



제 422회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

〈해상교통정보서비스 정의조항 개정 등〉

■ 서삼석의원 대표발의, 의안번호 제2207180호

2025. 2.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 최선영

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 해상교통정보서비스 정의조항 개정	3
2. 해상무선통신망 이용기관 확대	9
3. 해상교통정보산업 육성 및 지원 근거 마련	12
4. 해상교통정보의 제공 대상 확대 등	16

I. 제안경위

2024년 12월 31일 서삼석의원이 대표발의한 지능형 해상교통정보 서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안은 2024년 1월 2일 우리 위원회에 회부되었음.

II. 제안이유 및 주요내용

우리나라는 해상교통 관리를 과학화·고도화하고 해상교통의 안전성과 효율성을 증진하기 위하여 해상무선통신망을 활용하여 선박에 해상교통정보를 제공하는 지능형 해상교통정보서비스를 2021년 세계 최초로 도입하여 운영하고 있음.

이와 같이 지능형 해상교통정보서비스 분야에서 세계적으로 선도적 입지를 확보하였음에도 관련 산업에 종사하는 기업 대부분이 중소기업으로서 산업 기반이 미비하고 기술 역량이 부족하여 국제시장에서의 경쟁력 확보에 한계가 있다는 지적이 있음.

또한 지능형 해상교통서비스의 확대·발전에 따라 지능형 해상교통 정보 제공 및 활용 주체가 다양화되는 등 현실이 변화하고 있으므로 이에 부합하도록 법률을 개정하여야 한다는 의견이 있음.

이에 지능형 해상교통정보서비스 등 관련 산업의 육성과 지원시책의 근거를 마련하는 한편, 해상교통정보를 제공받을 수 있는 자에 국가

기관 등을 추가와 단말기를 설치한 선박에 대하여 중복 규제를 완화 또는 면제하여 줌으로써 해상교통정보서비스 이용 활성화 및 관련 산업 경쟁력 강화를 도모하려는 것임(안 제11조제2항 및 제14조의2 및 제18조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 해상교통정보서비스 정의조항 개정

가. 개정안의 요지

- 개정안은 「국가정보화 기본법」이 「지능정보화 기본법」으로 개정됨에 따라 현행법 조문을 정비하고(안 제2조제2호), “지능형 해상교통정보 서비스” 정의와 관련하여 해상교통정보 제공 주체 및 수단을 확대할 수 있도록 조문을 개정하려는 것임(안 제2조제3호).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. “해상교통정보”란 해상교통의 관리에 필요한 다음 각 목의 정보로서 「국가정보화 기본법」 제3조제1호에 따른 정보를 말한다.	2. ----- ----- ----- 「지능정보화 기본법」 제2조제1호-----.
가. ~ 마. (생략)	가. ~ 마. (현행과 같음)
3. “지능형 해상교통정보서비스”란 해상교통의 관리를 과학화·고도화하기 위하여 <u>해양수산부장관이 정보통신기술을 기반으로 해상무선통신망을 이용하여 선박에 해상교통정보를 제</u>	3. ----- ----- ----- <u>해양수산부장관 또는 인력·시설 및 장비 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 자가 정보통신기술</u>

공하는 것을 말한다.	을 기반으로 해상무선통신망 등-----.
4. ~ 6. (생략)	4. ~ 6. (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 지능형 해상교통정보서비스는 기존의 선박운항 관리 기술에 정보통신 기술을 융복합하여 선박에서는 해양안전정보 활용을 통해 안전운항을 도모하고, 육상에서는 선박 모니터링 기술을 통해 선박의 안전운항을 원격지원하는 해양안전 종합관리체계를 말함.

- 자동차 내비게이션처럼 선박 운항자에게 바닷길을 안내하고 해상교통 정보, 기상정보, 충돌·좌초 위험 등을 실시간으로 알려주는 서비스로, 국제해사기구에서는 선박사고의 80% 이상이 인적요인에 의해 발생하고 있는 점을 감안하여 항행위해 요소 통제를 위해 지능형 해상교통정보 서비스 도입을 결정함.

