

특별강연

# 해양안전에 관한 정부의 역할과 선급

임기택

해양수산부 중앙해양안전심판원 수석조사관

최근에 들어서 발생하였던 유조선 에리카호, 프레스티지호 등의 대형사고로 인하여 선박안전운항과 해양환경보호에 관한 전 세계적 관심이 증폭되어 유조선의 이중선체화의 조기 시행, 피난항의 지정, 항만국통제의 강화등의 특별조치들이 도입 시행되고 있다. 특히, 이러한 조치들의 도입과 시행의 과정에서 해양안전에 관한 정부역할의 중요성이 한층 더 강조되고 있어 급기야는 ICAO가 시행하고 있는 항공안전관리평가제도 (The ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme(SOAP)와 같은 개념의 제도가 IMO를 통하여 머지않아 시행될 예정이다. 이러한 추세는 전 세계적으로 소위 개방등록국 (Open Registries)의 제도가 용인되고 있어 선박기국정부가 국제법에 의하여 요구되는 기국의무를 제대로 이행하지 않고 있다는 분석에 따라 나타나고 있는 것이다.

해양안전확보(사고예방)를 위한 정부역할로서 크게 나누면 선박자체의 물적안전, 운항자의 적격능력, 안전한 교통환경확보, 그리고 해운선사의 안전운항관리능력을 들 수 있다. 이러한 해양안전업무들은 상호 유기적 관계를 형성하고 있어 일종의 시스템으로 작용하고 있다. 이 시스템의 작동주체는 대부분의 경우 선사, 선박 그리고 항만관리자가 되며, 정부는 이러한 시스템을 구축하고, 그 시스템이 제대로 작동할 수 있도록 조정하고 감독하는 역할을 수행하게되는 것이다. 이러한 정부의 역할은 관련 국제법과 국내법을 근거로 하여 시행되는 것이다.

위와 같은 해양안전시스템 속에서 선급이 수행하는 것은 선박의 물적안전성 중 감항성확보에 관한 사항을 본연의 역할로 하고, 이에 더하여 기타 안전시스템사항 중 선박기국정부가 위탁하는 사항을 당해 정부를 대신하여 수행하는 것이다. 최근에 들어, 선급에 대한 정부의 업무위탁이 확대되고 있는 추세에 있는 만큼, 해양안전확보에 관한 선급의 역할의 중요성이 더욱 강조되고 있으며, 정부와 선급간의 유기적 협조관계 뿐만 아니라 선급의 정부위탁업무에 대한 효과적인 정부감독의 필요성이 크게 대두되고 있는 것이다. 선박기국에 따라 그 정도가 다르나, 작금의 선급은 선체 및 기관, 기타 법정설비검사 뿐만 아니라, ISM Code 심사시행과 관련 증서발급업무까지 정부를 대신하여 수행하고 있다. 이러한 해양안전업무 및 그의 위탁에 관한 대표적인 국제협약으로서는 SOLAS, LL, MARPOL, STCW, TONNAGE, COLEG 협약을 들 수 있다.

우리나라는 이러한 국제협약에 위한 정부의 권한을 대폭 한국선급 (KR)에 위탁하고 있는 실정으로, 한국해운선사가 실질적으로 소유.운항하고 있는 선박의 안전확보를 위하여는 앞서 언급한 바와 같이 정부와 KR간의 유기적인 협조관계를 공고히 하여야 하는 동시에, 그 정부위탁업무에 대한 효과적인 통제와 감독이 수반되어야 할 것이다. 이러한 노력이 통합적으로 이루어져서 궁극적으로 한국선대의 안전운항품질을 국제해운시장에 몇몇이 알릴 수 있어야 하며, 더불어 KR의 고품질선급기술을 해외 시장에 전파해 나가야 할 것이다. 고품질 선박안전운항이 곧 장기적인 국제해운 마케팅 전략이라는 점에 많은 관계자가 공감하고 있기에 동북아물류산업의 중요 분야로서 해운이 국가전략성장산업으로 크게 성장할 수 있을 것이다.

