

연안여객선의 보안위협 대응방안에 관한 연구

주종광* · 이은방**

*한국해양대학교 대학원 박사과정, ** 한국해양대학교 해양경찰학과

A Study on the Countermeasure of the Security Threats for Coastal Passenger Ships

Jong-Kwang Ju* · Eun-Kang Lee**

* Graduate school of Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

** Department of Maritime Police Science, Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

요약: 연안여객선 보안위협과 관리제도 현황을 분석하고 관련 종사자들에 대한 보안의식을 설문조사하여 분석함으로써 연안여객선의 보안취약성과 보안위협의 특성을 도출하였다. 이러한 여객선의 보안위협에 효율적으로 식별, 대응하여 보안 취약성 제고를 위하여 보안문화 구축방안을 제안하였다. 또한 국내 연안여객선 현장에서 다양한 보안위협에 대응하기 위한 시스템을 제안하였다.

핵심용어: 테러, 준테러, 운항관리자, 연안여객선, 보안위협, 보안관리코드

ABSTRACT: In analyzing the security threats and their management system and making questions on security awareness to the concerned parties in the field of coastal passenger ship, we draw its security vulnerability and the features of security threats. The countermeasures and security system are proposed in order to response the diverse security threats and to set up the security culture of coastal passenger ship.

KEY WORDS: Terrorisms, Associated-terrorisms, Safety Operator, Passenger ship, Security threat, Security code

1. 서 론

해양에서 가치창출활동이 시작된 이래로 해양은 자연재해뿐만 아니라 각종 안전사고 리스크가 높은 곳으로 평가되어왔다. 이러한 해양의 고 위험성에 대응하기 위한 지속적인 교육, 훈련 프로그램의 실행으로 안전문화가 정착되어가고 있다. 또한 인공위성, 전파 등 첨단 기술의 발달로 신뢰성 높은 다양한 장비 및 시스템 출현으로 해양활동의 안전도가 향상되고 있다. 그러나 마약, 테러리즘은 물론 국제기업간의 정보전쟁, 지역과 국가간의 경제력 차이에서 발생하는 밀수, 밀항 등이 해양안전 및 보안에 새로운 위협으로 등장하고 있다. 정치, 경제, 종교 등 다양한 원인과 목적으로 지구촌 곳곳에서 발생하는 테러사건을 매일 접하는 고테러 위협시대에 살고 있다.

미국에서 발생한 9.11 항공기 의한 테러사건 이후, 항만, 선박, 해양시설의 보안취약성이 인식되어 국제적으로 ISPS Code(The International Ship and Port facility Security Code)가 제정·발효되고 각국은 테러대응 대책을 수립하고 대비하고 있다. 그러나 미국을 비롯한 보안 욕구수준이 높은 국가를 제외하고는 형식적인 절차에 머무르거나 또 다른 해양활동

규제 정도로 생각하고 있어 보안문화 형성에는 여러 문제점이 노출되고 있다.

1985년 10월 7일 이집트 연안에서 이탈리아 여객선 아킬레 라우로(Achille Lauro)호 납치사건과 2007년 6월 5일 부산 남 외항에서 발생한 원양어선 웨스트베이 18호, 28호 승선 외국인 무단이탈사건에서 알 수 있듯이 보안취약성에 대한 대비 없이 사건화되면 많은 희생을 감수해야만 한다. 특히 연안 여객선과 터미널은 다중이용시설로 테러의 대상이 되기 쉽고, 2003년 대구지하철참사와 같은 불특정다수에 대한 Vandalism의 목표가 될 수도 있다. 그러나 ISPS Code의 적용대상이 아니기 때문에 승객 점검 및 휴대폰 검색 등 제한적인 보안위협 관리 활동에 머무르고 있는 실정이다.

본 논문에서는 연안여객선의 보안취약성의 보강을 목적으로 연안여객선과 터미널의 보안위협을 분석하고 관계자들의 보안의식을 조사하여 보안문화정착과 다양한 보안위협에 대응하기 위한 방안을 제안하고자 한다.

2. 연안여객선 보안위협분석

2.1 연안 여객 및 여객선 현황

Table 1, Table 2 는 연안여객선 및 유람선 이용객 수와 선

* 대표저자 : 정희원, coastguard@empal.com 011-632-6139

** 정희원, eunbang@hhu.ac.kr 019-250-4568

중별 연안 여객선 현황이다. 연안여객 수는 유람선을 포함하여 약 2,700천만 명에 육박하고 있으며, 연안여객선 이용객은 점차로 증가하는 한편, 유람선에 의한 이용객수는 감소 추세이다. 2005년 기준으로 등록된 여객선 수는 156척이며, 300G/T 이하 선박이 75%를 점하고 있으며, 전반적으로 선속이 고속화되고 있는 추세이다.

