

해상교통안전진단제도의 효율적 운영을 위한 전문기관의 발전방향에 대한 고찰

김영두*†

* 선박안전기술공단 해사안전연구센터

A Study on the Improvement Strategy of Specialized Institution for Efficient Operations of Maritime Traffic Safety Audit Scheme

Young-Du Kim*

* Maritime Safety Research Center, Korea Ship Safety and Technology Authority, Sejong 339-011, Korea

요 약 : 해상교통안전진단제도가 도입(2009.11)된 후 운영 중 나타난 제도상·운영 측면에서의 개선사항을 반영하고, 제도의 효율성 제고 및 종합 관리를 위해 해상교통안전진단시행지침 전부개정(2012.3)을 통해 선박안전기술공단내 해사안전연구센터가 전문기관으로 지정되었다. 하지만, 개정된 관련 해사안전법령에는 안전진단서 사전검토, 진단대상사업에 대한 검토 의견 제시 등 유사 국내 평가제도에서의 전문기관과 비교하면 역할과 업무가 명확하지 제시되지 않았다. 이에 본 연구에서는 먼저 SWOT분석을 통해 전문기관 발전을 위한 추진전략을 수립하고, 처분기관, 사업자, 안전진단대행업자 등 관련 전문가 의견수렴 및 국내 유사 평가제도의 전문기관의 역할 및 운영현황을 비교분석하였다. 이를 통해 진단제도가 효율적으로 운영되고, 진단사업에 대한 환경변화에 능동적으로 대응 할 수 있도록 스크린·스코핑, 컨설턴트 시스템 도입을 위한 전문기관의 조직 구성과 운영체제 개선과 진단관련 주체들의 책임과 역할을 명확화하기 위해 해사안전법 개정 등 전문기관의 발전과 해양개발사업에 대한 통합관리를 위한 제도상·운영상의 개선사항 도출하여 제시하였다.

핵심용어 : 해상교통안전진단제도, 전문기관, 해사안전법, 통합 관리, 컨설턴트 시스템

Abstract : To improve and modify the problems in Maritime Traffic Safety Audit(MTSA) Scheme, "Maritime Safety Research Center(MSRC)" in Korea Ship Safety and Technology Authority(KST) was designated as specialized institute for MTSA through general revision of "Enforcement of MTSA"(March 2012). However, the roles of the MSRC such as preliminary review of safety audit report, comments on target project and etc. had not been defined clearly on the related maritime safety laws compared with other specialized institutes in other similar audit scheme. In this research, the improvement strategies were proposed for development of specialized institute through SWOT analysis, gathering the opinion from related professions and also comparison with the roles and current status of operation in other similar specialized institutes. In conclusion, the 'Screen & scoping system', 'Consultant system' were proposed for efficient operation of the MTSA Scheme, and the systematic and operational improvements such as a revision of maritime safety law and etc. were also suggested for integrated management about costal development works, development of specialized institute.

Key Words : Maritime Traffic Safety Audit Scheme, Specialized institution, Maritime Safety Act, Integration management, Consultant system

1. 서 론

항만 경쟁력 및 해상물류 운송 기능의 확장을 위한 인프라 확충공사가 해상에서 이루어졌으며, 해당 사업의 추진 과정에서 발생한 사회적 갈등 해소를 위해 낭비된 경제적 손실을 최소화하고 해양사고 개연성을 사전에 예방하거나

위험요소를 제거하는 등의 제도적인 장치를 위해 세계 최초로 해상교통안전진단제도(이하 "진단제도"라 한다)를 도입(2009.11)하였다(Cho, 2011).

도입 후 진단제도의 운영과정에서 드러난 문제점들을 해결하기 위해 해사안전법 전부개정(11.6.15) 및 해상교통안전진단시행지침 전부개정(12.3.21)이 되었고, 그 중에서 기존 업무의 원활한 수행과 진단제도의 효율성을 제고하기 위해

† hanbada@kst.or.kr, 032-260-2286

진단업무 전문기관을 운영하는 방안이 대두되었다. 이에 안전진단업무의 중추적 수행주체로서 선박안전법 제45조에 따라 설립된 「선박안전기술공단(해사안전연구센터)(이하 공단(센터)이라고 한다)」을 전문기관으로 지정(국토해양부고시 제2012-129호, 12.3.21)하였다.

