

## 해사안전감독관 제도의 개선방안에 관한 고찰

### A Study on the Improvement Options of the Maritime Safety Supervisor System

김 주 형\*  
Kim, Chu-Hyong

#### 목 차

- I. 서 론
- II. 해사안전감독관 제도의 의의
- III. 유사 안전감독관 제도와의 비교
- IV. 해사안전감독관 제도의 분석과 개선방안
- V. 결 론

#### 국문초록

최근 선박검사, 안전관리체제심사, 항만국통제 등과 같은 기존의 해양안전관리 제도에 추가하여 해사안전감독관 제도가 도입되어 관련 업계의 주목을 받고 있다.

이 제도는 항공, 철도 등 다른 교통분야의 안전감독 제도를 벤치마킹하면서, 종전의 사후적 감독 체제에서 탈피하여 사전 예방적 감독체제를 구축하기 위해 도입된 것이다.

그렇지만, 해사안전감독관 제도는 신규 도입에 따른 여러 가지 긍정적 측면의 효과에도 불구하고 현재의 제도 운용상 고려되어야 할 문제들이 존재한다.

논문접수일 : 2015. 05. 28.

심사완료일 : 2015. 07. 22.

게재확정일 : 2015. 07. 23.

\* 법학박사·해양수산부, 포항지방해양수산청 항만국통제관

이 논문에서는 해사안전감독관 제도의 원만한 정착을 통한 효과적 해사안전관리를 위하여 채용 자격요건의 다양화, 임용 및 근무여건의 안정성 강화, 기존 해양안전 업무와의 역할 조정 등 발전적 개선방안을 제시하였다.

**주제어** : 해사안전감독관, 사전예방적 지도감독, 항공안전감독관, 철도안전감독관, 운항노무감리관

## 1. 서론

최근 해운업계에는 소위 ‘해사안전감독관’이라는 새로운 제도가 도입되면서 향후 해사안전관리 체계 전반에 미칠 파급력과 관련업계에 미칠 영향에 대하여 정부 정책당국자와 관련 업계종사자들의 초미의 관심사가 되어 있다.

해사안전감독관은 「해사안전법」에 규정되어 있는데<sup>1)</sup>, 해양사고가 발생할 우려가 있거나 해사안전관리의 적정한 시행여부를 확인하기 위하여 선박 및 사업장에 대한 지도·감독을 수행하는 자이다. 이 제도는 해사안전관리<sup>2)</sup> 측면에서 기존의 선박검사(Survey), 안전관리체제 인증심사(Audit), 선사의 안전관리책임자, 여객선 운항관리자, 선원근로감독관 그리고 항만국통제검사관 및 기국통제검사관과는 다른 별도의 감독수단이다. 특히, 2014.4.16. 진도 맹골수도 해역 에서 발생한 ‘세월호 침몰사고’ 이후 국민들의 해양안전에 대한 심각한 우려가 고조된 상황에서 항공, 철도 등 다른 교통분야의 안전감독관 제도를 벤치마킹하면서 도입된<sup>3)</sup> 새로운 해양안전관리 제도라는 점에서 큰 의미가 있다. 해사안전감독관 제도 도입의 긍정적 측면에 대하여 일부에서는 상

1) 「해사안전법」 제58조제1항 참조.

2) 해사안전관리란 선원·선박소유자 등 인적 요인, 선박·화물 등 물적 요인, 항행보조시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 사고가 발생할 위험을 줄이는 활동을 말한다. 「해사안전법」 제2조제1호.

3) 해양수산부 해사안전감독관 설명회(2014. 12. 11, 부산) 자료 참조. 다만, 해사안전감독관을 도입하기 위한 해사안전법 개정(안)은 ‘세월호 사고’ 발생(2014.4.16.) 이전에 국회에 제출된 바 있다.

당한 기대를 할 수도 있고, 한편으로는 기존 해사안전관리 제도와의 혼선으로 인하여 그 효용성에 의구심을 나타낼 수도 있다. 물론, 시행 초기인 현 시점에서 동 제도의 긍정적 측면과 부정적 측면을 선불리 판단할 수는 없으나, 시행상 예견되는 문제들을 사전에 식별하여 보완하는 등 기존 제도와의 조화 및 순조로운 시행과 정착을 위해 노력할 필요가 있다.

이 논문에서는 다른 교통분야 유사 제도와의 비교법적 연구를 통하여 현행 해사안전감독관 제도의 분석과 운용상 고려할 사항들을 고찰하고, 동 제도의 보완을 통한 원만한 정착을 위하여 몇가지 발전적 개선방안을 제시하고자 한다. 다만, 해사안전감독 행위와 관련된 감독관의 법적 책임문제는 논외로 한다.

## II. 해사안전감독관 제도의 의의

### 1. 도입배경

전 세계적으로 해상물동량의 급격한 증가와 이에 따른 선박교통량의 증가는 해양사고의 발생가능성을 필연적으로 내포하고 있고, 인명과 재산상 막대한 피해를 야기하는 대형 해양사고는 지속적으로 발생하고 있다. 특히, 가공할 해양오염을 야기하는 대형 유조선의 기름유출과 다중 인원이 승선하는 여객선 사고는 사고수습과 사후 대책수립 과정에서 관련업계와 종사자들에게 큰 영향을 미치고 있다.

국제해사기구(IMO)를 중심으로 하는 국제사회는 '보다 안전한 해상운송과 깨끗한 해양'을 기치로 다각적인 해양안전대책을 수립하여 추진하고 있으며, 각국에서도 자국의 실정에 적합한 해사안전정책을 수립하여 추진하고 있다.

우리나라의 경우에도 90년대 중반부터 여러 가지 종합적 해양안전정책이 수립되어 시행되어 왔다.<sup>4)</sup> 특히, 2013. 12.에는 해사안전관리의 체계를 현행 사

4) 예컨대, 해양안전선진화 5개년 계획('97~'01년), 해양안전중장기발전계획('02~'10년)이 수립되어 추진되었고, '11.12. 「해사안전법」이 시행됨에 따라 '제1차 국가해사안전기본계획'(5개년, 1차년도 : '12~'16)과 매년 해사안전시행계획이 수립·시행되고 있다.

후 지도·점검 체계에서 사전 예방적 관리체계로 전환하기 위하여 해사안전감독관 제도를 도입하는 「해사안전법」 일부개정 법률안이 국회에 제출되었고,<sup>5)</sup> 이후 2014.4.29. 국회를 통과하여 5.14. 개정 「해사안전법」이 공포되었다.

해사안전감독관은 항공안전감독관 등 타 교통분야의 안전감독체도를 참고한 것으로, 세월호 참사 이후 정부와 국민들의 해양안전에 대한 심각한 우려 속에서 신속하게 추진된 새로운 형태의 해사안전감독 제도이다.

## 2. 법적근거와 자격요건

### 가. 법적근거

「해사안전법」 제58조(지도·감독)는 해사안전감독관의 법적 근거를 규정하고 있는데, 동조 제1항에서 “해양수산부장은 해양사고가 발생할 우려가 있거나 해사안전관리의 적정한 시행여부를 확인하기 위하여 필요한 경우 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는<sup>6)</sup> 해사안전감독관으로 하여금 정기 또는 수시로 지도·감독을 하게 할 수 있다”고 규정하고 있다.<sup>7)</sup> 또한, 해사안전감독관의 업무수행에 필요한 업무절차를 정하여 체계적 해사안전 지도·감독 체계를 마련하기 위해 2015.2.12. [해사안전감독관 업무규정](훈령 제217호)을 제정하였다.

