

선박관리산업발전법안의 분석과 개선방안에 관한 연구

진호현* · 이윤철**†

* 한국해양대학교 대학원 해양정책학과, ** 한국해양대학교 해사수송과학부

A Study on the Draft Ship Management Industry Act and its Improvement

Ho-Hyun Jin* · Yun-Cheol Lee**†

* Graduate School of Maritime Law and Policy, Korea Maritime University

** Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University

요 약 : 우리나라는 선박관리산업의 중요성을 인식한 해운업계 및 학술단체의 전문가들에 의해 지속적으로 노력한 결과 최근 국회의원의 발의에 의하여 “선박관리산업발전법안”이 제안되었다. 이러한 성과는 우리나라의 선박관리산업이 선진국 대열에 진입하게 되는 결정적인 계기가 된다고 생각한다. 이 연구는 최근 발의된 우리나라 “선박관리산업발전법안”을 각 조문별로 소개하고, 조문별 분석을 통해 법적인 문제점과 실효성을 검토하여 개선방안을 제시함으로써 향후 우리나라 선박관리산업의 발전을 위한 법과 제도의 발전에 기여하는 것을 궁극적인 목적으로 한다. 이를 위해 우리나라 “선박관리산업발전법안”의 구성, 목적, 용어의 정의, 다른 법률과의 관계 등을 중심으로 개념을 소개하고, 이 법률안의 핵심이라고 할 수 있는 선박관리산업의 육성 및 지원, 그리고 선박관리우수사업자의 인증을 중심으로 구체적 실효성을 분석하였다.

핵심용어 : 선박관리산업, 선박관리산업발전법안, 해운법, 해상교통안전법, 선박안전법, 한국선급, 인증심사, 인증기관

Abstract : Korea ship management industry originated from overseas seamen employment business since 1963 in the Republic of Korea. Recently, new trend of shipping business has developed in a separate way with ship's ownership and management, that is, cargo business which is in charge of shipowner and practical affairs for ship operation which is in charge of specialized ship management company. Ship Management Industry is being focused as a new development engine with the anticipation of continuous development over 10% a year leading a competitiveness and saving cost in the world market. Therefore, "Draft Ship Management Industry Development Act" was suggested by the shipping business group and academic scholars as a result of continuous research for a long time. This was also submitted to the national assembly for adoption as a national law. The purpose of this paper is to make a contribution to the development of Korea ship management industry through the consideration of each article of this draft Act implications and suggestion of legal and institutional improvements. The result of this study will ultimately contribute to the growth of the Korean ship management industry and enhance their business scope internationally. For the above mentioned purpose, I focus on nurturing and supporting Korea ship management industry, and accreditation of superior ship management industry, etc. within the scope of the submitted draft act.

Key Words : Ship Management Industry, Shipping Act, Marine Traffic Safety Act, Ship Safety Act, Korean Register of Shipping, Accreditation Inspection, Accreditation Institution

1. 서론

우리나라 선박관리산업은 1963년 이후 선원해외취업 산업을 근간으로 시작되어, 최근 해운업계의 새로운 추세는 화물영업은 선박소유자가 담당하고, 선박이 운항하는데에 필요한 실무적 요소들은 전문 선박관리업체에 위탁함으로써 선박의 소유와 관리가 분리되는 형태로 발전하였다.

이러한 선박관리산업은 비용을 절감하고 세계시장에서의 경쟁력을 주도하고 있으며, 연간 10% 이상의 지속적인 성장을

이루면서 새로운 성장 동력으로 주목받고 있다.

따라서, 우리나라는 선박관리산업의 중요성을 인식한 해운업계 및 학술단체의 전문가들에 의해 지속적으로 노력한 결과 최근 국회의원의 발의에 의하여 “선박관리산업발전법안”이 제안되었다. 이러한 성과는 우리나라의 선박관리산업이 선진국 대열에 진입하게 되는 결정적인 계기가 된다고 생각한다.

이 연구는 최근 발의된 우리나라 “선박관리산업발전법안”을 각 조문별로 소개하고, 조문별 분석을 통해 법적인 문제점과 실효성을 검토하여 개선방안을 제시함으로써 향후 우리나라 선박관리산업의 발전을 위한 법과 제도의 발전에 기여하는 것을 궁극적인 목적으로 한다.

* 대표저자 : 정희원, jinhohyun@hanmail.net, 051-441-6036

† 교신저자 : 정희원, lyc@hhu.ac.kr, 051-413-4249

이를 위해 우리나라 “선박관리산업발전법안”의 구성, 목적, 용어의 정의, 다른 법률과의 관계 등을 중심으로 개념을 소개하고, 이 법률안의 핵심이라고 할 수 있는 선박관리산업의 육성 및 지원, 그리고 선박관리우수사업자의 인증을 중심으로 구체적 실효성을 분석하였다. 이 밖에도 우리나라 선박관리산업의 발전을 위한 법제적 고려사항이 많지만 이 연구에서는 법안의 내용으로 그 범위를 제한하고 향후 선박관리분야의 선진국이라고 할 수 있는 유럽일부국가 및 홍콩, 싱가포르¹⁾ 등에 견줄 수 있는 법제적 분야는 추후 연구과제로 남겨두기로 한다.

2. 선박관리산업발전법안의 개요

2.1 구성

우리나라의 법률안은 10인 이상의 찬성으로 국회의원이 발의하거나, 위원회(상임, 특별, 소관사항에 관하여), 정부가 법률안을 제출할 수 있다.(헌법 제52조, 국회법 제51조, 국회법 제79조). 정부는 국무회의의 심의를 거쳐 제출하며, 위원회에서 법률안을 제출하는 경우 위원장이 제출하도록 되어 있다. 우리나라 ‘선박관리산업발전법안’은 2011년 3월 2일 국토해양위원회 소속 한나라당 현기환 국회의원(부산 사하 갑)외 11인으로 구성된 국회의원 발의²⁾ 안으로서 우리나라 선박관리산업의 선진화, 세계화를 도모하고 일자리 창출 및 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하는 선박관리산업의 육성에 관한 계획 및 육성 등에 관한 실현을 위한 법률안이다. 이 법안은 총 4개의 장³⁾, 24개의 조문⁴⁾ 및 1개의 부칙⁵⁾으로 구성되어 있으며, 본 장이라고 할 수 있는 제2장은 총4개의 절⁶⁾과 18개의 조문으로 구성되어 법안을 이루고 있다(현 등, 2011).

2.2 목적

법령의 총칙규정(總則規定)은 그 법령 전반에 공통적으로 적용되는 규정을 정한 것으로서 그 법령 전체의 원칙적, 기본

적, 총괄적 사항을 내용으로 한다.⁷⁾ 제1조에서는 “선박관리산업에 대한 국가의 지원에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 선박관리업의 선진화, 세계화를 도모하고 일자리 창출 및 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다.”라고 법률안의 목적이 명시 되어 있다. 목적에서 확인할 수 있는 것은 본 법률의 제정으로 선박관리산업을 영위하는 국민의 권리와 의무를 부과하거나 권리를 제한하는 행정작용 등에 관한 침해유보⁸⁾과는 반대되는 개념인 급부행정과 같이 법규사항에 속하지 않는 분야의 행정이라 하더라도 그 중요한 사항에 대해서는 입법화가 필요하게 된다는 중요사항 유보설에 따라 제정되고, 그 목적을 “선박관리산업에 대한 국가의 지원에 관하여 필요한 사항을 정한다”라는 본문의 문구로 확인할 수 있다.

2.3 용어의 정의

정의규정은 그 법령 중에 쓰이고 있는 용어의 뜻을 명확하게 정하는 규정을 말한다.⁹⁾

1) 선박관리산업의 업무범위와 선박관리사업자의 업무범위의 통일화

이 법률안의 정의 규정과 관련하여 제2조 제1항에서 선박관리산업이란 “국내외의 해상운송인, 선박대여업을 경영하는 자, 관공선 운항자, 조선소, 해상구조물 운영자, 그 밖의 선박소유자(이하 “선박소유자 등”이라 한다)로부터 기술적 선박관리, 상업적 선박관리, 해상구조물관리 또는 선박시운전 등의 업무의 일부 또는 전부를 수탁(국내외의 선박관리사업자로부터 그 업무의 일부 또는 전부를 수탁하여 행하는 사업을 포함한다)하여 관리활동을 영위하는 것을 업(業)으로 하는 것을 말한다.”라고 정의하고 있다. 본 항에서 확인할 수 있듯이 선박관리산업의 영역이 과거의 기술적 선박관리산업에서 상업적인 선박관리 산업도 포함되어 그 범위가 확장되었음을 알 수 있다. 기술적인 선박관리라 하면 선박의 신조관리, 감수보존 선박 등의 개선관리, 선박의 보수·정비·유지와 선박부속·운할유·선용품보급 및 선박정비 관련 각종 정보자료의 제공 등 선박의 안전경제운항을 위한 선박의 기술적 관리업무를 말한다. 선원관리는 선주의 위탁에 의하여 내·외국적선에 승선할

- 1) 해양수산부(2006), 선박관리업활성화 방안연구, pp. 23. 세계주요선박관리업체 현황 참조
- 2) 대한민국 헌법 제52조 국회의원과 정부는 법률안을 제출할 수 있다.
- 3) 선박관리산업발전법안 제1장 총칙, 제2장 선박관리산업육성 기본계획 및 경쟁력 강화, 제3장 보칙, 제4장 벌칙.
- 4) 선박관리산업발전법안 제1조(목적), 제2조(정의), 제3조(다른 법률과의 관계), 제4조(선박관리산업육성 기본계획의 수립 등), 제5조(선박관리산업육성정책위원회의 설치 및 기능), 제6조(선박관리산업의 육성 등), 제7조(합작수주의 권고 등), 제8조(조세에 대한 특례), 제10조(인증의 취소 등), 제11조(인증센터), 제12조(인증서와 인증마크), 제13조(선박관리우수사업자에 대한 지원), 제14조(선박관리전문가의 육성), 제15조(교육·훈련 기관), 제16조(정부의 지원), 제17조(인증서대여 등의 금지), 제18조(청문), 제19조(수수료), 제20조(권한의 위임·위탁), 제21조(벌칙 적용에서의 공무원 의제), 제22조(벌칙), 제23조(양벌규정), 제24조(과태료).
- 5) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제9조에 따른 선박관리우수사업자에 대한 인증은 이 법 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.
- 6) 제1절 선박관리산업육성 기본계획의 수립, 시행, 제2절선박관리산업의 육성, 지원 등, 제3절 선박관리우수사업자에 대한 인증 등, 제4절 선박관리전문가의 육성, 지원.

