

論文

# 침몰선의 기름유출사고에 대한 해양오염사고 대응

윤주용\* · 김용관\*\* · 박장번\*\*\* · 도재만\*\*\*\*

\* 해양경찰청, \*\*, \*\*\*, \*\*\*\* 군산해양경찰서

## Marine Pollution Response for Oil-Spill Accident of a Sunken Vessel

Joo-Yong Yoon\* · Yong-Kwan Kim\*\* · Jang-Bun Park\*\*\* · Jae-Man Tho\*\*\*\*

\*Korea Coast Guard, R&D, \*\*, \*\*\*, \*\*\*\* Gunsan Coast Guard, Korea

**요약** : 선박의 해난에 의한 해양오염사고 발생시, 해양경찰은 민관 방제세력의 동원 및 방제조치, 방제지원시스템을 운용 등을 통하여 신속하고 체계적인 방제전략을 수립 시행함으로써, 사고로 인한 해양환경 피해를 최소화하고 있다. 본 연구에서는 2006년 7월 전북 군산시 새만금방조제 인근 해상에서 침몰한 700톤급 준설선 GA-P1호에 대한 선체인양 및 해양오염사고 처리 과정에서 방제지원시스템을 이용한 대응 사례이다.

### 1. 해양오염사고 발생

#### 1-1. 사고개요

1991년 11월 28일 새만금 간척공사가 시작된 이래 약 15년이 지난 2006년 4월 21일 드디어 전북 군산시 내초도에서 부안군 변산면 대항리를 잇는 33km의 방조제 연결공사가 완료됨으로써 본격적인 새만금시대가 활짝 열리게 되었고, 현재는 새롭게 펼쳐진 바닷길 안쪽을 사용 용도에 따라 일부 매립하는 해상 공사가 한창 진행되고 있다.

특히, 해상 매립공사로 인해 항상 4~5척의 대형 준설선이 상주해 있고, 수 많은 소형 선박이 왕래하는 새만금 2공구 해역은 밤낮 가리지 않고 쉴새없이 돌아가는 공사현장의 분주함만큼이나 항상 해양사고 위험이 상존하는 해역이기도 하다.

그리고, 7월의 무더위가 가시지 않은 새벽녘의 평온함을 깨는 사무실 전화벨이 요란스럽게 울려 퍼졌고, 그동안 우려했던 새만금 2공구 해역에서의 해양오염사고가 발생하였음을 확인시켜 주었다.

2006년 5월 12일부터 새만금 2공구 방조제 내측 매립작업을 진행중이던 OO개발(주) 소속 준설선 GA-P1호(704톤)가 2006년 7월 23일 오전 4시 30분경 전북 군산시 가력도 새만금방조제 외측 1km 해상에서

선체 파공으로 침수·좌주되는 해양오염사고가 발생하였던 것이다.



Fig. 4. 침수·좌주된 사고선박 GA-P1호.

#### 1-2. 해역의 특성

사고지점은 전북 군산시 가력도 새만금방조제 외측 1km 해상으로써, 조류는 창조시 남서방향인 비안도 쪽에서 들어와 북동방향인 새만금방조제를 따라 고군산군도 방향으로 이동하므로 군산시의 대표적인 관광명소인 고군산군도를 향하고, 낙조시에는 남~남서방향에 위치한 부안군의 대표적인 관광명소인 격포항과 채석강, 그리고 수 많은 해수욕장 등 환경민감지역으로 향하는 해역 특성을 가지고 있어, 기름이 유출될 경우에는 해양오염 피해 등으로 인해 지역 경제에 막대한 피해가 예상되는 상황에 처해 있었다.

하지만, 다행스럽게도 사고 당시 파고가 0.5m 내외로 매우 잔잔하게 일고, 기상도 북서풍에 풍속 6m/s의 평온한 날씨로서 신속한 초동조치를 통하여 해상 유출유의 광범위 확산을 차단시킬 수 있는 자연적 도움을 받음으로써 한층 원활한 방제조치가 수행될 수 있었다.

\*대표저자: 비회원, 032-853-3907

\*\*비회원, kygwan@naver.com, 063-467-5051

\*\*\*비회원, jw3130@hanafos.com, 063-467-5050

\*\*\*\*비회원, daejjoc@hanmail.net, 063-467-5050

## 2. 초동조치

### 2-1. 신고접수 및 전파

2006년 7월 23일 05:18경 일요일의 평온한 정적을 깨는 전화벨 소리가 상황실에 울려 퍼지며, 행위자측으로부터의 해양오염 발생 신고가 접수되었고, 이에 군산해양경찰서에서는 사고해역 인근에서 경비에 임하고 있던 경비정의 신속한 사고현장내 이동을 지시하는 한편, 해양오염관리과와 특수기동대 요원, 방제8호정에 대한 비상소집을 실시하였고, 방제조합 군산지부에 방제지원을 요청함으로써 신속한 초동조치에 임하였다.

