Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety
Research Paper
Vol. 24, No. 4, pp. 389-397, June 30, 2018, ISSN 1229-3431(Print) / ISSN 2287-3341(Online) https://doi.org/10.7837/kosomes.2018.24.4.389

장애인을 위한 해상교통환경 구축 방안에 관한 연구

김성국* · 한원희** · 양형선***†
* 성균관대학교 무역연구소, ** 목포해양대학교 기관시스템공학부, *** 목포해양대학교 항해학부

A Study on Installation of Maritime Passenger Service Environment for the Disabled Persons

Sungkuk Kim* · Won-Heui Han** · Hyungseon Yang***†
* Institute of International Trade, Sungkyunkwan University, Seoul, 03063, Korea
** Division of Marine Engineering System, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 58628, Korea
*** Division of Navigation Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 58628, Korea

요 약 : 오늘날 현대적 국가는 UN 장애인의 권리에 관한 협약을 비준하여 장애인이 차별받지 않는 환경을 조성하고 있다. 세계해사기구에서 1996년에 노인 및 장애인의 요구에 부응하기 위한 여객선의 설계 및 운영에 관한 권고안을 제시하였다. 우리나라에서는 교통약자의 이동편의 증진법이 시행되어 선박, 차량, 항공기, 철도 및 여객시설에 장애인편의시설이 신속하게 설치되고 있다. 하지만 해상교통환경은 안전에 관한 관심에 비하여 장애인에 대한 배려가 부족한 편이다. 본 연구에서는 현장 조사와 문헌조사를 통해 우리나라에서 장애인에 대한 해상교통환경을 개선하는 기초적 연구를 실시하였다. 연구결과 연안여객운송의 상당부분을 담당하는 유선과 도선 및 소규모 항구는 관련 법규의 적용이 제외되어 있었다. 또한 선박과 터미널에 장애인 교통편의시설의 설치율이 낮을 뿐만 아니라 낙후된 장비를 고려하고 있었다. 따라서 법령의 보완과 향상된 장애인 교통편의 시설을 신속하게 구축하여 인류보편적 가치인 장애인에 대한 인권을 보호해야 한다.

핵심용어 : 장애인, 여객선, 터미널, 인권, 해상여객운송

Abstract : *Modern countries have almost ratified the UN Convention on the rights of persons with disabilities and are creating environments to prevent discrimination against these individuals. In 1996, the International Maritime Organization presented a recommendation for the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs. In Korea, an act on the promotion of transportation convenience for mobility disadvantaged persons has been implemented, and facilities for the disabled have been rapidly installed in ships, vehicles, aircraft, railways and passenger terminals. However, the maritime transport environment is less concerned about disabled persons than safety. In this study, basic research was conducted to improve the maritime transport environment for disabled people in Korea through a field survey and literature survey. As a result, it was found that relevant laws and regulations have not been properly applied to excursion ships and ferries as well as small-scale ports, which are responsible for a large part of coastal passenger transportation. In addition to low installation rates of facilities for the transportation of persons with disabilities in ships and terminals, loose equipment was also considered. Therefore, it is necessary to protect the human rights of persons with disabilities, which are universal values of humanity, by complementing laws and introducing improved facilities.*

Key Words : *Disabled person, Passenger ship, Terminal, Human rights, Maritime passenger service*

1. 서 론

우리나라는 3,348개의 섬으로 구성되어 있으며 이 가운데 472개의 유인도서와 2,876개의 무인도서가 있는 해양국가이다. 최근 해양관광에 대한 관심증가로 인해 도서관광이 증가하고 있는데 연간 1,500만명 이상이 연안 여객선을 이용하여 이동하고 있다.

선박을 이용하여 도서를 오가는 여객을 분류하면 관광을 위한 일반인과 생계를 유지하고 있는 도서민으로 나눈다. 또한 거주지와 달리 신체적인 조건을 보았을 경우에 정상인과 장애인이 대상이 된다. 정상인에 비하여 신체적 혹은 정

* First Author : lloyds@skku.edu, +82-2-760-0471
† Corresponding Author : epicyang@mmu.ac.kr, +82-61-240-7178

신적 결함이 있는 장애인의 경우에는 선박을 이용한 이동이 상당히 제한된다.

한편 장애는 태어날 때부터 갖게 되거나 후천적으로 장애를 갖게 되기 때문에 누구나 언제든지 장애인이 될 수 있다. 따라서 우리는 자신 스스로 개인생활이나 사회생활을 정상적으로 영위할 수 있는 필요조건을 전혀 갖출 수 없거나 부분적으로 갖출 수밖에 없는 장애인을 동일한 인격체로서 대우하여야 한다. 장애인도 인간의 존엄성을 지니고 있으므로 기본적인 권리를 주장하고 대우받을 수 있어야 하는데 선박을 이용한 해양관광도 예외가 있을 수 없다.

하지만 그간 우리나라의 해상여객운송에서는 안전한 운송에 관심을 집중하였던 나머지 장애인에 대한 논의가 부족하였다. 이것은 장애인에 대한 사회의 관심과 배려가 광범위하게 확산되고 있는 사회적 상황과는 동떨어져 있다.

