

해양수산부 고시 제2017-21호

「해사안전법」 제15조 및 같은 법 시행규칙 제11조제6항에 따라 해상교통안전진단시행지침을 다음과 같이 제정 및 발령하고자 합니다.

2017년 02월 13일
해양수산부장관

1. 제정이유

「해사안전법」, 같은 법 시행령 및 시행규칙에 따른 해상교통안전진단의 시행에 필요한 세부사항과 절차 등을 구체적으로 정하기 위함

2. 주요 내용

가. 총칙

- 1) 해상교통안전진단의 시행과 관련하여 사업자등 및 안전진단대행업자의 책무를 정함(안 제5조 및 제6조)
- 2) 안전진단대행업 등록 및 안전진단서의 사전검토, 심사위원회의 개최 방법 등에 대한 의견을 들을 수 있도록 전문기관을 지정(안 제7조)

나. 안전진단의 실시 및 평가절차

- 1) 해상교통안전진단의 업무절차 및 안전진단항목 등을 정함(안 제10조 및 제11조)
- 2) 안전진단서에 포함되어야 하는 주요 내용 및 구성 방법 등을 정함(안 제15조)

- 3) 안전진단서의 사전검토 및 보완 절차를 정함(안 제17조 및 제18조)
- 4) 심사위원회 개최방법 및 검토의견 통보기준, 보충회의 개최에 필요한 사항을 정함(안 제19조, 제20조, 제22조 등)
- 5) 심사위원회 구성방법, 위원의 직무 등을 정함(안 제26조 및 제29조)
- 6) 안전진단서의 제출이 면제되는 사업의 범위를 정하고, 면제사업 의견서에 포함되어야 할 사항 등을 정함(안 제31조, 제32조)

다. 안전진단대행업자의 등록기준 등

- 1) 안전진단대행업자의 업종별 업무범위를 정하고, 등록신청에 필요한 서류 등을 정함(안 제35조, 제36조)
- 2) 기술인력의 등록기준 및 장비의 세부기준 등을 정함(안 제36조, 제37조, 제39조)

3. 참고사항

가. 관계 법령 : 해사안전법

나. 예산 조치 : 해당 없음

다. 부처 협의 : 해당 없음

라. 기타 사항 : 규제심사 및 법제심사 완료('17.2.10.)

해상교통안전진단시행지침

제1장 총칙

제1조(목적) 이 지침은 「해사안전법」, 같은 법 시행령 및 시행규칙에 따른 해상교통안전진단의 시행에 필요한 사항을 구체적으로 정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “사업자등”이란 「해사안전법」(이하 “법”이라 한다) 제15조제1항에 따른 안전진단대상사업을 하려는 자와 법 제18조의2제1항에 따른 안전진단대상사업을 시행하려는 국가기관의 장 또는 지방자치단체의 장을 말한다.
2. “기술인력”이란 법 제19조제2항에 따라 해양수산부장관에게 등록한 안전진단대행업자의 기술인력을 말한다.
3. “관리수역”이란 「해사안전법 시행령」(이하 “령”이라 한다) 별표 2의2에 따른 안전진단대상사업의 범위에 해당하는 구역이나 수역 등을 말한다.

제3조(적용범위) 이 지침은 해상교통안전진단(이하 “안전진단”이라 한다)의 실시, 안전진단서의 작성·검토·평가, 안전진단서 제출 면제사업, 시기·방법·절차, 안전진단서의 제출 면제사업의 의견서 작성, 안전진단대행업자의 업무범위·등록 등에 적용한다.

제4조(다른 규정과의 관계) 안전진단에 대하여 다른 법령에 특별한 규정이

있는 경우를 제외하고는 이 지침에서 정하는 바에 따른다.

제5조(사업자등의 책무 등) ① 안전진단대행업자에게 안전진단의 대행을 의뢰하고자 하는 사업자들은 제35조 각 호의 구분에 따라 해당 안전진단대상 사업에 대한 안전진단을 할 수 있는 업종의 안전진단대행업자에게 안전진단을 의뢰하여야 한다.

② 사업자들은 해당 안전진단대행에 영향을 미칠 수 있는 다른 계약 등을 맺은 자를 안전진단대행업자로 선정하여서는 아니 되며, 안전진단대행업자의 전문적인 업무를 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다.

③ 사업자들은 안전진단대행업자를 선정하기 위하여 필요한 경우에는 해양수산부장관에게 안전진단의 대행을 의뢰하려는 안전진단대행업자의 등록사항 및 대행실적 등의 자료를 요청할 수 있다.

④ 해양수산부장관은 제3항에 따른 요청을 받은 경우에는 신청일로부터 3년 이내의 자료를 사업자들에게 제공하여야 한다. 다만, 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조제1항의 각 호에 해당하는 정보 등 다른 법률에 따라 관련 정보를 비공개로 관리하여야 한다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

제6조(안전진단대행업자의 책무) 안전진단대행업자는 책임자급 기술인력 중 한명을 해당 안전진단의 수행책임자로 지정하고 안전진단에 적합한 인원수(규칙 별표 7 제1호의 안전진단대행업자 등록요건에 따른 최소 기술인력의 수를 말한다)의 기술인력을 투입하여 안전진단을 실시하여야 한다.

제7조(전문기관의 지정 등) ① 규칙 제11조제4항에 따른 전문기관은 「선박안전법」 제45조에 따라 설립된 선박안전기술공단(해사안전연구센터)을 말한다.

② 해양수산부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사항에 대하여 제1항에 따른 전문기관의 의견을 들을 수 있다.

1. 규칙 제15조 및 제16조에 따른 안전진단대행업자의 등록신청 또는 등록 사항의 변경이 있는 경우 등록요건의 적합성 검토
2. 제17조에 따른 안전진단서의 사전검토
3. 제19조에 따른 심사위원회의 개최 방법
4. 기타 해양수산부장관이 필요하다고 인정하여 요청하는 사항

③ 전문기관은 사업자등 또는 안전진단대행업자의 요청이 있는 경우에는 사업성격 및 해역특성에 적합한 안전진단 항목 및 해당 사업의 안전진단을 할 수 있는 안전진단대행업자의 업종 등에 대한 의견을 제공할 수 있다. 이 경우 전문기관은 필요하다고 인정하면 해당수역의 선박운항자, 도선사지회, 선박안전기술공단 운항관리실·지방운항관리센터, 기술인력, 전문직종사자, 관할 지방해양수산청 등의 의견을 들을 수 있다.

제2장 안전진단 및 안전진단서

제1절 안전진단의 실시 및 안전진단서의 작성

제8조(적용) 이 장은 제31조에 따른 안전진단서 제출 면제사업을 제외한 안전진단대상사업의 안전진단 및 안전진단서에 대하여 적용한다.

제9조(안전진단 업무절차) 안전진단 업무절차는 별표 1과 같다.

제10조(안전진단의 준비) ① 사업자들은 안전진단대상사업의 사업계획서, 설계안, 설계근거자료 등 안전진단을 수행하기 위하여 필요한 자료 및 안전

진단대행업자가 안전진단을 위하여 요청한 자료를 안전진단대행업자에게 제공하여야 한다.

② 안전진단대행업자는 제1항에 따라 제공된 자료를 바탕으로 안전진단의 범위·기간·절차, 안전진단항목(제11조에 따라 결정한 항목을 말한다) 및 사업자등과의 협의 방안 등이 포함된 안전진단계획을 수립하여야 한다.

제11조(안전진단항목) ① 안전진단대행업자는 별표 2의 “안전진단대상사업별 안전진단항목”에 따라 해당 안전진단대상사업의 안전진단항목을 결정하여야 한다.

② 안전진단대행업자는 안전진단대상사업 또는 해당 수역의 특별한 조건 등으로 인하여 안전진단항목의 일부를 적용할 필요가 없거나 적용하기 곤란한 경우에는 해당 항목을 안전진단항목에서 제외하거나 다른 기준을 적용할 수 있다. 이 경우 안전진단항목을 제외하거나 다른 기준을 적용한 사유를 안전진단서에 기록하여야 한다.

제12조(착수보고) 안전진단대행업자는 제10조제2항에 따른 안전진단계획을 수립하고 제11조제1항에 따라 안전진단항목을 결정하면 이를 사업자등에게 보고하고 안전진단계획 및 안전진단항목을 확정하여야 한다.

제13조(안전진단의 실시) ① 규칙 별표 5의 “해상교통안전진단기준” 및 규칙 별표 6 “안전진단서 작성기준”의 적용과 관련된 세부기준, 내용 및 방법에 관하여 필요한 사항은 별표 3의 “안전진단항목별 기술기준”에 따른다.

② 안전진단대행업자는 제1항에 따른 해상교통안전진단기준, 안전진단서 작성기준 및 안전진단항목별 기술기준에 따라 안전진단을 실시하고 안전진단서를 작성하여야 한다. 다만, 사업의 종류, 수역의 조건 및 통항선박의 규모 등의 사유로 안전진단기준, 안전진단서 작성기준 및 안전진단항목별

기술기준을 따를 수 없는 경우에는 그 사유를 안전진단서에 기록하여야 한다.

③ 안전진단대행업자는 안전진단을 실시한 후 다음 각 호의 사항을 충분히 평가하여 해상교통안전대책을 마련하여야 한다.

