

# 선박검사관련법률의 개정

구 자 원/선박안전기술원 여수지부

## 1. 서 언

1961. 12. 30일 선박안전법이 제정된 이래 그동안 13차례의 개정을 거치면서 많은 변화를 가져왔다.

무엇보다도 괄목할 만한 것은 일반선박과 어선에 관한 선박의 등록 및 검사에 관한 규정의 변화이다. 1977. 12. 31일 어선행정의 일원화를 목적으로 어선법이 제정되면서 어선의 등록 및 검사에 관한 규정이 어선법에 수용되었고, 약 20년 동안 일반선박과 어선에 관한 법률의 적용이 별도로 시행되어 왔었다. 그러나, 정부조직법의 개정으로 종전 해운항만청과 수산청의 조직기능이 통합되어 해양수산부가 새로이 출범함으로써 선박검사관련 법률도 이에 따라 새로운 변화를 가져왔다.

그 중 가장 큰 변화는 일반선박과 어선의 선박안전에 관한 규정의 재통합이다. 어선법중 어선검사에 관한 규정이 삭제되어 선박안전법에 수용된 것이다.

어선을 선박안전법의 적용대상에 수용시킴과 동시에 정부에서 수행하여 오던 선박검사 업무

를 민간전문검사기관에 위탁하여 일반선박과 어선에 대한 선박검사기관을 일원화하고자 1997. 12. 17일 선박안전법이 개정·공포된 바 있다.

한편, 국민의 정부 출범이후 국민생활에 불편을 주는 행정규제를 대폭 완화·정비하고, 일부 불합리한 제도 등을 개선하기 위하여 제법률이 새로이 개정·추진중에 있다. 이에 따라 선박검사관련법률도 이미 개정된 바 있어 동법률의 시행에 즈음하여 새로 개정된 법률의 내용을 간략히 소개하고자 한다.

## 2. 개정법률의 내용

### 가. 선박안전법

#### 1) 주요개정내용

- 종전에는 총톤수 20톤이상의 선박의 경우 공업배치 및 공장설립에 관한 법률 제16조의 규정에 의하여 등록된 공장에서만 선박을 제조 또는 개조하도록 하였으나 행정규제완화의 일환으로 동제도를 폐지함.(현행 제4조의2 삭제)

- 한국선박안전기술원의 명칭을 그 업무의 성격과 기능에 맞도록 변경하여 선박검사기술협회로 개정함.(제7조)
- 종전에는 승박승무원이 선박의 중대한 결함을 발견하고 이를 신고한 경우 해양수산부 장관이 이를 조사하고 필요한 처분을 할 수 있도록 하였으나 실효성이 없어 동제도를 폐지함.(현행 제13조 삭제)
- 종전에는 한국선박이 외국 항만에 입항하여 그 외국정부로부터 선박의 결함이 지적된 경우 선박소유자가 이를 해양수산부장관에게 신고하도록 하였으나 선박소유자의 편의를 도모하기 위하여 동제도를 폐지함.(현행 제13조의2제2항 삭제)
- 종전에는 선박의 해체를 하고자 하는 경우 자격증을 교부받도록 하였으나 앞으로는 자유로이 선박을 해체할 수 있도록 동제도를 폐지함.(제16조의3)

## 2) 시행일

- 1999. 10. 16일부터 시행(법률 제5971호; '99. 4. 15공포). 다만, 제4조의2의 개정규정은 공포한 날('99. 4. 15)부터 시행함.

## 3) 경과조치

- 개정법률 시행당시 한국선박안전기술원은 선박검사기술협회로 봄.
- 개정법률 시행전의 행위에 대한 벌칙의 적용은 종전의 규정에 의함.

