

우리나라 漁船檢査에 關하여

한 국 어 선 협 회
검사관리과장 김 규 인

목 차

I. 서 언

1. 우리나라 어선검사제도의 연혁
2. 한국어선협회의 설립

II. 현행 어선검사제도

1. 개 요
2. 어선검사관계법의 주요내용
3. 대어민 봉사자로서의 검사집행
4. 해난사고 발생의 미연방지 및 예방지원

III. 결 언

I. 서 언

1. 우리나라 어선검사제도의 연혁

우리나라의 선박검사 제도는 조선조시대의 조운규정(漕運規程)으로 거슬러 올라가 고찰할 수 있다. 즉 당시 조곡(租穀)의 안전 수송에 선박을 활용함에 있어 필연적으로 해난사고에 봉착하게 되고 조선(漕船)은 사용함에 따라 개수, 보수, 신조선에 대한 규제가 필요하게 되었던 것이다.

즉, 호남, 호서지방에서 건조한 조선(漕船)은 5년만에 改築하고 10년이면 폐선하여 신조토록 하였으며 영남지방에서 건조한 조선(漕船)은

3년마다 改築하고 6년마다 改杉하며 10년이면 폐선하여 신조토록 하였다.

또한 매년 2회 육지에 올려 배 밑창에 붙어 있는 패류를 제거하고 생솔(生松) 가지를 태워 그 울려서 널판지를 침식하는 수층을 구제하고 파손된 곳을 보수하도록 하였다.

그러나 엄밀한 의미에서의 검사제도는 일본국의 조선조 침략이후 근대적인 해사법규가 제정된 1909년의 “船舶檢査法”이라 할 수 있다. 즉 1890년 이후의 조선조말 격동기때에 일본인이 우리나라의 대외, 연안해운은 물론 내륙하운(內陸河運)에 이르기까지 독점케 됨에 따라 드디어 1909년 해사행정이 농상공부로 이관되면서 비로소 근대적인 해사법규를 갖추게 되었고 인천, 부산, 울산 진남포 세관에서 이를 시행하게 됨으로써 이것이 우리나라의 선박검사제도의 시발이었다.

이러 선박검사업무는 1914년 조선선박령 조선선박적량측도령, 조선선박검사령 등을 제정 시행함으로써 우리나라의 선박검사업무를 다져갔던 것이다.

그러나 선박검사는 1945년 해방과 함께 또 한 차례 시련을 겪게 되었다.

즉 해방후 선박안전을 위한 선박검사 업무는 1946~1947년에는 미군정청 및 과도정부운수부 해상운수국에서 관장하였으나 선박검사업무는 해양경비대에 移管되었다가 1948. 11월에 교

통부로 이관되었다가 1955년 상공부 해무청으로 그 후 1961년 10월 1일부로 다시 교통부로 이관되었으며 1970년대초에 교통부 해운국이 해운항만청으로 승격되어 전선박의 검사업무를 관장하여 왔던 것이고 어선도 이와 같은 검사제도 안에서 안전도 검사가 이루어졌던 것이다.

이와 같이 일반선박에 공통적으로 적용되는 규정에 의하여 검사가 집행됨으로써 어선특유의 어로설비 및 처리가공 설비 등에 관한 사항이 도의 시된 상태에서 검사가 집행운영되던 차에 1976년 10월 28일 동해 대화회의 참사를 계기로 수산업계의 강력한 여망 등에 의해 “어선검사전담기구”의 필요성이 요구되어 1977년 6월 국무총리 지시에 의하여 어선검사업무 전담기구를 설치키로 한 바에 따라 1977년 7월 20일 어선법안이 마련됨으로써 어선검사 전담기구인 “특수법인 한국어선협회”가 발족하게 되어 1979년 1월 1일부터 어선검사업무를 전담 집행하게 되었다.

2. 한국어선협회의 설립

한국어선협회는

- 어선과 그 설비에 대한 정부의 어선검사업무 대행과

- 어선의 성능향상을 위한 조사연구 및 기술개발업무의 수행을 통하여

“어민의 인명과 재산을 보호”함에 그 근본 취지가 있다 하겠다. 그러므로서 현행 어선검사는 종래 선박검사가 주요 항목으로 한정되어 있던 것이 어느 때 어느 곳이나를 막론하고 찾아다니면서 검사를 집행하는 체제를 갖추어 도서벽지 어민의 수검편의를 도모함은 물론 어선원의 자질향상을 위한 현장지도교육을 통하여 어선해난사고 예방에 역점을 두고 있다.

가. 어선협회의 기구 및 기능

정부의 어선검사업무를 대행하고 어선에 대한 기술개발 기능을 부여받은 본 협회는 그간 새로

운 제도의 기반조성을 위하여 총력을 경주함으로써 정착의 기틀을 마련하였다고 볼 수 있다.

특히 초창기 어선법의 제정·시행으로 어선의 등록, 발주허가표지판 부착 등 어선행정제도의 개선에 따른 업무가 동시에 시행되므로 인하여 일선 지방행정이 체계화되기까지 상당한 혼선과 어민들의 불편이 많았던 것은 사실이나 주무당국의 강력한 지휘체계 확립으로 어선체계를 갖추게 되었다.

나. 어선의 검사

1979년도 어선검사대상 척수는 19,011 척으로 전동력어선과 5톤이상의 무동력선으로서 정기, 중간, 임시, 특별검사를 받도록 규정되어 있으며 이는 어민의 귀중한 생명과 재산을 사전에 보호하기 위한 것이나 조업시기에 검사를 받는다는 것은 검사수검상의 불편, 소요경비의 지출 등 실제로 어민에게 부담이 되어 왔던 것이다.

그러나 검사를 받아 해난사고를 방지하여 “인명과 재산을 보호” 한다는 취지를 이해한 뜻으로 점차로 검사업무에 대한 협조가 확대되어 나갔다. 어쨌든 당시 우리의 검사업무에는 많은 문제점들이 배제되지 않고 있는 상태에 있었으므로 안이한 생각에서 적당하게 검사를 받으려 하는 어민의 수검태세로 검사의 시간을 낭비하거나 본 협회의 예산사정으로 적기에 검사를 집행할 수 있는 검사원의 인력확보가 불가능하다던가 해운항만청 당시 18개소의 지방검사기관이 있었으나 본 협회에서는 12개의 지부 출장소밖에 개설하지 못하여 어민에게 불편을 준 경우 등이 그러한 것이었으며 이는 창설초년도의 불가피한 애로사항이므로 어민의 이해와 협조 그리고 본회 및 지부·출장소 검사원의 헌신적인 노력으로 점차 개선되어 현재 본부 산하 9개지부 3개출장소 8개분소의 48개소의 검사집행지 확대로 대어민 봉사체제서의 검사업무수행에 만전을 기하고 있는 것이다.

빠짐없는 어선검사 인명보호 재산보호

II. 현행 어선검사제도

에 적합여부를 확인 판정함으로써 안전을 도모하는 것이라 하겠다.

1. 개 요

어선검사는 어선의 안전운항 및 조업으로 어민의 인명과 재산을 안전하게 보호하는데 그 근본적인 목적이 있다 하겠다.