또한, 해양경찰청과 인천지방해양경찰본부에 사고상황을 보고하였고, 군산지방해양수산청과 군산시 등 유관기관 및 단체, 업체에 사고상황 전파를 통해 항행선박에 대한 통제 및 해안오염 예방을 위한 조치를 강구토록 하였다.

그리고, 사고선박내 적재된 다량의 기름을 이적할 수 있도록 관내 유조선을 긴급 수배하여 현장으로 이동시킴으로써 신속 방제대응태세를 유지하였다.

### 2-2. 현장상황 조사

사고 현장에 출동한 군산해양경찰서 해양환경감시원 및 경비정의 주변 해상에 대한 순찰활동 등 상황조사 결과, 원인 미상의 선체 파공에 의한 침수로 인하여 좌측으로 45° 기울어져 좌주된 상태에서 저조시 2/3, 만조시 완전 침수되는 상황이 반복되었다.

또한, 선박내 적재중이던 기름이 오일펜스내에 두꺼운 유층을 형성한 채 포집되어 있었고, 일부 기름은 파도와 조류의 영향으로 오일펜스 외부로 유출되어 주변 해상으로 확산되고 있었으며, 시간이 지날수록 해상에 유출된 기름은 인근의 비안도와 새만금방조제를 따라 고군산군도의 신시도와 무녀도 해안으로까지 점차 확산되었다.

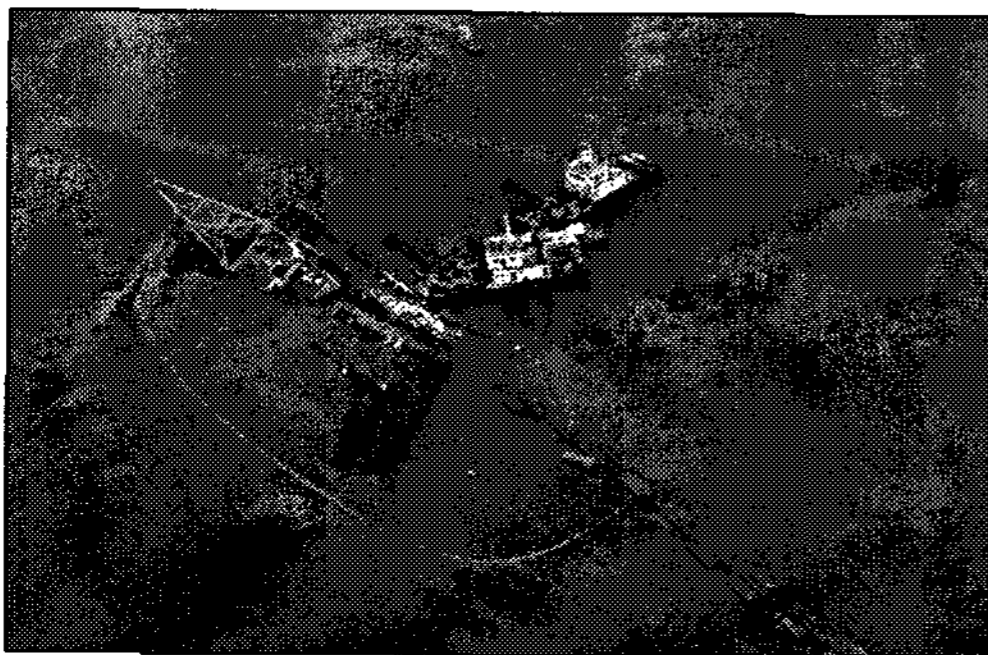


Fig. 5. 침수·좌주된 사고선박 GA-P1호.

### 2-3. 초동방제조치

이에 군산해양경찰서에서는 주변 선박으로 편승조치된 GA-P1호의 선장, 기관장 등 선원들을 상대로 사고 발생 경위에 대한 조사를 진행하는 한편, 행위자 측에 대하여

신속하고 철저한 방제가 이루어질 수 있도록 명령하는 동시에 선박 구난업체가 조속한 시일내에 선정되어 선체를 인양함으로써 오염으로 인한 피해가 최소화될 수 있도록 모든 지원을 아끼지 않았다.