Table 1. Passenger status of coastal passenger ships

선종 \ 년도	1999	2000	2001	2002	2003
여객선	8,904	9,689	9,314	9,425	10,119
유람선	25,589	26,096	19,432	17,327	17,495
계	34,493	35,785	28,746	26,752	27,614

Table 2. Statistics of coastal passenger ships

선종	차도	일반	초고속	카페리	쾌속	고속
비율(%)	41	24	14	12	4.5	4.5

2.2 연안 여객선의 보안위협

2.2.1 보안위협의 종류

연안 여객선의 잠재적인 주요 보안위협의 종류는 다음과 같이 분류할 수 있다.

- (1) 테러: 선박이나 선원 및 승객을 테러 대상이나 수단으로 이용이 가능하다. 예측 시나리오는 다음의 Table 3과 같다.
- (2) 해적행위: 여객선 및 여객을 경제적 이익 쟁취의 대상으로 이용이 가능하다.
- (3) 파괴행위(vandalism): 특정 목적 혹은 욕구불만 등의 정신 불안으로 인한 여객선에 방화 또는 파괴시키는 행위가 발생할 개연성이 높아지고 있다. Fig. 1.은 연안 여객선의 화재현장을 나타내는 사진이다.

Table 3. Scenarios of terrorism to coastal passenger ships

시나리오	여객선 테러 사용 방법
수단	부두 및 연안시설의 무기력화 수단사용
무기	연안 주요시설의 공격 무기로 사용
폭발물	선내 유류, 고압가스를 폭탄으로 사용
도구	범죄나 자금 확보의 도구로 사용
대상	선박과 여객을 직접 대상으로 사용



Fig. 1. Picture of coastal passenger ship on fire.

- (4) 마약 및 불법무기 유통: 연안여객선과 도서지역(島嶼地域)은 마약과 불법무기의 거래 장소나 유통로로 사용될 가능성이 높다.
- (5) 유괴 및 납치: 승무원이나 여객의 안전을 위협함으로써 정치적, 급전적 대가를 요구하는 행위가 발생할 가능성이 있다.
- (6) 밀항, 밀수: 불법체류, 취업을 위해서 밀항이나 단기간의 경제적인 부(富)의 축적을 위한 밀수의 유통로나 장소로 활용될 가능성이 있다.
- (7) 승무원의 폭력 및 폭동: 우발적인 감정의 대립으로 개인적인 폭력행위 또는 욕구불만으로 집단행위가 발생할 수 있다.

2.3 보안위협관리 현황

2.3.1 운항관리자 제도

운항관리자는 안전관리 교육, 운항관리규정의 작성에 필요한 자료 제공 및 의견 제시, 위험물 등을 취급하는 선장에 대한 업무지도, 여객선 안전운항에 관한 지도(승선지도를 포함한다), 여객선안전점검 등과 같은 지도 및 점검업무를 수행한다. 구체적으로 선장이 제출한 출항전 점검보고서의 서면 확인, 여객선의 입·출항보고의 수리, 여객선의 승선정원초과여부 및 화물의 적재정량초과여부의 확인과 기타 운항질서의 유지, 현지 기상상황의 확인, 여객운송사업자의 운항관리규정이행상태의 확인 등과 같은 안전 확인 및 조치가 있다. 여객의 안전 운항에는 상당한 역할을 하고 있으나 보안위협의 식별과 대응에는 보조적인 역할에 머물고 있다.

2.3.2 연안여객선 터미널 임검제도

해양경찰은 여객의 승·하선 검문검색, 선착장의 질서 및 승선질서 유지, 여객선 및 유도선의 과적·과승 단속, 여객동향 감시 및 거동 수상자 검문검색을 위하여 여객 터미널 선착장 입구를 중심으로 임검 제도를 시행하고 있다. 탁송화물에 대해서는 검색장비와 육안 및 촉수검사를 병행하여 실시함으로써 위험물질, 불법무기의 이동의 차단은 큰 효과를 거두고 있으나 항공기의 임검검사에 비하면 상대적으로 모든 보안위협

을 인지 대응하기 위해서는 한계가 있다.

