

내항선안전관리체제 운영의 내실화 방안에 관한 연구

정정호^{*} · 노창균^{**} · 정건명^{**} · 윤명오^{**}

* 선박검사기술협회, ** 목포해양대학교 해상운송시스템학부

A Study on Plans to Promote Rationalization of the Coaster Safety Management System

Chong-Ho Chong^{*} · Chang-Kyun Noh^{**} · Kun-Myung Chung^{**} · Myung-ou Youn^{**}

*Korean Society of Ship Inspection & Technology.

**Division of Maritime Transportation System, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

요 약 : 우리 정부와 해운기업은 해상에서의 인명 및 환경보호를 위해 노력하고 있지만 아직까지 내항선에서의 안전관리가 미흡하여 내항선에 맞는 체계적이고 현실적인 안전관리체제 운영의 내실화 방안이 절실하다. 본 논문은 관련기관 및 해운기업에 설문조사를 하였으며, 실증분석을 통하여 현 내항선안전관리의 문제점을 파악하고 개선하여 우리나라 내항해운에 적합한 안전관리체제의 내실화 방안을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 내실화, 내항선, 내항선안전관리체제, 인명 및 환경보호

ABSTRACT : We badly need the plans to promote practical and systematic utilization of safety management system as the safety management in coasters is not yet sufficient although the government and shipping companies are making efforts to protect human life and environment in ocean. This thesis executed questionnaire survey on related organizations and shipping companies followed by proof analysis and suggest plans to make it useful safety management system suitable to coastal marine transport of the country through grasping and improving the points of problems in current safety management on coastwise vessels.

KEY WORDS : Promote Rationalization, Coastwise Vessels, Coaster Safety Management System, protect human life and environment

1. 서 론

선박의 운항과 관련하여 발생하는 해양사고는 인명과 재산 뿐 아니라 환경에도 큰 손실을 미치기 때문에 국제해사기구(IMO)는 1914년 국제해상인명안전협약(SOLAS)을 발효시킨 이후 해상안전과 해양환경보호를 위하여 선박의 구조와 설비에 관한 기준을 강화시켜 왔다.

그럼에도 불구하고 대형 해양사고가 빈발함에 따라 사고 원인을 분석한 결과 사고의 약80% 이상이 선박의 구조와 설비에 의한 결함이 아닌 인적요인이 주요 원인으로 나타났다.

그로 인해 국제해사기구에서는 선박경영자 및 육·해상종사원의 안전 및 책임의식을 제고하기 위해 국제안전관리규약(ISM Code)을 국제해상인명안전협약 제9장에 채택하여 1998년 7월

1일부터 모든 협약가입국 선박의 톤수 및 용도별로 단계별 강제화하여 현제에 이르게 되었다.

우리나라에서 발생하는 해양사고의 약 70%가 연·근해를 항행하는 국내항행 선박이 차지하고 있어 정부는 내항선의 안전관리를 강화하고자 해상교통안전법을 일부 개정(1999. 2. 8)하여 국제항해에 종사하는 선박에 적용하던 국제안전관리규약의 요건을 일부 완화시킨 내항선안전관리체제를 도입하였다.

내항선안전관리체제는 각 지방해양수산청에서 인증심사를 하여 합격한 사업장 및 선박에 각각 안전관리적합증서(Document of Compliance ; DOC)와 선박안전관리증서(Safety Management Certificate ; SMC)를 교부하고 있으나 이들 사업장은 대부분 영세하고 해상종사원 또한 노령화와 자질부족으로 현실적인 안전관리체제가 이행되고 있지 않는 게 현실이다.

따라서 이 연구에서는 내항선안전관리체제의 수립실태, 도입성과, 활성화 저해요인 및 결정요인 등을 연구진행과정에서 발견하여 해결방안을 제시하고 향후 내항선안전관리체제 운영의 내실화 방안을 제시하고자 한다(노, 1998), (해양수산부, 2001).

