

# 1997년 어선안전협약의 1993년 의정서 채택을 위한 국제회의 참석결과

수산청 어선과장 이광수

## 1. 개요

선박의 안전성에 대한 국제적인 협약은 일반적으로 해상인명안전조약(SOLAS)에 의하여 취급되어 오고 있지만 동조약 제5장 “항행의 안전”에 대한 규정 이외에는 어선은 그 적용대상에서 제외되어 왔다. 따라서 각국이 독자적으로 어선안전기준을 정하여 이행하여 왔지만 어선에 대하여도 국제적인 통일된 기준을 정하고자 1977년에 스페인 토레모리노스에서 45개국 및 2개의 국제연합전문기구에서 대표자가 참석(아시아에서는 일본, 인도, 인도네시아, 태국 등 4개국 참석)하여 국제회의가 개최되었으며 동회의에서 “1977년 어선안전을 위한 토레모리노스 국제협약”이 채택되었었다.

이 협약은 길이 24m 이상의 세계어선척수의 50% 이상을 보유하는 15개국 이상의 나라가 비준한 후 12개월 이후에 발효하도록 되어 있지만, 현재는 우리나라를 비롯하여 일본, 중국, 홍콩 등 세계적인 주요어선 보유국이 비준을 보류하고 있으며 세계어선척수의 약 18.8%에 달하는 18개국이 비준한 상태이다. 동 협약은 아시아국가들에 있어서 소형어선에 대하여 실시하기 어려운 규정들이 많아 협약의 비준을 회피해 왔으므로 동 협약의 발효가 어려움을 세계 각국이 인식하고 그동안 수년간 동 협약의 조기

발효를 위하여 아시아 어선의 실태를 충분히 반영하도록 공동노력하여 왔다. 이에 따라 국제해사기구(IMO)의 해사안전위원회(MSC)는 1988년에 “1977년 어선안전을 위한 토레모리노스국제협약의 의정서”를 작성할 것을 결정하였다. IMO의 소위원회 중의 하나인 복원성·만재흡수선 및 어선안전소위원회(SLF)에서는 동의정서 작성을 위하여 각국에서 비준의 장애가 되는 기술적인 문제점을 해소하도록 그간 계속 노력하여 왔으며 이 의정서 작성의 최종관계로서 1992년 6월 아일랜드의 레이카빅에서 작업반회의가 개최되었으며 동회의 결과 “1977년 어선안전을 위한 토레모리노스국제협약의 1993년 의정서 초안”이 작성되었었다. 금번 참석한 스페인 토레모리노스에서의 국제회의는 최종적으로 동의정서를 채택하기 위한 외교적인 회의였다.

## 2. 회의일자 및 장소

- 가. 일시 : 1993. 3. 22~1993. 4. 2  
(12일간)
- 나. 장소 : 스페인 토레모리노스 국립  
국제회의장

## 3. 회의 참석현황

- 가. 회원국 : 48개국 170명

나. 정부옵서버 및 기타 32명

#### 4. 아국 참가자

수석대표 : 수산청 어선과장 이 광수  
 교체수석 : 한국어선협회 구 자원  
 대 표 : 한국선급 런던사무소장 임 종식  
 한국선급 오 내열  
 한국어선협회 신 현복

#### 5. 회의조직구성

가. 총회(Plenary)

협약회의의 본회의로서 회의전반을 관장하며 최종의정서 채택을 결정한다.

- 의장 : Mr. Manuel Panadero Lopez (스페인)

나. 전체위원회(Committee of the Whole)

의정서초안의 실질적인 내용을 심의하고 그 결과를 총회에 보고하며 모든 참석자로 구성된다.

