

國際海上交通簡素化協約 受容方案

崔棟鉉
崔載先

1997. 12



韓國海洋水產開發院
Korea Maritime Institute

머리말

국제항해선박은 각국의 항만에 입출항할 때마다 港灣國의 법규에 따라 通關, 出入國管理, 檢疫 등을 위해 각종 서류를 제출하고, 필요한 절차를 이행하여야 한다. 그러나 각국마다 입출항 서식, 서류종류 및 입출항 절차가 다르기 때문에 선박의 불필요한 지체를 초래하여 신속하고 원활한 해상교통의 흐름을 방해한다. 나아가 이같은 지체는 물류비를 증가시키는 요인이 된다.

따라서 서식과 입출항 절차를 국제적으로 통일하여 선박의 입출항 관련 지체를 줄이고, 국제해상교통을 촉진하기 위하여 유엔의 국제해사기구(IMO)는 「국제해상교통 간소화에 관한 협약」(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 : FAL협약)을 1965년 4월에 채택하였다.

이 협약은 국제항해선박의 입항·정박·출항에 관한 요식행위, 서류상의 요건, 절차 등을 단순화·최소화하여 국제적인 통일을 기하는 데 주안점을 두고 있으며, 통관, 출입국 관리, 검역 등에 관한 사항을 주로 규정하고 있다.

IMO는 또한 이 협약에 따라 선박의 입출항과 관련하여 6종의 표준서식(IMO Model Form, 또는 FAL Form 1-6)을 마련하고, 사용을 적극 권장하고 있다. FAL협약은 1967년 3월에 발효되었으며, 영국·미국 등 주요 해운국과 개도국, 특히 북한과 중국을 포함한 78개국이 가입하였다. 그리고 협약 가입국 가운데 56개국이 IMO의 표준서식을 사용하고 있다. 그러나 우리나라는 아직 이 협약에 가입하지 않았다.

한편 우리나라는 현재 세계 8위권의 해운국이며, 2000년에는 세계 5위의 해운강국으로 성장하여 동북아 물류중심국가로 도약하려는 중장기 계획을 추진하고 있다. 또한 우리나라는 세계 11대 무역국(하주국)인 동시에 세계 5위의 컨테이너 처리능력을 갖춘 부산항을 보유한 항만국이다. 이같은 여건을 고려할 때 선박 입출항의 간소화와 물류기능의 원활화를 위한 각종 제도의 국제화가 절실하므로 80개국 정도가 가입한 국제해상교통촉진협약인 FAL협약의 가입을 적극적으로 추진해야 할 것이다.

FAL협약 내용과 관련하여 우리나라는 1993년에 입항신고서를 IMO Model Form에

맞추어 개선하였고, 항만정보화(PORT-MIS) 및 EDI화를 추진하여 상당한 수준의 성과를 거두었다. 또한 FAL협약 가입과 관련하여 1994년에 관련 부처간 논의와 의견조정을 거쳤다. 이 연구보고서는 우리나라가 FAL협약에 가입하는 경우에 시급한 입법조치나 별도의 예산부담도 없는 점을 고려하여, 정부가 협약에 가능한 한 빨리 가입할 것을 제안하고 있다.

이와 함께 이 연구보고서는 향후 체약국으로서 협약내용을 점진적으로 수용하고, 지역간 협력을 통하여 선박입출항 제도를 국제적인 수준으로 제고시킬 것을 건의하고 있다. 이 연구보고서가 우리나라의 FAL협약 가입 촉진의 계기를 마련하고, 관련정부기관의 실무에 적극 활용되기를 기대한다. 이 연구보고서의 필자들은 연구자료 수집과 자문에 협조해주신 외무부, 해양수산부 등 정부 부처의 담당관과 현대상선, 범양상선 등 선사의 실무진, IMO의 민경래 과장을 비롯한 여러분께 감사를 드린다. 끝으로 이 연구보고서의 내용은 전적으로 필자들의 개인의견이며, 한국해양수산개발원의 공식견해가 아님을 밝혀둔다.

1997년 12월

韓國海洋水產開發院
院長 洪 承 湧

제 1 장 서론

1. 연구 배경 및 목적

국제해사기구(IMO)는 창설 이후 지금까지 해상교통의 안전(SOLAS, SUA 등), 해양 환경의 보전(MARPOL, OPRC 등), 해상법제의 통일(LLMC, MLM 등), 해상교통의 촉진 등에 관한 40여종의 국제협약을 채택하였다.

이 가운데 해상교통을 촉진하기 위한 협약으로 1965년에 채택한 「국제해상교통간 소화 협약」(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, 이하 “FAL협약”이라 함)이 있다. FAL협약의 제정취지는 선박이 입출항하는 국가마다 상이한 입출항 관련요건·서류·절차 때문에 야기될 수 있는 선박의 지체를 최소화하고, 해상교통을 원활히 하기 위해 국제항해에 종사하는 선박의 입항·정박·출항시 필요한 서류요건·절차 등을 단순화하고 최소화하는 것이다.

FAL협약은 1967년에 발효된 이후 9차례에 걸쳐 개정되었다. 체약국은 78개국에 이르고 이 가운데는 영국·미국·일본·독일·네덜란드 등 선진해운국 뿐 아니라 피지·예멘 등 개도국, 특히 북한도 들어 있다. 우리나라는 아직 이 협약에 가입하지 않았다.

우리나라는 현재 세계 8위권의 해운국인 동시에 2000년에는 세계 5위의 해운강국으로 성장하여, 세계해운센터 및 동북아 물류중심국가로 도약하려는 야심찬 발전계획을 추진하고 있다. 따라서 이같은 국가목표를 차질없이 달성하기 위해서는 국제물류의 원활한 흐름을 도모할 필요가 있다. FAL협약은 단순히 선박입출항 서류의 간소화와 통일에 기여하는데 그치지 않고, 물류기능을 촉진하는 방안으로 활용될 수 있다. 이러한 관점에서 80개국 가까이 가입한 국제해상교통(국제무역) 촉진협약인 FAL 협약의 가입을 적극적으로 검토해야 할 것이다.

이같은 배경하에 이 연구의 목적은 FAL협약 가입의 타당성과 향후 협약내용의 국내수용에 따른 정부의 효율적인 대응방안을 모색하는 것이다.

2. 연구 방법 및 범위

이 연구에서는 주로 문헌조사와 면담조사방법을 활용한다. 문헌중 국내자료는 단행본, 연구보고서, 정부의 업무자료 등을 이용하고, 국외자료는 주로 IMO의 회의문서, 회람문서, 논평 등을 참고한다.

면담조사는 문헌조사 내용을 확인하고 보완하기 위해 활용하며, 정부의 항만운영 관계관, IMO협약 관련업무 담당관, 선사의 실무책임자, 그리고 IMO 본부의 FAL 업무 담당관을 대상으로 한다.

이 보고서는 7장으로 구성되며, 제1장에 이어 제2장에서는 선박의 입출항절차와 관련서류의 종류를 개관한다. 제3장에서는 IMO의 해상교통촉진을 위한 활동을 살펴보고, 제4장에서는 FAL협약의 채택배경과 주요내용, 개정동향을 정리한다. 제5장은 선박이 FAL협약 주요체약국 및 일본의 항만을 입출항할 때 필요한 제출서류의 종류와 서식을 중심으로 동 협약관련 사항을 살펴보고, 제6장에서는 우리나라의 FAL협약 수용여건과 가입타당성을 제시한다. 제7장에서는 전체 내용을 요약하고 결론을 맺는다.

제 2 장 선박의 입출항 절차

1. 선박 입출항 절차의 준비¹⁾

선박의 입출항절차는 해운항만행정의 발전에 따라 간소화되고 전산·자동화되는 추세이다. 또한 세계의 어느 지역이나 즉시 연결할 수 있는 해상위성통신(INMAR-SAT)시스템이나 전자우편제도(E-mail) 등 각종 통신수단이 나날이 발전됨에 따라 해상의 각종업무는 즉석에서 처리될 수 있는 신속성이 요구되고 있다.

선박의 입출항 절차는 각 나라마다 행정체계가 다르고, 행정서류 양식이나 행정처리 관행에 따라 단계와 방법은 차이가 있어도, 기본적으로 검역업무, 출입국관리업무, 통관업무 등으로 구분할 수 있다. 이같은 업무는 입출항에 관련된 제출서류, 화물통관서류, 승무원 변동의 신고서류 및 선박의 각종증서 등 선박운항에 필요한 것이다.

선박의 책임자는 선박이 입출항 할때 소정의 서류를 해당관청에 제출하여야 하고 또한 담당자는 선박의 스케줄에 따라 즉시 운항할 수 있도록 각종 신고서류를 사전에 준비해야 한다. 입출항서류의 준비와 더불어 관련 보충서류도 바로 작성할 수 있도록 선용품 수량과 개인신고품 등을 미리 파악하고 있어야 한다.

2. 검역·출입국관리·세관

해운항만행정은 육상과 해상을 연결하고 있는 넓은 공간에서 이루어지는 종합행정이다. 외항선이 드나드는 개항장의 입출항 절차는 국제항해에 취항하는 선박을 대상으로 행하여지는 제반 수속업무를 말한다. 우리나라의 해운항만행정은 1996년 8월 8일 출범한 해양수산부에서 종합적으로 관장하고 있지만, 외항선박의 입출항수속은 소관

1) 李赫來, 「세계 각 항구 입출항 수속」(부산: 海印出版社, 1997), 9~16면 참조.

부처가 각각 다른 세관(Customs), 출입국관리사무소(Immigration), 검역소(Quarantine)가 관장하고 있으며, 이 업무를 CIQ(Customs, Immigration, Quarantine)수속업무라고 통칭한다.

1) 검역(Quarantine)

외항선박이 항구에 입항할 때 맨 먼저 검역수속을 받는다. 이 수속업무는 승무원의 건강상태와 선내 주방의 보건·위생 및 식수와 식품의 보관상태 등을 점검하는 승무원검역과 적재화물의 동식물 검역으로 나눌 수 있다. 선박이 입항한 후 첫 입검관으로 승선하는 검역관은 사전에 위생상태를 점검하여 외국에서 오는 선박으로부터 전염병을 예방하고 이의 확산을 차단하기 위한 업무를 수행한다. 검역수속의 서류는 세계보건기구(WHO)에서 정한 세계공통의 특정서식인 해상건강상태신고서(Maritime Declaration of Health)를 작성하고, 구서증서(Deratting Exemption Certificate)를 제시한다. 또한 나라마다 약간의 차이는 있지만 예방접종증명서(Vaccination List)를 작성하여 제출하고, 검역증서(Yellow Card)를 대조할 수 있도록 제시한다.²⁾

각종 예방접종의 면역 유효기간은 대체적으로 아래와 같다.

- 콜레라 접종 후 6일째부터 6개월
- 천연두 접종 후 8일째부터 3년
- 황열병 접종 후 10일째부터 10년
- 페스트 접종 후 1일째부터 1년
- 장티푸스 접종 후 1일째부터 1년
- 에이즈 혈청검사 후 1년 이내

2) 출입국관리(Immigration)

출입국관리의 수속업무는 자국에 출입하는 사람들의 출입국을 심사하고 허가하는 업

2) 국제적으로 검역 대상이 되는 전염병은 천연두, 콜레라, 페스트, 장티푸스, 황열병 등이다. 천연두(Small Pox)는 1980년 5월 8일 WHO가 완전퇴치를 선언하여 예방접종이 의무적으로 요구되지 않고 있으며, 콜레라도 면역효과에 대한 논란으로 예방접종이 의무사항은 아니다. 그러나 동남아시아, 아프리카, 남미지역 등지에서는 콜레라나 천연두의 예방접종을 요구하기도 하고, 권유하기도 하는 실정이다. 이런 전염병은 지역이나 계절에 따라 발생하기도 하고 소멸되기도 한다.

무이다. 이때 선원수첩은 여권과 같은 효력을 갖는 승무원 신분증이다. 출입국관리 공무원은 승무원의 국적과 선박의 기항지 및 승선고용계약의 장소와 기간 등을 확인하고 심사한다. 그리고 자국에서의 범법사실 존재여부를 대조한 후 승무원상륙을 허가한다.

승무원의 입국은 국가간에 체결되는 비자협정에 따라 승무원비자가 요구되거나 혹은 면제되기도 한다. 예를 들어 미국에서는 승무원비자가 요구되고 일본에서는 면제된다. 승무원상륙은 구역과 기간을 제한하여 허가한다. 예를 들어 상륙구역은 보통 입항항구의 구역이고 상륙기간은 선박의 정박기간에 준한다.

3) 세관(Customs)

세관 수속업무는 화물통관과 선박의 선용품 및 승무원 개인휴대품을 신고받아 심사하고 물품의 반입과 반출을 허가하며 확인하는 것이다. 선박이 입출항할 때 제출하는 서류에는 품목과 수량을 정확히 기재하고 신고된 물품은 외부로 반출되거나 분실되지 않도록 관리하여야 한다.

승무원이 휴대할 수 있는 면세품은 대체로 승무원 1인당 담배 200개, 위스키 1병, 맥주 1상자 정도이다. 세관규정은 자국상품의 보호를 위하여 외국상품에 대해서는 매우 까다롭게 과세하며, 보세구역의 보호감시도 엄격하게 한다.

3. 입출항 절차에 따른 서식

1) IMO 서식

FAL협약은 국제항해에 종사하고 있는 선박의 입항, 정박, 출항에 대한 제출 서류의 서식과 종류를 정하고 있다. 이 협약에서 규정한 서식이 IMO 서식(IMO Model Form 또는 FAL Form)이다.

IMO 서식을 만들게 된 목적은 수속절차와 서류양식을 국제적으로 통일하고 해상교통의 입출항 절차를 간소화시키기 위한 것이다. 이 협약을 체결한 당사국의 공공기관은 선박의 등록, 측정, 안전인원구성 및 이에 관련된 사항에 관한 증명서와 기타 서류를 검사할 수 있다. 다만 이 검사를 효과적으로 시행하기 위해서 당사국이 정한 특정서식을 요구할 수 있는 예외 규정을 인정하고 있다.

2) 특정 서식(SF)

특정서식(Special Form : SF)은 나라마다 행정체계, 관행과 절차가 다른 점을 고려하여 각 나라의 사정에 맞추어 만들어진 특정한 서식이다. 이 서식은 각국의 특수한 사정이 반영된 서식이라 할 수 있으나, 국제적으로 통용될 수 없는 단점이 있다. 특정 서식이 본선에 갖추어져 있지 않을 때 IMO 서식(FAL 서식)이나 일반서식(FF)으로 작성하여 입항수속 현장에서 대리점이 가지고 온 SF에 첨부시켜도 무방하다.

3) 일반 서식(FF)

일반서식(Free Form : FF)은 입출항 수속업무를 해오는 동안 선박이나 선사에서 일반관행으로 만들어진 서식이다. 이 서식은 특정서식이 없을 때에 미리 작성해 두고 IMO 서식이나 특정서식(SF)의 참고자료로 사용한다.

4. 기본적 수속서류

각국의 공공기관은 선박이 입출항 할때 필요한 서류의 제출을 요구할 수 있다. 수속의 기본이 되는 제출서류는 다음과 같다. i) 일반신고서, ii) 화물신고서, iii) 선용품 신고서, iv) 승무원 휴대품 신고서, v) 승무원명부, vi) 여객명부, vii) 우편물에 대해서는 만국 우편협약에 의거한 신고서류, viii) 해상 건강상태 신고서 등이다.

국제항해에 종사하는 선박의 책임자는 개항장을 입출항 할때 공공기관이 요구하는 수속서류에 서명하여 제출하여야 한다. 기본적 서류들의 목적과 내용은 다음과 같다.

1) 일반신고서(General Declaration)

공공기관이 입출항 선박에게 요구하는 것으로 기본정보를 담은 서류이다.

2) 화물신고서(Cargo Declaration)

선박에 적재하는 모든 화물의 명세서이다. 위험화물의 종류와 수량은 별도로 요구할

수 있다.

선박에 남아 있는 화물에 대해서는 최소한의 필수적 항목에 관한 사항만을 요구하여야 한다. 공공기관은 선박의 적하목록(Ship's Manifest)이나 선하증권(Bill of Lading)이 권고되는 일반관행에서 요구하는 모든 정보 사항이 포함되고 날짜와 서명이 명시되어 있다면 이의 사본을 화물신고서로 대신 접수할 수 있다. 또한 선장이 소지한 물품 가운데 적하목록에 기재되지 아니한 소포는 그 명세를 별도로 제공받는 조건으로 화물신고서에서 생략할 수 있다.

3) 선용품신고서(Ship's Stores Declaration)

입항 때 선박에서 사용하는 비품과 소모품을 포함하여 신고하는 서류이다. 입항한 항구에서 선적한 선용품은 세관제출 선적서류에 기재된 선적 물품의 경우 출항 때 별도의 선용품신고를 요구해서는 아니된다.

4) 승무원휴대품신고서(Crew's Effects Declaration)

승무원의 일상생활용 소지품을 신고하는 서류이다. 공공기관은 통상적으로 수입금지 혹은 제한을 받는 물품에 대해서는 그 명세서 제출과 별도의 보관도 요구할 수 있다.

5) 승무원명부(Crew List)

선박이 입출항할 때 승무원의 수와 구성에 대하여 신고하는 서류이다. 선박이 항구 정박중에 승선 승무원의 변동이 있을 경우에는 출항수속 때 정박중인 항구의 공공기관에 변동된 승선 승무원이 포함된 승무원명부를 제출하여야 한다.

6) 여객명부(Passenger List)

선박이 입출항할 때 선박에 승선한 여객의 수와 여객에 관한 일반적인 명세서이다. 공공기관은 단거리 항해 또는 이웃 나라간에 선박과 철도가 복합된 서비스의 경우에 여객명부를 요구하지 아니한다. 다만 선박 책임자는 선내에서 발견된 밀항자에 대해서는 입항 때 신고하여야 한다.

7) 우편물

국제간의 우편물에 대해서 협약에 기술된 내용 이외 사항을 요구하지 아니한다. 또한 해상 우편물의 신속한 배달을 위한 배려를 하여야 한다.

8) 해상건강상태 신고서(Maritime Declaration of Health)

선박에 승선한 승무원과 여객의 건강상태에 관한 내용을 검역기관에 제시한 신고서류이다. 이 신고서의 서식은 세계보건기구(WHO)에서 정한 것으로 국제적으로 통용된다.

5. 해사협약상의 선박증서

선박은 망망대해를 항해하는 특수성과 해상의 질서와 환경을 유지하고 보존하는 공공성을 동시에 갖고 있다. 즉 해상을 항해하는 선박은 악천후나 해일과 같은 자연현상에서 기인한 위험과 충돌, 좌초, 화재, 폭발 등의 운항과실에서 야기되는 위험성과 아울러 외부와 격리된 망망대해를 항해하는 선박의 고립성, 그리고 해상에서 자체조직에 의한 명령계통의 독립성이라는 해상의 고유한 특수성을 갖고 있다.

따라서 이같은 해상의 특수성과 공공성을 유지하고 보호하기 위하여 선박안전에 관한 국제협약과 각종 증서가 요구되고 있으며, 이를 정기적으로 검사하고, 감독하는 선박검사제도가 확립되었다. 이와 더불어 최근에는 해양환경과 생태계를 보존하기 위한 각종 안전조치가 범세계적으로 마련되고 있다. 국제항해를 하는 외항선박은 해상의 인명과 재화를 안전하게 운송하기 위한 시설을 설치하고, 해양오염방지를 위한 조치를 취하며, 각종 안전증서에 대하여 검사를 받아야 하고 관련 기록을 유지하여야 한다. 이들 선박증서와 검사기록은 입출항수속 때 증서의 유효기간과 발행시기를 대조하고, 적법한 검사를 받고 기록이 이행되고 있는지를 확인한다. 국제해사기구(IMO)협약에서 원본 소지를 요구하는 주요 증서는 <표 II-1>과 같다.

〈표 II-1〉

국제해사협약상 소지필요 선박증서 및 서류의 종류

해당 선박의 종류	증서명	관련협약 및 조항
○모든 선박	1) 선적증서(Certificate of registry)	○FAL 1965
	2) 국제톤수증서(International Tonnage Certificate)	○Tonnage 1969, 제7조
	3) 국제만재흘수선증서(International Load Line Certificate)	○LL 1969, 제16조
	4) 국제만재흘수선 면제증서(International Load Line Exemption Certificate)	○LL 1969, 제16조
	5) 안정성책자(Intact Stability Booklet)	○SOLAS 1974, II-1/22 규칙
	6) 최소안전배승서류(Minimum safe manning document)	○SOLAS 1974/89, V/13(b) 규칙
	7) 선장, 사관 또는 부원증서(Certificate for masters, officers, or ratings)	○STCW 1978, 제6조
	8) 구서 또는 구서면제증서(Derating or Derating Exemption Certificate)	○FAL 1965
	9) 국제유류오염방지증서(International Oil Pollution Prevention Certificate)	○MARPOL 73/78, 제1부속서 5규칙
	10) 유류기록부(Oil Record Book)	○MARPOL 73/78, 제1부속서 20규칙
- 여객선 (추가필요)	1) 여객선 안전증서(Passenger Ship Safety Certificate)	○SOLAS 1974, I/12 규칙 (GMDSS 개정에 따라 개정)
	2) (여객선 안전증서)면제증서(Exemption Certificate)	○SOLAS 1974, I/12규칙
- 화물선 (추가필요)	1) 화물선 안전구조 증서(Cargo Ship Safety Construction Certificate)	○SOLAS 1974, I/12 규칙 (GMDSS 개정에 따라 개정)
	2) 화물선 안전설비 증서(Cargo Ship Safety Equipment Certificate)	"
	3) 화물선 안전무선전신 증서(Cargo Ship Safety Radio Certificate)	"
	4) (화물선 안전증서) 면제증서(Exemption Certificate)	○SOLAS 1974, I/12규칙

해당 선박의 종류	증서명	관련협약 및 조항
- 화물선 (추가필요)	5) 위험물수송선 특별요건 이행관련서류(Documents of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods)	〃
	6) 위험물목록 또는 보관계획서(Dangerous manifest or storage plan)	○ SOLAS 1974, II-2/54.3규칙
	7) 곡물 수송승인 서류(Document of authorization for the carriage of grain)	○ SOLAS 1974, VI/9규칙
	8) 유류오염피해 민사책임관련 보험 또는 기타 재정보증서(Certificate of insurance or other financial security in respects of civil liability for oil pollution damage)	○ CLC 1969, 제7조
유독액화 화학 물질 산적수송선(추가필요)	1) 유독액화물질 산적수송을 위한 국제오염방지증서(International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquefied Substances in Bulk : NLS Certificate)	○ MARPOL 73/78, 제2부속서, 12, 12A 규칙
	2) 화물기록부(Cargo Record Book)	○ MARPOL 73/78, 제2부속서, 9규칙
화학물질 수송선 (추가필요)	1) 위험화학물질 산적수송을 위한 국제적합증서(Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)	○ BCH Code, 1.6항
액화가스 수송선 (추가필요)	1) 액화가스 산적수송을 위한 적합증서(Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)	○ Gas Carrier Code, 1.5항

자료 : IMO, *FAL Convention, 1994 Edition*, 1994, pp.75~83에서 정리.

제 3 장 IMO의 해상교통간소화 활동

1. IMO와 해사협약 현황

1) 기구의 개요

(1) 연 혁

1946년 5월 25일 유엔교통통신위원회는 경제사회이사회에 “선박수송의 기술적 사항을 협의할 상설 국제기구가 필요하다”는 보고를 제출함에 따라, 유엔해운협의회가 1946년 10월 워싱턴에서 소집되어 유엔 전문기구로서의 상설적인 정부간 해사자문기구(Intergovernmental Maritime Consultative Organization : IMCO)를 신설하는 협약 초안을 작성하였다.

1947년 3월, 유엔 경제사회이사회에의 결정에 따라 유엔해사회의(United Nations Maritime Conference)가 1948년 2월 19일부터 3월 6일까지 제네바에서 초청된 68개국 중 32개국의 정식대표 및 4개국의 옵저버 등이 참석한 가운데 개최되었다.

이 협약은 1958년 3월 17일에 선박량 백만톤 이상을 보유한 7개국을 포함한 21개국이 비준함으로써 발효하였다. 이에 따라 현 IMO의 전신인 정부간 해사자문기구(IMCO)가 유엔 산하의 12번째 범세계적 정부간 전문기구로 발전하였다. IMO는 기구의 기능과 역할을 강화하기 위하여 1982년 제9차 총회 결의에 따라 명칭을 IMCO에서 국제해사기구(International Maritime Organization : IMO)로 변경하였다.” 이로써 IMO는 자문적인 역할에서 해운산업에 대해 강제성 있는 성격의 기구로서 다시 출범할 수 있게 되었다.

1) IMO의 주소는 다음과 같다.

○주소 : 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom

○전화 : 0171-735-7611

○팩스 : 0171-587-3210

(2) 목적·기능

IMO 협약 제1조에 명시되어 있는 IMO의 목적은 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 해상운송과 관련된 제반문제의 토의와 정보의 교환 등이다.

IMO의 주요 기능은 기구의 목적을 달성하기 위한 제반사항을 심의하여 권고 및 협약 등을 제정하고, 통상적인 절차에 따라 해결할 수 없는 불공정한 제한조치에 대하여 심의하고, 적절한 대응방안을 수립·시행한다.

