

工學碩士 學位論文

ISPS Code 도입에 따른 항만국통제에
대한 연구

A study on Port State Control through coming
International Ships and Port Facilities Security Code

指導教授 金 世 源

2006 年 2 月

韓國海洋大學校 大學院

運航시스템工學科

鄭 慶 梨

本 論文을 鄭慶梨의 工學碩士 學位論文으로 認准함

委員長 羅 松 珍 印

委 員 鞠 承 淇 印

委 員 金 世 源 印

2005 年 12 月

韓國海洋大學校 大學院

運航시스템工學科

鄭 慶 梨

목 차

표 목차	V
그림 목차	VI
Abstract	VII
약어풀이	IX
제 1 장 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법과 구성	2
제 2 장 항만국통제 현황	4
2.1 국제 항만국통제 동향	4
2.1.1 항만국통제의 의의	4
2.1.2 항만국통제와 MOU	4
2.1.3 MOU와 기준미달선	5
2.1.4 항만국통제의 근거협약	6
2.1.5 항만국통제와 환경보호	7
2.1.6 항만국통제와 편의치적선	9
2.1.7 아태지역 항만국통제 현황	10
2.1.8 항만국통제 기국평가현황	13
2.2 국내 항만국통제 동향	15

2.2.1 우리나라 항만국통제의 동향	15
2.2.2 우리나라의 항만국통제 발전방향	22
제 3장 ISPS Code	26
3.1 국내·외 (해상)테러 현황	26
3.1.1 국제 테러리즘의 형태	26
3.2.2 해상테러의 유형	27
3.2.3 테러리즘의 유형	28
3.2.4 해상테러 방지를 위한 국제협력	29
3.2 ISPS Code의 의미	32
3.2.1 ISPS Code 제정배경	32
3.2.2 ISPS Code의 목적과 목표	36
3.2.3 ISPS Code의 요구사항	36
3.3 ISPS Code 국제 항만국통제 적용실태	58
3.3.1 유럽지역(Paris MOU)	59
3.3.2 미국지역(USCG)	59
3.3.3 아·태지역(Tokyo MOU)	62
3.3.4 ISPS Code에 따른 항만국통제	65
3.4 ISPS Code 국내 항만국통제 적용실태	68
3.4.1 국적선에 대한 ISPS Code의 적용	68
3.4.2 외국적선에 대한ISPS Code의 적용	69

3.4.3 ISPS Code의 적용과 선박보안정보	70
3.4.4 ISPS Code의 적용관 입항신고	70
3.4.5 ISPS Code와 항만국통제 점검	72
3.4.6 ISPS Code의 적용과 국제적인 협조현황	73
3.4.7 ISPS Code 우리나라 적용현황	74
3.5 ISPS Code 적용의 문제점	75
3.5.1 ISPS Code의 국가간의 협조문제	75
3.5.2 ISPS Code 적용과 보안시설 이행문제	78
3.5.3 ISPS Code 적용과 보안비용문제	81
제 4 장 항만국통제의 발전방향	82
4.1 ISPS Code 확립을 통한 항만국통제	82
4.1.1 IMO 기술협력	82
4.1.2 ISPS Code와 선박보안	84
4.1.3 해사보안협약	85
4.2 항만국통제를 통한 해상테러방지	87
4.3 선박안전관리 추진방향	90
4.4 항만국통제의 개선방안	94
제 5 장 요약 및 결론	97

참 고 문 헌 99

감사의 글 101

표 목 차

<표 2-1> 항만국통제 위원회별 기국 평가현황	13
<표 2-2> 미국지역 내 국적선 출항정지 현황	14
<표 2-3> 유럽지역 내 국적선 출항정지 현황	14
<표 2-4> 항만국통제 점검현황	15
<표 2-5> 아태지역 내 다른 회원국의 점검율	16
<표 2-6> 점검당국별 항만국통제 현황	17
<표 2-7> 선박국적별 항만국통제 현황	18
<표 2-8> 선박용도별 항만국통제 현황	19
<표 2-9> 선급별 항만국통제 현황	20
<표 2-10> 결합성질별 항만국통제 현황	21
<표 2-11> 우리나라 최근 5년간 항만국통제 현황	25
<표 3-1> ISPS Code 주요내용	33
<표 3-2> ISPS Code 인증절차	57
<표 3-3> 미국을 입항하는 선박의 입항보고서	60
<표 3-4> 일본을 입항하는 선박의 입항보고요령	63
<표 3-5> 선박의 SSC 발급현황	66
<표 3-6> 항만시설의 PFSP 승인현황	67
<표 3-7> 우리나라 선박보안정보	71
<표 3-8> ISPS Code 관련 결합코드 및 지적 통계현황	73
<표 3-9> 선박 및 항만시설 보안이행현황	77
<표 4-1> IMO의 기술협력 활동(2002.4.~2004.12.)	83
<표 4-2> 우리나라 국적선박 PSC 취약분야 종합분석	91
<표 4-3> 국가별 PSC 점검율 및 인력(2002년 기준)	95

그 립 목 차

<그림 3-1> 아덴항 미국 구축함 콜함에 대한 자폭테러 모습 (2000년 10월)	29
<그림 3-2> 뉴욕 세계무역센터 항공기 이용 자폭테러 장면 (2001년 9월 11일)	32
<그림 3-3> IMO번호 선체마킹	72
<그림 4-1> 선박테러대비 훈련	88

A study on Port State Control through coming International Ships and Port Facilities Security Code

by Jeong, Woo-Lee

Department of Ship Operating System Engineering,
Graduate School of Korea Maritime University

Abstract

In the wake of the 9·11 attacks in the United States, the IMO has made ISPS Code to be provided against the sea terrorism who attack the International Ships (contained LNG, LPG and other marine transported ships) and Port Facilities. And the ISPS Code(below the Code) has been provided a legal basis clause and contained one of Port State Control's check point. One year has passed since taking effect the Code. At this time we need to study the consequence of the Code, whether it is coming along very well or not.

First of all, this research has analysed the statement of the PSC, and the code application by inside and outside of country and has made up for the weak point through the opinions by ship security officers, port state control officers and company security officers.

We need to study securing the maritime safety in side of erasing the cause the maritime accidents applying to external and internal nationality ships. Further on, we want to contribute to unity the defect of the regional

MOU and management after the application, and find the solution the problem of effective activities of the port state control through the harmony regional MOU and enhance the port state control. Currently, the activities of each regional MOU is the step to keep the focus as port state control inspection's fullness and agreement in the area, but in the future it will be developed the national network according to exchanging of inspection-information and strengthening of reporting system by each MOU.

Therefore, this research has been investigated that ISPS Code has been coincided with basis object of port state control since it has been in force. And, this research indicated the promotion courses to protect maritime environments, to guarantee ships' safety and to prevent maritime terrorism and the reform measure which will be effected ISPS Code establishment.

약어 풀이

AIS : Automatic Identification System
APCIS : Asia-Pacific Computerized Information System
BIMCO : Baltic and International Maritime Conference
CCTV : Closed-Circuit Television
CMSF : Combined Maritime Security Force
COLREG : International Convention for the Prevention Collisions at sea
COPT : Captain Of Port
CSI : Container Security Initiative
CSO : Company Safety Officer
CSR : Continuous Synopsis Record
CTTF : Counter Terrorism Task Force
CTUS : Cargo Transport Units
DOS : Declaration Of Security
EDI : Electronic Data Interchange
EEZ : Exclusive Economic Zone
ETA : Estimated Time of Arrival
FERNS : Far East Radio Navigation Service
FOC : Flag of Convenience Vessel
FSI : Sub-committee on Flag State Implementation
GISIS : Global Intergrated Shipping Information System
GPS : Global Positioning System
IACS : International Association of Classification Societies
IAPH : International Association of Ports and Harbours
ICCL : International Council of Cruiser Lines

ILO : International Labor Organization
IMO : International Maritime Organization
Intertanko : International Association of Independent Tanker Owners
IPTA : International Parcel Tankers Association
ISCM : International Supply Chain Management
ISM : International Safety Management
ISO : International Organization for Standardization
ISPS Code : International Ships and Port facilities Security Code
ISSC : International Ship Security Certification
ISWG : Intersectional Safety Working Group
KIMFT : Korea Institute of Maritime and Fisheries Technologies
LL : International Convention on Load lines
LORAN : Long Range Navigation
LTTE : Liberation Tigers of Tamil Eelam
MARPOL : International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MOU : Memorandum Of Understanding
MRCC : Maritime Rescue Co-ordinating Center
MSC : Maritime Safety Committee
MTSA : Maritime Transportation Security Act
NGOs : Non-Governmental Organization
NIS : National Intelligence Service
NOA : Notification Of Arrival
PFSO : Port Facility Safety Officer
PFSP : Port Facility Safety Plan
Philpesta : Philippine Petroleum Sea Transport Association
PLO : Palestine Liberation Organization

PSC : Port State Control
RSO : Recognized Security Organization
SCS : Supply Chain Security
SOC : Statement Of Compliance
SOLAS : Safety Of Life At Sea
SOM : Senior Official Meeting
SSA : Ship Security Assessment
SSAS : Ship Safety Alert System
SSP : Ship Safety Plan
STAR : Secure Trade APEC Region
STCW : International Convention on Standard of Training Certification and
Watch-keeping for Seafares
SUA : Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety
of Maritime Navigation
TEU : Twenty Equivalent Unit
UNCED : United National Conference on Environment and Development
UNCLOS : United Nations Convention on the Law of the Sea
USCG : United State Coast Guard
VBSS : Visit, Board, Search and Seizure
VMS : Vessel Monitoring System
VTS : Vessel Traffic System
WCO : World Custom Organization

제 1 장 서론

1.1 연구배경 및 목적

우리나라의 해운선사를 포함한 세계 주요 해운선사들의 선박에 대한 테러 위협이 알려지면서 우리나라도 국제 테러에서 예외가 아니라는 점이 거듭 확인되고 있다. 문제는 이러한 경고가 단순 엄포가 아닌 실제 행동으로 나타날 가능성이 높다는 것이다. 실제로 지난 4월 24일 이라크 석유수출항인 움카사르항에서 약 160km 떨어진 걸프해역의 원유 터미널과 저장 탱크가 알카에다의 소형 선박 자살공격으로 폭발했으며, 이 과정에 미 해군 순찰선박 1척이 전복된 사건이 있었다. 이에 앞서 지난 2002년 10월에는 예멘 근처에서 프랑스 유조선이 소형보트를 이용한 알카에다의 자살공격으로 침몰한 바 있다. 그리고 2000년에는 예멘 항에 정박 중이던 미 군함 콜호에 대한 자살 폭탄 공격도 있었다. 이에 해상테러 위협의 심각성을 고려한 LNG 및 LPG 운송선박 등을 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상분야 보안강화의 필요성이 제기되었고, 결정적으로 2001년 9월 11일 미국 뉴욕 세계 무역센터 항공기 이용 자폭테러로, ISPS Code¹⁾ 즉, ‘국제선박 및 항만시설 보안코드’를 만들게 되었다.

국제선박 및 항만시설 보안코드(이하에서 ISPS Code)를 SOLAS협약²⁾ 제 11-2장에 규정하여 강제 적용할 수 있는 법적 근거조항으로 규정하였고, 현재 항만국통제의 중요한 점검요소의 하나로 실시되고 있다. 이와 관련하여 본 논문에서는 항만국통제에 ISPS Code가 어떻게 반영되어 효과적으로 실시되고 있는지의 실태를 국내·외로 구분하여 분석하고, ISPS Code가 우리나라에 입항하는 외국적 선박 및 국적선에 적용되면서 해양사고 발생요인의 사전 제거라는 측면에서 해양안전 확보에 미칠 영향도 고찰해 보고자 한다. 그리고 더 나아가

1) 국제해사기구(IMO)가 2002년에 제정한 ‘선박 및 항만시설 보안규칙(International Ship and Port Facility Security Code)’를 의미함.

2) Safety of Life at Sea의 약어, 해상안전인명구조협약

항만국통제 강화와 각 MOU³⁾별 조화를 통한 효율적인 항만국통제 활동을 모색하여, 각 지역별 양해각서에 대한 결함, 적용조치 등을 통일시키는 작업을 추진하는데 기여하고자 한다. 현재 각 지역별 MOU의 활동은 그 지역 내의 항만국통제 검사의 충실과 조화에 중점을 두고 있는 단계이지만 앞으로는 MOU간에 검사정보의 교환 및 통보체제의 강화 등을 통한 세계적인 Network로 발전해 나아갈 수 있어야 할 것이다.

따라서, 본 연구에서는 ISPS Code가 시행된 이후, 항만국통제의 기본 목적에 부합되어 시행되고 있는지를 알아보고, ISPS Code의 확립을 통해 항만국통제를 개선·발전시켜서 선박안전 확보, 해상테러 방지 및 해양환경 보호의 기본 목적에 부합되어 시행될 수 있도록 추진방향 및 개선방안 등을 제시하고자 한다.

1.2 연구의 방법과 구성

이 연구는 2004년 7월 1일부터 도입된 ISPS Code의 적용을 활성화시켜서 항만국통제를 발전시키는데 그 목적이 있으므로 ISPS Code의 도입 의의, 배경, 추진경과 등을 고찰하고, 아울러 그 동안의 적용경과를 살펴본 후, 다른 지역에서는 ISPS Code를 어떻게 활성화시켜 항만국통제에 적용하고 있는지를 관련 자료 및 정보 등을 통하여 검토, 확인하고자 한다. 또한 미흡한 부문은 실제 선박회사, 선박해기사, 항만국통제관 등의 의견을 통해 보충하여 보완하고자 한다. 이렇게 분석된 내용을 통하여 본래의 ISPS Code 도입목적에 맞게 항만국통제를 활성화시킬 수 있는 방안을 제안하고자 한다.

본 연구의 구성은 다음과 같다.

제1장 서론에 이어, 제2장에서는 항만국통제 현황을 국제동향과 국내동향으로 구분하여 서술하였다. 제3장에서는 우리 논문의 배경이 된 테러의 국내·외

3) Memorandum of Understanding의 약어이며, 항만국통제에 관한 양해각서

현황에 대해서도 분석하였고, ISPS Code의 목적과 목표 그리고 ISPS Code를 분석하여 Code의 요구사항을 정리하고, ISPS Code의 항만국통제 적용실태를 국내·외로 구분하여 정리하였다. 제4장에서는 ISPS Code의 기본목적인 대 테러방지를 통한 인명 및 재산보호를 위하여 항만국통제의 발전방향을 제시하였다. 그리고 마지막으로 제5장에서는 ISPS Code를 통한 항만국통제의 대응방안에 대한 연구의 요약 및 결론으로 종합 정리하여 기술하였다.

제 2 장 항만국통제

2.1 국제 항만국통제 동향

2.1.1 항만국통제의 의의

항만국통제(Port State Control)란, 선주, 선급 및 기국이 국제협약에서 요구하는 사항의 이행여부를 선박이 입항하는 항구의 항만당국이 확인하고 점검하는 것이다. 또한 협약의 이행에 대한 모든 권한이 기국에 있음에도 불구하고, 당해 항만당국은 결함사항에 대하여 출항하기 전까지 시정을 요구할 수 있는 권한이 있다. 즉, 모든 국제협약의 준수는 기국주의를 근거로 하고 있었으나 현재는 입항국주의를 같이 채택하고 있다. 그런데 중요한 사실은 그 책임만은 철저한 기국주의를 채택하고 있다는 것이다.

항만국통제는 협약의 이행여부를 확인하는데 있어서 기국과 항만당국이 상호보완관계에 있는 것이다. 다시 말해서, 항만당국은 자국의 안전을 위하여 협약의 준수여부를 점검하는 권한을 가지고 있으며, 기국은 자국선에 대하여 협약을 준수할 의무가 있는 것이다.

2.1.2 항만국통제와 MOU

현재 설립된 MOU는 8개⁴⁾가 있으며 국제항해를 하는 선박이 입항하는 지역 MOU에 가입하기를 희망하는 모든 나라는 해당지역 MOU에 가입이 가능하지만, 유일하게 미국(USCG⁵⁾)은 현재 독자적으로 항만국통제를 시행하고 있다.

여기에서 항만국통제에 관한 양해각서(MOU)란, 이해관계를 같이하는 항만당국이 항만국통제를 시행함에 있어서 서로 합의한 사항을 지킬 것을 서류상으로 약속하는 의향서라고 볼 수 있다. 법적인 강제성은 없지만 타당한 근거없이 어

4) Paris MOU, Tokyo MOU, Acuerdo de vina del Mar, Caribbean MOU, Mediterranean MOU, Indian Ocean MOU, Abuja MOU, Black Sea MOU 총 8개의 양해각서

5) United State Coast Guard의 약자이며, 미국해운항만경비대

길 경우 비난이 따른다.

2.1.3 MOU와 기준미달선

이러한 항만국통제의 시행배경이 선박 운항으로 인하여 발생하는 해양오염을 방지하는데 있으므로, 환경보호라는 인류의 기본적 과제 이행에 그 바탕을 두고 있다는 점을 들 수 있다. 다음으로는 외국선박에 대한 연안국 및 항만국의 통제를 정당화시킨 Torrey Canyon호⁶⁾와 Amoco Cadiz호⁷⁾와 같은 문제의 선박을 들 수 있다. 이 선박들이 선박안전관리가 부실한 기준미달선(Sub-standard vessel)으로 일부 문제국가 즉, 기국이 주권을 행사하지 못한다는 사실이 그 전제가 되는 것이다.

항만국통제 절차에 관한 통합 결의서인 IMO총회 결의서 제787호(19)에서는 “주관청(기국정부)은 인명안전 및 오염방지 차원에서 선박이 예정된 항해를 수행하기에 적합하고, 유자격 선원의 업무수행을 위한 적합성을 확보하기 위해 필요시 적용협약이 완전한 효력을 가질 수 있도록 모든 조치를 취하고, 법과 규정을 공포할 책임이 있다. 기국의 항구에 정기적으로 기항하지 않는 선박에 대하여 기국이 완전하고 계속적인 통제를 하는 것이 곤란한 경우에는, 기국 정부의 권한을 위임받은 단체나 외국 항만의 검사관을 지정함으로써 이러한 문제를 부분적으로 해결할 수 있다”라고 기술하고 있다.

이는 안전관리가 부실한 선박을 충분히 고려한 결의서이며, 그러한 국가의 선박안전관리 체제의 부실을 전제로 한 것으로서 그러한 기국의 선박안전관리를 지원하는 데에서 또 다른 항만국통제의 목적을 발견할 수 있을 것이다.

위에서 언급한 항만국통제의 시행으로 통제지역에서의 기준미달선박의 운항을 배제시킬 수 있으며, 경우에 따라서는 해운 규제수단으로서도 이용될 수 있을 것이다.

6) 1967년 라이베리아 국적 유조선으로 페르시아만에서 원유를 적재하고, 영국의 남서부 실리부근을 항해하다 좌초하여 상당한 양의 기름이 유출된 사고

7) 1978년 프랑스 근해에서 발생한 유조선 좌초사고, 이 사고로 22만톤의 기름이 유출됨

이런 점에서 항만국통제를 부각되지 않는 비관세장벽, 무역규제 조치라고 비판할 수 있으나 항만국통제 시행배경과 전 세계 선박의 편의치적 구조를 고려할 때 해양환경 보호와 선박안전 통합 및 상호 지원관리라는 점에서 항만국통제의 목적을 두는 것이 합리적일 것이다.

2.1.4 항만국통제의 근거협약

우리는 여기에서 항만국통제의 의미, 그리고 그것이 추구하고자 하는 바에 대해 언급해 볼 필요가 있다. 항만국통제는 기준미달선의 운항으로 야기되는 해난사고로 피해를 받는 항만국(Port state)이 자구책으로 타국적 선박의 제반 안전문제에 대하여 점검 및 검사를 시행하여 인명(여객, 승무원) 및 선박, 적하의 안전, 그리고 해양환경보존이 확보되도록 필요한 조치를 취하는 제도이다.

그리고 항만국통제는 외국적 선박의 기준미달선이 그 나라 주요항만의 입출항 통항로에 좌초되거나 침몰될 경우, 통항로가 막힘으로 타선박의 항구 입출항에 방해가 되어 수출입 화물수송이 불가능하게 된다. 또한 선박이 연안에 기름을 유출하였다면 인근의 관광 휴양지, 해변, 양식장, 어장 등의 황폐화를 가져 올 것이다. 즉, 항만국통제는 외국의 기준미달선으로부터 자국의 이익을 스스로 지키기 위한 최후의 수단인 것이다.

이러한 항만국통제 근거협약은 항만국통제의 시행에 각종 관련 국제협약에서 규정된 협약증서의 확인과 협약의 내용을 주로 한 검사로 이루어지는데, 이러한 항만국통제 시행을 위한 주요 관련 협약들은 다음과 같다.

- ① 1966년 국제선박만재흡수선협약(LL 66)
- ② 1974년 해상인명안전협약과 1978년 의정서(SOLAS 74/78)
- ③ 1973년 해양오염방지협약과 1978년 의정서(MARPOL 73/78)
- ④ 1976년 상선의 최저기준에 관한 협약(ILO Convention No.147)
- ⑤ 1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직 기준에 관한 협약(STCW 78)
- ⑥ 1972년 국제해상충돌예방규칙(COLREG 72)

2.1.5 항만국통제와 환경보호

최근 항만국통제는 각 지역 MOU별 항만국통제 점검비율의 강제화 및 점검비율을 상향하고 있으며 효과적인 항만국통제 시행을 위해서 규정 및 항만국통제 검사관 교육 등의 규정을 만들어서 시행하고 있다. 또한 각 MOU는 출항정지율이 높은 선사, 기국 및 선급 등을 분류하여 인터넷에 명단을 공개하여 항만국통제 우선점검실시와 입항거부 등 직접적인 불이익을 주고 있다.

해양환경 보호분야에 있어서 20세기 중반 이후에는 환경보호에 관한 활발한 논의와 함께 많은 발전이 있었다. 1972년 ‘인간환경에 관한 유엔 회의’에서 ‘스톡홀름 선언’이 채택되었으며 1992년에는 브라질 리오데자네이로에서 개최된 ‘유엔환경개발회의(UNCED)⁸⁾’에서 환경적으로 건전하며 환경이 지탱가능한 개발의 개념에 입각하여 소위 RIO선언을 채택한 것은 전 세계적으로 지구 환경보전의 중요성을 다시 한 번 일깨워주는 계기가 되었다.

해양환경보호분야에 있어서는 육상활동에 기인한 해양오염의 방지활동과 선박운항으로 대표되는 해상활동에 기인한 해양오염 방지활동으로 나눌 수 있으나 국제성이 강조되는 선박운항에 따른 해양오염 방지를 위한 국제적 협력 활동이 활발히 전개되어 온 것이 사실이다.

특히 1960년 이후 운항원가 절감을 주요 목적으로 유조선의 대형화가 확대됨에 따라 만일 사고가 발생한 경우에는 엄청난 해양환경의 파괴가 수반되므로 선박의 안전운항에 대한 국제적 관심을 증대시키게 되었다.

‘Torrey Canyon호’ 및 ‘Amoco Cadiz호’ 좌초사고는 심각한 연안 오염 피해를 초래하였고 이로 인해 선박안전관리에 대한 국제적 관심이 증대됨과 동시에 항만국이 자국에 입항하는 외국적 선박에 대하여도 선박 안전성에 대한 점검을 시행하게 되는 동기가 되었다. 특히 선박안전관리가 부실하다고 인식되는 선박에 대하여는 더욱 더 엄격한 항만국통제의 공동 시행이 필요하다는 인식 하에

8) United National Conference on Environment and Development의 약자이며, 1992년 세계 60개국의 정상과 170여개국의 정부대표를 포함한 2만여명이 참가하였으며, 브라질 리우에서 개최되었다고 리우 환경회의라고도 함

1982년 1월 유럽 14개국이 항만국통제에 관한 양해각서(Paris MOU)를 채택하여 그 해 7월부터 공동으로 항만국통제를 시행하게 되었다. 이러한 흐름에 부응하여 아태지역에서도 1993년 12월 우리나라를 포함한 18개국⁹⁾이 아태지역 항만국통제에 관한 양해각서(Tokyo MOU)를 채택하여 1994년 4월부터 항만국통제를 공동으로 시행해 오고 있다.

국제 관습법은 자국 영해에 입항하는 외국선박이 야기한 오염행위가 자국 영해에 영향을 미치지 않는다면 당해 외국선박에 대한 관할권을 항만국에서 부여하지 않는 것을 일반화하고 있다. ‘1982년 유엔 해양법 협약(UNCLOS)¹⁰⁾’ 에도 공해상에서 선박 기국은 일반적으로 선박에 대한 배타적 관할권을 행사하며 국내법을 통하여 자국기 계양선박, 선장, 선원에 대하여 행정적, 기술적, 사회적 관점에서의 관할권과 통제를 효과적으로 행사하도록 규정하고 있다. 그러나 항만국은 선박운항에 의한 해양오염에 관해서는 자국 항만에 입항하는 외국선박에 대하여 필요한 통제를 할 수 있다고 규정하고 있다. 이러한 관점에서 1973년 해양오염 방지에 관한 IMO 외교회의에서 항만국통제 권한에 대하여 최초로 자세히 소개되었다. 이러한 항만국통제 권한은 공해상이나 외국 연안에서 발생한 오염 행위에 대하여 항만국의 통제권한을 인정하는 것은 아니고, 당해 항만에 입항하는 외국선박에 대하여 선박의 안전, 선박에 의한 해양오염방지 등에 관한 국제 기준의 준수 여부에 관하여 통제할 수 있는 권한을 말하며 항만국통제 권한은 선박 검사와 같은 선박의 기술적 관할권과 달리 민간단체에 위탁할 수 없으며 정부만이 행사할 수 있는 권한으로 되어 있다.

IMO에서는 선박 운항에 따른 해양환경 파괴를 방지하기 위하여 선박안전과 선박에 의한 해양오염 방지에 관하여, ILO¹¹⁾에서는 선원의 작업안전과 근로 환

9) 한국을 포함, 오스트레일리아, 캐나다, 중국, 피지, 홍콩, 인도네시아, 일본, 말레이시아, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니아, 필리핀, 러시아, 싱가포르, 태국, 베누아투, 베트남, 칠레 총 18 개국을 칭함.

10) United Nations Convention on the Law of the Sea 유엔해양법협약, 국제연합의 국제법위원회가 주체가 되어 개최된 해양에 관한 국제회의

11) International Labor Organization 국제노동기구, 노동자의 노동조건 개선 및 지위를 향상시키기 위해 설치한 국제연합의 특별기구로, 제1차 세계대전이 끝난 뒤 만들어졌으나, 제2차 세

경 개선에 관하여 다양한 국제 협약을 개발해 왔다. 그러나 이러한 국제 협약들은 전 세계적으로 효율적으로 시행되어야 하나, 많은 국가에 의하여 비준되지 못하거나, 또한 비준되었다 하더라도 기국 정부에 의하여 효과적으로 시행되지 못하고 있는 것이 현실이다.

2.1.6 항만국통제와 편의치적선

이러한 현상을 초래하게 된 주된 원인 중의 하나로서 편의치적 선대의 확대를 들 수 있겠다. 오랜 역사를 가지고 있는 편의치적선(FOC)¹²⁾은 대부분의 경우 선원의 승무 정원관리, 외국 선원의 고용, 선박안전관리 등으로 인한 경제적 부담 경감을 위하여 선택되고 있으며, 제2차 세계대전 이후에 획기적이고 괄목할 만한 성장을 하여 왔으며 최근에는 편의치적선이 전 세계 선복량의 약 절반에 이르고 있고, 파나마, 사이프러스, 미얀마 등 전통적인 편의치적국에 더하여 벨리제, 캄보디아 등 새로운 편의치적국이 등장하고 있다. 그러나 선박관리에 대한 주된 관할권한이 기국 정부에 있으므로 편의치적선의 안전관리를 증진시키는데는 한계가 있을 수 밖에 없었다. 그래서 1973년 MARPOL협약¹³⁾, 1974년 SOLAS협약 등 주요 국제협약에 따라 자국 항만에 입항하는 외국선박에 대한 항만국의 통제 권한을 규정하게 되었다.

선박 기국이 선박에게 국적을 부여하고 선상에서의 주권을 행사하는 반면, 연안국은 자국 영해 내에서의 주권과 오염 문제에 관해서는 배타적 경제수역(EEZ)¹⁴⁾에서의 관할권을 행사한다.

계대전 기간에 국제연합이 설립된 뒤 1946년 특별기구로서는 처음으로 여기에 가입하였으며, 현재 174개국 이 회원으로 가입하고 있음.

12) Flag of Convenience Vessel의 약자이며, 선박소유의 기업이 조세를 비롯한 각종 혜택을 얻기 위해 기업의 국적과 다른 국가에 선박을 등록하는 것으로, 2차 세계대전 이후, 영국해운업에 비해 경쟁력이 떨어지던 미국해운기업들이 경쟁력 확보를 위해 파나마에 페이퍼 컴퍼니(유령회사)를 설립함으로써 편의치적선 제도가 등장함.

13) Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973의 약자이며, 선박으로부터 해양오염방지를 위해 1978년 2월 17일 채택되어, 1983년 10월 2일 발효됨.

14) Exclusive Economic Zone의 약자이며, 자국연안으로부터 200해리까지의 모든 자원에 대해 독점적 권리를 행사할 수 있는 유엔국제해양법상의 수역을 말함.

또한 항만국은 자국 항만에 입항하는 외국선박에 대하여 관련 국제협약의 기준에 따라 선박의 안전 운항능력에 대한 점검을 시행하고 있다.

2.1.7 아태지역 항만국통제 현황

우선 아태지역(Tokyo MOU) 항만국통제는 국적선의 3년간 평균 출항정지율이 지역평균 출항정지율보다 높아 1999년부터 2002년까지 4년간 우선점검국가로 지정되었으며 강력한 출항정지율 저감대책의 추진으로 2003년부터 우선점검국가에서 탈피하였다. 최근 산적화물선¹⁵⁾의 구조안전에 관한 집중점검 시행을 목적으로 Tokyo MOU에서는 관내 입항하는 총톤수 15,000톤 이상으로 선령 12년 이상된 산적화물선의 구조안전에 관하여 2003년 9월 1일부터 11월 30일까지 3개월간 집중점검을 시행했으며, 해운선사 및 관련단체에서는 해양수산부에서 2003년 8월에 제작 배포한 “산적화물선의 구조안전에 관한 PSC 실무지침서”에 게재된 주요 점검사항을 사전에 자체 점검할 것을 요구하고 있다.

