

항만국통제 업무발전을 위한 제도 검토

이윤철⁺·김진권⁺⁺·윤귀호⁺⁺⁺·전해동⁺⁺⁺⁺

A Study on the System for Operating Development of PSC

Youn Cheol, Lee⁺, Jin Kwon, Kim⁺⁺ Gwi Ho, Yun⁺⁺⁺ Hae Dong, Jeon⁺⁺⁺⁺

Abstract : The era of PSC is coming up with the increasing numbers of MOU which is a regional cooperation organization all over the world and this PSC is more likely to be intensified as time goes by. Therefore, the changes of MOU and PSC in the main maritime powers are dealt with and then the system for operating development of PSC meeting all kinds of International maritime conventions and national laws in comparison with other countries is studied in this paper.

Key words : PSC :Port state control(항만국통제), MOU : Memorandum of understanding(양해각서), International maritime conventions(국제해사협약), National law(국내법)

1. 서론

1970년대 국가단위로 시행된 항만국통제는 당해국가를 기항하는 외국선박의 국제협약 이행실태를 크게 개선시키는데 기여하였지만 개별국가의 국내법을 근거로 시행된 만큼 시행에 있어 국제적 조화 및 통일을 기대할 수 없었으며 결함사항 지적시 당해 국가내에서 모든 시정행위를 완료해야하는 관계로 출항정지가 남발되는 등 상당한 문제점을 노출하였으며 특정 국가만의 제재항목을 불특정 다수의 모든 외국적 기항선박에 강제하는 불합리한 요인이 많아 이에 대한 선사 및 운항자의 불만요인이 되어 이를 개선하기 위한 국제적 노력이 필요하게 되었다.

이러한 국제적 정황 속에서 유럽지역의 국가들이 지역협력체제 출범에 공동서명하고 1982년 최초의 MOU인 Paris MOU를 탄생시킨 이후로 전세계적으로 122개국이 회원국으로 가입, 활동중인 9개의 MOU를 구성 바야흐로 지역협력체제를 통한 본격적 항만국통제 시대를 맞이하게 된다.

이 논문에서는 이러한 시대적인 배경아래 국제적으로 해양오염 및 해상 안전을 위한 항만국통제가 점점 강화되고 현시점에서 우리나라가 회원국으로 속해있는 Toyko MOU를 포함한 전세계의 주요 MOU의 현황과 MOU 비회원 국가인 미국을 포함한 주요 해운선진국의 항만국통제(PSC)의 현황을 살펴본 후 우리나라 항만국통제의 현황과 비교 검토하였고, 이러한 검토 결과를 토대로 각종 국제 규칙과 국내법 등을 포괄하는 항만국통제가 이루어질 수 있도록 항만국통제 업무발전을 위한 개선방안을 고찰하였다.

2. 주요 MOU의 현황

2.1 파리 MOU(Paris MOU)

파리 양해각서(MOU)는 지리적 범위를 유럽연안국과 북미부터 유럽에 이르는 북대서양의 연안국가를 회원국으로 하는 19개의 유럽국가 해사당국 사이에 체결한 항만국통제에 관한 행정적인 협정이다. 이러한 파리 MOU는 해양안전문제를 언급하고 있는 여러 가지 EU 지침 같은 타 기구의 규정과 IMO에 의해 제정된 새로운 안전과 환경관련 규정을 수용하기 위하여 수 차례 개정되었고, 최근에는 대상선박 선장작업을 간소화하기 위하여 MOU 지역내에서 시행된 항만국통제 점검보고서와 선박의 요목 등에 대하여 SIRENAC으로 불려지는 파리 MOU 중앙컴퓨터 데이터베이스를 이용하고, 여러 가지 국제 규칙을 보다 적극적으로

적용하기 위한 집중점검캠페인(CIC)을 시행하는 등 다른 여러 MOU보다 활발한 항만국통제의 활동을 하고 있다.

2.2 라틴-아메리카 협정

(Vina del Mar agreement)

1992년 11월 5일 서명된 라틴 아메리카 지역협정은 남미지역의 12개국으로 이루어져 있다. 현재까지 12차 항만국통제위원회 회를 개최하여 STCW 협약의 적용범위, 어선의 안전, 해상과 항만의 보안문제, ISM에 대한 집중점검캠페인(CIC), 항만국통제 관에 대한 교육·훈련, 국제협약과 결의서의 현재 상태와 국제기구와 타 지역 항만국통제 협정체제 등이 의제를 논의하고, 연구·검토하면서 항만국통제 활동을 하고 있다.

