

# 항만건설작업선의 선박안전법 제10조제3항(임시변경) 적용범위에 관한 연구

손영태\*\*

\* 군산지방해양수산청 해상안전감독관

## Application Range of “Temporary Alteration” in the Article 10 of Ship Safety Act

Yeong-Tae Son\*\*

\* Maritime Safety Supervisor (Ph.D Law), Gunsan Regional Office of Oceans & Fisheries, Gunsan 54014, Korea

**요 약 :** 「선박안전법」은 선박의 감항성(堪航性, Seaworthiness) 유지 및 안전운항에 필요한 사항을 규정하고 있으며, 이와 관련하여 이 법 제10조에서는 선박소유자가 선박검사를 받은 후 해당 선박의 선박검사증서에 적혀 있는 내용을 일시적으로 변경하고자 하는 경우에 임시검사를 받도록 하고 있다. 이와 같은 조치는 이 법 제15조에 따른 선박검사 후 선박의 상태유지에 따른 것으로 여기에는 「항만법」 제39조제1항에 따른 “항만건설작업선”을 포함하고 있다. 그러나 항만건설작업선은 본래 부선(艇船)과 동일한 운용체계를 보이고 있음에도 불구하고 「선박안전법」을 적용받지 아니하고 「건설기계관리법」에 따른 등록 및 검사·점검을 받아오다 2012년 12월 14일 울산항 만 내에서 작업 중 발생한 “석정36호” 침몰사고를 발단으로 2016년 「항만법」이 개정되면서 「선박안전법」에 추가해서 적용받게 된 점 등을 고려할 때 항만건설작업선을 「선박안전법」에서 정하고 있는 모든 규정을 따르도록 적용하는 것은 현실적 한계가 있다 할 것이다. 이에 따라 본 논문에서는 항만건설작업선의 개념, 등록, 작업구역, 검사규정, 임시변경 적용사례 등을 통한 작업특성 및 실제 항만건설작업선의 「선박안전법」 적용범위와 관련하여 논란이 되고 있는 사항 등에 대해 살펴보고, 또한 「항만법」의 개정에 따라 항만건설작업선을 「선박안전법」의 검사대상으로 편입하게 된 입법취지 등을 통해 「선박안전법」 제10조에서 규정하고 있는 임시검사 중 “임시변경”에 관한 사항을 적용하는데 있어서의 그 적정범위를 제시하고자 한다.

**핵심용어 :** 선박안전법, 상태유지, 항만법, 항만건설작업선, 임시변경

**Abstract :** The Ship Safety Act prescribes matters necessary for the maintenance of seaworthiness and safe navigation of ships. In this regard, Article 10 of this Act requires shipowner to undergo occasional survey if he/she wants to temporarily change intends to modify the details entered in a ship survey certificate. Such measures are in accordance with the maintenance of the state of the ship after the ship inspection under Article 15 of this Act, and this Act includes “harbor construction work ship” under Article 39 Paragraph (1) of the Harbor Act. However, although the harbor construction work ship originally showed the same operating system as the barge, it was not applied to the Ship Safety Act and was registered and surveyed under the Construction Machinery Management Act. Then “Seokjeong No. 36” sinking accident in Ulsan on December 14, 2012, led to the amendment of the Harbor Act in 2016, and considering the fact that it was added to the Ship Safety Act and applied, there is a realistic limit to applying all the regulations stipulated in the Ship Safety Act to the harbor construction work ship. Accordingly, this study discusses the work characteristics through concept, registration, work area, survey regulations, application case of temporary alteration etc. of harbor construction work ships and controversial issues related to the scope of application of the Ship Safety Act of actual harbor construction work ships, and also the appropriate scope of “temporary alteration” among temporary inspections prescribed in Article 10 of the Ship Safety Act in consideration of the legislative purpose of incorporating harbor construction work ships into the survey subject to the Ship Safety Act in accordance with the revision of the Harbor Act.

**Key Words :** Ship Safety Act, Maintenance of State, Harbor Act, Harbor Construction Work Ships, Temporary Alteration

† sonyt73@korea.kr, 063-441-2246

## 1. 서론

항만건설작업선은 해상에서 부선과 동일한 운용형태(추진기관 또는 돛대가 설치되지 아니한 선박)를 보이고 있으나, 「선박안전법」의 적용을 받고 있는 부선과는 달리 「건설기계관리법」에 따른 등록 및 검사를 받아오다 2012년 12월 14일 울산 앞바다에서 작업 중 12명의 사망자를 발생시킨 “석정36호” 전복사고를 계기로 국회에서는 이에 대한 심각성을 인식하고 2016년 12월 20일(법률 제14452호) 「항만법」 개정을 통한 항만건설작업선의 「선박안전법」 적용특례 규정을 마련하여 지금까지 운영 중에 있다. 이와 관련해서 당시 국회에 내세운 주요 제안사유를 살펴보면 다음과 같다.

항만건설작업선은 선박위에 기중기, 준설기 등 건설장비를 고정탑재한 선박으로서 항로준설, 매립지 연약지반개량, 대형 콘크리트블록·케이스 운반·거치, 방파제·호안 등의 피복석 및 테트라포드 거치 등 다양한 항만건설공사에 사용되는 필수 장비이고 해상을 운항한다는 점에서 선박으로 간주되고 있으나, 해당 선박에 탑재된 건설장비가 안전관리 측면에서 큰 비중을 차지하고 있어 일반적인 선박과 구별된다.

즉, 건설장비의 중량, 높이 등이 선박의 복원성에 지대한 영향을 미치며, 장비결함이나 유지보수 미흡시 공사현장의 안전사고가 발생할 가능성도 매우 높으므로 이러한 항만건설작업선의 특성으로 인해, 여객선, 화물선 등 일반 선박을 대상으로 하는 「선박안전법」으로는 항만건설작업선의 선박검사 등 안전관리를 효율적으로 수행하기 곤란한 실정이다. 이에 따라 항만건설작업선의 특성과 여건에 맞도록 검사기준 및 방법을 따로 정함으로써 안전관리에 철저를 기하기 위한 것으로 하고 있다(Lee and Song, 2022).

한편, 「선박안전법」 제3조에서는 대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 이 법을 적용하도록 하고 있으나, 이 법 제3조제1항제3호 및 같은 법 시행령 제2조에서는 이 법의 적용제외 선박을 별도로 규정하고 있으며 항만건설작업선과 관련해서 살펴보면 다음과 같다.

「선박안전법 시행령」 제2조제1항제3호가목·나목에서는 2007년 11월 4일 전에 건조된 선박 중 추진기관 또는 돛대가 설치되지 아니한 평수구역안에서만 운항하는 부선과 연해주역을 운항하는 선박 중 여객이나 화물의 운송에 사용되지 아니하는 부선은 「선박안전법」의 적용제외 선박으로 규정하고 있으며, 이는 부선과 동일한 추진체계(비자향)를 가지는 항만건설작업선에도 동일하게 적용되었다.

이후 항만건설작업선은 위에서 언급한 「항만법」 개정과 같은 이유에서 「선박안전법」의 적용이 배제되던 2007년 11월 4일 전에 건조된 항만건설작업선에 대해서도 「선

박안전법」의 적용을 받도록 하기 위한 조치로 같은 법 시행령 관련 규정을 2018년 9월 4일(대통령령 제29139호) 개정하였다.

