

## 해양사고 조사매뉴얼의 비교연구

나승진\* · 김상수\*\* · 박진수\*\*\* · 정재용\*\*\*\*

\*한국해양대학교 대학원, \*\*\*한국해양대학교 운송시스템공학과 교수, \*\*\*\*한국해양대학교 시간강사

### A Comparative Study on the Investigation Manuals of Marine Accidents

Song-Jin Na\* · Sang-Soo Kim\* · Jin-Soo Park\*\* · Jae-Yong Jong\*\*\*

\*Graduate School of Korea Maritime University \*\*Graduate School of Korea Maritime University  
\*\*\*Professor, Dept of Ship Operation Systems Engineering, Korea Maritime University  
\*\*\*\*Part time Lecturer, Korea Maritime University

**요 약 :** 우리나라 해양사고 조사매뉴얼은 국제적인 해양사고 조사지침과 코드 등을 수용하지 못하여 국제 기준과 절차 및 흐름에 뒤떨어져 있고, 새로운 시대와 여건에 맞는 독자적인 조사매뉴얼이 없는 실정이다. 이 연구에서는 한국과 일본 및 미국 해양사고 조사기관의 조사 매뉴얼을 비교·분석하여 우리나라 조사매뉴얼의 문제점을 도출하고, 우리 실정에 맞는 새로운 조사매뉴얼의 제정 방안을 제시하고자 한다.

**핵심용어 :** 해양사고, 조사코드, 인적요소, 조사지침, 해양사고 보고서, USCG 매뉴얼

**Abstract :** The investigation of marine accidents in Korea can not handle the international codes and guidelines and is being followed the conventional methods with a big gap to the international criterion and procedure. Also there is no proper investigation manual which is cope with the new era and surrounding circumstances.

This study analyzed the investigation manual of other countries, and proposed new investigation manual according to the analysis and international standards and procedure as followings :

- (1) Develop own investigation manual separating from the field manual which is mixed with judge,
- (2) Correct and improve the error and hazy words in the existing field manual which is not compatible a current situation,
- (3) The contents of new manual should be changed to cope with the international rules, criterion and procedures.

The list of contents and index is added, an abundant explanation and examples are given, and charts and illustrations are inserted to make the users understand easily. Also the inquiry techniques according to the classification of each accidents are included.

**Key words :** Marine Casualties and Incidents, Investigation Code, Human Factors, Report on Marine Casualties and Incidents, USCG Manual

## 1. 서 론

우리나라 해양안전심판원의 조사업무는 국제 해양사고 조사코드 및 지침 등을 수용하지 못하여 국제 기준과 절차 및 흐름에 뒤떨어져 있다.

해양안전심판원은 외형적으로 보면 1996년 해양수산부의 출범과, 1999년 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 개정으로 한층 발전된 모습으로 보이지만, 기관의 목표인 해양사고의 원인규명과 재발방지가능 등에 있어서는 오히려 법적·제도적으로 위축된 측면도 있다. 이러한 법적·제도적 측면을 단 시일 내에 개선하는 것은 매우 어려운 일이다. 그러나, 해양사고 원인규명 절차에 있어서 가장 기본적이고 중요할 뿐만 아니라 결정적인 역할을 하는 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률의 사무처리요령을 개선하고 정비한다면, 큰 어려움

없이 짧은 시일 내에 국제 기준과 절차를 수용하여 조사업무의 개선이 가능하고, 즉각적인 효과를 거둘 수 있다.

이를 위해 미국의 “해양안전 매뉴얼” 및 일본의 “해난심판 이사소의 실무”를 우리나라 해양안전심판원의 “사무처리요령”과 비교·검토하여, 문제점을 도출하고, 개선 및 보완 방안을 제안하고자 한다.

## 2. 조사관련 국제 규정과 기준

### 2.1 해양사고 조사 관련 국제규정

해양사고 조사에 관한 국제협약은 유엔해양법협약<sup>1)</sup>, 국제노동기구협약 및 국제해사기구의 여러 협약이 있는데, 이를 정리하면 <Table 1>과 같다(박, 1997).