또한, 사고선박에 대한 수집 자료와 방제기술자문 요청에 따른 답변자료, 헬기에 의한 항공감시 등을 통해 확보된 현장상황 조사 결과를 바탕으로 방제전략을 수립 시행하였다.

사고해역 주변을 5개 구역으로 나누어 군산해양경찰서 경비함정과 방제정 등 5척, 방제조합 군산지부 소속 선박 2척 등 총 7척을 이용 광범위 오염군 탐색 및 방제작업에 임하는 한편, 군산해양경찰서 특수기동대와 행위자측 다이버 합동으로 GA-P1호내 에어벤트 등 기름유출 가능 개소를 봉쇄함으로써 대량의 기름 유출을 차단하였다.

그리고, 사고해역 주변에서 작업중이던 행위자측 보유 선박과 인력을 이용하여 임시 방제선단을 구성하고 오일펜스 전장 및 유흡착제 투하 등 초동 방제작업을 실시함으로써 대형 해양오염사고로의 확대를 미연에 차단하였다.

### 2-4. 유출량 및 확산범위

불행하게도 사고선박은 사고 발생 하루 전인 2006년 7월 22일 해상급유업체인 ○○○유업으로부터 병커 A유 100kl를 수급함으로써, 사고 발생시 총 145kl(병커 A유 130kl, 경유 15kl)의 기름을 적재하고 있어 만약이라도 선박이 전복된다거나 파손이 확대될 경우 대량의 기름이 유출되는 대형 해양오염사고로 이어질 수 있는 위급한 상황에 놓여 있었다.

하지만, 신속한 선체 안정화 조치와 더불어 연료탱크내 적재유를 이적함으로써 이러한 우려를 어느 정도 씻어낼 수 있었고, 결국 유출량은 총 적재량에서 이적량과 유회수기에 의한 회수량 차에 의해 산출된 약 34kl의 병커 A유가 해상에 유출되었음이 확인되었다.

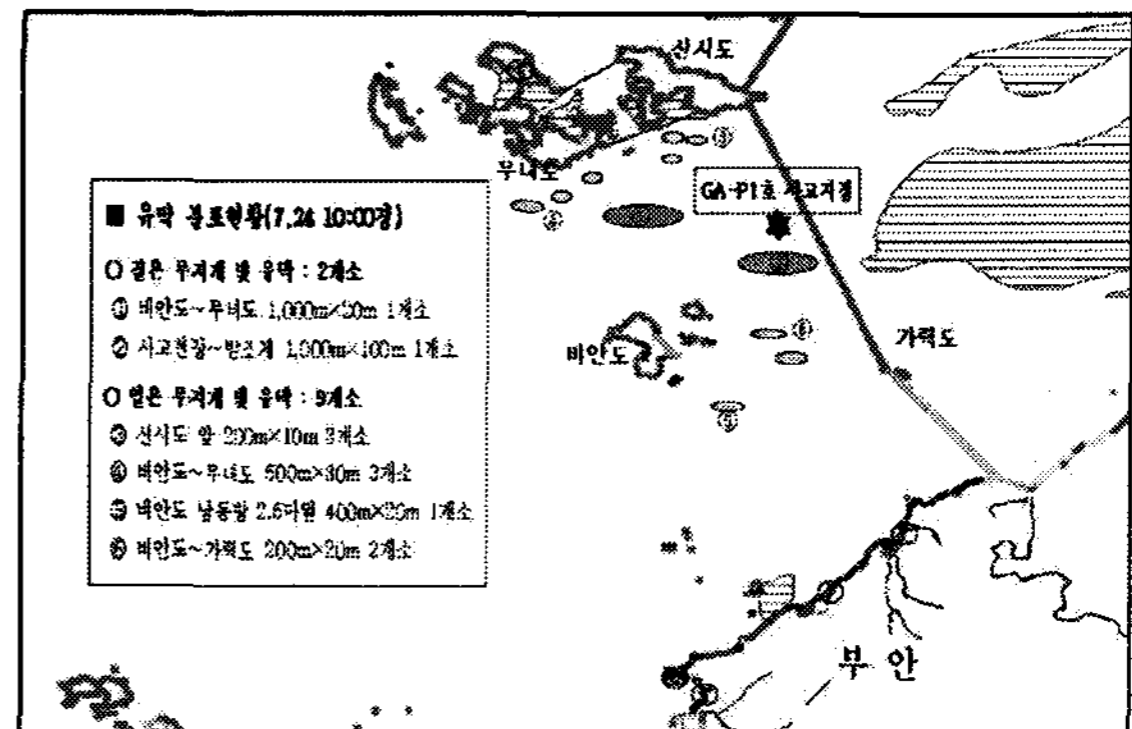


Fig. 6. 유출유의 확산 상황도.