이를 위하여는 선박으로 갖추어야 할 기본적인 요건과 어선으로서 구비하여야 할 요소가 확보되어야 하며 따라서 어선검사라 함은 이 기준

가. 根 據

- 어선법 제 16조 및 제 17조
- 어선법 시행령 제 6조 내지 제 9조
- 어선법 시행규칙 제 41조 내지 제 49조
- 어선설비 등에 관한 규칙(농수산부령)
- 어선검사지침(수산청장 승인)
- 예비검사지침(")

나. 檢査의 種類 및 內容

| 검사종류 | 검 사 대 상 | 시 기 | 검 사 내 용 및 방 법 |
|------|--|---|---|
| 정기검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 전동력어선 ○ 5톤이상의 무동력어선 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 어선을 건조하여 처음으로 항행에 사용할 때 ○ 어선검사증서의 유효기간이 만료될 때 <ul style="list-style-type: none"> - 40톤이상 : 4년 - 40톤미만 : 2년 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 통신표를 제외한 전설비 검사 - 만재홀수선(길이 24m 이상) 검사 - 복원성검사(제조검사대상어선) ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 선체상가후 수선하부점검 - 기관개방점검 - 선체내부 및 제설비 점검 - 법정비품 구비상태 확인 - 해상시운전 |
| 중간검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 40톤이상 어선 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 정기검사와 차기 정기검사에 이에 실시 <ul style="list-style-type: none"> - 선령 15년이상 : 정기검사후 1년마다 - 선령 15년미만 : 정기검사후 2년마다 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 법장, 통신, 어로설비를 제외한 설비의 검사 - 만재홀수선 검사 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 선체상가후 수선하부점검 - 기관개방점검 - 선체내부 및 제설비 점검 - 법정비품 구비상태 확인 |
| 임시검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 전동력어선 ○ 5톤이상 무동력어선 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 정기 또는 중간검사시 지정된 일자 ○ 어선소유자 요청시 <ul style="list-style-type: none"> - 어선검사증서 기재사항 변경 - 개조, 수리 등으로 인한 구조 또는 설비의 변경 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 해당부분에 대한 검사 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 해당부분별 검사준비 확인 |
| 특별검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 전동력어선 ○ 5톤이상 무동력어선 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 어선원이의 교습생 또는 편승자를 임시로 승선시킬 때 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 구명, 소방, 거주, 위생설비점검 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 승선인원 초과에 대한 관련설비 확인 |

| 검사종류 | 검 사 대 상 | 시 기 | 검 사 내 용 및 방 법 |
|-------|---|---|--|
| 제조검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 길이 24 m 이상 어선 (안강망어선의 경우 20 m 이상) ○ 길이 24 m 미만의 특수 재질어선 ○ 기타 신청어선 | ○ 어선건조 착수시부터 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 선체, 기관, 배수설비 및 조타, 계선, 양묘의 설비에 대한 검사 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 각 설비의 건조공정에 따른 정밀한 점검 및 확인 |
| 예비검사 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 어선에 설치할 물건 (설비) | ○ 제조, 개조, 수리 또는 정비하고자 할 때 (신품 : 공장출고전) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 각 물건(설비)의 구조 및 성능검사 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 각 과정에 따른 정밀한 점검 및 확인 |
| 총톤수측정 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 1톤미만 무동력 어선을 제외한 어선 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 어선건조후 등록하고자 할 때 ○ 개조, 수리 등으로 인한 총톤수 변경이 있을 때 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 내 용 <ul style="list-style-type: none"> - 배의 크기를 확인 ○ 방 법 <ul style="list-style-type: none"> - 상가 또는 거선한 후 크기를 실측 |

다. 어선관계 법규상의 제도적 개선

어선법 제 77. 12. 31 법률 제 3063 호로 제정된 어선법이 77. 12. 31 법률 제 3063 호로 제정된 후 동시행령, 동시행규칙이 제정 운영되는 과정에서 어민편의 도모측면에서 개선 개정된 사항은 다음과 같다.

어선법이 77. 12. 31 법률 제 3063 호로 제정된 후 동시행령, 동시행규칙이 제정 운영되는 과정

1) 檢査業務制度 改善

| 진 명 | 시행년도 | 주 요 내 용 |
|-------------------|------|---|
| ○ 어선검사지침 제정 | 1979 | ○ 각종 검사에 필요한 검사집행방법 및 행정처리절차 등 |
| ○ 순회 출장검사 | 1980 | ○ 어촌계, 지역별로 순회하며 집단검사 집행 |
| ○ 임시검사 집행절차 완화 | " | ○ 임시검사는 현지에서 합격판정시 검사원의 확인날인으로 검사종결 |
| ○ 민원업무 지부이양 | " | ○ 본부에서 처리하던 도면승인 및 20 m 이상의 적량 측정업무를 전지부·출장소로 이양 |
| ○ 중간검사종류 통합간소화 | 1981 | ○ 제 1종 및 제 2종 중간검사를 중간검사로 단일화 |
| ○ 검사준비 면제기준 완화 | " | ○ 검사항목 완화(11개설비 → 5개설비) |
| ○ 적량측정 및 검사절차 간소화 | 1982 | ○ 검사준비사항중 선박의 크기, 용도 및 행정구역 등을 참작 불필요한 검사준비사항의 면제로 검사완화 |
| | | ○ 적량측정과 최초정기검사 동시 신청시 첨부서류 간소화 |

| 건 명 | 시행년도 | 주 요 내 용 |
|-----------------------|------|--|
| ○ 예비검사지침 제정 | " | ○ 조선소가 제조검사 신청시 적량측정 동시신청 ○ 제조검사와 최초정기검사 통합(조선소가 동시신청) ○ 각종 설비의 예비검사에 필요한 검사 집행방법 및 행정처리절차 등 |
| ○ 해상시운전검사 완화 | " | ○ 조석간만의 차로 시간제약을 받을 경우 순서에 관계없이 해상시운전 선행실시 |
| ○ FRP 어선 구조 및 검사기준 제정 | 1983 | ○ FRP 어선에 대한 정밀하고 과학적인 검사기준 제정 |
| ○ 어선의 냉장설비기준 제정 | " | ○ 어선의 어획물 선도유지를 위한 방열설비 및 냉동설비의 기준 제정 |
| ○ 수검안내문 발송제도 시행 | " | ○ 검사도래 어선의 검사일자 및 구비서류 등 안내 |
| ○ 민원업무 처리기간 단축 | " | ○ 어선검사 처리기간을 14 일에서 10 일로 단축 |
| ○ 선동설치기준 완화 | " | ○ 검사증서 등의 재교부를 1 일에서 즉시로 단축 |
| ○ 선박噸수 측정요강 제정 | 1984 | ○ 소형어선(길이 20 m 미만)에 대하여 규모 및 구조별로 선동설치수량 및 설치위치 완화 |
| ○ '84 성장발전제도 개선 | " | ○ 선박噸수의 측정에 관한 규칙 용어해설 및 도해화 ○ 선박噸수의 측정에 관한 규칙 적용 해설 ○ 도면 미제출 어선의噸수 측정 요령 해설 |
| ○ 민원처리기한제도 개선 | " | ○ 등록후 종결하였던 최초정기검사를 검사종결후 등록토록 개선 ○ 총噸수 측정증명서와 검사증서는 등록판정에 송부하여 등록후 민원인에 교부 |
| ○ 무선국 허가전 최초정기검사 종결 | 1984 | ○ 1 차 : 민원인과 협의후 처리기한 설정 ○ 2 차 : 7 일 이내 보완요구 ○ 3 차 : 2 차보완에 불응시 불합격 또는 반려조치 |
| ○ 어선검사지침 및 예비검사지침 개정 | " | ○ 최초정기검사이시 무선설비 준공검사(무선국허가)이 전이라도 무선국 허가를 받아 선내에 무선설비를 설치하였을 경우 검사종결 |
| | | ○ 설비규칙(교시)상의 수산청장 인정사항은 지부장이 판단처리하고, 승인사항은 본회의 승인을 득하여 처리 |
| | | ○ 전조선소에서 집행하던 최초 정기검사를 어민이 희망하는 장소에서 집행 |
| | | ○ 기관개방검사 면제범위 확대(6 개월 이내 개방수리시 및 예비검사후 최초거치시) |
| | | ○ 예비검사 합격품에 대한 첨부서류 2 종에서 1 종으로 간소화 |
| | | ○ 중고기관 예비검사 면제대상 하향조정(30 마력 미만) |

