# 해사법 개론

2024년 3월 27일

한국해양대학교
항해융합학부 김진권

# 해사와 해사법

## ○ 해사(maritime affairs)의 개념

➢ 해사 : 해상에서 전개되는 선박에 의한 항행활동과 관련된 생활관계

- 선박은 물론 선박을 운항하는 선원, 선박이 출입하는 항만, 선박에 의해 전개되는 운송 등의 항행활동, 선박운항으로 인한 해상안전 및 해상보안, 해양환경보호분야 등 매우 다양

## ○ 해사법의 의의 및 분류

➢ 해사법 : 바다를 활동장소로 전개되는 해사활동에 관한 법

➢ 해사공법(maritime administrative law)

- 선박이 바다에서 항해 활동을 실행함에 있어 필요로 하는 선박, 재화, 인명의 안전을 보장하는 공법의 총칭

- 선박과 관련된 선박법과 선박안전법, 해상교통 질서유지를 위한 해사안전법, 선박입출항법 및 국제해상충돌방지규칙, 선원과 관련된 선원법과 선박직원법, 기타 해운법, 항만법, 항만운송사업법 등

➢ 해사사법(maritime law, shipping law, admiralty law)

- 해상기업 활동을 중심으로 한 사법의 범주를 말하는 것으로 가장 중심이 되는 해상운송계약을 규율하는 상법의 제5편인 해상법을 비롯하여 해상보험법 등

# 해사법의 특성

## ○ 해사법의 특성

### ➢ 특수성

- 다른 법역에 대해 자주성을 인정할 수 있는 근거가 되는 특수한 성질
- 빠르도쉬(19세기 프랑스 해법학자) : 통일성, 부동성, 관습적 기원성
  - 통일성 : 최악의 민법은 모든 국민을 무차별하게 다루는 것이나, 최악의 해사법은 특정국만의 특별한 이익 및 관습에 의해 영향을 받도록 하는 법
  - 부동성 : 시대와 정치적 혁명에 의한 변화에 잘 영향을 받지 아니함
  - 관습적 기원성 : 해사법은 관습으로부터 성립, 성문법에 의해 변화에 적응

### ➢ 자주성

- 해사법이 민법, 상법 등과 다른 법역에 속하고 그 자체가 독립성을 가지는가 여부
- 대륙법계 : 자주성을 인정하지 아니함(상법 내 해상편 등)
- 영미법계 : 자주성을 인정(영국의 상선법 등)

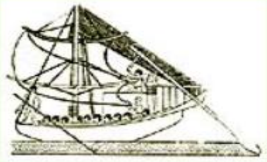
### ➢ 공통적 특색

- 해상고유의 위험 존재 : 해상위험에 대한 배려 강구(공동해손, 해난구조 등)
- 항해기간 길고 육상으로부터 고립 : 독자적 행동 강구
- 선박의 재산적 가치가 높음 : 부동산 유사성(선박저당권 등)
- 해운환경의 변화 및 선박기술의 발달에 따른 법개정이 자주 발생

# 해운과 선박의 이해 : 선박과 해운의 역사적 연혁

BC 2000년경
이집트의 범선

돛대를 뉘인 이집트 목선
(BC 2500년)

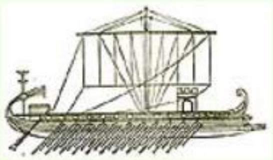


돛대를 올린 이집트 목선
(BC 2500년)

오벨리스크 운반선
(BC 1500년)

페니키아의 상선
(BC 1500년)

그리스상선(BC 500년)



로마 갤리선의
복원도

로마의 상선
(AD 1세기)

로마의 상선
(AD 2세기)

13세기의 영국선

갤리선(10세기-)

갤리온(16세기-)

지벡(16세기-)

브리그(17세기-)

바크(17세기-)

# 해사법의 역사적 연혁

○ **함무라비법전**

- BC 1792-1750년 함무라비왕 반포, 메소포타미아 지방에서 1000년에 걸쳐서 시행
- 법전은 서문, 본문 282개조, 맺음말로 구성
- 특징 : 사법의 영역 => 채권법 발달, 형법의 영역 => 탈리오의 원칙(*lex talionis*) 확립 : 피해자가 입은 피해와 같은 정도의 손해를 가해자에게 가하는 법칙 : 보복의 원칙/보상의 원칙
  예, 다른 사람의 눈을 뽑은 자는 똑같이 눈을 뽑는다 / 임신한 여자를 때려서 임신부와 태아가 죽으면 가해자의 딸을 사형에 처한다 / 의사가 수술하다가 환자가 죽으면 의사의 팔을 자른다 / 아들이 아버지를 때리면 아들의 두 손을 자른다 / 집이 무너져서 집주인의 아들이 죽으면 그 집을 지은 건축가의 아들을 사형에 처한다 등

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 함무라비법전

- 해상관련 규정 : 10개조문 포함
- 234. 선박건조업자가 타인을 위해 60 gur 크기의 배를 건조하였다면, 그는 선박건조업자에게 2 shekel의 비용을 지불하여야 한다.
- 235. 선박건조업자가 타인을 위해 선박을 건조하였으나, 견고하게 건조하지 못하여, 같은 연도에 선박이 떠내려가거나 파손이 발생하는 경우에 선박건조업자는 자신의 비용으로 선박을 해체하여 견고하게 건조하여 선박소유자에게 인도하여야 한다.
- 237. 선원과 선원의 선박을 고용한 사람은 식량, 의류, 기름과 야자열매 등 생활에 필요한 종류의 물품을 공급하여야 한다.
- 239. 선원을 고용한 사람은 한 해의 노임으로 그에게 6 gur을 지급하여야 한다.
- 240. 상인이 페리보트와 충돌하여 그 선박을 난파시킨 경우 난파된 선박의 선장은 신 앞에서 정의를 구하여야 한다. 페리보트를 난파시킨 상인의 선장은 보트소유자에게 보트와 파손된 모든 것에 대해 보상하여야 한다.
- 275. 페리보트를 임차한 사람은 매일 3 gerah를 지불하여야 한다.
- 276. 화물선을 임차한 사람은 매일 2.5 gerah를 지불하여야 한다.

