

# 선박피난처 제공을 위한 법제도적 개선방안

박성호\*

\*목포해양대학교 항해학부

**요 약** : 최근 우리나라 관할수역에서 대형 유류오염 및 위험유해물질(HNS)유출과 같은 해양사고가 증가하고 있으며, 이로 인한 2차적 피해를 최소화하기 위한 방안으로 조난선박에 대한 피난처 제공의 필요성이 제기되고 있다. 따라서 본고에서는 선박피난처와 관련된 국제적 규범을 분석하고, 이를 토대로 현행 국내 법제도의 개선방안을 제시하고자 한다.

**핵심용어** : 선박피난처, 해양사고, 위험유해물질, 긴급피난, 수난구조법



선박피난처 제공을 위한 법제도적 개선방안

목포해양대학교  
박 성 호



### I. 서론

- ▶ 유류 또는 위험유해물질(HNS)을 적재 한 선박이 조난 사고를 당하여 연안국에 선박피난처를 요청한 경우, 연안국은 자국의 환경보호와 안전 확보를 위하여 이를 거부할 수 있음
- ▶ 대형 해양사고로 인해 대두된 조난 선박에 대한 피난처 제공문제를 해결하기 위하여 국제적인 논의가 진행
- ▶ 우리나라의 경우, 2013년 12월 Maritime Malsie오의 충돌사고로 인하여 선박피난처 제공 문제가 제기됨
- ▶ 현행 국내 법제에는 선박피난처에 제공에 대한 명확한 근거 규정은 없는 실정

3

### 목 차

- I. 서론
- II. 선박피난처의 개념
- III. 선박피난처 관련 국제적 규범
- IV. 현행 국내 법제의 문제점 및 개선방안
- V. 결론

2

### II. 선박피난처의 개념

- ✓ **선박피난처의 정의**
  - ▶ 원조가 필요한 선박이 인명과 해양환경을 보호하고, 항해위험을 감소시킬 수 있으며, 복원력을 회복할 수 있는 장소를 의미
- ✓ **선박피난처의 제공 목적**
  - ▶ 조난선박으로 인한 환경오염, 선박의 손상을 최소화하기 위한 방법으로 화물의 이송 및 손상부의 수리가 필요
  - ▶ 상기 작업을 수행하기 위한 최적의 장소

4

\* 대표저자 : 종신회원, parksh@mmu.ac.kr

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 선박피난처 제공 문제의 배경
  - Erika호 사고



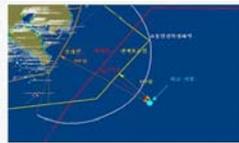
- 1999년 12월 12일 원유를 적재한 Erika호는 프랑스 서부 해안을 지나던 중 폭풍우를 만나 침몰한 사례임
- 사고 당시 프랑스 항만 당국에 입항하기를 요청하였으나 거부당함
- 프랑스 서상 최악의 기름유출사고로 기록되고 있으며
- 사고 후 선박피난처 제공 문제에 대한 국제적 이슈화



5

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 최근 아국의 사례
  - Maritime Maisie호 사고



- 2013년 12월 29일 부산항 생도 남동방 약 8.104 일 해상에서 울산에서 중국으로 향해 중이던 Maritime Maisie호와 울산에서 출항하여 시운전 중이던 Gravity Highway호가 원인미상으로 충돌하여 양 선박 화재가 발생한 사고
- 사고 후 조종불능상태로 공해상에 표류
- 화물창 화재 진압 후 선사에서 한국과 일본에 피난처 제공을 요청하였으나 거부
- 구난업체의 예인선에 의해 공해상 표류 중 선적국 및 선사의 요청으로 2014년 4월 9일 울산항 입항 후 화물 이송작업 수행



8

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 선박피난처 제공 문제의 배경
  - Castor호 사고



