분		지역	구분	
	운항관리자	통신사		운항관리자	통신사
계	62	5	여수	여수	5
본부	7	-	여수	여수	1
부산	부산	-	제주	제주	4
인천	인천	-	마산	마산	2
목포	목포	1	마산	속천	1
	송도	1		안골	1
	북항	1	거제	장승포	1
완도	완도	1	군산	군산	3
	갈두	1	군산	격포	1
	마량	1	통영	통영	4
동해	동해	-	포항	포항	3
보령	보령	3	울릉도	울릉도	1

<표1>전국 운항관리자 배치현황

2) 운항정보수집 분야

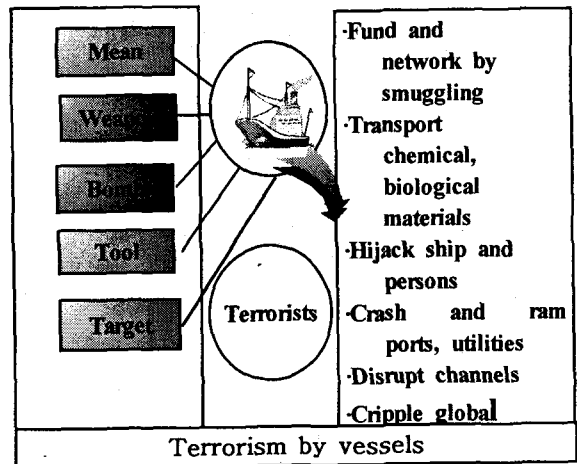
출항전 기상상황의 선장에 대한 통보, 항로 상황, 항내 사정, 부두시설의 현황, 해역별 기상조건 및 해상조건, 기타 여객선의 동태등 여객선 안전운항관리에 필요한 사항과 같은 직무를 수행한다.

3) 안전확보를 위한 확인 및 조치

선장이 제출한 출항전 점검보고서의 서면 확인, 여객선의 입·출항보고의 수리, 여객선의 승선정원초과여부 및 화물의 적정량초과여부의 확인 기타 운항질서의 유지, 선장의 선내 비상훈련의 실시 여부의 확인, 구명기구·소화설비·해도 기타 항행용구의 완비여부 확인, 입출항보고를 받지 아니한 경우의 역호출에 의한 보고사항 확인, 현지 기상상황의 확인, 여객운송사업자의 운항관리규정 이행상태의 확인과 같은 직무를 수행한다.

2.1.2 선박보안의 취약성

경제활동에 이용되는 선박은 <그림1>처럼 대략 다섯 종류의 위협 시나리오를 예상할 수 있다. 첫째는 선박이 테러리스트 조직을 지원하거나 자본을 형성하기 위해서 밀수나 핵, 화학, 방사성물질 또는 재래식 무기를 운반하는 수단으로 사용되는 시나리오이다. 둘째는 선박이 무기 그 자체로 사용되어 지는 경우로 선박을 항만시설이나 해안가에 위치한 원자력발전소 등과 같은 목표물에 충돌시키는 시나리오이다. 세 번째 시나리오는 원유나, LNG 등과 폭발성이 강한 화물이 적재된 선박을 대량살상 폭탄으로 사용되는 경우이다.



<그림1> 선박 테러의 시나리오

같은 네 번째는 국제무역이나 세계경제를 마비시키기 위하여 주요국제항로나 항만에 선박을 침몰시키는 시나리오를 예상할 수 있다. 마지막으로는 선박 그 자체가 목표물이 되는 경우로 대형여객선이나 고가의 선박을 납치하여 테러리스트의 목적을 달성에 이용되는 시나리오이다.

2.1.3 테러에 대한 국제적 대응

9.11 항공기를 이용한 테러 사건 이후 선박에 의한 테러의 취약성을 인식하게 되었고 이러한 선박에 의한 테러의 취약성을 보완하고 예방하기 위하여 미국을 필두로 국제사회가 노력하고 있다.

테러에 대한 국제적 대응책으로는 PSI(Proliferation Security Initiative), CSI(Container Security Initiative), ISPS Code(International Ship and Port facility Security Code)가 있다.

1) PSI

PSI 는 해상을 통한 불법무기나 핵물질의 확산을 방지하기 위하여 불법적인 대량살상무기, 핵물질, 유도기술 및 장치를 운반하거나 그럴 가능성이 의심되는 선박을 미국과 동맹국들이 조사하고 차단하기 위한 조치이다.

