

# 어선 검사제도의 변화

권용철\*

Yong-Cheol Kwon\*

## 요 약 문

「선박안전법」에 따른 선박 설비기준 및 검사업무에 관한 규정 가운데 어선 관련 부분을 어선법(법률 제9718호, 2009. 5. 27 공포, 2009. 11. 28 시행)으로 이관하여 어선관리업무를 일원화하고, 어선에 관한 검사 및 검사대행기관 지정토록 개정되어, 그에 따라 어선 검사제도의 변화를 통하여 어선관리업무의 정책방향 등을 제시하였다.

※ 핵심용어 : 어선검사, 어선법, 선박안전법, 선박안전기술공단

## 1. 여는 말

우리나라의 어선검사는 법규에 의한 형태로는 선박안전법이 제정공포된 1961. 12. 30이후부터 개시하게 되었으며, 그 이전은 멀리 조선시대의 「조운규정」에 의한 것, 한일합방 직전인 대한제국은 1910년 3월 12일 법률 제2호로 일본의 법을 모방하여 21개 조의 조문과 부칙으로 구성된 「선박검사법」을 공포

하였고, 일본의 통치를 받은 기간 동안은 일본의 「선박안전법」의 하위법령으로 통감부령 제4호로 「선박검사규칙」이 제정되어 우리나라에서 시행되었으며, 선박검사규칙은 총 23조의 본문과 부칙으로 구성되었다. 해방이후 미군정청과 과도정부 시기의 검사 및 정부수립 초기의 검사 등 1950년대 말까지는 검사다운 검사를 하지 못하고 편법적으로 운용되었으며, 본 글에서는 1960년대

\* 농림수산식품부 어업정책과

이후의 검사제도 변천 과정을 중점적으로 소개하고자 한다.

## 2. 어선검사 주관청의 변화

검사제도의 시발점인 일제시대에는 1909년 4월 1일 제정 공포된 선박검사법에 의거 인천, 부산, 원산, 진남포 세관에서 시행하였다. 그 후 1945년 해방과 더불어 1947년까지는 미군정청과 과도정부 운수부 해상운수국에서 관장하고 지방은 인천, 군산, 목포, 여수, 부산, 포항, 묵호 해사국 또는 출장소에서 시행하다가 정부 수립후인 1948년 11월에 교통부로 이관되었다.

1945년 11월 개헌과 더불어 정부조직법이 개정됨에 따라 교통부 해운국과 상공부 수산국을 합친 해무청에서 1955년 7월부터 관장 하다가 1961년 5.16 혁명과 더불어 정부기구 간소화로 해무청이 폐지되어 교통부 해운국으로 다시 넘어 갔다가 1975. 12. 31 교통부 소속 외청으로 발족한 항만청에서 관장하게 되었다.

그러다가 1976년 10월의 동해 대화퇴 어장 해난 사고 발생으로 어선행정의 일원화와 어선관리업무의 강화 필요성이 대두되어 1977. 12. 31 어선의 건조·등록 및 검사에 관한 어선법이 제정 공포됨에 따라 어선에 대한 등록과 검사업무를 수산청에서 관장하게 되었으며, 어선법에 의한 검사대행기관으로 특수법인 한국어선협회를 설립하여 전문적인 어선검사 및 기술개발 업무를 수행하게 하여 어선검사기술의 발전과 해난사고의 감소 효과를 보게 되었다.

그러다 1996년 8월 국제적인 해양환경의 변화에 대비하고, 해양산업의 효과적인 발전을 도모하기

위하여 수산청과 항만청을 합친 해양수산부가 출범하게 됨으로써 선박안전 관련 업무가 통합되어 어선법에 의한 어선검사 업무가 선박안전법으로 수용됨에 따라 어선검사대행기관인 한국어선협회를 선박검사기술협회(구 선박안전기술원)로 확대 개편하여 어선뿐만 아니라 일반선박의 검사업무까지도 대행토록 하였으며, 2007년 4월 4일 현재의 선박안전기술공단(KST)으로 변천하였다.