1. 안전진단대상사업에 잠재되어 있는 문제점 및 위험요소의 식별
2. 식별된 문제점 및 위험요소에 대한 정량적 및 정성적인 평가
3. 정량적·정성적인 평가의 결과를 바탕으로 식별된 문제점 및 위험요소를 제거하거나 완화시키기 위한 대안의 도출 및 검증
4. 대안을 적용하는 경우에 예상되는 문제점과 남아 있는 위험요소의 식별·평가 및 그에 대한 해소방안이 있는 경우 그 방안

④ 안전진단대행업자는 안전진단대상사업이 해상교통에 미치는 영향에 대하여 안전진단대상사업이 시행될 해역을 이용하는 선박운항자, 도선사 등 해역이용자(처분기관, 관할 지방해양수산청 등을 포함한다)의 다양한 의견을 듣고 이를 검토·평가하여야 한다.

제14조(자문 등) 안전진단대행업자는 안전진단의 수행을 위하여 필요하다고 판단하는 경우에는 해당 안전진단에 투입된 기술인력 이외에 다른 기술인력(다른 안전진단대행업자가 등록한 기술인력을 포함한다), 도선사, 해양사고 조사 전문가, 해양교통시설 전문가, 시설물 유지·보수 전문가 또는 인적요인 조사 전문가 등의 자문을 들 수 있다.

제15조(안전진단서의 구성) ① 안전진단서는 다음 각 호의 순서와 내용으로 구성한다. 다만, 특별한 사유가 있어 이를 달리 구성하려는 안전진단대행업자는 그 사유를 안전진단서에 기록하여야 한다.

1. 서론

가. 제출문

나. 안전진단대상사업 개요(사업의 명칭·규모·기간, 사업에 필요한 허가등의 종류 및 처분기관, 사업자등·설계자·시공자 등 사업관계자 현황이 포함되어야 한다)

다. 안전진단대상사업의 위치도(사업 전과 사업 후 수역 변경의 상세를 식별할 수 있도록 표기한 해도를 말한다)

라. 안전진단을 실시한 기술인력 명단, 담당과업 및 해당 기술인력의 서명

마. 안전진단 항목표(안전진단항목의 일부를 제외하거나 다른 기준을 적용한 경우에는 그 사유를 포함하여야 한다)

바. 안전진단결과 요약문(제4호에 따른 일람표 및 안전진단을 통한 사업계획의 변경사항을 포함하여야 한다)

사. 안전진단서의 목차

2. 안전진단의 개요

가. 안전진단대상사업 내용(사업의 규모, 범위, 추진현황, 사업기간 및 착수 후 해상교통에 영향을 주는 주요 사업내용 등)

나. 사업계획 대비 안전진단의 수행단계

다. 안전진단기간(안전진단대행을 계약한 날부터 사업자등에게 최종보고를 실시한 날까지의 기간을 말한다)

라. 안전진단대상사업의 장소에 관한 위치도 및 주요 설계도면(해상교통에 영향을 미치는 경우 시설물 등의 평면도·단면도 및 구조도를 말한다)

3. 안전진단의 결과: 규칙 별표 6 “안전진단서 작성기준”에 따른 항목별 포

함내용에 대한 안전진단의 결과

4. 결론: 안전진단의 결과에 따른 안전취약요소와 이를 해소하기 위해 필요한 조치사항 및 이에 대한 사업자등의 의견(제16조에 따른 최종보고의 결과를 말한다)을 기록하고 이를 요약한 일람표 첨부

5. 부록

가. 착수보고, 최종보고 및 해역이용자의 의견 수렴 등에 관한 증명자료
나. 선박조종 시뮬레이션 항적도, 해상교통조사자료, 계류안전성 평가자료 등 안전진단서 평가 자료

다. 기타 안전진단서 작성에 인용된 문헌 등 참고자료

라. 기술인력별 안전진단기간(제38조제1항제1호의 나목에 따른 기술인력의 경력산정의 기준이 되는 기간을 말한다)을 정리한 표

② 안전진단대행업자는 사업자등의 요청 등으로 안전진단서의 내용 중 일부를 비공개로 하고자 하는 경우에는 이를 별책으로 분리하여 작성할 수 있다.

③ 안전진단대행업자는 사업자들이 안전진단의 결과에 따른 안전취약요소 또는 이를 해소하기 위해 필요한 조치사항 등을 축소하거나 안전진단서의 내용에 대한 변경을 요구하는 경우에는 그 요구사항과 반영 여부 등을 안전진단서에 기록하여야 한다.

제16조(최종보고) 안전진단대행업자는 안전진단의 결과에 따른 안전취약요소와 이를 해소하기 위해 필요한 조치사항을 사업자에게 보고하고 이에 대한 사업자등의 의견을 안전진단서의 결론에 기록하여야 한다.

제2절 안전진단서의 평가

제17조(안전진단서의 사전검토) ① 해양수산부장관은 안전진단서가 제출되면 전문기관에게 해당 안전진단서가 안전진단기준 및 안전진단서 작성기준 등 관련 규정에 따라 적합하게 작성되었는지에 대한 검토를 요청할 수 있다.

② 전문기관은 제1항에 따른 해양수산부장관의 검토 요청을 받은 날부터 14일 이내에 안전진단서 작성의 적합성(안전진단서의 보완이 필요하다고 판단하는 경우에는 보완이 필요한 사항을 포함한다), 해상교통안전대책의 적정성 및 심사위원회 개최 방법 등에 대한 사전검토서를 작성하여 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 제2항에 따른 전문기관의 사전검토서를 종합적으로 검토하여 해당 안전진단서의 보완 필요성을 결정하여야 하며, 이를 위하여 처분기관 또는 관할 지방해양수산청 등 관계기관의 장의 의견을 들을 수 있다.

제18조(안전진단서의 보완) 해양수산부장관은 제17조제3항에 따라 안전진단서 등 서류의 보완이 필요하다고 인정하는 경우에는 처분기관을 경유하여 사업자등에게 필요한 보완을 요구하여야 한다. 다만, 법 제18조의2제1항에 따라 국가기관의 장 또는 지방자치단체의 장(이하 “국가기관 등의 장”이라 한다)이 안전진단서를 제출하고 협의를 요청한 경우에는 국가기관 등의 장에게 필요한 보완을 직접 요청하여야 한다.

제19조(심사위원회 개최) ① 해양수산부장관은 제17조 및 제18조에 따른 안전진단서의 사전검토 및 안전진단서의 보완이 끝나면 제26조에 따른 해상교통안전진단 심사위원회(이하 “심사위원회”라 한다)를 구성하여 안전진

단서를 심의하여야 한다.

② 해양수산부장관은 안전진단서(제18조에 따라 안전진단서의 보완을 요구한 경우에는 보완 후 제출된 안전진단서를 말한다)가 제출된 날로부터 30일 이내에 심사위원회를 개최하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 심사대상인 안전진단서와 제17조제2항에 따른 사전검토서를 심사위원회 개최 7일전까지 위원들에게 배포하여야 한다. 다만, 대외비로 진행하여야 하는 심사안건에 대하여 필요한 경우에는 심사위원회 개최 당일에 배포할 수 있다.

④ 해양수산부장관은 위원들이 출석하지 아니하여도 심사할 수 있는 사항이라고 판단하는 경우에는 서면으로 위원들의 의견을 들을 수 있다.

⑤ 해양수산부장관은 심사를 위하여 필요하다고 인정하거나 사업자등의 요청이 있는 때에는 현장조사를 하거나 해당 사업자등(안전진단대행업자를 포함한다)의 설명을 들을 수 있다.

⑥ 심사위원회는 심사위원 2분의 1 이상의 출석으로 개최한다.

제20조(심사항목) 안전진단서 심사를 위한 항목은 다음 각 호와 같다.

1. 안전진단 계획 및 안전진단기간의 적정성
2. 항행여건 등 해상교통현황조사의 적정성
3. 해역이용자의 의견 수렴 등 해상교통현황측정의 적정성
4. 통항안전성 평가 등 해상교통시스템 적정성평가의 적정성
5. 안전진단결과에 따른 안전대책 및 대안 등 해상교통안전대책의 적정성
(해상교통안전대책의 이행 가능성을 포함한다)
6. 기타 안전진단대상사업과 관련하여 해상교통의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 의견

제21조(심사결과) 심사결과는 별지 제1호서식의 “해상교통안전진단서 심사 의견표”에 따라 위원들이 심사한 점수(최고점수와 최저점수는 제외한다)를 산술평균하여 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 적정: 산술평균의 결과가 80점 이상인 경우
2. 시정: 산술평균의 결과가 80점 미만 60점 이상인 경우
3. 부실: 산술평균의 결과가 60점 미만인 경우

제22조(검토의견) ① 해양수산부장관이 안전진단서를 제출한 사업자등에게 통보하는 검토의견은 제21조의 심사결과에 따라 다음 각 호와 같이 구분한다.

