

IMO 최근 의제 동향 및 한국의 IMO 활동현황

김경미* · 조익순**

*, **선박안전기술공단 해상안전연구센터

The Latest Agenda Trends of IMO and the Activities of ROK in IMO

Kyoung-Mi Kim* · Ik-Soon Cho**

*, **Maritime Safety Research Center, Korea Ship Safety Technology Authority, Incheon, 406-840, Korea

요 약 : 국제해사기구(IMO)에서 검토되는 의제들은 갈수록 다양해지고 있으며, 내용도 목적기반선박건조기준(GBS), 선체보호도료의 성능기준개발(PSPC), 선박장거리위치추적제도(LRIT) 등 세부적인 사항까지도 국제적인 표준화를 도모하고 있는 추세이다. 본 논문에서는 IMO 각 위원회의 최근 동향을 살펴보고 이에 대한 한국의 대응 및 활동현황을 조사·분석해 본 결과, A그룹 이사국 지위에 맞는 역할 수행이 아직 미흡하고 정부의 IMO 대응능력을 지속적으로 뒷받침 할 연구지원 인프라가 없는 것으로 나타났다. 이에 한국은 국가차원에서 국제해사동향에 정책적으로 접근할 필요성을 절실히 인지하여야 하며, 국제해사정책을 주도할 수 있는 국내의 인프라 완비가 필요하다고 판단된다.

핵심용어 : 국제해사기구, 선박안전, 해양환경, 해상안전위원회, 해양환경보전위원회

Abstract : IMO is treating various and numerous agenda with time, and the contents of agenda have been tending to achieve international standardization for details of technology, for example GBS(Goal based new ship construction standards), PSPC(Performance Standards of Protective Coating), LRIT(Long-Range Identification and Tracking of Ships), etc.. This paper presents the latest agenda trend of IMO committees and analyzes the ROK's activities in response to IMO committees. In the result of analysis, ROK lacks in performance ability as a A-category council member as well as infrastructure to support the government activities in IMO continuously. Therefore, ROK should be conscious of policy approaches to international maritime tendency and needs to complete the internal/external infrastructure which leads the international maritime policy.

Key Words : IMO, Maritime safety, Marine environment, MSC, MEPC

1. 서 론

국제해사기구(IMO)는 해상안전과 해양오염방지를 위한 제반 기술사항에 대한 정부간의 협조체제를 구축하고 국제교역에 있어서 차별적 조치나 불필요한 제한을 철폐하도록 심의함과 동시에 이에 관한 정보를 교환하는 데 끊임없이 노력하고 있다.

이에 따라 IMO의 의제들은 갈수록 다양해지고 있으며, 관련 기술개발에 대한 논의가 매 회의마다 이루어지고 있다.

이러한 IMO의 최근 동향은 조선·해운 관련 범세계적인 산업과 경제적 이해관계가 맞물려 있기 때문에 각 국은 자국의 산업에 불이익이 되는 의제에 관여하여 자국에 유리한 방향으로 제안을 하며 각 위원회 회의의 참석 및 WG(Working Group), CG(Correspondence Group) 등에 참여하고 있다. 한국 또한 명실상부한 조선·해운 강국으로써 국제질서 확립에 주도적으로 기여하여 국가위상을 강화하고, 각종 국제규제로부터 국내의

관련 산업을 대변하는 대표자의 역할 수행이 필요하다.

이와 관련하여 본 연구에서는 IMO 각 위원회의 최근 의제동향을 살펴보고 그간의 한국의 대응 및 활동현황과 국제협약 수용현황 및 국제회의의 대응 현황을 조사와 분석을 통해 국제사회에서의 한국의 현 위치를 재고해 보고 나아가 국제적 위상 강화를 위한 방안을 제시하고자 한다.

2. IMO 최근 동향

IMO의 최근 동향을 파악하기 위하여 IMO 회의의 관련 자료 중 2000년부터 각 회의별 훈령, 결과보고서, IMO report를 수집하여 D/B화 하고 이를 통해 가장 최근 개최된 위원회별 주요 의제를 정리해 보았다.