| 건 명 | 시행년도 | 주요내용 |
|-------------------------|------|--|
| ○ 운반어선의 최대승선인원 산정기준 개선 | " | ○ 수산물운반선 외항운항사업 면허처분을 받은 어선의 최대승선인원 산정은 국내운항과 외항운항을 區分하여 산정 |
| ○ 국제규격 선등설치 완화 | 1985 | ○ 주간에만 어업에 종사하는 전장 12 m 미만 (약 5 톤급) 어선중 구조상 설치 불가능한 어선에 대하여 국제규격 선등설치 면제 |
| ○ 예비검사절차 개선 | " | ○ 본체와 시험편이 일체인 주물에 대하여 용탕입회 검사 생략 |
| ○ 소형 FRP 어선의 제조검사 지침 제정 | " | ○ 길이 15 m 미만 FRP 어선의 제조검사에 필요한 검사집행방법 및 행정처리절차 등 |
| ○ 어선법 개정 | 1986 | ○ 어선용품의 형식 및 제조시설 승인제도 신설 |
| ○ 어선검사지침 개정 | " | ○ 미수검어선 벌칙 강화 |
| ○ 어선법 시행령 개정 | " | ○ 주요 설비의 쇄모 등에 대한 검사합격 판정기준 설정 |
| ○ 소형 FRP 어선의 제조검사 절차 개선 | " | ○ 주요설비의 마모·부식상태 등은 계속 기록유지 |
| ○ 어선법 시행령 개정 | 1987 | ○ 예비검사에 합격한 소형 FRP 어선 선체에 대하여 제조검사 면제 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 중간검사대상을 신 톤수에 맞도록 조정(50 톤 → 40 톤) |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 제조검사대상을 총톤수 기준에서 배의 길이 및 건조재료 기준으로 변경 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 동력선과 무동력선의 정의변경에 따라 검사대상어선 조정 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 길이 24 m 미만의 특수재질어선 제조검사 의무화 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 임시검사 대상범위 확대 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 길이 24 m 이상 어선의 만재흘수선 표시 의무화 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 검사참여자 대상에 선박직원의 어선소유자도 포함 |
| ○ 수검안내문 발송제도 개선 | 1987 | ○ 수검촉구 및 재촉구문 발송추가, 내용보완 |
| ○ 어선검사지침 개정 | " | ○ 검사사항 유예 및 지정요령 신설 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 국제협약 발효에 따른 구명뗏목 개방정비절차 조정 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 국제톤수증서 발급업무를 전지부에 이양 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 형식 및 제조시설 승인대상 및 승인절차 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 형식 및 제조시설 승인후 생산품의 검정절차 |
| ○ 예비검사지침 개정 | 1988 | ○ 어선법 시행규칙 개정에 따른 신설설비 시험기준 설정 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 공시품검사제도 확대 |
| ○ 어선법 시행규칙 개정 | " | ○ 4 톤이상 신조어선의 최초정기검사 및 총톤수측정은 전조지 관할지부에 신청 |

| 진 명 | 시행년도 | 주 요 내 용 |
|---|------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 어선용품의 형식 및 제조시설 승인 등에 관한 규칙 시행기준 제정 | " | <ul style="list-style-type: none"> 통신설비 확인을 위한 임시검사지정 개선 고속기관 제작사의 표준정비기간을 인정하여 개방 검사를 유예(임시검사 지정) 형식시험기준 제조시설 조사·확인기준 검정기준 형식시험기관 및 제조시설 조사·확인기관의 지정에 관한 사항 |

2) 관계법규의 개정요지

어선법 시행령 개정
'81. 3. 20 대통령령 제 10257 호

개정의 의의

창립이후 어선의 등록 및 검사업무를 수산청과 시·도지사가 관장하여 왔으나 그 시행과정에서 여건변동 및 집행상의 어려움이 있어 어민의 편의 및 봉사를 위한 어선행정을 구현하기 위하여 어선법 시행령을 81. 3. 20 개정 공포(대통령령 제 10257 호)하여 시행하게 되었다.

본 시행령의 개정 주요 골자는 다음과 같다.

- ① 이원화(수산청장과 도지사) 되어 있던 어선검사 및 제조검사 업무를 수산청장의 검사로 일원화
- ② 어선의 상가 및 수리시의 신고제도를 삭제하여 어민의 편의를 도모
- ③ 정어기와 상가시설이 부족할 때에 어선검사증서의 유효기간을 5월의 범위내에서 연장
- ④ 민선업무의 간소화를 위하여 도지사의 어선등록 및 취소 등에 관한 업무의 일부를 시장군수에게 위임하는 것이었다.

주요 개정내용

① 배의 길이(령제 2조제 2 항)

제정 법의 배의 길이는 "배의 가장 깊은 형심의 85%되는 점에서 계획흘수선에 평행한 흘수선을 그어 그 96%되는 길이의 흘수선과 선수재

의 전단으로부터 타측의 중심까지의 길이중 긴 것으로 한다"고 되어 있었다. 이는 어선설비 등에 관한 규칙(농수산부령 제 749 호(79. 1. 24) 제 6 편 만재흘수선 규정)에서의 "배의 길이"의 정의와 동일하며 당시 어선법시행규칙 제 10 조 등록사항의 제 8 호에 정의된 배의 길이와는 상이하다. 따라서 개정령에는 등록된 어선의 관리유지에 편리한 배의 길이로 정함이 타당하므로 등록상의 길이와 일치되도록 "상감판 양상의 선수재 전단으로부터 선미재 후면까지의 길이(선미재가 없는 경우에는 타측의 중심까지의 길이를 말한다)"로 하였다.

② 어선검사의 일원화

본 시행령 개정이전에는 거의 대부분의 연근해 어선의 검사를 도지사가 하도록 규정되어 있고 사실상의 검사업무는 어선협회가 대행하고 있어 사실상 이원화되어 있었던 것을 어선법 제 21 조('77. 12. 31)에 의하여 설립된 한국어선협회에 검사업무를 대행케 된 법적근거가 명확하게 되었다고 볼 수 있다.

