

해양환경관리법상 선박출입검사에 관한 고찰*

A Study on Onboard Inspection in Marine Environment Management Act

김 주 형**
Kim, Chu-Hyong

목 차

- I. 서 론
- II. 선박출입검사 현황
- III. 해양환경 특별사법경찰과 선박출입검사
- IV. 항만국통제(PSC)와 선박출입검사
- V. 선박출입검사의 문제점과 개선방안
- VI. 결 론

국문초록

지구온난화, 기상이변과 같은 전 지구적인 환경관련 문제가 심각하게 대두됨에 따라 기후변화에 대한 대처와 환경보호 문제는 전 인류에게 가장 중요하고 시급한 현안사항이 되었다.

특히, 지구의 70% 이상을 차지하는 해양의 환경보호와 오염방지는 지속가능한 발전을 위한 전인류의 공동관심사이자 반드시 이행하여야 하는 지상과

논문접수일 : 2013.06.11

심사완료일 : 2013.07.29

게재확정일 : 2013.07.30

* 본 논문은 순수한 학술연구를 목적으로 한 저자의 개인적 견해이며, 특정기관(부서)의 의사와 정책을 대변하는 것은 아님을 밝힙니다.

** 한국해양대학교 대학원 해상교통정보학과(해사법무정책전공) 박사과정 수료.

제가 되었다.

전세계적으로 국제 해상 물동량과 운항선박의 증가에 따라 선박기인 해양 오염원도 날로 증가추세에 있으며, 주기적인 대형 해양오염사고는 인류에게 해양오염의 심각성과 해양환경보전의 필요성을 깊이 인식시켰다.

이에 따라, 국제사회는 자국 관할권이 미치는 해역뿐 아니라 그 외의 해역에서 발생하는 해양오염에 대해서도 그 심각성을 인식하고 국제협약의 제정과 이행을 통해 협조하기로 하였는데, 이것이 바로 '해양오염방지협약'이라고 할 수 있다.

국내적으로는 해양오염방지협약을 수용한 「해양환경관리법」을 제정하여 시행하고 있으며, 동법에는 선박의 해양환경 관련 위반사항을 예방·지도·단속하기 위한 제도로 출입검사와 항만국통제를 규정하고 있고, 더 나아가 해양환경 특별사법경찰권의 근거를 규정하고 있다. 이에 따라 국토해양부¹⁾, 해양경찰청 및 지방자치단체 공무원들이 각각 출입검사와 해양환경 특별사법경찰의 업무를 수행하고 있는 실정이다.

현행 출입검사와 항만국통제 그리고 해양환경 특별사법경찰은 근거와 대상 그리고 효과 측면에서 여러가지 유사한 면이 있고 개선해야 할 문제도 가지고 있으므로, 해양환경 법제의 정교한 정비와 운영시스템 개선을 위한 중장기적인 정책마련이 필요하다.

주제어 : 선박출입검사, 해양환경 특별사법경찰, 항만국통제, 해양환경관리법

1. 서론

인류문명의 발달과 지속적인 과학과 통신기술의 발달로 인하여 지구상 국가간의 교류와 무역량이 비약적으로 증대되었다.

특히, 일시에 대량수송이 가능한 해상운송(maritime transport)의 특성으로

1) 정부조직법(법률 제11690호) 및 해양수산부와 그 소속기관 직제(대통령령 제24456호)가 2013. 3.23 공포·시행됨에 따라 국토해양부로 지칭된 부분은 해양수산부로 변경되어야 함.

인하여 교역량의 증가에 따른 선복량과 선박의 척수도 부단한 증가추세에 있다. 이러한 해운산업의 환경변화에 따른 선박의 대형화, 운항기술의 발전에도 불구하고 해상에서의 선박사고와 해양오염을 야기하는 대형 해난사고의 개연성도 높아졌고, 통계상으로도 중단없이 발생하고 있는 실정이다.

한편, 지구온난화와 기후변화에 따른 지구의 환경변화에 대하여 전 인류가 주목하는 가운데 해양에서의 지속가능한 발전의 필요성과 해양환경 보호의 중요성을 자각하기 시작하였고, 지구의 70% 이상을 차지하고 있는 해양에서의 환경보호와 오염방지는 전 인류의 공동 과제이자 의무가 되었다고 할 수 있다.

일찍이 해양에서의 오염방지를 위한 대표적 국제적 규범인 「MARPOL 73/78 협약」(이하, '해양오염방지협약')이 채택되어 1983.10.2 부터 국제적으로 발효되었고, 우리나라의 경우에도 본 협약을 수락하여 1984.10.23 부터 협약의 당사국이 되었다.

이러한 국제협약의 내용을 수용하여 국내법으로 입법한 법률로 1977년 제정된 「해양오염방지법」이 있는데, 이 법이 주로 규율하는 사항은 선박과 해양시설로부터의 오염배출 규제에 한정되어 있어 해양환경보전의 중요성 증가에 따른 국내외 해양환경의 여건변화에 적절히 대응할 수 없었고 해양환경관리체계를 전면 개편하기 위해 기존의 「해양오염방지법」을 폐지하고 「해양환경관리법」을 제정하여 2008.1.20 부터 시행하게 되었다.

현행 「MARPOL73/78협약」과 「해양환경관리법」에는 선박에 의한 해양오염을 방지하기 위하여 당사국 혹은 자국의 관할권이 미치는 영역내에서 적절히 권한을 부여받은 공무원이 선박을 입검하여 관계법령의 준수여부를 확인하는 절차를 마련해 놓고 있다.²⁾

이러한 제도는 항만국통제(Port State Control, 이하 PSC)와 선박출입검사가 있으며, 출입검사의 경우 국토해양부 소속과 해양경찰청 소속 해양환경감시원으로 구분되어 점검대상 선박을 분리하여 집행하고 있는 실정이다. 또한 개정된 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」에 따

2) MARPOL73/78 부속서 I 제11규칙(운항상 요건에 관한 항만국통제) 및 「해양환경관리법」 제59조(해양오염방지를 위한 항만국통제) 및 제115조(출입검사·보고 등) 참조.

르면 해양환경과 관련하여 총 9개의 법률에 의거 해양환경 특별사법경찰권의 행사 근거가 마련되어 있다.

본고에서는 선박출입검사의 현황과 문제점 및 개선방안에 대하여 유사한 선박입검의 형태인 항만국통제, 그리고 해양환경 특별사법경찰권의 행사와 관련된 법제상, 운용상 문제점에 대하여 고찰하고 중장기적 개선방안을 제시해 보고자 한다.

II. 선박출입검사 현황

1. 출입검사의 의의

일반적으로 선박은 감항성 확보 등 안전을 위하여 선박이 등록된 기국으로부터 선박검사(Survey)를 받아야 한다. 아울러 이와 함께 선박으로부터의 해양오염을 방지하기 위하여 정기적으로 해양오염방지설비³⁾에 대한 검사도 받아야 한다. 국제항해에 종사하는 선박의 경우에는 「MARPOL73/78협약」에 근거한 협약검사를 받고 국제기름오염방지증서(IOPP), 국제오수오염방지증서(ISPP), 국제대기오염방지증서(IAPP) 등 협약증서를 구비하여야만 한다.⁴⁾

이러한 선박검사는 전통적으로 선박이 등록된 기국(선적국)의 주관청(Administration)⁵⁾ 혹은 검사대행기관(선급)으로부터 받는 것으로 충분하였지만, 선박에 대한 감독관할권이 기국으로부터 연안국과 항만국으로 확대된 현재의 해양관할권 체제하에서는 이와 별도로 「해양환경관리법」에서 출입검사와 항만국통제(PSC)를 규정하고 있다.⁶⁾

3) 여기에는 폐기물오염방지설비, 기름오염방지설비, 유해액체물질오염방지설비, 대기오염방지설비 등 4가지가 있다.

4) IOPP는 총톤수 150톤 이상 유조선 및 400톤 이상의 비유조선이 적용되고, ISPP는 총톤수 400톤 이상 혹은 15인을 초과하는 인원이 승선하는 선박에 적용되며, IAPP는 총톤수 400톤 이상의 선박과 고정식 및 부유식 시추선과 기타 플랫폼에 적용된다.

5) 선박이 그 권한하에서 운항되고 있는 국가의 정부를 의미하며, 어느 국가의 국기를 게양할 자격이 있는 선박에 대한 주관청은 그 국가의 정부로 한다.

출입검사는 국토해양부장관(해양경찰청장)이 소속공무원으로 하여금 선박이나 사업장에 출입하여 확인·점검하거나 관계서류나 시설·장비 및 연료유를 검사하는 것이라고 할 수 있다.⁷⁾

다만, 출입검사상의 검사(Inspection)의 개념은 유사법률에서 규정하고 있는 선박검사(Survey)와 약간의 개념 차이가 있다고 생각된다. 출입검사는 범위는 해양환경관리법의 일부 항목에 한정되며, 확인·점검에 더 가까운 개념이라고 보여진다.

선박출입검사는 검사기준일(Anniversary Date)⁸⁾ 사이에 관련규정에 따른 해양오염방지설비와 운용상의 법규준수 여부를 확인하는 일종의 법령집행과 위반사항에 대한 예방과 지도단속의 기능이 있다고 이해된다.

