

수시연구 2012-02

관공선 관리운영 효율화 방안 연구

Measures to Improve Management &
Operation of Government Vessels

2012. 12.

김수엽 · 최종희 · 반영길 · 김혜주

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 김 수 엽 : 1장 일부, 3장 일부, 4장 일부, 5장

● 연구진

- 최 종 희 : 2장 일부, 부록 일부
- 반 영 길 : 1장 일부, 2장 일부
- 김 혜 주 : 3장 일부, 4장 일부, 부록 일부

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 윤 계 형(법제연구원 입법평가연구실 부연구위원)
- 임 을 빈(국토해양부 해사기술과 사무관)

◆ 연구감리자

- 임 진 수(한국해양수산개발원 선임연구위원)

머 리 말

현재 우리나라에서 운용되고 있는 관공선은 530여척을 넘고 있으나 이에 대한 체계적인 관리체계가 미흡하여 몇 가지 문제를 안고 있다. 중앙정부 및 지방자치단체 등에서 보유하고 있는 관공선은 각 기관별 상이한 관리·운영체제와 일부 부서의 경우 관리 인력의 전문성 미흡으로 인해 선박의 안전관리, 효율적 유지보수 등에 어려움이 있다. 즉 관공선 건조비, 유지보수비 등의 기본적인 업무가 표준화되어 있지 않고 각 기관별 상황에 따라 예산이 집행되고 있어 합리적인 표준 업무기준이 필요하다. 관공선에 특화된 정형화되고 표준화된 예산 규정이나 선박교체시기 등에 대한 기준이 없어 노후 관공선의 대체선 건조시 예산 확보가 쉽지 않은 편이며, 예산지원에서도 부서별 편차가 발생하고 있어 이를 개선할 필요가 있다.

중앙부처와 지방자치단체별로 운영되는 관공선 관리 및 업무기준을 개선하여 표준화된 기준을 마련하는 한편, 선박과 선원의 안전을 위한 지침, 선박교체 및 유지보수 등에 대한 기준을 명확히 하기 위해서는 관공선 관리에 관한 법적 기준과 근거가 필요하다. 법적 근거와 기준에 따른 표준화된 관리 규정을 마련하고 이러한 가이드라인을 각 기관에서 활용한다면 정책 집행의 실효성을 확보할 수 있다. 전국의 관공선을 체계적이고 효율적으로 관리할 경우 선박 안전사고 감소, 효율적인 예산 집행, 업무효율 증진 등의 효과를 기대할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 현재 관공선 관리운영의 문제점을 분석하고 이를 해결하기 위한 효율적 관리 운영체제를 제시하였다. 이를 위해 국토부 등의 중앙정부, 지방자치단체 등에서 운영되고 있는 관공선의 운영실태조사를 통해 합리적이고 실현 가능한 관공선 관리 방안을 마련하고, 표준화된 관리 지침과 이를 제도적으로 뒷받침하기 위한 관공선 관리운영을 위한 규정 제정을 검토하여 관공선 관리운영의 효율성을 제고하고자 하였다.

관공선의 효율적 관리운영을 위한 부처 및 지방자치단체, 관련기관의 관공선 관리규정 및 운영 사항을 검토하였다.

관공선 관리 운영에 대한 표준지침 및 가이드라인을 통하여 관공선의 건조, 운영, 수리, 대체 등 관공선 라이프 사이클을 반영한 예산 확보 및 집행이 중요하다고 판단하였으며, 법제화 방안에서 제시한 것처럼 관공선 운영계획, 승무정원이나 선박의 정수, 대체선의 건조, 관공선 공동 운영, 유류의 확보 및 선용품 공급, 정비 기준 등이 관공선 운영부서별로 상이하거나 아예 없는 경우들이 있기 때문에 “관공선 관리운영 및 지원에 관한 훈령(가칭)”을 통하여 이들 기준을 마련한 필요가 있다고 제안하였다.

이러한 조치는 근거규정 또는 법률에 기반을 두어 추진하여야 안정성과 시행가능성이 확보되기 때문이며, 향후에는 관련 규정의 제정과 이를 위한 의견 수렴 및 이해관계 조정에 집중할 필요가 있다.

본 연구는 현행 관공선 운영의 문제점과 애로요인을 분석하고 관공선 통합관리 운영의 필요성과 가능성 및 잠재적 기대효과 등을 검토하였다. 그러나 관공선 운영비용 및 인력에 대한 자료 접근의 한계, 일부 부서의 협조 제약 및 연구 시간 제약 등으로 모든 관공선에 대한 조사와 분석을 하지 못하고 농림수산부, 관세청 등 중요 부서를 대상으로 조사, 분석을 진행한 한계가 있다.

본 연구는 김수엽 부연구위원, 최종희 부연구위원, 반영길 연구원, 김혜주 연구원이 공동으로 수행하였다. 본 연구의 질을 개선하기 위해 국토해양부 임을빈 사무관, 한국법제연구원의 윤계형 박사가 조언을 해 주셨다. 본원의 임진수 연구감리위원께서 지속적인 감리와 지도를 통해 연구의 질을 높여주셨다. 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 모든 분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 표하는 바이다.

2012년 12월

한국해양수산개발원

원 장 김 학 소

차 례

Executive Summary	i
-------------------	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경 및 필요성	1
1) 연구의 배경	1
2) 연구의 필요성	2
2. 연구의 목적	3
3. 연구의 방법 및 주요 내용	3
1) 연구의 방법	3
2) 연구의 주요 내용	4
3) 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성	5

제2장 관공선 관리운영의 현황 및 문제점	6
------------------------	---

1. 국내 관공선 관리운영 현황	6
1) 관세청 감시정 운영 현황	13
2) 국토해양부(부산지방 해양항만청)	16
3) 지방자치단체(부산시청)	18
4) 농림수산식품부(동해어업관리단)	19
2. 관공선 관리의 문제점	21
3. 일본 관공선 관리운영 현황	23

제3장 관공선 관리운영의 효율화 방안	46
----------------------	----

1. 국내 관공선 관리운영 개선 방향	46
1) 운영효율성 제고	46
2) 해사안전 증진	46
3) 부처 간 이해조정	46
4) 표준화와 현장 특성의 조화	47
5) 선박 공동 이용 및 친환경	47
6) 관공선 통합 운영	48
2. 관공선 효율적 관리운영 방안	48
1) 국토해양부 관공선 관리방안	49
2) 전 부처 관공선 표준 관리운영 지침	50
 제4장 관공선의 효율적 관리운영을 위한 법제화 방안	52
1. 관계 법령 검토	52
1) 관공선의 관리운영에 관한 규정(훈령)	52
2) 관계부처 관공선 관리운영 규정	54
2. 규정제정 방안	62
1) 의원입법 검토	64
2) 해사안전법 개정 검토	64
3) 훈령제정 검토	65
4) 법제화 방안 비교	65
5) 규정안 주요 내용 검토	66
 제5장 결 론	69
1. 결 론	69
1) 관공선의 효율적인 운영 및 관리 필요	69
2) 관공선의 안전 및 해양사고 예방	69

3) 선박관리 전문능력 배양 및 활용	70
2. 정책 제언	71
1) 관공선 관리체계 개선을 통한 국가 예산 집행의 효율성 제고	71
2) 중장기 관공선 통합 관리운영	72
3) 관공선 관리운영에 관한 규정 제정	73
4) 추가적인 조사와 연구 필요	74
 참 고 문 헌	75
 부 록	76
부록 1. 일본 관공선 현황	76
부록 2. 관공선 관리운영에 관한 규정	82

표 차 례

표 1-1. 선행연구와의 차별성	5
표 2-1. 우리나라의 관공선 보유 현황(2012년 4월 기준)	7
표 2-2. 관공선의 운영형태	8
표 2-3. 관공선의 선령 비교	9
표 2-4. 관공선의 형태 비교	10
표 2-5. 기관별 관공선 운영시간	11
표 2-6. 관공선 승무정원 운영	12
표 2-7. 관공선 운영지침 운영기관	12
표 2-8. 기관별 관공선 운영지침서 주요 내용	13
표 2-9. 지역별 세관의 감시정 현황	14
표 2-10. 국가어업지도선의 톤급별 현황	20
표 2-11. 국가어업지도선의 선령별 현황	20
표 2-12. 일본 해상보안청 보유 관공선 수	26
표 2-13. 중국·일본의 초계선박 수 비교표	31
표 2-14. 일본 관공선 운영현황 시사점	45
표 3-1. 국토해양부 관공선 관리부서 및 예산지원부서	49
표 3-2. 국토해양부 부처별 관공선 현황	50
표 3-3. 국토해양부 소속 관공선 선령 현황	50
표 4-1. 관공선 운영의 지도·감독 및 조정 내용	53
표 4-2. 부처별 관공선 관리운영 규정	54
표 4-3. 지자체 관공선 관리운영 규정	58
표 4-4. 입법절차의 세부 내용	63
표 4-5. 법제화 방안 비교	66

그림 차례

그림 1-1. 과업의 배경	1
그림 1-2. 연구방법	4
그림 2-1. 관공선 선령별 현황	9
그림 2-2. 관공선 등급별 현황	10
그림 2-3. 해상보안청 관할구역 및 해상보안본부 위치도	25
그림 2-4. 해상보안청 15미터형 순시정 えぞぎく(에조기쿠)	30
그림 2-5. 일본 수산청 보유 최대 크기의 어업단속선 東光丸	37
그림 2-6. 동경소방청 소속 소방정	42
그림 2-7. 해상재해방지센터(Marine Disaster Prevention Center) 위치도	43
그림 4-1. 입법 절차	62
부록 그림 1. 해상보안청 PLH07급 순시선 せつつ(셋쯔)	76
부록 그림 2. 해상보안청 PL51 순시선 ひだ(히다)	77
부록 그림 3. 해상보안청 PL42 순시선 でわ(대와)	77
부록 그림 4. 해상보안청 PL111 순시선 れぶん(레분)	78
부록 그림 5. 해상보안청 PL31 순시선 いず(이즈)	78
부록 그림 6. 해상보안청 PM84 しらかみ(시라카미), びほ(비호루)형 순시선	80

Executive Summary

Measures to Improve Management & Operation of Government Vessels

1. Purpose

- To overcome the current problems of government vessels management and build an effective operation system
 - To review measures for effective government vessels operation
 - To survey the current operation of government vessels at MLTM and municipalities and to prepare reasonable and practical measures
- To present regulatory measures for effective and durable government vessels operation
 - To prepare the Act on Government Vessels Management and Operation (tentatively named)

2. Methodologies and Feature

1) Methodologies

- Preceding research analyses on government vessels management
- Analyses on the current operation through interviews with managers at each organization

- To explore problems and difficulties
- Analyses on foreign cases
- To collect opinions at expert workshops



2) Feature

- To draw effective measures after analyses on the current operation and problems of government vessels
- To present direction for the Act on Government Vessels Operation & Management (tentatively named)

	Difference from Preceding Studies		
	Purpose	Methodology	Major Contents
Major preceding studies	<ul style="list-style-type: none"> - Title: a study on government vessels building and their effective operation - Researcher (year): Na, Hyung-jin (2011) - Purpose: to indentify the problems and difficulties of the current government vessels building and their operation through fact-finding surveys 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyses on vessels inspection D/B of Korean Register of Shipping and Korea Ship Safety Technology Authority - Internet surveys, mail surveys, face to face surveys with captains 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyses on the ownership and building of government vessels - Analyses on current operation - Analyses on repair and maintenance of government vessels - Analyses on yearly costs of government vessels operation - Difficulties in building and operation of government vessels
Difference	<ul style="list-style-type: none"> - The proceeding study mainly analyzed maintenance and operation costs through assessments on the current operation. However, this study is focused on the overall management and operation standards, safety guidelines, and directions for regulations to establish standard operation process. 	<ul style="list-style-type: none"> - Internet surveys, literature analyses, interviews and expert workshops - Consultation with legal experts for enactment of the relevant Act 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyses on the current operation of government vessels and its difficulties - Shipbuilding, operation system and crew condition - Organization for government vessels management - To develop effective measures for effective government vessels operation <ul style="list-style-type: none"> • Comprehensive management measures • Management standards - Direction for the Act on Government Vessels Operation & Management

3. Results

1) Summary

- Effective operation and management of government vessels are required.

- Direction for better management and operation of domestic government vessels
 - To improve operational effectiveness
 - To improve safety of maritime affairs
 - To coordinate interest among Ministries
 - To harmonize standardization with local features
 - Joint ship operation and eco-friendliness
 - Integrated operation of government vessels
- Measures for effective operation/ management of government vessels
 - To review measures for effective operation/ management of government vessels (MLTM)
 - To prepare standard operation/management measures for government vessels (all ministries)
- Measures for legislation
 - Review on legislation by assembly members and of maritime safety act and directives
 - Enactment of directives is recommended.

2) Policy contribution

- To contribute to effective budget execution by improving government vessels management
- To review the current problems of government vessels operation and to suggest improvement measures
- To prepare regulations on government vessels management
 - Basic operation plans, maximum number of crew, assigned number of ships and building of substitutive ships

3) Expected benefits

- Effective operation and management of government vessels
- Prevention of safety or other maritime accidents of government vessels
- Expertise cultivation in ship management and its utilization

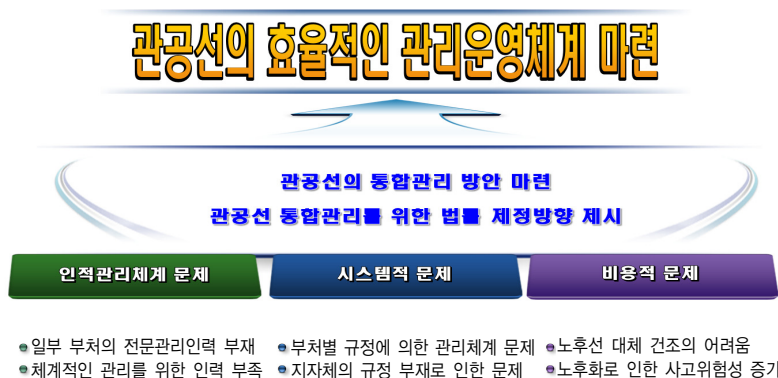
제1장 서론

1. 연구의 배경 및 필요성

1) 연구의 배경

중앙정부 및 각 지방자치단체 등의 공공기관에서 보유하고 있는 관공선은 총 530여 척에 이르나 각 기관별 실정에 따라 자율적으로 운영하고 있다. 각 기관별로 관공선을 자율적으로 운영하면서 노후 선박의 대체 건조시기, 승무정원 기준 및 선박의 정수(定數) 기준 등이 기관별로 달라 표준화된 관공선 관리기준 마련이 시급하다.

또한 각 부처별마다 관공선 관리 및 운영업무가 산재되어 있고 관리기준이나 업무 표준화 등 제도적 장치가 마련되어 있지 않아 관공선 운영에 비효율성을 초래할 수 있다. 이에 따라 각 기관별 실정에 따라 관리·운영되는 관공선 업무기준, 운영 매뉴얼, 안전기준, 승무정원 기준 등을 표준화하고 이를 체계적으로 관리할 수 있는 제도적 장치를 마련하여야 한다.



| 그림 1-1 | 과업의 배경

2) 연구의 필요성

현재 우리나라에서 운용하는 관공선은 530여 척이 넘으나 이에 대한 체계적인 관리체계가 미흡하여 몇 가지 문제를 안고 있다. 중앙정부 및 지방자치단체 등에서 보유하고 있는 관공선은 각 기관별 상이한 관리·운영 체계와 일부 부서의 관리 인력의 전문성 미흡으로 선박의 안전관리, 효율적 유지보수 등에 어려움이 있다. 즉 관공선 건조비, 유지보수비 등의 기본적인 업무가 표준화되어 있지 않고 각 기관별 상황에 따라 예산이 집행되어 합리적인 표준 업무기준이 필요하다. 관공선에 특화된 예산 규정이나 선박교체시기 등에 대한 정형화되고 표준화된 기준이 없어 노후 관공선의 대체선 건조시 예산 확보가 쉽지 않은 데다 예산지원에서도 부서별 편차가 발생하여 이를 개선할 필요가 있다.

관공선의 관리체계가 미흡하면 관공선의 관리 소홀에 따른 사고 위험이 증가하는데, 일부 부처의 경우 선박관리 전문 인력이 부족하여 관공선의 건조에서부터 관리까지 모두 용이하지 않아 관공선 관리의 부실을 초래할 수 있다는 우려가 있다. 환경부, 기상청 및 지자체 등의 일부 기관에서는 선박직렬의 공무원이 부족하거나 없는 등 선박에 관한 전문지식을 보유한 인력관리에 어려움이 있다. 또한 일부 부처는 자체 행정목적에 따른 규정을 통해 관공선을 관리하고 있으나, 지방자치단체는 대부분 관공선 관리 규정 자체가 없거나 관리체계가 상당히 미흡한 것으로 나타났다. 이렇게 체계적으로 관리하지 못한 관공선은 사고 위험성을 내포하고 있어 해양사고 발생의 가능성이 매우 높다.

따라서 현 관공선 운영관리의 불합리성을 개선하고 선박관리의 전문성, 각종 안전기준의 설정, 운영지침 표준화 등 체계적인 관공선 운영관리 제도를 마련해야 한다.

2. 연구의 목적

중앙부처와 지방자치단체별로 운영하는 관공선 관리 및 업무기준을 개선하여 표준화된 기준을 마련하는 한편, 선박과 선원의 안전을 위한 지침, 선박교체 및 유지보수 등에 대한 기준을 명확히 하기 위해서는 관공선 관리에 관한 법적 기준과 근거가 필요하다. 법적 근거와 기준에 따른 표준화된 관리 규정을 마련하고 이러한 가이드라인을 각 기관에서 활용한다면 정책집행의 실효성을 확보할 수 있다. 전국의 관공선을 체계적이고 효율적으로 관리할 경우 선박 안전사고 감소, 효율적인 예산 집행, 업무효율 증진 등의 효과를 기대할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 현재 관공선 관리운영의 문제점을 분석하고 이를 해결하기 위한 효율적 관리 운영체계를 제시하고자 한다. 이를 위해 국토해양부 등의 중앙정부와 지방자치단체 등에서 운영하는 관공선의 실태 조사를 통해 합리적이고 실현 가능한 관공선 관리 방안을 마련하고, 표준화된 관리 지침과 이를 제도적으로 뒷받침하기 위한 규정 제정을 검토하여 관공선 관리운영의 효율성을 제고하고자 한다.

3. 연구의 방법 및 주요 내용

1) 연구의 방법

관공선 관리와 관련된 선행연구를 조사하고 이 보고서들에서 제시한 문제점과 해결방안을 파악한다. 또한 각 기관별로 관공선을 관리하는 운영자와의 면담을 통해 운영 실태를 분석함으로써 관공선 운영에 관련된 규정 등이 미흡함에 따라 발생하는 문제점 및 애로사항을 도출한다. 또한 이에

대한 방안 마련을 위한 전문가 워크숍 등을 개최하여 전문가들의 의견을 수렴하는 등 체계적으로 문제를 해결할 수 있게 연구를 진행하였다.

<그림 1-2>에 나타낸 것과 같이, 선행연구 조사, 관계자 인터뷰, 전문가 워크숍 등의 방법을 병행하여 현재의 관공선 운영의 문제점을 도출하고 이를 해결 할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.



| 그림 1-2 | 연구방법

2) 연구의 주요 내용

본 연구에서는 중앙부처 및 지방자치단체의 관공선 관리운영의 현황 및 문제점을 조사하고 국외 관공선 관리 현황을 비교하여 우리나라의 관공선 운영을 개선할 수 있는 방안을 검토한다. 또한 관공선을 효율적으로 관리 운영하기 위한 방향을 제시하고, 이를 위한 통합적이고 체계적인 방안을 도출한다. 이렇게 도출한 개선방안을 법적 근거에 따라 지속성을 확보하기 위해 규정 제정 방안도 함께 검토하였다.

