

# 어선관련 국제협약의 동향

한국어선협회 기술개발부  
주임검사원 구 자 원

## 1. 서 언

최근 해사업무와 관련하여 인명의 안전과 해양 환경오염에 대한 인식이 점차 그 중요도를 더하여 감에 따라 국제간의 다자간협상에 의한 각종 규제와 국제협약이 쏟아져 나오고 있다. 이러한 각종 규제와 국제협약은 주로 국제연합(UN)의 전문기구인 국제해사기구(IMO:International Maritime Organization)에서 이루어지고 있으며 우리나라에서는 1962년 4월10일 동기구에 가입하여 현재까지 참여하여 오고 있다.

국제해사기구는 1959년 1월 영국 런던에서 정부간 해사자문기구(IMCO:Intergovernmental Maritime Consultative Organization)란 명칭으로 발족되어 1982년 5월 22일 현재의 명칭으로 변경되었으며 총회·이사회 및 5개의 위원회로 구성되어 연간 약 30여회에 걸쳐 각종 위원회 및 전문소위원회의 회의가 개최되어 오고 있다.(1993년 7월 현재 회원국:144개국, 준회원국:2개국), 동기구는 범세계적인 정부간 협의기구로서 국제해사기구에

가입한 각 회원국의 정부대표, 기구의 업무와 관련한 UN전문기구, 정부간 기구, 비정부간 기구, 기타 국제단체 등이 참여하고 있으며 선박의 안전설비, 구조, 해양오염방지, 화물의 운송, 선원의 자격·훈련, 선주의 책임 등 제반 해사활동의 국제기준을 협의·제정하므로써 현재 38개의 다자간 협약과 960여종의 결의서가 채택·시행되고 있으며 해운·조선·수산업계 등 국내관련업계에 지대한 영향을 미치고 있다.

이러한 국제협약들에 의하여 각 정부에서는 자국항내에 입항하는 타당사국의 선박에 대하여 항만국통제(PSC:Port State Control)를 실시하고 있으며 향후 점차 그 시행이 강화될 전망이다.

## 2. 어선관련국제협약

국제해사기구에서 다루어지고 있는 국제협약은 그 성격상 크게 2가지로 분류될 수 있다. 첫째로는 선박자체 및 운항의 안전에 관한 해사안전에 관한 사항이고 두번째로는 바다의 환경보호를 위한 해

협약명	내용	적용대상	협약발효일	아국수락일	국내적용일
1966 국제만재홀수선협약(LL)	국제항행선박의 안전성 확보를 위한 수밀성 및 견현지정기준 설정	국제항해에 종사하는 길이 24m이상 비어로선(운반선 등)	68. 7.21	69. 7.10	69.10.10

협약명	내용	적용대상	협약발효일	아국수락일	국내적용일
1969 선박톤수측정에 관한 국제협약(TM)	선박톤수측정방법에 관한 국제적 통일원칙과 기준설정	전어선	82. 7. 18	80. 1. 18	82. 7. 18
1972 국제해상충돌예방규칙(COLREG)	해상에서의 충돌방지과 항행안전을 위한 항법·등화·형상물 등의 기준설정	전어선	77. 7. 15	77. 7. 29	77. 7. 29
1973/78 해양오염방지를 위한 국제협약 및 동의정서(MARPOL)	선박으로부터의 해양환경보호를 위한 오염물질의 배출규제에 대한 기준설정	총톤수100톤이상 어선	83. 10. 2	84. 7. 23	84. 10. 23
1974 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약 및 동의정서(SOLAS)	국제항행선박의 구조·설비 등에 관한 기술요건 규정	총톤수500톤이상 비어로선(운반어선 등)	80. 5. 25	80. 12. 31	81. 3. 31
1977 어선안전을 위한 토레몰리노스국제협약(SFV)	어선의 안전성확보를 위한 선체·기관·설비 등에 관한 기술요건규정	길이 24M 이상 전어선	(1977. 4. 2 채택·미발효)	-	-
1978 선원의 훈련·자격증명 및 당직기준에 관한 국제협약(STCW)	선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 기준설정	비어로선(운반어선)	84. 4. 28	85. 4. 4	85. 7. 4
1977 어선안전을 위한 토레몰리노스국제협약에 관한 1993 의정서(SFV-P)	어선의 안전성 확보를 위한 선체·기관·설비 등에 관한 기술요건규정(SFV의 개정기준)	길이 24M이상 어선(일부설비는 길이 45M 이상 어선에 적용)	(1993. 4. 2 채택)	-	-

