

# 선박의 안전승무기준 개정을 위한 IMO동향

† 정대율 · 이영찬\*

† 부산지방해양안전심판원 심판관, \*한국해양수산연수원 교수

**요 약** : IMO는 해양사고의 80% 이상이 인적과실에 기인하고 있음에 관심을 갖고 ISM Code를 채택·시행하고 있으며, 이로 인해 해양사고의 발생률은 줄었으나, 여전히 인적과실이 해양사고의 주요 요인이 되고 있으며, 특히 선원의 피로가 기여하는 바가 크다는 점에 주목하였다. 이에 IMO STW전문위원회에서는 1999년 11월에 개최된 제21차 회의에서 채택된 안전승무기준에 관한 결의서 A.890(21)의 개정이 필요하며, 현행 SOLAS협약 상 각 계약국 정부가 자체적으로 정하여 시행하고 있는 최소안전승무기준을 통일시켜 국제적으로 일관된 기준에 따라 적절히 시행될 수 있도록 노력하고 있다. 이 논문은 IMO STW전문위원회 논의결과 마련된 최소안전승무기준의 주요내용과 향후 전망에 대해 알아보도록 한다.

**핵심용어** : 해양사고, 인적과실, 피로, 최소안전승무기준

## 1. 서 론

국제해사기구(IMO)는 1914년 SOLAS협약을 처음 발효시킨 이래 그 동안 해상안전 및 해양환경 보전을 위해 선박 자체의 구조·설비에 관한 각종 기준을 강화시켜 왔음에도 불구하고 1960년~1980년대에 국제적으로 대형 해양사고가 빈발함에 따라 그 원인을 분석하였다. 그 결과 해양사고의 80% 이상이 인적요소(Human Elements)에 의한 과실에 의해 발생하고 있다는 것이 판명되자 1993년 개최된 제18차 총회에서는 국제안전관리규약(ISM Code)을 총회 결의서 제741호로 채택하였고, ISM Code를 강제적으로 시행하도록 하기 위하여 1994년 5월에 개최된 SOLAS협약 당사국회의에서 이 협약의 제9장(선박의 안전운항을 위한 관리)을 신설함으로써 ISM Code는 SOLAS협약 계약국 선박에 대하여 1998년 7월 1일부터 2002년 7월 1일까지 국제항해에 종사하는 모든 여객선과 총톤수 500톤 이상의 선박에 대하여 단계적으로 적용하였다. ISM Code의 시행은 해상안전과 해양환경의 보호를 위해서 해운회사 및 선박의 안전관리체제(SMS; Safety Management System)를 일정한 수준 이상으로 향상시키며 해양사고 예방에 기여한 바가 크지만, 반면에 승무중인 선원의 업무는 과중되었다.

선박의 안전승무기준에 관한 사항은 SOLAS협약 제5장(항해의 안전) 제14조(선박의 배승)와 STCW협약 제 I/14규칙 등에서 규정하고 있으며, 또한 계약국 정부가 이를 이행하는데 필요한 지침은 1999년 11월에 개최된 제21차 총회에서 채택된 “안전승무기준(Principles of Safe Manning)에 관한 결의서 A.890(21)”이 있다.<sup>1)</sup>

최근 선박은 대형화·고속화·자동화 및 전문화되어가고 있

으며, 선박에서 선원들은 ISM Code 및 ISPS Code 시행과 PSC, FSC 및 Oil Major에 의한 각종 검사 등으로 선원의 업무는 과중되고 있으나 선박내 인적자원에 대한 지원은 거의 없었으며, 해양사고 중 인적과실이 차지하는 비율은 계속해서 70%에서 80%를 차지하고 있고, 그 주요 원인은 선원의 승선 중 업무로 인한 피로로 나타나고 있다.<sup>2)</sup> 이에 IMO STW전문위원회에서는 2007년 개최된 제38차 회의에서부터 선박의 안전승무기준에 관한 결의서 A.890(21) 및 A.955(23)를 전면적으로 검토하여 2010년 개최된 제41차 회의에서 개정안을 마련하였고, 2011년 개최예정인 제27차 IMO총회에 상정하여 결의서로 채택할 예정이며, SOLAS협약 제5장 제14규칙의 개정안도 제89차 MSC회의에서 채택할 예정이다.<sup>3)</sup> 이 논문은 선박의 안전승무기준에 대한 IMO STW전문위원회의 논의와 그 결과 마련된 결의서 초안의 주요 내용에 대해 알아보도록 한다.

## 3. 결 론

앞의 본문에서 IMO STW전문위원회에서 논의결과 마련된 최소안전승무기준(Principles of Minimum Safe Manning)의 개정 논의 및 개정안과 SOLAS협약 제5장 제14규칙의 개정안에 대해 살펴보았으며, 2개의 개정안이 채택된 후 SOLAS협약이 발효되면 국제항해에 종사하는 모든 여객선과 총톤수 500톤 이상의 화물선(어선 제외)에는 적용하게 되며, 우리나라는 현행 선원법 및 선박직원법에 선박의 최소안전승무기준에

1) 결의서 A.890(21)은 SOLAS 협약의 제11-2장 및 ISPS Code의 채택에 따른 요건을 반영·개정하여 IMO 제23차 총회에서 결의서 A.955(23)를 채택하였다.

2) 정대율외2명, “선박의 안전배승기준 설정 원칙에 관한 고찰”, 「한국항해항만학회지」 제32권 제2호, 추계한국학술대회논문집, 126쪽.

3) IMO, Report to the Maritime Safety Committee(STW 41/16), para. 8, Annex 5 and 6.

대해 규정하고 있으므로 이에 대해 노사정학 모두가 관심을 갖고 연구할 필요가 있다고 본다.

#### 참 고 문 헌

1. IMO, 결의서 A.890(21) 및 A.955(23)
2. IMO, STW 38/13, STW 38/13/3, STW 38/13/4, STW 38/13/5, STW 38/13/7/rev.1,
3. IMO, STW 39/WP.2, STW 40/WP.4, STW 41/16
4. IMO, MSC 81/23/3
5. 정대율외 2명, “선박의 안전배승기준 설정 원칙에 관한 고찰”, 「한국항해항만학회지」 제32권 제2호, 추계 한국학술대회논문집
6. 해양수산부, “IMO 제38차 선원훈련 및 당직기준 전문 위원회(STW) 회의 의제검토”(2007.1)