

海事關聯 國際機構(II)

崔 棟 鉉
崔 載 先

1997. 12



韓國海洋水產開發院
Korea Maritime Institute

머 리 말

國際性이 강한 海運産業은 국제협력의 바탕위에서 그 존립이 가능하다. 관련국가나 기업은 다자간, 지역간, 양자간에 정부 또는 민간차원의 협력 등의 형태로 국제해운협력에 참여하게 된다. 정부의 다자간 협력을 예로 들면 이미 채택·발효된 각종 협약에 가입하여 이를 준수하거나 새로운 협약의 立案過程에 참여하여 이를 채택·발효시킴으로써 이루어진다. 이와 관련하여 海事關聯 國際機構들은 해사국제협약의 成案 및 채택과 이행을 통하여 세계 해운항만질서의 법적기반 형성에 이바지하고 있다. 또한 이들 국제기구들은 해운기업의 존립과 활동양식에 직·간접적으로 영향을 미치는 한편, 국제해운협력에 관한 사업계획의 수립과 실행 등을 주관하거나 지원함으로써 국제해운발전에 기여하고 있다.

현재 전세계적으로 海商實務의 통일, 화물배분, 항해안전, 해양환경보전, 해상보험 등 해운·항만과 관련된 100여종의 해사국제협약이 시행되고 있다. 그리고 매년 數種이 새로 제정되거나 개정되고 있다. 이러한 국제해사입법과 국제협력활동은 정부간 국제기구(IMO·UNCTAD 등) 또는 민간기구(CMI·BIMCO 등)에 의해 주도되고 있다.

해사관련 국제기구와 단체는 대·소규모로 100여종인 것으로 파악되고 있다. 우리나라는 정부·민간차원에서 이같은 국제기구와 단체의 활동에 적극 참여하고 있다. 그러나 이러한 해사기구들에 관한 기초자료가 종합적으로 정리되어 있지 않아 관계자들이 불편을 겪어 왔다. 그 동안 한국해양수산개발원은 국회·정부·업계·학계·언론계 등으로부터 해사기구에 대한 자료제공을 자주 요청받아 왔다. 이것이 본 자료를 작성하게 된 직접적인 계기라 할 수 있다. 이 자료에서는 그 동안 문의빈도가 높았던

해사관련 기구·단체 중에서 우선 29개를 선정하여 소개하였다.

이 자료는 국제기구에 관한 심층적인 연구를 시도한 것이 아니며, 실무에서 찾아보기 쉽도록 관련정보를 편집한 것이다. 앞으로 관련 국제협약과 함께 이러한 해사관련 국제기구·단체들에 대한 해설서가 증보·발간되기를 기대한다.

이 자료는 韓國海洋水產開發院의 崔棟鉉 研究委員과 崔載先 責任研究員이 작성하였다. 필자들은 면담과 통신을 통해 관련자료 수집에 협조하여 준 국제기구 및 단체와 국내 관계자들에게 감사를 드린다.

끝으로 이 자료에 나타난 주관적인 사항은 필자들의 私見이며 韓國海洋水產開發院의 공식견해가 아님을 밝혀둔다.

1997년 12월

韓國海洋水產開發院
院長 洪 承 湧

I . 政府間 國際機構

1. 多者機構

1) 유엔商去來法委員會(UNCITRAL)¹⁾

(1) 설립 연혁과 목적

유엔상거래법위원회(United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)는 1966년 12월 유엔 총회의 결의에 따라 설립되었다. 이 기구의 설립목적은 국제적인 무역거래에 있어서 발생하는 법적인 장애를 제거하고 감소시키는데 적극적인 활동을 할 수 있도록 하는 것이다. UNCITRAL은 이같은 목적을 달성하기 위하여 국제거래법의 점진적인 조화와 통일을 증진하기 위한 여러가지 권한을 위임받았다.

(2) 주요 기능

유엔의 國際去來法 관련 핵심기구로서 UNCITRAL의 기능과 임무는 다음과 같다.

— 국제거래법 분야에서 활동하는 국제기구와의 협조 및 상호간의 협력 증진

1) UNCITRAL의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : P. O. Box 500, Vienna International Center A-140, Vienna, Austria
- 전 화 : (43-1) 21345-4060/1
- 팩 스 : (43-1) 21345-5813
- 인터넷 : <http://www.un.or.at/uncitral/>

2 UNCITRAL

- 기존 국제협약에의 폭넓은 참여와 기존 표준법 또는 통일법의 폭넓은 수용 촉진
- 신규 국제협약, 표준법의 채택 준비 및 권장 그리고 국제무역 거래 규칙, 조건의 법제화와 수용 촉진
- 국제무역법 분야에 있어서 국제협약과 통일법의 통일해석 기준과 적용을 보장받는 제수단의 강구
- 국제거래법 분야에서 판례법을 포함한 국내입법과 법률 발전에 관한 정보 수집과 제공 등이다.²⁾

그러나 이같은 권한의 위임에도 불구하고 UNCITRAL은 설립될 당시에 유엔 총회에서 구체적인 사업계획을 부여받지 못하였다. 이에 따라 UNCITRAL은 1968년 첫회기에서 독자적으로 9개항의 향후 작업 계획서를 채택하였다. 즉, 물품매매, 국제상사중재, 운송, 보험, 국제지급, 지적재산권, 국제무역 및 대리행위에 영향을 주는 법적 차별의 제거 그리고 각종 무역서류의 전산화 등이다. 이 가운데 UNCITRAL이 우선적으로 추진한 사업은 국제물품거래, 국제상사분쟁, 국제지급분야에 대한 법적토대를 구축하는 것이었다. 1980년의 국제물품매매계약에 관한 유엔협약(비엔나협약)과 국제상사중재에 관한 UNCITRAL 모델법(1985년 중재모델법)은 이러한 배경에서 채택된 국제법규들이다. 특히 UNCITRAL은 국제상사중재와 조정에 관한 여러 종류의 법규를 제정하였다. 중재분야에서는 1976년 UNCITRAL 중재규칙, 1982년 UNCITRAL 중재규칙에서의 기관중재지침 등이 있다.

(3) 회원·조직

UNCITRAL은 유엔 총회에서 선출한 36개국으로 구성되어 있다. 회

2) United Nations, *UNCITRAL*, 1986.

원자격은 지리적 분포 및 주요 경제권 그리고 법적 체제를 고려하여 세계의 다양한 대표로 이루어진다. UNCITRAL 회원은 임기가 3년인 회원과 6년인 회원으로 선출된다.

UNCITRAL은 사무국과 3개의 작업그룹으로 구성되어 있다. 사무국은 유엔 법률국의 국제무역법 지부가 된다. UNCITRAL은 주요 현안문제를 처리하기 위하여 작업반을 구성하여 활동하는데 각 작업반은 모든 회원국으로 구성된다. UNCITRAL은 매년 회의를 개최하는데 뉴욕에 있는 유엔 본부와 비엔나의 국제센터에서 번갈아 가면서 개최한다. UNCITRAL의 각 작업반은 취급하는 주제에 따라 통상적으로 1년에 1~2차례 회의를 개최한다. 작업반의 회의 또한 유엔과 비엔나에서 격년으로 개최한다.

(4) 주요 활동

① 물품의 국제매매계약

첫째, 1974년에 물품의 국제거래에 있어서 기간제한에 관한 국제협약을 제정하였다. 이 협약은 1980년 비엔나협약이 채택될 당시 동시에 채택된 의정서로 개정되었으며, 본래 협약과 개정의정서는 1988년에 동시 발효되었다. 전자의 협약에는 20개국이, 후자의 개정의정서에는 14개국이 가입하였다. 둘째, 1980년에 국제물품매매거래법을 제정하였다. 이 협약은 국제물품매매계약의 체결, 매수인 및 매도인의 의무, 계약위반에 대한 치유, 기타 계약에서 발생할 수 있는 복잡한 법적 문제를 포괄적으로 규율하고 있다. 이 협약은 1988년 1월에 국제적으로 발효되었으며, 45개 국가가 가입하였다.

② 국제물건운송분야

1987년 유엔해상물건운송협약과 국제화물터미널운영자 책임협약 등 두가지 협약이 있다. 전자는 해상으로 선박을 이용하여 물건을 운송하는 경우에 야기될 수 있는 선박소유자, 화주, 수하인의 권리와 의무를 규율하는 법적제도를 통일하기 위한 것이다. 이 협약은 UNCTAD와 저개발국가의 요청에 따라 제정되었다. 따라서 그 내용도 이 분야를 규율하고 있던 기존의 헤이그 비스비규칙에 비하여 선박소유자의 책임을 강화한 것이 특징이다. 이 협약은 1992년에 발효되었으며, 가입국은 25개국이다. 후자의 협약은 운송터미널에 있어서 물건이 멸실되거나 훼손 또는 인도가 지연되는 경우에 터미널운영자가 부담하는 책임을 규정하고 있다. 협약 초안은 1991년 UNCITRAL 외교회의에서 채택되어 1991년 4월부터 서명 및 비준을 위하여 개방되어 있다. 이 협약은 5개국이 가입문서를 기탁하면 발효되나 현재 1개국만이 비준하였다.

③ 국제상사중재 및 조정

이 분야는 다른 분야에 비하여 많은 규정들이 제정되었는데 이는 UNCITRAL의 초기 임무가 이 분야에 집중되어 있었기 때문이다. 1976년 중재규칙, 1980년 조정규칙, 1985년 상사중재에 관한 모델법 그리고 1996년 중재절차 조직에 관한 UNCITRAL 주석 등이 제정되었다. 그리고 UNCITRAL이 직접 제정작업에 참여하지는 않았지만 이 기구가 출범하기 전에 유엔에서 채택한 외국중재판정의 승인과 집행에 관한 협약이 있다.

이 밖에도 UNCITRAL은 공공조달분야, 계약의 체결, 국제간의 대금지급, 전자상거래분야를 규율하는 여러 종류의 법규를 제정하였다. 특히 UNCITRAL은 최근 국가간의 채무불이행에 관한 모델법을 마련하였다.

④ 판례정보제공 및 지원활동

UNCITRAL은 국제거래관계에서 파생되는 문제를 해결하기 위하여 협약이나 모델법의 제정뿐 아니라 이를 각국에서 수용하도록 하는 각종 사업을 전개하고 있다.

첫째, UNCITRAL 사무국은 위원회에서 제정한 협약이나 모델법에 관한 법원의 결정이나 중재판정에 대한 정보를 수집하고 보급하는 시스템을 수립하였다. 이같은 시스템(CLOUT)³⁾의 목적은 UNCITRAL에서 채택한 법률자료의 국제적인 인식을 촉진하고, 통일적인 해석과 적용을 쉽게 하기 위한 것이다. 현재 UNCITRAL 사무국에서 제공하는 판례정보서비스의 이용이 가능한 협약은 1980년 비엔나협약, 1985년 UNCITRAL 중재모델법과 1980년 함부르크규칙 등이다.

둘째, 법률 지원사업을 전개하고 있다. UNCITRAL 사무국은 위원회에서 제정한 협약이나 규칙을 채택하여 자국의 법률을 제정하려는 국가에 대하여 기술적인 지원과 조언을 제공하고 있다. 이같은 지원사업에는 입안된 법률안의 검토작업까지 포함하는 경우가 있다.

셋째, 국제무역법에 대한 국별·지역별 세미나를 개최하고 있다. 이같은 사업은 주로 개발도상국을 대상으로 하고 있다. 또한 소장학자나 공무원을 대상으로 한 국제거래법 세미나도 개최하고 있다. 이같은 세미나는 비엔나에서 열리는 UNCITRAL 연례회의와 연계되어 개최된다. 이와 함께 UNCITRAL 사무국은 주로 국제무역법 분야의 업무를 알고자 하는 소장 변호사를 대상으로 인턴쉽제도를 운영하고 있다.

⑤ 정보보급업무

UNCITRAL에서 발간하는 자료는 회의문서와 연보 등이다. UNCITRAL

3) Case Law on UNCITRAL Texts.

위원회와 각종 작업반에 제공하는 문서는 6개국의 공용언어로 제작된다. 연보는 위원회와 각종 작업반의 관련 작업문서를 모두 편집한 것이다. 이와 함께 UNCITRAL에서는 법률 가이드와 각종 협약을 소개하는 책자(브로셔)를 발간하고 있다.

(5) 우리나라와의 관계

UNCITRAL이 제정한 각종 협약 가운데 우리나라와 가장 이해관계가 깊은 규정들은 1985년 UNCITRAL 중재모델법과 1978년 함부르크 규칙 등이다. 전자는 大韓商事仲裁院에서 제정한 商事仲裁規則에 상당부분 반영되어 있다. 특히 국제상사중재에 관한 실체법적인 제규정과 절차규정이 더욱 그러하다. 그러나 후자에 대해서는 유엔에서 여러 차례 가입권유를 하였으나 이를 수용하지 못하였다. 그 이유는 이 규칙을 수용하는 경우에는 선박소유자의 책임이 대폭 강화되어 선사의 부담이 클 뿐 아니라 우리나라 상법의 체제가 헤이그 비스비규칙을 따르고 있기 때문이다. 그러나 상법에서 해상화물이 인도지연되는 경우에 선박소유자에게 책임을 부담시킨 것은 이 규칙의 일부를 수용한 것이다.

2) 國際聯合貿易開發會議(UNCTAD)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제연합무역개발회의(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD)는 1964년에 설립되어 1965년 1월 8일에 업무를 개시하였으며, 유엔 총회 직속의 무역·개발분야의 핵심기관으로서 영구적인 정부간 국제기구이다.

(2) 목적·기능

UNCTAD의 주요 목적은 유엔 총회 결의 제1995호(XIX)에 의해, 특히 개도국의 경제성장과 발전을 촉진시키는 것이다. UNCTAD는 이를 위해 다음과 같은 기능을 수행한다. i) 정책분석, ii) 정부간 협의, 합의도출 및 협상, iii) 감시·시행 및 후속조치, iv) 기술협력 등이다.

(3) 회원·재정

정회원국은 188개국이며, 옵서버는 다수의 정부간 국제기구(IGOs) 및 민간기구(INGOs)가 포함된다. 재정면에서 경상비는 유엔 정규예산에서 반영하며, 사업비는 기술협력사업 수행 등 특별재원에서 지원한다. 1997년의 연간 운영예산은 5천만달러이며, 기술협력활동에 사용되

1) UNCTAD의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Palais de Nations, 1211 Geneva, Switzerland
- 전 화 : 41 22 907 12 34
- 팩 스 : 41 22 907 00 43
- 인터넷 : <http://www.unicc.org/unctad>

는 비용은 별도로 2천400만달러가 책정되었다.

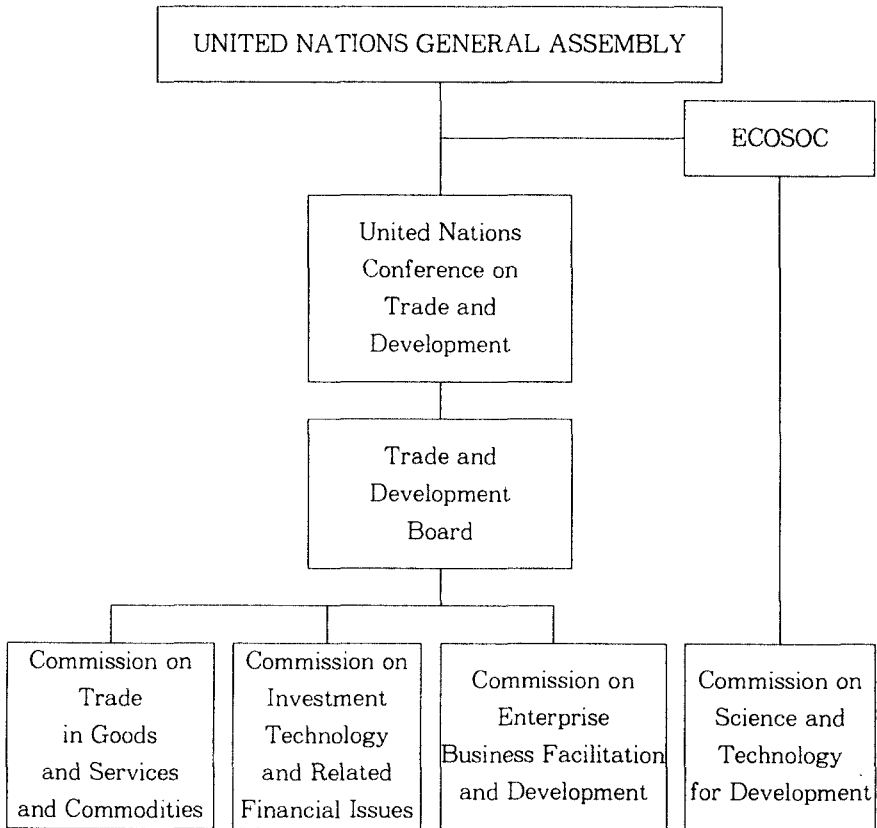
(4) 조 직

총회(Conference)는 최고 정책결정기관으로서 통상 4년마다 개최되는 각료급회의이며, 주요 정책지침을 채택하고 사업계획을 확정한다.

무역·개발이사회(Trade and Development Board : TDB)는 UNCTAD

〈그림-1〉

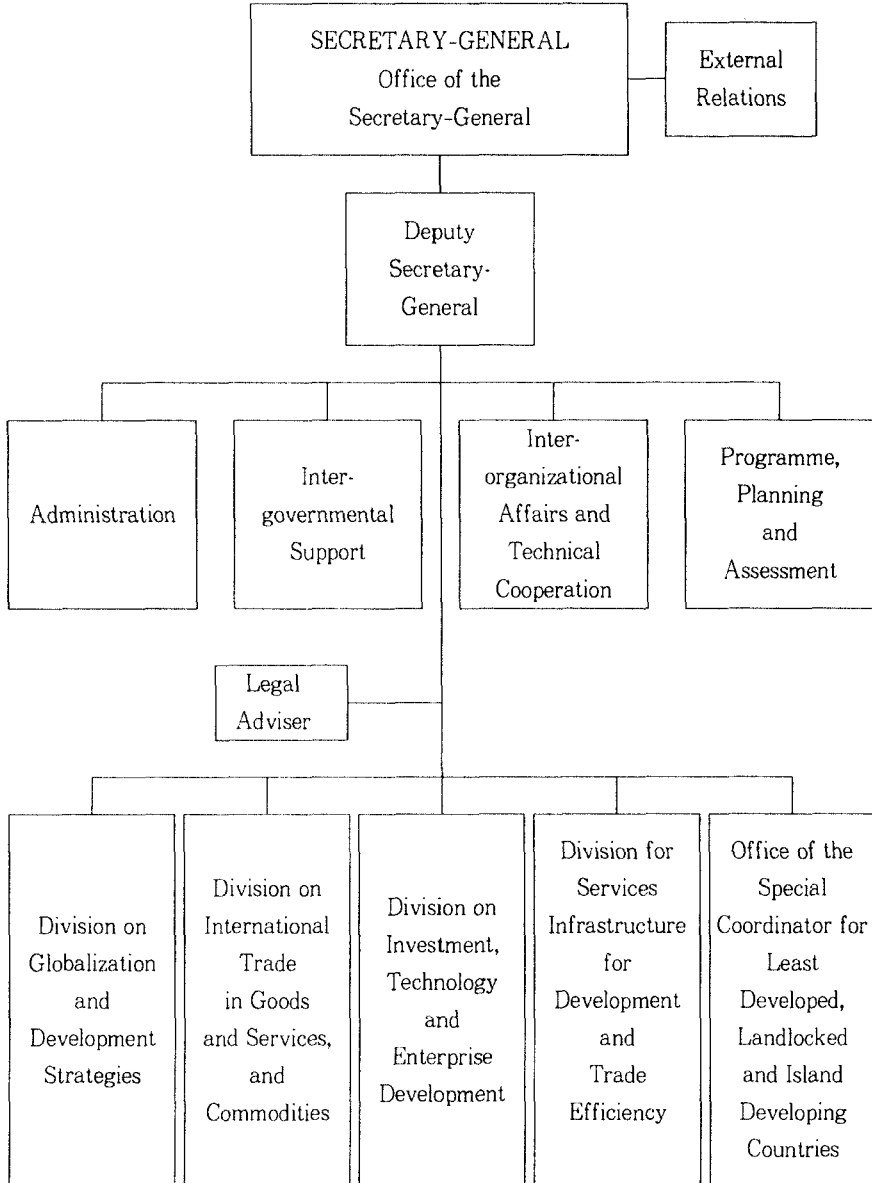
UNCTAD 조직도



자료 : UNCTAD 인터넷 홈 페이지.

〈그림-2〉

UNCTAD 사무국 조직도



자료 : UNCTAD 인터넷 홈 페이지.

의 집행기구로서 매년(봄·가을) 2회 회의를 개최한다. 유엔 경제사회이사회(ECOSOC)를 경유해서 유엔 총회에 업무를 보고하고, UNCTAD의 모든 활동을 통솔한다. TDB 회원국은 138개국으로서 UNCTAD 회원국에게 개방되어 있다. 또한 무역·투자·기업 및 과학·기술에 관한 4개 상설위원회(Standing Committees)를 설치하여 광범위한 정책을 취급한다. 2년 시한의 3개 특별작업그룹(Ad Hoc Working Groups)은 기술적·세부적 성격의 문제를 취급한다. 즉, 무역·환경 및 개발에 관한 특별작업그룹, 개발에 있어서 기업의 역할에 관한 특별작업그룹, 新국제무역 질서에서의 무역기회에 관한 특별작업그룹 등이다.

사무국은 유엔 사무국의 일부를 형성하며, 사무총장이 통괄한다. 사무국 직원은 400여명이다.

(5) 주요 활동

① 정보보급 활동

다음과 같은 정기간행물을 발간한다.

- UNCTAD Bulletin(격월간, 비매품)
- Trade and Development Report(연간)
- Transnational Corporations(연 3회간)
- World Investment Report(연간)
- Science and Technology Update(계간)
- Advanced Technology Assessment System Bulletin(순간)
- The Least Developed Countries Report(연간)
- Review of Maritime Transport(연간)
- Handbook of International Trade and Development Statistics

(연간)

- UNCTAD Commodity Yearbook(연간)
- Monthly Commodity Price Bulletin(월간)
- UNCTAD Review(연간)

② 입법·제도 개발활동

다음과 같은 협정·협약·제도를 채택하였다.

- 상품관련 각종 국제협정
- “일반특혜제도”(GSP)(1971)
- 저소득 개도국의 “정부개발원조”(ODA) 채무조건의 조정에 관한 결의(1978)
- 채무상환 일정조정의 국제적 행동에 관한 지침(1980)
- “제한적 영업관행”(RBP)의 통제를 위한 원칙 및 규칙(1980)
- Common Fund for Commodities(1989)
- Global System of Trade Preference(GSTP)(1974)
- 해운분야의 5개 협약
 - 정기선동맹 행동규범(Liner Code)(1974)
 - 선박등록조건(1986)
 - 해상물건운송(Hamburg Rules)(1978)
 - 선박우선타권·저당권(1993)
 - 복합운송(1980)

③ 운영활동

최빈국(LDCs)을 위한 유엔회의를 1981년과 1990년에 각각 1회 개최하였다. 또한 ODA의 목표를 원조제공국 GNP의 2.7%로 책정하고, IMF의 특별인출권(SDR)을 案出함으로써 여타 국제기구에 정치적 영

향력을 행사하였다.

④ 개혁조치 : “카르타게나 개혁선언”

(Cartagena Commitment)

1992년 2월 콜롬비아의 Cartagena de Indias에서 열린 제8차 총회에서 회원국들은 “개발”이 국제사회에서 추진할 최우선 과제를 합의하고, 다음과 같은 공약을 채택하였다. i) 국가 또는 국제차원의 정책 수립과 구현을 위한 교훈으로 삼고 경제분야의 국제협력을 위해 각국의 경험을 분석, ii) 무역과 환경 분야의 지속적인 개발에 관심을 표시, iii) UNCTAD 조직개혁으로서 4개 상설위원회 설치(해운위원회(Committee on Shipping)가 폐지되어 「서비스부문 개발 상설위원회」에 흡수됨) 등이다.

(6) 해운관련 활동²⁾

UNCTAD 탄생전의 세계해운의 제도(regimes)와 규칙(rules)은 근본적으로 식민지와 帝國세력간 구조에 기초를 두었고, 국제적 규제의 범위 밖에 존재하였다. 해운분야에서의 UNCTAD의 활동은 이러한 기존질서에 대한 개척적이고 선도적인 도전이었다. 제1차 총회에서 선진국 그룹이 해운문제에 대한 검토를 반대했음에도 “해운문제 이해의 공통방안”(Common Measures of Understanding Questions)이 의제로 채택되었고, 1965년 해운위원회가 설치된 것이 계기가 되어 해운관련 활동이 본격적으로 시작되었다.

즉, 제1차 총회에서 개발도상국들은 UNCTAD 내에서 해운문제에

2) UNCTAD, *The History of UNCTAD 1964~1984*(New York, 1985), pp.130~135.

관한 협의를 제도화하도록 압력을 가하게 되었다. 개도국들은 1965년 4월 TDB 제1차 회의시 해운문제를 전담할 기관의 직무기술서(terms of reference)를 작성하였고, 1965년 4월 29일에는 회의결의(11(I))를 채택하여 별도의 상설위원회인 해운위원회(Committee on Shipping)를 설치키로 하였으며, 동 위원회의 제1차 회의가 1965년 11월 제네바에서 열렸다.³⁾ 이후 해운위원회는 1992년 “카르타게냐 개혁조치”에 의해 폐지되고, 해운분야는 “서비스부문 개방 상설위원회”에서 담당하게 되었다.

① 정보보급

해운관련 간행물로 「Review of Maritime Transport」(연간), 「UNCTAD Bulletin」(격월간), 「UNCTAD Review」(연간) 등 3종을 발간하고 있다.

② 입법활동

1968년 뉴델리에서 열린 제2차 총회에서 개도국들은 기존 국제해운 법규가 개도국들의 이익이 반영되지 않은 시기에 창안되었으며, 특히 선하증권, 용선계약, 선주책임제한 및 해상보험분야는 개도국측에 불리하므로 이를 개선할 것을 주장하였다. 즉, 총회결의(14(II))에 의거한 해운위원회 결의(7(III))에 따라 국제해운입법작업단(Working Group

-
- 3) 해운위원회의 업무를 요약하면 다음과 같다. i) 해운분야에 있어서 이해와 협력을 증진하며, TDB의 관장업무인 각국 정부 및 지역경제그룹 해운정책의 조화에 기여한다. ii) 국제해운산업이 세계 교역, 특히 개도국들의 교역확대에 가장 효율적으로 기여할 수 있는 방안과 조건을 연구하고 권고한다. iii) 항만운영 및 내륙접속 수송시설의 개선방법을 연구한다. iv) 개도국 선사가 해운동맹에 동등한 조건으로 참여하는 것을 보장하는 방안을 수립하여 권고한다. v) 하주와 동맹간의 협력을 증진하기 위하여 제반장치가 구비된 협의기구를 설치한다. vi) 특히 개도국 상선대의 발전을 증진하기 위하여 연구하고 권고한다.

on International Shipping Legislation)을 설치하였다. 작업단의 직무 중에는 특히 개도국의 경제개발 필요성에 따라 해운분야의 국제법규와 관행중에서 개선이 필요한 분야의 경제적 및 상업적 측면의 적부에 대한 검토업무가 포함된다.

〈표-1〉 UNCTAD 채택 해사국제협약 현황(1997년)

협 약 명	현 황		비 고
	채택일	발효일	
1) 유엔 정기선동맹의 행동규범 협약(UN Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences : Liner Code)	74. 4. 6	83. 10. 6	• 78개국 가입 • 한국 : 1979. 5. 11 가입, 1983. 10. 6 발효
2) 유엔해상물건운송협약 (UN Convention on the Carriage of Goods by Sea : Hamburg Rules)	78. 3. 30	92. 11. 1	• 25개국 가입 • 한국 : 미가입
3) 유엔복합운송협약 (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods)	80. 5. 24	미발효	• 8개국 비준 • 발효요건 : 30개국 비준 1년 후
4) 유엔선박등록조건협약 (UN Convention on Conditions for Registration of Ships)	86. 2. 7	미발효	• 11개국 비준 • 발효요건 : 40개국 비준, 세계 선박량의 25%
5) 선박우선특권 및 저당권에 관한 협약(The Convention on Maritime Liens and Mortgages) ¹⁾	93. 4. 9	미발효	• 3개국 비준 조건부 서명 • 발효요건 : 10개국 비준 6개월 후

자료 : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1997*(UN, 1997), p.85.

주 : 1) IMO와 공동작업으로 채택함.

이후 UNCTAD에 의한 세계해운의 구조 및 질서개편 프로그램은 이 두 기관의 작업을 통하여 본격적으로 추진되었다. 이러한 프로그램의 추진방향은 초기에는 운임률의 수준과 구조, 하주이익 보호, 하주와 동맹선사간 협의기구의 육성 등이었고, 근래에는 국가상선대의 발전과 같은 문제와 국제해운입법, 복합운송, 살화물시장, 선박등록, 해운사기행위 및 개도국간 해운·항만협력 문제 등이다

UNCTAD는 특정사안에 관한 집중적인 연구와 토의를 위해 수시로 특별위원회(ad hoc committee)를 구성하여 처리하는 방식을 택해왔는데, 이러한 일련의 활동의 성과로 5개의 해운관련 국제협약을 채택하였으며, 이 중 2개의 협약이 발효되었다(<표-1> 참조).

③ 운영활동

최근 내륙행 화물의 컨테이너 운송비율에 관한 통계가 없는 점에 착안하여 통선하증권이나 복합운송서류 또는 해상화물운송장(sea way-bills)을 이용해 내륙행 화물이동을 관찰할 수 있는 항만 및 세관 통계시스템의 도입을 시도하였다. 이와 함께 항만운영 책임자를 대상으로 하는 교육과정의 교수요원 양성을 위해 항만운영 교육프로그램으로 항만운영효율 증진(Improving Port Performance : IPP)에 관한 세미나를 개최하였다.

또 1987년 9월에 “해운·항만, 복합운송분야의 개도국간 협력”(Intergovernmental Group of Senior Officials on Cooperation among Developing Countries in Shipping, Ports and Multimodal Transport)를 위한 회의를 개최하였다. 1993년 10월 30일부터 11월 6일까지 스페인 발렌시아에서 「서비스분야 개발 상설위원회」 주관으로 복합운송

관련회의를 개최하였다.⁴⁾

(7) UNCTAD의 문제점

UNCTAD는 남·북(North-South) 및 동·서(East-West) 대결구조에서 개도국이 다수의 여건으로 지배하여(소위 G-77) 각종 규범과 협약을 채택하였다. 이러한 대결구조가 쇠퇴하고 새로운 국제경제 질서가 도래함에 따라 UNCTAD도 국제사회의 새로운 현안인 환경문제 등에 착안하고, 1992년에 관심분야를 조정하고 조직을 개편하는 등 변화에 적응하도록 노력하고 있다. 해운분야에서는 5개의 국제협약을 채택하였는데, Liner Code와 Hamburg Rules 등 2개 협약이 발효되었으나 주요 해운국이 비준·가입하지 않아 국제협약으로서의 실효성을 확보하지 못하였다.⁵⁾

(8) 우리나라와의 관계

우리나라는 UNCTAD에 1965년 1월 8일 정회원으로 가입하여,⁶⁾ UNCTAD의 각종 활동에 참여해 오고 있다.

1979년 5월 11일에 Liner Code에 가입하여 1983년 10월 6일 국내 발효되었다. 국내조치로 「해운산업육성법」에 협약의 내용을 반영하였고, 양자 해운협정에서 Liner Code 화물배분을 공식 반영(파키스탄·영국)하였다. 이와 함께 우리나라는 UNCTAD의 운영활동에 적극 참여

4) 1993년도에 34건의 해운분야 기술협력 사업을 수행하였고(예산: 300만달러), 30회의 해운정책 관련세미나를 개최하였다.

5) UNCTAD는 Hamburg Rules의 가입을 촉진하기 위해 유엔 사무총장 발신의 공한을 비가입 회원국에게 수차에 걸쳐 발송하고 있다.

6) 북한은 1973년 7월 23일 정회원으로 가입하였다.

하고 있다. 즉, UNCTAD의 각종 위원회의 회의에 참석하고, IPP, Port MIS, 항만교육훈련(TRAINMAR), 개도국간 협력 등 각종 프로그램에 참여하였다.

현재 우리나라에서 UNCTAD와 관련되는 해운분야 현안은 다음과 같다. 즉, 유엔 사무총장으로부터 수차례 가입 촉구를 받은 Hamburg Rules의 비준과 유엔선박등록조건협약의 가입 그리고 Liner Code에 대한 기본견해의 재정립이 필요하다. 또한 UNCTAD가 주관하는 협력기술 개발 프로그램에 지속적으로 참여하여야 하는 것도 과제로 남아 있다.

3) 國際海事機構(IMO)¹⁾

(1) 설립 연혁

1946년 5월 25일 유엔 교통통신위원회는 경제사회이사회에 “선박수송의 기술적 사항을 협의할 상설 국제기구가 필요하다”는 보고를 제출하였다. 이에 따라 이사회는 이 문제에 관한 견해를 구하기 위하여 유엔 해운협의회를 소집하도록 유엔 사무총장에게 요청하였다. 해운협의회는 1946년 10월 워싱턴에서 소집되어 유엔 전문기구로서의 상설적인 정부간 해사자문기구(Intergovernmental Maritime Consultative Organization : IMCO)를 신설하는 협약 초안을 작성하였다.

1947년 3월, 유엔 경제사회이사회는 상기 협약 초안을 심의하기 위한 국제회의를 개최키로 결정하였고, 이에 따라 유엔 해사회의(United Nations Maritime Conference)가 초청한 68개국 중 32개국의 정식대표 및 4개국의 옵서버 등이 참석한 가운데 1948년 2월 19일부터 3월 6일까지 제네바에서 개최되었다.

이 협약은 1958년 3월 17일에 선박량 100만톤 이상을 보유한 7개국을 포함한 21개국이 비준함으로써 발효하였다. 이에 따라 현 IMO의 전신인 정부간 해사자문기구(IMCO)가 유엔 산하의 12번째 범세계적 정부간 전문기구로 발족하였다. IMO는 기구의 기능과 역할을 강화하기 위하여 1982년 제9차 총회 결의에 따라 명칭을 IMCO에서 국제해사기구(International Maritime Organization : IMO)로 변경하였다. 이에

1) IMO의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 4 Albert Embankment London SE1 7SR, United Kingdom
- 전 화 : 0171-735 7611
- 팩 스 : 0171-587 3210
- 인터넷 : <http://www.imo.org>

따라 IMO는 자문적인 역할에서 해운산업에 대해 강제성있는 성격의 기구로서 활동할 수 있게 되었다.

(2) 목적·기능

IMO의 설립목적은 IMO협약 제1조에 명시되어 있다. 즉, i) 해운에 영향을 미치는 제반 기술사항에 관한 정부간 협력 촉진, ii) 해상안전과 해양오염방지에 관한 실질적인 기준 채택·시행, iii) 국제교역을 증진시키기 위하여 차별적 관행과 불필요한 제한 철폐, iv) 해운 및 해상 운송과 관련된 제반문제의 토의와 정보의 교환 등이다.

IMO의 주요기능은 기구의 목적을 달성하기 위한 제사항의 심의·권고 및 협약 등을 제정하고, 통상적인 절차에 따라 해결할 수 없는 불공정한 제한조치에 대하여 심의하고, 적절한 대응방안을 수립·시행하는 것이다.

(3) 회원국

1997년 기준으로 IMO의 회원국은 155개국, 2개 준회원국이며, IMO 회원국이 전세계 선박량의 98%를 보유하고 있다.

IMO의 회원국 자격을 획득하는 방법은 다음의 세가지가 있다. 즉, i) 유엔 회원국인 경우 : IMO협약 가입, ii) 유엔 회원국은 아니지만 1948년 2월 유엔 해사회의에 초청된 국가 : IMO협약 가입, iii) 기타의 국가 : IMO 회원국의 2/3의 승인 획득 방법 등이고, 탈퇴는 서면통보 후 1년이 경과하여야 효력이 있다.

(4) 조 직

IMO의 기관으로는 총회와 이사회, 5개의 위원회 및 11개의 소위원회가 있다.

총회는 IMO의 최고 정책결정기관으로서 모든 회원국으로 구성되며, 2년마다 개최된다. 준회원국을 제외한 각 회원국은 총회에서 1개의 투표권을 행사할 수 있으며, 표결도 특별히 정한 사항을 제외하고 출석·투표한 회원국의 과반수에 따른다. 총회의 주요기능은 다음과 같다. i) 기구의 사업계획 및 예산·결산의 승인, ii) 보조기관의 설치, iii) 이사회의 이사국 선출 및 사무총장 승인, iv) 이사회의 보고서 및 상정안에 대한 심의·의결, v) 협약 채택을 위한 국제회의 소집 등이다.

이사회는 IMO의 집행기구로 총회에서 선출된 32개 회원국으로 구성되며, 다음의 3개 부문으로 선출된다. i) A부문 : 국제해상운송서비스 제공의 최대 이해관련국가(8개국), ii) B부문 : 국제해상교역의 최대 이해관련국가(8개국), iii) C부문 : 위에 해당되지 않는 국가로서 해운 및 항해에 특별한 이해관계를 가진 국가로 각 주요지역의 대표성을 갖는 국가(16개국).

이같은 이사회의 임무는 다음과 같다. i) 각 위원회의 보고·제안 및 권고에 대한 접수 및 총회 제출, ii) 사무총장의 임명, iii) 기구의 활동에 관하여 총회에 보고(정기총회시), iv) 사무국 직원의 근무조건 등 결정, v) 사업계획, 예산 및 결산을 심의한 후 총회에 제출, vi) 기구의 효율적인 운영을 위한 사업계획의 조정 등이다.

한편 IMO는 계속되는 개도국의 참여요청을 수용하여 IMO 설립당시 16개국으로 구성되었던 이사국의 수를 늘려오고 있다. 즉, 지금까지 모두 IMO협약을 3차례 개정하여 이사국의 수를 32개국으로 증가시켰다. 1993년에는 이사국을 40개국으로 확대하는 제4차 IMO협약 개정안을

채택하였다. 제4차 개정협약은 회원국 2/3가 수락하면 발효되는데, 이렇게 될 경우 A·B부분의 이사국 수는 각각 2개국씩, 그리고 C부분은 4개국이 더 증가된다. 1997년 제20차 IMO총회에서 선출된 1998~1999년 동안 2년 임기의 이사국은 다음과 같다. i) A부분 : 중국, 그리스, 이탈리아, 일본, 노르웨이, 러시아, 영국, 미국, ii) B부분 : 아르헨티나, 브라질, 캐나다, 프랑스, 독일, 인도, 네덜란드, 스웨덴, iii) C부분 : 호주, 사이프러스, 이집트, 인도네시아, 멕시코, 파나마, 폴란드, 대한민국, 싱가포르, 스페인, 튀니지, 필리핀, 알제리아, 남아프리카 공화국, 핀란드, 라이베리아 등이다.

총회 산하에 해사안전위원회(MSC), 해양환경보호위원회(MEPC), 법률위원회(LEG), 간소화위원회(FAL), 기술협력위원회(TC)의 5개 위원회와 9개 소위원회가 있다. 소위원회는 모두 해사안전위원회에 속해 있다. 그 중 살적화학물소위원회(BLG)와 기국준수소위원회(FSI)는 MEPC의 위임을 받아 필요한 업무를 수행하고 있다.

〈표-1〉 국제해사기구(IMO) 각 위원회의 기능

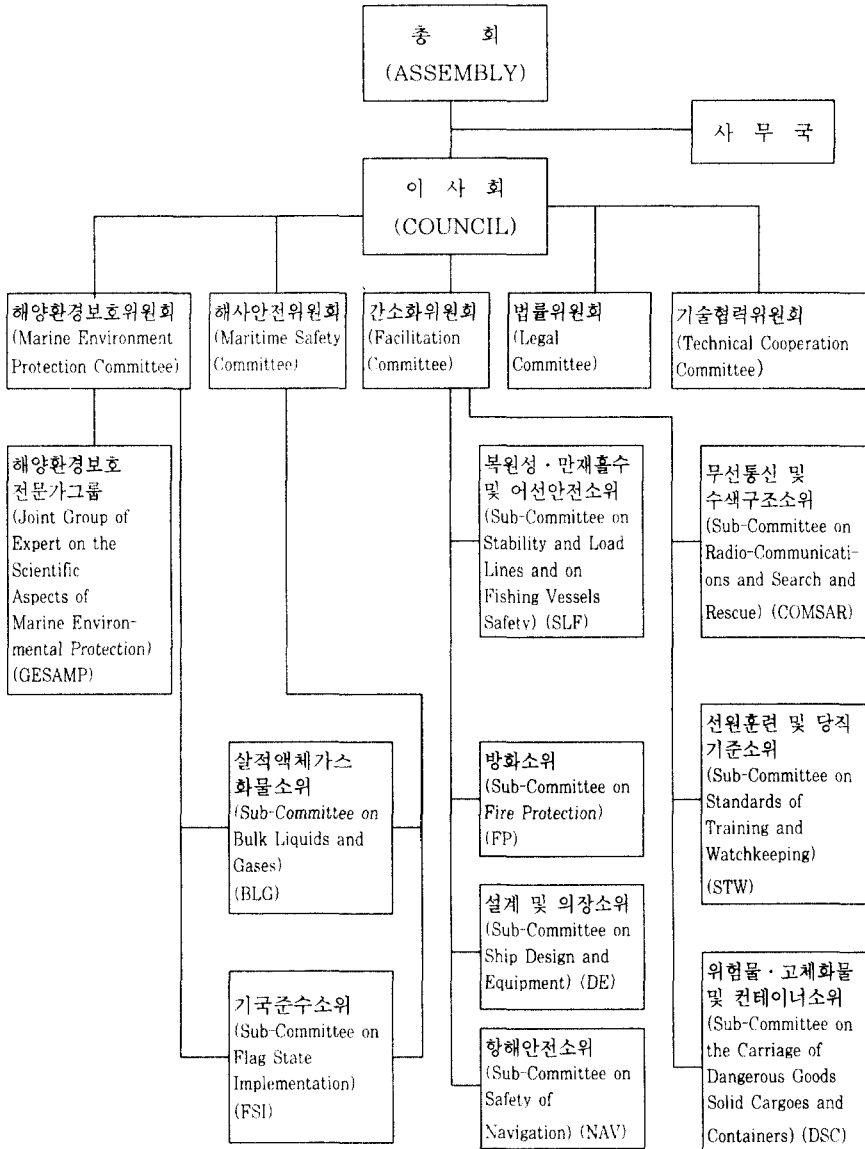
구 분	기 능
법 률 위 원 회	IMO의 업무와 관련된 모든 법률문제 심의
해양환경보호위원회	선박에 의한 해양오염방지 및 규제에 관한 문제 심의
해 사 안 전 위 원 회	선박의 구조 및 설비 등 해사안전에 관한 사항 심의. IMO 위원회 가운데 최초로 설치되었음.
기 술 협 력 위 원 회	IMO의 기술협력 활동과 관련된 모든 문제를 다룸
간 소 화 위 원 회	선박의 입출항 수속, 서류 및 절차의 간소화 문제 심의

자료 : 한국해양수산개발원

주 : IMO의 각종 소위원회는 항해안전소위원회 등 9개임.

〈그림-1〉

IMO 조직도



주 : 1) 간소화위원회는 아직 IMO의 정식 위원회로 승인되지 않았음.

2) BLG와 FSI는 MSC와 MEPC의 공동 소위임.

① 해사안전위원회(MSC)

해사안전위원회(Maritime Safety Committee : MSC)는 총회, 이사회와 함께 IMO 설립당시부터 구성되었던 주요기관이다. 초기에는 이사회와 마찬가지로 총회에서 선출된 14개 위원국만 참석할 수 있도록 되어 있었으나 그 후 2회에 걸친 IMO협약 개정을 통하여 1978년부터 모든 회원국에 개방되었다. MSC의 임무는 다음과 같이 크게 세가지로 분류된다.

i) 항로표지, 선박의 설계, 건조, 의장품 등에 관한 국제적 기준을 마련함으로써 여객, 화물 및 선박 자체의 안전확보를 도모한다. ii) 화물의 안전한 적재 및 취급을 위한 각종 기준을 제정한다. 이는 일반화물의 컨테이너화, 다양한 가스류 및 화학제품 등 위험물 운송의 증가와 VLCC 등 대형선의 출현 등으로 그 중요성이 점점 더 증대되고 있다. iii) 선박의 안전향해에 관한 문제로서 선원에 대한 훈련 및 자격기준과 해상에서의 충돌방지를 위한 항행규칙 및 해상에서의 수색 및 구조에 관한 규칙제정 등이 이에 포함된다.

MSC는 IMO 협약상 적어도 매년 1회 회의를 개최하도록 되어 있으나 통상 매년 2회씩 개최되고 있다. 동 위원회는 매년 1회 자체의 직원을 선임하며, 위원회에서 토의된 안전관련 규정의 제·개정에 관한 각종의 제안, 지침서 및 활동보고서를 이사회에 제출하여야 한다.

MSC는 이러한 모든 사항을 직접 처리할 수 없기 때문에 IMO협약의 위임규정에 따라 분야별로 9개의 소위원회를 두고 있으며, 소위원회내에서도 보다 더 상세한 문제를 다루기 위하여 사안별로 특별작업반(Ad hoc Working Group) 또는 통신연락작업반(Correspondence Group)이 구성되기도 한다.

MSC에서는 현재 국제해사안전관리규약(ISM Code)의 이행문제, 항

만국통제를 강화하는 것과 더불어 선적국의 선박통제권을 강화하는 것을 주요내용으로 하는 기국이행제도 등을 중점적으로 심의하고 있다.

② 해양환경보호위원회(MEPC)

해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee : MEPC)는 1973년 제8차 총회결의로 설치되었으며 전회원국의 대표로 구성된다. 이 위원회는 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제를 위한 문제를 심의하고 이와 관련한 국제협약의 채택 및 개정에 관한 업무를 처리한다.

IMO는 창립후 1954년 유류오염방지협약(OILPOL)을 기탁받고 해사안전위원회(MSC) 내에 OILPOL 소위원회를 설치하였으나 당시 실제로 해양오염의 문제에 관해서는 관심을 갖고 있지 않았다. 그러나 1967년 발생한 토리 캐년호의 대량오염사고는 전세계의 경각심을 불러 일으키게 되었다. 119,328톤의 쿠웨이트산 원유를 좌초로 인하여 해상에 유출시킨 이 사고는 유출량, 오염범위 및 피해가 예전까지는 상상조차 할 수 없었던 막대한 것이었다. 이 환경재난에 대해 인접국가는 대응에 큰 어려움을 겪었으며 이를 계기로 해양오염에 대한 여러 문제점들이 노출되었다. 이같은 문제점을 해결하기 위하여 해양환경보호위원회가 구성되었다.

MEPC는 해사안전위원회와 같이 매년 1회 이상 회의를 개최하도록 되어 있으나 통상 매년 2회씩 개최되고 있다. 회기가 끝난 후에는 위원회에서 토의된 권고·지침 및 위원회의 활동보고서를 이사회에 제출한다.

산하의 소위원회로는 살적화학물소위원회(BLG) 및 기국준수소위원회(FSI)가 있는데, 해사안전위원회에 속해 있는 이 소위원회들은 해양오염방지에 관련된 문제에 관하여 해양환경보호위원회의 위임을 받아 필요한 업무를 수행하고 있다. MEPC는 1997년 9월에 선박에서 배출·

생성되는 유해배기가스의 배출을 규제하기 위하여 「선박대기오염방지 협약(MARPOL 73/78 VI)」을 제정하였다.

현재 MEPC에서는 밸러스트 물의 유해물질 처리문제, 조개류의 성장을 억제하고 기형을 유발하는 것으로 알려진 방오도료의 사용을 규제하는 문제 등을 중점적으로 논의하고 있다.

③ 법률위원회(LEG)

법률위원회(Legal Committee : LEG)는 토리 캐년호 사고에 따른 피해보상 등 법률적 제반문제를 다루기 위하여 임시로 설치되었다가 그 후 정식위원회가 되었다. 해상운송에서 야기되는 오염손해에 대한 책임과 보상, 구조 및 원조, 외국항에 있는 선박, 여객 및 수하물 등에 관한 법적문제를 다루고 있으며 기구의 업무범위내에 속하는 모든 법률사항을 심의하고, IMO의 협약, 총회 및 이사회가 부여한 의무 또는 기타 모든 국제문서에 의해 부과되고 기구가 수락한 범위내의 의무를 수행하기 위하여 필요한 모든 조치를 취한다.

이 위원회에서는 1996년 5월에 유해·위험물질의 해상운송과 관련된 손해배상과 책임에 관한 국제협약(HNS협약)과 1976년 해사채권책임 제한협약의 개정협약을 채택하였다. 아울러 UNCTAD와 합동으로 1993년에 선박우선탐권 및 저당권에 관한 국제협약(1993 MLM협약)을 채택하였고, 선박억류협약(1952 Arrest협약)의 개정작업을 진행하고 있다. 현재 법률위원회에서는 인명사고의 강제보험 부보문제, 선박 연료유에 의한 유류오염 보상문제, 난파선 제거에 관한 문제를 검토하고 있다. 이같은 사안에 대해 법제화의 여부는 아직 공식적으로 결정되지 않았다. 그러나 추후 논의여부에 따라 일부 의제에 대해서는 협약으로 제정될 가능성도 있다.

④ 간소화위원회(FAL)

간소화위원회(Facilitation Committee : FAL)는 1965년 국제해상교통간소화협약(FAL협약)에 관련된 문제를 토의하기 위한 회의를 보조하기 위하여 이사회가 설치한 위원회이다.

이 위원회는 1965년 국제해상교통간소화협약의 채택으로 항구간의 자유로운 해상교역을 촉진시키는 국제절차를 마련하였고, 국제항해에 종사하는 선박의 입출항시 요구되는 제반서류 및 수속절차를 간소화 및 표준화하기 위한 국제간의 협조를 위하여 노력하고 있다. 1991년의 제 17차 총회에서는 FAL위원회를 IMO협약에 의한 정식 위원회로 설치하기 위한 IMO협약 개정안이 채택되었다(1997년 10월 현재 미발효).

⑤ 기술협력위원회(TC)

기술협력위원회(Technical Cooperation Committee : TC)는 IMO에서 채택한 해상안전 등에 관한 각종 기준과 지침들을 개발도상국이 시행하는데 어려움을 겪게 됨에 따라 이들 국가에 대한 기술협력과 지원사업을 강화하기 위해 설립된 위원회이다.

IMO의 기술협력사업은 주로 UNDP(유엔개발계획)와 UNEP(유엔환경계획)의 기술원조자금, 그리고 기구에 기탁되는 신탁기금과 각 회원국 정부의 기부금 등에 의존하고 있다. 이같은 기술협력은 전문가의 파견, 장학금의 지급 또는 장비의 보급 등과 같은 형태로 이루어지고 있으며 이는 모두 개발도상국에 기술과 지식을 전달하는데 주목적을 두고 있다.

이에 따라 기술협력위원회는 이러한 기술협력활동과 관련된 모든 문제를 심의, 검토하고 있다. IMO는 1983년 6월 스웨덴 말뫼에 대학원 과정의 세계해사대학(World Maritime University)을 설립하여 고급기

술인력을 양성하고 있는데, 이는 기술협력사업의 큰 성과로 평가되고 있다. 또한 1989년 3월 이탈리아 정부와의 협력하에 트리에스테에 3개월 단기과정의 국제해사학교(International Maritime Academy)를 설립하였으며, 1989년 10월에는 몰타(Malta)의 발레타에 석사과정(1년)의 국제해사법연구소(International Maritime Law Institute)를 설립, 개도국에 부족한 법률전문가를 양성하고 있다. 또 UNEP의 협조하에 몰타에 지중해지역 유류방제센터를 운영하고 있다.

⑥ 사무국

사무국은 사무총장을 포함하여 400여명의 직원으로 구성되어 있다. 현재 IMO 사무총장은 W. A. O'Neil(캐나다)이다.

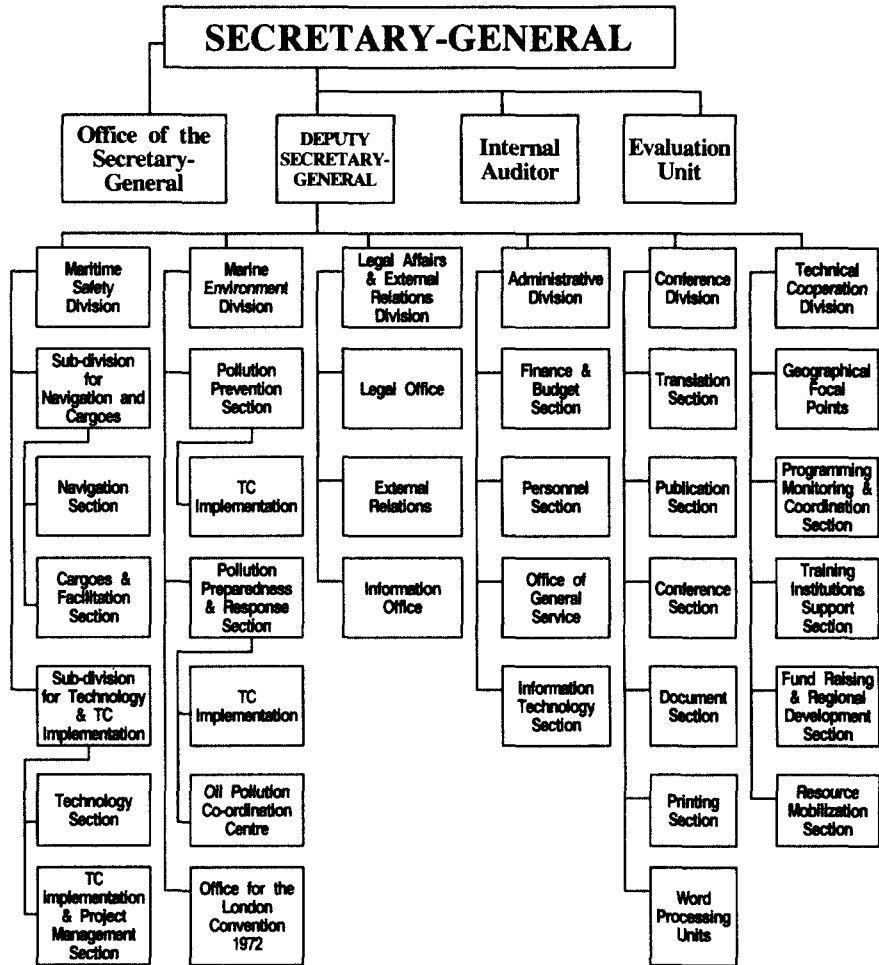
IMO의 사무국은 해사안전국·해양환경국 등 모두 6개국으로 구성되어 있는데, 각 국별로 위원회의 관련업무를 수행한다(〈표-2〉 참조).

〈표-2〉 IMO 사무국의 관련업무

구 분	기 능
해 사 안 전 국	MSC 및 관련 소위, FAL의 사무국 역할 수행
해 양 환 경 국	MEPC 및 BLG 업무수행. 해양환경과 관련된 타국제기구와의 협력 업무 처리
법 률 및 해 외 관 계 국	LEG 관련업무 및 해사문제의 법률적 측면, 타국제기구와의 관련사항 수행
행 정 국	기구의 재정, 인사, 총무 등 일반적인 행정업무 처리
회 의 국	IMO에서 개최되는 모든 회의의 준비, 통보, 문서작성 등 업무 담당
기 술 협 력 국	TC의 사무국 역할 수행. 개도국에 전문가 파견, 장비의 보급 등 지원 업무 담당

자료 : 한국해양수산개발원.

