

工學碩士 學位論文

沿岸旅客船 保安시스템 構築에 관한 研究

*A Study on the Establishment of the Security
System for Coastal Passengerships*

指導教授 李殷邦

2006年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋警察學科

朱鍾光

本 論 文 을 주 종 광 의 工 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

위원장 윤 종 휘 (인)

위 원 국 승 기 (인)

위 원 이 은 방 (인)

2006년 12월

한국해양대학교 대학원

목 차

목차	I
표목차	III
그림목차	IV
Abstract	V
제1장 서론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구의 범위와 방법	2
1.3 논문의 구성	3
제2장 여객선 안전관리 및 보안관리 현황 분석	5
2.1 여객선 운항현황 및 사고분석	5
2.2 여객선 안전관리제도 분석	13
2.3 여객선 보안관리제도 분석	16
제3장 해양 안전 및 보안의식 조사	22
3.1 안전 및 보안의식 설문조사	22
3.2 설문조사 결과 분석	35
3.3 문제의 도출	38
제4장 연안여객선 보안시스템 구축	43
4.1 연안여객선 보안관리코드의 제정 배경과 목적	43

4.2 연안여객선 보안관리코드의 주요구성 45
제5장 결론 62
[참 고 문 헌] 64

표 목 차

<표1>	연안여객선의 등록추이	8
<표2>	해상여객수송인원	8
<표3>	사고종류별 해양사고통계	8
<표4>	손상별 여객선사고 재해규모	8
<표5>	한국해운조합 본·지부 관리체계	20
<표6>	전국 운항관리자 배치현황	20

그림 목차

<그림1>	연구흐름도	4
<그림2>	선종별 여객선 현황	7
<그림3>	여객선 사고원인	9
<그림4>	선박종류별 해양사고 발생률 비교	10
<그림5>	여객선 사고유형	11
<그림6>	여객선 연도별 안전사고율 변화	12
<그림7>	선박테러의 시나리오	21
<그림8>	여객선의 안전 및 보안직무 만족도	26
<그림9>	여객선의 안전 및 보안교육 필요성	27
<그림10>	안전 및 보안업무 만족도와 교육필요성의 비교	28
<그림11>	위험요소별 위험도	29
<그림12>	테러 및 준(準)테러의 취약성	30
<그림13>	여객선 보안위협 대응도	31
<그림14>	안전장비의 적합도	32
<그림15>	보안장비의 적합도	33
<그림16>	체계적인 보안사고 예방활동	34
<그림17>	Ship Monitoring System	42

*A Study on the Establishment of the Security
System for Coastal Passengerships*

Jong-Kwang, Ju

*Department of Maritime Police Science
The Graduate School of Korea Maritime
University*

Abstract

In the era of ten million passengers carried by coastal passengerships at Korea sea, concerns over their safety and security management have become increasingly intertwined. After the tragedy terrorism by air in the United States of America on September 11, 2001, any country tries to seek a solution to the risk of terrorism and prepare maritime security contribution program to prevent maritime security threats economically , efficiently and safely with minimum risk. The international countermeasures against terrorism such as the Weapons of Mass Destruction Proliferation Security Initiative(PSI), Container Security Initiative(CSI) and International Code for the Security of Ship and of Port Facilities(ISPS Code).

Seafarers, safety operator, coast guard and other authorities including ship companies should pay their attentions to the safety and security threats occurred to coastal passengerships. The safety operator described in the Marine Transportation Act, Article 24 is very important to ensure the safe operation of passengerships. Their function and responsibility extend not only to ship safety but also to its security. The coastal passengerships are likely to be subject to terrorism and other menaces to security because of its weakness of securing hostage and accessibility.

It is necessary to evaluate the present status of safety and security consciousness of people who work in the field of passenger transportation at sea. The questionnaire on the people such as seafarers, safety operator, coastguard men and passengers was carried out in order to develop political alternative plans of safety and security culture under the newly safety and security environment. It's main content is as follow: the satisfaction level of safety and security education, threatening elements of passengerships, countermeasures to the threat of security, security, suitability of security equipments, and systemic prevention of security accidents.

As a result of basic survey, it were founded that the security work would be the field duty, the security culture is not formed and the education-drill against threat of security should be strengthen in passengerships. In addition, it is necessary to develop the security equipments and to advance laws and regimes in relation to the passengership security management.

This study aims to develop a passengership security code in

order to prevent any terrorisms or associated-terrorisms in coastal passengershops. The code applied to all coastal passengershops which are not engaged in international voyage, and to their terminals would supplement the weakness of security in ISPS Code.

The main structures of passengershops security code refer to the security control management, establishment of security level and basic plan for passengershops security, and with regard to safety and security within a ship discusses the prohibition of dangerous articles, ship police, authority of master and obligation of passengers to cooperate to maintain safety.

In addition, in relation to audit for ship security and issue of ship security certificate it deals with the audit for passengershops security and security plan, ship security record, passengershops security alert system, security education and drill, audit for security and issue of ship security, establishing of emergency plan, security measure, inspection and investigation of field status.

For the security of passengershops terminal facility and ship it discusses in detail to the security of passengershops terminal facility, designating a protected area in passengershops terminal facility, permission to enter and leave the protected area, safety of passengers and ship security, search for passengers, search for non-passengers, security check for transit and changing passengers, control on the provisions, countermeasure in case of failure on security check, and security of ship's document and security management procedures.

In addition, in relation to the countermeasure for the terrorism of ships it proposes a detailed plan with respect to the

report of broken terrorism of ships and report system, installation and operation of terrorism of maritime operations headquarters, the order of priority to suppress terrorism of ships, operation and mobilization of counter terrorism special attack corps, and with respect to securing of ship security equipments describes the securing of ship security equipments and the maintaining searching records.

제1장 서론

1.1 연구배경 및 목적

우리나라에서 연안여객선은 주로 3000여개 도서 주민들의 중요한 교통수단으로 연간 1,000만명¹⁾의 여객과 생활물자 등 화물을 수송하고 있으며, 최근에는 해양레저 및 관광산업의 발달로 그 수요가 점차로 증가하는 추세에 있다. 우리나라는 900마일의 해안선과 육지의 4.5배에 달하는 관할해역을 가진 자연적인 해양국가일 뿐만 아니라, 특히 조선업 세계 1위, 해운업 세계 8위로 전 세계 해양산업의 선도(先導) 국가이다. 해양에서 지속적으로 왕성한 가치창조 활동을 수행하기 위해서는 무엇보다도 해양주권수호와 해상치안유지가 선행되고 해양활동에 안전이 담보되어야 할 것이다. 과거의 군사적 의미를 강조하던 전통적인 안보개념이 확대되어 해상테러·해적행위·밀수·밀입국 등이 새로운 국가안보 위협요인으로 등장하고 있고 해양환경에 대한 국제적인 관심이 증대하고 있다. 세계경제의 생명줄인 국제항로에도 리스크(risk)가 그 어느 때보다 높아지고 있다.

2001년 9월 11일 미국에서 발생한 항공기에 의한 테러사건 이후 해상에서의 테러 등 보안사고의 리스크(risk)가 높게 평가되어 LNG 및 LPG 운송선박 등을 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상테러 가능성에 대비하기 위한 국제적인 노력으로 해상분야 보안강화코드인 ISPS Code(The International Ship and Port facility Security Code)가 제정되어 2004년 7월 1일 발효되었으며, 우리나라는 해양수산부 고시로 ISPS Code를 강제하고 있다. 그런데 그 적용대상 선박이 국제항해에 종사하는 여객선과 500톤 이상의 화물선, 이동식 해상구조물, 국제항해에 종사하는 선박들이 이용하는 항만시설로 제한되어 있다. 그러나 2006년

해운법의 해상여객운송사업면허에 의한 여객선의 2005년도 수송실적.

1)

4월 4일 소말리아 무장 세력에 의해 납치된 원양어선 ‘동원호’나 연안여객선들은 적용대상 선박에 포함되지 않는다. 그리고 연안여객선은 다수의 인질확보가 쉽고 비교적 선박에 접근이 용이하기 때문에 테러의 대상이 되기 쉽고 다른 보안위협에도 취약하다.

연안여객선 운항 현황은 61개 여객선 선사가 운영하는 101항로에 161척(예비선 포함)의 선박이 운항하고 있다. 여객선 해양안전사고의 예방과 방지를 목적으로 해양경찰 및 관련기관의 지속적인 지도·단속과 해양안전관련 규제의 강화, 운항관리자²⁾에 의한 운항관리의 효과로 여객선 안전사고(safety accident)의 리스크(risk)는 감소하고 있으나, 해상에서의 테러 등 보안사고(security incident)의 발생 개연성은 점차 높아지고 있다.

2003년 2월 18일 오전 9시 52분에 발생한 대구지하철참사와 같이 대중교통 수단, 다중이용시설 등에 불특정다수를 향한 범죄³⁾ 또는 준(準)테러⁴⁾가 해양에서, 특히 여객선에서 발생할 수도 있다고 본다. 본 연구에서는 테러나 준(準)테러가 연안여객선에서 발생하지 않도록 연안여객선 보안시스템 구축을 제안하고자 한다.

1.2 연구의 범위와 방법

본 연구에서는 국내의 여객선 운항현황과 기존의 여객선 안전관리제도를 고찰하고 5년간의 여객선 사고 자료를 기초로 하여 사고의 원인과 경향을 분석하였다. 또한 운항관리자제도의 개선방안, 연안여객선 안전 및 보안관리의 일원화 방안, 연안여객선 보안관리코드의 제정을 제안하였다.

박순진, “불특정다수를 향한 범죄의 사회적 원인에 대한 연구”, 한국공안행정학회보, 17권, 한국공안행정학회, 2004, 206쪽 참조.

본 논문에서 ‘준(準)테러(Associated-terrorisms)’라는 용어는 테러에 비길만하다는 의미로서만 사용하고 자 하는 私見임을 밝혀둔다.

2) 해운법 제24조.

3)

4)

또한, 본 연구에서는 보안위협을 저감하는 방안과 보안문화 정착방안의 기초 연구로서 여객선 관련 종사자들에 대하여 안전 및 보안의식에 관한 설문조사를 실시하였다. 설문조사 결과를 바탕으로 여객선 종사자, 여객, 관리자 등의 안전의식과 보안의식을 비교 분석하였고 새로운 해양 안전 및 보안환경에 대처하기 위한 연안여객선의 보안취약성을 보완 강화할 수 있는 연안여객선 보안시스템 구축을 제안하고자 한다.

1.3 논문의 구성

본 논문은 모두 5개의 장으로 구성되었으며 연구의 흐름을 다음 <그림 1>과 같이 FLOW CHART상에 요약하였다.

서론

- 9.11항공기테러, 대구지하철참사 등 연구의 배경 및 목적
- 연구의 범위와 방법

연안여객선 안전 및 보안관리 현황 분석

- 여객선현황, 여객수송인원 등 여객선 운항현황 및 여객선 사고를 분석하였고, 안전관리체계와 운항관리자체도를 중심으로 한 여객선 안전관리제도 분석
- 보안위협 및 리스크(risk), 해양보안의 취약성, 선박보안의 취약성, 국제적 대응, 연안여객선의 보안을 내용으로 하는 여객선 보안관리제도 분석

해양 안전 및 보안의식조사

- 여객선 선박직원, 운항관리자, 해양경찰관, 여객을 대상으로 설문조사를 실시
- 안전 및 보안직무 만족도, 안전 및 보안교육의 필요도, 업무만족도와 교육의 필요성 비교, 여객선의 위협요소, 보안위협에 대한 대응도, 안전·보안장비의 적합도, 보안사고의 시스템적 예방도를 표현
- 설문조사 결과를 분석하고 문제를 도출

연안여객선 보안시스템

- 연안여객선 보안관리코드의 제정 배경과 목적
- 보안통제조치, 선박공안제도, 보안심사와 보안증서 발급, 여객선터미널시설의 보안, 선박테러에 대한 대응, 선박보안장비 등을 내용으로 하는 연안여객선 보안관리코드

결론

<그림1> 연구흐름도

제2장 연안여객선 안전 및 보안관리 현황 분석

2.1 여객선 운항현황 및 사고분석

2.1.1 여객선 현황

산업구조의 급격한 변화에 따른 많은 도서민의 도시 이주로 도서에 상주하는 사람들의 교통 편익 뿐 아니라, 국민소득 증가로 해상관광에 대한 국민의 관심이 높아지고, 초쾌속 여객선 및 카훼리 여객선(차량운송겸용 여객선 포함)의 등장으로 편리성이 증대되고 있다. <표1>은 최근 연간 여객선의 등록 척수의 추이를 나타낸다.

한편, 선종별 여객선 현황은 <그림2>와 같이 1970-1980년대 대부분을 차지했던 일반선은 급격하게 감소한 반면 운항시간을 대폭 단축할 수 있는 초쾌속선과 여객 및 차량을 함께 수송할 수 있는 카훼리여객선(차량운송겸용 여객선 포함)의 비율이 전체여객선의 67%를 점유하고 있다.

2.1.2 여객 수송 인원

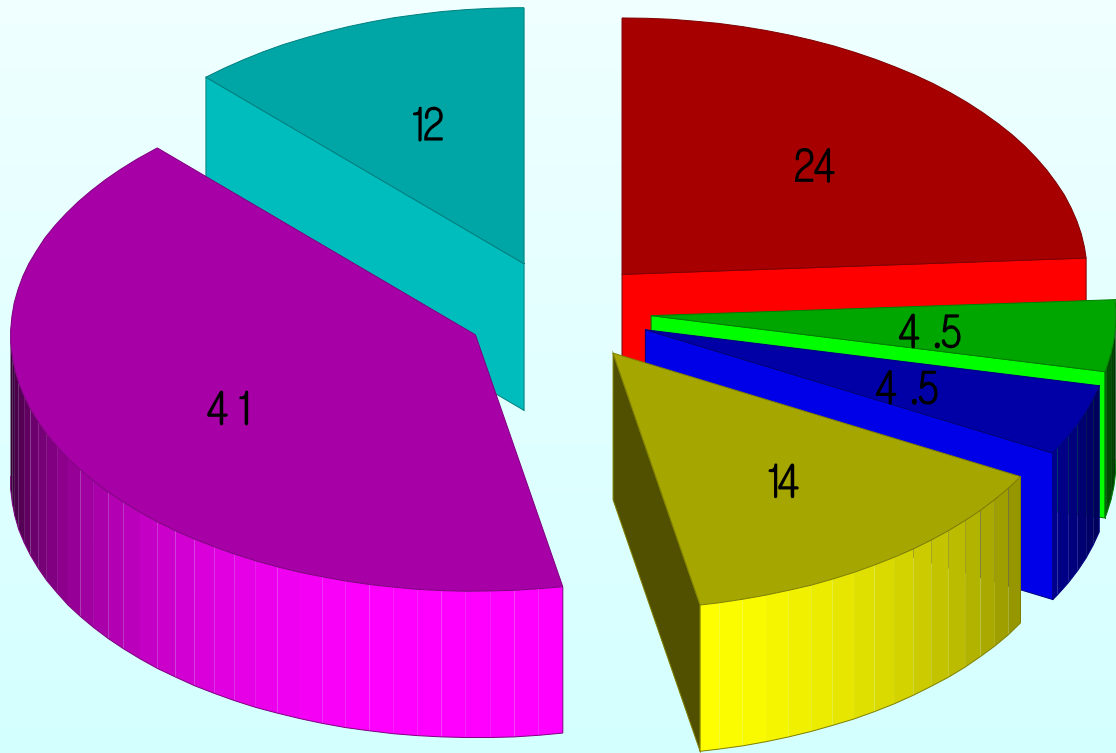
<표2>에서 보는바와 같이 연안여객선 이용객수가 국민생활의 향상과 더불어 점차로 증가하는 한편, 유람선에 의한 해상여행객수는 감소 추세이다. 해상을 이용한 여객수송인원은 연간 3000천만명(유람선포함)에 육박하고 있다.

2.1.3 여객선 사고 분석

1999년부터 2003까지의 5년간 여객선의 사고 종류별 해양사고의 통계는 <표3>에서와 같다. 여객선의 해양사고는 연평균 13번의 해양사고가

발생했고 충돌사고의 비율이 38%로 가장 높다. 인명사상, 운항저해, 해양오염사고를 제외한 손상별 여객선 사고 재해규모는 <표4>와 같이 경손 비율이 55%에 달하고 있고 전손 비율도 6%에 이르고 있다.

