

세계해사대학(W.M.U.)연수를 마치고(Ⅲ)

- 어선 및 수산관련 국제해사기구의 협약 및 내용 -

한국어선협회 기술개발부

주임기술원 이 영 섭

1. 개 요

어떠한 목적을 달성하기 위하여는 수단이 따라 불듯이, 수산이란 목적을 달성하기 위하여 여러 수단이 있겠으나 그 중에서도 가장 중요하고 많은 것은 어선원에 이견이 없을 것이다.

예를 들어 한마리의 물고기를 어선으로 잡는 데 소요되는 것과 과정을 살펴보면, 원자재→조선소→어선→선주→어선원(때로는 선주자신)→어장→어구→물고기→소비자에게로 간다. 여기서 우리가 주목해야 할 사실은, 목적물인 물고기의 어획까지 과정에서, 선박건조, 어선, 어선원, 어장, 물고기 및 어로작업이다.

우리나라에서도 상기 사항을 여러 관할관청에서 별개의 상황으로 취급, 관장하겠지만, 국제적인 상황에서도 마찬가지다. 어획된 물고기를 식량이란 측면에서 세계식량기구(FAO)가, 어선원에 대하여는 노동자란 측면에서 국제노동기구(ILO)가, 그리고 어선은 해양에서 활동이란 측면에서 국제해사기구(IMO)가, 각각의 기구가 그들의 관장업무 성격에 따라 다른 각도로 취급한다.

과거 어선은 해상인명안전협약(SOLAS 1960)의 제 4 장 및 제 7 장, 국제물수협약(LL 1966)의 제 3 장에 기술된 몇몇 권고사항이 있기는 하지만 각종 국제협약에서 도외시 되었다.

그러면 왜 어선은 기존협약에서 제외되었는가? 그에 대한 대답으로는 다음 두가지로 요약할 수 있다.

- 일반적인 국제무역에 종사하지 않고, 이로 인하여 국제무역에 종사하는 선박의 필수사항인

각종 안전증서들이 필요치 않고,

- 상선의 화물에 해당하는 어획물을 항구에서 적재치 않고 해상에서 싣기 때문에 건현의 표시가 필요없고 또한 효과적인 실시가 어렵다.

눈으로 보듯, 해양에서 선박(어선)을 이용하여 노동자(어선원)가 식량(어류)을 생산하고, 그 기여도가 날로 늘어나면서 종사자도 증가하는 반면, 해난의 수가 빈번하고 인명이나 재산의 피해가 막심하여지니, 어떠한 조치의 필요성을 실감하게 되었다.

이리하여 1962년 12월 국제노동기구(ILO)는 기구자체내에 있는 "수산분야 작업조건에 관한 위원회"를 소집하여 결의안을 채택하고, 국제해사기구와 세계식량기구에 동참할 것을 촉구하여 처음으로 어선어업에 관련된 문제를 구체적이고 적극적으로 다루는 발단이 되었다.

2. 발전과정, 개요 및 구성

가. 어선원과 어선의 안전규정

어선원의 작업여건 연구, 어선과 어선원의 안전측면의 항해, 기기작동 및 작업상 기준설정을 위한 검토와 어선원의 기준설정을 위한 모임에서 다음과 같이 업무를 분장하였다.

- 세계식량기구(FAO) : 수산일반
- 국제노동기구(ILO) : 수산업종사자
- 국제해사기구(IMO) : 해상에서 인명, 어선 및 장비의 안전

이러한 분장의 동기에 따라, FAO, ILO 및 IMO에 의하여 준비된 어선원과 어선을 위한 규정 초안이 작성되고, 이는 A부와 B부로 나누었으며, A부는 어선선장과 승선원을 위한 것이

고, B부는 어선 건조자와 선주를 위한 것이다.
그 내용을 살펴보면 :

1) A부 :선장과 승선원을 위한 안전과 위생

1968년 1월 IMO 본부에서 만난 세 대표(I-LO, FAO, IMO)에 의하여 A부 초안이 검토되고 1969년 12월 ILO본부 제네바에서 갖인 어선안전협회의에 참가 합의 하에 채택되었으며, 전체적인 구성은 11장 50절과 6가지 부록으로 이루어져 있다. 그내용은 다음과 같다.