이에 따라 항만건설작업선은 「선박안전법 시행령」 제2조제1항제3호가목1) 또는 같은 호 나목1)에서 규정하고 있는 바와 같이 「선박안전법」 적용대상의 예외사항 없이 편입되면서 항만구역 내에서 항만건설작업을 수행할 경우 이 법에서 정하고 있는 모든 규정을 적용받아야 하는 것으로 볼 수 있다.

그러나 대부분의 항만건설작업선은 앞서 언급한 바와 같이 본래 부선과 동일한 비자향선의 추진체계를 보이고 있음에도 불구하고 2016년 「항만법」이 개정되면서 「선박안전법」에 따른 검사규정을 추가로 적용받게 된 점 등을 고려할 때 항만건설작업선을 「선박안전법」에서 정하고 있는 모든 규정을 따르도록 적용하는 것은 현실적 한계가 있다 할 것이다. 해상에서 사용되고 있는 선박은 용도에 따라 다양하게 분류되고 있으며, 이 중 부선은 다른 선박(자향선)에 의하여 끌리거나 밀려서 항해하는 선박으로서 운항을 통해 그 사용목적(달성)을 달성하기보다 과도한 이동 없이 특정 위치에서 해상에서 중량물을 설치하거나 운반하는 작업, 흙·모래·자갈 등을 파내는 작업 등에 사용된다.

이에 따라 본 논문에서는 항만건설작업선이 「항만법」 개정에 따라 「선박안전법」의 적용대상이 된 입법취지와 작업여건의 특성 등을 충분히 고려하여 「선박안전법」 제10조에서 규정하고 있는 임시검사 중 “임시변경”과 관련한 규정을 적용하는데 있어서의 합리적인 대안을 제시하고자 한다.

## 2. 항만건설작업선의 개요 및 관련 법제

### 2.1 항만건설작업선의 개념

항만건설작업선은 「항만법」 제39조제1항에 따라 항만건설장비를 고정적으로 탑재하여 항만구역 내에서 항만개발사업을 수행하는 선박을 말하며, 여기에서의 “항만건설장비”는 같은 법 시행령 제42조에서 i) 기중기, ii) 준설기, iii) 항타기(杭打機: 해머나 동력을 사용하여 말뚝을 박는 기계), iv) 지반개량기로 정하고 있다.

또한 항만건설장비는 「항만건설작업선의 선박시설 등에 관한 기준」 제2조제2호에서 항만건설작업선의 항해와 관련한 구조 및 설비에 포함되지 아니한 선박시설로서 항만건설작업에 사용하는 장비와 그에 관련된 부분(항만건설장비와 선체 갑판 및 하부구조까지 연결된 부분을 포함한다)으로 그 범위를 두고 있다,

이에 따라 항만건설작업선은 「항만건설작업선의 선박시

항만건설작업선의 선박안전법 제10조제3항(임시변경) 적용범위에 관한 연구

설 등에 관한 기준」 제2조제1호가목부터 라목까지에서 다음과 같이 그 유형을 분류하고 있다(Fig. 1).

- i) 기중기선: 항만이나 각종 해양 구조물의 건설공사를 할 때 해상에서 중량물을 설치하거나 운반하는 작업에 쓰이는 기중설비 또는 기중기를 갖춘 작업선
- ii) 준설선(Dredger): 항만, 항로 등의 바닥에 있는 흙, 모래, 자갈, 돌 등을 파내는 장비를 갖춘 작업선
- iii) 항타기선: 해상에서 기초 또는 잔교 등 구조용 말뚝을 수직 또는 비스듬히 박기 위하여 드롭, 디젤, 유압, 진동헤머 등의 장비를 갖춘 작업선
- iv) 지반개량기선: 수중 지반의 특성을 개량하는 장비를 갖춘 작업선

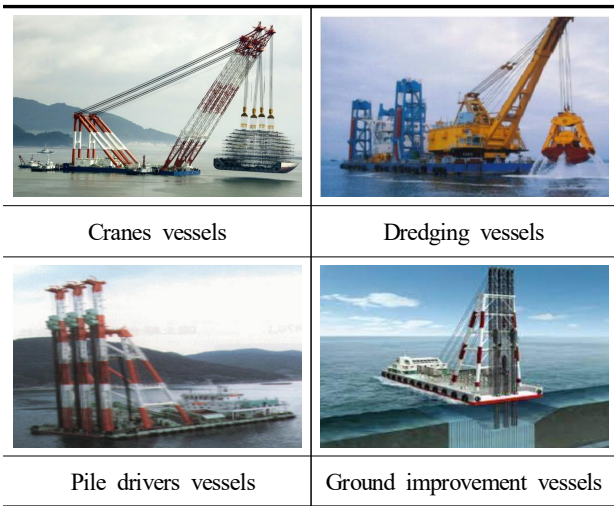


Fig. 1. Types of Harbor construction work ship.

2.2 일반 부선 등과의 비교

부선은 「선박안전법」 제2조제12호에서 원동기·동력전달장치 등 추진기관이나 돛대가 설치되지 아니한 선박으로서 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항해하는 선박으로 규정하고 있어 비자항 항만건설작업선과는 항만건설장비를 고정적으로 탑재한 것을 제외하면 선체 갑판 및 하부구조까지는 동일한 구조 형태를 가진다. 반면, 항만건설작업선은 대부분 선박에 화물을 적재(積載)·고박(固縛)하거나, 별도의 구역을 설치하여 화물이송 등에 사용하는 일반 부선과는 그 기능 및 용도부분에서 차이를 보이고 있다.

참고로 부선의 선체구조, 그 밖의 시설에 대한 설비, 만재흘수선 및 복원성에 관한 사항은 「부선의 구조, 설비, 만재흘수선 및 복원성에 관한 기준」을 따르도록 하고 있으나, 외형적으로 부선과 동일한 구조를 가지는 선박계류용, 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선에 대해서는 이 기준을 적용하지 아니한다. 관련해서, 「선

박법」 제26조제4호에서도 총톤수 20톤 이상의 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 이 법을 적용하지 않는다(Fig. 2).

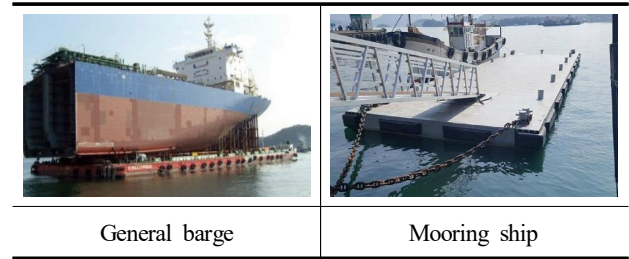


Fig. 2. Types of General barge & Mooring ship.

2.3 항만건설작업선의 등록 규정

「건설기계관리법」 제2조제1항제1호 및 같은 법 시행령 제2조에서 규정하고 있는 건설기계의 소유자는 이 법 제3조에 따라 건설기계를 등록하도록 하고 있으며, 여기에서의 건설기계에는 앞서 언급하고 있는 항만건설장비에 해당되는 기중기, 항타기와 항만건설작업선에 해당하는 준설선 등을 포함한다. 이에 따라 항만건설작업선으로 분류하고 있는 기중기선, 항타기선, 지반개량기선은 선박 갑판에 각각의 해당하는 건설기계를 설치하면서 「건설기계관리법」 제3조에 따라 건설기계로 등록하도록 하고 있다.

또한 이러한 건설기계(항만건설장비)를 고정적으로 탑재한 항만건설작업선은 선박의 부선과 동일한 선박의 구조 형태를 보이고 있으므로 소유자의 필요에 따라 「선박법」 제8조에 따라 등록(등기) 할 수 있도록 허용된다.

