

## 주요 해운선진국의 해상행정체계에 대한 고찰

### - IMO 연구체계를 중심으로 -

이윤철\* · 김진권\*\*

\*, \*\* 한국해양대학교 해사수송과학부 교수

## A Comparative Study on the Maritime Administration System of Marine Advanced Countries

Yun-Cheol Lee\* · Jin-Kwon Kim\*\*

\*, \*\* Division of Maritime Transportation Science, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**요 약** : 국제해사기구(IMO)는 해상안전과 해상보안 및 해양오염방지를 달성하기 위해 조직된 유엔산하 전문기구로서 책임과 보상 및 국제해상교통의 간소화를 포함한 법적문제도 다루고 있다. 그러나 우리나라는 IMO 관련 분야를 전문적으로 연구하는 조직이나 연구기관이 없어서 급변하는 해운환경에 능동적으로 대처하지 못하였고, 이에 대처할 수 있는 전문가의 부재로 막대한 경제적 손실을 입고 있었던 것이 사실이다. 하지만 2001년 제22차 IMO 총회에서 처음으로 주요해운국가그룹인 A그룹 이사국으로 선출되고, 2003년 11월 제23차 IMO 총회에서 A그룹 이사국으로 재선출하는 쾌거를 이루면서, IMO 내에서의 역할 부담 및 국제적 위상강화를 확고히 하고 있다. 이를 계기로 삼아 A그룹 이사국으로서의 위상을 확고히 지키기 위하여, 해운선진국이라 할 수 있는 미국, 영국 및 일본의 해상행정체계를 IMO 연구 및 대응체계와 더불어 살펴본다면, 향후 우리나라의 시스템을 정비하는데 도움이 되리라 생각된다. 이에 이 연구에서는 IMO가 주도하고 있는 해운·조선산업에 대한 우리나라의 대응방안 수립에 도움을 주고자 주요 해운선진국의 해상행정체계, 특히 IMO 연구 및 대응체계에 관한 각국의 자료를 수집하여 비교·분석한다.

**핵심용어** : 국제해사기구, 항만국통제, 해상행정체계, 미국연안경비대, 일본해상보안청, 영국 교통부, 해사·연안경비청

**Abstract** : The International Maritime Organization(IMO) which is responsible for measures to improve the safety and security of international shipping and to prevent marine pollution from ships is a specialized agency of the United Nations. It is involved in legal matters, including liability and compensation issues and the facilitation of international maritime traffic as well. But the ROK has not been actively coping with the environment of the shipping industry because of the absence of the organization or researching bodies that specialized in the field related to IMO. Therefore this paper investigates the maritime administration system of the major countries such as the USA, Japan and the UK. And particularly by conducting IMO research and responding system, this study gathers relevant materials from those countries for the comparison and analysis with the purpose of providing the ROK with the assistance in forming the responding measures in the shipping and shipbuilding industries.

**Key words** : IMO, PSC, U.S.Coastguard, Japan Coast Guard, UK Department of Transportation, MCA

## 1. 서 언

최근 세계적으로 선박에 관한 과학과 운항기술의 발달로 인해 선박 자체는 대형화, 고속화, 자동화가 빠르게 이루어지고 있다. 이러한 발전에 비해 해양사고는 날로 증가하고 있으며, 이와 같은 해양사고는 많은 인명과 재산의 손실을 초래하고 있다. 특히 유조선이나 화학제품운반선 등이 연안 또는 항내에서 사고를 일으키면, 대형 해양오염사고를 수반하게 되어

인접한 연안국에 막대한 환경피해를 일으켜 국가간의 분쟁을 발생시키기도 한다.<sup>1)</sup>(국제해양정보센터, 2002)

이러한 문제들을 해결하기 위하여 국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 'IMO'라 함)는 해운에 영향을 미치는 제반 기술사항에 대하여 정부간의 협력을 촉진하고, 해상안전과 해양오염을 방지하기 위한 실질적인 기준을 채택하고 있으며, 이러한 실질적인 기준들은 외국선박에 대한 항만국통제(Port State Control)의 근거로 활용되고 있다.<sup>2)</sup>(이, 2004)

\* 대표저자 : 이윤철(정회원), lyc@mail.hhu.ac.kr 051)410-4249

\*\* 정회원, jinkwon@mail.hhu.ac.kr 051)410-4234

1) 1967년 Torrey Canyon이 영국근해에서 좌초되어 11만 7천톤의 원유가 Dover 해협에 유출되었고, 1989년 Exxon Valdez는 Alaska연안 Prince William Sound 수로에서 유빙을 피하려다 좌초되어 원유 35,600톤 유출되었다. 최근 2002년 11월 스페인 북서부 해상에서 Prestige가 좌초되어 4천톤의 원유를 유출시키고 7만톤의 잔여기름가지고 해저로 침몰하여 심각한 해양오염을 우려하고 있다.

2) 이와 관련하여 48개의 국제협약과 1,300여종의 결의서를 채택하고 있으며, 대표적인 국제협약으로는 국제해상인명안전협약(SOLAS), 해양오염방지협약(MARPOL) 및 유류오염손해에 대한 민사책임협약(CLC) 등이 있다.

그러나 우리나라는 IMO 관련 분야를 전문적으로 연구하는 조직이나 연구기관이 없어서 급변하는 해운환경에 능동적으로 대처하지 못하였고, 이에 대처할 수 있는 전문가의 부재로 막대한 경제적 손실을 입고 있었던 것이 사실이다. 이는 우리나라가 해운 세계 8위(UNCTAD'S REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2004) 및 조선 세계 1위의 선진국이면서 IMO 내에서는 다른 선진국들에 비하여 활동이 다소 미약하였다는 것을 나타내는 것이다.

하지만 2001년 제22차 IMO 총회에서 처음으로 주요해운국가그룹인 A그룹 이사국으로 선출되고, 2003년 11월 제23차 IMO 총회에서 A그룹 이사국으로 재선출하는 쾌거를 이루면서, IMO 내에서의 역할 부담 및 국제적 위상강화를 확고히 하고 있다. 이는 우리나라가 해상관련 국제사회에서 이미지 제고는 물론, 해운 및 조선 관련 IMO 국제해사협약 제정과 IMO 운영에서도 우리의 위상을 확고히 함으로써 국제경쟁력도 더욱 견고하게 되었음을 의미하는 것이다. 따라서 우리 조선업계의 해외영업활동에 직·간접적으로 지원하는 효과를 거둘 수 있게 되었으며, 해양산업의 종사자는 물론, 우리나라 선원들에게도 자긍심을 확고히 심어줄 수 있는 결정적인 계기가 되었다. 특히, 우리나라는 향후 IMO 이사회와 각종 위원회 및 전문위원회 등에서 실질적인 영향력을 행사하면서, 주요 정책결정시 주도적인 역할을 수행함으로써 국익보호활동에 크게 기여할 것이다.

이와 보조를 맞추어 우리 정부에서도 재정지원 및 인적자원에 대한 지원을 아끼지 않고 있으므로<sup>3)</sup>(이, 2004) 이를 계기로 삼아 A그룹 이사국으로서의 위상을 확고히 지키기 위하여, 해운선진국이라 할 수 있는 미국, 영국 및 일본의 해상행정체계를 IMO 연구 및 대응체계에 더불어 살펴본다면, 향후 우리나라의 시스템을 정비하는데 도움이 되리라 생각된다. 이에 이 연구에서는 주요 해운선진국의 해상행정체계, 특히 IMO 연구 및 대응체계에 관하여 살펴봄으로써 향후 IMO가 주도하고 있는 해운·조선산업에 대한 우리나라의 대응방안 수립에 도움을 주고자 각국의 자료를 수집하여 비교·분석한다.