### 차 례

- I. 한국의 위상
  1. 한국 해운의 위상
  2. 한국 조선의 위상
- II. 해양안전에 관한 정부의 역할
  1. 안전의 개념
  2. 정부의 역할
  3. 정부의 역할강화를 위한 국제동향
- III. 정부와 선박과의 관계
- IV. 향후 과제 및 결론

### I. 한국의 위상

1. 한국 해운의 위상 (ISL 2002)

◆ 지배선대 (300GT 이상 선박) 비교

1. 그리스	142160천 DWT (3122척)
2. 일본	101295 천 DWT (2880)
3. 노르웨이	61283 천 DWT (1401)
4. 중국	40832 천 DWT (2007)
5. 미국	38945 천 DWT (841)
6. 독일	37212 천 DWT (2169)
7. 홍콩	36354 천 DWT (456)
8. 한국	25473 천 DWT (797)
9. 타이완	21812 천 DWT (537)
10. 영국	18224 천 DWT (643)

### I. 한국의 위상

◆ OECD 국가중 통틀선대 (1000톤 이상 선박) 비교

1. 그리스	47729천 DWT (847척)
2. 노르웨이	32172천 DWT (851)
3. 일본	14848 천 DWT (776)
4. 영국	13774 천 DWT (479)
5. 미국	10878 천 DWT (289)
6. 이탈리아	10049 천 DWT (555)
7. 한국	9014 천 DWT (511)
8. 터키	8970 천 DWT (580)
9. 덴마크	8296 천 DWT (362)
10. 독일	7484 천 DWT (420)

### I. 한국의 위상

◆ 해운서비스 수입 (외화)

> 한국 : 2003년 미화  
> 외항해운업체 75개, 해운대리점 873개, 중개업 384개, 선박대여업 94개

◆ 반도체 : 195억불  
◆ 자동차 : 191억불  
◆ 무선통신기기 : 186억불

### 2. 한국 조선의 위상

◆ 2003. 12. 수주량

한국	783척	26368 CGT	37.8%
EU	482척	5859 CGT	8.5%

### II. 해양안전에 관한 정부의 역할

1. 안전의 개념

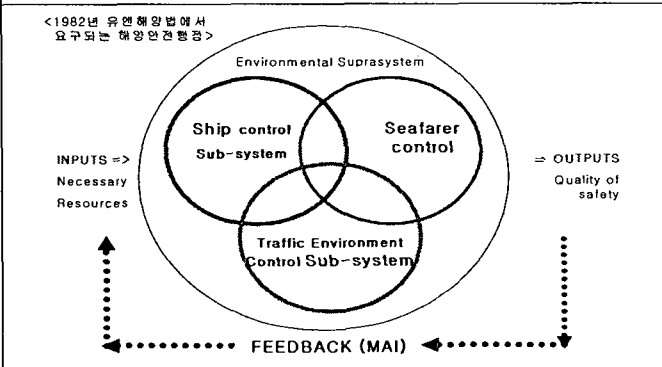
- "의도적 관리에 의하여 성취되는 수용 가능한 정도의 안전수준"
- "가장 사고 없는 방법으로 어떤 행위를 수행하는 기술"
- 그러나 "위험으로부터 완전한 자유"는 아님

### 2. 정부의 역할

<헌법의 정신>

- "국민의 안전과 자유와 행복을 위하여 노력한다" (헌법 제1조)
- "국민의 인권을 존엄과 가치를 가지며, 행복을 추구할 권리를 가진다" (제10조)

⇒ 인명의 안전확보는 정부가 보장하여야 하는 국민의 기본권 (복지정책)



◆ 선박국정부여 (91조) : 선박등록에 따라 선박과 기간간 진정한 연계 (Genuine Link)

◆ 선박 기국외의 의무 (94조) : 기국외 통틀선박에 관하여 선박인력, 구조, 장비, 안전, 선박의 환경성, 선원자격/근로조건, 충돌방지 및 오염방지 -> 정기적 검사

◆ 해상교통관리 (211조), 항만규제 (216조, 218조, 219조) 등

<최대 책임 : 선박법, 선박안전법, 해양오염방지법, 해상교통안전법, 해수법>

### 3. 정부 역할강화를 위한 국제동향

1) 항만국통제 (PSC) 강화

- 8개 MOU 활동중 : 유럽(1992), 라틴아메리카, 아태지역, 캐리비안, 지중해, 인디언 해역, 서/중 아프리카, 흑해지역
- 페르시아만지역 : MOU 개발중
- 일부 MOU는 IMO회의성적률량국가에 대하여 당해국의 입장 및 향후 개선대책 제시를 요청
- MOU 별 중점점검제도 시행 : STCW, 선원근로환경, 벌크선 안전구조, 구명설비, ISM Code 등

