

발 간 등 록 번 호

11-1541000-001086-01

보안과제(), 일반과제(o), 과제번호 110087-1

1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구

(A Study to Cope with the Development of an Agreement
on the Implementation of 1993 Torremolinos Protocol)

협정과 총회결의의 비교분석 및 한중일 공동구역에서의 의정서 적용 면제논리 개발

(A Study on the Comparison of an Agreement and Assembly
Resolution, and the Development of the Logic to Exempt the
Fishing Vessels Operating on Common Waters)

선박안전기술공단

농림수산식품부

제 출 문

농림수산식품부 장관 귀하

이 보고서를 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구” 과제의 보고서로 제출합니다.

2011년 6 월 30일

주관연구기관명 : 선박안전기술공단

주관연구책임자 : 나 형 진

연 구 원 : 최 한 규, 유 영 중

연 구 원 : 이 찬 재, 정 용 근

연 구 원 : 권 수 연, 권 영 철

연 구 원 : 백 철 호, 최 경 신

협동연구기관명 : 부 경 대 학 교

협동연구책임자 : 최 중 화

연 구 원 : 차 철 표, 최 상 준

요 약 문

I. 제목

1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구

II. 연구개발의 목적 및 필요성

- 국제해사기구(IMO)는 어선 안전에 관한 최초의 국제 협약인 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약이 발효요건을 충족하지 못함에 따라 이를 대체하는 1993년 토레몰리노스 의정서를 채택하였음
- 그러나 동 의정서 역시 현재까지 그 발효요건을 만족시키지 못함에 따라 발효되지 못하고 있고 이에 국제해사기구(IMO)는 동 의정서를 발효시킬 목적으로 의정서의 요건을 또 다시 완화하는 내용의 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(또는 총회 결의)”을 개발할 것을 해당 전문위원회인 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회(SLF)에 지시함
- 해당 전문위원회는 제53차 회의(‘11.01)까지 그 초안 작업을 완료한 후 제27차 총회(2011. 11) 또는 외교회의(2012)에서 이를 채택할 계획으로 논의를 진행하고 있음
- 따라서 이러한 국제적인 움직임에 대응하고 만약의 93 의정서 발효 시, 우리나라에 미치는 영향을 완화할 수 있도록 관련 국제해사기구 회의에 대한 대응방안의 마련과 정부 정책 수립에 기초자료를 마련하는 것을 목적으로 함

III. 연구개발 내용 및 범위

- 1993년 토레몰리노스 의정서(이하 의정서) 관련 국제 동향 분석
- 의정서 요건과 국내 어선 관련 요건의 비교 분석을 통한 차이점 식별
- 작업반회의에 대한 한·중·일 3국 공동대응방안 마련을 위한 워크샵 개최
- IMO 어선안전 특별 작업반회의(Inter-sessional meeting) 대응 전략 수립 및 회의 참석 대응
- 작업반회의 결과 정리 분석
- 협정과 총회결의안의 차이점 식별
- IMO 제53차 SLF(2011. 1 예정) 회의 대응 전략 수립 및 회의 참석 및 결과 정리 및 분석
- 한-일 및 한-중 어업협정의 공동어로수역에서 조업하는 어선에 대한 「1993 의정서」 적용 면제 논리의 개발
- 어업협정상 중첩수역의 법적 성격 분석 및 중첩수역내 조업 어선에 93 의정서 적용 면제 논리 개발

- 각국의 「93 의정서」에 대한 수락을 촉진하기 위한 조치로서 I 이행협정을 체결하는 방안과 IMO 총회결의에 의하는 방안에 대한 법적 타당성분석
- ILO 어선원 노동 협약 등과 개정된 의정서 내용과의 비교 검토를 통한 공통점 및 차이점 분석

IV. 연구개발 결과

- 93 의정서의 요건과 국내 어선안전 관련 기준을 비교하고 차이점을 식별하여 이를 바탕으로 관련 IMO 회의에 대한 대응방안 마련
- IMO의 협정 개발에 대한 정부의 대응활동 지원
- 협정 개발을 위한 어선안전에 관한 특별작업반회의(2010. 9), 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 참석 및 대응활동 수행을 통하여 협정에 부속서로 첨부되는 93 의정서에 대한 개정안에 우리나라의 의견 반영
- 양자 또는 다자간 협정의 결과로 성립된 공동어로구역(Common Fishing Zone)에서 조업하는 어선에 대하여 93 의정서를 면제할 목적으로 우리나라 주변의 이러한 수역의 특성을 설명 및 IMO에 문서를 제출하는 등의 활동을 통하여 해당 수역내 조업어선에 면제할 수 있도록 개정안에 우리나라 의견 반영
- 아래와 같은 길이와 총톤수의 등가제도가 93 의정서의 모든 규칙에 적용이 가능하도록 개정안에 우리나라 의견을 반영시켜 93 의정서 발효시 다음의 등가식을 이용하여 93 의정서를 적용함으로써 93 의정서의 적용 대상 선박을 축소시킴
 - 길이 24미터는 총톤수 300톤과 동일
 - 길이 45미터는 총톤수 950톤과 동일
 - 길이 60미터는 총톤수 2,000톤과 동일
 - 길이 75미터는 총톤수 3,000톤과 동일
- 93 의정서의 부속서 제V장(방화, 탐지, 소화 및 소화작업)이 길이 45미터 이상의 신조선에 적용하는 것을 명시하기 위하여 개정안에 우리 의견 반영
- 부속서 제IX장의 무선설비의 적용을 현존선에 유예하고 점진적 이행제도의 기간을 최장 10년으로 하는 우리 의견 반영
- 93 의정서의 4년주기의 검사제도에 검사와 증서발급의 일치(HSSC) 개념을 도입하여 5년 주기로 확대하는 우리 의견 반영

V. 활용 방안

- 어선안전에 관한 국제회의 대응을 위한 기초 자료로 활용
- 어선안전분야의 연구자료로 활용

SUMMARY

I. Title

A Study to Cope with the Development of an Agreement on the Implementation of 1993 Torremolinos Protocol

II. Purpose and Need of the study

- International Maritime Organization(IMO) Adopted 1993 Torremolinos Protocol replacing Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, the first international convention for fishing vessels' safety, because of not meeting its entry into force requirement.
- However, as the Protocol has not been implemented because of not meeting the entry into force requirement, IMO instructed its Sub-committee on Stability, Load Line and Fishing Vessels Safety(SLF) to develop the Agreement on the Implementation of 1993 Torremolinos Protocol, to facilitate a state's ratification, accession or so on,
- IMO has promoted a plan to complete its preparation work until SLF 53(2011. 1) and to adopt it at 27th Assembly(2011. 11) or a separate diplomatic conference(2012).
- Therefore, the purpose of this study is to cope with this international movement, to prepare for its counter plan, when the Protocol is implemented.

III. Scope and content of the study

- Investigation of the international movement related to the Protocol
- Investigation of the regulations on fishing vessel safety of ILO, IMO and Korea
- Analyzing the difference of the Protocol requirement and Korean regulation.
- Holding the Korea · China · Japan work shop to cope with jointly the IMO meetings.
- Preparation for strategy and Participation to inter-sessional working group on fishing vessel safety(ISWG FVS)
- Analyzing the result of the ISWG FVS
- Distinguishing the difference of an agreement and an Assembly resolution
- Preparation for strategy and Participation to SLF 53
- Analyzing the result of SLF 53

- Analyzing the common and the different between the modified Protocol and ILO Work in Fishing, 2007 convention
- Development of logic to exempt the fishing vessels working on the common fishing zones
- Analyzing the legal characteristics of common fishing zones off the Korean coast

IV. Result of the Study

- Preparation Response Plan for IMO Meeting based on the Difference between 93 Protocol and Korean Regulation relating to Fishing Vessel Safety, Analysis of Overlapping Zones around Korea · China · Japan, and Legal Characteristics of Agreement and Assembly Resolution
- Making Ground for Cooperation between Korea · China · Japan through 3 Countries Workshop for joint response to IMO' development of agreement
- Assist to the Government's response to IMO' development of agreement
- Participation in ISWG FVS, SLF 53 and MSC 89, and reflection of Korean opinions to Draft Amendments to 93 Protocol
- Reflection of the opinion to make the below Equivalence Scheme to be applied to all chapters,
 - G/T 300 ton is regarded same as Length 24 meters
 - G/T 950 ton is regarded same as Length 45 meters
 - G/T 2,000 ton is regarded same as Length 60 meters
 - G/T 3,000 ton is regarded same as Length 75 meters
- Making the Chapter V to be applied to new ships of 45 meters in length and over

V. Utilizing the Result of the Study

- Making use of as basic information for government's policy making
- Making use of as basic information for a study in the field of maritime safety.

CONTENTS

Submission Words	i
Summary	v
Contents	vii
List of Tables	xi
List of Figures	xiii

CHAPTER ONE : INTRODUCTION

Part One : Background, Need and Purpose of the Study	1
1. Background	1
2. Need	3
3. Purpose	3
Part Two : Conducting Strategy, Content and Conducting System of the Study	3
1. Conducting Strategy	3
2. Content	4
3. COnducting System	5

CHAPTER TWO : IMO MOVEMENT FOR ENTRY INTO FORCE of 1993 TORREMOLINOS PROTOCOL

Part One : Safety of Fishing Vessels 77/93	7
1. Background of Safety of Fishing Vessels 77/93	7
2. The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	7
3. 1993 Torremolinos Protocol	9
Part Two : IMO Movement for Entry into Force of 1993 Torremolinos Protocol	14
1. Beijing Seminar 2004	14
2. The 84th IMO Maritime Safety Committee	20
3. The 51st IMO Sub-committee on Stability · Load Line · Safety of Fishing Vessels	20

4. Bali Seminar 2009.....	22
5. The 52nd IMO Sub-committee on Stability · Load Line · Safety of Fishing Vessels.....	26
CHAPTER THREE : STUDY TO COPE WITH IMO MEETING.....	31
Part One : Equivalence Scheme and Progressive Implementation.....	31
1. Equivalence Scheme.....	31
2. Progressive Implementation.....	33
Part Two : Comparison of 93 Protocol and Korean Domestic Regulation.....	34
1. Situation of Korean Regulation relating to Fishing Vessel Safety.....	34
2. Comparison of 93 Protocol and Korean Domestic Regulation.....	35
CHAPTER FOUR : DEVELOPMENT OF THE LOGIC TO EXEMPT THE FISHING VESSELS OPERATING ON The COMMON WATERS, AND THE COMPARISON OF AGREEMENT AND ASSEMBLY RESOLUTION.....	57
Part One : Exempt the Fishing Vessels Operating on the Common Waters.....	57
1. Legal Characteristics of each Overlapping Zones according to Fisheries Agreement.....	57
2. Summary and Countermeasure.....	63
제2절 Legal Cogency of Implementation Agreement and IMO Assembly Resolution.....	66
1. General Theory regarding Amendment to a Treaty.....	66
2. Legal Characteristics of IMO Assembly Resolution.....	69
3. Legal Validity of IMO Assembly Resolution.....	73
4. Validity of IMO Assembly Resolution from the Point of Role Theory.....	78
5. IMO's Effort for Legal Validity of Resolution.....	78
6. Conclusion.....	81
CHAPTER FIVE : RESULT OF RESPONDING IMO MEETINGS.....	83
Part One : Activities Responding IMO Meetings.....	83
1. Korea · China · Japan Workshop for Joint Response to IMO Meeting.....	83
2. Inter-sessional W/G Meeting on Fishing Vessel Safety.....	93
3. The 53rd IMO Sub-committee on Stability · Load Line · Safety of Fishing Vessels.....	114

4. Domestic Seminar regarding the Draft Amendments to 93 Protocol.....	124
5. The 89th IMO Maritime Safety Committee.....	126
6. Future Counteraction.....	135
Part Two : Relationship of 93 Protocol and the Other International Conventions	136
1. United Nations Convention on the Law of the Sea.....	136
2. The International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.....	138
3. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995.....	139
4. ILO Work in Fishing Convention 2007.....	139
CHAPTER SIX : CONCLUSION.....	143
1. Outcomes.....	143
2. Prospect.....	144
REFERENCE.....	147
APPENDIX.....	149

LIST of TABLES

<Table 1>	Contents of Each Chapter of 77 Convention.....	8
<Table 2>	Comparison of Applications of 77 Convention and 93 Protocol.....	11
<Table 3>	Number of Fishing Vessels of 24 meters in Length and over of Major Fishing Countries	13
<Table 4>	Timetable for Entry into Force of 93 Protocol.....	22
<Table 5>	Timetable for adopting Assembly Resolution.....	27
<Table 6>	Answers of Major Fishing Countries to IMO Questionnaire.....	28
<Table 7>	Survey System in 93 Protocol.....	36
<Table 8>	Korean Fishing Vessel Survey System.....	36
<Table 9>	Differences of Korean Regulations and Chapter Two of 93 Protocol.....	37
<Table 10>	Area Standard Enclosed by the Axis of Abscissa and Righting Lever Curve.....	38
<Table 11>	β of Fishing Vessels less than 45 meters.....	39
<Table 12>	Wind Pressure of Fishing Vessels less than 45 meters.....	40
<Table 13>	Calculation Result to Trap Fishing Vessel.....	41
<Table 14>	Calculation Result to Trawl Fishing Vessel.....	41
<Table 15>	Calculation Result to Purse Seine Fishing Vessel.....	42
<Table 16>	Differences of Korean Regulations and Chapter Four of 93 Protocol.....	43
<Table 17>	Differences of Korean Regulations and Chapter Six of 93 Protocol.....	47
<Table 18>	Differences of Korean Regulations and Chapter Seven of 93 Protocol.....	47
<Table 19>	Summary of Radio Equipment in 93 Protocol.....	50
<Table 20>	Fishing Vessel Appliance Standard [Asterisk 33] Requirement of Radio Equipment..	51
<Table 21>	Differences of Radio Equipment in Korean Regulations and 93 Protocol.....	53
<Table 22>	Comparison of the Name and Legal Characteristic of the Overlapping Zones around Korea · China · Japan.....	64
<Table 23>	Japanese Equivalence Scheme.....	92
<Table 24>	Korean Delegates for ISWG FVS.....	94
<Table 25>	Entry into Force Requirements of International Conventions relating to Fishing Vessels.....	99
<Table 26>	Comparison of Agreement and Assembly Resolution.....	102

<Table 27> Number of Participants and Countries to SLF 53.....	114
<Table 28> Contents of Seminar.....	125
<Table 29> Comparision of Applications Affected by Equivalence S초들.....	144
<Table 30> Relieved Items of Each Chapter by the Agreement.....	125

List of Figures

<그림 1> Procedure of Adopting and Amending the IMO Conventions.....	1
<그림 2> Conducting System of the Study.....	5
<그림 3> Comparison of Length and G/T.....	39
<그림 4> Overlapping Zones around Korea · China · Japan.....	80
<그림 5> Current Fishing Order Maintaining Waters.....	83
<그림 6> Korea · China · Japan Workshop.....	106

목차

제 출 문	i
요 약 문	iii
목 차	xv
표 차례	xix
그림차례	xx
제I장 서론	1
제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적	1
1. 배경	1
2. 필요성	3
3. 연구의 목적	3
제2절 연구의 추진 전략, 내용 및 추진 체계	3
1. 추진 전략	3
2. 연구의 내용	4
3. 연구의 추진 체계	5
제II장 어선안전협약의 발효를 위한 IMO 동향	7
제1절 어선안전협약 77/93	7
1. 어선안전협약 제정 배경	7
2. 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약	7
3. 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서	9
제2절 어선안전협약의 발효를 위한 IMO 동향	14
1. 베이징 지역 세미나 결과	14
2. IMO 제84차 해사안전위원회 결과	20
3. 제51차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 결과	20
4. 발리 지역 세미나 결과	22
5. 제52차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 결과	26

제III장 국제해사기구 회의 대응을 위한 검토	31
제1절 등가제도 및 점진적 이행제도.....	31
1. 등가제도.....	31
2. 점진적 이행제도.....	33
제2절 93 의정서와 우리나라 어선안전 관련 규정의 비교.....	34
1. 우리나라 어선안전 관련 규정 현황.....	34
2. 93 의정서와 우리나라 어선안전 관련 규정 비교.....	35
제IV장 한·중·일 공동구역에서의 의정서 적용면제논리 개발 및 협정과 총회결의의 비교 분석	57
제1절 공동수역의 협약 적용 면제.....	57
1. 현행 어업협정상 각 중첩수역의 법적 성격.....	57
2. 요약 및 대책.....	63
제2절 이행협정과 IMO 총회결의에 대한 법적 타당성 검토.....	66
1. 조약의 개정에 관한 일반이론.....	66
2. IMO 총회결의의 법적 성격.....	69
3. IMO 결의의 법적 효력.....	73
4. IMO 결의의 역할론적 관점에서의 효력.....	78
5. 결의의 법적 실효성을 확보하기 위한 IMO의 노력.....	78
6. 소 결.....	81
제V장 IMO 회의 결과	83
제1절 IMO 회의 대응 활동.....	83
1. 공동대응을 위한 한·중·일 워크숍 참석.....	83
2. 어선안전에 관한 특별 작업반회의 참석.....	93
3. 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 참석.....	114
4. 93 의정서 개정 동향에 관한 세미나 개최.....	124
5. 제89차 해사안전위원회 참석.....	126
6. 향후 대응 필요사항.....	135

제2절 기타 협약과 어선안전협약과의 상관성 검토	136
1. UN 해양법협약(UNCLOS)	136
2. 1974년 해상인명안전협약(SOLAS)	138
3. 어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW-F)	139
4. ILO 어선원 노동협약	139
제VI장 결론	143
1. 성과	143
2. 향후 전망	144
참고자료	147
부록	149

표 차례

<표 1> 77 협약의 각 장(Chapter)별 내용	8
<표 2> 93 의정서의 각 장(Chapter)별 적용 대상	11
<표 3> 주요 어업국들의 길이 24미터 이상 어선 척수	13
<표 4> 1993 토레몰리노스 의정서의 발효를 위한 작업계획	22
<표 5> 총회결의 채택시의 작업계획	27
<표 6> IMO 질문서에 대한 주요 어업국들의 회신 내용	28
<표 7> 93 의정서의 검사제도	36
<표 8> 우리나라 어선에 대한 검사제도	36
<표 9> 93 의정서 제II장과 국내 규정의 주요 상이점	37
<표 10> 횡측과 복원정 곡선에 둘러싸인 면적 기준	38
<표 11> 45미터 미만 어선의 β값	39
<표 12> 45미터 미만 어선의 풍압	40
<표 13> 통발어선의 계산결과 예	41
<표 14> 트롤어선의 계산결과 예	41
<표 15> 선망어선의 계산결과 예	42
<표 16> 93 의정서 제IV장과 국내 규정의 주요 상이점	43
<표 17> 93 의정서 제VI장과 우리나라 관련 규정의 주요 상이점	47
<표 18> 93 의정서 제VII장과 우리나라 관련 규정의 주요 상이점	47
<표 19> 93 의정서의 무선통신설비 설치요건 요약	50
<표 20> 어선설비기준 [별표 33] 무선설비의 설치기준(제349조 관련)	51
<표 21> 부속서 제IX장의 무선설비 설치기준과 국내 기준의 비교	53
<표 22> 한·중·일 사이의 각 중첩수역의 명칭과 법적 성격 비교	64
<표 23> 일본의 길이와 총톤수 또는 전장의 등가	92
<표 24> ISWG FVS 참석을 위한 우리나라 대표	94
<표 25> 어선 관련 국제협약과 그 발효요건	99
<표 26> 협정과 총회결의의 비교	102
<표 27> SLF 53 회의 참가국수 및 인원	114

<표 28> 세미나 진행 순서.....	125
<표 29> 등가제도 적용 등으로 인한 각 장(Chapter)별 적용 대상 비교.....	144
<표 30> 각 장(Chapter)별 세부 완화 사항.....	125

그림 차례

<그림 1> IMO 협약 제·개정 절차.....	1
<그림 2> 연구의 추진 체계.....	5
<그림 3> 길이와 총톤수의 비교.....	39
<그림 4> 한·중·일 어업협정상 중첩수역 개념도.....	80
<그림 5> 현행조업질서유지수역의 범위.....	83
<그림 6> 한·중·일 워크샵 기념사진.....	106

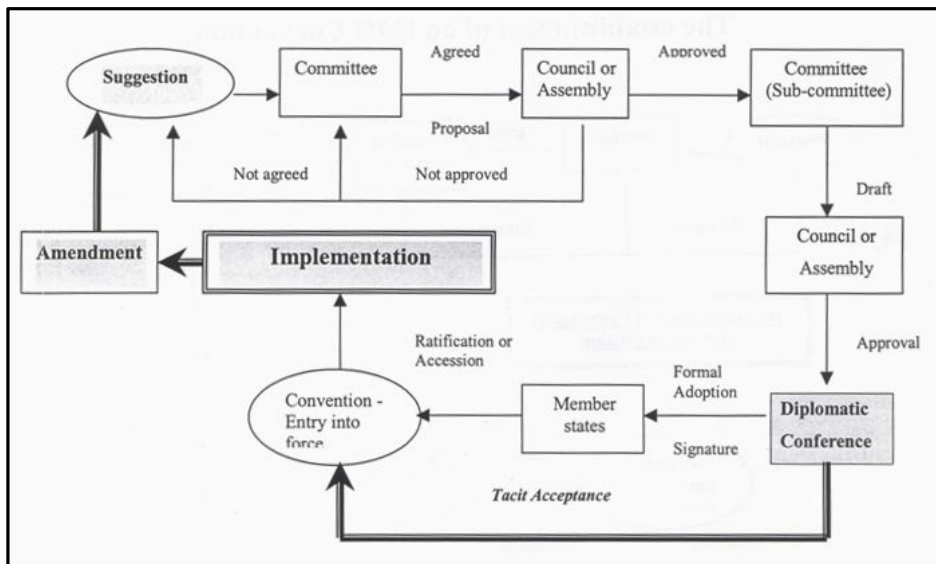
제장 서론

제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적

1. 배경

국제해사기구(IMO)는 어선에 대한 국제적으로 통일된 안전기준을 마련하고자 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(이하 77 협약)을 채택하였으나 각국의 수락이 저조하여 발효되지 않음에 따라 동 협약을 전면 개정하여 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서(이하 93 의정서)를 채택하였다. 그러나 93 의정서 역시 2010. 5월 현재, 17개국이 수락을 하였고 수락국가의 길이 24미터 이상의 어선의 총 합계 척수가 3,237척¹⁾에 불과하여 이는 15개국의 수락과 이들 국가의 길이 24미터이상 어선의 합계척수 14,000척을 필요로 하는 93 의정서의 발효요건에 크게 미치지 못함에 따라 동 의정서가 가까운 시일 내에 발효될 가능성이 희박한 상황이다.

이에 국제해사기구(IMO) 제84차 해사안전위원회(MSC 84, 2008. 5) 회의에서는 “93 의정서”에 대한 주요 어업국들의 수락 확대를 통하여 동 의정서의 발효를 촉진시키고자 국제해사기구(IMO)가 조치를 취해야 한다는 제안이 채택되었고 그 결과로써, 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF)의 제53차 회의(‘11.01)시까지 의정서 요건을 완화한 “의정서의 시행에 관한 협정”의 초안을 마련하여 제27차 총회에서 이를 채택하기로 결정하였다.



<그림 1> IMO 협약 제·개정 절차

1) Status of Multilateral Convention and Instrument in Respect of which IMO or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions. 2 July 2010, IMO

제52차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF 52, 2010. 1)에서는 93 의정서에 대한 각국의 수락을 촉진시키기 위한 조치로서 1993년 토레몰리노스 의정서를 완화하는 내용의 새로운 협약인 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(이하 협정)”을 채택하는 방안 이외에도 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의(이하 총회결의)”를 채택하는 방안 또한 활용될 수 있음을 소개하고 제53차 회의(2011.01)까지 이 두 가지 방안의 초안과 93 의정서에 대한 개정안을 작성하여 회원국들이 원하는 바에 따라 양자택일하여 추진하기로 하였다. 이 때 선정되는 방안에 따라 93 의정서에 대한 세부 개정안은 협정 또는 총회결의의 부속서로 삽입되어 기존의 93 의정서를 개정할 계획이다.

한편, 동 전문위원회에서는 주요 어업국들이 93 의정서를 수락하지 않는 문제점을 해결하기 위한 방안으로써 93 의정서의 적용 면제범위의 확대와 관련하여 선적국의 배타적경제수역(EEZ)에서 조업하는 어선에 대하여는 의정서 적용을 면제하는데 동의하였으나, 그러한 면제는 선적국의 기선(Base Line)으로부터 200해리를 넘어 조업하는 어선에 대하여는 해당되지 않고, 국가 간의 양·다자간 협약에 의한 공동 수역(Common Waters)에서 조업하는 어선에도 93 의정서가 면제되어서는 안된다는 것이 SLF 52 회의 결과이다. 또한, 93 의정서 수락으로 인한 동아시아의 주요 어업국들의 부담을 덜기 위하여 93 의정서에 ILO 어선원 노동협약에서 활용된 바 있는 “길이와 총톤수²⁾ 및 전장의 등가(Equivalence of Length to G/T or LOA)제도” 및 “점진적 이행제도(Progressive Implementation)”를 도입하기로 결정하고, 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF 53, 2011. 1)까지 협정(총회결의)의 초안마련 작업 등을 완료하기가 시간상 불가능함을 고려하여 2010년 9월중 어선안전에 관한 특별 작업반회의(Inter-Sessional Working Group on Fishing Vessel Safety)를 개최하여 이러한 제도들의 적용 대상 요건의 식별 및 93 의정서의 적용 면제 범위 설정, 개정안 마련 등 93 의정서 요건에 대한 개정 논의를 진행하기로 결정하였다.

길이와 총톤수 또는 전장의 등가(Equivalence of Length to G/T or LOA)제도는 93 의정서가 기본적으로 24미터 이상 선박에 적용하고 일부 요건은 45미터, 60미터 및 75미터 이상 선박에 적용하고 있다. 그러나 유럽과 아시아 선박의 선형차이를 인정하여 특정요건에 대하여는 길이를 총톤수 또는 전장(LOA)으로 환산하여 해당 요건을 적용할 수 있도록 하는 제도로써 이 제도 이용시 길이 24미터 어선에 적용하는 요건은 총톤수 300톤의 어선에 적용하게 된다.

점진적 시행(Progressive Implementation)제도는 자국의 국내 사정상 선적국이 93 의정서 발효 즉시 시행이 어려운 요건을 선정하고 국가들의 합의를 통하여 이를 일정기간의 유예기간을 두고 시행할 수 있도록 하는 제도이다.