### 나. 자격요건

해사안전감독관의 직급은 책임급과 선임급으로 구분되는데 각각 해양안전분야(선박운항, 조선, 선박안전관리, 선박검사 등)<sup>8)</sup>에서 상당기간 실무에 종

5) 의안번호 1908591(제안일자 2013.12.17) 참조, 국회 웹사이트 <http://likms.assembly.go.kr/bill/jsp/BillSearchResult.jsp>. (최종검색일: 2015.2.20).

6) 「해사안전법」 시행규칙 제52조 참조.

7) 다만, 「수상레저안전법」에 따른 수상레저기구와 선착장 등 수상레저시설, 「유선 및 도선 사업법」에 따른 유·도선, 유·도선장에 대해서는 해사안전감독관에 의한 지도·감독의 대상에서 제외하고 있다. 「해사안전법」 제58조제1항 단서 규정.

사한 관련업계의 전문가로 평가받을 수 있는 자격기준을 규정하고 있다.<sup>9)</sup> 이를 간략히 요약하면 다음과 같다.

구 분	자 격 기 준
책임급	※ 해사안전 관련분야 20년이상 근무경력(65세 미만) (승선경력) 1급항해사(기관사)소지하고 1만톤(여객선 3천톤)이상 선박의 선장(기관장) 경력 5년이상 (안전관리) 1급항해사(기관사)소지, 대형선단(1만톤급 7척이상)의 안전관리책임자로 7년이상, 안전관리자로 10년이상 (선급검사) 국제선급연합회(IACS) 정회원 선급의 검사원 10년이상 (동종경력) 선임급 해사안전감독관 5년이상
선임급	※ 해사안전 관련분야 15년이상 근무경력(65세 미만) (승선경력) 1급항해사(기관사)소지하고 1만톤(여객선 3천톤)이상 선박의 선장(기관장) 경력 2년이상 (안전관리) 1급항해사(기관사)소지, 대형선단(1만톤급 7척이상)의 안전관리책임자로 2년이상, 안전관리자로 5년이상 (선급검사) 국제선급연합회(IACS) 정회원 선급의 검사원 5년이상

해양수산부의 2014년 전문임기제공무원<sup>10)</sup>(해사안전감독관) 경력경쟁채용시험 실시계획 공고에 의하면 책임급 해사안전감독관은 '전문임기제 가급', 선임급 해사안전감독관은 '전문임기제 나급'으로 분류하고 있다.

8) 운항감독 분야 관련 전공학위는 항해학과, 운항학과, 해양생산학과, 해양생산시스템관리학부 등이고, 감항감독 분야 관련 전공학위는 기관학과, 기관시스템공학과, 조선공학과, 선박기계공학과, 기계공학과, 조선해양시스템공학과, 동력기계시스템공학과, 기계시스템공학과 등이다. 2014년 전문임기제공무원(해사안전감독관) 경력경쟁채용시험 실시계획 공고내용 참조.

9) 「해사안전법」 시행규칙 제19조의2제1항[별표 4의2] 참조.

10) 전문임기제 공무원은 가급~마급까지 5개 등급이 있고, 가급의 경우 「국가기술자격법」에 따른 임용예정 직무분야와 관련된 기술사 자격을 가진 자 혹은 ① 학사학위를 취득한 후 9년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람, ② 12년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람, ③ 5급 이상 또는 5급 이상에 상당하는 공무원으로서 2년 이상 임용예정 직무분야의 경력이 있는 사람 등을 자격요건으로 정하고 있다. 「국가공무원법」 제28조제2항제2호 및 공무원임용령 제3조의2제2호 [별표 4의2] 참조.

### 3. 해사안전감독관의 구분 및 직무범위

#### 가. 감독관의 구분

해사안전감독관은 전문분야별로 운항감독관과 감항감독관으로 구분되고, 또한 선종에 따라 여객선 감독관과 화물선 감독관으로 분류한다. 운항감독관은 선박운항, 화물선적, 평형수관리 상태, 여객관리, 선원 비상훈련 상태 등 항해안전 분야 지도·감독을 수행하고, 감항감독관은 선체, 기관·하역·소화·안전설비, 기기 정비상태, 정비 시스템 등의 적정성에 대한 지도·감독을 수행한다.

또한, 감독대상 선박의 용도에 따라 여객선감독관과 화물선감독관으로 분류된다.

#### 나. 감독관의 직무범위

해사안전감독관의 직무범위는 ① 「해사안전법」 제58조제1항에 따른 정기 또는 수시 지도·감독, ② 「해사안전법」 제59조제1항에 따른 개선명령, ③ 「해사안전법」 제59조제2항에 따른 항행정지명령의 집행 및 이행 확인, ④ 해운법령 및 여객선안전관리지침에 따른 여객선 특별점검, 운항관리자의 보고 접수, 운항관리규정 심사·변경요구, 운항관리규정 이행상태 보고 접수, 운항관리자에 대한 지도·감독, 종선 운항 지도·감독, 기타 해운법령에 따라 여객선 안전관리에 필요한 지도·감독 업무, ⑤ 해양사고 예방 및 적정한 해사안전관리 시행여부의 확인을 위하여 장관이 지시하는 업무 등 이다.<sup>11)</sup>

#### 다. 지도·감독 대상

여객선감독관의 지도·감독 대상은 ① 「해운법」 제22조에 따른 운항관리자, ② 「해운법」 제3조에 따른 해상여객운송사업자(안전관리대행업자 포함) 및 소

11) [해사안전감독관 업무규정] 제9조 참조.

속 여객선, ③ 기타 여객선 해사안전관리를 위해 지도·감독이 필요하다고 인정되는 사업자, 선박 및 관계인이 된다.

화물선감독관의 경우에는 ① 「해사안전법」 제19조에 따른 안전진단대행업자, ② 「해사안전법」 제51조에 따른 안전관리대행업자 및 소속 선박, ③ 「해운법」 제23조에 따른 해상화물운송사업자(안전관리를 위탁한 경우 제외) 및 소속 선박, ④ 「항만운송사업법」 제2조제4항에 따른 항만운송관련사업자 및 소속선박, ⑤ 상기 ①~④에서 정한 자 외에 선박을 이용한 영리행위를 하는 사업장 및 소속선박(「해사안전법」 제58조에서 정한 수상레저기구, 유도선 및 부대시설은 제외), ⑥ 기타 해사안전관리를 위해 지도·감독이 필요하다고 인정되는 사업자, 선박 및 관계인이다.

이처럼 해사안전감독관의 지도·감독 대상은 대단히 광범위하다. 종전의 선박검사, 인증심사, 항만국통제(PSC)를 제외한 대부분의 해사안전감독 업무를 대상으로 하고 있고, 운항관리자 지도·감독을 포함한 연안여객선 안전관리까지 수행하도록 규정되어 있다.

