

1993 토레몰리노스 의정서의 시행을 위한 IMO의 동향

A Study on IMO's Efforts for the Implementation of 1993 Torremolinos Protocol

유영종*, 최기중*, 최경신*

Young-Jong Yoo[†]*, Kee-Jung Choi*, Kyung-Shin Choi*

요 약 문

어선 안전에 관한 국제 협약인 1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약 및 1993 토레몰리노스 의정서는 현재 그 발효요건이 충족되지 못하여 전 세계적으로 발효되지 못하고 있는 실정이다. 이에 국제해사기구(IMO)는 의정서 요건을 완화하는 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서 개발”을 해당 전문위원회인 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회에서 제53차 회의('11. 01)까지 그 초안 작업을 완료하고 제27차 총회에서 이를 채택할 계획으로 논의를 진행하고 있다. 따라서 이러한 국제적인 움직임에 대응하고 동 의정서 시행에 대비하여 우리나라에 미치는 파급효과를 최소화하기 위한 활동의 일환으로써 본 연구는 그 동안 IMO에서 추진하여 왔던 활동과 그 내용을 담고 있다.

1. 서 론

선박의 안전성에 대한 국제 기준은 일반적으로 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 의하여 취급되어 오고 있지만, 어선은 동 협약 제5장 “항해의 안전”에 대한 규정 이외에는 그 적용대상에서 제외되어

왔다. 따라서, 어선에 대하여도 국제적으로 통일된 기준을 정하고자 1977년에 스페인 토레몰리노스에서 “1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(어선안전협약)”을 채택하였고 이를 완화하여 1993 토레몰리노스 의정서가 채택되었지만 현재 까지 그 발효요건이 충족되지 못하여 시행되지

* 선박안전기술공단 기술연구팀

† 논문주저자

못하고 있는 실정이다.

이에 국제해사기구(IMO)는 다시 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서 개발”을 작업과제로 채택하여 동 의정서를 시행하기 위한 작업을 추진 중이다. 따라서, 본 연구는 IMO의 이러한 움직임에 대응하기 위하여 그동안 1993 토레몰리노스 의정서 시행을 위한 국제해사기구(IMO)의 활동에 대하여 조사한 결과물로서 관련 국제회의시 대응전략 수립을 위한 기초자료로 활용하고자 한다.

2. 1993 토레몰리노스 의정서

1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약은 최초의 어선안전에 관한 국제 협약이다. 이 협약은 협약 이전에 제정된 어선안전 코드나 자발적 지침보다 강제성을 띠는 강제 협약이다. 동 협약은 SOLAS 협약에서 많은 부분을 참고하여 제정하였으며, 자체적으로 어획물을 처리하는 어선을 포함하여 길이 24m 이상 신조선으로서 갑판이 있는 어선의 구조와 설비에 대한 안전 요구사항을 내용으로 하고 있다.

어선안전협약에서 가장 중요한 특징 중의 하나는

국제협약에서 처음으로 어선에 대한 복원성 규정을 강제로 요구한 점이다. 하지만 동 협약에서 요구하는 요건이 너무 엄격하여 많은 나라들이 비준을 하지 않아, 최초의 어선안전에 관한 협약은 아직 발효되지 않은 상태이다.

이 미발효 협약의 시행을 위해 IMO에서는 각 국의 어선안전협약에 대한 비준을 막는 쟁점 사항이 되는 요건에 대한 완화규정을 담은 1993 토레몰리노스 의정서의 제정을 준비하였는데, 이는 모 협약인 어선안전협약에 있는 요건의 실제 선박에 대한 적용상 어려움을 극복하기 위해서 여러 장에서 적용선박의 기준을 24m 이상에서 45m 이상으로 완화함으로써 여러 나라의 의견을 반영하였다.

동 의정서는 본문 14개 조문, 10장의 부속서, 11개의 결의서¹⁾ 및 8개의 권고²⁾로 되어 있다.