- 가) 일반규정
- 나) 항해
- 다) 선박의 안전
- 라) 선상에서의 안전
- 마) 어로작업시의 안전
- 바) 기관실에서와 기계장비의 안전
- 사) 특별 안전사전조치
- 아) 구명설비
- 자) 방화와 소화
- 차) 어선원, 안전조직 및 작업조건을 위한 선상설비
- 카) 선박의 포기, 생존 및 구조

2) B부 :어선안전에 관한 선박의 구조와 장비

B부는 IMO 산하 어선안전소위원회와 ILO 및 FAO의 공동으로 각각 그들의 해당분야를 분담하여 준비되어져 최종안이 1973년 3월 IMO 산하 해상안전위원회 제27차 회기중 수락되고, 참가 합의된 바에 따라 1974년 2월 IMO 본부에서 어선안전협회의 제 2차 모임을 갖고 FAO, ILO 및 IMO 모두 동의하여 확정되었다. 물론 FAO는 어선안전협회의에서 동意的한 내용을 산하수산위원회의 보고를 받아 이사회 제64차(1974년 가을) 회기에서 승인되었고, ILO는 제195차(1975년 2월) 이사회에서 승인되었다. 전체적인 구성은 11장 103절과 9가지 부록으로 이루어져 있으며 그 내용은 다음과 같다.

- 가) 일반규정
- 나) 선체 및 갑판장비
- 다) 견련, 수밀보전, 방수구
- 라) 복원성

- 마) 기기 및 전기설비
- 바) 방화, 화재감지, 진화 및 소화설비
- 사) 선원보호
- 아) 구명설비
- 자) 무선전신 및 무선전화
- 차) 항해장비
- 카) 선원실

전술한 바와 같이 어선원과 어선의 안전규정은 어선어업관련 사항을 A부와 B부로 나누어 총망라하고 있으며, 각부의 목적은 A부가 승선원의 안전과 위생으로 인적사항임에 비추어 B부는 선박에 대한 물적인 내용이며, 특히 B부는 설계, 선체구조 및 장비를 세가지 범주로 하나 모두 길이가 24 m 이상으로 어로작업구역에 따라 :

- 범주 1 : 무제한 구역 어로작업선
- 범주 2 : 200해리 이내 어로작업선
- 범주 3 : 50해리 이내 어로작업선으로 나눈다.

그러나 A부 및 B부 공히 어선의 정의는“어류, 고래, 해표, 해마 및 해양식용자원을 상업적으로 채포하는 선박”이다. 또한 이 규정은 강제성을 띤 것이 아니라 정보제공, 교육교재 및 권고적 성격을 갖고 있다.

나. 1977년 어선안전에 관한 국제협약(1977SFV)

본 협약은 “ 1977 어선안전협약”이라고 통칭하는 것으로, 1975년 IMO 총회에서 결의안 A. 369(IX)의 채택에 따라 1976년 6월 IMO 이사회 제36회기중 어선안전협약 채택을 검토키 위한 외교적인 회의를 소집할 것을 결의하였다.

물론 어선안전에 관한 문제는 1960 해상인명안전협약(1960 SOLAS) 회의에서 실행가능한 한도에서의 적용 및 복원성구조와 복원성의 연구권고, 1966국제만재홀수선협약(1966 LL)에 관한 회의에서 최소견련 연구 권고에 따라 어선의 복원성에 관한 결의안 A. 168을, 1968년 복원성 및 선원의 안전에 미치는 어선구조에 관한 결의안 A. 208을, 1971년 이 결의안에 대한 수정결의안 A. 267 및 A. 268을 제시 1973년에 채택하였다.

이러한 장기간의 우여곡절을 겪어, 1977년 스페인 정부의 초청으로 동년 3월 7일부터 4월

2 일까지 토리몰리노스(Torrimolinos)에서 “어선안전협약(1977 트리몰리노스협약 또는 1977어선안전협약)”을 채택하였으며, 참가국은 46 개국이었다. (우리나라는 불참)

그 내용은 전술한 “어선원과 어선의 안전규정” A부와 B부를 근간으로 8회에 걸친 IMO 어선안전소위원회의 검토보완을 거쳐 최종 초안이 완성되어 1976년 5월 제 34 회 해사안전위원회 승인을 득하였다.

1) 협약의 개요

가) 협약의 적용

- 본 협약은 국제항행 여부에 관계없이 24 m 이상의 신조어선에 적용하고,
- 무선설비에 대하여는 발효후 6년을 경과하는 시점부터 기존선에도 적용한다.

나) 협약의 내용

본 협약은 어선의 구조설비(선체구조, 폐쇄장치, 복원성, 기기 및 전기설비, 방화구조, 소방설비, 선원보호설비, 구명설비, 비상소집훈련, 무선설비 및 항해설비)에 대하여 안전기준을 정하고, 체약국정부는 자국의 어선에 대하여 정기적으로 검사 확인하고, 합격한 어선에 대하여 “국제어선안전증서”를 교부하여 특별한 경우를 제외하고는 증서의 유무만으로 체약국 정부가 인정토록 한다.