2.1 최근 의제 동향 분석

Fig. 1.은 최근 IMO 위원회 및 전문위원회별 주요의제현황을

* 정회원, jeagni@kst.or.kr 032)260-2267
** 정회원, ischo@kst.or.kr 032)260-2267

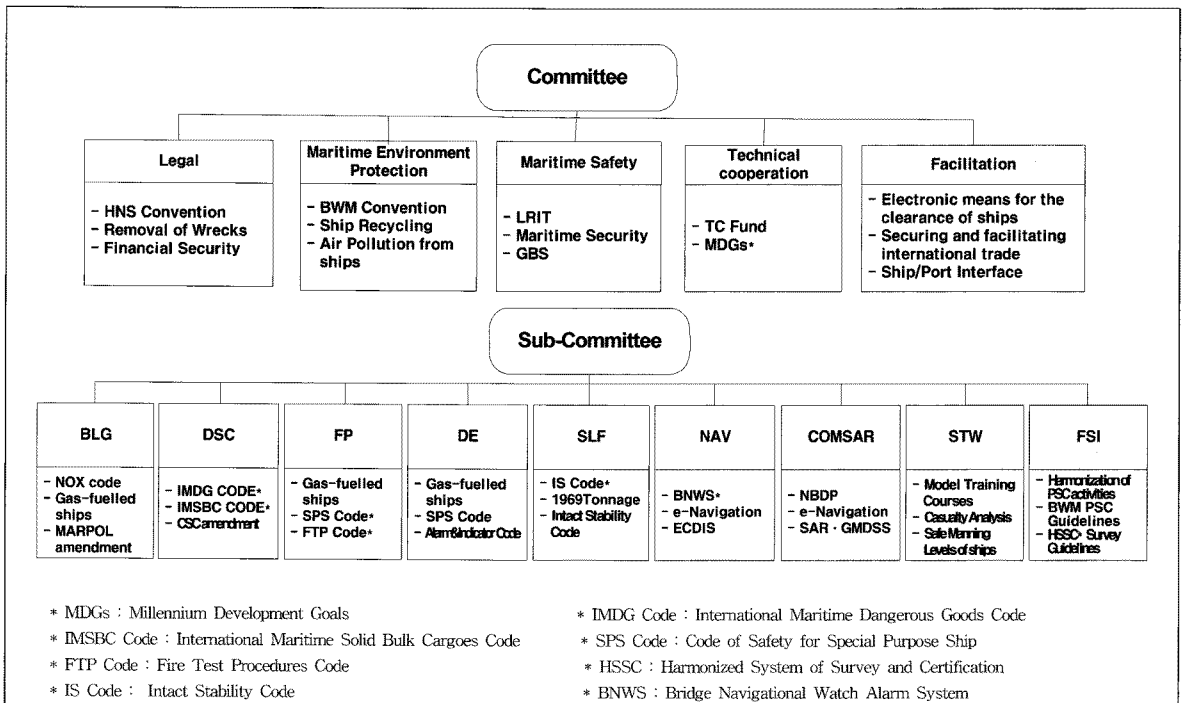


Fig. 1. Recent major agenda of committees.

정리한 것으로써 각 의제를 선박안전분야 및 해양환경분야로 나누어 의제동향을 분석하였다.

1) 선박안전분야

선박량이 많아지고 선박이 대형화 됨에 따라 크고 작은 사고의 발생 확률 또한 증가하게 되었으며, 새로운 사고가 발생할 때마다 IMO는 국제기준을 지속적으로 강화하고 있다.

최근 국제협약의 경향은 GBS(Goal Based new ship construction), PSPC(Performance Standards of Protective Coating) 등 세부 기술적인 사항까지 강제화하여 국제적인 표준화를 꾀하는 추세로써 이는 안전적인 부분에서는 효과적인 방법일 수 있으나, 과도한 규제기준 또는 협약적용범위 강화는 선가(船價) 및 선박관리비의 상승요인으로부터 해상운임의 증가까지 전체 해운에 미치는 영향을 클 것으로 예상된다.

최근 해상안전분야의 주요 논의 대상이 되고 있는 의제는 ① 해상보안강화를 위한 조치, ② 목표기반 신조선 건조 기준, ③ LRIT(Long-Range Identification and Tracking of Ships) 구축에 관한 사항, ④ 보호도장 성능기준개발, ⑤ 인적요인을 고려한 기준제정(MSC, MEPC 공통), ⑥ 공식안전성평가, ⑦ 선박에 대한 해적 및 무장강도 행위 방지 등이다.

2) 해양환경분야

IMO에서는 1973년 선박으로부터의 오염을 방지하기 위한

국제협약과 1978년 이에 대한 의정서를 거쳐 MARPOL 73/78을 발효시켰고, 그 부속서 VI의 “선박으로부터의 대기오염방지를 위한 규칙”을 2005년 5월 추가 발효시켜 운용 중에 있다(이와 민, 2005).