1) 일본

일본은 우리나라가 2003년부터 아태지역 내 우선점검대상국에서 탈피하였으므로 2002년 한·일 정부 간 합의한 출항정지 대상선박에 대한 사전협의제도와 관련하여 2004년 10월 한·일 해상안전협의회에서 논의할 것을 요구하였다. 또한, 일본정부에서는 사전협의제도의 삭제를 요구하고 있으나 우리정부에서는 양국 간의 상호협력차원에서 동 제도를 계속 유지할 수 있도록 요구했다.

그러나, 최근 대한민국 국적의 선박이 일본 연안에서 해양사고가 빈번하게 발생하고 있는데 대하여 우려를 표명하고 이에 따른 항만국통제를 강화할 예정임을 통보하여 왔다. 이에 우리는 해양사고를 일으킨 선박의 선사에 자체적인 재발 방지대책을 마련토록 요청하였으며, 해양사고 방지를 위하여 일본정부와 지속적으로 협조할 것을 약속한 상태이다. 최근 일본에서 도입되는 선박이 현지에

15) 일반적으로 곡물, 석탄, 광석등을 수송하는 선박을 총칭함.

서 가국적증서를 받은 후 선박검사(임시항행검사)를 받지 않고 출항함으로써 일본 항만국통제 검사관에게 지적되는 사례가 발생하였다. 일본에서 선박매입 절차를 마치고 가국적증서를 교부받은 선박에 대하여는 반드시 일본 항만국통제 검사관이 임검하여 항행가능(국제항해) 여부를 판단하고 있으므로 선박매입자는 검사기관에서 임시항행검사를 받아 운항할 수 있도록 조치를 취해야 한다.

2004년 이후, 일본에서 국적선이 과적으로 인하여 지적당하는 사례가 3차례 있었다. 입항 전에 과적사실을 사전인지하고 접안과 동시에 항만국통제관이 점검한 경우가 있으며, 한 차례는 출항정지코드를 받았다. 이에 대해 해양수산부에서는 선사 자체적으로 과적을 예방할 수 있는 시스템을 구축할 것을 요청하고, 선박에서는 항만에 입항하기 전에 반드시 만재흘수선¹⁶⁾을 확인할 것을 당부하고 있다.

2) 중국

중국의 항만국통제는 현재 한·중 정부 간 해상안전관련 합의록 서명('03. 8. 29)을 통해 양국선박의 안전증진 도모를 위하여 항만국통제 점검결과 상대국 선박에서 중대결함이 발견될 경우의 처리절차에 대해 합의하였다. 합의록의 내용으로는 기국정부에 결함을 통보하고 기국정부 차원에서 시정조치 및 결과를 확인하거나, 영구조치 되지 않은 결함사항은 3개월 이내에 항만국에 조치결과를 통보해야 한다는 내용이다.

2003년부터는 한·중 항만국통제관 교환근무를 시행함으로써 양국간의 실질적인 협력관계를 지속적으로 유지하고자 매년 한·중 양국 항만국통제관 4명씩 중국의 연대, 남경, 영파, 하문과 우리나라의 부산, 인천, 울산, 포항의 교환근무를 시행하고 있다.

3) 러시아

2002년, 러시아를 운항하는 선박에서 동절기에 구명정 엔진이 작동되지 않아 문제가 발생한 경우가 많았다. 이에 동절기에 추운지역으로 운항하는 선박은

16) Full Load Draft Line, 선박을 안전하게 운항할 수 있는 적하한도의 흘수선을 말함.

구명정용 엔진오일을 동절기용으로 교환하여 운항하고, 모든 선박은 외국항만 입항 전에 반드시 구명정의 엔진을 사전 점검하길 권고하고 있다. 또한, 동아시아의 무선전파표지 협의체인 극동전파표지협의회(FERNS : Far East Radio Navigation Service)는 2004년 러시아 상트페테르부르크에서 제13차 회의¹⁷⁾를 열고 한국과 중국, 일본, 러시아 등 4개국 정부대표와 국제항로표지협회, 러시아 항행 수로연구소, 러시아 장거리 항법 센터등 관련단체에서 옵저버 약 25명이 참석하여 장거리 무선항법시스템(LORAN-C) 운영현황과 새로운 시스템 구축 계획 등에 대해 중점 논의했다. 또 GPS의 백업시스템으로 활용하기 위한 각국의 LORAN-C 보완계획과 GPS의 이용에 대한 향후전망과 문제점에 대해서도 토론을 벌였다. 이번 회의에서는 회원국들의 향후 정책방안과 새로운 항법시스템에 대한 정보를 교환하는 등 국제협력을 강화하는 계기가 됐으며, 또한 동아시아 지역의 항로표지 분야에 지속적인 발전이 기대된다.

4) 필리핀

필리핀 해운산업당국(Marina)은 2008년부터 연안화물 운송에 종사하는 단일선체유조선의 운항을 금지하는 방안을 추진하고 있다. 2004년 필리핀 연안도서해운협회 회원들이 참석한 회의에서 단일선체 유조선의 퇴출은 IMO의 지침을 이행하는 것일 뿐만 아니라 자국 유조선대를 현대화시키고, 환경오염사고를 줄일 수 있다고 밝혔다. 하지만 필리핀 유조선주협회인 필페스타(Philpesta : Philippine Petroleum Sea Transport Association)는 이 같은 계획에 대해 강력하게 반발하면서 일정이 너무 촉박하기 때문에 연안 유조선에 대해 이를 적용하는 것이 현실적으로 불가능하다는 입장을 표시하고 있다 협회의 한 관계자는 현재 유조선 시장에서 이중선체 유조선 가격이 매우 높게 형성되어 있어 선박을 확보하는데 어려움이 있다고 호소하고 있는 실정이며, 연안 유조선업계의

17) 이 회의는 극동해역에서의 선박의 안전항해를 위한 국가간 협력을 강화하고 IMO 및 IALA (국제항로표지협회)와의 긴밀한 협력을 위해 지난 1992년 9월 한·중·일·러 4개국 대표가 러시아 모스크바에서 협정을 체결한 이래 매년 개최되고 있다.

이 같은 반대에도 불구하고 필리핀 당국은 앞으로 2008년까지 선박을 신조하거나 새로 도입할 수 있는 시간이 충분하기 때문에 선박확보자금을 조달할 수 있다고 일축하고 2004년부터 시행되고 있는 연안해운발전법에 따라 외국에서 선박을 도입하는 경우 부가가치세를 면제하는 인센티브를 주고 있어 크게 문제될 것이 없다고 보고 있다.

2.1.8 항만국통제 기국평가 현황

최근 IMO에서 각 회원국에 국제해사협약의 효율적 시행 및 자국선박에 대하여 철저한 안전관리를 요구하고 있으며 각 MOU별로 선박의 기국을 평가하여 등급을 부여하고 있다.

<표 2-1> 항만국통제 위원회별 기국평가 현황

구 분	아태지역(Tokyo MOU)	미 국(USCG)	유럽지역(Paris MOU)
평가방법	출항정지율이 지역평균보다 높은 국가를 우선 점검국으로 지정	입항선박별로 Boarding Priority Matrix에 따라 점수를 산정	출항정지율에 따라 Black-Grey-White List로 구분
평가대상	3년간 출항정지율	기국, 선급, PSC 이력 등	3년간 출항정지율
제재조치	우선점검실시	별점에 따라 입항전 점검 의무화 또는 입항거부	불량선박정보를 EU에 제공-> 입항금지(EU)

2003년 3월, 칠레에서 개최된 Tokyo MOU 제12차 PSC위원회에서 현행의 국가별 출항정지율이 지역평균을 초과할 경우 우선 점검국가로 분류하는 기국 평가방식에서 Paris MOU방식의 국가별 출항정지율에 따라 White-Grey-Black List의 3단계 평가를 시행 중이며 미국(USCG)에서는 출항정지율이 평균보다 높은 국가를 Listed Flag State로 분류하여 관리하고 있다. 이에 대해, 선박 우선점검제도(Ship Targeting System)를 도입하여 개별 선박에 대한 안전관리 수준을 평가하여 불량선박에 대하여 우선점검을 실시하고 있다.

1) 미국

미국지역(USCG)에서는 자체 'Boarding Priority Matrix'에 따라 선박별 평가를 실시한 결과 우리나라는 2002년부터 Listed Flag State로 분류되었다. 불량선박에 대한 입항 전 항만국통제 강제화 또는 입항금지 조치를 시행하고 있다.

<표 2-2>에서 보듯이, 우리나라는 지난 2000년부터 2002년 3년간 평균 출항정지율이 2.93%이며, 지역평균 출항정지율은 2.41%이었다. 2003년도 미국지역 내 국적선 출항정지 선박은 없었다.

<표 2-2> 미국지역 내 국적선 출항정지 현황

구분 년도	출항정지(척)	점검(척)	입항(척)	아국 출항정지율(%)	지역 출항정지율(%)
'00	0	79	56	0	2.52
'01	4	88	58	6.90	2.19
'02	1	92	53	1.89	2.52
'03	0	90	55	0	2.41

자료 : 2004년, 해양수산부

2) 유럽

<표 2-3> 유럽지역 내 국적선 출항정지 현황

구분 년도	출항정지(척)	점검(척)	아국 출항정지율(%)	지역 출항정지율(%)
'00	1	28	3.60	9.50
'01	3	31	9.68	9.09
'02	0	33	0	7.98
'03	2	47	4.12	8.79

자료 : 2004년, 해양수산부

유럽지역(Paris MOU)에서 우리나라는 2002년부터 White List에서 Grey List 국가로 하향되었다. 항만국통제에 관한 EU규정(Directive 2001/106/EC, 2003. 7. 22시행)에 의해 불량선박 즉, 연차보고서상 Black List 국가 중 'Very High

Risk' 혹은 'High Risk'로 분류된 국가에 소속된 선박으로서 최근 36개월 이내에 1회 이상 출항 정지된 선박이나 'Medium to High Risk' 혹은 'Medium Risk'로 분류된 국가에 소속된 선박으로서 최근 24개월 이내에 2회 이상 출항 정지된 선박에 대한 입항거부 조치를 하고 있다.

<표 2-3>에서 보듯이 우리나라는 지난 2000년부터 2002년까지 3년간 평균 출항정지율은 4.43%였으며, 지역평균 출항정지율은 8.86%이었고, 2003년도 유럽지역 내 국적선의 출항정지선박은 단 2척이었다.

2.2 국내 항만국통제 현황

1994년 4월 1일 발효된 Tokyo MOU는 2004년으로 10년을 맞았다. 이제 우리나라 등 18개국이 10년 동안 꾸준히 시행해 온 지역 내 항만국통제 활동은 서서히 그 노력의 결실을 맺고 있으며, 우리나라도 지난 수년간의 우선점검대상국의 불명예를 벗고 최우수 국가의 지위를 차지하게 되었다. 그럼 우선 2004년 5월 발표된 '2004년 아태지역 PSC 연차보고서'의 주요내용을 분석하여 우리나라 항만국통제의 동향을 살펴보고자 한다.

2.2.1 우리나라 항만국통제의 동향

<표 2-4> 아태지역 항만국통제 점검현황 (단위 : 척수)

구분 \ 년도	'00	'01	'02	'03	'04
점검선박	16,034	1,379	19,588	20,124	21,400
결함선박	10,628	12,049	13,760	14,816	14,396
출항정지선박	1,101	1,349	1,307	1,709	1,393
출항정지율	6.87%	7.76%	6.67%	8.49%	6.51%

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

<표 2-5> 아태지역 내 다른 회원국의 점검율 (단위 : %)

국가 \ 년도	'00	'01	'02	'03	'04
러시아	57.42	75.06	77.16	80.82	75.97
호주	63.43	64.09	63.97	83.84	74.41
뉴질랜드	56.24	62.14	57.64	44.51	54.47
일본	38.12	41.20	40.16	45.15	47.51
중국	19.34	21.28	26.12	35.14	37.92

자료 : 2004년, 아태지역(Tokyo-MOU) 연차보고서

1994년 출범 첫째 8,000척이던 점검실적은 2004년에 21,400척을 기록하여 10년 동안 2.7배 증가하였다. 점검율은 1994년 32%에서 2002년 78%로 최고치를 기록한 후 2003년에는 77%, 2004년에는 69%로 다소 낮아졌다. 점검선박수가 늘어나면서 결함선박수도 증가하여 1994년 3,772척에서 2004년에는 14,396척으로 늘어났다. 아태지역 내 다른 회원국의 점검율 <표 2-5>에서 보듯이 점점 상승하였다.

2004년 아태지역 총 점검척수는 21,400척으로 그 중 우리나라는 3,309척 (15.46%)으로 아태지역 중 네 번째로 많은 선박을 점검하였고, 개별입항선박대비 점검율은 39.10%로 여섯 번째였다.

<표 2-6> 점검당국별 항만국통제 현황 (단위 : 척수)

구분 점검당국	개별입항 선박	점검선박	개별점검 선박	결합지적 척수	점검율	출항정지 척수	출항 정지율
호주	3,532	3,328	2,628	1,781	74.41%	177	5.32%
캐나다	1,514	388	374	243	24.70%	29	7.47%
칠레	1,232	576	519	246	42.13%	28	4.86%
중국	7,956	3,897	3,017	3,073	37.92%	197	4.98%
피지	135	7	7	2	5.19%	0	0.00%
홍콩	3,742	745	697	643	18.63%	169	22.68%
인도네시아	4,006	32	32	4	0.80%	1	3.13%
일본	6,862	4,896	3,260	3,735	47.51%	459	9.38%
한국	6,522	3,309	2,550	1,878	39.10%	106	3.20%
말레이시아	3,652	353	340	131	9.31%	5	1.42%
뉴질랜드	771	520	420	278	54.47%	14	2.69%
파푸아뉴기	307	0	0	0	0	0	0.00%
필리핀	1,730	378	342	240	19.77%	9	2.38%
러시아	799	983	607	780	75.97%	110	11.19%
싱가포르	7,762	1,612	1,322	1,011	17.03%	64	3.97%
태국	2,151	153	134	117	6.23%	3	1.96%
바누아투	32	6	6	4	18.75%	0	0.00%
베트남	1,153	317	290	230	25.15%	25	7.89%
계	15,838	21,400	10,922	14,396	68.96%	1,393	

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

점검선박대비 출항정지선박을 나타내는 출항정지율은 홍콩이 22.68%로 가장 높았고, 한국은 3.20%로 열 번째로 비교적 낮은 출항정지율을 보였다.

상기 우리나라 최근 5년간 항만국통제 현황에서 살펴보는 바와 같이 평균 출항정지율이 2003년 이후 지속적으로 증가추세에 있으며 이는 최근의 해운경기 활황에 따른 노후선 운항증가 및 정비소홀로 인한 것이었다.

<표 2-7> 선박 국적별 항만국통제 현황 (단위 : 척수)

구분 국가	점검선박	결함선박	결함율	출항정지	출항정지율
파나마	6,496	4,097	63.1%	292	4.50%
라이베리아	1,217	659	54.1%	44	3.62%
홍콩	1,156	645	55.8%	13	1.12%
캄보디아	1,033	969	93.8%	189	18.30%
중국	899	584	65.0%	15	1.68%
한국	852	663	77.8%	2	0.23%
싱가포르	761	459	60.3%	31	4.07%
벨리제	753	708	94.0%	118	15.67%
사이프러스	722	489	67.7%	38	5.26%
바하마	644	356	55.3%	21	3.26%
말타	552	399	72.3%	44	7.97%
러시아	521	440	84.5%	39	7.49%
세인트빈센트	421	361	85.7%	29	3.89%
그리스	387	187	48.3%	9	2.33%
북한	362	355	98.1%	135	37.29%
말레이시아	357	252	70.6%	21	5.88%
안티구아	317	188	59.3%	15	4.73%
마살 제도	317	177	55.8%	12	3.79%
태국	294	222	75.5%	33	11.22%
필리핀	279	188	67.4%	9	3.23%
노르웨이	253	120	47.4%	5	1.98%
베트남	244	215	88.1%	38	15.57%
인도네시아	225	202	89.8%	63	28.00%
영국	175	80	45.7%	3	1.71%
독일	157	85	54.1%	3	1.91%
몽고	156	147	94.2%	44	28.21%
일본	153	86	56.2%	6	3.92%
만제도	133	63	47.4%	4	3.01%
네덜란드	127	77	60.6%	4	3.15%
대만	123	98	79.7%	12	9.76%
기타	1,314	825	62.8%	102	7.76%
계	21,400	14,396	67.3%	1,393	6.51%

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

<표 2-7> 2004년 피점검선박 국적별 실적은 파나마 6,496척, 라이베리아 1,217척, 홍콩 1,156척이었고, 한국 국적선박은 852척으로 여섯 번째를 차지했다. 점검선박대비 결함선박을 나타내는 결함율은 98.1%로 북한이 가장 높았고, 몽고는 94.2%, 벨리제 94.0%로 3위였으며, 한국은 852척 점검선박 중 663척이 지적을 받아 77.8%의 결함율을 보였다. 점검 선박대비 출항정지 선박 척수를 나타내는 출항정지율은 362척 점검선박 중 135척이 출항 정지된 북한이 가장 높았고 다음으로 몽고(28.21%), 인도네시아(28.00%)순이었다. 한국은 852척 점검선박 중 단 2척만 출항 정지되어 0.23%로 전 세계 국가 중 가장 낮은 비율을 보여 최우수 국가 자리에 올랐다.

<표 2-8> 선박용도별 항만국통제 현황 (단위 : 척수)

선박용도 \ 구분	점검선박	결함선박	출항정지	출항정지율
General Cargo Ship	6,277	5,222	705	11.23%
Container Ship	3,624	2,022	127	3.50%
Bulk Carrier	5,574	3,425	233	4.18%
Oil Tanker	1,568	881	89	5.68%
Chemical Tanker	1,048	677	21	2.00%
Vehicle Carrier	561	283	14	2.50%
Gas Carrier	499	282	23	4.61%
Refrigerated Cargo Ship	942	746	116	12.31%
RO-RO Cargo Ship	221	142	10	4.52%
Passenger Ship	171	94	3	1.75%
RO-RO Passenger Ship	55	41	0	0.00%
Combination Ship	116	84	10	8.62%
기타	744	497	42	5.65%
계	21,400	14,396	1,393	6.51%

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

<표 2-8>에서 보듯이, 점검선박 가운데 일반화물선이 6,277척으로 가장 많았고, 산물선 5,574척, 컨테이너선 3,624척 순서였다. 결합선박은 일반화물선이 5,222척, 산물선 3,425척, 컨테이너선 2,022척을 기록했다. 출항정지율은 냉동운반선이 12.31%로 가장 높았고, 일반화물선은 11.23%이었다. 일반화물선은 선령 15년을 초과한 노후선이 대다수를 차지했으며 냉동운반선은 주로 외국의 원양어업해역에서 어획한 수산물을 수집하여 운송하는 선박으로서 항만국통제에 취약한 실정이기 때문일 것이다.

<표 2-9> 선급별 항만국통제 현황 (단위 : 척수)

선 급 \ 구 분	점검선박	출항정지	선급귀책 출항정지	선급귀책 출항정지율(%)
NK(일본)	7,289	286	47	0.64
CCS(중국)	2,204	47	8	0.36
KR(한국)	1,917	47	5	0.26
GL(독일)	2,077	96	7	0.34
LR(영국)	3,018	166	30	0.99
DNV(노르웨이)	2,652	91	6	0.23
ABS(미국)	1,945	78	9	0.46
RMRS(러시아)	835	79	5	0.60
BV(프랑스)	1,732	107	15	0.87
CCRS(대만)	409	49	10	2.44
Isthmus Bureau of Shipping	568	84	12	2.11
Panama Bureau of Shipping	244	16	5	2.05
VNRS(베트남)	235	39	17	7.23
RINA(이태리)	220	15	2	0.91
인도네시아 선급	170	50	11	6.47

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

<표 2-9> 선급별 점검선박 수는 일본선급이 7,289척으로 가장 많았고, 한국 선급은 1,917척으로 일곱 번째였다. 선급 귀책사유로 인한 출항정지율은 7.23%의 베트남 선급이 가장 높았고, 한국선급은 1,917척 중 5척만이 출항정지되어 0.26%를 기록하여 노르웨이 선급(0.23%)에 이어 2번째로 낮은 출항정지율을 기록함으로써 우리나라와 한국선급의 위상을 드높였다.

<표 2-10> 결함 성질별 항만국통제 현황

결함성질	구분	결함지적건수	점유율
소방설비 관련		12,082	16.51%
구명설비 관련		11,259	15.39%
항해안전 관련		9,813	13.41%
해양오염방지 설비 관련		7,164	9.79%
선체구조, 복원성 관련		6,454	8.82%
만재흡수선 관련		5,550	7.59%
추진장치 및 보조기관 관련		3,124	4.27%
무선설비 관련		3,053	4.17%
ISM 관련		2,803	3.83%
SOLAS 관련 선박운항요건		2,673	3.65%
선박증서 관련		2,504	3.42%
선원증서 관련		2,185	2.99%
계류설비 관련		802	1.10%
사고 방지조치 관련		587	0.80%
화물운송 관련		550	0.75%
MARPOL 관련 운항요건		509	0.70%
선원거주설비 관련		481	0.66%
선원작업구역 관련		366	0.50%
해상 안전강화 관련		325	0.44%
탱커 등 안전관련		309	0.42%
경보장치		276	0.38%
기타		294	0.40%
계		73,163	100.00%

자료 : 2004년, 아태지역 연차보고서

<표 2-10>을 살펴보면, 전체 결함지적건수는 73,163건이었고, 그 중 소방설비 관련사항이 12,082건(16.51%)으로 가장 많았다. 다음 구명설비 관련사항이 11,259건(15.39%)였으며, 항해안전 관련사항은 9,813건(13.41%)이었다. 이어 해양오염방지설비, 선체구조 및 복원성 관련, 만재흡수선 관련사항 순이었다. 22가지 분류 중 하드웨어적 결함, 즉 선박설비나 선박시설에 대한 지적이 전체 결함지적건수의 71.51%로 대다수를 차지했다

이상은 2004년 아태지역 항만국통제 연차보고서를 간략하게 정리한 자료이다.¹⁸⁾

2.2.2 우리나라의 항만국통제 발전방향

항만국통제는 1994년 PSC Tokyo MOU가 출범한 후 10년이 경과하면서 이제 정상적인 궤도에 올랐고, 선박안전관리체제의 중요한 한 축으로 자리매김했다. 국제적인 선박운항에 있어 항만국통제를 도외시한 해운경영은 상상조차 할 수 없게 되었고, '항만국통제'란 단어 자체가 해운항만분야에서 보통 명사화되었다.

우리나라는 1998년부터 2001년까지 연속 3년간 Black list 국가로 구분되어 외국 항만에서 실시하는 항만국통제 점검 시 다른 국가보다 우선적으로 점검을 받아야 하는 소위 요주의 국가로 전락한 바 있다. 당시 국가 위상의 추락뿐만 아니라 국제적인 해운경쟁력 측면에서도 위기를 맞았다. 그 후 정부와 해운회사 및 각 선박 해상직원들이 혼연일체의 노력을 펼친 결과 2002년 Grey list 단계를 거치지 않고 곧바로 White List 22위로 올라섰으며, 그 여세를 몰아 2003년 White list 10위로 부상하였고, 2004년 마침내 White list 1위 국가로 선정되었다.

아태지역 항만국통제 위원회는 매년 PSC 연차보고서를 통하여 Black-Grey-White List로 구분, 등재한 국가 등급 자료를 발표하며 또한 이것

18) 아태지역(Tokyo MOU) 연차보고서, 2004

은 IMO를 통하여 전 세계에 공개된다. 따라서 비록 개별선박의 안전관리가 우수하다고 할지라도 그 국가에 등록된 선박의 평균적인 평가에 대한 불이익을 같이 받게 된다.

불과 몇 년 전의 우리나라 해운의 어두운 과거에서 이러한 선박안전에 대한 평가의 급성장은 우리나라 해운이 이제는 외형적인 성장뿐만 아니라 내실을 다질 수 있는 단계에 도달하였으며 선진 해운국가와도 견줄 수 있는 수준에 이르렀음을 의미한다고 할 수 있다.

사실 그 동안 우리나라 해운은 저가의 노후선박(자본)을 우수하게 훈련된 선원인력이 보완함으로써 어느 정도의 경쟁력을 가지고 있었다고 할 수 있었다. 이것은 우리나라의 전손¹⁹⁾율이 세계 평균보다도 2배 이상 높았다는 것을 보면 알 수 있다. 이에 우리나라 선주는 외국 선주에 비해서 많은 보험료를 지불해야 하는 불이익을 감수해야 했다. 그러나 우리나라가 선박안전관리 최우수 국가로 평가됨으로써 이제는 과거 우리 선주가 받아야 했던 노후 선박운항에 따른 편견이나 눈에 보이지 않았던 불이익이 이번 기회를 계기로 많이 개선될 수 있을 것으로 믿는다.

또한 외국 항만당국으로부터 항만국통제 점검을 받는 횟수가 감소됨으로써 선원의 불편이 줄어들고 선박운항의 효율성이 개선되는 한편 보험 체결시나 용선계약²⁰⁾ 체결시 좀 더 유리한 입장에서 협상을 진행할 수 있을 것으로 보인다.

우리나라는 1991년도에 처음으로 C그룹 이사국에 진입하였으며 이후 2001년 A그룹 이사국으로 선출되었고 2003년 A그룹 이사국으로 재선출되어 현재 162개국의 회원국으로 구성된 IMO의 A그룹 이사국으로 활동하고 있으며, IMO 기국준수전문위원회(FSI)²¹⁾의장과 아태지역 항만국통제위원회 의장을 맡고 있

19) Total Loss, 보험 목적물의 전체가 멸실되어 발생한 손해로 부분 손실 화물이 위험에 의해 전부 멸실되어 시장가격을 상실하였을 경우, 일부만 손해를 입는 분손(Partial Loss)에 상대되는 개념으로 이를 보상하는 보험조건을 전손담보라고 하며, 현실전손과 추정전손으로 구분됨.

20) 대량화물을 부정기선으로 운송하는 경우에 선박회사와 용선자가 체결하는 계약으로 Charter Party라 하며, 계약선박에 따라 항해용선(Voyage Charter)계약과 정기용선(Time Charter), 나용선(Bareboat Charter)계약등으로 나눌 수 있음.

는 점과 한반도 주변의 일본, 중국 및 러시아 등과 지속적인 해상안전협력회의와 공조체제를 유지하는 등, 현재 해운관련 국제정책결정에 주도적인 역할을 하고 있다.

또한 우리나라는 아태지역 항만국통제위원회의 의장국이다. 그 동안 IMO와 아태지역 항만국통제 협력체에서 우리나라의 기여도 및 노력 등을 바탕으로 2005년 회기부터 3년간 의장국으로 활동하게 되었다. 이로써 국제사회에서 항만국통제와 관련하여 우리나라가 공식적, 비공식적인 영향을 행사할 수 있는 기반을 마련하였다고 볼 수 있다. 이러한 기반과 더불어 2004년에 달성한 아태지역 항만국통제 국가등급 White list 1위의 등급은 우리나라의 입지를 더욱 확고히 하며 우리나라가 선진 해운국가로 발돋움하는데 손색이 없을 정도로 훌륭한 업적이라 할 수 있다. 국제적으로도 IMO에서 MAS제도²²⁾ 도입을 통하여 국제협약의 적극적 이행과 자국선박에 대한 철저한 안전관리를 요구하고 있는 실정이다. 이러한 국제동향과 관련하여 각 회원국의 선박안전관리 상태평가에 있어서 각 지역별로 시행되고 있는 항만국통제 점검 결과인 자국선박의 출항정지율은 훌륭한 평가지표가 될 것이다.

이제 우리에게 남은 과제는 White list 1위 자리를 유지하는 것이다. 앞서 살펴본 바와 같이 우리나라의 출항정지율은 0.23%로 가장 좋은 실적을 거두었지만, 결함율은 전 세계 평균치 67.3%를 10%이상 웃도는 77.8%를 기록하고 있다. 이는 중대한 결함사항은 적지만 소소한 지적사항은 상당히 많다는 의미이다. 따라서 선박과 안전운항 시스템 전반에 대한 관련 해운회사와 해상직원들의 보다 정성어린 점검과 노력이 필요하다 하겠다. 이와 함께 각각의 MOU와 개별 국가가 실시하는 CIC(Concentrated Inspection Campaign)²³⁾나

21) Sub-Committee on Flag State Implementation의 약자이며, IMO가 추구하는 해상안전과 해양환경보호를 위해 세계적으로 각국이 동질의 협약준수수준을 갖추어 IMO협약과 관련법규의 실질적인 행사를 확보하기 위한 업무를 담당하며, 선박의 안전운항관리, PSC, 기국의 협약 준수사항, 해난의 조사업무 및 관련규정검토를 담당함.

22) Member State Audit Scheme의 약자이며, 국가별 선박안전관리 등급 평가제도를 의미함.

23) 항만국통제 집중점검 캠페인으로 아태지역 항만국통제 위원회 사무국에서 매년 특정 분야별 항만국통제 집중점검 시행방침을 결정함.

FIC(Focused Inspection Campaign)에 대한 사항도 미리 확인하여 대비할 필요가 있다. 이제 완전히 정착된 ISM 제도²⁴⁾와 ISPS Code에 대한 점검과 지적도 증가하고 있는 점에 주목하고 이를 준비함이 마땅하다.

<표 2-11> 우리나라 최근 5년간 항만국통제현황 (단위 : 척수)

구분 \ 년도	'00	'01	'02	'03	'04	'05상반기
점검대상	8,400	9,380	9,480	9,200	9,300	4,700
점검선박	200	2,348	3,354	2,893	3,305	1,598
점검률(%)	26.19	25.03	35.38	31.45	35.54	17.00
결함선박	1,361	1,687	2,412	2,070	2,000	975
결함율(%)	61.86	71.85	71.91	71.55	60.51	61.01
출항정지선박	112	118	100	80	110	56
출항정지율(%)	5.09	5.03	2.98	2.77	3.33	3.50

자료 : 2005년, 해양수산부

우리나라에 입항하는 외국선박에 대한 항만국통제는 아태지역 내(Tokyo MOU) 점검목표를 지역 내 입항선박의 75%로 설정하였고 94년 아태지역 항만국통제 양해각서(Tokyo MOU)에 서명한 이후 매년 단계적으로 점검율을 제고하고 있으며, 2003년의 경우 아태지역 내 75% 점검목표는 달성되었으나, 우리나라 점검율은 지역 내 다른 주요국가와 비교할 때 아직은 낮은 실정이다.