결의서 중 이전 협약과 상이한 부분은 어선의 운항방식, 위험으로부터 보호되는 자연 조건 및 그 지역의 기상조건을 고려하여 길이 24m와 45m사이 선박에 대한 지역 지침의 개발에 대한 부분이다.

1993 토레몰리노스 의정서는 2010년 6월 30일 현재 17개 나라³⁾가 비준하여 전 세계대상 어선의

- 1) 회의에 의한 결의 1: 두 가지 상충되는 조약제도가 시행되는 상황의 방지, 결의 2: 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약의 체결에 동의를 표명한 국가에 관한 조약법상의 문제, 결의 3: 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서의 조기발효 및 효과적인 시행을 위한 국가간의 협조, 결의 4: 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서의 제3조 제5항의 규정에서 요구되는 어선에 관한 지역기준의 개발, 결의 5: 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서의 제3조 제5항의 규정에서 요구되는 어선에 관한 지역기준의 적용, 결의 6: 어선의 구획 및 복원성 손상, 결의 7: 어선의 구명정을 구성하는 난연성물질, 결의 8: 현존어선에 관한 GMDSS요건의 이행, 결의 9: 현존어선에 대한 위성비상위치무선표시(EPIRBs)의 조기도입, 결의 10: 선박용 항해설비 및 장치, 결의 11: 스페인 정부 및 국민에 대한 감사
- 2) 회의에 의한 권고 1: 갑판유입수의 영향에 대한 계산 방법에 관한 지침, 권고 2: 착빙에 관한 지침, 권고 3: 복원성 자료에 관한 지침, 권고 4: 선수높이의 계산방식에 관한 지침, 권고 5: 구획 및 복원성계산에 관한 지침, 권고 6: 소화주관의 동력방지에 관한 지침, 권고 7: 특정 플라스틱재료의 사용에 관한 지침, 권고 8: 최심운항수선으로부터 불워크 상단의 최저점까지 또는 작업갑판의 현단까지의 최소거리의 계산 방법에 관한 지침
- 3) 토레몰리노스 의정서 수락국 (13국): 쿠바, 덴마크, 독일, 아이슬란드, 아일랜드, 이태리, 네덜란드, 노르웨이, 스페인, 스웨덴, 세인트키츠네비스, 불가리아, 키리바시, 라이베리아, 리투아니아, 세인트 키트 네비스

- 의정서의 부속서 구성 -

1장	총 칙
2장	구조 및 수밀성
3장	복원성
4장	기관, 전기 및 무인구역
5장	방화 및 소방
6장	선원보호
7장	구명설비
8장	비상절차 및 훈련
9장	무선통신
10장	항해설비

19.78%(약 3,000척)에 달하고 있으나, 발효요건인 비준국 15개국 이상 및 비준국가의 길이 24m 이상 어선의 전체척수가 14,000척에 미달하여 IMO의 미발효 협약으로 남아 있다. 현재 우리나라도 동 의정서를 비준하지 않고 있는 상태이다.

3. 1993 토레몰리노스 의정서 시행을 위한 IMO의 활동

3.1 아시아 지역기준

의정서 제3조4항은 길이 24미터 이상 45미터 미만의 기국어선에 대하여 주관청이 당해 어선의 업종, 규모, 및 조업방법을 고려하여 그 장의 규칙 중 전부 또는 일부를 적용할 것인지를 결정하도록 규정하고 있으며 이와 동시에 의정서 제3조5항은 당사국들이 동일해역에서 조업하는 어선에 대하여 그 해역에서의 조업방법, 피난성, 및 기후조건을 고려하여 주관청에 의해 적용되어야 할 통일된 기준을 제정하도록 노력하여야 한다는 것을 규정

하고 있다.

