

# 국내외 해양사고 조사기관 비교분석을 통한 우리나라 해양사고조사체계 개선방안

김태균\* · 이명기\*\*

\* 한국해양대학교 해사수송과학부, \*\* 한국해양대학교 대학원

## Study on Improvement of Maritime Accident Investigation System in Korea through comparative analysis of domestic and overseas Investigation Institutes

Tae-Goun Kim\* · Myoung-ki Lee\*\*

\* Maritime Transportation and Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan, 49112, Korea

\*\* Graduate school of Korea Maritime and Ocean University, Busan, 49112, Korea

핵심용어 : 해양사고, 조사위원회, NTSB, 조사의 독립

Key Words : Maritime Accident, Investigation Board, National Transportati on Safety Board, Independent Investigation

### 서론

재난적 해양사고의 대응 및 사고조사에 대한 사회적 신뢰성 저하

- 1993년 서해페리호 사고: 사망 292명
- 2017년 스틸라 테이지호 침몰사고: 실종 22명
- 2014년 세월호 선박사고: 사망 302명

최근 5년간 해양인명피해사고 (사망 및 실종): 약 182명 (세월호 사고 제외의 경우 매년 121명 발생)  
 > 대형 여객선 사고로 인한 대형인명 참사 피해의 발생, but 국가의 사고대응 체계 및 조사권력에 대한 국민적 불신임 증가

최근 5년간 해양사고로 인한 인명피해 현황

연도	총인	침몰	좌초	전복	화재/폭발	침몰	기관 손상	인명 사망	기타	계
2012	15	4	17	18	11	8	0	47	2	122
2013	25	11	2	8	20	3	0	31	1	101
2014	27	0	1	512	18	55	0	54	0	467
2015	17	0	1	25	2	7	0	47	1	100
2016	21	0	0	13	6	7	0	71	0	118

- 우리나라 해양사고조사체계: 해양안전심판원에 의한 조사 및 심판
- But, 해외 해양사고 조사기관과 달리 해양수산부 산하 기관으로써, 독립된 해양사고 조사기관이 아님
- 세월호 사고로 인하여, 정부기관에 대한 사회적 여론 악화
- 해양사고 피해자 및 가족에 대한 지원 체계 미흡으로 인한 혼란 증가

본 연구의 목적

- 국내 해양사고 및 교통사고 조사기관의 조사체계 분석
- 국외 해양사고 조사기관의 조사체계 분석
- 국내외 해양사고조사체계의 비교분석을 통한 우리나라 해양사고 조사체계의 발전방향 제시

### 국·내외 대형 교통사고(항공, 철도, 해양)조사기관의 현황분석

국가	조사기관	독립성	목적	역할 (특이점)	Remarks
미국	NTSB	연방독립 조사기관	사고조사에 관한 사고방지	교통관련 사고 및 화재 시 피해자와 가족 지원, 각 부처의 교통 재해 지원에 대한 조정	- 조사결과를 토대로 책임추궁 없음, 모든 상황에서 NTSB 조사보고서를 증거로 채택할 수 없음
호주	ATSB	독립	수송사고의 독립적인 조사 활동을 통한 안전조치 및 사고사실을 조율하여 수송 안전 증진	사고조사에 있어 편의의 방식, 영구 수형과 편의하에 능구부부처 지휘를 받지 않는다는 기한과 독립성 보장 (2009년 상위 행정부처로 부터 권한 이전)	
캐나다	TSB	독립 사고 조사기구	사고조사 후 보고서 발간을 통한 안전개선	88% 사고조사가 이루어질 경우, 국방성 이외의 다른 정부부처는 사고 원인과 기여요인을 발표할 목적으로 사고조사를 할 수 없다는 사고조사 독립성과 우선성을 보장하고 있음	
일본	JTSA	비행항공사 등의 사고의 원인규명 및 사고조사 (항공철도사고로 인한 심각한 손실의 조사와 사원들의 해산 징계를 통하여 교통안전의 향상을 위한) 방향의 안전과 효율 증진	피해자에 대응책일 뿐만 아니라 피해자 및 가족에 대하여 시가적립하게 사고조사에 대한 정보제공		
한국	항공철도사고조사위원회	국무총리부속 산하	사고원인 규명 및 예방을 위한 연구 조사 및 이의 방지와 안전향상을 목적으로 하는 독립적인 조사기관	사고조사에 따른 사고원인 제거 및 향후 유사 사고방지 고 안전체계에 안전사고 예방을 위한 연구 조사, 방재책이 없어 향후 유사 사고에 대한 재조사가 불가	12명의 위원회 및 3명의 상설위원은 국무총리, 국무총리부속, 항공정책실, 국토교통부, 해양경찰청과 협조하여 각각 관할하고 있어 사고조사의 독립성과 객관성 확보가 어려움
	해양안전심판원	해양수산부 산하	해양사고에 대한 조사 및 원인규명 (조사결과, 유·무혐의 결정)에 대한 조사 및 예방 (항해, 조종, 기상, 시정 등)을 수행함으로써 해양 안전을 증진하고 해상사고 예방 (개도 및 중도)을 위한 목적으로 설치	1969년 해양안전심판원의 설치, 1971년 해안안전심판원 개칭 후 1999년 해양안전심판원으로 개칭	

### 국·내외 대형 교통사고(항공, 철도, 해양)조사기관의 현황분석

국가	조사기관	해양	항공	철도	도로	설립 연도	관련법률
미국	NTSB	○	○	○	○	1967	The Independent Safety Board Act (1975년 교통부처로 부터 권한이 독립)
호주	ATSB	○	○	○	×	1999	교통안전조사법
캐나다	TSB	○	○	○	×	1990	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Act
일본	JTSA	○	○	○	×	2008	Act for establishment of the Japan Transport Safety Board (국무총리부속의 독립 부처 하나)
한국	항공철도사고조사위원회	×	○	○	×	2006	항공철도 사고조사에 관한 법률
	해양안전심판원	○	×	×	×	1963	해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률

### 국내외 교통사고 조사기관 및 대응시스템 조사분석을 통한 벤치마킹

- 최고 대형재난사고의 원인: 기술적 및 인적 요인에 의한 재난사고가 감소하는 반면, 조직적 요인에 의한 재난사고가 증가하고 있는 추세임 (실간 교통 통권 217호).
- 따라서 국내외 해양사고 조사시스템 및 대응체계에 대한 분석과 이를 벤치마킹 함으로써, 효율적인 해양사고 조사시스템 및 대응체계의 마련 필요
- 특히, 해외의 교통사고조사위원회와 가장 유사한 기관인 현행 **항공·철도 조사위원회**의 기능, 범위, 운영체계 등에 대한 분석을 통한 "해양사고 조사체계 구축" 시 다음과 같은 요소를 고려하여 현행 우리나라 해양사고 조사체계의 개선방안이 필요함
  - 위원회의 독립성 강화 필요
  - 전문성 확보를 위한 사고조사의 업무범위에 대한 명확한 기준 필요
  - 사고조사의 조사체계의 개선방안 필요
  - 전문적이고, 신속 및 효율적인 사고조사를 위한 조사장비 및 시설 개선 필요
  - 사고조사의 전문인력 수급을 위한 교육 및 훈련체계 필요
  - 사고조사에 대한 국민과의 소통기능 구축 필요
  - 해외 사고조사 기관과의 국제협력 강화방안 마련 필요

\* First Author : teddykim48@kmou.ac.kr, 051-410-4437