\* 정회원, sjna@momaf.go.kr 02)3148-6314

\*\* 정회원, sskim97@hotmail.com 032)777-0963

\*\*\* 정회원, jspark@hhu.ac.kr 051)410-4240

\*\*\*\* 정회원, capt-jyjong@hhu.ac.kr 051)410-4863

1) UNCLOS, The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. 12. 10. 제정 채택

Table 1 International Regulations on Marine Accidents Investigation

협약	관련 조항
유엔해양법협약	· Part 7(公海) 제1절(총칙) 제94조(기국의 의무) 제7항
국제노동기구협약	· 선원의 직업상 재해방지에 관한 협약(협약 제134호) 제2조제1항, 제2조제4항 및 제3조 · 상선의 최저기준에 관한 협약(협약 제147호) 제2조(g)항 · 선원의 직업상 재해방지에 관한 권고(권고 제142호) 제3조
국제해사기구 협약	· 해상인명안전협약 제1장 제21조(해양사고) · 1978 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무기준협약 제1장 제 I /4조(통제절차)와 부속서 제1장 제 I /5조(국내규정) · 국제해양오염방지협약 제12조(선박의 해양사고) · 국제만재흡수선협약 제23조(해양사고) · 1993 어선안전협약 제7조(어선의 해양사고) · 1989년 이동성 근해굴착장치의 구조 및 설비에 관한 규칙 제1조제8항(해양사고)

이들 협약의 공통된 주요 내용은 첫째, 자격 있는 자에 의해 해양사고 조사를 실시하고, 둘째, 조사결과를 국제해사기구에 통보하며, 셋째, 조사시 이해관계국간에 협력하도록 하고 마지막으로 개인 등의 책임이 조사결과서에 나타나지 않도록 하고 있다.

2.2 조사 관련 국제기준

국제해사기구(IMO)는 ‘해양사고 조사코드’(RES. A.849(20), 1997. 11.)를 채택하여 국제적인 조사지침을 마련하였는데 이 지침은 해양사고 발생시 주요 조사내용, 인접국가와의 합동조사 및 조사협력 실시 등을 규정하고 있다. 또한 IMO는 해양사고에 대한 ‘인적요소 조사지침’(RES. A.884(21), 2000. 2.)코드를 추가하여 인적요인에 대한 조사에 대해서도 지침을 제공하고 있다(海難審判協會, 2002). ‘인적요소 조사지침’은 앞서 제정된 ‘해양사고 조사코드’를 Appendix 1에 수용하고, ‘인적요소 조사지침’을 Appendix 2로 추가하였다. 또한, ‘해양사고 조사코드’ 도입에 대한 후속조치로 일정기준 이상의 해양사고에 대한 보고서를 작성·제출하도록 규정하였다 {해사안전위원회 회람문서 827호 및 해양환경보호위원회 회람문서 333호(1997. 12. 9.)}(중앙해양안전심판원, 1999).

‘해양사고 보고서’의 내용은 2000년 12월 14일 해사안전위원회 회람문서 953호와 해양환경보호위원회 회람문서 372호로 일부 내용이 개정되었다. ‘해양사고조사코드’는 시행 후 일부 미비점이 발견되어 한국, 독일 및 스웨덴 등 5개국이 새로운 개정안을 제출하여 2002년 4월에 FSI 회의를 통과하였으며 현재 해사안전위원회에 상정되어 있다.

1) 해양사고 조사코드(Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents)

국제해사기구는 1997년 11월 27일 제20차 총회에서 유엔해양법협약 및 국제해사기구의 관련 규정에 의거 최초로 조사코드를 제정하여 총회결의로서 「해양사고 조사코드」(RES.A.849(20))를 채택하였다. 이 코드는 결의문과 15개항으로 구성된 부속서로 구성되어 있다. ‘해양사고 조사코드’는 해양사고

를 조사·심판하여 사고의 원인과 유발요소를 규명하고, 그 결과에 관한 정보를 각국이 공유함과 동시에, 적절한 재발방지대책을 수립함으로써 궁극적으로 해상에서의 인명의 안전과 해양환경의 보호에 기여할 수 있다는 인식 아래, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 방법과 절차, 국가간의 상호 협조방안, 정보의 공유방안 등에 관하여 규정하고 있다(심, 2000).

2) 해양사고 인적요소 조사지침(Guidelines for the investigation of human factors in marine casualties and incidents)

이 지침은 해양사고의 조사·심판에 있어서 인적요소를 발굴하기 위한 체계적인 접근 방법과 분석 기법을 기술하고 있다. 전통적으로 해양안전을 확보하기 위한 노력은 주로 선체나 선박설비 등 기계·기술적인 문제로부터 접근하여 왔으며, 그 결과 선박설계, 조선(造船), 기계, 항해장비 등과 같은 분야에 있어서 상당한 기술 발전을 가져왔다(海難審判廳, 2001). 그러나 이러한 기술적 향상에도 불구하고 해양사고가 끊임없이 발생함에 따라 인적요소에 의한 사고의 문제점이 부각되기 시작하였다. 인적요소에 의한 사고는 선원의 교육 및 자격제도와 밀접한 관계를 갖고 있다. 그러나 선원의 교육 및 자격제도는 인적요소의 한 부분에 지나지 않는다. 사고를 유발하는 인적요소는 의도적이건 아니건 사람의 작위 또는 부작위의 결과로서 관련자들의 적성, 경험의 정도, 피로, 건강, 상황 판단 능력, 스트레스, 작업 조건 등 다양한 형태로 표출되고 있다. 특히 최근 다국적 선원들로 구성된 선박의 경우 의사전달의 어려움과 문화의 차

이 등도 큰 문제점으로 대두되는 등 복잡한 형태를 띠고 있다. 따라서 해양사고의 인적요소를 발굴·분석하기 위해서는 복잡한 상황을 보다 단순화시키는 체계적인 접근이 필요하게 되었으며, 국제해사기구에서는 이를 실현하기 위하여 ‘해양사고 인적요소 조사지침’을 개발하였다.