2) CSI

미국 선주들은 컨테이너가 테러에 이용될 가능성과 그 피해가 가장 큰 것으로 조사된 바 있다. 국제화물 수송에 있어서 일반적인 컨테이너 화물의 보안을 강화하기 위한 대응조치로 컨테이너에 의한 테러에 대응하기 위하여 필요한 정보의 공유시스템을 구축하고 미국에 도착하기 전에 적재되는 항만에서 컨테이너 검사를 하며 이와 관련된 기술을 개발하고 활용하여 위협이 없는 컨테이너 수송을 하기 위한 조치이다.

3) ISPS

PSI나 CSI는 미국이 주도한 조치이나 ISPS는 달리 형식적으로는 IMO가 주체가 된 대테러 대응조치이다. 선박과 항만은 보안평가와 계획에 따른 보안 수준을 유지하고 선박, 회사, 항만에는 보안사관을 두어 보안정보 및 보안조치의 책임과 의무를 부가하고 국제적인 공조에 의한 해상보안을 유지하기 위한 국제적인 협력으로 2004년7월1일부로 SOLAS 협약에 참가되어 발효되었다.

2.1.4 연안여객선의 보안

우리나라 연안여객선은 ISPS CODE(국제선박 및 항만보안 코드)의 적용 대상이 아니다. 본선에서 보안업무를 수행하는 선박직원도 없으며, 여객선 터미널시설 등에서 실시하는 보안업무도 낮은 단계의 보안업무에 불과하다. 사실상 보안시스템은 구축되어 있지 않은 셈이다. 대구지하철 참사와 같은 불특정다수를 향한 범죤 또는 준(準)테러가 연안 여객선에서 발생한다면 참으로 참담한 결과가 발생할 가능성이 크다고 본다.

운항관리자의 직무 중에는 보안업무를 규정된 내용이 없다. 또한 연안여객선내에 보안세력이 전무한 실정이므로 이에 대한 대비가 필요하며, 여객선에서 테러나 준(準)테러가 발생하지 않도록 제반 법규와 제도를 조속히 정비할 필요가 절실하다.

3. 해양 안전 및 보안의식 조사

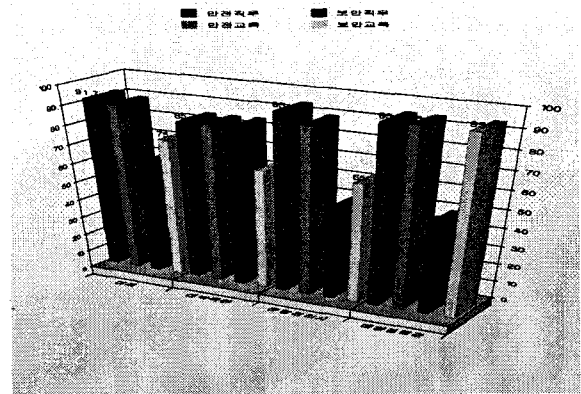
3.1 안전 및 보안의식 설문조사

3.1.1 설문조사

여객선 관련 종사자에 대한 안전 및 보안 의식에 대한 현황을 파악하고 해양안전에 부가하여 새로운 위협으로 등장하는 해상테러에 대한 보안문화 정책 대안을 위한 기초조사를 목적으로 설문조사를 실시하였다. 설문은 여객선 선박직원, 운항관리자, 해양경찰관, 여객을 대상으로 2005년 9월부터 2005년 10월에 걸쳐 조사하였다. 선박직원, 해양경찰관, 운항관리자는 각 20명씩 조사를 의뢰하여 100% 회신하였으며 여객에 대해서는 60명에 대하여 현장 조사하였다.

