

선박교통관제법령상 위반선박 제재에 관한 연구

- 안전운항 위반선박 G호 관제사례 중심으로 -

송동석* · 정성광* · 이정원* · † 전병재

*중부지방해양경찰청 경인연안VTS, † 경인연안VTS 센터장

요 약 : 현재 선박교통관제는 「해사안전법」과 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(이하 선박입출항법)」에 이원화 되어 최소 사항만을 규정하고 세부운영규정은 「선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙」 등에 위임되어 있다. 법률 소관 부처와 집행기관이 상이함에 따라 법체계를 일원화하고 벌칙 규정들을 선박교통관제 관점에서 면밀히 검토하여 이를 토대로 향후 제정 예정인 「선박교통관제법」의 효율적 집행과 강화 방안을 마련함에 이 연구 목적을 두고자 한다.

핵심용어 : 선박교통관제법, 해사안전법, 선박입출항법, 벌금, 과태료

1. 서 론

현행 선박교통관제는 「해사안전법」과 「선박입출항법」 등에 관한 법률에서 최소 사항만을 규정하고 세부운영규정은 「선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙」 등에 위임되어 있다. 법률소관은 해양수산부이고 선박교통관제 담당은 해양경찰청으로 이원화 되어 있어 법률소관 부처와 집행기관을 일원화하고 법체계를 간소화 할 필요성이 있다. 「해사안전법」과 「선박입출항법」에서의 관제 위반 선박에 대한 처벌규정이 다음 관제사태에 보듯이 기준이 모호하여 합리적인 판단을 통해 처벌이 어렵고 위반사항에 대한 제재마저 법적 효과가 미미하다.

2. 경인연안VTS 관제구역 위반선박 사례

화물선 G호는 총톤수 750톤의 카페리선박으로 인천과 백령도를 자주 오가는 선박이다. G호는 인천을 출항하여 백령도로 향해하는 중 '19. 3. 5. 21:15경 인천 연안에 위치한 덕적도 북서방 16해리 해역에서 추진기에 어망이 감겨 정선하게 된다. 이날 관제구역은 다음날 풍랑주의보 발효예정(6일 새벽)이었다. 관제사는 정선한 G호를 발견하고 항행 안전방송을 하며 관련기관에 사고를 전파하였다. 그리고 관제사와 현장 해경함정에서 사고 사실을 파악하는 과정에서 선장(선주)의 음주와 승무기준위반, 관제 거짓보고, 관제지시 불이행, 관제채널 불법점용 등의 범위반을 발견하여 관련 법령에 따라 조치하게 되었다.

2.1 「해사안전법」 제36조 제 4항에 따른 '거짓신고'

경인연안VTS는 해양경찰의 VTS중 가장 넓은 관제구역을 운용중이며 세 개의 섹터로 나뉘 관제를 시행중이다. 이 중 인천항을 출항하여 관제구역 진입시 3섹터로 진입보고를 하도록 되어있다. 3섹터 담당 관제사는 G호의 승무원 5명, 승객 4

명, 차량12대로 진입 보고를 받았다. 하지만 이후 조사결과 승무원은 2명이었으며 이는 선장, 항해사 자격요건 및 승무원권을 위반한 것으로 확인 되었다. 「해사안전법」 제36조 선박교통관제의 시행 등 ④항에 따르면 관제구역을 출입하려는 때에 해당관제구역을 관할하는 선박교통관제서에 신고해야한다. 이를 위반시 제110조 제3항 제15호에 신고를 하지 아니하거나 거짓으로 신고한자는 3백만원 이하의 과태료를 부과하게 된다. 하지만 「해사안전법」 제36조에서 위임된 「선박교통관제의 시행 등에 관한 고시」 제6조 별표3의 보고내용에는 승무원의 인원을 보고하는 내용이 없다. 따라서 선장 및 승무원에 대한 보고내용을 법령에 명확히 규정하고 이 사례와 같이 선박 안전 운항에 중대한 영향을 미칠 수 있는 허위신고의 처벌은 과태료보다 더 엄격한 법 집행이 필요하다.