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 고대법

➢ **로오드해법(BC4세기- AD3세기)**

- 단편적으로 기록물로 남아 있는 가장 오래된 해상법
- 3세기 로마 법학자 파울루스(Paulus)의 '서(書, Sentence) 제6권'
- 로마 제도 포함 법률집(The Digest of Justinian) 일부 계수
  - · 선주, 승조원의 임금, 여객, 선내 의식, 역할의 선서, 임금 및 이자 등
  - · 분쟁, 악천후, 선박 용선, 체선료, 정박, 충돌, 화물 오손 등 해사사항 규정
  - · 공동해손의 기본원리 선장의 투하권(right of gettison) 인정
  - · 선박 멸실 시 차금 반환의무(모험대차)에 채무면제 포함 등

➢ **로마법**

- 자주적 해상법은 없으며, 민법 체계 속에 포함
- 로마법의 특징 : 민사관계 법률 발달 : 민법 기초 토대 확립(계약 관계 등)
- 시대적 상황과 밀접한 관계 있음

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 로마시대 : 계약법의 발달 => 해상운송계약

- 해사계약(*foenus nauticum*) : 해상소비대차(항해 개시 전 금전대여자가 해상위험 예상하여 포함)
- 레셉툼 책임(*receptum nautarum*) : 선주의 수령책임 : 불가항력을 제외하고 선주는 화물을 수령한 바에 대해 절대책임 부담
- 공동해손 : 로오드해법의 투하에 관한 규정 계수

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 중세법

- 로마제국의 대자본적 해상기업 경영 쇠퇴 => ① 소자본적, 모험적 조합형식 ② 해항도시 등장, ③ 해사재판소, ④ 해항도시 자치입법권, ⑤ 해상조합내 관습형성

- **콘솔라토 델 마아레**
  - 13세기 스페인 바르셀로나
  - 선박 공유, 선장 및 선원의 권리의무, 운송계약 등 해사에 관한 사항 총망라

- **오레롱해법**
  - 완전한 구성을 갖춘 가장 오래된 해사법
  - 프랑스 연안, 대서양 및 발틱해 해상관습 수록 => 유럽 전역 사용
  - 상인의 행위, 선장 및 해원, 항해, 난파선, 적하 및 양하, 화물, 식민지 등 총망라

- **비스비해법**
  - 15세기 유럽 북해연안 고트란드섬 비스비항을 중심
  - 오레롱해법과 한자동맹의 해사관습법 계수하여 발전한 해법

- **기타**
  - 한자시 해법, 기동 드 라 메르, 해법흑서(The Black Book of the Admiralty) 등

# 15-16세기의 대표적 선박

10세기 –
15세기

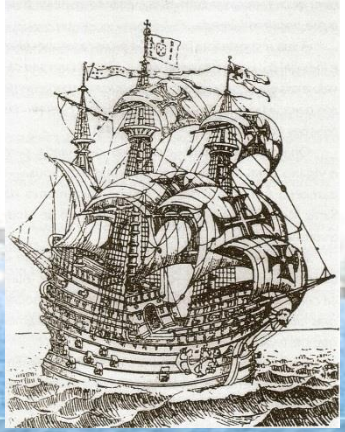
갈리선(gallery ship) : 지중
해 중심 / 바람-노 이용

15세기

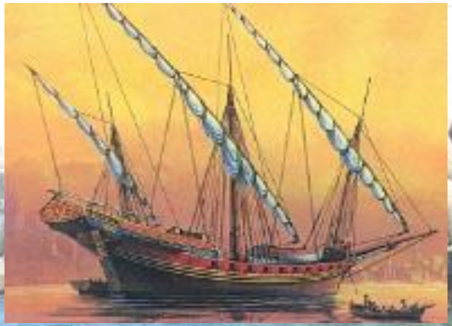
캐럭(carrack) : 주돛대 3개 /
대항해시대 초창기 이용
콜럼버스 : 산타마리아호 등