또한, 사고선박을 둘러싼 오일펜스 내에 포집된 검은색 기름을 전량 회수하였음에도 불구하고, 해상 유출유는 사고해역 3마일권 내에 길이 1,000m, 폭 50m의 무지개 빛 유막이 5개소 정도 형성되었으며, 고군산군도에 길이 200m, 폭 10m의 무지개 빛 유막 3개소, 비안도 일원에 길

이 300m, 폭 20m의 무지개 빛 유막 4개소가 분포되어 있었다.

### 3. 방제조직 및 방제전략

#### 3-1. 방제조직

군산해양경찰서에서는 사고 발생일인 2006년 7월 23일 14시부터 군산해양경찰서 직원 및 관계기관 파견 공무원, 방제조직 의무자, 방제조합 군산지부 등으로 구성된 방제대책본부를 설치 운영하여 조기에 방제전략을 수립하고, 해양오염사고를 지휘·통제하는 한편, 시시각각 돌변하는 현장 상황에 맞춰 다양한 방제전술로 대응함으로써, 조직적이고 체계화된 방제를 수행해 나갈 수 있었다.

또한, 군산해양경찰서와 행위자(○○산업), 구난업체인 ○○○살배지, 기름이적업체인 ○○환경, 방제조합 군산지부 관계자들이 사고현장에서 수시로 만나 긴급 대책회의를 개최함으로써, 사고 처리에 더욱 탄력적으로 대응할 수 있었다.



Fig. 7. 군산해경서장의 사고현장 지휘

#### 3-2. 방제전략

방제조직의 최우선 과제로 145kl나 되는 엄청난 적체 기름의 유출 방지를 위하여 에어벤트 등 기름유출 가능 개소를 봉쇄하고 선체 상태 등 정밀조사를 통해 조속한 인양방안을 강구하는 한편, 사고선박 주위를 오일펜스로 다중 전장하고 유회수기를 가동하여 포집된 유출유를 신속하고 효율적으로 회수함과 동시에 오일펜스 밖으로 유출되는 기름을 차단하기 위해 불형 유흡착재를 사용하여 흡착 제거하는 방제방법을 시행하였다.

또한, 어장·양식장과 해수욕장 등 환경민감자원 보호를 위해 기름의 이동해역에 오일펜스를 유도전장하고 방제세력을 전진 배치하는 한편, 관할 해역관리청에 진행사항을 전파하여 피해를 예방하고 필요시 신속한 해안방제가 이루어질 수 있도록 조치하였다.

하지만, 다양한 방제방법이 선택 시행됨에도 불구하고, 사고해역 주변에 분포된 환경민감자원을 고려하여 사고지점 0.5마일권 외 해역에서는 유처리제 사용을 금지하고 해

수 살포나 선박의 스크류를 이용한 분산조치로 얽은 유막의 자연방산을 유도함으로써 과학적 방제가 이루어질 수 있도록 최선을 다 하였다.

### 4. 방제조치

#### 4-1. 해상방제

7월 23일 오전 7시경 행위자측에 방제명령이 내려지고, 군산해양경찰서와 방제조합 군산지부 방제세력이 사고해역내 배치됨에 따라 해양오염관리과장의 방제지휘 아래 본격적인 방제조치가 이루어지기 시작했다.

사고선박 등 행위자측(○○산업)에서 보유중이던 오일펜스 400m를 이용하여 사고선박을 포위전장함으로써 유출유 확산을 차단하고, 방제조합 군산지부에서 동원한 고정용 유회수기인 코마라 20K 등 2대를 가동하여 포집된 유출유 약 31kl(해수 포함)를 신속히 회수하는 한편, 오일펜스 밖으로 확산되는 기름은 오일펜스 외측에 불형 유흡착재를 추가 전장하여 흡착 제거함으로써 유출유의 광범위 확산을 차단하는데 온 힘을 쏟아 부었다.



Fig. 8. 유회수기와 유흡착재 사용 방제

또한, 수립된 방제전략에 따라 동원된 방제세력을 5개 선단으로 구성하여 유막의 두께, 해역별 특성에 적합한 방제방법을 선택 시행하였다.