3) 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성

선행된 연구보고서의 주요 내용은 관공선 운영실태 파악을 통한 정비 사항과 운영비에 대한 분석 등으로 본 연구의 주된 목적인 관공선 관리 운영체계를 개선하기 위한 방안 마련과는 다소 차이가 있다. 선행연구는 현재 관공선의 정비 및 운영비에 대한 현황정보를 제시하고 있으나, 실제 운영적인 측면에서의 접근은 부족한 것으로 판단된다.

| 표 1-1 | 선행연구와의 차별성

구 분	연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	<ul style="list-style-type: none"> - 과제명: 관공선 건조 및 운영효율화를 위한 실태조사 연구 - 연구자(연도): 나형진(2011) - 연구목적: 국내 관공선의 운영실태 조사를 통해 현재 관공선 건조 및 운영상의 문제점 및 애로사항 파악 	<ul style="list-style-type: none"> - 한국선급과 선박안전기술공단의 선박 검사 D/B 조사 - 인터넷 조사, 우편설문 조사, 운영자(선장, 기관장 등) 대면 조사 등 병행 	<ul style="list-style-type: none"> - 관공선 소유 및 건조 현황 조사 - 운영실태 조사 - 관공선의 수리 및 정비사항 조사 - 관공선 운영에 따른 연간비용 조사 - 기타 선박 건조 및 운영상 애로사항
차 별 성	<ul style="list-style-type: none"> - 기존의 연구에서는 관공선 운영실태 파악을 통한 정비사항 및 운영비 분석이 주된 내용을 차지한 반면, 본 연구는 관공선의 전체적인 관리운영 기준, 안전지침 등 표준운영 프로세스 정립과 이를 뒷받침하기 위한 규정 제정방향 설정이 주된 내용을 이루고 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 방식과 동일한 인터넷 조사, 문헌조사, 면접 조사와 전문가 워크숍 등을 통해 의견을 수렴 - 법률안 제정을 위해 법률 전문가 대상 자문 수행 	<ul style="list-style-type: none"> - 관공선 운영실태 및 문제점 분석 <ul style="list-style-type: none"> · 선박건조 및 운영체계, 승무 현황 등 · 관공선 관리부서의 조직 현황 - 관공선의 효율적인 운영방안 도출 <ul style="list-style-type: none"> · 통합 관리 방안 마련 · 관리 기준 마련 - ‘(가칭)관공선 관리운영에 관한 규정(안)’ 제정방향 제시

제 2 장 관공선 관리운영의 현황 및 문제점

1. 국내 관공선 관리운영 현황

관공선 승무정원 기준(국토해양부 훈령, 2009.8.10시행)에 의하면 관공선은 해양조사선, 순찰선, 표지선 및 측량선 등 국토해양부 또는 소속기관이 행정목적으로 관리·운영하는 선박으로 규정하고 있다.¹⁾ 따라서 본 연구의 대상은 국가기관 또는 지방자치단체 등에서 소유하고 관리·운영하고 행정목적으로 운용되는 공무용 선박을 대상으로 한다. 즉 각종 구난, 방재, 시험, 조사, 지도, 단속, 점검, 실습, 연구 등 업무를 지원하는 모든 선박이 해당된다. 이러한 관공선은 지방 해양항만청에 등록하는 일반 관공선과 해당 시·군(구) 등의 지방자치단체에 등록하는 어선으로 구분할 수 있다.

현재 중앙정부 및 지방자치단체가 보유하고 있는 관공선은 총 532척이며, 중앙정부가 218척(국토해양부 70척 포함), 지방자치단체가 314척(전라남도 66척 등)을 보유·운영하고 있다.

가장 많은 관공선을 운영하는 기관은 국토해양부로, 70척이 항만 주변 해역 청소, 지도·감독 등의 행정업무를 수행하고 있다. 농림수산식품부는 60척을 운영하고 있으며, 경계해역의 어업지도·어민 지원 등의 업무를 수행하고 있다. 관세청은 37척을 운영하며, 항만을 반출입하는 선박에 대한 CIQ²⁾업무를 수행하고 있다.

1) 해양조사선은 해양의 수심측량 및 조류관측 등의 업무에 종사하는 선박, 순찰선은 개항 질서 유지와 항만 내 오염행위 단속 등의 업무에 종사하는 선박, 표지선은 등부표, 등대와 같은 항로표지시설의 설치와 유지·관리 및 기능측정 등의 업무에 종사하는 선박, 측량선은 항만 내의 수심측량 및 준설감독 등의 업무에 종사하는 선박을 지칭한다.

2) 세관(Customs), 출입국관리(Immigration), 검역(Quarantine)의 약칭으로, 출입국 때 반드시 거쳐야 하는 3대 수속이다.

| 표 2-1 | 우리나라의 관공선 보유 현황(2012년 4월 기준)

구분	기관명	담당부서	보유척수	
중앙부처	국토해양부	해사기술과	70	
	농림수산식품부	어업관리단	60	
	교육과학기술부	운영지원과	36	
	환경부	공원관리공단	10	
		환경연구원	4	
	관세청	국경감시과	37	
	기상청	해양기상과	1	
	소계		218	
지방자치단체	서울특별시	한강사업본부	17	
	부산광역시	수산정책과 항만소방서	25	
	인천광역시	수산과	25	
	대전광역시	상수도사업부	4	
	광주광역시	용연정수장	4	
	울산광역시	항만수산과	4	
	대구광역시	상수도사업부	2	
	경기도	해양수산과	22	
	강원도	환동해출장소	17	
	충청북도	회계과	13	
	충청남도	수산과	17	
	전라북도	해양수산과	15	
	전라남도	수산자원과	66	
	경상북도	수산진흥과	26	
	경상남도	해양수산과	50	
	제주도	수산정책과	7	
	소계		314	
	총계			532

자료: 국토해양부

관공선은 부처마다 다른 방식으로 운영되는데, 국토해양부의 경우 순찰선, 표지선 등은 지방 해양항만청을 통해 직접 운영하고 청항선은 해양환경관리공단에 위임하여 운영한다. 청항선의 경우 정해진 예산범위에 한해서만 지원하여 청항선 운영에 충분한 지원이 되지 못하고 있다.

농림수산식품부 및 관세청은 각 기관의 고유 업무를 수행하기 위하여 관공선을 직접 보유, 운영하고 있으나 환경부와 교육과학기술부는 관공선에 대한 국유재산소유권은 각 부처에 있으나 실제 운영은 관련 기관 및 대학교에서 운영한다. 이는 관공선의 활용성이 각 부처별로 서로 상이하여 부서의 성격에 따라 관공선을 운영함을 알 수 있다.

교육과학기술부의 경우 건조는 정부예산으로 지원하나 운영비는 유류비에 한하여 지원하며 기타비용은 운영 주체인 대학교에서 부담한다.

| 표 2-2 | 관공선의 운영형태

구분	소유	운영
관세청, 농림수산부 등	○	직접 운영
국토해양부	○	순찰선, 표지선, 측량선 등은 국토해양부 청항선은 해양환경관리공단
환경부(국립환경과학원)	○	물환경연구소(한강, 금강, 영산강)에서 운영
교육과학기술부	○	7개 대학교에서 운영

자료: 현지조사 및 법제처 등

기관별로 운영하는 선박은 앞서 언급한 것과 같이 국토해양부가 가장 많으나 청항선의 노후화가 심각한 편으로 선령이 33년 이상 된 선박도 운영 중이다. 또한 각각의 업무가 다르기 때문에 선종의 크기, 톤급 등이 다르다.

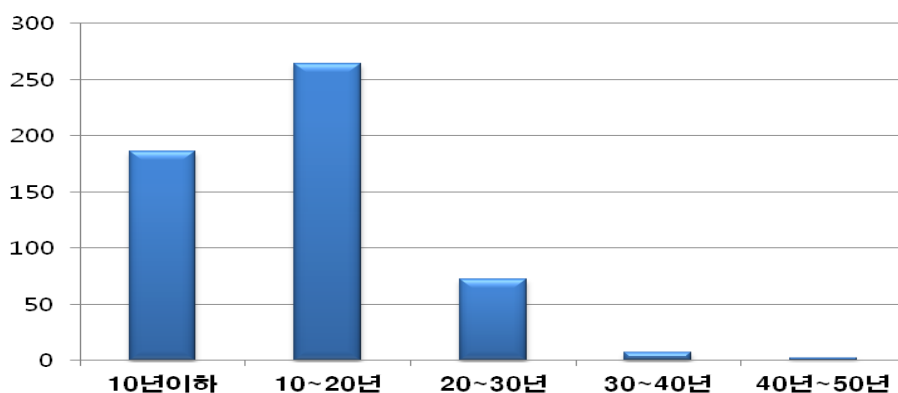
관공선의 선령은 20년 이하 선종이 전체의 84.7%를 차지할 정도로 높은 비중을 나타냈다. 또한 20~30년 이상 선령인 선박도 72척(13.6%), 40년

이상 선박도 10척(1.7%) 운항하고 있어 선박 노후화가 심각한 것으로 나타났다.

| 표 2-3 | 관공선의 선령 비교

선령 구분	척	비중
10년 이하	186	35.0%
10~20년	264	49.7%
20~30년	72	13.6%
30~40년	7	1.3%

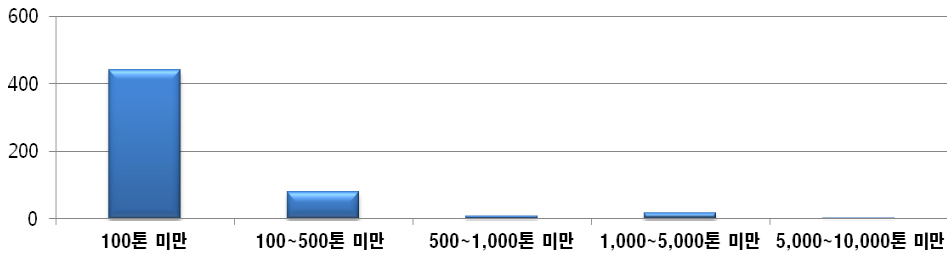
자료 : 현지조사 및 법제처 등



자료 : 국토해양부, 부처(지자체) 관공선 현황

| 그림 2-1 | 관공선 선령별 현황

또한 관공선은 100톤 미만 선박이 80.9%를 차지할 정도로 관공선이 소형선박의 대부분이 운항되는데 이는 관공선의 운항 및 관할 구역이 인근해이기 때문이다. 또한 100톤 이상 선박은 어업지도 및 단속을 위해 연근해까지 운항하기 위한 어업지도선 등으로 소형선 및 대형선에 각각 특화된 관리 운영체계가 필요하다.



자료 : 국토해양부, 부처(지자체) 관공선 현황

| 그림 2-2 | 관공선 톤급별 현황

농림수산식품부나 교과부가 보유한 선박은 원양해역까지 운항해야 하기 때문에 선박 톤급이 다른 기관보다 큰 편으로 실습선은 6,000톤급, 어업지도선은 2,000톤급 선박을 운용하고 있다.

각 부처별 업무와 운항해역에 맞게 선박의 종류, 크기, 엔진방식 등을 운영하고 있는 것으로 나타났다. 하지만 각 기관 내에서 운영하는 선박 중에서 각각의 업무나 해역의 상황에 맞는 동일선형을 건조하여 관리하는 것이 바람직하다.

| 표 2-4 | 관공선의 형태 비교

구분	비고
보유척수	기관별로 상이(국토해양부 70척, 기상청 1척 등)
평균선령	기관별로 상이
선박크기	기관별로 상이(실습선: 6천 톤, 어업지도선: 2천 톤 등) 1톤 미만 선박까지 매우 다양
추진방식	다양(디젤, 가솔린, 선외기, 부선·무동력)

자료 : 현지조사 및 법제처 등

각 부처별 관공선의 운영일수나 시간을 보면 부처별 업무가 상이하기 때문에 다양한 패턴을 보인다. 이러한 상황은 결국 업무강도와 선박의 관

리 운영 편차가 큰 이유가 된다.

국토해양부는 일과시간에 항만구역 순찰·지도, 항로표지업무 등을 지원하기 위하여 1일 3~4시간 운항하며, 그 외 시간에는 선박관리나 사무업무(교육이수 포함) 등을 처리한다.

농림수산식품부는 동·남해 어업관리단을 통해 선박을 운영·관리하고 있으나 경계수역까지 항해해야 하는 업무의 성격상 1회 출항 시 1주일 이상의 승선을 하는 편이다.

| 표 2-5 | 기관별 관공선 운영시간

기관명	운영시간	비고
국토해양부 (지방항만청)	1일 3시간 운영	승선 이외 시간은 업무보고, 선박관리 등
농림수산식품부 (어업관리단)	160~170일	1회 출항시 7~10일 근무
관세청	24시간 근무	근무 후 24시간 휴식(격일제)
부산시	일과시간	09~16시(16시 이후 선박관리)
해양환경관리공단	일과시간	하계 근무 강도 높음
환경부	주 1~2회	한강이 상대적으로 근무강도 높음

자료: 현지조사 및 법제처 등

현재 관공선을 운영하거나 승선하는 인력의 직렬도 다르고 처우도 다른 편이다. 예를 들어 국토해양부 소속인 경우 대부분 해양수산직렬 또는 선원직렬이나, 해양환경관리공단의 경우 기능 직렬이나 공무원의 신분은 아니다. 이러한 처우의 차이로 인하여 공무원 신분이 아닌 승선원들의 불안감이나 불만이 높은 편이다. 관공선은 각 기관의 업무를 지원하는 형태로 운항하기 때문에 실제 항행에 필요한 인력 외에도 일반 사무 직렬이 승선하여 업무를 수행한다. 하지만 선·기장 등의 선박 운항에 필요한 최소

인력으로 운항하는 형편이다. 이는 예산 확보가 여의치 않아 승선인력 배정이 계속 감소하기 때문인 것으로 보인다. 이러한 승무정원 운영은 선박의 안전사고를 유발할 수 있는 잠재요인이 된다. 특히 특정 기관의 경우 선박규모 및 업무강도 등을 고려하지 않고 인력을 운용하고 있는 문제점이 있다.

표 2-6 | 관공선 승무정원 운영

구분	비고
공무원	기관의 대부분이 해당(국가직, 지방직)
	일반직, 기능직(해양수산직)
기타	공단직원(위탁)
자격	대부분 해기사(선원)
	승무원, 연구관, 단속원 등

자료: 현지조사 및 법제처 등

각 기관은 운영규정 및 지침을 수립하여 운영하고 있다. 환경부는 관공선 관리운영지침, 농림수산물식품부는 국가어업지도선 운영관리 및 선박지원 복무요령, 관세청은 감시정 관리운용세칙 등을 수립하여 운영하는 것으로 조사되었다. 또한 지방자치단체들도 어업지도선 관리운영규정을 통해서 시·군·구에서 보유하고 있는 선박을 운영하고 있다.

표 2-7 | 관공선 운영지침 운영기관

구분	비고
정부기관	환경부, 농림수산물식품부, 관세청 등은 관공선 운영지침 보유
지방자치단체	어업지도선 관리운영규정(몇몇 시도는 없음)

자료: 현지조사 및 법제처 등

| 표 2-8 | 기관별 관공선 운영지침서 주요 내용

지침의 주요 내용	
환경부	비치서류 규정, 교육훈련, 안전수칙 준수
농림수산물부	조직 및 업무분장, 지도선 운항 및 보고, 관리 및 안전관리운영규정, 당직규정, 교육훈련

자료: 현지조사 및 법제처 등

1) 관세청 감시정 운영 현황

관세청 소유 감시정은 총 37척이며, 선질은 FRP(플라스틱), AL(알루미늄), ST/AL(스틸 또는 알루미늄)로 3종류이며, 최고선령은 21년이다. 최근 건조된 선박은 50톤급 AL선질이나, AL강판의 가격 및 유지보수 비용 상승에 따라 FRP선질로 선호하는 편이다. FRP 선박은 폐선할 때 환경오염 등의 문제가 있으나, 다른 선질의 선박에 비해 실용성이 높고 유지관리가 수월하다. 선박 건조단가는 평균 25억 원(50톤급)정도이며, 건조기간은 8개월 정도가 소요되는 것으로 조사되었다. 관세청 본부에서 신규선박 수요를 파악하여 조달청 입찰로 선박건조를 진행하는데 필요한 수급시기를 맞추기는 어렵다. 현재 3척의 대체선을 건조 중이며, 12월 중 준공될 예정이다.

선박의 정기·임시 검사 등은 KST에서 실시하며, 수리·보수에 대한 예산을 매년 산정하여 집행하고 있다. 노후선은 검사기관(KST)에서 판정한 후 노후선 대체를 진행하나, 예산당국의 선박건조비용 예산반영이 원활하지 않아 노후선 대체가 바로 되지는 않는 편이다.

각 지방세관의 감시정은 타 부처의 합동단속 등의 지원(CIQ)을 수행하기도 하나, 검역소에서 업무 요청 시 관세청 예산으로 검역소 업무협조를 해야 하기 때문에 예산 집행에 애로사항이 있다.

감시정은 관세청 훈령인 ‘감시정 관리운영에 관한 시행세칙’을 통해

운용되며 이 세척에서는 감시정 관리 및 운용, 승무정원, 안전운항 사항, 감시정 정비 및 수리 등을 규정하고 있다.

| 표 2-9 | 지역별 세관의 감시정 현황

지역	세관	선질	척수	톤수	건조연도	기관마력
남해	부산	FRP	5	30~50	92~98	900~1800
		AL	4	50	02~10	2856
		ST/AL	1	30	08	1958
	마산	FRP	2	50	92~95	1300
	거제	AL	1	50	10	2856
	통영	FRP	1	50	91	1300
		AL	1	30	01	2300
	사천	FRP	1	30	91	666
	여수	FRP	1	50	92	1300
		AL	2	50	04~11	2856
	광양	AL	1	50	02	2856
	제주	ST/AL	1	30	08	1958
동해	동해	FRP	1	50	99	2000
	포항	ST/AL	1	30	09	1958
	울산	FRP	2	50	94~95	1300
		AL	1	50	05	2856
서해	대산	FRP	1	50	98	1800
	목포	FRP	2	50~100	93~99	1300~5528
		AL	1	50	05	2856
	군산	FRP	1	50	98	1800
		AL	1	50	05	2856
	인천	FRP	2	50	91~98	1300~1800
		AL	1	50	05	2856
	평택	FRP	1	50	94	1300
AL		1	50	06	2856	
선질별 구분		FRP	20	30~100	91~99	666~5528
		AL	14	30~50	02~11	2300~2856
		ST/AL	3	30	08~09	1958

지역 세관의 승무원은 총 260명 정도(직렬: 해양수산직-해기사)이며 부산지역 감시정의 승무정원은 6명이나 실제로는 4명 정도 승선³⁾하여 운항하고 있다. 감시정은 다른 관공선과 달리 24시간 해상에서 근무하며, 순찰·감시 업무를 수행해야 하기 때문에 승선원 부족은 승선원들의 피로도와 업무량을 증가시키는 악순환으로 지속되고 있다. 최근 여성 승선원이 증가하면서 남·여 공동근무에 따른 애로사항이 발생하고 있으며, 여성비율이 전체 승무원의 10% 정도를 차지하고 있다. 여성 승선원은 육아휴직, 야간근무 기피 등 여러 이유로 결원 발생률이 높은 편이나 이를 대체할 예비인력이 마련되지 않아 인력 운용에 한계를 보인다.

특화된 업무 수행을 위해 관세청 연수원에서 실시하는 감시정 운영실무 교육(연3회)을 이수해야 하기 때문에 휴무일 등을 활용하여 교육을 이수하고 있다. 감시정의 운항일정 등은 지역 세관의 감시과에서 수립하여 운영한다.

선상직원은 육상직원과 비슷한 급여·복지 혜택을 받으나, 선상근무에 따른 위험수당, 초과 근무수당 등을 일부 지급받고 있다. 선상에서 24시간 근무, 24시간 휴무, 다시 선상 근무를 하는 업무시간으로 인하여 근무환경이 열악하다. 홍콩의 경우 24시간 선상근무 후 48시간 휴식을 보장하는 것으로 알려져 있다. 감시정의 수리, 운영, 유류비용 등은 매년 각 지방세관에서 예산을 신청하여 본부에서 지원하는 형태이다. 세목전용은 하지 않으며, 부족분에 대해서는 본청에 요청하여 진행하나 예산 운용이 쉽지 않다. 연간 운영실적을 근거로 예산을 산출하며, 최근 유가 상승이 감시정 운항에 영향을 미치고 있다.

감시정 연료유는 연간 소요를 추산하여 정유사와 계약(경쟁입찰방식)을 통해 급유하고 있으며, 면세유가 아닌 일반과세유로 1주일에 2차례(화/

3) 선박안전법상 50톤급 선박의 최소 승무정원은 5명이나 부산세관은 현재 3~4명이 승선(보통 선장, 기관장, 항해사, 기관사 각 1명씩 승선)하고 있다.

금) 급유한다. 계류장에 육상 전원공급 장치를 설치하여 사용함으로써 유류 소비를 줄이고 있다.

2) 국토해양부(부산지방 해양항만청)

부산지방 해양항만청은 순찰선 3척(강선 2척, FRP 1척)으로 북항 1, 감천항 1, 신항 1척씩 운용하고 총톤수는 18~44톤급이며, 건조시기는 1992년 11월, 2004년 7월, 2006년 12월이나, 1992년 건조 선박은 2017년 대체 예정이다. 부산지방해양항만청은 표지선을 운용하고 있으며, 3척을 운영 중이나 보통 지방 해양항만청은 2척을 운영한다. 부산지방해양항만청 경우는 측정선인 한빛호를 운항하여 정비업무 등을 지원하고 있다. 선박 검사는 500톤급 이상은 한국선급(KR), 500톤급 이하는 선박안전기술공단(KST)에서 진행한다. 대수리항목은 특별회계, 간단수리 및 유류비는 일반회계(경상비)로 처리하며, 내구 연한 규정에 따라 선박(표지선) 교체를 하는 편이다.

