

船舶安全法上 航行區域의 合目的性에 관한 研究*

朴 容 燮** · 朴 鎮 洙** · 李 潤 哲**

A Study on the Reasonable Objectiveness of Trading Areas of the Korea Ship Safety Act

Yong-Sub Park · Jin-Soo Park · Yun-Cheol Lee

〈 목 차 〉

Abstract

1. 서 론

(1) 연구의 배경과 목적

(2) 연구의 범위와 방법

2. 항행구역의 설정 목적과 구역

(1) 항행구역의 의의 및 특징

(2) 항행구역의 경계

(3) 항행구역 제도의 문제점

3. 항해구역 제도와 다른 해상

법규와의 관계

(1) 해상법

(2) 선박직원법

(3) 해운업법

(4) 선박 운항상의 단일화

(5) 외항 근해구역 상선의 성능조사

4. 해운 경영상의 영향

(1) 선박 운항 효율의 감소 요인

(2) 국제 경쟁력의 약화 요인

5. 항행구역의 합리적인 조정 이유

(1) 물적 성능의 향상

(2) 인적 자질의 향상

(3) 통신 시스템의 향상

(4) 검사제도의 정착

6. 외국의 입법 예

(1) 영 국

(2) 일 본

7. 결론-항행구역의 조정 시안

(1) 평수구역의 확대

(2) 연해구역과 근해구역의 조정

(3) 근해구역과 원양구역의 조정

(4) 종합 시안

참고문헌

Abstract

This paper aims to investigate the reasonable objectiveness of trading areas on the Korea Ship Safety Act and to make a regulated proposal of trading areas.

* 본 논문은 재단법인 한국선원선박문제연구소의 연구보고서 『선박안전법상 항행구역의 합목적성에 관한 연구』(1990. 11)의 일부를 발췌하여 수정, 보완한 것임.

** 正會員, 한국해양대학

To achieve the above mentioned object, we analyzed the existing rules and other related circumstances of maritime fields. On the basis of this viewpoint, this paper was focused on three topics of concern : (1) the relationship between the Ship Safety Act and other Maritime Acts, (2) the legislative examples of foreign countries, (3) the reasonable revised reasons of trading areas. In this paper, we proposed following four matters such as (1) the modification of ship's length and speed which are the designative basis of trading areas, (2) the extension of the smooth sea area to the limit of territorial seas, (3) the extension of the near-coastal area to the coasts of the P.R.C., Japan, the U.S.S.R. and the R.O.C., and rename of its area into the near & greater coastal area, (4) the annulment of greater-coastal area.

1. 서 론

(1) 연구의 배경과 목적

우리 나라의 항행구역은 선박안전법(1962년 8월 13일, 법률 제1126호)에서 규정하고 있으며, 이 항행구역 제도는 선박의 항행 범위를 한정하여 감항능력을 보장하는 데 있다.

선박안전법은 1962년에 입법되었으나, 그 이전에는 1935년에 제정된 조선총독부령인 선박안전령으로서 해방 이후에도 적용하였기 때문에 결과적으로 일본의 선박안전법을 그대로 수입하여 적용해 왔던 것이다.

이 연구에서 언급하는 항행구역도 일본의 제도를 그대로 도입한 것이기 때문에 이 제도는 일본의 국가 이익과 일치하는 합목적성을 가짐은 부인할 수가 없다. 그러나 1962년 선박안전법을 입법하면서 이 제도를 그대로 도입한 것은 우리나라 해운산업의 국가적 목적과 반드시 일치하는 것인가 하는 점에 대해서 검토해 볼 필요가 있다.

더구나 해운산업의 주체인 선박의 질적 향상에 도 불구하고 그 활동 영역이, 약 60여년전에 입법된 항해경제법인 선박안전법의 규제를 받아서 현대적 해상기업 활동이 제약을 받는다면 이는 그 법의 입법상 합목적성을 상실시키는 것이라고 여겨진다.

이 문제는 해운기업의 투자를 억제시키는 효과를 유발시킬 수 있고, 이 제도의 운영이 합리성 보다는 과거 일본의 팽창주의의 국가 목표를 달성하기 위한 수단으로 사용된 것으로 유추되기 때문에 그 내용을 분석하여 해운기업의 진흥 정책을 지원할 수 있도록 합리적인 조정 내지 개정

이 이루어져야 할 것으로 보인다.

또한 현재 국내법중 선박안전법에서는 선박 자격 및 설비 기준에 따라 4개 구역으로, 해운업법에서는 외항 부정기 화물 운송사업의 사업 구역 구분에 따라 3개 구역으로, 선박직원법에서는 선박직원의 승무기준에 따라 2개 구역으로 전 세계의 해역을 서로 상이하게 구분하고 있으며, 이는 선진 해운국 및 국제 법규와도 많은 차이를 가지고 있으므로 이를 서로 비교하여 현행 항행구역을 합리적으로 조정하고자 하는데 그 목적이 있다.

(2) 연구의 범위와 방법

선박안전법의 입법 목적은 선박의 감항능력을 일정한 수준으로 유지 시키기 위하여 필요한 시설 기준과 감독을 위한 행정 검사권을 규정하고 있다. 이러한 입법 목적을 바탕으로 하여 항행구역의 실제적 내용을 파악하고서, 이 제도가 다른 해상법규에 어떠한 법적 연관을 가지고 있는지 그 법적 연계성을 규명할 필요가 있다. 또한 이러한 법적 연계성이 실제로 해운기업에 미치는 경영상의 효과에 있어서 비용 증가의 요인 또는 운항상의 방해 요인으로 작용할 수 있는 점을 고찰할 필요가 있다.

그리고 해운기업의 주체적 수단인 선박은 과학기술의 향상과 해기 인력의 교육 증대, 통신 시스템의 발달 및 선박 검사제도의 정착 등으로 인하여 선박운항성능 즉 감항능력이 향상되었는 바 향상된 감항능력과 항행구역의 구체적 사항을 비교분석하여 개선점을 찾고자 하며, 또한 항행구역에 관한 외국의 입법 예를 조사하고 이를 우리

나라의 현행 제도와 비교하여 봄으로서 현행 항행구역 제도의 문제점과 개선점을 찾아보고자 한다.

이 연구에서 대상으로 하는 선박은 선박안전법과 해운업법(舊 해상운송사업법)의 적용을 받는 선박에 한하며 어선법이나 遊船 및 渡船業法の 적용을 받는 선박은 제외한다.

또한 이 연구에서 선박의 감항성이나 안전성을 비교함에 있어 1962년 선박안전법 입법 당시의 선박의 구조, 설비, 기관 등에 관한 자료 수집의 어려움 때문에, 입법 당시 선박의 안전성 및 감항성을 규정하였던 해당 법규(선박안전법, SOLAS, 선박직원법)와 현행 법규를 비교·분석하는 방법을 취하였다.

2. 항행구역의 설정 목적과 구역

(1) 항행구역의 의의 및 특징

1) 항행구역의 설정 목적

선박안전법에서 선박의 물리적 감항능력을 규정하는 원칙은 선박의 물리적 시설에 대해서만 최저 기준을 설정하는 시설 기준의 원칙과, 선박의 항행구역을 대비하여 규정한 항행·시설 기준의 원칙으로 나눌 수 있다. 우리나라의 선박안전법은 後者에 속하는 것으로서 선박의 길이와 속력을 기준으로 하여 항행구역을 제한하는 길이·속력제한 원칙을 채택하고 있다. 이러한 입법주의를 채택하고 있는 나라에는 일본이 있다.

그러나 영국을 중심으로 하는 대부분의 국가는 선박의 물리적 시설 기준을 정한 일원주의를 채택하고, 선박안전법에 항행구역을 선박의 크기와 속력으로서 제한하는 기준을 채택하고 있지 않다. 현재 국제해사기구와 국제노동기구에서 채택한 선박의 설비규정에 있어서도 선박의 시설 기준은 일원주의의 원칙을 고수하고 있고, 그러므로 선박의 크기나 속력을 기준으로 하여 항행구역을 제한하는 국제 규정을 두지 않고 있다.

우리나라의 선박안전법은 일본의 선박안전법(昭和 8年)을 繼受하였기 때문에 일본의 선박안전법과 동일한 法體系 및 내용을 가지고 있다. 위 일본의 선박안전법은 明治 29年 法律 第67號로

공포된 船舶檢査法에 汽船의 항행구역을 원양·근해·연안·평수구역으로 4分 하였고, 帆船은 원양과 근해로 2分 하였다. 이렇게 항행구역을 나눈 것에 대한 입법 이유를 분명히 알 수는 없으나, 이 법이 공포되기 전에 일본에서 시행되었던 서양형선박검사규칙(明治 17年 布告 第30號)로서는 非 檢査 대상 선박인「合の子船」즉, 서양형 목선에 의형상 일본형선을 가미하여 건조한 선박을 검사할 수가 없었다. 이로 말미암아 이 선형의 선박은 높은 해난율을 발생시켰으므로 엄격한 선박검사 제도를 도입하기 위하여 선박검사법을 입법하였다.

이 선박검사법은 일본형 선박과 임차된 외국 선박에도 검사를 실시할 수 있게 하였고 또한 항행구역 제도를 채택한 것이 특색이었다.

우리나라의 경우, 대한제국 율령 4년 법률 제2호로 공포된 선박검사법에서 선박검사의 제외 선박을 평수항로만을 항해하는 선박으로 규정하고 있음에 비추어 항행구역의 개념이 명시적으로 인식되어 있지는 아니하였으나, 평수항로와 비 평수항로를 구분하고 있었음을 알 수 있다(제1조). 이 법에서는 평수항로를 하천, 港內 및 別表로 지정한 구역内の 항로로 규정하고 있어 항행구역의 개념보다는 좁은 항로 중심의 개념으로 파악하고 있었다고 보여진다.

위 明治의 선박검사법은 일본이 1929년의 SOLAS와 1930년의 LLC에 가입하였기 때문에 다시 개정하여 昭和 8년에 「선박안전법」을 입법하였다. 이 법은 위 선박검사법에서 규정한 항행구역과 같이 4區域主義를 채택하였다.

일본이 세계의 해양을 4分한 입법 이유를 분명히 알 수는 없으나, 이와 같은 입법 조치가 일본 명치정부의 세계 침략정책과 일치시키기 위한 것으로 보인다. 일본은 명치유신 이후에 있어서 해양관계 입법은 영국의 상선법을 기본으로 하였으나, 明治 20년 이후 아시아 대륙과 태평양의 섬들을 지배하기 시작하면서 서부 태평양과 아시아 대륙 및 알류산 열도와 적도를 이은 해역을 일본의 內海 내지 접속수역으로 간주하여 해양, 선박에 관련된 법률을 개정하였다.

그러나 일본은 이 보다도 앞서서 明治 12년에

布告 第75號로서 「서양형선 선장, 운전수, 기관수 면장규칙」을 제정하여 해기면장을 갑종과 을종으로 나누고, 갑종 해기면장은 외국항로에 그리고 을종 해기면장은 내국항로(암록강에서 캄차카 반도)에 적용하였다. 즉, 일본은 선박의 人的 감항능력에 대하여 이미 明治 12년에 항행구역 제도를 도입하였다. 그리고 明治 29년에 「서양형선 선장, 운전수, 기관수 면장규칙」을 「선박직원법」으로 대체하였고, 여기에 종래의 외항항로와 내항항로를 원양항로, 근해항로, 연해항로 및 평수항로로 개정하여 선박안전법의 항행구역 제도와 일치시켰다. 이러한 입법조치로서 일본은 선박의 물리적·인적 감항능력의 기준을 항행구역 중심으로 설정하게 되었고, 근해구역 이하의 항행구역을 가진 선박에 대해서는 동일한 크기와 속력을 가진 선박이라도 원양항로의 선박에 비하여 그 성능(설비)을 완화시켰고 또한 선원 특히 직원의 자격요건을 완화시켰다. 이러한 조치는 서부·북태평양을 일본의 内水로 설정한 팽창정책을 현실적으로 반영시킨 결과라 하겠다.

2) 감항능력과 항행구역

선박안전법의 입법 목적은 해상교통의 수단인 선박의 물리적 안전성 즉, 선박의 감항능력을 확보하는데 있다. 선박은 해상에서 이동하는 교통기관으로서 항상 해상 위험에 노출되며, 특히 해상의 파도와 강우·강설 그리고 인명과 물건을 선적·운송·양륙하는 과정에서 손상과 멸실의 위험을 가지고 있다. 더구나 선박은 육지와 떨어진 채 해상에서 독자적인 항해능력을 가지고 안전성을 유지해야 하므로 선박 자체의 물리적 안전성을 계속 유지시켜야 하는 것은 말할 필요도 없다.

이러한 안전성을 확보하기 위하여 필요한 기준을 강행규정으로 입법한 것이 바로 선박안전법이다. 이 선박안전법에서 규정한 선박의 안전성은 이른바 물리적 감항능력으로서 규제의 대상은 선체·기관·설비를 의미하고 있다. 그러므로 해상법 또는 해상교통법에서 요구하는 人的 안전성 즉, 人的 감항능력은 포함시키지 아니하는 것이다.

즉, 선박안전법에서 규정한 선박의 물리적 감

항능력은 선체·기관·설비만을 의미하는 것이고, 이러한 선박시설에 대하여 해상 항행에 필요한 기본적인 기준을 설정하고 있다.

이러한 기준은 선박이 해상에서 사용년수의 기간 동안에 감항능력을 유지시킬 수 있는 최저 기준을 의미 하는 것이다. 그리고 선박안전법은 위의 일반적인 감항능력을 기준으로 하고 여기에 선박의 길이와 속력의 요소를 가미하여 해당 선박의 항행수역을 제한하는 방법으로서 감항능력을 증대시키는 행정적 규제를 강화하고 있다. 원래 선박의 可航能力이란 선박의 물리적 감항능력과 선박을 운항하는 선원의 자질과 능력을 포괄하는 人的 감항능력을 망라한 것을 의미한다. 특히 해상운송에 있어서 선박의 감항능력이란 위 두가지 요소를 포함하여 말하는 것으로서 廣義의 감항능력이라 한다.

