

IMO제57차 해사안전위원회 (MSC) 회의참석을 마치고

한국어선협회 총무출장소
주임검사원 구 자 원

1. 회의개요

국제해사기구(International Maritime Organization : 약칭 IMO)의 제 57 차 해사안전위원회(Maritime Safety Committee : 약칭 MSC)가 1989 년 4 월 3 일부터 4 월 12일까지 10 일간 영국 런던 IMO 본부 본회의장에서 개최되었다. 수산청과 본 협회에서는 그동안 어선안전과 관련하여 80 년대 초반부터 복원성, 만재흘수선및어선안전소위원회(Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety : 약칭 SLF)에 참석하여 왔으나 올해에는 IMO 사정으로 동소위원회의 회의가 개최되지 못하였으며 작년도 동소위원회의 회의결과가 상정되어 있고 그 상위 조직의 회의인 해사안전위원회에 수산청, 해운항만청, 한국선급의 관계자들과 정부대표의 일원으로 참석하였었다.

금번 회의는 그간 SLF에서 거

론되어 왔던 1977 년 어선안전을 위한 국제협약(International Convention for the Safety of Fishing Vessel, 1977)의 의정서 초안작성에 대한 의제가 포함되어 있었던만큼 어선에 대한 국제협약의 발효에 즈음하여 아국의 활동이 긴요한 회의였다. 이번 회의의 참석내용을 다음과 같이 소개코자 하며 국내 관계자 제위에게 참고가 되었으면 한다.

2. 회의참석 현황

참 가 국 : 67 개국
(준회원국 홍콩 포함)
대표 282 명
UN 전문기구 : FAO 외
3 개 기구
대표 6 명
정부 간 기구 : IHO 외
2 개 기구
대표 8 명
비정부간기구 : IACS 외
23 개 기구
대표 55 명

소위원회의장 : 6 명
IMO 사무국 : 20 명
총계 377 명

○ 아국 대표단

대표 : 해운항만청 선박과장 안태환
교체대표 : 수산청 어선과장 안국전
주영대사관 해무원 최낙정
해운항만청 IMO 파견관 이 은
고문 : 한국선급 정부대행겸 사소 부소장 김기정
한국선급 런던사무소 소장 김태우
한국선급 런던사무소 소장(후임) 김종원
한국어선협회 주임검사원 구자원

3. 주요의제

- 1) 의제채택 신임장보고
- 2) 다른 IMO 조직체의 결정 사항

- 3) 복원성·만재흡수선 및 어선안전
 - 제 33 차 SLF의 보고
 - 1977 년 어선안전을 위한 국제협약을 포함한 어선안전
 - 전화물선(Ro-Ro선 포함)의 기획 및 손상복원성
- 4) 선박설계 및 의장(제 31 차, 제 32 차 DE 보고)
- 5) 방화(제 33 차 FP보고 및 제 34 차 FP의 긴급사항)
- 6) 산적화확물(제 18 차 BCH 보고)
- 7) 위험물운송(제 40 차 및 제 41 차 CDG 보고)
- 8) 콘테이너 및 화물(제 29 차 BC 보고)
- 9) 구명, 수색 및 구조(제 20 차 LSR 보고)
- 10) 항해안전(제 35 차 NAV 보고)
- 11) 일인당직
- 12) 무선통신(1988 GMDSS 및 GMDSS-P 회의결과)
- 13) 선박안전운항 및 오염방지를 위한 IMO 관리지침(운항 실무지침서 개발 포함)
- 14) 검사 및 증서의 통일
 - 1988 HSSC 회의결과
 - 통일을 위한 IBC/IGC CODE의 개정
 - 1988 SOLAS 의정서에 따른 검사지침
- 15) 1974 SOLAS 협약 개정의 심의 및 채택
 - 제 55 차 MSC 승인사항의 개정
 - 영국에서 제안한 II-2 / 28-1, II-2/28-2 규칙
 - IBC CODE의 개정안

