

漁船檢査制度 改善事項 解説

한국어선협회 검사관리부
제 도 과 장 강 대 선

1979년 본회가 발족된 이후 총 45회에 걸쳐 검사 제도가 개선되어왔으나 지난해처럼 검사제도 전반에 걸쳐 대폭적인 개정이 이루어진 적은 없었다.

그것은 본회가 수행해온 12년간의 대민업무에 대한 성과를 재조명해보고, 검사 제도상의 불합리한 점을 자체적으로 발굴개선함으로써 우리사회에 파급되고 있는 개혁요구를 미리 대처해 나가고자 한 데서 이루어진 것이다. 따라서 각 지역 어민들의 요구사항을 최대한 청취하여 검사의 목적에 상충되지 않는 한 어민편의 위주로 개선되도록 노력하였으며, 검사의 중요성을 감안 검사현장의 실정과 일선검사원의 의견을 파악하고 자체심의 과정을 거치는 등 신중을 기한 후 수산청

승인을 득하여 90, 12, 24 일부터 시행하게 되었다.

개선필요사항 중 법령의 개정이 요구되는 몇가지 사항은 아직 관련법령의 개정 추진 중에 있으나 여기서는 기히 개선된 주요내용을 소개함으로써 일선에서 검사 업무를 수행하는 검사원과 수검받는 민원인의 이해를 돕고자 한다.

□ 기관개방검사 시기조정

적기출어를 하여야 하는 어선의 특수성 때문에 어선 소유자들이 어한기(漁閑期)를 이용하여 자체적으로 기관을 개방정비하고 있으나 개방정비 시기가 어선검사 시기와 맞지 아니할 경우 어선검사를 위하여 기관을 재개방하여야 되는 불합리한 점이 있어, 고속기관(高

速機關)을 제외한 총톤수40(구50)톤 이상어선의 기관은 정기 또는 중간검사시 모두 개방검사를 받도록 하던 것을 기관운전상태 등이 양호할 경우 6개월까지 임시검사로 유예 가능토록 개선함으로써 어선소유자가 자체개방정비시기와 어선검사 시기를 일치시킬 수 있도록 하여 어민의 경비부담 경감 및 적기출어 등이 가능토록 하였다.

□ 소형어선 축계발출검사 완화

총톤수 5톤 미만의 Universal Joint식 추진축계(推進軸系)를 가진 어선에 대하여만 추진축 발출검사(拔出檢査)를 면제하던 것을 축계의 형식에 관계없이 총톤수 5톤 미만 소형어선

으로서 선내(船內)에서 확인가능한 추진축계상태와 해상시운전(海上試運轉)시 축계진동상태 등을 점검하여 양호할 경우 추진축계발출검사를 면제가능토록 개선함으로써 조석간만(朝夕干滿)의 시차가 맞지않아 당일검사가 종결되지 않음에 따른 어민불편사항 해소와 조석간만의 차가 적어 상가(上架)를 할 수 밖에 없는 동해안 및 남해안 일부지역 어민의 상가에 따른 경비부담을 경감토록 하였다.

□ 축계발출검사 시기조성

어선소유자들이 어한기를 이용하여 자체적으로 축계를 발출 정비하고 있으나 발출정비 시기가 어선검사시기와 맞지 아니할 경우 어선검사를 위하여 축계를 재발출 하여야 되는 불합리한 점이 있어, 당해검사시기에 모두 축계발출검사를 받도록 하던 것을 추진축지면재(推進軸支面材) 간극(間隙)이 규정치 이내이고 기타 확인가능한 부위의 상태가 양호할 경우 6개월까지 임시검사로 유예가능토록 개선함으로써 어선소유자가 자체발출정비 시기와 어선검사 시기를 일치시킬 수 있도록 하여 어민의 경비경감 및 적기출어 등이 가능토록 하였다.

□ 해상시운전검사 완화

총톤수40(구50)톤 이상 어선은 정기검사시 모두 해상시운전검사를 받도록 하던 것을 해상시운전검사는 최초정기검사(제조검사포함) 및 개조에 따른 검사를 받는 어선에 한하여 실시토록 하고 기타의 기존어선은 수리 또는 주요 부품교환 등으로 부득이 해상시운전이 필요한 경우 이외에는 계류시운전(繫留試運轉)만으로 작동상태 이상유무를 판단토록 개선함으로써 항내선박집단계류 상태에서 외항으로 어선을 조선(操船)해 나가야 함에 따른 어려움과 출어준비 관계 등으로 기존선의 외항 해상시운전이 현실적으로 곤란하였던 점을 해소되도록 하였다.