선박안전법은 이 가운데 이미 앞에서 언급한 바와 같이 선박의 물리적 감항능력만을 규정하고 있고, 선박의 人的 감항능력은 선박직원법과 선원법에 규정하고 있다.

(2) 항행구역의 경계

우리나라의 현행 선박안전법은 이미 앞에서 지적한 바와 같이 그 구역을 4분으로 정하고 있다(시행령 제9조). 그런데 항행구역은 선박의 감항능력을 결정하는 매우 중요한 기본적 기준요소이기 때문에 그 기본적 내용을 법률사항으로 규정하여야 할 필요가 있다.

다시 말하자면 국민생활에 직접으로 영향을 미치고 더구나 행정관리와 집행에 있어서 自意的 해석과 변경의 가능성을 배제하기 위하여 반드시 국회입법인 법률사항으로 규정하는 것이 입법론상 합리적이라고 본다.

현재 우리나라의 항행구역은 다음과 같이 4분되어 있다.

1. 평수구역 : 호수, 하천 및 항내의 수역(항만법에 의하여 항만구역이 지정된 항만에 있어서는 그 구역) 과 별표.1의 수역을 말한다.

2. 연해구역 : 한반도와 제주도의 해안으로 부터 20마일(1마일은 1,852 미터로 한다)이내의 수역과 별표.2의 수역을 말한다.

3. 근해구역 : 東은 동경 175도, 西는 동경 94도, 南은 남위 11도, 北은 북위 63도의 선으로 둘러싸인 수역을 말한다.

4. 원양구역 : 모든 수역을 말한다.

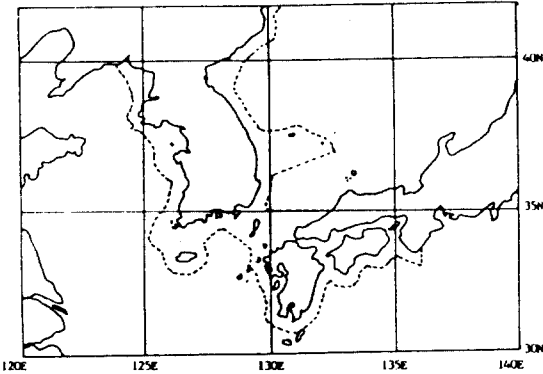


그림 2-1. 선박안전법에 의한 현행 연해구역도

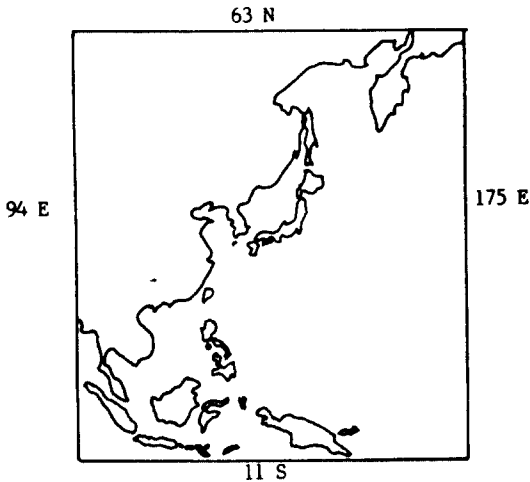


그림 2-2. 선박안전법에 의한 현행 근해구역도

(3) 항행구역 제도의 문제점

1) 근해구역의 위험 정도

현행 선박안전법에서 규정한 근해구역은 시베리아 한냉기단과 태평양의 고온다습한 기단이 만나는 곳이고 또한 북태평양 적도 부근의 偏西海流와 아시아 대륙 동안을 따라서 북상하는 열대 해류(일본해류)와 베링해와 캄차카 반도에서 남하

하는 한대해류가 마주치는 해역이다. 그러므로 봄과 이른 여름에는 안개가 짙게 끼고, 여름과 가을에는 맹렬한 태풍이 발생하여 해상의 위험을 증대시키고 있다. 또한 겨울에는 강력한 편서풍이 불어서 해상의 파도를 높게하여 항행의 안전을 위협하고 있다.

특히 제주도, 오키나와, 마카쓰 섬을 연결하는 해역은 겨울철에 강한 편서풍과 거대한 삼각파의 형성으로 선박의 파손에 의한 침수와 전복 사고가 가장 많이 발생하는 해역으로 유명하다. 그러므로 이 해역은 우리나라 선박안전법상의 근해구역에 해당하는 곳이지는 하나 低性能의 선박을 투입하도록 허용할 수 없는 곳이고, 해상과 기상 조건을 고려하여 본다면 원양구역 가운데서도 북극해와 남극해를 제외하고서 가장 험난한 해역인 점은 명백하다고 하겠다.

그러므로 이 구역을 항해할 수 있는 선박의 성능은 원양구역을 항행구역으로 하는 선박과 아무런 차이가 없어야 하는 것이 해양지리, 해양기상 및 해상교통의 여러 요소를 고려하여 보면 당연한 것이라 하겠다. 그러나 전 세계의 해역 가운데 해상·기상 조건이 가장 불리한 해역중의 하나라고 인정되는 해역을 근해구역으로 설정하여 제2급선을 취항토록한 것은 선박안전법이 추구하는 입법 목적에 부합되지 아니하는 제도라 하겠다.

바꾸어 말하면 선박안전법에서 설정한 근해구역에 취항 시킬 수 있는 선박에 있어서의 시설과 설비 등의 물리적 성능과 운항인력인 인적 성능은 원양구역을 항행구역으로 하는 선박과 동일한 성능을 가져야 함은 논리적으로 당연한 것이라 하겠다.

2) 선박안전법과 1948 SOLAS

1961년 선박안전법을 제정할 때에 기초가 된 立法 例는 일본의 선박안전법이었다. 일본의 선박안전법은 1929년 SOLAS를 기본으로 하여 昭和 8년 3월에 입법 공포되었다.

그리고 이 법은 1948년 개정 SOLAS를 근거로 하여 昭和 27년에 다시 개정되었다. 그러므로 우리나라의 선박안전법은 1948년 협약을 기본으로 하면서 입법 기술상의 체계는 일본의 선박안전법을 그대로 繼受한 것이었다.

그러면 우리나라 선박안전법의 기본적인 입법예가 된 1948년 SOLAS는 그 내용 규정이 어떠한가 하는 점이다. 물론 현재 적용되고 있는 1978년 SOLAS는 1948년 SOLAS를 대폭 강화하고, 20세기 후반의 과학기술을 합목적적으로 도입하였기 때문에 매우 합리적으로 선박의 물리적 성능 기준을 상향시키고 있음에 비추어, 1948년 SOLAS의 규정은 매우 초보적인 단계에 있었다고 하겠다.

이 SOLAS는 1912년 타이타닉호의 침몰 사건을 계기로 하여 지난 75년 동안 국제규칙으로 발전하여 왔었다.

- 제1차 SOLAS : 1914년 국제회의
- 제2차 SOLAS : 1929년 국제회의 (1933년 발효)
- 제3차 SOLAS : 1948년 국제회의 (1952년 발효)
- 제4차 SOLAS : 1960년 국제해사기구(1965년 발효)
- 제5차 SOLAS : 1974년 국제해사기구(1980년 발효)
- 1978년 의정서 (1981년 발효)
- 1981년 개정 (1984년 발효)
- 1983년 개정 (1986년 발효)
- 1988년 의정서 (미 발효)
- 1989년 개정 (미 발효)

현행 선박안전법의 기초법은 일본의 明治 29년의 선박안전법과 昭和 28년의 선박안전법이며, 後者는 1948년 SOLAS를 기본으로 하여 前者를 개정한 것에 지나지 아니한 것이다.

그러므로 이 법을 繼受하여 입법한 1961년의 선박안전법의 주요 내용이 1948년 SOLAS와 일치하였던 것이다. 다만 SOLAS에서는 선박의 길이와 속력에 따른 항행구역을 규정하고 있지 아니하나, 1961년 선박안전법은 일본의 선박안전법을 모방하여 항행구역의 규정을 繼受 하였다.

영국의 상선법은 1948년 SOLAS를 繼受하였으나, 우리나라 또는 일본의 선박안전법과 같이 항행구역을 명시하지 아니한 점이 다르다.

1948년 SOLAS의 내용은 선박구조, 증서, 여객선의 설비, 안전설비, 무선설비, 안전항해, 곡물 및 위험물 운송에 관하여 규정을 두고 있었으나, 어디에도 선박의 길이와 속력을 기준으로 하여 선박의 성능과 선박의 등급을 법정하지 아니하였다. 그리고 이 SOLAS의 기준요건과 달리 아주 기초

적인 설계 및 검사기준을 명시할 뿐이었다. 따라서 1948년 SOLAS 규정이거나 또는 1961년 선박안전법의 규정이 근해구역의 항행선을 2급선으로 분류할 근거가 되지 못한다고 하겠다.

그 이유는 SOLAS와 선박안전법은 일정한 규모 이상의 선박을 건조하고 운항시킴에 있어서 그 선박의 감항능력을 유지시키기 위한 필요적 기본 기준이기 때문이다.

3. 항행구역 제도와 다른 해사법규와의 관계

(1) 해상법

상법은 기업에 관한 법률관계를 규율하는 법이며, 여기서 말하는 기업이란 일정한 계획에 따라서 계속적인 의도로서 영리활동을 실현하는 경제적 조직체로서 법률상 독립된 개체이다.

우리나라의 상법은 우리나라의 영역 안에서 이루어지는 상거래의 안정성을 도모함을 목적으로 하기 때문에 屬地主義의 원칙에 따라서 우리나라의 전 영토에 적용된다. 그러나 상거래의 구체적인 내용에 따라서 상법중의 규정이 제한적으로 적용되고 있다. 이것은 상거래의 내용에 따라서 특별한 법적 규제가 독립적이고 전속적으로 필요하기 때문이다.

즉, 상법 제125조 운송업의 의의 규정에서는 육상운송을 「육상 또는 호천, 항만에서 물건 또는 여객의 운송을 영업으로 한다」고 규정하여 육상운송규정의 장소적 적용범위를 제한하고 있다. 이 규정은 상법 제5편 해상법 규정의 장소적 적용범위를 결정하는 규정이다.

따라서 해상법 규정을 적용하기 위해서는 육상운송의 장소적 범위를 제외한 全 海上인것이다.

상법 제125조의 호천, 항만의 범위는 선박안전법 제9조 및 同 시행령 제9조에서 규정한 평수구역을 의미한다. 현재 평수구역은 우리나라 全 연안에 걸쳐서 18個區로 나누어져 있다(선박안전법 시행령 별표. 1). 그러므로 해상법에서 규정한 해상운송의 규정을 적용함에 있어서 장소적 범위는 연해구역 이상의 전 해역을 의미하는 것이다.

현행 상법의 적용을 받는 선박은 선박의 종류나 크기의 구분이 없이 감항능력을 유지하여야

한다(상법 제787조). 여기서 말하는 감항능력은 선박, 기관의 수밀성과 可航性を 포괄한 좁은 뜻의 감항성과, 필요항 선원의 승선, 선박 의장과 필요품의 보급을 갖춘 항행성 및 선장, 내장실 기타 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령, 운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 두는 하역성을 망라한 것이다. 여기서 말하는 망라적인 감항능력은 그 선박이 지정항로의 기상,해상의 조건, 화물의 종류와 성질 등을 고려하여 결정되는 상대적 감항능력을 의미하는 것이지, 기계적 절대성을 의미하는 절대적 감항능력은 아닌 것이다.

그러므로 상법의 해상 규정을 적용하는 한 항해와 관련해서 항행구역에 관계없이 감항능력을 유지시켜야 한다. 이러한 관점에서 본다면 연해구역 이상의 항행구역을 가진 항해선은 해상법의 적용을 받는 선박이다. 그리고 해상법상의 감항능력의 법적 개념은 선박·선원·적화 등 3위 1체의 적합성을 포괄하여 결정되는 상대적 의미이므로 선박의 길이와 속력은 판단요소는 될 수 있어도 결정기준은 될 수 없다고 본다. 따라서 해상법상의 해상물건운송계약을 적극적으로 보호하기 위하여 절대적 필요요소라 하기에는 타당성이 부족하다고 하겠다.

(2) 선박직원법

선박직원법은 선박의 안전 항해를 도모하기 위하여 선박에 승무할 선박직원의 해기사격과 자격 시험에 관한 기준을 정한 법이다. 여기서 말하는 선박직원이라 함은 해기사를 의미하며, 이른바 선장, 항해사, 기관장, 기관사, 통신장 및 통신사의 직무를 수행하는 선원을 뜻하는 것이다.

이 법은 1961년 舊 선박직원법을 제정할 때에 선박안전법과 마찬가지로 일본의 선박직원법을 기본법으로 하여 繼受하였으나, 현행 선박직원법은 1978년 IMO의 STCW의 주요 내용을 받아들여 1983년에 전면 개정하였다. 전면 개정된 선박직원법은 해기면허의 시험기준과 승선의 자격 기준을 나누고 있으나, 선박의 항행구역은 선박안전법과는 달리 연안수역과 원양수역으로만 나누고 있다. 이 법에서 규정한 연안수역과 원양수

역은 다음과 같이 정의하고 있다(시행령 제2조).

(가) 연안수역 : 선박안전법에서 규정한 평수구역과 연해주역을 의미하며, STCW의 근접구역만을 항해하는 近岸航海(near coastal voyage)의 개념을 장소적으로 정의한 것이다.

(나) 원양수역 : 선박안전법에서 규정한 근해구역과 원양구역을 포괄한 개념이다. 그러나 STCW에서는 체약국이 정한 근안항해구역을 제외한 전해역을 의미하는 개념으로 해석하는 것이 합리적이다.