## 2. 미국의 해상행정체계

### 2.1 해사업무

미국의 국제 업무는 일반적으로 국무부(Department of States: DOS)의 책임이다. 그러나 기술적이거나 실무적인 국제문제는 전문부처가 담당하고 있고, 해상의 안전과 환경에 관한 국제업무는 교통부(Department of Transportation)가 대표하고 있으며, 이를 다시 미국연안경비대(US Coast Guard,

이하 'USCG'라 함)에 일임하고 있는 형태를 취하고 있다. 그러나 주요 정책문제는 국무부의 지휘를 받고 있다. 당초 IMO의 대표로 국무부가 참가했으나 기술적인 문제가 많아 현재와 같이 USCG에 이관하였다. 그러나 아직도 총회나 이사회는 국무부가 참여하고 있다.

또한 주요한 해상문제에 있어서는 교통부 소속 해상청(Maritime Administration)이 중요한 역할을 하고 있다. 결국 주요한 해상 안전 및 환경 프로그램은 해상청과 USCG가 협조하여 수행하고 있는 것이다.<sup>4)</sup>

#### 1) 해상국제협약 채택 현황

현재 미국은 IMO가 개발하여 관리하고 있는 해상관련 국제협약 51개 중 27개에 대해서만 비준하고 있다. 영국이 44개를 비준하고 있는 것에 비하면 미국의 국제협약 참여정도는 상당히 저조한 것이라 볼 수 있다. 그러나 미국은 국제해상인명안전협약(SOLAS), 선원훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 협약(STCW), 국제해상충돌방지규칙(CORLEG), 유류오염사고시 공해상 개입에 관한 국제협약(INTERVENTION), 해난구조에 관한 국제협약(SALVAGE), 기름오염의 대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC) 등 선박안전 및 환경에 관한 협약에 대해서는 모두 수용하고 있으며, 그 외의 협약에 있어서는 미국의 관련 법률이 국제협약에 비하여 훨씬 엄격하기 때문에 실무적인 문제가 발생하여 이를 수용할 수 없다고 한다.<sup>5)</sup>

#### 2) 국제회의 참여

미국은 IMO 협약의 수용실적에는 저조한 편이지만, IMO의 각종 회의 참석에 대해서는 항상 대규모의 대표단을 구성하는 나라중의 하나이며,<sup>6)</sup> 기술, 지식 등 정보의 제공에서도 최상위국 중의 하나이다. 비록 일부 국제협약을 수용하지 않더라도 그 협약의 국제적 동향을 파악하여 자국 이익을 실현하기 위하여 국회가 연방정부에 오히려 요청하고 있다.

## 2.2 미국연안경비대

### 1) 임무

1979년 재무부 소속으로 설립된 USCG는 현재는 교통부에 소속되어 있다. USCG는 “바다의 인명구조자 및 수호자”의 역할을 위해 “상시준비 - *Semper Paratus* - Always Ready”를 좌우명으로 미국내 및 세계에서 미국의 이익을 지키고 있다. USCG는 무장된 군인으로서 365일 연안경비, 인명구조, 재산보호, 마약밀수방지, 레저보트의 안전교육, 해상오염방제 등의 업무를 수행하고 있다. 이를 위하여 현재 대장을 비롯한

3) 우리나라의 2004년도 IMO 분담금은 £260,436로 분담비율 1.29%이며 세계 19위의 규모이다. 이는 2002년 £235,119, 2003년 £244,757에 비해 점진적으로 증가되어가고 있는 추세이다.

4) <http://www.marad.dot.gov/programs/index.html>

5) 그 대표적인 것이 기름오염피해와 관련 기금협약(FUND)으로 이에 있어서는 미국 법률상의 책임 및 피해보상 정도가 관련 협약보다 더욱 엄격하다.

6) 이하 미국의 IMO 대표단 조직 및 활동 참조.

39,000여명의 현역(Active duties, 이 중 약 5,600여명은 민간인임), 8,100여명의 예비군, 그리고 37,000명의 보조요원이 워싱턴DC의 본부를 비롯하여, 전국 대서양과 태평양 2곳의 지구사령부(Atlantic Area & Pacific Area)에 9개의 지역사령부(District Command)를 두고 있으며, 또한 225척의 함정, 약 1,400척의 소형함정, 212척의 항공기 및 헬리콥터 등을 보유하고, 95,000마일의 미국 해안과 영해 그리고 3~4백만 평방마일의 배타적경제수역(EEZ)을 관리하고 있다.(United States Coast Guard Fiscal Year 2004 Report)

2) 조직<sup>7)</sup>

USCG의 본부에는 수도 워싱턴에 있으며 약 4천여명이 근무하고 있다. 이 본부에는 보급, 시스템, 인력관리 등 6개의 주요 조직이 있다. 이 중 해상안전과 환경보호 관련 업무를 수행하는 해상안전환경보호본부(Maritime Safety and Environmental Protection; G M)와 구조, 수색, 밀입국, 마약밀수, 어로보호, 국경수비 등의 업무를 담당하는 작전본부(G O)의 두 조직이 가장 핵심적이며 다른 조직은 이들의 업무가 효율적으로 수행 되도록 보조하는 외곽조직으로 보면 된다.

해상안전환경보호본부(G M)는 해상안전 및 해양환경보호의 업무를 담당하며 기준관리국(Standards Directorate), 현장실무국(Field Activities Directorate), 인력관리국(Resources Management Directorate), 수로관리국(Waterway Management Directorate) 등 4개의 국을 두고 있으며, 국제업무 및 해외정책 고문의 역할도 담당하고 있다. 이들은 해상안전 및 환경보호를 위한 각종 정책과 프로그램을 개발하여 이를 시행하고 있으며, 이를 위하여 지방에도 선박 및 각종 시설물 검사, 면허, 오염방제, 사고조사 등의 실무처 처리하도록 하는 48개의 해상안전조직(MSO : Maritime Safety Organization)을 전국적으로 두고 있다.

IMO, ILO 등의 선박, 해상교통, 선원, 환경보호 등 실무적인 문제는 해상안전환경보호본부의 기준관리국(Standards Directorate)이 담당하고 있으며, 이를 보좌하기 위하여 설계 및 공학과(G MSE), 운영 및 환경기준과(Office of Operating & Environment Standards), 기준평가 및 개발과(Office of Standards Evaluation & Development) 등 3개의 과를 두고 있다.

그 중에서 설계 및 공학과(Office of Design and Engineering Standards; G MSE)는 선박의 안전한 설계, 건조 및 선상 장비를 결정하는 USCG의 정책 및 기준들에 대해 책임을 진다. 이는 선체 구조, 안전성, 전기·기계 조직, 인명장비, 화재 안전 장비를 포함하고 있다. 또한 정책 문서, 항해 및 선박 검사 회람(NVICs), 그리고 해상안전메뉴얼(MSM)과 같은 보충 문서들을 개발하며, IMO의 관련 위원회 및 전문위원회에 미국대표로 참여하고 있다.<sup>8)</sup>

인적요소 및 선박설계부(Human Element and Ship Design Division; G-MSE 1)는 인적 요소, 조직 문제, 정책과 규정 개발에 관련한 위험 평가와 새로운 종류의 선박 설계 구상에 관련한 설계 및 시스템 통합 문제들의 조정에 관한 책임을 지며, 해양조선부(Naval Architecture Division; G-MSE-2)는 복원성, 흡수제한선, 구조 및 어선 안전에 대한 정책 감독과 기술적인 지식을 제공하며, 국내적 및 국제적인 기준과 규정의 개발을 통한 해상안전 및 환경보호를 강화하는 기능을 제공하고 있다.

그 밖에 시스템엔지니어링부(Systems Engineering Division ; G-MSE-3)는 전통적인 해상공학 및 전기분야를 감독하며, 그에 대한 해상안전 및 해양환경 기준을 개발 및 사용한다. 그리고 국제업무 및 해외정책고문(International Affairs & Foreign Policy Advisor)은 USCG 사령관의 직속기구로 USCG의 대외문제를 총괄하며, IMO와 관련하여서는 총회 및 이사회의 업무와 주요 정책적인 문제를 책임지고 있다.