- 16) 대륙붕 및 독점경제수역 상의 해상구조물 제거를 위한 지침 및 기준
- 17) 선박에 대한 해적과 무장 강도
- 18) 중대해난조사
- 19) 해난통계
- 20) 결함보고서
- 21) 타기구와의 관계
- 22) 규칙의 시행 및 관련사항
- 23) 해상안전분야의 기술 지원계획
- 24) 작업계획
- 25) 1990 년도 의장 및 부의장 선출
- 26) 제 57 차 MSC 보고서

4. 회의개요 및 결정사항

가. 어선 관련사항

1) 1977 년 어선안전을위한 국제협약(SFV) 개정을 위한 의정서 초안 작성

회의개요

○ 1977 년 채택된 어선안전을위한 국제협약이 아직까지 발효되지 못한데 대하여 IMO 는 그동안 각국이 동 협약을 수락할 것을 계속 촉구하여 왔으나 선복량의 다수를 차지하고 있는 우리나라, 일본, 중국, 소련 등이 동 협약상의 규정내용이 사실상 현 어선에 적용하기 어려운 실정에 있으므로 그동안 협약수락을 유보하여 왔으나

○ 일본, 중국, 소련 등이 동 협약의 완화를 조건으로 적극적인 자세를 보임으로써 우리나라

에서도 완화를 위한 적극적인 대처('88 년도 MSC에 문서 제출)가 있었으며 제 33 차 SLF 회의(1988)에서 동 협약의 개정을 위한 일부 초안이 작성된 바 있음.

○ 금번 MSC 회의에서는 작년도 SLF에서 결정된 사항에 대하여 심의·검토하였으나 1977 년 어선안전을 위한 국제협약의 보다 신중한 고려와 실행성있는 개정을 위하여 작년도 SLF 보고서(SLF 33/12)의 부속서 8 에 수록된 개정사항과 지금까지 합의되지 못한 세부사항을 각 소위원회별로 분담하여 재검토키로 합의하고 항목별 세부작업사항을 정하기 위한 작업반(Drafting Group)을 구성하였음.

○ Drafting Group에는 우리나라를 비롯하여 덴마크, 아이슬란드, 일본, 노르웨이, 스페인, 영국, 소련 등 8개국 대표 15명(사무국 1인 포함)이 참석하였으며 우리나라 대표가 동 Group의 의장이 되어 회의를 진행하였음.

○ 회의 초기에는 위원회(MSC)에서 제시한 항목별 분담작업 외에 소련, 스페인 대표들이 기존 개정사항 외에 새로운 개정안을 제안하고 토의할 것을 주장함으로써 논란이 있었으나 이 문제에 대하여는 동 Group의 회의 보고서(Working Paper) 속에 이러한 제의가 있었음을 기술키로 합의하였음.

- 소련대표의 제안사항 : 소화주판과 빌지이젝터에 관한 규

칙 79 (1), (6) 및 97 (4)에 대하여 본문 개정을 제안

- 스페인대표의 제안사항 :

특정어선에 대한 방수구면적기준의 불합리성을 주장하고 의정서 내용에 동 개정안을 포함시킬 것을 제안

○ Drafting Group은 또한, 제 34 차 화재방지소위원회(FP)에서 결정된 Halon 가스의 소화용제 사용금지에 대하여 주목하고 어선에 있어서도 고려하기로

합의하였음.

결정사항

○ Drafting Group에서 협의 결정된 내용을 위원회(MSC)에 보고(MSC 57/WP. 5)하여 심의 요청한 결과 별단 수정없이 채택되었음.

○ 소련 및 스페인 대표가 제안한 각각의 사항에 대하여는 추후 공식적인 문서를 제출키로 하였음.

○ 각 소위원회별 세부작업분담내역은 다음과 같으며, 각 소위원회별로 분담된 의정서 초안작성의 작업완료 연도를 1991년까지로 정하고 복원성·만재흡수선 및 어선안전소위원회(SLF)에서 동 작업의 Leader가 되어 그 결과를 취합, 정리하여 1992년까지 협약의정서(PROTOCOL)를 완성하도록 의결하였음.