다우(dhau) : 교역중심 / 아
랍, 인도, 동아프리카 지역

16세기



갈리온(galleon) : 캐럭의
발달로 폭 향상/대량 적
재 가능
상선 + 전함의 개념

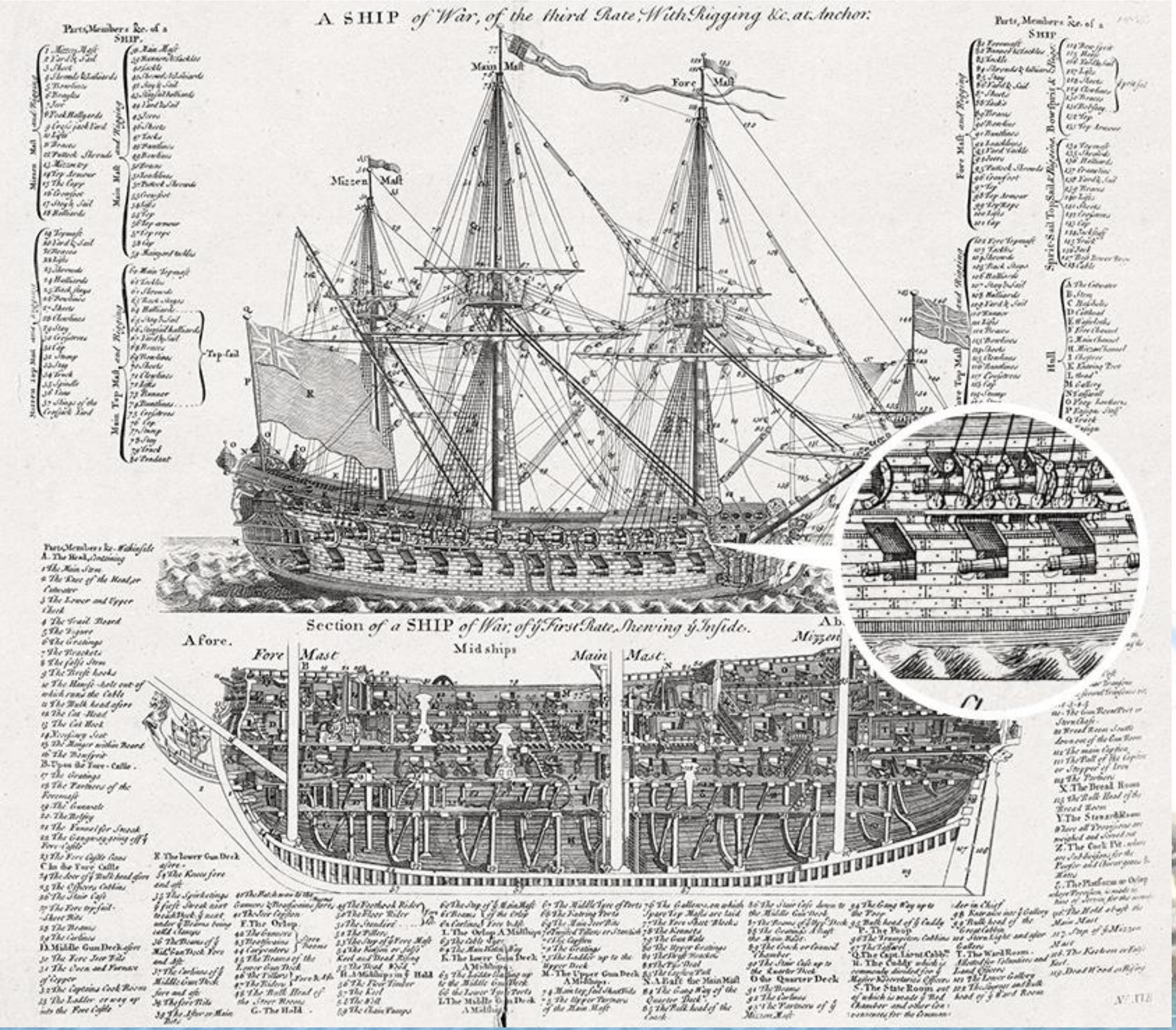


지벡(Xebec) :
무역용 범선,
경량 쾌속선

# 15-16세기의 대표적 선박

갤리온(galleon)
Neptune Genoa

# 15-16세기의 대표적 선박



# 대항해시대의 시작과 의미

## ○ 대항해시대

### ➢ 통상적인 의미

- 서구 신흥세력에 의한 **'지리상의 발견'** + **'신항로의 개척'**
- 15세기 – 17세기 중엽까지의 범지구적 항해시대
- 해양을 통한 서구 중심의 세계질서 개편시기, **침략과 약탈의 시대**

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 근대법

➢ **1681년 프랑스 해사칙령(루이 14세)**
- 15세기 프랑스 : 근세 중앙집권국가 성립
- 총 5개 편과 713개 조 구성 : 해사사법 및 해사공법, 재판관할 포함

➢ **1807년 프랑스 상법전(나폴레옹 상법전)**
- 1807년 근대적 의미의 최초의 상법전
- 상법 전반 규율 : 제2편에 해상편: 해사칙령 중 상법적 요소 요약하여 편집
- 독일 상법전으로 계수 => 일본 => 우리나라

➢ **독일**
- 1861년 독일일반상법 제정 : 해상편 포함(후발주자)

➢ **영국**
- 영국 해사법원 : 중세 3대 해법 및 해사관습 참조 판례법 주의 발달
- 1854년 영국 상선법 제정(공-사법 통합) => 1894년 영국 상선법(해사법 정리통합)
- 14편 748개 조문으로 구성 : ① 선박의 등록, ② 선장 및 선원, ③ 여객선 및 이민선 ④ 어선, ⑤ 안전, ⑥ 해사판례, ⑦ 화물의 인도, ⑧ 선주의 책임, ⑨ 해난구조 ⑩ 도선, ⑪ 등대, ⑫ 해사기금, ⑬ 벌칙, ⑭ 보칙

# 해사법의 역사적 연혁

## ○ 현대(20세기 이후)의 해사법

➢ 프랑스

- 1807년 나폴레옹 상법전 유지 => 각 국제협약의 특별법화

➢ 영국

- 1854년 영국 상선법(Merchant Shipping Act) : 해사공법 + 해사사법(선박소유권, 선박저당권, 해원고용계약, 선박소유자 책임 등 집대성)
- COGSA 1971(Carriage of Goods by Sea Act 1971) : 1971년 해상물건운송법(헤이그비스비 규칙 수용) : 해상물건운송계약 관련
- COGSA 1992 : 1855년 선하증권 개정, 법으로 수용
- 1906년 해상보험법(Marine insurance Act : MIA 1906) : 2015년 해상보험법

➢ 미국

- 영국법 계수하였으나 해상분야 성문법 체계 유지 : 영국(선주국), 미국(화주국)

