

어선검사홍보

어선검사에 대한 질의 응답 (II)

한국어선협회

검사제도과장 이 화 우

[문] 총톤수 40톤 이상의 어선이어서 한국어선협회에 제조검사를 받고 있습니다. 제조검사를 신청할 때 승인받은 도면과 공사시방서(사양서)상에 명시된 기기, 또는 설비 이외에 추가하여 냉동기, 압축기등의 기기를 설비하고자 할 때 추가된 기기, 또는 설비에 대하여도 제조검사를 받아야 하는지요?

[답] 기히 승인받은 도면과 사양서에 명시된 이외의 기기 또는 설비를 제조검사 수검 도중에 추가설치한 경우의 검사에 대하여는 두가지 경우로 설명할 수 있습니다.

첫째, 추가되는 기기 또는 설비가 기히 승인받아 거처된 기기 또는 설비와 연결하여 작동되도록 설비할 경우에는, 추가 설비에 대하여 제조검사를 받아야 합니다. 즉, 추가설비되는 부분의 공사용 도면을 작성하여 당 협회(해당 지부 또는 출장소)에 도면승인을 받고, 승인된 도면에 의하여 시공되고 또한 당 협회 검사원에게 제조검사를 받아야 합니다.

둘째, 추가되는 설비가 기히 승인받아 거처된 설비의 고장 등 유사사를 대비하기 위하여 단순히 어선에 비치코자 하는 경우로서 이때에는 별도의 제조검사는 받을 필요가 없으나 추가되는 기기 또는 설비 자체는 예비검사에 합격된 품목이어야 합니다.

[문] 노후어선을 대체하기 위하여 정부의 보조금을 지원받아 어선을 건조하고 있습니다. 초기 계획한 어업을 하기 위하여는 현재 계획하고 있는 주기관의 출력이 조금 낮은 것 같아 주기관의 출력을 높이고 싶은데, 이에 따라서 사업비가 증가될 수

밖에 없으며 추가 사업비를 감당할 수 없는 처지이라 자연히 중고 주기관을 사용코저 하는데 어선 검사에는 아무런 지장이 없는지요?

[답] 해상에서 인명의 안전을 확보하고 어선의 안전조업으로 어민의 소득을 증대시키기 위하여 정부에서는 노후한 어선은 폐선시키고 신조어선을 건조토록 하고 있으며, 어선 건조에 따른 어민의 부담을 경감시켜주기 위하여 건조비의 상당부분을 정부가 지원하고 있는 것입니다. 따라서 정부 지원으로 건조되는 모든 어선에 거처되는 주기 등의 전 설비는 신품이어야 검사에 합격될 수 있습니다.

또한, 이러한 설비는 해상에서 사용이 적합한 것으로서 “조선공업진흥법”에 의하여 등록된 조선사업자중 “선박용기자재 제조업자”가 제작한 것으로 당 협회의 예비검사에 합격된 설비이어야 합니다.

일부에서는 종래의 행정지시에 의하여 보조금 또는 융자금을 취급하는 관계기관으로 부터 중고품을 사용할 수 있다는 확인을 받아서 어선에 거처하면 될 것으로 잘못 알고 있는 경우가 있으나 '84년 9월 14일 수산청의 행정지시〔(어선 1176-549) '84 어선건조사업집행철저〕에 의하여 현재는 일체의 중고품 사용을 허용하고 있지 않으니 착오없으시기 바랍니다.

[문] 본인 소유어선에 거처되어 있는 구명뗏목이 파손되어 대체용으로 중고 구명뗏목을 구입하였는데 이 구명뗏목은 한국어선협회의 입회하여 구명뗏목 정비 지정업체에서 정비하였습니다.

본선에 거치하기 위하여는 어떤 검사를 받아야 하는지 알려주십시오.

[답] 구멍뗏목에 대한 검사는 구멍뗏목을 제작할 때 제작사가 받는 예비검사와, 어선에 거치한 후에 그 효력·성능을 확인하기 위하여 정기 또는 중간검사시에 개방검사(구멍뗏목정비 지정업체에서 본회 검사원의 입회하에 개방하여 의장품의 비치상태, 튜브의 파손유무, 자동이탈기의 작동상태 등의 검사)를 받아야 하며, 단순히 구멍뗏목을 수리하거나 신환할 때에 받는 임시검사가 있습니다.