소위원회명칭	관련규칙	작업내용
복원성, 만재흡수선 및 어선안전소위원회 (SLF)	제 1 장 규칙 1 제 3 장 규칙 38 Attach. 3, Recommend. 5 제 7 장 일 반 Atach. 3	○ 적용길이에 대한 관련조항 수정 ○ 선수높이 규정에 대한 Standard 개발 ○ 최소적용길이 기준완화(24m → 45m) ○ 기상기준 및 1977년 이후 IMO 결정사항에 대한 권고내용 수록
무선통신소위원회 (COM)	제 6 장 일 반	○ 최소적용길이 기준완화(24m → 45m) ○ 어선에 대한 GMDSS(해상조난안전체제)의 도입
선박설계 및 설비소위원회 (DE)	제 2 장 규칙 15 (1) 규칙 17 (1) 제 4 장 일 반 규칙 45, 46 (1)(d), 54 (1)(b), 56 (6), 57 (4), 58 (2), 60 (2) 규칙 49 (2)(b) 규칙 50 규칙 83 (2), (3) 규칙 94 (1)(d) 규칙 101 (1)(a)	○ 편측에서 조작되는 냉동실문에 대한 추가규정 ○ 창구개구의 폐쇄장치에 대한 주관청의 인정사항 ○ 최소적용길이 기준완화(24m → 45m) ○ 최소적용길이 개정에 따른 관련조항 수정 ○ 주빌지판 내경에 대한 주관청의 인정사항 ○ 기관구역의 소음기준에 대한 주관청의 인정사항 ○ 기관마력기준 완화(375kw → 750kw) ○ 비상탈출 통로의 최소길이(5m) ○ 기관마력기준 완화(375kw → 750kw)

소위원회명칭	관련규칙	작업내용
화재방지위원회(FP)	제 5 장 A부 규칙 77, 86 규칙 83 (2), (3) B부 규칙 89 (5) 규칙 94 (1)(d) 규칙 101 (1)(a)	○ 최소적용길이 기준완화(55m→60m) ○ 적용길이 개정에 따른 관련조항 수정 ○ 기관마력 기준완화(375kw→750kw) ○ 최소적용길이 기준완화(45m→60m) ○ 적용길이 개정에 따른 관련조항 수정 ○ 비상탈출 통로의 최소길이(5m) ○ 기관마력 기준완화(375kw→750kw)
구명, 수색, 구조소위원회(LSR)	제 1 장 규칙 6 제 7 장 규칙 110, 120, 122, 123 Appendix. 2 Attachment. 2	○ 해난사고 통보에 관한 신규조항 신설 ○ 한국, 중국, 일본, 소련이 제출한 문서 검토 ○ 1974 SOLAS 조항과 일치시키는 사항 ○ " "
항해안전소위원회(NAV)	제 10 장 일 반	○ 본장을 1974 SOLAS 제 5 장의 본문으로 대체하는 사항
훈련 및 당직소위원회(STW)	제 8 장 규칙 126	○ 훈련수칙에 관한 신규조항 신설
검사 및 증서에 관한 특별작업반협의회(GSI)	제 1 장 규칙 6, 11 Appendix. 1	○ 1974 SOLAS 조항과 일치시키는 사항 ○ " "

2) 선박의 안전운항과 해상 오염방지를 위한 IMO 지침

회의개요

○ 선박의 안전운항과 해상오염 방지에 대한 선주의 책임을 규정하기 위하여 IMO에서 국제적인 선박의 관리지침을 개발코자 하는 것으로서 본 회의에서는 동 지침서 초안에 대한 토의가 진행되었음.

결정사항

○ 금번 회의에서는 선박의 안전운항과 해상오염방지를 위하여 정부의 법제활동과 신기술의 도입도 필요하지만 본선 선원의 노력과 선사들의 책임의식이 더욱 중요함을 인식하고 기초안된 지침을 총회의 결의서(Resolution)로 채택키로 합의하였으며 제 16 차 총회에 상정키로 의결하였음.

○ 본 지침서에는 선박의 안전과 오염방지에 대한 각 선사의 관리방침과 사고보고, 선원훈련, 선장과 선원의 이행사항 등이 규정되어 있으며 현재로서는 IMO의 권고단계이기는 하나 향후 주기적 개정작업을 통하여 더욱 강조될 것으로 전망됨.

