

어선검사안내

어선검사에 대한 질의 응답 (Ⅲ)

한국어선협회

검사제도과장 이 화 우

〔문〕 '83년 5월에 어선검사를 받은 5톤미만의 소형 어선의 소유자입니다.

검사를 받을 당시 어선협회 검사원으로 부터 국제규격에 적합한 선등을 다음 검사 때까지 달아야 한다는 이야기를 들었습니다.

올해 검사를 받아야 하는데, 2월 초 신문지상에 보도된 내용에 의하면 5톤미만 소형어선에 대하여는 선등설치의 의무가 면제된다고 하는데 이번 검사에 선등을 달지않고 검사신청 하여도 이로 인해 검사에 불합격되지 않는지요?

〔답〕 수산청에서는 1985년 2월 8일자로 우리나라 연안어선의 구조적 특성으로 인하여선등을 설치하기가 불가능한 어선에 대하여는 국제규격 선등의 설치를 일부 면제 하였습니다.

면제된 내용을 말씀드리기 전에 선등 설치의 면제기준이 “총톤수 5톤미만 어선”이 아니라 “배의 전체길이(전장) 12미터 미만의 어선”을 기준으로 한 것입니다.

이는 선등 설치에 관한 규정상의 기준이 전부 전장으로 하고 있기 때문이며, 전장 12미터 정도이면 총톤수로는 5톤 정도가 되나 기준을 “총톤수”로 하느냐, “전장”으로 하느냐에는 차이가 있음을 먼저 말씀드리고자 합니다.

선등 설치의 면제 기준은 전장 12미터 미만의 어선으로서 갑판실이 없거나, 갑판실이 현단보다 낮은 어선에 한하며 아래의 두가지 조건을 부여하고 있습니다.

이 경우 기관을 보호하기 위하여 설치한 단순한 상갑판상의 구조물(엔진 케이싱)은 갑판실로 간주하지 않습니다.

첫째; 야간항행 및 야간조업을 금지합니다.

이 금지사항을 어선검사증서상의 “항해조건”란에 기록하여 발급합니다.

둘째; 시계(視界)불량시 사용하기 위한 휴대용 전등(랜턴)을 필히 비치하여야 합니다.

이는 어선검사시에 비치여부와 작동가능여부를 확인합니다.

따라서, 전장 12미터미만 어선일지라도 야간에 조업, 항행하는 어선은 선등을 달아야 하며 일출전 또는 일몰후 항행하는 경우에도 선등을 필히 달아야 합니다.

또한, 기존·재래선등을 설치한 어선과 구조상 선등의 설치가 가능한 어선은 국제규격의 선등을 달아야 합니다.

선등을 설치하는 목적은 자동차를 운행할 때 주행방향 표시와 야간 또는 안개등에 의한 시계(視界)불량시의 안전운행을 위하여 방향지시등(깜박이등)을 사용토록 규정한 경우와 마찬가지로 선박에 있어서도 주간에는 형상물, 야간에 항행 또는 조업을 할 경우와 정박하고 있을 때, 또 주간이라도 안개등으로 인하여 시계가 불량할 경우에 선등을 사용하므로 다른 선박으로부터의 충돌을 미연에 방지하여 안전운항을 하기 위함입니다.

금번 수산청에서 선등설치를 면제한 것은 우리나라 연안어업에 종사하는 어선의 대부분이 소형이며 일조어업에 종사하고 있고, 안보상 야간항행을 제한하고 있을 뿐아니라 선등을 설치할 마스트가 없거나 마스트를 설치할 수 없는 경우에 한하여 면제한 것입니다.

따라서 위 두가지 조건을 위배하여 야간에 항행 또는 조업을 하거나, 시계불량시 사용할 휴대용 전등이 없이 항행하다가 다른 선박과 충돌하

여 해난사고가 발생하였을 경우에는 비록 검사에서 선등설치를 면제하였다고 하나, 선등 미설치로 인한 해난사고는 전적으로 선등을 설치하지 않은 선박에게 그 손해배상의 책임이 있으므로 이러한 불리한 대우를 받지 않기 위하여는 검사에 관계없이 가능한 한 선등을 설치하는 것이 좋습니다.

[문] 현재 총톤수 1톤미만 무동력 어선을 가지고 조업을 하고 있는 어민입니다.

이 어선에 기관을 거치하려고 하니 등록을 하여야 한다고 하는데 어떠한 절차를 밟아야 하는지?

또한 이 때까지는 어선검사를 받지 않았는데 기관을 거치하려면 검사를 받아야 하는지도 아울러 알려 주시면 고맙겠습니다.