3.1.2 설문내용

1) 여객선 안전 및 보안업무 만족도와 교육의 필요성 비교

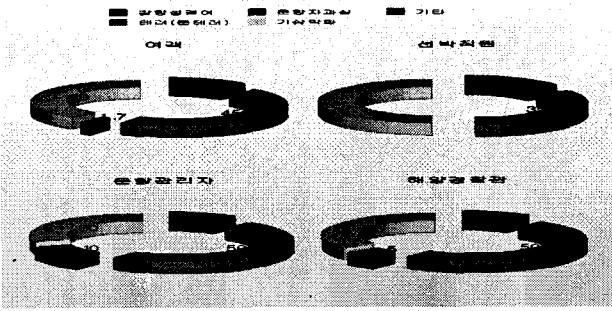


<그림2> 여객선 안전 및 보안 직무만족도와 교육필요성의 비교

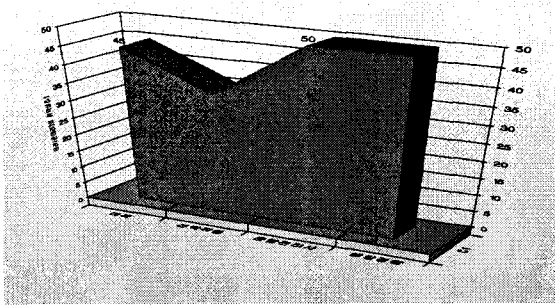
<그림2>에서 보는 바와 같이 여객선의 안전 업무의 만족도가 높고 교육의 필요성 높게 나타났다. 이는 여객선 관련 종사자들이 안전 업무의 중요성을 인식하고 있고 안전사고 리스크를 낮추기 위해서 끊임 없는 훈련과 교육이 필요하다는 판단을 하고 있다. 반면 보안업무에 대한 만족도도 낮고 교육의 필요성도 낮게 조사되었다. 이는 대부분의 여객선 종사자들이 보안 업무를 고유의 업무로 생각하지 않는 수동적인 보안관을 가지고 있으며 보안 위협을 낮추기 위한 소극적인 노력을 하고 있는 것으로 유추할 수 있다.

2) 여객선의 위협요소

여객선 관련 종사자들이 여객선에 사고 위협요소별 위험도를 알아보기 위해서 사고 발생 요인으로 감항성, 기상악화, 테러, 운항자 과실에 대한 설문조사를 하였다. 직무만족도나 교육의 필요성과는 달리 <그림3>에서와 같이 전 관련 종사자들의 50%이상이 테러(준테러)가 여객선의 사고 위협요소로 생각하고 있었다. 선박직원의 입장에서는 기상악화가 제일의 사고위협요소이고 해양경찰관의 입장에서는 테러가 사고위협요소로 가장 높았다. 대부분의 선박사고의 원인으로 판단되는 경향과는 다르게 운항자 과실이나 감항성은 사고의 위협요소로 낮게 인식되고 있다. <그림4>와 같이 여객이나 선박직원은 보안위협에 대응에 대한 취약성에 대한 질문에는 여객과 선박직원은 운항관리자나 해양경찰관에 비해서 낮게 답변하였다. 그러나 현장 보안업무는 주관 담당자인 해양경찰관과 운항관리자는 50%이상이 취약한 것으로 답변하였다.

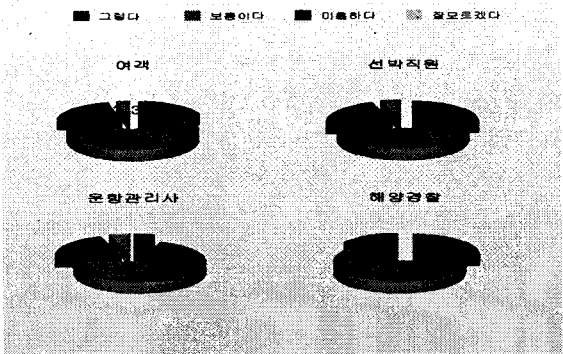


<그림3> 위험요소별 위험도



<그림4> 테러(준테러)의 취약성

3) 보안위협에 대한 대응도



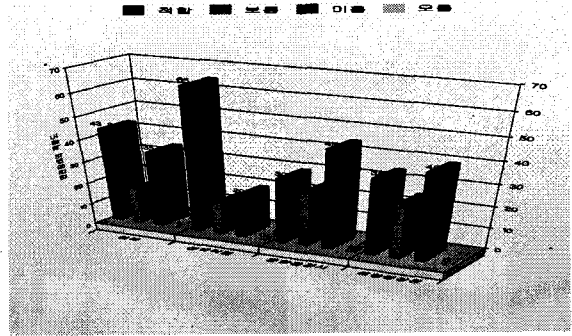
<그림5> 여객선 보안 위협 대응도

여객선에 대한 테러나 준테러 위협에 대한 대응도에 대한 질문에는 <그림5> 서 보는 바와 같이 여객선 관련 종사자들의 50% 이상이 보통이라고 답변하였으며 25% 정도는 미흡한 것으로 판단하고 있었다. 해양보안의 현장세력인 해양경찰도 30% 정도가 대응 준비가 미흡한 것으로 답변하였다.