*대표저자: kstjho@kstjho.or.kr, 032)260-2276

**중신회원, cknob@mmu.ac.kr, 061)240-7229

**captjung@mmu.ac.kr, 061)240-7060

**정회원, ymo@mmu.ac.kr, 061)240-7062

2. 안전관리체제 고찰

2.1 국제안전관리규약의 개요

국제안전관리규약은 해양사고의 발생원인이 해운경영자 및 육·해상종사원의 안전관리 소홀에 있다고 보고, 선박의 안전관리와 안전운항 및 해양오염방지를 위한 국제적인 기준을 마련하여 해운분야에서 안전문화의 발전을 지원하는데 있다.

기존 국제협약이 주로 선박의 구조 및 설비강화나 선원의 자질향상을 위한 기준을 규정한 반면, 동 규약은 해운회사 및 선박의 안전관리시스템(SMS)에 관한 국제적 기준을 규정한 것이다(조, 1994).

우리나라는 국제안전관리규약을 수용하기 위해 해상교통안전법에 근거하여 “선박안전관리규약”을 제정하여 1997년 해양수산부 고시로 공포하였다. 또한 1997년 인증심사 대행기관으로서 한국선급(KR)을 지정하였으며, 1998년 1월 1일자로 국제안전관리규약을 수락하고, 1998년 7월 1일부터 국내에 발효시켰다.

Table 1. Classification of the preceding research which relates with a safety management system

연구자	내용
DNV	- 안전 및 환경보호를 확보하기 위하여 선박운항관리 에 필요한 ISO 9000 시리즈와 Res. A 647(16) 의 품질관리원칙을 모두 수용하여 SEP을 제정함 - 계량등급 시스템인 IQRS/IERS/ISRS을 개발하여 운용 중
KR	- 해사안전경영평가시스템(SMES)을 개발하여 운용 중
김영모 (2004)	- 연안해운 안전관리시스템 도입과 개선을 위한 연구 수행
노창균 (1998, 2001)	- 국제안전경영규약의 도입을 통한 안전관리 활성 화 방안에 관한 연구 - 선박검사 및 심사부문의 품질경영시스템 구성요 인 제시

2.2 내항선안전관리체제의 개요

내항선안전관리체제는 해상교통안전법 제10조에 근거를 두고 해상에서의 안전 및 해양환경보호를 위해 발효되었으며, 2002년 7월 1일부터 국내항만을 운항하는 내항선박을 보유한 해당 해운기업과 선박의 용도 및 톤수 별로 점차 적용하였다.

1) 내항선안전관리체제의 적용대상 선박 및 시행 시기

국제항해에 종사하지 않는 총톤수 500톤 이상 위험물운반선, 산적화물선 및 고속화물선은 2002년 7월 1일부터, 총톤수 500톤 이상 내항 화물선은 2003년 7월 1일부터, 총톤수 200톤 이상 500톤 미만 위험물운반선은 2004년 7월 1일부터 내항

선안전관리체제를 시행하였다.

2) 국제안전관리규약과 내항선안전관리체제의 내용비교

Table 2. Contents comparison of international safety management code & coaster safety management system

국제안전관리규약	내항선안전관리체제
일반사항	
안전 및 환경보호 방침	해상에서 안전 및 환경보호에 관한 기본방침
회사의 책임과 권한	선박소유자의 책임 및 권한에 관한 사항
안전관리책임자(들)	안전관리책임자의 선임 및 임무에 관한 사항
선장의 책임과 권한	선장의 책임 및 권한에 관한 사항
자원 및 인원	인력의 배치 및 운영에 관한 사항
선박운항을 위한 계획개발	선상운용계획의 수립에 관한 사항.
비상대책	비상대책의 수립에 관한 사항
부적합사항	사고, 위험상황 및 안전관리체제의 결함에 관한보고 및 분석에 관한 사항
선박 및 설비의 정비	선박의 정비에 관한 사항
문서화	문서 및 자료관리에 관한 사항
회사의 검증, 검토 및 평가	안전관리체제에 대한 선박소유자의 확인·검토 및 평가에 관한 사항
증서 발급, 검증 및 관리	

2.3 선박의 용도별 내항선안전관리 운영 현황

1) 내항 여객선의 안전관리

내항여객선의 안전관리는 해상교통안전법 제10조에 의한 선박의 안전운항 등을 위한 내항선안전관리체제를 적용하지 않고 해운법 제24조에 의해 해운조합의 운항관리자에 의해 안전관리가 진행되고 있으며, 대상 선박은 내항정기여객운송사업 또는 내항부정기여객운송사업 면허를 가진 운송업체의 여객선 등이다(해양수산부, 2001).

