1993 토레몰리노스 의정서의 발효를 위한 IMO의 논의사항 (III)

A Study on IMO's Progress for Entry into Force of 1993 Torremolinos Protocol(III)

유영종†*, 나형진**
Young-Jong Yoo†*, Hyoung-Jin Na**

요 약 문

어선 안전에 관한 최초의 국제 협약인 1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(77 협약)을 대체한 1993 토레몰리노스 의정서(93 의정서)는 현재 그 발효요건이 충족되지 못하여 전 세계적으로 발효되지 못하고 있는 실정이다. 이에 국제해사기구(IMO)는 93 의정서의 요건을 완화하여 각 국의 비준을 촉진시킬 목적으로 "1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정"의 개발을 해당 전문위원회인 복원성, 만재흘수선, 어선안전 전문위원회의 우선과제로 추진하고 있고, 제53차 회의(SLF 53, 2011. 1월)까지 동 협정 또는 총회결의의 초안 작업을 완료하여, 최종적으로 제27차 IMO 총회(2011. 11월)에서 이를 채택할 계획으로 논의를 진행하고 있다. 따라서 이러한 국제적인 움직임에 대응하고 동 의정서의 발효에 대비하여 우리나라에 미치는 파급효과를 최소화하기 위한 활동의 일환으로 공단이 수행한 "농림수산식품부의 2010년 수산기술개발사업"인 "1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응연구"의 일부로써, 본 연구는『선박안전』제29호 및 제30호에 게재된 "1993 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 IMO의 활동"에 이어 최근 IMO의 회의 결과를 담고 있다.

※ **핵심용어** : 협정(Agreement), 발효요건(Condition of Entry into Force)

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 토레몰리노스

* 선박안전기술공단
** 선박안전기술공단
† 논문주저자

에서 "1977 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(어선안전협약)"을 채택하였고 이를 완화하여 1993 토레몰리노스 의정서가 채택되었지만 현재까지 그 발효요건(24미터 이상 어선 14,000척을 보유한 15개국 이상의 수락)이 충족되지 못하여 발효되지 못하고 있는 실정이다.

이에 국제해사기구(IMO)는 1993 의정서의 문제점을 파악하기 위한 베이징 지역세미나(2004. 9) 및 그러한 문제점을 해결하기 위한 방안을 마련하기 위하여 발리 세미나(2009. 9)를 개최하고 또 다시 1993 의정서를 개정 · 완화함으로써 주요 어업국들의 비준을 촉진하고 동 의정서를 발효시키기 위한 작업을 추진중이다. 본 연구는 지난 『선박안전』 제29호 및 제30호에 소개되었던 SLF 52[1] 및 ISWG FVS[2]회의 결과에 이어 IMO의 93 의정서 개정작업의 마무리 단계로써, SLF 53[3] 및 MSC 89[4]의 결과를 담고 있다.

2. SLF 53 회의 결과

IMO의 SLF 53은 93 의정서를 개정하기 위한 협정/총회결의의 초안작업을 완료하고 협정/총회결의에 부속서로 첨부될 93 의정서에 대한 개정안을 마무리하는 회의로써 특별 작업반회의에서 합의하지 못한 사항 위주로 논의가 진행되었다.

2.1 93 의정서를 완화하기 위한 방안

SLF 52에서는 93 의정서를 개정하여 각국의 비준을 촉진시킴으로써 최종적으로 의정서를 발효시키기 위한 방안으로써 협정과 총회결의 두 가지 방안의 초안작업을 동시에 진행하되 SLF 53에서 향후 IMO가 추진할 방안을 선정하기로 하였다.

Table 1 협정 채택시 로드맵

2011	SLF 53	협정 초안 완료
	MSC 89	협정 초안 승인
	A 27	협정 채택(새로운 2011 의정서 탄생)
2012		2011 의정서 비준 검토
2014		2011 의정서 발효요건 충족
2015		2011 의정서 시행

Table 2 총회결의 채택시 로드맵

2011	SLF 53	총회결의 초안 완료
	MSC 89	총회결의 초안 승인
	A 27	총희결의 채택 (93 의정서 잠정 개정)
2012~2013		93 의정서 추가 비준
2014		93 의정서 발효요건 충족 (잠정 개정된 93 의정서 시행)
2014		총회결의로 잠정 채택된 93 의정서 개정안을 공식적으로 채택