그러나, 유난히 무더웠던 2006년 7월의 강렬한 햇볕과 무더위는 그늘 한점 없는 거대한 바다위에 떠 있는 작업자들의 몸과 마음을 너무나도 쉽게 녹여버렸고, 밀려오는 피로와 고통은 방제작업의 가장 큰 적이 되었다.

또한, 선박 구난업체는 부산에 있는 ○○○살배지가 선정되었으나, 크레인 등 주요 장비를 목포 등 인근지역에서 지원받겠다고 하더라도, 사고현장에 도착하기까지 수일이 소요되는 관계로 사고선박내 적체된 기름의 신속한 이적이 불가하여 대형 해양오염사고의 위험 앞에 장시간 노출되는 아찔한 상황에 맞서기도 하였다.

하지만, 우리의 간절한 마음을 하늘도 알았는지, 무더운 날씨속에서도 기상상태가 양호하여 선체 안정화에 지장을 초래하지 않아 더 이상의 대규모 해양오염 피해는 막을 수 있었다.

결국, 민관 합동 방제세력에 의한 신속하고 체계적인 응급 방제작업은 4일 뒤인 2006년 7월 26일 18시를 끝으로 일단락되었고, 이후 선체 인양시까지 사고해역내 방제조합 군산지부 등 방제세력을 전진 배치시켜 추가 기름유출사고에 대비한 방제대응태세를 유지해 나갈 수 있었다.

하지만, 응급 방제작업 기간 중 약 100kl 가량의 기름이 적을 하였으나, 아직도 수십 kl의 기름이 사고선박 내 잔존하여 인양작업 중 발생할 수 있는 추가 해양오염사고 대응에 만전을 기할 수 밖에 없었다.

결국, 사고선박 GA-P1호가 인양되기까지 약 20여일의 산고 끝에 한여름의 불볕 더위와 싸워야 했던 해상 방제 조치는 인원 463명, 헬기 3대, 선박 65척, 그 외 수많은 방제기자재가 동원된 가운데, 2006년 8월 15일 19시로 대단원의 막을 내리게 되었다.

#### 4-2. 해안방제

사고 다음날인 7월 24일 오후부터 부안군 비안도와 군산시 고군산군도 주민들로부터 해안에 기름이 유입되어 피해가 우려된다는 신고가 접수되었고, 군산해양경찰서에서는 관할 해역관리청인 군산시에 신고 접수상황을 전파하는 한편, 경비정과 순찰정, 방제8호정을 신속히 이동시켜 유막의 확산규모와 피해상황을 조사한 결과, 밝은 무지개 빛 유막이 해안 인근 해상에서 발견되었으나 방제가 불필요하다는 판단하에 유처리제를 살포하는 대신 소화포등을 이용한 자연방산을 유도함으로써 효과적인 방제를 실행하였다.

하지만, 주민들의 잇단 피해신고가 계속되면서 군산시와 방제조합 군산지부 관계자 등이 현장을 방문하여 피해상황을 파악하고 필요시 적절한 방제방법을 선택 시행하려 하였으나, 옅은 무지개 빛 유막만이 일부 산재함에 따라 결국 방제가 불필요함을 결정내리고, 해안 방제사항을 마무리지었다.

### 5. 유류이적 및 선체처리

#### 5-1. 유류이적

사고 당시 GA-P1호 내에 적재중이던 기름은 총 145kl(병커 A유 130kl, 경유 15kl)로서 최대한 빠른 시일내에 사고선박 내 유류를 이적하는 것이 대형 해양오염사고를 미연에 방지하는 최선의 방법이였기 때문에 유류이적은 서둘러 시행되었다.

사고 발생 다음날인 7월 24일 밤 우현 연료탱크내 보관중인 병커 A유 약 56kl(해수 포함)를 이적하였고, 넷째날인 7월 26일 오전에 좌현 연료탱크내 보관중인 병커 A유 약 43kl(해수 포함)를 이적함으로써, 대형 해양오염사고에 대한 방지조치와 더불어 선체 안정화 및 인양을 위한 중량 감소에 성공하게 되었다.

또한, 8월 14일 선체 인양이 완료된 후 선체 내 적재중이던 경유 15kl를 비롯한 잔여 기름 약 24kl(해수 포함)를 이적함으로써 해상유출유를 제외한 사고선박 내 모든 기름을 이적하였다.