또한 <그림3>과 같이 여객선 사고의 원인은 운항과실이 58.53%로 제일 높았고 그 다음으로는 장비결함, 부적절한 안전관리, 부적합한 교통환경들이 원인이었다. 그 밖의 여객선 안전을 책임지는 선원의 이직, 승선기피, 고령화 등은 안전운항을 위협하고 서비스의 질을 떨어뜨리고 있다. <그림4>와 선박종류별 해양사고 발생률을 비교하면 여객선이 화물선 다음으로 높다. 여객선 사고유형을 보면 <그림5>와 같이 충돌이 가장 많고 다음은 접촉의 순이다. 여객선의 연도별 안전사고율 변화를 보면 <그림6>에서 보는 바와 같이 2001년부터 2003년까지 꾸준히 감소하다가 2004년부터 다시 증가하였다.



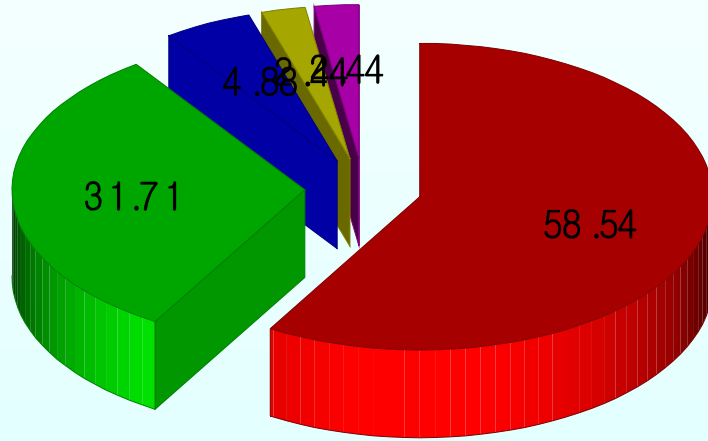
<그림2> 선종별반연객선 현황 [단위 : 백분율%]
 초쾌속선
 고속선
 쾌속선
 차도선
 카페리

년 도	1999	2000	2001	2002	2003
여객선 등록 척수	171	168	175	190	188
<표1> 연안여객선의 등록추이					[단위 : 척]

선종	1999	2000	2001	2002	2003
여객선	8,904,634	9,689,748	9,314,699	9,425,278	10,119,412
유람선	25,589,931	26,096,778	19,432,959	17,327,793	17,495,016
계	34,494,565	35,786,526	28,747,658	26,753,071	27,614,428
<표2> 해상여객수송인원					[단위 : 명]

사고종류	1999	2000	2001	2002	2003	계
충돌	4	4	6	4	7	25
접촉	-	1	-	5	-	6
좌초	-	3	1	2	1	7
전복	-	-	1	-	-	1
화재, 폭발	1	2	4	-	-	7
짐몰	-	-	-	1	-	1
기관손상	5	2	1	1	-	9
조난	-	-	-	-	-	0
인명사상	2	-	-	-	2	4
기타	3	2	-	1	-	6
계	15	14	13	14	10	66
<표3> 사고종류별 해양사고통계					[단위 : 건]	

재해	1999	2000	2001	2002	2003	계
전손	-	-	1	2	-	3
중손	1	4	2	1	2	10
경손	4	8	6	8	2	28
무손	1	2	2	3	2	10
계	6	14	11	14	6	51
<표4> 손상별 여객선사고 재해규모					[단위 : 건]	

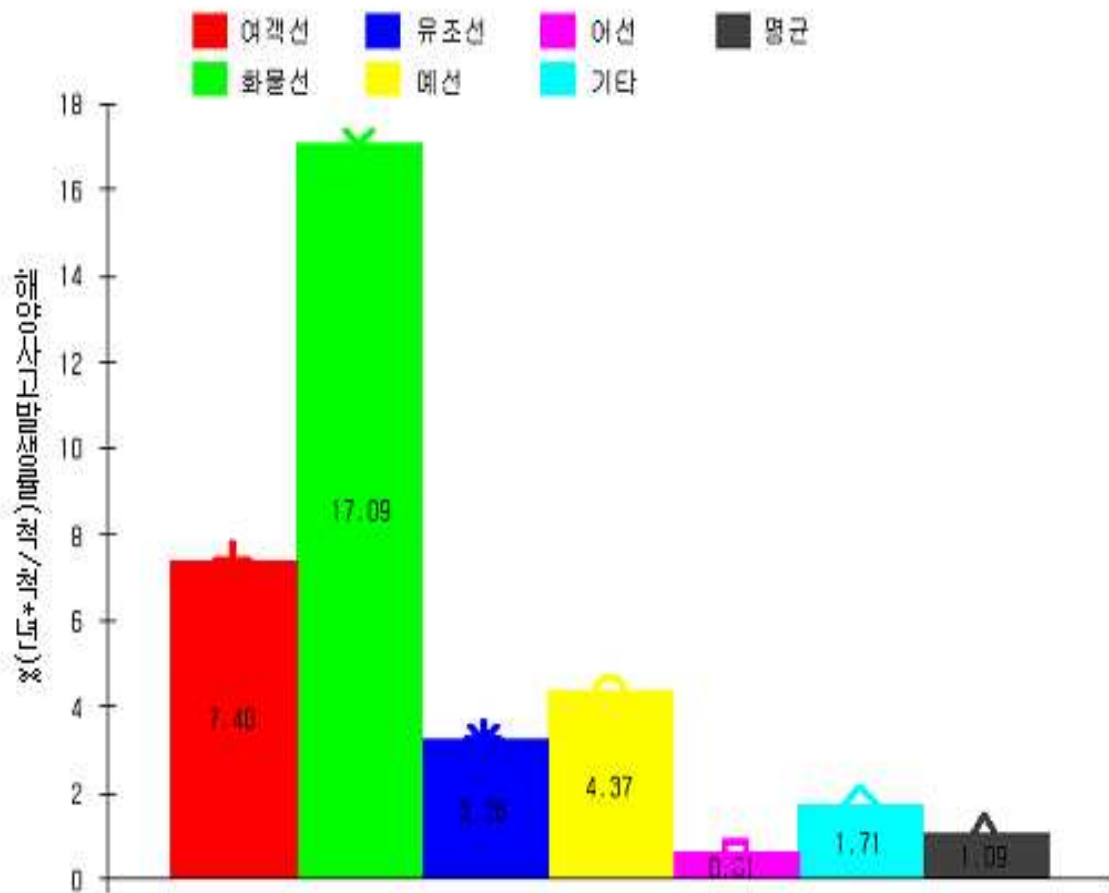


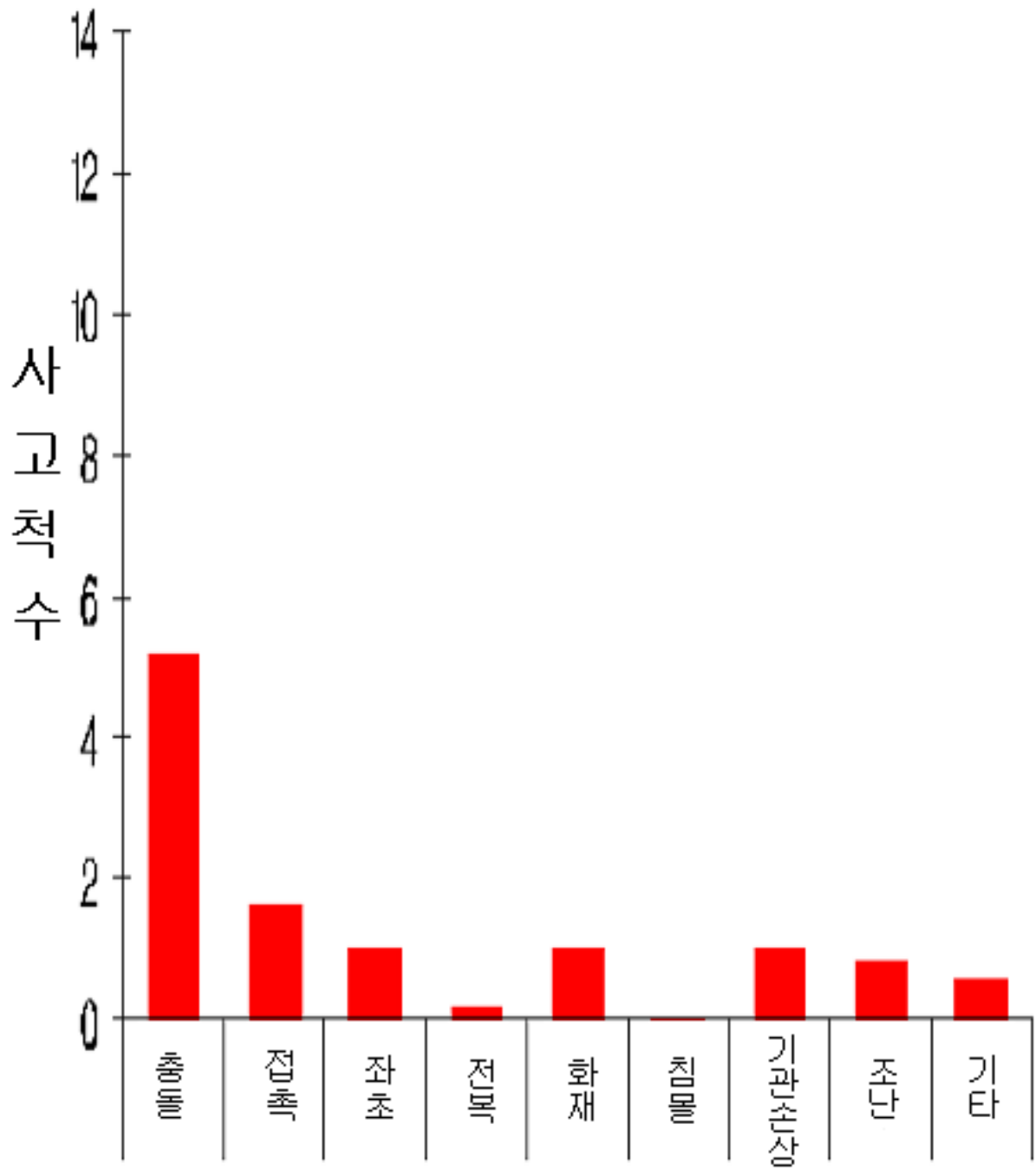
- 운항과실
- 부적절한 교통환경
- 장비결함
- 원인불명
- 부적절한 안전관리
- 불가항력
- 부적절한 선박운항관리
- 부적절한 근로환경

<그림3> 여객선 사고원인

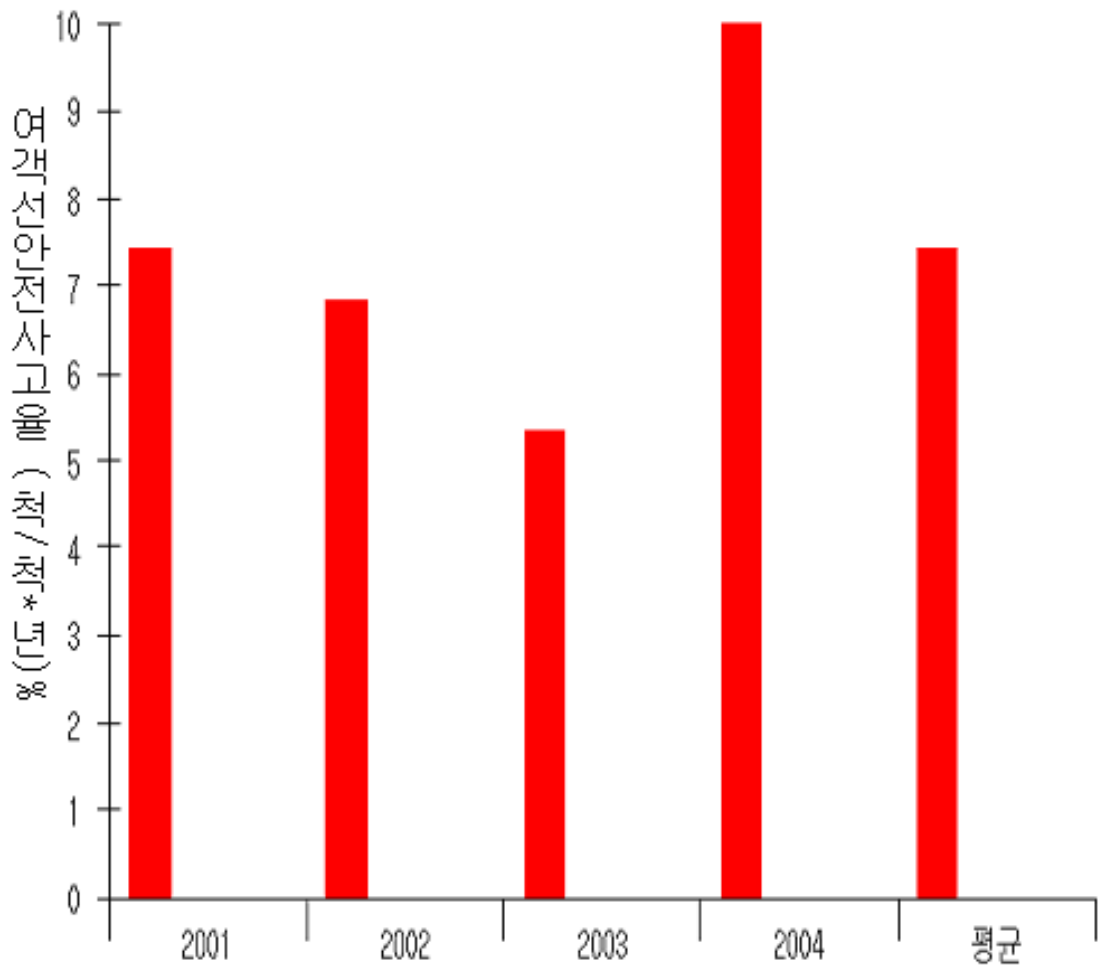
[단위 : 백분율%]

선박 종류별 해양사고 발생률 비교





여객선의 연도별 안전사고률 변화



2.2 여객선 안전관리제도 분석

2.2.1 안전관리체계의 법원(法源)

해상여객 운송업에 있어 안전운항은 무엇보다도 선행요건이고 운항 중 인명의 안전은 선주의 절대적인 책무이기도 하다. 따라서 해운법 제 24조의 운항관리자를 한국해운조합에서 선임하게 하고 여객선 운항관리 업무의 근간이 되는 여객선운항관리규칙을 제정, 해양경찰청의 감독하에 한국해운조합으로 하여금 이를 운용케 하였다.

여객선 운항관리제도와 관련된 법, 규칙, 지침은 다음 각목과 같다.

가. 해운법 제23조 및 제24조

나. 해상교통안전법

다. 한국해운조합법(제6조)

라. 여객선운항관리규칙(해양수산부령 제86호, '99.1.8개정)

마. 여객선안전관리지침(해양경찰청 고시 제1999-53호, '99.2.12개정)

바. 종선안전관리지침(해양경찰청 고시 제1999-54호, '99.2.12개정)

사. 여객선운항관리실 운영지침(한국해운조합내규)

2.2.2 안전관리체계

여객선 안전관리업무를 보다 효율적으로 추진하기 위해 한국해운조합 본부에서는 각 지부 운항관리자의 운항관리업무를 지원 및 지휘·감독하는 역할을 수행하고 있으며, 각 지부 운항관리자는 관계 법령에 따라 실질적인 안전관리업무를 수행하고 있다. 이러한 업무를 수행하기 위한 본·지부의 관리체계는 <표5>와 같이 구성되어 있으며, 전국 운항관리자 배치현황은 <표6>에서와 같다.

