

국제해사기구(IMO)의 조직과 활동

임 종 식
〈한국선급 과장〉

〈目 次〉

- I. IMO의 설립
- II. 조직과 기능
- III. 국제협약의 제정 및 시행
- IV. IMO의 권고사항
- V. 향후 전망

I. IMO의 설립

국제해사기구(IMO)를 이해하기 위해서는 무엇보다도 먼저 국제연합(UN)을 이해하여야 한다. 왜냐하면 IMO는 UN 산하의 많은 국제 기구중에서 하나의 기술 전문기구에 불과하며, 그 목적에 위배하여서는 그 존재가치를 잃어버리기 때문이다.

UN 현장에는 UN의 목적으로 부터 회원, 분쟁해결, 투표 경비지불 및 평화군파견에 대한 원칙이 망라되어 있으며, 세계평화와 보안유지, 국가간의 협력증진, 인간의 권리 및 자유를 위한 문화·경제·인류·사회문제의 해결 등을 그 목적으로 하고 있다. IMO는 이와같이 UN 현장 및 경제사회 이사회, 그리고 IMO 자체의 목적과 위배되어서는 존재 할 수 없는 것이다. 또한 IMO는 UN의 회원국이 아니라도 기구의 사업에 관심을 갖는 모든 국가가 참여할 수 있도록 개방하고 있으며, 그 회원의 주체는 일단

해당국가의 정부만이 될 수 있는 정부간의 기구이지만 정부가 필요로하는 전문가의 경우에는 고문으로 참석할 수 있도록 길을 터 놓고 있고, 기구가 필요로하는 비정부간 기구까지도 참관자로 초청할 수 있게 되어있다.

IMO의 설립도 다른 국제기구와 마찬가지로 시대적 요구에 의한 필연적인 결과이겠지만 해운의 중요성과 국제적인 이해관계를 비추어 보면 그렇게 자생적인 것만은 아니었다. 금세기 초 전세계적으로 선박량이 늘어나고 국제교역이 활발해지면서 해사관련 문제들이 야기되기 시작하였고 서로의 이해관계가 복잡하게 얽혀 있는 유럽지역을 중심으로하여 그 해결의 필요성을 인식하게 되었다.

이러한 분위기는 당시 늘어나는 선박량에 따라 대형해난사고가 빈발하였고, 따라서 선박의 건조, 운항 및 구명설비에 대한 기준을 정하고 선박에 탑재하는 각종 기기 및 장비의 표준화가 요구되었으며, 더욱이 세계 1, 2차 대전 중에는 해상에서 이동되는 물자 및 인원의 통제를 위하여 위원회를 설치하였고 여기에 참여한 국가들은 해운관련시설의 지속적인 운영을 위하여 서로 협력을 도모해야 하는 입장에 있었다.

한편 유엔의 경제사회 이사회는 해운분야 문제를 다룰 정부간 국제기구의 필요성을 인식하고 이러한 기구의 설립을 검토하기 위하여 임시 운송통신위원회를 설립하였다. 항공, 해운,

통신 및 우편의 4개 분야를 취급할 전문기구의 설치를 권고하면서 특히 해운쪽에 그러한 기구가 없음을 지적하고 해운의 기술적 측면을 다루어야 할 기구의 설립을 강조하였고, 이후 연합해사자문위원회(United Maritime Consultative Council)가 협약의 초안을 작성하여 1948년 2월 스위스 제네바에서 개최된 국제연합해사회의(UN Maritime Conference)에서 드디어 정부간 해사자문기구(Intergovernmental Maritime Consultative Organization : IMCO) 설치에 관한 협약을 채택하기에 이르렀다.

협약의 채택과정에서 각국은 새로 설립할 정부간 기구의 성격에 많은 관심을 나타내었으며, 선진국들은 가능한 한 통제기능이 약한 자문기구로 경제사회 이사회 산하에 위원회 성격으로 설치할 것을 제안하였고, 개발도상국들은 선진국의 차별적 해운관행을 배제하기 위하여 실질적 권한을 가진 독립적 기구의 설치를 주장하였는데 결과적으로 기술자문을 전담하는 독립적 기구인 “정부간 해사자문기구”(Intergovernmental Maritime Consultative Organization : IMCO)가 탄생하게 되었다.

IMCO 협약은 해운등록 톤수가 각기 100만 톤 이상의 선박양을 보유한 7개국을 포함한 21개국의 수락에 의하여 발효되도록 규정되어 있었는데 이러한 요건이 1958년 3월 17일에 충족되어 첫 IMCO 총회가 1959년 1월 런던에서 개최되기에 이르렀다.

이로써 IMCO는 UN 산하 12번째의 전문기구로 탄생하게 되었으며, 원래의 취지대로 IMCO가 해운의 기술적인 측면만을 다루기로 함에 따라 유엔 무역개발위원회(UNCTAD)에서 1965년에 해운위원회를 설치하여 해운관련의 보험개발, 등록, 운임율, 운임동맹의 관행 등 주로 상업적 문제를 다루기로 하고 성격의 차이점을 분명히 하였다. “정부간 해사자문기구”(IMCO)라는 명칭은 기구의 구조상 변화는 없었지만 보다 능동적이고 적극적이어야 하는 국제업무의 추세에 부응하여 1982년 9월 22일부터 “국제해사기구”(International Maritime Organization : IMO)라고 개칭하여 현재에 이르고 있다.