앞으로 우리의 출항정지율 1위 등급에 대한 다른 국가들의 시기와 눈에 보이지 않는 견제도 지난 수년 동안 우리가 쌓아온 노하우와 대응전략을 꾸준히 펼쳐간다면 우리의 자리를 지키는 데에는 큰 어려움은 없을 것이다.

24) International Ship Management의 약자이며, 국제안전관리규약으로 선박의 안전관리, 운항 및 오염방지에 관한 국제적인 통일기준을 마련하여 해운회사 및 선박에 적절한 관리조직, 지침 및 절차등을 확립하도록 하고 최고경영자의 안전경영 책임과 참여의식을 제고함과 동시에 각국 정부가 이의 시행에 필요한 조치를 취함으로써 해상에서의 인명과 재산을 보호하고 해양환경을 보존하기 위한 규정임.

제3장 ISPS Code

3.1 국내·외 해상테러 현황

테러란, 정치적, 사회적 목적을 가진 집단이나 개인이 그 목적을 달성하거나, 상징적 효과를 얻기 위한 수단으로 타인의 생명, 재산에 피해를 가하는 계획적인 폭력행위를 말하며, 해상대테러란, 해상(바다, 강, 호수) 및 항구에서의 테러행위에 대한 제반 대응활동들을 들 수 있으며 평시 작전형태로는 인질구출, 대폭발물테러, 요인경호, 기타 지시된 임무로 볼 수 있으며 전시 작전형태로는 평시작전에 추가하여 VBSS²⁵⁾작전 활동 등이 있다.

3.1.1 국제 테러리즘의 형태

국제 테러리즘의 변화 형태를 살펴보면, 1960년대 극좌파²⁶⁾와 PLO²⁷⁾에 의한 국제테러가 나타났으며 1970년대 구주, 중남미 지역의 극좌 테러로 확산되었다. 1980년대 민족, 종교적 테러들이 빈발하였고, 80년대 초반까지는 항공기 납치나 공중폭파에서 중반에는 항공시설 폭파, 후반에는 항공기 미사일 공격, 차량 폭탄테러의 형태를 갖추었으며, 1990년대에는 국수주의²⁸⁾, 무정부주의 성향이 강

25) Visit, Board, Search and Seizure의 약자이며, 테러활동의 하나임.

26) 현실과 역사를 변증법적으로 해석하여 오류에 빠져들고, 본질적으로는 광신적인 입장을 취하며 미래는 이미 예정된 것이라며 일종의 필연적인 숙명, 운명, 인과같은 미래를 생각함, 지극히 잘못된 역사관에서 출발하여 자유를 부정하는 형태들을 확산시켜 반동적, 광신주의적인 파벌을 형성함.

27) Palestine Liberation Organization의 약자이며, 팔레스타인 해방기구로, 팔레스타인은 1948년 이스라엘이 수립되기 이전에 총독령 팔레스타인 지역에 살고 있던 아랍인과 그들의 후손들임, 이전에 비밀저항운동을 전개하던 다양한 팔레스타인 조직의 지도부를 통일하여 1964년 결정되었으나 그것이 외부로 부각된 것은 1967년 6월에 발발한 중동전쟁 직후였음, 이들은 민주적이고 세속적인 팔레스타인 국가를 건설하는데 총력을 기울이고 있으며 PLO현장은 이스라엘의 제거를 요구하고 있으며, 전 세계적으로 445만명으로 추산되는 팔레스타인인을 대표하는 정치조직.

28) 극단적인 국가주의와 같은 뜻으로 사용되며, 타민족 타 국가에 대해 배타적, 초월적 성격을 지님. 역사적인 실례로 일본의 메이지 이후의 국수보존사상, 제2차 세계대전 당시 이탈리아 파스즘, 독일의 나치즘을 들 수 있음.

했으며, 자살폭탄테러, 독가스 살포 등의 유형이었다. 2000년대에는 첨단과학으로 중무장한 뉴테러리즘의 형태를 띠고 있다. 뉴테러리즘의 특징으로는 공격 주체가 불투명하여 색출이나 근절하는데 한계가 있다. 그리고 공격대상 또한 불특정 다수를 대상으로 하기 때문에 일반시민의 피해가 속출하고 있다. 그물망식 연계조직으로 무력화시키는 것이 곤란하며 시간과 장소를 초월하여 사건이 속출하기 때문에 대처시간이 부족하다. 또한 대량살상무기를 사용함으로써 대규모의 피해를 입을 수 있으며 이 같은 사고로 국가 안보의 부담을 증대시킬 수 있으며, 언론매체의 발달로 현장 상황이 전 세계로 방영되어 테러의 심리적 충격효과 및 테러공포 확산이 용이하다.

3.1.2 해상테러의 유형

해상테러의 주요 유형으로는 항해 중인 선박을 납치 및 공격하거나 선박의 폭발을 시도한다거나, 정박 중인 선박에 대한 방화, 승무원 상륙시 납치 및 피살시킨다거나, 해상교통 네트워크 교란 및 차단으로 대규모 혼란을 야기시키는 경우가 있다.

역사적으로 지금까지 선박테러는 많지 않았었다. 그러나, 그 중에서 가장 주목할 만한 사건은 1985년 Cruiser 선박을 장악하여 여객을 인질로 한 사건이었다. 전 세계의 많은 지역에서 선박에게 심각한 위협을 주고 있는 해적행위도 과거에는 가난이 주요인으로 표박 시 또는 저속 항해 시 소규모의 도적행위에 불가하였지만 요즘은 조직적 범죄로써 무기를 사용하여 선박을 강제로 정선하거나 선박 전체를 나포 혹은 전 선원을 납치하거나 피살하는 경우가 발생하고 있다.

또한, 마약이나 무기의 밀반입으로 많이 이용되는 것은 화물 컨테이너이며 마약생산국가로 알려진 지역으로부터 화물을 운송하는 컨테이너 선박은 특히 위험하다. 승무원들의 환경이나 처우에 대한 불만이 폭동을 일으킬 수도 있다.

혹은, 극단적인 환경그룹에 의한 행동은 선박과 승무원의 안전을 위협할 수 있으며, 극단론자들은 선박의 항로를 방해하기 위하여 선박에 자신들을 쇠사슬

로 묶는 경우도 있다. 환경극단론자들의 위협은 선박이 수송하는 화물의 종류 및 교역자체의 특성에 크게 좌우된다. 석유화학제품공단이 공격목표가 되는 경우, 인접한 항만이나 터미널에 정박한 선박은 유독가스에 의한 피해가 발생할 수 있다.

3.1.3 테러리즘의 유형

테러의 일반유형을 살펴보면, 자살폭탄테러, 즉 신체 또는 운반수단(차량, 비행기)에 폭발물을 장착하고 원하는 지점에서 자폭하거나 사전 예고없이 시행되어 사전 예방이 어렵다. 또한, 고성능 폭발물, 탄저균 등을 이용한 테러로 대량 살상, 생화학무기 테러가 있을 수 있으며, 금융, 전력시설 등 특정국가의 정보통신 기반파괴로 사회, 경제적 혼란을 유발하거나 지리적 한계 극복, 저비용, 은밀성, 효과성으로 다른 테러에 큰 영향을 미칠 수 있는 사이버 테러가 있다.

테러는 점차 더 치밀해지고 계획적으로 발전하는데 비해 보안과 감시 장비 및 시스템 그리고 작동상에는 한계가 있다.

현재 선박의 보안장비로써는 잠금장치, 갑판 보호 장비, 검색장비, CCTV²⁹⁾, Hand-Held Metal Detector³⁰⁾, Ship Security Alert System, Automatic Identification System 등이 있으며, 항만의 보안장비로는 검색장비, 폭발물 탐지기, CCTV, 검문소 및 장벽(Gates & Barriers), 차량식별장치 등이 있다.

2000년 10월 12일 예멘의 아덴항에 정박 중이던 미 해군소속 USS 콜호에 C4³¹⁾를 실은 보트가 자살공격을 가하여 미 해군 17명이 사망하고 36명이 부상당하고 폭발의 충격으로 콜호 왼편 밑부분에 구멍이 뚫리는 사고가 있었다. 이어 2001년 9월 16일에는 스리랑카에서 1200명의 스리랑카 정부군을 수송하던 군함 Pride of the South호가 20대가 넘는 LTTE³²⁾ 소속 자살공격보트에 의해

29) Closed-Circuit Television의 약자이며, 폐회로 감시카메라를 의미함.

30) 휴대용 금속 탐지기

31) 컴포지션 C4라는 강력한 폭약으로 찰흙과 같은 형태를 띤.

32) Liberation Tigers of Tamil Eelam의 약자이며, 타밀알람 해방호랑이라고 함. 소규모의 테러리스트 단체를 결성하고 1977년 스리랑카 북부에 이람국 창설을 목표로 출현하였으며 이들은

포위당하여 당시 교전과 자살폭탄 공격으로 47명의 스리랑카 정부군이 부상당하였다. 같은 해 10월 30일 스리랑카, 자프나 반도에서 660톤의 석유를 실은 유조선 Silk Pride호가 폭탄이 실린 LTTE 소속 자살공격보트 5대에 의해 공격당하였다. 다음 해인 2002년 10월 6일에는 예멘 동부 알마카라 항구 부두에 정박해 있던 프랑스 유조선 Limburg호가 폭탄이 실린 자살공격보트에 의해 공격당하여 불가리아인 선원 1명이 사망하고 원유 9만톤이 유출하는 사고가 있었다.



<그림 3-1>아덴항 미구축함 콜함에 대한 자폭테러 모습(2000. 10)

그리고 작년 2004년 4월 24일 이라크에 위치한 석유수출항인 움카사르항에서 약 160km 떨어진 곳에 있는 걸프 해역의 원유 터미널과 저장 탱크에 폭탄이 실린 소형보트에 의한 자살공격이 발생하여 미국인 2명이 사망하고 미 해군 순찰선 1척이 침몰하고 석유시설이 파괴되어 그 곳 선적작업이 한 때 중단되는 사고가 발생하였다.

3.1.4 해상테러 방지를 위한 국제협력

한국테러리즘연구소의 통계 자료에 따르면, 1924년 영국 선박에 대한 테러 이후 지금까지 100여 차례의 해상테러가 발생했다. 해상테러는 1970년 중반기부터 급증하는 추세를 보이기 시작했으며, 1960년대에 단지 4건이었던 해상 테러리즘은 1971년부터 1979년까지 32건이 발생하여 800%의 증가율을 기록한 이

주로 정치적 목표인 이람국 건설에 장애가 된다고 간주하는 온건 타밀족의 정치인을 주로 암살함.

후 점진적으로 증가하고 있다.

해상 특히, 공해상에서의 선박에 대한 테러 대책마련은 간단하지가 않다. 1985년 이탈리아의 호화여객선 ‘아킬레 라우로’의 납치사건이 발생한 후, 국제해상기구는 해상 테러리즘 방지를 위한 협약의 체결을 촉구하고 나섰고, 그 결과 1988년에 ‘해양항해의 안전을 위협하는 불법적인 행위억제를 위한 협약’³³⁾이 체결되었다. 또한, IMO는 해상 테러리즘 방지를 위해 해상 테러리즘 발생 시 대응방안을 포함한 포괄적인 지침서를 마련하여 회원국에게 배포하여 숙지하도록 하는 노력을 하고 있다. 따라서 국제사회의 적극적인 공동 노력을 촉구해야 한다.

여기에서 ‘해양항해의 안전을 위협하는 불법적인 행위 억제를 위한 협약’에 대해 간단히 서술한다면, 1988년 3월 10일 로마에서 작성한 항해의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약은 총 22개조로 이루어졌으며 주요내용으로는, 국제항해의 안전을 위한 국제법적 규제 장치를 마련하고 각 당사국에 항해의 안전에 유해가 되는 범죄를 규정하고 이 범죄가 적절한 형벌에 의해 처벌될 수 있도록 노력할 의무를 부과하는데 있다. 이 협약 당사국은 국제연합헌장의 목적과 원칙을 유념하고 특히 세계인권선언 및 시민적, 정치적 권리에 관한 국제규약에 규정된 바와 같이 모든 사람은 생명, 자유 및 신체안전에 대한 권리를 가지고 있음을 인정하고, 인간의 생명과 자유, 그리고 존엄성에 심각한 위협을 가하는 모든 형태의 테러행위가 전 세계에 걸쳐 심화되어 가는데 대하여 깊이 우려하며 항해의 안전에 대한 불법행위가 신체와 재산의 안전을 위협하게 하고, 해무(海貿)의 수행에 심각한 영향을 미친다. 또한 항해의 안전에 대한 세계인의 신뢰를 약화시키고 그러한 행위의 발생이 국제 공동체 전체에 대한 중대한 우려가 되는 문제임을 고려하며 위의 방지를 위한 조치를 만족스럽게 평가하고 주목해야 할 것이다. 더욱이 이 협약에 의해 규정되지 않는 문제에 대해서는 계속해서 일반국제법의 규칙 및 원칙이 적용됨을 확인하고, 항해의 안전

33) Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

에 대한 불법적 행위를 감소시키기 위해 노력하는데 있어 모든 국가가 엄격하게 일반국제법의 규칙 및 원칙을 준수할 필요가 있음을 인정하여 다음과 같이 합의하였다. 항해의 안전에 대한 모든 불법적 행위를 방지하고 그러한 행위를 저지른 자들을 기소, 처벌하기 위한 효과적이고 실행 가능한 조치를 강구, 채택하는데 있어서 국가 간의 국제적 협력을 발전시킬 필요성이 있음을 확신하며, 1985년 12월 1일 국제연합총회결의안(40/61)이, 특히 ‘모든 국가들이 단독으로 그리고 국제연합 유관기관 뿐만 아니라 다른 국가와 공동으로 국제 테러리즘의 기초가 되는 원인의 점진적 제거에 기여하고 국제 테러리즘을 유발할 수 있는 국제평화와 안전을 위협에 빠뜨릴 수 있는 식민주의, 인종차별주의, 대규모적이고 극악무도한 인권 및 기본적 자유위반 그리고 외국의 점령 등 모든 상황에 대하여 특별한 주의를 기울일 것을 촉구하고 있음’을 상기하였다. 더욱이 결의안(40/61)이 ‘범죄행위의 장소 및 주체와 관계없이 국가 간의 우호관계 및 안보를 위협하게 하는 것을 포함하는 모든 테러행위, 수단 및 관행을 범죄행위로 명백히 비난한다’라고 규정하였다. 또한 결의안(40/61)이 ‘IMO에 적절한 조치에 관한 권고를 하기 위하여 선박에서 또는 선박에 대하여 이루어지는 테러리즘 문제를 연구할 것을 요청하였다. 1985년 11월 20일 IMO총회 결의안 A584(14)가 선박의 안전과 그 여객 및 선원의 신체안전을 위협하는 불법적 행위를 방지하기 위한 조치를 발전시킬 것을 요청하였음을 유념하고, 통상적인 선박상의 규율에 복종할 것이 요구되는 선원의 행위는 이 협약의 적용대상이 아님을 주목하고 필요시 이 규칙과 기준을 개정하기 위해 선박 및 인명에 대한 불법적 행위의 방지와 통제에 관한 규칙과 기준을 감시하는 것이 바람직함을 인지하여야 할 것이다. 그러한 측면에서 IMO 항해안전위원회가 권고한 선박상의 여객 및 선원에 대한 불법적 행위를 규제하기 위해 마련한 것이었다.

3.2 ISPS Code의 의미

3.2.1 ISPS Code 제정배경



<그림 3-2>뉴욕 세계 무역 센터 항공기 이용 자폭테러 장면(2001. 9. 11)

2001년 9월 11일 미국 항공기 테러 이후, LNG 및 LPG 운송 선박 등을 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상테러에 대비하기 위해 IMO에서는 2001년 11월 IMO Res.A.924(22) 승객, 선원 및 선박의 안전을 위협하는 테러행위 방지대책 및 절차의 검토에 관한 결의서를 채택하고 2002년 2월 해사안전위원회(MSC) ISWG 1차³⁴⁾회의를 개최하여 해상보안 강화 관련 SOLAS 제5장³⁵⁾, 제11-1장, 제11-2장 및 ISPS Code Part A의 초안을 작성하고 그 해 9월 MSC ISWG 2차 회의에서는 ISPS Code Part B의 초안을 작성하였고 SOLAS 개정안 및 ISPS Code Part A 개정안을 재검토하였다. IMO 총회는 2년에 한번씩 개최하기 때문에 2003년까지 보류할 수 없어서 같은 해 2002년 12월 12일 IMO 외교회의를 개최하였으며, 동 회의에 참가한 113개국 정부대표는 만장일치로 기존의 해상인명안전협약(SOLAS) 제11장 해상안전의 향상을 위한 특별조치를 제11-1장 해상안전³⁶⁾의 향상을 위한 특별조치 및 제11-2장 해상보안³⁷⁾

34) Intersectional working group의 약자이며, 해상안전 중간 작업반 회의를 의미함.

35) SOLAS 5장(항해안전), 300톤에서 5만톤 선박에 대해 2004년 7월부터 12월까지 최초안전장비검사시까지 (여객선 및 유조선은 제외) 선박식별장치(Automatic Identification System)장착해야 한다는 개정내용임.

36) 안전(Safety)은 수용할 수 없는 피해의 위험성으로부터 자유로운 것을 말함.

의 향상을 위한 특별조치를 신설하였다. 이에 국제선박 및 항만시설 보안규칙은 SOLAS 제11-2장을 근거로 채택되었으며 2004년 7월 1일부터 국제적으로 발효되었다.

통상적으로 국제협약은 채택에서 발효까지 약 3~5년의 준비기간을 두어 왔으나, 동 규칙은 IMO 설립 이래 약 1년 6개월의 묵시적 발효절차³⁸⁾에 필요한 극히 짧은 기간을 통하여 전 세계 모든 국제항해선박과 동 선박이 이용하는 항만시설에 대하여 보안체제를 강제적으로 수립, 이행하도록 규정하고 있다.

<표 3-1> ISPS Code 주요내용

구 분	주 요 내 용	적 용 대 상
선 박 (회사 포함)	-선박 및 회사 보안책임자 지정, 훈련 -선박보안평가서 및 계획서 작성 -선박보안경보장치 탑재	선박- 국제항해 취항여객선, 총톤수 500톤 이상 화물선 및 이동식 해상 구조물
항만시설	-항만시설보안평가서 및 계획서 작성 -항만시설 보안책임자 지정 -보안장비 설치, 운용	선박- 국제항해 선박들이 이용하는 항만
정 부	-아국적 선박 보안심사 및 증서 발급 -회사 및 선박보안책임자 교육 및 훈련 -항만시설적합확인서(5년)발급 -선박 및 항만시설 보안관련 사항 IMO 통보 -외국적선에 대한 보안점검 실시	각 지방해양수산청 수행

<표 3-1>에서 보듯이 ISPS Code 주요내용은, 선박은 자체보안계획을 수립하고, 기국정부의 보안심사를 받은 후 국제 선박보안증서(유효기간 5년)를 비치, 운항하여야 한다. 선박마다 고유식별번호(IMO번호)를 선체에 영구 표시토

37) 보안(Security)는 지정된 정보, 물질, 인원, 활동 및 설비가 정탐, 파괴행위, 전복 및 테러에 대항하여 보호될 뿐 아니라 손실 또는 허가되지 않은 노출에 대해서도 보호되어지는 상태를 말함.

38) 별도의 의사표시가 없으면 은연 중에 의사를 나타낸 것으로 간주함. 즉, 1974년 SOLAS협약 가입당사국의 1/3이 반대하지 않는 한 2004년 7월부터 본격시행에 들어감을 의미함.

록 강제화하고 선박이력기록부의 선내비치를 의무화, 선종별 선박보안 경보장치를 탑재하도록 하며 보안증서 미소지 선박은 입항거부 또는 출항정지 등 국제항해를 못하게 하였다.

항만시설은 항만시설보안책임자를 임명하고 항만보안평가를 실시한 후 보안계획을 수립하여 당해국 정부의 승인을 받아야 한다. 보안계획 미수립 항만에 기항한 선박 및 선적된 화물에 대하여는 외국항에서 별도의 보안 확인절차로 운항지체 등의 피해 발생이 우려된다.

각 국 정부는 자국의 선박, 항만의 보안계획 승인과 보안심사, 외국선박에 대한 보안점검을 실시하고, IMO에 자국의 보안 관련사항을 보고하여야 한다. 명백한 근거(8가지)³⁹⁾가 발견될 시에는 입항거부, 출항정지 등 운항통제도 가능하다.

ISPS Code는 SOLAS 제11장 해상안전의 향상을 위한 특별조치를 제11-1장 해상안전의 향상을 위한 특별조치와 제11-2장 해상보안의 향상을 위한 특별조치로 개정하였고, Part A를 강제사항으로 B를 권고사항으로 규정하고 있지만

39) ① ISSC(또는 Interim)가 유효하지 아니하거나 유효기간이 경과한 증거, ② 보안장비, 문서 또는 SOLAS 제11-2장 및 ISPS Part A에 의해 요구 되는 보안배치에 심각한 결함이 존재한다는 증거 또는 신뢰할만한 정보 ③ 정식으로 권한을 위임받은 자의 전문적인 판단으로 선박이 협약 제11-2장 또는 ISPS Part A의 요건에 적합하지 아니함을 나타내는 신뢰할만한 정보를 포함한 보고서나 불만사항의 접수 ④ 정식으로 권한을 위임받은 자의 전문적인 판단으로 선장 및 선박 근무자가 필수적인 선박보안절차에 익숙하지 못하거나 선박보안과 관련된 훈련을 시행할 수 없거나 그러한 절차 또는 훈련이 시행되지 않았다는 증거 또는 관찰사항, ⑤ 정식으로 권한을 위임받은 자의 전문적인 판단으로 선박 근무자중 핵심 요원이 선박보안의 책임을 지는 선박 근무자중 다른 핵심요원과 적절한 연락을 할 수 없다는 증거 또는 관찰사항 ⑥ 선박이 협약 제11-2장 또는 ISPS Part A에 위배되는 항만시설 또는 다른 선박으로부터 인원, 선용품 또는 화물을 선적하여 의혹이 제기 되는 등 선박이 보안선언서를 완성하지 아니하였거나 적절한 특별 또는 추가보안조치를 취하지 아니하였거나 또는 적절한 보안절차를 유지관리 하고 있지 아니하다는 증거 또는 신뢰할 만한 정보 ⑦ 선박이 협약 제11-2장 또는 ISPS Part A를 따르도록 요구되지 아니하는 항만시설 또는 기타 공급원(ex, 다른 선박 또는 헬리콥터 수송)으로부터 인원승선, 선용품 또는 화물을 선적하고, 등 선박이 적절한 특별 또는 추가보안조치를 취하지 아니하였거나 또는 적절한 보안절차를 유지관리 하고 있지 아니하다는 증거 또는 신뢰할 만한 정보 ⑧ 만약 선박이 연속적으로 발행된 Interim ISSC를 소지하고 있으며 정식으로 권한을 위임받은 자의 전문적인 판단으로 선박 또는 회사가 그러한 증서를 요구하는 목적이 최초 임시증서의 유효기간을 넘어서 제11-2장 및 ISPS Code Part A에 대해서도 완전한 적합성을 피하기 위 한 것일 경우

실제로는 Part B도 강제사항처럼 적용하고 있다. 그리고 이 장에서는 선박 및 항만시설 보안 관련요건을 규정하고 있다. 이것은 SOLAS에서 처음으로 항만 시설에 대한 언급이었으며 일부국가에서는 선박과 항만시설을 관장하는 부서가 달라서 이 규정의 적용에 어려움이 있지만, 우리나라에서는 현재 해양수산부에서 선박과 항만시설에 대해 함께 관장하고 있다.

주체별 의무사항으로 SOLAS 제11-1장에 규정하고 있는 해운선사에 관한 주요내용으로는 선박식별번호(Ship Identification Number)표시와 선박이력기록부(CSR)⁴⁰)를 발급받아 이를 선내에 비치하고 운항하여야 한다. 선박식별번호는 선체외판과 기관실에 각각 표시하여 해상에서의 선박납치로 인한 인명과 재산을 보호하고자 하는 것이 목적이며, 선박이력기록부는 주관청의 책임 하에 선박의 운항책임을 지고 있는 자가 누구인지를 식별토록 함으로써 유령선 방지 등 해상에서의 안전과 보안을 강화하고자 하는 것이다.

SOLAS 제11-2장에서는 실질적으로 해상보안 강화를 위하여 정부 및 선사가 이행하여야 하는 보안의무사항을 규정하고 있는데 선사는 회사 및 선박보안책임자 교육 실시, 선박보안평가, 선박보안계획서 작성 및 정부로부터 승인 획득, 선박보안심사 합격 후 국제 선박보안증서 소지 및 각종 보안장비 탑재와 보안 관련 각종 훈련, 교육에 대한 사항을 기록, 유지하여야 한다. SOLAS 제11-2장의 주요내용은 제1규칙 정의부터 적용, 보안관련 당사국 정부의 의무사항, 선박 및 회사의 요건, 회사의 특정책임, 선박보안경보시스템(SSAS⁴¹)), 선박에 대한 위협, 선박의 안전 및 보안을 위한 선장의 재량권, 통제 및 적합조치, 항만시설 요건, 대체보안 협정서, 동등한 보안조치 그리고 제13규칙 정보의 통보로 이루어져 있다.

정부는 ISPS Code가 적용되는 우리나라 국제 항해선박은 일시적으로 자격을 변경하여 국제항해에 종사하는 내항선을 포함하여 약 400여척에 이르며, 항만 시설로는 28개 무역항이 이에 해당된다. 정부는 선사가 작성한 선박보안계획서

40) Continuous Synopsis Record의 약자이며, 선박이력기록부

41) Ship Security Alert System의 약자이며, 선박보안경보시스템

의 승인, 보안심사 실시 후 국제 선박보안증서 발급, 선박이력기록부 발급, 항만시설에 대한 보안평가 후 보안계획을 승인하고 항만시설 적합확인서 발급 및 우리나라의 선박 및 항만시설에 대한 IMO에 보고사항 통보 등을 이행하여야 한다.

3.2.2 ISPS Code 목적과 목표

ISPS Code의 기본목적은 보안 위험성(위협 및 취약사항)에 대한 평가 그리고 보안 적용범위, 선박 및 항만시설 보안수준을 결정하여 보안대응절차를 수립하는데 있다. ISPS Code를 통해 당사국 정부, 정부기관 및 지방관청과 해운, 항만 산업 간에 상호협조를 포함한 국제적 체계를 구축하여 보안위협의 탐지 그리고 선박과 항만시설에 영향을 주는 보안사건에 대한 예방조치를 하고 당사국 정부는 정부(Government Agencies), 지역 행정부(Local Administration) 그리고 해운항만산업(Shipping and Port Industries)의 해상보안을 보장한다. 그리고 보안사고의 기본은 관련 정보의 조기 및 효율적인 수집과 교환을 통해 예방할 수 있으며, 보안등급의 변경에 대응할 수 있는 계획서 및 절차의 비치를 위한 보안평가 방안을 제공할 수 있도록 하여, 적합한 해상보안 조치방법이 확보되어 있다는 신뢰성이 보장될 수 있도록 하기 위함이다.

3.2.3 ISPS Code 요구사항

ISPS Code는 보안위협과 관련된 정보수집과 평가 그리고 그러한 정보, 보안사건 보고서나 보안지시서등을 관련 당사국 정부와 교환하고 선박과 항만시설을 위한 통신규약의 유지를 요구한다. 그리고 출입통제, 제한구역 설정을 통해 선박, 항만시설 및 제한구역에 대한 비인가 접근(Unauthorized access)방지를 하도록 요구하고 있다. 선박 또는 항만시설에 비인가 무기, 방화장비 또는 폭발물의 반입을 방지하고 보안위협 또는 보안사건에 대응하여 선박보안 경보장치의 알람 발생 수단을 제공하고 보안평가에 바탕을 둔 선박보안계획서(SSP⁴²⁾)

그리고 항만시설보안계획서(PFSP⁴³)를 배치하여야 한다. 또한, 보안계획과 절차에 익숙해지도록 지속적인 교육, 훈련 및 연습을 요구하고 있다.

1) ISPS Code Part A의 요구사항

SOLAS 제11-2장과 함께 강제사항으로 적용하도록 하고 있으며 제1절의 총칙부터 제19절 선박심사 및 증서발급까지 19개의 Section⁴⁴)으로 구성하고 있으며 당사국 정부의 책임사항으로는 각 선박 및 항만시설에 대해 보안등급을 설정하고 보안위협사건의 방지를 위한 지침을 제공하고 높은 보안등급은 보안위협사건의 발생 가능성 증대표시를 하도록 하고 있다. 이에 위협정보의 신뢰성 정도, 위협정보의 확증 정도, 위협정보의 구체성 또는 긴급성 정도, 그러한 보안위협사건의 잠재적 결과를 통해 각 당사국 정부는 적절한 보안등급을 설정하여야 한다. 당사국 정부는 제11-2장 및 Code A편에 규정된 정부의 보안 관련 의무사항의 일부를 보안인증심사대행기관(RSO⁴⁵)에게 위임할 수 있으나 적절한 보안등급의 설정, 항만시설보안평가의 승인 및 승인된 허가에 대한 차후개정의 승인, 항만시설보안계획서의 지정이 요구되는 항만시설의 결정, 항만시설보안계획서의 승인 및 승인된 계획서에 대한 차후 개정의 승인, 항만국통제(제11-2장 제9규칙) 및 적합조치의 실시, 보안선언서(DOS)⁴⁶)의 요건수립은 절대적으로 당사국 정부에서 실시하여야 한다. 그리고 또한, 적절하다고 간주되는 수준까지 정부가 승인한 선박 또는 항만시설보안계획서 또는 그러한 계획들에 대한 개정사항의 유효성을 테스트하거나, 선박의 경우 정부를 대행하여 승인된 계획서에 대한 유효성을 테스트⁴⁷)해야 한다.