이와 같은 ①“지능형 해상교통정보서비스”의 법률적 정의와 관련하여 현행법 제2조에서는 해상교통의 관리를 과학화·고도화하기 위하여 “해양수산부장관”이 정보통신기술을 기반으로 “해상무선통신망”을 이용하여 선박에 해상교통정보를 제공하는 것으로, ②“해상교통정보”를 해상교통의 관리에 필요한 정보로서 「국가정보화 기본법」 제3조제1호에 따른 정보로 규정¹⁾하고 있음.

1) 「지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “해상교통정보”란 해상교통의 관리에 필요한 다음 각 목의 정보로서 「국가정보화 기본법」 제3조제1호에 따른 정보를 말한다.

□ 개정안은 이와 같은 “지능형 해상교통정보서비스”의 정의에 대해서 해상교통정보를 제공하는 주체를 현행 해양수산부장관 외 민간사업자(인력·시설 및 장비 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 자)도 될 수 있도록 확대하고, 해상교통정보를 제공하는 수단을 해양수산부가 이 법에 따라 구축한 “해상무선통신망” 외에 일반통신망을 포괄할 수 있도록 하려는 것임.

- 해상무선통신망은 지능형 해상교통정보 서비스를 제공하기 위하여 해양수산부에서 새롭게 구축하여 운영하는 무선통신망을 의미하는데, 공공안전통신망 주파수로 할당된 700MHz 대역을 이용하여 데이터 무선통신 방식으로 서비스 네트워크를 구축한 것을 말함.

□ 이와 같은 정의 규정의 개정은 서비스의 제공 주체 및 제공 수단이 확대될 수 있도록 하려는 취지로,

해상교통정보 중 선박의 위치 등에 관한 정보는 민간이 제공할 수 있는 정보에 해당하고 현재 “해상교통정보”는 해양수산부가 구축한 해상무선통신망뿐만 아니라 일반통신망을 통해서도 제공되고 있다는 점²⁾을 고려한 것으로 해양수산부에서는 설명하고 있음.

가. 선박의 위치, 침로(針路), 속력 및 항로 등 선박운항에 관한 정보

나. 해양의 수심, 지형, 지질 등 수로(水路) 및 해도(海圖)에 관한 정보

다. 선박의 통항량, 해양사고 및 항행경보(航行警報) 등 선박교통에 관한 정보

라. 조류(潮流), 조석(潮汐) 및 해양기상 등 해양관측에 관한 정보

마. 가목부터 라목까지의 정보를 분석·가공하여 생산된 정보

「지능정보화 기본법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “정보”란 광(光) 또는 전자적 방식으로 처리되는 부호, 문자, 음성, 음향 및 영상 등으로 표현된 모든 종류의 자료 또는 지식을 말한다.

- 2) 해양수산부에 따르면 일반통신망을 통해 제공되는 서비스는 주로 3톤 미만 소형 선박들을 대상으로 제공되고 있음.

- 해양수산부의 설명에 따르면 현재 해양수산부는 해상교통정보와 선박 위치 정보를 수집·분석하여 관계기관에는 전용네트워크를 통해 제공하고, 일반사용자에게는 인터넷망을 활용하여 바다내비앱을 통해 제공하고 있음.

그리고 법률안이 개정되는 경우에는 민간에게 개방되는 데이터인 선박 위치정보 등을 민간에서 인터넷망을 활용하여 바다내비앱을 통해 제공할 수 있게 되는데, 이 경우에도 지능형 해상교통정보서비스로 볼 수 있게 된다고 설명하고 있음.

【 지능형 해상교통정보서비스 제공 체계 】



□ 다만, 현행 법률상 지능형 해상교통정보서비스의 운영, 관리, 감독과 관련된 다른 조항들 예컨대, 제15조(지능형 해상교통정보서비스의 제공), 제20조(보호조치) 등은 현행 체계(해양수산부장관이 주체)에 맞추어 조문이 구성되어 있는 바, 정의 규정 개정과 현행 다른 조문과의 정합성을 보다 체계적으로 검토할 필요가 있음.