3) 1974년 해상에서의인명 안전을위한국제협약(SOLAS) 개정

회의개요

○ 제 55차 MSC회의에서 승인된 1974 SOLAS 개정안에 대하여 각 채택국에 회람하고 금번 회기에 채택하기 위한 토의가 진행되었음.

결정사항

○ 작업반(Working Group)의 검토 결과를 토대로 개정안 중 다음 몇가지 사항을 수정하고 원안대로 채택하였으며 1992. 2.1 발효시킴으로 합의하였음.

— 단위기준을 국제기준으로 변경

— 소화용제로 사용되는 Halon 가스의 선내사용을 제한하기 위하여 개정안 제 2 장 제 5 규칙 전면 삭제

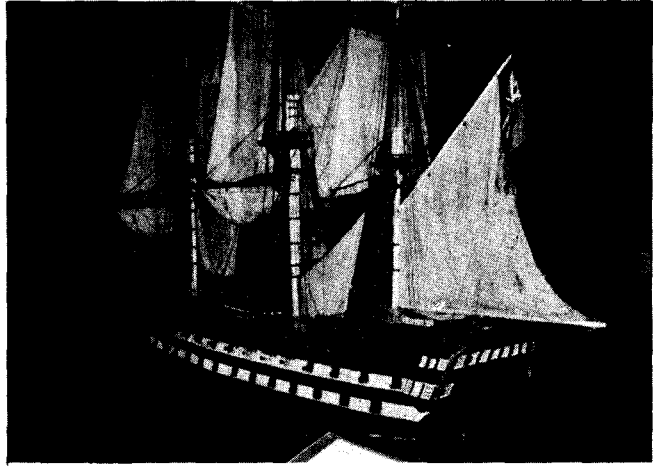
— 수밀벽벽상의 문의 최대 너비를 당초안 1.4m에서 1.2m로 축소하고 필요시 주판청이 인정토록 수정

4) 1인 항해당직

회의개요

○ 현행 1978년 선원훈련, 당직, 자격기준에 관한 국제협약(STCW)상에 규정된 야간 1인 항해당직금지에도 불구하고 일부 국가들이 야간 1인 항해당직을 제도적으로 시험하고자 한 제의에 대하여 토의가 진행되었음.

○ 동 회의에서는 현재 몇몇 국가에서 시험적으로 행하고 있는 야간 1인 항해당직에 대하



여 엄격한 통제의 필요성과 국제법상 법적근거가 희박하다는 비난이 있었으며, (국제자유무역노조 : ICFTU)

○ 1978 STCW 협약의 개정은 시기상 좋다는 지적과 함께 향후 많은 검토와 평가가 있어야 한다는데 의견을 같이 하였음.

결정사항

○ 동 사항에 대한 논의는 항해안전소위원회(NAV)와 훈련당직소위원회(STW)의 검토와 지침작성 연후에 재거론키로 합의하였음.

5. 아국대표단 활동

1977년 어선안전을 위한 국제협약의 의정서 작성을 위한 Drafting Group에 참석하여 활발한 의견개진으로 아국의 입장 반영에 최대한 노력하였으며, 동 협약과 관련하여 일본대표를

비롯 스페인, 소련, 덴마크 등 각국 대표와 틈틈이 의견을 교환하였다.

금번 회기중 어선관련분야뿐만 아니라 아국이 제출한 문서 "원목선의 복원성규정"과 "갑판하 원목적재에 대한 안전 요건"에 대하여 본 회의장에서 제안설명이 있었으며, 장의 활동을 통하여 각 소위원회 의장들과 만나 아국제출문서에 대한 이해를 촉구하고 당초 아국의 훈령안대로 제안내용이 반영되도록 노력하여 소기의 성과를 거양하였었다.

6. 종합의견

금번 제 57차 해사안전위원회의 회의는 예년에 비하여 특히 많은 국가와 대표들이 참석하였으며 어선관련분야의 국제적 동향파악과 국제협약발효에 즈음한 적극적 대처가 상당히 긴요하다고 생각된다.