⇒ 현 시점에서 PSC 성적은 국가별 안전관리평가의 잣대 역할

PSC 평가 결과 (IMO 제 12차 FSI 소위원회 보고 자료)

❖ Paris MOU - Flag States on the White List in 2002

Flag State	Inspections 2000-2002	Detentions 2000-2002	Grey on White List 2002	Excess Factor
Australia	20	0	1	0.05
Canada	795	16	42	0.09
CAR	306	37	16	0.20
Antigua and Barbuda	2908	192	229	0.22
Cuba	978	16	12	0.12
Costa Rica	1425	73	83	0.26
Chad	1732	173	187	0.18
China	284	17	18	0.11
USA	1729	3	4	0.14
Czech	58	0	0	0.00
Denmark	186	0	0	0.00
Hong Kong	435	28	13	0.20
China People's Rep/Rep	281	8	13	0.41
Hong Kong, China	474	16	14	0.62
Germany	18	0	0	0.00
Guatemala	1389	49	0	0.00
India	2517	163	163	0.00
Hawaii	2763	150	150	0.00
Netherlands, the	183	10	17	0.06
Ireland	185	2	0	0.16
Germany	1617	36	82	1.22
Italy	288	13	19	1.00
Japan	208	0	0	0.00
Korea	872	12	47	1.44
United Kingdom	892	5	44	1.12

\* Flag new to the White List in 2002

12

❖ Flag States on the Grey List in 2002

Flag State	Inspections 2000-2002	Detentions 2000-2002	Grey to White List	Excess Factor
Cuba	16	11	4	0.06
USA	370	19	3	0.07
Korea	48	3	0	0.04
Denmark	80	6	0	0.14
Cayman Islands	314	22	18	0.09
Bahamas	2324	184	127	0.07
Australia	172	11	4	0.47
Portugal	676	20	28	0.82
Spain	64	7	7	0.81
Cuba	14	5	11	6.81
Guatemala	243	19	18	0.57
Chad	578	22	12	0.28
China	30	3	6	0.33
Malta	120	23	13	0.31
Trinidad	109	7	3	0.46
China	62	1	1	0.16
Denmark	64	2	2	0.44
Netherlands	170	9	0	0.37
China	37	0	0	0.24
Korea	52	4	0	0.13
China	80	1	0	0.11
Yemen	113	5	2	0.18
Philippines	222	10	8	0.18
Spain	188	8	0	0.09
Poland	212	9	8	0.08
Australia	103	3	2	0.06
Barbados	267	12	11	0.05
United Arab Emirates	67	1	1	0.03

13

❖ Black List of targeted Flag States (poorest performance first)

Flag State	Inspections 2000-2002	Detentions 2000-2002	Black to Grey List	Excess Factor
Algeria	136	69	14	14.55
Bolivia	78	30	9	12.88
San Tomé & Príncipe	7	34	14	9.29
Togo	193	21	12	9.28
Lithuania	237	27	24	3.84
Yemen	209	82	20	7.07
Korea, Democratic People's Republic of	43	16	6	7.02
Guatemala	228	68	33	7.63
Indonesia	917	230	57	6.50
Guatemala	714	58	31	5.81
Turkey	2420	242	107	5.82
China Arab Republic	204	49	39	5.07
Libya	57	18	3	4.00
Romania	170	37	18	4.27
Bahama	258	31	24	4.16
St Vincent & Grenadines	285	67	28	3.83
Norway	221	78	21	3.67
Denmark	748	109	64	2.87
Spain	209	72	37	2.73
Panama	2711	741	396	1.99
China	2007	411	340	1.67
India	179	28	21	1.48
Indonesia	224	32	28	1.48
Yemen	4	7	6	1.33
Cuba	392	337	160	1.33

\* Flag States not on the Black List in 2002

14

❖ Class related detentions 2000-2002 (Classification societies with more than 60 inspections) (best performance first)