이 지침은 지침의 목적, 조사·심판의 절차 및 기법, 국제해사기구 보고절차, 조사관·심판관의 자격 및 훈련에 관한 사항 등을 규정하고 있다.

3) 해양사고 보고서

‘해양사고 보고서’(Report on Marine Casualties and Incidents)는 ‘해양사고 조사코드’(RES. A. 849(20), 1997. 11. 27) 제14조(보고서의 내용)에 정해진 보고서 내용을 보완·완성시키기 위해, 1997년 12월 9일 해사안전위원회 회람문서 827호 및 해양환경보호위원회 회람문서 333호로 채택되었고, 2000년 12월 14일 해사안전위원회 회람문서 953호 및 해양환경보호위원회 회람문서 372호로 개정되었다. 이 보고서 작성은 각 해양사고 조사로부터 얻어진 정보의 흐름을 촉진하기 위한 것으로, 각 보고서는 가능한 한 정해진 기본적 형식에 따르도록 하고 있다.

3. 조사매뉴얼 비교·분석

3.1 매뉴얼의 구성

1) 미국 해안경비대(USCG)의 조사매뉴얼

USCG의 해상안전 매뉴얼은 전체 9권으로 구성되어 있고 해양사고에 대한 내용은 제5권(조사)에 실려있으며, 이 책은 Part A와 B로 구분되어 있고 459쪽으로 구성되어 있다. Part A는 관리, Part B는 조사에 관한 내용으로 구성되어 있으며, 각 장의 내용은 <Table 2>와 같다(USCG, 2001).

2) 일본 해난심판이사소(MAIA)의 조사매뉴얼

일본 해난심판청의 해난심판이사소는 우리나라 해양안전심판원의 조사관실에 해당하고, 해난심판이사소에서 2000년 6월에 발행한 「해난심판이사소의 실무」(이하 “일본실무매뉴얼”이라 한다)가 우리나라의 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 사무처리요령」(이하 “사무처리요령”이라 한다)과 같다고 볼 수 있다(海難審判協會, 1999). 일본실무매뉴얼은 “해난심판이사소의 실무”와 “자료편”(별책)으로 구성되어 있으며, 그 내용을 살펴보면 <Table 3>과 같다(海難審判事務所, 2000).

자료편(별책)은 전체 3章 및 기타자료로 구성되어 있으며, 각 장의 구성은 “해난심판이사소의 실무”의 제1, 2, 3장과 순서가 같고 마지막에 기타 자료편이 있다. 별책의 내용 중 주요 참고 및 설명자료는 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무 기준 협약(STCW)의 체약국 일람표, 수역번호, 선박의 분류표, 선박의 종류에 따른 선박검사증서 등의 비치상황표, 기상관서 일람, 항로표지 관서 일람, 감정사양서 기재 예, 중대 사건의 홍보 예, 국제안전관리규약, 승무기준에 있어서의 배승표, 선장 및 기관장 배승의무의 인정방법, 친족표, 이사소 업무 흐름도, 지방해난심판청 관할일람도 등이다.

3) 우리나라 해양안전심판원(KMST)의 조사매뉴얼

해양안전심판원의 조사 또는 심판에 관한 실무매뉴얼이나 실무제요(提要) 등에 관하여 살펴보면, 심판에 관한 것으로는

Table 2 Contents of USCG Investigation Manual

구 분	내 용
Part A	제1장. 역사와 전통 (History and Tradition) 제2장. 조사의 권한 (Authority for Investigation) 제3장. 오버아칭 정책 (Overarching Policies) 제4장. 조사관의 훈련과 자격 (Training and Qualification of Investigators) 제5장. 조사의 유형 (Types of Investigations) 제6장. 예비조사 (Preliminary Investigations) 제7장. 자료수집활동 (Data Collection Activities) 제8장. 약식조사 (Informal Investigations) 제9장. 정식조사 (Formal Investigations) 제10장. 조사보고 (Report of Investigation) 제11장. 조사보고서 항소 (Appeal of Investigative Reports) 제12장. 공공과 미디어 관계 (Public and Media Regulations)
Part B	제1장. 조사절차 (The Investigative Process) 제2장. 사고인지 (Detection of Incidents) 제3장. 증거수집 (Fact Finding) 제4장. 사고분석 (Causal Analysis) 제5장. 인적과실 분석 (Analysis of Human Error) 제6장. 위반분석 (Violation Analysis) 제7장. 안전권고 (Safety Recommendations) 제8장. 안전경고 (Safety Alerts) 제9장. 해양사고조사 (Marine Casualty Investigation) 제10장. 오염사고조사 (Pollution Incident Investigation) 제11장. 개인조사에 대한 특별의정서 (Personnel Investigation) 제12장. 보트사고 조사 (Boating Accident Investigation) 제13장. 만재홀수선 위반조사 (Load Line Violation Investigation)