➢ 일본

- 독일일반상법 계수 – 프랑스 상법전 절충 : 상법 내 제5편 해상 편입

## ○ 국제해사협약 관련 단체와 역할

- **국제해법회(Comite Maritime International : CMI)**
  - 해상법의 발전 목표 : 학술단체로 각국의 해법학회 참여
  - 민간단체로 해상법 위주 : 국제조약 초안 작성 역할(해상운송, 선박소유자 책임, 선박소유권, 선박채권협약 등 관여)

- **국제해사기구(International Maritime Organization : IMO)**
  - 유엔산하 국제기구 : 해상안전 + 해양환경보호 + 해상보안
  - 해사사업 분야 : 해사책임(유류오염손해 민사책임협약, 국제유류오염손해보상기금 설치협약, 선박연료유 손해배상책임협약, 해사채권협약 등)

- **유엔국제상거래법위원회((United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)**
  - 국제상거래법의 전진적 조화와 통일을 목적 : 로테르담규칙 등 주도

- **유엔무역개발위원회(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD)**
  - 개발도상국의 경제성장과 발전 촉진을 목표로 함 : 해운관련 선주국보다 화주국을 대변하기 위한 활동 지속 : 함부르크규칙 등 주도

# 현대의 선박

## ○ 현대의 선박들

벌크선(광석&석탄) "Pacific Glory"

LNG선

Full Container Ship

유조선(VLCC Tanker)

# 해운과 선박의 이해

## ○ 현대의 선박들

**벌크선(광석&석탄) "Pacific Glory"**

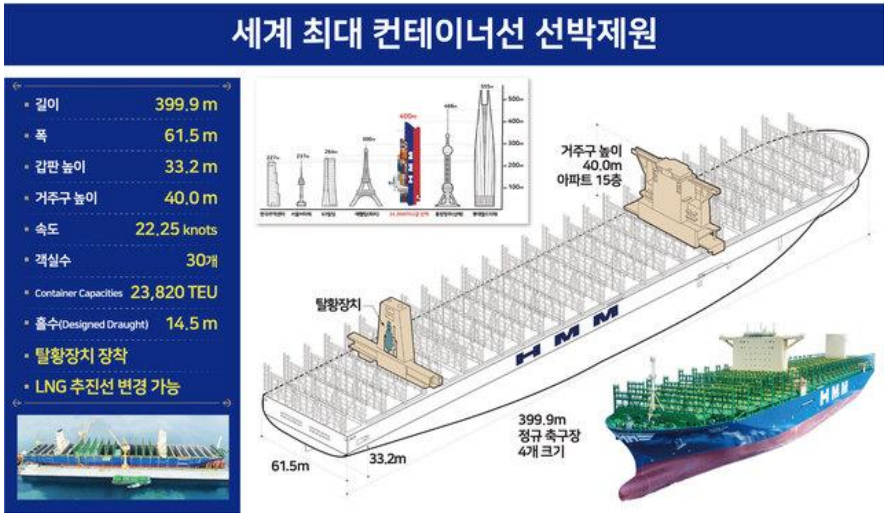
- 300,000 DWT를 운송할 수 있음
- 우리나라 1인당 하루 쌀 소모량 155g(2023년) 산정시 벌크선 한 척으로 19억4천만명 하루 가능
- 부산인구 330만명 587일
- 우리나라 인구 5,132만명 38일

- Length : 317m
- Width : 55m
- Draught : 10.7m

# 해운과 선박의 이해

## ○ 현대의 선박들

**Full Container Ship**




- TEU (twenty-foot equivalent unit)

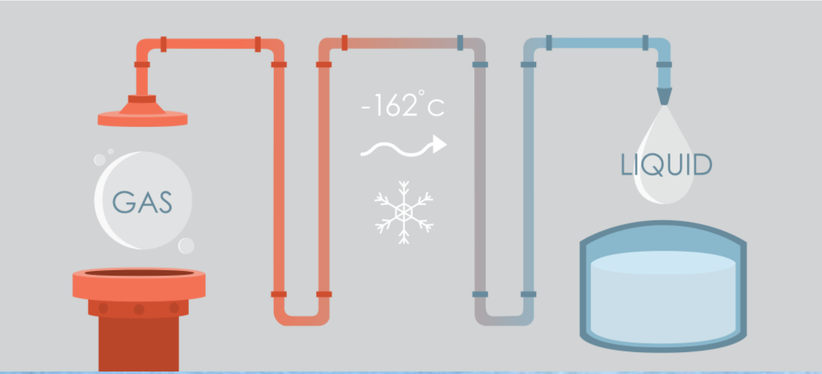
 => 20피트 길이의 컨테이너 크기를 부르는 단위

 => 10,000 TEU를 육상에 나열시 길이만 60Km에 육박(부산-울산)