42) Ship Security Plan의 약자이며, 선박보안계획서

43) Port Facilities Security Plan의 약자이며, 항만시설보안계획서

44) 1절 일반사항, 2절 정의, 3절 적용, 4절 당사국 정부의 책임, 5절 보안선언서, 6절-회사의 의무, 7절 선박보안, 8절 선박보안평가, 9절 선박보안계획서, 10절 기록, 11절 회사보안책임자, 12절 선박보안책임자, 13절 선박보안의 교육, 훈련 및 연습, 14절 항만시설보안, 15절 항만시설보안평가, 16절 항만시설보안계획서, 17절 항만시설 보안책임자, 18절 항만시설보안에 관한 교육, 훈련, 및 연습, 19절 선박의 심사 및 증서발급

45) Recognized Security Organization의 약자이며, 보안인증심사대행기관

46) Declaration of Security의 약자이며, 보안선언서

당사국 정부는 선박/항만 인터페이스 또는 선박 대 선박 활동이 인명, 재산 또는 환경에 제기되는 위험성을 평가하여 보안선언서가 요구되는 시기를 결정해야 한다. 그리고 인터페이스를 하고 있는 항만시설 또는 타선박보다 상위의 보안등급으로 선박이 운항하고 있는 경우이거나 국제항로 또는 이들 항로를 운항하는 특정선박에게 적용하는 보안선언서에 관한 당사국 정부간 협정이 있는 경우, 선박은 보안선언서를 항만시설에 요청할 수 있다. 그리고 항만시설(선박)에서는 그 요청에 대하여 회신(Acknowledgement)을 해야 한다. 그리고 보안선언서는 선장 또는 선박을 대신하는 선박보안책임자(보통은 일항사), 항만시설보안책임자 또는 항만시설을 대표하여 육상측(Shore side) 보안을 담당하는 타기관이 주체가 되어야 한다. 그리고 보안선언서에는 선박과 항만시설 간에(또는 선박들 간에) 공유될 수 있는 보안요건을 표시해야 한다.

회사는 선장이 선박의 안전 및 보안과 관련된 결정을 할 수 있고, 필요한 경우, 모든 당사국 정부 또는 회사에게 지원을 요청할 최우선의 책임 및 권한을 가진다는 것을 선박보안계획서에 명시하고 회사보안책임자, 선장 및 선박보안책임자가 제11-2장 및 Code A편에 따라 의무와 책임을 수행할 수 있도록 필요한 지원의 제공을 보장해야 한다.

(1) 선박보안등급

선박보안에 있어서 보안등급¹⁴⁸⁾은 모든 선박은 보안사건의 인식 및 보호조치를 위하여 Part B를 고려하여 모든 선박의 보안의무 수행을 보장하고 선박에의 접근을 통제하고 인원승선 및 소지품의 반입을 통제하며, 인가받은 자만이 접근할 수 있도록 제한구역과 선박 주변지역 및 갑판구역을 감시한다. 또한 선박의 주변지역 및 갑판구역을 감시하고 화물 및 선용품 취급을 감독하여 보안통

47) 대개는 외부심사를 통해서 이루어짐.

48) 보안등급은 ISPS Code Part B에 해석되어 있으며, Para.2의 보안등급설정에 따르면 보안등급1은 정상수준으로 선박과 항만시설이 일상적으로 운영되는 수준, 보안등급2는 경계수준으로 보안사건에 대한 증대도니 위험이 있는 동안 적용되는 수준, 보안등급3은 비상수준으로 보안사건의 가능성 또는 급박한 위험이 있는 기간동안 적용되는 수준으로 정의됨.

신의 즉각적인 이용가능성을 보장하여야 한다. 보안등급2는 보안등급1에 대하여 추가보호조치를 수행하며, 보안등급3은 보안등급1에 강화된 특정보호 조치를 수행해야 한다. 주관청이 보안등급2 또는 3을 설정하였을 때, 선박은 보안등급의 변경에 따른 지침을 접수하였음을 통보하고 선박이 이미 입항 중이거나 입항예정인 항만의 보안등급보다 더 높은 보안등급을 선정하도록 주관청(기국)으로부터 요구받는다면, 동 선박은 지체없이 항만시설이 소속된 영토·영해의 당사국 정부와 항만시설보안책임자에게 상황을 통보하여야 한다. 항만내의 기국 선박에게 보안등급2 또는 3의 설정을 요구하는 주관청은 이를 지체없이 해당 당사국 정부에 통보하여야 한다.

(2) 선박보안 계획서

선박보안평가(Sec.8, Ship Security Assessment/SSA)는 선박보안계획서를 개발하고 최신화하는 과정의 본질적이며 필수적인 부분으로 회사보안책임자는 선박보안평가가 선박의 보안을 평가할 수 있는 기술을 지닌 사람에 의하여 수행되어야 함을 보장하여야 한다. 그리고 그것은 제9.2.1절의 여건에 따르는 것을 조건으로, 인증기관은 특정선박의 선박보안평가를 수행할 수 있다. 선박보안평가는 현장보안검사를 실시해야하며 이는 시행중인 보안조치, 절차 및 활동에 대한 식별, 중요하게 보호되어야 하는 주요 선상작업의 식별 및 평가 그리고 보안조치의 수립 및 우선순위를 선별하기 위해서 주요 선상작업에 대해 발생할 수 있는 위협 및 발생가능성의 식별 및 평가, 기반시설, 정책 및 절차에 있어서 인적요소를 포함한 취약점을 식별하여야 한다. 그리고 마지막으로 선박보안평가는 CSO에 의해 문서화되어 검토, 수락된 후에 보유되어야만 한다.

선박보안계획서(Sec.9, Ship Security Plan/SSP)는 각 선박의 주관청에 의해 승인된 것을 본선에 비치하여야 하며 제9.2.1절의 규정을 준수하는 것을 조건으로, 보안인증심사대행기관은 특정선박에 대하여 선박보안계획서를 작성할 수 있다. 특정선박에 대한 선박보안계획서 또는 동 계획서의 개정에 관한 검토 및 승인업무를 수행하는 보안인증심사대행기관은 검토 중인 선박보안평가, 선박보

안계획서 또는 동 계획서의 개정 준비 작업에 관여할 수는 없다. 그리고 선박 보안계획서 또는 이미 승인된 동 계획서의 개정승인을 위하여 동 계획서 또는 개정의 개발에 근거가 되는 보안평가를 동시에 제출해야 한다. 선박보안계획서는 본선의 사용언어들로 작성되어야 하고 만약 사용된 언어가 영어, 불어 또는 스페인어가 아니라면 이들 중 하나로 번역되어야 한다. 그리고 선박보안계획서에는 최소한 사항⁴⁹⁾들이 규정되어야 한다.

그리고 보안활동에 대한 내부심사를 수행하거나 이의 시행을 평가하는 담당자는 회사 또는 선박의 특성 및 규모로 인해 실행 불가능하지 않는 한, 심사 대상이 되는 활동과 무관하여야 한다. 주관청은 승인된 선박보안계획서 또는 승인된 동 계획서에 명시된 보안장비에 대한 변경사항들 중 주관청에 의해 승인될 때까지 동 계획서의 관련 개정이 시행되지 않은 항들을 결정하여야 한다. 그리고 주관청이 구체적으로 승인한 선박보안계획서 또는 보안장비에 대한 변경사항들의 본질은 그러한 승인을 확실히 나타내는 방법으로서 문서화 및 본선에서 이용 가능하여야 하고 국제 선박보안증서(또는 임시 국제선박보안증서)와 함께 제시되어야 한다. 동 계획서는 전자문서 형식으로 유지될 수도 있지만 이 경우 무단삭제, 파손 또는 수정방지를 위한 절차에 의해 보호되어야 한다. 그리고 비인가자의 접근 또는 폭로로부터 보호되어야 한다. 선박보안계획서는 제 11-2장 제9규칙에 따른 통제 및 적합조치의 시행을 위해 당사국 정부에 의해

49) ① 최소한 인원, 선박 또는 항만을 대상으로 사용될 의도가 있는 무기 ② 위험물질 및 장치와 선상에서 허가되지 아니한 운송을 방지하기 위해 계획되는 조치들 ③ 제한구역의 식별 및 동 구역으로의 비인가 접근을 방지하기 위한 조치들 ④ 선박에 대한 비인가 접근을 방지하기 위한 조치들 ⑤ 선박 또는 선박/항만 인터페이스의 중요작업을 유지하기 위한 규정을 포함하여, 보안위반 또는 보안위협에 대응절차 ⑥ 보안등급3에서 당사국 정부가 내릴 수 있는 보안 지시사항의 대응절차 ⑦ 보안위협 또는 보안위반의 경우, 피난절차 ⑧ 보안과 관련된 선상보안책임 근무자 및 기타선상 근무자의 임무 ⑨ 보안활동들의 심사를 위한 절차 ⑩ 선박보안계획서와 연계된 교육, 훈련 및 연습을 위한 절차 ⑪ 항만시설의 보안활동과의 인터페이스를 위한 절차 ⑫ 동 계획서의 정기적 검토 및 최신화를 위한 절차 ⑬ 보안사건의 보고를 위한 절차 ⑭ 선박보안책임자의 식별 ⑮ 24시간 가능한 연락 세부사항을 포함하여 회사보안 책임자의 식별 ⑯ 선상 보안장비의 검사, 테스트, 교정 및 유지의 보장을 위한 절차 ⑰ 본선에 비치된 보안장비의 테스트 또는 교정주기 ⑱ 선박보안경보시스템의 작동개소가 설치된 위치와 식별 ⑲ 오경보 발생을 제한하기 위한 선박보안 경보시스템 사용상의 테스트, 작동, 해제 및 재설정을 포함한 절차, 지시사항 및 지침

정식으로 권한을 위임 받은 자에 의한 검사를 받지 않아야 한다. 그러나 제 9.8.1절(보안이 의심스럽다고 할 경우)에 명시된 상황에서는 검사를 받아야 한다. 선박이 제11-2장 또는 Code A편의 요건들에 따르지 아니하며 이러한 부적합사항을 검증 또는 시정하기 위한 유일한 수단을 선박보안계획서의 관련요건을 검토하는 것이라는 명백한 근거를 가지고 있을 시에는, 부적합사항과 관련한 동 계획서의 특정부분에 대하여 제한된 접근(열람)이 예외적으로 허용될 수 있으나, 이는 당사국 정부, 선장, 해당선박의 동의가 있을 시에만 가능하다. 이 같은 경우, Code A편 제9.4절의 종속절과 관련된 동 계획서 내의 규정은 비밀 정보로 취급되며, 해당 당사국 정부의 동의가 없는 한 검사의 대상이 될 수 없다.

기록(Sec.10)은 보안활동의 증거이며, 주관청이 규정한 최소 보존기간(우리나라 3년)을 유지해야 하며 기록대상은 다음과 같다.

- ① 교육, 훈련 및 연습
- ② 보안위협 및 보안사건
- ③ 보안위반
- ④ 보안등급의 변경
- ⑤ 선박에의 특정위협 또는 현재 선박이 있거나 과거에 정박했던 항만시설에 대한 특정위협과 같이 직접적인 선박의 보안관 관련된 통신
- ⑥ 보안활동에 대한 내부심사 및 검토
- ⑦ 선박보안평가의 정기적 검토
- ⑧ 선박보안계획서의 정기적 검토
- ⑨ 동 계획서에 대한 개정 실행
- ⑩ 선박보안경보시스템의 테스트를 포함하여 선내 설치된 보안장비의 유지, 교정 및 테스트

(3) 항만시설 보안계획서

항만시설보안(Sec.14)은 당사국 정부의 영토·영해 내 위치한 항만시설이 그

당사국 정부가 정한 보안등급에 따르는 행동을 준수해야 하며 보안조치 및 절차는 승객, 선박근무자 및 방문객에 대한 간접 또는 화물과 서비스의 지연을 최소화하는 방법으로 적용된다.

항만시설보안평가는 항만시설보안계획서 개발 및 최신화 과정의 필수적인 활동이며 당사국 정부에 의해 수행되어야 한다. 당사국 정부는 보안인증심사대행 기관에게 항만시설보안평가의 수행을 위임할 수 있으나 보안평가 결과의 적합성 검토 및 승인은 당사국 정부만이 시행할 수 있다. 항만시설보안평가는 항만시설내의 변화하는 위협 및 변경사항들을 고려하여 정기적으로 검토 및 최신화해야 한다. 그리고 이는 최소한의 요소⁵⁰⁾들을 포함하여야 한다.

만약 항만시설의 운영자, 위치, 운영, 장비 및 설계가 유사한 경우 하나의 항만시설보안계획서가 다수의 항만시설에 대해 적용되는 것을 허용할 수 있으며 그러한 조치를 허용한 당사국 정부는 IMO에 이 사실을 통보하여야 한다. 항만시설보안평가가 완료되는 즉시, 보안평가의 수행방법, 평가기간동안 발견된 취약성에 대한 설명 그리고 대응조치가 요약된 보고서를 작성하여야 하며 동 보고서를 무단접근 또는 폭로로부터 보호하여야 한다.

항만시설보안계획서(Sec.16, PFSP)는 각 항만시설에 대한 항만시설보안평가를 근거로 하여 선박/항만 인터페이스에 맞게 적절하게 개발하고 유지하여야 하며 3가지 보안등급에 대한 규정을 기술하여야 한다. 그리고 보안인증기관이 특정 항만시설의 항만시설보안계획서를 작성할 수도 있다. 동 계획서는 항만시설의 사용언어로 작성되어야 하며 최소 다음 사항을 포함해야 한다.

- ① 인원, 선박 또는 항만에 사용될 수 있는 무기 또는 다른 위협 물질과 장치 및 금지된 휴대품이 항만시설 또는 선상에 반입되는 것을 방지하기 위한 조치
- ② 항만시설, 항만시설에 계류된 선박 및 항만시설의 제한지역에 무단 접근을 방지하기 위한 조치

50) ① 보호되어야 하는 주요자산 및 기반시설의 식별 및 평가 ② 보안조치의 수립 및 이들의 우선순위를 정하기 위하여, 자산 및 기반 시설에 대한 가능한 위협과 발생 가능성을 식별 ③ 취약성의 감소를 위한 대응조치 및 절차 변경의 식별, 선택 및 우선순위와 이에 대한 효율의 수준 ④ 기반시설의 인적요소를 포함하여 취약점, 방침 및 절차의 식별

- ③ 항만시설 또는 항만/선박 인터페이스의 중요작업을 유지하기 위한 규정을 포함하여 보안위협 또는 위반에 대응하는 절차
- ④ 보안등급3.에서 당사국 정부가 제공할 수 있는 보안지침에 대응하기 위한 절차
- ⑤ 보안위협 또는 침해의 경우 탈출 절차
- ⑥ 보안책임이 부여된 항만시설 근무자 및 보안상 기타 시설 근무자의 의무
- ⑦ 선박보안활동과의 인터페이스 절차
- ⑧ 동 계획서의 정기적인 검토와 최신화 절차
- ⑨ 보안사건의 보고 절차
- ⑩ 24시간 연락세부사항을 포함한 항만시설보안책임자의 식별
- ⑪ 동 계획서에 포함된 정보의 보안을 확보하기 위한 조치
- ⑫ 항만시설에서의 화물 및 취급 장비의 효과적인 보안을 확보하기 위하여 계획된 절차
- ⑬ 항만시설보안계획서의 심사 절차
- ⑭ 항만시설에서 선박보안경보시스템이 작동될 경우 대응절차

(4) 항만시설 보안 책임자

선원의 상륙 또는 선원교체 뿐만 아니라 선원복지 및 노동조합의 대표를 포함하여, 선박 방문자의 접근을 용이하게 하기 위한 절차도 포함한다.

항만시설보안책임자(Sec.17, PFSO⁵¹)는 각 항만시설에 대하여 1인의 PFSO를 지정하여야 하나, 1개 이상의 항만시설에 대한 항만시설보안책임자로 한명이 지정될 수도 있다. 항만시설보안책임자의 의무와 책임은 다음사항을 포함한다.

- ① 항만시설 보안평가를 고려하여 항만시설의 최초종합보안검사(Initial Comprehensive Security Survey) 시행
- ② 항만시설보안계획서의 개발 및 유지의 보장

51) Port Facilities Security Officer의 약자이며, 항만시설보안책임자

- ③ 항만시설보안계획서의 시행 및 실습
- ④ 항만시설의 정기적인 점검실시
- ⑤ 결함사항의 시정 및 항만시설의 변경에 따른 보안계획서의 최신화를 위하여 동 계획서의 적절한 수정을 권고하고 통합
- ⑥ 항만시설 관리자의 항만시설 보안인식 및 경계 강화
- ⑦ 항만시설 보안근무자에 대한 적절한 교육이 제공되었음을 보장
- ⑧ 항만시설의 보안을 위협하는 사건을 관련당국에 보고하고 기록 유지
- ⑨ 관련선사 및 선박보안사관과 항만시설보안계획서 시행사항 조정
- ⑩ 적절한 보안업무 조정
- ⑪ 항만시설의 보안근무자의 기준이 만족됨을 보장
- ⑫ 보안장비의 작동, 시험, 교정 및 정비의 보장
- ⑬ 승선을 요청한 사람의 신원확인이 있는 경우 선박보안책임자를 지원

항만시설보안에 관한 교육, 훈련 및 연습(Sec.18)은 항만시설보안책임자 및 해당 항만시설 보안요원으로서 지식을 보유하고 교육을 받아야 한다. 특정보안 의무를 담당하는 항만시설 담당자는 책임과 의무를 숙지하여야 하고 충분한 지식과 능력을 가져야 한다. 항만시설의 운영형태, 항만시설 근무자의 변동, 항만 시설이 공급하고 있는 선박의 종류(선종) 및 기타 관련 상황을 고려한 훈련을 적절한 간격으로 시행하고 항만시설보안책임자는 적절한 간격으로 연습(Exercise)에 참가하여 항만시설보안계획서의 효과적인 조정 및 시행을 보장해야 한다.

선박의 심사 및 증서 발급(Sec.19)에 있어서는 심사의 종류와 증서의 발생 또는 이서 그리고 증서의 유효기간 및 효력에 관해 기술되어야 하고, 임시증서 발급방법에 대해 제시하고 있다.

2) ISPS Code Part B 요구사항

현재 미국에서는 일부사항을 강제사항으로 법제화하는 것을 검토 중이며 IMO MSC 회의(77차, 2003. 6. 4)에서 8.1항부터 13.8항까지로 강제규정으로

해석하고 있다. Part B 요구사항에 대한 개요(Para.1)부터 보면, 일반사항 본 개요는 선박과 항만시설 관련 지침의 적용시, 감안해야 하는 필수적 고려사항을 규정하고 있다. 본 Code의 B편에 있는 어떠한 규정도 협약 제11-2장 또는 Code A편의 규정과 상충되는 것으로 판독되거나 해석되어서는 안 된다. 협약 제11-2장 및 Code A편의 내용이 항시 우선하며 만일, 불일치성이 존재하는 경우 B편의 내용은 무시된다.

보안등급의 설정(Para.2)은 당사국 정부의 의무이며 선박과 항만시설에 적용될 수 있다⁵²⁾.

(1) 항만시설 보안평가

항만시설(Para.1.16~1.20)의 항만시설보안평가는 주기적으로 검토해야 하며 보안위험은 표적에 노출될 취약성 및 공격의 결과가 결부된 공격 위협의 함수로 작용된다. 보안평가는 항만시설 및 기반시설에 대해 인지된 위협의 결정, 잠재적 취약성의 식별, 사고결과의 추산이 반드시 포함되어야 한다.

당사국 정부의 책임(Para.4)은 평가 및 계획서의 보안 관련 당사국 정부로서 선박보안평가, 선박보안계획서, 항만시설보안평가 및 항만시설보안계획서와 관련된 민감한 보안자료 및 각 평가 또는 계획서 등에 대한 비인가 접근 또는 자료공개를 방지할 수 있는 적절한 조치를 갖추고 있음을 보장하여야 한다. 또한 항만시설과 관련된 그들의 보안임무를 수행하기 위해서 동 정부 내 지정당국을 지정할 수 있다. 또한 보안인증심사대행기관에게 선박보안계획서 또는 수정사항에 대한 승인, 선박 심사 및 증서발급, 항만시설보안평가의 시행을 포함하여 특정한 보안과 관련된 활동을 수행하도록 위임할 수 있다.

보안인증심사대행기관(RSO)은 선박보안평가, 선박보안계획서, 항만시설 보안평가 및 항만시설보안계획서를 포함하여 보안문제에 대해 회사 또는 항만시설을 지원하거나 자문할 수 있다. 이러한 활동은 선박보안평가(계획서) 또는 항만시설 보안평가(계획서)를 완성하는 일을 포함할 수 있으나 만일, 보안인증심사

52) 본 논문 주석45번 참조.

대행기관이 선박보안평가(계획서)에 관하여 자문활동을 하였다면 동 기관은 관련된 선박보안계획에 대한 승인 권한을 위임받을 수 없다.

RSO의 지정요건으로는 보안에 관한 전문지식을 갖추어야 하며, 선박의 경우 구조 및 설계에 대한 지식을, 항만시설의 경우는 항만의 구조 및 설계에 대한 지식을 포함하여 선박과 항만운영에 대한 적절한 지식이 요구된다. 선박/항만 인터페이스를 포함하여 선박과 항만시설 운영 중에 발생할 수 있는 보안위험을 평가할 수 있는 능력과 그러한 위험을 최소화 할 수 있는 방법을 제기할 능력을 갖추고, 소속직원의 전문성을 유지하고 개선할 수 있어야 하며, 소속 직원의 지속적인 신뢰성에 대한 모니터링 또한 가능해야 한다. 보안에 민감한 자료를 승인없이 공개하거나 접근하는 것을 방지할 수 있는 적절한 조치의 유지를 유도할 수 있어야 하며, 협약 제11-2장 및 본 Code A편의 요건, 그리고 관련 국내의 법규 및 보안요건에 대한 지식과 선행의 보안위협과 양상에 대한 지식, 무기, 위험물질 및 장치의 인식과 탐지에 관련된 지식을 두루 갖추어야 한다. RSO로서 차별하지 않는 원칙에서, 보안을 위협할 만한 인원들 특유의 행동양식의 인지가 가능해야 하며, 보안수단을 교묘히 빠져나가는 데에 사용되는 기술에 대한 지식, 보안 및 감시장비와 시스템 그리고 그 작동한계에 대한 지식을 갖추어야 한다.

항만시설보안계획서에 관한 정보 및 연락처(Para.4.14), 항만시설은 항만시설보안계획서의 비치 여부를 IMO에 통보하여야 하고, 회사보안책임자 및 선박보안책임자는 이 정보를 알 수 있어야 한다. 항만시설보안계획서가 비치되어 있다는 것 이외에 구체적인 상세정보의 발행을 금지하고 당사국 정부는 해당 항만시설보안책임자의 연락 세부사항과 함께 중앙 혹은 지역 연락처, 또는 항만시설보안계획서의 비치장소에 관한 최신정보의 제공을 위한 기타 수단을 고려하여야 하며 관련 연락처는 공개되어야 한다. 그리고 보안인증심사대행기관에 위임된 책임의 상세 및 권한의 범위에 대한 상세한 정보를 제공해야 한다.

신원확인문서(Para.4.18)라 함은, 선박에 승선 또는 항만시설에 출입하도록 인가된 공무원에게 공식적인 권리를 위임하였음을 나타내는 적절한 신원확인문서

를 발행할 것을 당사국 정부에 권장한다.

(2) 보안협정문

대체보안협정문(Alternative Security Agreements, Para.4.26)은 당사국 정부가 협약 제11-2장 및 본 Code A편을 실행하였을 경우, 하나 이상의 당사국 정부와 협정을 체결할 수 있다. 협정의 범위는 협정의 당사국 영토·영해 내 항만시설간의 고정항로 상의 단국제항해(短國際航海)로 제한된다. 단, 비협약 당사국의 주관청이 협정문 규정의 준수에 동의하고 소속 선박에게 이행을 요구할 경우에는 협정문에 포함된 고정항로에만 운항이 허용된다. 이러한 선박은 협정의 적용을 받지 아니하는 선박과 선박 대 선박활동을 하여서는 아니된다. 각 협정의 이행은 필요시 그리고 어떠한 경우에도 매 5년마다 지속적으로 모니터링을 하고 개정되어야 한다.

통제 및 적합조치(Para.4.33 : PSC)의 SOLAS 제11-2장 제9.1규칙 및 제9.2규칙에 의거한 명백한 근거에는 다음사항을 포함할 수 있다.

- ① 국제 선박보안증서가 유효하지 아니하거나 유효기간이 경과한 증거
- ② 보안장비, 문서 또는 협약 제11-2장 및 Code A편에 의해 요구되는 조치사항에 심각한 결함이 존재한다는 증거 또는 신뢰할 정보
- ③ 선박이 협약 제11-2장 또는 Code A편의 요건에 적합하지 않다는 신뢰할 만한 정보를 포함한 보고서나 불만사항의 접수
- ④ 선장 및 선박 근무자가 필수적인 선박보안 절차에 미숙하거나, 선박보안과 관련된 훈련을 시행할 수 없거나, 관련 절차 또는 훈련을 시행하지 않았다는 증거 또는 관찰사항의 경우
- ⑤ 선박의 핵심요원이 선박보안의 책임을 지는 다른 핵심요원과 적절한 연락을 할 수 없다는 증거 또는 관찰사항
- ⑥ 선박이 협약 제11-2장 또는 본 Code A편에 위반되는 항만시설 또는 다른 선박으로부터 인원, 선용품 또는 화물을 선적하였으며 문제의 선박이 보안선언서를 완성하지 아니하였거나 적절하거나 특별한 또는 추가적인 보안조치를 취

하지 아니하였거나, 또는 적절한 보안절차를 유지관리하고 있지 않다는 증거 또는 신뢰할 만한 정보

⑦ 선박이 협약 제11-2장 또는 Code A편을 적용하지 않는 항만시설 또는 기타 공급원(Ex, 다른 선박 또는 헬리콥터 수송)으로부터 인원승선, 선용품 또는 화물을 선적하고, 동 선박이 적절한 특별 또는 추가보안조치를 취하지 않았거나, 또는 적절한 보안절차를 유지관리하고 있지 않았다는 증거 또는 신뢰할 만한 정보

⑧ 선박이 Code A편 제19.4절에 규정된 임시 국제선박보안증서를 연속적으로 인지하고 있으며 그 증서의 보유 목적이 최초 임시증서의 유효기간을 넘어 SOLAS 제11-2장 및 Code A편을 완전히 준수할 것을 회피

다른 당사국 정부의 항만을 입항하고자 하는 선박(Para.4.37)의 당사국 정부는 선박의 입항하기 위한 조건으로 요구할 수 있는 정보 중 하나는 선박이 최근 10회 동안 항만시설에 입항 중 취해진 특별 또는 추가조치⁵³⁾를 포함해야 한다.

(3) 선박회사의 의무

회사의 의무(Para.6.)는 협약 제11-2장 제5규칙, 회사가 선장에게 다음의 정보를 제공할 것을 요구할 수 있다.

- ① 선박관리회사, 선원공급회사, 계약자, 영업권 소유자(소매상, 직관점, 카지노 등)와 같이 선상근무자의 임명책임자
- ② 정기 용선자, 나용선자 또는 그러한 능력을 갖고 있는 기타 단체를 포함하여 선박의 고용을 결정할 책임자
- ③ 용선계약에 의하여 운영 시 정기 또는 항해 용선자를 포함하여 그러한 당사자의 연락 세부사항

53) 예를 들어, ①당사국 정부가 아닌 국가의 영토·영해에 위치한 항만시설을 방문하는 동안 취해진 조치들, 특히 당사국 정부의 영토에 위치한 항만시설에 의하여 통상적으로 제공되었던 조치들에 관한 기록, ②항만시설 또는 다른 선박에 적용되었던 보안선언서

또한 회사는 변경사항이 발생하였을 경우, 동 정보를 최신화하고 최신상태로 유지할 책임이 있다. 정보의 언어도 Code A와 마찬가지로 영어, 불어 또는 스페인어로 작성되어야 하고 2004년 7월 1일 이전에 건조된 선박에 대하여, 동 정보는 그 일자의 실제조건을 반영하여야 하고 2004년 7월 1일 이후에 건조된 선박 및 2004년 7월 1일자로 운항이 중지되는 2004년 7월 1일 이전에 건조된 선박에 대하여는 그 선박이 실제로 운항을 개시하는 일자 이후부터 정보가 제공되어야 하며 실제조건을 반영하여야 한다. 만약 2004년 7월 1일 이후에 선박이 운항을 취소하는 경우, 동 정보는 그 선박이 운항을 재개하는 일자부터 제공되어야 하며 그 일자의 실제조건을 반영하여야 한다. 그 일자의 실제조건과 관계되지 아니한 과거에 제공된 정보는 보고할 필요가 없다. 경우에 따라 다른 회사가 선박의 운항책임을 갖게 되었을 때 동 선박을 운항하였던 과거회사에 관한 정보 또한 본선에 보관할 필요는 없다.

(4) 선박보안검사와 등급

현장보안검사(On-Scene Security Survey, Para.8.14)는 선박보안평가의 필수 항목이다. 현장보안검사에서는 모든 선박보안당직의 실행상태 확인, 제한구역을 인가자들만이 출입하고 있는지에 대한 모니터링 정보, 신원확인시스템을 포함한 선박으로의 접근통제 현황, 갑판구역 및 선박 주변구역의 모니터링 정보, 승선자 및 승선자의 물품에 대한 통제(소지하거나 소지하지 아니한 수하물 및 선원의 개인물품)정도, 화물취급의 감독 및 선용품의 인도현황, 선박보안통신, 보안정보 및 보안장비 등이 즉시 사용할 수 있는 상태인지의 확인에 대한 현행의 선박보호 방안, 절차 및 운영을 검사하고 평가하는 것이다.

선박보안임무의 조직 및 수행(Para.9.8)은 각 보안등급에서 취해질 수 있는 선원, 여객, 방문객 등에 의한 선박의 출입, 선박의 제한구역, 화물의 취급, 선용품의 인도, 미휴대 수하물의 취급, 선박보안의 감시사항을 포함한 보안조치를 특별히 기술하여야 한다. 그렇지만 각 보안등급별 선박에 대한 접근(Para.9.9)은 별개이다.