II. 조직과 기능

IMO는 “보다 안전한 선박과 보다 깨끗한 바다”라는 상징적인 기치아래 국제적인 해운에 영향을 미치는 정부규칙 및 실무분야에 있어서의 제반 기술사항에 관한 정부간 협력을 도모하고, 해상안전과 해양오염방지를 위한 실질적인 국제기준을 채택하며, 협약에서 언급한 범주의 법률사항도 다루는데 그 우선적인 목적이 있다. 또한 차별없는 국제무역을 촉진하기 위하여 해운서비스의 이용도를 향상시킬 수 있도록 국제무역에 종사하는 해운업에 영향을 미치는 차별조치와 불필요한 제한을 철폐토록 권장하고, 이러한 제한 조치를 포함한 해운관련의 모든 문제를 심의하고 이러한 사항에 대한 정보를 상호 교환하는데 나머지 목적이 있다고 말할 수 있다.

다시 말해 IMO는 이러한 기구의 목적을 달성하기 위하여, 문제되는 제사항을 심의, 권고하거나, 협정 또는 규정의 초안을 작성하는 등 조약의 채택을 준비하고, 이에 필요한 회의를 소집하는 기능을 수행하며, 그 외에 국제해운의 통상적인 절차를 통하여 해결할 수 없는 어떠한 불공평한 제한조치에 대하여 회원국의 일방이 요청한 경우에 그것을 심의하는 기능도 있다. IMO는 기구의 임무를 좀 더 효율적으로 수행하기 위하여 UN 및 다른 UN 산하의 전문기구와 여타 국제기구와도 긴밀하게 협조하고 있다. 국제식량기구(FAO)와는 어선과 어선선원의 안전에 관하여, 국제민간항공기구(ICAO)와는 선박에서의 헬기작업 및 수색, 구조에 관하여, 교육·과학·문화기구(UNESCO)와는 해양환경오염에 관하여, 국제노동기구(ILO)와는 선원의 근로 및 복지에 관하여, 세계기상기구(WMO)와는 선박에서의 기상정보활용에 관하여, 세계보건기구(WHO)와는 선원 및 여객의 건강과 의료에 관하여, 국제전기통신기구(ITU)와는 해상에서의 통신절차 및 기술개발에 관하여 밀접한 상호관계를 유지하고 있으며, 필요 시에는 합동회의를 개최하여 공통관심사를 논의하기도 한다.

유엔환경계획(UNEP)과는 선박에 의한 해양

오염방지와 오염사고 지역에서의 대처방안을 공동 협의하고 유엔무역개발위원회(UNCTAD)와는 해운분야의 상업적인 문제뿐만이 아니고 기술적인 문제까지도 협정을 체결하여 업무를 조정하고 있으며, IMO 기술협력계획의 자금지원자인 유엔개발기구(UNDP)와 세계은행(IBRD)과도 긴밀한 협조관계를 유지한다. 또한 비록 유엔의 전문기구로 되어있지는 않지만 국제수로기구(IHO), 구주경제공동체(EEC), 국제해사위성기구(INMARSAT)와 같은 정부간 기구와 국제표준기구(ISO), 국제해운회의소(ICS), 국제선급연합회(IACS), 석유회사 국제해사평의회(OCIMF)등 비정부간 기구와도 유대관계를 갖고 IMO의 자문단체 자격을 부여하여 회의시 옵저버로 참석하여 그 전문성 및 정책성을 반영하도록 기회를 주고있다.

이러한 IMO 본연의 업무를 충실히 이행하기 위하여 IMO는 자체조직을 갖고 있다.

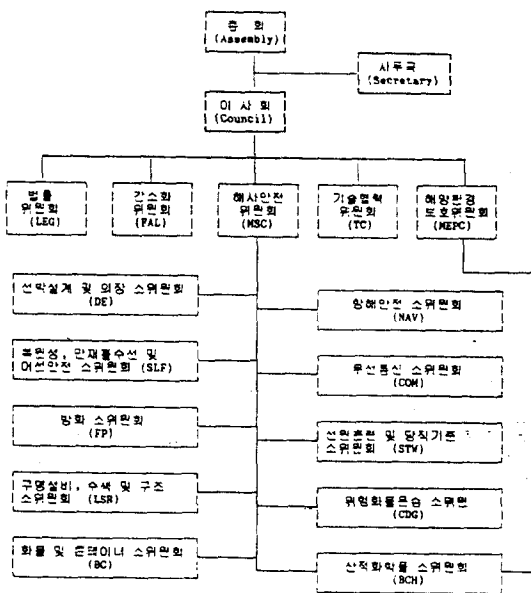
총회말에 이사회가 있고 이사회 슬하에 해사안전위원회, 해양환경보호위원회, 법률위원회, 간소화위원회 및 기술협력위원회와 이의 업무관장을 위한 사무국이 달려있다. 해사안전위원

회 휘하에는 10개의 소위원회가 달려있으며, 그 중 산적화합물 소위원회는 해양환경보호위원회의 소위원회이기도 하다("IMO의 조직" 참조).

총회(Assembly)는 최고의결 기관으로서 매 2년마다 정기총회를 개최하며 사업계획 및 예·결산의 승인, 이사회의 보고서 및 상정안에 대한 심의 및 결의, 이사국선출 및 사무총장의 승인, 협약 채택을 위한 국제회의의 소집 등을 그 주요 기능으로 하고 있다. 선복량, 교역량 및 지역적 안배를 기준으로 한 3개 범주의 총 32개국으로 구성되어 있는 이사회(Council)는 총회가 열리지 아니하는 기간 중 기구의 제반 기능을 수행하는 것을 비롯하여 각 위원회의 권고, 보고에 대한 검토 및 총회제출, 사무국직원의 근무조건 결정, 사업계획 및 예·결산의 총회제출, 사무총장의 임명, 타 국제기구와의 협정체결 등 총회업무를 보조하는 기능을 수행한다.

