

港灣國統制的 정착을 위한 制度的 考察

姜 東 秀*

A Study on Regime for Establishing Port State Control in Korea

*Dong-Su Gang**

〈 목 차 〉

Abstract	1. PSC점검의 意義
I. 서 론	2. PSC관련 根據協約
II. 旗國主義의 쇠락과 港灣國統制의 등장	3. PSC의 類型
1. 旗國主義의 쇠락	4. 乘務員에 대한 運航要件 점검
2. 港灣國의 船舶統制에 대한 國際的 인식의 변화	5. 海難調査에 관한 國際共助體制
3. 旗國責任과 港灣國責任	IV. 우리나라의 PSC와 制度的 對處 方案
4. 유엔海洋法協約상 領土管轄 權에 근거한 港灣國의 管轄權	1. 우리나라의 PSC
III. PSC의 근거와 類型	2. PSC 定着方案
	V. 결 론
	參考文獻

Abstract

Since the inception of the Paris Memorandum of Understanding 1982, Port State Control has been recognised as one of the most effective measures available to eradicate substandard shipping from the oceans of the world.

This paper explains the basis, genesis and development of cooperative arrangements in Port State Control, and aims to suggest that Korea government and shipowners should be ready to response to the adoption of cooperative arrangement in Port State Control of Asia-Pacific region.

* 正會員, 交通安全工團 教育院 主任研究員

I. 서론

港灣國統制(Port State Control, 이하 PSC)는 基準未達船(Sub-standard Ships)¹⁾ 운항으로 야기되는 海難事故 피해를 입을 수 있는 港灣國이 外國籍船舶의 안전에 대하여 검사함으로써 인명과 재산 그리고 해양환경을 보호하기 위한 자위적인 조치이다. 주로 便宜置籍國의 선박인 基準未達船에 대항하는 무기인 港灣國統制 制度는 완벽하지는 않지만 旗國이 國際協約을 준수하는데 훨씬 효과적인 제도라는 것이 입증되고 있다.

1994년 4월 아태지역 港灣國統制의 발효와 더불어 대부분의 국가가 지역협력의 구축 혹은 국내법령에 의거, 港灣國統制를 강화함에 따라 우리나라에도 당장에 큰 파장이 미치게 되기 때문에 이에 대한 집중적인 연구와 체제의 구축이 요구되고 있다. 본고에서는 港灣國統制가 발생하게 된 배경과 國際協約에 의한 통제와 유형 등을 살펴보고 우리나라의 제도적인 定着方案은 무엇인지 알아보고자 한다.

II. 旗國主義의 쇠락과 港灣國統制의 등장

1. 旗國主義의 쇠락

1) 旗國法의 적용과 船籍의 開放

선박은 움직이는 領土로 간주하여 공해상에서는 旗國만이 그 管轄權을 가지며 외국영해내에서도 특수한 법적지위를 갖는다. 그리고 선박안전과 선원자격 및 근로조건에 대한 검사는 旗國法에 따라 수행하도록 규정하고 있다.

旗國法은 不法行爲에 관한 어떠한 국가의 法律이 적용되지 않는 公海上에서 유용하게 이용된다. 따라서 선원과 선원을 제외한 타인이 관계하여 公海上에서 자행된 不法行爲는 일반 범죄와 같이 旗國法에 따라야 하는 것이 통례적이다.²⁾ 판례에서도 不法行爲가 公海上에서 자행된 것이라면 旗國이 海事管轄權內에 있음이 분명하다는 점을 밝히고 있다.³⁾

그런데 不法行爲가 다른 특정국가의 영해내의 船上에서 발생했을 경우에 不法行爲地는 선박의

1) 基準未達船(Sub-Standard Vessel)이라는 개념은 단순히 가항성의 개념보다도 훨씬 광범위하다. 이에는 物理的 내지 技術的 기준으로서의 건조규격, 선형, 선박의 維持, 補修 및 整備 등과 인적기준으로서의 선원의 수와 자질 및 관리자의 자질과 관리능력이 있고 그 밖에 이들에 대한 정부의 規制와 監督能力 등이 포함된다. 또 한편으로는 "안전하지 못한 선박"(Unsafe Ship)으로 해석할 수도 있는데, 이에는 다시 두가지 범주로 나눌 수가 있다. 그 첫번째가 본선의 堪航能力(seaworthiness), 즉 해상에서의 보편적인 위험을 감당해낼 수 있는 능력이 결함되어 있는 선박이다. 海事法上 "堪航能力"의 개념은 정확하고 특별하게 규정되어 있다. 특히 이 堪航能力과 관련한 문제는 IMO 海事安全協約에도 규정이 되어 있다. 그리고 두번째 범주로서 "안전하지 못한 선박"은 바로 선원의 健康, 安全 및 福祉에 영향을 끼치는 船上勤勞 條件에 문제가 있는 선박이다. 이것은 國際勞動機構(ILO)에 의하여 統制되는 것으로서 1976년(最低基準에 관한) 商船協約 147호가 그것이다. 일반적으로 "船舶의 安全"이란 상기의 堪航能力의 한가지 의미로만 사용이 되지만 이 두가지를 모두 포함하여야 한다. S.L.H.Hodges, Liabilities and Penalties for Unsafe Ships, The Nautical Institute, 1991, p. 64

2) 1958년 公海에 관한 제네바協約 제6조와 1982년 유엔海洋法協約 제92조 1항에서의 선박은 그 기를 계양한 국가의 排他的 管轄權의 대상이 된다고 규정하고 있다. 또한 거기에는 반드시 기국에 의한 統制에 대하여 당해 선박과 진정한 관련이 있어야 한다고 규정하고 있다.

3) "Regina v. Anderson" 11 Cox Crime C. 198(Eng. C.C.R.1868)
William Tetley, The Law of the flag, "Flag Shopping" and Choice of Law, Tulane Maritime Law Journal [Vol. 17], 1994, pp. 161~162

旗國이라기 보다는 沿岸國이라고 말할 수 있다.⁴⁾ 그러므로 그러한 상황에서의 犯法行爲는 沿岸國의 管轄權內에서 저질러진 것이 되기때문에 보통은 沿岸國이 그 범죄에 대하여 管轄權을 행사하고 있다.⁵⁾

그러나 제2차 세계대전이 끝나면서 거의 모든 식민지 국가들이 독립하였고 便宜置籍國이 등장하기 시작하였다. 船籍의 개방(Open Registry)은 결국 船舶과 旗國간에 “眞正한 關聯(Genuine Link)”의 존재여부가 문제시 되었고, 선박의 國籍制度에도 혼란이 생기게 되었다.

이처럼 船籍이 개방되면서 旗國主義가 스스로 그 한계를 노출함에 따라 旗國法은 船籍國法과 동일한지, 만약 그렇다면 便宜置籍과 二重登錄이나 두개의 國旗掲揚이 있을 때는 어느 법을 적용하여야 하는지 여부, 혹은 연방국가에서의 旗國法은 어느 것이고, 그것은 또한 船籍港이 있는 행정구역상의 법인가라고 하는 문제가 제기되었다.⁶⁾

2) 旗國의 協約 不遵守

국제협력 이행의 주체인 旗國은 國際協約에 규정된 義務를 성실하게 이행하여야 한다. 그러나 대부분이 便宜置籍國이나 개발도상국들인 이들 旗國은 協約의 比準을 여러가지 이유로 미룰 뿐만 아니라, 比準하더라도 協約의 履行能力도 의사도 없는 경우가 허다하다. 이들 旗國政府는 그만한 행정 노하우를 갖고 있지 못하며 장비 등도 없다. 또 이를 수행하기 위해 상당액의 비용을 지출하여야 하나 그러한 경제적 능력도 없다.

船籍의 개방이 일반화된 현실에서 만약 특정국

가에서 國際協約을 엄격하게 집행할 경우 고객인 선주가 규제가 덜 까다로운 다른 國籍으로 船籍을 移籍해 버리는 경우가 발생할 수 있다. 선주의 입장에서 便宜置籍國의 매력은 國際協約의 이행능력의 미비도 그중 하나이기 때문이다. 旗國이 제대로 國際協約의 규정내용을 이행하려면 안전관리와 관련된 기술행정이 고도의 전문성을 요할 뿐만 아니라 검사장비 등도 필수적으로 갖추어야 한다. 결국 便宜置籍國이나 체제 장비가 제대로 안된 開途國이 國際協約상의 義務를 성실히 이행할 것을 기대하기가 사실상 어렵게 된 것이 오늘의 실정이다.⁷⁾

2. 港灣國의 船舶統制에 대한 국제적 인식의 변화

오늘날 港灣國은 자국수역내에서 범해진 不法行爲와 犯法行爲에 대하여 管轄權을 주장하고 있다. 더욱이 港灣國이 합당하게 보이는 방법으로서 자국의 항구에 입항하는 선박의 운항과 안전을 규율해서는 안된다고 하는 국제법상 원칙을 정한 규정이 없다. 처음에 각국은 해운산업이야 말로 가능한 國際協約에 의하여 규율되어야 하는 국제적 활동이라는 견해를 보여 왔기 때문에 港灣國이 통제하는 것을 다소 꺼려했다. 또 선박에 제제를 가한다면 제제를 받은 그 나라도 제제를 가한 국가의 선박이 입항시에는 보복할 지도 모른다고 염려하였다. 선주도 또한 旗國統制에 반하는 港灣國統制 시스템에 대하여 경쟁국들 보다도 더 큰 비용을 부담할 지도 모르기 때문에 반대의사를 표명하여 왔다.⁸⁾ 그렇지만 이러한 모든 반대의사는 세상

4) Chung Chi Cheung v. R. [1939] A.C. 160 : (1938) 62 L.L. Rep. 151

5) 旗國法에 관하여 미국의 法理는 통상 해상항행선박(blue water vessels)과 민물(brown water)에 정박중인 시추선간에 중요한 차이점을 두고 있다. 旗國法 적용이 가능한 “진정한 의미의 해상선박(true maritime vessel)”은 해안에 영구히 설치된 반잠수식 시추선과는 동일하게 법적용을 할 수가 없다는 것이다. 이 경우에 해운관점에서 볼 때는 별로 중요하지 않은 과실행위지, 부상자의 거주지 및 계약 체결 장소와 같은 요소들이 중요하게 부각하게 된다. Chiazor v. Transworld Drilling Co., 648 F.2d 1015, 1981

6) William Tetley, op cit., pp. 178~179

7) G.H.Hodgkinson, Flags and Quality-Dilema or Opportunity “International Framework”, Sinclair Roche & Temperley, Nov. 1992, p. 1

8) Anthony Clarke, Port State Control or Sub-standard Ships : Who is to blame? What is the cure ? Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1993, pp. 204~205