③ 정기검사 근거조항 신설

어선법 제 16 조('77. 12. 31)에 의하면 어선이 받아야 할 검사의 종류를 정기검사, 중간검사, 특별검사, 임시검사로 구분되어 대통령이 정하는 바에 의한 검사를 실시하도록 되어 있으나 정기검사는 근거조항이 없었다. 따라서 본 개정으로 법적인 근거를 명백히 하여 전파관리법에 의하여 검사를 하여야 할 통신설비를 제외한 어선법 제 3 조('77. 12. 31)에 의한 전 설비에 대하여 검사 실시토록 하였다.

④ 중간검사 실시 완화

선령에 따라 검사의 시기와 검사항목을 달리하던 것을 종류에 관계없이 선령 15년을 기준으로 하여 15년 이상은 정기검사 사이에 매년 중간검사를 시행하며 15년이하는 정기검사 이후 2년에 실시토록 함과 동시에 종전에는 검사종류에 따라 구분하던 검사항목을 어선법 제3조(77.12.31)의 시설증 선체, 기관, 배수설비, 조타, 계선, 양묘의 설비 구멍, 소방, 거주, 위생설비 및 항해용구에 한하여 실시토록 완화하였다.

⑤ 상가 및 수리에 대한 신고폐지

어선법시행규칙('79. 5. 25)상에 규정된 준비사항으로서 정기검사 및 중간검사시에는 상가 또는 입거토록 규정되어 있으며 어선설비의 주요부분을 수리 또는 변경교자 할 때에는 어선법 제2조2항('77. 12. 31)에 의한 개조의 범위에 해당됨과 동시에 동 시행규칙 제38조('79. 5. 25)에 의거 임시검사를 신청토록 되어 있으므로 별도의 신고규정을 폐지하여 행정절차를 간소화함으로써 어민의 편의를 도모하도록 하였다.

⑥ 종업제한에 대하여

종전 제1종은 연안어업이며 제2종은 근해어업 제3종은 원양어업 및 특수용도에 사용하고 있는 어선으로 되어 있는 중에서 제3종 종업제한 어선이던 총톤수 20톤(구톤수) 미만 운반어선 또는 어장관리어선 등 소형어선에 대하여는 제1종 종합제한 어선으로 변경하였고 제3종 종업제한어선도 당시 수산업법 시행령 제28조제1항의 원양어업에 종사하는 어선으로 규정함으로써 원양기선 저인망어업, 원양포경어업, 원양선망어업, 원양유자망어업, 원양봉수망어업, 원양통발어업에 종사하는 어선이 새로이 추가되었다.

또한 종업제한의 결정도 농수산부령이 정하는 바에 의하여 정하도록 되었던 것을 제1종과 제2종 종업제한의 어선은 도지사(부산시장포함)가 제3종 종업제한어선은 수산청장이 정하도록 명백히 규정하여 행정절차의 간소화를 기하게 하였다.

⑦ 어선검사증서 유효기간 설정의 완화

어장에서 조업중이거나 검사를 받기 위하여 항

구로 항해중일 경우에는 신청에 의하여 5개월 범위내에서 어선검사증서의 유효기간을 연장가능토록 되어 있던 것을 성어기 및 조선소 상가시설이 부족한 경우에는 연장 가능토록 함으로써 성어기에 정기검사가 도래하였어도 계속하여 조업 가능토록 함과 동시에 일부지역에 편중하여 있던 상가시설의 이용을 원활하게 하였다.

⑧ 권한위임의 확대 실시

상기 이원화 되어 있던 어선검사관련 업무에 다른 검사증서 등의 교부는 모든 검사사항이 수산청장으로 일원화 되었고 도지사는 총톤수 20톤미만(구톤수)의 어선에 대한 등록업무와 종업제한의 결정권 및 총톤수 5톤미만의 어선에 대한 적량측정 업무를 시장·군수에게 위임 가능토록 함으로써 행정절차의 간소화를 기하도록 했다.

⑨ 조사연구 업무수행시 경비 징수조항 신설

본회가 어선법 제21조 제1항제2조('77. 12. 31)에 의하여 어선의 성능향상을 위한 조사, 연구 및 기술개발 업무를 수행할 경우에는 수익자로부터 필요한 결비를 징수 가능토록 하여 기술개발업무 수행을 기하도록 했다.

어 선 법

개정 '82. 12. 31 법률 제 3641 호 : 선박법

본 개정은 법률 제 3641호('82. 12. 31)로 선박법이 개정되면서 동 부칙 제6조②항의 개정사항에 의거한다.

어선법('77. 12. 31)중 개정된 사항을 요약하면 다음과 같다.

① 어선법 9조제5항중 “선박법 제21조”를 “선박법 제26조(소형선박 등에 관한 특례)”로 한다.

② 어선법 제13조중 “적량”을 “총톤수”로 한다.

③ 어선법 제22조3항중 “적량”을 “총톤수”로 한다.

④ 어선법 제29조제1항 및 제3항의 개정내용은 다음과 같다.

어선의 운반·등기 및 등록에 관하여 선박업의 규정 준용은 다음과 같다.

- 법 제 2 조 (한국선박)
- 법 제 8 조제 4 항 (등기와 등록)
- 법 제 9 조제 2 항 및 3 항 (가선박국적증서의 교부 신청)

- 법 제 10 조 (국기계양과 항행)
- 법 제 11 조 (국기계양과 표시)
- 법 제 13 조 (국제톤수증서 등)
- 법 제 14 조 (재화증량톤수증서)
- 법 제 20 조 (선박국적증서의 재교부)
- 법 제 21 조 (외국에서의 가선박국적증서의 교부신청)

- 법 제 23 조 (가선박국적증서의 유효기간)
- 법 제 24 조 (가선박국적증서의 효력상실)
- 법 제 25 조 (가선박국적증서에의 준용)
- 법 제 26 조 (소형선박 등에 관한 특례)
- 법 제 28 조 (외국에서의 해운판청의 사무)
- 법 제 29 조 (상법의 준용)
- 법 제 33 조 (벌칙)
- 법 제 35 조 (벌칙)
- 법 제 36 조 (벌칙)
- 부칙 제 3 조 (현존선에 대한 선박톤수에 관한 경과조치)

- 부칙 제 4 조 (중전처분에 관한 경과조치)
어선의 톤수측정에 관하여 선박법 준용규정은 다음과 같다.

- 법 제 3 조 (선박톤수)

⑤ 어선법 제 35 조중 “어선적량측정”을 “어선의 총톤수측정”으로 한다.

어 선 법
개정 '86. 5. 12 법률 제 3829 호

개정 의 의

연근해 수산자원의 보호와 어업조정으로 등록된 어선을 효율적으로 관리하기 위하여 선박국적증서의 검인제도를 신설하여 정기적으로 등록사항을 확인할 수 있도록 함은 물론 안전하고 성능

이 우수한 어선용품을 보급하기 위하여 어선용품에 형식승인, 제조시설승인 및 검정제도를 도입하며 청문제도를 신설하는 등 현행규정을 일부 보완하여 어선의 안전조업과 성능향상을 도모하고 어민의 권익보호에 만전을 기함에 있다.