동아시아 지침은 위 규정에 의거 동 및 동남 아시아 지역에서 운항하는 어선에 적용할 기준을 위하여 1997년 2월 3일부터 6일까지 일본 도쿄에서 회의가 개최되었고 그 결과로써 “동 및 동남 아시아 지역에서 운항하는 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선의 안전을 위한 지침”이 채택되었다.

동아시아 지침의 구성은 다음과 같다.

- 아시아 지침의 구성 -

1장	일반규정
2장	기관, 전기 및 무인구역
3장	방화 및 소방
4장	구명설비
5장	무선통신

따라서, 1993년 토레몰리노스 의정서는 길이 24미터 이상 어선의 안전을 위한 기준을 규정 하지만, 제4장, 제5장 제7장 및 제9장의 요건은 길이 45미터 이상의 어선에만 적용한다.

3.2 베이징 지역 세미나 개최

IMO는 1993 토레몰리노스 의정서에 대한 동아시아 지역 국가들의 동 의정서 시행에 관한 문제점 등을 식별하기 위하여 2004년 9월 21일부터 24일까지 중국의 베이징에서 지역 세미나를 개최하였다.

세미나는 작업반으로 하여금 1993 토레몰리노스 의정서의 시행에 있어 장애가 되는 각각의 문제점을 식별하고 이를 해결하기 위한 해결방안을 도출 하도록 하였으며 식별된 문제점은 다음과 같다.

○ 협소한 선포(Narrow Beam Design)

작업반은 세미나에 참석한 일부 국가들에서 어선 관리에 관한 법령이 1993 토레몰리노스 의정서에서 제시하고 있는 것과 달리 선박의 길이가 아닌 선박의 총톤수에 근간을 두고 있음에 주목하였다. 또한 일부 국가에서는 주기관의 출력을 활용하고 있음을 알게 되었다. 그러한 영향으로 어선에 대한 안전 관리의 기준이 길이 위주로 되어 있는 유럽형 어선에 비하여 총톤수를 기준으로 하는 일부 아시아 국가들의 어선은 폭이 좁아 지게 되고 그 결과로서 의정서에서 요구하는 장비 및 배관을 위한 공간이 줄어들게 됨을 인식하였다. 이러한 협소한 선포 및 유럽어선에 대한 선형차이는 일부 참여국가가 직면하는 가장 큰 기술적 문제로 식별되었다.

○ 현존선(Existing Vessel)

의정서의 제IX장(무선통신), 제X장(항해설비 및 장치) 그리고 아시안 지침서의 제5장(무선통신)의 현존선에 대한 적용과 관련하여 적절한 유예기간을 두어야 한다는 의견이 제시되었고 그러한 유예기간은 의정서의 발효이후 다음 Dry Dock Survey 또는 3년중 더 늦은 것으로 하고 관련 장치 또는 설비가 선박에 탑재되기 위한 목적이어야 한다는데 동의 하였다.

○ 항만국통제(Port State Control)

의정서 제4조(항만국통제)와 관련하여, 작업반은 어선이 외국항에서 항만국통제관의 점검을 받게 될 때 항만국통제관은 선원중 적어도 한 사람과 의사소통을 할 수 있도록 하여야 하고 선장은 통역자의 도움을 얻을 수 있어야 하며 항만국통제관은 선장이 통역자의 도움을 얻을 수 있도록 도와

주도록 하여야 한다는 의견이 제시되었으나 이것은 항만국통제 절차(Res. A.787(19))상의 문제이지 의정서의 시행과 관련한 주요 사항은 아니라는 지적이 있었다.

○ 검사의 주기(Survey Interval)

의정서의 제I/6규칙(검사의 주기)와 관련하여, 현재의 의정서상 정기검사 주기가 4년(중간검사 2년, 1년)으로 되어 있어 대다수 아시아 국가들의 어선 검사주기에 비하여 그 기간이 짧음을 인식하여 대신 주관청이 조화제도(HSSC)를 활용할 수 있어야 한다는데 공감하였다.