〈그림-2〉 국제해사기구(IMO) 사무국 조직도



자료 : IMO.

(5) 재 정

IMO의 운영과 활동에 소요되는 재원은 대부분 총회에서 정하는 비율에 따라 회원국에 분담된다. 분담금 미납부국은 회의시 투표권과 이사국 피선거권이 주어지지 않는다. IMO의 총예산 분담금 산식은 총예산 = 최소 평가액(2.94%) + UN 분담금 기준 평가액(13.1325%) + 등록톤수 기준평가액(84.927%)으로 결정된다.

(6) 주요 활동

① 입법활동

IMO의 주요 활동은 해상의 안전성 확보와 해양환경을 보호하기 위한 각종 협약의 제정과 개정, 권고, 지침의 채택을 통해 이루어진다. 특히 IMO는 해상안전의 확보, 해양환경 보호 등에 관한 다수의 협약을 제정하여 시행하고 있다.

IMO는 1958년 출범 이후 모두 39종의 국제협약을 채택하였고, 이 가운데 31종의 협약이 발효되었다. 그리고 총회, 이사회, 각 위원회 등에서 매회기마다 결의서를 채택하고 있다. 기타 협약시행을 위한 세부 기준 및 권고·지침 등도 채택한다.

② 교육·훈련활동

IMO는 해운전문인력을 양성하고, 세계 해사법규의 폭넓은 이해를 증진하기 위하여 1983년에 「세계해사대학」과 1989년에 「국제해사법연구소」를 설치·운영하고 있다. 세계해사대학은 1996년말 현재 1,051명의 졸업생을 배출하였다. 연구소에는 주로 개도국의 법률전문가들로 이루어진 100여명의 학생이 등록되어 있다.

〈표-3〉 분야별 IMO 채택 협약 현황(1997. 12월)

분 야	주 요 협 약	협약수	국제발효	한국가입
해 상 안 전	• 1974 해상인명안전협약 • 1972 국제충돌예방협약 • 1979 해상수색 및 구조협약 등	19	14	11
해 양 환 경 보 호	• 73/78 해양오염방지협약 • '72 오염사고시 공해상 개입협약 • 유류오염 대비·대응 및 협력을 위한 국제 협약 등	6	6	2
해 사 법 률 (민사책임)	• '69 유류오염피해민사책임협약 • '71 오염손해보상국제기금협약 등	13	10	5
해 상 교 통 간 소 화	• '65 해상교통간소화협약	1	1	—

자료 : 한국해양수산개발원.

(7) 최근 입법활동

IMO는 1996년과 1997년에 각각 2종의 협약을 제정하였으며, 현재 새로운 협약 제정을 추진하는 등 해상안전·해양환경보전과 관련한 입법 활동을 지속하고 있다. 이러한 IMO의 입법활동 중에서 특히 괄목할 사항은 다음과 같다.

① 유해·위험물질(HNS)해상운송 책임협약²⁾ 제정

IMO는 항만취급 화물의 50%(약 6,000종)에 이르는 유해·위험물질

2) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

(hazardous and noxious substances : HNS)의 해상운송중에 해난사고로 인해 해양환경을 오염시키고 제3자에 대하여 인적·물적 손해를 입혔을 경우, 선박소유자의 책임을 기존의 유류오염 손해배상책임 관련협약보다 대폭 강화하고, 이에 따른 피해자의 보상문제를 규정하기 위해 이 협약을 1996년 5월의 외교회의에서 제정하였다.

이 협약의 주요 특징은 다음과 같다. 첫째, 협약적용대상 화물은 유류, LNG, LPG 등 6,000여종의 유해·위험물질이다. 둘째, HNS 관련 피해보상체계는 2단계(two tier)체제로 되어 있다. 1차 단계(first tier)는 HNS를 운송하는 선박소유자가 책임보험의 가입을 통해 HNS 손해를 배상하고, 선박소유자의 손해배상한도를 초과하거나 그 책임이 면제되는 경우 2차단계(second tier)로 HNS 수입업자에게 분담금을 부과하여 HNS 손해배상기금(HNS Fund)을 설치하고 이 기금에서 손해보상금을 지급하도록 하는 방식이다. 셋째, 강제사항으로서 1차단계 피해보상을 담보하기 위한 수단으로 선박소유자에 대하여 책임보험가입을 의무화하고, 계약당사국의 재정보증서를 받지 못한 선박에 대해서는 운항과 입항을 통제하는 것이다. 넷째, 2차단계의 피해보상을 위한 HNS 기금의 분담금을 규제대상 물질별로 유해성·운송량 등의 요소를 기준으로 일반회계와 독립회계로 구분하여 분담금을 부과·징수토록 한다.

② 선주책임제한협약³⁾ 개정

IMO는 1996년 5월의 외교회의에서 「선박소유자의 책임제한에 관한 1976년 협약의 1996년 개정의정서」(1996년 LLMC 개정의정서)를 채택하였다. 기존 협약을 개정한 이유는 해난사고 발생시 피해자의 보상을 강화하기 위한 것이며, 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 해난사고

3) LLMC : Limitation on Liability of Maritime Claims.

시 선박소유자의 손해배상책임을 대폭적으로 인상하였다. 즉, 인적손해 보상액은 1976년 협약상 여객 1인당 46,666SDR(5,500만원)에서 175,000SDR(2억원)로 약 4배 인상하고, 포괄적 책임한도(2,500만 SDR : 294억원)를 폐지하였다. 물적손해 보상액은 1976년 협약에서 선박 톤수별 체감원칙을 적용했는데, 개정의정서는 현행보다 2배 정도를 인상하였다. 둘째, 향후 책임한도액의 인상을 쉽게 하기 위해 협약개정절차를 신설하였다. 셋째, 「1989년 해난구조협약」 제14조에 규정된 특별보상금을 포함한 해난구조채권은 책임제한에서 제외시켰다.

③ 선박대기오염방지협약 채택

선박운항으로 인해 배출되는 각종 유해배기가스는 현재 전세계 대기 오염원의 10% 정도를 차지하고 있다. IMO는 이러한 대기오염 배기가스 중에서 질소산화물(NO_x), 황산화물(SO_x) 등의 기준치를 일정수준 이하로 감축시키기 위한 「해양오염방지협약」(MARPOL 73/78)에 새로운 제6부속서 형태로 선박대기오염방지협약의 제정을 추진하여 1997년 9월에 정식으로 채택하였다.

이 협약의 주요 특징은 기존의 해양오염 관련협약들이 해상 및 연안 오염을 규제하고 있는데 비해 신부속서는 선박의 운항이나 선상 소각에 따라 배출되는 모든 대기오염물질의 배출을 규제하는 것이다. 즉, 황산화물의 배출량을 일반해역에서는 우선 4.5%로 설정하여 배출을 규제하고, 향후에 이 수치를 더욱 낮출 계획이다. 또한 특별해역에서는 1.5%로 낮추었다. 할로젠 화합물을 포함하는 석유정제품과 중금속을 포함하는 쓰레기, 폴리염화 페비닐 등 특정오염 유발물질의 선상 소각을 금지하고, 이같은 물질을 수용하기 위해 적절한 시설(reception facility)을 항만이나 터미널에 설치해야 한다. 또한 선유유는 정제석유에서 분리된 탄화수소 증류물이어야 하고, 외항선에는 국제선박대기오염증서를 비치

해야 한다. 이같은 협약의 규정을 위반하는 경우에는 항만국통제로 규제를 받는다.

④ 난파선 제거협약 제정 추진

IMO는 해상안전을 확보하기 위해 난파선을 제거하고 이와 관련된 문제를 협약화하기 위해 1993년 IMO 제69차 법률위원회에서 향후 작업 계획에 이 입법을 포함시키기로 결정하였다. 이후 협약제정 발의국인 독일, 네덜란드, 영국이 예비초안을 제출하였다. 이 협약의 제정목적은 국제항해수역에서 난파선 제거작업을 위한 통일규칙을 마련하는 것인데, IMO는 이 협약을 1982년 유엔해양법협약에 규정된 연안국의 권리(Coastal States' Power)와 일치시킴으로써 국제법의 통일과 명료화를 증진하고, 해난사고와 관련된 기존 국제법을 보충하려고 한다. 「난파선 제거협약」의 제정에는 각국이 적극 동조하고 있는데, 이는 항해에 위험을 주는 난파선을 제거하여 항해안전을 도모하고 해양환경 훼손을 방지하기 위해 국제항해수역에서 난파선 제거작업을 위한 통일규칙 마련이 필요하기 때문이다. 이 협약안의 주요내용은 다음과 같다. 첫째, 난파선은 침몰되거나 좌초된 선박(공기부양선, 잠수선, 고정 또는 부양 플랫폼 포움을 포함)으로 그 선박에 적재된 모든 것과 선박의 속구를 포함한다. 둘째, 난파선이 위험한 것으로 판단되면, 가장 직접적인 위험을 받는 체약국은 난파선 표시를 하여야 한다. 셋째, 난파선 제거에 관한 1차적 책임은 선박소유자에게 있고, 난파선으로 인해 가장 직접적인 위험을 받는 체약국은 제거시한을 설정할 수 있다. 넷째, 선박소유자는 난파선 제거에 소요되는 비용마련을 위해 보험이나 기타 재정보증에 가입하여야 하고, 선적국은 재정보증서를 발급하여야 하며 이를 받지 못한 선박은 입출항이 통제된다.

이 협약안의 심의는 「HNS협약」의 제정작업을 종결한 이후로 진행시

키기로 한 결정에 따라 1996년 후반부터 법률위원회에서 본격 논의되고 있다.

⑤ 선박연료유에 의한 오염보상 추진

IMO는 지금까지 유류오염보상에 관한 협약의 제정에 온 힘을 기울여왔다. 이같은 국제해사기구의 노력은 1967년 영국 해안에서 발생한 토리 캐년호의 좌초사고에서 비롯되었다. 이 사고의 여파로 세계 각국이 유류오염의 심각성을 깨닫고 이에 대한 보상문제에 깊은 관심을 표시하였다. 이런 결과 채택된 협약이 1969년 유류오염손해민사책임협약과 1971년 국제기금협약이다. 그리고 이 협약에 대한 개정의정서가 1992년에 채택되어 1996년 5월에 국제적으로 발효되었다. 그리고 유해위험물의 해상운송에서 야기되는 피해를 보상하기 위한 협약도 1996년 5월에 채택되었다. 따라서 현재 국제적으로는 유류와 유해물질의 오염으로 인한 보상문제를 취급하는 협약은 대체적으로 갖추어진 셈이다. 그러나 같은 유류인데도 불구하고 보상에서 제외되는 물질로는 선박연료유가 있다. 오스트레일리아의 통계에 따르면 선박연료유에 의한 오염은 유조선 오염보다 더욱 심각한 것으로 알려지고 있다. 10년 동안의 통계에서는 전체 유류오염사고의 85%가 선박연료유에 의해서 일어나는 것으로 조사되었다. 따라서 이같은 선박연료유에 의한 해양오염피해를 보상하기 위한 협약 제정작업이 추진되고 있다. 그러나 이 사안이 협약으로 제정될지의 여부는 아직 미지수이다. 제정되는 경우 기존의 유류오염보상법 체제를 복잡하게 한다는 의견이 강력하게 제기되었기 때문이다. 또한 선박연료유는 화주가 명확하지 않아 2차보상이 불가능한 것도 제정작업의 걸림돌로 작용하고 있다.

(7) 우리나라와의 관계

① IMO 가입

우리나라는 1962년 4월 10일에 IMO 정회원국으로 가입하였다(49번째 회원국).⁴⁾ 우리나라는 IMO에 가입한 이후에 처음으로 IMO에서 주관하는 국제회의를 1997년 4월 서울에서 개최하였으며,⁵⁾ 1998년 10월에는 위험물의 해상운송에 따르는 안전문제를 주제로 국제회의를 개최한다. 한편 IMO 회원국은 해마다 일정한 분담금을 납부하는데 우리나라는 1996년의 경우 24만파운드를 부담하였다. 이는 전체 IMO 회원국 가운데 18위 수준이며, 비율로는 1.33%에 해당된다.

② 이사국 진출

1991년 11월 이사회 이사국으로 피선된 이후, 1993년, 1995년과 1997년에 각각 이사국으로 선출되었다. 1997년 11월에 열린 제20차 총회에서는 최동진 주영대사가 2년 임기의 총회의장으로 선임되었다.

③ 가입 협약

IMO 채택 협약 39개 가운데 18개 협약에 가입하였다. 1988년부터 해양수산부(해운항만청) 서기관 1명씩을 파견해 왔으며, 현재 해양수산부 출신 전문가 1명이 전문직 과장급으로 IMO에서 근무하고 있다.

4) 북한은 1986년 4월 16일 가입하였다.

5) 「제2차 태평양 선박 수색구조 및 전세계 해상조난 통신제도의 개선에 관한 국제회의」임.

4) 國際勞動機構(ILO)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제노동기구(International Labour Organization : ILO)는 1919년 베르사이유 평화회의에서 국제연맹과 관련을 가지면서도 동시에 독립적인 지위를 가지는 기구로 설립되었다. ILO의 설립목적과 기본정신이 담겨 있는 헌장은 1919년 4월 11일 발효하였다. 유엔 설립 이후 ILO는 1946년 유엔의 전문기구가 되었다. 이보다 앞서 1944년 미국 필라델피아에서 개최되었던 국제노동회의에서는 이 기구의 목적과 목표를 개정하는 선언문(Declaration of Philadelphia)을 채택하였다.

ILO는 勞·使·政의 3자로 구성되는 점에서 다른 국제기구와 구별된다. 즉, 여타 국제기구가 국가 중심의 국제조직인 점에 비하여 ILO는 민간의 이해당사자, 곧 근로자 대표와 사용자 대표를 모두 평등하게 포함하고 있는 점에서 특이한 민주적인 성격을 갖는다.

또한 국제노동기준이 가입국의 비준 및 적용에 따라 국내법으로 되며, ILO는 그것의 적용을 감시하는 기능을 갖는다는 점에서도 특징적이다. 1997년 6월을 기준으로 181개의 협약과 187개의 권고를 채택하여 거의 모든 노동문제에 대한 국제기준을 상세히 정하고 있고 여러 감독기구를 통하여 그 준수를 감시하고 있다. 이 때문에 ILO의 감시기능은 여타의 국제법적 감시체계보다도 성공적인 것으로 평가되고 있다.

1) ILO의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : CH-1211, Geneva 22, Switzerland
- 전 화 : +4122/7997952
- 팩 스 : +4122/7883884
- 인터넷 : <http://www.ilo.org>

(2) 목 적

ILO의 목적은 헌장의 전문 및 부속서로 되어 있는 필라델피아 선언에 명시되어 있다. 이를 요약하면 아래와 같다.

- i) 사회정의의 실현을 통하여 세계평화를 실현한다.
- ii) 결사의 자유와 표현의 자유는 민주사회 유지의 필수적 요건이므로 반드시 확보되어야 한다.
- iii) 민주국가와 비민주국가의 차이는 어떠한 차별도 없는 자유와 존엄, 경제적 안정과 기회균등의 확보에 달려 있으므로 국가정책과 국제정책은 인간다운 생활을 보장하는데 목표를 두어야 한다.
- iv) 완전고용과 생활수준의 향상을 위해 노력한다.
- v) 부의 공정한 분배와 최저생계비의 보장을 위해 노력한다.
- vi) 단체교섭권의 승인, 동일노동 동일임금의 실현, 생산성의 향상을 위한 노사간의 협력, 사회보장제도의 확대 및 산업안전·보건조치, 아동 및 임산부의 보호, 교육과 직업의 기회균등이 이루어지도록 노력한다.

(3) 회원국

ILO 회원국은 1997년 6월을 기준으로 174개국이다. ILO 헌장에 규정된 기구 가입절차는 다음 3종으로 구분된다.

① ILO의 原회원국

1945년 11월 1일 당시 ILO 회원국이었던 국가는 개정헌장 하에서도 당연히 본기구의 회원국이 된다.

② 유엔 회원국

ILO의 원회원국이 아닌 유엔 회원국은 ILO 헌장상의 회원국 의무에 대한 수락을 ILO 사무국장에게 통보함으로써 회원국이 된다.

③ 유엔 비회원국

유엔 비회원국은 ILO 총회가 동총회에 출석, 투표한 정부대표의 3분의 2 이상의 찬성투표를 포함, 동회기에 참가하고 있는 전대표의 3분의 2의 찬성투표에 의하여 가입을 승인하는 의결을 채택한 후, 동국정부가 ILO 헌장의 의무에 대한 정식 수락을 ILO 사무국장에게 통고함으로써 ILO의 회원국이 된다.

한편 회원국이 ILO에서 탈퇴하기 위하여는 다음 2개의 요건을 갖추어야 한다. i) 사무국장에게 탈퇴의사를 통고해야 한다. ii) 이 통고는 사무국장이 접수한 일자로부터 2년후에 효력을 발생하는데, 이 때 회원국으로서의 모든 재정적 의무가 완전히 이행되어 있어야 한다.

회원국이 ILO에서 탈퇴할 경우 당해국이 이미 비준한 노동관계협약의 동국에 대한 효력에 관하여 헌장 제1조 제5항 후단은 “이러한 탈퇴는, 회원국이 어떤 국제노동협약을 비준하였을 경우 그 협약에 정하여진 기간중에는 그 협약으로부터 발생하는 또는 그 협약에 관계되는 모든 의무의 계속적 효력에 영향을 미치지 않는다”고 규정되어 있다. 이는 ILO에서 탈퇴한다고 해서 당해국이 비준한 ILO의 각종 협약상의 의무가 소멸되는 것은 아니며 협약의 폐기만이 의무를 면하는 유일한 방법임을 의미한다.

(4) 조 직

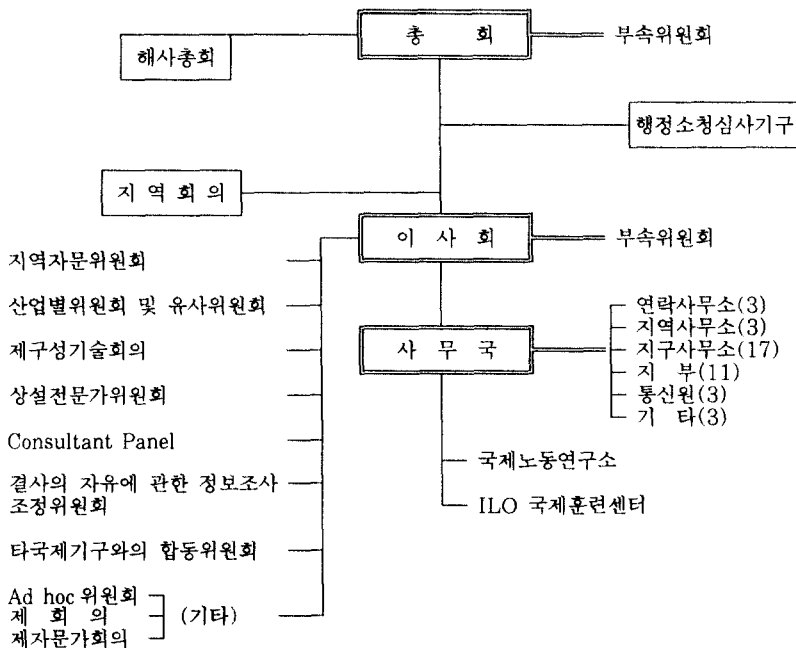
① 총회

총회(International Labour Conference)는 필요에 따라 수시로 개최할 수 있으나 정기총회는 매년 1회 개최하여야 한다(헌장 제3조 제1항). 1919년에 제1차 총회를 개최한 후 1997년 현재까지 제85차에 이르고 있다. 정기총회는 매년 6월의 첫째주 수요일에 개최하여 3주간 열리도록 되어 있다.

총회에 참석하는 각국의 대표는 3자 조직(tripartite system)으로 2명의 정부대표, 1명의 노동조합대표 및 1명의 사용자대표로 이루어져

〈그림 - 1〉

국제노동기구(ILO) 조직도



있다. 정부대표 이외의 대표도 형식적으로는 회원국 정부가 지명하지만 그에 앞서서 노동조합 및 고용단체의 추천과 동의를 받아야 하기 때문에 실제로는 이들 이해단체가 직접 선정한 것을 정부가 확인하는 절차를 거치는데 지나지 않는다. 3자 조직으로 구성된 회원국의 대표단은 국제노동총회에서 개별적인 투표권이 주어지기 때문에 이들 대표자들은 정부로부터 독립된 지위를 지닐 수가 있고, 각 단체의 이익에 따라 정부대표와 다르게 투표할 수 있다.

또한 이 3자 조직은 노동총회의 내부규칙에 따라 3개의 자율적 그룹을 형성하게 되므로 각 단체의 독립성이 매우 강하게 보장되는 것이 특징이다. 매년 정기총회에서 차기총회의 개최장소를 결정하거나 그렇지 않은 경우 이사회가 결정하는 것이 일반화되어 있다(헌장 제5조).

일반총회는 매년 6월에 1회씩 개최되며, 해사총회는 대체로 매 10년마다 열린다. 총회에서는 ILO의 사무국장이 제출한 보고서, 사업계획 및 예산, 협약 및 권고안의 채택과 적용에 관련한 정보와 보고서 또한 새로운 근로기준의 채택 등을 논의한다.

② 이사회

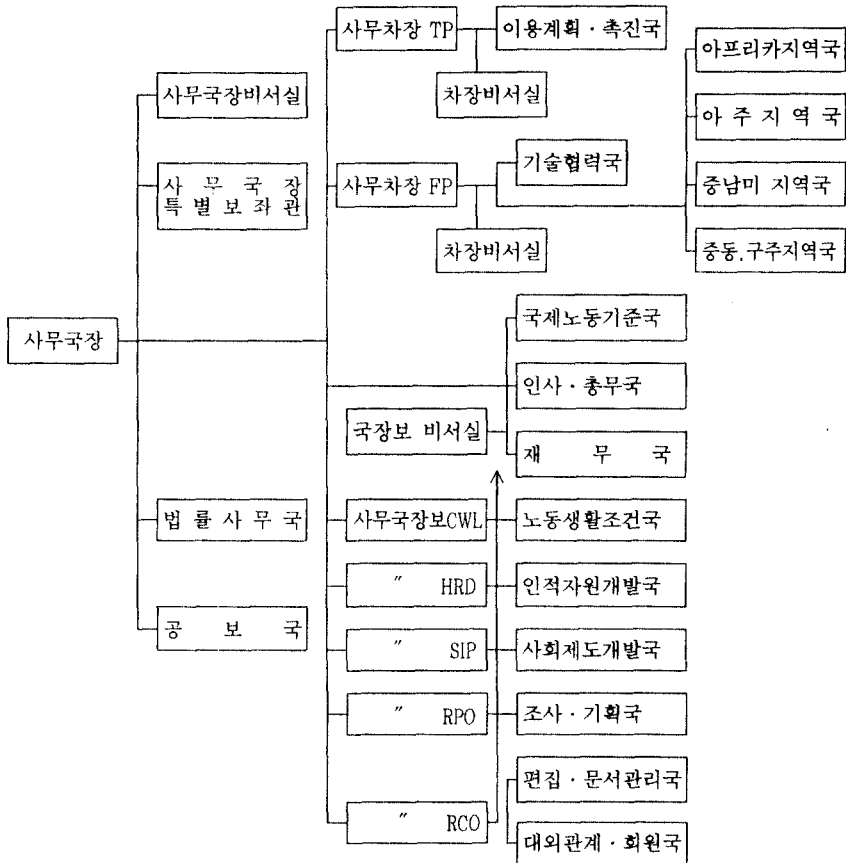
이사회(Governing Body)는 28명의 정부대표, 14명의 노동조합대표, 14명의 사용자대표로 구성되어 있고, 매년 3회 또는 5회의 회의를 개최한다. 집행이사회는 총회에서 토의할 회의내용의 결정 및 사무국의 업무지시 등을 주요 기능으로 하며, ILO의 업무지침의 방향을 제시하고 있다.

③ 사무국

사무국(International Labour Office)은 ILO의 영속적인 업무집행 부서로서 총회 및 이사회의 결정사항을 집행하는 부서이다. ILO 사무

국 본부는 스위스 제네바에 위치하고 있으며, 전세계 도처에 있는 지역 사무소를 포함하여 약 3천여명의 직원이 근무하고 있다.

〈그림-2〉 국제노동기구(ILO) 사무국 조직도



④ 지역기구

전세계 대부분의 노동자에게 ILO는 너무 멀리 떨어져 있다는 지적이 나오게 되었다. 이러한 거리를 좁히기 위한 시도로서 지역회의나 지역

연락사무소 등의 조직을 설치하게 되었다(헌장 제38조 제1항). 아프리카, 아시아, 미주 지역사무소가 설치되어 각각 아디스아바바(이디오피아), 방콕(태국), 리마(페루)에 위치하고 있고, 많은 수의 지구사무소를 설치하여 지역사무소를 지원하도록 하였다. 이러한 노력으로 제네바의 본부와 직접 접촉할 수 없는 노동자 및 사용자 단체들에게 편의를 제공할 수 있게 되었다. 지역사무소는 주로 해당지역의 사람들로 구성되어 있으므로 ILO 본부와 회원국 상호간의 의사소통을 원만히 해주는 가교역할을 하고 있다.

(5) 재 정

ILO의 재정수입은 정기예산과 예산외 재원으로 대별된다. 정기예산은 주로 회원국의 할당금에 의존하며, ILO의 통상적인 활동에 소요되는 경비로 사용된다. 1996~1997년간 예산규모는 5억 8,000만달러로 1948년의 450만달러보다 130배 정도 늘어났다. 한편 예산외 재원은 UNDP의 할당자료, 회원국의 자발적 분담금에 의한 신탁기금 등으로 구성되는데, 주로 기술협력 활동경비로 지출된다.

ILO 회원국의 분담금 비율은 유엔에서의 분담금 비율과 동일하게 정해지고 있다. 대개 국민소득에 의해 측정된 지불능력이나 인구, 외화획득의 난이도, ILO의 특수관계 등이 고려되고 있다. 분담금은 원칙적으로 매년 1월 1일에 지불하도록 되어 있다.

한편 분담금의 액수에 따라 ILO 사무국에 영구 고용되는 ILO 직원들의 각국가별 배당인원수가 크게 좌우되고 있다. 즉, 회원국의 재정능력이 ILO의 각종활동에 간접적 영향력을 행사하고 있다. 회원국의 총액분담률 가운데 미국이 25%를 분담하고 있으며, 대부분 중·선진국이 약 86%를 분담하고 있다.

(6) 해운관련 활동

① ILO의 협약과 권고

1997년 기준 ILO의 협약은 181개, 권고는 187개이다. 제2차 대전이 끝난 1946년 총회부터 지금까지 채택된 협약이 123개로서 5분의 3에 이르고 있다.

② 해사관련 협약 제정

ILO는 창설 당시부터 해운산업분야에 대하여 활동을 시작하였다. 1919년 워싱턴의 제1차 국제노동총회에서 근로시간을 8시간제로 할 것을 채택하면서 동시에 이 문제를 선원에게도 적용하여야 할 것인지에 대하여 논의하였다. 이 때에도 해상활동, 특히 해운산업의 위험성과 특수성이 사회에 강하게 인식되어 있었기 때문에 육상산업에서의 근로조건을 그대로 해운산업에서 받아들이기에는 적합하지 않다는 이유로 해운산업을 위하여 특별한 기구를 설치하여야 한다는 제안이 있었다. 그러나 전체적인 토의를 거쳐 별도의 국제기구를 설치하기 보다 ILO내에 「합동해사위원회」를 두어서 선원문제를 다루도록 합의하였다.

ILO에서 선원문제에 관한 협약을 채택한 것은 1920년 이후이나, 보다 적극적으로 관심을 기울인 것은 1960년대 후반부터이다. 즉, 1920년 이후 상선 선원과 관련된 국제협약 36종, 권고안 27종을 채택하였다. 이같은 협약과 권고는 상선에 승선한 선원의 근무조건 등과 관련하여 국제선원법전으로 통용되고 있다. 특히 1976년에 채택한 「상선의 최저기준에 관한 협약」(제147호)은 기존 선원관련협약의 15종을 한데 묶은 기간협약(「Umbrella Treaty」)으로서 상선선원의 근무조건 개선에 큰 기여를 하고 있다.

ILO에서 채택한 협약이나 각종 권고안에서 볼 수 있듯이 대체적으로

ILO의 해사관련활동은 i) 해운산업, ii) 어업, iii) 항만산업, iv) 내수로 교통에 종사하는 선원이나 근로자들의 근로조건, 근로환경 그리고 작업안전을 도모하는데 초점이 맞춰져 있다. 이것은 ILO의 설립목적에 따른 것이며, 특히 편의치적국 선원의 근로환경 개선에 많은 노력을 기울여 큰 성과를 얻고 있는 것으로 나타나고 있다.

그러나 ILO의 해사총회가 국제노동총회와는 달리 10년마다 개최되기 때문에 선원의 복지와 근로조건 향상에 미온적이라는 비판도 있다. 즉, ILO의 해사관련정책은 육상근로정책의 연구 및 개발에 비하여 현저하게 뒤떨어져 있으므로 해상근로조건과 근무환경 개선을 위하여 국제적으로 합의와 노력이 더욱 요구되고 있다.

③ ILO 제84차 해사총회

ILO는 1996년 10월 8일부터 22일까지 스위스 ILO 본부에서 제84차 해사총회를 개최하였다. ILO에서 개최하는 총회로서는 회수로 84차 총회였지만 이번 회의에서는 해사근로기준만을 의제로 다루었기 때문에 특별히 해사총회로 명명되었다. 그러나 해사문제를 취급하는 회의로서는 1987년의 제11차에 이어 12차인 셈이다. 이 회의에는 세계 80개국의 노·사·정 대표 800여명이 참석하였으며, 우리나라에서는 모두 6명의 대표가 참석하였다. 이 회의의 의제는 다음과 같다.

- 의제 1 : 1926년 선원 근로감독에 관한 권고의 개정
- 의제 2 : 1958년 임금·선내근로시간 및 정원에 대한 협약 및 권고의 개정
- 의제 3 : 1920년 선원직업훈련소 설치에 관한 협약의 개정
- 의제 4 : 1976년 상선최저기준협약(제147호 협약)의 개정 등이다.

이같은 회의 의제에서 나타난 바와 같이 이번 총회에서는 선원의 안전 및 근로기준에 대한 핵심적인 사항이 다루어졌다. 의제를 중심으로

진행된 토의에서는 다음과 같은 결론을 도출하였다.

첫째, 선원의 근로감독에 대해서는 기존의 권고를 대체하는 성격의 새로운 협약이 제정되었다.²⁾ 그리고 이를 보충하는 권고가 동시에 채택되었다. 이 협약은 선원의 근로감독을 규정한 세계 최초의 협약이며, 향후 이를 기준으로 전세계적으로 선원의 근로감독이 한층 강화되어 선원의 근로조건이 크게 향상될 것으로 보인다.

둘째, 선원의 임금 및 근로시간에 대해서는 종전 협약에서 규정하고 있던 임금조항을 권고로 이동하고, 대신에 권고의 명칭을 선원 임금 및 근로시간, 선박 정원에 대한 권고로 변경하였다. 그리고 선원의 선내 휴식을 보장하기 위하여 근로시간 및 휴식시간을 선박에 게시하도록 하여 근로감독시 위반사항을 손쉽게 파악할 수 있도록 하였다.

셋째, 선원직업훈련소에 대한 개정에서는 유료직업소개소의 설치를 인정하고 이에 대한 감독을 강화하는 것으로 결정하였다. 그러나 선원 직업소개에 대한 비용은 어떠한 명목으로도 구직선원에게는 부담시킬 수 없도록 하였다. 그러나 이 규정은 어선원이나 해상이동구조물에서 근무하는 선원에 대해서는 적용되지 않는다.

넷째, 상선의 최저기준협약의 개정은 해사총회에서 가장 민감한 사안이라고 할 수 있다. 이 협약은 선원의 안전 및 사회보장 등 모두 11개에 해당하는 각종 기준이 포함되어 있는 포괄적 협약인 동시에 이 기준을 위반하는 경우에는 항만국에서 통제를 받아 운항이 금지될 수 있기 때문이다. 특히 이 협약은 협약에의 가입여부를 불문하고 자국 항만에 입항한 모든 선박에 대하여 항만국에서 통제권을 행사할 수 있기 때문에 다른 항만국통제 관련협약에 비하여 강력하다고 할 수 있다. 이런 점 때문에 이 협약의 개정여부가 세계 해운업계에 미치는 영향이 클 것

2) 선원 근로감독 및 선내 생활조건에 관한 협약.

으로 전망된다. 이 회의에서는 이 부문에 있어서 기존 제147호 협약은 그대로 두는 대신에 새로운 의정서를 채택하였다. 그리고 이 의정서의 부속협약으로 1958년 선원신분증명서협약, 1996년 선원근로시간 및 선박정원협약 등 6개의 협약을 포함시키기로 하였다. 이같은 조치는 결국 ILO 제147호 협약의 종류가 그만큼 증가하여 항만국통제 관련협약이 늘어남을 의미한다. 즉, 선원의 사회보장 및 근로감독이 더욱 강화되는 것이다.

(7) 정보 보급

인력정책, 노사관계, 근로조건, 사회보장, 연수, 경영개발 등에 관한 연구서, 조사서, 안내서 및 참고서 등을 영어, 불어, 스페인어 등으로 발간하며, 아래와 같은 정기간행물이 있다.

- International Labor Review(월간) : 특별기고, 최근 발전상황 및 서적목록 등 수록(경제사회문제에 관한 학술적 성격의 간행물)
- Official Bulletin(계간) : ILO에서 개최되는 모든 회의에 관한 정보 및 문서 수록
- Labour Law Documents(1년 3회 발간) : 각국의 노동입법 및 사회보험분야·법규 및 규칙 원본의 수록
- Conditions of Work Digest : 노동입법, 단기교섭, 행동계획 및 관련 노동 근로조건에 관한 정보 제공
- 이 외에 「World Labour Report」, 「Labour Education」, 「Year of Labour Statistics」, 「Bulletin of Statistics」, 「World of Labour」, 「Magazine of the ILO」 등이 있다.

(8) 우리나라와의 관계

우리나라는 1991년 12월 ILO에 가입하여 152번째 회원국이 되었다. 우리 정부는 가입 1년만인 1992년 12월에 제73호(선원건강진단), 제81호(공업 및 상업부문의 근로감독), 제122호(고용정책) 협약을 비준하였고, 1994년 4월에는 제142호(인적자원협약) 협약을 비준하였다. 그러나 세계 130여개국이 비준한 강제노동에 관한 제29호 협약, 노동단체권에 관한 제87호 협약 등에 대해서는 가입하지 않고 있다. 한편 우리나라는 ILO 제147호 협약과 관련한 노·사·정 세미나를 1996년에 개최하였다.

5) 世界貿易機構(WTO)¹⁾

(1) 설립 연혁²⁾

世界貿易機構(World Trade Organization : WTO)는 1993년 12월 15일 타결된 우루과이 라운드(UR) 협상결과 채택된 세계무역기구 설립협정(Agreement Establishing the World Trade Organization)에 의거, 1995년 1월 1일에 발족하였다.³⁾

(2) 목적·기능

WTO는 GATT를 대체하여 세계무역규범을 관리한다. WTO는 여러 면에서 기존의 무역기구인 GATT와 근본적으로 다른 성격을 지니고 있다. 즉 WTO는 회원국 규모면에서 GATT보다 훨씬 많은 전세계 국

1) WTO의 주소는 다음과 같다.

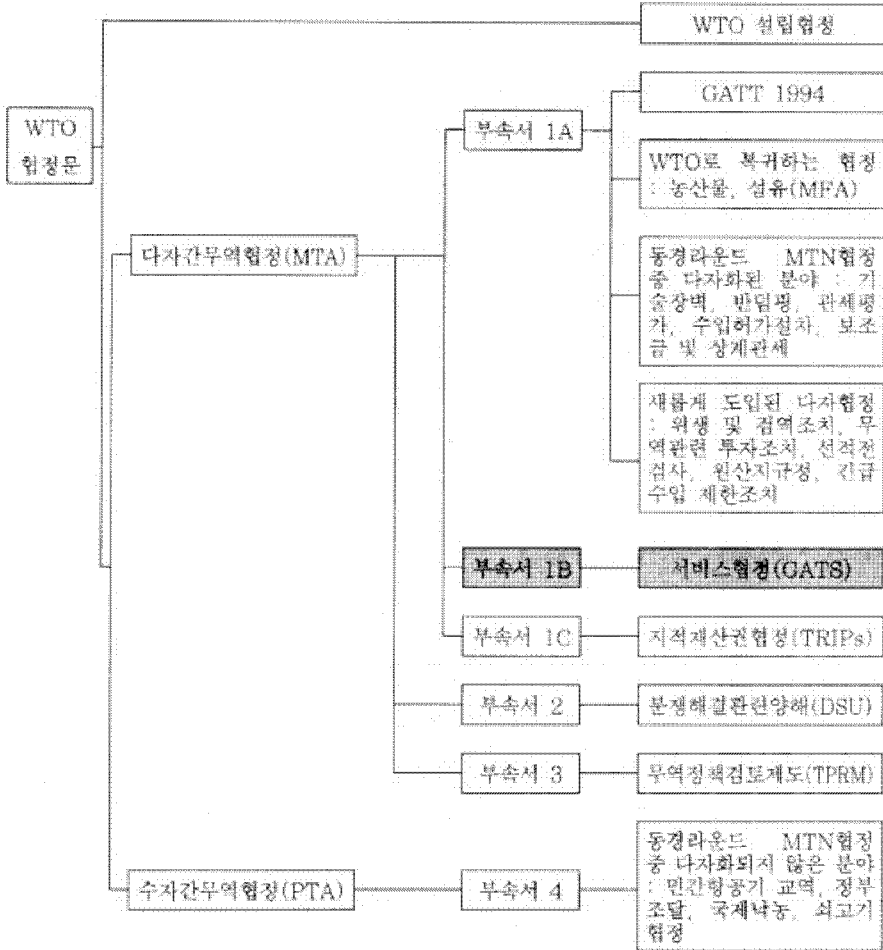
- 주 소 : World Trade Organization, Centre William Rappard,
Rue de Lonsanne 154, CH-1211 Geneva 21, Switzerland
- 전 화 : (+41-22) 739 51 11
- 팩 스 : (+41-22) 739 54 58
- 인터넷 : <http://www.unico.org.wto> 또는 www.wto.org
- 우리나라는 WTO 담당부서는 통상산업부의 WTO 담당관실 등임.

2) 본 난은 다음 자료를 주로 이용하여 작성하였다. ① WTO, *WTO: Trading into the Future*, 1995, ② WTO, *Introduction to the WTO*, 1997. ③ WTO, *WTO Focus*, 각호, ④ 朴泰鎬, “WTO 체제 첫 一年의 評價와 向後課題”, 「오늘의 세계경제」(96-02), 대외경제정책연구원, 1996. 2. 3, ⑤ 최동현·최재선, 「WTO 해운서비스협상 대책(Ⅱ)」, 해운산업연구원, 1995. 11, ⑥ 김도훈, “WTO 평가와 향후 역할”, 「WTO와 신통상의제」, 산업연구원 세미나 주제발표논문, 1997. 1. 30, ⑦ 주 제네바 대한민국대표부 업무자료, ⑧ 인터넷 자료.

3) WTO의 협정은 19개 협정문, 24개 각료 결정문, 8개 양허록, 3개 각료선언, 24,000여페이지의 관세 및 시장개방계획서 등으로 구성되었다.

〈그림-1〉

WTO 體制圖



자료 : 한국해양수산개발원.

가들을 대상으로 하고 있으며, 상품교역 외에 서비스교역, 지적재산권, 투자 등 GATT에서 다루어지지 않았던 새로운 분야들을 포함하고 있다. 또한 WTO는 규율대상 분야면에서 섬유교역 규제, 농산물교역의 예외적용, 수출입 자율규제 등 GATT 체제하에서 용인되어 온 보호무역조치들을 자유화시키는 획기적인 계기를 마련하였다. 아울러 WTO는 GATT보다 신속한 분쟁해결제도를 갖추고 있다.

이와 같은 특징을 지닌 WTO의 주요 기능은 다음과 같이 정리할 수 있다. 첫째, UR 협상의 결과로 도출된 여러 다자간 협약들과 기존의 복수국가간 협약 등을 관리하고, 관세 및 비관세 장벽의 완화를 감시한다. 둘째, 국제무역의 흐름과 각 회원국의 무역정책을 검토·분석한다. 이와 관련해서 각 회원국은 무역과 관련된 조치들과 통계를 WTO에 통고해야 할 의무를 지닌다. 셋째, 회원국들 사이에서 일어나는 분쟁을 조정하고 해결하는 역할을 한다. WTO의 분쟁해결기능은 법적구속력이 뒷받침되어 GATT 체제하에서 보다 훨씬 더 실질적인 효력을 지니게 된다. 넷째, 세계교역과 새로운 통상이슈에 관한 연구를 수행한다. 다섯째, 다자간 협상의 장을 제공한다. 여섯째, 경제협력개발기구(OECD), 세계은행(World Bank), 유엔무역개발회의(UNCTAD), 국제해사기구(IMO) 등과 같은 국제기구와 협력한다. 일곱째, 개도국에 대한 기술지원을 한다.

(3) 회원국

WTO 회원국 규모는 1995년 1월 76개국으로 시작하여 12월말에 112개국, 그리고 1997년 10월 기준 132개국에 달하였다. 이는 회원국을 기준으로 할 때 WTO가 출범하기 이전의 GATT 회원국 규모(128개국)를 넘어섰고, 이들 국가의 교역량을 기준으로 할 때 전세계 교역의

90% 이상을 차지하는 수준이다. 또한 알바니아, 중국, 러시아, 베트남, 사우디 아라비아 등 32개국이 옵서버 국가로 WTO에 가입하고 있다.

현재 가입교섭중인 31개국(중국, 러시아 등)이 가입하게 되면 2~3년내에 160여개국의 회원국을 갖는 범세계적인 국제기구가 될 것이다.

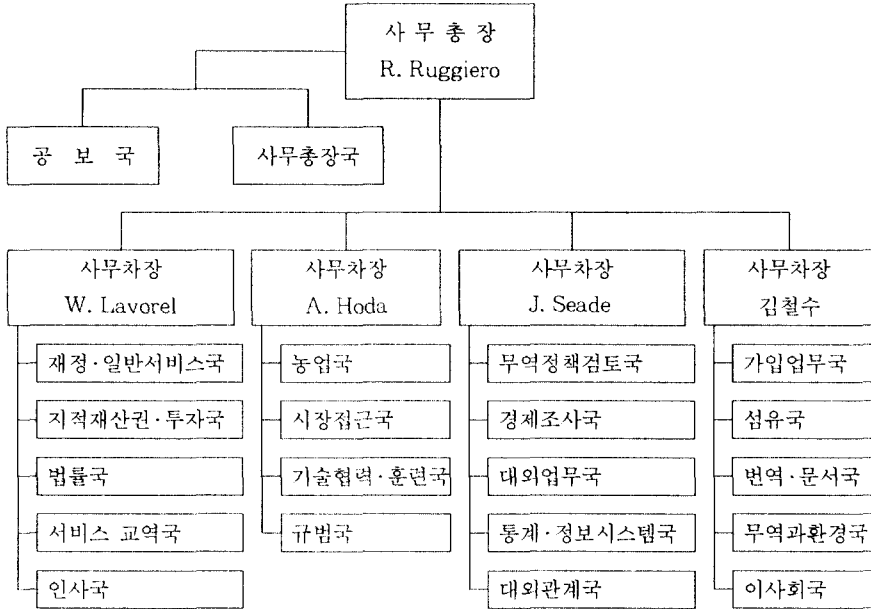
(4) 조 직

WTO의 조직은 권한과 통제력면에서 피라미드 형태를 취하고 있다. WTO 조직의 최상부는 매 2년마다 개최되는 각료회의(Ministerial Conference)이며, 이를 일반이사회(General Council)가 뒷받침해 주고 있다. 일반이사회는 무역정책검토기구(Trade Policy Review Body)와 분쟁해결기구(Dispute Settlement Body)로도 활동한다. 일반이사회는 감독아래 운용되고 있는 기관은 각각 상품, 서비스, 지적재산권 관련이사회들이다. 각 이사회는 논의과제의 양과 특정사안의 작업시한 등을 감안하여 불규칙적으로 개최되며, 이같은 이사회 밑에는 여러 관련위원회와 특정작업반(Working Party)들이 운영되고 있다.

WTO 사무국 직원은 550여명이며 이 중 250여명은 전문가들이다. WTO 예산은 약 9천만달러이며, 회원국이 세계무역에서 차지하는 비중 에 따라 기여금을 납부한다.

〈그림-3〉

WTO 事務局 機構表



자료 : WTO, 1997.

(5) 주요 활동

① 운영활동

WTO는 출범 첫해인 1995년에 이사회, 각종 이사회, 분쟁해결기구 등 새로운 조직을 구성하였으며, 회원국 확대, UR 후속협상의 추진, UR 협상결과의 차질없는 이행 촉구, 회원국에 대한 무역정책검토 실시, 새로운 통상이슈 논의의 진행 등 본격적인 업무를 추진하고 있으며 대체로 월 130회의 공식·비공식회의를 열고 있다.

WTO는 정보보급 활동의 하나로 月刊「WTO FOCUS」를 간행하고 있으며, WTO 관련 협정집·해설서 및 전문요원들의 보고서·저서를 발

간하고 있으며 연간 약 1억페이지의 문서를 보급한다.

② 입법활동

WTO는 1994년 4월 15일 마라케쉬(Marrakesh) 각료회담 직후부터 UR에서 끝내지 못한 서비스관련 후속협상을 재개하였다. 서비스관련 후속협상은 금융, 기본통신, 해운, 인력이동의 분야에서 진행하였으며, WTO는 출범과 함께 이들 후속협상을 시한내에 마무리짓기 위한 노력을 전개해 왔다.

금융서비스협상은 1997년 12월 3일에 타결되어 금융서비스 자유화협정이 채택되었으며, 1999년 1월 30일에 발효된다. 이 협상에서는 102개 회원국이 금융시장 개방계획안을 제출하였는데 이같은 규모는 전세계 금융서비스의 95%를 포함하는 것이다.

이 밖에 WTO 후속서비스협상 중에서 기본통신서비스협상(1997년 2월 15일 타결, 1998년 1월 발효), 정보기술협상(1997년 4월 타결, 1997년 7월 1일 발효), 인력이동협상(1995년 6월 30일 타결)이 종료되었다. 다만 해운서비스협상은 1996년 6월 30일까지 타결에 실패하여 1999년말에 재개기로 결정되었다.

③ 분쟁해결활동

WTO협정 발효 이후 3년간 분쟁해결기구에 회부된 사안은 총 116건이며, 이 중 19건이 합의로 타결되었고 13건이 판정으로 해결되었다. 우리나라는 제소 2건과 피소 8건을 기록하였는데 이 중에서 2건이 합의로 타결되었다. GATT가 47년 동안 약 300건의 제소를 접수하여 매년 6건 정도의 접수 수준이었던 것에 비하면 WTO 분쟁절차 이용은 대단히 활발한 것으로 평가된다.

④ 각료회의 개최

WTO의 제1차 각료회의가 1996년 12월 9일부터 13일까지 싱가포르에서 개최되어 무역과 경쟁정책작업반, 정부조달투명성작업반, 무역과 투자작업반을 설치하였다. 이로써 향후 New Round 의제(무역과 환경·투자·경쟁정책, 정부조달 투명성, 무역절차 간소화, 전자상거래 규범) 외에 WTO협정이 2000년에 농산물과 서비스의 추가 자유화협상과 지적재산권협정의 부분적 협상을 개최기로 규정하고 있어서 21세기가 시작하면 또 하나의 대규모 다자간 무역협상이 전개될 것으로 예상된다. 제2차 각료회의는 1998년 5월 18일부터 19일까지 제네바에서 열린다.

(6) 해운관련 활동

① 서비스교역 일반협정(GATS) 제정

1986년부터 1993년까지 계속된 UR 협상에서 해운서비스 자유화는 주요 의제로 포함되어 논의되었으나 합의에 도달하지 못하여 후속협상으로 연장되었다. UR의 결과 채택된 「서비스교역 일반협정」(General Agreement on Trade in Services : GATS)은 해운·항만분야에도 적용된다. GATS의 일반원칙은 원칙적으로 양허여부에 관계없이 모든 회원국에게 적용되며, 시장접근 의무와 내국민대우 의무는 양허내용에 따라 적용된다. GATS의 일반원칙은 다음 사항을 포함하고 있다. i) 국내규제(자격요건 및 절차, 면허요건 및 절차, 기술표준 등)의 합리적 기준 설정, ii) 각종 규제의 투명성 확보, iii) 최혜국대우(MFN)원칙 적용 등이다(〈표-1〉 참조).

〈표-1〉 GATS의 일반원칙에 따른 신해운질서

GATS 규정상의 원칙·규칙	요 지	해운·항만관련 정책·제도·조치	비 고
제2조(최혜국대우 : Most - Favoured Nation/Treatment)	GATS 회원국 동종업자 모두에게 동등한 대우	• 다음과 같은 회원국간의 차별대우 금지 - 화물유보/항만규제, 차별관세, 사용료 차별 징수	예외 : 「MFN 면제」 신청 가능
제3조(투명성 : Transparency)	서비스교역에 영향을 미치는 규제를 공개	• 다음 사항을 공개 - 국적선 이용선호와 관련되는 정부관행 - 운항자간의 사적협정과 조치 - 화물유보와 보조금 지급조치 - 기술적 기준(예 : 적·양하 설비 기준)	예외 : 비밀사항의 비공개 가능
제4조(개도국의 서비스교역 참여 확대 : Increasing Participation of Developing Countries)	개도국의 서비스 수출 촉진	• 개도국들의 해운·항만분야 국제경쟁력 향상을 위한 지원 - 선진국의 화물적취장벽 제거 - 기술흡수와 적용 - 선상·육상요원 훈련, 선박투자	
제14조(일반적 예외 : General Exceptions)	안보·문화정책상 예외조치 가능	• 각종 협정상, 안보상의 예외조치 가능 - 군사장비 수송 등	

자료 : 한국해양수산개발원.

주 : 무차별원칙(비록 GATS는 명시적으로 “무차별원칙”이란 표현을 사용하고 있지는 않으나)은 ① 최혜국대우원칙(회원국간 차별금지)과 ② 내국민대우원칙(자국 서비스공급자와 타회원국 서비스공급자간 차별 금지)을 포함하는 넓은 개념으로 파악할 수 있음.

② 해운서비스 후속협상(WTO/NGMTS) 진행

가. 개 요

UR에서 해운서비스분야 협상은 완전타결에 실패하였다. 이에 따라 WTO협정의 부속서 및 각료결정에 의해 해운서비스협상그룹(Negotiat-

ing Group on Maritime Transport Services : NGMTS)이 구성되어, 1994년 5월부터 1996년 6월까지 후속협상을 진행하였다. NGMTS에는 42개(EU 15개국을 1개국으로 간주) WTO 정회원국(Members)과 15개 옵서버국이 참여하였다. 주요 협상국은 호주, 브라질, 캐나다, 중국, EU, 홍콩, 일본, 우리나라, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 나이지리아, 노르웨이, 싱가포르, 스위스, 미국 등이다.

나. 경 과

NGMTS는 지금까지 16여차례 회의를 개최하였는데, 그 동안의 경과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 미국이 양허계획서 표준양식(Model Schedule)의 보완을 제안하였다. 즉, 복합운송서비스(MTS)를 표준양식에 제4분야(fourth pillar)로 기재하도록 하고, 아울러 MTS에 대한 정의를 예시하였다. 이에 대해서 싱가포르, 홍콩, 뉴질랜드, 캐나다, 우리나라 등은 부정적인 반응을 보였고, EU, 노르웨이, 호주 등은 긍정적으로 받아들였다.

둘째, 각국의 해운규제현황 파악을 위해 설문서를 배포한 후에 회신한 38개국의 답변내용을 확인하는 작업을 마쳤다.

셋째, EU, 노르웨이, 뉴질랜드, 호주, 캐나다, 일본 등 6개국이 UR 당시 철회·후퇴했던 양허계획서를 조건부로 복원하였다.

넷째, 미국의 협상지연 태도에 대한 각국의 반응이 비공식 수자·양자회의를 통해 표면화되었다. 아시아국가들은 이에 동조하여 압력을 행사할 움직임을 보였고, EU는 미국의 태도에 비판적인 자세를 견지하였다.

다섯째, 미국이 알래스카산 원유(Alaska North Slope Oil) 수출수송권을 미국선사에 유보한 입법에 대해 EU, 일본은 WTO협정(각료결정 제7호) 위반임을 지적하였다.

여섯째, UR 협상종료 이후 처음으로 1996년 7월에 양자협상이 개최되었다. 우리나라는 EU, 미국, 호주, 일본, 캐나다, 노르웨이 등과 양자 협상을 하였는데, 특히 지정화물제도의 개선을 요구받았다.

〈표-2〉 WTO 해운서비스협상그룹(NGMTS) 참가국 현황(1996. 6월)

구 분	국 명
1. 회원국(42)	아르헨티나, 오스트레일리아, 베닌, 브라질, 카메룬, 캐나다, 칠레, 중국, 콜롬비아, 콩고, 코트디부아, 쿠바, 키프로스, 도미니카공화국, EU, 이집트, 가봉, 가나, 홍콩, 아이슬랜드, 인도, 인도네시아, 자메이카, 일본, 한국, 말레이시아, 모리셔스, 멕시코, 모로코, 뉴질랜드, 나이지리아, 노르웨이, 폴란드, 필리핀, 루마니아, 세네갈, 싱가포르, 스위스, 태국, 튀니지, 터키, 미국
2. 옵서버	
1) 국가(15)	브루나이, 대만, 체코, 도미니카, 에콰도르, 엘살바도르, 이스라엘, 마다카스카르, 파나마, 슬로베니아, 러시아, 남아프리카, 트리니다드 토바고, 우루과이, 베네수엘라
2) 국제기구(3)	UNCTAD, OECD, The World Bank

자료 : WTO/NGMTS, 19 July 1995 및 외무부 업무자료.

다. 최종 결과

NGMTS에서의 협상은 1996년 6월 타결목표로 추진해 왔으나, 특히 미국의 양허계획서 제출 거부로 6월 28일의 회의에서 GATS협정 제19조 제1항에 의거, 1999년 이내에 협상을 재개키로 하고 중단되었다. NGMTS 최종회의의 주요 결정사항은 다음과 같다.

첫째, 협상을 중단하고 서비스협정(GATS) 제19조에 따른 서비스 전분야에 대한 협상 개시(1999년 이내 개시토록 되어 있음)를 재개하여 동 협상기한내에 종결한다. 적절한 시기에 서비스협정 제19조 제3항에 따른 협상지침을 마련하며, 협상은 현 양허안 또는 개선된 양허안

을 토대로 재개한다.

둘째, UR 당시 해운분야의 양허를 한 국가는 해운서비스에 관한 결정문 채택일(6. 28)로부터 30일 이내 동 양허를 수정, 철회할 수 있다.

셋째, 이번 협상에 따라 취해지는 양허는 서비스협정에 부속되는 양허표에 기재된다.

넷째, MFN 의무는 재개될 협상(차기 협상)의 종결시까지 적용 중지하며, 차기협상 기간중 MFN 중지예 따른 효과를 서비스이사회에서 검토한다.

다섯째, 각국의 양허표상에 기재된 양허사항에 대해서는 MFN 의무가 적용된다.

여섯째, 차기협상의 종결 60일 전부터 종결일까지 각국이 해운분야에 양허한 사항은 수정 또는 철회가 가능하며, 동 기간동안 회원국은 MFN 의무면제와 관련된 견해를 최종 결정한다.

일곱째, 차기협상의 종결일까지는 해운서비스에 영향을 주거나 협상력을 제고시키는 조치를 취하지 않는다.