해사안전위원회(Maritime Safety Committee : MSC), 해양환경보호위원회(Maritime Environment Protection Committee : MEPC), 법률위원회(Legal Committee : LEG), 기술협력위원회(Technical Cooperation Committee)는 그 명칭에 나타나 있는 바와 같이 선박 및 선원의 안전문제, 선박으로 부터의 해양오염방지, 이들과 관련된 법적 문제와 국제간의 기술협력업무를 다루고 있으며, 간소화 위원회 (Facilitation Committee : FAL)는 선박의 운송, 수속 등에 따른 요식행위 등을 단순·표준화하여 해상교통을 원활하게 하는데에 그 목적을 두고 있고 사무국(Secretariat)은 약 300명의 직원을 고용하여 IMO의 모든 업무가 유기적으로 이루어질 수 있도록 사무총장을 돕고있다. 해사안전위원회 휘하의 항해안전소위원회(NAV), 무선통신소위원회(COM), 구명설비, 수색 및 구조 소위원회(LSR), 선원훈련 및 당직기준 소위원회(STW), 설계 및 의장 소위원회(DE), 복원성, 만재흡수선 및 어선안전 소위원회(SLF), 방화소위원회(FP), 산적화합물 소위원회(BCH), 위험물운송소위원회(CDG), 화물 및 컨테이너 소위원회(BC)의 10개 소위원회의 업무는 각각의

IMO의 조직



참고 : - 총회 : 2년마다 1회 개최
 - 이사회 : 2년마다 1회 개최
 - 사무국 : 1년마다 1회 개최
 - 소위원회 : 1년마다 1회 개최
 - 특별작업반 (Ad Hoc Working Group) 구성

명칭으로 부터 미루어 짐작할 수 있고 위원회에서 직접다룰 수 없는 전문적이고 구체적인 문제들을 심의, 토의하여 그 결과를 상위 위원회에 제출하게 된다. 때로는 소위원회에서 보다 더 상세한 문제를 다루기 위하여 소위원회 내에 특별작업반(Ad Hoc Working Group)을 구성하여 전문적인 문제를 토의하기도 한다.

Ⅲ. 국제 협약의 제정 및 시행

1. 협약의 제정 및 개정

1958년 IMO가 설립되기 전에도 1948년 해상인명안전협약이나 1954년 기름오염 방지협약 등 이미 몇 가지의 중요한 국제협약이 채택되어 있었는데 IMO가 일을 시작하면서 이러한 것들을 떠맡고 시대의 조류에 맞추어 여러차례 개정 하였거나 새로운 협약을 제정하였으며, 오늘날에는 무려 35종의 국제협약을 주관하기에 이르렀다. 이러한 여러가지의 협약 및 관련 결의, 권고사항, 코우드 등은 대체적으로 어떠한 필요성이나 국제적인 분위기에 따라 제출된 문서들을 해당 위원회에서 심의하여 총회에서 최종 채택하게 되고, 그 문서의 종류에 따라 발효시기가 있는 것은 그 시간대에 따라서 그 의의 것은 권고사항으로 회람하여 여러나라가 그것을 받아들여 시행하는데 적절히 절차를 밟아가도록 되어있다.

만일 어떤 이의 사항이나 개정에 대한 필요성이 있으면 다시 문서를 제출하여 심의하게 되고 그 결과에 따라 기준의 내용을 보완, 변경하게 되는 것이다.

(1) 채택

일반적으로 새로운 협약의 채택이나 기존 협약의 개정에 대하여 회원국이 제출한 제안은 먼저 위원회에서 부터 이루어지는데 이는 총회나 이사회 보다 위원회의 개최빈도가 높고 실무적인 문제를 다루기 때문이며, 일단 위원회에서는 합의가 이루어지면서 이사회 또는 필요에 따라서 총회에 상정된다. 이를 받은 총회나 이사회에서는 내용에 따라 해당작업을 진행하도록 다시 위원회에 위임하고 이에 따라 위원회에서는 심의에 들어가게 되고 필요에 따라서

는 전문 소위원회(Sub-Committee)에 상세한 전문적인 토의를 거치도록 하여 드디어 그 결과를 응집하여 초안이 나오게 되는 것이다. 이 과정에서 위원회 및 소위원회의 작업은 각 회원국의 대표들로 이루어 지는데 IMO와 관계를 맺고있는 정부간 국제기구 및 국제민간기구들의 의견도 수용하고 있으며, 이러한 기구들은 대부분 심의대상이 되는 안전에 대하여 전문적 지식과 실제 경험을 갖고있는 경우가 많아 IMO의 작업에 대하여 큰 도움을 주고 있다.

작업이 완료되어 합의가 이루어진 협약 초안은 다시 이사회와 총회에 보고되고 동시에 그 초안을 정식으로 채택하기 위한 국제회의의 소집을 권고하게 되며, 이에 따라 IMO는 IMO의 모든 회원국 및 UN 또는 UN 산하 전문기구의 회원국인 모든 나라에 국제회의의 참가 초청을 하게되고 아울러 UN 산하의 모든 기구 및 IMO와 공식관계를 맺고 있는 다른 기구에 대하여도 읍저버 자격으로 참가하여 전문분야에 대한 조언을 할 수 있는 기회를 주고있다. 이때에 채택 예정인 협약의 초안은 사전에 회람시켜 충분히 검토 후 회의에 참석하여 의견을 개진할 수 있도록 해야한다.

이러한 과정을 거친 후 협약은 정식으로 채택하게 되며 이렇게 되기까지는 수년이 걸리는 것이 보통이다. 채택된 협약은 사무총장에게 기탁되고 사무총장은 채택된 협약의 사본을 회원국 정부에 회람하여 통상 12개월의 기간 내에 각 정부가 서명할 수 있도록 개방하여 둔다.