따라서 선박직원법은 해기면허 시험의 응시 기준과 선박의 승무 기준의 구체적인 요소로서 항행구역을 연해 이하의 수역과, 근해구역을 포괄하는 원양수역으로 2분하고 있다.

이것은 선박의 감항능력에 있어서 2대 기본요소의 하나인 人的 감항능력을 해양지리와 해상교통의 위험성을 고려하여 구분한 것이라고 본다. 이와 같이 2分 區域으로 결정한 것은 STCW의 내용을 도입한 것이다.

(3) 해운업법

해운업법은 해상운송의 질서를 유지하고, 해운업의 건전한 발전을 도모하므로서 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 하고 있다. 이 법이 포괄하고 있는 해운업은 선박에 의한 물건과 여객의 운송사업 뿐만 아니라, 물건의 운송과 관련된 운송주선, 중개, 대리점, 선박대여 및 선박관리사업이 있다.

이 가운데 가장 중요한 사업은 해상화물운송과 해상여객운송사업으로, 이들 사업은 운송 해역에 의하여 내항운송사업과 외항운송사업으로 그 면허가 나누어진다. 여기서 말하는 내항운송이란 우리나라의 主權 관할이 미치는 영역안에 있는 內國港間의 화물과 여객의 운송사업을 의미하는 것이고, 외항운송이란 내국항과 외국항간의 운송 또는 외국항간의 운송사업을 말한다. 그러므로 우리나라의 해운업은 기본적으로 국내항 사이만을 운항하는 내항해운과 국제항로에 취항하는 외항해운으로 2分되고 있다.

그러나 외항해운은 사업면허를 항로와 운항방식에 따라서 정기선과 부정기선으로 구분하고 있

으며, 정기선은 항로별 면허주의를, 부정기선은 취항구역 면허주의를 채택하고 있다.

(가) 정기선항로 —— 우리나라를 基点으로 한 주요항로

- ① 태평양항로
- ② 오스트레리아항로
- ③ 유럽항로
- ④ 중동항로
- ⑤ 동남아항로

(나) 부정기선항로

- ① 한일구역
- ② 동남아구역
- ③ 원양구역

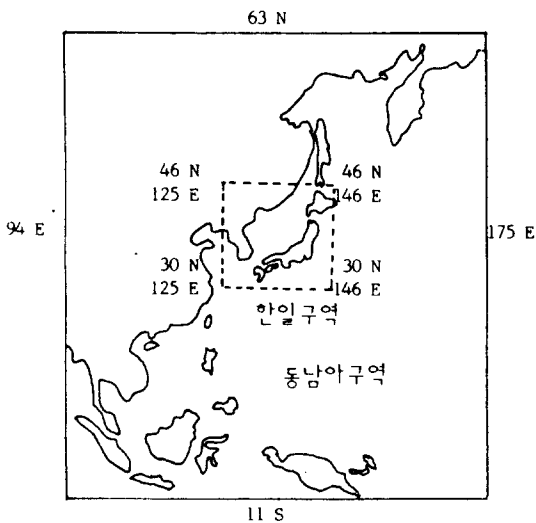


그림 3-1. 해운업법에 의한 항행구역도

해운업법에서 규정한 정기선 항로와 부정기선 항로는 선박의 운항능력을 기초로 하여 정해진 것이 아니라, 정기선 항로의 경우에는 국제 정기선 운항의 관행을 근거로 하여 우리나라를 基点으로 한 것이다. 그러므로 선박안전법에서 규정한 항행구역과 직접적인 관련이 없으나, 동남아 항로는 근해구역에, 그리고 태평양 항로, 오스트레리아 항로, 유럽 항로, 중동 항로는 원양구역에 해당한다.

부정기선 항로의 경우 한일구역은 연해구역과

근해구역이 합쳐지는 항로이고, 동남아구역은 근해구역이며, 원양구역의 항행구역은 역시 원양구역이다.

그런데 여기서 문제점은 외항 정기선항로와 부정기선 항로에 있어서 연해구역과 근해구역이 선박안전법으로서 제한을 받으므로 운송사업의 主 수단인 선박의 운항구역을 제한하는 점이다. 선박안전법상 항행구역은 선박검사시에 감항능력 판단의 기본요소이나, 해운항만청은 이들 선박이 항행구역을 위반하여 항행하여도 사실상 규제가 불가능한데 비하여, 해운업법상의 항로 또는 항행구역을 위반한 경우에는 운송사업 면허를 직접 규제할 수 있기 때문에 해운업법상의 항로와 구역의 규제가 더 효과적이다.

(가) 한일구역

북위 46도 동경 125도, 북위 30도 동경 125도, 북위 30도 동경 146도, 북위 46도 동경 146도의 지점을 연결한 線안의 해면

(나) 동남아구역

북위 63도 동경 94도, 남위 11도 동경 94도, 북위 63도 동경 175도, 남위 11도 동경 175도의 지점을 연결한 線안의 해면

해사법규의 적용 해역 비교

법 규	적용해역	선박안전법상 항행구역과 비교	비 고	
해 상 법 제125조	평수구역을 제외한 전 해역	연해구역 근해구역 원양구역	1구역주의	
선박직원법	연안수역	평수구역 연해구역	2구역주의	
	원양수역	근해구역 원양구역		
해운업법	정기선항로	국제항로	단일항로주의	
	부정기선항로	한일구역	연해구역 일부	단일 항행 구역 주의
		동남아 구역	연해구역 일부 근해구역 일부	
원양구역	연해구역 근해구역 원양구역			

이 동남아구역은 선박안전법에서 규정한 근해구역과 동일한 해역이다. 이 구역의 공식 명칭은 동남아구역으로 정하여져 있으나, 그 지리적 위치로 보아서 동아시아구역 내지 북태평양 서부구역이라고 부르는 것이 타당하다고 본다.

북동아시아의 교역 규모와 통상항로의 근접성을 고려하여 보면 이 논문(제7장)에서 제안하는 연근해구역을, 현행 해운업법상의 한일구역과 동남아구역의 일부(홍콩 이북)를 통합하여 해운업법상에 연근해구역으로 개정할 수 있게 입법하는 것이 바람직하다.

(4) 선박 운항상의 단일화

해상법, 선박직원법, 해운업법, 선박안전법에서 규정한 선박의 항해와 관련한 해역 또는 구역은 그 구체적인 내용을 각기 달리하고 있다. 이러한 이유는 각각의 법규가 고유한 法域을 가지기 때문에 그 특질을 보인 예라 하겠다.

비록 각각의 해사법규가 독특한 법적 성질과 법역을 가지고 있다 하여도, 선박의 안전항해를 공통적인 절대요소로 삼고 있음은 틀림없는 사실이다.

이미 앞에서 지적한 바와 같이 선박의 안전항해란 선박이 내적으로 갖추어야 할 감항능력을 그 바탕으로 하고 있다. 다시 말하면, 감항능력의 정도는 해역, 항로, 화물에 따라서 상대적이긴 하지만, 그러나 선박소유자가 선박을 취항시킴에 있어서 그 선박의 감항능력을 유지시켜야 할 상당한 주의의무(obligation of due diligence)는 절대적인 의무인 것이다.

여기서 주의할 사항은 감항능력의 정도의 상대성과 그 의무를 이행할 주의의 절대성은 그 본질을 달리한다.

위에서 언급한 감항능력의 유지란 매우 추상적인 개념이긴 하지만, 그러나 선박 운용상 이 문제는 선박안전법의 규정을 통하여 구체화되고 있다. 여기에서 현실적으로 구체화된 감항능력은 선박의 항행구역에 대한 성능의 대비로서 판단하도록 규정하고 있으나, 이는 실질적 의미가 아니라, 선박의 길이와 속도이라는 형식적 의미만 부여하고 있다.

그렇기 때문에 해상법은 항해를 평수구역을 제외한 全 해역의 개념으로 이해하고 있으며, 해운업법에서는 지리적 해역을 중심으로 한 구역항해주의를 채택함으로써 선박안전법에서 규정한 선박의 안전성의 기준과 아주 심한 불일치를 보여 주고 있다. 그렇다면 선박안전법이 요구하는 선박의 감항능력과 활동범위를 제한하는 항행구역과는 상호 보완적인 구조가 그 가치성을 잃게 되고 말 것이다.

이 문제에 있어서 모든 선박은 항행구역에 관계없이, 지정된 항해에 있어서 상당한 감항능력을 가지고 있느냐 하는 점을 먼저 파악할 필요가 있다. 그리고 만일에 선박의 길이와 속력에 의한 성능의 분류가 선박의 감항능력에 영향을 주지 아니한다고 하면 당연히 선박의 항행구역은 불필요한 것이라 하겠다.

이러한 관점에서 본다면 선박의 성능은 설계와 제조의 공학적인 요소와 건조후에 있어서 정비와 보존의 운항적 요소에 의하여 결정되어야 할 것이다. 그렇기 때문에 선박의 항행구역 제도는 그 합리성이 결여된 것으로 볼 수 있다.

이를 해결하기 위해서 선박의 구조와 정비에 관련해서 선박의 항행구역은 단순화 시키는 쪽이 보다 합리적이라고 본다. 더구나 해난사고의 80%가 선박의 구조적 결함 때문이 아니라, 선원 특히 해기사의 과실로 인하여 발생하고 있다는 점을 고려한다면 항행구역을 기본으로 하는 해난의 빈발성에 대한 감항능력의 보장제도는 전혀 실익이 없다.

(5) 외항 근해구역 상선의 성능-길이·속력-조사

선박안전법은 주로 상선과 非 어선인 기타 선박의 안전성을 규제하는 법이다. 이 법에서 규정한 선박의 등급은 각 항행구역에 있어서 길이와 속력으로서 구분하고 있다. 현재 우리나라 해운회사가 소유하고 있는 선박중, 특히 근해구역에만 항해하도록 등급 분류가된 선박은 길이 30미터 이상이고 속도(항해속력)는 8노트 이상인 선박이다.

1989년 한국해운편람에 명기된 외항 선박의 명

세에 따르면, 주로 한일항로 및 동남아항로에서 부정기선으로 취항하는 상선으로서 2급선에 해당 하는 선박은 28척이다. 이들 선박의 2급선 기준이 되는 선박의 길이는 30미터에서 60미터 사이이나, 속력은 9노트 이상으로서 기준 속력 8노트를 넘고 있으며, 한국해운편람에 명기된 450척의 6%에 해당한다. 그런데 이들 2급선의 운항구역은 해운업법의 사업 면허에 의한 항로 특히 부정기선의 구역항로 규정 때문에 사실상 그 효력을 발휘하지 못하고 있다.

위에서 조사된 2급선은 외항화물운송사업의 면허 가운데 28척 전부가 한일항로를 사업구역으로 하고 있고, 현재 선박안전법에 의하여 1급선으로 분류되는 선박은 해운업법상 사업구역을 동남아구역과 원양구역으로 하는 사업면허를 받고 있다. 이 경우에 선박의 항행구역은 선박안전법상 근해구역과 원양구역을 제한하지 않고, 다만 해운업법상의 사업구역에 의하여 제한을 받게 될 뿐이다.

선박운항의 목적론적 관점에서 본다면 위에 조사된 선박 가운데 그 항행구역이 연해구역일 경우에 이 구역의 해상, 기상 조건이 평수와 같지 아니하다. 우리나라의 주위 해역은 흑산도와 제주도 및 울릉도와 독도를 포함하며, 일본의 주위 해역은 대마도와 구주 및 사국의 남방해역을 포함하기 때문에 이곳의 항해지리적 조건이 연안내수와 같이 평수의 조건이 아니라, 거시적인 면에서 본다면 근해구역과 다름이 없다고 하겠다. 그렇기 때문에 위에 조사된 2급선의 항행을 연해구역에만 제한하는 것은 해상활동의 관점에서 논리성이 부족하다고 본다. 따라서 현재 선박안전법에서 정해 놓은 연해구역은 항해지리적 조건과 선박의 구조, 기관, 설비등의 기초적인 기준이 과거의 국내법 및 국제법에 의한 기준보다도 강화된 점을 고려한다면 현재의 연해구역을 인접국가의 연안까지 확대 조정하는 것이 합리적이라 하겠다.

4. 해운 경영상의 영향

(1) 선박 운항 효율의 감소 요인

선박의 길이와 속력으로 그 항행구역을 평수구

역, 연해구역, 근해구역 및 원양구역으로 제한하므로써, 해운기업이 영업활동 영역에 제한을 받으므로 인하여 선박의 생산성 등과 같은 운항효율이 감소함은 당연한 결과일 것이고, 또한 해운기업의 주체인 선박의 질적인 향상에도 불구하고 그 활동영역에 제한을 받아서 현대적 기업활동이 위축되어 해운기업의 투자효과를 억제시키는 결과를 유발시킬 수도 있을 것이다.

선박의 길이	항해 속력	해당 선박	항행 구역
60미터 이상	10노트 이상	421척	원양구역
30미터 이상	8노트 이상	28척	근해구역
20미터 이상	6노트 이상	1척	연해구역

〈자료〉 한국 해운 편람 1989, 한국해사문제연구소

선박안전법상에서 항행구역을 구분하는 선박의 길이와 속력을 기준으로 하여 국적 외항선을 분류하여 보면, 총 450척중 421척이 원양구역 항행 가능 선박이나, 28척은 근해구역까지로 제한을 받는 선박이고, 나머지 1척은 예인선으로 연해구역까지만 항행가능한 선박이다.

최근에 해운경기가 착실히 회복되어 가고 있고, 우리나라의 해상 물동량이 지속적으로 증가하여 선박 수요가 크게 증가하고 있는 실정으로 우리나라 외항화물의 수송실적을 보면 아래 表와 같다.