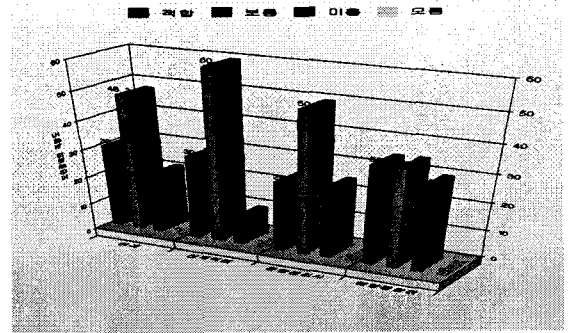
4) 안전, 보안 장비의 적합도

<그림6>에서 보는 바와 같이 여객선에 설치된 안전장비의 기능 및 수량에 대한 적합도에 대한 설문에는 여객선 운항 주체인 선박 직원은 적합도가 높은 것으로 답변하였으며 여

객선 운항의 지도, 감독하고 있는 운항관리자와 해양경찰관은 적합도가 낮고 미흡하다는 답변이 많았다. 반면 <그림7> 과 같이 보안 장비의 적합도에 대한 질문에는 해양경찰관이 적합하다고 답변한 수가 가장 많았고 운항관리자가 가장 적었다.

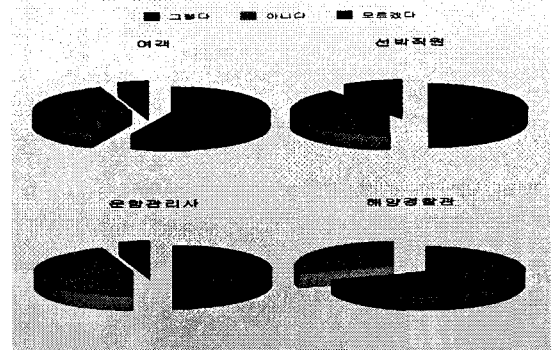


<그림6> 안전장비 적합도



<그림7> 보안장비 적합도

5) 보안사고의 시스템적 예방도



<그림8> 체계적인 보안사고 예방활동

고위험(高危險) 테러시대에 있어서 여객선의 보안사고 예방에 체계적인 활동이 수행되고 있는지는 질문에는 <그림8> 과 같이 해양경찰관, 여객, 선박직원 순으로 높게 긍정적으로 답변하였다. 그러나 운항관리자나 선박직원은 보안사고의 체계적 예방활동이 미흡하다고 생각하는 수는 40% 이상 존재

하였다.

3.2 설문조사 결과 분석 및 문제도출

3.2.1 보안문화 정착 및 교육훈련의 강화

소수의 세력으로 대응하던 전통적인 보안위협과는 달리 조직적이고 자기희생적인 테러가 빈번히 발생하고 첨단 대량살상무기 등이 이용되는 고도의 보안 위협이 상존하는 시대에 살고 있다. 모두의 노력으로 보안 리스크를 저감할 수 있는 보안문화의 정착이 필요하다.

여객선의 보안 위협별, 시나리오별 여객선의 직원과 여객의 행동지침과 업무를 숙지하고 반복적인 훈련과 교육을 통해서 보안대응태세를 갖추어야 한다. 또한 보안사고에 직면하더라도 최소의 피해로 국한 할 수 있도록 반복적인 훈련이 필요하다.

3.2.2 법과 제도의 정비

미국에서 발생한 9.11항공기테러사건이후 국제적으로는 ISPS CODE(국제선박 및 항만보안규칙)가 제정되었으나, 국내적으로는 2003년2월18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄(또는 준테러)가 이미 발생하였으나, 해상에서 특히 연안여객선에서 이와 같은 사건이 발생하지 않도록 하기 위한 법과 제도를 정비하는 등의 노력이 전무한 실정이다. 그러므로 국내실정에 맞는 여객선 안전 및 보안관리 코드의 제정이 시급하다.

또한 여객선 안전 및 보안관리 업무는 해양수산부, 해양경찰청, 해운조합 등에 분산되어 집행되고 있다. 그러므로 그 업무의 중복은 물론 책임소재의 불명확으로 안전의 사각 분야가 발생할 수 있다.

3.2.3 보안장비의 보완 및 개발

다양한 보안 위협을 식별하고 대응하기 하기 위해서 여객선의 특성에 맞는 장비의 보완이 필요하다. 출입관리시스템, 감시시스템, 경보시스템의 개발과 활용은 보안의 취약성을 보완하는 수단으로 기대되고 있다.