최근 환경보호가 글로벌 이슈로 대두됨에 따라 관련 산업의 규제를 위한 국제협약이 강화되고 조선업과 해운업에 친환경적인 경영과 기술개발이 요구되고 있으며, ① 밸러스트 수의 유기생물체 처리, ② 선박재활용, ③ 선박에 의한 대기오염방지, ④ 특별해역과 특별민감해역의 식별 및 보호, ⑤ 선박의 유해방오도로 규제, ⑥ 인적요인을 고려한 기준제정(MSC, MEPC 공통) 등이 주요 논의 대상이 되고 있다.

2.2 최근 주요 의제

최근 다양한 국제협약 기술제안의 등장으로 선진국은 자국의 관련 산업기술이 국제기준이 되도록 전략적으로 협약 제정 작업에 참여하고 있다.

예를 들면, 유해 방오시스템의 규제에 따라 대체 방오도료를 개발하여 시장을 선점하려는 경쟁이 치열하며, 최근에는 선박 평형수 처리장치의 IMO 승인을 얻기 위해 각국에서 처리기술을 제안하고 국제적인 승인을 얻기 위해 노력을 하고 있다. 현재 한국도 3개의 업체에서 밸러스트수 처리기술을 IMO에 제출하였고 그 중 한 업체가 제58차 MEPC회의(2008년 10월 6일)에서 최종승인을 받고 정부의 형식승인만을 기다리고 있는 상태이다(IMO, 2008e).

다음은 최근 각종 위원회에서 논의되고 있는 의제 중 국내산업에 직·간접적으로 큰 영향을 줄 것으로 판단되는 대표적인 7가지 의제 및 최근 동향을 정리하였다(해양수산부, 2007a).

1) 목적기반선박건조기준(GBS)

선박을 일정기간(25년) 운항하겠다는 안전목표(safety goals) 및 기능요건(functional requirements)을 기준으로 선박의 설계 기준을 정하자는 IMO의 신규사업으로 산적화물선 및 유조선의 구조에 관한 기준 마련의 마무리 단계에 있으며 2010년까지 도입목표로 추진 중인 새로운 개념의 법규체계이다.

동 제도는 단기적으로는 선박건조비용 부담이 우려되나 장기적으로는 신조 선박의 구조가 현재보다 더 튼튼해 운항중 최소의 정비만으로 선박안전성을 확보할 수 있고, 해양사고 감소에 따른 손실비용 감소 효과를 볼 수 있어 일장일단이 있다.

한국은 2008년까지 IMO에서 추진해온 GBS의 특성 및 개발 현황, ISO/TC8(선박및해양기술)의 표준화 개발현황을 분석하여 국내 조선산업계 차원의 대응방안을 수립하였다. 또한 2009년도에는 SLA(Safety Level Approach)에 기반한 GBS의 개발을 위한 조선산업계의 방향을 설정하고, SLA 기반 GBS 적용 사례를 개발하여 IMO에 문서로써 제출하기 위해 준비중이다(지식경제부, 2008).

2) e-Navigation Strategy 개발

e-Navigation은 육상과 선박에서 전자장비를 이용한 항해안전, 해양환경보호 기능 등의 강화를 목적으로 개발하고 있으며, 2012년까지 단계적으로 전략계획을 마련하기로 하였다.

e-Navigation의 도입이 본격화되는 경우 육·해상에 걸쳐 관련 정보기술 개발 및 표준화가 급격히 추진될 전망이며, 선교와 그 내부에 설치되는 설비들에 대한 변경 작업들이 진행될 것으로 이는 진기·진자계통의 항해·통신장비류 등을 수입에 의존하고 있는 현실에서 관련 조선업계 및 선주들의 부담으로 작용할 것으로 예상된다(해양수산부, 2007b).

3) 선박장거리위치추적제도(LRIT)

LRIT 제도는 선박이 항해중에 통과예정인 연안국 또는 입항 예정인 항만당국에 주기적으로 위치를 보고하고, 보고 받은 당국에서는 선박 위치를 추적하는 시스템이며, 9.11 테러 이후 미국에서 해상보안강화조치 및 해적피해 예방의 일환으로 도입을 제안하였다.

