

해사안전법상 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 관한 연구

진호현* · † 김진권

* 케이오엘 주식회사 팀장, † 한국해양대학교 해사수송과학부 부교수

A Study on the Qualifications of Designated Person on the Maritime Safety Act

Ho-Hyun Jin* · † Jin-Kwon Kim

* Maritime Affair's Team, Korea Offshore Logistics Co.,Ltd, Ulsan, Korea

† Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 해운산업이 발달하면서 해운업을 영위하기 위한 선박의 감항능력도 발달하게 되었다. 하지만 감항능력의 향상에도 불구하고 해상에서의 선박사고는 지속적으로 발생하고 있다. 대형 해양사고에 대한 대처방안의 일환으로 진행된 국제해사기구에서의 조사 및 연구는 선박의 물리적 감항성 이외에 선박을 운영하는 인적자원의 과실에 주목하게 되었다. 이러한 인적과실에 대한 대처방안으로 1994년에 '1974년 SOLAS 협약'의 부속서로 '국제안전관리규약'을 채택하게 되었다. 우리나라는 1999년에 'ISM Code'를 구 해상교통안전법(현 해사안전법)에 관련 조항을 신설하여 시행하고 있다. 최근 개정된 해사안전법에서는 해운선사가 선박의 안전운항 및 해양환경보호를 위한 안전관리체제를 수립하고, 이를 이행하기 위한 사업장의 인적 구성원들이 갖추어야 할 요건에 대해서 규정하고 있다. 하지만 선박소유자 또는 안전관리대행업자 등은 조문내용을 해석함에 있어 명확하고 통일된 의견을 내지 못하고 있어 혼란을 야기하고 있다. 이 논문에서는 해사안전법상 안전관리책임자의 자격기준 등에 관한 법률상의 문제점을 살펴보고, 이에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 해사안전법, 안전관리책임자, 안전관리자, 산업안전보건법, 안전관리자, 국제해사기구, 국제안전관리규약, 인적과실, 행정행위의 하자

Abstract : In managing shipping business, the concept of seaworthiness of the vessel has developed in accordance with the development of the shipping industry. However, despite of the development of the vessel's seaworthiness, marine accident has continuously occurred at sea. International Maritime Organization(IMO) has paid attention to the research and investigation of Human Error in shipping operations in addition to physical seaworthiness of the vessel. In 1994, IMO adopted the "International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention(ISM code)" of "SOLAS 1974" Annex, to take countermeasure against this human error. In 1999, Korea adopted the 'ISM Code' and then enacted the Maritime Safety Act (previously Maritime Traffic Safety Act). The Maritime Safety Act regulates necessary qualifications of the Human Resources of shipping companies for establishment and implementation of the safety management system. However, there has been a discrepancy between shipowners and ship management companies in interpreting the legislative texts, finally causing confusion. In this paper, I would like to examine the deficiencies in the regulation on the standard of qualifications of the Designated Person under the Maritime Safety Act and thereby suggest any possible improvements in it.

Key words : Maritime Safety Act, Designated Person, Safety Manager, Industrial Safety and Health Act, ISM Code, International Maritime Organization, Human loss

1. 서 언

선박을 매개로 하는 해운산업은 선박이 바다를 항해하여야 하는 특성상 언제나 일정 수준의 자연적 위험성을 지니고 있다. 이러한 해상 고유의 위험을 극복하기 위한 선박의 감항능력은 시대가 변화함에 따라서 더욱 강화되었다.

이는 국제해사기구(International Maritime Organization ; 이하 'IMO'라고 함)를 중심으로 선박의 안전과 선박기인 환경 보호를 위한 선박의 구조 및 설비 강화에 중점을 두고 지속적으로 협약을 발전시켜 온 결과라 할 수 있다.¹⁾

IMO의 이러한 노력에도 불구하고, 1987년 3월 Herald of Free Enterprise호의 전복사고²⁾ 및 최근의 허베이 스프리트호

* 주저자 : jinhohyun@hanmail.net, 051)413-8121

† 교신저자 : jinkwon@kmou.ac.kr, 051)410-4234

(주) 이 논문은 "해사안전법상 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 관한 연구"란 제목으로 "2013 추계학술대회 한국항해항만학회논문집(한국해양수산연수원, 2013.10.23.-25, pp. 5-7)"에 발표되었음.

1) 세계 해양사고와 국제적 대응사례를 살펴보면, 우선 1912년 Titanic호 침몰사고로 인해 1914년 해상인명안전협약을 채택하게 됨으로써 기국주의를 강화하게 되고 해상안전기준을 정비하게 되는 계기가 되었다. 둘째, 1967년 Torrey Canyon호 좌초사고는 1969년 유류오염사고시 공해개입협약, 1969년 유류오염손해 민사책임협약, 1971년 유류오염손해보상 국제기금설치협약 및 1972년 국제해상총돌예방규칙협약을 채택하는 계기가 되었다. 셋째, 1978년 Amoco Cadiz호 좌초사고는 1978년 해양오염방지협약 의정서, 1978년 해상인명안전협약 의정서 및 1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약을 채택하는 계기가 되었다. Lee, Y. C.,(2005), "The Legal Grounds of Port State Control and its National Implementation in the Republic of Korea", *Proceedings of the KOSOMES conference*, pp.195-208 ; Park, Y. S.(1996), *Introduction to International Maritime Organization*, HEA-IN Press, pp. 61-161.

2) 1989년 3월 6일 영국 국적선 'Herald of Free Enterprise'호가 벨기에의 'Zeebrugge'항에서 선수 Ramp Door를 닫지 않고 출항하여 벨기에 인

해양오염사고³⁾와 같은 선박의 대형 해양사고는 끊이지 않고 발생하고 있다.

IMO는 이러한 사고의 원인을 80% 이상이 인적과실(Human Error)⁴⁾에 기인한 것으로 판명하게 되었고, 이러한 인식하에 인적과실을 방지하기 위한 대책을 마련하기로 하였다. 이에 따라 IMO에서는 1993년 11월 4일 총회결의 제741호로 “국제안전관리규약(International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention ; 이하 ‘ISM Code’라고 함)”을 채택하고 각국 정부로 하여금 이를 시행토록 권고하였다.