○ 복원성(Stability)

의정서의 제III/2규칙(최소 복원성 요건)과 관련하여, 작업반은 복원성 요건중 일부가 Purse Seiner 같은 광폭설계(Wide Beam Design) 선박에 대하여 지나치게 엄격하다는 의견이 제시되었고 이에 따른 대안으로서 정적복원성코드(IS Code) 내의 연안 보급선(Off-shore supply vessel)에 대한 최소 복원성 요건이 대안으로 활용될 수 있다는 의견도 있었다. 그러나 작업반은 의정서가 주관청으로 하여금 의정서 요건과 다른 복원성 요건을 적용하는 것을 허용(제III/2(1)) 하고 있기 때문에 의정서의 시행과 관련하여 이 사항은 문제점이 아니라고 판단 하였다.

의정서의 제III/12규칙(선수높이) 및 1993 토레몰리노스회의의 Final Act의 권고 4와 관련하여, 작업반에서는 권고안이 해양자원의 보호를 목적으로 그 총톤수가 제한되어 있는 선박에 대하여 지나치게 엄격하다는 의견이 제출되었다. 그러나 작업반은 해당 권고가 의정서의 일부를 형성하지

않는 각주(Foot-Note)에서 참조된 사항이기 때문에 의정서의 시행과 관련하여 문제점은 아니라는 데 동의하였다.

○ 기계 및 전기 장치 그리고 정기적으로 무인이 되는 기관구역

기계 및 전기 장치 그리고 정기적으로 무인이 되는 기관구역에 관한 의정서의 제IV장과 관련하여 어떠한 문제점도 제시되지 않았다.

○ 방화, 탐지, 소화 및 소방

GRP(Glass Reinforces Plastic) 구조로 건조된 어선과 관련하여, 의정서의 제V장 및 아시아 지침서 제3장의 일부 요건을 만족시킬 수 없다고 판단하고 GRP구조로 건조된 선박과 의정서의 제V장을 적용 받는 선박에 대하여 해당 조항이 수정되어 질 것과 또한, 아시아 지침서 제3장이 가능한 한 철회되어 질 것을 권고하였다.

또한, 의정서 제V-1규칙에서 정의된 보호방법에 관하여, 의정서 제V장의 조항이 지나치게 엄격하다는 데 동의하고 이 조항이 아래와 같이 구분하여 적용 되어질 것을 권고하였다.

1. Method IF : 길이 60M 이상 선박
2. Method IIF : 길이 75M 이상 선박
3. Method IIIF : 길이 75M 이상 선박

한편, Method IF, IIF 및 IIIF에 관련하여, 일부 국가는 동 의정서 제V장의 요건을 적용하기 위한 길이 기준을 주관청이 만족하는 것으로 하자는 의견도 제시되었다.

아시아 지침서 제3장(소방)에 관련하여, 의정서의 시행과 관련하여 어떠한 문제점도 제시되지 않았다.

○ 구명설비

구명설비와 관련하여, 의정서 제VII장의 요건이 의정서의 시행과 관련된 장애가 되지는 않음에 다수 참석자들이 공감하였으나 일부 참가국들은 “협소한 선폭”을 이유로 들어 길이 75미터 미만의 어선은 각 현에 하나의 생존정을 갖추고 있어야 하며 이중 하나는 구조정이어야 함을 명시한 제VII/5(3)(b)의 규칙이 문제를 야기할 수도 있다는 의견을 제시하였다.

○ 무선통신 장비

작업반은 의정서의 제IX장의 요건이 길이 45M 이상의 신조선과 현존선에 동시에 적용됨을 주목하고 동 조항이 현존선에 적용되기 때문에 의정서의 발효는 대형 어선을 다수 보유한 국가들에게 큰 충격을 미칠 것임에 주목하였고 일부 국가들은 무선 통신 장비가 고가이고 모든 현존선에 대하여 정해진 시한 내에 장비를 다시 설치하여야 하는 것이 문제가 될 수 있음을 지적하였다.

