

2019.3.27(수)-29(금)
IMO(영국)

국외 출장보고서

2019. 04

해사안전연구실
(연구위원 박한선)

제106차 IMO 법률위원회(LEG) 참석 결과분석 및 정부 대표단 활동

I

회의 개요

- ☐ (기간/장소) '19. 3. 27(수) ~ 3. 29(금) / 영국 런던 IMO 본부
- ☐ (참석) 96개 회원국, 23개 정부·비정부간 국제기구 등 약 459명
 - * (아국) 우리부, 외교부, 법원, KMI, KST, KR, 한국해대, 목포해대 등 9명(정부6, 자문5)
- ☐ (주요 논의의제) 허위등록선박 근절방안, 자율운항선박 관련 협약 개정소요 식별작업, 선주책임제안 통일해석 지침 마련 등

II

의제별 논의 결과

< 주요 의제 논의 결과 >

- ☐ **허위등록선박 관련 불법행위 방지를 위한 총회결의서 승인** [의제 7]
 - IMO 해운정보시스템(GISIS)*에 선박등록 관리를 위한 데이터베이스 개발에 동의하고, 회원국들의 이행을 독력하는 총회결의서 승인
 - * Global Integrated Shipping Information System : IMO사무국이 운영하는 해사정보관리 DB시스템(2005년부터 운영)

- 허위등록선박 근절을 위한 실무지침 회람서를 승인하고, GISIS 데이터베이스 개발 및 추가논의를 위한 작업계획을 수립*함

* 회기간 통신작업반을 개설하고 작업반 결과를 기반으로 LEG 107('20.3월)에서 추가 논의하기로 결정

□ 자율운항선박 관련 협약 개정소요 식별(RSE) 작업절차 확정 [의제 8]

- 협약 개정소요 식별(RSE) 작업체계(작업방법, 작업절차, 대상협약, 작업양식 등)를 확정하고, 향후 작업계획 수립(세부결과 붙임 1참고)
- 위원회간 협약 개정소요 식별(RSE)작업의 조화로운 결과도출을 위해 해사안전위원회(MSC)에서 개발한 방법론을 적용*하기로 결정
 - * 우리나라에서 제안한 원격운항자에 대한 용어정의 필요성에 대해 많은 회원국에서 공감하였으며, 향후 협약개발 작업시에 재논하기로 결정
- 우리나라는 LLMC(해사채권에 대한 책임제한협약) 및 BUNKER(선박연료유협약) 협약에 대한 협약 개정요소 식별(RSE) 초안문서 개발에 참여 예정

□ 선주책임제한 권리박탈 통일해석 기준 마련을 위한 신규의제 승인 [의제 13]

- 선주책임제한 권리박탈에 대한 각국 법원·행정당국의 통일적인 적용을 위해 통일해석 기준 마련을 LEG 신규의제*로 승인

* '21년 완료를 목표로 LEG 107('20.3월)부터 정식의제로 논의 예정

< 기타 의제 논의 결과 >

□ 2010 HNS 의정서 발효 및 조화로운 해석 촉진 [의제 3]

- 2010 HNS 의정서 발효 촉진을 위한 워크숍('18.4.26~27) 개최 결과 및 HNS Fund 설립을 위한 작업현황*에 대한 정보 제공

* HNS Fund 사무국 구성을 위한 규칙 및 규정을 제정하고, 총회 및 내부조직 기능 확립 등 행정업무 진행경과 소개

☐ **선원의 유기, 상해 및 사망에 대한 재정보증 관련 규정 [의제 4]**

- IMO/ILO 공동 데이터베이스에 보고된 선원 유기 사건현황에 대해 보고하고, MLC 2006 비준 및 체약국의 규정이행 촉구

☐ **IMO 협약의 이행 [의제 6]**

- 우크라이나는 러시아 정부에 불법적인 우크라이나 크림반도 점령을 비난 및 IMO 협약이행을 촉구하고, 많은 회원국의 지지를 얻음

☐ **타위원회 작업관련 [의제 10]**

- 정보 접근권한에 대한 C 120('18.7월) 논의결과에 주목하고, LEG 차원의 논의를 위해 신규 의제로 승인함

* '20년 완료를 목표로 LEG 107('20.3월)에서 정식의제로 논의 예정

☐ **임원 선출 [의제 14]**

- 현 의장 Mr. Volker Schöfisch(독일) 및 부의장 Ms. Gillian Grant (캐나다)가 '20년 제107차 법률위원회 의장·부의장으로 재선출됨