이에 특별 작업반에서는 이 두가지 방안의 초안을 마련하였다. 이 두가지 방안의 차이점은 협정의 경우 93 의정서를 공식적으로 새로운 협약인 협정을 채택하여 개정하는 방안이다. 일단 협정이

1) IMO 제52차 복원성,만재흘수선,어선안전 전문위원회(SLF 52, 2010. 1)
2) IMO 어선안전에 관한 특별 작업반회의(ISWG FVS, 2010. 9)
3) IMO 제53차 복원성,만재흘수선,어선안전 전문위원회(SLF 53, 2011. 1)
4) IMO 제89차 해사안전위원회(MSC 89, 2011. 5)

채택이 되면 77 협약을 개정하였던 93 의정서가 탄생한 것과 마찬가지로 93 의정서를 개정하는 새로운 의정서(Protocol)인 2011년 의정서가 탄생하는 것이다.

한편, 총회결의를 채택하는 방안은 기존의 93 의정서를 그대로 둔채 93 의정서를 개정하는 개정안을 총회결의로 잠정 채택하고, 이 잠정 채택된 개정안을 검토한 후 아직 93 의정서를 수락하지 않은 우리나라와 일본, 중국 등의 국가가 93 의정서를 추가 수락하여 기존 93 의정서의 발효요건이 충족되는 경우 총회결의 내의 문구에 따라 93 의정서 발효요건 충족즉시(1년 유예기간에 불구하고) 총회결의로 채택되었던 잠정개정안을 각국이 시행하고 동시에 이를 잠정채택이 아닌 공식적으로 채택하여 93 의정서를 개정하는 방안이다.

이와 관련하여, SLF 53에서는 향후 추진할 방안으로써 협정을 채택하는 방안을 만장일치로 지지하였고 MSC 89에 이를 승인해 줄 것을 권고하였다. 그러나 93 의정서를 개정하는 방안으로써 협정을 채택하는 방안을 추진하는 데에는 합의하였으나 협정을 어떻게 채택할 것인가에 대한 문제에 관하여 IMO 사무국은 별도의 외교회의를 개최하지 않고 제27차 총회에서 개최하는 방안을 제안하였으나 협정의 채택은 새로운 협약을 채택하는 것이므로 IMO의 관례에 따라 외교회의(Diplomatic Conference)를 개최하여 이를 채택하자는 반론이 제기되었고, 합의에 이르지 못함에 따라 결국 MSC 89에서 결정하도록 하였다.

2.2 협정 초안의 발효요건에 대한 논의

우리나라는 협정 내에 새로이 명시될 발효요건과 관련하여 SLF 53에서는 특별 작업반회의결과, 배타적경제수역(EEZ)내 조업어선에 대하여 93 의정서가 면제됨에 따라 실제 93 의정서의 적용 대상인 전세계 공해상 조업 어선의 수를 기초로 하여 발효요건을 정하도록 하자는데 합의하였고, FAO는 FAO Compliance Agreement에 따라, 각국이 FAO에 자국내 공해상 조업어선 척수를 제출한 통계로써 6,000척을 제시하였다. 그리고 협정의 발효요건과 관련하여 5가지 방안이 제시되었다.

- ○ 제1안 : 현행 93 의정서의 발효요건 유지 (한국, 일본, 중국, 인도네시아)
- ○ 제2안 : 14,000척을 3,000척으로 줄이고 15개국 유지(유럽)
- ○ 제3안 : 14,000척을 1,800척으로 줄이고 20개국으로(유럽)
- ○ 제4안 : 14,000척을 1,800척으로 줄이고 30개국으로(일본)
- ○ 제5안 : 14,000척을 삭제하고 15개국 유지 (유럽)

※ 93 의정서 발효요건 : 15개국 이상이 수락하고, 비준한 국가에서 보유한 길이 24m 이상인 어선의 총 수가 14,000척 이상

결국 SLF 53에서는 발효요건에 대하여 결정하지 못하고 이 다섯 가지 안중에서 현실적으로 가능성이 떨어지는 제1안 및 제5안을 삭제하고 나머지 3가지 방안 중에서 MSC 89가 결정하도록 하였다.

그리고, 협정의 발효요건 충족 후, 얼마간의 시간이 지난후 93 의정서를 시행할 것인가에 대하여는 협정의 발효요건 충족 후, 1년이 경과한 날 부터 시행하는 것으로 결정하였다.