2.3.3 해상경비와 테러 대응시스템

해양경찰은 관할해역경비, 항만경계경비, 주요 대상 경비로 이루어진 3단계로 된 해상경비를 하고 있으며, 해상테러에 대비하기 위하여 Fig. 2와 같은 해상테러 대응시스템을 구축하고 있다.

2.3.4 연안여객선 자체 보안시스템

연안여객선은 ISPS Code의 적용대상 선박이 아니며, 특별히 보안위협에 대응하기 위한 독자적인 시스템도 수립되어 있지 않다. 수난 구호법에도 여객선 비상수색구조 계획서 비치 의무도 국제항해에 취항하는 여객선에 한정되어 있다. 연안 여객선의 보안업무는 해양경찰, 해군 등 국가의 공권력이 제공해주는 서비스로 인식하는 수동적인 대응자세가 강하다. 자체적인 보안시스템 구축과 보안문화를 정착시켜 연안여객선의

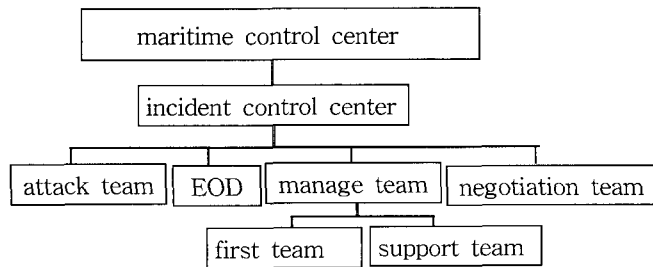


Fig. 2. Maritime counter terrorism system.

보안취약성을 보완할 필요가 있다.

2.3.5 연안여객선에 대한 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. 그러나 연안여객선에 대한 보안 위협에 대한 대응은 개별 국가적으로는 강화되고 있으나 국제적인 통합 대응은 이루어지고 있지 못하다.

3. 보안의식 조사 및 분석

3.1 조사 대상 및 방법

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. 만족도, 필요도, 적합도, 대응도는 조사 대상인원의 백분율로 표시하였다.

3.2 설문내용

1) 안전 및 보안직무 만족도

설문조사 결과 Fig. 3에서 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 해상 선박생활에 정착되어 가는 안전문화에 비하여 상대적으로 보안문화가 정착되지 못한 결과임을 유추할 수 있다.

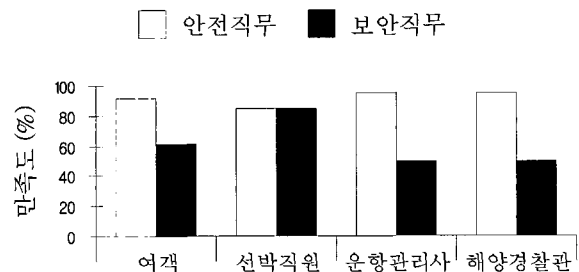


Fig. 3. Satisfaction with safety and security' job .

2) 안전 및 보안 교육의 필요도

여객선에서 선박직원들의 안전업무와 보안업무의 원활한 수행을 위한 노력의 일환으로 안전·보안교육의 필요성에 대하여 설문조사 하였다. 설문조사 결과 Fig. 4에서 보는 바와 같이 안전교육의 필요성이 보안교육의 필요성보다 상대적으로 높게 조사되었다. 다른 관련 종사자들보다 보안업무에 익숙한 해양경찰관은 안전·보안교육의 필요성에 90%이상 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.

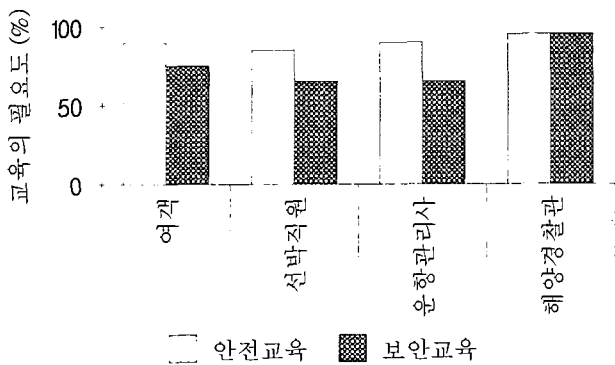


Fig. 4. Requirement of 'safety and security' education in passenger ship

3) 업무 만족도와 교육의 필요성 비교

Fig. 5.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 보안업무만족도는 선박직원은 높지만 운항관리자나 해양경찰관은 낮게 조사되었고, 보안교육의 필요성은 해양경찰관은 높지만 선박직원이나 운항관리자는 낮게 나타났다. 이는 대부분의 여객선 종사자들이 보안업무를 고유의 업무로 생각하지 않는 수동적인 보안관을 가지고 있으며, 보안위험을 낮추기 위한 소극적인 노력을 하고 있는 것으로 유추할 수 있다.

