

어선표식제도의 적정성에 관한 연구

이종근 · 김형석[†]

(부경대학교)

A Study on the Marking System on Fishing Vessel

Jong-Gun LEE · Hyung-Seok KIM[†]

(Pukyong National University)

Abstract

In order to establish order in fishing industry by cracking down on illegal fishing vessels effectively, it is an essential requirement to identify marking such as the name of fishing vessel and a port of register more easily. Accordingly, it is quite natural that markings on fishing vessels should be marked clearly in an appropriate size on an appropriate site in order for them to be distinguished on the air such as from planes as well as on the sea.

Actually, when examining marks such as the name of a vessel which are operating in the country, marks of most fishing vessels are too small as they cannot be distinguished with the naked eye even very closely. There is no coastal fishing vessel which marks the name of fishing vessel on the upper part in order to distinguish it from planes.

Fishing vessel law generally which regulates the basic laws about shipbuilding regulates marks on fishing vessel, and fisheries law only regulates sign boards of fishing vessels.

Problems and improvement of the marking system on fishing vessels suggested by this paper are as follows.

First, in order to contribute to establish order in fishing industry, it would be desirable to tighten standards in fisheries law besides the fishing vessel law.

Second, it is difficult to distinguish marks such as the name of a vessel as relevant laws allow fishers to make such marks too small. It is necessary to set the standard for marks larger than those regulated by the international treaty.

Third, the relevant laws do not regulate a letter form of marks. Therefore, it becomes a factor to make small marks hard to be distinguished more. It is necessary to decide a clear letter form.

Fourth, there is insufficient detailed international standards about the marking system. It is necessary to regulate a detailed standard.

Key words : Fishing vessel marking, Fishing vessel, Net marking

I. 서론

불법어업을 효율적으로 단속하여 어업질서를 확보하기 위해서는 조업활동을 하는 어선의 선

명, 선적항 등 그 선박을 식별할 수 있는 표식을 명확하게 확인하는 것이 가장 기본적인 요건일 것이다. 따라서 어선의 표식은 해상의 단속선에 서 뿐만 아니라 항공기 등 공중에서도 확인이 가

[†] Corresponding author : 051-629-5894, pelamis@pknu.ac.kr

능하도록 충분한 크기로 적절한 장소에 명확하게 표시되어야 하는 것은 지극히 당연하다 할 것이다. 국제식량농업기구(FAO)에서는 2001년에 불법, 비보고 및 비규제어업을 방지하기 위하여 각국의 관할수역 밖에서 조업하는 어선에는 전자식별장치인 FMVS(Fishing Vessel Monitoring System)를 부착하도록 강제하는 국제협약을 채택하였고, 이 제도를 미국, 캐나다 등 어업선진국에서는 국내 어업에도 시행하고 있다. 이 제도를 도입하는 국가가 증가하고 있다¹⁾. 우리나라도 어선법 제5조의 2에서 어선위치발신장치의 장착을 강제하고 있지만, 이를 시행할 구체적인 시행규칙이 제정되지 않고 있다. 관할수역의 어선을 보다 효과적으로 감독하고, 감독비용을 절감하기 위해서는 일정 크기 이상의 어선에 이 제도를 시행할 필요가 있다고 본다.

실제 우리나라에서 조업하고 있는 어선의 선명 등 표식을 조사하여 보면, 대부분의 표식은 매우 근접하여야 육안으로 식별할 수 있을 정도로 매우 크기가 작는데, 이마저도 글자체를 명확하게 정하고 있지 않아 식별을 더욱 어렵게 하고 있다. 더구나 장애물 등으로 선명 등을 은폐시키거나 선명에 그리스를 칠하여 식별을 어렵게 하는 경우도 많이 볼 수 있다. 이로 인하여 불법어업 등을 단속하기 위해서는 어업감독공무원이 어선에 직접 승선하여 선명, 기타 표식의 적절성, 서류 등을 확인하는 고전적인 방법으로 단속할 수밖에 없다. 많은 인력과 막대한 비용이 소요될 뿐만 아니라 어업자가 저항할 경우에는 매우 위험할 수도 있다²⁾.

최근 서해안에서 중국 국적의 어선들이 우리나라 관할수역을 침범하여 조업하는 경우가 급격하게 증가하면서 이를 단속하는 우리나라 단속공무원들에게 피해를 가하는 등 심각한 문제를 야기

하고 있다. 따라서 해상에서 위반 어선에 승선하여 직접 단속하는 것은 많은 위험이 따르므로 과학적 장비나 항공기 등을 이용한 간접단속을 늘려야 할 것이다. 이를 위해서는 항공기나 단속선이 간접 단속할 수 있도록 식별이 용이한 장소에 충분한 크기로 식별이 쉬운 색상으로 선명 등을 표시하도록 하는 것이 필수적이다. 중국에 이러한 제도를 요구하기 위해서는 먼저 우리나라 어선에 선진적인 표식제도를 구축하는 것이 필요하다고 본다.