우리나라 외항화물 수송실적

(단위 : 천톤)

	1980	1982	1984	1986	1988
국적(A)	42,658	51,459	58,145	68,782	75,156
합계(B)	94,035	108,507	125,736	153,823	198,489
적취율(%)	45.4	47.4	46.2	44.7	37.9

〈자료〉 해운항만 통계연보, 해운항만청

위 表에서 보면 우리나라의 물동량이 매년 지속적으로 증가하고 있으나 국적선에 의한 적취비율은 1982년을 정점으로 하여 매년 떨어지고 있어, 외화를 절약할 수 있는 것을 절약하지 못하고 있고 선박의 운항효율을 감소시키고 있다고 보여진다.

이러한 적취율의 하락은 아래 表에서 볼 수 있는 것처럼 일본항로와 동남아항로에 특히 두드러지게 나타나고 있다.

지역별 외항화물 수송실적

(단위 : 천톤)

		1980	1982	1984	1986	1988
일본	국적(A)	12,626	10,644	13,176	14,005	17,350
	합계(B)	15,975	13,155	17,889	19,677	25,086
	적취율(%)	79.0	80.9	73.7	71.2	69.2
동남아	국적(A)	14,433	16,569	14,286	17,887	19,977
	합계(B)	33,370	29,037	26,033	37,513	50,651
	적취율(%)	43.3	57.1	54.9	47.7	39.4

〈자료〉 해운항만 통계연보, 해운항만청

이상에서 볼 수 있는 것처럼 지속적인 물동량의 증가, 특히 동남아항로에 있어서의 수송 수요의 대폭적인 증가에도 불구하고 선박의 공급이 미치지 못하여 국적선의 적취율이 계속적으로 하락하고 있는 현실을 감안할 때, 항행구역 및 항로의 제한을 완화하여 域内の 물동량 변화에 효율적으로 대처함과 동시에 船隊 운영상 규모의 경제를 누릴 수 있도록 하여 선박의 운항 효율을 극대화 시킬 수 있도록 하여야 할 것이다.

(2) 국제 경쟁력의 약화 요인

해운업은 기본적으로 국제성이 아주 강한 업종이며 특정 항로에 선박을 투입하여 운항하는 경우 그 시장에 대한 사정은 해운기업이 가장 잘 파악하고 있는 것으로 볼 수 있으며, 그 시장에서의 진출 또는 철퇴로부터 발생하는 모든 損益에 대한 위험도 결국에는 해운기업에 돌아가게 될 것이다.

그러나 현재 우리나라의 경우를 보면, 항행구역은 선박안전법에서 선박의 길이와 최대속력을 기준으로 하여 원양구역, 근해구역, 연해구역 및 평수구역으로 구분하고 있고, 선박구명 설비규칙에서는 旅客船과 非 旅客船 및 총톤수를 기준으로 제1종선에서 제4종선으로 구분하고 있다.

또한 항로에 대한 구분은 사업 구역별로 원양, 동남아, 한일항로로 구분되며 수송화물별로는 컨

테이너, 일반잡화, 특수화물 및 기타로 구분되고 운항형태별로는 定期, 不定期로 나누어지고 있다. 컨테이너의 경우는 더욱 복잡하여 항로가 북미동안, 북미서안, 歐洲, 지중해, 호주 등으로 세분되어 있으며, 한일항로에는 在來定期, 不定期, 컨테이너 등으로 그 복잡성이 이루 말할 수없이 되어 있다.

80年代 이후의 해운 환경의 변화에서 위와 같은 항행구역의 제한과 항로의 제한이 불합리한 것으로 느낄 수 있는 몇가지 요인을 발견할 수가 있다.

첫째로 들 수 있는 것이 컨테이너에 있어서의 항행구역이나 항로 구분의 불합리이다.

세계의 주요 컨테이너 船社들은 선복과잉으로 인한 시황 침체를 극복하기 위하여 선형을 대형화하는 한편 정기선 컨테이너 서비스가 보편화되면서 세계일주 서비스, 항로 통합 서비스가 일반화 되어가고 있다. 이렇듯 세계의 주요 컨테이너 船社들은 항행구역이나 항로의 제약없이 자유롭게 취항지역을 결정하고 配船하므로써 集貨體制를 확보하여 경쟁력 강화에 박차를 가하고 있는 것과 비교할 때, 종래의 항행구역이나 항로의 개념으로 선박을 투입할 경우 선박의 효율면에서나 영업력면에서나 국제경쟁력에 있어 매우 불리한 입장에 놓이게 될 것이다.

그 한 例로 외국의 어느 船社는 物量 변화와 마케팅 능력 변화에 맞추어 최적의 선형을 적기에 轉配하고, 2개 이상의 항행구역 및 항로를 엮어 최상의 서비스를 제공하고 있는데 우리 船社는 기존의 항행구역과 항로의 제한에 얽매어 신속성 있는 대응을 못할 경우 세계 유수 船社와의 경쟁에서 뒤떨어질 것은 자명한 이치이기 때문이다.

다음으로 지적할 수 있는 것이 아시아 域内 물동량의 증가이다.

80年代 이후 네마리의 작은 龍으로 불리워지는 아시아 신흥공업국(NICs), 일본, 아세안(ASEAN)을 중심으로 이 지역의 경제성장이 두드러지고 있으며 그에 따라 세계 교역에서 이 지역의 물동량이 차지하는 비중이, 아래 表에서 보는 것처럼 1980년에 25.2%이던 것이 2000년에는 33.0%에 달할 것으로 전망되고 있다. 따라서 외국의 船社들

은 아시아 전역에 걸쳐서 광범위한 조직망과 수송망을 구축하고 있으며 또한 투입 선박을 대형화 시켜 나가고 있고, 해운산업의 대외 개방에 따라 별다른 제약없이 우리나라에 진출하여 영업기반을 강화하고 경쟁력을 높혀가고 있는 반면, 우리는 항행구역과 항로의 제한에 묶여 이와 같은 변화에 적절한 대응을 못하고 있지 않느냐 염려하지 않을 수 없다.

아시아 地域 物動量 增加推移 및 展望

(단위: 천TEU, %)

	1980	1985	1990	200
世界(A)	37,311	55,747	75,981	114,597
아시아(B)	9,385	16,308	23,725	37,808
B/A	25.2	29.3	31.2	33.0

〈자료〉 Cargo System Research Consultants, *Container Trade Growth and Prospects in the Developing World 1970/2000*, 1987.

아시아 域內 여건의 변화와 관련하여 한가지 빼놓을수 없는 점은 공산권 국가와의 교류의 증대이다. 80년대 후반 이후 형성된 解氷 무드를 배경으로 최근 들어 동구권이 급속한 개혁과 개방의 물결을 타는 등 세계의 경제환경은 급변하고 있고, 특히 우리나라와 역사, 지리, 정치적으로 밀접한 관계에 있는 소련과 중국도 경제개방을 서두르고 있는 점이다. 이러한 주변 여건의 변화와 시장환경의 변화에 적절히 대응하여 집화체제를 구축하고 외국 船社와의 경쟁력을 갖춘은 물론 우리 경제의 자율,개방화 추세에 부응하여 기업 경영에 자율성을 보장하고 동시에 船隊 운영상 규모의 경제를 누릴 수 있도록 하며 해운산업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 항행구역의 조정은 필연적인 요건이라할 수 있겠다.

여기에서 韓日間에 취항하고 있는 Container Feeder 船의 현황을 살펴보면 아래 表와 같이 Semi Container 船을 포함한 26척 모두가 길이 30미터 이상, 항해속력 8노트 이상으로 근해구역 항행 가능 선박이며, 항해속력이 10노트 미만인 4척의 선박을 제외하고는 모두가 원양구역 까지 도 항행 가능한 선박이다.

韓日間 Container Feeder 船 現況(Semi Con. 포함)

길 이	속 력
60미터 이상 80미터 미만: 11척	9노트 이상 10노트 미만: 4척
80미터 이상 100미터 미만: 11척	10노트 이상 15노트 미만: 20척
100미터 이상 : 4척	15노트 이상 : 2척
계 : 26척	계 : 26척

〈자료〉 한국 해운 편람 1989, 한국해사문제연구원

5. 항행구역의 합리적인 조정 이유*

(1) 物的 性能의 向上

선박 설비는 그동안 造船上에 있어서 설계, 제조공학 기술의 발달, 자동 제어장치 및 계측장비의 발달, 전자 장비의 발달, 안전 설비의 발달등에 힘입어 많은 개선과 향상을 가져왔음은 엄연한 사실이며, 이러한 物的 設備의 향상에 따라서 선박의 안전 확보를 위한 국내법인 선박안전법의 선박 설비에 관한 내용도 많이 강화되었고, 해상인명안전협약(SOLAS)의 내용 역시 그 설비 기준에 많은 향상을 가져왔다.

1) 선박안전법상에 있어서의 物的 性能의 向上
선박안전법상에 있어서의 향상을 알아보기 위하여 1961년에 입법된 舊法과 1986년에 개정된 내용을 비교하여 보면

* 『선박안전법상 항행구역의 합목적성에 관한 연구』 재단법인 한국선원선박문제연구소, 1990. 11 (별책부록) 참조

- 〈부록 2〉 선박안전법상에 있어서의 물적성능의 향상 및 신·구 대비표
- 〈부록 3〉 SOLAS상에 있어서의 물적성능의 향상 및 신·구 대비표
- 〈부록 4〉 선박직원법의 신·구 대비
- 〈부록 5〉 통신설비 및 운용에 관한 SOLAS 신·구 대비표
- 〈부록 6〉 선박안전법상에 있어서의 검사제도의 신·구 대비

첫째, 만재 홀수선 표시 의무 선박의 범위를 확대하고, 선박 시설에 관한 기준을 해운항만청장이 정하여 고시하게 함으로서 국제 조약을 신속히 수용할 수 있도록 하였고,

둘째, 무선 전신을 시설하여야 하는 선박의 범위를 확대하고, 무선 전화 시설의 종류를 명시 하였으며,

셋째, 선박 또는 선박용 물건을 제조 또는 정비할 수 있는 사업장의 기준 및 시설등을 기준하였고,

넷째, 위험물 및 특수화물의 운송 및 저장에 관한 특별규정을 신설하고,

다섯째, 컨테이너에 관하여 : 컨테이너 제공자의 의무, 최대 총 중량등의 지정, 컨테이너의 사용 제한, 컨테이너의 점검 및 컨테이너의 형식 승인 과 검정등에 관한 내용 신설

여섯째, 揚貨장치에 관하여 : 제한 하중등의 지정과 표시, 사용 제한, 양화 장치의 점검 및 하역 설비 검사 기록부에 관하여 규정 하였고,

일곱째, 승강장치에 관하여 : 승강기의 제한 하중등의 지정 및 표시, 승강기의 점검 및 승강설비 검사기록부등에 관하여 규정 하였다.

2) 海上人命安全協約上에 있어서의 物的 性能의 向上

海上人命安全協約은 1914년 그 최초의 협약이 채택된 이후 數次의 개정과 보완을 통하여 선박의 各種 설비 및 안전 요건이 대폭 강화되어 物的 性能에 많은 향상을 가져왔는데 그 내용을 요약 해 보면 다음과 같다.

(가) 구획 및 복원성

첫째, 선수미 격벽, 기관구역 격벽, 축로, 화물선의 충돌격벽, 차량 및 차량에 딸린 자를 운송하는 여객선, 여객선의 한계선 하방의 외판의 開口 等에 관한 내용을 신설하여 선박의 안전성 및 감항능력을 강화 하였다.

둘째, 2중저를 설치하여야 하는 선박의 길이요건을 강화하고, 수밀격벽의 구조 및 최초 시험에 있어 시험요건을 강화 하였으며, 수밀격벽의 開口에 부적합한 재료의 사용을 금지 하였고, 벌지 배수설비를 舊 협약에서는 여객선에만 적용시

켰으나 新 협약에서는 화물선에 까지 그 적용을 확대 하였다.

(나) 기관 및 전기 설비

舊 협약의 기관 및 전기설비 부분을 개정 협약에서는 기관과 전기설비부로 나누어 그 요건을 대폭적으로 강화하였는데 :

첫째, 기관설비 부분에서는 후진수단에 관한 요건의 강화, 조타장치에 대한 설비 요건의 대폭적인 강화, 기관 제어장치, 증기 보일러 및 보일러 급수장치, 蒸氣管장치, 압축공기장치, 기관구역의 통풍장치, 기관사 호출장치 등에 관한 내용의 신설 등을 통하여 기관 설비 부분의 내용을 대폭 강화하여 선박의 기본 요건인 감항능력의 확보에 향상을 가져왔다.

둘째, 전기설비 부분에서는 主전원 및 조명장치에 관한 내용의 신설, 여객선의 비상 전원에 있어 그 설치 장소의 제한, 비상전원이 급전되어야 할 장비 및 최소 급전 시간의 명시 및 비상전원이 갖추어야 할 요건 등을 규정하였다. 또한 화물선에 대해서도 여객선과 거의 동등한 수준의 설비를 규정하여 안전성을 확보하도록 '화물선에서의 비상전원'이라는 규칙을 신설하였고, 비상용 발전기의 시동장치의 구비요건 및 시설 기준에 관하여 새로이 규정하였다.

셋째, '정기적으로 無人이 되는 기관구역에 대한 부가 요건'이라는 部를 신설하여 여기에 해당하는 선박의 부가요건을 규정하고 있는데, 그 주요 내용은 화재예방과 침수 예방에 대한 부가 요건, 기관 원격 제어장치와 경보장치에 관한 요건 등을 규정하였다.

(다) 防火, 화재탐지 및 消火

舊 협약에서는 防火에 관한 규정은 여객선에만 적용하고 화재탐지 및 소화에 관한 규정은 여객선 및 화물선에 적용하도록 규정하였으나, 新 협약에서는 이 모든 규정을 여객선은 물론 화물선에 까지 적용하도록 확대함으로서 화물선의 안전 확보를 한층 강화 하였다.