출입검사는 점검목적, 점검자, 점검일정 등을 해당 선박 또는 시설에 사전에 고후 실시하고 있으며, 선박출입검사의 주요 점검내용으로 선박의 외관 및 정박상황검사와 각종 기록부의 비치·기록·보존상태, 오염방지설비의 설치 및 정상작동 여부 확인, 폐유·폐기물의 적정처리, 방제자재·약제의 법정량 비치, 오염방지 관리인 임명여부 등을 검사하고 있다.⁹⁾

해양경찰청에서 발행한 “2012 해양경찰백서”의 통계에 따르면 2011년 총 2,403척의 선박출입검사 대상중 1,898척에 대한 출입검사를 시행하였다.¹⁰⁾ 해양경찰청에서는 대상 선박을 총톤수 50톤이상 유조선 및 100톤이상 일반선박으로 정하고 있다. 또한, 검사대항의 사전예고와 감시단속 통계 관리를 위하여 ‘해양오염예방 관리시스템(MPMS)’¹¹⁾을 운영하고 있으며, 이 시스템은 선박,

6) 해양환경관리법 제115조 및 제59조 참조.

7) 해양경찰청 백서는 좀 더 구체적으로 기술하고 있는데, 즉 해양오염방지 및 해양환경을 보전하기 위하여 해양경찰청 소속 공무원중 일정한 자격을 갖춘 자를 해양환경감시원으로 임명하여 사업장(선박·해양시설 등)에 출입하여 오염물질 배출감시 및 방지설비·시설의 적정운영, 오염물질수거 확인증, 폐기물배출 및 위탁 등의 관계서류 또는 기타 해양오염 예방에 필요한 사항에 대하여 검사하는 일련의 행위를 말한다고 규정하고 있다. 「2012 해양경찰백서」, 227쪽 참조.

8) 선박검사증서의 유효기간 시작일 부터 해마다 1년이 되는 날을 말함. 선박안전법 시행규칙 제2조 제5호 참조.

9) 해양경찰청, 「2012 해양경찰백서」, 227쪽 참조.

10) 2013.3.18 현재 50톤이상 유조선과 100톤 이상의 일반선박은 총 2,758척에 이른다. 웹사이트 http://cybermais.mltm.go.kr/mais/okis_homeland.htm 통계 참조.

해양시설 및 방제청소업 등에 지도점검 사전 예고 및 결과 등에 대한 전산관리를 위하여 구축된 시스템을 말한다.¹²⁾

한편, 「해양환경관리법」에서는 출입검사와 별도로 항만국통제를 규정하고 있다.¹³⁾ 해양오염방지를 위한 항만국통제(PSC)¹⁴⁾는 우리나라의 항만·항구 또는 연안에 있는 외국선박에 설치된 해양오염방지 설비 및 방오시스템이 해양오염에 관한 국제협약(MARPOL)에 따른 기술기준에 적합한지의 여부를 확인하고 부적합한 경우에는 설비의 교체·개조·변경·수리 등의 조치를 명령하는 것으로 규정하고 있다. 즉, 「선박안전법」과 「해사안전법」에서 규정하고 있는 항만국통제 보다는 점검항목의 범위가 해양오염방지설비 측면에 한정되어 제한적이고, 점검대상을 외국적 선박으로 하는 일종의 선박출입검사로 볼 수 있다.

2. 출입검사의 근거와 사유

출입검사의 법적 근거는 「해양환경관리법」 제115조(출입검사·보고)와 동법 시행령 제89조 및 동법시행규칙 제76조에 규정되어 있다. 또한 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」 제64조는 출입검사의 항목을 별도로 규정하고 있다.

출입검사의 시행주체는 국토해양부장관과 해양경찰청장으로 나누어서 규정되어 있는데, 장관의 소관사항을 선박과 해양시설에 대한 출입검사·보고로 규정하고 있고, 청장의 소관사항을 원칙적으로 해양시설에 대한 출입검사로 한정하면서도 예외적으로 선박에 대한 출입검사 실시근거를 규정하고 있다.¹⁵⁾

특이한 사항이라면 제123조(권한의 위임·위탁)에서 국토해양부장관이 바로

11) MPMS: Marine Pollution Prevention Management System을 말하며 선박, 해양시설 및 방제청소업 등에 지도점검 사전 예고 및 결과 등에 대한 전산관리를 위하여 구축된 시스템을 말한다.

12) 해양환경감시원운영 규칙(해양경찰청훈령 제849호) 제2조 제6호 참조.

13) 해양환경관리법 제59조 참조.

14) 본래 항만국통제(PSC)는 해상안전과 해양환경보호를 위해 자국항만에 입항한 외국선박에 대하여 국제협약의 안전규정에 적합한지 여부를 확인하고 시정토록 조치하는 것을 말한다.

15) 해양환경관리법 제115조 제3항 및 동법 시행령 제89조 제5항 참조.

해양경찰서장에게 권한을 위임하여 일부 선박출입검사를 할 수 있는 근거를 마련하고 있다는 점이다. 즉, 「해양환경관리법」시행령 제94조 제2항 제8호에서 국내항해에 운항하는 대한민국 선박과 국제항해에 운항하는 대한민국 선박으로서 지방해양항만청장이 출입검사를 하지 아니한 선박으로 규정하고 있다.

개인적인 의견으로는 이러한 근거 규정들은 「해양환경관리법」시행령에서 규정하기 보다는 오히려 동법 제115조 출입검사·보고 조항에서 규정할 필요가 있다고 생각된다. 일반인들이 법규를 검토할 경우 다소간의 혼선을 일으킬 소지가 있으므로 대국민 법률서비스 차원에서 입법기술적으로 명확하게 정리하는 것이 바람직하다고 본다.

출입검사의 사유는 선박의 오염방지를 위하여 필요한 경우나 대항기관¹⁶⁾으로부터 보고받은 자료를 검토한 결과 선박 또는 선박관련 사업장·사무소에 출입할 필요하다고 인정되는 경우로 규정하고 있으며, 출입검사 횟수도 특별한 경우를 제외하고는 선박에 대하여 연 1회 시행하도록 규정하고 있다.

하지만, 출입검사의 사유 가운데 “선박의 오염방지를 위하여 필요한 경우”는 상당히 포괄적이고 자의적인 해석이 가능한 조항이라고 이해된다. 보다 예측가능하고 명확한 규정으로 정비할 필요가 있다고 생각한다. 예를 들면 해양오염방지설비 등과 관련된 결함사항의 신고·통보가 있는 경우 등으로 규정하는 방안도 검토해 볼 수 있을 것이다.

3. 해양환경관리법의 적용범위와 출입검사의 적용대상

「해양환경관리법」의 적용범위와 비교하여 출입검사의 적용대상에 대하여 살펴보면 다음과 같다.

첫째 장소적 범위로는 「영해 및 접속수역법」에 따른 영해 및 내수, 「해양법에 관한 국제연합협약」에 따라 대한민국이 해양환경의 보전에 관한 관할권을 갖는 해역¹⁷⁾, 「배타적경제수역법」 제2조의 규정에 따른 배타적경제수역, 제15

16) 대표적 대항기관으로는 「선박안전법」 제45조의 규정에 따른 선박안전기술공단과 동법 제60조제2항의 규정에 따른 선급법인이 있다. 해양환경관리법 제112조(업무의 대행 등) 참조.

17) 해양환경관리법 시행령 제4조 참조.

조의 규정에 따른 환경관리해역, 「해저광물자원 개발법」 제3조의 규정에 따라 지정된 해저광구 등으로 정하고 있다. 이와 같이, 장소적 범위는 우리나라의 관할권이 미치는 최대한의 해역으로 볼 수 있다. 실체는 우리나라 항만에 정박하고 있는 선박을 방선하여 출입검사를 시행하고 있지만, 해양경찰의 순찰정 또는 해양항만청의 관공선을 이용하여 출입검사 실행수역의 범위를 확대할 필요성도 있다고 본다.

해양환경관리법상 “해양오염”이라 함은 “해양에 유입되거나 해양에서 발생되는 물질 또는 에너지로 인하여 해양환경에 해로운 결과를 미치거나 미칠 우려가 있는 상태”라고 정의하여 공간적 측면에서 해양대기를 포함하고 있고, 해양오염방지협약(MARPOL73/78) 부속서Ⅵ에 규정된 「선박으로 부터의 대기오염 방지를 위한 규칙」이 수용되어 있다. 그러나 항공기 등 선박 외의 곳으로부터 오염물질을 해양에 배출할 경우 또는 이로 인한 해양오염 발생시에 대한 규제 및 단속이 가능하도록 되어 있으나 구체적으로 규율하는 규정은 마련되어 있지 않아 장기적으로 이에 대한 법리적 검토가 필요하다는 의견도 있다.¹⁸⁾

둘째, 선박의 범위와 관련하여 선박의 정의¹⁹⁾를 “수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다) 및 국토해양부령이 정하는 고정식·부유식 시추선 및 플랫폼을 말한다”고 규정하고 있어 광범위한 적용이 가능하다. 또한 상기해역·수역·구역 밖에서 「선박법」 제2조에 따른 대한민국 선박에 의해 행하여진 해양오염방지에 관하여도 적용가능하다.

결국, 일반선박, 시추선 및 플랫폼 등 특수한 선박 그리고 어선에 대하여도 적용 가능하다 할 것이고, 출입대상 선박의 범주와 관련하여 국적선과 외국적선을 막론하고 우리해역에 존재하는 선박에 대하여는 출입검사를 할 수는 있을 것이다.