(2) 발효

협약이 채택되었다고 해서 곧 발효되는 것은 아니고 단지 시행되기 까지의 과정 중 초기단계에 불과하다. 각 협약에는 그 협약이 발효되기 위하여 충족되어야 하는 요건이 있기 마련인데 그러한 요건은 협약에 따라 다소 차이는 있으나 일반적으로 중요하고 복잡한 협약일수록 그 요건은 엄격한 경우가 많다. 1974년 해상인명안전협약 (1974 SOLAS)의 발효요건은 전세계 선박 총 톤수의 50% 이상을 구성하는 상선보유 25개국의 수락을 요구하고 있는 반면에 1971년 핵물질의 해상운송에 있어서의

민사책임에 관한 협약 (1971 NUCLEAR)은 5 개국이 수락한 날로부터 90일 이내에 발효되었던 것이다. 또 어떤 것은 발효요건이 충족되지 못하여 영원히 발효할 수 없거나 수년간 그대로 방치되어 있는 협약들도 있다.

그러나 일단 요건이 충족되면 그 협약은 체약국에 대하여 발효하게 되는데 일반적으로 모든 국가가 그 협약을 시행하기 위한 준비조치를 취할 수 있도록 하기 위하여 어느 정도의 유예기간을 두어 정식 발효하게 되는 것이다.

(3) 개정 (Amendment)

협약의 개정은 협약시행과정에서 불합리, 모순점 또는 타 규정의 신설, 도입 등에 따른 관련규정의 수정보완 등을 하기 위한 것으로 정책적인 사항은 의정서로 채택하는 것이 보통이다. 특히 급변하는 최근의 해운산업기술에 대한 보조를 맞추기 위하여 짧은 시간내에 빈번한 개정의 욕구가 있는 것이다.

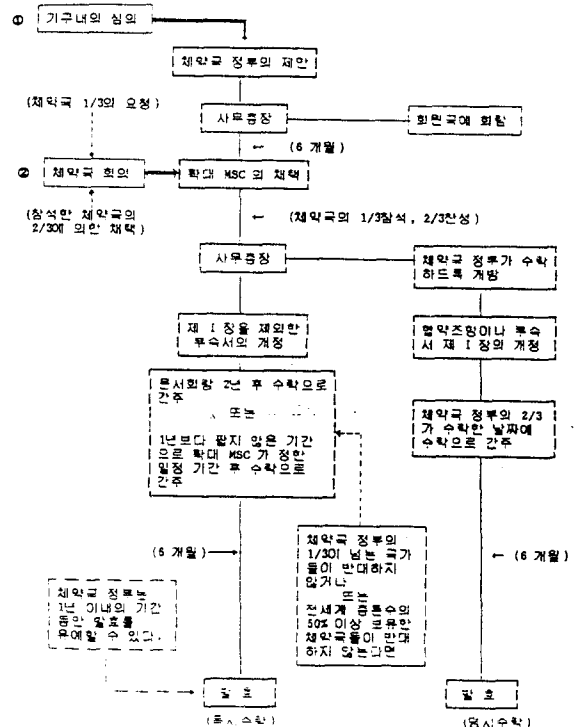
1960년 해상인명안전협약 (1960 SOLAS)은 1965년에 처음 발효된 이래 1966년, 1967년, 1968년, 1969년, 1971년 및 1973년 등 6차례나 개정되었고 1974년에는 이러한 모든 개정을 포함하여 약간의 수정을 가한 새로운 협약으로 새로 태어났으나 이것도 1978년, 1981년, 1983년, 1987년, 1988년, 1989년 및 1990년과 1991년도의 개정으로 현재에 이르고 있다.

통상적인 개정은 일정한 비율의 협약 당사국 (보통 2/3)들이 협약 당사국 개정을 수락한 후에만 발효하게 되어있는 명시수락절차 (Explicit Acceptance)에 의하여 이루어져 왔는데 이러한 개정 절차는 원래의 협약이 발효할 때 요구되었던 수락국가 수보다 훨씬 많은 국가수가 요구된다는 것을 의미하게 된다.

그래서 사실상 이러한 명시수락 조건은 방관적이고 비적극적인 이해 당사국들로 말미암아 개정안을 발효시키는데 속도가 늦고 때로는 영원히 발효시킬 수 없는 개정도 생기게 된다. 이러한 불합리한 점을 개선하기 위하여 IMO에서는 전혀 새로운 방법인 묵시수락 (Tacit Acceptance) 절차를 도입하였다. 채택한 개정 규칙에 대하여 발효를 시키기 위한 충족요건을 기다리는 것이 아니라 일단 시한부 조건을 정

해놓고 특별한 반대가 없으면 자동적으로 발효되는 아주 강력한 방법인 것이다. 1974 SOLAS 협약의 경우 대부분의 부속서에 대한 개정은 당사국의 1/3이상 또는 상선선복량의 합계가 총 톤수로 세계상선선복량의 50% 이상이 되는 당사국이 반대통보를 하지 않는 한 “당사국에게 개정문이 송부된 날로부터 2년이 경과하면 수락된 것으로 본다”라고 되어있고, 2년이라는 기간은 해사안전위원회(MSC)가 별도로 정할 수 있는데 적어도 1년 이상이 되도록 규정되어 있다. 이와 같이 개정안에 대한 발효를 위하여 협약당사국의 일정 수 이상의 수락을 필요로 하던 종전의 절차에 비하여 이 절차는 당사국이 정해진 기간내에 일정수 (통상 1/3)가 반대의사를 표명하지 않으면 체약국 모두가 수락한 것으로 보고 일정기간뒤에 자동으로 발효시키는 상당히 능동적인 방법이라고 볼 수 있다. (“SOLAS 규칙의 개정절차” 참조) 이 방식을 도입한 결과 개정절차는 매우 간편하게 되었지만 반면에 빈번한 협약의 개정은 각 체약국의 국내법 개정 및 수용 과정에서

SOLAS 규칙의 개정절차



어려움을 초래하게 되었고 따라서 협약의 새로운 제정이나 개정보다는 기존 협약의 시행에 역점을 두자는 분위기 (Res. A. 500)를 조성하기에 이르렀다.