당초 2009년 1월 1일 발효예정이었으나, 다수의 국가에서 LRIT Data Center 구축과 정보이용료 산정체계구축의 어려움을 토로하여 제85차 MSC회의에서 2009년 6월 30일까지는 시행 가능한 국가에 한하여 임시운영기간으로 하기로 정하였다(IMO, 2008f).

한국은 국가 해양위기 관리체제 마련을 목적으로 한 선박위

추적시스템(VMS: Vessel Monitoring System)을 이미 구축·운영하고 있어 동 시스템을 적극 활용하고 나아가 관련 기술을 국제 표준화하여 국내산업 발전을 꾀하데 노력하고 있다.

4) 보호도장기준(PSPC)

보호도장기준은 산적화물선의 이중선측 공간 및 전용 해수 밸러스트 탱크, 산적화물선 이외 기타 선박의 전용 해수 밸러스트 탱크 및 void space에 대한 보호도장 성능기준을 규제함으로써 선박의 안전성을 확보하고 나아가 선박의 침몰이나 침수로 인한 환경오염을 막겠다는 목적에서 보호도장의 성능기준을 개발하고 그 기준에 의해 도장의 기준을 국제적으로 강제하도록 하기 위해 제안되었으며, 2008년 7월 1일 발효되었다(IMO, 2008a).

동 제도의 기준에 의해 건조 비용측면에서 큰 추가 비용이 발생하고 건조공기 지연으로 생산성이 악화될 것으로 예상된다. 이에 한국의 조선업계에서는 건조공기를 단축시킬 수 있는 효과적인 도료를 개발하는데 노력하고 있으나, 도료를 바르는 방식까지도 협약으로 명시화 되어 있는 현 상황에서 한국에서 개발한 도료를 국제 규격화 시키는 데에는 적잖은 노력이 필요할 것으로 예상된다.

5) 선박평형수 관리 협약(BWM)

선박평형수 관리 협약은 선박평형수를 통해 외래해양생물체가 유입되어 연안국의 해양 생태계가 파괴되고 경제적 피해가 발생함에 따라 국제적인 평형수 관리에 대한 규정의 필요성이 제기 되었으며 2004년 2월 13일 “선박 평형수와 침전물 관리 국제협약(International Convention for the Control and Management of Ship’s Ballast Water and Sediment)”으로 채택되었다(IMO, 2004).

동 협약이 시행될 경우 평형수 처리장치 설비의 유지와 운영을 위해서는 추가적인 경제 비용 발생이 불가피하며, 해양환경이 비슷한 주변 국가들간의 규제완화 등 원활한 해상 경제 활동을 위한 외교정책 개발 및 협력이 필요하다.

이에 한국에서는 2007년 12월 21일 국내법으로써 「선박평형수관리법」을 제정하고, 협약 발효(2010년 예정)에 앞서 2009년 12월까지 시행령 및 시행규칙의 제정을 계획하고 있다.

6) 선박에 의한 대기오염방지협약

MEPC 37차(1997년 9월) 회의에서 선박으로부터의 대기오염 방지 규칙이 MARPOL 73/78 부속서 VI장으로 제정·채택됨에 따라 선박으로부터 대기오염배출 통제 물질인 오존 파괴물질, 질소산화물(NOx), 황산화물(SOx), 휘발성 유기 화합물, 선내소각기 배출가스, 수용시설, 연료유 질 등에 관한 규제를 계속 논의하고 있다.

최근 이와 관련 IMO에서는 국제항해 선박으로부터 배출되는 “지구온난화가스(Green House Gas)배출 감소를 위한 협약” 채택을 목적으로 논의되고 있으며, 그 중 GHG 배출가스의 96%를 차지하는 CO₂ 배출 감소 방안에 대하여 중점 논의하고 있다.

MARPOL 부속서 VI의 개정안은 2008년 10월 채택되었으며, 해운회사들은 지금보다 배출가스가 저감되는 연료를 사용해야 하므로 연료비 상승이 예상되며, 이와 같은 협약의 제·개정 추세로 볼 때 조선산업 역시 친환경 선박 건조 기술 개발이 향후 선박수주의 중요한 경쟁 요인으로 작용하게 될 것이다.