2.2 「해사안전법」 제36조 ②항, 「선박교통관제 운영규정」 제13조 ①항 '관제지시 불이행'

또한 G호는 추진기 어망 제거를 위해 관제구역에 투묘 후 해양경찰 함정의 지원을 받아 어망을 제거하고 목적지인 백령도로 향해하지만 지그재그로 향해하며 선박 속도도 평상시보다 느려 정상적인 선박향해라고 볼 수 없었다. 관제구역은 다음날 풍랑주의보 발효예정으로 그대로 항해시 목적지인 백령도에 입항이 어려워 보였다. 이에 관제사는 선박의 안전을 위해 인천으로 회항하여 선박수리 후 백령도로 다시 향해할 것을 지시 하였지만 G호는 이 지시사항을 따르지 아니하였다. 이후 해양경찰 함정에서 경찰관이 승선하여 G호 조타실을 확인한 결과 선장이 승선하지 않은 사실과 항해사의 음주 사실을 적발하였다. G호는 경찰관의 관리하에 안전해역에 정박하였고 여객선을 이용해 선장을 승선시켜 다음날 인천으로 회항하였다. 「해사안전법」 제36조 ②항에 따르면 관제구역을 출입·통행하는 선박의 선장은 선박교통관제에 따라야 한다. 다만 선박을 안전하게 운항할 수 없는 명백한 사유가 있는 경우는 선박 교통관제에 따르지 아니할 수 있다고 명시되어있다.

이를 위반시 제107조 제2의2호에 선박교통관제에 정당한 사유없이 따르지 아니한자는 5백만원 이하의 벌금을 부과하게 된다. 하지만 G호 항해사는 “우리도 먹고 살아야 할 것 아니야 왜 백령으로 못가게 하는거야”, “백령도 못가서 손해 발생하는 것 VTS가 책임 질거냐” 라고 언급하였다. 이는 관제지시로 인한 민사책임 발생 시 그 책임 소재를 관제사에게 제기하겠다는 것으로 보여 지나 현행 법률에서 관제사가 고의 또는 과실로 법령을 위반하여 손해를 입히지 않은 한 관제사의 배상 책임은 인정될 수 없다. 이에 선박 등의 안전을 위한 회항과 정선을 포함하는 선박의 이동과 관련된 지시는 관제사의 업무영역에도 속한다 할 것이므로 관제지시 불이행은 「해사안전법」 제40조와 같은 동등한 벌칙(1년이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금)으로 제정하거나 제정 예정인 「선박교통관제법」에 그 이상의 강화된 벌칙 조항 신설이 요구된다.

2.3 「전파법」 제29조 혼신 등의 방지

또한 G호는 어망제거 등 안전관리를 위해 해양경찰관이 승선하기 전까지 관제사와 교신 중 수시로 안전과 직접적인 관련 없는 교신으로 관제운용을 방해하였다. G호 항해사는 교신 중 “XX 경인! 빨리 조치를 해줘야 할 거 아니야”, “어이 경인 당신네들 앉아서 뭐하는 거야” 등의 모욕적인 말로 관제사의 정신적 스트레스 가중뿐만 아니라 무선국운용을 방해한 것이다. 「전파법」 제29조 혼신 등의 방지에 따르면 무선국의 운용을 저해할 혼신이나 방해를 하지 아니하도록 운용하여야 한다. 다만 조난·안전·긴급·비상 통신은 제외된다고 규정하고 있으며, 이를 위반시 동법 제91조에서 2백만원의 과태료를 부과하게 된다. 이 같은 방해로 관제사들의 집중력 저하 및 의사소통 방해로 인한 원활한 관제업무 수행이 불가했다면 관제법령에 포함하여 처벌을 강화할 필요가 있다.

