

『1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서 시행에 관한 세미나』참석 결과

연 효 흠 / 선박검사기술협회 검사제도부



I. 일반사항

1. 회의명 : 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서 시행에 관한 세미나 (Seminar on Implementation of the 1993 Torremolinos Protocol)

2. 회의일시 및 장소 : 2004. 9. 21~9. 24.
/ 중국 북경 LANDMARK TOWER

3. 회의 참가자

○ 12개국, 53명 참석 : 중국 (대표단 5명, 옵저버 20명), 인도네시아 (2명), 일본 (3명),

말레이시아 (2명), 미얀마 (2명), 필리핀 (2명), 러시아 (1명), 태국 (2명), 베트남 (2명), 홍콩 (2명), 마카오 (2명), IMO (3명), FAO (1명), 대한민국 (4명)

- 우리나라는 해양수산부 해사기술담당관실 선박주사 이인수, 해사기술담당관실 조선주사 서대일, 선박검사기술협회 연효흠 검사원, 한국선급 박광수 책임검사원 (총 4명) 참석

4. 개최 및 의장 인사말

- 개최선언에 이어 의장(Mr. Brice Martin-Castex, 프랑스)이 참가 회원국들에게 환영인사를 하였으며, 현재 IMO에서는 각국의 견해차이로 발효되지 못하는 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서의 발효를 위해 노력하고 있음을 피력하고, 이번 세미나가 각국에서 갖고 있는 문제점을 도출하여 해결하는 장이 되기를 희망하고 각국 대표단에 배전의 노력을 당부함
- 이번 세미나는 아시아지역 국가들의 문제점을 확인하고 그 해결책을 찾기 위한 세미나임을 다시 한번 강조하고, 내년 10월 남미(아르헨티나)에서 아메리카 지역국의 문제점을 확인하기 위한 세미나를 개최할 것을 언급함
- 이어 중국 정부에서 동 세미나를 중국에서 개최하는 것을 영광으로 생각하고, 동 의정서의 발효는 어선 및 어선원의 안전증대에 공헌함을 주지하고, 중국 정부는 동 의정서 수락을 위해 적극 노력하고 있으며, 이번 세미나를 통해 동 의정서 발효에 대한 긍정적인 결과가 도출되기를 희망한다고 환영인사를 전하였음

5. 의정서 시행을 위한 각국의 입장 및 어선통계 발표

- 의장 및 중국정부 대표의 환영인사를 마친후, 세미나에 참석한 각국 대표단의 인사말, 의정서 시행을 위한 각국의 입장 및 24미터 이상 어선현황을 발표하였음
- 베트남 : 총 어선의 77%가 45마력 이하의 소형어선으로 주로 연근해구역에서만 조업하며, 소형어선의 안전관리에 어려움을 호소하고 어선 감척사업을 추진중에 있음을 피력함
- 태국 : 어선의 척수가 매년 증가하고 있으며, 의정서 시행시 설비강화에 따른 선주의 경제부담 및 어선원고용문제등의 이유를 들어 의정서 수락에 부정적인 입장을 피력함
- 러시아 : 어선 및 어선원의 안전에 노력하고 있음을 피력하고, 2006년 동 의정서를 수락할 것임을 피력함
- 필리핀 : 어업은 GDP의 약 4%를 차지하는 주요 산업으로 어선의 국제협약 범주에 포함시키는 것에 상당한 부담을 느끼고 있음을 피력함
- 미얀마 : 대부분의 어선이 24미터미만 소형어선임을 피력하고 빠른 시일 내에 의정서를 수락할 것임을 피력함
- 말레이시아 : 동 의정서의 규정을 10월중 국내법에 일부 수용할 것임을 피력함
- 일본 : 어업은 국민경제에 큰 영향을 미치는 주요산업임을 피력하고, 동 의정서중 복원성, 소방설비, 구명설비, 무선설비등의 요건이 너무 강하여 수락에 어려움이 있음을 피력함
- 인도네시아 : 어선의 재질이 강재 보다 목재가 많음을 피력하고, 동 의정서는 여러 가지 조건을 고려하여 빠른 시일내에 수락할 것임을 피력함

