

어선건조감리 및 표준어선형 개발에 대하여

한 국 어 선 협 회
기술이사 이 현 수

— 목

차 —

I. 어선건조감리

I. 어선건조 감리

1. 개 요

2. 어선건조 감리

가. 어선건조 감리의 필요성

나. 정부계획 조선사업

1) 사업의 의의

2) 어선건조 감리실적

3) 총 합

II. 표준어선형 설계개발

1. 개 요

2. 어선기술 현황

가. '70 년대의 어선기술현황

나. 어선기술 개발방향

1) 어선의 표준화

2) 어선의 생력화 및 생에너지화

3. 표준어선형 개발

가. 의 의

나. 표준어선형 개발방향 및 목적

4. 표준어선형 설계 및 고시현황

가. 표준어선형 설계과정

나. 표준어선형 설계현황

다. 결 어

1. 개 요

'80 년대초 우리나라는 3 면이 바다로 둘러 싸인 해양국으로 조선공업은 세계 굴지의 위치를 확보하고 있었으나 어선의 근대화는 여명기에 머무르고 있었다.

이러한 때에 정부의 어선검사업무의 대행과 어선의 성능향상을 위한 조사, 연구 및 기술개발업무를 수행하고 어선의 안전조업과 어민소득 증대를 도모하고자 한국어선협회가 설립된 것은 어선기술을 체계적으로 발전시키기 위하여 그 의의가 크다고 볼 수 있다.

창립이후 정부의 강력한 시책과 제도적인 뒷받침으로 어선기술개발 업무를 수입받은 본회는 연차적으로 당면과제를 수립하여 어선검사 및 기술개발업무를 추진함으로써 어민소득증대와 풍요한 어촌건설을 위해 부단한 노력을 경주하여 왔다.

그러나 이러한 제반업무를 수행함에있어 각종 기술자료의 체계적인 수집·연구와 어선기술 인력의 확보, 전문화와 기술개발에 소요되는 여건을 조성시키는 어려운 점이 있었으며 이에 대한 책임감과 의무감을 절실히 느끼면서 협회 창립이

후 본회 제반업무 중에서 어선건조감리업무에 대한 현황을 기술해 보고자 한다.

2. 어선건조감리

본회의 감리업무는 협회설립 원년인 '79년 1,340톤급 수산청 복지모선 2척의 감리를 시작으로 500톤급의 어업지도선 1척, 300톤급과 150톤급의 문교부 교습선 각 3척을 비롯하여 정부관청에서 발주되는 시험조사선, 어업지도선, 냉동운반선 등의 감리를 산발적으로 수행하여 오다가 '82년도 7차계획 조선사업으로 건조되는 100톤급 FRP 채낚기어선 4척을 현대정공(주)과 미원통상(주)에서 성공적으로 수행한 것을 계기로 '83년 8차부터는 정부지원사업의 특수성에 의한 사업주체자측의 희망과 요청에 의거 연근해 계획조선 건조에 대한 감리를 본회가 수입받게 되었다.

이 결과 제8차 계획조선 건조물량(연근해부분) 158척 중에서 1척을 제외한 157척 전 어선에 대한 감리를 수행하게 되는 등 정부의 계획조선 사업에 본격적인 참여를 하게 되었다.

가. 어선건조감리의 필요성

선박은 그 특유의 이동성과 부유성, 적재성을 가지고 항해하고 있으므로 그 구조적인 결함은 해난사고로 직결되어 인명과 재산에 막대한 피해를 줄 수 있다.

더구나 근래에 와서는 수산자원의 고갈로 어장이 원격화되고 이에 따라 어선에 대한 설비와 성능의 개발이 요구되고 있으며 때를 같이하여 어선의 계획조선 사업에서도 공신력 있는 기관이나 관련단체의 지도감독이 필요하게 되었던 것이다.

또한 연근해어선 근대화로 관련산업을 육성시킨다는 사업자체의 목적달성과 정부채권 확보 및 정확한 사업수행상 공공기관의 업무지도가 필요하게 되었다.

또한 연근해 계획조선을 건조하는 중소형 조선소가 기술과 경영에 있어서 부분적으로 영세한 상태에 있는 곳이 있으므로 이로 인해 일어날 수 있는 조잡한 어선건조 가능성을 배제한다는 것도 그

하나의 이유라고 볼 수 있을 것이다.

어선건조 감리수입은 일종의 실수요자와의 감리계약이므로 본회 이외에도 기술용역 육성법에 의거 소정의 자격을 갖춘 용역업체도 수입 가능한 것이며 본회가 어선건조감리를 다량으로 수입하게 된 것은 본회가 어선법에 의거 설립된 공익단체이고 계획조선을 비롯하여 각종 어선건조가 행해지는 전국의 조선소마다 본회 산하 지부·출장소가 위치하고 있을 뿐만 아니라 어선건조 후에도 총톤수 측정과 최초의 정기검사를 포함한 각종 안전도 측정을 본회에서 수행하는 등 타 용역기관에서의 감리행위와는 다른 독특한 성격을 지니고 있는 점이다.

나. 정부계획조선사업

1) 사업의 의의

정부의 계획조선사업은

첫째 표준선형을 개발하고 그 결과 생산성을 높이고 설계능력을 배양하며 국산화율을 제고시키고 동시 관련공업을 육성하고

둘째 조선소의 업무량을 확보하여 조선공업의 안전가동을 유지하고 신조선의 건조경험 축적으로 수출수요를 개발하는데 있으며

셋째 해운진흥을 도모하여 화물적취율을 제고하고 수송선을 확보하여 국내 건조선의 우선 수송과 문호개방에 의한 해운기업을 육성하고자 함에 목적을 두고 있다고 본다.

사업집행에 있어 제2차('77) 사업부터 제3차('78) 사업까지 수산청에서는 사업의 기본방침(집행요강 및 관련지침 등)을 제정하고 업종별 건조척수, 기준톤급 및 소요사업비 등의 내시와 아울러 사업자의 선정과 동 사업에 대한 지도감독을 하였고 시·도에서는 50톤 이하의 어선에 대하여 착공·기성고 준공검사를 하고 어선건조 발주허가, 선박건조승인, 어업허가 등의 업무를 수행하며 수협에서는 주요 기자재의 공동구매와 순수한 용자취급만을 담당하고 한국선급에서는 50톤 이상의 어선에 대하여 착공, 기성고 및 준공검사 등의 업무를 그리고 업종별 수협과 한국원양어업협회에서는 사업자의 추천업무를 담당하였으

표 1 어선건조 감리실적

(88.9.30 현재)