Classification society	Abbreviation	Inspections 2000-2002	Crews related detentions 2000-2002	Rate of detentions % inspections
Classification Society				
Det Norske Veritas (based in Norway)	DNV	19274	63	0.00
American Bureau of Shipping	ABS	3428	45	1.29
British Register of Shipping	BRS	782	7	0.89
Lloyd's Register of Shipping (based in the United Kingdom)	LRS	9489	148	1.51
China Classification Society	CCS	424	2	0.47
Nippon Kaiyokai (based in Japan)	NKK	2949	7	1.16
Germanischer Lloyd	GL	2674	52	1.95
RINAVE Portugal	RINAVE	192	2	1.06
Polish Register of Shipping	PRS	701	107	15.28
Polish Register of Shipping (based in Republic of Korea)	PRK	407	18	4.42
Polish Register of Shipping	PRS	1013	35	3.16
Highly listed		374	169	45.19
Polish Register of Shipping	PRS	1874	73	3.90
Polish Register of Shipping	PRS	232	14	6.04
Polish Register of Shipping	PRS	1291	11	0.85
Polish Register of Shipping	PRS	263	23	8.74
Polish Register of Shipping	PRS	68	3	4.41
TOTAL		8214	821	10.00

15

❖ USCG - List of targeted flag States (2000-2002)

Flag State	Detention Ratio	Flag State	Detention Ratio
Algeria	21.74%	India	5.56%
Antigua & Barbuda	2.81%	Lithuania	6.82%
Belize	16.67%	Malta	3.83%
Bolivia	37.50%	Mexico	13.79%
Brazil	16.22%	Netherlands Antilles*	3.27%
Bulgaria	7.41%	Philippines	3.36%
Cambodia	46.15%	Republic of Korea	2.99%
Cayman Islands	1.95%	San Vincent & Grenadines	8.58%
Croatia	5.26%	Turkey	7.20%
Cyprus	2.97%	Venezuela	12.90%
Honduras	10.39%		

\* Countries that were not on the list in 2001

16

Classification Society Performance Statistics

Classification Society	Detention Stop Analysis				Crews-Released			
	2000	2001	2002	Total	2000	2001	2002	Total
American Bureau of Shipping	121	219	212	552	2	2	2	6
British Register of Shipping	15	15	21	51	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society	1	1	1	3	0	0	0	0
China Register of Shipping	1	1	1	3	0	0	0	0
China Classification Society								

◆ 향후 추진 일정

Date	Item	Action/Proposal
June 2004	Working group report to Council	Consider and instruct the group accordingly
July 2004 up to December 2004	Pilot audit programme	To gain experience on the implementation of the audit scheme and report back to the working group
July 2004 to June 2005 (latest)	Correspondence group	Modify scheme in line with outcome of draft Code for the implementation of (mandatory) IMO instruments and the outcome of the pilot programme
Before May 2005	Working group reconvened	Consider work of the correspondence group
May - June 2005	Working group to report to MSA 80, MEPC 53 and TCC 55	MSC, MEPC, TCC report to Council 94 or C.E.S 25, as appropriate
June 2005	Working group report to Council	Consider the group final report on scheme
November 2005	Twenty fourth session of the Assembly	Adoption of scheme

III. 정부와 선급과의 관계

<선급협회의 역할>

- Classification Societies (1993, Lloyds press 발간)

◆ 선체구조 및 주요 기관에 있어서 선급 자체 안전기준을 제정·개정하고, 이러한 기준을 일관성 있고 편견 없이 시행

◆ 동적 유연성, 만재출수선, 안전설비, 무선설비, 거주/위생설비 등과 같은 선박안전사항의 기준은 국제협약 및 기구정부 법령을 적용 - Statutory work  
 > 대다수 기국은 법령경시업무 일부/전부를 선급에 위탁

◆ 선급에 대한 정부업무 위탁 (F: Full, P: Partial)

Conventions Flag	SOLAS			ISM			MARPOL 73/78				LLS	TCCF	AFS-C
	SC	SE	SR	PS	DOC	SMC	MA-I	MA-II	MA-IV	MA-VI			
US ABS	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FRANCE BV	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P		F
CHINA CCS	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
NORWAY DNV	F	F	F	P	P	F		F	F	F			F
GERMANY GL	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		
S. KOREA KR	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		
U.K. LR	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
JAPAN NK	F	F		F	F	P	P					F	
ITALY RINA	F	P		P	P	P	F	F				F	P
RUSSIA RS	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