7) 선박재활용

선박해체 작업 시 발생하는 독성물질로 인한 해양오염 문제는 1998년부터 그린피스와 같은 환경단체를 통해 지속적으로 국제적인 이슈로 크게 부각되어 왔으며, 실제 개도국 해안에서 많이 실시되는 선박 해체는 강도 높은 노동력 이용, 낮은 임금, 국제기준의 미준수와 유해폐기물의 배출로 근로자의 안전과 건강을 해치고 환경을 오염시킬 수 있는 극히 위험한 과정을 포함하고 있어 해당 국가인 인도, 방글라데시 등을 중심으로 국제적인 규제책의 마련에 대한 필요성이 제기되었다(IMO, 2008c).

동 협약은 2009년 5월 홍콩 외교회의에서 채택될 예정이며, 발효 후 5년 내에 기존선에 대한 유해물질 조사 후 증서 발급 및 유지, 선박의 해체 전 유해물질 사전제거 강제화 등의 사항이 마련되어야 함은 선주에게 큰 부담으로 작용할 것으로 예상 이 된다(한국선급, 2009).

3. 한국의 IMO 활동 현황

3.1 IMO 협약 가입현황

IMO는 40여종의 국제협약과 1,500여개의 각종 결의서를 채택하고 이를 국제적으로 강력히 시행하고 있으며, 한국은 2001년 처음 A그룹 이사국으로 진출한 이래 4연속 IMO A그룹 이사국으로 선출되어 활동하고 있다(해양수산부, 2008).

Table 1에서 보는 바와 같이, 현재 IMO에 가입되어 있는 198개 국가를 대상으로 국가별 협약 수용현황을 집계한 결과 스페인(48), 노르웨이(46), 프랑스(44), 라트비아(43), 스웨덴(43), 덴마크(42), 네덜란드(42), 독일(41), 마셜제도(41), 영국(41)의 순으로 나타났으며, 상위 10개국 중 라트비아와 마셜제도를 제외한 8개 국가가 IMO의 그룹별 상임이사국으로 활동하고 있으며, 한국이 속한 A그룹 이사국 중 노르웨이와 영국이 각각 2위와 8위에 올라 있다.

주요 화주국으로 이루어진 B그룹 이사국에서 다수의 협약을 수용하였는데 이는 보다 안전한 환경에서 화물을 운송하고자 하는 화주국의 의사가 반영된 수치라 하겠다.

또한 미국의 경우에는 28개의 국제 협약 수용으로 A그룹 이

사국 중 9위를 기록하며 국제사회에의 영향력에 비하여 적은 수의 협약에 가입을 하고 있는데, 이는 자국의 환경 및 산업을 보호하기 위해 국제법보다 강력한 국내법을 독자적으로 운영하

Table 1. Status of the acceptance of IMO conventions by nations

Rank	Nation	No. of convention	Category of Council
1	Spain	48	B
2	Norway	46	A
3	France	44	B
4	Latvia	43	-
	Sweden	43	B
6	Denmark	42	C
	Netherlands	42	B
8	Germany	41	B
	Marshall Is.	41	-
	United Kingdom	41	A
23	Japan	36	A
35	China	33	A
48	Republic of Korea	30	A
57	United States	28	A

고 있는 미국의 현 해상정책 동향을 반영하고 있는 수치이다.

한국의 경우, 30개의 협약 및 의정서를 수용하며 A그룹 이사국으로는 다섯 번째로 많은 수의 협약을 수용하고 있다.

국제협약의 수용정도가 선진국을 가늠하는 절대적인 기준이 될 수는 없지만, 해상안전 및 환경에 관한 제도들을 범국가적으로 표준화하려는 현 국제사회의 움직임으로 볼 때 국제사회의 보편적인 가치에 부합되고 한국의 이익과 상충되지 않는 범위 내에서 미수용 협약에 대한 적극적인 검토가 필요하다 하겠다.

3.2 IMO 회의 대응 현황

IMO 협약의 제정·개정·이행 등은 총회, 이사회, 위원회 및 전문위원회에서 이루어지고 있으며, 총회와 이사회는 2년에 1회, 위원회 및 소위원회는 연 1회 개최가 원칙이나 MSC, MEPC는 총회가 개최되지 않는 해에는 연 2회를 개최할 수 있다(해양수산부, 2006).

Table 2는 2008년 IMO회의에 참석한 한국 정부대표 및 자문기관을 정리한 것이다.

한국은 IMO 전 회의에 걸쳐 정부대표 및 자문기관을 파견하여 참여하고 있으며, 자문기관 중 한국선급이 대다수의 회의에 참여하고 있다. 한국선급 이외에 선박안전기술공단, 한국해양수산연수원, 한국해양연구원에서 각 위원회를 분담하는 방식으로 참여하고 있는 것으로 나타나고 있다.