그러나 해상 안전을 확보하기 위한 최상의 방안은 1974년 ‘SOLAS 협약’을 통한 강제화에 있다고 판단하여, 1994년 5월 ‘ISM Code’를 SOLAS 협약 당사국회의에서 SOLAS 협약 제9장으로 추가하게 되었다.⁵⁾

ISM Code가 발효되기 전에는 전 세계 모든 선박소유자 및 선박관리업자들은 기업자체의 안전의식과 고유의 문화를 바탕으로 선박의 안전과 효율성을 겸비한 시스템을 개발하여 사용하여 왔으므로, 이러한 형태의 선박관리시스템은 각 선사마다 고유의 특성을 가질 수 밖에 없었다. 그러나, 규모가 영세한 선사는 이러한 시스템을 독자적으로 갖추는 데에는 한계가 있어 국제협약 등을 자체적으로 수행하지 못하는 경우가 많았다. 결국 국제적으로 통일된 규정으로 선박운영에 관한 최소한의 규정을 두어 강제시행하게 된 것이다.

1999년에 우리나라 역시 당시 해상교통안전법(현 해사안전법)에 ‘ISM Code’의 내용을 수용하였고, 법률에서 정하는 선박의 소유자 및 선박소유자로부터 선박의 안전관리를 위임받은 선박안전관리대행업자는 선박의 안전운항 및 환경보호를 위한 안전관리체제(Safety Management System : 이하 ‘SMS’라고 함)를 수립하고, 시행하여야 한다.⁶⁾

안전관리체제를 수립하고, 이행·유지하기 위해서는 사업장에 일정한 인적자원이 필요한데, 해사안전법에서는 이러한 인적구성원들이 갖추어야 할 요건에 대해서 규정하고 있다. 이러한 인적자원에 대해서는 바다와 선박을 학문적 및 실무적으로 이해하는 전문가에게 선박의 안전관리에 대한 책임을 부담하게 하고 업무를 수행하게 하기 위함이다.⁷⁾

사업장의 안전관리체제를 수립·이행하고 선박의 안전 및 환경보호를 위해서 일정한 요건을 갖춘 인적자원에 대한 기준을 국제협약에서 정하는 것보다 더 강화된 규정으로 우리 법률로서 정하는 바에 대하여는 우리나라 선박의 안전운항과 환경보호를 실현하기 위한 공적인 이익을 위해서이므로 타당하다고 생각한다.⁸⁾

그러나 현재 이러한 제도를 두고 운영하는데 있어서 문제점은 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건에 대한 명확하지 못한 규정으로 인하여 관련 업계 실무자 등에게 혼란을 야기하고 있다는 점이다. 다시 말해서, 행정행위는 기본적인 적법요건을 가지고 있는데 행정행위의 적법요건 중 내용적 측면에서의 명확성을 상실하고 있다는 점이다. 또한 교육내용 및 교육기준 또한 실효성이 부족하여 법익(法益)이 없다는 점이다.

이 논문은 해사안전법상 안전관리책임자와 안전관리자 지정에 관한 자격 요건에 대하여 현행법이 가지고 있는 문제점에 대해 살펴보고 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 안전관리책임자 및 안전관리자의 개요

2.1 정의

1) 안전관리책임자

해사안전법의 행정명령인 인증심사 사무처리 규정 제2조에 따르면 ‘안전관리책임자’란 “해사안전법 제46조 제5항 및 해사안전법 시행령 제16조에 따른 자격을 갖추고, 회사에서 운영하는 선박에 대한 안전관리에 관한 업무에 대하여 최고경영자와 직접 협의할 수 있는 권한이 있는 자로서 선박의 안전운항 및 오염방지활동의 감시업무와 선박에 필요한 자원과 육상지원을 보장하는 업무를 총괄하는 자”라고 정의하고 있다.

연혁을 보면, 선박의 안전운항과 환경보호를 위하여, 안전관리책임자를 지정하고, 안전관리책임자가 가질 수 있는 권한에 대해서 지정하는 제도는 SOLAS 협약의 제9장의 부속서인 ISM Code상에서 ‘지정된 자(Designated Person)’라고 하는 안전(경영)관리책임자를⁹⁾ 임명하고 그에 대한 책임과 권한을

근 해역에서 전복된 사고가 발생하였다. 이 사고로 인하여 승객 150명과 선원 38명이 사망하였다. 보다 자세한 ‘Herald of Free Enterprise’호 전복사고에 대한 내용은 Alexander M. Goulielmos, Markos A. Goulielmos, “The accident of M/V Herald of Free Enterprise : A failure of the ship or of the management?”, *Disaster Prevention and Management Volume 14*(2005), 참조.

3) 2007년 12월 7일 태안앞바다에서 유조선 ‘허베이 스프리트호’와 삼성중공업 소속의 크레인 부선 ‘삼성1호’의 충돌사고로 인해 발생한 대형해양오염사고로 전문가들은 이 사고의 원인을 인적과실로 보고 있다. 허베이 스프리트호 사고에 관한 보다 자세한 내용은 Lee, Y. H., Lee Y. C.,(2008), “A Study on the Improvement of Marine Environment Management Act for the Preparedness and Response of Marine Pollution”, *Maritime Law Review, Vol.20, No.2*, pp.1-32.

4) 이러한 해양사고의 원인을 국내·외 전문가들 역시 인적과실이 대부분을 차지한다고 판단하고 있다. 이에 대해서 보다 자세한 내용은 Beck, J. S., Kim M. J.(2009), “A Study on human element in the maritime domain”, *Proceedings of the Korean Institute of Navigation and Port Research Conference on 2009 Oct.*, pp.267-268.

5) Lee, Y. C., Kim J. K., Hong, S. H.(2011), *New Maritime Law*, DASOM Press, pp.495-496.

6) 해사안전법에서 정하는 선박이나, 그 사업장에 대해서는 뒤에 안전관리책임자 및 안전관리자 지정제도가 적용되는 적용범위에서 자세히 언급하도록 한다.

7) ISM Code 운영의 효율성을 문제로 안전관리책임자에 대한 일정한 자격기준 마련의 필요성에 대해서는 Bak, S. I.,(2006), “Some considerations on the ISM Code and its Implementation”, *Maritime Law Review, Vol.18, No.2*, pp.295-322 참조.

8) ISM Code의 시행상 효과성에 대하여 보다 자세한 내용은 Noh. C. K, Kim. C. S.,(2006), “Empirical Study of ISM Code Induction Effects by The Korean Government”, *Proceedings of the KOSOMES Conference*, pp.27-31 참조.