3.2.4 여객선 보안관리시스템 정착

보안 위협을 식별하고 위험도에 따라 보안계획을 수립함으로써 체계적인 매뉴얼을 작성하여 여객선 선박직원이 현장 업무로 인식하고 수행하도록 해야 한다.

3.2.5 운항관리자의 보안업무 수행 및 권한강화

국제선박 및 항만보안규칙(ISPS Code)에서 보듯이 이미 보안(Security)이라는 개념은 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS) 제11-1장, 제11-2장에 포함되어 있다는 것을 주목할 필요가 있다. 2003년2월18일 발생한 대구 지하철 사고와 같은 불특정 다수를 향한 범죄를 준(準)테러

로 규정하여 여객선에서 만큼은 이와 같은 참사가 발생하지 않도록 하기 위해서는 사전에 법과 제도를 정비하고 해운법 제24조의 운항관리자를 보안전문가로 적극 육성하여 보안업무를 수행토록 하여야 한다.

해상여객 1,000만 명 시대를 맞이하여 여객선 안전운항을 위한 운항관리자의 역할은 그 어느 때보다 중요하다. 기존의 과적과속 등 감항성 위주의 안전환경에서 테러위협, 광인, 선박에 적재한 위험물, 자연재해 등 위험요소가 다양해지고 있다. 그러나 운항관리자는 위험물과 관련된 증빙서류를 관계인에게 요청하는 등 사실관계를 조사할 수 있는 명시규정이 없어 안전관리업무를 수행하는데 한계가 있으며, 또한 해양경찰관직무집행으로 오해를 받게 될 소지가 크므로 사실관계 조사 및 확인에 관한 명시된 규정이 반드시 필요하다. 개별 법이나 특별법에 의한 수많은 특수법인의 예에서 보듯이 특수법인인 한국해운조합에서 선임한 해운법제24조의 운항관리자는 공무수탁사인(公務受託私人)이므로 사실관계조사에 관한 권한을 부여하여 그 권한을 강화하는 것은 당연한 것이다.

4. 여객선 안전 및 보안 관리 방안

4.1 여객선 안전 및 보안관리코드의 제정배경과 목적

4.1.1 여객선 안전 및 보안관리코드의 제정 배경

2003년2월18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄와 같은 준테러나 미국의 9.11 항공기테러와 같은 테러사건이 연안 여객선에서 만큼은 발생하지 않도록 하기 위해서는 법과 제도의 정비가 시급하다고 본다. 여객선의 보안사고의 예방과 보안위협에 대한 효과적인 대응 체계 구축이 무엇보다 요구되고 있는 시점이다.

4.1.2 목적과 대상

여객선 안전 및 보안관리 코드는 연안여객선과 여객선터미널시설에 대하여 보안취약성을 보완하고 보안위협에 효과적인 대응절차와 체계 수립을 목적으로 한다. 여객선 안전 및 보안관리코드는 연안 여객선의 보안위협과 운항환경특성에 맞도록 여객선 관련 종사자들에게 보안교육과 훈련을 통한 보안문화를 정착시키어 보안위협 대응능력을 제고하고 국내 여객선 보안 주체들 간에 해상보안 관련 유기적인 협조체계가 구축될 수 있도록 하였다. 본 코드의 적용대상은 국제항해에 종사하지 않는 모든 연안여객선과 그 여객선이 이용하는 여객선터미널이다.

4.2 여객선 안전 및 보안관리코드의 주요구성

4.2.1 보안통제조치 등

1) 보안통제조치

해양경찰청장은 연안여객선 및 여객선터미널시설에 대하여 보안관리체제가 여객선 안전 및 보안관리 코드에 적합한지 여부를 점검하고, 그 기준에 미달한 때에는 필요한 조치를 할 수 있다.

2) 보안등급의 설정

해양경찰청장은 연안여객선에 대하여 여객선 보안 등급을 각각 1등급, 2등급, 3등급으로 설정한다. 여객선의 보안관리에 관한 업무를 효율적으로 처리하기 위하여 연안여객선보안위원회를 설치·운영한다.

4.2.2 선박 내 안전 및 보안

1) 위해물품 휴대 금지

선박에는 무기(탄저균·천연두균 등 생화학무기 등을 포함한다), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건 등을 휴대하거나 탑재할 수 없다. 다만, 해양경찰청장의 허가를 받은 경우 및 특정한 직무를 수행하기 위한 경우 등 해양경찰청장이 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

2) 선박공안(Ship Police)

① 선박공안(Ship Police) 조직구성

사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률에서 명시된 바와 같이 연해구역이상의 항로를 운항하는 여객선의 선장은 사법경찰관(司法警察官)이며, 선장이 사법경찰관(司法警察吏)로 임명한 해원을 선박공안(船舶公安)으로 칭하여 여객선내에 선박공안조직을 구성한다.