첫째, 이 규정들의 기본원칙은 ① 선박을 防熱上 및 구조상의 경계에 의해 主垂直區域으로 구분하고, ② 거주지역을 防熱上 및 구조상의 경계에 의해 선박의 다른 부분으로 부터 격리시키며,

③ 가연재료의 사용을 제한하고, ④ 어떠한 화재도 그 발생장소에서 탐지되고 소화되도록 하며, ⑤ 탈출수단 및 소화를 위한 접근수단을 보호토록 하고, ⑥ 소화설비를 즉시 사용할 수 있도록 하며, ⑦ 인화성 물질의 증기의 발화 가능성을 최소로 함을 원칙으로 하고 있다.

둘째, 주요 내용은 ① 소화펌프, 소화 주관, 소화전 및 소화 호스 등의 數, 크기, 배치 등을 구체적으로 규정하였고, ② 舊 협약의 鑛火性 가스 또는 증기를 新 협약에서는 고정식 소화장치로 규정하고 그 사용범위, 함유량 등을 구체적으로 명시하였으며, ③ 기관구역의 소화장치를 각 기관구역별로 나누고 각 구역에 비치해야 될 소화장비를 명시하였을 뿐 아니라, 화물선에도 이 내용을 적용토록 함. ④ 자동 스프링쿨러 장치를 화물선에도 적용토록 하고, 자동 스프링쿨러의 내용과 요건을 구체화 하였으며, ⑤ 소방원 장구라는 용어를 신설하여 비품을 추가시키고, ⑥ 국제 육상시설 연결구를 비치하는 내용을 신설하였다.

셋째, 여객선에 있어서의 갑판 및 격벽의 保全 防熱性의 기준을 정하고 이에 따르도록 규정하였으며, 또한 탈출설비의 종류, 數, 설치기준 등을 새로이 규정하였다.

넷째, '화물선의 화재안전조치'部를 신설하여 화물선에도 여객선과 거의 같은 수준의 안전조치를 요구하게 되었는데, 그 주요 내용은 ① 거주구역 및 업무구역의 격벽, ② 격벽 및 갑판의 보전방열성, ③ 탈출설비, ④ 거주구역 및 업무구역의 계단 및 승강기 트렁크의 보호, ⑤ 통풍장치, ⑥ 가연성 재료의 사용제한, ⑦ 고정식 화재탐지 및 경보장치, ⑧ 화물구역의 방화장치, ⑨ 위험물을 운송하는 선박의 특별요건 등을 규정하고 있다.

다섯째, '탱커의 화재안전조치'部를 신설하여, 화재 및 폭발의 위험성이 높은 유조선에 대한 부가요건을 규정하고 있는 바, 그 주요 내용은 ① 구역의 위치 선정 및 격리, ② 격벽 및 갑판의 보전방열성, ③ 배출, 정화, 가스 프리 및 통풍에 관한 내용, ④ 고정식 갑판 포말장치, ⑤ Inert Gas 장치 및 ⑥ Cargo Pump Rooms에 관한 내용들을

담고 있다.

(라) 구명설비 및 장치

구명설비 및 장치에 관한 내용은 量的인 면에서만 보아도 가장 그 내용이 강화된 것을 알 수가 있는데, 舊 협약은 34條로 구성되어 있는데 비하여 新 협약은 무려 53條로 그 내용이 구체화 또는 강화되었는데, 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 구명설비 및 장치에 대하여 국제해사기구의 "구명설비의 시험에 관한 권고"에 따라서 설비 및 장치 등을 시험하고, 新型 설비 및 장치는 同機構의 "新型 구명설비 및 장치의 평가시험 및 승인을 위한 시행 코드"에 따라서 시험평가한 후 승인을 받도록 규정하였다. 또한 구명설비가 승인된 견본과 동일한 기준으로 제작되도록 제조시험을 행하도록 하여 구명설비로서의 안전성을 확보하도록 하였다.

둘째, 구명용 통신장치에 관한 내용을 보면 Survival craft를 위한 휴대용 무선장치, 조난위치표시 무선표지를 새로 규정하고, 생존정거리 또한 생존정과 선박 그리고 선박과 구조정 사이에 통신이 가능하도록 兩方무선전화장치를 비치하도록 하고 있다.

셋째, 개인용 구명설비로서 구명부환의 구비요건, 비치갯수 등을 강화·보완하였고, 구명동의 또한 그 구비요건을 강화하고 구명동의 表示燈의 부착 등을 규정하였다.

넷째, 생존정(Survival craft)의 인원배치 및 감독, 생존정의 소집 및 승정장치, 進水위치, 생존정의 탑재, 구조정(Rescue boat)의 탑재, 생존정의 진수 및 회수장치, 구조정 승정, 진수 및 회수장치 등에 관한 내용을 신설하였다.

다섯째, 퇴선훈련 및 연습에 있어 훈련지침서를 선내에 비치하도록 하였고, 선내 훈련 및 교육의 내용과 시기 등을 명시하고, 그 내용의 기록에 관한 의무를 부과하였다.

여섯째, 구명설비 및 장치가 항상 원활하게 작동될 수 있도록 작동준비, 정비, 폴의 정비, 週別 檢査, 月別 檢査 등의 내용을 규정하였다.

일곱째, 여객선에 대한 附加要件으로서 생존정의 비치 기준을 강화하고 또한 총톤수 500톤 이

상의 여객선은 各艙에 적어도 1척의 구조정을, 500톤 미만은 적어도 1척의 구조정을 비치하도록 규정하였으며, 화물선에 대한 附加要件으로는 생존정의 비치 기준 강화, 적어도 1척의 구조정 비치, 구명부환 비치갯수의 강화, 방수복(Immersion suits)과 보온복(Thermal protective aids)의 비치 등에 관한 내용을 추가 또는 보완하였다.

(2) 人的 資質의 向上

항행구역이 처음으로 제정되었던 1960년에 비하여 현재의 선박 승무원의 자질이 향상되었다고 일률적으로 말하기는 어렵겠으나, 아래에 열거하고 있는 점에서는 1960년초와 비교하여 많은 향상이 있었다고 볼 수 있다.

- 교육제도 및 교과과정의 보완과 제도화
- 해기사 시험제도, 시험과목 및 내용의 체계화
- 1978 STCW 국제협약의 수용

먼저 교육제도 및 교과과정의 보완과 제도화 측면에서는 IMO에서 정하여 各國에 권장하고 있는 “모형 교과과정(IMO Model Syllabuses)”의 내용과 선박 운항에 관한 보다 진보되고 전문화된 내용 및 STCW 협약의 내용을 대폭적으로 학교 교육 내용에 반영 시킨 점, 보다 향상된 部員 船員의 양성을 위한 국립선원학교의 설립, 선박직원과 부원의 再教育 및 계속 교육을 위한 한국해기연수원의 설립등을 통하여 선박 운항에 관한 승무원의 자질이 향상되었다고 말할 수 있을 것이다.

둘째로, 해기사 시험제도, 시험과목 및 내용면에서는 지속적인 노력을 통한 시험문제의 보완과 정비, IMO Model Syllabuses 및 STCW 협약을 반영하여 조정된 시험과목 및 시험의 내용, 시험운용의 합리화등을 통하여 선박 승무원의 자질 향상에 지속적인 노력을 기울여 왔다고 할 수 있다.

셋째, 앞으로 시행될 예정으로 있는 운항사 제도와 관련하여 그 교과과정이나 시험제도 등과 같은 세부 계획이 아직 확정되지는 않았으나, 운항사 교육과 시험을 통하여 더욱 향상된 인적 자질을 갖춘 선박직원이 배출될 것으로 기대된다.

다음으로는 해상에서의 인명과 재산의 안전 및

해양 환경의 보호를 증진시키기 위한 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 국제적 기준을 제정한 1978 STCW 협약의 발효와 수용으로 이미 위에서 언급한 것처럼 교육제도 및 교과내용의 보완, 해기사 시험제도 및 시험내용의 보완등을 통하여 승무원의 인적 자질 향상을 이루었고, 또한 그 내용을 선박직원법에 반영하여 선박직원 승무기준의 강화, 各種 재교육의 근거를 부여하여 法的인 보완을 하였다.

이하에서는 新·舊 선박직원법의 對比 및 1978 STCW 협약 내용의 도입으로 선박승무원 자질향상을 위해 보완 또는 강화된 내용을 살펴보고자 한다.

1) 면허의 종류에 있어 갑종, 을종, 병종 등으로 구분되던 것을 1급에서 6급까지로 통합, 조정하고, 면허의 한정을 구체적으로 명시하고 강화하였다는 점이다.

2) 면허의 요건을 강화하여 舊法에서는 ‘선박직원이 되고자 하는 자는 해무관청이 행하는 해기원국가시험에 합격하여 해기원의 면허를 받아야 한다.’고 규정되어 있으나, 新法에서는 ‘해기사 시험에 합격하고 합격한 날로부터 1년이 경과하지 아니할 것, 등급별 면허의 승무경력에 있을 것, 선원법에 의하여 승무에 적당하다는 건강진단서가 있을 것’ 등을 요구하였다.

3) 1978 STCW 협약의 내용을 반영하여, 따로 정하는 면허의 직종별 등급에 대하여는 면허를 하기전에 미리 교육과정을 이수하게 할 수 있는 근거를 마련하고, 면허취득교육, 면허갱신교육, 보수교육, 응시자격 취득교육 등의 교육을 이수하게 하고, 교육 대상자, 교육 내용 및 교육 기간을 정하여 선원 재교육제도를 정착 시켰다고 볼 수 있다. 또한 교육을 이수하지 않을 시에는 승무를 제한할 수 있도록 하였다.

4) 시험을 위한 승선경력을 시험 시행일전 10년 이내의 것으로 한정하고, 필기시험의 면제 요건을 강화하여 既 필기시험 합격자의 경우 그 필기시험에 합격한 날로부터 2년이내에 같은 직종, 같은 등급의 시험에 응시하는 경우로 제한하고 6급 및 소형선박조종사의 경우에도 승무경력의 3배 이상이 아니면 면제받을 수 없도록 하였다.

5) 면허의 유효기간을 신설하여 5년으로 정하고, 면허의 갱신 요건 역시 면허의 유효기간중에 1년이상 그 면허에 적합한 선박직원으로 승무경력이 있는 경우 또는 따로 정하는 교육과정을 이수할 것을 규정하였다.

6) 외국 선박을 감독할 수 있는 근거를 마련하고, 1978 STCW 협약의 제10조 감독(Article X: Control) 및 제 I/4조(감독절차)의 내용을 수용하여 대한민국 영해안에 있는 외국선박의 승무원에 대하여 국제협약에 적합한 면허증 또는 증서를 가지고 있는지의 여부, 국제협약이 정한 수준의 지식과 능력을 가지고 있는지의 여부를 검사하거나 심사할 수 있도록 하고, 요건을 不備한 선박에 대한 통보, 항행정지, 보고, 검사 등의 내용을 규정하였다.

7) 해기사 시험을 위한 승무경력 및 선박직원의 승무기준에 있어, 과거에 정한 평수구역, 연해구역, 근해구역 및 원양구역을 연안수역과 원양수역 2개로 통합하여 조정하였고, 승무경력에 있어 항행구역의 제한을 없애고 항해사의 경우에는 총톤수, 기관사의 경우에는 주기관의 추진력으로만 제한하도록 하였다.

8) 감관부의 승무기준에 있어 여객선과 여객선 이외의 선박으로 구분하고 여객선의 선박직원은 여객선 이외의 선박직원보다 1등급 상위의 직원을 승무시키도록 하여, 여객선에 있어 항해상의 안전 요건을 강화하였다.

9) 통신부의 승무기준에 있어서도 ① 항행구역을 앞서서와 같이 통합, 조정하였고, ② 총톤수에 의해서 선박을 구분했던 것을 여객선은 국제항해 취항여부, 여객정원, 총톤수 및 무선설비의 설치 여부에 따라 구분하고, 여객선 이외의 선박은 총톤수와 무선설비의 설치 여부에 따라 구분하여, ③ 결과적으로는 舊法の 근해구역이 新法の 원양수역에 포함되므로 승무기준이 강화되었고, ④ 연안수역에 취항하는 여객선중 국제항해에 취항하는 여객선의 승무기준이 강화되게 되었다.

10) 레이다, 응급치료, 소화훈련, 인명구조, 생존훈련, 탱커맨 교육과정과 같은 특수 전문 교육과정을 신설하였고, 항해당직 근무 원칙에서 감관부는 총톤수 200톤 이상의 선박에 항해당직부

원의 배치를 의무화 하여 항해의 안전 및 전문 지식의 습득을 의무화 하였다.

(3) 통신 시스템의 향상

해상 통신 시스템의 발전은 타 분야보다 훨씬 빠른 속도로 발전되어 왔으며, 19세기말 무선통신이 해상 통신에 처음 도입된 이후 1914년 최초의 SOLAS에 무선전신 시설을 규정하였고 그후 SOLAS의 개정에 따라 무선통신에 관한 내용도 많이 강화되었다. 특히 해사 통신 위성의 이용으로 양질의 무선전화뿐만 아니라 Telex, Facsimile 및 고속도 데이터 전송이 가능해졌으며, IMO에서 계획하고 있는 '전세계 해상 조난 및 안전제도(GMDSS, Global Maritime Distress and Safety System)'이 1996년에 전 세계적으로 시행되면 선박 통신 체제에 일대 변혁을 가져올 것으로 보인다.

1) 무선통신의 발달

① 初期의 무선통신

電信의 시초는 1830년 독일의 실링(Schilling)남작이 電磁氣를 이용한 전신을 시작하여 독일 황제앞에서 공개시험을 한 것 부터이나, 現代電信은 미국의 Morse와 그를 도운 Vail에 의하여 1837년에 이루어졌고, 그 實用은 1845년 Washington과 Baltimore사이에 전신 회선이 개통됨으로서 실용화되었고 국제간의 해저전선은 1851년 Dover해협 25mile을 연결하는 英佛횡단선의 부설로부터 시작되었다.