선명 등 표식이 명확하면 항공기나 감시선 등에서 조업구역의 위반 등 기본적인 사항은 사진 촬영 등으로 일차 감독을 실시하고, 위반 정도가 심한 어선에 대해서만 승선하여 구체적인 위반사항을 조사한다면 인력과 비용을 줄이고 어업자와의 마찰도 줄일 수 있을 것이다.

국제식량농업기구에서도 어업질서를 확립하여 수산자원을 보호하기 위해서는 어선을 감독하기 위한 가장 기본 요소인 어선의 표식제도에 관한 최저기준을 정하기 위하여 노력하여 왔다. 이를 위하여 1985년 3월 11~15일 전문가 33인이 캐나다 halifax에서 전문가회의를 개최하여 어선표식과 식별의 표준화에 대한 보고서를 채택하였다³⁾.

불법어업의 감독에 대한 비용을 줄이고 어업자와의 마찰을 축소하기 위해서는 어선의 선명 등 표식에 대하여 보다 선진적인 제도를 구축할 필요성이 있다고 생각한다. 우리나라에서도 최근 어구실명제를 실시하는 등 약간의 진전을 보이고 있지만 선명 등 표식에 대한 개선의 움직임은 없다. 최근 해양경찰 등에서도 선명 등에 대한 통일적인 규정이 없고, 선명 등이 지나치게 작게 표시되어 불법어업의 단속에 문제가 많다고 보고되고 있고, 언론에도 보도되고 있다.

이 논문에서는 어업질서를 확립하기 위한 근본적인 요소의 하나인 어선의 표식⁴⁾에 대한 국제

1) 이종근, "어선위치추적시스템의 도입 필요성에 대한 고찰", 해양정책연구, 제18권 제2호, 185쪽.

2) 이종근, "불법어업 단속제도에 관한 연구" 수산해양연구, 22(3), 2010, 312쪽.

3) FAO Fisheries Report No. 367, "Expert consultation on the technical specifications for the Marking of Fishing Vessel" 1986.

협약과 우리나라 수산업 관련법상 규정을 분석하여 본다. 이러한 분석결과를 토대로 하여 우리나라 어선의 표식제도에 대한 문제점을 도출하고, 도출된 문제점에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

II. 어선표식제도에 대한 국제협약

어선 표식에 대한 국제협약은 1985년 캐나다에서 개최된 어선표식에 대한 전문가회의의 보고서를 바탕으로 많은 논의를 거쳐 1989년 국제식량농업기구(Food and agriculture organization of the UNITEI)에서 채택된 어선 표식에 관한 전문가들이 합의한 “부속서 2 어선의 표식 및 확인을 위한 표준 규정(Annex II. The Standard Specifications for Marking of Identification of Fishing Vessel)”이 최초이다.

그리고 1996년에 채택된 ‘FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries - Fishing Operation-1’의 부속서 II에서도 어선 및 어구의 표식에 대하여 규정하고 있다.

이 두 협약에서 어선의 표식에 대하여 규정하고 있는 내용은 거의 동일하다. 왜냐하면 1996년 부속서에서 1986년 협약을 거의 그대로 수용하였기 때문이다. 따라서 여기에서는 1986년 부속서의 내용을 중심으로 분석한다.

1. 제정 목적 및 적용 범위

이 협약은 어선에 국제통신연합 호출부호제도(International Telecommunication Union Radio Call Signs System)에 따른 적절한 표식을 유지하여 불법어업의 단속 등 어업관리 및 어선의 해상안전에 기여하기 위한 것이다.

적용 범위는 선적국 관할수역 외의 수역에서 조업하거나 조업하고자 하는 모든 어선을 대상으로

로 한다. 따라서 우리나라 관할수역에서만 조업하는 어선은 적용대상이 아니다. 그러나 이 기준을 자국의 관할수역에서만 조업하는 어선에도 최소기준으로 수용하거나 오히려 강화한 규정을 채택하는 국가가 증가하고 있다.

2. 표식의 기본사항

1) 표식내용

무선국 호출부호를 표시하여야 한다. 무선국 호출부호가 없는 어선은 국제통신연합이 부여한 문자와 이어서 당해 어선의 등록번호를 표시한다. 이 경우 국제통신연합이 부여한 문자와 어선 등록번호는 하이픈으로 분리 되어야 한다. 혼동을 피하기 위하여 문자 1 과 O, 숫자 1과 0은 피하여야 한다.

2) 표식시 유의사항

국제적 관습이나 국내법에 의하여 요구되는 선명, 식별 표시 및 선적항 등과 혼동을 피하기 위하여 이 협약에서 요구하는 표식은 선체 외부나 상부구조물의 위에 숫자와 문자로만 표시하여야 한다.