보안등급1의 경우에는 선박답승을 원하는 모든 인원을 검색할 의무가 있으며, 무작위 검색을 포함해서 이러한 검색의 빈도는 승인된 선박보안계획서(SSP)에 명시하거나, 주관청에 의하여 승인되어야 한다. 만약, 명백한 보안근거가 없는 경우, 선원들은 동료 또는 동료의 개인물품을 검색할 필요는 없다. 보안등급2의 경우에는 통행 제한시간 동안의 허가받지 아니한 접근을 방지하기 위한 갑판지역 순찰자를 추가지정하고, 선박의 접근지점의 개수제한, 잠겨져야 하는 접근지점 및 적절한 폐쇄수단의 식별이 가능해야 한다. 항만시설과 연계하여 보트순찰 등을 통한 해상으로부터의 선박접근을 방지하고, 항만시설과 긴밀히 협조하여 선박의 육상측에 대한 제한구역을 설정해야 한다. 선박으로 승선/적하되는 인원, 휴대품, 차량에 대한 검색의 빈도 및 세부사항을 증대하고, 선박에서 방문자를 호위해야 하고, 식별된 위협, 수상한 인원, 물체 또는 활동에 대한 보고조치의 재강조, 강화된 경계의 필요성 강조 등에 관하여 모든 선박 내 직원을 대상으로 구체적인 보안브리핑을 추가로 제공하고, 전체 또는 부분적인 선박 내 검색의 수행이 가능해야 한다. 보안등급3의 경우, 선박은 해당 보안사건 또는 이에 따르는 위협에 대응하여 발령된 지시사항에 따라야 한다. 단일의, 통제된 접근지점에 의한 접근을 제한하고, 보안사건 또는 위협에 대한 대응인원들에 한하여 접근을 허가해야 한다. 선박 내 인원에 대한 지도가 가능하고, 승·하선의 중지, 화물취급운용, 배송 등의 중지, 선박으로부터의 철수, 선박의 이동, 선박에 대한 전체적 또는 부분적인 검색의 준비를 해야 한다.

이외에도 각 보안등급별 선박에서의 제한구역(Para.9.22~24), 화물의 취급(Para.9.25~32), 선용품의 인도(Para.9.33~37), 미휴대 수하물의 취급(Para.9.38~41), 선박보안 모니터링(Para.9.42~49)을 해야 한다.

(5) 선박보안계획서

보안등급의 상이(Para.9.50) 즉, 선박이 항만시설에 적용되는 보안등급보다 높은 보안등급을 적용하고 있는 경우, 동 선박이 채택할 수 있는 절차와 보안조치에 대한 세부사항이 선박보안계획서(SSP)에 수립되어야 한다.

본 Code에 적용되지 아니하는 활동(Para.9.51)일 경우 선박보안계획서(SSP)에는 당사국 정부가 아닌 국가의 항구에 있을 경우나, 본 Code가 적용되지 않는 선박과의 인터페이스, 고정 또는 부유중인 플랫폼 또는 작업 중인 이동식 해상구조물과 인터페이스 하는 경우 혹은, 협약 제11-2장 및 본 Code에 따를 것이 요구되지 아니하는 항만이나 항만시설과 인터페이스 하는 경우에 대한 절차 및 보안조치 세부사항이 수립되어야 한다.

훈련 및 연습(Para.13.5~13.8)은 승선 중인 승무원이 모든 보안 수준에 있어서 할당된 모든 보안임무 및 주의에 대하여 능숙한 상태인지를 확인할 필요가 있다. 그리고 훈련은 최소한 매 3개월마다 1회, 승선인원의 1/4이 교체된 경우에는, 지난 3개월 내의 선박에서 시행된 어떠한 훈련에도 참여하지 아니한 인員들과 함께 선원교체가 이루어진 날로부터 일주일 이내에 훈련을 시행해야 한다. 가능하면 SSO 뿐만 아니라 CSO, PFSO 및 당사국 정부의 관계자 등이 참여하는 다양한 형식의 연습을 최소한 매년마다 1회 시행하며 연습사이의 간격은 18개월을 초과하지 않도록 Full Scale 또는 실제연습, 모의훈련(Tabletop Simulation) 또는 세미나, 수색 및 구조 또는 비상대응연습과 같은 다른 연습과 통합된 형태로 시행하여야 한다. 만약, 회사가 다른 당사국 정부와 함께 연습에 참가할 경우, 이를 주관청에 보고해야 한다.

조직 및 항만시설보안임무의 수행(Para.16.9)에 있어서는 각 보안등급에서 취할 수 있는 보안조치와 관련하여 항만시설에의 접근, 항만시설내의 제한구역, 화물의 취급, 선용품의 인도, 미휴대 수하물의 취급, 항만시설의 보안감시를 PFSP에 포함해야 한다.

(6) 항만시설보안계획서

보안등급이 상이(Para.16.55)한 경우, 항만시설의 보안등급이 선박의 보안등급보다 낮은 수준인 경우에는 항만시설이 채택할 수 있는 절차 및 보안조치들의 세부사항을 항만시설보안계획서에 수립하여야 한다.

본 Code에 포함되지 않은 활동(Para.16.56)에 대해서는 항만시설이 적용해야

하는 절차 및 보안조치의 세부사항을 항만시설보안계획서에 수립하여야 한다.

항만시설보안계획서에는 항만시설보안책임자가 동 계획서의 지속적인 유효성 및 동 계획서의 검토, 최신화 또는 개정에 관련된 절차를 감시하는 방법이 기술(Para.16.58~16.60)되어야 한다. 그리고 항만시설보안계획서는 항만시설보안책임자의 재량권에 의하여 검토되어야 하며 추가사항⁵⁴⁾을 포함해야 한다.

항만시설보안책임자는 항만시설보안계획서의 검토에 따라 기승인된 계획서의 적절한 개정을 권고⁵⁵⁾할 수 있다.

훈련 및 연습(Para.18.4~18.6)은 모든 보안등급에서 항만시설근무자가 할당된 모든 보안임무를 능숙하게 수행하고 제기될 필요성이 있는 보안관련 결점들을 식별하여야 하고 최소 매3개월에 1회 훈련을 시행해야 하며 동훈련은 제15.11항에 등재된 보안위협들과 같은(항만시설보안계획서의) 개개의 요소들에 대한 테스트가 시행되어야 한다. 적용가능하다면, 당사국 정부의 관련당국, CSO 또는 SSO와 함께 PFSO가 참석할 수도 있는 다양한 형태⁵⁶⁾의 연습들은 연중 최소 1회 시행하여야 하며 연습간격이 18개월을 초과해서는 아니된다.

3) ISPS Code와 당사국 정부의 역할

ISPS Code와 관련된 정부의 역할로는 크게 두 가지로 나눌 수 있다.

첫째, 기국 주관청의 역할로써 Contracting Government(당사국 정부)/Designated Authority(지정당국)/Flag Administration(기국 주관청)의 상호 관계를 살펴보면, SSP 및 SSP의 개정 승인, 선박 보안심사 및 ISSC ⁵⁷⁾발급,

54) ① 항만시설과 관련하여 항만시설보안평가가 변경되었을 경우 ② 항만시설보안계획서에 대한 독립적인 심사 또는 항만시설보안 조직에 대한 당사국 정부의 테스트에서 조직의 결함 또는 승인된 항만시설보안계획서의 중요요소의 연속적인 타당성에 의문점이 확인된 경우 ③ 항만시설을 포함하여 보안사건 또는 관련 보안위협이 뒤따를 경우 ④ 소유권의 변화 또는 항만시설의 운용적인 통제가 있는 경우

55) ① 항만시설의 보안유지에 대해 채택된 접근방법을 근본적으로 변경 ② 항만시설의 보안유지에 있어 이전에 필수적으로 고려된 영구적 경계, 보안감시장치 및 시스템 등의 제거, 개조(변경) 또는 대체

56) Full Scale 또는 실제연습, 모의훈련(Tabletop Simulation) 또는 세미나, 비상대응 또는 기타 항만당국의 연습과 같은 다른 연습과 통합가능한 형태를 말함.

57) International Ship Security Certificate의 약자이며, 국제 선박보안증서를 말함.

선박 심사를 위한 RSO 지정, 자국 선대에 보안등급 설정 및 이에 따른 조치사항을 전달하고 동등한 보안조치를 인정하고, 주관청은 동기국을 가지고 있는 특정 선박 또는 선박집단에 대하여 기타 보안조치들의 실행을 허용할 수 있다, 해당 보안조치는 SOLAS 제11-2장 또는 ISPS Code 2편에 규정된 보안조치들과 최소한 동등 이상이어야 한다. 또한 보안조치들을 허용한 당사국 정부는 기구에 관련사항을 통보하여야 한다.

선박의 안전 및 보안이 상충될 때에는 선장에게 재량권을 부여한다. 즉, 선장은 선박의 안전 및 보안유지에 필요한 어떠한 결정을 취하거나 시행함에 있어서 회사, 용선주 또는 기타 인원에 의해 영향을 받아서는 안 된다. 이는 인원들(당사국 정부에 의해 정식으로 위임 받았음이 확인된 인원들을 제외하고) 또는 그들의 소지품에 대한 접근거부와 컨테이너 또는 기타 밀폐된 CTUS⁵⁸⁾를 포함한 화물적재의 거부를 포함한다. 선박 운항 중 선박에 적용될 수 있는 모든 안전 및 보안요건들 사이에 불일치가 발생한 경우 선장은 선박의 안전유지를 위해 필요한 요건들을 실행해야 한다. 이 경우 선장은 일시적 보안조치들을 시행할 수 있으며, 주관청 및 해당되는 경우 선박이 운항중이거나 입항예정인 항만의 당사국 정부에 즉시 통보하여야 한다. 일시적 보안조치들은 가능한 가장 높은 정도까지 유효한 보안등급에 적합하여야 하며 주관청은 불일치의 해결 및 재발 가능성의 최소화를 보장해야 한다.

그리고 주관청은 CSO, 육상보안근무자, SSO 및 선박보안근무자의 교육을 시행하고 보안장비 성능기준 적용 및 검사를 주관하고, Ship Security Alert System은 2004년 7월 1일 이후에 건조된 선박, 2004년 7월 1일 이전에 건조된, 고속여객선을 포함한 여객선은 2004년 7월 1일 이후 첫 번째 무선설비검사까지, 2004년 7월 1일 이전에 건조된 총톤수 500톤 이상의 유탱커, 케미컬탱커, 가스캐리어, 벌크캐리어 및 고속화물선(Cargo high speed craft)은 2004년 7월 1일 이후 첫 번째 무선설비검사까지, 2004년 7월 1일 이전에 건조된 기타 총톤

58) Cargo Transport Units의 약자이며, 화물운송단위로서 화물 컨테이너, 이동식 탱크, 도로용 화물차, 도로용 탱크차, 철도용 화물차, 철도용 탱크차 등이 있음.

수 500톤 이상의 화물선 및 이동식 해상구조물은 2006년 7월 1일 이후 첫 번째 무선설비검사까지 모든 선박에 다음과 같이 비치하여야 한다.

둘째, 선박보안과 관련된 항만국의 역할로써, 항만 내의 선박을 통제할 수 있다. 유효한 국제 선박보안증서 또는 유효한 임시 국제선박보안증서를 선내에 비치하고 있는지를 검증하고, 단, 명백한 근거가 존재하거나 또는 유효한 증서가 제시되지 아니하는 경우는 통제를 적용하고, 통제범위는 선박의 입검, 출항 지연, 출항정지, 항만 내 이동을 포함한 운항제한 또는 항만으로부터 추방, 추가 또는 대체사항으로서 행정상 조치 또는 시정조치들이 포함될 수 있다.

항만에 입항하고자 하는 선박을 통제할 경우에는 입항 전 다음의 사전정보를 선박에 요구할 수 있다.

- ① 유효한 증서비치 및 동 증서의 발급 주관청 명칭
- ② 현재 선박의 보안등급
- ③ 선박/항만 인터페이스가 수행된 지난 항만에서의 선박 보안등급
- ④ 선박/항만 인터페이스가 수행된 지난 항만에서 선박이 시행한 모든 특별 또는 추가 보안조치
- ⑤ 선박 대 선박 활동기간 동안 시행한 선박 보안절차
- ⑥ 실제 보안관련 정보(선박보안계획서의 세부사항은 제외)

선장은 정보제공이 불충분한 경우 입항이 거부될 수 있음을 인식해야 하고, 선박은 지난 10개의 항만시설에서 정박한 정보를 기록으로 유지하여야 한다. 선박이 관련여건을 따르고 있지 아니하다는 명백한 근거를 가지고 있는 경우 부적합사항을 시정하기 위해서 선박과 주관청에 연락을 취하여야 한다. 만일 그러한 연락이 시정조치에 기여하지 못하거나 선박이 해당요건을 따르지 않는다고 믿는 명백한 근거가 있는 경우 관련 선박에 대해서는 부적합사항의 시정요구를 하거나, 입항을 거부할 수도 있으며, 당사국 정부의 영해 또는 내수면에 구체적으로 명시된 장소로 선박이 이동할 것을 요구할 수 있으며 선박이 입항 예정항구의 당사국 정부 영토·영해 내에 있다면 입검 또한 가능하다. 이러한 조치사항을 개시하기 전에 당사국 정부는 그 의도를 선박에게 통보하여야 한

다. 이러한 정보의 접수 시 선장은 입항을 철회할 수 있다.

PFSP의 승인 관련해서, 2004년 7월 1일까지 IMO에 선박 및 항만시설보안의 보안책임이 있는 국내당국(들)의 명칭 및 연락 세부사항을 통보하여, 승인된 PFSP에 포함된 영토·영해의 위치, 선박 대 육상 보안경보, 통제 및 적합조치를 시행하는 당사국 정부로부터 어떠한 연락, 선박이 모든 보안관계사항을 항상 보고할 수 있고 자문 및 도움을 제공할 수 있도록 회사 및 선박이 이용 가능하도록 하여야 한다. 변동사항이 발생하였을 경우에는 항상 최신화 되어야 한다. 기구는 또한 다른 당사국 정부의 책임자에게 정보를 제공하기 위해서 관련 사항을 다른 당사국 정부측에 회람하여야 한다.

2004년 7월 1일까지 대행권한을 위임받은 보안인증심사대행기관은 그 명칭 및 연락 세부사항을 위임된 권한의 구체적인 책임 및 조건들의 상세와 함께 기구에 통보하여야 하며, 영토·영해 내에 위치한 항만시설들의 승인된 항만시설 보안계획서의 목록에 적용되는 위치 및 승인일자와 함께 기구에 통보하여야 하며, 변동사항이 발생하는 경우도 기구에 통보하여야 한다. 2004년 7월 1일 이후 5년 간격으로 승인된 모든 항만시설보안계획서의 최신화된 목록을 적용되는 위치 및 승인일자와 함께 기구에 통보해야 한다.

보안선언서는 선박/항만 인터페이스 또는 선박 대 선박 활동이 인명, 재산 또는 환경에 대해 제기되는 위험성을 평가한 결과를 기록해야 한다. 그리고 선박은 인터페이스의 항만시설 또는 타선박보다 상위의 보안등급으로 운항하거나, 국제항로 또는 특정 항로의 선박에게 적용되는 당사국 정부 간 보안선언관련 협정이 체결되었을 경우, 또는 선박 또는 항만시설에 영향을 미치는 보안위협(사건)이 발생하였거나 승인된 PFSP의 비치 및 시행이 요구되지 아니하는 항만에 선박이 정박할 경우, 승인된 선박보안계획서의 소지 및 시행이 요구되지 아니하는 타 선박과 선박 대 선박 활동을 수행할 경우에는 보안선언서의 작성을 요청할 수 있다. 이에 해당 항만시설 또는 관련 선박은 선박의 보안선언서의 작성 요청을 인지해야 한다.

그리고 보안선언서의 주체는 선장 또는 선박을 대신하는 선박보안책임자, 적

합한 경우 항만시설보안책임자 또는 당사국 정부가 달리 결정하는 경우 항만시설을 대표하여 육상측(Shore side)보안을 담당하는 타 기관에 의해 작성되어야 한다.

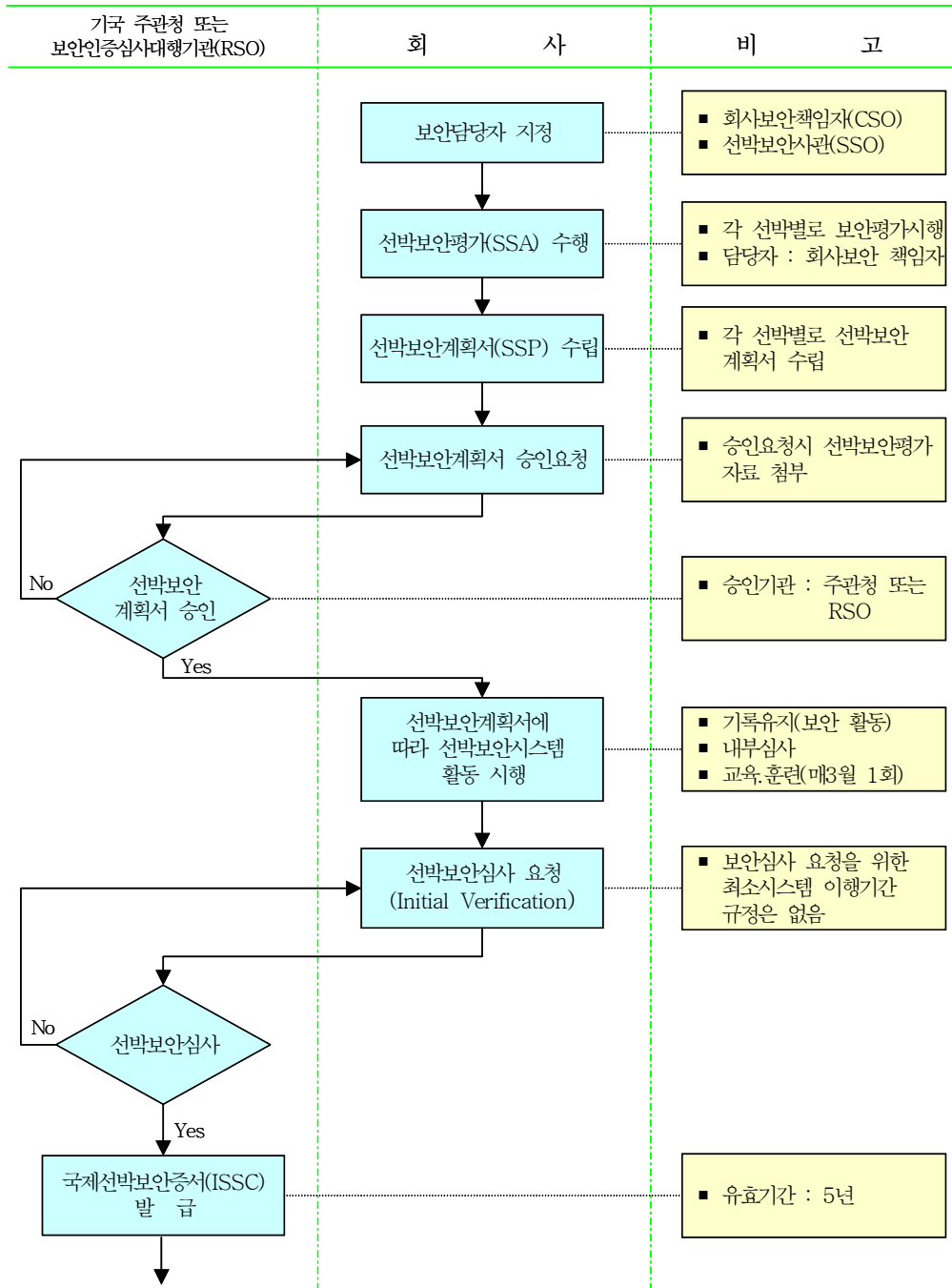
협약 또는 1988년 SOLAS 의정서(Protocol)의 당사국이 아닌 기국 선박에 대하여 당사국 정부는 더 호의적인 대우를 해서는 안 된다. 협약적용 크기 미만의 선박은 보안을 유지하는 국가의 조치를 준수해야 하며 관련 조치는 제11-2장의 요건 및 Code B편에 주어진 지침을 충분히 고려하여 적용되어야 한다.

셋째, 항만시설과 관련한 항만국의 역할로는 항만시설 보안등급 설정 및 관련 보안정보 제공, 즉 보안등급 1, 2, 3의 요건규정, 보안등급 변경시 관련정보의 최신화, 입항하고자 하는 선박 및 정박 중인 선박에 대한 보안등급에 관한 정보를 제공한다.

PFSP 시행 및 검토는 항만시설보안계획서의 개발 및 최신화를 위하여 필수적인 부분이다. 항만시설보안평가는 항만시설의 변화하는 위협 및 경미한 변경사항들을 고려하여 정기적으로 검토 및 최신화되어야 하고 항만시설에 관한 중대한 변경이 발생하는 경우에는 항상 검토하여 최신화해야 한다.

항만시설의 운영자, 위치, 운영, 장비 및 설계가 유사한 경우 하나의 항만시설보안계획서를 다수의 항만시설에 대해 적용되는 것을 허용할 수 있다. 단, 그러한 조치를 허용한 당사국 정부는 관련사항을 기구에 통보해야 한다. RSO는 특정항만시설에 대하여 PFSP를 작성할 수 있으며, PFSP의 승인은 당사국 정부만 가능하다. PFSP를 위한 RSO를 지정하고, 항만시설보안 관련해서 Training, Drill, Exercise를 시행해야 된다.

<표 3-2>ISPS Code 인증 절차



마지막으로, 연안국의 역할로는 주관청으로부터 선박보안경보를 통보받았을 경우 처리절차, 당사국 정부가 그 당사국 정부 이외의 기국선박으로부터 선박보안경보의 통보를 접수하면 당사국 정부는 즉시 해당 주관청 및 가능한 경우 현재 선박이 운항하는 지역의 인근정부에 이를 통보하여야 한다.

당사국 정부는 타당사국 정부와 상호(또는 다자간)협정을 통하여 영토·영해 내에 위치하고 있는 항만시설간의 고정항로를 운항하는 단국제항해(短國際航海)에 대하여 대체보안협정을 체결할 수 있다. 동협정은 협정에 포함되지 않는 기타 선박 또는 항만시설의 보안수준을 손상시켜서는 안 된다. 동협정의 적용을 받는 어떠한 선박도 협정의 적용을 받지 아니하는 선박과는 선박 대 선박활동을 수행할 수 없다. 환경의 변화나 선박, 항만시설 또는 항로에 대한 위협의 평가뿐만 아니라 운항 중 경험을 고려하여 동 협정의 유효성을 정기적으로 검토해야 한다. 각 협정의 이행은 필요시 그리고 어떠한 경우에도 매 5년마다 지속적으로 모니터링 및 개정되어야 한다.

3.3 ISPS Code 국제 항만국통제 적용실태

2004년 7월 1일 ISPS Code가 최초로 강제 발효된 후 1년여 시간이 흘렀다. 대부분의 국제협약이 채택에서 발효까지 많게는 10년에서 적게는 1년 정도의 시간이 걸리는 반면, 이번에 강제 발효된 ISPS Code는 채택에서 발효되기까지 불과 2년 정도로 유래없이 짧은 기간이었다.

그 동안 발효에 대비하여 나름대로 많은 준비와 작업을 해왔으나, 최초 발효에 따르는 우려와 걱정은 지금까지도 반신반의하다. 그러나 철저히 준비해온 결실을 맺는 것인지 협약이 발효된 지 1년이 지난 지금까지 우리 국적선에 대한 한 척의 출항정지 건수도 없었으며, 몇몇 국가로부터의 보안수준에 대한 높은 평가를 받아오고 있다.

이 시점에서 미국, 일본, 중국의 보안정보 통보요령과 지난 1년 동안의 항만

국통제 보안점검 동향에 대해 논의하고자 한다.

3.3.1 유럽지역

유럽지역(Paris MOU)은 이미 지난 2003년 12월, 2004년 1월 1일부터 Paris MOU 지역내에 기항하는 선박에 대해 국제 선박보안증서(ISSC)가 없거나 선박에서 보안활동이 시행되지 않는 선박에 대해서는 경고장(Letter of Warning)을 발행할 것임을 발표하였다. 항만국통제 임검 시 다음사항에 주목할 것을 요구하고 상세한 점검지침 초안을 작성하여 “해상보안 관련 항만국통제 잠정지침”에 반영되어 7월 1일부터 시행되었다.

- ① 유효한 국제 선박보안증서(ISSC)의 보유여부
 - ② 선박으로의 출입통제(Access Control) 여부
 - ③ 선박 내 보안 민감지역에 대한 출입통제 여부
 - ④ 선박이 항만시설과 같거나 보다 높은 보안등급으로 운항되는지의 여부
 - ⑤ 최근 10회의 선박/항만인터페이스 또는 선박 대 선박 활동기록 보유여부
 - ⑥ 선원의 교대를 포함하여 요구되는 보안 훈련과 연습의 시행 여부
 - ⑦ 선장과 본선 선원이 필수적 보안절차에 익숙한지의 여부
 - ⑧ 선박 내 주요 인원 간의 효과적인 의사소통 여부
 - ⑨ ISPS Code의 완전한 이행을 회피하기 위해 연속적으로 임시보안증서를 보유하고 있는지의 여부
 - ⑩ 선박식별번호가 눈에 잘 띄는 장소에 영구적으로 표시되어 있는지의 여부
- 이와 더불어, 해상보안 관련 집중점검 캠페인(Concentrated Inspection Campaign, CIC)을 2004년 7월 1일부터 2004년 9월 30일까지 실시한 바 있다.

3.3.2 미국지역

미국을 입항하는 선박들은 미국 내 보안대책의 일환으로 만든 선박보고규정(The Regulation for Notification of Arrival in US Ports : 33CFR Part 160)에

따라 입항 전에 보안관련 입항보고(NOA)를 하여야 한다.

<표 3-3> 미국을 입항하는 선박의 입항보고서

항 목	요 건	비 고
대상선박	미국에 기항하는 300GT 이상 모든 선박 및 모든 위험물운반선박	
NOA 통보시기	-최소 입항 96시간 전보고 -변경사항 발생시 : 가능한 빠른 시간내에 통보(단, 24시간을 넘어서는 안됨)	출항보고는 없음(입항보고에 포함됨)
보고처	National Vessel Movement Center(NVMC) -Telex : 1-800-708-9823 -Fax : 1-800-547-8724 -Email :sans@nvmc.uscg.gov	
보고방법	-대리점 경유하여 보고 -첫 항구 입항 4일전까지 현재 대리점에 crew list를 송부하고 선박을 대신해서 NVMC에 96hrs Notice of Arrival을 통보해 줄 것을 요청한다.	선박에서는 대리점에서 필요자료 요청시 제공
보고내용	-Vessel & Voyage 정보 -선박보안증서 -crew list -cargo list -입항 및 출항보고 변경사항	

자료 : 2004년, 부산지방해양수산청

입항보고의 대상, 시기, 보고처, 보고방법, 내용 등은 <표 3.1>과 같다. NOA 통보관련 기타사항으로는 다음과 같다. 단일항차 동안 미국 내 두 개 이상의 항구에 기항하는 경우에는 첫 기항지 입항 96시간 전 NOA 통보내용에 각 목적항의 항구명 및 입항예정일을 포함하여 통합보고한다.

또한, NOA 보고내용에 변경사항 발생 시 조치요령으로는 가능한 빠른 시간 내에 NOA를 재 통보하되 6시간 이내의 입항 또는 출항시간 변경내용은 통보

치 않아도 무방하며 모든 항목에 대해서 다시 재통보할 필요없이 변경항목과 통보 시 선박위치만 통보한다. 서류심사 시는 선박보안계획서(SSP) 및 국제선박보안증서(ISSC)의 보유여부, ISPS Code 책자, 선박이력기록부(CSR) 및 SSO 교육증서 보유여부, 선박보안기록부 비치 및 기록사항(출입자, 순찰, 훈련 및 교육)을 확인하고, 회사보안책임자(CSO)의 비상연락망의 식별여부를 확인한다.

현장점검사항으로는 제한구역식별 및 구역 내 출입구의 잠금장치를 확인하고 모든 출입구(선교, 기관실, 침실창문, 화물창, 선수미 창고, 선용품 창고 등)에 대한 잠금장치 설치 및 Seal상태 확인, 미휴대 수화물의 보관장소 확인, 현장점검 이동 중 SSO와의 연락방법 문의 및 실제 연락가능여부 확인, 선수 Anchor Chain 커버 상태확인, 금속탐지기 사용방법 시연 그리고 다이버 투입으로 수중 선체검사등을 시행한다.

점검관 승선시 현문당직자(당직사관 및 당직부원)에 대하여 본선의 보안사항을 우선 질의하며 선장 및 SSO에 한정하지 않고 전 선원에 대하여 보안지식 보유여부를 확인한다. 현장점검 중에도 동행자에 대하여 지속적으로 보안과 관련된 질의가 이루어진다.

보안 불이행 국가의 항만에 기항했을 시 미해상교통보안법⁵⁹⁾에 따르면 해외 항만의 보안상태를 점검할 수 있고 해당 항만의 보안상태가 불량한 것으로 판단될 경우, 해당 항만을 기항했던 선박에 대해서는 각종 운항제한이 시행될 수 있다. 운항제한에는 USCG 검사관 승선까지 입항거절, 주간에만 입출항 허용, 항만내의 특정시설접근제한, 입항 전 수면하 선체점검시행 등 여러 가지가 있을 수 있다. 보안 불이행 국가의 항만에 기항했을 시 USCG가 권고하는 선박의 대응조치는 다음과 같으며 철저히 준수하여 불이익을 받는 일이 없도록 해야 한다. 항만시설보다 높은 보안등급을 설정하여 이행할 것이며, 보안선언서를 작성하고 실행하며 모든 보안활동을 선박일지(보안기록부)에 기록하고, 실행했던 모든 보안활동을 미국 입항 시 USCG에 NOA에 포함하거나 직접 입항항구의 COPT(Captain of the Port)에게 보고해야 한다. 기타사항으로는 통상적으로

59) Maritime Transportation Security Act of 2002, MTSA라고도 함.

4명이 승선하여 갑판구역 2명, 기관구역 2명을 점검하고 선장의 인터뷰는 약 2시간 정도이며, 각 점검관이 순차적으로 질문하게 된다.