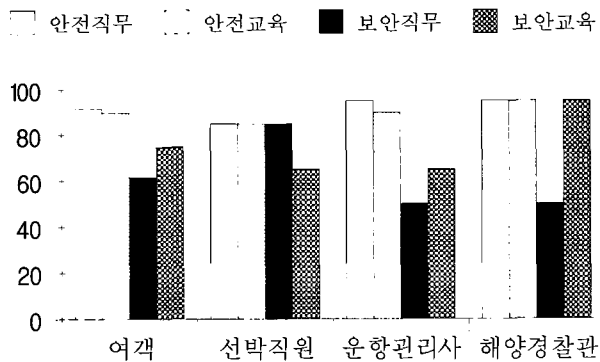


Fig. 5. Comparative analysis between job satisfaction and education requirement on safety and security.

4) 여객선의 위협요소

여객선 관련 종사자들이 생각하고 있는 여객선에서의 사고 위험 요소별 위험도를 알아보기 위하여 사고발생 요인으로서 감항성, 기상악화, 테러, 운항자 과실에 대한 설문조사를 하였다. 직무만족도나 교육의 필요성과는 달리 Fig. 6.에서와 같이

전 관련 종사자들의 50%이상이 테러(준테러)가 여객선의 사고 위험요소로 생각하고 있었다. 선박직원의 입장에서는 기상악화가 제일의 사고위험요소이고 운항관리자와 해양경찰관의 입장에서는 테러가 사고위험요소로 가장 높았다. 대부분의 선박사고의 원인으로 판단되는 경향과는 다르게 본 설문에서는 조건을 한정하여 조사한 결과 운항자 과실이나 감항성은 사고의 위험요소로 낮게 인식되고 있는 반면, 테러나 기상악화가 사고의 위험요소로 높게 인식되고 있는 것으로 나타났다.

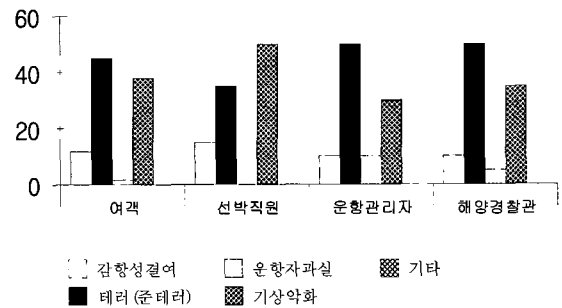


Fig. 6. Risk on accident factors.

Fig. 7.과 같이 여객이나 선박직원은 보안위협에 대한 취약성에 관한 질문에는 여객과 선박직원은 운항관리자나 해양경찰관에 비해서 낮게 답변하였다. 그러나 현장 보안업무는 주관 담당자인 해양경찰관과 운항관리자는 50%이상이 취약한 것으로 답변하였다.

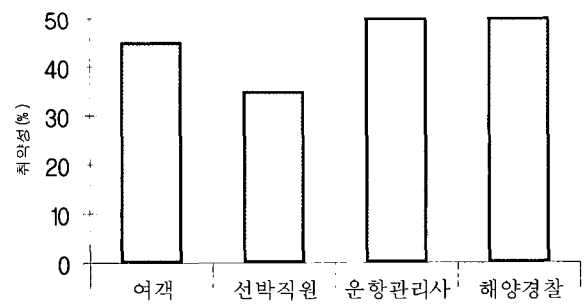


Fig. 7. Vulnerability of terrorism and quasi terrorism.

5) 보안위협에 대한 대응도

여객선에서의 테러나 준테러 위협에 대한 대응도에 대한 질문에는 Fig. 8.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.

고 운항관리자가 가장 적었다.

7) 보안사고의 시스템적 예방도

고위험 테러시대에 있어서 여객선의 보안사고 예방에 체계적인 활동이 수행되고 있는지는 질문에는 Fig. 11.과 같이 해양경찰관, 여객, 선박직원 순으로 높게 긍정적으로 답변하였다. 그러나 운항관리자나 선박직원은 보안사고의 체계적 예방 활동이 미흡하다고 생각하는 수는 40% 이상 존재하였다.