Table 3 Contents of MAIA Investigation Manual

구 성	내 용
제1장 심판개시 신청이전의 실무	제1절 해난의 인지와 입건 제2절 해난사실의 조사 및 증거수집 제3절 중대해난사건 등 제4절 형사관련해난사건 제5절 심판불요처분 및 시효처리
제2장 심판개시 신청 및 신청후의 실무	제1절 심판개시 신청 실무 제2절 심판개시 신청후의 실무 제3절 이사관의 심판정에 대한 대응 제4절 이사관 의견(논고)
제3장 재결연도후의 실무	제1절 제2심청구 등의 실무 제2절 재결집행의 실무
제4장 보고 및 문서관리 실무	제1절 보고 제2절 문서관리 제3절 문서열람창구 설치 등 제4절 정보공개의 유의사항

중앙해난심판원에서 발행한 「해난심판실무提要」(1973년 7월) 등 10여권의 매뉴얼과 연구책자 등이 있다. 하지만, 조사에 관한 실무매뉴얼 등은 2002년 9월 현재까지 해양안전심판원에서 별도로 발간되거나 정해진 해양사고 조사매뉴얼 등은 없고, 조사에 관하여 사실상 매뉴얼 역할을 하는 것은 「해양안전심판법규집」의 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률사무처리요령」(1999년 10월 발간)이 유일하다고 할 수 있다. 이 사무처리요령은 1972년에 중앙해난심판원에서 발간한

「해난심판법규집」에 실린 “해난조사사무처리규정”(1971년 11월 10일 교통부 훈령으로 제정)이 그 효시가 되고, 그후 1982년, 1988년, 1995년 및 1999년 개정을 거쳐 현재에 이른다(교통부, 1988).

동 사무처리요령은 해양사고의조사및심판에관한법률, 동법시행령 및 동법 시행규칙의 시행을 위한 사무처리에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 해양사고의 조사와 심판사무의 원활히 하기 위한 것으로, 중앙해난심판원 훈령 제20호로 제정

Table 4 Contents of KMST Investigation Manual

구 성	내 용
제1장 총칙(제1조에서 제16조)	
제2장 심판청구전의 사무	제1절 해양사고의 접수·보고 및 사건성립(제17조에서 제22조) 제2절 해양사고사실의 조사와 증거의 수집(제23조에서 제45조) 제3절 심판불요처분 및 시효처리(제46조에서 제50조)
제3장 심판의 청구와 심판의 진행	제1절 심판청구절차(제51조에서 제60조) 제2절 심판청구서의 수리(제61조에서 제65조) 제3절 심판준비(제66조에서 제77조) 제4절 심리절차(제78조에서 제109조) 제5절 조사관의 의견진술(제110조에서 제111조) 제6절 재결(제112조에서 제123조) 제7절 징계기준(제124조에서 제130조) 제8절 특별심판(제131조에서 제135조)
제4장 재결고지후의 사무	제1절 제2심청구 등(제136조에서 제141조) 제2절 재결의 집행(제142조에서 제150조) 제3절 징계의 실효(제151조에서 제154조)
제5장 보칙(제155조에서 제173조)	
사무처리요령 별표 (19개)	
사무처리요령 문서 및 장부 서식 (93개)	

Table 5 Comparison Analysis of Investigation Manual

구분	미 국	일 본	한 국	비 고
독자적인 매뉴얼 발간여부	발간	발간	미발간	발간 필요
조사 매뉴얼 분량	459쪽	320쪽	33쪽	보완 필요
해양사고조사 코드 수용 여부	수용	수용	미수용	수용 필요
인적요소조사지침 수용여부	수용	수용	미수용	〃
ISM코드 수용여부	수용	수용	미수용	〃
목차 및 약어 설명	있음	있음	없음	개선 필요
참고 자료	풍부하고 다양	풍부하고 다양	거의 없음	〃
관할 일람도	있음	있음	없음	작성 필요
서식 기재 예문	있음	있음	없음	개선 필요
조문에 대한 설명	상세함	상세함	없음	보완 필요
圖示 설명	다양	다양	없음	개선 필요
업무 흐름도	있음	있음	없음	작성 필요
사고종류별 조사 요령분리 여부	분리	분리	총괄적	분리 필요
사례작성 여부	작성	작성	없음	작성 필요

(1988년 10월 18일)되어, 1989년 6월 26일 제1차 개정을 시작으로 1999년 5월 21일 제6차 개정까지 부분적으로 개정된 후 1999년 2월 5일 해난심판법이 해양사고의조사및심판에관한법률로 개정되면서 같은 해 9월 30일 중앙해양안전심판원 훈령 제44호로 전문 개정되어 오늘에 이르고 있다.