[답] 현행 어선법상으로 등록을 하지 않고는 어선으로 사용할 수 없다고 어선법 제 9조 제 3항에 규정되어 있으며 등록하여야 할 어선의 규모는 전 동력어선과 총톤수 1톤이상의 무동력 어선입니다.

귀하의 어선은 현재까지는 등록을 하지 않아도 되었으나 기관을 거치하게 됨에 따라 무동력 어선에서 동력어선으로 변경되므로 반드시 등록을 하여야 하며, 어선법 제 16조에 의한 어선검사를 받아 검사에 합격되어야만 어업허가를 얻어 조업을 할 수 있습니다.

등록은 신조어선의 경우에는 반드시 법 제 5조에 의하여 도지사(시·군)으로부터 어선을 건조하기 전에 어선건조발주허가를 받고 동법 제 13조에 의한 총톤수 측정을 받아 등록을 하도록 되어 있습니다.

그러나 귀하의 경우와 같이 이미 무동력 어선으로서 등록대상에서 제외되었던 어선이 새로이 어선의 개조(수리)없이 단순히 주기관만 거치하므로써 동력어선이 되어 등록대상이 될 경우의 사전발주허가에 대한 명문 규정은 없습니다.

그래서, 수산청은 행정지시로서(어선 1176-842(84.12.27.))에 대한 처리 절차를 규정 하였습니다.

그 내용을 살펴보면 어선이외의 선박(여객선, 예선등)이 어선으로 사용코저 할 경우에는 어선법시

행규칙 제 4조에 의거 어선개조발주허가를 받아 총톤수측정, 어선검사를 받아 등록하여 어선으로 사용토록 되어 있으며 이미 어선으로 사용해오던 총톤수 1톤미만 무동력어선이 동력어선으로 되어 어선법의 적용대상이 될 경우에는 어선법 제 5조에 의한 개조발주허가를 받은 후 기관거치에 따른 검사를 받아야 하며, 등록은 신규등록 절차와 같이 하도록 규정되어 있습니다.

이 규정에 대한 등록과 검사절차에 대하여 좀 더 상세히 설명드리면

첫째; 어선소유자의 주소지 관할 시장·군수로부터 어선법 제 5조 및 동시행규칙 제 4조에 의한 어선개조발주허가를 신청하여 동 허가를 받은 후

둘째; 어선검사 신청과 어선 총톤수측정 신청을 당 협회 지부(출장소)에 신청하여 총톤수 측정을 받고, 어선검사에 합격되어야 어선총톤수측정을 받을 수 있게됩니다.

셋째; 어선총톤수측정증명서를 발급받은 후 어선개조발주허가를 받은 시·군에가서 어선법시행규칙 제 9조에 의한 등록신청을 하면 선적증서, 어선검사증서 및 어선검사수첩을 교부받게 됩니다.

네째; 시·군에서 교부받은 어선검사증서(사본)을 첨부하여 수산업법에 의한 어업허가 신청을 하여 어업허가를 받은 후 조업하시면 됩니다.

[문] 연안어업에 종사하고 있는 어선소유자입니다. 연초에 검사를 받도록 지정되어 있습니다.

현재 어장도 형성되지 않고 또 어선검사를 받기 위하여 수리도 하여야 하겠으나 현재 자금사정이 여의치 않아 배를 포구에 정박시켜 두고 있는 실정으므로 현재로서는 사실상 검사를 받을 형편이 못됩니다.

그러나, 어선검사를 받지 않으면 미수검 어선이 되어 등록이 말소된다고 하니 어장형성도 되고 자금사정도 여유가 있을 때까지 검사를 연기할 수 없는지요?

[답] 어선검사는 어선법 제 16조의 규정에

의하여 검사를 받아야합니다만 귀하의 경우 지정된 검사의 종류를 언급하지않았으나 연안어업에 종사하고 있는 어선일 경우에는 대개 지정된 검사가 정기검사, 아니면 임시검사 일 것입니다.

정기검사는 어선검사증서의 유효기간이 경과 되었을 때 받는 검사이고 임시검사는 지정된 사항에 대하여 지정일자에 받는 검사를 말하는 것으로써 두가지 어느 경우일지라도 검사를 받지 않으면 등록말소 및 어업허가 취소등의 처분을 받아 조업을 할 수 없게 됩니다.