구 분		연 도		계	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88
		연	도											
계				318	1	3	2	10	27	138	76	37	13	11
계 획 조 선	소 계	291							27	137	75	34	13	5
	제 7 차	4							4					
	제 8 차	157							23	129	5			
	제 9 차	63								8	55			
	제 10 차	40									15	25		
	제 11 차	20										9	11	
제 12 차	7											2	5	
관 공 선	소 계	19	1	3	2	9						1		3
	수 산 청	7	1	2		1							1	2
	진 흥 원	2		1	1									
	어업기술훈련소	1												1
	복 제 주 근	1			1									
	문 교 부	6					6							
도 교 육 위	2					2								
기 타 선	소 계	8				1				1	1	2		3
	옹 진 수 협	1				1								
	안 강 망 수 협	1								1				
	소 흑 산 도	1									1			
	인 천 수 협	1										1		
	마 산 수 협	1										1		
	선 망 수 협	1												1
	동 원 수 산	1												1
	미 원 통 상	1												1

나 제 4 차('79) 사업부터는 사업자의 선정업무가 수산청에서 수협으로 이관되었고 원양사업자는 한국원양어업협회에서 신청과 추천업무를 취급하도록 되었고 제 5 차에서는 원양어선의 사업자 선정업무가 한국원양어업협회로 그리고 제 6 차 사업에서부터는 사업비의 결정업무가 수협으로 넘어오는 등 많은 변천과정을 거쳤다.

본회에서는 어선법의 발효로 제 4 차 사업부터 맡아오게 되었다.

2) 어선건조 감리실적

본회가 어선감리를 시작한 제 7 차 사업부터 제 12 차 사업(현재 추진 중)까지의 건조실적을 보

면 총 291척으로 제 7 차 4척, 제 8 차 157척, 제 9 차 63척, 제 10 차 40척, 제 11 차 20척, 제 12 차 7척으로서 이상에서 제 8 차 사업의 어선건조가 크게 증가한 것은 금리의 대폭적인 인하, 상환기간의 연장, 어황의 회복세 등과 국제적인 해양여건변화에 따른 연근해어선의 현대화 추세에 대처 노후어선 대체사업의 조기실현, 어업인구의 감소화 방지 영세조선소 육성책의 시급성 등에 따른 정부입장에서의 필요성 등으로 선정된 신청자가 대폭적으로 증가된 것이라 볼 수 있다. 이 외에 관공선과 기타선에 대한 27척의 감리실적을 합하면 총 318척이다.

표 2 지부(출장소)별 업종별 어선건조감리 현황

업종	지부													
	계	부산	인천	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주	목포	충무	삼천포	
계	318	45	36		1	32	18	32	32		62	59	1	
대형선망어선	10	9							1					
대형기선저인망어선	12	1										11		
중형기선저인망어선	5	4					1							
기선권현망어선	4								1			3		
근해채낚기어선(FRP)	21	20									1			
" (강선)	82	2					3	27	22		16	11	1	
근해안강망어선	110		24		1	24	14		2		32	13		
근해유자망어선	32					3	1	2			9	17		
근해통발어선	3								2			1		
안강망겸유자망	6	2				3					1			
기타(원양참치연승 등)	6	1						2	1		1	1		
복지모선(수산청)	2		2											
어업지도선(")	5	2	1			2								
시험조사선(진흥원)	1	1												
양식장예찰선(")	1	1												
어업훈련선(어기훈)	1								1					
교습선(문교부)	6		6											
" (도교육위원회)	2											2		
시험조사선(복제주군)	1										1			
냉동운반선(웅진군수협)	1		1											
바지선(안강망수협)	1		1											
" (인천수협)	1		1											
" (마산수협)	1								1					
유류수송선(선망수협)	1								1					
활선어운반선(소흑산도)	1										1			
원양참치연승(동원수산)	1	1												
근해채낚기(미원 FRP 조선소)	1	1												

이상의 어선건조 감리실적을 연도별 사업별(표 1), 지부(출장소)별 업종별(표 2), 업종별 연도별 감리현황(표 3)으로 보면 다음과 같다.

상기 현황('79~'88)에서 보면 업종별 감리실적이 근해안강망어선 110척(34.6%), 근해채낚기어선(강선) 82척(25.8%), 근해유자망어선 32척(10.1%), 근해채낚기어선(FRP선) 21척(6.6%), 대형기선저인망어선 12척(3.8%), 대형선

망어선 10척(3.1%), 안강망 겸 유자망어선, 원양참치연승, 문교부 교습선이 각 6척(1.9%)을 차지하고 있으며 전조어선 중 근해안강망, 근해채낚기, 근해유자망어선이 245척(77%)을 차지하고 있어 전조어선의 주업종으로 나타나고 있으며 이 중에서도 서해 연근해의 대표적인 어업으로 4월에 대흑산도와 위도 근해에 내유하는 조기류를 주 대상으로 하는 안강망어업이 전체 감

표 3 업종별 연도별 어선건조감리 실적

('88. 9. 30 현재)

업종	지부	계	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88
계		318	1	3	2	10	27	138	76	37	14	10
대형선망어선		10					1	3	3	1	1	1
대형기선저인망		12						2	3	5	2	
중형기선저인망		5						4	1			
기선권현망어선		4								1		3
근해채낚기(FRP)		21					5	4	2	10		
" (강선)		82					8	58	11	5		
근해안강망어선		110					11	56	34	6	3	
근해유자망어선		32						4	15	6	7	
근해통발어선		3							3			
안강망겸유자망어선		6					1	2	3			
기타(원양참치연승 등)		6					1	4				1
복지모선(수산청)		2		2								
어업지도선(")		5	1			1				1		2
시험조사선(진흥원)		1			1							
양식장예찰선(")		1		1								
어업훈련선(어기훈)		1										1
교습선(문교부)		6				6						
" (도교육위원회)		2				2						
시험조사선(북제주군)		1			1							
냉동운반선(용진군수협)		1				1						
바지선(안강망수협)		1						1				
" (인천수협)		1								1		
" (마산수협)		1								1		
유류수송선(선망수협)		1									1	
원양참치연승(동원수산)		1										1
근해채낚기(미원 FRP 조선소)		1										1
활선어운반선(소흑산도)		1							1			

리실적의 1/3을 넘고 있어 우리나라 수산업에
서 중요한 위치를 점하고 있음을 알 수 있다.

또한 해역별 현황(표 2)을 살펴보면 인천, 전
북, 전남, 목포의 서해안 지역에서 근해안강망,
근해유자망어선이 경북, 경남의 남해안에서는 근
해채낚기, 근해유자망어선이 주종을 이루고 있으
며, 대형선망어선은 조선 및 어업여건상 부산지
구에서 건조되고 있는 것을 알 수 있다.

이상의 어선건조감리실적('79~'88)을 연도별
로 기술하면 다음과 같다(계획조선건조현황: 별
도로 어선지 뒷면 게재).

3) 종 합

본회가 어선건조감리에 참여한 것은 정부의 계
획조선사업에 발맞추어 표준선형을 개발하고 어
업생산성을 증대시키며 관련 조선공업의 국가경
쟁력 강화 및 조선구조 고도화를 이룩하는데 있

으며 이로 인해 선박국산화율 제고는 물론 중소기업육성 등 관련산업에 파급되는 효과를 극대화 시키고자 함이었다.