7) 법제처 제정기획관실(2007), 법령입안심사기준, 한국법령정보주식회사, 2007, pp. 39.

법령의 일반적 체계를 보면 대개 처음에 그 법령 전반에 공통적으로 적용되는 총칙규정을 두고, 그 다음에 본칙규정을 두며, 마지막 부분에 부칙규정을 둔다. 이와 같이 총칙규정은 법령의 앞부분에 위치하여 그 법령에 공통적으로 적용되는 기본적이고 원칙적인 사항을 두는 것이 일반적이다. 그러나 총칙규정이라도 법 전체에 공통적으로 적용되는 사항만 규정하지 않는 경우도 있다. 예를 들면, 「민법」의 제1편 총칙편의 규정은 친족편이나 상속편의 규정에는 그대로 적용되지 않는 경우가 많다.

8) 법제처 [입법의 필요성 판단] 법치주의의 한 구성 원리인 법률유보의 원칙에 관한 전통적 견해인 침해유보설에 따르면 국민의 권리를 제한하거나 의무를 부과하는 행정작용(법규사항)에만 법률의 근거가 요구되므로 그 밖의 행정작용에는 법률의 근거를 요하지 않게 된다. 따라서 그러한 사항에 대해서는 입법화의 필요성도 없게 된다.

9) 법제처 제정기획관실, 전거서, pp. 51.

선원의 모집, 교육훈련, 후생복지, 선원관련정보자료 제공 등의 업무를 영위하는 선원인사관리 업무를 말하며, 선원재해보상에 관한 보험부보 또는 주선하는 업무를 포함한다. 보험관리는 선체보험, 선주책임상호보험 등 해상관련보험을 부보하거나 주선하는 업무이다. 이 경우 사업자는 선체보험의 피보험자가 되어서는 아니 된다. 그리고 선박관리업자는 '선박관리업의등록관리요령¹⁰⁾ 제3조 제②항의 안전관리업무라 함은 1974년 SOLAS 협약 제9장 ISM Code와 관련된 업무를 말한다.'에 따라서 "국제해상인명안전협약(International Safety of Life at Sea; 이하 'SOLAS' 협약이라 함)"에서 규정한 선박소유자 또는 이에 준하는 자로부터 선박안전운항의 책임을 위탁받을 경우 동 협약에서 정하는 제반 안전관리업무를 수행할 수 있다.¹¹⁾ 한편, 'Fairplay' 지는 선박관리회사의 기능으로 선박운항, 선박관리 및 기타 기능의 3개 항목으로 구분하고 있으며, 다시 관리업무의 내용을 대리점, 용선, 원가관리, 보험, 경영상담, 신조, 선박운항, 선용품의 공급 및 선박의 정비와 수리, 감독, 선원훈련 및 선원의 배송 등 12개 항목으로 나누고 있다.¹²⁾ 또한 John M. Downard는 선박관리란 선원관리, 선박보수유지, 선용품공급 및 보험업무 등 선박을 유지·관리하기 위한 활동으로 운항자가 최대한 그 선박을 활용할 수 있도록 보장하기 위한 제반기능을 말하며, 운항자에 의해 이루어지지 않는 모든 활동을 말한다고 한다.¹³⁾ 이처럼 외국에서는 이미 선박관리에 대한 정의가 오래 전부터 광범위하게 발달되어 왔다. '선박관리산업발전법안'에서 선박관리산업에 대한 정의를 기술적 관리 및 상업적 관리를 모두 포함하는 개념을 도입한 것에 대하여는 매우 바람직하다고 본다.

동조 제2항에 "선박관리사업자란 「해운법」 제33조에 따라 선박관리업의 등록을 한 자를 말한다."라고 정의하고 있다. 또 해운법상 "선박관리업이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업 또는 선박대여업을 경영하는 자(외국인을 포함한다)로부터 선박관리, 선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁하여 행하는 사업[외국의 선박관리업자로부터 그 업무의 전부 또는 일부를 수탁(受託)하여 행하는 사업을 포함한다]을 말한다."라고 정의하고 있는 바 이는 모두 기술적 선박관리 분야임을 알 수 있다.

제1항의 선박관리산업의 업무범위와 제2항에서 정하는 선박관리사업자의 업무범위는 상이하다. 결국, 선박관리산업에 포함되어 있는 사업을 업으로 하는 자가 선박관리업자이므로, 업무의 범위는 통일되어야 한다.

2) 용어의 일치

'선박관리산업발전법안'에서 사용되고 있는 선박관리업자는 "선박관리사업자"라고 그 용어가 표기되어 있으며, 해운법상의 선박관리업자는 "선박관리업자"로 표기 되어 있다. 이는 그 용어 자체가 의미하는 바가 동일하여, 행정기관의 행정처리 및 사업자의 업무상 혼돈을 가져오지는 않겠지만, 입법과정에서 용어의 통일이 필요하다고 생각된다.

2.4 다른 법률과의 관계

하나의 법령에서 규율하고자 하는 대상이나 사항이 다른 법령에서 규율하고 있는 것과 중복되거나 상호 연관되어 있는 경우가 많다.

'선박관리산업발전법안'에서는 본 법안에서 규정하는 것 이외에는 "해운법"을 적용한다고 한정하고 있다. 해운법 상 선박관리산업발전법안과 가장 관련성이 있는 '제5장 해운산업의 건전한 육성과 이용자의 지원'에 관한 내용에서 제38조, 제39조, 제40조¹⁴⁾, 제41조¹⁵⁾는 정부가 해운산업과 관련된 지원 등에 대해서 그 권한을 한정하고 있다. 그러나 '선박관리산업발전법안'의 경우 법안 제8조(조세에 대한 특례)에 따라 '정부는 선박관리산업을 육성하기 위하여 내국인 선박소유자가 소유선박의 선박관리업무를 제3자 선박관리사업자에게 위탁할 경우 「조세특례제한법」에서 정하는 바에 따라 법인세 등을 감면할 수 있다.'를 제외하고 선박관리산업의 기본적인 육성 및 지원, 그 권한의 위임에 관한 사항을 국토해양부장관으로 지정하고 있다. 하지만, 해운법 제40조(해운단체의 육성)에 따라 '정부는 해운업자의 경제적 지위를 향상시키고, 구체적 활동을 촉진하기 위하여 해운단체를 육성하여야 한다.'라고 규정함으로써 해운단체의 육성에 관한 사항에 대한 권한을 정부로 한정하고 있다. 반면에, '선박관리산업발전법안'에서는 해운업 범주에 속하는 사업인 선박관리사업의 육성을 국토해양부장관의 권한으로 한다고 명시하고 있다. 또 해운법상 국토해양부장관의 권한을 보면 공법적인 측면에서의 행정절차에 관련된 권한이 주로 명시되어 있는 것을 볼 수 있다. 행정각부의 장관의 권한은 중앙행정관청으로서 행정각부의 장관은 소관사무 통할권, 소속공무원 지휘감독권¹⁶⁾, 소속공무원임면(제정)권¹⁷⁾, 인허가 등의 각종 행정처분권, 부령을 발하는 권한¹⁸⁾, 예산의

14) 해운법 제40조(해운단체의 육성) 정부는 해운업자의 경제적 지위를 향상시키고, 국제적 활동을 촉진하기 위하여 해운단체를 육성하여야 한다

15) 해운법 제38조(선박확보 등을 위한 지원) ① 정부는 해운업의 면허를 받거나 등록을 한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 하는 경우 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 자금의 일부를 보조 또는 융자하게 하거나 융자를 알선할 수 있다.

해운법 제39조(선박현대화지원사업을 위한 자금조성 등) ① 정부는 선박현대화지원사업에 따른 선박의 건조사업을 효율적으로 지원하기 위하여 매년 필요한 자금을 대통령령으로 정하는 바에 따라 조성할 수 있다.

16) 정부조직법 제7조 (행정기관의 장의 직무권한).

17) 국가공무원법 제32조 (임용권자).

18) 대한민국 헌법 제95조.

10) 국토해양부고시 제2003-93호.

11) 진호현(2009), 선박관리업의 활성화를 위한 입법론적 연구, 한국해양대학교 석사학위논문, pp. 9.

12) 진호현, 전게서, pp. 9.

13) John. M. Downard(1897), managing ship, Fairplay, pp. xi. / Ship management : The funtions of taking care of ship, responsibility for manning, maintaining, supplying and insuring the ship, and ensuring that the ship is available to the operators for the maximim amount of time possible. in other words, all the activities not carried out by the operators.