최초로 명시하였다.

이에 따라 ISM Code상에서는 안전관리책임자란 “각 선박의 안전운항을 보장하고 회사와 선박직원 간의 연계를 확보하기 위하여, 최고경영자에게 직접 보고할 수 있는 자”라고 정의할 수 있으며, 이러한 안전관리책임자는 “각 선박의 안전운항 및 오염방지를 모니터링하고 또한 적절한 자원과 육상의 지원을 필요에 따라 제공할 수 있도록 책임과 권한이 부여된 자”이어야 한다.

2) 안전관리자

해사안전법의 행정명령인 인증심사 사무처리 규정 제2조에 따르면 ‘안전관리자’란 “해사안전법 시행령 제16조에 따른 자격을 갖춘 자로서 안전관리책임자를 보좌하여 선박의 안전운항 및 오염방지활동의 감시업무와 선박에 필요한 자원과 육상 지원을 보장하는 업무를 수행하는 자”라고 정의하고 있다.

‘ISM Code’에서는 안전관리책임자에 관한 사항은 규정하고 있으나, 안전관리자에 대한 내용은 찾아볼 수 없다. ISM Code 제3장은 회사의 책임과 권한에 대한 사항을 규정하고 있는데, ISM Code 3.3항에서는 “회사는 안전경영책임자(들)가 그(들)의 직무를 수행할 수 있도록 적절한 인적자원 및 육상지원의 제공을 보장할 책임이 있다.”라고 규정하였으며, 적절한 인적자원의 일부 구성원이 안전관리자가 될 수 있다는 것을 유추 해석할 수는 있다.

일반적으로 안전관리자라고 하면 선박을 관리하는 요소 중 기술적 측면¹⁰⁾에서의 선박관리 종사자로서 선박소유자 등은 일정 기간 동안 승선 근무경력을 가지고 있는 해기사를 육상 근무자로 채용하여 사용한다.

해사안전법에서 안전관리자의 자격조건을 정하여 지정하는 이유는 우리정부의 관할 선박에 대한 안전운항과 해양환경보호를 위한 정부의 의지가 담긴 강화된 조치로써 이해할 수 있다.

2.2 적용범위

대부분의 선박소유자는 ISM Code상 안전관리책임자를 임명하고 있으나, 모든 선박소유자가 안전관리체제를 갖추고 안전관리책임자를 임명해야 할 의무를 가지는 것은 아니다. 국제항해에 종사하는 선박 중에서도 모든 선박이 그 적용대상이

되는 것은 아니다.

해사안전법 제46조 제2항에 따르면 “해운법 제3조에 따른 해상여객운송사업(내항정기여객운송사업과 내항부정기여객운송사업은 제외한다.)에 종사하는 선박, 해운법 제23조에 따른 해상화물운송사업에 종사하는 선박으로서 총톤수 500톤 이상의 선박(기선)과 밀착된 상태로 결합된 부선을 포함한다.)과 그 밖의 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박, 국제항해에 종사하는 총톤수 500톤 이상의 여객물운반선과 이동식 해상구조물, 수면비행선박”의 소유자 혹은 선박소유자로부터 위임을 받은 안전관리대행업자는 안전관리체제를 유지하여야 하며, 선박소유자 혹은 안전관리대행업자는 이러한 안전관리체제를 시행하기 위하여 안전관리책임자와 안전관리자를 두어야 한다(해사안전법 제46조 제5항).

2.3 현행법상 자격기준

안전관리책임자 및 안전관리자를 지정하기 위한 자격기준은 해사안전법 시행령 제16조 별표 3에서 명시적으로 규정하고 있다. 법률에서는 이러한 자격기준에 대한 구분을 국제항해에 종사하는 선박(이하 ‘외항선’이라고 함)의 사업장과 국제항해에 종사하지 않는 선박(이하 ‘내항선’이라고 함)의 사업장 두 가지로 구분하고 있으며, 이에 대한 자격요건은 안전관리책임자 및 안전관리자에 대한 경력기준, 교육기준, 사업장 보유 선박의 적당 인원으로 각각 구분하고 있다.

1) 외항선 사업장 안전관리책임자

해사안전법에서는 외항선 사업장 안전관리책임자의 자격기준을 “정부대행기관에서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 내용의 교육¹¹⁾을 16시간 이상 수료한 사람이 2급 항해사, 2급 기관사 또는 2급 운항사 이상의 면허를 가지고 외항선 또는 해당 사업장에서 3년 이상 근무한 경력이 있거나 외항선 안전관리자로 3년 이상 근무한 경력이 있어야 한다. 단, 근무경력에는 1년 이상의 승선경력을 포함하여야 한다.”라고 자격기준을 규정하고 있다.

2) 외항선 사업장 안전관리자

외항선 사업장 안전관리자의 자격기준은 “정부대행기관에서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 내용의 교육¹²⁾을 14시

9) ISM Code 상의 ‘Designated Person’은 영문 그대로 해석한다면 ‘지정된 자’ 혹은 ‘지명된 자’로 해석이 가능하다. 하지만 ISM Code상에서 언급하고 있는 내용은 “각 선박의 안전운항을 보장하고 최고경영자에게 직접 보고할 수 있는 자가 지정되어야 한다”고 명시하고 있다. 이러한 내용에 따라 ISM Code를 처음 우리나라에 공식적으로 소개한 ‘한국선급’은 당시 원문 번역본에서 ISM Code, Part A, 4장에 내용인 ‘Designated Person(s)’를 ‘안전경영책임자(들)’이라고 하였다. 국문에 있어서 ‘안전경영책임자’와 ‘안전관리책임자’에 대한 ‘경영’과 ‘관리’에 대한 용어 차이에 있어서는 유사성을 띠고 있으나, ‘경영’은 선박의 운항업무 등과 더불어 상업적 측면을 고려한 용어의 선택으로 보이며, 현행법상에는 선박의 안전이라고 하는 공적 요소가 더욱 강조되어 ‘관리’라는 용어를 선택하여 사용된 것으로 보인다. 따라서 이 논문에서는 현행법에서 정한 용어인 ‘안전관리책임자’를 사용하기로 한다.