그러나 계획조선, 판공선 등의 감리를 수행함에 있어서는 이상과 같은 효과도 지대하였으나 계획조선사업에서 기존 영세어민들이 능력부족으로 계획조선사업에 참여하지 못하거나 조선소부실로 인하여 사업추진을 도중에서 중단하는 일 그리고 자기자금을 부담하지 않고도 어선을 건조할 수도 있다는 등의 소지도 있으나 향후 어선의 생력화 및 현대화로 복지어촌을 건설하는 길은 고도의 어선건조감리가 첩경임을 확신하며 본 업무에 대한 연구 및 개발이 부단히 이루어져야 할 것이다.

II. 표준어선형 설계해설

1. 개 요

1979년말 현재 어선의 총척수는 74,556 척에 이르고 있지만 이 중 무동력어선이 27,483 척으로 전체어선의 37%에 해당되고 20톤 미만의 소형어선은 42,208척으로서 전체의 57%에 불과한 정도로 규모면에서 영세하기 이룰데 없는 실정이었다.

또한 어선을 건조하는 조선업자 역시 영세하여 어선건조기술이 후진성을 면치 못하여 전근대적이고 전통적인 어선건조로 일관되어 왔다고 볼 수 있는 것이다.

이러한 어선의 기술적인 후진성과 어선기술개발의 필요성 속에서 어선법이 제정되어 어선협회가 설립되었고 당해년도인 '79년도에 표준어선형 제정 사업비가 확보되어 16종에 달하는 표준어선 설계계획을 마련하고 본회가 표준어선 설계도서의 제작사업에 착수하기 이르렀다.

표준어선형 개발은 현재까지의 부진한 어선기술에 대한 기술개발의 동기를 마련할 수 있음은 물론 어선기술개발의 기반을 조성하는데 그 의의

가 있다고 볼 수 있으며 성능이 우수한 설계도서에 의하여 어선을 건조함으로써 인명과 재산을 보호함은 물론 조업능률을 제고시켜 수산물의 생산과 어민의 소득 증대에 기여하게 하며 어선건조시 본 표준어선을 이용함으로써 편리함과 경비절감 등의 효과를 거양시키는데 그 의의가 크다고 할 수 있겠다.

2. 어선기술 현황

가. '70년대의 어선기술현황과 문제점

우리나라 어선은 '65년도부터 청구권자금과 관련 획기적인 건조물량 확보와 대외 기술도입의 전기를 마련함으로써연근해어선의 건조기술개발의 발전계기를 마련하였으며 '70년대초에는 원양어선의 국내건조 및 도입 그리고 상공부의 표준어선의 설계보급, 조선업계와 수산업계의 기술개발 등에서 체계적인 발전은 없었지만 산발적으로 많은 실적을 올렸다고 볼 수 있었다.

또한 학계와 일부 대형조선소에서는 전산기를 이용한 기술개발과 설계의 요소기술개발 Program의 도입 등으로 꾸준한 연구개발이 진행되어 조선공업기술이 괄목하게 성장되어 있었으므로 어선기술개발의 기반도 조성되어 있다고 볼 수 있으나 아직도 설계경험의 부족과 연구시설, 기술인력 중 소요개발자금의 부족은 물론 선박운용자의 협조 결여 등으로 어선분야에서는 재래식 방법의 범위를 벗어나지 못하고 있었다.

이러한 취약점에 대한 원인을 열거해 보면

첫째 어선에 관한 기술전문기구가 전무하다는 점

둘째 어선기술자료에 있어서의 국내외에서 체계적이고 계통적으로 정보수집이 안되었을 뿐만 아니라 보유하고 있는 자료의 교류·이용 및 종합분석이 되지 아니하였고

셋째 어선은 조선공학적인 측면에서 선형 등 모든 조건을 충족시켜야 하며 동시에 어구어법, 조업항해조건 등을 충분히 충족시키고 경제성을 살려야 하는 복합성을 지니고 있으나 이러한 제분

야를 동시에 겸비한 기술요원의 확보가 되지 않고 있는 점

네째 전술한 바와 같이 미숙한 기술인력, 체계화되어 있지 않은 연구체제하에서는 어선설계 기술개발은 선종에 따른 선진국의 도입어선이나, 조선소와 선주가 보유하고 있는 선형의 모방, 약간의 변형 또는 보완하는 정도에 그쳤으며 조직적, 합리적인 기술의 추구방법은 되지 않고 있었던 점 등이었다.

따라서 우리 수산업은 이제 어선의 대형화, 고속화 및 생력화 등으로 급변하는 주변 여건에 따라, 신속히 대처해 나가야 할 시기가 도래하였다고 볼 수 있는 것이다.

나. 어선기술개발 방향

향후 수산업은 제한된 수산자원의 항구적인 보존으로 수산물의 생산을 극대화하며 수산물 생산 수단인 어선과 어구어법도 이에 부합되도록 개발되어 나가야 할 것이다.

따라서 총 수산자원량 증 어획가능한 자원량의 정확한 측정에 따라 적정척수와 적정규모의 어선을 투입하여 자원감소가 되지 않는 범위 내에서 생산성을 최대화하고 수산물의 수출과 어민의 소득증대에 기여하도록 하기 위하여 어선과 관련된 기술개발의 목표는 다음과 같이 요약될 수 있는 것이다.

- 업종별, 지역별 적정선형의 결정과 동 적정어선의 선형에 대한 표준화
- 인력절감을 위한 생력화 및 자동화
- 자원절감대책과 경제성 있는 어선개발을 위한 생에너지화
- 어구어법의 개량과 개발
- 어선용 기자재의 국산화 및 규격화 등이다.

1) 어선의 표준화

우리나라 어선의 척수는 '79년말로 74,556척으로 이 어선들의 거의 대부분이 선주 또는 조선소의 취향과 개별적인 뜻에 의하여 건조되었거나 도입된 것으로서 선형개량을 위한 자료의 수집이나 연구분석할 수 있는 경우가 어렵게 되어

있어 수산관련 기관에서 그간 어선의 표준화를 위하여 다각적인 시책이나 홍보를 펴 왔지만 큰 실효를 거두지 못한 실정이었다.

따라서 어선의 표준화는 어선설계 기술이 미흡한 상태 하에서 많은 문제점을 안고 있으므로 다음과 같은 방향에서 그 해결책을 찾아야 할 것이다.

첫째 어선관련자료의 체계적인 수집 또는 교환으로 설계능력을 배양해야 할 것이다. 마력추정에 있어서의 수조시험자료, 제반규정, 규칙의 수집과 자료의 보완, 증량추정을 위한 기관, 의장등 실제선에 대한 자료의 정리 및 분석 저항추진에 대한 계통적인 수조시험자료의 조사 분석을 우선적으로 발전시킴과 동시에 해상 시운전에 있어 Acceptance Trial을 지양하고 Performance Trial을 유도 모형시험과 실선시험의 상관자료의 확보와 설계자료 축적을 도모함으로써 초기설계시의 속력추정에 필요한 자료를 Data화하고 초기설계의 기술개발에 주력해야 할 것이다.