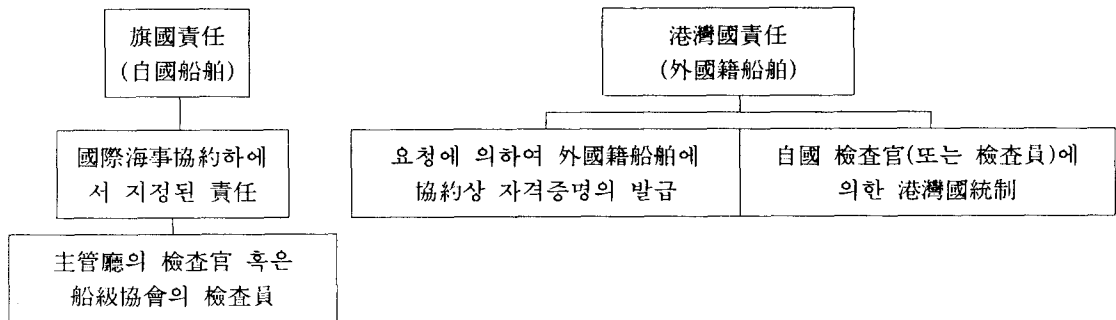
이 새롭게 달라짐(greener)에 따라 점점 약화되고 있다. 환경보호의 문제는 세월이 갈수록 아주 중요한 것으로 인식되어 오고 있기 때문이다. 그러한 인식은 사회적 또는 국가적으로 물의가 야기되었던 수많은 海難事故에 의하여 더욱 강조되고 있다.⁹⁾

한편, 1969년 시실리섬 근해에서 발생한 토리캐년호의 좌초사고가 발생하였다. 이를 계기로 유류오염으로 인한 海難事故에 대한 國際的 對應體制를 전면적으로 재검토하게 되었다. 가장 문제가 되었던 것 중 하나가 공해상에서 海難事故로 인하여 유류오염사고가 발생할 때 沿岸國이 자국연안을 최대한 보호하고 오염손해를 축소시킬 수 있도록 하는 근거를 마련하는 것이었던 바, 이를 위하여 공해상의 유류오염 사고시 沿岸國介入에 관한 協約¹⁰⁾을 채택하게 되었다. 그러나 그후에도 아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호, 엑손 발데즈(Exxon Valdez)호 사고와 최근에 발생한 브레어(Breear)호 사고가 계속적으로 발생함으로써 港灣國統制를 반대하는 것은 선주에게 불행을 가져다 줄 수도 있

다는 인식을 더 확고하게 갖게 되었다.¹¹⁾

3. 旗國責任과 港灣國責任

모든 해상관계 협약의 시행초기에는 旗國은 自國所有 船舶에만 그 책임을 지도록 하였지만, 69년 협약에 따라 沿岸國의 공해상 사고에 대한 개입과 함께 旗國港口에 입출항하는 안전하지 못한 외국적 선박에 승무원 선원과 여객에 대해서 그 국가가 인도주의적 차원에서 책임을 져야 한다는 인식이 확산되었다. 이것이 旗國港口에 寄港하는 外國籍船舶이 대양을 항행하기에 안전하고 심각한 오염을 야기시키지 않을 것을 보장하는데 있어 港灣國이 책임을 져야한다는 개념이 발생하게 된 이유이다.¹²⁾ 중요한 점은 港灣國의 책임이 가중되었다 하여 旗國의 책임이 경감되거나 사라지는 않는다는 것이다. 책임문제에 있어 해양오염문제와 상당부분 관련이 있는 沿岸國은 무시하고, 오늘날 국제해사협약하에서의 기본적인 법적구조는 旗國과 港灣國으로 나누고 있다.



9) Ibid.

10) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969

11) Anthony Clarke, op. cit., pp. 204~205

12) G.H.Hodfkinson, op cit., p. 4

4. 유엔海洋法協約上 領土管轄權에 근거한 港灣國의 管轄權

82년 유엔海洋法協約에서 港灣國은 “고의적이고 중대한” 오염행위의 경우를 제외하고는, 영해 또는 경제수역에서 저지른 위반에 대하여 외국적 선박에 金錢刑만을 부과할 수 있으며(제230조 1 및 2항). 外國籍船에 대한 訴의 제기는 위반이 행해진 날로부터 3년이 경과된 후에는 할 수 없다(제228조 2항). 그리고 港灣國에 의한 억류 또는 검사를 위한 강제징행은 그 권리를 부여받은 군함, 군용기 또는 정부용역으로 사용되는 것이 명백한 선박에 의해서만 행할 수 있으며(제224조), 港灣國은 선박에 위해를 가하지 않아야 하고 불안전한 항구 또는 투묘지 등으로 유도하지 않아야 하며(제225조), 권리 및 義務行事に 있어 형식상 또는 사실상 국기를 차별하여서는 아니된다고 규정하고 있다(제227조).

港灣國은 위반혐의에 대한 조사목적에 필요한 시간 이상으로 外國籍船舶을 지연시켜서는 아니되는데, 대체로 선박이 소지하여야 할 증서나 문서에 한하여 검사가 행해져야 하며 세밀한 검사는 다음

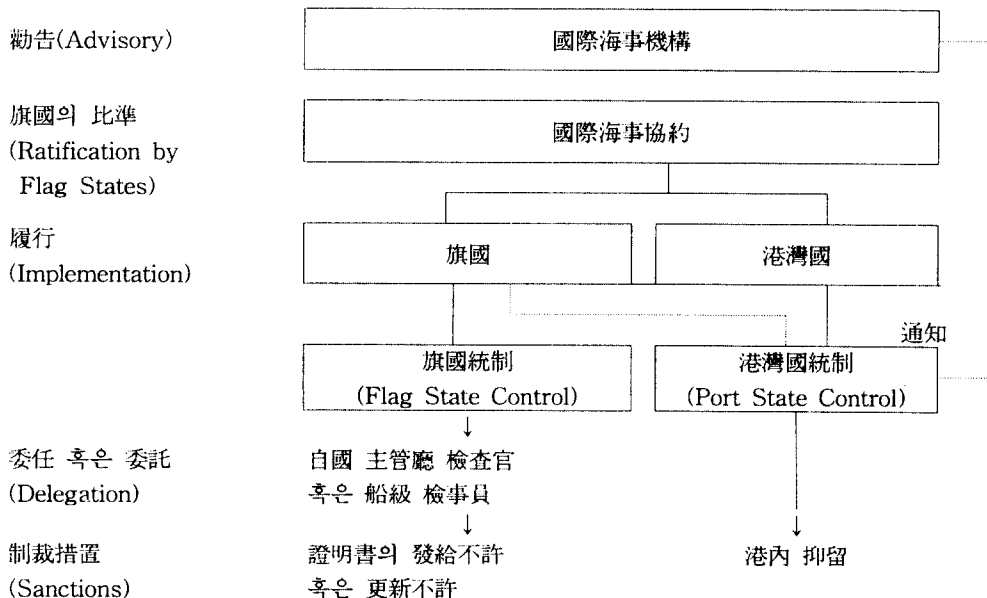
과 같은 경우에 한한다.

(a) 선박의 상태 또는 설비가 문서상의 기재사항과 상이하다는 명백한 근거가 있을 때 ;

(b) 그러한 문서의 내용이 위반혐의를 밝히기에 불충분한 것일 때 ;

(c) 선박이 유효한 증서와 기록을 소지하고 있지 아니할 때(제226조 1항).

위에서 언급한 것처럼 국제법상 어떠한 국가도 旗國이 아닌 한 당해 선박에 대하여 공해상에서의 管轄權을 행사할 수 없다. 또 선박이 외국항에 寄港하는 과정에서 공해상에서 국제규정이나 기준을 위반함으로써 초래된 손해가 그 영해에 미치는 경우가 아닌 경우에는 港灣國이 管轄權을 행사할 수가 없다. 그러나 선박으로부터의 오염의 방지 문제에 관련하여 일부 旗國의 대처방식은 그렇게 만족스럽지 못하며, 이것은 결국 旗國이 그 선박을 統制하는 문제에 있어 사실상 적합하지 못하다는 데에서 기인하고 있으며, 港灣國으로 하여금 적극적으로 대처하도록 하고 있는 것이다. 미국의 경우는 1978년에 이미 국내법¹³⁾을 제정하여 港灣國의 管轄權을 강력하게 행사하여 왔다.



13) Port and Tanker Safety Act, 1978

III. PSC의 根據와 類形

1. PSC점검의 意義

國際海事機構(이하 IMO)와 國際勞動機構(이하 ILO)에서는 PSC와 관련된 각종 협약을 채택·시행하여 오고 있으며, 선박의 제반 안전문제에 이해관계를 갖는 IMO회원국은 당해 자국선에 제반요건(施設 및 人的要件)이 협약의 규정에 충족되도록 하여야 할 의무가 있다.¹⁴⁾ 協約要件을 준수하는 것은 협약 당사국인 旗國에 위임되며, 선박이

다른 나라의 항만에 정박 중 통제를 받는다는 것은 그러한 요건의 충족여부를 港灣國이 확인·조치한다는 점에서 旗國에 대한 일종의 협력으로도 간주될 수가 있다.

PSC 대상은 관할항내에 있는 외국적선으로서 유효한 증서나 서류를 비치하지 아니하거나 관련협약의 요구조건을 실질적으로 충족시키고 있지 않다는 명백한 근거가 있을 경우에 검사대상이 된다. 또한 명백한 근거가 없는 한 6개월 이내에 다른 港灣國에 의하여 검사된 선박을 제외한 선박도 통상 검사대상이 된다.¹⁵⁾ IMO海事協約에 의한 船舶統制節次는 아래와 같다.¹⁶⁾

外國籍船舶의 “統制”에 관한 규정을 두고 있는 IMO협약 목록¹⁷⁾¹⁸⁾

協約	條項	規定의 要約	統制遂行要件
'54 OILPOL	IX & X	-기름을 연료로 사용하는 선박과 油槽船은 기름기록부를 비치해야 한다. -유자격자가 기름기록부를 조사할 수 있다. -締約國政府는 협약 규정을 위반한 증서의 세부사항을 문서로 제공할 수 있다.	보고하는 政府 및 보고를 받는 政府는 모두 협약의 締約當事國이어야 한다.
'66 ILL	21 “統制”	-선박이 他締約國의 港口에 있을 때, 統制를 받아야 한다. -統制는 선박이 유효한 국제만재흡수선 증서를 보유하는지를 확인할 것. -이러한 증서를 보유하고 있다면 統制는 다음을 확인하는데 한정된다. (a) 선박이證書에서 허용된 이상을 적재하고 있지 않은가 (b) 만재흡수선의 위치가 증서와 일치하는가 (c) 선박이 대폭 변경되어 항행하기에 현저히 부적당하게 되지 않았는가 -(c)의 경우 선박은 그 상태가 改善될 때까지 就航시키지 않는다.	統制를 행하는 港灣國과 旗國은 모두 締約當事國이어야 한다.
'69 Tonnage	12 “統制”	-締約國의 선박이 他締約國의 港口에 있을 때는 검사를 받아야 한다. 검사는 다음을 확인할 목적에만 한정된다. 1. 선박이 유효한 國際證書의 보유여부 2. 선박의 주된 특성이 증서의 기재사항과 일치하는지의 여부	旗國과 統制를 행하는 港灣國은 모두 締約當事國이어야 한다.