2) 내항 유조선의 안전관리체제

내항유조선의 안전관리는 “연안유조선안전관리규정”(해운항만청고시 제96-12호, 1996. 3. 25)과 “유조선안전관리업의등록·관리요령”(해운항만청고시 제1996-34호, 1996. 8. 3)을 제정하여 내항유조선에 대해 출항 전 안전점검, 분기별 및 특별안전점검과 종사자에 대한 안전교육을 실시하고, 정기적으로 선박운항여건과 선원근무여건을 조사하게 함으로써 내항유조선의 안전을 도모하고자 하였다(해양수산부, 2001).

이에 따라 각 정유선사는 자체 또는 계열기업이나 별도의 안전관리회사를 이용하여 자사 이용 유조선에 대한 안전관리를 실시하였다.

그러나 내항선안전관리체제의 도입으로 인해 200톤 이상의 위험물운반선은 내항선안전관리체제의 적용을 받고 있다.

3) 내항 일반선의 안전관리체제

정부는 우리나라 해양사고의 대부분이 운항관리와 관련된 인적요인에 의해 발생하고 있음을 인식하여 1994년 12월 내항해운기업 및 선박에 대해 “사업장및선박안전진단규정”을 제정·고시하였다.

이 규정의 제정목적은 내항해운기업의 안전관리체제 확립과 자율적인 안전관리능력을 배양시키기 위한 안전관리체제 등의 확인 또는 진단업무였으며, 본 규정에 따라 내항해운업에 종사하는 사업자의 사업장에 대해서는 경영관리와 해상교통안전관리를, 선박에 대해서는 조직체제, 선원의 업무능력, 회사의 운항관리, 각종 교육 및 비상대책 수립에 대한 사항을 진단하였다.

그런데 현재 내항선안전관리체제의 시행으로 인해 내항화물 운송사업을 하는 총톤수 500톤 이상의 화물선은 내항선안전관리체제의 적용을 받고 있다.

3. 내항선안전관리체제의 실증분석

3.1 자료수집 및 분석방법

1) 표본의 설계

본 연구에서는 2005년 5월 기준으로 내항선안전관리체제를 시행하고 있는 261개 내항선사를 대상으로 하였으며, 내항선의 안전관리를 대행하고 있는 안전관리대행업체의 안전관리자들과 내항선안전관리체제의 인증심사기관인 해양수산부 지방해양수산청의 인증심사원 등을 대상으로 하였다.

연구표본을 회사의 업종은 내항해운기업(CSM 적용)과 외항·내항해운기업(ISM Code & CSM 동시적용)으로, 안전관리체제의 가동 기간별(3년 이하와 4년 이상), 안전관리체제 업무의 관리형태별(자사안전관리와 대행업체안전관리), 해운기업이 보유한 선박의 용도별(일반화물선과 위험물운반선), 내항선안전관리체제에 직·간접적으로 관련된 업무를 담당하고 있는 집단별(전문가집단과 비전문가집단)로 나누었다.

2) 설문지의 구성과 목표

본 연구에서 사용된 설문지는 크게 네 부분으로 나누었다.

첫째, 내항선안전관리체제의 수립실태가 각 선사와 선박의 실정에 맞게 수립되고 정비되어 있는가를 조사하기 위함이다.

둘째, 내항선안전관리체제의 도입성과를 분석하여 각 해운기업 및 선박에 미친 영향을 평가하기 위함이다.

셋째, 내항선안전관리체제의 활성화와 저해요인과 결정요인을 분석하여 현 내항해운기업의 안전관리체제가 안고 있는 문제점을 파악하고 보완하여 내항선안전관리체제 운영의 내실화 방안을 제시하기 위함이다.