현재 우리나라는 중국 및 일본과 더불어 93 의정서의 발효로 인한 항만국통제(PSC), 추가설비로 인한 비용 증가 등의 이유로 동 의정서를 수락하지 않고 있으며 특히 일본의 경우는 금번 기회를 통하여 협정 또는 총회결의에 가능한 최대한 자국의 의견을 반영시키기를 희망하고

2) 이 보고서내의 총톤수는 국제총톤수를 의미함

있는 반면, 이미 의정서를 수락한 유럽의 국가들은 93 의정서 발효의 촉진을 위하여 국제해사기구(IMO)가 조치를 취하는 데에는 동의하나, 그러한 조치가 93 의정서에서 요구하고 있는 안전수준(Safety Level)을 떨어뜨리는 것에 대하여 우려의 입장을 취하고 있다.

2. 필요성

우리나라는 93 의정서의 적용 대상인 길이 24미터 이상 어선을 2010년 현재 1,496척 보유하고 있으므로 93 의정서 발효시 선상 훈련 및 교육의 전면 시행, 방화구획기준 적용으로 인한 신조선 선가의 상승, 현존선에 GMDSS제도 적용으로 인한 무선통신설비의 추가 설치 등 많은 영향을 받을 것으로 예상되고, 93 의정서는 비당사국에 대한 비차별 적용 조항(No More Favorable Clause) 및 PSC(Port State Control)에 관한 규정을 명시하고 있어 발효시 우리나라의 수락여부에 상관없이 동 협약에 따라 우리나라 어선이 외국의 항구에서 규제를 받게 되므로 수락이 불가피할 것으로 예상된다.

따라서, 93 의정서 요건과 우리나라의 어선안전 관련 규정의 비교·분석결과를 토대로 93 의정서 발효시 우리나라에 미치는 영향을 완화할 수 있도록 현재 국제해사기구(IMO)가 추진 중인 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(또는 총회결의)에 우리나라 의견을 반영시키기 위한 활동 등이 필요하며 또한, 이를 위하여는 우리나라와 여건이 유사한 중국 및 일본과 워크숍 개최 등의 활동을 통하여 각국의 입장을 파악하고 관련 IMO회의에서 공동 대응이 필요하다.

3. 연구의 목적

국제해사기구(IMO)가 추진중인 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(또는 총회결의)의 개발과 관련하여 93 의정서 발효시 우리나라에 미치는 영향을 완화할 수 있도록 관련 국제해사기구 회의에 대한 대응방안의 마련과 정부 정책 수립에 기초자료를 마련하는 것을 목적으로 한다.

제2절 연구의 추진 전략, 내용 및 추진 체계

1. 추진 전략

- 관련 국제 동향 및 93의정서 요건과 국내 어선안전 관련 규정의 차이점을 조사하여 이를 바탕으로 IMO의 2010년 9월에 개최 예정인 어선안전작업반 회의 및 제53차 SLF 회의(2011. 1) 등에 대한 대응 전략을 수립
- 관련 학계 및 업계 등의 전문가를 활용하여 회의 대응 전략 수립

- 우리나라와 같이 현재까지 의정서를 수락하고 있지 않는 중국 및 일본의 국제세미나 등을 통한 공감대를 형성하고 관련 IMO 회의 등에서 공동으로 대응할 수 있는 여건 마련
- IMO 회의 대응 전략 수립시 국제법에 관한 전문 지식이 필요한 사항에 대하여는 협동연구 및 외부 전문가 자문을 통하여 적절한 대응방안 마련
- 또한, IMO 제53차 회의 종료후 회의결정 사항을 분석하고 어선안전 관련 IMO 및 ILO 협약과의 비교검토를 통하여 향후 연관성 분석

2. 연구의 내용

가. 주관연구기관(선박안전기술공단)

- 1993년 토레몰리노스 의정서(이하 의정서) 관련 국제 동향 분석
- 국내외 어선의 안전 관련 기준 조사
 - 국제해사기구, 국제노동기구 및 우리나라
- 의정서 요건과 국내 어선 관련 요건의 비교 분석을 통한 차이점 식별
- 작업반회의에 대한 한·중·일 3국 공동대응방안 마련을 위한 국제세미나 개최
- IMO 어선안전에 관한 특별 작업반회의 대응 전략 개발
- IMO 어선안전에 관한 특별 작업반회의(2010. 9) 참석 및 대응
- 작업반회의 결과 정리 및 분석
- 협정과 총회결의안의 차이점 식별
- IMO 제53차 SLF(2011. 1) 회의 대응 전략 수립 및 회의 참석
- IMO 제53차 SLF 회의 결과 정리 및 분석
- 의정서 발효시를 대비한 국내 대응방안 분석 및 국제 규정과 연계성 검토
 - ILO 어선원 협약과 개정된 의정서 내용과의 공통점 및 차이점 비교분석

나. 협동연구기관(부경대학교)

- 한·일 및 한·중 어업협정의 공동어로수역에서 조업하는 어선에 대한 93 의정서 적용 면제 논리의 개발
- 유엔해양법협약 상, 각 수역의 법적 지위(주로 연안국의 권리·의무) 분석
- 한·일 및 한·중 어업협정 상 중간수역 및 잠정조치수역의 법적 성격 분석
- 적용 면제 논리 개발
- 각국의 93 의정서에 대한 수락을 촉진하기 위한 조치로서 IMO가 제시하는 바와 같이 새

- 로이 이행협정을 체결하는 방안과 IMO 총회결의에 의하는 방안에 대한 법적 타당성분석
- 새로이 이행협정을 체결하는 경우의 법적 타당성 검토
- IMO 총회결의에 의하는 경우의 법적 타당성 검토
- 두 가지 방안의 장단점에 대한 요약서 작성
- 어선 안전 관련 각종 국제협약규정 정리 요약
 - 국제해사기구(IMO) 관련 규정 조사
 - 국제노동기구(ILO) 관련 규정 조사

3. 연구의 추진 체계



<그림 2> 연구의 추진 체계

제III장 어선안전협약의 발효를 위한 IMO 동향

제1절 어선안전협약 77/93

1. 어선안전협약 제정 배경

선박의 안전성에 대한 국제적인 협약은 일반적으로 1974년 국제해상인명안전협약(SOLAS)³⁾에 의하여 취급되어 오고 있지만, 어선은 동 협약 제5장 “항해의 안전”에 대한 규정 이외에는 그 적용대상에서 제외되어 왔다. 따라서 각국이 독자적으로 어선안전기준을 정하여 이행하여 왔지만 어선에 대하여도 국제적인 통일된 안전 협약에 대한 필요성은 1960년대부터 제기되어왔다.

1960년에 개최된 해상에서의 안전에 관한 회의에서는 어선안전에 관한 사항을 당시 개발 중이었던 60 SOLAS에는 삽입하지 않는 것으로 결정하였다. 이는 어선에 대한 관심 부족 때문이기 보다 어선에 관한 충분한 정보와 기술적 자료들이 불충분했기 때문이었다. 하지만 어선 및 어선원 안전에 대한 기준마련의 필요성은 공유되었고, 1963년에 개최된 제3회 IMO 총회에서 어선안전에 관한 최초의 결의(Res. A.52(3)⁴⁾)를 채택하게 된다. 동 결의는 어선에 관한 비손상 복원성 규정에 관한 사항으로, 각 회원국에서 어선의 복원성능에 관한 지침의 필요성이 시급하여, IMO에서 관련 연구를 지속적으로 수행하도록 하자는 내용으로 구성되어 있다

이 총회결의에 따라 구성된 어선의 비손상 복원성 연구를 위한 전문가 그룹은 1964년 어선안전에 대한 전문위원회⁵⁾로 독립적으로 구성되게 된다. 이 전문가 그룹 운영기간동안에 60 SOLAS를 기초로 하여 최초의 어선안전협약인 1977년 어선안전협약의 초안을 작성하였다. 1982년에 들어와서는 기존 어선안전 전문위원회와 선박의 복원성 전문위원회와 통합을 하게 되어 이의 명칭도 현재의 이름인 “복원성, 만재출수선 및 어선안전 전문위원회⁶⁾”로 변경하게 되었다.

2. 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약

어선안전에 대한 최초의 국제협약인 어선안전협약⁷⁾은 어선안전전문위원회에서 그 초안이 마련되어 왔다. 이후 1977년 3월 7일부터 4월 2일까지 스페인 토레몰리노스에서 개최된 회의에서 IMO 전문위원회에서 제출된 초안이 최종 검토되고 채택되었다. 동 협약은 길이 24미터 이상의 어선에 적용하며, 현존선은 무선장비부분만 적용되는 것이 주요 특징이고, 어선안전에 관한 최초의 강제 협약이라는 점에서 그 제정 의의가 있다.

3) International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, SOLAS

4) IMO Resolution A. 50(3) Intact Stability of Fishing Vessels

5) The Sub-committee on Safety of Fishing Vessels(PFV).

6) The Sub-committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessel Safety (SLF).

7) Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977

가. 협약의 채택

현재의 국제해사기구(IMO)의 전신인 정부간해사기구(IMCO)는 어선에 적용하는 전세계적으로 통일된 기준을 확립할 목적으로 1977년 3월 7일부터 4월 2일까지 45개국 및 2개의 국제연합전문기구 대표자가 참석(아시아에서는 일본, 인도, 인도네시아, 태국 등 4개국 참석)한 외교회의(Diplomatic Conference)에서 “1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약”(이하, 77 협약)을⁸⁾ 채택하였다.

나. 협약의 구성

77 협약은 본문을 다루는 14개의 조문(Article)과 어선의 건조 및 설비에 대한 세부 요건을 담고 있는 10개 장(Chapter)과 증서 양식 등으로 구성되어 있으며 그 외 1977년 토레몰리노스 국제회의에서 채택한 권고 및 결의 등을 포함하고 있다.

<표 1> 77 협약의 각 장(Chapter)별 내용

장(Chapter)	내 용 (적용 대상)	장(Chapter)	내 용
제I장	일반사항 (신조선)	제VI장	선원의 보호 (신조선)
제II장	구조, 수밀성 및 설비 (신조선)	제VII장	구명설비 (신조선)
제III장	복원성 (신조선)	제VIII장	비상배치, 소집 및 훈련 모든 선박
제IV장	기관, 전기 및 무인기관구역 (신조선)	제IX장	무선전신 및 무선전화 (신조선)
제V장	방화, 탐지, 소화 및 소화작업 (신조선)	제X장	항해설비 (신조선)

다. 협약의 적용

- 당사국 정부 국적의 항양어선(Sea Going Fishing Vessel)에 적용함(제3조)
- 별도의 명문규정이 없는 한 부속서의 규정은 자체의 어획물을 가공하는 선박(어획 및 가공선)을 포함하여 길이 24미터 이상의 신조선에 적용함(제I장제1규칙)
- 그러나, 제IX장(무선전신 및 무선전화)는 현존선에도 적용함(제IX장제128규칙)
- 부속서 규정은 다음 용도에 사용되는 선박에는 적용하지 않음
 - 스포츠 또는 레크레이션

8) 77 협약의 공식영문명칭은 The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 임

- 어류 또는 기타의 해양생물자원의 가공(순수 가공선)
- 조사 및 훈련
- 어획물 운반선

라. 발효시기 및 수락 현황

1977년 토레몰리노스 어선안전협약은 15개국 이상의 국가가 수락하고 이러한 나라들의 길이 24미터 이상 어선의 합계척수가 전세계의 길이 24미터 이상 어선 총수의 50%에 달하는 날로부터 12개월 후에 발효하는 것으로 되어 있다. 다수의 어선을 보유한 아시아 국가의 어선에 대하여 시행하기 불합리한 규정들로 인하여 협약 수락을 피해 왔다.

이 77 협약에 대한 수락국가는 총 18개국으로 국가별 수락년도를 보면, 프랑스(1979), 독일(서독 1979, 동독 1983), 노르웨이(1979), 스페인(1979), 영국(1980), 예멘(1979), 벨기에(1982), 페루(1982), 이탈리아(1983), 아르헨티나(1982), 칠레(1985), 나이지리아(1984), 베냉(1985), 아이슬란드(1986), 베네수엘라(1987), 북한(1989), 네덜란드(1989), 남아프리카공화국(1990) 순이다. 당시 수락국수가 18개국으로 가입국가 요건은 만족하였으나, 가입 국가의 어선 선복량이 5,354척(19.8%)⁹⁾에 불가하여 동 협약을 발효시키지 못하였다.

3. 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서¹⁰⁾

가. 93 의정서의 채택배경

1980년대 말이 되자 어선의 안전에 관한 국제적으로 통일된 기준을 제정하자는 77 협약의 제정의의에도 불구하고 이 협약이 발효되지 않을 것이 명백해지자 이 협약이 시행될 수 있도록 하기 위하여 각 국의 어선안전협약에 대한 수락을 막는 쟁점 사항에 대한 77 협약의 적용 대상을 완화하고, 이와 더불어 77 협약 채택이후 새로이 개발된 무선통신설비 관련 신기술을 활용하여 전 세계적으로 선박의 조난신호를 감지함으로써 지체 없이 합동 수색 및 구조작업에 임할 수 있도록 하는 제도인 전세계해상조난안전제도(GMDSS)를 77 협약에 도입할 목적으로 해사안전위원회(MSC)에서 1977년 어선안전협약에 대한 의정서를 개발하고 발효시키기 위한 모든 노력을 수행할 것을 정한 결의를¹¹⁾ 1989년 10월 IMO 총회에서 채택하였다.

결국 IMO 해사안전위원회(MSC)의 주도하에 1990년 2월 토레몰리노스 의정서 초안이 최종 마련되고, IMO 이사회(Council)는 1992년 11월에 개최된 제69차 회의에서 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 의정서의 채택을 위하여 국제회의(International

9) 93 의정서 채택당시 전세계 24미터 이상 어선의 수로 추산된 약27,000척에 대한 비율

10) 93 의정서의 공식 영문명칭은 The Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 임

11) IMO Res. A.646(16). Safety of Fishermen at Sea

Conference)를 개최하기로 결정하였으며 1993년 3월 22일부터 4월 2일까지 16년전 어선안전 협약을 채택한 같은 장소인 스페인 토레몰리노스에서 1993 토레몰리노스 어선안전협약 의정서(1993년 토레몰리노스 의정서 또는 93 의정서)를 채택하였다.

나. 93 의정서의 구성

93 의정서는 14개 본문(Article), 77 협약의 10개의 장(Chapter)에 포함되어 있는 세부 요건에 대한 개정사항을 담고 있는 부속서 그리고 부록으로 구성되어 있다. 다만 77 협약의 부록에서 다루었던 구명설비의 세부 사양이 부속서 제Ⅶ장(무명설비)으로 삽입되어 93 의정서의 부록은 오직 증서 양식류만 담고 있다. 또한, 해당 국제회의에서 채택한 것으로써 강제사항이 아닌 11종의 결의와 8종의 권고를 담고 있다.

(1) 회의에서 채택한 결의

- 결의 1 : 두 가지 상충되는 조약제도가 시행되는 상황의 방지
- 결의 2 : 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약의 체결에 동의를 표명한 국가에 관한 조약법상의 문제
- 결의 3 : 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스의정서의 조기발효 및 효과적인 시행을 위한 국가간의 협조
- 결의 4 : 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스의정서의 제3조제5항의 규정에서 요구되는 어선에 관한 지역기준의 개발
- 결의 5 : 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스의정서의 제3조제5항의 규정에서 요구되는 어선에 관한 지역기준의 적용
- 결의 6 : 어선의 구획 및 복원성 손상
- 결의 7 : 어선의 구명정을 구성하는 난연성물질
- 결의 8 : 현존선에 관한 GMDSS요건의 이행
- 결의 9 : 현존선에 대한 위성비상위치무선표시(EPIRBs)의 조기도입
- 결의 10 : 선박용 항해설비 및 장치
- 결의 11 : 스페인 정부 및 국민에 대한 감사

(2) 회의에서 채택한 권고

- 권고 1 : 갑판유입수의 영향에 대한 계산 방법에 관한 지침
- 권고 2 : 착빙에 관한 지침
- 권고 3 : 복원성 자료에 관한 지침
- 권고 4 : 선수높이의 계산방식에 관한 지침

- 권고 5 : 구획 및 복원성계산에 관한 지침
- 권고 6 : 소화주관의 동파방지에 관한 지침
- 권고 7 : 특정 플라스틱재료의 사용에 관한 지침
- 권고 8 : 최심운항수선으로부터 불워크 상단의 최저점까지 또는 작업갑판의 현단까지의 최소거리의 계산 방법에 관한 지침

다. 93 의정서의 적용

93 의정서는 기본적인 적용대상과 관련하여 93 의정서 제3조제(3)항은 별도의 명문규정이 없는 한 길이 24미터 이상의 신조선에 적용할 것을 명시하고 있다. 그러나, 제Ⅳ장제1규칙, 제Ⅶ장제1규칙제(1)항, 제Ⅷ장제1규칙, 제Ⅸ장제1규칙제(1)항 및 제Ⅹ장제1규칙에 따라 부속서 제Ⅳ장, 제Ⅴ장, 제Ⅶ장 및 제Ⅸ장은 45미터 이상 어선에 적용하며, 제Ⅷ장, 제Ⅸ장 및 제Ⅹ장의 경우에는 신조선뿐 아니라 현존선에도 적용한다.

따라서, 77 협약과 93 의정서의 적용 대상만을 비교해 보면, 93 의정서가 77 협약에 비하여 제Ⅳ장, 제Ⅴ장, 제Ⅶ장 및 제Ⅸ장의 적용대상이 45미터 이상 어선으로 완전히 완화된 반면, 77 협약의 제Ⅸ장에 추가하여 93 의정서의 경우 제Ⅷ장 및 제Ⅹ장이 신조선뿐만 아니라 현존선에도 적용하게 됨으로써 오히려 93 의정서가 오히려 강화된 측면도 있다.

<표 2> 93 의정서의 각 장(Chapter)별 적용 대상

장(Chapter)	적용 대상	장(Chapter)	적용 대상
제1장 일반사항	24미터 이상 신조선	제Ⅵ장 선원의 보호	24미터 이상 신조선
제Ⅱ장 구조, 수밀성 및 설비	24미터 이상 신조선	제Ⅶ장 구명설비	45미터 이상 신조선
제Ⅲ장 복원성	24미터 이상 신조선	제Ⅷ장 비상배치, 소집 및 훈련	24미터 이상의 신조선 및 현존선
제Ⅳ장 기관, 전기 및 무인기관구역	45미터 이상 신조선	제Ⅸ장 무선통신	45미터 이상의 신조선 및 현존선
제Ⅴ장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업	45미터 이상 신조선	제Ⅹ장 항해설비	24미터 이상의 신조선 및 현존선

한편, 부속서 제V장의 경우, 우리나라를 비롯한 동아시아 국가들은 제V장이 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것으로 간주하고 있으나, 유럽의 국가들은 부속서 제V장은 길이 45미터 이상 어선에 적용한다는 내용의 명문으로 된 근거조항이 없으므로 길이 24미터 이상 어선에 적용할 것을 주장하고 있다. 따라서 향후 93 의정서에 대한 논의가 진행될 경우 부속서 제V장의 적용대상에 대하여 명확히 할 필요가 있다.

마. 발효요건 및 수락 현황

77 협약은 15개국 이상의 국가가 수락하고 이러한 나라들의 길이 24미터 이상 어선의 합계척수가 전세계 길이 24미터 이상 어선척수의 50% 이상이 될 것을 발효요건으로 하고 있다. 그러나 93 의정서는 국가에 대한 요건은 동일하게 유지한 채 93 의정서 채택당시 약 27,000척으로 추산된 전세계 길이 24미터 이상 어선 척수의 50%인 14,000척을 명시하여 15 개국 이상의 수락국가의 길이 24미터 이상 어선척수가 14,000척이 될 것을 요구하고 있다.

2010년 7월 현재 93 의정서의 수락현황(Status of Convention)¹²⁾으로는 17개국이 수락하였고 이들 국가의 길이 24미터 이상 어선의 합계척수는 3,237척에 불과하여 발효요건에 크게 미치지 못하고 있는 상황이다.

93 의정서를 수락한 국가들과 수락연도를 살펴보면 노르웨이(1996), 쿠바(1997), 덴마크(1998), 아이슬란드(1998), 스웨덴(1998), 이탈리아(2000), 스페인(2001), 네덜란드(2002), 독일(2004), 불가리아(2005), 세인트키츠네비스(2005), 프랑스(2007), 키리바티(2007), 크로아티아(2008), 라이베리아(2008), 리투아니아(2009)순이다.

한편, IMO에서는 2004년 길이 24미터 이상이 되는 전 세계 어선 척수를 각 정부에서 집계한 자료와 국제선박 보험 및 선급의 대표업체인 영국 로이드사에서 집계한 LR-F자료¹³⁾ 및 IMO에서 연구된 수치분석 자료를 함께 고려하여 전 세계 어선 척수를 추정하였는데, 이는 1993년에 예측한 27,000여척 보다 두 배 이상이 증가한 총 56,789척으로 추산되었다.¹⁴⁾

이 자료에 따른 전 세계 10위까지의 어선 세력은 아래 표와 같으며, 중국은 30,279척으로 전체 어선의 53%를 차지하고 있으므로, 따라서 중국이 수락하지 않는 한, 기존의 93 의정서가 가까운 시일 내에 그 발효요건을 충족시키기는 현실적으로 매우 어려워 보인다.

12) <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

13) Lloyd's Register-Fairplay, London.

14) IMO C 93/4/Add.2. Annex 7, Table 2.

<표 3> 주요 어업국들의 길이 24미터 이상 어선 척수

	척 수	순 위
전세계 합계	56,789	
중국	30,279	1
인도네시아	4,447	2
일본	2,591	3
러시아	1,736	4
대한민국	1,535	5
태국	1,500	6
미국	1,496	7
베트남	1,300	8
스페인	991	9
필리핀	974	10

바. 93 의정서의 미발효 원인

93 의정서 역시 아래와 같은 점을 이유로 그 발효요건을 만족시키지 못하고 있다.

- 지역 특성에 따른 동아시아 어선과 유럽 어선의 선형의 차이
 - 93 의정서는 길이를 근간으로 하여 적용하도록 되어 있어 발효시 어선안전관리의 불균형 예상
- 자국의 어선 안전 기준에 비하여 엄격한 기준으로써 발효시 관련 비용 상승
- 자원국과 어업국 간의 PSC에 대한 입장 차이
- 77 협약을 수락한 국가들이 93 의정서에 대한 재수락 반대
 - 영국, 벨기에, 남아프리카공화국, 나이지리아 등 안전수준(Safety Level)의 하향을 우려

사. 77 협약과 93 의정서의 관계

93 의정서 제1조제(1)항은 93 의정서의 당사국에 대하여 93 의정서의 조문(Article)과 93 의정서의 부속서에 규정되어 있는 수정을 조건으로 77 협약의 부속서에 포함되어 있는 규칙을 이행할 것을 명시하고 있다. 이는 93 의정서가 14개 조문과 그 부속서에 77 협약의 부속서 규칙들에 대한 개정사항을 담고 있음에 따라 93 의정서의 당사국은 93 의정서의 조문(Article)과 더불어 그러한 개정사항을 반영한 77 협약 부속서의 규칙을 이행해야 한다는 것

을 의미한다. 또한, 제1조제(2)항은 93 의정서의 조문(Article)과 개정된 77 협약 부속서의 규칙들은 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어야 함을 규정하고 있다. 따라서, 1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서(93 의정서)라 함은 93 의정서의 14개 조문과 개정된 77 협약 부속서의 규칙을 의미하며 하나의 어선안전협약 77/93(Safety of Fishing Vessel 77/93)을 이루고 있다.

제2절 어선안전협약의 발효를 위한 IMO 동향

1. 베이징 지역 세미나¹⁵⁾ 결과

가. 목적 및 배경

77 협약이 그 발효요건을 충족시키지 못함에 따라 IMO에서는 동 협약 발효의 어려움을 인식하고, 협약의 대상선박 및 적용 기준을 완화하여 93 의정서를 채택하여 다시 각국의 수락을 촉구하여 왔으나, 각국의 정치적, 기술적 문제로 인하여 아직도 미발효 상태로 남아 있다. 이에, 국제해사기구(IMO)는 동아시아의 주요 어업국들이 93 의정서를 수락하지 않은 근본적인 이유 또는 문제점을 파악하기 위하여 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 2004 지역 세미나(이하 베이징 지역 세미나)를 개최하였다.

나. 베이징 지역 세미나의 주요 활동

베이징 지역 세미나는 2004년 9월 21일부터 24일까지 북경에서 개최되었으며 동아시아 12개국(중국, 인도네시아, 일본, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 대한민국, 러시아, 태국, 베트남, 홍콩, 마카오)이 참가하여 자국에 등록된 길이 24미터 이상 어선 통계를 소개하고 두개의 작업반으로 나뉘어 93 의정서에 대한 수락을 막는 사항으로써 기술적 문제점과 법률적 문제점 식별을 위한 논의를 실시하였다.

다. 93 의정서의 기술적 문제점

(1) 협소한 선평 및 선형의 차이

93 의정서는 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터와 같이 어선의 길이에 따라 적용요건을 명시하고 있다. 그러나 세미나에 참석한 일부 국가들의 경우 어선의 안전관리 규정이 총톤수(G/T)를 근간으로 하고 있으며 또한 일부 국가들에서는 주기관의 출력을 적용하고 있으므로 이러한 자국의 적용기준을 93 의정서와 같이 길이로 전환하기를 꺼려하고, 총톤수를 근간으로 한 자국의 안전관련 기준과 각국 어선의 조업방식 및 기후 등의 영향으

15) IMO SLF 51/INF.7 Outcome of 2004 Beijing Seminar

로 동 아시아 지역의 어선은 유럽의 어선에 비하여 어선의 선평(Breadth)과 깊이가 상대적으로 작고 길이는 길쭉한 선형으로 발전하게 됨에 따라 어선에 대한 안전관리의 기준이 길이 위주로 되어 있는 유럽형 어선에 비하여 일부 아시아 국가들의 어선은 93 의정서에서 요구하는 장비 및 파이핑(Piping)을 위한 공간이 부족하다는 문제점이 제기되었다.

또한, 이러한 선형의 차이는 93 의정서의 적용기준인 길이 24미터의 어선일 경우, 동일한 24미터의 어선임에도 불구하고 총톤수에 있어서는 유럽 어선의 3분의 1에 불과하며, 이러한 관점에서 볼 때 93 의정서와 같이 어선의 길이에 따른 일률적인 적용은 아시아 어선에 있어 유럽의 어선에 비하여 더 엄격한 기준을 적용받게 되는 결과를 초래하게 된다는 지적이 있었다. 이러한 협소한 선평(Narrow Breadth Design) 및 선형의 차이는 93 의정서에 대한 수락을 막는 가장 큰 장애물로써 식별되었다.