2. 협약의 시행

정부가 협약을 수락한다는 것은 협약에서 요구되는 조치를 취할 의무를 부담한다는 것을 뜻하며 경우에 따라 협약의 규정을 시행하기 위하여 국내법을 정비하거나 개정하여야 하며, 때에 따라서는 별도의 시설을 필요로 하게 된다.

또한 협약에 명시된 기능을 수행하기 위한 검사시간을 지명하거나 요원들에 대하여도 교육 및 훈련을 시켜야하며, 선주, 조종소 등 이해 관계자에게 사전에 통보하여 그들이 장차의 영업이나 사업계획 수립에 협약규정을 반영하도록 해야 한다. 이와 같이 한 나라가 이러한 협약을 시행하기 위해서는 무엇보다도 먼저 협약에 대한 계약국이 되어야 하고 다음 이를 수용할 수 있는 자국법의 정비가 필수적이다. 그런 다음 수반되는 서류, 지시사항, 시행규칙등을 제정하고 이를 펼치기 위한 내부조직을 구축하여야 한다. 이후 적절한 검사관과 필요한 인적자원을 확보하여 선박운항에 필요한 제 증서의 발급이 비로서 시작되는 것이며 이로써 협약의 구체적인 시행이 구현되는 것이다.

협약의 내용을 일단 합의된 최저 기준으로 볼 때에 이보다 훨씬 강력한 규정을 제정하여 사용할 수도 있지만 나라에 따라서는 거의 문구도 바꾸지 아니한 채 그대로 수용하여 자국법화 하는 경우도 있다. IMO 협약의 시행은 각 협약당사국 정부의 고유권한이며 IMO는 실제 협약의 시행에 관해서는 아무런 권한도 없는 것이다. 계약국 정부는 통상적으로 자국의 선박에 대해서만 안전조치 등에 대하여 규제하는 것이 관례이지만 1982년 EC 14개국 이 프랑스 파리 회의에서 창출해낸 “기준미달선의 통제를 위한 양해각서” (Paris Memorandum)를 채택한 이후 항만국통제 (Port State Control)의 실무기준이 확립되고, 특히 SOLAS 협약이나 MARPOL 협약 규정에 이에 대한 통제규정

을 삽입하여 협약 계약국이 아닌 나라의 기준 미달 선박에 대한 더 이상의 우대를 배제하는 규정 (no more favourable treatment)을 성문화 하기에 이르렀다. 항만국통제는 창출동기에 걸맞게 협약의 국제화를 촉진하고 그의 시행 상태를 확인하는 아주 강력한 국제적인 통제수단이 되어 버렸으며 우리나라도 1986년 부터 이 제도에 참여하고 있다.

IV. IMO 권고사항

IMO의 협약사항을 국제법과 연계시킬 수 있는 것은 비엔나 협약에 근거하고 있다고 볼 수 있으며 IMO에서 일컫는 협약이란 비엔나 협약에서 정의하고 있는 조약 (Treaty)이란 말과 같은 의미로 쓰일 수 있다고 생각된다.

또한 그 내용과 성질에 따라서 의정서 (Protocol)나 협정 (Agreement)이라는 용어를 사용하기도 하지만 이러한 용어의 법적인 성격은 그 내용과 성격이 협약과 다를 바 없으므로 대체적으로 동일한 것으로 보는 것이 상례이며, 이는 나라와 나라사이에 서면형식으로 결론지은 국제적 협정으로서 단순 문서이거나 복수문서이거나 관계없이 국제법에 의하여 다스려지고 있다.

IMO 협약하에 있는 당사국들은 협약 뿐만이 아니고 협약의 실질적인 부분을 형성하는 부속서의 규정을 시행하여야 하며, 협약에 대한 언급은 동시에 부속서에 대한 언급을 구성하게 되는 것이다. 또한 당사국들은 모든 법령과 관련 규칙을 공포하고 협약을 완벽하게 시행하는데 필요한 그 이외의 모든 조치를 취해야 하는 것이며, 여기서 그 모든 조치라는 것은 필요한 모든 행정적, 입법적 설정 및 절차, 통제등이 포함되는 개념으로 보아야 한다.

이와 같이 협약 그 자체라면 그것을 지켜야 하고 우리가 국내법화 하는데도 아무런 반론이 없는 것이다. 그런데 항상 문제가 되고 조선소나 해운선사, 관련단체나 심지어는 당국에서까지 실무 적용상 혼란을 야기하고 있는 것은 IMO가 결정한 권고사항에 대한 처리인 것이다. 적용해야 하는 것인지 적용할 필요가 없는

것인지 애매할 때가 많고 만일 적용하지 않았을 경우 받게될지도 모르는 불이익에 대한 막연한 불안감 때문에 뒷맛이 개운치 않은 것이다. 그래서 먼저 이러한 권고사항에 대한 종류와 성격을 알아보고 SOLAS 협약에서 채택하고 있는 구체적인 예를 가지고 설명해 나가고자 한다.