2.2.3 운항관리자의 직무⁵⁾

1) 지도 및 점검 분야

- 가. 여객운송사업자·안전관리담당자 및 선원에 대한 안전관리 교육
- 나. 운항관리규정의 작성에 필요한 자료 제공 및 의견 제시
- 다. 위험물 등을 취급하는 선장에 대한 업무지도
- 라. 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함한다)
- 마. 여객선 및 중선 안전점검

2) 운항정보수집 분야

- 가. 출항전 기상상황의 선장에 대한 통보
- 나. 항로 상황, 항내 사정, 부두시설의 현황
- 다. 해역별 기상조건 및 해상조건
- 라. 기타 여객선의 동태 등 여객선 안전운항관리에 필요한 사항

3) 안전확보를 위한 확인 및 조치

- 가. 선장이 제출한 출항전 점검보고서의 서면 확인
- 나. 여객선의 입·출항보고의 수리
- 다. 여객선의 승선정원초과여부 및 화물의 적재정량초과여부의 확인 기타 운항질서의 유지
- 라. 선장의 선내비상훈련의 실시 여부의 확인
- 마. 구명기구·소화설비·해도 기타 항행용구의 완비여부 확인
- 바. 입출항보고를 받지 아니한 경우의 역호출에 의한 보고사항 확인

5) 여객선운항관리규칙(해양수산부령 제259호, 2003.11.20) 제6조

사. 현지 기상상황의 확인

아. 여객운송사업자의 운항관리규정 이행상태의 확인

2.2.4 운항관리자의 사실관계조사 권한 부여

해상여객 1,000만명⁶⁾ 시대를 맞이하여 여객선 안전운항을 위한 해운법 제24조의 운항관리자의 역할은 그 어느 때 보다 중요하다. 기존의 과적 과승 등 감항성 위주의 안전환경에서 테러위협, 광인(狂人), 선박에 적재한 위험물, 자연재해 등 위험요소가 다양해지고 있다. 그러나 운항관리자는 여객선에서 일반인을 대상으로 위험물과 관련된 증빙서류를 요청하는 등 사실관계 확인의 선행조건인 사실관계 조사에 관한 명시규정이 없어 안전관리업무를 수행하는데 한계가 있으며, 해양경찰관직무집행으로 오인 받게 될 소지마저 안고 있다. 그러므로 운항관리자의 직무에 사실관계조사 및 확인에 관한 명시된 규정이 필요하다. 개별법이나 특별법에 의한 수많은 특수법인⁷⁾의 예에서 보듯이 해운법 제24조에 의하여 특수법인인 한국해운조합에서 선임한 운항관리자는 공무수탁사인(公務受託私人)⁸⁾으로 보아야 할 것이므로 그 직무를 수행하는 데 있어 사실관계조사에 관한 권한을 부여하여 그 권한을 강화하는 것은 당연한 것이다.

해운법에 의한 여객선의 2005년도 수송실적임.

김명식, 「특수법인론」, 한국학술정보, 2005.

김남진, 김연태, 「행정법 I」, 법문사, 2005, 87쪽 ; 公權力이 부여된 私人-사인은 행정법관계에 있어서 행정주체의 상대방인 행정객체로서의 지위를 가짐이 보통이다. 그러나 때로는 사인도 자신의 이름으로 행정사무를 처리할 수 있는 권한을 부여받는 경우가 있는데, 이를 공무수탁사인(Beliehene)이라고 한다. 이러한 공무수탁사인은 일정한 범위에서 자기의 이름으로 독자적으로 공권력을 행사할 수 있으므로 그 한도에서 행정주체의 지위를 갖는다.

7)

8) 참조 :

2.3 여객선 보안관리제도 분석

2.3.1 보안위협 및 리스크

일반적으로 보안 리스크는 사건의 발생 빈도(Frequency)와 사고의 결과인 재해(Consequence)로 다음 식으로 표시 될 수 있다.

$$\text{Security Risk} = \text{Frequency} \times \text{Consequence} \dots\dots\dots (1)$$

여기서 발생빈도(Frequency)는 위협의 정도(Threat)와 취약성(Vulnerability)의 두 요소로 표시 할 수 있다. 따라서 식(1)은 다음의 식(2)과 같이 세 요소로 구별하여 나타낼 수 있다.

$$\text{Security Risk} = \text{Threat}(T) \times \text{Vulnerability}(V) \times \text{Consequence}(C) \dots\dots\dots(2)$$

여기서 위협(T)은 특정한 목표물이나 시나리오로서 보안위협이 가해질 정도를 나타내며 취약성(V)은 보안위협에 대해서 대응하거나 예방할 조치의 부족을 의미한다. 재해결과(C)는 보안공격이 성공하였다면 발생할 수 있는 유무형의 손실의 크기를 말한다.

2.3.2 해양보안 취약성

해양은 지구의 2/3 이상을 차지하고 교역화물의 80% 이상을 운송하는 약 50,000여척 선박의 교통로로 활용되고 있다. 그러나 해상은 육상과 항공 교통과는 달리 치안세력에 의해서 유효하게 관제되거나 안전관리되는 데는 취약성이 있다. 그 첫째 이유로 모든 해양의 보안을 확보하기 위해서 치안세력을 배치하는 것은 거의 불가능하다. 둘째의 이유로는 비교적 잘 보호되고 있는 육상이나 항공의 목표물과는 달리 선박이나 항만에 테러분자들이 용이하게 접근할 수 있다. 셋째, 선박이나 항만에 보안장비나 보안세력의 배치가 거의 되어 있지 않다. 넷째, 해양종사자들이 안전교육

이나 훈련으로 인한 해상안전 문화는 정착되어 있으나 해상보안문화가 형성되지 않아 보안은 군(軍)이나 경찰이 해주는 서비스로 생각하고 있다. 마지막으로 해상활동은 국제적인 관계로 국가간의 보안의식이 다르고 주관적인 해상보안시스템을 가지고 있어 국제적인 협력체제 구축이 어렵다.

2.3.3 선박보안의 취약성

경제활동에 이용되는 선박은 <그림7>처럼 대략 다섯 종류의 위협 시나리오를 예상할 수 있다. 첫째는 선박이 테러리스트 조직을 지원하거나 자분을 형성하기 위해서 밀수나 핵·화학·방사성 물질 또는 재래식 무기를 운반하는 수단으로 사용되는 시나리오이다. 둘째는 선박이 무기 그 자체로 사용되어 지는 경우로 선박을 항만시설이나 해안가에 위치한 원자력발전소 등과 같은 목표물에 충돌시키는 시나리오이다. 세 번째 시나리오는 원유나, LNG 등과 같은 폭발성이 강한 화물이 적재된 선박을 대량살상 폭탄으로 사용되는 경우이다. 네 번째는 국제무역이나 세계경제를 마비시키기 위하여 주요국제항로나 항만에 선박을 침몰시키는 시나리오를 예상할 수 있다. 마지막으로는 선박 그 자체가 목표물이 되는 경우로 대형여객선이나 고가의 선박을 납치하여 테러리스트의 목적 달성에 이용되는 시나리오이다.

2.3.4 국제적 대응

항공기를 이용한 미국의 9.11 테러사건 이후 선박에 의한 테러의 취약성을 인식하게 되었고, 이러한 선박에 대한 테러의 취약성을 보완하고 예방하기 위하여 미국을 필두로 국제사회가 노력하고 있다.

테러에 대한 국제적 대응책으로는 PSI(Proliferation Security Initiative),

CSI(Container Security Initiative), ISPS Code(International Ship and Port facility Security Code)가 있다.

1) *PSI*

PSI 는 해상을 통한 불법무기나 핵물질의 확산을 방지하기 위하여 불법적인 대량살상무기, 핵물질, 유도기술 및 장치를 운반하거나 그럴 가능성이 의심되는 선박을 미국과 동맹국들이 조사하고 차단하기 위한 조치이다.

2) *CSI*

미국 선주들은 컨테이너가 테러에 이용될 가능성과 그 피해가 가장 클 것으로 생각하고 있는 것으로 조사된 바 있다. 국제화물 수송에 있어서 일반적인 컨테이너 화물의 보안을 강화하기 위한 대응조치로서 컨테이너에 의한 테러에 대응하기 위하여 필요한 정보의 공유시스템을 구축하고 미국에 도착하기 전에 적재되는 항만에서 컨테이너 검사를 하여 보안위협이 없는 컨테이너를 수송하기 위한 조치이다.

3) *ISPS Code*

PSI나 CSI는 미국이 주도한 조치이나 ISPS Code는 이와 달리 형식적으로는 IMO가 주체가 된 대테러 대응조치이다. 선박과 항만은 보안평가와 계획에 따른 보안 수준을 유지하고 선박, 회사, 항만에는 보안책임자를 두어 보안정보 및 보안조치의 책임과 의무를 부가하고 국제적인 공조에 의한 해상보안을 유지하기 위한 국제적인 협력으로 2004년 7월 1일부로 SOLAS 협약에 첨가되어 발효되었다.

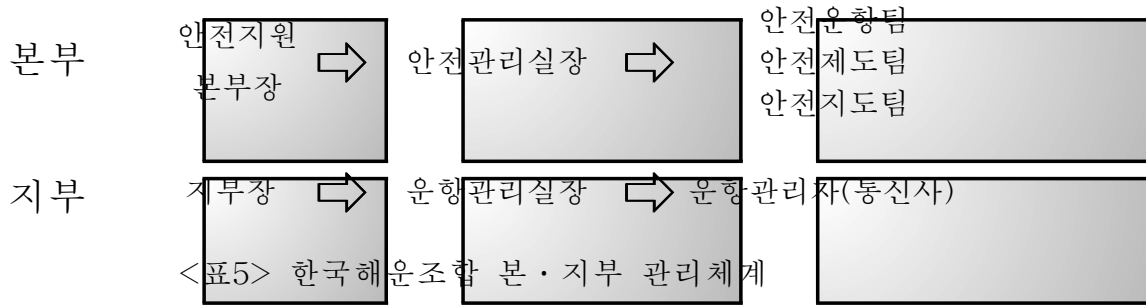
2.3.5 연안여객선의 보안

우리나라 연안여객선은 ISPS Code(국제선박 및 항만보안규정)의 적용 대상이 아니다. 본선에는 보안업무를 수행하는 선박직원도 없으며, 여객선 터미널시설 등에서 실시하는 보안업무도 낮은 단계의 보안업무에 불과하여 사실상 보안시스템은 구축되어 있지 않은 셈이다. 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄⁹⁾ 또는 준(準)테러가 여객선에서 발생한다면 참으로 참담한 결과가 발생할 가능성이 크다고 본다.

운항관리자¹⁰⁾의 직무 중에는 보안업무를 규정한 내용이 없다. 또한 여객선내에 보안세력이 전무한 실정이므로 이에 대한 대비가 필요하며, 여객선에서 테러나 준(準)테러가 발생하지 않도록 제반 법규와 제도를 조속히 정비할 필요가 있다. 아울러 여객선에서의 사고예방과 재해의 최소화를 위해서 운항관리자의 충원이 필요하다.

9) 박순진, 앞의 논문, 206쪽 참조.

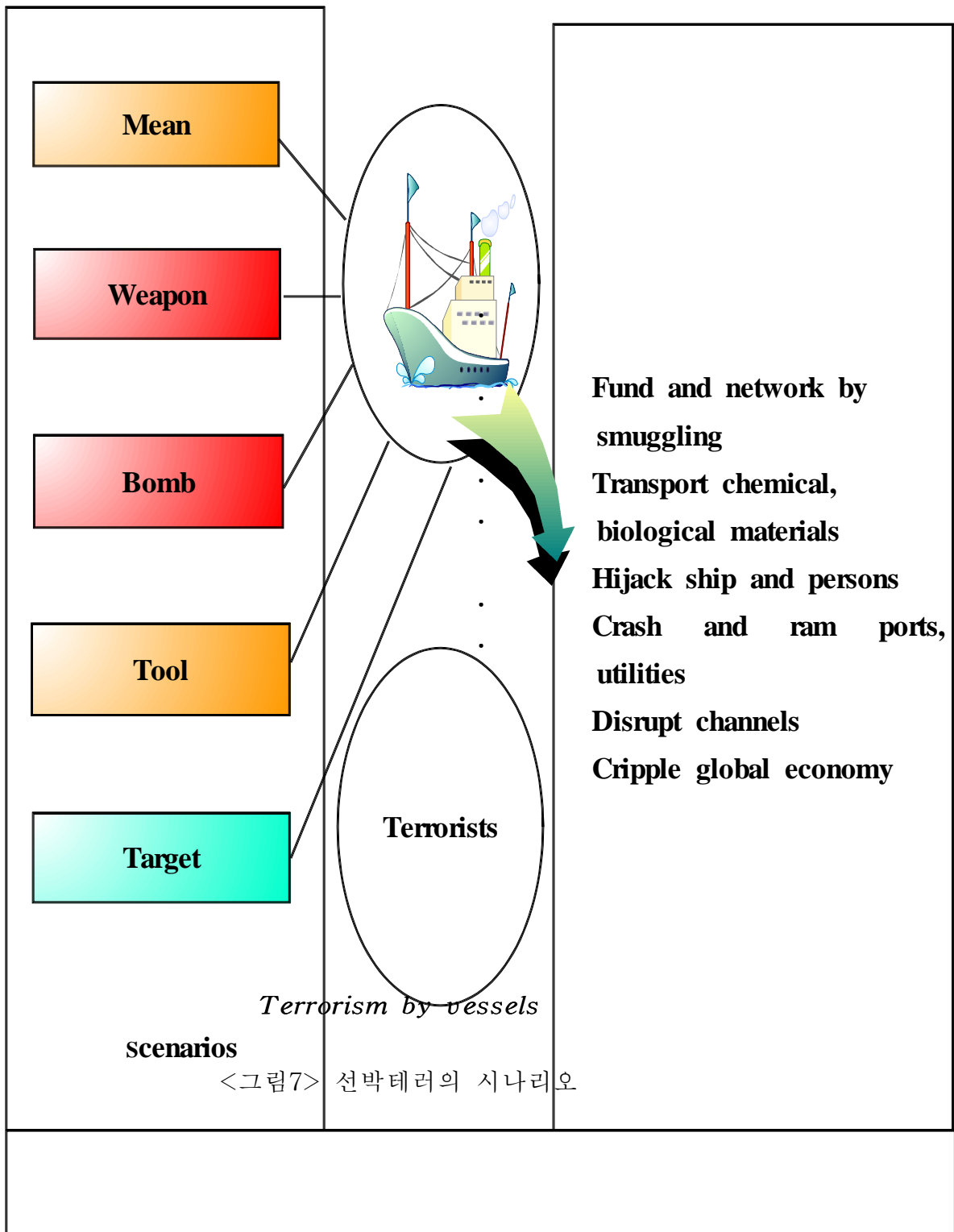
10) 해운법 제24조.



[2006. 7. 31 현재]

[단위 : 명]

구 분		운항관리자 통신사		구 분		운항관리자 통신사	
지 역	계	여	수	지 역	계	여	수
본 부	7	-	-	북 동	1	-	-
부 산 부 산	5	-	-	제 주	4	3	-
인 천 인 천	6	-	-	마 산	2	-	-
목 포	6	1	-	마 산	속 천	1	-
목 포 송 도	1	-	-	안 골	1	-	-
북 향	1	-	-	거 제	장승포	1	-
완 도	4	1	-	군 산	군 산	3	-
완 도 갈 두	1	-	-	격 포	격 포	1	-
매 량	1	-	-	통 영	통 영	4	-
동 해 동 해	1	-	-	포 향	포 향	3	-
보 령 보 령	3	-	-	포 향	울릉도	1	-
<표6> 전국 운항관리자				배치현황			



제3장 해양 안전 및 보안의식 조사

3.1 안전 및 보안의식 설문조사

3.1.1 설문조사

여객선 관련 종사자에 대한 안전 및 보안의식에 대한 현황을 파악하고 해양안전에 부가하여 새로운 위협으로 등장하는 해상테러에 대비한 정책대안을 마련하기 위한 기초조사로서 설문조사를 실시하였다. 설문은 연안여객선 선박직원, 운항관리자, 해양경찰관, 여객을 대상으로 2005년 9월부터 10월에 걸쳐 조사하였다. 선박직원, 해양경찰관, 운항관리자는 각각 20명씩 조사를 의뢰하여 100% 회신하였으며 여객에 대해서는 60명에 대하여 현장 조사하였다.

3.1.2 설문내용

1) 안전 및 보안직무 만족도

연안여객선의 안전 및 보안직무 수행 만족도를 알아보기 위해서 여객, 선박직원, 운항관리자, 해양경찰관에게 설문조사하였다. 여기서 만족도는 식(3)에서와 같이 설문응답자 중에서 만족하는 여객선 관련 종사자 비율로 표시하였다.

$$\text{만족도}(\%) = \text{만족 표시자 수} \times 100 / \text{설문 응답자 수} \dots\dots\dots(3)$$

설문조사 결과 <그림8>에서 보는 바와 같이 종사자들의 안전직무의 만족도는 90%이상 상회 할 정도로 높게 표시되었고 보안직무 만족도는

선박직원을 제외한 여객, 운항관리자, 해양경찰관이 50%로 나타났다. 안전직무 만족도가 보안직무 만족도보다 훨씬 높게 조사되었다. 이는 여객선에 종사하는 선원 및 회사직원들의 보안업무의 이해도가 낮고 오랜 기간동안 해상의 선박생활에 정착되어 가는 안전문화에 비하여 상대적으로 보안문화가 정착되지 못한 결과임을 유추할 수 있다.