하지만, 전부 개정된 해상교통안전진단시행지침(이하 시행지침이라 한다) 제8조(전문기관의 지정 등)에는 전문기관의 업무영역의 불확실성, 조직과 인력 등 지원사항 등 관련 근거나 역할이 명시되지 않았다.

이에 본 연구에서는 현 제도의 안전진단 운영실태, 전문기관의 운영에 따른 SWOT분석 및 국내외 유사제도에서의 전문기관의 역할 및 현황 분석하고, 해사안전법상 해상교통안전진단 전문기관(이하 “전문기관”이라 한다)의 제도상 운영상 문제점 및 개선방향에 대한 정책제언 제시하였다. 또한, 이를 통해 진단제도가 효율적으로 운영되고, 진단사업에 대한 환경변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 전문기관의 발전방향을 제시하고자 한다.

2. 해상교통안전진단 현황

2.1 안전진단 운영실태 및 문제점

진단제도 도입 초기에는 담당 공무원의 잦은 변경으로 업무 연속성 및 안전진단 업무관련 전문성이 부족하였고, 센터에서는 법적 근거는 없었지만, 제도도입초기부터 기술기준 제정지원 등 다양하게 제도운영을 위한 지원을 하였다. 이에 시행지침 전부개정을 통해 안전진단서 검토 심사에 대한 전문성, 연속성 확보를 위해 제도 운영에 간사 등으로 참여해 온 센터가 전문기관으로 지정 되었지만, 정부업무에 대한 위탁형식이 아닌 안전진단서에 대한 의견을 제시하는 수준으로 전문기관 설립근거, 역할(업무 수행 위탁) 및 업무수행에 따른 수수료 등 근거가 불명확한 상태이다.

진단제도가 도입 후 해양개발사업에 따른 통항안전성 향상이라는 긍정적인 평가가 있음에도 불구하고, 사업자가 진단대상사업의 해당여부를 판단하고, 선박통항에 미치는 영향을 객관화, 정량화하기가 어렵고 안전진단서의 작성 의무와 그 결과에 대한 책임을 부여하여 제도에 도입 취지를 살리기보다는 “승인을 위한 절차”라는 추가 규제로 인식되어져 왔다. 또한, 확실적인 진단 항목, 진단비용 산정기준 관련 명확한 기준 제시·진단서 작성의 부실 방지 등 진단수행 과정의 문제점, 안전진단서 작성 이후 검토 소요시간 장기화 등 진단평과 과정의 문제점이 존재하고 있다(Cho et al., 2013).

2.2 전문기관 SWOT 분석

Table 1은 전문기관으로 지정된 이후 주요업무 수행현황을 나타낸 것으로 제도가 운영되면서 국내유일의 진단전문기관이고, 준정부기관이라는 공공성을 바탕으로 전문기관에 대한 의존도는 더욱 높아지고 있으며, 기타 해양수산부장관이 필요하다고 인정되는 사항이라는 관점에서 제도 운영과 관련된 모든 사항을 관리하고 있는 상황이다.

Table 1. Performance of major tasks after designation

Major Tasks	2012	2013
Concerned institution review report	30	29
Management & administration for MTTSA Agency	4	16
Review opinion about diagnosis items	6	5
Preliminary review report	15	19
Requisition from ministry and others	21	40

Fig. 1, 2는 전문기관 운영에 따른 SWOT분석 후 추진전략을 나타낸 것으로, 내부 환경적으로 정부는 진단제도의 문제점 및 장애요인 해경을 위해 검증제도 도입을 검토 및 전문기관의 역할에 주목을 하고 있으며, 사업자 등 진단업무 관계자는 법 개정을 통해 전문기관이 중간역할 및 교통정리 역할을 기대하고 있다. 외부 환경적으로는 전문기관으로 지정은 되었으나 해상교통분야의 종합적 진단수행과 관리를 총괄하는 관리기관(컨트롤 타워)으로 도약이 필요하다. 하지만, 신생조직으로서 갖는 인력 부족, 전문성의 부족 등에 대한 문제점을 앓고 있다. 이에 유사제도에서의 전문기관의 역할 및 운영상태 분석을 통해 발전방안 마련이 필요하다.



Fig. 1. SWOT analysis of specialized institution.