최근에 IMO에서 결정된 항만국 보안통제관의 신분증명에 대하여 USCG는 현재의 군인신분증이 항만국 보안통제관의 신분증명을 대신한다고 발표했으며 동신분증을 제시하는 경우, 소지품 검사에서 제외된다고 한다.

이와 관련, 선박에서 이러한 신분증을 제시하는 항만국 보안통제관에 대해 소지품 검사를 시행치 않는 것이 결함사항으로 지적되지 않으며, 항만국 보안통제관은 선박의 보안절차를 점검하기 위해 그들의 소지품을 시험도구로 사용하지 않아야 한다고 발표하였다.

또한, 기존의 Targeting Matrix 시스템에 ISPS Code 관련 사항을 연계하여 안전관리와 보안관리에 대한 종합적 Targeting Matrix를 운영할 것임을 공포하였다.

3.3.3 아태지역

1) 일본

일본의 경우에는 항만국통제 검사관은 1명 내지 3명이 승선하여 점검을 하고 있으며 3명 승선 시에는 ISPS 점검 검사관이 있고 ISPS Code에 상당한 지식을 보유하고 있는 것으로 파악된다. 점검시간은 주로 1시간 이내이며 주 점검사항은 제한구역 잠금상태, 출입자 통제절차, 보안 관련지식 등이다. 우리 국적선에 대하여는 대단히 만족스런 평가를 내리고 있는 것으로 분석되는데 이는 위의 세 가지 점검사항에 대한 국적선의 철저한 준비에서 비롯된 결과라고 생각된다. 하지만 일본입항 24시간 전 보안정보를 일본해상 보안청에 통보해야 하나 통보지연으로 지연된 시간만큼 대기 후 입항이 허용된 사례가 있었고, 또 검사관이 “본선에 주관청이 승인한 SSP를 가지고 있느냐”는 질문에 본선 선장이 승인 날인된 SSP 앞장을 보여준 사실이 부적합사항으로 지적된 적도 있다.

<표 3-4> 일본을 입항하는 선박의 입항보고요령

항 목	요 건
대상선박	외국에서 일본항구에 입항예정인 모든 선박 또는 특정해역 ⁶⁰⁾ 을 항해예정인 모든 선박
통보시기	-일본지역 첫 항구 입항 24시간 전 또는 특정해역 입역 24시간전까지 -항구 또는 특정해역을 연속하여 기항할 경우, 첫기항지 1회만 보고 -특정해역 통과후 항구 입항시 특정해역 입역기준 24시간전에 보고
보고처	입항할 항구를 관할하는 해상보안청(Japan Coast Guard Office)
보고방법	보고자 : 선장 또는 선주 또는 대리인(대리점) 보고수단 : 항만EDI, Fax, 우편, 직접제출 중 택일
보고내용	-Vessel & Voyage 정보 -선박보안증서 -입항 및 출항보고 변경사항

자료 : 2004년, 부산지방해양수산청

24시간 전 <표 3.2>와 같이 보고 후, 기상악화 또는 부득이한 사유로 ETA가 변경된 경우, 기 보고한 해상보안청에 ETA 변경관련 사항을 재보고하고 단, 급박한 위험 등으로 긴급히 입항해야 할 경우에는 입항 후 즉시 보고해야 한다. 만약, 보고를 실시하지 않을 경우, 선장 또는 허위보고자는 1년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금에 처하며, 선박 입·출항이 지연될 수 있다. 또한, Tokyo MOU도 Paris MOU와 같이 해상보안 관련 집중점검 캠페인(Concentrated Inspection Campaign, CIC)을 2004년 7월 1일부터 2004년 9월 30일까지 실시하였으며, 보안점검 시 Checklist는 Paris MOU의 점검표를 공동 사용하기도 하였다.

2) 중국

중국도 ISPS Code를 비준하여 적용하고 있으며, 입항하는 선박들에 대하여

60) Tokyo Bay, ISE WAN, SETO NAIKAI, KII Channel, BUNGO Channel, KANMON Strait

항만국통제관에 의한 점검이 이루어지고 있다. 하지만 중국의 많은 항구에서는 아직까지도 보안관련 사전입항통보를 받고 있지 않으며 항만보안책임자나 보안등급 자체도 설정되어 있지 않은 것을 볼 때, ISPS Code에 따르는 충분한 보안시스템이 갖추어져 있지 않은 듯하다. 하지만 이것이 중국 항만보안의 허술함을 의미하는 것은 아니다. 이전부터 중국은 사회주의국가로써 여타의 어느 국가보다도 엄격한 보안을 유지하고 있음을 우리는 알고 있다. 미국을 직기항하는 대형 컨테이너선들의 출입항이 잦은 중국항만의 보안은 우리가 예상하는 것보다 훨씬 강화되어 있다. 예를 들면, 입항선박의 육상측에 금속탐지대를 설치하여 선원뿐 아니라 하역인부, 대리점 직원 등 선박에 출입하는 모든 사람이 패스카드를 가지고 금속 탐지대를 통과해야만 출입이 가능하도록 시스템이 갖추어져 있다.

또한 세계에서 세 번째로 물동량이 많은 컨테이너 항만인 상해항이 테러리스트들로부터 전 세계해운을 보호하기 위해 미국이 만든 보안프로그램인 컨테이너보안조치(CSI : Container Security Initiative)에 가입했다고 발표했다. 그리고 선전항도 가까운 시일 내에 CSI에 가입할 예정이라고 밝혔다. 이들 항만과 인접한 세계 2위의 홍콩항은 이미 CSI에 가입하여 미관세국경보호국 직원이 상주하고 있으며, 미국행 화물에 대해 보안검사를 수행하고 있다. 미관세국경보호국은 CSI는 테러리스트들의 소행으로부터 전 세계 무역을 보호할 수 있는 가장 중요한 제도라고 말하고 있으며, 현재 유럽, 아시아, 아프리카, 중동, 북미 등의 주요항만에서 시행중이라고 말했다.

3) 싱가포르

싱가포르에서는 ISPS Code 시행 전 조기정착을 유도하기 위해 자국항만에 입항하는 선박 가운데 싱가포르 항만에 입항하기 전이나 입항하고 있는 동안에 국제선박보안증서나 기국이 발행한 ISPS Code 이행증서를 제출한 선박에 대해서는 2004년 5월 1일부터 6월 30일까지 두 달 동안 항비의 5%를 감면하는 혜택을 주기도 했다. 싱가포르 해운항만청은 이 같은 ISPS Code 이행선사에 대

해 항비를 감면해 주는 것은 국제적으로 해운과 항만의 보안을 증진시키기 위한 IMO의 노력을 적극 지지하기 위한 것이라고 밝히고 싱가포르 국적선의 ISPS Code 이행을 촉구하고 있다고 밝혔다.

4) 캐나다

캐나다는 미국과 같이 IMO의 ISPS Code보다 엄격한 내용을 담고 있는 해운 보안법률을 제정하여 시행할 예정인 것으로 알려졌다. 한 유명잡지에 따르면 캐나다 교통부에서는 캐나다 정부는 항만의 안전과 보안을 지속적으로 유지시켜 나가기로 했다고 밝히고 자국의 보안능력을 제고하기 위해 해운부문에 3억 800만 캐나다 달러(2억 2,400만 달러), 그리고 항만부문에 1억 1,500만 캐나다 달러를 각각 지원할 방침이라고 말했다. 또한, 이 법률이 제정됨에 따라 캐나다 뿐만 아니라 외국에 있는 캐나다 선박의 해운보안을 더욱 강화시킬 것으로 기대하고 있다.

기본적으로 캐나다 해운보안법률은 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 모든 상선과 여객 정원이 12인 이상인 여객선과 이 같은 선박이 입출항하는 항만과 여객시설에 대해 적용되며 ISPS Code와 달리 예인선을 제외한 100톤 이상의 화물선, 정부에서 고시한 특정 위험화물을 운송하는 부선을 예인하는 예인선과 이 선박들이 이용하는 항만시설에 대해서도 보안평가를 실시한 다음 보안계획을 수립하여 시행하도록 하고 있다. 또한 이 법률은 캐나다 영해에 들어오는 모든 선박에 대해 늦어도 96시간 이전에 선박의 명세 등을 포함한 입항통지를 의무화하고 있다.

3.3.4 ISPS Code에 따른 항만국통제

ISPS Code에 따르는 항만의 보안시스템 구축이 미비함을 감안하며, 보안점검을 담당하는 항만국통제관 역시 엄격한 기준을 적용하기에는 무리가 있음을 짐작할 수 있을 것이다. 하지만 출항정지나 추방에 해당하는 선박의 중대보안

결함사항에 대하여도 강력한 통제조치가 면제되는 것은 아니다.

각 항만의 항만보안책임자(PFSO) 및 보안등급의 미지정 등으로 보안선언서(DOS)를 작성할 수 없는 등 항만과 선박의 보안관련 인터페이스에 문제가 있는 것은 사실이다. 하지만, Code에서 요구하는 필수증서들(ISSC, CSR 등)을 소지하지 않거나, 선내 보안활동이 이루어지고 있지 않다는 명백한 근거(출입자 통제, 제한구역 식별, 관리 등)가 있을 경우에는 협약에서 규정하고 있는 강력한 통제조치가 행하여 질 수 있음을 간과하여서는 안 될 것이다.

예상한대로 테러와의 전쟁을 선포한 미국의 경우는 강력한 보안점검시스템을 갖추고 선사나 선박들에게 이에 따라줄 것을 강요하고 있으며 일본과 중국의 경우는 시행초기인 점을 감안하여, 협약의 기본적인 사항들에 대하여 주로 적용을 하고, 탄력적인 운영도 보이고 있다.

1) SSC 발급현황

<표 3-5> 선박의 SSC 발급현황 (단위 : 척수)

구 분	정부 (46개국)	IACS ⁶¹⁾	Inter Cargo	Inter Tanko	IPTA ⁶²⁾	ICCL ⁶³⁾	BIMCO ⁶⁴⁾
Code 적용선박척수	22,539	16,784	916	2,175	429	118	2,622
SSP 제출	19,377	13,005	769	2,175	425	118	2,189
SSC 발급	11,996	11,639	513	1,547	425	118	488
발급율	53.2%	69.3%	56.0%	71.0%	99.0%	100.0%	18.6%

자료 : 김영모 교수, 한국해양수산연수원

61) International Association of Classification Societies의 약자이며, 주요 선급협회의 조합을 가리키며, 이 조합의 주된 목표는 해상에서 안전성을 향상시키는데 있음.

62) International Parcel Tankers Association의 약자

63) International Council of Cruiser Lines의 약자

64) Baltic and International Maritime Conference의 약자이며, 발틱국제해운동맹으로 주목적은 선주의 이익을 증진하고 방어하기 위함이며, 또한 선박 중개인의 회원들을 보유하고 있으며 상당히 많은 용선계약서와 또 다른 선적서류들을 작성하는데 기여하는 책임을 지고 있음.

전반적인 항만국통제 적용실태를 살펴보면, IMO가 ISPS Code 발효 직전인 2002년 6월 30일자 기준으로 집계, 발표한 자료에 따르면 해당 기관별로 또는 적용선박별로 SSC 발급율에 많은 차이가 있음을 알 수 있다. 보고된 46개국 Code 적용선박 22,539척 중 SSP를 제출한 선박은 19,377척이고 이중 SSC를 발급받은 선박은 11,996척에 달해 SSC 발급율 기준으로 53.2%에 불과하여 적용선박의 반을 약간 상회하였다.

그러나 2004년 8월 전체 선박의 90%가 ISSP를 승인받아 대부분의 선박회사가 ISPS Code를 수용하고 있음을 알 수 있다.

2) PFSP 승인 현황

<표 3-6> 항만시설의 PFSP 승인현황 (단위 : 척수)

지역	아프리카	아랍 및 지중해	아시아 태평양	구소련 및 동유럽	남미 및 중미	북/서유럽	북미
국가수	30	22	31	19	30	19	2
PFSP승인국 수	23	21	28	13	29	16	2
승인국가 비율(%)	76.7	95.5	90.3	68.4	96.7	84.2	100
항만시설 선언	242	429	3,097	610	887	3,953	467
PFSP 승인수	228	410	2,940	603	877	3,951	467
승인율(%)	94.2	95.6	94.9	98.8	98.9	99.9	100

자료 : 김영모 교수, 한국해양수산연수원

2005년 8월 전 세계 항만시설 9,000개의 89.5%가 PFSP승인을 받은 것으로 조사되었다. 이 같은 수치는 전 세계 국가 및 산업체가 ISPS Code를 수용하고 있다는 반증이기도 하나, PFSP의 43.3%가 2004년 6월 25일에서 7월 1일 사이(1주일)에 승인되어 많은 항만시설들이 시간에 쫓기어 짧은 시간에 보안계획이 수립되었음을 알 수 있다. 약 6개월 후인 2005년 1월 31일 IMO가 재조사한 바에 따르면 PFSP를 승인받은 항만시설은 9,476곳으로 전 세계 항만시설의 대부

분인 97.07%가 ISPS Code를 수용하고 있는 것으로 나타났다. 북미 지역 항만 시설이 100% PFSP 승인을 받은 것에 비해 아프리카, 아태지역 및 아랍과 지중해 지역 국가들이 평균치를 하회하고 있다.

3.4 ISPS Code 국내 항만국통제 적용실태

우리나라는 96개의 해운회사 그리고 10척의 여객선과 연안선 1척을 포함하여 총 425척의 선박이 한국에서 ISPS Code를 이행하고 있다⁶⁵⁾. 항만과 항만시설 관련하여 ISPS Code 요구사항을 조건으로 하는 123개의 항만시설을 갖춘 28개의 국제항구가 있다. 우리나라의 경우 SOLAS 제11-2장과 ISPS Code하에 항만시설은 항구, 안벽, 컨테이너나 LNG를 위한 터미널, 수리관련, 급수지역을 포함한다.

3.4.1 국적선에 대한 ISPS Code의 적용

ISPS Code를 바탕으로 우리는 ISSC와 국적선 425척의 CSR을 발행하였다. 그리고 2004년 6월 30일 123개의 항만시설에 Statement of Compliance를 발행하였다.

SOLAS 제11-2장의 13개 규정에 따라 우리는 이미 2004년 6월말까지 IMO Database에 국제연락망, RSO와 항만시설의 위치 등 모든 요구정보를 제공하였다. 우리는 또한 국적선으로부터 선박 보안정보 경보를 받을 수 있게 하기 위해 해양수산부 본부에 육상체제를 설치하였다. 위험한 상황의 경우, 선박으로부터 경보신호는 전 세계의 Inmarsat-c, d+, Mini-c 그리고 Orbcomm을 통해 해양수산부 본부에서 받을 수 있다. 그리고 이 신호는 현 시간을 기준으로 MRCC⁶⁶⁾나 다른 근접한 대리점을 통해 전송된다. 이 체계는 아무 이상없이 작

65) 아태지역 해상안전고위급 포럼(2005.4.12~15)에서 해양수산부의 발표자료에 따름.

66) Maritime Rescue Co-ordinating Center의 약자이며, 말레이시아 지역 해난 수색구조 작업을 일컬음.

동되고 있고 후에는 해양수산부에 의해 작동되는 VMS(Vessel Monitoring System)와 연계될 것이다. 해양수산부는 유일하게 외국항에서 국적선을 위한 보안비준을 수행하도록 RSO로서 위임되었다. 또한 해양수산부는 국적선을 위한 보안등급1을 지정받았고 안전위원회로부터 항만시설에 대한 평가 또한 보안등급1을 세웠다. 모든 국적선과 항만시설은 2004년 7월 1일 자정부터 보안등급 1을 유지할 것을 요구하고 있다.

국적선과 항만시설의 보안강화를 위해 해양수산부는 2003년 10월 25일 ISPS Code와 유사한 국제규정을 실행하였고 CSO, SSO, PFSO 그리고 선박보안 검사관을 훈련시키기 위해 국제 보안교육기관으로써 국적선과 KIMFT(Korea Institute of Fisheries and Maritime Technology)를 지정하였다. 2004년 6월 30일, 65명의 선박보안 검사관과 350명의 PFSO, 517명의 CSO, 그리고 3,060명의 SSO를 교육하였다.

또한, USCG와 해양수산부 양쪽의 협정문과 관련하여 USCG는 미국에 기항하는 총 17척의 한국적 선박에 대해 2004년 6월말까지 ISPS Code를 이행하는지를 검사하였다.

3.4.2 외국적선에 대한 ISPS Code의 적용

SOLAS 제11-2장 제9절에 따라 해양수산부는 2004년 6월에 한국에 입항하는 외국적선으로부터 보안관련 문제점들에 관한 보고서를 작성하였다. 항만보안강화와 관련하여 보안관련 문제의 더 나은 향상을 위해 해양수산부는 23명의 각청의 검사관과 국가정보원(National Intelligence Service), 보안 전문가, 항만국통제관으로 구성된 항만보안위원회(Port Security Committee)를 열었다. 입법과는 별개로 해양수산부는 fence 높이, 조명, 항만보안 관련 선원교육지침과 긴급상황시 항만보안을 위한 절차등에 관한 항만보안매뉴얼을 만들었고 이는 ISPS Code와 ISO 표준을 포함하고 있다.

2004년 말까지 한국에서 항만국통제관에 의해 2,271척의 외국선박이 검사를 받았다. 우리는 469척의 선박이 관련 보안규정을 따르지 않고 있다는 것을 발

견하였고, ISSC, SSAS(Ship Security Alert System), Access Control이 없는 10척의 선박이 한국에서 억류되었다. 억류선박은 모두 부적합사항을 개정 한 후 출항할 수 있었다. 운종계도 아직까지는 해상보안관련 선박출항지연은 감소하고 있다. 2004년 7월부터 12월까지 우리는 추가로 12명의 선박보안검사관과 50명의 PFSO, 53명의 CSO, 458명의 SSO의 양성을 추진했다.

USCG와 해양수산부 양측의 의정서를 통해 USCG의 8인의 전문가로 구성된 항구보안팀은 2004년 7월 한국을 방문하여 부산, 인천, 울산, 군산, 평택의 항만 시설을 둘러보았고 상호원칙에 따라 한국의 5인으로 구성된 항구보안팀 또한 USCG 본부, 시애틀, LA를 2004년 9월 방문하였다.

3.4.3 ISPS Code의 적용과 선박보안정보

2004년 9월, 부산항은 Tokyo MOU에 의거 부산세관의 장비를 이용하여 부산통제센터의 보안시스템을 강화하였다. 또한 인천항도 인천세관과 협력하여 항만보안시스템을 강화하는데 동의하였다. 위에 서술한 바와 같이 SOLAS 제 11-2장 제9절에 따라 한국에 기항하는 외국적 선박은 각 항구에 선박보안관련 정보를 팩스나 E-Mail 그리고 직접 관련항에 방문하여 정보를 제공하여야 한다. 선박보안정보의 효율적이고, 효과적인 보고를 위해서 해양수산부는 On-Line의 EDI를 2005년 1월 1일까지 모두 설치하였다.

IMO와 STAR(Secure Trade APEC Region), CTTF(Counter Terrorism Task Force), SOM(Senior Official Meeting)과 같은 APEC 관련 국제회담에서 해양수산부는 지속적으로 참가하였고 많은 의제를 제출하였다. 특히, MSC 79 차, 80차에 해상보안관련 의제를 제출하였다.

3.4.4 ISPS Code의 적용과 입항신고

실제로 우리나라 항만에 입항하는 ISPS Code의 적용을 받는 모든 여객선 및 총톤수 500톤 이상 화물선의 외국선박은 당해항만 입항 24시간 전에 서식<표

3-7>에 맞는 선박보안정보를 팩스 또는 기타방법으로 당해항만의 담당부서에 통보해야 한다. 단, 야간 및 공휴일에는 VTS센터에 이를 통보해야 하며, 외국항에서 국내항으로 입항시에만 통보하고 국내항에서 국내항으로 항해시에는 통보하지 않는다. 황천 등 급박한 위험이 있어 긴급히 항만에 입항하는 경우에는 입항시 당해항만의 담당부서에 통보해야 한다. 통보는 선장, 선박소유자 또는 선박대리점이 행해야 하며, 통보방법은 팩스, 서면우송 및 직접 방문 등도 가능하며 사용언어는 한글 또는 영어의 사용이 가능하다. ISPS Code 적용대상선박은 국제 선박보안증서를 소지해야 하나, 부득이한 사유로 인해 SOC(Statement of Compliance)를 소지하고 있는 경우에는, 증서 번호란에 'SOC-증서번호'를 기입해야 한다. SOLAS 제7규칙에 의거, 대한민국 영해(내)에서 운항하는 선박으로부터 보안관련 자문 및 도움 등에 대하여 요청을 받은 경우 국내 담당부서는 각 관할항만 VTS이다.

<표 3-7> 우리나라 선박보안정보(Ship Security Information)

1. 선명		2. IMO번호	
3. 국적		4. 총톤수	
5. 입항항만		6. 입항예정시간	
7. 선박보안등급		<input type="checkbox"/> 1등급 <input type="checkbox"/> 2등급 <input type="checkbox"/> 3등급	
8. (임시)국제선박보안증서 번호, 유효기간 및 발급기관명		증서번호	
		유효기간	
		증서발급기관	
9. 최근 기항한 10개 항만에 대한 보안정보	EX	①국가명 ②항만명 ③ 입출항일자 ④선박의 보안등급 ⑤ 항만의 보안등급	
		⑥ 특별한 또는 추가적인 보안조치가 있었다면, 일자, 항 만명을 포함하여 그 내용을 기술하십시오	
	1		
	2		
3			
		특별 또는 추가 보안조치 내용	
통보일자 :			
선장/대리점 :		서명 :	

3.4.5 ISPS Code와 항만국통제 점검

우리나라 ISPS Code 발효에 따른 항만국통제 점검 분야는 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫째, AIS(Automatic Identification System, 선박자동식별장치)이다. 결함코드 1565번으로 300톤 이상의 국제항해에 종사하는 모든 선박에 대해 SOLAS 제5장 제19.1절 제2규칙에 의거하여 적용하고 있다. 탱커는 2003년 7월 1일 이후 첫 정기검사시까지, 탱커외의 50,000톤 이상 선박에 대해서는 2004년 7월 1일, 탱커외의 300~50,000톤 선박에 대해서는 2004년 7월 1일 이후 첫 정기 검사시까지 또는 2004년 12월 31일까지 중 먼저 도래하는 시기이다.

둘째, 선박식별번호(IMO 번호 선체마킹)로 결함코드 2815번이며 국제항해하는 100톤 이상의 모든 여객선 및 300톤 이상의 모든 화물선에 적용된다. 2004년 7월 1일부터 발효되며 현존선은 2004년 7월 1일 이후 첫 입거 검사 시까지 영구적인 방법으로 마킹해야 한다.



<그림 3-3> IMO 번호 선체마킹

셋째, CSR(Continuous Synopsis Record, 선박이력기록부)로 결함코드 2820이며 국제항해 모든 여객선 및 500톤 이상의 화물선에 적용되며 SOLAS 제11-1장, 5규칙의 협약을 기본으로 하며 동일하게 2004년 7월 1일부터 발효되었다.

기타 보안근거로 선박을 추방한 경우 점검사항을 점검보고서와 APCIS⁶⁷⁾에

67) Asia-Pacific Computerized Information System의 약자이며, 아태지역 항만국통제 감사기관 시스템으로 아태지역 항만국통제위원회 회원국의 각 항만국통제 검사관이 점검하여 입력한 선박의 선박명세, 선주, PSC점검이력 및 결함사항 등이 자동으로 전산처리되어 DB로 저장하는 컴퓨터시스템으로서 각 회원국 간에 웹기반의 인터넷망으로 연결되어 관리되며, 현재 러

점검코드 “27-Ship expelled on security grounds”라고 입력하고 이러한 선박이 차항에서 시정해야 할 ‘안전’ 관련 결함사항이 있을 경우 항만국통제 매뉴얼에 따른 차항 통보절차를 따라야 한다.

현재 2004년 7월 1일 ISPS Code 발효이후 2005년 7월 31일까지 국내 ISPS Code 관련 항만국통제 결함코드 및 지적사항 통계는 <표 3-8>와 같다.

<표 3-8> ISPS Code 관련 결함코드 및 지적통계 현황(2004.7.1~2005.7.31)

Nature of Deficiency	Total Inspection	No. of Detained	(%)
		Count	
2705 선박보안 결함(세부결함사항기재)	263	12	4.56
2715 선박보안경보시스템	2	1	50
2720 선박보안계획서	18	2	11.11
2725 선박보안책임자	27	1	3.70
2730 선박승선 통제	354	16	4.52
2735 보안훈련	63	2	3.17
2799 해상보안관련 기타사항-세부결함사항기재	119	2	1.68
총합계(평균)	846	36	4.26

3.4.6 ISPS Code 적용과 국제적인 협조현황

우리나라는 2004년 10월 25일부터 30일까지 IMO 후원의 교육자 양성과정을 아태지역 내 10개국의 20명의 해상보안전문가들이 참가하여 부산에서 개최되었다. 이슬람 테러리스트들로부터의 테러위협 때문에 2004년 10월부터 2005년 1월까지 국적선박과 항만을 보안등급2로 하여 국적선과 테러로부터 항만시설을 보호하기 위해 강화하였다. 게다가, 최근 말라카 해협에서 테러공격과 관련하여 모든 국적선은 말라카 해협을 지날 때 비상연락망과 선내 순찰을 더 강화하는 등의 많은 방법을 동원하여 해상보안을 더욱 강화하고 있는 중이다.

시아에 설치, 운영되고 있음.

3.4.7 ISPS Code와 우리나라의 적용현황

앞에서도 언급한 바와 같이 우리나라는 2003년 10월 25일 국내 규정으로 법률화하였다. 세관과 연계한 항만보안 관련하여 더욱 친밀한 협조를 위해 항만국통제관과 NIS(National Intelligence Service)등 더 분명한 법률을 기초로 하여 효과적으로 해상보안을 강화해야하며 2005년 말까지 국내규정을 개선할 것이다.

또한, 2005년 7월 1일까지 모든 선박회사에 ISSC의 비준과 같은 보안관련 문제 그리고 다음 비준 날짜, CSO의 연락처, 그리고 ISPS Code가 적용되는 선박을 쉽게 찾을 수 있게 할 수 있는 데이터베이스를 설치하였다. 항만보안을 위한 단기간 발전계획 아래 인천 항만국통제센타는 금년 안에 인천 세관과 연계하여 CCTV의 설치를 강력 추진할 것이다. 이 방법은 점진적으로 광양항과 동해항 같은 다른 주요 항만으로 확장될 것이다. 장기간 계획으로는 2009년 말까지 12개 지방 해양수산청에 200명의 통제관을 배치할 것이다. 초강력 감독시스템은 적외선 감지시스템의 방어막을 포함한다. CCTV 같은 중앙통제보안시스템과 이동목표의 자동추적장치는 모든 항만에 점차적으로 항만보안의 강화를 위해 전개될 것이다. 이 모든 장치를 위해 우리는 2009년까지 40억원의 예산이 필요하다. 지금까지 해양수산부는 해상보안을 강화시키기 위해 열심히 국제회담에 참가하였으며, ISPS Code의 더 나은 향상을 위해 IMO와 APEC의 개발도상국을 지원할 것이고 활발하게 의제를 제공하는 국제적인 노력을 기울일 것이며 보안관련 기술발달 증진을 위해 노력할 것이다.

결과적으로 해상보안을 강화하고, ISPS Code를 효과적으로 이행하기 위해서 우리는 해상보안 관련 정보를 나누고 APEC의 다른 나라뿐만 아니라 전 세계 국가와 협력해야 한다. 아태해상안전포럼(Asia Pacific Heads of Maritime Safety Agencies Forum)과 같은 정기적인 상호간의 미팅이 지속적으로 유지하는 것이 해상보안 발전을 위해, 아태지역 보안 뿐 아니라 전 세계를 위해 우리 정부가 할 수 있는 일이다. 그리고 또한 우리정부는 해상보안의 화합의 필요성과 해운산업에 있어서 선박운송에 대해 깊이 생각해야 한다. 이것은 해상보안

을 강화시킬 수 있는 도전이며 강력하게 전 세계 무역을 활성화시킬 수 있는 것이다. 그러므로 우리정부는 항상 해양산업에 있어서 해상보안과 국제 무역의 긍정적인 상호협력을 유지해야 한다.

3.5 ISPS Code 적용의 문제점

ISPS Code 시행초기에 이에 대한 이행여부를 놓고 우려의 목소리가 컸다. 미국 해운보안법(Public Law 107-295)⁶⁸⁾의 시행도 부담요인으로 대두되었다.

그러나, 두 가지 법률은 각각 2004년 7월 1일부터 시행되었으며, 이에 따라 각 선사는 물론, 항만당국, 그리고 각국 정부에서는 상당한 부담으로 시작되었다. 선박과 항만시설에 대한 테러를 방지할 수 있는 보안계획을 수립하여 시행하고, 적절한 보안시설과 장비를 갖추어야 하기 때문이었다. 문제는 이 같은 제도의 이행에 따른 비용이 만만치 않다는 것이다. 하지만 더 큰 문제는 이 두 법률을 이행하지 않을 경우에 야기되는 부담이 이보다 훨씬 크다는 것이다. 선박의 운항이 금지되는 것은 물론 운항이 허용되어도 다른 나라 항만에서 억류될 가능성이 많은 것이 문제이다. 이 때 선사와 항만당국은 고객, 즉 화주에 대한 신뢰를 잃게 되는 것에 그치지 않고, 체선, 체화 등에 따른 손해를 고스란히 뒤집어 쓸 수밖에 없다. 또한 이 같은 사태는 그 선박이 출항한 항만까지 될 수 있다는 것이다. 해당국가의 보안 신뢰도가 저하되고, 화물운송에 차질이 빚어질 우려마저 있다.

3.5.1 ISPS Code의 국가간의 협조문제

이와 같이 협약 등을 이행하지 않는데 따른 부담이 적지 않다는 우려에도 불구하고 각 국의 정부당국이나 선사들의 이행준비가 상당히 미흡하였다는 것이 큰 문제였다. IMO가 2003년 3월, 50개 회원국과 10개의 비정부기구(NGOs)⁶⁹⁾를

68) Maritime Transportation Security Act of 2002

69) Non-governmental Organization의 약자이며, UN에 여론을 반영하기 위해 설립된 각 국의

대상으로 실시한 조사에 따르면 응답한 국가 가운데 14개국의 180척만이 협약에서 정한 기준을 이행하고 있다고 답변했다.⁷⁰⁾ 이는 ISPS Code에 따라 선박보안증서를 발급 받아야 하는 50개국 선박 6,800척 가운데, 단지 2.6%만이 선박보안심사를 통과했음을 의미한다.