Ⅲ

관찰 및 평가사항

☐ 허위등록선박 관련 불법행위 방지를 위한 통신작업반 참여

- 허위등록선박 관련 불법행위 방지를 위한 추가논의 및 LEG 107('20.3월) 검토사항 결정을 위한 통신작업반 대응 필요

☐ 협약 개정소요 식별(RSE) 작업에 대한 체계적 대응체계 구축 필요

- 협약 개정소요 식별(RSE)에 대한 초안문서 개발에 대한 주도적 대응*을 위한 국내 전문가 그룹 구성·운영이 필요

* 우리나라는 LLMC 협약(주도국) 및 BUNKER 협약(지원국) 개정소요 식별(RSE)작업에 대한 초안문서 개발 참여 예정

☐ 선주책임제한 권리박탈에 대한 통일지침 관련 사전 검토 필요

- 선주책임제한 권리박탈에 대한 통일지침을 개발하기로 함에 따라, 회의결과를 관련부처(법무부)에 전파·협력 대응 필요

Ⅳ

향후 추진계획

- ☐ 회의참가결과 관련기관 통보 : '19. 4월 中

□ **해사안전위원회(MSC)에서 개발한 방법론을 적용한 법률위원회(LEG) 협약 개정소요 식별(RSE) 작업체계 확정**

- (자율등급 및 방법론) 효율적인 RSE 작업을 위해 해사안전위원회(MSC)에서 개발한 자율등급(4단계)* 및 방법론(2단계)**을 적용

* (1단계) 부분적 자동화·선원의사결정 지원, (2단계) 선원승선·원격제어, (3단계) 선원미승선·원격제어, (4단계) 완전 자율운항선박

** 방법론 1단계는 각 자율등급별로 협약 규정 적용여부 및 방해규정을 식별하고, 2단계는 방해규정을 해결하기 위한 방안(통일해석, 제·개정) 식별

- (대상협약) LEG 소관협약(BUNKER, CLC, LLMC 등) 19개 및 관여협약(공해상개입협약, 해상선취특권과 저당권조약 등) 4개 총 23개 협약 식별

- (작업양식) 위원회간 협약 개정소요 식별(RSE)작업의 조화로운 결과도출을 위해 해사안전위원회(MSC)에서 개발한 작업양식(Template) 사용

- (작업그룹) 회원국의 자발적 참여로 협약별 주관 및 지원으로 구분하고, 우리나라는 LLMC 주관국 및 BUNKER 지원국으로 참여 예정

□ **회기간 통신작업을 위한 작업계획 수립**

- (작업 플랫폼) 사무국에서 GISIS를 활용하여 개발한 RSE 작업 웹플랫폼을 사용하고, 필요시 기능 수정 예정

- (작업계획) 작업절차를 1단계(IMO 협약검토) 및 2단계(1단계 결과분석)로 구분하고, 최종검토 회의(LEG 107('20.3월)) 결정

구분	작업내용	비 고	일정
1단계 (협약 검토)	초기문서작성	회원국 자발적 참여	‘19.5월
	코멘트 제출	전 회원국	‘19.6월 ~7월
	초기문서 및 코멘트 검토	회원국 자발적 참여	‘19.6월 ~7월
2단계 (1단계 결과 분석)	초기 분석	회원국 자발적 참여	‘19.9월
	코멘트 제출	전 회원국	‘19.10월
	초기분석 및 코멘트 검토	회원국 자발적 참여	‘19.11월 ~’19.12월
	최종검토	LEG 107	‘20.3월

참고 1 제106차 법률위원회(LEG) 자율운항선박 논의결과상세

위원회 요구사항

- 제출된 문서 및 본회의 논의사항을 고려하여 규정식별작업에 검토되어야할 협약리스트, 작업체계, 방법론, 작업계획 그리고 절차에 대한 확정 요청(LEG 106/8, LEG 106/8/1, LEG 106/8/2, LEG 106/8/3 그리고 LEG 106/8/4-한국문서)
- 위 요청사항이 완료된 경우, 검토협약 중 일부 조항에 대해 방법론을 적용하여 테스트 해 볼 것

I. 의제별 상세결과

1. 법률위원회 소관 협약 목록 (LEG 106/8, 사무국)

가. 의제 개요

- 자율운항선박(MASS) RSE 작업에 참고할 수 있도록 법률위원회 소관 협약 목록을 제공하는 문서임

나. 논의 경과

- 제105차 법률위원회에서 MASS RSE 작업을 2022년 완료를 목표로 제106차 위원회부터 논의기로 함
- 동문서는 여러 회원국들의 요청에 따라 법률위원회 소관 협약 목록을 제시하고 있음

다. 의제 내용

- 동 문서의 부속서는 아래와 같이 세 가지 주요 범주로 분류하여 법률위원회 소관 협약 목록을 제시하고 있음
 - 법률위원회 권한 내 협약 : 해양사고(손해)에 대한 책임과 보상, 항해 안전을 저해하는 위법적인 행위의 억제와 관련된 협약들임,
 - 법률위원회 및 타 IMO 위원회 공동협약 : 예, 1969 공해상 유류오염사고에 관한 국제협약
 - IMO 및 타 유엔 기구와의 공동 조약 : 이 범주의 조약들은 다양한 목적을 가짐

A. CONVENTIONS AND INSTRUMENTS UNDER THE PURVIEW OF THE LEGAL COMMITTEE	
1	BUNKERS 2001 - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
2	CLC 1969 - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
3	CLC PROT 1976 - Protocol of 1976 to amend the International Convention on Civil Liability Oil Pollution Damage, 1969
4	CLC PROT 1992 - Protocol of 1976 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
5	FUND PROT 1992 - Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971
6	FUND PROT 2000 - Protocol of 2000 to International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971
7	FUND PROT 2003 - Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992
8	NUCLEAR 1971 - Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
9	PAL 1974 - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974
10	PAL PROT 1976 - Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974
11	PAL PROT 2002 - Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974
12	LLMC 1976 - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
13	LLMC PROT 1996 - Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
14	SUA 1998 - Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Maritime Navigation, 1988
15	SUA PROT 1998 - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988
16	SUA 2005 - Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Maritime Navigation
17	SUA PROT 2005 - Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf
18	SALVAGE 1989 - International Convention on Salvage, 1989
19	NAIROBI WRC 2007 - Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007
1. 국제유류오염보장기금 설립에 관한 협약 제2조 = 2014년 12월 31일 효력을 상실 후 말소되었음	