- 의장 : Mr. Y. Sasamura (일본)

다. 기초위원회(Drafting Committee)

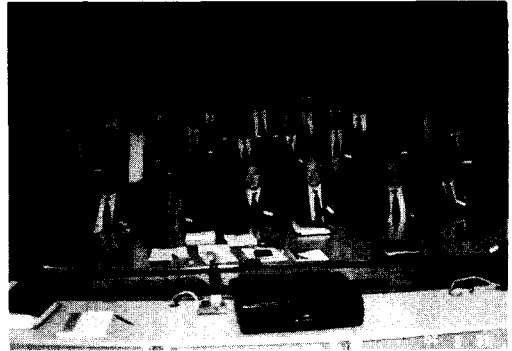
총회에서 지명된 9개국(한국, 이집트, 프랑스, 독일, 멕시코, 러시아연합, 스페인, 영국, 미국)의 위원으로 구성되었으며, 회의에서 심의된 의정서초안, 부록, 권고, 결의 및 기타관련문서를 검토하고 협약문서로서의 완전한 정본을 총회에 제출하며 최종의정서안을 작성한다.

- 의장 : Mr. J. J. Angelo (미국)

라. 자격심사위원회(Credentials Committee)

총회에서 지명된 5개국(베넌, 덴마크, 인도네시아, 파나마, 루마니아)의 위원으로 구성되었다.

- 의장 : Captain B. J. P. Pitna (인도네시아)



#### 6. 주요회의내용 및 결과

가. 1977년 어선안전을 위한 토레모리노스국제협약의 1993의정서 채택.

1977년 어선안전을 위한 토레모리노스국제협약이 현재까지 발효되지 못하여 오다가금번 회의시 아시아국가들의 실정을 대폭 감안하여 동협약을 완화 개정한 1993년 의정서를 정식으로 채택하였다.

나. 세부결정사항

- 1) 의정서 발효요건
  - 길이 24m이상의 세계어선척수 중 14,000척 이상 보유하는 15개국 이상의 국가가 비준한 후 12개월 이후에 발효
- 2) 의정서 비준절차
  - 본 의정서는 1993. 7. 1부터 1994. 6. 30까지 비준, 수락, 승인 또는 가입의 서명을 위하여 개방됨.
- 3) 의정서 발효전망
  - 주요 어선보유국인 우리나라, 일본, 중국, 홍콩 등의 수락여부에 따라 변화가 예상되나 일본, 중국 등이 수락의사를 표명함에 따라 1995. 7월 이후 발효될 것으로 예상된다.

4) 부속서 심의사항

심의사항	결정내용
○ 일반적의무	○ 협약과 의정서가 동시에 운용되는 상황을 피하기 위하여 일본이 제안한 새로운 명칭의 협약채택에 대하여 심의한 결과 다수의 지지를 얻지 못하여 원래대로 1993의정서를 채택하기로 하였으며 이에대한 법적인 이해를 돕기 위하여 별도의 결의서를 채택키로 하였음.
○ 지역기준개발 및 항만국 통제	○ 유럽국가들이 지역기준을 적용받는 어선은 다른 구역에 들어올 수 없도록 하자는 문구삽입을 제안하였으나 아시아국가들이 강력 반대하여 결의문을 채택하는 선에서 합의되었음.
○ 복원성기준	○ 최대복원정 발생각도의 완화를 제안한 덴마크는 자국의 어선 중 일부가 동 요건을 만족하기 어렵지만 동 규칙 전체에 대하여 주관청이 별도의 기준을 만들어 시행할 수 있음을 상기하고 동 제안을 철회하므로서 현행대로 두기로 하였음.
○ 선수높이기준	○ 제37차 SLF소위원회에서 아국이 제안한 수정안대로 통과되었음.
○ 냉동장치기준	○ 제22차 BCH소위원회에서 결정된 대로 길이 45m이상 어선에 대하여는 프레온가스사용을 금지하는 규칙을 새로이 추가키로 하였음.
○ 무선장비정비요건	○ 동 조항의 완화를 제의한 일본의 제안에 대하여 아국을 비롯한 다수의 국가들이 지지하여 선단을 이루어 조업하는 어선에 대하여는 한가지 정비방법의 사용을 허용할 수 있도록 완화되었음.
○ 증서의 양식	○ 국제어선안전증서에 첨부되는 구명설비 장비기록 중 "other lifeboats"의 란을 삭제키로 하였으며 어선의 조업구역을 감안하여 주관청이 인정하는 어선에 대하여는 증서의 양식을 자국의 언어로만 할 수 있도록 하였음.
○ 권고, 결의 및 관련사항	○ 금번 회의시 총11개의 결의사항과 8개의 권고사항들이 채택되었으며 아국은 기히 IMO회의시 합의된 내용에 크게 벗어나지 않도록 아시아국가들과 긴밀히 협의하여 조정하였음.

