

금주 Contents - 전략기획 이슈

IMO 회원국감사제도 기준 협약의 확대

IMO 제68차 기술협력위원회에서 IMO 회원국감사제도 기술협력 논의

■ IMO 회원국감사제도의 개요

- IMO는 1959년 1월 창설 이후 선박 안전의 확보와 해양환경 보호를 위한 협약을 지속적으로 제·개정하였으며, 이러한 노력을 통하여 해사안전과 해양환경 보호를 위한 인적·물적 기준이 높은 수준에 도달함
- 그럼에도 불구하고 대형 해양사고는 지속적으로 발생하였으며, IMO는 주요 원인을 협약 당사국의 불성실한 의무 이행에 있다고 판단함
- IMO는 2005년 11월 제24차 총회에서 협약 당사국의 의무 이행을 담보위한 수단으로 위하여 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization)의 항공 안전평가제도(USOAP: Universal Safety Oversight Audit Program)를 참조함
- 그에 따라 회원국이 기국, 연안국 및 항만국으로서 국제협약을 이행할 능력이 있는지를 감사하기 위한 자발적 회원국감사제도(VIMSAS: Voluntary IMO Member-State Audit Scheme)를 채택하였으며, 2006~07년간 25개 해운국이 VIMSAS에 참여하였음
- 이후 논의를 거쳐 2013년 제28차 총회에서 강제성을 가진 IMO 회원국감사(IMSAS: IMO Member States Audit Scheme) 체계 및 절차 기준을 채택함

■ 2018년 6월 IMO 제68차 기술협력위원회(TCC; Technical Cooperation Committee)는 IMSAS와 관련 기술 협력 프로그램 이행 현황을 보고함

- IMO는 IMSAS의 원활한 진행을 위하여 현재까지 157개 회원국 1,233명에게 감사관 교육을 제공하였으며, 2017년 11월에는 IMO 본부에서 감사팀장을 위한 교육이 시행함
- 2017년에는 BRUNEI를 포함한 7개국에서 교육이 시행되어 17개 국가 149명이 교육에 참여하였으며, 2018년에는 3개 지역의 세미나와 워크샵이 계획되어 있음

■ 제68차 TCC는 IMSAS가 진행됨에 따라 기술 지원 활동이 증가함을 언급함

- IMO는 IMSAS 이후 전 세계 통합해운정보시스템(GISIS; Global Integrated Shipping Information System)의 내용을 담당자가 열람할 수 있도록 권한을 부여함
- 이는 감사 결과에 따른 개선을 위한 기술지원 방식을 손쉽게 하였으며, 이를 통하여 인적·물적 자원의 효율적 활용이 가능하게 되었다고 평가함

IMSAS에 적용되는 비전면 목록(Non-Exhaustive List) 승인 완료

■ IMO는 제29차 총회(2015년 12월)에서 승인된 비전면 목록을 기반으로 제30차 총회(2017년 11월)에서 최신 협약 내용을 포함한 개정된 버전을 승인함

- IMO는 IMSAS의 기준이 되는 협약 및 코드들이 제·개정됨에 따라 해당 내용을 반영하여 비전면 목록도 개정함
- 특히, 제30차 총회에서 승인된 비전면 목록은 IMO 협약이행코드(III Code; Implementation of IMO Instruments Code)가 주요 6개 협약¹⁾에 적용되면서 협약 이행을 위한 IMO의 의지를 확고히 함
- 또한 개정된 목록은 해상인명안전협약(SOLAS²⁾)과 관련된 극지방 코드(Polar Code³⁾) 및 가스 및 저인화점 연료 사용선박 설비기준(IGF Code⁴⁾)를 신규로 추가하였으며, 기존에 포함된 국제가스운반선 코드(IGC Code⁵⁾) 범위에 신규 조항을 대거 추가함
- IMO는 2018년 1월 1일 이후 개정된 해양오염방지협약(MARPOL⁶⁾), 국제해상위험물운송 코드(IMDG Code⁷⁾) 및 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준협약(STCW⁸⁾) 개정을 포함하여 추후 발생할 협약 개정에 대해 향후 IMSAS 기준에 추가될 것임을 예고함

1) 주요 6개 협약: SOLAS, MARPOL, STCW, LL, TONNAGE, COLREG

2) 해상인명안전협약(SOLAS; International Convention for the Safety of Life at Sea)

3) 북극 및 남극을 운항하는 선박에 적용되는 강제 협약으로써 2017년 1월 1일 발효됨

4) IGF Code(International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels)는 가스 및 저인화점 연료 사용선박 설비기준으로써 2015년 6월에 채택되었으며 2017년 1월 1일 이후 계약 혹은 2017. 7. 1 이후 혹은 2021. 1. 1 이후 인도되는 선박을 대상으로 발효됨

5) IGC Code(International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in bulk)는 국제가스운반선 안전기준으로써 1983. 6월 제정되었으며 2014. 5 전면 개정되어 2016. 7. 1 이후 건조 완료되는 선박을 대상으로 발효됨

6) 해양오염방지협약(MARPOL; International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)

7) IMDG Code(International Maritime Dangerous Goods Code)는 국제해상위험물운송 코드로써 1965년 9월 채택됨

8) 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준협약(STCW; International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

우리나라는 2020년 IMO 회원국감사 수감받는 국가로 예정됨

■ 우리나라는 2007년에 VIMSAS에 참여하였으며, 동 감사에서 부적합 사항 발생 성공적 수감을 완료함

- 우리나라는 2007년 4월 16일에 실시한 VIMSAS 결과 부적합 사항 없이 수감을 완료하여 IMO A그룹 이사국에 걸맞는 해양안전 관리체제를 구축하고 있다고 평가됨
- 정부는 감사를 위하여 ISO 9001 품질관리시스템을 정부 기관 최초로 도입하였으며, 정부업무 대행기관 관리 체계를 변화시키는 등 많은 노력을 경주하였음

■ 그럼에도 불구하고 VIMSAS 이후 대한민국의 지속적인 해양사고 발생으로 인하여 2020년의 감사는 강도가 높을 것으로 예상됨

- IMSAS의 부정적인 수감 결과는 국적선에 대한 용선기피, 항만국통제 강화, 보험료 상승 등으로 이어져 막대한 경제적 영향력을 발휘함
- 우리나라는 VIMSAS 수감 이후 허베이스피리트호 유출사고, 세월호 침몰사고 등 대형 해양사고가 연이어 발생하였으며, 그를 계기로 해양 관련 안전 조직이 수차례 변화함
- IMSAS 범위는 협약의 이행뿐만 아니라 이행을 위한 시스템과 안전 조직도 포함되므로 2020년 우리나라에 대한 감사는 해당 부분에 집중한 강도 높은 감사가 예상됨

■ IMSAS의 기준이 되는 비전면 목록은 향후에도 지속적으로 개정될 예정이므로 정부와 유관기관의 최신동향 파악이 중요함

- 새롭게 개정된 비전면 목록에 포함된 Polar Code와 IGF Code는 국내법으로 수용되어 있으나 관련 내용에 대한 명확한 이행 여부에 대한 확인이 필요함
- 우리나라의 법제도상 국제협약은 국내법으로 수용하는 절차를 거쳐야 하지만, 많은 시일이 소요되고 정부부처의 근무 특성상 업무의 연속성이 보장되지 않으므로 흠결 발생이 우려됨
- 그러므로 정부 부처 및 유관기관조직은 적극적인 대응을 통하여 IMSAS 최신 기준과 협약의 국내 입법에 대해 적극적인 노력이 필요함

허성래 전문연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(srhu0201@kmi.re.kr / 051-797-4624)