양방지에 관한 사항이다. 종전의 해상안전에 관한 국제협약에서는 어로작업의 특수성을 감안하여 대부분 어선이 그 적용대상에서 제외되어 왔으나 급일에 이르러서는 해양오염방지에 관한 국제협약은 물론이고 어선자체의 선박안전에 관한 국제협약이 채택되어 발효가 임박해있으며 또한, 향후 어선원의 자격 및 당직기준에 관한 국제협약을 제정 준비

중에 있어 점차 그 규제강도가 높아져 가고 있다. 어선에 관련한 국제협약의 개략적 내용과 현황은 다음과 같다.

### 3. 현존선에 대한 국제톤수협약의 발효

국제화·개방화시대를 맞고 있는 현시점에서 당

장 눈앞의 현안문제로 대두되는 것이 현존선에 대한 "1969 톤수측정에 관한 국제협약(Tonnage 1969:International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)의 시행문제이다. 이 협약은 종래의 각국에서 시행되었던 톤수측정 방법이 동일한 선박일지라도 그 국적에 따라 톤수가 각각 상이하게 측정됨에 따라 국제간의 통일된 계산방법이 필요함을 인식하고 10여년간의 연구·검토 및 협의를 거쳐 1969.6.23 채택된 협약이다. 이 협약은 그 적용에 있어 현존선에 대하여 발표일로부터 12년간 기존톤수제도를 유지할 수 있도록 유예기간을 두어 왔다. 이러한 유예기간은 1994.7.18일자로 만료되며, 이날 이후부터는 국제항해에 종사하는 길이 24M 이상 선박은 국제톤수증서의 소지를 의무화하고 있다. 앞으로 국제톤수는 외국항구의 입항료 등 제세부과에 관한 사항뿐만 아니라 국제협약에 의한 제반 규제 기준지표가 되는 만큼 해사관계 전반에 걸쳐 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

IMO 제62차 해상안전위원회(MSC:Maritime Safety Committee)에서는 국제톤수측정의 유예기간만료(1994. 7.18)후에도 국제톤수증서를 소지하지 아니하는 현존선박에 대하여 국제적인 통일된 처리지침의 제정필요에 따라 IMO 제38차 어선안전소위원회(SLF:Sub-Committee on Stability and Load Line and on Fishing Vessel Safety)에서 다음과 같은 간이계산방식에 의한 잠정톤수산정처리 지침을 마련하고 MSC에 상정키로 하였다.

\* 간이국제톤수계산방법

$$\text{국제총톤수} = V_E \times a$$

$$V_E : \text{길이} \times \text{너비} \times \text{깊이}$$

$$a : \text{각 } V_E \text{에 따른 계수}(0.28 \sim 0.58)$$

$$\text{국제순톤수} = 0.60 \times \text{국제총톤수}$$

상기 계산방법에 의하여 산정되는 잠정톤수는 각 국가별로 임의 시행하게 되며 입항세 및 기타 제세부과에 한하여 사용되나 국제톤수협약에 의하여 산정되는 톤수값보다 상당히 높은 톤수값이 결정되므로서 일종의 범칙금을 포함하는 성격을 지니고 있다. 우리나라의 경우 국제항해에 종사하는

어선이 국제톤수증서를 미소지하고 있는 경우 외국항에 입항할 때 상기 간이톤수계산방법에 따라 국제톤수를 부여받음으로서 발생하는 불이익과 문제점이 대두될 것으로 예상되므로 관련업계의 깊은 관심과 함께 빠른 시일내에 국제톤수증서를 소지하는 것이 좋을 것으로 생각된다.