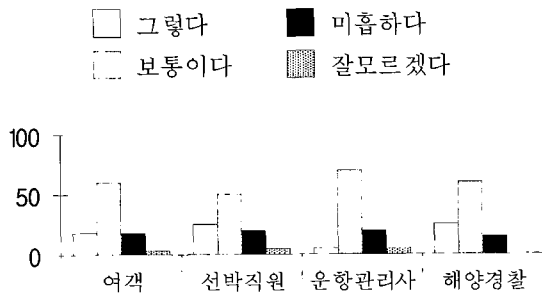


Fig. 8. Correspondence to the security threats of passenger ship

6) 안전·보안장비의 적합도

Fig. 9.에서 보는 바와 같이 여객선에 설치된 안전장비의 적합도에 대한 설문에는 여객선 운항 주체인 선박직원은 적합도

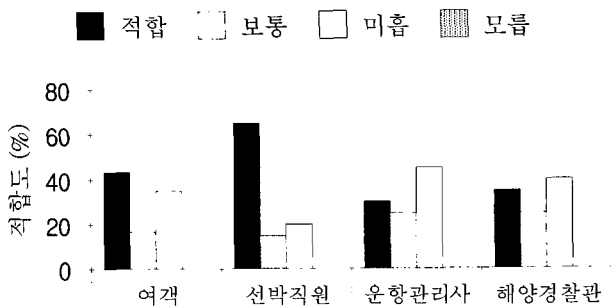


Fig. 9. Suitability for safety equipment .

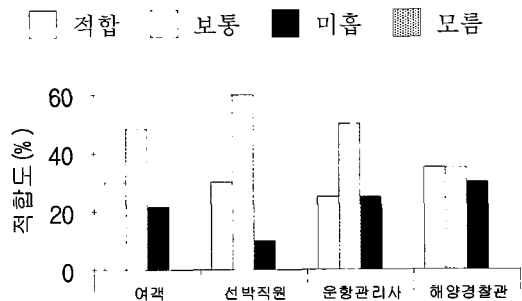


Fig. 10. Suitability for security equipment.

가 높은 것으로 답변하였으며, 안전을 책임져야 할 할 위치에 있는 운항관리자와 해양경찰관은 적합도가 낮고 미흡하다는 답변이 많았다. 반면 Fig. 10.과 같이 보안장비의 적합도에 대한 질문에는 해양경찰관이 적합하다고 답변한 수가 가장 많았

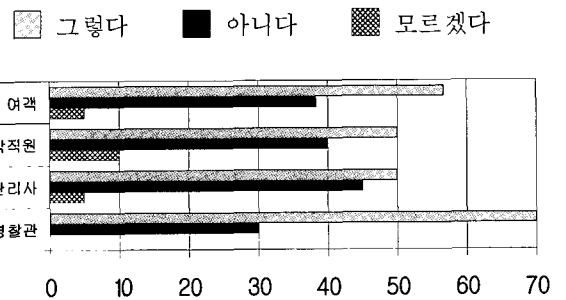


Fig. 11. Satisfaction with preventive activities of incident.

4. 여객선 보안 문화 구축 방안

4.1 법과 제도의 정비

미국에서 발생한 9.11 항공기 테러사건 이후 국제적으로는 ISPS Code가 제정되었다. 그러나 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철참사는 불특정다수를 향한 범죄로서 국내에서도 이미 테러에 준(準)할만한 사건이 발생하였다고 볼 수 있음으로 해상에서 특히, 연안여객선에서 이와 같은 사건이 발생하지 않도록 하기 위한 법과 제도의 정비가 시급히 필요하다.

4.2 보안장비의 보완 및 개발

다양한 보안 위협을 식별하고 대응하기 하기 위해서 여객선의 특성에 맞는 장비의 보완이 필요하다. 출입관리시스템, 감시시스템, 경보시스템의 개발과 활용은 보안의 취약성을 보완하는 수단으로 기대되고 있다.

4.3 연안여객선 보안시스템 구축

여객선은 다수의 인질확보가 쉽고 선박으로의 접근이 용이하기 때문에 화물선보다 테러의 대상이 되기 쉽고 다른 보안 위협에도 취약하다. 해상교통에서 보안취약성을 보완하기 위하여 여객선의 보안리스크를 실질적으로 줄일 수 있도록 연안

여객선에서는 보안관리코드에 의한 보안관리가 이루어져야 한다. 장래에는 운항관리자, 선박종사자, 선주 그리고 항만시설 운영자는 여객선의 보안업무의 주체로서 보안정보를 수집관리하고 해양보안세력인 해양경찰청과 유기적인 협조체제를 구축해야 한다.