정의 규정은 통상적으로 해당 법률에서 중요한 의미를 가지는 용어, 다른 용어를 기술하는 데 토대가 되는 용어 등을 의미하는데, 개정안과 같이 정의 규정만을 변경하는 경우 개별 조항의 적용에 있어서 혼선이 생길 수 있음.

따라서, 이와 같이 정의규정을 변경하여 범위를 확대하는 것과 더불어 다른 조항에 적용 시 발생할 수 있는 사항들을 사전에 살펴볼 필요가 있고, 정의 규정의 변경 없이 개정안의 취지를 반영할 수 있는지 여부 등도 확인할 필요가 있음.

- 참고로 현행법 제15조³⁾에서는 해상교통정보서비스의 제공 주체로 해양수산부장관을 규정하고 있는데, 동 규정에 따라 해양수산부장관은 해상교통 안전과 효율 증진을 위한 필수 서비스를 제공하고, 민간에서는

3) 「지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」

제15조(지능형 해상교통정보서비스의 제공 등) ① 해양수산부장관은 해상교통의 안전성과 효율성을 증진하기 위하여 다음 각 호의 종류에 따른 지능형 해상교통정보서비스를 제공하여야 한다.

1. 선박의 최적 항로를 안내하는 지능형 해상교통정보서비스
2. 선박의 충돌·접촉 등을 예방하기 위한 지능형 해상교통정보서비스
3. 실시간 전자해도(電子海圖)를 제공하는 지능형 해상교통정보서비스
4. 항행경보, 조류, 조석 및 해양기상 등 해상안전에 관한 정보를 제공하는 지능형 해상교통정보서비스
5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 지능형 해상교통정보서비스

주로 선박 위치정보 등과 관련한 서비스를 제공하는 것으로 설명하고 있으나, 현재 개정안에는 이러한 내용이 명확하지 않은 측면이 있음.

- 개정안에 대한 관계부처의 의견을 보면, 해양수산부는 해상교통정보 서비스의 다변화를 위해 서비스 제공 주체를 확대하는 등 해상교통 정보서비스 운영 현실에 부합하게 개정하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시하였음.

다만, 지능형 해상교통정보서비스는 선박 외 선원 및 관계기관 등에서도 제공받아 이용하고 있으므로 제공 대상을 ‘선박’에서 ‘선박 등’으로 확대할 필요가 있다는 입장임.

- 해양수산부에 따르면 대부분의 해양 관계기관에서 실시간 선박위치 정보를 제공받고 있으며, 특히 해군의 경우에는 접경해역 운항선박 위치정보, 해경의 경우 선박자동입출항정보, SOS 신호정보 등을 제공 받고 있음.

- 추가로, 개정안은 「국가정보화 기본법」이 「지능정보화 기본법」으로 개정 됨에 “해상교통정보”를 해상교통의 관리에 필요한 정보로서 「지능정보화 기본법」 제2조제1호에 따른 정보로 수정하여 인용조문을 정비하고 있음.

2. 해상무선통신망 이용기관 확대

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해양수산부장관이 지능형 해상교통정보서비스와 관련된 연구·개발을 수행하거나 국가 업무를 위탁받아 수행하는 기관·법인·단체에 대하여 해상무선통신망을 이용하게 할 수 있도록 규정하려는 것임 (안 제11조제2항 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제11조(관계 행정기관 등의 해상무선통신망 이용) (생략)	제11조(관계 행정기관 등의 해상무선통신망 이용) ① (현행 제목 외의 부분과 같음)
<신설>	② 해양수산부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 지능형 해상교통정보서비스 관련 연구·개발을 수행하거나 국가로부터 업무를 위탁받아 수행하는 기관·법인 또는 단체로 하여금 그 업무 수행에 필요한 범위에서 해상무선통신망을 이용하게 할 수 있다.