이 사무처리요령은 전체 5장 173조 조문과 19개의 별표 그리고 93개 별지 서식으로 이루어져 있고, 그 구성은 <Table 4>와 같다.

### 3.2. 조사매뉴얼의 비교분석

우리나라 해양안전심판원 조사관실은 2002년 9월말 현재까지 독자적인 조사실무서나 조사매뉴얼을 가지고 있지 못하다. 그러나 미국해안경비대는 모두 9권으로 구성된 「해양안전 매뉴얼」을 가지고 있고, 일본 해난심판청 해난심판이사소도 「해난심판이사소의 실무」라는 조사기관 자체의 독립적인 조사업무관련 지침서를 가지고 있어, 기관의 위상을 높이고 직원의 역량 강화에 도움이 되도록 하고 있다. 또한, 이들 두 나라의 매뉴얼은 분량과 내용에 우리와 비교할 수 없을 정도로 방대하다.

미국 해안경비대 매뉴얼은 전체 9권으로 이루어져 있고, 조사기법을 다룬 제5권의 페이지가 459쪽에 달하며, 일본의 매뉴얼은 320쪽에 이른다. 반면에 한국의 매뉴얼에 해당하는 「1999년 사무처리요령」의 전체 페이지는 332쪽이지만 조사와 심판업무가 함께 섞여 있고, 그 중에 별표와 서식 등이 들어 있으며, 실제적인 조사 절차와 기법에 관한 부분은 33쪽에 지나지 않는다. 33쪽 중에서도 조사기법에 관한 부분은 10여 쪽에 지나지 않고, 나머지는 절차에 관한 부분이므로 해양사고 원인규명에 실제적인 도움이 되는 내용은 극히 적다. 미국 매뉴얼 제5권의 Part B부분만 보아도 315쪽에 걸쳐 13장으로 구성되며, 조사절차와 사고인지 및 조사·분석을 거쳐 안전권

고에 이르기까지 상세하게 작성되어 있다. 일본 매뉴얼도 1쪽에서 145쪽까지 실무적인 사항을 심판개시 신청이전의 실무, 심판개시 신청 및 신청후의 실무, 재결 언도 후의 실무, 보고 및 문서관리 실무 순서로 기술하고, 146쪽에서 마지막 323쪽까지도 책 전반부의 내용과 관련된 사항을 설명하고 있으며, 참고 및 설명자료 등도 풍부하다. 즉, STCW조약 체약국 일람표, 선박의 분류표, 선박검사증서 등의 비치상황표, 기상 및 항로표지관서 등의 일람표, 승무기준에 따른 배승표, 친족표, 업무 흐름도, 각 심판청의 관할일람도와 각종 서식의 기재 작성 예가 많이 실려 있다.

국제해사기구에서 규정한 ‘해양사고조사코드’, ‘해양사고인적요소조사지침’, ‘해양사고보고서’ 및 ‘ISM코드’ 등이 한국 매뉴얼에 제대로 수용되어 있지 않은 반면, 일본 매뉴얼은 국제 안전관리규약을 상당부분 수용하고, 국제 해양사고조사에 대해서도 상세히 기술하고 있다. 미국해안경비대 매뉴얼은 해양사고조사코드의 인적요소 조사지침을 대폭 수용하여 제4장 사고분석, 제5장 인적과실 분석, 제6장 위반분석 등 인적요소를 중심으로 한 사고원인 분석법을 설명하고 있다. 특히, 호킨스의 SHEL이론, 라스무센 박사의 SRK이론 및 리즌 박사의 GEMS이론을 들어 사고원인을 분석하는 방법 등이 기술되어 있다.