마지막으로 내항해운기업의 현황을 파악하고 응답자를 세분화하기 위한 기준을 마련하기 위한 부분이다.

3) 자료의 수집

본 설문조사는 내항선안전관리체제를 시행하고 있는 국내 전 지역의 선사들 중 표본 추출하였으며, 안전관리업무를 대행하는 안전관리대행업체와 인증심사기관인 각 지방해양수산청에 2005년 5월 초부터 8월 말까지 우편, 전송, E-MAIL 및 방문 등을 통해 설문지를 배포하고 조사하였다.

본 설문서는 그간 본 연구자의 실무경험과 관련 연구자료 및 전공교수, 안전관리담당자, 인증심사원 등의 검토를 거쳐 SAMPLE선사의 예비조사를 통해 확정되었으며 분석에는 5점 척도를 사용하였다.

설문지는 표본선사 총128개 선사, 안전관리대행업체 안전관리자 7명과 인증심사원 15명 등에게 총150부를 발송하여 최종 65부가 회수되었으며, 응답 내용이 불충분하고 부적절한 2부를 제외하고 실증분석에는 63부가 이용되었다.

3.2 실증분석

1) 내항선안전관리체제의 수립실태

내항해운기업의 안전관리체제는 각 해운기업의 특성과 선박의 용도 및 특성에 따라 약간의 차이를 보일 수 있으나 안전관리체제의 큰 틀은 “내항선등의안전관리체제인증심사적용지침”이라는 틀에서 벗어나지 않게 시스템 구축이 요구된다.

따라서 동 지침의 요구사항이 각 내항해운기업의 특성과 선박의 용도 및 특성에 맞게 현실적이고 체계적으로 수립되어 있는지를 분석하기 위함이다.

① 업종 및 가동기간별

업종별 측면에서는 ‘외항·내항해운기업’이, 가동기간별 측면에서는 안전관리체제를 ‘3년 이하’ 가동한 해운기업의 안전관리체제가 현실적이고 체계적으로 수립되어 있는 것으로 나타났다.

② 관리형태 및 선박용도별

자사 안전관리자에 의해서 수립되고 시행되는 안전관리대행업체안전관리자에 의해 수립되고 시행되는 안전관리에 비해 효율적으로 수립되어 있고, 선박의 용도 측면에서는 위험물운반선을 보유한 해운기업이 일반화물선을 보유한 해운기업에 비해 더 잘 수립되어 있는 것으로 나타났다.

③ 집단별

비전문가집단(최고경영자, 자사 안전관리자, 기타)에서는 평균 3.9로 ‘해운기업 및 선박에 대하여 정기적인 내부심사가 이루어지고 있으며, 시정조치는 체계적으로 시행’되고 있는 것으로 나타났다.

전문가집단(대행업체안전관리자, 인증심사원)에서는 평균 4.1로 '선박의 안전운항 및 작업환경이 안전관리 목표에 수립되어 있고, 이 목표를 달성하기 위한 안전관리방침이 체계적으로 문서화'되어 있는 것으로 나타났다.

2) 내항선안전관리체제의 도입성과 분석

① 업종 및 가동기간별

내항해운기업에 비해 외항·내항 해운기업이 안전관리체제의 도입성과 측면에서 더 높은 성과를 거두고 있으며, 국제항행 선박은 항만국통제 등으로 안전관리체제의 필요성을 인식하여 더 많은 관심을 가진 것으로 보인다.

가동기간 측면에서는 3년 이하인 해운기업이 4년 이상의 해운기업에 비하여 더 높은 성과를 거두고 있는 것으로 나타났는데, 이는 안전관리체제 시행초기에 인증심사를 위한 준비작업 과정에 나타난 효과로 보인다.

② 관리형태 및 선박용도별

자사 안전관리자에 의해 안전관리를 유지하고 있는 해운기업이 대행업체안전관리자에 의해 안전관리를 유지하는 해운기업 보다 안전관리체제의 도입성과 측면에서 더 높은 성과를 거두고 있는 것으로 나타났다.