# 해운과 선박의 이해

## ○ 현대의 선박들

**LNG선**




- 한 척당 약 2억달러(약 2,100억)
- 한번에 최대 21만㎥ 운송
- 화물의 가액 : 약 6,000-7,000억

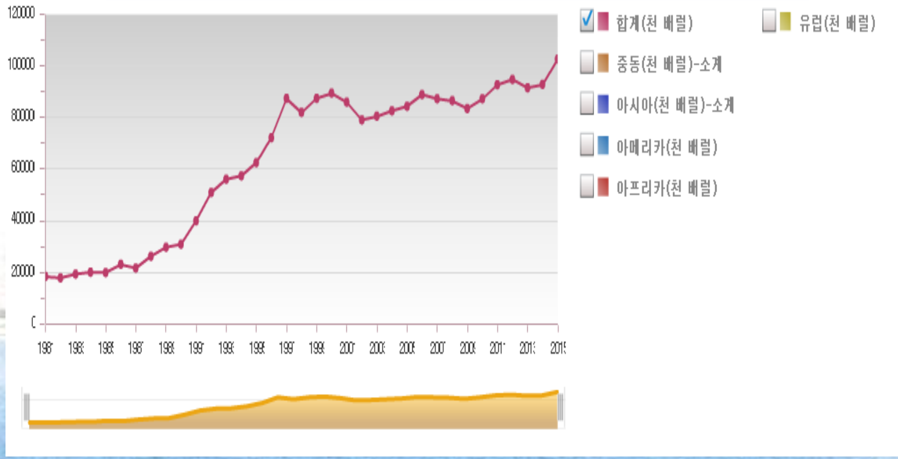
- LNG(liquefied natural gas) : 액화천연가스
- 천연가스 : 유전에서 원유생산시 또는 가스전에서 생산
- 발전용 연료, 도시 가스용 사용
- 해외수송을 위해 부피 축소 필요
- 액화하여 1/600 부피로 축소, -162도의 액체로 수입, 다시 기화하여 사용

# 해운과 선박의 이해

## ○ 현대의 선박들

### 유조선(VLCC Tanker)

- 우리나라 1일 석유 소모량 약 285만 배럴, 약 29만톤
- VLCC Tanker 1척 운송 석유의 양 300,000 DWT : 우리나라 1.1일
- 중형차 기름탱크 70L 기준 약 5,379,900대 기름 주유




- 2022년 원유수입 : 약 10억1800만 배럴(약 862억 달러)
- 202년 석유제품수출 : 약 522억 달러

# 해사공법의 개요

## ○ 해사공법의 분류

➢ **선원 관련법**
- 해상노동법으로 대표되는 선원법, 선박직원법 등

➢ **선박 관련법**
- 해상운송의 객체인 선박에 관한 선박법, 국제선박등록법, 선박안전법, 어선법 등

➢ **해상안전 관련법**
- 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(해난심판법), 수난구호법, 항로표지법, 수로업무법 등

➢ **해상교통 관련법**
- 해사안전법, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(선박입출항법) 등

➢ **해양환경 관련법**
- 해양환경관리법, 유류오염손해배상보장법 등

# 해사공법의 개요

## ○ 선원 관련법

### ➢ 선원법

| | | |
|---|---|---|
| 목적 | 선내질서를 유지하고, 선원의 기본적 생활을 보장. 향상시키며 선원의 자질 향상을 도모 | |
| 특징 | 질서법적 규정 | 선장의 직무와 권한, 선내규율과 징계 그리고 쟁의행위의 금지 등 |
| | 노동보호법적 규정 | 근로계약, 임금, 근로시간과 휴식시간, 휴일. 유급휴가, 재해보상, 취업규칙 등 |
| 해상노동의 특수성 | 위험공동체 | 항행선박내 선원 노동 제공, 국가 보호감독으로부터 고립된 선내에서 근로 제공 |
| | 생활공동체 | 선박내 선원의 공동생활 및 가정생활로부터 분리된 이중생활에서 노동 제공 |
| | 선박안전확보 | 선박 및 화물 고가, 다수 인명의 안전에 밀접한 관련성으로 선박공동체 안전확보 필요 |
| 구성 | 총칙, 선장의 직무와 권한, 선내질서의 유지, 선원근로계약, 임금, 근로시간 및 승무정원, 유급휴가, 선내급식과 안전 및 보건, 소년선원과 여성선원, 재해보상, 복지와 직업안정 및 교육훈련, 취업규칙, 해사노동적합증서와 해사노동적합선언서, 한국선원복지고용센터, 감독, 보칙 및 벌칙 등 총 17개의 장과 부칙으로 구성 | |

# 해사공법의 개요

## ○ 선원 관련법

### ➢ 선박직원법

| | |
|---|---|
| 목적 | 선박직원으로서 선박에 승무할 사람의 자격을 정함으로써 선박항행의 안전을 목적 |
| 특징 | 선박항행의 안전을 도모하기 위해 간부선원을 직접의 대상으로 규율 |
| 제정 배경 | -1960년대 세계선복량의 급증, 선박의 대형화와 고속화<br>-편의치적선의 증가로 무자격선원의 승무 기회 증가(사각지대)<br>-1967년 Torrey Canyon호 사고: 대형유조선의 사고로 인한 해양환경 영향<br>-국제해사기구 주도 1978년 STCW협약(선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약) 성립/ 1984년 발효<br>-STCW협약의 국내법적 수용 |
| 구성 | -총칙 : 목적, 정의, 적용범위 규정<br>-해기사의 자격과 면허 : 해기사 면허의 직종 및 등급, 면허 요건, 실효 등<br>-선박직원 : 승무기준 및 선박직원의 직무, 해기사 승무 범위, 보수교육 등<br>-보칙 : 외국선박의 감독, 해기사 실습생의 승선 실습 등 |

# 해사공법의 개요

## ○ 선박 관련법

### ➢ 선박법

| | |
|---|---|
| 목적 | 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사(海事)에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상(海上) 질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지함을 목적 |
| 특징 | 선박에 관한 기본법 |
| 주요 내용 | -선박의 국적과 등기.등록에 관한 사항을 정하기 위하여 이와 관련되는 선박톤수측정협약의 시행에 필요한 사항과 선박톤수측정에 관한 사항 및 기타 선박의 항행에 관한 행정상의 감독사항 등을 규정<br><br>-선박에게 국적을 부여함으로써 공해상을 항행하거나 외국항에 기항함에 있어 우리나라 선박으로서의 국제법상 외교적 보호를 받기 위한 목적 |
| 구성 | ① 선박의 국적에 관한 사항, ② 선박의 톤수측정에 관한 사항, ③ 선박의 공시에 관한 사항, ④ 기타 선박의 항행에 관한 행정상의 감독사항 등 |