(2) 현존선

93 의정서의 제VIII장(비상배치, 소집 및 훈련), 제IX장(무선통신), 제X장(항해설비) 그리고 동아시아 지역기준 제5장(무선통신)의 현존선에 대하여 적용한다. 이중 특히 무선통신과 항해설비에 관한 규칙을 현존선에 93 의정서 발효 즉시 적용하는 어선소유자에게 일시에 많은 비용을 부과한다는 문제점이 제기되었다. 따라서, 이에 대한 대안으로써, 베이징 지역 세미나에서는 관련 장치 또는 설비를 선박에 탑재하는데 있어 적절한 유예기간(Grace Period)을 두어야 한다는 의견이 제시 되었고 그러한 유예기간은 의정서의 발효이후 다음 Dry Dock Survey 또는 3년 중 더 늦은 것으로 하자는 의견이 제시되었다.

(3) 항만국통제(Port State Control)

93 의정서 제4조(증서 및 PSC)에 따라 어선이 타 당사국의 항내에 있는 경우 당해 당사국의 정부가 정당하게 권한을 부여한 공무원의 통제를 받아야 한다. 이러한 통제를 항만국통제(PSC)라 부르며, 정부의 권한을 위임받아 검사 등을 집행하는 자를 PSC관(Port State Control Officer ; PSCO)라 부른다. PSCO는 관련 IMO 결의서¹⁶⁾에 규정된 통제내용 및 절차에 따라 선박이 규정에 적합하지 아니한 경우, 증서의 유효기간이 만료되거나 효력이 정지된 경우 수리 및 개선 조치를 완료할 때까지 선박의 출항을 금지시킬 수 있다.

이와 관련하여 베이징 지역 세미나에서는 어선이 외국항에서 PSCO의 점검을 받게 될 때 PSCO는 선원중 최소 한 사람 이상과 의사소통을 할 수 있어야 한다는 의견이 제시되었고 만약 그렇지 못한 경우, 선장은 통역자의 도움을 얻을 수 있어야 하며 PSC관은 선장이 통역자의 도움을 얻을 수 있도록 도와주도록 하여야 한다는 의견이 제시 되었다. 그러나 세미나에서는 이것을 PSC 절차상의 문제이지 의정서의 수락을 막는 사항은 아닌 것으로 평가하였다.

(4) 검사의 주기(Survey Interval)

93 의정서와 다른 안전 협약과의 가장 큰 차이점은 검사의 주기이다. SOLAS와 L/L¹⁷⁾

16) IMO Res. A.787(19) 및 Res A.882(21) The Procedure of Port State Control

17) 만재흡수선협약(International Convention on Load Lines, L/L)

등에 대한 "검사와 증서발급의 통일제도(HSSC¹⁸)"의 시행에 관한 IMO 결의서¹⁹가 채택됨으로써 통상 모든 국제협약의 유효기간 및 정기검사의 주기는 5년으로 통일되었으나, 93 의정서는 구 시스템에 의해 4년으로 정해져 있어 대다수 아시아 국가들의 어선 검사 주기 5년에 비하여 그 기간이 짧다. 이는 HSSC제도의 도입시 그 대상 협약에 93 의정서도 포함하자는 의견도 있었지만, 미발효 협약이라는 이유로 거절되었기 때문이다.

따라서, 베이징 지역 세미나는 이러한 문제점을 해결하기 위하여 93 의정서에 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)제도를 도입해야 한다는 의견이었다.

(5) 복원성(Stability)

93 의정서의 제Ⅲ장제2규칙(최소 복원성 요건)과 관련하여, 복원성 요건중 일부가 선망(Purse Seiner)과 같은 폭이 넓게 설계(Wide Breadth Design)된 선박에 대하여 지나치게 엄격하다는 의견이 제시되었고 이에 따른 대안으로서 정적복원성코드(IS Code)내의 연안 보급선(Off-shore supply vessel)에 대한 최소 복원성 요건이 대안으로 활용될 수 있다는 의견도 있었으나 세미나는 의정서가 주관청으로 하여금 의정서 요건과 다른 복원성 요건을 적용하는 것을 허용하고²⁰ 있기 때문에 의정서의 시행과 관련하여 이 사항은 93 의정서의 수락에 대한 직접적인 문제점은 아니라고 판단하였다.

또한 제Ⅲ장제12규칙(선수높이) 및 1993 토레몰리노스 회의의 Final Act의 권고 4와 관련하여, 작업반에서는 권고안이 해양자원의 보호를 목적으로 그 총톤수가 제한되어 있는 선박에 대하여 지나치게 엄격하다는 의견이 제출되기도 하였으나 세미나는 해당 권고의 의정서의 일부를 형성하지 않는 각주(Foot-Note)에서 참조된 사항이기 때문에 의정서의 시행과 관련하여 문제점은 아니라는 데 동의하였다.

(6) 기계 및 전기 장치 그리고 정기적으로 무인이 되는 기관구역

베이징 지역 세미나는 기관, 전기 및 정기적으로 무인이 되는 기관구역에 관한 부속서 제Ⅳ장과 관련하여 어떠한 문제점도 식별되지 않았다.

(7) 방화, 탐지, 소화 및 소방

FRP 구조로 건조된 어선의 경우, 93 의정서의 제Ⅴ장(방화, 탐지, 소화 및 소화작업) 및 아시아 지침서 제3장(방화, 탐지, 소화 및 소화작업)의 일부 요건을 만족시킬 수 없으므로 세미나는 93 의정서 제Ⅴ장의 해당 조항을 수정할 것과 동아시아 지역기준 제3장을 철회할 것을 권고하였다. 또한, 의정서 제Ⅴ장제1규칙²¹에서 정의된 보호방법에 관하여, 의정서 제Ⅴ장의 조항이 지

18) Harmonized system of Survey and Certification, HSSC

19) Res A.883(21): Global and Uniform Implementation of HSSC

20) 93 의정서 제Ⅲ/2규칙 복원성 기준

(1) 어선의 복원성은 최소한 다음 각호의 기준에 적합하여야 한다. 다만, 주관청이 조업경험상 정당하다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

21) 제Ⅴ장제1규칙 일반

거주구역 및 업무구역에는 다음 각호의 1에 해당하는 보호방식이 적용되어야 한다.

(a) 제 1F 방식 - 모든 내부구획벽이 불연성의 "B"급 또는 "C"급구획으로 구조되는 방식. 일반적으로 거주구역 및 업무구역에는 화재탐

나치게 엄격하다는 데 동의하고 이 조항이 아래와 같이 구분하여 적용되어 질것을 권고하였다.

- Method IF : 길이 60미터 이상 선박
- Method IIF : 길이 75미터 이상 선박
- Method IIIF : 길이 75미터 이상 선박

한편, Method IF, IIF 및 IIIF에 관련하여, 일부 국가는 동 의정서 제V장의 요건을 적용하기 위한 길이 기준을 주관청이 만족하는 것으로 하자는 의견도 제시되었다.

(8) 구명설비

93 의정서 제VII장(구명설비)의 요건이 93 의정서의 시행과 관련된 직접적인 장애가 되는 않음에 다수 국가의 참석자들이 공감하였으나 일부 참가국의 참석자들은 “협소한 선평(Narrow Breadth Design)”을 이유로 길이 45미터 이상의 어선의 각 현에 하나의 생존정을 갖추고 이중 하나는 구조정일 것을 명시한 제VII장제5규칙제(3)항제(b)호²²⁾가 문제를 야기할 수도 있다는 의견을 제시하였다.

(9) 무선통신 설비

세미나는 93 의정서의 제IX장(무선통신)이 길이 45미터 이상의 신조선뿐만 아니라 현존선에 동시에 적용됨으로 93 의정서의 발효는 대형 어선을 다수 보유한 국가들에게 있어 큰 영향을 미치게 됨에 따라 선박에 설치된 기존의 무선설비가 있음에 불구하고 고가의 무선통신 설비를 모든 현존선에 대하여 정해진 시한 내에 새로 설치하여야 하는 것이 문제점으로 지적하였다.

4~5척씩 그룹을 지어 운항하는 어선들의 경우에는 지휘 선박(Vessel in command) 한척과 선단을 이루어 조업 및 운항하므로 지휘선박과 동행하는 어선들에게 93 의정서 제IX장에 따라 모든 장비를 다 갖추게 하는 것은 지나치게 엄격하다는 데 공감하였으며 그러한 선박은 아시아 지침서 제5.2.3항에 규정된 무선장비를 설치하도록 할 것을 권고하였다.

또한, 제IX장제14규칙제(7)항(정비요건)은 A3 및 A4 구역을 항해하는 선박에 있어서 장비의 이중설치, 육상정비 또는 해상에서 전자정비능력과 같은 방식으로 적어도 두 가지 방법에 의하여 정비능력이 보장될 것을 요구하고 있으나 일부 국가의 해당 관련법은 단지 한 가지 정비방법만을 요구하고 있거나 아예 관련 규정이 없음을 고려하여 정비방법에 대한 최소의 수는 주관청이 만족하는 것으로 할 것을 권고하였다.

지장치 또는 스프링쿨러장치가 설치되지 아니한다.

- (b) 제IIIF방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 화재탐지와 소화를 위한 자동스프링쿨러 및 화재경보장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽의 형식에는 제한을 두지 아니한다.
- (c) 제IIIF방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 자동화재경보 및 화재탐지장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽에는 제한을 두지 아니한다. 다만, 어떠한 경우에 있어서도 거주구역 또는 “A”급 또는 “B”급구획으로 경계되는 구역의 면적이 50제곱미터를 초과하여서는 아니된다. 주관청은 공용실에 대하여 이 면적의 증가를 허용할 수 있다.

22) 제VII/5규칙 생존정 및 구조정의 수 및 형식

(3) 길이 75미터미만의 선박은 다음 각호의 요건에 적합하여야 한다.

- (a) 각현에 적어도 총승선인원을 수용하기에 충분한 합계능력의 생존정이 비치되어야 한다
- (b) 1정의 구조정이 비치되어야 한다. 다만, 구조활동후 회수될 수 있는 적당한 생존정이 비치되는 경우에는 그러하지 아니하다

제X장제15규칙(무선통신담당자)과 관련하여 무선종사자는 반드시 ITU의 무선 규정(Radio Regulation)에 명시되어 있는 증서를 보유할 것을 요구하고 있고 그에 따른 세부 자격기준을 규정하고 있는 이 무선 규정의 표 47.1은 무선통신담당자로 하여금 ITU의 업무언어²³⁾중 하나에 대한 활용 능력을 요구하고 있으나 이는 이러한 언어중 하나를 모국어로 하지 않는 국가들에 있어 매우 불합리한 요건이라는 지적이 있었다. 특히 연안에서 운항하는 어선의 경우에 있어 작업반은 해당요건이 지나치게 엄격하다고 판단하고 이 요건은 A3 및 A4 구역을 운항하는 어선에만 적용되어 질 것을 권고하였으며 일부 참가국은 이 사항과 관련하여 아시아 지침서에서 요구하는 주관청이 만족하는 자격 있는 사람을 승선시킬 것을 규정하는 제5.14항²⁴⁾을 적용할지에 대하여 주관청이 판단하도록 하자는 의견도 제시되었다.

(10) 선박의 항해 장비 및 장치

세미나는 선박의 항해 설비에 관한 부속서 제X장은 신조선 뿐만 아니라 현존선에 적용하여야 함으로써 93 의정서 발효시 새로운 항해장비를 설치해야 하는 문제점이 지적되었고 특히 제X장제3규칙제(9)항(음향측심기)²⁵⁾과 관련하여, 어선에 설치된 어군탐지기가 항해보조설비는 아니지만 그럼에도 불구하고 음향측심기의 역할로 사용될 수 있음에 공감하고 제X장제3규칙제(9)항의 끝단에 “어군탐지기가 설치된 경우, 해당목적으로 사용되어 질수 있다” 는 문구를 첨부할 것을 권고하였다.

라. 93 의정서의 법률적 문제점

93 의정서의 문제점을 식별하기 위한 목적으로 개최된 베이징 지역 세미나는 두 그룹으로 나뉘어 93 의정서의 기술적 문제점(Technical Difficulty)과 법률적 문제점(Legal Difficulty)에 대하여 논의하였고 위에서 언급된 기술적 문제점이외의 다음과 같은 법률적 문제점이 지적되었다.

(1) 수락절차

베이징 지역 세미나에 참석한 많은 참석자들은 자국법에 따른 각기 다른 수락절차로 인한 문제점을 지적하였다. 일부 국가들의 경우에는 심지어 93 의정서의 수락을 위하여 국회(National Assembly)와 같은 최고기관에 제출되어 검토되기 이전에 이 의정서가 자국의 언어로 번역이 되어야 하고 특히 많은 경우에 있어 어선과 어선원의 안전에 관한 사항은 수락절차를 신속하게 가져갈 수 있는 우선 사항도 아님을 지적하였다.

(2) 지역 기준

23) 영어, 스페인어, 불어, 중국어, 러시아어, 아랍어

24) 동아시아 지역기준 제5.14항

모든 선박에는 조난 및 안전통신의 목적으로 주관청이 만족하는 자격 있는 사람을 승선시켜야 한다. 그 중의 어느 한 사람은 조난사고시 무선통신에 대한 주된 책임을 가지도록 지명되어야 한다.

25) 제3규칙 선박용항해설비

(9) 1980년 5월 25일전에 건조된 길이 75미터이상의 선박 및 1990년 5월 25일후에 건조된 길이 45미터이상의 선박에는 음향측심장치가 설치되어야 한다.

세미나에 참석한 IMO 대표는 당시까지 IMO에 제출된 지역기준은 동아시아 지역기준과 EU 지역기준²⁶⁾ 밖에 없고 이 두 가지 지역기준이 동일하게 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선에 적용함에도 불구하고 EU 지역기준은 동아시아 지역기준에 비하여 좀 더 엄격함을 지적하였다. 이는 93 의정서를 채택한 국제회의 이전에 EU의 많은 국가들이 77 협약을 이미 수락한 결과로 EU 지역기준은 77 협약의 기준을 그대로 사용하고 있기 때문이다. 따라서 EU 지역기준은 부분적으로 93 의정서보다 엄격한 기준임을 의미한다.

EU 지역기준은 EU 지역기준보다 낮은 수준으로 건조된 어선의 경우 회원국들이 EU 수역에서의 조업 또는 EU 지역의 항구에서 어획물을 양하하는 것조차도 허용할 수 없도록 하고 있다. 또한, EU 지역기준은 EU 회원국에 등록된 길이 24미터 이상 어선에 적용하며 그러한 어선들은 EU 회원국의 관할권 하에 있는 수역 내에서의 조업으로 한정되지 않는다. 따라서, 작업반은 아시아 지역에 등록된 길이 24미터 이상 45미터 미만의 어선으로 공해상 또는 선적국 이외 국가의 관할권 하에 있는 수역에서 조업하는 어선에 대하여 적용할 수 있는 기준을 제정하기 위한 추가의 작업이 필요함을 주목하였다.

동 및 동남아시아의 모든 국가들이 1977년 도쿄 회의에 참석하지는 않았음을 주목하고 세미나는 당시 참석하지 않은 국가들이 동아시아 지역기준의 조항을 수용할 것을 검토할 필요가 있음을 강조하였다.

(3) 선박의 측정

동아시아 지역내에는 어선의 안전기준의 적용을 위한 다양한 측정제도가 활용되고 있다.

- 베트남 : 20미터 이상
- 미얀마 : 피트를 단위로 하는 어선의 길이와 기관 마력
- 말레이시아 : 수산분야의 경우 총톤수, 해운분야의 경우 길이
- 태국 및 대한민국 : 총톤수

(4) 인식 부족

세미나는 각 국의 수산업 관련자들에 있어 93 의정서와 동아시아 지역기준에 대한 인식이 매우 부족함을 지적하고 아시아지역 내 많은 국가들의 수산행정 담당자 및 수산업 종사자들조차도 역시 93 의정서 또는 아시아 지역기준의 존재를 알지 못하고 있음을 주목하고 세미나는 세미나에 참석한 국가들에 있어 모든 수산 및 수산 행정 관계자들에 대한 93 의정서와 아시아 지역기준에 대한 이해를 증진하기 위하여 노력하기로 하였다.

(5) 기타 사항

93 의정서의 일부 규칙은 1993년 이후 개발된 신기술의 결과를 반영하고 있지 못함으로 철회되어야 한다는 의견이 제시되었고 또한, 93 의정서 제X장(항해설비)과 SOLAS 제V장(항해의 안전)의 경우와 같이 93 의정서와 기타 IMO 협약 사이의 규정이 중복되거나

26) European regional agreement, January, 1999.

모순되지 않아야 한다는 지적이 있었다.

2. IMO 제84차 해사안전위원회 결과

가. 회의 개요

IMO의 해사안전위원회(MSC)는 총회, 이사회와 함께 IMO 설립 당시부터 구성되었던 IMO의 주요기관으로써 항로표지, 선박의 설계, 건조, 의장품 등에 관한 국제적 기준을 마련함으로써 해상에서의 안전의 증진을 목적으로 한다. IMO의 제84차 해사안전위원회(MSC 84)는 2008년 5월 7일부터 16일까지 국제해사기구(IMO) 본부(런던)에서 개최되었고 전 세계 어선에 적용할 통일된 기준을 마련하고자 77 협약을 개정한 93 의정서가 채택된지 15년이 지났음에도 발효의 가능성은 여전히 희박함에 따라 IMO가 이를 해결하기 위하여 또 다른 조치를 취하자는 의견이 공식적으로 제시되었다.

나. 주요 제안 내용

전 세계의 수산업계에는 많은 사고가 발생하고 있고 이는 매우 높은 치사율로 이어지고 있으며 이러한 현상은 93 의정서의 발효 및 시행으로 현저히 감소될 수 있을 것으로 판단되나 현재 93 의정서의 수락현황은 발효요건인 14,000척에 매우 미달하고 있음으로 IMO가 93 의정서의 조속한 발효를 위하여 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”을 개발할 것을 제안하는 문서²⁷⁾를 아이슬란드에서 제출하였다.

다. 관련 회의 결과

제84차 해사안전위원회(MSC 84)는 다수의 어선을 보유한 주요 어업국들의 93 의정서 수락을 촉진하기 위하여 기존 93 의정서를 개정하는 내용의 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”의 초안을 IMO 해사안전위원회 산하의 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF)²⁸⁾의 작업계획에 포함시켜 협정 초안을 마련할 것을 결정하고, 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF)의 최우선 과제로 하여 SLF 51(2008. 7)과 SLF 52(2010. 1)의 두 회기 동안 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”을 개발하도록 지시하였다.

3. 제51차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 결과

가. 회의 개요

27) IMO MSC 84/22/21 Preparation of a draft Agreement on the Implementation of the 1993 Torremolinos Protocol

28) IMO Sub-committee on Stability and Load lines and Fishing Vessels Safety, SLF

해사안전위원회(MSC) 산하의 전문위원회중 하나로 선박의 복원성 및 만재흡수선 관련 사항과 어선의 안전 관련 사항을 다루는 전문위원회이다. 제51차 회의(SLF 51)는 2008년 7월 14일부터 18일까지 국제해사기구(IMO) 본부(런던)에서 개최되었고, 제84차 해사안전위원회 결정사항에 따라 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”의 초안 작업이 시작되었고, 제52차 회의(SLF 52, 2010. 1)까지 초안 작업을 완료하기가 현실적으로 불가능함을 고려하여 작업 시한을 제53차 회의(SLF 53, 2011. 1)까지로 연장하였다.

나. 주요 회의 결과

(1) 베이징 지역 세미나 결과 검토

SLF 51은 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”의 초안의 개발을 위하여 베이징 지역 세미나에서 식별된 93 의정서 시행상의 문제점²⁹⁾과 그 외 93 의정서에 대한 각 국의 수락을 막는 어떠한 문제점들이 있는지에 대하여 검토하고 이러한 문제점을 해결하기 위한 방안에 대하여 의견을 청취할 목적으로 IMO 질문서를 작성하고 길이 24미터 이상 어선을 500척 이상 보유한 국가들에 대하여 이를 회람시킴으로써 93 의정서의 수락을 촉진시킬 수 있는 방안을 찾기로 결정하였다.

(2) 주요 어업국에 대한 질문서

베이징 지역 세미나에서 식별된 문제점들을 해결하기 위한 방안에 대한 IMO 질문서³⁰⁾의 내용은 다음과 같다.

- 질문 1. 베이징 지역 세미나에서 식별된 문제점 이외에 귀국이 93 의정서를 수락하지 못하도록 하는 문제점은 무엇인가?
- 질문 2. 93 의정서는 조업구역에 상관없이 길이 24미터 이상의 모든 어선에 적용될 만 약 93 의정서가 공해상의 어선에만 적용하거나 또는 다른 국가의 수역에 있는 어선에만 적용되도록 93 의정서의 제3조가 수정되면 수락을 방해하는 한 가지 장애물이 제거되는 것인가?
- 질문 3. 93 의정서는 적용 기준으로써 단지 길이만을 사용하고 있는데 이는 어선의 다양한 선형을 고려하였을 때 문제점이 될 수 있다. 따라서, 93 의정서 적용시 ILO 어선원 노동협약³¹⁾과 같이 어선의 길이(Length)외에 총톤수(G/T) 또는 전장(LOA)중 주관청이 93 의정서의 적용을 위하여 선택할 수 있도록 하는 방법이 93 의정서에 도입되어 진다면, 수락을 방해하는 한 가지 장애물이 제거되는 것인가? 이러한 제도를 도입하기 위하여는 다음의 관계가 적용된다.

29) IMO SLF 51/INF. 7 Outcome of 2004 Beijing Seminar

30) IMO SLF 51/WP.3 Annex 3, IMO Questionnaire

31) ILO Working in Fishing Convention(C188)

※ 길이 24미터의 선박은 총톤수 300톤 또는 전장(LOA) 26.5미터 선박과 동일함

※ 길이 45미터의 선박은 총톤수(G/T) 950톤 또는 전장(LOA) 50미터 선박과 동일함

질문 4. 93 의정서의 세부 요건의 완화 및 그에 따른 조기 발효를 위하여 ILO 어선원 노동협약에 도입된 점진적 이행제도(Progressive implementation)가 93 의정서에도 도입된다면, 이 것이 93 의정서의 수락을 막는 한 가지 문제점을 해결하는 유용한 수단(Tool)인가 ?

(3) 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 채택을 위한 작업계획 수립

또한, SLF 51은 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”의 초안을 개발하는데 있어 주요 어업국들의 의견을 반영하기에는 현행 작업계획이 SLF 52까지로 되어 있어 시간이 매우 촉박함을 고려하여 SLF 53(2011. 1)까지 협정 초안을 작성하고 이를 제27차 총회(2011. 11)에서 채택한 후, 2015년 발효를 위한 작업계획³²⁾을 <표 4>와 같이 수립하였다.

<표 4> 1993년 토레몰리노스 의정서 발효를 위한 작업계획

년도	관련회의	작업내용
2008	SLF 51	작업계획 준비 설문서 준비
	MSC 85	작업계획 승인
2009	통신작업반	협정 초안 준비 주요 어업 국가들에 대한 의견조회(사무국)
2010	SLF 52	협정 초안 준비(1월) 필요시 특별 작업반회의(ISWG FVS) 준비
	MSC 87	SLF 52보고서 검토
2011	SLF 53	협정 초안 완료
	MSC 89	협정 초안에 대한 승인
	A 27	협정 채택
2012		93 의정서의 수락을 위한 각국의 검토 및 수락
(2015)		93 의정서 발효

4. 발리 지역 세미나 결과

가. 세미나 개요

1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 발리 지역 세미나(이하 발리 지역 세미나)³³⁾

32) IMO SLF 51/17 Annex 5, Roadmap towards Entry into Force of the 1993 Torremolinos Protocol

33) IMO SLF 52/12/2 Outcome of the Sub-regional seminar/workshop on the implementation of the 1993 Torremolinos Protocol (Bali, Indonesia)

는 IMO의 주관하에 2009년 10월 12일에서 15일까지 인도네시아 발리에서 개최되어 인도네시아, 일본, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 베트남 그리고 IMO 대표가 참가하였으나 우리나라는 참석하지 않았다. 발리 지역 세미나는 동아시아 지역의 어선안전에 관한 전문가들 간의 SLF 51에서 작성된 질문서를 기초로 93 의정서에 대한 수락과 시행을 앞당길 수 있는 방안 에 대한 의견교환을 목적으로 개최되었다.

나. 93 의정서에 대한 각국의 입장 발표

발리 지역 세미나에 참석한 국가들은 아래와 같이 의견을 제시하였다.

- 일본 : 유럽과 동아시아 어선들과의 선형의 차이를 고려하여 ILO 어선원 노동협약과 같이 93 의정서도 길이를 총톤수로 환산·적용할 수 있는 장치를 도입해야 한다는 의견 제시함
- 말레이시아 : 말레이시아는 총톤수에 근거한 자국의 어선의 안전을 강화하기 위한 방안을 소개하였고 어선원에 대한 훈련의 중요성을 강조함
- 미얀마 : 미얀마는 자국의 기관 마력을 적용한 검사제도를 소개하고 당분간 93 의정서를 수락하지 않을 것이란 93 의정서에 대한 입장을 제시함
- 필리핀 : 필리핀은 어선에 대하여는 자국의 국내 기준을 적용해 오고 있음을 설명함
- 베트남 : 자국의 어선과 어선원에 대한 안전강화 방안을 설명하고 93 의정서가 적용 기준으로서 길이를 사용하고 있음에 대한 우려를 표명하고 현재 자국 내의 경제상황을 고려하여 좀 더 검토할 시간이 필요하다는 의견 제시함
- 인도네시아 : 인도네시아는 IMO 및 ILO의 관련 문서를 분석하고 이 문서를 적용하는데 있어 통일성이 부족함을 지적함

다. 93 의정서 발효를 용이하게 하기 위한 조치에 대한 설명

IMO 대표로 세미나에 참석한 Dr. Mensah는 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(이하 협정)”은 93 의정서에 대하여 IMO 회원국들이 동의한 개정사항을 새로운 협약에 수용하기 위한 것으로 93 의정서와 하나의 협약으로써 함께 읽혀지고 해석되어질 것임 등을 설명하였다. 세미나는 93 의정서를 이미 수락한 국가의 경우, 만약 원한다면 묵시 수락(Tacit Acceptance) 절차를 통하여 협정 내에 있는 개정사항을 수용할 수 있음을 주목하였다.

- ※ 묵시 수락(Tacit Acceptance) : 개정 협약의 수락절차에는 명시수락과 묵시수락절차가 있으며 명시수락은 협약의 당사국중 일정 수 이상의 수락을 필요로 하는데 비하여 묵시수락절차는 일정한 수의 당사국이 정해진 기간 내에 반대의사를 표명하지 아니하면 수락된 것으로 간주됨³⁴⁾

라. 협정 초안에 대한 논의

(1) 의정서의 발효를 위한 요건(어선의 수)조정

세미나는 지역내 어선의 수가 감소하고 있음에 주목하고 93 의정서 시행이 자국에 미치는 영향과 향후 어선의 수가 증가할 수 있음을 고려하여 현 상황에서 93 의정서의 발효를 앞당기기 위하여 발효요건 내의 어선의 수(14,000척)를 줄이는 데에 동의하지 않았다.