<p>SO(Strength & Opportunity) strategies</p> <ul style="list-style-type: none"> Development of work process to enhance the expertise and efficiency Specialized agency roles a Control tower Impartial review using relative data and increasing efficiency on work 	<p>WO(Weakness & Opportunity) strategies</p> <ul style="list-style-type: none"> Secure the sufficient Manpower and Equipment for professional review Improvement of system with Government Build a guideline and PR Strengthen of expertise, neutrality and independence of specialized agency
<p>ST(Strength & Threat) strategies</p> <ul style="list-style-type: none"> Specialization and enrichment of review work by using Check list Strengthen PR and vitalization of R&D 	<p>WT(Weakness & Threat) strategies</p> <ul style="list-style-type: none"> Secure sufficient manpower and reinforcing of review Set the guideline and standard for safety Assessment agencies' process Establish the legal status of Specialized agency

Fig. 2. STOW strategy for improvement of MTSA scheme.

3. 유사제도에서의 전문기관 역할 및 운영

3.1 한국시설안전공단(KISTEC)

한국시설안전공단은 「시설물의안전관리에관한특별법(이하 “시특법”이라 한다)」에 의하여 1995년에 설립되어 시설물의 안전확보를 위하여 기술력과 첨단장비를 활용하여 정밀안전진단, 진단기술의 연구개발 및 지도보급, 진단기술자 교육, 시설물 정보체계구축, 진단 결과의 평가 등 시설물의 안전 및 유지관리 분야의 One-Stop 서비스를 구축하여 시설물 안전기술 토탈서비스기관으로 역할을 수행하고 있다. 특히, 진단업무 관련하여 기술본부와 시설안전본부를 조직하여, 기술본부에서는 진단평가실(진단보고서 평가 업무), 생활시설안전실, 시설물정보실(시설물정보관리종합시스템 운영), 교육훈련실, 시설안전연구소를 운영하며, 시설안전본부에서는 각 시설물에 대한 안전점검 및 정밀안전진단을 실시하고 있다.

3.2 국립수산과학원(NFRDI)

해양에서의 바다모래채취 뿐만 아니라 각종 해양자원 이용·개발 행위 등에 따른 해양환경에 미치는 영향을 최소화하기 위해 해역이용협의의 함에 있어 해양환경에 중대한 영향을 미치는 일정한 사업에 대해서는 기존 해역이용협의보다 강화된 해역이용영향평가를 실시하도록 하는 법적 기반과 해역이용협의 및 해역이용영향평가과정에서 협의의견에 대한 전문성을 확보하고, 신뢰도제고를 위해 해역이용영향검토기관의 설치근거를 마련하였다(해양환경관리법 제84조~95조). 해양환경관리법 제91조, 같은 법 시행령 제67조에 따라 해역이용협의의 등에 따른 영향 검토기관으로 명확히 지정되어 있으며, 국립수산과학원 내에 협의서·평가서 등을 전문적으로 검토하는 해역이용영향평가센터를 두고 있다.

해수부에서는 해역이용영향평가센터의 효율적인 운영을 위해 해역이용협의의 등에 관한 업무처리규정(해양수산부 훈령 제53호), 해역이용영향평가센터의 업무처리에 관한 지침(국립수산과학원 예규 제82호) 등을 제정하여 시행하고 있으며, 필요하다가 인정되는 경우 현지조사 및 중점 검토사업에 대하여 협의회를 구성하여 운영하고 있고, 검토사업의 특성을 고려하여 자체검토 뿐만 아니라 분야별 전문가(해양물리, 해양화학, 해양생물, 해양지형지질, 연안관리)로 구성된 검토자문위원을 운영하여 평가항목별 합리성, 적정성, 대책의 실효성 등을 종합 검토하고 있다(Lee et al., 2009).

또한, 해역이용협의서·평가서의 작성규정을 마련하여 고시하고 있으며, 교육 및 홍보의 목적으로 그간의 업무처리 경험을 바탕으로 제도 이해당사자들이 쉽게 참고하여 실무에 활용할 수 있도록 관련 자료를 정리한 해설서를 발행하였다(Lee et al., 2008).

3.3 환경영향평가협회(EIAA)

환경영향평가는 개발사업의 사업계획을 수립함에 있어 해당사업으로 인해 환경에 미치는 영향을 미리 예측·평가하고 환경보전방안 등을 마련하여 친환경적이고 지속가능한 개발을 달성하기 위해 1977년 환경보전법을 제정하면서 환경영향평가를 시행할 근거가 마련되었고, 1982년부터 본격적으로 시행되었다. 1993년 6월 단일법으로 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법(이하 “환경영향평가법”이라 한다)을 따로 제정해 동년 12월부터 본격적으로 실시하고 있다.