#### 4. 1993 토레몰리노스의정서의 채택

어선에 관련한 국제협약 중 가장 첨예한 현안문제로 대두되고 있는 것이 "1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993 토레몰리노스의정서(1993 TORREMOLINOS POROTOCOL: Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)"이다. (이하 "1993 토레몰리노스의정서"라 함)

IMO에서는 그동안 어선안전에 대하여 많은 관심을 기울여 왔으나 어선은 다른 종류의 선박과 그 특성상 많은 차이를 가지고 있기 때문에 기존 해상인명안전협약(SOLAS) 또는 국제만재홀수선협약(LL) 등을 그대로 적용하는 데에는 많은 장애요인이 있어 왔다. 따라서 어선안전에 관한 별도의 기술요건의 필요성을 인식하고 새로운 국제협약을 제정하기에 이르렀으며 1977. 4. 2 스페인 토레몰리노스에서 "1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(SFV 1977:Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)" (이하 "토레몰리노스협약"이라 함.)을 정식으로 채택하였었다. 1977 토레몰리노스협약은 배의 길이 24M 이상 어선에 대하여 선체구조·복원성·기관·전기 및 항해안전설비 등을 규정하고 있으나 이는 북대서양해역에서 조업하는 어선의 안전요건에 상응하는 규정으로 그 수준이 상당히 강화된 협약으로서 해상기후조건이 다른 아시아지역 국가들이 동협약의 수락을 거부해오므로서 현재까지 발효되지 못하였다. 이에 따라 IMO에서는 수차례에 걸친 국제회의를 통하여 어선안전에 관한 국제협약의 조기발효를 촉구하는 한편 동협약의 비준

을 거부하여 온 아시아지역국가들의 의견을 적극 재반영하기로 합의하고 1977 토레몰리노스협약의 개정조약으로서 1993 토레몰리노스의정서를 채택 하기에 이르렀다. 동의정서는 1977 토레몰리노스 협약의 기술요건 중 기관·전기설비, 방화·소화설비, 구명설비, 무선설비 등에 대하여 그 적용범위를 배의 길이 24M 이상 어선에서 배의 길이 45M 이상 어선으로 완화·조정하여 개정된 협약이다.

그동안 정부관계부처에서는 1982년부터 매년 국제해사기구에 참석하여 왔으며 1993토레몰리노스의정서의 초안작성을 위한 준비과정에서 전문소위원회뿐만 아니라 아이슬란드 레이카빅에서 개최된 작업반회의에 참석하는 등 일본·중국·홍콩·태국·필리핀·인도네시아 등 아시아 주변국가들과 연계하여 기존 1977 토레몰리노스협약의 요건완화에 많은 노력을 기울여 왔다. 대부분의 아시아지역국가들은 1993 토레몰리노스의정서의 채택에 적극 동참하여 왔으므로 향후 동의정서의 비준 또는 수락에 적극 참여할 것으로 예상된다.

1993 토레몰리노스의정서는 그 내용면에서 기존 협약보다 많은 부분이 완화된 것이나 어선의 복원성 등 일부 규정들은 현행 국내 규정보다 강화된 기술요건이 적용되므로 발효가 임박한 현시점에서 관련업계 및 유관기관의 지대한 관심과 함께 기술요건의 변화에 신중히 대처하여야 할 것으로 생각된다. 정부관계부처에서는 동의정서의 발효에 대비하여 비준에 따른 조치사항 등에 대하여 계속적인 검토가 진행 중에 있으며 향후 관계법령의 재정비와 함께 후속적인 조치가 뒤따를 것으로 보여진다.

1993 토레몰리노스의정서는 조약본문(14개조문), 부속서(10개장, 168개규칙), 부록, 결의문(11개) 및 권고사항(8개)로 구성되어 있으며 그 주요 내용은 다음과 같다.