그러나 이러한 것들은 해상에서는 전혀 도움이 안 되었다. 따라서 1895년 이탈리아의 Marconi는 독일학자 Hertz의 발명에 의한 전자파와 프랑스학자 Branly의 檢波器에 自己가 고안한 공중선과 Earth를 결합하여 처음으로 전파에 의한 무선통신 방법을 발명하였고 그후의 무선통신 기술의 개발로 해상통신 분야에 혁명을 가져왔다.

해상에 있어서 인명구조에 최초로 무선이 사용된 것은 1899년 '에르베號'가 좌초하였을 때 Dover해협에 가까운 砂洲의 燈船이 Marconi 무선기에 의한 통보로 비롯되었다. 1905년에는 '리퍼브릭호'와 '보르타노호'가 미국 동해안 앞바다에서 충돌, 무선에 의한 조난통보가 해안국에서 수신

되어 사고로부터 30분 이내에 '바르칙호'가 현장에 도착하여 2척에 승선중이던 1,700명이 구조되었다. 또한 1912년에는 너무나 유명한 사고인, '타이타닉호'가 빙산과 충돌하여 數時間뒤에 침몰하는 사고 당시 1,500명 이상이 사망하였으나 '칼바치아호'가 조난통보를 수신한 덕분에 700명 이상의 인명이 구조 되었다.

② 국제조약과 무선통신 시설의 의무화

1906년 최초의 국제무선전신회의가 베르린에서 개최되어, 종래에 존재하던 만국전신연합과는 별도로 만국무선전신연합이 창설되었고, 1875년 국제전신조약과는 별도로 국제무선전신조약이 채택되었으며 締約國은 모든 조난통신에 절대적 우선권을 주도록 의무화 하였다.

'타이타닉호'의 충돌사고가 있는 3개월뒤 London에서 국제무선통신 회의가 개최되어 모든 선박에 무선설비를 의무화시킬 수는 없었으나 일정한 범위의 선박은 無休의 무선청취가 의무화 되었고 이 회의에서 S O S 의 문자가 국제조난신호로서 채택되었다.

2년후인 1914년에는 최초의 SOLAS 조약이 채택되었으며 제Ⅳ장에 무선전신이 규정되어 50명 이상의 승객을 운반하는 선박은 100海里的의 통달 거리를 가지는 무선장비를 설비하기로 하고 大型客船에는 無休의 무선청취를 요구하였으나 유럽에서의 전쟁때문에 이 조약은 발효되지 못했다. 1929년에 제2회 SOLAS 회의가 London에서 개최되어 채택된 조약은 1935년에 발효되었다. 1948년에는 제3차 개정을 위한 회의가 소집되어 모든 客船 및 총톤수 1,600톤 이상의 화물선에 무선통신의 탑재를 의무화하였고, 1960년 SOLAS 의 제Ⅳ장에는 보다 상세하게 규정하고 있다.

③ IMO 와 위성통신의 도입

1965년 4월 INTELSAT(International Telecommunication Satellite Consortium) 1호(Early Bird) 위성이 사상 최초의 상업위성으로서 대서양상에 발사되어 각종 실험을 마친 후 6월부터 국제통신에 사용되고부터 위성통신은 국제 통신망의 中核으로서 눈부신 발전을 이루어 왔다.

1971년에 IMO는 ITU(International Telecommunication Union)와의 全的인 협조하에 해상목

적에만 적용되는 위성통신 제도의 설치와 운용을 위한 실무작업을 시작하기로 결정하여, 1976년 INMARSAT(The Convention on the International Maritime Satellite Organization)이 채택되었으며 이 조약은 1979년에 발효되었다.

이 시스템은 대서양, 태평양 및 인도양 상공의 정지궤도에 위성을 3-6개 배치하여 南·北緯 각각 70도 사이의 해역을 1일 24시간 커버시키고, 70도-82도 까지의 南北緯 해역에 대해서는 1일 3-4시간 커버시키려한 것인데 1982년 2월에 상선에 대한 위성의 사용을 창시한 미국의 합작투자회사인 MARISAT(Maritime Satellite)가 하던 업무를 승계하여 업무를 개시하였다. INMARSAT 시스템은 전 세계적인 대규모의 해상위성통신 시스템으로 해상을 항행하는 선박과 陸上局 또는 선박 상호간에 해상통신을 행할 수 있게되어 良質의 무선전화통화를 제공할 뿐 아니라 Telex, Facsimile 및 고속도 데이터전송등이 가능해졌다.

그러나 IMO는 여기에 만족하지 않고 발달된 위성통신 기술을 선박안전 업무에 도입하여 "전 세계 조난 및 안전제도"(GMDSS, Global Maritime Distress and Safety System)를 개발하였다. 이 제도는 조난중인 선박 바로근처의 他 船舶및 陸上 수색 및 구조 당국이 신속하게 조난신호를 감지하도록하여 지체없이 합동수색 및 구조 작업에 임할 수 있도록 함은 물론 긴급 및 안전통신 그리고 항해 및 기상정보를 포함한 해상안전 정보의 보급에도 사용할 수 있도록한 것으로, 1996년에 전 세계적으로 시행될 예정으로 있으며, 인공위성의 중계, 디지털통신, 텔렉스등의 새로운 기술도입으로 인하여 선박통신 체제에 일대 변혁을 가져오게될 것이다.

2) 해상 인명 안전 협약상의 해상 통신 시스템의 향상

해상인명 안전협약의 내용중 통신에 관계된 조항을 1960 SOLAS와 1983 SOLAS를 비교하여 그 設備등이 추가 또는 변경된 내용을 살펴보면

- 첫째, VHF 무선전화 설비, VHF 무선전화의 청취, VHF 무선전화국에 관한 내용의 신설
- 둘째, 무선전신 설비의 강화
- 셋째, 생존정의 조난위치표시 무선표지, 조난위

치표시 무선표지의 정기적인 검사 및 시험, 생존정을 위한 兩方 무선전화장치, 무선전화 자동경보기에 관한 내용 신설

넷째, 무선일지의 기록 내용 규정등이 새로이 규정되거나 또는 강화되어 해상통신 시스템의 Hardware 측면의 발달뿐 아니라, 그 운용에 관한 Software 측면의 보완도 개발되어 전체적인 해상통신의 향상이 이루어진 것으로 보여진다.

(4) 검사제도의 정착

1) 선박안전법상에 있어서의 검사제도

선박안전법에 있어 舊法과 現行法の 검사제도에 관한 내용은 상당한 부분에 있어 그 내용이 보완, 강화 및 추가되었는데, 선급법인에 관한 내용, 검사 종류의 변경, 외국 선박의 검사에 관한 내용, 정비에 관한 시설 등의 기준에 관한 내용 및 새로운 설비에 관한 검사 규정의 신설 등이 그 대표적인 변경 내용이다.

첫째로, 검사의 종류를 세분하여 강화하였으며 입시항행검사와 특별검사를 신설 하였고 검사 미필 선박을 항행에 사용하지 못하도록 한 점을 들 수 있겠고,

둘째로는, 선박뿐만 아니라 船舶用 物件(새로이 규정)에 대해서도 검사와 형식승인 등을 받도록 하여 선박의 物的 性能 및 安全性 向上을 가져왔고,

셋째로는, 船級法人이 검사업무와 확인업무를 대행할 수 있는 근거와 검사업무 대행의 내용을 명시하고, 선급법인에 대한 감독 규정을 두어 공정하고 엄격한 검사가 이루어지도록 하였으며, 선급법인의 검사원의 자격 등에 관하여도 따로 정하였다.

넷째로는, 해운관청 소속 공무원이 선박뿐만 아니라 제조 사업장 및 정비 사업장에도 입검할 수 있도록 하고, 입검시 감항성, 인명의 안전을 위한 시설 및 항행상의 위험방지 조치에 관한 내용을 확인하도록 하여 선박의 감항성과 안전성 확보를 강화 하였고, 다섯째로는, 各種 검사의 준비 내용과 검사 신청시 제출 서류등을 보완 하였고, 잠수선, 수중익선, 원자력선 등과 같은 새로운 설비에 대한 내용을 추가하였다.

여섯째로는, 컨테이너, 승강장치, 양화장치 등과 같은 새로운 설비에 대하여 그 기준, 형식승인 및 검사의 내용을 지정하였고, 팽창식 구멍뿔목 또는 팽창식 구멍부기의 수리 또는 정비를 업으로 하는 자의 시설, 기구, 인원 등의 기준을 정하여 특히 구멍설비의 검사를 강화 하였고,

마지막으로는, 외국선박에 대하여도 해당 증서를 검열하고 확인함에 필요한 검사를 할 수 있도록 규정한 점이다.

2) 해상 인명 안전 협약(SOLAS)에 있어서의 검사제도

해상 인명 안전 협약에 있어서의 검사에 관한 내용은 “제1장 B편 檢査 및 證書”에 규정되어 있는데, 초기의 해상 인명 안전 협약인 1948 SOLAS와 현재 시행중인 1983 SOLAS를 비교하여 보완 또는 추가된 내용을 정리해 보면 다음과 같다.

첫째로, ‘주관청은 증서의 유효기간내에 不定期의 검사를 행하기 위한 조치를 하여야 하며, 검사는 주관청의 검사기관, 지명된 검사원, 인정된 단체 또는 주관청으로부터 요청을 받은 他 當事國에 의하여 행하여 진다. 단 강제적인 연차검사(mandatory annual surveys)가 행해지는 경우에 이 검사는 의무적이 아니다’라는 규칙을 두어 인명의 안전에 관한 중요 설비에 대해서는 定期的인 검사 이외에도 隨時檢査를 하도록 하였으며, 검사를 행하는 者는 선박 또는 설비의 상태가 증서의 기재사항과 같지 않거나 항행에 위험이 있다고 인정할 경우에는 시정조치가 신속히 취해지도록 하고 주관청에 통보하도록 하고, 시정조치가 취해지지 않으면 증서를 회수하고 주관청에 통보하며, 특히 선박이 他 當事國의 항구에 있을 때에는 寄港國 當局에도 신속히 통보하고 寄港國의 정부는 해당 선박이 선박 또는 승선자에게 위험을 미치지 않고 항행을 할 수 있게 될 때까지 당해 선박을 항행하게 하여서는 아니되도록 하는, 즉, ‘항만국 통제제도’의 근거를 규정하였으며, 주관청은 모든 경우에 있어 검사의 完全性 및 實效性을 충분히 보장하도록 하며 그 의무가 이행되도록 필요한 조치를 취하도록 하여 선박 및 그

부속 설비는 언제 어디서나 항상 완전한 상태를 유지하도록 하고 있다.(第6條-點檢 및 證書)

둘째로, 구명설비, 소화설비, 등화, 음향신호장치(이상 舊 협약에 규정) 뿐만이 아니라 음향측심장치, 자이로 콤파스, 고정식 이너트 가스장치, 화재제어도, 도선사 사다리 및 승강장치, 형상물에 대해서도 검사를 하도록 하였고, 船齡 10년 이상의 탱커에 대해서는 화물선안전설비증서의 발급 후 1년이 경과되는 날을 전후하여 3개월 이내에 중간검사를 하도록 하여 선박의 안전 확보와 인명의 안전을 더욱 강화 하였다.(第8條-貨物船의 救命設備과 기타 設備의 檢査)

셋째로, 무선설비는 물론 레이더 설비와 모우터 구명정의 무선설비 및 생존정의 휴대용 무선장치에 대해서도 같은 검사를 받아야 되도록 규정하였다.(第9條-貨物船의 無線 및 레이더 設備의 檢査)

넷째로, 화물선의 선체, 기관 및 설비에 대해 完成時 또는 그 후에 5년을 넘지 않는 간격으로 정기검사, 船齡 10년 이상의 탱커에 대해서는 정기검사 외에 1회의 중간검사를 실시 하도록 규정하고, 최초 검사 및 정기검사의 검사 항목과 船齡 10년 이상 탱커의 중간검사시 검사 항목을 규정.(第10條-貨物船의 船體, 機關 및 設備의 檢査)

다섯째로, 선박에 사고가 발생한 경우 또는 선박에 결함이 발견된 경우에 선장 또는 선박소유자는 신속히 보고를 하고 주관청은 검사의 필요유무를 결정하기 위한 조사를 개시하도록 하여, 검사후 선박의 감항성과 안전성 유지를 더욱 강화하고 있다.(第11條-檢査後의 狀態維持)

여섯째, 화물선 안전 구조 증서(Cargo Ship Safety Construction Certificate)를 추가.(第12條-證書의 發給)

일곱째, 화물선안전구조증서, 화물선안전설비증서 및 면제증서를 제외하고 12개월을 초과하지 않는 기간에 대하여, 화물선안전구조증서는 5년을 초과하지 않는 기간에 대하여, 화물선안전설비증서는 24개월을 초과하지 않는 기간에 대하여 증서를 발급하도록 하고, 화물선안전구조증서는 유효기간이 5년을 초과한 연장은 인정되지 않도록 하고, 총톤수 300톤 이상 500톤 미만의 화물

선에 대해서는 화물선안전무선전신증서 또는 화물선안전무선전화증서는 그 유효기간 만료 전 2개월 이내에 검사가 행해지는 경우에는 회수하여 그 유효기간이 만료되는 12개월 후에 유효기간이 만료하도록 新證書를 발급할 수 있도록 규정하였다. 또한 규정하는 期間內 또는 연장된 기간내에 검사가 행해지지 않을 경우에는 그 효력을 상실하도록 규정 하였다.(第14條-證書의 有效期間 및 效力)

3) 港灣國 統制(Port State Control)에 의한 검사제도

IMO 결의 A. 466(ⅩⅢ)으로 채택된 “선박 통제를 위한 절차”에서는, 국제해상인명안전협약과 1966년 국제만재출수선협약의 규정에 의하면, 주관청(기국정부)은 인명안전의 견지에서, 선박이 의도하는 업무에 적합하도록 확인하기 위하여 이 협약이 완전한 효력을 갖기 위한 법률을 제정할 책임이 있다고 하며, 국제해상인명안전협약 제1장 제19조와 1966년 국제만재출수선조약 제21조는 입항하는 외국선박에 대한 제약국 정부에 의한 통제 절차를 제공해 주므로, 항만국 당국은 기준미달선(Sub-standard Vessel)으로 간주하게 할 결함의 발견과 보완조치가 취해질 수 있게 하기 위해 이러한 규정들을 효과적으로 사용해야 한다고 권고하고 있다.