(2) 배타적경제수역(EEZ)내에서 운항하는 어선에 대한 면제

93 의정서는 조업구역에 상관없이 길이 24미터 이상의 바다를 항해하는 선박(Seagoing Fishing Vessels)에 적용하는 것으로 되어 있음에 따라 93 의정서가 오직 배타적경제수역을 제외한 공해상 또는 다른 나라의 수역에서 조업하는 어선에 한하여 적용되어야 할지에 대하여 세미나는 주관청이 배타적경제수역(EEZ)내에서만 조업하는 어선은 의정서의 적용을 제외시킬 수 있도록 의정서의 제I장제3규칙(면제)을 수정하는데 원칙적으로 동의하였다.

(3) 길이와 총톤수 또는 전장의 등가(Equivalence of Length to G/T or LOA)

ILO 어선원노동협약에서 이미 사용되어 지고 있는 길이와 총톤수 또는 전장의 등가제도를 93 의정서에 도입한 것에 대한 IMO 질문서의 제3번 질문과 관련하여, 세미나에 참석한 대다수는 해당 제도를 활용하는데 동의하였다.

(4) 점진적 시행(Progressive implementation)제도

점진적 이행제도의 도입이 93 의정서의 발효를 저해하는 문제점에 대한 해결방안에 대한 질문서중 제4번 질문과 관련하여 세미나는 이 제도가 의정서의 시행을 준비해야 하는 나라들에게 시간을 벌어줄 수 있다는 점에서 유용함을 인정하였다.

마. 기타 93 의정서 수락상의 문제점에 대한 논의

또한, 발리 지역 세미나 참석국들은 IMO 질문서에 포함되어 있는 사항 이외에 93 의정서에 대한 수락을 막는 문제점을 해결하기 위한 방안에 대하여 다음과 같은 의견을 제시하였다.

(1) 검사의 주기

93 의정서의 검사제도는 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)를 수용하고 있지 않음에 따라 4년을 주기로 하고 있음에 따라 이것이 93 의정서의 또 다른 문제점이므로 93 의정서 제I장제6규칙(검사의 주기)과 관련하여, 세미나 참석국중 한 나라를 제외하고 검사의 주기를 현재의 4년에서 5년으로 확대하는데 동의하였다.

(2) 현존선에 적용

현존선에 적용하는 93 의정서 제IX장(무선통신), 제X장(항해설비) 및 아시아 지역기준

34) 국토해양부, IMO Guide Book, 2006. 5. 82쪽

제5장(무선통신)과 관련하여, 현존선에는 다음과 같은 적절한 유예기간을 두어야 한다는 데 동의하였다.

(3) 방화규정

93 의정서 제V장(방화, 탐지, 소화 및 소화작업)의 적용과 관련하여 길이와 총톤수 또는 전장의 등가제도의 사용을 조건으로 제V장제1규칙의 제(2)항 및 제(3)항으로 아래와 같은 새로운 조항을 삽입할 것을 제안하였다.

제1규칙 - 일반

- “(2) 제(1)항의 조항에도 불구하고, 주관청은 제(1)항제(b)호 및 제(c)호에 명시된 제IIF 방식 및 제IIIF 방식을 길이 75미터 미만의 선박에 적용하지 않는 것을 결정할 수 있다.
- (3) 이 장의 규정에도 불구하고 GRP(FRP) 구조의 선박은 이 규정들이 합리적이고 실행가능한 경우에 만족하는 것을 주관청이 결정할 수 있다.

Regulation 1 - General

- “(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) the Administration may decide that Method IIF and IIIF, specified in paragraph (1)(b) and (c), do not apply to vessels of less than 75 m in length.
- (3) Notwithstanding the provisions of this chapter, the Administration may decide that vessels, of which the hull is constructed of glass reinforced plastic, comply with these regulations in so far as it deems reasonable and practicable.”

(4) 구명설비

93 의정서 제VII/5규칙은 길이 45미터 이상 어선에 있어 양현에 각각 전승조원의 100%를 수용할 수 있는 생존정을 각각 한척씩 비치하고 있을 것을 요구하고 있음을 주목하고 세미나는 전 승조원을 수용하기에 충분한 용량의 생존정을 각각 양현에 설치하여야 할지 또는 한 현에만 설치하여야 할지에 대하여 토론하였으며 구명뗏목이 한쪽 현에서 다른 쪽 현으로 이동이 용이한 경우에는 오직 한쪽 현에만 설치해도 충분하다는 의견을 제시하였다. 또한 어선에는 구조정이 필요하지 않다는데 동의하였다.

(5) 무선통신

93 의정서 제IX장(무선통신)과 관련하여 발리 지역 세미나에서는 베이징 지역 세미나에서 권고했던 사항들이 IMO에서 검토될 것에 동의하였다.

(6) 항해설비

해상인명안전협약(SOLAS) 제V장(항해의 안전)이 항해설비에 관한 규정을 포함하고 있고 어선을 포함한 모든 선박에 적용됨에 따라 93 의정서의 제X장(항해설비)의 철회여부

가 향후 IMO에서 검토되어 질것을 세미나에서 동의하였다.

(7) 기타 비기술 사항에 대한 검토

93 의정서의 내용을 개정하여 발효를 촉진하기 위한 조치로서 협정 또는 총회결의를 채택하는 방안중 선택하는 것과 관련하여 해당 전문위원회에서 검토 할것을 권고하였다.

5. 제52차 복원성 · 만재흡수선 · 어선안전 전문위원회 결과

가. 회의 개요

IMO 제52차 복원성 · 만재흡수선 · 어선안전 전문위원회(SLF 52)는 2010년 1월 25일부터 29일까지 영국 런던 IMO 본부에서 개최되었다. 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위하여 기존의 93 의정서 요건을 완화하기 위한 방법으로서 이전 회의에서 소개되었던 일종의 새로운 협약인 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(이하 협정)”을 채택하는 방법 이외에 “1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의(이하 총회결의)”를 채택하는 방법이 공식적으로 소개되었고, 베이징 및 발리 지역 세미나 결과를 바탕으로 의정서 요건의 완화를 위한 논의가 본격적으로 시작되어 일부 사항에 대하여 합의된 결과를 도출하였으나 시간의 제약으로 인하여 SLF 53회의까지 작업을 완료하기가 현실적으로 불가능함을 고려하여 동 회의 개최 이전에 어선안전에 관한 특별 작업반회의를 개최하여 세부 논의를 지속할 것을 결정하였다.

나. 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 방안 검토

93 의정서를 개정하는 방안으로써 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(협정)”을 채택하는 방안과 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의(총회결의)”를 채택하는 방안이 소개되고 이 두 가지 방안 중 향후 어떠한 방안을 추진할 지에 대하여 논의하였다. 그러나, 각 방안에 대한 장 · 단점 등의 뚜렷한 차이에 대한 식별이 불가능하여 두 가지 방안을 동시에 추진하되 SLF 53(2011. 1)에서 결정하도록 하였다. IMO 사무국은 그러한 방안으로써 새로운 협약을 채택하여야 한다는 점에서 협정을 채택하는 방안 보다는 총회결의를 채택하는 방법을 선호하였음을 천명하였고 두 가지 방안의 차이점에 대하여 각국의 충분한 검토가 이루어지지 않음에 따라 대다수 국가가 판단을 유보하였다.

(1) 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 채택

이 방안은 “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”이라는 새로운 협약을 채택하고 기존의 93 의정서 요건에 대하여 IMO 회의에서 합의된 개정사항을 포함시킴으로써 93 의정서를 개정하는 방안이다. 협정의 발효요건이 충족되면 개정에서 제외된 93 의정서의 요건과 협정의 채택으로 개정된 요건을 집행하는 방법이다.

IMO가 협정을 채택하는 방안을 추진하기로 결정하는 경우, 협정은 93 의정서와 함께

하나의 조약(Single Treaty Instrument)으로 간주되고 IMO 총회서 채택되거나 또는 외교 회의(Diplomatic Conference)에 의하여 채택되어질 것이다.

(2) 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의 채택

이 방안은 MARPOL 부속서 4를 시행하는 과정에서 IMO가 성공적으로 적용되었던 방법으로서 총회결의를 채택하여 93 의정서를 발효시키는 방안은 아래의 단계로 이루어져 있다.

- 제1단계 : SLF 53에서 93 의정서 요건에 대한 개정안 초안 및 총회결의 초안을 준비
- 제2단계 : 해상안전위원회(MSC)에서 이를 승인
- 제3단계 : 93 의정서에 대한 개정안이 93 의정서 발효 즉시 시행될 것을 IMO 회원국이 합의한 후 총회결의 채택
- 제4단계 : 다수의 어선을 보유한 주요 어업 국가들이 93 의정서에 대한 추가 수락
- 제5단계 : 93 의정서의 발효 및 즉시 총회결의에 따라 개정안의 집행시작
- 제6단계 : 93 의정서 제11조(개정)에 따라 개정안의 채택

이 방안은 기존 93 의정서의 요건을 완화하여 93 의정서에 대하여 더 많은 국가들이 수락하도록 함으로써 93 의정서의 발효요건을 충족시키는 방안이고 새로운 협정을 채택하는 방안에 비하여 기존 93 의정서를 그대로 둔 채, 93 의정서를 발효시키는 장점이 있어 IMO 사무국은 이 방안을 선호함을 천명하였다. 이 방안이 선택되는 경우, 93 의정서의 당사국은 93 의정서의 발효일 이후, 총회결의에서 규정하는 바에 따라 즉시 개정안을 시행할 수 있다. 총회결의 채택시의 작업계획³⁵⁾은 <표 5>과 같다.

<표 5> 총회결의 채택시의 작업계획

년도	회의명	작업 내용
2010	SLF 52	93 의정서 개정안 및 총회결의 초안 준비
2011	SLF 53	개정안 및 총회결의 초안 완료
2011	MSC 89	개정안 및 총회결의 초안 승인
2011	총회 27	1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의 채택
2012-2013		93 의정서에 대한 국가들의 추가 수락 및 발효요건 충족
[2014]		93 의정서 발효 및 개정된 규칙 시행
[2014]		총회결의로 채택된 개정안을 공식 채택 및 개정

35) SLF 52/12/Add.1 An option to adopt an Assembly resolution for facilitating the implementation of the 1993 Torremolinos Protocol, P2

다. IMO 질문서에 주요 어업국의 입장

IMO는 SLF 51(2008. 7)에서 93 의정서에 대한 각 국의 수락이 저조하여 발효되지 못하는 데에 대한 해결방안에 관하여 설문서를 작성하고 길이 24미터 이상 어선을 500척 이상 보유한 국가들에 대하여 이를 회람시켜 의견조회를 실시한 결과, SLF 52(2010. 1)에서는 각국이 제출한 IMO 질문서에 대한 각국의 입장은 아래의 <표 6>과 같다.

<표 6> IMO 질문서에 대한 주요 어업국들의 회신 내용

	1번	2번	3번	4번	5번
중국	없음	없음	그렇지 않음	93 의정서의 부속서중 제IX장(무선통신)이 적용되어질 수 있음	없음
이탈리아	이미 93 의정서를 국내법으로 도입하여 집행하고 있음('99. 12. 18)	93 의정서가 공해상 또는 다른 나라의 수역에 있는 어선에만 적용하도록 개정하는 것이 일부 문제점을 해결할 것으로 판단	길이를 적절한 총톤수로 환산하여 사용하는 것이 적절한 대안이 될 것이라 믿음	점진적 시행의 개념에 동의함	일반적으로 어업의 안전문화를 개선하기에는 93 의정서로는 부족함
일본	적용 기준을 길이가 아닌 총톤수를 사용해야 할 것임	일부 문제점을 해결할 수 있음 그러나, 이러한 경우에 있어서도 길이와 총톤수의 등가제도의 수용여부가 일본에게는 동 의정서의 수락에 관하여 중요한 사항임	일본의 어선은 총톤수로 비교하였을 때 유럽어선의 1/3에 불과함 총톤수와 길이의 등가제도를 적용하는 것이 토론되어야 함	점진적 시행은 일본이 93 의정서에 대하여 빠른 시일내에 수락 하는 데에는 유용하지 못함	93 의정서에 대한 미래의 개발에 관하여, 어떠한 형태의 문서가 의정서를 수정하기에 적절한지 토론되어야 함
스페인	93 의정서 적용상에 별다른 문제점 없음	적용대상을 공해상에 있는 어선으로 줄이는 것은 적절한 해결방안이 아님	등가문제와 기타의 변수(parameter)를 고려하도록 구분하는 것이 좋음	점진적 적용에 분명한 데드라인이 주어지는 한, 문제가 없으며 개발도상국에도 유용한 도구가 될 것임	모름, 아직 의정서를 수락하지 않은 국가들 사이에 토론 되어져야 할 것임
미국	93 의정서와 미국내 어선안전 규정 사이에는 현저한 차이점이 존재함	미국의 의정서에 대한 앞으로의 수락에 큰 영향을 미친다고 생각하지는 않음	아님, 총톤수에 관한 고유의 불일치를 고려할 때, 선박의 길이가 93 의정서의 적용을 결정하기 위한 좀더 일관된 기준을 제공하고 있다고 생각함	점진적 적용은 미국이 의정서를 수락하도록 하는데 큰 영향을 끼치지 않을 것으로 판단함	USCG는 어선의 안전을 개선함에 있어 93 의정서의 장점을 인식하고 있지만 이 것을 시행하기 위한 추가적인 권한은 미국 의회로부터 위임받지 못하였음

라. 배타적경제수역(EEZ)내 조업 어선에 대한 93 의정서 적용 면제

SLF 52는 SOLAS의 경우 국제항해에 종사하는 선박에만 적용됨을 고려하여 93 의정서도 마찬가지로 오직 배타적경제수역(EEZ)을 포함한 선적국의 수역 내에서만 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서 적용을 면제하는데 동의하였다. 배타적경제수역(EEZ)내 조업어선은 선적국의 기선(Base Line)으로부터 200해리를 넘어 조업하는 어선에 대하여는 해당되지 않으며, 국가 간의 양·다자간 협약에 의한 공동 수역(Common Waters)은 두 개 이상의 관할권(Jurisdiction)이 존재함에 따라 이 수역은 다른 나라의 해역으로 간주하는 것이 합리적이라는 의견이 대두됨에 따라 공동 수역(Common Waters)에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서의 적용이 면제되어서는 않된다는 것이 SLF 52의 잠정 결론이었으며 시간 관계상 추후 더 논의하기로 하였다.

마. 길이와 총톤수 또는 전장의 등가 제도 및 점진적 이행제도 도입 검토

유럽의 어선에 비하여 동아시아 어선의 경우 선폭과 길이가 상대적으로 작은 형상을 하고 있다. 이러한 선형의 차이(Difference of Hull Shape) 및 93 의정서의 일부 장(Chapter)의 요건이 현존선에 적용됨으로 인한 각 국의 93 의정서에 대한 수락 거부를 해결하기 위하여 93 의정서에 동 제도들을 도입할 것인가에 대하여 SLF 52는 이러한 제도들이 이미 ILO 어선원 노동협약에서 이미 활용되고 있는 사항으로서 93 의정서의 수락을 용이하게 할 수 있는 제도로서 인정을 하였다. 그러나 93 의정서의 규칙 중 이 제도들에 대한 적용 대상 요건의 식별은 시간 관계상 추후 어선안전에 관한 특별 작업반회의(ISWG FVS)³⁶⁾를 개최하여 논의하기로 하였다.

바. 93 의정서의 세부 요건에 대한 개정안 검토

또한, 베이징 지역 세미나 및 발리 지역 세미나의 결과를 고려하여 IMO 사무국이 제시한 개정안³⁷⁾을 검토하였다. 그 중 일부 요건에 대한 개정은 그 필요성이 인정되었으나 한편 77 협약을 수락한 바 있거나 이미 93 의정서를 수락한 대다수의 유럽 국가들은 93 의정서의 안전수준(Safety Level)의 하향 조정에는 반대한다는 입장을 지속적으로 표명하였고, IMO가 주도하는 93 의정서 요건의 완화에 대하여 우려를 나타내었다.

사. 어선안전에 관한 특별 작업반회의 개최

SLF 52(2010. 1)는 93 의정서의 조기 발효를 위한 대안(협정 또는 총회결의)의 개발이 IMO의 우선과제이고 통신작업반으로는 SLF 53(2011. 1)까지 협정 및 총회결의에 대한 초안 마련 작업을 완료하기가 현실적으로 불가능하다는 사실을 인지하고 어선안전에 관한 특별

36) Inter-sessional Working Group on Fishing Vessel Safety, ISWG FVS

37) SLF 52/12/Add.2 및 SLF 52/INF.5

작업반회의를 SLF 53 회의에 앞서 개최하여 다음 사항을 수행하기로 결정하였다.

- “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정”의 초안 검토 및 마련
- “1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의”의 초안 검토 및 마련
- 공동수역(Common Waters)를 비롯한 자국내 수역과 관련한 93 의정서 적용 면제 범위 검토
- 길이와 총톤수 또는 전장의 등가제도의 적용 대상요건 식별
- 점진적 이행제도(Progressive Implementation)의 적용 대상 요건 식별
- 93 의정서의 발효를 지연시키는 기술적/비기술적 사항 검토 등

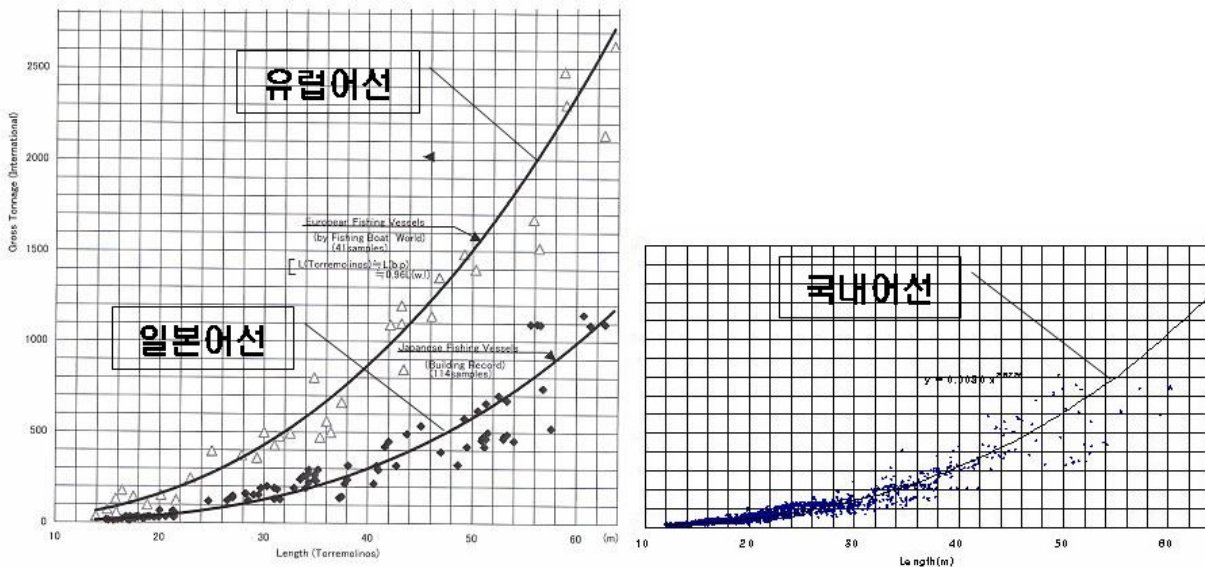
제III장 국제해사기구 회의 대응을 위한 검토

제1절 등가제도 및 점진적 이행제도

1. 등가제도

가. 도입 배경

어선의 선형의 차이로 인하여 길이를 기준으로 한 협약 적용상의 문제점을 해결하기 위한 방안으로써 등가제도는 ILO의 어선원노동협약의 제정과정에서 그 필요성이 인정되어 동 협약에 반영되었다. 어선은 각국의 규제요건, 자연환경 및 지역별 특성에 따라 다양한 형태를 보인다. 특히 유럽과 아시아의 어선형태는 큰 차이를 보이고 있다. 즉, <그림 3>에서 보는 바와 같이 길이 24미터의 어선인 경우 우리나라와 일본의 어선은 평균적으로 총톤수가 약 80톤급인데 반하여 유럽의 어선은 우리나라 보다 3배가 더 큰 약 250톤 정도이며, 국내 선박의 경우 총톤수 250톤은 길이 약 37미터 정도에 해당된다.



<그림 3> 길이와 총톤수의 비교

이와 같이, 유럽의 어선과 한국 및 일본의 어선과 크기를 비교했을 때, 동일한 길이의 어선이지만 총톤수에서 큰 차이를 보이고 있다. 이러한 차이 때문에 ILO 어선원노동협약의 제정과정에서 일본은 길이를 기준으로 한 거주구역 규정에 따라 예외조항 없이 적용하는데 대한 형평성에 관한 문제를 제기하였고, 2006년 12월 개최된 “지역간 3자간 원탁회의”에서 유럽어선과 일본어선의 총톤수와 길이의 상관관계를 분석한 결과를 제시하였으며, 그 자료는 제96차 국제노동총회에서 재차 제시되어 논의한 결과 그 타당성이 인정되어 반영되었다.³⁸⁾

한편, 1993 토레몰리노스 의정서는 어선의 길이(24미터, 45미터, 60미터 및 75미터)를 기준으로 하여 적용해야하는 규칙을 명시하고 있다. 이와 관련하여, 93 의정서의 비준을 막는 문제점을 식별하기 위하여 IMO가 개최한 베이징 지역 세미나(2004)에서는 길이를 기준으로 한 확실적인 적용이 93 의정서의 비준을 막는 가장 큰 문제점인 것으로 식별되었고 이에 따라 SLF 52(2010. 1)에서는 그러한 문제점에 대한 해결방안으로써 ILO 어선원노동협약에서 이미 사용된 등가제도의 유용성을 인정하였고 등가제도의 적용 대상 식별 등의 세부사항에 대하여는 특별 작업반회의(2011. 9)시 논의하기로 하였다.

나. 어선원노동협약의 등가제도에 대한 검토

어선원노동협약 제5조는 “부속서 제3장(어선의 거주구역)에 규정된 등가기준에 따라 측정 단위로서 길이(L)또는 전장(LOA) 대신에 총톤수를 사용하도록 정할 수 있다”라고 규정되어 있고 이 때 적용하는 동등기준은 다음과 같다

동등기준(부속서 제3장제8항)

- (a) 총톤수 75톤은 길이 15미터 또는 전장 16.5미터와 동등한 것으로 간주한다.
- (b) 총톤수 300톤은 길이 24미터 또는 전장 26.5미터와 동등한 것으로 간주한다.
- (c) 총톤수 950톤은 길이 45미터 또는 전장 50미터와 동등한 것으로 간주한다.

이러한 등가제도의 적용 대상은 거주구역 관련 부속서 제3장의 14항(천정 높이), 37항(침실 바닥 면적), 38항(길이 45미터 이상 어선의 침실 바닥 면적), 41항(침실당 수용 인원), 43항(사관용 침실 용량), 46항(침대 치수), 49항(의자 있는 책상 제공), 53항(식당과 침실분리), 55항(냉장고, 냉온 음료 수 설비), 61항(위생설비 숫자), 64항(세탁, 건조 및 다림질 설비), 65항(길이 45미터 이상 어선의 세탁, 건조 및 다림질 설비), 67항(길이 45미터 이상 어선의 병실설비)에 한하여 동등기준을 적용할 수 있다”라고 제한되어 있다. 또한, 어선원노동협약 제5조제2항은 회원국이 등가제도를 사용하기로 결정한 경우 국제노동기구 헌장 제22조³⁹⁾에 따라 제출된 보고서에 길이 대신 총톤수를 적용하기로 결정한 사유와 협의시 제기된 일체의 의견을 국제기구에 제출하도록 하고 있다(제5조). 이는 등가제도를 활용하기로 결정한 주관청은 그러한 결정의 사유를 기구에 제출하여야 함을 의미한다.

따라서, 93 의정서의 경우에도 등가제도의 적용대상을 분명히 명시하여야 하고 만약에 우리나라가 그러한 등가제도를 활용하여 93 의정서에서 명시된 그 적용대상 규칙을 시행하게 되는 경우 그러한 결정의 이유를 IMO 사무국에 제출하여야 한다는 것이다.

다. 등가제도의 적용대상에 관한 검토

38) 2007년 어선원노동협약 및 권고, 정대을 박문갑 번역, 다솜출판사, iv쪽, 2007

39) 국제노동헌장 제22조

회원국은 자국이 당사국으로 되어 있는 협약의 규정을 시행하기 위하여 취한 조치에 관하여 국제노동사무국에 연례보고를 하는 것에 동의한다.

등가제도는 SLF 52(2010. 1)에서 그 유용성이 인정된 바와 같이 유럽의 어선에 비하여 그 선포(Breadth)과 깊이(Depth)가 작은 우리나라의 어선에 있어 93 의정서의 적용상의 문제점을 상당부분 해소할 수 있는 제도로 판단이 된다. 그러나 등가제도는 ILO 어선원노동협약에서와 마찬가지로 그 적용 대상을 정하여 협약에 명시하여야 한다. 따라서, 그 적용대상에 관한 우리나라의 의견을 수립함에 있어 국내의 어선안전 관련 기준과 93 의정서의 규칙을 비교하여 그 차이점을 식별한 후 우리나라의 입장을 수립하되 어선원노동협약의 경우에는 협약의 내용이 근로조건, 식량, 의료관리 및 거주구역 등 어선원의 선상근로와 관련된 다양한 사항을 포괄적으로 명시하고 있고 실제 선박에 적용하는 기준은 등가제도의 적용 대상인 거주구역에 관한 부속서 제3장으로 제한되어 있으나 93 의정서의 경우에는 일부를 제외한 모든 규칙이 선박에 적용하는 기준임을 고려하여 93 의정서의 모든 규칙이 등가제도의 적용대상이 될 수 있도록 하는 것이 바람직한 것으로 사료된다.

2. 점진적 이행제도

가. 어선원노동협약의 점진적 이행제도에 대한 검토

점진적 이행(Progressive Implementation)제도는 역시 어선원노동협약에 도입되어 있는 제도로써 어업의 다양성 때문에 협약의 이행을 위해서는 유연성이 필수적이라는 공감대가 형성되어 도입된 제도이다. ILO협약은 협약 적용의 유예기간에 관한 유보조항이 없어 이 제도를 도입하였다. 그 대신 어선원노동협약은 점진적 이행에 관한 기한이 없다. 어선원노동협약의 이행과 관련하여 회원국은 자국의 불충분한 기반시설 및 법령 등의 이유로 이 협약에서 규정하는 모든 조치의 즉각적인 이행이 불가능한 경우, 협의하여 입안된 계획에 따라 점진적으로 이행할 수 있고 제10조제1항(선원의 건강진단서), 제10조제3항(선원의 건강진단서 면제조건), 제15조(선원명부), 제20조(근로계약서), 제33조(위험성평가) 및 제38조(업무상 질병 및 사망 시 보호)를 그 적용대상으로 하고 있다(제4조제1항).