## 나. 선박법

### 1) 주요개정내용

- 종전에는 선박의 종류를 기선·범선·압항부선 및 해저조망부선으로 구분하였으나 압

항부선과 해저조망부선 이외에 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행하는 기타 부선을 포함하여 부선으로 통합 규정함으로써 선박의 종류를 기선·범선 및 부선으로 구분함.(제1조의2 신설)

- 종전에는 상사법인이 대한민국선박을 취득하기 위하여는 그 대표이사가 대한민국 국민이어야 하는 등 엄격한 요건을 갖추도록 하였으나 앞으로는 대한민국 법률에 의하여 설립된 상사법인은 제한없이 대한민국 선박을 취득할 수 있도록 함.(제2조제3호)
- 종전에는 선적항에서만 선박 총톤수 측정을 신청토록 하였으나 앞으로는 민원인의 편의를 도모하기 위하여 선박소재지에서도 이를 신청할 수 있도록 함.(제7조제1항)
- 종전에는 선명, 선적항, 선박번호, 총톤수 및 흘수의 치수를 선박에 표시하도록 하였으나 선박번호 및 총톤수를 표시하는 규정을 삭제하여 규제를 완화함.(제11조)
- 종전에는 매 5년마다 선박국적증서의 검인을 받도록 하였으나 선박 소유자의 편의를 도모하기 위하여 이를 폐지함.(현행 제12조 삭제)
- 종전에는 선박이 멸실·침몰·해체되거나 대한민국 국적을 상실하거나 국제항해에 종사하지 아니하게 되는 때에는 국제톤수증서를 해양수산부장관에게 반납하도록 하였으나 규제를 완화하여 신고하도록 함.(제13조제4항)
- 재화중량톤수증서의 교부, 선박명칭의 변경허가, 선박국적증서의 개서·재교부 등은 실효성이 없어 동제도를 폐지함.(현행 제15조 내지 제21조 삭제)
- 종전에는 가선박국적증서에 유효기간을 표

시하였으나 앞으로는 유효기간을 표시하지 아니함.(현행 제23조 삭제)

- 종전에는 소형선박을 총톤수 20톤미만의 선박으로만 규정하였으나 그 범위를 확대하여 다음의 선박으로 하고, 동선박에 대하여는 선적증서를 교부받을 수 있도록 함.(제26조의2 신설)
  - 총톤수 20톤미만의 기선
  - 총톤수 5톤이상 20톤미만의 범선
  - 총톤수 20톤이상 100톤미만의 부선, 다만, 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선 제외.
- 종전에는 공무원이 선박에 출입하여 선박의 등록, 표시, 제증서 등을 검사할 수 있도록 하였으나 규제를 완화하여 동제도를 폐지함.(현행 제27조 삭제)
- 선박톤수의 측정업무를 민간전문검사기관에 대행시킬 수 있도록 함으로써 톤수 측정업무의 전문성과 효율성을 제고함.(제29조의2 신설)
- 벌금형을 현실에 맞게 조정하고, 경미한 의 무위반의 경우에는 벌금형을 과태료로 전환 함.(제32조 내지 제35조)

## 2) 시행일

- 1999. 10. 16일부터 시행(법률 제5972호: '99. 4. 15공포). 다만, 제1조의2(동조의 개정규정에 의하여 새로 등록의 대상이 되는 선박의 등록신청 및 이에 따른 선박국적증서 교부의 경우에 한한다), 제2조제3호, 제26조의2(동조의 개정규정에 의하여 선적증서 교부대상이 되는 선박의 선적증서 교부신청 및 이에 따른 선적증서 교부의 경우에 한한다) 및 부칙 제4조의 개정규정은 공포한 날

부터 시행한다.

## 3) 경과조치

- 제1조의 2 및 제26조의 2의 개정규정에 의하여 새로 등록 또는 선적증서 교부의 대상이 되는 선박소유자 및 선장에 대한 벌칙(제33조, 제36조제3호, 제4호 및 제38조)의 규정은 이 법 공포후 6월이내에는 적용하지 아니함.
- 개정법을 시행전의 행위에 대한 벌칙의 적용은 종전의 규정에 의함.