14) ILO 협약 147호에서 PSC에 관한 규정은 비회원국에게도 적용

15) 崔棟鉉, 우리나라 港灣國統制의 強化方案, 1994.12, 海運産業研究院, pp. 5~6

16) G.H.Hodkinson, op cit., p. 15

17) 協約名은 OILPOL(油類에 의한 海洋汚染防止協約), ILL(만재흡수선협약), Tonnage(톤수측정협약), CSC(안전한 컨테이너를 위한 협약), MARPOL(선박으로부터의 오염방지협약), SOLAS(海上人命安全協約), SFV(漁船安全에 관한 트레몰리노스협약), STCW(船員訓練, 資格證明, 當直維持基準에 관한 協約)을 略字로 표기하였으며, 이하 모든 協約名을 동일하게 상기 略字로 사용할 것이다.

18) 72년 衝突防止規則(COLREG)에는 PSC관련 근거규정이 없다. 그것은 선박이 당해 港灣國의 管轄海域에 들어서는 순간부터 國籍을 불문하고 모든 선박은 당연히 港灣國의 統制를 받기 때문에 별도의 규정을 둘 필요가 없는 것이다.

協約	條項	規定의 要約	統制遂行要件
'72 CSC	VI "統制"	-컨테이너는 船主의 管轄權內에 있을 때 統制를 받아야 한다. -統制는 有効한 安全證書인판의 有무 확인 -컨테이너 상태가 안전에 대해 明確한 위험을 초래할지도 모른다는 重大한 증거가 있다면 컨테이너는 安全한 상태로 복귀되지 않는 한 이용을 허락하지 않는다.	컨테이너의 統制를 행하는 국가와 그 승인에 책임 있는 국가는 모두 協約의 締約當事國이어야 한다.
'73/78 MARPOL	5 附屬書 I Reg.4 "檢査" II Reg.10"檢査" III,IV Reg.3 "檢査" 부속서 I Reg.8A II,Reg.15 III,Reg.8 V,Reg.8	-선박은 他締約國의 港口나 혹은 海峽터미널에 있는 동안, 檢査를 받아야 한다. -統制는 규칙에 따라서 發給된 證書의 有無를 확인할 것. -선박상태가 實質적으로 證書의 記載사항과 일치하지 않는다고 믿을만한 明確한 증거가 있다면(혹은 선내에 有効한 증거가 없다면), 그 선박은 海洋環境에 좋지 않은 해를 끼칠 우려가 사라질 때까지 항해가 허용되지 않아야 한다. 檢査항목에 오염방지를 위한 運航要件 준수 추가 선원이 船上節次를 숙지하지 못한다는 確증이 있으면 '汚染防止 關聯' 運航要件이 PSC대상이 됨	港灣國과 旗國은 모두 協約 締約當事國이어야 한다 (非締約國의 船舶에 대해 더 유리한 대우를 하지 않는다).
'74/78 SOLAS	제I장 Reg.19 "統制" 제10장 Reg.4	-선박은 他締約國의 港口에 있을 때 統制를 받아야 한다. -統制는 協約에 의하여 규정된 證書의 有効성을 확인 -다음의 경우 선박은 그 상태를 개선하지 않는 한, 항행이 허용되지 않는다. a) 船舶이나 그 장비상태가 實質적으로 證書의 記載事項과 일치하지 않는다고 믿을 만한 明確한 근거가 있는 경우나 또는 船舶과 그 장비가 크게 변경된 경우 b) 證書가 滿期되거나 效力을 상실한 경우 -港灣國이 그 선박에 대해서 조치를 취할 수 없거나 船舶의 항행이 허용되었다 면, 항만국은 그 선박의 다음 寄港地에 通知한다. 선원이 船上節次를 숙지하지 못한다는 確증이 있으면 運航要件에 관하여 PSC대 상이 됨	旗國과 統制를 행하는 港灣國은 모두 協約締約國 이어야 한다(非締約國의 船舶에 대해서 더 유리한 대우를 하지 않는다(議定 書 제II조)).
'77 SFV (미발효)	4 "證明과 統制"	-漁船은 他締約國의 港口에 있을 때 有効한 證書의 有無확인 등, 통제를 받아야 한다. -漁船과 그 장비상태가 實質적으로 證書의 記載사항과 일치하지 않는다고 믿을 만한 明確한 증거가 있는 경우(혹은 선내에 有効한 證書가 없는 경우), 그 선박의 상태가 개선되지 않는 한, 항해가 허용되지 않는다.	旗國과 統制를 행하는 港灣國은 쌍방이 協約의 체 약 당사국이어야 함.
'78 STCW	제10조 "統制" 부속서 제I장 제I/4규칙 "統制節次"	-協約 締約當事國의 항구에 있는 동안 統制를 받아야 한다. -선내에서 근무하는 船員(증명되도록 요구되는)이 자격인정여부 혹은 적절한 면 證書를 소지하는지를 확인 -다음의 경우에, 결함이 복귀되고 요건을 만족시킬 때까지 선박은 억류된다. a) 船長, 기관장, 항해 및 기관당직에 책임있는 士官, 通信士가 有効한 면허나 면제證書를 소지하지 않는 경우 b) 항해당직이나 기관당직이 기국이 정하는 요건에 따라서 지켜질 수 없는 경우	港灣國만이 協約의 締約 國일지라도 統制實施(非 締約國의 船舶에 대해 더 유리한 대우를 하지 아니한 다).

2. PSC關聯 根據協約

1) 海上人命安全協約과 기타 IMO협약

1974년 SOLAS 협약 제I장 제19규칙의 통제규정에 대한 규정은 다른 모든 IMO협약에 있어서 이와 유사한 규칙을 기초하고 있다. 많은 IMO협약은 당해선박이 검사를 받아야 하며, 그 결과 요구되는 기준을 충족하는 것으로 인정이 되었음을 나타내는 증서들을 선내에 보유하도록 요구하고 있다.

예를 들어, 1974년 SOLAS협약은 선박과 그 설비상태가 실질적으로 선박이 소지하는 증서의 기재사항과 일치하지 않는다고 믿을 만한 근거가 있거나 혹은 증서가 유효기간이 만료 또는 효력이 정지되었다면 統制를 행하는 공무원으로 하여금 여객이나 승무원에게 위험이 미치지 않도록 할 때까지 취항중단 조치를 취할 수 있게 하고 있다. 반면에 선박이 부당하게 출항이 지연되는데 대해서는 그로 인해 입은 손실이나 손해를 배상토록 하는 보호규정도 두고 있다.

상기 협약상 “統制” 규정에 대한 하나의 공통점은 입항할, 그리고 필요하다면 검사를 받아야 할 선박이 체약국정부나 당사국의 “항내”¹⁹⁾에서 統制가 행해진다는 것이다. 또 체약국인 港灣國은 타 체약국의 國旗를 게양하고 있는 선박이 港灣國 항

내에 있는 동안 이들 선박에 대한 검사와 統制를 당해 港灣國에 의하여 “정당하게 권한을 부여받은 공무원”에게 위임하고 있다.

2) ILO協約 147호

1976년에 채택된 ILO協約 147호는 基準未達船의 운항을 배제함으로써 항행의 효율성과 안전성의 향상, 해양환경의 보호, 선원의 건강과 안전, 및 노동조건 보호를 확보하고자 하는 것이며 그것에 관한 일정한 국제기준의 준수를 요구하고 있다. 비준국은 각각의 국내법규에 있어 147호 협약에 정한 제기준(147호 협약 附屬協約)²⁰⁾의 白國籍船에 대한 적용을 확보해야 할 수단을 강구하는 것은 협약상의 당연한 의무이고, 이것에 덧붙여 비준국의 감시기능을 外國籍船에까지 미치고자 한 것이 147호 협약의 최대 특징이다(147호 협약 제2조 (d)(ii) 및 제4조). 게다가 147호협약은 동협약 비준국에 등록된 선박에 그치지 않고 미가입 국적의 선박에 대해서도 그 효력이 미치도록 하고 있다. 그 결과 감독·감시의 정도 및 구체적 실시방법에 국가에 따라 차이가 발생하여 그것이 세계해운계에 노사를 불문하고 혼란을 초래하게 되는데, 이를 피하기 위해 세계공통의 검사시행에 대한 기준을 마련하는것이 바람직하다. 1990년에 작성된 가이드라인²¹⁾은 바로 이 목적을 위한 것이다.²²⁾ 그러나

19) 當事國의 管轄下에 있는 海上터미널을 포함한 概念(우리나라는 開港秩序法上의 港界로 보는 것이 타당하다고 봄)

20) 1. the Minimum Age Convention, 1973(No. 138); or the Minimum Age(Sea) Convention(Revised), 1936(No. 58); or the Minimum Age(Sea) Convention, 1920(No. 7);

2. the Medical Examination(Seafarers) Convention, 1946(No. 73);

3. The Prevention of Accidents(Seafarers) Convention, 1970(No. 134) (Art. 4 & 7);

4. The Accomodation of crews Convention(Revised), 1949(No. 92) except for structural and facilities modifications;

5. the Food and Catering(Ship's Crews) Conventiom, 1946(No. 68) (Art.5);

6. the Officer's Competency Certificates Convention, 1936(No. 53) (Art. 3 & 4)

21) 가이드라인은 어디까지나 147호협약의 유효한 실시를 위한 조연적 提案이며 協約도 또한 勸告도 아니다. 이런 종류의 ILO문서는 그 밖에도 있다. 또 그 명칭도 Guide-line 뿐만 아니라 “Codes of practice”, “Model code”, “Guides”등 여러가지이다. 예를 들면 “Code of practice for the safe construction and installation of electric passenger, goods and service lifts” “Guide to safety and health in dock work”등 동종의 ILO문서는 각분야에 걸쳐 20가지 이상이 나 있다. ILO 147호의 적용에 있어 統一性과 合理性을 확보하기 위한 Guide-lines for procedure: Inspection of labour conditions on board ship도 그 하나이다.

22) 1989년 10월 ILO는 1988년 11월의 제241회 理事會의 결정에 의거, ‘船內 勤勞狀態의 審査節次에 관한 專門家會議’(Meeting of Experts on Procedures for the Inspection of Labour Conditions on Board Ships, MEIBS)

이 가이드 라인의 중요한 특징은 自國籍船 뿐만 아니라 자국에 입항하는 모든 外國籍船에 대해서도 행해지는 검사의 절차를 통일하고자 한 것이다.

