

# KMI 동향분석

**VOL.53**

2017 OCTOBER

발간년월 2017년 10월(통권 제53호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 대형 해양사고 예방대책이 우선되어야

- 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적  
사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -

박한선 해운해사연구본부 실장

(hspark@kmi.re.kr/051-797-4627)

박혜리 해운해사연구본부 전문연구원

(hrpark@kmi.re.kr/051-797-4629)

반영길 해운해사연구본부 연구원

(banyg@kmi.re.kr/051-797-4625)

류희영 해운해사연구본부 연구원

(hyryu@kmi.re.kr/051-797-4634)

이혜진 해운해사연구본부 연구원

(jinlee@kmi.re.kr/051-797-4626)

삼면이 바다인 우리나라 해역에서는 높은 어획강도, 활발한 해상교역과 여객수송, 다양한 레저 활동, 각종 해양 및 항만시설 등 복잡한 해상교통 환경으로 인해 해양사고 위험 가능성이 상존하고 있는 상황이다. 1970년 과적과 승선인원 초과가 원인이 된 남영호 침몰사고, 1993년 기상악화와 과적이 원인이었던 서해훼리호 침몰사고, 2007년 기상악화와 무리한 운항이 단초가 된 허베이스피리트호 기름유출 사고, 2014년 선체 개조와 과적이 주요 원인이 된 세월호 침몰사고와 올해 2017년 스텔라데이지호 사고와 같은 대형 해양사고로 막대한 인적, 물적, 사회적 비용 손실이 야기되었다.

지난 6월에 개최된 ‘제3회 대한민국 해양안전엑스포’ 방문자 302명을 대상으로 대국민 해양 안전의식 조사를 실시한 결과 대형 해양사고가 지속적으로 발생하고 있음에도 불구하고 여전히 국민안전의식 수준은 개선되지 않고 있으며, 세월호 사고와 같은 대형 해양사고의 재발 가능성이 크다는 응답이 매우 높게 나타났다. 또한 응답자 97.6%가 해양안전확보 및 사고예방을 위한 정책이 가장 우선적으로 필요하다고 응답하였다. 일반 국민들은 사고 발생 후의 조치가 아니라 사전에 사고를 방지할 수 있는 대책을 주문하고 있다.

문재인 정부는 ‘국민의 안전과 생명을 지키는 안심사회 구축’을 국정전략에 우선순위를 두고 있다. 따라서 대형 해양사고 발생 이후 사고피해를 최소화하는 것보다 사전에 대형 해양사고를

---

예방하기 위한 물적·인적·제도적 측면에서 다음과 같은 대책방안을 마련하여 시행할 필요가 있다.

첫째, 물적 측면에서의 대형 해양사고 예방대책으로 정부의 해양사고조사체계를 확립해야 한다. 영국, 미국 및 호주 등과 같이 전문적인 해양사고 조사·분석센터 설립을 적극적으로 검토해야 한다. 또한 대형 해양사고를 조사·분석함에 있어서 사고원인 규명과 분석을 보다 객관화, 고도화, 전문화할 수 있도록 과학적인 조사·분석이 가능한 첨단시설과 장비를 도입하여야 한다. 이 센터를 기반으로 대형 해양사고의 빅데이터 구축(해역별·선종별 운항특성 분석 등), 다양한 해양사고 발생에 대응하기 위한 시나리오 개발 및 선박의 조기경보시스템 등 사고예방 대책을 수립해야 한다.

둘째, 인적측면의 대책에 있어서는 해양안전정책의 현장 이행능력 및 해양안전관리기관의 업무 역량강화가 무엇보다도 중요하다. 정책의 실효성 확보를 위하여 현장투입인력에 대한 능력향상 프로그램을 개발하고, 지속적인 교육훈련을 실시해야 한다. 특히, 과학적인 해양사고 조사·분석 기법 및 첨단시스템 교육 등을 통해 현장인력의 능력향상을 도모할 수 있어야 한다.

셋째, 제도적 측면에 있어서는 대형 해양사고 조사·분석활동을 보다 과학적이고 객관적으로 수행할 수 있도록 첨단시설과 분석 장비의 도입, 조사·분석센터의 설립 등에 관한 관계법령의 정비가 이루어져야 할 것이다. 동시에 현장인력 확충 및 교육훈련 프로그램 개발 등을 위한 적극적인 예산지원이 필요하다.

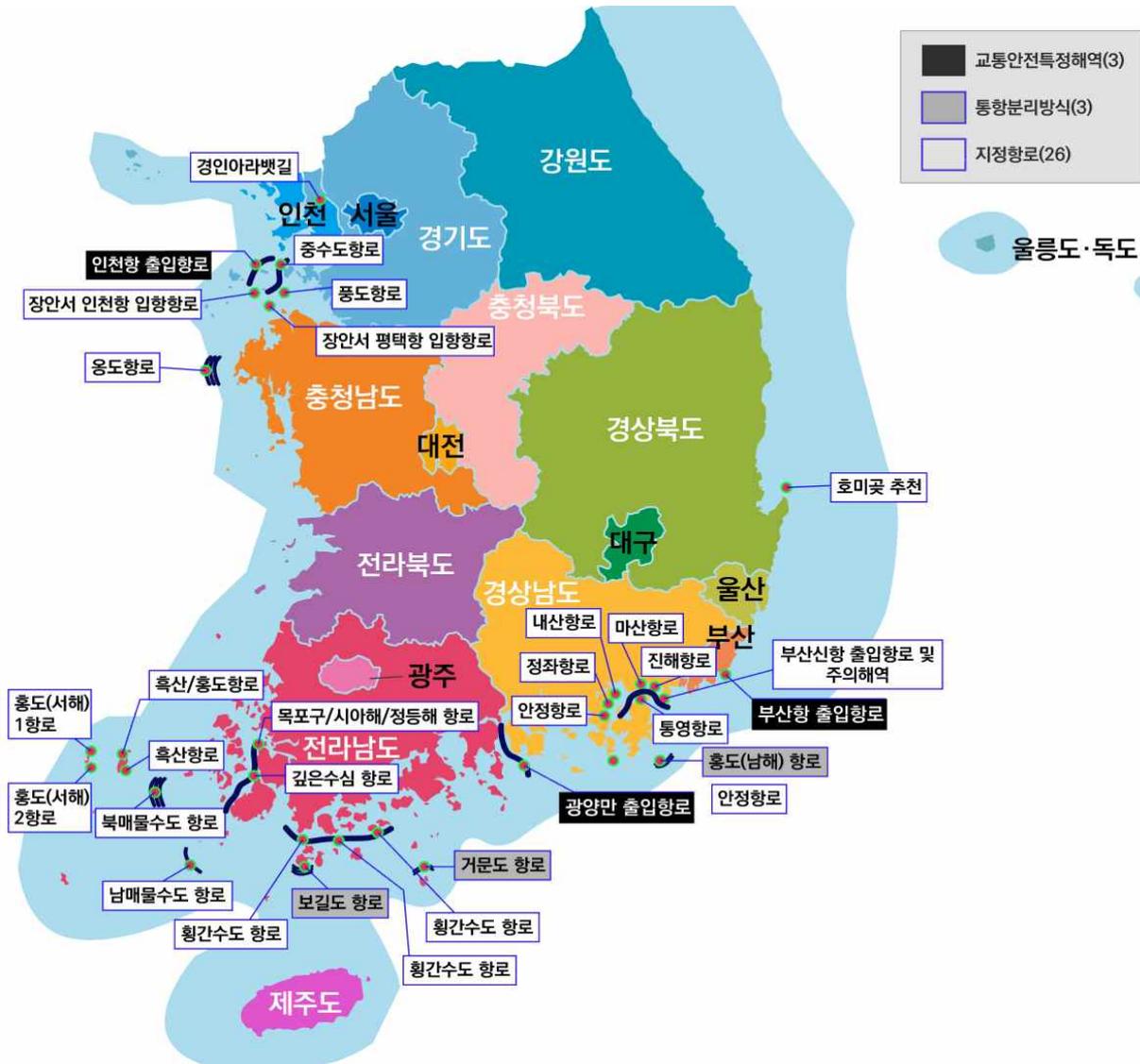
---

# 우리나라 해상안전 여건

## ■ 집약적 해역이용에 따른 해양사고 위험성이 상존함

- 우리나라 연안에는 3개의 특정해역 출입항로, 3개의 통항분리항로, 26개의 지정항로 등 법정 지정항로가 설정되어 있으며 31개의 무역항, 29개의 연안항, 109개의 국가어항이 운영되고 있음
- 높은 어획강도, 활발한 해상교역, 각종 해양·항만시설 등이 산재 되어 있고 여객수송, 해양레저 등 복잡·다양한 해상교통환경을 보유하고 있음