다) 협약의 구성

본 협약의 구성은 10 장 154 절과 2 가지 부록으로 되었었으며 그차례는 다음과 같다.

- ① 일반규정
- ② 구조, 수밀보존 및 장비
- ③ 복원과 복합적인 항해 적합성
- ④ 기기 및 전기설비와 기관실무인화
- ⑤ 방화, 화재탐지, 소화 및 진화
- ⑥ 선원보호
- ⑦ 구명설비
- ⑧ 비상조치, 소집 및 훈련
- ⑨ 무선전신과 무선전화
- ⑩ 항해장비

부록 1 : 증서

부록 2 : 구명설비 사양

이 협약은 현재까지 미발효 상태에 있는 데, 이

협약의 발효조건은 15 개국 이상의 나라가 유보 조건 없이 비준수락 또는 가입한 날로부터, 또한 이러한 절차를 이행한 국가의 24 m 이상 어선의 합계가 총 어선세력의 50% 이상이 될 때로부터 12 개월 후에 발효된다.

그러나 IMO 가 각국 정부에 조속한 수락을 촉구하나, 1984 년말 현재 12 개국 - 아르헨티나, 벨기에, 프랑스, 동독, 서독, 이태리, 나이지리아, 노르웨이, 페루, 스페인, 영국, 예멘 - 이며 어선세력은 불과 17% 밖에 되지않는다. 참고로 현재 IMO 에서 접수한 자료에 따르면, 세계 24 m 이상 어선의 총 척수는 약 23700척이며, 1000척 이상 어선 보유국은 대한민국(1904 척 : 1984.10.2 일 통보함), 일본(6069 척), 소련(2867 척), 스페인(1656 척), 미국(1225 척), 중공(1170 척)으로 현재까지 미수락국인 상기 5 개국 (스페인인 기수락)의 어선세력이 전체의 55%(13244/23700)로 이 국가들의 수락없이 발효가 난감한 실정이다. 그 중에서도 최대의 선단을 갖인 일본의 경우, 지난 연말 일본의 수산청, 항만청 그리고 어선협회에서 그들의 의견을 들어보니 별다른 상황변동이 없는 한 가까운 장래에 수락할 의사나 필요성을 느끼지 않으며, 특히 어느 고위직 인사는 우리나라를 포함하여 소련, 미국, 중공 등의 국가들이 미동도 하지 않는다는 식으로 그들의 태도를 설명하는 것으로 미루어 “1977 어선안전협약”은 IMO의 적극적인 설득에도 불구하고 상당한 시일이 지나야 발효될 것으로 보인다.

다. 소형어선의 설계, 구조 및 장비에 관한 임의 지침서

1974 년 “어선원과 어선의 안전” B부를 마무리 지으면서 선박의 길이가 24 m 미만의 어선에 대하여 “설계, 구조 및 장비에 관한 임의 지침서” 제정에 삼자(FAO, ILO, IMO)가 공동협력으로 계속 노력할 것을 함의코, 그에 따라 IMO 해사안전위원회는 산하 어선안전소위원회에 FAO 및 ILO와 협력하여 작성토록 지시했다. 어선안전소위원회는 1977 년 트리몰리노스협약을 채택할 때, 이 협약이 길이 24 m 이상의 어선에 국한되나 세계어선의 주력을 이루는 막대한 숫자의 24 m 이하 어선에 대한 어선원과 어선의 안전

을 위한 설계, 구조 및 장비의 안전기준 개발 결의안을 채택했다.

초안이 FAO에 의하여 준비되고, 선상 어선원의 작업조건이 ILO에 의하여 추가되어 제21차와 제22차 IMO 산하 어선안전소위원회의 회기중 최종적으로 안이 확정됐다. 이 안은 1979년 10월 IMO 해사안전위원회의 승인을 득했으며, FAO는 그해 11월에 각국에 통고하고, 동시에 ILO 이사회 제 211 회기중에 통지되었다.

지침서의 목적은 소형어선의 설계, 구조 및 장비를 위한 일반적인 정보를 제공하는 것으로, 이의 적용은 지역적인 기후나 해상조건 또는 어로작업 등 여건에 따라 취사선택할 수 있는 어디까지나 "지침서"이다.