앞서 언급하였듯이, 최근 국제협약의 기술기준 표준화 경향

으로 말미암아 조선협회 및 한국조선기자재연구원의 IMO 회의 참여율이 높게 나타났으며, 반대로 학술 및 정책 연구기관인 해양대학교와 한국해양수산개발원 등의 참여율은 낮은 것으로 분석되었다.

IMO A그룹 이사국은 IMO의 주요정책을 결정하는 상임이사국으로서 대부분 정부조직에 국(과) 단위의 전담조직을 갖추고 있으며, 영국 런던에 상주대표부를 설치하여 연간 20회 이상 열리는 IMO의 각 회의에 5~10명의 정부대표가 지속적으로 참가하고 있다(해양수산부, 2006).

Table 2. Institutions of ROK participating in IMO meetings(2008)

Institution Committee	MLT	M	KR	KST	KOSH	KIMF	KORD	KCG	KOMER	KOMDI	MMU	KMI
	T				IPA	T	I		I	C		
Council	o					o						
MSC	o	o	o	o	o	o	o	o				
MEPC	o	o	o	o	o		o	o	o		o	o
FP	o	o					o					
BLG	o	o	o	o	o					o		
DE	o	o	o	o	o				o			
STW	o	o				o						
COMSAR	o	o				o		o	o			
FSI	o	o	o					o				
NAV	o	o	o	o	o	o	o					
SLF	o	o	o	o	o							
DSC	o	o	o	o	o					o		

MLTM : Ministry of Load, Transport and Maritime affairs
 KR : Korean Register of Shipping
 KST : Korea Ship Safety Technology Authority
 KOSHIPA : Korean Shipbuilding Association
 KIMFT : Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology
 KORDI : Korea Ocean Research and Development Institute
 KCG : Korea Coast Guard
 KOMERI : Korea Marine Equipment Research Institute
 KOMDIC : Korea Maritime Dangerous Goods Inspection Center
 MMU : Mokpo National Maritime University
 KMI : Korea Maritime Institute

이에 한국은 정부, 한국선급, 한국선주협회, 한국조선협회, 한국해양연구원과 합작하여 2007년 11월 영국 런던에 한국해사센터(Korea Maritime Center)를 개설하고 IMO A그룹이사국으로써의 민간합동 현지 대응 인프라를 구축하였다.

KMC는 합동참여기관의 대표로 구성된 운영위원회를 통해 의사결정을 하며, 2009년 2월에 해양환경관리공단과 선박안전기술공단이 추가 가입함으로써 총 7개의 기관이 공동운영에 참여하고 있다.

하지만, 국내외적인 문제로 인해 개설한지 1년 이상이 지난 현재까지도 확실한 운영체제를 수립하지 못한 채, 정부 및 각 기관에서 임의로 현지에 인원을 파견하여 운영하고 있는 상황

이며, 최근 KMC 운영위원회에서는 주재원 파견 및 적절한 인력운용을 위해 현지 법인화를 추진하고 있다.

하나의 국제협약이 채택·발효되기까지는 특별한 경우를 제외하고는 상당한 시간이 소요된다. 하지만, 정부대표의 경우 한국의 공무원 조직 특성상 담당자가 수시로 바뀔 수밖에 없는 상황이므로 IMO 전 회의에 걸쳐 History를 파악하고 각 회의별 의제에 따라 자문단을 구성하는 등 co-ordinator로써의 역할을 할 전문기관의 필요성이 제기되었다.

한국은 2008년 7월에 국제해사정책에 대한 전문연구기관인 해사안전연구센터(Maritime Safety Research Center)를 선박안전기술공단내에 개설하여 국제해사정책 전담 Think-tank로써의 역할을 부여함으로써 국내와 현지 인프라(KMC)의 효율적인 연계 운용을 통한 국제해사정책 주도역량 확보를 도모하고 있다(조 등, 2008).

3.3 한국의 주요 CG(통신작업반) 활동 현황

위원회 및 전문위원회는 작업반의 작업범위를 승인한 후에 안전의 검토를 용이하게 하기 위해서 CG(Correspondence Group)를 구성할 수 있으며, 이 경우 CG는 가능한 한 인터넷 등의 현대적인 통신연락기술을 이용해야 한다.