2.3 길이와 총톤수의 선택적 적용제도

유럽의 어선과 우리나라를 비롯한 동아시아 어선의 선형차이로 인한 문제점을 해결하기 위하여 93 의정서에 도입하기로 한 길이와 총톤수의 선택적 적용제도의 사용과 관련하여 특별 작업반회의는 길이와 총톤수의 선택적 적용제도를 모든 부속서에 적용할 수 있도록 하는데 동의하였고 길이 24미터와 45미터는 각각 국제총톤수 300톤 및 950톤과 동일한 것으로 간주하는 등가제도에 합의하였다.

SLF 53에서는 특별 작업반회의에서 합의하지 못한 길이 60미터와 75미터에 대한 등가 총톤수(Equivalent G/T)와 관련하여 스페인은 각각 1,300톤 및 2,200톤으로 할 것을 주장하였으나 결국 우리나라와 일본이 주장한 바대로 2,000톤 및 3,000톤으로 할 것을 결정하였다. 따라서 93 의정서가 선박에 대한 요건을 명시하고 있는 길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터는 국제총톤수 300톤, 950톤, 2,000톤 및 3,000톤과 동일한 것으로 간주되어 주관청이 길이 또는 총톤수중에서 선택적으로 93 의정서를 적용하도록 하였다. 그러나 주관청은 그러한 적용의 이유를 IMO에 제출하여야 한다.

이 사항이 합의됨으로써 93 의정서의 적용대상은 우리나라의 길이 24미터 이상 어선 1,496척에서 국제총톤수 300톤 이상 어선 약 350여척으로 그 대상이 축소되었다.

2.4. 점진적 시행제도 도입

각 국의 1993 의정서에 대한 비준을 촉진하기 위한 또 한 가지 방안으로써 SLF 52에서는 의정서가 발효되는 즉시 시행하기 어려운 요건에 대하여 일정기간의 유예기간을 두고 점진적으로 시행(Progressively Implement)할 수 있도록 하는 제도를 도입하는 데 동의하였고, 특별 작업반회의에서는 93 의정서의 부속서 제IX장(무선통신)을 그 적용 대상으로 하는데 합의하였다.

SLF 53에서는 최장 10년간을 이 제도의 시행기간으로 하는데 동의하였다. 주관청은 93 의정서의 부속서 제IX장(무선통신)에 대한 시행 계획을 제출하여야 한다.

2.5 부속서 제V장의 적용 대상 명시

부속서 제V장(방화, 탐지, 소방)이 그 적용대상을 명시하고 있지 않음에 따라 유럽의 국가들은 93 의정서의 일반 적용 대상인 24미터 이상 신조선에 적용할 것을 주장하고 있다. 그러나, 우리나라와 중국, 일본은 길이 24미터 이상 45미터 미만의 어선에 적용하는 동아시아 지역기준이 93 의정서의 부속서 제V장이 다루고 있는 방화, 탐지, 소방 관련 요건을 포함하고 있음을 고려할 때 이 장은 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것으로 간주할 것을 주장하였고, 결국 제V/1규칙에 이 장은 길이 45미터 이상 신조선에 적용한다는 문구를 삽입하기로 합의하였다.

이로써, 우리나라의 어선 구조기준에 전혀 도입되어 있지 않고 있는 방화구획개념의 적용 대상을 완화시켰다.

2.6 기타 세부 요건에 대한 논의

생존정 및 구조정 설치요건 완화

생존정(구명정 또는 구명뗏목) 및 구조정의 설치와

관련하여 93 의정서는 길이 45미터 이상 어선의 경우 전승조원을 수용 가능한 생존정을 양현에 각각 한척씩 설치할 것을 요구하고 있는 반면 우리나라와 일본의 경우 선박에 한척만을 요구하고 있음에 따라 우리나라와 일본은 구명뗏목의 경우 수작업으로 한쪽 현에서 다른 한쪽 현으로 이동이 용이하고 안전하고 신속한 진수가 가능할 경우 한척만 설치할 수 있도록 완화규정을 삽입할 것을 제안하였으나 특별 작업반회의에서 합의에 이르지 못하였다.

이와 관련하여 SLF 53에서는 기본적으로 전 승무원 200%를 수용 가능한 생존정 설치에 합의하였으나 척수에 대하여는 합의에 이르지 못하고 결국 MSC 89에서 결정하도록 하였다.