조사 매뉴얼 목차와 약어의 설명에서도 미국해안경비대 매뉴얼은 책의 앞쪽에 각 장의 제목에 대한 색인이 있고, 각 장의 앞부분에 해당 장의 전체 목차가 상세히 기술되어 있다. 일본 매뉴얼은 책의 앞쪽에 법규와 기관명칭 및 직명 등에 대한 약어 풀이가 있고, 실무 부분의 목차가 자세히 기록되어 있으며 후반부 별책 목차도 명확하게 기재되어 있다. 그러나 우리 매뉴얼에는 약어나 목차가 전혀 없어 매뉴얼 사용자들이 사무처리요령의 조문과 별표 및 서식 등의 검색이 불편하며, 약어 풀이가 없어 처음 조사업무를 담당하는 사람은 법규나 기관명

Table 6 Comparison of Form Entries

차례	해양사고 보고서(IMO)	해양사고 기록표(한국)	조사관 질문조서(한국)
1	IMO 번호	선박 명칭	선명
2	선박명	선박 국적	선박 종류
3	기국	선적항	선질
4	선종	선박번호	총톤수
5	총톤수	호출부호	선적항
6	全長	총톤수	선체 치수
7	선급	진수일(선명)	용도
8	등록선주	주요치수	항행구역
9	관리자/운항자	선질	하기만재출수선
10	이전 선명	기관 종류, 출력, 수	진수 년월일
11	이전 기국	속도	준공 년월일
12	이전 선급	항해구역	선교 위치
13	계약/용골설치/인도 일자	용도	선박 소유자
14	주요 개조 일자	선박검사기관	운항자
15	재화중량톤수	소유자	주기관 종류 등
16	선체 재질	-	원격조종장치
17	선체 구조	-	추진기 종류 등
18	건조 조선소	-	쓰러스터
19	선체 번호	-	선회경 횡거, 종거
20	전손/추정전손/해철 일자	-	정지거리, 시간
21	선원수	-	속력, 회전수
22	승객수	-	-

또는 직명 등의 구분이 명확하게 이해하지 못한다.

우리 매뉴얼과 외국 매뉴얼의 차이점은 사용 예시에 대한 부분이다. 일본 매뉴얼은 각각의 사항에 대한 구체적인 사례를 들고 있고, 모든 조사 관련 서식의 경우도 기입해야 할 란을 공란으로 두지 않고 있다. 예를 들면, 그에 맞는 사항을 적어 넣고 있으며, 조사관 의견진술서와 현장검사조서 등은 실제 작성한 1건의 예문 전체를 실어 이해가 쉽도록 하고 있다. 미국 매뉴얼의 경우도 대부분의 조사 규정에 대하여 실례와 보기를 상세하게 적고 이에 대한 설명을 추가하여 이해가 용이하도록 하고 있다. 하지만 우리 매뉴얼은 각 조문의 규정도 간단할 뿐만 아니라 그에 대한 풀이나 설명도 거의 없으며, 조사 서식은 모두 공란으로 그대로 남겨두고 있는 등 개선의 여지가 많다.

미국 및 일본 매뉴얼과 한국 매뉴얼의 또 다른 차이는 도시(圖示)에 관한 것이다. 미국 매뉴얼은 인적요소 분석에 대하여 그 인과관계 등을 그림으로 그려 부연 설명하고 복원성, 해류의 흐름, 만재출수 및 증거물 취급 등에 대하여 삽화 등을 덧붙여 알기 쉽도록 하고 있다. 일본 매뉴얼도 해난 인지 경로도, 업무흐름도, 관할구역도, 친족표 등을 그림으로 나타내고 있으며, 한 사건에 여러 선박이 관련된 사건 등에 있어 사건명칭을 붙이는 구체적인 사례를 매 경우마다 선박을 중심으로 그림으로 그려 설명하고 있다. 그러나 우리나라 매뉴얼에는

사무처리요령에서 그림으로 설명되는 내용이 없다. 따라서 새로운 조사 매뉴얼 작성시에는 관할구역도와 업무흐름도 등 가능한 많은 그림을 함께 넣어 줄 필요가 있다.

우리나라 매뉴얼과 외국 매뉴얼의 큰 차이점 하나는 사고관련자에 대한 질문조서 작성에 대한 내용의 분량과 구성이다. 미국과 일본의 조사 매뉴얼은 조서작성에 대한 내용이 총괄적인 사항과 각각의 사고종류별로 나누어진 세부적인 사항으로 구성되어 있고, 사고종류별 특성에 맞춰 조사기법이 설명되어져 있으며 용례와 참고자료도 풍부하게 들어있다. 그러나 우리나라 매뉴얼은 사무처리요령 제34조(질문조서의 작성) 한 개 조문으로 약 3페이지에 걸쳐 총괄적으로 간단하게 모든 사고종류에 대한 질문조서 작성방법이 기재되어 있을 뿐 설명이나 참고자료는 전혀 없는 실정이다.