2) 안전 및 보안 교육의 필요도

여객선에서 선박직원들의 안전업무와 보안업무의 원활한 수행을 위한 노력의 일환으로 안전·보안교육의 필요성에 대하여 설문조사 하였다. 설문조사 결과 <그림9>에서 보는 바와 같이 안전교육의 필요성이 보안교육의 필요성보다 상대적으로 높게 조사되었다. 다른 관련 종사자들보다 보안업무에 익숙한 해양경찰관은 안전·보안교육의 필요성에 90% 이상이 긍정적으로 답변하였다. 선박직원과 운항관리자들은 교육의 필요성에 대하여 안전교육의 필요성은 높은 반면 보안교육의 필요성은 낮게 조사되었다. 해양경찰관을 제외한 다른 종사자들은 보안업무를 자신의 업무의 일부로 생각하지 않는 경향이 존재하는 것으로 생각할 수 있다.

3) 업무 만족도와 교육의 필요성 비교

<그림10>에서 보는 바와 같이 여객선의 안전업무의 만족도는 높고 교육의 필요성도 높게 나타났다. 이는 여객선 관련 종사자들이 안전 업무의 중요성을 인식하고 있고 안전사고 리스크를 낮추기 위해서 끊임 없는 훈련과 교육이 필요하다는 판단을 하고 있다. 반면 보안업무에 대한 만족도도 낮고 교육의 필요성도 낮게 조사되었다. 이는 대부분의 여객선 종사자들이 보안업무를 고유의 업무로 생각하지 않는 수동적인 보안관(保安觀)을 가지고 있으며, 보안위협을 낮추기 위한 소극적인 노력을 하

고 있는 것으로 유추할 수 있다.

4) 여객선의 위협요소

여객선 관련 종사자들이 생각하고 있는 여객선에서의 사고위협 요소별 위험도를 알아보기 위하여 사고발생 요인으로서 감항성, 기상악화, 테러, 운항자 과실에 대한 설문조사를 하였다. 직무만족도나 교육의 필요성과는 달리 <그림11>에서와 같이 전 관련 종사자들의 50%이상이 테러(준테러)가 여객선의 사고 위협요소로 생각하고 있었다. 선박직원의 입장에서는 기상악화가 제일의 사고위협요소이고 해양경찰관의 입장에서는 테러가 사고위협요소로 가장 높았다. 대부분의 선박사고의 원인으로 판단되는 경향과는 다르게 운항자 과실이나 감항성은 사고의 위협요소로 낮게 인식되고 있다. <그림12>와 같이 여객이나 선박직원은 보안위협에 대한 취약성에 대한 질문에는 여객과 선박직원은 운항관리자나 해양경찰관에 비해서 낮게 답변하였다. 그러나 현장 보안업무는 주관 담당자인 해양경찰관과 운항관리자는 50%이상이 취약한 것으로 답변하였다.

5) 보안위협에 대한 대응도

여객선에서의 테러나 준(準)테러 위협에 대한 대응도에 대한 질문에는 <그림13>에서 보는 바와 같이 여객선 관련 종사자들의 50% 이상이 보통이라고 답변하였으며 25% 정도는 미흡한 것으로 판단하고 있었다. 해양보안의 현장세력인 해양경찰도 30% 정도가 대응 준비가 미흡한 것으로 답변하였다.

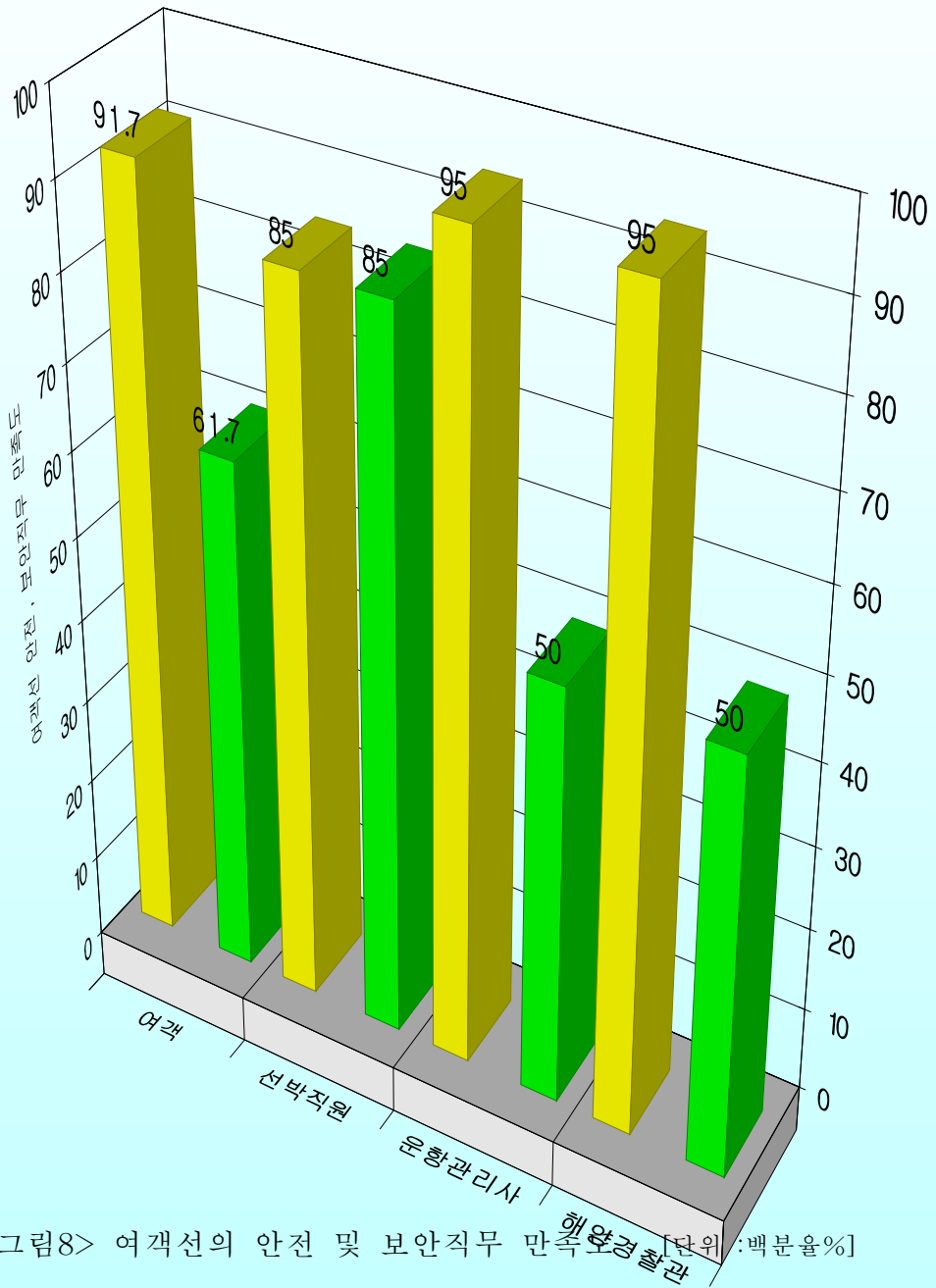
6) 안전·보안장비의 적합도

<그림14>에서 보는 바와 같이 여객선에 설치된 안전장비의 적합도에 대한 설문에는 여객선 운항 주체인 선박직원은 적합도가 높은 것으로 답변하였으며, 운항관리자와 해양경찰관은 적합도가 낮고 미흡하다는 답변이 많았다. 반면 <그림15>와 같이 보안장비의 적합도에 대한 질문에는 해양경찰관이 적합하다고 답변한 수가 가장 많았고 운항관리자가 가장 적었다.

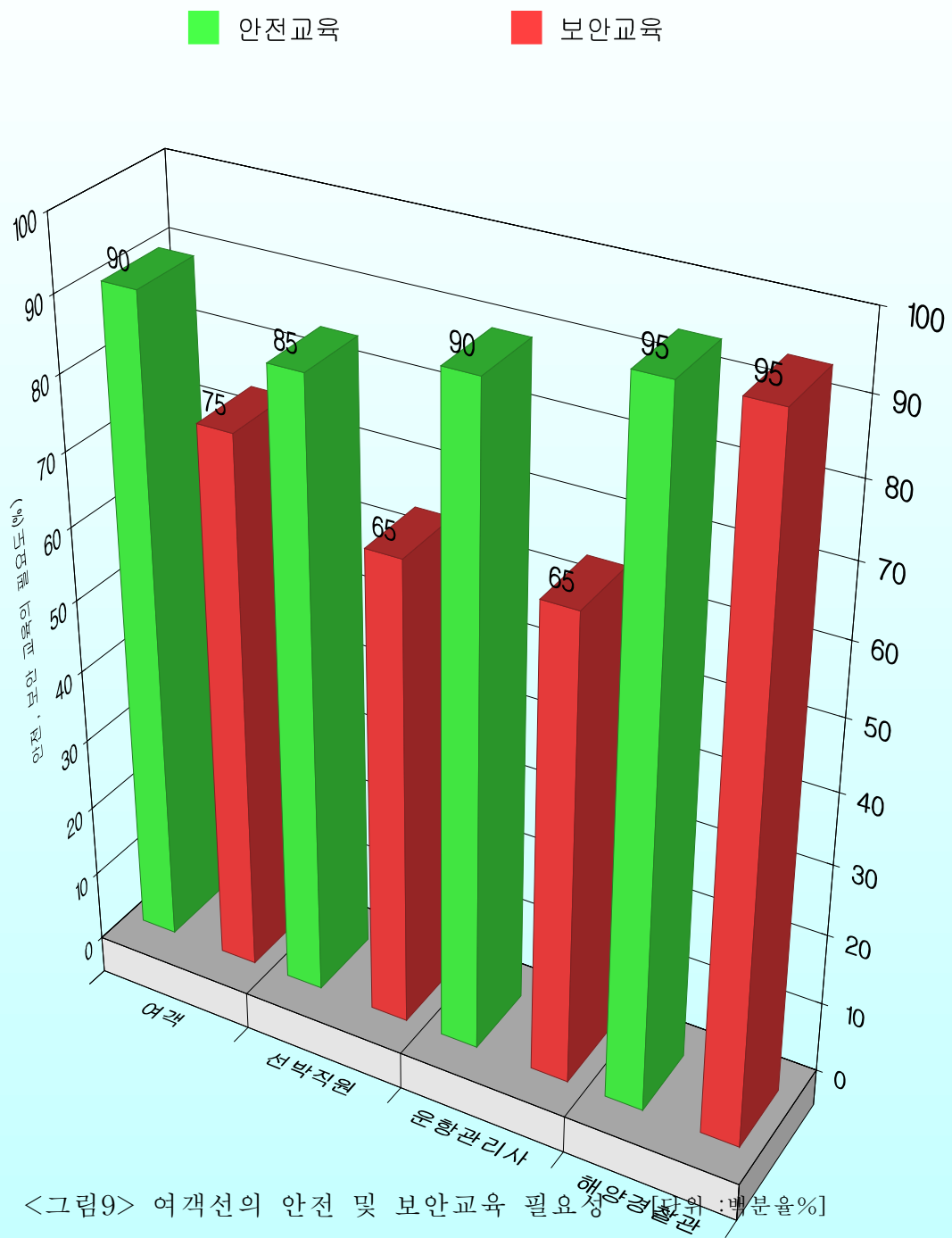
7) 보안사고의 시스템적 예방도

고위험(高危險) 테러시대에 있어서 여객선의 보안사고 예방에 체계적인 활동이 수행되고 있는냐는 질문에는 <그림16>과 같이 해양경찰관, 여객, 선박직원 순으로 높게 긍정적으로 답변하였다. 그러나 운항관리자나 선박직원은 보안사고의 체계적 예방활동이 미흡하다고 생각하는 수는 40% 이상 존재하였다.

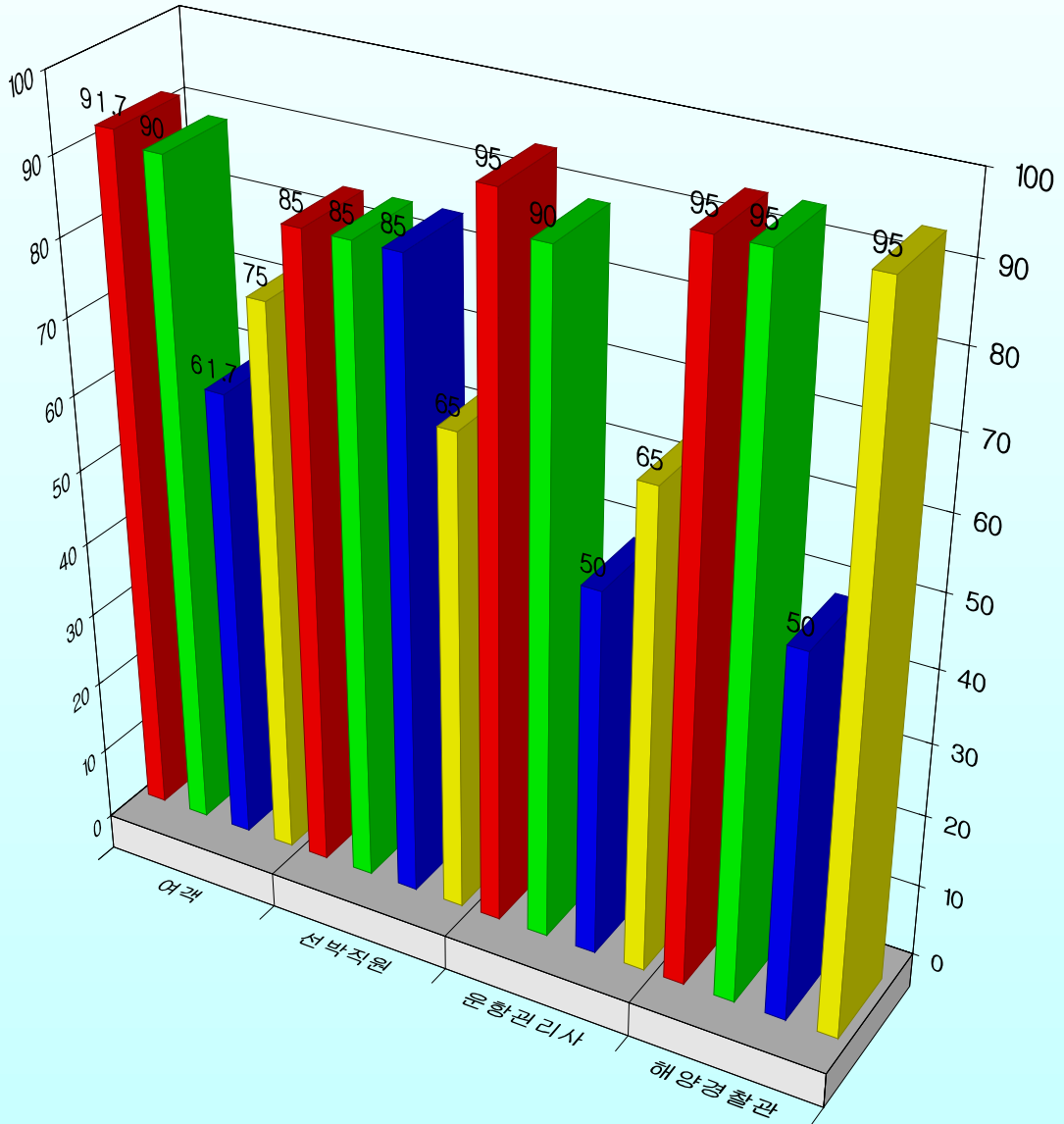
■ 안전직무 ■ 보안직무



<그림8> 여객선의 안전 및 보안직무 만족도 [단위: 백분율%]



