

대형 해양사고 대응의 문제점 및 개선방안

임채현* · 한원희***

*, ** 목포해양대학교

Problems of Countermeasure against a Major Marine Accident and its Improvement Measures

Chae-Hyun Lim* · Won-Hee Han***

*, ** Mokpo National Maritime University

핵심용어 : 해양사고, 대응, 개선방안, 대형 해양사고

Key Words : Marine Accident, Countermeasure, Improvement Measure, Major Marine Accident

1. 서론

> 대형 해양사고 발생과 문제제기

- 2014년 세월호 참사나 2017년 스텔라데이지호 사고 등 대형 해양사고가 발생한 경우 그 피해는 매우 크고 심각함
- 이러한 대형 해양사고는 사고 발생 후의 초기단계의 대응에서부터 최종적인 사고 수습이 끝날 때 까지 정부의 관련 부처를 포함하여 사고가 발생한 선박의 소속회사 등의 자체 노력을 포함한 민간 영역에서의 대응 또한 매우 중요함
- 다만, 상기의 대규모 해양사고의 수습 과정에서 여러 문제점이 노출되었는데, 특히 그 구조나 사고 원인 파악 등의 절차와 관련하여 여러 문제가 지적된 바 있음
- 좀 더 효율적인 구조와 사고원인 조사 등을 위해 해양사고 조사 및 대응 제도의 선진화 필요성이 제기되었음

> 대규모 해양사고 대응 체계 및 법률 기반의 분석 필요

- 해양사고 조사 및 대응 제도의 선진화를 위한 기초 연구로 해양사고 발생 시 적용될 수 있는 국내 법체계 및 대응 체계의 분석이 우선되어야 할 것으로 판단됨
- 이에 해양사고 발생 시 국내 법체계 및 대응 체계를 분석하고자 함

4. 결론(1)

> 민간사회의 대규모 해양사고 대응 개선방향

- 대규모 사고 발생 시 비상대응을 위한 절차의 명확화 필요
- 사고 발생 시 회사의 보고 대응을 일원화할 필요가 있음
- E사에 활용하는 ERS 시스템과 같은 실시간 비상대응소통 장치의 회사 도입을 통해 불필요한 보고 체계 및 단계 절차를 인하여 대규모 사고 시 대응시간 지연 방지
- 해역에서 발생한 대규모 해양사고에 대한 보고 및 대응 절차의 명확화 필요
- 비상대응 시 컨설팅을 할 수 있는 전문 업체와의 계약 및 미디어 전문 업체와 협력/계약 필요 - 국내 해운선사의 환경력 축적을 고려할 때 개별적으로 계약을 맺는 것은 어려울 것으로 예측되며, 가능하다면 선주협회 차원에서 전문적인 컨설팅 및 기술지원이 가능 한 조직을 신설 및 양성하는 것도 고려 가능
- 최사별 비상대응실의 장비 구축 및 사고 대응 시스템 구축(일본 사례 벤치마킹 가능)
- 해양사고 발생 시 대응할 수 있는 전문가 양성 필요

2. 대규모 해양사고 발생 시 대응체계

> 해양사고의 대응에 관한 국내외 법체계 개요(1)

구분	관련 법규
국민의 보호	<ul style="list-style-type: none"> 헌법 제1조 및 제7조 등 재난 및 안전관리 기본법 제1조, 제4조 등 국가위기관리 기본지침(대통령 훈령 제342호) 1982년 유엔해양법협약(UNCLOS) 제44조, 제1항 및 제2항
	<ul style="list-style-type: none"> 재난 및 안전관리 기본법 제3조, 제5호, 제5호2, 제7호, 제49호 ~ 제57호 등 수상구조법 제8조, 제5호, 제7조, 제17조 등
해양사고 대응	<ul style="list-style-type: none"> 1982년 유엔해양법협약 제98조(지충제류의무) 1974년 해상인양안전협약(SOLAS) 제5항 제7규칙, 제54-1규칙 등 및 관련 결의서 1979년 해상수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR) 제8.1조, 제6.7조, 제8.5조 등 양치양항
	<ul style="list-style-type: none"> 1990년 인양 수색구조 및 선박의 인양(피난)에 관한 협정 2007년 인양 수색구조에 관한 협정 2012년 인양 수색구조의 일화에 관한 협정 1989년 국제항공 및 해상수색구조 매뉴얼(IAR Manual III) 2009년 IMO 대원양구조활동(MRQ) 지침서 MRQ(Mass Rescue Operation)란 해양에서 다수의 조난자가 의무된 인양서고기 절차하여 신속한 구조활동이 중요하나 SAR 책임기관의 능력만으로는 이 임무를 성공적으로 수행하기 어려운 대규모 수색구조활동을 할당 기타 협약 - 1989년 해난구조협약(SALVAGE Convention)

4. 결론(2)

> 관계기관과의 협조

- 사고 발생 시 보고 대상 부처의 일원화
- 국의 사고 시 국내 Focal Point의 일원화 필요
- 해양사고 (특히 대규모 해양사고) 대응에 관한 전문적 컨설팅이 가능한 기관 설립의 필요
- 해양사고 발생을 위한 연구, 통계작성, 홍보, 기술지원, 안전문화전파 등의 역할을 할 수 있는 공공기관의 설립
- 대규모 사고의 대응 주관기관의 변경 검토
 - 해양에서의 사고와 관련하여서는 해양경찰청과의 협력이 중요할 것으로 판단됨에도 여전히 해양경찰은 하나의 관계기관으로 분류되어 있음이 적절하지 않음 듯 하고, 오히려 초기대응 시점부터 주관기관인 해양수산부와 공동 대응할 수 있는 체계를 갖추는 것이 바람직할 것으로 판단
 - 또한, 해역에서는 해양 선박사고 등은 외교부에 소관으로 하고 있으나, 외교부의 역할이 필요한 부분이 있다고 하더라도 실제 구조 등의 대응은 해양수산부나 해양경찰에 역할이 더욱 필요할 것으로 보임

* First Author : chlim@mmu.ac.kr, 010-6622-3087

† Corresponding Author : winhan@mmu.ac.kr, 010-3644-2325