차기 해운서비스협상 시기는 1999년말 또는 2000년이 될 것이며, 협상 골격여부에 따라 결정될 것으로 보이며 유력한 대안은 UR처럼 서비스협상그룹이 설치되어 다른 서비스분야와 함께 협상하는 것이다.

라. 우리나라의 WTO/NGMTS 대응현황

우리나라는 WTO/NGMTS 협상에서 국내 규제현황에 관한 설문서에 대한 회신을 하고, 쟁점별로 대책을 수립하여 대응하여 왔다.

NGMTS의 결정에 따라 우리나라 등 UR당시 해운서비스를 양허하였던 30여개 회원국들은 UR해운서비스 양허(Schedule)를 수정 또는 철회할 수 있었으나 우리나라를 포함한 대부분의 국가가 양허를 유지하였다. 해운서비스 후속 협상당시 제출되었던 각국의 해운서비스 양허안

(Offer)은 향후 협상재개시 협상의 기초로 활용될 뿐이며, 동 양허안이 그 자체로서 개방의 의무를 부과하는 것은 아니다.

〈표-3〉 WTO/NGMTS에서의 우리나라 관련 쟁점사항

구 분	사 항	내 용
한국의 수용검토사항	• 기술적인 사항 (양허표 양식)	① EU 제안 : 모델 스케줄상의 정의 수용 가능성 - “기타 상업적 주제”, 복합운송서비스(MTS) ② 미국 제안 : MTS 분야 제안 수용 가능성 - 정의, 기존 모델 스케줄상의 정의 수정 여부 및 제4분야로 모델 스케줄에 별도 기재
	• 실질적인 사항 (양허)	① 통관업의 제한사항 확인(미국) - 임원, 대표자 국적요건 - 한국인 관세사 1인 이상 고용의무 ② 화물처리에 있어서 내외국인 차별확인(미국, 호주) ③ 복합운송분야 운영 실태(미국) - 트럭킹서비스 면허제도 - 철도소운송업 운영실태 ④ 지정화물제도 양허개선(EU, 호주) ⑤ 자가하역 허용(EU)
한국의 요구검토사항	• 실질적인 사항 (양허)	• 주요 협상상대국에 대한 개방요구서(Request List) 작성
협상전략 관련사항	• 이해관계국과 공조체제 유지	• 호주 및 ASEAN 국가들과의 공조

자료 : 최동현·최재선, 「WTO 해운서비스협상 대책(II)」, 해운산업연구원, 1995. 12, 82면.

(7) 우리나라와의 관계

우리나라는 UR 협상에 적극 참여하였고, 1994년 4월의 WTO협정

채택 이후에 단계별로 다음과 같은 수용절차를 이행하였다.⁴⁾ 1994년 12월 16일 국회는 「세계무역기구 협정 비준동의안 및 세계무역기구 협정 이행에 관한 특별법안」을 처리하였고, 정부는 1994년 12월 30일 WTO협정 수락서를 GATT 사무국에 제출하였다.

또한 정부는 WTO 출범에 즈음하여 총 48개 법률의 제·개정 작업을 추진하였다. 즉, WTO협정상 의무를 이행하고, 국내제도를 WTO협정에 합치시키기 위해 28개 법률을 제·개정하고, WTO 체제하에서 산업 경쟁력을 강화하기 위한 각종 제도를 정비하고, 규제를 완화하기 위해 20개 법률의 제·개정을 추진하였다. 이 가운데 33개 법률은 1994년 제 170회 정기국회에서 통과시킨 바 있고, 15개 법률의 정비는 1995년 이후에 점진적으로 추진하고 있다. 한편 통상산업부에 「WTO 담당관」을 신설하는 등 정부조직의 일부를 WTO 체제에 맞춰 개편하였다.

이와 함께 각종 자유화계획을 추진하고 후속협상에 참가하고 있으며, UR에서 합의한대로 쌀수입을 이행하고 WTO 분쟁조정절차를 수용하여 미국과의 무역분쟁을 이같은 절차에 의뢰·처리한 바 있다. 한편 WTO 사무차장에 김철수 前상공자원부장관이 선임되었고, 분쟁조정기구의 패널리스트로 우리나라 전문가 8인이 선임되었다. 그리고 해운·금융·기본통신서비스·노동력 이동 등의 WTO 후속협상에 적극 참여하였다.

4) 외무부, 「세계무역기구(WTO) 협정 비준동의안 국회심의 경과 및 관련자료」, 1994. 12. 31, 5~15면 및 통상산업부.

6) 國際海底機構(ISA)¹⁾

(1) 설립 연혁²⁾

國際海底機構(International Seabed Authority : ISA)는 심해저 개발·이용을 위한 독자적인 국제기구(autonomous international organization)로서 유엔해양법협약 제308조에 의거하여 협약 발효일인 1994년 11월 16일에 설치되었으며, 「유엔해양법협약 제11장 이행에 관한 협정³⁾」의 적용도 받는다.

심해저란 국가관할권 밖에 있는 해저 및 海床과 그 지하를 말한다. 즉 내수, 영해, 접속수역, 배타적 경제수역 그리고 대륙붕을 제외한 공해부문의 밑바닥과 그 지하를 의미한다.

국가관할권의 밖에 있는 심해저에 대하여 인류의 공동유산이라는 개념이 사용된 것은 1967년 제22차 유엔 총회에서 비롯되는데, 몰타 대표는 국가의 관할권 외에 있는 심해저에 대해서 어느 특정국이 독점적

1) ISA의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 14-20, Port Royal Street, Kingston, Jamaica
- 전 화 : (809) 922-9105
- 팩 스 : (809) 922-0195
- 인터넷 : <http://www.isa.jm>

2) ISA 소개는 주로 다음 자료를 인용하여 작성하였다. ① 인터넷, ② 홍승용, “유엔 심해저 광업체제의 변화와 평가”, 「해양정책연구」, 제9권 제2호, 1994 겨울, pp.271~294, ③ 이용희, “유엔해양법협약상 심해저 자원개발 제도의 현황 및 전망”, 「국제법평론」, 통권 제6호, 1996-I, pp.175~219.

3) 공식명칭은 「Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea」이다. 이 “이행협정”은 「국제해저기구 및 국제해양법재판소 설립준비위원회」에서 1983년 3월부터 오랜 협상결과 1994년 7월 28일 채택되고 1996년 7월 28일 발효되었다. 이 협정은 유엔해양법협약의 심해저 광물개발관련 규정 다수를 사실상 보완한 것으로 단일규범으로서 동 협약의 제11부와 함께 해석·적용된다.

으로 또는 임의로 사용하는 것을 방임하지 않고 개발도상국의 이익을 고려하여 평화적 목적에서 공동으로 사용하자고 제안하였다. 이 제의는 개발도상국의 전폭적인 지지를 받아 1968년 제23차 유엔 총회에서 결의 2467을 채택하여 ‘해저 및 해상의 평화적 이용에 관한 위원회’를 설치하였다. 이어 1970년 유엔 총회에서는 결의 2469를 통하여 국가관할권 밖에 있는 해저 및 해상과 그 지하를 지배하는 원칙선언을 채택하였다.

그리고 이보다 앞선 1969년 유엔 총회에서는 심해저 개발에 관한 새로운 국제협약 체제가 확립될 때까지 심해저의 탐사 및 개발을 금지하기로 하였다. 이에 1970년 유엔 총회는 1973년 제3차 유엔해양법회의에서 이에 대한 논의를 본격적으로 진행하기로 결정하였다. 이후 각국 간의 이해조정작업이 진행되어 1981년 8월에 공식 협약안(유엔해양법 협약안)이 채택되고 1982년 4월 협약안이 정식으로 채택되어 국제해저 기구가 출범할 수 있는 기틀을 마련하였다.

(2) 목적 및 기능

① 목적

ISA의 설립은 인류의 공동유산인 심해저의 평화적 이용에 직접 관련되어 있다. 즉, 심해저는 일정국가의 관할권 밖에 있기 때문에 일정국가의 사용을 방임하는 경우에는 해저광물자원 등에 대한 분쟁이 유발될 가능성이 있다. 더욱이 심해저의 개발에는 상당한 재정적 부담과 함께 과학적인 탐사기술이 확보되어야 하는 까닭에 개발도상국이나 저개발국가 등은 심해저의 평화적 이용권을 박탈당할 우려도 있다. 이러한 점 때문에 심해저는 국제사회의 연대의식을 기초로 인류 전체가 공동으로 관리하고, 그 개발 및 이용에 공동으로 참여하는 것이 바람직하다.

ISA의 설립은 이러한 목적에 충실하게 부응하는 것이다. 구체적으로는 유엔해양법협약에서 부여한 권한과 기능을 갖고, 심해저의 탐사와 개발이라는 목적을 달성하는데 있다. 그러나 ISA의 임무는 유엔해양법협약의 가입국이 부담하여야 하는 다음과 같은 6가지의 의무조건 이행을 전제로 하지 않으면 안된다.

첫째, 국가들은 심해저에 있는 자원을 이용할 수는 있어도 소유하거나 지배할 수 없다. 둘째, 심해저는 인류의 전체가 공동으로 사용하여야 하며, 이를 위하여 공동경영제도를 수립하여야 한다. 셋째, 심해저에서 얻은 이익은 각국의 투자, 개발도상국의 원조 등을 고려하여 공평하게 분배되어야 한다. 넷째, 인류의 공동유산 수역인 심해저는 평화적 이용의 목적만이 허용된다. 즉, 비무장화, 경제적 이용 및 과학적 연구·조사 활동만이 허용된다. 다섯째, 이 인류의 공동유산은 한 세대만을 위하여 이용되는 것이 아니라 장기적인 관점에서 경영되어야 한다. 여섯째, 인류 공동수역의 장기적 보존을 위하여 환경보호에 만전을 기해야 한다.

② 기능

ISA는 국가관할권 이외의 심해저에 부존하는 광물자원의 개발과 관련하여 전반적인 권한을 행사하는 정부간 국제기구이다. ISA는 유엔 총회에 옵서버 지위를 갖고 있으며, 1997년 3월 14일에 유엔 사무총장과 ISA 사무총장간에 상호협력협정을 서명하는 등 유엔과 긴밀한 관계에 있다.

(3) 회원

ISA의 회원국은 유엔해양법협약 및 심해저 이행협정의 당사국으로 구성된다. 또한 ISA는 기구의 폭넓은 참여를 보장하기 위하여 비록 위

의 양 국제협약의 당사국 지위를 확보하지는 못하였지만 확보하기 위하여 노력하고 있는 국가에게 1998년 11월 16일까지 잠정회원국의 지위를 부여하고 있다. 1997년 12월 기준 ISA 회원국은 우리나라, 일본, 중국 등을 비롯하여 137개국이며, 옵서버국은 북한, 덴마크, 터키 등 50개국이고 잠정회원국이 14개국이다.

(4) 조 직

① 총회(Assembly)

총회는 모든 회원국으로 구성되는 전체기관이며, ISA의 운영 및 정책을 주관하는 최고기관이다. 따라서 총회는 ISA의 권한에 속하는 모든 문제에 관하여 일반정책을 수립한다. 그 밖에 이사회의 이사국 선출, 사무총장 선출, 심해저기업(Enterprise)의 이사 선출, 예산 및 분담금 결정, 이사국의 감독권 등 광범위한 권한을 갖고 있다.

ISA는 매년 3월과 8월의 정기총회 외에 필요에 따라 특별총회를 개최한다. 각회원국은 모두 1표를 행사한다.

② 이사회(Council)

이사회는 유엔해양법협약 및 총회의 일반정책에 따라 구체적인 정책을 결정하는 기관이다. 이사회의 권한은 총회에 종속되어 있어서 그 정책을 집행하고, 총회에 대해서 추천 또는 권고하는 권한, 제1심으로서 문제를 해결하는 권한만 갖지만 그 권한과 영향력은 매우 중요하다. 구체적으로는 심해저에 관한 관계법규의 시행을 감독할 뿐 아니라 심해저기업의 운영지침을 마련하고, 그 활동을 통제하는 기능을 수행하고 있기 때문이다. 이사회에서 이러한 강력한 권한을 행사하는 점 때문에 이

사회 구성에 있어서도 매우 복잡한 과정을 거친다. 즉, 이사회는 총 36 개국으로 구성되어, 심해저자원의 생산·소비·수출 등 5개 관련그룹으로 나뉘는 이외에도 지리적 배분을 고려하여 5개 지역별로 배분된다. 이사국의 선출도 총회에서 교대원칙을 존중하여 컨센서스로 선출하는데, 임기는 4년이며 재선이 가능하다. 그러나 최초선거로 선출된 이사국 가운데 과반수는 임기가 2년이다.

이 밖에 이사회의 보조기관으로 법률·기술위원회(22명)와 재정위원회(15명) 등 2개의 전문위원회 그리고 사무국이 있다.

〈표-1〉 ISA 이사국 의석 배분 현황

그룹명	성 격	배정의석	이 사 국
A그룹	주요 소비국	4석	미국, 일본, 러시아, 영국
B그룹	주요 투자국	4석	중국, 인도, 독일, 프랑스
C그룹	주요 수출국	4석	인도네시아, 호주, 칠레, 잠비아
D그룹	개도국 특수이익 그룹	6석	카메룬, 나이지리아, 방글라데시, 오만, 브라질, 트리니다드 토바고
E그룹	지리적 형평을 위한 그룹	18석	한국 등
계		36석	

자료 : 한국해양수산개발원.

(5) 우리나라와의 관계

우리나라는 1994년 8월 2일에 ISA의 전신인 ‘준비위원회’(Preparatory Commission)에 세계에서 7번째로 선행투자가(Pioneer Investor) 등록을 완료하고, 15만km²의 선행투자 광구를 확보함으로써⁴⁾ 심해저 광

4) 우리나라의 광구는 태평양 동남방 2,000Km에 위치한 클라리온 클리퍼톤(일명 ‘C-C Zone’ 또는 ‘망간명동’) 심해저에 위치하며, 그 크기는 남한 면적의 1.5배에 해당한다.

물자원 개발에 국가이익을 기대하고 있으며, 동시에 ISA와 밀접한 관계를 유지하고 있다.

〈표-2〉 심해저 자원개발 등록선행투자자의 등록내용

단위: 천km

구 분	인 도	프랑스	일 본	러시아	중 국	IMO	한 국
등록 신청자	인도 정부 (해양개발부)	IFREMER 를 대신한 프랑스 정부	DORD를 대 신한 일본 정 부	Yuzhmo- geologiya를 대신한 러시 아 정부	COMRA 를 대신한 중국 정부	불가리아, 체 코, 쿠바, 러 시아, 폴란 드가 제출	대한민국 정 부
등록일	1987. 8. 17	1987. 12. 17	1987. 12. 17	1987. 12. 17	1991. 3. 5	1991. 8. 21	1994. 8. 2
할당 광구	150	75	75	75	150	150	150

자료: 이용희, 전제논문, p.195에서 정리.

우리나라는 심해저 광업자의 하나로서 ISA에 대한 일정한 의무를 수행하고 있으며, 이 기구의 감독을 수용해야 한다. 즉, 우리나라는 등록 선행투자자 등록과 동시에 등록선행투자자로서 부담하여야 할 의무의 범위에 관하여 1994년 8월 11일 준비위원회 제12회기 속개회의에서 채택된 義務履行諒解에 의해 다음과 같은 7개 사항의 의무를 이행해야 한다. ① 최소 4명의 訓練提供, ② 技術移轉, ③ 定期的 探查費用 支出, ④ 年次報告書 提出, ⑤ 留保鑛區 代行探查, ⑥ 留保鑛區 探查資料의 電算DB 提出, ⑦ 決議 II 제1항(e)에 따른 鑛區拋棄制度의 履行.

또한 이 기구의 실질적인 의사결정주체인 이사국이고,⁵⁾ 심해저 활동과 관련한 규칙의 제정 등 중추적인 역할을 수행하는 법률·기술위원회의 일원으로 우리나라의 전문가 1인이 임명됨으로써⁶⁾ ISA 운영에 주도적인 역할을 할 수 있는 기반을 마련하였다.

5) 우리나라는 1996년 3월에 E그룹에서 임기 2년의 이사국으로 피선되었다.

6) 한국해양연구소의 강정극 박사가 법률·기술위원회 위원으로 선임되었다.

7) 國際海洋法裁判所(ITLOS)¹⁾

(1) 설치 근거²⁾

국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea : ITLOS)는 유엔해양법협약(UNCLOS) 제15부(분쟁의 해결) 제279조 내지 제299조, 특히 제287조와 제11부(심해저)의 제5절(분쟁해결과 권고적 의견) 제186조 내지 제19조, 제6부속서(국제해양법재판소 규정)의 규정에 의해 설치되었다. ITLOS는 1996년 10월 1일 독일 함부르크에서 발족하였다.

(2) 목 적

국제해양법재판소(ITLOS)의 설치 목적은 유엔해양법협약의 해석이나 적용에 관한 당사국간 분쟁의 사법적 해결을 담당하는 것이다.³⁾

1) ITLOS의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Wexstrasse 4, 20354 Hamburg, Germany
- 전 화 : (49) 40 3560-70
- 팩 스 : (49) 40 3560-7245
- e-mail : itlos@itlos.hamburg.de
- 인터넷 : <http://www.un.org/depts/los/ios.htm>

2) ITLOS 소개는 주로 다음 자료를 인용하여 작성하였다. ① 외무부 업무자료, ② 이용희, “국제해양법재판소에 관한 연구”, 「해양정책연구」, 제3권 제2호, 1998 여름, pp.171~196.

3) 유엔해양법협약상 해양분쟁 당사국은 국제해양법재판소(ITLOS), 국제사법재판소(International Court of Justice : ICJ), 중재재판(Arbitration), 특별중재재판(Special Arbitration) 중 택일하여 사건을 회부할 수 있다. 협약당사국이 명시적으로 강제관할권을 배제할 수 있는 특정분야의 사건(해양경제계획 분쟁 등)을 제외한 해양분쟁에서는 강제관할권이 적용된다.

(3) 구 성(재판관)

ITLOS는 동일국적자 중복을 배제한 재판관 21명으로 구성되는데 ITLOS 재판관은 특권, 면제, 보수면에서 국제사법재판소(ICJ) 재판관의 지위에 상응하는 예우를 받는다. 지역별로는 아시아 5명, 아프리카 5명, 중남미 4명, 서구 4명, 동구 3명이 배정되었다.

ITLOS 재판관은 지역별로 구분하여 각 지역에 배정된 재판관의 수만큼 당사국 총회에서 연기명 비밀투표로 선출한다. 의사정족수는 당사국 2/3 이상 참석이고, 선출정족수는 출석하여 투표하는 당사국의 2/3 다수 및 당사국의 과반수 득표를 한 후보자 중에서 지역별 최대득표자 순으로 결정한다.

재판관의 임기는 9년이며 연임이 가능하다. 다만 최초 선거에서의 당선자의 임기는 각 7명씩 9년, 6년 또는 3년(선거직후 유엔사무총장이 추천으로 각 당선자의 해당그룹을 결정)으로 하여 매 3년마다 7명씩 개선된다.

(4) ITLOS의 관할권과 당사자 자격

ITLOS의 관할은 i) 분쟁당사자간 합의에 의해 부탁된 사항, ii) 유엔해양법협약(특히 제11부 “심해저”) 및 기타 관련협약의 규정에 의해 관할권이 부여된 사항이다.

ITLOS의 재판당사자는 i) 유엔해양법협약의 당사국, ii) 협약 비당사국 또는 기타 실체(entities)로서 ITLOS에 관할권을 부여키로 한 주체(모든 협약당사국이 수락한 경우에 한함), iii) 심해저의 개발과 관련된 분쟁에서는 협약 제11부(심해저) 규정의 범위내에서의 기업, 개인 등이다.

(5) 국제분쟁 해결과 ITLOS의 위상

첫째, 해양분쟁을 주로 관할하는 전문적 재판기관이다. ITLOS는 유엔해양법협약의 해석과 적용에 관한 분쟁과 협약목적과 관련된 여타 국제협정의 해석이나 적용에 관한 분쟁에 대해 관할권을 갖는다.⁴⁾

둘째, 합의에 의해 관할권을 행사한다. ITLOS는 원칙적으로 분쟁당사자간의 합의가 있는 경우에 한하여 재판관할권을 행사한다. 다만, 유엔해양법협약의 “심해저”에 관한 사항 및 기타 관련협약의 규정에 의해 강제관할권이 인정된 경우는 제외한다. 유엔해양법협약은 “분쟁의 강제적 해결”이 적용되는 경우를 광범위하게 규정하고 있으며, 분쟁해결절차에 관해 분쟁당사국이 합의하지 못하는 경우에는 “중재재판”(Arbitration)에 회부하게 되어 있다. 그러나 중재재판은 재판소가 상설되어 있지 않기 때문에 ITLOS가 해양법과 관련하여 가장 영향력있는 재판기관이 될 것이다.

(6) 우리나라와의 관계

1996년 8월 1일 유엔본부에서 실시된 최초의 ITLOS 재판관 선거에서 우리나라 후보인 박춘호 교수가 1차투표에서 당선되었다.⁵⁾ 박춘호

4) 분쟁당사국이 합의하면 해양분쟁과 관련된 비해양분쟁(예: 해양경계에 영향을 미치는 섬의 영유권에 관한 분쟁)도 ITLOS에 부탁할 수 있는지는 향후 유엔해양법협약 관련규정 해석 및 ITLOS의 운영에 따라 정해질 문제이다(외무부, 1997).

5) 유엔해양법협약 102개 당사국 중 100개국이 투표에 참가하였으며, 33명의 재판관 후보가 경합하였고, 5명의 재판관이 배정된 아시아그룹에서는 8명의 후보가 경합하였다. 박춘호 후보는 당선에 필요한 최소득표수인 67표(투표한 당사국수의 2/3)보다 2표가 많은 69표를 1차투표에서 획득하여 다른 당선자 12명과 함께 제1진으로 당선되었다(외무부, 1997).

교수의 ITLOS 재판관 당선은 세계적인 권위를 갖는 국제법률기구에 우리나라가 최초로 진출한 사례이다. 박춘호 재판관은 임기 9년으로 ITLOS내의 특별환경재판부(9명)에 소속되어 있다.

8) 政府間 海洋科學委員會(IOC)¹⁾

(1) 설립 연혁²⁾

유엔교육과학문화기구(UNESCO)는 제7차 총회에서 1953~1954년도 사업계획에 자연과학 부문사업의 하나로 해양학의 연구를 포함시킨 이후 자문위원회 등을 개최하여 이 분야의 국제협력을 촉진해왔다. 그리고 제10차 총회 결의 242호에 의거, 1960년 7월 코펜하겐에서 개최된 정부간 해양연구회의는 해양과학의 종합적인 발전을 위해 종래 세분·산재되어 있던 각종 해양관계 유사기구를 통합하고, 해양학의 조사·연구를 임무로 하는 정부간 해양과학위원회(International Oceanographic Commission : IOC)의 설치를 제안하였다. 이어 같은 해 11월의 UNESCO 제11차 총회는 이 제안을 승인, IOC의 규약(Statutes : 제13차 총회시 개정)을 채택하였다. IOC는 이 결의에 의하여 설치되었으며, IOC의 사무국은 UNESCO 자연과학센터내에 있다.

IOC는 규약상으로는 유네스코 산하기구로 되어 있으나 독자적인 회원국, 정관 및 의사진행규칙을 갖고 있어 유네스코와 기능적 확립을 견지하고 있는 별개의 정부간 기구이다.

1) 본 난은 주로 다음 자료를 인용하여 작성하였다. ① 외무부, 「국제경제기구 편람」, 1994, pp.340~346, ② 해양수산부 업무자료, ③ 한국해양연구소 업무자료.

2) IOC의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : IOC, UNESCO, 1 Rue Miollis, 75732 Paris, Cedex 15, France
- 전 화 : 1 45 68 39 92
- 팩 스 : 1 40 56 93 16
- 인터넷 : <http://www.unesco.org/ioc>

(2) 목 적

IOC의 목적은 회원국의 공동활동을 통하여 해양의 자연현상 및 자원에 관한 지식을 증진하기 위하여 과학적 조사를 촉진하는 것이다. 이를 위하여 IOC는 국제협력에 의한 해양관측·조사 및 그 성과를 검토·실시하고, 국제적 프로그램을 관련 국제기구와 함께 회원국의 공동활동에 의하여 추진, 권고, 조정하여 해양의 과학적 연구성과의 공표, 보급 및 자료교환을 촉진한다. 또한 IOC는 해양과학 및 기술에 있어서의 교육·연수계획 강화에 관하여 권고를 행하고 UNESCO 해양과학프로그램의 계획 및 실시에 관하여 기술적 지도를 한다.

(3) 회 원

IOC는 유엔의 UNESCO, 식량농업기구(FAO) 등 유엔기구 전 회원국에 가입이 개방되어 있다. 1997년 12월 기준으로 회원국은 124개국이며, 북한과 중국도 이 기구에 가입하였다.

(4) 조 직

IOC는 총회(Assembly), 집행이사회(Executive Council), 사무국(Secretariat), 부속위원회(sub-commissions), 실무위원회(working committees) 및 기타 보조기관으로 구성된다. 총회는 2년마다 개최되며, 의장 1인과 부의장 4인을 둔다. 총회 부의장 4인의 관장업무는 각각 총회관계, 해양과학분야, 해양서비스, 훈련·교육 및 상호원조 분야이다. 집행이사회는 총회 의장, 총회 부의장 4명, 31개 이사국 대표로 구성되며, 매년 1회 회합하고 주요기능은 총회 결정사항의 이행, 사무

국에 대한 지시 등 주요기능을 수행한다. IOC의 사무국은 UN, UNESCO, FAO, IMO, WMO 등과 해양과학사업에 관한 사무국간위원회(ICSPRO)를 운영하여 여러 국제기구간에 연계되어 추진되는 사업을 조정하고 있다.

(5) 재 정

회원국의 분담금은 없으며 사무국 유지, 총회 개최 등에 소요되는 비용은 UNESCO의 예산에서 충당된다. 또한 UN, FAO, IMO, 세계기상기구(WMO)에서 현금형태의 지원을 하고 있다.

그러나 IOC의 사업시행에 필요한 재원을 UNESCO 등 국제기구 지원금만으로는 충당할 수 없어 1970년 3월에 사무총장은 선진각국에 호소하여 자발적인 기여금(Trust Fund)을 모아 재원의 부족을 충당하는 동시에 개도국의 해양과학 발전을 위한 장학생 연수 또는 기자재 공여 등에 사용하고 있다. 또한 지역조사사업은 대개 참가국의 재정적 협력에 의존하고 있다.

(6) 주요 활동사항

① 고유 활동

IOC는 정부간 수준에서의 해양과학 연구를 조정하고, 각 유엔기관의 활동을 통합하며, 해양과학에 관한 각종 교육·훈련 등을 실시하고 있다. IOC의 주요활동은 IOC가 그 목적으로 설치한 수 많은 보조위원회 또는 연구단에서 알 수 있는바, 그 주요한 것으로는 다음과 같은 것이 있다(()안은 설치연도의 표시).

- Working Committee on International Oceanographic Data Exchange(IODE, 1961)
- Working Committee for Training, Education and Mutual Assistance in the Marine Sciences(TEMA, 1972)
- Working Committee for the Global Investigation of Pollution in the Marine Environment(GIPME, 1975)
- Programme Group for the Southern Ocean(IOC SOC, 1967)
- Joint CCOP-IOC Working Group on Post-IODE Studies on East Asia Tectonics and Resources(SEATAR, 1975)
- Joint IOC-WMO-CPPS Working Group on the Investigations of 'EL NINO'(1977)
- Joint CCOP-IOC Working Group on South Pacific Tectonics and Resources(STAR, 1984)

② 정보보급 활동

IOC에서 발간하는 주요 자료는 다음과 같다.

- IOC 주최 각종 해양관계 국제회의 보고서
- IOC 총회 및 집행이사회 결과보고서
- IOC Technical Series
- IOC Guides and Manuals
- UNESCO Technical Papers in Marine Science

(7) 타국제기구와의 관계

IOC의 사업은 UNESCO 및 행정조정위원회 등을 통하여 유엔 체제 내의 다수기구와 협조하에 진행되고 있으며, 특히 국제과학연맹이사회

(ICSU)의 해양연구과학위원회(SCOR), FAO의 해양자문위원회(ACMRR), 세계기상기구(WMO)의 해양기상연구자문위원회(ACOMR) 및 해양자원기술위원회(ECOR)는 IOC의 자문기관으로 되어 있다.

(8) 우리나라와의 관계

우리나라는 1961년 7월 12일 IOC에 정식 가입하였으며,³⁾ 같은 해 10월 이 기구의 제1차 총회에 참석한 이래 1997년 제19차 총회까지 대표단을 파견·참석하여 왔다. IOC의 국내위원회로 한국해양과학위원회(Korea Oceanographic Commission)가 설치되어 활동하고 있다.⁴⁾ 1998년중에는 국내 연구기관이 IOC와 공동워크숍을 개최한다.⁵⁾

3) 북한은 1978년 10월 31일 IOC 회원국이 되었음.

4) 우리나라 정부의 IOC 담당부서는 해양수산부의 해양개발과이다.

5) IOC와 한국해양수산개발원이 '유엔 해양의 해'(1998 International Year of the Ocean)를 기념하여 1998년 4월 16일부터 18일까지 '연안역 통합관리 국제워크숍'을 서울에서 공동개최한다.

9) 國際水路機構(IHO)¹⁾

(1) 설립 연혁

1919년 6월, 19개국 대표가 참여한 가운데 영국 런던에서 개최된 國際水路會議는 각국의 수로관계 당국간의 효과적이고 지속적인 협력을 확보하기 위하여 國際水路局을 상설기관으로 창설할 것을 결의하였다. 그리고 美·英·佛 3개국의 水路部長을 위원으로 하는 위원회를 설치하여 水路局 창설에 필요한 조치를 위임하였다. 이 위원회가 작성한 국제수로국 규약안 및 관계 협정안에 따라 현 國際水路機構의 전신인 國際水路局(International Hydrographic Bureau : IHB)이 1921년 6월 21일에 정식으로 발족하고, 그 본부를 지리적 위치를 고려하여 모나코에 설치하였다. 또한 제9차 국제수로회의(1967. 4. 18~5. 3, 모나코)는 全文 23개조로 된 國際水路機構協約(Convention on the International Hydrographic Organization)을 채택하고, 기존의 국제수로국을 개편하여 그 때까지 명확하지 않았던 기구의 성격을 정부간 기구로 분명히 하였다. 동시에 국제수로기구의 법인격 및 회원국 영역내에서의 특권, 면제에 관한 규정을 두었다. 이 협약은 1957년 12월 31일까지 당시 국제수로국에 가입되어 있던 41개국 가운데 39개국이 서명하여 1970년 9월 22일 발효되었다. 이에 따라 종래의 국제수로국은 국제수로기구(International Hydrographic Organization)로 새로 발족하게 되었다.

1) IHO의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 7, Avenue President J. F. Kennedy B. P. 445, MC 98011 Monaco
- 전 화 : (33 93) 50 65 87
- 인터넷 : <http://www.iho.shom.fr>

(2) 목적 및 기능

① 목적

수로부문에 있어서의 각 해사기관간의 항구적인 협력체를 구성하고 모든 해상에서의 항해의 안전을 기하는 동시에 이를 간이화하는데 상호 협력하며, 수로학의 발전과 수로관계자료 작성의 통일화를 위하여 상호 조정하는 것을 주요 목적으로 하고 있다. 구체적으로 이같은 목적을 달성하기 위해서 IHO는 다음과 같은 업무를 수행한다. i) 국가 수로국의 업무활동 조정, ii) 회원국이 간행한 해도 및 항해서지의 국제적 표준화, iii) 수로측량의 효율적 수행을 위한 각종 기술기준의 채택, iv) 해양조사 및 수로업무의 과학화 및 기술의 개발 등이다.

② 기능

이 기구는 자문적이고 순수히 기술적인 성격을 가지고 있으며, 기구의 구체적 기능은 다음과 같다.

i) 표준화 조정 : IHO의 설립목적의 하나로 회원국이 간행한 해도 및 항해서지의 국제적 통일을 위하여 분과위원회 및 실무반 작업을 수행한다. 수로측량기준, 수로측량사 자격기준, 국제해도 성능기준 등을 제정한다.

ii) 기술지원 : IHO는 개발도상국의 수로측량능력의 향상을 위하여 기술자문을 수행한다. 그리고 효율적인 해양·수로업무를 위하여 당사국 간 협정의 체결을 권고한다. 타국제기구와 협력하여 회원국에 해양조사 및 수로기술의 개발을 권고한다.

iii) 대양해저지형도(GEBCO) 제작 : IHO는 정부간 해양과학위원회와 협력하여 GEBCO를 종이 및 디지털로 간행하여 해양학 발전에 기여한다. 그리고 디지털 수심자료를 체계적으로 관리하기 위하여 미국

국립지리물리센터에 IHO 디지털 수심자료센터를 설치하였다.

(3) 회 원

IHO에 가입한 회원은 1997년말 기준 64개국이다. IHO의 가입절차와 탈퇴요건은 다음과 같다.

국제수로기구협약 채택 당시 국제수로국 사업에 참가하고 있던 정부는 비준 또는 승인에 관한 유보없이 서명을 하거나, 비준 또는 승인을 조건으로 서명한 후 비준서 또는 승인서를 기탁함으로써 협약당사국이 될 수 있었다. 협약의 효력발생 이후에는 회원국의 지위가 모든 해운국에 개방되어 있는바, 각국이 보유하는 선박톤수를 명시하여 모나코 정부에 가입신청을 하여 회원국 정부의 3분의 2 이상의 승인을 받아야 한다. 회원국이 부담금의 납부를 2년간 연체하는 경우에는 미불한 분담금을 납부할 때까지 자격이 정지된다.

회원국은 협약의 효력발생일부터 5년이 경과한 후, 적어도 1년전에 모나코 정부에 통고하고, 통고가 접수된 1년 후에 탈퇴할 수 있다. 탈퇴의 효력은 통고의 기간이 만료된 다음해 1월 1일에 발생한다. 탈퇴국은 기구에 대한 자국의 채무가 탈퇴전에 변제되어 있지 않은 경우에는 그 채무가 완납할 때까지 다시 가입할 수 없다.

(4) 조 직

① 국제수로회의

국제수로회의(International Hydrographic Conference)는 5년마다 모나코에서 개최된다. 회의는 사무국의 사업에 관한 보고를 심사하고, 사전에 준비된 의사일정에 따라 토의한다. 각 회원국은 이사의 선임을

제외한 기타 모든 사항에 관하여는 1개의 투표권만을 보유한다. 회의에서의 모든 결정은 이사 선임의 경우를 제외하고는 회의에 출석한 정부 대표의 단순과반수에 의한 의결로서 행해진다. 이사 선임에 있어서의 회원국의 투표권은 각국의 보유선박 총톤수의 비율에 따른 분담금 비율에 따라 할당된다. 이에 따라 각 회원국은 2개의 투표권을 보유하며, 10만톤 이상의 선박(해군 및 상선)을 보유한 회원국은 등급에 따라 1 내지 3의 추가투표권을 갖는다.

회의에서 채택된 결의는 법적 구속력을 갖지는 않으며, 다만 각국내 기관에 의하여 실시되도록 권고할 국제적 표준을 정하는 것 뿐이다. 정기회의 외에 회원국 정부 또는 사무국의 요청에 의하여 회원국 정부의 과반수에 의한 승인을 얻을 경우 임시회의를 개최할 수 있다.

국제수로회의에서는 회계위원회가 설치되어 기구의 회계관리의 감독을 행한다. 회계위원회는 각회원국 정부에서 파견되는 각 1명의 대표자로 구성되며, 총회의 회기중이나 또는 필요한 경우 수시 임시회의로 회합한다. 그 밖의 회의는 각종의 기술적 문제를 토의하는 위원회를 구성한다.

② 이사회

이사회(Directing Committee)는 국적이 다른 3명의 이사로 구성되며, 그 가운데 1명이 이사장이 되어 기구를 대표한다. 이사 및 이사장은 국제수로회의에서 비밀투표에 의하여 선출된다. 이사의 임기는 5년이며 재선이 가능하다. 1988년도 18차 IHO 총회는 이사장 및 이사 선거방식을 종전의 일괄선거에서 이사장 및 기타 이사 분리방식으로 변경할 것을 결정한 바 있다(현재 각 위원회의 동의접수 중). 이사회는 협약 및 총회가 결정한 지시에 따라 사무국을 운영한다. 이사회는 통상 주 2회 회합한다. 각 이사는 이사회의 결의에 따라 사무국 업무의 하나

또는 둘 이상의 부문을 담당하도록 특별히 지명된다. 이들 부문에 관한 중요문서는 전체 이사회에서 심의한다.

③ 국제수로국

국제수로국(International Hydrographic Bureau)은 기구의 사무국으로서 이사회에 의하여 운영되며, 기구가 필요로 하는 기술직원 및 사무직원으로 구성된다. 종래의 ‘국제수로국’이란 명칭은 국제기구의 동사무국에 대하여 활용되었으나, 신탁약 발효 이후에는 이 명칭을 기구의 사무국에 대하여서만 사용하고 있다.

(5) 재 정

① 재정

첫째, 회원국 정부가 자국이 보유하는 선박톤수를 기초로 설정된 등급에 따라 납부하는 분산예치 분담금과 둘째, 기부금, 보조금, 기타 재원이 있다(단, 이 경우에는 회계위원회의 승인을 얻을 것을 조건으로 한다). 기구의 예산은 이사회가 작성하여 회계위원회가 검토한 후 국제수로회의에서 승인한다.

② 회원국의 분담비용

회원국은 회계규칙 제4조에 의하여 1단위 1,781.23SDR의 지분 2단위를 분담하도록 하였다. 그러나 1996년부터는 이같은 규정을 변경하여 프랑으로 분담하도록 하였다. 보유선의 비중이 총톤 100톤 이상 선박의 총톤수 합계가 10만톤을 초과하는 회원국은 전기액과 동액의 지분을 정해진 등급별로 추가 분담한다. 회계규칙은 통상회의에 앞서 각 회원국이 그 보유선박의 총톤수를 보고할 것을 규정하고 있다. 이와 같

이 보고된 톤수는 다음 5년간 분담액 결정의 기초가 된다. 기구의 자금은 이사회가 관리한다. 우리나라는 분담금으로 1996년에 310,800프랑(6,000만원)을 납부하였다.

(6) 주요 활동사항

① 규범제정 활동

기구는 1919년 이후 1929년 임시회의를 포함하여 모두 13차례의 국제수로회의를 모나코에서 개최하였다. 이들 회의에서는 수로문제에 대한 전반적인 연구 및 결의가 행하여졌는데, 이 가운데 가장 중요한 것으로는 국제수로국 규약 및 신기구 협약, 해도, 수로지, 등대표, 수로통보, 수로측량, 대양수심도의 작성 등에 관한 것이다.

② 정보보급(간행물)

IHO에서 발간하는 자료는 다음과 같다.

- Resolutions of the IHO
- International Hydrographic Review
- Recommendations Concerning Mariners Routing Guides
- Correction of Echo Soundings
- Limits of Oceans and Seas
- Precise Positioning Systems for Hydrographic Surveying
- International Hydrographic Bulletin
- Conference Proceedings
- IHO Yearbook
- Hydrographic Dictionary
- Doubtful Hydrographic Data

• Information Concerning Recent Bathymetric Data

(7) 우리나라와의 관계

우리나라 정부는 1957년 1월 1일자로 현 기구의 전신인 국제수로국(IHB)에 정식으로 가입하였다. 가입 초기에는 해군에서 관련 업무를 담당하다가 1963년 10월부터는 교통부 수로국으로 이관되었다. 그리고 1996년 5월에 교통부 수로국이 해양수산부로 이관됨에 따라 현재는 이 업무를 국립해양조사원에서 담당하고 있다.

우리나라는 IHO에 가입한 이후에 이 기구의 활동에 적극 참여하고 있다. 즉, 1962년 제8차 총회 이후 이 기구의 회의에 계속 참석하고 있으며, 1997년 4월에 개최된 제15차 총회에는 우리나라의 조세연 국립해양조사원장 등 4명의 대표가 참석하였다. 제15차 총회에서 우리나라는 동해표기 문제에 대하여 우리나라의 주장을 강력하게 표시하였다. 한편 1973년부터 2년간 당시 교통부 수로국 직원 1명이 IHO에 과장으로 근무한 바 있다.

10) 國際海事衛星機構(INMARSAT)¹⁾

(1) 설립 연혁

1965년 최초의 상업위성 'Early Bird'의 성공으로 많은 해양국가들은 새로운 위성시스템을 전세계의 해상(선박)통신에 이용할 수 있는 방법을 모색하게 되었다. 이에 따라 1973년 IMCO(정부간해사자문기구, 현재의 IMO)는 국제해사위성 통신시스템 구축에 대한 원칙을 결정할 국제회의를 개최할 것을 결의하고, 1975년부터 1976년에 걸쳐 국제회의를 개최하고 국제해사위성에 관한 국제협약 및 기구의 운영에 관한 협정을 채택하였다.

이같은 2개 협약이 1979년 7월 16일 발효하게 됨에 따라 1979년 영국 런던에서 국제해사위성기구(International Maritime Satellite Organization : INMARSAT)가 공식 출범하게 되었으며, 1982년 2월 1일부터 INMARSAT-A 시스템 서비스를 시작하여 전천후 해상통신을 가능케 하였다.²⁾

1) 국제해사위성기구(INMARSAT)의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Gavin Trevitt, Inmarsat 40 Melton Street, London NW1 2EQ, U.K.
- 전 화 : (441) 071 387-9080
- 팩 스 : (441) 071 387-2115
- 인터넷 : <http://www.inmarsat.org>
- 우리나라의 관련 정부부서로는 해양수산부의 안전정책과 등이 있음.

2) 이와 같이 위성통신시스템을 국제적인 기구에 의하여 공동으로 설립·운영하게 된 것은 유엔 총회결의안 및 우주탐험 및 이용에 관한 국제조약의 '위성통신은 차별없이 가능한 모든 국가가 이용할 수 있어야 한다' 및 '우주는 모든 국가를 위하여 이용되어야 한다'는 원칙에 따른 것이다. 국제해사위성기구는 1982년 INMARSAT-A 시스템의 운영을 시작한 이후 보다 저렴하고 효과적이며 효율적인 서비스에 대한 욕구를 충족시키기 위하여 현재 5개 종류의 시스템(INMARSAT-A, C, M, B, E)을 운영하고 있다.

(2) 목 적

이 기구는 해상에서 운항중인 선박과 육지, 선박과 선박간의 통신을 위성방식으로 운용하고 선박의 인명안전과 재난방지를 도모하며 해사 공중통신서비스의 개선 등을 목적으로 하고 있다.

(3) 회 원

모든 국가는 서명·비준, 또는 가입에 의하여 본기구에 가입할 수 있다. 가입에는 운용협정의 서명이 필수적이며, INMARSAT협약 및 운용협정에 대하여 어떤 유보도 할 수 없다. 가입국이나 서명자는 가입서의 기탁자인 IMO 사무총장에게 서면으로 통보함으로써 언제든지 본기구로부터 탈퇴할 수 있으며, 탈퇴의 효력은 탈퇴서가 접수된 날로부터 3개월 후에 발생한다. 단, 투자분담금에 대한 책임을 완결하여야 한다. 가입국이 협정의 의무를 이행하지 못할 경우 총회는 해당국가의 회원자격을 종료시킬 수 있다. 이 결정은 즉시 효력을 발생한다.

(4) 조 직

① 총회

총회(Assembly)는 모든 당사국으로 구성되며 통상 2년에 1회 소집되고 기구의 활동·목적·일반정책 및 장기계획을 수립하며 이에 관한 의견을 이사회에 표명하거나 권고한다.

② 이사회

이사회(Council)는 투자율에 의거한 18개 국가 및 개발도상국의 이

익을 적절히 고려한 지역 배분에 의한 4개 서명자 등 22개 이사로 구성되며, 매년 3회 이상 개최된다. 이사회는 경제적이고 효과적인 위성 시스템 운영에 관한 정책방침결정과 예산심의 기능을 가지고 있으며, 각 이사국은 자국의 투자분에 비례한 투표권을 갖고 있다. 이사국 및 투자율 현황은 〈표-1〉과 같다.

〈표-1〉 INMARSAT 이사국 및 투자율 현황 단위 : %

구분	국 가 명	투자분담률	구분	국 가 명	투자분담률
일 반 대 표 (18)	USA	23.03917	일 반 대 표 (18)	Canada	2.24755
	UK	11.56830		Denmark	2.19358
	Norway	10.52428		Switzerland/Sweden/	2.11236
	Japan	9.04852		Finland/Iceland	
	France/Monaco	5.34889		Brazil/Portugal/Peru	2.07418
	Russia/Bulgaria/Czech	4.53619		/Cuba	
	Netherlands/Belgium	4.38321		Singapore	2.04140
	Germany/Poland	4.04989		Spain/Columbia	1.51881
	Australia/Korea/India	3.06636		지역	
	Greece	2.63290		China	0.58240
	Italy	2.45643		대표	
	Saudi Arabia/Kuwait/	2.34467		Argentina	0.25256
	UAE/Bahrain/Qatar/			Nigeria	0.15344
	Oman			Turkey	0.14156
				(4)	

주 : 우리나라의 구체적인 INMARSAT 투자액은 약 120억원(투자율 1.72%)임.

③ 사무국

사무국(Directorate)은 기구의 법적 대표기관이며, 사업을 집행하는 기능을 지닌다. 이사회의 감독 및 사무총장의 지휘 아래 36개국 230명으로 구성되어 있으며, 소재지는 영국 런던이다.

(5) 재 정

서비스 제공에 의한 우주부분(space segment) 사용료의 수익과 투자 부담률에 의한 서명당사자의 투자액으로 기구 운영에 필요한 자금을 조달한다. 각 서명당사자가 부담하는 투자액에 대하여는 자본사용에 대하여 연 14%의 보상을 받도록 규약되어 있다.

- i) INMARSAT 위성통신서비스 시스템 구축 및 유지에 필요한 모든 직접비, 간접비 및 임대료
- ii) 기구의 운영, 유지 및 경영에 필요한 경비
- iii) INMARSAT 활동에 의한 손해보상금

(6) 주요 활동

① 운용활동

INMARSAT는 기구의 설립목적 달성을 위하여 대서양, 인도양 및 태평양 상공의 통신위성과 이의 유지보수 및 업무감독을 담당하는 운용통제센터(OCC), 회선할당 및 해안지구국의 업무감독을 위한 3개의 網조정지구국(NCS) 및 22개 해안지구국으로 구성된 통신망을 운영하고 있다. 또한 INMARSAT 통신망을 이용하는 선박지구국(Ship Earth Station : SES)은 1982년 2월 INMARSAT 위성운용 개시 당시 1,254척이던 것이 매년 50% 이상 증가율을 보여 1996년 12월말에는 4만 3,929척으로 증가하였다. 선박지구국뿐 아니라 육상지구국은 3만 7,439개, 항공지구국은 1,200개가 가입하였다.

② 정보보급 활동

INMARSAT의 간행물은 다음과 같다.

i) Ocean Voice(계간) ii) Corporate Brochures, News Releases 등

(7) 우리나라와의 관계

우리나라는 국제해사 통신분야에서의 기득권 확보와 해상운송의 국제 경쟁력 강화 등을 위하여 1983년 7월 INMARSAT에 가입하기로 기본 방침을 결정한 후 당시 체신부(정보통신부)와 해운항만청(해양수산부) 등 관계기관간의 협의를 거쳐 가입절차를 추진하여 비준서를 1985년 8월 21일 IMO에 기탁한 후 회원국이 되었다. 이 기구의 운영협정 서명자로는 한국전기통신공사(현 한국통신 : 무선사업본부에서 업무담당)가 지정되었으며, 우리나라 선박도 1997년 11월 현재 763척이 선박지구국으로 등록되어 있다. 우리나라는 1985년의 제4차 정기총회 이후 정기총회, 특별총회, 전문가회의 등에 참가해 오고 있다. 특히, 1993년 10월의 제9차 총회에서 우리나라는 부의장국으로 선임되어 활동하였다. 한편 한국통신에서는 직접 서비스로 INMARSAT-A, C와 중계서비스로 INMARSAT-B, M, Mini-M 서비스를 제공하고 있다.

11) 國際航路標識協會(IALA)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제항로표지협회(International Association of Lighthouse Authorities : IALA)²⁾는 1957년 7월 1일에 설립되었고, 협회 규칙이 1965년 로마에서 채택된 후 1994년에 제14차 회의에서 개정되었다.

(2) 목 적

국제항로표지협회의 설립목적은 다음 세가지로 분류할 수 있다. i) 회원 상호간의 협력과 지원 촉진, ii) 특정 문제연구를 위한 기술위원회 및 실무단 구성과 적절한 권고와 표준 제정, iii) 최근 개발한 새로운 기술정보를 정기적으로 수집하여 회원국에 배포하는 것 등이다.

(3) 회원국

IALA 회원은 83개 국가회원, 27개 준회원, 58개 산업회원 및 38명의 명예회원으로 구성되어 있다. 회원은 주로 각국의 항로표지 담당기관, 항로표지업무 관련기관, 항로표지장비 제조회사 및 전문가 등이다.

1) IALA는 주로 다음 자료를 인용하여 작성하였다. ① *Fairplay Book of International Organisations*, 1990, pp.14~15, ② IALA Brochure, 1997, ③ 해양수산업 업무자료.

2) IALA의 주소는 다음과 같다.

- 주소 : 20ter, rue Schapper, 78100 Saint Germain en Laye, France
- 전화 : +33 1 34 51 70 01
- 팩스 : +33 1 34 51 82 05

(4) 조직·재정

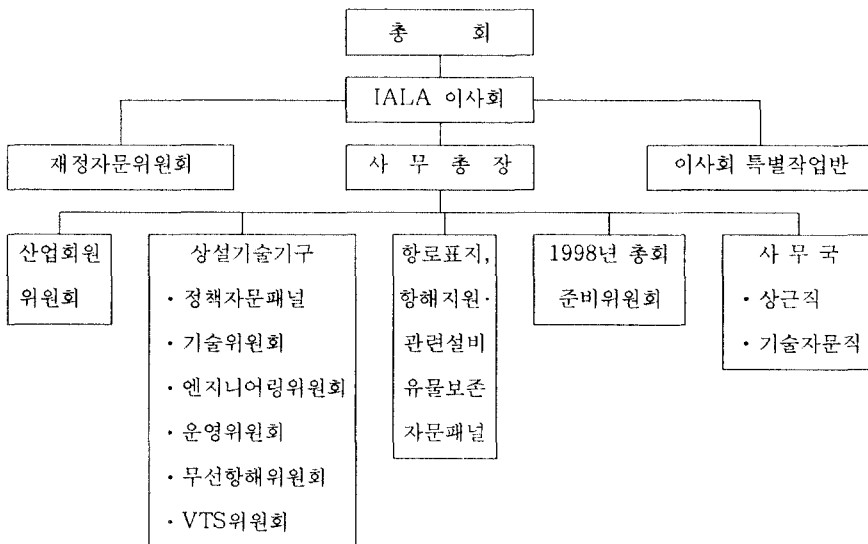
IALA의 조직은 총회(General Assembly), 이사회(IALA Council), 위원회(Committees) 및 사무총장(Secretary General)이 있다. 총회는 4년 이내에 한 번씩 개최되며, 1998년에는 6월 9일부터 19일까지 독일의 함부르크에서 열린다. 사무총장은 총회에서 선출되며, 사무국은 기술·정보교환의 본부역할을 한다.

IALA는 항로표지관련 기술업무를 취급하기 위해 5개 기술위원회(Technical Committees)를 운영하고 있다(〈그림-1〉 참조).

IALA의 재정은 회원의 분담금(Subscription), 찬조금 그리고 외부

〈그림-1〉

IALA 조직도



자료 : IALA, 1997.

기부금으로 충당된다.³⁾

(5) 주요 활동

① 주요 활동

위성을 이용한 항해기술이 발달되어 있어도 선박 승무원들은 아직도 연안에 위치한 항로표지에 크게 의존하고 있어서 IALA 소속 전문가들의 역할이 중요하다.

IALA의 부속위원회들은 항해에 도움을 주는 극초단파, 주파수, 광도, 부표조정의 통일, 부표장치 설치, 무선허해체제 등의 연구를 하고 있다. 최근에는 유럽의 무선표지 사용계획과 레이콘(racon) 관련기술을 개발하고 VTS의 환경영향과 법적문제 등을 연구하였다.

② 정보보급

IALA는 권고, 실무노트, 지침서, 보고서, 사전류 등을 발간하는데, 주요 간행물은 다음과 같다.

- IALA Bulletin
- International Dictionary of Aids to Marine Navigation
- IALA Maritime Buoyage System
- VTS Manual
- World VTS Guide
- IALA Guide to the Availability and Reliability of Aids of Navigation

3) *Constitution of IALA*, Article 10(Funding).

회원의 연회비는 프랑스 통화기준으로 각각 국가회원 57,500프랑, 준회원 11,000프랑, 산업계회원 24,000프랑이다.

(6) 우리나라와의 관계

우리나라는 1962년 9월 19일 교통부가 국가회원으로 가입하였으며,⁴⁾ 1975년 제9차 총회(8.3~8.14, 오타와)에 교통부 수로국장이 처음으로 참석하였다. 이후 수차례에 걸쳐 총회에 참석하여 왔으며, 이 회의 결과 보고서 및 회의에서 소개된 새로운 기술을 도입하여 항로표지업무의 선진화에 크게 이바지하였다.⁵⁾ 특히 1998년도 총회에서는 우리나라 대표가 장기곶등대 박물관에 관해 발표할 예정이다.

4) (주)대기해양, (주)코슬라엔지니어링이 산업회원으로 가입하였다. 북한도 IALA에 국가회원으로 가입하였다.

5) 우리나라의 IALA 관련 정부부서로서는 해양수산부 항로표지과 등이 있다.

12) 國際常設航海協會(PIANC)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제상설항해협회(Permanent International Association of Navigation Congress : PIANC)²⁾는 1885년 프랑스 파리에서 내륙항만협회(Inland Navigation Congress)와 대양항해협회(Ocean Navigation Congress)가 합병하여 창설되었다.

(2) 목 적

- i) 각종 수로, 내외해의 항구의 유지, 건설, 개선, 고안을 발전시킨다.
- ii) 해양분야에 관한 주제와 지식을 수집하고 발표한다.
- iii) 회원국간에 상호협조할 수 있도록 국제협회를 조직한다.

(3) 회원국

PIANC는 정부회원과 개인회원으로 구성되었으며, 정부회원은 우리나라를 비롯하여 일본·독일 등 모두 70개국이다.

1) ① 외무부, 「국제기구 편람」, 1994, pp.366~369, ② *Fairplay Book of International Organisations*, 1990, p.57.

2) PIANC의 주소는 다음과 같다.

- 주소 : Residence Palace, rue de la Loi, 1040 Brussels, Belgium
- 전화 : 32 02 733 96 70
- 팩스 : 02 736 08 04

(4) 조 직

4년마다 총회(Congress)가 열리고, 매년 상설국제위원회(Permanent International Commission)가 개최되는데, 집행위원회(Executive Committee)는 상설국제위원으로 구성된다.

(5) 재 정

PIANC는 운영재원을 정부의 보조비, 회비 및 간행물 판매비로 충당한다. 연간 예산액은 5,225,000벨기에프랑이다.

(6) 주요 활동

海波에 관한 연구, 항해 스포츠, 준설을 요하는 토지의 분류, 암석 기타 항해에 지장을 주는 방해물의 제거, 준설과 준설을 요하는 토지의 지정에 따르는 환경적인 영향 연구 등의 활동을 한다. PIANC는 1972년까지 22차례 모였으며, 1973년에는 캐나다의 오타와에서 모였다. 한편 PIANC에서 발간하는 간행물은 다음과 같다.