### Ⅲ. 유사 안전감독관 제도와의 비교

#### 1. 항공안전감독관

##### 가. 도입배경 및 법적근거

항공안전감독관은 1997년 괄사고, 1999년 포항사고, 상해항공사고 후 수립된 '항공안전종합대책'의 일환으로 항공사에 대한 철저한 지도감독을 위해 도입되었다. 이를 위해 「항공법」 개정을 완료하고 운항·조종분야 3명, 정비·항공기감항분야 2명의 항공안전감독관을 확보하여 1999.10.시행하게 되었다.<sup>12)</sup> 이후 2001.8.17. 미국 연방항공청(FAA)이 우리나라를 항공안전 2등급 국가로 공표

12) 이득순, "항공안전감독관제도 도입과 활동", 「항공진흥」 제23권, 한국항공진흥협회(2000.2.), 106-107쪽.

함에 따라 17명까지 증원되었다.<sup>13)</sup>

「항공법」 제153조(항공안전 활동)에 따라 국토교통부장관은 항공산업종사자<sup>14)</sup>에게 그 업무에 관한 보고를 하게 하거나 서류제출을 하게 할 수 있고, 검사 및 질문권한에 대하여 규정하고 있다. 또한, 공항에 대한 정기안전점검을 시행할 수도 있다. 이에 따라 검사, 질문 및 안전점검을 수행하는 항공안전감독관은 「항공법」 시행규칙 제326조제2항 및 [항공안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제250호) 제2조에서 규정하고 있다.

#### 나. 인원규모 및 자격요건

국토교통부에는 2014.12. 기준 총 18명의 항공안전감독관이 근무 중이며 이들은 모두 전문계약직 가급 혹은 나급으로 국제항공기(외국적 항공기 포함) 및 국제·국내항공사에 대한 상시 안전감독, 취약분야 집중점검, 운항규정 검토·인가, 안전권고 등의 업무를 수행하고 있다. 아울러 지방항공청에 소속된 일반항공직공무원 38명은 국내항공사 및 항공기에 대한 항공안전감독 업무를 담당하고 있는 실정이다.<sup>15)</sup>

구 분	자격 및 경력(항공분야 10년 이상)
조 종	항공운송사업에 사용되는 항공기(비행기) 비행시간 3,000시간(1,000시간) 이상을 포함한 총 항공기(비행기) 비행시간 5,000시간(2,500시간) 이상의 경력, 운송용항공기의 기장경력이 있는 사람으로 현재 국제항공운송사업자가 운용하는 항공기 형식한정 보유
운항관리	운항관리사 자격증명 소지자
객실안전	(선입)객실승무원 경력
감 항	항공정비사 자격증명 소지자.
운 항	사업용조종사 또는 자가용조종사 자격증명

감독관의 자격 및 경험요건은 국제(국내)항공운송사업자, 소형항공운송사업

13) 해양수산부 해사안전감독관 설명회(2014.12.11, 부산) 자료 참조.

14) 「항공법」 제153조제1항 참조.

15) 해양수산부 해사안전감독관 설명회(2014.12.11, 부산) 자료 참조.



자, 항공기사용사업사업자, 자가용소유자로 구분하고 조종<sup>16)</sup>, 운항관리, 객실 안전, 감항분야 등으로 나누어서 상세히 규정하고 있다.<sup>17)</sup>

#### 다. 업무구분 및 감독대상

항공안전감독업무는 '항공안전감독관이 수행하는 인가·증명·승인 또는 항공 안전저해요소를 제거하기 위해 수행하는 제반 안전활동'으로 광범위하게 규정되어 있다.<sup>18)</sup> 감독관은 운항(Airworthiness)과 감항(Operation)으로 구분되는데, 운항감독관은 조종·객실안전·운항관리로, 감항감독관은 기체(기관포함)·전자로 세분된다. 항공안전감독관은 국제항공운송사업 운항증명소지자, 국내에 운항하는 외국인국제항공운송사업자 및 외국국적 항공기 운영자에 대한 감독을 수행하고, 지방항공청장은 국내항공운송사업 운항증명소지자, 소형항공운송사업 운항증명소지자, 항공기사용사업자, 정비조직인증소지자, 자가용항공기운영자에 대한 감독업무를 수행한다.<sup>19)</sup>

감독대상은 사업장의 경우 외국적 항공사를 제외한 8개사가 되고, 항공기는 약 360여기가 그 감독대상으로 파악되고 있다. 우리나라에는 2013. 12. 기준 총 623대의 항공기가 등록되어 있고 항공운송사업자가 운용하는 운송용 항공기는 283대이다. 또한, 총 31개국의 78개 외국항공사의 항공기가 우리나라에 취항하고 있다.<sup>20)</sup>

## 2. 철도안전감독관

### 가. 도입배경 및 법적근거

16) 항공운송사업에 사용되는 회전익항공기 비행시간 2,000시간(1,000시간) 이상을 포함한 총 회전익항공기 비행시간 3,000시간(2,000시간) 이상의 경력, 운송용항공기의 기장경력이 있는 사람으로 현재 국제항공운송사업자가 운용하는 회전익항공기 운송용자격증명 보유.

17) [항공안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제250호) 제5조 [별표1].

18) [항공안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제250호) 제2조제2호.

19) [항공안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제250호) 제3조제1항.

20) 국토교통부, 「2013 항공안전감독 활동 백서」(세종 : 이뉴기획, 2014. 4), 17-19쪽.

2011.2. 발생한 KTX 광명역 탈선사고를 계기로 철도안전에 대한 정부의 지속적인 감독체계 구축을 위해 ‘철도안전감독관’ 제도를 도입하게 되었고, 2012.1. 부터 4명의 전문계약직 철도안전감독관이 활동을 시작하였다. 철도안전감독관을 전문계약직으로 채용하는 이유는 일반(계약)직의 경우 타 업무 병행수행에 따라 감독업무의 전담수행이 곤란하고, KTX 등 전문분야의 고장 및 예방에 적극적으로 대응할 수 있는 현장경험이 풍부한 전문가 확보가 필요하기 때문이다.<sup>21)</sup>

철도안전감독관의 근거 규정은 「철도안전법」 제7조(안전관리체계의 승인), 제8조(안전관리체계의 유지 등), 제25조(철도시설의 기준기준), 제31조(형식승인 등의 사후관리), 제38조(중합시험운행), 제39조의2(철도교통관제), 제60조(철도사고등의 사고 시 조치), 제61조(철도사고등 보고) 및 제73조(보고 및 검사) 등 이다. 또한, 세부적 업무절차를 위해 [철도안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제347호)도 제정되어 있다.

#### 나. 인원규모 및 자격요건

국토교통부에는 현재 16명의 철도안전감독관이 근무 중이며, 이들은 모두 전문계약직 ‘가급’ 혹은 ‘나급’으로 철도운영기관 등에 대한 상시감독, 특별점검 등을 통한 사고예방 활동과 고장이나 장애 발생 시 즉시 현장에 투입하여 사고조사 등의 업무를 수행한다.<sup>22)</sup>

자격요건은 [철도안전감독관 업무규정] [별표1]에 규정되어 있는데, 공통사항은 전문계약직 “가”급은 만60세, 전문계약직 “나”급은 만55세 이하로 연령이 제한되어 있고 구체적 자격요건은 다음의 표와 같다.

21) 미국(400명), 캐나다(60명), 일본(120명) 등 여러 선진국에서는 일찍이 철도안전감독관 제도를 도입하여 운영하고 있다. “철도안전감독관 관련 Q&A 자료” 국토교통부 웹사이트 [http://www.molit.go.kr/USR/policyTarget/m\\_24066/dtl.jsp?idx=466](http://www.molit.go.kr/USR/policyTarget/m_24066/dtl.jsp?idx=466) 참조.(최종검색일: 2015.2.20).