국제해사기구의 '해양사고보고서'와 우리나라의 '해양사고 기록표' 및 '질문조서' 등 3종류의 기입 항목을 비교해 보기로 한다. '해양사고 보고서'에는 사고 관련 선박에 대해 22개 항목을 기입하도록 하고 있는데 반하여, '해양사고 기록표'에는 15개 항목 그리고 '질문조서'에는 21개의 기입항목이 있다. 3가지 서식 중 서로 일치하는 기입 항목 수를 보면 '해양사고 보고서'와 '해양사고 기록표' 사이에는 9개 항목이 있고, '질문조서'와 '해양사고 보고서' 사이에는 11개 항목, '질문조서'와 '해양사고 기록표'는 10개 항목에 불과하다. 세 가지 서식의

Table 7 Contents of new KMST Investigation Manual

구분	구성	내용
조사업무 실무	· 추록가제현황표	
	· 매뉴얼 목차	
	· 약어 설명	
	제1장 총칙	1.1 목적 1.2 용어의 정의 1.3 해양사고의 대상 1.4 사건명 붙이는 방법 1.5 사고일시 및 장소 기입 방법
	제2장 사고의 인지와 입건	2.1 해양사고의 인지 2.2 사고의 접수 및 처리 2.3 보고서 작성(전산입력) 2.4 중대사건 및 국제 해양사고 처리방법
	제3장 조사 및 증거수집	3.1 조사 3.2 관련자 등 면접조사 3.3 증거의 수집
	제4장 조사완결사건 처리	4.1 심판불요처분 4.2 시효처리 4.3 심판청구
제5장 심판청구후의 업무	5.1 관할이전사건에 대한 처리 5.2 심판청구서의 변경 5.3 추가조사 및 증거물 확보와 제출 5.4 심판정에서의 업무와 자세 5.5 의견진술서 작성법	
제6장 재결후의 업무	6.1 제2심 청구 실무 6.2 재결집행의 실무 6.3 해양사고기록표 작성 및 전산입력 6.4 IMO 해양사고 보고서 작성과 제출	
부록	목차 / 각종 장부 및 문서 서식 / STCW 협약국 일람표 / 질문조사 양식 / 영문 질문조사 / 해양사고기록표 / IMO 해양사고 조사지침 / 해양사고 인적요소 조사지침 / 해양사고 보고서 / ISM코드(매뉴얼 및 절차서 일람표 포함) / 해양안전심판원 전체 업무 흐름도 / 조사업무관련기관 일람표 등	
색인표		

전체 항목 수에 비하여 서로 일치하는 항목은 약 절반 정도에 불과할 뿐이다.

일치하는 항목 수뿐만 아니라 각 항목의 순서도 서로 연관성이 없이 나열되어 신속한 업무 수행이 어렵다. 사고관련 선박뿐만 아니라 사고관련자, 사고현황, 운항 및 피해상황 그리고 사고원인 등에 모든 사고관련사항이 비슷한 실정이기 때문에 업무의 효율성이 크게 떨어지고 있다. 물론 국제기구에서 정보의 공유와 통계 등을 위한 보고항목과 우리나라에서 실제 해양사고의 조사 및 심판과정에서 사고원인 규명에 필요한 항목이 모두 같을 수는 없지만, 적어도 '해양사고보고서'에 기입해야 하는 사항은 '질문조사'나 '해양사고기록표'에는 들어 있어야 한다. 또한, 해양안전심판원 자체 서식인 '해양사고기록표'와 '질문조사'의 내용이 서로 다른 것은 더 큰 문제이다.

사건의 조사나 심판 종료 후에 '해양사고기록표'의 경우 질문조사를 참조하여 작성하고, '해양사고보고서'의 경우에는 '질문조사'와 '해양사고기록표'를 참조하여 작성할 수 있어야 한다. 그러나 앞서 살펴본 바와 같이 서로 연관성이 적어 '질문

조사' 등에 없는 항목은 사건기록 전체를 새롭게 일일이 찾아 기입해야 하는 실정이다.

#### 4. 새로운 조사매뉴얼 모델 제안

##### 4.1 조사매뉴얼 작성의 기본 방향

조사 매뉴얼은 심판매뉴얼과 뒤섞여 있는 기존의 사무처리요령으로부터 분리하여 독자적인 조사매뉴얼을 정립하여야 한다(중앙해양안전심판원, 2002). 즉, 조사매뉴얼은 국제해사기구의 '해양사고 조사지침' 및 '인적요소 조사지침' 등 국제규정과 기준을 수용하고, 항해기록장치나 전자해도 등 최신 기기나 설비에 대한 사항도 도입·기재하며, 책자의 목차와 색인 등도 삽입해야 할 것으로 판단된다. 또한 사용자의 이해를 돕기 위하여 관할구역도, 업무흐름도 등 도표와 의견진술서, 질문조사 등 각종 서식에 예시를 풍부하게 제시하고, 책자의 형식도 내용의 추가 및 삭제가 용이한 가제편철(加除編綴)

식으로 함이 좋을 것으로 생각된다. 또한 기존 내용 중 복잡하거나 애매하고 오류가 있는 부분 등을 수정하고, 조사업무의 핵심인 질문조서의 서식을 새로이 수정하며 조사 및 질문조서 작성 기법에 대해서도 각 사고종류별로 세분화하여 작성할 필요가 있다(藤井春三, 2001).