편성, 집행권 등을 가지며, 아울러 국가의 중앙행정기관으로서 지방행정의 장에 대해 지휘, 감독권을 갖는다.¹⁹⁾ 여기서 지방행정의 장이란 특별지방행정기관의 장뿐만 아니라 국가행정사무를 위임받아 처리하는 지위에 서는 지방자치단체의 장도 포함된다. 국무위원으로서 행정각부의 장은 법률안이나 대통령령안 기타의 안을 국무회의에 제출할 권한을 갖는다.²⁰⁾ 이 같은 권한은 법률로서 정하고 있으며, 그로 인하여 정부의 권한과 행정각부의 장(중앙행정기관)의 권한이 다르다고 주장하면 체계정당성의 원리에 위배된다고 볼 수도 있다.²¹⁾

또, 다른 법률과의 관계를 “해운법”으로만 지정 할 수 없는 것이 선박관리전문가 양성에 관한 교육 등과 같은 교육 사업과 관련되는 법률의 종류도 약 119가지나 된다. 교육기관이 각호에서 열거하는 기관 중 어느 기관이 선정되느냐에 따라서 적용법률이 달라지겠지만, 그 중 본 법안과 관련성이 있는 법률은 경제교육지원법, 교육기본법, 과학교육진흥법, 환경교육진흥법, 직업교육훈련촉진법, 산업교육진흥 및 산학협력 촉진에 관한 법률 등 일반적인 유아, 초중고교, 대학 및 대학교 등과 관련된 법률을 제외하더라도 그 수가 다양하다. 따라서 다른 법률과의 관계를 규정하는 부분은 제시 될 법률안에서 언급될 다른 법률 또한 역시 언급이 되어야 할 것이다.

3. 선박관리산업의 육성 및 지원

3.1 선박관리산업의 육성에 관한 시책 및 지원

‘선박관리산업발전법안’ 제6조에서는 선박관리산업의 육성에 관한 조문인데, 크게 두 가지로 구분할 수 있다. 하나는 선박소유자가 선박관리사업자의 선박관리서비스를 받으려는 경우의 지원이고, 다른 하나는 선박관리사업자가 관련사업의 서비스를 활성화하기 위한 장려 및 지원이다. 그에 따라 국토해양부장관은 제6조 제2항의 각호²²⁾에 따른 조치를 취한다고 명시

하고 있다.

동 조항 제1호에서는 국토해양부장관이 선박관리산업의 육성하기 위하여 “국토해양부장관은 선박소유자 등에 대하여 선박관리 서비스를 제공하거나 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자를 우선적으로 육성하는 등 선박관리산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다.”라고 명시하고 있다. 이 규정은 “국토해양부장관은 선박소유자 등에 대하여 선박관리 서비스를 제공하는 선박관리업자나 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자를 우선적으로 육성하는 등 선박관리산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다.”는 해석을 할 수 있다. 또 “국토해양부장관은 선박소유자 등에 대하여 선박관리 서비스를 제공하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자와 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자를 우선적으로 육성하는 등 선박관리산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다.”로 해석을 할 수도 있다. 하지만 선박관리산업 육성을 위한 세부적인 조치 사항 및 본 법안의 목적으로 보았을 때 후자로 해석함이 옳다고 할 수 있다.

법령이 간결하고 함축적이어야 할 필요도 있지만, 해석상 논란의 소지가 있다면 문장의 간결성과 함축성을 유지하기보다는 입법 의도를 정확하고 충분히 나타내는 내용이 법령문에 반영하는 것이 바람직하다고 본다.²³⁾

3.2 합작수주의 권고 등

본 조문에 따르면 해외시장 개척 및 대규모 선박관리사업의 수주 등의 건이 있는 경우 선박관리업협회의 장의 권고가 있을 시에는 국토해양부장관이 선박관리사업자 2인 이상이 합작수주를 권고 할 수 있고, 이에 대해서 본 법안 제13조 제1항²⁴⁾에 대하여 선박관리사업자에게 지원할 수 있다. 이는 선박관리업협회의 장이 사업자의 단체의 장으로서 관련 사업의 발전을 위한 사무를 국토해양부장관에게 권고할 수 있다는 내

19) 정부조직법 제22조 (행정각부) 제3항.

20) 홍정선(2011), 행정법특강, 박영사, pp 838.

21) 체계정당성의 원리라 함은 법령체계의 정합성의 요청이라고도 할 수 있는 것으로, 법령 상호간에는 규범구조나 규범내용면에서 서로 상치되거나 모순되어서는 안 된다는 것을 말한다. 체계정당성의 요청은 동일 법령 내에서는 물론 상이한 법령 간에도 그것이 수직적이건 수평적이건 반드시 존중되어야 한다. 법령 상호간에 체계정당성을 요구하는 이유는 입법자의 자의를 금지하여 규범의 명확성, 예측가능성 및 규범에 대한 신뢰와 법적 안정성을 확보하기 위한 것으로 헌법적 요청의 하나라고 하겠다. 그러나 체계정당성을 위반했다고 하여 바로 위헌이 되는 것은 아니고 이는 비례의 원칙(과잉금지 원칙)이나 평등의 원칙의 위반성을 시사하는 하나의 징후가 되는 것이 대부분이다. 그러므로 일반적으로 체계정당성의 원칙을 위반한 경우에도 결과적으로 비례의 원칙이나 평등의 원칙에 위반되어야 비로소 위헌의 문제가 발생하며, 또 체계정당성의 원칙 위반을 정당화할 합리적인 사유의 존재에 대해서는 입법 재량이 인정된다고 한다(헌재 2004. 11. 25. 2002헌바66). 체계정당성의 원리가 바로 위헌성 판단의 준거는 아니라 하더라도 국법체계의 통일과 조화라는 관점에서 볼 때 입법과정에서 당연히 지켜져야 할 원리이고, 특히 새로운 법제도를 창설할 때에는 당연히 기존 법제도와와의 조화를 늘 염두에 두어야 할 것이다.

22) 선박관리산업발전법안 제6조(선박관리산업의 육성 등) ② 국토해양부장관은 제1항에 따른 선박관리산업의 육성을 위하여 다음 각 호의

조치를 할 수 있다. 1. 선박관리산업의 해외진출 관련 종합정보시스템 구축 및 제공 2. 해외수주 상담, 지도 및 금융활동 등의 지원 3. 외국인 선원인력의 원활한 공급과 자질 향상을 위한 체재구축 지원 4. 선박소유자 등이 선박관리사업자의 활용을 장려하기 위한 시책의 강구 5. 선박소유자 등이 선박관리사업자를 활용하기 위한 목적으로 선박관리컨설팅을 받으려는 경우 예산의 범위에서 그 비용의 일부 지원 6. 선박관리산업 업무기술의 개발과 향상을 위한 지원 7. 선박관리전문가의 육성을 위하여 필요한 교육비 등 지원 8. 그 밖에 선박관리산업의 육성을 위하여 국토해양부장관이 필요하다고 인정하는 사항.

23) 법제처 제정기획관실, 전게서, p. 57.

24) 선박관리산업발전법안 제13조(선박관리우수사업자에 대한 지원) ① 국토해양부장관은 제9조제1항에 따른 선박관리우수사업자에 대하여 다른 선박관리사업자에 우선하여 다음 각 호에 해당하는 지원을 할 수 있다. 1. 선박관리산업의 선진화·세계화를 위한 경영, 인수·합병 등 컨설팅 지원 2. 「선박투자회사법」 제2조제1호에 따른 선박투자회사 또는 같은 조 제4호에 따른 선박운항회사와 선박관리우수사업자의 선박관리 위탁·수탁 지원 3. 선박관리우수사업자에 대한 선원 교육, 복지 등의 우선적 지원 4. 선박관리우수사업자에 대한 포상 5. 선박관리우수사업자에 대한 우수사례 발굴, 공시 및 홍보 6. 그 밖에 국토해양부장관이 필요하다고 인정하는 사항.

용이며, 이는 법적 하자가 없다. 이는 한국선박관리업협회가 기존의 선박관리업등록을 통해 선원의 고용권 허가의 동의를 받는 사무보조적 역할에 추가하여 동 협회가 선박관리업자를 대변하여 할 수 있는 업무 중 추가적인 사항이며, 이러한 합작수주 단계를 통하여 본 법안 제13조 제1항에 따르는 지원인 정부의 금융지원 및 기업경영에 관한 컨설팅, 선박투자회사법에 따른 선박투자회사로 부터의 선박관리 위탁, 수탁의 지원, 해상직원 교육우선지원 등 여러 가지 혜택이 주어짐으로서 비로소 그 본연의 업무를 수행하는 것으로서 협회로서의 입지가 굳어지는 단계의 하나라고 생각한다.

단, 합작수주의 단계에 있어서 선박관리업협회의 추천과 정부의 권고에 따라 시행되는 것과 더불어 이는 사적자치의 원리에 따라 기업 쌍방의 의사의 합치가 있을 때에 이루어져야 민간기업의 자유의사의 침해를 받지 않을 수 있다.