처음 의도는 24m 미만의 전 어선에 대하여 다 적용 가능할 것으로 판단했으나 막상 최종 심의 단계에서는 이 지침서 역시 그 범주를 국한시키고 말았다. 즉 24m 미만 12m 이상(24m > 어선 ≥ 12m) .

그 내용은 10장 68절과 부록 1가지로 구성되어 있으며, 상세는 다음과 같다.

- 1) 일반규정
- 2) 구조, 수밀보존, 장비
- 3) 복원성과 종합적 항행가능성
- 4) 기기 및 전기설비
- 5) 방화, 화재감지, 진화 및 소화장비
- 6) 선원보호
- 7) 구명설비
- 8) 무선통신
- 9) 항해장비
- 10) 선원실

부록 : 용어정의에 관한 도해

이제까지 서술한 것은 모든 내용이 어디까지나 어선에 국한된 것이나, 비단 어선을 위한 것이 아니라 간접적으로 관련된 협약들을 개괄적으로 살펴보고자 한다.

라. 1974해상인명안전협약(1974SOLAS)

해상인명안전협약은 IMO가 발족하기 훨씬 이전 1929와 1948년에 이미 협약이 있었고, 이것이 IMO가 정식으로 발족한 후 최초로 채택한 1960 SOLAS의 근간이 되었으며, 그 이후 1966년, 1967

년, 1968년, 1969년, 1971년의 수정을 거쳐 1974년 10월 최종안이 IMO총회에서 채택되어 1980년 5월 25일 발효되었다. 우리나라는 1981년 3월 31일 공포 발효시켰다. 동협약은 계속 발전되어 추가 사항이 늘어나, 1986년 전반적인 개정작업을 계획하고 있다.

본 협약의 주요사항은 다음과 같다.

1) 적 용 :

- 국제항에 종사하는 선박에 대하여 적용한다.
- 단 군함 및 군수송선, 총톤수 500톤 미만의 화물선 및 어선은 적용대상에서 제외한다(※ 즉 총톤수 500톤 이상의 운반선 및 공모선은 화물선으로 간주하여 적용대상에 속한다).

2) 내 용 :

선박의 해상에서의 인명안전을 위한 설비 - 구획 및 복원성, 기기 및 전기설비, 방화, 화재탐지 및 소화설비, 구명설비, 무선통신과 전화설비 항해안전설비, 곡류의 운송, 위험물 운송, 원자력선-에 대한 안전을 규정하고 있다.

마. 1972해상충돌예방규칙(1972COLEG)

1960년 국제해상충돌예방규칙이 IMO의 권고결의로 채택되어 1965년 9월 1일로 국제적으로 시행되었다. 이 규칙이 채택된 후 1967년 수에즈운하 봉쇄를 계기로 선박이 대형화, 고속화, 특수화됨에 따라 항해계기의 발달과 보급, 해상교통의 번잡, 해역 이용의 다양화 등으로 해상교통의 혁기적 변모로 60년대의 규칙 변경이 불가피하여 5년간 15회의 안전위원회가 개최되어 기존 규칙의 검토, 보완, 개정이 이루어져 1972년 10월에 본 규칙을 채택하여 1976년 7월 15일 국제적으로 발효되었고, 우리나라는 1972년 10월 23일에 조전부로 수락 서명하고 1977년 7월 29일 수락서를 기탁하여 동년 9월 3일로 공포 발효되었다.

본 규칙의 주요사항은 다음과 같다.

1) 적 용 :

- 해양의 수면과 선박이 항행할 수 있는 전수역에 있는 모든 선박(모든 어선에 적용)

- 특수한 구조 또는 목적을 가진 선박에 대해서는 각국정부가 특별한 규칙을 제정하여 시행할 수 있으며, 등화 및 형상물에 관한 특례가 허용된다.

2) 내 용

선원은 본 규칙을 충실히 이행하도록 요구하고 위반한 경우는 책임을 지며, 본 규칙이 적용되는 전수역에 있는 선박은 규칙을 준수토록 규정하고 각국 정부는 특수한 경우에 특례를 인정하며, 항법규정에는 항법상의 권리와 의무를 구체화하고 있다.