또한 이러한 점진적 이행제도를 적용한 회원국은 이 협약의 적용에 관한 최초 보고서에 국제노동기구 헌장 제22조에 따라 점진적으로 이행하기로 한 협약의 규정, 점진적 이행제도를 적용하게 된 사유, 사용자 및 근로자 대표단체 각각의 의견, 점진적 이행계획을 제출하여야 하고 또한, 협약의 적용에 관한 후속보고서에는 협약의 모든 규정들이 효력을 갖기 위한 관점에서 취해진 조치를 기술하고 있어야 한다(제4조제3항).

SLF 52(2010. 1)에서는 이러한 점진적 이행제도가 93 의정서가 발효되지 않고 있는 문제점을 해결할 수 있는 한 가지 방안으로써 그 유용성이 인정되었고 이 제도의 적용대상 요건의 식별과 같은 세부 사항은 특별 작업반회의(2011. 9)시 논의하기로 하였다.

나. 적용대상에 관한 입장

점진적 이행제도는 93 의정서를 아직 비준하지 않고 있는 우리나라 같은 경우에 있어 적용상의 문제점을 해소할 수 있는 제도로 판단이 된다. 그러나 이 제도 역시 등가제도와 마찬가지로 그 적용 대상을 정하여 협약에 명시하여야 하고 어선원노동협약과 달리 그 적용 기간을 명시하여야 한다. 따라서, 그 적용대상과 적용기간에 관한 우리나라의 의견을 수립함에 있어 국내의 어선안전 관련 기준과 93 의정서의 규칙을 비교하여 그 차이점을 식별한 후 결정하는 것이 바람직한 것으로 사료된다.

제2절 93 의정서와 우리나라 어선안전 관련 규정의 비교

1. 우리나라 어선안전 관련 규정 현황

이 절에서는 93 의정서 발효시 우리나라에 미치는 영향을 최소화하기 위하여 추가적으로 설치하거나 적용하여야 하는 설비를 파악하여 특별 작업반회의(2010. 9) 및 SLF 53(2011. 1)회의에 대한 우리나라의 입장 및 대응방안을 수립하기 위한 목적으로 93 의정서와 우리나라 국내의 어선안전에 관한 각종 기준을 비교하였다.

우리나라의 어선과 그 설비 등에 관한 안전기준은 어선법과 어선법에 따른 세부 기준들에서 다루어지고 있다. 우리나라 어선법은 1977년 12월 31일 법률 제3063호로 제정되었고, 2011년 1월 1일 법률 제10219호로 개정되기까지 20회의 개정이 있었다. 제정 당시에는 어선의 건조, 등록, 어선의 검사, 어선에 관한 시험연구, 어선의 관리 등의 사항을 포괄하고 있었으나, 1996년 해양수산부의 발족에 따라 어선의 항행 및 등록에 관한 사항, 선박국적증서에 관한 사항, 어선의 총톤수 측정에 관한 사항은 선박법의 규정을 준용⁴⁰⁾하고, 안전검사는 선박안전법을 따르도록 되었으며, 어선법은 어선의 건조·개조에 관한 허가, 어선의 등록, 어선의 연구·개발 등에 관한 사항만을 담게 되었다. 그러나 2008년 해양수산부가 국토해양부와 농림수산식품부로 분리됨으로써 어선법은 어선의 건조, 등록, 검사, 연구·개발 등의 사항을 포함하도록 재개정되었다. 아래의 기준들은 어선법 제3조(어선의 설비)에 따른 농림수산식품부 고시로써 어선에 관한 세부 안전기준을 담고 있다.

- 어선구조기준
- 어선기관기준
- 어선설비기준
- 어선 복원성 및 만재흡수선기준
- 총톤수 10톤 미만 소형어선의 구조 및 설비기준

40) 한국의 수산법제, 2010, 최종화차철표, 305쪽

한편, 부속서 제VIII장에서 다루고 있는 선상에서의 비상배치, 소집 및 훈련 관련 사항은 선원법에서 다루고 있으며, 무선 통신담당자의 자격에 관한 사항은 선박직원법에서 다루고 있다.

2. 93 의정서와 우리나라 어선안전 관련 규정 비교

가. 일반

부속서 제I장 또한 의정서의 조문(Article)에서 언급한 사항이외의 추가적인 일반사항으로써 93 의정서에서 사용하고 있는 용어의 정의와 적용 면제 관련 사항을 다루고 있다.

또한, 의정서에서 요구하고 있는 설비 등에 대한 동등물(Equivalents)을 선박에 적용할 경우, 주관청은 그러한 설비 등에 대한 시험보고서와 함께 그에 관한 상세한 내용을 IMO에 보고(제4규칙)할 것을 명시하고 있고 검사와 증서의 발급에 관한 사항을 규정하고 있다.

주관청은 부속서 각 장(Chapter)에 수록되어 있는 규칙에 따른 어선검사⁴¹⁾를 수행하고, 검사에 합격하였을 때는 국제어선안전증서(International Fishing Vessel Safety Certificate)를 발급하게 된다. 만약, 이 부속서 규정에 의하여 선박에 면제를 부여하는 경우에는 상기 증서 이외에 국제어선면제증서(International Fishing Vessel Exemption Certificate)를 발급한다. 면제 증서는 주관청으로부터 정당하게 권한을 위임받은 자 또는 단체가 발급 또는 이서하여야 하며, 이 모든 경우 주관청은 증서 발급에 대하여 전적으로 책임을 진다. 또한 당사국은 타당사국의 요청이 있는 경우 어선의 검사를 집행할 수 있으며 이 부속서의 요건에 적합하다고 인정하는 경우에는 이 부속서의 규정에 따라 당해 어선에 증서를 발급하거나 발급의 권한을 위임하여야 한다. 동 증서에는 타 주관청의 요청에 의하여 이증서가 발급되었다는 취지의 진술이 기재되어야 하며, 이러한 증서는 당사국이 발급한 증서와 동일한 효력을 가진다. 상기와 같이 주관청 혹은 타 당사국에 의해 요청에 의해 발급된 증서는 항시 본선에 비치하여 즉시 점검받을 수 있어야 한다.

93 의정서의 검사제도는 아래와 같이 국내의 어선검사제도와 상이하다. 이는 93 의정서에 검사와 증서발급의 통일제도(Harmonized System of Survey and Certification, HSSC)가 도입되지 않았기 때문이다. 이 제도는 SOLAS 협약과 국제만재흘수선협약(L/L)⁴²⁾ 등의 검사주기 및 절차 등을 5년 주기로 통일하고자 한 제도으로써, 이를 위하여 74 SOLAS에 대한 88 의정서와 L/L에 대한 88 의정서가 탄생되었다. 93 의정서는 74 SOLAS의 88 의정서 발효 전에 제정되어 이 제도의 준비를 위한 작업시 대상 협약에 93 의정서도 포함하자는 의

41) 93 의정서 제6규칙 검사

(b) 다음 각목에서 규정하는 기간마다 해하는 정기검사

(i) 제II장 내지 제VI장에서 규정하는 선체의부를 포함하는 선체 및 기관에 관하여 4년. 이 기간은 이 장 제11규칙제(1)항의 규정에 따라 정당하고 실행 가능한 경우에 한하여 내부 또는 외부의 검사를 받을 것을 조건으로 그 기간을 1년간 연장할 수 있다.

(ii) 제II장 내지 제VII장 및 제X장에서 규정하는 설비에 관하여 2년

(iii) 제VII장, 제IX장 및 제X장에서 규정하는 구명설비에 사용되는 것을 포함하는 무선설비 및 무선방향탐지기에 관하여 1년

(c) 이 항 제(b)호제(i)목의 규정에서 요구하는 정기검사에 추가하여 주관청이 정하는 기간마다 행하는 선체 및 기관에 관한 중간검사. 이 검사는 선박 또는 선원의 안전에 악영향을 미치는 개조가 이루어지지 아니함을 확보하는 것이어야 한다.

42) International Convention on Load Lines, L/L

견도 있었지만, 미발효 협약이라는 이유로 거절되었기 때문이다. 따라서, 93 의정서에 검사와 증서발급의 통일제도가 수용되어 우리나라와 같은 5년 주기의 검사제도를 수용할 수 있도록 대응이 필요하다.

<표 7> 93 의정서의 검사제도

구 분	검사시기 및 검사대상	비고
정기검사	최초 항해 및 검사증서 유효기간 만료시 선박 전반	4년
제1종 중간검사	구명설비 및 항해설비	2년
제2종 중간검사	무선설비	1년
기타 정기검사	위의 검사 이외에 주관청에 의한 정기적검사	수시

<표 8> 우리나라 어선에 대한 검사제도

구 분	검사시기 및 검사대상	비고
정기검사	최초 항해 및 검사증서 유효기간 만료시 선박 전반	5년
제1종 중간검사	정기검사후 2번째 또는 3번째 검사기준일 후 3개월 이내, 선박 전반	2~3년
제2종 중간검사	검사기준일 전후 3개월 이내 (정기 또는 제1종 중간검사를 받아야 하는 연도는 제외) 선박 설비에 대한 효력시험 및 성능시험	1년
특별검사	어선 이외의 용도로 사용할 경우	수시
임시검사	선박시설의 수리시	수시
임시항해검사	선박검사증서 없이 임시로 이동할 경우	수시

나. 구조, 수밀성 및 설비

93 의정서 부속서의 제II장(구조, 수밀성 및 설비)은 길이 24미터 이상 신조선에 적용하는

규정으로써 선박의 예정된 조업시에 선박에 예상되는 모든 상태를 선박이 견딜 수 있도록 선박의 선체, 선루, 갑판실, 기관실 외벽(Casings), 승정구실 등 기타 구조물의 강도와 구조 그리고 선박의 설비에 대한 요건으로써 선체의 수밀(Watertight)과 상갑판 상부구조물의 풍우밀(Weathertight)을 확보하기 위한 규칙을 포함하고 있다. 또한 이 장(Chapter)는 앵커 및 계류 설비에 관한 요건을 포함하고 있으나 주관청이 인정하는 바에 따르도록 하고 있다. 이러한 93 의정서의 규칙들은 어선법 산하의 어선구조기준 및 어선기관기준에 대부분 수용되었으며, 다만, 선미트롤어선에 있어 어획물의 인양시 어획물의 선외 추락을 방지하기 위하여 설치되는 동력으로 작동하는 피쉬플랩(Fish Flap)의 경우 우리나라의 규정에는 아직 수용되지 않았으며, 현재 선미트롤어선에 설치되어 있는 피쉬플랩은 거의 수동으로 작동되는 것이다.

<표 9> 93 의정서 제II장과 국내 규정의 주요 상이점

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
제3규칙 선체보전성 (2) 선미트롤어선의 피시플랩은 동력으로 작동되는 것이어야 하며, 플랩의 작동시계를 방해하지 아니하는 위치에서 조작할 수 있는 것이어야 한다.	기준 없음	



<그림 5> 트롤어선

다. 복원성

부속서 제III장은 길이 24미터 이상의 신조선에 적용하는 복원성요건 및 어선의 복원성과 관련하여 선박의 감항성(Seaworthiness)을 확보하기 위한 요건으로써 선수높이, 조업상태, 착빙, 경사시험, 어창칸막이 등에 관한 요건을 포함하고 있다.

(1) 93 의정서의 복원성기준

협약에서는 어선의 복원성에 대하여 아래와 같은 기준을 만족할 것을 규정하고 있다.

(가) 횡측과 복원정 곡선에 둘러싸인 부분의 면적이 다음 표에 의한 값 이상일 것.

<표 10> 횡측과 복원정 곡선에 둘러싸인 면적 기준

횡경사각(도)	면적(m-rad)
0 ~ 30	0.055
30 ~ 40 또는 θ_f 중 작은 각도	0.030
0 ~ 40 또는 θ_f 중 작은 각도	0.090

여기서 θ_f 는 신속하게 풍우밀로 폐쇄될 수 없는 선체, 선루 또는 갑판실의 개구가 침수를 시작할 때의 횡경사각을 말한다.

(나) 복원정 GZ는 30도이상의 횡경사각에서 200밀리미터이상이어야 한다.

(다) 최대복원정 GZmax는 가급적 30도이상의 경사각에서 발생되어야 하며 그 각이 25도보다 적어서도 아니된다.

(라) 1층갑판선의 초기메타센타높이 G_0M 은 300밀리미터이상이어야 한다. 전통선루 또는 길이 70미터이상인 선박의 메타센타높이는 주관청이 인정하는 바에 따라 감할 수 있다. 다만, 어떠한 경우에도 150밀리미터이상이어야 한다.

(2) 국내 어선의 복원성기준

현행 어선복원성 및 만재흡수선기준 제11조에 의하면 어선의 복원성기준의 적용대상 선박은 배의길이 24미터 이상의 어선으로 규정되어 있으며, 24미터 미만 어선 중에는 총톤수가 10톤 미만으로서 최대탑재인원이 13인 이상인 낚시어선이 복원성기준을 적용받고 있는 상황이다.

국내 기준 중 현재의 24미터 이상 40미터 미만인 어선에 대한 기준은 1971년 4월 1일 선박복원성규정 제정시 일본의 어선복원성기준을 수용한 것이다. 일본은 1956년 제정된 선박복원성규칙중 여객선 복원성기준에 적용된 동적 복원성기준을 기초로 1963년부터 2년간 15미터 이상 40미터 미만 어선을 대상으로 해난사고 선박 39척 및 조업중인 어선 140척의 복원성능을 분석하여 초기횡메타센타높이기준으로 설정된 것이다.

이 기준 설정당시 적용된 풍속은 19m/s였으며, 1960년대 당시에는 일본 어선의 배치에 기초한 동적 복원성능을 반영하여 간이한 복원성기준으로 인정된 것이다.

어선에 대한 국내 복원성기준을 요약 정리하면 다음과 같다.

(가) 배의길이가 24미터 이상 40미터 미만인 어선

○ 초기횡메타센타높이(GoM)가 다음 산식에 의한 값 이상일 것

$$0.04B + a \frac{B}{D} - \beta \text{ (미터)}$$

여기서, a는 강선 및 FRP선에 있어서는 0.54, 목선에 있어서는 0.28로 적용하며 다음 β 는 표 1에 의한 값, F는 건현임.

<표 11> 45미터 미만 어선의 β값

$\frac{F}{D}$	β		$\frac{F}{D}$	β		$\frac{F}{D}$	β	
	강선 FRP선	목 선		강선 FRP선	목 선		강선 FRP선	목 선
0.10	0.881	0.313	0.18	1.024	0.454	0.26	1.076	0.511
0.11	0.903	0.333	0.19	1.035	0.464	0.27	1.080	0.513
0.12	0.925	0.353	0.20	1.044	0.474	0.28	1.084	0.516
0.13	0.945	0.372	0.21	1.051	0.484	0.29	1.087	0.518
0.14	0.964	0.391	0.22	1.058	0.490	0.30	1.090	0.521
0.15	0.981	0.408	0.23	1.063	0.496	0.31	1.092	0.523
0.16	0.997	0.424	0.24	1.068	0.501	0.320	1.095	0.525
0.17	1.012	0.439	0.25	1.073	0.506	상		

- 어로작업 중 부가적인 외력이 어선에 미치는 어로정을 탑재하는 어선 및 선망어선에 있어서는 현단몰입각(12도보다 클 경우 12도로 한다)에 있어서의 복원정이 부가외력에 의한 횡경사우력정보보다 클 것.
- 어로작업 중 개방하여 두거나 또는 신속히 폐쇄할 수 없는 창구를 통하여 점진적인 침수를 일으키는 횡경사각이 20도 이상일 것.

(나) 배의길이가 24미터 이상 40미터 미만으로 풍압면적이 큰 어선

- 풍압면적이 다음 조건식을 만족하는 어선에 대하여는 다음의 기준을 적용할 수 있음.

$$\frac{A_f}{L_f \times D_f} \geq 1.6 - \frac{1}{50} (L_f - 20), \text{ 단 우변의 최소 값은 } 0.5 \text{로 함.}$$

- A_f : 직립상태에 있어서 건현을 0으로 가정한 경우 선박의 흘수선상의 부분의 선체 종단면적(m^2),
- L_f : 건현갑판의 갑판보상에 있어서 선수재의 전면으로부터 타주가 있는 것은 그 후면까지, 타주가 없는 것은 타두재의 중심까지의 수평거리(m)
- D_f : L_f 의 중앙에 있어서 기선으로부터 건현갑판상면까지의 깊이(m)

- 초기횡메타센타높이(GoM)가 0.35미터 이상일 것.
- 길이 40미터 이상 어선의 풍압기준에 적합할 것. 이 경우 풍압은 $269.3N/m^2$ 으로 하고 복원력 산입범위는 최대 55도까지로 함.

(다) 길이 40미터 이상 어선

- 초기횡메타센타높이(GoM)가 0.35미터 이상일 것. 다만, 전통선루를 가지거나 배의 길이가 70미터 이상인 어선의 경우 0.15미터 이상일 것.
- 횡경사각 0도에서 30도까지 복원정곡선의 면적이 0.055m-rad 이상일 것.
- 횡경사각 30도에서 40도 또는 해수유입각(θ_f)이 40도 미만인 경우 30도에서 해수유입각까지 복원정곡선의 면적이 0.03m-rad 이상일 것.
- 횡경사각 0도에서 40도 또는 해수유입각이 40도 미만인 경우 30도에서 해수유입각까지 복원정곡선의 면적이 0.09m-rad 이상일 것.
- 횡경사각 25도 이상에서 최대 복원정(GZmax)을 가질 것.
- 횡경사각 30도 이상에서는 최소한 0.20미터 이상의 복원정을 가질 것.
- 어로작업 중 추가적인 외력이 어선에 미치는 어로정을 탑재하는 어선 및 선망어선에 있어서는 현단몰입각(12도보다 클 경우 12도로 한다)에 있어서의 복원정이 부가외력에 의한 횡경사우력정보다 클 것.
- 어로작업중 개방하여 두거나 또는 신속히 폐쇄할 수 없는 창구를 통하여 점진적인 침수를 일으키는 횡경사각이 20도 이상일 것.
- 정상풍에 의한 경사우력정(M/W)에 의한 점 F의 횡경사각은 한계경사각을 초과하지 않을 것.(경사우력정 계산을 위한 배의 길이 45미터미만 어선의 풍압을 제외하고 국제항해 화물선기준과 동일)

$$\frac{M}{W} = \frac{P \cdot A \cdot H}{1000 \cdot g \cdot W}$$

- 이 식에서 P는 배의 길이 45미터 이상 어선에 있어서는 504.2 (N/m²)로 하고, 45미터 미만 어선에 있어서는 표 2에 의한 값. 표 2의 h는 흘수선상의 투영면적의 중심에서 흘수선까지의 수직거리(미터)
- 돌풍에 의한 경사우력정(1.5*M/W)을 고려할 때 복원에너지가 바람 및 횡요에 의한 전복에너지 이상일 것. 복원력 산입범위는 최대 횡경사각 50도까지로 함.(국제항해 화물선의 바람 및 횡요기준과 동일하나 s 값 계산시 근해구역 이상 선박의 s 값을 적용)

<표 12> 45미터 미만 어선의 풍압

h(m)	P(N/m ²)
1 이하	315.5
2	386.1
3	429.2
4	459.7
5	485.0
6 이상	504.2

(라) 최대탑재인원이 13인 이상인 총톤수 10톤 미만 낚시어선

- 한계경사각에서의 복원정이 경사우력정이상일 것.(탑승객의 이동모멘트와 풍속 15m/s에서의 바람에 의한 횡경사모멘트를 적용)

(3) 93 의정서의 미수용 규칙에 대한 검토

(가) 제2규칙(복원성기준)

국내어선에 93의정서의 복원성요건을 적용했을 시 계산결과를 살펴보면 다음과 같다. 통발어선의 경우 경하상태와 각 적재상태의 GoM의 경우 기준을 만족하고 있으며, 나머지는 모두 기준을 만족하지 못하고 있다. 트롤어선 및 선망어선의 경우 경하상태와 부분적하상태(5%적재) 경우 기준을 만족하고 있으며 만재입항, 만재출항 및 어장발 상태에는 기준을 만족시키지 못하고 있었다. 특히 최대복원정 발생각도 부분이 대부분 만족하지 못하고 있었다. 최대복원정은 외력에 의한 전복모멘트가 작용할 때 선박의 전복여부를 손쉽게 평가할 수 있는 평가요소이며, 최대복원정 발생각도는 이러한 전복 여부가 작은 횡경사각에서 일어나지 않도록 하기 위하여 사용되는 평가요소이다.

표 13 통발어선 계산결과 예

항 목	요구치	경하	만재출항	어장발	만재입항	부분적하상태
GoM(m)	0.35	0.596	0.634	0.604	0.579	0.504
0-30(area)	0.055	0.083	0.047	0.043	0.044	0.048
30-40(area)	0.030	0.038	0.005	0.002	0.003	0.008
0-40(area)	0.090	0.121	0.052	0.045	0.047	0.056
30도 GZ(m)	0.200	0.253	0.070	0.057	0.063	0.091
최대GZ발생각도	25.0	27.1	16.7	16.1	16.7	19.9

표 14 트롤어선의 계산결과

항목	요구치	경하	만재출항	어장발	만재입항	부분적하상태
GoM	0.350	1.560	1.421	1.450	1.494	1.443
0~30(area)	0.055	0.202	0.130	0.126	0.139	0.160
30~40(area)	0.030	0.097	0.041	0.038	0.047	0.065
0~40(area)	0.090	0.299	0.171	0.164	0.185	0.226
30도 GZ(m)	0.200	0.605	0.293	0.274	0.323	0.434
최대GZ발생각도	25.0	27.6	21.3	20.5	22.1	25.1

표 15 선망어선 계산결과 예

항목	요구치	경하	만재출항	어장발	만재입항	부분적하상태
GoM	0.350	0.784	0.659	0.734	0.753	0.653
0~30(area)	0.055	0.107	0.080	0.087	0.081	0.096
30~40(area)	0.030	0.053	0.028	0.033	0.026	0.048
0~40(area)	0.090	0.161	0.107	0.120	0.107	0.144
30도 GZ(m)	0.200	0.349	0.205	0.230	0.193	0.319
최대GZ발생각도	25.0	28.9	24.0	24.4	22.5	28.7

따라서, 이 규칙을 별도의 국내기준을 적용하고 있는 40미터 미만 어선에게 적용할 경우, 거의 모두 불합격상태이며, 또한 이 기준을 만족시키기 위하여 국내어선에 대한 길이, 너비, 깊이 등 제원변경이 불가피하나 제Ⅲ장제2규칙제(1)항⁴³⁾은 주관청이 93 의정서의 복원성기준을 적용을 유예할 수 있도록 하고 있어 93 의정서의 비준시 문제점은 아니라 판단된다.

(나) 제8규칙(착빙)

93 의정서에서도 착빙에 대한 규정은 모든 어선이 아닌 착빙이 발생할 수 있는 해역에서 조업하는 어선에 대하여 고려하도록 규정되어 있으며, 국내의 경우 우리나라주위의 해역이 착빙이 발생할 가능성이 거의 없으며, 일부 극지방주위에서 조업하는 원양어선에 대하여 적용되는 규정이므로 큰 의미는 없는 기준으로 판단된다.

(다) 제11규칙(간이어창칸막이)

93 의정서는 어창내의 어획물이 어선의 횡요에 의한 이동을 방지하기 위하여 어창내에 적절한 칸막이를 설치토록 규정하고 있다. 국내기준은 총톤수10톤미만 소형어선의 구조 및 설비기준에는 어창 내에 종방향의 칸막이를 설치하도록 규정하고 있으나 소형어선외의 어선에 대한 어선설비기준에는 규정하고 있지 않다. 이는 어선의 복원성 및 구조강도를 향상시킬 수 있고, 칸막이의 설치비용이 크지 않고, 시공도 어렵지 않으므로 향후 국내기준에 수용하여도 국내 어선에 대한 불이익은 없을 것으로 판단된다.

(라) 제12규칙(선수높이)

93 의정서는 어선의 항해 및 조업 중에 선수로 부터의 파도의 유입에 따른 복원성의 악화를 방지하기 위하여 선수높이를 규정하고 있으나, 국내의 경우 배의 길이 24미터 이상 어선에 대하여 어선법 제4조에 따라 만재흘수선을 표시하고 있으며, 일반선박도 국제항해에 종사하는 선박에 한하여 선수높이를 규정하고 있다. 또한 93 의정서에 이 규칙의 배경이 북대서양의 파랑통계로부터 유의파고를 고려하여 규정되어진 기준으로

43) 93 의정서 제Ⅲ장제2규칙

(1) 어선의 복원성은 최소한 다음 각호의 기준에 적합하여야 한다. 다만, 주관청이 조업경험상 정당하다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

우리나라 연안의 해상상태와도 크게 상이하고 국내 어선의 구조기준에도 갑판에 유입된 해수의 신속한 배출을 위한 방수구의 면적 및 개수 등을 규정하고 있으므로 국내기준에 수용하기에는 타당성이 결여된다.

(마) 제14규칙(구획 및 손상시복원성)

93 의정서의 이 규칙은 최대탑재인원 100인 이상, 길이 100미터 이상의 어선에 대하여 적용하는 기준으로서 국내의 경우 해당어선이 한척도 없으며, 앞으로도 적용되는 어선이 건조될 가능성은 거의 없으므로 크게 의미 있는 규칙은 아니라 판단된다.

라. 기관 전기 및 무인 기관구역

이 장은 길이 45미터 이상의 신조선에 적용하는 기준으로써 Part A, B, C 로 구성되어 Part A 에서는 기관 관련 용어의 정의 등 일반사항을 다루고 있으며, Part B에서는 주기관 및 발전기, 조타장치 등의 보조기계와 각 종 관장치에 대한 요건을 다루고 있으며, Part C 에서는 어선의 전기설비, 그리고 Part D에서는 정기적으로 무인이 되는 기관구역의 화재안전, 침수방지, 경보장치 등에 관한 요건을 포함하고 있다.

현재 부속서 제IV장과 국내 어선 관련 기준을 비교하였을 때 서로 상이한 점은 다음과 표와 같고 93 의정서의 문제점을 식별하기 위한 북경세미나(2004) 부속서 제IV장과 관련하여는 아무런 문제가 없는 것으로 결론지어 졌음을 고려하여 이 요건들에 대하여 특별 작업반 회의 또는 SLF 53(2011. 1)에서 아래의 사항에 대하여 개정할 것을 제안하는 것은 그리 실효성이 없는 것으로 판단되므로 대안으로써 이 부속서 제V장에 대하여 길이와 총톤수 또는 전장의 등가제도를 적용하도록 대응한 것이 합리적이다 판단된다. 길이 24미터 이상 45미터 미만의 신조 어선에 적용하는 아시아 지역기준 제2장은 국내 기준과 거의 동일하며 이는 아시아 지역기준 제정당시 참석국가의 자국내 기준의 안전수준과 동일하게 작성하였기 때문으로 판단된다.