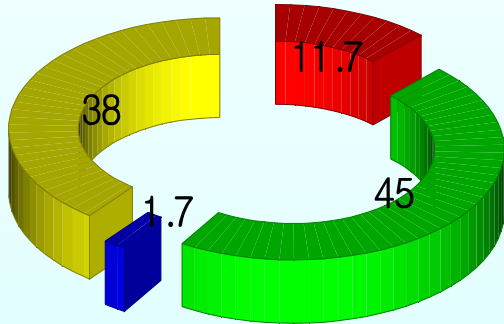
■ 안전직무 ■ 보안직무
■ 안전교육 ■ 보안교육



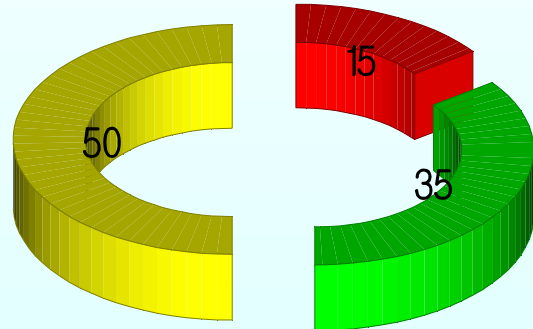
<그림10> 안전 및 보안업무 만족도와 교육필요성 비교 [단위 : 백분율%]

- 감항성결여
- 운항자과실
- 기타
- 테러(준테러)
- 기상악화

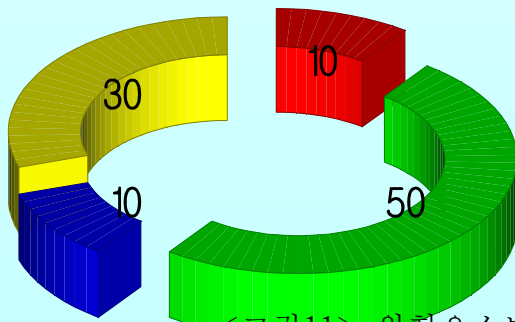
여객



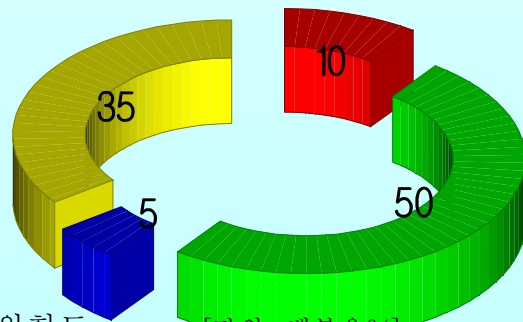
선박직원



운항관리자

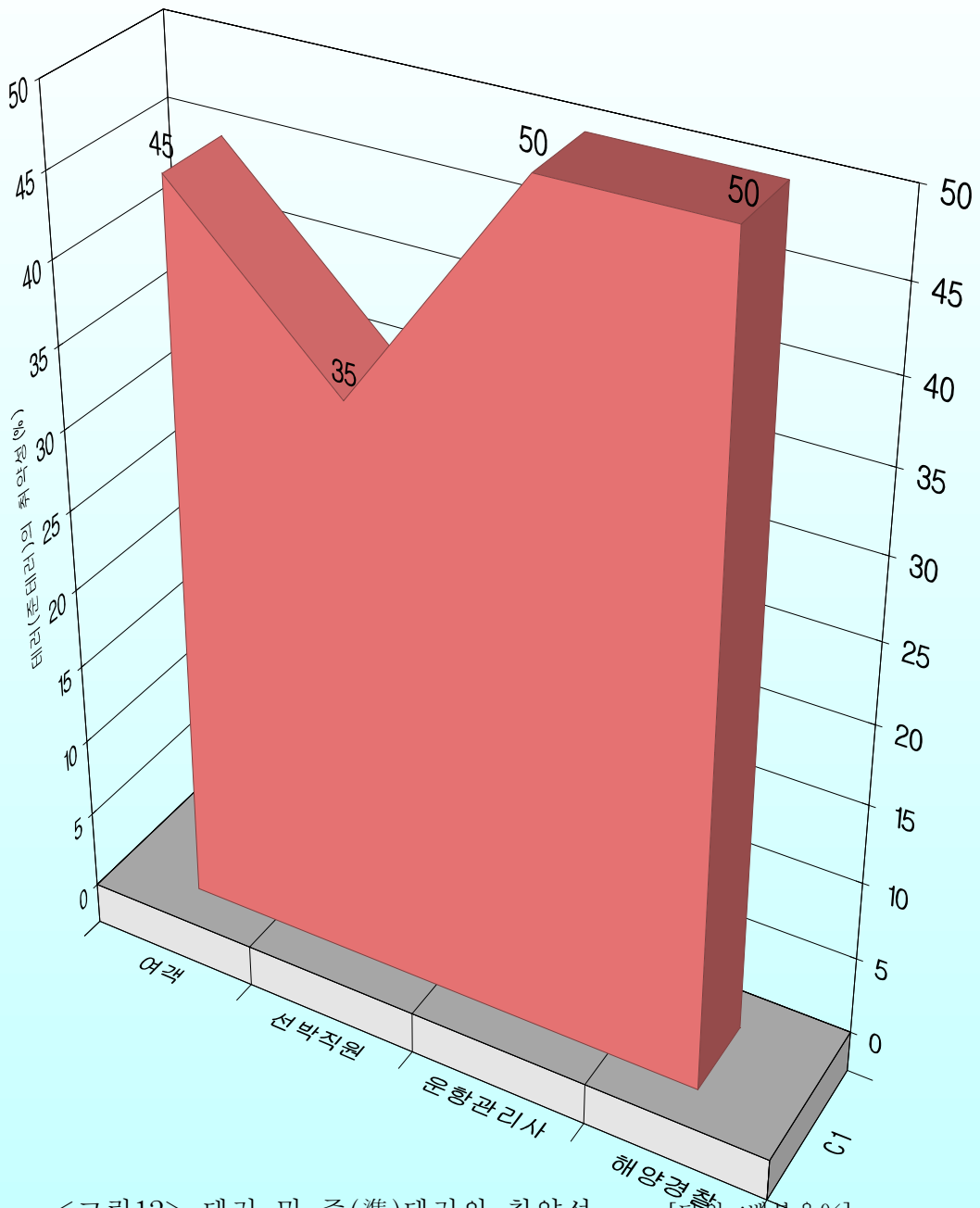


해양경찰관



<그림11> 위험요소별 위험도

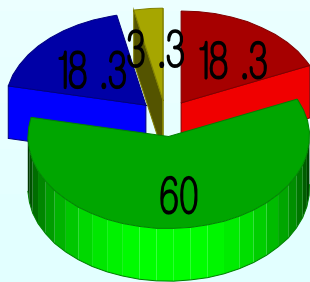
[단위 : 백분율%]



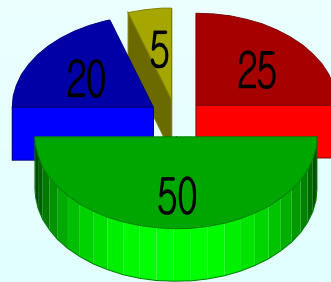
<그림12> 테러 및 준(準)테러의 취약성 [단위 : 백분율%]

■ 그렇다
 ■ 보통이다
 ■ 미흡하다
 ■ 잘모르겠다

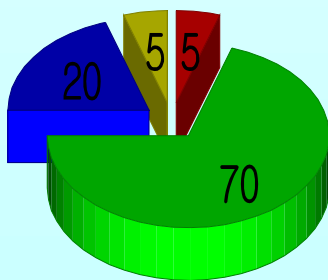
여객



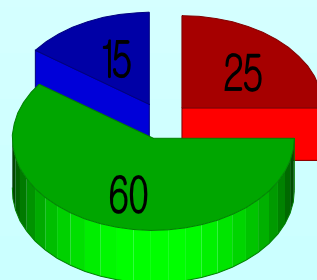
선박직원



운항관리사

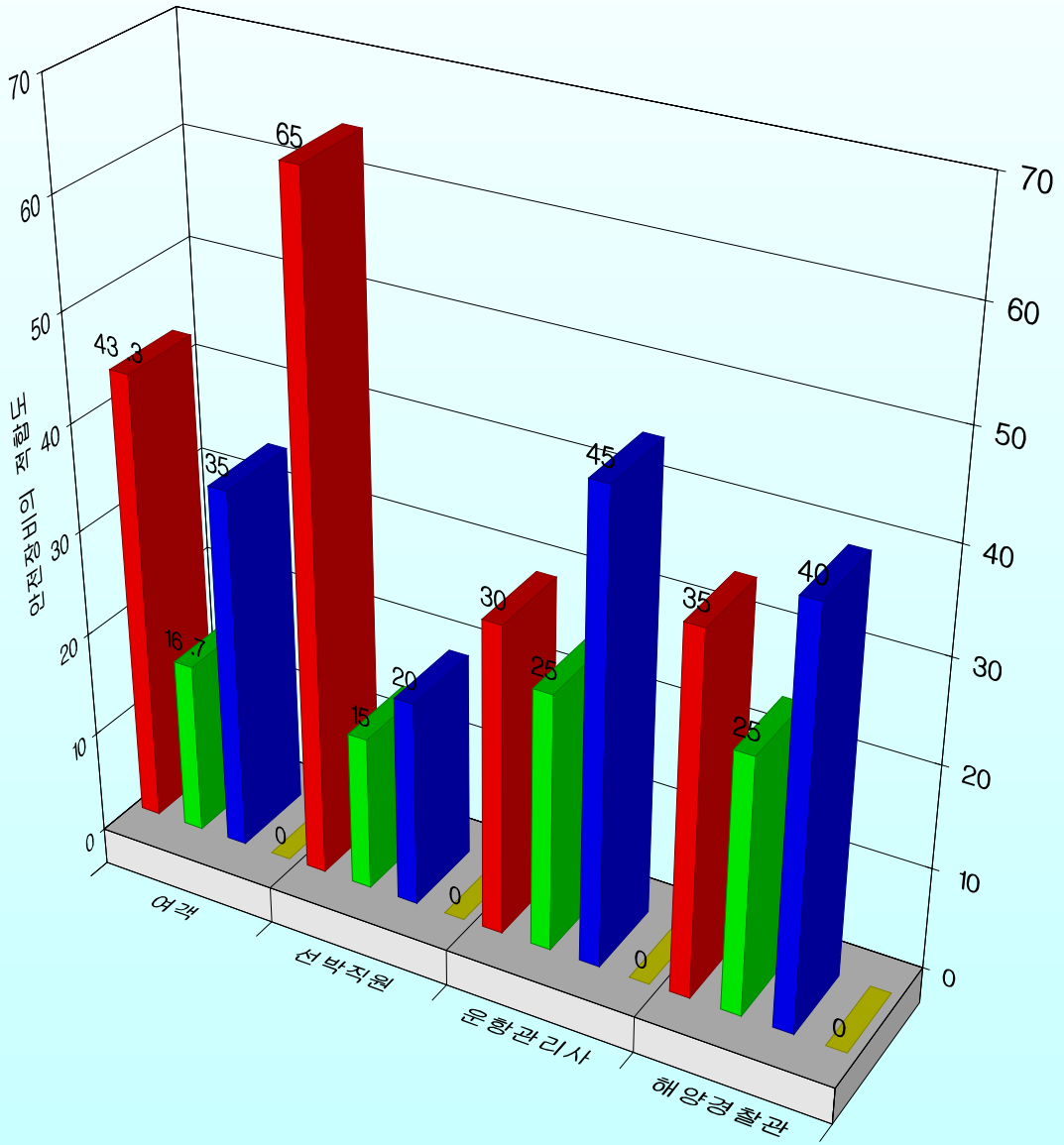


해양경찰



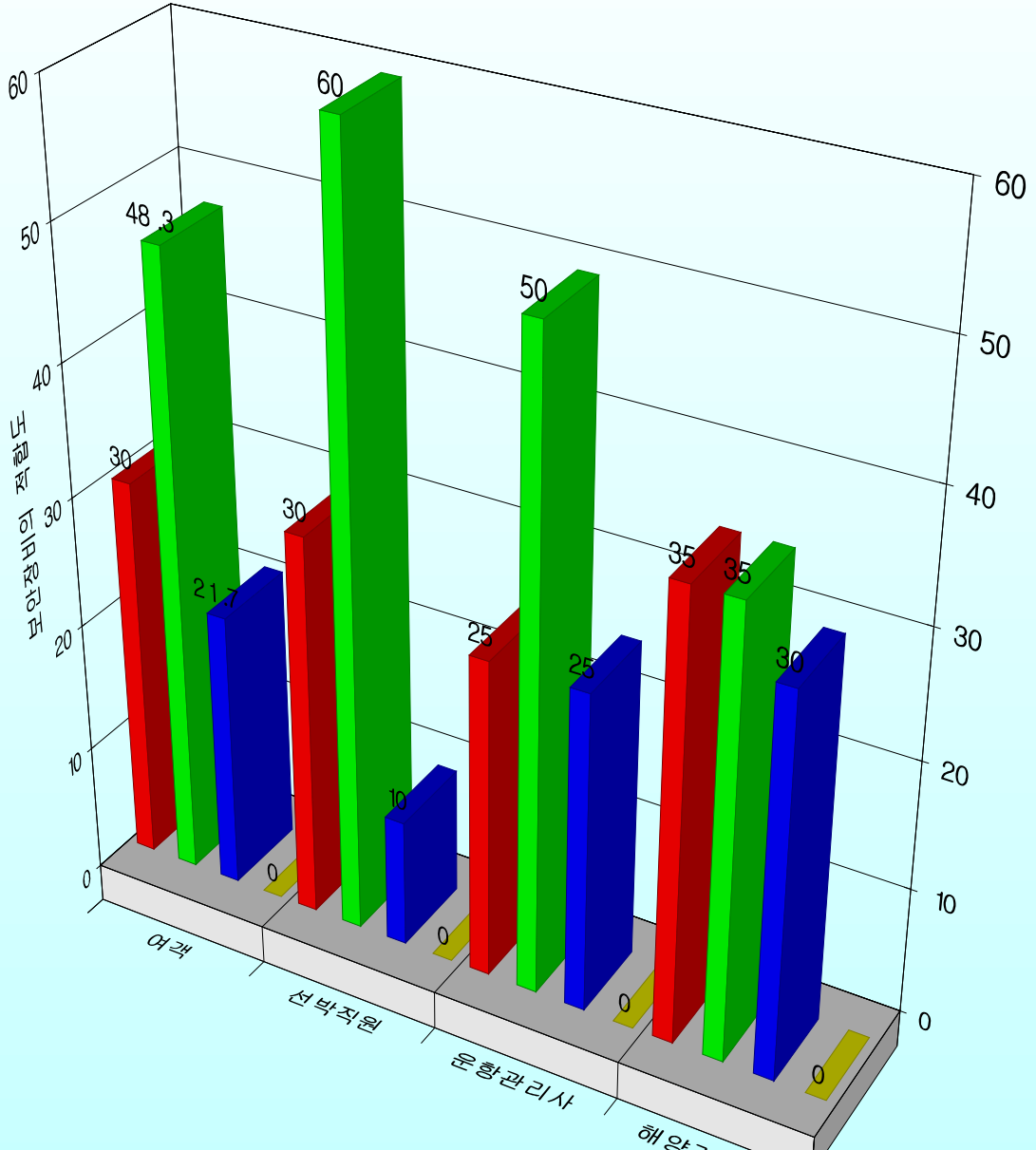
<그림13> 여객선 보안위협 대응도 [단위 :백분율%]

■ 적합
 ■ 보통
 ■ 미흡
 ■ 모름



<그림14> 안전장비의 적합도 [단위 :백분율%]

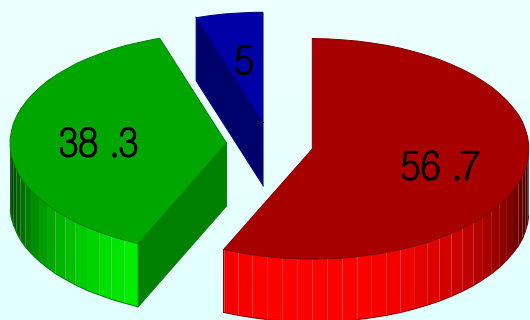
■ 적합 ■ 보통 ■ 미흡 ■ 모름



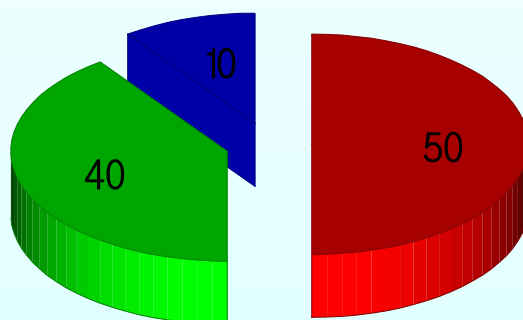
<그림15> 보안장비의 적합도 [단위: 백분율]

■ 그렇다 ■ 아니다 ■ 모르겠다

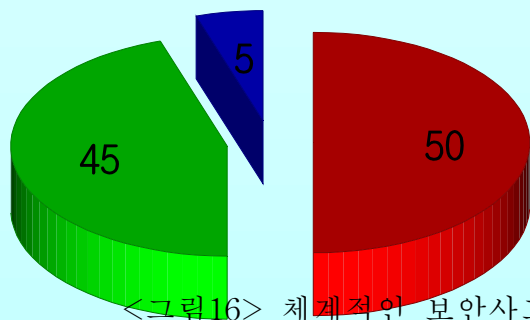
여객



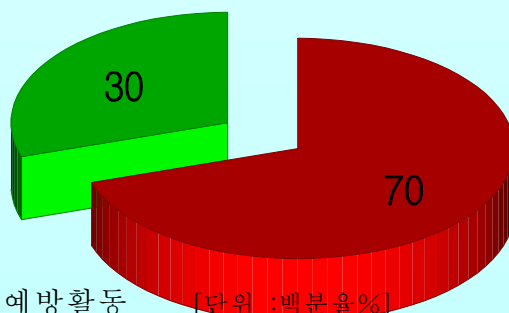
선박직원



운항관리사



해양경찰관



<그림16> 체계적인 보안사고 예방활동 [단위 : 백분율%]

3.2 설문조사 결과 분석

3.2.1 보안업무의 현장 업무화

연안여객선에 보안사고의 리스크는 상대적으로 높다고 인식되고 있으나 여객선 관련 종사자들은 보안업무에 대해서 보수적인 생각을 하고 있다. 연안여객선의 선박종사자나 여객은 능동적인 보안사고 예방활동보다는 보안(Security)은 해양경찰이나 군(軍)이 해주는 서비스로 생각하는 경향이 많다. 선박에서의 안전업무는 다양한 사고의 경험을 통해서 구체적인 업무로서 중요도가 있는 업무로 인식되고 있으나, 보안업무는 구체적인 사고의 경험이 적고 업무의 성격상 안전업무와 상반되는 성격이 강해 연안여객선의 주요 업무로 인식되고 있지 않다.

