

주요 해운국의 ISM Code 수용동향

1998년 7월 1일부터 강제시행되는 ISM Code

국제해사기구(IMO)는 해난사고의 80% 이상이 인적과실(Human Error)에 의해서 발생하고 있다는 분석하에 이를 방지하기 위한 새로운 방안을 강구하였다. 즉 IMO는 1993년 제 18차 총회에서 인적과실을 방지하기 위해서는 중전의 선박자체의 물리적인 안전 확보 못지 않게 해운기업의 안전관리시스템의 수준을 일정한 국제적인 수준 이상으로 갖출 필요가 있다는 점에 착안하여 국제안전관리규정(ISM Code : International Safety Management Code)을 제정하였다.

ISM Code는 ISO 9000 시리즈의 품질관리의 원리를 원용한 안전관리시스템이다. 즉 ISO 9000 시리즈가 기업의 품질향상을 위한 품질관리시스템인 반면 ISM Code는 해운기업의 해상안전 및 해양환경보전을 위한 해상 안전관리시스템인 것이다.

ISM Code는 해운기업으로 하여금 안전 및 환경보호방침, 관련 국제협약 및 旗國의 국내법에 따른 선박의 안전운항 및 환경보호를 확보할 수 있는 지침 및 절차, 육상직원과 해상직원간 및 그들 구성간의 명시

된 권한의 수준과 의사전달 체계, 사고 및 부적합 사항의 보고절차, 비상사태에 대한 대처계획 및 처리절차, 내부감사 및 관리점검 절차 등을 포함한 안전관리시스템(SMS : Safety Management System)을 수립하여 시행할 것을 요구하고 있다.

그동안 많은 해운기업들의 ISM Code에 의한 안전관리시스템을 시행한 결과 해상안전 및 각종 비용절감의 효과가 있었다고 주장되어 왔었는데, 대표적인 예로서 노르웨이선급(DNV)은 회원선사가 ISM Code에 관한 자체규정인 SEP(Safety Management and Environment Protection)를 시행한 결과 다음과 같은 운항비 절감효과가 있었다고 제시하고 있다. 즉 총보험료의 10~15%, (이중 P&I 보험의 보험료 6~10%), 작업시간 손실의 감소 15~25%, 입원시간의 감소 15~25%, 선원의 병가 감소 35~45%, 화물손상의 감소 50~90%, 환경손상에 대한 벌금의 감소 30~40%, 이외에 기타 항만국통제(PSC)의 감소 및 항만기항 절차의 단순화를 들고 있다.(<표-1> 참조).

이와 같은 ISM Code의 긍정적인 효과와 더불어 동코드의 강제적 시행일자(1998.7.1)가 임박해 오에 따라 주요 해운국들은 동 코드의 수용을 위해 국내법을 정비하고 있으며, 주요 선급들은 자발적인 인증업무

수행함과 동시에 많은 정부로부터 인증업무에 관한 위임을 받는 데 노력하고 있다.

주요 해운국, 법제화를 통해 ISM Code 수용

각국이 ISM Code를 자국에 수용하는 형태는 크게 단독법을 제정하는 경우와 기존의 선박안전 관련법률의 하위 법령에 수용하는 경우로 구분된다.

미국의 경우 세계에서 가장 먼저 ISM Code를 수용하였는데, 단독법의 형태로서 동 코드는 연안경비대 규제개혁방안(Coast Guard Regulatory Reform)에 포함되어 1995년 5월에 하원을, 11월에 상원을 통과하였다.

미국의 경우 동법에서 ISM Code의 적용을 받는 해운기업 및 선박을 규정하고, 동 해운기업이 수립 및 시행하는 안전관리시스템은 ISM Code와 일치하여야 한다고 규정하고 있어 안전경영시스템에 관하여 동 코드의 규정을 동일하게 수용하고 있다.

또한 동법에서는 미국선급(ABS) 또는 교통부 장관이 적합하다고 인정하는 다른 선급협회에 다음 사항을 위임할 수 있도록 규정하고 있다.

첫째, 안전관리증서 및 적합증서의 발급에 요구되는 안전관리시스템의 검토 및 승인

둘째, 검사와 점검의 이행

셋째, 검사증서 및 기타 관련증서의 발급

또한 동법의 교통부장관으로 하여금 외국선급이 일정한 요건을 갖춘 경우 위의 업무를 위임할 수 있도록 규정하여, 현재 자국선급(ABS) 및 노르웨이선급(DNV)에 인증업무를 위임하고 있는 상태이다.

일본의 경우 운수성은 일본 상선대의 선령이 매우 낮고 자국선사의 안전관리 수준이 비교적 높다는 점에서 ISM Code의 시행이 자국해운의 경쟁력 제고에 유리하게 작용할 것으로 판단하고 적극적으로 추진중

이다.

일본의 경우 미국과는 달리 단독법을 제정하지 않고 선급안전법에 근거를 두고 동법의 시행령에 ISM Code를 수용할 예정이다. 또한 여객선에 대한 ISM Code의 인증업무는 정부가 직접 수행하고 여객선 이외의 화물선에 대한 인증업무는 자국선급(NK)에 위임할 예정이다.

중국에서는 ISM Code의 시행시기인 1998. 7. 1 이전에 동 규정의 내용을 전면 국내법규에 수용한다는 원칙하에 해상안전관리의 주무관청인 교통부 항무국, 선박검사기관인 중국선급(China Classification Society), 그리고 주요 해운기업에서 검토하고 있다.