(사)환경영향평가협회는 환경영향평가법 제49조의 규정에 의하여 1996년에 설립되었으며 환경영향평가 관련 기술개발, 제도개선, 기술인력 전문교육, 평가실적 관리, 환경영향평가사 교육 및 회원사 관리업무를 수행하고 있다. 특히, 제도개선 및 발전을 위해 전략환경평가위원회 등 6개의 전문위원회를 운영하고 있다.

3.4 한국환경정책·평가연구원(KEI)

KEI는 환경영향평가법 제17조, 제28조, 제45조 각각의 규정에 따라 전략환경영향평가서, 환경영향평가서, 소규모 환경영향평가서에 대한 검토업무를 수행하고 있으며, 제68조에 의거한 환경평가연구 및 제도 집행에 관한 업무를 수행하고 있다. 또한, 각종 행정계획 및 개발사업 등에 대해 협의기관(환경부 등)의 검토의뢰를 받아 각 분야의 전문가로 구성된 검토위원회를 통하여 환경영향에 대한 전문적, 객관적 검토를 수행한 결과를 협의기관에 전달함으로써 친환경적 개발을 유도하고 있다. 이상의 법적근거 및 제도 운영 특징에 의거하여 KEI는 “환경평가본부”라는 전문 검토부서를 통하여 환경평가 검토업무와 함께 환경평가를 효율적으로 수행하기

해상교통안전진단제도의 효율적 운영을 위한 전문기관의 발전방향에 대한 고찰

위한 정책 및 제도 연구, 기법개발, 환경영향평가 정보지원 시스템(EIS) 운영 등의 다양한 업무를 수행하고 있다.

환경영향평가제도에서 사업자가 환경영향평가서를 작성할 때 “선택과 집중” 차원에서 꼭 평가해야 할 항목과 범위를 미리 정하는 절차로 스코핑(Scoping)제도를 운영하고 있으며, 스코핑을 통해 현행 환경영향평가법에서는 대기, 수질 등 총 21개 항목을 평가하도록 되어 있으나, 사업 및 지역특성에 따라 영향이 크지 않은 일부 항목을 제외할 수 있도록 하였다.

또한, 사업자가 계약관계의 우월적 지위를 이용, 해당 사업을 정당화하는 방향으로 평가서 작성을 유도하거나, 자연생태환경 현황조사결과를 고의적으로 누락되는 사례 등 환경영향평가서 작성의 독립성과 신뢰성을 확보하기 위해 검토 연구를 하고 있다.

Table 2는 유사기관을 비교 분석한 것을 정리한 것으로 관계 법령에 따라 제도개선, 발전 및 평가의 객관성·전문성을 향상하기 위해 노력을 하고 있음을 알 수 있다.

4. 제도 개선사항 및 전문기관 발전방향

본 장에서는 Table 3의 진단제도의 개선과 발전을 위해 처분기관, 사업자, 안전진단대행업자 등을 대상으로 의견수렴 결과로 이를 바탕으로 전문기관의 역할 및 발전방향에 대해 제시하고자 한다.

Table 3. Diversity opinions for improvements of MTSA scheme

Category	Items
System	<ul style="list-style-type: none"> - Reflection of maritime traffic safety in master plan for port development - Clarification of roles and authorities for each party in MTSA - Clarification of target project for MTSA
Management	<ul style="list-style-type: none"> - Independence and objectivity of specialized institution - Systematic management and education for parties in MTSA - Qualitative improvement of assessment per target project

4.1 제도상 개선사항

4.1.1 해사안전법 개정

현 해사안전법령과 해상교통안전진단시행지침 상에서 선박안전기술공단에서 수행하도록 하는 안전진단서의 사전검토 업무는 정부의 업무 위탁형식이 아닌 단순한 의견을 제시하는 수준으로 정하고 있어 전문기관으로서의 역할을 충실히 수행하기 위한 지원 근거 규정으로 활용하기에는 무리가 있는 상태이다. 이에 해사안전법 제99조(권한의 위임·위탁)개정을 통해 전문기관의 역할 및 업무에 대한 명확화가 필요할 것이다.