이 같은 사정은 ISPS Code를 해사보안협약의 제정작업을 주도한 미국과 영국의 경우도 크게 다르지 않았다. 미국 연안경비대는 2003년 1월 자국 선박의 50%이상과 항만 및 터미널의 상당수가 그 해 말까지로 되어 있는 보안계획서 제출시한을 어겼다고 발표했다. 이 발표에 따르면 미국에 등록된 선박 1만여 척 가운데 5,200척과 5천개의 항만시설 중 1,100개가 연안경비대에 보안계획서를 제출하지 않은 것으로 나타났다⁷¹⁾. 영국의 경우도 2004년 3월까지 보안계획서를 제출한 선박은 60% 가량에 지나지 않았다.⁷²⁾ 이에 따라 영국은 기간 내에 보안계획서를 제출하지 않은 선사에 대해 경고장을 발송한 데 이어⁷³⁾, 4월 말까지 협약 기준을 이행하지 않는 선사에 대해서는 명단을 공개하는 등 압력을 가하는 제재를 가하였다⁷⁴⁾. 아시아 지역의 항만도 예외가 아니다. P&O Ports사의 한 관계자는 싱가포르에서 개최된 해사보안회의⁷⁵⁾에서 싱가포르나 홍콩과 같은 대형항만들은 테드라인을 준수할 수 있을 것으로 예상되나, 그 외 대다수 항만들은 2004년 7월 ISPS Code의 준수가 사실상 불가능하다고 밝혔다. 이와 같이 아시아 항만들이 보안기준을 제대로 갖추지 못하는 이유에 대해 ‘이 지역 국가들이 ISPS Code의 내용과 그 파급효과를 정확히 이해하지 못한 채 많은 시간을 허비한 데 있다’라고 비판하고 ‘아시아 항만들이 비록 시설면에서는 협약기준을 충족시키고 있음에도 불구하고, 보안평가는 상당히 지연되고

민간단체임.

70) Fairplay, 2004년 3월.

71) 미국은 이 같은 선박과 항만에 대해 각각 1만 달러에 달하는 벌금을 부과하였음(Lloyd's Shipping Economist, April 2004)

72) 영국에서 ISPS Code에 따라 선박보안계획서를 심사받아야 하는 선박은 모두 561척임.

73) Lloyd List, 2004년 3월.

74) 이 같은 제도는 이른바 범죄자를 공개하는 ‘네임 앤드 쉘름(name and shame)’ 정책임.

75) 이 회의의 공식명칭은 Port Shipping Security Conference 2004임.

있는 것이 현실'이라고 설명했다⁷⁶⁾.

<표 3-9> 선박 및 항만시설보안 이행현황

요 구 사 항	이 행 상 태
전 세계 4만척에 대한 보안평가 및 보안증서 발급 필요	-정확한 수치 확인 불가능 -보안증서 발급 건수는 5%미만으로 추정
13만명에 달하는 선사, 선박, 항만시설 보안 담당자 교육	-알수 없음
16,000개소에 달하는 항만시설에 대한 보안평가 및 승인	-정확한 수치확인 불가능 -보안증서 발급 건수는 5%미만으로 추정
정부의 보안담당관 및 항만국통제 검사관 교육 및 훈련	-국제해운회의소, Intertanko, BIMCO등은 보안담당 전문인력 부족 우려
보안위협 수준에 따른 각국의 인프라 개발여부	-대부분의 국가가 소극적
선박에서의 보안경보 통보에 대한 연안국의 대응태세	-알 수 없음
ISPS Code 이행에 소요되는 비용	-선박보안 관련 비용: 척당 초기 이행비용은 23만 7천달러, 연간유지비용은 12천달러 추정 -항만보안관련 비용:보안평가 비용은 5,600만달러, 전체 이행비용 20억달러 및 향후 연간 유지비용 10억 달러 추정

자료 : Fairplay, 2004.3.

더욱이 이 같은 경고가 나온 뒤, 인도네시아가 자국의 5개 항만만이 7월 1일 시행예상일까지 보안기준을 만족시킬 수 있다고 발표하여 충격을 주었다. 이에 따라 이른바 'ISPS Code 위기'를 맞았었다. 이를 뒷받침이나 하듯이 인도네시아의 해운국장은 자국 항만 중 탄중 프리옥과 벨라완 등 5개 항만이 보안규정을 이행할 준비를 하고 있을 뿐 나머지 항만들은 재정적인 문제와 인력부족으로 협약 기준을 이행하는 것이 현실적으로 불가능하다고 밝혔었다. 특히 인도

76) Lloyd List, 2004년 3월.

네시아의 경우 항만은 물론 300여척에 달하는 외항선도 같은 입장에 처해 있어 싱가포르 등 인접국의 우려도 더욱 컸다⁷⁷⁾. 그러나 본 논문 3.3장 국제 항만국 통제 ISPS Code 적용실태에서 언급한 바와 같이 2005년 1월 31일 IMO조사에 따르면 전세계 항만시설의 97.07%가 ISPS Code를 수용한 PFSP를 승인받았으며, 아태지역은 94.9%가 승인을 받았다. 이는 시행일자 2004년 7월 1일을 맞추기 위해 대다수의 많은 항만시설들이 시간에 쫓기어 짧은 시간내에 주먹구구식의 보안평가를 이룬 것을 알 수 있다.

한편, 최근 들어 선박과 항만 등에 대한 보안이 한층 강화되고 있는 것은 테러공격이 현재화되었기 때문이다. 본 논문 제3.1장에서 언급한 것과 같이 항만이 더 이상 테러의 안전지대가 아닌 것으로 드러났다. 이에 IMO는 회원국은 물론 국제선급협회(IACS), 국제항만협회(IAPH), 발틱국제해운거래소(BIMCO), 국제독립선주협회(Intertanko) 등 선박 및 항만보안과 관계가 깊은 국제기구에 적극 협조해 줄 것을 요청하기도 했다.

3.5.2 ISPS Code 적용과 보안시설 이행문제

이에 앞서 IMO는 2001년 9·11 테러 참사 직후, 선박의 운항과 관련하여 일어날 수 있는 테러를 사전에 차단한다는 차원에서 해사보안협약 제정등 새로운 보안제도 도입에 긴급착수했다. 이에 ISPS Code는 이 같은 IMO노력의 결정판이며, 이 협약은 선박과 항만의 보안을 확보하는데 필요한 다양한 사항을 포함하고 있다.

국제항해에 종사하는 모든 선박⁷⁸⁾은 해당국가에서 승인한 선박보안계획서를 비치하고 운항해야 한다. 이 계획서에는 ISPS Code에 따라 단계별 보안조치 사항과 선박보안 담당관의 임명과 임무, 선원의 보안훈련 등에 관한 절차를 자세하게 명시해야 한다. 보안경보장치나 선박자동식별장치(AIS)를 설치하고, 선

77) Fairplay, 2004년 4월.

78) 고속 여객선을 포함한 여객선, 고속 화물선을 포함한 500톤 이상의 화물선, 그리고 이동식 역외 석유시추시설(mobile offshore drilling units) 등이 포함됨.

박보안증서를 발급받아야 하는 것도 이 계획에 따라 선사가 해야 하는 일 중 하나다.

항만시설⁷⁹⁾도 선박과 유사한 절차에 따라 보안계획서를 수립하고 시행해야 한다. 이 계획에는 단계별 보안조치 사항이 우선적으로 포함되어야 하고, 항만 시설의 안전한 운영에 위협을 줄 수 있는 무기류 등의 반입통제는 물론 인원보안에 관한 사항, 담장의 설치 및 시설의 보안확보, 선박과 항만시설 사이의 인터페이스에서 일어날 수 있는 보안사고를 예방할 수 있는 조치 등도 담겨 있어야 한다.

미국의 해운보안법 역시 기본적인 구조는 ISPS Code와 큰 차이가 없다. 다만 미국은 자국의 안보를 보다 확실하게 담보한다는 차원에서 미국에 화물을 수출하는 외국항만, 그리고 자국 영토와 자국민의 인명안전에 위협을 줄 수 있다고 판단되는 외국항만에 대해 보안평가를 하도록 한 점이 가장 본질적인 차이점이다.

현재 이와 같은 선박과 항만시설의 보안기준 이행과 관련하여 제기되고 있는 우려는 크게 세가지이다.

첫째, 시간이 촉박하고 재정적인 부담 때문에 전 세계 해운선사와 증소항만을 중심으로 대량 미이행 사태가 일어날 가능성이 크다는 것이 일반적인 관측이었다⁸⁰⁾. 특히 미주 및 구주 항로에 취항하는 선박과 이 지역으로 운항하는 선박이 드나드는 대형항만을 제외한, 아프리카, 중남미 항만, 동남아시아 소형항만의 경우 국제보안기준의 이행률이 상당히 낮다는 견해였다. 이에 ISPS Code의 시행을 1년 동안 연기하자는 주장⁸¹⁾도 한때 제기되었지만, 결과적으로 2004년 7월 1일 ISPS Code는 시행되었으며 현재까지 차질없이 진행되어 오고 있다.

둘째, ISPS Code나 미해운보안법을 제대로 이행하지 않는데 따른 규제조치

79) 항만시설(port facility)이란 항만보다는 좁은 개념으로 선박과 항만사이에 연계가 이루어지는 곳을 말하며, 그 구체적인 범위는 각 국가에서 정하도록 되어 있음.

80) Fairplay, "ISPS Compliance Crisis Imminent", March 2004.

81) Lloyd's List, 2004년 3월.

의 강도가 높다는 것이다. 국제협약인 ISPS Code에서는 선박이 보안기준을 충족하지 못하는 경우 항만국통제 등으로 단속할 것을 요구하고 있다. 그러나 이 협약에서 상정하고 있는 항만국통제는 기존의 제도와는 다르다는 점에 유의할 필요가 있다. 입항선박이 갖고 있는 증서확인에 그치는 것이 아니라 해당 선박이 과거 기항했던 10개 항만 가운데 1개 항만이라도 보안기준을 이행하지 않고 있는 것으로 판명되는 경우 해당 선박의 입항 자체가 금지될 수 있다는 것을 의미한다. 이와 관련 초창기 USCG는 미국에 처음으로 입항하는 선박은 모두 승선 보안점검을 받게 하였고 점검 지역이 해상이 될지 아니면 부두가 될지는 당해 선박이 입항 96시간 전에 보고하는 사전입항통지와 그 선박의 정보에 따라 결정하였다. 미국뿐만 아니라 유럽, 호주, 아시아 일부국가들도 강경한 입장을 표시하였다. 이들 국가들은 기본적으로 사전에 승인받은 선박보안증서가 없는 경우 자국선박은 물론 다른 나라의 선박도 운항을 허용하지 않는다는 방침을 정하고 강력한 단속을 하겠다는 입장을 밝혔었다⁸²⁾.

이와 같은 보안 흐름을 주도하고 있는 미국의 입장이 강경하고 모든 입항선박에 대한 보안기준의 이행여부를 철저하게 확인, 점검하고 있다. 또한 승선검사를 의무화하고, 의심이 가는 선박에 대해 필요한 조치를 취하였다⁸³⁾. 미국은 또한 외국항만에 대한 보안평가⁸⁴⁾도 10명으로 구성된 ‘보안평가단’을 발족하고 이들은 40개의 외국항만, 그리고 2,500개에 달하는 외국항만의 보안상태를 평가하여 개선여부를 판단하게 된다⁸⁵⁾.

마지막으로, 현재까지 우리나라 뿐만 아니라, 전 세계적으로 보안에 관련된

82) Lloyd's List, 2004년 4월.

83) 미국 해운보안법은 선박의 입항 통제뿐 아니라 각 규정을 위반한 모든 사람에 대해 위반할 때마다 2만 5천달러 이하의 벌금을 부과하도록 규정하고 있음.

84) 미해운보안법은 외국항만에 대한 보안평가를 시행할 때 주로 다음과 같은 항목에 중점을 두라고 명시하고 있음. 컨테이너 화물과 기타 일반화물, 그리고 수화물에 대한 검색이 올바르게 이루어지고 있는지 여부, 선박에 대해 적절한 보안조치가 이루어졌는지 여부, 적절한 보안기준의 이행을 확인할 수 있는 증서나 서류 등이 갖추어졌는지 여부, 외국항만의 보안관리 프로그램의 효율성, 기타 미국에 대한 테러를 억지하는데 필요한 적절한 조치가 시행되고 있는지 여부 등임.

85) American Shipper, 2004년 4월 8일자 및 JOC, 2004년 4월 15일자.

전문가들의 부재를 들 수 있다. 초고속 의제통과로 인하여 각 국의 항만시설 뿐 아니라 해운회사, 해기사들의 전문지식에 대한 교육이 미흡한 상태이며 이를 점검하고 평가하는 항만국통제관들의 지식 또한 아직은 미흡한 실정이다. 이는 꾸준한 교육 및 정보교환 그리고 이행 당사자들에 대한 홍보를 통해 보다 체계적이고 효과적인 보안이행이 필요할 것이다.

3.5.3 ISPS Code 적용과 보안비용문제

이와 같이 ISPS Code 보안제도를 시행하는데 선사들이 상당한 금전적인 부담을 지게 된다는 점이다. 앞에서 언급한 ISPS Code 등을 이행하는 데 따른 비용을 제외하더라도 보안점검과 관련하여 적지 않은 손해를 입을 가능성이 크다. 예컨대, 국제기준에 적합한 보안증서를 갖추지 못한 경우에 화물을 운송하지 못하게 되므로 이에 대한 운임수입손실도 만만치 않다. 또한 입항금지를 당하거나 특정국 항만에서 출항금지처분을 받는 등 억류되는 경우 체선, 체화에 따른 피해도 상당할 것이다. 2~3천 TEU급 컨테이너선의 1일 용선료가 2~3만 달러인 것을 감안하면 보안기준 미이행으로 5일 동안 억류당하는 경우 용선료 부문에서만 10만 달러가 넘는 손실을 입게 된다. 하역이 금지되는데 따른 화주 손해배상과 벌금도 적지 않을 것으로 보인다.

한편 한국선급의 발표에 따르면, 우리나라 선박의 경우 ISPS Code 이행률이 외국과 비교할 때 상당히 높은 것으로 나타났다. 그러나 선사가 앞으로 할 일은 국제보안기준을 꾸준히 이행하는 것, 이 기준을 이행하지 않는 항만에는 절대 기항하지 않는 것, 그리고 보안점검으로 인한 화물운송 지연 등에 대한 손해 배상책임관계를 분명히 해야 할 것이다.

제4장 항만국통제의 발전방향

4.1 ISPS Code 확립을 통한 항만국통제

ISPS Code 채택 당시 미국의 압력에 의해 IMO가 미국식 보안제도를 국제규범화한다는 데 대한 비난 여론이 많았으나 이 Code가 발효된 지 1년이 지난 지금, 전 세계선박과 항만에서 국제적으로 동일한 보안제도를 시행함으로써 해상분야에서의 보안이 새로운 패러다임으로 정착하는 계기가 되었다. 그러나 워낙 짧은 시간 안에 마련된 제도이고 전 세계가 거의 동시 다발적으로 도입하는 과정에서 여러가지 시행착오도 많이 발생하고 있다.

IMO는 지금까지 SOLAS협약과 ISPS Code를 이행함에 있어 각국이 직면하고 있는 문제점들을 대개 다음 6가지로 요약하고 있다.

첫째, 훈련, 평가 및 조연을 해 줄 전문가의 부족

둘째, ISPS Code이행을 위한 기술협력활동에 필요한 자금의 부족

셋째, 몇몇 국가의 비협조적인 자세

넷째, 시간, 자금, 관련분야의 전문가, 보안적용의 경험 및 특히 항만의 훈련수단의 부족

다섯째, 평가도구, 해석을 조화하기 위한 지침, 통제와 적용조치에 관한 지침, 보안정책, 국가 차원의 협력 부족

여섯째, 보안과 연루된 부처와 기관이 너무 많다는 점

IMO는 이와 같은 문제점들을 해결하고 지원하기 위하여 다양한 능력 구축활동을 수행 중에 있다.

4.1.1 IMO 기술협력

IMO 기술협력프로그램(TC Program : International Technical Cooperation Program)은 해상보안 외교회의가 SOLAS 협약 개정안을 채택하기 11개월 전

인 2002년 1월 발족하였다. IMO의 TC Program은 ISPS Code가 특히 개발도상국에 큰 영향을 미치고 있으므로 이들 국가에 대한 지원이 필요하여 발족하게 된 것이다. 이후 IMO는 2003년 6월 해상보안신용기금(Maritime Security Trust Fund)을 설립하여 세미나 및 Workshop 개최, PFSP 작성, 훈련도구의 개발과 최신화, ISSO/PFSP 표준교육과정 개발 등을 지원하였는데, 교육훈련으로는 1차 교육과정이 이집트 알렉산드리아(2004. 9. 20~25)에서, 2차 교육과정은 우리나라 부산(2004. 10. 25~30)에서 개최되었다. 2004년까지 8개 지역에서 세미나가 개최되었고, 지금까지 2,691명의 보안관련 인력의 교육훈련을 실시하였다.

한편, IMO는 정부의 훈련된 전문가 집단 확보를 지원하기 위하여 2004년 7월부터 'Train the Trainer' 프로그램을 개발하여 운영 중에 있는데, 2004년 12월까지 수행한 각종 기술협력 활동은 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> IMO의 기술협력 활동(2002.4~2004.12)

활동내용	2002	2003	2004	합계
역내훈련과정	8	8	2	18
국내 훈련과정	-	16	35	51
국가방문	3	8	21	32
훈련인력	364	1,013	2,323	3,700

자료 : Hartmut Hesse, IMO Activities to Enhance Maritime Security, The Third Conference on Secure Trade in the APEC Region, 2005

이 외에도 IMO는 IAPH⁸⁶⁾나 ILO와 공동으로 항만보안에 대한 훈련 Video와 CD-ROM을 개발 중에 있다.

MSC는 78차 회의(2004. 5)에서 체약국 정부와 산업체의 ISPS Code 이행을

86) International Association of Port & Harbors의 약자이며, 국제항만협회를 칭하며, 세계 각 항만간의 교류와 정보교환으로 상호발전 및 개발을 도모하기 위해 설립된 국제기구로서 사무국은 일본 동경에 있으며 우리나라는 1976년 9월에 정회원으로 가입함.

돕기 위해 해상보안작업반(MSWG)에 따라 2004년 7월 SOLAS 제11-2장 및 ISPS Code 이행지침(Guidance Relating to the Implementation of SOLAS chapter 11-2 and ISPS Code)(IMO MSC/Cir.1111)을 개발하였다. 이 지침은 SOLAS 제11-2장 및 ISPS Code가 적용되지 않는 선박과 항만의 인터페이스에 적용하며, 특히 SOLAS 협약 비체약국, ISPS Code가 적용되지 않거나 ISPS Code의 요건을 따를 필요가 없는 항만에서의 인터페이스, 고정시추선과 부양플랫폼 및 조선소 등에 적용하도록 되어 있다.

4.1.2 ISPS Code와 선박보안

ISPS Code하에서 상륙과 선박출입(Shore Leave and Access to the Ship under the ISPS Code) 문서는 MSC Circ. 1112(2004. 6. 7)로 회람된 것으로, 회원국 정부는 선박출입과 관련하여 “보안의 필요성, 선원과 부두근로자의 안전보호, 선용품 적재나 필수장비의 수리, 정비와 같은 선박지원용역을 하도록 함으로써 선박의 안전과 작업능률을 유지하기 위한 요건, 그리고 항만시설에 계류하고 있는 동안 적절히 수용할 수 있는 기타의 핵심 활동 간에 적절한 균형을 취할 것”을 요청하고 있다. 또한, IMO MSC Res. 159(78)로 결의한 사항으로, SOLAS 제11-2장 제9규칙의 통제와 적합조치를 실행하기 위한 기본지침을 제공하는데 목적이 있다. 이 지침은 SOLAS 제11-2장 및 ISPS Code Part A가 적용되는 선박의 통제와 적합조치의 연습에 적용되며 선박보안계획서, 보안장비, 항만시설과의 인터페이스, 선박요원의 결함인식과 조정 지원 분야를 대상으로 하고 있다. 지침의 주요내용으로는 당국자의 훈련과 자격, 타 체약국 항만에 입항하고자 하는 선박에 대한 통제, 항만 내에서의 선박의 통제, 명백한 근거가 있는 경우 보다 상세한 점검 및 안전조치와 보고체제에 대한 실행지침을 제시하고 있다.

IMO는 ISPS Code의 Compliant Port(승인항)를 목록화하기 위한 목적으로 GISIS⁸⁷⁾ Database를 운영하고 있다. 지금까지 전 세계 50개 국가가 국가 단일 연락처(SNPC)를 밝혔는데, 각 국의 단일연락처 Database에 국가의 정보를 입

력할 수 있도록 권한을 부여하고 있다.

GISIS Database는 Read only Access와 Read/Write Access 기능이 있으며 ROA는 누구나 선박 및 항만시설 보안 책임 당국, SSAS 경보의 수신자, 타체 약국과 해상보안관련 의사소통 수신자, 보안사건 발생 시 지원요청 수신자, RSO 명칭 등을 확인할 수 있다. 그러나 이는 해당국가의 책임자만이 접속할 수 있으며 정보의 수정과 다른 국가 기록의 열람이 가능하며, 기록책임자에게 비밀번호를 부여하고 있다.

또한, 미국이나 유럽, 주요 무역국인 IMO 회원국들은 모두 'Zero-tolerance⁸⁸⁾ 정책' 견지를 강조하고 있다 보니, 각 항만국 점검요원이 SOLAS협약과 ISPS Code에서 허용하고 있는 범위 이상의 권한을 행사할 우려가 예상되어 이 지침을 개발하게 되었다. 이 지침은 항만국이 입항하는 선박으로부터 입수하고자 하는 정보, 항만국 점검요원이 시험하고자 하는 보안주제 및 항만국이 입항선박에 적용할 수 있는 통제조치의 범위를 규정하고 있다.

2004년 3월 IMO의 FSI 12차 회기에서 논의한 사항으로 선박보안사관(SSO)의 책임과 훈련 등에서 선장을 SSO로 지정할 수 있는지에 대한 논의 결과, 이를 금지하는 목적의 어떠한 확정도 결론짓지 않았다. 결과적으로 FSI는 선장을 선박의 SSO로 지정할 수 있도록 하였다.

4.1.3 해상보안 협약

IMO에서 ISPS Code가 채택됨에 따라 선원의 식별과 관련한 보안증진을 위해 기존 협약의 개정 필요성이 대두되자, ILO⁸⁹⁾가 1953년에 제정한 선원신분증명서에 관한 협약(ILO Seafarers' Identify Documents Convention)을 2003년

87) Global Intergrated Shipping Information System의 약자이며, 세계통합해운정보시스템을 일컫음.

88) 불관용정책

89) ILO는 그 동안 선원의 노동보호를 위하여 46개의 해사협약을 제정하였는데, 최근 IMO가 ISPS Code를 채택하자, 선원의 식별과 관련한 보안증진과, 정부, 고용자, 근로자, 기타 이해관계자들을 불법행위로 야기된 위협으로부터 항만의 위험을 감소시키기 위하여 협약의 개정 및 IMO와 공동협약의 제정과 같은 노력을 하고 있음.

에 개정하였다(C185, 2003. 6. 19). 선원신분증명서에 관한 협약은 선원수첩의 발급기관, 형식, 기재내용, 유효기간, 자료유지와 선원수첩 발급절차에 대한 최저요건, 품질관리와 평가사항을 규정하고 있다. 또 선원의 상륙에 대해 항만당국이 보건, 안전 또는 보안을 이유로 상륙을 거부하지 않도록 하고 선원의 상륙이 부당하게 지연되지 않도록 사전에 통보의무를 부과하고 있다. 한편, 이 협약은 승선을 위해 자국 영토를 통과하는 선원에게도 동일한 원칙을 적용할 것을 요구하고 있다.

IMO/ILO 항만에서 보안실무에 관한 규약(IMO/ILO Code of Practice on Security in Ports)은 정부, 고용자, 근로자, 기타 이해관계자들을 불법행위로 야기된 위협으로부터 항만의 위협을 감소시키기 위해 제정된 것으로, 2002년 SOLAS 협약 결의서 8에 따라 ILO 8명(선주측 4명, 노동계 4명)과 IMO 정부 대표 8명이 참여하여 공동으로 개발하였다. 이 규약은 법적 구속력을 가지는 문서가 아니며, 국내법령을 대체하는 것도 아니다. 다만 국제통항 및 해상운영에 관여하는 항만에 대한 보안의 잠재적 취약점을 식별하는 방법과 불법행위를 감지하고 대응하는 보안역할, 직무 및 조치수단을 제공하는데 있다. 또한, 부두 출입인원, 허가받지 않은 무기유입, 인명손실, 화물손해, 약물 오남용, 범죄행위, 정보개방 등을 대상으로 모든 보안수준에서 수용 가능한 위협수준을 유지하기 위해 보안조치를 취할 것을 규정하고 있다.

IMO/ILO 보안실무에 따라 각 국은 항만보안정책을 수립하고 법령화하고, 각국 정부, PFSO 및 항만보안자문위원회의 역할과 직무를 명시하여야 한다. 또한 보안수준의 결정과 보안수준의 변경시 필요한 정보와 의사소통, 항만보안평가와 항만보안계획서의 취지와 내용 및 제한지역 등에 대한 항만의 물리적 보안조치 등을 갖출 것을 요구하고 있다.

세계관세기구(WCO : World Custom Organization)⁹⁰⁾는 WTO, APEC 등과 같은 국제기구에서 통관절차의 간소화 및 조화, 표준화를 통해 다자간 협력활

90) 관세행정의 국제적 조화 및 발전을 위한 정책적, 기술적 활동을 전개하기 위하여 1950년 12월에 브뤼셀에 설립하였으며 현재 전 세계 무역국 161개국이 회원으로 가입하고 있음.

등을 강화함으로써 국가간 무역을 확대하기 위해 다양한 노력을 기울이고 있다. 그 중 현안사항으로 최근 문제가 되고 있는 테러 및 다국적 조직범죄에 대한 대책과 무역 원활화를 위한 관세규범의 통일작업을 추진하고 있다.

WCO는 2002년 6월 회원국의 만장일치로 미국의 컨테이너보안대책(CSI)을 바탕으로 한 공급사슬보안제도(SCS : Supply Chain Security)를 개발하여 시행키로 하였으며, 2004년 6월에는 High Level Security Group을 결성하여 테러위협으로부터 국제 무역을 보호하기 위하여 요구되는 정보의 조화, 일관된 위험관리절차, 수출화물 검사의 합리적 요청 및 최소의 기준설정 원칙을 마련하고 있다.

이와 같은 작업의 일환으로 최근 IMO와 WCO간에 복합운송 체인의 통합, 컨테이너 검사 및 봉인, 선박과 항만간 인터페이스 그리고 정보의 교류, 프로젝트 활동을 포함한 상호간에 대표과건 처리에 대한 양해각서를 체결하고 있다.

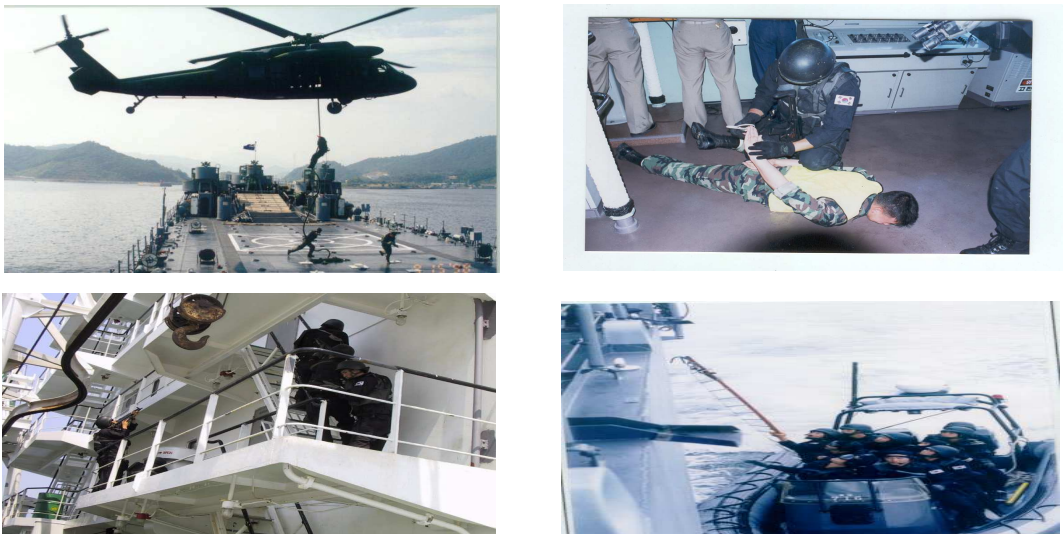
이와는 별도로 WCO는 공급사슬(Supply Chain)을 확보하기 위해 국제공급체인관리지침(ISCM : International Supply Chain Management Guidelines)의 개발과 보안을 향상시키기 위해 WCO 구성원과 사적분야간의 협력조치를 위한 상급지침을 포함한 보안조치들을 개발하고 있다.

4.2 항만국통제를 통한 해상테러방지

해상 특히 공해상에서의 선박에 대한 테러대책 마련은 간단하지가 않다. 1985년 이탈리아의 호화 여객선 '아킬레 라우로'의 납치사건이 발생한 후 IMO는 해상테러 방지를 위한 협약의 체결을 촉구하고 나섰고, 그 결과 1988년에 '해양항해의 안전을 위협하는 불법적인 행위 억제를 위한 협약'(SUA : Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)이 체결되었다. 또한 IMO는 해상테러 방지를 위해 해상테러 발생 시 대응방안을 포함한 포괄적인 지침서를 마련하여 회원국들에게 배

포하여 숙지하도록 하는 노력을 하고 있다. 따라서 국제사회의 적극적인 공동 노력을 촉구해야 한다.