- 중국 : 아시아에서 가장 많은 수의 어선세력 보유국임을 피력하고, 어획량이 매년 감소하여 어업인들의 경제활동이 어려움에 처해있음을 피력함. 동 의정서 수락시 구명설비, 무선설비 요건이 강하여 수락에 어려움이 있으며, 가능하면 동 의정서를 수락할 것임을 피력함
- 홍콩, 마카오 : 중국정부와 협력하여 동 의정서 수락을 긍정적으로 검토할 것임을 피력함
- 대한민국 : 1970년대 이후 급속한 산업화화로 해양환경의 악화, 유류비 및 인건비의 지속적인 상승으로 어업환경에 어려움에 처해 있음을 피력하고, 대한민국 정부는 어업자원보호 및 어선산업의 경쟁력 강화를 위해 어선감척사업등의 사업을 진행중에 있음을 피력함. 이번 세미나를 통해 의정서 발효시 수락국이 갖는 부정적, 긍정적 효과에 대해 깊이 검토할 수 있는 장이 되기를 피력함
- 각국의 어선세력 현황 (척)
 - 중국 : 24,003 (2003년)
 - 인도네시아 : 4,447 (총톤수 60톤 이상 선박, 2003년)
 - 일본 : 2,591 (2003년)
 - 러시아 : 1,736 (2003년)
 - 대한민국 : 1,535 (2004년)
 - 태국 : 1,500 (총톤수 100톤 이상 선박, 2002년)
 - 홍콩 : 1,500 (2003년)
 - 베트남 : 1,300 (길이 20M 이상 선박, 2003년)
 - 필리핀 : 974 (2000년)
 - 말레이시아 : 448 (2002년)
 - 미얀마 : 291 (2002년)
 - 마카오 : 100 (2004년)
- ※ 중국 정부는 자국의 어선세력현황에 오류가 있음을 인정하고, 차후에

IMO에 다시 알리기로 함 (1997년 동아시아지역기준 제정당시 : 8,610척)
 ※ 인도네시아, 태국도 어선세력현황에 오류가 있으나 자국에서는 길이 기준의 정보가 없다는 이유로 차후에 IMO에 다시 보고하기로 함 (1997년 동아시아지역기준 제정당시 : 인도네시아 : 207척, 태국 : 722척)

6. 세미나 주요 내용

- 각국의 주요 입장 발표 이후 2일에 걸쳐 IMO, FAO에서 준비한 프리젠테이션 및 이에 대한 질의·응답 시간이 있었음
- 주요 프리젠테이션
 - 세계수산업현황
 - 수산경영과 어선 및 어선원 안전의 연관성
 - 의정서 발효시 수산업에 미치는 긍정적 인 효과
 - 토레몰리노스 의정서, 어선안전코드 및 지역기준의 개발 흐름
 - 항만국통제와 의정서의 상관관계 등

7. 작업반 구성

- 2일간의 IMO/FAO 프리젠테이션을 마친후 의장은 동 의정서 수락시 각국이 부담하게될 문제점을 확인하고, 그 해결책을 찾도록 2개의 작업반을 구성하자고 각국에 제안하여 모든 국가의 동의를 얻어 구성됨
- LEGAL PART : 세미나 참가국중 일본을 제외한 모든 국가가 참석함 (아국은 이인수 선박주사, 박광수 책임검사원 참석)
- TECHNICAL PART : 모든 세미나 참가국이 참석하고, 중국정부의 옵저버(약

20명)가 모두 참석함 (아국은 서대일 조
선주사, 연효흠 검사원 참석)

II. 작업반 주요 토의사항

1. LEGAL PART (의장 : Mr. John Fitzpatrick, IMO)

- 목적
 - 토레몰리노스 의정서 비준을 고려할시 각국이 법적인 부담요소 확인
 - 자국에 등록되어 타국에서 항해하는 어선에 지역기준 및 어선안전코드 적용 여부
- 작업반에 참석한 각국 대표단은 EU지역 기준이 동아시아지역기준보다 더 강화된 규정임을 인식하고, EU국에서는 이미 1977 어선안전협약을 비준하여 적용하고 있음을 인식함. 따라서 EU지역기준은 1993 의정서보다 강화된 규정이고, EU지역에서 작업하는 모든 국적의 선박이 이를 적용함을 인식함
- 작업반은 24미터이상 45미터미만 선박에 적용하는 규정에 대하여 더 많은 연구가 필요함을 인식하고, IMO에서 신선에 적용할 새로운 규정 개발이 필요함에 동의함
- 각국의 선박 등록기준이 상이함을 인식함
 - 베트남 : 길이기준
 - 미얀마 : 길이 및 엔진 마력기준
 - 중국 : 엔진 마력기준
 - 태국, 한국 : 총톤수기준
- 각국에서 의정서와 지역기준의 인식, 각국의 어선 등록기준 및 어선안전을 통제하는 기관이 상이하야 결과적으로 의정서 비준 준비에 어려움이 있음을 인식함
- 작업반은 이러한 결과로 각국에서는 의정서 및 지역기준의 비준에 어려움을 갖고

