

# 국제해양수산정보

편 집 실

## ■ 우리나라 선박계류시설기준 국제표준 채택

- 국제해사기구 제48차 선박설계 및 의장전문 위원회서 결정
  - 국제연합(UN) 산하 국제해사기구(IMO)는 2월 21일부터 25일까지 영국 런던에서 열린 제48차 선박설계 및 의장전문위원회에서 우리나라가 제출한 선박계류시설기준을 국제기준으로 채택했다고 해양수산부가 4월 17일 밝혔다.
  - 기간 선박계류시설의 강도, 배치 및 선체 구조 보강 등에 관한 국제기준이 없어 나라마다 다른 기준을 적용해 계류시설의 손상사고가 자주 발생함에 따라 IMO 해사안전위원회는 지난 2001년부터 관련 기준의 제정을 우선과제로 추진해왔다.
  - 우리나라의 경우 국내 조선소들이 합동으로 지난해에 선박계류시설의 강도 등에 관한 KS규격을 마련, 국내의 선박에 적용한

뒤 이번에 국제기준으로 제안했다. 같은 시기에 호주·유럽 및 국제선급연합회도 자체 기준을 제출했다.

- 우리나라는 이번 회의에서 세계 1위의 조선국으로서 그동안 한국의 기준을 국내외 선박에 적용해 단 한 건의 계류시설 사고도 없었던 점을 강조했다. 아울러 그동안 연구한 자료를 제시하고 다른 나라에서 제안한 기준에 대한 불합리성을 지적하면서 기술적 신뢰성을 확보하기 위해 노력했다.
- 앞으로 세계 각국이 선박에 계류시설을 설치할 경우 우리나라가 제안한 기준을 따르게 돼 국내 조선소는 다른 나라에 비해 기술적인 우위를 지킬 수 있게 됐다고 해양부는 설명했다.
  - ◇ 계류시설 : 선박을 부두에 접안할 경우 표류하지 않도록 로프 등을 붙들어서 댈 수 있는 시설 등을 말함(Bitt, Bollard, 페어리더 등)

○ 등록일 : 2005.04.11 13:57:00

## ■ 선박 이중 연료탱크 강제화

- 2007년 8월 계약선박부터 적용
  - 국제해사기구(IMO)는 2월 25일 영국 런던에서 열린 제48차 선박설계 및 의장전문위원회(DE)에서 기름유출 사고로 인한 해양오염 방지를 위해 선박의 이중 연료탱크를 강제화하는 방안을 채택했다고 해양수산부가 3월 21일 밝혔다.
  - IMO는 탱커선 이외에 연료유를 많이 싣고 있는 화물선도 선박의 충돌이나 좌초시 연료유 유출에 의한 오염사고의 위험이 높다고 판단하고 국제해양오염방지협약(MARPOL)의 개정을 추진해 왔다.
  - 이번 연료유 탱크 이중화 대상은 탱크 용량이 600m<sup>3</sup> 이상인 선박이며 총톤수로는 대략 4,000톤 이상이 될 것으로 보인다.
  - 시행 시기는 2007년 8월 1일 이후 건조계약을 체결한 선박 또는 2008년 2월 1일 이후 용골이 거치된 선박부터 적용된다. 현존선을 개조하는 경우도 해당된다.
  - 해양부는 우리나라의 경우 연료탱크의 이중화에 따른 새로운 선형의 개발은 문제가 되지 않을 것으로 내다봤다. 하지만 선박 건조비 및 재화중량 톤수에 많은 영향을 미칠 수 있어 조선 및 해운업계는 사전에 적극 대처해야 할 것이라고 당부했다.
  - 해양부는 이중 연료탱크의 새로운 선형을 개발해 적극적으로 대처한다면 일본이나 중국의 조선업계에 비해 기술력과 건조비 측면에서 우위를 선점할 수 있을 것으로 예상했다.