나. 검토의견

- 현행법 제11조에 따르면 ‘대통령령으로 정하는 관계 행정기관 또는 공공기관의 장’은 해상무선통신망을 이용하여 그 업무를 수행하려는 경우 해양수산부장관과 협의하여 지능형 해상교통정보서비스의 제공에 지장이 없는 범위에서 해상무선통신망을 이용할 수 있도록 규정하고 있음.

이에 따라 현행법 시행령 제7조에서는 행정안전부, 국토교통부, 기상청, 해양경찰청, 해군, 한국해양교통안전공단 등을 해상무선통신망 이용기관으로 열거 규정하고 있음.

- 개정안은 해상무선통신망을 사용할 수 있는 기관 등의 범위를 국가업무 또는 관련 연구개발 수행 등 공익적 성격을 가지는 기관·법인·단체로 확대하려는 것으로, 지능형 해상교통정보서비스 연구·개발 수행을 촉진하려는 취지로 이해됨.

예컨대, 선박해양플랜트연구소나 수협 등 기관의 경우에도 해상무선통신망을 사용하여 공익적 업무를 수행할 필요성이 있다고 보여지므로, 개정안은 해상무선통신망을 국가적 관점에서 보다 다각적으로 이용한다는 측면에서 그 필요성이 있다고 보여짐.

다만, 해상무선통신망의 주과수 대역은 해양수산부가 국토교통부, 행정안전부 등과 함께 공공 목적으로 사용하고 있는데, 해상통신망의 이용이 과도하게 이루어지는 경우에는 과부하로 인한 문제가 생길 수 있으므로, 이러한 점에 대한 관리 방안을 함께 마련할 필요가 있다고 보여짐.

□ 이에 대하여 관계부처인 해양수산부는 해상무선통신망을 사용할 수 있는 기관의 범위를 공익적 성격을 가지는 법인·단체로 확대하여 해상무선통신망의 합리적 이용을 도모하는 개정 취지에 공감한다는 입장임.

3. 해상교통정보산업 육성 및 지원 근거 마련

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해상교통정보산업의 범주를 정하고, 해당 산업의 육성 및 지원 근거를 마련하려는 것임(안 제14조의2 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	제14조의2(해상교통정보산업의 육성 및 지원) ① 해양수산부장관은 지능형 해상교통정보서비스의 효과적인 제공과 이용 활성화를 위하여 해상교통정보 및 지능형 해상교통정보서비스와 관련된 다음 각 호의 산업(이하 “해상교통정보산업”이라 한다)을 육성할 수 있다. 1. 해상무선통신망 구축 관련 산업 2. 해상교통정보 수집·분석·가공·판매 산업 3. 지능형 해상교통정보서비스 관련 기기·장비 등의 제조·유지·보수 산업 4. 그 밖에 지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용활성화를 위하여 해양수산부령으로 정하

	<u>는 산업</u> <u>② 해양수산부장관은 해상교통정보산업을 육성하기 위하여 다음 각 호의 지원시책을 마련하여 추진할 수 있다.</u> <u>1. 해상교통정보의 가공·수집·활용 등의 고도화 지원</u> <u>2. 해상교통정보산업 관련 품질보장사업 및 보급·전환사업의 운영</u> <u>3. 해상교통정보산업에 필요한 교육·인력양성</u> <u>4. 해상교통정보산업의 표준화 및 수출지원</u> <u>5. 해상교통정보산업에 대한 금융 및 세제상의 지원</u> <u>6. 그 밖에 해상교통정보산업의 육성을 위하여 해양수산부령으로 정하는 사항</u>
--	--

나. 검토의견

- ☐ 개정안은 해상교통정보산업의 체계적 육성을 위해 그 범주를 정하고, 분야별로 정보의 가공·수집·활용 등의 고도화 지원, 교육·인력양성, 금융 및 세제지원, 표준화 및 수출지원 등 지원 근거를 마련하려는 것임.

□ 해양수산부에 따르면 디지털 해상교통정보산업의 범위를 선박과 그 운용·관리 전반에 첨단 정보통신기술을 적용하여 선박·육상 간 데이터 연계 및 활용 등을 통해 부가가치를 창출하는 산업으로 정의하고, 디지털 선박장비의 제조·관리 분야, 선박·육상 데이터 플랫폼 및 디지털 서비스 분야, 해상 디지털 통신 및 인프라 분야 등으로 구분하고 있음.