- Bulletin of the PIANC
- Congress Technical Papers
- Congress Proceedings
- Illustrated Technical Dictionary

(7) 우리나라와의 관계

우리나라는 1960년 9월 미국의 볼티모어에서 개최된 총회에 駐美무

관 외 1명을 파견하였고, 같은 해 건설부장관이 정부대표회원으로 가입하였다. 1965년 스톡홀름의 제21차 총회와 1969년 프랑스 파리의 제22차 총회에는 현지 공관원이 참석하였으며, 그 후에는 적극적인 참여는 하지 못하고 있다. 1972년 2월에는 PIANC 관련업무가 교통부로 이관되었다. 북한은 PIANC에 아직 가입하지 않았다.

13) 國際油類污染補償基金(IOPC Fund)¹⁾

(1) 설립 연혁

1967년 3월 영국 남부 해안에서 油槽船 토리 캐년(Torrey Canyon) 號의 좌초사고가 발생하였다. 이같은 대형 油槽船 汚染事故에 자극을 받은 세계 각국은 유조선에서 발생한 유탁손해에 대한 국제적인 책임 및 배상체제의 정립 필요성을 절감하게 되었다. 1969년에 國際海事機構(IMO)에서 제정한 ‘油類污染損害에 대한 民事責任協約(1969 CLC)’은 이같은 국제사회의 염원을 담은 첫번째 노력의 결실이었다. 이 협약은 海難事故 피해자를 보호하기 위하여 전통적인 海事法 체제에서 인정되던 과실책임원칙을 포기하고 嚴格責任(strict liability)주의를 채택하였다. 또 船舶所有者의 책임 이행을 담보하는 수단으로 強制保險制度를 도입하였다.

그러나 이 협약에서 규정한 船舶所有者의 責任限度로는 피해자에 대한 충분한 배상을 하기에는 부족하였다. 油類污染事故의 피해가 대형화하는 경우 피해자가 충분한 보상을 받을 수 없기 때문이다. 이에 따라 IMO는 船舶所有者의 배상한도를 넘는 손해에 대하여 추가적인 배상을 위해 ‘1971년 國際油類污染損害補償基金協約(1971 Fund)’을 채택하였다. 1969 CLC는 1975년에, 1971 Fund는 1978년에 각각 발효되었으며, 國際基金協約을 관리하는 기구로서 國際油類污染補償基金(Interna-

1) IOPC Fund의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom
- 전 화 : 171-582 2606
- 팩 스 : 171-735 0326
- 인터넷 : <http://www.iopcfund.co.uk>
- 우리나라의 IOPC Fund 관련 정부부서는 해양수산부 해양방재과임.

tional Oil Pollution Compensation Fund : IOPC Fund)이 1978년 10월에 英國 런던에서 설립되었다.²⁾

한편 1969 CLC와 1971 Fund 협약의 1992년 改正議定書가 1996년 5월 30일 발효함에 따라 유류오염손해보상에 관한 國際基金은 사실상 2개 존재하게 되었다. 그러나 1992년 改正議定書의 가입국이 늘어남에 따라 이같은 양존체제는 향후 1992 IOPC Fund로 단일화될 것으로 보인다. 즉, 1996년 6월에 개최되었던 IOPC Fund 임시총회에서는 단일 사무국에서 보상관련업무를 처리하기로 방침을 정하였다. 이에 따라 1971년 기금협약과 1992년 기금협약은 공동으로 사무국을 운영하기로 하였으며, 사무국도 당분간 1971년 사무국을 사용하기로 결정하였다. 또한 1971년 기금협약의 사무국장이 1992년 기금협약의 사무국장을 겸임하기로 하였다. 그러나 1992년 기금협약 총회와 제1차 임시회기에서는 1971년 협약의 잠정기간이 끝나는 1998년 5월 16일 이후에는 1992년 기금협약 사무국을 설치하기로 결정하였다. 그리고 이 사무국에서는 지금의 형태와는 정반대로 1992년 기금협약 사무국에서 1971년 기금협약의 이행과 관련된 업무를 처리하기로 하였다.

(2) 목적·기능

IOPC Fund는 유류오염사고에 대하여 추가적인 보상을 위하여 설립된 국제기구이다. 기구유지에 소요되는 일반경상비와 각 클레임에 대한 보상기금은 가입회원국의 화주에게서 각출된다. IOPC Fund의 구체적

-
- 2) 한편 1971년 국제기금협약의 발효에 따라 설립된 IOPC Fund 외에 1992년 개정의정서의 발효에 따라 이것과는 성격이 다른 유류오염보상기금이 존재하게 되었다. 그러나 두 기금은 보상액에서 차이가 있을 뿐 운영형태에서는 큰 차이가 없으므로 이 자료에서는 2개의 기금을 하나로 취급하였다. 다만, 필요한 경우에는 각각 나누어 설명하는 방식을 취하였다.

인 설립목적은 다음과 같다.

i) 민사책임협약에 의하여 부여되는 보호가 불충분한 부분의 오염손해에 대하여 보상을 제공한다.

ii) 민사책임협약에 의하여 선박소유자에게 부과되는 추가적인 재정적 부담에 대하여 선박소유자를 구제한다. 다만, 그 구제는 해상안전과 해양환경보호를 위해 제정된 협약을 충실히 이행한 경우에 한한다.³⁾

iii) 기타 민사책임협약에서 규정한 목적을 실현하는데 있다.

이같은 기금은 각 당사국에 있어서 그 국가의 법률에 의거하여 권리와 의무를 가질 능력이 있고, 또한 그 국가 법원의 법적절차에 있어서 당사자 능력이 있는 법인으로 인정된다. 또한 각 당사국은 기금의 관재인을 기금의 법적 대표자로서 인정하여야 한다.

IOPC Fund의 주요 기능은 유류오염사고가 발생하여 선박소유자의 책임한도가 초과하는 경우 등에 있어 피해자의 유류오염피해보상 청구의 접수·사정 및 보상금의 지급과 화주의 국제기금 분담금의 청구, 수령, 관리 등이다.

(3) 회원국

1978년 10월, 1971년 기금협약이 발효될 당시 회원국은 14개 국가이었다. 그 후 회원국이 꾸준히 증가하여 1995년말에는 66개국으로 늘어났다. 1996년에는 6개국이 추가로 가입하였다. 즉, 모리타니아, 통가, 바레인, 스위스, 뉴질랜드, 모잠비크 등이 가입함에 따라 IOPC Fund 회원국은 모두 72개국이었다. 그러나 1992년 기금협약이 발효함에 따라 향후 1971년 기금협약의 가입국은 급증하지 않을 것으로

3) 이 조항은 선박소유자가 유류오염 확산을 방지하기 위하여 지출한 비용을 보전하는 이른바 롤백제도에 관한 것으로 1992년 개정의정서에서는 폐지되었다.

전망된다. 1971년 기금협약의 가입을 준비하고 있던 많은 국가들이 이를 포기하고, 대신에 새롭게 발효된 1992년 기금협약을 비준하기 위해 국내 입법절차를 서두르고 있는 것으로 나타나고 있기 때문이다.

한편 1992년 기금협약은 9개국이 가입함에 따라 1996년 5월 30일에 발효되었다. 1997년 10월말 현재 1992년 기금협약의 가입국은 15개국이다. 처음 발효 당시보다 6개국이 추가로 가입한 것이다. 1971년 기금협약의 가입국 가운데 캐나다, 한국, 튀니지, 모로코, 벨기에, 가나 등이 1992년 기금협약에 새로 비준하였거나 앞으로 비준할 것으로 예상되고 있다. 그리고 이들 국가들 이외에 나머지 국가들도 가까운 장래에 1992년 기금협약의 가입국이 될 것으로 보인다.

〈표-1〉 1992년 基金協約 加入國 현황(1997. 10월말 현재)

가 입 국	가입문서 기탁국
호주, 그리스, 노르웨이, 덴마크, 일본, 오만, 핀란드, 라이베리아, 스웨덴, 프랑스, 마셜군도, 영국, 독일, 멕시코, 바레인	한국, 모나코, 네덜란드, 스페인, 튀니지, 바하마, 아일랜드, 사이프러스

자료 : IOPC Fund, 1997.

1992년 기금협약은 1969년 민사책임협약이나 1971년 기금협약의 강제적인 폐지를 규정한 조항을 두고 있다. 1992년 기금협약의 가입국 또는 가입문서를 기탁한 국가의 충분담유의 합계가 7억 5,000만톤에 해당하는 경우가 이에 해당한다. 이러한 규정에 따라 1996년 11월 네덜란드가 1992년 기금협약에 가입할 당시 이같은 강제폐기조항이 충족되었다. 이 결과 1992년 기금협약에 가입하였거나 승인·비준한 국가는 1992년 기금협약이 자국에 경과기간이 도래하지 않아 발효되지 않은 경우라 하더라도 1969년 및 1971년 기금협약에서 1997년 5월 15일까지 탈퇴하여야 한다. 이러한 폐기는 문서를 기탁한 날부터 12개월이 경

과하면 효력이 인정된다. 현재 이같은 국가는 1969년 및 1971년 기금협약이라는 구체제(old regime)와 1992년 기금협약의 새로운 체제에 속해 있다. 그러나 1998년 5월 16일부터는 이같은 양체제에 속하는 국가는 더 이상 있을 수 없다. 한편 國際基金協約의 가입국 이외에도 현재 기금협약에는 다수의 옵서버 국가가 있다. 이들 국가는 1971년 기금협약 총회에서 그 지위가 인정된 바 있으며, 1996년 6월 1992년 기금협약 총회에서 1992년 기금의 유대감을 증진시키기 위하여 이들 국가가 옵서버 국가로 그대로 인정되었다. 국제기금협약의 옵서버 국가는 아르헨티나, 에콰도르, 파나마, 브라질, 칠레, 북한 등 모두 16개국이다. 국제기금 사무국에서는 현재 가입국 수를 증대시키기 위해 다양한 활동을 전개하고 있다. 이같은 목적을 달성하기 위하여 국제기금 사무국장은 그리스, 파나마, 필리핀, 남아프리카 공화국, 태국 등에서 열린 지역세미나에 참석하여 국제기금협약의 가입 필요성에 대해 역설하였다. 이와 함께 사무국의 직원들도 국제기금의 운영이나 유류오염손해보상에 관한 각종 지역세미나, 워크숍, 회의 등에 참석하여 활동하고 있다. 이러한 활동 이외에도 국제기금 사무국은 협약 비가입국의 요청에 의하여 이들 국가가 협약을 비준하고 이행하는데 필요한 국내입법작업을 지원하는 역할도 수행한다.

(4) 조 직

IOPC Fund의 조직으로는 총회(Assembly), 집행위원회(Executive Committee), 사무국(Secretariat)이 있다.

① 총회

IOPC Fund 총회는 기금협약 당사국 전체로 구성되며, 매년 1회 정

기총회와 필요시에 임시총회를 개최하며, 자체 절차규칙 등을 정하고 예산 및 연례분담금을 결정하는 기능을 수행한다.

② 집행위원회

IOPC Fund 집행위원회는 당사국 3분 1의 범위안에서 총회에서 선출된 회원국으로 구성된다. 그 구성국의 수는 7개국 이상, 15개국 미만이어야 한다. 1997년 10월에 개최된 제20차 총회에서는 다음과 같이 15개국의 집행위원회 구성국을 선출하였다. 즉, 프랑스, 인도, 이탈리아, 일본, 네덜란드, 한국, 영국, 알제리아, 벨기에, 콜롬비아, 덴마크, 그리스, 말레이시아, 모로코, 폴란드 등이다. 집행위원국의 임기는 차기 정기총회가 종료될 때까지이며, 매년 1회 이상 회의를 개최한다.⁴⁾ 집행위원회의 회원국을 선출하는데 있어서는 각국의 유조선대 보유량, 분담유 수송량 및 오염위험지역을 고려한다. 집행위원회는 기금에 대한 청구의 정산 승인, 사무국장에 대한 지시 또는 감독기능을 수행한다.

③ 사무국

IOPC Fund 사무국은 기구의 행정업무, 특히 유류오염보상청구와 관련된 업무를 주로 담당하며, 사무국장과 법률담당, 보상청구담당 등 모두 16명의 직원으로 구성되어 있다. 1992년 기금협약의 업무를 동시에 처리하여야 하므로 전년에 비하여 직원을 4명 충원하였다. 사무국장은 기금의 법적 대표이자 수석행정요원으로서 기구 자산의 관리, 분담금 징수 및 기타 필요한 업무를 수행한다. 국제기금은 보상업무를 원활하게 처리하기 위하여 대외적으로 법적·기술적인 협의를 제공한다. 특히 국제기금은 에이지언 시호, 브레이어호, 시 앰프레스호 사건처리에 관

4) 1997년에는 총 4회의 회의를 개최하였다.

하여 P&I 보험과 연대하여 지역보상사무소를 설치, 운영하고 있다. 브레이어호 보상사무소는 1995년에 업무를 종료하였으나, 나머지 2개의 사무소는 아직까지 운영되고 있다. 이러한 보상사무소는 상당한 숫자에 이르는 피해보상 청구사건을 효과적으로 처리하는데 기여한다.

(4) 재 정

IOPC Fund는 각 회원국이 납부한 분담금(각출금)을 기초로 피해자에 대한 보상과 관련업무를 수행한다. 각 회원국은 최초분담금과 연례분담금을 납부할 의무가 있다. 최초분담금은 기금협약에 가입할 당시 전년도에 수령한 분담유를 기준으로 납부한다. 이같은 최초분담금은 1978년 10월 총회에서 확정되었는데 분담유 매톤당 0.04718 골드프랑, 국제통화기금(IMF)의 화폐단위인 SDR로는 0.003145에 해당되는 금액이다. 가입 이후에는 연례분담금을 납부하게 되는데, 기금에서 지출하여야 되는 주요 클레임 보상기금(major claim fund)과 기금운영에 필요한 일반기금(general fund)으로 구성된다. 연례분담금은 총회에서 위의 지출내역을 고려하여 결정한다.⁵⁾ 분담금 납부의무자는 분담유를 1년간 15만톤 이상 수령한 화주이다. 분담금은 납부의무자가 IOPC Fund에 직접 납부하며, 체약국 정부는 이같은 납부에 책임을 지지 않는다.

한편 1992년 기금협약에서는 연례분담금의 최고 상한제도를 도입하였다. 즉, 각 일반기금 및 주요 보상기금에 대하여 납부하여야 하는 분담금의 총액이 전체 금액의 27.5%를 초과할 수 없도록 하고 있다. 그러나 이같은 규정은 전체 체약국이 전년도에 수령한 분담유의 합계가 7

5) 1992년 기금협약의 경우에는 최초분담금은 부과하지 않으며, 연례분담금만 납부한다.

억 5,000만톤에 달할 때에는 적용되지 아니한다. 이같은 규모는 1997년에는 도달할 것으로 국제기금은 예측하고 있다.

1995년의 연례분담금 총액은 4,300만파운드이었다.⁶⁾ 이 가운데 일반기금 분담금은 600만파운드, 주요 보상기금으로 책정된 금액은 3,700만파운드에 달하였다. 1996년의 경우는 일반분담금을 부과하지 않고, 다만 3건의 주요 보상기금에 총액 8,500만파운드를 부과하기로 결정하였다. 한편 1992년 기금협약의 경우는 1996년 일반분담금으로 700만파운드를 부과하기로 결정하였으며, 이 가운데 400만파운드는 1997년 2월 1일까지 납부하도록 하였다.

(5) 주요 활동

IOPC Fund는 1978년 10월 설립 이후 1996년 12월까지 모두 77건의 유류오염사고에 대한 보상청구를 처리하였다. 지금까지 국제기금에서 보상한 총액은 약 1억 3,200만파운드(약 1억 7,700만달러)에 달한다. IOPC Fund가 보상한 청구사건 가운데 100만파운드를 초과한 제3자 보상사고는 <표-2>와 같다.

IOPC Fund에는 기존에 발생한 유류오염사고 가운데 보상청구를 제기하였거나, 할 것으로 보이는 유류오염손해 보상청구 등 모두 30건이 넘는 사건이 계류되어 있다.

IOPC Fund의 보상금 지급은 신속하게 정산·처리되는 것이 원칙이다. 그러나 최근 들어 IOPC Fund의 유류오염손해 보상금 지급이 지체되는 경향을 보이고 있다. 주로 i) 청구된 금액이 IOPC Fund의 보상

6) 1995년 IOPC Fund 전체 분담금의 80% 정도가 다음 7개 국가에서 징수되었다. 즉, 일본(26.5%), 이탈리아(17.4%), 네덜란드(8.8%), 프랑스(8.8%), 영국(7.7%), 스페인(5.0%) 등이다.

한도를 초과하는 경우, ii) 보상청구사건이 협약에 규정된 유류오염손해의 범위에 해당되지 않는 경우, iii) 그리고 청구금액이 지나치게 과장·확대된 경우가 있기 때문이다. 이같은 문제점을 해결하기 위하여 IOPC Fund는 1994년에 「유류오염손해보상 처리지침」을 개정하였으며, 소송을 통하지 않는 분쟁해결방안 등 다양한 해법을 검토하고 있다.

한편 IOPC Fund는 기구의 1년간 활동과 주요 해난사건의 개요와 보상처리 결과를 담은 「연례보고서」를 발간하고 있다.

〈표-2〉 주요 유류오염사고 보상금 지급 현황 단위 : 파운드

선 명	사고발생지	연 도	보 상 금 액
Antonio Gramsci	스 웨 덴	1979	9,247,068
Tanio	프 랑 스	1980	18,704,316
Ondina	독 일	1982	3,004,900
Brady Maria	독 일	1986	1,106,289
Thuntank 5	스 웨 덴	1986	2,369,345
Kasuga Maru N° 1	일 본	1989	1,904,632
Volgoneft 263	스 웨 덴	1990	1,601,109
Rio Orinoco	캐 나 다	1990	6,151,887
Vistabella	카 리 비 안	1991	1,002,512
Taiko Maru	일 본	1993	7,183,928
Toyotaka Maru	일 본	1994	5,081,754

자료 : 〈표-1〉과 동일.

(6) 우리나라와의 관계

우리나라는 1978년 12월에 1969 CLC에 가입한 이후 선박소유자의 책임한도를 초과하는 유류오염사고의 경우에도 피해자인 어민들에게 적

정한 손해배상을 할 수 있도록 하기 위하여 1993년 12월 1971 Fund 협약에 가입하였다. 또한 이 2종의 협약을 국내에서 이행하기 위하여 1992년에 「유류오염손해배상보장법」⁷⁾을 제정·시행하고 있다. 그리고 최근에는 1992년 개정의정서가 발효됨에 따라 이 협약에 가입하기 위한 국내절차를 마치고 1997년 5월에 이 협약에 가입하였다. 이에 따라 이 협약은 1년이 경과한 1998년 5월에 우리나라에 대해 발효한다.

한편 우리나라는 1993년 10월 제16차 총회에서 주요 분담유 수송국(회원국 중 제6위)으로서 집행위원국으로 선출되어 활동한 바도 있으며, 1997년 10월에 개최된 제53차 집행위원회에서는 高麗大學校의 蔡利植 교수가 부의장으로 선임되었다. 그리고 1997년 10월 기준으로 국제기금에는 우리나라 연안에서 발생한 유류오염사고 4건의 손해보상청구가 계류되어 있다. 우리나라가 1971 Fund협약에 따라 납부한 연례분담금은 1995년의 경우 27억원, 1996년에는 66억원이었다.

7) 법률번호 제4532호. 이 법률은 우리나라가 1992년 개정의정서에 가입함에 따라 1997년 1월에 법률 제5290호로 개정되었다.

14) 經濟協力開發機構(OECD)¹⁾

(1) 설립 연혁

경제협력개발기구(Organization for Economic Cooperation and Development : OECD)는 1961년 9월 30일 설립되었다. OECD는 1948년 설립된 유럽 국가간의 경제협력기구인 OEEC(Organization for European Economic Cooperation)를 모태로 탄생하였다. OEEC는 제2차 세계대전 이후 유럽 경제부흥을 위한 미국의 원조계획인 마샬플랜(Marshall Plan)을 효율적으로 활용하기 위해 유럽 국가들의 협력기구로 설립되었고, 유럽 경제부흥의 목적이 어느 정도 달성되자 세계경제 발전과 후진국 경제원조를 위한 기구로 개편된 것이다. OECD는 1961년 미국과 OEEC 회원국 등 20개국에 의해 설립된 이후, 일본·호주 등 비유럽국가들이 OECD에 가입함으로써 세계적 경제협력개발기구로 발전하였다.

OECD는 미·소 냉전체제에서는 자본주의·자유민주주의체제를 경제적 측면에서 수호하는 집단안보체제의 기능을 수행하였다. 그 후 서방 선진 7개국(G-7)이 결성되고 멕시코 등 개발도상국이 가입하면서 사실상 선진국 모임으로서의 성격이 퇴색하였다.

1) OECD의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 2, rue André Pascal 75 775, Paris CEDEX 16, France
- 전 화 : (33-1) 45 24 93 49
- OECD Central Fax Number : (33-1) 45 24 85 00
- 인터넷 : <http://www.oecd.org>
- 우리나라의 OECD 관련 정부부서로는 해양수산부의 해운정책과 등이 있다.

(2) 목 적

OECD의 기본목적은 회원국의 경제성장을 도모하고, 국가간의 무역·투자·자본이동이 보다 자유롭게 이루어지도록 유도하여 범세계적인 자원의 효율적 배분과 세계의 경제발전에 기여하는 것이다.

(3) 회원국

OECD의 회원국은 1997년 현재 29개국이다.²⁾ 회원국의 총인구는 1996년 현재 10억 9,247만명으로 세계 전체 인구의 18.2%를 차지하고 있다. 이처럼 인구 점유비는 낮으나 29개국의 국내 총생산액(GDP)의 합계는 22조 4,219억달러로 세계 전체의 86.2%나 되고, 수출액 합계는 4조 5,711억달러로 세계 전체의 72.4%나 된다. 그리고 OECD 회원국 인구 1인당 평균 국민소득은 2만달러가 넘는다(〈표-1〉 참조).

(4) 조 직

OECD의 주요 조직으로는 이사회(Council), 위원회(Committee), 사무국(Secretariat), 자문기관(Advisory Body), 부속기구(Autonomous Body) 등이 있다.³⁾

2) OECD 설립회원국인 20개국 외에 다음과 같이 9개국이 추가로 가입하였다. 즉, 일본(1964년), 핀란드(1969년), 호주(1971년), 뉴질랜드(1973년), 멕시코(1974년), 체코(1995년), 헝가리(1996년), 폴란드(1996년), 한국(1996년) 등이다.

3) OECD는 연중 300여회의 각종회의를 개최하고 있다.

〈표-1〉 OECD 회원국별 경제지표

지 역	회 원 국	인구 (천명) 1996년	GDP (10억달러) 1996년	1인당 GNP (달러) 1996년	수출액 (10억달러) 1995년	수입액 (10억달러) 1995년	선대규모 (천GT) 1996년
아·태 지 역 (4)	일 본	125,864	4,599.7	22,863.0	482.6	406.9	19,201
	호 주	18,289	392.6	20,368.0	68.7	72.9	2,718
	뉴 질 란 드	3,640	65.1	17,264.0	17.8	17.2	386
	한 국	45,545	■ 455.5	—	150.9	155.7	7,558
북 미 (3)	캐 나 다	29,964	579.3	21,465.0	211.5	197.7	2,406
	미 국	265,557	7,341.9	27,665.0	793.6	902.0	12,025
	멕시코	96,852	334.2	7,744.0	88.4	79.9	1,128
유 럽 (22)	그 리 스	10,465	122.8	12,694.0	18.8	30.7	27,057
	네 덜 란 드	15,494	392.4	20,626.0	210.7	185.5	3,995
	노 르 웨 이	4,370	156.2	24,169.0	55.8	47.0	2,857
	덴 마 크	5,262	174.2	22,314.0	59.0	51.9	684
	독 일	81,877	2,353.2	21,116.0	570.2	550.0	5,842
	룩셈부르크	418	17.5	32,665.0	15.9	14.0	878
	벨 기 에	10,157	26.44	21,454.0	195.5	182.4	278
	스 웨 덴	8,901	250.3	19,117.0	94.3	79.8	3,002
	스 위 스	7,085	293.4	25,141.0	107.9	95.8	400
	스 페 인	39,270	581.6	14,794.0	132.4	130.3	1,185
	아 이 슬 란 드	270	7.3	23,434.0	2.5	2.2	218
	아 일 란 드	3,621	69.6	18,784.0	48.0	38.3	—
	영 국	58,782	1,145.8	18,616.0	313.5	322.1	3,872
	오 스트 리 아	8,060	226.1	21,120.0	89.4	91.1	95
	이 탈 리 아	57,473	1,207.7	19,950.0	299.8	254.0	6,594
	체 코	10,316	■ 45.7	■ 9,479.0	23.4	25.7	78
	터 키	62,695	182.6	6,103.0	33.7	41.2	6,426
	포 르 투 갈	9,935	■ 117.9	13,059.0	33.3	40.4	265
	폴 란 드	38,618	■ 117.9	—	29.4	29.2	2,293
	프 랑 스	58,380	1,540.0	20,534.0	361.0	324.4	1,757
	핀 란 드	5,125	124.0	18,657.0	47.9	37.3	1,511
	헝 가 리	10,193	■ 43.7	—	15.2	16.2	50
OECD 합계 (29개국)		1,092,478	22,421.9	491,706.0	4,571.1	4,421.8	115,209

자료 : 1) OECD, *Main Economic Indicators*, 1997. 10.2) Lloyd's Register, *World Fleet Statistics*, 1996.

주 : ■ 표시는 1995년 자료임.

① 이사회

이사회(Council)는 최고 의사결정기구인 각료이사회(Council at Ministerial Level)와 상주대표부이사회(Council at Permanent Representatives Level)로 구분된다. 각료이사회는 매년 1회(5월말 또는 6월 초) 개최되며, 전 회원국 각료(외무장관 및 경제장관)들이 참석한다. 각료이사회는 OECD내의 주요 정책을 논의하며 각료선언(communique)을 발표한다.

상주대표부이사회는 OECD 본부가 위치하고 있는 프랑스 파리에 상주하고 있는 각국의 대표부대사들로 구성되며, 월 2회 정도(격주) 회의를 개최하며 OECD 사무총장이 의장이 된다. 그리고 상주대표부이사회는 차기 각료이사회가 개최될 때까지 1년간 각료이사회를 대리기능을 수행하며, 매년 12월에 개최되는 상주대표부이사회에서는 차기년도의 예산을 확정한다.

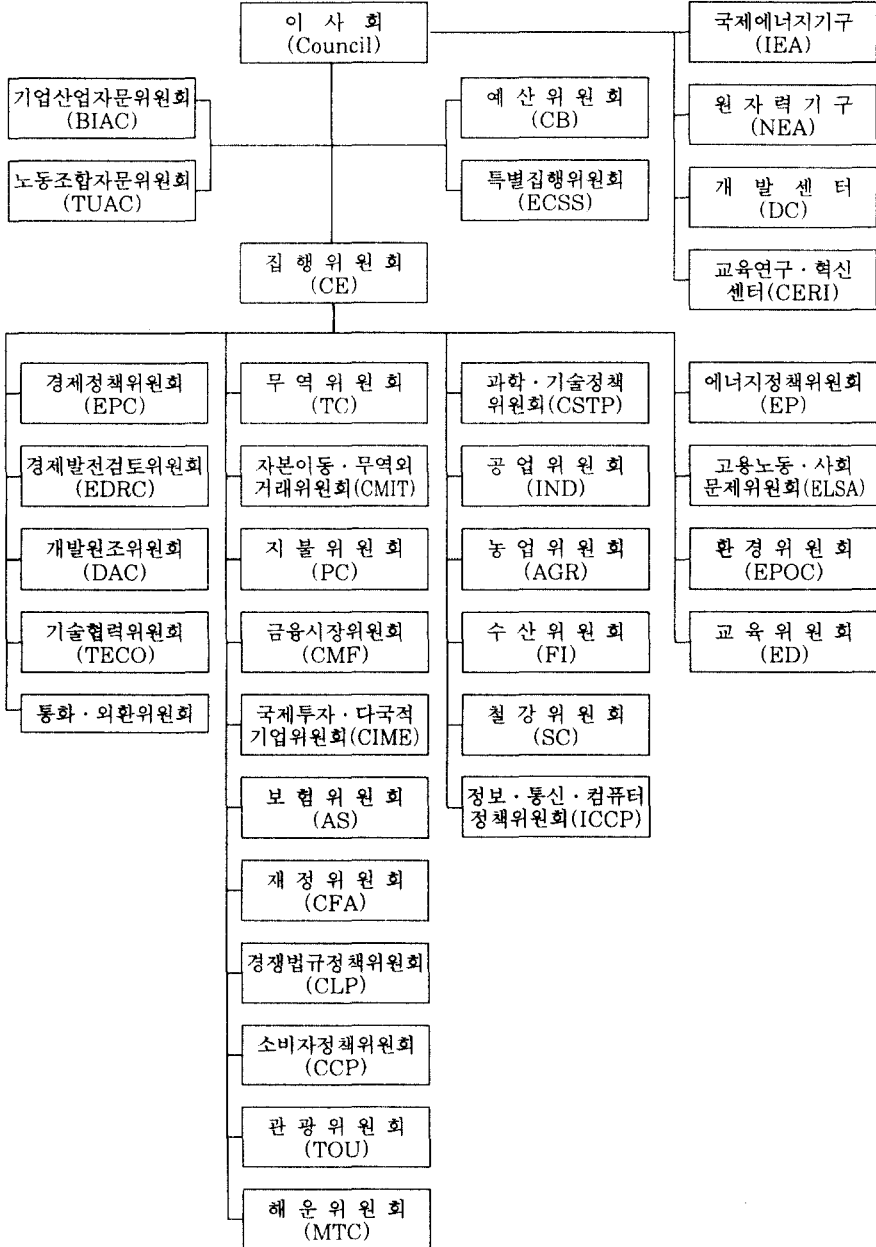
② 위원회

위원회(Committee)는 필요에 따라 이사회에서 설치된다. 현재 이사회의 산하에는 집행위원회(Executive Committee)와 2개의 운영위원회(예산위원회, 특별집행위원회), 2개의 자문기관(기업·산업자문위원회, 노동조합자문위원회) 그리고 4개의 직속 작업반(국제에너지기구, 원자력에너지기구, 개발센터, 교육연구·혁신센터)이 있다(〈그림-1〉 참조).

집행위원회(Executive Committee)는 매년 이사회에서 선출되는 14개국으로 구성되고, 이사회의 결정사항을 집행하며 이사회로부터 위임받은 사항에 대한 결정을 한다. 그리고 집행위원회 산하에는 경제정책위원회, 개발원조위원회, 무역위원회 등을 포함하여 26개의 위원회가

〈그림 -1〉

OECD 이사회 및 산하기관



있으며, 또 각 전문분야별 26개 위원회 산하에는 총 200여개의 작업반(Working Party)이 있다.

특별집행위원회(Special Executive Committee)는 1972년 1월 이사회의 결의로 설치되었으며, 회원국의 차관 또는 차관보급으로 구성된다. 특별집행위원회는 금융·무역·투자 등 국제경제상의 주요 문제를 특별히 검토한다.

③ 민간자문기구 및 부속기구

OECD의 이사회 산하에는 경영자 및 노동자와의 협의를 위한 민간자문기관(Advisory Body)으로서 기업·산업자문위원회(BIAC : Business and Industry Advisory Committee)와 노동조합자문위원회(TUAC : Trade Union Advisory Committee)를 두고 있다.

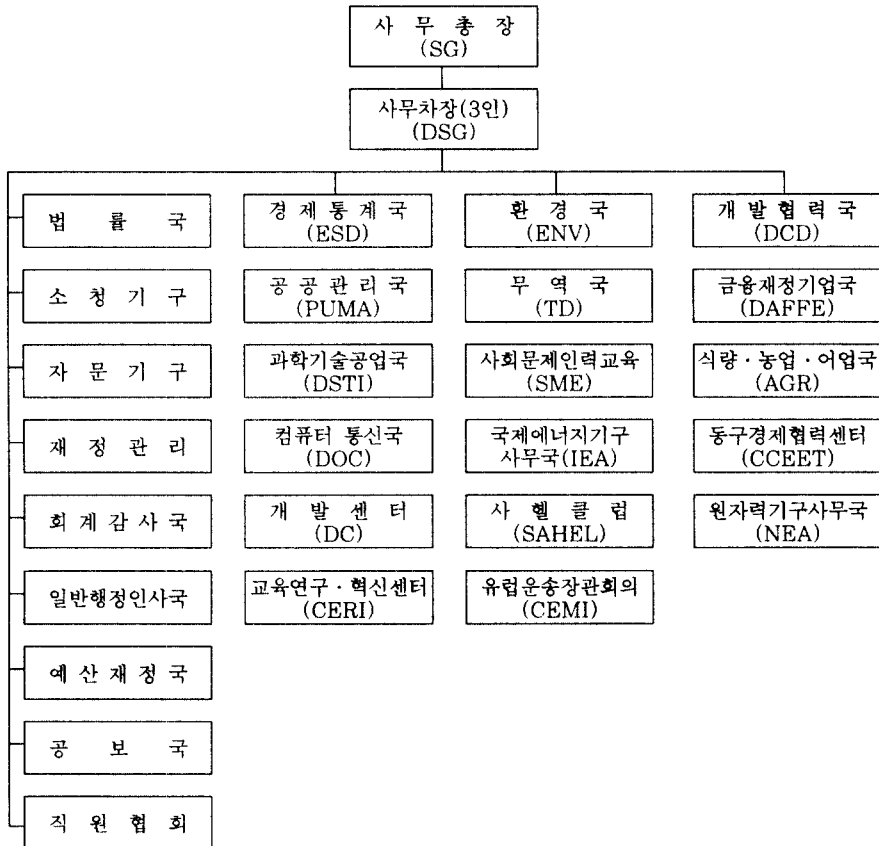
또 OECD 내에는 설립목적이나 가입절차면에서 신축성 또는 특수성을 갖는 반독립적인 부속기관(Autonomous Body)으로 국제에너지기구(IEA), 원자력기구(NEA), 개발센터(DC), 교육연구·혁신센터(CERI) 등이 있다.

④ 사무국

사무국(Secretariat)은 사무총장 1인과 사무차장 3인의 지휘하에 2,000여명의 정규인력으로 구성되어 있으며, OECD 주요정책의 산실역할을 담당하는 기관이며, 각 분야별로 국, 부, 과의 직제로 편성되어 있다(〈그림-2〉 참조). 사무총장은 상주대표이사회의 의장이 되며, OECD의 제반활동을 기획·관리·조정한다.

〈그림-2〉

OECD 사무국 조직표



(5) OECD 규약의 종류와 구속력

OECD 규약의 종류는 설립협약(Convention on the Organization for Economic Cooperation and Development), OECD 운영규칙(Rules of Procedure of the Organization), 결정(Decisions), 권고(Recommendation), 협정(Agreements) 등이 있다. 설립협약과 운영규칙이 각각

1개, 결정 38개, 권고 107개, 선언 10개, 지침 11개가 있다.

설립협약은 OECD의 설립의 근거이며 운영규칙은 OECD 운영에 관한 제반규칙이다. 설립협약과 운영규칙은 OECD 모든 회원국이 준수해야 할 의무사항들이다. 그리고 결정과 권고는 OECD의 목적을 달성하기 위하여 각 분야별로 구분 제정되며, 결정은 회원국이 준수해야 하는 의무사항을 내용으로 하고, 권고는 회원국이 준수하도록 권고하는 내용을 다룬다. 협정(Agreement)은 OECD가 각 개별회원국, 비회원국, 다른 국제기구 등과 체결하게 되는 것이며, 협정의 구속력은 체결당사국들에게만 한정되며 협정에 참여하지 않은 회원국들에게는 적용되지 않는다. 이 외에 선언, 양해각서, 지침 등이 있으나 이들 규약은 경제운용의 효율성을 높이기 위한 것이므로 법적 의미가 없다.

(6) OECD 양대 규약

① 개 요

OECD는 기구의 목적을 효과적으로 달성하기 위하여 경상무역의 거래와 자본이동에 관한 2개의 자유화규약을 채택하였다. 'OECD의 양대 자유화규약'으로 불리는 이 규약들은 이사회의 '결정'(Decision) 사항인 만큼 회원국에 대하여 구속력을 갖는다.

경상무역외거래 자유화규약(Code of Liberalization of Current Invisible Operations)과 자본이동 자유화규약(Code of Liberalization of Capital Movements)은 각각 4개장, 24개조와 4개장 23개조로 구성되어 있으며, 각각에 부속서가 첨부되어 있고, 본문에는 자유화의 원칙, 자유화 추진절차, 위임사항 등이 규정되어 있다.

양대 자유화규약은 자본과 서비스의 국경간 이동, 외국자본의 직접투자, 외국기업의 설립 등 주로 시장접근(Market Access)과 국경조치

(Border Measures)의 자유화를 규정하는 것이다.

② 양대 자유화규약의 자유화 원칙

가. 점진적 자유화 추진

OECD의 자유화규약은 OECD의 목적을 달성하기 위하여 채택된 회원국의 의무사항이다. 그러나 OECD의 자유화 추진방식은 무조건적이고 전면적인 자유화를 추진하는 방식이 아니고, 각 회원국의 경제실정, 즉 각 회원국의 경제발전 수준과 자유화 수용능력, 그리고 현재 처해 있는 경제적 상황 등을 고려하여 점진적으로 자유화를 추진하는 방식을 채택하고 있다. 점진적 자유화를 추진하고 있기 때문에 자유화규약에는 자유화를 유보하거나 규약의 적용을 면제받는 제도가 마련되어 있다.⁴⁾

㉠ 자유화 유보

OECD의 자유화 방식은 회원국이 자유화를 유보하는 항목을 지정하는 ‘Negative’ 방식을 취하고 있다. 즉 유보할 것으로 지정하는 항목 이외의 항목은 모두 수용된 것으로 간주된다. 양대 자유화규약의 제2조 (b)항에 의하면 신규 회원국으로 가입시 유보항목을 ‘부속서 B’에 열거할 수 있도록 하고 있다. 그리고 유보는 완전유보와 부분유보로 구분된다. 회원국이 자유화 유보항목을 통보하면 OECD는 유보의 타당성을 검토하게 된다. 이러한 유보의 타당성 검토는 경상무역외거래 자유화규약의 경우에는 18개월 이내의 주기로 이루어지며, 자본이동 자유화규약의 경우에는 List A항목은 18개월 이내의 주기, List B항목의 경우는 최초 통고후 6개월 이내 그리고 그 이후에는 18개월 이내의 주기로 이루어진다. 즉, 이러한 주기마다 유보의 타당성이 인정되어야 유보조치

4) 경상무역외거래 자유화규약 및 자본이동 자유화규약의 제2조 (b)항, 제3조, 제7조 참조.

가 승인되는 것이다.

㉠ 적용면제

양대 자유화규약 제7조에 의하면 회원국은 자국의 경제적 특수상황에 따라 자유화 조치의 전면적인 적용면제 혹은 특정항목의 적용면제를 받을 수 있다. 즉, 자유화 조치가 자국경제에 심각한 혼란을 초래할 경우 양대 자유화규약상의 자유화 조치의 전부 또는 일부를 철회할 수 있다. 그러나 자유화 조치를 철회한 후 12개월 이내에 상당한 정도로 자유화 조치를 회복시켜야 하고, 조치후 18개월 이내에 자유화 수준을 원상 회복해야 한다. 그리고 이러한 적용면제 조치는 OECD에 의해 6개월마다 검토되고, 검토결과 해당 회원국의 경제사정이 현저히 향상되었다고 판단되면 적용면제의 재고를 요구하게 된다.

나. 내국민대우

내국민대우란 자국 영토내에서 영업하는 외국기업(Foreign Controlled Enterprises)에 대한 국내법 및 제도상 또는 행정관행상 ‘불리한 대우’를 금지하는 것을 말한다. 이러한 내국민대우 원칙은 양대 자유화규약의 본문에 명시되어 있지는 않다. 그러나 자본이동 자유화규약의 부속서에 열거된 자유화 대상항목 중 직접투자항목에 ‘비거주자의 국내 투자 항목(회사설립 및 기존기업의 소유권 취득, 신설 또는 기존기업에의 자본참여)’이 자유화 필수항목(List A)으로 분류되어 있으며, 경상무역외거래 자유화규약의 지점 및 사무소 설치 항목에서도 내국민대우가 명기되어 있다. 그리고 1991년에는 “내국민대우에 관한 이사회의 3차 수정 결정”이 채택되었기 때문에 “내국민대우”가 자유화의 중요한 원칙으로 도입된 것이다. ‘1991년 이사회 결정’과 ‘양대 자유화규약 부속서의 자유화 대상항목’에 의하면 내국민대우는 시장접근, 회사설립 및 기업활동 등 폭넓은 개념이며, 제조업 분야는 물론 금융, 보험 등 서

비스분야까지 포함하는 산업전반에 적용될 수 있는 개념이다.

다. 무차별대우

무차별대우 원칙은 양대 자유화규약 제9조에 명기되어 있는 원칙으로 자유화 대상항목 중 'List A'에 포함되어 있는 항목의 자유화에 있어서 다른 회원국들을 차별하지 않도록 규정한 것이다. 즉, 한 회원국의 자유화 조치는 모든 회원국에게 무차별적으로 적용되어야 한다는 것이다. 다만, 한 회원국이 다른 관세동맹이나 통화동맹에 가입하여 OECD 자유화규약상의 자유화 수준을 능가하는 자유화 조치를 취하고 있을 경우에는 초과되는 수준의 자유화 조치에 한해 상호주의를 인정하고 있다.

(7) 정보보급 활동

OECD 사무국은 경제 및 사회의 광범위한 분야에 걸친 통계작성, 분석 및 정책 건의자료 등을 제공하고 있다. 분야별로 500여종의 각종 간행물을 발간하였으며, 주요 정기간행물은 다음과 같다.

- OECD Annual Report
- The OECD Observer(年 6回刊)
- OECD Economic Surveys(國別 Series)
- OECD Economic Outlook(Series)
- OECD Economic Studies(계간)
- Main Economic Indicators
- Short-term Economic Indicators
- National Account of OECD
- Countries(年刊)

- Quarterly National Accounts(계간 Series)
- Maritime Transport(年刊)

(8) 우리나라와의 관계

우리나라는 1995년 3월에 OECD 가입신청서를 제출하였으며, 1996년 7월 5일에 경상무역외거래 및 자본이동위원회와 국제투자 및 다국적 기업위원회의 합동회의(CMIT/CIME)의 2차 심사를 마지막으로 OECD 가입을 위한 위원회 차원의 심사를 거쳤다. 가입이 최종적으로 확정되기까지 우리나라는 추가서면질의 및 답변(1996년 7월말~8월초), 위원회 보고서 작성, 사무국에 보고, 회원국 검토(1996년 9월초), 이사회 승인(초청) 여부 결정(9월 12일~26일), 한국 국회비준, 비준서 기탁 등 실무적인 절차를 거친 후 가입승인을 얻었다. 이같은 과정을 거쳐 우리나라는 1996년 12월 12일에 OECD에 정식으로 가입하였다.

(9) 해운관련 활동

① OECD와 세계 해운

가. OECD 회원국의 선대현황

세계 제일의 해운국인 그리스를 비롯한 일본, 미국, 노르웨이 및 영국 등 선진해운국이 OECD 회원국이며, OECD 29개 회원국의 1996년 1월 기준 선대는 4억 700만DWT으로서 세계 선박량 6억 7,200만DWT의 60.5%를 차지하고 있다. 한편 OECD 회원국의 컨테이너선대는 237만 6천TEU로서 세계 전체선대 414만 7천TEU의 57.3%를 차지하고 있다.⁵⁾

5) 우리나라는 전체선박량 1,800만DWT, 컨테이너선대 16만 4천TEU로서 각각 세계 8위를 차지하였다(자료 : ISL-Bremen, 1995. 4).

나. 세계해운에서의 OECD 역할

OECD는 세계해운이 상업성에 입각하여 자유롭고 공정한 경쟁을 확보하도록 해운관련활동을 광범위하게 전개함으로써 세계해운을 실질적으로 선도하고 있다. 즉, 정기선 해운정책의 조화를 위한 OECD 권고안 준비, 각국 해운정책의 투명성 확보 및 비회원국과의 협력확대 등을 추진하고, 비회원국 해운시장개방 및 WTO 해운협상 등 현안에 대한 회원국간 공동대처기능과 IMO 등에 대한 선진국 압력단체로서의 기능을 동시에 수행하고 있다.

해운, 항만, 선원, 선박안전 및 선적제도 등 해운산업 주요 현안에 관해 선진국 해운정책 당국자들이 모여 새로운 국제질서 형성과 공동이익 증진방안을 논의하는 유일한 기구가 되고 있으며, 최근에는 OECD 활동에 개도국 당국자들도 적극 참여하고 있다.

② OECD 해운정책의 개관

가. 정책기조

OECD 해운정책의 기조는 국제교역의 핵심수단인 해운부문에서의 자유·공정경쟁을 통해 궁극적으로 OECD 설립목적인 범세계적 자유무역 확대에 기여하는 것이다. 이를 구체적으로 실천하기 위해 중요 해운관련 규약을 제정·운영중이며 향후의 새로운 규범제정도 추진하고 있다.

나. 양대 자유화규약상의 해운정책

㉠ 경상무역외거래 자유화규약

국제거래에서의 무역외거래 자유화를 규정한 기본규약으로서 부속서 A(Annex A)에 해운관련 자유화 대상 거래항목을 구체적으로 명시하였다(〈표-2〉 참조).

〈표-2〉 OECD 경상무역외거래 자유화규약상의 해운관련 사항

대항목	소항목	자 유 화 내 용
C (운송)	C/1	• 해상운송의 자유화(선박임대차, 항만사용, 화물운송계약 등) • 국내항간 운송(소위 Cabotage)은 제외
	C/2	• 내륙수로운송(용선포함)
	C/3	• 육로운송(여객 및 화물)
	C/4	• 항공운송(여객 및 화물)
	C/5	• 해상운송관련 항만용역(연료 및 물품공급, 선박유지 및 수선비, 승무원 비용 등 포함)
	C/6	• 선박수선(현상유지를 위한 수선) —C/5에 포함되지 않는 선급검사, 선종변경 및 대규모 수선비용

同 Annex A의 주석(Notes) 중 Note 1은 OECD 해운정책의 실질적인 기본규정으로서 다음의 두가지 원칙을 천명하였다. 즉, i) 국제해운과 관련되는 모든 서비스에 대한 회원국 상호간의 무제한적인 접근을 허용하고, ii) 자국적선 우선대우 입법 등에 의한 해운관련 거래 및 이전 자유의 방해를 금지한다.

㉠ 자본이동 자유화규약

이 규약은 해운관련부문이 별도 명기하고 있지는 않으나 외국인의 해운관련 직접투자나 내국인의 해외직접투자는 해운부문에도 적용된다.

다. 해운부문 양대 이사회 권고상의 해운정책

㉡ 기준미달선에 관한 이사회 권고⁶⁾

이 권고는 국제협약 등 국제적으로 합의된 기준에 미달하는 선박들에

6) 영문 표시는 Recommendation of the Council Concerning Substandard Ships 이다.

의한 해상안전사고 및 해양오염을 예방하기 위해서 제정하였다. 이 권고의 주요내용은 ILO의 상선최저기준 및 IMO의 기준미달선에 관한 통제절차를 회원국이 수용하여 자국내에서의 필요한 모든 조치를 취하도록 권고하는 것인데, ILO 상선최저기준협약(제147호) 및 IMO 기준미달선 통제결의서를 수용대상으로 하고 있다.

㉠ 회원국 해운정책의 공동원칙에 관한 이사회 권고⁷⁾

경상무역외거래 자유화규약 Annex A의 Note 1에 의한 조치로 1987년 2월 해운위원회(MTC)와 자본이동 및 경상무역외거래위원회(CMIT)의 공동제안으로 이사회에서 채택된 권고안으로서 전문에서는 경상무역외거래 자유화규약에서 해운분야가 특히 중요함을 강조하였다.

전문, 본문 13개 조항 및 2개 부속서(Annex)로 구성되었고, 자유·공정에 기초한 회원국 해운정책의 주요원칙을 천명하고, 動力域外船舶(Mobile Offshore Vessels) 운송지침 및 정기선 해운경쟁원칙에 관한 지침은 부속서에 규정하였다.

同권고의 주요내용은 다음과 같다. i) 회원국 해운정책의 기초는 공정성과 상업성에 기반을 두어야 하고(원칙 1), ii) 비회원국의 압력에 대해서는 회원국이 공동으로 대응하고(원칙 4), iii) 벌크(Bulk)화물 교역에서의 해운자유화원칙을 재확인하고(원칙 8), iv) 정기선해운에서의 자유경쟁원칙과 정부의 역할을 강조한다(원칙 10).

라. 해운관련 양해각서 및 성명에 나타난 해운정책

㉡ 공동해운원칙에 관한 양해각서⁸⁾

7) 영문 표시는 Recommendation of the Council Concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries이다.

8) 영문 표시는 Understanding on Common Shipping Principles이다.

1993년 6월 OECD 회원국, EU 및 NIS⁹⁾/CEECs¹⁰⁾간에 체결된 양해각서로서 OECD 회원국뿐만 아니라 러시아를 포함한 동구국가들도 당사국으로 포함한다. 양대 자유화규약, 양대 해운관련 이사회 권고상의 내용중 최근의 해운관련 주요 현안사항을 망라한 12개 원칙으로 구성되어 있으며, 당사국의 방대함을 감안하면 향후 세계해운질서의 중요한 규범으로 발전될 가능성이 있다.¹¹⁾

이 양해각서의 주요내용은 다음과 같다. i) 선박국적에 제한없이 자유롭게 공정하게 경쟁에 참여하며(원칙 1), ii) 항만시설 이용 및 부대서비스 제공 등에서의 차별을 금지하고(원칙 2), iii) 선사는 자유롭게 복합운송 제공 및 합작투자에 참여하고(원칙 4), iv) 해상안전 확보를 위해 국제규칙과 기준을 이행한다(원칙 10).

㉠ 해운에 있어서의 국제규칙 및 기준이행에 관한 OECD 성명서¹²⁾

해상안전 확보 및 해양환경 보호에 대한 회원국의 강력한 의지를 나타내기 위해 1994년 5월 OECD 회원국(EU 포함)이 공동으로 채택한 8개항으로 구성된 성명서로 1995년 5월 우리나라 및 러시아·폴란드 등 동구 10개국이 추가로 공식지지(Subscription) 입장을 표명하였다.

이 성명서의 주요내용은 다음과 같다. 즉, 각국 해운당국은 해상안전 및 오염방지를 위한 IMO 관련협약·규칙들의 구체적 국내수용 내용을 투명하게 밝혀야 하고, 국제규칙과 기준준수의 궁극적인 책임은 기국

9) 영문 표시는 Newly Independent States of the Former Soviet Union이다.

10) 영문 표시는 Central and Eastern European Countries이다.

11) 1997년 11월의 제2차 MTC에서 OECD/DNMEs(Dynamic Non-Member Economies)간 해운정책에 관한 양해각서의 체결이 협의되었고, 의견수렴을 거쳐 1998년 제1차 MTC에서 다시 논의하기로 하였다.

12) 영문 표시는 Statement by OECD Member Countries on the Enforcement of International Rules and Standards in Maritime Transport이다.

(flag state)에 있으므로 이의 효율적 수행을 위한 해운정책의 체계확립이 긴급하고, 이를 확보하기 위한 IMO의 사후감시기능(monitoring)을 촉구한다.

③ OECD의 주요 해운활동 추진현황

가. 개 요

㉠ 해운활동 전담기구 : 해운위원회(MTC)

OECD의 해운활동은 전문분야별 26개 위원회중의 하나인 해운위원회(Maritime Transport Committee : MTC)에서 전담하고, 사무국의 과학기술사무국 해운조선과(DSTI/MTS)¹³⁾에서 중요정책 개발, 사무국 보고서 작성 및 회원국 의견수렴 등 MTC 활동을 지원한다.

MTC의 주요기능은 회원국들의 해운정책에 관해 협의하고, 필요시 권고안을 제출하며, 회원국들의 해운정책과 비회원국들의 해운정책이 조화를 이룰 수 있는 방안을 연구한다.

MTC에는 OECD 회원국에 우리나라, 폴란드 및 러시아 등 옵서버 3개국이 참여하고 있으며, DNMEs·NIS/CEECs 등 신흥해운국들을 워크숍 또는 협의회에 적극 초청하여 이들과의 대화를 지속적으로 유지토록 한다. MTC는 정기적으로 연 2회 개최되며, MTC가 위임한 사항을 토의하기 위한 실무작업반회의(General Working Party)를 필요시 개최한다.¹⁴⁾

㉡ MTC의 특징

회원국간의 첨예한 의견대립이 적고 동일집단인 해운당국자들로 구성

13) 영문 표시는 Directorate for Science, Technology and Industry/Maritime Transport and Shipbuilding Division이다.

14) 현재 그리스 상선부 차관인 Diamantos Manos가 MTC 의장으로 활동중이다.

되어 있어 회원국간 합의가 비교적 용이하다. 회원국의 국·과장급 핵심 해운당국자들이 MTC 대표로 참석하고 있어 쌍무·다자간 현안협의를 해운당국자 상호간 이해증진 및 우의도모가 가능한 해운외교의 무대 역할을 하고 있다.

㉔ MTC의 최근 관심사항

MTC의 최근 활동상황을 보면 회원국 및 개도국들의 해운정책에 대한 정보교환, OECD/DAEs간 해운 워크숍 개최, 일부 회원국에서 행해지는 선박에 대한 지원·보조정책에 대한 논의, 해상안전 및 해양환경 보호를 위한 OECD의 주도적 역할 모색, 서비스분야 교역의 일반협정(GATS)에 관한 현황 검토 등을 주로 하고 있다. 한편 최근에 열린 MTC 회의의 주요 논의사항은 다음과 같다.

a) 1996년 제1차 MTC 회의

1996년도 제1차 MTC 회의가 1996년 3월 25일~27일간 OECD 본부에서 열렸으며, 이 회의에서 확정된 1997~1998년간의 MTC 업무계획은 다음과 같다.

i) 경쟁정책(정기선 해운의 조직), ii) 해운정책간의 조정, iii) 해운지원정책에 관한 투명성 제고 및 경쟁조건에 영향을 미치는 각종 지원조치들에 대한 검토, iv) 회원국 공동해운정책에 관한 이사회 권고 <(87)11(Final)>의 시행에 관한 평가, v) 해상안전 및 해양환경 보호, vi) 기준미달선이 향유하는 경제적 이점에 관한 평가, vii) 비회원국과의 대화 증진, viii) 타국제기구의 해운관련활동 모니터 및 분석, ix) 특정분야에 대한 경제적 분석(규제완화가 해운산업에 미치는 영향 및 해운이 산업재배치에 미치는 영향), x) 정기선 및 벌크해운의 발전에 관

한 동향분석, xi) 해운정책의 발전, xii) 연례보고서 작성 등이다.¹⁵⁾

b) 1997년 제1차 MTC 회의

1997년 제1차 MTC 회의는 4월 17일부터 18일까지 OECD 본부에서 열렸다. 이 회의에서는 최근 추진되고 있는 각 회원국의 해운관련정책에 대한 설명과 정기선 해운분야에서의 각국 경쟁정책의 상호조화와 공존 증진 등 국제해운시장의 자유공정경쟁을 위한 방안, DNMEs 국가 등 OECD 비회원국 국가와의 협력방안 등이 주로 논의되었다. WTO 해운협상이 2000년에 재개될 것에 대비하여 사무국은 그 동안 회원국이 OECD 비회원국으로부터 경험한 각종 해운정책의 문제점에 관한 정보를 수집하기로 하였다. 네덜란드가 제안한 해운의 경제적 측면과 해상안전정책의 통합방안은 이견이 표출되어 차기회의에서 다시 논의하기로 하였다.

c) 1997년 제2차 MTC 회의

11월 4일부터 4일간의 일정으로 개최된 이 회의에서는 각국의 해운정책의 발전, 정기선해운의 경쟁정책 증진방안, OECD/DNMEs 국가간 해운협력방안, 안전 및 환경보호정책 등 10여개의 의제가 논의되었다. 당초 계획은 위의 첫번째 사항에 대한 양해각서가 채택될 예정이었으나 OECD 경쟁정책위원회가 이같은 각서는 일반적 경쟁정책의 추세에 위반된다는 의견을 제시함에 따라 연기하였다. 그리고 향후 WTO 해운서비스 및 복합운송서비스 교역자유화 협상과 관련하여 각국의 교역장벽 현황을 계속하여 조사하기로 하였다. MTC에서는 현재 해운교류 이외에 선박안전 및 환경, 선원 문제 등이 광범위하게 논의되고 있다.