3.3 선박소유자등에 대한 조세에 대한 특례

본 조문은 ‘정부는 선박관리산업을 육성하기 위하여 내국인 선박소유자가 소유선박의 선박관리업무를 제3자 선박관리사업자에게 위탁할 경우 「조세특례제한법」에서 정하는 바에 따라 법인세 등을 감면할 수 있다.’ 라고 명시하고 있다. 이는 선박소유자가 선박관리업자에게 선박관리를 의뢰할 수 있는 동기부여가 될 수 있는 조항이다. 하지만 정작 조세특례제한법에서 선박소유자에 대한 법인세 등의 감면에 관한 법률은 찾아볼 수 없다. 본 법이 발효가 되면 본 조문에 대한 조세특례제한법의 개정이 필요하다. 단, 조세특례제한법상 외항운송사업자에 대한 법인세 등에 대한 특례가 제104조의 10에 명시되어 있다. 이는 기존 법률이며, 위 제도는 본 법안에서 명시하는 법률과 그 내용이 상이하여 적용할 수 없다. 따라서 본 조항은 법률의 모호성을 가지고 있다고 할 수 있다. 선박소유자의 법인세 등에 대한 감면을 조세특례제한법률 중 어느 조항에 따라 이행이 될 것인지 또는 그 감면비율이 어느 정도인지를 명확히 명시할 필요가 있다.

3.4 선박관리전문가 육성 및 교육훈련기관의 지정

동 법안 제14조에서는 전문선박관리를 위한 선박관리전문가를 양성하기 위한 교육훈련에 관한 사항을 명시하고 있다. 전문가란 사전적 의미를 보면 “어떤 분야를 연구하거나 그 일에 종사하여 그 분야에 상당한 지식과 경험을 가진 사람.”이라고 정의하고 있다. 법안 제14조에는 “선박관리전문가로 인정받고자 하는 사람은 국토해양부령으로 정하는 교육훈련을 이수하여야 하고, 국토해양부장관은 이수증을 발급한다.”라고 명시하고 있다. 본 조문에서 중요한 것은 선박관리전문가의 법적 성격을 파악하는 것이다. 즉, 선박관리전문가는 선박관리에 필요한 교육을 이수한 자에게 선박관리업무를 수행하는데 필요한 조건이나 능력이 갖추어져야 한다는 의미이지, 일반인에게는 허가되지 않는 특수한 행위를 특정한 사람에게만 허가하는 행정처분 즉, 면허의 개념이라고는 볼 수 없다.

본 법안에서는 제15조에 선박관리전문가를 교육·훈련하기

위한 교육기관을 지정하는 조항을 두고 있는데, 각호에는 총 5가지로 그 기관을 지정할 수 있다고 정하고 있다.²⁵⁾ 제1호에는 한국선박관리업협회이고 제2호에는 “선박직원법”에 따른 지정교육기관이라고 명시하는데, 이는 해기사를 양성하는 대학교와 고등학교를 칭한다.²⁶⁾ 또 제3호에는 교육훈련기관을 운영하는 선박관리사업자이고, 제4호는 정부출연연구기관 및 과학연구분야 정부출연연구기관이다. 마지막으로 국토해양부장관이 정하는 관련교육을 시행할 수 있다고 인정하는 교육기관이다.

교육훈련에 관한 사항에 대해 말하자면, 그 교육으로 얻어지는 교육의 성과를 강제화 하는 것이 아니라면 어떤 기관이 교육·훈련 업무를 실시하든지 법적으로는 문제가 없다. 또한 본 교육은 어느 정도의 지식을 갖추었다고 인정되는 사람이 그의 지식을 다른 사람에게 전파하는 것이므로 보유하고 있는 예산의 범위 내에서 적절한 교육을 실시하면 문제가 없다고 본다. 따라서 제2호 내지 제4호에서 명시한 교육전문기관을 이용하여 운영한다면 가장 이상적일 것으로 보이며, 이 경우 전문인력 양성을 위한 추가적인 예산 지원이 요구된다. 그래서 여러 기관의 범위에서 다각적 검토가 있었던 결과로 보인다.

4. 선박관리우수사업자의 인증

4.1 인증심사의 의의

인증의 사전적 의미를 보면 “어떠한 문서나 행위가 정당한 절차로 이루어졌다는 것을 공적 기관이 증명하는 것”²⁷⁾을 말한다. 인증제도는 국제규격 등에서 적합성평가(Conformity assessment)라는 용어로 포괄적으로 사용된다. 사실 인증은 용어적인 측면에서 볼 때 다양한 형태 또는 유형을 갖는 적합성평가에 속하는 하나의 활동으로 간주될 수 있기 때문에 현재 한국인정원에서 수행하고 있는 인증제도는 적합성평가라는 포괄적인 개념 하에서 살펴보는 것이 이해하는 데 도움이 된다. 적합성평가란 제품, 프로세스, 시스템, 사람 또는 기관 등에 대한 규정된 요구사항의 충족여부를 실증하는 활동을 말한다. 그 분야로는 시험, 검사, 제품인증, 경영시스템인증, 자격인증(사람의 특정 자격에 대한 인증) 등이 포함된다.²⁸⁾ 이러한

25) 선박관리산업발전법안 제15조(교육·훈련 기관) ① 국토해양부장관은 제14조에 따른 선박관리전문가의 교육·훈련 등의 업무를 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 자에게 위탁할 수 있다. 1. 한국선박관리업협회 2. 「선박직원법」에 따른 지정교육기관 3. 교육·훈련기관을 운영하는 선박관리사업자 4. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관 5. 그 밖에 국토해양부장관이 선박관리에 관한 교육을 시행할 수 있다고 인정하는 교육·훈련기관.

26) 선박직원법 시행령 제2조(정의) 이 영에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 7. “지정교육기관”이라 함은 국토해양부령이 정하는 바에 의하여 국토해양부장관의 지정을 받아 선원이 되고자 하는 자 또는 선원에게 교육을 실시하는 대학·전문대학 또는 고등학교(이들에 준하는 각종 학교를 포함한다)와 그 밖의 교육기관을 말한다.

27) 국립국어원 [표준국어대사전].

28) 적합성평가는 우르카이 라운드 이후 출범한 WTO체제 속에 기술규

인증제도는 산업발전법에서 정하는 바에 따라 생산성 향상을 위한 인증기관을 지정하고, 인증심사를 수행하여 인증을 획득한 기업에게는 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원을 하는 제도이다.²⁹⁾

일반적으로 선박관리회사를 대상으로 하는 “인증업무”라 하면 우리가 알고 있는 산업발전법에서 사용되는 생산성 향상에 관한 인증제도 이외의 선박관리사업장의 선박관리능력을 평가하는 것이다. 또 그 사업장에서 선박을 관리할 수 있는 최소한의 능력보유의 유무를 평가하는 ISO 9001³⁰⁾의 기반에서 나온 “International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (이하 ‘ISM Code’)”에서 요구되는 사업장의 안전관리에 관한 회사안전관리적합 인증심사가 필수적이다. 한편, 보편화되어 있고 기술적 부분의 선박관리를 실시하고 있는 선박관리회사라면 모두 그 인증업무에 대해서 수행을 하고 인증절차인 심사를 통하여 인증이 이루어졌다는 증명으로서 관련증서³¹⁾를 국토해양부장관이 위임한 각 지방해양항만청장이나 인증심사 대행기관이 발급하고 회사에 비치하고 있을 것을 요구한다. 사업장의 ‘ISM code’에 의한 인증업무는 해상교통안전법에서 규정하고 있으며³²⁾, 선박관리업자는 국토해양부장관의 인증심사를 받아야 한다. 이러한 종류의 인증업무는 회사 심사 시 인증유지가 취소될 경우 국제협약³³⁾을 그대로 수용한 체약국인 우리나라의 경우 선박의 안전경영증서의 인증유지가 취소되기 때문에 학문상의 용어로서 허가에 해당될 수 있으며, 행정행위 중 설권행위로 볼 수 있고 강행규정에 해당된다 하겠다. 하지만 본 조문에서

언급되고 있는 선박관리우수업체의 지정에 관한 인증은 이것과는 성격이 조금 다르다. 선박관리산업발전법안에서 선박관리우수업체에 대한 인증심사라고 하면, 그 시행령이 공포되어야 그 세부사항들을 확인할 수 있지만, 선박관리업체의 우수성을 심사하는 내용 중에는 회사 및 선박의 안전관리체제에 대한 심사가 빠질 수는 없을 것이다. 선박안전관리체제에 대한 인증심사 등과 같은 공법적 업무가 포함된다. 그러나 선복량의 수주비율 등 영업적 측면도 심사의 대상으로 포함시킬 수 있을 것이다. 가장 중요한 사항은 선박관리사업자의 선택적인 인증심사신청에 의해서 심사를 수감 받는 절차를 갖고 있으며, 또 그 인증에 실패 하였다 하더라도 선박의 운항이 금지되거나, 사업의 존속성에 방해를 주는 것은 아니므로 강행규정은 아니다. 하지만, 선박관리 사업자가 인증심사를 받고 그로 인하여 얻어지는 손해가 있다. 앞에서 언급한 회사안전관리인증심사는 공공의 목적을 두고 선박의 안전과 환경보호를 목적으로 실시되는 공법적 측면에서의 심사이며, 강행규정인 동시에 광의적 허가의 성격을 가지고 있다. 이 법안에서 우수선박관리업체를 선정하기 위해 실시되는 인증심사는 그 인증심사제도의 심사 자체는 공법적 내용을 포함하는 성격을 나타내고 있으나, 그로인한 반대급부는 선박관리회사의 영업이익에 도움이 되는 금융지원 등이므로 부가급부적 성격을 나타낸다.