1. 심사위원회 심사결과가 제21조제1호에 해당하면 ‘동의’
2. 심사위원회 심사결과가 제21조제2호에 해당하면 ‘조건부 동의’
3. 심사위원회 심사결과가 제21조제3호에 해당하면 ‘부동의’

② 해양수산부장관은 검토의견이 ‘조건부 동의’인 경우에는 동의에 필요한 조건을 정하여야 하며, ‘부동의’인 경우에는 새로 안전진단을 실시하도록 하거나 안전대책을 수립하여야 할 사항을 정하여야 한다.

제23조(통보) ① 심사위원회의 간사는 심사절차가 완료된 경우 별지 제2호 서식의 해상교통안전진단 심사결과서를 작성하여 심사위원회의 위원장에게 제출하고, 위원장은 이를 해양수산부장관에게 보고하여야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항의 해상교통안전진단 심사결과서에 근거하여 제22조에 따른 검토의견을 작성하여 안전진단서를 제출한 자에게 통보하여야 한다.

③ 제2항에 따른 검토의견이 ‘조건부 동의’ 또는 ‘부동의’인 경우 해양수산부장관은 제22조제2항에 따른 동의에 필요한 조건 또는 새로 안전진

단을 실시하도록 하거나 안전대책을 수립하여야 할 사항 등 통보 내용에 대하여 심사위원회의 확인을 거칠 수 있다.

④ 해양수산부장관은 필요하다고 인정하면 위원장에게 재심사를 요청할 수 있다. 이 경우 위원장은 전체 위원의 과반수의 출석으로 심사위원회를 개최하여야 한다.

제24조(보충회의 개최) 안전진단대행업자는 사업자등이 제22조에 따른 검토의견을 조건부 동의 또는 부동의로 통보받고 법 제17조에 따른 이의신청을 하지 않거나, 이의신청을 하였으나 수용되지 않은 경우에는 사업자등이 참여하는 보충회의를 개최하여 해양수산부장관이 통보한 조건 등 문제점을 해결하기 위한 안전대책, 설계 변경안 또는 추가로 안전진단이 필요한 항목 등을 사업자등에게 보고하여야 한다.

제25조(안전진단 절차의 종료) 안전진단의 절차는 다음 각 호의 구분에 따라 종료된다.

1. 제22조제1항에 따른 검토의견이 동의인 경우
2. 제22조제1항에 따른 검토의견을 조건부 동의 또는 부동의로 통보받은 사업자등이 이의신청을 하지 아니한 경우
3. 제22조제1항에 따른 검토의견을 조건부 동의 또는 부동의로 통보받은 사업자등이 이의신청을 한 경우에는 그 이의신청 절차가 완료된 경우

제3절 해상교통안전진단 심사위원회

제26조(해상교통안전진단 심사위원회의 구성) ① 해양수산부장관은 제출된 안전진단서를 심사하기 위하여 해상교통안전진단심사위원회를 구성하고

그 심사의견을 들을 수 있다.

② 심사위원회는 위원장 1명과 간사 1명을 포함하여 10명 이상의 위원으로 구성하며, 심사위원회의 위원은 제3항 및 제4항에 따른 당연직 위원과 임명직 위원으로 구분하여 구성할 수 있다.

③ 당연직 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람으로 구성한다.

1. 해양수산부의 해사안전정책과장, 해사안전관리과장, 항로표지과장, 항만운영과장 및 항만개발과장
2. 관할 지방해양안전심판원의 수석조사관
3. 안전진단대상사업이 시행될 수역을 관할하거나 인접한 지방해양수산청의 선원해사안전과장, 항만물류과장, 항로표지과장 및 항만공사과장 (항만개발과장)
4. 관할 지방해양수산청의 해사안전감독관
5. 해당 도선구(안전진단대상사업이 시행되는 지역이 도선구가 아닌 경우에는 인근 도선구로 한다)의 도선사 대표
6. 전문기관(해사안전연구센터)의 장

④ 임명직 위원은 안전진단대상사업의 위치, 내용 등을 고려하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 해양수산부장관이 임명한다.

1. 책임급 또는 선임급 기술인력의 자격을 갖춘 자
2. 해상교통, 선박운용, 조선해양, 안전공학 또는 항만 분야 전공자로서 대학교 및 전문연구기관 등의 교원 또는 책임급 연구원
3. 전문기관(해사안전연구센터)의 선임급 이상 연구원 1명
4. 그 밖에 심사의 공정성 및 전문성을 확보하기 위하여 해양수산부장관

이 필요하다고 인정하는 자

- ⑤ 해양수산부장관은 위원이 금고 이상의 형의 선고를 받거나 장기간의 심신쇠약 등으로 직무를 수행할 수 없게 되는 등 특별한 사유가 있는 때에는 해임할 수 있다.
- ⑥ 심사위원회의 위원장은 위원 중에서 호선(互選)하며, 간사는 전문기관(해사안전연구센터)의 장이 된다. 다만, 제10항에 따라 대외비로 진행되는 심사위원회의 위원장은 해양수산부 해사안전정책과장이 된다.
- ⑦ 안전진단서를 제출한 사업자등이 해양수산부장관(소속기관장은 제외한다)인 경우에는 민간위원으로 심사위원회를 구성한다.
- ⑧ 심사대상인 안전진단서를 제출한 안전진단대행업자에게 속한 기술인력 등은 해당 안전진단서의 심사에 위원으로 참여할 수 없다.
- ⑨ 안전진단서를 제출한 처분기관이 지방해양수산청장인 경우에는 처분업무를 담당하는 과장은 위원으로 참여할 수 없다. 다만, 해양수산부장관은 사업목적 및 해상교통환경에 미치는 영향 등의 검토를 위하여 처분업무를 담당하는 과장을 심사위원회에 배석하게 할 수 있다.
- ⑩ 안전진단서를 대외비로 하고자 하는 사업자등은 민간위원의 참여를 배제하도록 해양수산부장관에게 요청할 수 있다. 이 경우 해양수산부장관은 해당 안전진단서의 심사에 민간위원(전문기관의 해사안전연구센터에 속한 위원은 제외한다)을 참여시키지 않을 수 있다.

제27조(위원의 임기) 임명직 위원의 임기는 2년으로 하며, 연임할 수 있다.

다만, 보궐(補闕)위원의 임기는 그 전임자 임기의 남은 기간으로 한다.

제28조(위원의 수당과 여비) ① 해양수산부장관은 심사위원회에 출석한 위원에 대하여 예산의 범위에서 수당 및 여비를 지급할 수 있다. 다만, 공

무원인 위원이 그 소관 업무와 직접적으로 관련되어 출석하는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 안전진단서를 제출한 사업자등(안전진단대행업자를 포함한다)이 안전진단서의 내용을 설명하기 위하여 현장조사 등을 요청하는 경우에 발생하는 위원의 수당과 여비 등 관련 비용은 사업자가 부담하여야 한다.

제29조(위원장 및 위원의 직무 등) ① 위원장은 심사위원회를 대표하고 심사위원회의 업무를 총괄한다.

② 제26조제6항 단서에 따라 해양수산부 해사안전정책과장이 위원장이 되어 대외비로 진행되는 심사위원회에서 위원장이 부득이한 사유로 심사위원회에 출석할 수 없을 때에는 위원 중 위원장이 미리 지명한 위원이 위원장의 직무를 대행한다.

③ 위원은 안전진단서의 심사와 관련하여 직무수행상 알게 된 안전진단서의 내용을 누설하여서는 아니 된다.

제3장 안전진단서 제출 면제사업 및 의견서 작성

제30조(적용) 이 장은 법 제16조 및 규칙 제13조에 따른 안전진단서의 제출이 면제되는 사업에 대하여 적용한다.

제31조(안전진단서 제출이 면제되는 사업) 법 제16조제1항제2호에서 “선박의 통항에 미치는 영향이 적은 사업으로 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사업”이란 별표 4와 같다.

제32조(의견서에 포함되어야 할 사항 등) ① 규칙 제13조제1항제5호에서 “그 밖에 해상안전 및 선박항행의 안전을 위하여 해양수산부장관이 정하여 고

시하는 사항”이란 해당 사업이 선박의 통항에 미치는 영향 및 안전진단서의 제출이 필요한 지 여부 등에 대하여 다음 각 호의 자가 검토한 사항(이하 이 장에서 “관계기관 검토사항”이라 한다)을 말한다.

1. 관리수역 안에서 사업을 하려는 경우: 해당 수역의 도선을 담당하는 도선사지회 또는 전문기관
2. 관리수역 밖에서 사업을 하려는 경우: 해당 수역을 관할하는 지방자치단체, 가장 가까운 선박안전기술공단 운항관리실·지방운항관리센터 또는 전문기관

② 규칙 제13조제1항에 따라 안전진단서의 제출을 면제받으려는 사업자등은 다음 각 호에 따른 관계기관 검토사항을 의견서에 포함하여 지방해양수산청장에게 제출하여야 한다.

1. 법 제16조제1항제1호에 해당하여 긴급히 시행하여야 하는 사업의 경우: 관계기관 검토사항 포함 불필요
2. 별표 4의 제1호부터 제3호(단, 별표 4의 제3호 가목에 해당하는 사업은 제외한다)까지에 해당하는 사업의 경우: 사업자등이 관계기관 검토사항 포함 여부 판단
3. 별표 4의 제3호가목의 본문에 해당하거나 제4호가목에 해당하는 사업의 경우: 관계기관 검토사항 포함

제33조(의견서의 검토 절차) ① 지방해양수산청장은 규칙 제13조제2항에 따라 안전진단서의 제출을 면제받으려는 사업자등의 의견서를 제출받은 때에는 해당 사업에 대하여 다음 각 호의 사항을 검토하여 안전진단서의 제출이 필요한지 여부를 결정하여야 한다.