【 디지털 해상교통정보산업의 범위 】



*자료: 해양수산부

□ 또한, 개정안에 따른 해상교통정보산업은 대다수 중소기업으로 구성되어 있고⁴⁾, 기술·서비스에 대한 낮은 인지도로 제품 수출에 어려움을 겪고 있으며, 해상교통정보산업 분야 관련 종사자 대상 설문조사 결과

4) △해상통신망 구축산업, △선박장비 제조산업, △교통정보 수집·분석·가공·판매 산업, △서비스 개발·제공산업 / 업체수(13,697개사) : 대기업 0.37%, 중소기업 99.63%

산업 육성을 위한 국가의 다각적 지원이 필요하다는 의견이 제시되고 있음.

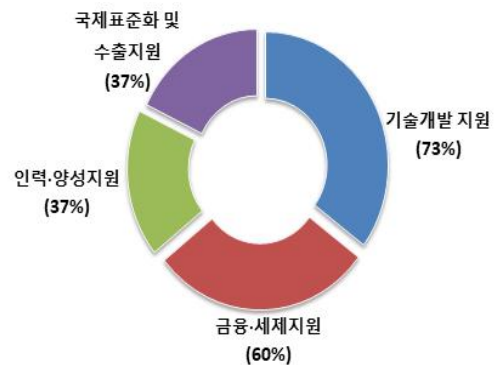
【 표 】 관련 종사자 설문조사 결과

- 해상교통정보산업 분야* 관련 종사자 총 108명 대상 산업 육성·지원을 위한 정부 정책 설문(복수응답 가능) 결과(23.5)

* 선박설비 제조·공급, 운항·관리·물류 관련 서비스·시스템 개발·제공 등

- △기술개발 지원(73%),
△금융·세제지원(60%)
△국제표준화(37%)
△인력·양성 지원(37%)

산업육성에 필요한 정부정책(복수응답)



□ 해양수산부 또한 해상교통정보산업 육성 및 지원 필요성에 공감하며 정부 차원에서도 「디지털 해상교통정보산업 육성 전략⁵⁾」을 수립하는 등 민관이 함께 참여하는 지원체계를 구축할 계획이란 점을 감안할 때, 개정안은 긍정적 입법 취지가 있다고 보임.

한편, 국립해양조사원은 안 제14조의2제1항제2호의 ‘해상교통정보 수집·분석·가공·판매 사업’과 관련하여 해양조사 및 항해용 간행물 제작은 「해양조사와 해양정보 활용에 관한 법률」에서 ‘해양조사·정보업’을 등록, 지원하도록 하고 있어 이는 제외할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

5) 「디지털 해상교통정보산업 육성 전략」(2023. 10. 5. 비상경제장관회의 상정·발표, 관계부처 합동)

4. 해상교통정보의 제공 대상 확대 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해상교통정보 제공 대상에 국가기관과 공공기관을 추가하고 (안 제17조), 지능형 해상교통정보서비스 단말기(이하 “단말기”라 한다)를 설치한 선박에 대해 위성항법장치(GPS) 비치의무 등을 완화하거나 면제할 수 있도록 규정하며(안 제18조의2 신설), 해양수산부장관의 권한 위임 근거를 마련하려는 것임(안 제28조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제17조(해상교통정보의 제공 등) ① 해양수산부장관은 지능형 해상교통정보시스템을 통하여 수집·저장·검색·분석·가공된 해상교통정보를 <u>해상교통정보의 수집·가공 및 제공 등을 업(業)으로 하는 자, 학술연구 및 통계작성 등의 목적으로 해상교통정보를 활용하는 자</u> 등에게 제공할 수 있다. 다만, 「공간정보의 구축 및 관리 등에 관한 법률」 등 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 해당 법률에 따른다.	제17조(해상교통정보의 제공 등) ① ----- ----- ----- ----- <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자</u> ----- ----- ----- ----- ----- -----
<신설>	1. <u>국가기관 및 지방자치단체</u>
<신설>	2. 「 <u>공공기관의 운영에 관한 법</u>