선박안전조업규칙중개정령

내무부령 제489호	('89. 4. 13)
국방부령 제401호	('89. 4. 13)
농림수산부령 제1,026호	('89. 4. 13)
교통부령 제904호	('89. 4. 13)

제3조중 제1항 및 제2항을 각각 다음과 같이 한다.

①동해에 있어서 어로를 할 수 있는 한계선(이하 "어로한계선"이라 한다)은 다음의 각 점을 차례로 연결하는 선으로 한다.

1. 북위 38도33분과 강원도 고성군 현내면 저지리 해안선과의 교차점
2. 북위 38도33분과 어업자원보호선과의 교차점
3. 북위 38도30분, 동경 132도37분

②서해에 있어서의 어로한계선은 다음의 각점을 차례로 연결하는 선으로 한다.

1. 강화도 창후리항 선착장 최끝단
2. 교동도 읍내리 남산포항 선착장 최끝단
3. 미법도 최동단
4. 서검도 최동단
5. 불음도 최남단
6. 주문도 최서단
7. 주문도 최남단
8. 북위 37도34분30초, 동경 126도09분39초
9. 북위 37도34분30초, 동경 126도03분
10. 북위 37도31분21초, 동경 126도03분
11. 북위 37도30분, 동경 126도00분
12. 북위 37도30분, 동경 125도50분
13. 북위 37도25분, 동경 125도50분
14. 북위 37도25분, 동경 124도43분40초
15. 북위 37도44분45초, 동경 124도43분40초
16. 북위 37도47분45초, 동경 124도39분45초
17. 북위 37도52분, 동경 124도39분45초
18. 북위 37도55분, 동경 124도37분06초
19. 북위 37도55분, 동경 124도00분
20. 북위 37도00분, 동경 124도00분

제4조를 다음과 같이 한다.

제4조(성어기간의 설정등) ①어획고의 증대와 조업의 안전을 위하여 성어기간을 다음과 같이 설정한다.

1. 동 해

가. 명태 성 어 기 : 10월1일부터 다음해 3월31일까지

나. 오징어 성 어 기 : 6월15일부터 12월31일까지

2. 서 해

가. 오징어 성 어 기 : 6월1일부터 10월31일까지

나. 홍어 성 어 기 : 10월1일부터 다음해 4월30일까지

다. 병어 성 어 기 : 3월1일부터 7월31일까지

라. 꽃게 성 어 기 : 3월1일부터 6월30일까지, 9월1일부터 12월31일까지

②제6조의 규정에 의한 각 어로보호본부장은 제1항의 규정에 의한 성어기간 동안 특정해역 내에서의 해경정 또는 어로지도선의 배치 및 어선과의 통신방법, 어선의 특정해역 출입 및 조업시간등에 관한 통제대책을 수립, 실시하여야 한다.

제5조제2항을 다음과 같이 한다.

②특정해역은 어로한계선과 다음의 각 점을 차례로 연결한 선내의 해역을 말한다.

1. 동 해

가. 북위 38도30분, 동경 132도37분

나. 북위 38도00분, 동경 132도50분

다. 북위 37도27분, 동경 132도19분

라. 북위 37도27분, 동경 130도30분

마. 북위 38도15분, 동경 130도00분

바. 북위 38도15분과 육안과의 교차점

2. 서 해

가. 북위 37도30분, 동경 126도00분

나. 북위 37도00분, 동경 126도00분

다. 북위 37도00분, 동경 124도00분

제12조의2를 다음과 같이 신설한다.

제12조의2 (관할 군부대장의 통제) 제8조제2항의 규정에 불구하고 백령도, 대청도, 소청도, 연평도 및 강화도에 설치되어 있는 신고기관은 선박의 출입항 및 조업에 관하여 당해 지역의 관할 군부대장의 통제를 받는다.

제15조제1항중 "3해리어내"를 "12해리어내"로 한

다.

제15조에 제 8 항을 다음과 같이 신설한다.

⑧신고기관은 제 4 항의 규정에 의하여 어선단이탈의 승인을 받아 귀항한 어선이 다시 출어하고자 하는 경우, 다른 출어선이 없어 어선단을 편성하여 출어할 수 없다고 인정할 때에는 출항을 승인하여 본래의 어선단에 복귀하거나 다른 어선단에 편입하게 할 수 있다.