그림 1. 연안해역 항로 수 및 위치



\* 교통안전특정해역출입항로(3) : 인천항 출입항로, 부산항 출입항로, 광양항 출입항로  
 통항분리항로(3) : 보길도항로, 거문도항로, 홍도(남해)항로  
 지정항로(26) : 경인아래벚길, 중수로, 장안서 인천항, 풍도, 웅도, 장안서, 흑산·홍도, 대산항로 등  
 자료: 해양수산부, "제3차 전국항만기본계획" 재구성, 2017.

## ■ 전체 선박 중 어선 세력이 절대적인 비중(73.3%)을 차지하고 있음

- 2016년 기준, 우리나라 전체 등록선박은 91,324척이며 이중 일반선이 10.1%(9,142척), 레저선박이 16.6%(15,172척), 어선이 73.3%(66,970척)를 점유하며 큰 비중을 차지하고 있음

표 1. 우리나라 등록선박 현황('16년)

구 분	계	일반선						어선	레저선박
		여객선	화물선	유조선	예선	부선	기타		
척 수	91,324	299	716	757	1,265	1,954	4,191	66,970	15,172
(비율)	(100%)	(0.33%)	(0.78%)	(0.82%)	(1.38%)	(2.13%)	(4.58%)	(73.4%)	(16.5%)

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016

- 일반선의 경우, 선령 20년 이상 노후선박이 전체의 56.5%(5,190척)를 차지하고 있으며, 노후선박의 경우에는 주요 설비 및 선체의 결함 발생률이 높아 집중 안전관리가 필요한 실정임

표 2. 일반선 선령별 통계('16년)

구 분	계	5년미만	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25년이상
척 수	9,269	685	1,038	1,041	1,541	1,727	3,237
(비율)	(100%)	(7.4)	(11.1)	(11.2)	(16.6)	(18.6)	(32.9)

자료: 해양수산부, "등록선박통계", 2016

- 어선의 경우, 10톤 미만 소형어선이 94.6%(63,380척)를 차지하고 있어 연안을 비롯한 전 해역에 걸쳐 복잡한 해양교통 환경을 조성하고 있음

표 3. 어선 톤수별 통계('16년)

구 분	계	1톤 미만	1-5톤	5~10톤	10~50톤	50~100톤	100~200톤	200톤 이상
척 수	66,970	15,576	40,082	7,722	2,219	750척	244	377
(비율)	(100%)	(23.3%)	(59.9%)	(11.5%)	(3.3)	(1.1)	(0.4)	(0.6)

자료: 해양수산부, "등록어선통계", 2017.

## ■ 선원 고령화 및 외국인 선원의 증가세가 가속화 되고 있음

- 내국인 선원 중 50대 이상 선원이 66.7%를 차지하고 있는 것으로 파악되어 선원의 고령화가 지속되고 있는 것으로 분석됨

표 4. 우리나라 선원 연령분포 현황('16년)

							단위: 명
구분	30세 미만	40세 미만	50세 미만	60세 미만	60세 이상	합계	
해기사	항해사	1,673	1,209	1,755	3,316	3,452	11,405
	기관사	1,640	948	1,177	2,792	3,558	10,115
	통신사	0	1	25	71	79	177
	계	3,313	2,158	2,957	6,179	7,089	21,697
부원	150	1,141	2,159	5,250	5,288	13,988	
합계	3,463	3,299	5,116	11,429	12,378	35,685	
(구성비)	9.7	9.2	14.3	32.0	34.7	100.0%	

자료: 한국선원복지고용센터, "한국선원통계연보", 2017.

- 2016년 기준, 외국인 선원이 전체 선원의 37.9%를 차지하며 총 61,600명 중 내국인이 38,293명, 외국인이 23,307명(비어선 11,211명, 어선 12,096명)으로 집계됨
- 지난 5년 동안 국적별로는 중국선원 비율이 지속적으로 높았으나 중국선원의 임금상승 등으로 인해 2012년 이후로는 베트남, 미얀마, 필리핀 선원 등이 증가 추세를 보이고 있음

표 5 외국인 선원 현황(2012-2016)

														단위: 명
구분	관 리 현 황					국 적 별								
	계	외항선	원양 어선	내항선	연근해 어선	계	중 국	인도 네시아	베트남	미얀마	필리핀	우크 라이나	기타	
2012	21,327	9,672	4,647	597	6,411	21,327	3,654	6,275	2,628	4,031	4,587	18	134	
2013	20,789	9,691	4,298	607	6,193	20,789	2,341	6,073	3,282	3,687	5,175		231	
2014	22,695	10,576	3,551	655	7,913	22,695	2,179	6,731	4,208	4,001	5,504	72		
2015	24,624	12,136	3,374	673	8,441	24,624	2,000	6,895	4,697	4,619	6,321		92	
2016	23,307	11,211	2,991	791	8,314	23,307	1,737	6,991	4,642	4,235	5,503		199	

자료: 한국선원복지고용센터, "한국선원통계연보", 2017.

## ■ 여객선 등 다중이용선박의 이용객이 증가함

- 다중이용선박은 교통수단, 레저활동 및 해상업무용으로 연간 삼천만명의 국민들이 이용하고 있음

- 2016년 기준, 다중이용선박은 총 2,596척이 등록·신고되어 있으며, 그 중 여객선은 168척, 유도선 402척, 통선 113척, 낚시어선 1,266척, 레저선박 647척 등으로 나눌 수 있음
- 낚시어선 돌고래호 전복사고('15.9.5), 유람선 바캉스호 좌초사고('14.9.30) 등으로 다중이용선박의 안전관리 강화 필요성이 증대됨
- 선종별 사업특성에 따른 서로 다른 안전기준과 관리주체로 인해 선종 간 안전관리 불균형 등 안전 관리 취약요소가 상존하고 있는 상태임

표 6. 항만별 여객운송 추이

단위: 명

지역별	2012	2013	2014	2015	2016
계	14,537,867	16,062,533	14,271,134	15,380,931	15,422,957
부 산	41,057	107,695	89,891	39,093	25,392
인 천	1,710,913	1,782,234	1,480,585	1,375,366	1,363,853
여 수	1,631,033	1,738,326	1,547,464	1,871,502	1,920,206
마 산 (통영포함)	1,971,245	2,251,495	2,024,128	2,174,566	2,077,005
동 해	568,652	601,044	360,030	417,589	430,493
군 산	381,163	415,861	354,887	379,559	335,485
목 포	3,485,893	3,954,344	3,614,255	3,761,182	3,979,298
완 도	2,464,190	2,739,779	2,613,109	2,818,847	2,582,360
포 향	488,081	580,073	399,153	431,981	544,194
제 주	1,246,293	1,303,404	1,255,261	1,560,073	1,630,941
대 산	549,347	588,278	532,371	551,173	533,730

자료: 한국해운조합 연안여객선 업체 현황, 2017.