부산지방 해양항만청에서 운용하는 순찰선은 ‘개항질서법’과 관련하여 개항 질서 유지를 위해 운영하며, BPA에서도 관공선을 운영하여 항만구역을 관리하고 있다. 이 순찰선의 주 업무는 항로 유지, 항계 내 항행안전관리, 정박지 위반 단속, 불법어업 단속 등이다. 부산 북항의 경우 항만은 있으나 계류시설이 부족하여 계류선박 질서단속을 주로 하며 부산 신항은 개항 이후에도 불법어업이 이루어지고 있어 불법어업단속 업무의 비중이 높다.

매년 순찰선 운영계획을 작성하여 국토해양부에 보고하고 있으며 운영 계획에는 예산지출계획, 운영계획, 예산절감계획, 교육계획 등이 포함되어 있으며, 일일 점검대장, 월간 정비계획 등도 포함된다.

표지선은 ‘항로표지업무용 선박 안전관리 매뉴얼’에 따라 운용하며 선박의 책임과 권한, 선내조직 및 상호관계, 항행 및 운항업무, 해양오염 방

지, 무인표지 점검정비, 작업안전관리, 선박의 비상대응, 선박 점검 및 정비에 관한 사항을 명시하고 있다. 또한 선박별 제원과 업무를 지정하여 관리(항해구역 포함)한다. 표지선 대장을 통해서 선박의 소속, 선박 제원, 기관 시설 내역, 유류소모 기준, 항해장비, 통신시설, 승무 현황 등을 관리한다.

승무원은 기능직급(해기사)이며, 선장, 기관장, 항해사, 기관사 등이 승선하며, 평균연령은 선·기장은 50대, 항해사·기관사는 30대 중반이 주를 이룬다. 감천항은 항만구역이 좁아 선장과 기관장만 승선하고 1명은 행정 지원업무 수행한다. 근무형태는 근무조원 간 협의로 진행(4명 근무 → 3명 근무, 1명 휴무), 1일 평균 2~3시간 운항하며 나머지시간에는 선박관리, 행정지원 등의 업무 수행한다. 부산지방해양항만청 인사규정에 의거 2년 단위로 승선원 교대(순찰선↔표지선)하며, 승선원은 근무상 발생하는 선박 안전, 유류비용 등에 대하여 메모보고, 운영일지 작성 등을 작성하여 매일 보고한다. 승선원 교육은 개인적으로 해기사 직무교육 등을 수료해야 하며, 자격 갱신 등은 개인적인 차원에서 진행하는 편이다.

운영예산은 매년 부족한 편이며, 순찰선의 경우 일반예산으로 처리되어 부족분에 대한 지원이 쉽지 않으나, 표지선은 사업예산으로 처리가 가능하여 예산 전용을 할 수 있다. 유가 인상 등에 따른 운영예산이 부족(정유사와 1년 단위 단가계약 체결)하여 정박 중에는 관공선 부두의 육상 전원공급 장치를 이용하여 육상전기를 사용하고 있다.

해양환경관리공단(해상직 285명) 중 청항선 업무는 80명 정도가 담당하고 있다. 청항선은 적당 4억 원 정도의 예산이 배정(인건비 포함)되고 있다. 청항선은 강선 4척(5부두 3척, 신항 1척), 선령 30년 넘는 선박도 있어 노후선의 교체가 시급하다. 청항선 70톤급 건조비용은 45억~50억 원(설계비 포함)으로 예산 부담 등의 이유로 청항선 신조가 쉽지 않다.

해양환경관리공단(부산지사) 청항선의 승선원은 3명 정도로 다른 관공선이 보통 4명 승선하는 것에 비해 적은 편이다. 주력선은 4명이 승선하여

운항하나 오염사고 등이 발생할 경우 선박운항과 작업을 병행하기 때문에 최소 6명 이상이 승선해야 하나 4명으로 업무를 수행하고 있어 인력이 부족하다. 3명이 승선하여 운항할 수 있는 구역은 평수구역뿐이다.

해양환경관리공단인 경우 과거 공무원에서 일반직원으로 신분의 변화가 있었다. 이에 따라 현재 공무원 정년과 다른 기관 자체의 정년 제도를 운영하고 있어 이에 대한 승선원들의 불만이 높다. 현재 57세 정년으로 공무원에 비해 3년가량 빠른 편이기 때문에 이러한 문제를 해결해야 된다. 현재 선·기장의 평균연령은 50대, 항해사·기관사는 30~40대이며 승선원은 모두 해기사 면허를 소지하고 있으며, 관련된 교육도 모두 이수하고 있다.

3) 지방자치단체(부산시청)

부산광역시에는 어업지도선 총 8척(수산정책과 2척, 구군 6척), 수원보호선 4척, 해양환경정화선 1척, 소방정 2척 등을 운영하고 있다. 주로 선박 크기가 작아 정기검사는 선박안전기술공단(KST)에서 검사를 받는다. 1999년 건조된 369톤급 어업지도선(강선)은 3톤 크레인이 본선에 부착되어 수작업 업무를 병행한다. 이 선박의 건조 당시 비용은 건조가는 54억 원 정도이다.

부산시 어업지도선의 주업무는 불법항로(어업)단속으로 어구어법 위반 단속, 증거물 회수, 사법처리 등이다. 또한 승무원원은 16명(선·기장-해양수산, 항해사-기능직)이 승선하고 운항시간은 9시부터 16시까지 운항하고 이후 시간에 선박정비, 운영일지, 상황일지를 작성하여 보고한다.

부산시는 어업지도선 운영지침(부산시 내규)을 통해 선박을 관리·운영하고 있다. 하지만 승무원의 업무 특성을 반영한 공무원(직원) 규칙 미흡으로 제도(규정)적으로 판단이 힘든 상황이 발생하여, 이를 보완할 수 있는 규정이 필요한 상황이다. 예산작업은 전년도 예산을 근거로 작성하며, 수리는 수리업체에 산출내역을 검토하여 예산에 반영하는 등 예산 확보 및 운용에 적절한

규정이 없는 편이다. 선박수리는 주기관 수리가 많은 편이나 이를 매년 예측하여 예산을 마련하는 데 한계가 있다. 부산시도 급유는 다른 기관과 마찬가지로 정유사와 1년 단가 협의를 통해서 결정하며, 급유선을 이용하여 급유를 한다.

4) 농림수산식품부(동해어업관리단)

농림수산식품부에서는 국가어업지도선을 동해어업관리단과 서해어업관리단을 통해 운영하고 있다. 이 어업지도선들은 어민들의 어업지도 활동을 비롯해 불법 어업과 주변국과의 조업 경쟁을 방지하는 역할을 하고 있다. 현재 동해어업관리단에는 19척과 서해어업관리단 15척의 국가어업지도선을 운용하고 있으나, 4척이 더 필요한데 서해지역 등에서 중국과 어업분쟁이 자주 발생하여 이를 관리하기 위해서이다. 이 어업지도선들마다 운항일수가 다르지만 보통 140일에서 180일 정도를 운항한다. 하지만 연료비 등 예산 부족으로 운항일수가 제한된다. 어업지도 해역이 주로 경계수역으로 운항거리가 장거리이며, 1회 항해 시 7~10일간 해당해역에서 어선감시 및 어업구역 단속업무를 수행한다. 해역 감시 운항 중 중국어선 단속, 어업지원, 어선기관고장 수리지원 등을 위해 보트로 하선하여 우리나라 어민들을 해역에서 지원하고 있다.

동해어업관리단은 정원 337명이나 정원수가 부족하며 3인 3직제(또는 2인 3직제)로 운영하며, 브릿지 3명이 근무(당직/검사/단속)한다. 미항해 시 육상에서 정상근무하며 육상근무의 경우 선박 정비, 지정 교육 이수 등을 수행한다. 동해어업관리단과 서해어업관리단의 정원과 현원이 서로 차이가 나며, 명확한 규정이 없어 자체 실정에 따라 정원이 조정되고 있다. 2년 단위로 순환근무(선박↔선박, 육상↔선박, 동해↔서해)하고 있으나 어선법에 최소승무정원이 없어 승무정원이 부족한 편이기 때문에 이를 해결할 수

있는 규정 마련이 시급하다.

어업지도선들은 주로 500톤급 선박(대부분 강선)이 배치되고 일부 지도선이 AL(무궁화 9호, 11호 등) 선질이다. 선박검사는 500톤급 이상은 한국선급(KR), 500톤급 이하는 선박안전기술공단(KST)에서 수행하며, 검사결과에 따라 선박 정비를 실시한다. 과거에는 선박의 예방정비가 가능했으나 현재는 사고나 고장 발생 후 수리하는 사후정비(수리)로 선박 안전이 취약해졌다. 선박부품들도 대부분 외국제품으로 AS가 쉽지 않으며 수리비도 비싼 편이다. 선박 장착용 전자장비는 육상사무실 장비와 달리 감가상각이 인정되지 않아 예산에도 포함되지 못한다. 선박건조비는 180억 원 정도이며, 건조기간은 평균 1.5년이 소요되는 것으로 조사되었다. 현재 대체선 1척을 건조 중이다.

표 2-10 | 국가어업지도선의 톤급별 현황

	계	100톤급	200톤급	300톤급	400톤급	500톤급	1000톤급	2000톤급
동해단	19	2	3	2	1	7	3	1
서해단	15	-	2	1	1	9	2	-

자료: 동해어업관리단

국가어업지도선의 선령은 11~20년 정도의 선박이 절반 정도이며, 25년 이상된 노후선박도 4척이 운영되고 있어 노후선의 대체 신조선박 투입이 필요한 실정이다.

표 2-11 | 국가어업지도선의 선령별 현황

	계	10년 이하	11~20년	21~24년	25년 이상
동해단	19	6	10	1	2
서해단	15	5	8	0	2

자료: 동해어업관리단

2. 관공선 관리의 문제점

① 표준화된 관리, 운영 매뉴얼 부재

현재 관공선 관리의 문제점으로는 표준화된 관리 매뉴얼 부재를 들 수 있다. 관리주체별로 상이한 선박 건조체계를 갖고 있어 노후선박교체가 필요한 시점에 이루어지지 않으며 이에 대한 예산확보가 다른 우선순위에 밀려 다음 연도로 미뤄질 경우 안전관리가 미흡할 수밖에 없는 상황이다. 특히 예산확보 문제, 노후선박의 대체 결정, 선박소요 추정 등 안전운항에 필요한 중요한 문제들을 각 부서가 독립적으로 수행하고 있으나, 실제 꾸준한 안전관리에 상응하는 관리업무가 다른 업무에 비해 우선순위가 뒤쳐져 있는 편이다. 또한 노후선박의 대체시기에 대한 결정에는 선박 건조연수, 운항시간, 지속적인 선박 관리 여부 등을 반영하는데, 충분한 고려를 통해 선박의 대체가 결정되어도 예산 미확보, 우선순위 조정 등으로 실제 선박 대체까지는 상당한 기간이 소요된다.

관리 선박에 대한 선박 정보 및 운영사항이 미공개되어, 관공선 운영에 대한 상시검토가 미흡하고, 보유 선박에 대한 관리운영이 자체 규정으로 관리되는 곳도 있으나, 해당내용은 소관별로 차이가 있다.

② 선원 및 관리 인력의 편차

특히 선원 및 관리 인력의 편차가 커 체계적인 관리가 이루어지지 못하고 있다. 업무 및 관할 범위가 각 기관별 특성에 맞게 설정되어 있으며 승무정원도 관리기관마다 상이하며, 정해놓지 않은 곳도 있다.

특히 승무원에 대한 교육에 관한 사항은 기관마다 상이하며 연1회 교육을 실시하지 않는 기관도 상당하다.

③ 독립적이고 산재된 관공선 운영체제

보유 기관별 독자적인 운영체제는 기관별 자율성을 확보하는 데 도움

이 될 수 있으나, 운영 규정, 승무원 정원, 선박의 정수 등 최소한의 필요한 관리규정 조차 마련하지 않을 경우 일정한 안전수준을 유지하기 어렵다는 단점이 있다.

④ 새로운 업무 수요 대응 미흡

또한 독립적이고 산재된 관공선 운영체제로는 변화하고 있는 환경변화에 대응이 어려울 수 있다. 각각의 관리체제로는 선박과 선원에 대한 새로운 수요, 예를 들면 선박온실가스 배출 기준 강화, 선원 안전 및 복지기준 상향, 국가적 선원, 선박 통합 자원관리 등 새로운 수요에 대한 대응이 어려울 수 있다. 이 새로운 수요들은 기존의 사후 대응체제에서 사전대응체제 구축으로 전환을 요구하는 만큼 이에 대한 준비가 되어 있지 않을 경우 새로운 업무 수요 대응이 지연될 수 있다.

현행 시스템으로는 안전, 보안, 환경보호 등의 정책수요에 따른 대응이 각 부처별로 상이할 수밖에 없으며, 태풍 등 재난으로 인한 국가 비상상황 시 관공선의 체계적이고 효율적인 통합 대응이 미비할 수 있다.

⑤ 관공선 관리 근거규정의 부재

관공선의 관리 운영에 관한 근거규정이 존재하지 않아 관리주체별로 상이한 규정이 운영되며, 일부 주체는 관리규정이 존재하지 않는 경우도 존재한다. 규정의 표준화 및 규정에 따른 관공선 관리 감독이 체계적으로 이루어지지 않는다면 관공선의 안전운항은 담보할 수 없다. 1984년에 제정되어 운영되던 ‘관공선의 관리·운영에 관한 규정(국무총리 훈령)’이 1993년에 폐지되면서 관공선 관리는 개별 중앙부서나 지방자치단체별로 독자적으로 운영되었다. 그러나 앞서 살펴본 것처럼 관리규정이 없거나, 규정이 미흡한 기관들이 적지 않고 새로운 수요에 대한 대응은 매우 미비한 실정이다. 기존 총리 훈령이 폐지된 사유에는 규제 완화에 대한 요구뿐 아니라 전이나 비상시 통제 관리 개념이 포함되어 있었는데 이에 대한 폐지도 검

토되었기 때문이었다.

통합된 관리 운영 규정 없이 지난 10년을 각 부처별, 지방자치단체별로 관공선을 운영해 온 결과 각 담당소관별 개별적인 대응으로는 최소한의 안전 규정뿐만 아니라 새로운 수요에 대응하는 데 한계가 있다는 것이 노정된다.

3. 일본 관공선 관리운영 현황

(1) 관련법상 선박 분류의 정의

일본은 선박을 정의하는 최상위 법률은 ‘상법 제684조’의 정의이다. 선박법 제35조에서는 선박의 정의를 상법의 규정을 준용하여 정의하고 있다. ‘소유자에 의한 분류체계’와 ‘공用に 의한 분류체계’로 구분하여 선박을 정의하고 있다.

① 소유자에 의한 선박 분류체계 정의

‘소유자에 의한 분류체계’는 선박을 ‘공유선’ 및 ‘사유선’으로 구분하고 있다. 국가 또는 지방자치단체가 소유하는 선박을 ‘공유선’이라고 하고 ‘공유선’ 이외의 선박을 ‘사유선’이라고 한다. ‘공유선’·‘사유선’의 개념은 ‘공용선’·‘개인적인 용무선’의 개념과는 다르다.⁴⁾

② 공用に 의한 선박 분류체계 정의

‘공用に 의한 분류체계’는 선박을 ‘공용선’ 및 ‘개인적인 용무선’으로 구분하고 있다. 먼저 항해 업무를 공用に 제공하는 선박을 ‘공용선’이라고 하고 방위성의 자위함, 해상보안청의 순시선, 수산청의 어업단속선 등이 이것에 해당한다. 다만 국립학교 등의 연습선이나 국가가 소유하는 연구용의

4) 무라타 하루미, 『체계 해상법』, 2005. 11. 8. p. 45.

선박 등은 ‘공유선’이지만, ‘공용선’은 아니고 ‘개인적인 용무선’에 속한다. ‘개인적인 용무선’은 ‘공용선’ 이외의 선박을 ‘개인적인 용무선’이라고 하며 기업 보유의 선박 외에, 개인 소유의 어선, 요트 등이 포함된다.

③ 운용상의 선박 분류 정의

일본표준 상품분류에서 선박은 상선, 특수용도선, 어선, 함정으로 분류된다. 경비·구난선(순시선, 구난선, 구명정 등)은 특수용도선에 해당된다. 경비·구난선은 연안 경비를 위한 순시선, 순시정으로, 밀수나 밀입국, 해적 행위의 단속해, 해난 구조를 주된 임무로 한다. 국가·지역에 따라 담당하는 조직이 군사, 준군사, 경찰로 차이가 있다. 일본에서는 순시선의 관할 관청은 국토교통성이다.

(2) 해상보안청

① 개요

해상보안청은 해상에서 경찰·소방·구난·교통 업무를 종합적으로 수행하는 것을 염두로 설치된 해상경찰기관으로, 해상의 안전 및 치안의 확보를 도모하는 것을 주요 임무로 국가행정조직법에 근거하여 국토교통성의 외국(外局)으로 소속된 행정기관이다.

주로 해난 구조·교통안전·방재 및 환경보전·치안 유지가 주요 임무이지만, 현실적으로는 해양 권익의 보전(영해경비·해양 조사) 임무도 수행하고 있다. 여러 나라의 함정에 대한 대응은 해상자위대에서 담당하고 있지만, 민간선박에의 대응은 해상보안청이 담당하고 있다.

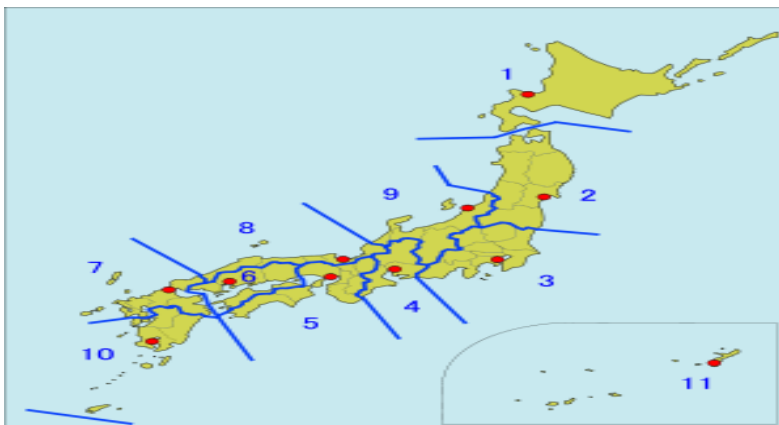
해상보안청법 제25조에서는 군사부정의 조문이 있어, 소속한 조직이 순수한 행정 조직이기 위해 스스로 「바다의 경찰」이라고 표현하고 있으며, 타국의 연안경비대와는 달리 해상보안청은 군사조직이 아니므로 순시선 또한 군함이 아니고, 승무원도 군인이 아니다. 이 때문에 해상보안청의 선박은

「함, 정」은 아니고 「선, 정」이라고 호칭된다. 2011년 4월 1일 기준, 합계 452척의 선, 정, 72기의 항공기, 5,369기의 항로 표지를 보유하고 있다.

② 해상보안청 주요 임무 및 설치 근거

해상보안청의 주요 임무는 경비업무, 구난업무, 해양 정보업무 및 교통업무 등이 있다.

- i) 경비업무 : 바다와 관련된 범죄 수사, 경비 등 바다의 공안경찰·경비경찰로서의 업무(영해 경비 포함)
- ii) 구난업무 : 해난 구조, 낙도의 시급한 환자 이송, 선박 소방, 오염방지 등, 바다 소방기관으로서의 업무
- iii) 해양 정보업무 : 해도의 작성, 조류의 측정, 방재를 위한 해저 화산·해저 단층의 조사 등, 바다의 측량기관으로서의 업무와 대륙붕 문제 등, 배타적 경제 수역에서 일본 정부의 입장의 정당성을 과학적으로 입증하는 업무
- iv) 교통업무 : 등대의 설치·관리, 항행 지원 시스템 등, 바다의 교통경찰·해사정보 제공 기관으로서의 업무



자료 : 해상보안청, 「일본 해상보안청 정책평가홍보실」, 2012. 3.

| 그림 2-3 | 해상보안청 관할구역 및 해상보안본부 위치도

해상보안청의 설치는 「국가행정조직법」 제3조제2항 및 「해상보안청법」 제1조에 근거하고 있다. 또한 경비 업무 등을 원활히 실시하기 위하여 해상 보안관은 「해상 보안법」 제31조, 「형사소송법」 제190조에 의해 특별 사법경찰 직원이라고 규정되어 있다.

표 2-12 | 일본 해상보안청 보유 관공선 수

구 분		분 류	보유선박 수
순시선		소 계	121 척
		PLH형	13 척
		PL형	38 척
		PM형	38 척
		PS형	27 척
		FL형	5 척
순시정		소 계	236 척
		PC형	63 척
		CL형	169 척
		FM형	4 척
특수경비 구난정		소 계	63 척
		방사능 조사정	3 척
		경비정	2척
		감시취재정	58 척
측량선·등대감시선 등	측량선	소 계	13 척
		HL형	5 척
		HS형	8 척
	등대감시선	소 계	12 척
		LM형	7 척
		LS형	5 척
	교육업무용선	소 계	3 척

자료 : 해상보안청, 「일본 해상보안청 정책평가홍보실」, 2012. 3.