Table 1 미국연안경비대의 해상안전관련 업무

대분류	소분류	업무 내용
해상안전 확보 (ATON: Aids to Navigation)	항로표지설비 유지	* 4만 7천여 개소의 연방표지관리 및 4만 4천여 개소의 사설표지 감독
	항해정보 통지소	* 항해정보지(Notice Mariners) 발급 * 모든 항해정보의 문의에 관한 응답
	교량행정 (Bridge Administ- rat- ion)	* 교량 항로표지 유지 및 개폐식 교량의 운영에 관한 응답 * 약 1만 8천여 교량의 건설, 제거 및 변형 승인에 관여
	해상레저보트 의 안전 확보	* 5,100만명의 해상레저인과 1,640만척의 해상레저보트의 안전확보
	선박검사	* 통상 3만 8천 여척의 선박검사와 1만 3천건의 사고조사
	해기사 면허관리	* 연간 2만 5천여명의 서류관리 * 8천 여명의 신규 및 상급면허발급 * 1만 1,700여명의 면허 갱신
	해상교통관리 제도관리	* 항로의 안전확보 및 효율적 이용을 위한 8개소의 VTS 관리
	수색구조	* 1일 24시간. 1주일 7일 연중 무휴로 수행 * 구조요청에 대한 전화는 1일 24시간 연중 무휴로 응답
해난수색 구조 (SAR)	선위통보제도 (AMVER)	* 1년간 130여개국 1만 2,200척 참가 및 20만회의 항해추적
항만안보 (Port Security)	항만안보 (Port Security)	* 47개 항장(Harbour Master) 사무소에 500여명의 인원 근무 * 연간 3,500여개의 육상설비를 점검 및 1만 7천여회의 승선임검 실시
해사과학	해사과학	* 통상 6천여개의 빙산추적 * 124여개소의 기상관측소 운영 * 위성 NOAA의 도움으로 환경조사용 부표추적

7) <http://www.uscg.mil/org.html>.

8) [http://www.uscg.mil/hq/g\\_m/mse/mse\\_home.htm](http://www.uscg.mil/hq/g_m/mse/mse_home.htm)

### 2.3 IMO 활동 체계

#### 1) IMO 대표단의 조직 및 활동 절차

IMO 각 회의의 미국 대표단은 대표(US Representative), 교체대표(Alternate Representative), 자문(Advisor), 사무비서(Administer)로 구성되며, 그 회의 중요도에 따라 참가자의 위치 및 범위가 정하여 진다. 그 밖에 산업체, 단체 등 민간 전문가가 대표단으로 참여한다.<sup>9)</sup>

총회의 경우에는 USCG 및 국무부가 참여하고 있는데, 대표는 USCG 사령관, 교체대표는 해상안전환경본부장(G-M)과 국무성 위원, 자문으로는 USCG의 국장급 인사 그리고 주영국 미국대사관 인사로 각각 구성하고 있다. 또한, 사무비서는 ‘국제업무 및 해외정책고문’ 소속 인사가 담당하여 모든 업무를 준비한다. 반면에 IMO의 가장 낮은 단계의 회의인 전문위원회는 중령 또는 대령, 고참 민간전문가(GS 14 or 15)가 맡고 있다.

의제검토에 있어 IMO의 총회, 이사회, 위원회 및 전문위원회의 의제는 담당책임자가 직접 준비하고 있다. 이 경우 관련 산업체에 영향을 주는 안전에 대하여는 그 단체들의 의견을 수렴하여 직접 의논하면서 국가의 안을 준비하게 된다. 또한 다른 연방부처나 USCG 내부 관련 부서에 직접 e-mail로 그 관련 내용을 요약하여 보낸 뒤 의견을 듣게 된다.

그리고 매년 IMO의 주요 의제 또는 각종 회의의 의제를 객관적이고 정밀하게 검토하기 위하여, USCG 내부에 “SOLAS Working Group”, “SLF Working Group” 등 실무작업반(Ad-hoc Working Group)을 운영하기도 하고 또한 “화학물운송자문위원회”(Chemical Transportation Advisory Committee; CTAC)와 같이 상설 자문위원회(Advisory Committee)를 설치하여 운영하기도 한다.

이러한 조직은 해당 IMO 회의가 종료한 뒤 이를 수용하기 위한 기준, 법률 등의 개발에도 적극 활용되는데 여기에는 산업체 등의 민간 전문가들도 참여하고 있다.

이렇게 해당 회의에 있어서의 국가의 안을 준비한 다음, 보통 회의 시작 수주 전에 공청회(Public hearings)를 열어 정부, 산업체 등의 의견을 최종적으로 조율하여 국가의 안을 완성한다. 이때 회의는 기준관리국장이 직접 주재하고 있다. 각 회의의 의제마다 다르지만, USCG 관련 부처 담당자와 다른 연방 정부 그리고 산업체에서 참석하는데 보통 40~50명이 참석하고 있다. 마찬가지로 회의 참가 후에 그 결과를 공청회를 통하여 이해 당사자에게 소개하고 있다.

#### 2) 대표단의 구성의 특징

국제회의에서 한가지의 의제가 설정되면 보통 수년동안 논의되기 때문에 전문가가 연속적으로 참가해야 높은 효율성을 낼 수 있다. 이러한 연속성을 중요한 요소로 보고 민간에서도 특정 전문가가 지속적으로 참가하도록 요청하면서, 정부대표

도 특정인이 장기간 참가하는 것이 일반화되어 있다. 또한 원활한 후진 양성을 위하여 같은 전문분야에 통상 2명 이상이 참가하도록 하고 있다.

## 3. 일본의 해사행정체계

### 3.1 해사행정업무

일본은 21세기를 시작하는 2001년(平成 13년) 1월에 해상교통국과 해상기술안전국을 통합하여 해사국을 탄생시켰다. 일본의 이러한 조치는 현시대의 시대적 요청이 확고한 책임과 자유로운 활동을 기본으로, 보다 높은 수준의 다양성을 추구하고 함과 동시에 범세계적 규모로 광범위하게 걸쳐진 자원·에너지문제, 안전·환경문제 등에 대한 적절한 대응을 요구하고 있는 것으로 판단하고, 이에 일본 해사산업도 시대적 요청과 가치관의 변화에 적절하고도 기민한 대응이 필요하다는 인식이 밑바탕에 깔려 있는 것이다. 또한 일본의 조직개편의 특징은 이러한 시대적 요청에 부응함과 동시에 해운·선박·선원분야 전반에 걸쳐진 정책을 마련함으로써 국민을 위한 효과적이고 신속한 해사행정을 하기 위한 것이다.(日本 國土交通省 海事局 編, 2001)

### 3.2 국토교통성

#### 1) 개요

국토교통성은 일본 中央省廳 등 개혁의 일환으로써 국토를 통합적이며 체계적으로 이용·개발·보전하며, 이를 위한 사회자본의 정비, 교통정책의 추진 등을 담당하는 관청으로서 2001년 1월 6일에 북해도개발청, 국토청, 運輸省 및 建設省을 모체로 하여 설립되었다. 중앙성청 등에 대한 개혁의 취지에 비추어 보면 보다 나은 행정서비스의 제공을 목적으로 통합적인 국토교통행정을 이루어 나가는데 있다.<sup>10)</sup>

#### 2) 조직

일본 국토교통성의 조직을 개략적으로 살펴보면, 국토교통성 산하 本省과 外局으로 크게 분류하고, 本省에는 内部部局, 施設等機關, 特別機關, 地方支分部局을 두고 있다. 그리고 外局에는 선원노동위원회, 기상청, 해상보안청, 해난심판청을 두고 있으며, 독립행정법인으로 11개 기관을 두고 있다.

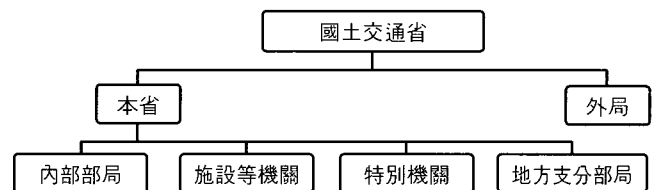


Fig. 1 The System of Ministry of Land Infrastructure and Transport.