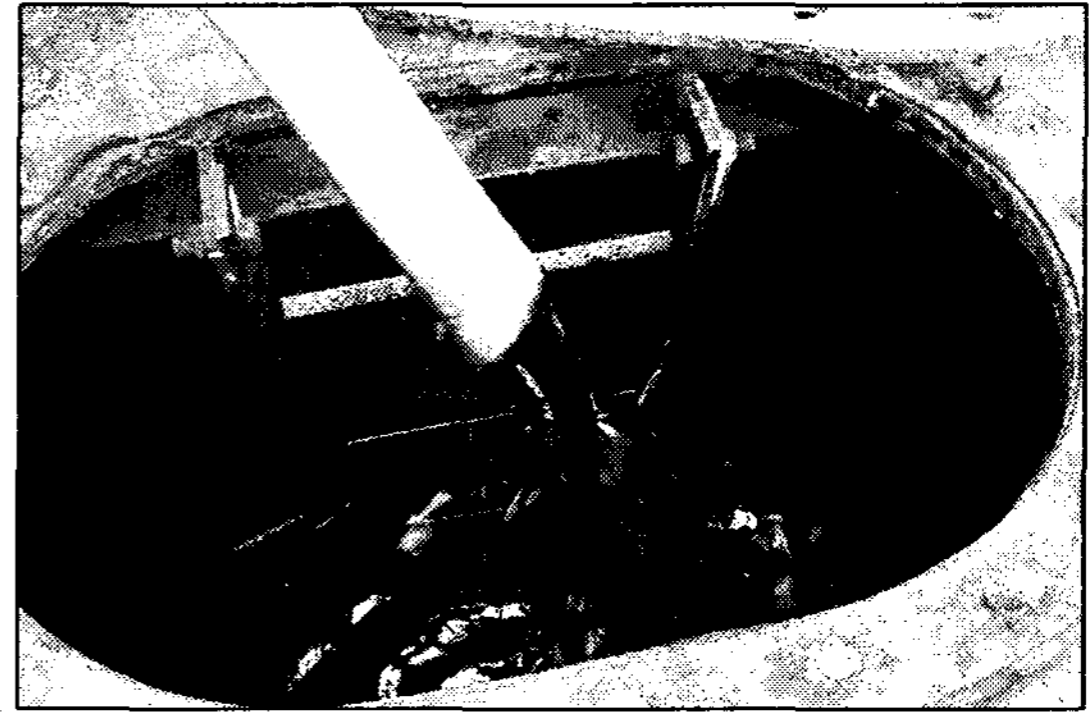


Fig. 9. 침몰선 내 적재중이던 병커A유 이적

일자	7. 24	7. 26	8. 14
이적량	56 kl	43 kl	24 kl
합계	123 kl		

표 1. 일자별 유류 이적현황

그리고, 유출량 산정을 위해 총 유류이적량 중 순수기름 이적량을 산출한 결과, 그 양은 약 111kl에 달하였다.

#### 5-2. 선체처리

응급 방제작업과 유류이적을 완료한 후, 선체 인양을 위한 준비에 들어갔다.

수일간의 예비작업을 거쳐 선체 인양을 시도하였으나, 선체는 좀처럼 움직이려 하지 않았고, 향후 작업이 결코 만만치 않을 것임을 예고하였다.

우선, 선체가 좌측으로 45° 기울어진 상태이기 때문에 인양 중 전복될 가능성을 배제할 수 없었고, 준설선의 특성상 무거운 장비와 구조물 등이 장착되어 있어 부양을 위해서는 중량체를 제거함으로써 선체의 중량을 감소시켜야 하는 작업이 선행되어야 했다.

또한, 사고선박은 선령이 45년이나 되어 선체가 노후됨에 따라, 용접을 통한 수밀작업후 배수작업을 시행할 경우 수압에 의한 추가 파공이 생겨 해수의 유입량이 배수량을 초과하면서 부양에 실패하는 등 여러 악조건을 극복해야만 했다.

게다가 태풍이 밀려올 경우, 선체의 전복이나 파손으로 인한 추가적 해난사고를 방지하기 위해서라도 빠른 시일내에 인양을 완료해야 하는 긴급한 상황에 쫓기는 처지에 이르렀다.

이렇듯 수차례의 예비작업과 인양 실패를 되풀이하던 중, 군산해양경찰서장실에서는 8월 7일 11시에 구난업체와 행위자측 관계자가 참석한 가운데 선체 인양 및 방제대책 회의가 개최되었다.