<신 설>	를」 제4조에 따른 공공기관 중 해상교통정보와 관련된 업 무를 수행하는 기관
<신 설>	3. 해상교통정보의 수집·가공 및 제공 등을 업(業)으로 하는 자
② · ③ (생 략)	4. 학술연구 및 통계작성 등의 목 적으로 해상교통정보를 활용하 는 자
<신 설>	② · ③ (현행과 같음) 제18조의2(단말기 설치 선박에 대 한 면제 등) 제18조제1항에 따라 단말기를 설치한 선박에 대해서 는 해양수산부장관이 고시하는 바에 따라 다음 각 호의 기준 요 건 중 일부를 완화하거나 면제할 수 있다. 1. 「선박안전법」 제26조에 따른 선박시설기준 2. 「어선법」 제3조에 따른 어선 설비기준
제28조(업무의 위탁) <신 설>	제28조(권한의 위임 및 업무의 위 탁) ① 이 법에 따른 해양수산부 장관의 권한은 대통령령으로 정 하는 바에 따라 그 일부를 소속 기관의 장에게 위임할 수 있다.
(생 략)	② (현행 제목 외의 부분과 같음)

나. 검토의견

□ 안 제17조는 해양수산부장관이 지능형 해상교통정보시스템을 통하여 수집·저장·검색·분석·가공된 해상교통정보를 제공할 수 있는 대상에 국가기관과 공공기관을 포함하려는 것으로,

현재 해양수산부가 해양사고 발생에 대응하고 해상교통의 안전성을 증진하기 위하여 해양경찰청, 한국해양교통안전공단 등에 선박의 위치정보 등 해상교통정보를 제공하고 있는 현실을 법률에 반영하려는 취지로 보임.

【 지능형 해상교통정보서비스 제공 체계 】



□ 안 제18조의2는 지능형 해상교통정보서비스를 수신할 수 있는 단말기를 설치한 선박에 대해서는 「선박안전법」 제26조에 따른 선박시설기준⁶⁾과 「어선법」 제3조에 따른 어선설비기준⁷⁾ 중 일부를 완화하거나 면제할 수 있도록 근거를 마련하려는 것임.

- 현행법에 따라 2021. 1. 30. 이후 건조되거나 외국으로부터 수입되는 선박에 대해서는⁸⁾ 지능형 해상교통정보서비스를 수신할 수 있는 단말기를 설치할 의무가 있고, 현재 단말기 설치 현황은 다음과 같음.

【 표 】 단말기 설치 현황

(‘24년 12월 기준)

	어선	비어선	합계
단말기 설치현황	8,382척	1,381척	9,763척

* 해양수산부 제출

□ 그런데, 이와 같은 의무 규정이 마련되기 전 다른 법령(「선박안전법」, 「어선법」 등)에 따라 GPS 등의 설치의무가 부과된 경우, 현재 이 법에 따라 위성항법장치(GPS) 기능이 탑재된 바다내비 단말기를

6) 거주·위생 및 탈출설비, 계선·양묘설비, 조타설비 및 항해용구, 하역 기타작업설비

7) 구명설비, 소방설비, 거주·위생 및 탈출설비, 계선설비, 양묘설비, 조타설비, 하역·어로 및 기타작업설비, 전기설비, 무선설비

8) 부칙 <제16901호, 2020.1.29.>

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(단말기의 설치에 관한 적용례) 제18조는 이 법 시행 이후 건조되거나 외국으로부터 수입되는 선박부터 적용한다.

「지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」

제18조(지능형 해상교통정보서비스 단말기의 설치) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 소유자는 지능형 해상교통정보서비스를 송신·수신할 수 있는 설비(이하 "단말기"라 한다)를 선박에 설치하여야 한다. 다만, 추진기관이나 돛대가 없는 선박 등 단말기를 설치할 필요가 없거나 설치하기 곤란한 선박으로서 해양수산부령으로 정하는 선박은 그러하지 아니하다.