③ 해상보안청 순시선

순시선은 경비 구난 업무로 사용되는 해상보안청의 선박을 총칭하는 어휘로서 사용되는 경우도 있지만, 해상보안청에서는 비교적 대형 선박을 순시선, 소형 선박을 순시정이라고 정식으로 구분하여 사용하고 있다.

순시선(Japanese Patrol Boat/Ship)은 광의적으로 해상에서의 법령의 집행, 해난 구조, 해양 오염 및 해상 재해의 방지, 범죄의 예방 및 진압, 범인의 수사 및 체포, 그 외 해상의 안전의 확보에 관한 사무에 종사하는 선박을 정의하며, 협의적으로는 그 가운데 대형선박을 정의한다.

순시선은 기본적으로는 1척으로 단독 행동하지만, 순시선이 해상 경비의 임무를 수행하기 위해서는, 순시선에 충분한 속력, 항속력, 탐지 능력, 지휘·통신 능력, 경찰력으로서의 본분을 완수하기 위한 적절한 무장과 장비가 필요하다. 또한 해난 구조의 임무를 수행하기 위해서는 거칠어진 바다에서도 활동 가능한 양호한 항양성, 헬리콥터에 의한 신속한 수송력, 순시선이 수용한 구조자에게 구급 구명 처치를 실시하는 인원과 장비, 신속하게 의사에 의한 의료 행위를 받게 하는 체제 구축이 필요하다. 소방 활동이나 해양 오염 대책의 임무를 수행하기 위해서는 소화 기능이나 기름 방제 등의 특별한 기능을 가진 순시선을 배치해 두는 것이 필요하다.

또한 해상보안청은 특정의 지식·기량에 특화된 구난강화순시선, 잠수지정선, 방재순시선, 경비실시 강화순시선, 해상환경 지정순시선, 감식업무 지정순시선, 항장업무 지정선을 지정하여 능력 향상에 노력하고 있다. 여기에 관할구역 본부 독자적인 지정제도를 제정하고 있는 곳도 있어, 사격 강화 순시선, 특수 순시선, 포착 강화순시선 등의 특별순시선도 보유하고 있다.

④ 해상보안청 순시선의 분류

가. PLH형(Patrol Vessel Large With Helicopter, 헬리콥터 탑재 대형 순시선)

PLH형은 700톤급 이상의 순시선으로 원거리 해역에서 수색 구난을 목적으로 건조되고 있어 오늘날 경비 구난 현장 해역에서 지휘·숙박·공수 등 종합 거점적 임무를 행하는 것이 많다. 각 관할구역 해상 보안 본부에 1~2척씩 배치되어 탑재 헬기는 벨 212(중량 약 5.0t) 또는 AS332L1(중량 약 8.6t)이다. 해상보안청은 13척의 PLH형 순시선을 보유하고 있다.⁵⁾

나. PL형(Patrol Vessel Large)

PL형은 700톤급 이상의 대형 순시선이다. 최근 헬기와의 제휴 강화, 부대의 신속 이동 등이 요구되는 사안이 많아 헬기 갑판을 마련한 순시선이 증가하고 있다. 2012년 현재 주로 운항 중인 모든 형태의 PL형 순시선의 선령이 30년 이상 경과하고 있어, 향후는 신1,000톤급으로 순차적으로 갱신할 계획이다. 해상보안청은 38척의 PL형 순시선을 보유하고 있다.⁶⁾

다. PM형(Patrol Vessel Medium)

PM형은 350톤급 이상의 중형 순시선이다. 500톤급, 특350톤급, 350톤급이 있다. 해상보안청은 38척의 PM형 순시선을 보유하고 있다.⁷⁾

라. PS형(Patrol Vessel Small)

PS형(Patrol Vessel Small)은 350톤급 이하의 소형 순시선이다. 고속 특수 경비선(つるぎ(쓰루기)형, 220톤), 180톤형, 신130톤형이 있다. 해상보안청은 27척의 PS형 순시선을 보유하고 있다.⁸⁾

5) 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

6) 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

7) 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

8) 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

⑤ 해상보안청 순시정

순시정은 해상보안청이 운용하는 선박 가운데, 기지 주변 해역에서 임무에 종사하는 소형 선박이다. 해상보안청의 선박 구분은 「해상보안청의 선박의 번호 및 표지」(1949년 해상보안청 고시 제36호)에 의해서 정의되고 있으며, 동고시에 따르면, 순시선은 「주로 법령의 해상에 있어서의 집행, 해난 구조, 해양의 오염 및 해상 재해의 방지, 해상에 있어서의 범죄의 예방 및 진압, 해상에 있어서의 범인의 수사 및 체포 그 외 해상의 안전의 확보에 관한 사무에 종사하는 것」이라고 규정되고 순시정은 「주로, 기지 주변 해역에 있어서의 상(순시선)의 사무에 종사하는 것」이라고 여겨진다.

순시정은 순시선과 달리 사건·사고 발생 시 기동력이 높기 때문에, 해상보안청의 임무에 매우 중요한 역할을 수행하고 있다. 경찰에서도 유사한 선박을 보유해 수상경찰업무에 사용하고 있으며, 경비정(정식명칭은 「경찰용 선박」)이라고 불리고 있다.

해상보안청에서는 2008년부터 「빈순시정 제로」를 슬로건으로 PC형태 이하의 순시정에 대해 「복수 크루제」를 실시하고 있다. 「복수 크루제」란 어느 순시정의 승무원이 휴가나 훈련 등으로 임무에 임할 수 없어도 다른 보안관이 승무원이 되어 임무에 임하는 제도로, 이것에 의해 사건·사고의 초동예의 대응이 이전보다 신속하게 되었다. 다만 순시선에 대해서는 복수 크루제를 실시하지 않고 있다.

가. PC형(Patrol Craft)순시정 현재 63척

- i) 35미터형 : まつなみ(마쓰나미), (迎賓艇), はやなみ(하야나미)형 (항로초계·재해대응기능강화), はまぐも(하마구모)형 (소방기능강화), よど(요도)형 (특수소방기능강화)
- ii) 30미터형 : むらくも(무라쿠모)형, あそぎり(아소카리)형, はやぐも(하야구모)형

- iii) 23미터형 : あきづき(아키즈키)형 (협수도초계), しまぎり(시마키리)형 (특수항로 초계·경비), なつぎり(나쓰기리)형 (요코스카 주변초계), ことなみ(코토나미)형

나. CL형(Craft Large)순시정 현재 169척

- i) 20미터형 : ひめぎく(히메기쿠)형, しらうめ(시라우메)형, はやぎく(하야기쿠)형
- ii) 15미터형 : いそかぜ(이소가제)형, なだかぜ(나다가제)형



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 그림 2-4 | 해상보안청 15미터형 순시정 えぞぎく(에조기쿠)

⑥ 해상보안청 초계함정

초계 함정(Military Patrol Boat)은 영해나 연안, 내해, 내수, 항만 등에서 경비 구난 활동에 해당하는 주로 군용 선박으로 보다 전투적인 성격의 강하다. 어뢰정(PT), 미사일정(PG)도 포함되지만, 본 연구에서는 협의의 초계 함정으로 연구 범위를 정하고자 한다. 통상 초계정, 패트롤정으로도 불리지만, 대형의 것은 초계함, OPV 등으로 불린다.

초계 함정은 큰 것으로는 헬리콥터 탑재가 가능한 미국 연안경비대 함정, 작은 것으로는 민간의 Pleasure Boat를 개조한 것까지 종류가 다양하다. 또한 대형은 OPV(Offshore Patrol Vessels)(으)로 불리기도 한다.

【 표 2-13 】 중국·일본의 초계선박 수 비교표⁹⁾

비 고	일 본		중 국				합계
	해상 보안청	수산청	해경 ¹⁾ (海警)	해감 ²⁾ (海監)	해순 ³⁾ (海巡)	해정 ⁴⁾ (海政)	
1,000톤 이상 초계선박	49	2	3	27	3	8	41
보유선 박수	452	8	약 250	약 280	약 800	약 140	약 1,470

주: 1) 공안성의 지휘 아래 있는 공안변방해경총대

2) 국가해양국이 지휘·관리하는 해감총대

3) 교통운수성 직속의 해사국

4) 농업성 어업국

자료: 일본 방위성 방위연구소, 『중국 안전보장 리포트 2011』

선형의 대소를 불문하고 기본적으로 무장은 기관총이나 소함포 정도로 한정되어 경찰 임무나 구난 임무 등에 힘을 쓰고 있는 것이 많다. 이 때문에 무장보다 오히려 고속성이나 긴 항속 거리 등 기동력이 요구되는 것이 대부분이다. 또한 대형에는 취조실이나 유치 시설이라고 하는 경찰 임무의 수행에 필요한 설비가 정돈되어 있는 것도 있다. 이러한 설비를 갖춘 순시선은 해상보안청이 보유하고 있다.

⑦ 해상보안청·수산청 복합정

복합정(Rigid-hulled inflatable boat, 약칭 RHIB 혹은 RIB)은, 보트 형태의 선박으로 경식 고무보트 혹은 복합형 고무보트로 불리기도 한다.

인플레이터블 보트를 기초로, 배 밑바닥을 섬유강화 플라스틱 등 경질

9) 해상보안청과 수산청의 보유 선박 수는 2010년 4월 기준.

의 소재로 하고, 통상 선체는 깊은 V자형태 등 활주선형을 채용하고 있다. 이 때문에 저속 시에는 인플레이터블 보트와 같이 큰 예비부력에 의해서 복원력이 확보되는 한편, 고속 시의 파랑 충격에도 견딜 수 있는 강도가 확보된다. 전체를 단단한 성질 소재로 제작한 보트보다 경량이어서 고속을 발휘할 수 있고 브루워크 겸용의 고무 튜브가 방현재로서의 기능을 겸하며 임검 등에 있어 특히 유용하다. 또한 배 밑바닥이 단단한 성질 소재이므로, 통상의 인플레이터블 보트보다 선내 작업시의 발밑이 안정되고 민간 용도에서도 대부분이 사용되고 있다. 근래에는, 배 밑바닥만 없게 유체도 경질 재료로 만든 것도 등장하고 있어 이것은 RBB(Rigid Buoyant Boat)라고 칭해진다. RBB는, 통상의 RHIB보다 튼튼해서, 독항형의 소형 초계정 등에 채용되는 것이 많다.

RHIB는 종래의 탑재정보다 경량인 것부터, 대대적인 미란다형 다빋트가 아니고, 보다 경량인 크레인에 의한 싱글·포인트·리프팅에 의한 강하·양수가 가능해지고 있다. 근래에는 승무원을 태운 상태로 강하·양수를 행할 수 있는 크레인·시스템이 주류가 되고 있다.

일본은 미국 해군과 같은 11미터급 RHIB를 특별기동선(SB)이라는 명칭으로 특별경비대가 운용하고 있다. 이것은 소말리아 해적의 대책 부대 파견에 참가했다. 이것과는 별도로 7.5미터급 RHIB, 6.3미터급 RHIB 및 4.9미터급 RHIB를 복합형 작업정의 명칭으로 채용하고 있다. 7.5미터급 복합형 작업정은, 해상 자위대가 가장 초기부터 운용하고 있는 복합정이다. 2005년부터 조달되기 시작한 개량형(MIDIO형태)은 필요에 따라서 함재화가 가능하다. 6.3미터급 복합형 작업정은 28노트 속도로 고속을 발휘하고 임검에 이용할 수 있는 것으로, はやぶさ(하야부사)형 미사일정·やひうち(야히우찌)형 다용도지원함에 탑재되고 있다. 한편 4.9미터급 복합형 작업정은 비교적 저속으로, 종래형의 작업정과 같게 해상 작업에 중점을 두어 많은 호위함에 탑재되어 있다.

한편 해상보안청과 수산청에서도 복합형 고무보트 등의 호칭으로, RHIB의 운용이 진행되고 있어 7미터급 RHIB는 대형 순시선에, 6미터급 RHIB는 중·소형 순시선에, 4.8미터급 RHIB는 순시선 및 PC형태 순시정, 어업 단속선에 탑재되고 있다. 이것들은 모두 고속력을 발휘할 수 있어 임검 임무에 사용된다. 다만 구난 용도에서는 종래 사용되어 온 고속 경비 구난정 쪽이 사용하기 편리하므로 이것들도 RHIB와 병행해 탑재되는 일이 있다.

⑧ 수상경찰서 및 수상경찰대

수상경찰이란 바다·내수면 등의 수상이나 연안부에서 전개되는 경찰 활동 또는 그것을 임무로 하는 경찰 조직을 가리킨다. 수상·연안부의 경찰 활동으로는 밀수·밀어 등의 범죄의 방지, 수상 교통질서의 유지, 사고·재해 등에서의 구조 활동 등이 있어, 이 때문에 수상경찰에 대해서는, 선박을 사용한 경찰 등이나, 선박 등에의 출입 검사 등의 활동이 세관나 출입국 관리기관, 연안 경비 기관 등의 행정 기관과 제휴해 실시된다. 국가나 시대에 따라 출입국 관리나 검역에 대해서도 임무를 수행하는 사례가 있었지만, 현재의 일본에서는 이것들은 별개의 행정 기관이 수행하고 있다.

수상에서의 경찰 활동 등을 위해서는 선박이 필요 불가결하고, 소형 고속정건조기술의 발달에 의해 수상경찰 활동에도 모터보트의 사용이 증가해 오늘날 세계 각국에서 소형 고속정이 넓게 사용되고 있다.

일본의 수상경찰 활동은 통상, 관할구역에 수상을 포함하는 경찰서의 지역과가 임무를 수행하고 있다. 관할 수역이 소규모인 경우는 가반식(可搬式)의 작은 단정을 빌려 선박에 의해 업무가 실시되지만, 수역이 커지면 전용의 선박(경비정, 공식적으로는 ‘경찰용선박’임)이 배치된다. 본서로부터 관할 수역이 떨어진 경우나 업무의 증대 등에 의해, 경비정 계류시설의 근린에서 근무하는 편이 효율적인 경우는 수상출장소·수상경비 출장소 등이 설치된다. 예전에는 수상경찰 활동에 특화한 경찰서로서 수상경찰서가

설치되기도 했지만, 최근 들어 경찰서의 재편에 수반해 육상의 경찰서와의 통합 등이 진행되어 수상경찰서의 수는 감소하고 있다. 또한 도도부현(都道府県) 경찰에 따라서는 경찰 본부의 생활안전부 등에 수상경찰대를 설치해 경찰서가 아닌 경찰 본부의 생활안전부에서 경비정을 집중 운용하는 경우도 있다.

경비정의 배치 수는 수상경찰서나, 수상경찰서를 통합한 경찰서에서는 복수척을 배치의 경우도 있지만, 통상의 경찰서에서는 한 척만인 경우가 많다. 수상경찰대의 경우는 복수척이 배치되는 것이 많다.

경비정의 운항은 자격을 가진 경찰관 자신에 의해서 행해지는 경우도 있지만 일반적으로는 고유의 승무원(선장·기관장 등)으로서 기관 등의 직원이 배치되는 경우가 많다. 이 경우 정규직원인 경우도 있으며 촉탁 직원인 경우도 있다. 고유의 승무원이 배치되는 경우도, 승무원만으로는 경찰관으로서의 직무 집행은 할 수 없기 때문에, 경찰활동 등은 경찰관을 승선시켜 실시된다.

일본의 수상경찰서는 현재 4개의 수상경찰서가 있으며, 명칭 및 위치는 다음과 같다.

요코하마 수상경찰서(横浜水上警察署)(카나가와현(神奈川県)), 나고야 수상경찰서(名古屋水上警察署)(아이치현(愛知県)), 오사카 수상경찰서(大阪水上警察署)(오사카부(大阪府)), 코베 수상경찰서(神戸水上警察署)(효고현(兵庫県))

이전에 있던 수상경찰서로는 도쿄 수상경찰서(경시청, 2008년 3월 30일자로 폐지, 해상을 담당하고 있던 단정과는 수상안전과라고 개칭되어 신설되었다가 동경만안경찰서(東京湾岸警察署)에 흡수되었다.)가 있고 히로시마 수상경찰서 및 하코다테시 수상경찰서는 히로시마남경찰서와 하코다테시 경찰서로 통합되었다. 시모노세키 수상경찰서는 2006년 4월에 시모노세키 경찰서에 통합되었으며, 키타큐슈 수상경찰서는 2008년 4월 1일자로 폐지

되어 관계 각 경찰서에 통합, 나가사키 수상경찰서는 1971년 9월 1일자로 나가사키 경찰서에 통합되었다.

⑨ 수상경찰대

수상경찰대는 일본의 도도부현(都道府県) 경찰본부에 소속해 수상경찰 업무를 담당하는 집행대이다.

2012년 4월 기준으로 6개 도도부현(都道府県) 경찰본부에 총 9개의 수상경찰대가 존재한다. 수상경찰대가 존재하는 6개 도도부현(都道府県)과 9개의 수상경찰대 명칭은 다음과 같다.

- i) 토호쿠 경찰청 지방기관 관내(후쿠시마현 경찰)
- ii) 관동 경찰청 지방기관 관내(치바현 경찰)
- iii) 중부 경찰청 지방기관 관내(후쿠이현 경찰, 미에현 경찰)
- iv) 킨키 경찰청 지방기관 관내(시가현 경찰, 효고현 경찰, 와카야마현 경찰)
- v) 시코쿠 경찰청 지방기관 관내(카가와현 경찰)
- vi) 큐슈 경찰청 지방기관 관내(미야자키현 경찰)

치바, 효고현 경찰의 수상경찰대는 지역부에 소속해 있으며 그 외는 생활 안전부에 소속해 있다(소규모의 현경찰의 경우는, 지역부가 없으며, 생활 안전부에 지역과가 존재하기 때문임). 유사한 조직으로서 수상경찰 업무에 특화된 경찰서에 수상경찰서를 설치하고 있는 도도부현 경찰대도 있다. 효고현 경찰대는 수상경찰대와 수상경찰서(코베 수상경찰서) 쌍방을 설치하고 있다.

수상경찰대의 임무는 경비정을 사용해 항구를 중심으로 한 경계 활동이나, 외국선박에 대한 방선(訪船)활동(밀수 단속 등)을 주요 임무로 하고 있다. 또한 수난 사고자의 구조나, 전복, 전락 사고의 수색, 유품이나 사

체의 수색 등도 실시하고 있다. 경찰대 내에는 수사 부문이 있어, 밀수 사건 등의 수사도 실시하고 있다. 2010년까지 매년 7월부터 8월 사이, 관계 부서·경찰서의 인원에 의해 수상경찰대를 조직하는 형태로, 비와호(琵琶湖)에서의 Pleasure Boat의 지도·수상 사고의 방지나 밀어의 단속 등을 실시하여 왔던 시가현 경찰에서는 2011년 7월 1일에 상설 수상경찰대를 설치하였다.

치바현 경찰의 수상경찰대에는 현재, ぼうそう(보우쏘우)(41톤), いぬぼう(이네보우)(17톤), まき(마키)(4.8톤), はつたか(하쓰타카)(4.8톤)의 4척이 배치되어 있다. ぼうそう(보우쏘우)(41톤)에는, 수상 오토바이가 탑재되어 있으며, 효고현 경찰의 수상경찰대에는 수상 오토바이가 배치되어 있다.

⑩ 수산청 어업단속선

어업단속선은 밀어 등을 방지·적발해 수산자원을 보호하는 것을 목적으로 감독기관이 소유 또는 용선해 운용하는 선박이다. 현재 일본에서는 원칙적으로는 도도부현지사가 허가하는 지사허가어업의 어업 단속은 도도부현 어업단속선이 실시해 농림수산부 장관이 허가하는 대신 허가어업의 어업 단속은 수산청 어업단속선이 실시하지만, 수산청도 사법 경찰권을 행사해 지사 허가 어업에 단속 권한을 가진다. 또한 수산청 단속선이 외국 어선의 위법 조업에 대해서는 나포 등의 주권행사를 실시하고 있다.

일본에서는 불법 조업 등 어업에 관한 단속은 기본적으로 수산청의 직책이다. 수산청은 수산자원의 적절한 보존 및 관리, 수산물의 안정공급의 확보, 수산업의 발전 및 어업자의 복지의 증진을 도모하는 것을 임무로 하는 바다의 행정 기관이다. TV프로 등에서는 불법 조업의 어선의 나포에 해상보안청의 순시선이나 순시정이 자주 등장하지만, 영해 침범의 이유 이외의 어업 단속 자체는 어디까지나 수산청에 협력하고 있는 것에 지나지 않는다.

수산청의 어업 감독관 및 도도부현의 어업감독관리는 「어업법」에 근거하고 있으며 특별사법경찰 직원에 지명된 어업 감독관은 행정경찰활동으로 어선을 임검하는 권한을 가진다. 어업에 관한 법령에 위반되는 사건에 대해서는 경찰이나 해상보안청에 의지하는 일 없이 체포부터 송검까지 수산청이 단독으로 집행 가능하다. 그럼에도 불구하고 경찰이나 해상보안청과는 서로 협력 관계를 유지해 어업 단속을 실시하고 있다.