4.2 인증기관의 의의 및 각 인증기관별 법적 성격

인증기관이란 지정된 인증업무를 수행하는 기관을 나타내는데, 인증심사의 대행기관의 지정은 여러 가지 인증 업무에 따라 그 인증기관에 대한 지정을 법률로서 정하고 있다. Fig. 1에서 보는 바와 같이 우리나라의 인증제도는 산업자원부에서 지정한 한국인정원에서 인증기관에 대한 심사를 수행하고 인증업무를 하고 있다. 한국인정원은 각 경영시스템 인증기관을 인정하고, 경영시스템인증기관은 한국심사자격인정원에 일정 자격을 보유한 심사원들이 각 회사나 조직의 인증업무를 수행하고 있다. 선박관리산업발전법안에 그 대행기관을 제2항 각호의 어느 하나에 해당하는 기관 중³⁴⁾에서 지정한다고 되어 있는데, 각 기관별 행정적, 법률적 성격을 파악해 볼 필요가 있다. 선박관리산업과 가장 관련성이 있는 인증업무에 대하여는 사업장의 안전경영체제를 수립하고 그 인증업무를 실시하고 있는 안전관리대행업자에 대한 인증업무에 관한 사항을 명시한 해상교통안전법 시행령 제4조(인증심사대행기관의 지정 기준)³⁵⁾에서 규정하고 있다. 이는 위에서 언급된 한국심사자

정에 의한 기술장벽을 제거하기 위해 제정된 WTO TBT(기술장벽에 관한 협정)가 발표됨에 따라 그 중요성이 높아져 왔다. 각 국에서는 이 협정에 따라 적합성평가결과의 통용성을 보장하기 위하여 국제표준에의 부합화와 함께 적합성평가시스템을 도입하여 상호인정 활동을 추진하여 왔으며, 규정된 요구사항의 충족을 통해 시장에게 신뢰를 제공하고 산업계에는 경쟁력을 제고한다는 취지 아래 정부 또는 산업계를 중심으로 적합성평가의 적용 영역은 점차 확대되어 왔다. 그 예로 품질경영시스템 규격인 ISO 9001 규격은 각기 다른 품질경영시스템의 요구로 인해 파생될 수 있는 중복적인 적합성평가 활동을 배제하기 위해 국제표준화기구인 ISO에서 개발된 것으로, 국제규격에 근거한 IAF(국제인정협력기구)의 다자간상호인정협정을 바탕으로 한 적합성평가제도를 통해 전세계적인 통용성을 보장하고 있다. 출처 : 한국인정원.

29) 산업발전법은 1999년 2월 8일 법률 제5825호로 제정되어 1999년 5월 9일 발효되었으며, 2004년 1월 20일 9차 개정을 통해서야 비로소 생산성향상을 위한 인증심사 및 인증기업에 대한 법률이 제정되었다.

30) ISO 9001은 세계적으로 인정 받는 독보적인 품질 경영 체제로, 현재 161개국의 75만 개 이상의 기업에서 사용하고 있으며 품질 경영 시스템뿐만 아니라 일반적인 경영 시스템까지 포괄하는 광범위한 표준을 규정한다. 출처 : BSI(영국표준협회).

31) ISM Code 1.1.5 “Document of Compliance” means a document issued to a Company which complies with the requirements of this Code.

32) 해상교통안전법 제11조(인증심사) ① 선박소유자는 제10조제1항에 따라 안전관리체제를 수립·시행하여야 하는 선박이나 사업장에 대하여 다음 각 호의 구분에 따라 국토해양부장관의 인증심사를 받아야 한다.

33) ISM Code 13.5.1 All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.

34) 선박관리발전법안 제11조 (인증센터) ② 인증센터는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관 중에서 지정한다. 1. 「선박안전법」 제60조에 따라 등록된 선급법인. 2. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관. 3. 「한국해양수산연수원법」에 따른 한국해양수산연수원. 4. 한국선박관리업협회.

35) 해상교통안전법 시행령 제4조(인증심사대행기관의 지정기준) 법 제12조제1항에 따른 인증심사대행기관으로 지정받으려는 자는 다음 각

격인증원에서 정하는 인증심사자의 자격과는 별도로 법령으로 정하고 있다. 하지만 그 기준은 한국심사자격인증원에서 정하는 자격기준과 유사하다. 해상교통안전법에서 정하는 인증심사자의 기준은 해상에서의 안전과 환경보호의 목적에 부합되는 특화된 기준을 부여하고 있다. 해상교통안전법시행령에서 언급한 인증기관의 자격기준은 인증심사기관으로서의 자격을 얻는 것조차 까다로우며, 그 내용상에는 인증심사업무를 수행하는 전담조직을 갖추는 등 그 전문성을 요구하고 있다.

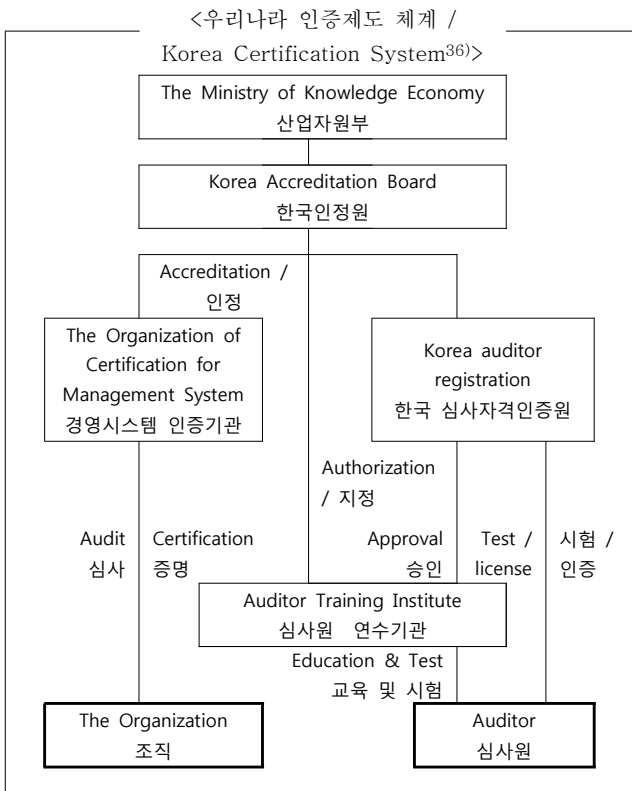


Fig. 1. Korea Certification System.

1) 선박안전법 제60조에 따라 등록된 선급법인

이 법안 제11조 제2항 제1호에 명시된 선박안전법 제60조에 따라 등록된 선급법인은 우리나라의 경우 ‘사단법인 한국선급(이하 ‘한국선급’)이 유일하다. 따라서 이 법안에서 언급한 선급법인은 한국선급을 나타내고 있다. 선박관리업자는 안전관리대행업자로서 회사와 선박의 안전관리체제에 대한 인증업무를 국토해양부장관의 위임을 받아 수행하는 대표기관인 한국선급으로부터 인증심사를 받고 있다. 우리나라에서는 안전관리체제에 대한 인증업무의 주체를 실질적인 측면에서 한국선급으로 제한하고 있다고 해도 과언은 아니다. 물론 법에서 정

하는 요건을 갖추어야 한다. 1. 인증심사업무를 수행하는 전담조직을 갖출 것 2. 제6조에 따른 인증심사원의 자격이 있는 기술인력을 7명 이상 확보할 것 3. 11개 이상의 지방사무소를 확보할 것. 이 경우 7개 이상의 광역시·도 또는 특별자치도에 각각 1개 이상의 지방사무소를 확보하여야 한다. 4. 4개 이상의 해외사무소를 확보할 것.

36) Korea Auditor Registration www.kar.re.kr.

하는 요건에 충족한 기관이나 단체가 인증업무를 수행 할 수는 있으나 그 기준은 단지 기술적 수준의 측면뿐만 아니라 사업장의 지방사무소나 해외사무소 등의 설립 등이 제한 조건으로 명시되어 있어서 현실적으로 법에서 요구한 조건을 충족하 기관 어렵다고 하겠다.

한국선급은 국내유일의 선급단체로서 해상에서의 인명과 재산의 안전을 도모하고 조선해운 및 해양에 관한 기술진흥목적으로 1960년 6월 민법 제32조에 의거 창립된 비영리 민간기업이다. 한국선급은 선박안전법에 의한 관련분야에 기술적인 전문단체이며, 본 법안의 선박관리우수사업자의 인증업무를 수행함에 있어서는 기술적 측면에 대해서는 문제가 없으나, 한국선급의 사업의 성격상 선박소유자 혹은 관리자에 대한 영업적 측면에 있어서 상관관계가 없다고 할 수는 없을 것이다. 하지만, 그 인증기술에 대해서는 공공연하게 인정을 받고 있다.