반면 45미터 이상 어선에 비치하여야 하는 구조정 설치요건에 대하여는 최종적으로 주관청이 구조정 대신 이를 대체할 수 있는 설비(예: 구조망 Rescue Net)를 선박에 탑재하는 것을 허용하는 문구를 삽입하는데 합의하였다.

또한, 그러한 대체설비를 주관청이 허용할 수 있도록 완화함에 따라 구명뗏목을 설치하지 않은 선박에 대하여는 제VII/9(2)규칙에 따라 방수복(Immersion Suit)을 비치하지 않아도 되도록 되었다.

Common Fishing Zone 문구 삭제

이 사항은 우리나라가 의제문서를 제출한 사항으로써 ISWG FVS에서 EEZ 및 Common Fishing Zone 내에서 조업하는 어선에 대하여 기선으로부터 200마일을 넘지 않는 조건으로 의정서를 면제하기로 동의한 바 있다 그러나 우리나라 주변의 공동조업구역(동해 중간수역, 황해 잠정조치수역 등)이 기선으로부터 200마일 이내에 있는 EEZ가 중첩되는 수역임을 고려할 때 EEZ내의 조업어선에 대하여는 면제가 인정됨으로 구지 불필요한 Common Fishing Zone 이라는 문구는 삭제할 것을 제안하였으나 결국 Common Fishing Zone이라는 문구를 존속시키는 것으로 결정되었다.

무선통신 담당자의 자격요건

제IX/15규칙(무선종사자)은 어선의 무선통신 담당자는 국제전기통신연합(ITU)의 무선규칙(Radio Regulation)에 따른 자격증을 소지할 것을 요구하고 있다. 한편 무선규칙은 무선통신담당자가 ITU의 업무언어(영어, 불어, 스페인어, 중국어, 아랍어, 러시아어)중 하나에 대한 활용능력을 갖추고 있을 것을 요구하고 있으므로 일부 대표가 이러한 외국어 구사 능력의 어려움 때문에 자국의 국가자격증을 허용하여야 함을 강조하였으나 작업반의 대다수는 최소한의 외국어능력은 조난상황에서 매우 중요함을 고려하여 동의하지 않았고 점진적 시행기간인 10년 동안 이러한 언어를 배울 수 있도록 할 것을 권장하였다.

기 타

SLF 53은 또한 위에서 언급한 사항 이외에 쌍방향 VHF, 레이더트랜스폰더 및 보온구 등의 설치요건에 대하여 논의하였으나 93 의정서에 대한 완화는 이미 충분하다는 유럽 국가들의 반론이 제기되어 합의에 이르지 못하였다.

3. MSC 89 회의 결과

SLF 53은 그 동안 IMO SLF 51, SLF 52, 특별

작업반회의 및 SLF 53을 거치며 회원국들 간에 합의한 93 의정서에 대한 개정안과 이 개정안을 부속서로 포함하여 93 의정서를 개정하기 위한 협정 및 총회결의 등에 대한 논의 결과를 MSC 89에 제출하고 이를 승인 및 결정해 줄 것을 요청하였다.

3.1 협정 초안 및 개정안 승인

SLF 53은 93 의정서를 개정하는 방안으로 "총회결의" 대신에 SLF 53이 권고한 "협정"을 채택하는 방안을 추진하는 것과 협정 초안 및 93 의정서에 대한 세부 개정안을 승인해 줄 것을 MSC 89에 요청하였다.

이에 MSC 89는 93 의정서를 개정하는 방법으로 "협정"을 채택하는 방안과 더불어 협정 초안 및 93 의정서에 대한 개정안을 승인하였다.

3.2 협정을 채택하는 방안 검토

SLF 53에서는 "협정"을 채택하는 방안으로는 제27차 'IMO 총회에서 채택하는 방안과 별도의 '외교회의(2012)'를 통하는 두 가지 방안이 제안되었으나 합의에 이르지 못하였고 이를 MSC 89에서 결정하도록 하였다.