어선에 대한 출입검사 근거는 「해양환경관리법」의 선박의 정의에 따라 적용

18) 임승학, 「해양환경관리법」, 한국법제연구원, 2008, 495쪽 참조.

19) 해양환경관리법 제2조 제16호 참조.

할 수 있을 뿐이며, 현재는 출입검사 선박의 톤수 등 규모에 관하여 아무런 언급이 없어 이에 대한 구체적인 규정 정비가 필요하다 할 것이다. 다만, 실무적으로 오염방지설비가 설치된 선박들이 주요 출입검사의 대상이 될 가능성이 높다. 어선에 대한 출입검사를 시행하고 있는 해양경찰청 통계자료에도 어선의 톤수 규모에 대하여는 명확한 언급이 없다.

셋째, 외국선박에 대하여는 기본적으로 우리나라의 관할수역에서 항해 하거나 정박하고 있는 경우에는 적용하지만, 제32조(해양오염방지관리인), 제49조(정기검사)부터 제54조(대기오염방지설비의 예비검사 등)까지, 제54조의2(에너지효율검사), 제56조(해양오염방지증서 등의 유효기간)부터 제58조(부적합선박에 대한 조치)까지, 제60조(재검사), 제112조(업무의 대행 등) 및 제113조(업무대행 등의 취소)의 규정은 국제항해에 종사하는 외국선박에 대하여 적용하지 아니한다. 이는 외국적선박에 원천적으로 적용할 수 없는 국적선박에만 적용 가능한 규정으로 이해된다.

외국적 어선에 대하여 항만국통제(PSC) 차원의 선박출입검사는 가능할 것으로 본다. 일반적으로 국제해사협약은 주로 어선을 제외한 상선과 여객선을 적용대상으로 하고 있다. 이는 해사협약의 제정배경이 국제항해에 종사하는 상선과 여객선의 대형 해난사고에 기인하였고, 이에 따라 지속적인 개정과 보완이 있었기 때문이다. 물론 근래에는 어선에 대하여도 적용 가능한 어선관련 안전협약이 채택되기도 하였으나 국제적 발효까지는 상당시일이 소요될 것으로 보인다.²⁰⁾ 「MARPOL73/78협약」의 규정은 상당 부분 선종에 관계없이 어선에도 적용 가능하며 「SOLAS협약」의 일부 규칙도 어선에 적용될 수 있음에 주목하여야 한다.

특히, 해양오염을 방지하고자 하는 해양환경관리법의 제정 목적과 취지로 볼 때 선종에 관계없이 외국적 어선에 대하여도 출입검사를 시행할 당위성이 있고, 이는 항만국통제(PSC)라는 국제적으로 공인된 선박출입검사 제도를 통

20) 1993. 4. 2 채택된 토레몰리노스(Torremolinos)협약 1993의정서(1993 SFV Protocol)가 있다. 하지만 이 협약은 채택이후 IMO에서 여러차례 협약의 조기발효를 촉구한 바 있으나, 다수의 어선 보유국인 아시아지역 국가들이 소형선박에 대하여 그 적용요건이 너무 엄격하다는 이유로 협약비준에 동의하지 아니함으로써 국제적으로 발효되지 못하였고, 실제로 당분간 발효되기는 어려울 것이라는 전망이다.

하여 가능할 것이다.

통계자료에 의하면, 2012년 전국적으로 총1,764척의 외항어선이²¹⁾ 입항하였는데 이 가운데 외국어선은 1,267척, 국적어선은 497척이었고, 또한 별도로 연안어선은 42척이 입항하였다. 실제적으로도 지방해양항만청에서 외국적 어선에 대하여도 「MARPOL73/78협약」에 근거하여 해양오염방지 설비관련 항만국통제(PSC)를 시행하고 있는 실정이다.²²⁾

4. 해양환경감시원

해양환경감시원은 「해양환경관리법」에 규정된 출입검사·확인 업무를 하기 위해 국토해양부장관 또는 해양경찰청장이 적절한 자격을 갖춘 소속 직원 가운데 임명한 공무원을 말한다.²³⁾

해양환경감시원으로 임명될 수 있는 자의 자격요건을 살펴보면 다음과 같다.²⁴⁾

- ① 해양공학기사·해양자원개발기사·해양환경기사·해양조사산업기사·조선산업기사·수질환경산업기사·대기환경산업기사·폐기물처리산업기사·화공산업기사·위험물산업기사 이상이거나 항해사·기관사 또는 운항사 각 3급 이상의 자격을 취득한 자,
- ② 해양환경 관련 업무에 1년 이상 근무한 경력이 있는 자,
- ③ 「개항질서법시행령」 제17조제1항에 따라 개항단속공무원²⁵⁾으로 임명된 자,

21) 해운항만물류정보시스템 웹사이트 www.spidc.go.kr 통계 참조. 다만, 이는 입항척수의 통계이므로 동일 선박의 반복된 입항횟수도 감안하여야 한다.

22) 지방해양항만청에서는 2012년 총 46척의 외국어선에 대한 항만국통제를 시행한 바 있으며, 외국어선에 대한 점검율도 향후 점차 증가될 것으로 예상된다.

23) 해양환경관리법 제116조 제1항 참조.

24) 해양환경관리법 시행령 제90조제1항 참조.

25) 개항단속 공무원은 일반직공무원으로서 7급 이상은 2년 이상, 9급 이상은 3년 이상 해양항만관서에서 근무한 경력이 있는 사람, 기능직공무원으로서 7급 이상은 2년 이상, 9급 이상은 3년 이상 해양항만관서 소속 순찰선에서 근무한 경력이 있는 사람, 5급 항해사, 5급 기관사 또는 4급 운항사 이상의 해기사면허를 가진 사람으로서 3년 이상의 승무경력이 있는 사람, 「선박안전법」 제65조제1항에 따른 위험물검사등대행기관에서 3년 이상 위험물검사 업무에 종사한 경력이 있는 사람 등으로 규정하고 있다. 개항질서법 시행령 제17조 참조.

④ 「선박안전법」 제76조에 따라 선박검사관²⁶⁾으로 임명된 자
결국, 해양환경감시원은 선박운항, 조선 그리고 환경, 화공, 위험물 등의 관련 전공자들이 해당될 것이다.

해양환경감시원의 직무내용은 국토해양부와 해양경찰청으로 소속에 따라 나뉘어져 있는데, 출입검사와 보고에 관한 사항 및 해양시설에서의 오염물질 배출감시 및 해양오염예방을 위한 지도·점검 업무는 두 기관이 분할하고 있는 점은 주목할 만하다.

구체적으로 국토해양부와 해양경찰청 해양환경감시원의 직무내용을 비교하면 다음과 같다.

구분	국토해양부 해양환경감시원	해양경찰청 해양환경감시원
직무	①출입검사와 보고에 관한 사항 (국내항해에 운항하는 국적선 제외) ②해양공간으로 유입되거나 해양에 배출되는 폐기물의 감시 ③해양공간에 대한 수질 및 오염원 조사활동 ④폐기물해양수거업자 및 퇴적오염 물질수거업자의 사업시설에 대한 지도·검사 ⑤환경관리해역에서의 해양환경 개선을 위한 오염원 조사 활동 ⑥해양시설에서의 오염물질 배출감시 및 해양오염예방을 위한 지도·점검 (해양시설오염물질기록부, 해양시설오염 비상계획서 및 해양오염방지관리인	①출입검사와 보고에 관한 사항 (국내항해에 운항하는 선박 및 국제항해에 운항하는 선박중 지방해양항만청장이 출입검사를 하지 아니한 선박) ②해양시설에서의 오염물질 배출감시 및 해양오염예방을 위한 지도·점검(해양시설오염물질기록부, 해양시설오염 비상계획서 및 해양오염방지관리인과 관련된 업무로 한정) ③폐기물해양배출업자, 해양오염방제업자, 유창청소업자, 폐기물 위탁자가 운영하는 시설에 대한 검사·지도 ④해양시설에서의 방제선등의 배치·설치 및 자재·약제의 비치 상황에 관한 검사

26) 선박검사관은 대학의 항해·기관 관련 학과를 졸업하고 3급해기사의 해기사면허를 취득한 자로서 관련 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 자, 대학이나 해양·수산계 전문대학을 졸업하고 2급해기사 이상의 해기사면허를 취득한 자, 조선기술사의 자격을 취득한 자, 조선기사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 3년 이상 근무한 경력이 있는 자, 조선산업기사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 6년 이상 근무한 경력이 있는 자, 기계제작기술사, 산업기계설비기술사 또는 조선기술사의 자격을 취득한 자, 일반기계기사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 3년 이상 근무한 경력이 있는 자 등으로 규정하고 있다. 선박안전법 시행규칙 제 97조 참조.

과 관련된 업무는 제외)	⑤오염물질의 배출 또는 배출협약이 있다고 인정된 경우 조사활동 및 감식·분석을 위한 오염시료 채취 등
---------------	--

해양환경감시원은 권한을 표시하는 증표를 휴대하고 수검자의 확인요청이 있을 경우 제시하여야 한다.