## 우리나라 해양사고 발생 현황('12~'16)

### ■ 지난 5년간('12 ~ '16) 총 8,404건의 해양사고가 발생함(연평균 9.1%증가)

- 우리나라 해양사고는 '12~'13년도까지는 소폭 감소 추세를 보였으나, '14년 세월호 사고 이후 급격한 증가 추세를 보임
- 세월호 사고 이후 해양사고통계 집계 강화로 인한 소형선박의 경미한 사고 급증이 증가세의 주요 요인으로 분석됨

표 7. 해양사고 발생 현황(2012-2016)

단위: 척, 건

구분	2012	2013	2014	2015	2016	합계
선박등록 척수(A)	84,466	80,647	77,730	76,500	76,239	-
비어선 척수(b)	9,435	9,360	9,313	9,274	9,269	-
어선 척수(c)	75,031	71,287	68,417	67,226	66,970	-
어선 비중(c/A)	88.8%	88.3%	88.0%	87.9%	87.8%	-
사고발생 건수	1,573	1,093	1,330	2,101	2,307	8,404
사고발생 척수	1,854	1,306	1,565	2,362	2,549	9,636
비어선사고 발생척수	539	467	536	741	755	3,038
어선사고 발생척수	1,315	839	1,029	1,621	1,794	6,598

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016.

### ■ 전체 해양사고(9,636척) 중 어선이 68.4%(6,598척)를 차지함

- 어선이 해양사고 발생비율의 대부분을 차지하고 있으나, 등록선박 대비 사고비율은 어선 9.8% (등록선박 66,970척, 사고척수 6,598척), 비어선 32.8%(등록선박 9,269척, 사고척수 3,038척)로 비어선이 약 3.3배 높음
- 비어선은 부선, 준설선, 여객도선, 유선 관용선, 레저선박 등을 포함하는 기타선박(1,502척)의 비중이 가장 높고, 화물선(558척), 예선(455척), 유조선(280척) 순으로 나타남

표 8. 선박용도별 해양사고 발생현황(2012-2016)

단위: 척

구분	2012	2013	2014	2015	2016	합계
합계(비어선+어선)(A)	1,854	1,306	1,565	2,362	2,549	9,636
어선(b)	1,315	839	1,029	1,621	1,794	6,598
비어선(c)	539	467	536	741	755	3,038
기타	249	201	221	401	430	1502
화물선	109	107	111	115	116	558
예선	104	78	102	94	77	455
유조선	45	52	51	65	67	280
여객선	32	29	51	66	65	243
어선사고 비중(b/A)	71%	64%	66%	68%	70%	69%

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016.

### ■ 기관손상에 의한 사고가 31%로 가장 높은 비중을 차지함

- 가장 큰 비중을 차지하는 기관손상은 '12년 489건에서 '14년 339건까지 감소 추세였으나, '16년 755건을 기록하며 큰 폭으로 증가했고 안전운항 저해(16%), 충돌(11.8%), 좌초(6.2%), 화재·폭발(5.9%) 순으로 나타남

- 중앙해양안전심판원에 따르면 기관손상 사고의 주요 원인은 대부분 정비 불량과 관리소홀로 분석됨

표 9. 사고 유형별 해양사고 발생현황(2012-2016)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	단위: 건 합계
기관손상	489	290	339	703	755	2,576
(기관손상 비율)	(31%)	(27%)	(25%)	(33%)	(33%)	(31%)
기타	270	146	227	413	473	1,529
안전운항저해	227	191	205	331	390	1,344
충돌	196	175	180	235	209	995
좌초	113	91	96	84	137	521
화재/폭발	105	79	97	100	113	494
인명사상	60	45	113	144	131	493
전복	39	32	35	32	49	187
침몰	41	21	19	31	27	139
접촉	33	23	19	28	23	126
합계	1,573	1,093	1,330	2,101	2,307	8,404

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016(\*2014년 발생한 세월호 사고 인명사상 제외)

## ■ 100톤 미만 중소형 선박에 의한 해양사고가 81.4%를 차지함

- 100톤 미만 선박(어선비중 81%)의 사고비중은 '12년 81%에서 '16년에는 85%까지 증가함

표 10. 선박 톤수별 해양사고 발생현황(2012-2016)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	단위: 척 합계
5톤미만	652	342	437	891	994	3,316
5톤-20톤미만	422	318	377	596	631	2,344
20톤-100톤미만	422	339	382	499	536	2,178
100톤-500톤미만	139	108	139	148	156	690
500톤-1000톤미만	33	24	36	34	48	175
1000톤-5000톤미만	86	94	95	97	98	470
5000톤-10000톤미만	22	27	27	31	17	124
10000톤-50000톤미만	36	34	35	30	26	161
50000톤이상	20	9	15	14	23	81
미상	22	11	22	22	20	97
합계	1,854	1,306	1,565	2,362	2,522	9,609
100톤미만 비중	81%	76%	76%	84%	85%	81%

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016.

## ■ 해역별로는 남해(35.7%)와 서해(28.4%)에서 가장 많이 발생함

- 해역별 해양사고 발생 비중을 보면 남해 > 서해 > 개항 및 진입수로 > 동해 > 공해(동해/남해/서해) > 기타 해외수역 순으로 나타남
- 이는 남해동부 및 서해동부 등의 특정해역에서 등록어선의 약 30%가 어로행위를 함에 따라 해당 해역의 사고위험 또한 증가하는 것으로 분석됨

표 11. 해역별 해양사고 발생현황(2012-2016)

구분	단위: 건				
	2012	2013	2014	2015	2016
남해 영해	508	293	425	783	807
서해 영해	454	366	405	546	579
개항 및 진입수로	171	126	145	308	335
동해 영해	172	110	112	206	250
동해 공해	79	60	66	101	132
남해 공해	79	61	93	75	96
서해 공해	32	30	25	42	36
동남아	35	27	31	29	38
일본수역	21	9	18	7	30
원양	22	11	10	4	4
합계	1,573	1,093	1,330	2,101	2,307

자료: 중앙해양안전심판원, "통계연보", 2016.

\* 대산항, 평택·당진항, 기타 개항은 2013년도에 접수된 사건부터 분류 \*\* 기타개항(9개) : 경인항, 서울항, 태안항, 보령항, 완도항, 하동항, 고현항, 호산항, 옥계항

\* 해역분류 : 영해는 개항, 지정항 및 진입로를 제외한 영해내 국외 해역중 동, 서, 남해는 한국영해, 일본영해, 중국영해를 제외한 동, 서, 남해 공해상 일본수역은 일본 영해내

## 주요 해양사고 발생 이후, 국내 법제도 개선 실태

### ■ 과거 주요 해양사고와 시대적 상황에 기인한 국내 주요 해사관련법 제·개정

- 충돌·좌초·침몰·전복 등의 해양사고로 인한 대형 인명손실이나 해양환경 피해를 줄이고 해양안전체계를 개선하기 위하여 과거부터 지속적으로 국내 주요 법제도를 제·개정함
- 1950년대와 1970년대는 해사관련법 제도가 보다 체계적으로 정비되었고, 해사관련 국제 규칙 또한 국내법에 수용되기 시작함