(3) 회원국

1997년 10월 기준으로 IMO 회원국은 153개 정회원국과 2개 준회원국이 있으며, 이들이 전세계 선복량의 98%를 보유하고 있다. IMO 회원국의 자격을 획득하는 방법은 다음의 3가지가 있다. i) 유엔 회원국인 경우는 IMO 협약가입, ii) 유엔 회원국은 아니지만 1948년 2월 유엔해사회의에 초청된 국가는 IMO 협약가입, iii) 기타 국가는 IMO 회원국 2/3의 승인획득 등이다.

(4) 조 직

① 총 회

IMO의 최고정책결기관으로서 모든 회원국으로 구성되며, 2년마다 개최된다. 준회원국을 제외한 각 회원국은 총회에서 1개의 투표권을 행사할 수 있으며, 표결도 특별히 정한 사항을 제외하고, 출석하여 투표한 회원국의 과반수에 따른다. 총회의 주요 기능은 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.

② 이사회

이사회는 IMO의 집행기구로 총회에서 선출된 32개 회원국으로 구성되며, 다음의 3개 부문으로 선출된다. i) A부문: 국제해상운송서비스 제공의 최대 이해 관련국가

(8개국), ii) B부문 : 국제해상교역 최대 이해관련국가(8개국), iii) C부문 : 위에 해당되지 않는 국가로서 해운 및 항해에 특별한 이해관계를 가진 국가중 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 참여주장을 수용하여 IMO 설립 당시 16개국이던 이사국의 수를 늘려오고 있다. 즉, 지금까지 모두 IMO 협약을 3차례 개정하여 이사국의 숫자를 32개국으로 증가시켰다. 1993년에는 이사국을 42개국으로 확대하는 제4차 IMO 협약 개정안을 채택하였다. 제4차 개정 협약은 회원국 2/3가 수락하면 발효되는데, 이렇게 될 경우 A, B 부문의 이사국 수는 각각 2개국씩, 그리고 C부문은 4개국이 더 증가된다.²⁾

③ 위원회

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

가. 해사안전위원회(MSC)

해사안전위원회(Maritime Safety Committee : MSC)는 총회·이사회와 함께 IMO 설립 당시부터 구성되었던 주요기관이다. 초기에는 이사회와 마찬가지로 총회에서 선출된 14개 위원국만 참석할 수 있도록 되어 있었으나 그 후 두차례에 걸친 IMO 협약 개정을 통하여 1978년부터 모든 회원국에 개방되었다. MSC의 임무는 다음과 같이

2) 1995년 제19차 IMO 총회에서 선출된 1998~1999년 동안 2년 임기의 이사국은 다음과 같다. i) A부문 : 중국, 그리스, 이탈리아, 일본, 노르웨이, 러시아, 영국, 미국, ii) B부문 : 아르헨티나, 브라질, 캐나다, 프랑스, 독일, 인도, 네덜란드, 스웨덴, iii) C부문 : 호주, 사이프러스, 이집트, 인도네시아, 멕시코, 파나마, 폴란드, 대한민국, 싱가포르, 스페인, 튀니지, 필리핀, 알제리아, 남아프리카 공화국, 핀란드, 라이베리아 등이다.

구 분	기 능
법률위원회	기구의 업무와 관련된 모든 법률문제 심의
해양환경보호위원회	선박에 의한 해양오염방지 및 규제에 관한 문제 심의
해사안전위원회	최초로 현장에 규정된 가장 오래된 전문위원회로서 선박의 구조 및 설비 등 해사안전에 관한 사항 심의
기술협력위원회	기구의 기술협력 활동과 관련된 모든 문제를 다룸
간소화위원회	선박의 입출항 수속, 서류 및 절차의 간소화 문제 심의

자료 : 한국해양수산개발원.

주 : IMO의 각종 소위원회는 항해안전소위원회 등 9개임.

크게 세 가지로 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 일반 화물의 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 출동방지를 위한 항행규칙 및 해상에서의 수색 및 구조에 관한 규칙제정 등이 이에 포함된다.

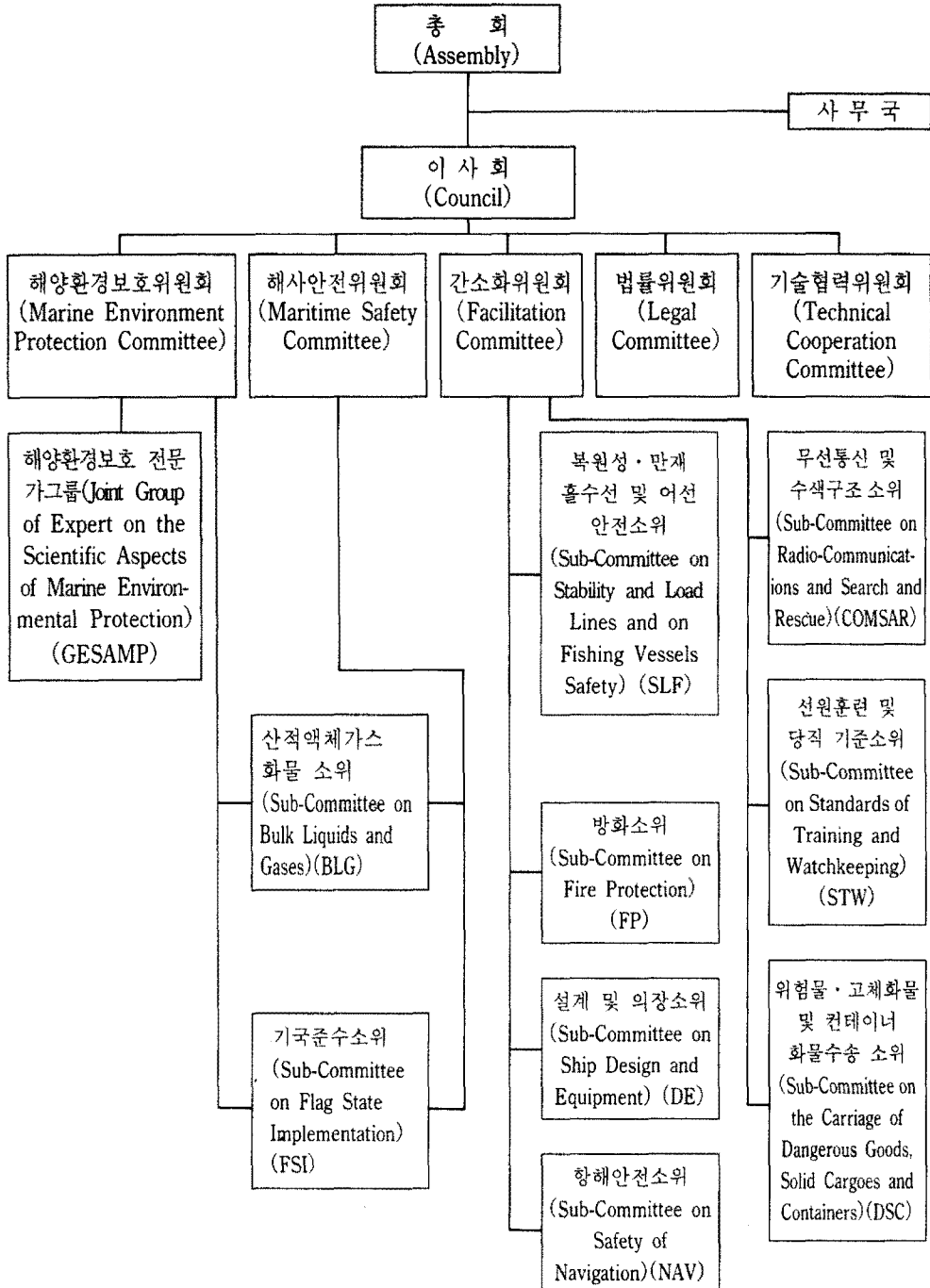
MSC는 이러한 모든 사항을 직접 처리할 수 없기 때문에 IMO협약의 위임규정에 따라 분야별로 9개의 소위원회를 두고 있으며, 소위원회내에서도 보다 더 상세한 문제를 다루기 위하여 사안별로 특별작업반(Ad Hoc Working Group) 또는 통신작업반(Correspondence Group)이 구성되어 활동하는 경우도 있다.

나. 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 채

〈그림 III-1〉

IMO 조직도



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

2) BLG와 FSI는 MSC와 MEPC의 공동 소위임.

택과 개정에 관한 업무를 처리한다.

산하의 소위원회로는 산적화학물소위원회(BCH) 및 기국준수소위원회(FSI)가 있는데 해사안전위원회에 속해 있는 이 소위원회들은 해양오염방지에 관련된 문제에 관하여 해양환경보호위원회의 위임을 받아 필요한 업무를 행하고 있다. MEPC는 1997년 9월에 선박에서 배출·생성되는 유해배기가스의 배출을 규제하기 위하여 「선박대기오염방지협약」(MARPOL협약 제6부속서)을 채택하였다.

다. 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 지원, 외국항에 있는 선박, 여객 및 수하물 등에 관한 법적문제를 다루고 있으며 기구의 업무범위내에 속하는 모든 법률사항을 심의한다. 또한 IMO의 협약, 총회 및 이사회가 부여한 의무 또는 기타 모든 국제문서에 의해 부과되고 기구가 수락한 범위내의 의무를 수행하기 위하여 필요한 조치를 취한다.

이 위원회에서는 1996년 5월에 유해·유독물질의 해상운송과 관련된 손해배상과 책임에 관한 국제협약(HNS 협약), 1976년 해사채권의 책임제한협약의 개정협약을 채택하였다. 아울러 UNCTAD와 공동작업으로 1993년에 선박우선특권 및 저당권에 관한 국제협약(1993 MLM협약)을 채택하였고, 선박압류협약(1952 Arrest협약)의 개정작업을 진행하고 있다.

라. 간소화위원회(FAL)

간소화위원회(Facilitation Committee : FAL)는 FAL협약에 관련된 문제를 토의하기 위한 회의를 보조하기 위하여 이사회가 설치한 위원회이다.

이 위원회는 1965년 FAL협약의 채택으로 항구간의 자유로운 해상교역을 촉진시키는 국제절차를 마련하였고, 국제항해에 종사하는 선박의 입출항시 요구되는 제반서류 및 수속절차를 간소화하고, 표준화하기 위한 국제간의 협력방안을 수립·시행하고 있다. 1991년의 제17차 총회에서는 FAL위원회를 IMO협약에 의한 정식 위원회로 설치하기 위한 IMO 협약 개정안이 채택되었다(1997년 10월 기준 32개국이 동의하였으나 미발효).

마. 기술협력위원회(TC)

IMO에서 채택한 해사안전 등에 관한 각종 기준과 지침들은 기술적 난이도에 따라 개

발도상국에 시행하는데 어려움을 겪게 된다. 기술협력위원회(Technical Cooperation Committee: TC)는 이들 국가에 대한 기술협력과 지원사업을 강화하기 위해 설립된 위원회이다.

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

바. 사무국

사무국은 사무총장을 포함하여 300여명의 직원으로 구성되어 있다. 사무국에는 모두 6개의 국이 있으며 각 국별로 위원회의 관련업무를 수행한다(〈표 III-2〉 참조). 현재 IMO 사무총장은 W. A. O'Neil(캐나다 출신)이다.

(5) 재 정

IMO의 운영과 활동에 소요되는 재원은 대부분 총회에서 정하는 비율에 따라 회원국이 분담한다. 분담금 미납부국은 회의시 투표권과, 이사국 피선거권이 주어지지 않는다. IMO의 총예산 분담금 산식은 총예산=최소 평가액(2.94%)+유엔 분담금 기준 평가액(13.1325%)+등록톤수 기준평가액(84.927%)으로 결정된다. 1997~98년 IMO의 예산은 661만 2,200 파운드이며, 대체적으로 파나마(15.1%), 라이베리아(10.4%), 일본(5.2%), 그리스(4.6%) 등이 전체 분담비율의 50% 이상을 차지하는 상위분담금 납부 국가군에 해당된다.

〈표 III-2〉

IMO 사무국의 업무분장

구 분	기 능
해사안전국	MSC 및 관련 소위, FAL의 사무국 역할 수행
해양환경국	MEPC 및 BLG 업무수행. 해양환경과 관련된 타국제기구의 협력업무 처리
법률 및 대외 관계국	LEG 관련업무 및 해사문제의 법률적 측면, 타국제기구의 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
기술협력국	TC의 사무국 역할 수행. 개도국에 전문가 파견, 장비의 보급 등 지원업무 담당

자료: 한국해양수산개발원.

2) 주요 활동

(1) 입법 활동

① 국제협약 제정

모두 39종의 국제협약을 채택하여, 이 가운데 31종의 협약이 발효되었다.

② 결의서(Resolution) 채택

총회, 이사회, 위원회 등에서 1천여종의 결의서를 채택하였다. 이같은 결의서는 국제협약과 달리 IMO 회원국에게 적용이 강제되지 않지만, 임의적으로 이행이나 준수가 요구되는 것이 일반적이다. 또한 결의서는 새로운 협약의 제정과정이나 기존협약의 개정과정에서 그 이행을 보조하는 수단을 갖는 동시에 향후 IMO의 입법방향을 예측할 수 있는 내용들이 포함되기 때문에 매우 중요한 의미를 갖는다. 또한 IMO는 기타 협약 시행을 위한 세부기준 및 권고서, 지침서 등도 채택한다.

(2) 각종 문서발간

- i) 의제문서(Agenda document) : 해당 회의별로 사무국이나 회원국에서 작성·배포한다. 해당 의제별로 우측상단에 문서의 종류를 나타내는 약어나 발행일자를 명시한다. 문서의 분량이 6면을 초과하는 경우에는 해당 회의 개최 12주전, 그외 문서는 7주전까지 사무국에 제출하여야 한다.
- ii) 작업문서(Working paper) : 본 회의 심의사안과 관련하여 별도의 작업반(ad hoc working group 등)이 구성되는 경우, 그 작업결과를 수록한 문서이다. 이 문서는 통상 회의 종료시에 보고되어, 내용 수정을 거친 후 최종보고서 형태로 발간된다.
- iii) 회의보고서(Report) : 해당 회의의 결과를 기록한 문서로 회의 종료 후 2개월 정도 지난 뒤 발간된다. 일반적으로 위원회 보고서에는 총회 결의나 위원회 결의가 첨부된다. 총회 결의는, 규정(code), 권고(recommendation), 지침(guideline), 기준(standard) 등의 제목이 붙는 것이 일반적이다.
- iv) 회람문서(Circular) : IMO에서 기존협약의 개정 등 중요 공지사항을 각 회원국에 알릴 때 사용하는 문서이다.

(3) 교육·훈련 활동

IMO는 해운전문인력을 양성하고, 세계해사법규의 폭넓은 이해를 증진하기 위하여 1983년에 「세계해사대학」과 1989년 「IMO 국제해사법 연구소」를 설치·운영하고 있다. 세계해사대학은 1995년말까지 1,051명의 졸업생을 배출하였다. 연구소에는 주로 개발도상국의 법률전문가들인 100여명의 학생이 등록되어 있다.

(4) 최근 입법 활동

IMO는 1996년에 1종의 협약을 제정하고 1종을 개정하였으며, 1997년에도 1종의 협약을 새로 제정하였다. 그리고, 현재 새로운 협약 제정을 추진하는 등 해사안전·해양환경보전과 관련한 입법활동을 지속하고 있다.

3) 우리나라와의 관계

우리나라는 1962년 4월 10일에 IMO 정회원국으로 가입하였다(49번째 회원국).³⁾ 1995년의 경우 24만파운드를 회원 부담금으로 부담하였는데, 이는 전체 IMO 회원국 가운데 18위 수준이며, 비율로는 1.33%에 해당된다. 1991년 11월 이사회 이사국으로 피선된 이후, 1993년, 1995년 각각 이사국으로 선출되었다. 또한 IMO 채택 협약 39개 가운데 18개 협약에 가입하였다. 1991년부터 해양수산부 서기관 1명씩을 파견해 왔으며, 현재 해양수산부 출신 전문가 1명이 전문직 과장급으로 근무하고 있다.

2. 해상교통간소화위원회(FAL)의 활동

1) FAL협약 채택

IMO는 각국 항구마다 선박 입출항시 제출하는 복잡한 서식과 제출절차를 간소화하기 위하여 1965년 FAL협약을 채택하고 1967년 3월 5일자로 발효시켰다. 이에 따라

3) 북한은 1986년 4월 16일 가입하였다.

FAL위원회는 선박의 입출항, 정박지의 정규수속 및 서류요건과 절차를 축소·간소화하기로 하고 6종의 IMO모델서식(FAL Forms)을 작성하여, 1969년 IMO 제6차 정기총회에서 승인을 얻었으며 각국에 대하여 이 서식의 사용을 권장하고 있다.

2) 해상교통간소화 관련 활동

IMO의 FAL위원회의 논의 범위가 ‘항만에서의 신속한 소통’이라는 당초의 주제에서 위험화물운송·폐기물운송·밀입국·마약거래·테러 등의 문제까지 확대되어 왔다.

최근에 개최된 제25차 FAL위원회 회의(1997. 6. 30~7. 4, 런던)에서도 이같은 주제가 폭넓게 논의되었다. FAL위원회의 최근 관심사항을 파악하기 위해 제25차 회의 결과를 요약해 본다.

(1) EDI 실행지침 초안

FAL위원회는 선박, 사람, 화물의 이동을 용이하게 하는 EDI의 사용에 관한 실행지침초안(Draft Implementation Guide on EDI)을 원칙적으로 승인했다. 지침안은 Customs Conveyance Reports Message(CUSREP), Customs Cargo Report Message(CUSCAR)와 Persons on Board Message(PAXLIST)와 같은 화물, 선박과 사람에 관한 정보전환의 전자적 수단 사용을 포괄하고 있다. 그 목표는 표준화된 전자적 메시지 형태로 대처하는 것으로 선박이 항구에 입항시 사용하는 6종의 FAL 양식(FAL Forms 1~6) 사용을 의미한다.⁴⁾

FAL위원회는 지침안 배열에 관한 세부적인 개정과 수정은 승인전 세계세관기구(WCO)와 같은 국제기구와 합의하여 이루어질 것임에 동의하였다. 또한 위원회는 FAL Form 4(승무원휴대품 신고서)와 동일한 EDI에 관한 심도있는 토론이 필요하다는데 동의하였다. FAL Form 4는 승무원의 서명 또는 표기가 요구되는데 이것은 전

4) FAL Form 1-General Declaration (일반신고서)

FAL Form 2-Cargo Declaration (화물신고서)

FAL Form 3-Ship's Stores Declaration (선용품신고서)

FAL Form 4-Crew's Effects Declaration (승무원휴대품신고서)

FAL Form 5-Crew List (승무원명부)

FAL Form 6-Passenger List (여객명부)

자적으로 실행 불가능한 사항이다.

FAL위원회는 해사안전위원회(MSC) 제68차 회의에서 승인된 FAL Form 7의 EDI 형식인 위험화물신고서를 검토하고, 각국 정부에 EDI를 근간으로 북유럽에서 개발되고 사용된 위험물수송보고를 위한 메시지 시스템인 PROTECT에서 인증한 IFTDGN 실행지침의 사용을 권고할 것에 동의했다. 이것은 선명, 위험등급, 유엔번호, 포장그룹 등을 포함한 FAL Form 7에서 요구하는 화물의 세부사항을 전자적으로 바꿔 주는데 사용할 수 있다.

(2) 외국인 밀수행위 비판

FAL위원회는 선박을 통한 외국인 밀수사건(alien smuggling), 특히 해상에서 상당한 인명손실을 초래한 사건들의 원인에 대해 토의했다.⁵⁾ 위원회는 해상에서 발생하는 외국인 밀수행위를 강력하게 비판하고, 각국 정부에게 선박을 이용한 외국인 밀수금지와 억제를 위한 정보교환에 협조해 줄 것을 요청했다. 위원회는 해사안전위원회(MSC)에서 해적행위 보고체계와 유사한 외국인 밀수행위 보고체계를 개발하는 조치에 대해 심도있는 토의가 이루어지도록 요청하였다.

(3) 마약불법거래 예방 지침안 승인

FAL위원회는 국제무역에 종사하는 선박을 통한 향정신성물질(마약)의 밀수를 예방하기 위한 결의서 초안을 이사회를 거쳐 IMO 20차 총회에 제출할 것을 승인하였다. 결의서 초안은 1987년 위원회에서 채택된 지침의 잠정협정사항을 보완한 것이다. 「국제해상에 종사하는 선박을 통한 마약, 향정신성물질과 전조화합물질(precursor chemicals) 밀수 예방과 금지를 위한 지침안」⁶⁾에 관한 의결서 초안은 다음 범위를 포괄한다.

-
- 5) 사무총장 (Mr. William A. O'Neil)은 신문지상에 만약 모든 관련된 곳에 효과적인 조치가 즉각적으로 취해지지 않는다면 이 상황은 점진적으로 증가할 수 있다는 견해를 밝히고, 이 문제는 밀항자 문제와 어느 정도 관련되어 있기 때문에 FAL위원회에서 토론되어야 한다고 주장하였다.
- 6) 영문표시는 "Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic"임(IMO, FAL 25/19 Annex 3, 22 July 1997).

- i) 선박을 통한 마약·향정신성물질과 전조화학물질의 불법거래⁷⁾ 증가를 감소시키고 불법적인 마약유통을 차단시키는 실질적인 방법을 다루는 필요성
- ii) 무해한 화물이 이동되고 있다는 확인
- iii) 전조화학물질의 이동 확인 및 관리
- iv) 불법적인 마약과 향정신성물질의 확인 및 관리 그리고 적하·환적 및 양하작업 동안 해상을 통한 밀반입 금지 등이다.

지침 초안은 전문(Preamble)과 2개의 장으로 구성되어 있다. 제1장은 ‘불법적 마약 거래 방지’(Prevention of Illicit Drug Trafficking)로 마약거래를 막기 위한 예방조치와 안전조치에 관한 선원과 해운회사의 협력하에 실행되는 세관절차를 포함하고 있다. 또한 운항선사와 승선작업진의 임무와 마약거래 금지에 관한 육상의 임무를 설명하고 있다. 이와 함께 숨겨 놓은 마약과 불법적인 물질의 이동가능성을 감소시키는 방안을 열거하고 있으며, 선박의 화물구역내에 숨겨질 수도 있는 마약에 대한 감지방법을 설명하고 있다. 지침안은 개별승선자 점검과 승하선시 사람들을 관리하는 것을 권고하고 있다.

마약이 숨겨져 있을 가능성이 있는 구역과 선상에서 마약이 발견된 구역을 열거하면 다음과 같다. i) 아무도 출입하지 않을 것 같거나 검사가 거의 실시되지 않는 장소(선장 침실, 집무실 소파), 접근이 난해한 곳(프로펠러 샤프트 터널), 위험한 곳(전기 패널 뒤쪽), 마리화나와 같이 독특한 냄새를 위장할 수 있는 매연이 있는 연돌 부근, 승객 침실, ii) 창고(곡물창고, 냉장고, 육류와 같은 부식보관용 냉동실, 야채 또는 캔류제품의 묶음), iii) 물품보관소(의상실), iv) 페인트 창고(페인트 보관소), v) 선원구역

7) 세계세관협력이사회(CCC)가 분석한 자료에 따르면, 1991년에 마약 327톤이 해상으로 운반되는 것을 적발하였는데, 이는 각종 운송수단 중에서 가장 많은 37.6%를 차지하고 있다.

운송수단별 마약류 적발현황

(단위 : kg, %)

	육 운	해 운	항 공	우 송	기 타	계
헤로인	1,867.0	692.7	2,187.1	63.6	1,043.8	5,854.2
아편	930.5	1339.9	115.8	533.5	785.9	2,499.6
코카인	31,038.1	5,368.8	18,677.3	766.3	10,847.7	115,019.2
마리화나	74,785.9	52,380.3	22,708.2	1,513.9	21,932.4	173,320.7
해위시	112,647.0	220,540.0	3,704.2	3,401.1	235,043.4	575,155.7
계	221,088.5	327,436.7	47,392.6	6,278.4	269,653.2	871,849.4
비율	25.4	37.6	5.4	0.7	30.9	100.0

자료 : IMO, FAL 25/19, Annex 3, 22 July 1997, p.31.

(방열기, 세면기 뒤 혹은 내부, 그림 뒤, 천장 팬널내, 선실, 천장, 벽 팬널내, 옷장과 옷걸이 칸막이, 침대와 매트리스 밑, 기타 선실 기구), vi) 허락 받지 않은 사람은 접근 금지된 장소, vii) 윤활유 탱크, 화물탱크내부 : 선실로 통하는 계단 통풍구, 마루, 벽, 천정 팬널, 통풍관, 팬널사프트 내부, 갑판상 전선통로, 기관실 기계 내부, 컴퓨터실, 제어 팬널, 오수통 등이다.

제2장 “마약제조에 필수적이거나 전조의 화학물질운송통제”(Control of the Transport of Chemical Products either Essential for Drug Manufacture or Precursor)는 이러한 물질이 운송되었을 때 항구의 세관당국이 취해야 하는 예방조치를 설명하고, 그러한 제품의 목적지와 유통에 관한 정확한 세부사항을 제공할 관리방안을 설정하도록 권고하고 있다.