시·도지사의 경우, 국토해양부장관의 위임을 받아 해양시설²⁷⁾에 대한 출입검사 및 확인·점검을 행할 수 있는 근거는 있으나, 해양환경감시원의 지정에 대하여는 위임되어 있지 않아 규정상 공백이 있고, 선박(특히, 어선)에 대한 출입검사 권한도 위임되어 있지 못하다. 단지 출입검사를 시행할 권한이 있으므로 당연히 해양환경감시원을 지명할 수 있다고 유추하거나, 지명된 해양환경 특별사법경찰이 해양환경관련 위반사항에 대한 수사와 지도단속 차원에서 선박에 출입할 수 있을 것으로 예상해 볼 뿐이다.

Ⅲ. 해양환경 특별사법경찰과 선박출입검사

1. 특별사법경찰

사법경찰관리는 경찰작용의 여러 기능 가운데 범죄수사의 직무를 맡아 수행하는 일반사법경찰과 특별사법경찰로 구분되고, 특별사법경찰은 특정 영역에서만 사법경찰권을 행사할 수 있는 공무원으로서 검사장의 지명에 의해 그 권한을 행사할 수 있으며, 그 권한은 법률에 의해 부여된다.²⁸⁾

- 27) 해역의 안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치하거나 투입되는 시설 또는 구조물로서 기름, 유해액체물질, 폐기물, 그 밖의 물건의 공급(공급받는 경우를 포함)·처리 또는 저장 등의 목적으로 해역 안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치된 시설 또는 구조물(해역과 일시적으로 연결되는 시설 또는 구조물을 포함), 해양레저, 관광, 주거, 해수이용, 그 밖의 목적으로 해역 안 또는 해역과 육지 사이에 연속하여 설치·배치·투입된 시설 또는 구조물, 그 밖에 해역 안에 설치·배치·투입된 시설 또는 구조물로서 그 범위가 광범위하다.
- 28) 형사소송법 제197조 참조. 삼립, 해사, 전매, 세무, 군수사기관 기타 특별한 사항에 관하여 사법경찰관리의 직무를 행할 자와 그 직무의 범위는 법률로써 정한다.

특별사법경찰은 삼림·해사·전매 등 여러 분야에서 시행되고 있으며, 환경분야에 있어서는 대표적으로 환경부의 유역관리청 환경감시단이 환경특별사법경찰로 활동하고 있다.

해양수산분야의 특별사법경찰은 「선원법」에 의한 선원근로감독관, 「수산업법」에 의한 어업감독공무원, 「수산물품질관리법」에 의한 원산지 표시 또는 유전자 변형수산물표시 단속공무원 등을 들 수 있다.

공무원이 아닌자 가운데에서도 연해항로(沿海航路) 이상의 항로를 항행구역으로 하는 총톤수 20톤 이상 또는 적석수(積石數) 2백 석 이상의 해선(海船)안에서 발생하는 범죄에 관하여는 선장은 사법경찰관의 직무를, 사무장 또는 갑판부, 기관부, 사무부의 해원(海員)중 선장의 지명을 받은 자는 사법경찰관의 직무를 수행한다고²⁹⁾ 규정하고 있으므로 선장도 사법경찰관으로 간주된다.³⁰⁾

2. 해양환경 특별사법경찰

해양환경분야의 특별사법경찰권은 연안의 이용개발 압력과 고밀도 산업개발·인구집중 등으로 급격히 진행되는 해양오염을 방지하고 지속가능한 해양환경관리를 위한 정책의 일환으로 해양환경 분야에 대한 규제 및 감시기능을 강화하기 위해 새로 도입되었다.³¹⁾

해양환경 특별사법경찰관리는 연안에 인접한 조선소, 제철소 등 해양시설 또는 횃집, 식당 등 육상시설에서 발생하는 육상기인 오염원 및 선박, 양식장 등 해양기인 각종 오염물질의 배출장치를 위한 사전 예방활동과 이에 대한 단속업무를 주 업무로 한다고 할 수 있다.

외국의 경우에도 캐나다, 뉴질랜드 등에서도 해양 및 연안의 해양자원 보호 및 해양환경의 보전을 위해 특별사법경찰관리의 기능을 수행하는 집행관 또

29) 사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무 범위에 관한 법률 제7조 참조.

30) 선내에서 발생될 수 있는 선원들의 해양오염위반 위법행위에 대하여 선장이 사법경찰로서 수사 등 사법처리하는 것은 선내구조상 사실상 기대하기 어렵다.

31) 임송학, 전거서, 495쪽.

는 감시원제도를 시행하고 있다. 즉, 캐나다는 해양법(Ocean Act, 1966)에 근거한 집행관(Enforcement officers), 뉴질랜드는 해양보호법(Marine Reserve Act, 1971)에 근거한 감시원(Ranger)을 임명하여 특별사법경찰권을 부여하고 있다.³²⁾ 독일의 경우에도 수(水)보안경찰제도가 있어 해양 및 내륙 항행규정의 준수, 해양환경보호 그리고 국경보호를 위한 경찰조치작용 등의 광범위한 관할권을 갖는 총체적 주(州) 경찰 조직체가 있다. 수(水)보안경찰은 선박관련 오염방지에 관한 국제협약에 따른 감시 등 환경범죄에 대한 조치를 담당하고 있다.³³⁾

해양환경분야 특별사법경찰의 직무를 수행할 자의 그 직무범위와 수사관할의 근거가 되는 법률은 다음과 같다.³⁴⁾

- ① 「해양환경관리법」
- ② 「해양생태계의 보전 및 관리에 관한 법률」
- ③ 「공유수면관리법」
- ④ 「습지보전법」
- ⑤ 「무인도서의 보전 및 관리에 관한 법률」
- ⑥ 「해양심층수의 개발 및 관리에 관한 법률」
- ⑦ 「개항질서법」(제24조 유해물의 투기금지 등)³⁵⁾
- ⑧ 「어촌·어항법」(제45조 금지행위)³⁶⁾

32) 해양수산부, “해양환경관리제도 개선방안 연구”, 2007.5, 216-217쪽 참조. 임송학 전게서, 496쪽 재인용.

33) 한국법제연구원, “해양환경특별사법경찰 시행기반 구축에 관한 연구”, 2009, 61-62쪽 참조.

34) 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」 제6조 제34호 참조.

35) 누구든지 개항의 항계안 등이나 개항의 항계 밖 10킬로미터 이내의 수면에 선박의 안전운항을 해칠 우려가 있는 흙·돌·나무·어구(漁具) 등 폐기물을 버려서는 아니 된다.

36) 누구든지 정당한 사유 없이 어항시설에 대하여 또는 어항구역에서 다음 각 호에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 1. 어항시설을 파괴하여 어항의 기능을 해치는 행위, 2. 어항시설의 구조를 개조하거나 위치를 변경하는 행위, 3. 폐선을 방치하는 행위, 4. 어항구역을 매립하거나 굴착하는 행위, 5. 어항구역에 장애물을 방치하거나 어항구역을 무단으로 점유하는 행위, 6. 폐기물을 지정장소가 아닌 곳에 버리는 행위, 7. 어항의 수역에서 수산동식물을 양식하는 행위, 8. 그 밖에 어항의 보전 또는 그 사용에 지장을 줄 우려가 있는 것으로 대통령령으로 정하는 행위, “대통령령이 정하는 행위”라 함은 다음 각 호의 행위를 말한다. 1. 정당한 권한없이 토석·자갈·모래 등을 채취하는 행위, 2. 수산동식물을 포획·채취하기 위하여 어구 등을 설치하는 행위, 3. 어항의 환경 및 이용질서 유지를 위한 시설물 등을

⑨ 「항만법」(제22조 금지행위)³⁷⁾

해양환경 특별사법경찰은 「해양환경관리법」상 해양오염 단속업무를 수행하는 4급 내지 9급의 국가 및 지방직 공무원 가운데 지명된다.

국토해양부 및 그 소속기관 공무원과 시·도·군·구 공무원중 상기 9개 법률에 규정된 범죄단속 업무를 수행하는 4급 내지 9급 지방공무원이 해당될 수 있다.

3. 해양환경 특별사법경찰과 선박출입검사

해양환경 특별사법경찰의 업무는 해양환경분야의 범죄단속을 위한 사후 처리적 성격의 수사 등 사법경찰권의 행사로 볼 수 있고, 해양환경감시원의 출입검사업무는 선박과 사업장에서의 오염물질 배출, 해양오염방지설비의 작동 등 법규 준수에 대한 사전예방적 차원의 행정지도라는 측면에서 볼 때 업무의 목적 및 처리방법이 서로 다르다고 할 수 있다.

즉, 해양환경 특별사법경찰업무는 해양환경법령의 위반사항 등 범죄구성과 관련된 사항에 대해 수사를 통한 직접 사법경찰권을 행사하는 것이다. 이에 반하여 출입검사업무는 선박, 해양시설에 대해 법령에서 정하고 있는 의무사항의 준수여부를 점검하여 이에 대해 위반시 시정조치를 명하거나 행정처분을 하는 행정지도 업무로 볼 수 있다.³⁸⁾

또한, 특별사법경찰은 검사장의 지명이 있어야 하지만, 해양환경감시원은 소속기관장의 임명으로 지정된다. 특별사법경찰은 수사와 관련하여 검사의 지휘

훼손하는 행위.