1. 법 제16조제1항제1호의 사업: 사업 시행의 긴급성

2. 별표 4의 사업: 해상교통에 미치는 영향과 안전대책 및 제32조에 따른 관계기관 검토사항

② 지방해양수산청장은 제1항에 따라 검토하여 해당 사업이 선박 통항의 안전 확보, 안전한 사업 추진 등을 위하여 안전진단서의 제출이 필요하다고 인정하면 사업자등에게 안전진단서를 제출할 것을 통보하여야 한다.

③ 지방해양수산청장은 해당 사업이 제2항에 해당하지 아니하여 안전진단서의 제출이 불필요하다고 인정한 경우라도 선박 통항의 안전 확보, 안전한 사업 추진 등을 위하여 필요한 의견이 있는 경우에는 이를 사업자등에게 통보할 수 있다.

제34조(해양수산부 소속기관 등의 의견서 제출) ① 해양수산부장관 또는 지방해양수산청장이 안전진단서의 제출을 면제 받으려는 경우에는 규칙 제13조제1항에 따른 의견서를 해양수산부장관(해사안전정책과장)에게 직접 제출하여야 한다.

② 제1항에 따라 제출된 의견서의 검토, 통보 등에 필요한 사항은 법 제16조, 규칙 제13조 및 이 장의 규정에 따른다.

제4장 안전진단대행업자

제1절 안전진단대행업자의 업무범위

제35조(안전진단대행업자의 업종별 업무범위) 규칙 별표 7 제1항의 비고 1)에 따라 해양수산부장관이 정하여 고시하는 1종·2종 안전진단대행업자의 업무범위는 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 1종 안전진단대행업자: 모든 안전진단대상사업
2. 2종 안전진단대행업자: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사업을 제외한 안전진단대상사업
 - 가. 관리수역의 안에서 시행하려는 사업 중에서 법, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 등에 따른 항로지정제도, 「항만법 시행규칙」 제13조에 따른 항만운영세칙의 규정 또는 해당 수역의 지리적 특성상 양방(교행) 통항이 가능하여 별표 3 안전진단항목별 기술기준의 제3항 가목 중 통항환경설정기준의 6)에 따른 양방(교행) 통항 시뮬레이션을 실시하여야 하는 사업
 - 나. 해상교량 등 시설물을 설치하려는 사업으로 해당 시설물의 하부에서 선박의 양방(교행) 통항이 가능하여 별표 3 안전진단항목별 기술기준의 제3항 가목 중 통항환경설정기준의 6)에 따른 양방(교행) 통항 시뮬레이션을 실시하여야 하는 사업

제2절 안전진단대행업자의 등록

제36조(등록신청에 필요한 서류 등) ① 규칙 제15조제2항에 따라 규칙 제5호 서식의 안전진단대행업자 등록(변경등록) 신청서에 첨부하여야 하는 규칙 별표 7에 따른 “등록기준에 적합함을 증명하는 서류”란 다음 각 호의 구분에 따른 서류를 말한다.

1. 기술인력 채용현황: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 서류
 - 가. 안전진단대행업자가 발행한 재직증명서 및 건강보험 가입자 명부, 국민연금 사업장가입자 명부 또는 근로소득 원천징수부 등 기술인력이

안전진단대행업자에 채용되어 있음을 증명할 수 있는 공공기관이 발행한 서류

나. 「산업교육진흥 및 산학협력촉진에 관한 법률」에 따른 산학협력단, 학교기업(이하 각각 “산학협력단”, “학교기업”이라 한다) 및 「대덕연구개발특구 등의 육성에 관한 특별법」에 따른 연구소기업(이하 “연구소기업”이라 한다)이 안전진단대행업자로 등록하려는 경우에는 기술인력의 휴직, 겸직 또는 사용 승인 등 기술인력을 사용할 수 있음을 증명하는 서류

2. 기술인력의 자격·경력을 증명하는 서류: 다음 각 목의 구분에 따른 서류

가. 기본자격자: 기술인력의 구분에 따른 항해사 자격증 및 안전진단업무 또는 안전진단서 검토업무 경력을 증명하는 서류

나. 대체자격자: 기술인력의 구분에 따른 학위증 및 안전진단업무 또는 안전진단서 검토업무 경력을 증명하는 서류

3. 장비명세서: 다음 각 목의 서류

가. 안전진단장비의 제조사, 제품명 및 주요 성능 등 장비의 명세를 기재한 서류

나. 국제선급연합회(International Association Classification Societies)의 정회원사인 선급이 발행한 선박조종시물레이터 적합증서 등 장비가 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 국제협약」에 따른 시물레이터의 성능기준에 적합함을 증명하는 서류

4. 장비 보유를 증명하는 서류: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 서류

가. 안전진단장비의 구입 및 유지보수의 적정성을 증명하는 서류(자체

제작한 경우에는 그 사실을 증명하는 서류)

나. 산학협력단, 학교기업 또는 연구소기업이 안전진단대행업자로 등록하려는 경우에는 산학협력계약서 또는 산연협력계약서 등 안전진단장비를 사용할 수 있음을 증명하는 서류

② 규칙 제16조제2항에 따른 “변경내용을 증명하는 서류”란 제1항 각 호의 구분에 따른 서류를 준용한다.

제37조(기술인력의 등록기준) ① 규칙 별표 7의 제2항 가목에서 ‘자격증 소지자’란 「선박직원법」 제7조제1항에 따른 유효기간이 만료되지 않은 자격증을 소지한 사람을 말한다.

② 규칙 별표 7의 제2항 비고 3)과 관련하여 기술인력이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 안전진단대행업자의 기술인력이 될 수 없다.

1. 자격증 소지자가 안전진단대행업을 하려는 자가 아닌 다른 자의 선박에 승선하고 있거나 자격증을 안전진단대행업자에게 빌려주는 경우
2. 외국에 거주하거나 6개월 이상 체류하는 경우

제38조(기술인력의 경력산정) ① 기술인력의 경력은 다음의 각 호와 같이 산정한다.

1. 기술인력의 안전진단업무: 다음 각 목에 따른 경력의 합

가. 2012년 3월 21일 전: 별표 5의 종전의 안전진단업무 경력 산정표에 따른 업무 경력

나. 2012년 3월 21일 이후: 별표 6의 안전진단업무 경력 산정표에 따른 업무 경력

2. 안전진단서 검토업무: 다음 각 목에 따른 기간을 안전진단서 검토업무의 경력으로 한다.

가. 규칙 별표 7 제2항에서 선박검사관의 자격을 갖춘 사람: 안전진단서의 검토 및 처리에 소요된 기간

나. 전문기관에서 안전진단서의 검토업무를 한 사람: 안전진단서의 검토에 소요된 기간

다. 안전진단 심사위원: 안전진단서에 대한 심사의견을 제출한 건수에 7일을 곱한 기간의 합

② 제1항에 따른 기술인력의 경력산정에 있어서 같은 날에 2건 이상의 안전진단 업무 또는 검토업무를 수행한 경우 등 경력 산정에 중복이 있는 경우에는 경력 산정에 유리한 한 가지의 기간만 인정한다.

제39조(장비의 기준 등) ① 규칙 별표 7의 제2항 나목에 따른 “시각화시스템”은 다음의 각 호에 따른 성능을 갖추어야 한다.

1. 제1선교시스템: 210도 이상의 수평시야각을 확보

2. 제2선교시스템: 120도 이상의 수평시야각을 확보하고 제1선교시스템과 상호 연동하여 작동

② 규칙 별표 7의 제2항 나목에 따른 “선교시스템”은 실제 선교의 형상을 물리적으로 재현한 모형(bridge mockup)으로 항해용레이다, 자이로컴퍼스, 음향측심기, 선회율지시기, 타각지시기, 전자해도, 조타장치, 명령전달장치(주기관 및 바우스러스터에 관한 명령전달장치를 말한다) 등의 선박설비를 갖추어야 한다. 이 경우 설치된 선박설비는 서로 연동하여 작동하여야 한다.