2) 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관

본 법안 제11조 제2항 제2호에 명시된 “「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관(이하 ‘정부출연연구기관’ 및 ‘과학기술분야 정부출연연구기관’이라 함)”은 과학기술분야 정부출연연구기관의 설립·지원·육성과 체계적인 관리 및 책임경영에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 효과적인 국가과학기술혁신체제의 구축과 과학기술분야 정부출연연구기관의 경영합리화 및 발전을 도모함을 목적으로 하는 기관이다.³⁷⁾ 법률에서 정하는 정부출연기관은 현재 총 23개의 기관³⁸⁾이 설립되어 운영중이며, 과학기술분야 정부출연연구기관은 총 20개의 기관³⁹⁾이 설립되어 운영중이다. 제11조 제2항 제2호에서 지정하는 기관은 총 43개의 기관인 셈이다. 과연 이들 기관 중 선박관리업체의 우수성을 인증할 만한 인증업체를 지정할 수 있는지에 대한 의문이 생길 정도로 전혀 관계없는 기관들을 지정해 놓았다. 그러나 업무의 유사성을 고려할 경우 정부출연기관에서의 한국해

37) 과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률 제1조 (목적)

38) 1. 한국개발연구원 2. 한국조세연구원 3. 대외경제정책연구원 4. 통일연구원 5. 한국형사정책연구원 6. 한국행정연구원 7. 한국교육과정평가원 8. 산업연구원 9. 에너지경제연구원 10. 정보통신정책연구원 11. 한국보건사회연구원 12. 한국노동연구원 13. 한국직업능력개발원 14. 한국해양수산개발원 15. 한국법제연구원 16. 한국여성정책연구원 17. 한국청소년정책연구원 18. 한국교통연구원 19. 한국환경정책·평가연구원 20. 한국교육개발원 21. 한국농촌경제연구원 22. 국토연구원 23. 과학기술정책연구원.

39) 1. 한국과학기술연구원 2. 한국기초과학지원연구원 3. 한국천문연구원 4. 한국생명공학연구원 5. 한국과학기술정보연구원 6. 한국한의학연구원 7. 한국생산기술연구원 8. 한국전자통신연구원 9. 한국건설기술연구원 10. 한국철도기술연구원 11. 한국표준과학연구원 12. 한국식품연구원 13. 한국해양연구원 14. 한국지질자원연구원 15. 한국기계연구원 16. 한국항공우주연구원 17. 한국에너지기술연구원 18. 한국전기연구원 19. 한국화학연구원 20. 한국원자력연구원.

양수산개발원과 과학기술분야 정부출연연구기관에서의 한국해양연구원으로 그 범위를 좁혀 기관을 지정할 수 있다고 본다.

먼저, 한국해양연구원은 1973년 10월 30일 한국과학기술연구소의 부설 해양개발연구소로 설립되었으며, 해양해양연구원에서 실시하고 있는 연구분야는 해양환경방제연구, 기후연안재해연구, 심해저자원연구, 해양생물자원연구, 연안개발에너지연구, 해양위성관측기술연구, 해양바이오연구, 해양운송연구 등⁴⁰⁾ 엄밀한 측면에서는 관련이 없는 기관이다.

한국해양수산개발원은 1997년 3월 17일 ‘한국해양수산개발원법’을 국회 본회를 통과하여 1997년 4월 18일 설립되었으며, 그 연구분야는 해양환경보전과 현명한 이용을 위한 연안 및 해양 정책개발연구, 연안 및 해양공간의 미래지향적인 이용을 위한 연안통합관리연구, 해양과학기술과정책의 연계를 통한 과학적 정책수립 지원, 남북한 해양수산분야 협력강화연구, 해양정책분야 국제협력 증진에 관한 연구 등⁴¹⁾이다. 따라서 한국해양수산개발원도 그 실질적인 업무의 범위에는 관련성이 없는 기관이다.

3) 「한국해양수산연수원법」에 따른 한국해양수산연수원

제3호에 명시된 “한국해양수산연수원”은 한국해양수산연수원법에 의거하여 설립되었고, 해양수산인력의 교육기술훈련 등에 관한 업무를 수행하게 함으로써 해양수산분야의 발전을 도모함을 목적으로 하는 재교육기관이다.⁴²⁾ 한국해양수산연수원은 해양수산인력의 재교육기관이라는 특성상 상당히 공공의 이익을 위한 기관이라고 볼 수 있지만, 재교육기관이 인증심사기관으로 조건을 갖추고, 인증업체를 선정하는 업무 등 선박관리사업장의 인증에 관한 심사 및 인증에 관한 권한을 가지게 된다면 설립목적에 따른 재교육기관으로서의 정체성이 상실될 우려가 있으므로 신중한 검토가 필요하다고 본다.

4) 한국선박관리업협회

한국선박관리협회는 1982년 6월 창립 총회를 개최한 이후로 해운법 제2조에서 정한 선박관리, 선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수행함과 동시에 선박관리업체 상호간 유대강화, 공동 복리증진 및 효율적인 선박관리로 선박관리업의 건전한 발전을 도모하고 국민 경제발전과 해운강국 도약 및 국위선양 등에 기여함을 목적으로 하는 단체이다.

먼저 기술적 측면으로 보았을 때 아직까지 한국선박관리업협회의 조직이나 그 사업의 실적으로 보아 자주적 인증기관으로서의 활동을 단기간 내에 기대하기는 어렵다. 우리나라의 경우 인증기관의 지정 및 그에 관한 법률에 근거한 인증기관으로서의 요건을 갖추는 것은 많은 시간과 준비가 필요하다.

그리고 한국선박관리업협회는 그 기관의 특성상 선박관리업을 운영하는 사업자들의 단체라고 할 수 있는데, 협의적으로

보면 사업자의 대표가 다른 사업자를 인증하고 그에 따른 금융혜택을 주는 것을 정부에게 요구한다면 법리 상 오류가 생길 수 있다. 왜냐하면, 그러한 인증을 토대로 혜택이 주어지는 것이 공법영역의 법률상 이익으로 볼 것인지 사법영역의 법률상의 이익으로 볼 것인지는 사인이 특정사인의 이익에 대하여 본 권리를 사용할 수 있기 때문에 공정성이 결여될 우려가 있기 때문이다. 그리고 인증업무 수행 시 심사라는 인증단계를 통하여 협회의 단체의 장이 사업체의 기밀 등도 확인할 수 있는 기회가 될 수도 있을 것이다. 선박관리업자가 우수선박관리사업자로 지정되기 위하여 인증심사의 신청이 있을 것이고, 인증업체는 그 선박관리업자의 인증심사를 수행하여야 하는 권리, 의무가 발생한다. 이것은 심사 자체가 국민의 권리와 의무에 직접적인 관계는 없지만, 그 행정의 주체가 피 심사자와 동일한 조직의 일원으로 보아 국민의 권리와 의무에 직간접적 관계가 되는 중요한 사안으로 볼 수 있다. 그러므로 정부조직법 제6조 제3항, 행정권한의 위임 또는 위탁에 관한 규정⁴³⁾에 따라 법률상에 실질적으로 해당되는 단체는 아니라고 변론 할 수는 있으나 법리상의 오류로 인하여 위헌으로 무효가 될 수 있는 가능성의 내재도 우려하지 않을 수 없다.

5) 공공기관의 운영에 관한 법률에 따라 설립된 기관

공공기관의 운영에 관한 법률⁴⁴⁾에 따라 설립된 기관이라 하면, 광의적으로 보면 정부에서 인정하는 공단의 형태의 단체나 기관이 모두 해당되지만 협의적으로 보면 현재 선박의 검사기술업무를 수행하는 “선박안전기술공단”이 해당된다고 할 수 있다. 선박안전기술공단은 준정부기관이며, 위탁집행형 준정부기관이고 지방자치단체가 아닌 법인이다.⁴⁵⁾ 따라서 정부조직법 제6조와 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조에 따른 법률상에는 위배되지 않는다.

선박안전기술공단의 선박검사기술능력에 대해서는 이미 선박안전법에서 선박안전기술공단법이 정하고 있고, 국토해양부장관의 위임을 받아 그 업무를 인정하고 있다. 그러나 이 법안에서 인증업무기관으로 누락된 것에 대해서는 추가 검토가 필요하다고 본다. 선박안전기술공단의 사업의 범위는 선박안전법 제7장 제46조(공단의 사업)에서 업무의 범위⁴⁶⁾를 알 수

43) 정부조직법 제6조(권한의 위임 또는 위탁) ③ 행정기관은 법령으로 정하는 바에 따라 그 소관사무 중 조사·검사·검정·관리 업무 등 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 사무를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 위탁할 수 있다.

44) 공공기관의 운영에 관한 법률 제4조(공공기관) ① 기획재정부장관은 국가·지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 기관(이하 “기관”이라 한다)으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 공공기관으로 지정할 수 있다.

45) 선박안전법 제45조(선박안전기술공단의 설립) ②공단은 법인으로 한다.

46) 선박안전법 제46조(공단의 사업) 공단은 다음 각 호의 사업을 행한다. 1. 선박 또는 선박용물건의 도면승인 업무의 대행 2. 선박 또는 선박용물건에 대한 검사업무의 대행 3. 우수사업장에서 제조 또는 정비된 선박용물건 또는 소형선박에 대한 확인업무의 대행 4. 선박용물건 또는 소형선박-컨테이너에 대한 검정업무의 대행 5. 화물의 적재·고박 등에 관한 승인업무의 대행 6. 선박의 감항성 확보와 해상에서

40) 한국해양연구원 홈페이지 발췌 <http://www.kordi.re.kr/>.

41) 한국해양수산개발원 홈페이지 발췌 <http://www.kmi.re.kr/>.

42) 한국해양수산연수원법 제1조 (목적).