○ 등록일 2005.03.22 15:22:00

## ■ 알루미늄 경합금 어선 건조 지원확대

- 해양수산부는 환경 친화적이며 경제성이 있는 알루미늄 경합금어선을 건조 보급하기 위해 연안어업에 종사하는 소형 노후어선의 대체 건조 지원단가(2,000만원/톤당)를 대폭 상향조정할 계획이라고 밝혔다.
- 해양부는 1978년 정부가 FRP(강화플라스틱) 선질개량사업을 추진한 이래 지난해말 현재 총 어선척수 9만3257척 중 약 67%를 FRP선이 점유하고 있으나 폐어선 방치와 건조시 발생하는 분진의 폐해로 새로운 형태의 선질 개량 필요성에 따라 이같이 추진키로 했다고 설명했다.
- FRP어선의 경우 폐선 처리시 톤당 약 220만원이 소요되고 재활용이 안되는데 비해 알루미늄 경합금어선은 선체 폐선시 재활용률이 70~80%정도로 폐선처리비용 절감 및 자재의 재활용에 따른 경제성이 높다.
- 또 FRP선질의 4톤급 동일 선박에 비해 약 25%정도 중량을 줄일 수 있고 150마력 기관을 기준으로 할 때 FRP선박(14.8노트)에 비해 약 5.4%의 속력증가 효과도 있어 이에 따른 운항 연료비용 및 보수유지 비용 절감으로 채산성 확보가 가능하다.
- 해양부는 향후 알루미늄 경합금어선 건조수요가 크게 증가할 것으로 예상하고 친환경어선에 대한 지원을 지속적으로 확대할 계획이다.

## ■ IMO 식별번호 선사 및 선주에도 부여

- 2006년부터 적용, 국내 선사 대응책 마련 시급
- 2004년 7월 1일부터 국제적으로 발효돼 시행중인 국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)의 시행상의 문제점을 보완하기 위해 그간 선박에만 부여해 오던 고유 식별번호(IMO No.)를 2006년 7월 1일부터는 선박회사 및 등록선주에게도 부여토록 결정됐다.
- 100톤이상 여객선 및 300톤 이상 화물선을 운항하는 외항선사(11개 외항여객선사, 84개 외항화물선사)와 내항선사 중 한정면허를 발급받아 국제항로에 취항하는 업체에서는 이에 대한 대응책 마련이 요구된다.
- 이번 결정으로 UN 해양법에서 명기하고 있는 선박과 기국(旗國) 정부간의 진정한 연계(Genuine link)를 확인할 수 있는 근거를 마련했으며 선박운항자 또는 소유자 정보에 대한 투명성 확보로 테러단체로부터의 불법자금 유입 차단 등 해상보안 증진에도 크게 기여할 수 있게 됐다.
- 또 기관실 화재예방 관련 실험분석결과를 근거로 제출한 해상인명안전협약(SOLAS 협약) 개정계획에 회원국의 만장일치로 채택돼 향후 4년간 개정작업을 주도할 수 있게 됐다.
- IMO 해사안전위원회는 해상안전, 보안 및 선박건조와 관련된 각종 국제기준을 제·개정을 포괄적으로 관장함으로써 IMO 5개 위원회 중 가장 핵심적인 위원회로 런던 IMO 본부에서 매년 1~2회의 회의를 개최하고 있다.