□ 검사신청기간 제한 폐지

정기 및 중간검사를 지정된 검사기일보다 앞당겨 받을 수 있는 기간을 5개월로 한정하던 것을 어선소유자가 원하는 시기에 언제라도 앞당겨 받을 수 있도록 개선함으로써 어한기를 이용한 선체, 기관의 절밀 정비시 정기 또는 중간검사를 수검치 못하고 임시검사로써 수검 후 검사기일 도래시 다시 정기 또는 중간검사를 받게 되는 어민 불편

사항과 소형어선의 집단순회검사시 앞당겨 받을 수 있는 기간의 제한사항에 따라 부득이 검사에서 제외되어 검사도래일에 별도로 검사집행지까지 나와야 되는 어민의 번거로움을 해소하고 검사업무의 능률화도 기할 수 있도록 하였다.

□ 소형 FRP어선 제조검사 항목 완화

배의 길이 15미터 미만 소형 FRP어선의 제조검사시 모든 건조어선에 대하여 실시하던 절취재료시험(截取材料試驗)을 건조조선소의 기술수준을 감안 최초건조분에 대하여만 실시하고 이후에 건조되는 동형선(同型船)에 대하여는 절취재료시험을 생략가능토록 개선함으로써 건조공기(建造工期)의 단축 및 민원인의 편익도모와 제조검사업무를 원활히 수행할 수 있도록 하였다.

□ FRP어선 제조검사시 도면제출 완화

강선(鋼船) 및 목선(木船)은 제조검사 대상이 배의 길이 24미터〔안강망(鮫鱧網)어업에 전용되는 어선은 20미터〕이상이나 특수재질로 건조되는 어선은 선체재질의 특수성을 감안하여 배의 크기에 관계없이

모두 제조검사 대상으로 되어 있고, 배의길이 15미터 미만 특수재질 어선의 제조검사시에는 제출할 도면이 총 5종으로 완화되어 있으나 배의 길이 15미터 이상 어선의 제조검사시에는 배의 크기에 대한 도면제출 완화규정이 없어 기본도 7종 이외에 각부구조도 10여종을 제출토록 하던 것을 배의 길이 15미터 이상 24미터(안강망어업에 전용되는 어선은 20미터) 미만 어선에 있어서는 기본도 이외에 축계장치도(軸系裝置圖)와 전기기기계통도(電氣機器系統圖)만 제출토록 개선함으로써 강선 및 목선과의 형평을 유지토록 하고 설계도서 작성에 따른 경비절감과 건조공기 단축 등 민원인 편익을 도모하였다.

□ **FRP어선의 상가검사 완화**

FRP 어선의 경우 정기검사시 총톤수 15톤(구20톤) 미만에 한하여 허용하던 거선검사를 총톤수 40(구50)톤미만으로서 어선의 구조와 검사장소의 환경 등을 고려하여 제검사 및 정비가 가능하다고 판단될 경우에는 거선검사로 대체할 수 있도록 개선함으로써 수리조선소의 상가대 부족으로 상가를 하지 못하여 검사를 받지 못하는 등의 민원이

해소되었고, 상가에 따른 어선소유자의 부담경감 등으로 어민편익을 도모토록 하였다.

□ **소형 FRP 어선의 제조 검사시 제출 도면 완화**

배의 길이 15미터 미만 FRP어선의 제조검사시(완공시 포함)제출토록 되어 있던 사양서(仕様書)와 4종의 도면을 동일조선소에서 동형선으로 건조하는 경우 최초건조분 이후에 건조되는 어선에 대하여는 동형선 건조임을 확인할 수 있는 일반배치도만 제출토록 개선함으로써 소형선 건조조선소의 경비 절감으로 민원 편익을 도모토록 하였다.

□ **신조(新造) 소형 FRP 어선의 해상시운전검사 완화**

제조검사를 받는 모든 어선은 조선소로부터 속력 시험의 10여종의 해상시운전 항목을 실시하고 동성적서를 제출받도록 되어 있던 것을 배의 길이 15미터 미만의 제조검사를 받는 어선은 검사보고서의 해상시운전란에 시운전 결과를 기록하는 것으로 시운전성적서를 갈음토록 하고, 소형어선은 종전규정에 의한 각시운전 항목별 제척설비가 갖추어져 있지 않을 뿐만

아니라 소형조선소의 능력 및 지역여건상 시운전 불가항목이 많은 점 등을 고려하여 해상시운전 항목도 시운전시 제척 및 확인가능한 기본항목 5종에 대하여만 실시토록 개선함으로써 소형어선에 대한 해상시운전 현실화와 민원편익을 도모토록 하였다.