기준미달선의 식별 요령을 규정하고 있는데, 선체, 기관, 구명설비, 무선전신, 소화설비가 관련 협약에서 요구되는 기준미달일 경우로 이러한 요소들이 선박을 감항성이 없게 하거나 승선자의 인명을 위협하게 할 경우와, 관련 협약에 의해 요구되는 유효한 증서가 없는 선박을 기준미달선으로 간주하고, 이 선박을 억류하고 검사하려는 결정을 할 수 있는 명백한 증거가 된다고 규정하고 있다.

또한 이러한 기준미달선에 관한 정보의 제출, 기준미달선에 관한 정보에 대응한 항만국의 조치 내용 및 통제 실시후의 후속 절차 등을 규정하였으며, 부록으로 통제절차의 지침과 보고서 양식을 정하고 있다.

한편, STCW 협약에서는 제3조에서 적용선박을

규정하고, 제10조에서 통제의 원칙과 범위를 규정하고 있는데 그 주요 내용을 보면, 통제는 자격증명서의 확인에 있으며 통제절차는 제 I /4조에 따른다고 규정하고 있다.

* 제 I /4조(통제 절차)

① 증명서의 확인

② 선박이 당사국의 港 또는 입구 부근에서 해난, 협약에 위반하는 화물의 배출, 통항 분리방식, 충돌예방규칙의 불이행 등과 같은 사태를 일으킴으로서 협약에 의한 내용을 확인할 필요가 있을 시 그 선박의 선원의 기준 유지능력을 검사한다.

③ 통제 결과 유효한 증명서나 면제증서가 없는 경우, 항해, 기관당직 체제가 그 선박에 관한 기국의 요건에 부적합한 경우, 당직배치의 능력이 선장에게 없는 경우에는 선장 및 기국의 대표에게 서면으로 정보를 제공한다.

④ 선박을 억류할 수 있는 근거는 上記 ①의 요건을 갖추지 아니한 경우 및 ②의 要件 不備가 시정되지 않는 경우로 그 사실로 인하여 인명, 재산 및 환경에 위험을 초래할 것으로 판단될 경우 그러한 위험이 제거될 정도까지만 억류하고, 억류 사실은 즉시 사무국장에게 보고한다.

위에서 언급한 검사제도에 관련된 내용들이 國內 船舶安全關係法令 및 規程에 모두 반영되어 그러한 규정과 검사제도 아래에서 검사를 받은 선박들은, 선박안전법이 처음 제정되었던 1960년대의 검사제도 아래에서 검사를 받았던 선박에 비하여 그 성능과 감항성 및 안전성이 크게 향상되었을 것은 자명한 이치이므로, 30년 전에 제정된 法令에 의하여 선박의 항행구역을 제한하고 있는 점은 불합리 하다고 하겠다.

6. 外國의 立法 例

(1) 영국

영국은 해사관계의 법령을 단일법으로 하여 「1894년 상선법」(Merchant Shipping Act, 1894-MSA)으로 입법하였고, 시대의 변화와 국제해사협약의 채택에 따라 개정하여 운용하고 있다. 그러나 이 법에는 헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙을 포함시키지 않고 있다.

헤이그 규칙 과 헤이그 비스비 규칙은 해상물건운송법의 성질을 가지고 있기 때문에 영국은 1971년 「해상물건운송법」(Carriage Goods by Sea Act, 1971-COGSA)으로 별도의 성문법을 제정하였다.

영국의 상선법은 우리나라 해상법에서 규정한 물건여객운송규정을 제외한 선원 관계법, 선박소유자 관계법, 선박 관계법, 선박안전 관계법, 항해안전·도선 관계법 및 해양 오염방지와 관련된 법률을 망라하고 있는 해사 대법전의 특질을 가지고 있다.

1894년 상선법에서 규정하고 있는 주요 내용은 다음과 같다.

제 1장 : 선박 등록

제 2장 : 선장, 해원

제 3장 : 여객, 移民船

제 4장 : 어 선

제 5장 : 선박충돌방지

제 6장 : 특별 해사 청문 및 해사법원

제 7장 : 물건 인도

제 8장 : 선박소유자의 유한책임

제 9장 : 난파 및 구조

제10장 : 도 선

제11장 : 항로표지

제12장 : 해사 기금

제13장 : 사법 절차

제14장 : 보칙

위의 내용은 그 후에 국제노동기구에서 채택된 선원관계의 국제협약, 국제해사기구에서 채택된 선박안전, 선박직원, 해상오염방지 관계의 국제협약을 수용하여 크게 개정되었으나, 법적 구조와 체계는 1894년 법을 기본으로 하고 있다.

이 법에서는 각 章에서 특별규정으로 그 정의를 명시하지 않는 이상, 모든 선박의 항행구역을 '홈 트레이드 선박(home trade ship)' 과 '호린 트레이드 선박(foreign trade ship)'으로 구분하고 있다(MSA 제679조). 여기에서 말하는 Home trade 선박은 그 항행구역이 영국 영역안에서의 항해를 의미하는 것이 아니라 북 유럽을 포함하는 선박이기 때문에 내항구역 선박이 아니라 연해구역 선박으로 해석하는 것이 타당하다고 본다.

그리고 Foreign trade 선박은 위의 Home trade 선박의 항행구역 밖의 해역을 항해 할 수 있는 선박을 의미하고 있다. 따라서 영국은 선박의 항행성능을 중심으로 하여 2구역 주의를 원칙으로 하고 있다.

영국의 상선법에서 구체적으로 규정한 Home trade 선박과 Foreign trade 선박의 항행구역은 다음과 같다.

(가) Home trade 선박

영국(U.K.), 찬넬 군도(Channel Islands), 맨 섬(Isle of Man) 및 유럽 대륙의 엘베(Elbe)강에서 브레스트(Brest)강 까지로써 이 두강을 포함하는 구역을 항해 할 수 있는 성능을 가진 선박.

(나) Foreign trade 선박

영국 영역에 있어서 항해와 Home trade의 구역 밖에 있는 해역을 항해할 수 있는 성능을 가진 선박. 즉, 영국 상선법에 의한 항행구역은 Home trade 구역과 Foreign trade 구역으로 나누어 진다. 그러나 1970년 영국상선법 제43조에 의한 선박 갑판직원 시행규칙(Deck Officers Regulations)에서는 국제해사기구의 STCW 에 의거하여 3구역 주의로 개정하였다. 즉 과거 Home trade 해기면허제도 및 Foreign trade 해기면허제도가 선박의 항행해역에 따라서 3개 해역의 해기면허제도로 개정되었다.

① Near Continental Area(니어 콘티넨탈 구역)

노르웨이 해안의 북위 62도, 북위 62도 서경 2도, 북위 58도 서경 10도, 북위 51도 서경 12도, 브레스트(Brest)를 연결한 해역. 다만 노르웨이의 크리스티안 샌드와 덴마크의 한스톨름(Hanstholm) 등대를 연결하는 동쪽 해역은 제외한다.

② Middle Trade Area(미들 트레이드 구역)

Near Continental 구역 內가 아닌 해역으로서, 노르웨이의 베스트 피올드(Vest Fjord)와 스킴베르(Skomvaer) 등대, 북위 62도 서경 2도, 북위 58도 서경 10도, 북위 51도 서경 12도, 북위 41도 9분 서경 10도 및 오포르토(Oporto)를 연결한 해역. 여기에 발틱해를 포함한다.

③ Unlimited Area(무제한 구역)

Near Continental 구역과 Middle Trade 구역에

포함되지 아니하는 해역. 영국의 1970년 상선법(개정 상선법)의 선박 갑판직원 시행규칙은 선장과 직원의 해기면허의 시험과 승무 기준을 정한 것이다. 또한 이 구역은 영국의 선원 고용에 있어서 기본적인 고용조건요소의 요소이다.

(2) 일 본

일본은 明治 29년에 제정된 법률 67호 선박검사법에서 항행구역을 4구역 주의로 채택하였고, 이 법은 昭和 8년 선박안전법을 제정하면서 항행구역은 역시 원양구역, 근해구역, 연해구역, 평수구역으로 하였음은 이미 앞에서 지적하였다.

제2차 세계대전이 발생하기 전에 일본의 관할영역은 北으로는 사하린 쿠릴열도, 東으로는 마카스 島, 西로는 한국과 대만 그리고 南으로는 솔로몬 군도 까지의 서부 태평양이었다. 일본은 이 해역에 있어서 전속적 관할권의 행사 방법으로 선박의 항행구역을 自國의 관할권 밖인 원양구역으로 하지 않고, 연안구역과 원양구역의 중간구역으로서 근해구역으로 설정한 것으로 추정된다. 이렇게 보는 근거로서 일본의 舊 선박직원법에서 울종해기사의 항행구역을 근해구역으로 하였음이 이를 뒷받침하는 것이라고 하겠다. 또한 울종해기사의 면허시험에서 울종선장을 제외한 면허에 영어시험을 면제시킨 것도 이 구역의 특질상 영어의 사용이 그렇게 필요하지 아니하였음을 의미하는 것이다.

일본의 선박안전법상 평수구역은 호수, 하천 및 항내의 수역과 따로 정하는 49개의 수역이며(선박안전법 시행규칙 제1조의 6), 연해구역은 일본 영토 및 한반도의 각 해안으로부터 20해리 이내의 수역과 따로 정하는 수역(시행규칙 제1조의 7)으로 되어 있다.

그리고 현재 일본은 관할영역이 北으로는 북해도 북방에서, 東과 南은 마카스(marcus) 西로는 센카쿠 열도로 연결된 해역이고, 이 해역은 일본의 선박안전법상 근해구역에 해당한다.

그러므로 일본은 지금도 선박안전법상 근해구역의 필요성과 합목적성을 분명하게 가지고 있다고 하겠다.

7. 결론 - 항행구역의 조정 시안

(1) 평수구역의 확대

현행 선박안전법에 의한 평수구역은 “호수, 하천 및 항내의 구역(항만법에 의하여 항만 구역이 지정된 항만에 있어서는 그 구역)과 별표.1의 수역을 말한다.”(시행령 제9조)로 규정되어 있고, 시행령의 별표.1에는 제1구에서 제18구까지의 평수구역을 지정하고 있다.

그러나 앞에서 지적한 바와 같이 선박의 물적 성능의 향상, 선박 승무원의 인적 자질의 향상 및 검사제도의 정착 등으로 인하여 해운 환경에 많은 변화가 있어 왔고, 환경의 변화에 맞추어 과거의 규정을 조정하는 것은 시대적 요청 사항이라 할 수 있겠다.

따라서 평수구역(Smooth Sea Area)을 대한민국의 영해 범위내(영해법상의영해 이내) 까지로 확대하는 조정안을 제안 하고자 한다.

영해의 범위는 영해법에서 정하고있는데, “대한민국의 영해는 基線으로 부터 측정하여 그 외측 12해리의 線까지에 이르는 구역”(영해법 제1조)과 시행령 「별표.1」에 계기하는 23개의 기점을 연결한 直線 基線 및 시행령 「별표.2」에서 정하는 외측 한계로 둘러싸인 수역을 말하고 있다.

이와같이 평수구역을 확대 조정하는 合目的性으로는,

첫째, 현재 선박안전법에서 정하고 있는 평수구역은 内水와 18個區로 구분되어 있어 항해의 연속성에 제한을 받아 선박운항 효율을 감소시키는 요인이 되고 있으므로, 항해의 연속성을 부여하여 선박운항 효율을 증대시키고자 하며,

둘째, 内航海運이라는 개념은 우리나라의 主權 관할이 미치는 領海内에서의 해운활동이라고 볼 수 있으며, 領海内에서는 해운항만청이 모든 항로표지를 운영하고 있고, 또 해난사고와 관련하여 해양경찰대의 직접 지원을 받을 수 있으므로 안전성의 문제는 해결될 수 있을 것으로 여겨진다.

셋째, 평수구역을 항행할 수 있는 선박이라 할 지라도 사업면허에 제한을 받으므로 상당수의 船舶이 제외될 것으로 보인다. 예를 들면, 항만운송사업법에서 정하는 항만내에서만 운항하는 선박

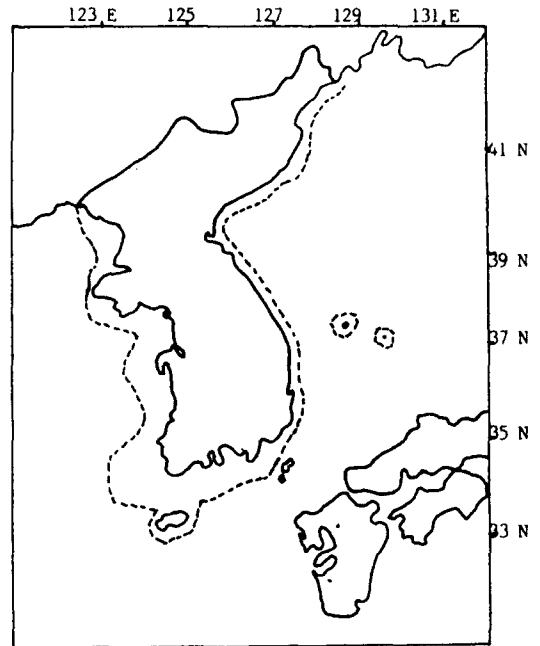


그림 7-1. 대한민국 영해도
 <자료> 현대 해양법론, 김 영구

은 제외될 것이다.

넷째, 선박안전법의 입법 당시와 비교하여 선박의 물적성능은 이미 국제기준을 도입하였으므로 크게 향상되었고 또한 인적 자질도 향상되었다.