B. CONVENTIONS AND INSTRUMENTS EMANATING FROM THE LEGAL COMMITTEE, WITH SHARED COGNIZANCE WITH OTHER IMO COMMITTEES	
1	INTERVENTION 1969 - International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973
2	INTERVENTION PROT 1973 - Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973
C. JOINT TREATIES WITH IMO AND OTHER UN BODIES, EMANATING FROM THE LEGAL COMMITTEE	
1	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (joint with UNCTAD)
2	International Convention on Arrest of Ships, 1999 (joint with UNCTAD)

라. 논의내용 및 결과

- (작업체계) MSC RSE 작업결과와 방법론 테스트*를 통해 자율등급, 방법론, 협약리스트, 작업계획을 확정

* CLC 1992와 NAIROBI WRC 2007의 일부 조항을 선정하여 방법론 1차, 2차를 각각 테스트

- (자율등급 및 방법론) 자율등급(4단계) 및 방법론(2단계)은 MSC 의 작업결과를 기본으로 하되 LEG 협약에서 사용하지 않는 ‘동등물’ 내용은 삭제
 - 자율등급은 RSE에 필요한 자율운항선박의 기본모델이며 등급 간 포함관계 없음
 - 방법론 1단계는 각 자율등급별 규정 적용여부 및 운항금지 요소를 분석하고 2단계는 금지요소를 해결하기 위한 방안(통일해석, 제·개정) 분석
- (협약리스트) LEG 위원회의 소관협약(BUNKER, CLC, FUND, NUCLEAR, PAL, LLMC, SUA, SALVAGE, NAIROBI, HNS)과 관여협약(INTERVENTION, UNCTAD) 을 작업리스트로 확정
 - UNCLOS, MLC, Hague-Visby Rules 협약 등은 현 단계에서는 검토하지 않으나 이들 협약은 향후 검토될 수 있기에 완전히 배제하지 않기로 함

< 법률위원회 규정식별작업(RSE)의 작업체계 >

구분	LEG RSE 작업	MSC RSE 작업
자율화 등급	MSC와 동일	<p>Degree one. 자율주행을 위한 부분적 자동화 및 선원의 의사결정을 지원하는 기능을 가진 선박 (1단계)</p> <p>Degree two. 선원이 승선하고 있고 원격으로 제어되는 선박 (2단계 - 시스템 고장 시 선원이 대응)</p> <p>Degree three. 선원이 승선하지 않고 원격으로 제어되는 선박 (3단계 - 시스템 고장을 대비한 이중화 시스템이 구축됨)</p> <p>Degree four. 완전 자율주행선박 (4단계)</p>
방법론 1단계 (협약 검토)	MSC와 동일	<p>A. MASS에 적용되고, MASS의 운용을 방해하는 규정</p> <p>B. MASS에 적용되고, MASS의 운용을 방해하지 않는 규정</p> <p>C. MASS에 적용되고, MASS의 운용을 방해하지 않지만 명확화 또는 개정이 필요한 규정</p> <p>D. MASS 운용에 적용되지 않는 규정</p>
방법론 2단계 (1단계 결과 분석)	<p>I. 통일해석 개발</p> <p>II. 현재 협약 개정</p> <p>III. 새로운 협약 개발</p> <p>IV. 분석의 결과로서, 해당사항 없음</p>	<p>I. 협약에 의해 제공되는 동등규정 또는 통일해석 개발</p> <p>II. 현재 협약 개정</p> <p>III. 새로운 협약 개발</p> <p>IV. 분석의 결과로서, 해당사항 없음</p>

□ (작업계획 및 절차) 방법론 1,2 차 작업을 웹플랫폼을 이용하여 작업절차에 따라 LEG 107차 회의까지 완료

- (작업수준) 1단계는 모든 레벨에 대해 하위조항(예, CLC Article 3.x) 까지 검토하고 2단계는 상위조항(예, CLC Article x) 만을 검토
- (템플릿) 효율적인 RSE 작업을 위하여 현재 MSC RSE 작업에 사용되고 있는 웹플랫폼(GISIS 모듈)을 이용하고 필요한 경우 기능을 수정하여 활용
- (작업절차) 작업절차를 1 단계(IMO 협약검토) 및 2 단계(1단계 결과분석)로 구분하고, 회기간 작업반 없이 LEG 107차 회의에 최종결과보고서 제출

<RSE 작업절차>

구분	작업내용	비 고	일정
1단계 (협약 검토)	초기문서작성	주관 및 지원국	‘19.5월
	코멘트 제출	전 회원국	‘19.6월 ~ 7월
	코멘트 검토 및 1단계 결과 정리	주관 및 지원국	‘19.8월
2단계 (1단계 결과 분석)	초기 분석	주관 및 지원국	‘19.9월
	코멘트 제출	전회원국	‘19.10월
	코멘트 검토 및 결과 제출	주관 및 지원국	‘19.11월 ~ ‘19.12월
	최종검토	LEG 107	‘20.3월