있다. 그 업무의 범위 중에는 선박인증심사에 대한 사항은 빠져 있다. 물론 선박안전법 자체가 선박자체의 감항성 즉, 선박 자체의 구조적 성능 검사를 위한 법률이므로 인증심사에 대해서도 언급을 별도로 하지 않은 것이다. 그러나 선박안전기술 공단을 기술하는 법령자체도 존재하고 있지 않고, 정부조직법상 행정청의 권한에 귀속이 되므로 법률근거에 대한 확인이 필요하다. 선박안전법 제46조 제11호에서 언급한 ‘그 밖에 공단의 설립목적에 달성하기 위하여 필요한 사업으로서 공단의 정관으로 정하는 사업’이 있다. 하지만 해상교통안전법에서 요구하는 인증업무와 본 법안에서 요구하는 인증업무와의 성격이 다르다고 할 수 있다. 해상교통안전법에서 요구하는 안전관리체제에 대한 인증업무는 공적인 성격을 지니고 있고, 선박관리산업발전법안에서 언급한 인증업무는 인증내용상으로는 공적인 부분을 내포하고 있으나, 그 결과적인 성격으로 보아서는 사적성격이 강하다고 할 수 있다. 따라서 선박안전관리공단이 해상교통안전법상 인증기관에 미달된다고 하더라도, 본 법안에서 정하는 인증업무를 수행하는 데에는 문제가 없다고 판단된다.

4.3 소결

법안 제11조에서는 제9조에서 언급된 선박관리우수사업자에 대한 인증업무를 수행할 인증센터의 지정과 그 업무의 범위에 관한 사항이 명시되어 있다. 본 조문은 이 법의 실체 중 하나이며, 만일 이 법안이 발효가 되면 시행될 사업 중 가장 큰 사업의 하나라고 할 수 있을 것이다. 그렇기 때문에 인증센터의 지정은 민감한 사항이 아닐 수 없으며, 법적 문제점 및 행정절차상의 문제점을 고려해보지 않을 수 없다. 이 법안에서 정하는 인증센터는 제9조에서 정하는 인증업무를 수행하고 그 결과물로서 선박관리 우수업체를 지정할 수 있는 권한이 발생한다.

이상에서 살펴본 바와 같이 한국선급은 민법에 의해 설립된 사단법인이고, 비영리법인이라고는 하나 현재 해상교통안전법상의 안전관리대행업체의 인증업무를 수행하고 있고 이 같은 인증업무는 공무적 성격의 인증업무이기 때문에 한정된 범위 내에서 인증업무를 수행하는 것은 문제가 없다고 본다. 그리고 공리적 측면에서 본다면 법률에 의하여 설립된 준정부기관인 선박안전관리공단에 의해서 수행되는 것이 바람직하다.

하지만 앞에서 살펴본 바와 같이 이것에 대한 선결문제가 존재한다. 해당 인증업무가 공무적 성격의 것인지, 사무적 성격의 것인지를 선결하여야 할 필요가 있다. 인증업무의 성격은 그 인증업무에 대한 인증 범위 및 인증 내용, 인증 절차에 따라 결정되어야, 그 인증업무가 어떠한 성격을 갖게 되는 것

인지 확인할 수 있다. 이는 법률안만을 가지고는 확인할 수 없으며, 기타 다른 유사법률에서와 같이 인증의 범위, 내용, 절차 등은 해당법률의 시행령이나 시행규칙 혹은 그 업무를 수행하는 기관의 지침 등으로 그 성격을 확인할 수 있을 것이다. 이는 법률안의 제시와 함께 제시되어야 할 것이다.

4.4 기타 권한의 위임 및 위탁

행정관청이 자기에게 주어진 권한을 스스로 행사하지 않고 법에 근거하여 타인에게 사무처리 권한의 일부를 실질적으로 이전하여 그 사람의 이름과 권한과 책임으로 특정의 사무를 처리하게 하는 것을 넓은 의미에서 권한의 위임이라고 한다. ‘실질적으로’란 모범상으로는 위임행정청의 권한이지만, 위임의 법리에 따른 위임법에 의해 그 권한이 이전됨을 의미한다. 지휘, 감독관계에 있는 자 사이의 이전과 대등관계에 있는 자 사이의 이전을 구분하여, 전자의 경우를 좁은 의미의 위임이라 하고, 후자의 경우를 위탁이라고 한다. 양자간의 성질상 차이는 없다. 위임과 위탁을 합하여 위탁이라고도 한다. 행정사무 중 특히 등기, 소송에 관한 사무의 처리를 위탁하는 것을 촉탁이라 부른다(47). (부동산등기법 제27조)

이 법안 제20조에서는 국토해양부장관의 권한을 일부 대통령령이 정하는 바에 따라 지방해양항만청장에게 위임하거나 한국선박관리업협회에 위탁할 수 있다고 하였다. 이는 법률적인 하자가 없다(48) 그러나 앞서 언급한 바와 같이 한국선박관

47) 홍정선, 전게서, p. 825.

48) [중앙행정기관 및 지방자치행정기관의 위임 및 위탁에 관한 조문들] **정부조직법 제6조(권한의 위임 또는 위탁)** ① 행정기관은 법령으로 정하는 바에 따라 그 소관사무의 일부를 보조기관 또는 하급행정기관에 위임하거나 다른 행정기관·지방자치단체 또는 그 기관에 위탁 또는 위임할 수 있다. 이 경우 위임 또는 위탁을 받은 기관은 특히 필요한 경우에는 법령으로 정하는 바에 따라 위임 또는 위탁을 받은 사무의 일부를 보조기관 또는 하급행정기관에 재위임할 수 있다. ② 보조기관은 제1항에 따라 위임받은 사항에 대하여는 그 범위에서 행정기관으로서 그 사무를 수행한다. ③ 행정기관은 법령으로 정하는 바에 따라 그 소관사무 중 조사·검사·검정·관리 업무 등 국민의 권리·의무와 직접 관계되지 아니하는 사무를 지방자치단체가 아닌 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 위탁할 수 있다.

행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정 [대통령령] 제3조(위임 및 위탁의 기준 등) ① 행정기관의 장은 허가·인가·등록 등 민원에 관한 사무, 정책의 구체화에 따른 집행사무 및 일상적으로 반복되는 사무로서 그가 직접 시행하여야 할 사무를 제외한 일부 권한을 그 보조기관 또는 하급행정기관의 장, 다른 행정기관의 장, 지방자치단체의 장에게 위임 및 위탁한다. ② 행정기관의 장은 행정권한을 위임 및 위탁할 때에는 위임 및 위탁하기 전에 수입기관의 수입능력 여부를 점검하고, 필요한 인력 및 예산을 이관하여야 한다. ③ 행정기관의 장은 행정권한을 위임 및 위탁할 때에는 위임 및 위탁하기 전에 단순한 사무인 경우를 제외하고는 수입 및 수탁기관에 대하여 수입 및 수탁사무 처리에 필요한 교육을 하여야 하며, 수입 및 수탁사무의 처리지침을 시달하여야 한다.

지방자치법 제104조(사무의 위임 등) ① 지방자치단체의 장은 조례나 규칙으로 정하는 바에 따라 그 권한에 속하는 사무의 일부를 보조기관, 소속 행정기관 또는 하부행정기관에 위임할 수 있다. ② 지방자치단체의 장은 조례나 규칙으로 정하는 바에 따라 그 권한에 속하는 사무의 일부를 관할 지방자치단체나 공공단체 또는 그 기관에 위임하거나 위탁할 수 있다. ③ 지방자치단체의 장은 조례나 규칙으로 정하는 바에 따라 그 권한에 속하는 사무 중 조사·검사·검정·관리업무 등 주민의 권리·의무와 직접 관련되지 아니하는 사무를 법인·단체 또

의 인명의 안전확보를 위한 조사·시험·연구 및 이와 관련한 기술의 개발과 보급 7. 선박안전에 관한 국제협약에 따른 기술기준의 연구 및 분석 8. 선박의 설계·건조관리 등 용역의 수탁업무 9. 해양사고방지를 위한 연구·교육 및 홍보활동 10. 법령에 따라 정보 또는 지방자치단체가 대행하게 하거나 위탁하는 업무 11. 그 밖에 공단의 설립 목적을 달성하기 위하여 필요한 사업으로서 공단의 정관으로 정하는 사업.

리업협회에 국토해양부장관이 위임 및 위탁하는 업무 중 선박관리우수사업장의 심사와 그 지정에 관한 사항은 위헌이라고 여겨질 수 있는 소지를 가지고 있다. 그 이유는 한국선박관리업협회의 단체 성격상 수혜적 성격의 심사 수행과 우수업체의 지정은 형평성에 어긋나는 행정행위라고 볼 수 있다. 또한 그러한 심사의 행위는 정부조직법 제6조 상의 본질적인 내용에도 반하는 내용이라고 할 수 있다.

5. 개선방안

이 법안의 조문별 검토에서 나타난 문제점에 대한 개선방안을 다음과 같이 제시한다.

우선, 제2조의 정의에서 선박관리사업자의 정의를 선박관리산업의 정의와 그 업무범위를 같게 하고, 해운법상에서 명시하고 있는 선박관리업자와 용어를 통일한다.

선박관리발전법안	제안내용
제2조 (정의) 2. “선박관리사업자”란 「해운법」 제33조에 따라 선박관리업의 등록을 한 자를 말한다.	제2조 (정의) 2. “선박관리업자”란 「해운법」 제33조에 따라 선박관리업의 등록을 하고, 국내외의 해상운송인, 선박대여업을 경영하는 자, 관공선 운항자, 조선소, 해상구조물 운영자, 그 밖의 선박소유자(이하 “선박소유자 등”이라 한다)로부터 기술적 선박관리, 상업적 선박관리, 해상구조물관리 또는 선박시운전 등의 업무의 일부 또는 전부를 수탁(국내외의 선박관리사업자로부터 그 업무의 일부 또는 전부를 수탁하여 행하는 사업을 포함한다)하여 관리활동을 영위하는 것을 업(業)으로 하는 자를 말한다.