Table 2. Comparative analysis of similar specialized institution

	KISTEC	NFRDI	EIAA	KEI	KST
Related Acts and Rules	Special Act on the Safety Control of Public Structure	Marine Environment Management Act	Environment Impact Assessment Act	Environment Impact Assessment Act	Guideline of Maritime Traffic Safety Audit
Major Tasks	<ul style="list-style-type: none"> - R&D-Guidance and dissemination - Set & Management of facility safety Info. system - Training & education - Evaluation of diagnosis 	<ul style="list-style-type: none"> - Review of the statement on the sea area utilization - Management of advisory board - On-site research - Ex post facto research - Review of the marine environment impact research report 	<ul style="list-style-type: none"> - Development of environment impact assessment skills - Education of engineers - Management of assessment record - Education of professional assessor and agencies - Operation of management system of EIA 	<ul style="list-style-type: none"> - Review of environment impact assessment - Review of strategic environment impact assessment report - Research on method of environment assessment and system - Support regional environment impact assessment - Operation of EIS 	<ul style="list-style-type: none"> - Preliminary review of safety audit report - Requisitions from ministry and others
Remark	-	-	Expert-committee for improvement of system	Scoping System	-

또한, 해사안전법 시행규칙 제12조에 따라 진단업무의 효율적 운영을 위해 전문인력의 지도 및 교육(제1항)과 해상교통안전진단업무와 관련된 정보의 종합적·체계적 유지·관리(제2항)를 통해 사업의 지원을 할 수 있도록 되어있고, 유사 국내 기관의 사례를 보듯 업무의 효율적 수행과 진단/평가 기술의 개발을 위해 전문기관을 지정하고 기술인력의 전문 교육·관리를 통해 전문성 및 평가의 질적 향상을 도모하고 있다.

진단 전문기관의 경우, 해상교통안전진단시행지침에 근거하여 전문기관으로서의 지위를 갖고는 있으나 인력 및 예산 부족으로 위상정립이 미흡하며, 센터의 업무처리 및 운영규정, 발전방향 등이 갖춰지지 않는 등 조직의 기반강화가 필요한 실정이다. 전문기관의 입지와 기능 강화는 안전진단을 위한 중요한 과제이며 제도의 안정적 시행과 운영을 위해 시급히 추진되어야 한다.

또한, 안전진단서 검토를 위한 전문성 제고를 위한 역량 강화 프로그램 또는 교육과정이 갖춰지지 않고 있다. 이를 단기적으로 보완하기 위해서는 유사 기관처럼 자문위원 운영을 통한 검토능력을 확보하고, 장기적으로는 진단장비 및 인력 확보가 필요하다고 판단된다.

4.1.2 항만기본계획 수립/변경시 항행안전 관점의 검토

항만법에 따르면 항만기본계획은 항만의 개발을 촉진하고 항만을 효율적으로 운영하기 위해 전국 무역항 및 연안항에 대해 10년 단위로 수립되고, 수립된 날부터 5년마다 그 타당성을 검토하여 필요시 항만기본계획을 변경할 수 있다.

이에 항만개발에 따른 항행안전확보를 위해서는 항만관계자와 해사관계자가 상호 협력하면서 안전성향상을 위해 시책을 검토하는 것이 중요하다. 이를 위해 항만계획의 개정 및 변경이 있을 때는 해당 지역관계자에 의한 항행안전 검토에 덧붙여, 중앙에서도 큰 관점에서 폭넓은 해사관계자나 관계관청 등에 의한 검토를 하여 항만계획책정에 반영되어야 한다. 특히, 안전진단대상사업의 절반이상을 항만 또는 부두개발 사업이 차지하고 있으며, 그 중에는 진단을 통해 기본/실시 계획이 변경되어 사업자의 시간적·경제적 부담이 증가되고, 사업시행에 따른 이해관계자와의 갈등이 빚어지기도 하였다. 이를 사전에 해결하기 위해서는 항만기본계획 수립시 항행안전관점에서의 전문가(전문기관)에 의한 검토(참여)가 법적으로 필요하다고 본다. 좋은 사례로, 일본해난방지협회(JAMS, Japan Association of Marine Safety)의 경우 항만관리자에 의해 책정된 항만계획에 대하여 선박의 항해안전상의 관점에서 국토교통성의 「교통정책심의회」 심의 전에 개정/일부변경 항만계획(안)을 대상으로 학식경험자, 해사관계자 및 관계관청 등으로 구성된 「항만전문위원회」를

협회내에 설치하고, 각항의 항만계획을 의제로 하여 국토교통성에서의 「교통정책심의회 항만분과회」 심의 전에 위원회를 개최하여 항행안전의 관점에서 검토를 하고 있다.