보안위협을 식별하고 위험도에 따라 보안계획을 수립함으로써 체계적인 매뉴얼을 작성하여 연안여객선 선박종사자들이 현장 업무로 인식하고 수행하도록 해야 한다.

3.2.2 보안문화 정착

안전업무는 정보를 공개적으로 공유함으로써 사고리스크를 낮추는 반면 보안업무는 비공개적인 정보의 수집과 연락체계가 있어야 한다. 보안위협이 발견되었을 때 군(軍)이나 해양경찰 등 보안세력에 신고로 그 역할이 끝나던 시대에서 선박직원이나 여객이 보안위협을 스스로 낮추는 고(高)테러 시대에 살고 있다. 우리나라가 국제적 위상이 한층 높아지고 다양성을 가진 사회가 됨으로서 이로 인한 국내의 보안 위협은 증가하고 있으나 일반국민과 현장업무 종사자들의 보안문화는 정착되지 않은 상태이다. 소수의 세력으로 대응하던 전통적인 보안위협과는 달리 조직적이고 자기희생적인 테러가 빈번히 발생하고 첨단 대량살상무기 등이 이용

되는 고도의 보안 위협이 상존하는 시대에 살고 있다. 모두의 노력으로 보안 리스크를 저감할 수 있는 보안문화의 정착이 필요하다.

3.2.3 보안위협대응 교육훈련의 강화

사고에 의한 재해예방으로 3E(Education, Engineering, Enforcement) 중 교육, 훈련처럼 높은 효과가 있는 것은 없다. 연안여객선의 보안위협 별로, 시나리오별로 선박직원과 여객의 행동지침과 업무를 숙지하고 반복적인 훈련과 교육을 통해서 보안대응태세를 갖추어야 한다. 국내법이나 국제협약에서 강제되는 조건을 만족하기 위한 형식적인 교육이나 훈련이 아니라 발생할 수 있는 보안위협으로부터 여객과 선박을 보호할 수 있어야 한다. 또한 보안사고에 직면하더라도 최소의 피해로 국한될 수 있도록 반복적인 훈련이 필요하다.

3.2.4 여객선 관련 기관의 유기적인 대응

보안위협의 식별, 보안위협의 예방, 보안위협의 대응 등의 보안관련 업무는 유기적인 보안시스템의 구축이 매우 중요하다. 국내의 해양 대테러 대응체계가 해양경찰청을 중심으로 구축되어 있으나, 이러한 대응체계가 실질적인 효과를 거두기 위해서는 관련 종사자들의 유기적인 협조가 선행되어야 한다. 여객선 보안위협대응의 4대 주체인 여객과 선박직원, 운항관리자¹¹⁾, 해양경찰의 유기적인 협조체제 구축이 중요하다.

3.2.5 보안장비의 보완 및 개발

다양한 보안 위협을 식별하고 대응하기 하기 위해서 여객선의 특성에

11) 해운법 제24조.

맞는 장비의 보완이 필요하다. 출입관리시스템, 감시시스템, 경보시스템의 개발과 활용은 보안의 취약성을 보완하는 수단으로 기대되고 있다.

3.3 문제의 도출

3.3.1 법과 제도의 미비

미국에서 발생한 9.11 항공기 테러사건 이후 국제적으로는 ISPS Code가 제정되었다. 그러나 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄는 테러에 비길만한 사건으로서 준(準)테러가 국내에서도 이미 발생하였다고 볼 수 있음에도 불구하고, 해상에서 특히 연안 여객선에서 이와 같은 사건이 발생하지 않도록 하기 위한 법과 제도를 정비하는 등의 노력이 거의 없는 실정이다. 그러므로 국내실정에 맞는 연안여객선 보안관리코드의 제정이 시급하다.

3.3.2 여객선 안전 및 보안관리의 일원화

기존 연안여객선 안전 및 보안관리 업무는 해양수산부, 해양경찰청, 해운조합 등에 분산되어 집행되고 있다. 그러므로 그 업무의 중복은 물론 책임소재의 불명확으로 인하여 사각지대(死角地帶)가 발생할 수 있다. 특히 보안(security) 업무는 종합적인 정보의 수집과 분석에 의존할 때가 많으므로 여객선안전운항에 관한 전문지식과 경험을 갖춘 운항관리자를 특정기관에 소속하게 하여 연안여객선 안전 및 보안관리업무의 일원화와 체계적인 운항감독이 이루어지게 함으로서 여객선 안전확보와 더불어 다양한 보안 위협에 대하여 능동적으로 대처가 가능하리라 생각된다.

3.3.3 긴급시 여객선 보안관리 기법 개발

연안여객선을 이용하는 관광객의 증가로 전 세계적으로 여객선의 운항이 증가되고 있으며 이러한 현상이 국내에서도 발생하고 있다. 국내의

경우 비상사태 발생시의 대응 프로그램은 운항회사의 자체계획에 거의 일임되어 있는 실정이나 회사의 인식부족과 전문가 부족으로 막대한 인명피해를 가져올 개연성이 높다. 특히, 대구지하철 참사와 같은 불특정 다수를 향한 범죄¹²⁾가 연안여객선에서 발생한다면 그 피해는 상상을 초월할 것이며 그에 대한 대책 마련이 시급한 것이다. 엄청난 인명피해를 초래할 수 있는 연안여객선의 보안사고 방지와, 보안사고 발생 후의 효과적인 대응을 위한 연안여객선 보안관리기법과 기술개발이 필요하다.

3.3.4 연안여객선 보안시스템 구축

법률에 의존하는 규제적인 연안여객선 보안관리는 선박종사자와 선주, 여객의 보안의식에 따라 그 결과는 좌우될 것이며, 해상여객운송업의 경쟁적 경영환경하에서는 소극적인 대처를 기대할 수밖에 없다. 여객선은 단순한 여객의 운송수단으로뿐만 아니라 해양레저 및 관광의 주요 인프라로서 그 수요가 점차 확대되고 다양해지고 있다. 이러한 환경변화에 따라 복잡해지고 다양한 여객선의 위험요소에 능동적으로 대응하기 위해서는 적극적인 보안관리 개념의 도입이 필요하다.

현재 여객선과 여객선운항관리실¹³⁾에 설치되어 있는 AIS장비를 활용한 여객선의 선위를 실시간 모니터링(Monitoring)할 수 있는 선박모니터링시스템(VMS)과 더불어 여객선운항관리실에는 <그림17>과 같이 여객선 안전운항에 필요한 정보와 여객선의 정보를 실시간에 공유하고 연안여객선에서의 보안경보를 수신할 수 있는 보안정보네트워크의 구축이 필요하다.

여객선은 다수의 인질확보가 쉽고 선박으로의 접근이 용이하기 때문에 화물선보다 테러의 대상이 되기 쉽고 다른 보안위협에도 취약하다.

박순진, 앞의 논문, 206쪽 참조.

12)

13) 한국해운조합 각지부에 설치됨.

해상교통에서 보안취약성을 보완하기 위하여 여객선의 보안리스크를 실질적으로 줄일 수 있도록 연안여객선에서는 보안관리코드에 의한 보안관리가 이루어져야 한다. 장래에 모든 여객선은 이 코드에서와 같이 여객선의 보안위험을 평가하고 여객선의 항로와 선박의 특성에 맞는 보안계획을 수립하여 보안위험에 대비하여야 하며 종사자들은 이에 대한 훈련과 연습을 실시해야 할 것이다. 장래에는 운항관리자¹⁴⁾, 선박종사자, 선주 그리고 항만시설운영자는 여객선의 보안업무의 주체로서 보안정보를 수집관리하고 해양보안세력인 해양경찰청과 유기적인 협조체제를 구축해야 한다. 형식적인 절차와 인식에서 탈피하여 연안여객선 보안시스템을 구축하고 보안문화가 정착되도록 하여야 한다.

3.3.5 운항관리자¹⁵⁾의 보안업무 미수행

해상여객 연간 1,000만명 시대를 맞이하여 여객선 안전운항을 위한 해운법제24조에 의한 운항관리자의 역할은 그 어느 때 보다도 중요하다고 할 수 있다. 기존의 과적·과승 등 감항성(내항성)이나 운항자 과실 위주의 안전환경에서 테러위협, 광인(狂人), 선박에 적재한 위험물, 자연재해 등으로 그 범위가 다양해지고 있다고 할 수 있다. 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정 다수를 향한 범죄¹⁶⁾가 연안여객선에서 만큼은 발생하지 않도록 사전에 법과 제도를 정비하여야 할 것이며, 운항관리자의 보안업무에 관한 전문화가 절실하다고 할 수 있다.

운항관리자의 직무에 계기되어 있는 여객의 인적사항이 기록된 승선권과 위험물의 취급, 승선하여야 할 승무원, 선박종사자 교육중 대테러에 관한 내용 등은 지금까지는 안전(Safety)업무로 인식되어 왔으나 이는 테러나 준(準)테러에 대비하는 해상보안의 중요한 업무를 수행하는 결과

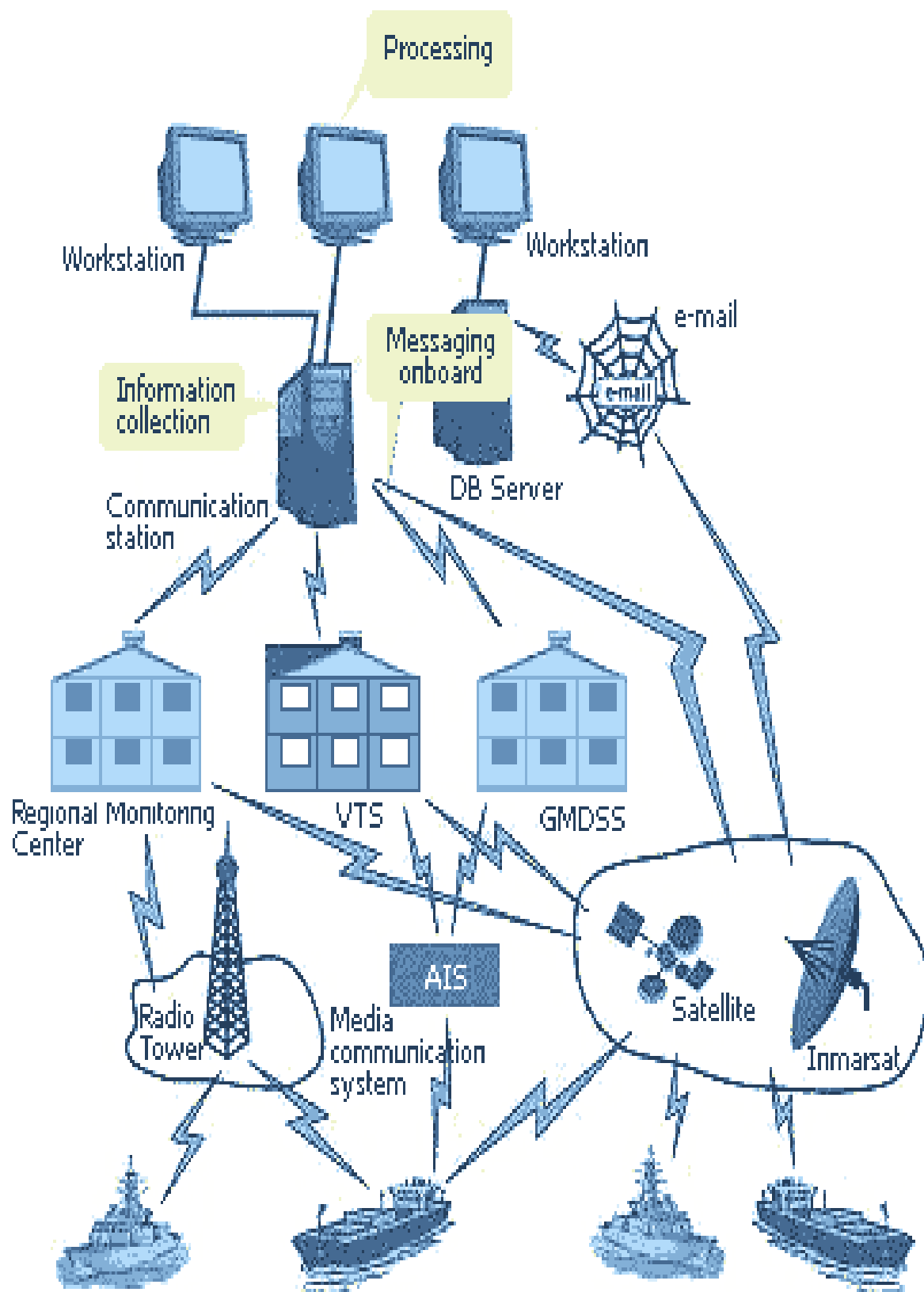
박순진, 앞의 논문, 206쪽 참조.

14) 해운법 제24조.

15) 해운법 제24조.

16)

가 되므로 보안(Security)업무로 명시되어 있지 않을 뿐, 사실상 보안업무를 수행하고 있는 것이다. 더욱이 국제선박 및 항만보안규정(ISPS Code)에서 보듯이 이미 보안(Security)이라는 개념은 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS) 제11-1장, 제11-2장에 포함되어 있다는 것을 주목할 필요가 있다. 차제에 연안여객선 보안시스템(Security System)이 구축되어 선박보안계획서 승인, 보안심사, 안전 및 보안의 상충요소에 대한 조정, 보안설비 및 장비에 대한 점검 등의 업무를 수행하여야 한다.