특히, 본 회의에서는 태풍 등 기상악화로 인한 작업 지연이 발생치 않도록 신속한 인양을 행위자와 구난업체측에 촉구하는 한편, 선체 개구부 폐쇄를 통한 인양방법을 채택하고, 사고선박 노후로 인해 인양과정 중 추가 파손에 따른 기름 유출방지 및 방제대책을 강구하였다.

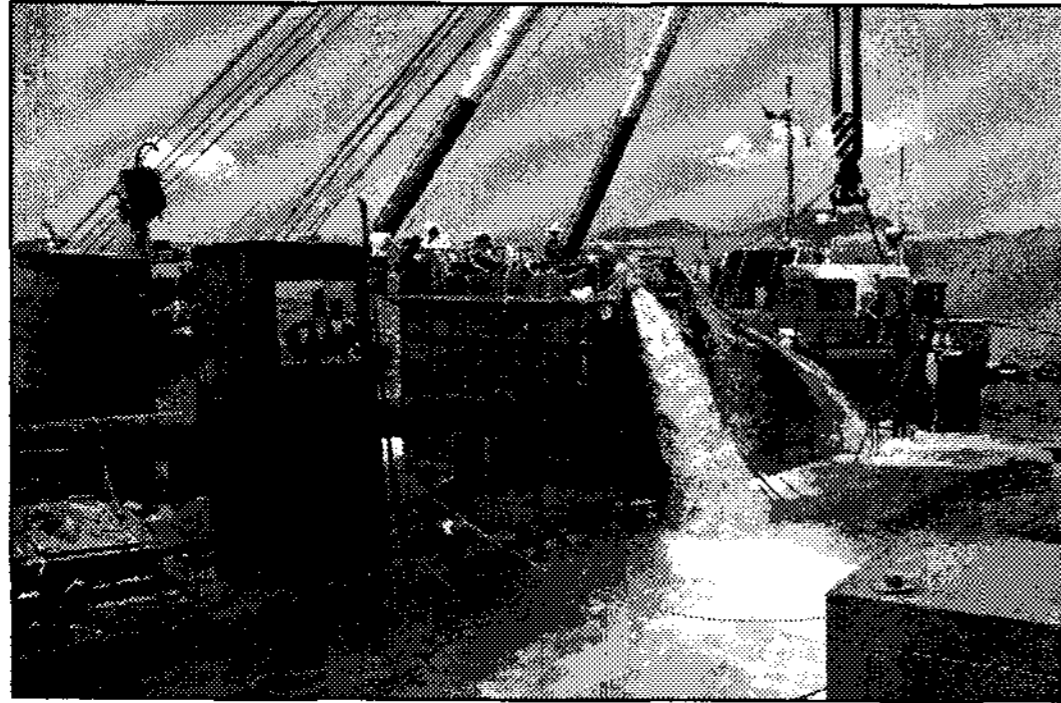


Fig. 10. 선체 부양을 위한 배수작업

결국, 2006년 8월 13일 15시경 200톤급 크레인이 선수에 와이어를 연결하여 지지하고, 수면하 선체 개구부를 밀폐 후 선내 배수로 자체 부력을 증가시키면서 선체 인양을 완료하게 되었으며, 사고선박 내 잔존유 이적과 선체 예인을 위한 추가적인 안정화조치를 실시한 후, 2006년 8월 15일 19시경 군산시 소룡동 소재 ○○○조선소에 예인 완료함에 따라, 20여일간의 GA-P1호 사고처리를 종결하였다.



Fig. 10. 선체의 완전 부양

## 6. 폐기물 처리

GA-P1호의 침몰 후 선체 인양시까지 해양오염사고에 대한 방제조치 등으로 인해 발생된 폐유(해수 포함)는 약 154kl로 달했고, 폐 유흡착재 등 폐기물 발생량은 약 11톤이나 되었다.

사고선박으로부터의 이적한 기름 123kl(해수 포함)와 회수된 기름 31kl 등 총 154kl에 달하는 폐유는 ○○○유업 소속 유조선을 거쳐 행위자측에서 운용중인 2척의 준설선 공탱크에 임시 보관 후, 지정폐기물 처리업체인 자동차환경운동연합(전북 정읍 소재)에 위탁처리하는 한편, 방제조치에 사용된 폐 유흡착재 등 발생 폐기물은 행위자측에서 일괄 수거·보관 후, 지정폐기물 처리업체인 클린코리아

등 3개소에 분산 위탁처리하였다.