3) 예외

갑판이 없는 어선에는 이 기준을 그대로 적용하는 것은 어렵지만, 항공기 등에서 시인할 수 있는 표식을 하도록 노력하여야 한다고 규정하고 있다. 갑판이 없는 어선은 대부분 10톤 미만의 소형어선인 것을 고려한 규정으로 생각된다.

3. 표식방법

1) 어선의 표식방법

표식은 양각이나 음각 등 영구적인 방법으로 하여야 한다. 다른 선박이나 항공기 등이 시인하는데 방해받지 않도록 선박의 좌현, 우현 및 상부구조물의 위에 표시하여야 한다. 협약의 부속서에서는 표시하는 방법을 선형별로 구체적인 예를 사용하여 제시하고 있다. 갑판의 표식을 가

4) 어선 표식의 종류에는 선명, 선적항, 호출부호, 어업 등록번호 등이 있다.

리는 천막이나 임시 커버를 설치할 경우에는 그 천막이나 커버의 상부에 표시하여야 한다.

숫자나 문자는 선수 방향으로 표시하여야 한다. 수선상 가능한 높은 곳에 위치하여야 하고, 선수 및 선미의 불빛에 방해받지 않는 장소에 설치하여야 한다.

또한, 어구를 적재하거나 사용하여도 시인이 방해받지 않는 장소에 설치하여야 한다. 갑판이 없는 선박에는 갑판의 상부에 표시를 하지 않아도 되지만, 이러한 무갑판 선박의 선주도 비행기 등 상공에서 시인할 수 있는 표식을 할 수 있는 방안을 강구하도록 독려하여야 한다. 돛을 가진 어선은 선체뿐만 아니라 돛에도 표시하여야 한다.

2) 어구의 표식방법

어구에도 무선국 호출부호, 어업등록번호, 선주의 성명 등을 기록하도록 하여야 한다. 그물의 양 끝단, 통발 등은 부표 등에 표시하여, 허가 받은 어구보다 많이 부설하거나 부설 후 회수하지 않아 유령어업이 발생하는 것을 예방할 수 있도록 하여야 한다. 우리나라에서도 2010년부터 어구실명제 등을 도입하고, 이행여부에 대한 단속을 강화하여 이러한 문제를 예방하기 위하여 노력하고 있다.

4. 구체적 표식 기준 및 방법

1) 표식 크기의 기준

문자와 숫자는 활자체 대문자를 사용하여야 하고, 문자 및 숫자의 폭은 높이에 비례하여야 한다.

문자 및 숫자의 크기는 어선의 전장에 따라 다르게 정하고 있다. 선체의 외부나 상부구조물의 윗면에 표식하는 경우 구체적인 기준은 <표 1>과 같다.

표식 크기의 기준을 선박의 길이로 한 것은 대부분의 국가에서 이미 여러 가지 규제의 기준으로 사용하고 있기 때문이다. 그러나 이 기준이 합리적인 것이냐에 대해서는 많은 의문이 제기되

<표 1> 어선의 표식 크기의 기준(선체나 상부구조물의 윗면에 표식하는 경우)

어선의 전장(m)	글자 및 숫자의 높이(m)	참고
25m 이상	1.0m 이상	
20m~25m	0.8m 이상	
15m~20m	0.6m 이상	
12m~15m	0.4m 이상	
5m~12m	0.3m 이상	
5m 미만	0.1m 이상	

고 있다. 특히 유럽 등 서양에서는 대부분의 규제를 전장으로 하여 왔는데 비하여 동양에서는 전장보다 톤으로 하여 왔다. 따라서 서양의 어선은 전장에 비하여 폭이 넓고, 동양의 어선은 폭에 비하여 전장은 상대적으로 길다. 그러므로 규제의 기준을 선박의 길이로 할 경우 유럽 등 서양의 어선이 상대적으로 유리하다.

갑판에 표식을 하는 경우에는 전장 5미터 이상의 모든 어선은 0.3m 이상의 높이로 표시하여야 한다.

2) 표식방법

하이픈의 길이는 문자 및 숫자 높이의 2분의 1 이어야 하고, 모든 문자 및 숫자, 하이픈 획의 넓이는 문자 및 숫자 높이의 6분의 1이어야 한다. 또 문자와 숫자간의 간격은 문자 및 숫자 높이의 6분의 1을 초과하여야 하며, 4분의 1 이하여야 한다. 그리고 경사진 문자 및 숫자의 간격은 문자 및 숫자 높이의 10분의 1 초과 8분의 1 이하여야 한다.

3) 표식의 색상

글자의 색상은 대비가 가장 좋은 검은색 바탕에 흰색 글자 또는 흰 바탕에 검은색 글자로 하여야 하고, 바탕색을 칠하는 곳에는 글자 높이의 6분의 1을 초과하는 여유공간을 두어야 한다. 표식의 도장은 양질의 선박용 페인트로 하여야 하고, 명확하게 시인될 수 있도록 관리하여야 한다. 단, 특별한 사정이 있는 경우에는 바탕색과 표식

의 색을 변경할 수 있다.