2.3 카리비안 MOU(Caribbean MOU)

카리비안 MOU는 1996년 2월 9일 서명 되었으며, 카리브해 연안 국가 20개국이 회원국으로 이루어져 있다. 최근 제7차 MOU 항만국통제위원회를 개최, 양해각서 및 항만국통제 절차의 대폭적인 개정과 새로운 인터넷 기반의 컴퓨터시스템의 도입을 골자로 하는 정보센터의 혁신방안에 대하여 동의하는 등의 항만국통제 활동을 해오고 있다.

2.4 지중해 지역 MOU(Mediterranean MOU)

지중해 MOU는 1997년 7월 11일 서명 되었으며, 지중해 지역 10개의 회원국으로 구성되어 있다. 최근 제5차 지중해 MOU 항만국통제위원회를 개최하여, 선박입항금지에 관한 절차, 지역협정 체제간의 협력의 중요성, 훈련프로그램, 항만국통제의 해석과 절차의 통일성, Targeting Factor의 조화와 지역협정체제의 상태 같은 많은 현안 문제들은 논의하는 등의 항만국통제 활동을 해오고 있다.

2.5 인도양 MOU (Indian Ocean MOU)

인도양 MOU는 1998년 6월5일 서명 되었으며 인도양 국가 15개의 국가로 구성되어 있다. 최근까지 제5차 인도양 MOU 항만국통제위원회를 개최하면서, 항만국통제에 대한 통일성을 기하기 위한 작업 및 집중점검캠페인(CIC)을 실시하는 등의 항만국통제 활동을 해오고 있다.

2.6 아부자 MOU (Abuja MOU)

아부자 MOU는 현재 창립 진행중인 서부 중앙 아프리카 지역 MOU이며, 최근까지 제2차 서부중앙 아프리카 MOU 항만국통제위원회를 개최하여 이 지역에서의 항만국통제의 조화와 통일성을

+ 이윤철(한국해양대학교 해사수송과학부), E-mail: lyc@mail.hhu.ac.kr, Tel: 051)410-4249

++ 김진권, 한국해양대학교 해사수송과학부

+++ 윤귀호, 한국해양대학교 운항훈련원

++++ 전해동, 한국해양대학교 실습선

확보하기 위한 작업을 진행중이다.

2.7 흑해 지역 MOU (Black Sea MOU)

흑해지역 MOU는 1999년 10월22일 서명되었으며, 흑해지역 6개국의 회원국으로 구성되어 있다. 최근 3차 항만국통제위원회를 개최하여 항만국통제에 대한 항의절차 및 교육프로그램의 도입문제 등을 논의하면서 항만국통제 활동을 해오고 있다.

2.8 GCC MOU(Riyadh MOU)

걸프지역 15개국이 올해 서명을 하여 창설된 MOU로서 점검절차, 정류, 선박역류 절차 등을 회원국간에 협의하고, 다른 MOU와 협력하면서 항만국통제를 실시하고 있다.

2.9 도쿄 MOU (Tokyo MOU)

도쿄 MOU로 알려진 아시아 태평양 지역에서의 항만국통제에 관한 양해각서는 아시아 태평양 지역 18개국에 의해 1993년 12월1일 도쿄에서 서명, 현재까지 14차 위원회까지 개최되었고 항만국통제 절차의 통일과 조화, 항만국통제관의 훈련과 세미나, 교육훈련 평가 및 정보교류 등 관련사항 등을 논의하면서 항만국통제 활동을 해오고 있다.

3. 주요 해운선진국의 PSC 현황

3.1 미국

미국은 어느 MOU에도 가입하지 않고 독자적으로 활동하고 있는 나라로서, 1915년에 창설된 국토안보부 소속 해안경비대(USCG)가 항만국통제 관련 모든 업무를 관할하고 있다.

USCG PSC 담당요원들이 모두 MULTI-MISSION MULTI-TASK 방식으로 교육되고, 겸임을 하고 있기 때문에 명확한 PSC 전담요원의 수는 알 수 없지만 약 8만여명의 현원이 해상안전, 해난구조, 항만안보 및 해상과학의 모든 업무를 담당하고 있으며, 자체 선박별 벌점 부과기준(Boarding Priority Matrix)을 통한 검사 선박의 선별 및 2단계로 나뉜 검사 절차를 통하여 다른 어느 국가들보다 강화된 항만국통제를 실시하고 있다.