15) 1996년도 제1차 MTC 회의에서 잠정적으로 결정한 제2차 회의(96.11.12~14)의 의제는 다음과 같다. 즉, 각국해운정책 진전사항, 경쟁정책(이해당사자간 별도협의를 포함), 해운지원정책의 대응, 서비스교역(WTO 관련사항), UNCTAD 관련사항, 루마니아의 옵서버 신청검토 등이다.

나. 주요 해운활동 추진현황

㉠ 각국 해운정책에 관한 의견교환

각국의 새로운 해운입법사항 및 해운정책에 관해 MTC에서 이를 발표하고 주요 현안에 관해서는 상호토의한다. 최근 MTC에서는 미국의 알래스카원유 수출허용법안의 OECD 해운정책 위배에 관한 논란이 제기된 바 있고, 미국의 해운안보계획(Maritime Security Program), 일본의 자국적선 해외치적 방지책, 독일의 제2선적법안, 그리스와 중국간의 해운협정 체결 등이 소개되었다. 우리나라도 1994년 10월 MTC에 최초로 참여한 이래 해운자율화·개방화정책에 대한 추진실적 및 전향적 계획을 중점 소개함으로써 해운부분에서의 OECD가입 분위기 조성에 기여하였다.

㉡ 국제 정기선해운의 각국 경쟁정책 및 법규간의 모순 해결 추진

OECD는 국제 정기선해운시장에서 각국의 경쟁정책 및 법규간의 모순이 국제무역에 상당한 영향을 미치는 점을 중시하고 이의 해결방안을 다각도로 모색하고 있다.¹⁶⁾ 특히 최근 정기선해운시장에서 일고 있는 해운동맹의 약화, 글로벌 선사간의 전략적 제휴(strategic alliances) 확대 등 새로운 변화에 따라 OECD는 이러한 시도를 더욱 가속화하고 있다.

OECD 회원국들은 MTC에서 마련한 해운경쟁규칙의 통일을 위한 해운위원회 권고안(Recommendation of the Maritime Transport Com-

16) 각국간의 경쟁정책 및 법규간 모순의 예를 들면 다음과 같다. i) 정기선해운의 특성을 감안한 해운에 대한 독점금지법(Antitrust Law) 적용면제 지위부여의 차이, ii) 해운동맹(Conference)의 정의, 대량하주에 대한 우대운송계약(Service Contract) 및 선사의 독자행동권(Independent Action) 인정여부, 운임신고제(Filing System) 채택여부 등에 관한 법제 차이들이다.

mittee for the Convergence of Competition Rules Applied to Maritime Transport) 시안에 관해 현재 자국 선주 및 하주 등 이해당사자들의 의견을 수렴중이다. 이에 대한 회원국간 합의가 이루어지면 동 시안은 경쟁정책 및 법규위원회(CCLP)와의 협의 등 내부절차를 걸쳐 OECD의 새로운 규범으로 등장될 것으로 전망된다.

다. 국제안전규칙 및 기준미달선에 대한 효율적 대처

국제기준미달선의 퇴치를 통한 해상안전의 확보 및 해양오염의 방지는 OECD의 또다른 중요 관심사로서 특히 유엔 전문기구인 IMO와의 긴밀한 협조관계를 유지하고 있다.¹⁷⁾ OECD는 이의 일환으로 국제기준미달선의 비용면에서의 상대적인 이점에 대한 실증적인 분석을 완료하고 이에 효율적으로 대응하기 위한 해운활동 참여당사자들의 공동대처 방안을 마련하였으며, 이사회의 승인을 얻어 이를 IMO에 제출하기로 하였다 그 주요내용은 IMO의 국제안전관리규약(ISM Code) 시행 확대 등 주도적 활동 강화, 항만국통제(PSC)의 철저시행 및 국별통제기준의 합리적 조정, 기국·선급·보험·노조 등 모든 해운당사자들의 공동책임 의식을 제고하는 것이다.

라. 신흥해운국들에 대한 OECD 활동참여의 적극 유도

OECD는 해운정책을 범세계적으로 적용함으로써 세계해운의 자유·공정경쟁을 촉진하기 위해 비회원국 중 특히 신흥해운국들을 OECD 활동에 참여토록 적극 유도하고 있다. 1996년중에는 제2차 OECD/DNMEs간 워크숍과 공동해운원칙에 관한 양해각서 시행을 위한 NIS/CEECS와의 협의회를 개최하였다. OECD/DNMEs 워크숍에서는

17) 1995년 1월에는 MTC의 Manos 의장이 IMO의 O'neil 사무총장을 방문하여 OECD의 IMO 활동에 대한 정치적 지지를 확인하였다.

OECD 회원국, 한국·대만을 비롯한 DAEs 7개국 그리고 브라질 등 남미 3개국의 해운당국·해운업계·학계 관계자들이 모여 세계 해운현안을 광범위하게 논의하고 양자간의 양해각서문제도 협의하였다.

OECD는 중국의 해운강국 부상을 주목하고 있으며 조만간 중국도 OECD 해운활동에 참여하도록 노력하고 있다. 이러한 노력은 세계해운의 선도자로서의 OECD의 위상을 더욱 공고히 할 것으로 전망된다.

마. 회원국 해운정책의 투명성 확보를 위한 조치

OECD는 同 해운정책의 근본정신인 투명성을 확보하기 위해 회원국들이 시행중인 각종 해운지원정책에 대한 조사분석을 실시키로 1995년 11월의 MTC에서 회원국간에 최종합의하고, 1996년 4월말까지는 이에 대한 자료를 사무국에 제출키로 하였다. 특히 일부회원국이 도입하여 운영중인 「제2선적제도」는 해운시장의 공정경쟁에 영향을 줄 수 있으므로 별도 조사키로 하였다.

영국은 회원국의 해운보조금제도를 폐지하기 위해 OECD 조선협정과 유사한 가칭 OECD 해운협정 체결 추진문제를 공식적으로 제기하였다.

바. 회원국의 공동이익 증진을 위한 기타 활동

OECD는 해운관련 여타 국제기구의 주요 동향에 대한 회원국 공동대응방안 모색 등 해운에 관한 선진국 압력단체로서 적극적으로 활동하고 있다. 예를 들면 i) IMO에 대한 기준미달선 규제강화 요청, ii) WTO 해운협상(Negotiating Group on Maritime Transport Services : NGMTS)의 진전사항 점검, iii) UNCTAD의 해운활동에 대한 불신 제기 등이다. 이 밖에도 정보보급·발간활동으로 세계해운 및 조선시장의 수급전망을 분석하여 회원국에 제공하고 있으며, OECD 해운연보도 발간하고 있다.

④ 우리나라와의 관련사항

우리나라는 1994년 6월 MTC에 옵서버로 가입하고, 동년 10월 MTC에 최초로 참여한 이래 해운자율·개방화정책 추진현황 및 전향적 계획을 중점 소개하였다.

〈표-5〉 우리나라의 OECD 해운위원회 참여 경위

연 월	활 동 사 항
1994. 4	- 일본 요코하마에서 개최된 OECD/DAEs Workshop 참여(해운항만청 해운국장) — 한국의 OECD 해운활동 참여의 표시
1994. 4	한국, MTC 옵서버 참가 신청(외무부)
1994. 4	MTC, 한국의 옵서버 참가 동의
1994. 6	한국, MTC 옵서버 가입
1994. 10	MTC에 우리나라가 대표단(수석대표: 해운항만청 해운국장)이 최초로 옵서버로 참가
1995. 3	한국, OECD 회원국 가입신청서 제출(외무부)
1995. 4	- 해운항만청과 OECD 사무국간에 가입조건 협의 및 협상 진행 — 한국의 지정화물제도를 '98년말에 폐지기로 합의
1995. 11	MTC, 한국의 OECD 가입에 대해 「이의없음」을 의결
1997. 4	1997년도 제1차 MTC 회의 참석
1997. 11	1997년도 제2차 MTC 회의 참석

자료: 해양수산부.

우리나라는 OECD 정회원국 가입후, 최초로 1997년 제1차 MTC 회의에 6명의 대표단이 참석하였으며, OECD가입 당시에 약속한 지정화물제도의 단계적인 폐지와 항만민영화 정책의 진전사항 등을 설명하였다. 1997년 제2차 MTC 회의에서는 5명의 대표단이 참석하였다. 우리

나라 대표단은 본회의 전에 열린 OECD/중국간 해운정책 워크숍에서 중국 해운시장의 개방, 중국 선박당 최소승선인원, 선원교육기관에 대한 정부의 감독여부 등에 대해 질문하고 의견을 교환하였다.

2. 地域機構

1) 國際聯合 아시아·태평양經濟社會委員會(ESCAP)¹⁾

(1) 설립 연혁

ESCAP(United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)은 1947년 3월 28일 유엔 경제사회이사회(Economic and Social Council) 결의(제37호)에 의거, 설치된 유엔 아시아·극동 경제위원회(United Nations Economic Commission for Asia and the Far East : ECAFE)가 1974년 9월 12일 제30차 총회(콜롬보)에서 개칭된 것으로, 유엔의 4개 지역경제위원회 중의 하나이다.²⁾

(2) 목적·기능

ESCAP의 목적 및 기능은 다음과 같다. i) 아·태지역의 경제 재건, 개발 촉진, 경제활동 증대 및 경제관계 강화, ii) 아·태지역의 경제·기술 및 개발에 관한 문제 연구, iii) 경제·기술정보 및 통계자료 수집, 평가 및 전파, iv) 기타 유엔전문기구 또는 유엔기술지원 업무와 중복

1) ESCAP의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : United Nations Bldg. Rajadamnern Ave., Bangkok 10200, Thailand
- 전 화 : 66-2-288-2480
- 팩 스 : 66-2-288-1082
- 인터넷 : <http://www.un.org/dept/escap/welcome.htm>
- 우리나라의 ESCAP 관련 정부부서로는 해양수산부 해운정책과 등이 있음.

2) UN의 지역경제위원회는 ESCAP 외에 구주경제위원회(ECE), 중남미경제위원회(ECLAC), 아프리카경제위원회(ECA) 및 서아시아경제사회위원회(ESCWA) 등이 있다.

되지 않는 범위내에서 회원국에 대한 자문기능 수행, v) 기술지원을 포함한 역내 경제문제와 유엔 경제사회이사회 기능 보좌, vi) 경제개발에 따른 사회문제 및 경제·사회적 요소의 상호 연관성에 대한 연구 업무를 수행한다.

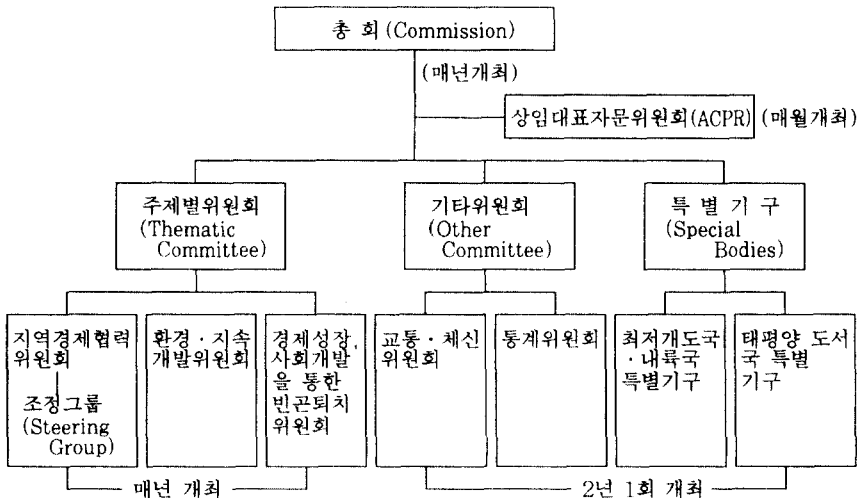
(3) 회원국

우리나라를 포함한 정회원국(51개국), 준회원국(9개국) 등 모두 60개국이다.

(4) 조 직

ESCAP의 조직은 총회, 각종 위원회, 특별기구, 산하지역기구 및 지역프로젝트, 관련정부간기구, 사무국 등으로 구성되어 있다.

〈그림-1〉 ESCAP의 기구표



① 총회(Commission)

회원국 각료급 대표로 구성되는 ESCAP 최고의 의사결정기관으로 매년(주로 3~4월) 정기적으로 개최되며, ESCAP 기능 범위내의 모든 문제를 토의하고 결의를 채택한다.

② 위원회

가. 지역경제협력위원회(Committee for Regional Economic Cooperation)

매년 총회 직전에 개최되며, 지역경제협력 촉진을 위한 제반정책을 토의하고, 개발기구, 금융기구, 민간기구, 자금공여국과의 긴밀한 관계 유지 방안을 검토한다.

나. 환경·지속개발위원회(Committee on the Environment and Sustainable Development)

ESCAP 역내 환경상황을 점검하고, 천연자원과 에너지의 탐사·개발·활용·관리에 관한 정책을 권고하고 환경과 개발관계 이해증진을 위한 연구를 한다. 환경적 요소를 감안한 지속적인 개방추진을 위해 국가적, 지역적, 세계적 차원의 제도적 장치 설립을 추진한다.

다. 경제성장·사회개발을 통한 빈곤퇴치위원회(Committee on Poverty Alleviation Through Economic Growth and Social Development)

빈곤경감 프로그램 수립 및 집행을 장려하고, 식량·영양·보건·교육·주거문제 해결을 위한 비정부간 기구 참여 촉진책을 강구한다. 또한 해운·항만·내륙수로 분야와 교통·통신·관광분야를 교대로 취급한다.

라. 통계위원회(Committee on Statistics)

역내 통계의 질적개선, 신종기술 적용, 회원국간의 통계작업 및 방법에 관한 정보 및 경험교환을 위한 조치, 통계분야에서의 기술지원, 훈련 및 연구에 필요한 계획을 건의한다.

마. 교통 및 통신위원회(Committee of Transport and Communication)

교통 및 통신분야의 개발을 위한 정책, 전략, 방법 및 기술을 권고하고, 이 분야의 관리 및 인력개발상의 기술 및 경험의 교환을 증진한다.

③ 특별회의(Ad Hoc Ministerial Conference)

총회의 권고에 따른 주요 특정사항을 취급하기 위하여 1년 1회 이내의 특별회의를 개최할 수 있다.

④ 상임대표자문위원회(Advisory Committee of Permanent Representatives and Other Representatives)

ESCAP 회원국 정부가 임명한 상임대표 또는 기타 대표로 구성된 자문위원회로서 총회의 잠정의제에 관하여 사무총장과 의견을 교환하는 권고적 또는 자문적 성격의 위원회이다.

⑤ 특별기구(Special Bodies)

최저개도국 및 내륙국 특별기구, 태평양 도서국 특별기구 등이 있다.

⑥ 산하 지역기구 및 지역 프로젝트

총회 산하에 3개 지역기구가 있고, 지역에너지개발계획(Regional Energy Development Programme) 등 8개 지역 프로젝트가 있다.

⑦ 관련 정부간기구

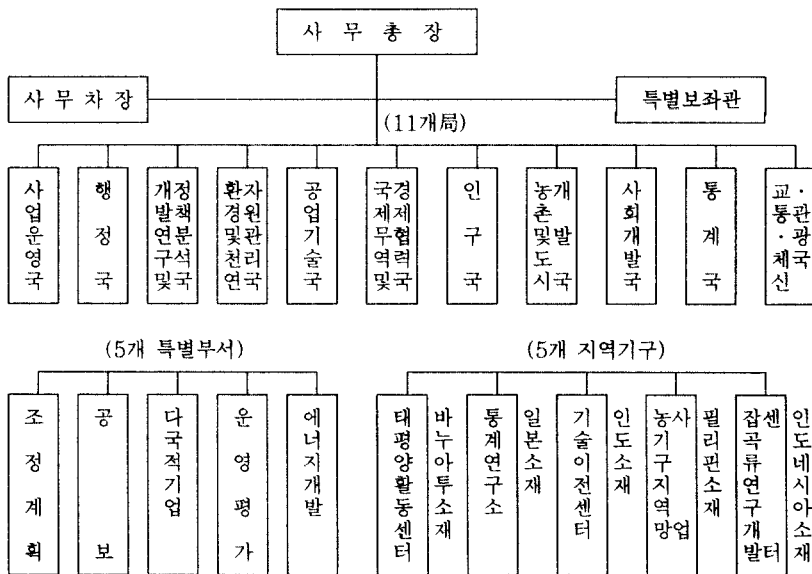
아·태개발센터(APDC), 아시아 재보험공사(ARC), 아·태 전기통신 협의회(APT) 등이 있다.

⑧ 사무국

사무총장은 총회, 각종위원회, 기타 관련 유엔기구 업무를 지원하고, 직속기구로서 사무차장과 특별보좌관을 두고 있다. 사무총장 산하에는 행정국, 농업국 등 11개국이 설치되어 있다(〈그림-2〉 참조).³⁾

〈그림-2〉

ESCAP 사무국 조직도



3) 1992년 4월 제48차 ESCAP 총회에서 총회 구조가 주제별 접근방법(thematic approach)으로 변경됨에 따라 종래 분야별 접근방법(sectoral approach)에 따라 편성된 사무국 구조 개편으로 종래 12개국에서 11개국으로 축소되었다.

(5) 재 정

회원국의 분담금에 의한 정규예산(regular budget)과 선진국, 아프리카·중동국 등 개도국, UNDP, UNEP, UNFPA 등 국제기구로부터의 자발적 기여금에 의한 비정규 예산(extrabudgetary funds) 등으로 구성된다.

(6) 해운·항만관련 활동

① 해운·항만 기술지원 활동

ESCAP는 교통·통신위원회(Committee on Transportation and Communication : TC)를 통한 회원국 정부간의 협의회의 외에, 매년 역내 선주협회장회의와 하주기구, 선주협회, 항만당국, 세관당국간의 합동회의를 개최하여 역내 해운발전과 해운관련기관의 협력방안을 협의한다. 교통·통신·관광국(Transportation, Communication and Tourism Division : TCT)이 TC의 각종회의에서 결정된 사항을 이행하고, 그 결과를 회원국 정부에 보고한다.

ESCAP 회원국의 대부분이 국내 및 국제교역에 해운을 이용하므로 해운산업은 그들의 경제발전과 유지에 필수적이다. ESCAP는 각종 프로그램을 통해 역내 해운항만분야 활동을 지원하고 있다. 이 프로그램들은 인력개발, 하주협력, 항만정보, 해운통계, 해운입법분야의 지원을 포함하고 있다.

국제무역과 해운산업 발전을 촉진하기 위해서는 적절한 국내해운법령의 뒷받침이 필요한데, 대부분의 ESCAP 역내 개도국의 해운법령이 해운관련 국제협약과 해운기술발달 및 국제무역수요 충족에는 부적합한 것으로 지적되었다. 따라서 ESCAP는 국내해운법령의 기초와 개정작업

의 통일화를 촉진하기 위해 다음과 같이 발간, 회의개최, 기술지원 및 연구사업추진 등의 관련활동을 수행해 왔다. i) 개도국의 해운법령 현대화 작업을 위해 국내해운입법의 大綱을 제시한 「해운입법지침」(Guidelines for Maritime Legislation)을 1982년에 발간한 후, 1987년에 개정판을 발간하여 보급하였다. ii) 1981년 이후 3차에 걸친 해운입법전문가 회의를 개최하고, 중국에서 1984년 이후 4차에 걸친 해운입법에 관한 워크숍을 개최하였다.⁴⁾ iii) 1982년 필리핀의 해운법 성문화 및 개정작업 지원을 비롯하여 8차의 해운입법 기술지원을 위한 자문단을 파견하였다. iv) 특별예산에 의한 해운입법 연구사업을 수행하였다.⁵⁾ 대체로 연간 50여회의 세미나, 워크숍, 견학, 훈련프로그램 등이 연 315일 간에 걸쳐 실시되었다.⁶⁾

한편 ESCAP는 역내 해운산업의 수준향상을 위해 사업위주의 활동의 하나가 「아시아·태평양 교통·통신개발 10년 계획(Transport and Communications Decade for Asia and the Pacific, 1985~1994)」이었다. 이 계획의 후반 5년 동안에는 도서간 해운, 항만요율정책 및 전산화, 내수로 수송과 준설기술의 개발을 위한 사업을 시행하였다.

또한 ESCAP는 역내 도서간, 연안 및 지선수송(feeder) 해운부문의 기술지원과 운송주선업(freight forwarding)의 발전을 위한 지원활동을 하며, 해운능력과 활동에 관한 목록작성 프로젝트와 시범항만 요율구조의 전산개발과 항만요율책정 및 투자정책개발 프로젝트를 수행

4) 1992년에 제정된 중국 해상법은 ESCAP가 권고한 모델법을 대부분 원용하였다.

5) ESCAP, *E/ESCAP/313*(14 Feb. 1983), pp.4~5, *E/ESCAP/STC*, 10/12(3 Oct. 1986), p.10, *E/ESCAP/2393*(18 Jan. 1983), pp.12~14, *E/ESCAP/STC*, 10/15(27 Oct. 1986), pp.1~2.

6) ESCAP, *Calendar of Meetings and Programme of Activities*, 1 Dec. 1988, pp. 1~5.

하고 있다.⁷⁾

② 해운사기방지 관련활동

ESCAP도 해운사기방지를 위해 지역기구차원의 노력을 해 왔는데, 두드러진 활동으로는 해운사기에 관한 소지역 세미나(subregional seminar on maritime fraud)의 개최와 「해운입법지침」을 통한 관련입법의 권고 등이 있다.

가. 소지역 해운사기 세미나

ESCAP이 역내 하주들을 대상으로 해운사기에 관한 이해증진 및 정보교환, 하주의 대비책 강구를 위해 이 세미나를 주최하였는데, 1987년에는 카라치(3.21~3.23)에서, 1988년에는 마닐라(3.21~3.23)에서 각각 개최하였다. 1988년의 마닐라 세미나에서 각국 대표단은 해운사기 유형에 대한 이해를 증진하고, 사전에 하주, 선주, 용선자 등 해운관련 주체들에 대한 정보를 최대한으로 입수하고 활용하여 의사결정을 함으로써 사기피해 위험을 극소화하는 것이 최선의 대책이라는데 의견의 일치를 보았다.⁸⁾

나. 관련 입법권고

ESCAP는 1987년판 「해운입법지침」에서 민법 및 상법제도가 발달하지 못한 국가들이 해운사기에 효과적으로 대항할 수 있도록 관련법규를 개선할 것을 권고하였다.⁹⁾ 이 지침은 일례로 적절한 보험법규가 선량한 피해자를 보호할 수 있음을 상기하고, 그 방법으로 만약 허위진술

7) ESCAP, *ESCAP Today*, 1988, pp.35~36.

8) 이 세미나에는 우리나라를 비롯한 9개국 하주협의회 대표 53명이 참석하였다 (김치중, “ESCAP 주최 해상사기 세미나 결과보고”, 「하주」, 1988년 봄호, 한국무역협회 하주사무국, 1988, pp.31~34).

9) ESCAP, *Guide-lines for Maritime Legislation*, 1987, pp.145~146.

되었거나 또는 보험계약의 수혜자(beneficiary)가 과거의 사기행위로 유죄판결을 받은 전과가 있으면 보험계약을 무효로 하는 강제법규를 제정하는 것이다. 이 지침은 또한 해상적하보험산업이 국유화된 국가에서는 국가보험기관이 해운사기 발생을 최소화하기 위해 보험인수범위(coverage)를 규정하는 것을 통제할 수 있음을 지적하고 있다.

(7) 우리나라와의 관계

우리나라는 1949년 3월 준회원국으로 가입 후 1954년 4월 정회원국으로 가입하였다.¹⁰⁾ 우리나라의 ESCAP 관련 주요 활동은 다음과 같다.

① 한·ESCAP 협력기금(Korea/ESCAP Cooperation Fund : KECF) 운용

1987년 9월에 설립된 우리나라 정부의 ESCAP 기여기금의 성격으로 역내 개발도상국의 경제사회 발전을 위한 사업을 지원한다. 우리나라는 2000년까지 0.2% 수준으로 지원규모를 확대기로 내부 결정하였다(1995년 40만달러, 1996년 50만달러 등). KECF 사업과 NRL제도를 연계하는 방안을 검토하고 있다.

② 방콕협정

ESCAP내의 개발도상 회원국간 무역자유화 및 확대를 통하여 참가국의 경제발전 및 국민의 생활수준 향상을 도모하기 위한 협정으로 1976년 6월 17일에 발효하였다. 가맹국은 우리나라를 비롯하여 인도, 스리랑카, 방글라데시, 대만, 파푸아 뉴기니 등이다. 한편 우리나라는

10) 북한은 1991년 11월 정회원국으로 가입하였다.

1991년 4월 제47차 ESCAP 총회를 개최하였고, 1994년말 기준으로 사무국에 무상인력전문가(Non Reimbursable Loan Expert : NRL) 9명을 파견 하였다.¹¹⁾

③ 연구수행 참여

해운산업연구원(KMI)은 ESCAP에서 주관하는 해운·항만관련 연구과제를 다수 수행하였고, 현재 한국해양수산개발원에서도 ESCAP 용역사업을 수행하고 있다.

가. 북아시아 지역에 있어서의 컨테이너 해상운송과 항만개발에 관한 전망

ESCAP 교통·통신위원회의 주요 사업의 하나인 해운정책·계획모델(Maritime Policy and Planning Models)을 북아시아 지역에 적용·보급하기 위한 연구로서 KMI가 1993년중에 수행하였다.

나. 아시아 역내 컨테이너 운송연구

ESCAP 역내국가들의 급속한 경제발전에 따른 컨테이너화물의 증가가 역내 해운항만에 미치는 영향 및 관련변화를 예측하여 정부·선사·항만 등 관련당사자들의 정책수립에 도움이 될 수 있도록 하는 연구이다.

11) 해운항만청(현 해양수산부)은 1993년부터 서기관 1명을 ESCAP에 파견하고 있다.

2) 아·태지역 港灣國統制委員會(Tokyo MOU)¹⁾

(1) 설립 연혁

아시아·태평양지역에서는 항만국통제를 국가별로 시행해 오던 중 1992년 2월 일본 운수성 주관으로 개최된 ‘항만국통제 전문가회의’에서 유럽의 항만국통제제도(Paris MOU)를 모델로 한 지역협력의 필요성을 최초로 논의하였다.

이 회의에서 우리나라와 일본은 동북아지역에서의 지역협의체의 구성을 적극적으로 주장한 반면에 중국은 그 필요성은 인정하지만 외교적인 여건 등을 고려하여 재검토가 필요하다는 의견을 표시하였다. 결국 지역협의체 구성을 위한 구체적인 합의에 이르지 못하였다.

그 후 일본의 계속된 노력으로 1993년 12월 2일 일본 동경에서 「아·태지역 항만국통제에 관한 양해각서」(The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region : Tokyo MOU)를 채택하고 18개국이 서명하였다.²⁾ Tokyo MOU는 1994년 4월 1일 발효되고 임시사무국 체제를 벗어나 상설사무국이 운영을 시작하였다.

1) Tokyo MOU 사무국의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Tomoe-cho Annex Building 6F, 3-8-26 Toranomom, Minato-Ku, Tokyo, Japan 105
- 전 화 : +81-3-3433-0621
- 팩 스 : +81-3-3433-0624
- 인터넷 : <http://www.ijnet.or.jp/tokyomou>
- 우리나라의 Tokyo MOU 관련부서로는 해양수산부 선박안전과 등이 있음.

2) 당시 Tokyo MOU 서명국가는 호주·캐나다·중국·피지·홍콩·인도네시아·일본·한국·말레이시아·뉴질랜드·파푸아 뉴기니·필리핀·러시아·싱가포르·솔로몬제도·태국·바누아투·베트남 등이다.

〈표-1〉 Tokyo MOU 설립 준비회의

차수(일자)	장 소	주요논의/합의사항
1차(1992. 2. 13)	일본, 동경	• 아태지역 PSC 협력 합의 • MOU 채택에 관한 결정 없었음
2차(1992. 11. 4~6)	호주, 시드니	• MOU 채택 및 임시사무국 설치(호주) 합의
3차(1993. 6. 1~3)	캐나다, 밴쿠버	• MOU 구체사항 논의
4차(1993. 11. 29~12. 2)	일본, 동경	• MOU 구체사항 논의 • Tokyo MOU 채택·서명(18개국)

자료 : Tokyo MOU, *Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region*, 1994~1995, pp.1~2.

(2) 목 적

제1차 항만국통제 전문가회의에서 합의한 사항을 중심으로 Tokyo MOU의 목적을 요약하면 다음과 같다.

- i) 선박안전의 확보와 해양환경의 보호를 위하여 기준미달선의 감소를 위한 효과적인 항만국통제를 시행한다.
- ii) 상호 균형있고 효과적인 항만국통제를 시행하는 방안을 모색한다.
- iii) 범세계적인 항만국통제 증진에 기여한다.

(3) 회 원

Tokyo MOU의 가입국은 한국, 호주, 중국, 일본, 홍콩, 싱가포르, 파푸아 뉴기니, 말레이시아, 뉴질랜드, 캐나다, 바누아투, 러시아, 인도네시아, 태국, 피지, 필리핀 등 16개국이다. 솔로몬제도, 베트남은 서명국이나 아직 MOU에 가입하지 않았다.

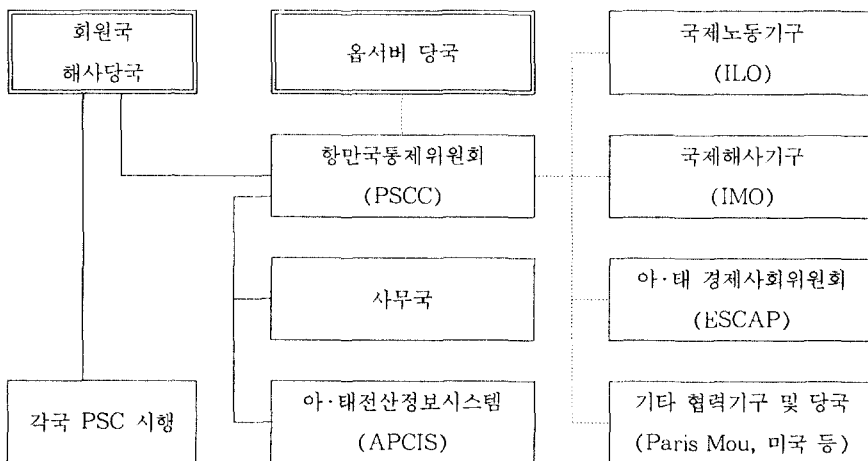
(4) 조 직

10개월마다 열리는 항만국통제위원회(Port State Control Committee)가 주요 의사결정과 집행을 관장하고, 산하에 상설 사무국이 있다. 상설 사무국은 동경에 두고 4명의 상근직원이 근무한다. 항만국통제 정보관리를 위하여 캐나다 연안경비대(Canadian Coast Guard)의 전산망을 활용하고 있다.

항만국통제위원회의 운영비용은 회원국의 분담방식을 채택하고 있고, 기본분담금 3,000달러+GNP/Capita비율(50%)+입항선박 척수비율(50%)의 공식에 의하여 분담금을 산출하였다.

〈그림 -1〉

Tokyo MOU 組織圖



자료 : Tokyo MOU, *Annual Report on Port State Control in the Asia - Pacific Region*, 1996, p.41.

(5) 주요 활동

Tokyo MOU협정에는 항만국통제관련 국제협약, 연간 통제대상선박 비율, 항만국통제 시행절차 및 개선조치, 국가간·지역간 협조체제의 유지 등에 관한 사항이 규정되어 있다. 전반적으로는 Paris MOU를 모델로 하였기에 양 제도간에 큰 차이가 없으나 다음 두가지 점이 다르다. 첫째, 항만국통제 비율을 2000년까지 아·태지역 내에서 운항하는 총 선박의 50%까지 달성할 수 있도록 노력하며, 둘째 다수의 서명국이 ILO 제147호 협약에 가입하지 않은 관계로³⁾ 1994년 4월 1일 이전에 건조된 선박에 대하여 선박의 구조 또는 주거시설을 포함한 시설에 대하여는 어떠한 변경도 초래하지 않도록 규정하고 있는 점이다.

이같은 Tokyo MOU의 규정을 이행하기 위해 아·태지역 국가들은 효율적인 제도 시행방안을 강구하고 있다. 즉, 항만국통제위원회를 중심으로 1994년 4월 출범 이후 18개 서명국가가 그간 개별적으로 시행해 오던 항만국통제제도의 조화를 위하여 다각적으로 노력하고 있다.

Tokyo MOU의 항만국통제위원회가 현재 중점적으로 추진하고 있는 사항으로는 항만국통제 정보관리체계의 확립, 항만국통제 지침서의 완성, 항만국통제비율의 확대문제 등이며, 특히 항만국 통제관 교육을 위하여 1996년부터 매년 50명씩 특별교육을 시행하고 있다. 이러한 계획은 1995년 12월 홍콩에서 개최되었던 제3차 항만국통제위원회에서 검토되었다.

Tokyo MOU의 1996년도 주요 실적은 다음과 같다. 첫째, 회원국을 12개국에서 15개국으로 증가시켰다. 둘째, 약 2년간의 준비끝에 항만국통제 지침서를 발간하였다. 셋째, 첫 연차보고서(1994~1995년)를

3) Tokyo MOU 서명국 중 캐나다, 홍콩, 일본, 러시아 등 4개국만 가입하였다.

발간하였다. 넷째, 협정을 1차 개정하였다.⁴⁾ 다섯째, Tokyo MOU와 Paris MOU간에 공동각료회의 개최(98. 3. 24~25 캐나다, 빅토리아 시)를 추진한 것이다.

〈표-2〉 Tokyo MOU 항만국통제위원회(PSCC) 개최현황

차수(일자)	장 소	주요논의/합의사항
1차 (1994. 4. 11~14)	중국, 북경	• 재정부담액 산정방식 결정 • 사무국 구조 결정 • 항만국통제 지침서 개발 결정
2차 (1995. 1. 16~19)	말레이시아, 쿠알라룸푸르	• 항만국통제위원회 운영규칙 승인 • 항만국통제관 훈련전략 승인 • 항만국통제관을 위한 세미나 및 훈련계획 승인 • 지역자료 교환시스템·연차보고서 발간 승인
3차 (1995. 12. 4~7)	홍콩	• 1969년 선박톤수측정협약 및 MARPOL 73/78 규정에 의한 선박역류 기준을 승인 • 항만국통제 편람지침서 승인, 통신작업반 임명 • MOU 개정 논의
4차 (1996. 9. 30~10.3)	뉴질랜드, 오클랜드	• 항만국통제 지침서 승인 • 연차보고서 승인 • 훈련 및 항만국통제관 교류계획 승인 • MOU 개정 검토
5차 (1997. 8. 12~14)	러시아, 블라디 보스토크	• 1996년 연차보고서 승인 • MOU 1차 개정
6차 (1998. 5. 29~6. 4)	서울	• 새로운 전산망의 구축 • MOU 개정 • 기술협력에 관한 사항

자료 : Tokyo MOU, *Annual Report 1994~95*, 1996: Tokyo MOU, *Press Release*, 14 August 1997 및 해양수산부 국회제출자료(1997. 9)에서 정리.

4) IMO 제19차 총회결의 A. 789(19)를 반영하고, 협정에 있는 기술사항을 지침서로 이관하였다.

지금까지 Tokyo MOU의 준비회의와 항만국통제위원회별 참석국가 및 국제기구의 현황은 〈표-3〉과 같은바, 이를 분석해 보면 일본, 홍콩, 싱가포르 등이 적극적으로 참여하고 있는 것으로 나타났다.

〈표-3〉 각국 해사당국·국제기구별 Tokyo MOU회의 참석현황

국별·기구별	준비회의				항만국통제위원회				
	1차	2차	3차	4차	1차	2차	3차	4차	5차
호 주	○	○	○	○	○	○	○	○	○
캐 나 다	○	○	○	○	○	○	○	○	○
중 국	○	○	○	○	○	○	○	○	○
홍 콩	○	○	○	○	○	○	○	○	○
피 지		○	○	○		○		○	
인도네시아	○	○	○	○	○	○	○		○
일 본	○	○	○	○	○	○	○	○	○
한 국	○		○	○	○	○	○	○	○
말레이시아			○	○	○	○	○	○	○
뉴 질랜드		○	○	○	○	○	○	○	○
파푸아 뉴기니		○	○	○	○			○	
필 리 핀	○		○	○	○				○
러 시 아			○	○	○	○	○	○	○
싱 가 포 르	○	○	○	○	○	○	○	○	○
태 국		○	○	○	○	○	○	○	○
바 누 아 투		○	○		○				
솔로몬제도		○	○	○	○				
베 트 남		○	○	○		○			
미 국	○		○		○	○	○	○	○
IMO	○	○	○	○	○		○		
ILO		○	○	○	○	○			
ESCAP		○	○		○				
Paris MOU		○	○	○	○	○	○		○
Acuerdo de Vina del Mar ¹⁾			○						

자료 : Tokyo MOU, *Press Release*, 14 August 1997.

주 : 1) 남미지역 항만국통제 지역협력기구임.

한편 Tokyo MOU 주요 회원국별로 1994년 이후 항만국통제 시행실적은 〈표-4〉와 같다.

〈표-4〉 Tokyo MOU 회원국별 항만국통제 실적(1994~1996년)

국 별	1994				1995				1996 ¹⁾			
	점검 건수	결합 선박 척수	결합 건수	억류 건수	점검 건수	결합 선박 척수	결합 건수	억류 건수	점검 건수	결합 선박 척수	결합 건수	억류 건수
호 주	2,406	1,773	9,372	153	2,542	1,874	10,563	244	2,901	1,976	13,638	248
캐 나 다	467	315	1,620	34	391	250	1,267	42	389	246	12,263	51
중 국	961	492	1,675	3	1,163	647	2,835	17	1,229	724	4,048	32
피 지	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0
홍 콩	83	78	773	39	151	140	1,768	102	250	232	3,039	140
인도네시아	—	—	—	—	—	—	—	—	1,862	559	1,229	0
일 본	2,582	484	731	41	2,949	892	1,462	86	3,111	1,204	3,342	88
한 국	267	82	185	0	247	104	482	4	749	291	1,700	48
말레이시아	11	7	59	2	89	44	124	0	47	27	158	4
뉴질랜드	1,159	477	n.a.	8	1,071	342	496 ¹⁾	10	1,153	418	1,414	9
파푸아뉴기니	2	1	n.a.	0	16	6	n.a.	0	3	3	40	1
러시아	—	—	—	—	157 ²⁾	64 ²⁾	320 ²⁾	17 ²⁾	349	160	1,249	14
싱가포르	58	13	49	2	58	5	9	2	2	0	0	0
태국	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0
바누아투	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
계	8,000	3,722	14,464	282	8,834	4,368	19,326	524	12,243	5,920	31,600	635

자료 : Tokyo MOU, *Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region, 1994~1995*, 1996에서 정리.

주 : 1) 1996년 상반기 실적치임.

2) 점검선박의 기국은 101개국에 이름.

(6) 우리나라와의 관계

① 개황

우리나라는 Tokyo MOU 설립 논의 초기부터 참여한 주요 회원국 중 하나이며, 설립 이후도 적극적으로 활동하여 왔다.⁵⁾

우리나라는 항만국통제 점검률을 지속적으로 제고하여 1995년에는 3.3%, 1996년에는 9.8%의 실적을 나타냈고 1997년에는 20%를 목표로 하고 있다. 또한 2000년까지 Tokyo MOU협정상의 점검목표(지역 내 운항선박의 50% 점검) 달성을 추진하고 있다.

〈표-5〉 우리나라 항만국통제 실적

구 분	입항 선박(척)	점검대상 선박(척) (A)	점검 선박(척) (B)	점검률(%) (B/A)	결합 선박(척) (C)	결합 지적률(%) (C/B)
계	90,968	24,102	1,817	7.5	829	45
1994	26,744	5,196	267	5.1	82	31
1995	30,631	7,423	247	3.3	104	42
1996	33,593	7,683	749	9.8	291	39
1997. 6	미입수	3,800	554	14.6	352	64

자료 : 해양수산부.

② 향후 대책

우리나라는 항만국통제 강화를 위해 다음과 같은 대책을 마련하고 있다.⁶⁾

첫째, 항만국통제 전담인력을 확보한다. 정부가 직접 집행하고 있는

5) 우리나라는 준비회의 가운데 제2차 회의에만 참석하지 않았으며, 나머지 항만국통제위원회는 모두 참석하였다.

6) 해양수산부 국회제출자료, 1997. 9.

선박검사업무를 한국어선협회를 확대·개편한 「선박안전기술원」에 위탁하고, 기존 선박검사인력을 항만국통제 전담인력(48명)으로 활용한다.

둘째, 우선점검대상선박을 중점 관리한다. 구체적으로는 i) 현재 가동중인 항만국통제 전산망과 선박 고유식별번호를 활용하여 우선점검대상선박을 집중 관리하여 항만국통제망을 기피하는 선박(선명 변경 등)을 색출한다. ii) 아·태지역 및 유럽지역과 정보교환시스템을 연결하여 선박별 안전관리 등급제도 개발을 추진한다. iii) 항만국통제 실적보고서를 발간하여 기준미달선박 및 소속선사 명단을 공표한다.

셋째, 항만국통제관 전문교육·훈련과정을 확대 시행한다. 즉, 해양수산부 자체교육, 해외파견 전문교육, 해외전문가 초빙교육을 실시하고 국제세미나에 매년 1회씩 참가한다.

넷째, 국제협력활동을 강화한다. 이같은 목적을 달성하기 위하여 우리나라는 1998년 5월에 Tokyo MOU 제6차 항만국통제위원회(PSCC)를 국내에 유치하여 서울에서 개최하기로 하였다.

II. 民間 國際機構

1. 多者機構

1) 國際海法會(CMI)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제해법회(Comité Maritime International : CMI)는 해상법, 해사 관행과 관습 및 해사실무의 통일에 기여할 목적으로 1897년 벨기에 앤트워프에서 창설된 후 세계 해운법 질서 정착에 크게 기여해 왔다. CMI는 각국 해법회로 구성된 비정부간 국제기구이며, 해상법분야 전문가가 이 기구의 활동에 적극 참여하고 있다.

(2) 목적·기능

CMI 활동의 기초가 되어온 설립목적은 기구의 정관을 통하여 알아보면 다음과 같다.

i) 국제해법회는 비정부기구로서 그 목적을 모든 적절한 수단과 활동들을 통하여 해상법, 해사관습·관행 및 해사실무의 통일화에 기여하고자 하는데 둔다.

ii) 이같은 목적을 달성하기 위하여 CMI는 국별 해법회 설립을 촉진

1) CMI의 주소는 다음과 같다.

- 주소 : Markgravestraat 9, B-2000 Antwerpen, Belgium
- 전화 : 32 3218 4887
- 팩스 : 32 3218 6721

하고 또한 동일목적을 갖고 활동하는 다른 국제협회 또는 국제기구와 상호협력한다.

(3) 회 원

전세계 53개국 국내 해법회의 약 6,500명의 회원으로 구성되었다.

(4) 조 직

① 총회

총회(Assembly)는 전체회원으로 구성된다. CMI 회원인 각국 해법회와 국제기구들은 총회에 1인의 정대표를 파견할 수 있으며, 2인의 부대표가 수행할 수 있다. 총회는 매년 3월중 1회씩 개최되나 집행위원회의 결정, 회장, 6개 회원 해법회 또는 사무국장의 요구가 있을 때는 임시총회를 개최한다.

총회에서는 총회 임원, 집행위원회 위원 및 사무국장의 임면, 신규회원 및 옵서버의 가입 승인, 회원의 회비부담률 책정, 예산 및 결산서의 심의, 집행위원회 보고서에 대한 심의와 향후 CMI 활동전반에 대한 핵심사항들이 결정된다. 의사결정방식으로는 출석투표회원의 단순다수방식을 채택하는 것이 보통이다. 그러나 정관을 개정하는 경우는 총회원 과반수의 찬성이 있어야 가능하다.

② 회장

회장(President)은 총회, 집행위원회 및 국제회의(International Conferences)의 의장이 되며, 집행위원회에 의해서 지명된 국제소위원회(International Subcommittee) 및 작업단회의(Working Group)의

당연직 위원이 된다. 회장은 사무국장(Secretaries General)의 보좌를 받아 총회결의를 이행하며, 집행위원회의 보좌를 받아 국제소위원회 및 작업단회의의 작업을 감독한다. 또한 회장은 대외적으로 CMI를 대표하고, 특히 국제기구들과의 유대관계를 유지한다. 일반적으로 회장의 임무는 CMI 작업의 연속성과 발전지향성을 보장하는 것이다.

③ 집행이사회

집행이사회(Executive Council)는 회장, 집행사무국장(Secretary-General(Executive)), 행정사무국장(Secretary-General(Administrative)) 및 총회에서 임명된 6명의 3년 임기의 위원으로 구성된다. 집행위원회는 CMI 사무국, 각 회원 해법회와 유관정부간 및 국제기구와의 연락관계 유지, 회원에게 해상법과 해사관행 통일분야에 있어서의 진전 상황 통보, 정부기관 및 국제기구에 대한 CMI의 의견제출, CMI 목적 사항에 관한 새로운 사업의 개시 및 동사업을 위한 소위원회나 작업단회의의 설립·감독, 간행물의 편집과 총회 결의사항의 시행 등의 임무를 맡고 있다. 집행위원회의 의사정족수는 5인이며, 모든 결의는 다수결로 이루어진다. 집행위원회는 필요한 경우에 작업단회의에 대표를 파견할 수 있으며, 작업단회의는 집행위원회에만 작업결과 보고서를 제출할 의무가 있다.

④ 국제회의

CMI는 총회의 주도하에 총회가 정한 의제를 논의하기 위하여 적어도 4년에 한번씩 국제회의를 개최한다. 국제회의는 CMI의 전회원과 집행위원회가 초청한 옵서버로 구성된다. 투표권을 보유한 각국의 회원 해법회는 총회회원과 임원회원을 제외한 7인의 대표를 파견할 수 있으며, 국제기구회원은 2인의 대표를 파견할 수 있다. 국제회의의 결의는 출석

하고 투표하는 각국 해법회나 다국간 해법회의 단순다수결에 의한다.

(5) 주요 활동

① 기존 입법활동

CMI는 비정부간 기구이기는 하나 주요 해운국 해법회를 주축으로 조직된 세계적 기구로서 설립 이후 많은 해운국들의 다양한 견해를 통일하는데 크게 기여해 오고 있다. 그 동안 CMI는 복잡다기하고 서로 상이한 해상법의 주요 내용들을 몇개의 협약초안들로 집약하여 벨기에 정부가 소집한 외교관회의를 통해 ‘브뤼셀 국제해사법협약(The Brussels International Maritime Law Conventions)’으로 알려진 해사관계협약들로 성립시켜 왔다. 이러한 과정을 통해 성립된 브뤼셀협약은 모두 20개에 이른다. 이들 협약들은 지금까지 세계 해사법 질서의 축으로 기능해 왔으며, 아울러 세계해운질서 확대 및 발전에 크게 기여해 왔다. CMI에서 채택한 협약의 요지는 〈부록-1〉과 같다. 특히 CMI는 IMO의 국제해운관련 협약 제정에 상당한 영향을 미치고 있다. IMO에서 채택되는 각종 협약 가운데 해상운송과 선박소유자 책임관계, 선박소유권 이전, 선박채권 등과 관련된 협약 등은 대부분 CMI가 마련한 초안을 바탕으로 제정되기 때문이다.

② 최근 입법관련활동

가. 해상물건운송책임협약 개정

해상물건운송인의 책임체계에 관한 통일조약으로는 1924년 헤이그규칙, 1968년 비스비 규칙 및 1978년 함부르크규칙(1992년 발효)이 있다. 이 분야에 관하여는 각국마다 그 입법형태가 다르므로 해상물건운송법제의 국제적 통일을 위하여 다음과 같은 몇가지 방안이 CMI에서

고려되고 있다.

i) 현행과 같이 각국의 선택에 맡겨두고 아무런 행동을 취하지 않는 방안

ii) 함부르크규칙의 폭넓은 비준을 촉진하는 방안

iii) 함부르크규칙의 폭넓은 비준을 유도하기 위하여 동 규칙을 개정하는 방안

iv) 헤이그-비스비규칙의 개정을 제안하는 방안

v) 헤이그-비스비규칙과 함부르크규칙의 규정을 포함하는 신조약을 준비하는 방안

1994년 CMI 시드니총회에서 이 문제에 관한 각국 해법회의 의견을 문기로 결정함에 따라 CMI는 작업부를 구성하여 각국 해법회에 설문지를 배부하였다. 1995년 1월말까지 회답을 받은 CMI는 이에 근거하여 향후 해상물건운송법제에 관한 작업을 추진하고 있다. 1995년 3월말 현재 21개 회원국에서 이 문제에 관한 답변서를 보내 왔다. CMI 작업부의 회장은 이 응답서를 요약하여 보고서를 CMI 총회에 보고하였다.

총회에서 CMI 작업부의 회장은 헤이그-비스비규칙을 개정하여 현대화하는 것이 대세임을 지적하였다. 특히 동 규칙 제3조(운송인의 발항당시 감항능력 주의의무)와 제4조(항해과실면책과 17종의 면책사유에 관한 규정)를 존속시켜야 한다고 주장하였다. 이에 대하여 CMI 회장은 집행위원회에서 논의하여 이 문제에 관한 작업부를 설치하기로 하였다. 또한 이 문제는 각각 제정기관이 다르므로 정치적으로 매우 어려운 사안이며, EU에서도 이 문제에 대하여 관심을 갖기 시작하였음을 주지시켰다. CMI 회장은 UNCTAD 주관하에 이 문제를 논의하고 헤이그-비스비규칙의 개정을 위한 외교회의 소집을 제안하였다. 이 문제를 논의하기 위한 국제소위원회를 구성하기로 하고, 총회에서는 이 제

안을 승인하였다.

나. 연안구조물 적용협약 제정

연안구조물 및 이동설비, 시추설비(off-shore structures and mobile craft)에 관한 CMI 작업부의 첫번째 보고서가 1995년 5월에 제출되었다. 연안구조물에 관한 완벽한 협약의 필요여부에 대해서는 일반적인 필요성이 인정되었는데, 일본 및 스칸디나비아 해법회에서 반대의견이 제시되었다. CMI와 동 작업부가 만든 시드니 초안은 IMO 법률위원회에 제출되었고, CMI는 작업부를 통해 IMO의 작업을 지원하고 있다. IMO에서는 이 안을 토대로 심의작업을 진행하였으나, 협약 내용의 보완이 필요하다는 지적에 따라 CMI에서 더욱 연구한 뒤에 계속 논의하기로 하였다.

다. 선급협회(Classification Society)의 책임문제

CMI와 P&I Club의 합동작업부에서는 시드니회의 이후 선박검사를 담당하는 선급협회의 책임문제를 논의하기 위하여 두번의 모임을 가진 바 있다. IMO에서 현재 안전위원회 모임(meeting of safety committee)을 열고 선급협회 책임에 관한 협약 예비안을 마련중이다. 이 문제에 관하여는 상세한 논의는 없었고, 다음 CMI 총회에서 더 논의하기로 하였다.

라. 난파선 제거협약 제정

난파선 제거(wreck removal) 문제에 관한 작업부 및 국제소위원회를 설치하고 이 문제를 검토하기로 하였다. 이 문제는 현재 IMO에서 협약안으로 제정하기 위하여 심의작업이 이루어지고 있다. 그러나 작업 우선순위면에서는 다른 사안보다 빠르지 않다.

한편 CMI는 창립 100주년 행사를 1997년 6월 9일부터 13일까지

벨기에의 앤트워프에서 개최하였다. 이 기념행사에는 전세계 CMI 회원국 대표 700여명이 참석하여 CMI의 역사를 조명하고, 주요 주제별로 세미나를 개최하였다. 기념 세미나에서 논의된 주제는 다음과 같다.

- ① 해상이동 구조물
- ② 단일해사책임협약에 관한 사항
- ③ 전자서류교환(EDI)에 따른 책임
- ④ 선박충돌 및 해난구조의 보고책임
- ⑤ 난파선 제거협약 초안
- ⑥ 선박우선평권 및 저당권
- ⑦ 선박가압류협약 제정 문제
- ⑧ 선급의 책임
- ⑨ 해상물건운송

(6) 우리나라와의 관계

1981년 5월 29일에 우리나라 한국해법회가 CMI에 가입하였으며, 총회 참석 등 CMI의 제반활동에 적극 참여하고 있다. CMI 창립 100주년 행사에는 우리나라 해법회에서 배병태 회장 등 7명의 대표단이 참석하였다.

2) 볼틱·國際海運理事會(BIMCO)¹⁾

(1) 설립 연혁

BIMCO는 볼트海와 白海지역의 교역에 주로 참여하던 선주들이 공동 이익을 증진하기 위하여 1905년에 창설한 민간기구이다. 초기에는 「볼틱·백해협의회」(The Baltic and White Sea Conference)라고 칭하였다. 그 뒤 회원이 증가하고 활동범위가 확대됨에 따라 1927년에 조직이 대폭 확대·개편되자 명칭이 국제성을 띤 「볼틱·국제해사협의회」(The Baltic and International Maritime Conference : BIMCO)로 변경되었으며, 최근에 현재의 명칭인 볼틱·국제해운이사회(The Baltic and International Maritime Council : BIMCO)로 개칭되었다. BIMCO는 해운관련 민간기구 중에서 규모가 가장 크다.²⁾

(2) 목 적

민간차원에서 해운에 관한 사실적 정보와 의견교환으로 국제적 협조를 도모하고 정치성이 배제된 국제해운의 당면 문제점을 실질적인 측면에서 해결하려는 순수 민간기구이다. BIMCO는 국제해운의 경제적·상업적 분야에 주로 관심을 두고 있다.

1) BIMCO의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Bagsvaedvej 161, DK 2880 Bagsvaerd, Denmark
- 전 화 : +45 44 44 45 80
- 팩 스 : +45 44 44 44 50
- 인터넷 : <http://www.bimco.dk>

2) *Fairplay Book of International Organizations*(Surrey, U.K. : Fairplay Publications, 1990), pp.4~5.

(3) 회 원

정회원은 선주회원(선박을 소유·운항하는 선주), 브로커회원(선박의 용선·매매브로커, 선박대리점 등) 및 단체회원(선주협회와 P&I 클럽 등)이 있다. 준회원 자격은 해운산업과 긴밀한 이해관계가 있는 선급, 은행, 해사법률가, 항만당국 등에게 부여된다. 100여개국의 1,000여개 선주회원과 1,800여개의 브로커 회원 및 50여개 단체회원 등 2,800여개의 해운관련회사와 단체가 가입하고 있다.