지침안은 1988년 마약과 향정신성물질의 불법거래에 관한 유엔 협약(비엔나 협약)을 근거로 한 마약과 향정신성물질의 제조에 자주 사용되는 화학물질과 전조물질의 목록을 포함하고 있다. 또한 다른 불법적 물질의 물질적인 특징과 중독의 다양한 형태를 보여주고 있는 세계보건기구(WHO) 보고서를 근간으로 한 부속서도 포함하고 있다.

(4) 밀항자 대책 지침 승인

FAL위원회는 밀항자에 대한 문제를 다루고 있는 지침의 초안을 이사회를 거쳐 1997년 11월에 열리는 IMO 제20차 총회에 제출할 것을 승인하였다. 밀항자와 관련된 국제협약은 1957년 브뤼셀에서 채택되었으나 아직 발효되지 않았다. 그러나 최근 각국의 분위기를 고려할 때 발효 가능성이 커지고 있다. 이는 최근에 밀항자 문제가 증가하고 있고, 밀항자 문제의 해결이 가능하도록 책임분담에 관한 국제협약을 시급히 시행해야 함을 인식하고 있기 때문이다. “밀항자 사건의 성공적인 해결을 모색하기 위한 책임분담에 관한 지침안⁸⁾ 초안에는 밀항자 사건의 해결은 여러 국가가 포함되어 각기 다른 입법 때문에 어렵다고 밝히고 있다. 그럼에도 불구하고 몇 가지 기본적인 원칙은 일반적으로 적용될 수 있다.

필요한 서류없이 어떤 나라에 입국한 밀항자는 일반적으로 불법이민자이며, 이러한 상황을 어떻게 처리할 것인지에 관한 결정은 관련된 국가의 특권이다. 망명을 요구하는

8) 영문표시는 “Guidelines on the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stoway Cases”임(IMO, FAL 25/19, Annex 4, 22 July 1997).

밀항자는 관련 조약에 명시된 국제적 보호원칙에 따라 처리되어야 한다. 지침안은 선주와 항만당국간의 밀접한 상호협력을 주장하고 있다. 관련국가는 그 국가의 시민 혹은 거주민의 권리를 가진 것으로 판명된 밀항자가 송환을 허락해야 한다. 반면 밀항자가 원래 승선했던 국가는 통상적으로 최종처리될 때까지 밀항자 송환을 승낙해야 한다.

지침안은 지속적으로 세부사항을 작성하고 있는데, 다음과 같은 관련자 및 국가의 책임에 관한 것이다. 선장, 선주, 운항자, 밀항자 발견 후 첫 번째 입항예정인(하선항구) 국가, 밀항자가 선박에 첫 승선했던 국가, 밀항자가 분명하고 확실한 국적을 가진 국가, 선박의 기국, 본국송환 동안 경유 국가 등이다.

총회 결의서 초안은 밀항자 하선에 있어, 선장과 선주가 직면하는 어려움을 언급하고 있다. 초안은 협력의 필요성을 강조하고 “일반적인 상황하에서 이러한 협력을 통해 밀항자는 가능한 빨리 선박에서 이송되고, 국적(시민권) 획득국가 혹은 승선했던 국가로 송환되든지 밀항자를 수용할 다른 국가로 송환되어야 한다”고 명시하고 있다.

(5) 장기 업무계획

FAL위원회는 2000~2004년간의 장기 업무계획(Long-Term Work Plan)을 발표하였는데, 주요내용은 다음과 같다. i) FAL협약과 동 부속서의 이행, 기술적 해석 및 개선, ii) IMO내에서 회원국·채약국·국제기구간의 협력을 통한 촉진활동과 IMO의 기타 활동에서 부수적으로 작성된 서식과 증서의 간소화, iii) 선적서류 및 입항관련 서류의 자동자료처리(automatic data processing; ADP)에 관한 IMO의 정책, iv) 선박이 사람, 화물의 입출항과 관련하여 FAL협약에 포함되지 않은 조치의 채택, v) 불법마약거래의 방지와 억지를 위한 조치의 간소화 측면, vi) 부적절한 서류를 휴대한 여객에 대한 처리방법, vii) 노인과 장애인 여객을 위한 간소화, viii) 선박과 항구의 상호접속(Ship/Port Interface) 등이다.

(6) 위험화물 목록

FAL위원회는 1997년 제25차 회의에서 위험화물신고서 또는 목록(Dangerous Goods List or Manifest)을 작성하여 관련 당국에 제출토록 하기 위해 해상안전위원회(MSC)의 자문을 받아 FAL협약의 제8호 서식(FAL Form 8)의 시안으로 제시하였다(<그림 III-2> 참조).

〈그림 III-2〉

위험물목록 서식안(FAL Form 8)

DANGEROUS GOODS MANIFEST

(As required by SOLAS regulation VII/5.5 and section 9 of the General Introduction to the IMDG Code)

SHIP'S NAME OFFICIAL IMO NO. FLAG STATE MASTER'S NAME

VOYAGE NO. PORT OF LOADING PORT OF DISCHARGE SHIPPING AGENT

BOOKING REF. NO.	MARKS & NUMBERS CONTAINERS ID. NO(s). VEHICLE REG. NO(s).	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	PROPER SHIPPING NAME	MASS (kgs) GROSS/ NET	IMDG CODE		SECON- DARY RISK	MARINE POLLUT- ANT CATEG- ORY	FLASH- POINT (IN °C, °C)	Ems	MF AG	STORAGE POSITION ON BOARD
					CLASS	UN NO.						

AGENT'S SIGNATURE _____

MASTER'S SIGNATURE _____

PLACE AND DATE _____

자료 : IMO, FAL, 25/7.

제 4 장 국제해상교통간소화협약(FAL협약)

1. FAL협약의 주요내용

1) 채택 배경

선박은 그 속성상 여러 국가를 입출항하기 때문에 각국마다 서로 다른 입출항 관련서류와 수속절차는 승무원들에게 커다란 부담이 되었으며 결과적으로 선박의 지체를 야기하기도 한다. 또한 입출항 절차의 국제통일화 결여는 승무원뿐만 아니라 육상근로자 등 해운산업 관계자들에게 부담을 가중시키기도 한다. IMO는 이러한 문제를 해결하기 위하여 설립 직후인 1957년부터 이에 관한 연구를 계속 해왔으며 그 결과 1965년 4월 9일에 “국제해상교통의 간소화에 관한 협약”(이하 FAL협약이라 칭함)을 채택하였다. 이 협약에서는 국제항해에 종사하는 선박의 입항, 정박, 출항시 필요한 서류요건, 절차 등을 단순화하고 최소화함으로써 원활한 해상교통을 도모하고 있다. 이 협약은 1967년 3월 5일에 발효하였다.

2) 협약 구성

협약은 전문(Preamble) 및 16개 조문으로 구성된 본문, 선박입출항 등 구체적 내용에 관한 부속서(Annex), 그리고 6개 결의서(Resolution) 등 3개 부분으로 구성되어 있다.

3) 주요 내용

前文에 나타난 FAL협약의 목적은 국제항행선박의 입항, 정박, 출항에 관한 要式行爲, 서류상의 요건, 수속절차 등을 단순화·최소화함으로써 불필요한 船舶遲滯를 방

- I. 국제해상교통의 간소화에 관한 협약 본문
(1965년 회의의 최종결의서에 대한 부속서 A)
- II. 협약에 대한 부속서(최종결의서에 대한 부속서 B)
- 제 1 절 定義 및 일반규정
- A. 정의
- B. 일반규정
- 제 2 절 선박의 입항, 碇泊 및 출항
- A. 일반
- B. 서류의 내용과 목적
- C. 입항시의 서류
- D. 출항시의 서류
- E. 화물, 여객 승무원 및 휴대품의 수속을 간소화하기 위한 조치
- F. 同一國家内에서의 2개 港口以上 連續寄港
- G. 서류의 완성
- H. 긴급의료조치가 필요한 傷病승무원, 여객 또는 기타 患者를 상륙시키기 위하여 항구에 들어오는 선박에 대한 간소화를 위한 특별조치
- 제 3 절 사람의 도착과 출발
- A. 도착과 출발시의 요구사항과 수속절차
- B. 화물, 여객, 승무원 및 휴대품의 수속을 간소화하기 위한 조치
- C. 巡航에 종사하는 선박과 순항여객에 대한 간소화
- D. 通過旅客에 대한 특별 간소화조치
- E. 과학적인 임무에 종사하는 선박에 대한 간소화조치
- F. 국제항해에 종사하는 선박의 승무원인 외국인에 대한 추가 간소화조치 : 상륙시
- 제 4 절 動植物에 대한 위생검사를 포함한 공중보건과 檢疫
- 제 5 절 雜 則
- A. 擔保 및 기타 保證書樣式
- B. 서류상의 실수와 그로 인한 벌칙
- C. 항내업무
- D. 예정된 목적항에서 揚下되지 않는 화물
- E. 선박소유자의 책임제한
- F. 天災救助作業
- III. 회의에서 채택된 결의(최종결의서에 대한 부속서 C)
- 결의 1—협약에 대한 수락과 가입의 촉진
- 결의 2—표준의 수락
- 결의 3—국가위원회 및 지역위원회의 설립
- 결의 4—특별작업반의 설치
- 결의 5—간소화에 관한 장래의 작업
- 결의 6—국제여행과 관광의 간소화

자료 : FAL협약에서 정리.

지하고 신속하고 원활한 해상교통을 도모하는 것이다. 동 협약상 서류는 통관, 출입국관리, 건강관리 등 선박, 승무원과 여객, 수화물과 화물 및 우편물에 관계하는 모든 기관이 요구하는 서류를 포함한다.

(1) 본 문

이 협약의 목적(국제항행 선박의 신속한 입출항 도모), 당사국의 의무, 개정방법, 발효요건, 기탁 등 협약의 일반적인 사항을 규정하고 있다.

(2) 부속서

① 일반사항

가. 적용대상선박(제2조 제3항)

FAL협약은 군함과 관광용 요트를 제외한 모든(국제항해) 선박에 적용된다.

나. 간소화 예외사항(제5조)

FAL협약에 규정된 간소화 조치의 예외의 경우는, i) 사기혐의자 조사, ii) 公衆道徳・秩序・安全 維持, iii) 公衆保健, 動植物에 영향을 주는 질병이나 페스트의 전염이나 만연방지, iv) 선박등록, v) 톤數측정, vi) 안전한 인력관리를 위한 검사용 선박서류 등이다.

다. Model Form(“FAL Form 1”-“FAL Form 6”)

IMO는 6개의 모델書式을 개발하였는데 1997년 7월 현재 56개국이 이같은 모델서식을 사용하고 있다.

라. 이행사항(제6조)

가) 이행사항 구분

FAL협약의 이행사항은 “표준”(Standard)과 “권고된 관행(Recommended Practices)”으로 구분된다. “標準”은 국제해상교통을 간소화하기 위하여 이 협약에 따라서 이를 통일적으로 적용하는 것이 “필요하고 또한 실행가능한”(necessary and practica-

cticable) 조치이고, “勸告된 慣行”은 국제해상교통을 간소화하기 위하여 당사국이 이를 “적용하는 것이 바람직한”(application... is desirable) 조치이다.

나) 불이행 또는 이행시 조치사항(제8조)

당사국이 자국의 요식행위, 서류상의 요건, 혹은 수속절차를 표준에 완전히 일치시키기가 불가능하거나 특별한 사유로 그 표준과 상이한 제도를 채택하는 것이 필요하다고 생각하는 경우, “IMO 사무총장에게 이를 통지하고, 자국의 실행사항과 표준과의 차이도 통지”하여야 한다.

당사국은 자국의 제도를 “실행가능한 한도 내에서”(insofar as practicable) 권고된 관행에 따르도록 해야 한다. 특정당사국이 自國의 제도를 특정의 권고된 관행사항에 일치하도록 조치하면 이를 즉시 IMO 사무총장에게 통지하여야 한다.

② 핵심 규정

선박의 입항, 정박 및 출항, 動植物에 대한 보건, 검역 및 위생조치에 관하여 규정하고 있다. 즉 필요한 절차를 권고하고, 입출항당국이 요구할 수 있는 서류목록을 규정하였다.

가. 선박의 입항, 정박 및 출항

입항시의 서류(7종)는 일반신고서 1부, 화물신고서 4부, 선용품신고서 4부, 승무원 휴대품신고서 2부, 승무원명부 4부, 여객명부 4부, 해상건강신고서 1부 등이다. 출항시의 서류(5종)는 일반신고서 5부, 화물신고서 4부, 선용품신고서 4부, 승무원명부 4부, 여객명부 4부 등이다. 각 서류에 포함되어야 할 구체적인 항목을 정하고, 공공기관은 선박의 입출항절차를 수시로 재검토하여 정박시간을 단축할 수 있는 조치도 강구해야 한다.

나. 사람의 도착과 출발

선박의 입출항시 여행자에 대한 기본서류로서 여권을 활용하고, 승무원의 방역조치의 입증자료로서 세계보건기구(WHO)에서 제정한 국제예방접종증서(International Certificate of Vaccination)를 인정한다. 입국에 관하여 여객과 선원에 대한 심사가 필요한 경우 지체없이 심사를 행하되 그들의 서류가 부적합할 경우에도 선박소유자를 처벌해서는 아니된다.

다. 동식물에 대한 공중보건과 검역

선박내에서 질병 발생시 그 항구의 보건당국이 무선으로 보고토록 협력을 촉구하고, 여행자가 출발에 앞서 예방접종증명서 등의 서식을 이용할 수 있도록 조치하며, 승무원과 여객의 응급조치용으로 국가내의 여러 항구에 의료설비를 유지해야 한다.

라. 잡칙

부주의로 인한 서류상의 실수에 대하여는 선박을 지체시키지 말고 수정조치를 취하도록 하고 정규근무시간중의 근무에 대하여는 비용을 청구할 수 없으며 정규근무시간외의 근무에 대하여도 실제로 발생한 비용에 대해서만 청구할 수 있다. 화물의 통관수속시, 수출입업자간의 서류의 정확성에 대하여 선박소유자에 책임을 지을 수 없고, 화물이 잘못 양하된 경우 그 화물이 예정 목적항으로 다시 발송되도록 조치한다.

마. 예시

가) 선박의 입·출항시 공공기관에 제출하는 서류(부속서 제2절)

(가) 종류(A.2.1)(“표준”)

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| ○ 일반신고서 | ○ 화물신고서 |
| ○ 船用品 신고서 | ○ 승무원 휴대품 신고서 |
| ○ 승무원명부 | ○ 여객명부 |
| ○ 우편물에 대해서 “萬國郵便協約”에
의거하여 요구되는 서류 | ○ 海上健康 신고서 |

(나) 내용과 목적(B.2.2)

일반신고서의 성격은 당해선박에 대하여 공공기관이 요구하는 정보를 제공하는 입출항에 관한 기본서류(“표준”)이고, 일반신고서 서식은 선박의 입출항에 대하여 同一 (“권고된 관행”)하다.

㉔ 일반신고서 내용(“권고된 관행”)

○船名과 선박의 명세	○선박의 국적
○등록에 관한 사항	○톤數에 관한 사항
○선장의 성명	○선박대리점의 명칭과 주소
○화물의 간단한 명세	○승무원의 數
○여객의 數	○항해에 관한 간단한 명세
○입항일시 혹은 출항일시	○입항 혹은 출항항구
○항내의 선박 위치	

㉕ 貨物申告時 공공기관에 제출하는 서류(제2절 B.2.1)(“권고된 관행”)

입 항 시	출 항 시
○선명 및 선박의 국적 ○선장의 성명 ○출항한 항구 ○신고를 행할 항구 ○화표(Mark)와 수, 포장의 수와 종류, 물품의 양과 명세 ○선내의 잔여화물을 양하할 항구 ○선하증권에 의해서 선적된 화물의 최초의 선적항	○선명 및 선박의 국적 ○선장의 성명 ○목적항 ○당해 항구에서 선적한 화물에 대해서는 화표와 수, 포장의 수와 종류, 화물의 양과 명세 ○당해 항구에서 선적한 화물에 대한 선하증권의 번호

㉖ 승무원명부 기재사항(제2절 B.2.6.1)(“권고된 관행”)

○선명과 국적	○성별
○이름	○국적
○직위 혹은 등급	○생년월일 및 출생지
○신분증의 종류와 번호	○상륙한 항구 및 그 날짜
○선박의 입항항구 및 입항날짜	

㉔ 여객명부 기재사항(제2절 B.2.7.3)(“권고된 관행”)

○선명 및 선적국명	○성별
○이름	○국적
○생년월일	○생년월일 및 출생지
○승선향	○상륙항
○선박의 입항항구 및 입항날짜	

나) 선박입항시 제출서류(제2절 C.2.10)(“표준”)

○일반신고서 5부	○화물신고서 4부
○선용품 신고서 4부	○승무원휴대품 신고서 2부
○승무원명부 4부	○여객명부 4부
○해상건강 신고서 1부	

다) 선박출항시 제출서류(제2절 C.2.11)(“표준”)

○일반신고서 5부	○화물신고서 4부
○선용품 신고서 3부	○승무원명부 2부
○여객명부 2부	

4) FAL서식 사용에 따른 이점

IMO의 홍보자료에 의하면 FAL협약을 준수하고, FAL서식을 사용함으로써 얻는 이점은 다음과 같다.

(1) 공통사항

첫째, 입출항지연을 완화하고 왕복소요시간을 단축한다. 둘째, 여객 통관문서를 최소화하여 도크 혼잡(dock congestion)을 줄여 대형 신규 시설물 설치수요를 감소시킨다. 셋째, 서류의 간소화·표준화로 선내 및 부두인력을 간단한 기계로 대체하여 서류 파일작업과 보관장소를 축소시킨다. 넷째, 자동데이터처리(ADP)가 가능하다.

(2) 정부측 이점

첫째, 비필수적인 서류 정보를 제거함으로써 통관업무와 기타 관련당국의 행정업무를 경감시킨다. 둘째, 간소한 서식을 사용함으로써 능률을 제고하고, 행정비용을 절감시키며, 불필요한 지연방지를 통해 항만효율을 제고한다.

(3) 선주측 이점

첫째, 간소한 서식이용으로 제공해야 할 정보 및 작업량을 감소시킨다. 둘째, 입출항시 다수 항구에서 사용할 서류들을 동일형태로 동시 작성함으로써 비용절감과 오류를 제거한다. 셋째, 자동데이터처리(ADP) 기술 사용을 촉진한다.

(4) 하주측 이점

첫째, 선박입항과 화물통관의 효율적 수행으로 시간과 비용을 절감한다. 둘째, 선하증권 등 무역서류의 표준서식 사용으로 서류작성을 단순화한다. 셋째, 선적·양하 대기시간 단축으로 파손·도난 위험이 감소된다.

2. FAL협약의 개정 동향¹⁾

1) 제 1 차 개정(부속서, 1969. 11. 28 채택, 1971. 8. 12 발효)

1969년 11월 28일 IMO사무총장은 영국이 제안한 협약부속서에 대한 개정안을 각국이 수락하도록 구술서(Note Verbale)를 발송하였다. 1971년 2월 24일 사무총장은 협약당사국에 다시 구술서를 보내 1971년 2월 11일 현재 협약당사국 대부분이 개정안을 수락했으며, 1971년 8월 12일로부터 개정안이 발효됨을 통보하였다.

주요 개정내용으로는 부속서에 순항선(Cruise Ship)에 대한 정의를 신설하고 동선박 및 여객을 위한 간소화 조치로서 무선검역, 각종 신고서 및 명부의 제출방법,

1) 朴玲先 撰, 「IMO업무 해설」(부산: 해인출판사, 1996), 153~158면.

선박의 지연방지조치, 여객의 세관신고서 및 승하선카드면제 등에 관한 사항을 새로 추가하였다.

2) 제 2 차 개정(본문, 1973. 11. 19 채택, 1984. 6. 2 발효)

1973년 11월 런던에서 개최된 체약국 정부회의에서는 FAL 협약본문중 제7조(부속서 개정방법) 개정안을 채택하여 묵시적 수락절차에 의한 부속서 개정방법을 도입하였다. 종래는 어느 당사국의 개정제안을 사무총장이 전 당사국에 통보하고 과반수 당사국의 수락에 의하여 개정하였다. 그러나 새로운 개정방법에 따르면 개정제안을 FAL위원회에서 심의하고 3분의 2 이상의 찬성에 의해 이를 전 체약국에 통보하고 12개월 이내에 체약국의 3분의 1 이상의 반대통보가 없을 경우 15개월 후에 자동발효하도록 하였다.

3) 제 3 차 개정(부속서, 1977. 11. 10 채택, 1978. 7. 31 발효)

1977년 11월 런던에서 개최된 체약국 정부회의에서는 협약부속서에 대한 대폭적인 개정안을 채택하였다. 주요 개정내용으로는 통과여객(passenger in transit) 및 상륙허가(shore leave)에 대한 정의를 신설하였으며 9개의 권고된 관행(Recommended Practice)을 표준(Standard)으로 승격시켰다. 또한 도난방지, 컨테이너에 대한 임시수입허용, 응급의료조치가 필요한 선박에 대한 편의 제공, 통과여객 및 과학조사선에 대한 간소화조치 등 많은 규정을 신설하였다.

4) 제 4 차 개정(부속서, 1986. 3. 5 채택, 1986. 10. 1 발효)

1986년 3월 런던에서 제16차 FAL위원회 회기중 개최된 체약국 정부회의에서는 협약부속서에 대한 대폭적인 개정안을 채택하였다. 주요 개정내용으로는 서류업무 자동데이터처리(ADP)기술을 이용할 수 있도록 하여 종이를 사용하지 않고도(non-paper media) 관계당국에 서류신고를 할 수 있도록 하였다. 또 제3차 개정당시 표준으로 승격된 사항에 대한 표현을 종래의 권고적 성격("should")에서 강행적 성격("shall")으로 변경하였다.

5) 제 5 차 개정(부속서, 1987. 9. 17 채택, 1989. 1. 1 발효)

제17차 FAL위원회에서는 FAL결의서 제1호(17)로 부속서에 대한 개정안을 채택하였다. 주요 개정내용으로는 승무원 명부상 선명, 국적 등 기재사항을 권고된 관행에서 표준으로 승격시켰으며, 천재지변 뿐만 아니라 해양오염방지 및 해상안전을 위한 비상작업시에도 선박의 입출항에 편의를 제공할 수 있도록 하였다.

6) 제 6 차 개정(부속서, 1990. 5. 3 채택, 1991. 9. 1 발효)

제19차 FAL위원회에서는 FAL결의서 제 2호(19)로 부속서에 대한 개정안을 채택하였으며 주요 개정사항은 다음과 같다.

- i) 공공기관이 추가적인 조치를 할 수 있는 경우로서 해상교통의 안전을 위협하는 불법행위 및 마약류의 밀수행위를 추가하였다.
- ii) 체약국 정부는 보안 또는 마약단속을 위한 수단으로써 자동데이터처리(ADP)와 같이 발전된 기술을 사용토록 권고하였다.
- iii) 밀항자(stowaway)가 적절한 서류를 가지고 있지 아니한 경우 사진이 첨부된 증서(covering letter)를 발부하여 밀항자를 송환할 책임이 있는 선박소유자 또는 운항자에게 교부토록 하였다.
- iv) 여객 및 여객시설은 보안검색이 강화될 경우를 대비하여 확장할 수 있도록 하고 노인 및 장애자를 위한 시설을 별도로 준비토록 하였다.
- v) 체약국 정부는 국가별로 해상교통간소화계획을 수립하여 선박, 화물, 선원, 여객, 우편 등에 불필요한 장애 및 지연을 방지하도록 하였다.

7) 제 7 차 개정(부속서, 1992. 5. 1 채택, 1993. 9. 1 발효)

제21차 FAL위원회에서는 FAL결의서 제3호(21)로 부속서에 대한 개정안을 채택하였다. 이 개정에서는 부속서의 편제를 대폭 손질하여 종래의 규정을 대규모로 삭제 또는 재배치하였으며, 주요 개정사항은 다음과 같다.

- i) 종래 서류의 일종으로 활용되던 선하증권 대신에 운송서류(transport document)를 활용토록 하였다.
- ii) 컨테이너 수리를 위한 부품에 대해서도 관세를 부과하지 않기로 하고, 동식물 및

부패성 상품 등 긴급한 처리가 요구되는 화물에 대해서는 통관에 우선권을 주기로 하였다.

- iii) 체약국 정부는 전자데이터교환(EDI) 사용을 권장하기로 하고 이를 이용한 서류를 반드시 접수토록 하였다.
- iv) 체약국 정부는 위조 여행서류를 발견한 경우 이를 압수하여 관계당국에 제출하기로 하였다.

8) 제 8 차 개정(부속서, 1993. 4. 29 채택, 1994. 9. 1 발효)

제22차 FAL위원회에서는 FAL결의서 제4호(22)로 부속서에 대한 개정안을 채택하였으며 주요 개정사항은 다음과 같다.

- i) 적하목록에 기재되지 아니한 소포의 처리에 관한 사항을 승격시키고 소포에 관한 IMO화물신고서의 제목을 ‘적하목록에 기재되지 아니한 소포목록’으로 하도록 하였다.
- ii) 밀항자의 송환은 그의 국적이 속한 국가 또는 여행을 시작한 국가중에서 선택하도록 하였다.

