

금주 Contents - 전략계획 이슈

해양안전, 환경 및 보안 등의 주요지표 개발을 통한 주기적인 정책성과 검토 필요

해양안전, 환경보호 및 보안 분야의 성과지표(PI) 개발 검토 ^{a)}

■ IMO 해사안전, 환경보호, 보안에 대한 新 성과지표 개발 필요성에 원칙적으로 동의하고, 지속적으로 논의하기로 결정함

- IMO는 지난 제120차 이사회('18.7.2~6)에서 덴마크 및 스페인이 제출한 '2018-2023 전략계획(SP)의 안전 관련 성과지표 개발 제안(C120/4/7)'을 기반으로 새로운 성과지표(PI) 개발 필요성에 대해 논의함
- 이를 기반으로 제121차 이사회('18.11.19~23)에서 작업반을 구성하여 데이터 대상(범위), 수집 방법, 평가·이행 방안 등 해사안전·환경보호·보안에 대한 신규 성과지표 개발에 대해 세부적으로 검토함

<표 1> 분야별 성과지표 개발 논의결과(제121차 이사회 결과)

분야	성과지표(안)	검토결과
해양안전 (Safety)	연도별 또는 선종별 해양사고 건수	IHS ¹⁾ 등 외부 데이터가 아닌 IMO 자체 데이터 활용 필요
환경보호 (Environmental protection)	IMO 협약 대상 선박으로부터의 선박기름유출량	기구의 성과에 적합한 데이터 활용 필요
해상보안 (Security)	SOLAS XI-2장 ²⁾ 에 따른 선박 보안문제 발생 현황 및 테러 발생 건수	공식적인 데이터 수집이 어려움

1) IHS Maritime and Trade: 조직, 정책 수립 기관 및 안보 전문가들에게 복잡한 무역 환경에 대한 우수한 해양 및 무역 관련 정보를 제공하는 정보 제공기업으로, 에너지, 경제, 지정학적 리스크, 지속가능성, 서플라이체인 관리 등 글로벌 기업 환경에 영향을 미치는 핵심 분야에 대한 방대한 양의 컨텐츠 및 시장 인사이트를 위한 정보를 제공하고 있음
 2) SOLAS XI-2장 해상보안 강화를 위한 특별조치: 실질적으로 해상보안 강화를 위하여 정부 및 선사가 이행하여야 하는 보안의무사항을 규정하고 있으며, 그 중 선박·항만시설·선박/항만 인터페이스·선박 대 선박 활동 등의 보안을 위협하는 의혹행위 또는 상황을 보안사건(Security incident)이라고 정의하고 있음

■ 다양한 성과지표 개발 및 자체적인 통계 데이터 생성방안 등에 대하여 중장기적으로 검토할 예정임

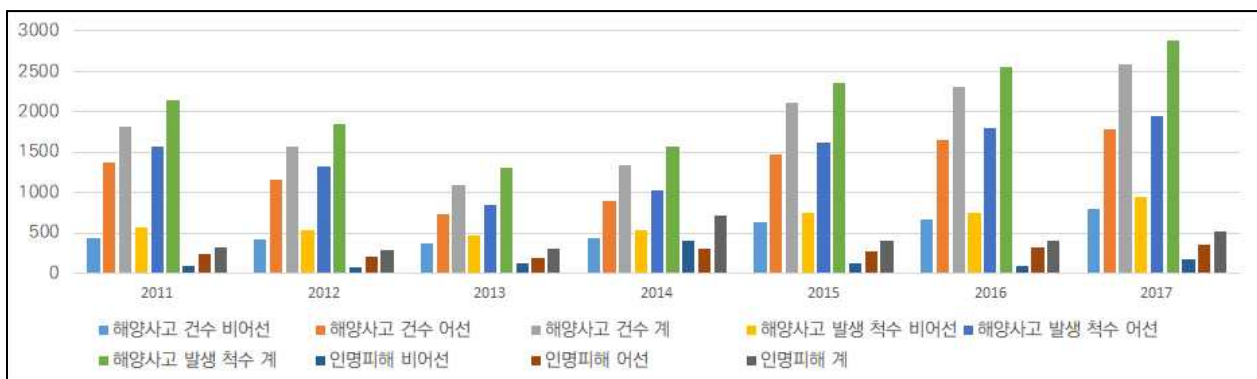
- 분야별 新 성과지표 검토 결과, IMO 성과와의 연계성, 데이터 수집·활용 및 출처 등의 문제가 지적됨
- 특히 기구 성과 평가에 적합한 데이터 수집 및 활용을 위하여 IMO의 자체적인 통계데이터 생성 필요성 등이 강조됨
- 2020년 차기 성과지표 보고서 검토 시 추가적인 분석결과를 바탕으로 심층적인 논의가 이루어질 것으로 기대됨