22) 국토교통부 “철도안전감독관 관련 Q&A 자료” 웹사이트 [http://www.molit.go.kr/USR/policyTarget/m\\_24066/dtl.jsp?idx=466](http://www.molit.go.kr/USR/policyTarget/m_24066/dtl.jsp?idx=466) 참조.(최종검색일: 2015.2.20).

구분(분야)	자 격	
철도안전 철도운전 철도관제 철도차량 철도신호 철도정보통신 철도전철전력 철도시설 (노반/궤도) 철도건축 및 소방(설비분야 포함)	가 급	※ 다음 각 호의 하나 이상에 해당하는 사람 - 국가기술자격법에 따른 해당분야 기사 이상 자격취득 후 실무경력 8년 이상 혹은 관련분야 기술사자격 소지자 - 철도시설관리기관, 철도운영기관 또는 철도관계기관에서 해당분야 경력 15년 이상인 사람 - 관련 연구기관에서 해당분야 연구경력이 15년 이상인 사람 - 박사학위 소지자로서 해당분야 경력이 10년 이상인 사람
	나 급	※ 다음 각 호의 하나 이상에 해당하는 사람 - 국가기술자격법에 따른 해당분야 기사 이상 자격취득 후 실무경력 6년 이상 혹은 관련분야 기술사자격 소지자 - 철도시설관리기관, 철도운영기관 또는 철도관계기관에서 해당분야 경력이 10년 이상인 사람 - 관련 연구기관에서 해당분야 연구경력이 10년 이상인 사람

#### 다. 업무분야 및 감독대상

철도안전감독관은 감독대상기관의 현장 점검 및 검사 등 지도·감독으로 사고예방활동과 사고발생 시 수습·복구를 위한 안전조치를 임무로 한다. 감독관의 업무분야는 철도안전, 철도운전, 철도관제, 철도차량, 철도신호, 철도정보통신, 철도전철전력, 철도시설(노반/궤도) 및 건축 및 소방(설비포함) 등으로 광범위하고 다양하다.<sup>23)</sup> 감독활동은 상시점검, 안전관리체계 승인검사확인, 정기검사확인, 수시검사, 형식승인 등의 사후관리 점검, 종합시험운행점검, 사고발생 시 수습·복구를 위한 안전조치, 특별점검 등으로 구분한다.

감독대상 사업장은 철도운영기관 12개사, 차량제작사 3개사, 차량제작 검사기관 3개사 등이고, 차량은 차량기지 57개소를 포함하여 2만4천여개의 철도차량이 감독대상으로 파악된다.<sup>24)</sup> 감독대상 기관과 감독업무의 범위는 국토교통부 훈령 제347호의 [별표3]에서 규정하고 있다.

23) 각 분야별 담당업무는 [철도안전감독관 업무규정](국토교통부 훈령 제347호) [별표2] 참조.

24) 해양수산부 해상안전감독관 설명회(2014.12.11, 부산) 자료 참조.

### 3. 일본 운항노무감리관

#### 가. 도입경위

일본은 1960년대 중반부터 시작된 여객수송 수요의 증가와 수송형태의 다양화 등 변화된 환경속에서 여객수송의 안전을 확보하기 위하여 1970.10. 「해상운송법」을 개정하여 운항관리제도<sup>25)</sup>를 도입하였다. 특히, 1974년 국내여객선사업자의 선박운항관리에 대하여 「해상운송법」에 근거하여 지도·감독을 수행하는 운항감리관을 지방운수국에 배치하였다. 운항감리관은 선박운항사업에 관한 인·허가 시 선박과 계류시설, 사업자의 운항관리체제 등에 대하여 안전측면에서 심사를 실시하고, 동시에 운항관리규정과 운항관리자의 심사, 선박운항사업자에 대하여 출입검사와 사고발생 시 대응 등의 업무를 수행하고 있다. 또한, 1947.9. 「선원법」개정을 통하여 선원의 안전, 적정한 근로조건과 근로환경의 확보 및 선박의 항행안전을 확보하기 위하여 선원노무관<sup>26)</sup> 제도가 도입되었다. 이 선원노무관은 우리나라 「선원법」에서 규정하고 있는 ‘선원근로감독관’과 유사한 제도로 이해할 수 있다.

한편, 일본에서는 2005.4. 「선원법」, 「선원직업안정법」 및 「내항해운법」 등 3법의 일괄개정 법률인 「해상운송사업의 활성화를 위한 선원법 등의 일부 개정법률」의 시행을 계기로 기존의 ‘운항감리관’과 ‘선원노무관’을 통합하여 운항

25) 일본의 운항관리제도는 운항전반에 걸쳐 일관된 안전수송체제를 확립하기 위해 여객항로사업자에게 운항관리자의 선임, 신고, 운항관리규정의 제정과 신고 등의 의무화를 주요 내용으로 하고 있으며, 구체적으로는 여객항로사업자에게 운항관리조직과 그 운영방법, 운항관리자의 선임 및 해임절차, 해상의 기상악화 시 운항중지 요령, 여객 승하선 및 차량 적·양하 시 작업방법, 사고 발생 시의 응급조치 외에도 수송 안전을 위한 사업자와 종업원이 준수해야 하는 운항관리규정을 정하여 안전을 확보하기 위한 체제를 구축하는 것이다. 国土交通省, 「船舶の運航業務に係る事後チェック体制の強化策」, (2008.3), 2쪽. 웹사이트 <http://www.mlit.go.jp/common/000043244.pdf> (최종검색일: 2015.2.10).

26) 일본 선원노무관은 각 지방운수국에 배치되어 「선원법」, 「선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률」, 「최저임금법」, 「임금의 지급확보 등에 관한 법률」 및 관계법령의 준수에 관하여, 선박 및 사업장에 출입하여 감사를 실시하고, 선박소유자, 선원에 대하여 지도, 권고 등을 행하는 외에 악질적인 법령위반에 대하여는 형사소송법에서 규정하는 수사 등 사법경찰관의 직무를 수행하도록 되어 있다.

노무감리관(運航勞務監理官) 제도를 도입하였다.

#### 나. 자격요건<sup>27)</sup>

운항노무감리관은 우선 지방운수국의 a. 해상안전환경부(선원노동환경과, 해기자격과), b. 해사진흥부(선원노정과), c. 운수지국의 전술한 a, b에 상당하는 부서에서 근무한 경력이 필요하다. 학력이 고졸인 경우와 비법학 전공의 대졸인 경우 1년 이상 근무하고 연수를 받으면 선원노무관이 될 수 있으며, 상기 부서 이외의 선원관련 부서 근무경력을 통산하여 3년 이상 근무경력이 있으면 연수를 받고 운항노무감리관이 될 수 있다. 대졸인 경우 법학부 출신은 근무년수에 제한없이 앞의 a, b, c 부서에 근무하면 선원노무관이 될 수 있다.

운항노무감리관으로 임명되기 위해서는 상기 a, b, c 부서에서 3년 이상의 근무경력이 필요하다. 일본은 근래 공무원 정원감축을 진행하고 있기 때문에 선원관련 부서의 정원과 신규 직원이 부족하므로 경험이 충분하지 않은 경우에도 운항노무감리를 할 수 있도록 연수과정을 통하여 운항노무감리관으로 임명하고 있는 실정이다.<sup>28)</sup>

#### 다. 직무내용과 실행실적

운항노무감리관의 직무는「지방운수국조직규칙」(국토교통성령 제73호) 제79조 및 제110조에 규정되어 있다. 운항관리, 운수안전경영, 선원노무, 해기자격 그리고 선원파견 등의 분야로 대별되고 구체적 업무내용은 다음과 같다.