9) 제 9 차 개정(부속서, 1996. 1 채택, 1997. 5. 1 발효)

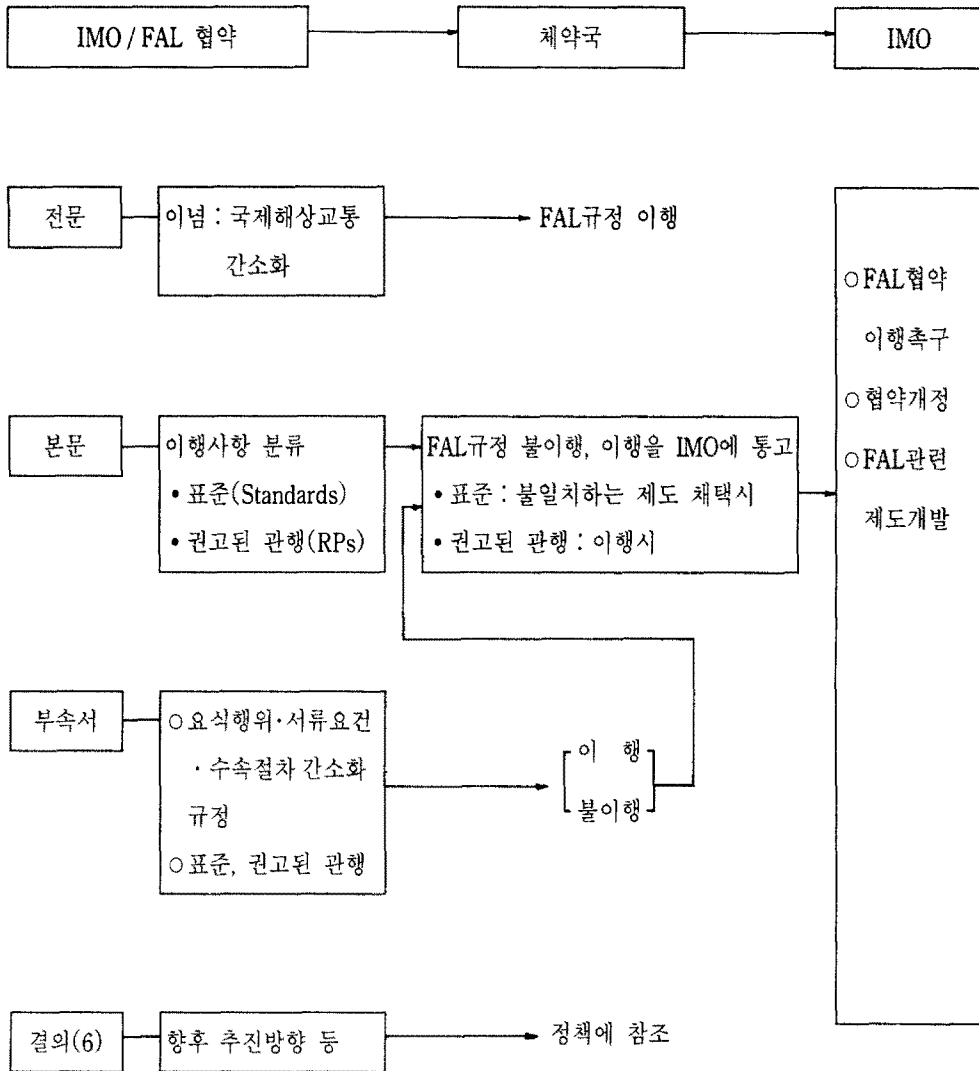
부속서에 포함된 표준 및 권고된 관행에 영향을 미치며, 다음과 같은 사항을 다루고 있다.

- i) 여객명부, 국가해상교통간소화위원회의 설치, 세관수속을 용이하게 하는 기술을 활용할 수 있도록 하기 위해 정보의 발전을 고려하여 EDI를 포함한 절차의 개발 및 크루즈여객 개인휴대품의 신고 등에 관한 사항이다.
- ii) 허가할 수 없는 사람들에 대한 새로운 제표준이 추가되었다. 예를 들면, 사람을 수송하기 위한 선박소유자의 의무, 여권 및 비자의 효력을 정하기 위한 정부와 선박소유자들간의 협력 등이다.
- iii) 출입국관리의 도착전 수속에 관한 새로운 권고절차가 추가되었다.

이상과 같은 FAL협약의 기본구조(Framework)를 체약국의 이행사항을 중심으로 요약하면 <그림Ⅳ-1>과 같다.

〈그림Ⅳ-1〉

FAL협약의 기본구조도



3. 체약국 현황

1997년 10월 현재 78개국이 FAL협약에 가입하였으며, 북한은 1992년에 가입하였다. 〈표Ⅳ-2〉는 발효일자를 기준으로 배치한 FAL협약 체약국 현황이다.

발효연도	체약국명	발효연도	체약국명
1967 (21)	벨기에	1977 (4)	브라질
	캐나다		케냐
	코트디부아		헝가리
	도미니카 공화국		이라크
	핀란드	1978 (1)	라이베리아
	독일	1979 (1)	예멘
	가나	1980 (2)	아르헨티나
	아이슬랜드		세네갈
	이스라엘	1981 (1)	기니아
	모나코	1982 (2)	바베이도스
	네델란드		페루
	나이지리아	1983 (1)	멕시코
	노르웨이	1984 (1)	알제리아
	러시아	1985 (1)	쿠바
	싱가포르	1986 (1)	호주
	스웨덴	1987 (1)	이집트
	트리니다드 토바코	1988 (1)	에콰도르
	영국	1989 (1)	바누아투
	미국	1990 (3)	모리셔스
	유고슬라비아		세이체예스
	잠비아		포르투갈
1968 (3)	덴마크	1991 (5)	콜롬비아
	프랑스		크로아티아
1969 (2)	스위스		감비아
	폴란드		룩셈부르크
1970 (1)	튀니지		슬로베니아
1971 (1)	마다카스카르	1992 (3)	베네티
	아일랜드		북한
1972 (2)	그리스		태국
1973 (3)	이탈리아	1993 (4)	체코
	파지		슬로바키아
	뉴질랜드		우크라이나
1975 (4)	스페인		우루과이
	오스트리아	1995 (4)	중국
	칠레		조지아
	수리남		이란
1976 (2)	시리아		마살군도
	바하마	1997 (2)	요르단
	인도		카메룬
계		78	

자료 : IMO, *Status of Multilateral Conventions and Instrument in Respect of Which the IMO or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions as at 31 December 1996*, pp.164~167. 및 1997년도 IMO 사무국 업무자료에서 정리함.

주 : 1) () 안의 숫자는 당해연도 발효국 숫자임.

2) 서명만 한 국가로는 레바논, 말레이시아, 니카라과, 필리핀, 한국 등 6개국이 있음.

제 5 장 주요국의 FAL협약 이행 관련 현황

이 장에서는 FAL협약 체약국의 협약준수 현황을 IMO 문서를 통해 살펴보고, 주요국의 주요항구에서의 실제 입출항 절차에 관한 관행을 현지 경험을 통해 저술한 문헌을 토대로 살펴본다.¹⁾

1. 체약국의 FAL협약 이행현황 개관

FAL협약 체약국은 78개국이고 이들 중 FAL서식(FAL Forms)을 사용하는 국가는 56개국이다. 체약국은 자국의 국내서식이 FAL협약상 “표준”(Standard)과 상이할 때는 IMO 사무총장에게 이를 통보하고, 국내관행을 FAL협약상 “권고된 관행”(Recommended Practice) 규정에 일치시켰을 때는 그 내용을 IMO 사무총장에게 통고하도록 각각 규정하고 있다.²⁾

1997년 7월 현재 FAL서식을 사용하는 56개국의 관련 현황은 <표 V-1>과 같다. <표 V-2>는 32개국의 FAL협약 “표준”과 관련한 현황, <표 V-3>은 27개국의 “권고된 관행” 관련 현황을 각각 요약한 것이다.

2. 사 례

본 장에서는 FAL협약 비체약국인 일본과 체약국 중 주요국 항구에서의 입출항과 관련한 제출서류, 입출항 수속절차를 개관한다.

1) 제5장은 다음 자료를 주로 인용하여 작성하였다. ① 李赫來, 「세계 각 항구 입출항수속」(부산: 해인출판사, 1997), ② IMO FAL협약 및 FAL위원회 관련 문서.

2) FAL협약 제8조 제1항 및 제3항 참조. 본 보고서 제6장 주석 5), 6) 참조.

〈표 V-1〉

FAL협약 체결국의 FAL서식(1-6) 사용현황

채약국명	최근통보 일자	일반신고서 (Form 1)	화물신고서 (Form 2)	선용품신고서 (Form 3)	선원후대품 신고서 (Form 4)	승무원 명부 (Form 5)	여객명부 (Form 6)
아르헨티나	'86. 3	B ¹⁾	B ¹⁾	B	B	B	B ¹⁾
호 주	'93. 4	C	C	C	C	C	C
벨기에	'81. 3. 16	C	5)	D	A	B	B
브라질	'86. 3. 10	B	B	B	B	B	B
캐나다	'88. 12	C	C ⁵⁾	B	B	B	A
칠 레	'76. 6. 25	B ⁸⁾	B ⁶⁾	B ¹⁾	B ¹⁾	B ¹⁾	B ¹⁾
코트디부아	'89. 11	D	6)	D	D	D	D
쿠 바	'94. 4. 8	B ⁸⁾	B ⁶⁾	B	C	B	B
키프로스	'78. 1. 3	B	B	B	E	—	—
덴마크	'74. 8. 27	E ²⁾	B ²⁾	B ²⁾	A	—	A
에콰도르	'86. 3	B/C	B/C	B/C	B/C	B/C	B/C
핀란드	'84. 10. 3	C	B	B	B	—	A
프랑스	'88. 12. 7	A	B	B	B	B	B
잠비아	'89. 3	D	D	D	D	D	D
조지아	'96. 10. 21	B	B	B	B ⁷⁾	B	B
독 일	'77. 2. 18	B	B	E	E	B	B
가 나	'89. 10	B	D	D	D	D	D
그리스	'77. 1. 21	A	E	B	B	B	B
파테말라	'70. 9. 21	D	D	D	D	D	D
가이아나	'70. 9. 29	D	D	D	D	D	D
헝가리	'85. 9. 25	B	B	B	B	B	D
아일랜드	'91. 8. 21	B/C	B/C	B/C	B/C	B	B
이탈리아	'86. 3	E	E	A ⁷⁾	A ⁷⁾	B	A
일 본	'73. 1. 19	D	D	D	D	D	D
요르단	'89. 1. 24	E	E	E	E	E	E
레바논	'68. 12. 9	D	D	D	D	D	D
라이베리아	'89. 8. 30	B	B	B	B	B	B
몰 타	'77. 1. 10	E	E	—	—	—	—
모리셔스	'89. 5. 29	D	D	D	D	D	D
멕시코	'87. 9. 15	B	B	B	B	B	B
모잠비크	'89. 9	D	D	D	D	D	D
네덜란드	'87. 9. 15	C	5)	E	B	B/C	B
뉴질랜드	'85. 9. 25	C	C	C	E	B	B

계약국명	최근통보 일자	일반신고서 (Form 1)	화물신고서 (Form 2)	선용품신고서 (Form 3)	선원휴대품 신고서 (Form 4)	승무원 명부 (Form 5)	여객명부 (Form 6)
나이지리아	'89. 6	D	D	D	D	D	D
노르웨이	'86. 8. 29	B	B	B	B	B	B
페 루	'88. 2. 19	B	B	B	B	B	B
폴란드	'73. 3. 26	B	A	B	B	B	B
한 국	'89. 1. 17	D	D	D	D	D	D
러시아	'85. 7. 30	B	B	A	B	B	B
세네갈	'89. 11	D	D	D	D	D	D
세이체레스	'89. 7. 18	B	5)	B	B	B	C
싱가포르	'88. 10. 4	C	5)	C	A	E	E
슬로베니아	'96. 1. 30	C	C	C	C	C	C
베트남	'70. 3. 23	D	D	D	D	D	D
스페인	'88. 12. 14	—	B ¹⁾	—	A	A	A
스웨덴	'88. 11. 14	C	B	B ³⁾	B ³⁾	B	B
트리니다드 토바코	'77. 2. 17	D	D	D	D	—	—
우루과이	'87. 11. 24	E	D	D	D	E	E
영 국	'88. 11	C	B ⁴⁾	C	E	B	B
미 국	'88. 12	B	4)	B	C	B ¹⁾	B ¹⁾
유고슬라비아	'86. 3	B/C	C	C	C	C	C
홍콩차이나 (준회원)	'88. 3. 31	C	C	A	A	C	E

자료 : IMO, FAL 25/8, 2 May 1997 및 FAL 2/Circ. 47/Rev.1, 21 October 1996.

범례 : A : 서류제출 없음.

B : FAL서식을 무수정으로 사용함.

C : FAL서식을 기초로 개발한 서식을 사용함.

D : FAL서식을 사용하지 않음. 사용을 검토하고 있음.

E : FAL서식을 배제함. FAL서식과 다른 특정서식을 사용함.

주 : 1) FAL 서식을 약간 수정하거나 신고자가 준수할 특정조건을 부과함.

2) 일반·화물·선용품신고서에 포함된 정보를 통합한 단일의 특정양식임. 선장만이 서명하고 세관에서 기입함.

3) 출항시에는 제출하지 않음.

4) 입항시에만 사용함. 출항시에는 적하목록을 제출함.

5) ICS Standard Manifest를 사용함.

6) FAL협약 부속서 “권고된 관행” 2. 3. 4에 의거함.

7) 화물신고서에 관련정보를 기입함.

8) 일반신고서에 위험화물신고서 포함 정보를 통합한 단일서식임.

자료 : IMO.

[illegible]

〈표 V-3〉

FAL협약의 “권고된 관행” 수용 국가(1994. 9)

Contracting Government	Latest Advice	12	221	222	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260
Argentina	3.2.81			X			X	X	X																									
Australia	26.4.93			X	X			X	X	X	X	X	X																					
Belgium	12.12.88	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Canada	12.12.88	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Cuba	19.5.94			X			X																											
Denmark	5.4.93		X				X																											
Finland	21.8.78	●	●				●	●	●	●	●	●	●																					
France	22.3.93	X	X	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Germany	28.7.93	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
India	1.9.78						X	X							X	X																		
Ireland	15.12.71	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Mexico	28.10.87				X																													
Netherlands	15.12.93	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
New Zealand	22.4.80		X				X																											
Nigeria	30.6.71																																	
Norway	1.5.92																																	
Poland	1.8.78	●	●	X	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Russian Federation	5.5.88	●	●	●	X	●	X	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Seychelles	11.3.91						X	X																										
Singapore	22.8.78	●	●	●	●	●	X	X		●	●	X	X	X																				
Spain	4.6.79																																	
Sweden	1.5.92	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Thailand	28.3.92																																	
United Kingdom	29.4.91	●	●	X	X	●	X	X	●	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
United States	8.11.93	●	●	X	X	X	X	X	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Yugoslavia	18.12.70	X	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Hong Kong Associate member	26.1.93	X	X				X	X	X	X	X																							

자료 : IMO.

주 : □는 통고 없음, ◻는 채택, ⊗는 미채택 또는 이행상 특기사항이 있음을 표시함.

1) 일본(下關港의 경우)

(1) 제출서류

일본은 아직 FAL협약에 가입하지 않았으나 승무원명부는 FAL서식을 사용하고 있다.

〈표 V-4〉

下關港의 제출서류

용 도	서 류 명	서 식	부 수
검 역	1) 해상보건상태 신고서	—	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 구서증서	—	제시
출입국관리	1) 선박 입출항 신고서	SF	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 선원상륙허가 신청서	SF	1
세 관	1) 선박 입·출항 신고서	SF	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 승무원휴대품 신고서	SF	1
	4) 선용품신고서	SF	1
	5) 화물신고서	—	1
항 장	1) 선박 입·출항 신고서	SF	1
	2) 승무원명부	IMO	1

자료: 李赫來, 전계서, 21~22면에서 정리.

(2) 입항수속

무선검역시 입항 12시간 전까지 무선검역통보(RPM)를 보내고 대리점을 경유하여 검역서류를 제출한다. 상륙증은 정박 3일 기한으로 발급되며 3일 단위로 연장을 신청한다. 일본 정기선 또는 일본을 빈번히 출입하는 선박에 승선한 승무원은 소정의 절차에 따라 “수차승원상륙증”을 발급받을 수 있다(기간은 1년이며, 2×3cm 사진 2매 제출).

승무원휴대품 신고서는 “양륙수입휴대품”과 “선내사용휴대품”으로 구분하여 신고

한다. 일본에서 하선 귀국할 승무원이 있을 때는 하선지에서 양륙·반출할 수 있도록 “양륙수입휴대품”난에 신고한다. 이 신고에서는 휴대품을 신고한 본인이 확인·서명한다. 면세되는 소지허용량은 승무원 1인당 양주 3병(1병 760ml)과 담배 2상자, 향수 2온스, 해외 현지의 취득가격 20만엔 이하의 물품이다. 이 면세범위를 초과하는 물품은 면세품 보관장소에 보관하고 봉인할 수 있도록 준비한다. 수입금지 또는 휴대금지품으로 규제를 받는 물품은 다음과 같다.

i) 마약류, 필로폰, 대마초, 총포, 탄두, 도검류 등, ii) 인체에 치명적인 영향을 줄 우려가 있는 극약 또는 검역대상의 의약품, iii) 한국산 명주(비단). 단, 한필을 초과하는 양일 때, iv) 상표권 또는 특허권을 침해할 우려가 있는 물품, v) 기타 일본의 미풍양속을 해칠 우려가 있는 물품 등이다.

(3) 출항수속

① 일본 국내의 항구(2nd Port)로 출항하는 경우

승무원상륙증을 출입국관리소에 제출하고, 상륙증원본과 출입국관리서류가 든 봉투를 교부받는다. 출입국관리봉투는 다음 입항지 출입국관리소에 제출하고 상륙기간의 연장을 허가받는다. 세관은 출항 때 세관서류를 봉인하여 출항선에 교부한다. 이를 다음 입항지 세관에 제출한다. 대리점으로부터 선박서류와 출항면장을 받는다.

② 외국으로 출항하는 경우

출항선은 승무원 상륙증을 회수하여 대리점에 반납하고, 입항 때 빌려간 증서와 출항면장을 각각 받는다.

(4) 참고사항

항장(Harbour Master)은 광역항만을 관리하는 중앙정부의 행정조직이다. 지방자치 정부는 지역항만을 관리하는 지방항만사무소를 두고 있다. 이 기관에 제출하는 입항계에는 해상보안청이 정한 “항만코드조건표”를 이용하여 해당코드를 기입한다. 이 코드는 수색과 구조를 용이하게 하기 위하여 만들었으며 입출항계의 다음 기항지난에 기입한다(일본 입출항계 SF의 12항, 18항, 20항).

동·식물 검역 대상의 화물을 적재할 때는 “동물검역소” 또는 “식물검역소” 앞으로

입항계 1부, 적하목록 1부, 검역증(적재항구에서 출항때 발급) 1부를 제출한다. 승무원휴대품으로 신고된 동식물도 동·식물검역소에서 검역을 받아야 한다. 무선검역을 받고자 하는 선박은 일본검역소에서 위생검사를 받고 위생검사 증명서를 교부받아야 한다. 무선검역을 위해서 입항지 도착 36시간 전에 대리점을 통하여 검역소장 앞으로 무선검역통보(RPM)를 보내야 한다.

2) 러시아(나호드카港의 경우)

러시아는 1967년 3월 5일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. FAL협약상 권고된 관행(2.7.2)은 여객명부 외에 여객 승·하선 카드요구를 삼가도록 하고 있으나, IMO에 통고한 내용에 따르면 러시아는 이 서류를 요구한다. 여객 휴대품에 관한 사항(권고된 관행 3.9)에 대해서 러시아의 항구에서는 여객의 수화물에 관한 서면신고를 요구한다. 승무신분서류 제출을 삼가도록 한 FAL의 권고된 관행(3.10.3)에 반해서 러시아는 모든 항만에서 승무원의 신분서류를 요구한다.

(1) 제출서류

일반신고서, 승무원명부, 승무원휴대품 신고서, 화물신고서, 선용품신고서 등 5종의 FAL서식을 사용하고 있다.

〈표 V-5〉

나호드카항의 제출서류

서 류 명	서 식	부 수
1) 해상건강상태 신고서	—	1
2) 면역증서	—	1
3) 승무원명부	IMO	5
4) 승무원휴대품 신고서	IMO	1
5) 일반신고서	IMO	2
6) 화물신고서	IMO	2
7) 선용품신고서	IMO	2
8) 현금명세서	FF	1
9) 여객명부	FF	1
10) 선박서류 및 유효요건	—	1

자료 : 이혁래, 전제서, 27면에서 정리.

(2) 입항수속

검역은 무선검역 통보를 하고, 대리점을 통하여 서류를 제출한다. 검역수속관이 내선하여 주방위생상태와 식품창고를 자세히 점검한다. 검역수속이 끝나면, 무선통신의 전파발사가 금지된다. 제출서류는 대리점이 재분류하고, 해당관서에 제출한다. 입항용 특정양식의 서류는 도선사가 지참하고 승선한다. 출입국관리는 선원수첩에 입국스탬프를 찍어준다. 승무원이 상륙할 때는 승무원수첩을 현문 경비에게 맡기고 上陸牌를 받아간다.

(3) 참고사항

출항수속에는 출입국관리, 세관원, 대리점 관계자가 승선한다. 출입국관리가 승무원명부와 수첩을 확인하여 승무원명부에 스탬프를 찍고 서명하면, 이것이 곧 출항면장이 된다. 입항 때 받은 일반신고서, 화물신고서, 현금명세서(SF) 등의 서류는 해당사항을 기입하여 출항 때 제출한다. 항만관제실(Nakhodka Traffic Control Center)은 지정구역 안에서 항행관제를 실시하고 있다.

3) 중국(靑島港의 경우)

(1) 제출서류

중국은 1995년 3월 17일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. 국내관행과 관련하여 IMO에 통고한 사항은 없다. 청도항의 경우 5종의 FAL서식을 사용한다.

(2) 입항수속

수속관으로는 대리점을 비롯하여 검역관, 출입국관리, 세관원, 항무감독 등이 각각 승선한다. 검역관은 주방과 식품창고를 검사하고 무검역입항증서를 발행한다. 출입국관리는 승무원수첩과 승무원명부를 제출받아 대조·확인한 후 승무원상륙증을 발급한다. 승무원명부(FAL서식) 8항(姓, 名)의 영문이름 뒤에 한자이름을 표기하도록 요구

서 류 명	서 식	부 수
1) 외항선박 입항보고서	SF	1
2) 해상건강상태 신고서	-	1
3) 승무원명부	IMO	5
4) 승무원휴대품 신고서	IMO	2
5) 선용품신고서	IMO	5
6) 일반신고서	IMO	5
7) 화물신고서	IMO	1
8) 면역접종 명단	SF	2
9) 면세품 신고서	-	제시
10) 선원수첩	-	제시
11) 최종항 출항허가서	-	제시
12) 선박서류		

자료 : 이혁래, 전게서, 29면에서 정리.

하고 상륙증을 발급한다.

세관은 승무원휴대품 신고서를 확인한 후 면세품 보관장소의 보관물품의 수량을 점검하고 봉인한다. 봉인개봉은 10일에 1회 정도로 허용하고, 1회에 담배 30갑, 술 50병 까지 허용한다. 선내 점검이나 승무원의 신원확인도 하지 않는다. 종래 중국의 특정서식은 폐지되고, 1995년 10월부터 IMO서식 중심으로 새로운 수속양식을 채택했다. 출입국관리는 부두 접안 후 현문 밑에서 2명 1조씩 당직근무를 하고 승무원명부 1부를 요구한다. 승무원 상륙 때는 이 근무자에게 반드시 상륙증과 승무원수첩을 보이고 상륙한다.

(3) 출항수속

출항수속은 대리점 관계자와 출입국관리, 세관원, 항무감독 각 1명씩 승선하고 서류는 대리점이 준비한다. 정박중에 승무원 승하선 교대가 있었을 때는 승선승무원이 포함된 승무원명부를 제출한다. 상륙증은 출입국관리에게 반납한다. 출항서류(SF)는

대리점이 미리 가져온다. 출항수속관들은 별도의 점검이나 승무원의 신분을 확인하지 않고, 간단히 서류접수(20여분 정도)를 한 후에 國際航行船舶出口 報告書(Clearance)를 교부한다.

4) 대만(基隆港의 경우)

대만은 FAL협약에 가입하지 않았고 국내관행의 FAL협약 일치여부를 IMO에 통고하지 않았다. 基隆港의 경우 3종의 FAL서식을 사용한다.

(1) 제출서류

〈표 V-7〉

基隆港의 제출서류

용도	서류명	서식	부수
출입국 관리	1) 승무원명부	IMO	1
	2) 여객명부	FF	1
	3) 보증각서(Guaranty)	SF	1
	4) 운항요약서	-	1
세관	1) 승무원명부	IMO	1
	2) 여객명부	FF	1
	3) 선용품신고서	IMO	1
	4) 승무원휴대품 신고서	IMO	1
	5) NIL List ²⁾	FF	1
	6) 선장 및 1등항해사의 서명감	SF	1
	7) 화물목록	-	1
보안 당국	1) 승무원명부	IMO	1
	2) NIL List ²⁾	FF	1
검역 ¹⁾	1) 해상건강신고서	-	1
	2) 승무원명부	IMO	1
대리점	1) 승무원명부	IMO	1
	2) 운항요약서	-	5
	3) 화물목록	-	1
	4) 선박의 각종 증서와 선원수첩	-	제시

자료: 이혁래, 전제서, 35~36면에서 정리.