9) <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mse/mse-imo.htm#de>

10) <http://www.mlit.go.jp/annai/annai.html>

### 3.3 국토교통성 내의 해사관계기관

#### 1) 本省 内部部局 내의 기관

本省 内部部局 내의 기관 가운데 해사관련 업무를 담당하는 곳은 해사국과 종합정책국이 있다.

해사국은 국토교통성 본성 内部部局에 속해 있으며, 수상운송·수상운송사업, 항만운송·항만운송사업, 유류오염손해배상계약, 해사사상의 보급·홍보, 선박톤수 측정 및 등록, 선박안전 확보, 선박설비와 관련된 해양오염방지, 조선업, 선용공업, 모터보트 경주, 선원, 도선, 외국선박감독 등의 업무를 수행하고 있다.

종합정책국은 국토교통성의 통합적이고 기본적인 방침의 기획·입안과 각국(局)의 시책조율 등을 행하며, 해사관련 업무와 관련하여 첫째, 환경문제에 대한 대응업무로 지구온난화 대책, 해양오염대책 등에 관한 업무를 행하며, 둘째, 해양이용 추진업무로 레저보트에 대한 문제뿐만 아니라 적절한 해양이용을 추진하기 위한 환경정비에 대한 각종 시책의 통합적 추진을 도모하며, 셋째, 국제문제에 대한 대응업무로 국제화 추진에 따른 제반 문제에 대응함과 동시에 일본의 기술·노하우를 통해 해외에 대한 국토교통기반정비 등을 추진하고 있다.<sup>11)</sup>

#### 2) 外局내의 기관

外局내의 기관으로 해사관련 기관은 선원노동위원회, 기상청, 해상보안청 및 해난심판청이 있다.

#### 3) 독립행정법인 내의 기관

국토교통성의 해사관계기관은 중앙성청 등 개혁의 일환으로서 2001년(平成 13년) 4월에 선박기술연구소(해상기술안전연구소로 명칭 변경), 해기대학교, 항해훈련소, 해원학교의 4개 기관이 독립행정법인이 되었다.

독립행정법인이란 국민생활 및 사회경제의 안정 등의 공공상의 입장에서 확실히 실시되어야 할 필요성이 있는 사무 및 사업에 있어서 국가 스스로 주체가 되고, 직접적으로 실시할 필요가 없는 사안에 있어서 민간 주체에게 위임된 경우에 반드시 실시되지 아니할 위험이 있는 경우, 또는 하나의 주체에게 독점토록 하는 것이 필요한 경우, 이를 효율적으로 행하게 하는 것을 목적으로 설립된 법인을 말한다(독립행정법인통칙법 제2조 제1항).

또한 업무는 국토교통대신으로부터 중기목표를 지시받고, 그것을 달성하기 위한 중기계획·연도계획을 작성하여 실시한다. 이와 같이 국가의 관여·통제를 최소 필요한도로 하여 업무운영의 자주성, 독립성을 높임으로써 신속하고 탄력적인 대응이 가능하도록 하여, 직접적으로 국민의 요구에 충족되는 행정서비스의 제공을 가능하도록 하고 있다. 더욱이 그 업무

실적 등에 대해서는 독립행정법인평가위원회의 평가를 받으며, 재무제표 등에 대해서는 회계감독인의 감독을 받도록 하여 효율적이고 투명한 운영을 확보하도록 하고 있다.

### 3.4 일본의 주요 해사관련 기관

#### 1) 해사국

해사국의 주요업무로<sup>12)</sup> 첫째, 일본의 생활을 지탱하는 해운을 목표로, 외항해운에 있어서는 자유롭고 공정한 국제해운시장의 형성을 목표로 함과 동시에, 일본 외항해운의 국제경쟁력의 강화를 도모하고 있다. 또한 항만운송에 있어서는 일본 항만의 국제경쟁력 강화를 위해, 항만하역의 효율화·서비스의 향상을 추진하고 있다. 또한 내항해운의 활성화를 도모하며 여객수송에 있어서는 생활하역의 유지 및 진흥 등에 노력하고 있다.

둘째, 선박관련분야에서 세계를 리더한다는 목표로 세계의 약 40%의 선박 건조실적을 가지고 있는 일본의 조선업·선박공업의 건전한 발전과 레저보트의 이용증진을 도모함과 동시에 새로운 시대를 이끌어 나갈 선박관련 기술의 개발을 추진하고 있다. 또한 선박의 구조, 설비 등에 관한 기준의 제정, 선박검사, 외국선박에 대한 입항검사의 강화 등을 통해서 선박의 안전성과 인명의 안전을 확보함과 동시에 해양환경의 보전에 기여하고 있다. 이외에 모터보트경주의 감독 등의 업무도 행하고 있다.

셋째, 해사산업을 지탱하는 우수한 선원의 안정적인 확보를 목표로 해사산업에서의 휴먼인프라가 되는 선원의 고용정책, 노동조건의 확보, 노동환경의 개선과 노동재해방지 등 선원노동행정 전반에 걸쳐 폭넓은 업무를 담당하고 있다.

또한 해운계를 둘러싼 환경의 변화에 대응할 수 있도록, 우수한 선원의 교육체제의 확립을 도모하고 있다. 더욱이 선원에 관한 각종 자격제도와 도선사제도 등을 통해 선박교통안전을 확보하는데 노력하고 있다.

#### 2) 해상기술안전연구소

해상기술안전연구소는 선박기술에 관한 중심적인 연구기관으로서, 해상교통의 안전 및 효율 향상을 위한 기술, 해양자원 및 해양공간의 유효한 이용을 위한 기술, 해양환경보전을 위한 기술에 관한 연구 등에 특화되어 있다.(海上技術安全研究所 編, 2001)

해상기술안전연구소는 연구기관으로서 수조시설을 활용한 실험적 연구로 유체역학에 기초한 이론적 연구보다 저항이 작은 우수한 선형, 효율이 뛰어난 프로펠러 개발 등의 연구를 담당하고 있는 추진성능부, 선박의 안정성능, 내항성능, 조종성능, 파랑외력에 의한 시험 및 연구를 수행하고 있는 운동성능부, 각종 선박이 험난한 바다의 자연환경에도 불구하고 운항

9) [http://www.uscg.mil/hq/gm/mse/mse\\_imo.htm#de](http://www.uscg.mil/hq/gm/mse/mse_imo.htm#de)

10) <http://www.mlit.go.jp/annai/annai.html>

11) [http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/sogoseisaku\\_.html](http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/sogoseisaku_.html)

12) [http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/kaiji\\_.html](http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/kaiji_.html)

중에 파손되지 않고 해양오염을 초래하지 않도록 구조안전성의 평가, 선체와 적하에 작용하는 동적하중의 연구 및 사용재료의 장기적 내구성강도시험 등을 행하고 있는 구조강도부 등이 있다.

그 이외에 기관동력부, 재료가공부, 장비부, 시스템기술부, 원자력기술부, 해양개발공학부, 영해기술부 등이 있다.<sup>13)</sup>

### 3) 해기대학교

해기대학교는 1945년(昭和 20년) 4월 고베고등상선학교가 동경고등상선학교 및 清水고등상선학교와 함께 고등상선학교로서 清水市에 통합되었기 때문에 전체 시설 및 교직원을 승계하여 그곳에 특별고등해원양성소 및 고등해원양성소를 통합한 선원재교육기관으로서 해기전문학원을 설립하면서 시작되었다. 이곳에서는 해상경험이 있는 선원에 대해 선박운항에 필요한 학술기능을 교수하는 통합선원재교육기관으로서의 역할을 수행해 왔다.(海技大學校 編, 2001)

그 이후 독립행정법인으로 변경된 해기대학교는 선원에 대해서 선박의 운항에 관한 고도의 학술 및 기능을 교수함으로써 선원의 자질을 향상시키고 또한 해상수송의 안전확보를 목적으로 하는 기관이다. 그러나 운영에 있어서는 자율성, 자발성 및 투명성을 갖추고 업무를 보다 효율적이며 효과적으로 수행할 수 있도록 하는 독립행정법인의 취지를 충분히 활용하고 있다.