선박의 용도 측면에서는 평균 3.7로 '기업의 안전 활동이 더욱 강화' 되었으며, 주목할 만한 사항은 일반화물선을 보유한 해운기업에서는 평균 3.7로 '육상과 해상중사원의 안전관리 자질이 향상'된 것으로 나타났으며, 위험물운반선 보다는 일반화물선에서 더 높은 도입성과를 거두고 있는 것으로 나타났다.

③ 집단별

비전문가집단에서는 평균 3.7로 '기업의 안전 활동이 강화' 되었으며, 평균 3.6으로 '문서 및 기록관리에 도움'이 되었다 등이 도입성과 측면에서 성과를 거둔 것으로 나타났으며, 안전관리체제가 시행초기여서 평균 2.3으로 '보험요율이 감소'하지는 않았다.

전문가 집단에서는 안전관리체제의 시행으로 인해 해운기업과 선박 등이 평균 3.7로 '해양환경보호에 기여'하였으며, 평균 3.6으로 '해양사고의 감소와 문서 및 기록관리에 도움'이 된 것으로 나타났다.

3) 내항선안전관리체제 활성화 저해요인 및 결정요인 분석

① 업종, 가동기간, 관리형태 및 선박용도별 활성화 저해요인

가장 큰 내항선안전관리체제의 활성화 저해요인은 '내항선 선원이 부족'한 것으로 나타났다.

② 집단별 활성화 저해요인

비전문가집단에서는 평균 3.7로 '내항선 선원이 부족하다'는 요인을 지목하였는데, 비전문가집단에 속하는 해운기업 관계자들은 선원을 고용하여 선박을 운용하기 때문에 선원부족으로

인한 선원수급의 어려움에 직면하고 있어 내항선 선원의 부족을 가장 큰 활성화 저해요인으로 지목하였다.

전문가집단에서는 선박에 직접 방선하여 안전관리체제의 유지와 인증심사를 하므로 선원들과의 면담과 현장점검 등으로 인해 평균 3.8로 '선원의 근로환경이 열악함'을 가장 큰 활성화 저해요인으로 지목하였다.

③ 업종, 가동기간, 관리형태 및 선박용도별 활성화 결정요인

내항선안전관리체제의 가장 큰 활성화 결정요인으로는 '선원직을 매력화'시켜서 선원문제를 해결해야 한다는 요인으로 나타났다.

④ 집단별 활성화 결정요인

비전문가집단에서는 평균 4.2로 '선원직을 매력화'시켜야 한다고 나타났으며, 전문가집단에서는 평균 4.3으로 최고경영자, 육·해상중사원 모두가 '안전관리체제에 대한 전사적인 관심과 협조가 필요하다'는 내용이 가장 큰 활성화 결정요인으로 나타났다.

4. 내항선안전관리체제 운영의 내실화 방안

4.1 전사적인 관심과 협조 및 자사안전관리업체의 확대

1) 최고경영자의 관심과 협조

전문가집단에서는 내항선안전관리체제의 활성화 결정요인으로서 최고경영자의 관심과 협조를 지목하였다.

대부분 내항선박의 최고경영자 등은 내항선안전관리체제의 시행으로 인해 정부의 규제가 더욱 더 심화 되었다고 생각하며, 단지 안전관리체제를 형식상 및 문서상으로 유지하며, 정부의 인증심사를 통과하기 위한 수단으로만 생각하는 최고경영자가 대부분을 차지하고 있는 것은 내항선안전관리체제의 성과에 대한 최고경영자 등의 회의적인 생각 때문이다.

국제안전관리규약의 성공적인 도입효과에서 보듯이 최고경영자의 적극적인 지원 하에 육상 및 선박의 안전관리절차가 체계적이고 효과적인 시스템으로 정착되어 있는 해운기업 등을 살펴보면 안전관리체제의 성공적인 실천으로 경제적인 효과 즉, 인명과 막대한 재산의 피해를 야기 시키는 해양사고의 감소, 안전관리능력의 향상, 안전 및 환경보호를 위한 육상 및 선박의 안전문화의 확립, 고객들에게 신용증진, 생산성향상을 위한 비용절감, 보험료의 절감, 대형해양사고의 감소로 클레임의 최소화 등 타 해운선사에 비해 경쟁력 강화로 나타나고 있다.