다만, 평수구역만을 운항하는 여객선의 경우에는 선장에 의한 사법경찰관의 직무를 행할 수 없으므로, 이 경우 선박공안은 단지 선박 내에 보안책임자로서 보안업무에만 종사하도록 한다.

② 선박공안(Ship Police)의 표시

사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률에 의하여 선장으로부터 사법경찰관으로 임명받은 해원은 선박공안(Ship Police)의 복장이나 신분증을 소지하고 보안업무를 수행한다.

③ 선사보안관리자

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

3) 선장 등의 권한

선장 및 선장으로부터 사법경찰관리로 임명받은 선박공안요원은 운항중인 선박의 안전을 해치고 인명·재산에 위해를 주며 선내의 질서를 문란 시키거나 선내의 규율에 위반하는

행위를 하려고 하는 자에 대하여 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 할 수 있다.

4) 승객의 안전유지협조 의무

승객은 운항중인 여객선의 안전운항을 해하는 폭행·협박, 위계행위, 출입통제구역의 출입문 조작, 선박이 입항한 후 선박에서 내리지 아니하고 여객선을 점거하거나 여객선 안에서 농성을 하여서는 아니 되며, 여객선 안전운항을 저해하는 행위를 금지하는 선장등의 정당한 직무상 지시에 따라야 한다.

4.2.3 보안심사와 보안증서 발급 등

1) 여객선보안평가 및 보안계획서

해상여객운송사업자는 소속 선박에 대하여 현장검사를 포함하여 보안평가를 실시하고, 여객선보안계획서를 작성하고, 해운법제24조의 운항관리자의 승인을 받아 이를 여객선에 비치하여야 한다. 여객선보안계획서를 승인한 운항관리자는 그 결과를 관할해양경찰서장에게 보고하여야 한다.

2) 여객선보안기록부

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

3) 여객선보안경보장치

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

4) 보안 교육 및 훈련

① 교육 및 훈련계획의 수립 시행

선사보안관리자는 소속 여객선과 해상여객운송사업자 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

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

③ 보안교육기관

선박공안 및 선사보안관리자의 보안교육과 보안심사원에 대하여 보안심사교육을 실시하고자 하는 기관은 해양경찰청

장으로부터 보안교육기관으로 지정을 받아야 한다.

5) 보안심사와 보안증서 발급

① 일반보안심사

이 코드의 적용을 받는 연안여객선은 해운법제24조의 운항관리자로부터 운항개시 전에 일반보안심사를 받아야 하며, 운항관리자는 심사결과를 관할 해양경찰서장에게 보고하여야 한다.

일반보안심사는 국내선박보안증서를 최초로 발급 받고자 할 때나 그 내용을 개정할 때에 행하는 보안심사로, 승인된 선박보안계획서에 따른 보안활동과 보안장비가 여객선 안전 및 보안관리 코드에 따라 적합하고, 정상적으로 운용되고 있는지 여부를 확인한다.

② 특별보안심사

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

③ 내부보안심사

해상여객운송사업자는 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. 해상여객운송사업자는 국내여객선보안증서를 소속 선박에 비치하여야 한다.

⑤ 보안심사원의 자격기준

보안심사원은 기본경력과 교육경력의 자격기준을 모두 가진 자 이어야 한다.

6) 비상계획의 수립

여객선터미널운영자는 선박안전 및 보안에 위협을 주는 불법행위에 대응하기 위하여 행동요령, 통신체제 구축 및 교육훈련 등을 포함한 비상계획을 수립·시행하여야 한다.

7) 안전 및 보안조치

① 해운법제24조의 운항관리자가 해양경찰서장에게 여객선의 출항정지등을 요청할 때에는 문서로 하여야 한다.

② 운항관리자는 여객선의 안전 및 보안확보를 위하여 긴급

히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 해상여객운송사업자 및 선장에게 입항·출항시간의 조정·출항정지 또는 운항정지를 명할 수 있다.

8) 점검

① 운항관리자는 일반보안점검을 실시하여야 한다.

② 선박보안감독관 및 운항관리자 등은 합동으로 특별보안점검을 실시하여야 한다.