의정서 제IX장 및 아시아 지침서 제5장의 요건과 관련하여, 작업반은 4~5척씩 그룹을 지어 운항하는 어선들은 지휘 선박(Vessel in command) 한 척과 동행하여 운항함과 동시에 오직 지휘 선박만이 위에 언급된 규정에 만족하는 무선장비를 갖추고 있음에 주목하고 지휘선박과 동행하는 어선들에게 의정서 제IX장에 따라 모든 장비를 다 갖추게 하는 것은 지나치게 엄격하다는 데 공감하였으며 그러한 선박은 아시아 지침서 제5.2.3에 규정된 무선장비를 설치하도록 하자고 권고하였다.

의정서의 제IX/14(7)은 A3 및 A4 구역을 항해 하는 선박에 있어서 장비의 2중설치, 육상정비 또는 해상에서 전자정비능력 확보와 같은 방식으로 적어도 두 가지 방법에 의하여 정비능력이 보장될

것을 요구하고 있다. 그러나 일부 국가의 해당 관련 법은 단지 한 가지 정비방법만을 요구하고 있음과 이것이 어떠한 문제를 야기하지도 않았다는 의견이 작업반에 제시되었다. 작업반은 해당 요건이 지나치게 엄격하다고 판단하여 정비방법에 대한 최소의 수는 주관청이 만족하는 것으로 할 것을 권고하였다.

의정서의 제IX/15규칙은 무선종사자가 반드시 무선 규정에 명시되어 있는 증서를 보유할 것을 요구하고 있고 증서보유자에게 영어로 의사소통이 가능하여야 함을 규정하고 있다. 연안에서 운항하는 어선의 경우에 있어 작업반은 해당요건이 지나치게 엄격하다고 판단하고 이 요건은 A3 및 A4 구역을 운항하는 어선에만 적용되어질 것을 권고하였다. 그러나 참가국중 2개국이 이 사항과 관련하여 아시아 지침서에서 요구하는 주관청이 만족하는 자격 있는 사람을 승선시킬 것을 규정하는 제5.14항을 적용 할지에 대하여 주관청이 판단하도록 하지는 의견도 제시되었다.

○ 선박의 항해 장비 및 장치

작업반은 의정서의 제X장의 조항이 길이 24M 이상의 신조선 및 현존선에 동시에 적용됨을 주목하고 제X/3(9)규칙(음향측심기)와 관련하여, 어군 탐지기가 음향측심기로서 사용될 수 있다에 공감하였다. 따라서, 작업반은 의정서의 제X/3(9)규칙의 끝단에 “어군탐지기가 설치된 경우, 해당 목적으로 사용되어질 수 있다”는 문구를 첨부할 것을 권고하였다.

3.3 제51차 SLF 회의 결정사항

IMO는 1993 토레몰리노스 의정서에 대한 주요

어업국가들의 입장차이로 인하여 동 의정서의 발효 요건이 충족되고 있지 않음을 인식하고 해당 전문 위원회인 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문 위원회(SLF)에서 제51차 회의부터 53차까지를 작업기한으로 하여 기존 의정서의 요건에 대한 완화를 내용으로 하는 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서”를 개발할 것을 지시하였다. 따라서 제51차 SLF회의에서는 베이징 지역 세미나 결과를 검토하는 등 동 의정서의 비준을 저해하는 기술적 사항에 대하여 논의하였고, 이를 위한 해결 방안을 찾기 위하여 발리 지역 세미나를 개최할 것을 결정하였으며, 1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서 채택 및 동 의정서 시행을 위한 로드맵을 설정하였다.