#### 4.2 조사매뉴얼 모델 제안

앞에서 살펴본 각 국의 조사매뉴얼을 비교 분석한 결과를 토대로 우리나라의 현재 실정에 적합한 조사 매뉴얼 모델을 제안하고자 한다. 이 매뉴얼의 목차와 주요 내용은 <Table 7>과 같이 “조사업무 실무”(가칭), “부록”(가칭) 및 색인표로 구성하였으며, 추록 가제가 가능한 파일 형식을 제안한다.

### 5. 결 론

최근 우리나라 해양안전심판원의 조사업무는 국제 해양사고 조사지침과 코드 등을 수용하지 못하여 국제적인 기준과 절차 및 흐름에 뒤떨어진 채 과거의 방식을 답습하고 있다. 또한, 새로운 시대와 여건 및 국제 기준과 권고를 만족하는 조사 매뉴얼이 없는 점도 안타까운 현실이다. 이 연구에서는 다른 나라의 조사매뉴얼을 비교·분석하여 우리나라 조사매뉴얼의 미비점을 도출하고, 우리 현실에 맞는 새로운 조사매뉴얼을 다음과 같이 제안한다.

(1)심판업무와 뒤섞여 작성되어 있는 사무처리요령에서 조사업무만을 내용으로 하는 독자적인 조사업무매뉴얼로 분리 작성하고, (2)기존 사무처리요령 규정 중 복잡하거나 애매한 사항 또는 오류나 현재의 상황에 맞지 않는 내용 등은 대폭 개선하며, (3)국제규정과 기준 및 절차에 맞게 조사내용을 바꾸고, (4)책의 목차와 색인 등을 추가하며, (5)이용자가 이해하기 쉽도록 풍부한 설명과 용례를 제시하고 가능한 한 도표와 도식 등을 넣는다. 또한, (6)관련자에 대한 질문조서 작성기법을 사고종류별로 분류하여 자세히 설명하고 예시를 제시할 조사매뉴얼 작성을 제안하였다.

끝으로, 향후 해양사고 조사코드 등 국제규정을 법규와 사무처리요령 등에 수용하기 위해서는 외부 전문가와 해양안전심판원 직원 등으로 작업팀을 구성하여 충분한 시간과 예산을

가지고 현재의 사무처리요령과 국제코드 등을 비교 분석한 후 새로운 안을 도출한 후 조사업무관련자의 종합적인 의견을 수렴하여 보완·개선하여 확정해야 할 것으로 판단된다. 조사매뉴얼의 개선 및 발간 작업은 앞서 나온 결과물을 참조하여 중앙해양안전심판원 주관으로 중앙과 지방심판원의 조사업무 관련 직원들로 팀을 구성하여 새로운 매뉴얼을 작성·발간하는 방안이 마련되어야 할 것으로 사료된다. 또한, 조사 업무 중 가장 핵심이 되고 중요한 사고관련자의 면담과 조사 및 질문조서 작성에 관하여 사고종류나 사건별 양태에 따라 그에 맞는 조사기법을 개발하는 것이 앞으로의 연구과제가 될 것으로 판단된다.

### 참 고 문 헌

- [1] 교통부 중앙해양안전심판원(1988), 해난심판법규집. p. 3
- [2] 朴慶鉉(1997), “우리나라 海難審判法의 問題點과 改正方向에 관한 研究”, 韓國海洋大學校 博士學位論文, pp.172-180
- [3] 沈根亨(2000), 海洋安全審判法 研究, 서울, 고산사. pp.2-24
- [4] 중앙해양안전심판원(2002), 해양안전심판제도 중장기 발전전략. pp.26-27
- [5] 중앙해양안전심판원(1999), 해양안전심판법규집. pp. 441-445
- [6] 日本 海難審判事務所(2000), 海難審判事務所の 實務. pp.1-7
- [7] 海難審判廳(2001), 海難審判의 現況. pp.62-63
- [8] 藤井春三(2001), 海難의 眞實, 동경, 성산당서점. pp.36-42
- [9] 海難審判協會(2002), 海難調査의 國際協力化에 관한 研究報告書. pp.3-7
- [10] 海難審判協會(1999), 海難審判法 及 關係法令. pp.1-10
- [11] Hong Kong & IMO(2001), Training Course on Marine Casualty Investigation. pp. 65-73
- [12] USCG(2001), Marine Safety Manual Volume V, Investigations. pp.1-2

원고접수일 : 2002년 10월 3일

원고채택일 : 2002년 12월 18일