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 그림 2-5 | 일본 수산청 보유 최대 크기의 어업단속선 東光丸

수산청에서는 조업의 감시나 밀어의 단속이라고 하는 행정경찰 활동을 목적으로 하는 6척의 수산청 소유의 어업 단속선을 보유하고 있다. 그러나 일본이 보유하고 있는 광대한 해역을 6척으로 커버하는 것은 불가능하기 때문에 민간으로부터 「산과」·「사주」·「가와」 이하 30척 정도의 선박 및 항공기를 용선하고 있어 이것들에 의해서 전국의 어장의 감시나 불법 조업의 적발, 위법으로 설치되어 있는 어구의 강제 철거 처분을 실시하고 있다.

용선에 대해서는 선박의 운용은 선박 회사의 선원이 실시하고 있으며, 어업 단속 임무는 승선한 수산청 어업 감독관이 실시한다. 선원은 어업 감독관의 직무를 보조한다.

일상 업무는 배타적 경제 수역을 둘러싸고, 감시 중에 만나는 어선을 정선 시켜 출입 검사(임검)하는 것이다. 일본의 배타적 경제 수역 안에 있는 모든 어선은 어업법의 규정에 의해 수산청의 출입 검사를 거절하는 것이 용납되지 않는다. 출입 검사란 어선에 쌓고 있는 어획물의 무게를 계량하여 『조업 일지』의 기재와 비교해 정합성을 확인하는 단속 행동이다. 만약 양이 맞지 않으면, 밀어의 용의자로서 선장들을 검거하게 된다. 검거를 실시할 때는 현행법을 제외하고 재판소로부터 체포영장의 발포를 받아 집행된다. 위법 어구의 압수에 대해서도 해상으로 단속선이 이것을 발견하면, 무선으로 어업조정사무소에 연락해 사무소원을 재판소로 가게 해 영장의 발포를 받은 취지가 연락되면 집행한다.

수산청에서는 해상보안청과는 달라 강행 접현이나 주행 중인 선박에 뛰어들어오는 등의 실력 규제를 앞에 두고 있다. 출입 검사도 침로 방해나 경고를 실시해 대상을 정선 시키고 나서 실시하기 때문에 위험도가 낮다고 여겨져 순직 사고는 현재까지 발생하고 있지 않지만, 경상자가 나왔던 적이 있다. 수산청은 감독관에게 특수 경봉을 활용하도록 허용하고 호신술을 훈련시키며 방호를 위해 방검복과 안전화를 착용시킨다. 또한 안전모와 관절 보호용 프로텍터, 방인장갑을 착용하고 출입 검사에 만전을 기하고 있다.

현행의 법령에서는 수산청의 어업 감독관 및 도도부현의 어업 감독관에게는 권총 등총기로의 무장은 전혀 인정되지 않기 때문에, 밀어의 용의자로부터의 폭력을 받았을 경우 특수 경봉과 호신술을 사용하여 붙잡는다. 어디까지나 호신술이며 체포방법은 아니다. 혹은 뱃머리의 포탑에 비치하는 방수포의 발사, 소리와 빛에 의한 위협, 미로크제 칼라 불발사 장치의 사용에 의한 실력 규제밖에 할 수 없다. 또한 수산청에서는 칼라 불 발사

장치를 ‘총’이라고 호칭하고 있다.

수산청은 국민보호법에 근거해 유사 시에는 어항을 담입하는 관공서로서 민간 방위를 실시한다. 구체적으로는 어선에 대해서 선박 무선을 사용한 안부 확인이나, 어업자의 안전한 조업에 필요한 정보를 주지하는 것을 통해서 국민 보호를 실시한다. 동시에 도도부현 경찰이나 해상보안청과 제휴해 어항 및 해안 보전 시설의 경계 감시를 강화한다. 바다모래가 해산물에게 주는 영향을 조사하는 모니터링 조사업무 시 단속선은 항행의 안전을 배려하면서 사실상의 특설감시정으로서 임무를 수행한다. 실제로 괴선박을 발견했을 경우는 즉시 해상보안청에 통보하고 하고 있다. 수산청에서는 큐슈 남서 해역 공작선 사건을 계기로 괴선박대책에 대한 매뉴얼을 작성하였으며 실제로 해상보안청과 함께 괴선박의 수색 등의 훈련을 실시하고 있다.

원양 진출이나, 배타적 경제 수역으로의 장기간에 걸치는 감시 활동 때문에 항속력을 중시해 원양형의 선박을 이용한다. 선박 굴뚝에는 수산청의 문장이 게시되고 있다. 고속을 낼 수 있는 배의 수는 적다. 장기간에 걸치는 감시 활동 중에서 정신 위생을 유지하기 위해 승무원은 근무시간 외에 선내에서 일정량을 음주하는 것이 인정되고 있다. 수산청의 어업단속선은 전국 41척 체제를 목표로 하고 있다. 기본적으로 이하의 장비가 갖춰져 있으며 수산청이 단속 목적으로 보유하고 있는 배에도 동등의 장비가 의장된다.

⑪ 도도부현 어업단속선

각 도도부현에서는 어업 단속선을 소유 또는 용선하여 승선한 도도부현 어업 감독 관리가, 전술의 수산청과 같은 어업 단속 임무를 맡고 있다. 도도부현 어업 감독 관리는 어업법위반의 용의자 및 어선에 대해서, 출입 검사나 체포·송검을 실시할 수 있다. 밀어자를 검거하기 위하여 특수 경봉, 수갑의 휴대가 허가된다. 최근 속력이 뛰어난 밀어선이 국가 내외로부

터 연안 어업을 위협하고 있어 이를 대처하기 위해서는 배의 속력 향상이 요구된다. 아리아케해나 세토나이카이에서는 국내의 폭력단이나 블랙 기업이 안내하는 밀어를 경계하기 위하여, 일본해 측에서는 외국 어선을 경계하기 위하여 고속의 선박을 배치하고 있다.

수산청과 같이 정선하지 않는 밀어선에 강행 접현해 선박에 뛰어 올라가는 것은 삼가하고 있다. 밀어 의심 선박이 도주했을 경우는 경찰이나 해상보안청에 통보를 실시하면서, 추적해 진로를 방해하고 도주를 그만두게 하고 나서 입회검사를 실시한다. 어업 조정 사무소를 설치하여 운영 중인 도도부현의 어업 조정 사무소는 다음과 같다.

- i) 홋카이도 어업 조정 사무소(삿포로시) : 홋카이도
 - ii) 센다이 어업 조정 사무소(센다이시) : 아오모리현, 이와테현, 미야기현, 후쿠시마현
 - iii) 니가타 어업 조정 사무소(니가타시) : 아키타현, 야마가타현, 니가타현, 토야마현
 - iv) 사카이미나토 어업 조정 사무소(사카이미나토시) : 이시카와현, 후쿠이현, 교토부, 효고현(일본해측), 토토리현, 시마네현
 - v) 세토나이카이 어업 조정 사무소(고베시) : 세토나이카이 전역, 와카야마현, 도쿠시마현, 에히메현, 코치현
6. 큐슈 어업 조정 사무소(후쿠오카시) : 야마구치현, 규슈 현 전체

⑫ 해상보안청 및 지방자치제 소방정

소방정이란 수상이나 연안에서 발생한 화재의 소화나 재해에 대응하는 선박이다. 주로 지방 정부의 소방조직이나 연안경비대에서 보유하고 있다. 소방정 전용으로 설계된 소방정의 상당수는 강력한 펌프를 갖추고 있어, 수중에서 흡수한 물을 배의 높은 위치에 장착된 방수총으로부터 방수하는 것으로 화재 소화를 수행하기도 하고, 그 외에도 구조 전문정이나 지휘 전

문정 및 겸용정이 있다. 적재한 화학 소화제를 방수에 혼합하여 석유류 화재에 대처하는 소방정도 있다.¹⁰⁾

소방정은 주로 소방 조직이나 연안경비대에 소속해 24시간 체제로 선박이나 연안 지역의 화재나 수난 구조 등에 출동한다. 일본의 소방정은 지방자치체의 소방 조직에 소속하는 것과 해상보안청에 소속하는 것이 대부분이다. 소방 조직에 속하는 소방정은 2006년 4월 1일 현재 50척¹¹⁾, 해상보안청에 속하는 소방정은 19척이다. 다만 해상보안청의 순시선정은 경비 구난에 종사하는 것이라도 펌프와 방수총을 갖춘 것이 많아 화재 시에는 소방정으로서 활동할 수 있다. 19척이라고 하는 것은 특히 소방 기능이 강화된 선, 정(FL형태·FM형태 등)의 척수이다. 이것들은 주로 선박 교통량이 많은 항만이나 해협 근처, 혹은 연안에 석유 콤비나트(combina)가 위치한 소방서·소방소, 해상보안부에 배치되어져 있다. 또 자위방재조직(自衛防災組織)도 소방정을 보유하고 있다. 해상자위대의 지원정의 일부와 민간에서는 태그 보트, 경계선업무를 수행하는 선박 중에도 소방 설비를 갖추어 화재 시에 소방정으로서 활동할 수 있는 것이 있다.

선박의 화재 통보는 화재 사고선 자신이나 주위 선박의 통보, 각종 구난 신호에 의해 이루어지며 수상 소방서 소방정 및 관련 소방정이 출동한다. 일본의 전용 소방정은 모두 화학 소화제를 혼합해 분사하는 능력을 갖추고 있다. 탱커 사고 등에서는 해상에의 기름 누락을 최소한으로 하는 오일펜스를 전개하는 업무도 수행한다.

대부분의 소방정은 항만 내, 하천·호수와 늪과 같은 수역(일본의 구분으로는 평수(平水))을 담당 범위로 하고 있기 때문에, 대형의 소방정은 적고, 전체 길이는 10에서 수십m의 것이 많다. 소방정의 높이는 활동 구역에 따라서 다양하고 낮은 다리 아래를 항행할 수 있도록 높이를 억제한 것도

10) 신성출판사 편집부, 『船のしくみ』, 2008.

11) <http://www.fdma.go.jp/syobodan/whats/data.html>

있으며, 대형선의 화재에 대응할 수 있도록 높은 곳에 위치한 방사포를 갖춘 것도 있다.

소방정의 보조로서 작은 회전이 가능한 수상 오토바이를 사용하는 조직도 있다. 일본에서는 도쿄 소방청의 수난 구조대나 이치카와시 소방국, 미야자키시 소방국을 시작으로 각지의 소방본부에 배치되고 있다. 사고를 당한 수상 오토바이 탑승자나 노약자의 수색, 구출이 주 임무이며, 선박의 초기 소화도 담당한다.



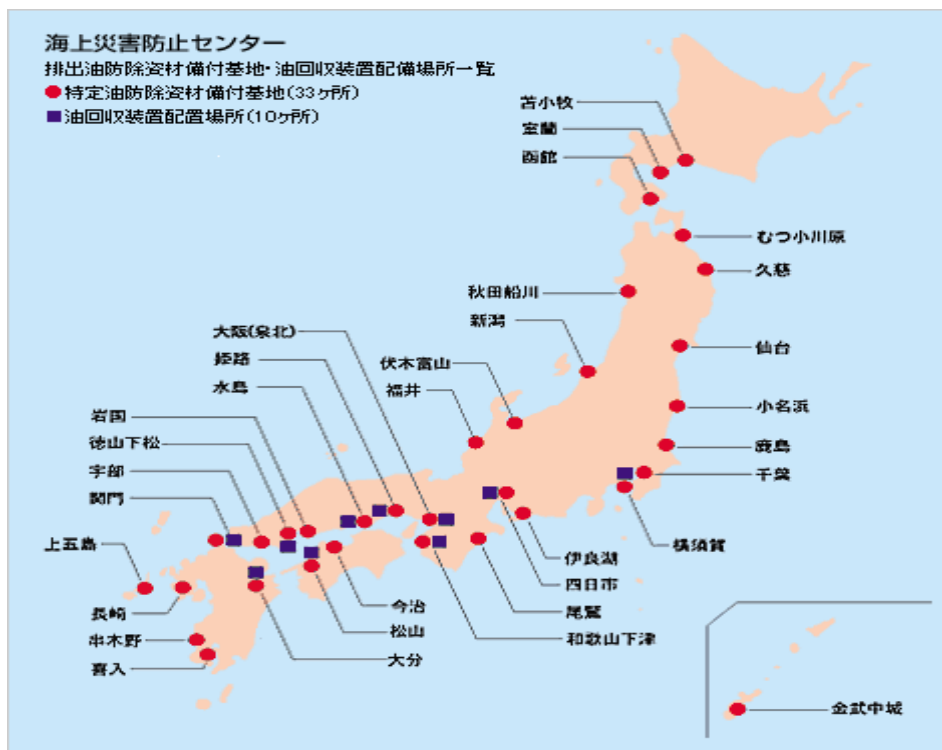
자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 그림 2-6 | 동경소방청 소속 소방정

⑬ 해상재해방재센터

1976년 6월 해양오염 방지법을 전면 개정한 「해양 오염 및 해상 재해의 방지에 관한 법률」에 의해 설립된 독립행정법인 해상재해방지센터(Marine Disaster Prevention Center)는 선박의 해난사고 등에 의해 기름이나 유해 액체 물질의 배출, 선박 화재 등의 해상 재해가 발생했을 경우, 기름

등의 방제, 소화 등의 업무를 수행하고 있다. 이러한 방제 등의 활동을 신속히 실시하기 위하여 해상재해방지센터는 전국 83개 항만의 방제 사업자(161회사)와 배출유 방제 조치의 실시에 관한 계약을 맺어, 전국을 하나의 네트워크로 하는 방제 체제를 확립하고 있다. 또한 이러한 방제 사업자(계약 방제 조치 실시자) 등을 대상으로 실무적인 훈련을 매년 각지에서 실시해 방제 의식의 고양과 기술의 훈련을 도모하고 있다.



자료 : 해상재해방지센터 홈페이지(<http://www.mdpc.or.jp/>).

| 그림 2-7 | 해상재해방지센터(Marine Disaster Prevention Center) 위치도¹²⁾

일본의 배출유 등의 방제 등의 업무에는 「해양 오염 및 해상 재해의 방

12) 해상재해방지센터 홈페이지(<http://www.mdpc.or.jp/>).

지에 관한 법률」의 규정에 의해 다음과 같이 2가지 형태가 있다.

가. 해상보안청 장관의 지시에 의한 경우(1호 업무)

대량의 원유 등의 기름이 해상에 유출되어 긴급하게 방제를 실시할 필요가 있는 경우, 방제를 실시해야 할 원인자가 그 조치를 강구하지 않을 때, 해상보안청 장관의 지시에 근거해 방제를 실시하여, 이 조치에 필요로 한 비용을 원인자로부터 징수한다.

나. 사고 선박의 소유자등의 위탁에 의한 경우(2호 업무)

사고를 낸 선박의 소유자등의 위탁에 근거하여, 해상에 흘러나온 연료 유나 적하의 원유 등의 기름 또는 각종의 유해 액체 물질의 방제, 그리고 선박 화재의 소화 및 연소의 방지 등의 해상 방제를 위한 조치를 실시한다.

해상방재사업자협회(海上防災事業者協會)는 민간 방재관계자들의 수평적 제휴를 강화하기 위하여, ‘계약방재조치 실시자’ 외 방재 자재 메이커 등 해상방재에 관련되는 모든 관계자의 참여를 유도하고, 민간의 해상 방재관계자 상호 간의 제휴를 도모하기 위해 설립된 단체이다.

(3) 일본 관공선 운영 현황 시사점

일본의 관공선 운영 현황 시사점으로는 1960대부터 지방자치제도가 정착되기 시작하여 연안의 불법조업 및 어업감독관리 및 수상경찰서 업무는 지방자치단체에서 효율적으로 업무를 수행 중이며, 방재업무의 경우에는 독립행정법인인 해상재해방지센터에서 효율적으로 업무를 수행 중이다.

또한 일본의 경우 상법을 근거법으로 하여 해상보안청, 수산청, 소방청 등의 기관별 운영규정을 따로 두고 있어 근거법(규정)을 마련하지 않은 우리나라와 차이가 있다.

| 표 2-14 | 일본 관공선 운영 현황 시사점

구 분	특 징
법 률	<ul style="list-style-type: none"> · 상법 제684조에 근거하여 소유자에 의한 선박 분류, 공용에 의한 선박 분류, 운용상의 선박 분류로 선박 구분
해상보안청 관공선	<ul style="list-style-type: none"> · 2011년 4월 1일 기준, 합계 452척의 선, 정, 72기의 항공기, 5,369기의 항로 표지 보유
	<ul style="list-style-type: none"> · 순시선 121척, 순시정 236척, 특수경비 구난정 63척, 측량선·등대감시선 등 29척 보유
	<ul style="list-style-type: none"> · 순시선은 PLH형, PL형, PM형, PS형으로 구분
	<ul style="list-style-type: none"> · 순시정은 2008년부터 ‘빈순시정 제로’를 슬로건으로 PC형태 이하의 순시정에 대해 ‘복수 크루제’를 실시 중
수산청/도도부현 불법조업 및 어업감독관리	<ul style="list-style-type: none"> · 수산청의 어업 감독관 및 도도부현의 어업감독관리는 「어업법」에 근거, 권총 등 총기 무장은 인정되지 않음 · 잘 정리된 어업감독관리 및 행정경찰 활동 매뉴얼 작성·배포, 해상보안청과 어업감독관리 및 행정경찰 활동 훈련을 정기적으로 실시 중 · 수산청 소유의 어업단속선은 6척이며 30척 정도의 선박을 민간으로부터 용선하여 운용 중
화재의 소화 및 재해 대응 소방정	<ul style="list-style-type: none"> · 해상보안청 소속 소방정 19척 및 지방자치체의 소방 조직 소속 소방정은 50척 등 총 69척의 소방정 운용 중 · 섬이 많은 지형적인 형태에서 효율적인 역할 수행을 위해 다양한 형태의 소방정 보유
해난사고 선박화재 등 해상재해 방지센터	<ul style="list-style-type: none"> · 독립행정법인 해상재해방지센터(Marine Disaster Prevention Center)에서 전국 83개 항만의 방재 사업자(161회사)와 배출유방제 조치의 실시에 관한 계약을 맺어, 전국을 하나의 네트워크로 하는 방재 체제를 확립
수상경찰서 및 수상경찰대	<ul style="list-style-type: none"> · 최근 들어 경찰서의 재편에 수반해 육상 경찰서와 통합 등이 진행되어, 수상경찰서의 수는 감소하고 있음 · 2012년 4월 기준으로 6개 도도부현(都道府県) 경찰본부에 총 9개의 수상경찰대 존재

자료 : KMI 재정리

제 3 장 관공선 관리운영의 효율화 방안

1. 국내 관공선 관리운영 개선 방향

1) 운영효율성 제고

부처별로 산재되어 있고 정부 공통의 관리 및 운영기준이 없는 관공선의 경우 표준화된 관리 운영 방안을 마련하여 운영상의 효율화를 추구하는 것이 무엇보다 중요하다. 이는 관공선의 규모가 530여 척에 달하고 선원을 포함한 선박 승선 및 관리인력과 관련 예산소요도 적지 않기 때문이다. 따라서 효율적인 관공선 운영은 관공선 고유의 운영목적 달성뿐만 아니라, 예산절감 등의 효과도 기대할 수 있다.

2) 해사안전 증진

관공선 운영과 관련하여 중시해야 할 것 중 하나는 안전이라 할 수 있다. 선박사고는 대부분 인명사항이나 해양오염을 동반하기 때문에 사고의 예방 및 초기 대응이 매우 중요하다. 특히 많은 지자체나 일부 부서의 경우 안전기준이 명확하지 않거나 너무 포괄적이어서 날로 엄격해지는 안전기준을 수용하지 못하고 있다. 향후에 관공선의 관리, 운영에서 민간 부문보다 더 강화된 안전기준을 적용할 필요가 있다.

3) 부처 간 이해조정

현행 부처 단위의 관공선 관리운영 방식은 시기가 경과함에 따라 부처 중심의 규정과 지침에 기준하여 운영될 정도로 발전하고 있다. 운영효율성

및 관리의 전문성 등을 이유로 관공선 통합운영을 추진하는 경우, 주요 기관들은 그 취지와 더불어 표준운영 지침, 안전관리 협력, 예산 및 선원 인력 확보 지원 등의 협력은 동의하면서도 조직과 인력 및 예산에 대해서는 크게 양보할 의사가 없는 것으로 파악되었다. 따라서 관공선 관리 운영 방안 마련 시 관계 기관 및 전문가 의견 수렴이 필수적이며, 운영방안 및 관리 지침은 부처 간의 마찰을 최소화하는 방안으로 검토해야 한다.