4) 금지사항

① 어구를 적재하거나 사용되는 곳에 표식을 하는 것은 피하여야 한다.

② 표식이 훼손되기 쉬운 배수구나 배출구는 피하여야 한다.

③ 표식의 색상이 변질되기 쉬운 오징어를 어획하는 어선 등에는 작업갑판에 표시하지 말아야 한다. 그리고 수선하부까지 연장하여 표시하는 것은 피하여야 한다.

Ⅲ. 우리나라의 어선표식제도

우리나라 어선의 선명, 선적항 등 모든 표식에 대한 것은 어선법에 규정하고 있다. 수산업법에서는 표식을 강제한다는 원칙적인 규정만 두고 있을 뿐이고, 어선표지판에 대해서만 규정하고 있다. 원양어선에 대하여서는 원양산업발전법에서 규정하고 있다.

여기에서는 전체 어선에 대하여 규정하고 있는 어선법의 내용을 먼저 살펴보고, 다음으로 수산업법 및 원양산업발전법의 어선 표식에 관한 규정을 분석한다.

1. 어선법의 어선 표식에 관한 규정

1) 어선법의 목적

이 법은 어선의 건조·등록·설비·검사 및 조사·연구에 관한 사항을 규정하여 어선의 효율적인 관리와 안전성을 확보하고, 어선의 성능 향상을 도모함으로써 어업생산력의 증진과 수산업의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다(제1조). 즉, 이 법의 목적은 어선의 건조 및 운항시 안전 확보에 필요한 기본적인 요건을 정하는데 주안점을 두고 있다.

2) 어선 표식에 관한 내용

어선 명칭 등의 표시에 대하여서는 어선법 제16조 및 같은 법 시행규칙 제24조에 규정하고 있

다. 표시하여야 할 사항과 표시방법은 다음과 같이 매우 간략하게 규정하고 있다. 즉, 선수 양현의 외부에 어선 명칭을 선미 외부의 잘 보이는 곳에 어선 명칭 및 선적항을 10cm 이상 크기의 한글(아라비아 숫자 포함)로 명료하고 내구성 있는 방법으로 표시하여야 한다고 규정하고 있을 뿐이다.

어선의 크기와는 관계없이 10cm 이상의 크기 로만 선명 등을 표시하면 된다. 이 정도 크기의 글자는 해상에서 50미터 정도의 거리만 떨어져도 잘 보이지 않을 가능성이 높다. 해상에서 50미터 정도의 거리는 충돌의 위험이 있는 매우 근접한 거리이다. 특히 단속선, 어선 및 바다가 함께 유동하는 해상에서는 더욱 식별이 곤란하다. 더욱이 악천후일 경우에는 시인거리가 더욱 단축되어 해상에서 육안으로 선명 등 표식을 식별하는 것은 거의 불가능할 것이다.

2) 표식의 관리

어선의 소유자는 어선의 명칭을 표시한 후가 아니면 당해 어선을 항행 또는 조업에 사용하여서는 아니 된다. 어선 명칭 등의 표시를 은폐, 변경 또는 제거하고 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 어선 승선원이 위반한 때에는 행위자를 벌하는 외에 선장에 대하여서도 같은 항의 벌금을 과한다(어선법 제44조).

3) 특별관리 어선

대형기선저인망 및 대형트롤어선에 대하여서는 어선의 식별을 보다 효과적으로 하기 위하여 별도의 고시를 제정하여 규정하고 있다⁵⁾. 어획강도가 비교적 높고 어선의 크기도 100톤 이상인 대형어선인 경우가 대부분이기 때문에 별도 관리할 필요성이 있다고 판단하였기 때문으로 생각된다. 그러나 2010년 현재 이 두 종류의 어선을 합하여도 전체 근해어선 2875척의 6%인 173척에 불과

5) 어선 명칭의 크기 및 표시방법 등에 관한 고시 (2009.9.10 제정)

하다.

이 고시에서 규정하고 있는 내용은 다음과 같다.

① 어선의 명칭의 글자 또는 숫자 크기는 선수인 경우 가로 총톤수/4.5cm + 10cm 이상, 세로 총톤수/+10cm 이상으로 하고, 선미의 경우 가로 세로 각각 선수 선명 크기의 60% 이상으로 하되 10cm 보다는 크게 하여야 한다.

② 글자 및 숫자의 획의 굵기 및 글자 간격은 글자나 숫자의 세로 높이의 8분의 1 이상으로 하여야 하되 원거리에서 식별이 가능하도록 하여야 한다.

③ 어선 명칭은 선수 양현 및 선미에 음각이나 양각으로 표시하여야 한다. 다만 슬립웨이가 있는 경우에는 선미양현에 표시한다.