제4장 연안여객선 보안시스템

4.1 연안여객선 보안관리코드의 제정배경과 목적

4.1.1 연안여객선 보안관리코드의 제정 배경

해상에서 운항하는 여객선은 보안 강화를 위해서 해양경찰 등 보안세력이 고정적으로 승선하는 것은 어려울 뿐만 아니라, 비교적 잘 보호되고 있는 육상이나 항공의 목표물과는 달리 연안 여객선과 여객선터미널은 테러분자들이 용이하게 접근할 수 있으며, 또한 여객선이나 여객선터미널에 보안장비가 거의 비치되어 있지 않은 실정이다. 선박종사자들이 안전교육이나 훈련으로 인한 해상안전 문화는 정착되어 있으나 보안은 군(軍)이나 경찰이 해주는 서비스로 생각하는 경향 때문에 해상보안문화가 정착되지 못하고 있으나, 해양보안위협은 밀입국, 밀수, 불법무기, 마약유통, 반달리즘(Vandalism), 준(準)테러, 테러 등으로서 다양화되고 있으며 조직화되고 있다. 여객선의 수많은 인명과 재산, 환경오염 등을 고려하면 보안사고 리스크도 매우 높다고 볼 수 있다. 특히 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄¹⁷⁾가 여객선에서 만큼은 발생하지 않도록 하기 위해서는 법과 제도의 정비가 시급하다고 본다. 여객선의 보안사고의 예방과 보안위협에 대한 효과적인 대응체제 구축이 무엇보다 요구되고 있는 시점이다.

4.1.2 목적과 대상

연안여객선 보안관리코드는 연안여객선과 여객선터미널시설에 대하여 국내실정에 맞게 적용함으로써 보안취약성을 보완하고 보안위협에 효과

박순진, 앞의 논문, 206쪽, 참조.

17)

적으로 대응할 수 있는 절차와 체계를 수립하는 데 그 목적이 있다. 여객선 보안관리코드는 여객선의 보안위협특성과 보안환경에 맞도록 여객선 관련 종사자들에게 보안교육과 훈련을 통한 보안문화를 정착시키고 보안위협 대응능력을 제고하여 연안여객선 보안주체들 간에 해상보안과 관련하여 유기적인 협조체제가 구축될 수 있도록 하였다. 본 코드의 적용대상은 연안여객선과 그 여객선이 이용하는 여객선터미널시설이다.

4.2 연안여객선 보안관리코드의 주요구성

4.2.1 보안등급의 설정 등

1) 보안등급의 설정¹⁸⁾

해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 연안여객선과 여객선터미널시설에 대하여 보안등급을 설정할 경우에는 보안사건이 일어날 수 있는 위협정보의 신뢰도, 위협정보의 확증정도, 위협정보의 구체성 또는 긴급성, 잠재적 피해정도 등을 고려하여 연안여객선 보안등급을 각각 1등급, 2등급, 3등급으로 설정한다. 또한 여객선의 종류·항로별로 보안등급을 조정할 수 있으며, 여객선의 보안관리에 관한 업무를 효율적으로 처리하기 위하여 연안여객선 보안위원회를 설치·운영한다.

2) 연안여객선 안전 및 보안의 기본계획¹⁹⁾

- ① 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 연안여객선 안전 및 보안에 관한 기본계획을 수립하여야 한다.
- ② 기본계획에는 연안여객선 보안에 관한 종합적·장기적인 추진방향이 포함되어야 한다.
- ③ 기본계획을 수립하는 경우 관련행정기관과 협의를 하여야 한다.

4.2.2 선박내(船舶內) 보안

1) 위해물품 휴대 금지²⁰⁾

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제10조 및 제11조 참조.

19) 항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제9조 참조.

18)

- ① 선박에는 무기(탄저균·천연두균 등 생화학무기 등을 포함한다), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건 등을 휴대하거나 탑재할 수 없다. 다만, 해양수산부장관 또는 해양경찰청장의 허가를 받은 경우 및 특정한 직무를 수행하기 위한 경우 등 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 무기 또는 물건 등을 휴대하고자 하는 자는 승선 전에 이를 당해 선박의 선장에게 보관시키고 목적지에 도착한 후 이를 반환받아야 한다.
- ③ 휴대할 수 있는 무기의 종류 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

2) 선박공안(船舶公安, Ship Police)

① 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률

본 법은 형사소송법 제197조에 의거하여 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위를 정함을 목적으로 하는 법으로서, 같은 법 제7조(선장과 해원등)는 「해선(연해항로이상의 항로를 항로정한으로 하는 총톤수 20톤이상 또는 적석수 2백석이상의 것)내에서 발생하는 범죄에 관하여는 선장은 사법경찰관의 직무를, 사무장 또는 갑판부, 기관부, 사무부의 해원중 선장의 지명을 받은 자는 사법경찰리의 직무를 행한다.」라고 규정하고 있다.

② 선박공안(Ship Police) 조직구성

“사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률”에서 명시된 바와 같이 연해구역이상의 항로를 운항하는 여객선의 선장(船長)은 사법경찰관(司法警察官)이며, 선장(船長)이 사법경찰리(司法警察吏)로 임명한 해원(海員)을 연안여객선 보안관리코드에서는 선박공안(船舶公安,

20) 항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제21조 참조.

Ship Police)으로 칭하여 여객선내에 선박공안 조직을 구성한다.

해상여객운송사업자는 여객선보안계획서에 사법경찰관(司法警察官)인 선장(船長)이 여객선의 보안에 관한 의사결정과 대응조치, 여객선의 보안을 유지하고 확보하기 위해 필요한 인적·물적 자원의 요청에 대하여 최우선적으로 의사결정과 책임을 가질 수 있도록 규정하고, 이를 보장하여야 한다.

다만, 평수구역만을 운항하는 여객선의 경우에는 “사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률”에서 규정한 바와 같이 선장(船長)에 의한 사법경찰관(司法警察官)의 직무를 행할 수 없으므로, 이 경우 선박공안(船舶公安, Ship Police)은 단지 선박 내에 보안책임자(保安責任者)로서 보안업무에만 종사하도록 한다.

③ 선박공안(船舶公安, Ship Police)의 표시

선박공안(船舶公安, Ship Police)의 복장이나 신분증을 소지한 해원(海員)에 의한 여객선내에서의 보안활동은 곧 선내에 보안세력의 존재를 알리는 것이며, 사전에 보안사건기도자의 범죄의지를 꺾는 예방활동에 주력한다면 그 결과는 상당히 효과적일 것이다.

선내(船內) 각종 보안안내문이나 보안경고문에도 선장(船長)이 사법경찰관의 직무를 수행한다는 사실도 함께 표시한다.

④ 회사보안책임자(會社保安責任者)²¹⁾

해상여객운송사업자는 보안에 관한 전문지식을 갖춘 자를 회사보안책임자(會社保安責任者)로 임명하여야 한다. 다만, 해상여객운송사업자는 회사보안책임자(會社保安責任者)를 선박의 종류 또는 선박 척수에 따라 복수로 임명할 수 있다.

3) 선장(船長) 등의 권한²²⁾

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제15조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제22조 참조.

21)

22)

① 선장(船長) 및 선장으로부터 사법경찰리(司法警察吏)로 임명받은 선박공안(船舶公安, ShipPolice)은 운항중인 선박의 안전을 해치고 인명·재산에 위해를 주며 선내의 질서를 문란 시키거나 선내의 규율에 위반하는 행위를 하려고 하는 자에 대하여 그 행위를 저지시키기 위한 필요한 조치를 할 수 있다.

② 선박내(船舶內)에 있는 자는 ①의 규정에 의한 조치에 관하여 선장(船長) 등의 요청이 있는 때에는 협조를 하여야 한다.

③ 선장(船長) 등은 ①의 행위를 한 자를 체포한 경우 선박(船舶)이 입항한 때에는 체포된 자가 체포된 상태로 계속 탑승하는 것에 동의하거나 체포된 자를 하선하게 할 수 없는 사유가 있는 경우를 제외하고는 체포된 상태로 출항하여서는 아니 된다.

④ 선장(船長)으로부터 사법경찰리(司法警察吏)로 임명받은 선박공안(船舶公安)이 ①의 규정에 의한 조치를 할 때에는 선장(船長)의 지휘를 받아 행하여야 한다.

4) 승객의 안전유지협조 의무²³⁾

① 운항중인 여객선 안에 있는 승객은 여객선과 승객의 안전한 운항과 여행을 위하여 다음 각목의 1에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

가. 폭언·고성방가 등 소란행위

나. 흡연(흡연구역에서의 흡연은 제외한다)

다. 주류를 음용하거나 약물을 복용하고 타인에게 위해를 초래하는 행위

라. 성적 수치심을 유발하는 행위

마. 해사위험물 운송 및 저장규칙에 위반하여 위험물을 사용하는 행위

바. 선장의 승낙 없이 조타실 및 기관실 등 출입통제구역에 출입을 기도하는 행위

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제23조 참조.

23)

- ② 승객은 운항중인 여객선의 안전운항을 해하는 폭행·협박, 위계행위, 탈출구·기기 또는 출입통제구역의 출입문 조작을 하여서는 아니 된다.
- ③ 승객은 선박이 입항한 후 선박에서 내리지 아니하고 여객선을 짐거 하거나 여객선내(旅客船內)에서 농성하여서는 아니 된다.
- ④ 운항중인 여객선내(旅客船內)의 승객은 여객선 안전운항을 저해하는 행위를 금지하는 선장등의 정당한 직무상 요구에 따라야 한다.
- ⑤ 해상여객운송사업자는 금연 등 여객선과 승객의 안전한 운항과 여행을 위한 규제로 인하여 승객이 받는 불편이 감소되도록 필요한 방안을 강구하여야 한다.
- ⑥ 선장 등은 승객이 여객선내에서 ①의 가목 내지 바목에 해당하는 행위를 하거나 할 우려가 있는 경우 이를 중지하게 하거나 하지 말 것을 계고하여 사전에 방지하도록 노력하여야 한다.
- ⑦ 해상여객운송사업자는 보안검색을 거부하는 자 등 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정하는 여객선 안전운항을 해할 우려가 있는 자에 대하여 승선을 거절할 수 있다.

4.2.3 보안심사와 보안증서 발급 등

1) 보안평가²⁴⁾ 및 보안계획서²⁵⁾

- ① 해상여객운송사업자는 보안에 관한 전문적인 지식을 갖춘 자로 하여 금 소속 여객선에 대하여 현장검사를 포함하여 보안평가를 실시하고, 그 결과를 여객선보안계획서에 반영하도록 하여야 한다.
- ② 해상여객운송사업자는 소속 선박에 대하여 여객선보안계획서를 작성

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제18조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제19조 참조.

24)

25)

하고, 해운법제24조의 운항관리자의 승인을 받아 이를 여객선에 비치하여야 한다. 여객선보안계획서를 승인한 운항관리자는 그 결과를 관할해양경찰서장에게 통보하여야 한다.

2) 여객선보안기록부²⁶⁾

연안여객선은 여객선보안기록부를 작성하고, 이를 3년 동안 당해 여객선에 비치하여야 한다.

3) 여객선보안경보장치²⁷⁾

연안여객선은 여객선보안경보장치를 탑재하여야 한다. 여객선보안경보장치는 항해선교와 1개 이상의 장소에 작동개소를 설치하여야 하며, 부주의로 인한 오작동을 방지하도록 설계하여야 한다.

4) 보안교육 및 훈련

① 회사 등의 의무²⁸⁾

해상여객운송사업자는 소속 여객선과 보안업무를 담당하는 종사자에 대하여 교육·훈련 계획을 수립하여 시행하여야 하며, 여객선 보안계획서에 포함된 내용과 절차 등 보안업무를 충분히 이해하고 있는지 확인하여야 한다.

② 보안교육²⁹⁾ 및 보안훈련³⁰⁾

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제20조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제22조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제31조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제32조 참조.

26)

27)

28)

29)

선박공안 및 회사보안책임자는 보안교육을 이수하고, 보안계획서에 규정하고 있는 임무를 수행하기 위한 필요한 지식과 능력을 보유하여야 한다.

선장은 여객선의 모든 종사자에게 최소한 매 1월마다 1회 이상, 승선 인원의 1/4이상(以上) 교체된 경우에는 그러한 선원교체가 이루어진 날로부터 48시간 이내에 보안훈련을 실시하여야 한다.

③ 보안교육기관³¹⁾

선박공안 및 회사보안책임자의 보안교육을 실시하거나 보안심사원에 대하여 보안심사교육을 실시하고자 하는 기관은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장으로부터 보안교육기관으로 지정을 받아야 한다. 해양수산부장관으로부터 국제선박 및 항만보안규정에 의한 보안심사대행기관으로 지정을 받은 기관은 보안심사원 교육을 실시할 수 있다.

해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 보안교육기관에 대하여 보안교육 실태를 확인하고 지도·감독할 수 있다.

5) 보안심사와 보안증서 발급

① 일반보안심사

이 코드의 적용을 받는 여객선은 해운법 제24조의 운항관리자로부터 운항개시 전에 일반보안심사를 받아야 하며, 그 결과는 관할 해양경찰서장에게 통보되어야 한다.³²⁾

일반보안심사는 국내선박보안증서를 최초로 발급받고자 할 때나 그 내용을 개정할 때에 행하는 보안심사로, 승인된 선박보안계획서에 따른

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제33조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제34조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제35조 참조.

30)

31)

32)

보안활동과 보안장비가 여객선 보안관리코드에 따라 적합하고, 정상적으로 운용되고 있는지 여부를 확인한다.³³⁾

② 특별보안심사³⁴⁾

관할해양경찰서장은 여객선에 보안사건이 발생하였을 때, 여객선 점검시 중대한 결함이 발견되었을 때, 기타 해양경찰청장이 필요하다고 인정할 때와 같은 사유가 발생한 경우에 특별보안심사를 시행할 수 있다.

③ 내부보안심사³⁵⁾

해상여객운송사업자는 여객선에 보안활동을 확인하기 위하여 매 12월 주기로 내부보안심사를 실시하여야 한다. 내부보안심사자는 보안활동에 필요한 전문지식을 갖추어야 한다.

④ 국내여객선보안증서의 교부 요청 등³⁶⁾

일반보안심사를 받고자 하는 자는 여객선보안심사신청서에 최초보안심사의 경우에는 승인된 여객선보안계획서 사본을 첨부하여 운항관리자³⁷⁾에게 제출하여야 한다.

일반보안심사에 합격한 여객선에 대하여 운항관리자는 관할 해양경찰서장에게 국내여객선보안증서(國內旅客船保安證書)의 교부를 요청하여야 한다. 해상여객운송사업자는 국내여객선보안증서를 소속 선박에 비치하여야 한다.

⑤ 보안심사원의 자격기준³⁸⁾

보안심사원은 기본경력과 교육경력의 자격기준을 모두 가진 자이어야

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제36조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제40조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제41조 참조.

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제45조 참조.

³³⁾ 국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제50조 참조.

³⁴⁾

³⁵⁾

³⁶⁾

³⁷⁾ 해운법 제24조.

³⁸⁾

한다.

4.2.4 보안통제 등

1) 비상계획의 수립³⁹⁾

- ① 여객선터미널운영자는 선박안전 및 보안에 위협을 주는 불법행위에 대응하기 위하여 행동요령, 통신체제 구축 및 교육훈련 등을 포함한 비상계획을 수립·시행하여야 한다.
- ② 비상계획을 수립하는 경우에는 해양수산부장관 또는 해양경찰청장의 승인을 얻어야 한다.
- ③ 비상계획의 구체적인 내용, 수립기준 및 승인절차 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

2) 보안통제

- ① 해양경찰청장은 연안여객선 및 여객선터미널시설에 대하여 보안관리체제가 연안여객선 보안관리코드에 적합한지 여부를 점검하고, 그 기준에 미달한 경우와 연안여객선 보안위협에 대하여 신속한 대응이 필요한 경우에는 필요한 조치를 할 수 있다.⁴⁰⁾
- ② 해운법 제24조의 운항관리자가 관할 해양경찰서장에게 여객선의 출항정지 등을 요청할 때에는 문서로 하여야 한다. 운항관리자는 승인된 여객선보안계획서 및 국내여객선보안증서가 이행되지 않을 경우 또는 여객선의 보안확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 해상여객운송사업자 및 선장에게 입항·출항시간의 조정·출항정지 또는

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제31조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제32조 참조.

39)

40)

운항정지를 명할 수 있다. 이 경우 운항관리자는 그 사실을 지체 없이 해양경찰서장에게 통보하여야 한다.⁴¹⁾

3) 점검 및 현장실태조사 등⁴²⁾

① 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 소속 공무원을 선박보안감독관으로 지정하여 선박에 출입하여 국내여객선보안증서 및 보안계획서의 비치여부 등 선박보안을 위한 점검을 실시하게 할 수 있다. 또한 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 보안심사업무의 개선, 보안심사기법의 개발 등을 위하여 소속공무원으로 하여금 주기적으로 여객선에 대한 보안심사현장을 방문하여 보안심사 사항을 청취하게 할 수 있다.