### 4) 항해훈련소

항해훈련소는 상선에 관한 학부를 둔 국립대학, 상선에 관한 학과를 둔 국립고등전문학교, 독립행정법인인 해기대학교 및 해원학교의 학생 및 생도 등에 대해 항해 훈련을 행함으로써 선박의 운항에 관한 지식 및 기능을 습득시키는 것을 목적으로 하는 기관이다.(航海訓練所 編, 2001)

항해훈련소의 실습선에서는 실습생에게 장차 선박직원이 되기 위해 필요한 응용실전력이 되는 고도의 지식기능을 습득 시키고 동시에 심신을 연마하여 지도성과 행동습관을 익히도록 하며, 국제항해에 종사할 선박직원으로서 교양을 높이기 위한 실습훈련을 행하고 있다. 또한, 항해훈련소는 실습훈련과 함께 항해 및 기관에 관한 각종 연구, 실험을 독자적으로 또는 각 대학, 연구소 등과 공동으로 수행하고, 선박운항기술의 향상에 노력하고 있다. 이를 위해 각 실습선은 매년 1회 또는 2회 원양항해를 수행하고, 또 일본 국내 각 항구간 항해를 실시하며, 각 과정마다 자세하게 규정된 과목에 의한 실습훈련을 항해 및 정박기간 동안에 충분히 효과를 발휘할 수 있도록 계획·실행하고 있다.<sup>14)</sup>

### 5) 해상보안청

해상보안청은 해상에서의 인명과 재산의 보호, 치안유지를 목적으로 1948년 5월 1일에 창설되었다. 해상보안청은 창설이

래 해상범죄단속이나 해난구조 등의 경비구난업무, 해양조사나 수로측량 등의 수로업무, 광파나 전파등대의 건설, 보수운용 등의 항로표지업무 등 바다의 안전을 확보하기 위해 업무를 수행하고 있다.

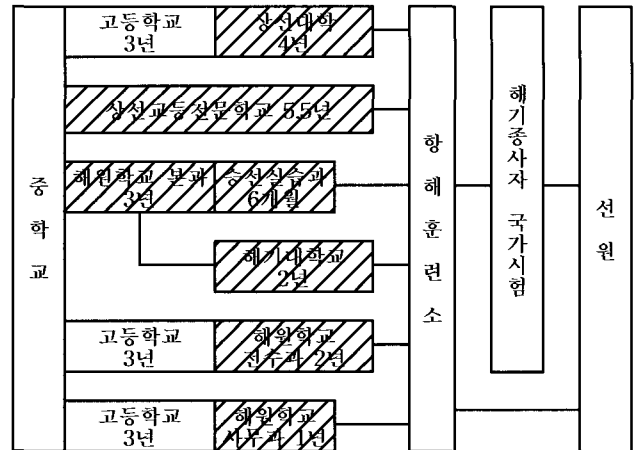


Fig. 2 국립 상선선원교육기관 관계도

해상보안청의 조직은 본청에 5부, 전국을 지역별로 분담하는 11개 관구보안본부, 본청 직속의 교육기관이 있다.

- 총무부 : 해상보안청 홍보와 직원의 복리후생 등의 일을 담당
- 장비기술부 : 해상보안청의 물품관리와 단정·항공기 건조 등에 관한 일 담당
- 경비구난부 : 해상에 대한 치안유지와 해난구조 등의 일을 담당
- 수로부 : 해양관측·측량·해도와 수로지 및 항해안전정보를 제공
- 등대부 : 등대 및 기타 항로표지 정비, 보안, 운용 등의 일을 담당

해상보안청의 주요업무는 해상치안유지, 해상교통관리, 해상재난안전활동, 해난구조, 해양조사 및 해양정보제공 등 해상안전관련 업무뿐만 아니라 해상경비, 해상보안, 해양오염방지 및 방제업무, 기타 국제협력업무 등이다. 특히, 국제협력업무에 있어서 급격한 국제정세의 변화나 약물 및 권총의 밀수입 사건 등과 같이 조직적이며 광범위한 사건에 대한 국제적인 협력의 필요성이 증대함에 따라 이에 대처하기 위한 노력을 하고 있다. 또한 해상에서의 수색 및 구조나 전세계적인 해양환경보전 등에 대한 해상수색 및 구조협약(SAR)이나 기름오염의 대비, 대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC)을 바탕으로 인접국가와의 국제적인 협력체제를 구축하고 있으며, 동시에 IMO, 국제수로기구(IHO), 국제약물통제계획(UNDCP) 등의 활동에 적극적으로 참가하고 있다.<sup>15)</sup>

13) <http://www.nmri.go.jp/>

14) <http://www.kohkun.go.jp/aboutus/index.html>

15) <http://www.kaiho.mlit.go.jp/21c/index.html>

6) 선원노동위원회<sup>16)</sup>

선원노동위원회는 선원이 단결하는 것을 비호하고, 노동관계의 공정한 조정을 목적으로 하며 또한 선원의 노동환경개선, 복지후생의 증진, 직업의 안정 기타 선원을 보호하기 위한 목적으로 설치된 국토교통성의 外局이다. 선원중앙노동위원회와 전국 11개소에 선원지방노동위원회가 설치되어 있으며, 양자는 권한적으로는 각각 독립된 기구로서 병립하여 있다.

선원노동위원회의 주요업무로 첫째, 노사문제의 구제·조정 기구로서의 업무가 있으며, 이는 노동쟁의의 조정(알선, 조정, 중재), 부당노동행위사건의 심사 및 노동조합의 자격심사 등을 말한다. 둘째, 국토교통대신 또는 지방운수국장의 자문기구로서의 업무가 있으며, 국토교통대신의 자문에 관해서는 선원중앙노동위원회가 자문사항에 응하여 선원법개정위원회, 선원노동기준심의회, 선원직업안정위원회, 최저임금전문위원회 등에서 조사심의회를 행한다. 또한 지방운수국장 등의 자문에 관해서는 선원지방노동위원회가 선원직업안정위원회, 최저임금전문위원회 등에 조사심의회를 행한다.

3.5 IMO 활동 체계

1) 정부주도하의 활동

일본의 해상행정체계를 통해서 일본의 IMO 활동을 살펴보면, 역시 정부주도하에 있음을 알 수 있다. 즉 국토교통성 본성 내부부국 산하의 해사국이 중심이 되어 추진하는 업무는 다음과 같이 세가지로 분류할 수 있다.

첫째, 일본의 외항해운의 국제경쟁력 확보 및 내항해운의 활성화를 도모, 둘째, 세계를 리더할 조선관련 분야의 신기술 개발과 동시에 선박의 구조, 설비 등에 관한 기준의 제정 및 선박안전성과 인명안전 확보, 셋째, 우수한 선원의 안정적인 확보를 통한 해상교통안전 확보에 있다.

하지만 이러한 업무의 수행에 있어서 정부가 주도하에 있지만 그 실질적인 전문영역에 관하여는 산하 연구기관 및 관련 부서와의 유기적 연계 체계를 가지고 있다.

2) 정부산하 연구기관과의 연계

일본의 해사관련 연구기관의 핵심은 해상기술안전연구소이다. 해상기술안전연구소의 기본방침을 살펴보면 우선 행정과 유기적으로 연계하여 해상안전확보 및 해양환경보전 등에 관한 기준설정을 위한 기초연구를 추진하도록 하고 있다. 이는 국토교통성 본성 내의 해사국과의 연계를 통하여 해상안전 및 해양환경에 관한 기준설정을 수행하고 있음을 알 수 있다.