# 해사공법의 개요

## ○ 선박 관련법

### ➢ 국제선박등록법

| | |
|---|---|
| 목적 | 국제선박의 등록과 국제선박에 대한 지원 등에 관한 사항을 규정함으로써 해운산업(海運産業)의 국제경쟁력을 높이고 국민경제의 발전에 이바지함을 목적 |
| 제정 배경 | -해운산업은 국제경쟁에 완전 노출<br>-해운산업 경쟁력 약화 : 외국인선원과의 임금 격차, 선박 취득 및 유지 등 세금의 불리 등<br>-국제선박등록제도 도입 : 외국인 선원 고용범위 확대, 조세부담 완화 등 외국산선대와 경쟁 여건 마련 |
| 주요 내용 | -국제선박등록 대상 선박 : 국제항해에 종사하는 대한민국 상선(제주선박등록특구를 선적항으로 하는 선박)과 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 임차한 외국선박<br>-국제선박에 외국인선원 승선 가능<br>-외국인선원 승선기준 : 선원노동조합의 연합단체, 외항화물운송사업자의 협회 등과 관계중앙행정기관의 장의 의견 수렴하여 해양수산부장관 정함 : 노사분쟁 방지<br>-외국인선원 단체협약 체결권 : 선원노동조합의 연합단체<br>-국가필수국제선박 지정 : 국민경제 및 국가안보상 긴요한 물자를 수송 : 외국인선원 승선제한, 국가비상시 효율적 활용<br>-국제선박에 대한 조세 감면 등 지원 |

# 해사공법의 개요

## ○ 선박 관련법

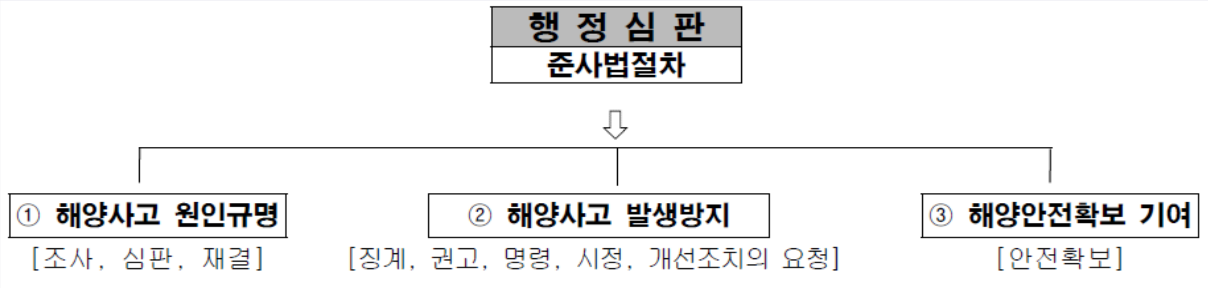
### ➢ 선박안전법

| | |
|---|---|
| 목적 | 선박의 감항성(堪航性) 유지 및 안전운항에 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 생명과 재산을 보호함을 목적 |
| 특징 | 선박항행의 안전을 도모하기 위해 선박의 선체 및 기관의 구조와 설비에 대한 기술상의 처저기준 설정, 선박검사를 통한 강제 |
| 제정 배경 | -1912년 영국 타이타닉호 사고 : 1,530명의 여객과 선원 사망<br>-SOLAS협약(해상인명안전협약) : 해상안전(선박의 구조적 문제) 확보 필요<br>-항해안전, 여객선 수밀구획, 방화격벽, 구명설비, 소화설비 등<br>-SOLAS협약의 국내입법 : 선박의 감항성 및 안전운항 사항 규정<br>-세월호 사고 반영 : 선박검사 및 시험의 책임 명확, 여객선 복원성 저감 동반 정원과 화물량 증가 개조 금지, 퇴직 공무원의 관련 기관 재취업 제한 등 |
| 구성 | -총칙 : 목적, 정의, 적용범위 규정<br>-선박의 검사<br>-선박용물건 또는 소형선박의 형식승인 등<br>-컨테이너의 형식승인 등<br>-선박시설의 기준 등<br>-안전항해를 위한 조치 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해상안전 관련법