주요 개정내용

① 어선의 건조조정 (법 제 4 조)

기존어선을 대체 건조하거나 개조할 때 허용 최대규모까지 대형으로 건조(개조)함에 따른 어선총톤수(선박량)의 증가를 초래하며 또한 기관 성능도 증가하고 있어 기존 규제수단만으로 수산자원의 효율적 유지관리가 어렵게 되었다.

따라서 개정법에서 수산청장은 수산자원의 보호·어업조정 기타 공익을 위하여 어선건조를 조정할 필요가 있다고 인정할 때에는 어업의 종류에 따라 어선의 크기, 척수에 관한 기준을 설정할 수 있도록 하고 있는 바 크기 척수외에 어선의 선박량과 성능도 수산자원의 보호에 큰 영향을 주고 있으므로 이들에 대한 기준도 설정할 수 있도록 하였다.

② 어선의 등기와 등록 (법 제 9 조)

어선의 소유자는 법 제 9 조에 의하여 선적항을 관할하는 도지사에게 어선을 등록하고 도지사는 등록어선에 대하여 적용대상별로 선박국적증서, 선적증서 및 등록필증을 교부하도록 하고 있으나 그 증서별 교부 적용대상 어선을 선박등록법과 선박법을 적용토록 규정되어 있어 대상 어선을 바로 알 수 없었다.

이를 위하여 제 5 항중 “선박등기법 제 2 조에 해당하는 어선”을 “총톤수 20 톤이상의 어선”으로 하고 “선박법 제 26 조 규정에 해당하는 어선”을 “총톤수 20 톤미만의 어선 (총톤수 5 톤미만의 무동력 어선을 제외한다)”로, “기타의 어선”을 “총톤수 5 톤미만의 무동력 어선”으로 하여 대상별 증서구분을 명확히 함.

③ 선박국적증서 등의 검인 (법 제 10 조)

어선등록번호의 표시, 어선사용실태 및 구조변경(개조 또는 폐선사항), 각종검사수검사항 등을 부정기에서 정기 검인제도로 실시하도록 하

고 검인기관과 검인절차는 대통령령으로 정하도록 하였다. 그러나 검인기일내에 부득이한 사유로 검인을 받을 수 없어 도지사에게 검인기일의 연기를 신청하여 승인을 얻은 경우에는 승인된 기일까지 검인을 연기받을 수 있도록 하였고 정당한 사유없이 검인을 받지 않은 어선의 소유자에 대하여는 선적항을 관할하는 도지사가 1월이내의 기간을 정하여 동최고기일내에도 검인을 받지 않을 경우에는 도지사가 직권으로 선박국적증서의 효력을 정지시키고 어선원부에서 어선등록을 말소하도록 하였다.

④ 형식승인 및 제조시설승인 등(법 제 17 조 2)

형식승인대상은 어선에 전용되는 선체, 기관, 어로시설, 처리가공 시설, 기타 수산청장이 특히 정하는 설비 등이며 이러한 각종 설비(어선용품)에 대하여는 어선에 설치하기 전에 개별적으로 예비검사를 받도록 하고 있으나 정부가 인정하고 검정을 받은 성능이 우수한 어선용품에 대하여는 검사를 받은 것으로 인정하는 제도이다.

어선에 사용하는 어선용품은 어선에 설치하기 전에 모두 예비검사를 받도록 되어 있어 절차가 번잡하고 시간적 비용도 많이 소요되므로 여러가지 불편한 점이 많으나 정부에서 승인된 어선용품을 생산하는 공장으로서 제조시설 제조방법 및 자체품질관리가 우수하고 정부가 정한 규정에 맞는 기술적 요건을 갖춘 경우 정부의 심사를 받아 그 제조시설을 승인하는 것이다.

⑤ 재검사 등의 신청(법 제 23 조 1 항)

어선에 대한 검사에 불복이 있는 경우에는 그 결과를 통지받은 날로부터 종전 30일에서 60일 이내에 재검사를 신청하면 그 기간을 연장하여 재검사제도가 보다 효율적으로 운영될 수 있도록 하였다.

⑥ 청문(법 제 29 조의 2)

국민에게 불이익을 주는 행정판정의 행정처분에 대하여 처분전에 처분의 상대방에게 변명의 기회를 주어 처분에 따른 불필요한 분쟁의 소지를 미연에 방지하고 대민 행정업무의 공정성을 확보하는데 있으며 수산청장 또는 도지사가 어선의 발주허가 또는 등록을 취소하고자 하는 경

우에는 미리 당해 처분의 상대방 또는 그 대리인에게 의견을 진술할 기회를 주도록 하여 어선을 건조하거나 소유한 어민의 권익보호에 만전을 기하도록 하였다.

⑦ 벌칙(법 제 34 조~법 제 40 조)

보칙의 장에서 준용하고 있는 선박법 및 선박안전법의 벌칙규정을 벌칙의 장에서 준용하고 기타 준용되는 일부 벌칙규정의 내용을 이 법에서 직접 규정하여 명문화함은 물론 처벌대상이 되는 상대방을 명확히 구분하였다.

어 선 법

개정 '86. 12. 20 법률 제 3854 호 : 정부조직법

본 개정은 법률 제 3854 호('86. 12. 20) 국회에서 의결된 정부조직법중 개정된 법에 의하며 해당된 개정법률 내용은 아래와 같다.

① 정부조직법중 제 29 조제 1 중 “농수산부”를 “농림수산부”로 한다.

② 부칙 제 4 조(다른 법령과의 단계)에서 이 법 시행당시 “농수산부”를 인용한 경우는 “농림수산부”를, “농수산부장관”을 인용한 경우는 “농림수산부장관”을 인용하는 것으로 개정됨에 따른 것이다.

어선법 시행령

개정 '87. 1. 24 대통령령 제 12066 호

개정의 의의

어선소유자가 여러가지 증서의 검인·검사에 따른 중복과 불편을 없애기 위하여 선박국적증서와 선적증서의 검인을 어선정기검사와 동시에 받도록 함은 물론 20톤이상의 어선에 대한 도지사의 등록에 관한 권한을 일원화하였으며 어선법이 개정('86. 5. 12. 법률 제 3829 호) 됨에 따라 그 위임사항과 현행 규정의 운용상 미비점을 보완하려는 데 있다.

주요 개정내용

① 선박국적증서 등의 검인기일(제4조의 2)
어선의 선박국적증서 또는 선적증서의 검인을 4년마다 받는 어선정기검사와 같이 받도록 하며 농림수산부령이 정하는 소형 어선에 대하여는 전회의 검사를 받는 날로부터 4년이 되는 정기검사일을 검인기일로 하였다.

② 정기 및 중간검사(령제 6 조제 2 항 및 제 7 조제 6 항)

어선의 정기 및 중간검사는 검사증서의 유효기간이 만료된 때에 받도록 규정되어 있는 것을 만료전에도 어선소유자의 신청에 의하여 그 시기

를 앞당겨 동검사를 받을 수 있도록 했다.

③ 권한의 위임(령 제 49 조)

어선등록업무가 20톤을 기준으로 도와 시·군에서 하도록 이원화되어 있던 것을 모두 시·군에서 전담하도록 일원화 했다.

3. 대어민 봉사자로서의 검사집행

가. 어선검사 대상의 확대

'79. 1. 1 한국어선협회가 발족된 이래 어선검사 대상 및 검사집행실적은 다음과 같다.

