

위와 같이 OPRC 협약 이행을 위하여 海洋汚染防止法을 개정할 경우 이에 맞추어서 현행 국가방제기본계획을 개정하고, 해안방제계획도 수립하여야 한다. 즉, 현행 國家防除基本計劃의 내용 중의 일부를 해양오염방지법으로 수용하였기 때문에 國家防除基本計劃에는 제5장에서 자세하게 언급한 바와 같이 법령에서 위임된 사항을 시행할 수 있도록 구체적인 내용이 포함되어야 한다. 또한 해안방제계획의 수립이 시급하다. 현행 國家防除基本計劃에 따르면, 海岸防除 主導機關은 地方自治團體와 港灣當局이지만 현재까지 海岸防除計劃을 수립한 기관이 없다. 이 논문의 부록에서 제시한 방안이 海岸防除計劃 수립에 기여할 수 있을 것으로 기대한다.

해양오염방지법의 개정과 별도로 추진하여야 할 중요한 사항이 해양오염 방제체제를 재난관리체제에 편입시키는 것이다. 災難管理法 제2조제1호의 규정에 의하면, 環境汚染事故를 재난으로 정의하고 있으므로 해양환경사고의 대표적인 유류오염사고는 재난관리법에 의한 재난에 포함된다. 따라서 해양수산부 장관은 재난관리법 第12條의 규정에 따라 국무총리가 매년 정하는 국가재난관리계획 수립지침에 해양유류오염사고가 포함되도록 하여야 한다. 이렇게 하면 재난관리법의 절차에 따라 해양수산부장관이 국가방제기본계획을 수립하고, 이를 동법 第7條의 규정에 의한 中央安全對策委員會의 심의의결을 거치면 국가방제기본계획이 국가재난관리에 포함되므로 별도의 법령을 개정할 필요 없이 시행할 수 있다.

5. 船舶職員法上 乗務基準에 관한 研究

- 小型船舶을 中心으로 -

해사법학과 장치영
지도교수 황석갑

旅客 및 貨物輸送, 漁撈活動에 이용되는 船舶은 경제규모의 확대와 조선기술의 발달, 수산 및 해운환경의 변화에 의하여 선박의 용도별 전문화 및 대형화와 각종 장비의 첨단화가 이루어 졌지만 海洋事故는 좀처럼 감소되지 않고 있다.

海洋事故는 船員의 故意 또는 過失에 의한 人的 要因, 船體 및 機關과 관련된 物理的 要因, 갑작스런 氣象의 變化와 같은 自然的 要因, 國際安全管理規約(ISM Code)에 의한 管理的 要因에 의해서 발생된다.

국제해사기구(IMO)는 人的 要因에 의한 海洋事故를 방지하고자 船員의 訓練·資格證明 및 當直勤務의 基準에 관한 國際協約(STCW 協約)을 채택·발효 시켰고, 국제노동기구는(ILO)는 海技士의 資格證明과 定員에 관한 國際協約을 채택·발효 시켰다. 그리고 國家는 海上交通安

全의 확보를 目的으로 海事關聯法規를 제정하여 國家權力으로 이의 遵守를 命令·強制하고 있다. 그러나 최근통계에 의하면 전체 海洋事故 중 83.8%가 運航者의 過失과 海技能力 不足 등 人的 要因에 의해서 발생되고 있다.

海上交通安全의 維持·責任은 國家와 船舶所有者 및 船員 모두에게 있으며 각종 國際協約을 수용하여 法律을 제정하고 시행하는 것은 國家의 責務이다. 본 연구는 이러한 人的 要因에 의한 海洋事故를 船舶職員의 運航過失에 대한 責任에만 관심을 둘 것이 아니라 人的 設備를 규정한 船舶職員法上的 乘務基準을 國際協約과 비교·검토하고, 法의 目的과 物理적으로 가능한 改善方案을 제시한 것이다.