보칙

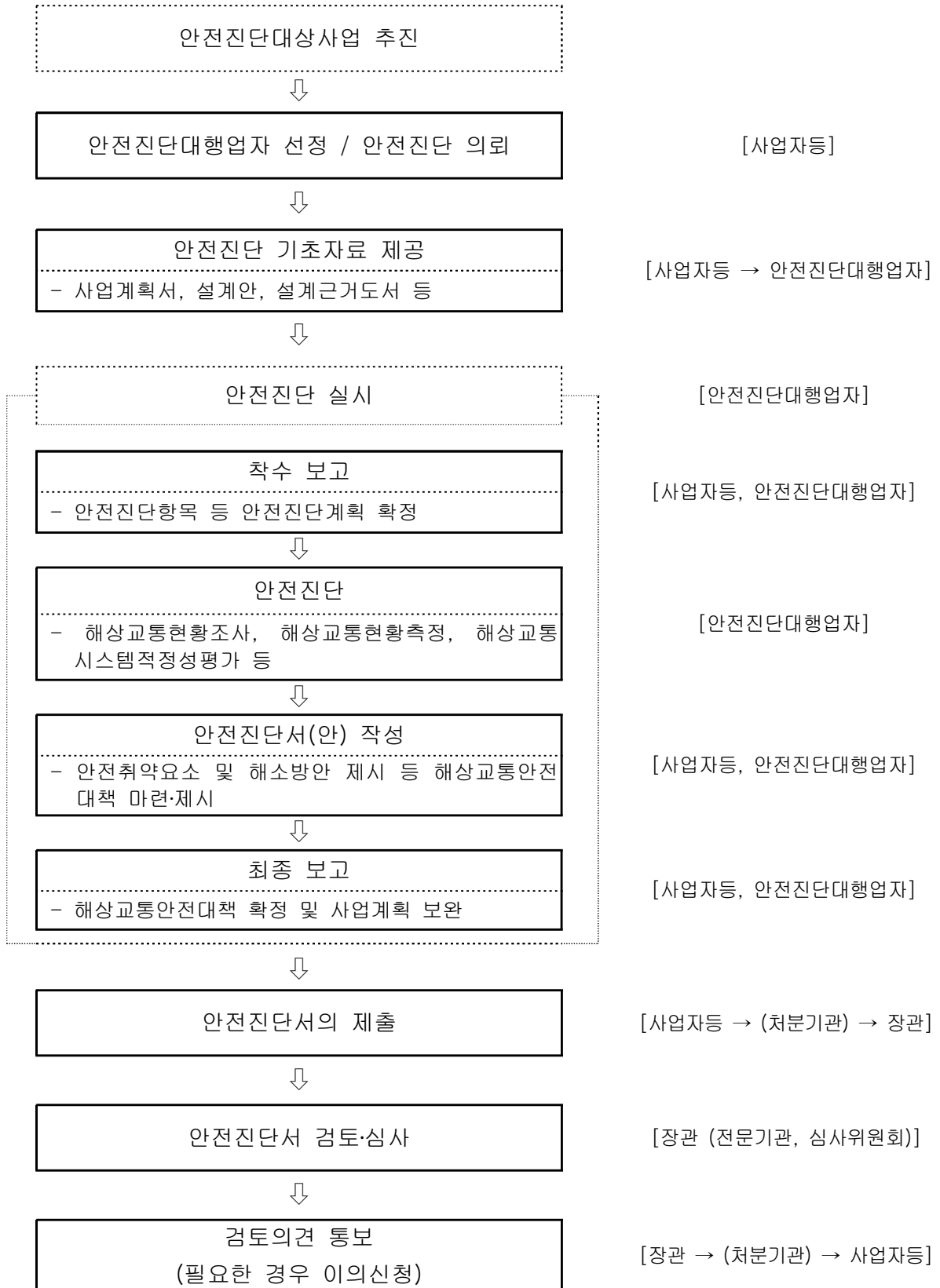
제40조(재검토기한) 해양수산부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 고시에 대하여 2017년 7월 1일을 기준으로 3년이 되는 시점(매 3년째의 6월 30일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

부칙 <제2017-000호, 2017.1.00.>

이 고시는 발령한 날부터 시행한다.

[별표 1]

안전진단 업무절차(제9조 관련)



[별표 2]

안전진단대상사업별 안전진단항목(제11조제1항 관련)

안전진단항목 대상사업		해상교통 현황조사	해상교통 현황측정		해상교통시스템 적정성평가				해상교통 안전대책
			현황 측정	교통 혼잡도	통항 안전성	접·이안 안전성	계류 안전성	해상 교통류	
수역	설정	●	●	●	●	△	—	△	●
	변경	●	●	△	●	△	—	—	●
수역내 시설물	건설·부설	●	●	△	●	△	△	△	●
	보수	●	●	—	●	—	—	—	●
항만 또는 부두	개발	●	●	●	●	●	●	△	●
	재개발	●	●	△	●	●	△	—	●
그 밖의 해상교통안전에 영향을 미치는 사업		●	●	△	●	△	△	△	●

●: 수행하여야 하는 항목

△: 조건에 따라 수행하지 아니하여도 되는 항목

※ 비교: 안전진단대행업자는 해상교통현황조사를 통하여 안전진단대상사업을 하려고 하는 수역에 대한 현황을 조사한 결과 해상교통시스템 적정성 평가를 실시하여도 해상교통에 미치는 영향을 파악할 수 없는 등 유의(有意)한 결과를 얻을 수 없다고 판단하는 경우에는 해상교통시스템 적정성평가 중 일부 또는 전부를 생략하고 안전진단을 실시할 수 있다. 다만, 수면비행선박 등 선박의 조종능력 또는 조종특성이 일반적인 선박과 다른 선박이 해당 수역을 통항하거나 통항할 예정인 경우에는 그러하지 아니하다.

[별표 3]

안전진단항목별 기술기준(제13조제1항 관련)

1. 해상교통현황조사

항목	설정기준
설계기준	「항만법」 제29조제1항에 따라 해양수산부장관이 항만시설의 기술기준을 정하여 고시한 「항만 및 어항 설계기준」에 따른 적합성 검토(필요한 경우 국제상설항해협회(PIANC), 미공병대 설계기준 등 해외기준·사례 또는 관련 연구논문 등과 비교·검토)
자연환경	해당 해역의 해상 및 기상환경 조사(최근 30년간 자료분석을 원칙으로 함) ① 바람: 탁월풍향 및 풍속(순간최대, 최대, 평균풍속) 제시 ② 조위 및 조류: 조차 및 최강 창·낙조류시 조류방향 제시 ③ 파랑: 입사파랑의 파향, 파고 및 주기 등 제시 ④ 기타: 기온, 강수, 해면기압, 천기일수 등 제시
항행여건	1) 대상해역의 통항환경 분석: 특이사항 및 위해요소 식별 2) 대상해역의 통항선박 현황 조사 분석
해상교통 조사	1) 조사방법 ① GICOMS 자료: 최소 1주일 이상의 교통량 및 교통흐름 분석 ② 현장관측 조사: 전자해도를 기반으로 선박자동식별장치(AIS), 레이더를 활용(필요한 경우 육안관측)하여 최소 72시간(요일별 통항량 분석이 가능한 경우에는 최저 요일은 제외하여야 한다) 이상 현장관측 2) 조사범위 ① 무역항: 항로를 포함하여 실시 ② 무역항 이외 구역: 대상해역을 기준으로 반경 3마일 이상의 구역을 조사 3) 조사항목: 다음의 각 항목에 대한 분석결과 및 항적도 제시 ① 일자별 해상교통 ② 시간대별 해상교통 ③ 선종별 해상교통 ④ 선박 규모별 해상교통 ⑤ 경로대별 해상교통
해양사고 발생현황	1) 해당 해역 부근의 해양사고 현황 및 사고 분포도 작성 ① 유형별 분석을 통한 해양사고 원인 분석(해양안전심판 재결서, 해양안전심판 사례집, 해양안전예보자료, 해양사고 조사분석보고서 등을 활용) ② 해당 해역에서 해양사고가 발생한 경우 사고사례 분석결과 제시

2. 해상교통현황측정

가. 현황측정

항목	설정기준
----	------

해상교통특성	1) 조사항목 ① 대상해역의 통항환경 및 통항선박을 고려한 해상교통현황 특성 조사 ② 해상교통현황조사를 통한 분석된 잠재적 위험요인 조사
해역이용자의 의견	1) 조사대상 ① 해당 해역을 이용하는 도선사, 선박운항자 등 ② 해당 해역을 관할하는 지방해양수산청, 선박교통관제관서, 지자체 등 ③ 기타 사업의 특성에 따라 선박안전기술공단 운항관리실·지방운항관리센터, 해양경찰, 어업지도사무소 등 다양한 의견 수렴 2) 조사방법 ① 설명회 개최 및 면담 방문을 통해 의견 수렴 실시 ② 주요 의견에 대해서는 검토 및 반영결과 제시
현행 해상교통류	해상교통현황조사 및 해상교통현황측정 결과를 분석하여 잠재적 위험요인 제시

나. 해상교통혼잡도 측정·평가

항목	설정기준
해상교통량 현황분석	1) 통항 교통량 조사 ① Port-MIS 통계 또는 해양수산통계연보: 최근 5년간 교통량 분석 ② 해상교통조사: Port-MIS 통계 또는 해양수산통계연보의 활용이 불가능한 경우 현지 교통조사 결과를 기초로 연간 교통량 추정 2) 선박의 주요 통항로 분석 ① 지정항로: 항로 제원(항로 길이, 항로 폭 등) 분석 ② 기타: 지정항로 이외에 대해서는 해상교통조사를 활용하여 선박이 통항하는 수역에 대한 분석 3) 피크 타임(선박 폭주 시간대) 조사: 해상교통조사 결과를 기초로 통항량이 폭주하는 시간대 및 통항 척수 분석
해상교통량 추정	1) 장래 교통량 추정 대상 년도: 향후 5년 및 10년 2) 현행 선박 통항량이 존재하는 경우의 장래 교통량 추정 ① 과거 교통량을 기초로 장래 해상교통량 추정 ② 장래 교통량 추정 방법은 적절한 모델 활용(회귀분석, 시계열모델, 기타 등) 3) 현행은 없으나 향후 선박 통항이 예상되는 교통량 추정(각종 개발 사업 예정된 경우) ① 물동량 예측에 따른 통항 척수 추정 ② 항만 개발 및 확충에 따른 각 선석별 특성을 고려한 적정 선박 통항량 추정
해상교통 혼잡도	1) 교통 용량 분석 ① 해상교통혼잡도 평가 대상 통항로가 수용 가능한 교통 용량 분석 ② 해당 해역의 통항 특성을 충분히 반영할 수 있는 모델(Bumper 모델, 대기모델, 기타 등)을 활용 ③ 교통 용량은 대상 해역의 특성(통항형태, 항로표지의 배치, 관제 여부 등)과