自國籍船에 대한 감독단속은 각각의 旗國의 권한에 속하는 것이며, 자국의 통일적이며 합리적인 방법에 따라 실시되는 반면 外國籍船에 대한 검사는 147호 협약이 정한 특징의 경우에만 행하여져야 하므로 감독절차가 일치하지 않는 경우도 있다. 그러므로 외국선에 대한 港灣國의 검사방식, 그 기준의 합리화가 요구된다.²³⁾

ILO 147호협약 제4조는 기준준수의 문제를 선박의 旗國의 관점에서가 아니라 선박의 港灣國의 입장에서 취하고 있는 것이 특징이다. 이 조항은 자국영역에 대한 주권국가 고유의 권리-협약등에 의해 상호간에 혹은 어느쪽이든 일방에 인정되는 권리에 대해-의 작용으로서의 한계내에 놓이지 않을 수 없다.²⁴⁾

이러한 港灣國의 外國籍船에 관한 사항에 대한 개입이 아주 없었던 것은 아니다. 그러나 ILO 53호협약에서도 그렇지만 어느것이나 자국영역내에서의 안전과 외부환경에 미치는 위험이 있다고 판단될 때 주의환기에 그치는 것이었다. 이에 반하여 147호 협약은 이 범위를 넘어 필요한 조치를 취할 수 있게 하고 있다. 그런 의미에서는 획기적인 것이라고 할 수 있다.²⁵⁾

147호 협약 규정의 탄생에는 SOLAS 및 ILL협

약에 관련되는 港灣國의 外國籍船에 대한 점검 (inspection) 절차규정이 IMO에서 채택된 것이 크게 영향을 미쳤다.

그러나 港灣國과 거기에 입항한 선박의 旗國이 모두 147호협약의 비준국일 때는 전술한 53호협약의 경우에 볼 수 있는 바와 같이 문제는 없다고 해도 선박의 旗國이 미비준국일 때는 문제는 그렇게 간단하지 않다.

ILO헌장 제20조는 '협약은 그것을 비준한 가맹국만을 구속한다'고 규정하고 있으며 또한 미비준국에 등록하고 있는 선박에 비준국인 港灣國의 정부가 147호 협약의 기준준수를 이유로 개입하는 것은 미비준국에 대한 국제관례에 반한다고 하는 의견도 있었다. 그러함에도 불구하고 147호 협약 제4조는 입항한 선박의 旗國이 동협약을 비준하고 있는지 아닌지는 관계없이 적용하고 있다. 입항하는 모든 선박은 당해 港灣國이 요구하는 일정한 감독내지 단속에 따르는 것은 당연하다고 하는 국제관행이 있어 왔으며, 그렇게 하는 것은 당해국의 통치행위로서 협약을 비준하는 것과는 별개인 국가의 基本的 權利라고 하는 논리로부터 도출되었다.²⁶⁾

이러한 논리를 바탕으로 만들어진 PSC는 몇가지 제한조건을 전제로 하고 있다. 즉, PSC대상이 ILO 147호 협약이 적용되는 선박(협약 제1조)이어야 하고, 정당한 영입증이어야 하고 또는 그 운항

를 개최하고, ILO 147호 협약 (商船의 最低基準)을 위한 '船內 勞動狀態의 審査: 節次 指針'(Inspection of labour conditions on board ship : Guide - lines for procedure -, 가이드라인)을 작성하였다. 이 가이드라인은 1990년 2월의 ILO理事會에 보고되어 그 承認을 얻고, ILO문서로써 간행되어 ILO 加盟國에 通報되었다.

23) 蒲章, "ILO147號條約におけるPort State Control(上)" 海事産業研究所報(No.296) 1991.2, p. 9

24) 위의 論文, p. 10

25) 1936년의 53호 '職員海技免帳協約' 제5조 제3항은 '동협약 比準國의 국가기관이 다른 비준국에 등록되어 있는 선박에서 본협약 규정에 대한 위반을 발견했을 때는 당해국은 旗國의 領事에게 통보해야 한다'고 정하고 있다. 그러나 여기에서도 분명히 介入의 실체는 通告 뿐이며 더욱이 그것은 港灣國이 53호협약의 비준국임과 동시에 선박의 旗國도 또한 그것을 비준하고 있는 국가에 한정된다. 따라서 이를 위한 검증, 통보 등의 권리의무는 53호협약을 비준하고 있는 국가에 동등하게 협약에 의해 상호간에 발생할 것이다. 이 점이 있어 147호 협약에 의한 外國籍船에 대한 개입과 이질적인 것이다. 또한 53호 협약에서의 항만국의 역할은 旗國에 대해 그 국가의 선박의 기준준수에 관련되는 결함에 대한 주의를 환기시킴에 그치는데 반해 147호 협약에서는 船內條件이 안전 또는 건강에 명백히 위험을 초래하는 것이 있을 때는 필요한 조치를 취할 수 있다고 하는 점에서 큰 차이가 있다. 위의 論文.

26) 위의 論文, p. 11

상의 이유에서(in normal course of its business or for operational reasons) 협약 비준국의 항구에 입항한 것이라고 되어 있다. 이것은 점검 (inspection)을 목적으로 하여 입항을 강제하는 것은 아니라는 점을 명백히 하고 있다.

또한 港灣國은 당해선박이 협약기준에 적합치 않다는 제보를 당해선박의 乘務員, 專門機關, 勞動組合 또는 선박의 安全(乘務員의 안전과 건강에 대한 위험을 포함한다)에 이해관계를 갖는 자로부터 받았을 때, 혹은 협약기준에 합치되지 않는다는 명백한 증거를 얻었을 때, 행동을 개시한다. 이것은 港灣國 당국이 적극적으로 협약기준 준수여하를 조사·적발하는 것은 아니고 수동적 입장에 있는 것을 나타내고 있다. 따라서 여기서 말하는 명백한 증거를 얻었을 때의 의미도 적극적으로 이것을 입수하기 위한 행동을 의미하지 않고 이따금 다른 사항을 점검하기 위해 선장 등을 심문했을 때 발견되는 것과 같은 경우를 의미한다.²⁷⁾

3. PSC의 類型

1) 단일국가(미국)에 의한 港灣國統制

1970년대에 들어서면서 미국을 포함한 선진국을 중심으로 자국의 영해내에서의 항해안전확보 및 해양환경보호를 목적으로 입출항하는 外國籍船舶을 대상으로 자국내 입법조치를 근거로 검사를 실시해 왔다. 현재는 港灣國統制의 시행을 지역간 諒解覺書에 의하여 설치하는 나라가 많아지고 있지만, 중동지역 등, 그러한 시스템이 없는 지역에서는 地域間 協力體制에 의한 PSC보다는 통제정도가 약하고 국가마다 정도의 차이는 있지만 자국 법령에 규정하여 國際協約상의 규정을 이행하고 있다. 그러나 미국은 반대로 地域間 協力體制에 의한 PSC보다도 통제정도가 강력하고 특수한 체제를 갖추고 있는데, 이를 구체적으로 살펴 보면 아래와 같이 자국법에 의하여 통제대상(자국 기준으로 정한 基準未達船)과 통제등급을 정하고 있다.

(1) 基準未達船의 정의

基準未達船이란 선체, 선원, 기관, 구명설비, 방화설비 및 오염방지설비가 다음과 같은 이유로 실질적으로 미국법 또는 國際協約이 요구하는 기준에 미달하는 선박이라고 정의하고 있다.

- ① 미국법 또는 國際協約이 요구하는 주요설비 또는 장치의 결여
- ② 설비기준이나 장치가 미국법 또는 國際協約의 해당규정에 위배되는 경우
- ③ 선박의 구조 또는 주요설비의 실질적인 노후
- ④ 미국법 또는 國際協約이 요구하는 운항기준 및/또는 최저승선기준의 부적합
- ⑤ 관련증서의 결함 또는 선원자격의 결여

(2) 統制對象

統制의 對象은 당해선박 뿐만 아니라 선주, 船級 및 旗國을 포함하고 있다.

① 統制對象船主: 國際協約의 권한위임에 따라 미국의 港灣에서 출항정지를 당한 모든 선박의 선주, 운항자 또는 관리자를 포함하고 이들이 소유하고 있는 모든 선박에 대하여 PSC를 시행

② 統制對象船級: 미해안경비대(USCG)가 결정하는 것으로 IMO決議書 A.739(18) “主官廳을 대행하는 기관의 권한에 대한 지침서” 附屬書 2의 규정에 적합하지 아니하거나 출항정지를 당한 비율이 평균치 이상인 船級

③ 統制對象旗國: 당해 旗國船舶의 출항정지비율과 다른 모든 旗國船舶과의 비율을 비교 계산하여 평균치를 넘는 旗國

(3) 統制의 等級

USCG 검사관은 그 선박에 부여된 統制等級에 따라 승선점검을 실시할 대상선박을 결정하게 된다.

① 統制等級 I: 統制等級 I에 해당하는 선박은 미국항구에 입항하기 전에 검사를 받아야 하며 검사결과 발견된 사항은 반드시 입항전에 시정되어야 한다.

27) 위의 論文

② 統制等級 II : 하역작업 시작 전 또는 여객 하선직후에 검사를 받아야 하며 결함사항이 있는 경우에는 적하작업이나 여객의 승선전에 시정되어야 한다.

③ 統制等級 III : 입항후 검사를 받으면 되며 결함사항은 출항전에 시정하면 된다.

④ 統制等級 IV : 상기 統制等級에 해당하는 결함사항을 가지지 아니한 선박으로 승선점검 대상이 되지 않지만 責任船舶檢查官 또는 港長の 재량에 따라 승선점검을 실시할 수 있다.²⁸⁾

USCG 基準未達船 保有船籍 LIST

국 명 (Flag State)	IR(%)	위반척수 (Intervention)	입항척수 (Fleet Size)
도미니카 공화국	25.0	3	12
벨리제	14.12	12	85
베네주엘라	6.52	6	92
혼두라스	6.16	13	211
콜롬비아	5.41	2	37
말타	5.15	31	602
루마니아	4.94	4	81
세인트빈센트	4.30	12	279
우크라이나	4.11	3	73
아르헨티나	4.08	2	49
사이프러스	3.80	62	1,630
터키	3.48	7	201
안티구아/바부다	2.29	4	175
이탈리아	2.12	5	236
인도	1.86	3	161
바하마	1.84	27	1,471
파나마	1.81	60	3,319
러시아	1.74	4	230
World Scale	1.70		

* IR : Intervention Ratio(위반율)
 * 입항척수(Fleet Size) : 1992년 부터 1994년 까지 미국에 기항한 동일국적의 선박으로서 입항회수가 아닌 서로 다른 선박척수의 합계(동일한 선박이 10회 입항하여도 1척이 됨)

자료) US Coast Guard

USCG는 1992년 1월 부터 1994년 까지 3년에 걸쳐 港灣國統制를 가동하여 왔으며 그 결과 평균 위반 건수보다 많은 위반수치를 기록한 상선대의 船籍國을 지목, 해당국의 모든 선박이 미국 입항시에 강도 높은 임검을 받도록 하고 있다.