IMO의 기술적 권고사항은 공식적인 협약문서로 규정화 하는데 적당하다고 생각되지 아니하거나 그럴 필요가 없다고 여겨지는 중요한 문제에 관한 코우드, 지침서 또는 권고된 관례로 구성된다. 이러한 것들이 비록 한 정부에 대하여 법적 구속력이 없다 하더라도 국내규칙 및 요건을 구성하는 지침이 되고 있는 것이다. 그러나 협약의 내용에 코우드나 권고사항에 대한 특별한 언급이 있는 경우에는 그러한 코우드나 권고사항은 준 강제성이 될 수 있거나 협약의 분명한 문구에 따라서는 강제사항 까지도 될 수 있는 것이다. 예들들어 협약의 규정 중 해당되는 특정 사항에 대하여 각주 (footnote)를 달아 이러한 권고사항을 이용하거나 아예 협약본문내용에 기구의 특정 권고사항을 사용하라고 되어 있는 것도 있는 것이다. 이러한 여러가지 권고사항들은 대체적으로 총회의 결의로서 창출되며 위에서 언급한 바와 같이 협약에서 특별히 지정하여 사용치 아니하는한 그 자체로서 어디까지나 여러나라의 의견을 수렴한 권고사항이지 강제사항은 아닌 것이다. 이러한 결의사항들은 그대로 남아 하나의 관례적인 적용기준으로 사용될 수 있으며 내용이 변경되어 수정되거나 별개의 결의사항으로 바뀌거나 또는 협약의 규칙으로 흡수되는 경우도 있다. 때에 따라서는 협약규칙에 의하여 강제화되지 아니한 결의문 일지라도 각 회원국에 그 결의문에서 규정하고 있는 기준보다 강화된 국내법령이 있는 경우 이외에는 국제적인 최저기준으로서 인정되고 있다. 결의문으로 채택한 권고사항보다도 더 좋은 자국의 대안이 없을 경우에는 IMO 권고사항을 그러한 최소요건으로 간주하여 받아들여야 할 것이다. IMO 결의는 기구의 행위에 불과하지만 IMO에 의하여 소집된 회의에서 채택된 협약은 협약국의 행위

인 것이다. 그러므로 어느 나라이든지 그러한 권고사항을 채택하고 안하고는 그들 고유의 권한인 것이지만, 그러나 협약국들은 이의 효과에 역행하는 행위를 하지 아니할 적어도 도덕적인 책임이 있다고 볼 수 있다. 일반적으로 협약에 각주로 언급되어 있는 사항은 협약 그 자체와 같은 법적 구속력을 갖고 있지 아니하므로 단지 권고사항으로서 간주될 수 있지만 사실상 관련규칙과 분리하여 생각하기는 매우 어렵다. 협약에서 채용하고 있는 코우드는 협약사항을 시행하는 방법에 있어서 적어도 보다 폭 넓은 융통성을 주고 있다고 사료된다. IMO 총회에 의하여 채택된 IMDG 코우드는 이것이 협약의 일부를 형성하지 아니하기 때문에 SOLAS 협약의 법적 구속력을 갖고 있지는 못하며 SOLAS 협약의 추가사항 (supplements)에 불과한 것이다. SOLAS 규칙의 각주로 권고되고 있는 IMDG 코우드나 BC 코우드에 대한 사항에 대하여 각국 정부는 위험물의 안전한 포장과 적부 등 그 구체적인 시행과 관련한 증서의 발급은 이들 코우드에 근거하여 이행하여야 할 것이다. 협약의 규정과 밀접하게 연계되어 있기는 하지만 이것은 별개의 문서인 것이며, 원칙적으로 이의 가치와 법적 구속력은 어디까지나 관련법에 의하여 결정된다고 볼 수 있다.

IMDG 코우드의 내용과 원칙은 국제적인 공동체의 일반적인 의견수렴을 반영할 수 있고 국제법의 관습적인 규칙으로 구체화 할 수 있다고 생각된다. 코우드를 시행하지 아니하는 나라는 자국법에 따라야 하며 그렇지 아니한 경우 위험물의 국제무역 취향이 제한될 것이다.

그러면 이러한 불투명한 법적 지위에도 불구하고 왜 IMDG 코우드를 협약 자체에 흡수하거나 별개의 협약으로 만들지 아니하고 코우드화하여 SOLAS 협약에 각주로 수용하였는가? 사실 협약으로 만들면 하나의 완벽한 국제적인 규칙이 될 수 있으며 이러한 견지에서 제30차 해사안전위원회에서 소련이 위험물 운송과 관련하여 코우드 대신에 별개의 조약을 만들자고 제안한 바도 있다.

이러한 방법은 세계적인 규칙의 통일과 단일화하는 면에서 아주 이상적인 것이지만 전혀 단점이 없는 것은 아니다. 어떤 원칙적인 사항이나 전체적인 통제사항 등은 자주 바뀔 수 없는 것이고 만일 변경할 필요가 있더라도 시간적인 여유를 가지고 대처하는 것이 바람직하지만 시시각각으로 탄생되는 새로운 물질이 있는 만큼 IMDG 코우드에 그때 그때 유동적으로 대처해야 할 물질과 이들의 운명에 대하여 규명해야 하는 규칙들이 신속하고도 신속성있게 수용되어야 하므로 오히려 권고사항인 코우드 형식이 개정하기에 손쉬울 것이다. 만일 IMDG 코우드가 법에 묶인다면 입법 및 행정당국은 이러한 개정절차가 입법과정을 거쳐야 하므로 너무 번거롭고 실무상 대처하는데 곤혹을 치를지도 모른다. 또한 이러한 IMO 문서들은 권고사항이기 때문에 어떤 해결책을 찾는 데 보다 쉽게 접근할 수가 있는 것이다. 어떤 면에서 본다면 어느 나라의 정부가 이러한 규칙을 수용하는 데는 강제성으로서가 아니라 모두에게 개방되어 있다는 가능성에 따라서 보다 많은 합의점을 찾아낼 수 있다고 보며 이러한 일이 IMO 임무중의 일부이기도 한 것이다. “IMO 총회는 해사안전, 선박으로 부터의 해양오염방지 및 국제문서에 의하여 기구에 할당된 해양환경에 대해 해운이 미치는 영향에 관련한 기타 사항, 또는 위입받은 동 규정 및 지침의 개정안의 채택을 회원국에 권고한다”라고 국제해사기구에 관한 협약 본문 (제15조)에서도 이를 뒷받침하고 있다.