한편, 「건설기계관리법」 제3조에 따라 건설기계로 등록된 기중기선, 항타기선, 지반개량기선은 「선박법」 제8조에 따른 추가 등록 여부에 대해 명확하게 관련 규정을 두고 있지 않는 반면, 준설선은 그 자체로 선박의 형태를 보이고 있으므로 「건설기계관리법 시행령」 제2조와 관련한 [별표 1]의 제26호 및 「선박법」 제26조제7호에 따라 상호 이중등록을 허용하고 있지 않다(Shin, 2020).

항만건설작업선의 등기(등기) 절차가 「건설기계관리법」 또는 「선박법」에 따라 완료되면 「건설기계관리법」 제3조제3항에 따라 시·도지사는 건설기계등록증을, 「선박법」 제8조제2항에 따라 지방해양수산청장은 선박국적증서를 발급하도록 하고 있다.

그리고 선박의 경우 총톤수 20톤 이상의 기선(機船)과 범선(帆船) 및 총톤수 100톤 이상의 부선에 대해서는 등록에 앞서 「선박등기법」에 따른 등기를 하도록 하고 있으며, 건설기계는 등록시 사용본거지를 확인할 수 있는 사업자등록증 또는 법인등기부등본 등을 첨부하도록 하고 있다.

## 2.4 항만건설작업선의 작업 구역

항만건설작업선은 「항만법」 제39조에 따라 항만건설장비를 고정적으로 탑재하여 항만구역 내에서 항만개발사업을 수행하는 선박으로서 여기에서의 “항만”은 선박의 출입, 사람의 승선·하선, 화물의 하역·보관 및 처리, 해양친수활동 등을 위한 시설과 화물의 조립·가공·포장·제조 등 부가가치 창출을 위한 시설이 갖추어진 곳을 말한다(제2조제1호). 그리고 “항만구역”은 항만의 수상구역과 육상구역으로 구분하고 있다(제2조제4호).

이를 좀 더 상세히 살펴보면 항만은 이 법 제3조에 따라 무역항과 연안항으로 분류하고 있으며 이 중 무역항은 국가관리무역항, 지방관리무역항으로, 연안항은 국가관리연안항, 지방관리연안항으로 하고 있고, 무역항과 연안항의 명칭·위치는 같은 법 시행령 제3조에서 다음의 Table 1과 같이 정하고 있다.

Table 1. Classification, Names of Harbors

Division	Names of Harbors
Trade port	Gyeongin, Incheon, Seoul, Pyeongtaek/Dangjin, Daesan, Taean, Boryeong, Janghang, Gunsan, Mokpo, Wando, Yeosu, Gwangyang, Hadong, Samcheonpo, Tongyeong, Jang Seungpo, Okpo, Gohyeon, Masan, Jinhae, Busan, Ulsan, Pohang, Hosan, Samcheok, Donghae/Mukho, Okgye, Sokcho, Jeju, Seogwipo
Coastal port	Yonggipo, Yeonpyeong, Gyeongyeolbi-yeoldo, Daechon, Maryangjin, Sangwangdongdo, Songgong, Hongdo, Heuksando, Jindo, Ttangkkeut, Hwaheungpo, Gangjin, Nokdong, Gumoondo, Narodo, Jinchon, Gukdo, Junghwa, Busannam, Guryongpo, Ganggu, Hupo, Ulrung, Jumoojin, Chuja, Aewol, Hanlim, Hwasoon, Sungsanpo

이에 따라 항만건설작업선에 대한 「선박안전법」의 적용특례는 이 작업선이 항만구역에서 건설작업 등에 사용될 경우로 한정해야 할 것이다. 그러나 현재 항만건설작업선이 「선박안전법」의 적용특례 규정에 따른 검사를 받은 이후 선박검사증서상의 항만구역을 벗어나 항해하고자 할 경우 이를 놓고 이 법 제10조제3항에 따른 임시변경증 발급 여부와 관련한 해석상의 이견이 제기되고 있어 현장에서는 이에 대한 기준적용상의 혼란을 야기 시키고 있는 실정이다, 이와 관련해서는 뒤에서 자세히 다루고자 한다.

## 2.5 항만건설작업선의 검사 규정

항만건설작업선의 검사와 관련해서는 기중기선, 준설선, 항타기선 및 지반개량기선의 건조·등록시기, 등록기관 등에 따라 세부적으로 구분해서 적용하고 있다. 이에 대한 세부사항은 「항만법 시행규칙」 제25조, 이 규칙의 부칙(해양

수산부령 제420호, 2020.7.3.) 제3조·제5조, 그리고 「선박안전법 적용을 받는 특수한 구조로 되어 있는 선박의 종류에 대한 고시」에서 정하는 바에 따르고 있으며, 이를 정리하면 다음의 Table 2와 같다.

Table 2. Survey period of Harbor construction work ship

Division	Survey subject of Ship Safety Act		
	built before November 4, 2007		built after November 4, 2007
	before May 2, 2015	after May 2, 2015	
Pile drivers	②	②	①
Ground improvement	②	②	①
Cranes	③		①
Dredger	Ship Act registration	③	①
	C.M.M.A*	④	⑤

\* C.M.M.A: Construction Machinery Management Act(건설기계관리법)

먼저 ①에 해당하는 항만건설작업선은 2007년 11월 4일 이후에 건조된 선박으로 검사와 관련한 사항을 살펴보면 다음과 같다.

- i) 건조 시부터 항만건설장비 외 선박시설(선체부) 검사를 받아오고 있으나, 항만건설장비에 대한 검사는 받지 않음
- ii) 항만건설작업선으로 사용하고자 할 경우에는 「항만법 시행규칙」 제25조 및 부칙(해양수산부령 제420호, 2020.7.30.) 제3조에 따라 해양수산부령 제299호 항만법 시행규칙 일부개정령의 시행일인 2018년 9월 5일 전에 「선박안전법」 제8조제1항에 따라 정기검사를 받고 이 규칙 시행 이후에 다음 정기검사의 시기가 도래하는 항만건설작업선의 항만건설장비에 관하여는 이 규칙 시행 이후 실시하는 같은 법 제8조제1항에 따른 정기검사부터 제25조제1항의 개정규정을 적용함
- iii) 또한 부칙 제5조에 따라 해양수산부령 제239호 항만법 시행규칙 일부개정령의 시행일인 2017년 6월 27일 전에 「선박안전법」 제8조에 따라 정기검사를 받은 항만건설작업선에 대해 2017년 6월 27일 이후 최초로 실시하는 중간검사의 경우에는 제25조제7항의 개정규정에도 불구하고 2017년 6월 27일 이후 정기검사를 받은 날을 기준으로 제25조제7항의 개정규정에 따른 중간검사 시기를 기산함
- iv) 항만구역을 벗어나서 작업을 수행하는 선박의 건설장비는 검사대상에서 제외함