우리나라의 해양안전 실태, 해양사고 위험성의 상존 ^{b)c)d)}

■ 국내 해양사고 발생 건수는 2013년부터 2017년까지 꾸준한 증가 추이를 보임

- 최근 5년간('13~'17) 연평균 1,883건 해양사고 발생, 전년대비 해양사고 건수 11.9% 증가
- 최근 발생한 어선사고들의 원인은 모두 인적 요소라고 할 수 있음
- 특히 낚시어선 관련 사고가 빈번하게 발생하기 때문에 어느 정도 예고된 사고라는 지적이 다수임

<그림 1> 우리나라 해양사고 발생 현황(2011-2017)

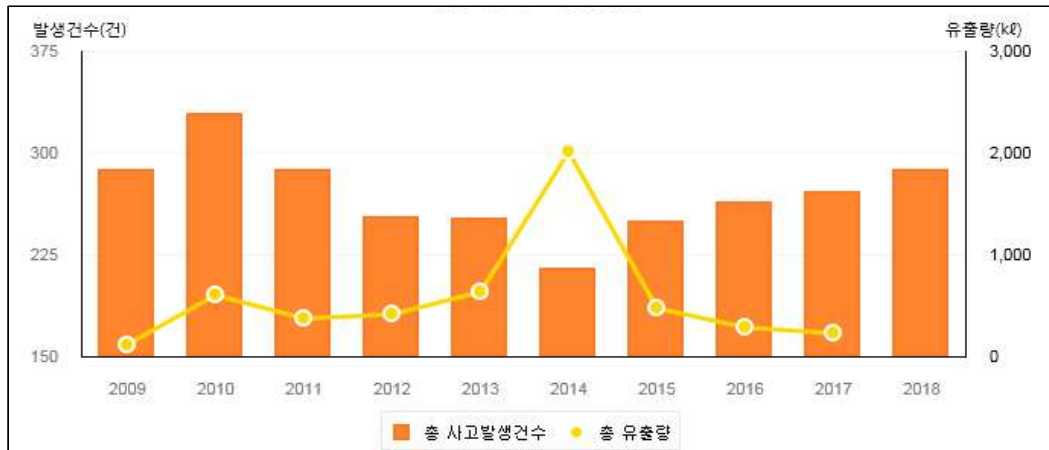


출처 : 해양수산부 통계시스템(<https://www.mof.go.kr/statPortal/>)

■ 전년대비 증가한 해양오염사고, 해적행위로 인한 선원 및 선박 피해 급증 ^{e)f)g)}

- 해양오염사고 발생건수는 최근 10년간('09~'18) 연 평균 약 270건 발생, 536kℓ 유출되었으며, 전년도와 비교해 발생 건수는 17건, 유출량은 21kℓ 증가
- 사고원인별로는 기름이송 작업 중 부주의에 의한 사고가 102건으로 전체 35.4%를 차지해 가장 많았고 해난, 파손, 고의 사고가 뒤를 이었음

<그림 2> 해양오염사고 발생 현황(2009-2018)

출처 : 해양경찰청 나라지표(<http://www.kcg.go.kr/kcg/si/sub/info.do?page=2817&mi=2817>)

- 또한 2018년 세계 해적사고는 총 201건 발생, 전년 대비 11.7% 증가했으며 이는 서부 아프리카 해역에서의 해적사고가 전년 대비 82.2%(45건→82건) 급증한 데에 기인함

<표 2> 전 세계 해적사고 발생 건수(2014-2018)

구분		2014	2015	2016	2017	2018
전 세계	해적공격	245	246	191	180	201
	(선박피랍)	(21)	(15)	(7)	(6)	(6)
소말리아	해적공격	11	-	2	9	3
서부 아프리카		42	31	56	45	82
아시아		183	202	101	95	85
기타		9	13	32	31	31

출처 : 해양수산부 보도자료(2019.1.24.)

<표 3> 연도별 선원 피해 현황(2014-2018)

구분	2014	2015	2016	2017	2018
사망	4	1	-	3	-
부상	13	14	8	6	8
인질	442	271	151	91	141
납치 및 석방금요구	9	19	62	75	83
기타	11	28	15	16	9
계	479	333	236	191	241

출처 : 해양수산부 보도자료(2019.1.24.)