둘째 기술인력의 확보이다.

어선의 설계는 전술한 바와 같이 어로학과 조선학을 연결하면서 최적한 어선의 설계를 해야 하며 기술인력이 전문화하도록 배려함과 동시에 국내외 훈련 및 세미나는 물론 업계, 학계, 연구소와의 긴밀한 교류에 의하여 장기근속체제의 기술축적 요원으로 양성하도록 해야 할 것이다.

세째 전산기를 이용한 설계기술의 개발이다. 전산프로그램을 이용한 선도의 제작, 마력의 추정 각종 기본계산 등 현재까지의 방식에서 탈피하여 전산기를 이용한 설계기술이라 할 것이다.

1) 어선의 생력화 및 생에너지화

어선선원의 수급, 기업경영의 개선을 위해 어선의 생력화작업은 부단히 해결되어야 할 당면과제 중의 하나이며 특히 동해안의 오징어채낚기어업, 선망어업, 권현망어업 등 많은 인력을 필요로 하는 어업을 대상으로 인력절감을 위한 연구가 지속적으로 추진되어 어업의 근대화를 앞당기도록 해야 할 것이다.

현재 우리나라의 기술여건상 자동화선의 의장설계 능력, 계선, 소화장비의 설계능력, Compu-

ter에 의한 항법 등 모든 의장 System에 관한 자료의 수집과 연구가 계속 이루어져야 하리라 보며 장려 업종의 선정과 동 어업에 투입해야 할 적정한 선형의 결정과 동시에 동 선형에 대한 수조 시험 및 유효마력을 선정하여 개량된 성능의 선형을 개발함은 물론 선형개량에 있어서는 선체저항을 적게 함으로써 야기되는 파랑 중 선체의 동요와 조업성능 초기 복원력의 부족 등 기존선과의 차이에서 오는 기술적인 문제점을 해결하여 자항모형선을 이용한 복원, 내항성능실험을 지속적으로 개발해야 할 것이다.

이외에도 어구어법의 개량 부분에서도 수산용 기자재의 급진적인 개발과 대체생산이 이루어져 이러한 성과가 체계적으로 이루어진다면 우리나라 어업 구조를 개선할 수 있는 좋은 결과를 보게 될 것이다.

3. 표준어선형 개발

가. 의 의

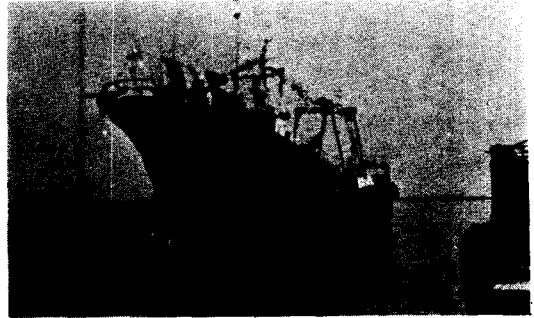
어선생력화, 어구어법의 개량, 선형선질 개량을 통하여 표준어선형을 개발하는 것은 다음과 같은 점에서 그 의의가 있다고 보겠다.

첫째 업종별, 해역별 및 규모별로 표준어선형을 설계 개발함으로써 어선의 개량과 안전조업 및 어업경영 합리화를 기할 수 있다.

둘째 어선의 성능을 높이고 연료비 등 각종 경비를 절약함은 물론 어업활동에 적합한 선형의 개발보급으로 어업생산성 향상과 조업경비를 절감할 수 있다.

세째 표준어선형 활용으로 동일 선형의 어선을 다량 건조 함에 따른 건조의 용이와 시설장비의 규격화가 가능하며 이로 인한 어선 건조, 수리기간의 단축 및 비용의 절감을 기할 수 있다는 점이다.

본회가 어선의 표준화를 위한 임무를 수행함에 있어서 정부, 업계, 학계 관련 연구기관 그리고 일선어민과의 긴밀한 협의를 거침은 물론 개발 어선형과 관련된 제반 자료를 수집함으로써 표준어선형의 설계를 추진하였으며 그 방향을



첫째 대상척수가 많고 개발 필요성이 높은 업종을 우선으로 선정한다.

둘째 소형어선 선질은 합성수지선으로 하되 해역별로 다목적어선을 개발한다.

세째 기존 고시된 표준어선형에 대해서는 계속적으로 보완하는 방향으로 추진하며 이와 같이 개발된 표준어선형 설계도서를 보급 확산시킨다 이며 기대효과를 보면

- ① 절차의 간소화 및 설계비 경감
- ② 연료비 등 각종 경비절감
- ③ 안전도 확보로 인명과 재산보호
- ④ 어선성능 향상으로 어업생산성 향상
- ⑤ 다수의 동형선 건조로 건조비 절감
- ⑥ 조선소는 설계 기초자료 활용 및 기술축적
- ⑦ 기자재 규격화로 계획생산 유도 및 수급원 활화

등으로 요약할 수 있다.

4. 표준어선형설계 및 고시현황

가. 표준어선형 설계과정

본회에서 표준어선형을 개발하여 고시하기까지의 제반과정을 표로 보면 다음과 같다(표 4).

표준어선형 개발과정을 거쳐 고시된 표준어선형은 금년도에 고시된 9469톤급 근해안강망어선의 2종을 포함하여 FRP어선이 24종 강선이 24종으로 총 48종에 이르고 있다.

나. 표준어선형 설계현황

본회가 설립 이후 어선의 개량과 안전조업 및 어

표4 표준어선형 개발과정

내 용	주 관
○ 개발계획 승인요청	어선협회
○ 개발계획 승인(대상업종 등)	수 산 청
○ 연구개발 사업추진	어선협회
- 기초자료 수집 및 검토분석	"
- 현지 실선조사	"
- 일반배치도 및 선형선도 초안작성	"
- 모형 수조시험	"
- 기본 설계도 초안작성	"
- 어민 의견 수렴	"
- 기본설계도 초안수정	"
- 기술위원회 심의 및 설계도서 완성	"
- 사업종결 보고	"
○ 표준어선형 고시	수 산 청

업경영의 합리화를 위하여 어선의 표준화사업을 부단히 추진하여 왔으며 본회에서 연도별로 개발 고시된 표준어선형 설계도서를 보면 표5와 같다.