중국정부는 제1단계(현재~1995. 6), 제2단계(1995. 1~1996. 6), 제3단계(1996. 1~1997. 6), 제4단계(1997. 1~1998. 6) 등 4단계로 나누어 ISM Code의 국내 수용을 추진하고 있다.(<표-2>참조) 중국정부는 특별한 경우를 제외하고 중국선급(CS)에 ISM Code의 인증심사권을 위임할 예정이다. 이는 중국내에 동 규정의 적용을 받을 선박회사와 선박이 매우 많아 정부가 직접 수행하는 것이 불가능할 것으로 전망하고 있기 때문이다.

주요 선급, 자발적인 ISM Code 인증업무 수행

세계적으로 1998년까지 ISM Code의 인증을 받아야 할 선박은 25,000척으로 추정되며, 이는 앞으로 매일 27척의 선박이 인증심사를 받아야 될 정도로 큰 시장임을 알 수 있다. 따라서 주요 선급들은 ISM Code의 인증시장에 적극적으로 대처하고 있는바, 최근까지 가장 활발한 활동을 보여준 선급은 노르웨이 선급(DNV), 일본선급(NK), 영국선급(LR), 한국선급(KR) 등이다.

노르웨이선급(DNV)의 경우 1993년 초까지 65개

선사 (이 중 스칸디나비아국가가 절반 유럽 15개사, 미국 5개사, 극동 10개사)에서 1993년 100개사 1,500여척, 1995년 현재 3,000여척 이상의 선박에 대한 인증업무를 수행하고 있다. 현재 노르웨이 선급(DNV)은 30개국 이상의 국가에 ISM Code의 인증기관 신청을 하여 둔 상태이며, 이미 16개국 국가로부터 위임을 받은 상태이다. 이 중에는 대부분의 편의치적국을 포함하여 미국, 캐나다, 뉴질랜드, 덴마크 등 전통적인 해운국가도 포함되어 있다.(<표-3> 참조)

동 선급은 현재까지 ISM Code의 인증업무를 동 코드의 수준까지를 수용한 자체규정(SEP)에 의거 수행하여 왔었다. 그러나 동 선급은 안전경영시스템에 있어서 ISM Code는 최소한의 수준으로 간주하고, 이보다 더 높은 수준의 안전경영시스템(IMRS)을 1996년 1월 1일부터 시행하였다. 동 안전경영시스템에 의하면 선박회사의 안전관리시스템의 수준을 Level 1부터 Level 9까지로 분류하고 있으며, Level 1은 ISM Code의 수준으로 간주하고 Level 2는 현재의 SEP 수준으로 간주하고 있다.

즉 동선급은 선박회사별로 안전경영시스템의 수준을 달리 취급하고 있으며 이는 다른 인증기관 및 기타 해운관련 업계에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되고 있다.

일본선급(NK)이 현재까지 ISM Code를 인증한 선박은 6개국(일본포함), 48개회사, 114척에 불과하다.(표-4> 참조) 그러나 현재 일본선급에 등록되어 있는 선박은 6,190척, 9,450만G/T이며, 이 중 1998년 7월까지 ISM Code의 인증을 받아야할 선박은 200개회사, 2,200척이며 2002년까지 동 인증을 받아야 할 선박은 200개회사, 2,300척으로 추정하고 있다. 따라서 일본선급은 이들 선박의 인증을 위해 1993년 6월부터 ISM Code의 요건을 전면 수용하고 ISO 9002를 기준으로 한 임의적인 안전관리시스템의 인증심사규칙을 제정하여 수행하였으며, 1994년 9월부터는 ISM Code의 강제적 시행에 대비하여 ISM Code에

의한 안전관리시스템의 인증심사규칙을 제정시행하고 있다. 일본선급은 이미 7개 국가의 정부로부터 ISM Code의 인증업무를 위임을 받은 상태이며 가까운 시일내에 8개국으로부터도 인증업무를 위임을 받을 예정이다.

한국선급(KR)은 1994년 3월부터 ISM Code 및 ISM 9002의 요건을 수용한 인증심사규정을 제정하여 활발한 인증업무를 수행하고 있다. 현재 국적선사 8개 회사에 적합증서(DOC)가 발급되었으며, 75척에 안전관리증서(SMC)가 발급되었다. 이외에 현재 인증검사 계약을 완료한 국적선사는 12개 회사이며, 외국정부로부터 인증업무를 위임받은 국가는 6개국에 이르고 있다.

효율적인 수용제도 조속히 마련해야

그동안 우리나라의 경우 일부 대형 외항선사들은 ISM Code의 발효에 대비하여 일찍부터 안전관리시스템을 수립하고 인증심사를 받아왔으나, 대부분의 중소형 선사들은 이에 대응하지 않고 있었다. 최근 ISM Code의 시행일자가 다가옴에 따라 일부 중소형 선사들도 ISM Code의 인증심사에 준비하고 있으나, 아직까지 많은 선사들이 준비를 하고 있지 않은 상태이다.

특히 내항선사의 경우도 선박이 외국으로 취항할 경우는 외항선사와 동일하게 ISM Code의 적용 받는 데, 이들 내항선사의 ISM Code에 대한 준비는 외항선사에 비하여 훨씬 더딘 상태이다.

한편 정부에서는 ISM Code의 수용을 위한 법률제정에 매우 적극적으로 대처하고 있으나 구체화되지는 않고 있는 실정이다. 따라서 주요 해운국의 ISM Code의 수용제도를 분석하여 우리의 실정에 맞는 제도를 조기에 도입하여야 할 것이다. (해운산업연구원, 해운산업정보 96. 6. 17)