

내항선 안전관리강화를 위한 해사안전감독관 제도 개선방안 연구

이석말*

* 해양수산부 제주해양수산관리단 해사안전감독관

A study on the Development of Maritime Safety Supervisor System for Reinforcement of Domestic Ship's Safety Control

Lee Seok Mal*

* Maritime Safety Supervisor, Jeju Maritime Management Division, Ministry of Ocean and Fisheries

핵심용어 : 해사안전감독관, 운항노무감리관, 철도안전감독관, 항공안전감독관, 내항선안전관리, 지도·감독

Key Words : Maritime Safety Supervisor, Operation and Seafarer Supervisor, Railway Inspector, Aviation Inspector, Domestic Ship's Safety Control, Guidance·Supervision

1. 서론

세월호 사고 이후 도입된 해사안전감독관 제도는 보다 세밀하고 예방적인 안전관리활동을 수행하게 된 긍정적 요소도 있으나, 전문임기제에 따른 감독관의 업무연속성 부족, 현실을 무시한 낮은 감독관의 자격요건 및 내항화물선에 대한 심사와 지도·감독의 분리로 인한 업무혼선 등의 문제점이 여전히 남아 있다.

본 연구에서는 이에 따라 유사감독관 제도와의 비교를 통해 해사안전감독관 제도의 정착을 저해하는 이러한 문제점에 대한 개선점을 제언 한다.

2. 안전관리 체계와 해사안전감독관 제도

2.1. 내항선의 안전관리 체계

내항선의 해사안전관리 체계는 종전에는 해양경찰 및 선박검사관에 의한 2원화 체계였다.

그러다가 세월호 사고를 계기로 해사안전감독관 제도가 도입되면서, 해양경찰, 선박검사관 및 해사안전감독관에 의한 3원화 체계로 변경되었다. 3원화 체계는 내항선의 안전관리 체계가 사후 지도·점검하는 것으로부터 사전·예방적 관리체제로 변경된 것으로서 국내의 해사안전관리 체계의 큰 전환점이라 할 수 있다.

2.2. 해사안전감독관 제도

「해사안전법」 제58조에 근거를 두고 있는 해사안전감독관은 선원·선박소유자 등의 인적 요인, 선박·화물 등의 물적 요

인, 항행보조시설·안전제도 등의 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 사고가 발생할 위험을 줄이는 활동을 수행한다. 이들은 전문임기제 공무원으로서 분야별로 운항 및 감항, 선종별로는 여객선, 화물선 및 원양어선, 직급별로는 책임급 및 선임급으로 구분된다.

3. 유사감독관제도

해사안전감독관 제도와 유사한 제도로서는 국내의 항공안전감독관 제도, 철도안전감독관 제도, 일본의 운항노무감리관 제도를 들 수 있다.

「항공안전감독관 업무규정」(국토교통부 훈령628호)에 근거를 둔 항공안전감독관은 항공기 감항 또는 운항분야의 인가·증명·승인 또는 항공안전저해요소를 제거하는 안전활동을 수행하는데 1999년 도입되었다. 분야별로 운항 및 감항 감독관으로 구분한다.

「철도안전감독관 업무규정」(국토교통부 고시589호)에 근거를 둔 철도안전감독관 철도안전 확보를 위한 사고예방 활동과 사고대응에 관한 업무를 수행한다. 분야별로 철도안전 등의 총 9개 분야가 있으며, 직급별로는 가급 및 나급으로 구분하고 있다.

한편 「국토교통성 조직규칙」 제96조와 「지방운수국 조직규칙」 제79조에 근거를 둔 일본의 운항노무감리관은 2005년 5월에 기존의 선원노무관(1949년 도입) 과 운항감리관(1970년 도입)을 통합하여 도입되었다. 일반 공무원인 이들은 수석 및 차석의 운항노무감리관으로 구분된다.

* First Author : leeseokmal@korea.kr, 064-720-2608

이들은 사업의 인·허가와 관련한 안전상의 심사, 선박운항관리에 관한 감사·지도·감독, 선원의 노동환경·요양보상과 관련된 감사의 집행, 선원의 노무 수급조정에 관한 감사 및 선박직원의 자격·정원에 대한 감사 등의 업무를 수행한다.

4. 해사안전감독관제도의 개선 방안

4.1. 전문임기제에 따른 한계 극복

「해양수산부와 그 소속기관 직제 시행령」 및 「시행규칙」에 따르면, 전문임기제의 신분은 해양수산부 정원에서 제외된 직군이다.

결과적으로 65세 미만의 정년제한, 5년 단위의 채용시스템 및 법령으로 보호되지 못하는 정원의 한계 등의 사유로 신분상의 불안정성이 발생하고 이로 인해 업무연속성이 단절되고 있다.

따라서 업무연속성 유지 및 높은 자격기준을 고려하여 정년의 연령의 연장과 전문임기제 신분을 정원이 법령으로 보장되는 일반임기제로 전환하는 제도개선이 필요하다.

4.2. 내항선 현실을 고려한 자격요건의 강화

외항선에 승선중인 해기사의 65%는 2급 이상의 면허보유자인 반면에, 내항선에 승선하고 있는 해기사의 약 85%는 3급 이하의 면허보유자이다.

선박에 대한 지도·감독은 향도적 기능이 있으며 또한 원활한 지도·감독을 위해서는 현장직원을 능가하는 경험과 지식을 갖춘 자의 채용이 필요하다.

따라서 이러한 현실을 고려하고, 또한 선진 해사안전관리 기술을 국내에 전파해야 할 의무도 있는 해사안전감독관의 자격 요건은 선·기장 이상의 경력자와 국제선급연합회(IACS) 소속의 선급검사원 경력자로 강화할 필요가 있다.

4.3. 내항화물선에 대한 안전관리체제의 심사와 지도·감독의 통합 수행

외항선박과 내항여객선 분야와 달리, 내항화물선 분야는 여전히 안전관리체제의 심사와 지도·감독의 수행자가 분리되어 운용되고 있음으로써 안전관리의 사각지대가 발생하고 있다.

따라서 분리된 기관에 의한 심사와 지도·감독의 수행에 따른 국민 불편을 해소하고, 또한 연속적이고 일관된 안전관리시스템의 구축을 통한 안전사각지대의 해소를 위해서는 지도·감독업무와 안전관리에 대한 심사업무를 해사안전감독관이 통합하여 수행되도록 해야 할 것이다.

5. 결 론

앞서 살펴본 바와 같이 내항선 안전관리를 보다 심층적으로 확보하기 위해서는 해사안전감독관의 역할과 이 제도의 조기 정착이 매우 중요함에도 불구하고, 여전히 해사안전감독관 제도의 정착을 저해하는 문제점이 남아 있다.

따라서 감독대상 구성원의 현실과 지도·감독의 취지를 반영한 감독관 자격요건의 강화, 정년제한의 연장 및 전문임기제 신분을 일반임기제 신분으로 전환하여 업무연속성 확보를 할 수 있도록 법령개정을 통한 제도 개선이 필요하다.

또한 내항화물선에 있어서 일관되고 연속적인 안전관리 체계 구축을 위하여 단일기관에 의한 심사와 지도·감독의 통합수행이 가능하도록 조속한 제도 개선이 이루어져야 할 것이다.