제 18 조를 다음과 같이 한다.

제18조.(월선의 금지등) ①선박은 제 3조의 규정에 의한 어로한계선이나 조업자제해역의 자제선을 월선하여 어로 또는 함해를 하여서는 아니된다.

②제 1 항의 규정에 불구하고 다음의 해역 내에서는 주간에 한하여 어로(지선 어선에 의한 어로에 한한다) 또는 함해를 할 수 있다. 이 경우 신고기관의 장은 당해 해역에 대한 통제를 강화하여야 한다.

1. 강원도 고성군 저도주위 300미터 이내의 해역. 다만, 고성군수산업협동조합대진지소 소속 어선의 경우 4월1일부터 9월30일까지만 어로를 할 수 있다.

2. 대연평도 주위의 다음의 각 점을 차례로 연결하는 선내의 해역

- 가. 대연평도 최동단
- 나. 북위 37도30분, 동경 125도50분
- 다. 북위 37도25분, 동경 125도50분
- 라. 북위 37도25분, 동경 125도35분
- 마. 북위 37도30분, 동경 125도35분
- 바. 북위 37도36분48초, 동경 125도40분
- 사. 대연평도 최서단

3. 백령도, 대청도 및 소청도 주위의 다음의 각 점과 선을 차례로 연결하는 선 이내의 해역

- 가. 북위 37도55분, 동경 124도36분
- 나. 북위 37도59분30초, 동경 124도36분
- 다. 북위 37도59분30초, 동경 124도40분
- 라. 북위 37도59분, 동경 124도40분
- 마. 북위 37도59분, 동경 124도40분에서 백령도의 최동단 정동해상 800미터의 점에 이르는 백령도 북동쪽 해안선으로부터 800미터의 선
- 바. 소청도의 최동단 정동해상 1마일의 점
- 사. 북위 37도43분, 동경 124도47분24초

- 아. 북위 37도43분, 동경 124도43분40초
- 자. 북위 37도44분45초, 동경 124도43분40초
- 차. 북위 37도47분45초, 동경 124도39분45초
- 카. 북위 37도52분, 동경 124도39분45초
- 타. 북위 37도55분, 동경 124도37분06초
- 파. 북위 37도55분, 동경 124도36분

제19조 제 2 항중 “동경 131도 - 00분”을 “동경 131도00분”으로, “동경 125도 - 00분”을 “동경 125도00분”으로 하고, 동조에 제 3 항 및 제 4 항을 각각 다음과 같이 신설한다.

③수산청장은 필요하다고 인정할 때에는 관계부처와의 협의를 거쳐 특정해역내에서의 어업별 조업구역 및 조업기간을 정할 수 있다.

④수산청장은 제 3 항의 규정에 의하여 조업구역 및 조업기간을 정한 때에는 지체없이 이를 판보에 고시하여야 한다.

제20조 제 2 호 각목을 다음과 같이 한다.

- 가. 북위 37도30분, 동경 126도00분
- 나. 북위 37도30분, 동경 126도16분
- 다. 석모도 최남단
- 라. 주문도 최남단

제20조에 제 3 호를 다음과 같이 신설한다.

3. 강화도 서방의 어로한계선과 다음의 각 점과 선을 차례로 연결한 선내의 해역에 대하여는 지선어선에 한하여 주간어로를 할 수 있다.

- 가. 주문도 최남단
- 나. 석모도 최남단
- 다. 석모도 최북단에서 정동으로 연장하여 강화도 서단에 이르는 선

제21조 제 1 항제 2 호중 “북위 37도 - 27분”을 “북위 37도 27분”으로, “동경 130도 - 30 분”을 “동경 130도 30 분”으로, “북위 38도 - 15 분”을 “북위 38도 15 분”으로 한다.

제29조 제 1 호중 “조업자제선 또는 성어기 어로허용선”을 “조업자제선”으로 한다.

[부도 1] 및 [부도 2]를 각각 별지와 같이 한다.

※ 별지: 생략
부 칙

이 규칙은 공포한 날로부터 시행한다.