④ 구체적인 어선 명칭의 표시 위치는 고시 별표 1에서 규정하고 있다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

선수의 어선 명칭의 표시위치는 상갑판상 선수재 전면으로부터 선미방향으로 $Lr/20(M)$ 되는 점과 동 지점의 상갑판상에서 현장쪽으로 $Hf/5(M)$ 되는 점과의 교차점에 어선 명칭의 첫 글자나 끝 글자의 우측하단이 오도록 표시하여야 한다⁶⁾.

선미의 표식은 슬립웨이가 없는 경우에는 선미상단에서 수직으로 총톤수/2+20cm 하부 위치에서 중앙부에 표시하여야 하고, 슬립웨이가 있는 경우에는 선미 현장 상단에서 수직으로 1미터 하부와 선미의 끝단에서 선수쪽으로 1.2-1.5미터 되는 위치와의 교차점에 어선 명칭의 첫 글자나 끝 글자의 좌측 상단에 오도록 표시하여야 한다.

2. 수산업법

1) 표식 및 처벌 규정

수산업법 제69조(표지의 설치 및 보호)에서 행

6) Lr은 등록장, Hf는 상갑판상 선수재 전면으로부터 Lr/20되는 지점의 상갑판상에서 현장 상단까지의 수직거리의 값이다.

정관청은 어업자에게 어장, 어선 및 어구의 표지를 설치할 것을 명할 수 있고, 누구든지 이 법에 따라 설치된 표지를 이전·손과변조 또는 은폐하여서는 안된다고 규정하고 있다. 이 조항을 위반하여 어선에 표지를 설치하지 아니한 자에게 1년 이하의 징역 또는 300만원 이하의 벌금을 부과할 수 있다(제99조). 그리고 제69조를 위반하여 어장이나 어구에 표지를 설치하지 아니하였거나 어장·어선 및 어구에 설치한 표지를 이전·손과변조 또는 은폐한 자에게는 500만원 이하의 과태료를 처할 수 있다.

2) 어선표지판의 적용범위

수산업법 제69조 및 같은 법 시행령 제44조 제1항·제3항에 의거하여, 농림수산식품부 고시 제2009-135호로 「어선표지판 규격 및 부착 요령」을 제정하여 시행하고 있다. 이 고시는 어선에 선명 등의 표식과는 별도로 어선의 허가사항 등을 기재한 표지판을 부착하도록 강제하고, 표지판의 크기, 부착방법 등을 규정하고 있다. 당해 어선이 허가 사항과 일치된 작업에 종사 중인가를 감독하기 위한 것으로 생각된다. 이 규정은 수산업법에 따라 지정, 허가 또는 등록된 모든 어장관리선, 어선 및 어획물운반선 등에 적용한다.

이러한 규정내용을 검토하여 보면, 수산업법에서는 어선의 선명을 제외한 표지판, 어구의 표식 등에 대해서만 규정하고 선명, 선적항 등 기본적인 표식은 어선법에서 규정하는 방법을 택하고 있다.

3) 어선표지판의 표식내용 및 규격

표지판에는 어선등록시 부여 받은 어선번호, 허가어업 명칭 및 총톤수를 규정하도록 하고 있는데, 규격은 총톤수에 따라 A형, B형, C형 및 D형으로 나누어서 부착하도록 규정하고 있다.

즉, 30톤 이상 동력 어선은 A형으로 크기는 가로 70cm x 세로 40cm, 5톤 이상 30톤 미만 동력 어선은 B형으로 가로 50cm x 세로 30cm, 1톤 이상 5톤 미만 동력 어선은 C형으로 가로 45cm x

세로25cm, 1톤 미만 동력어선과 무동력 어선은 D형으로 가로 30cm x 세로 20cm이다. 이 판에는 녹색 또는 황색바탕에 흰색 글자를 사용하도록 하여 비교적 식별이 용이하도록 하였다. 구체적인 글자의 크기는 지정하지 않고, 표지판에 들어갈 수 있는 최대크기를 사용하도록 규정하고 있다.

4) 어선표지판의 부착 위치

표지판의 재질은 1mm 이상의 금속판 또는 7mm 이상의 FRP판이나 특수 합성 수지판을 사용하여, 비교적 변질되거나 훼손되지 않도록 하여야 하고, 볼트 등을 사용하여 조타실 외벽 양현에 고정시켜야 한다.

3. 원양산업발전법

1) 규정 내용

우리나라의 관할수역 밖에서 조업하는 원양어선에 대하여서는 원양산업발전법 시행규칙 제22조에 따른 별표 4에서 따로 규정하고 있다. 선명 등 우리나라 수산업법에서 규정하고 있는 사항은 제외하고, 별도의 표식에 대해서만 규정하고 있다. 즉, 표식의 크기, 설치위치, 문자 및 숫자의 설치방법 등에 대해서 국제식량농업기구의 1989년 협약의 내용 중 중요한 것은 거의 그대로 수용하고 있으나, 구체적 표식방법, 표식위치, 표식의 색상 및 배경색상 등에 대해서는 규정하지 않고 있다.