3.2 일본

국토교통성 해사국 총무과가 PSC 전담 정부 조직이며, 10개 원 지방운수국의 항만국통제 전담요원 55명, 53개의 지방 사무소에 37명의 전담요원 및 85명의 일반선박검사관이 항만국통제 업무를 수행하고 있다.

한때 일본은 과도한 PSC는 자칫 일본국 항만의 기피현상이 대두될 수 있다는 판단하에 가급적 출항정지 지시는 자제하였으나 전대미문의 대형 유류오염사고인 나호드카호 사고 이후 인식전환과 아태지역 PSC 지역협력체(Tokyo MOU)의 중추국이라는 입장 및 PSC 강화시 예상되는 국가적 차원의 손익계산 등이 종합적으로 검토되어, APCIS(Asia-Pacific Computerized Information System)를 통해 점검대상을 선정·검사를 실시, 필요시 선박 출항정지 및 제임검을 실시하는 등 1998년 이후 PSC 강화로 정책을 선회하여 항만국통제를 시행하고 있다.

3.3 중국

1990년 항만국통제 제도를 도입하였고, 1994년 아·태지역 항만국통제 양해각서(Tokyo MOU)가 발효된 후 17개 회원국간 상호 의견교환 및 꾸준히 진행하여 오고 있다.

교통부 소속의 해사국에서 PSC를 관할하고 있으며, 항만국통제관수는 300여명이며 이중 200명이 현장에서 항만국통제 전담 업무를 수행하고 있다.

이러한 중국 또한 APCIS를 통한 검사선박 선정 및 초기 검사와 상세검사로 나뉘어 선박검사를 실시하고 있고, 시간이 지남에 따라 전국의 개항에 이러한 항만국통제를 확대하여 전면 시행하고 있다.

3.4 호주

호주는 해상안전청(AMSA : Australian Maritime Safety Authority)이 항만국통제 업무를 관할하고 있으며, 41명의 항

만국통제 전담인력이 배치되어 있다.

이러한 해상안전청은 위험성이 높은 선박에 대한 검사의 목적을 두는 검사대상 선정시스템 운영, AMSA에 의해 실시된 통제검사에 관한 정보는 컴퓨터 시스템(SHIPSYS)에 저장하여 호주 전역의 검사관이 바로 이용할 수 있는 등 높은 수준의 검사 실적을 유지하고 있으며, 선박검사는 예비검사(Primary inspection)와 상세검사의 나뉘어 시행되고 있다.

3.5 영국

영국의 항만국통제를 수행하는 해사당국은 해사연안경비청(MCA : Maritime and Coastguard Agency)이고, 본부와 주요 지방에 설치되어 있는 46개의 지부로 구성되어 운영되고 있다.

이러한 영국은 파리 MOU이 회원국으로서 선박검사와 관련한 모든 정보를 파리 MOU 정보센터에 입력하고 있는데, 불량한 역류기록을 가진 선박은 향후 재입항시 집중검사 대상이 되고 역류선박은 지적사항에 대해서 개선조치를 취하여야 하며, 그 조치는 검사관을 만족시켜야 출항허가를 받을 수 있는 시스템으로 항만국통제가 이루어지고 있다.

3.6 우리나라

우리나라의 항만국통제는 1982년 파리 MOU가 채택되어 유럽 지역에서 항만국통제가 본격 시행되고 미국, 일본 등이 이에 뒤따르자, 선박안전법(제14조), 선원법(제114조) 등 관련법률을 개정하여 1986년 9월부터 부산항과 인천항을 처음으로 시행한 이래 단계적으로 이를 확대하여 1988년 9월부터는 전국의 모든 항만에서 항만국통제를 실시하여 오고 있다.

이러한 항만국통제는 단지 해양수산부의 해사기술담당관실내 정담계에 1명과 지방해양수산청에 28명의 항만국통제 전담인력이 배치되어있는 상황에서 2002년 이르러서야 검사율이 35% 정도에 도달했다.

항만국통제의 시행방식에 있어서는 항만국통제관이 직접 국내항에 입항하는 전 외국적선박(정박기간이 짧은 선박은 유예)에 승선하여 임검하고 지적사항 발견시 감항성에 영향을 미치는 중대한 결함사항은 시정 후 출항하게 한다든지, 기타 경미한 결함사항은 현지 또는 기한부로 시정명령을 내리는 파리 MOU의 일반적 방식으로 운영되고 있다.