	<p>필요한 경우 성어기 또는 계절에 따른 특수한 특성을 고려하여 기본교통용량, 가능교통용량 및 실용교통용량 등과 같은 유사한 형태로 대상 통항로가 수용 가능한 시간당 교통 용량을 평가하여 제시</p> <p>2) 장래 교통량에 대한 환산교통량</p> <p>① 선박의 주요 제원 등을 이용한 장래 통항 선박의 환산교통량 분석</p> <p>② 장래 교통량을 기초로 연간 평균, 일별 평균 및 시간당 평균 환산교통량을 평가</p> <p>3) 해상교통 혼잡도 평가</p> <p>① 해상교통혼잡도 평가 방법은 대상 통항로가 수용 가능한 교통용량과 장래 통항량에 대한 상호 비교 및 이와 유사한 방법 활용</p> <p>② 향후 5년 및 10년에 대한 혼잡도 평가 결과</p> <p>③ 해상교통혼잡 발생 가능 조건 분석 제시</p>
종합평가	<p>1) 종합평가</p> <p>① 해상교통혼잡도 평가 결과 제시 및 혼잡도 판별 기준 명시</p> <p>② 해상교통혼잡도 평가 결과에 따른 개선점 제시</p> <p>2) 해상교통혼잡도 보고서</p> <p>① 현행 및 추정된 장래 교통량 결과, 장래 교통량 추정방법 및 사용 모델</p> <p>② 교통용량 및 환산교통량에 평가에 이용한 모델 및 결과</p> <p>③ 해상교통혼잡도 산출 방법 및 결과</p> <p>④ 해상교통혼잡도 최종 평가에 따른 개선 방안</p>

3. 해상교통시스템 적정성 평가

가. 통항안전성 및 접·이안 안전성 평가

항목	설정기준
자연환경 설정기준	<p>1) 바람</p> <p>① 풍속: 해당 항만의 입출항 한계 풍속 또는 14m/s의 풍속 설정</p> <p>② 풍향: 해당 해역의 특성을 고려하여 선박 조종에 가장 불리한 방향 설정</p> <p>2) 조류</p> <p>해당 해역에 작용하는 최강장조류 혹은 최강낙조류로 하되 비현실적인 경우에는 대상 선박의 실제 운항조건을 고려한 통상 및 최대 크기의 조류로 설정. 이 경우 조위는 조류의 설정값과 일치하도록 설정. 또한, 시뮬레이션 시간이 조류 세기에 유의(有意)한 변화를 일으킬 만큼 장시간일 경우에는 시간에 따라 변화하는 조류의 세기를 고려. 조류의 방향은 선박운항에 불리한 방향으로 설정</p> <p>3) 수심</p> <p>현행 수심에 대상선박의 통항이 가능할 경우에는 현행 해도상의 수심을 설정하고, 대상선박의 흘수가 현행 해도상의 수심보다 클 경우에는 향후 수심 준설이 완료되었다는 가정 하에 대상 선박의 흘수에 10%를 가산하여 설정. 단, 조위를 이용하여 통항하는 경우에는 해당 조위값을 해도상의 수심에 더한 값을 설정</p> <p>4) 파랑</p>

	<p>① 사고: 최근 5년간 항내 유의사고 혹은 실제 시뮬레이션 대상선박이 입출항할 수 있는 사고</p> <p>② 평균 파향: 해당 해역의 특성을 분석하여 선박 조종에 불리한 파향 또는 외해에 인접한 부두의 경우에는 풍향과 같은 파향을 설정할 수 있으며 Swell의 경우는 주 파향을 분석하여 적용</p> <p>5) 안개: 통상적인 시정 혹은 해당 항만의 입출항 제한 최저 시계</p>
<p>통항환경 설정기준</p>	<p>1) 통항 형태 항만의 지리적 특성상 양방(교행) 통항이 불가능하거나 대상선박의 통항량이 현저히 적어 양방향 통항을 할 필요가 없다고 판단할 근거가 존재할 경우에는 단독 통항을 설정하고, 이 외의 경우와 해상교량 및 해상구조물(해상철탑 등)에 대한 안전진단일 경우에는 대상구조물 하부에서 대상선박 상호간 양방(교행) 통항을 설정함</p> <p>2) 통항 규제 해당 해역의 각종 통항 규제, 예선 운영 세칙 준수</p> <p>3) 시뮬레이션 시작 및 종료 시뮬레이션 시작과 종료 위치는 해상교통환경평가 대상해역을 충분히 포함하는 위치를 선정하여 실시하고, 초기 및 종료 선속과 침로는 일반적인 통항 선박의 특성을 고려하여 설정</p> <p>4) 예선 운용 해당 항만의 예선 운용 세칙 적용</p> <p>5) 표준 조선법 현지 교통조사 결과 및 해역이용자 의견을 반영하여 작성하되, 구체적인 통항 예상 항로, 변침점, 선속, 예선 지원시점 등 실제 조선 환경과 유사하게 수립하여 표준조선법에 따른 시뮬레이션 수행</p> <p>6) 양방(교행) 통행 시뮬레이션 2척 이상의 대상 선박을 서로 다른 시뮬레이터에 Own Ship으로 설정하고 서로 다른 선박 운항자가 대상 선박을 실시간으로 조선하는 시뮬레이션을 실시하여 대상 선박들 사이에 발생하는 영향을 분석할 수 있도록 설정</p> <p>7) 대상 선박의 조종성능 IMO의 조종성 기준(Deep Sea)을 최소로 만족시킬 수 있도록 설정</p> <p>8) 대상선박의 하중상태 입항 혹은 출항시에 각각 해당하는 대상선박의 하중상태를 적용하는 것을 원칙으로 하되, 항로나 부두의 특성에 따라 예외적인 상황을 고려할 수 있음</p> <p>9) 항로표지 배치 수역 및 수역에 설치되는 교량·터널·케이블 등 시설물, 항만 또는 부두를 표시하거나 항해자에게 적절히 알리기 위한 최적 항로표지 배치</p>
<p>실시 횟수 기준</p>	<p>1) 통항안전성 주야간 동일 비율 적용, 입항 및 출항 최소 각 3회 이상으로 하며 야간 운항이 제한되는 선박의 경우에는 주간만 실시</p> <p>2) 접·이안 안전성 주야간 동일 비율 적용, 접안 및 이안 최소 각 3회 이상으로 하며 야간 운항이</p>

	<p>제한되는 선박의 경우에는 주간만 실시</p> <p>3) 시정 제한 입출항 각 시나리오별 최소 1회 이상</p> <p>4) 긴급고장 조타기 및 엔진 고장에 대한 입출항 각 시나리오별 최소 1회 이상</p>														
선박 운항자 기준	<p>1) 도선사 참여 비율 도선사의 참여 비율은 다음을 원칙으로 하되, 해당 해역 도선사협회가 지정한 선박운항자(1급 해기면허를 소지하고, 선장으로서 5년 이상의 경력이 있는 해기사)로 대체할 수 있음</p> <p>① 통항안전성: 도선구내의 경우 도선사의 비율 10% 이상 ② 접·이안 안전성: 강제 도선 선박의 경우 도선사의 비율 20% 이상 ③ 시정제한 및 긴급고장: 대상 선박이 강제 도선 선박의 경우 도선사의 수행 비율 30% 이상</p> <p>2) 선박운항자의 자격</p> <p>① 도선사는 해당 해역 소속의 도선사협회장의 추천을 받은 도선사 ② 통항안전성에 참여하는 선박운항자는 2급 이상의 해기면허를 소지하고 3년 이상 선장 또는 항해사로서 경력이 있는 해기사 ③ 접·이안 안전성에 참여하는 선박운항자는 1급 해기면허를 소지하고 1년 이상 선장으로서 경력이 있는 해기사</p> <p>3) 기타 길이 100m 미만의 선박으로 통항안전성 및 접·이안 안전성 시뮬레이션을 수행할 필요성이 있는 경우 선박운항자는 동종 선박 운항 1년이상 유경험자</p>														
평가방법 기준	<p>1) 근접도 평가 근접도 평가는 통항에 지장을 초래하는 장애물과의 최근접 통항 거리를 기초로 표본 표준편차 방식으로 산출한 충돌[침범]확률 및 통항 선박과의 이격거리(최소, 평균 및 표준편차) 제시</p> <p>2) 제어도 평가 제어도 평가는 대상선박이 사용한 타각과 엔진에 대한 평균 사용량과 여유 제어량을 산출하여 제시</p> <p>3) 운항자[주관적] 평가 선박조종 시뮬레이션을 실시한 선박운항자가 안전진단대상사업으로 인하여 느끼는 심리적 부담 또는 위험도를 아래의 7단계 중에서 평가하도록 하여 개인별 평가치를 평균한 값으로 제시</p> <table border="1" data-bbox="411 1742 1401 1921"> <thead> <tr> <th>-3</th> <th>-2</th> <th>-1</th> <th>0</th> <th>+1</th> <th>+2</th> <th>+3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>상당한 위험이 존재함</td> <td>위험</td> <td>약간 위험</td> <td>안전하지도 위험하지도 않음</td> <td>약간 안전</td> <td>안전</td> <td>확실한 안전이 보장됨</td> </tr> </tbody> </table> <p>4) 종합평가: 위의 3가지 평가방법에 대한 종합평가 제시</p> <p>① 근접도에 따른 충돌[침범] 확률이 10^{-4}미만이고, 운항자[주관적] 평가의 결과가 평균 -2.0 이상인 경우 해상교통환경 변화에 따른 통항안전성 및 접·이</p>	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	상당한 위험이 존재함	위험	약간 위험	안전하지도 위험하지도 않음	약간 안전	안전	확실한 안전이 보장됨
-3	-2	-1	0	+1	+2	+3									
상당한 위험이 존재함	위험	약간 위험	안전하지도 위험하지도 않음	약간 안전	안전	확실한 안전이 보장됨									