## 항만건설작업선의 선박안전법 제10조제3항(임시변경) 적용범위에 관한 연구

- v) 항만건설작업선을 사용하지 않을 경우 검사는 선체부에 한정하고 항만건설장비는 검사대상에서 제외함
- ②에 해당하는 항만건설작업선은 항타기 및 지반개량기를 설치한 선박에 해당하며 이는 2007년 11월 4일 이전에 건조된 것으로 검사와 관련한 사항을 살펴보면 다음과 같다.
  - i) 항타기 또는 지반개량기가 설치된 선박은 「선박안전법」 적용을 받는 특수한 구조로 되어 있는 선박의 종류에 대한 고시」에 따라 이 고시 시행(2015년 5월 2일) 이후 「선박안전법」에 따른 선박검사를 받아오고 있으나, 항만건설장비에 대한 검사는 포함하고 있지 않음
  - ii) ①에 해당하는 항만건설작업선과는 다르게 항만건설작업선으로 사용하지 않을 경우에는 「선박안전법」에 따른 검사가 면제됨
  - ③에 해당하는 항만건설작업선은 기중기 및 준설기를 설치한 선박(선박검사증서 미소지)에 해당하며 이는 2007년 11월 4일 이전에 건조된 것으로 검사와 관련한 사항을 살펴보면 다음과 같다.
    - i) 「선박안전법」에 따른 선박검사 대상에서 제외된 것으로 선체부, 항만건설장비에 대한 검사를 받지 않음
    - ii) 항만건설작업선으로 사용하고자 할 경우에는 「선박안전법 시행령」 제2조 개정에 따라 이 시행령 공포 후 1년이 경과한 날에 해당하는 2019년 9월 5일부터 선박검사 대상이 됨
    - iii) 이에 따라 ③에 해당하는 항만건설작업선은 해당 항만건설 작업에 사용하기 전 「선박안전법」에 따른 선박검사를 받아야 함
    - iv) ①에 해당하는 항만건설작업선과는 다르게 항만건설작업선으로 사용하지 않을 경우에는 「선박안전법」에 따른 검사가 면제됨
    - ④에 해당하는 항만건설작업선은 「건설기계관리법」에 따라 등록되어 건설기계관리법령에 의한 선체부 안전도검사만을 받아오던 준설선으로 이는 선박검사증서를 대신하여 건설기계검사증만을 소지하고 있으며 검사와 관련한 사항을 살펴보면 다음과 같다.
      - i) 항만건설작업선으로 사용하고자 할 경우, ④에 해당하는 항만건설작업선은 「건설기계관리법」에 따른 검사를 받아온 이력을 고려하여 「항만법 시행규칙」 제25조제3항에 따라 「선박안전법」에 따라 검사를 받아온 것으로 보는 것은 물론, 「건설기계관리법」에 따라 발급된 건설기계검사증을 「선박안전법」에 따른 선박검사증서로 인정함
      - ii) 다만, 이 선박검사증서의 유효기간은 「항만법 시행규칙」 제25조제5항에서 규정하고 있는 것과 같이 「건설기계관리법」 제13조제4항에 따라 발급된 건설기계검사증의 유효기간에 1년을 더한 기간으로 함

- iii) 이후 선박검사증서의 유효기간이 만료되는 경우에는 「선박안전법」에 따른 정기검사를 받도록 함
- iv) ①에 해당하는 항만건설작업선과는 다르게 항만건설작업선으로 사용하지 않을 경우에는 「선박안전법」에 따른 검사가 면제됨
- 마지막으로 ⑤에 해당하는 항만건설작업선은 2007년 11월 4일 이후에 건조된 선박으로 「건설기계관리법」에 따라 등록되어 관련 법령에 따라 안전도검사를 받아오던 준설선으로 검사와 관련한 사항을 살펴보면 다음과 같다.
  - i) 선박검사를 받은 경우 ①에 해당하는 항만건설작업선의 ii)~v)와 동일함
  - ii) 반면, 선박검사를 받지 않은 경우에는 불법건조에 따른 「선박안전법」 위반사항으로 별도건조검사 및 최초의 정기검사(선체부, 항만건설장비)를 받아야 함
  - 이와 관련한 추가사항으로 「선박안전법 시행규칙」 제19조제3항제2호·제3호에 따라 중간검사를 생략하는 기중기선 및 준설선을 항만건설작업선으로 사용하고자 할 경우에는 「항만법 시행규칙」 제25조제6항·제7항에 따른 제2중간검사를 추가로 받아야 한다. 현재 항타기 및 지반개량기를 설치한 선박은 중간검사를 받고 있다.

### 3. 항만건설작업선의 “임시변경” 관련 규정

#### 3.1 임시변경의 적용례

「선박안전법」 제10조제3항에서는 이 법 제8조제2항에 따른 선박검사증서에 적혀 있는 내용을 일시적으로 변경하기 위하여 이 법 제10조제1항제2호 본문에 따른 임시검사에 합격한 선박에 대해서는 같은 법 시행규칙 제21조제9항에 따른 임시변경증을 발급할 수 있도록 하고 있다(Fig 3).

가령, 선박검사증서상의 항해구역이 평수구역 제4구로 지정된 예인선이 평수구역 제6구에서 작업 또는 수리를 하고자 할 경우 다음의 과정이 필요하다.

먼저 선박검사증서의 효력이 유효한 선박을 사용하여 지정된 항해구역을 일시적으로 평수구역 제4구에서 제6구로 변경하고자 하는 경우에는 이 법 제10조제1항제2호에 따라 임시검사를 받은 이후, 같은 조 제3항 및 같은 법 시행규칙 제21조제9항에 따른 임시변경증을 대행검사기관으로부터 교부받은 이후 운항하여야 한다.

그리고 해당 선박을 제6구에서 연속해서 운항하기 위해서는 선박검사증서 항해구역란에 “평수구역(제6구에 한함)”으로 새로이 표기한 선박검사증서를 재발급 받아야 하며, 임시변경증에 기재되는 항해구역은 일시적이거나 지정된 항해구역을 벗어나므로 연해구역의 편도 1회에 한하는 것으로 표기해서 발급하고 있다. 이 경우 같은 법 시행규칙 제17조에 따른 목적 이외의 항해는 금하는 것은 물론이고 여객이

나 화물을 운송하는 등에는 사용할 수 없다.

참고로 임시변경증은 가능한 한 같은 목적으로 연속하여 발급하여서는 안 되며, 유효기간은 30일을 한도로 하되 필요한 최소기간으로 한다. 이 경우, 임시변경증의 유효기간은 「선박안전법」 관련 법령이 아닌 대항검사기관의 검사지침에서 별도로 규정하고 있다. 이는 「선박안전법」 제60조제1항에 따른 “검사등업무”(선박검사 및 도면의 승인 등)를 대항검사기관이 대항함에 따라 그 시행에 필요한 사항을 정하여 정부대행 업무에 통일을 기하고 효율적인 업무수행을 목적으로 하기 위해 대항검사기관별로 해양수산부의 승인을 얻어 별도의 검사지침을 각각 운영하고 있다.

한편, 「선박안전법」 제60조제4항에서는 공단 및 선급법인이 검사 등 업무의 대행을 하는 때에는 대항과 관련된 자체 검사규정을 제정하여 해양수산부장관의 승인을 얻도록 하고 있다.

이상의 내용에서와 같이 임시변경증 발급과 관련해서는 선박감사증서의 기재사항 중 항해구역과 관련한 내용을 주로 다루고 있으므로 이와 관련한 내용에 대해 살펴보면 다음과 같다.