참고로 1958년 이후 1989년 까지 교통부(1976년 이후에는 해운항만청)에 등록된 선박의 종류(어선 제외)를 보면 총 선박 척수에서 木船이 차지하는 비율이 1958년에는 93.4%이던 것이 1970년에는 75.2%, 1982년에는 39.7%, 그리고 1989년에는 30.9%로 감소하였다.

또한 화물선에서 無動力船(貨物船中 木船으로 帆船인 선박을 無動力船으로 봄)이 차지하는 비율을 보면, 1958년에는 65.0%이던 것이 1967년에는 36.6%로, 그리고 1976년에는 12.6%로 감소하였다.(1977년 이후의 통계 자료에는 木船을 汽船과 帆船으로 구분하지 아니하였기 때문에 정확한 비율을 알 수가 없음)

또한 해운조합 소속 선박중에 木船을 찾아보면 (목포와 부산 지역에 한정), 목포지역의 화물선인

제2 연성호, 부산지역의 예인선인 통해호, 신영호 및 제7 영진호 밖에 없으며 이들 선박은 모두 동력선이다. 평수구역의 확대에 따르는 보완점으로는, 우선, 현행 평수구역을 항행구역으로 하는 대부분의 선박은 非 船級船이고, 선주협회나 해운조합 등과 같은 해운단체에 가입되지 않은 선박들이므로, 검사의 보완과 해운단체에의 가입 유도가 필요할 것이다.

다음으로는, 평수구역이 조정안과 같이 확대된다면 현재의 영해와 일치하는水域이 될 것이므로, 현행 연해구역 항행 선박과 유사한 선박설비를 갖추어야 함은 물론 선박직원의 승무기준도 상향 조정되어야 할 것이다.

(2) 연해구역과 근해구역의 조정

현행 연해구역은 앞에서 서술한 바와 같이 한반도와 그 부속도서의 해안으로부터 20마일 이내의 수역과 일본 해안의 일부까지로 제한하고 있기 때문에 항해의 연속성에 크게 제한을 받고 있다.

예를 들면 일본의 大阪까지는 항행 가능한 선박이 名古屋이나 東京은 기항할 수가 없으므로 인하여 선박운항 효율을 크게 감소시키고 있다. 대한해협을 건너 일본(오사카)까지 항해한 선박이 일본열도의 연안을 따라 항해하는 것을 제한할 합당한 이유가 없으며, 일본 선박안전법에서는 연해구역을 대한민국 각 해안으로부터 20마일 이내라고 하고 있는 것과 비교하더라도 불합리하다 하겠다.

또한 앞으로 확대될 것이 예상되는 對 中國 및 對 蘇聯과의 물동량을 효율적으로 수송할 수 있도록 하고, 증가일로에 있는 아시아 역내의 해상 물동량 수요에 효율적으로 대처함과 동시에 국적 선사의 영업기반 확보 및 국제경쟁력 제고를 위해 연해구역을 확대하여 대한민국, 일본은 물론 대만, 홍콩 및 중국 동해안과 소련의 사할린까지 포함하는 해역으로 확대하여야 할 것으로 사료되며, 그 명칭은 「연근해구역(Near & greater Coastal Area)」으로 하는 것이 타당할 것으로 생각된다.

즉, 연근해구역은 소련 北東端인 Mys Aleksandra

사할린 북부 북위 54도 50분, 동경 143도 10분
사할린 동부 북위 48도 40분, 동경 145도 15분
일본열도의 北東端(Etorufu Shima 東端)

일본 Shikotan To 東端

일본 Inubo Saki에서 20마일 지점인 북위 35도 30분, 동경 141도 10분

일본 Miyake Shima(三宅島) 東南端

일본 Okinawa Gunto의 Kudaka Shima 동쪽 20마일 지점인 북위 25도 50분 동경 128도

대만 南端 20마일 지점인 북위 21도 30분, 동경 120도 50분을 차례로 이은 線과 북위 21도 30분 동경 120도 50분 지점에서 270도그은 線이 중국 해안과 만나는 지점을 연결한 線으로 둘러 싸인水域.

위와 같이 연근해구역을 확장함에 따르는 위험요소를 줄이기 위하여 연근해구역 항행선박의 요건을 상향시켜, 「일반 선박의 경우에는 선박의 길이가 20미터 이상이고 속력이 8노트 이상인 선박, 고속선의 경우에는 길이가 12미터 이상이고 속력이 20노트 이상인 선박」으로 조정하고자 하며, 선박의 설비기준은 현행 근해구역 항행 선박과 유사한 설비를 갖추어야 할 것이고 선박직원의 승무기준 역시 상향 조정되어야 할 것이다.



그림 7-2. 연근해구역 조정안

그러나 1990년 7월 선박직원법의 개정으로 인하여 해양·수산계 고등학교 졸업자에게 졸업과 동시에 4급해기사 면허에 응시할 수 있도록 하였기 때문에 해기사 需給 等の 문제에 있어서는 과거와 동일한 조건이 될 것이다.

여기에서 연근해구역에 포함되는 주요 항구와 부산항간의 거리를 기준속력인 8노트로 나누어 항해시간을 구해보면 표와 같다. 표에서 보는 것처럼 북쪽으로 가장 먼 사할린의 코사코프까지는 약 5일, 남쪽으로 가장 먼 홍콩까지는 약 6일이 소요되며, 나머지 항구까지는 0.5-4일이 소요되어 해상물건운송의 경제적인 면에서 보더라도 원거리 항해라고는 볼 수 없다.

또한 해난 발생시 헬리콥터에 의한 구조 가능 여부는 주로 구조를 요하는 선박과 헬리콥터 기지간의 거리에 의해 결정되는데 조난선박과 기지간의 작업 가능 최대 거리는 50-300 해리로 보고 있다(MERSAR Regulation 4-2). 따라서 제안하는 연근해구역내의 모든 선박은 헬리콥터 기지로부터의 구조를 받을 수 있어 항해상의 위험 수준도 큰 문제는 아닐 것으로 여겨진다.

Ports	Distance	Steaming Hours
Pusan-Vladivostok	511	64 hrs (2d-16h)
Pusan-Korsakov	950	119 hrs (4d-23h)
Pusan-Muroran	744	93 hrs (3d-21h)
Pusan-Sendai	881	110 hrs(4d-14h)
Pusan-Yokohama	663	83 hrs (3d-11h)
Pusan-Nagoya	551	69 hrs (2d-21h)
Pusan-Kobe	363	45 hrs (1d-21h)
Pusan-Nagasaki	163	20 hrs
Pusan-Mozi	123	15 hrs
Pusan-Niigata	519	65 hrs (2d-17h)
Pusan-Tailen	549	69 hrs (2d-21h)
Pusan-Chingtao	494	62 hrs (2d-14h)
Pusan-Shanghai	493	62 hrs (2d-14h)
Pusan-Keelung	715	89 hrs (3d-17h)
Pusan-Kaohsiung	913	144 hrs (4d-18h)
Pusan-Hongkong	1145	143 hrs (5d-23h)

〈자료〉 거리표, 대한민국 수로국

위에서 선박의 길이에 대한 기준을 20미터와

12미터로 구분한 것은, 지난 30년 동안 이 기준에 맞추어 선박을 확보 하여 왔기 때문에 여기에서 길이의 기준을 달리 하면 많은 실질적인 어려움이 있을 것으로 예상되어 과거의 기준을 그대로 적용하였다.

한편 고속선의 정의에 대한 기준은 찾을 수가 없었으나 현재 운항중인 선박을 기준으로 하여 20노트로 하였으며, 이는 현재 여객 운임 산정식에 쾌속선의 기준이 되는 속력이다.

(3) 근해구역과 원양구역의 조정

앞에서 지적한 바와 같이 근해구역의 개념은 일본의 팽창주의적 국가 정책에 기인한 것으로 유추되는 구분이고 선진 해운국에는 그 구분을 찾아볼 수 없는 바, 근해구역을 없애고 평수구역과 연근해구역을 제외한 전 세계의 해역과 수역을 원양구역(Ocean Area)으로 조정하고자 하며, 원양구역 항행 가능 선박의 기준은 현행 기준인 『길이 60미터 이상이고 최대속력이 10노트 이상인 선박』으로 하는 案과, 현행 근해구역의 기준과 비슷한 수준인 『길이 30미터 이상이고 최대속력이 10노트 이상인 선박』으로 하는 2개의 案을 제안하고자 한다.

제3장 「외항 근해구역 상선의 성능 조사」에서 이미 서술한 것처럼 길이가 60미터 미만이거나 최대속력이 10노트 미만으로 근해구역을 항행 가능한 외항 선박은 28척이나, 이들 모두가 현재로는 해운업법상의 항로 면허때문에 한일항로에만 취항하고 있으며, 선박안전법 상의 항행구역과 해운업법 상의 항로와는 별개의 문제로서 선박안전법의 항행구역 제도에 의하여 항행이 가능하다 하더라도 해운업법에 의하여 항로면허를 받아야 하므로, 선박안전법상의 항행구역과 해운업법상의 항로는 별개로 분리하여야 한다.

그러나 원양구역에 취항하는 선박은 그 크기에 관계없이 선장과 3명의 항해사를 승선시켜야 할 것이며, 기관사의 승무 기준도 강화되어야 할 것으로 여겨진다. 또한 선박의 항행구역 조정과 관련하여 선박설비규칙, 선박소방설비규칙 및 선박구명설비규칙에 정하는 바에 따라 선박의 설비 기준도 상향 조정되어야 할 것이다.

(4) 종합 시안

이상의 결과를 종합하여 정리하여 보면,

1) 항행구역을 지정하는 선박의 길이 및 최고 속력에 관한 案은 다음 두가지로 정리된다.

<제 1 안>

길 이	최 고 속 력	항 행 구 역
60미터 이상	10노트 이상	원 양
20미터 이상 12미터 이상	8노트 이상 20노트 이상	연근해
무제한	무제한	평 수

<제 2 안>

길 이	최 고 속 력	항 행 구 역
30미터 이상	10노트 이상	원 양
20미터 이상 12미터 이상	8노트 이상 20노트 이상	연근해
무제한	무제한	평 수

2) 평수구역은 영해법상의 영해 이내까지로 확대하는 案이다.

3) 연해주역은, 일본연안은 물론 중국과 소련의 일부 연안까지 확장하되 그 구체적인 수역은 다음과 같고, 구역의 명칭은 『연근해주역』으로 한다.

소련 北東端인 Mys Aleksandra
사할린 북부 북위 54도 50분, 동경 143도 10분
사할린 동부 북위 48도 40분, 동경 145도 15분
일본열도의 北東端(Etorufu Shima 東端)

일본 Shikotan To 東端

일본 Inubo Saki에서 20마일 지점인 북위 35도 30분, 동경 141도 10분

일본 Miyake Shima (三宅島) 東南端

일본 Okinawa Gunto의 Kudaka Shima 동쪽 20 마일 지점인 북위 25도 50분, 동경 128도

대만 南端 20마일 지점인 북위 21도 30분, 동경 120도 50분을 차례로 이은 線과 북위 21도 30분 동경 120도 50분 지점에서 270도로 그은 線이 중국 해안과 만나는 지점을 연결한 線으로 둘러 싸인 水域.

4) 근해주역은 폐지한다.

5) 원양구역은 평수구역 및 연근해주역을 제외

한 전 세계의 해역 및 수역으로 한다.

참 고 문 헌

1. 1948년 해상인명안전협약, 한국해양대학, 단 기 4291년
2. 1960년 해상인명안전협약, 운수성 선박국, 해 문당, 1966
3. 1983년 해상인명안전협약, IMO협약연구회, 석정, 1985
4. 조선법령편람 下2, 조선총독부 편, 영진문화 사, 1988
5. 대법전, 오세경, 법전출판사, 1990
6. 대한민국 현행 법령집 제25권, 법제처
7. 현행 해사법령집, 해문당, 1954
8. 해사6법 '90, 해사법편찬위원회, 해문당, 1990
9. 해상교통법, 박용섭, 한국해사문제연구소, 19 88
10. 해상법, 배병태, 한국사법행정학회, 1983
11. IMO/STCW, 손태현, 경양사, 1986
12. 항만국통제지침서, 해운항만청, 1985. 11.
13. 무선 제6호, 한국무선종사자협회, 1982. 12월, pp. 10-14
14. 무선 제13호, 한국무선종사자협회, 1984. 9월, pp. 2-5
15. (월간) 선박통신, 한국선박통신연구소, 1984. 11월, pp. 22-26
16. 기초선박통신강의, 김기문, 광문출판사, 1986
17. 전자통신공학개론, 양규식 김기문, 광문출판 사, 1990
18. 전세계해상조난 및 안전제도, 한국선급, 1987
19. 해양기상학, 민병언, 한국해양대학 해사도서 출판부, 1973
20. 현대 해양법론, 김영구, 아세아사, 1988
21. 1989-90 해운정책방향 토론회자료, 한국해운 기술원, 1988. 11. 7.
22. 1999-90 해운정책방향 토론회자료, 한국해운 기술원, 1988. 11. 28.
23. 1990-91 해운정책방향 토론회자료, 한국해운 기술원, 1989. 12. 8.

26 韓國航海學會誌 第15卷 第2號, 1991.

24. 한국해운편람, 한국해사문제연구소, 1989
25. 조합원현황, 한국해운조합, 1990
26. 해운항만통계연보(1977-1990), 해운항만청
27. 교통통계연보(1959-1976), 교통부
28. 거리표, 대한민국 수로국, 1984
29. 항로표지종합개발계획, 한국해양대학 해사기초과학연구소, 1987. 12. p. 28
30. Temperley Merchant Shipping Act 1984, M.

- Thomas & D.Steel, Stevens & Sons, 1976
31. Carriage Goods by Sea Act 1971
32. Business and Law for the Shipmaster, F.N. Hopkins, Brown & Ferguson Ltd., 1977
33. Cargo Systems Research Consultants, *Container Trade Growth and Prospects in the Developing World 1970/2000*, 1987