따라서 이 연구에서는 전 인류의 보편적 가치인 장애인의 인권을 보호하고 사회적 배려가 필요하다는 측면에서 해상여객운송 분야에서의 장애인 교통환경을 검토하고자 한다. 현재까지 장애인에 대한 해상교통환경을 진행된 연구가 부족하기 때문에 시험적인 연구로써 문제점과 개선방안을 제안하고자 한다.

이 연구에서 밝혀진 우리나라 장애인 해상교통환경을 확인한다면 선박과 승하선 시설 등에 장애인을 위한 가시적인 개선효과가 나타날 것으로 기대된다. 이에 선험적인 연구로서 그간 연구가 부족하였던 장애인의 해상교통환경을 현장점검을 통해 확인하였다.

2. 장애인의 해상교통

2.1 장애인 인권

장애인(Person with disability)은 신체 장애와 정신 장애로 인해 일상적인 활동에 제약을 받는 장애를 가진 사람이다. 이들은 건강권, 거주이주권, 접근권, 및 생활권, 노동권, 교육권, 이동권 및 보행권, 보육권, 문화향유권, 선거권 등 기본적인 권리들이 제대로 대우 받지 못하고 있는 것이 현실이다.

교통분야에서는 편의시설이 부족하고 장애인에 대한 선입견이 남아 있어 장애인들은 각종 시설 및 교통수단 이용 등에서 불편을 겪고 있다.

「UN 장애인의 권리에 관한 협약(UN Convention on the rights of persons with disabilities)」은 2006년 12월 13일 UN총회에서 192개국의 만장일치로 채택되었다. 장애인권리협약의 목적은 장애인이 모든 인권과 기본적인 자유를 비장애인과 동등하게 향유하도록 촉진, 보호, 완성하는 것이다.

이 협약은 장애인의 권리보장이 국가의 의무임을 국제사회가 강조한다는 점에 의의가 있다. 장애인권리협약의 제정은 장애인을 수동적인 보호의 대상으로 인식하는 것에서 벗어나 자율적인 인권의 주체로 인정하는 패러다임의 전환을 반영하는 것이다. 우리나라는 2007년 3월 30일 서명하였고, 2008년 11월 11일에 비준하였다.

한편 장애인권리에 대상이 되는 인구당 장애인의 비율은 세계 주요국인 OECD 32개 회원국을 Table 1과 같이 비교하였다. 우리나라의 경우 인구별 장애인 비율은 5.6%로서 OECD 회원국의 평균이 14.9%에 비하면 현격하게 낮은 비율로서 상대적으로 정상인의 비율이 극명히 높은 국가이다.

Table 1. Country states for handicapped person

Country	Disabled person ratio (%)	GDP per capita (U.S. dollars)
OECD-32	14.9	42,092.32
Luxembourg	21.2	107,708.22
Switzerland	17.4	80,836.66
Norway	20.1	73,615.15
Iceland	19.2	73,092.20
Ireland	5.3	68,604.38
United States	12.8	59,495.34
Denmark	15.1	56,334.61
Australia	17.9	56,135.42
Sweden	16.1	53,248.14
Netherlands	13.6	48,271.67
Austria	23.5	46,435.93
Finland	22.3	45,692.89
Canada	13.7	44,773.26
Germany	14.9	44,184.45
Belgium	13.9	43,243.30
New Zealand	24.0	41,629.33
Israel	16.0	39,974.34
France	21.1	39,673.14
United Kingdom	16.7	38,846.79
Japan	5.6	38,550.09
Italy	8.6	31,618.68
Korea	5.6	29,730.20
Spain	8.1	28,212.46
Slovenia	18.6	23,276.50
Portugal	17.2	20,575.03
Czech Republic	8.3	19,818.36
Estonia	18.5	19,618.31
Greece	7.1	18,945.09
Slovak Republic	10.3	17,491.10
Hungary	13.2	13,459.73
Poland	14.2	13,429.41
Turkey	17.6	10,434.02

source: OECD statics (2018), https://stats.oecd.org.

OECD 회원국은 평균적으로 인구 7명 중 1명은 일상생활에 어려움을 초래하는 장애를 갖고 있는 것으로 파악되고 있는데 다. 1인당 국내총생산(GDP per capita)이 가장 높은 Luxembourg는 장애출현율이 21.2 %이며 Turkey에서도 장애출현율이 17.6 %로서 우리나라 보다 모두 높다.

우리나라는 OECD 회원국 중에서 가장 낮은 5.6 % 수준의 장애출현율을 보이고 있다. 하지만 다른 국가는 인구주택총조사 등의 서베이를 통해 장애출현율을 파악한 반면에 우리나라의 경우에는 보다 엄격한 측정이라고 할 수 있는 등록장애인구를 통해 장애출현율을 파악하였기 때문에 다른 국가에 비하여 상대적으로 낮게 출현한다고 알려져 있다(Yoon, 2010).

2.2 해상교통 환경

연안여객운송은 국민들의 도서지역에 대한 대중교통으로 기능하고 있다. 연안여객운송은 육지와 도서를 연결하는 등의 도로 기능을 수행하고 있는데 우리나라에서는 등록된 법에 따라 각각 구별 운영되고 있다.