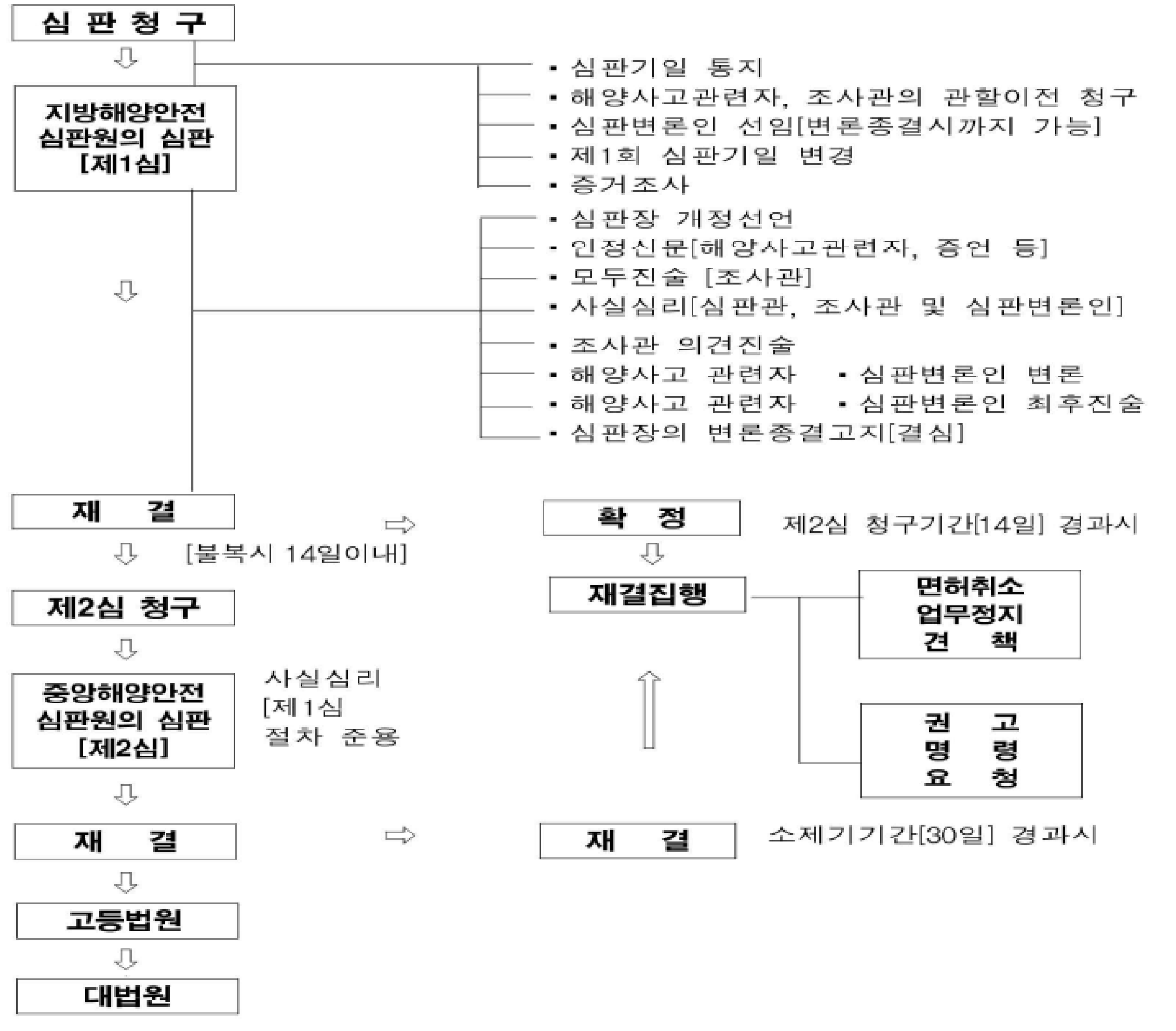
### ➢ 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(해난심판법)

| | |
|---|---|
| 목적 | 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 밝힘으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적 |
| 주요 역할 | <br> |
| 주요 내용 | -총칙<br>-심판원의 조직 및 역할<br>-심판변론인<br>-심판 전의 절차<br>-지방심판원의 심판<br>-중앙심판원의 심판<br>-이의신청<br>-중앙심판원의 재결에 대한 소송<br>-재결 등의 집행<br>-보칙 및 벌칙 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해상안전 관련법

### 심판절차 흐름도



# 해사공법의 개요

## ○ 해상교통 관련법

### ➢ 해사안전법

| | |
|---|---|
| 목적 | 선박의 안전운항을 위한 안전관리체계를 확립하여 선박항행과 관련된 모든 위험과 장해를 제거함으로써 해사안전(海事安全) 증진과 선박의 원활한 교통에 이바지함을 목적 |
| 특징 | -우리 연안의 지리적 조건과 특성에 맞춘 기본적 해상교통질서법<br>-우리나라 선박에 대해 영해 및 내수, 공해에서도 적용<br>-국제해사기구에서 요구하는 해사안전정책 및 환류체계 포함 등 해상안전을 위한 종합적 체계를 마련한 해상교통공법 |
| 주요 내용 | -해사안전 증진과 교통질서 유지를 위한 행위규범과 조성규범 포함<br>-행위규범 : 국제해상충돌방지규칙(COLREG) 포함<br>-조성규범 : 국제안전관리규약(ISM Code) 포함하여 우리 연안 해상교통의 지리적 환경 고려한 독자적 해상교통규정 |
| 구성 | -총칙<br>-해사안전관리계획 : 국가해사안전기본계획, 해사안전시행계획, 회원국 감사제도(MAS) 등<br>-수역안전관리 : 해양시설보호수역, 교통안전특정해역, 유조선통항금지해역<br>-해상교통안전관리 : 해상교통안전진단제도, 항해 안전관리 등<br>-선박 및 사업장의 안전관리 : 선박안전관리체제, 사업장 안전관리 등<br>-선박의 항법 등 : 국제해상충돌방지규칙(COLREG)<br>-보칙 및 벌칙 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해상교통 관련법

### ➢ 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(선박입출항법)

| | |
|---|---|
| 목적 | 무역항의 수상구역 등에서 선박의 입항·출항에 대한 지원과 선박운항의 안전 및 질서 유지에 필요한 사항을 규정함을 목적 |
| 특징 | -우리나라 무역항의 수상구역 등에 입출항하는 선박의 지원, 질서유지<br>-소극적 규제 : 신고사항<br>-적극적 규제 : 허가사항, 명령사항<br>-검사확인 : 관할청 집행사항 점검 |
| 주요 내용 | -무역항의 수상구역 등에 입출항하는 선박의 지원 : 입출항 선박 편의성<br>-무역항 선박교통 안전 유지 : 항내하역, 항내관광, 수로의 준설, 보수 또는 항로시설의 설치 및 정비 등 위험방지<br>-무역항의 수상구역 등 질서 유지 : 항로의 지정, 수선과 계선의 제한, 어로의 제한, 하역선석의 지정 또는 정박지의 지정 등 |
| 구성 | -총칙<br>-입항,출항 및 정박 : 입출항 신고, 정박지 사용 등<br>-항로 및 항법 : 항로 지정 및 항법 규정(속력 제한 등)<br>-예선<br>-위험물의 관리 등 : 무역항 위험물 반입 등 관리<br>-수로의 보전 : 폐기물 투기 금지 및 어로의 제한 등<br>-보칙 및 벌칙 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해양환경 관련법