<표 16> 93 의정서 제IV장과 국내 규정의 주요 상이점

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
제3규칙 일반 기관설비 (3) (b) 선외로부터 도움을 받지 아니하고 데드심상태에서 기관을 작동시킬 수 있는 수단이 갖추어져야 한다.	미수용	선박기관기준 제12조(고장 시의 조치)의 ②
제11규칙 발지배수장치 (2) (c) 이 규칙에 따라 설치되는 각 발지펌프에는 직접 발지흡입관이 설치되어야 하며 흡입관중 1계통은	미수용	

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
<p>기관구역의 좌현측에, 다른 1계통은 우현측에 배치되어야 한다. 다만, 길이 75미터미만의 선박에 있어서 단지 1대의 빌지펌프에 1계통의 직접 빌지흡입관이 설치되는 경우에 있어서는 그러하지 아니하다.</p>		
<p>제14규칙 기관사 호출장치 길이 75미터이상의 선박에는 기관제어실 또는 기관조종장소내의 적당한 장소에서 조작되고 또한, 기관사거주구역에서 명확히 청취할 수 있는 기관사 호출장치가 설치되어야 한다.</p>	미수용	선박설비기준 제105조(기관부직원의 호출장치)
<p>제15규칙 어획물보존을 위한 냉동장치 (5) 냉동기기구역 및 냉동실에는 사람이 갈히는 것을 방지하기 위하여 조타실, 제어장소 또는 탈출구에 경보장치가 연결되어 있어야 한다. 이러한 구역의 출입구중 적어도 1개는 내부에서 개방될 수 있는 것이어야 한다. 독성 또는 인화성의 가스를 사용하는 냉동기기가 수용되어 있는 구역의 출입구는 실행가능한 한 직접 거주구역으로 통하지 아니하여야 한다.</p>	미수용	
<p>제16규칙 주전원 (1) (c) 선박의 주전원은 주추진기관 또는 축계의 회전수 및 회전방향에 관계없이 이 장 제3규칙제(6)항제(a)호에서 규정하는 기능이 유지될 수 있도록 배치되어야 한다.</p>	미수용	선박기관기준 제18조(주전원)의 ②
<p>제17규칙 비상전원 (1) 기관구역외부의 주관청이 적당하다고 인정하는 장소에 자기기전식비상전원이 설치되어야 하며 또한, 주전기설비에 화재 또는 기타 사고가 발생한 경우에도 그 기능이 확보될 수 있도록 배치되어야 한다.</p>	<p>어선설비기준 제299조(주조명장치) 배의 길이 45미터 이상의 어선에 설치하는 주조명장치는 다음 각 호의 요건에 따라야 한다. 2. 비상전원과 비상전원에 관련된 변압기, 임시비상전원 또는 비상조명용 배전반을 설치한 장소의 화재나 그 밖의 재해로 인하여 그 사용이 손상되지 아니하는 것일 것</p>	유추 적용할 수 있으나, 비상전원 등의 배치에 관한 명확한 규정 필요

마. 방화, 탐지, 소화 및 소화작업

부속서 제V장은 선박에서의 화재를 방지하기위한 방화구획요건과 화재의 발생시 이를 탐지하고 소화하기 위한 요건들을 명시하고 있다. 이 장(Chapter)는 세 Part로 구성되어 일반

규정인 Part A, 길이 60미터 이상의 선박에 대한 화재안전조치를 다루고 있는 Part B, 그리고 Part C에서는 길이 45미터 이상 60미터미만의 선박에 대한 사항을 포함하고 있다.

(1) 적용 대상

유럽의 국가들은 이 장(Chapter)에는 그 적용 대상으로서 길이 45미터 이상 신조선에 적용한다는 명시된 조항이 없음을 이유로 길이 24미터 이상 선박에 대하여 적용할 것을 주장하고 있으며 제1규칙에 따라 어선의 거주구역 및 사무구역에 다음중 하나의 보호방식이 적용해야 된다는 입장이다.

- 제 I F방식 - 모든 내부구획격벽이 불연성의 “B”급 또는 “C”급구획으로 구조되는 방식. 일반적으로 거주구역 및 업무구역에는 화재탐지장치 또는 스프링쿨러장치가 설치되지 않음
- 제 II F방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 화재탐지와 소화를 위한 자동 스프링쿨러 및 화재경보장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽의 형식에는 제한 없음
- 제 III F방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 자동화재경보 및 화재탐지장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽에는 제한을 두지 아니한다. 다만, 어떠한 경우에 있어서도 거주구역 또는 “A”급 또는 “B”급 구획으로 경계되는 구역의 면적이 50제곱미터를 초과하여서는 아니된다. 주관청은 공용실에 대하여 이 면적의 증가를 허용 가능

※ A급 구획 : 다음 각호의 요건에 적합한 격벽과 갑판으로 형성되는 구획을 말한다.

- ① 강 또는 기타 이와 동등한 재료로 제조될 것
- ② 적당히 보강된 것일 것
- ③ 1시간의 표준화재시험이 끝날때까지 연기와 화염의 통과를 저지할 수 있도록 제조될 것
- ④ 다음 각급에 대응하는 시간내에 화염에 노출되지 아니한 측의 평균온도가 최초의 온도보다 섭씨 139도이상 상승하지 아니하고 또한, 모든 이음매를 포함하여 어떠한 점에 있어서도 최초의 온도보다 섭씨 180도를 초과하여 상승하지 아니하도록 승인된 불연성재료로 방열시공될 것

“A-60”급	60분
“A-30”급	30분
“A-15”급	15분
“A- 0”급	0분

※ B급 구획 : 다음 각호의 요건에 적합한 격벽, 갑판, 천정재 또는 내장재로 형성되는 구획을 말한다.

- ① 최초 30분간의 표준화재시험이 끝날 때까지 화염의 통과를 저지할 수 있도록

구조될 것

- ② 다음 각급에 대응하는 시간내에 화염에 노출되지 아니한 측의 평균온도가 최초의 온도보다 섭씨 139도를 초과하여 상승하지 아니하고 또한, 모든 이음매를 포함하여 어떠한 점에 있어서도 최초의 온도보다 섭씨 225도를 초과하여 상승하지 아니하는 방열치를 가지는 것일 것

“B-15”급 15분

“B- 0”급 0분

- ③ 승인된 불연성재료로 제조되어야 하며 또한, “B”급구획을 제조 및 조립할 때에 사용되는 모든 재료도 불연성의 것일 것. 다만, 이 장의 관련요건에 적합할 것을 조건으로 사용이 허용된 가연성단판에 대하여는 그러하지 아니하다.

※ “C”급구획”이라 함은 승인된 불연성재료로 구조된 구획을 말한다.

그러나, FRP어선이 주종을 이루는 우리나라의 경우, 이러한 요건을 만족시키기가 현실적으로 매우 어렵고 만족시킨다 하더라도 많은 비용이 소요됨과 길이 45미터 이상 이상의 어선의 경우에는 FRP 재질로 거의 건조되지 않음을 고려하여 향후 논의 시, 이 장(Chapter)은 길이 45미터 이상 신조선에 적용한다는 문구를 삽입하도록 하여야 할 것으로 판단된다.

(2) 화재로부터의 보호

또한, 부속서 제V장은 각 종 격벽 및 갑판의 화재보전성을 위한 구획기준을 정하기 위하여 각각의 장소들에 대하여 그 화재위험성에 따라 분류하고 인접하는 장소를 격리하는 격벽 및 갑판에 대한 요건을 정함으로써 화재의 확산으로부터 선박을 보호할 수 있도록 하고 있다.

이와 같이 부속서 제V장은 선박의 거주구역을 보호하기 위한 방화구획 개념을 적용하도록 하고 있으나 우리나라의 어선구조기준에는 방화구획개념 자체가 도입이 되어 있지 않다. 이는 우리나라 어선의 재질이 이러한 방화구획개념을 적용하기 어려운 FRP로 되어 있고 강선의 경우에도 이러한 개념을 어선에 적용할 경우 선가의 상승을 우려한 결과로 판단된다.

따라서 93 의정서 발효시 부속서 제V장으로 인하여 국내에 미치는 영향을 완화하기 위하여 이 장(Chapter)이 길이 45미터 이상 신조선에 적용하도록 관련 문구를 신설하고 길이와 총톤수 또는 전장의 등가(Equivalence of Length to G/T or LOA)의 개념이 적용될 수 있도록 하여 총톤수 950톤 이상 신조선에 적용될 수 있도록 대응이 필요하다 판단된다.

바. 선원의 보호

제VI장(선원의 보호)은 길이 24미터 이상 신조선에 적용하는 기준으로써 선원의 선외 추락(Man Overboard) 또는 선박의 창구로의 추락 등 선상에서 인명의 사고를 방지하기 위한 요건을 주로 포함하고 있으며 우리나라의 기준으로는 어선설비기준으로 수용되어 있다. 다

만 제1규칙제(2)항(높이 600밀리미터 미만의 코밍 또는 문턱을 가진 갑판개구에 대한 보호 장치) 그리고 제2규칙제(3)항(갑판상 탈출용 개구내 손잡이)은 수용되어 있지 않으나 베이징 지역 세미나에서 이 장(Chapter)와 관련하여 식별된 문제점이 없음과 이 장이 신조선에 적용하고 또한 상이한 요건을 만족시키는 데 드는 비용을 고려할 때 별다른 대응이 필요하지 않은 것으로 판단된다.

<표 17> 93 의정서 제Ⅵ장과 우리나라 관련 규정의 주요 상이점

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
제1규칙 일반적 보호조치 (2) 높이가 600밀리미터 미만의 코밍 또는 문턱을 가진 갑판개구에는 힌지식 또는 이동식 레일 또는 망과 같은 보호장치가 설치되어야 한다. 주관청은 피시스커틀과 같은 작은 개구에는 이러한 요건의 적용을 면제할 수 있다.	기준없음	
제2규칙 갑판개구 (3) 실행가능한 경우 손잡이는 탈출용 개구를 넘어서 갑판면보다 위쪽에 설치되어야 한다.	기준없음	

사. 구명설비

부속서 제Ⅶ장은 길이 45미터 이상의 신조선에 적용한다. 그러나, 제13규칙 및 제14규칙의 쌍방향 VHF 및 레이더트랜스폰더는 현존선에 적용한다. 부속서 제Ⅴ장과 국내 기준과의 비교결과 상이한 점은 아래 표와 같으며 따라서, 구명정과 구조정 등이 신조선에 적용됨에 불구하고 고가의 장비이고 또한, 쌍방향 VHF 및 레이더트랜스폰더의 경우 현존선에 적용함을 고려하여 관련 IMO 회의시 이를 완화하기 위한 대응활동이 필요한 것으로 판단된다.

<표 18> 93 의정서 제Ⅶ장과 우리나라 관련 규정의 주요 상이점

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
제5규칙 생존정 및 구조정의 수 (1) 모든 선박에는 2척이상의 생존정이 비치되어야 한다. (2) 길이 75미터 이상 선박의 생존정 및 구조정의 수·수용능력 및 형식은 다음 각호의 요건에 적합한 것이어야 한다.	어선설비기준 제43조(구명정등) 배의 길이 20미터 이상의 어선에는 최대승선인원을 수용하는데 충분한 구명정 또는 구명뗏목을 비치하여야 한다.	규정상이 -의정서: 2척 이상 생존정 -국내: 20미터 이상의 어선에 1척 ※ 생존정 : 구명정 또는 구명뗏목

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
<p>(a) 각현에 적어도 총승선인원을 수용하기에 충분한 합계능력의 생존정이 비치되어야 한다. 주관청은 제Ⅲ장제14규칙 및 제Ⅴ장의 규정에 의한 구획요건, 손상시복원성기준 및 강화된 방화구조기준에 적합하고 또한, 안전에 영향을 미치지 아니한다고 판단되는 경우에는 생존정의 수 및 수용능력의 감소를 허용할 수 있다. 다만, 선박의 각현에 탑재되는 생존정의 합계능력은 총승선인원의 50퍼센트 이상을 수용하기에 충분한 것이어야 하며 이에 추가하여 총승선인원의 50퍼센트 이상을 수용할 수 있는 구명뗏목이 비치되어야 한다</p> <p>(b) 1척의 구조정이 비치되어야 한다. 다만, 구조정의 요건에 적합하고 구조활동후 회수될 수 있는 구명정이 비치되는 경우에는 그러하지 아니하다</p> <p>(3) 길이 75미터 미만의 선박은 다음 각호의 요건에 적합하여야 한다.</p> <p>(a) 각현에 적어도 총승선인원을 수용하기에 충분한 합계능력의 생존정이 비치되어야 한다</p> <p>(b) 1정의 구조정이 비치되어야 한다. 다만, 구조활동후 회수될 수 있는 적당한 생존정이 비치되는 경우에는 그러하지 아니하다</p>	<p>국내 생존정 관련 요건 없음</p>	
<p>제9규칙 방수복 및 보온구</p> <p>(1) 적당한 크기의 이 장 제25규칙의 요건에 적합한 승인된 방수복이 구조정요원으로 지정된 모든 사람에게 제공될 수 있도록 비치되어야 한다.</p> <p>(2) 이 장 제5규칙제(2)항 및 제(3)항의 요건에 적합한 선박에는 다음 각호의 1에 해당 하는 생존정에 승정하지 아니하는 모든 승선자에게 제공될 수 있도록 이 장 제25규칙의 요건에 적합한 방수복이 비치되어야 한다.</p> <p>(a) 구명정</p> <p>(b) 대빛진수식구명뗏목</p> <p>(c) 구명뗏목을 타기 위하여 물에 들어갈 필요가 없는 동등의 승인된 설비에 의하여 진수되는 구명뗏목</p> <p>(3) 이 규칙 제(2)항제(a)호의 규정에 불구하고 선박에는 각구명정마다 이</p>	<p>국내기준 없음</p>	

1993 어선안전협약 의정서	국내 어선 관련 기준	비고
장 제25규칙의 요건에 적합한 3개 이상의 방수복이 비치되어야 한다.		
제13규칙 무선구명설비 (1) 모든 선박에는 3개이상의 쌍방향 VHF무선전화장치가 비치되어야 한다. 그러한 장치는 기구에서 채택된 성능기준이상의 성능을 가지는 것이어야 한다. 고정식쌍방향 VHF무선전화장치가 생존정에 설치되는 경우 당해장치는 기구에서 채택된 성능기준이상의 성능을 가지는 것이어야 한다.	어선설비기준 별표33 무선설비의 설치 기준 - 원양어선에 종사하는 어선 : 쌍방향 초단파대무선장치 1대	규정상이 -지역: 1개 -국내: 1개 ※ 현존선에 적용
제14규칙 레이다트랜스폰더 모든 선박의 각현에는 1개이상의 레이다트랜스폰더가 비치되어야 한다. 이러한 레이다트랜스폰더는 기구에서 채택된 성능기준이상의 성능을 가지는 것이어야 한다.	어선설비기준 별표33 무선설비의 설치 기준 - 원양어선에 종사하는 어선 : 원양어선에 종사하는 어선 : 레이다트랜스폰더 1대	규정상이 -의정서 : 2개 -국내 : 1개 ※현존선에 적용

아. 비상배치, 소집 및 훈련

부속서 제Ⅷ장은 길이 24미터 이상의 신조선과 현존선에 적용한다. 주로 선상에서 선원들이 수행하여야 하는 소화·퇴선훈련 등의 훈련과 선원들에 대한 선상교육 및 매주 또는 매월 실시되어야 하는 점검사항 및 관련 설비에 대한 요건을 포함하고 있다. 우리나라의 경우, 선원의 선상 훈련 등에 관한 사항은 일반선과 어선에 상관없이 선원법(제2조)에서 다루어지고 있으나 어선의 경우 선상훈련 등에 관한 사항이 선원법에 거의 대부분에서 누락이 되어 있다. 따라서 93 의정서 발효시, 근해 이상을 조업구역으로 하는 국내 길이 24미터 이상 어선에 대하여 선상훈련, 선상교육 등이 전면적으로 실시되어야 하므로 93 의정서 시행시 제도적 보완이 필요한 사항으로 판단된다.

자. 무선통신

(1) 93 의정서의 GMDSS 관련 무선설비 요건과 국내 요건의 비교

93 의정서 제Ⅸ장(무선통신)은 길이 45미터 이상의 신조선과 현존선에 적용되는 GMDSS다. 동 의정서의 무선통신 관련 규정 내용은 SOLAS의 300톤 이상 국제화물선에 적용되는 기준⁴⁴⁾과 동일하며, 어선설비기준에 포함되어 있는 국내 기준보다 조난안전 통신 설비 기준이 엄격한 기준이다. 93 의정서의 기준은 SOLAS 협약과 동일하게 GMDSS 항행구역(A1, A2, A3, A4)에 따라 무선설비 설치 기준을 정하고 있으나 국내 기준은 어선의 길이(24미

44) 74 해상인명안전협약 제4장(무선통신)

터) 기준 및 원양어선을 기준으로 구분하여 규정하고 있다. 길이 45미터 이상의 원양어선에
는 다음과 같이 무선설비의 강화가 필요하다. 따라서 이를 완화하기 위한 대응이 필요하다.

- 각각 다른 무선통신업무에 사용되는 2개 이상의 분리 및 독립된 수단으로 선박 대
육상의 조난경보송신 장치
- 레이더트랜스폰더(SART) : 현행 1대 → 2대
- 양방향 VHF 무선전화기(2-way VHF) : 현행 1대 → 3대
- 고기능그룹호출장치(EGC) : 현행 없음 → 1대 (Inmarsat-C 설치 선박 제외)
- 협대역직접인쇄전신(NBDP) : 현행 없음 → 1대

(가) 의정서에서 요구하는 무선설비 설치 기준

1993 토레모리노스 의정서에서 요구하는 무선설비 설치 기준을 요약하면 다음과 같다.

<표 19> 93 의정서의 무선통신설비 설치요건 요약

구분	VHF설비 (DSC 및 무선전화)	MF설비 (DSC 및 무선전화)	MF/HF설비 (DSC, 무선 전화 및 NBDP)	NAVTEX 또는 MSI수신기	INMARSAT 선박지구국	위성 EPIRB	SART (2대)	양방향 VHF 무선 전화기 (3대)
A1 해역 ⁴⁵⁾	○○			○		○	○	○
A2 해역 ⁴⁶⁾	○○	○△	△	○	△	○	○	○
A3 해역 ⁴⁷⁾	○○	○ 3항이 없을때	○△ 5항의대안	○	○△ 3항의대안	○	○	○
A4 해역 ⁴⁸⁾	○○		○○	○		○	○	○

※ ○는 추가로, △는 대상 설비 중 하나를 설치하여야 하는 설비를 나타낸 것임

(나) 무선통신 관련 국내 기준

우리나라의 어선설비기준 제349조(무선설비 적용대상) 총톤수 5톤 이상 어선이 갖추어
야 하는 무선설비의 설치대상으로 아래의 <표 17>과 같다. 다만, 「내수면어업법」 제6
조, 제9조 또는 제11조에 따른 면허어업, 허가어업 또는 신고어업에 사용되는 어선 및 무
동력 어선은 무선설비 설치를 면제할 수 있도록 되어 있다.

45) 지속적인 DSC경보를 이용할 수 있는 최소한 하나의 VHF해안국의 무선전화 통신범위내의 해역을 말함

46) 지속적인 DSC경보를 이용할 수 있는 최소한 하나의 MF해양국의 무선전화 통신범위내에서 A1해역을 제외한 해역을 말함

47) 지속적인 경보를 이용할 수 있는 INMARSAT 정지궤도 위성의 통신범위내에서 A1 및 A2해역을 제외한 해역을 말함

48) A4해역이란 A1, A2, A3해역밖의 해역으로 극지방을 말함

<표 20> 어선설비기준 [별표 33] 무선설비의 설치기준(제349조 관련)

무선설비의 종류 적용 어선	초단파대 무 선설비(무선 전화 및 디 지털선택호 출장치)	중단파대 무선전화	중단파대 및 단파대무선 설비(무선전 화 및 디지 털 선택호출 장치)	네비텍스 수신기	위성 비 상위치 지시용 무선표지 설비 (EPIRB)	레이더트 랜스폰더 (SART)	양방향 초 단파대 무 선전화 장 치(2-way VHF)
배의 길이 24미터 미만의 어선	1	1	-	-	-	-	-
배의 길이 24미터 이상의 어선	1	1	-	-	1	-	-
원양어업에 종사하는 어선	1	-	1	1	1	1	1

(다) 의정서 기준과 국내 기준과의 차이점 검토

93 의정서의 무선통신 관련 규정 내용은 SOLAS의 300톤 이상 국제화물선에 적용되는 기준과 동일하며, 국내 기준보다 조난안전 통신 설비 기준이 엄격한 기준이다. 따라서 이를 완화하기 위한 대응이 필요하다.

○ NBDP 강제화

- NBDP의 경우 IMO에서도 무용론이 논의되었던 설비로서, 어선의 경우 NBDP를 강제사항에서 제외하도록 개정하는 것이 바람직하며 이 것은 기존의 모스 전신을 대체한 것으로서 사용이 불편하고 통신 속도가 늦어 NBDP가 설치된 상선에서도 거의 사용되지 않고 있음
- 의정서 제IX장 무선통신 제9규칙 제1항의 요건에 따라 무선설비를 설치할 경우에는 NBDP가 면제됨. 그러나 제9규칙 제2항의 요건에 따라 무선설비를 설치할 경우에는 NBDP를 설치해야 함

○ 고기능그룹호출장치(EGC) 강제화

- Inmarsat type-C는 EGC 기능을 내장하고 있음. 따라서 Inmarsat type-C를 설치할 경우 EGC를 별도로 탑재하지 않아도 됨
- 원양어선에는 Inmarsat type-C가 대부분 설치가 되어 있음. 따라서 EGC가 강제화 되더라도 큰 영향이 없음

○ 선박 대 육상의 조난경보 송신 장치 이중화는 강제화

- 45미터 이상 어선에 추가적인 VHF 설치 요함
- VHF 외에 MF/HF(DSC) 또는 Inmarsat 설비의 설치 요함
- 원양어선에는 대부분 VHF가 2대 이상 설치(보통 3대)되어 있기 때문에 큰 영향은 없을 것으로 사료됨
- 원양어선에는 VHF 외에 MF/HF(DSC) 및 Inmarsat 등이 이미 설치되어 있기 때문에 큰 영향이 없음

○ 적용 기준

- 93 의정서 제IX장(무선통신)은 길이 45미터 이상의 어선(신선 및 현존선)에 적용되며, GMDSS 항행구역(A1, A2, A3, A4)에 따라 무선설비 설치 기준을 정하고 있음.
- 우리나라의 국내 기준은 어선의 길이(24미터) 기준 및 원양어선을 기준으로 구분하여 규정하고 있음.
- 따라서 기준을 통일하여 적용할 필요가 있음

<표 21> 부속서 제Ⅸ장의 무선설비 설치기준과 국내 기준의 비교

구 분	1993 토레모리노스 의정서	국내 기준	비 고
적용 기준	길이 45미터 이상 어선	- 5톤 이상 어선 - 길이 24미터 - 원양어선	기준 상이
이중경보 기능	이중 경보 요건 요함	이중 경보 요건 없음	(*주1)
MF 무선설비	DSC 기능 요함	원양어선에만 DSC 적용	(*주2)
MF/HF 무선설비	NBDP 적용	NBDP 없음	(*주2)
NAVTEX	45미터 이상 모든 어선	원양어선에만 적용	(*주2)
EGC	A3/A4 항행구역 어선	기준 없음	(*주3)
EPIRB	45미터 이상 모든 어선	24미터 이상 어선	(*주2)
SART	45미터 이상 모든 어선	원양어선에만 적용	(*주2)
	2대 설치	1대 설치	(*주3)
2-way VHF	45미터 이상 모든 어선	원양어선에만 적용	(*주2)
	3대 설치	1대 설치	(*주3)

(*주1) : 각각 다른 무선통신업무에 사용되는 2개 이상의 분리 및 독립된 수단으로 선박 대 육상의 조난경보 송신 기능을 요함(제Ⅸ장제4규칙제(a)항, 제7규칙~제10규칙). 이에 따라 VHF(DSC) 및 관련 무선설비를 추가적으로 탑재해야 함. 지역 기준에서 길이 37미터 미만의 어선에는 추가 기능의 VHF 요건을 완화할 수 있도록 허용함(지역기준 제5장제5.9.1항).

(*주2) : 지역기준은 24미터 이상 45미터 미만의 어선에도 적용되는 사항임 (지역기준 제5장제5.5.1항)

(*주3) : 의정서 제Ⅶ장(구명설비 및 장치) 제13규칙 및 제14규칙에 의거 2-way VHF는 3대 이상, SART는 각 현에 1대씩 2대 이상을 설치해야 함. 지역기준은 24미터 이상 45미터 미만의 어선에도 각각 1대를 설치하도록 규정하고 있음 (지역기준 제5장제5.5.1항)

(*주4) : Inmarsat Type-C를 설치한 어선은 EGC를 별도로 설치하지 않아도 됨(Inmarsat Type-C에는 EGC 기능이 내장되어 있음)

○ 무선설비의 추가 비치 이외의 어선에 GMDSS 적용이 국내 미치는 영향

- 93 의정서가 발효될 경우 어선에도 GMDSS 제도가 적용됨. 따라서 어선에 승선하고 있는 통신사의 요건도 GMDSS 요건을 따라야 하는 추가 조치가 필요함.
- 따라서, 통신사 요건의 변화가 예상됨 현재 선박의 통신사에게는 전파통신급 자격 및 통신사 해기면허 소지가 요구되나 GMDSS 설비가 설치되면 전파전자급 자격 및 통신사 해기면허가 필요함
- 또한, 행행 선박직원법 제22조의2(세계해상조난 및 안전제도 관련 설비를 갖춘 선박의 전파전자급 통신사 승무 기준)에 의거 겸직제도 관련 요건을 구비할 경우 항해사의 통신사 겸직제도가 적용될 수 있음

(2) 무선통신담당자의 자격기준(제15규칙)에 대한 검토

93 의정서 제IX장제15규칙은 선박에서 통신사로 승선하여 선박무선국을 운용하기 위해서는 국제전기통신연합(ITU)의 법률문서인 전파규칙(RR: Radio Regulation)에서 규정하고 있는 무선종사자 자격요건을 만족할 것을 요구하고 있다.

그러나 통신사 자격 및 통신사 해기면허 관련 자격요건에 관하여는 이미 국내에 도입이 되어 있음으로 특별한 제도적 문제는 없는 것으로 판단되나 다만 국내 통신사 자격 및 통신사 해기면허의 요건에 ITU 무선규칙(Radio Regulation)에서와 같이 기본적인 외국어 구사능력을 요구하고 있으나 실제 어선의 무선통신담당자의 영어 활용능력에 있어서는 외국항에서의 PSC를 위한 점검시 하나의 지적사항으로 작용할 가능성은 있다.