- 지속적인 노력을 기울였음에도 불구하고 안전의식 결여 및 해상교통량의 증가로 대형선박에 의한 해양사고가 발생함에 따라 1980년대 해상교통안전법, 해운법 등을 새로이 제정함
- 1990년대와 2000년대는 중대형 선박에 의한 해상교통관련 사고(서해훼리호, 1993)와 해양오염사고(씨프린스호, 1995, 허베이 스피리트호, 2007)로 인하여 대량 유류 오염사고에 효과적으로 대처하기 위해 해양오염방지법의 전부를 개정하게 됨

표 12. 1950~2000년대 해양안전관련 법 제개정 현황

구분	문제점	법제도 제개정
1950년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해운환경과 해사관련법 제도의 미비</li> <li>- 각종 해양사고로 인한 인명손실이 큼</li> <li>- 대부분 소형 여객선에 의한 사고(과승 및 과적으로 인한 복원성 저하)</li> <li>- 화재사고 시 소화 및 퇴선조치 미흡으로 다수 사망</li> <li>- 과승 및 과적에 대한 관리감독 소홀</li> <li>- 선장 및 선원의 운항과실</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사관련법 제도 검토</li> <li>- 선박의 감항성 확보와 선장 및 선원의 자격교육에 관한 법제도 정비</li> </ul>
1960년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해방 이후 해사관련법 제도가 체계적으로 정비되어 있지 않음</li> <li>- 여전히 승선정원 초과 및 과적으로 인한 복원성 상실에 대한 선장 및 관할기관의 관리감독 인식결여</li> <li>- 작간접적인 원인으로선 통신시설 미비로 인한 해양사고 발생</li> <li>- 선장 및 선원의 운항과실과 비상조치 미흡으로 인한 해양사고 발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사관련법 제도 체계적 제정</li> <li>- 선박직원법 제정(1960)</li> <li>- 수난구호법·도선법·선박안전법·해상충돌 예방법·개항질서법 제정(1961)</li> <li>- 선원법 제정(1962)</li> <li>- 해상운송사업법 제정 및 해사관련 국제규칙을 국내법에 수용(1963)</li> <li>- 수난구호법·선박안전법 일부 개정(1966)</li> </ul>
1970년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 여객선에 대한 과승 및 과적 등 안전관리 체계의 미비</li> <li>- 선장 및 선박임검 책임공무원 등의 출항 전 감항성 검사 여부에 대한 인식 결여</li> <li>- 형식적인 선박검사</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사관련법 개정을 통해 해양안전에 관한 사항 강화</li> <li>- 업무 일원화를 통해 해양안전 업무 효율성 증대</li> <li>- 선박안전법·선박직원법 일부 개정</li> <li>- 해상운송사업법 일부 개정(1972)</li> <li>- 해상충돌예방법·국제해상충돌예방규칙 폐지, 해사관계법 일부 개정(1973)</li> <li>- 선박안전법 개정(1974)</li> <li>- 어선법·해양오염방지법 제정(1977)</li> </ul>
1980년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소형선박의 안전의식 결여로 인한 인명사고 발생</li> <li>- 해운환경변화 및 해상교통량의 증가로 대형선박에 의한 해양사고 발생</li> <li>- 선체점검 소홀, 부적절한 퇴선 조치</li> <li>- 출항 전 감항성 검사의무 태만</li> <li>- 선박검사 소홀, 정비불량, 감항성 미확보, 안전 장비 미비 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사안전법 일부 개정(1982)</li> <li>- 선박직원법·해운법 전부 개정(1983)</li> <li>- 선원법 전부 개정(1984)</li> <li>- 해상교통안전법 제정(1986)</li> </ul>
1990년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중대형 선박에 의한 해상교통관련 사고와 해양오염사고 발생</li> <li>- 선급 검사원의 업무소홀 문제 제기</li> <li>- 방제장비가 불충분</li> <li>- 악천후 무리한 운항, 승선정원 초과 및 과적, 무자격자에 의한 운항, 비상상황 시 조치 미흡, 구명설비의 관리 불량, 관리감독 소홀</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박안전법·해양오염방지법·개항질서법 일부 개정(1991)</li> <li>- 어선법 일부 개정(1993)</li> <li>- 수난구호법 전부 개정(1994)</li> <li>- 해양오염방지법 개정(1995)</li> <li>- 해양오염방지법·선원법·선박직원법·해상교통안전법 일부 개정(1997)</li> <li>- 해상교통안전법·개항질서법·도선법 일부개정(1999)</li> </ul>

구분	문제점	법제도 제개정
2000년대	- 안전관리 미숙 및 충돌사고로 인한 인명손실과 해양오염사고 발생	- 해상교통안전법 일부 개정(2002) - 선박직원법·해양오염방지법·도선법 일부 개정(2005) - 선박안전법 일부 개정(2006) - 선박안전법 전부개정, 선원법 일부 개정, 해양환경관리법 제정(2007) - 선박안전법·도선법·해상교통안전법·어선법 일부 개정(2009)

자료 : 중앙해양안전심판원, "대한민국 해양안전백서 2017" 각색, 2017

## ■ 2010년 이후 해양사고 예방조치 및 해양환경 손실방지를 위한 해양안전관리 체계 법제도 개선

- 각종 해사관련법의 제개정을 통하여 선박 운항 안전성을 강화하고자 많은 노력을 기울임에도 불구하고 2014년 세월호사고, 2017년 스텔라데이지호 사고 등 대형 해양사고가 발생함
- 주요 법의 제개정 내용은 여객운송사업자의 안전관리문제를 개선하고 책임 소지의 명확성을 위하여 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선 및 보완하는데 중점을 두고 있음

표 13. 2010년대 이후 해양안전관련 법 제개정

구분	문제점	법제도 제개정
2010년대	- 일부 선박 복원성 불량으로 감항성 미확보 - 화물의 고박불량, 협수로에서의 조정 미숙으로 인한 사고 발생 - 내항 여객운송사업자의 안전관리 소홀 및 내항여객선의 안전관리시스템 문제 발생 - 선박 안전 관련 검사 및 시험의 책임소재 불명확 - 정부 관계기관의 전문성 결여 및 유기적인 협조의 어려움	- 선박안전법 일부개정(2010) - 해사안전법·해양환경관리법·개항질서법·어선법 개정(2011) - 선원법 전부개정 (2011) - 내항유조선 안전점검 실시 및 유조선사 안전관리 매뉴얼 개선 - 해사안전법·수난구호법 개정(2012) - 해사안전법 일부개정(2014) - 해운법·선박안전법·선원법·선박의입항및출항등에 관한법률·해사안전법·수상에서의수색·구조등에관한 법률 등일 일부 개정 및 제정(2015) - 해사안전법 일부 개정(2016) - 해사안전시행계획 수립(2016) - 선원법, 선박직원법 일부 개정(2017)

자료 : 중앙해양안전심판원, "대한민국 해양안전백서 2017" 각색, 2017

## ■ 2014년 세월호 사고 이후 개정 및 신설된 주요 해양안전관련 법규 및 변화

- 세월호사고 이후 해양사고의 사전적 예방 및 해사안전관리체계 개선을 위해 해사안전감독관 제도 도입 등 해사안전법 일부가 개정되었고, 해운법, 선원법 등 약 10여개의 법령이 제개정됨
- 세월호 사고의 주요 원인이 선박의 불법 증개축, 안전관리규정 미이행, 선박안전관리 소홀 등으로

밝혀짐에 따라 주요 해양안전관련 규정이 포함됨

- 그러나, 해사안전체계를 개선하기 위하여 법의 상당 부분이 제·개정 되었음에도 불구하고 최종 의사결정권을 가진 선박소유자(선사)의 책임에 대한 구속력 있는 법규가 부족하여 한계가 드러남
- 정부 주도의 해양안전에 대한 지속적인 교육 및 세미나를 통해 선박소유자가 자율적으로 해양안전 의식 문화를 정착하여 해양사고를 사전에 방지할 수 있도록 하는 노력이 필요함