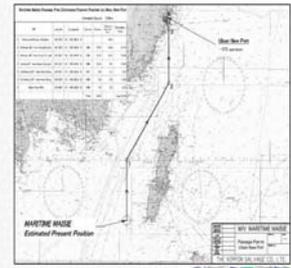
- 2000년 12월 26일 가솔린을 적재하고 나이지리아로 향해 중 황천으로 인하여 감형성 상실
- 모로코, 프랑스, 그리스, 스페인 등 많은 국가에서 피난처 제공 요청 거부
- 스페인 수색구조당국에 의해 공해상에서 선원들을 대피
- 지중해에서 40일 이상 표류 중에 몰타 외해에서 화물이송작업 완료 후 좌초
- IMO 제74차 MSC회의에서 피난처(Place of Refuge)라는 용어 사용 결정



6

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 최근 우리나라의 사례
  - Maritime Maisie호 사고



9

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 선박피난처 제공 문제의 배경
  - Prestige호 사고



- 2002년 벵커C유를 적재하고 향해 중 스페인 연안에서 황천을 만나 침몰한 사고
- 스페인과 포르투갈에 피난처 제공을 요청하였으나 거부
- 스페인 당국은 Prestige호를 120해리 공해상 밖으로 이동할 것을 명령하여, 예인 중 스페인 연안 56해리 해상에서 침몰
- 2003년 12월 IMO RES.A.949(23)을 채택



7

## II. 선박피난처의 개념

- ✓ 최근 우리나라의 사례
  - Sun Wing호 사고



- Sun Wing호(케이칼선, 2,243톤)는 2014년 4월 21일 울산을 출항하여 일본에서 화물(혼산) 하역 중 유황유 오염 확인 후, 오염된 혼산을 처리할 시설을 찾지 못해 공해상에서 11개월간 표류
- 2015년 3월 13일 09시 50분경 부산 태종대 동방 29해리(EEZ경계선에서 일본 측 3해리)에서 화물탱크에 원인미상 균열이 발생하여 혼산(질산·황산)이 기관실로 누출, 화재발생 후 침몰함



10

### Ⅲ. 선박피난처 관련 국제적 규범

- ✓ UNCLOS
- ✓ International Convention on Salvage, 1989 ;  
Article 11. Co-operation
- ✓ International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Oil, 1969
- ✓ SOLAS 1974 ; Chapter V
- ✓ Oil Pollution Response Convention(OPRC)
- ✓ Maritime Search and Rescue Convention(SAR)
- ✓ Civil Liability for Oil Pollution Damage(CLC)



11

### Ⅲ. 선박피난처 관련 국제적 규범

- ✓ **피난처에 대한 CMI(Comite Maritime International) 법안**
  - ▶ CMI(국제해법학회)는 2005년 제90차 법률위원회에서 조난선박에 대한 피난처 제공문제의 중요성을 인식한 후 2008년 10월 총회에서 법안을 승인함
  - ▶ 법안의 목적은 피난처를 요청하는 원주가 필요한 선박을 포함하여 상황관리를 효과적으로 하기 위한 법적 장치를 마련하고, 피난처 진입허용과 거부와 관련된 책임과 의무를 규정하는 것
  - ▶ 법안은 정의(제1조), 목적(제2조), 피난처 진입허용에 대한 법적 의무(제3조), 진입을 합리적으로 허용한 것에 대한 책임면제(제4조), 진입거부가 타당하지 않은 경우 타국, 제3자, 선주 혹은 구조자에 대한 책임(제5조), 타당한 행위(제6조), 보장(제7조), 원조를 구하는 선박을 수용하기 위한 계획(제8조), 소관 당국의 식별(제9조) 등으로 구성되어 있음
  - ▶ (평가) 법안은 향후 법적 구속력과 강제력이 있는 협약으로 발전할 가능성이 있으며, 원주가 필요한 선박의 피난처 진입을 허용하도록 하는 법적 의무를 연안국에게 부과하고 있음
  - ▶ 연안국에게 소관당국을 식별하고 선박피난처를 지정하도록 함으로써 정치적 간섭의 가능성을 배제할 수 있음