10) 기술적 선박관리라 함은 문맥상 그대로의 선박에 관련된 전문화된 지식이나 경험을 바탕으로 선사활동의 관리기능을 주로 행한다. 그 업무의 종류는 선원의 배승, 선용품·연료유 등의 조달, 선박의 정비, 수리, 보험수배, 클레임처리, 선박에 관한 각종 감독 등을 포함하고 있다. 기술적 선박관리에 대한 보다 자세한 내용은 J. Spruyt, *Ship Management, LLP.*, 1990, p.10 참조.

11) 해사안전법 시행령 제16조 [별표3] 외항선 안전관리책임자의 교육내용 1. 안전관리체제 수립·운영 관련 국제협약 및 국내법령 2. 조사, 질문, 평가 등 심사기법 및 안전경영의 기술 3. 안전관리체제에 대한 내부 심사의 이론 및 기법 4. 해운·선박운항의 지식 및 육해상 직원 간의 효과적인 의사소통

간 이상 수료한 사람이 3급 항해사, 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상의 면허를 가지고 외항선 또는 해당 사업장에서 2년 이상 근무한 경력이 있어야 한다. 단, 근무경력에는 1년 이상의 승선경력을 포함하여야 한다.”라고 자격기준은 규정하고 있다.

3) 외항선 사업장 안전관리책임자와 안전관리자의 자격요건상 차이점

외항선 사업장의 안전관리책임자와 안전관리자의 자격기준을 비교해보면, 우선 안전관리자의 교육내용에는 “해운·선박운항의 지식 및 육해상 직원 간의 효과적인 의사소통”의 내용이 없다. 둘째, 교육시간은 2시간 줄어든 14시간 이상이면 교육요건은 만족한다. 셋째, 경력기준 중 어떠한 등급의 면허를 소유하고 요구하는 경력을 가지고 있는지이며, 넷째, 경력기간이다. 경력기간에 있어서 안전관리책임자와 안전관리자는 1년의 경력차이가 있으며, 안전관리책임자의 경우 외항선 안전관리자로 3년 이상 근무한 경력이 있으면 안전관리책임자로서의 경력기준을 만족한다. 이 경우에는 면허 등급은 3급을 그대로 유지하여도 문제가 없다.

4) 내항선 사업장 안전관리책임자 및 안전관리자

내항선 사업장 안전관리책임자의 자격기준은 “정부대행기관에서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 내용의 교육을 14시간 이상 수료한 사람이 5급 항해사, 5급 기관사 또는 5급 운항사 이상의 면허를 가지고 선박 또는 해당 사업장에서 2년 이상 근무한 경력이 있어야 한다. 단, 근무경력에는 1년 이상의 승선경력을 포함하여야 한다.”라고 명시하고 있다.

내항선 안전관리자의 자격기준은 면허 등급과 근무경력에 동일하나 교육요건에서 차이를 보인다. 안전관리자의 교육요건은 해양수산부장관이 정하여 고시하는 내용의 교육을 12시간 이수하면 자격요건을 충족한다.

교육내용은 외항선 안전관리책임자와 안전관리자의 교육내용에서 각각 안전관리체제를 수립하는데 있어서 국제협약에 관한 내용이 포함되지 않는다.

2.4 국제협약상 안전관리책임자의 자격기준에 대한 권고

2007년 10월 19일자 IMO 회람안 ‘MSC-MEPC.7/Circ.6’에는 ‘ISM Code’에서 언급하는 ‘지정된 자(Designated Person)’가 갖추어야 할 자격기준(Qualifications), 교육기준(Training), 경력기준(Experience)에 대해서 권고하고 있다.¹³⁾

그 내용을 살펴보면 우선 자격기준에 있어서 “주관청 또는 위임기관에 의해서 인정된 제3자 교육기관으로부터 관련 분야의 경영, 공학 및 물리학과를 졸업한 자 또는 1978년 STCW 협약에 따라서 선박의 사관으로서 자격을 갖추고, 항행선에 승선한 경험(Seagoing Experience)이 있는 자 또는, 적어도 3년 이상의 선박관리 상급 실무 책임자로써의 경력과 함께 다른 공식적인 교육을 받은 자”로 자격기준을 제시하고 있다.

교육기준에 있어서는 “ISM Code에 대한 지식 및 이해, 강제법규 및 규칙, 적용 가능한 Code·지침 및 기준, 조사·질문·평가 및 보고의 심사기법, 기술적·운항적 측면에서의 안전관리, 해운 및 선박운항에 대한 기본지식, 1회 이상 안전경영시스템 심사참관, 승선선원과 상위관리자와의 효과적인 의사소통”을 교육기준으로 제시하고 있다.

경력기준에 대해서는 “현재 ISM 문제를 최고경영자에게 보고하고 안전경영시스템의 지속적 개선을 위한 지원을 받는 것, 안전경영시스템 요건이 ISM Code의 요건에 충족되는지 결정, 법규 및 규칙의 준수를 보장하기 위해서 내부심사 및 경영검토를 통한 회사 및 선박에서의 안전경영시스템의 효과성 결정, 법령 및 선급검사에서 포함하지 않는 기타 법규 및 규칙의 이행검증 및 준수를 통한 안전경영시스템의 효과성 평가, 안전문화를 증진시키기 위하여, 주관청·선급·기타 국제기구 및 해운산업단체에서 권고된 안전관행이 고려되었는지에 대한 평가, 위험발생·위험상황·준사고·사건 및 사고에 대한 자료 수집 및 분석 그리고 회사 및 선박에 안전경영시스템의 개선을 위해 결과적용에 대한 경험”이 필요하다고 제시하고 있다. 우리 해사안전법은 ‘MSC-MEPC.7/Circ.6’를 참조하여 내용의 일부를 수용하였다.

3. 현행법상 자격요건의 문제점

안전관리책임자 및 안전관리자를 지정하기 위한 현행법상 자격요건의 문제점은 첫째, 경력기준에 대한 사항이다. 자격을 갖추기 위한 경력기준의 기산점이 불명확하여 발생할 수 있는 문제점과 자격요건 중 필수적 요소로 언급되고 있는 면허의 유효성 여부이다.¹⁴⁾ 둘째는 교육요건의 실효성 부분이다.