2) 전 직원의 전사적인 관심과 협조

대부분의 해운기업 등은 인증심사를 통과하기 위한 형식적인 안전관리체제를 유지하고 있다.

내항선안전관리체제가 육상의 안전관리부서 담당자와 선박의 선원들만이 안전관리체제에 대하여 관심을 가지고 안전관리

를 유지하는 형식적인 안전관리보다는 최고경영자, 전 육·해상 종사원 모두가 안전관리체제에 대한 전사적인 협조와 관심을 가지고 안전관리체제를 유지해야만이 안전관리체제가 현실적이고 체계적으로 구축되어 내항선안전관리체제 운영의 내실화에 큰 역할을 할 수 있을 것이다.

3) 자사안전관리 운영업체의 확대

통계에 의하면 자사 안전관리자에 의해서 수립되고 시행되는 안전관리가 대행업체안전관리자에 의해 수립되고 시행되는 안전관리에 비해 내항선안전관리체제의 수립실태와 도입성과 측면에서 더 높은 성과를 거두고 있는 것으로 나타났다.

이러한 성과는 자사 안전관리자가 소속된 해운기업의 특성과 운항하는 선박의 용도 및 특성에 맞게 안전관리체제를 수립하여 유지하고 있어 안전관리체제가 체계적이고 현실적으로 계속 발전하고 있으며, 안전관리자의 잦은 방선활동과 안전에 관한 육·해상종사원의 교육이 효과가 거두고 있는 것으로 볼 수 있으므로 자사안전관리의 확대가 필요하다.

4.2 내항선의 선원직 매력화 및 교육·훈련 추진

1) 선원직의 매력화

현재 젊은 해기인력과 부원들의 승선 기피 현상은 오래 전부터 예견되어 오던 현상이었는데, 정부의 늦장 대처로 현시점에 이르러서는 우리나라 해운산업의 발전에 가장 큰 저해요인으로 작용하고 있다.

선원직을 기피하는 유능한 고급인력을 확보하기 위해서는 노후한 내항선을 자동화시켜 선상 근로조건을 개선하여 노동환경을 고급화하고, 임금수준을 육상직에 비하여 더 높은 수준으로 유지하고, 정기적인 휴가제도를 도입하여 원활한 가정생활을 유지하게 함으로써 선원의 능력 및 긍지를 향상시켜 줄 필요가 있다.

2) 정례적인 교육·훈련 추진

현재 내항선에도 내국인선원의 부족으로 인하여 외국인 승선비율을 높이고 있는데, 내항선에 외국인선원의 승선 증가는 내국인선원과의 의사소통 및 문화적 차이로 인하여 선박의 안전운항에 많은 악영향을 끼치고 있다.

선사 안전관리자의 잦은 방선 교육·훈련을 통하여 내국인선원 및 외국인선원의 자질을 향상시켜 안전운항에 도움을 주고 내국인선원 등에게도 교육·훈련에 관한 편의를 제공하면 선박의 안전을 확보할 수 있을 것이다.

3) 내항선 선원의 부족문제 해결

내항선 선원의 부족 문제를 해소하기 위해서는 내항선에 대한 선원의 공급과 교육·훈련 등을 전문적으로 담당하는 전문기관을 설립하여 영세한 해운기업 등을 대신해 선원의 고용에 따른 부담을 줄이고 선원의 공동 고용으로 예비원 확보와 충분한

연가를 제공하고, 높은 노동 강도를 저하시켜 낮은 임금수준을 향상시켜야 한다.

4) 동기부여 및 선원들의 관심과 협조

내항선안전관리체제를 발전시키기 위해서 최고경영자는 전 직원들에게 안전관리에 대한 동기부여를 통해 내항선안전관리체제의 시행으로 인해 얻게 되는 효과를 제시하면 선원들은 안전관리체제에 대한 이해와 관심을 높여 교육·훈련의 생활화와 안전의식을 향상시켜 현실적인 안전관리체제를 유지할 것이며, 저임금, 휴가의 부족, 가정생활의 불만족, 높은 노동 강도, 선박의 노후화, 최고경영자의 지원부족 등으로 인한 내항선의 열악한 근무조건을 내항선안전관리체제의 현실화, 교육·훈련에 의한 자질향상, 회사에 대한 애사심과 충성심으로 자신의 맡은바 임무에 충실하다보면 내항해운은 눈부신 발전을 할 수 있을 것이다.