※ 77어선안전협약과 의정서 채택내용 비교

구분	주요내용	적용대상어선규모	
		'77어선안전협약	의정서 채택
<제1장> - 규칙 1-11	○ 적용대상 어선 및 용어 정의 등 규정 - 조사, 훈련, 운반선 적용 제외	○ 길이 24m이상 신조어선	○ 길이 24m이상 신조어선
<제2장> - 규칙 1-15	○ 구조, 수밀성 및 설비요건 규정	"	"
<제3장> - 규칙 1-14	○ 복원성 및 감항성 요건 규정	"	"

구분	주요내용	적용대상어선규모	
		'77어선안전협약	의정서 채택
〈제4장〉 - 규칙 1-24	○ 전기, 기관설비 및 기관 자동화 구역 요건 규정	"	○ 길이 45m이상 신 조어선
〈제5장〉 - 규칙 1-44	○ 방화, 화재탐지, 소화 및 소화작업 요건 규정	"	"
〈제6장〉 - 규칙 1- 4	○ 선원의 보호요건 규정	"	○ 길이 24m이상 신 조어선
〈제7장〉 - 규칙 1-23	○ 구명설비 요건 규정	○ 길이 24m이상 신 조어선 및 현존어선	○ 길이 45m이상 신 조어선 및 현존어선
〈제8장〉 - 규칙 1-4	○ 비상조치, 소집 및 훈련 요건 규정	○ 길이 24m이상 신 조어선	○ 길이 24m이상 신 조어선
〈제9장〉 - 규칙 1-16	○ 무선설비 요건 규정	○ 길이 24m이상 신 조어선 및 현존어선	○ 길이 45m이상 신 조어선 및 현존어선
〈제10장〉 - 규칙 1- 5	○ 항해장비 요건 규정	"	○ 길이 24m이상 신 조어선 및 현존어선

※ 어선안전협약 의정서 발효시 적용대상

의정서 규정	적용 시기		대상어선
	신조선	기존선	
○ 구조 및 수밀성 규정	95. 7월 예상	-	길이 24m이상 어선
○ 복원성 및 감항성 규정	"	-	"
○ 기관 및 전기설비 규정	"	-	길이 45m이상 어선
○ 방화 및 화재설비 규정	"	-	"
○ 선원의 보호규정	"	-	길이 24m이상 어선
○ 구명설비 규정	"	99. 2. 1 이후	길이 45m이상 어선
○ 비상조치·소집·훈련규정	"	-	길이 24m이상 어선
○ 무선통신설비 규정	"	99. 2. 1 이후	길이 45m이상 어선
○ 항해장비 규정	"	99. 2. 1 까지 단계적 설치	"

### 7. 1993의정서와 관련한 동아시아지역기준 개발을 위한 비공식지역회의 참석 결과

#### 가. 경위

1993의정서 제3조 제5항의 규정에 의하여 그 적용기준을 완화한 제4장, 제5장, 제7장, 제9장의 설비에 대한 길이 24m이상 길이 45m이하의 어선의 적용에 대하여는 동일해역을 조업구역으로하는 각 지역국가들이

동의정서 발효일 이전에 통일된 지역기준을 제정할 것을 결의하였다. 이러한 1993의정서의 요구에 따라 아시아국가들은 제각기 달리 시행하고 있는 규정들을 통일된 지역기준으로 제정할 것에 합의하고 1992년 1월 1차로 일본동경에서 어선안전협약에 관한 아시아지역전문가회의가 개최되었다.