**가. 조약본문**

**1) 적용대상**

영리를 목적으로 어류·고래류·해표류·해마류 기

타 해양생물자원을 포획하는데 사용되는 어선에 적용(스포츠·레크리에이션, 어류 기타 해양생물자원의 가공, 연구 및 훈련, 어획물운반에 사용되는 어선제외)

**2) 각 설비별 적용범위**

- 구조·수밀성 및 설비 : 배의 길이 24M 이상 어선
- 복원성 및 관련 내항성 : "
- 선원의 보호 : "
- 선박용항해설비 및 장치 : "
- 기관·전기 및 무인기관구역 : 배의 길이 45M 이상 어선
- 방화·화재탐지·소화·소화작업 : "
- 구명설비 및 장치 : "
- 무선설비 : "

**3) 지역기준의 제정**

기관·전기 및 무인기관구역, 방화·화재탐지·소화 및 소화작업, 구명설비 및 장치, 무선통신에 관한 사항에 대하여는 배의 길이 24M 이상 45M 미만 어선에 적용할 기술요건을 각 지역국가들이 별도 제정·시행토록 규정

**4) 항만국통제(PSC)**

타당사국항구에서 증서확인 및 그 유효성에 대하여 항만당국의 통제를 받도록 규정

**5) 발효요건**

비준·수락·승인 및 가입에 대한 조치를 행한 나라가 15개국 이상이고 이들 나라의 길이 24M 이상 어선의 합계척수가 14,000척에 이르게 되는 날로부터 12월후에 발효

**6) 서명개방기간:1993.7.1~1994.6.30**

**나. 부속서**

**1) 제1장(총칙)**

◦ 검사 및 증서발급에 관한 사항 규정

- 정기검사

- 선체 및 기관 : 매 4년마다
- 선박의 설비 : 매 2년마다
- 무선설비 및 무선방향탐지기:매 1년마다

- 중간검사

- 선체 및 기관:주관청이 정하는 기간

- 증서발급

국제어선안전증서 및 국제어선면제증서 발급

2) 제2장(구조·수밀성 및 설비)

선체구조, 수밀문, 창구 및 개구, 통풍통, 공기관, 측심장치, 현창 및 창, 흡입관 및 배출관, 방수구, 앵커 및 계선장치 등의 기술요건을 규정

3) 제3장(복원성 및 이에 관련한 내항성)

복원성기준, 조업상태, 착빙, 경사시험, 복원성자료, 선수높이, 최고허용운항흘수 등의 기술요건을 규정

4) 제4장(기관, 전기 및 무인기관구역)

기관설비, 증기보일러, 급수장치, 증기관장치, 기관실통신수단, 추진기관, 제어장치, 압축공기장치, 연료유장치, 윤활유장치, 빌지펌프장치, 조타장치, 냉동장치, 주전원, 비상전원, 전기적 위험에 방수단, 무인기관구역 등에 관한 기술요건을 규정

5) 제5장(방화, 화재탐지, 소화, 소화작업)

격벽 및 갑판의 화재보전성, 통풍장치, 난방설비, 위험물저장, 탈출설비, 자동스프링클러, 화재경보 및 화재탐지장치, 소화펌프·소화기 등의 소화설비, 국제육상연결구, 소방원장구, 방화구조 등에 관한 기술요건을 규정.

6) 제6장(선원의 보호)

갑판개구, 불워크, 핸드레일, 계단 및 사다리 등에 관한 기술요건을 규정

7) 제7장(구명설비 및 장치)

생존정, 구조정 구명뗏목, 구명동의, 방수복, 보온구, 구명부환, 구명출발사기, 조난신호장치, 무선구명설비, 레이다트랜스폰더, 역반사재 등에 관한 기술요건을 규정

8) 제8장(비상조치·소집 및 훈련)

비상경보장치, 비상배치표, 비상지침서, 퇴선훈련 및 비상조치훈련에 관한 사항을 규정

9) 제9장(무선설비)

무선설비의 요건, 해역별 설치설비, 청취, 성능기준, 정비요건 등에 관한 사항을 규정(GMDSS시행에 필요한 무선설비요건 포함)

10) 제10장(선박용 항해설비 및 장치)