27) 운항노무감리관의 자격요건(전공, 경력)에 관한 공개된 자료는 찾기 어려웠으므로, 부득이 中部運輸局(名古屋) 首席外國船舶監督官과의 전자우편 질의답신 자료를 참조함.

28) 일본 시코구(四國)운수국 국가공무원 직원채용정보를 보면 운항노무감리관, 자동차등록관은 행정부부분으로, 선박검사관, 선박측도관, 외국선박감독관 등은 기술부분(기계, 전기, 전자, 정보, 토목)으로 분류됨을 알 수 있다. 웹사이트 <http://www.th.mlit.go.jp/annai/saiyou.html> 참조.(최종검색일: 2015.2.28).

구 분	직무 내용
운항관리	여객선사업의 인허가 관련 안전심사, 운항관리제도 감사 (여객선 운항계획과 계류시설의 안전성 확인, 선박·사업장 출입검사, 운항관리체제의 확인 등)
운수안전경영	안전관리규정 심사, 사업자 안전관리체제 확인, 운수안전경영 평가 (최고경영자, 안전총괄관리자) 면담, 안전관리체제에 관한 조언 등)
선원노무	선원근로조건·안전위생 감사, 출항전 검사, 훈련 등의 항행안전에 관한 감사(항해일지와 선원수첩, 작업안전 필요설비, 위생상태 확인 등)
해기자격	선박직원의 자격 등에 관한 감사(해기면허, 해기자격 확인 등)
선원파견	선원직업안정법에 근거 선원파견의 적정여부 확인을 위한 출입검사(선원파견계약서 확인 등)

또한, 여객선, 화물선 등의 해난사고 발생 시 「해상운송법」, 「내항해운업법」 등에 근거 특별감사를 실시하고, 그 원인규명과 필요한 행정처분 등을 행하며 재발방지 대책을 강구하는 업무도 수행하고 있다.

운항노무감리관은 2014년말 현재 180명이 전국 10개 지방운수국과 오키나와 종합사무국에 배치되어 활동 중이다.<sup>29)</sup> 2013년도에는 여객선과 화물선 사업자 및 선박에 대한 운항관리감사 실적은 2,429건이고, 지도를 포함한 처분은 11건 (「해상운송법」에 근거한 운송의 안전확보에 관한 명령 2건 포함)이었다. 또한, 「선원법」에 근거한 선원근로감독은 4,400건을 실시하였고 144건의 처분을 하였다.<sup>30)</sup>

#### 4. 안전감독관 제도의 요약 및 시사점

우리나라는 기존의 항공, 철도 뿐만 아니라 해사분야의 안전감독관 제도가 추가되었고, 이러한 제도는 사회적으로 큰 물의가 야기된 대형사고 후 안전관리 강화대책의 일환으로 도입된 것이 사실이다. 특히, 채용자격 요건을 현장의 실무경력 중심으로 강화하였고, 안전관리를 전담하기 위하여 전문계약직 공무

29) 国土交通省海事局, 「海上輸送の安全にかかわる情報(平成25年度)」, (2013), 14쪽.

30) 전게서, 13쪽.

원의 형태를 취하고 있다. 다만, 일본은 1974년부터 안전관리가 취약한 내항여객선과 내항화물선에 대하여 운항감독관 제도를 도입한 후, 이를 선원노무관과 통합하여 운항노무감독관 제도를 운용하고 있는데,<sup>31)</sup> 지속적 연수과정을 통하여 전문성을 제고하고 있다.

전술한 다른 분야의 유사 안전감독관 제도를 간략히 요약하면 다음과 같다.

구 분	해사안전감독관	항공안전감독관	철도안전감독관	운항노무감독관
근 거	해사안전법	항공법	철도안전법	해상운송법, 선원법
신 분	전문임기제	계약직/일반직	계약직	일반직
도입연도	2015년	1999년	2012년	2005년(1974년)
인 원	32명	18명/38명	16명	180명
최저 경력	선장·기관장(1급) 2년, 안전관리자 경력 5년, 선급검사원 경력 5년	항공분야 종사 10년, (조종 5천시간, 운항관리사, 객실승무원, 항공정비사)	철도분야 기술사, 철도분야 기사 (경력 6년 이상)	해사안전 및 선원 노무부서 근무경력 3년 이상

각 분야에서 별도의 안전감독관 제도를 도입하여 운용하는 목적은 충분한 현장실무 경력과 전문지식을 갖춘 전문인력으로 하여금 안전관리를 전담하게 함으로써 전문성, 기술성 및 독립성을 확보하기 위한 것으로 이해된다. 따라서 최근 해양수산부에서 기존 해양안전업무의 일부로 시행하였던 지도·감독 업무를 별도로 분리시켜 해양안전전문가에게 전담하게 함으로써 해양안전을 확보하려는 정책은 다른 분야의 사례를 감안하면 일응 설득력이 있다고도 볼 수 있다.

31) 국토교통성은 운항노무감독관의 도입으로 「해상운송법」과 「내항해운법」의 각 사업법과 「선원법」 등의 선원노동관계법령에 근거한 지도·감독을 일원화하여 효율적이고 효과적으로 실시할 수 있게 되었다고 평가하고 있다. 또한, 사고 발생 시에도 현재보다 신속하고 기동력 있는 대응이 가능해졌고, 해상운송에 있어서 사후점검 체제가 대폭 강화되었다고 분석하고 있다. 国土交通省, 「船舶の運航業務に係る事後チェック体制の強化策」, (2008.3), 6-7쪽.

## Ⅳ. 해사안전감독관 제도의 분석과 개선방안

### 1. 해사안전감독관 제도 도입의 긍정적 측면

#### 가. 해양안전을 위한 지도·감독 체제 강화

해사안전감독관은 해양안전관리 분야에 있어서 승선과 안전관리 등 현장경험이 풍부한 최고 수준의 전문가들이다. 지도·감독의 대상은 외국적 선박을 제외한 대부분의 국적선박과 해사안전 관련 업체가 감독대상에 포함되어 대단히 광범위하다. 안전관리가 취약하였던 연안여객선에 대하여 안전관리를 전담하는 전문성을 확보한 해사안전감독관의 지도·감독은 여객선 안전관리의 수준을 제고시키고, 해양사고 예방의 효과도 가져올 수 있을 것으로 기대된다. 해양수산부와 각 지방청에는 총 32명의 감독관이 배치될<sup>32)</sup> 예정으로 있는데 해양안전 전문인력의 보강 측면에서도 획기적 정책의 추진이다.<sup>33)</sup>

결국 해사안전감독관 제도의 도입으로 종전보다 해사안전관리의 지도·감독 체제가 한층 더 강화되었고, 여객선 안전관리 전담인력이 확보되었다고 볼 수 있다. 특히, '세월호 침몰'사고 참사 이후 해양안전에 대한 일반 국민들의 열망이 최고조에 이른 상황에서 해양안전 확보를 위한 지도·감독 체제의 강화는 명분과 당위성이 있다고 할 것이다.