## 해양안전체계 개선을 위한 시대별 정책의 변화

### ■ 국제 해양안전 정책의 변화<sup>1)</sup>

- 대형 해양사고 발생은 국제 해사안전 정책변화에 있어 가장 큰 요인으로 작용하였으며, 이를 교훈 삼아 새로운 변화를 모색하고 방향을 재설정하고 있다는 점에서 정책적 한계가 드러남
- 이는 현재 전 세계적으로 사고발생 후 정책적 개선이 이루어지는 유사한 패턴이 반복적으로 이루어지고 있는 실정임
- 1912년 타이타닉호 침몰사고 이후 1914년 국제해상인명안전협약(SOLAS)이 채택되었고, 1950년대 유조선 운항 증가로 유류오염 사고에 대한 우려가 커짐에 따라 유류에 의한 해양오염방지협약(OILPOL)이 채택됨
- 1967년 초대형 유조선인 토리캐니언호(Torrey Canyon) 좌초사고로 인한 대량의 기름유출로 선박으로부터의 해양오염방지를 위한 국제협약(MARPOL)이 제정되고, 인적과실로 인한 해양사고 예방을 위해 1978년 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW)이 채택됨
- 1978년 프랑스 연안에서 발생한 아모코카디즈호(Amoco Cadiz)의 대형 해양오염사고를 계기로 연안국의 생태계가 큰 피해를 입게 되자 유럽 연안국에 의해 항만국통제(PSC)가 도입됨
- 1989년 미국 알래스카 해안에서 발생한 엑슨발데즈호(Exxon Valdez) 기름유출사고는 미국의 유류오염법(OPA 90)이 제정되고, 2015년까지 단일선체 유조선의 단계적 폐기 및 유조선의 이중선체구조가 강제화 됨
- 2000년대 이후 소말리아 인근 해역에서의 해적행위에 의한 사고로 인해 해적 퇴치를 위한 지침서를 개발하고, 최근 선박의 대형화, 고속화, 자동화 등에 따른 새로운 정책에 대하여 당사국 간 긴밀한 정보교환을 통해 활발히 논의되고 있음

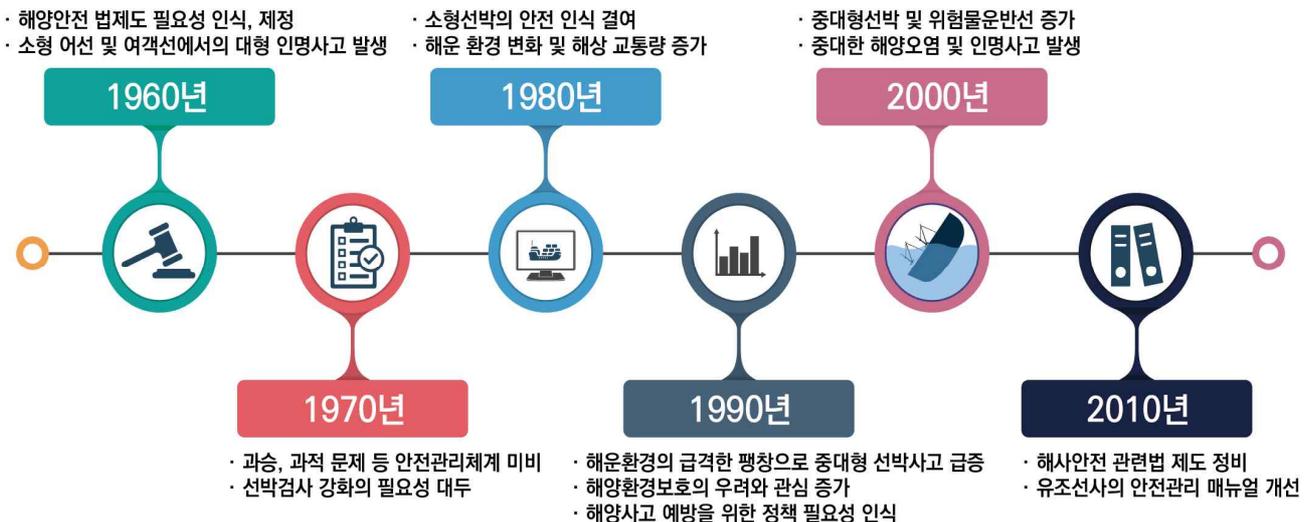
1) 중앙해양안전심판원(2017), 대한민국 해양안전 백서 2017, pp.316-339

- 이와 같이 대형 해양사고 발생을 기반으로 한 해양안전 정책 패러다임의 변화는 국민의 신뢰성 하락 요인으로 작용함

## ■ 국내 해양안전 여건 및 정책의 변화

- 1950년~1960년대는 해방 이후 열악한 해운환경과 해사관련 법제도의 미비로 각종 해양사고로 인한 인명손실이 큰 시기였으며, 이로 인해 그 필요성이 인식되어 체계적으로 제정됨
- 1970년~1980년대는 선박의 과승 및 과적 등 안전체계 문제로 인한 해양사고가 많이 발생하였으며, 대형 인명사고로 이어짐에 따라 선박검사 강화의 필요성이 대두됨
- 1990년대는 경제성장에 따른 해운환경의 급격한 팽창과 이에 따른 선박의 대형화, 고속화 및 해상 교통량의 증가로 소형선박에 의한 사고와 대형 인명사고에서 중대형선박에 의한 사고와 해양오염 사고 등으로 변화됨
- 2000년대는 1990년대 이후 정보통신기술의 발전 및 항해·통신장비의 개선, 해양기상정보의 정확성 등의 개선으로 소형선박에 의한 대형 인명사고는 감소되었으나 위험물운반선 등의 증가로 해양 오염사고로 인한 막대한 해양환경 피해가 발생함
- 2010년대는 전제적인 해사안전 관련 법제도에 대한 정비가 이루어졌으며, 특히 세월호 사고 이후 기존의 법제도, 조직, 시스템 등 해상안전관리체계를 전면적으로 재정비함

그림 2. 시대별 국내 해양안전 여건의 변화



자료: 중앙해양안전심판원(2017), 대한민국 해양안전 백서 2017, KMI 재구성

- 국내 해양안전 정책 변화 또한 대형 해양사고 발생과 시대별 경제규모, 선박 통항량 등 해양환경 변화에 따라 그 시대별로 해양안전정책 방향이 개선되어 왔음