선박용 항해설비, 항해계기 및 간행물, 신호설비, 항해선교의 시계 등에 관한 사항을 규정

## 5. 아시아지역기준의 제정

1993 토레몰리노스의정서채택을 위한 국제회의 석상에서 유럽공동체(EC) 등 유럽선진해양국가들은 기존협약요건의 완화에 대하여 강력한 불만을 표명하였다. 이에 대하여 완화를 주장하여온 국가들과 상당한 격론이 있었으나 결국 완화된 부분에 대하여 주관청이 별도의 규정을 제정토록 규정하고 또한, 지역적으로 통일된 기준이 제정·시행되도록 결의문을 채택하였다. 이에 따라 아시아지역국가(한국, 일본, 중국, 홍콩, 필리핀, 태국, 인도네시아)들은 24M 이상 45M 미만 어선의 기관 및 전기설비, 방화·화재탐지·소화 및 소화작업, 구명설비 및 장치, 무선설비 등에 대하여 아시아지역기준을 제정키로 합의하였다. 그동안 동기준의 제정을 목적으로 1992년 10월 일본 동경에서 기본원칙수립을 위한 제1차회의가 개최되었으며 1993년 4월 스페인 토레몰리노스에서 제2차회의가 개최된 바 있다. 제2차 회의에서는 아시아지역기준제정의 주관국으로 일본이 선정되었으며 기준제정의 기초작업을 위한 통신작업반(Correspondence Group)을

구성·운영키로 하였다. 현재 일본에서 기준초안작성을 위한 기초작업이 추진 중에 있으며 앞으로 일본의 초안에 대한 각국의 의견수렴과 협의과정을 통하여 새로운 기준이 제정될 예정으로 있다. 아시아지역기준은 1995년 중반에 작업을 완료하기로 잠정 합의되어 있으며 동기준이 완성되면 정식으로 IMO에 통보될 것이다.

## 6. 어선원의 훈련·자격증명 및 당직기준에 관한 새로운 국제협약의 제정

한편, IMO에서는 어선의 선박자체의 안전에 관한 국제적인 규제뿐만 아니라 어선의 안전운항을 위한 어선원의 자격 등에 대하여도 별도 협약을 제정키로 합의된 바 있어 새로운 사안으로 대두되고 있다.

현재 해사업무의 안전을 위하여 “1978 선원의 훈련·자격증명 및 당직기준에 관한 국제협약 (STCW 1978:International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978)이 채택되어 발효 중에 있으나 어선에 대하여는 적용대상에서 제외되어 있었다. 그러나 어선의 해난사고가 전체 사고의 많은 부분을 차지하고 있고 그중 인적요소에 의한 사고율이 상당한 비중을 차지하고 있어 어선의 특수성을 고려한 어선원에 대한 별도의 기준 (STCW)제정이 요구되게 되었다. 동협약은 IMO의 훈련 및 당직소위원회 (STW:Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping)에서

다루어지고 있으며 “어선의 선장·사관 및 통신사에 대한 훈련·자격증명 및 당직기준에 관한 국제협약 (FVSTCW:International Convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Skippers, Officers and Radio Personnel of Fishing Vessels)”라는 명칭으로 현재 초안작성을 준비 중에 있다. 향후 이러한 새로운 국제협약의 채택이 국내업계에 미치는 영향과 함께 아국입장반영에 능동적 대처가 필요한 사안이라 생각된다.

## 7. 결 언

시시각각으로 엄청난 변화를 요구하고 있는 국제화·세계화·개방화의 움직임이 현시점의 국내사정을 자기 것으로만 부동켜 안고 있을 수 없게 한다. 세계를 지구촌이라 부르는 것도 각국의 독자적인 견지를 떠나서 하나의 단일 제도권으로 몰아 넣는 것인지도 모른다.

어선에 관련한 국제적 규제문제도 이제 남의 것으로 도외시하기에는 이미 너무 늦은 감이 있다. 향후 지속적으로 추진되고 있는 이러한 국제협약의 제정·개정·발효 등에 대하여 정부관계부처뿐만 아니라 관련업계에서는 자국의 이익과 국제경쟁력 강화를 위하여 적극적인 자세로 능동적으로 대처함이 절실히 요망되고 있는 시점이다. 앞으로 산적한 현안문제들을 새로운 시각과 개념으로 신속히 대처함이 능사라고 생각된다.

맑은어장 자원보호 황금어장 복지어촌