4) 표준화와 현장 특성의 조화

관공선의 운영 및 관리 비용, 선박 대체 비용 등 대표적인 예산집행에 대해서는 표준화된 매뉴얼을 통해 공정하고 투명한 예산 집행을 확보해야 한다. 관리 운영제도의 표준화를 통해 예산확보, 노후선박 대체 등에 대해 체계적으로 대응할 수 있다. 또한 부처 간 수요를 총괄하여 대량 발주를 통한 가격조정이 가능하며, 이에 따른 추가 비용 감소가 예상된다. 특히 선원 및 관리 인력의 편차를 줄이기 위해 운항시간 등 근무시간 형평성 등을 고려한 관리 운영 방안을 마련하고, 선박 정수 및 최소 승무원에 대한 규정을 포함하는 것도 필요하다.

관공선은 현장 특성에 따라 선박의 크기, 관리 해역, 처리 업무 등이 매우 다양하다. 일원화된 관리, 운영 기준을 통해 운영효율화를 도모하는 한편 선박과 근무여건이 매우 상이한 데 따른 현장 특수성을 필히 감안하여 정책을 마련할 필요가 있다.

5) 선박 공동 이용 및 친환경

친환경 교통정책, 특히 선박 온실가스 배출 감축은 국가적 목표로 설정이 되어 있기 때문에 이에 대한 대응이 필요하다. 대부분의 관공선이 에너지 절감 및 환경보호를 위해 솔선수범할 필요가 있으며 새롭게 증가하는

정책수요에는 공동으로 대응할 필요가 있다. 현재 많은 관공선이 항만 내 정박 시 육상전원(AMP)를 이용한 에너지 절감 및 환경보호에 앞장서고 있다. 아직 육상 전력을 활용하기 위한 시스템을 갖추지 못한 선박들과 부두 시설의 경우 이러한 시설을 마련할 필요가 있다.

이외에도 태풍 등으로 인한 국가 재난 시, 해양사고 발생 시, 해양사고 예방 및 위법 행위 단속 등의 업무처리 시 선박을 공동으로 이용하여 효율성을 제고할 필요가 있다.

6) 관공선 통합 운영

관공선 관리 운영에서 가장 획기적인 방안은 관공선 운영을 통합하여 규모의 경제를 달성하고 전문성을 발휘하도록 하는 것이다. 즉 해양관련 업무 및 정책을 전담하는 국토해양부를 중심으로 관공선을 통합, 운영관리함으로써 관공선 관리를 일원화하는 것이다. 이 경우 선박과 선원관리 업무가 규모의 경제를 갖출 뿐만 아니라 통일된 기준과 원칙에 의해 관리가 이루어져 관공선 관리의 효율성, 전문성을 확보하는 한편 예산절감 효과를 기대할 수 있다. 특히 선원의 경우에도 통합관리를 하는 경우 예비선원의 확보가 용이하고 권역별 선원관리를 통해 선원정수를 지킬 수 있게 되어 선박의 안전운항과 효율적 관리에 기여할 수 있다.

2. 관공선 효율적 관리운영 방안

관공선의 통합 운영방안은 국토해양부 소속 관공선의 통합관리운영방안과 전 부처의 관공선을 통합 관리운영하는 방안을 검토할 수 있다. 국토해양부 소관 관공선의 통합운영을 통해 관공선 통합운영에 따르는 기대효과와 예상외의 문제점을 발견할 수 있다. 국토해양부 차원의 관공선 통합

운영 경험을 바탕으로 전 부처 관공선 통합운영안을 마련하는 경우, 시행착오를 줄이고 관련 경험과 전문성을 활용할 수 있는 기회가 될 것이다.

1) 국토해양부 관공선 관리방안

국토해양부 관할 관공선은 순찰선, 표지선, 청항선, 측량선, 해양조사선, 시험조사선으로 구분되며, 국토해양부와 그 소속기관 직제 시행규칙(국토해양부령)에 따라 관공선 업무가 분장되어 있다. 해사안전정책관실(해사기술과)에서 관공선의 관리운영에 관한 업무를 총괄·조정하도록 하며, 물류정책관실(항만운영과)에서 예선 및 항만운영용 선박의 수급과 관리·운영에 관한 사항을, 해사안전정책관실(해양교통시설과)에서 항로표지용 선박의 건조 및 운영에 관한 사항, 국립해양조사원 수로측량과에서 해양조사선 건조 및 운영에 관한 사항을 담당하고 있다. 국토해양부에서도 관리부서 및 예산지원 부서가 상이하여 이에 대한 통합관리방안 방안이 필요하다.

표 3-1 | 국토해양부 관공선 관리부서 및 예산지원부서

선종별		순찰선	표지선	측량선	청항선	조사선
관리부서		항만운영과	해양교통 시설과	항만운영과	해양환경 관리공단	해양조사원
예산 지원 부서	건조비				항만운영과	
	수리비		항만운영과		해양보전과	
	유류비					

자료: 선박안전기술공단, 『관공선 건조 및 운영효율화를 위한 실태조사연구』, 2012.

부처별로는 지방 해양항만청이 45척, 해양환경관리공단 19척, 국립해양조사원 7척이며, 선령이 20년 이상 된 선박이 20척으로 가장 많은 비중을 차지한다.

표 3-2 | 국토해양부 부처별 관공선 현황

부처	척수
지방 해양항만청	45
국립해양조사원	7
해양환경관리공단	19

자료: 국토해양부

표 3-3 | 국토해양부 소속 관공선 선령 현황

선령	5년 미만	5년~10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20년 이상
척 수	10	17	10	14	20

자료: 국토해양부

순찰선은 자체 운영 지침서가 있으며, 항로표지선은 항로표지 업무용 선박의 관리·운영에 관한 규정, 시험조사선은 해양조사선 및 장비 관리·운영지침, 청항선은 선박운영규정으로 관리·운영하고 있다. 따라서 각 선종별로 운영되는 관리운영규정을 표준매뉴얼을 적용하여 관리하도록 하는 방안이 필요하다.

표준 운영매뉴얼은 매년 운영계획을 수립하여 연간 보급기준·유류소모기준 및 계획수리기준, 선박운항계획, 유류수급계획 및 선박의 정비·수리계획, 교육 및 훈련계획, 선박건조 및 폐선계획 향후 5년간의 수급계획 등을 관리하도록 하며, 선박의 정수 및 승무원 정원을 규정하여 최소 안전정원 운영이 지속적으로 유지되도록 해야 한다.

2) 전 부처 관공선 표준 관리운영 지침

부처별, 지자체로 나누어 관리하던 관공선을 통합하여 관리하는 것은 규모의 경제를 통하여 효율화를 도모하는 방안이다. 전체 관공선에 대한 통합관리를 통하여 급유, 선용품, 수리비용 등에 대하여 단체 계약을 통해

비용을 절감할 수 있으며, 관세청 감시정처럼 공동운항을 통해 관공선을 보유하지 않는 부처 및 지자체에도 필요 시 사용할 수 있도록 할 수 있다. 관리 운영을 지자체에 위탁 운영하도록 하여 지자체의 운영여건 개선 및 운영효율 극대화에도 기여할 수 있다. 표준매뉴얼 등을 통한 운영효율화 방안을 모색하기 위하여 각 부처별 의견 수렴 등의 절차가 사전에 반드시 필요하므로 추후 방안을 모색하기로 한다.

제 4 장 관공선의 효율적 관리운동을 위한 법제화 방안

1. 관계 법령 검토

1) 관공선의 관리운동에 관한 규정(국무총리 훈령 제213호, '93.12.29. 폐지)

관공선 관리 운동에 관한 규정은 1984년부터 국무총리 훈령으로 관공선의 효율적인 관리운동을 위하여 필요한 사항을 정하여 운영되어 왔으나, 93년 폐지되었다. 현재 관공선 관리 운동에 대한 법령 및 훈령은 따로 존재하지 않으나, 일부 시도·기관에서 자치규정을 마련하여 운영 중이다.

기존 훈령은 관공선의 정의, 적용범위, 기본계획의 수립 등에 관한 사항, 관공선 관리 운동에 관한 사항, 또한 관공선 운영의 지도 감독 등에 관한 사항을 정하고 있다.

군용함정 및 경찰용선박을 제외한 국가 및 지방자치 단체가 관리 운영하는 모든 선박에 적용하며, 정부투자기관 관리기본법에 의한 정부투자기관 기타 법률(민법 및 상법을 제외한다)에 의한 단체가 보유하는 선박과 국가 또는 지방자치단체가 국가 또는 지방자치단체 외의 자에게 그 관리·운동을 위탁한 선박에 대하여도 필요한 범위 안에서 이 규정을 준용할 수 있다.

또한 매년 임무 및 조직, 연간 보급기준·유류소모기준 및 계획수리기준, 선박운항계획, 유류수급계획 및 선박의 정비·수리계획, 교육 및 훈련계획, 선박건조 및 폐선계획 향후 5년간의 수급계획, 기타 관공선 등의 관리·운동에 관한 중요사항 등의 내용을 포함하여 기본운영계획을 작성하여 운영하도록 되어 있다.

특히 관공선 보유관서는 매년 제원 및 운항계획과 운항실적, 선박의 건조 및 폐선계획, 관공선의 연간정비수리계획과 전년도 실적 등을 보고하도록 되어 관공선의 관리운영계획이 체계적으로 이루어지도록 하였다. 그

세부내용으로는 기본운영계획 및 분기별 세부운영계획의 추진사항에 대하여 지도하며, 연간 보급기준, 유류소모기준 및 계획수리기준에 관한 사항, 교육 훈련 및 선박정비 상태 등 기타 관공선 운영에 관한 중요사항을 감독 하도록 하였다.

또한 관공선의 관리·운영에 관한 중요사항을 심의하기 위하여 국토해양부(해운항만청)에 중앙관공선관리·운영협의회를 두어 관공선의 관리·운영 등에 관계되는 규정을 심의하고, 관리·운영 개선에 관한 관계부처 간의 의견조정 및 선박의 정수 및 승무원 정원의 기준책정에 대한 내용 심의, 관공선 관리·운영 개선에 필요한 중요 업무의 조정 등의 업무를 담당하게 하였다.

| 표 4-1 | 관공선 운영의 지도·감독 및 조정 내용

구분	내용	비고
실태 점검	기본운영계획 및 분기별 세부운영계획의 추진상황	연1회 이상
	선박의 정수에 따른 선박운영	
	보급기준등 각종 기준의 적용	
	선박의 정비 및 수리	
	관공선의 표준화	
	교육·훈련	
	기타 관공선의 운영과 관련된 사항	
지도 감독	기본운영계획 및 분기별 세부운영계획의 추진상황	—
	연간 보급기준, 유류소모기준 및 계획수리기준	
	교육 훈련 및 선박정비 상태	
	기타 관공선 운영에 관한 중요사항	
보고서 제출	운항계획과 운항실적	연1회 보고 (매년 1월31일까지)
	선박의 건조 및 폐선계획과 실적	
	관공선의 연간 정비수리계획과 실적	
	승무원의 자체교육계획과 실적	
	기타 운영지도관서의 장이나 작전통제관서가 지정하는 사항	

2) 관계부처 관공선 관리운영 규정

(1) 부처별 관공선 관리 규정

부처별 관공선 관리 규정은 각기 상이하나 승무원 교육에 관한 사항은 대부분 포함하고 있다. 그러나 건조 및 대체선 등에 관한 사항, 승무정원에 관한 사항은 대부분의 규정에서 정하고 있지 않아 필요 선박의 지연 또는 포기로 이어져 효율적인 업무에 차질을 가져올 수도 있다.

표 4-2 | 부처별 관공선 관리운영 규정

부처	규정	법규형태	건조 및 설계	교육	승무정원
국토해양부	관공선 승무정원 기준	훈령 2009.8.10.	X	X	○
국립해양조사원	해양조사선 및 장비 관리 · 운영 지침	예규 2012.8.16.	○	○	X
국립환경과학원	관공선 관리운영 지침	예규 2002.11.25.	X	○	X
기상청	해양기상관측선 관리 · 운영 규정	훈령 2008.3.26.	X	X	X
농림수산식품부	국가어업지도선 운용관리 및 선박직원 복무요령	훈령 2011.8.19.	X	○	X
관세청	감시정 관리운용에 관한 시행세칙	세칙 2008.10.1.	X	○	○
소방청	경기도 소방정 운영관리 규칙	규칙 1997.9.29.	X	○	X
교육과학기술부	목포해양대학교 실습선 운영규정	개정 1998.2.12.	X	○	X
행정안전부	지방자치단체 관공선관리규정	훈령 2008.6.5. (폐지)	○	○	○

자료 : 법제처

① 국토해양부 관공선 승무정원 기준

국토해양부 소속 관공선에 승선할 승무원의 정원을 합리적으로 정하여 관공선의 안전운항과 업무의 효율성을 보장하기 위한 것으로, 소속 간·선박 간 승무정원체계의 형평성을 유지하고, 승무원 확보의 근거기준을 마련한 훈령이다. 관공선의 범위는 해양조사선, 순찰선 및 표지선 등 국토해양부와 그 소속기관이 관리·운영하는 관공선에 적용한다.

② 국립해양조사원 해양조사선 및 장비 관리·운영 지침

해양조사선의 관리계획 수립에는 선박의 대체, 교체, 신설에 대한 내용을 포함하도록 하고 있으며, 운항계획을 수립하도록 되어 있다. 또한 조사선 건조 및 운영관리 및 유류수급에 관한 사항을 정하고 있다. 또한 승무원 교육을 실시하도록 하며, 항해·갑판·기관 및 통신장비의 운용은 월 1회 이상, 소화훈련 및 퇴선훈련도 월 1회 이상 실시하도록 한다. 또한 구명정강하훈련은 분기 1회 이상, 선체손상 대처훈련·인명사고 시 행동요령 및 비상조타훈련도 분기 1회 이상하도록 하며, 안전수칙 준수교육은 수시로 한다.

③ 국립환경과학원 관공선 관리운영 지침

국립환경과학원 및 물환경연구소가 보유하는 선박을 관공선으로 정하며, 관리계획을 수립하도록 하고 있으며 안전관리, 승무원 교육 훈련 등의 내용을 담고 있다. 또한 선박운항·계류장관리·승무원 복무·안전관리·선박정비 및 수리·교육훈련 등 관공선 업무 전반에 대하여 관공선 총괄관서는 산하기관의 관공선에 대하여 연1회 이상 관리 실태를 점검하도록 하고 있다.

④ 기상청 해양기상관측선 관리·운영 규정

기상청 소속 해양기상관측선에 대한 규정사항으로 매년 기본운영계획

및 월간운항계획을 수립하도록 하고 있으며 특히 부산지방기상청장은 항차운항계획의 수립 및 관측선을 운영·관리하도록 하고 있다. 수리 및 기상관측의 주요 업무에 대한 내용을 주로 규정하고 있다.

⑤ 농림수산식품부 국가어업지도선 운용관리 및 선박직원 복무요령

농림수산식품부의 관공선 관리규정은 “국가어업지도선운용관리및선박직원복무요령”으로 동해 및 서해 어업관리단에 소속된 국가어업지도선의 관리운영 및 선박직원 복무에 관한 사항을 정하였다.

그 내용은 지도선의 임무, 표시방법, 어업지도선의 조직 및 업무분장에 관한 사항, 지도선 운항 및 보고에 관한 사항, 지도선 관리 및 안전에 관한 사항, 당직 및 지도선의 물품 및 유류공급, 수리에 관한 사항, 교육훈련의 실시 등에 관한 사항 등을 규정하고 있다. 특히 긴급환자 발생, 고장 및 해난 사고 어선, 기타지원을 필요로 하는 어선 등에 대한 지원 사업은 복지지도선 규정을 통하여 정하고 있다.

⑥ 관세청 감시정 관리운영에 관한 시행세칙

관세청 감시정은 외국무역선 등에 대한 출입국수속(C.I.Q)업무 및 해상 감시업무를 원활하게 수행하기 위한 세관감시정의 안전관리와 효율적인 운용을 목적으로 하며 감시정 정수, 승무원 정원 등을 정하고 있다. 감시정 관리 및 운영에 대한 사항도 정하고 있으며, 전년도 관리운영실적 및 운항 실적과 당해 연도 기본운영계획을 제출하도록 한다. 안전 운항 및, 유류수급 관리, 감시정에 관한 사항도 상세하게 정하고 있으며 교육훈련을 실시하도록 하고 있다.

⑦ 경기도 소방정운영관리 규칙

소방관서 보유 구조정, 지휘정을 포함한 소방정의 운용 및 안전관리에 관한 사항을 규정하는 것으로 소방정은 관리대장을 통해 고유번호 및 선

명, 소속, 톤수, 건조회사, 건조번호, 건조 연월일 등을 기재하도록 하고 있다. 소방정 승무원은 소방공무원임용에 의한 자로, 직무는 일반직과 특수직무로 구분된다. 일반 직무는 항해, 기관, 통신부서이며, 특수 직무는 화재진압 등 소방업무 관련 직무이다. 또한 정비주기 기준을 마련하여 운영 중이며, 관리운용계획에 소방정의 연간 정비계획을 포함시켜 소요경비를 익년도 예산에 반영하도록 하고 있다. 소방정요원에 대한 교육도 실시하고 있다.

⑧ 목포해양대학교 실습선 운영지침

목포해양대학교 실습선 운영지침은 조직과 운영에 대하여 필요한 사항을 규정하고 있다. 실습선의 총괄책임자로 실습감을 두고, 실습교육과정의 운영과 선박 운항에 관한 업무를 관할하도록 하고 있다. 특히 실습선의 효율적인 관리·운영을 위하여 실습선 운영위원회를 두어 실습선 운항에 관한 세부 계획, 실습선 인원의 직무 배치 추천, 실습선의 안전관리, 실습교과운영 및 학생생활지도 등을 심의하도록 하고 있다. 실습선 관리는 실습선의 보존·정비 및 선용품 수급에 관한 계획을 매년 수립하도록 하고 있다. 참고로 한국해양대학교는 시설물 관리 및 사용에 관한 규정(2010.3. 29)으로 실습선을 시설물 중 하나로 정하고 있으며 실습선 관리·운영규정은 따로 존재하지 않는다.

(2) 현재 운영되고 있는 자치법규

관공선 관리 운영에 대한 자치법규는 강화군, 군산시, 보령시, 여수시, 웅진군, 완도군, 울릉군, 울산광역시 남구, 춘천시 총 10개 시군구에서 자치규정을 운영 중이다. 규정은 대부분 훈령의 형태이며, 예규(보령시), 조례(울산광역시 남구)의 형태도 일부 존재한다.

| 표 4-3 | 지자체 관공선 관리운영 규정

구분	시행	법규형태	건조 및 설계	교육	승무정원
강화군	1983.4.23.	훈령	○	○	○
군산시	2009.12.29.	훈령	X	X	X
보령시	1995.1.5.	예규	X	X	○
여주시	2006.12.29.	훈령	X	X	△
용진군	2006.11.22.	훈령	○	○	○
완도군	2006.8.31.	훈령	X	○	X
울릉군	2009.6.8.	훈령	X	○	X
울산광역시 남구	2012.11.4.	조례	X	○	X
춘천시	1998.11.16.	훈령	X	X	X

자료: 법제처

① 강화군 관공선 관리운영규정

강화군이 보유관리하는 관공서에 관한 규정으로 정수의 관리, 건조 및 설계, 부서 및 임무, 승무 정원, 집중관리, 안전관리, 유류 수불 및 저장관리 등에 사항을 규정하고 있다.

관공선 표준화에 관한 규정은 이미 폐지(1994. 1. 1.)되었으나, 규정에서 이를 반영하지 않은 문제점이 있으며, 다른 지자체와 달리 건조 및 설계에 대한 내용을 규정하고 있다. 또한 행정선 및 특수선으로 대상선박을 구분하며 군단위로 집중 관리하도록 하고 있다.

② 군산시 관공선 관리 및 운영규정

군산시 관공선은 전북 503호 및 전북 702호에 한하고 승무원은 승선하는 일반직 공무원과 고용된 자로 한정한다. 관리는 옥도면장이 하고 있으며 다른 단체 또는 개인에게 위임할 수 없도록 정하고 있다. 군산시 관공선

의 운항은 옥도면 사무소의 민원행정처리를 비롯한 행정지도출장, 시정수행 등의 경우로 한다. 운항허가, 정기수리, 물자관리, 관리책임 등의 사항을 정하고 있다.

③ 보령시 관공선 관리운영내규

보령시 관공선은 국무총리 훈령185호에 의한 규정으로 시가 보유하고 정하고 있다. 항해부, 기관부, 통신부를 두는 부서운영사항 및 승무원 임무에 관한 사항, 복무 및 휴가, 당직 등 근무에 관한 사항이 자세히 규정되어 있다.

④ 여수시 관공선 운영규정

여수시 관공선 규정은 행정지도 단속 및 급수 등을 위한 임무를 수행하고, 선장은 기능직 6급(혹은 7급)으로 하며, 기관, 통신, 사무부를 둘 수 있다. 기타 필요한 승무원은 기능직 8급 또는 그 이하로 정할 수 있다. 부서별 관장 업무 및 당직 근무에 관한 사항, 직무 분담 및 과업 진행에 대한 사항이 규정되어 있다. 특히 항해 중 사고, 입출항 시 필요한 사항 등에 대해서는 시장에게 보고하여 진행하도록 하고 있다. 또한 안전관리에 대한 조항을 두어 선박 안전운항 관리를 입출항, 항해 중 등으로 나누어 규정하고 있다.