「해운법(Marine transportation act)」에 따른 여객선(Passenger ship)을 이용한 연안여객 이용인원은 2011년에서 1,426만명에서 2016년에 1,542만명으로 증가하였다. 한편 「유선 및 도선사업법(Excursion ship and ferry business act)」에 따른 유선(Excursion ship)과 도선(Ferry)를 이용하여 연안여객 이용인원은 2011년에 1,172만명이 이용하였고 2016년에는 1,592만명으로 증가하였다. 결과적으로 해상을 이용한 여객이동은 2011년에는 2,598만명에서 2016년에는 3,134만명에 달하였다(Table 2).

Table 2. Coastal passenger transport

(unit: 10,000 person)

	Passenger ship	Excursion ship and ferry	Total
2011	1,426	1,172	2,598
2013	1,606	1,293	2,899
2014	1,427	1,317	2,744
2015	1,538	1,529	3,067
2016	1,542	1,592	3,134

Source: KOrean Statical Information service (2018), http://kosis.kr.

연안여객 운송은 관광뿐만 아니라 국민의 생활과도 연계되어 있다. 도서민의 경우에는 연육교(連陸橋, bridge)가 없을 경우에 육지와의 경제생활과 교육, 의료 수요를 선박으로 유지할 수밖에 없다. 따라서 도서지역에 살고 있는 주민들의 교통권으로서 선박은 매우 중요하다.

「교통약자의 이동편의 증진법 시행령(Enforcement decree of act on promotion of the transportation convenience of mobility disadvantaged persons)」 제12조에는 여객시설에 필요한 이동편의시설의 종류를 Table 3과 같이 규정하고 있다. 이동편의시설은 매개시설(Connection facility), 내부시설(Internal facility), 위생시설(Sanitary facility), 안내시설(Guidance facility) 및 기타시설(Etc facility)로 구분하여 설치된다. 여객선 터미널(Passenger ship terminal)에는 개찰구(Ticket gate), 승강장(Platform), 보안검사장(Security checkpoint), 여객탑승교(Passenger boarding bridge), 대기시설(Waiting room)은 설치하지 않아도 된다. 하지만 항공기가 이용하는 공항시설은 여객선 터미널과 상당히 유사하지만 보안검사장과 여객탑승교가 필수적인 시설로서 해상 여객시설보다 많은 시설이 필요하다.

Table 3. Convenient mobility equipment by terminal

		Bus terminal	Bus stop	Railway station	Subway station	Transit facility	Airport	Passenger ship terminal	Metro train station
Connection facility	Pedestrian access road	○		○	○	○	○	○	○
	Main exit door	○		○	○	○	○	○	○
	Handicap parking	○		○	○	○	○	○	○
Internal facility	Passage	○		○	○	○	○	○	○
	Slope	○		○	○	○	○	○	○
	Lift	○		○	○	○	○	○	○
	Escalator	○		○	○	○	○	○	○
	Stairs	○		○	○	○	○	○	○
Sanitary facility (handicap stall)	Closet bowl	○		○	○	○	○	○	○
	Urinal	○		○	○	○	○	○	○
	Washstand	○		○	○	○	○	○	○
Guidance facility	Braille bloc	○	○	○	○	○	○	○	○
	Induce and guide facility	○	○	○	○	○	○	○	○
	Alert and refuge facility	○		○	○	○	○	○	○
Etc facility	Ticket office	○		○	○	○	○	○	○
	Vending machine	○		○	○	○	○	○	○
	Beverage stand	○		○	○	○	○	○	○
	Ticket gate			○	○	○			○
	Platform	○		○	○				○
	Security checkpoint						○		
	Passenger boarding bridge						○		
	Waiting room		○						
	Pregnant women rest	○		○	○	○	○	○	○

Source: Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2017), Enforcement decree of act on promotion of the transportation convenience of mobility disadvantaged persons, article 12.

3. 해상교통에서 장애인 편의시설

3.1 법적 근거

장애인에 대한 관심은 전세계적으로 현대적 문명국가에서는 동일하다. UN 가입국가가 만장일치로 채택한 「UN장애인의 권리에 관한 협약」 제9조는 장애인이 자립적으로 생활하고 삶의 모든 영역에 완전히 참여할 수 있게 하려고, 장애인이 다른 사람과 동등하게 도시 및 농촌 지역 모두에서 물리적 환경, 교통 등 대중에게 개방 또는 제공된 시설 및 서비스에 대한 접근을 보장하는 적절한 조치가 당사국의 의무라고 규정하고 있다.

장애인의 편의를 확보해 준다는 것은 선택적인 것이 아니라 국가의 의무이기 때문에 우리나라에서도 교통권 혹은 이동권을 확보하기 위해 노력하고 있다.

「장애인복지법(Act on welfare of persons with disabilities)」 제23조 제1항은 국가와 지방자치단체는 장애인이 공공시설과 교통수단 등을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 편의시설의 설치와 운영에 필요한 정책을 강구하여야 한다고 규정하고 있다.