V. 향후전망

IMO가 설립된 이후 채택한 협약은 1960년 해상인명안전협약에서 부터 1990년 기름오염대비 및 대응에 관한 국제협약에 이르기까지 해상안전관련분야, 해양오염관련분야, 해상법률관련분야 및 기타 잡다한 분야까지 망라하여 총 35개에 달하고 있으며, 그 밖에도 다양한 결의서를 통하여 수많은 코우드, 지침서 및 관련지침사항들을 창출해 내었다. 기구의 설립이후 곧바로 이어진 1960년대에는 그전부터 존

재하던 협약을 각 분야별로 기구내로 흡수하여 안전기준을 정리하거나 협약화하였고, 1970년대에는 본격적으로 채택협약의 시행에 주안점을 두는 한편 당시 큰 여론문제로 대두된 선박으로 부터의 해양오염문제를 구조적인 측면과 운항적인면으로 묶고 사고시 뒤따르는 보상문제등을 별도로 협약화 하였다. 1980년대에 들어서는 채택된 협약을 거의 모두 발효시키고 급변하는 기술적 요건과 선진국의 구미에 맞추어 기준협약을 자주 개정하여 숨가쁘게 달려왔으나 이러한 신기술의 조기도입보다는 정해놓은 기존의 규칙들을 먼저 시행하고 시간적 여유를 갖고자 하는 후진국내지는 개발도상국의 반박도 일어났다.

해난시 수색 및 협조체계와 이와 관련된 차세대 통신규칙, 위험물에 대한 운송규정 체계화 등이 1990년대로 이어지고 있다.

근간에 발생한 로로 여객선의 전복사건이나 스칸디나비아호 화재사건, 엑손발테즈호 좌초사건은 예측 못한 인명의 손실과 재산상의 피해는 물론 생태계를 무자비하게 파괴하는 비극을 초래하였다. 제59차 해사안전위원회 개막연설에서 IMO 사무총장 “오네일”씨는 지구상의 해사문제당국자로서의 IMO가 신뢰와 믿음을 주지는 못할 망정 이러한 비극을 있음직한 관례로 받아들일 수 없는 것이며, IMO가 이러한 난재들을 풀어나가지 못하면 다른 어떤 단체라도 행동을 취할지도 모른다고 기구의 역할을 재삼 강조하였다. 사무총장은 또한 한 나라가 자기나라의 여건만을 생각하고 자국의 국내요건을 일방적으로 시행하다가 기구와 국제해운의 이익에 역행할 수 있으므로 주위여건을 고려해야 하고 모두가 이용해야 할 국제규칙 자체도 실질적인 최고의 기준이 되어야만 한다고 피력하였으며, 최근의 경험에 비추어 IMO가 채택해야 할 다음의 다섯가지 분야를 선정하였다.

— 현존 로로 여객선의 생존성을 개선해야 한다. 현재 이 종류의 선박들은 상당히 취약한 것으로 알려져 있으므로 물이 유입된다 하더라도 쉽사리 전복되지 않는다는 것을 확신할 수 있도록 조기에 대처해야만 할 것이다.

— 조부조항 (grandfather clause)을 조건부로

받아들여 현존선의 안전수준도 신조선의 요건과 대등한 수준까지 끌어올리고자 노력해야 한다.

-기름유출을 효과적으로 방지하기 위한 유조선에 대한 새로운 설계 및 구조를 채택하도록 한다.

-운항상의 과실로 인하여 야기되는 해난사고를 경감시키기 위한 폭 넓은 정책을 개발한다. 경험이 많고 숙련된 인적자원이 고갈되어가고 있음을 인식하여 생동적인 관리제도는 물론 미래의 선원뿐만이 아니고 기존의 인적자원에 대한 동기부여와 수준향상에 노력을 경주하여야 할 것이다.

-IMO 협약들에 대하여 보다 폭넓고 일정하게 적용, 시행할 수 있도록 한다.

그외에 아무 흔적도 남기지 아니하고 사라져 버리는 대형 산적화물선의 계속적인 전손사고에 보다 즉각적인 주의가 요망되고 있으며, 기름이외의 유해물질에 의한 사고시 보상문제에 대한 협약이 검토중에 있다. 기름에 의한 오염사고로부터 야기되는 책임 및 보상에 대한 분쟁의 해결방법은 1971년 유류오염 손해 배상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약 (1971 FUND), 유류 오염손해에 대한 민사 책임에 관한 협약 (1969 CLC), 유류오염사고시 공해상 개입에 관한 협약 (1969 INTERVENTION) 및 이들에 대한 의정서에 의하여 그 기름을 마련하고 있지만 어떤 면에서 기름보다도 더 치명적인 유해를 일으킬 수 있는 화학물질 등에 대해서는 아직 미비한 상태여서 이에 대한 협약 (가칭 HNS 협약)이 마련중에 있다.