또한, 아태지역 항만국통제위원회에서의 합의한 사항을 반영하여 국제협약상의 기준을 국내적으로 이행함에 있어 지역협력을 통하여 점차 정착되어 가고 있다.

4. 항만국통제 업무 발전을 위한 개선방안

4.1 우리나라와 주요 해운선진국의 PSC 비교

	Official name
USA	United States Coast Guard
JAN	Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Japan)
CHN	Maritime Safety Administration People's Republic of China
AUS	Australian Maritime Safety Authority
UK	Maritime and Coastguard Agency
KOR	Ministry of Maritime Affairs and Fisheries

Table 1 Official name of PSC in each nation

	Local PSC/Office	PSCO personnel (Head-quarter : charge/non-charge)	Local PSCO personnel(Local : charge/non-charge)
USA			
JPA	10 / 52	0 / 11	92 / 85
CHN	44	2 / 1	203 / 280
AUS	4 / 10	0 / 3	41 / 0
UK	46		42/85
KOR	12	1 / 1	28 / 19

Table 2 The number of PSCO personnel and local office in each nation

상기의 Table 1과 2처럼 각국마다 고유의 항만국통제 공식 명칭을 가지고 있으며, PSCO 인원이나 지방사무소 등의 개수에도 차이를 보이고 있다. 하지만 전반적으로 우리나라의 PSCO 요원이 다른 나라에 비해 상당히 적은 수임을 알 수 있다.

또한 아래 Table 3에서 보는 같이 타 해운선진국과의 교육 훈련 관계를 살펴보았을 때 우리나라에서만 PSCO 요원들을 위한 세미나가 시행되고 있지 않는 상황임을 알 수 있다.

	Program for job training			
	Job training for new PSCO personnel	Job training for existing PSCO personnel	Seminar for PSCO personnel	기타
USA	○	○	○	
JPN	○	○	○	
CHN	○	○	○	
AUS	○	○	○	
UK	○	○	○	
KOR	○	○	X	

Table 3 Job training for improving the quality of PSCO personnel

4.2 항만국통제 인력 및 조직의 적정성 분석

항만국통제 인력 및 조직의 적정성을 분석하기 위해서 거시적 방법(Macro Approach)과 미시적 방법(Micro Approach)을 사용하였다. 우선 거시적 방법은 항만국통제 전체의 업무량 또는 인건비 지불능력의 비교를 기준으로 전체 인력규모를 산정하는 방식이며, 미시적 방법은 구체적인 업무에 따라 각 부서별로 인원을 산정하고 이를 합산하여 전체인원을 결정하는 방식이다. 이러한 두가지 방식에 의한 분석 결과를 보면 다음과 같다.

4.2.1 거시적 방법에 의한 분석 결과

아래와 같이 항만국통제 전체의 업무량을 산정하여 1인당 업무량으로 나누어 총 소요인원수를 산정하였다.

$$\text{총 소요인원} = \frac{\text{전체 업무량}}{\text{통제관 1인당 업무량}}$$

그리고 조사결과에 의하면 항만국통제관의 현장 점검시에는 평균 23시간 소요되며, 본부에서 총괄업무시에는 약 1.5시간이 소요되는 것으로 나타났는데 이러한 결과와 2007년도 점검 목표 43%(해양수산부 설정)를 기준으로 하여 적정 소요 인원을 산출한 결과가 다음과 같다.

Service		Calculating basis	Reasonable staff
PSC for foreign vessels	Head-quarter	9,500(Target for PSC) × 43% (Target ratio to inspect) × 1.5 hrs/2,000 = 3.1	3p
	Inspection on the spot	9,500(Target for PSC) × 43% (Target ratio to inspect) × 23 hrs/2,000 = 47	47p
Total			50p

Table 4 Result from Macro Approach

Table 4의 2,000시간은 1년중 공휴일을 제외하고 하루에 8시간씩 근무한 것으로 가정하여 산출한 결과로써 최소 적정인원으로 50명의 전담요원이 필요함을 알 수 있다.

또한 외국과 비교하여 거시적인 방법으로 산출한 결과도 현재 우리나라는 1인당 검사선박수가 118척인 반면에 영국은 42.3척, 호주는 64.1척으로 이러한 국가를 기준으로 한 적정인원은 호주 기준의 경우는 52명, 영국의 기준으로 할 때는 78

명으로 최소 52명 이상의 항만국통제관이 필요한 것으로 나왔다.