4.3 정부의 의식변화

1) 인센티브제의 도입 및 안전관리체제의 강화

정부에서는 안전관리체제 우수 해운기업에 대하여 세제감면, 유류비 차등지원, 안전관리체제 유지비용의 제공 등 인센티브제를 도입할 필요가 있으며, 점차 내항선안전관리체제의 인증심사를 강화하여 안전관리체제를 일정수준까지 발전시켜 나가야 할 것으로 판단된다.

2) 외국인선원의 승선 확대

우리나라 선원직은 현재 3D 업종으로 분류되어 승선기피현상으로 내항선에서는 선원의 예비원이 현저하게 낮아 선원이 부족한 실정이다.

여기에 더하여 육상직원에 비하여 선원의 임금저하와 열악한 근무조건은 젊은 층의 신규선원의 진출을 막고 있어 내항선에도 외국인선원의 승선비율을 높여 국내선원의 부족분을 외국인선원으로 충당해야 할 것이다.

3) 안전관리대행업체의 육성과 지원

본 설문지의 실증분석에 의하면 위탁안전관리를 실시하고 있는 선사는 안전관리체제에 대한 성과 면에서 전반적으로 자사안전관리에 비해 매우 저조한 것으로 나타났다.

그러나 현재 내항선안전관리체제의 현실은 충분한 승선경험을 가지고 선박에 대한 전문적인 지식을 갖춘 안전관리자를 고용하고 있는 해운기업은 소수에 지나지 않아 안전관리에 대한 전문지식과 안전관리절차서를 컨설팅하고 발전시켜 나갈 수 있는 전문집단이 필요한데, 그 전문집단으로는 안전관리대행업체를 들 수 있다.

정부에서는 우수 안전관리대행업체를 전문적으로 양성하고 지원하여하며, 안전관리대행업체가 우수한 안전관리자를 고용하고 육성하여 영세한 내항해운기업의 안전관리를 일정수준 이

상으로 발전시킬 수 있는 정부차원의 지원이 필요하다.

4.4 내항선안전관리체제의 변화

1) 안전관리절차서의 슬림화

현재 시행되고 있는 내항선안전관리체제는 너무 어렵고 복잡하며, 형식적인 면이 많아 국내항만을 운항하는 내항선박의 실정에는 맞지 않다는 의견들이 많았다.

내항선안전관리체제가 국제안전관리규약을 약간 완화시켜 국내에 수용하였기 때문에 학력과 자질이 부족한 내항선 선원들이 이해하기에는 많은 어려움이 있을 것이다.

실제로 인증심사가 강제화 되다보니 절차서와 관련된 문서와 기록서 등은 안전관리체제 관련 요건은 갖추어져 있지만 인증심사를 받기 위하여 형식적으로 작성되어 있는 절차서가 대부분을 차지하고 있어 현 안전관리체제를 내항선박의 실정에 맞게 간소화 하고 최소화하여 내항선에 맞는 안전관리절차서의 개발이 필요하다.

2) 안전관리자의 지정기준 강화

내항해운기업의 대부분이 현재의 안전관리자에 대한 지정기준이 법적으로 강화되고 안전관리자들의 자질이 향상되어야 한다고 하였다.

현재 안전관리자들의 지정에 대한 기준이 너무 미흡하여 선박의 안전관리에 대한 전문지식을 갖추고 최고경영자와 선원들을 안전관리분야에서 선도 할 수 있는 리더십을 갖춘 안전관리자가 부족한 실정이다.

해운기업의 안전관리를 전반적으로 책임지며 이끌어 갈 수 있는 승선경험이 풍부하고 선박의 안전관리에 전문지식을 갖춘 해기인력을 안전관리자로 전문 육성하고 양성하기 위해 정부의 지원에 따른 교육·훈련이 필요할 것이며, 안전관리자의 지정기준이 강화되어야 할 것이다.