## 3. 어선검사제도의 개요

### 3.1 어선검사의 목적

어선의 검사는 인명과 재산의 안전보장에 필요한 시설을 갖추도록 하고 이를 지속적으로 유지하게 함으로써 어선의 안전을 확보하는 그 목적이 있다. 어선의 안전이란 예상되는 항행상의 조건에서 그 구성요소를 포함한 어선자체가 손상을 받지 아니하고 해상에서 위험 없이 항해 및 조업을 할 수 있는 것을 말하며, 이러한 안전은 유지조건과 감항조건의 범위 내에서 일정기간까지 보장된다는 뜻이지 어떠한 경우를 막론하고 전천후 무기한 어선의 안전을 보장한다는 뜻은 아니다.

### 3.2 어선검사의 필요성

어선은 항상 해상에서 어로작업의 특성상 위험에 노출되어 있으므로 감항능력 유지에 최선을 다하여야 한다. 어선은 충분한 감항능력을 유지하지 못할 경우 해상에서 인명의 안전과 해양환경의 보전에 막대한 지장을 초래하기 쉬우므로 어선이 안전성을 확보한 상태로 항행 및 조업할 수 있도록

주기적으로 어선의 구조와 설비 등 주요항목에 대하여 정기, 중간 또는 임시로 행하는 검사를 통하여 점검할 필요가 있으며 이를 법으로서 의무화하고 있다. 그 동안 법에서 제외되어 오던 2톤 미만 어선 등은 어선검사를 할 수 없어 안전관리의 사각지대로 방치되고, 또한 이들 어선이 고속·고마력화되어 해상교통질서 문란 및 해양사고 발생 가능성이 많았다.

Table 1 총톤수 2톤 미만 어선의 해양사고 현황

연 도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
사고척수	28척	49척	61척	57척	76척

(중앙해양안전심판원 자료 참조)

이에 해상에서의 인명사고 예방을 위하여 승선 인원을 어선의 규모에 알맞게 지정하여 초과승선을 통제하여야 함에도 불구하고, 법 적용에서 제외되어 출입항통제, 등록관리 등 어려움을 겪고 있다는 여론과 안전확보 차원에서 검사의 필요성이 제기 되어 2007년 1월 3일 선박안전법 전면개정에 따라 2톤 미만 어선에 대한 최소한의 안전관리를 위하여 검사대상에 포함되었으며, 2톤 미만 어선의 적정 인원 승선, 항해 안전성 확보 및 국가의 전반적인 선박관리 차원 등 효율적인 안전관리 방안을 마련하였다.

또한, 선박안전법에 따른 선박설비기준 및 검사 업무업무에 관한 규정 가운데 어선관련 부분을 어선법으로 이관하여 어선등록·검사업무를 일원화하는 어선법이 2009년 5월 27일 개정 공포되어 2009년 11월 28일부터 시행되며, 이에 따라 일반 선박과 차별화된 어선의 특성을 고려한 검사가 집행

될 예정이다.

### 3.3 어선검사의 효과

어선검사가 갖는 효과로는 어선의 안전과 해양 환경보호측면에서 사전에 시설결함을 발견하고 각종 안전설비의 정상작동 여부를 확인함으로써 해양사고를 예방하고 정기적 검사를 제도화하여 어선의 불법 개조를 방지하는 기능이 있으며, 가시적인 효과로 구조물의 임의 증설 방지, 불법 개조 방지, 해상에서 어선이 항해에 필요한 부력확보, 기관에 대한 정기적 개방점검과 불량부품 교체 여부 감시로 기관의 고장 예방, 구명설비 등 인명 안전에 필수적인 설비가 상시 사용 가능상태로 유지, 유효기간 초과 소화기 교체 등으로 모든 소화설비의 상시 작동 상태유지, 야간항해에 사용되는 항해등과 음향 신호 장치인 기적 등 항해설비의 상시 작동 가능 상태 유지 등 검사의 가시적인 효과가 있다.