4.4 운항관리자의 보안업무 수행

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. 현행 운항관리자의 직무 중에는 보안업무를 규정한 내용이 없다. 2003년 2월 18일 발생한 대구지하철 참사와 같은 불특정 다수를 향한 범죄테러 또는 준(準)테러가 연안여객선에서 만큼은 발생하지 않도록 사전에 법과 제도를 정비하여야 할 것이며, 운항관리자를 보안전문가로 적극 육성하여 연안여객선보안계획서의 승인, 일반보안심사, 보안통제 등 보안업무를 수행토록 하여야 한다.

여객선은 기존의 과적과승 등 감항성 위주의 안전환경에서 테러위협, 광인(狂人), 선박에 적재한 위험물, 자연재해 등 위협요소가 다양해지고 있다. 그러나 운항관리자는 여객선에서 일반인을 대상으로 위험물과 관련된 증빙서류를 요청하는 등 사실관계 확인의 선행조건인 사실관계 조사에 관한 명시규정이 필요하다. 개별법이나 특별법에 의한 수많은 특수법인의 예에서 보듯이 해운법 제22조에 의하여 특수법인인 한국해운조합에서 선임한 운항관리자는 공무수탁사인으로 보아야 할 것이므로 그 직무를 수행하는 데 있어 사실관계조사에 관한 권한을 부여하여 그 권한을 강화하는 것은 당연한 것이다.

4.5 보안의식 및 교육 강화

연안여객선의 보안위협별, 시나리오별로 선박직원과 여객의 행동지침과 업무를 숙지하고 반복적인 훈련과 교육을 통해서 보안대응태세를 갖추어야 한다. 선박보안, 보안장비, 위험화물취급, 경비검색 등 교육 프로그램 개발이 요구된다. 보안위험을 식별하고 위험도에 따라 보안계획을 수립함으로써 체계적인 매뉴얼에 따라 연안여객선 관련 종사자들이 현장 업무로 인식하고 수행하도록 해야 한다.

5. 연안 여객선 보안위협 대응 시스템

5.1 연안여객선 보안관리코드의 제정배경과 목적

2003년 2월 18일 발생한 대구지하철참사와 같은 불특정다수를 향한 범죄나 미국의 9.11항공기테러와 같은 테러사건이 연안여객선에서 만큼은 발생하지 않도록 하기 위해서는 연안여객선 보안관리코드의 제정이 필요하다.

연안여객선 보안관리코드는 연안 여객선과 여객 터미널을 대상으로 ISPS code를 국내 연안 여객선 보안환경에 맞게 구조화함으로써 보안취약성을 보완하고 보안위협에 효과적으로 대응할 수 있는 절차와 체계를 수립하는 데 그 목적이 있다.

5.2 연안여객선 보안관리코드의 주요구성

5.2.1 보안등급의 설정

해양경찰청장은 연안여객선과 여객선터미널시설에 대하여 연안여객선 보안등급을 각각 1등급, 2등급, 3등급으로 설정한다. 해양경찰청장은 연안여객선 안전 및 보안에 관한 기본계획을 수립하여야 한다.

5.2.2 선박내 보안

1) 위험물품 휴대 금지

선박에는 무기(탄저균·천연두균 등 생화학무기 등을 포함한다), 도검류, 폭발물, 독극물 또는 연소성이 높은 물건 등을 휴대하거나 탑재할 수 없다.

2) 선박공안

“사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률”에서 명시된 바와 같이 연해구역이상의 항로를 운항하는 여객선의 선장은 사법경찰관이며, 선장이 사법경찰관으로 임명된 해원을 연안여객선 보안관리코드에서는 선박공안(ship police)으로 칭하여 여객선내에 선박공안 조직을 구성한다.

3) 선장등의 권한

선장 및 선장으로부터 사법경찰관으로 임명받은 선박공안은 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.

4) 승객의 안전유지협조 의무

승객은 운항중인 여객선의 안전운항을 해하는 폭행·협박, 위계행위, 출입통제구역의 출입문 조작, 선박이 입항한 후 선박에서 내리지 아니하고 여객선을 점거하거나 여객선내에서 농성하여서는 아니 되며, 여객선 안전운항을 저해하는 행위를 금지하는 선장등의 정당한 직무상 요구에 따라야 한다.