이런 경우에는 예비검사에는 해당되지 않으며, 정기 또는 중간검사시에 파손된 구멍뗏목을 대체코자 한다면 별도의 임시검사 또한 받을 필요 없이 정기 또는 중간검사 도중에 구멍뗏목이 “검사받는 어선에 비치 가능한 것인가”와 “사용이 적절하게 본선에 거치되어 있는가?”를 검사하게 됩니다. 따라서, “비치 가능한 것인가”에 대하여는

첫째, 본선에 승선하고 있는 선원을 전부 탑승시킬수 있는가? 즉, 몇 인승용 구멍뗏목인가를 확인 하며

둘째, 이 구멍뗏목에 비치하고 있는 의장품은 관계법규에 적합하며, 사용유효기간은 다음 검사시까지 충분히 남아 있는가를 확인하고

셋째, 이 구멍뗏목에는 관계법규에 의한 표시가 되어 있는가를 확인 합니다.

새로이 구입한 중고 구멍뗏목이 본회 입회하에 개방검사를 받은 것이라면 본선에 비치가능하며, 사용에 적합하게 거치되어 있다면 어선검사에도 충분히 합격될 수가 있습니다.

[문] 제 1 종 종업제한인 채낚기어업과 제 2 종 종업제한인 기선저인망어업 허가가 동시에 승인된 길이 20미터미만 어선입니다.

이때까지 제 2 종 종업제한인 기선저인망 어선으로만 어선검사를 받아 왔으나 서해안의 오징어 성어기(6월 15일부터 9월 15일까지)동안에 채낚기어업을 하고자 제 2 종 종합제한인 기선저인망 어업일 때 선원 8명 이외에 어부 15명이 더 필요합니다.

이때 기선저인망 어업에 필요한 구멍뗏목은 기히 비치되어 있으나 어부 15명에 대한 구멍뗏목을 증설하여야 하는지를 알고켜 주십시오.

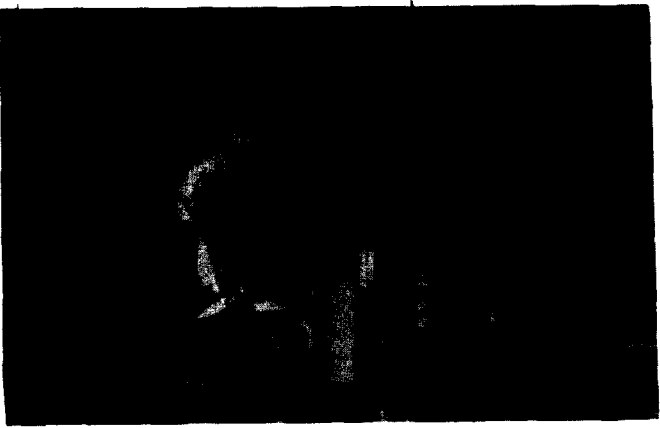
[답] 제 2 종 종업제한어선(기선저인망)은 구멍뗏목을 배의 길이에 관계없이 최대승선인원을 수용하기에 충분한 것을 비치하여야 하나, 제 1 종 종업제한어선(채낚기어선)은 길이(수선장) 20미터미만의 어선은 구멍뗏목을 비치하지 않아도 되도록 “어선설비 등에 관한 규칙”(농수산부령 제 749호)에 규정되어 있습니다.

동 어선은 기선저인망어업에 종사하면서 서해안 오징어 성어기간에만 제 1 종 종업제한인 채낚기어업에 종사하고자 하므로 어선법 제16조·동 시행령 제 8조에 의한 특별검사를 받고 성어기간중 “특별검사증서”를 발급받아 어부 15명을 추가 승선시킬 수 있습니다.

또한 이 검사에는 어부 15명을 거주하기에 충분한 거주설비를 갖추어야 하며, 어부 15명에 대한 구멍설비로서 구멍뗏목 대신에 구멍동의의를 비치하여야 합니다.

[문] 울릉도에 거주하고 있는 어민으로서 총톤수 20톤급 어선을 주소지인 울릉도에서는 조선소의 형편상 건조할 수 없어 포함에서 건조케 되었으며 검사 또한 이곳에서 받아 합격판정을 받았읍니다.