이에 따라, MSC 89에서는 IMO 사무국이 입장을 선회하여 IMO가 그 동안 새로운 협약을 채택할 때는 외교회의를 개최하여 채택하여 왔음을 고려하여 2012년 모든 국가가 참석하는 3일간의 외교회의를 개최하여 협정을 채택할 것을 제안하였다. 또한 외교회의 개최비용에 대하여는 2012년 가을 개최 예정인 MSC 91의 개최비용 일부를 사용할 수 있도록 하는 것을 검토해 줄 것을 요청하였다. 이 방안에 따르면 협정을 채택하기 위한 외교회의는 2012년 가을 개최 예정인 MSC 91 직전에 3일간 개최되고 바로 이어 MSC 91이 5일 일정으로 개최될 것으로 예상된다.

이것과 관련하여 MSC 89에서 남아프리카 공화국은 2012년에 자국에서 외교회의를 개최하기 위한 논의를 진행 중임을 위원회에 보고하였고 MSC 89는 상기 협정을 최종적으로 외교회의 또는 총회에서 채택할지에 대하여 제106차 이사회(2011. 6월)에서 다음 3가지 방안 중에서 결정하도록 하였다.

- ㅇ 제1안 : A 27(2011. 11)에서 협정을 채택하는 방안
- ㅇ 제2안 : MSC 91(2012. 11)의 회기 중 또는 MSC 91전에 3일간의 외교회의를 통해서 협정을 채택하는 방안
  (※ 회의비용을 줄이기 위한 조정 방안임)
- ㅇ 제3안 : 남아프리카공화국이 외교회의를 주최할 것임을 제106차 IMO 이사회(2011. 6)에 통보하는 조건으로, 2012년에 남아프리카 공화국에서 외교회의를 개최하고 협정을 채택하는 방안

3.3 협정의 발효요건에 대한 검토

SLF 53에서 IMO가 93 의정서를 개정하기 위한 방안으로써 새로운 협약인 협정을 채택하는 방안을 추진하기로 함에 따라 기존의 93 의정서의 발효요건을 개정할 수 있도록 되었다. 이를 위하여

200해리 이내의 EEZ 및 EEZ내에 위치한 공동조업구역에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서의 적용을 면제하기로 함에 따라 길이 24m 이상 어선으로서 공해(the High Sea)상에서 조업하도록 허용된 어선의 수를 기준으로 발효요건을 정하기로 합의하였고 FAO는 당시까지의 자료를 기준으로 공해상에서 조업이 허용된 길이 24m 이상인 어선의 수가 약 6,000척(6,190척)임을 제시하고 이를 바탕으로 몇가지 안이 남았는데 이중 최종적으로 아래의 세 가지 안중에서 MSC 89에서 최종 결정해 줄 것을 요청하였다.

- ○ 제1안 : 수락국 15개국 유지, 어선 수를 3,000(6천척의 50%)척으로 감축(유럽)
- ○ 제2안 : 수락국 20개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축(유럽)
- ○ 제3안 : 수락국 30개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축(일본)

그러나, FAO 자료(6,000척)에는 주요 어업국인 우리나라, 중국 및 러시아 등의 공해상 조업허용 어선 수에 대한 자료를 포함하고 있지 않음에 따라 정확한 데이터의 필요성을 인정하여 FAO 및 각국에 MSC 89 개최 전에 공해상 조업허용 길이 24m이상인 어선의 수에 관한 최신자료를 제출할 것을 요청하였고 FAO는 MSC 89에 공해상 조업이 허용된 길이 24미터 이상의 전세계 어선 수가 5,415척임을 제출하였다.

우리나라와 중국은 공해상에서 조업하는 길이 24미터 이상의 어선척수에 대하여 각각 379척과 788척임을 제시하고 제1안을 지지하였으나 대부분의 유럽 국가들은 새로운 제안으로 15개국 및 1,800척(30%)을 협정의 발효요건으로 할 것을 지지하였으며 또한 벨기에를 비롯한 대부분의 유럽국들은 협정의 요건보다 강화된 규정이 필요하다고 발언하고, EC의 조업수역에서 조업하는 외국적 어선 및 EU 회원국의 항구에 입항하는 어선에 대해서 그러한 강화된 요건을 적용해야 한다는 의견을 제시하였다.

결국 MSC 89에서 협정의 발효요건에 대하여 결정하지 못하고 최종적으로 제106차 이사회의 결정에 따라 협정을 채택하는 회의(IMO 제27차 총회(2011. 11) 또는 외교회의(2012))에서 협정의 발효요건을 결정하기로 하였다.