표 14. 시대별 국내 해양관련 주요 정책 변화

구분	주요 내용
1960년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해난의 원인 규명, 해난발생 방지를 위한 해난심판법 제정</li> <li>• 해무청장 소속 해난심판위원회 구성</li> <li>• 150톤 이상 선박 만재흡수선 표시</li> <li>• 국제항해 중사선박 무선전신시설 설치 범위 확대(300톤 이상)</li> <li>• 소형선박 검사제도 및 선박검사관제 신설</li> </ul>
1970년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객을 수송하는 소형선박에도 해기면허소지자 승선 의무화</li> <li>• 선내 비상훈련 및 승선희망자 교육 의무화</li> <li>• 선박검사제도를 선급협회로 일원화</li> <li>• 어선의 건조, 등록, 검사의 일원화</li> <li>• 여객선 운항관리제도 도입</li> <li>• OILPOL 1954 국내법수용</li> </ul>
1980년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박에 대한 특별검사 시행</li> <li>• 해기사 등급을 국제기준에 따라 변경</li> <li>• STCW 수용하여 선박항행안전 도모</li> <li>• 충돌방지를 위한 선박 항행 방법 제정</li> <li>• 한국해사위험물검사소 설립</li> </ul>
1990년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOLAS 개정에 따른 GMDSS 수용</li> <li>• 선박제조검사 대상선박 및 어선에 대한 무선설비 탑재 기준 확대</li> <li>• 유조선 안전항로 준수 의무 강화</li> <li>• 안전관리체제 도입</li> <li>• 외국적선의 국제안전관리규약 검사</li> </ul>
2000년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 안전관리체제 운영강화</li> <li>• 낚시어선, 유도선에 대한 해기사면허 소지자 승무 규정</li> <li>• AIS 탑재 및 VTS 도입</li> <li>• 유조선통항금지해역 지정</li> <li>• 외국선박의 항만국통제 강화 및 중질유 운송선박의 이중선체구조 강제화 규정 강화</li> <li>• 해양환경관리종합계획 시행 및 기름오염방지설비 설치기준 마련</li> </ul>
2010년대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국가해사안전기본계획 및 위험물안전운송교육 시행</li> <li>• 여객선 선장 적성검사 기준 강화</li> <li>• VTS 시행 의무화 및 관제응답 청취의무 부여</li> <li>• 해사안전 우수사업자 지정제도 시행</li> <li>• 해사안전감독관 제도 도입</li> <li>• 어선위치발신장치 설치, 지원</li> <li>• 침몰선박에 대한 위해도 평가 등 체계적 정보관리</li> </ul>

자료: 중앙해양안전심판원(2017), 대한민국 해양안전 백서 2017, pp.423-436 재구성

## ■ 문재인정부의 해양안전 강화를 위한 국정전략 추진

- 문재인정부의 “국민의 안전과 생명을 지키는 안심사회 구축”
  - 최우선 국정전략으로서 효과적인 국가 재난관리체계 구축에 대한 국민의 요구에 맞춰 국가재난 컨트롤타워와 현장대응 역량 모두가 강화된 통합적 국가재난관리체계를 구축하고자 함
- 국정과제 56. 통합적 재난관리체계 구축 및 현장 즉시대응 역량 강화
  - 국가위기관리센터의 역할을 강화하고, 자치단체·경찰·소방·해경을 유기적으로 연계하여 국가 재난관리 역량 강화를 위한 계획을 발표함
- 국정과제 62. 해양영토 수호와 해양안전 강화
  - 국민이 안심하는 해양교통 실현을 위하여 연안여객선 및 유도선 등에 대한 해상교통여건을 개선하고, 현장중심의 해양안전관리 및 범국민적 해양안전 신뢰성을 제고하도록 함

그림 3. 문재인정부 100대 과제 중 해양안전 관련 세부과제

■ 전략 3 : 국민안전과 생명을 지키는 안심사회	
55	안전사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임체제 구축 (안전처)
56	통합적 재난관리체계 구축 및 현장 즉시대응 역량 강화 (안전처)
57	국민 건강을 지키는 생활안전 강화 (환경부·식약처)
58	미세먼지 걱정 없는 쾌적한 대기환경 조성 (환경부)
59	지속가능한 국토환경 조성 (환경부)
60	탈원전 정책으로 안전하고 깨끗한 에너지로 전환 (산업부·원안위)
61	신기후체제에 대한 견실한 이행체계 구축 (환경부)
62	해양영토 수호와 해양안전 강화 (해수부)

자료: <http://www.korea.kr> (검색일 : 2017.09.15.)

## 문재인정부 출범 이후, 대국민 해양안전의식 설문조사 결과

### ■ 해양안전의식 설문조사 결과, 응답자 97.6%가 해양안전 확보 및 사고예방을 위한 정책이 가장 우선적으로 필요, 응답자 95%가 불편함이 있더라도 해양안전정책에 대한 적극적 수용의지 밝혀

- 지난 6월 개최된 제3회 대한민국 해양안전 엑스포('17.6.14~16) 방문자 302명을 대상으로 해양 안전의식에 관련한 설문조사 결과, 사회 전반에서 발생하고 있는 대형사고로 인해 안전의식 수준이

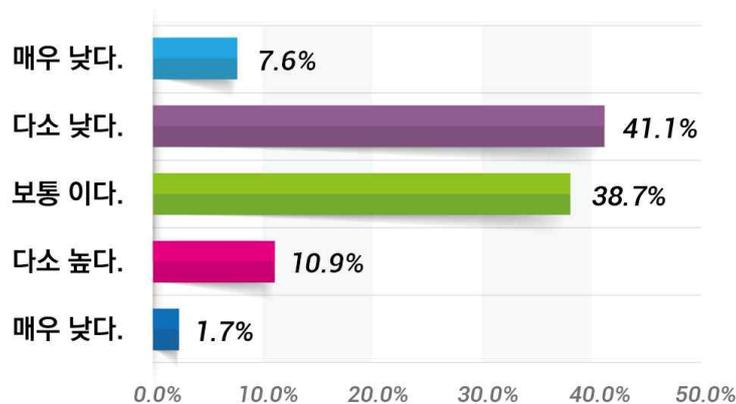
낮다는 응답이 높게 나타났으며, 안전 수준을 개선하기 위한 정책의 필요성 및 안전정책을 적극적으로 수용하겠다는 응답이 상당히 높게 나타남

- 따라서 국민 안전의식을 향상할 수 있는 예방정책을 수립하고 대국민 홍보 및 교육 등을 통해 보다 안전한 국가를 만들기 위한 정부의 적극적인 노력이 더 필요한 것으로 판단됨

## ■ 우리나라 국민들의 '안전의식 수준이 낮다'는 응답이 매우 높게 나타남

- 우리나라 국민들의 국가 전반에 대한 안전의식 수준이 다소 높거나 매우 높다는 응답이 12.6%에 불과해, 안전에 대한 불안감이 높은 것으로 판단됨
- 세월호사고(14.4)와 같은 대형 참사 이후, 스텔라데이지호사고(17.3)와 같은 해양사고 뿐만 아니라 서문시장 화재사고(16.11), 창원 STX조선해양 조선소 폭발사고(17.8) 등 계속되는 대형 사고로 인명 및 재산 피해가 발생하여 사회적인 불안감이 존재함

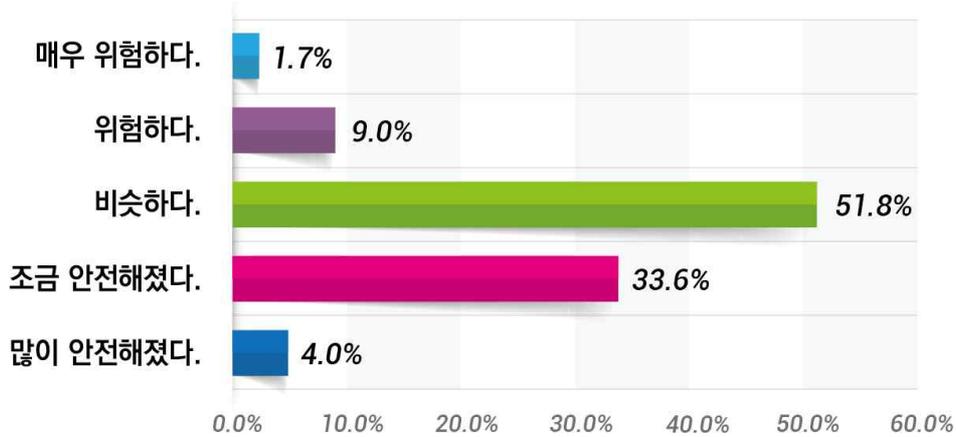
그림 4. 대국민 안전의식 수준 조사결과



## ■ 해양안전이 세월호 침몰사고 이후 '더 안전해졌다'는 응답이 높게 나타남

- 세월호사고 이후 해양 전반에서 안전해졌다는 응답이 37.6%로 나타나 위험하거나 매우 위험하다고 느끼는 응답(10.7%)보다 높게 나타남
- 세월호사고 이후 해양수산부는 해양사고 예방정책으로 '연안여객선 안전관리 혁신대책' 일환인 여객선 안전관리업무 일원화, 해사안전감독관 도입, 운항관리자 증원 등을 수행하고 있음