## 4. 어선검사대상의 변화

### 4.1 정기적 검사

선박안전법 시행초기부터 어선법이 제정 된 후 1990년 9월까지의 전동력선과 총톤수 5톤이상의 무동력선을 검사 대상으로 하다가, 그후 규제완화와 행정간소화로 총톤수 1톤 미만의 동력선과 5톤 미만의 내수면어업에 종사하는 동력선의 최초의 정기검사 이후의 검사를 면제하다가 1994년 6월 16일부터 면제범위를 확대시켜 총톤수 2톤미만의 동력선과 전 내수면 어선에 대한 최초의 정기검사

이후의 검사를 면제하게 되었다.

그러나, 1997년 12월 17일 선박안전법이 개정되면서 행정규제 완화의 정부시책에 밀려 검사면제 선박의 최초의 정기검사까지도 면제 받게 되어, 검사증서 미소지로 최대승선인원 등을 알 수 없어 현장에서 통제가 불가하여 총톤수 2톤 미만의 선박에 대한 안전관리에 구멍이 생기게 되었다. 한편 낚시어선업법에서는 총톤수 2톤미만 어선도 선박안전법에 의한 정기검사만 받으면 낚시어선에 종사할 수 있도록 되어 있어 예비검사를 받지 않고 건조된 FRP 어선이 검사를 받지 못하는 모순 등이 발생하기도 하였다.

그리하여, 2007년 1월 3일 선박안전법이 개정되면서 2톤미만 선박에 대하여 안전성을 확보하고 최소한의 안전기준을 지키도록 선박안전법에 적용 대상으로 포함하였으며, 2008년 해양수산부가 해체되고 해양분야는 국토해양부로, 수산분야는 농림수산식품부로 분리되면서, 지난 2009년 5월 27일 어선관리업무를 일원화하고, 일반선박과 동일시 적용되던 어선에 대한 기준을 분리하여 어선설비 기준 마련하고, 어선에 관한 검사제도를 운영하고자 어선법이 개정 공포되어 금년 11월 28일 시행예정이다.

## 4.2 건조검사

처음에는 배의 길이 구분에 따라 건조검사(제조검사)대상을 정하였는바 즉 배의 길이 24미터이상 선박을 대상으로 하다가 1977년 12월 31일 어선법이 제정되면서 총톤수 구분으로, 즉 총톤수 50톤 이상 어선을 건조검사대상으로 하다가 그 후 국제톤수 규정을 수용함에 따라 신타수 40톤을 기준

으로 하게 되었다. 그러다가 1987년 6월 20일부터는 배의 길이 24미터 이상 선박과 특수재질(FRP, 시멘트, 알루미늄) 선박으로 건조된 선박도 검사대상이 되었으며, 2007년 11월 4일부터 모든 선박(2톤 미만 선박 포함)에 대하여 건조검사를 실시하였고, 금번 개정된 어선법에서는 어선의 최소한의 안전기준 확보차원에서 총톤수 2톤 이상 어선에 대하여 건조검사를 실시토록 하고 있다.

## 5. 검사종류와 주기의 변천

선박안전법 제정 초기나 현재나 검사의 종류는 건조검사(제조검사), 정기검사, 제1종중간검사, 제2종중간검사, 임시검사, 특수검사, 임시항행검사, 예비검사 등으로 종류는 변화가 없지만, 그 내용 등이 일부 변화가 있다.

정기검사는 어선법이 제정되기전에는 배의 길이 24미터 이상 어선은 4년마다, 소형어선인 경우 배의 길이 24미터 미만은 2년마다 집행하다가, 어선법이 제정되고 난 후부터는 길이 구분에서 총톤수 구별로 변경하여 총톤수 50톤 이상은 4년마다, 총톤수 50톤 미만 어선은 2년마다 받는 것으로 하여 오다가 1984년 2월 15일 신타수 제도가 도입되면서 총톤수 50톤 기준에서 40톤 기준으로 변경되었다. 1997년 12월 17일 선박안전법이 개정되면서 어선법상 어선검사에 대하여 선박안전법으로 통합 운영되면서 정기검사 주기도 톤수나 길이와 상관없이 5년으로 통일하여 운영하여 지금에 이르고 있다.