또한 「교통약자의 이동편의 증진법(Act on promotion of the transportation convenience of mobility disadvantaged persons)」 제3조는 장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다고 규정하고 있다.

「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률(Act on the prohibition of discrimination against persons with disabilities, remedy against infringement of their rights, etc.)」 제19조는 「교통약자의 이동편의 증진법」상 교통사업자 및 교통행정기관은 이동 및 교통수단 등을 접근·이용함에 있어서 장애인을 제한·배제·분리·거부하여서는 아니 되며, 장애인이 이동 및 교통수단 등을 장애인이 아닌 사람과 동등하게 이용하여 안전하고 편리하게 보행 및 이동을 할 수 있도록 하는 데 필요한 정당한 편의를 제공하여야 한다고 규정하고 있다.

따라서 장애인은 장애가 없는 사람과 동등하게 모든 교통수단 및 여객시설을 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가지며, 장애인의 제반 특성을 고려하여 시설, 설비, 도구, 서비스 등 물적, 인적 수단으로서 정당한 편의를 제공 받을 권리가 있다.

결과적으로 연안에 운영 중인 대한민국 국적의 선박은 우리나라가 체결한 국제협약과 국내법에 따라서 장애인에 대한 편의시설을 설치하여야 하며 장애인이 승선할 수 있는 적절한 대책을 확보하여야 한다. 또한 선박이 기항하는 터미널에서도 장애인이 차별받지 않고 이동권과 교통권이 확보 될 수 있도록 노력하여야 한다.

「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」은 교통수단 이용에 있어 장애인에게 정당한 편의를 제공하도록 규정하고 있으나, 교통약자의 이동편의에 관한 사항을 규정하고 있는 「교통약자의 이동편의 증진법 」은 물적 편의시설 설치 외에 인적 서비스에 대해서는 구체적으로 규정하고 있지 않다. 이로 인해 혼자서 여행하는 휠체어 사용 장애인 및 시각장애인이 여객선 승하선 시 도와줄 인력이 없을 경우에는 상당히 곤란한 상황이다.

'교통'은 사람 또는 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동하기 위한 행위, 활동, 기능 또는 과정 등으로, '교통수단'은 사람 또는 화물을 운송하는 데에 이용되는 자전거·자동차·열차·항공기 및 선박 등으로 정의하고 있다. '교통서비스'는 사람들이 편리하고 안전하게 한 장소에서 다른 장소로 이동할 수 있도록 교통수단 및 교통시설을 제공하거나 이용할 수 있도록 하는 것으로, '교통권'은 국민들이 보편적이고 편리하며 안전하게 육상·해상·항공 교통수단 및 교통시설 등을 이용한 교통서비스를 제공받아 이동할 수 있는 권리로 정의될 수 있다. 또한 여기에는 국민이 이동할 권리, 교통수단을 선택할 권리, 화물운송의 권리, 교통정보접근의 권리도 포함된다. 따라서 국가는 국민에 대한 신속하고 편리하며 저렴하고 안전한 교통서비스를 제공하고 교통권을 진흥하여야 한다(Mo et al., 2010).

선박에 관련한 장애인 이동편의시설에 대한 논의는 국제해사기구(IMO)에서는 해사안전위원회(Maritime Safety Committee)가 담당하고 있다. 1996년에 Recommendation으로 MSC/Circ.735 (1996.6.24.)에서 노인 및 장애인의 요구에 부응하기 위한 여객선의 설계 및 운영에 관한 권고안(Recommendation for the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs)를 발표하였다(IMO, 1996). 이 권고안이 협약으로 제출되어 각 국가가 강제적으로 이행하고 있는 것은 아니나 「UN 장애인의 권리에 관한 협약」이 이행되고 있기에 자발적으로 반영하고 있다. 우리나라에서는 국토교통부가 2009년에 여객선 이동편의시설 설치매뉴얼을 작성할 때 참조하였다(Ministry of Land, Transport and Maritime Affiars, 2009).

미국에서는 법령에 따라 모든 선박에서 장애인 편의시설이 설치되어야 한다. 2010년 1월 3일부터 「여객선 이용에 있어 장애인 차별을 금지하는 규칙(49 CFR Part 39, Transportation for individuals with disabilities: passenger vessels)」이 시행되고 있다. 이 규칙은 여객선 소유자 및 운영자(공공 및 민간 포함)가 선박을 이용하는 장애인 탑승객에게 장애 유형별 제

공해야 할 도움 및 서비스, 여객선터미널 등 부두시설에 설치해야 할 장애인 접근편의시설, 선박 이용 및 서비스 이용에 있어 장애인에 대한 차별금지 등을 규정하고 있다.

영국 아일랜드에서는 장애인법(Disability act 2005)을 기반으로 하여 해상여객운송에서의 접근성 지침(Guidelines for accessible maritime passenger transport)을 교통부와 국가장인애위원회가 공동으로 작성하였다. 여기에 대상에는 국내외 취항하는 모든 여객선, 승하선 여객시설에 적용하는 것을 목적으로 하고 있다(Department of Transport and NDA, 2010).