- 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서 채택을 위한 로드맵 -

2008	SLF 51	조치계획 준비
2010	SLF 52	(1월) 협정서 초안 준비
	임시회의	(9월) 협정서 초안 준비
2011	SLF 53	(1월) 협정서 초안 완료
	MSC 89	(5월) 협정서 초안 승인
	A 27	협정서 채택
2012		비준 검토
2015		의정서 시행시작

3.4 발리 지역 세미나 개최

발리 지역 세미나는 의정서의 비준과 시행을 앞당기기 위하여 동 및 동남아시아 지역내 어선안전에 관한 전문가들 사이의 의견을 교환하기 위하여 2009년 10월 12일에서 15일까지 인도네시아 발리

에서 개최되었으며 인도네시아, 일본, 말레이시아, 미얀마, 필리핀 그리고 베트남이 참가하였다.

주요 내용은 다음과 같다.

○ **의정서의 발효를 위한 요건**

지역내 어선의 수가 감소하고 있음에 주목하고 의정서의 발효를 위한 요건에 대하여 검토하였으며 의정서 시행이 자국에 미치는 영향이 지대하다는 사실에 공감하여 지금 상황에서 의정서의 발효요건인 어선의 수(길이 24미터 이상 어선 14,000척)를 줄이는 것에 동의하지 않았다.

○ **배타적 경제수역에서 운항하는 어선에 대한 면제**

현재 의정서는 어선의 조업구역에 상관없이 길이 24미터 이상 어선에 적용하도록 되어 있으나 이를 오직 공해상 또는 다른 나라의 수역에서 조업하는 어선에 한하여 적용하도록 하자는 의견에 대하여 해당 기국의 주관청이 자국의 배타적 경제수역 내에서만 조업하는 어선에는 의정서의 적용을 면제 시킬 수 있도록 의정서의 제I/3규칙(면제)을 수정하는데 원칙적으로 동의하였다.

○ **총톤수에 대한 길이의 환산(Equivalence of length to gross tonnage)**

현재 ILO Working in Fishing Convention (C188)에서 이미 사용되어지고 있는 제도로써 국제 총톤수와 어선의 길이를 환산하여 의정서 요건을 적용할 수 있도록 하는 제도를 도입하자는 제안에 세미나에 참석한 대다수는 그러한 환산을 활용하는데 동의하였다.

3.5 제52차 SLF 회의 결정사항

IMO 제52차 SLF회의는 1993 토레몰리노스 의정서의 시행을 용이하게 하기 위하여 기존의 의정서 요건을 완화하기 위한 방법으로서 새로운 협약인 협정서를 채택하는 방법 이외에 기존의 의정서 비준국가들의 재비준을 피하기 위한 총회 결의서를 통하는 방법이 소개되었으며 또한, 베이징 및 발리 지역세미나 결과를 바탕으로 의정서 요건의 완화를 위한 논의가 본격적으로 진행이 되었다.

○ **1993 토레몰리노스 의정서의 시행을 용이하게 하기 위하여 취해질 조치**

제1방안 : 1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 대한 협정서(새로운 협약 채택)

“1993 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 협정서(이하 협정서)”라는 새로운 협약에 기존의 의정서 요건 중 IMO 회의에서 합의된 개정사항을 포함시키는 것으로서 새로운 협약인 협정서를 채택하고 협정서의 발효요건이 충족되면 개정에서 제외된 의정서의 요건과 협정서에서 개정된 요건을 집행하는 방법이다.

제53차 SLF회의에서 협정서를 채택하는 방법이 선택될 경우, 동 협정서는 의정서와 함께 하나의 조약(Single Treaty Instrument)으로 간주되어 IMO에 의하여 채택되거나 또는 FAO와 공동으로 IMO에 의하여 소집된 정부간 회의에 의하여 채택 되어질 것이다.