중간검사대상은 처음에는 배의 길이 24미터 이상 선박으로 하다가 어선법이 제정되면서 총톤수 50톤 이상으로 되었다가 그 후 총톤수 40톤 이상으로 되었다. 검사내용은 초기에 제2종중간검사의 내용이

양화장치, 만재흡수선 및 무선전신 또는 무선전화에 대한 검사였는데, 어선에는 별로 검사할 항목이 없어 1981년 3월 20일부터 제2종중간검사를 없애고 선체, 기관, 배수설비, 조타·계선·양묘설비, 구멍·소방설비, 거주·위생설비 및 항해용구에 대한 중간검사를 선령 15년 이상 어선은 정기 또는 중간검사에 합격한 날로부터 1년, 선령 15년 미만인 어선은 정기검사에 합격한 날로부터 2년이 경과한 날로 집행하였다.

그 후 1994년 6월 16일부터 중간검사를 배의 길이 24미터 이상의 어선에 한하여 제1종중간검사와 제2종중간검사로 구분하여 실시하면서 검사항목도 제1종중간검사는 선체, 기관, 배수설비, 조타·계선·양묘설비, 전기설비, 구멍·소방설비, 냉동·냉장 및 수산물처리공설비, 항해용구 및 만재흡수선에 대한 검사로 하고, 제2종중간검사는 상가를 하지 않고도 확인할 수 있는 선체내부, 기관의 추진설비, 배수설비, 조타설비, 구멍·소방설비, 항해용구 및 만재흡수선에 대한 검사로 조정하고 검사 시기도 제1종중간검사는 정기검사를 받은 후 두번째 검사기준일 전후 3월 이내로, 제2종중간검사는 정기 및 제1종중간검사를 받아야 하는 연도의 검사기준일을 제외한 검사기준일 전후 3월 이내로 하였다. 1997년 12월 17일 선박안전법으로 통합 운영되면서 정기검사 주기가 4년에서 5년으로 확대하여 중간검사 주기도 변화가 있었다. 제1종중간검사는 정기검사 후 두 번째 검사기준일 전후 3개월 이내 또는 세 번째 검사기준일 전후 3개월 이내의 기간중 하나를 선택하여 그 기간 내에 받도록 되어 있으며, 제2종중간검사는 정기검사 또는 제1종중간검사를 받아야 하는 연도의 검사기준일을 제외한 검사기준일의 전후 3개월의 기간 이내에

받도록 하고 있다.

특별검사는 임시로 특수한 용도에 사용할 때 행하는 간단한 검사를 말하며, 그 내용은 금년 11월 28일 시행예정인 어선법 하부법령에 다루고 있다.

임시검사는 정기검사, 중간검사, 특별검사 외에 필요하다고 인정되는 경우에 행하는 검사로 배의 길이, 너비, 깊이 또는 선체의 주요부 변경에 따른 선체의 강도, 수밀성, 또는 방화성에 영향을 주는 개조 또는 수리 등을 실시할 경우, 어선의 추진과 관련된 기관이나 주요부를 교체·변경하는 경우, 타 또는 조타장치의 변경으로 어선의 조종성에 영향을 미치는 개조 또는 수리를 행하는 경우, 어선의 용도를 변경하거나 어업의 종류를 변경할 목적으로 어선의 구조나 설비를 변경하는 경우, 어선검사증서에 기재된 내용을 변경하고자 하는 경우, 만재흡수선을 새로 표시하거나 변경하는 경우, 어선용품 중 어선에 고정 설치되는 것으로서 새로 설치하거나 변경하는 경우, 복원성에 관한 기준을 새로 적용받거나 그 복원성에 영향을 미칠 우려가 있는 어선용품을 신설·증설·교체 또는 제거하거나 위치를 변경하는 경우, 해양사고 등으로 어선의 감항성 또는 인명안전의 유지에 영향을 미칠 우려가 있는 변경이 발생한 경우, 어선의 정기검사 또는 중간검사를 할 때에 어선설비의 보완이 필요하다고 인정되는 등 특히 필요하다고 인정되는 검사를 말한다.