주: 1) 무선검역을 하고 부두접안 후 대리점에 제출하는 검역서류

2) 무기, 여객, 밀항자, 우편물, 선용품, 동물, 위험물 등이 선내에 남아 있지 않음을 증명함.

(2) 입항수속

검역은 무선검역을 실시한다. 무선검역통보(Radio Pratique Message : RPM)는 입항 전 6~36시간 사이에 대리점을 경유하여 통보하고(텔레кс도 가능), 입항 후에 검역서류를 제출한다.

출입국관리는 밀입국을 방지할 목적으로 개도국 승무원들에게 각자의 서명을 받은 “Guaranty”(SF : 대만에 상륙하여 도피하지 않겠다는 보증각서) 서류를 요구한다. 한국 승무원은 해당없으나 혼승승무원이 승선했을 때에 제출한다.

상륙할 때 카메라를 가지고 나가 기념촬영을 하려는 승무원은 입항수속 때 “카메라 使用許可證”(FF : 성명, 직책, 카메라 제조업체 수량 및 선장 서명)을 세관에 제출하고 검인을 받는다. 이 검인된 허가증은 카메라를 소지한 승무원에게 나누어 주고 출항 때 회수하여 대리점을 통하여 세관에 반납한다. 출입국관리는 선원 상륙증(Seaman's Landing Pass)을 발행한다. 승무원은 상륙시 상륙증과 선원수첩을 소지해야 한다. 이 상륙증은 출항할 때 회수하여 반납한다(상륙증에는 사진을 붙이지 않음).

세관은 승무원 1인당 면세품을 술 1병(맥주는 무관함), 담배 20갑씩 소지토록 허용하고 나머지를 모두 봉인한다. 세관은 현금명세서(Money List)를 요구한다. 이 명세서는 승무원이 소지한 돈이 아니고 선장이 소지한 선용금을 뜻한다. 승무원이 소지한 돈은 자유롭게 쓸 수 있다. 보안담당관(Security Officer : Police)은 서류제출 후에 밀항자 조사를 한다(입회할 필요는 없음).

(3) 출항수속

출입국관리 2명, 대리점 관계자 1명이 승선했다. 출입국관리는 승무원상륙증을 회수하고 출항 승무원수를 점검한다. 출항용 승무원명부 2부를 준비하여 제출하고 대리점으로부터 출항허가증을 교부받고, 대리점이 빌려간 선박서류를 회수한다.

(4) 참고사항

승무원명부는 대만 입항전 대리점에 도착토록 출항지에서 보내주고, 운항요약서를 상세히 만들어서 입항수속을 용이하게 한다. 선용품목록이나 승무원휴대품목록은 특정서식이 비치되어 있지 않을 때에 일반서식으로 작성하여 특정서식에 첨부한다.

5) 홍콩

홍콩은 1970년 9월 24일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. 홍콩은 FAL협약 '표준 21'의 규정기재사항외에 선원의 첫 취업일자와 장소, 성별의 기재를 요구하고, '표준 2.6.2' 규정과 관련해서 선장의 서명권 수임자확인파 자국법제상 적용가능성을 검토한다. '표준 2.6.3'의 규정에 반해 모든 입항수속시 승무원명부제출을 요구하고 상병승무원에 대해서는 입항수속 서류를 소지하지 않으면 상륙을 원칙적으로 불허한다. 또한 '권고된 관행 2.2.2'에 규정된 선박신고서상의 기재사항 외에 선체전장, 홀수선, 호출부호, 선적위험물 명세서, 입항목적 등의 기재를 요구한다.

(1) 제출서류

홍콩에서는 승무원명부에 FAL서식을 사용한다.

〈표 V-8〉

홍콩항의 제출서류

용도	서류명	서식	부수
검역	1) 해상건강신고서	-	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 면역접종 명부	-	1
출입국관리	1) 항해정보	SF	1
	2) 승무선원명부	SF	1
세관	1) 승무원명부	IMO	1
	2) 입항신고서	SF	1
	3) NIL List	FF	1
	4) 관세대상 물품신고서	SF	2
	5) 적하목록		1
대리점	1) 승무원명부	IMO	1
	2) 일반신고서	SF	4
	3) 입항통보서	FF	1
	4) 운항요약서	-	1

자료: 이혁래, 전계서, 41~42면에서 정리.

(2) 입항수속

검역수속은 사전수속(Pre-Advance Clearance/Radio Pratique : PAC/RP)으로 같음
하고, 무검역 입항증서의 텔렉스를 대리점이 보관한다. 검역서류는 대리점을 경유하여
제출한다.

출입국관리도 사전수속(PAC/RP)을 하고 본선입검을 하지 않는다. 출입국 관련서
류는 대리점을 통하여 제출한다. 출입국관리용의 승무원명부는 3매 1부로 된 (백, 황,
청색) “홍콩 도착 선박의 승무원명세서”(Particulars of member of the crew of ship
arrived in Hong Kong)라는 특정양식이다.

세관용 특정양식인 관세해당물품신고서(Declaration in respect of dutiable stores
on arrival of vessel in Hong Kong)에 기재하는 면세품은 선용품과 승무원 개인휴
대품으로 구분한다. 승무원휴대품은 별도로 신고하지 않는다. 다만 승무원휴대 면세품,
정박중에 사용할 면세용 선용품, 봉인할 면세품 신고란이 각각 다르다.

대리점은 일반신고서(SF)에 선장의 서명을 요구한다. 이 서류는 국제톤수측정협약
에 관한 내용이다. 대리점은 입항시 선박증서를 빌려가고, 출항시 반환한다.³⁾ 홍콩을
빈번히 입출항하는 선박은 입항 48시간전에 홍콩 대리점 앞으로 입출항 수속용 승무
원명부 1부를 항공우편 또는 팩스로 보낸다. 현지대리점은 PAC/RP를 신청하고 입항
허가를 받는다.

(3) 출항수속

홍콩에서 승하선 승무원이 있을 때에 승선자를 포함한 승무원명부 4부(출입국관리
2부, 대리점 2부)를 대리점에 제출한다. 선박증서는 대리점으로부터 회수하고, 출항허
가증을 수령한다. 이 증서 사본 1장은 승선한 도선사에게 보낸다. 도선사는 출항할
때에 항만청(MARDEP)에 이를 보고한다.

(4) 참고사항

모든 서류는 선명이나 선장 서명란에 스탬프를 찍고 서명한다. 사전수속제도(PAC

3) 선박증서를 빌려줄 때는 인수증을 받아둔다. 공휴일에 입출항할 때는 이 선박증서의 사본을 요구하
는데 이 사본에는 선장서명과 본선 도장이 필요하다.

/RP)는 입항수속을 입항 전에 서류전형으로 처리하고, 검역과 출입국관리 수속을 별도로 하지 않는 간소화된 행정절차이다.

출입국관리용 승무원명부(SF)는 입항전에 도착될 수 있도록 출항지에서 홍콩 대리점으로 보내고, 입항전보를 타전한다. 선박의 입항허가는 입항전 MARDEP에서 받는다. 입항통보는 대리점과 MARDEP으로 보내고, 회신은 Hong Kong Radio/VPS를 경유하여 보내온다.

6) 싱가포르(싱가포르港)

싱가포르는 1967년 6월 2일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. IMO에 통고한 문서에 따르면, 화물신고서를 운송서류 제출로 대체할 수 있다는 FAL협약상 권고된 관행(2.3, 4.1)에 따라 모든 화물을 적하목록에 기입하도록 요구한다.

단거리 항해나 인접국가간에 해상/철도 복합 서비스 이용 여객에게 여객명부 요구를 삼가도록 한 FAL협약의 권고된 관행(2.7.1)을 채택하지 않았다. 여객명부 기재사항에 관한 FAL협약의 권고된 관행(2.7.3)에 대해서, “성별”, “여행종류”, “직업”, “여행서류”, “싱가포르 내에서의 주소”와 같은 추가정보를 요구한다. IMO의 공용어로 서류작성이 가능하다는 FAL협약의 권고(2.14)에 반해 싱가포르는 해상건강서류 외에는 영어로 작성된 서류를 제출토록 하고 있다.

(1) 제출서류

싱가포르항에서는 FAL서식을 이용하지 않고 고유의 서식(SF)을 사용한다.

〈표 V-9〉

싱가포르港의 제출서류

서 류 명	서 식	부 수
1) 승무원명부	SF	1
2) 일반신고서	SF	1
3) 선용품신고서	SF	1
4) 도선사용 선박점검목록 ¹⁾	SF	1

자료: 이혁래, 전제서, 61면에서 정리.

주: 1) 승선한 도선사에게 제출함(Vessel Check List for Pilot Movement).

(2) 사전수속

사전 입항수속제도(PAC/RP)는 수속시간을 단축하기 위해서 도착 전에 입항허가를 받는 수속이다. 대리점은 사전에 입항허가를 받아서, 출입국관리·검역 수속이 면제되었음을 본선에 알려준다. 본선은 싱가포르 대리점 앞으로 승무원명부(SF) 4부, 일반사항 및 항해일정계획서 각각 1부씩을 입항 48시간 전에 도착되도록 출항지에서 송부하고, PAC/RP를 요청한다. PAC/RP 신청전보는 입항 12~24시간 전에 “Port Master”(TLX/ NO. 34970 PORTMRS) 앞으로 보내야 한다.⁴⁾ PAC/RP가 허가된 선박은 지정된 선박(묘지 혹은 부두)으로 직행한다. 이 허가를 얻지 못한 선박은 검역·입국관리 묘박지에 투묘하고 통상적인 입항수속을 받아야 한다. 입항선박은 입항 2시간 전에 항만관청(Port Operation)에 도착예정시각, 도선요청(VHF Ch.10) 여부를 통보하여야 한다.

(3) 참고사항

입출항 때는 대리점 직원만 승선하고, 수속관은 오지 않는다. 세관은 면세품, 선용품, 승무원 주부식을 실을 때 대리점을 통하여 선용품 신고서를 받는 정도이다. 승하선 교대승무원이 있을 때는 대리점 직원에게 선원수첩을 준다. 대리점 직원이 승하선에 대한 모든 수속을 대행한다.

7) 미국(뉴욕港의 경우)

미국은 1967년 5월 16일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. 미국이 IMO에 통고한 자료에 의하면, 화물신고서(권고된 관행 2.3.1)와 관련해서는 FAL서식상의 정보 외에, 자국 세관서식(CF 7527) 상에 다음 사항의 추가를 요구한다. 도착시에는 외국 선적항, 그 항구로부터 선박이 출항한 날짜, 수하인 이름, 하주 이름, 총중량 등이다. 출발시에는 매 선적분에 해당하는 수출신고서 번호나 동 신고서 요건을 면제해준다는 동 규정의 조항 언급, 선적항, 수출상품의 화물신고서에는 선하증권이나 그에 준하는 화물관련 상업적 서류가 반드시 첨부되어야 한다.

4) PAC/RP용 기재내역은 선명, 호출부호, 국적, 선종, 톤수, 대리점, 도착예정시각, 출항지, 목적지, 도착 홀수, 수면상 높이, 부두, 도선 요청여부, 위험화물, 선장 등이다.

승무원휴대품 관련 서류(권고된 관행 2.5.2)에는 모든 승무원들이 해외에서 획득한 모든 물품의 세목을 요구한다. 농무부는 모든 물품에 대한 세목을 요구하나, 관세청은 항해에서만 사용되거나 미국세관 당국을 거쳐서 통관된 품목은 예외로 한다. 미국은 FAL 승무원용품 서식의 제2항에 이같은 차이점을 반영하는 외에는 동 서식을 이용한다.

승무원명부 관련사항(권고된 관행 2.6.4)에 대해서는 미국은 외국영토나 미국 외부에 소재한 미국 소유령에서 입항한 선박의 경우, 그 선박의 선장이나 대리인이 Form I-418 서식에 포함된 지침에 따라 동 서식상에 모든 승무원의 명단을 기입, 제출하도록 요구한다.

여객명부와 관련한 사항(권고된 관행 2.7.1)에 대해서는 여객명부 자체는 요구하지 않고 선장·대리인이 도착여객명단(arrival manifest)을 제시하도록 요구한다. 이때 사용하는 자국 서식은 Form I-92(Aircraft/Vessel Report)이지만 비이민 외국인여객 각자는 Form I-94(Arrival/Departure Report)서식을 추가 사용하여야 한다.

(1) 제출서류

앞에서 살펴본 바와 같이 미국은 FAL서식을 거의 사용하지 않고 있다.

(2) 입항수속

미국에 입항하는 선박에 승선하는 외국선원은 입국비자(Visaed Crew List)를 받아야 한다. 입국비자는 전 출항지에서 가까운 미국공관에 신청하고, 발급된 입국비자는 본선이 휴대하거나 혹은 사정에 따라 입항지 대리점으로 우송한다. 선박사정으로 입국비자를 받지 못하였을 때는 비자면제신청서를 제출하고 과태료를 납부하여야 한다.

출입국관리는 본선에서 작성한 승무원상륙증(Crewman's Landing Permit)을 선원수첩과 대조·확인하여 상륙을 허가한다. 이 승무원상륙증은 미국 첫 입항지(1st Port)에서 발급받은 후 29일 동안 유효하며, 미국 전역의 기항지(2st Port)에서 출입국관리절차는 면제된다.

승무원상륙증은 동일선박에 계속 승선하고 있을 경우에는 다음의 미국 입항 때 검인받아서 다시 사용할 수 있다. 선용품신고서(SF)는 揚陸品이 있을 때 세관에 제출한다. 특히 하선 교대승무원이 있을 때에 양륙할 휴대품을 이 서류에 신고하여야 한다. 면

서 류 명	서 식	부 수
1) 승무원명부	SF	4
2) 입국비자	SF	1
3) 승무원휴대품 신고서	SF	1
4) 선용품 신고서	SF	1
5) 선장서약서	SF	1
6) 승무원상륙증(전원)	SF	1
7) 일반신고서	SF	1
8) 승무원신고서	SF	1
9) 여객명부	SF	1
10) 여객휴대품 신고서	SF	1
11) 면세품 보관명세서	FF	1
12) 입항자 명단	-	1
13) 최종항 출항 허가증	-	제시
14) 선적증서	-	제시
15) 구서증서	-	제시
16) S/C, S/E, S/R, L/Line, IOPP 증서	-	제시

자료 : 〈표 V-1〉과 동일.

제품 보관명세서(FF)도 특별히 봉인할 물품이 있을 때 필요한 서류이다.

부두접안 후, 농산물검사관(Agriculture Inspector)이 식료품 창고와 냉동·냉장고의 청결상태와 식품 보관상태를 검사하고, 육류의 원산지를 확인한다. 입항·정박중에 생기는 음식쓰레기 및 각종 오물은 오염방지를 위하여 지정된 장소에 버려야 한다. 국제해양오염방지협약 제5부속서(MARPOL 73/78—Annex V)에 따라 쓰레기 폐기 기록부(Garbage Disposal Log)를 유지하여야 한다.

미국연안경비대(U.S. Coast Guard : USCG) 직원이 선박을 방문하여 승무원명부와 선박증서를 확인한 후에 항해계기와 소화장비 및 구명설비를 검사한다.⁵⁾

5) USCG가 요구하는 안전점검항목(Safety Inspection Item)은 다음과 같다. i) Navigation Safety Inspection Requirement, ii) Chart of Publication, iii) Equipment of All Vessels, iv) Vessel at Anchor, v) Pollution Prevention, vi) Pump Room, vii) Cargo Control Room, viii) Oil Record Book on Board for Part I, Part II, ix) Engine Room & Radio Room 등이다. USCG는 통신기 전면에 다음과 같은 "WARNING"을 부착토록 요구한다. WARNING : RADIO, ALL EQUIPMENT MAY BE NOT USED DURING TRANSFER OF GRADE A, B, C LIQUIDS, EXCEPT BY PERMISSION OF SENIOR DECK OFFICER.

(3) 출항수속

출항면장(Clearance of Vessel to Foreign Port)을 교부한다. 다음 기항지(2nd Port)가 미국 국내항구일 경우에 입항수속 때 교부해 준 항해계획서(Travelling Manifest) 1부와 국내용 출항면장을 받아서 보관하여야 한다.

(4) 참고사항

승무원의 검역수속은 다음의 경우 이외에는 생략되는데 이러한 사실이 발생할 때는 이를 보고하고 선원검역을 받아야 한다. 즉, i) 항해 중에 사망자가 있었을 때, ii) 미국도착 15일 전에 승무원 또는 여객의 체온이 38° 이상으로 2일간 계속될 때, 또는 설사 환자가 있었을 때, iii) 미국도착 60일 전에 페스트가 발생한 지역에 기항한 사실이 있을 때 등이다.

입국비자용 승무원명부(SF) 작성은 제1란(Name of full)에 알파벳순으로 기재하고, 제4란(선원)에 출생지의 지명과 국명을 기재한다.⁶⁾ 하선 귀국예정자는 입항수속 때 승무원 신고서(SF)에 양륙휴대품을 신고하고, 이 서식(CF 5129)의 점선 아래 부분에 있는 수령증(Receipt)을 받아둔다.

8) 멕시코(살리나 크루즈港의 경우)

멕시코는 1983년 7월 30일에 FAL협약을 국내 발효시켰다. IMO에 통고한 내용에 따르면 화물신고서 대신에 운송서류를 받을 수 있다고 한 FAL협약의 권고된 관행(2.3.4.1)에 반하여, 통관 및 출입국에 관해 발효중인 국내법을 지키도록 한다. 이외에 FAL 협약과 상치되는 특별한 국내관행은 IMO에 통고되지 않았다.

6) 비자 신청문(원문)은 다음과 같다. CREW LIST VISA APPLICATION: Submit form in duplicate to a United States consular officer. For each alien crewman not in possession of a valid individual visa or Immigration and Naturalization service Form 1-151, note columns (1), (2), (3) insert alphabetical listup. Columns (4) and (5) of the duplicate copy as follows; column(4) insert his city and country of birth, column (5) insert place of issuance and the authority issuing passport held by such crewman. Same information is required at entry when apply for waiver visa.

(1) 제출서류

살리나 크루즈항에서는 여객명부, 선용품신고서, 승무원휴대품 신고서 등 3종의 FAL 서식을 사용하고 있다.

(2) 입항수속

세관은 신고서류를 확인하고, 면세품의 종류와 수량만 대조하고 봉인은 하지 않는다. 출입국관리소는 승무원상륙증을 발급해 주는데, 해당 승무원은 출항 때 이를 반납한다.

(3) 출항수속

대리점과 출입국관리관이 내선한다. 출입국관리소는 승무원명부 1부를 요구하고, 승선 승무원 수를 대조한다. 대리점은 항장의 출항허가증서, 세관의 출항허가증서를 교부해 준다.

〈표 V-11〉

살리나 크루즈港의 제출서류

서 류 명	서 식	부 수
1) 해상건강상태 신고서	—	1
2) 면역접종 명부	—	1
3) 여객명부	IMO	6
4) 선용품신고서	IMO	3
5) 승무원휴대품 신고서	IMO	3
6) 위스키 및 담배 목록	FF	3
7) 화물 목록	—	1
8) 일별 사항	FF	1
9) 선적증서(사본)	—	1
10) 구서증서(사본)	—	1
11) S/C, S/E, S/R, L/Line 증서(사본)	—	1
12) 국제 톤수측정증서(사본)	—	1
13) 승무원수첩	—	제시
14) 최종항 출항허가증서	—	제시

제 6 장 FAL협약 수용여건과 수용방안

1. 수용여건

1) 국내관련제도의 현황

이 절에서는 첫째, 우리나라의 입출항관련 제도의 현황으로 제출서류의 종류 및 FAL협약과 관련되는 활동, 둘째, FAL협약 수용을 위한 국내제도 개선노력과 협약가입을 위한 추진실적 등을 고찰한다.

(1) 제출서류

우리나라의 수출입화물의 항만 입출항관련 정부기관 제출서류를 수입·수출별, 관련기관별로 분류해보면 <표 VI-1>과 같다.

<표 VI-1> 수출입화물 업무절차 및 대정부기관 관련 서류

①수입

업무 절차	해양수산부(지방해양수산청)	관세청(세관)	농림부(검역소)	법무부 (출입국관리 사무소)
입항전	-입항예보서 -선박제원(신규, 변경) 신고서 -최종 입항계획서 -항만시설사용허가 신청(허가)서 -위험물 하역신청(허가)서 -작업계획서 -위험물명세서 -취급장비내역서 -강제도선면제신청서 -항만시설이용신고서 -부두출입신청허가서 -위험물운반허가(신청)서 -선박입출항 확인명부	-입항예보서 -정시간외 화물취급 특허 신청서 -수(출)입 화물적재 (하선) 작업신고서 -승선허가신청서(원) -일시양륙 및 이적 작 업 허가신청서 -수출입화물 반입신 고서 -수출입화물 반입 신 고사항 정정신고	-입항예보서 -(선원선박)	-입항 예보서 (시경예도 1부 송부)

업무 절차	해양수산부(지방해양수산청)	관세청(세관)	농림부(검역소)	법무부 (출입국관리 사무소)
입항	-입출항신고서 -선원명부 -항해일지 -예산지정신청서	-입출항신고서 -선원명부 -적하목록 -적하목록 정정승인 신청서 -통과화물 적하목록 -선(기)용품 신고서 -승무원 휴대품목록 -승조원 면세품목록 -최종출항지변장 -항해일지 -통계원표	-선원명부 -항해일지	-선원명부 (시경 1부) -항해일지 -상륙허가 신청서 -선원송환 수속신고서
검역			○식품검역 -수입신고서 -자가기준 및 규 격 검토서 사본 -제품명세서 -선적서사본 -수입승인서 사본 ○동물검역 -동물검역신청서 -수출국검역 증명서 -원산지 증명서 -적하목록 ○선원선박검역 -보건상태 신고서 -검역설문표 -구서(면제) 신청서 -무전검역 전보 심사표	
하역		-협정서(Convention) -하선신고서		
보세 운송 및 보세 지역 반출입		-보세운송신고서 -간이보세운송 신고(승 인)서 -적하목록 사본 -보세운송 실적보고 -보세구역반출입보고 -보세구역장치화물부 수 승인(신청)서 -보수작업 완료보고서 -장치기간 경과 화물 카드 -일일수출입 화물 반출 입 보고서		
수입 통관		-수입신고서		
사후 관리	-모선별 하역실적보고서 -항만하역 사업실적 통계보고서	-거래관계사실신고서 -납부서		

② 수출

업무 절차	해양수산부(지방해양수산청)	관세청(세관)	농림부(검역소)	법무부 (출입국관리 사무소)
출항전	-항만시설사용허가 신청(허가)서 -위험물 하역신청(허가)서 -작업계획서 -위험물명세서 -취급장비내역서 -위험물운반허가(신청)서 -강제도선면제신청서 -항만시설이용신고서 -출국선원확인신청서 -출항예고서 -부두출입신청허가서 -선박입출항 확인명부	-승선허가신청서		-출항예보 서(시경에 1부 송부)
출항	-입출항신고서 -선원명부 -모선별 하역실적보고	-입출항신고서 -선원명부 -적하목록 -통과화물 적하목록 -선(기)용품 목록 -승무원 휴대품 목록 -통계원표	-선원명부	-입출항 신 고서 -선원명부 (시경 1부)
수출 통관		-수출승인서 -검사증 -포장명세서 -상품장 -검역증 -이선완료보고서		
보세 운송		-보세운송신고서 -간이보세운송도착 완료보고서 -적하목록 사본 -보세운송 실적보고 ○폐지됨		
보세 구역 반입 및 보세 구역 관리	-수출입화물 반출입보고서(부두 관리협회에 보고) -반입협정 등록서(부두관리 협회 에 보고)	-수출신고서 -입고 도화 협정서 -일일수출입 화물 반 출입 보고서 -보세구역장차화물 보수 승인(신청)서 -정시간외 화물취급 특허(신청)서 -보수작업완료보고서 -적하목록 첨부 승인 신청서 ○폐지됨		

업무 절차	해양수산부(지방해양수산청)	관세청(세관)	농림부(검역소)	법무부 (출입국관리 사무소)
검역			○식품검역 -수출신고서 -자가기준 및 규 격검토서 사본 -제품명세서 ○동물검역 -동물검역신청서 ○식물검역 -식물 검사 신청서 -포장명세서 -송장 -검사대상 식물 내역	
선적		-수출(입) 화물적재 (하선)신고서 -협정서(Convention)		

자료: 한국해양수산개발원

주: 음영처리부분은 폐지된 사항임.

(2) 부산항의 사례

① 제출서류

부산항에서는 선원명부와 여객명부등 2종의 FAL서식을 사용하고 있다.

〈표 VI-2〉

釜山港의 제출서류

용 도	서 류 명	서식	부수
검역	1) 보건상태 신고서	-	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 승객명부	IMO	1
출입국관리	1) 외항선(□입항 □출항)신고서	SF	1
	2) 선원명부	IMO	1
	3) 승객명부	IMO	1
세관	1) 외항선(□입항 □출항)신고서	SF	1
	2) 승무원명부	IMO	1
	3) 선용품목록	SF	1
	4) 승무원휴대품목록	SF	1
	5) 여객명부	IMO	1
	6) 최종항 출항허가 증서	-	제시

주: 1) Port Authority(해양수산청) 외항선(□입항 □출항)신고는 PORT-MIS, EDI전산망을 이용함.