	<p>안 안전성 확보가 가능하다고 평가한다. 다만, 위의 3가지 방법 이외에 과학적이고 객관적인 평가기법을 이용하여 안전성을 평가할 수 있는 경우는 이에 대한 타당성 있는 자료를 제시하여야 한다.</p> <p>② 종합평가 결과가 앞에서 기술한 기준을 만족하지 않는 경우(안전진단대상 사업이 직접적인 원인이 아닌 지리적인 특성이나 해상교통흐름 특성 등에 의해 기인된 결과)라도 해상교통환경 변화로 인한 통항안전성 및 접·이안 안전성에 문제가 없음을 검증할 수 있는 객관적인 입증자료 제시</p> <p>5) 선박조종 시뮬레이션 보고서</p> <p>해상교통환경 변화에 따른 통항 및 접·이안 안전성 안전성 선박조종 시뮬레이션 보고서에는 대상선박 및 그 조종성능, 자연환경, 통항환경 시나리오, 시나리오별 항적도, 참여한 선박운항자 및 운항경력, 평가 기법 및 종합 평가에 대한 결과 제시</p>
--	---

나. 계류안전성 평가

항목	설정기준
자연환경 설정기준	<p>1) 바람</p> <p>① 풍속: 대상해역에서 출현 가능한 순간 최대풍속 또는 대상선박의 계류가 가능한 순간 최대 풍속</p> <p>② 풍향: 대상해역에서 출현빈도가 높으면서 계류선박에 불리하게 작용하는 풍향</p> <p>2) 조류 및 조위</p> <p>① 대상 해역에 작용하는 최강창조류 또는 최강낙조류를 적용</p> <p>② 대상 해역의 조위 변동을 고려(대조기)하되, 수심은 MSL(평균해수면) 적용 가능</p> <p>③ 신설 부두의 경우 부두 완공상태를 고려한 조류 분포 사용</p> <p>3) 파랑(계류선박의 동요현상을 고려한 동적해석을 수행할 경우에만 설정함)</p> <p>① 파고: 하역가능 최대 파고</p> <p>② 파향: 대상 해역의 주 파향 혹은 계류선박에 불리하게 작용하는 파향</p> <p>③ 파주기: 위 ①에 설정한 파도의 주기</p> <p>④ 신설 부두의 경우 부두 완공상태를 고려한 파랑 분포 사용</p>
선박조건 설정기준	<p>1) 대상선박</p> <p>① 최대 계류 선박</p> <p>2) 선박의 상태</p> <p>① 만재상태 및 경하상태(만재와 경하 상태의 흘수 차이가 크지 않은 경우에는 만재상태에 대해서만 수행 가능)</p> <p>② 좌현계류 또는 우현계류 중에서 주로 사용하는 접안 형태</p> <p>3) 계류삭 체결상태 및 개수</p> <p>① 선박의 Fairlead와 부두의 Bollard 연결 상태</p> <p>② 계류삭 Line의 개수 및 Pre-Tension</p> <p>③ 계류삭 종류 및 인장강도</p>

	④ 계류삭 배치각도
선박시스템 동요 해석	1) 해석 SW: 공인된 SW 사용 및 사용 SW명 제시 2) 선박: 계류 선박의 6자유도 운동 해석 3) 계류삭: 선박 거동에 따른 계류삭 장력 해석 4) 계선주: 계선주에 작용하는 최대 작용력 해석 5) 방현재: 방현재에 작용하는 최대 하중 해석 6) 계류동요 평가: 선종별 계류 한계동요량 분석
하역 한계	1) 계류 환경 및 외력에 따른 하역가능한계 분석 2) 환경외력 분석을 통한 항만가동일수 및 가동률 산정
종합평가	1) 선박의 변위 및 계류 해석 결과 제시 2) 외력 변화에 따른 계류안전성 평가 및 안전성 향상방안 제시

다. 해상교통류 평가

항목	설정기준
조선환경 설정 기준	1) 선박 통항과 유사한 조선 환경 설정 ① 해안선, 방파제 및 해상구조물 등 ② 항로, 통항분리대 및 항로표지 시설 등 2) 운항 경로 및 통항 척수 ① 해상교통 관측조사를 반영한 선박의 주요 통항로 설정 ② 해상교통 관측조사를 반영한 선박의 규모, 통항 위치 및 척수 배치 ③ 해당 해역의 교통 특성에 적합한 통항 시간 간격에 대한 모델 수립 3) 운항 상태 ① 해상교통 관측조사를 반영한 선박의 침로와 변침점 ② 해당 해역에 적합한 선박의 속력
종합환경 스트레스 또는 위험도	1) 피항조선 모델: 필요시 선박의 실제 피항조선에 적용 가능한 모델 활용 2) 해상교통류 평가 모델: 해상교통류에 대한 안전성 평가를 객관적이고 정량화할 수 있는 모델 ① 조선환경: 자선을 기준으로 조종수역을 설정하고 특정 장애물과의 거리와 속력 등에 따른 위험성 평가 요소 ② 교통환경: 교통량 및 조우 관계에 따른 자선 주위의 안전 조종영역을 설정하여 타 선박과의 상대거리에 따른 위험감 평가 요소 ③ 종합환경: 조선환경 요소와 교통환경 요소에 의해 부가되는 잠재적인 항행 위험성 또는 조선곤란도 평가 판별할 수 있는 모델
시뮬레이션 수행조건	1) 수행 조건: 해상교통조사 결과를 반영하여 다양한 통항 환경 요소를 복합적으로 구현할 경우에는 최소 1회 이상 실시. 다만, 다양한 환경 또는 교통변수별로 분리해서 수행할 경우에는 각 케이스별 시뮬레이션 실시 2) 수행 시간대: 해상교통조사 결과를 기초로 통항량이 폭주하는 피크타임 또는 Rush Hour 시간대 재현(가장 통항량이 많은 시간대 시뮬레이션 수행) 3) 수행 간격: 시뮬레이션 전체 수행 필요 시간, 해역의 교통흐름 및 통항환경

	등을 고려하여 적절한 시간 간격으로 수행
해역 안전성	1) 대상해역의 평균 조석환경, 교통환경 및 종합환경 평가 결과에 대한 정량적인 결과 제시 2) 위험해역 도출: 종합환경 분석을 통하여 산출된 교통량 밀집 위험해역
종합평가	1) 해역 안전성 평가의 정량적인 결과 및 위험해역 도출 결과 제시 2) 종합평가: 조석 및 교통환경에 따른 종합평가 결과 제시 ① 교통환경·조석환경 기초로 종합환경 평가 또는 이와 유사한 형태의 위험도 산출 결과 제시 ② 종합환경 해석에 따른 대상해역 및 항로 안전성 판별 결과 ③ 잠재적 위험해역 제시 3) 해상교통류 보고서 ① 해상교통류 환경 설정 요소별 시뮬레이션 항적 및 결과 제시 ② 시뮬레이션에 활용된 각종 모델 및 평가 기법 ③ 종합환경 평가 결과와 잠재적 위험 해역 및 이에 대한 해소 방안

[별표 4]

안전진단서 제출 면제사업(제31조 관련)