船舶職員法 施行令 제22조 제1항 관련 乘務基準에서 遠洋水域 2백톤미만 船舶職員의 最低定員이 監官·기관 각 1명으로 한정된 규정에 관한 것이다. 이는 1인이 시간제한 없이 근무에 임하게 됨으로써 피로를 누적시키는 요인이 된다고 본다. 따라서 이를 보완하기 위하여 船舶所有者는 幷법으로 無免許所持者를 乘務시킬 수 있겠으나, 이는 '78 STCW('95 STCW-F) 協約의 無資格者 當直勤務排除의 原則, ILO 協約 제125의 1백톤을 초과하는 漁船에는 資格을 갖춘 航海士를 乘務시켜야하는 原則에도 어긋나게 된다. 그러므로 遠洋水域의 2백톤미만 船舶職員의 定員을 監官·기관 각 2명으로 정하는 것이 바람직하다.

船舶職員法 施行令 제22조 제1항 관련 乘務基準에서 漁船의 操業區域과 상이한 性質의 航行區域에 관한 문제이다. 이와 관련하여 漁船은 그 주된 運航目的이 海上漁撈活動에 있으나 運航上으로는 航海活動과 漁撈活動으로 구분되고 있다. 이러한 漁撈活動을 할 수 있는 漁場의 개념으로 沿岸漁業은 許可權者의 管轄區域, 近海漁業은 水産資源保護領上의 操業區域, 遠洋漁業은 海外水域을 操業區域으로 하므로 乘務基準의 航行區域과 그 性質을 달리한다. 그러므로 性質을 같이 할 수 있는 航行區域의 설정이 필요하다.

船舶職員法 施行令 제22조 제1항 관련 乘務基準에서 遠洋水域에서 船舶의 크기를 細分化하고 있는 점이다. 이와 관련하여 '78 STCW 協約은 5백톤미만 船舶의 當直海技士는 동일한 海技能力을 갖추도록 규정하고 있다. 따라서 5백톤미만에서 다시 2백톤미만으로 細分化하게 되면 下位等級의 乘務資格은 海技能力不足 현상을 초래할 수 있는 蓋然性이 높다고 하겠다. 그러므로 현재의 6등급(2백톤미만, 5백톤미만, 1천6백톤미만, 3천톤미만, 6천톤미만, 6천톤이상)에서 5등급(5백톤미만, 1천6백톤미만, 3천톤미만, 6천톤미만, 6천톤이상)으로 축소할 것을 제안한다.

船舶職員法 施行令 제22조 제1항 관련 乘務基準에서 遠洋水域 監官부 5백톤미만, 기관부 1500KW미만인 漁船의 경우에 貨物船보다 下位の 乘務資格을 규정한 것이다. 이와 관련하여 乘務資格의 결정요건은 船舶의 크기와 주기관의 출력, 항행구역에 따라 요구되는 海技能力을 충족시켜야한다. 비록 船舶의 종류가 漁船이라 할지라도 海상의 航行安全의 궁극적 목적을 충족시키기 위해서는 船舶의 규모와 航行區域이 동일한 경우에 下位の 乘務資格을 적용하는 것은 海技能力不足의 蓋然性을 높이는 결과를 초래할 수 있다. 그러므로 遠洋水域에서 監官부 5백톤미만, 기관부 1500KW미만인 漁船의 乘務資格을 貨物船과 동일하게 조정할 것을 제

안한다.

船舶職員法 施行令 제22조 제1항 관련 乘務基準에서 旅客船의 경우 기관부 船舶職員은 갑판부와 달리 추가적인 海技能力이 고려되지 않고 있는 점이다. 이와 관련하여 '78 STCW 協約은 로로 旅客船에 대하여 추가적으로 요구되는 海技能力을 갑판부 및 기관부 海技士에 대하여 요구하고 있다. 그러므로 旅客船의 기관부 乘務資格도 갑판부 基準과 동일하게 조정할 것을 제안한다.