'79년도에 개발고시된 표준어선 설계도서(14종)

1) G/T 72톤급 대형기선저인망 어선

○ 주요요목 및 촌법	
전 장	34.230m
수선간장	29.000 "
폭(형)	5.550 "
심(형)	2.650 "
계획만재흘수	2.300 "
초기트림	0.700 "
총톤수	약 72톤
어 창	약 160m³
연료유창	약 50 "
청수창	약 8 "

주 기	디젤 600 PS×420 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 11 노트
(항 해)	" 9.5 "

2) G/T 56톤급 동해구 트롤어선

○ 주요요목 및 촌법	
전 장	27.200m
수선간장	23.000 "
폭(형)	5.200 "
심(형)	2.300 "
계획만재흘수	1.900 "
초기트림	0.500 "
총톤수	약 56톤
어 창	" 120m³
연료유창	" 26 "
청수창	" 14 "

주 기	디젤 550 PS×420 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 11.5 노트
(항 해)	" 9.9 "

3) G/T 87톤급 대형기선저인망어선

○ 주요요목 및 촌법	
전 장	36.380m
수선간장	31.000 "
폭(형)	6.000 "
심(형)	2.800 "
계획만재흘수	2.350 "
초기트림	0.700 "



표 5 표준어선형 설계도서 현황

업종	톤급	도면번호
근해채낚기어선	52	KF79-52
대형기선저인망어선	87	KF79-87
대형선망어선(본선)	123	KF79-123 선망본선
대형선망어선(동선)	45	KF79-45 선망동선
대형선망어선(운반선)	238	KF79-238 선망운반선
근해안강망어선	69	KF79-69
동해구트roller선	56	KF79-56
대형기선저인망어선	72	KF79-72
참치연승어선	387	KF79-387
스탄트roller선	350	KF79-350
근해안강망어선(A형)	66	KF79-66 안강망A형
근해안강망어선(B형)	65	KF79-65 안강망B형
기선권현망어선(본선)	21	KF79-21 무동력FRP
기선권현망어선(가공선)	29	KF79-29
해태채취선	0.9	KF82-0.9 무동력FRP
연안유자망어선	4.1	KF82-4.1 FRP
연안연승어선	7.3	KF82-7.3 "
근해연승어선	10	KF82-10 "
해태채취선	0.8	KF84-0.8 "
양식장어선	1.0	KF84-1.0 "
양식장관리선	4.5	KF84-4.5 "
연안유자망어선	2.6	KF84-2.6 " (남)
연안통발어선	6.7	KF84-6.7 " (남)
연안통발어선	2.6	KF84-2.6 " (남)

업종	톤급	도면번호
연안연승어선	4.5	KF84-4.5 " (남)
중형기선저인망어선	55	KF85-55
대형기선저인망어선	70	KF85-70
근해안강망어선	69	KF85-69 개량안강망
근해채낚기어선	69	KF86-69
기선권현망어선(본선)	25	KF86-25
연안유자망어선	5.7	KF86-5.7 FRP
연안유자망어선	4.1	KF86-4.1 "
연안연승어선	1.9	KF86-1.9 "
연안채낚기어선	4.2	KF86-4.2 "
연안유자망어선	5.7	KF86-5.7 "
연안유자망어선	7.6	KF86-7.6 "
연안채낚기어선	4.3	KF86-4.3 "
연안채낚기어선	2.2	KF86-2.2 "
연안채낚기어선	4.2	KF86-4.2 "
연안연승어선	5.7	KF86-5.7 "
원양참치연승	395	KF87-395
선망본선	129	KF87-129
근해유자망어선	69	KF87-69
중형기선저인망어선	59	KF87-59
근해연승어선	9.7	KF87-9.7
근해안강망어선	69	KF88-69
근해통발어선	29	KF88-29 FRP
근해유자망어선	16	KF88-16 "

총톤수 약 87톤
 어창 약 180m³
 연료유창 " 60"
 청수창 " 14"
 주 기 디젤 750 PS×400 rpm 1대
 속 력(시운전 최대) 약 11.5 노트
 (항 해) " 9.5 "

수선간장 23.000"
 폭(형) 7.100"
 심(형) 2.750"

4) G/T69톤급 근해안강망어선

○ 주요요목 및 촌법
 선 장 28.460m



계획만재흡수	2.200"	(항 해)	" 11.0 "
초기트림	0.400"		
총톤수	약 69톤		
어 창	" 130m ²		
연료유창	" 38"		
청수창	" 22"		
주 기	디젤 350 PS×950 rpm 1 대		
속 력(시운전 최대)	약 10.0 노트		
(항 해)	" 8.5 "		

5) G/T 123톤급 선망본선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	39.210m
수선간장	31.800 "
폭(형)	7.300 "
심(형)	2.900m
계획만재흡수	2.500 "
초기트림	1.000 "
총톤수	약 123톤
연료유창	" 85m ²
청수창	" 17"
주 기	1,600 PS×365 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 12.5 노트
(항 해)	약 11.0 노트

6) G/T 45톤급 선망등선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	30.850m
수선간장	25.300 "
폭(형)	4.700 "
심(형)	2.150 "
계획만재흡수	1.900 "
초기트림	1.000 "
총톤수	약 45톤
연료유창	" 45m ²
청수창	" 5"
주 기	디젤 760 PS 1 대
속 력(시운전 최대)	약 12.6 노트

7) G/T 238톤급 선망운반선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	47.900m
수선간장	41.300 "
폭(형)	7.700 "
심(형)	3.600 "
계획만재흡수	3.160 "
초기트림	0.800 "
총톤수	약 238톤
연료유창	" 74.50m ²
청수창	" 22.00 "
주 기	디젤 1,300 PS×750 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 12 노트
(항 해)	" 11 "

8) G/T 350톤급 트롤어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	47.200m
수선간장	41.500 "
폭(형)	8.600 "
심(형)	3.800 "
계획만재흡수	3.400 "
초기트림	1.200 "
총톤수	약 350톤
어 창	" 350m ²
연료유창	" 350"
청수창	" 18"
주 기	디젤 1,600 PS×310 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 12.5 노트
(항 해)	" 10.5 "

9) G/T 387톤급 참치연승어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	54.170m
수선간장	49.000 "

폭(형)	8.600"
심(형)	4.000"
계획만재홀수	3.420"
총톤수	약 387톤
제 1 어창(코일내장내면)	" 140m ³
제 2 어창(")	" 400"
동 결 실(방열내장내면)	" 102.8"
준 비 실(코일내장내면)	" 34.9"
연료유창	" 446.8"
청수창	" 32.9"
윤활유창	" 8.8"
주 기 디젤 1,350 PS×385 rpm 1 대	
속 력(시운전 최대)	약 13.5 노트
(항 해)	" 12.0 "

10) G/T 66톤급 안강망어선(A형)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	25.70m
수선간장	22.00m
폭(형)	6.80"
심(형)	2.70"
계획만재홀수	2.20"
초기트림	0.50"
총톤수	약 66톤
어 창	" 94m ³
빙 창	" 18"
연료유창	" 25"
청수창	" 9"
주 기 디젤 350 HP×950 rpm 1 대	
속 력(시운전 최대)	약 10 노트
(항 해)	" 8.5 "

11) G/T 65톤급 안강망어선(B형)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	27.75m
수선간장	22.50"
폭(형)	6.95"
심(형)	2.57"