□ (작업그룹) 회원국의 자발적 참여로 협약별 주관 및 지원국으로 구분하고 우
리는 주관국(LLMC) 및 지원국(BUNKER)으로 참여

<LEG RSE 협약 목록 및 초기검토 국가와 지원협력 국가(‘19.03.28기준)>

협약	자율등급	주관 국가	지원 국가
BUNKERS 2001	All(1,2,3,4)	중국	<u>대한민국</u>
CLC 1969	All(1,2,3,4)	일본	
CLC PROT 1976	All(1,2,3,4)	일본	
CLC PROT 1992	All(1,2,3,4)	일본	
FUND PROT 1992	All(1,2,3,4)	독일	
FUND PROT 2000	All(1,2,3,4)	독일	
FUND PROT 2003	All(1,2,3,4)	호주	
NUCLEAR 1971	All(1,2,3,4)		
PAL 1974	All(1,2,3,4)		
PAL PROT 1976	All(1,2,3,4)		
PAL PROT 2002	All(1,2,3,4)		
LLMC 1976	All(1,2,3,4)	<u>대한민국</u>	영국
LLMC PROT 1996	All(1,2,3,4)	<u>대한민국</u>	영국
SUA 1998	All(1,2,3,4)	미국	

SUA PROT 1998	All(1,2,3,4)	미국	
SUA 2005	All(1,2,3,4)	미국	
SUA PROT 2005	All(1,2,3,4)	미국	
SALVAGE 1989	All(1,2,3,4)	핀란드	CMI
NAIROBI WRC 2007	All(1,2,3,4)	스웨덴	룩셈부르크, 네덜란드
HNS PROT 2010	All(1,2,3,4)	캐나다	
INTERVENTION 1969	All(1,2,3,4)		
INTERVENTION PROT 1973	All(1,2,3,4)		
International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	All(1,2,3,4)		
International Convention on Arrest of Ships, 1999	All(1,2,3,4)		

□ **(방법론 테스트)** 작업반에서 CLC 1992(Article I,III,V,VII)와 NAIROBI WRC 2007(Article 5)에 대해 방법론 1, 2 단계를 각각 테스트하여 작업체계를 최종 합의

- **(1단계)** ‘선장’은 해상의 선장으로 가정하고 모든 레벨에 대해 검토하기로 합의
- **(2단계)** ‘원격운항자’에 대한 논의는 필요하나 현재 시점에서 구체적으로 논의하는 것은 적절하지 않고 향후 다른 위원회(MSC주도)와의 공동논의 필요성에 합의

□ **작업반 쟁점사항**

- **(작업등급)** LEG RSE에서도 4단계의 자율화 등급을 모두 사용하기로 함. LEG 협약 특성상 자율화등급의 조정을 논의하였으나 웹플랫폼 사용시 모든 단계의 자율화 등급에 대한 작업이 간단하며, 궁극적으로 MSC 방법과 일치시키고자 함
- **(일반가정)** 작업반은 테스트 과정 중 일부 일반원칙에 대한 합의가 유용할 것으로 인식하였으며, 협약 조항이 선박 또는 선박에 승선중인 선원을 다루고 있다면 MASS에 적용됨. 특히 ‘선장’은 해상의 선장으로 제한하는 것으로 가정하는데 합의함
- **(원격운항자)** CLC 1992 협약 테스트시 원격운항자가 관리자 및 운항자의 범

주에 포함되는지 여부, 그리고 NAIROBI WRC 2007 현재 시점에서 구체적으로 논의하는 것은 적절하지 않고 향후 다른 위원회(MSC가 주도)와의 공동논의 필요

□ 향후 대응

- RSE 작업에 주관국(LLMC) 및 지원국(BUNKER)으로 참여하므로 작업을 성공적으로 완료할 수 있도록 전문가 그룹(WG) 구성 및 작업계획 수립필요

2. MSC 99차 및 100차 결과(LEG 106/8/1, 사무국)

가. 의제개요

- 동 문서는 MASS RSE 작업관련 MSC 99차 및 100차 결과에 대한 정보를 제공하고 있음

나. 논의 경과

- 제105차 법률위원회에서는 MSC 99차 및 MSC 100차 결과를 고려하여 LEG MASS RSE 작업의제에 대한 제안 및 코멘트를 요청함

다. 의제 내용

- MSC 99차 결과
 - MASS에 대한 작업반을 설립하여, RSE 작업을 위한 작업체계(목적, 정의, 협약 목록, 방법론 및 작업계획)를 승인하고, 방법론 검증을 위한 통신작업반을 설립함
 - 또한, MSC 99차에서는 MASS 시범운항을 위한 임시지침서 개발에 동의하고, 관심 있는 회원국에게 MSC 100차에 관련 의제를 제출하도록 요청함
 - 그리고 다른 위원회 및 사무국내 부서간 종합적인 작업을 위해 MASS T/F를 해사안전국 산하에 설립함
- 통신작업반 결과
 - 핀란드를 간사로 하여 MASS 통신작업반을 운용하였으며, RSE에 대한 작업체