(표 1 ~ 4)

표 1. 톤급별 연도별 현황(검사대상)

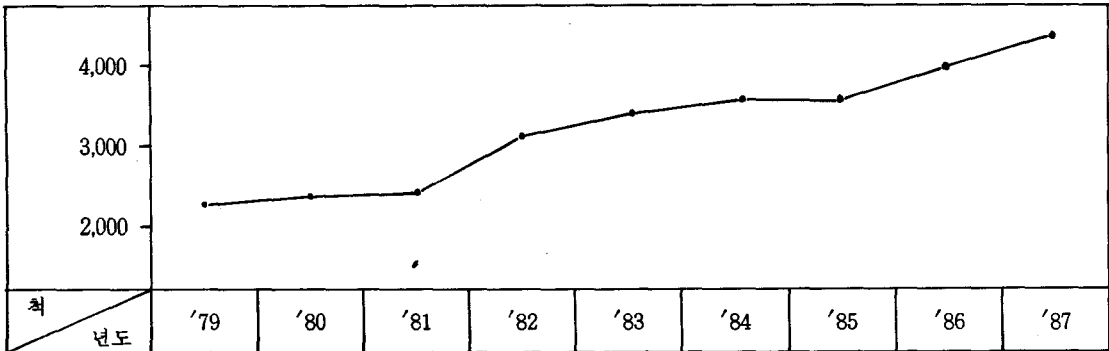


표 2. 검사종류별 현황(검사대상)

(단위 : 척)

| 톤급별 | '79 | '80 | '81 | '82 | '83 | '84 | '85 | '86 | '87 | 對比 (%) |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 계 | 22,863 | 23,909 | 25,011 | 30,493 | 33,969 | 36,046 | 35,734 | 37,782 | 40,640 | 177.8 |
| 1톤미만 | 264 | 521 | 608 | 1,539 | 2,094 | 2,862 | 3,117 | 3,581 | 4,197 | 159.0 |
| 1~2 | | | 4,711 | 7,358 | 8,417 | 8,999 | 9,285 | 9,902 | 10,504 | 214.6 |
| 2~5 | 11,726 | 12,639 | 9,125 | 10,897 | 12,145 | 13,023 | 12,942 | 13,606 | 14,656 | |
| 5~10 | 6,594 | 3,428 | 3,485 | 3,658 | 4,000 | 3,859 | 3,527 | 3,678 | 4,044 | 96.3 |
| 10~15 | | 3,118 | 2,915 | 2,828 | 2,933 | 2,725 | 2,414 | 2,339 | 2,306 | |
| 15~25 | 1,451 | 854 | 871 | 890 | 964 | 1,007 | 936 | 1,016 | 1,114 | 155.2 |
| 25~40 | | 1,204 | 1,151 | 1,082 | 1,081 | 1,040 | 960 | 1,045 | 1,138 | |
| 40~70 | 2,124 | 1,711 | 1,714 | 1,731 | 1,757 | 1,912 | 1,916 | 1,853 | 1,921 | 90.4 |
| 70~220 | 628 | 410 | 410 | 477 | 549 | 585 | 597 | 712 | 712 | 113.9 |
| 220톤이상 | 76 | 24 | 21 | 33 | 29 | 34 | 40 | 50 | 48 | 63.2 |

※ 검사대상어선 : 전동력어선 + 5톤이상 무동력어선(입급선 및 해외기초조업선 제외)

※ '87년도는 추정

표 3. 연도별 검사집행 실적

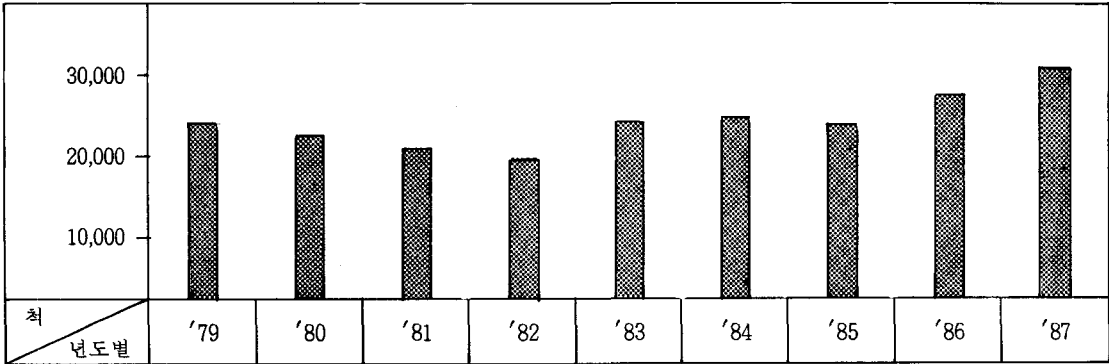


표 4. 검사종류별 집행실적

(단위 : 척)

| 년도별 검사별 | '79 | '80 | '81 | '82 | '83 | '84 | '85 | '86 | '87 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 계 | 22,214 | 21,540 | 19,753 | 17,972 | 20,988 | 20,710 | 21,689 | 22,864 | 25,326 |
| 정 기 검 사 | 12,283 | 8,845 | 10,557 | 12,737 | 14,489 | 14,400 | 15,222 | 15,656 | 17,572 |
| 증 간 검 사 | 740 | 1,080 | 1,211 | 1,084 | 731 | 750 | 1,074 | 1,243 | 847 |
| 부 시 검 사 | 9,191 | 11,615 | 7,985 | 4,151 | 5,768 | 5,560 | 5,393 | 5,965 | 6,907 |
| 제 조 검 사 | 189 | 75 | 53 | 88 | 123 | 140 | 92 | 265 | 170 |
| 개 조 검 사 | | 570 | 592 | 56 | 46 | 44 | 61 | 81 | 121 |
| 총 톤 수 측 정 | 7,331 | 1,907 | 1,752 | 3,630 | 3,355 | 2,657 | 2,282 | 3,292 | 3,842 |
| 복 원 성 검 사 | 175 | 121 | 72 | 146 | 158 | 221 | 113 | 101 | 112 |
| 만 제 출 수 선 검 사 | 32 | 18 | 16 | 11 | 6 | 3 | 8 | 12 | 42 |
| 냉 장 장 치 검 사 | | | 11 | 16 | 63 | 287 | 297 | 263 | 268 |
| 예 비 검 사 (전) | 1,346 | 3,570 | 2,990 | 2,970 | 2,582 | 2,921 | 2,692 | 3,090 | 4,906 |
| 도 면 승 인 (전) | 785 | 488 | 527 | 694 | 810 | 1,022 | 760 | 379 | 410 |

※ '87년도말 현재(추정)

3. 검사집행지의 확대

어선검사집행의 효율화와 어민의 수검편의를 도모키 위하여 검사집행지를 지정하여 일정일자 에 검사집행하는 제도로서

- 제정당시('78. 12. 30 : 수산청고시 제 18

호)에는 11 개소였으나

- 1, 2, 3 차의 개정과정을 거쳐 현재는 다음과 같이 48 개소로 확대 운영하고 있으나

- 사실상의 현행 검사제도는 상기 검사집행지의 검사지역에서의 검사집행실적이 과반수를 상회하고 있는 실정에 있다. (표 5)