14

### Ⅲ. 선박피난처 관련 국제적 규범

- ✓ **UNCLOS Art. 25(2)**
  - ▶ 연안국은 선박이 내수를 향하여 항행하거나 내수 밖의 항구시설에 기항하고자 하는 경우, 그 선박이 내수로 들어가기 위하여 또는 그러한 항구시설에 기항하기 위하여 따라야 할 허가조건을 위반하는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취할 권리를 가진다.
- ✓ **UNCLOS Art. 211(선박에 의한 오염)**
  - ▶ (3) 해양환경 오염의 방지, 경감 및 통제에 위하여 외국선박의 자국 항구와 내수로의 진입이나 연안경박시설 방문에 대해 특별한 조건을 규정할 국가는 이러한 요건을 적절히 공표하고 권한 있는 국제기구에 통보한다.
  - ▶ (4) 연안국은 자국 영해에서 주권을 행사함에 있어서 무해통항권을 행사하는 선박을 포함한 외국선박으로부터의 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위하여 국내법령을 제정할 수 있다.
  - ▶ 211조에는 선박이 위치에 관계없이 해양오염을 방지, 경감 및 통제하기 위한 입법권할권을 규정하고 있음



12

### Ⅳ. 현행 국내 법제의 문제점 및 개선방안

- ✓ **국내 법제의 현황과 문제점**
  - ▶ **해양환경관리법 제65조(오염물질이 배출될 우려가 있는 경우의 조치 등)**  
선박의 소유자 또는 선장, 해양시설의 소유자는 선박 또는 해양시설의 좌초·충돌·침몰·회재 등의 사고로 인하여 선박 또는 해양시설로부터 오염물질이 배출될 우려가 있는 경우에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 오염물질의 배출방지를 위한 조치를 하여야 한다.
  - ▶ MARPOL 73/78협약의 국내이행법인 해양환경관리법에는 선박피난처 제공에 대한 명확한 법규정은 존재하지 않음



15

### Ⅲ. 선박피난처 관련 국제적 규범

- ✓ **IMO의 원조에 필요한 선박을 위한 피난처에 관한 지침(RES. A.949(23))**
  - ▶ 2002년 11월에 발생한 Prestige호 사고를 계기로 2003년 12월 IMO 총회에서 채택한 결의서
  - ▶ 주요내용은 1. 일반사항, 2. 피난처를 필요로 하는 선장 혹은 구조자의 요청에 대한 조치를 위한 지침, 3. 연안국들의 예상된 조치를 위한 지침, 부록1. 적용 가능한 국제협약, 부록2. 피난처 규정과 관련한 위험성 평가를 위한 지침으로 구성
  - ▶ (평가) 지침은 원주가 필요한 선박에 대한 피난처를 제공하기 위하여 연안국들의 주의를 환기시키고, 비상대응절차를 마련하였음
  - ▶ (문제점) 지침은 회원국간의 입장차를 고려한 절충적 성격의 지침이며, 동 지침의 이행에 대한 강제성이 결여되어 있음
  - ▶ 특히, 선박피난처 제공 및 동 지침의 이행에 대한 연안국과 기국의 의무가 구체적으로 규정되어 있지 않음
  - ▶ 선박피난처 제공 시 발생 가능한 법적 책임 소재와 보상문제 등의 법률적 문제를 다루지 않고 있음



13

### Ⅳ. 현행 국내 법제의 문제점 및 개선방안

- ✓ **국내 법제의 현황과 문제점**
  - ▶ **수난구조법 제11조(조난된 선박의 긴급피난)**  
인명이나 해양환경에 손상을 초래할 수 있는 조난된 선박의 선장 또는 소유자는 계속 항해 시의 위험을 줄이기 위하여 긴급피난을 할 수 있다.
  - ▶ **수난구조법 제12조(긴급피난의 신청과 허가)**
    - ① 긴급피난을 하려는 조난된 선박의 선장 또는 소유자는 구조본부의 장에게 긴급피난의 허가를 신청하여야 한다.
    - ② 제1항에 따른 긴급피난의 허가신청을 받은 구조본부의 장은 지체 없이 그 허가여부를 결정하여야 한다. 허가를 하는 경우 구조본부의 장은 조난된 선박이 초래할 수 있는 인명이나 해양환경에 미치는 영향을 고려하여 조건을 붙여 허가를 할 수 있다.
    - ③ 긴급피난의 신청·허가 절차 등에 필요한 사항은 총리령으로 정한다



16