⑤ 웅진군관공선 안전관리운항 규정

웅진군 관공선 규정은 행정선, 어로지도선, 병원선 등 기타 공유재산에 포함된 선박에 대하여 적용하며, 매년 기본운영 관리계획을 수립하도록 하고 있다. 관리운영계획에는 선박별로 운항사항과 관리에 따른 예산집행, 승무원에 대한 교육훈련 및 선박의 예방정비계획을 포함하도록 한다. 또한 승무원 소요 인원 및 안전설비 확보, 안전수칙 등의 내용 및 건조계획에 대한 내용을 규정하고 있다. 또한 보험 및 공제 가입 등에 대한 내용도 규정

하고 있는데, 선박은 지방 관공선 공제기금에 가입하도록 하고 있으며, 공무원 이외의 자가 승선 시 사고대비를 위한 승선자 대상 보험을 가입하도록 하고 있다.

⑥ 완도군 관공선 관리규정

완도군은 선종별로 보유 부서를 구분(행정선, 병원선은 재무관, 어업지도선 및 어장정화선은 해양수산과)하며 승무원도 보유 부서 소속으로 하고 있다. 또한 운항 및 배선에 관한 사항, 안전장비 확보에 관한 사항 및 승무원의 교육 및 업무에 대하여 정하고 있다. 특히 승무원은 상반기 하반기로 나누어 안전운항, 화재예방, 각종장비 취급요령, 조난구조, 해상충돌 시 대책 등에 대한 내용을 포함한 교육훈련을 실시하도록 되어 있으며, 만약의 사고를 대비하여 지방 관공선 공제기금에 가입하도록 정하고 있다.

⑦ 울릉군 관공선 관리규정

울릉군 관공선은 어업지도선(경북202호)과 행정선(독도평화호)을 말하며 각각 해양수산과와 독도관리 사무소에서 관리하도록 하고 있다. 관리는 배선, 승무원관리, 유류수불, 선박수리, 정박지 관리 등 관공선에 관한 제반 업무를 관장하도록 하고 있으며, 승무원은 관리부서 소속으로 한다. 또한 임무 및 운항 범위, 배선, 안전장비 확보 등 안전에 관한 사항 등을 규정하고 있다. 관공선 관리부서는 매년 관공선 관리계획을 수립하고, 승무원에게 이를 주지시키도록 하고 있으며, 연 2회 이상의 자체교육훈련도 실시하도록 하고 있다. 안전운항, 화재예방과 진화, 각종 장비 취급요령, 유해작업 시 안전요령, 조난구조, 식중독, 폭발물 안전취급, 해상충돌 시 대책 등에 대한 내용을 포함하여 교육하도록 하고 있으며, 위탁교육도 가능하도록 하고 있다. 또한 선박은 지방 관공선 공제기금에 가입하도록 하고, 공무원 이외의 자가 승선할 경우를 대비한 보험도 가입하도록 하고 있다. 또한 월 1회 관리실태점검을 실시하여 선박운항, 선박계류관리, 승무원 복무, 안전관

리, 선박정비 및 수리, 교육훈련, 각종 일지 작성상태 등 관공선 업무 전반에 대하여 관리하도록 하고 있다.

⑧ 울산광역시 남구 관공선 관리 조례

울산광역시 남구 관공선 관리 조례에 따르면 관공선의 임무는 울산장생포 고래문화특구 발전을 위한 고래탐사 및 울산만 근해 관광산업육성과 선상 문화공연 등 지역문화 발전 도모 등으로 정하고 있다.

임무, 정박항, 선장 및 선원의 직무, 휴가 및 출장 관련 사항, 당직 및 군무요령, 선원 교육훈련, 관리계획수립, 관공선 운영 등의 내용을 정하고 있다.

특히 울산광역시 관공선의 운영은 연근해 운항 및 정박 운영으로 구분되며, 연근해 운항은 고래바다탐사, 어족자원조사, 울산항 절경 및 공단 야경관람 등이며, 정박 운영은 선상견학, 웨딩촬영지 제공, 선상음악회, 구 단위 각종행사 등으로 정하고 있다.

⑨ 춘천시 관공선 관리 운영규정

춘천시가 보유 관리하며 춘천시 관내를 운항하는 관공선의 관리 운영 규정으로 관리책임은 승무원 → 읍·면·동장 → 시장순서로 되어 있다. 운항은 종합행정지도와 내수면 보호관리 등 기타 긴급 필요 시에 운항할 수 있도록 정하고 있으며, 연 1회 이상 관리운영 전반에 걸쳐 점검지도를 실시하고 있다.

2. 규정제정 방안

관공선 관리운영 방안을 마련하기 위해 규정제정 조치가 필요하다고 판단되면 법률을 제정·개정해야 하는지, 명령을 제정·개정하는 것으로 충분한지, 법률을 제정·개정한다면 어디까지 법률로 규정하고 어떤 사항을 명령에 위임할 것인지 그리고 새로 법령을 제정할지 아니면 기존의 법령을 개정하는 것으로 충분한지 등을 전체적으로 검토하여야 한다.

보통 입법절차의 경우 국회의원 10인 이상의 찬성으로 이루어지는 의원입법과 국무회의 심의를 거쳐 대통령이 서명하고, 국무총리·관계 국무위원이 부서하여 제출하는 정부입법이 있다.

관공선 관리 운영상의 표준화된 매뉴얼을 마련하는 방안으로 규정제정 방안을 검토하고자 한다.



| 그림 4-1 | 입법 절차

| 표 4-4 | 입법절차의 세부 내용

절차	내용
제안	<ul style="list-style-type: none"> · 제안권자 : 국회의원, 정부 · 국회의원 : 10인 이상의 찬성 · 국회의 위원회도 그 소관에 속하는 사항에 관하여 법률안 제안 · 정 부 : 국무회의 심의를 거쳐 대통령이 서명하고, 국무총리·관계 국무위원이 부서하여 제출
회부	국회의장은 법률안이 제출되면 이를 인쇄하여 의원에게 배부하고 본회의에 보고한 후(폐회·휴회 등으로 보고할 수 없을 때에는 생략), 소관 상임위원회에 회부하여 심사하게 함
상임위원회 심사	위원회는 회부된 법률안에 대하여 위원회 상정 → 제안자 취지 설명 → 전문위원 검토보고 → 대체토론 → 소위원회심사보고 → 축조심사 → 찬반토론 → 의결(표결)의 순서로 심사
법제사법위원회 체계·자구 심사	위원회의 심사를 마친 법률안은 법제사법위원회에 회부되어 체계·자구 심사를 거치게 됨
전원위원회 심사	위원회의 심사를 거치거나 위원회가 제안하는 의안 중 정부조직에 관한 법률안, 조세 또는 국민에게 부담을 주는 법률안 등 주요 의안에 대해서는 당해 안건의 본회의 상정 전이나 상정 후 재적의원 4분의 1이상의 요구가 있으면 의원 전원으로 구성되는 전원위원회의 심사를 거침
본회의 심의·의결	체계·자구심사를 거친 법률안은 본회의에 상정되어 심사보고, 질의·토론을 거쳐 재적의원 과반수의 출석과 출석의원 과반수의 찬성으로 의결됨
정부이송	국회에서 의결된 법률안은 정부에 이송되어 15일 이내에 대통령이 공포함
대통령의 거부권 행사	<ul style="list-style-type: none"> · 법률안에 이의가 있을 때에는 대통령은 정부이송 후 15일 이내에 이의서를 붙여 국회로 환부하고, 그 재의를 요구할 수 있음 · 재의요구된 법률안에 대하여 국회가 재적의원 과반수의 출석과 출석의원 3분의 2이상의 찬성으로 전과 같은 의결을 하면 그 법률안은 법률로서 확정됨 · 정부이송 후 15일 이내에 대통령이 공포하지 않거나 재의요구를 하지 않은 경우 그 법률안은 법률로서 확정됨
공포	<ul style="list-style-type: none"> · 대통령은 법률안이 정부에 이송된 지 15일 이내에 공포하여야 함 · 제8항의 내용과 같이 법률로 확정된 후 5일 이내에 대통령이 이를 공포하지 않을 경우 국회의장이 공포함 · 법률은 특별한 규정이 없으면 공포한 날로부터 20일을 경과함으로써 효력을 발생함

자료: 국회

1) 의원입법 검토

의원입법의 경우 의원 또는 소속의원을 가진 정당에 의하여 법률안이 마련됨으로써 사실상 법률안의 성안작업이 완료되고, 이렇게 성안된 법률안이 국회에 제출되면 그 법률안은 소관 상임위원회를 중심으로 검토 작업이 이루어진다. 다른 상임위원회와 관련되는 경우에는 관련 위원회의 심의를 거치도록 하고 있다.

법률안이 담고 있는 정책이 정부 전체의 정책방향과 일치하는지 다른 부처의 정책과 중복되거나 배치되지는 않는지, 해당 법률안을 집행하는 데 예상되는 문제점이 없는지 등에 대하여 더 많이 검토하고 분석할 필요가 있으며, 관련이 있는 부처에서도 소관부처와 같은 수준의 주의를 기울여 그 내용을 검토하도록 하고 있다.

또한 의원입법안의 경우 법리적 쟁점, 조직 및 인력관리 등에 관한 쟁점, 예산 관련 사항, 규제 관련 쟁점 등을 검토해야 한다.

특히 관공선의 관리 운영 조직이 공무원 조직으로 정해진다면 이에 대한 정원 및 관리 등에 대한 쟁점 등이 다수 발생할 것으로 예상됨에 따라 예산 관련 등의 내용에 대하여 충분한 검토가 필요하다.

2) 해사안전법 개정 검토

해사안전법(2012. 1. 17. 일부개정)은 선박의 안전운항을 위한 안전관리 체계를 확립하도록 하고 있으며, 선박·해양시설 소유자가 국가의 해사안전에 관한 시책에 협력하도록 하며 제반 안전규정을 준수하도록 정하고 있다. 이에 따라 관공선 관리 운영규정을 제정하는 방안뿐만 아니라, 해사안전법 개정을 통해 관공선 관리운영에 대한 내용을 명시화하는 방안도 검토하고자 한다. 해사안전법은 제46조(선박의 안전관리체제 수립 등) 조항을 통하여 선박을 운항하는 선박소유자가 그 선박과 사업장에 대하여 국토해

양부령으로 정하는 바에 따라 선박의 안전운항 등을 위한 관리체제(이하 “안전관리체제”라 한다)를 수립하고 시행하는 데 필요한 시책을 강구하도록 하는 바, 관공선을 소유하고 있는 부처로 이를 확대하여 안전운항을 위한 관리체제를 수립하도록 하는 방안을 검토할 수 있다. 또한 안전관리 체제에는 해상에서의 안전과 환경 보호에 관한 기본방침, 선박소유자의 책임과 권한에 관한 사항, 안전관리책임자와 안전관리자의 임무에 관한 사항, 선장의 책임과 권한에 관한 사항, 인력의 배치와 운영에 관한 사항, 선박의 안전관리체제 수립에 관한 사항, 선박충돌사고 등 발생 시 비상대책의 수립에 관한 사항, 사고, 위험 상황 및 안전관리체제의 결함에 관한 보고와 분석에 관한 사항, 선박의 정비에 관한 사항, 안전관리체제와 관련된 지침서 등 문서 및 자료 관리에 관한 사항, 안전관리체제에 대한 선박소유자의 확인·검토 및 평가에 관한 사항 등을 포함하도록 하고 있다.

3) 훈령제정 검토

훈령은 사무관리규정 시행규칙이 설명하는 바와 같이 상급기관이 하급 기관에 대하여 장기간에 걸쳐 그 권한의 행사를 일반적으로 지시하기 위하여 발하는 명령으로서 조문형식 또는 시행문형식에 따라 작성하는 것이다. 행정청에 주어진 재량이나 판단여지가 있는 사안에 대한 기준을 정하는 것, 불확정개념을 해석하는 것, 법령이 결여된 부분을 메우는 것 등이 그 내용이 된다.

4) 법제화 방안 비교

의원입법 방안은 법제화 추진이 수월한 편이며, 해사법 개정을 통한 법제화 방안은 기존 법안에 대한 인식 및 접근이 신규 제정보다는 높은 편이다. 그러나 기존 관공선 관리운영에 관한 규정은 국무총리 훈령으로 제

정되었으며, 새로운 규정제정 시 같은 법적 제도로 만드는 것이 혼란을 낮출 수 있다. 또한 법률제정으로 하기에는 시행령, 시행규칙 등의 후속작업이 필요하며 관계법령의 상충관계에 대한 면밀한 검토가 필요하다.

| 표 4-5 | 법제화 방안 비교

구분	의원입법	해사법 개정	훈령 제정
법제화추진 가능성	법제화 추진이 수월한 편임	해사법 개정절차 필요	상급기관의 명령으로 수월
편리성	편리	부처별 이해 조정 필요	편리
후속작업	시행령, 시행규칙 등 제정 필요	관련 규정 수정	추가작업 없음

따라서 별도로 신규 법안을 제정하거나 해사안전법을 개정하기보다는 훈령 제정을 우선적으로 검토할 필요가 있다. 이는 앞서 언급하였던 관공선 관리, 운영상의 문제점을 보완하고 표준화하여 범 부처적으로 적용이 가능한 관공선 체제를 구축하기 위한 규정 제정의 목적이거나 관리 수준 및 후속 법제화 작업 등을 고려할 때 효율적이기 때문이다.

5) 규정안 주요 내용 검토

(1) 규정 제정 목적

관공선(530여 척) 관리에 대한 표준화된 관리운영 **기준**이 마련되어 있지 않아 관리 운영 내용이 기관별로 상이하여 비효율성이 높다. 또한 국가 차원에서 관공선 업무를 총괄하고 조정할 수 있는 체계적인 운영매뉴얼 **마련**이 필요하다.

관공선 업무의 표준화된 매뉴얼 마련은 융합행정서비스체계 구축에 기여할뿐만 아니라 해사안전관리 측면에도 필요한 사항이다.

(2) 주요 규정(안)

① 기본운영 계획 수립

매년 11월 30일까지 차년도의 기본운영 계획과 분기별 세부운영 계획 수립하여 중앙관서에 보고하도록 한다.

② 승무정원 기준

승무정원 기준표에 따라 승무원을 배치하도록 하며, 정원의 변경사유 발생 시에는 관공선 운영위원회의 심의 후 변경하도록 한다.

③ 선박의 정수 배정

기관의 임무, 관할구역 등을 참작하여 운영위원회의 심의 후 국토해양부 장관이 선박의 정수를 결정하도록 한다.

④ 대체선 건조

대체선 건조 시 국토해양부와 협의, 운영위원회 승인(관공선 내구연한 및 선령 등 고려)을 받도록 한다.

⑤ 관공선의 공동 운영

같은 항구에 정박 중인 관공선을 보유관서 간 협의를 통해 공동 운영할 수 있도록 한다.

⑥ 유류의 확보 및 선용품 보급 등

연간 유류소모기준 제시 및 소요량 확보, 운항실적 등을 고려하여 소모품 보급 등에 관한 내용을 정한다.

⑦ 선박의 정비기준

정기검사일 전후로 상가수리를 하도록 하며, 국토해양부 소속 공무원의 기술지원을 받도록 한다.

⑧ 정기적 점검

연 1회 이상 관공선 운영실태를 점검(국토해양부 소속 공무원의 지원) 하도록 한다.

⑨ 관공선 운영위원회 설치 및 운영

관공선 관리운영 등의 심의, 의견조정, 승무정원 기준 조정 등을 위한 운영위원회를 설치·운영하도록 한다.

⑩ 관공선의 표준화

관공선의 설비기준, 주요 장비 탑재 및 선택·선명의 표시에 관한 사항을 지정한다.

제5장 결 론

1. 결 론

1) 관공선의 효율적인 운영 및 관리 필요

관공선은 일부 어업지도선을 제외하고는 대부분 선박의 크기가 작고, 소관 행정목적 위주로 사용되고 있어 관공선에 대한 일반 국민의 관심은 매우 미미한 수준이다. 이 때문에 일반 시민들은 사실 관공선에 대한 관심을 기울이지 못하고 있어 관공선에 대한 관리 운영은 담당자들이나 일부 선박 전문가들로 제한되어 있다. 그러나 관공선이 530여 척에 달하고 승선하는 선원인력을 포함한 관련 인력들이 적지 않기 때문에 관공선에 대한 효율적인 운영은 반드시 이루어져야 한다. 표준화되고 체계적인 업무 기준은 관공선과 관련된 여러 업무수행에 있어 효율성을 보장할 수 있다. 선원 및 선박의 정수, 선박 대체 및 수리 기준, 운영비용, 산정, 안전기준 등에 대한 가이드라인이 마련된다면 관공선 관리주체들은 업무 계획 수립이나 관공선 운영을 좀 더 체계적으로 진행할 수 있을 것이다.

2) 관공선의 안전 및 해양사고 예방

선박의 운영 및 관리에서 무엇보다도 중요한 것이 선박의 안전관리이다. 선박의 관리부실이나 노후화로 인한 사고 발생은 인명과 재산피해를 초래하고 행정서비스 제공의 제약을 받게 한다. 선박 자체의 안전은 선박 안전법을 포함한 관계 법령과 한국선급과 선박안전기술공단의 안전검사 등을 통해 확보를 하고 있다. 그러나 노후 선박의 비중이 높고, 승선 경험 이 부족한 일부 인력의 승선은 안전한 선박관리를 저해하는 요인이라 할

수 있다. 특히 승무정원의 부족이나 업무 급증 시의 과로는 잠재적 사고 요인이다. 따라서 기존 법·제도에서 정하고 있는 안전기준 외에 관공선의 운영 특성과 승선인력, 운항구역 등을 고려한 더 세분화된 안전지침이 필요하다.

3) 선박관리 전문능력 배양 및 활용

선박은 감항성의 유지와 안전성의 확보가 무엇보다도 중요하며 이를 위해 전문자격을 갖춘 선원들이 선박을 운항하고 있다. 일부 시험선이나 관측선에는 선원 외에 과학 및 기술자들이 승선하기도 하나 많은 경우 훈련과 교육을 이수한 자격 있는 선원들이 승선하거나 육상에서 관리업무에 참여하고 있다. 그러나 일부 선박의 경우 선원이 아닌 사람들이 선박에 승선하고 있으며, 선박의 건조나 수리, 안전관리 등에도 선박에 대한 전문성이 미흡한 인력들이 참여하고 있다. 관공선을 운영하는 부서와 지자체들의 경우 적임자를 선발하여 배치할 필요가 있으나 선박이 소형인 경우거나 선원자격을 갖춘 인력확보가 어려운 경우 예산부족 등의 이유로 전문가를 확보하지 못하는 경우가 있다. 관공선의 관리와 운영은 전문성이 요구되는 분야인 만큼 승선 경험을 가진 인력의 확보와 전문인력을 활용한 선박관리가 필요하다. 전문 인력을 확보하지 못하고 있거나 부족한 경우 국토해양부를 비롯한 전문기관의 인력들로부터 지원을 받아 관련 업무를 처리할 필요가 있다. 특히 선급과 안전기술공단의 경우 풍부한 경험과 전문가적 식견을 갖춘 인력들이 많이 있기 때문에 이 인력들을 활용할 경우, 예산절감뿐만 아니라 전문성 확보에도 도움이 될 수 있다.

2. 정책 제언

1) 관공선 관리체계 개선을 통한 국가 예산 집행의 효율성 제고

관공선 관리 운영에 대한 표준지침 및 가이드라인을 통하여 관공선의 건조, 운영, 수리, 대체 등 관공선 라이프 사이클을 반영한 예산 확보 및 집행이 중요하다. 법제화 방안에서 제시한 것처럼 관공선 운영계획, 승무정원이나 선박의 정수 대체선의 건조, 관공선 공동 운영, 유류의 확보 및 선용품 공급, 정비 기준 등이 관공선 운영부서별로 상이하거나 아예 없는 경우들이 있기 때문에 “관공선 관리운영 및 지원에 관한 법(가칭)”을 통하여 이들 기준을 마련할 필요가 있다. 법적 기반하에서 관공선 관리운영체제는 명실상부하게 개선될 수 있으며 이를 통해 국가 예산의 효율적 집행이 기대된다. 자료의 한계로 구체적인 안을 제시하는 데는 어려움이 있었으나 유류나 선용품 공동구매 등은 민간에서도 활용하고 있는 방법이며, 관공선 공동 운영 등은 부분적으로 관세청, 검역소 등이 활용하고 있다. 따라서 이러한 제도를 확산한다면 예산절감의 효과는 어느 정도 발생할 수 있을 것으로 기대된다. 예를 들어 관공선이 사용하는 유류비의 경우 부처별로 기관별로 상이하다. 국토해양부의 경우만 해도 유류비가 소관 기관별로 톤당 368만 원에서 640만 원까지 차이가 있다. 물론 유종에 따른 차이를 무시하고 평균값을 적용한 것이기는 하지만 통합 유류 구매 시 대량물량 구매에 따른 추가 할인이 가능할 것으로 판단된다.