2) 표식크기

표식크기의 기준은 <표 2>와 같다.

우리나라에서 어선의 전장 25m는 대략 총톤수 50톤 정도의 크기이다. 우리나라 원양어선의 대부분은 총톤수 50톤을 초과하므로 글자 및 숫자의 높이는 1.0m 이상의 표식을 하여야 할 것이므로 이러한 기준은 별 의미가 없다.

<표 2> 표식 크기의 기준

어선 전체의 길이(m)	글자 및 숫자의 높이(m)	참고
25m 이상	1.0m 이상	
20m~25m	0.8m 이상	
15m~20m	0.6m 이상	
12m~15m	0.4m 이상	
5m~12m	0.3m 이상	
5m 미만	0.1m 이상	

다른 나라의 관할수역에서 조업하는 어선은 관계 연안국의 국내법의 적용을 우선 적용 받을 것이다. 그리고 공해에서 조업하는 어선에 대해서는 국제협약에서 별도로 규정하고 있는 경우가 많다.

3) 표식의 설치위치

표지의 설치위치는 ① 표지는 수선 이하로 들어가는 안되며, 수선의 위에 가능한 한 높은 곳에 설치하여야 하며, 선수 및 선미의 불빛이 비치는 장소는 피하여야 한다. ② 표식이 어구에 의해서 가려지지 않도록 하여야 한다. ③ 배수구 및 선체 외부의 배출구로부터 떨어져야 한다.

4) 표시방법

문자 및 숫자의 크기 및 표시방법은 ① 모든 문자 및 숫자, 하이픈 획의 굵이는 문자 및 숫자 높이의 6분의 1 이어야 한다. ② 하이픈의 길이는 문자 및 숫자 높이의 2분의 1 이어야 한다. ③ 문자와 숫자간의 간격은 문자 및 숫자 높이의 6분의 1을 초과하여야 하며, 4분의 1 이하하여야 한다. 경사진 문자 또는 숫자간의 간격은 문자 및 숫자 높이의 10분의 1을 초과하여야 하며, 8분의 1 이하하여야 한다. ④ 문자와 숫자는 활자체 대문자를 사용하여야 한다.

5) 벌칙

이 법령을 위반하여 어선에 표지를 설치하지 않은 경우에는 500만원 이하의 과태료에 처할 수

7) 2010년 말 현재 우리나라의 원양어선은 379척이 활동하고 있는데, 이 중 90%인 344척이 200톤 이상이고, 100톤 미만은 거의 없다(농림수산식품부 통계).

있다(원양산업발전법 제36조).

IV. 문제점 및 개선방안

1. 규정 법률의 문제점 및 개선방안

원양어선은 원양산업발전법, 원양어선을 제외한 어선의 선명 등 표식에 대해서는 어선법에서 규정하고 있다. 그리고 수산업에서는 어업표지판과 어구의 표식에 대해서만 규정하고 있다.

원양어선은 우리나라의 관할수역 밖에서 조업하는 어선이므로 공해에서는 국제협약의 적용을 받고, 다른 국가의 관할수역에서 조업하는 경우에는 체약국의 법령의 규제를 받을 수 밖에 없다. 따라서 원양어선은 원양산업발전법에서 국제협약의 골격만을 수용하여 규정하는 것은 타당성이 있다고 생각된다. 그러나 어차피 규정할 바에는 구체적인 표시방법까지 상세하게 규정하여야 적용시 혼란이 없는데, 구체적인 표시방법에 대해서는 많이 누락시키고 있는 것은 개선할 필요가 있다고 본다. 즉, 구체적 표식위치, 표식의 색상 및 배경색, 글자의 구체적 표시방법, 글자의 배열방법 등에 대해서도 구체적으로 규정하는 것이 바람직하다고 본다.

그리고 어선의 선명 등의 표식은 어선법에서 규정하고, 수산업법에서는 표지판과 어구의 표식에 대해서만 규정하고 있는데, 문제가 많다고 생각한다. 어선법의 입법 목적은 어선의 안전한 운항을 담보하는 것으로 생각된다. 즉 어선법은 어선의 건조 및 운항을 위한 기본적인 요건의 하나로 선명 등 표식에 대하여 규정하고 있을 뿐이다. 따라서 어선의 선명은 어선의 크기와 관계없이 최소규격인 10cm 이상으로 하여야 한다고 단순하게 규정하고 있을 뿐이다.