[별지 제8호서식] <개정 2019. 8. 20.>

제 호 Certificate No. : 임 시 변 경 증 TEMPORARY ALTERATION CERTIFICATE			
① 선 명 Name of Ship		② 선박번호 Official Number	
③ 선 적 항 Port of Registry		④ 선 질 Ship's Material	
⑤ 총 톤 수 Gross Tonnage	톤 tons	⑥ 선박길이 Ship's Length	미터 m
⑦ 선박검사증서의 번호 No. of Ship's Survey Certificate			
⑧ 임 시 변경사항 Temporary Alterations	항해구역 Navigation Area		
	최대승선인원 Max. Number of Allowable Persons on board	명(여객: 명, 선원: 명, 임시승선자: 명) Total p(Passenger: p, Crew: p, Special Personnel: p)	
	기 타 Others	-	
⑨ 유효 기간 Validity	년 월 일부터 . . . . . 년 월 일까지 This certificate is valid from . . . . . until . . . . .		
「선박안전법」 제10조제3항과 같은 법 시행규칙 제21조제3항에 따라 대한민국 정부의 권한으로 이 증서를 발급합니다. This certificate is issued in accordance with Article 10.3 of the Ship Safety Act and Article 21.3 of the Enforcement Decree of the Ship Safety Act under the authority of the government of the Republic of Korea.			
<p style="text-align: center;">년 월 일 Y M D</p> <p style="text-align: center;">해양수산부장관 <input type="checkbox"/> Minister of Oceans and Fisheries (한국해양교통안전공단 이사장) (President of Korea Maritime Transportation Safety Authority) (선급법인 의 장) (President of Classification Society)</p>			

210mm × 297mm [보존용지(1종) 220g/㎡]

Fig. 3. Temporary Alteration Certificate.

### 3.2 선박검사증서의 종류 및 기재사항

「선박안전법」에서는 국내항해를 운항하는 선박에 발급하는 선박검사증서는 이 법 제8조제2항 및 같은 법 시행규칙 제13조제1항에 따라 선박길이 12미터를 기준으로 각각 다르게 적용하고 있으며, 대부분의 항만건설작업선은 선박길이 12미터 이상이므로 이는 제13조제1항제2호에서 정하고 있는 다음의 서식(별지 제6호서식)으로 하고 있다.

한편, 이 선박검사증서는 Fig. 4, 4-1에서 보는 바와 같이 총 13가지의 기재사항으로 구성되어 있고, 먼저 선박검사증서 앞쪽에는 선명, 선박번호, 선질, 총톤수, 용도, 추진기관, 선박길이, 무선설비, 항해구역, 최대승선인원, 항해와 관련한 조건, 유효기간을, 그 뒤쪽에는 만재흘수선의 위치 이외 선박검사증서 유효기간 연장, 다음 검사(검사기준일, 검사종류, 검사사항), 검사원료일, 검사장소, 선박검사관(검사원)의 성명 등이 있다.

[별지 제6호서식] <개정 2019. 8. 20.>

(앞 쪽)

제 호 Certificate No. : 선 박 검 사 증 서 SHIP SURVEY CERTIFICATE			
① 선 명 Name of Ship		② 선 박 번 호 Official Number	
③ 선 질 Ship's Material		④ 총 톤 수 Gross Tonnage	톤 tons
⑤ 용 도 Type of Ship			
⑥ 추 진 기 관 Main Engine	기관 Type	[kW] [PS] 기관 [kW] [PS] Output	대 Number of Units.
⑦ 선 박 길 이 Ship's Length	미터 m	⑧ 무 선 설 비 Radio Equipment	
⑨ 항 해 구 역 Navigation Area			
⑩ 최 대 승 선 인 원 Max. Number of Allowable Persons on board	명(여객: 명, 선원: 명, 임시승선자: 명) Total p(Passenger: p, Crew: p, Special Personnel: p)		
⑪ 항 해 와 관 련 한 조 건 Conditions for Navigation			
⑫ 유효 기간 Validity	년 월 일부터 . . . . . 년 월 일까지 This certificate is valid from . . . . . until . . . . .		
「선박안전법」 제8조제2항과 같은 법 시행규칙 제13조제1항제2호에 따라 대한민국 정부의 권한으로 이 증서를 발급합니다. This certificate is issued in accordance with Article 8.2 of the Ship Safety Act and Article 13.1.2 of the Enforcement Decree of the Ship Safety Act under the authority of the government of the Republic of Korea.			
<p style="text-align: center;">년 월 일 Y M D</p> <p style="text-align: center;">해양수산부장관 <input type="checkbox"/> Minister of Oceans and Fisheries (한국해양교통안전공단 이사장) (President of Korea Maritime Transportation Safety Authority) (선급법인 의 장) (President of Classification Society)</p>			

210mm × 297mm [보존용지(1종) 220g/㎡]

Fig. 4. Ship Survey Certificate (front side).



항만건설작업선의 선박안전법 제10조제3항(임시변경) 적용범위에 관한 연구

(뒤 쪽)

①항만 선 의 위 치  Load Line	갑판선의 상면의 위치: 선박 길이의 중앙에 있어서 갑판의 선측 상면의 역장 과 외판의 외면과의 교점으로부터 방향으로 The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is mm from the top of the deck at side	②구획 선 의 위 치  Subdivi sion on Load Line	화물 적재 장소 중첩하는 To apply when the spaces in which passengers are carried are in the following alternative space	외판의 구획 선 의 위 치  Marks of Sub - division Load Lines assigned and marked on the ship's side amidships
	만재용수를 표시하는 수평선[하기관 재용수선(S), 해수만재용수선 또는 만 재용수선]의 상면의 위치: 갑판선의 상면으로부터 하방으로 Summer Load Line(S): mm below from the upper edge of deck line		갑판선 상면의 하방 으로 mm below upper edge of deck line	P <sub>1</sub>
	동기북대서양만재용수선(W)의 위치: S의 하방으로 mm Winter Load Line(W): mm below Summer Load Line		갑판선 상면의 하방 으로 mm below upper edge of deck line	P <sub>2</sub>
동기북대서양만재용수선(WNA)의 위치: S의 하방으로 mm Winter North Atlantic Load Line(WNA): mm below Summer Load Line	③목재 만 재 용 수 선 의 위 치  Timber Load Line	하기관재만재용수선(LS)의 위치: S의 상방으로 mm Timber Summer Load Line(LS): mm above Summer Load Line		
동기북대서양만재용수선(LW)의 위치: LS의 하방으로 mm Timber Winter Load Line(LW): mm below LS				
동기북대서양만재용수선(LWNA)의 위치: S의 상방으로 mm Timber Winter North Atlantic Load Line(LWNA): mm below LS				
열대만재용수선(T)의 위치: S의 상방으로 mm Tropical Load Line(T): mm above Summer Load Line		열대만재용수선(LT)의 위치: LS의 상방으로 mm Timber Tropical Load Line(LT): mm above LS		
위의 각 만재용수에 대응하는 담수만 재용수선의 위치: 각 만재용수선 상방으로 mm Allowance for fresh water for all freeboards other than timber: mm		위의 각 목재만재용수에 대응하는 담수목재만재 용수선의 위치: 각 목재 만재용수선의 상방으로 mm Allowance for fresh water for timber freeboards: mm		
「선박안전법 시행령」 제6조에 따른 선박검사증서 유효기간 연장 Endorsement to extend the Validity of the Certificate				
연장된 유효기간 Extended Date of Validity	This certificate is valid until	년 월 일까지	검사기관(인) Survey Organization	
검 사 기 록 Survey Records				
다음 검사 Next Survey	검사종류 Kind of Survey	검사사항 Survey Items	검사 장소 Date of Survey	선박검사관 (검사관) 의 성 명 Name of Surveyor
검사기초일 Anniversary Date				검사기관(인) Survey Organization
비고 Remarks				

Fig. 4-1. Ship Survey Certificate (back side).