계 및 2단계 방법론 검증 작업에 집중함

- 작업체계 및 방법론은 전반적으로 RSE 작업 목적에 적합하나, 자율등급 및 분석 정도와 관련해서는 향후 세부적인 검토가 필요하다고 결론냄

○ MSC 100차 결과

- MSC 100차에서는 RSE 작업을 위한 작업체계 및 방법론을 결정하였으며, 모든 자율등급에 대한 작업은 수행되어야 하지만 우선적으로 2단계 및 3단계에 대한 작업을 하는 것으로 결정함
- 그리고 2단계 방법론은 1단계 작업이 종료된 후에 착수하기로 하였으며, 해사 안전보안 및 RSE 작업 양식을 확정함
- MSC 100차에서는 작업 및 절차 계획을 승인하고, '19.9.2일~6일 기간 동안 MASS에 대한 회기간 작업반 회의를 개최하도록 이사회의 승인을 요청함
- 또한, MSC 100차 작업반에서는 MASS 시범운항을 위한 임시지침서 개발에 대한 원칙에 대해 검토함

○ 요청사항(Para. 15)

- LEG 협약에 대한 RSE 작업시 동 문서에 포함된 정보를 고려해 줄 것을 요청하고 있음

라. 논의내용 및 결과

○ LEG 106/8 논의내용 및 결과 참조

3. RSE에 대한 작업체계, 방법론 및 작업계획 제안(LEG 106/8/2, 캐나다 외 13개국)

가. 의제개요

- 동 문서는 LEG MASS RSE 작업에 대한 작업체계, 방법론 및 작업계획을 제안하고 있음

나. 논의 경과

- 제105차 법률위원회에서는 MSC 99차 및 MSC 100차 결과를 고려하여 LEG MASS RSE 작업의제에 대한 제안 및 코멘트를 요청함
- MSC 100차에서는 MSC RSE 작업을 위한 작업체계, 협약목록, 작업계획 및 절차를 확정하였으며, MSC 작업체계는 LEG RSE를 위한 중요한 시작점임
- 그러나, 지금까지 MSC의 MASS에 대한 작업은 IMO의 안전 협약과 법률위원회가 개발한 협약 사이의 근본적인 차이를 보여주었음
 - 이에 따라 동 문서에서는 LEG RSE 작업은 MSC 작업체계를 기반으로 하지만 LEG 협약의 특성에 따라 적절히 조정해야 함을 제안하고 있음

다. 의제 내용

□ LEG RSE 작업방법 제안사항

○ 기초문서

- MASS RSE에 대한 일관성을 위해서, LEG RSE 기초문서로 MSC 작업체계를 사용해야 한다는 것에 동의하며, LEG 협약의 특수성을 반영하기 위한 수정은 작업체계 문서에서 이루어져야 함
- 특히, MSC 작업체계에 있는 제목(목적, 용어정리, 협약 등)은 LEG 작업체계 문서의 구조로 차용해야 하며, MSC에서 개발한 용어정의 및 자율등급은 채택해야 함

○ 협약들

- LEG 106/8 문서를 통해, 사무국에서는 관련된 LEG 협약 목록을 제공하였으며, 동 문서에서는 예측 가능한 미래에 발효되거나 발효될 것으로 예상되는 모든 협약들은 RSE의 일부로서 분석되어야 한다고 권고함

○ 방법론

- 동 문서에서는 LEG 협약과 MSC 협약의 차이점을 인지하고, 효율적인 LEG RSE 작업을 위해서는 MSC RSE 방법론의 수정이 필요하다는 것에 주목함
- 대부분의 LEG 협약들은 관할권 분쟁을 최소화하기 위한 목적으로 해상 피해의 특정한 종류 및 규모에 대한 책임을 확정하고, 피해에 대한 신속하게 보상

을 할 수 있도록 하는 규칙에 대한 명확히 틀을 제공하는 책임과 보상 제도를 구축하는 것과 관련이 있음

- 그리고 책임 및 보상 문제와 관련이 없는 LEG 협약은 일반적으로 특정 상황에서 해당 국가의 주권 및 제3자의 관할권을 명확히 하기 위한 규칙을 제정하는 것과 관련이 있음
- 따라서, LEG 협약을 통해 다루는 주제들은 MSC 및 MEPC 협약에서 다루는 안전 및 운항 문제와는 다름
- MSC 및 MEPC 협약은 선박 및 선원의 활동을 규제하는 것에 중점을 두고 있어, MASS 운항의 자율등급에 민감하지만, LEG 협약은 관할권 및 육상에 기초한 책임문제와 크게 연관되어 있으므로, 자율등급에 따라 크게 달라지지 않을 것임
- 결과적으로 동 문서에서는 조사가 필요하겠지만, RSE 분석의 1 단계 작업에서는 모든 경우에 대한 4가지 자율등급을 구별할 필요가 있다고 생각하지 않음
- 또한, MASS를 방해하는 기존 조항과 다른 이유로 MASS를 수용하기 위해 조정될 필요가 있는 조항을 구별할 필요가 있다고 생각하지 않음
- LEG RSE의 가장 중요한 목적은 MASS가 합법 효율적으로 운영될 수 있도록 개정, 추가 또는 해석될 필요가 있는 기존 LEG 협약 규정을 식별하는 것임
- 특정 협약에 대한 MASS 운영을 다루기 위한 가장 적절한 방법을 분석하는 2 단계 작업에 대해서도, LEG 협약은 MSC 협약과 다름
- 안전관련 협약에서는 MASS의 경우에 사용되어 질 수도 있는 동등한 규정이 포함되어있으나, LEG 협약에는 그러한 규정을 포함하지 않음
- 따라서, 이러한 차이점으로 인해 LEG 작업체계에 MSC가 개발한 방법론을 완전히 적용하면 LEG 협약에 대한 RSE가 불필요하게 복잡해질 수 있음
- 이에, 동 문서에서는 LEG 협약에 대한 MASS의 영향을 보다 정확하게 분석하고, 절차를 간소화하기 위해서는 MSC 방법론 2단계에 대한 수정을 제안함
- 구체적으로 1단계 방법론은 아래와 같이 제안함

1. MASS에 적용되는 규정인가?

2. MASS의 운항을 허용하기 위한 조치가 필요한가?

3. 조치가 필요한 경우, 자율등급에 따라 조치가 달라지는가?