3.4 기선의 정의 삭제 검토

IMO는 유엔해양법협약상 기선(각 국가가 독자적으로 주권을 행사할 수 있는 영해를 측정하기 위한 기준선을 말함)으로부터 200해리 이내의 EEZ 및 EEZ내에 위치한 공동조업구역에서 조업하는 어선에 대하여는 「93 의정서」의 적용을 면제하기로 합의하였으나 93 의정서 제I/2(14)규칙에서는 "기선"의 정의를 유엔해양법협약에 따른 정의가 아닌 조선공학 상의 정의로써 선체중앙에서 용골선과 교차하는 수평선을 의미하는 조선용어에 대한 정의로 명시하고 있다.

또한 93 의정서의 세부 규칙 어디에서도 이 조선공학상 의미로서 기선이라는 용어가 전혀 사용되고 있지 않다. 따라서, 해석상의 혼란을 방지하기 위해 해당 조항을 삭제할 것을 결정하였다.

3.5 생존정 설치요건에 대한 검토

93 의정서에는 선박의 양현에 전 승조원의 100%를 수용할 수 있는 생존정을 각각 설치하도록 규정하고 있다.

SLF 53에서는 선박의 생존정이 통상적인 작업을 방해하는 경우, 생존정이 한쪽 현에서 다른 쪽 현으로 이동이 용이하고 안전하며 신속하게 진수가 가능한 경우 주관청은 전 승조원의 200%이상을 수용할 수 있는 1척의 생존정을 허용할 수 있도록 잠정합의 하였으나, 구체적인 문구는 MSC 89에서 정하기로 하였다. 이에 따라, 노르웨이 및 아르헨티나는 제VII/5(5)규칙으로 다음의 문구를 삽입할 것을 제안하였다.

○ 제1안(노르웨이) : 어느 하나의 생존정이 유실되거나 사용불능일 경우, 선박의 어느 한 현에는 사용하기에 충분한 다른 생존정을 보유하고 있어야 하고 이 생존정은 전 승조원을 수용할 수 있어야 하며 다른 쪽 현으로 이동될 수 있어야 함. 모든 생존정은 개방갑판에서 이동이 용이해야 하며, 전개가 용이하도록 장애물이 없어야 한다.

○ 제2안(아르헨티나) : 제(3)(a)항의 생존정이 선박의 통상 작업을 방해하는 경우, 주관청은 이 요건 대신에 선박의 한쪽 현에서만 생존정을 준비하도록 허용할 수 있다. 이 생존정은 전 승조원의 두 배(200%)를 수용할 수 있어야 하며 다음의 요건을 만족하여야 한다.

- 생존정은 개방 갑판에서 안전하고 신속하게 진수할 수 있는 장소로 수작업 이동이 가능해야 함
- 이동하는 생존정은 전 승조원을 수용하기에 충분한 용량이어야 하며 개체의 무게는 185Kg을 넘지 않아야 함

상기 제안사항에 대해서 MSC 89에서는 대다수의 국가들이 노르웨이의 제안을 지지함에 따라, 노르웨이가 제안한 사항을 93 의정서에 대한 개정안에 삽입할 것을 결정하였다.

4. 제106차 이사회 결과

협정의 채택 방안에 대한 검토

제106차 이사회는 협정을 채택하는 방안으로써 아래의 3가지 방안에 대하여 검토한 후 대다수의 국가들이 제3안을 지지함에 따라 2012년 남아프리카공화국에서 "1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정"을 채택하기로 결정하였다(구체적 개최 시기 및 장소는 아직 미정)

○ 제1안 : A 27(2011. 11)에서 협정을 채택하는 방안

○ 제2안 : MSC 91(2012. 11)의 회기 중 또는 MSC 91(2012. 11) 전에 3일간의 외교회의를 통해서 협정을 채택하는 방안(※ 회의비용을 줄이기 위한 조정 방안임)

○ 제3안 : 남아프리카공화국이 외교회의를 주최할 것임을 제106차 IMO 이사회(2011. 6)에 통보하는 조건으로, 2012년에 남아프리카 공화국에서 외교회의를 개최하고 협정을 채택하는 방안

따라서, 협정에 삽입될 발효요건에 대한 최종 결정 역시 동 외교회의에서 결정되어질 예정이다.

5. 결론 및 향후 과제

IMO는 어선에 의한 해양사고 및 해양환경의 오염을 방지하기 위하여 현재까지 발효되지 않고

있는 1993 토레몰리노스 의정서에 대한 개정 작업을 2004년부터 추진하여 왔다.