주소지인 울릉도로 가기위하여 출입항 신고를 하니 어선검사증서와 어선검사수첩을 제시하라고 하나, 한국어선협회에서는 어선검사에 합격되면 어선검사증서와 어선검사수첩을 등록을 관장하는 시·군으로 보냈으니 어선소유자가 등록을 해당 시·군에 한 후, 시·군에서 찾아가라고 합니다.



종래에는 어선검사에 합격되면 어선검사증서등 관계서류를 어선 소유자에게 직접 발급하여 주어서 출입항에 아무런 불편이 없었는데 왜 이렇게 제도가 변경되었으며 출항을 원활히 하기 위하여는 어떻게 하면 되는지요?

[답] 종래에는 어선검사에 합격되면 어선 검사증서와 어선검사수첩을 어선소유자에게 직접 전달하였던 것이 사실입니다.

그러나, 종래의 어선검사와 등록절차를 보면 어선소유자는 당 협회에 어선검사신청과 어선 등록을 위한 총톤수 측정신청을 동시에 하여 우선 총톤수 측정증명서를 발급받고 이를 근거로 선적항 관할 시·군에 등록신청을 하여 국적증서(선적증서)를 발급받아 당 협회에 제시하여 어선검사증서를 발급받은 후 이 검사증서를 첨부하여야 어업허가를 받을 수 있게 됩니다.

따라서 전조에서 어업허가까지는 등록 및 어업허가신청인 시·군에 2회, 당 협회에 2회를 다녀가야 하는 불편이 있어 정부에서는 84년 4월 17일부터 “84년도 성장·발전을 위한 제도개선”의 일환으로 종래의 제도를 어선검사와 총톤수측정을 위하여 당 협회에 1회, 어선등록과 어업허가를 위한 시·군에 1회의 방문으로 어선검사, 어선등록과 어업허가가 종결될 수 있도록 제도 개선하였습니다. 이에 따라 어선 소유자는 어선검사와 어선총톤수측정을 당협회에 동시에 신청하고 어선검사에 합격되면 어선총톤수측정증명서를 발급받은 후 시·군에 가서 등록신청을 하면 어선검사증서와 국적증서(선적증서)를 동시에 발급받으며, 바로 그 곳에서 어업허가를 신청할 수 있어 종래보다 훨씬 편리하게 됩니다. 그러나 이번 경우와 같이 선적항과 검사받은 장소가 달라 선적항으로 회항코자 할 경우에는 어선검사증서를 출입항통제소에 제시할 수 없게 됩니다.

당 협회에서는 이럴 경우에는 어선법시행령 제 30조 제 1항제 3호를 적용하여 “임시항행증”을 발급하고 있으며, 임시항행증 발급을 위한 어선법시행규칙 제 38조에 규정한 임시검사는 별도로 집행을 하지 않고 있습니다. 따

라서 어선검사증서 대신에 임시항행증을 제시하면 출입항에는 아무런 지장이 없을 것입니다.

[문] 삼교천에서 소형어선으로 조업하는 영세 어민입니다.

어선검사수첩 기재사항을 보면 종래에 없던 “72년 국제해상충돌 예방규칙에 의한 선등을 84년 12월 31일까지 설치토록 할 것”이라고 지시되어 있습니다. 이곳은 야간조업이 일체 금지된 곳으로 타지역에 가서 조업할 정도의 큰 어선들(5톤 이상)이 아니며 또한 법이 정하는 선등 하나를 설치하는데에 10만원 이상이 든다고 하는데 너무 부담스럽습니다.

선등의 설치를 완화하여 주실 수 없는지요?

[답] 동력어선에 설치하는 선등은 야간항해 뿐만 아니라 길은 안개 등에 의하여 시계(視界)가 불량할 경우에도 해상에서의 충돌사고를 방지하기 위하여 꼭 필요한 설비입니다.

“72년 국제해상충돌예방규칙”이 발효되기 이전에도 “60년 국제해상충돌예방규칙”에 의한 선등을 설치하도록 의무화되어 있었던 것이므로 종전에 없던 것을 새로이 신설하거나 추가하는 것이 아닙니다. 단지 새로운 규격에 맞는 것으로 교체하는 것입니다.

최근 해상교통의 번잡화와 선박의 고속화추세로 해상사고의 위험성은 날로 높아가고 있는 현실이므로 선박의 안전항행을 위하여는 국제규격의 선등설치는 더욱 더 그 필요성이 증대되고 있으며, 만일 국제규격선등의 미설치로 인하여 해난사고가 발생할 경우에는 국제규격선등을 설치하지 않은 선박이 전적으로 책임지게 되어 있어 어민의 생명과 재산의 보호상으로도 또한 필요한 것입니다.