2) 개별법에 따라 '선원'과 '승무원', '여객'과 '승객'등의 용어를 혼용하고 있음.

② 입항수속

무선검역통보(Radio Pratique Message : RPM)는 항만운영전산망(PORT-MIS, EDI)으로 확대 실시하고 있다. 대리점은 입항 12시간 전에 RPM을 전산망에 입력한다. 검역소는 이를 즉시 심사하여 그 결과를 통보하여야 한다. 무선검역에 해당되지 않는 선박은 승선검역을 받아야 한다.

선용품목록과 승무원휴대품 목록은 특정서식(SF)이다. 이 서식이 없을 때는 일반 서식(FF)으로 작성하여 입항수속 때 첨부한다. 입항선박은 수속 전에 FF로 선박 도착 상태, 항만정보, 기항지, 항해일지 등을 작성해 둔다. 출입국관리상 승무원상륙허가서(외국인)를 발행해 주며 출항 때 반납토록 한다. 한국인 선원의 경우 출입국관리용 선원명부는 한국에서 최종 출항 때 사열 받은 것을 다음 최초 입항 때에 제출한다. 부산항에서 하선예정 선원이 있을 때는 「한국인 입국 신고서」를 출입국관리사무소에 제출하고 출입국카드를 최종입국으로 정리한다.

선용품목록은 한국 국적선의 경우에는 한국 최종 출항 때의 물품목록과 같아야 한다. 외지에서 구입한 선용품은 외지구입사실을 신고한 후 내국물품으로 통관하고 선용품목록에 기재한다. 선원개인 휴대품도 내국물품으로 통관한 후 선원휴대품목록에 기재한다.

선원이 상륙할 때에 출입하는 통선장 혹은 부두정문의 세관초소에는 출입을 확인할 수 있는 선원명부 1부를 제출한다.

③ 출항수속

세관은 외항선 출항신고서(선용품목록 및 승무원 휴대품목록 첨부)를 접수하고, 출항면장을 발행하여 선장에게 교부한다.

출입국관리사무소는 출국을 신고한 사열명부를 검인하여 본선에 교부한다. 출항선박은 사열용 선원명부를 출입국담당공무원에게 제시하고 출항사열의 확인 서명을 받는다. 이 사열명부는 다음 한국 기항 때까지 보관하여야 한다. 출국선원 중에 만 30세까지의 남자선원은 해외출국용 병무신고를 하고 선원수첩에 출입국관리의 검인을 받는다. 부산항에서 승선선원이 있을 때는 「한국인 출국신고서」를 출입국관리소에 제출하고 출입국 카드를 최초출국으로 정리한다.

④ 참고사항

검역수속은 한국 국내의 입항지인 연속기항지(2nd Port)에서는 생략되고, 이외 출

입국관리와 세관 수속은 첫 기항지(1st Port)와 동일하다. 선석배정은 해양수산부의 항만운영전산망(PORT-MIS, EDI)에 신청한다. 이 배정을 위해서는 관제실에서 입출항시각을 입력해 주어야 한다.

귀국입항 때 세관에 신고할 물품은 면세범위(해외 취득가격 합계 30만원까지)를 초과하는 물품과 외화 10,000달러 상당액을 초과하는 외화이다. 승무원 휴대반입이 제한되는 물품은 다음과 같다.

- 총포, 도검, 화학류 단속법에서 규제하는 물품
- 마약법 또는 향정신성 의약품 관리법에서 규제하는 물품
- 동물, 식물 검역법에서 정한 검역 대상물품
- 야생동식물에 관한 협약(워싱턴 협약)이 규제하는 동식물(야생동물의 박제품, 사향, 웅담, 뱀술, 상아, 호피, 악어류 등)
- 무선통신용 송·수신기, HAM 장비

우리나라 수출품을 외국에서 구입하여 이를 휴대 반입할 경우에도 과세 통관하여야 한다. 외국산 쇠고기 등의 육류는 사전에 동물검역소의 검역에 합격한 물품에 대해 10 kg까지 통관되며, 불합격품의 반송도 가능하다. 각 항구를 입출항하는 모든 선박은 항만관제요령에 따라야 한다.

2) FAL협약 관련 추진사항

(1) IMO FAL위원회 참가활동

우리나라는 IMO의 FAL위원회에 꾸준히 참석하여 국제해상교통간소화 관련 활동에 협력하여 왔다. 최근 제25차 회의에는 주영대사관 해양수산관을 수석대표로 3명의 대표단이 참석하였다.

(2) FAL협약 수용관련 노력

① 간소화 조치

가. 서류간소화 조치

해운항만청(현 해양수산부)은 항만에서의 서식의 정보요구사항이 FAL서식에 비하여 과다한 점을 고려하여 1993년 1월 30일자로 외항선 입출항신고서와 선원명부의 기재사항을 대폭 간소화하였다. 해운항만청이 FAL서식중에서 2종의 서식을 간소화한 것은 <표Ⅵ-3>과 같이 외항선 입출항신고서와 선원명부만이 선박의 입출항시에 해운항만청에 제출하도록 되어 있으며 나머지 서식은 세관과 출입국 관리사무소에 제출하도록 되어 있기 때문이다. 그러나 외항선 입출항신고서의 기입항목을 이전의 54개에서 17개로 대폭 축소하였으므로 IMO가 권고하는 23개 항목에 비하여 6개 항목 정도가 축소된 것이다.

<표 Ⅵ-3>

우리나라의 FAL서식 사용현황

IMO 서식의 종류	해양수산청	세 관	출입국관리사무소
입출항신고서(Declaration of Arrival or Departure)	2	1	1
선원명부(Crew List)	1	1	1
승객명부(Passenger List)	—	1	1
적하목록(화물신고서)(Cargo Declaration)	—	1	1
선용품목록(Ship's Store Declaration)	—	1	—
승무원휴대품목록(Crew's Effects Declaration)	—	1	—

자료 : 해양수산부.

이는 우리나라의 외항선 입출항신고서가 첨부서류로 규정되어 있는 적하목록, 선용품신고서, 선원명부, 승객명부, 승무원 휴대품목록을 하나의 항목으로 처리하고 있는 대신에 IMO는 이를 별도의 항목으로 처리하고 있기 때문이다. 이를 감안한다면 1993년 1월 30일에 확정된 외항선 입출항신고서는 IMO의 권고를 거의 수용한 것이라고 할 수 있다.

외항선 입출항신고서에 이어 개정된 선원명부는 IMO의 권고를 수용하면서 우리나라의 C.I.Q.기관들이 이를 공동으로 활용할 수 있도록 이들의 의견을 수렴하여 서식의 항목이 수정되었다.

이와 같이 IMO의 서식간소화 방안과 관련하여 우리나라의 항만관련 서식간소화작업은 한 단계가 마무리되었다고 할 수 있다.

나. 기타 간소화 조치 사항

한편 해운항만청은 1993년 1월 30일 기준으로 항만법, 개항질서법, 항만운송사업법, 도선법 중에서 개항질서법에 해당되는 서식을 개정·공고하였다. 이들 서식의 종류를 살펴보면 <표 VI-4>와 같다.

<표 VI-4> 개항질서법상 개정된 서식의 목록

서 식 명	서 식 종 류	구 비 서 류	항목
항계내선박수리허가(신청)서	제3호 서식	작업계획서 (취급장비내역 포함)	12
선박 계선·수리신고서	제4호 서식	없음	14
예항허가(신청)서	제5호 서식	없음	12
위험물하역허가(신청)서	제6호 서식	작업계획서(위험물 명세서 및 취급장비내역 포함)	17
위험물운반허가(신청)서	제7호 서식	작업계획서(위험물 명세서 및 취급장비내역 포함)	12
위험예방조치요청서	제8호 서식	없음	9
시설신고허가(신청)서	제9호 서식	없음	9
공사(작업)허가(신청)서	제10호 서식	없음	14
항계내행사허가신청서	제11호 서식	없음	10
선박 진수·입거·출거신고(확인)서	제12호 서식	없음	15
죽재·목재·원목부유등허가(신청)서	제13호 서식	없음	11
선박출항중지통지서	제14호 서식		10

자료: 해운산업연구원, 「물류 EDI Network 기본설계(1)」, 1993. 4, 290면.

② 항만운영 정보화 추진

가. 항만운영 종합물류정보망 개요 및 추진배경

항만운영종합물류정보망은 항만운영전산망(PORT-MIS) 및 물류 전자문서교환(EDI)망을 이용하여 입출항 관련업무의 전산화와 과학화를 추진함으로써 항만운영업

무상 문서없는 행정과 수출입업무를 일괄처리한다.

PORT-MIS는 선박 및 화물의 입출항관련 업무처리를 위한 해양수산부의 항만운영 전산시스템이고, 물류 EDI망은 정부 및 업계간에 표준화된 전자문서를 이용하여 컴퓨터간에 정보를 교환하는 시스템이다.

항만운영의 과학화와 생산성 향상을 촉진하여 신속하고 문서없는 행정을 구현함으로써 물류비 절감을 통해 국가경쟁력을 제고하기 위해 전국항만운영의 전산화를 추진해 왔다.

나. 추진실적

가) PORT-MIS

1986년부터 1991년까지 海運産業研究院(현 한국해양수산개발원 : KMI)과 韓國科學技術院(KAIST)에서 항만운영 전산시스템 구축을 위한 상세설계를 연구하였고, 1992년 부산항부터 단계적으로 PORT-MIS 운영이 개시되었다. 1993년 12월부터 1994년 9월까지 PORT-MIS를 EDI와 연계하여 그 기능이 확장되었고, 1997년 4월 현재 영남권 항만과 인천·여수·동해항에서 운영중이다.

나) 물류 EDI 망

(가) 물류 EDI 망

靑瓦臺 社會間接資本投資企劃團이 1992년 EDI시스템 구축을 위한 업무영역을 조정하였다. 즉, 商易은 韓國貿易情報通信(KTNET)이, 통관은 관세청, 물류는 당시 해운항만청이 각각 담당하기로 하였다. 이에 따라 당시 해운산업연구원과 데이콤이 1992년부터 1994년까지 물류 EDI시스템 구축을 위한 기본 및 상세설계를 실시하였다. 1994년 4월 선사·대리점·운송사 등 관련업계의 공동출자를 통한 물류 EDI망 운영전담사업체인 韓國物流情報通信(KL-Net)을 설립하였다. 1996년 4월부터 컨테이너터미널 운영업무의 EDI화를 위한 "GATE 자동화 시스템"을 구축하여 운영하였다.

(나) 기타

1996년 12월 해양수산부와 관세청이 적하목록의 공동활용체제 구축을 협의하였고, 1997년 4월 입출항신고서와 선원명부의 표준서식을 제정하고 EDI 공동활용을 위한

〈표 VI-5〉

항만운영 전산망(PORT-MIS) 추진실적

구 분		운영일자	이용자 현황		EDI망 연계	관련기관 연계현황
			전체	단말기 연계		
영남권	부산	'92. 1	476	269	'96. 4	연계운영중
	울산/마산/포항	'93.12	293	94	'96. 9	
경인권	인천	'96. 1	619	99	'97. 5	연계운영중
	군산, 대산	'97. 3	107	16	'97. 7	추진예정
호남권	여수	'97. 1	200	72	'97. 7	추진예정
	목포, 제주	'97. 7			'97. 8	
동해권	동해/삼척/옥계	'96.12	118	20	'97. 8	추진예정
	목호	'97. 3			'97. 9	

자료 : 해양수산부, 항만유통과, 1997. 11.

〈표 VI-6〉

물류 EDI망 현황

구 분	주 요 업 무	운영일자	서비스 대상
수출입 화물 EDI 서비스	선적요청서(S/R) 선하증권(B/L)	'95. 7	화주/선사/대리점 : 27개
PORT-MIS	입출항신고서 등 22개 업무	'96. 4	해양수산부/선사/대리점 /하역회사 : 419개
GATE자동화	本船積付圖, 搬出入申告 등 4개업무	'96. 4	“컨”터미널/선사/대리점 /운송사 : 99개
철도청 (KROIS)	화물운송요청 등 3개 업무	시범 : '97. 3 상용 : '97. 5	철도청/운송사/화주 : 15개
관세청	보세화물반출입신고 적하목록 신고	상용 : '95.10 시범 : '97. 4	관세청/선사/대리점/포워더/보세 장치장 : 250개

자료 : 해양수산부, 항만유통과, 1997. 11.

전자문서를 개발하였다. 1996년 9월부터 1997년 4월까지 韓國海事危險物檢査所와 PORT-MIS를 연계하고 EDI 관련 소프트웨어(S/W) 개발을 완료하였다.

다. 향후 추진계획

PORT-MIS는 1998년에 수납업무의 전산화를 위해 금융전산망과의 연계를 추진하여 1997년 하반기에 전국항만의 PORT-MIS를 구축하고 상호연계를 추진하여 전국 단일 정보망을 구축한다. 1998년에는 음성·영상서비스 제공이 가능한 “멀티미디어 시스템”을 구축하여 운영한다.

물류 EDI는 1999년에 무역·통관 등 他 EDI망과의 연계를 통한 수출입업무의 일괄처리체제를 구축한다. 1997년 하반기에 “컨테이너터미널 GATE 자동화 시스템”을 확산시킨다. 즉 적용범위를 鐵送, 私設 및 외곽장치장(ODCY) 업체까지 확대하고, 화주와의 연계업무 확산에 따라 기존업무외에 積載指示書·선박스케줄 등의 업무를 추가한다.

③ FAL협약 가입추진

가. 국내절차 추진

우리나라 정부는 FAL협약 가입을 위해 국내관련 기관중 해운항만청(현, 해양수산부)이 주관하여 국내절차를 추진한 바 있다. 즉, 1993년 12월 법무부, 농림수산부(현, 농림부), 보건사회부(현, 보건복지부), 관세청 등 관계기관 실무자 회의를 열어 기본 사항을 협의하고 1994년 4월에 관계기관 소관업무를 검토하여, IMO 통고를 위해 FAL협약 이행 불가능한 국내조치 내역서를 작성하였다. 해운항만청은 1994년 5월에 가입검토의견서를 교통부(현, 건설교통부)를 경유하여 외무부에 제출하였다.

나. 부처별 의견 조정

위와 같이 FAL협약 가입을 추진하는 과정과 이 연구 수행중에 관련부처의 검토의견을 수렴하였는데, 그 요지를 발췌하면 다음과 같다.

가) 농림부

FAL협약 부속서 “권고된 관행(4.11)”은 동물, 동물성원료, 비가공 동물생산물, 동물식료품과 검역해야 할 식물생산품의 선적은 당해국가가 인정한 검역증서가 있을 경우 특별한 조건하에 허가되도록 규정하고 있다.

이에 대해 농림부의 견해에 의하면, 식물방역법에 따라 수입이 금지된 식물 및 식

물성 산품은 검역증명서가 수반되어도 수입이 허용되지 않아야 하며 그 외의 것도 검역이 필요하다.

나) 보건복지부

FAL협약 부속서 “4.3 권고된 관행”은 “어느 식품이나 그 생산품을 선적하는데 위생증명서나 이와 비슷한 서류를 필요로 하는 경우에는 그러한 증명서와 서류는 간단해야 하며 널리 공포되어야 하고 당사국은 이러한 요건을 표준화하는데 서로 협력할 것을 권고하고 있다.

보건복지부의 검토의견에 따르면 검역법에 의거, 수입이 제한되는 물품에 관한 검역신청도 수입항을 관할하는 검역소장에게 수입물품검역 신청을 하여야 하고(동법 시행규칙 제16조), 식품위생법에 의거, 동물식료품 및 식품생산품의 수입을 하고자 하는 자는 수입신고서, 수입허가증 사본 또는 수입승인서 사본, 위생검사기관이 발급한 자가기준 및 규격검토서 사본, 품목제조허가(신고)증 사본, 검사증명서 또는 시험성적서 등을 제출해야 한다(동법 시행규칙 제11조 및 제16조).

다) 법무부

FAL협약 부속서 “표준”(2.6.3)에 의하면 정해진 일정에 따라 운항하는 선박이 최소한 14일 이내에 같은 항구에 다시 기항하고, 이때 선원과 관련하여 아무런 변동이 없을 경우에는 공공기관은 통상 기항시마다 선원명부 제출을 요구해서는 안된다. 이 경우 당해 공공기관이 인정할 수 있는 방식으로 “변동없음”이라는 진술서가 제시되어야 한다.

이 규정에 대한 법무부의 견해는 출입국관리법 제69조(선박 등의 검색 및 심사)에 의거 수용할 수 없으며, 우리나라에 입출항하는 선박은 입출항때마다 출입국관리 공무원에게 선원명부를 제출하도록 요구하고 있다. 그 이유는 국가안보 및 이탈선원 방지 등을 위하여 철저한 선원관리가 요구되고 있어 현행법 개정이 불가하다는 것이다.

라) 관세청

FAL협약 부속서 “표준”(2.3.2)에 의하면 공공기관은 선장이 정당하게 위임한 사람이 서명한 일반신고서를 접수해야 한다.

그러나 관세청은 관세법 제45조에 의거, 선장 또는 대리점이 신고일자를 기입하고 서명·날인하여야 하므로 수용이 불가하다는 견해를 제시하였다.

이 보고서의 〈부록〉은 FAL협약의 “표준”과 “권고된 관행” 별로 우리나라의 수용 가능성을 관련 부처가 1997년 12월 기준으로 검토한 내용이다.

3) 수용여건

(1) 대외여건

① IMO의 촉구

IMO는 FAL협약 미체약국의 동협약 수락 촉구방법의 하나로 ESCAP과 공동으로 ESCAP지역에서 FAL 세미나를 시리즈로 개최하고 있다. 이 행사의 경비는 네덜란드가 기부금으로 지원하고 있다.

이같은 IMO의 촉구외에 FAL위원회에 참석한 한국대표단의 보고서에는 자주 “FAL협약 가입을 적극적으로 추진할 것”을 건의해 왔다. 한편 IMO 회원국중 56개국이 FAL서식의 시행현황을 보고하고, IMO 사무국은 이를 일람표로 작성하여 회람하고 있으나, 우리나라는 1989년 이후 새로운 정보를 제출하지 않은 것으로 기록되어 있다. 따라서 FAL협약 가입 추진중이라도 이같은 통보조치가 필요하다.

② 대외위상 고려

우리나라는 경제의 대외의존도가 50%가 되는 무역국(하주국)인 동시에 세계 8위권의 해운국(선주국)이고, 세계 5위의 컨테이너 처리항인 부산항이 있는 항만국이다. 따라서 FAL협약의 영향을 받지 않을 수 없다. 또한 OECD 회원국이며, IMO의 이사국을 4차례 역임하고 있어서 해운·항만분야의 대외위상이 크게 제고되어 있다. 이러한 이해관계와 위상을 고려하여 30여년 전에 발효하고 78개국이나 가입한 FAL협약에 조속히 가입해야 할 것이다.

(2) 대내여건

① 특별한 의무사항 없음

1) FAL협약 제8조 및 제9조 참조.

FAL협약에 가입하여 체약당사국이 되는 경우에 부담하는 의무사항은 주로 국제협력촉진과 관련된 사항이다.

가. 간소화 협력

체약당사국이 되면 동 협약의 규정에 따라서 선박의 입항, 정박, 출항을 간소화하기 위한 조치를 공식화하고 또한 적용하는데 협력할 것을 약속하는데, 당해 조치는 다른 국제수송의 수단에 대하여 적용하는 조치보다 실행가능한 한 불리하지 않아야 한다. 다만, 이들 조치는 특별한 요건에 따라서는 달라질 수도 있다(제2조 제1항).²⁾

나. 통일성 유지 협력

체약당사국이 되면 요식행위, 서류상 요건 및 절차의 모든 문제에 있어서 실행가능한 최고도의 통일성을 기하도록 협력할 것을 약속하며, 당해 통일성은 국제해상교통을 간소화하고 개선하며, 또한 어느 국가의 국내적인 성격의 특별한 요건을 충족하기 위하여 필요한 요식행위, 서류상 요건 및 수속절차의 변경을 최소로 하는 것이어야 한다(제3조).³⁾

다. 협약의 목적달성을 위한 협력

협약의 목적을 달성하기 위하여 요식행위, 서류상 요건 및 수속절차를 국제해상교통에 적용함은 물론 이와 관계되는 사항에 있어서 협력하거나 혹은 IMO를 통하여 협력할 것을 약속하게 된다(제4조).⁴⁾

2) (Article II) (1) The Contracting Governments undertake to co-operate, in accordance with the provisions of the present Convention, in the formulation and application of measures for the facilitation of the arrival, stay and departure of ships. Such measures shall be, to the fullest extent practicable, not less favourable than measures applied in respect of other means of international transport; however, these measures may differ according to particular requirements.

3) (Article III) The Contracting Governments undertake to co-operate in securing the highest practicable degree of uniformity in formalities, documentary requirements and procedures in all matters in which such uniformity will facilitate and improve international maritime traffic and keep to a minimum any alterations in formalities, documentary requirements and procedures necessary to meet special requirements of a domestic nature.

4) (Article IV) With a view to achieving the ends set forth in the preceding Articles of the present Convention, the Contracting Governments undertake to co-operate with each other or through the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the "Organization") in matters relating to formalities, documentary requirements and procedures, as well as their application to international maritime traffic. IMCO는 1982년 5월 22일부터 IMO로 개칭되었다.

라. “표준”과 상이점의 통보

우리나라의 요식행위, 서류상 요건, 혹은 절차를 표준에 완전히 일치시킴으로써 그 표준에 따르기가 불가능하다고 판단하거나 혹은 특별한 사유로 인하여 그 표준과 상이한 요식행위, 서류상 요건 혹은 수속절차를 채택하는 것이 필요하다고 생각할 때는 사무총장에게 그 사실을 알리고 우리나라의 실행사항과 표준과의 차이를 통보하여야 한다. 그러한 통보는 이 협약이 관계되는 정부에 대하여 발효된 후 혹은 그러한 상이한 요식행위, 서류상 요건, 또는 수속절차를 채택한 후에 가능한 한 신속하게 이루어져야 한다(제8조 제1항).⁵⁾

마. “권고된 관행”과 일치 노력

우리나라의 요식행위나 서류상 요건, 수속절차를 실행가능한 한도 내에서 권고된 관행에 따르도록 노력해야 한다. 우리나라의 요식행위, 서류상 요건, 그리고 수속절차를 권고된 관행사항에 일치하도록 조치하면 즉시 그 사실을 사무총장에게 통보하여야 한다(제8조 제3항).⁶⁾

이 같은 조항을 살펴볼 때 우리나라가 FAL협약을 가입하는데 따르는 별도의 의무 부담이나 예산소요는 없는 것으로 생각된다.

② 시급한 입법사항 없음

FAL협약의 이행과 관련되는 주요 국내법령으로는, 개항질서법, 관세법, 출입국관리법, 식물방역법, 검역법, 식품위생법, 의료법 등과 각각의 하위법령들이 있다. FAL협약 이행사항과 불이행시 IMO 통보 관련 규정에 의하면, 우리나라가 FAL협약을 가입해도 단기간에 이같은 법령들을 개정·폐지할 의무는 없으므로 시급한 입법조치가 수반되는 것은 아니다.

5) (Article VIII) (1) Any Contracting Government that finds it impracticable to comply with any Standard by bringing its own formalities, documentary requirements or procedures into full accord with it or which deems it necessary for special reasons to adopt formalities, documentary requirements or procedures differing from that Standard, shall so inform the Secretary-General and notify him of the differences between its own practice and such Standard. Such notification shall be made as soon as possible after entry into force of the present Convention for the Government concerned, or after the adoption of such differing formalities, documentary requirements or procedures.

6) (Article VIII) (3) Contracting Governments are urged to bring their formalities, documentary requirements and procedures into accord with the Recommended Practices insofar as practicable. As soon as any Contracting Government brings its own formalities, documentary requirements and procedures into accord with any Recommended Practice, it shall notify the Secretary-General thereof.

③ 가입의 득실

FAL협약 가입으로 얻을 수 있는 이점은 다음과 같다.

첫째, 우리나라의 대외위상에 맞는 조치이다. 우리나라는 세계 8위의 선박보유국이고, OECD 회원국이며 IMO의 이사국을 4차 연임하고 있으며, IMO 관련 각종 국제회의를 유치하였고, 또 계획하고 있다.⁷⁾ 따라서 30여년전에 채택되고, 북한을 포함한 78개국이 가입한 FAL협약에 가입하는 것은 이러한 대외적 위상에 걸맞는 당연한 조치인 것이다.

둘째, 국내 관련제도의 개선이 촉진된다. 앞에서 소개한 대로 IMO 사무국은 FAL협약 체약당사국이 동 협약에 규정된 권고된 관행(Recommended Practice)에 국내 관행을 일치시키면, 그 결과를 IMO 사무국에 보고토록 하고, 이를 회원국에 회람한다. 이는 협약에 규정된 사항을 이행하도록 하는 간접적인 압력이 되는 것으로서, 체약국 정부의 국내제도 개선을 촉진하게 된다.

셋째, 항만입출항 이해관계자별로 다음과 같은 이점이 있다. 먼저, 정부측은 비필수적 서류·정보의 제거로 통관업무와 기타 관련당국의 행정업무경감과 간소한 서식사용으로 행정비용을 절감하고 불필요한 선박지연을 방지할 수 있다. 다음으로, 선사측은 간소한 서식비용을 통해 제공해야 할 정보량 및 작업량을 감소시키고, 다수항구 입출항시 서류를 동일 형태로 동시 작성하여 비용절감을 도모한다. 끝으로, 하주측은 선박입항과 화물통관의 효율적 시행으로 시간과 비용을 절감하고, 선하증권 등 무역서류의 표준서식사용으로 서류작성이 단순화되고, 선적·양하 대기시간 단축으로 화물의 파손과 도난위험이 감소된다.