차. 항해설비

93 의정서 제X장은 선박용 항해설비에 관한 사항으로써 신조선 및 현존선에 적용하는 기준을 담고 있다. 선박용 항해설비에 관한 기준은 93 의정서 이외에 SOLAS 제5장(항해에 안전)에서도 다루어지고 있는데 그 세부 요건에 있어 일부 차이만 있을 뿐 93 의정서 제X장의 항해설비에 관한 거의 모든 사항이 SOLAS 제5장에서 역시 다루어지고 있다. 그리고 우리나라의 어선의 설비에 관한 기준에 93 의정서의 제X장의 요건이 거의 모두 수용이 되어 있으므로 93 의정서가 발효된다 하더라도 항해설비의 추가설치 등과 같은 문제는 없을 것으로 판단된다.

카. 93 의정서 세부요건 관련 IMO 회의 대응 방안

위의 검토결과를 토대로 마련한 93 의정서의 부속서 내용과 관련하여 향후 우리나라가 IMO 회의에서 조치하여야 할 사항은 다음과 같이 요약될 수 있다.

- 93 의정서의 검사제도와 관련하여 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)제도를 수용하여 5년 주기로 확대

- 등가제도가 가능한한 93 의정서의 모든 규칙에 적용될 수 있도록 하고 최소한 제IV장, 제V장 및 제VII장에는 반드시 적용될 수 있도록 관련 규정 개정
- 동력으로 작동하는 Fish Flap과 관련하여 제II장제3규칙제(2)항이 길이 45미터 이상에 적용되도록 관련 규정 개정
- 부속서 제V장에 “이 장은 길이 45미터 이상 신조선에 적용한다는 문구 삽입” 및 등가제도 적용
- 부속서 제VII장에 등가제도 적용 및 다음 사항에 대한 개정
 - 선박에 생존정 한 척만 설치할 수 있도록 개정
 - 구조정은 길이 75미터 이상 어선에 적용하도록 개정
 - 기타 구명설비는 국내 기준을 고려하여 가급적 완화
- 부속서 제IX장의 무선설비가 현존선에 적용되지 않거나 점진적 이행제도의 대상으로써 최장 10년간 적용을 유예할 수 있도록 대응

제IV장 한·중·일 공동구역에서의 의정서 적용면제논리 개발 및 협정과 총회결의의 비교 분석

제1절 공동수역의 협약 적용 면제

1. 현행 어업협정상 각 중첩수역의 법적 성격

가. 동해 중간수역의 법적 성격

1998년에 체결되어 1999년에 발효된 현행 한·일어업협정상 양 체약국 EEZ 외측경계 바깥의 수역에 설정된 중첩수역의 공식적인 명칭은 존재하지 않는다. 이 점이 한·중어업협정에서 잠정조치수역을, 그리고 중·일어업협정에서 잠정조치수역을 협정상에 공식적으로 명기한 것과의 차이이다. 다만, 설명의 편의를 위하여 한국은 중간수역이라 칭하고, 일본은 잠정수역이라 칭할 뿐이다. 중간수역이나 잠정수역이나 공히 이 수역이 지리적으로 양 체약국 EEZ의 중간에 위치하며, 아직 EEZ 경계획정에 합의하지 못하였기 때문에 잠정적인 법체제를 유지하는 수역일 뿐, 그 이상의 어떤 함축된 법적 의미를 지닌 용어는 아니다. 특히, 동해 중간수역에 있어서 양 체약국은 해양생물자원의 보존·관리를 위하여 자국의 국민과 어선에 대하여 적절한 조치를 취하도록 되어 있다. 이는 어업 규제조치를 정하는 권한 즉, 입법적 관할권(legislative jurisdiction)을 각자 자국의 국민과 어선에 대하여만 행사할 수 있도록 규정한 것으로서 공동으로 행사하지 않음을 의미한다.

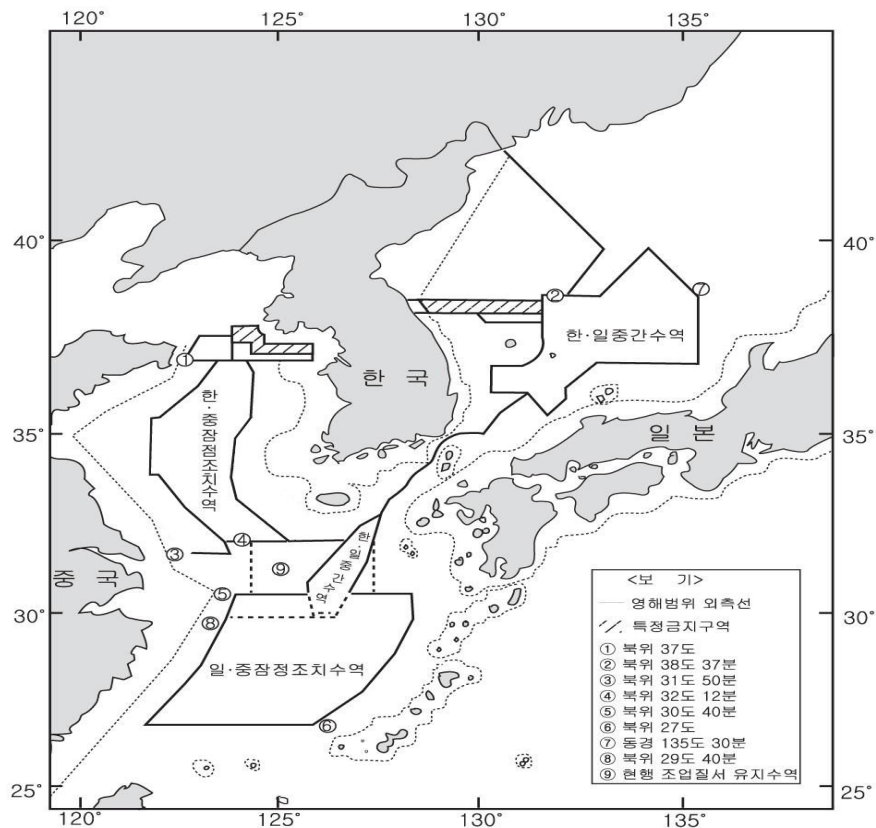
또한, 이 수역에서는 양 체약국이 어업에 관한 자국의 법령을 타방 체약국의 국민과 어선에 대하여 적용하지 않도록 되어 있는데(부속서 I-2-가), 이것은 타방 체약국 국민과 어선의 범칙행위에 대하여 자국의 법령에 따라 단속하지 않는다는 것으로서, 이른바 선적국주의(船籍國主義)를 적용한다는 의미이다. 따라서 집행적 관할권(Enforcement Jurisdiction)도 공동으로 행사하지 않음을 의미한다.

이와 같이 어떤 종류의 국가 관할권도 공동으로 행사하지 아니하고, 각각 자국의 국민과 어선만을 대상으로 관할권을 행사하게 되어 있기 때문에, 이는 바로 공해에서의 선박에 대한 통상적인 관할권 행사방식 즉 속인적 관할권(屬人的 管轄權)과 유사한 것이다. 따라서, 동해 중간수역의 법적 성격은 공동관리수역(Joint Control Zone)이 아니고, 공동어로수역(Common Fishery Zone)이다. 그러면 왜 이 수역을 공해라 칭하지 않고 중간수역이라 하는가? EEZ는 연안국이 복합적인 권리를 행사하는 수역이다. 즉, 연안국은 자국의 EEZ에서 생물·비생물자원에 대한 주권적 권리 뿐만 아니라, 해양환경의 보호·보전, 해양과학조사, 인공섬 등의 설치 및 사용에 대한 관할권을 행사하게 되는데, 어업협정은 이 중에서 생물자원을 보존·관리·개발·이용하는 행위 즉, 어업에 관한 연안국의 주권적 권리 행사만을 대상으로 하는 조약이다.

따라서 어업에 관한 자국의 법령을 타방 계약국 국민과 어선에 대하여 적용하지 않는다고 규정한 점에 유의해야 한다. 그렇다고 해서 제3국에 대한 관할권 행사를 배제한다는 규정도 없기 때문에 당연히 배제되지 않는다. 그러므로 중간수역의 성격을 완전한 공해로 볼 수는 없고, “공해와 유사한 수역” 즉, “공해적 성격의 어업수역”이라고 보는 것이 옳다.

동해 중간수역에서는 양 계약국의 국민이 각각 자국법에 따라 자유로이 어업활동을 할 수 있기 때문에, 양 계약국이 각자 자국의 국민과 어선 만을 규제하도록 되어 있어서 수산자원의 보존·관리가 미흡할 수도 있게 된다. 이 문제에 대하여 양 계약국은 상호 협력할 필요성이 있음을 인정하여 어업공동위원회의 합의사항을 양 계약국에게 권고하도록 하였다⁴⁹⁾. 그러나 국제법상 권고는 그 자체로서 법적 구속력을 갖지 않을 뿐만 아니라, 양 계약국이 어업공동위원회의 권고를 존중하여 각자 독자적인 판단으로 자국의 국민과 어선에 대하여 취할 조치를 정하는 것이므로 협정 계약국이 어업공동위원회의 권고에 구속되는 것은 아니다. 이 점에 있어서 제주도 남부의 중간수역에서는 어업관리에 대한 어업공동위원회의 결정권을 인정할 것과 구분된다.

결론적으로 동해 중간수역의 법적 성격은 일반적인 잠정수역과 공해와의 중간적 성격 즉, 공동관리의 개념이 배제된 공해적 성격을 가지면서 어업활동에만 한정되는 잠정적 공동어로수역(Provisional Joint Fishery Zone)이다.



<그림 4> 한·중·일 어업협정상 중첩수역 개념도

49) 한일어업협정 제12조 4항 및 부속서 I-2-나)

나. 제주도 남부 중간수역의 법적 성격

제주도 남부 중간수역은 양 체약국정부의 대표로 구성된 어업공동위원회를 통하여 해양생물자원의 보존·관리에 관한 사항을 협의하고 결정하게 된다. 제주도 남부 중간수역에 대한 어업공동위원회의 결정은 동해 중간수역에 대한 어업공동위원회의 권고와는 달리 법적 구속력이 있기 때문에 양 체약국은 이 결정에 따라 해양생물자원의 보존과 적절한 관리를 위하여 필요한 조치를 자국 국민 및 어선에 대하여 취해야 한다. 어업공동위원회의 결정이 양 체약국의 국민과 어선에 직접 적용되는 것은 아니지만, 양 체약국정부에 대하여 구속력을 갖기 때문에, 궁극적으로는 양 체약국정부가 어업공동위원회의 결정에 따라 취하는 조치를 통하여 양국의 국민과 어선을 규율하게 된다. 어업공동위원회의 결정은 양 체약국정부 대표 간의 합의로써 이루어지는 것이므로 양 체약국정부의 결정이 되고, 이러한 결정에 따라 양 체약국정부가 취하는 자원관리 관할권은 공동으로 행사하는 것으로 된다. 그러나 내용상으로는 어업공동위원회의 결정이 각 체약국에 대하여 법적 구속력을 가지므로 입법적 관할권이 공동으로 행사되는 요소를 포함하고 있지만, 형식상으로는 입법적 관할권과 집행적 관할권을 선적국이 행사하는 것으로 되어 있기 때문에 제주도 남부 중간수역도 엄밀한 의미에서 양 체약국이 공동관리하는 수역이 아니다.

그럼에도 불구하고, 앞에서 지적한 바와 같이 양 체약국이 해양생물자원의 보존과 적절한 관리를 위하여 어업공동위원회의 결정에 따라서 필요한 조치를 취하기 때문에 공동관리의 성격이 강한 수역이다. 결론적으로 이 수역은 잠정적 성격의 공동어로수역(Provisional Joint Fishery Zone)이다.

다. 황해 잠정조치수역의 법적 성격

한국과 중국 사이의 바다에 생긴 중첩수역들은 양국 간의 공식적인 해양경계가 확정되지 못한 데에 연유한 것이다. 최종적 해양경계확정 이전에 생성된 중첩수역은 유보수역(White Zone)과 잠정수역(Gray Zone)으로 대별하여 개념화할 수 있는데,⁵⁰⁾ 유보수역은 당해 수역이 체약 체약국간에는 사실상 공해로 간주되기 때문에 체약국의 모든 어선에 대하여 자유로운 어업활동이 허용되는 수역이고,⁵¹⁾ 잠정수역은 어선에 대한 관할권 행사는 선적국주의에 의하되, 그 수역의 어업자원에 대한 공동관리체제가 유지되는 수역이다.⁵²⁾

50) Robin R. Churchill, "Fisheries issues in maritime boundary delimitation", Marine Policy, vol. 17-1, (1993).

51) White zone agreement의 사례 ; ① 1977 Agreement Concerning Mutual Fisheries Relations with Protocol Concerning Certain Boundary Questions. ② 1977 Agreement Concerning Delimitation of the Continental Shelf and of the Swedish Fishing Zone and the Soviet Economic Zone in the Baltic Sea.

52) Gray zone agreement의 사례 ; ① Agreement between Norway and USSR on an Interim Practical Arrangement for Fishing in an Adjoining Area in the Barents Sea of 1988. ② Agreement between Denmark and Sweden Concerning the Extension of the Jurisdiction of Fisheries in the Kattegat of 1977.

「한-중 어업협정」상 동중국해의 유보수역(현행조업질서유지수역) 만이 전자에 해당되고, 잠정조치수역은 모두 후자에 속한다.

황해 잠정조치수역은 잠정적 성격의 공동어로수역(Provisional Joint Fishery Zone)으로서 그 수역에서는 상대방 계약국 어선과 국민에 대하여 단속 등의 작국법의 집행을 유보하는 수역이다.

라. 제주도 남부 현행조업질서유지수역의 법적 성격

동북아 각 연안국들이 EEZ 제도를 도입·정착시킴에 있어서 가장 큰 걸림돌은 EEZ 경계 획정에 관한 문제이지만, 이것은 한·중·일 3국 간에 원만한 타결이 용이하지 않다. 그렇다고 해서 잠정조치수역, 중간수역, 현행조업질서 유지수역(중-일간의 허가불요수역)과 같은 부자연스러운 체제가 장기간 지속되는 것도 바람직하지 않다. 왜냐하면, 그들 수역에서 어업과 해양생물자원 보존·관리조치가 마냥 선적국주의(기국주의)에 일임되는 체제가 계속될 경우, 그 수역에서의 해양생물자원의 효율적 보존·관리 목적은 달성될 수 없을 뿐만 아니라, 이와 관련된 분쟁 유발 개연성은 상존하기 때문이다.

따라서 한·일 간의 중간수역, 한·중 간의 황해 잠정조치수역, 중-일 간의 동중국해 잠정조치수역 등에서는 협정 계약국 간의 적극적인 자원 관리 노력이 필요하며, 제주도 남부 동중국해의 현행조업질서 유지수역과 같이 한-중-일 3국간의 EEZ 이해관계가 3중으로 중첩되는 수역에서는 다자간의 협력체제 즉 공동관리체제가 필요한 것이다. 여기서 공동관리란 어업 및 해양생물자원에 대한 공동관리를 말한다.

「한·중 어업협정」 제9조에 근거하여 황해 잠정조치수역과 중·일어업협정 상의 동중국해 잠정조치수역 사이의 동중국해에 설정된 유보수역에서는 현행의 조업질서가 유지되는 가장 확실한 공해적 성격의 수역이다. 그런데, 이 수역의 범위가 제주도 남부 한·일 중간수역 대부분과 일·중 잠정조치수역 북부의 일부가 중첩되도록 설정되었기 때문에 한국·중국·일본 3자간의 합의에 의하여 해양생물자원에 대한 공동관리가 행해져야 하지만, 현실적으로는 3국간의 입장차이로 인하여 가까운 장래에 어떤 형태의 합의가 이루어질 것으로 기대할 수 없는 실정이다.

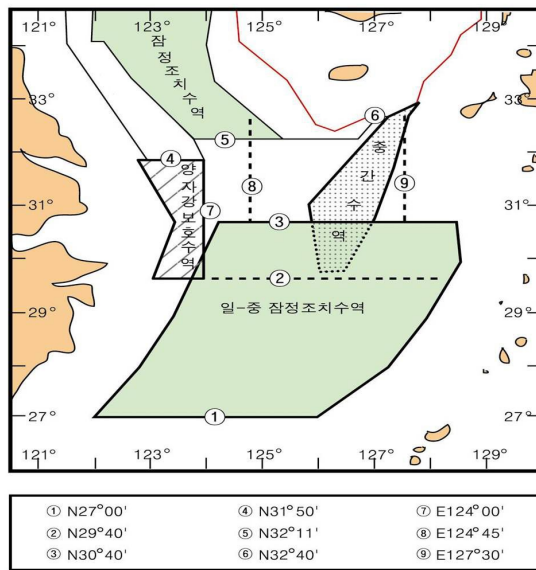
현행조업질서수역의 법적 근거는 한·중어업협정 제9조, 한·일어업협정 합의의사록 제2항, 그리고 중·일어업협정 합의의사록 제2항이다.

또한 현행조업질서유지수역의 범위는 한·일어업협정 상의 제주도 남부중간수역, 한·중어업협정 상의 현행조업질서유지수역, 중·일어업협정 상의 동중국해 잠정조치수역 일부와 현행조업질서 유지수역을 포괄하는데, 그 구체적인 내용은 다음과 같다.

- 한·중어업협정 상 「현행조업질서 유지수역」 : 남단한계 ⇒ 북위 29° 40'(그림의 ②), 북단한계 ⇒ 북위 32° 11'(그림의 ⑤), 서단한계 ⇒ 동경 124° 00'(그림의 ⑦).

- 중·일어업협정 상 「허가불요수역」 : 동단한계 ⇒ 동경 127° 30'(그림의 ⑨), 서단한계 ⇒ 동경 124° 45'(그림의 ⑧), 남단한계 ⇒ 북위 30° 40'(그림의 ③).

결론적으로 현행조업질서유지수역의 법적 성격은 다음과 같이 요약할 수 있다. 즉 유엔해양법협약 상의 반폐쇄해로서(유엔해양법협약 제123조), 해양경계 획정을 요하는 체약국 200해리 EEZ의 잠재적 범위를 포괄한다(유엔해양법협약 제74조). 그러나 양자간 어업협정에 의하여 공동관리의 대상에서 제외되고, 어업협정 체결 이전의 자유어업이 인정되는 공해적 성격의 수역(white zone)이지만, 그 수역의 법적 지위는 공해가 아니고, EEZ에 해당한다.



<그림 5> 현행조업질서유지수역의 범위

마. 중첩수역 상호간의 법적 성격 비교

한·중·일 세 나라가 1990년대 말에 체결한 일련의 어업협정에 의하여 잠정적으로 설정된 수역들 중에는 중간수역과 유사한 여러 가지 명칭의 수역이 있다. 이들 중에는 잠정조치수역처럼 어업협정상 공식적으로 명기된 것도 있고, 한·일어업협정상의 동해와 제주도 남부의 중간수역, 그리고 중·일어업협정상의 북위 27도 이남의 동중국해 수역과 같이 협정상 명칭이 부여되지 않은 수역도 있는데, 이들 수역의 공통점과 차이점을 비교해 보면 다음과 같다.

먼저, 공통점은 다음과 같다.

- ① 양 체약국의 국민과 어선이 함께 어업활동을 할 수 있는 공동어로수역(joint fishery zone)이다.⁵³⁾
- ② 관할권 행사의 선적국주의를 택하고 있다.

53) 여기서 공동어로수역(joint fishery zone)이란, 양 체약국 국민이 각각 자국법령에 따라 같은 수역에서 함께 어업활동을 한다는 의미일 뿐, 공동관리나 공동규제의 의미를 함축하는 것은 아니다.

③ 어업협정의 타방 체약국 국민에 대하여만 관할권 행사가 유보될 뿐, 이들 수역의 법적 지위는 EEZ이기 때문에 비체약국인 제3국에 대한 각 체약국의 관할권 행사는 가능하다.

그러나 해양생물자원의 보존·관리를 위하여 어업활동에 대한 규제조치를 결정하는 방식에 있어서는 다소간의 차이가 있다. 즉, 중·일어업협정상의 잠정조치수역과 한·중어업협정상의 잠정조치수역, 그리고 한·일어업협정상의 제주도 남부 중간수역에서는 어업공동위원회의 “결정(decision)”에 의하여 규제조치를 취하게 된다.⁵⁴⁾ 규제조치를 어업공동위원회가 결정한다는 것은 양 체약국이 공동으로 입법적 관할권을 행사한다는 것을 뜻하며, 어업공동위원회의 결정은 양 체약국에 대하여 법적 구속력을 가진다는 의미이다.

이와는 대조적으로 한·일어업협정상의 동해 중간수역과 중·일어업협정상의 북위 27도 이남의 동중국해에서는 해양생물자원의 보존·관리를 위한 규제조치를 선적국만이 취하고, 어업공동위원회는 양 체약국에 대하여 “권고(Recommendation)”할 수 있도록 규정하고 있다.⁵⁵⁾ 물론 양 체약국은 어업공동위원회의 권고를 최대한 존중하여 각각 자국민과 자국어선에 대하여 취할 조치를 독자적으로 결정하고 적용하게 된다. 그런데, 이와 같은 규정에 합의하게 된 배경은 독도와 센가쿠열도(尖閣列島; 중국명, 釣魚島)의 법적 지위에 대한 어업협정의 영향을 배제하기 위한 각 체약국들의 배려인 것이다. 이 점에 있어서 한·일어업협정상 동해 중간수역과 중·일어업협정상 북위 27도 이남의 동중국해 수역의 법적 성격은 동일하다고 할 수 있다.

바. 중첩수역의 법적 성격 종합

원래 인근 국가 사이에 체결되는 어업협정은 그들 국가간의 해양경계가 확정된 바탕에서 합의되고 운영되는 것이 이상적이지만, 해양경계가 확정되지 않았다고 하여 어업협정이 성립될 수 없는 것은 아니다. 더욱이 어업협정이 해양경계 확정의 방편이라거나, 그 과정이 될 수도 없을 뿐만 아니라, 영토문제를 해결하는 수단이 될 수도 없다. 따라서 현행 어업협정들은 그야말로 각 체약국간의 어업에 관한 문제만을 논의하고 합의하여 해결하기 위한 장치이다.

한·중·일 세 나라 사이의 바다에 생긴 어업협정상의 중첩수역들은 양국간의 공식적인 해양경계가 확정되지 못한 데에 연유한 것이다.

한·중어업협정상 동중국해의 현행조업질서유지수역은 유보수역(White Zone)에 해당되고, 황해 잠정조치수역과 제주도 남부 중간수역은 잠정수역(Grey Zone)에 속한다. 특히 유보수역에서는 공해와 마찬가지로 어업활동에 대한 통제가 사실상 불가능하기 때문에 과도한 어업활동이 자행된다면 수산자원의 고갈현상을 초래할 위험이 있다.

54) 중-일어업협정 제7조 제2항 ; 한-중어업협정 제7조 제2항 및 제8조 제3항 ; 한-일어업협정 제12조 제5항.

55) 한-일어업협정 제12조 제4항 ; 중-일어업협정 제11조 제2항의 (1).

각 중첩수역들의 성격은 다음과 같다.

- ① 한·일어업협정상 동해 중간수역에서는 어업 및 수산자원에 대한 공동관리 개념이 원천적으로 배제된다는 점에서 타 잠정조치수역과 다르다. 그러나 입법 및 집행적 관할권 행사의 선적국주의가 적용된다는 점에서는 동일하다.
- ② 제주도 남부의 중간수역과 황해의 잠정조치수역은 잠정적 성격의 공동어로수역으로서 그 수역에 대한 수산자원의 양적 관리조치를 취하는 수역이다. 또 잠정조치수역 및 제주도 남부 중간수역에서는 상대방 체약국 어선과 국민에 대하여 단속 등의 조치를 적극적으로 유보하면서 주의환기조치를 취한다.
- ③ 동중국해에 설정된 현행조업질서유지수역(일본은 중간수역 또는 허가불요수역이라 칭함)에서는 어업협정 체결 이전과 마찬가지로의 자유로운 조업질서가 유지되는 공해적 성격의 수역이다. 이 수역이 설정된 배경은 한·중·일 세 나라 사이에 해양경계 획정문제가 해결되지 못한 데에 있는 것일 뿐, 수역 자체의 법적 지위가 공해는 아니다.

2. 요약 및 대책

가. 중첩수역의 법적 성격

한국·중국·일본 세 나라 사이에는 현행 어업협정 체제 상 다음과 같은 3가지 유형의 공동어로수역(Joint Fishery Zone)이 존재한다.

- ① 한·일어업협정 상의 「동해 중간수역」 및 중·일어업협정 상의 「북위 27도 이남의 수역」,
- ② 한·일어업협정 상의 「제주도 남부 중간수역」, 한-중어업협정 상의 「황해 잠정조치수역」, 그리고 중·일어업협정 상의 「동중국해 잠정조치수역」,
- ③ 한·중어업협정 및 중·일어업협정 상 제주도 남부의 「동중국해 현행조업질서유지수역」(일본은 「허가불요수역」이라 칭함).

<표 22> 한·중·일 사이의 각 중첩수역의 명칭과 법적 성격 비교

어업협정	수역의 위치	협정상 수역의 명칭	추정면적 (km ²)	자원관리조치; 공동위원회의 권능	관할권 행사주체		법적 성격
					입법 관할권	집행 관할권	
한-일	동해 중간수역	없 음	95,775	권고권	선적국	선적국	공해적 성격
"	제주도남부 중간수역	없 음	26,712	결정권	공 동	선적국	공동어로수역
"	현행조업질서 유지수역	없 음	-	-	협정 적용 배제		공해적 성격
한-중	황해 잠정조치수역	잠정조치수역	83,489	결정권	공 동	선적국	공동어로수역
"	현행조업질서 유지수역	없 음	-	-	선적국	선적국	공해적 성격
중-일	동중국해 잠정조치수역	잠정조치수역	176,335	결정권	공 동	선적국	공동어로수역
"	북위 27도 이남의 수역	없 음	-	권고권	선적국	선적국	공해적 성격
"	현행조업질서 유지수역	없 음	-	-	선적국	선적국	공해적 성격

이들 중첩수역의 생성 원인은 각 어업협정 체결국간의 역사·정치·경제적 배경이 동일하지 않음으로 인하여 어업협정 내면적으로 다소간 법적 성격상의 차이가 내재되어 있다. 그러나 세 가지 유형의 중첩수역의 공통점은 해양경계가 획정(Delimitation)되기까지 유지될 잠정적 성격의 공동어로수역(Provisional Joint Fishery Zone)이라는 점이다

나. 이른바 Common Waters의 법적 개념

수산자원에 대한 공동관리(Joint Management of Fisheries Resources)의 개념은 반폐쇄해 연안국들이 일정한 수역에서 수산자원의 MSY(최대지속적 생산량; Maximum Sustainable Yield)가 달성될 수 있도록 공동으로 어업 및 해양생물자원을 관리하는 것을 말하며, 그 유형은 ① 자원조사에 관한 연안국간의 상호협력, ② 공동 TAC(총허용어획량; Total Allowable Catch) 산정을 통한 상호협력, ③ 기술적 어업규제를 통한 상호협력(예; IBSCF, GFCM), ④ 규범 위반어선에 대한 MCS(감시·감독)에 관한 협력 (예; WCPFC)으로 구분된다.