이러한 연구를 수행함에 있어서 포괄적인 개념이지만 사회 요구에 대응한 혁신적 기술 개발, 조선분야에 대한 산업 경쟁력의 회복·강화를 위한 기술 개발을 통해 해사분야에 대한 지적 기반을 확고히 하겠다는 것이 본 연구소의 기본방침이다. 이를 요약하여 정리하면 첫째, 행정과의 유기적 연계하여 해상안전확보, 해양환경보전 등의 기준 설정을 위한 기초연구 추진, 둘째, 사회 요구에 대응한 혁신적 기술 개발 추진, 셋째, 해사분야에 대한 지적 기반 정비, 넷째, 조선분야에 대한 산업 경쟁력의 회복·강화 지원 등이 있다.(海上技術安全研究所 編, 2001)

3) 해상기술안전연구소의 구체적 조치

이러한 기본방침에 따라 연구소가 추구하고 있는 목표 달성을 위한 세부적이고 구체적인 조치가 수반되는데 이는 다음과 같이 정리할 수 있다.<sup>17)</sup>

첫째, 사회 요구에 부합한 연구 중점 추진이다. 즉, 해상교통의 안전성 향상, 해상물류의 효율화 증대, 해상활동에 따른 환경파괴의 감소, 해양 이용촉진 등의 사회적 요구를 파악하여 이러한 분야에 대한 연구를 중점적으로 시행하도록 하고 있다. 이를 크게 해상수송분야, 해양개발분야, 해양환경분야와 같이 3분야로 분류하여 각 분야별로 선정된 과제는 관련된 각 연구부에서 수행한다. 이러한 연구부는 각 전문영역별로 추진 성능부, 운동성능부, 구조강도부, 기관동력부, 제료가공부, 장비부(裝備部), 시스템기술부, 원자력기술부, 해양개발공학부, 영해기술부(永海技術部)가 있다.

둘째, 타기관과의 유기적 연계이다. 특히 해상기술안전연구소는 산·학·관의 공동연구 프로젝트를 중대시키고 양방향의 커뮤니케이션을 강화함으로써 정부 및 사회적으로 필요한 연구에 대해 연구소가 산·학·관의 코디네이터로서의 역할을 담당하도록 하고 있다. 이는 곧 산·학·관의 연계를 강화하여 혁신적 기술개발의 효율적, 효과적인 추진을 이루어 나가고 있는 것이다.<sup>18)</sup>

셋째, 성과의 보급 및 활용을 촉진하고 있다. 이를 위하여 해상기술안전연구소는 선박분야의 기술개발활동의 지원을 강화하기 위해 데이터베이스 등을 정비함과 동시에 기술개발활동의 기능·능력을 강화시키며, 외부에 연구성과를 발표하고 특허출원 및 프로그램 등록 등을 확대시켜 나가고 있다.<sup>19)</sup>

넷째, 산업경쟁력 회복 및 강화를 위한 지원이다. 일본 산업기술의 중심에 있는 해사기술은 조선기술을 중심으로 분야가 광범위하며, 집중도가 높기 때문에 이에 대한 산업경쟁력 회복·강화를 위해서는 중소기업자가 많은 일본 조선·해운관

16) <http://www.mlit.go.jp/lcs/jinkai/01.html>

17) 上掲書, 2~4面.

18) 예를 들면 현재 시스템기술부와 연계되어 있으며 공동연구를 추진하고 있는 곳은 동경대학 新領域創成科學研究科 吉田 一雄 연구실, 大和綜合 연구실, Linkopings University의 Erik Hollnagel 교수팀, SSPA, Sweden의 Claes Kallstrom 박사팀 등 전세계적으로 공동연구를 추진하고 있다. 이와 같이 수행하는 과제에 따라 Task Force팀을 구성하고 연계된 동일 분야 대학의 학생을 연수생으로 참가시킴으로써 산·학·연·관을 유기적으로 연결하고 있다.

19) 예를 들면 해상기술안전연구소 홈페이지를 이용하여 이제까지 수행한 연구성과에 대한 데이터베이스 구축 및 일반에 대한 정보 공유를 시행하고 있다.

련산업의 기술기반의 강화가 필요하다. 이를 위해 해상기술안전연구소는 산·학·관에 개방된 형태로 이용가능 하도록 연구환경의 정비를 행함과 동시에 중소기업대책에 자금을 투자하여 시설 대여, 수탁연구 등을 적극적으로 실시하는 등 이러한 사업자에 대한 기술지원을 행하고 있다.

다섯째, 국제대응력의 강화이다. 해상기술안전연구소는 기준연구 등을 통해 해상안전확보, 해양환경보전 등을 추진하기 위해서 행정과의 일체적인 조직체계를 유지하고 해외기관과의 연계를 적극적으로 추진함과 동시에 IMO, ISO 등의 국제기관에 대한 국제기준 설정업무에 적극적으로 나서고 있다. 즉 심포지움, 국제회의의 개최 등을 통해서 해외 연구기관간의 기술정보 교환, 국제적 연구협력을 추진하며, 또한 국가가 대응하는 IMO, ISO 등에 대한 국제기준 결정 등에 관해서 전문가파견 등의 기술적 지원을 행하고 일본이 제안하는 제안서를 작성하고 있다.

#### 4) 해상기술안전연구소 이외의 분야

해상기술안전연구소에서 수행하는 연구분야 이외의 분야는 각 해사관련 전문기관에서 국제업무까지 수행하고 있다. 우선 해상안전에 관한 기술적 분야를 제외하면 해상치안유지, 해상교통관리, 해상레저안전활동, 해난구조, 해양조사 및 해양정보제공, 해상경비, 해상보안, 해상오염방지 및 방제업무에 관한 사항은 해상보안청에서 수행하고 있다. 즉 해상에서의 수색 및 구조나 전세계적인 해양환경보전 등에 대한 SAR 협약이나 OPRC 협약에 관해서는 해상보안청 전문가가 IMO, 국제수로기구(IHO) 등에 적극적으로 참가하고 있으며, 선원관련 사안에 대해서는 선원노동위원회, 항해훈련소, 해기대학에서 해사국과 협력하고 있다.

#### 5) 관련업체와의 연계

해사관련업체는 특히 해상기술안전연구소를 중심으로 산·학·관의 유기적 연계체계를 유지하고 있다. 이는 정부 또는 관련업체가 필요로 하는 부분에 대한 공동연구 프로젝트를 수행함으로써 실질적인 재정지원을 수행하고 있는 것이다.

중소기업에 대해서는 산업경쟁력의 회복·강화를 위하여 연구시설의 대여, 수탁연구를 수행하고 있다. 이러한 성과에 대해서는 데이터베이스의 공유를 통해 정보를 보급 및 활용을 촉진하고 있으며, 공동프로젝트의 성과로 인한 기술기준의 설정에 있어 해상기술안전연구소가 IMO에 제출할 제안문을 작성함으로써 세계 조선기술 기준 선점의 우위에서 있다고 할 수 있다.

이러한 연계는 곧 일본의 해사기술이 급변하는 해운시장과 기술의 급격한 발달 속에서도 지속적으로 발전할 수 있었던 추진력이 된 것으로 보여진다. 그리고 이는 일본의 조선산업에서의 산업경쟁력을 강화시키는 기술기반의 강화로 이어지고 있다.

## 4. 영국의 해상행정체계

### 4.1 해사업무 담당기관

영국의 해사업무 담당기관은 교통부(DfT)와 그 외청인 해사·연안경비청(MCA)이다. 해사·연안경비청은 해상안전과 오염방지를 주목적으로 하고, 제한적인 경찰기능 및 일부의 연안경비 기능을 가지고 있다. 또한 해난조사의 기능은 해난조사국(MAIB)에서 담당한다. 그리고 해사·연안경비청 및 해난조사국의 국가정책은 교통부의 물류해운국(Logistics & Maritime Directorate)에서 관장한다. 수로조사 및 해도 등 수로도지 발간은 국방부 해군소속기관인 영국 수로국에서 이를 담당한다. 항만 등에서 업무의 일부를 항만당국(Port Authorities) 항만순찰대에서 분담하거나 기능을 공유하기도 한다.

### 4.2 교통부(DfT : Department for Transport)

#### 1) 개요 및 조직

영국의 교통부는 2002년 5월에 정부기관의 업무 재조정 작업의 일환으로 설치되었다. 이전의 환경교통지방부(DETR)는 1997년 6월에 환경부와 교통부를 통합하여 환경, 교통 및 지방정책의 보다 통합적 접근을 모색하였지만, 2002년 개편으로 교통만 전담하는 교통부로 거듭나게 되었다.