넷째, 입출항신고서(일반신고서)등 일부서류는 FAL협약의 권고를 거의 수용하였고 PORT-MIS, EDI 활용 등이 상당히 진척되어 있다. 다섯째, FAL협약 가입에 따르는 실질적인 손실에 대해서도 특별히 언급할 만한 것이 없다.

④ 정부 관계기관의 동의

앞에서 살펴본 바와 같이 FAL협약 내용의 시행과 관련되는 부처(청)는 해양수산부, 법무부, 농림부, 보건복지부, 관세청 등이다. 이 기관들은 이미 1994년에 기본적으로 동 협약가입에 동의하면서 협약상 “표준” 또는 “권고된 관행”에 일치되지 않는 국내

7) 1997년 4월에는 해상 수색·구조(SAR) 및 GMDSS 관련 태평양지역회의를 개최하였고, 1998년 5월에는 Tokyo MOU 제6차 항만국통계위원회, 10월에는 ‘제13차 위험물 해상운송 국제심포지움(ISTDG 13)’을 각각 개최한다.

규정들을 예시하였다.

1997년 12월에 다시 의견을 수렴한 결과, 역시 동 협약가입에 반대는 없었고, 협약 규정에 일치시키지 못하는 규정들을 예시하였다(〈부록〉 참조). 따라서 향후 동 협약 가입을 위한 차관회의, 국무회의 등에서 특별한 의견조정이 필요하지 않을 것으로 보인다.

2. 수용방안

1) 협약가입

국제협약내용을 수용하는 방안으로는 첫째, 국제협약에 가입하지 않고 국내법에 선택적으로 수용하는 방안(예 : 「상법」상 선주책임제한 관련 일부규정), 둘째, 협약에 가입하고 국내법제를 정비하는 방안(유엔해양법협약을 수용한 「영해 및 접속수역법」, 「배타적 경제수역법」, IMO의 해양오염방지협약을 수용한 「해양오염방지법」, 국제톤수 측정에 관한 협약을 수용한 「어선법」 등)이 있다.

FAL협약은 국민에게 특별한 의무를 부과하거나 정부의 별도의 부담을 크게 주는 것이 없다. 따라서 동 협약에 가입하고 향후 소요되는 국내법제를 정비하도록 하는 두 번째 방안을 택하도록 한다.

2) 국내법제 정비

FAL협약 가입후에 단기적으로 국내법제를 긴급히 정비할 타율적인 필요는 없다. 협약에 가입한 후 점진적으로 우리의 제도를 협약규정에 접근시키면서, 관련 법령인 개항질서법, 관세법, 출입국관리법, 검역법, 식물방역법, 식품위생법과 각각의 하위 법령을 개정해 나가면 될 것이다.

3) 국내 FAL위원회 설치

FAL협약의 권고된 관행(6.11, 6.12) 및 1965년 협약채택 당시의 제3호 결의서(Resolution 3)에 의하면 FAL업무의 효율적인 추진을 위해 국가 및 지역위원회(national

and regional committee)를 설치해야 한다. IMO는 기존 및 신설된 국가 또는 지역 FAL위원회에 관한 사항을 IMO에 통보토록 권장하였다.

우리나라도 FAL협약에 가입하면 이같은 조치가 필요할 것인데, 그 방안의 하나는 IMO지침(FAL 5/Cir.2)을 참고하고, 현재의 FAL협약 가입을 추진하는 관계부처간 비 공식 협의체제를 국가 FAL위원회로 공식화하는 것이 바람직하다.

제 7 장 요약 및 결론

□ 국제해상교통간소화협약(FAL협약)

각국마다 상이한 입출항서식, 서류종류 및 입출항절차는 선박의 불필요한 지체를 초래하여 신속하고 원활한 국제해상교통을 방해하는 요인이 될 수 있다. 따라서 서식과 입출항절차의 국제적인 통일을 기하여 선박의 입출항의 지체를 방지하고 국제해상교통을 촉진하기 위하여 유엔산하 국제해사기구(IMO)는 국제해상교통간소화협약(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 : FAL협약)을 1965년 4월에 채택하였다. 이 협약은 국제항해선박의 입항·정박·출항에 관한 요식행위, 서류상의 요건, 수속절차 등을 단순화·최소화하여 국제적인 통일을 기하는 데 주안점을 두고 있으며, 이에는 통관, 출입국관리, 검역 등에 관한 사항이 포함되어 있다.

FAL협약은 1967년 3월에 발효되었으며 영국, 미국 등 주요해운국과 북한을 포함한 78개국이 가입하였고, 56개국이 IMO가 제정한 표준서식을 사용하고 있다.

FAL협약은 16개 조문으로 구성된 본문과, 실질적인 내용에 관한 부속서 및 6개의 결의서 등 3부분으로 구성되어 있다. 본문에는 협약의 목적, 당사국의 의무, 개정방법, 발효요건 등 일반사항을 규정하고 있다. 부속서는 선박입출항 등에 관해 규정하고 있으며 5개절로 나누어지는데, 대체로 서류의 간소화, 기타 간소화를 위한 체약국의 조치, 예외조치 사항 등을 담고 있다.

부속서 제2절에서는 선박의 입출항시에 제출하는 서류의 종류, 기입내용 및 소요부수를 정하고 있는데, 입출항시에는 일반신고서·화물신고서·선용품신고서·승무원 휴대품신고서·승무원 명부·여객명부·해상건강신고서 등 7종이 필요하며, 이중 앞의 6종의 서류는 IMO가 작성한 IMO Model Form(또는 FAL Form 1~6)을 사용할 것을 권장하고 있다. 또한 동일국가내에서 2개 항구 이상 연속기항을 하는 경우에는 제출서류를 좀더 간소화 해주고, 긴급조치가 필요한 상병 승무원, 여객 또는 기타 환자를 상륙시키기 위해 입항하는 선박에 대해서는 간소화를 위한 특별조치를 해야 한다.

부속서 제3절은 순항에 종사하는 선박과 순항여객·통과여객 과학적인 임무에 종사하는 선박, 그리고 국제 항해에 종사하는 선박의 외국인 승무원의 상륙시 특별한 간소화 조치를 하도록 규정하고 있다.

부속서 제4절에 의하면 선박내에서 질병 발생시 그 항구의 보건당국에 무선으로 보고토록 협력하고, 여객이 출발에 앞서 예방접종증명서 등의 서식을 이용할 수 있도록 조치하고, 승무원과 여객의 응급조치용으로 국가내의 여러 항구에 의료설비를 유지할 것을 규정하였다.

제5절(잡칙)은 첫째, 부주의로 인한 서류상의 실수에 대하여는 선박을 지체시키지 말고 수정조치를 취하도록 하고, 둘째, 정규근무시간중의 근무에 대하여는 비용을 청구할 수 없으며 정규근무시간 외의 근무에 대하여도 실비만을 청구하고, 셋째, 화물의 통관수속과 관련, 수출입업자간의 서류의 정확성에 대하여 선박소유자에게 책임을 지우지 말고, 넷째, 화물이 잘못 양하된 경우 그 화물이 예정 목적항으로 다시 발송되도록 조치할 것을 규정하고 있다.

□ 협약체약국의 이행사항

FAL협약의 이행사항은 “표준”(Standard)과 “권고된 관행”(Recommended Practice)의 두 종류로 구분된다. 전자는 국제해상교통을 간소화하기 위하여 이 협약에 따라서 이를 통일적으로 적용하는데 “필요하고 또한 실행가능한”(necessary and practicable)조치이다. 후자는 국제해상교통을 간소화하기 위하여 당사국이 이를 “적용하는 것이 바람직한”(application... is desirable) 조치이다. 예를 들면 선박입출항시 제출하는 서류를 7종으로 제한한 규정은 표준이고, 일반신고서에 기재할 내용을 한정하는 것은 권고된 관행에 속한다. 이행사항을 불이행시에 체약국이 취해야 할 조치는 양자의 경우에 따라 차이가 있다. 표준의 경우에는 요식행위, 서류상의 요건, 혹은 수속절차를 표준에 완전히 일치시키기가 불가능하거나 특별한 사유로 그 표준과 상이한 제도를 채택하는 것이 필요하다고 생각하는 당사국은 “IMO 사무총장에게 이를 통지하고, 자국의 실행사항과 표준과의 차이도 통지”하여야 한다. 권고된 관행의 경우에는 체약국의 제도를 “실행가능한 한도내에서”(insofar as practicable) 권고된 관행에 따르도록 하고 특정 체약국이 이같은 조치를 취하면 이를 즉시 IMO 사무총장에게 통지하여야 한다.

FAL협약은 1967년 3월 5일 발효 후 9차례 개정되었으며, 그 관심의 범위가 EDI,

밀입국, 밀수, 불법마약거래, 위험물운송, 노약자·장애인 여객보호 등까지 확대되고 있다.

FAL협약 체결국 78개국 가운데는 영국·미국·독일·네덜란드 등 선진국 해운국과 파지·예멘 등 개도국, 특히 북한도 들어 있으나 우리나라는 아직 가입하지 않았다.

□ 우리나라의 FAL협약 수용여건

우리나라가 이 협약을 수용하는데는 여러 측면에서 큰 문제가 없는 것으로 판단된다.

첫째, 우리나라의 항만입출항 관련 수속절차중 특히 일반신고서 등의 간소화조치는 협약규정을 상회하기도 하는 등 국제수준에 이르고 있다.

둘째, 협약수용에 따라 시급한 법령개정, 예산소요 등의 특별한 부담사항이 없다. 협약과 일치되지 않은 국내제도는 IMO에 통고하고 점진적으로 개선하면 된다.

셋째, 그동안 관계기관인 해양수산부, 법무부, 농림부, 보건복지부, 관세청 등이 FAL협약가입에 동의해 왔고, 일부 국내법규상 협약규정을 수용할 수 없는 사항은 표준 또는 권고된 관행 관련 협약규정에 따라 통고하면 된다.

넷째, 협약가입은 국내항만 입출항 절차가 개선·발전되는 계기가 될 수 있다. 이는 체결국이 IMO로부터 국내법제를 협약에 일치시키도록 하는 권장을 받게 되기 때문이다.

다섯째, 협약과 이해관계가 있는 정부, 선사, 하주측에도 항만입출항절차 간소화 촉진으로 비용·시간·심리측면에서 부담을 줄일 수 있다.

여섯째, FAL협약가입으로 인해 이해관계자가 입는 구체적이고 현실적인 손실이 없다.

□ 수용방안

따라서, FAL협약 체결국 수의 규모, 가입국에 따른 득실, 정부기관간의 의견조정 등을 고려할 때, 우리나라의 FAL협약 수용방안은 우선 동 협약에 가입하는 것이다. 다음으로 관련 국내법인 개항질서법, 관세법, 출입국관리법, 식물방역법, 검역법, 식품위생법 등에 규정된 제도를 점진적으로 FAL협약에 접근시키는 것이다.

참고문헌

○ 국내문헌

- 농림부, FAL관련 업무자료, 1997.
- 주영대사관, 「IMO 제21차 해상교통촉진위원회(FAL) 참가보고(업무자료), 1992. 5.
- _____, 「IMO 제24차 해상교통간소화위원회 결과보고(업무자료), 1996. 11.
- 朴玲先, 「IMO 업무해설」, 해인출판사, 1996.
- 법무부, FAL관련 업무자료, 1997.
- 보건복지부, FAL관련 업무자료, 1997.
- 외무부, FAL관련 업무자료, 1997.
- 李赫來, 「세계 각 항구 입출항수속」, 해인출판사, 1997.
- 崔棟鉉, 崔載先, 「해사관련 국제기구(I)」, 해운산업연구원, 1996.
- _____, 「유해·위험물질 해상운송 책임협약 제정동향과 대책」, 해운산업연구원, 1995.
- _____, 「선박대기오염 방지협약 제정동향과 대책」, 해운산업연구원, 1996.
- 한국해기연수원, 「1965 해상교통간소화협약」(영한대역본), 1985.
- 한국해양대학교 해사산업연구소, 「IMO 최신동향」, 각호.
- 한국해양수산개발원, 「IMO FAL위원회 제25차 회의의제 검토의견서」(업무자료), 1997. 6.
- _____, 「1965년 국제해사교통의 간소화에 관한 협약」(업무자료), 1997. 3.
- 해양수산부, 「항만운영 종합정보망 구축현황」(업무자료), 1997. 9.
- 해운산업연구원, 「물류 EDI Network 기본설계(1)」, 1993. 4.
- 해운항만청, 「IMO 제23차 간소화위원회(FAL)회의 참가보고」, 1994, 11.
- 해운항만청, 「해운항만백서」, 각년호.

○IMO 문서

- *IMO News*, 각호.
- *FAL 18/8 Circ. Annex 3*, 22 March 1988.
- *FAL 24/12/1*, 15 March 1995.
- *FAL 24/9*, 28 July 1995.
- *FAL. 2/Circ. 47/Rev.1*, 21 October 1996.
- *FAL. 5/Circ. 5*, 7 November 1996.
- *FAL 25/INF. 2*, 12 December 1996.
- *FAL 25/12/2*, 2 April 1997.
- *FAL 25/3*, 2 May 1997.
- *FAL 25/8*, 2 May 1997.
- *FAL 25/19 Annex 3*, 22 July 1997.
- *FAL 25/19 Annex 4*, 22 July 1997.
- *FAL. 2/Circ. 49*, 24 July 1997 외 각종.
- *FAL Convention : Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 Including related resolutions and additional information on facilitation requirements, including the supplements*, 1994.
- *Status of Multilateral Conventions and Instrument in Respect of Which the IMO or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions as at 31 December 1996*, 1997.

○기타

- *Fairplay Port Guide 1996*.

부 록

국제해상교통간소화협약 수용가능성에
대한 검토의견
(관련 부처의견 종합)

국제해상교통간소화협약 수용가능성에 대한 검토의견(1997. 12)

1. 농림부

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
4.11 권고된 관행: 동물, 동물성 원료, 비가공 동물생산물, 동물식료품과 검역해야할 식물생산물의 선적은 당해 국가가 인정한 검역 증명서가 있을 경우 특별한 조건하에 허가되어야 한다.	○가축전염병예방법 제21조(수입금지) ① 다음 각호의 1에 해당하는 물건은 수입하지 못한다. 다만, 시험연구용에 제공하기 위하여 농림부장관의 허가를 받은 물건과 항공기 또는 선박의 단순기항 등 농림부령이 정하는 경우에 해당하는 수입금지지역을 경유한 지정검역물의 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 농림부장관이 지정·고시하는 수입금지지역에서 생산 또는 발송되었거나 그 지역을 경유한 지정검역물 2. 동물의 전염성질병의 병원체 ② 농림부장관은 제1항단서의 규정에 의하여 수입을 허가할 때에는 수입방법, 수입된 지정검역물 등의 사후관리 기타 필요한 조건을 붙일 수 있다. ○식물방역법 제7조(수입금지) 다음 각호의 1에 해당하는 물품 등(이하 "금지품"이라 한다)은 수입하지 못한다. 다만, 시험연구용에 제공하기 위하여 농림부장관의 허가를 받은 경우 또는 제1호의 식물에 식식하는 병해충을 사멸시키는 방법을 그 수출국이 제시하고, 농림부장관이 그 타당성여부에 대하여 제8조의 규정에 의한 병해충의 위험에 대한 분석·평가를 거쳐 국내식물에 피해를 줄 우려가 없다고 인정하는 식물의 경우에는 그러하지 아니하다.	○가축전염병예방법령에 의거 수입금지국가산 동물 및 그 생산물은 검역증명서가 첨부되어 있다고 하더라도 수입이 허용되지 아니하며, 수입허용국가산이라 하더라도 양자간 위생조건에 의한 동물검역 또는 위생검사를 받아야 함. ○식물방역법령에 의거 수입금지된 식물 및 식물성산물은 검역증명서가 첨부되어 있다 하더라도 수입이 허용되지 아니하며, 수입이 허용된 식물 및 식물성 산물이라 하더라도 국내 도착시 반드시 식물검역을 받아야 함.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
	- 제8조의 규정에 의한 병해충위험에 관한 분석·평가 결과 국내에 유입될 경우 국내식물에 피해가 크다고 인정되는 병해충이 분포되어 있는 지역에 생육하고 있는 식물과 당해 지역을 경유한 식물. 이 경우 대상 병해충·대상지역 및 대상식물은 농림부령으로 정한다. - 유해동물 또는 유해식물 - 흙 또는 흙이 붙어 있는 식물 - 제1호 내지 제3호의 규정에 의한 물품 등의 용기·포장	

2. 법무부

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
2.6.3 표준 : 정해진 일정에 따라 운항하는 선박이 최소한 14일내에 같은 항구에 다시 기항하고, 이 때 선원과 관련하여 아무런 변동이 없을 경우에는 공공기관은 통상 때 기항시마다 선원명부제출을 요구하여서는 아니된다. 이 경우 당해 공공기관이 인정할 수 있는 방식으로 "변동무"라는 진술서가 제시되어야 한다.	출입국관리법 제69조(선박 등의 검색 및 심사) ① 선박 등이 출입국항에 출입항할 때에는 출입국관리공무원의 검색을 받아야 한다. ③ 출입국관리공무원은 제1항 또는 제2항의 규정에 의하여 검색을 할 때에는 다음 각호의 사항을 심사하여야 한다. 1. 승무원 및 승객의 출입국적격여부 또는 이선여부 2. 법령을 위반하여 입국 또는 출국을 꾀하는 자가 선박 등에 타고 있는 지의 여부 3. 제72조의 규정에 의한 승선허가를 받지 아니한 자가 있는지의 여부 ④ 출입국관리공무원은 제1항 내지 제3항의 규정에 의하여 검색 및 심사를 할 때에는 선박 등의 장에게 항해일지 기타 필요한 서류의 제출 또는 열람을 요구할 수 있다.	2.6.3 표준 - 수용할 수 없음. "대한민국에 입출항하는 선박은 입출항할 때마다 출입국관리공무원에게 선원명부를 제출하여야 한다."고 규정되어야 함. (이유) 국가안보 및 이탈선원방지 등을 위하여 철저한 선원관리가 요구 되고 있어 현행법 개정은 불가함.
2.7.1 권고된 관행 : 공공기관은 이웃나라의 단거리 항해 혹은 선박과 철도가 복합된 서비스의 경우에는 여객명부를 요구하여서는 아니된다.	출입국관리법 제69조(선박 등의 검색 및 심사) ① 선박 등이 출입국항에 출입항할 때에는 출입국관리공무원의 검색을 받아야 한다. ② 출입국관리공무원은 제1항 또는 제2항의 규정에 의하여 검색을 할 때에는 다음 각호의 사항을 심사하여야 한다. 1. 승무원 및 승객의 출입국적격여부 또는 이선여부	2.7.1 권고된 관행 - 수용할 수 없음 "대한민국에 입출항하는 선박은 입출항할 때마다 출입국관리공무원에게 여객명부를 제출하여야 한다."고 규정되어야 함. (이유) FAL 규정은 인접한 국가가 많은 유럽 등에서는 가능할 지 모르나, 국가안보 등 여러 면에서 우리나라는 여객명부를 제출받을 필요성이 있어 현행법 개정은 불가함.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 견
3.6 권고된 관행: 공공기관은 승하선 카드에서 다음 사항 이상의 것을 요구해서는 아니된다. - 성 - 이름 - 국적 - 여권 혹은 다른 공식 신분증의 번호 - 생년월일 - 출생지 - 직업 - 승하선항 - 성별 - 목적지 주소 - 서명 3.16.2 표준: 순항선에 대하여는 그 항해사정이 바뀌지 않았다면, 당해 국가의 처음 입항한 항과 최종 출항한 항에서만 일반신고서, 여객명부, 선원명부를 제출하여야 한다.	2. 법령을 위반하여 입국 또는 출국을 꾀하는 자가 선박 등에 타고 있는 지의 여부 3. 제72조의 규정에 의한 승선허가를 받지 아니한 자가 있는지의 여부 ④ 출입국관리공무원은 제1항 내지 제3항의 규정에 의하여 검색 및 심사를 할 때에는 선박 등 의장에게 항해일지 기타 필요한 서류의 제출 또는 열람을 요구할 수 있다. ○출입국관리법시행규칙 제83조(출입국관리 관계서식) ○제1호 서식 - 별첨(생략) ○출입국관리법 제69조(선박 등의 검색 및 심사) ① 선박 등이 출입국항에 출입항할 때에는 출입국관리공무원의 검색을 받아야 한다. ③ 출입국관리공무원은 제1항 또는 제2항의 규정에	3.6 권고된 관행-2개사항 추가 조건으로 수용 - 입국목적(PURPOSE OF TRAVEL) - 선 명(VESSEL NAME) 3.16.2 표준-수용할 수 없음. “대한민국에 입·출항하는 선박은 입출항할 때마다 출입국관리공무원에게 일반신고서, 여객명부, 선원명부를 제출하여야 한다.”라고

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
3.19.3 표준: 선원들에게 상륙목적에 위한 상륙용 통행증 등 특별한 허가서를 소지하도록 요구해 서는 아니된다.	의하여 검색을 할 때에는 다음 각호의 사항을 심사하여야 한다. 1. 승무원 및 승객의 출입국적격여부 또는 이선 여부 2. 법령을 위반하여 입국 또는 출국을 꾀하는 자가 선박 등에 타고 있는지의 여부 3. 제72조의 규정에 의한 승선허가를 받지 아니한 자가 있는지의 여부 ④ 출입국관리공무원은 제1항 내지 제3항의 규정에 의하여 검색 및 심사를 할 때에는 선박 등의 장에게 항해일지 기타 필요한 서류의 제출 또는 열람을 요구할 수 있다. ○출입국관리법 제27조(여권 등의 휴대 및 제시) ① 대한민국에 체류하는 외국인인은 항상 여권, 선원수첩, 외국인입국허가서, 외국인등록증 또는 상륙허가서(이하 “여권 등”이라 한다)를 지니고 있어야 한다. 다만, 17세미만인 외국인인 경우에는 그러하지 아니한다. ② 제1항 본문의 외국인인은 출입국관리공무원 또는 권한 있는 공무원이 그 직무를 수행함에 있어 여권 등의 제시를 요구한 때에는 이에 응하여야 한다.	규정되어야 함. (이유) 국가안보, 승객 및 선원이탈 방지 등을 위하여 현행법 개정 등은 불가함. 3.19.3 표준-수용할 수 없음 “대한민국에 상륙할 선원들은 여권 또는 선원수첩과 상륙허가서를 소지하여야 한다.”고 규정되어야 함. (이유) 선원의 무단이탈 등을 방지하기 위하여 선원증명서와 상륙허가서는 항상 소지하여야 함.