## 7. 방제비용 및 피해배상

### 7-1. 방제비용

20여일간의 GA-P1호 해양오염사고 방제 및 선체 인양, 폐기물 처리 등에 따른 비용은 약 10억여원에 달하였는데, 특히 선체 인양비용이 전체 비용 가운데 상당부분을 차지하였다.

하지만, 과학적이고 효율적인 방제조치와 신속한 선체 인양을 통해 총 발생비용 대비 대폭적인 절감을 할 수 있었다.

단위 : 원

계	해 경	방제조합	행위자
1,012,631,300	7,059,360	99,421,940	906,150,000

표 3. 방제비용 산출 자료

### 7-2. 피해배상

본 사고는 선박의 해난으로 인해 대량의 중질유가 유출된 해양오염사고이지만, 신속한 초동 방제조치와 선체 처리를 통하여 사고해역 인근에 위치한 어장·양식장 및 해수욕장 등 관광지로의 기름 유입을 차단함으로써, 오염 피해는 발생하지 않았다.

## 8. 행위자 조치

군산해양경찰서는 행위자 진술과 면밀한 사고현장 검증을 통하여 확보된 자료를 토대로 사고선박 선장 「이○○」 및 소유자(용선자) 「○○개발(주)」를 해양오염방지법 제5조 위반으로 형사 입건하였다.

## 9. 결론 및 고찰

GA-P1호 침몰에 의한 해양오염사고는 신속하고 체계적인 사고처리와 더불어 몇가지 교훈과 향후 개선해야 될 과제도 안겨주었다.

첫째, 지속성 기름(벵커A)에 의한 대규모 해양오염사고임에도 불구하고 신속한 초동 방제조치를 통하여 유출유의 포집 회수 및 광범위 확산을 차단함으로써, 해수욕장 등 환경민감자원을 보호하는 한편, 하계 휴가철 피서객들이 고군산군도, 변산반도 해안에서 해수욕장 등 수상레저 활동을 차질없이 즐길 수 있도록 지원하여 지역경제 발전에 기여하였다.

둘째, 지금도 수많은 침몰선이 전국의 바다속에서 인양되지 못하고 있어, 추가 기름유출에 따른 위험에 항상 노출되어 있는 실정이나, GA-P1호의 경우 사고 발생 당일

기름이적 전문업체를 현장에 투입, 3일 동안 5회에 걸쳐 123kl(해수 포함)를 이적 완료하였으며, 선령이 45년이나 된 노후 준설선으로 선체의 부식도가 심하고, 구조물을 제거하는 등 작업여건이 어려움에도 사고 발생으로부터 22일만에 인양함으로써, 기름의 추가 유출 위험성을 차단하였다.



Fig. 10. 최후를 맞이한 사고선박.

마지막으로 사고선박 주변에 다중 오일펜스 전장을 통하여 기름을 포집하고, 유회수기를 투입하여 해상에 유출된 기름 34kl 중 약 28kl(순수 기름)를 회수함으로써 83%의 높은 회수 성과를 달성하였고, 나머지 6kl에 대한 유출유는 유희착재에 의해 대부분 제거됨에 따라 주변 해상으로 확산 후 자연방산된 양은 최대 1kl 미만으로 추정된다.

이같은 성과는 해양경찰의 선진 방제기술을 바탕으로 신속하면서도 과학적이고 효율적인 방제 실행이 가능했기 때문으로, 향후 대규모 오염사고 대응에 따른 방제방법 선택시 좋은 본보기가 될 것으로 판단된다.

하지만, 향후 개선되어야 할 과제도 안겨주었다.

자체 추진기가 없는 준설선(부선)은 선박안전법에 의한 검사를 받지 않고 건설기계관리법에 의하여 건설기계로 등록하고 건설기계로서의 준설장비 부분에 대한 검사만 받도록 되어 있는 실정이다.

따라서, 선령이 45년이나 된 사고선은 선박안전법의 검사대상이 아니어서 준설펌프 가동을 위한 4,000마력의 기관이 설치되고 대량의 연료유(중질유 100kl 이상)를 적재하고 있었음에도 지금까지 선박안전검사 없이 계속 운용하여 왔음이 밝혀져, 유사 준설선 등의 해양사고 노출에 대한 심각한 문제점을 안고 있다.

따라서, 선박으로서의 해상안전 확보를 위하여 선박안전법의 검사대상에서 제외된 자체 추진기가 없는 준설선이라도 기관이 설치된 경우에는 선박안전법에 의한 검사를 받도록 선박안전법의 개정을 건의함으로써, 대형 해양사고를 미연에 방지하여 해양환경 보전에 이바지하고자 한다.