당 협회에서는 어선소유자 여러분의 이러한 불이익 처분을 받지않도록 하기 위하여 어선검사 지정일 1개월전에 검사 종류와 지정된 검사일자를 명시한 안내엽서를 발송하여 사전에 알려드리고 있으며, 지정된 일자에 검사를 받지 않을 경우에는 또 다시 수검을 독려하는 수검독촉 안내문(엽서)를 발송하고 있습니다.

만일 검사지정일로부터 3개월이 경과할 때까지 어선검사를 받지 않을 경우에는 그 명단을 작성하여 시·군에 통보하고 있어 등록이 말소되는 경우도 생기게 됩니다.

어항등 여러가지 사정에 의하여 어선검사를 받지 못할 경우에도 미수검어선이 되지않는 제도가 있으니 이를 활용하시면 됩니다. 즉 어선법시행령 제 24조 제 2호에 의한 어선검사증서 등 검사관계서류를 당협회 해당지부(출장소)에 제출하면 되는데 당 협회에서는 이를 편의상 “계선계 제출”이라고 하며 이 계선계를 낸 기간 동안에는 검사를 받지 않아도 미수검 어선이 되지않습니다.

계선계를 제출하고 일정기간이 경과한 후 다시 조업을 하고자 할 경우에는 당 협회에서는 보관하고 있는 어선검사관계 서류를 반환받아 선내비치하여 조업에 임하여야 하며 만일 어선검사증서유효기간이 만료되었다면 정기검사를 받아야하며, 유효기간이 경과하지 않았을 경우로서 이 기간동안 지정된 검사시기가 지났다면 이 때에는 계선 해제 요청시기에 가장 가까운 검사를 받으면 됩니다.

[문] 저의 배에 비치하고 있던 어선 검사증서를 분실 하였는데 어떻게 하면 어선검사증서를 재

발급 받을 수 있는지 알려 주시기 바랍니다.

[답] 어선검사증서를 분실 또는 훼손하였을 때에는 어선법 시행령 제 22조 및 동 시행규칙 제 46조에 의하여 재교부 받을 수 있습니다.

어선에 비치하고 있던 어선검사증서가 훼손이 되어 재발급을 받고자 할 경우에는 훼손된 어선검사증서를 첨부한 재교부 신청서를 해당지부(출장소)에 제출하면 즉시 교부하여 주며, 어선검사증서를 분실하여 재교부를 받고자 할 경우에는 분실사유서를 첨부하여 재교부 신청서를 당 협회 해당지부(출장소)에 제출하면 검사관계 서류를 확인한 후 재발급하여 드립니다. 이 경우 분실에 대한 신문공고 등은 하지않아도 됩니다.

어선검사증서를 재교부받은 후 분실하였던 어선검사증서를 발견하였을 경우에는 지체없이 이를 당협회 지부(출장소)에 반환하여야 만 합니다(어선법 시행령 제22조 제 2항).

[문] 연안에서 5톤급 소형어선으로 조업을 하고 있는 어선소유자입니다.

매년 정부에서는 노후어선대체 사업자를 선정하여 노후선 대체에 따른 정부 자원사업을 하고 있는데 이 사업에 선정된 후 보조금 교부 신청시에 한국어선협회에서 검토한 설계도서를 제출토록하고 있는데 소형어선에도 꼭 설계도가 필요한 것인지, 또한 선령이 16년 되지 않는 어선이지만 실제로 많이 노후된 어선이면 노후어선 대체 대상이 될 수 있는지 등을 자세히 알려 주시기 바랍니다.

[답] '84년 12월 28일 수산청에서 수립한 '85년 수산시설사업 세부집행지침에 의하면 선령이 목선일 경우에는 16년이상, 강선일 경우에는 21년이상 노후어선을 대체하여 총톤수 3톤이상 40톤미만 신조어선을 건조코져할 경우 정부에서 지원을 해주고 있습니다.

사업자로 선정된 후 보조금 교부 신청시에는 건조어선설계서, 건조사양서 및 자재비 명세서를 첨부한 보조금 교부 신청서를 제출토록 규

정되어 있으며 또한, 이에 첨부되는 설계도서는 수산청에서 고시한 표준어선 설계도서 또는 과학기술처에 등록된 전문용역업체에서 작성된 것으로서 당 협회의 검토·승인을 받은 도면을 사용하여야 한다고 규정되어 있습니다.

따라서 노후어선 대체 대상의 하한선인 총톤수 3톤의 어선을 정부지원으로 건조코저할 경우에도 설계도서는 있어야 합니다.