제3조의 다른 법률과의 관계는 상기와 앞에서 제안한 점을 고려하여 개정이 필요하다. 하지만 본 조문에 대하여는 법률 제안이 어렵다. 그 이유는 정부와 국토해양부장관의 권한에 대해서는 법안을 검토하는 입법부의 소관이며, 교육과 관련된 다른 법률의 지정도 교육기관이 지정이 되어야 그에 따른 다른 법률관계도 해결될 수 있기 때문이다.

제6조의 선박관리사업자가 선박소유자로부터 선박관리 수주를 받아 새로운 일자리를 창출하는 선박관리업자나 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리업자에 대해서 국토해양부장관은 우선 지원한다는 조문에 관해서 조문해석상의 오해가 없도록 수정이 필요하다.

제7조의 합작수주권고 조문에 있어서 제1항은 국토해양부장관이 해외시장 개척 및 대규모 선박관리사업의 수주 등에 있어 선박관리협회의 장의 건의가 있는 경우에는 선박관리사업

는 그 기관이나 개인에게 위탁할 수 있다. ④ 지방자치단체의 장이 위임받거나 위탁받은 사무의 일부를 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 다시 위임하거나 위탁하려면 미리 그 사무를 위임하거나 위탁한 기관의 장의 승인을 받아야 한다.

선박관리산업발전법안	제안내용
제6조(선박관리산업의 육성 등) ① 국토해양부장관은 선박소유자 등에 대하여 선박관리 서비스를 제공하거나 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자를 우선적으로 육성하는 등 선박관리산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다.	제6조(선박관리산업의 육성 등) ① 국토해양부장관은 선박소유자 등에 대하여 선박관리 서비스를 제공하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리업자나 해외시장을 개척하여 새로운 일자리를 창출하는 선박관리사업자를 우선적으로 육성하는 등 선박관리산업의 경쟁력을 강화하는 시책을 강구하여야 한다.

자 2명 이상의 합작수주를 권고할 수 있다는 조문에 있어서 이는 민간기업의 자유의사를 기업이나 단체의 개입으로 방해할 수 있는 문제점을 내포하고 있다. 그러므로 합작수주가 권고 되기 전 각 기업 당사자 간의 합의가 선행되어야 한다.

선박관리산업발전법안	제안내용
제7조(합작수주의 권고 등) ① 국토해양부장관은 선박관리사업자의 국제경쟁력 강화, 대규모 선박관리사업의 수주 및 해외시장의 효율적 개척을 위하여 한국선박관리업협회의 장의 건의가 있는 경우에는 선박관리사업자 2명 이상의 합작수주를 권고할 수 있다.	제7조(합작수주의 권고 등) ① 국토해양부장관은 선박관리사업자의 국제경쟁력 강화, 대규모 선박관리사업의 수주 및 해외시장의 효율적 개척을 위하여 한국선박관리업협회의 장의 건의가 있는 경우에는 선박관리사업자 2명 이상의 합작수주를 권고할 수 있다. 단, 각 선박관리사업자의 합의가 있는 경우를 조건으로 한다.

제8조의 선박소유자 등에 대하여 법인세 등의 감면 조항이 다수이고 그 비율 또한 감면 대상이나 사유에 따라 다르기 때문에 어느 조항을 선택할 것인지에 대한 지정이 필요하다.

선박관리산업발전법안	제안내용
제8조(조세에 대한 특례) 정부는 선박관리산업을 육성하기 위하여 내국인 선박소유자가 소유선박의 선박관리업무를 제3자 선박관리사업자에게 위탁할 경우 「조세특례제한법」에서 정하는 바에 따라 법인세 등을 감면할 수 있다.	제8조(조세에 대한 특례) 정부는 선박관리산업을 육성하기 위하여 내국인 선박소유자가 소유선박의 선박관리업무를 제3자 선박관리사업자에게 위탁할 경우 「조세특례제한법」 제00조에서 정하는 기준에 따라 법인세 등을 감면할 수 있다.

제11조의 선박관리산업 인증센터의 지정에서 상기의 사유로 제2항에서 제시하는 각호의 기관 중 한국해양수산연수원 및 한국선박관리업협회와 같은 법리상의 오해의 소지를 가지고 있을 수 있는 기관이라고 생각된다. 따라서 이러한 기관들의 지정에 대해서는 세부 시행령 및 시행규칙 등을 확인 후 제안하는 것이 바람직하다. 또 이에 추가하여 인증업무의 성격에 따라 ‘공공기관의 운영에 관한 법률에 따라 설립된 기관’ 등도 추가로 제안한다.

선박관리산업발전법안	제안내용
제11조(인증센터) ② 인증센터는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관 중에서 지정한다. 1. 「선박안전법」 제60조에 따라 등록된 선급법인 2. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관 3. 「한국해양수산연수원법」에 따른 한국해양수산연수원 4. 한국선박관리협회	제11조(인증센터) ② 인증센터는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관 중에서 지정한다. 1. 「선박안전법」 제60조에 따라 등록된 선급법인 2. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 및 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따라 설립된 연구기관(고려) 3. 「한국해양수산연수원법」에 따른 한국해양수산연수원(고려) 4. 한국선박관리협회(고려) 5. 공공기관의 운영에 관한 법률에 따라 설립된 기관

제20조의 권한의 위임 및 위탁규정에서 상기와 같은 사유로 한국선박관리협회에 대한 선박관리우수업체의 인증심사업무 및 지정에 대해 신중한 검토가 요망된다.

6. 결론

지금까지 검토한 바와 같이 해운산업의 발전과 더불어 그와 관련된 업무의 개발과 그 업무를 통제하기 위한 법률이 여러 곳으로 파생되면서, 법률행위의 대상자인 그 객체들의 의미가 혼돈되어 사용되어지고, 법률과 법적 성격이 대비되기 어려운 곳에 법률이 혼재되어 있는 것을 찾아볼 수 있었다. ‘선박관리산업발전법안’이 발효되면서 입법과정에 필수적으로 동반되고 정부의 행위를 규율하는 범규범으로서 법률과 양립되는 국법의 한 가지의 형식인 예산⁴⁹⁾을 받아놓고도, 이러한 문제에 예산집행 문제를 고민하는 일이 있어서는 아니 된다.

모든 법률이 그러하듯이 그 법에 적용대상이 되는 국민들이 법률 제정의 목적을 올바르게 이해하는 것이 가장 중요하다. 하지만 자본주의 사회에서는 각자의 이익을 위하여 법적 경합이 벌어지고 최종적으로는 법원에서의 판결이 그 법에서 요구하는 목적을 상기시켜 준다. 이 법안 역시 이러한 과정을 거치면서 법안의 본래의 모습이 변질되어서는 안 될 것이다. 최근 들어 의원발의 법률건수가 과거보다는 늘어나고 있는 것이 추세이다. 이는 현대사회에서 국민의 법적 소양이 그만큼 성숙하다고 할 수 있는데, 이는 법안을 제시하는 정부나 국회뿐만 아니라 입법과정을 공정하고 지켜보는 국민들의 소양도 그만큼 성숙하여 있다는 것이다. 이 법안은 발전되고 성숙된 입법과정을 통하여 제시된 법률안이므로 입법과정 중 법적 안정성은 물론, 그 실효성과 효과성 등도 함께 검토되어야 할 것

이다. 또 이 법안이 시행될 경우 법을 사용하는 국민의 실질적 절차에 관하여도 충분히 검토되어 법률이행에 필요한 예산이나 행정규제가 편향되지 않고, 국민 전체가 이익이 될 수 있도록 입법되기를 기대한다.

마지막으로, 본 논문 서론에도 언급되었지만, 선박관리산업과 관련된 법률이 자리 매김 하기에는 현재 제시되는 법안은 그 범위나 내용이 빈약함을 알 수 있다. 본 법안의 보완 및 연구발전시켜 선박관리산업 분야의 선진국들의 법제를 연구하여 우리나라 선박관리산업발전에 도움이 될 수 있는 법제적/제도적 연구 분야는 추후 과제로 남겨두기로 한다.

참고 문헌

- [1] 국립국어원, <http://www.korean.go.kr/>
- [2] 권영성(2010), 헌법학원론, 법문사, p. 903.
- [3] 법제처, <http://www.moleg.go.kr/>
- [4] 법제처 재정기획관실(2007), 법령입안심사기준, 한국법령정보주식회사, pp. 39-57.
- [5] 한국심사자격인증원, <http://www.ikar.or.kr/>
- [6] 한국인정원, <http://www.kab.or.kr/>
- [7] 한국해양수산개발원, <http://www.kmi.re.kr/>
- [8] 한국해양연구원, <http://www.kordi.re.kr/>
- [9] 해양수산부(2006), 선박관리업활성화 방안연구, p. 23.
- [10] 현기환, 권영진, 김정권, 서병수, 이진복, 김용구, 황영철, 김세연, 유재중, 이한성, 장제원, 김호연(2011), 선박관리산업발전법안, 2011. 03. pp. 1-21.
- [11] 홍정선(2011), 행정법특강, 박영사, pp. 825-838.
- [12] Downward, John. M.(1987), managing ship, fairplay, p. 11
- [13] 陳虎鉉(2009), 船舶管理業의 活性化를 위한 立法論的 研究, 한국해양대학교 석사논문, p. 9.

원고접수일 : 2011년 07월 22일

원고수정일 : 2011년 09월 05일 (1차)

: 2011년 09월 19일 (2차)

게재확정일 : 2011년 09월 22일

49) 권영성(2010), 헌법학원론, 법문사, p. 903.