3. 보건복지부

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
2.1 표준 : 공공기관은 이 협약이 적용되는 선박의 입항과 출항에 있어서 이 절에 기재되어 있지 아니하는 서류를 그들이 보유하기 위해 요구하여서는 아니된다. 해당되는 서류는 다음과 같다. - 일반신고서 - 화물신고서 - 선용품신고서 - 승무원의 일용품신고서 - 승무원명부 - 여객명부 - 우편물에 대해서 만국우편협약에 의거하여 요구하는 서류 - 해상건강신고서	○검역법 제6조(입항통고) 선박 또는 항공기의 장은 검역함에 접근하였을 때는 적절한 방법으로 당해항의 검역소장에게 전염병 환자 또는 사망자의 유무와 기타 위생상태에 관하여 통보를 하여야 한다. ○검역법시행령 제3조(입항통보사항) 선박 또는 항공기의 장이 법 제6조의 규정에 의하여 행하는 입항통보 사항은 다음 각 호와 같다. 1. 선박 또는 항공기의 명칭·등록번호 및 국적 2. 최초의 출발항, 국내에 내항하기 직전(선박의 경우에는 내항하기전 14일간)에 기항한 나라·지명 및 연월일 3. 승무원 및 승객의 수 4. 검역전염병의 병원체에 전염되었거나 전염된 의심이 있는 자 또는 그로 인한 사망자의 유무 및 이에 해당하는 자의 수 5. 검역투표장소에 도착할 예정일시 ○검역법 시행령 제4조(검역조사시에 제출 및 제시할 서류) 선박 또는 항공기의 장은 법 제9조 제2항의 규정에 의한 검역관의 요구가 있을 때에는 다음의 구분에 따른 서류를 제출 및 제시하여야 한다. 1. 제출서류 가. 선박에 있어서는 보건상태신고서, 항공기에 있어서는 항공기종합신고서	○입항시 IMO서류 이외에 다음의 서류를 제출하여야 함. - 적하목록(Cargo Manifest) - 항해일지(내항하기전 14일간) - 검역설문표(검역전염병 오염지역으로부터 입국하는 경우)

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 견
2.2.2 권고된 관행: 일반신고서에 있어서 공공기관은 다음의 정보 이외의 것을 요구하여서는 아니된다. - 선명과 선박의 명세 - 선박의 국적 - 등록에 관한 사항 - 톤수에 관한 사항 - 선장의 성명 - 선박대리점의 명칭과 주소 - 화물의 간단한 명세 - 승무원의 수 - 여객의 수 - 항해에 대한 간단한 명세 - 입항일시 혹은 출항일 - 입항 혹은 출항 항구 - 항내의 선박의 위치 2.2.3 표준: 공공기관은 선장, 선박대리점, 혹은 선장이 정당하게 권한을 부여한 다른 사람에 의해 날짜가	나. 승무원 및 승객명부 다. 검역전염병의 오염지역으로부터 입국하는 승무원 및 승객이 제출한 검역설문표 라. 기타 검역상 필요에 의하여 요구하는 서류 2. 제시서류 가. 항해일지 또는 항공일지 나. 기타 검역상 필요에 의하여 요구하는 서류 ○ 검역법시행규칙 제2조(입항통보) 법 제6조·제38조 및 영 제3조의 규정에 의한 입항통보는 선박의 경우에는 별지 제1호 서식, 항공기의 경우에는 별지 제2호 서식에 의한다. ○ 검역법시행규칙 제15조(서류제출에 관한 업무의 대행 등) ① 해운대리점·항공사는 영 제4조 제1호 각목의 서류의 제출행위를 대행할 수 있다(개정 '93.2.20.). ② 검역소장으로부터 제13조 제2항 또는 제5항의 규정에 의한 통보를 받은 해운대리점은 관할 세관·출입국관리사무소 기타 관계기관에 필요한 사실을 통보하여야 한다.	- 선장 또는 선박대리점이 신고일자를 기입하고 서명·날인하여야 함. - 서식 참조(생략)

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 견
명시되고 서명되거나 또는 공공기관이 수용할 수 있는 방식으로 진짜임이 증명된 일반신고서를 접수해야 한다.		
4.1 표준 : 국제보건규칙의 당사국이 아닌 국가의 공공기관은 이 규칙중에서 적절한 조항을 국제해운에 적용하도록 노력해야 한다.	- 관련법령 없음.	- 수용가능
4.2 권고된 관행 : 보건문제, 지리적, 사회적, 경제적인 조건들 때문에 어떤 공동이해관계가 있는 당사국들은 국제보건규칙 제85조에 따른 특별한 협정이 국제보건규칙의 적용을 간소화하는 경우 이를 체결해야 한다.	- 관련법령 없음	- 수용가능
4.3 권고된 관행 : 어느 동·식물이나 그 생산품을 선적하는데 위생증명서나 이와 비슷한 서류를 필요로 하는 경우에는 그러한 증명서와 서류는 간단해야 하며 널리 공표되어야 하고 당사국은 이러한 요건을 표준화하는데 서로 협력해야 한다.	○ 검역법 제24조(물품수입의 제한) 다음 각호의 물품은 수입을 허가하지 못한다. 1. 동물의 모발·모피·장모 또는 우모로 제조된 제품으로서 검역조치에 의하여 비탈저균아포가 없다고 인정되지 아니한 것. 2. 묘견, 원류 등의 동물로서 입항전 6개월 이내에 발행된 광견병 예방접종증명서와 발항전 10일 이내에 발행된 수의의 건강진단서가 없는 것. 3. 보건복지부장관의 허가가 없는 병원균·곤충 기타 검역전염병을 매개할 우려가 있는 동물·식물 또는 생과물·채소류 기타 식품으로서 보건복지부령으로 정하는 것. 4. 검역전염병으로 사망한 자의 시체 또는 유골 기타 사망자의 유물로서 방부되고 불침투성인 관에 밀	- 수입이 제한되는 물품에 관한 검역의 신청은 수입항을 관할하는 검역소장에게 아래 수입물품 검역신청을 하여야 한다 (동법시행규칙 제16조). - 수입물품검역신청서

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
4.4 권고된 관행: 공공기관은 어느 선박으로부터 그 항구에 입항하기 전에 접수된 정보를 근거로 해서	봉되어 있지 아니하거나 또는 화장의 조치가 되어 있지 아니한 것. ○식품위생법 제16조(수입식품 등의 신고) ① 판매를 목적으로 하거나 영업상 사용하는 식품, 첨가물, 기구 또는 용기·포장을 수입하고자 하는 자는 보건복지부령이 정하는 바에 따라 보건 복지부장관에게 신고하여야 한다. ② 보건복지부장관은 필요하다고 인정하는 때에는 제1항의 규정에 의하여 신고된 식품, 첨가물, 기구 또는 용기·포장에 대하여 통관절차완료 전에 관계공무원 또는 관계검사기관으로 하여금 필요한 검사를 하게 할 수 있다. ○검역법 제22조(무전검역) ① 검역소장은 선박의 장으로부터 무전으로 검역의	-동물식료품 및 식품생산품의 수입을 하고자 하는 자는 아래와 같은 서류를 제출하여야 한다(동법시행규칙 제11조). 1. 수입신고서 2. 수입허가증사본 또는 수입승인서 사본(제조원료 또는 수출용원자재인 경우에 한한다) 3. 위생검사기관이 발급한 자가기준 및 규격 검토서 사본(자가기준 및 규격을 정하여야 하는 품목의 경우에 한하며 자사의 제품을 제조하기 위한 원료로 수입하는 경우를 제외한다). 4. 품목제조허가(신고)증 사본 또는 영업허가(신고)증 사본(자가의 제품을 제조하기 위한 원료로 수입하는 경우에 한한다). 5. 검사증명서 또는 시험성적서(영 제3조 및 동시행규칙 제16조에 의거) - 무전검역을 받을 수 있는 선박은 보건 복지부령이 정하는 위생검사에 합격한 선박이어야 한다(동법시행규칙 제1항 제2호).

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
입항예정 항구의 보건당국이 당해 선박이 입항해도 검역할만한 질병을 유입 또는 전파할 우려가 없다고 생각한 경우에는, 실행가능한 한 언제나 그 선박에 무선에 의한 검역필 입항허가를 한다. 가능한 한 선박이 입항하기 전에 보건당국의 승선이 허락되어야 한다. 4.4.1 표준 : 공공기관은 당해선박이 목적항구에 입항 즉시 건강수속에 필요한 특수한 의료직원의 배치나 기구에 대한 규정을 간소화하기 위해서 당해 선박내에 있는 질병을 그 항구의 보건당국에 즉시 무선으로 보고토록 하는 요건에 부합토록 선박소유자의 협력을 추구해야 한다. 4.5 표준 : 공공기관은 모든 여행대리점이나 다른 관련자들이 국제보건규칙에 일치하는 예방접종 증명서의 서식과 당해 국가의 공공기관이 요구한 예방접종 종류 리스트를 여행자가 출발에 앞서서 충분히 이용할 수 있도록 하기 위한 조치를 취해야 한다. 공공기관은 승인의 통일을 위해서 예방접종의사들이 국제예방접종증명서 혹은 재접종 증명서를 이용하도록 가능한 모든 조치를 취해야 한다.	신청을 받은 때에는 무전으로 접수한 선박, 그 승무원, 승객, 화물 및 출항지의 보건상태 등에 관한 정보에 의하여 검역전염병이 국내에 전염될 우려가 없다고 인정될 경우, 입항전에 검역절차의 완료를 통보하고, 입항후에 검역증을 교부할 수 있다. ② 제1항의 규정에 의한 무전검역의 절차와 방법 등에 관하여 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다. ○ 검역법 제22조(무전검역) - 위 권고된 관행 4.4와 동일한 관련법령임 ○ 검역법 제11조(검역조치) ① 검역소장은 검역전염병에 전염되었거나 또는 전염된 의심이 있는 선박, 항공기, 그 승무원, 승객이나 화물 및 검역구역에 대하여 다음 각호의 사항의 전부 또는 일부의 조치를 취할 수 있다. 1. 필요한 검역조치가 완료될때까지 선박 또는 항공기를 감시하는 것 2. 검역전염병환자 또는 검역전염병의 병원체에 전염되었다고 인정되는 자를 격리시키는 것 3. 검역전염병의 병원체에 전염된 의심이 있는 자를 감시하는 것	- 권고된 관행 4.4와 동일한 사항임. - 검역전염병에 관한 예방접종증명서의 교부 신청은 보건복지부장관이 지정한 종합병원, 병원 또는 공공기관(이하 예방접종기관)에서 예방접종을 받고 예방접종지정기관의 장으로부터 교부한다. 1. 국제공인예방접종증명서

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
	4. 검역전염병의 병원체에 전염되었거나 또는 전염될 의심이 있는 물건을 소독 또는 폐기하거나 이동을 금지하는 것 5. 검역전염병의 병원체에 전염되었거나 또는 전염될 의심이 있는 장소를 소독하거나 사용을 금지 또는 제한하는 것 6. 검역전염병에 전염되었거나 또는 전염될 의심이 있는 시체^{1/4}사태를 포함한다. 이하 같다^{3/4}를 검사하기 위하여 해부하거나 관계법령에 의하여 화장하는 것. 7. 선박, 항공기 및 이에 적재된 물품과 검역구역안의 시설, 건물, 물품 기타 장소에 소독을 하고 쥐, 벌레 등을 없애거나 선박, 항공기의 장이나 시설, 건물, 물품 등의 소유자 또는 관리자에게 이를 명하는 것 8. 병원체의 검사를 할 필요가 있다고 인정되는 자에게 필요한 조치를 하는 것 9. 예방접종의 필요가 있다고 인정되는 자에게 이를 시행하는 것 ② 제1항 제6호의 규정에 의하여 시체를 해부하고자 할 때에는 그 유족의 승인을 받아야 한다. 다만, 유족의 주소가 불명 또는 원격하거나 기타 사유로 인하여 유족의 승인을 받을 수 없거나 승인을 받을 때까지 기다려서는 그 해부의 목적을 달성할 수 없을 때에는 예외로 한다. ③ 제1항 제7호의 규정에 의한 명령을 받은 선박, 항공기의 장이나 시설 등의 소유자 또는 관리자는	

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
4.6 권고된 관행 : 공공기관은 실행할 수 있는 여러 항구에 예방접종 시설 뿐만 아니라 국제예방접종증명서 혹은 재접종증명서와 발급에 필요한 시설을 갖추어야 한다. 4.7 표준 : 공공기관은 위생조치와 건강수속이 바로 시작되어 지체없이 끝나는가, 그리고 차별없이 적용되는 가를 확인해야 한다. 4.8 권고된 관행 : 공공기관은 가능한한 여러 항구에 공중보건의 집행과 동물과 농산물의 검역조치에 필요한 적합한 설비를 유지해야 한다.	보건복지부령이 정하는 자격을 가진 자로 하여금 소독 등의 업무를 대행하게 하여야 하며 그 실시 결과에 대하여 검역소장의 확인을 받아야 한다. ○ 검역법 제11조(검역조치) - 위 표준 4.5와 동일한 관련법령임. ○ 검역법 제9조(검역조사) ① 검역조사는 다음 각호의 사항에 관련하여 행한다. 1. 선박 또는 항공기의 위생상태의 경과와 현황 2. 선박 또는 항공기의 승무원과 승객 3. 선박 또는 항공기의 승무원 또는 승객의 소지품, 하물, 식료품, 음료수 또는 선용품 4. 검역전염병의 매개물이 되는 쥐 또는 벌레의 유무 및 번식상태 ② 검역관은 제1항의 검사를 하기 위하여 선박 또는 항공기의 장과 그 승무원 또는 승객에 대하여 필요한 서류의 제출 또는 제시를 요구하거나 또는 심문을 할 수 있다(개정 '76. 12. 31). ③ 제1항 및 제2항의 규정에 의한 검역조사의 방법, 절차 등에 관하여 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다(신설 '76. 12. 31).	- 표준 4.5와 동일한 사항임. - 아래 서류의 제출 및 제시가 요구된다. 1. 선박에 있어서는 보건상태신고서 2. 항공기에 있어서는 항공기 종합신고서 3. 승무원 및 승객명부 4. 검역전염병의 오염지역으로부터 입국하는 승무원 및 승객은 검역설문표 5. 기타 검역상 필요에 의하여 요구하는 제출서류 또는 항해, 항공일지 등 제시 ○ 농림부 소관사항임.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
4.9 표준: 가능한 한 국가내의 여러 항구에 선원과 여객의 응급조치용으로 적당하고 실용가능한 의료설비가 쉽게 이용될 수 있도록 유지되어야 한다. 4.10 표준: 공중보건에 아주 중대한 위험을 초래하는 위급한 경우를 제외하고는 검역해야 할 질병에 감염되어 있지 않거나 감염되어 있다고 의심되지 않는 선박은 다른 전염병 때문에 화물을 적양하는데나 선용품을 싣는데 또는 연료나 청수를 적재하는데에 그 항구의 보건당국으로부터 저지를 받아서는 아니된다. 4.11 권고된 관행: 동물, 동물성원료, 비가공 동물생산물, 동물식료품과 검역해야 할 식물생산물의 선적은 당해 국가가 인정한 검역증명서가 있을 경우 특별한 조건하에 허가되어야 한다. 5.17 표준: 공공기관은 선박수속을 위해 EDP/EDI 기술을 도입할 때 그들이 원하는 정보를 본 부속서의 관련조항에 명시되어 있는 한도까지로 제한해야 한다.	○의료법 제16조(진료의 거부금지 등) ① 의료인은 진료 또는 조산의 요구를 받은 때에는 정당한 이유없이 이를 거부하지 못한다. ② 의료인은 구급환자의 응급조치를 보건복지부령이 정하는 바에 의하여 즉시 시행하여야 한다. - 관련법령 없음 ○식품위생법 제16조(수입식품등의 신고 등) 위 권고된 관행 4.3과 동일한 관련법령임. ○검역법 시행규칙 제25조(항만전산망에 의한 통보 등) 항만전산망이 설치된 검역소에서는 제2조의 입항통보와 제12조 제6항의 무전검역의 신청 및 제13조 제4항의 무전검역 심사결과 통지서를 항만전산망에 의하여 이를 행할 수 있다. 이 경우 서식의 규격 및 서명날인은 당해 서식과 달리하거나 생략할 수 있다.	- 구급환자에 대하여는 의료인은 즉시 진단하고 최선의 처치를 행한다. - 수용가능 - 위 권고된 관행 4.3과 동일한 사항임.

4. 관세청

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 견
2.1 표준(입·출항시 제출서류) - 일반신고서 - 화물신고서 - 선용품신고서 - 승무원의 일용품 신고서 - 승무원명부 - 여객명부 - 우편물에 대해서 국제우편협약에 의거하여 요구하는 서류 - 해상건강신고서	○관세법 제45조(입항절차), 제46조(입항절차) - 외항선 입·출항 신고서 - 적하목록 - 선용품목록 - 승무원 휴대품 목록 - 승무원명부 - 여객명부 관세청 해당없음	- 일반적으로 서류명칭에 다소 차이가 있음. - 화물의 송·수하인, 컨테이너 번호, 봉인번호 등 외항선에 적재되어 있는 화물관리에 “화물신고서”보다 “적하목록”이 요구되므로 수용불가함.
2.2 표준(일반신고서)	○관세법 제45조, 제46조	- “일반신고서” 대신 “외항선 입·출항 신고서”를 받으므로 서류명칭에 다소 차이가 있으나 수용가능함.
2.2.2 권고된 관행(일반신고서 기재내용) - 선명과 선박의 명세 - 선박의 국적 - 등록에 관한 사항 - 통수에 관한 사항 - 선박대리점의 명칭과 주소 - 화물의 간단한 명세 - 선원의 수 - 여객의 수 - 항해에 대한 간단한 명세	○관세법시행령 제55조(입항보고서 등의 기재사항) - 선박명 및 선박의 종류 - 입/출항 일시 - 선박국적 - 출항지/목적지 - 선적증서(항만·일자·등록번호) - 선주 또는 선박대리점 명칭·주소 - 총 톤수 - 순 톤수 - 선박 개선장소 - 승무원 수 - 여객 수	- 일반신고서의 첨부서류중 “화물신고서” 대신 “적하목록” 첨부 요구됨. - 마약 밀수 등 우범성 판별을 위해서는 출항지 뿐만 아니라 경유지도 중요하므로, 만일 FAL협약에 가입한다 하더라도 신고서 기재내용에 이를 반영할 필요가 있음.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
- 입항일시 혹은 출항일 - 입항 혹은 출항항구 - 항내의 선박의 위치 2.2.3 표준 : 공공기관은 선장, 선박대리점, 혹은 선장이 정당하게 권한을 부여한 다른 사람에 의해 날짜가 명시되고 서명되거나 또는 공공기관이 수용할 수 있는 방식으로 진짜임이 증명된 일반신고서를 접수해야 한다. 2.3 표준(화물신고서) 2.3.1 권고된 관행(화물신고서 기재내용) (a) 입항시 - 선명 및 선박의 국적 - 선장의 성명 - 출항한 항구 - 신고를 행한 항구 - 화표(Mark)와 수, 포장의 수와 종류, 물품의 양과 명세 - 당해 항구에서 양하될 화물에 대한 운송서류번호 - 선내의 잔여화물을 양하할 항구 - 복합 운송서류 혹은 전통(全通)선하증권에 의해 선적된 화물의 최초의 선적항	- 항해기록 - 화물명세(적재톤수·양적하톤수·위험물톤수) - 여객 및 승무원 변동 (당항 승·하선수, 한국 선원의 외지변동 사항) - 비고(당해년도 입항회수 등) ○ 관세법 제45조(입항절차) ○ 관세법 제45조(입항절차) ○ 관세법 제45조 및 보세화물 입출항하선하기 및 적재에 관한 고시 〈적하목록 유형〉 - 수출화물용 - 수입화물용	- 선장 또는 선박대리점이 신고일자를 기입하고 서명 날인하여야 하므로 수용불가함. - ‘화물신고서’ 대신 ‘적하목록’ 요구. 수용불가함. - 입출항시 화물신고서 대신 다음 사항이 추가된 적하목록을 제출하여야 함. · 선하증권 번호 · 컨테이너번호/봉인번호 · 포장의 기호, 번호

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
(b) 출항시 - 선명 및 선박의 국적. - 선장의 성명 - 목적항(도착항) - 당해 항구에 선적한 화물에 대해서는 화표와 수, 포장의 수와 종류, 화물의 양과 명세 - 당해 항구에서 선적한 화물에 대한 운송서류번호 2.4.1 표준(선용품 신고서) 2.5 표준(선원의 일용품신고서) 2.5.1 표준(선원의 일용품신고서 서명) 2.5.2 권고된 관행(수입금지 혹은 제한품목 신고)	(기재내용 : 양식별첨 참조)(생략) ○ 관세법 제45조 ○ 관세법 제45조, 제46조 ○ 관세법 제45조 ○ 관세법 제45조	-선박 선용품신고서는 선장 또는 선박대리점이 일자를 기재하고 서명하여야 하므로 수용 불가함. -안보 및 국민보건상 무기류, 마약류 신고와 아국선박 입항시 외지 선용품 구입(수리)사실을 신고하여야 함. -승무원 휴대품목록은 승무원의 휴대품검사에 필요하여 출항시에도 요구되므로 수용 불가함. -안보 및 국민보건상 무기류 및 마약류 소지를 신고하여야 함. -승무원 휴대품목록은 선장 또는 선박대리점이 일자를 기재하고 서명하여야 하므로 수용 불가 -수입제한, 금지 및 과세대상물품을 기재하여야 함.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 견
2.6.1 권고된 관행(승무원 명부)	○ 관세법 제45조	-선원명부에는 선원의 승선지, 승선일과 내국인의 경우 주소기재 등이 요구됨.
2.6.2 표준(승무원명부 서명)	○ 관세법 제45조	-선원명부는 선장 또는 선박대리점이 서명하여야 하므로 수용불가
2.6.3 표준(일시입항시 선원명부 제출)	○ 관세법 제46조의 2(간이입출항절차)	-관세법 제46조의 2규정에 의거 개항에 입항하여 승무원의 휴대품 및 선용품 이외의 물품을 적재 또는 하선하지 아니하고 입항한 때부터 24시간 이내에 출항할 때에는 승무원명부 제출을 생략할 수 있도록 되어 있으므로 수용불가
2.7.1 권고된 관행(여객명부) : 공공기관은 이웃나라간의 단거리 항해 혹은 선박과 철도가 복합된 서비스의 경우에는 여객명부를 요구하여서는 아니된다.	○ 관세법 제46조의 2	○ 승무원의 휴대품 및 선용품이외의 물품을 적재, 하선하지 아니하고 입항할 때부터 24시간 이내에 출항할 때에는 여객명부 제출을 생략할 수 있음.
2.7.3 권고된 관행(여객명부 기재사항)	○ 관세법 제45조	○ 승객명부에는 내·외국인별 승객수와 승선일, 여권번호 기재 등이 요구됨.
2.7.5 표준(여객명부 서명)	○ 관세법 제45조	○ 승객명부는 선장 또는 선박대리점이 일자를 기재하고 서명하여야 하므로 수용불가함.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
2.10 표준(입항시 서류) - 일반신고서 5통 - 화물신고서 4통 - 선용품신고서 4통 - 승무원일용품 신고서 2통 - 승무원 명부 4통 - 여객 명부 4통 - 해상건강신고서 1통	○ 관세법 제45조, 동법 시행령 제55조 - 입항 신고서 1통 - 적하목록 2통 - 선용품신고서 1통 - 승무원 휴대품 목록 1통 - 승무원 명부 1통 - 여객 명부 1통	○ 일반적으로 서류명칭에 다소 차이가 있음. ○ “화물신고서” 대신 “적하목록”이 요구되므로 수용불가함.
2.11 표준(출항시 서류) - 일반신고서 5통 - 화물신고서 4통 - 선용품 신고서 3통 - 승무원 명부 2통 - 여객 명부 2통	○ 관세법 제46조 및 동법 시행령 제56조 - 출항신고서 1통 - 적하목록 2통 - 선용품신고서 1통 - 승무원 명부 1통 - 여객 명부 1통 - 승무원 휴대품 목록 1통	- “화물신고서” 대신 “적하목록”이 요구되고, - 승무원의 휴대품검사에 필요한 승무원 휴대품목록이 첨부되어야 하므로 수용불가함.
3.9 권고된 관행(입국자 휴대품 서면신고)	○ 관세법 제137조(수출·수입 또는 반송의 신고)	- 입국자는 여행자 휴대품신고서를 작성 제출하여야 함.
3.9.1 권고된 관행(출국자 휴대품 검사)	○ 관세법 제137조(수출·수입 또는 반송의 신고)	- 안보상의 이유로 출국하는 여객에게도 휴대품 검사 필요
3.16.2 표준(순항선 일반신고서, 여객명부, 선원명부 제출)	○ 관세법 제46조의 2(간이입출항절차)	- 외국무역선이 개항에 입항하여 승무원휴대품 및 선용품 이외의 물품을 적재하지 아니하고 24시간 이내에 출항할 때에는 선용품목록,

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
		여객명부, 승무원 명부, 승무원 휴대품목록을 생략할 수 있도록 조건이 전제되므로 수용불가
3.16.3. 표준(순항선 선용품신고서, 선원일용품 신고서 제출)	○관세법 제46조의 2(간이입출항절차)	-개항에 입항하여 24시간 이내에 출항할 때에는 생략할 수 있음(3.16.2 표준 참조).
3.16.12 표준(순항여객 선용품 허용)	○관세법 제51조(선용품 또는 기용품의 적재 등)	-선용품의 종류 및 수량은 선박의 항해일수 및 여객과 승무원의 수 등을 고려하여 세관장이 타당하다고 인정하는 범위내에서 허용되므로 수용불가함.
3.16.13 표준(순항여객 세관신고서 제출)	○관세법 제137조(수출·수입 또는 반송의 신고)	-순항여객도 하선하고자 할 때에는 세관신고서(여행자 휴대품신고서)를 작성 제출하므로 수용불가함.
3.16.16. 권고된 관행(여객명부 기재사항)	○관세법 제45조(입항절차)	-승객명부에는 국적, 생년월일, 승선항 기재 등이 요구됨.
3.17.6 권고된 관행(통과여객 세관신고서 제출)	○관세법 제137조(수출·수입 또는 반송의 신고)	-통과여객도 상륙하고자 할 때에는 세관신고서(여행자 휴대품신고서)를 작성하여 제출해야 함.
3.19.2 권고된 관행(승·하선시 점검)	○관세법 제137조(수출·수입 또는 반송의 신고)	- 모든 선원이 하선하여 상륙 또는 상륙하여 승선시에는 안보상의 이유로 점검받아야 함.

I M O 규 정	국 내 규 정(관련법령)	검 토 의 건
5.2 표준(서류상의 실수에 대한 처벌)	○ 관세법 제192조의 2(과태료)	- 적재물품과 부합되지 아니하는 적하목록을 제출한 자, 관세법상 의무로 되어 있는 보고를 허위로 보고한 자 등에 대하여 관세법상 처벌규정이 있으며, 과실범에 대하여도 처벌하므로 수용불가함
5.3 표준(서명 및 서류상의 실수에 대한 처벌)	○ 관세법 192조의 2(과태료)	○ "5.2 표준"과 동일함.
5.7 표준(예정된 목적항에서 양하되지 않은 화물)	- "5.2 표준"과 동일함.	○ "5.2 표준" "5.3 표준"에서의 의견은 이 표준에도 적용될 수 있음.
5.17 표준(EDP/EDI에 의한 정보)	○ 관세법 제45조(입항절차)	○ 국가안보 및 국민보건상 무기류, 마약류 등 신고항목이 요구되므로 수용불가함.

* 위 검토내용이 없는 표준 및 권고된 관행은 수용 가능하거나, 관세청 소관사항이 아님.

자료 : 관련부처(청)의 검토의견을 전제함.