5.2.3 보안심사와 보안증서 발급

1) 보안평가 및 보안계획서

해상여객운송사업자는 소속 여객선에 대하여 현장검사를 포함하여 보안평가를 실시하고, 여객선보안계획서를 작성하여 해운법 제22조의 운항관리자의 승인을 받아 이를 여객선에 비

치하여야 한다. 여객선보안계획서를 승인한 운항관리자는 그 결과를 관할해양경찰서장에게 통보하여야 한다.

2) 여객선보안기록부

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

3) 여객선보안경보장치

연안여객선은 항해선교와 1개 이상의 장소에 여객선보안경보장치(ship alerting system)를 탑재하여야 한다.

4) 보안교육 및 훈련

해상여객운송사업자는 소속 여객선과 보안업무를 담당하는 종사자에 대하여 교육·훈련 계획을 수립하여 시행하여야 한다. 선박공안 및 회사보안책임자는 보안교육을 이수하고, 보안 계획서에 규정하고 있는 임무를 수행하기 위한 필요한 지식과 능력을 보유하여야 한다.

5) 보안심사와 보안증서 발급

일반보안심사는 국내선박보안증서를 최초로 발급받거나 할 때나 그 내용을 개정할 때에 행하는 보안심사로서, 이 코드의 적용을 받는 여객선은 해운법 제22조의 운항관리자로부터 운항개시 전에 일반보안심사를 받아야 하며, 그 결과는 관할 해양경찰서장에게 통보되어야 한다. 관할해양경찰서장은 여객선에 보안사건이 발생하였을 때, 여객선 점검시 중대한 결함이 발견되었을 때, 기타 해양경찰청장이 필요하다고 인정한 때와 같은 사유가 발생한 경우에 특별보안심사를 시행할 수 있다. 연안 여객운송사업자는 국내여객선보안증서를 소속 선박에 비치하여야 한다.

5.2.4 보안통제

여객선터미널운영자는 선박안전 및 보안에 위협을 주는 불법행위에 대응하기 위하여 행동요령, 통신체제 구축 및 교육 훈련 등을 포함한 비상계획을 수립·시행하여야 한다. 여객선의 보안확보를 위하여 해운법 제22조의 운항관리자가 관할 해양경찰서장에게 여객선의 출항정지 등을 요청할 때에는 문서로 하여야 한다. 운항관리자는 여객선의 보안확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 해상여객운송사업자 및 선장에게 입항·출항시간의 조정·출항정지 또는 운항정지를 명할 수 있다.

6. 결 론

정치, 경제, 종교적 등 다양한 원인과 목적으로 발생하는 테러사건에서 알 수 있듯이 보안위협과 위협은 날로 증대되고 있다. 특히 연안 여객선과 터미널은 다중 이용시설이고 육상

5.2.5 여객선터미널시설 및 선박 등의 보안

해양경찰청장은 업무협의를 조정하여 여객선터미널시설의 보안을 확보하고 유지하기 위한 필요한 계획을 수립하도록 한다. 여객선터미널운영자는 여객선터미널시설의 보호를 위하여 필요한 구역을 해양경찰청장의 승인을 얻어 보호구역으로 지정하여야 한다. 보호구역을 출입하고자 하는 자 또는 차량은 여객선터미널운영자의 허가를 받아야 한다.

해상여객운송사업자는 승객의 안전과 여객선의 보안을 위하여 해원 중에서 선박공안을 지정하여 승선시키는 등 필요한 조치를 취하여야 한다. 여객선에 탑승하는 자는 신체, 휴대물품 및 위탁수하물에 대한 보안검색을 받아야 한다. 여객선터미널운영자는 허가를 받아 보호구역으로 들어가는 자 또는 물품에 대하여도 보안검색을 실시하여야 한다.

5.2.6 여객선테러에 대한 대응

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

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. 테러의 진압은 인명보호, 선박보호, 화물보호, 기타의 보호 우선순위에 따라 진압계획을 수립하여 행하여야 한다.

해양경찰청장은 선박테러진압을 위한 테러대책특공대를 지정하거나 설치할 수 있다. 선박테러사건이 발생하거나 발생하는 경우 대테러특공대 및 구조대의 출동 여부는 해양경찰청장이 결정한다.

5.2.7 선박보안장비의 확충 및 검색기록의 유지

해양경찰청장은 선박보안장비의 종류, 성능 및 운영방법 등에 관한 기준을 정하여야 한다. 여객선터미널운영자 및 보안검색을 위탁받은 검색업체는 검색요원의 업무, 현장교육훈련 기록 등의 여객선터미널시설 검색에 관한 기록을 해양경찰청장이 정하는 바에 따라 작성·유지하여야 한다.