37) 누구든지 정당한 사유 없이 항만에서 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다. 1. 유독물이나 동물의 사체를 버리는 행위, 2. 다량의 토석(土石)이나 쓰레기를 버리는 등 항만의 깊이에 영향을 줄 우려가 있는 행위, 3. 그 밖에 항만의 보전 또는 그 사용에 지장을 줄 우려가 있는 행위로서 대통령령으로 정하는 행위. "대통령령으로 정하는 행위"란 항만구역 또는 항만시설에서 행하는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 말한다. 1. 정당한 사유 없이 토석(土石) 또는 자갈을 채취하거나 수산동식물을 포획·채취 또는 양식하는 행위, 2. 수질오염 등으로 국민건강 및 환경상의 위해(危害)를 발생시키는 행위, 3. 준설 토사(土砂)를 지정된 장소가 아닌 곳에 버리는 행위.

38) 임송학, 전게서, 497쪽 참조.

를 받아야 하지만, 해양환경감시원의 경우에는 위법사항 적발시 사법당국에 통보하는 등 소속 부서장(기관장)의 지시·감독을 받으면 족하다. 이처럼 해양환경 특별사법경찰과 출입검사를 시행하는 해양환경감시원은 업무수행 방식과 지명방식 및 업무감독관리에 있어서도 상이하다.

현행 해양경찰서 소속 일반직 공무원의 신분은 특별사법경찰이 아닌 해양환경감시원인 것은 주목할 만한 사항이다. 「해양환경감시원운영 규칙」(해양경찰청훈령 제849호) 제11조에 따르면 위법사항의 조치는 확보한 제반 증거물을 당해 해양경찰서 수사과 또는 정보수사과로 통보 처리하거나 해당 관계기관에 통보조치 또는 과태료 부과조치, 행정처분 조치 등 필요한 조치를 하여야 한다고 규정하고 있다.

하지만, 「해양환경관리법」에서 규정하고 있는 해양환경 위반사범에 대한 단속업무는 국토해양부 소속 특별사법경찰의 직무범위에 포함되고 있어, 특별사법경찰로 지정되지 않은 해양경찰청 일반직 공무원의 출입검사업무와 상충될 가능성도 예상해 볼 수 있다.³⁹⁾ 왜냐하면, 해양경찰서의 출입검사시 적발한 위반사항에 대한 처벌은 일반사법경찰권을 가지고 있는 해양경찰서의 수사부서에서 자체적으로 처리할 가능성이 현실적으로 높기 때문이다.

본래 '05년 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무 범위에 관한 법률」 개정안에서 해양경찰청 소속 일반직공무원에 대해 특별사법경찰권이 부여될 예정이었으나, 일반사법경찰권을 가진 해양경찰청의 경우 그 소속 일반직 공무원에게 특별사법경찰권을 부여하는 것은 동일한 경찰조직에 일반사법경찰권과 특별사법경찰권을 동시에 부여하는 것으로 이는 특별 사법경찰권 제도의 법리를 오해하고 있다는 지적이 있었고, 이러한 경우 일반직공무원이 배속된 부서에 경찰공무원을 함께 배속하여 해양환경분야 지도·점검 업무를 수행하는 것이 보다 적절하다는 이유로 해양경찰청 소속 일반직 공무원에 대한 특별사법경찰권 부여 조항이 반영되지 못하였다.⁴⁰⁾

개인적인 의견으로는 해양오염 단속업무에 대한 전문성, 연속성 그리고 효

39) 임송학, 전게서, 500쪽 참조.

40) 임송학, 전게서, 500쪽 하단 참조.

울성을 감안한다면 해양환경감시원 가운데 일부라도 특별사법경찰로 지명할 필요가 있다고 본다.

아울러 지방해양항만청에서 수행하고 있는 해양오염방지를 위한 항만국통제를 수행하는 담당공무원을 해양환경 특별사법경찰로 지명할 필요가 있다고 본다. 이를 통해 해양환경관리 업무의 역량을 강화시킬 수 있음은 물론, 기존의 업무에 추가하여 관련업무의 외연을 확대해 나아갈 수 있는 계기가 될 수 있다고 본다.

Ⅳ. 항만국통제(PSC)와 선박출입검사

1. 항만국통제(PSC)의 의의와 특성

항만국통제(PSC)는 선박출입검사와 마찬가지로 선박을 방선하여 점검하는 업무로 「해양환경관리법」에서는 선박출입검사와 별도로 '해양오염을 방지하기 위한 항만국통제'를 별도로 규정하고 있다.⁴¹⁾

PSC는 선박에 대한 기국(Flag State)의 관할권이 연안국 관할권을 거쳐 항만국 관할권으로 이전되는 과정에서 확립된 제도다. 전통적인 해양관습법과 국제법하에서 선박에 대한 관리감독권한은 전적으로 기국에 속하고 연안국과 항만국은 외국선박에 대하여 거의 간섭하지 않았다. 그러나 1970년대 이후 편의치적선(FOC)⁴²⁾ 등 안전관리부실 국가의 선박에 대한 대형 해양오염사고는 종래의 태도에 큰 변화를 가져왔다. 즉, 연안국과 항만국은 자국의 관할권이 미치는 해역에서 해양오염방지와 안전 확보를 위해 자국 항만에 입항한 외국 선박에 대하여도 안전기준에 대하여 관할권을 행사하기 시작한 것이다. 이것이 바로 항만국통제의 탄생배경이라고 볼 수 있고, 이러한 항만국통제에 관한 규정은 「유엔해양법협약 (UNCLOS)」을 비롯하여 각종 해상안전협약에 근거

41) 해양환경관리법 제59조 참조.

42) Flag of Convenience의 약자.

가 마련되어 있다.

본래 항만국통제(PSC)는 국제해사협약과 자국법에 근거하여 자국항만과 연해에서의 해상안전과 오염방지를 도모하기 위하여 자국항만에 입항하는 외국적 선박에 대한 안전점검을 통한 통제를 말한다. 우리나라의 「선박안전법」⁴³⁾에서는 외국선박의 구조·시설 및 선원의 선박 운항지식 등이 대통령령이 정하는 선박안전에 관한 국제협약⁴⁴⁾에 적합한지 여부를 확인하고 그에 필요한 조치를 취하는 것으로 규정하고 있다. 대통령령이 정하는 선박안전에 관한 국제협약은 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS), 만재흘수선에 관한 국제협약(Load Line), 국제 해상충돌 예방규칙 협약(COLREG), 선박톤수 측정에 관한 국제협약(Tonnage Measurement), 상선의 최저기준에 관한 국제협약(ILO 147), 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약(MARPOL), 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 국제협약(STCW) 등이 있다.

결국, 항만국통제(PSC)란 적절히 권한을 부여받은 항만국의 선박검사관(항만국통제검사관)이 자국항만에 입항한 외국선박을 방선하여 협약이 정한 기준을 만족하는지의 여부를 확인하고, 기준을 충족하지 못하는 경우에는 그 결함의 시정을 명하는 것이라 할 수 있다.

전통적인 선박관할권 측면에서 본다면 외국선박에 대한 항만국통제(PSC)는 다음과 같은 몇가지 특성을 가지고 있다.⁴⁵⁾

첫째, 해양법에 의한 국가관할권의 확대이다. 바다의 현장이라 할 수 있는 「유엔해양법협약」은 기국관할권, 연안국 관할권, 항만국 관할권으로 법령집행 권한을 분리하여 규정하고 있다. 기국은 자국국기를 게양한 자국선박의 안전 관리에 대하여 책임이 있고 관리감독을 하고 있고, 연안국은 자국의 영해내에서 전적인 관할권을 행사할 수 있다. 또한 무해통항권 (innocent passage)을 향유하는 외국적 선박의 경우에도 연안국의 항만이나 연안 정박시설에 진입한 선박에 대하여는 항만국으로서 당해 선박이 해양오염방지 및 감항성 확보

43) 선박안전법 제68조(항만국통제) 참조.

44) 선박안전법 시행령 제16조(항만국통제의 시행) 참조.

45) 해양수산부, 「항만국통제 20년사(박영선, 항만국통제 시행 20년을 돌아보며)」, 2007, 문원사, 2-4쪽 참조.

를 하도록 조치를 취할 수 있다.⁴⁶⁾ 결국, 항만국통제는 전통적 선박 관할권에 비하여 한층 확장된 선박 관할권으로 볼 수 있다.

둘째, 한 국가의 선박안전관리 척도로 볼 수 있다. 항만국통제 조직을 갖추고 필요한 인력을 확보하기까지는 많은 노력과 시간이 필요하다. 따라서 항만국통제를 잘 시행하고 있는 것은 해당 국가의 안전관리에 많은 관심과 국제협약이행의 척도로서 중요한 근거가 될 수 있다. 아·태지역의 PSC 지역협의체인 도쿄(Tokyo)-MOU에서도 매년 PSC연차보고서를 통해 국제적으로 항만국통제 실시현황을 공표하고 있는 것은 그 한 예라 할 수 있다. 국제해사기구(IMO)에서 시행중인 회원국감사제도(MAS)⁴⁷⁾에서도 항만국 통제의 적절한 시행여부가 중요한 심사사항중의 하나로 되어 있다.

셋째, 외국 항만국통제에 대한 대응수단으로써 자국선대를 보호하는 역할을 하고 있다. 우리나라가 선진 항만국통제 시행체제를 갖추고 강력한 통제를 시행할 수 있다면, 외국항만에 기항하는 우리 국적선대에 대한 부당한 항만국통제에 대한 대응적 수단으로써 우리나라 선박을 보호할 수 있는 기능도 가지고 있다고 할 수 있다. 만일 우리국적선이 외국항에서 부당한 통제를 받았다면, 우리도 즉각적으로 우리항만에 정박중인 상대국 선박에 대하여 엄격한 통제를 시행할 수 있기 때문이다.