3.3 항해구역의 종류 및 처벌 규정

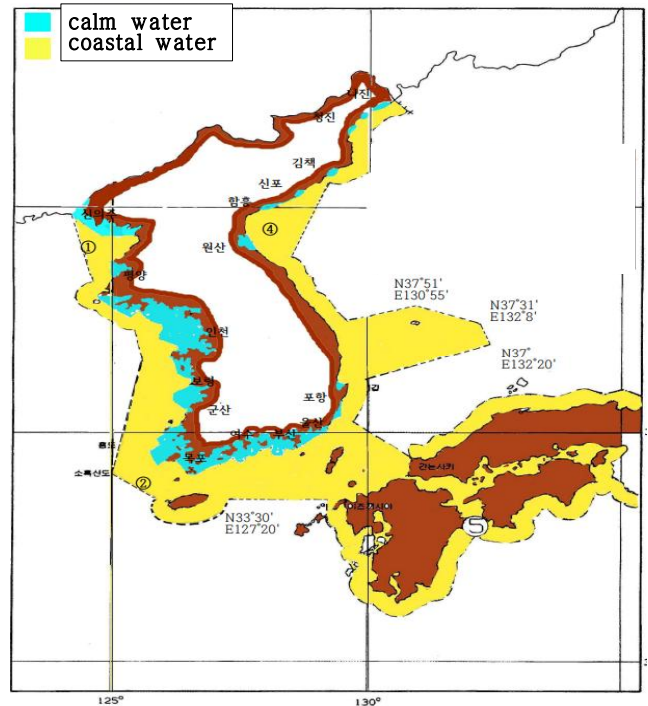
항해구역을 지정하는 경우에는 「선박안전법」 제8조제3항 및 같은 법 시행규칙 제16조에 따라 선박소유자의 요청, 선박의 구조 및 선박시설기준 등을 고려하여 지정하고 있다.

그리고 항해구역의 종류는 「선박안전법」 제8조제3항 및 같은 법 시행규칙 제15조에서 평수구역, 연해주역 근해주역, 원양구역으로 구분된다. 이 중 평수구역은 나머지 항해구역과는 다르게 제1구~제18구로 세분화하고 있으며, 여기에서 우리나라 선박이 항해할 수 있는 평수구역은 제4구~제11구로 한다.

한편, 선박검사증서상의 평수구역 기재는 앞서 언급한 바와 같이 “평수구역(제OO구에 한함)”으로 표기되고, 평수구역 및 연해주역의 범위는 같은 법 시행규칙 제15조제2항·제3항 관련 [별표 4], [별표 5]의 수역으로, 근해주역과 원양구역은 제15조제4항·제5항에서 각각 규정하고 있다(Park et al., 1991).

항만건설작업선에 대한 임시변경증 발급과 관련해서는 앞서 언급한 예시에서 보는 바와 같이 선박검사증서상의 항해구역이 평수구역으로 지정된 경우가 이에 해당하고, 평수구역에 대한 세부수역 범위는 같은 법 시행령 제2조제1항제3호가목 본문에 따라 호소·하천 및 항내의 수역(「항만법」에 따른 항해구역이 지정된 항만의 경우 항만구역과 「어촌·어항법」에 따른 어항구역이 지정된 어항의 어항구역)으로 하고 있다(Fig 5).

이와 관련하여 선박검사증서에 기재된 항해구역을 넘어서 선박을 항해에 사용한 때에는 이 법 제84조제1항제1호에 따라 1년 이하의 징역 또는 1천 만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.



Source: <https://blog.naver.com>

Fig. 5. Navigation Area (calm waters & coastal waters).

3.4 항해구역외의 예외적 항해

선박검사 완료 이후 선박검사증서에 지정된 항해구역은 「선박안전법」 제8조제3항 및 같은 법 시행규칙 제17조에 따라 지정된 항해구역 외의 구역을 항해할 수 있도록 예외적으로 허용하고 있으며, 다음과 같은 경우에 해당한다.

- i) 이 법 제3조제3항제4호에 따라 외국에 선박매각 등을 하기 위하여 예외적으로 단 한 번의 국제항해를 하는 경우
- ii) 선박을 수리하거나 검사를 받기 위하여 수리할 장소 또는 검사를 받을 장소까지 항해하는 경우

- iii) 항해구역 밖에 있는 선박을 그 해당 항해구역 안으로 항해시키는 경우
- iv) 항해구역의 변경을 위하여 변경하려는 항해구역으로 선박을 항해시키는 경우
- v) 접적지역(대연평도, 소연평도, 대청도, 소청도 및 백령도 부근 해역을 말한다)을 항해하는 선박으로서 해당 선박의 항해구역 중 일부가 군사목적상 항해금지구역으로 설정되어 있어 그 구역을 우회하기 위하여 일시적으로 항해구역 외의 구역을 항해하는 경우
- vi) 그 밖에 위의 i)~iv)까지와 비슷한 사유로서 선박이 임시로 항해할 필요가 있다고 인정되는 경우

#### 4. 항만건설작업선의 작업여건에 따른 “임시변경” 규정 적용범위 제한

##### 4.1 항만건설작업선의 검사기준 이원화

과거 항만건설작업선은 일반적으로 사람이나 물건을 싣고 이동하기 위한 수단으로 사용되고 있는 선박과는 다르게 항만 등의 특정해역에서 정해진 건설장비를 탑재하여 항만개발사업 등을 수행하는 것을 목적으로 하고 있어 비록 작업공간이 해상이었다 하더라도 이와 같은 이유에서 선박안전법령이 아닌 건설기계관리법령에 따른 건설기계로 등록되어 검사를 받아오고 있었다.

이후 앞서 언급한 “석정36호” 전복사고와 같은 사회적 문제가 대두되고 이에 따라 국회 등 여러 사회 각층에서는 이에 대한 제도적 문제점을 해결하기 위한 조치로 이미 건설기계로 등록되어 다른 법령에서 검사 등을 받고 있는 작업선에 대해 「선박안전법」에 따른 별도의 검사를 집행할 수 있도록 하는 보완책을 마련하여 현재 시행 중에 있다.

한편, 「항만법」 제39조제1항에서는 항만건설작업선에 대하여 「선박안전법」에 따른 관련 규정을 적용할 때는 「항만건설작업선의 선박시설 등에 관한 기준」을 따르도록 하고 있으며, 이와 관련해서 검사사항 중 항만건설장비의 검사업무는 이 법 제39조제3항에 따라 검사업무를 대행하는 검사기관이 직접수행하지 아니하더라도 항만건설장비의 검사업무에 전문성이 있는 다른 기관에 위탁할 수 있도록 허용하고 있다.

뿐만 아니라, 이 기준 제3조·제5조에 따라 이 법 제39조에 따른 검사를 받고 있는 항만건설작업선은 항만건설장비와 선박시설(선체부)에 한해 검사하도록 하고 있어 엄격히 검사 영역을 구분하고 있는 실정이다.

다시 말해서, 이와 같이 항만건설작업선에 대한 검사기준을 각각 다른 영역에서 접근하고 있는 이유는 일반적인 선박과 구별되는 항만건설작업선의 특성과 여건에 맞게 사용

하고자 하는 것으로 볼 수 있으며, 이는 앞서 언급한 바와 같이 항만건설작업선은 여객선, 화물선 등 일반 선박이 가지는 이동성·적재성의 기능보다 항만건설작업을 하기 위한 고립적 현장 작업기능이 강조된 것으로 볼 수 있다(Chou et al., 2021).