## 다. 어선법

### 1) 주요개정내용

- 종전에는 해양수산부장관이 어업의 종류에 따라 어선의 크기 및 성능 등에 관한 기준을 정할 수 있도록 규정하였으나 수산업법에서 어업종류별 어선의 규모를 규정하고 있어 동 규정을 폐지함.(현행 제7조 삭제)
- 종전에는 어선의 건조·개조 발주에 관한 허가를 받고자 하는 경우 당해 어선을 건조 또는 개조할 자를 미리 정하고 이를 표시한 서류를 허가관청에 제출하도록 하였으나 어업인의 편의를 도모하기 위하여 동제도를 폐지함.(현행 제8조제2항 삭제)
- 종전에는 해양수산부장관 또는 시·도지사가 어선의 건조·개조의 발주허가를 한 때에는 조선업자에게 그 허가 내용을 통보하도록 하였으나 실효성이 없어 동제도를 폐지함.(현행 제9조 삭제)
- 종전에는 공무원이 어선을 건조·개조하는 현장에서 공사내용이나 관계서류 등을 확인할 수 있도록 하였으나 기업규제를 완화하고 민간의 자율증진을 위하여 동제도를 폐지

- 함.(현행 제11조 및 제12조 삭제)
- 종전에는 어선의 명칭을 변경하고자 하는 경우 시·도지사의 사전 승인을 얻도록 하였으나 어업인의 편의를 도모하기 위하여 동제도를 폐지함.(현행 제17조제2항 삭제)
- 종전에는 어선소유자가 시·도지사에게 정기적으로 선박국적증서·선적증서 또는 등록필증을 제출하여 검인을 받도록 하였으나 선박안전법에 의하여 정기적으로 선박검사가 집행됨으로써 동제도를 폐지함.(현행 제20조 삭제)
- 종전에는 외국인에게 어선을 양도·대여하거나 담보로 제공하는 경우 또는 외국적어선을 양수·용선하는 경우 해양수산부장관의 허가를 받도록 하였으나 외국인과의 어선양도 등을 자율화하고, 어업인의 자율증진을 위하여 동제도를 폐지함.(현행 제34조 삭제)
- 종전에는 방치어선에 대하여 관할 시·도지사가 관리 또는 처분하도록 하였으나 공유수면관리법에서 방치폐선 및 폐기물 등에 관하여 규정하고 있으므로 동규정을 폐지함.(현행 제35조 삭제)
- 종전에는 어선 및 어선원의 재해보상을 위하여 책임보험을 의무적으로 가입하도록 하였으나 어선법의 제정목적에 부합되지 아니하고 선원법 등에서 규정하고 있으므로 동제도를 폐지함.(현행 제36조 삭제)
- 종전에는 어선의 톤수측정업무를 한국선박안전기술원만이 대행할 수 있도록 규정하였으나 앞으로는 선박안전법 제8조제2항의 규정에 의한 선급법인도 대행할 수 있도록 함.(제41조)
- 어선의 명칭 등 표시의무를 위반한 자에 대

한 벌칙을 벌금형에서 과태료로 전환함.(제47조 및 제53조)

## 2) 시행일

- 1999. 2. 8일부터 시행(법률 제5921호)

## 3) 경과조치

- 개정법률 시행당시 방치된 어선의 관리 또는 제거에 필요한 조치에 관하여 종전의 규정에 의한 명령을 이행하지 아니한 경우에는 제35조제3항의 개정규정에 불구하고 종전의 규정에 의함.
- 개정법률 시행전의 행위에 대한 벌칙의 적용은 종전의 규정에 의함.

## 3. 선박검사기관의 변모

우리나라의 선박검사업무는 그 동안 정부에서 직접 집행하여 왔었다. 그러나, 작은 정부를 구현하고 일선 행정의 능률성을 제고함과 동시에 선박검사업무의 전문성과 효율성을 증진시키기 위하여 선박안전법을 개정('97. 12. 17. 법률 제5470호)하여 민간전문기술단체에 그 기능을 위탁하기에 이르렀다.

