

금주 Contents - **해사법률** 이슈

자율운항선박 개발에 따른 법제도 제·개정 필요성 제고

제100차 MSC(2018.12.3.~12.7)에서 자율운항선박에 대한 RSE가 논의됨 ^{a)}

■ IMO는 제100차 해사안전위원회(MSC; Maritime Safety Committee)를 개최함

- 제99차 해사안전위원회에서 처음으로 자율운항선박(MASS ; Maritime Autonomous Surface Ship) 및 자율성에 대한 정의와 협약의 적용 범위 검토 작업(RSE; Regulatory Scoping Exercise) 및 계획의 실행을 위한 방법론을 포함한 지침서를 승인하였음
- 해사안전위원회는 자율운항선박의 운항이 안전, 보안, 환경적인 측면을 고려하면서 IMO 협약을 어떻게 지속적으로 이행하고 적용할 것인가에 대한 검토 작업을 계속해 나갈 것임
- 또한, 해사안전위원회는 자율운항선박의 시운전을 위한 임시 지침서(interim guide line)의 마련에 관한 제안서를 검토 중임

■ 자율운항선박의 도입에 따른 법제도 제·개정 및 관련 연구의 필요성은 지속해서 논의되어 왔음

- 지난 제98차(2017년 06월) 해사안전위원회에서는 국제해사위원회(CMI; Committee Maritime International) 및 다른 기구들이 이미 자율운항선박의 도입과 관련하여 규제 검토 작업과 관련한 갭 분석(Gap analysis)을 실행하고 있음을 알림
- 지난 제105차(2018년 04월) 법률위원회(LEG; Legal Committee)에서는 자율운항선박에 관련된 협약의 적용 범위 검토 작업 및 갭 분석에 관한 의제가 채택된 바 있음
- 차기 제106차 법률위원회에서도 자율운항선박과 관련한 협약의 적용범위 검토 작업을 위하여 관련 의제문서를 제안할 것이 요청된 바 있음
- 위와 같이 IMO 및 여러 국제기구에서는 자율운항선박의 개발에 따른 법제도 제·개정의 필요성이 지속해서 제고되고 있음

유럽 해운 · 조선산업 기업 역시 법제도의 제 · 개정 필요성 환기 ^{b)}

■ 자율운항선박의 상용화를 저해하는 법제도적 결점이 보완되어야 함

- 해사안전위원회 제100차 회의에서 롤스로이스(Rolls-Royce)는 자율운항선박의 기술 발전에 대해 발표하면서 법제도 개정의 필요성을 언급하였고 그 예시로 핀란드의 법제도 제·개정 사례를 설명함
- 핀란드 법제도 개정안의 내용은 최소승선인원수의 개정, 선박 원격운항의 허용 및 도선구간 이외에서의 도선 허용 등이 주요 골자임
- 2017년 5월 DNV GL는 무인선박의 상용화를 규제하는 법적 기반이 미흡함을 언급하면서, IMO가 적절한 법제도를 개발하기 전까지는 국제법규와의 잠재적 갈등 발생을 최소화하기 위해서 무인선박이 국제수로에서 항행할 수 없을 것이라고 언급한 바 있음

■ 자율운항선박을 실제 항행에 도입할 수 있는 법제도 기반 마련 필요함

- 해외 기업은 기존 전통적 개념의 선박과는 다른 새로운 개념의 자율운항선박을 실제 항행에 투입할 수 있도록 법제도 개정의 필요성을 지속해서 환기하는 중임
- 유럽 산업계는 IMO와 함께 목표지향적이고 안전하며 실현가능한 법제도를 함께 연구하고 개발해나가기를 고대함
- 이에 국가의 정책 개발은 일정 수준의 안전을 고려하면서도 해운 및 조선업계가 새로운 대안을 떠올리게 할 수 있도록 하는 방향으로 이루어져야 할 것임

우리나라는 IMO 의제 개발 및 법제도 개정에 적극 참여해야

■ 우리나라는 산업의 변화를 반영하는 IMO 의제 개발 연구를 해야 함

- 제105차 법률위원회는 급속한 기술 발전에 따른 기술의 적용과 관련하여 IMO 협약을 좀 더 신중하게 식별하고 적용하기 위한 법제도 기반의 검토가 필요하다고 언급함
- 우리나라는 국제적인 해사동향을 신속히 파악하여 IMO 의제 개발 연구에 적극 참여할 필요가 있으며, IMO 의제 개발 연구에 참여함으로써 IMO 협약분야를 선도할 기회로 활용할 수 있음

■ 우리나라의 국제협약 수용방식을 고려한 법제도 제·개정 노력이 필요함

- 우리나라는 IMO 협약 수용 시 주로 협약 관련 내용을 재정비하는 형태로 별도의 국내법을 제정한 후 IMO 협약에 가입하는 방식을 택하고 있음

- 그러나 우리나라의 국제협약 수용방식은 급변하는 해운산업의 정세에 대응하여 즉각적으로 법제도를 제·개정하기에는 비효율적이라는 난점이 있음
- 우리나라의 법제도 개정방식을 고려하되 자율운항선박 시대의 도래에 따른 우리 해운 및 조선업계가 유연하게 대처할 수 있는 해결책을 마련할 필요가 있음

국내 산업계는 변화하는 신기술에 능동적 대처와 기술 개발 반영 필요

■ 산업계의 노력과 더불어 학계 및 유관기관의 협조가 요구됨

- 국내 산업계는 신기술 개발에 능동적으로 대처하면서 변화와 혁신을 지속적으로 꾀하여야 함
- 높은 수준의 변화와 혁신은 산업계에 새로운 위험요소이면서 동시에 커다란 기회 요소로 작용할 수 있음
- 학계 및 유관기관은 IMO 및 관련 기준 제정 기구(standards making bodies)와 함께 기준 마련에 협력을 기울여야 함
- 영국 법률회사인 Clyde & Co와 영국의 해양공학연구소(IMarEST ; The Institute of Marine Engineering, Science and Technology)가 ‘해운산업에서의 기술 개발의 영향(The impact of technological change on the shipping industry)’이라는 주제로 공동연구를 진행한 바 있음
- 국내 산업계는 그들의 신기술을 실용화 할 수 있는 방향으로 법제도가 제·개정되는 것을 환영할 것이며 그에 따른 활발한 신기술 개발과 유관기관의 협력이 기대됨

김소연 연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(sykim@kmi.re.kr / 051-797-4642)

참고자료

- a) <https://www.imo.org/en/MediaCentre/IMOMediaAccreditation/Pages/MSC100preview.aspx>
(2018.12.11. 검색)
- b) <https://shipinsight.com/articles/autonomous-trials-raise-regulation-questions-for-imo-to-address>
(2018.12.11. 검색)