넷째, 후진국 및 개발도상국가의 해운산업 진입에 대한 장벽으로써의 역할을 하고 있다. 일반적으로 선박을 새로 건조할 자본이 부족한 개도국의 선주들은 우선 노후선을 저렴하게 확보하여 해운산업에 진출하여 온 것이 사실이다. 그러나 선진해운국에서는 개도국의 기준미달노후선을 이용한 운항영업을 불공정한 경쟁으로 보고 이러한 노후선에 대한 항만국통제를 강력하게 시행하고 있다. 결국, 이와 같은 노후선에 대한 강력한 규제는 수리비 상승 및 막

46) UNCLOS 제218조 및 제219조 참조.

47) Membership Audit Scheme의 약자로, 회원국이 IMO 협약 기준을 얼마나 효율적으로 이행하고 집행하는가를 평가하고 현재 상태에 대해 feedback과 권고를 제공함으로써 해양안전과 환경보호를 증진하기 위해 IMO에서 만든 제도로 이 제도가 확립되는 경우 IMO 회원국에 대해 IMO 협약과 규칙, 기준 등에 대한 이행을 강제하고, 기준 미달의 선박에 대해 항행을 억제함으로써 항해 안전과 해양환경 보호에 큰 기여를 할 것으로 보인다. 2016년부터 국제적으로 강제화 될 예정이다.

대한 영업손실을 야기시켜 궁극적으로는 후발개도국의 해운산업 진입에 대한 장벽으로 작용하고 있다.⁴⁸⁾

추가적으로 항만국통제(PSC)는 외국선박을 대상으로 하므로 본원적으로 국제성, 섭외성을 가지고 있다. 항만국통제관은 협약의 규정에 근거하여 전문적 판단(professional judgement)으로 통제를 수행하고 있다. 중대결함(detainable deficiency)으로 선박을 출항정지 처분시에는 즉시 당해 선박의 기국(영사)에게 이 사실을 통보하여야 하며, 항만국통제 결과에 대한 이의신청과 부당한 출항정지로 인한 손해배상소송 가능성 등 국가간 외교적 분쟁으로까지 발전될 수 있는 요소를 가지고 있어 부당한 선박억류를 예방하기 위한 정확하고 신중한 통제가 필요하다.

또한, 선박검사의 적정성 검증과 선박검사 대행기관(선급)에 대한 최종적 감독기능을 가지고 있다. 통상적으로 선박은 기국으로부터 정기적 검사를 받고 합격하면 다음 검사기일까지는 특별한 사정이 없는 한 추가적 검사로부터 자유롭지만 기항지 항만당국이 항만국통제를 실시함으로써 추가적으로 선박의 안전성을 검증하며, 아울러 선박의 안전을 담보하고 있는 선급에 대한 감독·통제의 기능도 동시에 가지고 있다고 볼 수 있다.

현재 항만국통제(PSC)는 전 세계적으로 모두 9개의 PSC지역협력체제(MOU)⁴⁹⁾가 수립되어 운용중에 있으며, 인터넷 등 통신망이 현저히 발달한 현재의 상황에서는 세계 어느 항만에 기항하더라도 PSC로 부터 자유로울 수 없는 해상 환경이 되었다.

2. 항만국통제와 선박출입검사

PSC의 근거는 「SOLAS협약」 등 여러 해사안전협약에서 규정하고 있으며, 이를 구체적으로 시행하기 위한 국내법은 「선박안전법」, 「해사안전법」, 「선원법」 등 여러 해사관련 법률에서 규정하고 있다. 「해양환경관리법」에서 규정하

48) 박영선, “항만국통제의 구제제도에 관한 연구”, 한국해양대학교박사학위논문, 2007, 7-9쪽 참조.

49) Memorandum Of Understanding의 약자로 해사당국간 체결된 양해각서를 의미함.

고 있는 PSC절차는 「선박안전법」에서 정하고 있는 항만국통제절차를 준용하도록 하고 있다.

PSC는 기본적으로 외국선박을 대상으로 한다는 점에서 큰 특징이 있고, 한편으로는 출입검사에서 규정하고 있는 출입대상 선박과 중첩되는 부분이 있으나, 「해양환경관리법」에서 규정하고 있는 출입검사의 검사항목은 단지 해양오염방지설비에 한정하고 있다는 점에서 큰 차이가 있다 할 것이다.

항만국통제(PSC)와 출입검사를 상호 비교하면 간략히 다음과 같이 정리할 수 있다.

구분	항만국통제(PSC)	출입검사
목적	해양안전 및 해양환경보호	해양오염방지
근거	해사안전협약 및 국내법 (선박안전법, 해사안전법 등)	해양환경관리법
대상	외국선박	국적선박 및 사업장
주체	지방해양항만청	지방해양항만청, 해양경찰서, 지방자치단체
검사항목	선박의 구조·설비·선원자격 및 안전관리체제	해양오염방지설비
결과	시정지시, 출항정지	시정지시, 과태료, 형사고발

한편, PSC와 유사한 개념이기도 하고 이에 대한 반대의 개념으로 기국통제(Flag State Control, 이하 'FSC')라는 주관청의 자국선박에 대한 일종의 출입검사제도가 있다.⁵⁰⁾ FSC는 기본적으로 외국항에서 PSC수검에 대비하여 자국의 외항국적선에 대한 사전 혹은 사후 점검을 수행하는 것을 말한다.⁵¹⁾ 또한 내항선에 대한 안전점검도 지방해양항만청에서 시행하고 있다.

선박출입검사의 경우에는 국토해양부 소속 공무원과 해양경찰청 소속 일반직공무원이 「해양환경관리법」에서 규정하고 있는 출입검사 대상선박을 나누

50) UNCLOS 제217조 참조.

51) 선박안전법 제69조 제2항 및 제89조 제2항 제27호 참조. 외국항만에서 출항정지된 선박에 대한 사후 조치로는 외국항에서 출항정지가 된 경우 선박소유자에 대하여 200만원의 과태료처분을 하고, 국내입항할 경우 특별점검을 실시하고 있다.

어서 시행하고 있는 실정이다.

해양경찰청 소속 해양환경감시원은 국내항해에 운항하는 선박 및 국제 항해에 운항하는 선박으로서 지방해양항만청장이 출입검사를 하지 않은 선박에 대하여 선박오염물질기록부의 비치 여부, 선박해양오염비상계획서의 비치여부, 오염물질의 수거 확인, 해양오염방지검사를 받았는지 여부, 방오시스템 검사증서의 비치여부, 방제자재 및 약제의 선내비치 또는 육상보관지정 여부를 확인하는 출입검사를 행하고 있다.⁵²⁾

이러한 점검대상선박에 대한 구분 필요성과 관련하여 지방해양항만청장이 출입검사를 하지 않은 선박에 대하여 해양경찰서 해양환경감시원이 선박출입검사를 하는 경우 기관별로 검사대상 선박의 구분에 따른 오염방지의 사전예방적 효과는 기대할 수 있을 것이다. 그러나 점검사항은 「해양환경관리법」상 해양경찰청장이 직접 행하거나 위임받은 업무에 한정되므로 여전히 출입검사를 준비해야하는 선박소유자 및 선원들의 입장에서는 출입검사기관 이원화에 따른 행정적 낭비 또는 불필요한 규제라는 민원제기의 소지는 여전히 남아 있다는 의견도 있다.⁵³⁾

선박출입검사의 경우 선박으로 부터의 해양오염방지 및 해양오염사고 발생시 방제업무와 직접적으로 연관성이 있으므로 해양경찰청의 출입검사업무는 대통령령이 정하는 긴급한 상황이 발생한 경우에 제한적으로 인정되어야 할 당위성도 있다고 본다.⁵⁴⁾

그러나 「해양환경관리법」이 엄연히 특별사법경찰권의 적용대상 법률인 점과 동법에서 항만국통제과 선박출입검사 등 유사한 규제수단을 모두 규정하는 것은 입법경제상 바람직한 것이 아니므로 항만국통제과 선박출입 검사를 하나로 통일할 필요성이 있다는 주장이 있다.⁵⁵⁾

52) 선박에서의 오염방지에 관한 규칙 제64조 제2항 참조. 해양경찰청 소속 해양환경감시원의 선박출입검사와 관련된 확인·점검·검사사항은 특정하여 규정되어 있지는 않으나, 국토해양부장관이 해양경찰서장에게 위임한 사항을 근거로 국토해양부 소속 해양환경감시원의 선박출입검사 사항을 준용할 수 있을 것으로 본다.

53) 임송학, 전거서, 498-499쪽 참조.

54) 해양환경관리법 제115조 제4항 및 동법 시행령 제89조 제5항 참조.

55) 임송학, 전거서, 497-498쪽 참조.

필자도 이러한 의견에 원론적으로 동의하지만, 본래의 업무성격과 입검대상 선박을 고려하여 현재와 같은 '출입검사'와 '항만국통제'라는 명칭은 존속하는 것이 바람직하다고 본다.

V. 선박출입검사의 문제점과 개선방안

1. 법제상의 미비점과 개선방안

2007.1.19 「해양환경관리법」 제정·공포 이후, 소관 주무부서인 국토해양부는 해양환경 특별사법경찰권의 행사 및 출입검사의 실행근거를 마련해 놓았으면서도 그 구체적 실행과 운영을 위한 관련 하위규정의 정비에는 미흡하였다고 본다.