현재 민간전문기술단체로서는 선박안전법 제7조의 규정에 의하여 설립된 한국선박안전기술원과 한국선급이 있다.

한국선박안전기술원은 종전의 한국어선협회의 조직을 확대·개편하여 1998. 7. 1일 설립되었으며, 그 업무에 있어서도 어선뿐만 아니라 일반선박의 검사업무를 동시에 수행함으로써 업무범위가 확대되었다. 한국선박안전기술원의 주요기능은 다음과 같다.

- 선박에 관한 톤수측정 및 검사업무의 대행

- 선박용 물건에 관한 검사·검정 및 확인업무의 대행
- 선박의 감항성 확보와 해상에서의 인명안전 확보를 위한 조사·시험·연구 및 기술의 개발·보급
- 국제협약 등 선박안전에 관한 기술기준의 연구·분석
- 선박의 설계·건조감리 등 기술수탁업무
- 기타 법령에 의하여 정부가 대행하게 하거나 위탁하는 업무

한국선박안전기술원은 현재 본부 6부2실과 15개 지부로 조직되어 있으며, 약 240명의 인원으로 운영되고 있다.

한편, 한국선박안전기술원은 그 명칭이 업무의 성격과 기능에 적합하지 못하다는 지적이 있어 최근 선박안전법 개정(99. 4. 15, 법률 제 5971호) 시 선박검사기술협회로 명칭이 변경되었으며, 1999. 10. 16일부터 새로운 명칭으로 재출범될 예정이다.

한국선급은 해상보험 부보시 선박을 평가하기 위하여 1960. 9. 20일 설립된 민간기술단체로서 현재 본부 9부3실과 30개지부(해외 15개)로 조직되어 있으며, 약 250명의 인원으로 운영되고 있다. 한국선급은 1988. 5. 31일 국제선급연합회(IACS)의 정회원으로 가입되었으며 그 주요사업내용은 다음과 같다.

- 선박 및 선박용 물건의 검사
- 조선재료에 대한 시험·검사 및 제조법 승인
- 선박안전법, 선박법 등에 의한 정부 업무 대행
- 육상산업설비, 해상구조물 등에 대한 감리 및 검사

한국선박안전기술원과 한국선급은 두 기관

모두 선박안전법에 의하여 정부의 검사 업무를 대행하는 민간검사기관이기는 하나 그 업무의 범위가 구분되어 있다.

선박안전법 제8조제2항의 규정에 의하여 선급법인은 선급에 등록하였거나 선급에 등록하고자 하는 선박에 대하여 선박검사 등의 업무를 대행할 수 있도록 규정하고 있다. 따라서, 선급에 입급하는 선박은 한국선급에, 그 외의 선박은 한국선박안전기술원에 선박의 검사를 받도록 하고 있다.

#### 4. 결 언

작금의 시대는 시시각각으로 변화하고 있다. 우리의 경제활동은 WTO체제하에서 범세계적으로 보조를 맞추어야 하는 시점에 있으며, 정부에서는 각종 규제를 개선하기 위하여 행정규제기본법에 의한 규제정비계획에 따라 대폭 완화·정비하여 가고 있다. 그러나, 해상에서의 인명안전과 해양오염 등에 관한 안전규제업무는 국제적으로 점점 강화되어 가고 있다. 특히, 선박의 안전에 관한 사항은 국제해사기구(IMO)를 중심으로 지속적으로 국제협약이 개정·시행되고 있으므로 우리나라의 선박검사 관련 규정도 이에 맞도록 정비되어야 하는 것이다. 세계 각국에서는 항만국통제(PSC)를 통하여 해상안전규제를 점차 강화하고 있음에 따라 해양선진국인 우리나라는 앞으로 국제협약등에 의한 기술수준의 변화에 적극적인 대응태세가 필요하다고 보아지며, 이에 따른 체계적인 대처가 필요한 시점이다.