임시항행검사는 어선검사증서를 교부 받기전에 임시로 항행의 목적에 사용하고자 하는 경우에 행하는 검사로 총톤수의 측정 또는 개측을 받을 장소로 항행하고자 하는 경우, 어선검사를 받기 위하여 시운전을 하고자 하는 경우, 어선검사증서의 효력이 상실되었거나 어선검사증서를 발급받기

전에 부득이한 사정으로 임시로 항행하고자 하는 경우에 행하는 검사를 말한다.

예비검사는 어선용품을 제조, 개조, 수리 또는 정비하고자 하는 자 및 수입한 자가 해당 어선용품을 설치하여야 할 어선이 결정 되기전에 행하는 검사로 1986년 11월 1일 이전에는 모법에 근거가 없이 시행령에 근거가 있었는데 본 검사는 강제조항이 아니고 임의조항이나 실제에 있어서는 어선에 설치하거나 제작완료후 검사를 받을 때에는 재료시험 등을 할 수 없기 때문에 강제적인 검사로 운용되고 있었으며, 1986년 11월 1일 어선법 개정을 통하여 강제조항으로 검사를 운용하였고, 일부중고기관 등에 대하여 거치후에도 중고예비검사를 실시하였으며, 지금은 철공소나 정비소 등을 통하여 정비 또는 개조과정부터 검사를 실시하고 있다.

## 6. 어선의 종류와 어업의 변화

### 6.1 어선의 종류

종전 선박안전법상의 어선의 종류는 전적으로 어로에 종사하는 선박, 어로에 종사하는 선박으로서 어획물의 저장 또는 제조설비를 갖춘 선박, 어로작업을 하는 곳으로부터 어획물 또는 그 가공품을 운반하는 곳으로부터 어획물 또는 그 가공품을 운반하는 선박 및 어업에 관한 시험, 조사, 지도 또는 연습에 종사하는 선박이나 어업의 단속에 종사하는 선박으로서 어로설비를 가진 선박으로 구분되어 있었으나 어선법이 제정 되면서 어업에 전용되는 선박, 어업에 종사하는 선박으로서 어획물의 보장 또는 제조설비를 갖춘 선박, 어장 및 수산물 제조 가공 장소로부터 어획물 또는 그 제품을 전용으로

운반하는 선박, 어업에 관한 시험, 조사, 지도, 단속 및 교습에 종사하는 선박으로 되어 약간의 자구수정 외는 별로 변동이 없었다. 그 후 개정 어선법에 의거 어선의 범주에 건조허가를 받고 건조 중인 선박과 어선의 등록을 필한 선박도 포함시킨 후 현재까지 어선법에서는 그대로 유지되고 있다. 그동안 선박안전법에 따른 검사를 집행할 때에는 어선은 어류·고래류·해표류·해마류나 그 밖의 해양생물 자원을 포획·채취하기 위하여 어로에 종사하는 선박(하나의 어업허가에 따라 선단을 이루는 경우에는 부속선인 어획물운반업이나 수산물가공업에 종사하는 선박을 포함한다)에 한정하여, 어선법에서 말하는 어획물운반업 또는 수산물가공업에 종사하는 선박, 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 선박은 어선이외의 선박으로 구분하여 검사하였다. 하지만, 금년 11월 28일 시행되는 어선법에 따라 어업, 어획물운반업 또는 수산물가공업에 종사하는 선박, 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 선박을 어선으로 구분하여 어선검사로 집행한다.

### 6.2 어선의 항해구역

일반선박에 대하여 항해구역을 지정하는 것과는 달리 어선에 대하여는 항해구역을 지정하지 아니한다. 어선은 일반선박과 달리 건조하거나 개조할 경우 어선법에 따라 시장·군수·구청장의 허가를 받아야 하며, 어업을 영위하고자 하는 자는 어선에 대하여 수산업면허를 받아야 하기 때문이다. 수산업면허를 받은 어선은 당초 면허를 받은 구역에서 정해진 어법에 따라 조업하여야 하며, 이를 위반할

경우는 면허의 취소, 벌칙적용 및 어선의 몰수를 당할 수 있다.