3. 관할관서의 G호 검찰 송치 내용

위 사례에도 보듯이 당시 G호는 승무기준에 적합한 선장이 승선하지 않은 채 선주가 승선해 있었고 주취 상태에서 선주 지시대로 선박을 운항하였으며 경비함정의 안전 조치 지시에도 불이행한 사실이 확인되었다. 이에 관할관서(인천해양경찰서)는 G호를 「해사안전법」 제41조(음주운항), 제43조(안전조치 불이행), 「선박직원법」 제4조(무면허 선장), 제11조(승무기준 위반), 「선박 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제4조(허위 입출항 신고), 「선원법」 제65조(승무정원 위반)를 적용하였으나 관제 관련 법령은 적용하지 않았다.

<표1. 검찰에 송치한 G호 적용 법조>

법령	벌칙 내용
「해사안전법」 제11조 (술에 취한 상태 조타기 조작 금지)	3년이하 징역 또는 3천만원 이하의 벌금

관할관서에서는 G호 수사 활동 전개 시 관제 관련 법령 위반 사항을 검토하였으나, 법령 해석에 모호성이 상존하는 법령보

법령	벌칙 내용
「선박직원법」 제4조 (면허의 직종 및 등급)	1년이하 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
「선박직원법」 제11조 (승무기준 및 선박직원의 직무)	
「선원법」 제65조 (승무 정원)	
「선박입출항법」 제4조 (출입 신고)	5백만원 이하의 벌금
「해사안전법」 제43조 (해양사고가 일어난 경우 조지)	

다는 해석의 이견이 없는 구체적 사안에 적용 가능한 법령을 우선 적용하였다는 입장이다. 현행 관제 관련법령은 과태료 부과 등 행정벌로 주로 이루어져 있어, 선박교통의 안전과 효율성 증진, 환경보호라는 보호법익과 목적에 비추어 볼 때 처벌 강도가 매우 약하다.

4. 결 론

본 연구는 해상교통안전과 관제 법적기반 강화를 위해 「해사안전법」과 「선박입출항법」 등에 규정된 선박교통관제 관련 규정을 전문화된 개별법으로 통합하고 처벌을 상향해야 할 필요성을 제기하였다.

<표2. 관제관련 G호 적용 가능 법조>

법령	벌칙 내용	
	<현행>	<상향>
「해사안전법」 제36조 ②항 (선박교통관제 시행 등 지시 불이행)	5백만원 이하의 벌금	1년이하 징역 또는 1천만원 이하의 벌금 <input checked="" type="checkbox"/>
「해사안전법」 제36조 ④항 (선박교통관제 시행 등 거짓신고)	3백만원 이하의 과태료	5백만원 이하의 벌금 <input checked="" type="checkbox"/>
「전파법」 제29조 (혼신 등의 방지)	2백만원 이하의 과태료	

위 관제 사례처럼 현행 관제법령은 대부분 과태료 처분이나 약한 벌금에 불과하여 법적 효과마저 미미한 실정이며 행정처분에 있어 관할해경서장에게 권한 위임이 명확히 된 「해사안전법」과는 달리 「선박입출항법」은 동법 시행령 제22조 제2호에 지방해양경찰청장에게 위임되어 있다. 이에 법률소관 부처와 집행기관을 일원화하고 관제에 대한 효율적인 정책기반 조성을 위한 전문화된 법령을 제정하여야 한다. 그리하여 선박 안전운항의 길잡이 역할을 하는 해상교통관제센터 운영의 법적 근거를 강화하고 해양사고 예방과 선박교통 환경 변화에 즉시 대응 할 수 있기를 기대한다.

참 고 문 헌

- [1] 해양경찰청(2016) 해상교통관제(VTS) 관련 법위반 행정 처분 담당부서 검토 보고서
- [2] 해상교통관제(2017) 관련 규정집
- [3] 인천해양경찰서(2019) 해사안전법 등 위반관련 수사의견서