#### 나. 해양안전 전문인력 양성의 계기 마련

해양대학(승선학과)을 졸업한 초급해기사들은 대체로 의무승선기간을 마치면 승선생활을 종료하여 장기승선으로 이어지는 경우는 드문 실정이다.<sup>34)</sup> 승

32) 2015.5.11. 현재 해양수산부와 지방청에 모두 32명의 해사안전감독관이 배치되었다.

33) 현재 전국 지방해양수산청에는 항만국통제검사관 35명을 포함하여 해양안전업무를 수행하는 기술직공무원(선박검사관)들이 약 88명이 근무 중에 있다.

34) 2013.12.31. 기준 한국해양대/목포해양대의 '87년~'03년 졸업생 6,131명/ 5,385명 가운데 1급 항해사(기관사) 면허 취득자는 각각 730명(11.9%)/ 580명(10.8%)에 불과하며, 같은 기간



선근무는 '3D 직종'으로 인식되고 장기승선을 통하여 선박안전관리의 전문지식과 실무경력을 갖춘 경우에도 특별한 경우를 제외하면 육상의 유관기관으로 진출할 수 있는 기회는 그다지 많지 않다.<sup>35)</sup> 이로 인해 초급해기사들의 조기 이직현상이 자연스럽게 발생하였고, 해기(海技)전승을 우려하는 전문가들의 지적도 꾸준히 제기되어 왔다. 이러한 환경속에서 선장(기관장)으로 최소 2~5년 이상의 승선실무 경력을 요구하고 있는 해사안전감독관의 채용요건은 해기사에게 동기를 부여하고 장기승선을 유도함으로써 해기전승과 더불어 일 자리 창출의 효과를 기대할 수 있다. 더 나아가 사회적으로도 전문분야 종사자들에 대한 적절한 사회적 대우와 인정받는 분위기를 조성할 수 있는 바람직한 계기가 마련되었다고 본다.

#### 다. 어선관련 안전사각지대 해소

지난 5년간의 해양사고 통계자료에 의하면 어선사고는 전체 해양사고의 77%, 사고선박의 72%, 인명피해의 62%를 차지하고 있지만,<sup>36)</sup> 선박검사를 제외하면 어선에 대한 실질적 안전점검은 이루어지지 않았다.<sup>37)</sup> 「어선법」 제37조는 「선박안전법」 제75조(보고·자료제출 명령 등)를 준용하도록 규정하고 있으나, 주체가 명확하지 않음에 따라 실질적 지도·감독의 공백이 있어 왔다.<sup>38)</sup>

그렇지만, 「해사안전법」 제58조제2항 단서에 따라 해양수산부장관의 지도·감독 권한을 위임받은 기관의 장(지방자치단체의 장)이 속한 기관에도 자격

1급 해기사로서 10년 이상 승무한 사람은 전체 해양계 교육기관 졸업자 24,939명 가운데 904명으로 3.62%에 불과하다. 한국선원복지고용센터, 「2014년 해양계·수산계학교 졸업생현황」(부산 : 한국선원고용복지센터, 2014), 141쪽 및 220쪽 참조.

35) 대표적으로 지방해양안전심판원 심판관의 자격은 1급 해기사로 원양구역의 선장 또는 기관장으로 3년 이상 승선한 사람이다.

36) 해양수산부(어업정책과) “2015년 연근해 어선사고 예방 대책”(2015.2) 통계 자료 참조.

37) 다만, 해양오염을 방지하기 위한 해경의 출입검사, 해양수산청의 선원근로감독 정도가 실시되었을 뿐이다.

38) 대표적으로 지난 2014.12.1. 러시아 베링해역에서 사조산업 소속 트롤어선 501오룡호(1,783톤)가 조업 중 침몰하여 53명의 선원이 희생되었는데, 특히 법정승무기준에 따라 승선공인을 득한 후 공인된 선원과 다른 자격미달 선원(자격미달 4명, 최저승무기준 3명 미달)을 승선시켜 출항한 사례가 있다.

기준을 일부 완화하여 해사안전감독관을 둘 수 있도록 규정하고 있다.<sup>39)</sup> 이에 따라 어선과 어선사업장에 대한 지도·감독의 근거가 마련되어 어선 관련 안전의 사각지대를 해소할 수 있는 새로운 전기가 마련된 긍정적 측면이 있다. 다만, 신설제도의 도입 초기 단계에서 이에 대한 세부규정은 아직까지 마련되어 있지 않았으므로 향후 구체적 시행방안을 조속히 마련하여야 한다.

## 2. 해사안전감독관 제도의 운용상 고려사항

### 가. 지도·감독 직무영역의 중첩

「해사안전법」 시행규칙 제52조는 추가적 지도·감독을 실시할 수 있는 경우를 규정하고 있는데 다음의 몇가지 항목은 기존의 직무영역과 중첩되어 혼선이 발생할 가능성이 있다.

첫째, 중대한 해양사고가 발생한 경우 유사사고의 재발을 예방하기 위한 지도·감독은 자칫 해양안전심판원의 해양사고 원인규명과 시정 또는 개선을 권고하거나 명하는 재결, 그리고 중대한 해양사고가 발생한 경우 구성되는 특별조사부<sup>40)</sup>의 기능과 중첩될 여지가 있다.

둘째, 안전관리체계의 수립 및 시행에 중대한 결함이나 부적합사항이 발생한 경우의 지도·감독을 규정하고 있는데, 이는 외항선사 및 선박에 대한 한국선급 ISM인증심사와 내항선사 및 선박에 대한 지방청의 안전관리체계 인증심사에 대한 별도의 감사로 이어질 수 있어 인증심사 기관(지방청, 선급)에 대하여 상당한 부담으로 작용할 가능성도 있다.

셋째, 외국정부로부터 선박안전에 관한 결함사항의 통보가 있어 기국통제가 필요한 경우를 규정하고 있는데, 이는 기존의 지방청 항만국통제검사관에 의해 시행되고 있는 특별점검<sup>41)</sup>과 상충된다.

39) 「해사안전법」 시행령 제19조의2제2항 참조.

40) 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제18조의3(특별조사부의 구성) 참조.

41) 「선박안전법」 제69조(외국의 항만국통제 등), 「해사안전법」 제56조(선박점검 등) 참조.

## 나. 선종별 특성과 안전관리 수준 격차

현재 법령에서 규정하고 있는 해사안전감독관의 자격기준은 전술한 바와 같이 대형 외항선사 및 그 소속 선박의 승선경력과 안전관리자 경력, 그리고 공신력 있는 선급의 검사원 경력 등 해사안전 분야에서 최소 15년 이상 종사한 경력자를 요구하고 있다. 그렇지만, 대형 선박 및 선사의 경력자(승선, 안전관리)와 IACS 선급의 경력자가 중소형 내항선과 연안여객선의 다양한 운항 특성과 영세선사의 경영환경<sup>42)</sup>을 파악하기 위한 소정의 기간이 필요하며, 이들이 가지고 있는 국제항해선박 수준의 안전관리 기준을 내항선 사업자와 내항선 및 연안여객선에 적용하게 된다면 상당한 현실적 괴리에 직면할 수 있다고 본다. 즉, 연안여객선과 국제여객선, 내항선과 외항선, 일반상선과 여객선, 그리고 내항선사와 외항선사간에는 각각 고유의 차이점과 고려해야 할 요소들이 있다.<sup>43)</sup> 자금과 인력 그리고 규모가 완비된 대형선사 및 선박의 안전관리 수준과 영세하고 노후된 내항선박의 안전관리 수준 사이에는 부인할 수 없는 격차가 존재하는 것이 사실이다. 따라서 이를 보완할 수 있는 체계적 교육프로그램의 마련과 자격요건의 세분화, 다양화 등 대안이 필요할 것이다.