교통부의 부서 중 해상행정에 관한 부분은 철도·항공·물류·해사·보안 그룹(Railways, Aviation, Logistics, Maritime and Security Group)에서 수행한다. 이 그룹 가운데에서도 물류해사국(Logistics & Maritime Directorate)과 해사·연안경비청(MCA)에서 주로 해사업무를 담당하고 있다.<sup>20)</sup>

#### 2) 주요 해사업무

교통부장관은 해사·연안경비청의 운영에 대한 정책수립, 전략적 목적결정(strategic objectives), 자원의 배치(allocating resources), 연간 달성목표의 설정(annual performance targets) 등에 관하여 책임이 있다. 이러한 책임을 실천하기 위하여 교통부장관은 i)정책계획서(Framework Document) 및 그 수정에 대한 승인, ii)사업계획(corporate and business plans)의 승인, iii)장관이 정한 목표에 대한 독립외청의 성과 감시(performance monitoring)와 연차보고서 및 회계보고 내용상의 성과를 통한 감시, iv)독립외청으로부터의 특정정책 제안의 승인 등의 권한을 가지며, 독립외청 청장의 임용권이 있다.(Department for Transport, 2004)

철도·항공·물류·해사·보안 그룹(Railways, Aviation, Logistics, Maritime and Security Group)은 영국 교통부내에서 실질적인 고유 업무를 수행하고 있는 부서라 할 수 있다. 즉, 철도, 항공, 물류, 해사 및 그에 따른 보안업무까지 관장하

20) [http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_about/documents/page/dft\\_about\\_022755.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_about/documents/page/dft_about_022755.hcsp)



고 있다. 특히 해사부분을 담당하는 그룹내 부서는 물류해사국이 있고, 독립외청으로 해사·연안경비청(MCA)이 있으며, 산하조직하에 각 부분별 사고조사국, 즉 항공사고조사국, 철도사고조사국 등과 함께 해난조사국을 두고 있다.

물류해사국(Logistics & Maritime Directorate)은 실질적인 해사관련 업무를 담당하는 부서로서 항만운영, 해운정책, 물류관리 등의 업무를 전담하고 있다. 특이한 것은 물류해사국내에 IMO 상설대표를 두고 있으며 해사·연안경비청과 더불어 IMO 내에서의 영국을 대표하는 역할을 하고 있다.

해난조사국(MAIB : Marine Accident Investigation Branch)은 1989년 설립(설립 이전에는 이 기능을 교통부 해양국의 검사관에 의하여 수행)되었으며, 교통부 체제로 개편되기 이전에는 환경교통부 소속의 장관 직속기관이기도 하였다. 그러나 개편과 더불어 각 부분별 사고조사국을 함께 묶어 철도·항공·물류·해사·보안 그룹 산하 내 조직으로 흡수하고 있다. 해난조사국에서는 전 세계의 영국 선박 및 그 여객, 승조원이 관련된 사고와 영국 영해내의 다른 선박에 관련된 사고를 조사한다. 모든 조사관은 항해, 기관, 조선분야의 전문가로 구성하며, 일정기간 해사·연안경비청(MCA)에서 근무한 후 조사관 업무에 투입된다.<sup>21)</sup>

#### 4.3 해사·연안경비청(Maritime and Coastguard Agency)

##### 1) 해사·연안경비청의 개요

해사·연안경비청(Maritime and Coastguard Agency)에서는 해양안전을 높은 수준으로 발전시키고 촉진하고 시행하도록 유도하고 선원들과 연안이용자간 인명손실을 최소화하도록 노력하고 해상 긴급상황에 상시 대응하며 선박기인 혹은 기타 해양오염이 발생한 곳에서의 해양환경오염 위험을 최소화함으로써 영국의 국익을 도모하는 일을 맡고 있다.<sup>22)</sup> 1998년 4월 1일 환경교통부(DETR)의 외청인 연안경비청(TCA : The Coastguard Agency)과 해양안전청(MSA : Marine Safety Agency)을 통합하여 양 청의 기능을 수행하는 새로운 외청인 해사·연안경비청(MCA : Maritime and Coastguard Agency)이 설립되었다. 통합은 영국 정부의 유사 관련기관 통합조치의 일환으로 경비절약과 더불어 긴밀한 업무협조 차원에서 양청 본부조직을 통합하는 형태로 이루어졌다. 그 이후 조직개편과 더불어 교통부 산하의 독립외청으로 정립하게 되었다.

##### 2) 조직 및 주요업무

교통부의 외청인 MCA는 청장을 중심으로 크게 5개부를 두고 있다. 즉 운영부(Operations Directorate), 품질표준부(Quality and Standards Directorate), 인적자원부(Human

Resources Directorate), 재무부(Finance Directorate) 및 기술서비스부(Technical Service Directorate)로 나누고 있다.<sup>23)</sup>

특히 운영부가 그 중심적 역할을 수행하고 있는데, 운영부는 집행과(Enforcement), 검사과(Survey), 점검과(Inspection: PSC 포함), 왕실해안경비대(Her Majesty's Coastguard: HMCG), 수색구조과(Search & Rescue) 및 사고방지·오염방지과(Incident Prevention and Counter Pollution) 등 6개 부분으로 나뉘고 있다. 즉 영국국적선 및 외국국적선의 검사를 수행하는 등 항만국통제 업무를 총괄하며, 사고에 대한 점검작업시 검사관(surveyor), 해난조사국 및 선급협회의 구심점 역할을 하며, 검사업무에 대한 정책방향에 대한 개발 및 모니터 역할을 수행한다. 또한 상선법의 위반에 대한 조사업무 및 위반자에 대한 기소업무를 수행하며, 영국 영해내의 환경보호 및 오염사고방지를 위한 비상대응체계에 대한 평가작업과 영국의 수색구조지역에서 발생한 조난사고에 대하여 수색구조작업 및 조정작업을 제공한다.<sup>24)</sup>

또한 선박통항관제(VTS)의 운영과 관련한 궁극적인 책임을 지며, 선원의 자격과 관련된 업무도 MCA가 담당하고 있다. 선원교육기관은 선원교육과정을 MCA로부터 승인을 받아야 하며, 해기면허시험도 MCA 본부나 지부 시험관이 실시하고 있다.

그리고 별도로 국제업무를 담당하는 국제업무부(International Liaison Branch; ILB)를 두고 있다. 개편되기 이전에는 IMO 업무팀(IMO Liaison Team)이라 하여 IMO에서 자국의 이익을 반영하는 업무를 담당하였으나, 그 역할의 범위를 확장하여 IMO 이외에 ILO, EU 등 해사관련 업무가 있는 타 국제기구의 업무도 수행하도록 하였다.

#### 4.3 IMO 활동 체계

영국의 IMO 업무는 주로 해사·연안경비청(MCA)에서 담당한다. 해사·연안경비청의 5개 조직별로 IMO 각 위원회 및 전문위원회의 전문분야를 담당하며, 총괄하는 부서는 국제업무부라고 할 수 있다. 결국 영국은 IMO에서 자국의 이익을 반영하기 위한 기반 작업으로 국제업무부를 두고 있으며, 이는 교통부 산하 물류해사국의 지원을 받고 있는 것이다.

국제업무부는 영국의 해사정책에 대한 제안, 진흥 및 국익을 보호하는 역할을 대외적으로 수행하며 물류해사국 산하의 IMO 상설대표(Permanent Representative at the IMO)와 긴밀한 업무 협조를 통하여 IMO에서 국익을 대변할 수 있도록 하고 있다. 즉 실질적인 업무는 MCA 산하의 각 업무별 분류에 따라 작업을 수행하고 이를 국제업무부와 IMO 상설대표를 통해 IMO에 반영하고 있는 것이다. 또한 해사관련 각 부분의 전문가로 하여금 IMO 위원회 및 전문위원회에서 의장의 역할 또는 자문 역할을 수행할 수 있도록 지원하고 있으며, 이를 통

21) Ibid, pp.10~13.