그러므로 어선표식을 명확하게 식별할 수 있도록 표시하게 하여 어업질서의 유지에 기여하도록 하기 위해서는 별도의 규정이 필요하다고 본다. 즉, 어선법에서 선명 등 표식에 대한 기본요건을

정하는 것과 별도로 선명 등 표식에 대한 규정을 명확하게 하여 어선사고의 신속한 대응, 책임있는 어업의 수행, 어업질서의 유지 등에 기여하여 어업의 선진화를 촉진시킨다는 측면에서 수산업법에서 선명 등 표식, 표지판, 어구의 표식 등에 대하여 통합적으로 규정하는 것이 바람직하다고 생각한다.

2. 표식 방법의 문제점 및 개선방안

우리나라의 어선법에서는 단순히 '선수 양현의 외부에 어선 명칭을 선미 외부의 잘 보이는 곳에 어선 명칭 및 선적항'을 표시하여야 한다고만 규정하고 있다. 구체적인 표시방법에 대해서는 단순히 '내구성 있는 방법'으로 하도록 규정하고 있을 뿐이다. 즉, 표식의 색상, 표식 바탕의 색상, 글자의 모양, 음각 또는 양각 등 영구적인 방법으로 하여야 하는지 등에 대하여 구체적으로 규정하고 있지 않다.

특히 소형 어선의 선명이나 어업등록번호 등 표식을 항공기 등에서 감시하기 위해서는 현측보다는 선박의 상부에 표시하는 것이 중요한데 이에 대해서도 전혀 규정하고 있지 않고 있다.

국제식량농업기구에서는 불법, 비보고, 비규제 어업을 근절하기 위하여 국제기준을 각국의 국내법에서 수용할 것을 강력하게 촉구하고 있다⁸⁾.

우리나라도 이러한 국제적인 움직임을 수용할 수 밖에 없을 것이다. 특히, 중국 어선의 불법어업이 기승을 부리는 현재 우리나라가 먼저 선진적인 제도를 수립하여 중국에도 이러한 제도를 구축하도록 요구하기 위해서도 필요하다고 본다.

즉, 우리나라 국내법에서도 "부속서 2 어선의 표식 및 확인을 위한 표준 규정(Annex II. The Standard Specifications for Marking of Identification of Fishing Vessel)"의 내용을 최소기준으로 수용

8) 2001, International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing § 47.8.

하여 선수의 양현에 선명을 표시하는 것에 추가하여 어선등록번호 등을 현측과 최상부에 표시하도록 하여 항공기나 어업지도선 등에서 쉽게 식별할 수 있도록 하여야 할 것이다.

3. 표식 크기의 문제점 및 개선방안

어선법에서는 어선의 크기와 관계없이 선명 등의 크기를 10cm 이상으로 해야 한다고 규정하고 있을 뿐이다⁹⁾. 10cm 정도 크기의 선명 등 표식은 해상에서 식별이 거의 불가능하다. 해상의 날씨는 청명한 기간도 있지만 흐리거나 악천후인 기간이 더욱 많다. 단속선, 어선 및 바다가 동시에 유동하는 해상에서 식별하기 어려운 크기이다. 따라서 불법어업 등을 지도단속하기 위해서는 직접 어업감독공무원이 직접 당해 어선에 승선하여 조사하는 방법밖에 없는데 이는 매우 위험하고 비효율적인 방법이다.

그리고 특별관리어선인 대형기선저인망 및 대형 트롤에 대해서는 약간 규정을 강화하여 글자의 가로는 총톤수/4.5cm+10cm 이상, 세로는 총톤수/+10cm 이상으로 하도록 규정하고 있다. 즉 100톤인 특별관리어선도 다른 어선과 같이 글자 크기가 10cm 정도에 불과하고, 200톤인 경우에도 그 2배인 20cm 정도에 불과하다.

따라서, 어선의 선명 등 표식에 관한 규정을 통합하여 <표 3>과 같이 개정하는 것이 바람직하다고 본다.

즉, 어선의 선명을 해상에서 선박과 선박간에 충돌위험없이 가장 접근할 수 있는 거리인 50m 정도에서 식별이 가능한 30cm 정도를 최소크기로 하고, 비교적 대형인 50톤 이상의 어선에 대하여서는 1.2m로 확대하는 추가적인 요건이 필요하다고 판단하였다. 12m 미만의 어선에도 30cm 정도의 선명 등의 표식은 충분히 가능하리라고 판단하여 일괄적으로 상향시키는 것이 바람직하

다고 판단하였다. 선명 등의 크기를 크게 한다고 하여도 일정기간의 유예기간만 둔다면 별도의 비용이 크게 소요되지 않을 것으로 본다.

<표 3> 어선 표식 크기의 개선안

어선의 전장(m)	글자 및 숫자의 높이(m)
50m 이상	1.2m 이상
25~50m	1.0m 이상
20~25m	0.8m 이상
15~20m	0.6m 이상
12~15m	0.4m 이상
12m 미만	0.3m 이상

4. 표식의 글자체에 대한 문제점 및 개선방안

어선법에서는 표식의 글자체에 대하여 전혀 언급하고 있지 않고 있다. 따라서 크기도 작은 글자를 흘림체로 써서 식별하기 더욱 어렵게 하는 요인이 되고 있다. 국제협약에서는 활자체의 대문자를 사용하도록 하고 있다.