③ 당해 점검 7일 전까지 점검일시, 점검이유 및 점검내용 등에 대한 점검계획을 피점검자에게 통지하여야 한다. 다만, 긴급을 요하거나 사전 통지의 경우 증거인멸 등으로 점검목적 달성이 불가능하다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

4.2.4 여객선터미널시설 및 선박 등의 보안

1) 여객선터미널시설 보안

해양경찰청장은 해양수산부와의 업무협의를 및 조정을 통하여 여객선터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 보안계획을 수립할 필요가 있다. 이 보안계획에는 여객선터미널시설 보안주체를 명시하고, 관할 여객선터미널시설의 범위, 보안등급에 따른 보안기준을 확보하고 유지하기 위해 필요한 조치, 여객선터미널시설 보안관리자 임명, 보안평가의 시행, 보안계획서에 반영, 보안계획서의 작성, 보안기록부의 작성 및 유지 등의 내용이 규정되어야 한다.

2) 여객선터미널시설 보호구역의 지정

여객선터미널운영자는 보안검색이 완료된 구역, 계류장 등 여객선터미널시설의 보호를 위하여 필요한 구역을 해양경찰청장의 승인을 얻어 보호구역으로 지정하여야 한다.

3) 보호구역의 출입허가

보호구역을 출입하고자 하는 자 또는 차량은 여객선터미널운영자의 허가를 받아야 한다.

4) 승객의 안전 및 선박의 보안

해상여객운송사업자는 승객의 안전 및 선박의 보안을 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다. 또한 해상여객운송사업자는 여객선을 운항하는 경우 당해 여객선에 승선 중인 해원 중에서 선박공안요원을 지정하여 승선시켜야 한다.

5) 승객 등의 검색

여객선에 탑승하는 자는 신체, 휴대물품 및 위탁수하물에 대한 보안검색을 받아야 한다.

6) 승객이 아닌 자 등에 대한 검색

여객선터미널운영자는 허가를 받아 보호구역으로 들어가는 자 또는 물품에 대하여도 보안검색을 실시하여야 한다.

7) 통과 또는 환승 여객에 대한 보안검색 등

해상여객운송사업자는 선박이 입항한 때에는 통과 또는 환승 승객으로 하여금 휴대물품을 가지고 내리도록 하여야 하며, 여객선터미널운영자는 선박에서 내린 통과 또는 환승 승객 및 휴대물에 대하여 보안검색을 실시하여야 한다.

8) 선식 등의 통제

해상여객운송사업자는 위해물품이 선내식 또는 선내 저장품을 이용하여 선박내로 유입되는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.

9) 보안검색 실패 등에 대한 대책

여객선터미널운영자는 보안검색에 실패한 경우에는 즉시 해양경찰청장에게 통보하여야 하며, 해양경찰청장은 해당 선박이 도착하는 항만에서 해당 선박을 적절한 격리 계류장 등으로 유도하여 보안검색과 안전 및 보안조치를 취하여야 한다.

10) 선박서류의 안전 및 보안관리절차 등

해상여객운송사업자는 승선권, 수하물 꼬리표 등 선박서류에 대한 안전 및 보안관리대책을 수립·시행하여야 한다.

4.2.5 여객선테러에 대한 대응

1) 여객선테러발생 신고 및 보고체계

여객선테러사건 발생의 신고 또는 여객선테러관련 정보를 통보받은 해양경찰서장 등 관계기관의 장은 현장을 즉시 확인하여 통제·보존하고 추가로 발생하는 사태 등 선박테러의 확산을 방지하기 위하여 필요한 신속한 조치를 하여야 한다.

2) 해상테러대책본부의 설치운영

해양경찰청장은 해상에서 선박테러사건이 발생하거나 발생이 예상되는 경우 선박테러예방 및 현장에서의 선박 대테러 활동에 필요한 지원을 신속히 강구하기 위하여 해상테러대책 본부를 설치운영하여야 한다.

3) 선박테러진압 우선순위

테러의 진압은 인명보호, 선박보호, 화물보호, 기타의 우선순위에 따라 진압계획을 수립하여 행하여야 한다.

4) 대테러특공대 운영 및 출동

해양경찰청장은 선박테러진압을 위한 테러대책특공대(이하 "대테러특공대"라 한다)를 지정하거나 설치할 수 있다. 선박테러사건이 발생하거나 발생하는 경우 대테러특공대 및 구조대의 출동 여부는 해양경찰청장이 결정한다.

4.2.6 선박보안장비 등

1) 선박보안장비의 확충

해양경찰청장은 선박 안전 및 보안장비의 종류, 성능 및 운영방법 등에 관한 기준을 정하여야 한다.