동 회의에서는 아시아 각국의 어업실태와 국내규칙이 소개되고 지역기준에 대한 기본방침을

설정하였으며 향후 계속하여 실질적인 문제들을 논의하기로 합의하였다. 이에따라 금번 토르모리노스회의시 아시아지역기준에 대한 향후 추진 절차와 방향을 협의하자는 일본의 제안에 따라 동 회의시 아시아국가들 간의 비공식회의가 개최되었으며 그 회의결과는 다음과 같다.

#### 나. 회의 목적

아시아지역기준개발을 위한 향후 추진절차 및 방향 협의

#### 다. 회의일시 및 장소

- 회의일시 : 1993. 3. 31
- 회의장소 : 국립국제회의장 BENALMADENA ROOM

#### 라. 회의참석 현황 : 동아시아지역 5개국 21명

- 한국(5), 중국(3), 인도네시아(3), 일본(7), 홍콩(3)

#### 마. 회의개요

금번 회의에서 아시아국가들간의 긴밀한 협조로 1993년 의정서의 많은 부분이 아시아국가의 실정을 감안하여 완화되는데 대하여 서로 감사의 뜻을 표하였으며 앞으로 어선안전에 관한 국제협약에 대하여 아시아 국가간의 공동대처가 긴요함을 상호인식하였다. 아시아지역기준에 대하여 우선 그 적용대상해역을 동중국해, 남중국해, 한국과 일본해역 등 보통 기후조건을 가지는 해역으로 하기로 잠정합의하였으며, 금후 동기준의 초안작성을 위하여 주관국이 필요함을 공동인식하고 일본국을 그 주관국으로 선정하였다.

이에따라 일본은 금후의 추진방법에 대하여 각국이 시행하고 있는 규정이 서로 다르므로 통일된 기준을 작성함에 애로가 있음을 피력하고 금후 실무작업반(Correspondence Group)을 구성하여 운영함을 제의하여 그렇게 하기로 하였으며, 이에대한 추진절차를 아래와 같이 하기로 합의하였다.

- 아시아지역기준개발목표일(Target Date) : 1995년 중반(향후 작업진행상황에 따라 추후 조정)
- 설문조사표 작성 및 송부 : 1993년 6월까지 각국의 어선관련규정의 실태파악을 위하여 주관국(일본)이 작성, 각국에 송부
- 설문조사표 회신 : 1993년 8월까지 각국은 설문조사표를 작성, 주관국에 송부
- 아시아지역 기준 초안작성 : 1994년 3월까지 아시아지역기준에 대한 초안을 작성, 각국의 검토를 위하여 회람.
- 차기 동아시아지역회의 개최 : 작업반 진행상황에 따라 추후 협의기로 함.

## 8. 맺음말

대부분의 유럽국가 및 국제자유노동연맹(ICFTU), 유럽공동기구(EEC) 등은 금번 회의시 동 의정서의 규정강화를 계속 주장하므로써 아시아 국가들과 상당한 의견충돌이 있었으며 결국 해사안전위원회(MSC)에서 결정된 기본원칙에 따르기로 합의하였으나 이미 1977년 어선안전협약을 비준하여 자국에 실시하고 있는 국가가 있으며, 길이 24m~45m에 해당되는 어선이 전세계의 길이 24m 이상 어선의 80%를 차지함에 따라 1993년 의정서의 규정이 너무 완화되는데 대하여 강한 불만을 표명하였다. 이에따라 금후 유럽국가들 간의 지역기준개발상황을 주시하여야 하며, 아국어선이 그들 해역에서 조업하는데 따른 항만국통제(PSC)와 공해, 영해상의 간섭을 예의 주시할 필요가 있다고 생각된다.

앞으로 어선관련국제협약의 추진방향에 대하여 어선보유척수가 많은 아시아국가들 간의 상호 자국보호를 위하여 긴밀한 유대관계가 절실히 요망되어지며, 아시아 지역기준에 대하여도 국내기준보다 더 강화된 기준이 되지 않도록 관계기관이나 업계에서도 공동 노력할 필요가 있다고 생각된다.