□ **소형어선 상가(거선) 검사 완화**

총 톤수 5톤 미만의 Universal Joint식 축계를 가진 어선에 대하여만 면제하도록 되어있던 상가(거선포함) 검사를 축계의 형식에 관계없이 총톤수 5톤 미만 어선으로서 선내에서 선체부식상태(船體腐蝕狀態) 등을 확인한 결과 이상이 없고, 선내에서 확인가능한 추진축계상태 및 시운전시 축계진동상태 등을 점검하여 이상이 없다고 판단되는 어선에 대하여는 검사환경 등을 고려하여 상가(거선포함) 검사의 준비를 면제할 수 있도록 개선함으로써 조석간만의 시차가 맞지 않아 당일검사가 종결되지 않음에 따른 어민불편사항 해소와 조석간만의 차가 적어 상가를 할 수 밖에 없는 동해안 및 남해안 일부지역 어민의 상가에 따른 경비부담을 경감토록 하였다.

□ **복원성(復原性) 검사 대**

상어선 조정

배의 길이에 관계없이 제조검사 대상이면 복원성 검사를 모두 받도록 되어 있던 것을 배의 길이 24미터(안강망어업 전용어선은 20미터) 미만 어선은 제외토록 하고 기존선에 있어서는 변경되는 구조 또는 설비의 중량 및 위치 등이 복원성에 미치는 영향이 미미하다고 판단될 경우 복원성 검사 및 자료승인을 면제할 수 있도록 개선함으로써 선체재질의 특수성에 따라 제조검사 대상이 된 특수재질 건조 소형어선과 주기관(主機關), 보조기관(補助機關) 및 기타 설비 대체시 실제 변경되는 중량 및 위치 등이 복원성에 미치는 영향이 미미한데도 복원성시험 및 자료준비를 함에 따른 불편사항을 해소토록 하였고 특수재질 건조어선과 강선 및 목선과의 형평을 유지토록 하였다.

□ 최소승선인원의 현실화

관행적으로 최소승선인원을 2명 이상으로 하던 것

을 해태채취 및 양식장관리선 등은 실제 조업시 보통 1명만 승선하는 현실성을 감안하여 소유자 요청시 1명도 인정토록 지침화함으로써 어선검사를 받기 위하여 구명동의 1개를 추가 비치하는 불합리성을 해소토록 하였다.

□ 동형선(同型船)의 정의 변경

FRP어선 제조검사시 배의 길이 15미터 미만으로서 총톤수의 변경이 없는 상부구조물의 변경과 기관실내 제기기의 변경 경우에만 동형선으로 보던 것을 동일선각(船殼) MOULD에 의하여 건조되는 경우 모두 동형선으로 간주토록 개정함으로써 총톤수 변경이 있는 상부구조물의 변경에 관계없이 동형선으로 인정되어 도면제출을 완화받게 되는 등 소형 FRP어선 제조어민의 편익을 도모하였다.

이상 어선검사제도의 주요개선사항을 소개한 바, 동 개선의 목적은 현실적으로 부득이 행할 수 없는 불

합리한 부분을 현실화하고 또 기술적으로 불필요한 검사절차를 간소화함으로써 민원편의 도모와 검사업무를 원활히 수행토록 하자는 것이지 검사 그 자체를 배제하는 것이 아니므로 검사의 주목적인 어선안전에 누수현상이 발생되지 않도록 최선을 다하여야 할 것이다. 다시 말해서 검사자는 기술적인 이론과 실경험 및 검사공구 등을 최대한 활용하여 수검어선의 각부상태를 충분히 파악한 후 상호하다고 판단되는 부분에 대하여는 검사절차를 완화하여 적용 하되 필요한 검사항목에 대하여는 철저한 검사가 이루어져야 할 것이며, 수검자는 검사에 적극 협조하고 검사시에 지적된 불량개소에 대하여는 즉시 정비토록 함으로써 어선의 해난사고 미연방지에 다같이 힘을 합하여야 한다는 것이다.

앞으로도 불합리한 검사제도는 지속적으로 발굴 개선해 나가겠지만, 아무쪼록 개선된 검사제도가 상호 충분한 이해를 바탕으로 조기 정착되기를 바라는 바이다.