4.2 운영상 개선사항

4.2.1 스크린, 스코핑제도 운영

사업자는 각종 해양개발사업의 시행에 따른 해상교통에 미치는 영향을 판단하기 어렵고, 전문가라도 사업성격, 대상해역 등 여러 가지 요인과 여건에 따라 그 영향정도를 정량화하여 나타내기 어렵다. 이에 해상사업에 대한 해상교통영향 판단의 어려움을 줄이고, 객관적이고 공정성을 유지하기 위해 사전 예비 검토 형식인 스크린(Screen)을 통해 대상사업에 대한 해상교통환경영향의 정도를 추정하여 안전진단을 실시할 것인지, 아닌지를 판단하는 프로세스가 필요하다. 이를 통해 안전진단대상사업에 해당되는 경우, 환경영향평가 제도의 스코핑제도(ME, 2011)를 적용하여 사업의 특성을 고려하여 평가항목과 수행방법 등을 설정하여 평가의 질적 향상과 진단제도의 효율화에 기여할 필요가 있다.

4.2.2 해상교통안전진단 정보관리시스템의 효율적 운영

유사 평가제도에서는 관련 업무로 발생되는 각종 정보, 자료의 체계적인 관리 및 활성화를 지원하기 위해 시스템을 구축하고, 그 업무를 민간에 위탁하여 운영하고 있다. 이에, 해상교통안전진단의 경우에서도 구축된 진단정보관리시스템의 효율적 운영을 위해 주체를 정할 필요가 있다.

4.2.3 진단사업별 전담 컨설턴트 체계 구축

현재 등록된 4개의 안전진단대행 기관(업체)에서는 사업자의 의뢰를 받아 안전진단항목별 기술기준에 따라 안전진단을 실시한다. 작년(2013년)에는 그 동안 수행된 안전진단사업 중 일부 선박조종시물레이션 평가 과정에서의 오류가 지적되어, 제3기관인 전문기관이 참여한 가운데 오류 사항에 대한 재검증을 수행하였다. 향후 이러한 오류를 줄이기 위해서는 진단대행업자 자체적으로 검증 및 관리뿐만 아니라 사업계획 단계부터 사후관리까지 전 과정을 전담하여 코디네이터 역할을 수행하는 체계 구축이 필요하다. 특히, 사업자 및 진단대행기관으로부터 안전진단 수행 및 안전진단서 작성 등에 관한 자문(필요시 독자적으로 외부 전문가를 포함한 자문위원회를 구성)등을 수행하여 안전진단 결과의 질적 향상을 도모할 수 있을 것이다.

4.3 전문기관 발전방향

현행 진단제도의 운영상 한계 및 문제점을 개선하기 위해서 진단업무를 종합 관리하는 전문기관은 전문성과 공정성

해상교통안전진단제도의 효율적 운영을 위한 전문기관의 발전방향에 대한 고찰

을 확보하는 것이 우선이 되어야 할 것이다.

전문성과 효율성을 강화하기 위해서는 조직 구성 및 운영 체계 개선이 필요할 것이다. 이에 Fig. 3과 같이 전문기관의 조직 및 주요기능에 대해 개선(안)을 제안하고자 한다. 안전진단서의 내용을 전문적으로 검토·검증/평가할 수 있는 인원(최소8명)과 안전진단사업별 전체적인 내용을 총괄하는 인력(최소 4명) 및 관련 제도를 지원하고 관련 부처와의 협력을 전담할 수 있는 인원(최소 2명) 등 단기적으로는 최소 14 여명 이상의 전문인력이 확보되어야 하고 향후 업무 등을 고려하여 조정이 필요할 것으로 판단한다.

예를 들어, 진단관리팀은 안전진단 주체들과 네트워크 구축 및 진단사업별 전담 컨설턴트 수행하고 진단평가·지원팀과의 업무협의 및 자문위원을 활용하여 공정성을 확보하고, 안전진단의 원활한 수행을 통한 진단 소요기간 단축 및 안전진단결과의 질적 향상을 도모해야 할 것이다. 또한, 해역이용 협의와 같은 관련 부처와의 상호 소통과 협력을 통해 이중규제라 인식되지 않도록 하여야 할 것이다(Lee and Cho, 2014).