해양수산부는 현재 해양수산 분야를 6개 그룹으로 구분하고 30여개 지표를 개발, 분야별 통계자료 및 현황자료를 주기적으로 제공^{d)}

■ 항만, 해양환경, 해운물류, 어업자원, 해사안전, 수산 등 6개 분야 30여개의 지표를 통해 정부 정책성과를 주기적으로 비교·분석 할 수 있도록 함

- 해양환경 분야의 경우 연안습지(갯벌) 면적의 변동, 육상폐기물 해양투기량 추이, 전국연안 수질 현황 등으로 구성되어 있음
- 해사안전 분야는 선박등록수, 항만국통제 점검률, 해양사고 통계 등으로 구성되어 있음

<표 4> 해양수산 관련 주요지표 현황

분야	주요지표	
항만 (2)	• 무인등대수	• 전국 무역항 항만시설 확보율
해양환경 (6)	• 연안습지(갯벌) 면적의 변동 추이 • 육상폐기물 해양투기량 추이 • 특별관리해역 수질(COD) 현황	• 갯벌면적 • 전국연안 수질(COD)현황 • 해양보호구역 지정 현황
해운물류 (11)	• 국내여객 수송실적 • 컨테이너 화물 처리 현황 • 선박입항수 • 주요 해운 선진국의 지배선대 현황 • 국적선보유수 • 국적선원 취업현황	• 선박출항수 • 남북한간 해상수송 물동량 현황 • 연안해송 물동량 현황 • 전국항만 물동량 처리 현황 • 해운 서비스 외화가득액 증가 추이
어업자원 (3)	• 어업생산량 및 양식량 - 양식어류량 • 어업 생산액 및 GDP 대비 부가가치 비중	• 어업생산량 및 양식량 - 어업생산량
해사안전 (3)	• 등록선박수 • 항만국통제(PSC) 점검률	• 해양사고 통계
수산 (5)	• 영어자금 지원현황 • 어가 및 어가 인구 • 어가 소득현황	• 수산물 소비량(연간 1인당)과 자급률 • 수산물 수출입 동향

출처 : 해양수산부 통계시스템(<https://www.mof.go.kr/statPortal/>)

■ 현재 기초적인 통계자료 제공만 할 뿐, 우리나라 해사안전, 해양환경, 보안 정책에 관한 실질적인 성과 평가는 어려운 실정임

- 선박등록수, 항만국통제(PSC) 점검률, 해양사고 통계와 같은 기초적인 통계자료만 제공되고 있으며, 이를 통한 정책개발 및 전략적인 활용은 못하고 있는 실정임
- 특히, 해상보안과 같이 해양수산 중 중요한 분야들이 누락된 사항도 있음
- 선박으로부터의 선박기름유출량, 선박 보안위협 및 테러 발생 건수 등 주요지표 개발을 통해 해양수산 정책추진 및 성과 평가 시 비교·활용 할 수 있도록 검토해야 함

국내 해양안전에 대한 이행정도를 평가할 수 있는 성과지표 개발 필요

■ 향후 IMO에서 개발한 성과지표를 바탕으로 국내 해사분야에도 적용 가능한 지표가 있다면 적극 반영할 것

- IMO에서도 해양안전의 이행정도를 평가할 목적으로 추가 개발을 검토하고 있기 때문에 우리나라도 해양안전에 대한 추가 지표(해사안전 정책 시행에 관한 지표 등)를 개발하여 해양사고를 감소시킬 수 있는 실효성 높은 전략 강구 필요
- IMO의 중장기 전략계획 및 비전과 연계하여 다양한 성과지표를 보다 적극적으로 발굴하고 성과지표 POOL을 체계적으로 관리하는 정부의 노력이 요구되는 시점임

이경미 연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(kmllee@kmi.re.kr / 051-797-4915)

참고자료

- a) <https://www.imokorea.org/> (2019.01.25. 검색)
- b) <https://www.yna.co.kr/view/AKR20190111087800054?input=1195m> (2019.01.25. 검색)
- c) <http://www.namdonews.com/news/articleView.html?idxno=506174#09U0> (2019.01.25. 검색)
- d) 해양수산부 통계시스템(<https://www.mof.go.kr/statPortal/>)
- e) https://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1005108945 (2019.01.25. 검색)
- f) 해양경찰청 나라지표(<http://www.kcg.go.kr/kcg/si/sub/info.do?page=2817&mi=2817>)
- g) 해양수산부 보도자료(2019.01.24.), “2018년에 서부 아프리카 해역에서 해적사고 급증”
(<http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=376&boardKey=10&articleKey=24540>)