계획만재홀수	2.10"
총톤수	약 65톤
어 창	" 146m ³
빙 창	약 24m ³ (No.1어창)
연료유창	약 21m ³
청수창	약 9"
주 기 디젤 330 HP×1,250 rpm 1 대	
속 력(시운전 최대)	약 10 노트
(항 해)	" 8.5 " 트

12) G/T 21톤급 선인망어선(본선)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	22.60m
수선간장	19.00"
폭(형)	4.00"
심(형)	1.90"
계획만재홀수	1.60"
초기트림	0.40"
총톤수	약 21톤
어 창	" 16m ³
연료유창	약 10m ³
청수창	약 5.5m ³
주 기 디젤 150 HP×1,200 rpm 1 대	
속 력(시운전 최대)	" 10 "

13) G/T 29톤급 선인망 가공선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	27.00m
수선간장	23.00"
폭(형)	4.80"
심(형)	2.00"
계획만재홀수	1.60"
초기트림	0.60"
어 창	약 10m ³
감 창	약 15"
청수창	약 8"
연료유창	약 40"
주 기 디젤 150 HP×1,200 rpm 1 대	

속 력(시운전 최대) 약 9 노트 초기트림 0.500 "

총톤수 약 4.1톤

14) G/T 52톤급 근해채낚기 어선

주 기 디젤 30 PS×950 rpm 1 대

어 창 약 6.74m²

○ 주요요목 및 촌법

연료유창 " 0.62 "

전 장 27.800m

청수창 " 0.10 "

수선간장 23.900 "

폭(형) 5.600 "

심(형) 2.500 "

계획만재홀수 2.000 "

초기트림 0.500 "

총톤수 약 52톤

주 기 디젤 330 PS×420 rpm 1 대

3) G/T 7.3톤급 연안연승어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장 16.16m

수선간장 12.70 "

폭(형) 2.95 "

심(형) 1.10 "

계획만재홀수 0.95 "

초기트림 0.40 "

총톤수 약 7.3톤

주 기 디젤 45 PS×950 rpm 1 대

속 력(시운전 최대) 약 10 노트

(항 해) " 8 " 트

어 창 " 13m²

연료유창 " 0.76 "

청수창 " 0.26 "

'82년도에 개발고시된 표준어선형 설계도서(4종)

1) G/T 0.9톤급 해태채취어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장 6.330m

수선간장 5.700m

등록장 5.700 "

폭(형) 1.700 "

심(형) 0.575 "

계획만재홀수 0.40 "

총톤수 0.9톤

주 기 무동력

어 창 약 0.50m²

4) G/T 10톤급 근해연승어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장 17.40m

수선간장 15.00 "

등록장 15.00 "

폭(형) 3.20 "

심(형) 1.30 "

계획만재홀수 1.00 "

총톤수 약 10톤

주 기 디젤 60 PS×950 rpm 1 대

속 력(시운전 최대) 약 10 노트

(항 해) " 8 "

어 창 " 13.42m²

연료유창 " 1.11 "

청수창 " 0.225 "

2) G/T 4.1톤급 연안유자망어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장 12.300m

수선간장 10.300 "

폭(형) 2.500 "

심(형) 0.800 "

계획만재홀수(형) 0.600 "

'84년도에 개발고시된 표준어선 설계
도서 (7 종)

1) G/T 0.8톤급 해태채취선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 6.760m
- 수선간장 6.600"
- 폭(형) 1.800"
- 심(형) 0.460"
- 계획만재홀수 0.280"
- 주 기 디젤 6 PS×2,200 rpm 1 대
- 속 력(시운전 최대) 약 5.5 노트
- 총톤수 약 0.8 톤

2) G/T 1.0톤급 양식장어선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 7.410m
- 수선간장 7.200"
- 폭(형) 1.840"
- 심(형) 0.520"
- 계획만재홀수 0.300"
- 주 기 디젤 10 PS×1,800 rpm 1 대
- 속 력(시운전 최대) 약 6 노트
- 총톤수 약 1.0 톤

3) G/T 4.5 톤급 양식장관리선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 13.30m
- 수선간장 10.80m
- 폭(형) 2.40m
- 심(형) 0.90m
- 계획만재홀수 0.65m
- 총톤수 약 4.46톤
- 속 력(시운전 최대) 약 8.5 노트
- (항 해) 약 7.5 노트
- 주 기 디젤 45 PS×950 rpm 1 대

- 청수창 약 300 ℓ
- 연료유창(좌·우) 약 340 ℓ (170 ℓ×2)
- 연료유증력창 약 90 ℓ

4) G/T 2.6톤급 연안유자망어선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 10.75m
- 수선간장 8.50"
- 폭(형) 2.20"
- 심(형) 0.82"
- 계획만재홀수 0.60"
- 총톤수 약 2.6톤
- 속 력(시운전 최대) 약 7.7 노트
- (항 해) " 6.5 "
- 주 기 디젤 30 PS×1,800 rpm 1 대
- 청수창 약 160 ℓ
- 연료유창(좌·우) 약 200 ℓ (100 ℓ×2)
- 연료유증력창 약 100 ℓ

5) G/T 6.7톤급 연안통발어선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 15.10m
- 수선간장 11.50"
- 폭(형) 2.90"
- 심(형) 1.20"
- 계획만재홀수 0.90m
- 총톤수 약 6.67톤
- 속 력(시운전 최대) " 7 노트
- (항 해) " 6 "
- 주 기 디젤 45 PS×950 rpm 1 대
- 청수창 약 1.10m³
- 연료유창 " 1.40"

6) G/T 2.6톤급 연안통발어선 (F.R.P)

- 주요요목 및 촌법
- 전 장 10.75m
- 수선간장 8.50"
- 폭(형) 2.20"

심(형)	0.82"	속 력(시운전 최대)	약 11.6 노트
계획만재홀수	0.54"	(항 해)	" 9.8 "
총톤수	약 2.62톤	연료유창	약 32.7m ³
속 력(시운전 항해)	약 7.7 노트	유회유창	" 0.7 "
주 기	디젤 30 PS1 대	청수창	" 14.9 "
청수창	150ℓ	어 창	" 80.1 "
연료유창	150ℓ×2개		
연료유중력창	75ℓ×1개		

7) G/T 4.5톤급 연안연승어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	13.3m
수선간장	10.8 "
폭(형)	2.4 "
심(형)	0.9 "
계획만재홀수	0.55 "
총톤수	약 4.5톤
속 력(시운전 항해)	약 8.7 노트
주 기	디젤 45 PS 1 대
청수창	200ℓ 1 개
연료유창	680ℓ
	(340ℓ×2)
연료유중력창	100ℓ 1 개

2) G/T 70톤급 대형기선 저인망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	34.40m
수선간장	29.00 "
폭(형)	5.50 "
심(형)	2.60 "
계획만재홀수	2.20 "
총톤수	약 70톤
속 력(시운전 최대)	약 12.5 노트
(항 해)	" 10.0 "
주 기	디젤 600 PS×400 rpm 1 대
연료유창	약 37.1m ³
유회유창	" 0.4 "
청수창	" 12.3 "
어 창	" 110.8 "