2) 지역協力體制에 의한 港灣國統制

IMO와 ILO의 해사협약에 규정되어 있는 港灣國統制 제도가 旗國統制를 보완하는 것이라 하여도, 현재 衰落 혹은 비효율적인 旗國履行에 대한 문제에 대처하기 위해서는 旗國이 IMO/ ILO의 PSC기준을 이행함으로써 港灣國統制의 수행을 원활하게 하는데 더 큰 관심을 기울이고 있다. 地域間 協力體制에 대한 PSC설치가 바로 그것이다.²⁹⁾ 또한 IMO는 가능한한 많은 선박이 검사받을 수 있도록 보장하고 각국 정부로 하여금 부족한 자원을 공동 분담하도록 하는 지역간 港灣國統制 시스템의 확대를 권고하고 있다.³⁰⁾

첫번째 지역간 港灣國統制시스템은 1982년 PSC에 관한 파리諒解覺書(Pari's Memorandum, 이하 파리MOU)에 의하여 유럽에 설치되었다.³¹⁾ 諒解覺書에 서명한 국가수는 현재 16개국으로 늘어났다. 1992년 12월 라틴 아메리카와 카리브해의 여러 국가가 지역간 港灣國統制 협정에 서명하였으며, 또 다른 시스템이 아시아·태평양과 카리브해

28) Targeting Matrix(標的船舶 優先檢査 制度)적용

현재 미국이 실시하는 이 제도는 현존 PSC의 효율성 제고와 관련하여 가장 강력한 수단이다. 이는 前過記錄과 같은 데이터베이스 기록을 활용하여 우선점검 대상선박을 포착하고, 船舶·船主·船級·船籍國까지 영향을 미치기 때문이다.

29) William A.O.Neil, Better Standards, Training and Certification - IMO's Response to Human Error, IMO Circular Letter, No. 1757, Aug. 15, 1994, p. 14

30) Ibid.

31) 1982년 파리MOU는 1978년 유럽 8개국이 헤이그에서 채택한 Hague Memorandum이 그 前身이다. Hague Memorandum은 ILO협약 147호의 기준을 충족하는지의 여부를 점검하기 위하여 설치되었는데, 같은 해 아모

에 서명하여 발효가 되었거나 발효를 기다리고 있다.

(1) PSC에 관한 파리諒解覺書

유럽 14개국³²⁾이 '82년 1월 26일 港灣國統制에 관한 諒解覺書를 채택하여 '82년 7월 1일 부터 지역간 港灣國統制를 실시하고 있다. 諒解覺書의 주요내용을 보면

① 각국에 입항하는 외국선박에 대한 효과적인 港灣國統制 실시

② 國旗差別禁止

③ 입항 선박척수의 25%에 대하여 統制

④ 諒解覺書의 목적 달성을 위하여 국가간 협조 체제 유지

각국 主官廳은 PSC 諒解覺書의 목적을 달성키 위해 승선점검을 실시하며 승선점검결과 國際協約에서 요구하는 유효한 증서나 서류가 없거나 선박의 상태, 설비 또는 선원이 관련협약의 요건에 실질적으로 일치하지 않는다는 명확한 근거가 있으면 보다 상세한 점검을 실시한다. 그리고 선박의 점검결과 결함이 발견되면 선박의 출항전에 시정 조치를 하도록 하는 등 출항정지를 포함한 적절한 조치를 취하도록 되어 있다.

각국 主官廳은 港灣國統制點檢을 실시하고 그 내용을 정해진 양식에 따라 세인트 말로에 있는 본부에 정보를 보내게 되며, 각 港灣國은 정보시스템에 축적된 정보를 이용하여 효과적인 港灣國統制 실시를 보장하고 있다.

1990년 부터 1993년 까지 유럽지역 PSC 실적을 보면 검사비용 뿐만 아니라 억류비용도 계속 높아지고 있다. 특히 1994년도의 경우에는 억류비용이 1993년에 비하여 6.7%가 증가하였고 파리 MOU의

평균치를 상회한 旗國 23개국에 대해서는 1995년 7월 1일 부터 1년간 PSC의 요주의 대상으로 삼을 것을 결정하였는데, 23개국 중에는 주요 便宜置籍國과 파리 MOU의 가맹국도 포함되어 있다.

연도별 파리MOU의 PSC실적

구분 \ 연도	1990	1991	1992	1993	1994
선박검사척수(척)	13,995	14,379	14,783	17,294	10,694
검사비용(%)	23.0	23.7	23.8	26.1	26.8
선박억류척수(척)	448	525	588	1,993	1,597
억류비용(%)	4.48	5.20	5.62	8.23	14.9

자료) 1994 Annual Report of the Paris MOU

(2) PSC에 관한 아·태지역 諒解覺書

아시아 태평양 지역간 港灣國統制(Tokyo Memorandum)는 18개국이 참가하여 일본에서 결성되었다. 그 주요내용은

① 각 主官廳은 자국에 입항하는 외국상선이 關聯國際協約에 적합한지를 확인하기 위한 효과적인 港灣國統制體制를 갖추고 유지한다.

② 각 主官廳은 연간 점검비용을 정하고 2000년까지는 지역내에서 운항하는 총선박의 50%를 점검하는 것을 목표로 한다.

이 지역간 港灣國統制의 근거가 되는 關聯國際協約은 '66 ILL, '74/'78년 SOLAS, '73/'78 MARPOL, '78 STCW, '72 COLREG, '76 ILO 149이고, 기타 여러가지 關聯指針³³⁾이 있다.

코 카디즈호 油類流出 事故로 인하여 船上에서의 作業 및 居住環境 뿐만 아니라 海上安全 및 汚染防止를 위한 보다 광범위한 규제의 필요성이 대두되었다. 이에 IMO協約의 관련근거를 포함한 적극적인 변화를 시도하여 등장한 것이 파리MOU이다. Peter B. Payoyo, "Port State Control in Asia-Pacific-An International Legal Study of Port State Jurisdiction-", Institute of International Legal Studies, Univ. of the Philippines Law Center, 1993, pp. 69~71

32) 최근에 폴란드, 캐나다가 참가하여 현재는 16개국

33) 港灣國統制 외국적선박 점검시 준수해야 할 지침
-선박의 統制를 위한 절차(IMO 決議書 A.466(12))
-안전배승 원칙(IMO 決議書 A.481(12))

-MARPOL 73/78의 부속서 I에 의한 선박 및 排出統制를 위한 절차(IMO 決議書 A.542(13))

그러나 이 諒解覺書에서는 한·일 항로 및 동남 아항로에 취항하는 우리나라 선박 대부분이 ILO 92호 협약의 기준에 미비됨을 감안하여 ILO 147호 협약을 적용함에 있어 ILO 92호는 1994년 4월 1일 전에 건조된 선박에 대하여 선박의 구조 또는 주거시설을 포함한 시설은 어떠한 변경도 초래하지 않도록 하고 있다. 점검절차는 主官廳이 PSC 諒解覺書의 목적을 달성하기 위해 승선점검을 실시하며, 승선점검결과 유효한 증서나 서류가 없거나 선박의 상태, 설비 또는 선원이 관련 협약의 요건에 실질적으로 일치하지 않는다는 명확한 근거가 있으면 보다 상세한 점검을 실시할 수 있도록 하였다. 또 선박의 결함이 안전과 승무원 및 여객의 건강 또는 환경에 유해하다는 명백한 증거가 있을 경우 主官廳은 선박이 출항전에 결함사항이 시정되었는지 확인해야 하며, 이를 위해 출항정지를 포함한 적절한 조치를 취하도록 되어 있다.

主官廳은 점검결과를 캐나다 오타와에 있는 해안경비대로 송부하여 다른 主官廳이 PSC를 행할 外國籍船舶을 선택하는데 참고할 수 있도록 한다.

1994년 아태지역 국가가 시행한 港灣國統制의 결과는 아래와 같다.

- 주 1) 캐나다의 입항척수는 태평양 연안쪽 항만의 경우, 전체 입항척수는 2,802척
- 2) 한국의 경우 도쿄MOU에서는 선박검사척수가 198척으로 되어 있지만 해운항만청의 통계를 기초로 267척으로 수정하였다.

(3) 남미지역 港灣國統制 諒解覺書(Latin American Memorandum)

내용 및 절차는 상기의 지역간 PSC양해각서와 유사하나 통제근거가 되는 關聯國際協約中에서 ILO 147호 협약이 빠져 있다.

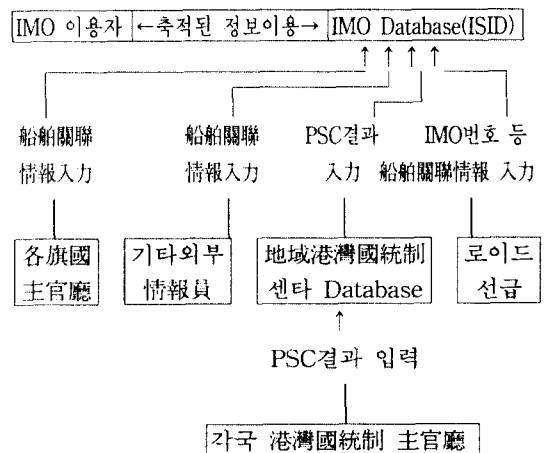
도쿄MOU 지역국가의 PSC실적

구분 국가명	입항선박척수 (척)	선박검사척수		역류선박척수	
		(척)	검사율(%)	(척)	역류율(%)
호주	2,743	1,949	71.1	129	6.6
캐나다	1,382	450	32.6	33	7.3
중국	5,281	1,041	19.7	2	0.2
홍콩	4,630	70	1.5	13	18.6
일본	7,244	2,582	35.6	41	1.6
한국	5,196	267	5.2	0	0.0
말레이시아	3,589	58	1.6	2	3.4
싱가폴	8,214	57	0.7	1	1.8
바누아추	37	4	10.8	0	0.0

자료) Draft Report of the Kuala Lumpur meeting

3) 世界協力體制에 의한 港灣國統制

IMO에서는 안전 및 환경보호를 위하여 각 國際協約의 준수여부를 강력하게 統制할 필요성과 港灣國統制에 관한 지역협조체제의 중요성을 강조,



- MARPOL 73/78 부속서 II에 의한 선박 및 배출을 위한 절차(IMO MEPC 決議書 MEPC 26(23))
- 선박의 안전과 오염의 방지에 관한 운항요건의 統制를 위한 절차(IMO 決議書 A. 742(18))
- 국제해사위험물규칙(IMDG)의 규정

地域協力體制에 의한 PSC유형

구분	유럽지역 Paris MOU	남미지역 Acuerdo de Vina del Mar	아태지역 Totyo MOU
參加國 Authorities which adhere to the MOU	16개국 캐나다, 벨지움, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 아일랜드, 이태리, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 포르투갈, 스페인, 스웨덴, 영국	5개국 아르헨티나, 브라질, 칠레, 쿠바, 우루과이	12개국 호주, 캐나다, 중국, 홍콩, 일본, 한국, 말레이시아, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니, 러시아, 싱가포르, 바누아츠키
準會員國 Authorities which have signed but not yet accepted agreement		6개국 콜롬비아, 에쿠아도르, 멕시코, 파나마, 페루, 베네주엘라	6개국 피지, 인도네시아, 필리핀, 솔로몬군도, 태국, 베트남
協力國 Co-operating authorities	크로아티아, 일본, 러시아, 미국		
옵저버국 Observer authorities			미국
옵저버기구 Observer organization	IMO, ILO	IMO, ROCRAM	IMO, ILO, ESCAP
檢査目標率 Target inspection rate	발효일로부터 3년내 국가당 25%의 연간 검사율	발효일로부터 3년내 국가당 15%의 연간 검사율	2000년까지 지역국가 전체의 연간 50%의 검사율
關聯協約 Relevant instrument	LL 66 LL PROT 88 SOLAS 74 SOLAS PROT 78, 88 MARPOL 73/78 STCW 78 COLREG 72 ILO NO 147	LL 66 SOLAS 74 SOLAS PROT 78 MARPOL 73/78 STCW 78 COLREG 72	LL 66 SOLAS 74 SOLAS PROT 78 MARPOL 73/78 STCW 78 COLREG 72 ILO NO 147
管理機關 Governing body	Port State Control Committee	Port State Control Committee	Port State Control Committee
事務局 Secretariat	네덜란드 리스윅 Netherlands Ministry of Transport and Public Works(Rijswijk)	브에노스아이레스 Prefectura Naval Argentina(Buenos Aires)	도쿄 Tokyo MOU Secretariat
정보센터 Database centre	Centre administratif des affaires maritime(CAAM) (Saint-Malo)	Centro de informacion del acuerdo latinamericano (CIALA) (Buenos Aires)	Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS) (Ottawa)
公式使用言語	영어, 불어	스페인어, 포르투갈어	영어
署名日	1978년 3월 2일	1992년 11월 5일	1993년 12월 2일
發效日	1982년 7월 1일	-	1994년 4월 1일