수산업법에 의하여 어선을 이용한 어업면허의 종류는 크게 구획어업, 연안어업, 근해어업 및 원양어업으로 나눌 수 있다. 구획어업은 일정한 수역을 정하여 무동력어선, 총톤수 5톤 미만의 동력어선을 이용하여 행하는 어업이며, 원양어업은 해외수역에서 행하는 어업이다. 따라서 우리나라 연안에서 흔히 볼 수 있는 어업은 연안어업 및 근해어업이다.

Table 2 근해어업의 종류 및 어업의 내용

근해어업의 종류	어업의 내용
대형기선저인망어업	총톤수 60톤 이상의 동력선으로 저인망을 사용
중형기선저인망어업	총톤수 20톤 이상의 동력선으로 저인망을 사용
근해트롤어업	동력어선으로 망구전개판을 장치한 인망을 사용
근해선망어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 선망을 사용
근해채낚기어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 외줄낚시 또는 채낚기 사용
기선선인망어업	동력어선으로 인망(저인망은 제외한다)을 사용
근해자망어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 유자망 또는 고정자망을 사용
근해안강망어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 안강망을 사용
근해붕수망어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 붕수망·초망 또는 들망을 사용
잠수기어업	동력어선에 잠수기를 설치하여 패류 등의 정착성수산동식물을 포획·채취
근해통발어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 통발 또는 문어단지를 사용
근해형망어업	동력어선으로 형망을 사용하여 패류를 포획
근해연승어업	총톤수 8톤 이상의 동력어선으로 주낙을 사용

Table 3 연안어업의 종류 및 어선의 규모

어업의 종류	어선의 규모
연안자망어업	무동력선, 10톤 미만의 동력선
연안안강망어업	8톤 미만의 동력선
연안선망어업	8톤 미만의 동력선
연안통발어업	무동력선, 8톤 미만의 동력선
연안들망어업	무동력선, 10톤 미만의 동력선
연안조망어업	8톤 미만의 동력선
연안선인망어업	8톤 미만의 동력선
연안복합어업	무동력선, 8톤 미만의 동력선

※ 연안복합어업: 낚시어업, 문어단지어업, 패류껍질어업, 손꽂이어업

### 6.3 어업의 변화

어선법 제정 당시나 그 이전 선박안전법에 의하면 제1종 종업제한은 일본조어업, 연승, 유자망, 선망, 부망, 해수, 인망, 잠수기, 해조채취, 기선권 현망, 안강망, 고등어 채낚기, 연안포경어업에 종사하는 어선으로 하였다.

Table 4 어선세력

연도별	합 계		동력선		무동력선	
	척수 (천척)	톤수 (천톤)	척수 (천척)	톤수 (천톤)	척수 (천척)	톤수 (천톤)
1975	67.7	648	19.7	581	48.0	67
1980	77.6	771	51.1	740	26.5	30
1985	90.9	858	71.8	836	19.1	22
1990	99.7	977	79.4	955	20.3	22
1995	76.8	959	71.0	951	5.8	8.0
2000	95.9	923	89.3	918	6.6	5.1
2001	94.9	885	89.3	880	5.6	4.0
2002	94.4	817	89.3	813	5.1	4.0
2003	93.3	754	88.5	751	4.7	3.7
2004	91.6	729	87.2	725	4.4	3.6
2005	90.7	701	87.5	698	3.2	2.9

제2종 종업제한은 기선저인망어업, 새우트롤, 포경, 기선선망어업으로 하고, 제3종 종업제한 어업은 트롤어업, 모선식 또는 공선식어업, 참치 연승, 다랭어선망, 어장으로부터 어획물 또는 그 가공품을 운반하는 선박, 어업에 관한 시험, 조사, 지도, 연습 또는 단속에 종사하는 선박으로 분류하였다.

그 후 1981년 3월 20일 개정 어선법에서는 제1종 종업제한 어업에 통발어업, 형망어업, 총톤수 20톤 미만의 운반선 및 어장관리선을 포함시키고, 제2종 종업제한 중 포경선은 30톤 이상으로 하였다가 1987년 1월 24일 어선법 시행령 개정에 의하여 종업제한을 총톤수 30톤을 기준으로 제1종 종업제한은 총톤수 30톤 미만 어선, 제2종 종업제한은 총톤수 30톤 이상 어선으로 구분하였다가 1993년 12월 31일 어선법 시행령 개정시 어선의 종업제한 제도를 전면 폐지하였다. 이에 따라 어선의 항행구역은 제한을 받지 않아 일반선에 비하여 상대적으로 배의 크기에 비해 원거리 항해를 하게 되었다.