4.2.2 미시적 방법에 의한 분석 결과

미시적 방법에 따른 계산을 살펴보면, 2007년 점검대상과 당해연도 점검목표인 43%에 해당하는 점검척수를 바탕으로 거시적 방법에 사용된 계산식을 이용하여 산출하였고, 그 결과는 다음과 같다.

Local office	Total target	Target to be inspected	Calculating basis	Reasonable staff	Present
Total				50~53	29
Head-quarter			9500 × 43% × 1.5hrs /2,000 = 3.1	3	1
Sub total	9,500	4,085		47~50	28
Busan	2,550	1,090	1090 × 23hrs /2,000 = 12.5	12~13	7
Incheon	1,397	600	600 × 23hrs /2,000 = 6.9	7	4
Yeosu	1,055	455	455 × 23hrs /2,000 = 5.2	5	3
Masan	789	340	340 × 23hrs /2,000 = 3.9	4	2
Ulsan	1,486	640	640 × 23hrs /2,000 = 7.4	7~8	3
Tonghae	181	80	80 × 23hrs /2,000 = 0.9	1	1
Gunsan	508	220	220 × 23hrs /2,000 = 2.5	2~3	2
Mokpo	86	37	37 × 23hrs /2,000 = 0.4	1	1
Pohang	617	265	265 × 23hrs /2,000 = 3.1	3	2
Cheju	29	13	13 × 23hrs /2,000 = 0.15	1	1
Pyeongtaek	370	160	160 × 23hrs /2,000 = 1.8	2	1
Daesan	432	185	185 × 23hrs /2,000 = 2.1	2	1

Table 5 Result from Micro Approach

상기 Table 5에서도 볼 수 있듯이 미시적인 방법에 의하여 산출된 결과도 거시적 방법에 의한 결과값과 비슷하게 최소 적정 인원으로 50~53명의 전담요원이 필요한 것으로 나왔다.

4.3 항만국통제 제도의 보안

4.3.1 항만국통제 관련 개별법 제정

현행 우리나라 항만국통제 제도에 대한 관계법의 체계상의 모순, 통제개입 행위의 중복, 관련규정 해석상의 애로 및 각 개별 해사법에 규정하기 어려운 문제를 입법 기술적으로 해결하기 위해서는 해상안전과 해양환경보호라는 규제내용을 포괄할 수 있는 새로운 형태의 입법을 고려할 필요가 있을 것이다. 또한 이러한 개별법의 경우는 조약 우선주의를 명문화하여 국내적 기준과 국제적 기준이 상충될 경우 국제적 기준에 따르게 함으로써 국제협약의 기준을 충족시킴에도 불구하고 국내법적 기준에 적합하지 못하여 불이익한 처분을 받을 수 있는 모순을 해결할 수 있을 것으로 본다.

4.3.2 개별해사법의 개정보안

위에서 제시한 항만국통제 관련 개별법(안)의 제정이 없이 현행법 체계를 유지하는 경우에는 항만국통제에 관하여 규정하고 있는 선박안전법, 선원법, 선박직원법 및 해양오염방지법의 입법적 보안이 이루어져야 변화되고 강화된 국제규칙을 수용할 수 있을 것이다.

4.3.3 항만국통제 관련 행정업무의 일원화

우리나라 해상안전과 해양환경에 관한 행정은 업무 기능별로 분장되어 있어 한 부서에서 외국적 선박과 관련한 총괄적 업무를 수행하기에는 어렵게 되어 있다. 현재와 같은 체제하에서 항만국통제와 관련한 인적 안전, 물적 안전 및 환경보호 기능

은 당연히 각 부서로 분산될 수밖에 없다할 것이다.

이러한 측면에서 국제기준에 의한 항만국통제를 적절하게 이행하기 위해서는 선박, 선원 및 환경 등 분야의 항만국통제를 한 부서에 통합하여 시행할 수 있도록 일원화하는 방안이다. 그렇게 함으로써 인적, 시간적으로 효율적인 통제를 할 수 있으며 최근의 국제적 항만국통제 감사경향에 효과적으로 대응할 수 있고, 앞으로 항만국통제를 규정한 관련협약이 발효되더라도 담당 부서를 그때그때 새로이 추가 지정하는 번거로움을 피할 수 있을 것이다.