있음을 주목하여 다음의 대안을 제시함

- 긴급과제로 각국은 세미나를 통해 의정서 수락에 대한 문제점을 IMO 회원국에 알리고,
- 의정서 비준 및 아시아 지역기준과 관련하여 ASEAN 회의를 통해 문제점 및 해결방안을 모색할 것
- 아국에서는 동 의정서중 몇몇 설비요건이 SOLAS의 최신요건을 수용할 필요성이 있으므로, 이는 수락을 고려하는 나라에게 부담이 될 수 있음을 주지시킴
- 권고사항
 - IMO는 의정서의 필요성을 인식할 수 있는 이번 세미나 같은 토론의 장을 준비 바람
 - IMO는 다른 협약과 연계하여 각국이 쉽게 의정서의 내용을 자국에 수용할 수 있는 지침을 제공 바람
 - 각국은 ASEAN 해사 운송 작업반 그룹을 통해 의정서 수락에 관한 정책적 의견을 조율 바람
 - 의정서 및 지역기준의 비준을 검토할 시 다음사항을 고려할 것
 - 해상보안 및 신기술의 개발
 - 지역기준이 아닌 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선의 통일된 기준 개발
 - 동아시아지역기준에 가입하지 못한 미얀마, 베트남 같은 아시아권 국가들의 가입기회 제공

2. TECHNICAL PART (의장 : Mr. Ari Gudmundsson, FAO)

- 목적
 - 토레몰리노스 의정서 수락시 수락국이 직면하게 될 기술적인 문제점 도출
 - 도출된 문제점의 해결방안 모색
- 좁은선형의 어선

- 아국은 의정서의 기술적 검토에 앞서 유럽형 어선과 아시아형 어선이 작업환경 및 어선 등록기준 차이에 따라 선형이 달라 유럽형 보다 상대적으로 좁은 폭의 선형으로 각종 시설기준에 의한 설비를 탑재할 공간이 부족함을 주지시킴
- 현존선의 경과조치
 - 현존선의 경과조치와 관련하여 차기 정기검사시 또는 의정서 발효후 3년후 적용토록 의견을 모음
- 항만국통제
 - 어업에 종사하는 선원의 영어 사용 능력이 부족함을 인식하여, PSC당국은 가능하면 당해 어선에 종사하는 선원이 사용하는 언어로 수검 받을 수 있도록 의견을 모음
- 검사증서 유효기간
 - 의정서에 규정되어 있는 4년의 유효기간을 HSSC와 같이 5년의 유효기간으로 개정 필요성에 의견을 모음
- 어선의 복원성
 - 아국은 선수높이 기준과 관련하여 동 기준은 WINTER ZONE에 조업중인 어선에 적용하는 규정으로 아국과 같이 SUMMER ZONE에 조업중인 어선에 너무 강화된 규정임을 피력함. 이에 일본은 의정서의 복원성 기준 역시 조업차이를 무시한 일률적인 기준임으로 수용에 어려움을 피력함.
 - 조업구역차이 고려, 어업톤수 규제 정책 고려, 선형 차이를 고려한 복원성 기준의 개발의 필요성에 의견을 모음
- 소방, 방화구조
 - 일본은 자국의 45미터 이상 FRP선이 의정서의 방화규정을 적용할 수 없음을 피력하여 FRP선에 특별히 적용할 기준 제정을 요청함
 - 각국은 방화, 소방설비기준이 강화됨을

인식하고, 길이 45미터 이상 어선에 적용하는 IF, IIF, IIIF 방식중 IF는 60미터이상, IIF, IIIF는 75미터이상 어선에 적용토록 의견을 모음

- 무선설비
 - 중국, 인도네시아, 필리핀 등의 무선설비 수입국들은 의정서의 무선설비요건은 강화된 설비 기준으로 설비 장착에 따른 비용부담을 피력함
 - 무선담당자의 영어 사용에 대하여 A1, A2해역에서 조업하는 어선의 경우 자국어 사용할 수 있도록 하고 그 외의 구역에서는 영어를 기본으로 사용하도록 함에 의견을 모음
- 항해설비
 - 어선의 수심측정기 설치와 관련하여 어군탐지기를 수심측정기로 갈음할 수 있도록 함에 의견을 모음

III. 기타 사항

- “1977 어선안전협약에 가입한 유럽국가가 1993 의정서에 가입하지 않은 이유”에 대한 아국 질의에 다음과 같이 설명함 (답변 : FAO)
 - 유럽은 이미 1977의 내용을 수용하여 유럽에서 조업하는 어선에 적용하고 있으므로, 1977보다 약화된 1993 의정서를 수락할 필요성을 느끼지 못하고 있음
 - IMO는 통일된 협약 발효를 위하여 유럽국가측에 가입을 권유하고 있으나, 유럽국가들은 아시아국가들이 가입을 한 후 의정서가 발효되면 가입을 하겠다는 입장임
 - 따라서 자신들의 기준보다 약화된 의정서 가입여부는 아시아국가의 가입후 의정서 발효에 달려 있음을 설명함
- 아국은 어업환경이 비슷한 일본국과 다음과 같이 의견을 모음