(4) 조 직

① 총회

최고의결기관으로 2년마다 5~6월중 개최되며, 보통 800명 정도의 대표가 참석한다. 1995년 총회는 동년 5월 28일부터 6월 1일까지 런던에서 개최되었다. 주요 의제는 i) 총회, ii) 세미나(안전관리, 선·하주 대화), iii) 워크숍(ISM 코드의 적용, 항만국통제, 선박금융) 등으로 구성되었다.³⁾ 또한 BIMCO는 집행위원회 회의와 연계하여 1998년 2월에 미국 워싱턴에서 총회를 개최하기로 하였다. 1998년 총회의 주제는 '안전한 수송, 안전한 항만(safe passage, safe harbour)'이다.

② 위원회와 사무국

전문적인 사항은 총회 산하에 분야별로 구성된 각 위원회를 중심으로 다루고 있고, 사무국이 BIMCO의 행정·관리업무를 담당하고 있다.

3) BIMCO Weekly Circular, April 1995.

(5) 주요활동

① 정보보급

불공정거래·투기적 용선계약·부당한 상행위 등 해운에 영향을 미칠 가능성이 있는 사례나 상관행에 대한 정보를 수집하여 회원들에게 배포하고, 또한 회원 상호간의 정보교환을 주선한다.

하주·용선자·무역업자·선주·중개업자·기타 해운관련단체와 이해당사자들의 협조를 바탕으로 용선계약서·선하증권 등 각종 해운관계의 서식을 개발하고, 개선·발전시킨다.

선주를 포함한 이용자들의 편의를 위하여 공인된 각종 해운관계서식을 발간하며, 국제적으로 사용되는 해운관계서식을 공인된 서식으로 채택·보급한다. 정기적 또는 수시로 다음과 같은 도서와 보고서를 발간하여 회원과 관계기관에 배포하고 있다.

- BIMCO Weekly News
- Check Before Fixing
- BIMCO Review
- BIMCO Annual Report
- BIMCO Special Circular
- Recommended Principles
- BIMCO Membership
- Double Taxation Booklet
- BIMCO Bulletin

② 규범제정 활동

용선계약서의 조항에 대한 유권해석을 하고 분쟁발생시 회원을 위하여 조언을 한다.

③ 운영활동

해운에 영향을 미치는 제반문제를 협의하고 공동 대처방안을 모색할 수 있도록 해운산업에 관여하고 있는 모든 자연인, 법인 및 단체간에 유기적 관계를 맺도록 주선한다. 1987년 11월 이후 “Towards Better Decision”을 주제로 하여 실무교육과정을 운영하고 있으며, 1988년 1월에 “BIMCO Informatique A/S”를 설치하여 1989년에 항만 데이터베이스를 개발하였다. 최근에는 국제세관기구(World Customs Organization : WCO)와 협력하여 마약의 불법거래방지 활동에 참여하고 있다. 매일 150여건의 질문 및 지원요청을 접수·처리하고 있다.

(6) 우리나라와의 관계

우리나라의 9개 선사와 1개 단체가 회원으로 가입하고 있다. 즉, 선주회원은 두양상선, 조양상선, 한진해운, 현대상선, 거양해운, 대한해운, 범양상선, 삼선해운, 유공해운이고, 단체회원은 한국선주협회(1994년 가입)이다. 한진해운(주)의 조수호 사장이 1993년에 이사로, 1995년 5월에 집행위원회 위원으로 선임되어(위원 : 10인) 활동하고 있다.

3) 國際港灣協會(IAPH)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제항만협회(International Association of Ports and Harbors : IAPH)는 비정부 민간기구로 1955년에 설립되었다. 이 협회의 설립 움직임은 1952년 일본에서 태동되었다. 일본항만협회는 협회 창립 30주년 기념행사의 하나로 태평양 연안국을 포함하여 미국, 프랑스, 영국 등 15개 국가의 항만관계자를 초청하여 국제회의를 개최하면서 ‘세계 항만 간의 상호협력과 정보교환을 촉진하기 위한 상설국제기구를 설립할’ 것을 정식 제의하였다.

그 후 3년간의 협회 설립 준비작업을 거쳐 1955년 11월 미국 로스앤젤레스에서 제1차 국제항만총회가 개최되었다. 이 총회에는 미국, 독일, 일본, 브라질 등 14개 국가의 항만대표자들이 참가하였으며, 이사회를 구성하는 등 협회 설립에 관한 세부적인 절차작업을 매듭지었다.

이 협회는 비영리 민간기구로서 설립 이후 30여년 동안 범세계적 국제조직으로 성장하였으며, 유엔경제사회이사회(ECOSOC), 국제해사기구(IMO), 유엔무역개발회의(UNCTAD), 유엔환경계획(UNEP), 국제세관기구(WCO) 등 5개의 정부간 국제기구에 민간자문기구(NGO)로 참여하고 있다.

1) IAPH 본부의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Kono Building 1-23-9, Nish-Shimbashi, Minato-Ku, Tokyo 105-0003 Japan
- 전 화 : 81-03-3591-4261
- 팩 스 : 81-03-3580-0364
- 인터넷 : <http://www.iaph.or.jp>

(2) 목적 및 사업

① 목적²⁾

IAPH의 설립목적은 i) 국제항만간의 친선도모와 협력증진, ii) 항만관리·운영·건설에 관한 기술 및 정보의 상호교환, iii) 항만권익 향상을 위한 계획수립 및 집행, iv) 해운 및 해운주도형 산업발전을 위하여 관련기관·단체간의 협력사업 전개, v) 간행물 발간을 통한 항만업무의 이해도모, vi) 해상운송 및 해운주도형 산업발전을 위하여 선주 및 해운관련 조직·업계 등과 협조하여 항만발전을 배양하는데 있다.

② 사업

IAPH는 정관 제2조에 규정된 목적을 달성하기 위하여 구체적으로 다음과 같은 사업을 수행한다. i) 국제항만협회 회의 개최, ii) 총회 회의록, 협회지 또는 기타 간행물, 협회에서 인증한 항만관련 간행물의 발간, iii) 공공 및 민간국제기구, 협회 등과 국제적 상호관심사 논의 및 이들 조직과의 효과적인 유대관계 유지를 위한 관계 수립·강화, iv) 정부기관, 민간업계에 대한 협회의 설립 홍보·보급 등이다.

(3) 회원

IAPH의 회원은 정회원(Regular members), 준회원(Associate members), 명예회원(Honorary members)으로 구성되며, 93여개국의 1,000여 항만, 항만인, 항만단체가 회원으로 가입하고 있다. 회원은 세칙의 규정에 따라 일정한 회비를 부담한다. 정회원은 공익을 위하여 권

2) IAPH의 이념(motto)은 “World Peace through World Trade, World Trade through World Ports”이다.

한, 재판권, 권능을 행사하거나, 1개 이상의 항만의 기획, 발전 또는 운영의 책임이 있거나 부두, 잔교, 터미널 및 여타의 항만시설의 축조, 운영 또는 보수에 관하여 책임이 있는 공공 또는 민간의 조직체이거나 법인 또는 비법인을 불문하고 공공 및 정부의 부처, 평의회, 위원회, 기관, 당국, 기구 및 여타의 조직체로 구성된다. 1997년 6월 현재 IAPH의 정회원은 231개 단체이다. 준회원은 세칙의 규정에 따라 다음의 5개 등급으로 나뉘어지며, 1997년 6월 현재 준회원 수는 102개 기관(단체)이다.

i) A급 준회원은 아래의 3개 범주로 구분한다. 제1범주는 선박업, 하역업, 창고업 및 항만시설의 임차인, 운용인과 같은 항만이용자이다. 제2범주는 항만컨설턴트(port consultants)를 제외한 항만관련제품의 제조업자와 항만관련 용역제공자이다. 제3범주는 항만컨설턴트이다.

ii) B급 준회원은 정회원의 자격을 가지지 아니한 여하한 종별의 정부기관, 위원회 또는 협회이다.

iii) C급 준회원은 제철소나 정유공장과 연관되어 운용되는 민영 또는 영리의 항만이 된다.

iv) D급 준회원은 항만기능에 관계된 교육이나 보도활동을 행하는 공공의 또는 민간의 법인, 개인 및 기관과 영리를 위한 항만관련사업과 무관한 개인이 된다.

v) E급 준회원은 정회원이나 여타 준회원의 조합원 또는 고용인인 개인이다.

명예회원은 항만행정 및 발전분야에서 협회에 공적이 있는 개인으로 구성된다. 명예회원에는 IAPH의 설립에 공헌이 있는 창립 명예회원도 포함된다.

(4) 조 직

임원은 총재 1인, 세칙에 규정된 각 지역출신 부총재 각 1인, 사무총장 및 기타 임원으로 구성된다. 주요기관으로 총회, 이사회 및 집행위원회가 있다. 1979년 총회에서는 사무국에 내부위원회, 총회위원회, 기술위원회를 설치하였다. 각 위원회에는 산하에 분과위원회를 두어 업무의 효율적인 수행에 도움이 되도록 하였다. 주요 기관의 임무는 다음과 같다.

① 총회

2년마다 특정주제로 4개 대륙을 순회하며 개최된다. IAPH의 최고정책기관이다.

② 이사회

IAPH의 정책수립기구이며, 총회 개최기간중 모든 회의절차에 관한 전반적인 감독책임을 진다. 총회 의사일정의 결정, 협회 정관 또는 세칙의 수정안 제출, 예산안 작성 등이 이사회의 고유업무이다.

③ 집행위원회

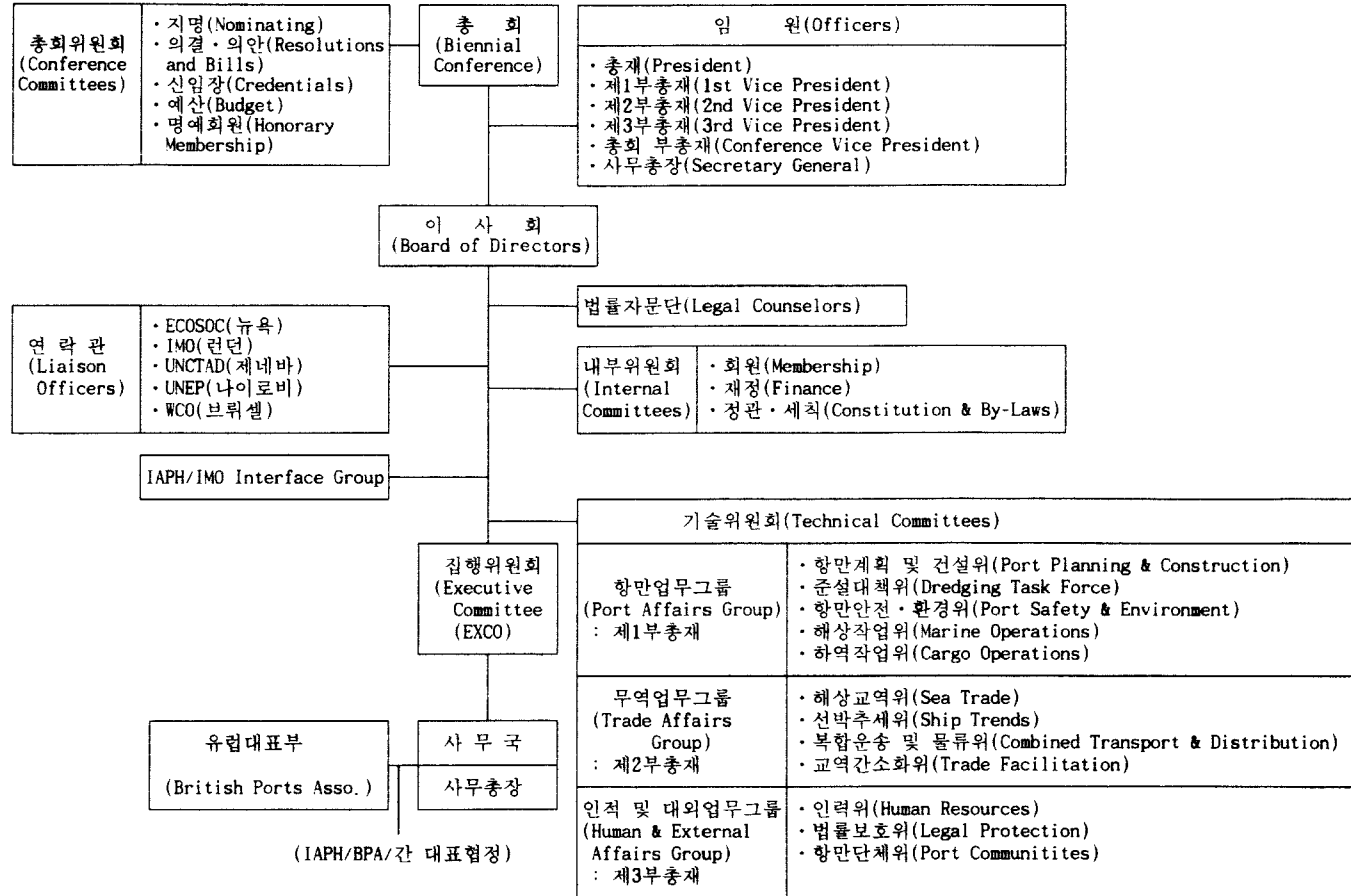
IAPH의 최고 집행기구이며, 총회가 열리지 않는 기간 동안 협회활동에 관한 전반적인 감독과 책임을 진다. 집행위원회는 8명의 회장단과 각 지역대표 24명(아프리카/유럽지역 : 8명, 미주지역 : 8명, 아시아 지역 : 8명) 등 총 32명으로 구성된다.

④ 유럽사무소

런던과 유럽의 주요 도시에서의 해운산업관련 활동에 참여하고 조정

〈그림-1〉

국제항만협회(IAPH) 조직도



하기 위해 연락 역할을 하는 유럽대표사무소(The European Representative Office of IAPH)를 런던에 두고 있다.³⁾

(5) 재 정

IAPH의 재정은 회원의 회비 및 기부금 등으로 이루어진다. 매년 예산은 총회 예산위원회에서 그 회계연도를 기준으로 편성한 안을 토대로 총회에서 채택·승인된다. 총회에서 채택된 예산을 초과하는 수입증가분은 예산에 관한 일반규정에 따라 집행위원회에서 소폭의 범위내에서 예산 정산에 충당될 수 있다. 한편 회원의 연간회비는 당해연도 선납을 원칙으로 부과된다.

각 정회원은 기명 구좌당 연간 1,070계산단위(SDR)로 환산되는 회비를 납부하여야 한다. 각 정회원은 연간 화물취급 톤수별로 회원 구좌당 회비를 부담한다. 준회원은 등급별로 납부하는 회비에 각각 차이가 있다.

(6) 주요 활동

① 회의개최 활동

IAPH는 협회의 목적을 달성하기 위하여 정관에 정해져 있는 사업을

3) IAPH의 유럽사무소 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : IAPH London Office
L/O British Ports Association
Africa House, Room 217, 64-78 Kingsway,
London WC2B 6AH, U.K.
- 전 화 : 0171-242-1200
- 팩 스 : 0171-405-1069
- e-mail : 1061123-3411 @ compuserve.com

추진하는 한편, 관련 국제기구와의 교류를 확대하고 있다. 또한 세계 항만의 지속적 발전을 도모하기 위해 정기적으로 국제총회를 개최하고 있다(〈표-1〉 참조).⁴⁾

〈표-1〉 IAPH 총회별 주제

회기	국 별	개 최 지	주 제	연 월
9	싱가포르	싱 가 포 르	Towards Greater International Port Co-operation	1975. 3
10	미 국	휴 스 턴	World Ports Role in Economic Development	1977. 4
11	프 랑 스	르 하 브 르	World Ports of the Future	1979. 5
12	일 본	나 고 야	Ports Contribution to Human Prosperity	1981. 5
13	캐 나 다	밴 쿠 버	Ports and their Communities	1983. 6
14	독 일	함 부 르 크	Communication through Ports	1985. 5
15	한 국	서 울	Ports Looking into the 21st Century	1987. 4
16	미 국	마 이 애 미	Port : the Intercontinental Connection	1989. 4
17	스 페 인	바르셀로나	Challenges for Ports : Present and Future	1991. 5
18	호 주	시 드 니	Ports : the Impact of Global Economics Changes	1993. 4
19	미 국	시 애 틀 / 타 코 마	New Challenges-New Partnerships	1995. 6
20	영 국	런 던	Maritime Heritage-Maritime Future	1997. 5~6
21	말레이시아	쿠알라룸푸르	Global Trade Through Port Co-operation	1999. 5
22	캐 나 다	몬 트 리 어	—	2001. 5

자료 : IAPH, *An Introduction to IAPH*, 1997.

4) 1차~8차 총회별 개최연도·개최지는 다음과 같다 : 1차(1955, 로스앤젤레스), 2차(1959, 멕시코), 3차(1963, 뉴올리언즈), 4차(1965, 런던), 5차(1967, 동경), 6차(1969, 멜버른), 7차(1971, 몬트리얼), 8차(1973, 암스테르담/로테르담).

IAPH는 제9차 회의 때부터 총회의 성격을 분명히 하고, 각 지역항만간 균형있는 발전을 도모하기 위하여 특정주제(theme)를 정하여 토의하고 있다(〈표-1〉 참조).

최근인 제20차 런던총회에는 60여개국에서 800여명이 참가하였다.

② 정보보급 활동

IAPH는 기관지로 「Port and Harbors」를 발간하는 외에 세계 항만 및 해운산업분야의 최근 개발정보를 회원들에게 전파하고, 이해관계자들에게 항만에 관한 이해를 돕기 위해 각종 간행물을 발간하고 있다.

- 「Port and Harbors」: IAPH의 공식 기관지(1년에 10회 발간)
- 「Membership Directory」: IAPH의 조직·구성 및 각 회원별 변동사항 수록(연간)
- 기타 정기 간행물: 「기술협력위원회 보고서(연간)」, 「총회보고서」, 「사무총장 보고서」 등

또한 IAPH는 「항만안전 및 환경보호에 관한 IAPH 지침」 등 7종의 연구보고서를 발간하였고 다른 국제기구와 합동으로 「유조선 및 터미널의 국제안전지침」 등을 발간하였다. 90년대에 발간한 연구보고서는 다음과 같다.

- Practical Guidelines for Ports and Environmental Issues—Water Pollution—A Concern for Port Authorities(1991)
- Practical Guidelines for Ports and Environmental Issues—Dangerous Goods and the Port Environment(1991)
- Practical Guidelines for Ports on Environmental Issues—Soil Pollution in Ports(1993)
- Guidelines for Port Planning and Design(1993)
- The Future Role of Ports in Combined Transport and Distribu-

tion Centers(1996)

③ 개혁작업

IAPH는 1997년 6월 “IAPH 2000”이라는 특별작업반을 조직하고 이 협회의 조직, 항만 및 해운산업의 변화와 전망을 검토·분석하는 임무를 맡겼다. 이 작업반은 IAPH가 21세기 초반에 취해야 하는 진로를 권고할 것이다.

(7) 우리나라와의 관계

우리나라는 1976년 해운항만청(현 해양수산부)이 창설된 이래 IAPH에 가입하여 활동하고 있다. 해양수산부, 부산지방해양수산청, 인천지방해양수산청, BCTOC, 한국항만협회 등이 정회원이고, 한국선급이 준회원이다. 우리나라는 1977년 4월 미국 휴스턴에서 개최된 제10차 총회부터 참가하여 왔으며, 제15차 총회(1987. 4. 25~5. 2)를 서울에서 개최하였다. 부산지방해양수산청은 1995~1997년간 2년 동안 아시아지역 집행위원으로 활동하고 있다.

4) 國際船級聯合會(IACS)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제선급연합회(International Association of Classification Societies : IACS)는 세계 주요 선급을 대표하는 기관으로 1968년 9월 11일 독일에서 결성되었다. 당시 독일선급협회(Germanischer Lloyd) 본부에서 개최된 결성회의에는 미국(ABS), 프랑스(BV), 노르웨이(DNV), 독일(GL), 영국(LR), 일본(NK), 이탈리아(RINA) 등 세계 7대 선급 대표들이 참석하였다. 이들은 IACS 출범 이전인 1936년부터 선급협회회의(Conference of Classification Societies)를 수시로 개최하면서 주로 선급협회 상호간의 공동 관심사를 논의하였다. 1939년 로마에서 개최된 회의에서는 1930년에 제정된 국제만재흡수선협약(ILLC)의 적용 문제 등이 주로 논의되었다.

1959년 런던에서 개최된 제3차 회의에서 7대 선급협회 이외의 선급협회에 대한 참석문제가 논의되었다. 그러나 7대 선급대표들은 신규 회원의 참여에 대해 부정적이었다. 선급협회회의에 신규 참여하기로 논의 대상이 된 국가로는 러시아(RS), 폴란드(PRS), 동독(DSRK), 유고슬라비아(JR), 그리스(HR), 대만(CR), 터키(TL)의 선급협회 등이었다. 이들 국가 중에서 IACS 정회원으로 가입한 나라는 러시아와 폴란드 2개국이다.

1) IACS의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 5 Old Queen Street, London SW1H 9JA, U.K.
- 전 화 : 44-171-976 0660
- 팩 스 : 44-171-976 0440
- 인터넷 : <http://www.iacs.org.uk>
- 우리나라의 IACS 관련기관으로 한국선급(KR) 등이 있다.

한편 국제해사기구(IMO)의 설립은 IACS의 공식 결성을 촉진하는 계기가 되었다. 즉, 1958년에 본격 활동에 들어간 IMO에서 각국 정부의 권한을 바탕으로 해상에서의 안전을 위한 국제협약과 각종 기준을 제정함에 따라 이것이 선급협회의 업무에 상당한 영향을 주었기 때문이다. IACS가 발족하기 이전에 IMO가 제정한 국제협약으로는 1930년 협약을 개정한 1966년 국제만재흡수선협약(ILLC), 1948년 협약을 개정한 1960년 해상인명안전에 관한 국제협약(SOLAS), 1954년 유류에 의한 해양오염방지협약(OILPOL) 등이 있다.

1965년에 개최된 제4차 선급협회회의에서 IMO 대책이 본격적으로 논의되었고, IMO의 각 위원회와 소위원회 업무와 활동에 대한 전문적인 대책마련이 시급하다는데 의견이 모아졌다. 이와 함께 IMO 활동에 구체적으로 참여하는 방안도 동시에 논의되었다. 이같은 논의를 바탕으로 IACS에서는 1968년 발족 이후 1969년 제1차 이사회를 독일선급협회 본부에서 개최하면서 IMO 자문기구로 참여하기로 결정하였다. IMO는 1969년 11월 제6차 정기총회에서 IACS의 신청을 받아들여 자문기구로 정식 승인하였다. 이를 계기로 IACS는 IMO와 긴밀한 협조관계를 유지하면서 IMO의 각종협약 제정과 해상안전기준 마련에 적극 참여하고 있다. IACS는 IMO 업무에 대한 활동을 강화하기 위해 1976년 4월에 IMO 상설대표부를 설치하였다.

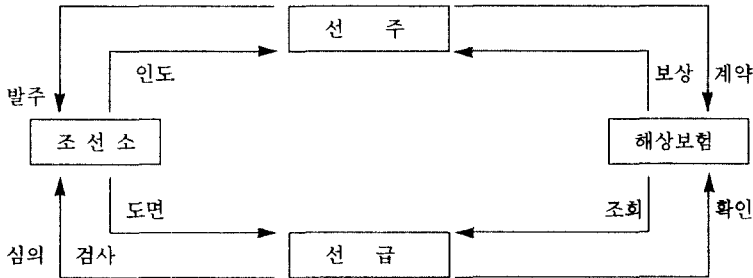
(2) 목적·기능

선급협회(ship classification society)는 선주, 조선업자 그리고 해상보험업자간의 제3자적 공정한 입장에서 선박검사를 행하며, 각종 검사에서 합격한 선박을 등록(입급)하고, 이를 이해관계자에게 공표하는 것을 주업무로 하는 해사기술봉사기관이다.

이같은 각국 선급협회의 국제적 결합체인 IACS의 설립목적은 다음과 같다.

- i) 해상에서의 안전기준의 향상에 관한 업무 수행
- ii) 해양오염방지를 위한 기술적인 문제의 연구
- iii) 관련 국제·국내 해사관련기구와의 기술자문 및 협력
- iv) 세계 해사관련산업과의 긴밀한 협력 추진

〈그림-1〉 선급협회의 기능



(3) 회 원

① 자격

IACS 회원국은 1968년 창설 당시 참여하였던 7대 선급협회 이외에 러시아(RS : 1969년 가입), 폴란드(PRS : 1970년 가입), 한국(KR : 1988년 가입), 중국(CCS : 1998년 가입) 등 11개 정회원과 크로아티아와 인도 등 2개 준회원으로 구성되어 있다.

IACS의 정회원 최소 자격기준은 선급 경력이 30년이고, 등록선이 1,500척(100G/T 이상)과 800만G/T로서 250명 이상의 기술요원을 확보하여야 하며, 3년 이상 IACS의 작업그룹(Working Groups)에 적

극적으로 참여하여야 한다. 또한 준회원의 경우에는 선급 경력이 15년 이고, 등록선이 750척(100G/T 이상)과 200만G/T로서 100명의 기술 요원을 확보하여야 하며, 영문규칙과 선명록을 발간하여야 한다. 회원 자격은 정회원만으로 구성된 이사회의 결정에 따라 부여된다.

② 자격 박탈

IACS는 1993년에 영국선급협회(LR)의 발의에 따라 회원 선급에 대해 자체 IACS 품질시스템 적합증서제도(QSCS)를 시행하고 있다. 이와 같은 IACS의 감사는 3년마다 정기적으로 실시되며, 감사실시 다음해 1월에 감사에 합격된 선급의 명단을 발표한다. 감사에 불합격된 선급에 대해서는 다음해 1~6월 기간중에 재감사를 실시하여 IACS 이사회에서 정회원 자격의 정지여부를 결정하도록 하고 있다. 이같은 감사제도가 새로 도입됨에 따라 IACS는 1993년에 처음으로 11개 정회원 선급들에 대해서 감사를 실시하였으며, 모든 선급이 감사에 합격한 것으로 발표한 바 있다. 1993년 6월에 개정된 IACS 정관에 따르면 회원 선급은 1994년 1월까지 최초 감사를 수감하도록 규정하고 있다. 준회원에 대해서는 이같은 제도가 강제되지 않는다. IACS가 중점적으로 감사하는 사항들로서는 i) 선급기준과 IACS 품질기준과의 합치 여부, ii) 선급 기술규칙 개발의 배경 및 절차 확립, iii) 검사원의 자격, 교육 훈련 및 기술수준, iv) 문서, 도면 등 관리절차 체계의 확립 시행, v) 근무환경, 시설, 설비 등의 수준, vi) 업무전산화 현황 등을 포함하고 있다.

이와는 별도로 IACS는 회원사의 등록선박이 항만국통제(PSC) 또는 해난구조협회(Salvage Association) 등으로부터 결합사항 또는 감항성에 대한 지적을 받을 경우에 IACS의 지정감사관과 해당선급의 자체 검사관이 공동으로 해당선박을 임검하여 조사하는 垂直監査制度

(vertical contract audit)를 시행하고 있다.

〈표-2〉 IACS의 회원 현황

구 분	선 급	국 가	가입연도
정 회 원	American Bureau of Shipping(ABS)	미 국	1968
	Bureau Veritas(BV)	프 랑 스	1968
	Det Norske Veritas(DNV)	노 르 웨 이	1968
	Germanischer Lloyd(GL)	독 일	1968
	Lloyd's Register of Shipping(LR)	영 국	1968
	Nippon Kaiji Kyokai(NK)	일 본	1968
	Registro Italiano Navale(RINA)	이 탈 리 아	1968
	Russian Maritime Register of Shipping(RS)	러 시 아	1969
	Polski Rejestr Statkow(PRS)	폴 란 드	1970
	Korean Register of Shipping(KR)	한 국	1988
	China Classification Society(CCS)	중 국	1988
준 회 원	Croatian Register of Shipping(CRS)	크 로 아 티 아	1973
	Indian Register of Shipping(IRS)	인 도	1991

자료 : 국제선급연합회(IACS), 1997. 12.

주 : 크로아티아는 유고슬라비아를 승계한 것임.

(4) 조 직

IACS는 11개 정회원 선급협회 대표로 구성되는 이사회(Council)와 IACS 내의 주요 정책을 검토·수립하는 총괄정책그룹(General Policy Group : GPG), 회원 선급협회의 자격향상을 위한 품질위원회(Quality Committee) 등이 있다. 이 밖에 IACS의 행정적인 업무를 담당하는 사무국과 IMO 상설대표부가 있다.

① 이사회

IACS와 관련된 모든 활동에 대한 최고집행기구로 11개 정회원 대표로 구성된다. 이사회의 정기회의는 최소한 1년에 1회 개최된다. 그러나 회원선급의 1/3이상의 요청에 특별회의를 개최할 수 있다. 각 이사회 회원은 각각 1표의 투표권을 행사한다. 이사회 의장과 부의장은 이사회 회원 가운데 호선하며, 임기는 1년이다. 의장이 이사회 회의를 주재하는 경우 당해 사안에 대해 투표권을 행사할 수 없다. 이 경우 의장은 소속 선급협회의 다른 대표자를 지정하여 투표할 수 있다. 이사회의 회의결과는 이사회에 의해 달리 결정하지 아니한 경우를 제외하고 공개되지 아니한다.

이사회의 주요 임무는 다음과 같다.

- i) 이사회의 의장·부의장 선출, 사무총장·IMO 대표·품질사무국장 등의 임명
- ii) IACS의 전반적인 정책·전략 수립
- iii) 특정 정책사항에 대한 해결
- iv) IACS의 향후 업무 계획 및 지침 수립
- v) 산하기구의 업무 검토, 기술적인 사항에 관한 결의서 심의 및 채택
- vi) IACS의 운영, 예산 및 회원선급의 분담금 책정
- vii) IACS의 상설·임시 보조기구의 설치
- viii) IACS의 규칙을 주기적으로 위반하는 정회원·준회원에 대한 조치
- ix) 정회원·준회원 지위 부여 검토 등

② 총괄정책그룹

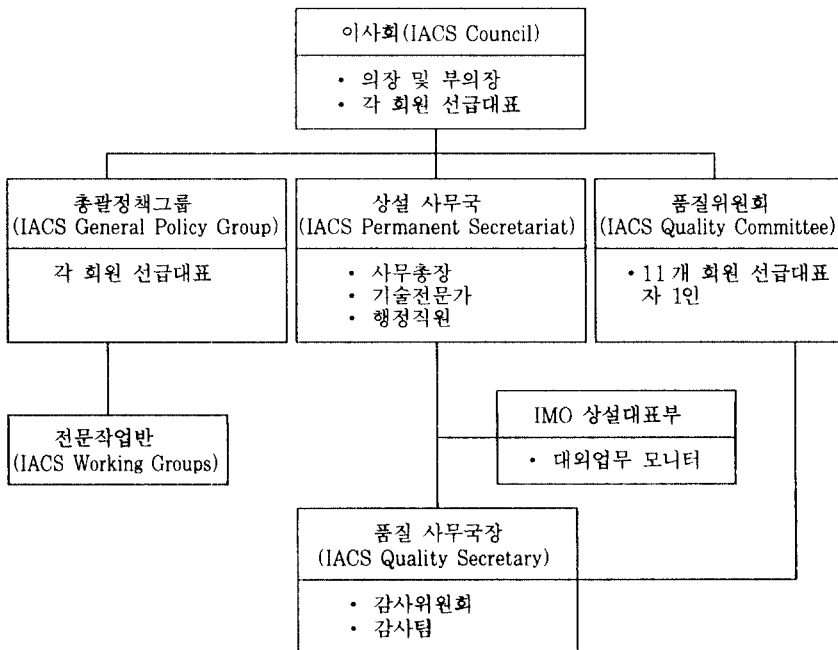
총괄정책그룹의 설립은 1978년 제11차 IACS 이사회가 끝난 다음, 정회원간의 논의에서 비롯되었다. 정회원들은 이사회의 보조기구로서

GPG를 IACS 기구로 설치하기로 하고, 관련규정을 IACS 현장에 신설하기로 의견을 모았다. 현장 개정안은 제12차 이사회에서 채택되었다. 현장 개정에 앞서 이사회는 GPG를 미리 구성하고, 다음과 같은 작업을 수행하도록 지시하였다. 이같은 사항은 GPG의 주요 임무가 되었다.

첫째, IMO의 활동, 작업계획 및 기술적 사항의 진도를 파악하여 해당분야에서 야기될 수 있는 문제점을 해결하기 위한 장기작업계획서(5년간)를 작성, 해당 전문작업반에 작업을 부여한다.

〈그림-2〉

IACS 기구표



자료 : ICAS.

둘째, 이사회 의장의 요청에 따라 긴급을 요하는 문제의 단기작업계획서를 작성하고, 전문작업반에서 취급할 성질이 아닌 일반적인 작업사항에 대한 우선순위를 결정하여 이사회에 제출한다.

셋째, IMO 상주 IACS 대표자가 IMO 회의에 참석하여 취하여야 할 조치에 대한 지시 및 지원을 한다.

넷째, 각 전문작업반의 작업진행 보고서를 검토하고, 이사회 개최전에 필요한 조치를 취한다.

GPG는 정회원 선급협회에서 지정된 자와 IMO 상주 IACS 대표로 구성된다. 의장은 이사회 의장이 임명하며, 간사는 이사회 의장이 소속된 선급협회의 GPG 회원이 당연직으로 되어 GPG 의장을 보좌한다.

GPG는 비공개로 회의를 개최하며, 필요시에 IACS 이사회 의장이 소집하거나 GPG 의장의 요청으로 수시 개최된다. 준회원은 GPG 회의에 참석할 수 없다. 또한 회의내용도 정회원 및 IMO 상주 IACS 대표에게만 배포된다. 다만, 준회원에게는 기술적인 문제가 포함된 장기작업계획 등이 배포된다.

③ 전문작업반·특별작업그룹

IACS의 전문작업반(Working Party), 특별작업그룹(Ad Hoc Group) 등은 총괄정책그룹이 이사회 의 승인을 얻어 설치하거나 해산하며 IACS의 기능 가운데 기술적인 문제에 대하여 구체적인 작업을 수행한다. 주로 i) IMO 협약, 규칙, 결의 또는 권고의 기술적인 문제에 대한 통일해석 및 시행방안, ii) 선급관련 기술규칙의 통일화, iii) 국제적인 규격에 대한 통일의견 등에 관하여 작업을 하고, 작성된 최종안을 이사회에 제출하여 승인받아 시행한다.

전문작업반 의장은 이사회에서 승인·결정하며, 회의에는 정회원 선급협회의 전문가가 참석하여 작업을 수행한다. IACS는 현재 철재강도 및

전기시설에 관한 전문작업반 등 모두 9개의 작업반이 설치·운영되고 있다.

④ IMO 常駐 IACS 대표

IACS의 주요 정책에서 최우선적인 문제는 IMO에 대한 대책과 협조이다. 이를 위해 IACS는 IMO에 대표를 상주시켜 IMO 내에서 진행되고 있는 각종 기술관련 작업내용을 조사 및 검토하고, 필요시에 IACS의견을 적시에 전달하여 협약 등의 내용에 반영시키거나 개정안 등을 제출하고 있다.

IMO 상주는 1976년 4월부터 시작하고 있으며, IACS 대표의 임무는 다음과 같다. i) 필요시 IACS의 정책에 관련된 사항을 이사회 의장에게 보고, ii) 모든 IACS 이사회의 회의에 참석, iii) WP에서의 작업내용 및 이사회 회원간의 의견교환 서류중에서 IMO와 관련된 사항을 검토하고, IMO 또는 IACS 관련문제의 원활한 수행을 위한 적절한 권고, iv) IACS에 중요하거나 또는 관련이 있다고 생각되는 IMO내의 새로운 작업추진에 관한 내용을 적시에 IACS 이사회에 보고, v) 이사회 의장직 변경으로 인한 업무의 연속성 결여가 발생할 때 이사회 의장단을 보좌하여 임무 수행, vi) 이사회 의장이 지시한 추가적인 임무 수행, vii) IACS와 이해관계가 있는 모든 IMO회의에 참석하여 이사회의 의장, WP 의장 및 기타의 IMO 상주 IACS 대표자 지원, viii) 모든 GPG 회의 참석, ix) 이사회 의장직이 1년 간격으로 교대되고 있음을 감안하여 IACS와 IMO간의 긴밀한 유대가 계속 유지될 수 있도록 노력한다.

(5) 재 정

IACS의 재원은 11개 정회원 선급과 2개 준회원 선급이 납부하는 분

담금으로 충당된다. 각 회원 선급에 대한 분담금과 예산은 이사회에서 결정한다.

(6) 주요 활동

① 안전기준 제정

IACS 설립목적의 하나는 해상에서의 인명, 선박, 화물의 안전을 제고하는 한편, 해양환경을 보호하는데 있다. 이같은 목적을 달성하기 위해 IACS 회원 선급들은 선박의 설계, 건조, 운항의 모든 단계에서 선체구조와 필수적인 선내 엔지니어링시스템에 적용되는 기준을 제정하거나 보완·감시한다. 이러한 선급의 임무는 대략 4가지로 구분된다. i) 특정선박에 대한 선급서비스, ii) 정부대행검사 서비스, iii) 연구·개발, iv) 기술자문 서비스가 이에 해당된다.

② 규칙 통일화

특히 선급은 선박과 해상구조물에 관한 설계, 건조, 검사에 관한 기준, 지침 및 규칙 등을 제정·시행하는데, 이러한 규칙은 해상안전에 상당한 영향을 준다. 따라서 이러한 규칙들은 특정선급이 독자적으로 제정·시행하는 것보다는 국제적으로 통일된 근거에 따라 전세계 선박에 대해 보편적인 원칙에 입각하여 시행되는 것이 바람직하다. IACS는 회원 선급이 적용하는 각종 기술규칙에 대한 통일작업을 수행하고 있다. 또한 선급검사의 기준이 되는 협약이나 규정·결의 등은 IMO에서도 제정된다. 특히 IMO에서 제정되는 협약은 전세계 IMO 회원국들이 참여하여 제정되기 때문에 그 영향력이 매우 큰 것이 특징이다. 더욱이 국제협약에서는 협약 시행에 필요한 세부적인 사항에 대해서는 규정하지 않고, 대부분 협약 체결국에 일임하는 방식을 택하고 있기 때문에 세부

규정의 제정과 시행방법의 국제적 통일을 기하는 것이 무엇보다도 중요하다. 이러한 점에 착안하여 IACS에서는 IMO 협약의 이행방법에 관한 세부적인 기술 및 절차 규정을 수립·시행하고 있다.

③ IMO 자문

IACS는 또한 IMO의 해사안전위원회(MSC), 해양환경보호위원회(MEPC)나 산하 소위원회 활동에 참여하고 있다. 이것은 IMO의 자문 기관으로서 선급협회가 장기간에 걸쳐 축적한 기술을 반영시키기 위한 것이다.

④ 규칙 제정

이상의 3가지의 목적을 위하여 선정된 기술적인 문제들은 일차적으로 IACS내의 전문작업반(Working Party)에서 다루어진다. 여기에서 결정된 안은 통일규칙(Unified Requirements), 통일해석(Unified Interpretations) 및 권고(Recommendations or Statements)로 분류되어 IACS 이사회에 상정된다. 이사회는 작업반에서 제안한 통일안을 심의하여 IACS의 결의사항으로 채택, 공포하고 있다.

현재까지 IACS에서 채택된 통일규칙은 200건, 통일해석은 100건, 권고는 30건에 이르고 있다. 이 밖에 IMO 각 위원회에 제출한 IACS 의견 또는 개정안도 상당수에 이른다.

⑤ 선박검사 강화

한편 이와 같은 각종 규정 통일작업과는 별도로 IACS에서는 최근 해상안전과 해양환경보호를 위한 국제적인 항만국통제의 강화와 EC 이사회 훈령(Council Directive)의 채택에 부응하여 기존의 선박검사체제를 크게 강화하고 있다.

특히 IACS는 1993년 7월부터 선박검사체제를 보다 강화하기 위하여 IMO의 해상안전위원회(MSC)에서 의결한 각종 검사강화규칙을 수용하여 검사 및 증서발급 통일제도(Harmonized System of Survey & Certification), 검사강화계획(Enhanced Survey Programme), 그리고 선급통일규칙(United Requirement) 등을 제정·시행하고 있다.

⑥ 품질인증제도 도입

또한 IACS에서는 자체 회원 선급의 자질향상을 기하기 위하여 1993년부터 품질시스템 인증제도를 도입·시행하고 있다. 이 제도를 시행하기 위해 IACS는 품질위원회를 설치하는 한편, 품질사무국장을 임명하여 감사업무를 시행토록 하고 있다.

⑦ 건화물선 안전 강화

1990년 이후에 벌크 캐리어의 해난사고가 자주 발생함에 따라 IACS는 이에 대한 대책을 적극 강구하고 있다. 즉 國際海事機構(IMO)의 자료에 의하면 1990~1994년까지 97척의 건화물선이 침몰하여 537명의 인명이 손실된 것으로 나타났다. 침몰선박은 대부분 선령이 15년 이상의 노후선으로 주로 철광석을 운반하던 선박이었다. 이처럼 1990년 들어 건화물선의 침몰사고가 빈발하고 인명피해가 증대하자 IMO는 IACS에 건화물선에 대한 구조강도를 조사하도록 요청하였다.

IACS가 IMO에 제출한 자료에 따르면 건화물선에 적재하는 화물을 기준으로 할 때 선체에 부식이 없는 현존 건화물선이 철광석을 격창선 적한 경우에 60%에 해당하는 선박이 안전기준에 부적합한 것으로 드러났다. 또한 선체에 2mm의 부식이 있는 경우에는 부적합률이 76%에 달하는 것으로 조사되었다. 그리고 선체에 부담이 적은 균등적재의 경우에도 건화물선의 76%가 안전기준에 부적합한 것으로 알려졌다. 이

같은 원인은 주로 사고선박의 대부분이 선령이 오래된 노후선박으로 부식·피로균열이 심하고, 1979년~1980년초에 사용된 고장력강의 금속적 특성에서 비롯된 것으로 풀이하고 있다. 특히 살적화물선의 데크, 사이드 데크, 바닥재로 사용된 고장력강은 금속의 성질은 강화되지만 충격 인성의 약화, 취성화, 용접조건의 불량 등이 문제점으로 부각되었다. 또한 이같은 문제점 이외에도 건화물선은 선체구조상 해수 침수시에 창내의 화물과 유동수의 영향에 의한 횡격벽의 붕괴가능성이 있음에도 현재 운항중인 건화물선은 이를 보강하지 못한 것으로 드러났다.

이와 같이 건화물선의 안전이 국제적으로 큰 문제로 부각되자 IACS에서는 IMO의 협약 개정작업과는 별도로 자체적으로 이같은 선박의 안전을 규제하는 조치를 취하였다. 즉, IACS에서는 1996년 12월 현존 건화물선에 대한 IACS의 통일규칙을 제정하여 1998년 7월 1일부터 시행하기로 결정하였다. 이 규칙에서 IACS는 건화물선의 안전을 제고하기 위하여 선체의 길이 150미터 이상, 선령 15년 이상의 건화물선에 대하여 선창의 격벽과 이중저 등의 보강작업을 수행하도록 규정하고 있다. 이같은 규칙을 적용하는 경우 기존 건화물선의 50% 이상이 보강공사를 하여야 하는 것으로 조사되었으며, 공사비용도 적당 150만~200만달러에 이르는 것으로 예상되고 있다.²⁾

(7) 우리나라와의 관계

한국선급은 1975년에 IACS에 준회원으로 가입하였고, 1988년에 정회원 지위를 부여받았다. 또한 한국선급의 신호철 부회장은 1998년에 IACS 이사회의 의장으로 선출될 예정이다.

2) 한국선주협회, 1997. 2.

5) 國際運送周旋業者協會(FIATA)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제운송주선업자협회(International Federation of Freight Forwarders Association : FIATA)는 1926년 5월 비엔나에서 발족하였다. FIATA의 설립은 당시 유럽의 12개 국내 화물운송주선업자들에 의해 주도되었다. 유럽은 지리적인 특성상 인접국가간의 내륙·국제운송이 활발하여 화물이 유럽 내륙운송로를 따라 2국가 이상 국제운송되는 경우 운송주선업자 상호간에 통용될 수 있는 운송서류의 개발 및 정보의 교환, 관련업종 종사자간의 이해증진이 요구되었다. 이같은 필요성에 따라 이 협회의 초대 회장이 된 Mr. P. Lehmann(덴마크)과 사무총장인 Mr. L. Weiss(스위스) 등은 화물운송주선업의 국제적 단결을 통해서만이 이러한 목적을 달성할 수 있을 것으로 판단하고 협회를 설립하였다.

FIATA는 설립 이후 1939년까지 적극적인 활동을 전개한 결과 20개국의 화물운송주선업협회가 정회원으로 가입하였다. 또한 전체회의와 지역총회를 정기적으로 개최하는 한편, 다른 국제기구와의 협력관계도 강화하였다. 제2차 대전 중에는 FIATA의 활동이 잠시 휴면기에 접어들었으나 1947·1949년에 관계자들의 주도로 협회의 기능이 정상화되었다. 이 때부터 1959년까지 10년 동안 협회의 전 회원사들이 거의 대

1) FIATA의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Baumackerstrasse 24, P. O. Box 8493, CH-8050 Zurich, Switzerland
- 전 화 : 44-1-311 65 11
- 팩 스 : 44-1-311 90 44
- 인터넷 : <http://www.ans.sel-org/multimodal>

부분 다시 가입하였다. 이 시기에 운송주선과 관련된 기술적인 문제를 해결하기 위하여 협회에 각종 위원회도 구성되었다.

이같은 노력의 결과, 1955년과 1959년에 「FIATA 수령증권」과 「FIATA 운송증권」이 새로 제정되었다. 1965년에는 각국 운송주선인의 범세계적인 활동을 지원하기 위해 사무국을 취리히에 개설하였다. FIATA 사무국의 설치는 동시에 UNCTAD와 ICC 등과 같은 국제기구와의 협력관계를 더욱 강화하는 계기가 되었다. 1977년에는 아시아·태평양지역에서의 회원국 상호간의 유대를 강화하고 활동을 촉진시키기 위해 아시아지역 사무국을 인도 봄베이에 설치하였다. FIATA는 1986년과 1988년에 두차례에 걸쳐 협회업무와 조직의 개편을 단행하였다. 즉, 이같은 조치에 따라 협회는 3개의 연구소와 작업그룹, 그리고 역시 3개의 자문기구로 간소화되었다. 이러한 조치는 업무능률을 향상시키고 신속한 의사결정을 도모하기 위해 이루어졌다.

(2) 목적·기능

FIATA는 다음과 같은 목적을 달성하기 위해 각국의 운송주선업 및 관련협회와 연합하는 한편, 적극적인 교류를 추구한다. i) 운송업무를 취급하는 국제기구의 각종 회의에 고문이나 전문가를 파견하여 화물운송주선업의 이익을 대변, 증진, 보호한다. ii) FIATA 내에서 화물운송주선업체간의 직·간접적인 협력을 조장한다. iii) 화물주선서비스 質을 향상시키기 위한 제반조치를 강구한다. iv) 화물운송의 신속성과 효율성을 향상시키기 위한 다양한 수단을 마련한다.

이 밖에도 협회는 i) 화물운송주선산업과 활동에 관한 연구·조사업무 수행, ii) 적절한 조치를 통한 화물운송주선산업의 대외 이미지 향상, iii) 화물운송주선업자의 직업교육 지원, iv) 운송화물의 멸실·훼손

에 따른 책임보험 문제, v) 전자서류교환(EDI) 등에 관련된 업무를 지원한다. 또한 FIATA는 화물주선업무와 직접적인 관련이 있는 선사와 화주 그리고 관련조직과의 협력관계를 도모한다.

(3) 회원국

FIATA에는 1996년 12월 현재 전세계 77개국의 90개 국내 화물운송주선업협회가 정회원으로 가입하고 있다. 1,920개 준회원은 주로 화물운송주선업협회를 제외한 개별 운송주선회사 및 기타 운송관련기업들로 구성되어 있다.

(4) 조 직

전체 회원국 대표로 구성되는 총회(General Council)와 이사회, 회장단, 연구소, 자문기구 등이 있다.

① 총회

FIATA의 최고 의결·집행기관이다. 이사회의 결정에 따라 일반적으로 연 1회 개최된다. 협회의 전체 회원이 참석하는 총회는 통상적으로 스위스 본부에서 개최되는 「전체총회(General Council)」와 「지역총회(World Congress)」로 구분되어 각 총회가 격년 주기로 개최된다. 즉, 짝수 해에는 지역총회를, 그리고 홀수 해에는 전체총회를 개최한다. 최근의 협회 총회는 스위스에서 개최되는 본부회의(Headquarter's session)와 각 회원국에서 열리는 지역총회를 매년 1회씩 개최하고 있다.

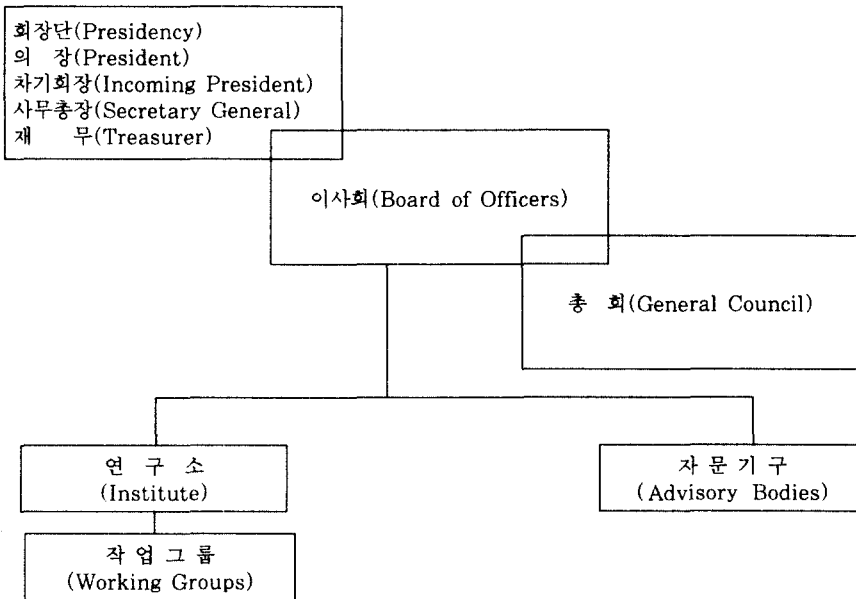
정회원은 총회에 4명의 대표를 파견할 수 있으며, 총 4표의 투표권을 행사할 수 있다. 정회원이 총회에 참석할 수 없는 경우에는 대리권을

행사할 수 있다. 총회의 고유업무는 다음과 같다.

- 회장, 차기회장, 사무총장, 감사 및 부회장 선출
- 협회 가입비 및 회원의 연례 기부금액 결정
- 국내 화물운송주선업협회에 대한 정회원 가입여부 결정
- 연구소 및 기타 기구의 설립·해산, 절차규정, 의장 임면
- 이사회·연구소 보고서 심의, 협회 사무국의 연례보고서 등 승인
- 감사보고를 기초로 예산 및 연례 결산서 승인

〈그림-1〉

FIATA 조직도



자료 : FIATA.

② 이사회

이사는 총회에서 다수결로 선출되고, 임기는 4년이다. 이사회는 임원진을 포함하여 12명 이상의 짝수 이사로 구성된다. 이사회는 회장 또

는 2명 이상의 이사의 소집요구에 따라 통상적으로 연 2회 개최된다. 이사회는 주요 업무는 다음과 같다.

- 총회 결정사항에 대한 이행
- 총회의 기타 위임사항 수행
- 회장단 및 부회장 후보 제안
- 정관이 규정한 범위에서 협회 운영
- 협회 가입비, 연례 기부금 수준 제안
- 협회, 연구소의 2개년 작업계획 수립 등

③ 회장단

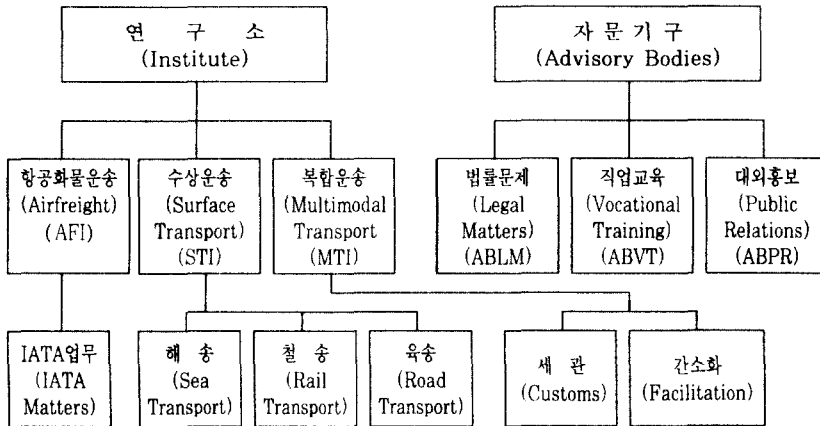
회장단은 회장, 직전회장, 차기회장, 사무총장, 감사 등 5인으로 구성된다. 회장단의 임기는 2년이며, 총회에서 다수결로 선출된다. 차기회장과 회장은 연임할 수 없다. 회장은 당해직 임기만료후 2년 임기의 직전회장으로 선임된다. 직전회장의 임기가 경과한 뒤에는 이사회의 명예회원으로 추대되며, 의결권없이 이사회, 총회 및 각종 연구소의 회의에 참석할 수 있다. 한편 사무총장과 감사는 연임할 수 있다.

회장은 FIATA를 대표하며 총회, 이사회, 회장단 회의를 소집하고 의장이 된다. 회장이 임무를 수행할 수 없는 경우에는 직전회장 또는 차기회장이 그 업무를 잠정적으로 수행한다. 회장이 임기만료전에 사망하는 경우 차기회장이 당해업무를 승계한다. 이러한 경우 차기회장은 전임회장의 잔여임기 동안 재직한다. 회장직의 승계에 따라 공석이 된 차기회장은 다음 총회에서 선출한다.

이 밖에 FIATA의 조직으로서의 사무총장을 수장으로 하는 사무국과 연구소, 작업기구, 자문기구 등이 있다. 연구소는 협회의 기술적인 문제를 연구·해결하기 위하여 설립된다. 일반적으로 매년 2회 회의를 개최한다. FIATA에는 현재 i) 항공화물운송연구소(AFI), ii) 수상운송

연구소(STI), iii) 복합운송연구소(MTI) 등 3개 연구소가 설치되어 있다. 이같은 연구소는 연구업무의 효율성을 제고하기 위해 각각 상설작업반(Working Group)을 두고 있다. 즉, STI는 해상, 철도, 공로운송에 관한 3개의 작업기구를, 그리고 MTI는 세관업무와 업무간소화에 관한 2개의 작업기구를 각각 설치·운영하고 있다.

〈그림-2〉 FIATA의 연구소·작업반·자문기구 현황



자료 : FIATA.

(5) 재 정

FIATA의 재원은 회원의 가입비와 연례적으로 납부하는 분담금으로 충당된다.

(6) 주요 활동

FIATA는 1926년 창립 이래 70여년 동안 화물운송주선인의 권익

향상과 복합운송 발전에 큰 기여를 해왔다. 화물운송주선인은 오늘날 운송의 조직자(organizer of transport)로서 상품의 생산과 소비에 있어 필수적인 연결고리 역할을 수행하고 있다. FIATA는 국내 운송주선업자들이 이같은 역할을 보다 충실하게 수행할 수 있도록 각종 운송증권을 개발하는 한편, 이에 관련된 국제협약의 제·개정작업에 적극 참여하고 있다. 또 회원사를 중심으로 하는 교육프로그램도 개발·시행하고 있다.

① 각종증서 개발

FIATA의 가장 큰 업적 중의 하나는 1970년 「FIATA 통합운송증권(FIATA Combined Transport Bill of Lading)」의 개발이라 할 수 있다. 이 증권은 1983년 국제상업회의소(ICC)에서 승인됨에 따라 유통성을 더욱 확보할 수 있게 되었다. 즉, ICC는 1983년 제4차 신용장통일규칙을 개정하면서 FIATA의 FBL에 대해 선하증권과 같은 효력을 부여하였다. 이에 따라 운송주선인은 유통가능한 FBL을 발행할 수 있게 됨으로써 복합운송 발전에 큰 기여를 하였다. 협회에서 개발한 운송서류는 다음과 같다.