4.3.4 전문요원의 양성 및 교육훈련

선박안전법상 선박검사관은 항만국통제관의 직무를 겸임하고 있다. 선박검사관의 직무가 선박의 선체기관과 이에 부수되는 시설 및 물건의 검사를 수행하는 것으로 한정되어 있기 때문에 (선박안전법 제7조의 2, 선박검사관의 자격에 관한 규칙 제4조), 선원법, 선박직원법 및 해양오염방지법 등에 의한 항만국통제를 수행하기 위해서는 선박검사관에게 그러한 권한을 부여한다는 관계법령의 개정이 필요하다.

선박검사관의 자격기준도 IMO와 유럽연합(EU)에서 정하고 있는 바와 같이 항만국통제관의 자격기준을 새롭게 하는 것이 적절하다고 본다. 그리고 향후 우리나라에 기항하는 전체 외국적 선박에 대한 통제검사 실적을 50%로 끌어올리기 위해서는 충분한 전문인력의 충원이 요구되며, 충원된 인력은 항만국통제만을 전담할 수 있게 하는 사전적 조치가 요구되어야 할 것이고 항만국통제 관련 교육과정을 세분화시켜 전문화함으로써 계속적으로 변화하고 복잡하여지는 항만국통제에 대처할 수 있도록 하여야 할 것이다.

4.3.5 균형있는 항만국통제의 시행과 대외활동 강화

항만국통제 제도는 공익성, 국제성 및 전문성이 있는 반면, 그 시행에는 부작용이 따를 수 있고 무엇보다도 항만국통제의 중립성 확보가 어렵다는 점이다.

이러한 측면에서 우리나라는 국제기준의 항만국통제 일반원칙을 바탕으로 균형있는 항만국통제 정책의 수립이 요구됨은 물론이고 우리 국적선이 외국에서 부당한 통제를 받음으로써 발생하는 손실을 최소화하기 위하여 지역협력 혹은 국제기구를 통한 국가적 차원의 대응조치도 필요하다고 본다.

4.3.6 현장점검요원 지원 체제 확립

현장 근무요원을 위해 필요한 장비를 지원하거나, 항만국통제관에게 피복을 지급해야 할 필요가 있고 그리고 항만국통제관의 현장근무시 여비 및 차량지원도 필요한 상황이다.

4.3.7 항만국통제 업무의 질적 향상

항만국통제의 과도한 업무량과는 별도로 업무의 질적 저하 문제도 고려대상이 되어야 한다.

질적 향상을 위해서는 앞에서 말한 항만국통제관에 대한 지원체제가 확립되어야 하며, 항만국통제 검사시 2인 1조로써 1일 1척의 범위로 진행이 되어야 하겠다.

5. 결 론

전세계적으로 지역협력체제의 일환인 MOU 결성을 통한 해상 안전 및 환경보호를 달성하기 위한 항만국통제를 강화하고 있는 현시점에서 본 논문은 세계적으로 결성되어 있는 MOU의 현황과 주요 해운선진국들의 항만국통제 현황을 살펴보고, 우리나라의 항만국통제의 현황도 파악함과 동시에 다른 해운선진국과의 비교 분석을 하였다. 또한 이러한 비교 분석 결과를 토대로 하여 항만국통제 인력 및 조직의 적정성과 항만국통제 제도의 보안점을 고찰하여 향후 우리나라의 항만국통제 업무발전을 위한 개선방안을 제안하였다.

참고문헌

- [1] 강동수, 항만국통제론, 부산 : 효성출판사, 1998.7.
- [2] 이윤철, 국제해사조약론, 부산 : 다솜출판사, 2004.

- [3] 강동수, “기준미달선에 대한 항만국통제제도의 발전과 그 법적 문제에 관한 연구”, 한국해양대학교 법학박사학위논문, 1997.
- [4] 김영모, “영국 MCA”, Bon Voyage, 2005. 1.
- [5] 김인철, “미국의해양수호자-연안경비대 소개”, 해양안전, 2005년 가을호.
- [6] 이윤철, “항만국통제의 법적 근거와 국내시행상의 문제”, 국제법학회논총 제50권 제1호(통권 제101호), 대한국제법학회, 2005. 6.
- [7] 부산지방해양수산청, Tokyo MOU 현황과 회원국별 출항정지 실태 분석, 2003.
- [8] 부산지방해양수산청, PSC 현장실무 HAND BOOK, 2003.
- [9] 해운항만청, 항만국통제지침서, 1995.