자료) First Seminar on Port State Control Officers, Singfure, 27~29, Mar.1995

1991년 決議書 A.682(17) '선박과 배출의 統制에 관한 지역협력'을 채택하였다. 현재 각 地域協力體制로 실시되는 港灣國統制는 역내 국가들간에서 정보교환을 위한 데이터베이스 구축으로 基準未達船 배제를 하도록 하고 있으며, IMO에서도 현재 지역적 또는 국가별로 시행되는 港灣國統制 점검결과를 IMO에 통보토록 하여 ISID (International Ship Information Database)를 구축하고 이 지구상에서 基準未達船을 완전히 퇴치코자 운영위원회를 구성하여 연구중에 있다.

4. 乘務員에 대한 運航要件 점검

旗國의 협약의 준수를 과거보다도 장래에 보다 효율적으로 할 수 있도록 보장한 중요한 조치가 運航要件(Operational Requirements), 즉 선원의 자기직무에 대한 수행능력을 港灣國統制 検査官이 점검할 수 있도록 한 1994년 5월 SOLAS협약 개정이 그것이다. 신설된 협약 제11장, 4규칙에서 PSC検査官은 "선박안전에 관한 필수적인 선내에서의 절차를 숙지하고 있지 않다는 명백한 증거가 있을 때" 運航要件을 점검할 수 있도록 하였다. 제11장은 1996년 1월 1일 부터 默示的受諾節次(Tacit Acceptance)³⁴⁾에 의하여 강제로 시행이 될 것이다. 1993년 11월 IMO총회에서 채택된 決議書 A.742(18) 附屬書에 들어 있는 절차를 참고할 필요가 있다. 決議書는 統制節次와 관리책임 및 안전배승 원칙을 다룬 지금까지의 수많은 決議書에 대하여 언급을 하였지만 해상안전 혹은 해양오염방지에 대한 인적요인의 영향에 대해서는 분명하게 논하지 않았다. 港灣國은 당해 선박에 대하여 IMO기준의 이행방법을 청취할 수 있을 뿐만 아니라 선박, 특히 여객선과 상당한 위험이 나타날 지도 모르는 선박에 대한 선원 각자의 임무 등 運航要件에 있어 선원의 자질을 평가할 필요성을 인정하고 있다.³⁵⁾

PSC 運航要件 점검은 선박운항상의 결함, 적절

하게 수행되지 않은 화물작업, 운항과실로 야기된 사건에 대한 당해선박의 연루, 가장 최근의 비상배치표(Muster List)의 부재, 선원상호간 의사소통의 어려움 등과 같이 "명백한 근거"가 있을 때에만 가능하다. 검사관이 運航要件點檢을 수행하기 위해서는 특별하게 관심있는 분야를 선택하여, 승무원들이 비상배치표에 있는 그들의 임무를 숙지하고 있는지, 선원상호간 의사소통 여부, 소화 및 퇴선훈련, 선박의 손상통제도 및 화재통제도의 숙지 정도, 선교운영, 화물작업 및 기관의 운전, 지침서와 매뉴얼에 대한 이해능력을 확인하는 것을 포함하고 있다. 또한 지침서는 오염방지에 대한 運航要件도 포함하고 있다. 이러한 요소를 어떻게 평가(assess)하는지에 대하여 상세한 지침이 附屬書에 마련되어 있다. 평가를 마치고 나서는, 선원의 운항에 대한 숙련도가 선박이 항행하는데 충분하다든지 혹은 "숙련도가 더 요구된다"라든지를 판단하여 전문가로서의 결정을 내려야 한다. 만약 필요하다고 판단될 때 선박을 억류하는 절차가 決議書 A.481(XII)에 있다.

5. 海難調査에 관한 國際共助體制

海難調査의 궁극적인 목적은 비슷한 종류의 海難發生을 방지하고 나아가 해상안전을 향상시키는 데 있다. 중요한 점은 海難調査는 당해 海難關聯자들의 잘못을 따지거나 비난하기 위한 것이 아니라는 사실이다. 물론 현실적으로 해기면허 또는 자격증에 대한 행정적 조치를 취하는 경우가 있으나 이는 어디까지나 교정적인 것이지 처벌은 아니다.

그런데 이러한 해상안전에 기여할 목적으로 수행하는 해난조사도 제3국선박이 港灣國 영해내에서 海難을 일으켰을 경우, 港灣國 調査官이 당연히 조사를 할 수는 있지만 당해 선박 혹은 그 旗國의 동의가 없으면 海難調査를 할 수 없는 것이 현실이다. 좌초, 기관사고와 같은 단독사고는 물론이고 港灣國(혹은 沿岸國)소속 선박과 충돌하여도

34) 採擇된 改正案이 정해진 수만큼의 국가가 거부하지 않는 한 정해진 날로 부터 發效되는 方式

35) William A. O'Neil, op cit., pp. 12~14

마찬가지로 海難調查의 수행이 대단히 어렵다.

1989년 10월에 채택된 바 있는 海難事故 調查에 있어 국가간 협력을 위한 IMO결의서 637호³⁶⁾가 탄생하게 된 배경이 리베리아로 移籍한 미국선주의 순양여객선(Cruise Ship)들이 자주 미국연안에서 안전문제와 海難事故를 유발함에 따라, 그에 대한 제반 法的 管轄權 문제가 대두 되었기 때문이다.³⁷⁾

그러나 IMO 결의서 637호는 海難事故 調查에 있어 통일원칙을 명백하게 다루고 있지 않고 있어 일부 선진국(호주와 영국)에서는 사고조사를 위한 기본적인 원칙을 제안하기도 하였다.³⁸⁾

한편, 航空機事故 調查는 국제민간항공기구(ICAO)가 설립되어 있어서 이미 국제화개념이 도입되어 있다. 캐나다의 운수통신부는 IMO결의서 637호가 海難事故에 있어 국제화에 관한 규정이 되어 있는데 착안하여, 대형유류오염사고와 같이 연안 수개국까지 영향을 미치는 海難事故에 있어서 海難調查의 국제화개념을 도입하여 조사결과를 각국에 널리 알림으로써 같은 사고가 나지 않도록 한다는 취지로 海難事故 調查官國際會議(MAIIF : Marine Accident Investigators International Forum, 이하 MAIIF)를 설립하였다.³⁹⁾

IV. 우리나라의 PSC와 制度的 對處方案

1. 우리나라의 PSC

1) 외국선박감독요령

우리나라 항만에 입출항하는 外國籍船舶에 대한 PSC시행을 위하여 船舶安全法 14조, 船員法 114조, 船舶職員法 제17조 및 海洋汚染防止法 제33조에 근거한 외국선박의 감독요령을 해운항만청 고시(1986년 7월 11일 해운항만청 告示 제 86-14호, 1994년 12월 개정)로 제정하여 PSC시행을 위한 統制節次를 마련하고 있다. 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

감독⁴⁰⁾의 대상은 ILL, COLREG, SOLAS, MARPOL, STCW, ILO 147호 협약의 적용여부와 당해선박이 관련협약의 적용톤수 대상인지 여부를 불문하고 우리나라 영해내에 있는 모든 외국선박에 대해 적용하고 있다(제2조). 海運官廳은 외국선박의 감독을 위하여 船舶檢查官으로 하여금 선박에 출입하여 선박의 구조 및 시설, 승무원의 자격요건, 안전운항능력 등이 관련협약의 제반기준에 적합한지 여부를 검사하게 할 수 있다(제4조 1항).

船舶檢查官은 선장이 유효한 관련협약 증서를 제시하지 못할 경우 해당협약에 관계되는 사항에 대하여 검사를 시행하며, 선장이 유효한 관련협약 증서를 제시하였더라도 다음의 하나에 해당될 경우에는 검사를 시행할 수 있다. 즉, ① 외국정부로부터의 결합통보가 있는 경우, ② 선장 또는 선원으로 부터의 결합신고가 있는 경우, ③ 선박구조 등이 외관상 현저하게 협약기준에 적합하지 아니하거나 또는 그럴 우려가 있다고 인정되는 경우

36) Co-operation in Marine Casualty Investigations, 19 Oct. 1989, IMO Res. A.637(16)

37) Michael J.Sobey, International Cooperation in Maritime Casualty Investigations; an Analysis of IMO Resolution A.637(16), Maritime Policy and Management(Vol.20, No.1.3-29, 1993), Talor & Francis, pp. 3~4

38) 해난사고가 발생했을 경우, 旗國과 상당이해국가는 調查國을 결정하고, 調查國의 調查權을 침해하지 아니하며, 3국 이상인 경우에는 調查時期를 협의 결정하도록 한다. 국가간 海難調查協力에 합의하면 주책임국은 상당이해국가를 초청하여 調查를 하게 하고 旗國 이외의 상당이해국이나 沿岸國이 調查를 할 경우 旗國은 선원을 調査에 참여시켜야 한다. 또한 모든 국가는 海難情報를 교환하여야 한다고 하고 있다. 旗國의 영해내에서 海難이 발생하여 旗國이 調查를 한 경우 기타 상당이해국에 통보 조치하도록 하고 있다. 또한 沿岸國의 영해내에서 海難이 발생하여 沿岸國이 調查를 한 경우, 旗國이나 기타 상당이해국에 통보 조치하여야 하지만, 沿岸國은 海難

39) 이 MAIIF 1차(1993년, 호주), 2차(1994년, 홍콩)회의를 거치는 동안 이제 겨우 현장을 축조 심의하는 단계를 마쳤으며 3차회의에서는 海難調查를 위한 구체적인 실천과제가 거론될 것이 예상되지만 각국의 海難審判制度의 특수성이 거론되면서 구체적인 실천단계에 까지 이르기에는 현실적으로 어려움이 많다.