표 5. 지부별 검사집행내역

| 지 부 (출장소) | 사무실소재지 (본소포함) | 기 | 타 | 계 |
|-----------|----------------|-------|---|-------|
| 계 | 20 개소 | 28 개소 | | 48 개소 |
| 부 산 인 천 | 부산항, 울산항 인 천 항 | 의 포 항 | | 2 " |
| | | | | 2 " |

| 지 부 (출장소) | 사무실소재지 (분소포함) | 기 타 | 계 |
|-----------|-------------------------------|-------------------------------|-------------|
| 강 원 남 | 목호항, 속초항, 주문진항, 대천항, 서산항, 장항항 | 거진, 삼척, 임원항 남당, 백사장, 장고 | 6 " 6 " |
| 진 천 경 | 군 산 항 여 수 항 포항항, 울릉항 | 하계, 곰소 거문, 녹동 강구, 구룡포, 갈포, 후포 | 3 " 3 " 6 " |
| 경 계 | 마 산 항 제주항, 서귀포항 | 진해 세화, 한림, 성산, 추자, 모슬포 | 2 " 7 " |
| 목 포 | 목 포 항 | 완도, 법성포, 하도, 예리, 정장포, 창유 | 7 " |
| 충 삼 | 충무항, 장승포항 삼천포항 | 미조항 | 2 " 2 " |

4. 해난사고발생의 미연방지 및 예방지원
어선검사의 궁극적인 목적은 해난사고의 미연

방지와 예방이라 하겠다.
이에 협회 설립 10년역사의 해난사고율을 검토하면 표 6~7 과 같다.

표 6. 해난사고 추세

| 연 도 | 설 립 전 5 년평균 | 설 립 후 5 년평균 | '84 | '85 | '86 | '87 |
|-------------|----------------|----------------|--------|--------|--------|--------|
| 검사대상척수 | 22,863 | 27,255 | 36,046 | 35,734 | 37,782 | 39,007 |
| 해난사고척수 | 742 | 400 | 270 | 253 | 233 | 238 |
| 사 고 율(%) | 3.25 | 1.47 | 0.75 | 0.71 | 0.62 | 0.61 |
| 피 해 선 박 (척) | 138 | 105 | 59 | 63 | 66 | 61 |
| 인 명 (명) | 367 | 205 | 115 | 201 | 161 | 281 |

(※ '87년도는 11월말 현재)

표 7. 유형별 원인별 해난사고 현황

('87. 11. 30 현재)

| 유형별 원인별 | 계(척) | 표 류 | 침 수 | 침 물 | 좌 초 | 충 돌 | 기 타 | 사고율(%) |
|------------|------|------|-----|------|-----|-----|-----|--------|
| 계(척) | 238 | 146 | 6 | 58 | 13 | 14 | 1 | 100 |
| 기 상 악 화 | 29 | 3 | 1 | 25 | | | | 12.2 |
| 운 항 부 주의 | 62 | 9 | 1 | 25 | 13 | 14 | | 26.0 |
| 운 전 부 주의 | 73 | 72 | | | | | 1 | 30.7 |
| 정 비 불 량 | 74 | 62 | 4 | 8 | | | | 31.1 |
| 사 고 율 (%) | 100 | 61.3 | 2.5 | 24.4 | 5.5 | 5.9 | 0.4 | |

이에는 일선검사업무를 집행함에 있어 해난사
고 예방활동을 위하여 어민의 직무교육을 강화하
고 안전조업을 위한 교육교재를 확대 보급한 바

그 실효가 있었음을 간과해서는 안될 것이다.
이 자리를 빌어서 다시 한번 “어선해난사고예방
요령”을 기재하면 다음과 같다.

어선해난사고 예방요령

※ 기상악화로 인한

○ 충돌사고원인은

- 안개·눈·비 등 시야가 나쁠 때 지켜야 할 협시계항법을 준수하지 않았을 때
- 견시가 불충분 하였을 때
- 항해계기의 조작이 미숙할 때

이에 준수사항은

- 선동, 기적 등을 활용하여 본선의 위치를 알리는 데 적극 노력할 것
- 시계가 불량할 때에는 견시원을 증가시켜 항해할 것
- 레이다 등 항해계기를 최대한 활용하여 항해할 것

○ 침수사고 원인은

- 어창 뚜껑 및 선내로 통하는 개구부를 확실히 폐쇄 고정하지 않았을 때
- 갑판상 배수구가 막혀 있거나 배수문이 작동하지 않을 때
- 황천시 운용법이 미숙하거나 배수펌프의 작동상태가 불량할 때

이에 대한 준수사항은

- 기상예보를 항상 청취하고 황천이 예상되면 어창 및 선내로 통하는 모든 개구부는 완전히 밀폐하고 가능한 한 어창 뚜껑에는 방수카바를 씌울 것
- 각 배수구 문의 작동은 원활히 하고 배수구의 유통상태를 확인할 것
- 풍랑에 의한 해수 침입이 되도록 적게 감속 운항할 것

○ 전복사고 원인은

- 황천시 지켜야 할 운용법이 미숙하여 복원력을 상실할 때
- 황천시 지켜야 할 운용법이 미숙하여 기관에 무리를 주고 이로 인한 기관 손상이 황천을 이기지 못할 때

이에 대한 준수사항은

- 황천시에는 풍랑이 밀려오는 방향의 20° ~ 30° 가량 좌·우측 선수로 받으며 항해할 것

※ 운항과실로 인한

○ 충돌사고 원인은

- 무자격자로 하여금 운항케 하였을 때
- 운항자가 줄거나 배의 위치를 정확히 확인치 않았을 때
- 항해계기나 장비의 성능 및 등화의 표시가 불충분한 때
- 국제해상 충돌 예방 규칙의 준수를 무시하고 운항하였을 때
- 이에 준수사항은
- 법에 규정된 자격자로 하여금 승선시켜 운항시킬 것
- 충분히 휴식을 취하고 항해당직 전에는 절대 음주하지 말 것
- 출항전에는 안전운항에 필요한 모든 계기 및 장비의 작동을 확인할 것(레이다, 선동, 기적 등)

- 국제해상 출동 예방규칙을 숙지하고 이에 따른 안전항법을 지킬 것

○ 좌초 사고원인은

- 해도를 비치하지 아니하고 경험만 믿고 운항할 때
- 사전에 항해 및 조업구역의 수로를 충분히 확인치 않았을 때
- 본선의 위치를 충분히 확인치 아니하였을 때
- 본선의 위치를 충분히 확인치 아니하였을 때

이에 준수사항은

- 항해 및 조업구역의 해도를 필히 비치할 것
- 신간해도 및 수로도지를 사용하고 야간 항해시에는 가능한 한 육지에 근접하여 운항하지 말 것
- 해도상의 정확한 배의 위치와 등대 등 주위의 물표에 주의할 것

○ 전복사고 원인은

- 어획물의 적재방법이 부적합하거나 과적하였을 때
- 조업시 무리한 양망을 하였을 때

- 갑판상에 어구·어획물 등 중량물을 방치하였을 때
 - 갑판상에 어구·어획물 등 중량물을 방치하였을 때
 - 조선이 미숙하였을 때
- 이에 대한 준수사항은
- 무리한 어획물 과적을 삼가할 것
 - 양망시에는 가능한 한 대각도 변침을 삼가할 것
 - 어창내 어획물은 움직이지 않도록 조치를 강구할 것
 - 갑판상에 중량어구 및 어획물을 방치한 채 운항을 삼가할 것