대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죤나 테러가 연안여객선에서는 발생하지 않도록 하기 위해서는 휴대용 화학작용제탐지기, 휴대용 폭발물탐지기, 방폭가방, 검측용 반사경SET, X-RAY검색기, 문형금속탐지기, 봉형금속탐지기, 폭발 효과 감소 장비 등과 같은 대테러장비의 확충이 절실하다.

2) 검색기록유지

여객선터미널운영자 및 보안검색을 위탁받은 검색업체는 검색요원의 업무, 현장교육훈련기록 등의 항만검색에 관한 기록을 해양경찰청장이 정하는 바에 따라 작성·유지하여야 한다.

5. 결 론

본 연구에서는 연안 여객선에서의 보안사고 발생 가능성에 대한 검토와 보안의식 설문조사를 통하여 연안여객선 안전 환경을 분석하였다. 안전 환경 변화에 대응하기 위한 방안으로 여객선 안전 및 보안관리 코드를 개발하였으며, 제안된 프로그램을 활용하면 연안 여객선의 보안 취약성을 보완하고 관련 종사자들의 안전문화뿐만 아니라 보안문화의 정착을 기대할 수 있을 것이다. 또한 운항 관리자 직무에 보안업무를 추가하여, 여객선의 안전과 보안확보를 통하여 연안여객선에서 테러, 준(準)테러 등 보안위협으로부터 리스크를 낮추어야 한다.

다수의 여객을 운송하는 연안 여객선에 대한 위험요소를 사전에 인지하기 위하여 선원, 운항관리사, 해양경찰 간의 유기적인 협조를 구축하고 위험수준별 대응체제 정비와 적합한 보안장비를 개발 설치에 많은 노력이 필요하다.

참 고 문 헌

- [1] 해운법
- [2] 여객선운항관리규칙
- [3] 여객선안전관리지침
- [4] 항공기 안전 및 보안에 관한 법률
- [5] 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률
- [6] 박평준, 박창석, 「경찰행정법」, 고시연구소, 2004
- [7] 이영재, 윤정원, 「BCP 입문」, 디지털타임스
- [8] 해양경찰청, "해양경찰청백서" 2003
- [9] 해양안전심판원, "재결서"
- [10] 박순진, "불특정다수를 향한 범죤의 사회적 원인에

대한 연구”, 한국공안행정학회보, 17권, 한국공안행정학회, 2004

- [11] 이기춘, “위험방지를 위한 협력의무로서 경찰책임의 귀속에 관한 연구”, 박사학위논문, 고려대학교대학원, 2002
- [12] 김진혁, “테러유형 및 대테러방안”, 한국경찰학회보, 8권, 한국경찰학회, 2004
- [13] 신창훈, “해상테러리즘의 규제와 방지에 관한 국제법 동향과 우리나라의 대응방향”, 서울국제법연구, 11권 2호, 서울국제법연구원, 2004
- [14] 배종대, 「형법총론」, 홍문사, 2005
- [15] 김남진, 김연태, 「행정법 I, II」, 법문사, 2005
- [16] 정형근의원대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안, 의안번호3913, 2006
- [17] 주종광, 이은방, “여객선 안전관리개선에 관한 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, 2005
- [18] 주종광, 이은방, “해양안전·보안의식에 관한 기초 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 추계학술발표회」, 2005
- [19] 주종광, 이은방, “국내여객선 보안강화코드개발에 관한 연구”, 「2006년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, 2006
- [20] 이은방, “해양보안위협 대응을 위한 선박보안시스템에 관한 연구”, 해양환경안전학회지(별쇄), 제9권제1호 통권제18호, 해양환경안전학회, 2003
- [21] 국가정보원, “최근테러의 대상·수법·수단 분석”, 테러정보통합센터, 2005
- [22] Eun-Bang Lee, Jong-Hwui Yun, A Study on the Enhancement of Maritime Security in Korea Maritime Jurisdiction, International Journal of Navigation and Port Research, Vol29, No.7, 2005
- [23] International Ship and Port facility Code
- [24] Anne Korin, Gal luft, " Terrorism goes to sea", Council on foregin ralations, 2004.
- [25] United Coast Guard, "Maritime strategy for homeland security", 2002
- [26] ICC, " Piracy and robbery", 2004.
- [27] Stephen T. Makrinos, " U.S. port security in the awr on terrorism", Sea technology, 2004
- [28] Homeland security department, " Secure seas", Open port, 2004.