4a. 자율등급에 따라 조치가 달라지지 않는다면 어떤 유형의 조치가 필요한가?

4b. 자율등급에 따라 조치가 달라지면 어떤 유형의 조치가 필요한가?

- 1단계 분석이 완료되면, 2단계에서는 모든 LEG 협약에 걸쳐 MASS를 다루는 가장 적절한 방법을 결정하기 위해 수행되어야 하고, MSC RSE에서 제안된 방법이 유사함
- 그러나, 이것은 동등물에 대한 옵션을 배제하고, 공통 해석의 개발, 협약수정 또는 새로운 협약 개발과 같은 다른 접근법의 필요성을 고려해야 함

□ 작업방법

- LEG RSE 작업을 2022년까지 완료하기 위해서는 MSC 100차에서 채택한 웹 플랫폼 접근방식을 사용해야 하나, LEG 협약 분석에 더 적합하도록 LEG에서 수락한 방법론에 대한 변경사항을 반영하여 수정하여 함
- MSC와 마찬가지로, 동 문서에서는 LEG 협약의 검토는 관심 있는 회원국 및 국제기구들의 도움을 받아 웹 플랫폼을 통해 특정 협약의 검토를 다른 회원들에서 자발적으로 동시에 수행되어야 한다고 권고함
- 각 협약에 대한 웹 기반 검토결과는 위원회나 그것에 의해 설립된 작업반에 의해 검증되어야 하며, 2단계에 대해서도 비슷한 과정을 거쳐야 함

□ 작업계획

- 동 문서에서는 LEG RSE의 작업체계, 방법론 및 작업 방법, 절차를 개발하기 위한 작업반을 LEG 106차에 개설하도록 제안하고 있음
- 시간이 허용된다면, 작업반은 1992년 민사책임협약과 같은 LEG 협약 샘플에 방법론을 적용해야 함
- 동 문서에서는 2022년까지 RSE 작업을 완료하기 위해서는 LEG 106차 이후,

작업반 및 회기간 통신작업반을 위한 준비할 것을 제안하고 있음

1. LEG 106차(2019) : RSE 작업을 위한 협약목록, 작업체계, 방법론 및 절차를 작업반에서 개발
2. LEG 106차에서 개발한 절차에 따라 LEG 협약에 대한 회기간 웹기반 검토
3. LEG 107차(2020) : 작업반은 웹 기반 검토(Intersessional web based review)의 결과를 검토하고 통합하며, 필요한 경우 얻은 경험에 기초하여 작업체계 및 방법론을 수정할 것을 권고
4. LEG 협약에 대한 회기간 웹기반 검토(지속)
5. LEG 108차(2021) : 작업반은 남아 있는 웹 기반 검토 결과를 검토하고, 개별적으로 또는 집합적으로 LEG 협약을 다루기 위한 최선의 접근방식에 관한 결론을 포함하여 LEG RSE의 결과를 통합함
6. LEG 109차(2022) : 작업반은 LEG RSE에 대한 최종결과 보고서 개발

□ 요청사항(Para. 19)

- 동 문서에서 제공된 정보를 검토하고, 특히, 제안된 작업반 위임사항을 고려하여 작업반을 설립해 줄 것으로 요청하고 있음

<작업반 위위사항(TOR)>

1. LEG RSE 작업에 포함되어야 하는 LEG 협약 결정
2. LEG RSE 작업에 대한 작업체계, 방법론, 작업계획 및 절차 개발
3. 시간이 허락된다면, LEG 협약 샘플에 대한 방법론 검증
4. 2019.3.XX일까지 위원회 보고서 제출

라. 논의내용 및 결과

- LEG 106/8 논의내용 및 결과 참조

4. MASS RSE 작업에 대한 활동계획 제안(LEG 106/8/3, 중국)

가. 의제개요

- 동 문서는 LEG MASS RSE 작업에 대한 향후 활동계획을 제안하고 있음

나. 논의 경과

- 제105차 법률위원회에서는 MSC 99차 및 MSC 100차 결과를 고려하여 LEG MASS RSE 작업의제에 대한 제안 및 코멘트를 요청함

다. 의제 내용

□ 논의사항

- 현재 MSC가 규정한 MASS의 정의는 높은 수준으로, 단계별 순위를 암시하지 않기 위해 MASS를 4단계 기술적 자율등급이 아닌 4단계 자율정도로 분류함
- MSC 협약에는 주로 기술규정과 표준이 포함되어 있는데, 이는 기술발전과 동시에 개정되어야 하므로, MSC는 자율등급의 상승과 일치하는 협약의 개정 필요성을 강조함
- LEG 협약은 비기술적 성격으로 주로 책임과 보상을 규제하므로, 선박의 자율등급상승과 동시에 이러한 협약을 개정할 필요가 없다고 판단됨
- 따라서, 현 단계에서는 MASS 정의 일반을 유지하는 것이 적절함
- 책임에는 육상에서 선장, 승무원 및 원격 운영자가 관련 작업을 수행할 때 발생하는 책임이 수반될 수 있음
 - 예를 들어, 1992년 민사 책임 협약(1992년 CLC) 제3조 제4항을 다음과 같이 규정하고 있음
 - ……. 본 협약에 따른 오염 피해에 대한 보상 청구는 다음 사항에 대해 성립할 수 없다.
 - ……. 선원이 되지 않고, 선박을 위한 서비스를 제공하는 도선사 혹은 기타사람