## ■ 모터보트 등록제 도입

- 4월중 선박법 개정안 마련, 올 정기국회에 제출
- 해양수산부는 주 5일근무 시행과 해양레저 인구의 증가로 모터보트, 요트 등 레저용 선박이 급증하는 추세에 따라 선박법을 개정, 소형선박 등록제도를 도입해 체계적인 안전관리를 추진키로 했다고 밝혔다.
- 해양부는 이를 위해 4월중 개정안을 마련해 관계기관 협의를 거쳐 2005년 12월 정기국회에 제출할 예정이다.
- 모터보트, 요트 등 소형선박의 등록제도가 도입될 경우 해양레저 활동의 건전한 육성을 위한 질서확립 및 체계적인 안전관리가 가능하게 된다. 현재 선박법 적용대상에서 제외돼 있는 소형선박은 약 2900여척(모터보트 2500척·요트 400척)인 것으로 추정된다.
- 또 선박 총톤수, 선적항, 소유자 등 선박의 등록사항에 변경이 있는 때와 선박이 침몰 또는 해체된 때, 대한민국 국적을 상실한 때 등 선박등록말소 사유가 생긴 때에는 2주일 이내 변경등록 또는 말소등록을 신청하도록 돼 있으며 이를 위반할 경우 과태료를 부과하고 있으나 이번 선박법 개정시 신청기한을 30일 이내로 연장키로 했다.
- 아울러 종전 구톤수 적용 현존선(1982년 12월 31일 이전 총톤수 측정 선박)의 경우 선박 길이·너비·깊이 등 특정수리를 하지 않고도 소유자 신청에 의해 신톤수 측정을 받을 수 있도록 함으로써 톤수적용의 형평성을 유지하기로 했다.

## ■ 검사수수료 전자지불시스템 개발 완료

- 국립수산물품질검사원(원장:이용수)에서는 2005년 5월 19일 민원인의 편리를 도모하기 위해 『검사관련 수수료 전자지불시스템』을 개발 완료하여 6월부터 시범운영 실시한다.
- 이번에 개발된 전자지불시스템의 이용은 민원인이 전자문서로 검사를 신청하면 검사원에서는 민원인이 납부할 수수료를 온라인으로 알려줌과 동시에 SMS 및 Email로 확인할 수 있도록 하고, 민원인이 납부내용에 따라 수수료를 계좌이체 방식으로 전자지불하면 된다.
- 전자지불시스템은 검사신청과 수수료지불이 온라인에서 이루어지게 됨으로써 민원인의 검사기관 방문에 따른 불편을 해소하여 민원서비스의 질적향상을 도모하여, 검사공무원과의 불필요한 접촉을 최소화하여 검사판정결과에 대한 신뢰성을 확보하여 투명한 검사행정업무 수행에 크게 기여할 것으로 기대된다.
- 한편, 국립수산물품질검사원은 본 서비스 개시 이전에 업체 간담회 및 사용자교육을 4월 22일부터 5월 11일까지 전국에 위치한 13개 지원에서 실시하였으며, 경인지역을 중심으로 6월 한달간 시범서비스를 실시하고 7월 1일부터 전면 시행할 계획이다.

## ■ 선박 화재 및 폭발사고 예방기준 강화

- 선박용 액화석유가스(LPG) 시설기준 새로

제정

- 해양수산부는 선박에서 사용하는 취사 및 난방용 액화석유가스(LPG) 시설기준을 제정한다. 선박에서 사용하는 가스시설은 육상시설과 달리 해수 염분에 강하고, 파도나 기관 진동에도 넘어지거나 가스누출이 발생하지 않아야 한다.
  - 주요 시설기준을 보면 고압가스용기, 배관용관, 밸브 등은 고압가스안전관리법을 준용토록 했으며, 가스용기의 저장장소 및 고정시설, 통풍구, 중간밸브 등의 시설기준을 정했다. 또 설치시기는 신조선에 대해선 공포 후 곧바로 적용하고 기존 선박은 1년 후 검사시부터 적용한다.
  - 선박 화재사고는 2003년에 53건(어선 47건·상선 6건), 2004년에는 57건(어선 47건·상선 10건), 2005년 4월까지 21건이 각각 발생했다.
  - 선박 화재사고는 대부분 어선 등 소형선박에서 발생하고 있으며, 액화석유가스(LPG)를 전열기 및 취사용으로 사용하면서 가스시설의 불량이나 안전수칙을 준수하지 않은 경우가 사고원인의 대부분이다. 선박용액화가스(LPG) 시설기준 마련을 계기로 소형선박의 화재사고가 크게 줄어들 것으로 기대된다.
- ▶ 위 자료는 [www.momaf.go.kr](http://www.momaf.go.kr)에서 발췌한 것입니다.