## 7. 검사증서 유효기간의 변화

선박안전법 제정 초기에는 검사증서 유효기간을 배의 길이 24미터 이상어선은 4년, 배의 길이 24미터 미만 어선은 2년으로 하다가 어선법이 제정되면서 총톤수 50톤 이상 어선은 4년 총톤수 50톤 미만 어선은 2년으로 하였다. 그 후 국제톤수 개념이 도입되면서 총톤수 40톤을 기준으로 구분하다가 1994년 6월 16일부터 검사증서 유효기간을 배의 길이 24미터 이상은 4년, 배의 길이 24미터 미만 어선은 3년으로 되었다가 1997년

12월 17일 개정 선박안전법에 의거 어선에 대하여도 일반선박과 동일하게 선박의 검사증서 유효기간을 일괄 5년으로 협약증서 유효기간과 일치시켰다.

## 8. 어선검사 시설기준의 변화

1979년 1월 24일 어선설비 등에 관한 규칙이 제정되기 전 항만청 시절에는 각종 검사관련 기술기준이 개별 교통부령으로 되어 있다가 어선 관련 업무가 수산청으로 이관되면서 어선구조 등 특수규칙을 근간으로 하여 각종부령에 혼재되어 있는 어선관련 기준들을 발췌 통합하여 단일규정인 어선설비 등에 관한 규칙을 농수산부령으로 제정 사용하여 오다가 현실에 부합되지 않는 부분들이 다수 발생하게 됨에 따라 1995년부터 연안어선설비기준, 어선의 조타·계선·양묘 및 항해설비기준, 어선전기설비기준, 어선의 거주 및 위생설비기준, 어선복원성기준, 어선만재흡수선기준 등을 개별 수산청고시로 제정하게 되었다. 그러다가 해양수산부가 발족되어 선박안전법이 개정됨에 따라 어선과 일반선박의 검사 관련 기술기준을 통합하여 선박검사기능을 일원화 하면서 변화된 국제협약 내용을 수용하는 한편 현실에 맞지 않는 일부조항들을 현실화하고 각종 규제조항을 완화 개선하는 방향으로 총60여건의 기술기준을 30여종의 해양수산부고시로 통·폐합하여 운영하였으며, 금번 이관되어 금년 11월 28일에 시행되는 어선법 개정법률에 따라 어선검사 등에 관한 기준은 농림수산부 고시로 어선설비 등에 관한 기준 등 5~6개의 기준으로 제정하여 운영할 예정이다.



## 9. 닫는 말

어선 검사제도의 변화를 한마디로 요약하면 검사대상은 줄어들고, 검사 안전기준은 강화되는 추세로 보인다. 이는 국제협약의 흐름과 무관치 않는 것으로 생각되는바 안전설비의 요건 강화 등의 국제추세에 보조를 맞추는 한편 행정규제 완화 요구가 증가되는 국내여건을 감안한 시대의 흐름이라 여겨진다. 그러나 어선검사는 국민의 인명과 재산을 보호할 목적하에 의무적으로 행하여 지는 점을 감안하여 국민편익을 위해 절차는 간소하게 안전을 위한 검사는 철저하게 검사제도 발전 방향을 추진할 필요성이 있으며, 금번 어선법 개정을 계기로 어선어업의 특성을 고려한 향해 및

어로작업을 병행하는 어업종류, 어법별 설비 기준을 마련하여 어선에 적합한 맞춤형 어선검사 제도를 운영할 계획으로 있다.

## 참고문헌

- (1) 박영선, “선박안전법 해설” 2008
- (2) 해양수산부, “우리나라 해사안전정책” 2008
- (3) 농림수산식품부, “어선법” 법률 제9718호, 2009. 5. 27
- (4) 국토해양부, “선박안전법” 법률 제8852호, 2008. 2. 29
- (5) 어선법 시행규칙 개정(안)