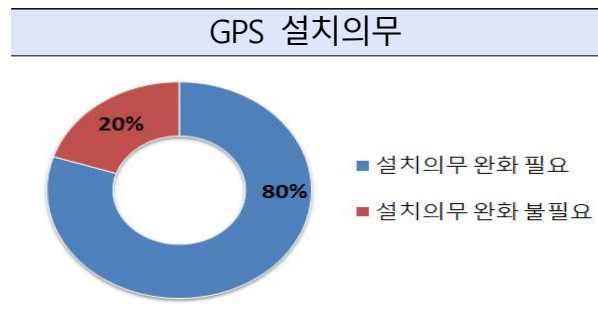
신규로 설치한 선박의 입장에서는 동일 기능이 탑재된 설비를 이중으로 설치해야 하는 등의 부담이 있어 왔음.

□ 이에 개정안은 이중 부담을 완화 또는 면제할 수 있도록 근거를 마련하려는 것으로, 현재 선박설비기준·어선설비기준(해양수산부 고시)에서 자동식별장치 등의 항해 장비 내부에 GPS가 설치된 경우에는 GPS설치 의무를 면제하고 있는 것과 동일한 취지로 이해됨.⁹⁾

- 참고로, 선박운항자, 소유자, 안전관리책임자 등 종사자에 대한 설문조사 결과에서도 바다내비 단말기 설치 시 GPS 설치의무를 완화할 필요가 있다는 의견을 다수 제시하는 등 현장에서도 동일한 의견이므로 개정안은 그 필요성이 있다고 보여짐.

【 표 】 관련 종사자 설문조사 결과

○ 선박운항자, 소유자, 안전관리책임자 등 종사자 450명 조사 결과, 360명(80%)이 바다내비 단말기 설치 시 GPS 설치의무 완화가 필요하다고 응답(23.5.)



9) 「선박설비기준」

제108조의2(위성항법장치 등) ① 다음 각 호의 선박에는 본선의 위치를 측정할 수 있는 위성항법장치(보정위성항법장치의 보정수치가 선박위치 표시에 적용되는 것을 말한다. 이하 같다), 지상파 무선항해시스템 또는 이와 동등 이상의 장치를 설치하여야 한다. 다만, 해당 선박에 설치된 자동식별장치 등의 항해 장비 내부에 본선의 위치를 측정할 수 있는 위성항법장치가 설치된 경우에는 그러하지 아니하다.

「어선설비기준」

제185조(위성항법장치 등) ① 법 제5조에 따른 무선설비를 갖춘 어선에는 본선의 위치를 측정할 수 있는 위성항법장치(보정위성항법장치의 보정수치가 어선위치 표시에 적용되는 것을 말한다. 이하 같다), 지상파 무선항해시스템 또는 이와 같은 수준 이상의 장치를 설치하여야 한다. 다만, 해당 어선에 설치된 자동식별장치 등의 항해 장비 내부에 본선의 위치를 측정할 수 있는 위성항법장치가 설치된 경우에는 그러하지 아니하다.

□ 이에 대하여 관계부처인 해양수산부는 바다내비 단말기는 GPS, 자동
입출항 기능 등을 대체할 수 있으므로 단말기를 설치한 선박에 한하여
타법에서 정한 GPS 등의 비치의무가 면제·대체될 수 있도록 할
필요가 있다는 의견을 제시하였음.

【 표 】 GPS 및 바다내비 단말기 비교

장비	GPS(4.5인치)	바다내비	
		기존(10인치)	확대(13인치)
종류			
기능	• 위치확인 • 전자해도	• <u>위치확인(GPS)</u> • <u>전자해도</u> • 자동입출항(V-PASS) • 충돌·좌초경보	• 해양안전라디오(부가기능) • SOS호출(부가기능)

※ 바다내비 선박단말기는 GPS플로터, V-PASS 기능 대체 가능
(AIS정보는 AIS와 연계하여 표시장치에 표출가능)

문 의 처

02)6788-5418