Table 3. Status of ROK's participation in CG with recent major agenda of IMO

	Comm ittee	Sub-co mmittee	Relevant CG Status
Goal-Based new ship construction	MSC	-	- Safety Level Approach - GBS for bulk carriers and tankers
Development of e-Navigation Strategy	MSC	NAV COMSAR	- the scope of e-navigation and the approach to developing a system architecture
Long-Range Identification and Tracking of ships	MSC	COMSAR	- LRIT of Ships
Performance Standards of Protective Coating	MSC	DE	- Preparation of the draft - PSPC for void spaces - Draft Guidelines for maintenance and repair of protective coatings
Ballast Water Management	MEPC	BLG DE	- Development of a BWT standard among other things the outcome of the 1st International Ballast Water Treatment Standards Workshop
Prevention of Air Pollution from Ship	MEPC	BLG DE	- GHG emissions from Ships - Development of criteria for washwater discharge from exhaust gas SOs cleaning systems
Ship Recycling	MEPC	BLG DE FSI	- Preparation of the draft

CG는 모든 대표단에 개방되어 있으며 CG가 설립된 후에도 모든 회원국 정부 또는 국제기구는 작업에 참여할 수 있으며, 작업중에는 어떠한 의견도 받아들여진다.

이러한 CG를 통하여 많은 업무의 진척을 이루게 되므로 CG에 참여하는 것은 IMO 회의에 참여하는 것만큼이나 중요하며, 참여신청은 개인적으로 이루어질 수 있으나 문서 제출시에는 정부의 의견이 반영되도록 주의를 기울여야 한다(해양수산부, 2006).

실제로 2006~2008년 사이의 각 전문위원회 별 CG 구성현황을 살펴보면 기술마련이 필요한 전문위원회는 각 위원회별 3개 이상의 CG를 구성할 수 없다는 IMO의 일반원칙보다도 많은 수의 CG를 구성하고 있었다.

Table 3에서 보는 바와 같이 한국은 현재 관련 산업계에 상당한 영향을 줄 최근의 의제에 대하여 전체 CG에 참여하여 대응을 하고 있다. 동 의제들은 조선·해운관련 산업의 비용증대에 지대한 영향을 미치고 있으며, 대부분이 산업기술과 관련된 선박설계 및 의장 전문위원회(DE)의 CG였다(김과 조, 2008).

Table 4. Status of various nations' participation in correspondence groups of IMO for 3 years from 2006 to 2008

Rank	Nation	No. of CG	Category of Council
1	United States	46	A
2	Japan	43	A
3	Norway	40	A
	United Kingdom		A
5	Germany	35	B
6	Sweden	34	B
	Republic of Korea		A
8	China	31	A
9	Australia	30	C
	France		B

Table 4는 2006년부터 2008년까지 3년 동안의 각국의 CG 활동 사항을 정리한 것으로, 한국은 3년간 총 49개의 CG작업 중 34개의 그룹에 참여하여 전체 CG 참여국 58개국 중 6위에 해당하는 활동을 하였다.

하지만, Table 5에서 보는 바와 같이 A그룹이사국으로써의 위상에 걸맞지 않게 단 1회만 의장국을 역임하였고(FP 제52차 - 기관실 및 화물펌프실의 화재예방 조치), 관련문서 제출 또한 1건(DE 제49차 - 보호도장기준) 밖에 되지 않는 등 실질적인 활동사항은 상당히 저조한 것으로 나타났다(IMO, 2006; IMO, 2008b).

해당 의제를 제안하거나 주도하는 국가가 의장국을 맡아 CG를 진행해 나가는 것으로, 한국과 CG 참여수가 같은 스웨덴이

나 C그룹 이사국이면서 한국보다 CG참여수가 적은 호주가 활발히 의장활동을 하고 있는 점으로 미루어 볼 때, 한국은 참여율은 높지만 실제로 영향력 있는 국제활동을 하지 못하는 것으로 나타났다.

Table 5. Status of ROK's participation in correspondence groups of IMO as coordinator for 3 years from 2006 to 2008

Rank	Nation	No. of CG	Category of Council
1	United States	10	A
2	Japan	9	A
3	Australia	8	C
4	United Kingdom	7	A
5	Germany	5	B
	Sweden		A
7	Norway	4	A
8	France	2	B
9	China	1	A
	Greece		A
	Italy		A
	Republic of Korea		A
	Marshall Is.		-
	Poland		-
	South Africa		C
	Spain		B

4. 결론

해상분야 최고의 의결기관인 국제해사기구의 주요 결정사항은 관련 산업계에 미치는 영향이 지대하므로, 최근 동향을 파악하여 체계적으로 대응하는 것은 매우 중요하다.