40) 監督보다는 統制(control)란 표현이 타당

(제5조 4항) 등이다. 船舶檢査官은 臨檢結果 선박 구조 등이 협약기준에 적합하지 아니한 경우 점검 결과서와 결함시정지시서를 작성하여 선장에게 교부하고 결함지적 사항에 대하여 시정지시를 하여야 한다(제6조 1항·2항).

그리고 海運官廳은 선박이 시정명령을 내린 곳에서 수리 등을 할 수 없는 경우 또는 기타 합리적인 사유가 있다고 인정될 경우에는 수리 등을 할 수 있는 가까운 항이나 계선지 까지 당해 선박의 회항을 허용할 수 있도록 하고 있다(제7조 1항). 또한 海運官廳은 臨檢節次에 관한 규정(제5조)에 의한 臨檢結課 선박구조 등이 협약기준에 현저히 미달하여 항행을 계속하는 것이 인명 또는 재산에 위험을 주거나 해양환경의 보전에 장애를 미칠 염려가 있다고 인정되는 경우에는 즉시 당해 선박의 항행을 정지시키고 지정서식의 항해정지명령서를 선장에게 교부하여야 하며(제8조 1항), 그 사실을 기국의 領事나 영사부재시에는 外交代表 또는 海事當局을 통하여 기국정보에 통보하고 MOU사무국과 IMO에도 통보하여야 한다(제8조 3항). 그러나 행행정지된 선박이 수리 등의 필요한 조치를 취하여 항해정지의 원인이 소멸된 경우는 즉시 항행을 허용하여야 한다고 규정하고 있다(제9조).

2) PSC시행실태

港灣國統制에 관한 선박검사는 국내항에 입항하는 전 外國籍船舶을 그 대상으로 하였지만 정박기간이 짧은 선박은 유예하기도 하였다. 이들 선박은 海運港灣廳 船舶檢査官이 직접 乘船臨檢을 시행하고 있으며, 만약 지적사항 중에서 감항성에 영향을 미치는 중대한 결함 사항이 발견되면 시정

후 출항을 시키고 있으나, 기타 경미한 결함 사항은 현지 또는 기항을 정하여 시정할 수 있도록 명령하고 있다.

그런데 1994년 아·태 지역 港灣國統制에 관한 諒解覺書가 채택이 되고 외국의 선박에 대한 검사가 강화됨에 따라 海運港灣廳은 1994년 초반에 검사관 인력을 대거 증원하기는 하였지만, 아직 港灣國統制 검사를 효율적으로 수행하기에는 상당수가 부족한 실정이다.⁴¹⁾ 외국선박에 대한 PSC검사비용은 오히려 해마다 감소하고 있으며, 선진 해운국의 수준에 비하여 그 비율도 현격하게 미달된다.

우리나라의 外國籍船舶檢査 實績

구분	'92	'93	'94
입항척수	4,198	4,535	5,196
검사시행척수	396	288	267
비율(%)	9.4	6.4	5.2

2. PSC 定着方案

PSC가 우리나라에 정착하려면 立法的, 技術的으로 先行되어야 할 것들이 많다. 관련국제협약을 국내법화한 규정은 실질적으로 국제기준과 형평이 맞는지에 대한 재검토가 필요하고, 기술적으로도 국제수준의 검사능력이 완비되어야 할 것이다.

1) PSC에 대한 입법적 보완이 필요

海事法에 PSC관련 규정은 원칙적인 내용이어야 하고 告示(外國船舶監督 要領)는 PSC 세부절차와 지침을 규정하여야 할 것이다. 그런데 각 관련법규 대부분이 '外國船舶의 監督'이라는 제목으로 규

41) 선박검사관의 비입급 국적선 검사실태

검사인력		검사실적	1인당 매월검사척수	척당 검사소요기간		
				전 체	선체검사	기관검사
선체 : 35	59명	4,538척	6.4척	4.7일	2.8일	1.9일
기관 : 24						

주 1) 1994년 기준

2) 본청의 船舶檢査官은 제외

정하고 있지만, 실질적으로 국제협약상의 PSC 원칙과는 거리가 있다. 현행 규정 모두가 실질적으로 PSC가 강화되기 이전에 입법된 것이기 때문에 현실적으로 괴리감이 있는 규정은 현실에 맞게 改正하여야 할 것이다. PSC를 규정한 법률 중 대표적인 법률인 船員法과 海洋汚染防止法의 개정방향과 漁船法의 입법방향을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 선원법

船員法 제114조의 규정과 같이 단순히 海難事故 유발시에 사후적인 대응보다는 실제 港灣國統制의 원래 의미라 할 수 있는 사전예방을 위한 안전증진 및 환경보호적 측면을 고려한다면 港灣國統制의 본래의 의미와는 맞지 않는다.⁴²⁾ 외국선박의 海難事故가 발생한 후에야 STCW협약에서 규정한 항해당직근무만 설 수 있도록 문서로 요청하는 현재의 조치로는 미약하기 때문에, 해난사고 발생 전이라도 안전과 연안환경에 위해를 가할 우려가 있는 것만으로도 그러한 조치를 취할 수가 있어야 할 것이다.⁴³⁾

그리고 SOLAS협약상 1996년 1월 1일 부터 강제적으로 시행되는 승무원의 運航要件 점검⁴⁴⁾과 관련한 강화되는 PSC체제에 대비하고, 지역간 PSC와 균형을 맞추기 위해서라도 船員法에도 이 내용을 명문화 하여야 하고, 船舶職員法 제17조도 運航要件 점검관련 내용을 세분화 시키는 등, 제반

법적 준비를 서두를 할 필요가 있다.

(2) 海洋汚染防止法

海洋汚染防止法은 MARPOL을 국내법화 한 것으로서 船舶安全法과 마찬가지로 外國籍船舶이 해양환경에 위해를 가할 수 있다는 명백한 근거가 있으면, 관련증서와 일체의 배출과 관련된 사항을 점검할 수 있는 근거조항의 보완이 필요하다고 본다.

현행 PSC규정인 제33조(外國船舶의 監督)는 단지 해운항만청장이 우리나라의 항구 또는 연안에 있는 외국선박에 설치된 海洋汚染防止 設備 등에 있어 국제협약의 기술상의 기준에 적합하지 아니하다고 인정되는 경우에 그 선장에 대해 시설의 交替, 改造 또는 修理 등의 조치를 명하게 하고 있다.

MARPOL에는 본 규칙에 따라 증서를 비치하여야 하는 선박은 당사국의 관할하에 있는 항구 또는 해상터미날에 있는 동안 항만국으로부터 정당하게 권한을 위임받은 檢査官의 검사를 받게 하고 있다. 그리고 원칙적으로 증서의 기재사항과 설비의 상태가 실질적으로 일치하지 않으며 證書의 확인에만 그치고 있다. 또한 유효한 證書가 없으면 항만국은 당해 선박의 출항을 지연시키는 조치를 취할 수 있고, 가까운 수리장소로 가는 것을 허가하고 있다(協約 제5조 2항).

42) 船員法 제114조(外國船舶의 監督)

- ① 海運港灣廳長은 外國船舶이 대한민국 領海안에서 다음 각호의 1에 해당하게 된 경우에 그 선박의 航海當直이 “1978년선원의훈련·자격증명및당직근무의기준에관한국제협약”이 정한 항해당직기준에 따라 항해당직을 실시하지 아니하고 있다고 인정되는 때에는 그 선박의 船長에게 航海當直基準에 따른 航海當直을 실시할 것을 문서로 통고할 수 있다.
 - 1. 충돌 또는 좌초한 경우
 - 2. 海洋汚染防止에 관한 國際協約에 위반하여 기름이나 그밖의 물질을 배출한 경우
 - 3. 선박운항의 안전에 관한 법령에 위반하여 항행하거나 선박운항의 안전을 저해하는 항행을 한 경우
- ② 海運港灣廳長은 제1항의 규정에 의한 通告에도 불구하고 ……航海當直을 실시하지 아니한 경우에…… 그 선박의 항행정지를 명하거나 그 항행을 정지시킬 수 있다.
- ③ ……그 처분을 계속할 필요가 없는 경우……그 처분을 취소하여야 한다.

43) 海難審判法 제2조의 海難事故의 정의에 의하면 해난사고는 船員法 제114조 1항 3호의 선박의 安全과 運航이 저해된 경우도 포함한다.

44) 도쿄MOU를 포함하여 지역간 PSC 諒解覺書는 이미 運航要件에 대한 점검을 할 수 있도록 명문화 되어 있으며, PSC 地域協力體制에 비준(혹은 가입)된 국가에 입항하는 선박에는 運航要件點檢이 적용되고 있다는 사실을 주지하여야 한다.

국내법과의 규정을 비교하여 보면 우선 국제협약의 기술상 기준에 적합하지 아니하다고 인정되는 경우가 MARPOL규정에 의한 證書와 그 設備狀態를 대조하여 확인할 수 있는 것이 대부분으로 판단되지만 이것은 類推解析일 뿐이다. 인정되는 경우를 구체적으로 규정하여야 한다. 국내법상의 규정은 해운항만청장이 판단을 내려 인정을 하더라도 그 인정을 위한 검사의 주체가 누구인지 규정이 안되어 있으며(海運港灣廳 職權인지 海運港灣廳 檢査官인지), 국제협약상 기본적인 증서의 확인도 규정되어 있지 않다. 또한 시설의 交替, 改造 또는 修理 등을 위하여 어떠한 절차에 대해서도 규정하고 있지 아니하여 원칙적으로 PSC의 규정에 충실하지 못하고 있다고 볼 수 있다. 이 규정은 국제협약의 내용을 그대로 규정함이 타당하다고 생각된다.

더구나 MARPOL 附屬僽에 運航要件에 대한 점검 규정이 신설되고 1996년 3월 부터 효력이 발생하게 되는데, 현재 우리가 비준한 MARPOL 附屬僽의 범위내에서 외국적 선박에 대하여 승무원의 運航要件을 점검할 수 있는 관련조항의 마련도 있어야 할 것이다.

(3) 漁船法

國際協約상 漁船은 어패류 채취·포획에 종사하는 선박(Fishing Vessel)이다. 그러나 우리나라 漁船法에서 漁船이라 함은 수산 동식물을 포획·채취 또는 양식하는 어획물운반업 또는 수산제조업에 종사하는 선박을 포함하고 있다(漁船法 제2조 1항). 1977년 漁船安全에 관한 트레몰리노스 협약이 발효되지 않은 상황에서⁴⁵⁾ 漁船(國際協約상)은 PSC점검할 수 있는 그 근거가 없기 때문에 港灣國에서의 통제는 불가하다. 반면 우리나라 漁船法상 순수 어업에 종사하는 선박외에 漁船으로 되어

있는 어획물운반업과 수산제조업에 종사하는 선박 모두가 엄연하게 國際協約상 일반 화물선이기 때문에 港灣國의 통제의 대상이 됨을 주의할 필요가 있다.⁴⁶⁾

마찬가지로 국내법인 漁船法에도 PSC점검을 할 수 있는 관련규정을 두어 외국적의 어획물운반선과 수산가공선에 대해서 PSC점검을 할 수 있게 명문화 하는 것이 가장 합당하겠지만, 현실적으로 漁船에 대해서는 관계 국가기관이 漁船을 검사하지 않고 있기 때문에 위임규정을 두어 해운항만청에서 어획물운반선과 수산가공선에 대한 PSC점검을⁴⁷⁾ 수행할 수 있게 하는 것이 가장 바람직하다고 본다.