- 1955년 : FIATA FCR－화물수령증권(Certificate of Receipt)
- 1959년 : FIATA FCT－화물운송증권(Certificate of Transport)
- 1970년 : FIATA FBL－복합운송증권(FIATA Combined Transport Bill of Lading)
- 1975년 : FIATA FWR－창고인수증권(Warehouse Receipt)

② 교육훈련

FIATA는 1979년에 직업교육 담당자를 대상으로 첫 세미나를 개최하였다. 이같은 세미나는 오스트레일리아와 프랑스에서 총 3회에 걸쳐

이루어졌다. 최근에는 항공화물 운송주선인을 위한 교육프로그램을 개설·운영하고 있다. 이 교육과정은 FIATA와 국제항공운송협회(International Air Transportation Association : IATA)와 공동으로 주관하고 있는데, 초급·중급·고급의 3개 과정으로 구성되어 있다. 현재까지 2만여명의 종사자들이 이 교육과정을 이수하였다. 이와 함께 FIATA는 회원사의 국내 직업교육 개선을 적극 지원하고 있다.

③ 정보보급

FIATA는 회원사, 국제기구 그리고 운송관련업계에 협회의 동정과 운송주선산업의 현황을 소개하는 「FIATA News : 월간」와 「FIATA Review : 격월간」을 발행하고 있다. 주요 간행물로는 「FIATA 통관 매뉴얼(Customs Manual)」, 「운송주선법규집(FIATA Legal Handbook of Freight Forwarder)」, 「운송주선법과 1992년 복합운송증권(The Law of Freight Forwarding and the 1992 FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)」 등이 있다.

(7) 우리나라와의 관계

우리나라의 한국복합운송주선업협회가 1978년에 정회원으로 가입하였다. 범한취평, 대아트랜스포터, 드래곤해운 등 18개 업체가 준회원이 다. 우리나라는 1995년 연례 지역총회를 유치하여 개최하였다.

6) 國際海運會議所(ICS)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제해운회의소(International Chamber of Shipping : ICS)는 각국의 선주협회들이 자발적으로 조직한 비정부간 국제민간기구로 1921년 11월 11일 영국 런던에서 국제해운위원회(International Shipping Conference : ISC)로 처음 설립되었다. 이는 제1차 대전 이후 해운의 중요성이 부각되면서 선주들의 권익을 보호하고, 상호간에 협력관계를 유지할 필요성을 반영한 것이었다. 당시 국제적인 분위기는 상호이익을 도모하기 위하여 국가간의 협력이 강조되던 때이었다. 이와 함께 국제연맹(League of Nations)이 창설되어 그 산하기구인 국제노동사무국(International Labour Office)에서 선원노동문제를 취급하였다. 이에 대한 민간기구로 이미 국제해운연맹(International Shipping Federation : ISF)이 설치되어 있었다. 그러나 ISF는 선원의 노동문제, 배승, 훈련을 주로 담당하였다. 따라서 ISF에서 취급하지 않는 해상안전 등에 관련된 별도 기구의 설립이 요청되어 그 대안으로서 ICS가 탄생하게 되었다.

ICS는 제2차 대전기간 동안 활동이 사실상 중지되었다가 1947년에 회의가 재소집되었다. 전후 첫 회의에서는 i) 기구의 재건문제와, ii) 회원의 자격기준이 논의되어 기업의 자유로운 활동을 반대하는 정부에 의해 소유되거나 실제 운영되는 선사는 회원가입이 배제되었다.

4) ICS의 주소는 다음과 같다.

- 주소 : 12 Carthusian Street, London EC1M 6EB, U.K.
- 전화 : +44 171 417 8844
- 팩스 : +44 171 417 8877

이 시기를 전후하여 ICS의 활동이 매우 활발하게 전개되었고, 1948년에 기구의 명칭을 오늘날의 이름으로 변경하였다. 제2차 대전 후에는 국제해운거래가 활기를 띠고, 새로운 교역질서가 확립되면서 가입 회원수의 증가와 더불어 본격적으로 활동을 재개할 필요성이 제기되었다.

또한 해운산업에 대한 각국 정부의 관심이 증대되고 정례회의의 개최 필요성에 따라 총회를 연례적으로 개최하기로 하였다. ICS의 정례회의 개최는 1950년 정관에 명문화되었다. 1950년 정관에는 또한 ICS의 성격에 대해 각국의 선주를 대표하는 동시에 민간기업을 기초로 설립된 국내단체의 자발적인 연합으로 규정하였다.

ICS에는 선복량을 기준으로 할 때 전세계 선박량의 절반 이상을 대표하는 선주들이 참여하고 있다. ICS는 국제적인 차원에서 선주들의 권익을 대변·보호하는 여러가지 활동을 전개하고 있다. ICS의 기능을 고려하면 국제해사기구(IMO)와 대칭되는 민간단체로서의 성격을 갖고 있다. 이같은 기능은 또 국제해운연맹(ISF)이 주로 선원노동문제를 다루는 것과 구별된다.

(2) 목적·기능

ICS의 설립목적 및 주된 역할은 국제해운의 기술 및 법분야에서 제기된 제문제들에 대해 선주들의 의견을 국제차원에서 집약하고 이를 관련 국제협상의 장에서 반영시킴으로써 선주의 이익을 도모하고자 하는 것이다. 즉, ICS의 주요 기능은 해운산업계의 의견을 적절히 국제정부간 기구, 국내정부 및 기타 기구에 반영시키는데 있다. 이같은 목적을 달성하기 위하여 ICS는 IMO를 비롯한 국제기구의 입법활동에 적극 참여하고 있다. 참여범위도 해사법규에 관련된 사항에서부터 항만국통제(PSC), 유조선 설계 및 검사 기준, 로로여객선의 안전문제와 벌크선의

운항에 이르기까지 매우 다양하다. 이와 함께 ICS는 국제세관기구, 국제통신연맹 등 다른 국제기구의 활동에도 적극 참여하고 있다.

(3) 회원국

ICS의 회원국은 1996년말 기준으로 세계 37개국의 43개 선주협회로 구성되어 있다. 이 가운데 준회원은 아부다비 국립탱커회사 등 5개이며, 나머지는 정회원이다. ICS 회원국이 보유한 선박량은 세계 상선대의 1/2 이상을 점유하고 있다.

회원의 자격은 자유기업주의 정신에 바탕을 둔 각국의 민간선주협회로 한정되어 있으며, 선주협회가 없는 나라의 경우에는 그 나라를 대표할 수 있는 선박회사도 회원이 될 수 있다. 그러나 정부에 종속되어 있거나 기구가 폐쇄적인 형태로 운영되는 자율성이 결여된 기구는 정회원의 자격을 얻을 수 없으며, 회원들의 승인으로 준회원이 되거나 한정된 범위내의 업무에 참여할 수 있다.

한편 1921년 11월 11일 영국 빅토리아호텔에서 개최된 제1차 국제해운회의에 참여한 국가는 호주, 벨기에, 캐나다, 덴마크, 프랑스, 독일, 이탈리아, 일본, 네덜란드, 노르웨이, 스페인, 영국, 미국 등 14개국인데, 현재에도 ICS의 회원국으로 남아 있다.

(4) 조 직

ICS의 최고의결기관으로 매년 연례적으로 개최되는 총회와 총회 이후 다음 총회 개최일까지 업무전반에 관한 사항을 총괄하는 집행위원회 그리고 사무국으로 이루어져 있다. ICS의 전문적·기술적인 업무는 집행위원회 산하에 설치되어 있는 상설위원회와 소위원회 그리고 전문가

패널이 담당한다. ICS의 업무는 주로 다음과 같은 기능을 담당하는 각 위원회를 중심으로 이루어진다.

① 보험위원회(Insurance Committee)

보험관련 현안에 대하여 선주들이 의견을 교환할 수 있는 장을 만들고, 영국 보험자대표와의 자문모임을 개최하며, 전반적인 해상보험문제에 있어서 회원들을 대표하여 활동한다.

② 해운위원회(Marine Committee)

해상운송에 관한 전반적인 사항을 다룬다. 산하에 화학제품운반선, 선박건조·장비, 컨테이너, 가스운반선, 유조선, 무선통신 및 항해에 관한 소위원회와 운하를 비롯한 4개의 패널을 설치하여 운영하고 있다. 해상안전위원회(Marine Safety Committee)를 개칭한 위원회이다.

③ 해사법위원회(Maritime Law Committee)

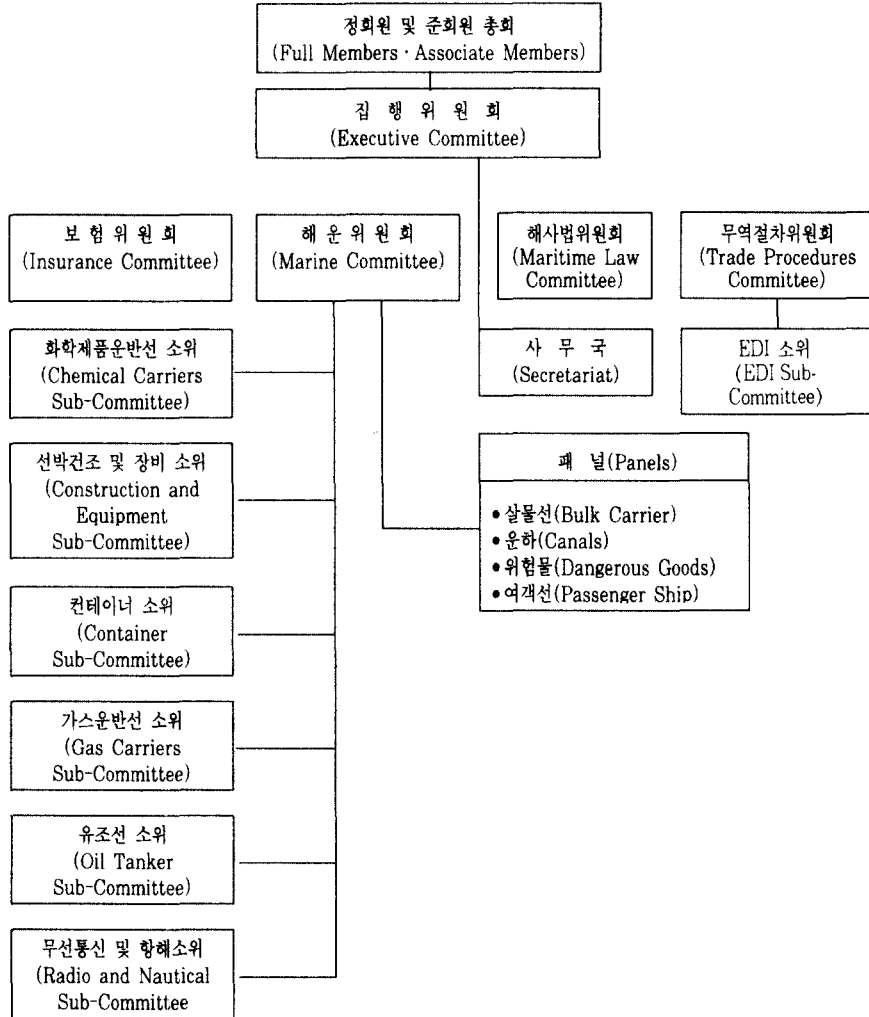
해운관련 입법에 대한 세계적 조화와 유류오염손해배상과 같은 국제해사법의 모든 분야에 대하여 선주들의 의견을 조정한다.

④ 무역절차위원회(Trade Procedures Committee)

국제무역서류 및 절차의 간소화 및 표준화에 관한 업무에 있어 핵심적인 역할을 하고 있다. 산하에 EDI소위원회가 있다.

〈그림 -1〉

국제해운회의소(ICS)의 조직도



자료 : ICS.

(5) 주요 활동

ICS의 활동은 크게 i) 신규 해운입법에 대한 의견 반영과, ii) 해상 안전 및 해양환경기준을 향상시키는 것으로 구분된다. 그 구체적인 활동은 다음과 같다.

① 해운입법 지원

첫째, 해운관계의 정부간 국제기구의 자문역으로 이들 국제기구가 주관하는 각종 국제회의 및 국제협약의 입안에 참여하여 국제차원에서 선주들간에 집약된 의견을 직접 반영시킨다. 이와 같은 과정에서 ICS는 IMO와 긴밀한 업무 협조관계를 맺고 있으며, 그 밖에 유엔산하기구인 UNCTAD, 국제전기통신연맹(ITU), 세계기상기구(WMO)와 자문역을 맺고 있다. 또한 산업간의 업무협조와 공통의 이익을 위하여 국제상업회의소(ICC), 석유회사국제해사평의회(OCIMF), 국제독립유조선선주협회(Intertanko), 국제해운연맹(ISF) 등과도 긴밀한 유대관계를 견지하고 있다.

둘째, 회원국의 정부 주관으로 추진되는 각국의 국내법 입안시 회원을 통하여 ICS의 의견이나 결의사항을 반영시킨다.

② 해상안전기준 향상

ICS 산하의 상설위원회 등에서 연구·검토한 내용을 국제선주의 합의된 의견으로 발전시킨다. 이와 관련하여 ICS에서는 주로 i) 선박운항능력의 향상, ii) 해상안전기준 제고와 해양환경보호에 적극 참여하고 있다. 특히 ICS는 최근에 주요 해운현안으로 부각된 i) 로로 여객선의 안전기준 강화, ii) 벌크 캐리어 안전, iii) 유해·위험물질 해상운송책임협약의 제정, iv) 미국 유류오염방지법(OPA '90)의 재정보증서

문제, v) 유조선 등의 이중선체 의무화 규정의 시행, vi) 선박대기오염 문제, vii) 선급협회의 책임 등과 관련한 문제들에 적극 대응하고 있다.

③ 정보보급

한편 ICS는 산하 전문위원회의 활동을 통하여 해상안전 및 해양오염에 관한 많은 기술서적을 단독 또는 OCIMF 등 다른 국제기구들과 공동으로 발간하였다. ICS의 발간물은 다음과 같다.

- i) 탱커안전기준(Tanker Safety Guide<Liquefied Gas>)
- ii) 유조선 및 터미널 국제안전기준(International Safety Guide for Oil Tanker and Terminals)
- iii) 「International Chamber of Shipping 1921-1996」(창립 75주년을 기념하기 위해 제작)
- iv) 「Annual Review」(정기간행물)

(7) 우리나라와의 관계

한국선주협회는 1978년에 ICS에 가입신청을 하여 1979년에 정회원이 되었다. 그후 1986년에 탈퇴하고, 다른 국제 선주단체인 국제해운연맹(ISF)에 가입하고 있다.²⁾

2) ICS와 ISF 그리고 국제해운사용자위원회(International Maritime Employers' Committee), 국제선박관리자협회(International Ship Managers' Association)는 해사 국제 사무국서비스회사(MARISEC)의 사무국 서비스를 제공받고 있다. 그리고 ICS와 ISF의 사무총장과 의장은 현재 겸직하고 있다.

7) 國際海事局(IMB)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제해사국(International Maritime Bureau : IMB)은 1981년에 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC)가 설립한 비영리 민간기구이다. IMB의 설립은 ICC의 해운사기 방지활동과 깊은 관련이 있다. 즉, 1970년대 세계 경기침체와 함께 세계 각국에서 상거래와 관련되는 무역사기가 빈발하여 ICC 회원사, 특히 개발도상국의 수입업자와 국영무역회사들이 큰 피해를 입었다. 이같은 사기의 대부분은 선하증권의 위조에 의한 결제대금의 횡령, 용선계약 사기, 離路에 의한 선적화물 매각, 보험금 수령을 목적으로 한 선박의 위장 침몰, 유독 폐기물의 해상 불법투기, 정기 여객·유람선에 대한 잠재적인 테러위협 등 해운분야에 집중되었으며, 그 피해규모는 1970년대 말까지 연평균 2억달러 이상되는 것으로 조사되었다.

이같은 해운사기는 對고객 신뢰도를 유지하고자 하는 피해자의 은폐심리와 결합되어 계속 발생하였다. 더욱이 이를 단속하거나 예방하기 위한 국제적인 전문기구나 자문기관이 없었던 것도 해운사기 빈발의 한 요인이 되었다. 1980년 초부터 해운사기로 직접적인 피해를 입게 되는 보험업계, 금융권, 무역업자, 선박소유자, 용선자 등 관련업계뿐 아니라 여러 국제기구들도 이 문제의 심각성을 깨닫게 되었다.

ICC의 회원사들이 해운사기로 직접적인 피해를 받는 무역업 종사자

1) IMB의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Maritime House, 1 Linton Road, Barking, Essex IG11 8HG, U.K.
- 전 화 : +44 181 591 3000
- 팩 스 : +44 181 594 2833
- 인터넷 : <http://www.iccwbo.org/iccimbp.htm>

들이기 때문에 해운사기 방지 또는 근절을 위한 요청이 더욱 거세어졌다. 특히 1979년에 발생한 대형유조선 살렘號의 고의 침몰사건이 계기가 되어 ICC는 해운사기 방지를 위한 실질적인 활동의 일환으로 1980년 1월에 산하기구로 IMB를 설치하였다.

IMB에서는 국제무역과 해사에 관련되는 개인, 법인 및 각국 정부에서 해운사기를 예방할 수 있도록 「해운사기에 관한 연락처」(focal point)와 「중앙처리기구」(Central Clearing House) 역할을 수행하고 있다. 즉, IMB에서 제공되는 서비스는 해운사기를 포함한 해상범죄에 대한 자문, 예방, 대응방안 강구로 집약된다.

(2) 목적·기능

IMB의 설립목적은 다음과 같다.

- 국제해운분야에서 사기와 기타 부정한 관행을 방지한다.
- 정부 및 국제기구를 포함하여 무역 및 기타 이해관계자들이 제공하는 국제해운에서의 사기와 기타 부정한 관행에 관한 정보를 수집하고, 회원과 일반 해운산업계의 적정조치에 관한 결정을 상담하기 위한 기초가 되는 정보를 제공한다.
- 사기나 기타 부정한 행위를 선의로 믿고 운송을 의뢰한 자들에게 표준구제절차를 제안한다.
- 설립 또는 운영되고 있는 무역회사에 대해 사기나 背任行爲에 대한 취약점이 노출되지 않도록 지도한다.
- 필수적인 범죄예방 서비스의 하나로 국제해운사기와 부정한 행위에 관한 교육서비스를 계획하고 실시한다.
- 해운사기와 상업적 배임행위에 대한 조사를 실시하고, 피해자가 재정적으로 회복하는 것을 지원한다.

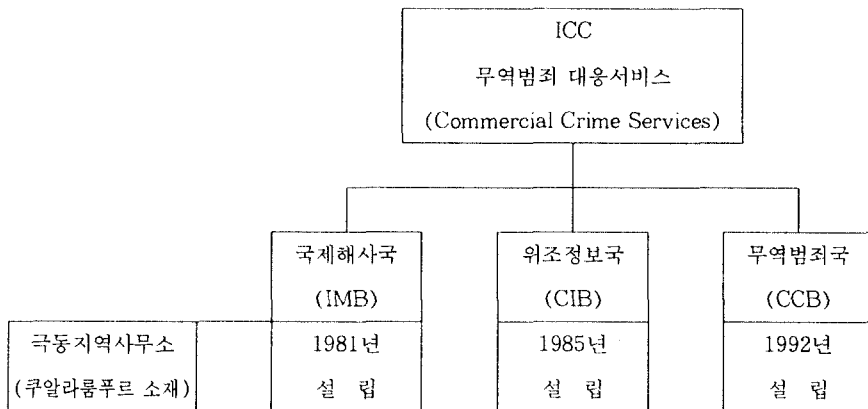
(3) 회원국

IMB의 회원자격은 1년 단위의 정기회비를 납부함으로써 획득된다. 1996년 기준으로 IMB는 세계 147개국의 ICC 회원으로 구성되어 있다.

(4) 조 직

IMB는 1985년에 설립된 「위조정보국」(Counterfeiting Intelligence Bureau : CIB), 1992년에 설립된 「무역범죄국」(Commercial Crime Bureau : CCB)과 함께 ICC의 3대 무역범죄서비스(ICC Commercial Crime Services)체제를 구성하고 있다. ICC의 무역범죄 대응서비스는 국제무역거래에 영향을 주는 모든 형태의 무역범죄를 취급하는 전문기구이다.

〈그림 - 1〉 국제상업회의소(ICC)의 3대 무역범죄 대응서비스 체계



자료 : IMB.

한편 IMB는 영국에 있는 본부와 동일한 업무와 기능을 수행하는 극동지역사무소를 말레이시아의 쿠알라룸푸르에 설치·운영하고 있다. 이 지역사무소는 극동지역 해역에서 자주 발생하는 해적행위에 조직적으로 대응하기 위해 1992년 12월에 「지구해적센터」를 설치하여 가동하고 있다. 해적센터는 말라카 해협에서의 해적의 습격을 감소시키는데 기여하고 있다.

(5) 주요 활동

① 데이터 베이스 운영

IMB의 활동은 ICC의 무역범죄 대응서비스의 여타 시스템과 유기적인 관계를 맺으면서 국제무역거래에 있어 ‘新興犯罪産業’으로 성장한 해운사기 예방과 대응책 마련에 초점이 맞춰져 있다. 특히 IMB는 해운사기를 예방하는 핵심요소가 정보의 획득과 보급에 있다는 판단에 따라 다양한 채널을 통해 정보를 수집하고, 회원들에게 제공한다. IMB는 모든 무역사기에 대한 유형을 대외비 데이터 베이스로 보유하고 매월 2회씩 금전적인 문제를 야기하는 불법행위자, 회사 및 무역·해운분야의 불법사례 등에 관한 최신정보를 회원들에게 제공하는 한편, 그로 인한 야기되는 손실을 최소화하는데 필수적인 서비스를 제공한다. IMB의 데이터 베이스는 해운관련분야에서 활동하는 회사들이 제공하는 1만 2천여 종류의 신용보고서비스(credit reporting services)를 토대로 구축되어 있다. 이 정보는 온-라인 서비스를 통해 이용할 수 있다.

② 해운사기 방지

IMB에서 제공하는 서비스는 크게 3가지로 분류할 수 있다.

첫째, 해운사기 방지서비스이다. 이 업무에는 무역서류의 진위여부

확인도 포함하는데 주로 은행·무역업자들이 폭넓게 활용하고 있다. 또한 IMB에서는 총액이 수백만달러 규모로 위조협회가 있는 선하증권 및 무역서류에 대한 조사업무도 실시하는데, 조사 의뢰된 사건이 위조된 것으로 드러나는 경우가 대부분이다.

둘째, 화물 멸실보고센터를 운영하고 있다. 이 곳에서는 화물멸실이 자주 일어나는 특정 위험지역을 설정하기 위해 특정회사, 개인 그리고 물품이 연루되는 손실형태를 확인하는 업무를 주로 담당한다.

셋째, 선박감독 및 화물관리서비스를 제공한다. 이같은 업무는 주로 용선계약을 체결하기 전에 향후 용선예상계약자에 대한 신용조사이다. 이 서비스는 용선상담에 관계되는 회원들에게 정보를 제공하기 위해서 전산화된 용선실적프로그램(Chartering Experience Program : CEP)을 통해 보완된다. 이 프로그램의 데이터는 회원들로 하여금 체결한 용선계약에 관한 정보를 IMB에 제출하도록 하여 수집하고 있다. 이 정보는 선박명세, 계약관계당사자, 항차, 선박의 운항실적을 포함하는데, 이 내역은 優秀(good), 普通(average) 혹은 不良(poor) 등으로 등급을 구분하여 기술되며, 기타 관련 문제점도 포함된다.

③ 정보보급

IMB는 해운사기 방지업무의 효율화를 도모하고, 기구의 목적을 원활하게 수행하기 위해 다음과 같은 간행물을 발간하고 있다.

- IMB Confidential Bulletin : 월 2회 발간, 회원에 대해서만 무료로 배포됨.
- ICC Commercial Crime International : 월간 평론지. 회원에게 무료로 제공됨. 일반인에게는 정기구독 신청을 하는 경우에만 배포됨.
- 「IMB Special Report」 : 무역 및 해운관련 문제를 심층적으로

취급함.²⁾

(6) 우리나라와의 관계

대한상공회의소가 ICC의 회원으로서 IMB 관련업무를 수행하고 있다.

2) 최근에 IMB에서 발간한 서적으로는 「Due Diligence」, 「Container Crime」, 「Nigeria Traders at Risk」 등이 있다.

8) 國際海上保險聯合(IUMI)¹⁾

(1) 설립 연혁

국제해상보험연합(International Union of Maritime Insurance : IUMI)은 독일의 해상보험자가 주축이 되어 1874년 1월 8일 베를린에서 결성되었다. 그 후 IUMI는 1946년에 회원자격을 개별회사에서 협회 및 유사단체 등으로 변경하고, 1950년에는 새로운 규약을 채택하였다. 이 규약은 1960년과 1974년에 각각 개정되었다.

(2) 목적·성격

IUMI의 설립목적은 해상보험업계의 이익을 증진시키고, 유대를 강화하며, 약관을 정리하고, 국제적 통일법규를 제정하고, 표준보험요율표를 제정하는 것 등이다. IUMI는 정책결정기구가 아니며 요율, 증권 및 약관의 제정에 참여하는 기구도 아니다. IUMI는 해상보험에 관한 정보 및 통계를 교환하고, 법적인 현안, 손해의 방지 및 안전증진책을 강구하는 해상보험자간의 협의체이다.

(3) 회원 및 재정

제1차 세계대전 이전에 회원국은 22개국이었고, 1926년에 영국과 프

1) IUMI의 주소는 다음과 같다.

- 주소 : Stadthausquai 5, CH-8001 Zurich, Switzerland
- 전화 : 41 61 285 7178
- 팩스 : 41 61 285 7070

랑스가 가입하였다. 1946년에 IUMI의 회원자격이 확대된 이후 Lloyds'가 가입함으로써 명실공히 국제기구가 되었다. 현재에는 52개국의 해상보험협회 또는 유사단체가 회원으로 가입해 있으며, 회원의 회비로 경비를 충당한다.

(4) 조 직

IUMI의 조직으로는 회원 협회의 대표로 구성되는 이사회(Council)와 7명의 위원으로 구성되는 집행위원회(Executive Committee)와 선거위원회, 그리고 화물위원회 등 6개의 기술위원회(Technical Committee)²⁾가 있다.

(5) 주요 활동

매년 9월에 연차총회를 개최하고 수시로 위원회를 개최하고 있다. 기술위원회는 회원으로부터 통계 및 자료를 수집하고 공통관심사항을 다루고 있으며, 이를 총회에 부의하여 주제발표 및 워크숍을 진행하고 있다.

또한 IMO, ICC, ICS, IACS 등에 연락사무원을 파견하여 유관단체 등과 유대를 강화하고 있으며 중요사항을 총회에 부의한다. 유엔 경제사회 이사회(ECOSOC)의 교통통신국, WTO, 국제상업회의소(ICC)와 협력하여 보험의 자유를 위해 노력하며, 해상보험 및 해상운송에 관한 제반 기술적 사항에 관하여 연구·토의하고 있다. 이같은 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 앞에서 언급한 것처럼 적하보험, 적하손실방지, 보험의 자유, 오염위험 등에 관한 연구위원회를 설치, 운영하고 있다. IUMI에서

2) ① Cargo, ② Cargo Loss Prevention, ③ Ocean Hull, ④ Energy & Off-shore, ⑤ Liability, ⑥ Inland Hull Committee 등 6개 위원회이다.

발간하는 간행물로는 「Table of Practical Equivalents」가 있다.

(6) 1997년도 총회 개요

IUMI 1997년도 총회는 9월 13일부터 17일까지 프랑스 파리에서 개최되었다. 이 회의에는 51개국에서 1천여명의 해상보험관계자들이 참석하였다. 해상보험의 “전진”(The Way Forward)을 주제로 한 이 회의에서는 위원회별로 주제발표 및 워크숍이 진행되었다.

積荷保險委員會에서는 3개의 주제가 발표되었다. M. Harding은 「The Future of Cargo Insurance-Where Does the Cargo Specialist Fit in」에서 현재 해상보험업계가 직면한 두가지 상황을 언급하고 이에 대한 대책을 수립할 필요가 있음을 강조하였다. 즉 해상보험산업이 현재 긍정적인 측면과 부정적인 측면 모두를 공유하고 있는 것으로 분석하였다. 긍정적인 면으로는 국제경제의 활황, 새로운 상품의 출현(정치적 위험, 수출신용, 대형 건설산업의 등장) 등을 지적할 수 있다. 그러나 부정적인 면도 무시할 수 없다. 고액상품의 탈취, 절도사건의 빈발, 지진지역에서의 무제한의 담보 등은 보험금 급여에 있어서 부정적인 측면이 된다고 지적하였다. 이같은 부정적인 시장상황은 적하보험시장의 앞날에 어두운 그림자를 드리우고 있다고 전망하고, 다음과 같은 생존 전략을 마련하여야 함을 역설하였다.

첫째, 보험증서발급에 대한 전산화, 위험관리 및 손해방지, 대형살적 화물에 대한 부보업무, 공동해손과 해난구조 등에 관련한 罹災처리, 선사 및 P&I 클럽에 대한 구상 등에 대해 전문가가 되어야만 한다.

둘째, 결과손해에 관련된 프로젝트 화물, 우주선 및 고가기계와 같은 고액과학기구, 취급주의가 요망되는 의약품, 보물, 고가미술품 등의 인수가 적하보험전문가들이 계속해서 역할을 수행할 분야가 되어야 한다.

船舶保險委員會에서도 3개의 주제가 발표되었는데, 위원장의 발표내용을 요약하면 다음과 같다.

1990년대 초반까지 격심한 영업손실로 인해 시장이 경직된 이후 요율상승, 공제액 상승, 대형사고의 감소, IACS, P&I, IMO 등 관련기관의 규제강화로 인해 지난 1993년과 1994년, 1995년 선박보험자들은 이익을 실현했으며, 지난 해에도 결과는 아직 발표되지는 않았지만 총체적인 면에서는 이익을 실현할 것으로 전망된다.

그러나 보험요율은 1994년을 정점으로 급속하게 감소하고 있으며, 보험자의 수적 증가와 담보력의 증대는 경쟁을 심화시켜 영업전망을 어둡게 하고 있다. 또한 세계적으로 이루어지고 있는 기업의 인수·합병(M&A)은 보험시장에 부정적인 영향을 미쳤다. 그리고 대형선의 고액화로 보험가액은 증가하고 있으며, 선박 및 적하의 총가액 및 수리조선소에서의 담보위험은 수억달러를 상회하는 경우가 발생하고 있다.

조선사들에 의한 해난사고도 우려할 만한 수준에 이르러 일부 회원국들은 IMO에서 이 문제를 주도하여 기준을 강화할 필요가 있다고 주장하였다. 일부 회원들은 IACS 내에서 미국선급(ABS), 노르웨이선급(DNV), 영국선급(LR)의 주도적인 역할과 함께 폴란드선급의 업무정지를 언급하였다. 그리고 선급을 교체하는 선박의 대부분이 노후벌크선인 점에 대해 우려를 표시하였다.

국제안전관리규약(ISM Code)에 대한 기대감이 증대되고 있으나 이 제도의 이행을 촉진하기 위한 활동이 없는 것에 대해서도 비판적인 의견이 대두되었다. 즉, 1998년 7월 발효시까지 증서를 취득하지 못한 선사에 대해서 보험자는 차별화하여야 한다고 일부 국제기구에서 주장하였다. 그러나 이에 대하여 일부 회원국에서는 요율이 하락(소프트화)하고 있는 시장환경 하에서는 실효성이 없다고 지적하였다.

(7) 우리나라와의 관계

대한손해보험협회 및 손해보험회사들이 IUMI에 가입하여 활동하고 있다. 1997년 9월의 총회에는 9명의 대표단이 참석하였다.

9) 國際運輸勞聯(ITF)¹⁾

(1) 설립 연혁²⁾

國際運輸勞聯(International Transport Workers' Federation : ITF)은 1896년 英國의 런던에서 창설되었다. 산업혁명의 결과 자본주의사회가 정착되고 노동자를 고용하여 생산에 종사하는 자본가 계급과 자기의 노동력을 제공하여 생계를 유지하는 노동자 계급으로 분리되었다. 이러한 노동자들 중에 가장 열악한 근로조건에 있는 2개의 직종은 선원과 부두노동자로 인식되었다.

1896년 선원들과 부두노동자들을 대표하는 여러 노동조합들이 강력한 선주동맹에 대항하여 전국적인 단일연맹체를 결성하였으며, 이어 같은 해 로테르담에서는 부두노동자의 파업이 일어났다. 이 때 영국선박의 선원들은 네덜란드 부두노동자들의 파업에 동조하였다는 이유로 해고되었다. 영국선원들의 해고소식을 들은 영국동맹의 지도부 해브록 윌슨은 선원해고대책을 마련할 것을 요구하며, 동시파업을 단행하였다. 이같은 파업은 결국 영국의 선원과 네덜란드 부두노동자의 승리로 끝났다. 부두노동자들의 승리는 1896년 7월 29일 ITF가 창설되는 직접적인 계기가 되었다.

1) ITF의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : 49-60 Borough Road, London SE1 1DS, U.K.
- 전 화 : 44 171 403 2733
- 팩 스 : 44 171 407 0155, 44 171 357 7871
- 인터넷 : <http://www.itf.org.uk>
- 우리나라의 ITF 관련단체는 전국선원노동조합연맹이 있고, 정부부서로는 해양수산부 노정과 등이 있다.

2) 본 절에서 언급한 사항은 주로 全國船員勞動組合聯盟에서 제공한 자료를 참고하여 작성하였다.

(2) 성격

ITF는 피부색, 국적, 인종 및 이념에 관계없이 전세계 모든 나라의 운수노동조합을 대상으로 하는 국제조직이다. ITF는 모든 유형의 운수 노동자들과 그 조합의 경제적·사회적 이익을 보다 국제적으로 옹호하기 위하여 설립된 자유노동조합체이다. ITF는 민주주의와 자유수호를 상징한다. 동시에 식민주의, 제국주의, 전제주의 및 모든 형태의 침략과 피부색, 국적, 성별, 인종 또는 이념에 근거한 여하한 차별에 반대한다. 또한 ITF에 대한 명칭상의 개념은 국제적인 운수분야에 종사하는 운수 계통의 근로자들의 연맹체를 의미한다. ITF는 국제적인 운수분야, 즉 항만, 선원, 철도, 자동차, 항공 및 관광분야 등에 종사하는 근로자들의 권익을 위해 국제적으로 연합된 노동조합이다. ITF는 지금까지 여러 형태의 국제기구 또는 국제적인 사무국의 형태 중에서 유일하게 국제운수노동조합 사무국으로서 직·간접적으로 국제 운수근로자들을 대표하여 관련기관과 단체협약을 체결하기도 한다. 또한 당사자 혹은 상대방으로서 국제적인 운수분야의 사용주와 협약체결을 위해 중재 등을 하고 있다.

(3) 목적 및 기능

① 목적

ITF는 국제적으로 조직된 운수근로자들의 노동조합으로 그 목적은 국제적으로 결속된 단결력과 원활한 노동조합 활동을 토대로 국제적인 운수근로자들의 권익을 보호하는 데에 있다. 또한 ITF의 조직대상이 되는 국제 운수근로자란 소속국가, 인종, 종교, 이념을 초월한 범세계 운수근로자라는 점에서 특징이 있다. 따라서 ITF의 목적은 국제 운수

근로자들의 권익을 옹호하는데 있다.

② 기능

ITF는 3개의 주요기능을 수행하고 있다. 첫째, 각국의 운수노조들과 근로자간의 단결을 조장하고 있다. 둘째, 운수 또는 사회적 문제들과 관련된 규정과 정책을 수립하는 국제적·지역적 기구의 노동조합을 대표하고 있다. 셋째, 국제 운수노동조합에게 정보와 교육자료를 제공하고 있다. ITF는 특히 항만산업과 선원노동관계에 직접적으로 개입하고 있으며, 선상 근로자의 권익보호 차원에서 선박의 편의치적제도에 대하여 지속적으로 반대활동을 전개해 오고 있다.

(4) 조 직

ITF는 각각 성격이 서로 다른 산업분야에서 가입한 16개 국가노동조합의 전세계 연맹 사무국의 하나이다. ITF는 모두 8개 산업분과(철도 근로자, 내륙항해근로자, 자동차운송근로자, 선원, 항만근로자, 어선원, 민간항공근로자 그리고 관광서비스근로자)로 구분되어 모든 직종의 운수근로자를 대표하고 있다.

ITF의 주요기구는 총회, 평의원회, 집행위원회, 운영위원회, 사무국 및 산업분과이다. 총회는 ITF의 최고기관으로 위원장, 사무총장, 그리고 가맹노조 대표들과 옵서버들이 참석한다. 그리고 총회가 개최하지 않는 기간 동안 조직의 활동을 감독하는 평의원회와 집행위원회가 있다. 집행위원회는 총회와 총회 사이에 ITF의 활동과 재정에 관한 사무총장의 보고를 받고 토의하기 위하여 1년에 2회씩 회합한다. 각 산업별 부서는 집행위원회의 전반적인 지도하에 자체위원회와 회의조직들을 갖고 있으며, ITF는 또한 세계의 각 지역에 사무소를 갖고 회의와 제위원

회를 개최한다. 조직을 구성하는 노동조합들은 궁극적으로 모든 노동조합의 활동을 통제하고 있다. 우리나라는 1957년 7월 1일 ITF에 가입하였다. 현재 ITF에 가입한 우리나라 근로자의 수는 선원, 자동차, 택시, 철도, 항공, 항운 등 6개 분야의 운수산업 근로자 40여만명이다.

(5) 회 원

1996년말 현재 ITF의 회원수는 130개 국가의 549개 노동조합에서 가입한 500여만명이다. 편의치적선에 승선하고 있는 선원 가운데 가맹국의 노조에 가입할 수 없는 선원들은 직접 ITF의 특별조합원이 될 수 있다.

(6) 주요 활동사항

ITF는 국제운수근로자의 이익향상을 위하여 다양한 활동을 전개하고 있다. 이 가운데 가장 두드러진 활동은 역시 편의치적 배척운동과 나용선에 대한 정책적인 대응이라 할 수 있다. 이 글에서는 이를 중점적으로 다루고자 한다.

① 편의치적 배척운동

가. 편의치적(FOC)

ITF에 의하면 편의치적(Flag of Convenience)이란 선주가 선박경영상의 이익을 확대하기 위하여 자신의 소유선박을 자국이 아닌 파나마·라이베리아 등 타국가에 등록하는 것을 말한다. 통상적으로 이러한 FOC는 선원의 자질 및 근로조건 등에 관하여 강제하지 않고, 선주의 임의에 맡김으로써 열악한 근로환경, 기준미달의 선박상태에 이르게 하

여 선박의 안전, 인명, 해양환경에 커다란 위협이 되고 있다. ITF는 이 같은 선박을 편의치적선이라고 하며, 이러한 선박에 승선하는 선원을 편의치적선원이라고 지칭한다.

이러한 FOC 개념에 이어 ITF에서 전개하고 있는 ‘FOC 캠페인’은 선박이 편의치적되는 것을 막고, FOC 선박에 승선하고 있는 선원들을 보호하기 위한 운동으로 이해할 수 있다.

나. 편의치적국

ITF는 1933년에 FOC 문제에 대하여 최초로 세계적인 관심을 환기하였다. 그러나 미국 선주들이 2차 대전 이후 남은 선박을 저가에 매입하여 미국의 국내법을 피할 수 있는 파나마 등에 등록시킴으로써 원래의 기국을 탈퇴하는 현상이 나타나기 시작하였다. 이같은 현상은 점차 확대되어 각국가(라이베리아, 바누아투 등)가 FOC 선박에게 여러가지의 편의를 제공하는 단계로 발전하게 되었다. ITF는 이런 나라들에 대하여 FOC 국가라는 명칭을 붙이게 되었다.

1974년에 ITF는 FOC를 다음과 같이 규정하였다. “실소유권과 선박의 통제가 선박이 게양하는 국기의 국가 이외의 곳에 있는 것으로 발견되면 그 선박은 편의치적으로 간주된다”. FOC 캠페인의 목표를 달성하기 위해 FOC 여부를 결정하는 것은 ITF 공정실행위원회(혹은 FOC 소위원회)이다. 오늘날 세계에서는 제2선적제도 등 ITF 정책을 피하기 위해 다양한 방안들이 고안되고 있기 때문에 FOC로 규정하는 일이 점점 더 어려워지고 있다. 이 때 ITF에서 활용하는 기준이 소위 “Rochdale Criteria”로서 1970년 청문위원회에서 마련된 선별방법을 기초로

한다.³⁾

다. FOC 선박의 영향

이러한 FOC 국가들은 선원들을 위한 최저의 사회적 기준이나 근로 기준을 법률로서 강제하지 않고 있으며, 승선한 선원에게 적용하는 법률은 그 선박의 등록국의 법률에 따르도록 되어 있다. 따라서 FOC 선박에 승선하고 있는 많은 선원들은 저임금과 열악한 선상조건에서 생활하고, 적절한 휴식도 없이 장시간의 시간외 근무를 강요받고 또한 충분하지 못한 의료혜택과 수리 및 안전의무를 무시한 운항에 의해 위험에 노출되어 있다. 그럼에도 불구하고 선주들은 국제노동기구(ILO)의 최저기준보다 낮은 임금의 선원들을 공급받고 선박운항상의 여러 제약을 피할 수 있는 편의치적을 선호하는 경향이 갈수록 심화되고 있다.

라. FOC 캠페인의 목적

ITF에서 전개하고 있는 FOC 캠페인의 목적은 다음과 같다. 첫째, FOC 선박의 수를 감소시켜 선박의 기국과 선주의 국적이 일치하도록 한다. 둘째, FOC 선박에 승선하고 있는 선원들의 근로조건을 보호하고 강화한다. 이를 위해 정치적으로는 각국 정부와 국제기구들을 통하여 FOC 선박을 감소시키도록 설득하고, 실질적인 행동으로는 전세계의 각

3) FOC 선박의 선별기준은 다음과 같다.

① 비시민이 선박을 소유하고 통제하게 하는 국가이다. ② 등록국의 접근과 전환이 용이하다. ③ 선박 수입세가 낮거나 없다. ④ 등록국은 자체 목적을 위해 선박톤수가 필요치 않으나 톤費를 벌어들이는 데는 민감하다. ⑤ 비국적인에 의한 정원이 자유롭게 허용된다. ⑥ 국가는 “자국의” 선주에게 국내 혹은 국제적 규정을 부과할 권한 혹은 자발성이 없다. 이러한 기준에 따른 편의치적 등록국은 다음과 같다. 안티구와, 버뮤다, 미얀마, 카나리제도, 쿡제도, 사이프러스, 지브롤터, 온두라스, 레바논, 라이베리아, 말타, 마셜군도, 모리셔스, 네덜란드의 안틸레스제도, 파나마, 세인트빈센트, 스리랑카, 투발루, 바누아투, 아루바, 캄보디아, 벨리즈, 케이먼제도, 룩셈부르크, 바베이도스 등이다.

가맹노조들로 하여금 FOC 선박에 승선하고 있는 선원 등의 근로조건과 최저임금 등이 확보되도록 필요한 행동을 취하게 한다. 이러한 실질적인 행동을 효과적으로 달성하기 위하여 i) 선원노조와 항만노조가 공동으로 FOC 캠페인을 저해하는 선박 등에 대해서는 하역작업을 거부하는 활동을 전개하고, ii) 선박안전과 인명손실을 막기 위하여 항만국통제 검사관(PSC 검사관)들과 ITF 검사관들이 긴밀한 협조를 유지하여 결함선박에 대한 제재활동을 계속하고 있다.

마. ITF의 행동

ITF의 행동이란 ITF가 개입하는 것을 일컫는다. ITF로서는 FOC 국적을 게양하고 있는 선박들은 “진정한 연계”가 있는 국가의 국적을 게양하고 있는 선박들과는 다른 특별한 상태를 갖고 있다고 보고 있다. 즉, ITF의 정책은 상당히 높은 최저기준들이 FOC 선박들에 적용되어야 한다고 규정하고 있다. 이러한 점을 고려하여 ITF 단체협약은 FOC 선박들에 대하여 賃金基準과 매우 상세한 근로조건을 규정하고 있다.⁴⁾

ITF의 FOC 캠페인에 사용되는 수단으로 선박에 대한 보이코트(boycott)가 있다. ITF는 계속 증가추세에 있는 FOC 선박 승선원들을 선주의 부당한 대우로부터 보호하고, 파나마 등으로 편의치적하는 것을 저지하기 위해서는 보이코트가 불가피하다는 결의문을 총회에서 채택한 바 있다. 이어 런던에서 개최된 선원과 부두노동자 공동회의에서 ITF 보이코트위원회를 발족시켰다. 그 후 ILO 발표에 따라 다수의 선주들

4) 선주단체들은 국제노동기구(ILO)에서 권고된 최저임금(수직급 선원에 대하여 매월 US\$435)이 모든 선박들에 적용되어야 한다고 하고 있는 반면, ITF의 정책은 이러한 절대적인 최저임금은 오직 진정한 국적선박에게만 적용되어야 한다고 논박하고 있다. ITF가 수락하기 위해서는 FOC 선박들은 임금기준이 월 기본료 US\$971에 시간외수당과 기타 급여를 합산한 협약으로 적용되어야 한다고 주장하고 있다.

은 ITF와 협약을 체결하였다.

바. ITF 검사관의 역할

1971년에 주요 항만에 있는 선원과 항운노조에서 고용된 전임 ITF 검사관으로 국제편의치적 검사단이 설립되었다. 이 검사관들은 FOC 선박 승선원과 ITF 캠페인간에 직접적인 연락을 취한다. ITF 국가 가맹 노조들의 직원인 ITF 검사관들의 역할은 각국이 처한 여건과 법률에 따라 국가별로 다양하나 자국에 입항하는 편의치적선을 감시하는 업무를 수행한다.

- i) ITF가 승인한 단체협약이 없는 FOC 선박을 방문하여 선주 또는 선장과 이러한 협약협상을 시도한다.
- ii) ITF가 승인한 단체협약이 없는 선박들에 대하여 행동을 취할 수 있는 항만노조들과 접촉한다.
- iii) 현존의 ITF 승인단체협약, 그리고 기타 단체협약의 조건이 충실히 준수되는지의 검사와 선원들이 받아야 할 최저급 소급액의 수령을 보장하기 위한 법적 또는 쟁의행위를 수행한다.
- iv) 선원들이 직면한 문제점에 대해서 면담이 가능한 어느 곳에서나 자문과 지원을 제공한다.
- v) 선박의 항해 적합성과 안전, 자격증명, 선박정원, 그리고 선박주거 시설에 관한 최저국제기준이 적절하게 준수되고 있는지 여부를 확인하기 위하여 항만당국, 기타 정부기구들과 연락한다.
- vi) 선원들의 고충을 처리하기 위하여 선원을 대신하여 선주대표들과 협상한다.

사. 特別船員部(SSD)

ITF의 特別船員部는 검사관이 접수한 불만에 대한 자문, 그리고 어려운 문제들을 처리하는 방법에 대한 정보와 지침을 제공하면서 검사관

들과 항상 연락을 취하고 있다. SSD는 ITF의 규약에 따라 설립된 특별부서로 ITF 편의치적 캠페인의 시행을 위한 행정센터와 ITF에 회원으로 가입한 선원노조에 가입할 수 없는 선원들을 위한 노동조합으로서의 두가지 기능을 가지고 있다.

SSD의 協約課는 단체협약의 승인을 위한 신청절차와 ITF 승인협약을 체결한 선주에게 부여하는 청색증명서(BC)를 발급한다. 賠償請求課는 임금차액의 소급과 부상시 보상청구의 취급을 감독한다. 船舶訴訟課는 검사관들과 연락을 하고, 편의치적선박에 대하여 법률적 爭議行爲에 대한 자문을 한다.

② ITF의 裸傭船 정책

ITF의 “BBC”와 “BBC/HP” 선박에 관한 정책은 1994년 8월 10일 제네바에서 개최된 ITF 제37차 총회의 결의에서 확인된 바 있다. 즉, 이 결의는 “BBC” 및 “BBC/HP” 선박을 막론하고 FOC 선적기를 게양하고 운항하는 모든 선박은 ITF의 FOC 정책에 따라야 한다고 규정하고 있다. 이는 FOC 정책인 “ITF Madrid Policy”와 “Tokyo Guidelines” 및 “Geneva Policy”에 의거하여 선박에 승선한 선원들의 권리와 단체협약 체결에 대한 교섭권이 실제 선주국 노조의 동의에 의해 이루어지므로 단체협약 체결에 따른 ITF 청색증명서의 발급은 반드시 선주국의 노조를 통하게 되었다.

(7) 우리나라와의 관계

① 회원가입

우리나라는 1957년 7월 ITF에 철도노조가 처음으로 가입한 후 항운·선원·자동차·택시·항공노조가 가맹하였다. 운수근로자는 철도·자동차

·내륙운송·항만·어선원·민간항공·관광근로자로 구성되어 있다.

② 주요 활동

우리나라의 ITF 활동 가운데 특히 지적할 수 있는 것은 BC 미소지 선박에 대한 제재활동이다. 제재대상선박은 승무선원의 국적을 불문하고 우리나라 항만에 기항하는 모든 FOC 선박이다. 제재방법으로는 단체협약의 체결여부를 확인한 후 체결한 선박에 대해서는 준수이행 검사, 체결하지 않은 선박에 대해서는 체결을 요청하고, 거부시에는 항만 노조와 협력하여 선박의 화물하역을 거부한다. 선내설비 및 안전구조 등이 미흡할 때는 주로 해운관청에 요청하여 개선조치가 이루어지도록 한다.

각종 국제협약의 이행이 미흡한 때에는 미흡한 부분은 ITF에 통보하고, ITF는 ILO·IMO 등 국제기구에 근로자 대표로서 참석하여 국제적으로 협약, 권고안 등의 시행을 위하여 결의안을 제출한다. 항만국통제(PSC)를 위해 해양수산부에 선박검사를 요청하기도 한다.

10) 國際導船士協會(IMPA)^{1) 2)}

(1) 설립 연혁

국제도선사협회(International Maritime Pilots' Association : IMPA)는 전세계 도선사의 이익증진과 기술·정보 교환을 목적으로 1971년 國際海事機構(IMO)의 자문기구로 영국 런던에 본부를 두고 공식 설립되었다. IMPA는 1970년 6월 독일의 키엘(Kiel)에서부터 태동되었으나 재정지원 부족으로 준비과정을 거쳐, 1971년 5월 12일 암스테르담에서 5대륙 25개국의 도선사 기구가 참가한 가운데 제1차 IMPA 총회를 갖고 집행부를 선출하면서 공식적으로 출범하였다.

이 협회는 설립 이후 IMO와 다른 정부간·비정부간 국제기구의 자문기구로서 기술과 정보를 교류하고 있다. 또한 IMPA는 다른 국제기구인 IALA, ICS, IAPH와 긴밀하게 유대관계를 유지하고 있다.

(2) 목적 및 사업

IMPA의 설립목적은 도선의 측면에서 바다에서의 인명과 선박안전 그리고 환경보호를 도모하는 것이다. 즉, 전세계의 도선사를 대변하는 동시에 IMO의 자문기구로서 국제해운 발달에 이바지하며, 전세계 도선

1) IMPA의 주소는 다음과 같다.

- 주 소 : Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN, U.K.
- 전 화 : +44 0171 240-3973
- 팩 스 : +44 0171 240-3518
- 인터넷 : <http://www.members.aol.com/impahg>

2) 본 절의 내용은 한국도선사협회의 제공자료를 기초로 하였다.

사간의 친목도모 및 다른 국제기구와의 유대강화를 목적으로 하고 있다. 이같은 목적을 달성하기 위하여 IMPA는 도선환경(pilotage environment) 개선을 위해 다각적인 사업을 펼치고 있다.

(3) 회원국

IMPA의 회원은 도선사(pilot) 면허를 소지하고 있는 도선사를 대상으로 하는 정회원 외에 명예회원이 있다.

(4) 조 직

IMPA는 영국 런던에 본부를 두고 있으며, 총회는 대륙을 달리하여 2년마다 개최된다. 제1차 총회는 1971년 5월 12일 암스테르담에서 개최되었고, 1996년 브라질의 리우 데 자네이루에서 제13차 총회가 개최되었다. IMPA 총회의 회의는 보통 3일간의 공개회의와 비공개회의로 나뉘는데, 공개회의에서는 공식 초대인사, 대표, 참관인이 토의에 참가하고, 마지막 하루의 회의는 도선사 회원만이 참석하는 비공개회의이다.

주요 의제는 도선중에 생길 수 있는 안전사고 예방과 관련된 사항 및 최신의 도선기술, 환경보호 문제, 도선업무중 도선사고 방지를 위한 제도적·법률적 검토 및 다른 국제기구와의 관계 등 다양하고 전문적인 사항들이다.

지금까지 총회에서 취급한 주요 주제로는 도선기술 향상, 도선사 지침 및 승하선시 안전시설, 헬리콥터에 의한 도선사 승하선, 해상인명안전협약(SOLAS)의 도선사용 사다리(pilot ladder)에 관한 규정 개정, 해상교통관제시스템(VTS)의 법적 측면에 대한 토론, 환경보호·안전 등 도선사와 관련된 사항들을 깊이 있게 다루었다.

한편 1998년 11월에는 중국 상해에서 제14차 IMPA 총회가 “21세기를 대비한 국제 도선(International Pilotage for the 21st Century)”이라는 주제로 개최될 예정이다.

(5) 재 정

IMPA의 재정은 회원의 회비 및 기부금으로 운영되며, 매년 예산은 총회 예산위원회에서 그 회계연도를 기준으로 편성된 안을 토대로 총회에서 채택·승인된다. 회원의 연간 회비는 각 회원국의 도선사 1인당 55스위스 프랑(Swiss Francs)으로 당해연도 1월 1일 기준으로 납부하게 된다.

(6) 주요 활동

① 일반활동

IMPA는 1971년 설립 이후 전세계의 도선사들을 대변하며 도선기술은 물론 항해기술과 선박안전, 바다에서의 환경보호 측면에서도 많은 기여를 하고 있다. 또한 IMPA 집행부와 기술위원회 등은 國際海事機構(IMO), 국제해운회의소(ICS), 국제항만협회(IAPH), 국제항로표지협회(IALA), 국제무선해상위원회(CIRM), 유럽도선사협회(EMPA), 국제표준기구(ISO) 등은 물론 다른 국제기구와의 여러 회의를 통해 정보를 교환하고 있으며, 전문가로서 다른 국제기구의 자문 역할을 하고 있다.

② 최근의 안전관련 활동

IMPA는 1995년 7월에 “IMPA 안전 캠페인(IMPA Safety Cam-

paign)”의 하나로 도선사용 사다리 조사활동을 전개하였다. 이 기간 동안 IMPA는 14개 국가에서 총선박 1,924척을 조사한 결과 그 중 537척(전체의 약 28%)이 도선사용 사다리, 불와크(bulwark), 도선사용 결합사다리, 도선사용 승강장치(pilot hoist) 등에서 부적격한 것으로 판명되었다. 이에 따라 도선사 승하선 설비요건 포스터(IMPA Pilot Ladder Poster)를 IMO 해사안전위원회(MSC)의 승인을 얻고 제작하여 각선박과 선사에 보급하였다.