※ 정비불량에 의한

○ 침수사고 원인은

- 선저변의 취부상태 및 작동상태가 불량할 때
- 선체 외판의 강도 및 수밀 상태가 불량할 때
- 활어창 겸용 어창의 물뿔 취부 상태가 불량할 때
- 선미관의 부식, 베아링 마모 및 수밀패킹이 불량할 때

이에 대한 준수사항은

- 상가시 선저변은 필히 분해 점검하고 선체 외판에 부식, 균열, 마모 여부를 확인하여 불량개소에 대하여는 즉시 보수할 것
- 목선에서 주로 사용하는 활어창 겸용 어창의 물뿔 취부시 수밀과 이탈 방지 시공에 특히 신경쓸 것
- 선미관 수밀패킹은 수시로 점검하고 마모시 즉시 교환할 것

○ 기관고장의 사고원인은

- 실린더, 피스톤 및 링이 심하게 마모하였을 때
- 각종 베아링 메탈이 심하게 마모하였을 때
- 각종 밸브가 고착, 누설하거나 스프링이 절손되었을 때

- 각종 주요부 볼트 및 너트가 절손되거나 풀렸을 때
- 크랭크암의 개폐량이 과다하거나 재질이 피로할 때
- 추진기의 밀착 고정과 축계의 중심선이 부정확할 때
- 연료분사기 계통(펌프, 밸브, 고압관, 필터)이 불량할 때
- 시동 공기 탱크의 시동공기가 부족할 때
- 기관을 정비·보수시 실린더, 피스톤, 각종 메탈, 주요부 볼트 및 너트, 패킹, 각종(시동, 흡기, 배기) 밸브 및 스프링 등의 마모, 균열, 고착, 절손 등의 점검에 주의하고 불량시 즉시 보수, 신환할 것
- 수시로(특히 기관수리 및 하가후) 크랭크암의 개폐량과 축계의 중심선을 측정하여 이상이 있을시 즉시 조정할 것
- 연료분사 계통의 밸브, 펌프, 필터는 정기적으로 분해, 소제 점검하여 막힘, 누설, 간극과대 여부와 분사압력 등을 재조정할 것
- 시동공기 탱크의 본체 부식 및 드레인 퇴적으로 인한 용량부족 현상이 없도록 도장 및 내부소제와 밸브의 누설점검에 주의할 것

- 수시로(특히 기관수리 및 하가후) 크랭크암의 개폐량과 축계의 중심선을 측정하여 이상이 있을시 즉시 조정할 것
- 연료분사 계통의 밸브, 펌프, 필터는 정기적으로 분해, 소제 점검하여 막힘, 누설, 간극과대 여부와 분사압력 등을 재조정할 것
- 시동공기 탱크의 본체 부식 및 드레인 퇴적으로 인한 용량부족 현상이 없도록 도장 및 내부소제와 밸브의 누설점검에 주의할 것

※ 취급부주의에 의한

○ 기관고장의 사고원인은

- 윤활유량이 부족하거나 오손되었을 때
- 주기구동 사이드 물러의 사용을 무리하게 하였을 때
- 조업 부주의로 스크루에 어망이나 로프가 걸렸을 때
- 역전기의 전후진 조작을 빈번·무리하게 하였을 때
- 과부하 상태로 장시간 운전하였을 때
- 기관이 과냉된 상태에서 무리하게 시동시킬 때
- 기관의 회전수를 급격히 올리거나 내렸을 때
- 기관에 공급되는 연료유에 수분이 혼입되

있을 때

이에 대한 준수사항으로는

- 윤활유 양을 자주 점검하고 부족하거나 오손된 경우 즉시 보충 또는 교환할 것
- 주기구동 사이드 물러는 필히 추진축 크리치를 이탈시킨 후 사용할 것
- 어망이나 로프가 추진축에 감기지 않도록 로프 가이드를 설치하고 만약의 경우 스크루나 추진축에 감겼을 때는 기관사용에 신중을 기할 것

- 역전기의 전·후진 전환시에는 중립상태 유지를 5초이상 필히 실시할 것
- 기관의 과부하 운전, 급격한 회전수 상승 및 강하는 절대 삼가할 것
- 기관은 되도록 따뜻하게 한 후 시동하고 겨울철 기관정지 중에는 냉각수를 빼놓을 것
- 연료유 서비스 탱크의 드레인 밸브를 이용하여 드레인 배출을 자주할 것

○ 침수의 사고원인은

- 기관실내 해수흡입관과 연결된 빌지흡입관의 밸브 조작이 미숙할 때

이에 준수사항으로는

- 해수펌프와 연결된 빌지흡입관 계통에는 필히 체크밸브를 사용할 것(정박시에는 필히 선미관 패킹을 잠그어 놓을 것)

○ 화재사고의 원인으로서는

- 화기취급에 부주의하였을 때
- 기관의 고열 발생부에 방열조치를 하지 않았을 때
- 배전반에 사용하는 퓨즈를 규격품으로 사용하지 않았을 때
- 가연성 물질의 취급에 부주의 하였을 때
- 문어발 식으로 여러개의 전기기구를 한 배선에 연결 사용하였을 때

이에 준수사항으로는

- 난로 등 화기를 사용할 경우에는 선체 동요를 대비하여 필히 고정시킬 것

- 기관실내 배기관 등 고열부에는 필히 방열 시공할 것

- 퓨즈 대신에 구리철사를 절대 사용하지 말 것

- 프로판가스를 사용하는 취사용 기구 등은 사용후 밸브가 완전히 잠겨졌는지를 필히 확인하고 누설가능 부분의 누설유무 점검에 신경쓸 것

- 콘센트 1개에 전기기구를 1개만 사용할 것

III. 결 어

이상과 같이 어선협회가 어선검사 전담기구로 설립된 10년세월에 초창기의 인력·예산면의 어려웠던 여건을 극복하고 오늘날에 이르렀음을 조직적인 지도체계와 투철한 공직자로서의 사명의식에 결과라 하겠다.

앞으로도 본 협회는 지속적으로 어선검사관련 업무를 개선함으로써 어선안전조업을 도모하여 복지어촌건설에 이바지할 것인 바,

첫째 ○ 현지 순회검사를 강화하여 낙도·벽지 어민의 편의를 도모하고

○ 검사장비의 보강으로 정확하고 신속한 검사를 집행하며

○ 지속적인 기술교육으로 검사인력을 향상시킴으로서 어민편의 위주의 어선검사를 실시할 것이며, 둘째 ○ 어선의 기술개발과 성능향상을 도모하며 어선의 해상사고를 극소화시킴으로서

○ 어업생산력을 증감시킴으로써 나후된 어촌의 복지증진에 매진하는 것이다.

즉 일선검사원은 어선을 검사함에 있어 “내배를 내가 검사하는 자세”로 임하여 주어야 할 것이며 수검자측은 안전조업과 해난사고 방지를 위하여 즐거운 자세로 수검에 임하여 주어야 할 것이다.