'85년도에 개발고시된 표준어선 설계
도서(3종)

1) G/T 55톤급 중형기선저인망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	29.80m
수선간장	25.00 "
폭(형)	5.40 "
심(형)	2.40 "
계획만재홀수	2.10 "
총톤수	약 55톤
선원수	13명

3) G/T 69톤급 근해 안강망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	28.30m
수선간장	23.50 "
폭(형)	6.80 "
심(형)	2.70 "
계획만재홀수	2.20 "
총톤수	약 69톤
주 기	디젤 450 PS×1,350 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 13 노트
(항 해)	" 11 노트
연료유창	" 19.50m ³
유회유창	" 0.6 "
청수창	" 5.7 "
어 창	" 110.7 "

'86년도에 개발고시된 표준어선 설계
도서 (12종)

1) G/T 69톤급 근해채낚기 어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	31.15m
수선간장	26.00 "
폭(형)	5.70 "
심(형)	2.60 "
계획만재홀수	2.20 "
총톤수	약 69톤
주 기 디젤	350 PS×1,850 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 9.5 노트
어 창	약 88m ³
연료유창	" 50 "
청수창	" 22 "
윤활유창	" 1.4 "

2) G/T 25톤급 근해기선 권현망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	24.00m
수선간장	19.00 "
등록장	19.39 "
폭(형)	4.20 "
심(형)	2.00 "

계획만재홀수	2.10 "
총톤수	약 25톤급
주 기 디젤	195 PS×1,800 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 10 노트

연료유창	" 15m ³
청수창	" 7 "
윤활유창	" 0.5 "

3) 5.7톤급 연안유자망 어선 (F.R.P)

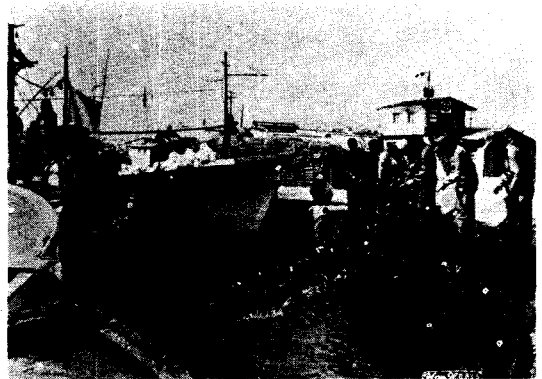
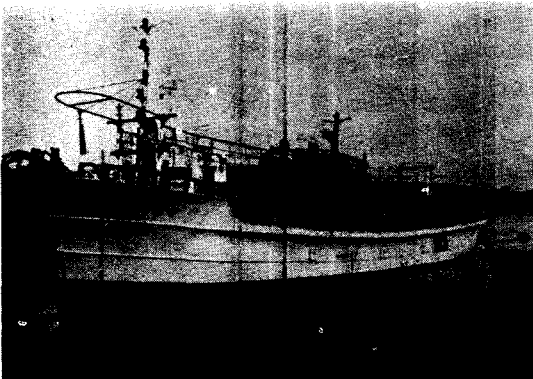
○ 주요요목 및 촌법

전 장	13.00m
수선간장	10.50 "
폭(형)	2.90 "
심(형)	1.15 "
계획만재홀수	0.80 "
초기트림	0.45 "
주 기 디젤	95 PS×2,600 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 9 노트
총톤수	" 5.7 톤
어 창	" 11.73m ³
연료유창	" 0.71m ³
청수창	" 0.14m ³

4) G/T 4.1톤급 연안유자망어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	12.00m
-----	--------



수선간장	9.60 "
폭(형)	2.54 "
심(형)	0.90 "
계획만재흘수	0.65 "
초기트림	0.40 "
주 기	디젤 30 PS×1,800 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 8.5 노트
총톤수	" 4.1 톤
연료유창	" 0.36m ³
청수창	" 0.20 "

5) G/T 1.9톤급 연승어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	9.10m
수선간장	8.20 "
폭(형)	2.30 "
심(형)	0.85 "
계획만재흘수	0.60 "
초기트림	0.30 "
주 기	디젤 26 PS×2,100 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 8 노트
총톤수	" 1.9 톤
어 창	" 5.54m ³
연료유창	80ℓ
청수창	20ℓ

6) G/T 4.2톤급 연안채낚기 어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	12.55m
수선간장	10.00 "
폭(형)	2.54 "
심(형)	0.96 "
계획만재흘수	0.61 "
주 기	디젤 30 PS×1,800 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 8.1 노트
총톤수	4.20 톤

7) G/T 5.7톤급 연안유자망어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	13.80m
수선간장	11.20 "
폭(형)	2.80 "
심(형)	1.06 "
계획만재흘수	0.74 "
초기트림	0.60m
주 기	디젤 95 PS×2,600 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 8.9 노트
총톤수	5.71 톤

8) G/T 7.6톤급 연안유자망어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	14.65m
수선간장	11.60 "
폭(형)	3.16 "
심(형)	1.20 "
계획만재흘수	0.80 "
초기트림	0.60 "
주 기	디젤 95 PS×2,600 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 9 노트
총톤수	7.59 톤
청수창	300ℓ
연료유창	500ℓ×2개

9) G/T 4.3톤급 연안채낚기어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	12.10m
수선간장	9.60 "
폭(형)	2.66 "
심(형)	0.95 "
계획만재흘수	0.70 "
초기트림	0.76 "
주 기	디젤 30 PS×1,800 rpm 1대
속 력(시운전 최대)	약 7.8 노트
총톤수	4.32 톤

10) G/T 2.2톤급 연안채낚기어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	10.00m
수선간장	9.00 "
폭(형)	2.10 "
심(형)	0.80 "
계획만재홀수	0.60 "
초기트림	0.22 "
주 기	디젤 30 PS×2,600 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 8 노트
총톤수	2.23 톤
청수창	100 ℓ
연료유창	125 ℓ×2개

11) G/T 4.2톤급 연안채낚기어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	12.55m
수선간장	10.00 "
폭(형)	2.54 "
심(형)	0.96 "
계획만재홀수	0.65 "
초기트림	0.40 "
주 기	디젤 30 PS×1,800 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 8.3 노트
총톤수	4.28 톤
청수창	250 ℓ
연료유창	156 ℓ×2개