다양한 선박검사의 일원화와 증서의 단일화, 그리고 차세대 통신체계(GMDSS)를 구체화하여 개정된 SOLAS 협약의 1988년도 의정서와 어선의 안전기준을 협약화한 토레몰리노스(Torremolinos)협약은 발효를 기다리고 있거나 곧 발효될 예정이다. 또한 선박으로부터의 해양오염에서 더 나아가 선박으로부터의 대기오염을 방지하고 오존층 파괴물질의 사용을 금지하기 위하여 유황이나 질소화합물질을 연료성분에서 제한하거나 효율적인 엔진을 개발하고, 선박에서 냉매나 소화제로 쓰이고 있는 탄산염

화불소(CFC)나 할론가스의 사용을 2000년도까지 추방하는 것으로 되어있다.

현재 1974년 SOLAS 협약을 수락한 나라는 111개국으로서 이들 국가의 선복량이 전세계 선복량의 97%를 차지한다. 그렇기 때문에 혹은 미미한 비 체약국의 선대를 제외하고는 안전수준이 거의 같을 것이라고 기대하고 있지만 실재는 그렇지 못하다. 보험업자들의 통계에 의하면 2백만톤이상을 가진 선대중에 가장 전손이 많은 선대의 전손율이 가장 우수한 선대의 114배에 이르고 총톤수 100,000톤 이상의 선대에 있어서는 무려 260배에 이르고 있기 때문이다.

또한 근간의 PSC 통계를 보면 320척의 기준미달선이 52개국에 연루되어 있으며 기준미달선의 50% 이상이 개방등록제도(open registry)에 등록되어 있다는 것을 알 수 있는데 이러한 편중현상이 절대로 간과 되어서는 안될 것이고 그러한 선박들이 낮은 안전 기준을 가지고 운항하거나 경쟁할 수 있도록 허용해서도 안된다는 것이다. 1981년 채택한 총회결의 A.500은 IMO 협약을 효과적으로 시행하고 해운산업계가 충분히 받아들이기 위한 관련규칙을 정비하도록 당국에 시간적인 여유를 주도록 하고 있지만 일단 발효된 협약들이 일정하고 공정한 방법으로 시행되어야 한다는 것이 원래의 개념이므로 이러한 과정에서 바르지 못한 검사방법 및 기준의 시행으로 수준을 저하시키는 나라를 동등히 취급할 수는 없는 일이므로 앞으로는 항만국통제(PSC)가 더욱 강화되고 효과적인 통제수단으로 이용되게 될 것이 틀림없다.

그럼에도 불구하고 선진국의 기술주도는 계속될 것이고 따라서 남북간의 기술격차에 의한 분쟁은 끊임없이 이어질 것이지만 당분간 선진국의 기술 상업화 정책에 따른 물결을 효과적으로 막아내지 못하리라 추측된다. 앞에서도 언급하였지만 냉매나 소화제의 대체물질개발, 고도의 조선기술 및 차세대 선박의 개발, 해양오염방지 및 방제기기, 통신기기 개발, 신 구명설비, 위험물 처리 등 어느 것 하나 후진국 내지는 개발도상국이 마음놓고 따라잡을 것이 없

으며, 선박운항과 인적요소에 의한 해난방지
 기여도, 야간의 선교 일인 당직체제, 사고에 대
 한 보상체계등에 대한 것들도 선진국 주도하에
 빠른 속도로 진행되고 있는 실정이다. 우리나
 라는 1962년에 IMO 회원국이 된 이래 회의참
 석과 관련 기술 증진에 참여하여 왔지만 아직
 그 활동과 내부조직 면에서 구미 여러나라나
 이웃 일본과 비교하여 미비한 점이 없지 않다.
 더구나 우리나라는 세계 제2위의 조선국이자
 세계 10위권의 해운산업국으로 자부할 만큼
 IMO 관련의 해사분야와 밀접한 관계가 있고,
 앞으로도 해운, 조선국으로서 여러가지 난관을
 헤쳐나아가야 할 그러한 역사의 흐름을 타고

있으므로 이러한 시대적 상황을 잘 인식하고
 대처해야 할 줄로 안다.

이번 제17차 총회 (91.11.3)에서 우리나라는
 IMO의 이사국으로 선출되었으며 이제 우리나
 라도 IMO를 운영해 나가는 하나의 간부국이
 된 만큼 두 어깨가 무겁다고 아니할 수 없다.
 차제에 IMO 관련의 내부적인 조직의 정비와
 예산의 확보, 그리고 인식의 전환기를 마련하
 여 IMO를 통한 우리의 권리와 이익을 최대화
 할 수 있는 조치는 물론 더 나아가 세계 해운
 의 발전에 기여할 수 있도록 노력을 아끼지 않
 아야겠다.

結 城 造 船 所

仁川市 中區 北城洞1街 3-7

電話. (032)73-0355 · 74-7962

鋼船 1,000吨 以下

海 安 造 船 所

仁川市 東區 萬石洞 2番地

電話. (032)72-1237~8

鋼船 300吨 以下

(株) 京 仁 機 械

仁川市 東區 松林洞 20-8

電話. (032)73-9001~3

FAX. (032)762-9004

F.R.P船 50吨 以下

東 進 造 船 所

全北 群山市 少龍洞 1019

電話. (0654)62-2821

FAX. (0654)62-2821

鋼船 300吨 以下

(株) 大 新 造 船

全北 群山市 海望洞 1003

電話. (0654)3-2101~2

FAX. (0654)42-8197

鋼船 1,000吨 以下

光 洋 造 船 工 業 (株)

忠南 舒川郡 長項邑 元水洞 934-2

電話. (0459)956-2120~2

FAX. (0459)956-2123

鋼船 3,000吨 以下