3.1 경력기준

1) 경력기준의 기산점

우선 경력요건은 직책에 따른 등급에 맞는 해기사 면허증을 소유하고 승선경력을 최소 1년간 요구하고 있으며, 그 밖에

12) 해사안전법 시행령 제16조 [별표3] 외항선 안전관리자의 교육내용 1. 안전관리체제 수립·운영 관련 국제협약 및 국내법령 2. 조사, 질문, 평가 등 심사기법 및 안전경영의 기술 3. 안전관리체제에 대한 내부 심사의 이론 및 기법
13) MSC-MEPC.7/Circ.6 Guidance on The Qualifications, Training and Experience necessary for undertaking The role of The Designated Person under The provisions of The International Safety Management (ISM) Code, pp.1-4.
14) 이러한 문제점이 주된 이유는 행정청이 행정행위를 실시하여야 할 사유가 발생하였을 때 절차적 요건상 법률상의 이유가 명확하여야 함에도 불구하고, 그 근거가 명확하지 않다면 행정처분이 불합할 수도 있기 때문이다. 이러한 행정행위의 하자 및 적법요건에 대하여는 Hong, J. S.(2011), *Administrative Law, 10th ed.*, PARKYOUNGSA Press, pp.240-241. ; Kim, D. H.(1996), “Les vices de formes et de procédure de l’acte administratif-l’article concentré sur l’étude de l’article 46 de la Bundesverwaltungsverfahrensgesetz de l’Allemagne-”, *Seoul Law Journal, Vol.37, No.2*, pp.33-58 참조.

경력에 대해서는 해당 사업장에서의 근무경력을 인정해주고 있다.

안전관리책임자 및 안전관리자의 자격요건 중 당사자의 경력요건을 기산하는데 있어서 법률개정시점으로 할 것인지, 입법되기 전의 경력 또한 인정할 것인지, 즉 경력요건의 기산점이 논란의 대상이 될 수 있다.

이러한 논란의 이유는 성문법을 법원으로 하는 우리나라의 경우 판결이나 행정행위 등과 같은 법률이행에 있어서 법률에 근거해야 한다는 법률구속의 원칙이 지배하고 있고, 안전관리책임자 지정에 관한 법률 조문은 행정절차의 법적 근거가 되는 법률의 구체적인 내용이 합리성과 정당성을 갖춘 실체적인 적법성이 있어야 한다는 적법절차의 원칙을 가지고 있으므로,¹⁵⁾ 충분한 효율성과 타당성에 대한 검토를 마친 법률의 시행에 있어서는 명확한 법률 조문이 필요하기 때문이다.

2) 면허의 유효성

외항·내항선사의 안전관리자 및 안전관리책임자의 자격요건 중 경력요건을 해석하면 해기사 면허를 소지하고 외항선 또는 해당 사업장에서 일정 기간 이상의 근무한 경력을 요구하고 있다.

실질적으로 해기사 면허는 선박에서 항해사 및 기관사로 근무하기 위한 조건으로 사용되고 있다. 경력기준에 있어서 승선경력 이외에 관련업체에서 해상근무가 아닌 육상근무를 하고 있을 때에도 그 면허가 유효함을 보장하여야 하는지 의문이다. 즉, 선박에서 해기사로 승선근무하기 위해서는 해기사 면허가 필수 요건이므로 당연히 유효한 면허를 소지하고 있어야 하지만, 육상근무자에 대해서는 사업장의 경영방식에 따라 다르기 때문이다.

현재 법에서 요구하고 있는 내용을 문리해석하면 육상경력 기간에도 해기사 면허가 유효하여야 한다. 실제 해당 사업장에서 근무하고 있거나, 근무를 한 경력이 있다면, 선박직원법에 따라서 면허의 갱신요건은 충분하나, 면허의 소지에 필요성을 느끼지 못하여 면허를 갱신하지 않았다면, 경력에 포함되지 않는다.

3.2 교육요건의 실효성

안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 중 교육기준에

관한 사항은 선박을 안전하게 운영하기 위한 개론적 교육이다. 이러한 교육수준은 실무적으로 사업장의 안전관리체제 운영을 담당하는 직원의 입장에서는 이미 유사한 교육을 정부대행기관으로부터 수료하였거나, 사내 전문가로부터 교육을 받은 상태이다. 하지만 동일한 교육내용일지라도 법률이 시행되기 전에 임의적으로 필요에 의해서 시행된 교육에 대해서는 동일한 교육기관의 교육이라도 인정할 수 없다는 이유로 법률개정 이전의 교육이수사항에 대하여는 인정하지 않고 있다.¹⁶⁾

또한 사업자의 소속 선박이 1척(내항선은 2척 이하)인 경우에는 선박소유자가 경력기준은 충족하지 못하는 경우에도 교육조건을 충족시킴으로써 안전관리책임자 역할을 수행할 수 있도록 규정하고 있다. 하지만 최소 16시간 교육만을 이수한 선박소유자가 선박의 안전운항 및 해양환경보호의 책임에 대한 안전과 환경보호 등과 같은 공공의 목적을 위한 보편적인 책임을 다할 수 있는 지에 대해서는 의문이 생긴다.

이에 관하여 선박소유자¹⁷⁾는 자신의 재산을 선의의 목적으로 충분히 안전하게 관리할 것이라고 믿는 신의칙이 적용되므로, 교육요건에 대해서는 설득력을 가질 수 있다. 하지만 입법의 취지는 개인 소유의 선박을 안전하게 보호한다는 목적보다 공공의 안전과 공공의 재산인 해양환경을 보호한다는 데에 더 큰 취지가 있다는 것이다.

그리고 1척의 선박을 보유하고 있는 선박소유자가 안전관리체제를 갖춘 안전관리대행업자에게 선박관리를 의뢰한 경우 안전관리대행업자의 대표이사는 안전관리책임자의 업무를 수행할 수 있는 것인지의 여부도 규정하여야 할 것이다.

3.3 안전관리책임자의 등록여부

현행법상 선박소유자나 안전관리업자가 안전관리책임자 및 안전관리자를 지정하여 운영하고 있는가에 대한 검증은 정기적 심사시 시행된다. 정기적 심사라 함은 회사의 안전관리체제에 대한 인증심사(이하 '인증심사'라고 함)를 말하며, 이러한 사업장에 대한 인증심사는 매년 실시하고 있다.

해사안전법 제110조 제3항에서는 해사안전법 제46조 제5항에 따른 안전관리책임자나 안전관리자를 두지 아니한 자에게 300만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있다.