3) 현실적이고 효율적인 안전관리절차서 개발

현재 시행되고 있는 내항선안전관리체제에 대하여 해당관련자 등은 필요성은 인식하지만 내항해운 자체의 문제점으로 인해 효율성에 대하여는 의문점을 가지고 있다.

인증심사를 통과하기 위한 형식적인 안전관리가 유지되고 있어 정부는 세분화되고 효율적으로 본선업무와 일치시킬 수 있는 실질적인 안전관리체제를 연구·개발하여 보급할 필요가 있으며, 해운기업은 각 기업과 선박마다 특이성과 선종이 다르므로 기업과 선박에 맞는 현실적이고 효율적인 안전관리절차서를 개발해야 할 것이다.

5. 결 론

정부는 해상에서의 인명안전과 해양환경보호를 위해 각종 안전관련 법률의 강화와 해상안전에 대한 위험요소를 제거하기

위해 해상안전 인프라를 구축하고 있다.

내항해운기업이 자생력을 갖추고 경쟁에서 살아남기 위해서는 안전관리체제의 정착화로 서비스품질을 개선하고 운항서비스에 대한 비용을 최소화해야 할 것이다.

이론적 검토와 실증분석한 연구결과를 토대로 내항선안전관리체제 운영의 내실화 방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 내항선의 현실성을 감안하여 업무의 절차서는 간소화되고 최소화되어야 한다.

둘째, 소형선사의 조직과 선박의 용도 및 특성에 맞게 보다 현실적이고 효율적인 안전관리절차서가 필요하다.

셋째, 내항선 선원의 자질향상과 선원 부족현상을 해소하기 위해서는 내항선 선원 직업의 매력화가 필요하다.

넷째, 내항해운기업의 안전관리가 발전하기 위해서는 최고경영자의 안전에 관한 관심과 의지가 더욱 더 절실하다.

다섯째, 정부차원에서 선원들의 안전관리에 대한 교육·훈련이 필요하다.

여섯째, 정부에서는 안전관리대행업체에 자금지원을 하여 자질 있는 안전관리자의 증원을 통해 안전관리의 질을 향상시켜야 할 것이다.

일곱째, 최고경영자의 직원들에 대한 동기부여와 전 직원들의 안전관리에 대한 전사적인 관심과 협조가 있어야 하겠다.

여덟째, 안전관리체제를 우수하게 유지하고 발전시키는 해운기업에는 안전관리체제가 성과를 거둘 때까지 정부에서 안전관리체제 유지에 소요되는 비용의 일부를 지원해주는 것도 내항선안전관리체제를 정착화시키는 방법이다.

선박을 운항하는 과정에서 발생하는 해양사고는 귀중한 인명의 손실을 가져올 뿐만 아니라 막대한 재산의 피해와 회복하기 어려운 해양환경의 파괴를 초래하여 국민생활을 위협하므로 정부, 내항해운기업의 최고경영자와 안전관리책임자들이 육상 및 선박의 안전관리자로서 육상에서 선박안전관리와 인명보호, 선박의 안전 및 해양환경보호를 위한 확실한 신념이 설정되고, 선장과 선원들이 사명감을 가지고 선박의 안전과 해양환경보호를 위해 연구하고 실행한다면 우리나라 내항해운은 눈부신 발전을 이룩하여 해상안전 확보를 기할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

[1] 김영모(2004), 우리나라 내항해운기업의 안전관리시스템 도입방안, <http://blog.naver.com/safesea>.
 [2] 노창균(1998), 국제안전관리규약(ISM Code)의 도입을 통한 안전관리 활성화 방안에 관한 연구. p.18.
 [3] 조동오(1994), ISM Code의 발효에 대비한 수용방안 강구해야, 해운산업정보 제714호.
 [4] 해양수산부(2001), 내항선 안전관리체제 개선방안 연구보고서, pp.16~25.

원고접수일 : 2006 년 9월 25일

원고채택일 : 2006 년 12월 1일