일본에서는 2000년에 「고령자, 신체장애자 등의 대중교통을 이용한 이동의 원활화 촉진에 관한 법령」이 제정되었고 국토교통성에서는 「여객선의 무장애(Barrier free) 설계메뉴얼」이 제작되었다. 이후 개정을 통해 2007년에는 「여객선의 무장애 가이드라인」이 배포되었다. 이 가이드라인에서는 총톤수 5톤 미만의 선박을 제외하고 해상운송법에 적용받는 일반여객선에 모두 적용한다(Maritime Bureau, 2007).

3.2 해상교통의 장애인 이동편의시설

해상교통에 관한 교통약자의 이동편의실태 조사결과인 Table 4를 보면 각종 교통수단과 시설 중에서 가장 낮은 수준을 보이고 있다. Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2016)가 조사한 바에 따르면 교통수단 중 가장 낮은 17 %의 기준적합 설치율을 보인다. 항공기의 경우에는 99 %의 적합시설을 설치한 그것에 비교하면 너무나 부족한 준비이다.

Table 4. Installation of convenient mobility equipment

Category			2011 (%,①)	2016 (%,②)	②-①
Vehicle	Bus	Single-deck	63	72	9
		Low-floor	96	93	-3
	Subway		91	92	1
	Train		93	94	1
	Airplane		98	99	1
	Passenger ship		17	18	1
Terminal	Bus Terminal		43	54	11
	Railway station		78	84	6
	Subway station		73	81	8
	Airport		80	81	1
	Passenger ship Terminal		64	68	4
	Bus stop		37	39	2

source: Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2016), The Third Mobility enhancement plan for Persons with Reduced Mobility (2017~2021), pp. 6-7.

Fig. 1과 같이 선박으로 승하선하기 위한 갱웨이(Gangway)는 거의 장애인의 단독으로 이용하기 어려운 시설로 보여진다. 대부분의 선박이 장애인에 적합한 승하선 시설을 확보하지 못하고 있다는 것은 사실이다.

한편 여객시설을 점검한 결과 도시철도 및 전철역사의 기준적합 설치율이 84 %로 가장 높고, 철도역사 81.0 %, 공항여객터미널 81 % 순이었다. 이용빈도가 다른 시설에 비해 높은 버스정류장(39 %)과 여객자동차터미널(54 %)은 기준적합 설치율이 평균 이하 수준이었다. 교통수단에서는 여객선이 가장 낮은 설치율이었으나 이에 비하여 여객선터미널 설치비율은 68 %로써 버스정류장, 여객자동차터미널보다 높은 수치였다.

이러한 낮은 장애인 시설 때문에 장애인이 선박업체 및 여객선터미널에 도움을 요청하면 안전을 이유로 승선을 제공하지 못하는 경우도 있으며 동승자들에 의해 보조를 받아 어렵게 승선하기도 한다.

현재 운영 중인 대부분의 여객선에 장애인 편의시설이 설치되어 있지 않은 상황에서 이를 보완할 수 있는 인적 서비스 제공은 여객선을 이용하는 장애인의 이동권 보장을 위해서 반드시 필요하다.

Fig. 1. Passenger ship's slope and gangway.

우리나라의 교통편의 시설에 대한 만족도를 살펴보면 Table 5와 같이 2016년 만족도는 2011년 대비 평균 2점 상승하였다. 여객선의 만족도는 평균수준의 상승이 이루어졌다. 하지만 운송수단가운데 일반버스 다음으로 낮은 만족도를 보이고 있지만 평균이하의 만족도를 보이고 있다.

여객선 터미널의 경우에도 버스터미널 다음으로 낮은 만족도를 보이고 있지만 터미널 평균의 만족도 낮았으며 2016년의 만족도는 2011년에 비하여 개선되지 못하였다.

결국 장애인들은 해상교통에 관련한 여객선과 여객선 터미널의 만족도는 아주 낮은 수준으로서 많은 개선이 필요하다. 그 이유는 버스와 같이 낮은 만족도를 보이는 교통수단의 경우에는 도시철도, 철도의 교통수단으로 대체 가능 하며 또한 자가용, 택시 등을 이용할 수 있다.

그러나 해상교통 수단의 경우에는 자가용 선박이 거의 없다시피 한 상황에서 대체 가능한 교통수단이 없기 때문에 더욱 심각한 상황이 된다.

Table 5. Satisfaction of transportation comfort for disabled person

Category			2011 (①)	2016 (②)	②-①
Vehicle	Bus	Single-deck	56	58	2
		Low-floor	62	65	3
	Subway		64	65	1
	Train		61	63	2
	Airplane		65	67	2
	Passenger ship		58	60	2
	Average		61	63	2
Terminal	Bus Terminal		54	56	2
	Bus stop		57	58	1
	Railway station		61	62	1
	Subway station		63	63	-
	Airport		64	65	1
	Passenger ship Terminal		57	57	-
	Average		59	60	1
Pedestrian Environment			54	56	2
Total average			58	60	2

source: Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2016), The Third Mobility enhancement plan for Persons with Reduced Mobility (2017~2021), p. 21.