### ➢ 해양환경관리법

| | |
|---|---|
| 목적 | 선박, 해양시설, 해양공간 등 해양오염물질을 발생시키는 발생원을 관리하고, 기름 및 유해액체물질 등 해양오염물질의 배출을 규제하는 등 해양오염을 예방, 개선, 대응, 복원하는 데 필요한 사항을 정함으로써 국민의 건강과 재산을 보호하는 데 이바지함을 목적 |
| 제정 이유 | -세계 물동량 연간 40억톤 중 석유와 액체화학물질 : 세계 상선대의 1/3<br>-대형 유조선 등 해상운송시 발생하는 사고로 인한 대형해양오염 발생<br>-육상기인 공장, 사무실, 가정의 각종 폐기물 및 일반선박과 해양시설물에 의한 해양배출 발생<br>-국제적인 해양오염예방을 위한 협약 제정 및 각국의 국내법으로 예방 필요 |
| 주요 내용 | (아래 표 참조) |

| | 구 해양오염방지법 | 해양환경관리법 |
|---|---|---|
| 목 적 | 해양오염방지<br>(선박으로부터 오염물질 배출규제) | 해양환경 보전 · 관리<br>(깨끗한 해양환경 보전 및 조성) |
| 성 격 | 사후관리적 · 소극적 관리 | 사전예방적 · 적극적 관리 |
| 규 율 대 상 | 선박 배출 기름 · 폐기물 등 | 선박.해양시설 및 육상오염원으로부터 배출되는 모든 오염물질 |
| 주 요 정 책 수 단 | 기름등 사후방제조치, 폐기물 수거.처리 | 해양환경기준설정, 해양환경영향평가,<br>오염물질(육상오염원) 배출규제,<br>해양환경산업(퇴적오염물질수거업, 폐기물 해양수거업) 신설, 해양오염방제조합의 법인형태 변경 등 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해양환경 관련법

### ➢ 해양환경관리법

| | |
|---|---|
| | -구 해양오염방지법 내용 수용<br>-육상기인 오염원(부유쓰레기, 퇴적오염물질) 및 새로운 오염물질(잔류성 유기오염물질, 유해방오도료, 선박대기오염물질) 포괄 규정<br>법률 12장 133조 본문과 규칙 / 시행령 / 시행규칙(해양환경관리법 시행규칙 및 선박에서의 오염방지에 관한 규칙(오염방지규칙)) |
| 구성 | -총칙<br>-해양환경의 보전관리를 위한 조치 : 해양환경 조사 및 정도관리, 환경관리 해역의 지정, 해양환경개선부담금 등<br>-해양오염방지를 위한 규제 : 오염물질의 배출금지, 선박에서의 해양오염방지, 해양시설에서의 해양오염방지, 오염물질의 수거 및 처리, 잔류성 유기오염물질의 조사 등<br>-해양에서의 대기오염방지를 위한 규제 : 선박에너지효율설계지수의 계산, 오존층파괴물질의 배출규제 등<br>-해양오염방지를 위한 선박의 검사 등 : 선박검사 및 협약검사증서 등<br>-해양오염방제를 위한 조치 : 국가긴급방제계획 등<br>-해양환경관리업 등<br>-해양오염영향조사<br>-해역이용협의<br>-해양환경공단<br>-보칙 및 벌치 |

# 해사공법의 개요

## ○ 해양환경 관련법

### ➢ 유류오염손해배상보장법

| | |
|---|---|
| 목적 | 유조선 등의 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 유류오염사고가 발생한 경우에 선박소유자의 책임을 명확히 하고, 유류오염손해의 배상을 보장하는 제도를 확립함으로써 피해자를 보호하고 선박에 의한 해상운송의 건전한 발전을 도모함을 목적 |
| 제정 배경 | -유류오염손해에 대한 배상 관련 상법규정의 적용 배제하고 특별법 제정<br>-해상유류오염사고의 위험 증대에 따른 관련 국제협약의 국내법 수용 |
| 주요 내용 | -원유등 유류를 화물로서 운송하는 선박의 소유자는 그 선박으로부터 배출되는 유류에 의한 오염손해에 대하여 천재·지변등 불가항력적인 경우를 제외하고 무과실손해배상책임<br>-유조선 선박소유자의 책임한도액<br>1.총톤수 5천톤 이하의 유조선: 451만계산단위에 상당하는 금액<br>2. 총톤수 5천톤을 초과하는 유조선: 8천977만계산단위에 상당하는 금액의 범위에서 제1호의 금액에 총톤수 5천톤을 초과하는 톤수에 대하여 톤당 631계산단위를 곱하여 얻은 금액을 더한 금액<br>-200톤이상의 유류화물을 운송하는 국적선의 소유자와 2천톤이상의 유류화물을 운송하는 외국적선의 소유자는 손해배상을 보장하는 보험등에 가입하도록 하고, 선박안에 그 증명서를 비치<br>-피해자가 선박소유자 또는 보험자등으로부터 유류오염손해금액에 관하여 배상을 받지 못한 경우에는 1971년유류오염손해보상을위한국제기금의설치에 관한국제협약에 의하여 설치된 국제기금에 대하여 보상을 청구 |

# 감사합니다!