둘째는 전문기관의 재정적 지원 및 업무의 독립성 확보가 필요하다. 이를 위해서 전문기관의 지위와 근거를 명확히 해사안전법 또는 시행령에 명시할 필요가 있을 것이다.

마지막으로 진단제도에 대한 적극적인 홍보 및 기술개발 등을 통한 진단제도의 활성화가 필요하다고 판단된다. 진단제도 도입 후 관련법령 전부개정을 통해 운영상 및 제도상의 문제점에 대한 개선이 있었다. 하지만, 사전 예방을 위한 진단제도의 실질적인 개선을 위해서는 업무를 담당하는 공

무원(지방자치단체 포함) 뿐만 아니라 진단을 발주하는 사업자에 대한 교육 및 홍보를 통해야만 진단제도의 활성화와 조기 정착을 기대할 수 있을 것이다. 이를 위해 진단제도의 효과에 대한 실제 사례를 통한 적극적인 홍보가 필요할 것이다. 또한, 진단제도의 효율성을 극대화하기 위해 안전진단서 작성 지침, 안전진단 대가기준 뿐만 아니라, 새로운 진단기법 개발과 함께, 나아가 해외협력사업 등을 통해 진단기술 지원 및 보급에도 적극적으로 나서야 할 것이다.

5. 결론 및 향후과제

선박의 통항안전성, 항만효율성 제고 및 해양사고의 사전 예방을 위해 진단제도가 도입되고 약 100여건의 안전진단대상사업에 대해 평가가 이루어졌다. 제도 시행으로 사업시행에 따른 통항안전성 확보라는 긍정적 효과도 나타나고 있지만, 제도상·운영상 측면에서의 개선해야 할 사항도 지적되었다. 특히, 진단서 검토에 대한 공정성과 전문성 향상 및 제도에 대해 종합 관리할 전문기관의 필요성이 제기되어 2012년 3월 해상교통안전진단시행지침 전부개정을 통해 선박안전기술공단 내 해사안전연구센터를 전문기관으로 지정하였지만, 전문기관에 대한 법적 근거 마련 부족으로 지원·발전 방향 등에 대한 충분한 토론과 전략이 수립되지 못하였다. 이에, 해양개발사업에 대한 종합적인 안전성 평가인 해상교통안전진단제도를 체계적이고 종합적으로 관리하기 위해 전문기관의 역할 또한 중요하다고 본다.