## 다. 안전업무 수행 공직경력의 불인정

해양수산부(지방청)에는 해양안전 업무에 20년 이상 종사한 경력을 가진 선박검사관들이 근무하고 있지만, 이러한 공무원 경력은 현행 법령상 인정받지 못하고 있다. 당초 해양수산부에서는 지도·감독 업무를 수행하고 있는 소속 공무원으로 하여금 일정 자격을 취득하게 한 후 ‘해사안전감독관’으로 임명할

42) 연안여객선사 총 63개사 중 평균자본금 규모는 10.6억원으로 10억미만 선사는 40개사(63%)에 달하며, 총영업이익은 139억원(업체당 2.4억원) 수준이고, 선원 평균임금은 외항선원 대비 74%인 309만원, 60세이상 고령선원의 비율은 32%로 열악한 수준임. 또한, 연안여객선 총 173척 중 카페리가 20척, 차도선이 95척을 차지하며, 평균선령은 15년으로 노후선박이 증가 추세임. 해양수산부, “연안 여객선 운영체계 개선방안”, 2015.2.10.

43) 실제 해양수산부에서는 2003. 7. 부터 내항선박과 사업장에 대하여 ISM코드와 유사한 안전관리체제를 도입하면서 국제기준보다 완화하였고, 적용대상에서 내항여객선은 제외하여 시행하고 있다. 「해사안전법」 제46조제2항제1호 참조.

계획이었으나 입법과정에서 최종적으로 공무원경력자는 배제되었다.<sup>44)</sup>

만일, 기존 선박검사관들의 근무경력과 전문지식을 활용한다면 추가적 직무 교육이 불필요하고 즉각적인 현업투입도 가능할 것이다. 또한, 민간경력자에 대한 공직업무 안내와 현장실습이 자연스럽게 이루어질 수 있는 장점도 있어 해사안전감독관 제도의 안착에 기여할 수 있다고 본다. 따라서 기존 해양안전 주무관청에서 유사업무를 수행한 경력은 제도적으로 인정되어야 한다고 본다.

### 3. 개선방안 및 향후 과제

#### 가. 감독관 채용 자격요건의 다양화 필요성

전술한 바와 같이 해양안전 분야에서 최고 수준의 전문가를 초빙하기 위한 해사안전감독관 자격요건의 기본적 취지에는 대부분 공감하는 바이다. 다만, 대형 선박·선사 그리고 선급의 경력에 추가하여 내항선과 연안여객선 업계의 특성을 감안하여 중·소형 선박(선사) 그리고 대항검사기관의 종사자들도 동일한 기간 상당한 경력과 전문지식을 갖추었다면 채용에 응시할 수 있도록 자격요건을 다양화 할 필요가 있다.

또한, 기존 해양수산부(지방청) 소속으로 항만국통제(기국통제)검사, 안전관리체제 인증심사, 선박보안심사, 내항선점검 등 일선 현장에서 다양한 해양안전 업무를 수행하고 있는 공무원의 근무경력에 해기사면허의 등급과 승선이력을 감안하여 동등하게 인정되어야 한다. 선장(기관장)의 승선경력, 대형선사의 안전관리자 경력, 선급 선박검사원 경력에 추가하여 해양안전 전문직공무원의 경력이 추가된다면 해사안전감독관의 인적 구성에 있어 상호 보완적인 긍정적 '시너지 효과'를 기대할 수 있다고 본다.

아울러, 어선 및 어선사업장에 대한 해사안전감독 업무를 위하여 어선 승선자 및 어선사업장 경력자에 대한 자격요건 추가도 필요할 것이다. 이를 통해 어선 안전관리에 대한 사각지대를 해소하고 통합적이고 공백없는 해사안전

44) 의안번호 1908591(제안일자 2013.12.17), 국회 웹사이트 <http://likms.assembly.go.kr/bill/jsp/BillSearchResult.jsp> 참조.(최종검색일: 2015.2.20).

지도·감독 체제를 구축할 수 있다.

#### 나. 임용 및 근무여건의 안정성 강화

해사안전감독관은 전문임기제공무원으로 가급(5급상당), 나급(6급상당)으로 분류되어 있다. 전문임기제공무원은 특정분야에 대한 전문적 지식, 기술 등이 요구되는 업무를 수행하기 위한 계약직 공무원의 일종이다.

해사안전감독관의 임기는 약 3년으로 공무원의 장점인 직업의 안정성과 신분보장을 담보할 수 없다.<sup>45)</sup> 물론 임기 만료 후 재임용의 가능성도 있으나, 임기제공무원 제도의 도입취지를 감안하더라도 정년까지 고용이 보장되는 일반직공무원의 신분과는 또 다른 형태임을 부인하기는 어렵다. 이러한 임기제 형태의 임용은 비교적 젊은 계층 해사안전분야 전문가들의 응시를 저해하는 요소로 작용할 가능성이 높으므로 임용기간을 최소 5년 이상으로 보장하여 고용의 안정성을 제도적으로 강화할 필요가 있다.<sup>46)</sup> 이는 직무에 대한 안정감과 직장에 대한 소속감을 강화시켜 결국 제도의 정착에 기여할 것이다.

또한, 해양수산부는 필요시 지방청간 수시로 해사안전감독관의 인사이동이 가능하도록 채용조건에 지역을 한정하지 않고, 재임용 등으로 특정지역에서 3년 이상 근무시 근무지 변경을 원칙으로 운영할 계획임을 밝히고 있다.<sup>47)</sup> 이러한 인사정책은 감독업무 과정에서 지역업체 유착과 비리 등 업무 공정성 훼손을 방지하기 위한 인사운영 방안으로 일응 타당하다고 보인다.

그렇지만 한편으로 빈번한 인사이동에 따른 근무환경 변화는 감독관들이 업무에 집중하기 어려운 환경을 조성할 수 있으며, 이러한 근무여건의 불안정성으로 해사안전감독관 채용 시 우수한 전문인력의 지원을 저감시키는 부정적 요소로 작용할 가능성도 있다고 본다.<sup>48)</sup> 특히, 스마트폰, 인터넷 SNS 등의

45) 해양수산부공고 제2014-844호 채용공고(2014.12.18.)에는 임용일로부터 2018.1.까지로 되어 있다.

46) 2015.2.13. 임용된 신규 해사안전감독관 22명의 평균연령은 55.6세(최고령 61세, 최연소 45세)였음. 해양수산부 '해사안전감독관제도 운영방안' 참조.

47) 해양수산부 '해사안전감독관제도 운영방안' 참조.

48) 실제로 제2014-844호 채용공고(2014.12.18.)에는 '나급' 감독관이 미달되었고, 총32명 모집에

통신수단과 소통체계가 고도로 발달한 현재의 투명한 사회분위기와 국민수준을 감안하면 비리발생의 소지는 높지 않으며, 제도적으로 과거에 근무했던 사업장 감독 등 공정성 훼손의 우려가 있는 경우 해당 업무에서 제척·회피하도록 보완장치가 마련되어 있기 때문이다. 또한, 지역적 유착 혹은 부정의 소지를 예방하기 위해서라면 각 지방청간 상호 교차 지도·감독을 실시하는 방안도 추진해 볼 수 있다고 본다.