4. 해상교통환경 개선방안

4.1 적용대상 확대

「교통약자의 이동편의 증진법 」에 적용되는 교통수단 가운데 선박은 제2조 2호에 의거하여 「해운법」 제2조 제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박 즉 여객선(Passenger ship)을 대상으로 하고 있다.

하지만 「유선 및 도선 사업법」에 의하여 연안에 운항하고 있는 선박인 유선(Excursion ship)과 도선(Ferry)에는 적용이 되지 않는다.

우리나라 해상에서 운영되고 있는 유선사업(Excursion ship business)과 도선사업(Ferry business)에 사용되고 있는 선박과 선착장에 대한 현황은 Table 6과 같다. 「유선 및 도선사업법」에 의하여 등록하고 해상에서 운영 중인 유선은 총 318척이며 도선은 100척이다. 선박의 용도가 유락(Excursion) 등의 용도에 사용되는 유선은 지역별로는 인천에 75척이 등록되어 있다. 다음으로 창원 71척, 통영 63척, 여수 25척 등의 순으로 운영되고 있다.

이 가운데 여객선과 비슷하게 운송의 업무를 수행하는 도선은 179개의 도선 선착장을 확보하고 있으며 가장 많은 도선을 보유한 지역은 통영 27척이며 다음으로 여수에서 21척을 운영하고 있다. 하지만 유선과 도선은 장애인 편의시설을 설치해야 하는 대상 선박에서 제외되고 있으므로 제도의 허점이 나타나고 있다.

Table 6. Excursion ship and ferry business on coastal sea

Area	Excursion ship business		Ferry business	
	Vessel	Terminal	Vessel	Terminal
Incheon	75	12	9	11
Pyeongtaek	8	3	9	9
Taean	5	6	2	6
Boryeong	5	3	-	-
Sokcho	2	2	2	1
Donghae	1	2	2	3
Pohang	1	1	-	-
Yeosu	25	10	21	52
Wando	-	-	6	15
Mokpo	11	6	7	15
Gunsan	7	4	-	-
Buan	1	1	-	-
Ulsan	2	2	-	-
Busan	17	10	-	-
Changwon	71	13	6	-
Tongyeong	63	33	27	62
Jeju	7	3	1	1
Seogwipo	17	6	8	4
Total	318	117	100	179

Source: Ministry of the Interior and Safety (2018).

하지만 우리나라와 달리 미국 교통부는 선박의 규모와 관계없이 모든 여객선은 「여객선 이용에 있어 장애인 차별을 금지하는 규칙」의 적용을 받는다고 규정하고 있다. 따라서 여객선에는 페리(Ferries), 유람선(Excursion vessels, sightseeing vessels), 수상 식당(Floating restaurants), 크루즈(Cruise ships) 등도 모두 포함된다고 해석하고 있다.

여객선 운영자는 장애인이 요청하는 경우 여객선터미널 입구부터 매표소, 수하물 관리소, 화장실, 선박에 승하선하는 곳까지 반드시 도움을 제공해야 한다.

또한 여객선 운영자는 도움 없이 여객선에 승하선할 수 없는 장애인에게 승하선에 필요한 도움을 즉시 제공해야 하며, 이 경우 장애인 승객이 동의하는 다양한 수단 즉, 리프트, 경사로, 탑승 의자(Boarding chairs), 선사 직원에 의한 도움 등을 이용할 수 있다.

여객선 운영자는 선박 내에서 전동휠체어 등 장애인 이동보조기구의 사용이 법적 선박안전기준과 부합하지 않는다

는 것을 증명하지 못하는 한, 보행상 장애인이 이용하는 전동휠체어 등을 선박 내에서 사용할 수 있도록 정책, 관행, 절차 등을 합리적으로 조정해야 한다.

여객선 운영자는 여객선터미널 및 선내에서 일반 대중에게 제공하는 매표, 운임, 운행스케줄, 운행 지연, 수하물 보관, 안전 브리핑 등의 정보가 시각 및 청각장애인 등에게 효과적으로 전달될 수 있도록 필요한 보조기기 및 서비스를 제공해야 한다.

또한 미국 워싱턴주 교통위원회(Washington State Transportation Commission's)에서는 여객선 이용자의 승선에 관련된 패널자료(Panel data)를 확보하고 지속적으로 정책 평가를 추진하고 있다. 일명 Ferry Riders' Opinion Group(F.R.O.G.)는 웹사이트를 통해 여객선 이용자와 관련자를 대상으로 광범위한 조사를 지속적으로 추진하고 있다. 일반인과 장애인에 관련한 여객선의 편의시설을 점검하여 승선에 관련한 정책의 평가와 시설을 평가함으로써 효과적인 정책을 집행하고 있다(Ferry Riders' Opinion Group, 2018).

4.2 시설개선

국민의 해양관광에 대한 관심의 증가로 여객선 등 해상교통수단을 이용하는 사례가 증가하고 있다. 또한 해상여객운송에 서는 안전의 중요성으로 인해 안전환경이 개선되고 있다.