제2방안 : 1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 총회 결의서 채택

이 방안은 MARPOL 부속서IV의 시행에서

IMO가 성공적으로 적용되었던 방법으로써, 하나의 협약을 채택하여야 한다는 번거로움을 피하기 위하여 협정서를 채택하는 대신 기존 의정서에 대한 개정 사항을 총회 결의안으로 채택한 후, 의정서의 발효 요건이 충족되는 즉시 총회에서 채택된 결의서에 의하여 포함된 의정서 개정 요건을 집행하도록 하는 방법이다.

이 방법은 협정서를 채택하는 방법에 비하여 총회 결의서를 통함으로써 기존 의정서의 요건을 완화하여 의정서에 대하여 더 많은 국가들이 비준하도록 하여 발효요건을 충족시키는 방안이다. 기존 의정서를 그대로 둔 채 새로운 협정서를 채택하는 방법에 비하여 IMO에서 채택한 1993 토레몰리노스 의정서를 발효시키는 장점이 있어 IMO 사무국은 이 방안을 선호하고 있다.

이 방법이 선택되는 경우, 토레몰리노스 의정서의 당사국은 토레몰리노스 의정서 발효일 이후, IMO 총회의 권한에 따라 총회 결의서에서 규정하는 바와 같이 즉시 필요한 개정안을 시행할 수 있을 것이며 만약, 이 대안이 채택된다면, 추진일정은 다음과 같다.

- 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정서 채택을 위한 로드맵 -

2011	SLF 53	(1월) 총회결의안 초안 완료
	MSC 89	결의안 초안 승인
	A 27	결의안 채택
2012~2013		의정서 비준
2014		의정서 발효
2014		의정서 개정안 채택

회의중 새로운 협약인 협정서를 채택하는 방법과

총회 결의안을 채택하는 방법에 대하여 각각의 장단점의 식별이 불가능하여 2010년 9월말 또는 10월초에 개최될 회기간 회의(Inter-Sessional Meeting)에 IMO의 법률전문가를 초청하여 각 대안의 장단점을 듣고 검토하기로 하였으며 두 가지 방안을 동시에 염두에 두고 추진하되 SLF 53에서 결정하도록 하였다.

IMO 사무국은 새로운 협약인 협정서를 채택하는 방법 대신 총회 결의안을 채택하는 방법을 선호하는 것을 공포하였으나 두 가지 방법의 차이점에 대하여 각국의 충분한 검토가 이루어지지 않음에 따라 대다수 국가가 판단을 유보하였다.

○ 의정서 면제 범위 확대

기국의 주관청이 전적으로 자국의 배타적 경제 수역 내에서만 어업에 종사하는 어선에 대하여 의정서 요건에 대한 적용을 면제할 수 있도록 하는 것에 대하여 검토한 후 배타적 경제수역에서 조업하는 어선에 대한 의정서 적용 면제와 관련하여 오직 기국의 수역 내에서만 조업하는 어선에 대하여는 의정서 적용을 면제하기로 결정하였다. 그러나, 그러한 면제는 기국의 기선(Base Line)으로부터 200해리를 넘어 조업하는 어선에 대하여는 해당되지 않고 국가간의 양·다자간 협약에 의한 공동 구역(Common Area)에서 조업하는 어선에 대하여는 적용이 면제되어서는 않된다는 일부 국가의 의견이 제시되어 추후 이 사항에 대하여 논의하기로 하였다.

○ 의정서 요건에 대한 길이와 총톤수의 환산 적용 제도 및 점진적 시행제도 도입

이 제도들은 의정서의 비준을 용이하게 할 수

있는 제도로서 인정되었으며 각각의 적용 대상 요건은 차후 Inter-Sessional Meeting 회의에서 식별하기로 하였다.