당 협회에서는 본 지침의 규정에 따라 설계도서에 대한 승인업무에 대하여 표준설계도서를 제출할 경우에는 승인절차를 생략토록 하였으며 전문용역업체에서 작성 제출한 도면에 대하여는 설비등에 관한 규칙(농수산부령) 등 관계 법규에 적합한가를 검토한 후 승인토록 지시한 바 있습니다.

따라서, 설계도서는 전문용역업체에서 작성한 것보다 표준어선 설계도서를 이용하는 것이 경비면에서나 승인에 필요한 소요기간의 단축등 여러가지 잇점이 있습니다.

수산청에서 고시된 소형어선용 표준어선 설계도서의 종류를 소개하면 FRP제 5톤급연안유자망어선, FRP제 6.7톤급 연안통발어선, FRP제 4.5톤급 연안연승어선 등 다수가 있으며 자세한 것은 본회 기술개발부(서울 676-1570) 및 각지부(출장소)에 문의하시면 자세히 안내해드립니다.

노후어선의 대체 기준은 앞에서 말씀드린바와 같이 목선인 경우 16년, 강선인 경우, 21년이 경과된 어선을 대상으로 하고 있습니다.

그러나 선령이 기준에 미달된 경우일지라도 동 어선이 노후되어 안전조업에 현저한 지장이 있다고 당 협회가 확인할 경우에는 대상이 될 수도 있으며 또한, 84년 1월 1일 이후의 피해 어선중 정부의 복구 지원 계획이 없는 3톤 내지 40톤급 피해어선을 복구코자 하는 자로서 당해 업종으로 어업허가가 가능한 어선을 건조할 경우에는 선령에 관계없이 대상이 됩니다.

당 협회는 전자의 경우를 위하여 노후 어선 확인요청이 있을 때에는 이를 임시검사(손상검사) 신청을 받아 어선법 제3조 각 설비에 대한 노후도를 점검하여 이에 따라 노후어선 확인서를 발급하고 있으니 인근지부(출장소)에 문의 하시

면 충분한 설명을 들을 수 있을 것입니다.

덧붙여 말씀드리면 대체하여 건조하는 어선의 선질이 FRP일 경우에는 당 협회의 제조검사(어선의 건조 초기부터 완공시까지의 검사)를 받도록 규정되어 있음을 유의하시기 바랍니다.

[문] 어선을 주로 건조하고 있는 조선소입니다. 현행 어선법상 총톤수 50톤 이상은 반드시 제조검사를 받도록 되어 있어 제조검사를 받기 위하여는 어선협회에 도면승인을 받아야 하는데 이 도면승인을 건조어선마다 다 받는다는 것은 현재 조선소의 실정으로 여간 어려운 것이 아닙니다.

따라서 도면승인을 완화하여 주셨으면 합니다.

[답] 당 협회에서는 도면승인 절차를 간소화하여 조선소의 편의를 도모하기 위하여 도면승인 생략제도를 이미 실시하고 있습니다.

첫째, 수산청에서 고시한 표준어선 설계도서에 의하여 건조하는 어선에 대하여는 도면승인을 생략하고 있으며 표준어선 설계도서는 사양서, 일반배치도, 선도, 중앙단면도, 강제배치도, 배수량등곡선도, 기관실전체장치도 만이 고시되어 있으므로 실제 이 도면을 제외한 공작도면인 선체각부구조도, 축계장치도, 갑판 또는 기관실 배관도, 전기기기계통도 및 배치배선도등은 고시되어 있지않으므로 당 협회의 승인을 받아야 합니다.

둘째, 당 협회에 어선을 건조하기 전에 미리 도면검토를 받은 도면에 대하여는 건조시에는 별도의 도면승인 절차를 생략합니다.

그러나 건조시에 필히 사전 검토된 도면 1부를 제조검사받는 지부(출장소)에 제출하여야 하며 사전검토승인된 도면이외의 도면에 대하여는 표준어선설계도서의 승인요령과 같이 승인을 받아야 합니다.

또한 사전도면검토를 받은 지부와 실제 제조검사를 받는 지부가 상이하여도 관계가 없습니다. (사전검토된 도면의 사본을 제출하고자 할 경우에는 원본 1부와 사본 1부를 같이 제출하여 서로 상이함이 없는가를 확인 받은 후 원본을 되돌려 받을 수 있습니다.)

셋째; 조선소에서 이미 도면승인을 받고 건조

한 실적이 있는 어선과 동형선을 동일조선소에서 건조할 경우에는 “도면제출생략원”을 제조회사를 받는 지부에 제출하여 승인을 받으면 별도의 도면승인 절차가 생략될 수 있습니다.