그러나 국제협약의 기준에 따라 선등을 설치할 경우에는 최대 7개를 설치하여야 하므로 소형어선(길이 12미터미만)에서는 어선의 크기, 구조 등을 감안하여 그 설치 수량을 완화하여(1개 또는 2개) 설치에 따른 경비부담을 경감시키고 있으니(1개당 시중가격 22,000~25,000원) 어선소유자 여러분께서는 선등설치의 필요성을 인지하시어 꼭 지정된 기일내

에 설치하여 해난사고 미연방지에 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

[문] 제 2 종 종업제한어선인 대형기저 어선을 개조하여 제 3 종 종업제한인 운반어선으로 사용코져 장 . 폭 . 심은 변경하지 않고 창구등 상갑판상의 구조물을 철거, 변경하고자 합니다.

이때 총톤수는 구법에 의한 총톤수측정을 받는지, 신법에 의한 총톤수 측정을 받는지 알려 주십시오.

[답] 84년 3월 17일 부터 어선법시행규칙이 개정·발효됨에 따라 구법에 의한 총톤수측정은 일체 집행할 수 없습니다(적량측정법이 폐지되었음). 단지 개조 또는 수리를 하지 않은 기존선은 종래 구법에 의하여 톤수측정된 구 총톤수를 그대로 계속하여 사용함을 먼저 알려드리고 기존선이 수리·개조로 인하여 총톤수에 변경이 있을 경우에 대하여 설명드리겠습니다.

어선법 제 29조에 의하여 준용하는 선박법(법률 제 3641 (82.12.31))부칙 제 3조제 1 항에 의한 “특정수리”를 할 경우에는 기존선(선박법 개정이전의 현존선)일지라도 신법에 의한 총톤수 측정을 받을 수 있으며 “특정수리”에 대한 범위는 “선박톤수의 측정에 관한 규칙”(교통부령 제 758 호 (83.3. 7))부칙 제 3항에 규정되어 있어 그 내용을 요약하면 다음과 같습니다.

“특정수리”는 총톤수 변경이 생기는 수리로서

첫째; 장, 폭, 심의 변경을 하는 수리

둘째; 이중저의 철거 등 선체내부구조의 변경으로 전부 개축 또는 측정을 받을 필요가 있는 수리

셋째; 상갑판상의 구조물의 신설 또는 철거를 수반하는 수리입니다.

따라서 이런 경우에는 “특정수리”중 첫째와 둘째에는 해당되지 않고 셋째의 경우에 해당되며 총톤수에 변화가 있는 신설 또는 철거인가를 따져 총톤수 측정여부를 판정하므로 상갑판상부에 구조물을 신설할 경우에는 반드시 신통수측정방법에 의하여 측정을 받아야 하며 상갑

판 상부의 구조물을 철거할 경우에는 철거부분이 구법에 의하여 총톤수에 산입된 장소가 아닌 경우에는 별도로 총톤수측정을 하지 않습니다.

또한 배의 길이(측정길이로서 상갑판의 하연에 있어서의 선수재의 전면에서부터 선미외관의 후면까지의 수평거리)가 24미터 미만으로서 신설 또는 철거구조물의 용적이 0.5 m³ 미만인 경우와 배의 길이 24미터 이상은 1.0 m³ 미만인 경우에는 총톤수측정을 개측하지 않습니다.

[문] 제 2 종 종업제한인 중형기선저인망 어업허가를 받아 조업하던 중 제 2종으로 허가된 어선이 노후하여 다른 도의 선적인 제 1 종 종업제한인 어선을 임차하여 제 2 종 중형기선저인망 어선으로 사용코져할 때 종업제한변경 승인은 어느 도에서 받아야 하는지요?

[답] 이와 유사한 질의가 전남도지사로부터 수산청장에게 있었으며 그 내용을 보면 다음과 같습니다.