◆ 로이드 선급에 대한 개방등록국 업무 위탁

Conventions Flag	SOLAS			ISM			MARPOL 73/78				LLS	TCCF	AFS-C
	SC	SE	SR	PS	DOC	SMC	MA-I	MA-II	MA-IV	MA-VI			
BAHAMAS	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CYPRUS	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
HONDURAS	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
LIBERIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MALTA	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
M. ISLANDS	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
PANAMA	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F

◆ 협약에 근거한 정부업무의 상당 부분을 선급에 위탁

- 나라에 따라서 차이가 있으나 정부의 위탁범위가 확대되는 추세
- 주요 선진해운국의 경우, 여객선의 경사 또는 ISM Code의 실시를 정부가 직접 시행하는 등 정부의 안전관리에 큰 비중을 두는 국가가 있는 반면,
- 개방등록국 (Open Registries)이거나, 정부의 안전관리 능력이 부족하거나, 안전관리정책 의지가 부실한 국가의 경우, 또는 특별한 정부방침이 있는 경우, 정부감사의 전부 또는 대부분을 선급에 위탁 시행
- 최근에는 영국 등 일부 국가를 제외하고는 ISPS의 보안업무까지 선급협회에 위탁하고 있어 해양안전에 관한 국제협약의 시행에 있어서 선급협회의 역할비중 및 기여도가 매우 높아지고 있음

IV. 향후 과제 및 결론

<정부>

- ◆ 선박안전운항에 관한 국제협약의 효과적 이행을 위하여, 관련 법령 및 기술기준의 적시 (timely) 제·개정, 안전성향상을 위한 R&D 확대 시행
- ◆ 선박안전운항업무의 효율적 추진을 위한 정부 조직 및 기구의 정비 및 강화
- ◆ 민간에 위탁한 정부업무에 대한 합리적인 감독 및 통제 제도 확립

◆ 정부와 선급간 유기적 업무협조 및 공조의식 (Win-Win 전략) 제고

◆ 한국해운의 안전성 향상 (Quality Shipping)은 장기적인 Marketing 전략이라는 인식 확산

◆ IMO, OECD, ILO 등 국제기구에서의 활동 강화로 한국해운의 위상 제고

<한국선급>

- ◆ 선급과 정부간 유기적 업무협조 및 공조의식 (Win-Win 전략) 제고  
 > 선진 선급을 가진 국가는 모두 IMO 활동이 활성화
- ◆ 선진 선급 진출을 위하여는 선급기술 R&D 강화뿐만 아니라 국제마켓팅 (특히 고객관리) 및 협상능력의 고집화 필요 및 관련 전문인력의 양성
- ◆ 해양안전확보에 관한 공공이익 (Public Interests)의 인식 제고 => 성숙한 선진 선급자체 도모  
 > 특히 법정감사 (Statutory Survey)에 관한 높은 Moral과 현명인식 필요

결론

◆ 최근의 해양안전행정에서는 정부와 선급의 경계가 불분명할 정도로 선급의 안전 역할과 책임이 증대되고 있으므로 양자간 긴밀한 Partnership의 구축이 절대적으로 필요

- > 결코 상하관계이거나, 강-을 관계가 아님
- > 해양안전에 관한 지식의 축적이나 기여도에 있어서 상호 견전하고 선의의 경쟁관계 형성 요망
- > IMO와 IACS의 협조관계를 고려할 때, 해양안전확보에 관련한 자금의 선급협회는 준정부기구 (Quasi-Governmental Body)와 같은 지위를 가짐

결론

◆ 해양안전확보가 국민의 기본권을 보장하는데 기여한다는 점을 상기하여 정부 및 민간단체 중사자들의 높은 Moral이 조성되어야 하며 또한 해양안전행정이 정부의 중요기능으로서 올바른 자리매김이 될 수 있도록 모든 중사자들이 노력해야 할 것임

◆ Globalization + 세계정부시대 추세에 맞추어 모든 해운중사자들의 국제협상 및 대응능력의 증대를 통하여 해운강국으로 성장하는데 이바지 하는 동시에 선진 선급으로부터 도약을 기약