22) [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga\\_the\\_mca/mcga\\_mcgca-aboutus.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga_the_mca/mcga_mcgca-aboutus.htm)

23) [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga\\_the\\_mca/mcga\\_mcgca-business-directory.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga_the_mca/mcga_mcgca-business-directory.htm)

24) [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga\\_the\\_mca/mcga\\_mcgca-business-directory/mcga-contacts\\_and\\_roles\\_2.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga_the_mca/mcga_mcgca-business-directory/mcga-contacts_and_roles_2.htm)

해 다시 정책을 수정·보완하는 체제를 유지하고 있다.

## 5. 결 어

앞에서 미국, 일본 및 영국의 해상행정체계, 특히 IMO 연구 및 대응체계를 중심으로 살펴본 바에 의하면 각 국가별 특성을 다음과 같이 요약할 수 있다.

우선 미국의 IMO 업무는 연속성, 전문성 및 산업체와의 협력 등을 주요 요소로 들 수 있다. 일반적으로 현역 군인은 3년마다 교체되므로 연속성을 갖기 어렵지만, 이 경우에 해당 분야의 학위를 소지한 민간 전문가가 부족한 부분을 지원하도록 하는 시스템을 구축하여 연속성 문제를 해결하고 있다. 물론 민간 전문가는 동일한 분야에서 지속적으로 근무가 가능하도록 배려하며, 또한 업무의 전수를 위하여 후진 양성에도 상당한 투자를 하고 있다. 그리고 사령관 또는 부사령관이 직접 IMO 회의의 대표로 참가하여 IMO 업무에 높은 관심과 비중을 보여주고 있다.

일본은 해상분야에서 21세기 선도국으로서의 역할을 수행하고 기술표준을 주도하기 위한 목표를 설정하고 2001년 1월에 대폭적인 행정개편을 단행한 바 있다. 이러한 행정개편시 해상교통국과 해상기술안전국을 통합하여 해상국을 탄생시켰으며, 급변하는 세계해상분야에서의 기술표준을 선도하기 위하여 IMO 활동을 강화하고 있다. 특히 일본의 IMO 활동은 독립행정법인인 해상기술안전연구소를 중심으로 산·학·관의 유기적 연계체계를 유지하여 정부 또는 관련업체가 필요로 하는 공동연구 프로젝트를 수행함으로써 실질적인 재정지원을 수행하고 있는 것이 특징이다. 중소기업에 대해서는 연구시설의 대여, 수탁연구를 수행하고 그러한 성과를 데이터베이스의 공유를 통해 정보의 보급 및 활용을 촉진하고 있다. 이러한 성과로 인한 기술기준의 설정에 있어 해상기술안전연구소가 IMO에 제안문을 작성·제출함으로써 세계 조선기술의 기준 선점에 우위를 점하고 있다.

영국의 해상업무는 교통부 산하의 물류해사국을 중심으로 해사·연안경비청(MCA)에서 실질적인 업무를 수행하며, 이를 국제업무부와 물류해사국의 IMO 상설대표가 긴밀히 협조하는 체제를 갖추고 있다. 즉 정부가 주도하는 정부산하기관에 실질적인 업무를 수행하는 부서를 운영하면서, 이를 통합하고 조정할 수 있는 역할을 부여한 국제업무부(ILB)를 두고 IMO 상설대표를 중심으로 IMO에서 강력한 영향력을 행사하고 있다.

현재 IMO에는 163개의 회원국과 3개의 준회원국이 있는데, 이들 각 회원국은 마지막 미개척지인 해양을 사이에 두고 자국의 실리추구를 위해 선원송출국은 자국선원의 우수성을, 첨단기술을 바탕으로 한 제품수출국은 자국제품의 경제성과 우수성을 경쟁적으로 홍보하고 있으며, 자국의 입장을 IMO 해사협약에 반영시키기 위한 정책대결에 여념이 없다. 급변하는 해운환경의 시대적 변화와 흐름 속에서 우리나라가 그동안 쌓아온 해양강국의 면면을 계속 유지하기 위해서는 IMO가 체

택·시행하고 있는 해사협약의 동향 및 관련 정보에 대한 수집·분석 뿐만 아니라 특히 IMO 관련 정책결정 분야의 전반에 걸쳐 선도적인 역할을 하여야만 하고 그것이 궁극적으로 우리 국익에 큰 도움이 될 것이다.

우리나라는 2003년 IMO A그룹 이사국으로의 재진출로 해사관련 국제사회에서 이미지 제고는 물론 해운 및 조선 관련 IMO 국제해사협약 및 규칙 제정과 IMO 운영에서도 국가적 위상을 확고히 함으로써 국제경쟁력도 더욱 견고히 할 수 있게 되었다. 특히 우리나라는 향후 IMO 이사회와 각종 위원회 및 전문위원회 등에서 실질적인 영향력을 행사하면서 주요 정책결정시 주도적인 역할을 수행함으로써 우리 국익에 기여하고 있다.

하지만 우리나라의 IMO 활동의 역사는 선진국들에 비해 일천하고 그 활동상황도 미약했던 것은 부인할 수 없는 사실이다. 따라서 미국, 일본, 영국 등 해운선진국과 같이 정부주도하의 IMO 연구 및 대응체계에 대한 벤치마킹을 통하여 우리 실정에 맞는 시스템을 재정비한다면, 향후 A그룹 이사국으로서의 위상을 확고히 지키고 국익을 더욱 향상시키는데 큰 도움이 될 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 국제해양정보센터(2002), 「IMO 정보연구」 제22권 제3호, pp.1
- [2] 이운철(2004), 「국제해사조약론」, pp.109~pp.121
- [3] 日本 國土交通省海事局 編(2001), 「海事レポート」, pp. 2
- [4] 海上技術安全研究所 編(2001), 「獨立行政法人 海上技術安全研究所 中期目標」 pp. 1
- [5] 海技大學校 編(2001), 「獨立行政法人 海技大學校 中期目標」, pp. 1
- [6] 航海訓練所 編(2001), 「獨立行政法人 航海訓練所 中期目標」, pp. 1
- [7] Department for Transport(2004), *Department for Transport Annual Report 2004*, p.9.
- [8] UNCTAD'S REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2004 Summary
- [9] *United States Coast Guard Fiscal Year 2004 Report*, [http://www.uscg.mil/CG\\_2004\\_html/day.html](http://www.uscg.mil/CG_2004_html/day.html) 검색일자. 2005.2.14.
- [10] <http://www.marad.dot.gov/programs/index.html> 검색일자. 2005.2.14.
- [11] <http://www.uscg.mil/org.html>. 검색일자. 2005.2.14.
- [12] <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mse/mse-home.htm> 검색일자. 2005.2.14.
- [13] <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mse/mse-imo.htm#de> 검색일자. 2005.2.14.
- [14] <http://www.mlit.go.jp/annai/annai.html> 검색일자. 2005.2.7.

- [15] [http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/sogoseisaku\\_.html](http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/sogoseisaku_.html) 검색일자. 2005.2.7.
- [16] [http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/kaiji\\_.html](http://www.mlit.go.jp/annai/annai01/kaiji_.html) 검색일자. 2005.2.7.
- [17] <http://www.kohkun.go.jp/aboutus/index.html> 검색일자. 2005.2.7.
- [18] <http://www.kaiho.mlit.go.jp/21c/index.html> 검색일자. 2005.2.7.
- [19] <http://www.mlit.go.jp/lcs/iinkai/01.html> 검색일자. 2005.2.7.
- [20] [http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_about/documents/page/dft\\_about\\_022755.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_about/documents/page/dft_about_022755.hcsp) 검색일자. 2005.2.11.
- [21] [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the\\_mca/mcga-mcga-aboutus.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the_mca/mcga-mcga-aboutus.htm) 검색일자. 2005.2.11.
- [22] [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the\\_mca/mcga-business-directory.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the_mca/mcga-business-directory.htm) 검색일자. 2005.2.11.
- [23] [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the\\_mca/mcga-business-directory/mcga-contacts-and-roles-2.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the_mca/mcga-business-directory/mcga-contacts-and-roles-2.htm) 검색일자. 2005.2.11.

---

원고접수일 : 2005년 1월 24일

원고채택일 : 2005년 2월 22일