구 분	범 위
1. 수역의 설정 또는 변경	<p>「해사안전법」, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 또는 「항만법」 등에 따라 선박의 통항에 이용되는 항로·정박지·선류장·선회장 등(이 표에서 “항로등”이라 한다)의 수역을 설정하거나 변경하려는 경우로 다음의 어느 하나에 해당하는 경우</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 해양수산부장관이 해사안전 증진과 선박의 원활한 교통여건의 조성을 위하여 전문적인 조사, 평가, 검증 등을 실시하여 필요성을 인정한 항로를 지정·고시하려는 경우 2) 길이 100미터 이상의 선박의 통항(통항이 예상되는 경우를 포함한다)에 직접적으로 이용되지 아니하는 항로 등 수역을 설정하거나 변경하는 경우
2. 수역에 설치되는 시설물의 건설·부설 또는 보수	<p>가. 길이 100미터 이상 선박이 직접적으로 통항하지 않는 수역에 교량·터널·전선·해저케이블 등 시설물을 건설·부설하거나 설치된 시설물을 보수하려는 경우</p> <p>나. 선박(관리선박을 포함한다)이 통항하는 가항수역에 별도 시설물의 설치 없이 해당 가항수역을 횡단하는 전선·해저케이블 등을 설치·부설하거나 보수하려는 경우</p> <p>다. 다음의 어느 하나에 해당하는 경우</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 법 제13조제1항에 따라 교통안전특정해역에서 공사나 작업의 허가를 받은 경우(해저전선이나 해저파이프라인의 부설, 준설, 측량, 침몰선 인양 작업을 말한다. 같은 항 단서에 따라 허가를 받지 않아도 되는 경우에도 또한 같다) 2) 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행령」 제18조제1호 및 제2호에 따라 허가를 받은 경우 <p>마. 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조제1항에 따른 공유수면 점용·사용의 허가를 받거나 같은 법 제10조제1항에 따른 공유수면 점용·사용의 협의나 승인을 받아야 하는 경우 또는 같은 법 제28조제1항에 따라 공유수면 매립면허를 받아야 하는 경우(다른 법률에 따라 의제되는 경우를 포함한다)로서 다음의 어느 하나에 해당하는 경우</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 관리선박이 통항할 수 없는 공유수면을 점용·사용 또는 매립 하려는 경우 2) 관리선박이 주로 통항하는 수역에서부터 5킬로미터 이상 떨어진 공유수면을 점용·사용 또는 매립하려는 경우

3. 항만 또는 부두의 개발·재개발	<p>가. 제22조에 따른 검토의견이 동의 또는 조건부동의(이의신청이 없는 경우로 한함)로 종료된 안전진단으로서, 다음의 어느 하나에 해당하는 기본계획에 따라 항만 또는 부두를 개발하거나 재개발하는 경우. 다만, 해상교통안전진단에 적용된 최대 통항선박의 규모 또는 최대 통항량이 증대되거나, 부두 또는 항로등 선박의 통항에 영향을 미치는 항만 시설의 배치에 변경을 수반하는 사업인 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 「항만법」 제5조에 따른 항만기본계획 2) 「항만법」 제51조에 따른 항만재개발기본계획 3) 「신항만건설촉진법」 제3조에 따른 신항만건설기본계획 <p>나. 영 별표 2의2 제4호마목의 대상사업 중 관리선박이 직접적으로 이용하지 아니하는 부두 수역의 방파제·파제제를 건설하려는 경우</p>
4. 그 밖의 사업	<p>가. 이 표의 제1호부터 제3호까지에 해당하지 아니하는 사업 중 인근에 항로, 항만시설, 저수심구역 등이 존재하지 아니하여 사업자등이 대상 사업을 실시하여도 기존의 해상교통 여건에 미치는 영향이 적다고 판단하는 경우</p> <p>나. 대상사업이 「군사기지 및 군사시설 보호법 시행령」 제5조제3항에 따른 군항의 보호구역 등 일반(민간) 선박이 통항할 수 없는 수역에서 이루어지는 경우(이 경우 별도의 의견서를 제출하지 아니하여도 된다)</p>

※ 비교: 위 표에서 “관리선박”이란 영 별표 2의2에 따른 안전진단대상사업이 이루어질 수역을 통항하거나 통항이 예상되는 선박으로 한정한다. 이 경우 “통항이 예상되는 경우”란 「항만법」에 따른 항만기본계획·항만재개발기본계획, 「신항만건설촉진법」에 따른 신항만건설기본계획 등 법정계획의 수립·변경 또는 「해운법」 제4조에 따른 해상여객운송사업의 면허 등에 따라 통항이 예상되는 경우로 한한다.

[별표 5]

중전의 안전진단업무 경력 산정표(제38조제1항제1호가목 관련)

안전진단 또는 용역 기간 (A)	업무(과업)의 내용							산정 비율 합계 (B)	안전진단 업무 경력
	현황 조사	교통 조사	교통 혼잡도	시뮬레이션					
				통항 안전성	접·이안 안전성	계류 안전성	교통류		
일	10%	10%	20%	20%	10%	10%	20%	100%	A X B

※ 비고

1. 안전진단업무 경력을 증명하는 서류가 중전 「해상교통안전진단시행지침(국토해양부고시 제2010-51호)」의 고시의 시행일(2010.1.26) 전에 작성된 선박조종 시뮬레이션 용역(결과)보고서(이하 “용역보고서”라 한다)인 경우에는 제출자의 직인이 찍힌 원본 용역보고서에 한하여 안전진단업무 경력을 증명하는 서류로 인정한다. 다만, 원본이 아닌 용역보고서를 제출하여 안전진단업무 경력을 인정받으려 하는 경우에는 해당 용역보고서에 용역의 발주처가 발급한 용역수행 확인서를 첨부하여야 한다.
2. 위 표에서 용역기간이란 해당 안전진단서 또는 용역보고서에 기재된 용역기간을 말한다. 다만, 용역보고서에 용역기간이 기재되어 있지 않은 경우에는 용역계약서에 기재된 용역계약기간을 용역기간으로 본다.
3. 2010년 1월 26일 전에 작성된 용역보고서 중에서 선박조종 시뮬레이션이 포함되지 않은 용역보고서는 안전진단서로 인정하지 아니 한다.
4. 안전진단서 또는 용역보고서에 기술인력이나 연구원으로 기재되지 아니한 사람, 자문 또는 시뮬레이터 조종을 위하여 해당 안전진단이나 용역에 참여한 사람의 경력은 안전진단업무 경력으로 인정하지 아니한다.

[별표 6]

안전진단업무 경력 산정표(제38조제1항제1호나목 관련)

구 분	안전진단 업무기간 (A)	환산율 (B)	안전진단 업무경력
1. 제6조에 따른 안전진단의 수행책임자	일	100%	A X B
2. 제1호 이외의 기술인력			
가. [별표5]에 따른 업무의 내용에 대한 산정비율의 합이 70% 이상인 기술인력	일	100%	A X B
나. [별표5]에 따른 업무의 내용에 대한 산정비율의 합이 50% 이상 70% 미만인 기술인력	일	70%	A X B
나. [별표5]에 따른 업무의 내용에 대한 산정비율의 합이 30% 이상 50% 미만인 기술인력	일	50%	A X B
다. [별표5]에 따른 업무의 내용에 대한 산정비율의 합이 30% 미만인 기술인력	일	30%	A X B

※ 비고: 위 표에서 안전진단 업무기간이란 안전진단대행을 계약한 날부터 사업자등에게 최종보고를 실시한 날까지의 기간을 말한다.

해상교통안전진단서 심사의견표

개 요

사 업 명		심사위원	성명: (서명)
-------	--	------	----------

해상교통안전진단서 심사점수표

심 사 항 목	가 중 치 (A)	심사척도(B)										배점 (A×B)	지적·보완·시정 사항 등의 요약	
		10	9	8	7	6	5	4	3	2	1			
① 안전진단 계획 및 안전진단 기간의 적정성	1.0													
② 항행여건 등 해상교통 현황 조사의 적정성	1.5													
③ 해역이용자 의견수렴 등 해상교통현황추정의 적정성	2.5													
④ 통항안전성 평가 등 해상 교통시스템 적정성평가의 적정성	2.0													
⑤ 안전대책 및 대안 등 해상 교통안전대책의 적정성	3.0													
계	평 가 점 수 (100점 만점)	10												

비고: 심사위원은 안전진단대상사업의 특성에 따라 필요하다고 판단하는 경우 심사항목의 가중치를 1/2배 내지 2배로 조정할 수 있다. 이 경우 가중치의 합은 10이 되어야 한다.

□ 해상교통안전진단 실시결과 심사의견

※ 작성방법

1. 안전진단서 심사와 관련된 종합적인 의견을 기술(필요시 별지 사용)한다.
2. 6점 이하의 심사척도를 적용하였거나 시정 등이 필요하다고 판단하는 심사의견에 대해서는 그 사유 또는 근거 등을 구체적으로 기술한다.

본인은 해상교통안전진단서의 심사위원으로 임명되어 심사를 수행함에 있어 객관적이고 공정하게 심사의견을 작성하였으며, 안전진단대상사업 및 안전진단서의 내용과 관련한 일체의 비밀을 준수할 것을 서약합니다.

작성일: . . .

소속:

성명: (서명)

해상교통안전진단 심사결과서

심사대상

- 1. 사 업 명:
- 2. 사 업 자:
- 3. 안전진단대행업자:

심사결과

- 1. 심사결과: 적정, 시정, 부실 (/ 100점)
- 2. 시정이 필요하거나 부실한 내용 등
 - ①
 - ②
 - ③
 - ④
 - ⑤
 -
 -
 -
- 3. 시정기간 (시정 또는 부실로 심사된 경우로서 필요시 기재):