12) G/T 5.7톤급 연안연승어선 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

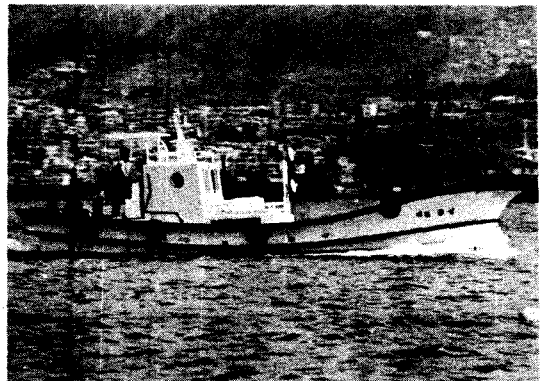
전 장	13.70m
수선간장	11.20 "
폭(형)	2.80 "
심(형)	1.06 "
계획만재홀수	0.75 "
초기트림	0.60 "
주 기	디젤 95 PS×2,600 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 9 노트
총톤수	5.78 톤
청수창	290 ℓ
연료유창	303 ℓ×2개

'87년도에 개발고시된 표준어선 설계
도서(5종)

1) G/T 395톤급 원양참치 연승어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	55.40m
등록장	49.30 "
수선간장	49.00 "
폭(형)	8.80 "
심(형)	3.75 "
계획만재홀수	3.40 "
총톤수	395 톤급



주 기	디젤 1,000 PS×366 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 13.5 노트
	(항 해) " 11.5 "
어 창	" 506.93m ²
등결실	" 77.36 "
준비실	" 34.60 "
작업실	" 10.69 "

연료유창	" 49.3 "
윤활유창	" 0.7 "
청수창	" 24.9 "

2) G/T 129톤급 선망본선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	40.48m
수선간장	32.80 "
폭(형)	8.80 "
심(형)	3.00 "
계획만재흘수	2.60 "
총톤수	129 톤급
주 기	디젤 1,400 PS×390 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 13 노트
	(항 해) " 10.5 "
연료유창	" 96.4m ²
윤활유창	" 2.7 "
청수창	" 14.6 "
유압유창	" 8.0 "

4) G/T 59톤급 중형기선저인망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	32.60m
수선간장	27.50m
폭(형)	5.50m
심(형)	2.50m
초기트림	0.70m
계획만재흘수	2.15m
총톤수	약 59톤
주 기	디젤 450 PS×1,350 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 12 노트
	(항 해) " 10 노트
청수창	" 15.0m ²
선수창	" 7.7 "
연료유창(중앙)	" 26.7 "
증력조	" 0.90 "
윤활유창	" 0.30 "
어 창	" 87.4 "

3) G/T 69톤급 근해유자망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	30.25m
등록장	25.46 "
수선간장	25.00 "
폭(형)	5.80 "
심(형)	2.70 "
계획만재흘수	2.25 "
총톤수	69 톤급
주 기	디젤 350 PS×1,800 rpm 1 대
속 력(시운전 최대)	약 11 노트
	(항 해) " 9.5 "트
어 창	" 93.3m ²
급냉실	" 30.8 "

5) G/T 9.7톤급 근해연승어선(F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	16.80m
수선간장	13.50 "
폭(형)	3.30 "
심(형)	1.35 "
계획만재흘수	1.00 "
초기트림	0.50 "
총톤수	약 9.77톤
주 기	디젤 95 PS 1 대
속 력(시운전 최대)	약 9.0 노트
	(항 해) " 8.5 "
어 창	17.24m ²
청수창	약 400ℓ
연료유창	" 840ℓ

중력조 " 370 l

어 창 약 83.53m²
연료유창 " 5.64 "

'88년도에 개발고시된 표준어선 설계
도서 (3 종)

1) G/T 69톤급 근해안강망어선

○ 주요요목 및 촌법

전 장	31.60m
등록장	25.58m
수선간장	25.00m
폭(형)	6.60m
심(형)	2.60m
계획만재홀수	2.30m
초기트림	0.50m
총톤수	69 톤급
주 기 디젤 88 PS×1,800 rpm 1대	
속 력(시운전 최대)	약 11.0 노트
(항 해)	" 9.5 "
어 창	약 107.8m ²
연료유창	" 27.8 "
청수창(좌, 우)	" 11.0 "
유압유창	" 1.0 "
윤활유창	" 1.0 "

2) G/T 29톤급 근해통발어선 (F.R.P)

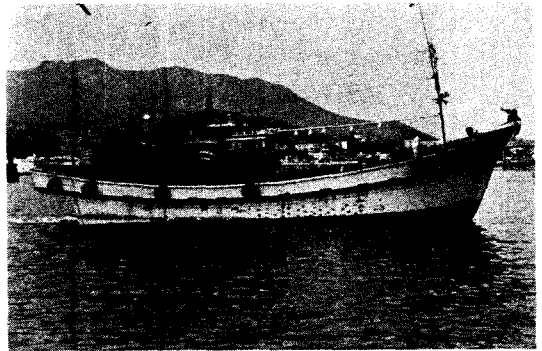
○ 주요요목 및 촌법

전 장	23.70m
수선간장	20.00m
폭(형)	약 5.00m
심(형)	" 2.05m
계획만재홀수	" 1.65m
초기트림	" 0.70m
총톤수	29 톤급
주 기 디젤 240 PS×2,000 rpm 1대	
속 력(시운전 최대)	약 9.9 노트
(항 해)	" 8.8 "

3) G/T 16톤급 근해유자망 (F.R.P)

○ 주요요목 및 촌법

전 장	19.20m
수선간장	16.00m
폭(형)	4.00m
심(형)	1.65m
계획만재홀수	1.30m
초기트림	0.60m
총톤수	16 톤급
주 기 디젤 128 PS×2,200 rpm 1대	
속 력(시운전 최대)	약 8.8 노트
(항 해)	약 7.9 노트
어 창	약 40.12m ²
연료유창(좌, 우)	" 2.57 "
중력조	" 0.76 "
청수창	" 1.62 "



다. 결 어

본회가 창립이후 연근해어선의 어업생산력 증강과 어선근대화 촉진을 위하여 노력을 기울여 온 결과 상기와 같이 48종의 표준어선을 고시하여 현재에 이르고 있다.

미래의 수산업은 어로기술의 향상은 물론 적정량의 어획, 나아가 공동자원관리의 구축과 유통 등 삼위일체의 종합적인 연계가 필수적이라고 보며 앞으로도 본회가 어선기술전문단체로 발전하는데 직원 모두의 역량을 기울일 것이다.

참 고 문 헌

1. 김응수, "어선행정일원화와 어선협회의 기능",

어선 제 1 호, 1979.

2. 최지필, "어선협회의 오늘과 내일", 어선 제 1 호, 1979.

3. 송치규, "어선기술의 개발", 어선 제 1 호, 1979.

4. 장봉환, "어선법 제정의 배경과 어선협회 설립", 어선 제 2 호, 1980.

5. 최원호, "어선업무 20 개월 회고록", 어선 제 4 호, 1980.

6. 김진열, "어선법시행령 중 개정해설", 어선 제 7 호, 1981.

7. 정성열, "정부계획조선사업 집행에 관한 해설", 어선 제 16~17 호, 1983.

8. 김남수, "연근해계획조선감리에 대한 소고", 어선 제 20 호, 1984.

대화중에 통신보안

업무중에 문서 보안