이는 회사의 인증심사가 1년(최대 1년 6개월)이라는 기간을 두고 있으므로 중간에 선박안전관리업무에 종사하는 직원의

15) 법에 의한 지배는 행정의 실체적 측면뿐만 아니라 행정의 절차적 측면에서도 타당한 원리이다. 행정의 절차를 법제화하면 그것은 절차적 측면에서의 법치주의의 확대를 뜻하게 된다. 이는 국민으로 하여금 행정권발동의 예측을 가능하게 하여 개인의 법생활 안정을 도모할 뿐만 아니라 법적 분쟁을 미연에 방지할 수 있는 기회를 제공함으로써 사전적 권리구제체제로서의 의미도 갖게 된다. *Ibid.* pp.342-343.

16) 이는 행정절차 상의 문제로서 법률시행 이전의 행위에 대해서는 인정되지 않는다. 다시 말하면, 관련 교육과정을 시행하는 정부대행기관의 정부대행위촉이 없던 상태와 위촉이 있는 상태로 분리되기 때문이다.

17) 선박소유자라고 하면 선박의 소유권을 주장할 수 있는 선박 등기부등본 및 선박국적증서상의 선박소유자를 말하는 것인지, 소유자가 법인인 경우 그 대표이사를 말하는 것인지도 분명히 할 필요가 있다. 최근 우리나라는 선박금융의 발달로 인하여 선박을 구매함에 있어서 금융기관의 자금지원으로 선박을 구매하는 것이 일반적이 추세이기 때문이다. 자기 자본금을 최소로 하려는 선박운항자의 경우 선박의 소유권은 리스회사에 두고 연불구매 방식 혹은 할부 방식으로 선박을 구매하는 경우가 있는데, 이러한 경우 선박국적증서나 부동산 등기부등본상에는 선박소유자가 금융회사로 되어있기 때문이다. 연불구매방식의 선박매매 방식에 대해서 자세한 내용은 Jin, H. H.,(2012), "The Legal Study on The Bare Boat Charter of Hire Purchase Option Vessel", Dissertation of Ph. D in Maritime Law, The Graduate School of Korea Maritime University, pp.23-26 참조.

변경 등으로 사업장의 안전관리체제의 공백이 발생하는 것을 방지하기 위한 것이다. 즉, 사업장의 안전관리체제에 관한 적절한 인적자원을 보유하도록 요구하고 있다.

인증심사를 통하여 만약 사업장의 안전관리체제에 대한 안전관리책임자가 부적절하거나 임명되지 않았다면, 인증심사 사무처리 규정에 따라서 “중부적합 사항(重不適合事項)”으로 식별하게 된다.¹⁸⁾ 이렇게 중부적합사항으로 식별이 되면 심사가 종결되기 전 식별된 중부적합사항에 대해서는 시정조치를 취하여야 한다. 다시 말하면, 심사 종결 전에 유효한 자격을 갖춘 안전관리책임자를 고용하여 임명해야 하는데, 이는 현실적으로 불가능하다고 할 수 있다.

4. 자격요건에 관한 개선 방안

4.1 자격요건의 기산점에 대한 근거 마련

외항선 안전관리책임자의 자격요건 중 “외항선 안전관리자로 3년 이상 근무한 경력”에 해당되면 안전관리책임자로 지정이 가능하다. 하지만 그 기산점을 언제부터로 할 것인가에 대해서는 논란이 많다.

이러한 경우 법률이 개정된 시점을 기산점의 시작점으로 유권해석될 수 있으나, 행정청이 이러한 기산점을 명시하지 않음으로 인하여 법률이행 당사자에게 혼란을 야기할 수 있다.

산업안전보건법에서 그 입법례를 찾아보면, 사업자의 안전을 관리하는 사람을 지정하는 기준에 대해서 살펴 볼 수 있다.

산업안전보건법 제13조에 따르면 법률에서 정하는 사업을 영위하는 사업주는 산업재해 예방 등을 위하여, 그러한 업무를 총괄 관리할 안전보건관리책임자를 두어야 하고, 같은 법 제15조에 따르면 안전에 관한 기술적인 사항에 관하여 사업주 또는 관리책임자를 보좌하고 관리감독자에게 지도조언을 하도록 사업장에 안전관리자를 두어야 한다고 규정하고 있다. 또한 안전관리자의 자격요건에 대해서는 산업안전보건법 시행령 제14조에서 규정하고 있다.

산업안전보건법에서 정하는 안전관리자의 자격기준은 주로 자격을 취득한 사람 혹은 대학에서 관련학과를 졸업한 사람으로 정하고 있으며, 그러하지 못한 사람에게는 일정 수준 이상의 경력과 교육을 요구하고 있다. 여기서 주의하여야 할 것은 특정 일자리를 지정하여 그 시점까지의 교육만을 인정한다는 것이다.¹⁹⁾ 그 시점을 정한 조항에 대해서는 그 시점을 적용하여 법의 해석 및 적용을 명확하게 하고 있다.

해사안전법도 이와 마찬가지로 안전관리책임자 및 안전관리자로 지정되기 위한 요건에 있어서 경력요건 등에 관한 기산점을 명시적으로 규정하여 법의 해석 및 적용을 명확하게 할 필요성이 있을 것으로 판단된다. 이에 관한 입법론적 개선

방안을 제시하면 다음과 같다.

1) 경력기준

Table 1 The Amendments on Career Criteria

현행규정 (안전관리책임자)	개정내용 (안전관리책임자)	개정이유
해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 및 인원 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경력이 있는 사람 1. 2급 항해사, 2급 기관사 또는 2급 운항사 이상의 면허를 가지고 외항선 또는 해당 사업장에서 3년 이상 근무한 경력 2. 외항선 안전관리자로 3년 이상 근무한 경력	해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 및 인원 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경력이 있는 사람 1. (좌동)-- 단, 근무경력에 대한 기산점은 제한없음. 2. (좌동)-- 단, 안전관리자의 근무경력에 대한 기산점은 2009년 11월 26일 부터로 한다.	2009년 11월 26일 해상교통안전법(현해사안전법) 시행령에 안전관리책임자와 안전관리자의 자격기준 등에 관한 조문이 신설되었음. 따라서 2009년 11월 26일 부터를 그 기산점으로 정하는 것이 타당하다고 사료됨.