이는 앞서 언급한 국회에서 「항만법」 개정을 통해 항만건설작업선을 「선박안전법」과 관련한 적용특례 규정을 따르도록 한 제안이유에서도 그 입법취지 확인할 수 있다.

결국, 이와 같은 내용을 종합해 볼 때 항만건설작업선은 작업에 필요한 안전을 확보하기 위한 수단으로 즉, 현장에서의 작업안전성을 높이기 위한 방안의 일환으로 선박안전법령을 수용한 것으로 볼 수 있으며, 단순히 작업공간을 이동하기 위한 부분과는 다소 구분해서 고려되어야 할 것이다. 또한 항만건설작업선은 항만에서 건설작업 등에 사용되지 않을 경우에는 항만건설장비에 대한 검사를 면제하고 있는 것에서도 동일한 이유를 확인할 수 있다.

##### 4.2 항만건설작업선의 제한적 작업구역

항만건설작업선은 앞서 Table 1에서 나타내고 있는 항만구역에서 항만건설작업을 수행하는 선박으로 제한하고 있으며, 이 항만건설작업선이 항만구역을 벗어날 경우 해당 작업선의 건조일자가 2007년 11월 4일 전·후를 기준으로 「선박안전법」에 따른 검사를 면제 받거나, 항만건설장비와 선박시설(선체부)에 한해 부분적 검사를 받고 있다.

특히 2007년 11월 4일 이전에 건조된 항만건설작업선이 「선박안전법」에 따른 선박검사를 받은 이후, 항만구역을 벗어날 경우 형식적으로는 「선박안전법」의 적용을 받는 선박이나, 실질적으로 이 법의 각종 의무규제에서 벗어나는 것으로 간주해도 무방할 것이다.

다시 말해서, 항만건설작업선은 항만구역 내·외에 따라 안전관리 기준을 다르게 적용하고 있으며 항만구역 내에서 항만건설작업을 수행하는 경우에만 특별한 안전기준을 요구하고 있어 다른 항만구역 또는 항만구역 이외의 다른 해역으로 단순 이동만을 할 경우에는 앞의 Fig. 2와 같은 일반 부선과는 그 기능 및 용도(화물적재 등)를 달리하고 있는 것으로 볼 수 있다.

항만건설작업선은 「항만법」 제39조제1항에 따라 항만건설장비를 고정적으로 탑재하여 항만구역 내에서 항만개발사업을 수행하는 선박으로 선박안전법령에 따른 검사를 받기 이전에도 작업선의 이동에 있어서는 아무런 제재조치를 받지 않았다는 부분도 항만건설작업선이 앞서 언급한 여객선, 화물선 등과 같은 일반 선박과는 구분된 규정 적용이 필요하다는 것을 보여주는 일례로 볼 수 있다.



#### 4.3 항만건설작업선의 작업특성

항만건설작업선의 작업특성과 관련해서는 앞서 언급한 국회에서 「항만법」 개정을 통해 항만건설작업선의 효율적인 안전관리를 위해 내놓은 법률개정안에서 명확히 확인할 수 있다.

「항만법」 법률개정안에서는 항만건설작업선의 작업특성에 대해 제시하고 있는 주요내용에 대해 살펴보면 다음과 같다.

- i) 선박위에 기증기, 준설기 등 건설장비를 고정 탑재한 선박으로서 항로준설, 매립지 연약지반개량 등 다양한 항만건설공사에 사용되는 필수 장비임
- ii) 해상을 운항한다는 점에서 선박으로 간주되고 있으나, 해당 선박에 탑재된 건설장비가 안전관리측면에서 큰 비중을 차지하고 있어 일반적인 선박과는 구별됨
- iii) 건설장비의 중량, 높이 등이 선박의 복원성에 지대한 영향을 미치며, 장비결함이나 유지보수 미흡시 공사현장의 안전사고가 발생할 가능성도 매우 높음
- iv) i)~iii)과 같은 이유에서 여객선, 화물선 등 일반 선박을 대상으로 하는 「선박안전법」으로는 항만건설작업선의 선박검사 등 안전관리를 효율적으로 수행하기에는 한계가 있음

이상의 내용에서 알 수 있듯이 항만건설작업선은 불특정한 화물을 적재하여 해상에서의 이동에 주로 사용되고 있는 Fig. 2에서 언급한 부선 등과 같은 일반 선박과는 그 작업특성을 완전히 달리하고 있으며, 특히 항만건설작업선에 설치되어 있는 항만건설장비는 항상 고정적으로 탑재되어 있으므로 해역 이동에 따른 안전조치와 관련한 별도의 규정을 두고 있지 않다(Lee et al., 2013).

참고로 Fig. 2의 부선을 포함한 여객선, 화물선 등과 같은 일반 선박이 화물을 선박에 적재하거나 고박을 하고자 할 경우에는 「선박안전법」 제39조제1항 및 제2항에 따라 선박소유자는 화물을 선박에 적재하거나 고박하기 전에 화물의 적재·고박의 방법을 정한 자체의 화물적재고박지침서를 마련하여 해양수산부장관의 승인을 받도록 하고 있으며, 화물과 화물유닛(차량 및 이동식탱크 등과 같이 선박에 붙어있지 아니하는 운송용 기구를 말한다) 및 화물유닛 안에 실린 화물을 적재 또는 고박하는 때에는 승인된 화물적재고박지침서에 따르도록 규정하고 있다.

또한 이 법 같은 조 제3항에서는 차량 등 운반선박(육상교통에 이용되는 차량 등을 실어 운송할 수 있는 갑판이 설치되어 있는 선박을 말한다)에 차량 및 화물 등을 적재하는 경우에도 마찬가지로 승인된 화물적재고박지침서에 따르는 것은 물론이고 필요한 안전조치를 취하여야 한다(Yu, 2021).

이와 관련한 내용으로 「선박안전법」 제40조에서는 선박소유자는 산적화물을 운송하기 전에 해당 선박의 선장에 게 선박의 복원성·화물의 성질 및 적재방법에 관한 정보를 제공하고, 이에 따른 선박의 복원성·화물의 성질 및 적재방법의 내용, 안전조치의 의무를 부여하고 있다.

이처럼 항만건설장비와 일반 선박과는 그 작업특성을 완전히 달리하고 있으므로 비록 항만건설작업선이 「선박안전법」의 적용을 받는다 하더라도 항만건설작업선의 특성을 반영한 제한된 규정 적용이 합당할 것이다. 특히 단순 이동과 관련해서 「선박안전법」 제10조제3항에서 규정하고 있는 임시변경 사항을 일반 선박과 동일하게 적용하는 것은 항만건설작업선의 작업특성 등을 충분히 고려하지 않은 것으로 이에 대한 적정기준을 적용할 수 있는 재검토가 필요하다.