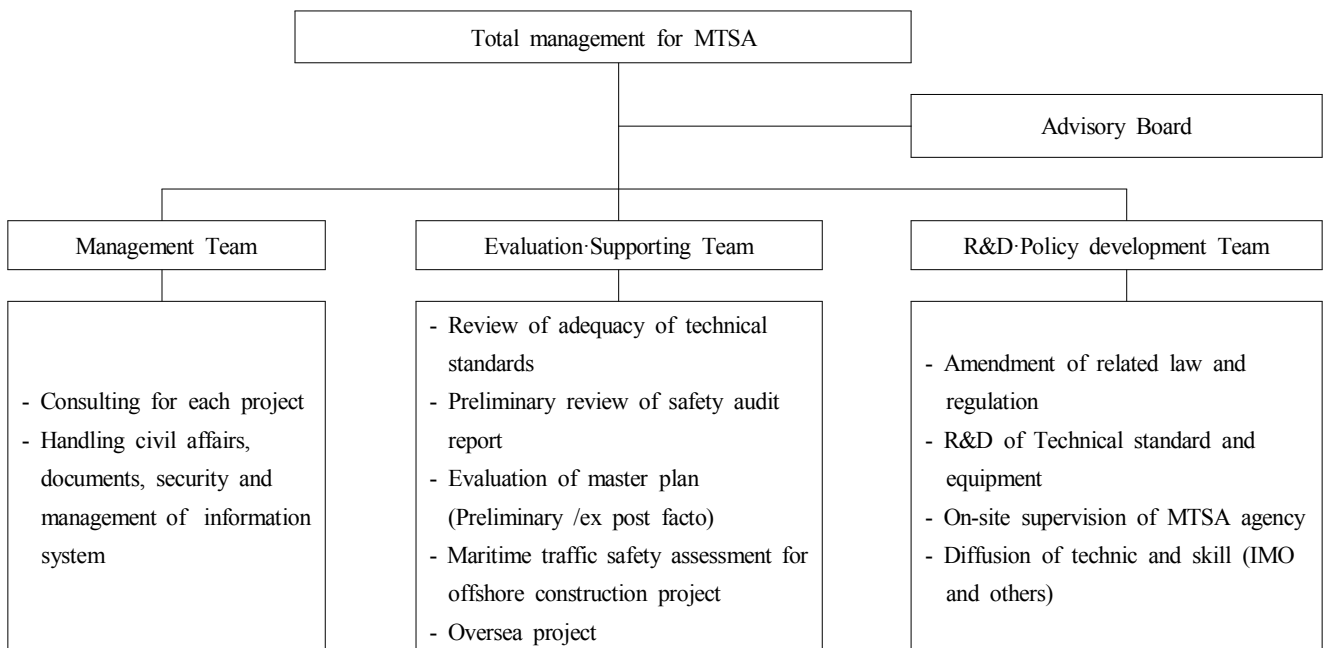


Fig. 3. Reorganization of specialized institution.

본 연구에서는 이러한 전문기관의 중요성과 위상에 적절한 수준으로 발전하기 위해 국내 유사제도에서의 전문기관의 역할 등의 비교/분석을 통해 진단제도·운영상 개선사항 및 전문기관의 발전방향에 대한 정책적 제언을 하였다. 이를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 해상교통분야의 종합적 진단수행과 관리를 총괄하는 관리(컨트롤 타워) 기능 수행을 위한 전문기관의 조직 및 운영체계 개선이 필요하다. 그 중에서도 안전진단의 원활한 수행과 진단 주체간 상호 소통을 통한 안전진단서의 질적 향상 및 진단제도의 효용성과 신뢰성 확보를 위해 전담 컨설턴트 제도 도입을 제시하였다. 이에 대한 세부사항은 전문가 및 관련부처와의 협의를 통해 구체화 할 필요가 있다.

둘째, 법령에 근거한 전문기관 업무 수행을 위한 해상안전법 개정이 필요하다. 유사제도에서 검토·평가 업무를 수행하는 기관의 경우 관련 업무를 법령에 전문기관을 명시하여 업무의 효율화와 평가의 전문성을 향상시키고 있다. 이는 전문기관의 검토·평가업무의 전문성·공정성 향상뿐만 아니라 각종 진단관련 주체들의 책임과 역할을 명확히 하여 진단관련 기반이 강화될 것이다.

끝으로, 제도 홍보와 제도개선 수요의 지속적 발굴과 개선방안 마련, 평가기술/체계 개발 연구, 지자체 등 진단주체에 대한 교육프로그램 개발·운영을 통한 활성화가 필요할 것이다.

향후 진단제도 관련 전문가 의견수렴, 관계부처와의 협의를 통한 법령 개정 및 진단조직 개선 등을 통한 발전체계를 구축해 나가야 할 것이다.

References

- [1] Cho, I. S.(2011), A study on the present status and future Directions of Maritime Safety Audit, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 17, No. 4, pp. 399-405.
- [2] Cho, K. M., G. Y. Kong and I. S. Cho(2013), A study on the Design of Metaevaluation Model for the Maritime Traffic Safety Assessment Scheme, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 19, No. 4, pp. 382-390.
- [3] Kim, G. Y., D. I. Lee, K. A. Jeon, K. H. Eom and Y. S. Woo(2009), Diagnosis for Review of Statement and System Improvement of Consultation on the Coastal Area Utilization in Korea, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 15, No. 4, pp. 345-354.
- [4] Lee, D. I., K. H. Eom, G. Y. Kim and J. H. Jang(2008), Improvement of Review System on Sea Area Utilization-Impact by Marine Environmental Management Law, Journal of the Korean Society for Marine Environmental Engineering, Vol. 11, No. 1, pp. 55-62.
- [5] Lee, S. I. and I. S. Cho(2014), A study on Connectivity between Maritime Traffic Safety Audit Scheme and Sea Area utilization Impact Assessment, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 20, No. 2, pp. 165-171.
- [6] ME(2011), Ministry of Environment, Guidebook for Scoping in Environment Impact Assessment to set the Criteria for Assesment.

Received : 2014. 08. 05.

Revised : 2014. 09. 25. (1st)

: 2014. 10. 27. (2nd)

Accepted : 2015. 02. 25.