2) 교육기준

Table 2 The Amendments on Education Criteria

현행규정	개정내용	개정이유
해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 및 인원 비고 1. 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준은 위 표에 따른 경력기준 및 교육기준을 모두 갖추어야 한다.	해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 및 인원 비고 1. 안전관리책임자 --(좌동)-- 갖추어야 한다. 단, 2011년 12월 16일 이후 실시된 교육에 대해서 인정한다.	2011년 12월 16일 해사안전법 시행령 전부개정시 안전관리책임자와 안전관리자의 자격기준 등에 관한 조문 중 교육내용이 신설되었음. 따라서 2011년 12월 16일 이후 실시되는 교육에 대해서 인정하는 것이 타당하다고 사료됨.

4.2 교육요건의 실효성 확보

선박을 1척(내항선은 2척 이하)보유한 상대적으로 영세한 선박소유자에 대한 안전관리책임자의 지정 규정에 있어, 외항선 선박소유자는 16시간, 내항선 선박소유자는 14시간의 교육을 이수함으로써 기타 경력기준 등을 만족하지 못한다 하더라도 안전관리책임자로 지정될 수 있다. 이렇게 선박소유자에게 특례를 적용하는 이유는 사업장의 규모가 영세하기 때문이다.

하지만 안전관리책임자의 업무를 수행할 직원의 채용으로 인하여 사업을 존속시키지 못할 정도의 영세사업자라고 한다면 이 또한 우리 해운업계의 문제라 할 수 있을 것이다. 이러

18) 인증심사 사무처리규정 제2조 제9항 “중부적합 사항”이란 다음 중 어느 하나에 해당하는 사항을 말한다. 1) 안전관리체제 심사 중 확인된 인명·선박의 안전 또는 해양환경에 중대한 위협을 야기할 수 있는 것으로서 즉각적인 시정조치가 요구되는 사항. 2) 규칙 [별표 11]에서 정한 안전관리체제의 요건을 효과적이고 조직적으로 수행하지 못하는 사항; 인증심사 사무처리 규정 [별표] 중부적합사항에서 3. 안전관리책임자의 선임 및 임명에 관한 사항. 가. 시행령 [별표 3]에 따른 안전관리(책임)자의 자격기준 미 충족

19) 산업안전보건법상 안전관리책임자의 자격과 관련해서는 산업안전보건법 시행령 제14조 별표4 참조.

한 현 업계의 실정을 반영하여 선박소유자에게 안전관리책임자를 겸직할 수 있도록 한다면, 교육내용과 교육시간을 추가하여 실질적인 안전관리가 가능하도록 하여야 할 것이다.

제도적으로 당장 시행이 불가하다면, 우선 정기적 교육이수 제도의 마련도 대안으로 생각할 수 있다. 즉, 국제협약 및 국내법 등이 국제적 상황에 맞추어 지속적으로 변화하고 있으므로, 적절한 시기를 두고 개정된 법률과 협약의 교육을 통하여 이행의 노력을 사전에 방지할 필요가 있다.

둘째, 이러한 교육은 피교육자의 안전의식 고취와 안전예방활동의 동기부여 역할을 한다는 점이다. 법률에서 정하는 교육의 내용과 교육시간 등으로 미루어 보아, 어떠한 전문적 지식을 깊이 있게 연구하는 학문적 교육은 아니라는 점이다. 따라서 이러한 교육은 매번 같은 내용이라 하더라도 지속적 교육을 통하여 피교육자에게 동기 부여하는 방법이 효과적이다. 이에 관한 입법론적 개선방안을 제시하면 다음과 같다.

Table 3 The Amendments on Educational Requirements

현행규정	개정내용	개정이유
해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격 기준 및 인원 비교 5. 사업장 소속 선박이 1척(내항선은 2척 이하)인 경우에는 선박소유자가 경력기준을 충족하지 아니하여도 안전관리책임자의 업무를 수행할 수 있다.	해사안전법 시행령 [별표 3] 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격 기준 및 인원 비교 5. (좌동)-- 단, 해양수산부장관이 정하여 고시하는 교육 내용에 대해서 2년마다 이수하여야 한다.	안전관리책임자는 국제협약 및 국내법률에서 일정 이상의 경력과 지식 수준을 요구하고 있다. 하지만 선박소유자의 경우 협약이나 법률에서 정하는 수준에 미치지 못한다 하더라도 안전관리책임자의 업무수행을 인정하게 되는 것이므로 정기적 교육이수는 필요하다 사료됨.

4.3 안전관리책임자의 등록

해사안전법에서 규정하는 안전관리책임자는 선박관리에 있어서 상당한 경험과 능력을 보유한 자로서, 그가 가진 권한은 선박의 안전운항이나 환경보호를 위해서라면 적절한 자원과 육상지원의 제공을 할 수 있는 특수한 재량권을 가진 자이다. 이러한 자의 의사결정에 의해서 선박의 안전성 확보가 큰 영향을 받게 된다면, 해당관청에 이를 등록하고, 관리하는 것도 방안의 하나로 제시될 수 있을 것이다.

법률에서 명시적으로 규정하고 있지 않은 부분으로 법률이행 당사자가 법률에서 요구하는 대로 안전관리책임자 혹은 안전관리자를 선임하지 않았다면, 그에 따른 행정처분이 발생할 것인데, 이러한 경우 선행행위의 하자로 후행행위의 효력에 대해 다툼²⁰⁾을 미연에 방지할 수 있을 것이다.

해당관청에 등록이나 신고는 그 시효에 대하여 정하고, 해당 업체가 자의적으로 할 수 있도록 법률을 제정하는 것이 적절하다. 해당관청이 이러한 관리를 통하여 선박소유자나 안전관리업자가 안전경영책임자를 허위로 등록하는 불법행위에 대해서 사전 예방도 될 것이다.

타 입법례를 들면, 산업안전보건법에서는 안전관리(보건)책임자 및 안전관리자의 선임 등에 관한 사항을 법률로서 정하고 관할지방고용노동청에 신고하도록 하고 있다.

이에 관한 입법론적 개선방안을 제시하면 다음과 같다.

Table 4 The Amendments on Registration of Designated Person

현행규정	입법내용	제안이유
관련 조문 없음	해사안전법 46조의2(안전관리책임자 및 안전관리자의 등록) ① 법 제 46조에서 정하는 안전관리체제를 수립하여야 하는 선박소유자 및 안전관리대행업자는 자격을 갖춘 안전관리책임자 및 안전관리자를 관할 지방해양항만청장에게 등록하여야 한다. ② 선박소유자 및 안전관리대행업자가 안전관리책임자 및 안전관리자 등록신청을 한 경우 관할 지방해양항만청장은 해당 사업장에게 안전관리책임자 증서 및 안전관리자 증서를 발급하여야 한다. ③ 안전관리책임자 및 안전관리자의 등록 절차에 관한 사항은 해양수산부령으로 정한다.	해당 관청에 안전관리책임자 및 안전관리자를 등록하게 함으로써 불법행위의 사전방지 등의 효과와 적법한 법률이행에 대한 동기부여가 됨.