이를 위하여 IMO는 2004년에 베이징 세미나를 개최하여 주요 어업국들의 93 의정서에 대한 비준을 막는 문제점을 식별하였고, 그 식별된 결과를 토대로 하여 SLF 51에서는 SLF 53까지 93 의정서를 개정하는 내용의 "1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정"의 초안을 개발하기로 하였으며, 베이징 세미나에서 식별된 문제점을 해결하기 위한 방안을 검토하기 위하여 인도네시아 발리에서 세미나(발리 세미나, 2009. 9)를 개최하였다.

SLF 52에서는 93 의정서를 개정하는 방안으로써 새로운 협약인 협정을 채택하는 방안이외에 총회 결의를 채택하는 방안이 소개되었고, 특별 작업반 회의에서는 협정과 총회결의의 초안을 마련하였고, 또한 이에 부속서로 삽입될 93 의정서에 대한 세부 개정 사항에 대한 논의가 있었다.

SLF 53에서는 협정 또는 총회결의를 채택하는 방안 중 협정을 채택하는 방안을 선택하였으며 93 의정서에 대한 개정안도 일무 미미한 사항을 제외하고는 거의 완료를 하였다. 이러한 과정에서 93 의정서에 대한 주요 개정 합의 사항은 다음과 같다.

- ○ 주관청이 93 의정서를 적용하는데 있어 길이 대신에 총톤수를 기준으로 93 의정서를 시행할 수 있도록 아래와 같은 등가식에 의한 길이와 총톤수의 선택적 적용제도를 모든 요건에 적용 가능하도록 개정
  - 300톤은 길이 24미터와 동일
  - 950톤은 길이 45미터와 동일
  - 2,000톤은 길이 60미터와 동일
  - 3,000톤은 길이 75미터와 동일
- ○ 체약국의 EEZ 및 EEZ내에 위치한 공동조업구역(Common Fishing Zone) 내에서만 조업하는 어선은 적용 면제
- ○ 어선의 검사 주기를 4년에서 5년으로 연장
- ○ 부속서 제V장(방화, 화재탐지, 소화 및 소화작업)은 길이 45m이상의 신조선에만 적용하도록 개정
- ○ 부속서 제Ⅶ장(구명설비 및 장치)의 적용과 관련, 구조정 설치 대신에 주관청이 대체 설비를 허용
- ○ 부속서 제Ⅸ장(무선통신)의 적용과 관련하여 현존선에 설치된 무선통신 설비는 「93 의정서」 발효 후에도 지속적으로 사용할 수 있도록 관련 규정을 개정하였고, 또한 이 장이 발효후 최장 10년간에 걸쳐 단계적으로 적용할 수 있도록 개정

끝으로 지난 6월 말에 개최되었던 제106차 IMO 이사회에서는 이 협정이 2012년 남아프리카 공화국에서 개최되는 외교회의에서 채택되어질 것을 결정하였다. 이러한 결정에 따라 "1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정"의 채택은 2012년 해당 외교회의가 개최되는 남아프리카 공화국 도시의 명칭을 따서 2012년 새로운 의정서의 탄생으로 이어질 전망이다.

또한, 협정을 채택하는 남아프리카공화국 외교회의에서 협정의 발효요건이 최종적으로 아래의 네 가지 안(Option) 가운데서 선택되어질 예정이므로 우리나라는 이제까지 동 협정 개발 과정에서와 마찬가지로 우리나라와 입장이 유사한 중국 및 일본과 협조하여 우리나라에 이익이 되는 방향으로 발효요건이 선정될 수 있도록 대응이 필요하다.

○ 제1안 : 수락국 15개국 유지, 어선 수를 3,000(6천척의 50%)척으로 감축
○ 제2안 : 수락국 20개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축
○ 제3안 : 수락국 30개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축
○ 제4안 : 수락국 15개국 유지, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축

참 고 문 헌

(1) 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스의정서
(2) 동 및 동남 아시아 지역에서 운항하는 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선의 안전을 위한 지침
(3) 국제해사기구 제51차 복원성, 만재흘수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서
(4) 국제해사기구 제52차 복원성, 만재흘수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서
(5) 국제해사기구 제53차 복원성, 만재흘수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서
(6) 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과보고서
(7) 국제해사기구 제106차 이사회 결과보고서