- 일본과 아국은 어업자원보호를 위해 톤수 별로 어업을 규제하고 있음
- 이에 양국은 의정서에서 요구하는 설비를 장착함에 따른 공간부족을 부담으로 갖고 있음
- 따라서 양국은 어업환경에 맞는 복원성 기준 개발의 필요성을 공유함
- 일본에서 연구중인 어업톤수제도 및 유럽형어선비교 자료를 제공하기로 함
- 앞으로도 어선안전과 관련하여 양국 현실에 적합하게 공동 대응할 것을 확인함

IV. 향후 과제

1. 어선허가톤수 개정 고려

- 현재 의정서 복원성규정 부분을 제외하고는 아국 어선에 기술적인 부담은 미미한 것으로 사료됨
- 다만, 현재 복원성 기준을 만족하지 못하는 트롤, 기선저인망, 선망본선, 유자망, 채낚기, 통발 등 어업허가및신고등에관한규칙에 상한톤수가 제한되는 어선의 경우 어선형 변경에 따른 규정 개정이 필요한 것으로 사료됨
- 어업자원보호를 위하여 톤급별로 어업을 제한한 어업허가및신고등에관한규칙을 단지 어선의 규모만으로 일괄 제한할 것이 아니라 어획강도나 TAC 제도 등을 통한 어획량에 근거한 제한 기준으로서의 개정필요성이 부각되는 바 이에 대한 지속적이고 전문적인 연구 검토가 필요함
- 참고로 일본은 이에 대한 연구를 현재 3년간 진행하고 있으며 동 연구보고서를 아국에 제공함

2. 새로운 협약 개발에 대비 대응 논리 개발

우리나라는 어선안전을 위한 협약을 새로 제정 혹은 개정하는 것에는 원칙적으로 찬성할 수 있으나 다음사항이 고려되어야 할 것으로 사료됨

- 새로운 협약은 기존의 협약과 달리 어선의 조업장소, 규모 및 어선의 종류와 같은 특성을 고려하여 적용하는 규정이 되어야 함. 기존의 협약은 모든 해역에 운항하는 어선을 길이 기준으로 적용하고자 하였기 때문에 유럽형 어선과 아시아형 어선과의 규모 차이(같은 길이에서 톤급 약 2배~3배 차이)를 극복하지 못하였음. 또한 우리나라와 일본처럼 어선을 톤급으로 규정하는 국가와 유럽처럼 어선을 길이 기준으로 규정하는 국가와의 차이를 극복할 수 있는 방안이 없는 한 새로이 마련되는 협약에 의한 PSC와 같은 어선통제는 공평하지 않은 기준이 될 것임
- 대부분의 어선이 연근해에서 어로작업을 하고 있으며, 어로작업이 종료되면 다시 모항으로 돌아가는 모항식 작업 방식을 택하고 있는 점을 감안할 때 어선에 대한 PSC는 적용 대상 어선이 거의 없어 어선에 대한 PSC 규정 삭제를 검토할 필요가 있음
- 해양후진국에서는 대부분의 어선이 목제 또는 FRP제로서 SOLAS를 근거로 한 어선안전협약의 구조·방화 등의 규정 적용에 현실적으로 어려움이 있음
- 상기와 같은 사항에 대하여 종합적이고 구체적인 연구를 바탕으로 협약 제정이 이루어지지 않을 경우 신설 협약 또한 대부분의 국가에서 수락 필요성을 느끼지 못할 것으로 사료됨

V. 참가 소견 및 전망

- 이번 세미나에서 가장 두드러진 의견은 동아시아와 유럽국의 어업환경, 어선형, 같은 길이 대비 톤급 차이 등의 현실상의 큰 차이점에도 불구하고 같은 잣대로 기준을 삼는 것에 대한 부담감에 대한 논의였으며 이 문제와 관련하여 각국의 열띤 토의가 있었음. 또한, 아국을 포함한 일본, 중국과 같은 어선수출국과 말레이시아, 필리핀과 같은 어선수입국의 협약 수락에 대한 입장도 차이가 있음을 확인하였음
- 현재 동 의정서의 발효여부는 위에서 언급한

- 각국의 입장차이 및 현실적인 규정적용의 어려움 등으로 불투명한 것으로 사료되나, IMO의 어선안전을 위하여 어선을 국제협약 범주에 포함시키고자 하는 노력이 앞으로도 계속 적극적으로 나타날 것으로 사료됨
- 국제협약 범주에 어선을 포함하고자 하는 국제사회의 노력과 관련하여 아국이 적극적으로 목소리를 낼 수 있도록 관련 업체·단체의 의견교환을 위한 장의 필요성과 서방 수산강국의 일방적인 논리에 공동 대응하기 위한 중국, 일본 등의 주변국과의 지속적인 의견 교환의 필요성을 느꼈음