※ **길이와 총톤수의 환산제도** : 의정서는 기본적으로 24M 이상 선박에 적용하고 일부 요건은 45M, 60M 및 75M 이상에 적용하고 있음. 그러나, 유럽과 아시아 선박의 선형차이를 인정하여 특정요건에 대하여는 각각 국제총톤수 300톤, 950톤, 2000톤, 3000톤 이상 선박에 적용할 수 있도록 하는 제도

※ **점진적 시행(Progressive Implementation) 제도** : 특정요건에 대하여 기국이 국내 여건상 즉시 시행이 어려운 요건에 대하여는 국가들의 합의를 통하여 유예기간을 두고 시행할 수 있도록 하는 제도

○ **기술적 문제점을 고려한 의정서 요건에 대한 개정안 마련**

베이징 세미나 및 발리 세미나 결과를 고려하여 사무국이 제시한 개정안을 검토하여 일부 요건은 완화하기로 결정하였으나 한편 기존의 이미 의정서를 비준한 유럽의 국가들은 안전수준(Safety Level)을 하향조정해서는 않된다는 입장을 표명하고, IMO가 주도하는 의정서 요건의 완화에 우려를 나타내었다.

○ **Inter-Sessional Meeting 개최**

의정서의 조기 발효를 위한 대안(협정서 또는 총회 결의서) 개발이 IMO의 우선과제이고 통신작업반과 작업반만으로는 SLF 53에서 협정서/총회 결의서의 초안마련 작업을 완료하기가 불가능함을 고려하여

IMO 해사안전위원회(MSC)에 제53차 SLF 회의에 앞서 작업반의 Inter-Sessional Meeting 개최를 승인하여 줄 것을 요청하였다.

Inter-Sessional Meeting은 기국의 배타적 경제수역에서 조업하는 어선에 대한 의정서 요건의 적용면제의 범위에 대한 검토, 길이와 총톤수의 환산 및 점진적 시행 제도의 적용대상 요건 식별, 검사 및 점검 체제 그리고 증서 양식 검토, 기타 1993 토레몰리노스 의정서 관련 사항에 대한 검토를 목적으로 2010년 9월 20일부터 24일까지 영국 런던 IMO 본부에서 열릴 예정이다.

4. 결론 및 향후 과제

IMO는 어선에 의한 해양사고 및 해양환경의 오염을 방지하기 위하여 1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 협약과 마찬가지로 1993 토레몰리노스 의정서의 안전요건에 대한 완화를 추진하고 있으며 금년 9월 20일부터 24일까지 영국 런던의 IMO 본부에서 개최될 예정인 Inter-Sessional Meeting에서 의정서 시행을 위한 요건의 완화와 관련하여 모든 논의를 완료하고 내년(2011) 1월 제53차 SLF 회의에서 협정서(또는, 총회 결의안)의 초안에 대한 준비 작업을 완료할 예정이다. 따라서 주요 어업국중 하나(24미터 이상 어선 약 1,630여척 등록)인 우리나라는 다음 사항에 대한 검토가 가능한 빨리 진행되어 관련 회의를 준비하는데 충분한 사전준비를 있어야 할 것이며 이러한 것들을 통하여 국제회의에서 우리나라 의견을 반영시켜 만약의 1993 토레몰리노스 의정서 시행으로 인한 국내에 미치는 영향을 최소화 할 수 있어야 할 것이다.

- 현재의 의정서 요건을 개정하는 방법에 있어 또 다른 협약인 협정서를 채택하는 방법과 총회 결의안을 통하는 방법의 장단점 검토
- 토레몰리노스 의정서와 우리나라 어선법 관련 요건과의 비교검토를 통한 차이점 식별
- 의정서의 발효가 우리나라 수산업계에 미칠 영향 파악
- 길이와 총톤수의 환산 적용 및 점진적 시행 제도의 적용대상 요건에 대한 우리나라 의견 수립
- IMO 회의 대응을 위하여 우리나라와 입장이 유사한 주변국과 공조 등

참고문헌

- (1) 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스국제협약에 관한 1993년토레몰리노스의정서
- (2) 동 및 동남 아시아 지역에서 운항하는 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선의 안전을 위한 지침
- (3) 국제해사기구 제51차 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서
- (4) 국제해사기구 제52차 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서