이러한 국제 해사기구의 노력에 추가하여 해상테러에 노출된 국가들 간의 양자 혹은 다자간 협약을 맺어 자국 영해를 통과하는 선박에 대한 호위 등의 상호 조치를 강구하는 방법이 있다. 아울러, 외교적 노력을 동원하여 이해관계에 있는 국가 간에 비군사적 선박의 위치와 자국선박에 대한 불법적 공격행위에 대한 정보를 교환하는 것이 필요하다. 정보교환은 양자간, 다자간 그리고 지역적 협의를 통해 점차적으로 확대시켜 나갈 때 최대의 효과를 달성할 수 있다.



<그림 4-1> 선박테러대비 훈련

또 다른 방법은 관련 국가들이 군사적 그리고 외교적 노력을 통하여 해적소탕, 해상 테러리즘 예방, 해상을 통한 마약거래 근절, 돌발적 사고방지, 그리고 해난구조 등 다목적 임무를 수행할 수 있는 연합해상보안군(CMSF : Combined Maritime Security Force)을 창설하여 운영하는 것이다. CMSF를 이용한 방법은 군사적인 물리력을 사용하지 않더라도 해적 및 테러리스트들에게 해상교통의 발달과 해양의 평화적 이용을 저해한 행위를 도발하지 못하도록 하

는 심리적 억제효과를 거둘 수 있다고 본다. CMSF 운영의 핵심은 물리력의 행사보다는 문제해역을 정기적으로 감시하고 정찰활동을 하는데 있으며, CMSF의 운영이 국제 해사기구 산하에 있는 지역통제센터와의 긴밀한 협력 하에 이루어진다면 효과적인 성과를 거둘 수 있을 것이다.

또한, 대 해상테러 장비도입과 운영으로 해상테러를 예방할 수 있다. 해상테러에 대비할 수 있는 첨단 장비, 섬광 폭음탄, 연막탄, 최루탄을 동시에 발사하여 테러범 혹은 자살 폭탄 공격을 가하려는 테러선박이 민간 선박에 접근하지 못하도록 막는 장비 등이 이미 개발되어 사용되고 있다. 미국 해안경비대에서 자살 폭탄 테러를 막기 위해 특수 그물을 발사하여 프로펠러 작동을 못하게 하여 테러 선박의 전진을 제지하는 장비를 운용하기도 한다.

항만이 테러공격을 받았을 때 미치는 경제적 영향에 대한 시뮬레이션 연구 (Port Security War Game, Booz Allen Hamilton)에 따르면, 쿠바의 하바나항을 출발한 컨테이너선에 3명의 테러범이 미국 LA에 잠입하고 컨테이너 내에 폭발물이 발견되었다고 가정하였을 때, LA항구가 재개장하고 정상적인 무역이 이행되기까지 무려 60일의 시간이 경과되며, 그 동안 경제적인 손실을 580억달러(한화 약 58조원)에 달하는 것으로 나타났다. 이런 위협으로부터 항만을 보호하기 위하여 ISPS Code에서 요구하는 항만보안 기간시설을 갖추는데는 막대한 투자가 따라야 할 것이며, 미국은 향후 10년 동안 항만보안 시설에 투입될 비용이 44억 달러(약 4조 4천억원)에 이를 것으로 전망하고 있다.

IMO를 위시한 국제사회가 해상테러 위협을 저지하기 위하여 SUA 협약⁹¹⁾이나 ISPS Code를 제정하고, 후속 조치로서 각종규범을 제정하거나 기술협력 활동을 강화하고 있다. 그러나 우리 속담에 “열 사람 하나 도둑 지키지 못한다”고 하듯이 SUA 협약이나 ISPS Code와 같은 국제적 규범이 테러분자를 완전

91) 1988년 항해안전에 관한 불법행위 억제협약 즉, 선박에 대해서 불법적인 행위를 자행하는 범법자에 대해 적절한 조치를 취하도록 하는 국제협약으로 선박에 있는 승객이나 승무원에 대해 폭력을 행사하거나 선박을 파괴 또는 훼손시키기 위해 선내에 특정장치를 설치하는 것 등을 처벌대상에 포함하고 있다. 또한 이 협약은 체약국에 대해 이 같은 불법행위를 저지른 자를 처벌하거나 국외 추방조치를 내리도록 의무화하고 있음.

히 방어하는 데는 충분하지 못하다. 각종 국제적 규범의 중요성이 과소평가되어서는 안되지만, 그보다 더 시급한 것은 테러예방을 위한 국내 규칙을 체계적으로 정비하고, 각 기관들에 산재해 있는 테러방지 업무를 유기적으로 연결하는 협력 메카니즘이 개발되어야 할 것이다. 여기에다 해상보안을 담당할 전문인력을 양성하고 훈련하는 것도 빠뜨려서는 안 될 중요한 요소일 것이다.

동북아 물류중심기지로 발돋움하려는 국가의 원대한 꿈이 보안에 대한 정책 미비와 항만시설의 보안관리 미흡으로 이웃 나라의 항만에 비해 경쟁력이 훼손되는 우를 범해서는 안 될 것이다.

4.3 선박안전관리 추진방향

항만국통제는 현재 전 세계적으로 9개의 지역협력체를 중심으로 실시되고 있으며, 이 중에서 아태지역, 미국(USCG), 유럽지역 등 3개 지역에서 가장 강력하게 실시하고 있다. 이제 항만국통제는 해운과 불가분의 관계를 형성하고 있다고 말할 수 있으며 그 이유는 선박안전관리 수준이 불량할 경우에는 출항정지는 물론이고 아예 입항조차 할 수 없는 상황이 되었기 때문이다. 이것은 국제적으로 요구되는 안전기준을 준수하지 않고서는 국제시장에서 퇴출될 수밖에 없음을 뜻하고 있다. 이러한 추세는 IMO가 추진하고 있는 항만국통제 지역협력체간의 네트워크 구축을 통하여 더욱 더 강화될 것으로 예상된다.

또한 정부주도의 규제에서 벗어나 시장경제 자체에 의한 규제가 시도되고 있다는 점을 유의할 필요가 있다. 아태지역의 경우, 각 회원국이 점검한 항만국통제 결과는 인터넷 네트워크를 통하여 APCIS⁹²⁾로 전송되고 이 자료는 웹사이트를 통하여 일반인에게까지 공개되고 있다. 즉, 해당 국제 운항선박의 선명, 호출부호 또는 IMO 번호만 알면 APCIS를 통하여 그 선박의 항만국통제 점검

92) Asia-Pacific Computerized Information System의 약자이며, 아태지역 항만국통제위원회 회원국의 각 항만국통제 검사관이 점검하여 입력한 선박의 선명, 선주, PSC 점검이력 및 결함사항등이 자동으로 전산처리되어 DB로 저장하는 컴퓨터시스템으로서 각 회원국간에 웹기반의 인터넷망으로 연결되어 관리되며, 현재 러시아에 설치되어 운영되고 있음.

결과에 대한 자료를 상세하게 파악할 수 있게 되었다. 뿐만 아니라 이 자료는 유럽지역 및 미국의 항만국통제 점검자료와 함께 전 세계 선박운항 관련자에게 모두 공개되고 있다. 여기에는 해당 선박의 보험, 선박검사, 용선자 및 운항자 정보까지 포함되어 있다. 이것은 항만국통제의 결과가 선박 보험료, 용선료 등의 상업적인 계약에도 영향을 미치게 되었음을 의미한다고 볼 수 있다. 이러한 정보의 공개는 국가별 평가에 그쳤던 이전과 달리 이제는 개별선박의 안전관리에 대한 평가도 국제적으로 가능하게 되었음을 의미한다. 따라서 해운이 국제시장을 무대로 활동하는 한 선박안전관리를 국제수준 이상으로 유지하는 것은 이제 선택이 아닌 필수사항이라고 할 수 있다. 그러므로 개별 선박에 대한 안전관리 수준을 높이는 것은 국가의 안전관리 위상을 높이는 동시에 해당 선박의 영업환경을 유리하게 이끄는 길이 된다.

<표 4-2> 우리나라 국적선박 항만국통제 취약분야 종합분석

구 분	취 약 분 야	비 고
지 역	미국, 유럽지역	WL 지위 획득, 유지 곤란
선 령	15년 초과	전체 출항정지 척수의 68%
선 종	산적화물선, 냉동 운반선	미국, 유럽 출항정지의 83%
톤 급	모든 톤급의 선박	톤급 구분없이 관리
결함유형	시설, 설비	전체 출항정지 사유의 73%
도입경로	파나마	출항정지 중고 도입선의 62%
선 사	3년 평균 출항정지율 2%이상	미국, 유럽의 WL 유지요건

외국항만에서의 국적선 PSC 출항정지율 저감대책을 지속적으로 추진함으로써 현재 우리나라는 아태지역과 미국 USCG에 의한 등급구분에서 White List 국가에 속해 있으나 유일하게 유럽지역의 경우에는 Grey List에 속해 있다. 따라서 우리나라는 2004년 아태지역에서의 최우수 국가 선정에 이어 향후 미국 및 유럽지역에서도 선박안전관리 최우수 국가로서의 입지 구축을 위해 우리 해

운의 문제점을 분석하고 그 대책을 수립·이행하는 것이 시급하다.

우리나라 선박에 대한 최근 5년간 외국항만에서의 항만국통제 출항정지 현황을 분석해 볼 때 선령이 높을수록 출항정지율이 높게 나타나는데, 선령 15년이 초과되는 선박이 전체 출항정지 처분을 받은 선박 중 68%(142척 중 97척)를 차지한다. 이는 외국항만에서 항만국통제 점검관들이 선박의 구조 및 설비 등에 대한 하드웨어적인 점검을 주로 하고 있는 관계로 노령선박이 출항정지를 받을 확률은 그만큼 더 클 수 밖에 없음을 의미한다. 그 외 본 논문 2.2장의 항만국통제 연차보고서의 분석 결과를 참조하면 선박의 용도, 즉 선박 종류면에서 볼 때는 우리나라 선박이 외국에서 출항정지 처분을 받은 전체 건수의 50%(142척 중 71척)가 일반화물선이며, 일반화물선을 포함하여 산적화물선 및 위험물 운반선이 전체의 83%를 차지하고 있다. 특히, 미국 및 유럽지역에서는 전체 12척 중 10척(83%)이 산적화물선(8척) 및 냉동운반선(2척)으로 선종별 편중이 심한 편이다. 출항정지를 당한 산적화물선은 선령 15년을 초과한 노후선이며, 냉동운반선은 주로 외국의 원양어업해역에서 어획한 수산물을 수집하여 운송하는 선박으로서 항만국통제에 취약한 실정이다.

결함유형별로 우리나라 선박이 외국항만에서 출항정지 처분을 받은 현황을 살펴볼 때, 전체 출항정지사유(289건)중 하드웨어적인 결함, 즉 선박설비나 선박시설에 대한 지적이 73%이며, 소프트웨어적인 운항절차에 대한 지적이 21%로 나타나고 있다.

우리나라가 향후 항만국통제와 관련하여 전 세계적으로 선박안전관리 최우수 국가로서의 입지를 확고히 하고 지속적인 해운경쟁력의 확보를 위해서는, 앞에서 언급한 우리나라 국적선박에 대한 외국항만에서의 출항정지 현황 및 취약점을 중점적으로 해결할 수 있는 다음과 같은 국가차원의 대책 수립과 효과적인 이행이 절대 필요하다고 할 수 있다.

첫째, 항만국통제 취약선박에 대한 사전 안전점검을 강화하는 방안이 있을 수 있다. 즉, 과거 출항정지 이력이 많은 선사에 소속된 선박으로서 출항정지율이 높은 선령 15년을 초과하는 산적화물선 및 냉동운반선 등을 중점관리 대상

선박으로 지정하여 이들 선박에 대한 예방점검을 강화하는 것이다. 이것은 모든 국적선 중에서 정부의 안전관리업무를 특정분야로 제한하여 한정된 정부의 점검인력을 취약분야에 집중 도입하는 것이다. 그럼으로써 점검의 효율성을 높이는 한편 안전관리를 잘 하고 있는 선박에 대한 불필요한 점검을 면제하고, 그렇지 못한 선박에 대한 보상체계를 명확히 하여 선박 스스로가 안전관리를 잘 하도록 유도하는 효과를 극대화하여야 한다.

둘째, 외국항만에서 항만국통제 점검결과 출항정지 처분을 받은 선박에 대하여 동 선박이 국내에 입항할 경우 정부의 특별 안전점검을 실시하고, 이 선박이 소속된 선박회사에 대해서도 특별인증심사를 실시하는 것이다. 즉, 선박에 대해서는 특별안전점검을 통하여 선박검사 불합격 처분을, 선사의 안전관리가 미흡한 경우 선사에 대한 안전관리체제(ISM) 특별심사를 통하여 ISM 증서의 회수 등 강력한 제재방안을 시행할 수 있어야 할 것이다. 나아가 외국항만에서 PSC 출항정지 선박에 대하여는 과태료 부과는 물론 출항정지 사실을 공개함으로써 출항정지로 인해 국가위상 실추는 물론 안전관리가 우수한 대부분의 다른 선사까지도 외국에서 불이익을 받는 병폐가 없도록 적극적인 제재방안도 필요하다고 생각된다.

셋째, 상기와 같은 사전 안전점검제도의 도입이나 출항정지 선박에 대한 제재방안 이외에 정부차원에서도 외국항만에서 우리나라 선박이 부당하게 출항정지 당하지 않도록 항만국통제 관련 국제협력 활동을 강화하여야 할 것이다. 이러한 차원에서 해양수산부에서는 1996년부터 일본, 1999년부터 중국 그리고 2004년부터는 러시아와의 양자 간 해상안전회의를 개최하고 있으며, 중국 및 홍콩과의 항만국통제관 교환근무를 통한 상호 이해증진을 추진해 오고 있다.

넷째, 그 외에도 각 선박회사가 항만국통제 대응능력을 제고할 수 있도록 하는 정책적인 노력이 필요할 것이다. 즉, 각 선박회사를 대상으로 하는 출항정지를 예방대책 설명회 개최, 국제회의 및 세미나 참가 후 국제동향의 수시 전달, 지역 및 국가별 항만국통제 정책동향 관련 보도자료 배포나 인터넷 홈페이지 게재 또는 E-mail 등을 통한 정보제공 등 적극적이고 실효성 있는 노력이 필

요하다고 할 수 있다.

4.4 항만국통제의 개선방안

외국항만에서 우리나라 국적선박의 출항정지율을 낮춤으로써 우리의 해운경쟁력을 제고하는 것도 대단히 중요하나 이에 못지 않게 항만국통제를 통하여 우리 항만에 기항하는 외국적 안전기준미달선박의 운항을 통제하는 것도 중요한 문제이다. 즉, 이들 외국적 기준미달선박에 의한 해양사고 방지를 통하여 우리나라 연안해역의 안전을 확보함으로써, 깨끗한 바다를 보존하는 것은 물론 해양사고로 인한 항만폐쇄 또는 선박교통체증에 따른 우리 연안 해역에서의 물류비 증가요소를 제거함으로써 해운경쟁력을 제고할 수 있기 때문이다. 그러나, IMO의 MAS제도 도입 및 아태지역 항만국통제위원회에서의 항만국통제 활동강화 요구 등 우리나라에서의 항만국통제 이행에 대한 국제사회의 압력에도 불구하고 현재 우리나라에 입항하는 외국선박에 대한 항만국통제 시행실적은 다소 미흡한 실정이다. 즉, 이는 2004년 선박안전관리 최우수 국가라고 하는 위상과는 걸맞지 않게 항만국통제 관련 국제협약에 따른 국가의 의무를 다하지 못하고 있음을 의미하고 있다. 이는 주요 해운선진국들이 보유하고 있는 항만국통제 전문인력의 규모와 비교할 때 우리나라의 항만국통제 점검인력은 터무니없이 적은 실정이다. 더구나 우리나라 항만국통제 점검관이 선진해운국가의 항만국통제 점검관의 규모와 비교할 때 턱없이 부족함에도 불구하고 외국적 선박에 대한 항만국통제 업무뿐 아니라, 외국항만에서의 우리나라 국적선박의 출항정지율 저감을 위한 기국통제(FSC)⁹³⁾, ISPS Code 관련 선박보안업무, 해상안전업무 및 선박 총톤수 측정 등 선박관련 다양한 업무들도 겸하고 있다.

이러한 사정으로 인하여 2인 1조(항해 및 기관)에 의한 항만국통제 점검은 인력의 부족으로 불가능한 실정으로 현재 1인이 선박에 승선하여 항해 및 기관

93) 기국통제(FSC)는 Flag State Control의 약자이며, PSC와 상반되는 개념의 제도임.

부분을 총괄하여 점검하고 있다. 이러한 실정은 실적달성 위주의 점검으로 인하여 항만국통제의 실효성을 극히 저하시킬 수도 있으며, 자칫 항만국통제 업무수행 중 안전사고가 발생하더라도 신속한 대응이 곤란한 경우도 발생할 수도 있다. 문제는 이러한 사태가 우리나라 항만에 기항하는 외국적 안전기준미달선에 대한 통제미흡으로 이어져 우리 항만과 연안의 안전을 위협할 수 있다는 것이다. 실제로 우리나라 영토·영해 내에서 안전기준에 미달되는 외국선박에 의한 해양사고가 연평균 66건(사망 73명, 건당 203억원 피해발생)이 발생하고 있어 이들 선박에 대한 통제가 시급하다고 할 수 있다. 또한 늘어나는 각종 업무량의 증가와 해운경쟁력 제고를 위한 항만의 증설 등에 반하여 점검인력의 부족에 따른 점진적인 항만국통제 점검실적의 부진은 세계1위 조선국, IMO A그룹 이사국, 아태지역 선박안전관리 최우수 국가 등의 위상을 한 순간에 무너뜨릴 수 밖에 없는 사태로 진전될 수 있음을 결코 잊어서는 안 될 것이다. 이러한 사정은 정부차원의 적극적인 관심과 배려가 없는 한 앞으로도 지속될 것이다. 따라서 우리나라 해상안전정책의 실효성을 증진하여 해상에서의 국민의 생명과 재산 그리고 항만과 연안을 더욱 보호하고, 나아가 국제사회에서 주도적인 역할과 입지를 더욱 확고히 하기 위해서는 전문인력 확충을 통한 항만국통제 업무의 활성화를 기하여야 할 것이다.

<표 4-3> 국가별 항만국통제 점검율 및 인력(2002년 기준)

구 분	호주	캐나다	중국	뉴질랜드	러시아	일본	영국	한국
입 항 선 박 (척/년)	4,443	3,419	9,361	1,119	1,020	10,735	6,457	9,275
점 검 선 박 (척/년)	2,842	1,133	2,445	645	787	4,311	1,760	3,337
점 검 율(%)	63.97	33.14	26.12	57.64	77.16	40.16	27.26	35.98
출항정지율(%)	5.84	4.24	6.09	2.17	19.82	10.55	6.88	2.91
항만국통제관수(명)	48	250	200	14	15	173	91	29

자료 : 2003, 해양수산부

또한, 환경의 중요성이 전 세계적으로 확산되면서 항만국통제의 중요성이 점점 확장되고 있다. IMO 및 각 지역 MOU는 관련 요건을 개정, 강화하여 항만당국이 기준 미달선을 제거하는데 효과적인 수단을 제공해야 할 것이다. 그리고 출항정지로 인하여 직접적인 영향을 받는 선주, 기국 및 선급의 관심이 항만국통제에 집중되고 있는 것이 현실이다. 그러나 8개의 각 지역 MOU 및 USCG의 규약이 서로 다르고 각 MOU간의 정보교환이 부족한 실정이며, 같은 MOU 내에서도 항만당국 간의 시행의지 차이 및 일부 역사가 짧은 MOU의 시스템 정립 부족으로 인하여 여러 가지 문제점이 발생하고 있다. 이에 따라, 각 항만당국에서 시행한 활동자료들을 바탕으로 항만당국별, 선종별, 결함 Code별, 선급별로 점검 척수 및 출항정지 발생 척수 등을 비교 분석하여 각 MOU의 내용을 정확히 이해하여 항만국통제에 효과적으로 대응할 수 있는 방법을 마련해야 할 것이다. 궁극적으로는 각 MOU 및 항만당국의 활동방향 설정에 도움을 주어서 해양사고의 가장 큰 원인인 기준미달선을 제거하는데 있다.

국제적 수준의 선박안전관리에 대한 요구는 해상에서 우리의 소중한 선원의 인명안전을 위해서도 필요하며 해운업을 영위하기 위해서도 필요한 것이다. 선박안전관리 분야에 대한 투자는 결과적으로는 선박관리비용의 저감효과로 나타나게 될 것이며, 이것이 또 다시 해운경쟁력 제고에 밑거름으로 되돌아 올 것이다. 지금까지 우리 해기사들과 각 선박회사들이 피나는 노력으로 축적해 온 경험과 실력들을 유지하면서 민관 공동의 노력을 지속한다면 앞으로 어떠한 여건 변화에도 능히 적응할 수 있으리라 생각한다. 그리고 오대양 육대주를 누비며 우리나라 해운위상을 드높이고 있는 해기사들의 꾸준한 관심과 노력, 그리고 항만국통제관들의 항만국통제 업무의 증가 및 인력부족으로 인한 과중한 업무에도 불구하고 각종 해양안전 관련 업무에 최선을 다하고 끊임없는 노력과 관심을 갖는다면 우리의 해양강국의 위상은 유지될 것이다.

제5장 요약 및 결론

이 연구에서는 2001년 9·11 테러 이후 도입된 ISPS Code에 대해 살펴보고 ISPS Code가 항만국통제에 어떻게 적용시키고 있으며, 우리 정부 및 해기사들의 이 규정에 대한 활동상황을 살펴봄으로써 해상테러에 대한 항만국통제의 발전방향에 대해 알아보았다.

ISPS Code란, 국제선박 및 항만시설 보안규칙으로 2004년 7월 1일 발효 이후, 미국 뿐만 아니라 전 세계 국가에서 강제 시행되고 있으며, 항만국통제의 중요한 사항으로 ISM 제도와 같이 보편화 되어가고 있다. 하지만 아직까지 해상보안과 관련하여 큰 사고가 부각되지는 않았지만 ISPS Code의 제정에서 발효까지 너무나 촉박한 시간동안 이루어져서 이 제도가 자리를 잡는데는 어느 정도의 시간이 필요하다. 이에 대해서는 각국 정부의 노력 뿐만 아니라 해운회사 그리고 일선에서 직접 해상테러와 접할 수 있는 해기사들의 세심한 노력 또한 절실히 필요하다. 이를 위해 ISPS Code의 항만국통제를 통한 성공적인 기립을 위해서 다음과 같은 방안을 제시하고자 한다.

첫째, 해양수산부의 확고한 추진의지가 필요하며 해양수산부내 각 지방 해양수산청의 항만국통제관의 확충과 ISPS Code의 정착을 위한 교육프로그램 및 해상보안 전문가의 육성이 필요하다.

둘째, 해운회사 및 일선 해기사들의 ISPS Code에 대한 정확한 이해와 실행의지가 있어야 할 것이다. 이를 위하여 지속적인 RSO, SSO, CSO, PFSO들에 대한 교육과 그들에게 해상테러의 위협 및 테러 후의 항만시설 재개에 필요한 더 많은 어려움에 대한 이해를 통해 해상보안의 중요성을 인식시켜야 할 것이다.

셋째, 정부와 선사는 선박안전관리 투자를 계속적으로 확대해야 할 것이다. 선박을 운항하는 전문 해기사 유치 및 양성에 보다 많은 지원이 필요할 것이며, 출항정지처분을 많이 받는 산적화물선, 냉동운반선 그리고 선령 15년 이상

의 노후선에 대한 집중적인 안전점검의 실시야말로 선박관리비용의 절감효과 뿐 아니라, 장래에 해운경쟁력 제고의 밑거름이 될 것이다.

넷째, 국가 간 국제협력 활동강화이다. 우리나라는 전 세계 10위권 안에 속해 있는 선원강국이며, 선박강국으로 해양강국의 지위를 확보하고 있다. 이에 어느 한 쪽으로 치우친 국제교류는 불가능하다. 이를 보완하기 위해서는 우리지역의 Tokyo MOU 내에서 뿐만 아니라, 세계 여러 국가들과 양국간 혹은 다국간의 지속적인 교류를 통해 이해관계를 적절히 조절하고 서로의 유대감을 강화시켜, 작게는 우리나라 선박이 외국항만에서 부당하게 출항정지 된다거나 하는 등의 부당대우를 받지 않고, 크게는 세계강국들과 어깨를 나란히 하여 우리나라의 입지강화에 힘써야 할 것이다.

다섯째, 우리나라 해운국 위상에 걸맞는 국제적 지위확보이다. 우리나라는 세계 8위의 해운국으로서 IMO와 같은 국제해운기구에서 세계 해운국 위상에 상응하는 위치를 확보하고 영향력을 행사할 수 있도록 그 역량을 키워나가야 할 것이다.

여섯째, 보안사고에 대한 체계적인 대응절차 마련 및 이행이다. 급변하는 세계정세를 보면, 2001년에 발생한 9·11테러가 언제 다시 해상테러로 나타날지 모를 일이다. 그러므로, ISPS Code의 사전이행으로 본 규정의 테러대응 절차에 대한 지속적인 훈련과 교육으로 해상테러를 예방하고 또한 테러발생시 피해를 최소화하는데 노력해야 할 것이다.

마지막으로, 본 논문에서 제시한 ISPS Code의 항만국통제의 성공적인 기립을 위한 방안 중 항만국통제의 배경이 되었던 해양사고 및 선박운항에 있어서 해양환경 뿐만 아니라 환경오염에 대한 규제방안에 대한 보다 구체적인 방안들이 필요할 것으로 판단된다. 그러므로 향후 전 세계 주요국의 항만국통제의 구체적인 선진항만의 실태를 조사하여 우리나라의 실정에 맞는 대안의 강구가 있어야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 국내 문헌

1) 단행본

- (1) 강동수, 항만국통제론 : 효성출판사, 1997
- (2) 김두현, 현대테러리즘론 : 백산출판사, 2001
- (3) 범양상선, 항만국통제(PSC)최근 동향 및 사선대책(해상직원 연수교육용) : 범양상선, 1994
- (4) 부산지방해양수산청, (PSC 알고 대비하자) Tokyo MOU 현황과 회원국별 출항정지 실태분석 : 부산지방해양수산청, 2003
- (5) 부산지방해양수산청, Bon Voyage : 부산지방해양수산청, 2004.6~2005.7
- 임종식, 항만국통제에 관한 국제동향 및 항만국통제 강화방안(2000 해양사고방지 세미나) : 한국선급, 2000
- (6) 전영우, 항만국통제 절차(Procedures for Port State Control) : 해인출판사, 1999
- (7) 한국해양수산개발원, 우리나라 항만국통제 검사제도 실태 및 개선방안 : 한국해양수산개발원, 1998
- (8) 한국선급, ISPS Code CSO/SSO Training Course : 한국선급, 2003.4
- (9) 해양수산부, ISPS Code의 국내수용방안 연구 : 해양수산부, 2003.7.3
- (10) 해양수산부, ISPS Code 시행방안 대비 국제협력방안 연구 : 해양수산부, 2004.8

2) 논문 및 기타자료

- (1) 김준옥, Activities to enhance maritime security in KOREA, 「아태지역 해사안전포럼」 발표문, 2005년 4월
- (2) 박병곤, 우리나라의 항만국통제 제도의 개선에 관한 연구, 한국해양대학교 논문, 2000
- (3) 이인수, 항만국통제 검사모듈개발에 관한 연구, 한국해양대학교 논문, 2001
- (4) 최동현, 범지구적 통합을 지향하는 항만국통제 PSC, 「해양한국」 2000년 9월호

2. 외국문헌

- (1) 오카다 미쓰도요, 항만국통제와 국제협력 그 현상과 문제점 : 해양한국, 2003.5
- (2) Marcelo Albarran, Maritime and Port Security Chile's GRAFIMAR System, 「아태지역 해사안전포럼」 발표문, 2005년 4월
- (3) Paula Carroll, The U,S, Coast Guard Port and Maritime Security, 「아태지역 해사안전포럼」 발표문, 2005년 4월

3. Web Site

- (1) 국립해양조사원 www.nori.go.kr
- (2) IMO www.imo.org
- (3) 선주협회 www.shipowners.or.kr
- (4) 한국선급 www.krs.co.kr
- (5) 한국테러리즘연구소 www.terrorism.or.kr
- (6) 해양수산부 www.momaf.go.kr

감사의 글

대학 졸업 후, 4년 만에 다시 공부를 시작하면서 끝이 보이지 않아 보이던 졸업이 이제 몇 달 남지 않았습니다. 논문의 마지막 장을 쓰고 나니 그 동안 희노애락(喜怒哀樂)이 머리 속을 지나갑니다. 고마우신 분들이 너무 많아 이 한 페이지가 부족하여 다 언급하지 못한 점 죄송하게 생각합니다.

우선 오늘의 제가 있기까지 학문의 길을 인도하시고 가르쳐 주신 김세원 지도교수님께 감사의 말씀을 드립니다. 현장 자료가 바탕이 되어야 하는 주제인 만큼 자료수집에 애로가 많았지만, 전폭적인 지지를 아낌없이 해주신 나송진 박사님과 국승기 교수님께도 감사의 말씀을 드립니다.

그리고 일과 병행하면서 미흡하고 부족하지만 좋은 말씀 많이 해주신 이은방 승선생활관장님과 지도교수님들, 그리고 조권희 교수님께 감사드립니다. 그리고 한국해양대학교 입학하고 나서부터 희망과 용기를 주시고 따뜻한 가르침을 주신 많은 교수님과 승선생활관 정갑성 계장님 이하 직원들에게 감사드립니다.

학교 있는 내내 선배라는 이름만으로 항상 주시기만 하셨던 조경민 검사관님, 그리고 끊임없는 관심으로 아껴주신 클럽선배님들, 그리고 항상 옆에서 힘이 되어준 동기들, 후배들, 그리고 밤늦게 전화해도 싫은 내색 한 번 없이 투정 다 받아준 가족들에게 감사의 인사를 드립니다.

마지막으로 제멋대로이고 부족하지만 자식이라는 이유만으로 아낌없이 지원해 주시고 걱정해 주신 사랑하는 부모님 정춘만 사장님과 허순남 여사님께 이 논문을 바칩니다.

앞으로 더욱 열심히 학문에 매진해서 부족하지만 참된 학자로 거듭나도록 노력하겠습니다.

2005. 12.

정 우 리