② 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 여객선터미널시설과 여객선의 보안관리상태에 대하여 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정하는 경우에 해당하는 때에는 관계행정기관과 합동으로 현장점검을 실시할 수 있으며, 여객선터미널운영자에 대하여 개선에 필요한 시정조치 그 밖의 보안대책 수립을 요구할 수 있다.

③ 운항관리자는 일반보안점검을 실시하고, 운항관리자 및 선박보안감독관은 관계기관과 합동으로 특별보안점검을 실시할 수 있다. 이 경우 점검 7일 전까지 점검일시, 점검이유 및 점검내용 등에 대한 점검계획을 피점검자에게 통지하여야 한다. 다만, 긴급을 요하거나 사전 통지의 경우 증거인멸 등으로 점검목적 달성을 수 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

④ 점검을 실시하는 공무원(公務員) 및 공무수탁사인(公務受託私人)은 그 권한을 표시하는 증표를 관계인에게 제시하여야 한다.

⑤ 선박보안감독관 운영에 관한 사항과 일반보안점검 및 특별보안점검

여객선운항관리규칙(해양수산부령 제259호, 2003.11.20) 제7조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제33조 참조.

41)

42)

에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

4.2.5 여객선터미널시설 및 선박 등의 보안

1) 여객선터미널시설 보안

- ① 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 업무협의를 통하여 여객선터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 계획을 수립하도록 한다.
- ② 이 계획에는 여객선터미널시설의 보안주체를 명시하거나 보안계획서에 의한 관할 여객선터미널시설의 범위를 지정하는 등 보안등급에 따른 보안기준을 확보하고 유지하기 위한 필요한 조치, 여객선터미널시설 회사보안책임자의 임명, 보안평가의 시행 및 보안계획서에의 반영, 보안계획서의 작성 및 승인, 보안기록부의 작성 및 유지 등의 내용이 규정되어야 한다.⁴³⁾
- ③ 여객선터미널운영자는 여객선터미널시설 및 항행안전시설에 대한 안전 및 보안을 위하여 필요한 조치를 하여야 한다. 여객선터미널운영자는 보안검색이 완료된 승객과 완료되지 못한 승객간의 접촉을 방지하기 위한 대책을 수립·시행하여야 한다.⁴⁴⁾

2) 여객선터미널시설 보호구역의 지정⁴⁵⁾

- ① 여객선터미널운영자는 보안검색이 완료된 구역, 계류장 등 여객선터미널시설의 보호를 위하여 필요한 구역을 해양수산부장관 또는 해양경찰

국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호) 제24조, 제25조, 제26조, 제27조, 제28조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제11조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제12조 참조.

43)

44)

45)

청장의 승인을 얻어 보호구역으로 지정하여야 한다.

② 여객선터미널운영자는 필요한 경우 해양수산부장관 또는 해양경찰청장의 승인을 얻어 임시로 보호구역을 지정할 수 있다.

③ 보호구역의 지정기준 및 지정취소에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

3) 보호구역의 출입허가⁴⁶⁾

① 보호구역을 출입하고자 하는 자 또는 차량은 여객선터미널운영자의 허가를 받아야 한다.

② 출입허가의 절차 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

4) 승객의 안전과 여객선의 보안⁴⁷⁾

① 해상여객운송사업자는 승객의 안전과 여객선의 보안을 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.

② 해상여객운송사업자는 승객이 승선한 여객선을 운항하는 경우 당해 여객선에 승선 중인 해원 중에서 선박공안(船舶公安)을 지정하여 승선시켜야 한다.

③ 해상여객운송사업자는 조타실 출입문의 안전강화 등 선박안전조치를 취하여야 한다.

④ 해상여객운송사업자는 선박의 안전을 위하여 필요한 경우에는 청원경찰법에 의한 청원경찰 또는 경비업법에 의한 특수경비원으로 하여금 선박의 경비를 담당하게 할 수 있다.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제13조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제14조 참조.

46)

47)

5) 승객 등의 검색⁴⁸⁾

- ① 여객선에 탑승하는 자는 신체, 휴대물품 및 위탁수하물에 대한 보안 검색을 받아야 한다.
- ② 여객선터미널운영자는 선박에 탑승하는 자, 휴대물품 및 위탁수하물에 대한 보안검색을 실시하고 해상여객운송사업자는 화물에 대한 보안검색을 실시하여야 한다. 다만, 관할해양경찰관서의 장은 범죄의 수사 및 공공의 위험예방을 위하여 필요한 경우 보안검색에 대해 필요한 조치를 요구할 수 있고, 여객선터미널운영자나 해상여객운송사업자는 정당한 사유 없이 거절할 수 없다.
- ③ 여객선터미널운영자는 보안검색을 직접 실시하거나 경비업법에 의한 경비업을 영위하는 법인 중 여객선터미널운영자의 추천을 받아 해양경찰청장의 지정을 받은 업체에게 위탁할 수 있다.
- ④ 여객선터미널운영자는 보안검색에 소요되는 비용을 여객운임에 부과할 수 있다.
- ⑤ 보안검색비용의 부과와 운송정보 제공 등에 관한 세부사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.
- ⑥ 보안검색의 방법·절차·면제 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

6) 승객이 아닌 자 등에 대한 검색⁴⁹⁾

여객선터미널운영자는 허가를 받아 보호구역으로 들어가는 자 또는 물품에 대하여도 보안검색을 실시하여야 한다.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제15조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제16조 참조.

48)

49)

7) 통과 또는 환승 여객에 대한 보안검색 등⁵⁰⁾

- ① 해상여객운송사업자는 여객선이 입항한 때에는 통과 또는 환승 승객으로 하여금 휴대물품을 가지고 내리도록 하여야 한다.
- ② 여객선터미널운영자는 여객선에서 내린 통과 또는 환승 승객 및 휴대물에 대하여 보안검색을 실시하여야 한다.
- ③ 해상여객운송사업자는 통과 또는 환승 승객에 대한 운송정보를 여객선터미널운영자에게 제공하여야 한다.

8) 선식(船食) 등의 통제⁵¹⁾

- ① 해상여객운송사업자는 위해물품(危害物品)이 선내식(船內食) 또는 선내저장품(船內貯藏品)을 이용하여 선박내(船舶內)로 유입되는 것을 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.
- ② 선식 및 선내저장품 유·출입 통제에 대한 세부 사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

9) 보안검색 실패 등에 대한 대책⁵²⁾

- ① 여객선터미널운영자는 다음 각목의 사항이 발생한 경우에는 즉시 해양수산부장관 또는 해양경찰청장에게 통보하여야 한다.

가. 검색장비가 정상적으로 작동되지 않은 상태로 검색을 하였거나 검색이 미흡한 사실을 알게 된 경우

나. 허가받지 아니한 자 또는 물품이 보호구역으로 들어간 경우

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제17조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제18조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제19조 참조.

50)

51)

52)

다. 그 밖에 선박보안에 우려가 있는 것으로서 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정하는 사항

② 해양경찰청장은 ①의 규정에 의한 통보를 받은 경우 해당 선박이 도착하는 항만에서 해당 선박을 적절한 격리 계류장 등으로 유도하여 보안 검색과 보안조치를 취하여야 한다.

10) 선박서류의 보안관리절차 등⁵³⁾

① 해상여객운송사업자는 승선권, 수하물 꼬리표 등 선박서류에 대한 보안관리대책을 수립·시행하여야 한다.

② 선박서류의 보안관리를 위한 세부사항은 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정한다.

4.2.6 여객선테러에 대한 대응

1) 여객선테러발생 신고 및 보고체계⁵⁴⁾

① 여객선테러사건이 발생하거나 여객선테러관련 정보를 알게 된 자는 지체 없이 해양경찰관서 등에 신고하여야 한다.

② 해양경찰청장은 여객선의 안전 및 보안을 해(害)하는 정보를 알게 되었을 때에는 관련 행정기관 등에 그 정보를 제공하여야 한다.

③ 여객선테러사건 발생의 신고 또는 여객선테러관련 정보를 통보받은 해양경찰서장 등 관계기관의 장(長)은 현장을 즉시 확인하여 통제·보존하고 추가로 발생하는 사태 등 선박테러의 확산을 방지하기 위하여 필요한 신속한 조치를 하여야 한다.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제20조 참조.

정형근의원 대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호 3913, 2006) 제20조 참조.

53)

54)

2) 해상테러대책본부의 설치·운영⁵⁵⁾

- ① 해양경찰청장은 해상에서 선박테러사건이 발생하거나 발생이 예상되는 경우 선박테러예방 및 현장에서의 선박 대테러활동에 필요한 지원을 신속히 강구하기 위하여 해양경찰청장이 정하는 바에 따라 해상테러대책본부를 설치·운영하여야 한다.
- ② 해상테러대책본부의 장(長)은 사건현장의 관리를 위하여 현장지휘본부를 설치할 수 있으며, 필요한 경우 관계기관의 장(長)에게 전문인력 파견 등 지원을 요청할 수 있다.
- ③ 현장지휘본부장은 통합지휘체계를 구축하기 위하여 유관기관 책임자를 소집하여 현장대책회의를 개최하고 기관별 임무를 부여할 수 있다.

3) 선박테러진압시 보호우선순위⁵⁶⁾

테러의 진압은 다음의 보호우선순위에 따라 진압계획을 수립하여 행(行)하여야 한다.

- ① 인명보호
- ② 선박보호
- ③ 화물보호
- ④ 기타

4) 대테러특공대 운영 및 출동⁵⁷⁾

- ① 해양경찰청장은 선박테러진압을 위한 테러대책특공대(이하 “대테러특
정형근의원 대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호 3913, 2006) 제22조, 제25조 참조.
정형근의원 대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호 3913, 2006) 제23조 참조.
정형근의원 대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호 3913, 2006) 제24조, 제26조 참조.

55)

56)

57)

공대”라 한다)를 지정하거나 설치할 수 있다.

② 선박테러사건이 발생하거나 발생하는 경우 대테러특공대 및 구조대의 출동 여부는 해양경찰청장이 결정한다.

4.2.7 선박보안장비 등

1) 선박보안장비의 확충

해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 선박보안장비의 종류, 성능 및 운영방법 등에 관한 기준을 정하여야 한다.⁵⁸⁾

테러나 준(準)테러의 다양한 수법 및 수단에 대응하기 위한 대테러 장비의 확충이 필요하다. 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄가 여객선에서는 발생하지 않도록 하기 위해서는 휴대용 화학작용제탐지기, 휴대용 폭발물탐지기, 방폭가방, 검측용 반사경SET, X-RAY검색기, 문형금속탐지기, 봉형금속탐지기, 폭발 효과 감소 장비 등과 같은 대테러 장비의 확충이 절실하다.

2) 검색기록유지⁵⁹⁾

여객선터미널운영자 및 보안검색을 위탁받은 검색업체는 검색요원의 업무, 현장교육훈련기록 등의 여객선터미널시설 검색에 관한 기록을 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정하는 바에 따라 작성·유지하여야 한다.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제27조 참조.

항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제29조 참조.

58)

59)

제5장 결 론

여객선 운항현황 및 여객선사고를 분석하고, 안전관리체계와 운항관리자제도를 중심으로 한 여객선 안전관리제도 분석하여 운항관리자에게 사실관계조사 권한의 부여를 주장하였다. 그리고 보안위협 및 리스크, 해양보안의 취약성, 선박보안의 취약성, 국제적 대응, 연안여객선의 보안내용으로 하는 연안여객선 보안관리제도를 분석하였다.

연안여객선 관련 종사자에 대한 안전 및 보안의식에 대한 현황을 파악하고 해양안전에 부가하여 새로운 위협으로 등장하는 해상테러에 대한 정책대안을 수립하기 위하여 기초조사로서 설문조사를 실시한 결과, 국내여객선에서는 첫째 보안업무의 현장 업무화, 둘째 보안문화의 정착, 셋째 보안위협에 대응하기 위한 교육훈련의 강화, 넷째 여객선 관련 기관의 유기적인 대응, 다섯째 보안장비의 보완 및 개발, 여섯째 여객선 보안관리에 관한 법과 제도의 마련이 절실히 필요한 것으로 나타났다.

본 연구에서는 연안여객선에서의 보안사고 발생 가능성에 대한 검토와 안전 및 보안의식 설문조사를 통하여 연안여객선의 안전환경을 파악하고 그 변화에 대응하기 위한 방안으로 여객선 보안등급의 설정, 선박공안(船舶公安, Ship Police) 및 여객선보안, 보안교육 및 훈련, 보안심사와 보안증서 발급, 운항관리자의 보안업무 수행, 여객선터미널시설 보안등을 내용으로 하는 연안여객선 보안관리코드의 제정을 제안하였다.

연안여객선이 이용하는 여객선터미널시설의 보안은 관계기관의 대테러대책의 일환으로 취급되고 있을 뿐 관련 법규정이 제대로 마련되어 있지 않다. 연안여객선터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 계획을 수립하여 연안여객선 보안관리코드에 그 내용을 포함하는 등 법제화할 필요가 있다.

연안여객선 보안관리코드에서는 규정하고 있지 않는 내용이지만 연안여객선 보안시스템 구축을 위하여 첫째, 해양수산부장관 또는 해양경찰

청장은 해상테러대책과 관련된 연구를 진흥하고 전문가 양성을 위하여 대학, 연구소 그 밖에 필요하다고 인정하는 기관을 해상테러대책 연구기관으로 지정할 필요가 있다⁶⁰⁾. 둘째, 국내 여객선에서의 테러대응을 위하여 단계별, 상황별로 적용할 수 있는 표준화된 메뉴얼 및 지원프로그램이 필요하다. 셋째, 연안여객선 보안관리코드를 위반하였을 때의 벌칙이 마련되어야 한다.

연안여객선 보안관리코드에서와 같이 해운법 제24조의 운항관리자가 직무로서 보안업무를 수행하고, 연안여객선에서는 사법경찰관인 선장을 중심으로 하는 선박공안(船舶公安, Ship Police) 조직을 구성하여 보안계획서에 의한 보안시스템 활동을 수행함으로써 연안여객선에서 테러나 준(準)테러의 발생을 방지하여 무고한 생명이 희생되는 일이 없도록 대비하여야 할 것이다.

정형근의원 대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호 3913, 2006) 제30조 참조.

60)

[참 고 문 헌]

- [1] 해운법
- [2] 여객선운항관리규칙
- [3] 여객선안전관리지침
- [4] 항공안전 및 보안에 관한 법률
- [5] 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률
- [6] 박평준, 박창석, 「경찰행정법」, 고시연구소, 2004
- [7] 이영재, 윤정원, 「BCP 입문」, 디지털타임스
- [8] 해양경찰청, “해양경찰청백서” 2003
- [9] 해양안전심판원, “재결서”
- [10] 박순진, “불특정다수를 향한 범죄의 사회적 원인에 대한 연구”, 한국공안행정학회보 제17권, 한국공안행정학회, 2004
- [11] 김명식, 「특수법인론」, 한국학술정보, 2005
- [12] 김남진, 김연태, 「행정법 I」, 법문사, 2005
- [13] 정형근의원대표발의, 테러예방 및 대응에 관한 법률안, 의안번호 3913, 2006
- [14] 주종광, 이은방, “여객선 안전관리개선에 관한 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, 2005
- [15] 주종광, 이은방, “해양안전·보안의식에 관한 기초 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 추계학술발표회」, 2005
- [16] 주종광, 이은방, “국내여객선 보안강화코드개발에 관한 연구”, 「2006년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, 2006
- [17] 주종광, 이은방, “연안여객선 안전 및 보안관리 개선에 관한 연구”, 「2006년도 해양환경안전학회 추계학술발표회」, 2006
- [18] 이은방, “해양보안위협 대응을 위한 선박보안시스템에 관한 연구”, 해양환경안전학회지(별쇄), 제9권제1호통권제18호, 해양환경안전학회, 2003

- [19] Eun-Bang Lee, Jong-Hwui Yun, A Study on the Enhancement of Maritime Security in Korea Maritime Jurisdiction, International Journal of Navigation and Port Research, Vol29, No.7, 2005
- [20] International Ship and Port facility Code
- [21] Anne Korin, Gal luft, " Terrorism goes to sea", Council on foregine ralations, 2004.
- [22] United Coast Guard, "Maritime strategy for homeland security", 2002
- [23] ICC, " Piracy and robbery", 2004.
- [24] Stephen T. Makrinos, " U.S. port security in the awr on terrorism", Sea technology, 2004
- [25] Homeland security department, " Secure seas", Open port, 2004.