하지만 장애인의 경우에 우리 사회에 자연스럽게 살아가는 구성원이지만 이들의 이동에 대한 기본권적 권리를 보장하는 데는 제한이 있었다. 우리나라의 해상교통 환경을 볼 때 장애인들이 선박을 이용하기에는 너무나 부족한 시설을 제공하고 있는 것이 현실이다.

이러한 장애인들에 대한 교통권의 차별은 자연스럽게 이동의 제한과 함께 지역적 고립을 유도하게 된다. 이동권을 제약할 경우 자연스럽게 사회에서 배제되는 차별적 사회적 억압이 나타나게 된다. 이러한 기본권인 교통권을 보호하기 위하여 국제사회와 우리나라에서는 장애인인권법을 제정하고 사회 각 분야에서 장애인에 대한 배려를 하고 있는 가운데 선박과 여객터미널에서는 너무나 낙후되어 있다.

Table 7은 교통수단에 설치되어야 하는 이동편의시설을 안내시설(Information facilities), 내부시설(Internal facilities), 기타시설(Etc facilities)로 분류한 내용이다. 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 제12조에 의하여 여객선에는 수직손잡이(Vertical Handle)를 제외하고 모두 설치하여야 한다.

선박에 승선한 시각과 청각 장애인을 위해서는 안내 방송(Announcement), 문자 안내판(Text sign), 행선지 표시(Destination table)를 명확하게 하여야 한다.

다음으로 장애인을 위해 휠체어 승강설비(Wheelchair lifts), 휠체어 보관함(Wheelchair storage), 교통약자용 좌석(Mobility disadvantaged persons chair)과 장애인전용 화장실(Toilet for disabled)이 준비되어 있어야 한다. 아울러 장애인 접근가능 표시(Disability accessible mark)와 출입구 통로(Exit door)가 기타 설비(Etc facilities)로서 구비되어 있어야 한다.

휠체어를 이용하는 장애인의 경우에는 선박에 승하선 하는 것이 상당히 어렵다. 그래서 Fig. 2와 같이 크루즈선의 경우에는 여객 탑승교(Passenger boarding bridge)를 이용하여 편리하게 승하선 할 수 있다. 주로 항공기에서 사용되고 있지만 선박에도 도입할 필요가 있다.

Table 7. Convenient Mobility Equipment By Vehicle

		Information Facilities			Internal Facilities					Etc Facilities	
		Announcement	Text Sign	Destination Table	Wheelchair Lifts	Wheelchair Storage	Mobility Disadvantaged Persons Chair	Toilet For Disabled	Vertical Handle	Disability Accessible Mark	Exit Door
BUS	Low-Floor	○	○	○	○		○		○	○	
	Single-Deck	○	○	○	○		○		○	○	
	Seat	○	○	○	○		○			○	
	Rural	○	○	○	○		○		○	○	
	Express	○	○	○	○		○			○	
Train		○	○	○	○	○	○	○		○	○
Subway		○	○	○			○		○	○	○
Airport		○	○	○		○	○	○		○	○
Passenger Ship		○	○	○	○	○	○	○		○	○
Metro Train		○	○	○			○		○	○	○

Source: Ministry Of Land, Infrastructure And Transport (2017), Enforcement Decree Of Act On Promotion Of The Transportation Convenience Of Mobility Disadvantaged Persons, Article 12.

Fig. 2. Cruise ship's passenger boarding bridge.

4.3 법령정비

우리나라에서는 장애인 이동환경 개선을 위하여 교통수단과 터미널 등에 대하여 Ministry of Land, Transport and Maritime Affaires(2009)가 설치기준을 제시한 바 있다. 설치기준을 통해 여객선 이동편의시설 설치매뉴얼을 제작하여 설치기준을 제시한 바 있다. 하지만 대부분의 선박에서는 장애인 이동편의시설을 제공하지 않고 있으며 기존선에서도 시설개선을 하지 않고 있다.

장애인 이동편의시설이 설치되어 있지 않은 선박의 경우에는 장애인을 보호하고 편의를 담당하게 될 서비스 인력이 확보되어야 한다. 하지만 「교통약자의 이동편의 증진법 」에서는 인력에 관한 준비에 대하여 언급하고 있지 않기 때문에 회사의 자체규정에 포함 시키거나 해상여객운송에 관련한 운영규정에 포함시켜야 할 것이다.

선박의 건조규정에서는 장애인 편의시설 설치가 제외되는 제도적 허점이 발견되어 보완이 요구된다. 본 연구에서 확인된 개선사항을 반영하여 장애인이 사회의 구성원으로서 교통권이 침해받지 않도록 노력하여야 한다.

한편 장애인 이동편의시설을 설치되어야 하는 여객선 터미널은 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조에 의하여 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항에 설치되어 있는 항만시설에 한정하고 있다. 따라서 연안 여객선이라고 하더라도 무역항이 아닌 연안항을 이용하는 항만은 설치에서 면제되는 법의 허점이 있다.

우리나라에는 부산항을 비롯하여 31개 무역항이 있으며 연안항은 팽목항 등 29개에 이르고 있다. 따라서 29개의 연안항과 유무인도서에 있는 여객선 접안시설은 모두 제외된다는 것이다. 물론 「유선 및 도선사업법」에 의한 선착장 역시 장애인 이동편의시설을 제공하지 않아도 된다.