의 보안세력과 격리되어 운영되는 특성뿐만 아니라 선박내 위협설비 및 물질을 내포하고 있어 보안 취약성이 매우 강하다. 본 논문에서는 연안 여객선의 보안 위협의 종류와 보안위협관리제도를 분석하고 연안 여객선 관련 종사자, 즉 승무원, 해양

경찰, 운항관리자, 여객을 대상으로 보안의식에 대한 설문조사를 실시하였다. 그 결과 연안 여객선 관련 종사자들의 보안문화의 미정착과 연안 여객선의 보안취약성으로 인하여 보안위협에 노출되어 있어 보안사고의 개연성이 높게 평가되었다.

이러한 보안사고 취약성을 보완하고 보안위협에 효과적으로 대응하기 위하여 보안문화정착방안을 제안하였고 연안여객선 보안관리코드를 제정하여 법적 강제력을 확보함으로써 ISPS Code를 국내연안여객선에 맞게 제도화하여 잠재적인 다양한 보안위협에 대응할 수 있는 대응시스템을 제안하였다.

설문조사의 지역 및 대상의 확대와 정량적인 연안 여객선의 보안위협평가는 연구과제로 지속적인 연구를 수행할 계획이다.

[참 고 문 헌]

[1] 김남진, 김연태(2005), 「행정법 I」, 법문사. pp. 87.
 [2] 김명식(2005), 「특수법인론」, 한국학술정보, pp. 47, pp. 63, pp. 97, pp. 154, pp. 165, pp. 170, pp. 197, pp. 223, pp.227, pp. 230, pp. 236, pp. 238, pp. 240, pp. 244-267, pp. 270, pp. 273, pp. 411, pp. 435.
 [3] 국제선박 및 항만보안규정(해양수산부고시 제2003-65호), 제10조, 제11조, 제15조, 제18조 내지 제20조, 22조, 제24 내지 제28조, 제31조 내지 제36조, 제40조, 제41조, 제45조, 제50조.
 [4] 박순진(2004), “불특정다수를 향한 범죄의 사회적 원인에 대한 연구”, 한국공안행정학회보 제17권, 한국공안행정학회, pp. 206.
 [5] 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무범위에 관한 법률(2007), 제7조.
 [6] 여객선 테오모라시3호 화재사건 재결서(목해심 재결서 제2002-024호).
 [7] 여객선운항관리규칙(해양수산부령 제259호, 2003.11.20) 제6조, 제7조 및 같은 규칙(해양수산부령 제383호, 전부개정 2007.8.27) 제6조 내지 제9조.
 [8] 정형근의원대표발의(2006), 테러예방 및 대응에 관한 법률안(의안번호3913) 제20조, 제22조 내지 제26조.
 [9] 주종광, 이은방(2005), “여객선 안전관리개선에 관한 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, pp. 19-22.
 [10] 주종광, 이은방(2005), “해양안전·보안의식에 관한 기초 연구”, 「2005년도 해양환경안전학회 추계학술발표회」, pp. 1-6.
 [11] 주종광, 이은방(2006), “국내여객선 보안강화코드 개발에 관한 연구”, 「2006년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회」, pp. 7-13.
 [12] 주종광, 이은방(2006), “연안여객선 안전 및 보안관리 개선에 관한 연구”, 「2006년도 해양환경안전학회 추계학술발표회」, pp. 37-45.
 [13] 주종광(2007), “연안여객선보안시스템구축에 관한 연구”,

한국해양대학교대학원, 석사학위논문.

[14] 한국해운조합(2006), 연안해운통계연보, pp. 3, pp. 5-6, pp. 9, pp. 20, pp. 22, pp. 63.
 [15] 항공안전 및 보안에 관한 법률(일부개정 2006.3.24 법률 제7926호) 제9조, 제12 내지 제23조, 제27조, 제29조, 제31조, 제33조.
 [16] 해운법(법률제8046호, 2006) 제24조 및 해운법(법률제8381호, 2007) 제22조.
 [18] Eun-Bang Lee, Jong-Hwui Yun(2005), A Study on the Enhancement of Maritime Security in Korea Maritime Jurisdiction, International Journal of Navigation and Port Research, Vol29, No.7. pp. 110-118

원고접수일 : 2007년 07월 30일

원고채택일 : 2007년 08월 31일