무엇보다도 관공선 관리, 운영 기준의 표준화나 법제화에 근거한 관리는 관공선의 확보나 수리, 대체에 있어 예산절감 효과가 크게 나타날 것으로 기대된다. 대체 선령 기준 설정, 선박검사 결과를 반영한 선박의 탄력적 운항, 선제적 수리를 통한 사고예방은 관공선 운영효율 및 예산 절감에 기여할 수 있다. 동일 선형이나 유사선형의 연차적 발주를 통한 설계비 및 건

조비 절감도 기대효과의 하나이나 민간선박처럼 대형선박이 아니기 때문에 그 효과는 제한적일 것으로 판단된다.

2) 중장기 관공선 통합관리 운영

각 부처별, 지자체별로 산재해 있는 관공선의 관리운영을 통합관리체계로 유도하여 관공선 관리운영의 효율성을 극대화하는 것이 장기적으로는 바람직하나 부서별 업무 조정이나 예산편성 등은 경제적 논리나 안정성만으로는 담보하기가 어려운 것이 현실이다. 관련 부서 인터뷰나 현장 조사 시 부서의 대부분이 관공선 관리운영 표준화, 안전 지침, 전문인력의 확보 등에 대해서는 긍정적이었으나 전면적인 통합관리에 대해서는 부정적이거나 장기적인 검토가 필요하다는 입장이다. 각 부서마다 고유한 행정목적이 있고 이에 특화되어 온 관리 시스템이 존재하기 때문에 나름의 장점이 있으며 통합관리의 경우, 통합관리 주체와의 의사소통, 업무 협조의 어려움과 자체 조직 변화 등이 예상되어 신중한 접근이 필요하다는 의견이 많았다. 관련 부서의 의견과 통합관리의 기대효과를 장기적으로 확인 및 검증할 필요성 등을 고려하여 볼 때 단일주체로의 관공선 통합관리는 시간을 두고 추진할 필요가 있다.

이러한 조치는 근거규정 또는 법률에 기반을 두어 추진하여야 안정성과 시행가능성이 확보되므로 향후에는 규정의 제정과 이를 위한 의견 수렴 및 이해관계 조정에 집중할 필요가 있다. 단일주체로의 관공선 관리 통합 이전에는 관련 부처 담당자 및 전문가들로 구성된 “관공선 운영위원회”를 통하여 관공선의 관리 운영에 대한 각종 지침과 기준 마련, 부서별 협력방안 등을 협의를 통해 마련할 수 있다. 즉 관리운영의 표준화나 가이드라인 등은 국토해양부가 중심이 되어 공동으로 제정하고, 실행은 각 기관이 담당하는 형태를 적용할 수 있다.

이 경우 관련 부서들이 가지고 있는 관공선 통합에 대한 부정적인 인식을 해소하면서 관공선 관리, 운영의 효율성을 상당 부분 확보할 수 있다. 전면적인 통합운영의 경우 선박소유권, 운영인력, 예산 및 조직 등 현실적인 문제가 예상되므로 장기적으로 추진하고 중·단기적으로 운영효율성 개선에 주력할 필요가 있다.

3) 관공선 관리운영에 관한 규정 제정

정부 조직 및 인력과 관련된 조치는 법적 근거를 확보하고 이에 기반을 두어 이루어지는 것이 일반적이고 가장 효율적이다. 앞서 논의한 것처럼 관공선 관리운영에 관한 규정(안)을 마련하여, 관공선의 통합관리 운영을 위한 안정적인 제도적 기반을 마련하는 것이 중요하다. 즉 관공선 관리운영 효율화는 규정제정을 통한 기반확보가 관건이며, 의원입법이나 기존 법률의 재개정은 그것을 구체화하는 수단인 것이다.

과거 관공선 관리의 경험과 전문성 그리고 업무소관 및 기존 해사안전법 등과의 관계를 고려할 때 국토해양부가 관공선 관리 주체가 되는 것이 적절하다고 판단된다.

국토해양부는 법제정의 효율성, 소요 시간, 타 법률과의 관계, 관계부서의 의견 등을 고려하여 단독법률제정이나 기존 법률 재개정을 추진할 필요가 있다. 각각 장단점이 있기 때문에 실제 법제화 과정에서는 이해당사자의 의견수렴이 중요하며 장기적인 비전과 세부적인 관공선 통합운영 전략이 필요하다. 관공선을 통합 관리하는 경우 선박과 인력이 방대하기 때문에 (가칭) 관공선 관리공단 등 별도의 운영조직을 두는 것이 관리 효율성을 제고할 수 있을 것으로 판단된다. 그리고 지방 해양항만청과 연계한 권역별 조직을 두고 운영한다면 조직의 안정성과 효율성도 확보할 수 있을 것이다. 기존 타 부처나 지방자치단체의 관공선 업무 담당자들을

동 조직에 흡수하면 업무의 연속성이나 조직의 안정성을 제고할 수 있을 것이다.

4) 추가적인 조사와 연구 필요

본 연구는 현행 관공선 운영의 문제점과 애로요인을 분석하고 관공선 통합관리 운영의 필요성과 가능성 및 잠재적 기대효과 등을 검토하였다. 그러나 관공선 운영비용 및 인력에 대한 자료 접근의 한계, 일부 부서의 협조 제약 및 연구 시간 제약 등으로 모든 관공선에 대한 조사와 분석을 하지 못하고 농림수산부, 관세청 등 중요 부서를 대상으로 조사, 분석을 진행한 한계가 있다. 따라서 향후 여건이 마련된다면 좀 더 광범위한 조사가 필요하며, 정보접근이 제한적이었던 부분에 대한 조사도 함께 진행할 필요가 있다.

참 고 문 헌

〈국내 문헌〉

선박안전기술공단, 『관공선 건조 및 운영효율화를 위한 실태조사 연구』,
2012.

〈국외 문헌〉

해상보안청, 『일본해상보안청 정책평가홍보실』, 2012. 3.
무라타 하루미, 『체계 해상법』, 2005, p. 45.
일본 방위성 방위연구소, 『중국 안전보장 리포트』, 2011.
신성출판사 편집부, 『船のしくみ』, 2008.

〈인터넷 자료〉

법제처 홈페이지(<http://www.moleg.go.kr>)
해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp)
해상재해방지센터 홈페이지(<http://www.mdpc.or.jp>)
소방청 홈페이지(<http://www.fdma.go.jp>)

부록 1. 일본 관공선 현황

1) 일본 해상보안청 관공선(순시선) 현황

(1) PLH형(Patrol Vessel Large With Helicopter형)

일본 해상보안청 소속 순시선 가운데 가장 큰 선박으로 헬리콥터 탑재가 가능한 대형 순시선이다. PLH형 순시선은 헬리콥터 1대 탑재형과 헬리콥터 2대 탑재형이 있다.

① 헬리콥터 1대 탑재형

- i) そうや(쏘우야)형 순시선(PLH01) : 탑재기는 벨 212
- ii) つがる(쓰가루)형 순시선(PLH02-10) : 건조년도에 따라 형상·성능이 큰 차이가 있음. 탑재기는 벨 212



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

② 헬리콥터 2대 탑재형

- i) みずほ(미즈호)형 순시선(PLH21, 22) : 탑재기는 벨 212
- ii) しきしま(시키시마)형 순시선(PLH31) : 세계 최대급의 순시선. 탑재기는 AS332L1

(2) PL형(Patrol Vessel Large형)



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 부록 그림 2 | 해상보안청 PL51 순시선 ひだ(히다)



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 부록 그림 3 | 해상보안청 PL42 순시선 でわ(대와)



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 부록 그림 4 | 해상보안청 PL111 순시선 れぶん(레분)



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 부록 그림 5 | 해상보안청 PL31 순시선 이즈(이즈)

① 3,500톤형

- i) いず(이즈)형 순시선(PL31) : 재해 대응형, 구난 강화 지정선으로 지정

② 3,000톤형

- i) こじま(고지마) 순시선(PL21) : 해상보안대학교의 연습선
ii) みうら(미우라) 순시선(PL22) : 해상보안학교의 연습선

③ 2,000톤형

- i) ひだ(히다)형 순시선(PL51-53) : 큐슈 남서해역 공작선 사건 발생 이후, 건조된 헬기 갑판, 고속·고기능 대형 순시선

④ 1,000톤형

- i) しれとこ(시래토고)형 순시선(PL101-128) : PL105는 사고 발생으로 인해 순시선 역할 중지
ii) おき(오키)형 순시선(PL01) : 구난 강화형 순시선의 프로토타입
iii) おじか(오지카)형 순시선(PL02-08) : 구난 능력 강화형
iv) あそ(오소)형 순시선(PL41-43) : 큐슈 남서해역 공작선 사건 발생 이후 건조된 고속·고기능 대형 순시선
v) はてるま(하테루마)형 순시선(PL61-69) : 거점 기능 강화형
vi) くになみ(쿠니가미)형 순시선(PL09-10)

⑤ 신1,000톤형

2011년부터 6척의 건조 진행 중

(3) PM형(Patrol Vessel Medium형)

① 500톤형

- i) てしお(데시오)형 (PM01-14)

ii) (てしお(테시오) (PM15)

② 신4-350톤형

たかとり(타가토리)형 (PM89-94)

③ 350톤형

i) あまみ(아마미)형 (PM95-98)

ii) とから(도카라)형 (PM21-37)



자료 : 해상보안청 홈페이지(www.kaiho.mlit.go.jp/).

| 부록 그림 6 | 해상보안청 PM84 しらかみ(시라카미), びほ(비호루)형 순시선

(4) PS형(Patrol Vessel Small형)

① 180톤형

i) みはし(미하시)형 (PS01-04)

ii) びざん(비산)형 (PS05-19)

② 신 130톤형

たかつき(카카쓰기)형 (PS108-109)

③ 고속 특수 경비선

つるぎ(쓰루기)형 (PS201-206)

부록 2. 관공선 관리운영에 관한 규정

[국무총리훈령 제○○호]

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 규정은 관공선의 체계적인 관리 운영 및 관공선 업무의 표준화를 통하여 국가 재산의 보호와 효율적인 운용에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “관공선”이라 함은 국가·지방자치단체 및 공공기관 등이 행정·지도·교육·연구 등의 목적으로 관리 운영하는 선박을 말한다. 다만 부선 등 무동력선을 제외한다.
2. “중앙관서”라 함은 국가기관인 경우에는 보유관서의 상급기관인 중앙행정기관을 말하며, 지방자치단체인 경우에는 서울특별시장 및 시·도지사를 말한다.
3. “보유관서”라 함은 관공선을 직접 관리 운영하는 행정기관을 말한다.
4. “위탁관서”라 함은 국가 또는 지방자치단체 소유의 관공선을 위탁받아 관리 운영하는 공단·정부출연 연구기관, 기타 법률(민법 및 상법을 제외한다)에 의한 단체를 말한다.
5. “운영지도관서”라 함은 지방 해양항만청을 말한다.

제3조(적용 범위) 이 규정은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 적용한다. 다만 군용 함정 및 경찰용 선박을 제외한다.

1. 국가 및 지방자치단체가 보유하고 있는 선박
2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에서 정한 공공기관이 보유하거나 국가 및 지방자치단체로부터 위탁받아 관리하는 선박

3. 대학·정부 출연 연구기관 등이 보유하거나 민간에 관리를 위탁한 선박

제4조(기본운영계획의 수립 등) ① 보유관서의 장은 매년 11월 30일까지 다음 연도의 기본운영계획과 이에 따른 분기별 세부운영계획을 작성하여 중앙관서의 장에게 보고하여야 한다.

② 기본운영계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 임무 및 조직
2. 연간 선박운항계획
3. 유류 및 선용품 수급 계획
4. 선박 정비 및 수리 계획
5. 선원 교육 및 훈련 계획
6. 선박 건조 및 폐선 계획 등 향후 5년간의 수급 계획
7. 기타 관공선의 관리 운영에 관한 사항

③ 중앙관서의 장은 제1항에 따라 소속 보유관서로부터 보고를 받은 기본운영계획을 매년 12월 31일까지 국토해양부장관에게 통보하여야 한다.

④ 국토해양부장관은 중앙관서의 장이 통보한 기본운영계획이 불합리하다고 인정될 경우 이의 조정을 요구할 수 있다.

제5조(승무정원 기준) ① 보유관서의 장은 관공선에 국토해양부장관이 정하여 고시한 「승무정원기준표」에 따라 승무원을 배치하여야 한다.

② 보유관서의 장이 승무정원 기준을 변경하고자 하는 때에는 소속 중앙관서의 장을 거쳐 국토해양부장관에게 요청하여야 한다.

③ 국토해양부장관이 선박의 승무정원 기준을 변경하고자 할 때에는 제17조의 규정에 의한 관공선 운영위원회의 심의를 거쳐야 한다.

제6조(선박의 정수) ① 보유관서별 선박의 정수는 당해 행정기관의 임무·기능·업무량 및 관할구역 등을 참작하여 국토해양부장관이 정하여 고시한다.

② 보유관서의 장은 선박의 정수를 배정받거나 정수를 변경하고자 하는

경우 중앙관서의 장을 거쳐 국토해양부장관에게 요청하여야 한다.

③ 국토해양부장관은 제2항의 규정에 따라 보유관서의 장으로부터 선박 정수의 변경을 요청받거나 보유관서의 기능 축소, 기타의 사유 등으로 선박의 정수를 변경할 필요가 있다고 인정할 때에는 제17조의 규정에 의한 관공선 운영위원회의 심의를 거쳐 선박의 정수를 조정할 수 있다.

제7조(선박의 대체 건조 등) ① 보유관서의 장이 관공선을 대체 건조하고자 할 때에는 소속 중앙관서의 장을 거쳐 국토해양부장관과 협의하여야 한다.

② 국토해양부장관은 관공선의 내구연한, 선령 등을 고려하여 제16조에 따른 관공선 운영위원회의 심의를 거쳐 대체선 건조를 승인할 수 있다.

③ 대체선 건조 기준 및 승인 절차 등에 대하여는 국토해양부령으로 정한다.

제8조(전담부서의 지정) 보유관서의 장은 관공선을 관리할 수 있는 전담 부서를 두어 관공선의 운영실태, 재산현황 및 인원 그 밖에 필요한 사항을 관장하도록 하여야 한다.

제2장 관공선의 관리 및 운영

제9조(보유관서의 책무) ① 보유관서의 장은 관공선을 성실하게 관리 운영하여야 할 책임을 진다.

② 보유관서의 장은 「관공선 운영지침」을 작성하여 이를 관공선에 비치하게 하여야 한다.

③ 관공선 운영지침 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제10조(관공선의 공동운영) 보유관서의 장은 다른 보유관서의 장과 협의하여 같은 항에 정박 중인 관공선을 공동 운영할 수 있다.

제11조(유류의 확보) 보유관서의 장은 관공선별로 매년 시간당 평균 유류 소모기준을 정하고 그 유류소모 기준과 다음 회계연도 운항계획을 근거로 연간 유류 소요량을 확보하여야 한다.

제12조(선용품 등의 보급) 보유관서의 장은 관공선별로 국토해양부장관이 정한 소모품 보급기준에 따라 소모품을 보급하여야 한다. 다만 보유관서의 장이 필요하다고 인정하는 경우에는 소모품 보급기준에 따르지 아니할 수 있다.

제13조(선박 정비 등) ① 보유관서의 장은 정기검사일 전후로 정기적 상가수리를 하여야 한다. 다만 긴급수리가 필요한 경우 등에는 그러하지 아니하다.

② 보유관서의 장은 수리내역 검토 등 기술적인 사항에 대하여 운영지도관서의 장에게 지원을 요청할 수 있으며, 이 경우 운영지도관서의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제14조(비치 서류) ① 보유관서의 장은 관공선에 국토해양부령으로 정하는 각종 서류를 비치하여야 한다.

② 보유관서의 장은 관공선에 대한 기록카드를 작성하여 비치하고, 그 변동사항을 기록 유지하여야 한다. 이 경우 기록카드는 전자적 방법으로 의하여 기록 관리할 수 있다.

제15조(선원의 교육훈련) 보유관서의 장은 관공선 선원의 자질향상을 위하여 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 교육훈련을 실시할 수 있다.

제3장 관공선 운영 지도 감독 및 조정

제16조(정기적 점검) ① 중앙관서의 장은 연 1회 이상 소속 보유관서의 관공선 운영 실태를 점검하여야 한다.

② 중앙관서의 장은 제1항의 운항실태 점검을 할 경우 국토해양부장관에게 지원을 요청할 수 있으며, 이 경우 국토해양부장관은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

③ 중앙관서의 장은 제1항의 실태 점검을 한 결과 개선 또는 시정되어야 할 사항이 있는 때에는 보유관서의 장에게 이를 서면으로 통보하여

야 하며, 그 조치 결과에 대하여 국토해양부장관에게 서면으로 통보하여야 한다.

④ 운영실태 점검 절차 등에 대하여는 국토해양부령으로 정한다.

제17조(운항실적 보고) ① 보유관서의 장은 매년 1월 31일까지 전년도 관공선 운영실적을 작성하여 중앙관서의 장에게 제출하여야 한다.

② 중앙관서의 장은 제1항의 운영실적을 국토해양부장관에게 제출하여야 한다.

③ 운영실적 작성 등에 대하여는 국토해양부령으로 정한다.

제4장 (관공선 운영위원회)

제18조(운영위원회의 설치) ① 정부는 관공선 업무와 관련 부처 간의 효율적인 업무조정에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 국토해양부장관 소속으로 관공선 운영위원회(이하 “운영위원회”라 한다)를 둔다.

② 운영위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 관공선의 관리 운영 등과 관련한 규정의 심의
2. 관공선의 관리 운영개선에 관한 부처 간 의견 조정
3. 관공선의 승무정원 기준 조정
4. 관공선의 정수 조정
5. 관공선의 대체 건조 및 신조선 건조 심의 조정
6. 기타 업무

③ 위원회는 위원장, 부위원장 각 1명을 포함하여 13명 이내의 위원으로 구성한다.

④ 위원장은 국토해양부 물류항만실장이 되고, 부위원장은 해사안전정책관이 되며, 위원은 다음 각 호의 사람으로 한다.

1. 관련 중앙행정기관의 과장급 공무원
2. 선박운영에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 중에서 국토해양부장관이 위촉한 사람(이하 “위촉위원”이라 한다)

- ⑤ 위원회에 간사 1명을 두되, 간사는 국토해양부 해사기술과 과장으로 한다.
- ⑥ 위촉위원의 임기는 3년으로 한다.
- ⑦ 위원회에는 회의에 상정할 안전에 관한 전문적인 연구, 사전 검토 및 조정, 위원회에서 위임한 업무 처리 등을 위하여 실무위원회를 둔다.
- ⑧ 위원회의 운영과 실무위원회의 구성, 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제19조(위원회 의결사항의 적극 추진 등) 관련 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 위원회에서 심의·의결된 사항을 적극 반영하여 추진하여야 하며, 그 세부실천 계획 및 실적을 위원회에 보고하여야 한다.

제5장 관공선의 표준화

제20조(설비 기준) 보유관서의 장은 선박안전법에 따른 선박설비 기준 등에 적합하도록 관공선을 건조하여야 한다.

제21조(설계서 등 사전검토) ① 보유관서의 장은 신조선을 건조하고자 하는 경우 기본설계서 및 주요 장비 목록을 작성하여 중앙관서의 장을 거쳐 국토해양부장관에게 검토를 요청하여야 한다.

② 국토해양부장관은 제1항의 기본설계서 및 주요 장비 목록을 검토하여 불합리하다고 인정될 경우 이의 조정을 요구할 수 있다.

제22조(선명 및 선택의 표시) 관공선의 선명 부여 및 선택 표시 방법 등은 국토해양부령으로 정한다. 다만 특별한 사유가 있다고 인정되는 때에는 국토해양부장관과 협의하여 보유관서의 장이 따로 정할 수 있다.

제23조(건조 보고) 보유관서의 장은 관공선을 건조하거나 건조된 관공선을 인수한 때에는 국토해양부령으로 정하는 사항을 중앙관서의 장을 거쳐 국토해양부장관에게 보고하여야 한다.

제6장 보 칙

제24조(권한의 위임·위탁) ① 이 법에 따른 국토해양부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속기관의 장에게 위임하거나 선박안전기술공단에 위탁할 수 있다.

② 국토해양부장관은 제1항에 따라 위임 또는 위탁한 사무에 관하여 그 위임 또는 위탁을 받은 자를 지휘·감독한다.

③ 국토해양부장관은 제1항에 따라 위임 또는 위탁한 사무에 관하여 그 위임 또는 위탁을 받은 자에게 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다.

부 칙

① (시행일) 이 규정은 발령한 날부터 시행한다.

관공선 관리운영 효율화 방안 연구

2012年 12月 29日 印刷
2012年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	金 學 韶
發行處	韓 國 海 洋 水 產 開 發 院 서울특별시 마포구 매봉산로 45
전 화	02-2105-2700 FAX : 02-2105-2800
등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호

組版 · 印刷 / 영진피앤피 02-734-3713 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337