- 원격운항자에 대한 배상청구가 가능할지 여부는 운항자를 선박에 서비스를 제공하는 도선사 혹은 선원으로 보느냐에 달려 있음
- 현재 단계에서 MASS 일반 정의를 유지하는 것을 제안함
 - MASS는 유인 MASS(선원이 승선한 MASS)와 무인 MASS(선원이 승선하지 않은 MASS)의 두 종류로 나눌 수 있음
 - 향후 RSE 작업이 진행되면, MASS의 정의는 보다 구체화될 수 있음
- UNCLOS는 해운업계를 규제하는 유엔의 전문기구인 IMO 협약 이행을 통한 다양한 해상구역 내 협약체약국의 권리와 의무를 정리한 것으로, UNCLOS가 언급한 해사안전 및 환경보호에 관한 IMO 규정도 고려해야 함
- 인적요소는 고려해야 할 매우 중요한 요소로서, 해상노동협약(MLC)이 IMO와 ILO와 밀접하게 연관되어 있기 때문에, IMO는 협력 메커니즘을 통해 ILO와 관련 정보를 공유하여야 함
- MASS RSE 작업을 용이하게 하기 위해서는 일정, 작업사항 및 결과물을 창출하기 위한 상세한 실행 계획을 수립해야 함

□ 제안사항

- 현재 단계에서 MASS 일반정의를 유지하는 것을 제안하고 있으며, MASS는 유인 MASS(선원이 승선한 MASS)와 무인 MASS(선원이 승선하지 않은 MASS)의 두 종류로 나눌 수 있으며, 우선순위는 유인 MASS로 할 것을 제안함
- 다음 일정과 같이 회기간 통신작업반(ICG) 설립을 제안함
 1. 2019년 LEG 106차에 MASS ICG 설립
 2. LEG 107차에 MASS ICG 보고서 초안 제출
 3. LEG 107차에서 ICG 보고서 검토
 4. LEG 108차에 MASS ICG 보고서 초안 제출
 5. LEG 108차에서 ICG 보고서 초안 검토
 6. LEG 109차에 MASS ICG 최종 보고서 제출

7. 2022년 LEG 109차에서 최종보고서 검토

Tasks	LEG 106 (2019)	ICG	LEG 107 (2020)	ICG	LEG 108 (2021)	ICG	LEG 109 (2022)
Definition and categorization of MASS	√	√					
Defining the regulatory scope	√	√					
Identification of provisions applicable or inapplicable to MASS, as well as provisions applicable to MASS with certain revisions or clarifications		√	√	√	√	√	√
Consideration of ICG report			√		√		√
Information sharing with ILO	√		√		√		√
Consideration of suggestions for follow-up work and how to include MASS in the IMO regulatory regime							√

○ 회기간 작업반의 최종보고서는 다음 사항들을 다루도록 제안함

1. LEG, UNCLOS 및 MLC 협약
2. 협약을 편집할 때 MASS 분류
3. MASS에의 적용에 대한 협약 규정 식별
4. 개정이나 명확화 없이 MASS에 적용 가능한 규정 혹은 MASS에 대한 적용을 제외하지 않는 규정
5. 어떤 개정이나 명확화를 통해 MASS에 적용 가능한 규정
6. MASS에 전혀 적용할 수 없는 규정
7. 동 작업 종료 후 후속 작업제안

라. 논의내용 및 결과

○ LEG 106/8 논의내용 및 결과 참조

5. RSE 작업을 위한 협약문서, 프레임워크 및 방법론에 대한 고려사항(LEG 106/8/4, 대한민국)

가. 개요

○ 동 문서는 LEG RSE 작업을 위한 협약문서, 작업체계 및 방법론에 대한 고려사

항을 제안하고 있음

- MASS RSE에 대한 조화로운 작업을 위해서는 MSC에서 개발한 RSE 작업 체계를 그대로 LEG도 적용해야 하지만, MSC 및 LEG 협약특성의 차이점을 고려하여, 효율적인 LEG RSE 작업을 위한 작업체계 및 방법론 개발 필요
- 따라서, 동 문서에서는 LEG가 RSE에 어떻게 접근하고 작업을 어떻게 구성할 것인지에 대한 논의에 기여할 수 있는 협약문서, 프레임워크 그리고 방법론에 대한 몇 가지 고려사항을 제안함

나. 논의 경과

- LEG 105는 “MASS 관련 LEG 소관협약의 RSE 및 갭 분석 작업”이라는 새로운 과제를 2022년 완결을 목표로 2개년 회의 의제와 LEG 106 잠정의제에 포함시키기로 합의함
- LEG는 MSC 99 및 MSC 100 회의 결과를 고려하여 LEG 106에 새로운 과제 및 조치계획에 대한 구체적인 제안 및 의견을 요청하였으며 이에 LEG 106이 새로운 과제에 대한 작업을 시작할 수 있도록 함