따라서 특별한 사유가 없는 한 단기간내 해사안전감독관들의 빈번한 순환근무를 자제시켜 근무여건을 안정화시킬 필요가 있다고 할 것이다.

#### 다. 기존 해양안전 업무와의 역할 조정

첫째, 해양안전심판원의 사고원인 조사와 이에 따른 시정·개선권고 및 개선명령, 특별조사부 구성의 기능과 중첩되는 부분이다. 해양안전심판원은 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 근거하여 다년간 해양사고의 원인규명을 수행하는 기관으로서 전문성이 입증된 만큼, 필요시 원인조사 및 특별조사부 구성 등에 합동으로 참여하는 방안이 있을 수 있을 것이며, 향후 시정·개선권고 혹은 개선명령에 대한 이행여부를 확인하는 역할이 바람직 할 것으로 본다.

둘째, 안전관리체제의 수립 및 시행에 중대한 결함이나 부적합사항이 발생한 경우 시행하는 지도·감독은 안전관리체제와 관련 중부적합 사항이 발생하여 외국항에서 출항정지 통보된 선박이나 이들 선박이 소속된 회사, 그리고 안전관리체제와 관련된 내부자 결함신고 등의 경우 기존의 심사기관(부서)를 배제하고 수시심사 형태로 지도·감독을 수행하는 방안을 제안하고자 한다.

셋째, 외국정부로부터 선박안전에 관한 결함사항의 통보는 거의 대부분 외국항에서 항만국통제 수검 시 중대결함(Detainable Deficiency)으로 출항정지(Detention) 처분을 받은 경우가 해당될 것이다. 만일 이때 해사안전감독관의 선박에 대한 지도·감독은 기존의 기국통제 특별점검<sup>49)</sup>과 중첩될 수 있다.

최종 22명이 합격하였다.

49) 「해사안전법」 제56조제1항 및 동법시행규칙 제50조 참조.

따라서 해사안전감독관에 의한 지도·감독은 필요시 사업장에 한정하여 수시 심사 형태로 수행하는 것이 바람직 할 것이다. 지방청 선박검사관들은 다년간 항만국통제 업무를 수행하면서 점검기법이 축적되어 있고, 기국통제 절차는 외국선박에 대한 항만국통제 절차를 준용하고 있기 때문이다.

## V. 결 론

이상에서 해사안전감독관 제도의 도입배경, 자격요건과 직무내용 그리고 국내의 교통분야 안전감독관 제도와 비교·분석을 통하여 동 제도의 운용상 고려사항과 제도의 정착을 위한 개선방안에 대하여 고찰해 보았다.

해사안전감독관 제도는 「해사안전법」에 규정된 지도·감독을 전담하기 위해 항공, 철도 등 다른 교통분야의 안전감독 제도를 참고하여 도입하였고, 외국 선박을 제외한 대부분의 국적선박과 해사안전관련 사업장이 감독대상에 포함된다. 특히, 실무경력이 풍부한 관련업계의 고급 전문인력으로 하여금 연안여객선 등 안전관리가 취약한 분야에 대한 지도·감독을 독립적으로 전담하게 하는 제도라는 측면에서 큰 의의가 있다.

동 제도는 해양안전을 위한 지도·감독 체제의 강화, 해양안전 전문인력 양성의 계기 마련, 어선 안전 사각지대의 해소와 같은 긍정적 효과가 있으며, 동시에 직무영역 중첩, 선종별 특성과 안전관리 수준 격차 존재, 안전업무 수행 공직경력 불인정 등 시행상 고려해야 할 사항들이 있다.

이와 관련 해사안전감독관 제도의 정착을 위한 발전적 개선방안으로 채용 자격요건의 다양화, 임용 및 근무여건의 안정성 강화, 기존 해양안전 업무와의 역할 조정 등이 필요하다. 해사안전감독관의 도입은 기존의 사후적 지도·감독 체제에서 탈피하여 사전예방적 지도·감독 체제를 구축하기 위한 야심찬 제도인 만큼, 현 시점에서는 도입 초기단계에서 발생할 수 있는 시행착오를 최소화시키고 제도의 정착과 보완을 위하여 해사분야의 행정주체와 객체가 공동체 의식을 발휘하여 최선의 노력을 경주하여야 할 때이다.

## 참고문헌

- 국토교통부, 「2013 항공안전감독활동 백서」, 세종 : 이뉴기획, 2014.
- 국토해양부, 「희망의 땅 기획의 바다 선진 대한민국(1권~3권), 정책자료집 (2008.2~2013.2)」, 서울 : 나누리, 2013.
- 이윤철외 2인, 「해사법규(2012년 전면개정)」, 부산 : 다솜출판사, 2012.
- 한국선원복지고용센터, 「2014년 해양계·수산계 학교 졸업생현황」, 부산 : 한국선원복지고용센터, 2014.
- 박재홍, “철도안전감독관 소개”, 「철도차량기술」 제147호, 한국철도차량엔지니어링(2012.4).
- 윤귀호·조익순, “해사안전감독관 제도의 정착화를 위한 개선방안”, 해양환경안전학회 추계학술발표회 논문(2014).
- 이득순, “항공안전감독관제도 도입과 활동”, 「항공진흥」 제23권, 한국항공진흥협회(2000.2).
- 조익순·윤귀호, “해사안전감독관제도와 일본운항노무감리관제도의 비교분석”, 해양환경안전학회 추계학술발표회 논문(2014).
- 國土交通省海事局, 「海上輸送の安全にかかわる情報(平成25年度)」, 2013.
- 國土交通省, 「船舶の運航勞務に係る事後チェック体制の強化策」, 2008.3.
- 鈴木由郎, “船舶の安全運航を支援する運航勞務監理官の活動について”, 「海と安全」第544号, 日本海難防止協會(2010.2.25.).
- <http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi/index.html>
- <http://www.law.go.kr>
- <http://www.mlit.go.jp>
- <http://www.mof.go.kr>
- <http://www.molit.go.kr>



[Abstract]

## A Study on the Improvement Options of the Maritime Safety Supervisor System

Kim, Chu-Hyong

*Ph.D in Law, Port State Control Officer, Ministry of Oceans & Fisheries,  
Pohang Regional Oceans & Fisheries Administration*

Recently, in addition to the existing maritime safety management scheme such as ship survey, safety management system audit, port state control etc, maritime safety supervisor system was adopted in Korea maritime safety section, which is under the attention from the related industries.

This maritime safety supervisor system is to reform previous post-supervision system in order to establish proactive supervision system with benchmarking other advanced safety supervision system in similar traffic sections, especially the aviation safety inspector and the railway safety inspector.

However, there are some practical issues to be considered in the process of implementation in spite of the positive aspects in this newly launched system.

Therefore, this paper suggests some constructive improvement options for the effective maritime safety management and smooth enforcement of the maritime safety supervision: diverse qualification requirements, secure employment and stable working conditions, and reasonable adjustment of duties with other present maritime safety sectors.

**Key words** : Maritime Safety Supervisor, Proactive Supervision, Aviation Safety Inspector, Railway Safety Inspector, Safety Management & Seafarers Labour Inspector