구체적으로 「국토해양부와 그 소속기관 직제」(대통령령 제24324호)를 보면 해양환경 관련 정책·제도의 운용 및 해양환경종합계획의 수립·조정 및 시행, 해양오염방지·개선 및 해양오염방제 지도에 관한 사항, 해양환경특별사법경찰제도 및 해양환경경관제도의 운영을 규정하고 있다⁵⁶⁾. 또한, 「국토해양부와 그 소속기관 직제 시행규칙」(부령 제563호)에도 해양시설 및 해양공간의 관리에 관한 사항, 해양오염방제제도에 관한 사항, 해양환경특별사법경찰제도의 운영에 관한 사항⁵⁷⁾을 규정하고 있다. 그러나 동 직제 시행규칙 제25조(지방해양항만청)의 사무분장에는 해양환경특별 사법경찰제도, 해양환경감시원 및 출입검사에 관한 사항이 보이지 않음을 알 수 있다.⁵⁸⁾

반면, 「해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙」(국토해양부령 제547호) 제7조 제5항 제5,6호에는 선박·해양시설 등에 대한 출입검사·보고 및 전산망의 구성·운영, 해양환경감시원의 임명 및 운영에 대한 규정을 명확히 마련해 놓고 있어 대조를 보인다. 해양경찰청에서는 별도로 「해양환경 감시원운영

56) 제16조 제1항 제17호, 제20호 및 제21호 참조.

57) 국토해양부 훈령 제584호로 「해양환경특별사법경찰관리 직무규정」이 2010. 4. 21 제정되어 있다.

58) 이러한 사유로 인해 해양환경특별사법경찰의 단속실적 및 출입검사 실적에 대한 통계자료도 미비되어 있는 것으로 보인다.

규칙」(훈령 제849호)를 마련해 놓고 있기도 하다.

따라서, 직제 시행규칙상의 지방청 사무분장에 해양환경특별사법경찰제도, 해양환경감시원의 운영 및 선박·사업장에 대한 출입검사 사항을 마련해 놓아야 할 것이다. 아울러 출입검사업무의 원활한 시행을 위하여 「해양환경감시원의 운영에 관한 규칙」도 마련해 놓아야 할 것이다.

이와 같은 법제상의 미비는 「해양환경관리법」상의 특별사법경찰과 출입검사의 업무특성상 조장행정이라기 보다는 규제업무로서 처벌과 단속에 따른 부담이 수반되고, 이로 인하여 다른 조장행정업무에 비하여 우선순위에서도 후순위에 놓인 것으로 해석해 본다. 그러나, 해양환경보호와 오염방지의 중대성은 그 당위성을 모두 공감하고 있는 터이므로, 이러한 단속규정을 중장기적으로 시행해야 할 선언적, 예시적 규정으로만 볼 것이 아니라, 시급한 당면과제로 인식하여 법제정비와 아울러 인원과 예산을 확보하는 등 실질적인 실행기반을 구축하여야 할 것이다. 지방해양항만청의 경우 해양환경 주관부서에 해양환경 특별사법경찰의 지명을 확대하고 선박출입검사도 수행할 수 있도록 해양환경감시원을 증원하고 보강하여야 한다.

또한, 외국인에 대한 과태료 부과와 관련하여서도 구체적인 절차가 마련되어 실효적인 법령의 집행과 단속이 이루어져야 할 것으로 본다. 일부 법률에 외국선박에 대한 사법처리 절차는 마련되어 있으나,⁵⁹⁾ 과태료 처분에 대한 절차는 다소 막연하고 현실을 반영하고 있지 못한 실정이다. 이는 현재와 같이 단시간의 정박기간과 선박의 이동성으로 인하여 과태료 처분시 청문 및 징수절차를 이행하기 곤란한 현실적 문제와 섭외(涉外)적 요소 때문이라고 본다. 따라서 이에 대한 추가적 법리연구와 입법적 보완 논의가 필요하다 할 것이다.

2. 선박출입검사 운영상 문제점과 개선방안

첫째, 선박출입검사는 지방해양항만청장이 소속 직원가운데 적정한 자격을

59) 「배타적 경제수역에서의 외국인 어업등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률」 제23조 (위반선박 등에 대한 사법절차) 참조.

갖춘 자 가운데 해양환경감시원을 지명하여 수행하도록 규정하고 있다.

그러나 현재 지방청의 경우 해양환경감시원이 아닌 '명예감시원'을 위촉하여 해양환경감시원 제도를 운용하고 있는 경우가 대부분이다. 명예감시원의 경우 외부인사를 상징적으로 참여시켜 업무협조를 기대할 수는 있으나, 정규 해양환경감시원에 비하여 소속감, 책임감 등 업무수행 요소가 다소 약화될 여지가 있다. 정식으로 「해양환경관리법」에서 규정된 해양환경감시원을 임명하지 않고 있는 것은 문제가 있다. 다만, 해양안전 주관부서의 선박검사관들이 항만국 통제, 기국통제, 내항선에 대한 선박입검을 시행하고 있지만, 이는 「해양환경관리법」보다는 「선박안전법」 등 다른 해사안전관련 법률에 근거하여 선박입검을 실시하고 있다고 할 수 있다.⁶⁰⁾

따라서 출입검사 시행절차상의 적정성을 확보하기 위하여 소속직원 가운데 선박출입검사를 시행할 해양환경감시원을 명확히 지정하여 운영하여야 할 것이다. 현재 외국선박에 대한 항만국통제를 시행하고 있는 선박검사관(항만국 통제관)들을 해양환경감시원으로 지정하여 운영할 수 있는 방안도 있으나, 별도로 국적외항선과 국적내항선 및 국적어선에 대하여 출입검사를 시행할 해양환경감시원을 지정하여야 하고, 이는 출입검사 주관부서의 소관 사항과 함께 합리적으로 검토되어야 할 것이다.

둘째, 어선에 대한 출입검사와 관련하여 해양경찰서의 시행실적에 관련된 통계가 보이고는 있으나, 출입대상선박과 관련하여 지방해양항만청과 해양경찰서간에 다소 모호한 상태로 남아 있는 실정이다.

현행 규정상 해양경찰서 소속 해양환경감시원들이 할 수 있는 선박출입검사의 대상은 국내항해에 운항하는 선박과 국제항해에 운항하는 선박중 지방해양항만청장이 출입검사를 시행하지 않은 선박들인데, 만일 지방해양항만청에서 법규에서 규정한 대로 국제항해에 운항하는 원양어선에 대하여 출입검사를 하게 되면, 기존 해양경찰서에서 해오던 어선출입검사와 상충되어 문제가 발생할 가능성도 있다.

어선에 대한 정기적 선박검사는 정부대행검사를 수행하고 있는 선박안전기

60) 국토해양부 선박이력시스템 통계에 의하면, 2012년 외국선박에 대한 PSC는 총2,921척, 국적외항선은 233척, 국적내항선은 1198척에 대한 입검을 시행한 바 있다.

솔공단에서 담당하지만, 선박출입검사와 같은 부정기적인 예방과 지도·단속 업무는 주관부서가 모호하고,⁶¹⁾관리의 사각지대로 남아있는 것으로 보인다. 특히, 어선에 대한 등록 업무를 관장하고 있는 시·군·구 등 지방자치단체에서 어선에 대한 선박검사 이외의 어선안전 및 오염방지 차원의 선박입검을 시행하고 있는지 명확하지 않다. 다만, 현재는 해양경찰백서상의 통계자료에 근거하여 해양경찰서 소속 해양환경감시원에 의한 출입검사가 이루어지고 있는 것을 알 수 있다.

따라서 어선출입검사에 대한 시행주체와 범위가 명확히 규정되도록 해양환경관리법과 관련법규를 보다 정교하게 정비할 필요성이 있다고 본다.

셋째, 지방해양항만청과 해양경찰서간에 출입검사관련 대상선박 및 검사결과에 대한 정보공유가 이루어지지 못하고 있다. 항만국통제 등 선박안전점검과 선박출입검사의 결과는 보고서 외에도 전산으로 데이터베이스를 구축하고 검사자료를 입력하여 관리하고 있다.

그러나 현재는 지방청과 해경서간에 점검결과를 공유할 수 있는 전산체계가 갖추어져 있지 못하다. 특히 해양경찰서 해양환경감시원들의 선박출입검사 대상선박중 “지방해양항만청장이 출입검사를 실시하지 않은 국제항해에 운항하는 선박”이라는 규정을 감안한다면 지방 해양항만청과 해양경찰서간에 조속히 출입검사전산망의 호환체계가 이루어져야 할 것이다.

이와 같이 선박출입검사 관련자료의 공유를 통해 기관간 협업체제를 구축한다면, 현재의 상황하에서 보다 효율적이고 효과적인 선박출입검사 업무를 수행할 수 있을 것으로 본다.

3. 중장기적 해양환경감시업무의 조정·강화

환경보전에 대한 중요성 인식과 해양분야에 대한 업무영역의 확대로 해양환경 관련 법령이 계속 제·개정되는 등 해양환경업무에 대한 전문성과 통합적 관리가 요청되고 있다 할 것이다. 현재 국토해양부 및 해양경찰청 소속 일

61) 어선법 제37조(다른 법령의 준용) 제2항은 어선의 검사와 관련된 사항에 대하여 선박안전법 제75조(보고·자료제출명령 등)를 준용한다고 규정되어 있기는 하다.