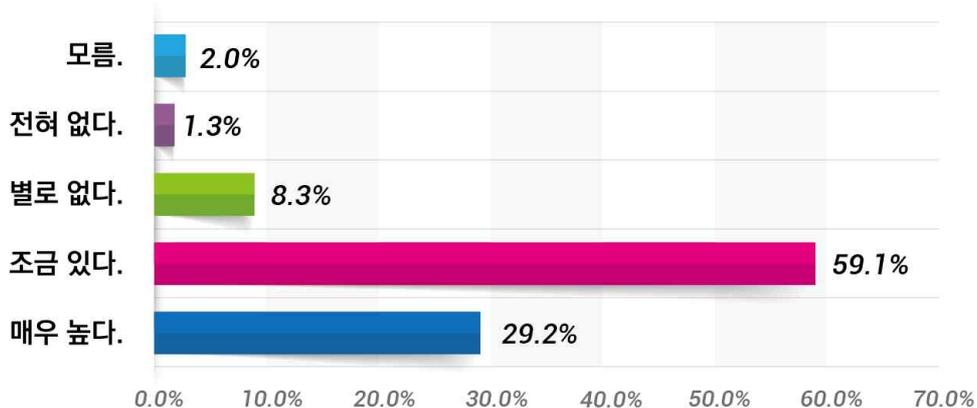
그림 5. 세월호사고 이후 해양안전 수준평가 조사결과



## ■ 세월호 침몰사고와 같은 '대형 해양사고의 재발 가능성이 높을 것'이라는 응답이 매우 높게 나타남

- 대형 해양사고의 재발 가능성이 높다고 평가한 응답이 88.3%로 낮다는 응답(9.6%)에 비해 매우 높게 나타남
- 서해훼리호 사고('93.10), 시프린스호 사고('95.7), 허베이스피리스호 사고('07.12), 세월호사고 ('14.4), 스탈라데이지호('17.3) 등 대형 해양사고가 계속 발생한 데 따른 국민들의 불안감이 영향을 미침

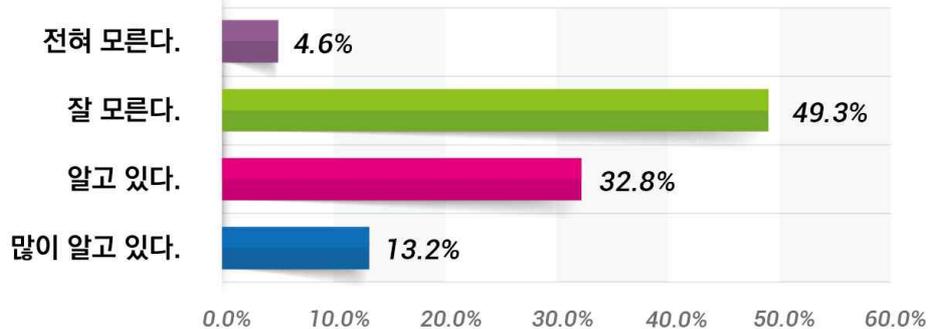
그림 6. 대형해양사고 재발가능성 조사결과



## ■ ‘해양안전 규칙 및 정책 등에 대해 모른다’는 응답이 높게 나타남

- 해양안전 규칙 및 정책에 대해 모른다는 응답이 53.9%로 나타나 일반국민들의 해양안전 관련 지식이나 정보가 많이 부족한 것으로 응답함
- 여객선, 낚싯배, 해양레저 등 해양 이용객 등을 대상으로 하는 해양안전 규칙 안내, 설명, 긴급상황 대처 요령, 안전제도 등 정책에 대한 홍보를 지속적으로 강화해야 할 필요성이 있음

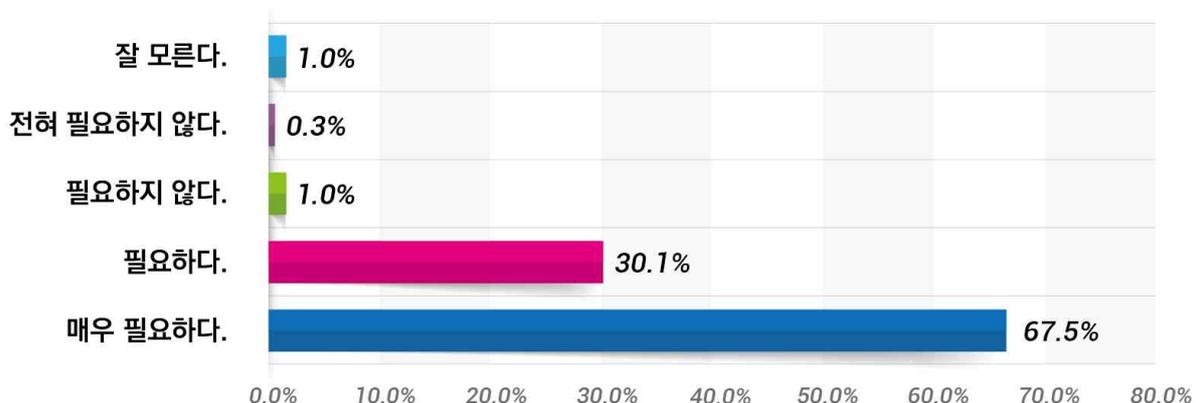
그림 7. 해양안전관련 규칙·정책 이해도 조사결과



## ■ 해양안전성 제고를 위한 ‘정부의 예방정책이 필요하다’는 응답이 매우 높게 나타남

- 해양안전성 제고를 위한 정부 예방정책이 필요하다고 느낀 응답이 97.6%로 대다수의 국민이 사고를 예방하기 위한 안전정책이 필요하다고 응답함
- 세월호 침몰사고 등과 같은 대형참사는 국민들의 불안감 형성, 트라우마를 형성하여 이를 해소하기 위한 많은 사회적 비용이 발생할 수 있음

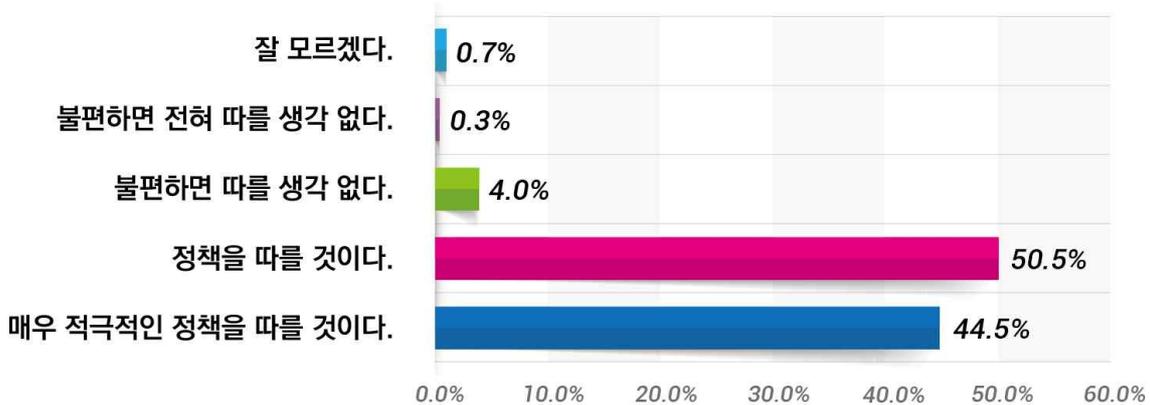
그림 8. 해양사고 제고를 위한 정부정책 필요성 조사결과



## ■ '해양안전정책 집행 시 일반 국민들이 수용할 것'이라는 응답이 매우 높게 나타남

- 해양안전정책 집행 시 불편하더라도 수용할 것이라고는 응답이 95.0%로 대부분의 자신의 안전을 위해 정책을 적극적으로 협조하겠다고 응답함
- 국민 안전과 직결되는 정책은 적극적으로 시행하고, 이를 국민들에게 미리 알려 안전한 해양활동을 할 수 있는 환경을 조성해야 함