이때 도면제출생략원에는 건조번호, 건조일자(기간), 도면종류등을 명시하여야 하며 기허승인 받은 사항에 대한 변경이 없음을 전제조건으로 한 것입니다. 따라서 일부설비의 변경이 있는 경우에는 별도의 승인을 받아야 합니다.

네째; 동일조선소에서 수척을 동일시기에 동형선으로 건조할 경우에는 최초의 건조분에 대하여만 도면승인을 받고 나머지 건조분에 대하여는 도면제출 및 승인을 생략하고 있습니다.

이때 최초 승인받은 도면에도 동시 건조되는 척수를 알 수 있도록 공사번호를 기재하여야 하며, “동일시기”라 함은 도면승인을 동시에 받고 건조되는 최초 건조어선의 착공개시로부터 최종선의 완공까지의 기간을 말합니다.

이상의 경우는 일반적으로 건조초기의 도면승인을 받는 경우에 해당되며 건조 과정에서 상당부분의 변경이 있는 경우에도 기본도면을 재승인 받고 이에 따른 공사도면 또한 승인을 받아야 합니다.

변경부분이 미소하다고 검사원이 인정할 경우에는 재승인을 생략하고 공사완료 후 수정된 완성도면만 제출하면 됩니다.

[문] 소형어선의 건조에 대한 관계법이 개정되어 이제는 소형어선을 자가건조 할 수 있다고 하는데 법이 어떻게 개정되었는지 알려 주십시오.

[답] 선박의 건조·개조·수리에 관한 법률은 조선공업진흥법입니다.

조선공업진흥법은 1967년 3월 30일에 법률제 1937호로 제정 공포된 후 1969년 5월 19일과 1980년 12월 31일 2차례에 걸쳐 개정이 되었으며 1982년 12월 31일 선박법이 개정되면서 이 법과 관련된 1개조(제 14조의 3)가 개정되어 현재에 이르고 있습니다.

80.12.31 개정 이전의 조선공업진흥법 적용대상은 총톤수 20톤 이상 또는 길이 15미터이상

의 선박이었으며 이 이상의 선박의 건조·개조수리는 동법 제 7조의 규정에 의하여 조선사업자(조선소)로 등록된 자만이 할 수 있도록 규정되어 있어 기준 미만의 선박은 누구든지 건조(자가조선)가 가능하게 되어 있었습니다.

그러나 소형선박의 대부분이 자가조선이라는 명목아래 목수(선목수)가 주동하여 도로·해안·모래사장·공터등에서 건조하고, 건조선박의 규모 및 선형(船型)이 각양각색으로 정상적인 건조기술이 없이 건조되었으며, 비정상적인 거래 방식으로 선박을 건조하므로서 제반 세금을 납부치않는 등 조선공업의 질서가 문란하게 되어 이점을 감안하여 소형목선조선소의 등록 시설기준을 대폭 완화하여 도서·벽지어민들이 상호 협동하면 쉽게 등록할 수 있도록함과 동시에 동법의 적용 대상을 전 동력선으로 확대하는 것으로 1980년 12월 31일에 개정된 것입니다.

그러나 도서·벽지에는 여전히 등록된 조선소가 없는 형편이고, 그 대부분이 목선으로서 형식적으로는 조선소에서 건조하는 것으로 하나, 실제로는 목수가 건조하는 등 불법사태가 여전하여 상공부에서는 1984년 2월에 임의 건조 및 개조 선박에 대한 양성화를 한 사례가 있으며 자가조선 금지로 인한 많은 민원(民怨)을 야기하고 있어 1984년 12월 11일에 입법예고를 한 후 1985년 1월 14일에 개정공포되어 시행케 되었습니다.

어선과 직접 관련있는 조항은 동 규칙 제 2조의 본문으로서 “제 2조(선박), 법제 2조 제 3호의 규정에 의한 선박은 다음과 같다”가 “제 2조(선박), 법 제 2조 제 3호에서 “상공부령이 정하는 선박”이라함은 총톤수 5톤 이상의 선박으로서 다음의 것을 말한다”로 개정되었습니다.

따라서 조선소에 건조 의뢰하여야 할 범위가 전 동력선에서 총톤수 5톤이상 선박으로 완화되었으며 건조·개조신고의 범위도 따라서 총톤수 5톤이상으로 완화되었습니다.

총톤수 5톤미만의 동력어선을 건조코져 할 때에는 이제 건조신고는 하지않아도 되지만 어선법 제 5조에 의한 어선건조발주허가는 받아야 함을 유념하시기 바랍니다. (계속)