다. 주요 내용

☐ 대상 협약

- 주로 책임과 보상에 관한 LEG 협약에 대해 이미 발효가 되었거나, 곧 발효 될 것으로 예상되는 LEG 소관의 모든 협약을 RSE 작업의 대상이 되어야 함
- LEG RSE 작업은 의정서를 통해 개정된 LEG 협약의 최신 버전을 분석하는데 집중해야 함. 그 이유는 대부분의 LEG 원협약이 의정서에 의해 대체되었기 때문이며, 대부분의 의정서는 주로 배상 금액이나 제한 금액을 수정하는 데 초점을 맞추고 있기 때문임

☐ 작업체계(Framework)

- 기본적으로 LEG RSE 프레임워크 개발 시 MSC가 개발한 정의, 용어 및 자율화등급 등을 채택해야 하며, 필요한 경우 LEG 협약의 특성을 반영하기 위해 프레임워크, 방법론을 일부 조정해야 함

- LEG 협약은 주로 특정 유형의 해상 손해에 대해 누가 책임을 지고 누가 이를 지불 할 것인지를 결정하는 것을 다루는데, 이 경우 책임 당사자의 확정은 필수적이며, 대부분의 경우 선주가 LEG 협약에 따라 책임 당사자가 됨
- LEG 협약에 그러한 선주의 정의와 범위가 명시되어 있음. 예를 들어, 연료유협약(Bunker) 상 선주는 “등록 선주를 포함한 선박소유자, 나용선자, 선박의 관리자 및 운항자”를 의미하며, 책임제한협약(LLMC) 상 선주는 “선박소유자, 용선자, 관리자 및 운항자를 의미함
- 그러므로, RSE 작업부담을 최소화하기 위해서는 LEG RSE 프레임워크에 “원격 운항자” 용어의 개념에 대한 명확한 설명이 필요한지에 대한 논의가 필요함. 이 용어의 전반적인 분석이 아니라 LEG RSE 목적상 다음의 사항에 대한 최소한의 명확한 설명에 대한 논의가 필요함

.1 RSE의 목적상 원격운항자가 선박의 관리자 및 운항자의 범위에 포함되는지 논의

.2 RSE의 목적상 원격운항자가 “선장”으로 간주되는지 논의

□ 방법론

- LEG 협약은 책임과 보상 문제를 주로 다루고, 선주 또는 등록선주의 책임에 주로 초점을 맞추기 때문에 자율화등급에 따라 크게 달라지지 않음. 따라서 원활한 LEG RSE를 위하여 LEG가 MSC 방법론을 적절히 조정해야 함
- 첫 번째, RSE는 LEG 협약 조항이 MASS에 적용되는지 여부를 고려함. 여기서 책임 있는 당사자(선주, 관리자, 운항자)의 범위를 명확히 할 필요가 있음. 그리고 나서 RSE는 별도의 조치가 필요한지 여부를 식별하고, 만약 필요하다면, 개정이 필요한지, 명확한 설명이 필요한지 또는 기타 사항이 필요한지를 식별하게 됨. 여기서 자율화등급은 필요하다면 나중단계에서 고려됨
- LEG 방법론이 수정될 경우, 이를 적용하기 전에 LEG 협약의 일부 조항에 대한 방법론의 시범 테스트를 수행하는 것이 필요함

□ 기타-비 IMO협약

- MASS의 국제적인 운항이 비 IMO 규범체계 하에서 수용될 수 있도록 보장하는 것 또한 중요하며, IMO가 주관하지 않는 다른 협약 (예: UNCLOS,

Hague-Visby 규칙)에 대해서도 고려할 필요가 있음

□ 제안사항

- LEG RSE를 위한 프레임워크 및 방법론이 다음과 같은 사항을 고려하여 개발될 것을 제안함:
 - .1 사무국이 제출한 리스트를 고려하여 관련 협약의 식별 및 우선순위 결정;
 - .2 LEG RSE의 목적을 위한 “원격운항자”의 개념에 대한 명확화 논의;
 - .3 LEG 협약의 특성을 고려하여 방법론 개발, 필요하다면 자율등급을 나중단계에서 고려;
 - .4 새로운 방법론을 회기간 통신작업반을 통한 시범 테스트 수행

라. 논의내용 및 결과

□ 본회의 논의 결과

- 우리나라에서 제안한 원격운항자에 대한 개념의 명확화 필요성에 대해 많은 회원국에서 공감하였으며, 향후 협약 제·개정 작업시에 IMO 차원의 종합적인 검토 필요성에 동의함
- 다만, 원격운항자에 대한 논의는 IMO 차원에서 전체적으로 검토가 필요하며 MSC가 주도적인 역할을 하기를 희망함
- 그리고, MASS의 효율적이고 지속적인 운항을 위해 IMO가 주관하지 않는 다른 협약 (예: UNCLOS, MLC 등)에 대해서도 고려할 필요성에 대해서는 공감하였으나, 작업반 논의에서는 일차적으로 LEG 협약에 초점을 맞추고 비 IMO 협약에 대해서는 추후에 검토 가능성을 언급함
- 의제 제안 내용 전반에 걸쳐 많은 회원국으로부터 지지를 받았으며, 일부 국가는 추가적인 개선사항에 대해서도 제시함 (최신협약만이 아닌 모든 LEG 협약 검토)