바. 1973/78해양오염방지법 (1973/78MARPOL)

선박의 해양활동으로 인한 바다의 오염은 석유류의 폐유, 오수, 쓰레기 등 매우 다양하며, 이들은 소소하게 장기적으로 일어나는 반면, 대형 유조선들의 해난사고는 일시적으로 방대한 범위를 오염시켜 해양환경을 크게 손괴한다. 이러한 환경의 파괴는 시각적 또는 후각적 비생산적 인간환경의 침해도 생각할 수 있으나 보다 절실한 것은 해양생물자원의 피폐와 지구환경의 리듬상실이란 차원에서 더 크게 다루어야 할 것이다. 이러한 인식의 고조에 따라 1954년 기름에 의한 해양오염방지협약을 비롯하여 1969년 해양오염손해에 관한 국제법률회의에서 채택한 기름오염사고의 경우 공해상의 개입에 관한 협약과 기름오염사고로 인한 민사상 책임에 관한 협약, 1973년에 채택된 선박으로부터 오염방지를 위한 협약, 1978년 의정서 등으로 적극적인 해양환경보호를 위한 국제적 규제가 엄격하여지고 있으며, 우리나라는 1977년 공포발효되었고, 1981년 12월 31로 개정되었다.

본 협약의 주요사항은 다음과 같다.

1) 적 용

- 해역 내에서의 모든 선박 또는 해양시설 등으로부터의 해양오염 및 해저광구의 개발에 관련하여 발생하는 해양오염
- 발사능물질에 의한 해양오염 및 군함, 비상업용 정부 선박에는 적용제외

2) 내 용

해양환경보전을 위하여 기름에 의한 오염방지를 위한 규칙으로 산적된 유해액체에 의한 오염규제, 화물콘테이너, 이동식탱크 또는 철도용 탱크차에 의하여 수송되는 물질에 의한 오염규제, 선박으로부터 오수 및 쓰레기에 의한 오염방지에 대한 국제기준을 정하고 있다.

사. 1978선원의 훈련, 자격 및 당직근무 기준

해운구조의 변화로 선박 승무원의 해사법령 준수정신 결여, 운항기술의 부족 등은 선박의 안전 운항에 커다란 문제를 제기하게 되었으며, 선원의 훈련, 자격에 관한 최저기준을 정하는 것은 절대적으로 필요하다는 것이 대두되었다. 더우기 1970년 5월 국제연합으로부터 선원의 훈련에 관한 국제기준 조사의 요청을 받아 해상안전위원회에 이를 검토케 함으로써 1971년 9월 훈련당직소위원회(STW)가 발족하기에 이르렀다.

훈련당직소위원회는 1972년 12월부터 이에 관한 국제기준의 초안작업에 착수하여 6년간의 심의 검토 끝에 1977년 9월에 완성하여 1978년 6월에 채택하였으나 아직 미발효상태이다.

본 기준의 주요사항은 다음과 같다.

1) 적 용

군함, 정부공용선, 어선, 유람용 요트 및 원시적 목선을 제외한 항양선(단 어선중 운반선, 시험조사선 등은 적용대상이다).

2) 내 용

제약국은 공동협의 하에 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 국제적 기준을 설정함으로써 :

- 종래 각국에서 자율적으로 시행하던 것이 국제적 기준으로 되어, 파악이 쉽고 통일이 되며,
- 해기사 면허가 해상에서 재산과 인명의 안전에 국한되었던 것을 해양오염방지에 관한 책임을 부가했고,
- 종전의 물질적인 측면에다, 훈련과 자격 등 선원의 인적인 측면을 가미하여 목적달성을 시도하고 있다.

3. 추후 동향과 적응

이렇게 많은 국제협약들이 계속 채택되고, 문명적 발달과 문화적 발전에 따라 수정, 보완 또는 개정되어, 커다란 무슨 짐인양 우리들 앞에 닥아오곤 한다. 하지만 모든 것이 그러하듯 근본적 개념만 확실하면, 결코 우리를 당황케 하거나 짐이 되는 것이 아니라, 우리에게 부지불식간에 갖추어진 이제까지의 지식이나 법규시행의 세부사항을 제시하여 주므로, 올바른 이해를 통하여 긍정적 방향에서 선별적으로 받아 들임이 바

람지할 것이다.

해양을 배경으로 하는 해운과 수산의 궁극적 목표를 달성하는 과정에서 야기되는 인명과 재산 - 좁은 의미의 선박에 실리는 화물과 선박 자체, 넓은 의미의 해양환경 - 의 손실을 막기위하여 점점 더 까다롭고, 큰 책임을 요구하는 방향으로 협약은 나아갈 것이다.

이제까지의 항만청, 수산청을 비롯하여 여러 유관기관에서 연구 검토한 많은 자료들을 활용하여, 관련 업체, 학계 및 개인은 이해를 높여 우리나라의 해양에 대한 국제적 위치에 상응할 수 있는 대처를 하여야 할 것이다.

찾아 돕는 친절 봉사

칭탁 없는 어선 검사

— 한국 어선 협회 —