#### 4.4 항만건설작업선의 임시변경 적용범위 제한

「선박안전법」 제10조제3항 및 같은 법 시행규칙 제21조 제9항에 따라 발급되는 Fig. 3의 임시변경증은 같은 법 시행규칙 제13조에 따라 발급되는 선박검사증서의 기재사항 중 항해구역이 평수구역 4구~제11구 중 어느 하나의 특정 해역으로 지정된 선박이 다른 평수구역으로 이동하고자 할 경우 임시검사를 통한 임시변경증을 가지고 항해하도록 하고 있다. 또한 이를 위반할 경우 이 법 제84조제1항제1호에 따라 1년 이하의 징역 또는 1천 만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

하지만 앞서 언급한 항만건설작업선의 몇몇 주요 작업여건과 이 작업선이 부선과 동일한 비자항선이나 그 기능적 측면에서 완전히 다른 운용행태를 보이고 있다는 점, 그리고 항만건설작업선은 본래 건설기계로 사용되었으나 효율적인 안전관리 확보를 위해 항만구역 내에서 건설작업을 하는 경우에 한해 「선박안전법」의 적용을 제한적으로 받고 있는 점 등을 종합해서 검토해 볼 때, 이 항만건설작업선에 임시변경증 발급 등과 관련한 규정을 일반 선박과 동일하게 적용하는 것은 항만건설작업선을 「선박안전법」의 적용을 받을 수 있도록 한 입법취지에도 합당하지 않다.

한편, 항만건설공사를 위해 2007년 11월 4일 이전에 건조된 항만건설작업선을 투입하여 작업을 마친 뒤, 「선박안전법」에 따른 임시변경증을 받지 아니하고 기존의 선박검사증서상에 기재된 항해구역(평수)을 벗어나 다른 해역의 항만구역으로 이동한 것과 관련해서 「선박안전법」 위반여부에 대한 해석상의 이견을 보이는 사례가 발생하고 있다.

이는 자칫 법률의 확대적용 및 불명확한 입법구성의 불비(不備)로 인한 사회적 혼란을 발생시킬 수 있으므로 이러한 제도적 문제들을 보완하기 위한 개선책의 일환으로 선박안

전법 관련 규정의 재검토 과정이 필요하다. 이에 따라 해당 법령이 합리적으로 운영될 수 있는 개정안을 다음과 같이 제시하고자 한다. 관련해서, Table 3과 같은 개정안을 항만건설작업선에 적용할 경우 Fig. 4의 “항해구역”란에는 평수구역(제4구~제11구)을 특정하여 지정하지 아니하고, 이에 대한 사유를 “항해와 관련한 조건”란에 기재하는 등의 합리적 조치가 필요하다.

Table 3. Enforcement regulations of the Ship Safety Act(amendment)

current	amendment
제16조(항해구역의 지정) ① 법 제8조제3항에 따라 항해구역을 지정하는 경우에는 선박소유자의 요청, 선박의 구조 및 선박시설 기준 등을 고려하여 지정하여야 한다. <후단 신설>	제16조(항해구역의 지정) ---- ----- ----- ----- ----- ----- 이 경우 영 제 2조 제 1항 제 3호가목 1)에서 정하는 항만건설작업선 중 「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역 내에서 항만건설 작업을 수행하고자 하는 경우에는 제15조제2항에 따른 평수구역을 별표 4와 같이 특정하여 지정하지 아니할 수 있다.

### 5. 결 론

항만구역 내에서 항만건설 작업을 수행하는 선박으로 분류하고 있는 항만건설작업선은 과거 「건설기계관리법」에 따른 등록 및 검사를 받아오다 2012년 12월 14일에 발생한 “석정36호” 전복사과 같은 심각한 사회적 문제에 대응하기 위한 조치의 일환으로 국회 등에서는 관련 법령(「항만법」, 「선박안전법」 등)의 개정을 통한 안전관리 체제의 변화를 보이고 있다.

이에 따라 항만건설작업선에 적용되는 관련 규정은 Table 2에서 보는 바와 같이 일반인이 쉽게 접근하기에는 다소 복잡한 추가 설명이 필요한 경우를 다소 포함하고 있으며, 실제 현장에서는 항만건설작업선 운용에 있어 복잡함과 어려움을 호소하고 있는 실정이다.

특히 항만건설작업선의 안전상태를 담당하고 있는 「선박안전법」은 항만구역에서 항만건설 작업 시에만 적용되는 것으로 이해하고 이 작업선을 다른 항만구역 등의 장소로 이동하기 위해 항만구역을 벗어날 경우에는 과거 건설기계관리법령을 적용받을 때와 동일한 조건을 부여받는 것으로 받아드려 선박검사의 결과로 발급받은 선박검사증서상

에 기재된 항해구역을 넘어서 선박을 항해할 시 「선박안전법」 제10조제3항에 따른 임시변경증의 발급 없이도 가능한 것으로 간주하는 경향이 있다.

한편, 이러한 사례를 놓고 그 적정성·위법성을 판단하는데 있어서도 해당 업무를 담당하고 있는 관계 기관 마다 다음과 같이 그 견해를 달리하고 있는 실정이다.

- i) 항만건설작업선에 발급된 선박검사증서는 「선박안전법」을 통해 주어진 것으로 이 작업선을 운용과 관련해서는 이 법에서 규정하고 있는 모든 조건을 충족하여야 한다.
- ii) 항만건설작업선에 발급된 선박검사증서는 「선박안전법」을 통해 주어진 것이기는 하나, 이 작업선에 있어 이 법을 적용하게 된 근본적인 이유는 항만구역 내에서 항만건설 작업을 함에 있어서의 그 안전성을 확보하기 위한 것으로 제한해야 할 것이며, 또한 과거 이 작업선이 건설기계관리법령만을 적용받을 당시 아무런 제재조치 없이 항해가 가능한 점 등을 고려해서 단순히 다른 해역으로의 이동하고자 하는 경우에 까지 이 법 제10조제3항을 다른 일반 선박과 동일하게 적용하는 것은 법 규정의 확대해석에 따른 것으로 볼 여지가 충분하므로 선박검사증서를 발급받은 항만건설작업선에 대해 무조건적인 「선박안전법」의 전부를 적용하는 것은 타당하지 않다.

이에 따라 항만건설작업선의 작업여건에 따른 특성들을 충분히 고려하여 현장에서의 항만건설작업선을 운용하는데 있어서의 법적 안전성을 보장하기 위한 조치로 위의 ii) 견해를 적극 수용한 Table 3과 같은 관련 규정의 재검토가 필요하다.

### References

- [1] Chou, C. C., C. C. Wen, and Y. J. Huang(2021), Analysis of tugboat operation and towage fees in a Taiwanese Port and alternatives for improving tugboat operation by the Delphi method, Journal of Engineering for the Maritime Environment Vol. 235, No. 1, pp. 176-187.
- [2] Lee, C. H. and B. H. Song(2022), A Study on Paradigm Shift of Ship Inspection System, Journal of Korean Society of Marine Environment & Safety Vol. 28, No. 1, p. 32.
- [3] Lee, J. D., J. B. Lee, and H. H. Kim(2013), Development of Hydrographic Dredging Surveying and Construction Management System Based on Grab Dredger, Journal of Korean Society for Geospatial Information System Vol. 21, No. 4, pp. 3-6.

- [4] Park, Y. S., J. S. Park, and Y. C. Lee(1991), A Study on the Reasonable Objectiveness of Trading Areas of the Korea Ship Safety Act, Journal of Korean Institute of Navigation Vol. 15, No 2, pp. 61-65.
- [5] Shin, J. H.(2020), A Study on the Registration and Mortgage Setting of Dredger Ships, Journal of The Institute of Law & Policy Vol. 26, No. 2, pp. 319-321.
- [6] Yu, Y. U.(2021), A Study on the Evaluation of Cargo Securing Safety for Car Ferry Ships Using Wave Height Information, Journal of Korean Society of Marine Environment & Safety Vol. 27, No. 4, pp. 457-458.

---

Received : 2023. 04. 03.

Revised : 2023. 04. 21.

Accepted : 2023. 04. 27.