2) 船舶檢査官의 양성과 PSC검사기능의 강화

1996년부터 外國籍船에 승무한 선원에 대하여 運航要件을 점검하려면 우선적으로 船舶檢査官은 선박운항과 관련한 전문지식 뿐만 아니라 영어로 전문적인 대화까지도 가능하여야 한다. 물론 IMO의 旗國協約遵守小委員會(FSI)에서도 港灣國檢査官의 자격기준을 정하고 있지만,⁴⁸⁾ PSC검사관(PCO)의 적절한 검사업무의 수행을 위하여 필요한 인원의 충원과 더불어 자질향상을 위한 정부의 충분한 배려가 있어야 할 것이다.

최근 3년 동안의 외국적 선박의 입항은 연간 333척이 증가하였으며, 앞으로 웨이버 제도 등, 제반 규제가 철폐되면 입항하는 외국적 선박은 더욱 증가할 것으로 판단된다. 그리고 항만시설 확충 등 하드웨어적인 요건이 충족될 것이라고 간주한다면, 2,000년에는 7,000척 이상이 입항하게 될 것이므로 50%의 검사율에 이르기 위해서는 3,500척 이상을 점검하여야 한다. 그러기 위해서는 비입급 국적선에 대한 船舶檢査와 별도로 PSC 점검만을

45) 1993년 77년 SFV의 조기발효를 위한 의정서를 채택하여 1997년 하반기에 발효가 될 것으로 수산업 관계자들은 예상하고 있다.

46) 1994년 7월, 영국에서 PSC점검으로 無線通信裝備상의 결함이 지적된 불가리아 船籍, 水産加工船 악티미야(Aktimiya)호(2,467G/T)는 무려 29일간을 영국 항내에 억류된 바가 있다(Lloyd's List, 15 Sept. 1994).

47) 海運港灣廳에서 船舶檢査官을 船舶用度別로 專門化 시켜 전문화된 요원이 해당 선박에 PSC점검을 수행하는 것이 바람직 하다고 봄.

48) FSI 3/WP.3

전담할 검사요원이 74명 정도가 필요할 것으로 예상된다.⁴⁹⁾

그리고 ILO 147호 협약을 比準하지는 않았지만, 빠른 시일내에 비준이 요망되고, 또 아태지역 PSC에도 관련 근거협약으로 되어 있기 때문에 우리나라에 영향을 많이 하는 국가의 海上安全과 船員勞動에 대한 旗國 國內法令에 대해서도 숙지할 필요가 있다.⁵⁰⁾

3) 海難調査 國際共助體制의 수용

우리나라와 일본은 영미법계의 국가와는 달리 海難調査가 원인규명을 통한 海難防止 교훈을 얻는 제도와 병행하여 관련자를 징계하는 제도로 되어 있고, 우리나라는 海難審判法上 調査官의 비밀준수의무가 있기 때문에 海難調査가 끝나기까지는 海難調査에 관한 정보를 외부(특히 타국에)에 공개할 수 없다는 점이 국제공조체제의 수용에 어려운 문제점으로 부각되고 있다. 더욱이 우리나라가 관련된 선박충돌사고의 경우 구미지역에서 재보험사끼리 보상합의하거나 민사재판을 하는 경우가 많아 海難調査에 관한 정보가 사전에 공개될 경우 국내선사가 불이익을 당할 경우가 많기 때문에 海難調査 國際共助는 현단계에서 수용이 곤란한 것이 사실이다.

그리고 海難調査의 국제화를 위해서는 海難調査 전문인력의 확보와 관계기관과의 협조체제가 이루어져야 하나 현 단계에서는 국내법의 개정과 행정조직 자체의 분산 때문에 海難調査 國際化의 수용에도 애로가 예상된다.

그러나 국내법의 기본적인 체계를 파괴하지 않는 범위내에서 海難事故의 재발을 방지하고자 하

는 원래의 목적에 충실하기 위해서는 적극적으로 이 체제에 참여를 하여야 할 것이다.

이것은 港灣國統제가 便宜置籍船의 출현 때문에 대두하게 된 것과 마찬가지로 港灣國(혹은 沿岸國)이 실제 당해 旗國과 “진정한 관련”이 없는 선박에 대하여 海難調査를 하여야 하는 것은 이미 발효된 유엔 海洋法協約상의 자국연안의 보호와 정당한 管轄權의 행사에 있어서도 그 타당성이 인정된다고 하겠다.⁵¹⁾ 그러므로 港灣國統제의 강화와 海難調査의 國際共助體制의 대두에 따라서 PSC에 의한 基準未達船 검사집행도 결국은 해난예방을 위한 차원이고 海難調査도 마찬가지로 유사한 해난재발방지를 위한 것이기 때문에 海難調査官은 МАИФ를 통해 국제간 海難調査官 상호간에 海難調査도 의뢰하고 상호 협조할 수 있는 국내의 법적, 제도적 체제의 구축이 선행되어야 한다.

VI. 결 론

오늘날 선진 해운국에서조차도 자국 상선대의 경쟁력 확보를 위하여 계속 便宜置籍을 유도하고 있거나 방임하고 있다. 전세계 상선대의 과반수를 초과하고 있는 便宜置籍船⁵²⁾의 기준미달화를 막기 위해서라도 港灣國이 협약에 규정된 통제를 수행하여야만 하는 것이다. 그러한 의미에서 아·태地域 港灣國統제에 관한 諒解覺書가 1994년에 채택되어 있는 상황에서 우리나라도 여기에 가입되었기 때문에 이에 적극 동조할 필요가 있다. 또 한편으로는 만약 어느 특정국가만이 일방적으로 港灣國統제를 강화할 경우에는 상대국가에 입항할 경우에는 보복 당할 우려도 있기 때문에 地域間 協

49) 산출근거 : 3,500 ÷ 47.7척(1인당 연간 PSC 점검 적정척수) = 74명

50) ILO 147호 협약을 비준하면 부속협약을 비준(혹은 가입)하지 않더라도 국내법에 규정된 것과 실질적으로 동등한 합치(Substantially Equivalence)만 되면 되므로, 합치여부를 알려면 당연히 기국의 국내법령을 알아야 하는 것이다.

51) 1965년 당시에 체결된 韓日漁業協定을 보면 漁船의 船籍國이 不法漁撈를 단속하는 旗國主義를 채택하였으나, 1994년 유엔해양법협약이 발효되면서 協約의 정신에 따라 不法漁撈에 대한 團束權은 漁船의 船籍國이 아니라 管轄海域을 침범당한 沿岸國이 갖게 되었다.(朝鮮日報, 1995년 3월 13일자)

52) 1994년 세계선복량 기준으로 50.5%가 便宜置籍國의 선박임. (World Fleet statistics 1994, Lloyd's Register of Shipping, 1995)

力體制에 의한 형평에 맞도록 PSC체제를 운영하여야 할 것이다.

港灣國에 의한 統船舶制는 해상안전을 기하기 위한 예방조치로서, 각종 國際協約의 준수와 안전수준의 유지를 확인할 수 있는 최선의 방법인 것은 분명하다. 우리나라의 대외무역 의존도가 높기 때문에 강화되는 PSC에 적극적으로 대처하기 위하여 海上安全에 저해가 되는 요인들을 船主 스스로 피해야 할 것이다. 당장 목전의 이익 때문에 저질 외국선원을 선호하여 그들을 국적선에 승선시켜 安全問題를 야기시키고, 安全에의 투자를 소홀리하여 외국으로부터 PSC의 타겟(Target)이 되면, 거기에 따른 추가비용을 부담해야 할 뿐만 아니라 우리나라 國籍船隊 전체가 PSC의 요주의 대상이 됨을 심각하게 받아들여야 할 것이다.

한편, 우리나라에 입항하는 外國籍船에 대한 PSC시행절차를 마련함에 있어서 PSC시행에 대한 보복이나 국가간 분쟁이 야기되지나 않을까 하는 두려움을 가질 필요가 없다. 우리나라도 엄연한 主權國家이고 PSC의 시행과 거기에 따라 결함선박을 억류하는 것은 國際協約에 의하여 국가간 이미 합의된 바이기 때문에, 相互協力體制에 의하여 PSC를 강화하는 방향의 구체적인 계획을 세워야 할 것이다. 이러한 모든 것이 결국은 우리나라 해역에서의 해상안전과 해양환경 보호에 기여하는 것이기 때문에 우리나라 연안에서 기준미달선의 운항을 차단할 수 있도록 지속적인 관계기관의 國際協力과 연구가 필요하다.

參 考 文 獻

姜東秀·崔禎燮, 『港灣國에 의한 船舶統制와 海難 調査』, 韓國航海學會 春季 發表會, 1995. 4.
 崔棟鉉·崔載先, 『우리나라 港灣國統制 強化方案』, 海運産業研究院, 1994. 12.
 蒲章, 『ILO147號條約におけるPort State Control (上)』, 海事産業研究所報 (No.296), 1991. 2
 Anthony Clarke, *Port State Control or Sub-Standard Ships: Who is to blame? What is the cure?*, Lloyd's Maritime and

Commercial Law Quarterly, 1993
 G.H.Hodkinson, *Flags and Quality-Dilema or Opportunity "International Framework"*, Sinclair Roche & Temperley, Nov. 1992
 Michael J.Sobey, *International Cooperation in Maritime Casualty Investigations: an Analysis of IMO Resolution A.637(16)*, Maritime Policy and Management(Vol.20, No. 1,3-29, 1993), Talor & Francis
 Peter B. Payoyo, *Port State Control in Asia-Pacific-An International Legal Study of Port State Jurisdiction-*, Institute of International Legal Studies, Univ. of the Philippines Law Center, 1993
 S.L.H.Hodges, *Liabilities and Penalties for Unsafe Ships*, The Nautical Institute, 1991
 William A. O'Neil, *The Better Standards, Training and Certification-IMO's Response to Human Error-*, IMO Circular letter No.1757, 1994. 8.15.
 William Tetley Q.C., *The Law of The Flag, "Flag Shopping" and Choice of Law*, Tulane Maritime Law Journal [Vol.17], 1994
 1994 Annual Report of the Paris MOU
 Draft Report of the Kuala Lumpur meeting
 First Seminar on Port State Control Officers, Singfore, 27~29, Mar.1995
 Lloyd,s List, 15 Sept. 1994
 OSPAR·85 *Seminar on Safety and Pollution Prevention in Ports*, Odessa, Aug. 1985
 Ports State Control, AMSA(Australian Maritime Safety Authority), 1994
 World Fleet statistics 1994, Lloyd's Register of Shipping, 1995
 Co-operation in Maritime Casualty Investigations, IMO Res.A.637 (XIX), 1989
 Procedure for the Control of Ships, IMO Res. A.366(XIII)
 FSI 3/WP.3 22 Feb. 1995
 FSI 3/5/6 13 Dec. 1994