5. 결 어

이제까지 안전관리책임자의 개념과 해사안전법상 안전관리책임자 지정제도에 대한 법적 문제점에 대하여 살펴보고, 그 해결방안으로써 입법론적 해결방안을 제시하였다.

현대사회에서 ‘안전’과 ‘환경보호’는 아무리 강조하여도 지나치지 않다. 선박의 안전과 해양환경보호를 위해서 국제기구의 권고에 따라서 우리나라 역시 협약에서 정하는 사항보다 강화된 규정을 지켜나가기 위해서 새로운 법률이 입법되고 개정되고 있다. 하지만 해당 법률을 시행하기 전에 실효성과 효과성을 확인하기 위한 충분한 검토가 이루어져야 한다.

해사안전법에서 정하는 안전관리책임자의 자격요건에 관한 제도는 우선 조문 내용의 불명확성으로 인하여 논란이 제기되고 있다. 또한 교육요건에 관한 사항에 대해서는 효율적이지 못하다는 문제점이 제기되었다. 이러한 현황에 대한 개선방안에 대한 접근방법으로 입법론적 해결방안을 제시하였다.

첫째, 안전관리책임자 및 안전관리자의 경력 요건에서의 그 기산점을 명확히 하여 선박소유자 혹은 안전관리대행업자와

20) 행정행위의 하자 승계의 효력에 관하여 보다 자세한 내용은 Kim, B. H.(2004), "A Study of theories and precedents on the defect succession of Administrative Act", *Law Review*, Vol.17, pp.21-42 참조.

행정청과의 법률이행에 있어서 논란을 불식시키는 것이다. 불명확한 조문 내용은 이행당사자가 불법행위를 할 수 있도록 방지하는 것과 같다고 할 수 있다.

둘째, 선박소유자가 안전관리책임자를 대신하도록 정기적 교육을 통하여 국제협약 및 국내 법률에서 요구하는 안전관리 책임자의 자격요건에 부합하도록 하는 것이다. 또한 변화하는 해운시장과 꾸준히 재·개정되고 있는 국제협약 및 국내법규에 접근이 용이하도록 하는 것이다.

마지막으로 안전관리책임자 등을 관할 행정청에 등록을 의무화하여 관리·감독하게 하는 것이다. 이렇게 함으로서 관할 행정청은 관할 사업장에 대한 관리·감독을 보다 효율적으로 할 수 있으며, 해당 사업장 등의 불법행위 등을 사전에 예방할 수 있을 것이다.

이와 같은 안전관리책임자 지정에 관한 법률조문은 행정절차의 법적 근거가 되는 법률의 구체적인 내용이 합리성과 정당성을 갖춘 실체적인 적법성이 있어야 한다는 적법절차의 원칙을 가지고 있다. 따라서 충분한 효율성과 타당성에 대한 검토를 마친 법률에 시행에 있어서는 명확한 법률 조문이 필요하다. 그렇게 접근하기 쉽고 명확한 조문 내용은 법률을 이행하는 당사자로 하여금 법률을 자발적으로 이행토록 하는 동기 부여도 될 수 있을 것으로 판단된다.

참고문헌

- [1] Kim, D. H.(1996), “Les vices de formes et de procédure de l’acte administratif-l’article concentré sur l’étude de l’article 46 de la Bundesverwaltungsverfahrensgesetz de l’Allemagne-”, Seoul Law Journal, Vol. 37, No. 2, pp. 33-58.
- [2] Kim, B. H.(2004), “A Study of theories and precedents on the defect succession of Administrative Act”, Law Review, Vol. 17, pp. 21-42.
- [3] Noh. C. K, Kim. C. S.,(2006), “Empirical Study of ISM Code Induction Effects by The Korean Government”, Proceedings of the KOSOMES Conference, pp. 27-31.
- [4] Bak, S. I,(2006), “Some considerations on the ISM Code and its Implementation”, Maritime Law Review, Vol. 18, No. 2, pp. 295-322.
- [5] Park, Y. S.(1996), Introduction to International Maritime Organization, HEA-IN Press, pp. 61-161.
- [6] Beck, J. S., Kim M. J.(2009), “A Study on Human Element in the Maritime Domain”, Proceedings of the Korean Institute of Navigation and Port Research Conference on 2009 Oct’, pp. 267-268.
- [7] Lee, Y. H., Lee Y. C.,(2008), “A Study on the Improvement of Marine Environment Management Act for the Preparedness and Response of Marine Pollution”, Maritime Law Review, Vol. 20, No. 2, pp. 1-32.
- [8] Lee, Y. C., Kim J. K., Hong, S. H.(2011), New Maritime Law, DASOM Press, pp. 495-496.
- [9] Lee, Y. C.,(2005), “The Legal Grounds of Port State Control and its National Implementation in the Republic of Korea”, Proceedings of the KOSOMES conference, pp. 195-208.
- [10] Jin. H. H.,(2012), “The Legal Study on The Bare Boat Charter of Hire Purchase Option Vessel”, Dissertation of Ph. D in Maritime Law, The Graduate School of Korea Maritime University pp. 23-26.
- [11] Hong, J. S.(2011), Administrative Law -10th Edition-, PARKYOUNGSA Press, pp. 240-241.
- [12] Alexander M. Goulielmos, Markos A. Goulielmos, The accident of m/v Herald of Free Enterprise : A failure of the ship or of the management?, *Disaster Prevention and Management Volume 14*, United Kingdom : Emerald Group Publishing Limited, 2005.
- [13] J. Spruyt, Ship Management, LLP., 1990, p. 10.
- [14] Resolutions / Assembly / Res.A.741(18) International Management Code for The Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention(International Safety Management (ISM) Code)
- [15] MSC-MEPC.7/Circ.6 Guidance on The Qualifications, Training and Experience necessary for undertaking The role of The Designated Person under The provisions of The International Safety Management (ISM) Code.

원고접수일 : 2013년 9월 27일
 심사완료일 : 2013년 10월 29일
 원고채택일 : 2013년 10월 29일