반직 공무원이 각각 선박이나 해양시설에 출입하여 해양환경 감시를 위한 지도·점검업무를 하는 등 유사한 업무를 서로 다른 기관에서 구분하여 수행하는 것은 행정조직의 특성상 논란의 여지가 있으므로 행정의 효율성 및 조직운영의 통합적 관리를 위해서 이에 대한 조정이 필요하다는 의견이 있다.⁶²⁾

특히, 2008년 9월부터 국토해양부 및 지방자치단체 소속 공무원에게 해양환경관련 9개 법률에 대해 특별사법경찰권이 부여되어 있고⁶³⁾, 해양경찰청 소속 일반직공무원은 출입검사를 위한 해양환경감시원으로 지정되어 있다. 이와 관련하여 해양환경행정의 통일적 수행을 위해 출입검사업무를 일원화하여 특별사법경찰권을 부여하는 방안도 검토해 볼 필요가 있다는 견해도 있다.⁶⁴⁾

사건으로는 이러한 의견과 당위성에는 상당히 공감하면서도, 현실적으로 조직의 '이기주의' 및 '보호논리' 등 여러가지 복잡하고 민감한 문제가 존재하므로, 충분한 사전논의와 필요성에 대한 행정수요자의 공감대 형성이 선행되어야 할 것이다.

이를 바탕으로 중·장기적 과제로 통합된 해양환경감시체제를 구축하는 방향으로 행정조직이 개편되어야 할 것이다. 미국 연안경비대(USCG)⁶⁵⁾, 중국 해사국(MSA)⁶⁶⁾과 같은 사례는 전문적 행정조직의 통합적 관리를 통한 효율성 제고를 위해 벤치마킹 할 필요가 있다고 본다.

해양환경업무는 해양오염방지 및 해양생태계 보전 등 규제행정 업무 외에 해양문화, 레저활동 등의 수요증가에 따른 국민의 삶의 질을 제고할 수 있는 조장행정이 혼재된 전문적·기술적 특수성을 가지고 있는 업무로 볼 수 있다. 특히, 출입검사는 행정지도 차원의 사전예방적 점검업무라고는 하지만, 특별사법경찰권의 대상에 대해 해양경찰청 소속 해양환경감시원이 재차 출입검사를

62) 임송학, 전게서, 499쪽 참조.

63) 2008년 6월 개정된 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」 제6조 제34호 참조.

64) 임송학, 전게서, 500쪽 참조.

65) United State Coast Guard의 약자로 미국은 연안경비대(USCG)가 해양오염방지, 지도단속 및 방제업무를 담당하고 있음.

66) Maritime Safety Administraton의 약자로 중국은 해사국(MSA)이 해상분야의 주관부서로 해양오염관련 지도단속 및 방제업무를 통합적으로 관리하고 있음.

할 경우 수검자 입장에서 볼 때 이중단속이라는 민원제기의 논란이 있을 수 있다는 의견도 있다.⁶⁷⁾

필자의 견해로는 불필요한 중복성을 가진 행정규제는 지양해야 마땅하지만, 해양환경보존과 오염방지를 위한 사전적인 예방·감시업무의 중요성을 감안한다면 반드시 이중단속으로만 볼 사항은 아니라고 생각한다.

왜냐하면 「해양환경관리법」에도 해양수산부장관이 소속 공무원을 해양환경 감시원을 임명하여 선박과 해양시설에 대한 출입검사를 시행하도록 규정하고 있고, 해양환경감시업무는 오염방지를 위한 사전예방과 계도의 기능도 함께 가지고 있기 때문이다.

Ⅵ. 결 론

이상에서와 같이 선박출입검사의 현황과 문제점을 해양환경 특별사법경찰, 해양환경감시원제도 그리고 항만국통제(PSC)를 상호 비교하여 고찰해 보았다.

이러한 선박출입검사, 해양환경 특별사법경찰 그리고 항만국통제는 법적 근거, 시행대상, 시행주체 측면에서 유사점과 상이점을 가지고 있다. 결국, 선박출입검사는 해양환경보호와 해양오염방지를 위해 선박 혹은 사업장에 출입하여 관련요건의 준법여부를 확인하는 사전예방적 지도목적의 감시활동 이라 할 수 있다. 해양환경 특별사법경찰은 해양환경 위법사항에 대한 사후적인 사법경찰작용이며, 외국선박에 대하여 실시하는 항만국통제는 해양환경보호와 오염방지의 요건뿐만 아니라 선박의 안전과 관련된 전반적인 협약요건을 확인하는 보다 넓은 범주의 선박출입검사로 볼 수 있다.

현행 출입검사의 제도상 문제점으로는 「국토해양부와 그 소속기관 직제 시행규칙」상 지방해양항만청의 사무분장에 해양환경특별사법경찰제도, 해양 환경감시원의 운영 및 선박·사업장에 대한 출입검사 사항에 대한 규정 마련이 미비되어 있고, 해양환경감시원의 운영에 관한 규칙도 마련되어 있지 못한 실

67) 임송학, 전거서, 500쪽 참조.

정이므로 이에 대한 법제상의 보완과 정비가 필요하다. 또한 일부 지방해양항만청에 선박출입검사를 담당할 해양환경감시원이 지정되어 있지 않은 상태로 항만국통제를 수행하는 선박검사관이 유사한 형태의 선박출입 검사를 수행하고 있으며, 지방해양항만청과 해양경찰서간에 출입대상 선박의 명확한 식별과 정보교류를 위한 전산망도 구축되어 있지 않은 실정이다. 따라서 관련 법규에 따른 출입검사를 수행할 해양환경감시원이 명확히 지정되어야 하며, 국토해양부와 해양경찰청간에 출입검사의 자료와 정보를 교환할 수 있는 전산망의 구축도 필요하다고 본다.

전 인류에게 있어 지구환경의 보호와 지속가능한 발전을 위한 오염방지 및 환경보존은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 특히 해양환경의 보호와 해양 오염의 방지는 지구환경 보전의 가장 중대한 현안문제가 될 수 있다.

따라서 해양환경보호를 위한 국제협약의 충실한 이행과 아울러 해양오염을 방지하기 위한 예방조치와 지도단속을 위한 실효적이고 합리적인 제도의 정비가 지속적으로 필요하다고 본다.

참고문헌

- 해양경찰청, 「2012 해양경찰백서」, 2012.
- 한국선급, 「MARPOL(해양오염방지협약) 2012 통합본」, 해인출판사, 2012.
- 국토해양부, 「해양환경관리법(법령집)」, 2011.
- 한국법제연구원, 「해양환경특별사법경찰 시행기반 구축에 관한 연구」, 2009.
- 임송학, 「해양환경관리법」, 한국법제연구원, 2008.
- 박영선, 「선박안전법해설」, 한국해사문제연구소, 2008.
- 해양수산부, 「항만국통제(PSC) 20년사」, 2007.
- 해양수산부, 「해양환경관리제도 개선방안 연구」, 2007.
- 한국해양연구소, 「국제연합해양법협약(영한대역)」, 1991.
- 목진용, “해양환경관리법에 대한 고찰”, 한국해법학회지 제30권 제1호, 2008.
- 박영선, “항만국통제의 구체제도에 관한 연구”, 한국해양대학교박사학위논문, 2007.

윤장근, "출입검사 및 질문 규정의 입법례에 관한 연구", 법제.444('94.12).

법제처 웹사이트 www.law.go.kr

해양경찰청 웹사이트 www.kcg.go.kr

국가해양환경정보통합시스템 웹사이트 www.meis.go.kr

해운항만물류정보시스템 웹사이트 www.spdic.go.kr

국제해사기구 웹사이트 www.imo.org

[Abstract]

A Study on Onboard Inspection in Marine Environment Management Act

Kim, Chu-Hyong

*Port State Control Officer, Busan Regional Maritime Affairs & Port Administration
(Ph.D Candidate, Korea Maritime Univ. Major in Maritime Legal Affairs Policy)*

With increasing serious environmental issues on earth such as global warming and weather anomalies, countermeasures for climate change and environment protection for all human beings have become important and urgent matters.

Specifically, the Ocean comprises more than 70% of all global area. Therefore protection of the marine environment and pollution prevention have become both a common interest for all humanity and a duty to preserve the sea for sustainable development.

Increased shipping cargoes and operational vessels throughout the world also make vessel derived pollutant materials increase. Periodic severe marine pollution caused this way is commonly known for its severity while recognizing

the preservation of marine environment as paramount.

Thus, the international community has recognized severity of marine pollution in their jurisdictional waters as well as outside of jurisdictional waters and established an international cooperation framework by means of an international convention, the so called "MARPOL73/78".

Korea has established law through the national marine environment management act that reflects MARPOL73/78 and implements marine pollution prevention actions such as onboard inspection, Port State Control (herein after, PSC) and special judicial police in the marine environmental field. On the ground of marine environment management act, public officers who belong to MLTM (Ministry of Land, Transport and Maritime affairs), KCG(Korean Coast Guard) and local government are designated marine environment inspectors and special judicial police.

The present onboard inspection system has several features and matters that must be improved particularly the PSC and special judicial police in respect to legal grounds, enforcement objectives and actual effects.

Especially, marine environment legislation should be improved to more precisely complement the operational system for the long term.

Key words : Onboard Inspection, Marine Environment Special Judicial Police, Port State Control, Marine Environment Management Act