IMO도 IMPA의 이같은 안전강화 움직임에 보조를 맞추어 회원국으로 하여금 SOLAS협약의 안전규정을 강화하도록 요청하였다. 즉, 건현이 9미터 이상인 선박에 있어서 결합사다리를 설치하는 경우에 도선사용 사다리와 연결된 로프는 현측 결합사다리의 하측발판(platform)상 1.5미터 위치에 성큰 비트(sunken bitt)와 패드 아이(pad eye)에 고박시켜야 하며, 현측 사다리도 본선 외판에 고정시켜야 하고 하측 발판은 반드시 수평을 유지하도록 하였다. 또한 트리핑 라인(tripping line)은 도선사용 사다리 제일 하단으로부터 1.5미터 이상의 위치에 고정시키도록 하였다.

또한 여러 국제회의에 참석하여 도선사 승하선, 도선사 카드, VTS, 해상작업인원의 자격, 전자해도, VTS 종사자의 보충·자격 및 훈련에 관한 지침(IMO MSC/Circ. 578), 표준 해상통신 어휘, 선박보고제도의 지침과 기준 등에 대하여 심도있게 다루고 있다.

(7) 우리나라와의 관계

한국도선사협회(Korea Maritime Pilots' Association : KMPA)는 1976년에 IMPA에 정식 가입하였고, 1976년 11월 8일 영국 미들즈브르크에서 개최된 제3차 IMPA 총회에 참석한 이후 지금까지 모든 총회

에 참가하여 도선기술 관련정보를 교환하고 있다. 이와 함께 각국의 도선사 기구와 유대를 강화하며 민간외교관으로서 우리나라의 국제 이미지 진작에 기여하고 있다. 1996년 5월 브라질의 리우 데 자네이루에서 개최된 제13차 IMPA 총회에 대표 4명·옵서버 3명이 참가하는 등 회원국으로서 IMPA의 활동에 적극 참여하고 있다.

11) 國際船主責任相互保險組合聯合(IG of P & I Clubs)¹⁾

(1) 선주책임보험

선주가 해운업을 영위하는 중 해난으로부터 입은 피해를 보상받기 위한 해상보험은 크게 선박보험(Hull & Machinery Insurance)과 선주책임보험(Protection & Indemnity Insurance)으로 구성된다. 선박보험은 주로 선주가 소유하는 선박의 물리적 손상을 보상하는 것으로 영리를 추구하는 보험기관에서 운영한다.²⁾

선주책임보험은 선주가 겪는 해난위험 중 선박보험에서 보상되지 않는 제3자에 대한 배상책임(third party liability)에 대해 보상하는데 그 위험의 종류는 상당히 많다. 또 선주책임보험은 제3자에 대한 배상책임 이외에 소송비용, 동맹파업에 의한 선박의 불이동손실에 대한 보상이나 선박압류시 선주를 대신한 보증도 포함하고 있어 그 역할이 대단히 광범위하다.

최근 해운업에 있어서 선주책임보험의 비중이 증가되고 있는데 그 요인은 다음과 같다. 첫째, 해운수요의 다양화에 의한 고가선, 고속선, 위험물운반선 등 선종의 다양화와 석유시추선, 어선, 조사선, 해저케이블 등 바다를 무대로 한 기업설비의 증가에 따른 해난발생률의 증가이다. 둘째, 특히 유류에 의한 해상오염 및 위험물을 취급하는 시설 및 선박과의 충돌 등 대형사고의 잠재이다. 셋째, 선주에 대한 무과실책임주의

1) 본 항은 주로 다음 자료를 인용하여 작성하였다. ① 조동오, “우리나라도 선주 책임상호보험조합의 설립을 신중히 검토해야”, 「해운산업정보」, 1988. 12. 12, ② 해운산업연구원, 「P&I 보험」, 1996, ③ Christopher Hill, et al., *An Introduction to P&I*(Lloyd's of London Press, Ltd., 1996), ④ 윤민현(역), 「피 앤드 아이(P&I) 개론」, 한국해사문제연구소, 1994.

2) 우리나라에서는 11개 손해보험회사가 선박보험을 취급하고 있다.

의 국제적인 강화추세 및 선진국에서의 선주를 상대로 한 소송사건의 증가 등이다.

(2) 선주책임상호보험조합

선주책임보험은 선박보험과는 달리 비영리보험기관인 선주책임상호보험조합(Protection & Indemnity Club : P&I Club)의 회원선주가 보험자인 동시에 피보험자의 처지에서 상호보험의 원리로 운영되는 특색이 있다.

해상보험이 영국을 중심으로 한 유럽지역에서 발달하였듯이 선주책임보험의 운영기관인 P&I Club도 1855년 영국에서 최초로 설립되었다. 따라서 현재 대부분의 P&I Club들이 유럽지역에 본부 또는 운영사무소를 두고 전세계의 선주를 상대로 선주책임보험을 운영하고 있다.³⁾

(3) 국제선주책임상호보험조합연합

주요 P&I Club들은 위험의 효율적인 분산과 조합간의 과당경쟁을 제한하기 위하여 1899년에 국제적 풀(pool)인 국제선주책임상호보험조합연합(International Group of Protection & Indemnity Clubs : 이하

3) 아시아지역에서는 3개의 P&I Club이 설립되었는데, 그 가운데 2개는 자국의 선주를 위한 자국의 선주에 의해 설립된 조합, 즉 일본선주책임상호보험조합(The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association : P.I. A. Japan)과 중국선주책임상호보험조합(China Shipowners' Mutual Assurance Association : C.P.I.)이고, 나머지 1개는 홍콩, 싱가포르, 말레이시아, 태국, 대만, 필리핀, 인도네시아의 선주(22명)들이 1978년에 공동으로 설립한 조합(Pacindat Mutual Protection & Indemnity Association Ltd.)이다.

‘국제그룹’이라 함)을 설립하여 신생 P&I Club의 가입을 제한하면서⁴⁾ 명실공히 세계의 선주책임보험을 주도하고 있다. 설립 초기에는 6개의 P&I Club이 가입하였으나 현재는 회원조합의 수가 16개로 증가하였다. 국제그룹 회원인 P&I Club은 다음과 같다.

- ① American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association Inc.
- ② Assuranceforeningen Gard
- ③ Assuranceforeningen Skuld
- ④ The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
- ⑤ The Japan Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association
- ⑥ Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd.
- ⑦ The London Steam Ship Owners' Mutual Indemnity Association Ltd.
- ⑧ Newcastle Protection and Indemnity Association
- ⑨ The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd.
- ⑩ The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) Ltd.
- ⑪ The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd.
- ⑫ The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity As-

4) 창립부터 5년 미만의 P&I Club이 국제그룹에 가입하는 것은 거의 불가능하고, 가입한다 해도 국제그룹이 요구하는 재정적 안정성과 책임을 이행하기에 어려움이 있다.

sociation(Bermuda) Ltd.

⑬ The Steamship Mutual Underwriting Association(Bermuda) Ltd.

⑭ Sveriges Angfartygs Assurans Forening(The Swedish Club)

⑮ The United Kingdom Mutual Steamship Association(Bermuda) Ltd.

⑯ The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association(Luxembourg)

국제그룹은 1981년에 회사(company)로 조직되어 전세계의 선주를 위한 각종 활동을 하고 있다. 국제그룹의 16개 회원클럽에 가입하고 있는 선박량(용선선박 및 재보험부보 선박 포함)은 세계 총상선대의 90%에 이르고 있어 동그룹의 활동은 전세계의 선주를 대표한다고 할 수 있다. 또한 국제그룹은 1981년에 IMO의 옵서버 자격을 획득하였으며, 그 외 CMI, UNCTAD, UNCITRAL 등 정부간 및 비정부간 단체의 각종 委員會에 참여하여 선주의 이익증진을 도모하고 있다. 이를 위해 국제그룹내에 Oil Pollution Sub-Committee, Common Market Sub-Committee, Working Party of the International Group 등 소위원회를 두어 각분야별로 활동하고 있다. 그리고 국제그룹은 각종 법률적·기술적인 면에서 선주와 이해관계가 있는 새로운 문제에 대하여 전문가의 조언을 각회원클럽에 제공함으로써 개별선주의 이익을 증대시키고 있다.

세계 주요 P&I Club들의 재보험 풀인 국제그룹은 3가지의 중요한 협정을 체결하고 있는데, 풀협정(International Group Pooling Agreement), 국제그룹협정(IGA) 및 클럽간 NYPE협정(Inter-Club NYPE Agreement)이 그것이다. 이 가운데 IGA는 국제그룹의 회원클럽간의 부당한 경쟁을 방지하고, 재보험제도가 효율적으로 운영될 수 있도록

하기 위한 협정으로 1981, 1984, 1985년에 각각 개정되었다. 1985년 개정내용에는 IGA는 한 운항자의 전선대가 이미 한 P&I Club에 가입되어 있고 그 운항자가 신규(신조선 여부 불문)로 선박을 구입하는 경우에 새로운 클럽은 기존의 클럽의 보험료보다 낮은 요율을 제시할 수 없도록 하는 규정도 포함하고 있다.

(4) 우리나라와의 관계

우리나라는 대부분의 외항선대와 주요 연안선대⁵⁾ 그리고 어선선대를 외국의 P&I Club에 가입시키고 있으며, 연간 약 2,500만달러 이상의 보험료를 해외에 지불하고 있다(〈표-1〉 참조). 우리나라 선대를 국제 그룹 회원인 P&I Club에 가입시킴으로써 클레임이 발생하면 이는 전 세계의 선박이 분산·흡수한다고 할 수 있다.

〈표-1〉 우리나라 외항상선대 P&I Club 가입현황(97/98년)

외가입 Club 수	가입선사 수	가입선박량		가입금액(천달러)	
		척	천G/T	전불	후불
7	31	543	11,976	20,074	5,649

자료 : 한국선주협회, 1997. 12.

5) 한국해운조합은 공제사업으로 연안선박을 위하여 선박보험 및 책임보험의 일부를 운영하고 있으나, 책임보험의 경우 인수위험의 범위가 좁기 때문에 많은 연안선대가 외국의 P&I Club에 가입되어 있다(1,200만달러 추산).

12) 英國 불틱海運去來所(The Baltic Exchange)^{1) 2)}

(1) 연혁 및 목적

불틱해운거래소는 17세기 말엽부터 18세기에 걸쳐 런던에서 유행하던 무역중개장소인 커피점(coffee house)의 하나인 Virginia and Maryland(1744년에 Virginia and Baltic으로 변경)³⁾가 1810년에 The Baltic으로 개칭된 것이다. 1823년 최초의 Baltic Club 규약을 만들고 해운거래소의 형태를 갖추었다. The Baltic은 1900년대 Shipping Exchange와 합병하여 그 이름을 「The Baltic Mercantile and Shipping Exchange」로 변경하였고, 1920년대에는 세계의 거의 모든 선주와 하주의 이해관계를 대변하는 세계중심의 해운거래소로 성장하였다. 1930년대 이후에는 상품거래기능을 별개의 거래소로 독립시키고, 부정기선 해운거래만 취급하고 있다.

불틱해운거래소는 1985년부터 선물운임거래제도를 도입하고 특히 텔렉스와 인터넷 등의 전자망 발전에 따른 시대상황에 맞는 해운거래소로 발전을 추진하고 있다.

(2) 조직과 운영

불틱해운거래소는 임기 2년의 회장 1인을 두고 15명으로 구성된 이

-
- 1) 강종희·황진희·송성숙, 「서울해운거래소 설립 및 운영방안」, 한국해양수산개발원, 1997. 12, 9~13면.
 - 2) 영국 불틱해운거래소는 BIMCO의 자매기관으로 주소는 BIMCO와 같으며, 인터넷 주소는 <http://www.seanet.co.uk/balticoo.htm>임.
 - 3) The Baltic Exchange, *The Baltic Code: Guidance for Brokers in the Baltic Exchange Market*, p.4.

사회가 재산관리와 업무통제를 담당한다. 이사회는 회원상호간의 분쟁을 조사, 처리하며 기본이념인 “Our word is our bond”를 이행하지 않은 회원에 대하여 견책, 업무정지, 제명 등의 징계권을 행사한다.

볼틱해운거래소의 회원국은 45개국이며, 참가회사는 670개사이다. 또한 1,500명 이상의 해운중개사가 활동하며, 참가 회원의 업종은 해상운송업, 해운중개업, 용선업, 선급협회, 무역업, 보험업(P&I Club 포함), 금융업, 법무, 정보산업, 항만업 등 해운항만관련 모든 업종을 포함하고 있다. 이들은 매주 월요일 오전 정기적으로 해운중개사를 비롯하여 선주, 화주 등이 만나서 정보교환 및 우의를 도모하면서 주요 업무를 처리하고 있는데 공인중개사들의 수수료는 거래가의 1.25%이다. 이러한 볼틱해운거래소의 회원들은 수수료 수입으로 매년 5억달러 이상의 국제수지 개선효과를 창출하고 있다. 그리고 수십억달러가 운임으로 은행에 입금되는데 이를 조정하는 역할도 한다.

볼틱해운거래소는 35세 이하로 구성된 젊은 해운중개사 모임인 The Young Baltic Association을 운영하고 있으며, 자매기관으로 The Institute of Chartered Shipbrokers, INTERCARGO, INTERTANKO, BIMCO 등을 두고 있다.

(3) 주요 기능

① Chartering

볼틱해운거래소의 가장 중요한 업무는 용선업무로 세계시장의 40~50%를 차지한다. 용선업무는 일반적 용선기능에 해당하는 Chartering Negotiation과 같은 업무와 특수용선기능으로 구분할 수 있다. 볼틱해운거래소는 전문적이고 중립적인 중개인의 처지이기 때문에 정부의 인정을 받아 국방을 위한 선박 용선업무도 수행하고 있다. 또한 해난구조

업무나 해양오염 방제작업, 전략적 구조사업(전투기의 공중폭발로 인한 수중 추락시, 그 원인규명을 위한 사고기의 인양작업 등)을 위한 특수 선단의 용선사업도 수행하고 있다.

② 정보제공

현재 볼틱해운거래소에서 제공하는 시장정보는 케이프형과 파나막스형 선대시장에 대한 운임지수인 BFI(The Baltic Exchange Index)가 있다. BFI LIFFE(London International Financial Futures and Options Exchange)는 선물거래계약의 조정운임으로 활용되고 있다. 헨디형 운임지수는 일별지수인데 일별 용선성약목록을 제공하고, 월간지로는 “The Baltic”을 발간하고 있다.

볼틱해운거래소는 해운중개인들의 선박의 종류와 규모, 화물의 종류, 항로별 전문성에 관한 정보욕구를 충족시키기 위해 새로운 독자 정보시스템 개발을 추진해 왔다.

③ 기타

볼틱해운거래소는 부수적으로 보험, 탱커선 용선, 분쟁해결, 공동해손, 운임지수 업무 등을 다루고 있다. 볼틱해운거래소는 자체건물을 소유하고 있으며 약 400만명이 동시에 이용할 수 있는 각종 통신망을 갖추고 있다.

2. 地域機構

1) 아시아船主포럼(ASF)¹⁾

(1) 설립 연혁

한국과 일본의 兩國 선주협회는 1980년대 후반부터 정례적으로 간담회를 개최하여 주로 양국간의 해운정책, 주요 현안사항, 세계 해운환경 변화 등에 대한 의견을 교환해 왔다. 양국의 특별한 아시아항로의 정기선 교역의 안정화 문제, 적정수준의 운임확보 등이 주요 관심사였다.

한·일 선주협회는 이와 같은 간담회를 개최하면서 양국간에 논의되는 해운현안이 양국에만 국한되는 것이 아니라 아시아 역내국가의 해당선사 모두에 관련되는 사항으로 파악하였다. 이같은 공동 인식하에 양국은 아시아역내 선주협회간 연계관계 확립 및 협력강화 방안을 모색하게 되었다. 그 결과 1991년 9월, 제4차 간담회에서 ‘아시아 선주협회간 협의체’를 구성하기로 합의하고, 이 합의에 따라 아시아선주포럼(Asian Shipowners' Forum : ASF)을 결성하였다.

1992년 일본 동경에서 개최된 ASF의 제1차 회의에서는, i) 교역안정화 문제, ii) 선박해체 문제, iii) 선원수급 문제, iv) 항해안전 문제가 의제로 상정되어 참가국가 간에 폭넓은 의견이 개진되었다. 또한 ASF의 성격을 ‘세계 및 역내 해운산업의 건전한 발전을 지향하는 제반 입장과 활동을 총체적으로 조정·집행하는 아시아역내 선주협회 대표자간의 합의·협력체’로 규정하고 다음 사항을 합의하였다. i) 아시아선주포럼을 1년에 1회 이상씩 정례적으로 개최한다. ii) 산하에 주요 해

1) ASF는 상설사무국 설치를 적극 검토하고 있다.

운현안을 다룰 4개 위원회를 설치한다. ASF는 지금까지 모두 6차례 정례회의를 개최하였다.

(2) 목 적

ASF의 창설목적은 아시아 해운업계의 이익증진을 통한 아시아 선주간의 공동번영, 상호신뢰 및 협력을 추진하는 것이다. ASF는 이같은 목적을 달성하기 위하여 i) 역내 선주의 위상 제고, ii) 해운서비스 교역에 영향을 미치는 주요 현안에 대한 공동 대응방안 모색, iii) 아시아역내 선주협회간 협력을 강화하고 있다. ASF 회원국들은 세계 해운 시장에서 차지하는 아시아의 비중이 상당히 높아지고 있음에도 불구하고, 지금까지 역내 선주들이 이에 걸맞는 평가를 받지 못한 것으로 분석하고 있다. 이같은 관점에서 ASF는 회원 선사들의 위상을 제고하고 이익을 보호하기 위하여 상호간의 협력을 바탕으로 공동현안에 대한 적절한 대응방안을 수립·시행하고 있다.²⁾ 특히 공동 해운현안에 대한 대책은 ASF 산하에 설치되어 있는 5개 전문위원회의 검토를 거쳐 포럼 회의에서 최종확정한 후 공동발표문 형태로 공표되고 있다.

(3) 회원국

ASF의 회원국은 우리나라를 비롯하여 일본, 중국, 대만, 홍콩, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 호주 등 10개국 선주협회와 아세안(ASEAN)선주협회연맹 등으로 구성되어 있다. 포럼에 참가할 수 있는 선주협회는 원칙적으로 당분간 아시아역내 선주협회로 제한된다.

2) ASF의 성격은 해운부문에서 세계 최초의 지역카르텔이다(한국선주협회).

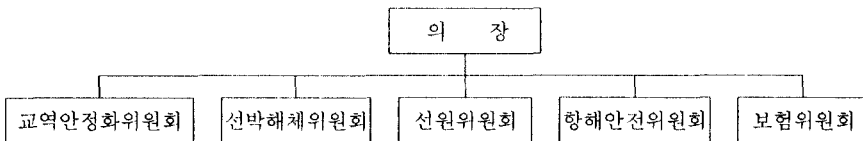
그러나 역외의 선주협회가 포럼에 참가를 요청할 경우에는 옵서버 자격으로 참여할 수 있다.

(4) 조 직

ASF는 의장과 산하 5개 위원회로 구성되어 있다. 의장은 당해연도 포럼을 개최하는 국가의 선주협회 회장이 당연직으로 선임된다. 의장은 전기 의장의 협조하에 전기회의 종료시부터 당해연도 회의 종료시까지 포럼의 전반적인 활동을 총괄·조정한다.

5개 전문위원회는 연 1회 이상 개최되며, 해당 위원회의 관할사항을 주로 논의한다. 5개 위원회 가운데 교역안정화·선박해체·선원·항해안전위원회는 ASF가 발족된 1992년에 설치되었다. 보험위원회는 1994년 제3차 회의에서 설치되었는데 아시아역내 선주들의 이익을 보호하고, 역내 해상보험 발전을 도모하고 있다.

〈그림-1〉 아시아선주포럼(ASF) 조직도



자료 : 한국선주협회.

5개 전문위원회 이외에 ASF의 상설사무국을 설치하기 위하여 별도의 위원회가 운영되고 있다. 상설사무국 설치에 1993년 제3차 회의에서 처음 논의된 후 각국간의 의견 조정작업을 계속 진행하고 있다. 1996년과 1997년의 제5차·제6차 회의에서는 i) 설치시기, ii) 설치장소, iii) 사무국의 규모·예산 문제 등이 집중 논의되었으나, 각국의 의견 차이로 최종 결론을 내지 못하였고 추후 계속 논의하기로 하였다.

〈표-1〉 아시아선주포럼(ASF) 총회 개최 현황

차 수	개최 일자	장 소	참 가 국	논 의 사 항
제1차	1992. 4. 6~7	일본 동경	한국, 일본, ASE-AN 등 10개국	• ASF의 정례개최 합의 • 산하 4개 위원회 설치 • 제2차 ASF 개최국 결정
제2차	1993. 5. 10~11	한국 서울	한국, 일본, 호주 등 10개국	• ASF를 중심으로 아시아 선주협회 관계 논의 천명 • ASF 총회 및 4개 위원회 연 1회 이상 개최기로 합의 • 교역안정화, 노후선 해체, 선원·항해안전 논의
제3차	1994. 5. 10~11	중국 북경	아시아 선주협회 대표단 71명	• ASF 향후 지향 목표 재확인 • 산하에 보험위원회 설치 확정 • EC 컨소시엄규칙에 대한 대응 논의
제4차	1995. 5. 15~16	대만 타이베이	아시아 선주협회 대표단 66명	• ASF 발전방향을 제시하는 공동 발표문 채택 • 교역안정화·노후선 해체 등 주요 현안 논의 • 미국 해운법 개정에 의견 표명 • 조선업계에 선복과잉 생산자제 요청
제5차	1996. 5. 13	홍콩	한국, 일본, 대만, 홍콩 등 10개국 선주협회 대표단 81명	• 前年度 각 부문별 성과 검토 • 상설사무국 설치 등 현안사항 논의
제6차	1997. 5. 12~13	싱가포르	한국, 일본, 대만 등과 아세안선주협회 회원	• 항로안정을 위해 상호간에 긴밀하게 협의하기로 합의 • PSC 시행기관의 투명한 검사기준의 도입 촉구 • 현존 벌크 캐리어의 안전에 대한 공동인식 제고

자료 : 한국선주협회.

주 : 제7차 총회는 1998년 5월에 호주의 브리스베인에서 개최될 예정임.

다만, ASF 연례회의의 순환개최가 일차 종료된 후 상설사무국에 대한 입장을 조속히 결정하기로 하였다.

(5) 주요 활동

ASF의 활동은 연 1회 개최되는 총회와 각종 위원회의 활동으로 구분된다. 위원회 회의는 총회 중간에 열리는 것이 원칙이나 필요한 경우 특정 회원국에서 중간회의를 개최하기도 한다. ASF는 특히 5개 전문 위원회를 통해 분야별로 역내 해운서비스 공급에 영향을 미치는 제반사항을 검토하고 적절한 대응책을 강구하고 있다. 각위원회에서 검토된 의제별 합의사항은 공동발표문으로 채택된다. ASF의 주요활동을 정리하면 <표-1>과 같다.

(6) 우리나라와의 관계

한국선주협회는 일본선주협회와 함께 ASF의 창설을 주도하였고, 제 2차 총회를 1993년 5월 서울에서 개최하였다. 이 회의에는 아시아역내 선주협회 대표 53명이 참석하였으며 i) 아시아 선주들의 협력관계를 ASF를 구심점으로 할 것을 천명하고, ii) 교역안정화 등 4개 위원회에서 논의한 의제에 대한 결의서를 채택하였다.³⁾

3) 지금까지 ASF의 의제는 항로안정, 선박해체, 선원문제, 안전항해, 보험문제 그리고 상설사무국의 설치문제 등이었으며, 앞으로도 당분간 이같은 의제가 계속 논의될 것으로 보인다.

참 고 문 헌

□ 國際機構 理論

- 김완순·한복연, 「국제경제기구론」, 박영사, 1997.
- 金燦奎·李英俊, 「國際法 概論」, 법문사, 1993.
- 吳興根, 「國際關係와 協力」, 도서출판 동지, 1992.
- 崔鍾起, 「全訂版 現代國際關係論」, 박영사, 1983.
- Hajnal, Peter I.,(ed), *International Information : Documents, Publications, and Information Systems of International Governmental Organizations*(Englewood, Colorado : Libraries Unlimited, Inc., 1988).
- Jacobson, Harold K., *Networks of Interdependence : International Organizations and the Global Political System*(N.Y. : Alfred A. Knopf, Inc., 1979)

□ 國際機構 紹介

- 임종관, 「OECD 해운정책과 우리나라의 대응방안」, 해운산업연구원, 1994. 12.
- 외무부, 「국제기구편람」, 1993.
- _____, 「국제경제기구편람」, 집무자료 92-121(경기), 1992 및 1995.
- _____, 「유엔개황」, 1995.
- _____, 「OECD 최근동향과 우리나라의 가입 추진」, 1994. 6.
- _____, 「1996년 제1차 OECD 해운위원회 및 OECD/DNMEs 해운 워크샵 결과보고」, 1996. 3.

- 유장희, 「APEC과 신국제질서」, 나남출판, 1995.
- 이용희, “국제해양법재판소에 관한 연구”, 「해양정책연구」, 제3권 제2호, 1988 여름.
- _____, “유엔해양법협약상 심해저 자원개발 제도의 현황과 전망”, 「국제법평론」, 통권 제6호, 1996 - 1.
- 정완용, 「제29차 국제해법회(CMI) 총회 참가보고서」, 한국해법회, 1995.
- 한국선주협회, 「해운연보」, 각년호.
- _____, 「아시아선주포럼 총회보고서」, 각년호.
- 한국선원선박문제연구소, 「ILO 해사협약의 국내수용에 관한 연구」, 1994. 10.
- _____, 「ILO 해사협약과 권고」, 1994. 8
- 해운항만청, 「국제해사기구편람」, 1995.
- _____, 「OECD 가입과 우리 해운의 대응방향」, 1996. 1.
- 홍승용, “유엔 심해저 광업체제의 변화와 평가”, 「해양정책연구」, 제9권 제2호, 1994 겨울.
- Mankabady, Samir, *The International Maritime Organization*(London : Croom Helm, 1984).
- BIMCO, *Contemporary Shipping Issues*, May 1996.
- _____, *BIMCO*, 각년호.
- _____, *The BIMCO Handbook*, 1997.
- _____, *All in the Same Boat-The Story of BIMCO*, 1997.
- ESCAP Today*, 1988.
- Fairplay Book of International Organizations*(London : Fairplay Publications Ltd., 1990)
- Farthing, B. and M. Brownrigg, *Farthing on International Shipping*

(London : Lloyd's of London Press, 1997).

- FIATA, *All about FIATA*, 1996.
- _____, *FIATA Statutes Summary*, Doc. 10/64, 1988-11-04.
- IACS, *IACS Briefing 1995 Review*, 1996.
- _____, *Safe Shipping & Clean Seas : The Role of Classification*, November 1994.
- _____, *International Association of Classification Societies : A Unique Contribution to Safe Shipping and Clean Seas*, 1996.
- _____, *Charter of the International Association of Classification Societies*, June 1993.
- IAPH, *Outline of IAPH*, July 1997.
- _____, *IAPH Membership Directory 1997*, 1997.
- _____, *The International Association of Ports and Harbors Constitution and By-Law*, July 1995.
- ICS, *International Chamber of Shipping 1921~1996*, 1996.
- _____, *Annual Review 1995/1996*, 1996.
- IMB, *International Maritime Bureau : The First Ten Years*, 1995.
- _____, *Fact Sheet*, March 1995.
- IMO, *IMO : What it is, What it does, How it Works*, 1995.
- _____, "A Summary of IMO Conventions", *Focus on IMO*, January 1996.
- _____, "Basic Facts about IMO", *Focus on IMO*, January 1996.
- ISF, *The ISF Year 1995~1996*, 1997.
- IOPC Fund, *Annual Report 1996*.
- IUMI, *Articles of Association*, 1997.
- New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade, *United Na-*

tions Handbook 1994, 1994.

Schott, J. T., *WTO 2000 : Settle the Course for World Trade*
(Washington DC : Institute for International Economics,
1996).

UNCTAD, *The History of UNCTAD 1964-1984*(N.Y. : United Na-
tions, 1985).

_____, *Review of Maritime Transport 1995*, 1996.

_____, *UNCTAD in Brief*, 1996.

_____, *UNCTAD Bulletin*, 각호.

WTO, *World Trade Organization*, 1996.

_____, *WTO Focus*, 각호.

부 록

I. 국제해사협약 현황 / 241

1. IMO 협약 / 241
2. ILO 해사협약 / 245
3. UNCTAD 협약 / 250
4. CMI 협약 / 251
5. UN 협약 / 253

II. 해사관련 국제기구 / 254

〈부록 - 1〉

國際海事協約 現況

1. IMO 협약

(1997. 10월 현재)

번호	협약 명칭	국 제		국 내		비 고
		채택	발효 (가입국수)	수락	발효	
1	해상인명안전협약 (SOLAS 1974)	74. 11. 1	80. 5. 25 (127)	80. 12. 31	81. 3. 31	60 SOLAS 대체
2	해상인명안전협약 1978년 의정서(SOLAS PROTO- COL 1978)	78. 2. 17	81. 5. 1 (84)	81. 12. 2	83. 3. 2	
3	해상인명안전협약 1988년 의정서(SOLAS PROTO- COL 1988)	88. 11. 10	미발효 (28)	94. 11. 4	—	검사 및 증서발급 에 관한 통일제도
4	해상충돌예방규칙 (COLREG 1972)	72. 10. 20	77. 7. 15 (124)	77. 7. 29	77. 7. 29	60 COLREG 대체
5	해양오염방지협약 (MARPOL 73/78)	78. 2. 17	83. 10. 2 (95)	84. 7. 23	84. 10. 23	54 OILPOL 대체
6	국제해상교통간소화협약 (FAL 1965)	65. 4. 5	67. 3. 5 (75)	미수락	—	
7	국제만재흡수선협약 (LL 1966)	66. 4. 5	68. 7. 21 (136)	69. 7. 10	69. 10. 10	
8	국제만재흡수선협약 1988 의정서(LL PROTOCOL 1988)	88. 11. 10	미발효 (29)	94. 11. 14	—	
9	선박톤수측정협약 (TONNAGE 1969)	69. 6. 23	82. 27. 18 (108)	80. 1. 18	82. 7. 18	
10	유류오염사고시 공해상 개입 에 관한 협약 (INTERVENTION 1969)	69. 11. 29	75. 5. 6 (65)	미수락	—	연안국이 공해상에 서 외국선박의 조 난 등의 사고로 유 류오염피해를 입게 될 경우, 자국 연 안보호를 위한 폭 격 등 방지조치
11	유류 이외의 물질에 대한 오 염사고시 공해상 개입에 관 한 의정서(INTERVEN- TION PROTOCOL 1973)	73. 11. 2	83. 3. 30 (35)	"	—	

번호	협 약 명 칭	국 계		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
12	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약 (CLC 1969)	69. 11. 29	75. 6. 19 (91)	78. 12. 18	79. 3. 18	탱커의 유류유출로 인한 책임과 보상절차 규정
13	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1976년 의정서(CLC PROTOCOL 1976)	76. 11. 29	81. 4. 8 (50)	92. 12. 8	93. 3. 8	- 해상운송이 끼친 오염손해에 대 한 책임을 선주 에게 부과
14	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1984년 의정서(CLC PROTOCOL 1984)	84. 5. 25	미발효 (10)	미수락	—	
15	유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약의 1992년 의정서(CLC PROTOCOL 1992)	92. 11. 27	96. 5. 30 (15)	97. 5. 16	98. 5. 16	
16	특수상용 여객선협정 (STP 1971)	71. 10. 6	74. 1. 2 (15)	미수락	—	일정항해에 종사 하는 여객선에 대 한 특별규정
17	특수상용 여객선의 구역 요건에 대한 의정서 (SPACE STP 1973)	73. 7. 13	77. 6. 2 (14)	"	—	
18	핵물질의 해상운송면에서의 민사책임에 관한 협약 (NUCLEAR 1971)	72. 12. 17	75. 7. 15 (14)	미수락	—	
19	유류오염손해배상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약 (FUND 1971)	71. 12. 18	78. 10. 16 (66)	92. 12. 8	93. 3. 8	유류공급자도 오 염배상을 위한 기 금을 마련하도록 규정
20	유류오염손해배상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1976 의정서(FUND PROTOCOL 1976)	76. 11. 19	94. 11. 22 (31)	92. 12. 8	93. 3. 8	
21	유류오염손해배상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1984 의정서(FUND PROTOCOL 1984)	84. 5. 25	미발효 (5)	미수락	—	

번호	협 약 명 칭	국 계		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
22	유류오염손해보상을 위한 국제기금 설치에 관한 협약의 1992 의정서(FUND PROTOCOL 1992)	92. 11. 27	96. 5. 30 (15)	97. 5. 16	98. 5. 16	
23	안전한 컨테이너에 관한 국제협약(CSC 1972)	72. 12. 2	77. 9. 6 (60)	~~78. 12. 18~~	79. 12. 18	컨테이너의 검사기준과 조작 및 운송
24	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네협약(PAL, 1974)	74. 12. 13	87. 4. 28 (20)	미수락	—	승객 및 수하물의 손해발생시 배상 한도액 규정
25	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네협약 1976 의정서(PAL PROTOCOL 1976)	76. 11. 19	89. 4. 30 (17)	"	—	
26	승객 및 수하물의 해상운송에 관한 아테네협약 1990 의정서(PAL PROTOCOL 1990)	90. 3. 29	미발효 (3)	—	—	
27	국제해사위성기구에 관한 협약(INMARSAT C)	76. 9. 3	79. 7. 16 (79)	~~85. 9. 16~~	85. 9. 16	해사통신 목적으로 위성사용에 관한 규정
28	국제해사위성기구에 관한 운영협정(INMARSAT OA)	76. 9. 3	79. 7. 16 (79)	~~85. 9. 16~~	85. 9. 16	
29	해사채권에 대한 책임제한협약(LLMC 1976)	76. 11. 19	86. 12. 1 (26)	미수락	—	해사채권 한계규정
30	해사채권에 대한 책임제한협약 1996 의정서(LLMC 1996)	96. 5. 3	—	—	—	선사책임 확대
31	어선의 안전에 관한 트레몰리노스협약(SFV 1977)	77. 4. 2	미발효 (18)	미수락	—	어선(선원)의 안전을 위한 구조 및 설비에 관한 규정
32	어선의 안전에 관한 트레몰리노스협약 1993 의정서(SFV PROTOCOL 1993)	93. 4. 1	미발효 (2)	미수락	—	

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
33	선원훈련·자격증명 및 당직 기준에 관한 국제협약 (STCW 1978)	78. 7. 7	84. 4. 28 (113)	85. 4. 4	85. 7. 4	선원의 훈련, 자격 증명 및 당직근무 의 국제적 기준을 규정
34	해상수색 및 구조에 관한 협 약(SAR 1979)	79. 4. 27	85. 6. 22 (52)	95. 9. 4	95. 10. 4	해상수색 및 구조 의 국제적 기준 및 협력 규정
35	항해안전에 대한 불법행위억 지협약(SUA 1988)	88. 3. 10	92. 3. 1 (30)	미수락	—	선박에 대한 테러 행위를 억제하기 위한 조치를 규정
36	대륙붕 고정식 플랫폼의 안 전을 저해하는 불법행위억지 협약 의정서(SUA PROT 1988)	88. 3. 10	92. 3. 1 (27)	미수락	—	
37	해난구조에 관한 국제협약 (SALVAGE 1989)	89. 4. 28	(96. 7. 14) (18)	미수락	—	
38	폐기물투기에 의한 해양오염 방지협약(LC 1972)	72. 11. 13	75. 8. 30 (73)	93. 12. 21	94. 1. 19	폐기물 해양투기 처리방법 규제
39	1996년 개정의정서	96. 11. 7	미발효 (1)	—	—	
40	기름오염대비·대응 및 협력 에 관한 국제협약(OPRC 1990)	90. 11. 30	95. 5. 13 (21)	미수락	—	해양오염 사고시 신속하고 효과적인 대비 및 대응방 안 규정
41	어선원 훈련·자격·증명 및 당직유지의 기준에 관한 협 약(STCW-F 1995)	95. 7. 6	미발효 (1)	미수락	—	어선원의 훈련·자 격증명 및 당직근 무에 관한 최저기 준 규정
42	유해·위험물질 해상운송 책 임협약(HNS 1996)	96. 5. 3	미발효	미수락	—	유해·위험물질 해 상운송 오염손해 배상책임과 절차 규정 - 선주 및 화주에 게 부담

2. ILO 해사협약

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (비준국수)	수 락	발 효	
1	선박의 멸실 또는 침몰의 경우에 실업보상에 관한 협약(8호)(Convention Concerning Unemployment Indemnity in Case of Loss or Foundering of the Ship)	20. 6. 15	23. 3. 16 (59)	미수락	(선원법)	○ 선박의 멸실 또는 침몰의 경우 실업보상 - 2개월분 임금액
2	해원에 대한 직업소개소 설치에 관한 협약(9호)(Convention for Establishing Facilities for Finding Employment for Seamen)	20. 6. 16	21. 11. 23 (37)	미수락	(선원법)	○ 직업소개소의 성격 ○ 해원에 대한 선박선택의 자유
3	해원의 고용계약에 관한 협약(22호)(Convention Concerning Seamen's Articles of Agreement)	26. 6. 24	28. 4. 4 (56)	미수락	(선원법)	○ 선내근로에 관한 문서 교부 ○ 고용계약 해원 명부 기재 ○ 고용계약 해지에 관한 사항
4	상선에 승무할 선장 및 선원에 대한 직무상 자격의 최저요건에 관한 협약(53호)(Convention Concerning the Minimum Requirement of Professional Capacity for Masters and Officers on Board Merchant Ships)	36. 10. 24	39. 3. 29 (32)	미수락	(선원 직원법)	○ 해기사면허 발급 최저연령 ○ 해기사 시험을 위한 승무경력
5	해원의 질병상해 또는 사망의 경우에 있어서 선박소유자의 책임에 관한 협약(55호)(Convention Concerning the Liability of the Shipowner in Case of Sickness, Injury or Death of Seamen)	36. 10. 24	39. 10. 29 (16)	미수락	(선원법)	○ 선박의 범위 ○ 선주의 책임면제 범위 규정 ○ 선주의 보상에 관한 사항

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (비준국수)	수 락	발 효	
6	해상에서 고용할 수 있는 아동의 최저연령을 정하는 협약(58호)(Convention Fixing the Minimum Age of the Admission of Children to Employment at Sea)	36. 10. 24	39. 4. 11 (51)	미수락	(선원법)	○ 아동의 최저연령 규정 - 15세 미만 아동고용 금지
7	선박승무원에 대한 식량 및 조리에 관한 협약(68호)(Convention Concerning Food and Catering for Crews on Board Ship)	46. 6. 27	57. 3. 24 (22)	미수락	(선원법)	○ 조리실 등의 구조, 설비 ○ 조리원 자격 증명
8	선박요리인의 증명에 관한 협약(69호)(Convention Concerning Certification of Ship's Cooks)	46. 6. 27	53. 4. 22 (34)	미수락	(선원법)	○ 선박조리사 자격증명 요건 ○ 조리사 시험 규정
9	선원의 건강검사에 관한 협약(73호)(Convention Concerning the Medical Examination of Seafarers)	46. 6. 29	55. 8. 17 (40)	92. 12	(선원법)	○ 건강진단 유효기간(2년) ○ 건강검사 항목
10	유능선원의 증명에 관한 협약(74호)(Convention Concerning the Certification of Able Seamen)	46. 6. 19	51. 7. 14 (26)	미수락	(선원법)	○ 유능선원의 자격 증명 - 최저연령 : 18세 - 승선 기간 : 36개월 이상
11	선내선원설비에 관한 협약(92호)(Convention Concerning Crew Accommodation on Board Ship)	46. 6. 19	53. 1. 29 (39)	미수락	(선박설비 기준)	○ 선원실의 환기 및 난방 요건 ○ 침실의 면적, 높이
12	국가가 발급하는 선원신분증명서에 관한 협약(108호)(Convention Concerning Seafarers' National Identity Documents)	58. 5. 13	61. 2. 19 (53)	미수락	(선원법)	○ 신분증명서 발급서식 절차 ○ 신분증명 소지자에 대한 효과

번호	협약명칭	국제		국내		비고
		채택	발효 (비준국수)	수락	발효	
13	임금, 선내근로시간 및 정원에 관한 협약(109호) (Convention Concerning Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning)	58. 5. 14	미발효 (15)	미수락	(선원법, 선박안전법)	○ 유능부원의 기본급 규정 ○ 항행구역별 근로시간 ○ 승무원 규정
14	어선원으로 고용할 수 있는 최저연령에 관한 협약(112호)(Convention Concerning the Minimum Age for Admission to Employment as Fishermen)	59. 6. 19	61. 11. 7 (30)	미수락	(선원법)	○ 어선원으로 승선할 수 있는 최저연령 규정 (15세 미만)
15	어선원의 건강검사에 관한 협약(113호) (Convention Concerning the Medical Examination of Fishermen)	59. 6. 19	61. 11. 7 (28)	미수락	(선원법)	○ 21세 미만인 자의 건강검사 유효기간은 1년
16	어선원의 고용계약에 관한 협약(114호)(Convention Concerning Fishermen's Articles of Agreement)	59. 6. 19	61. 11. 7 (21)	미수락	(선원법)	○ 어선원의 고용계약에 관한 사항 ○ 해원명부의 기재사항
17	어선원의 자격증명서에 관한 협약 (125호)(Convention Concerning Fishermen's Certificates of Competency)	66. 6. 21	69. 7. 15 (10)	미수락	(선박직원법)	○ 자격증 발급 요건 ○ 어선원시험 기준
18	선내선원설비에 관한 협약 (133호)(Convention Concerning Crew Accommodation on Board Ship)	70. 10. 30	91. 8. 27 (25)	미수락	(선박설비기준)	○ 선원실의 바닥면적 및 침대규격 ○ 선원실의 높이 규정
19	선원의 직업상의 재해방지에 관한 협약(134호)(Convention Concerning the Prevention of Occupational Accidents to Seafarers)	70. 10. 30	73. 2. 17 (26)	미수락	(선원법)	○ 재해방지 계획의 수립 ○ 재해방지 위원회 구성

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (비준국수)	수 락	발 효	
20	선원의 고용계속에 관한 협약(145호)(Convention Concerning the Continuity of Employment of Seafarers)	76. 10. 28	79. 5. 3 (17)	미수락	(선원법)	○ 선원의 상시고 용을 위한 조치 ○ 선원의 직종별 명부작성
21	선원의 연차 유급휴가에 관한 협약(146호)(Convention Concerning the Continuity of Employment of Seafarers)	76. 10. 29	79. 6. 13 (12)	미수락	(선원법)	○ 계속근로년수 1년에 대하여 30일 이상의 유급휴가 부여 ○ 유급휴가의 분 할 및 합산
22	상선의 최저기준에 관한 협약(147호)(Convention Concerning Minimum Standards in Merchant Ships)	76. 10. 29	81. 11. 28 (31)	미수락	(선원법)	○ 상선의 안전기 준(승무원 능 력, 근로시간, 배송기준) ○ 사회보장조치 ○ 선내고용조건 및 생활여건
23	해상 및 항구 내에서의 선원 복지에 관한 협약(163호)(The Seafarers' Welfare Convention)	87. 10. 8	90. 10. 13 (10)	미수락	(선원법)	○ 항구에 있어서 의 선원 복지 시설 ○ 선내고용 및 생 활조건
24	선원에 대한 건강보호 및 의료에 관한 협약(164호)(The Health Protection and Medical Care(Seafarers) Convention)	87. 10. 8	91. 1. 11 (6)	미수락	(선원법)	○ 선박내 의료함 설치 ○ 선박내 의료지 침 비치
25	선원을 위한 사회보장에 관한 협약(165호)(Social Security (Seafarers) Convention)	87. 10. 8	92. 7. 2 (2)	미수락	(선원법, 의료보험법)	○ 육상근로자 수 준의 사회보장 제도 ○ 난민, 무국적선 원에 대한 내국 민 대우
26	선원송환에 관한 협약(166호)(The Repatriation of Seafarers Convention)	87. 10. 9	91. 7. 3 (4)	미수락	(선원법)	○ 송환비용 부담 ○ 송환비용의 범 위

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (비준국수)	수 락	발 효	
27	상선최저기준협약의정서 (Protocol of 1996 to the Merchant Shipping(Mini- mum Standards) Conven- tion, 1976)	96. 10. 22	미발효	미수락	(선원법)	○ 1976 상선최저 기준협약의 부 속 협약 추가 -1970 선내선원 설비협약(133 호) -1996 선원근로 시간 및 정원협 약(180호)
28	선원근로감독협약(178호) (Convention Concerning The Inspection of Seafar- ers' Working and Living Conditions)	96. 10. 22	미발효	미수락	(선원법)	○ 선원의 근로실 태 및 생활여건 조사를 위한 근 로감독 실시 ○ 근로실태 조사 를 위하여 최소 3년에 한 번씩 승선점검
29	선원채용 및 직업소개협약 (179호)(Convention Con- cerning The Recruitment and Placement of Seafar- ers)	96. 10. 22	미발효	미수락	(선원법)	○ 선원 직업소개 를 위하여 무료 직업소개소 설 치운영 ○ 직업소개시 근 로조건 명시
30	선원근로시간 및 선박정원에 관한 협약(180호)(Conven- tion Concerning Seafar- ers' Hours of Work and The Manning of Ships)	96. 10. 22	미발효	미수락	(선원법)	○ 선원의 1일 근 로시간은 8시 간 -1주일 최대근로 시간은 72시간 ○ 16세 미만인 자 승선 금지

자료 : 해양수산부 노정과.

3. UNCTAD 협약

번호	협약 명칭	국 제		국 내		비 고
		채택	발효 (가입국수)	수락	발효	
1	정기선 동맹의 행동규범에 관한 협약(The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences : UNCTAD Liner Code)	74. 4. 6	83. 10. 6 (78)	79. 5. 11	83. 10. 6 (제820호) (해운산업 육성법)	○ 공평적취를 바탕으로 해운동맹의 운영지침을 정한 국제협약
2	유엔해상물건운송협약(함부르크규칙)(The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea : The Hamburg Rules)	78. 3. 31	92. 11. 1 (25)	미수락	(상법)	○ 해상운송인의 운송과 관련한 책임에 관한 국제협약
3	유엔국제복합운송협약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980)	80. 5. 24	미발효 (8)	미수락		○ 복합운송증권과 복합운송인의 책임에 관한 협약
4	유엔선박등록조건협약(United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships)	86. 2. 7	미발효 (11)	미수락	(국제선박 등록법)	○ 선박의 등록 및 국적취득 등에 관한 국제협약
5	선박우선특권·저당권협약(International Convention on Maritime Lien and Mortgages : MILM 1993)	93. 5. 3	미발효 (3)	미수락	(상법)	○ 선박우선특권의 정의, 종류, 우선순위, 효력 및 저당권에 관한 국제협약

자료 : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1997*, p.85.

4. CMI 협약

번호	협약명칭	국 제		국 내		비 고
		채택	발효 (가입국수)	수락	발효	
1	1910년 선박충돌에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Collision 1910)	10. 9. 23	13. 3. 1 (82)	미수락	상법전	
2	1910년 해난구조에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Assistance and Salvage 1910)	10. 9. 23	13. 3. 1 (83)	미수락	상법전	○ 1967년 개정의 정서(1977년 발효)
3	1924년 항해선 소유자의 책임제한에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Limit Shipowner Liability 1924)	24. 8. 25	31. 6. 2 (9)	미수락	상법전	○ 1976년 IMO 해상채권책임제한협약(1986. 12. 발효)
4	1924년 선하증권에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Hague Rules : Bills of Lading 1924)	24. 8. 25	31. 6. 2 (78)	미수락	상법전, 책임원인 조항만 채용	○ 1968년 개정 (비스비 규칙) (1977년 발효) ○ 1978년 UN 해상물건운송협약 (함부르크규칙) (1992년 발효)
5	1926년 선박우선특권 및 저당권에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Liens and Mortgages 1926)	26. 4. 10	31. 6. 2 (24)			
6	1926년 국유선 면책권에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(IMM State-owned Ships 1926)	26. 4. 10	37. 1. 8 (30)			
7	1952년 충돌사건 발생시의 민사재판 관할권에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약(Collision/Civil Jurisdiction 1952)	52. 5. 10	55. 9. 14 (72)			

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
8	1952년 충돌사건 또는 기타 항해사고 발생시의 형사재판 관할권에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약 (Collision/Penal Jurisdic- tion 1952)	52. 5. 10	55. 9. 14 (75)			
9	1952년 항해선의 압류에 관 한 일정규칙의 통일화를 위 한 국제협약(Arrest 1952)	52. 5. 10	56. 2. 24 (77)			
10	1957년 항해선 소유자의 책 임제한에 관한 국제협약 (Limit Shipowner Liabili- ty(revised) 1957)	57. 10. 10	68. 5. 31 (38)			
11	1957년 밀항자에 관한 국제 협약(Stowaways 1957)	57. 10. 10	미발효 (10)			○ 10개국 비준 6 개월 후
12	1961년 해상여객운송에 관 한 일정규칙의 통일화를 위 한 국제협약(Carriage of Passengers 1961)	61. 4. 29	65. 6. 4 (11)			
13	1962년 원자력선 운항자의 책임에 관한 국제협약 (Liability)/Nuclear Ships 1962	62. 5. 25	미발효 (7)			○ 원자력선을 운 영하거나 국적 을 부여할 국가 중 1개국과 여 타국 1개국 비 준, 3개월 후
14	1967년 해상여객 수하물의 운송에 관한 일정규칙의 통 일화를 위한 국제협약(Lug- gage 1967)	67. 5. 27	미발효 (2)			○ 5개국 비준 6개월 후
15	1967년 건조중인 선박에 대 한 권리의 등기에 관한 국제 협약(Vessels under Con- struction 1967)	67. 5. 27	미발효 (5)			○ 5개국 비준 3개월 후

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
16	1967년 해난구조에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약 개정의정서 (Assistance and Salvage 1910/1967)	67. 5. 27	77. 8. 15 (10)			
17	1967년 선박우선특권 및 저당권에 관한 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약 (Liens and Mortgages(revised) 1967)	67. 5. 27	87. 5. 12 (5)			
18	1968년 선하증권에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약의 개정의정서 (Hague-Visby Rules : Bills of Lading 1924/1968)	68. 2. 23	77. 6. 23 (23)			
19	1979년 선하증권에 관한 법률의 일정규칙의 통일화를 위한 국제협약의 개정의정서 (1968/1979)	79. 12. 21	84. 2. 14 (19)			
20	1979년 항해선 소유자의 책임제한에 관한 국제협약	79. 12. 21	84. 10. 6 (7)			

자료 : CMI, *CMI Yearbook*(May 1997), pp.421~448.

5. UN 협약

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		비 고
		채 택	발 효 (가입국수)	수 락	발 효	
1	해양법에 관한 유엔협약 (UNCLOS 1982)	82. 4. 30	94. 11. 16 (123)	96. 1. 29	96. 2. 28	

〈부록－2〉 海事關聯 國際機構

AAA

Association of Average Adjusters

ACOPS

Advisory Committee on Pollution of the Sea

ALAMAR

Latin American Shipowners' Association

BIMCO

Baltic and International Maritime Council

CENSA

Council of European and Japanese National Shipowners' Associations

CIRM

International Maritime Radio Association

CMI

Comité Maritime International

ECSA

European Community Shipowners' Associations

ESCAP

Economic and Social Commission for Asia and Pacific

FONASBA

Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents

IACS

International Association of Classification Societies

IALA

International Association of Lighthouse Authorities

IAPH

International Association of Ports and Harbours

ICC

International Chamber of Commerce

ICHCA

International Cargo Handling Co—ordination Association

ICS

International Chamber of Shipping

IFSMA

International Federation of Shipmasters' Associations

IHO

International Hydrographic Organisation

IICL

Institute of International Container Lessors

ILA

International Law Association

ILAMA

International Lifesaving Appliance Manufacturers Association

ILO

International Labour Organisation

IMIF

International Maritime Industries Forum

IMLA

International Maritime Lecturers Association

IMO

International Maritime Organisation

IMPA

International Maritime Pilots' Association

INMARSAT

International Maritime Satellite Organisation

INSA

International Shipowners' Association

Intercargo**The International Group**

The International Group of P&I Clubs

INTERTANKO

International Association of Independent Tanker Owners

IOPC Fund

International Oil Pollution Compensation Fund

ISA

International Seabed Authority

ISF

International Shipping Federation Ltd,

ISOA

International Support Vessel Owners' Association

ISSA

International Ship Suppliers Association

ISU

International Salvage Union

ITF

International Transport Workers' Federation

ITOPF

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd,

IUMI

International Union of Marine Insurance

OCIMF

Oil Companies International Marine Forum

OECD

Organisation for Economic Co—operation and Development

PIANC

Permanent International Association of Navigation Congresses

SIGTTO

Society of International Gas Tanker & Terminal Operators

UNCITRAL

United Nations Commission on International Trade Law

UNCTAD

United Nations Conference on Trade and Development

WMU

World Maritime University

WTO

World Trade Organization

● 일러두기

1. 發刊 目的

이 자료의 목적은 각종 해사관련 국제기구와 단체의 현황을 편집·보급함으로써 해양·수산·해운 및 항만업계, 정부기관 등에서 관련업무를 수행하면서 쉽게 참고할 수 있도록 하는 데 있다.

2. 資料 蒐集

관련기구·단체에서 발행한 안내서, 회의록, 연례보고서, 현장·정관 그리고 인터넷 홈 페이지 등에 올라 있는 자료를 기초로 집필하였다. 추가적으로 보완이 필요한 사항에 대해서는 현지출장과 전화 인터뷰 등을 통해 관계자의 의견을 청취, 적절하게 반영하였다.

3. 機構 選定

필자를 포함한 한국해양수산개발원 연구진에게 내용문의 빈도가 높은 국제기구·단체 중 우선 29개를 선정하여, 일반적인 국제기구 분류방법에 따라 정부간·민간기구로 구별하였다. 이를 다시 다자간·지역간·양자간 기구와 단체 등으로 분류하였다.

4. 收錄 內容

기구·단체별로 연혁·기능·회원(국)·조직 등을 소개하고, 활동은 가능한 한 일반적인 국제기구의 활동분류방식인 입법(norm-creating)·정보보급·집행·감시 기능으로 유형화하도록 하였다. 기구·단체별로 해운·항만

관련 활동과 우리나라와의 관련사항을 소개함으로써 관련기구·단체에 대한 향후 대응방향을 시사하였다.

5. 收錄 順序

제 I 장에서 해사관련 국제기구 중 정부간 국제기구를 다자기구와 지역기구로 분류하여 각각 14개와 2개 기구를 소개하였다. 제 II 장에서는 비정부간기구(민간단체)를 다자기구와 지역기구로 분류하여 각각 12개와 1개를 수록하였다.

6. 卷末 附錄

각종 해사관련 국제기구에서 제정한 국제협약의 개요를 부록으로 첨부하였다. 편집 기능상 이렇게 분류하는 것이 더욱 효과적이라는 판단에 따른 것이다. 이 자료에는 소개되지 않았지만 이 자료 작성목적과 동일한 취지에서 앞으로 편찬작업이 필요하다고 생각되는 해사관련 국제기구·단체들의 명단도 부록으로 실었다. 이는 향후 작업과제(research agenda)를 제시하는 의미를 갖는다.

7. 追加增補

이 책자에 수록된 내용은 1996년에 해운산업연구원에서 발간한 해사관련 국제기구(I)를 최신자료를 토대로 보완하고, 국내 관련기관에서 수록을 원하는 국제기구를 추가한 것이다. 처음에 이 책자를 기획할 당시에는 해양·수산기구를 다수 포함하려고 했으나 취급주제가 확대되고, 준비기간이 짧아 이같은 추가범위를 축소하였다. 그 대신에 이번에 수록하지 못한 기구들에 대해서는 국내 관련기관과 단체의 의견을 수렴하여 추후에 다시 엮어 발간할 것이다.