본 연구에서는 최근 IMO에서 주요 이슈로 논의되고 있는 주요 의제를 선박안전분야와 해양환경분야로 양분하여 의제동향을 분석해 보았다. 또한, IMO에 대한 우리나라의 현행 대응체제 현황 및 문제점을 분석하였으며, 그 결과를 요약하면 다음과 같다.

1) GBS, PSPC, BWM 등 선박안전과 환경보호의 두 측면 모두 세부 기술적인 내용까지도 국제적인 표준화를 도모하고 있는 추세이다

2) 국제사회에서 A그룹 이사국 지위에 맞는 역할 수행이 이루어지고 있지 않으며, 체계적인 IMO 대응체제 마련의 필요성에 대한 국가적 인지가 미흡하다

3) 정부의 IMO 대응능력을 전문적이고 지속적으로 뒷받침할 국내 연구지원 인프라가 부재하다

이에 한국은 새로운 국제해사규제에 정책적으로 접근할 필요성을 절실히 인지하여야 하며, 국제해사정책을 주도할 수 있는 범국가적 국내외 인프라 완비가 필요한 시점이다. 이는 또한 IMO A.그룹 이사국으로서의 국제적 위상을 유지하고자 노력하는 한국의 현행 과제 실현의 밑거름이 될 것이다.

다만, 본 논문에서는 IMO 회의결과보고서 등을 기초로 IMO 전체 위원회의 주요 의제현황을 분석하다보니 세부적이고 구체적인 분석이 불가하였다. IMO 위원회를 세분하고 실제 IMO 회의 참석을 통한 의제동향 및 장래전망 등을 정기적이고 지속적으로 제공하는 것이 향후 과제라 하겠다.

ballast water, pp. 2-4.
 [16] IMO(2008f), MSC 85/WP.7/add.1 LRIT-related matter report of the working group, pp. 1-2.

원고접수일 : 2009년 03월 02일
 원고수정일 : 2009년 04월 15일 (1차)
 : 2009년 06월 22일 (2차)
 게재확정일 : 2009년 06월 25일

참 고 문 헌

- [1] 김경미, 조익순(2008), IMO 주요의제조사 및 아국의 대응 현황, 한국항해항만학회 학술지, 제32권 제2호, pp. 119-121.
- [2] 이윤철, 민영훈(2005), 최신국제해사 동향 및 국제협약현황, 한국마린엔지니어링학회 후기학술발표지, pp. 115-120.
- [3] 조익순, 김경미, 임광태(2008), 해사안전연구센터 소개 및 중장기 발전계획, 해양환경안전학회 추계학술지, pp. 19-23.
- [4] 지식경제부(2008), IMO GBS 대응기술표준개발에 관한 보고서(1차년도 중간보고서), pp. 25-29.
- [5] 한국선급(2009), Ship Recycling Convention 관련 IMO 동향, 선박재활용 동향 기술세미나(2009.1.20.), pp. 2 -18.
- [6] 해양수산부(2006), IMO Guide Book, pp. 1-117.
- [7] 해양수산부(2007a), IMO를 활용한 해양강국 도약전략 최종보고서, pp. 8-289.
- [8] 해양수산부(2007b), 신개념통합전자항법시스템 (e-Navigation) 국내대응방안연구 최종보고서, pp. 3-14.
- [9] 해양수산부(2008), 한권으로 보는 우리나라 해사안전정책, pp. 325-360.
- [10] IMO(2004), MEPC 52/24 Report of the Marine Environment Protection Committee on its fifty-second session, p. 8.
- [11] IMO(2006), DE 49/6/15 Performance Standards for Protective Coatings, pp. 1-5.
- [12] IMO(2008a), DE 51/14 Guidelines for maintenance and repair of Protective Coatings, pp. 1-6.
- [13] IMO(2008b), FP 52/6 Measures to Prevent Fires in Engine-rooms and Cargo Pump-rooms, pp.1-2.
- [14] IMO(2008c), MEPC 57/21 Report of the Marine Environment Protection Committee on its Fifty-Seventh session, pp. 16-28.
- [15] IMO(2008e), MEPC 58/2 Harmful aquatic organisms in