따라서 해외를 기항하는 여객선과 연안을 항행하는 여객선 및 유선, 도선은 장애인 이동편의시설의 설치 수준이 상당한 차이를 가지게 된다. 이러한 차이를 극복하기 위해서는 조속히 법령의 보완이 필요하다.

즉, 「교통약자의 이동편의 증진법 」의 제2조 제2호의 교통수단(선박)의 정의를 "「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박, 「유선 및 도선사업법」 제2조에 따른 유선사업과 도선업에 사용되는 선박, 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제2조 제3호의 마리나선박"이라고 개정할 필요가 있다.

뿐만아니라 제2조 제3호의 여객시설(항만시설)의 정의를 "「항만법 제2조제2호과 제3호에 따른 무역항과 연안항, 「유선 및 도선사업법 제2조에 따른 유선장과 도선장, 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제2조에 따른 마리나항만시설"이라고 개정하여야 한다.

향후 「어촌·어항법」에 따른 어항(Fishery port)과 낚시 관리 및 육성법에 의한 낚시어선, 「어선법」에 의한 어선, 「수상레저안전법」에 의한 수상레저기구로도 장애인이 승하선 할 수 있기 때문에 단계적으로 개선이 필요하다.

5. 결 론

본 연구는 해상여객운송의 다양화와 활성화를 위하여 장애인의 이동편의 향상을 목적으로 진행되었다. 그간 소득수준의 향상과 사회적 책임의 강화로 인해 장애인에 관한 관심은 선택적인 것이 아니라 반드시 제공하여야 하는 장애인의 인권과 관련된 것이다. 장애가 선천적으로 발생할 수도 있지만 사고 등에 의해 후천적으로도 누구나 장애인이 될 수 있다. 따라서 장애인에 대한 특별한 관심이라기보다는 인류 보편적인 관심이 바로 장애인에 대한 이동권의 확보이다.

국제사회는 UN의 장애인 인권협약을 비준하고 장애인의 권리를 보호함으로써 사회적인 배제를 줄여나가고 있다. 이러한 사회적인 배제 가운데 교통권 혹은 이동권의 제한을 줄여나가는 것이 장애인에게 이동편의시설을 제공하는 것이다.

현행 우리나라의 법령을 살펴볼 경우 연안여객의 중대한 역할을 담당하고 있는 유선 및 도선이 적용 제외되고 있다는 것과 무역항에 설치된 여객터미널에게만 이동편의시설이 설치되어야 한다는 것이 밝혀졌다. 현행 법률은 선진국과 다르게 제한적으로 장애인에 대한 해상교통환경을 제공하고 있다. 따라서 법률의 보완이 시급하며 대부분의 선박과 승하선시설에 장애인 이동편의시설을 확보하여야 한다.

또한 비용의 문제로 장애인 이동편의시설을 설치하지 않은 선박이 많고 또한 장애인을 보호하는 인력에 대한 법적 근거가 부족하다. 이런 문제를 해결하기 위해서는 예산 지원을 통해서라도 장애인 이동편의시설을 확보하는 노력이 필요하다.

본 연구를 토대로 향후에 확장된 조사를 통해 보완한다면 장애인의 교통권 신장에 기여하고 해양관광 확산에도 큰 기여가 될 것으로 기대한다.

References

[1] Department of Transport and NDA(2010), Guidelines for Accessible Maritime Passenger Transport, Dublin, Ireland: Irish Department of Transport, p. 14.

[2] Ferry Riders' Opinion Group(2018), http://www.ferryriderso piniongroup.com.

[3] IMO(1996), Recommendations on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs, IMO Circular, MSC/735.

[4] KOrean Statical Information service(2018), http://kosis.kr.

[5] Maritime Bureau(2007), Passenger Ships Barrier-Free Guideline, Tokyo, Japan: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, p. 4.

[6] Ministry of Land, Infrastructure and Transport(2016), The Third Mobility enhancement plan for Persons with Reduced Mobility (2017~2021).

[7] Ministry of Land, Infrastructure and Transport(2017), Enforcement decree of Act on promotion of the transportation convenience of mobility disadvantaged persons.

[8] Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs(2009), Convenient mobility equipment Installation Manual on Passenger ship for the mobility handicapped, Gwacheon: MLTMA, pp. 401-402.

[9] Ministry of the Interior and Safety(2018), Press Release of 2018.2.26.

[10] Mo, C. H., C. K. Whang and Y. J. Kwon(2010), Measures for Social Inclusion and Cohesion in the Field of Transportation: Focusing on Social Exclusion and Conflicts, Koyang: Korea Transport Institute, pp. 1-130.

[11] OECD statics(2018), https://stats.oecd.org.

[12] Yoon, S. Y.(2010), Status of welfare indicators for the disabled and implications of the OECD members, Korea Institute for Health and Social Affairs, pp. 1-8.

Received : 2018. 04. 09.
Revised : 2018. 06. 16. (1st)
: 2018. 06. 26. (2nd)
Accepted : 2018. 06. 27.