어선법에서도 식별하기 용이한 글자체를 사용하도록 규정하여야 할 것이다. 어떤 글자체가 해상에서 가장 명확하게 식별할 수 있는지를 최우선으로 고려하여야 할 것이다. 그리고 글자와 바탕의 색상도 명확하게 규정하여 식별이 용이하게 될 수 있도록 하여야 할 것이다.

V. 결론

불법어업을 효율적으로 단속하여 어업질서를 확보하기 위해서는 어선의 표식은 해상에서 뿐만 아니라 항공기 등 공중에서도 확인이 가능하도록 충분한 크기로 적절한 장소에 명확하게 표시되어야 하는 것은 지극히 당연하다 할 것이다.

실제 우리나라에서 조업하고 있는 어선의 선명 등 표식을 확인하여 보면, 대부분의 어선의 표식은 매우 근접하여야 육안으로 식별할 수 있을 정

9) 어선법 시행규칙 제24조.

도로 매우 크기가 작다. 이마저도 글자체에 대한 규정이 없어 식별하기 어려운 글자체를 사용하고 있는 경우가 많다. 항공기 등에서 식별할 수 있도록 선박의 상부에 선명 등을 표시한 연근해 어선은 없다. 이로 인하여 불법어업 등을 단속하기 위해서는 어업감독공무원이 어선에 직접 승선하여 선명, 기타 표식의 적절성, 서류 등을 확인하는 고전적인 방법으로 단속할 수 밖에 없다. 많은 인력과 막대한 비용이 소요될 뿐만아니라 매우 위험하다.

특히 최근에 문제가 되고 있는 중국어선의 불법어업을 예방하기 위해서는 항공기나 단속선에서 선명이나 어선등록번호 등을 식별할 수 있도록 개선하는 것이 필요하다고 본다. 중국에 이런 제도를 시행하도록 하기 위해서는 선제적으로 우리나라에 이런 선진적인 제도를 구축하는 것이 필요하다고 본다.

어선의 표식에 대한 국제협약과 우리나라의 법령을 분석한 결과를 바탕으로 이 논문에서 제시하는 어선의 표식제도에 대한 문제점 및 개선방안은 다음과 같다.

첫째, 어선의 표식을 식별하기 쉽게 하여 어업질서의 확립에 기여할 수 있도록 하기 위해서는 어선의 안전운항을 위한 법률인 어선법과는 별도로 수산업법에서 선명 및 어업등록번호 등 표식, 표지판 등에 대하여 통합적으로 규정하는 것이 바람직하다고 본다.

둘째, 표식장소를 단순히 '선수 양현의 잘 보이는 곳'으로 간단하게 규정하고 있다. 선수의 구체적인 위치를 규정하여야 할 것이다. 그리고 외부 특히 항공기에서 식별이 용이하도록 하기 위해서는 선명에 추가하여 어선등록번호 등을 양현과 상부구조물의 상부에 표시하도록 하는 것이 필요하다.

셋째, 선명 등 표식의 크기가 지나치게 작아

해상에서 식별이 거의 불가능하여 어업질서의 확립에 문제가 많다. 따라서 어선의 선명 등의 크기를 국제협약에서 정한 최소크기보다는 크게 하도록 규정하여야 할 것이다.

넷째, 표식의 글자체에 대하여 규제하지 않고 있다. 따라서 작은 표식을 더욱 식별하기 어렵게 하는 요인이 되고 있다. 명확한 글자체를 지정하여야 할 것이다.

참고 문헌

- 김동희(2010). 「행정법」, 박영사.
 김삼곤·김종필(2011). "어선 해양사고의 기상요소의 관계에 관한 연구", 수산해양교육연구 23(3), 354~356.
 박균성·김재광(2010). 「경찰행정법」, 박영사.
 황갑수(2005). 「수산업법 해설」, 수협문화사.
 어선 명칭의 크기 및 표시방법 등에 관한 고시 (2009.9.10).
 이종근(2010). "불법어업 단속제도에 관한 연구" 수산해양교육연구 22(3), 303~315.
 이종근(2003). "어선위치추적시스템의 도입 필요성에 대한 고찰", 해양정책연구 18(2), 185.
 차철표(2009). "북한의 수산업 체계에 관한 연구", 수산해양교육연구 21(3), 247~251.
 FAO Fisheries Report No. 367(1986). "Expert consultation on the technical specifications for the Marking of Fishing Vessel".
 FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries - Fishing Operation-1'의 부속서 II (1996).
 International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing(2001). § 47.8.

-
- 논문접수일 : 2011년 12월 26일
 - 심사완료일 : 1차 - 2012년 01월 16일
 - 게재확정일 : 2012년 01월 23일