“어선법상의 종업제한은 합리적인 어선의 관리를 위한 것이므로 선적항을 관할하는 시·도에서 관장하는 것이 어선관리업무에 더 효율적일 것이며 또한 종업제한은 어선의 규모·구조 및 설비 등에 의거 어업의 종류에 따라 종사할 어선의 자격을 규정하는 것으로 당해 어선을 관리하는 시·도에서 사전어업허가 처분 관청의 협조를 받아 검토 처리할 것”

[문] 어선검사를 받고 있던 중 주기관의 부품품에 결함이 있다하여 검사원으로부터 이를 보완하여 검사를 다시 받도록 지시 받았는데,이곳은 벽지이라 수리도 쉽지 않고 더욱이 신품으로 대체하려고 하여도 장기간이 소요되므로 어떻게 하면 검사를 원활히 받을 수 있는지요?

[답] 당 협회는 어선검사를 집행할 경우에 반드시 검사에 관계인(선장, 기관장 등)을 참여시켜 검사를 집행함은 물론, 검사를 집행하기에 앞서 본선측으로부터 선체·기관 등 설비 전반에 대하여 이상유무, 항해중의 조종성능, 해난손상여부 등을 청취하여 검사에 참고하고 있

읍니다.

따라서 검사원이 불량한 설비 또는 부분품을 발견하였을 때는 불량상태가 어느 정도인가를 판단하여 6개월 동안 사용에 별반 문제가 없다고 판단될 경우에는 임시검사를 6개월 범위 안에서 지정하고 당해 검사를 종결하여 조업에 지장이 없도록 하고 있습니다.

불량상태가 극히 심하여 보수 또는 신환을 하지 않고는 도저히 사용할 수 없는 경우에는 검사참여자와 협의하여 보수 또는 신환하는데 필요한 충분한 기간을 설정하여 수리 또는 신환토록 하는 “수리지시서”를 발급하고 있으며 검사참여자는 이 기간동안에 반드시 보수 또는 신환하여 검사를 계속 받아야만 검사에 합격될 수 있습니다.

이 기간이 경과하고 난 후에도 검사를 받지 않으면 어선검사에 불합격이 되어 출입항이 통제되는 등, 여러가지 불편한 사항이 생기게 됨을 명심하여야겠습니다. 또한 임시검사를 지정받은 경우에는 지정된 날짜까지 검사를 기다리지 마시고 가능한 빠른 시일내에 보수하고 당 협회의 검사를 받아 해난사고를 미연에 방지할 수 있도록 협조하여 주시기 바랍니다.



당협회검사원의 어선검사 광경

[문] 총톤수 95톤급 안강망어선입니다. 82년 10월 정기검사를 받았기 때문에 84년 10월에 중간검사를 받도록 차기·검사가 지정되어 있었는데 심어기 관계로 검사를 앞당겨서 84년 9월에 받았읍니다. 그런데 86년 9월에 임시검사를 받고 86년 10월에 정기검사를 받도록 차기검사가 지정되어 있어 1개월 이내에 임시검사와 정기검사를 두번씩이나 받도록 지정되어 있어 검사 지정이 잘못된 것이 아닌지요?

[답] 어선법 시행령 제 7 조제 2 항에는 중간검사를 받을 시기에 대하여 규정하고 있는데 그 내용은 “중간검사의 시기는 선령 15년이상인 어선은 정기검사 또는 중간검사에 합격한 날로부터 1년, 선령 15년미만인 어선은 정기검사에 합격한 날로부터 2년이 경과한 날로 한다”입니다.

이는 선령이 15년미만인 경우에는 2년마다 한번씩, 선령이 15년이상인 경우에는 1년마다 한번씩 어선검사를 받아야 함을 뜻하는 것입니다. 따라서 82년 10월에 정기검사를 받고 84년 10월에 중간검사를 받고 다시 86년 10월 정기검사를 받는다면 2년에 한번씩 검사를 받게 되는 것이 됩니다. 그러나 출어준비나 수리등으로 인하여 지정된 중간검사를 앞당겨 받았을 경우에 차기검사를 정기검사로 지정하면 다음 검사시까지 그 기간이 2년을 넘게 되므로 부득이 2년이 되는 날에 임시검사를 받도록 하였던 것입니다. 따라서 검사지정에는 아무런 잘못이 없습니다.

그러나 수개월 이내에 어선검사가 이와같이 임시검사와 정기검사, 임시검사와 중간검사가 지정된 경우에는 먼저 도래하는 검사일자에 상위 검사를 신청하여 검사를 받으면 하위검사는 자동적으로 면제되므로 어선소유자 여러분의 협조가 있으시길 바랍니다. (다음호에 계속)