그림 9. 해양안전정책 집행 시 수용여부 조사결과



## 대형 해양사고 예방을 위한 다각적 검토 필요

### ■ 정부의 지속적 안전대책 추진에도 불구하고, 대형 해양사고 예방 한계가 노출

- 최근 몇 년간 우이산호(14.1), 세월호(14.4), 제501오룡호(14.12), 돌고래호(15.9), 스텔라데이지호(17.3) 등 연이은 선박사고 발생으로 해양안전에 대한 국민의 우려와 불안감이 초래됨
- 대형 해양사고 이후 관련 법제도 개선, 후속조치, 예방대책 마련 등에도 불구하고 국제공조 및 협력, 수색 구조 등은 여전히 개선이 지연되고 있는 상태임
- 해양사고 발생시, 초동대응의 적정성과 신속성에 따라 인명 및 재산, 환경오염 등에 큰 차이가 발생하므로 해양사고에서는 특히 적절한 초동대응의 필요성이 강조됨
- 사고 발생 후 피해를 최소한으로 줄이는 것보다 사고를 미연에 방지하는 것이 중요하므로 사고를 예방하기 위한 안전교육, 시설 및 인력투자 등 사전예방 기회를 적극적으로 확보해서 안전문화를 실현하는 것이 중요함
- 대형 해양사고는 단일요소로 발생하는 것이 아니라 대부분 다양한 요소가 결합되어 발생하며, 이러한

사고는 선박, 선원을 포함한 해운회사뿐만 아니라 사회 전반에 큰 영향을 미침

- 그러므로 물적 측면, 인적 측면, 제도적 측면 등의 여러 요인을 분석하여 사고 예방대책에 대한 다각적인 검토가 필요함

## ■ 물적 측면에서 전문적인 해양사고 조사·분석센터 설립이 필요함

- 대형 해양사고 이후, 국가의 재난안전망 구축에 정책 우선순위를 두고 추진하고 있으나 여전히 국민의 우려와 불안감이 높고, 전문적 사고 조사분석 시스템 부재 등의 문제로 혼란이 확대되고 있음
- 미국, 영국, 호주 등 선진국의 경우 해양사고 조사분석을 위한 독립적인 전문기관을 두어 조사분석 시스템을 활용한 과학적이고 객관적인 원인분석과 현장 데이터를 활용하여 시나리오를 재구성하는 등 해양사고 재발 방지를 위한 지원체계를 두고 있음
- 타국의 사례를 바탕으로 정부의 해양사고조사체계를 확립하기 위한 전문적인 해양사고 조사분석 센터를 설립하고, 사고원인규명과 분석을 보다 객관화, 고도화, 전문화할 수 있도록 과학적인 기법, 시설·장비 등을 도입해야 함
- 이 센터를 기반으로 해역별·선종별·화물별 운항특성 분석을 통해 대형 해양사고 발생 가능성을 분석하고, 통항선박 조기경보시스템 도입 등을 통한 해양사고 예방 시스템을 마련할 필요가 있음
- 또한 다양한 해양사고 발생에 대응하기 위한 사고대응 시나리오 개발 등으로 해양사고 원인분석을 활용한 대형해양사고 재발방지 및 예방정책을 수립할 필요가 있음
- 대형 여객선의 인명사고 및 대형 유조선의 기름오염사고 이후의 처리비용을 감안하면 사고예방 차원의 예산투자는 사회 안전망 구축을 위한 순기능 역할로 볼 수 있음

표 15. 국내외 대형 해양사고 조사기관 현황

구분	조사기관	담당영역	독립성	조사목적
미국	국가교통안전위원회(NTSB, National Transportation Safety Board)	철도, 해양, 항공, 도로	독립기관	재발방지의 관점에서 교통사고를 철저하게 조사하여 사고의 원인, 추정원인 및 상당 원인을 규명하는 것
영국	해양사고조사국(MAIB, Marine Accident Investigation Branch)	해양	독립기관	해상에서 인명의 안전 향상과 장래의 사고 재발을 방지하기 위하여 사고의 상황과 원인을 명확히 함
호주	교통안전국(ATSB, Australian Transport Safety Bureau's)	철도, 해양, 항공	독립기관	운송사고의 독립적인 조사활동을 통한 안전 조치 및 권고사항을 도출하여 운송안전을 증진함
한국	해양안전심판원	해양	해양수산부 산하	해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 규명함으로써 해양안전 확보에 이바지함

자료: 정재용, 나송진(2003), 해양사고 조사·심판제도의 비교연구, 한국항해항만학회지 제27권 2호, pp.129-135 재구성

## ■ 인적 측면에서 해사안전정책의 현장이행력 및 해양안전관리기관의 업무 역량 강화가 필요함

- 해양사고 발생 이후 다양한 사고예방 대책이 지속적으로 수립·시행되고 있으나, 여전히 현장대응을 위한 실효성 확보가 미흡한 상태로 인식되고 있음
- 현재 안전점검의 지속적인 강화에 따른 잦은 점검으로 인해 종사자 피로도 증가, 매너리즘 확산 등에 의한 해양사고 발생이 증가하고 있으며, 해양사고의 주된 원인으로 작용하고 있음
- 해양안전정책의 실효성 확보를 위하여 현장투입인력을 위한 교육훈련 프로그램을 개발하고 지속적인 교육훈련을 실시하여 함
- 또한 과학적인 해양사고 조사·분석기법 및 첨단시스템에 대한 다양한 교육을 통해 현장인력의 능력향상을 도모할 수 있도록 적극적인 예산지원이 필요함

## ■ 제도적 측면에서 전문적인 해양사고조사·분석센터 설립 및 운영을 위한 관계법령의 정비 필요함

- 대형 해양사고가 반복해서 일어나고 있으며 사고 이후에 사고원인과 분석을 통하여 획득한 교훈을 기반으로 새로운 안전정책의 도입과 시행이 이루어지고 있음
- 해양사고는 재발방지 및 사전예방을 위한 안전대책 마련이 중요하며, 영국(MAIB), 미국(NTSB) 및 호주(ATSB) 등과 같이 독립적인 대형 해양사고 조사활동을 통해 안전조치를 사전 권고할 수 있도록 해양사고 조사·분석센터 설립을 위한 관계법령의 정비가 우선되어야 함
- 또한 객관화, 고도화, 전문화된 사고원인규명과 분석을 위하여 필요한 과학적인 기법, 시설·장비 등의 도입 및 적용을 위한 법적근거가 마련될 필요가 있음

## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어들 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산양식산업, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 현황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방킹 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상의 관심, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야' : KMI, '전국 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 자혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 알뜰물류, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 침범!, 로보틱·스마트 항만이 현실로.. - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - ‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 강원세미나’ 지상중계	2017.09.29
제51호	‘국민 횡감’ 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.25

URL : <http://www.kmi.re.kr/>