그리고 이른바 “Common Waters”의 법적 개념은 다음의 세 가지로 구분하여 정리할 수 있다.

- ① 연안국 EEZ 이원(以遠)의 공해에 공동어로수역을 설정하여 EEZ와 그 인접 공해에서

동시에 서식하는 생물자원을 공동으로 관리하는 경우의 수역.⁵⁶⁾

- ② EEZ의 일정한 범위에 공동어로수역을 설정하여 TAC 할당 등의 자원 관리조치를 공동으로 시행하는 경우의 수역.⁵⁷⁾
- ③ 해양경계 확정 이전의 잠정적 조치로서 쌍방의 주장하는 바, 관할 해양영역이 중첩되는 EEZ 일정 범위를 공동어로수역(Joint Fishery Zone)으로 설정하여 관리하는 경우의 수역.

이와 같이 세 경우로 구분할 수 있으나, 해안으로부터의 거리를 기준으로 하는 「IMO 어선안전협약」의 이념에 비추어 볼 때, Common Waters의 법적 개념은 위의 ①에 해당하는 것으로 판단된다.

다. 한국의 입장

- ① 공해에서 어업활동을 하거나, 타방국 EEZ에 입어하는 어선에 대하여 「IMO 어선안전협약」을 적용하고, 전적으로 자국의 EEZ 이내에서만 어업활동을 하는 어선에 대하여 그 적용을 배제하는 것은 합당하다.
- ① 한·일어업협정상의 동해 중간수역, 제주도 남부 중간수역, 그리고 한·중어업협정상 황해 잠정조치수역과 동중국해 현행어업질서유지수역과 같이 연안국의 영해기선으로부터 200해리에 못 미치는 범위의 수역에 설정된 공동어로수역에서 어업활동을 하는 어선에 대하여는 전적으로 자국 EEZ에서 조업하는 어선에 대한 경우와 같이 「IMO 어선안전협약」의 적용을 배제하여야 하는데. 그 이유는 다음과 같다.

라. 한반도 주변 중첩수역에서의 IMO 어선안전협약 적용의 배제

- ① 한국·중국·일본 사이에 체결된 현행 양자간 어업협정상의 중첩수역(Overlapping Zones)들은 해양경계가 확정(Delimitation)되지 않음으로 인하여 생성된 잠정적(Provisional) 성격의 수역으로서 상호간의 EEZ 관할영역으로 주장되는 수역들이 겹쳐진 것이며, 그것들의 법적 지위(Legal Status)는 공해가 아니고 각 연안국의 EEZ에 해당한다.
- ② EEZ의 범위는 거리 개념으로서 연안국의 영해기선(Baseline; 통상기선 또는 직선기선)으로부터 200해리 이내이며, 이는 어선의 안전운항을 목표로 하는 「IMO 어선안전협약」의 이념과 일치하는 것이다. 현행 어업협정상 EEZ의 실제 범위의 기준은 한·일 간에 35해리, 중·일 간에 52해리, 한·중 간에 60해리로 되어 있다. 따라서 각 중첩수역까지 합한 최대 범위가 200해리에 못 미치는 현실을 감안하고, 어선안전 기준으로서의 IMO

56) 이른바 경계내외분포자원(straddling fish stocks)을 관리하는 방식으로서 유엔해양법협약 제63조 제2항의 규정에 해당된다.

57) 이른바 경계왕래자원(shared fish stocks)을 관리하는 방식으로서 유엔해양법협약 제63조 제1항의 규정에 해당된다.

협약을 자국의 EEZ 즉 200해리까지의 범위에서 적용을 배제하기로 제안한 점을 고려할 때, 한·중·일 3국간에 생성된 중첩수역에 일률적으로 적용하는 것은 합당하지 않다.

- ③ 한반도 주변의 동해, 황해, 동중국해는 유엔해양법협약 상의 반폐쇄해들로서, 이들 수역의 폭은 400해리에 못 미치기 때문에 대향국(對向國) 간의 해양경계를 확정해야 하는 문제가 있으나, 한·중·일 3국간의 역사적·지정학적 관계가 단순하지 않기 때문에 해양경계 확정이 용이하지 않음을 감안하여 1997년에 중-일어업협정을, 1998년에 한-일어업협정을, 1999년에 한-중어업협정을 각각 체결하였으며, 현재 잠정적인 어업협정 체제를 유지하고 있다.

이와 같이 한반도 주변수역에서 중첩수역이 생성된 원인은 해양경계의 미확정에 전적으로 기인한 것이지, 서구식의 특정 해양생물자원을 관리하기 위한 목적이 아니며, 특히 한·중·일 3국간의 중첩수역에서는 TAC의 결정과 같은 적극적인 자원 관리조치를 취하지 않으므로 사실상 그 수역의 법적 성격이 공동관리수역(Common Waters)이라고 볼 수 없다.

- ④ 유럽 국가들이 양자 또는 다자간에 일정한 수역에 대하여 어업협정을 체결하고 TAC를 할당하는 방식으로 공동관리를 하는 것은 특정 어종에 대한 것이고, 해양경계 확정 문제가 게재되어 있지 않으며, 협정의 각 체결국 사이에는 EEZ 이원에 폐쇄공해(Enclaves, Pocket High Seas)가 존재할 만큼 해역의 범위가 넓은 경우에 해당한다.

Barents 해의 각 연안국 EEZ 외측에 생성된 Loophole과 같은 공해대에는 노르웨이, 러시아, 아이슬란드 등과 같은 인근의 연안국뿐만 아니라, 제3국 또는 편의국적 어선의 입어가 가능하므로 "Common Waters"로서 어선의 안전 관리가 필요하나, 한국·중국·일본 3국 사이의 바다에 생성된 중첩수역에서는 그러한 가능성이 전무하기 때문에 일률적으로 "Common Waters"의 개념을 적용하는 것은 합당하지 않다.

제2절 이행협정과 IMO 총회결의에 대한 법적 타당성 검토

1. 조약의 개정에 관한 일반이론

가. 의의

유효하게 체결되어 발효 중인 조약의 내용 또는 당사국에 변경을 가하는 행위를 조약의 변경이라 하고, 조약의 변경은 다시 개정과 당사국의 변경으로 대별되며, 후자는 다시 가입과 탈퇴로 구분된다. 조약의 개정이란 유효하게 체결되고 발효된 조약규정의 내용을 전체 당사국의 합의에 의해 변경을 가하는 행위를 말한다.⁵⁸⁾ 오늘날은 급속한 시대의 변천에 부

58) 「조약법에 관한 비엔나협약」 제39조; 이 협약은 일부 당사국에 대하여만 조약규정의 내용이 변경되는 행위에 대하여는 "modification" 이라는 용어를 사용하였다.

응하기 위하여 영속조약(永續條約)인 경우에는 보통 개정에 관한 절차조항을 별도로 둔다.⁵⁹⁾

이와 같이 「조약법에 관한 비엔나협약」에는 체결되어 현재 발효 중인 조약의 변경에 관하여 규정하고 있을 뿐이고, 「1993 Torremolinos Protocol」의 경우와 같은 발효 전 상태의 조약 변경에 관한 규정은 두고 있지 않다.

나. 다자조약의 개정에 관한 원칙

조약의 개정절차는 조약의 체결절차와 동일하며, 개정의 효력이 발생하려면 원칙적으로 전체 당사국의 동의를 필요로 한다.⁶⁰⁾ 그러나 조약 중에는 유엔헌장과 같이 전체 당사국의 다수결에 의해 개정의 효력이 발생할 것을 규정하고 있는 것도 있다. 아무튼 조약의 개정은 당해 조약의 발효요건 또는 그 내용에 달리 규정되어 있지 않는 한 당사국의 합의에 의하여 개정될 수 있다는 것이 기본원칙이며, 다자조약의 경우에는 다음의 원칙이 적용된다.

「조약법에 관한 비엔나협약」 제40조(다자조약의 개정)

- ① 조약에 달리 규정되어 있지 아니하는 한, 다자조약의 개정은 다음에 따른다.
- ② 다자조약의 모든 당사국간의 개정제안은 모든 체약국에 통고되어야 하며, 각 체약국은 다음의 경우에 참가할 권리를 가진다.
 - a. 이 제안에 관하여 취할 행위에 대한 결정
 - b. 조약 개정의 교섭 및 개정협정의 체결
- ③ 조약 당사국이 될 자격을 가진 모든 국가는 그 개정조약의 당사국이 될 자격을 갖는다.
- ④ 개정협정은 개정협정의 당사국이 되지 아니한 기존조약의 당사국을 구속하지 아니한다.
- ⑤ 개정협정의 발효 후 당사국이 되는 국가는 달리 의사를 표명하지 않는 한,
 - a. 개정조약의 당사국으로 간주되며,
 - b. 개정조약의 구속을 받지 않는 조약당사국과의 관계에 있어서는 개정되지 아니한 조약의 당사국으로 간주된다.

이와 같은 원칙 하에서 다자조약의 개정은 해당 조약 내에 조약 개정에 대한 다른 규정이 없는 경우, 다음과 같은 절차의 적용을 받는다.

첫째, 당해 조약에 규정된 개정제안 조건과 절차에 따라 제안되며,

둘째, 다자조약의 개정제안은 전체 당사국에 대해 통고해야 하며,

셋째, 당사국은 개정제안에 관해 취할 조치의 결정 및 개정을 위한 합의의 교섭과 체결에

59) 예컨대, 1958년 「해양법에 관한 제네바협약」은 발효일로부터 5년을 경과한 후에는 어느 당사국도 UN사무총장에 대한 서면통고로 조약개정을 요청할 수 있다고 규정하였다(「영해 및 접속수역협약」 제30조, 공해협약 제35조).

60) 「조약법에 관한 비엔나협약」 제39조.

참여할 권리를 가지며,

넷째, 원 조약의 당사국은 개정조약의 당사국이 될 자격을 가지며.

다섯째, 개정협정은 이를 수락하지 않은 원 조약 당사국을 구속할 수 없고,

여섯째, 개정협정이 효력을 발생한 후 당사국은 달리 의사표시를 하지 않는 한 개정된 조약의 당사국이 되며,

일곱째, 개정협정에 구속되지 않는 당사국과의 관계에서는 개정 전의 조약의 당사국으로 간주된다.

또한, 다자조약의 당사국 중 2개국 이상의 일부 국가는 다음의 경우에는 당해 국가 간에 있어서만 당해 조약을 변경하는 합의를 할 수 있다.⁶¹⁾

(1) 그와 같은 변경의 가능성이 당해 조약에 의해 규정되어 있는 경우.⁶²⁾

(2) 당해 변경이 조약에 의해 금지되어 있지 않고, 또한 당해 조약에 의거한 타방 당사국의 권리의 행사 또는 의무의 이행에 영향을 미치지 않으며, 또한 당해 규정으로부터의 이탈(逸脫)이 당해 조약 전체의 대상과 목적의 효과적 수행과 양립되지 않는 규정에 관한 것이 아닌 경우.⁶³⁾

다. 문제점

조약의 개정문제는 양자조약에서는 발생하지 않고, 주로 다자조약에서 발생한다. 오늘날 국제조직의 발달과 다자조약의 급속한 증가는 조약 개정절차에 커다란 영향을 미쳤는데, 조약의 개정과 관련되는 문제 중 중요한 것은 다음과 같다.

- ① 개정의 협의 대상이 되는 당사국의 권리를 보호하는 문제,
- ② 개정 조항을 미리 설정해 둘 필요성의 증대,
- ③ 일반적 다자조약의 개정과 관련한 전체 당사국의 동의 획득의 곤란성과 이에 대한 해결책으로서의 다수결제도의 도입,
- ④ 개정에 대한 수락국과 비수락국 사이의 조약관계를 명확히 하는 문제.

61) 「조약법에 관한 비엔나협약」 제41조 제1항 본문.

62) 「조약법에 관한 비엔나협약」 제41조 제1항 (a).

63) 「조약법에 관한 비엔나협약」 제41조 제1항 (b).

2. IMO 총회결의의 법적 성격

가. 국제기구 결의의 법원성에 관한 일반론

(1) 일방적 행위로서의 성질

유엔을 비롯하여 대다수 국제기구는 그 기본조약에 근거하여 개별 회원국과는 별개의 국제법상의 권리능력과 행위능력을 가지며, 내부기관의 결의에 의하여 집단적인 의사와 조치의 결정 등과 같은 독자적인 활동을 한다. 이들 결의는 합의기관에서 회원국의 표결에 의하여 채택되지만, 그 법적 효력은 오로지 국제기구 자체에 귀속되므로 국제기구에 의한 일방적 행위의 일종으로 이해되고 있다.

(2) 결의의 법원성

유엔이나 그 산하의 전문기구 등과 같은 국제기구의 결의는 국제사법재판소(ICJ) 규정에는 명시되어 있지 않지만, 기본조약의 관련 규정을 확인하고 구체화 할 뿐만 아니라, 일반 국제법규의 형성방식으로서 주목받는 것도 적지 않다.

특히 국제기구 내부 운영에 관한 자치법규라든지 그 조직의 외부에서 회원국에 대하여 규제를 가하는 것 등 규범형성적 권능에 기초한 결의에 관해서는 독자적인 국제법의 법원(法源)으로 보는 견해도 있다.

이들 결의는 기본조약에 준거하는 것이라고는 하지만 구체적으로 발생한 시안에 대처하기 위하여 기본조약을 보완하고 국제기구에 고유한 법질서를 설정하는 것이다. 기본조약은 국제조직의 내부기관을 설치하고 조직의 내부와 제3자에 대한 관계에서 그 임무와 권능을 정하는 것이지만, 일반적인 다자조약과는 달리 기구의 활동의 동태성 때문에 회원국의 당초의 합의에 기초한 위임이나 수권의 범위를 넘어서 그 법질서가 형성되고 전개되는 것을 용인하고 있다. 구체적인 직무와 활동의 실시에 관한 권한 권능이 행사되는 경우(가맹국에 대한 경제·재정·행정·군사상의 원조라든가 규제관리·제재 등) 별도로 하더라도, 법규범의 설정에 관한 결의에 관해서는 원칙적으로 이러한 사정이 타당하기 때문이다.

단, 이러한 결의에 의한 법규범의 설정이 적법한지의 여부를 다루는 길이 일반적인 국제기구에는 결여되어 있다. 이 점에 관해서는 국제사법재판소의 권고적 의견도, 유엔의 내부기관 상호간의 권한 배분의 문제에는 깊이 들어가지 않고 유엔의 목적과의 적합성을 검토하는 데 그치고 있으며, 그 중의 많은 것은 전면적 또는 부분적으로 이행되지 않은 채 끝나고 있다.

<내부적 규율에 관한 결의>

국제기구의 내부적 규율에 관한 결의로서는 기본조약의 관련 규정에 근거하여 이루어지는 개별적 결정(회원가입 권리정지, 제명, 보조기관의 설치, 안보리 이사국의 선거 등

“유엔헌장” 제4조 내지 제6조, 제22조 및 제23조)과 조직 내부의 권능의 범위 내에서 이루어지는 것(의사, 직원의 지위, 재정, 본부 소재지의 관리에 관한 규칙)이 있으며, 그것은 “내부법”으로 불리고 있다. 이들 결의는 국제기구의 내부에서만 구속력을 가지며, 기본조약의 관련 규정의 이행과 구체화에 그치는 한에서는 독자적인 법원으로는 인정되지 않는다. 이와는 달리 내부법에 관한 결의가 기본조약의 명문의 규정과의 관련을 나타내는 것이 아니라, 국제기구의 ‘추론된 권능’에 기초하여 이루어지는 경우에는 국제법의 법원의 일종으로 간주되기도 한다.

<외부적 효과를 가지는 결의>

국제기구의 외부에서 회원국에 관하여 규범형 정적인 권능을 행사하거나 의무를 설정하는 결의는 외부적 효과를 가지는 것으로 일컬어진다. 이러한 종류의 결의는 일반적으로 권고(법적 구속성이 없음)이지만, 국제법의 확정 또는 형성을 지향하는 국제기구의 법적 확신을 나타내는 것도 적지 않다.

(가) 이러한 종류의 결의 중에서 특히 전문기술성을 가지는 국제기구가 그 임무의 달성에 불가결한 조건으로서 국제기준의 최소한의 통일을 도모하기 위한 기술규칙을 제정하는 것이 있다. 예를 들면, 민간항공업무의 안전에 관한 국제표준이나 권고절차(항공기와 공항의 설비, 승무원의 기술수준, 항로의 결정에 관한 것, 1944년 “국제민간항공협약” 제37조·제38조)라든가 보건위생에 관한 규칙(전염병 전파의 방지, 의약품의 무해성의 보증에 관한 것, 1946년 “세계보건기구헌장” 제8조)등이 있다.

이들 기술규칙에는 회원국에 대하여 국내 실행상의 취급의 차이에 관하여, 통보의무를 부과하거나 유보를 인정하지 않는 것이라든가, 묵시적 수락절차(일정기간 내에 반대의 의사표시를 표명한 국가가 일정한 숫자 이상이 되지 않는 한 그 기간 만료 후, 모든 가맹국에게 일반적 구속성이 미치는 것으로 하는 것)를 채용함으로써 가맹국에 대하여 설립법적인 효과를 미치는 것이 있다.

(나) 또 “선언”이라는 명칭이 붙은 유엔총회 결의 중에는 기존의 실정국제법규와 저촉되거나 그 내용을 넘어서는 것이 있어서 그 법적 구속력에 관하여 때때로 다툼이 생겨난다. 이러한 종류의 결의가 그대로 국제법의 법원이 될 수는 없다(원칙적으로 총회는 권고적 기능에 한정된다)고 하더라도 그 속에 포함된 내용은 장래의 형식적 법원의 형성에 중요한 영향을 미치는 것이 적지 않다. 예를 들면 그 내용이 (a) 나중에 형식적 법원에 수용되어(다자조약이 작성되거나 국가 실행의 축적을 거쳐 국제관습법으로서 응축되거나, 나아가서는 각국이 동일한 내용의 일방적인 선언과 국내입법을 행함으로써) 실정국제법이 되는 것, (b) 유엔헌장 규정의 해석기준이 되는 것, (c) 회원국의 법적 확신이 형성될 때의 지표가 되는 것, 나아가서 (d) 앞으로의 교섭과 합의에 관한 회원국의 행위규범의 기준이 되는 것 등이 있기 때문이다.

(다) 특히, 안전보장이사회의 결의 중에서 회원국에 대하여 구속력을 가지는 결의(“유엔헌장” 제25조)가 되는 것은 강제조치에 관한 권능의 행사(동 제7장, 특히 제41조 및 제42조)의 경우에 한정되는가, 아니면 “평화유지에 주요한 책임”을 이행하기 위한 권고의 경우도 널리 포함하는가에 관해서는 학설과 실행상의 다툼이 있었다. 국제사법재판소는 결의의 문언이라든가, 채택 당시의 토의, 원용된 헌장의 규정을 비롯하여 그 법적 효과를 확정하는 데 도움이 되는 모든 요소를 고려하여, 개개의 경우에 구속성의 유무를 결정하여야 한다고 함으로써 말한 것 중에서 광의의 해석을 채택하였다. 그러나 그 뒤에도 안전보장이사회가 행한 구속력 있는 결정(“유엔헌장” 제25조)의 적용범위에 관하여 이러한 확대해석을 의문시하는 주장이 되풀이 되고 있다.

나. IMO 결의에 대한 일반적 고찰

(1) IMO 결의의 법적 효력

국제회의에 참석한 국가들이 일반적인 규범내용을 가지는 문서를 Resolution(결의) 형태로 채택하는 관행의 원초적인 모습은 19세기 말부터 20세기 초에 나타났다. 즉, 제1차 헤이그평화회의 이래 국제적 현안이었던 의무적 중재재판소의 설립에 관하여 제2차 헤이그평화회의에서도 종래의 의사결정수단이었던 전원일치의 찬성을 얻지 못하여 그 안이 폐기될 처지에 놓이게 되었는데, 1907년 제2차 헤이그평화회의는 실질적인 총의(Consensus)가 존재하는 최소한의 일반원칙까지 폐기되는 것을 피하기 위하여 「의무적 중재재판소의 설립에 관한 선언」이라는 타협적인 형태로서 채택한 바 있다. 위 선언의 특징은 그것이 서명·비준의 대상이 아니고, 조약 채택의 전 단계인 소위 「차선의 방법」으로 채택된 것으로서 국가에 대하여 일정한 규범력을 부여하고자 시도하였다는 데에 목적이 있었다고 할 수 있다.

우선 UN 총회의 국제입법권 관련 내용으로서 유엔헌장 제13조 제1항 a와 제14조가 있다. 지금까지 채택된 총회결의를 보면 기존의 국제법원칙을 선언하거나 재확인한 것도 있고, 헌장상의 프로그램을 구체화한 것도 있으며, 또한 새로운 국제규칙을 창설한 것도 있다.

기본적으로 국제기구 결의나 선언이 법원(法源)으로서의 성격을 가지는가, 혹은 국제기구의 결의가 어떠한 법적 효력을 가지는가의 여부에 관한 문제를 해결하기 위하여서는 UN 총회결의의 법적 효력에 관한 논의가 필요하다. 그러므로 IMO 결의의 국제법적 효력을 고찰함에 있어서 UN 총회결의를 연구하는 것이 중요하고, 궁극적으로 두 결의는 같은 맥락에서 볼 수 있는 것이다.

그러나 UN 총회를 위시한 국제기구의 총회결의가 법적 효력을 갖지 않는다는 것은 하나의 일반적인 원칙으로 되어 있다. 즉, 특별한 규정이 없는 한, UN 총회결의는 원칙적으로 UN 기관에 관한 것일 때에는 구속력이 있지만, 회원국의 행동에 관한 결의는 권고적 효력을 갖는 데 불과하다. IMO는 UN 총회 산하의 전문기구이기 때문에 IMO 총회결

의의 법적 효력 또한 UN 총회결의의 법적 효력과 동일할 수 밖에 없다.

따라서 IMO 결의에 의하여 이미 성립되어 있는 조약의 내용을 변경할 수 없고, 다만, 새로운 협정의 체결에 의해서만 가능한 것이다. 여기서 성립되어 있는 조약이란 그 조약의 발효 여부와 무관하다.

(2) IMO 결의의 현황

IMO 결의는 회의 주요 결정사항 즉, 협약시행 세부기준, 권고서 및 지침서 등을 채택하고 시행한다. 즉 IMO는 총회를 비롯하여 이사회, 해사안전위원회 등의 협약당사국회의의 주요 결정사항은 결의를 채택하는 방법에 의하여 마무리된다.

(가) IMO 총회결의

총회 결의의 명칭은 Codes, Recommendations, Guidelines, Standards 등 매우 다양하다. 이러한 결의는 권고적인 성격으로 간주되고 있으나, 그 중 일부의 결의는 국제적으로 강제력을 갖는 협약본문에 규정되거나 협약본문에서 강제로 적용하겠다고 명시함으로써 협약과 동일한 강제력을 갖는 것도 있다. 또한 어떤 결의는 새로이 협약을 개정하면서 협약에 통합되는 것도 있다. 또한 협약에 의하여 강제력을 갖지 아니한 결의일지라도 각 회원국에 그 결의에서 규정하고 있는 기준보다 강화된 국내법령이 있는 경우 이외에는 국제적인 최저기준으로서 인정된다.

일부 선진국을 제외한 대다수 국가들은 IMO가 정한 수많은 종류의 각종 기준에 해당하는 국내법령이 미비되어 있기 때문에 총회결의에 의하여 채택된 IMO 기준 이외에는 적용할 기준이 없으므로 IMO 결의를 그대로 적용할 수 밖에 없다. 이와 같이 협약에 의하여 강제화 되지 아니한 결의를 시행하는 방편으로서 그 결의를 그대로 수용하여 적용하는 방법이 있다.

총회결의는 위와 같이 기술적인 내용만을 규정하는 것이 아니라, IMO의 재정문제, 사업계획 등 행정사항, 협약관련 일반사항, 사무총장의 임명 등과 같은 내부분제도 포함되며, 결론적으로 IMO의 최고 의사결정의 표시방법이라고 할 수 있다.

(나) 이사회 결의

이사회 결의는 주로 IMO 사무국 자체의 인사, 재정 및 행정사항을 다루고 있으며, IMO의 정책결정에 많은 영향을 미친다. 현재 이사회에서는 각 위원회의 권고 및 보고사항의 검토와 총회 제출, 기구의 활동에 관한 총회 보고, 다른 국제기구와의 협정 체결, 그리고 사무총장의 임명 및 사무국 직원의 근무조건에 관한 결정 등을 주요 기능으로 하고 있으며, 이러한 과정에서 많은 결의를 채택하고 있다.

(다) 해사안전위원회 결의

해사안전위원회(MSC)는 IMO의 설립 당시부터 주요 의결기관으로서의 역할을 다하

여 왔다. 이 위원회는 협약의 위임규정에 따라 각 분야별 전문위원회를 두고 선박, 화물, 여객 및 선원의 안전 전반에 걸친 기술적인 사항을 처리하고 있다. 또한 처리과정에서 많은 결의가 사용되고 있는데, SOLAS 및 CSC의 개정은 MSC 결의 형식으로 채택되어 있으며, 1974년 SOLAS 협약의 1983년 개정에 따라 협약규칙으로 강제화 된 IBC Code 및 IGC Code도 MSC 결의로 채택되었다.

1960년 SOLAS 협약의 개정은 총회결의로 채택되었으나, 1974년 SOLAS 협약의 개정은 그 권한이 MSC로 위임되어 MSC 결의로서 채택되었다.

(라) 해양환경보호위원회 결의

해양환경보호위원회(MEPC)는 해양오염과 관련된 문제 전반에 걸쳐 협약 및 해양오염 방지활동을 하는 것을 목적으로 1973년 제8차 총회결의에 의하여 설치된 위원회이다. 이 위원회를 구성하게 된 직접적인 동기는 1967년 Torrey Canyon호 좌초로 인하여 약 8만여 톤의 쿠웨이트산 원유를 해상으로 유출시킨 심각한 해양오염사고 때문이었다. 이 사고 이후 MEPC는 선박에 의한 해양오염의 방지 및 규제를 위한 문제를 심의하고, 이와 관련한 국제협약의 채택 및 개정의 기능을 수행하고 있으며, 해사안전위원회 산하의 전문위원회인 선적국이행전문위원회(FSI)와 산적화학물전문위원회(BCH)는 동시에 해양환경보호위원회의 전문위원회이기도 하므로 관련사항들을 심의하는 데 있어 해양오염 문제를 다루고 있다.

이 위원회도 관련 국제협약의 채택뿐만 아니라, 많은 결의를 채택하고 있다. MARPOL 73/78의 개정은 MEPC 결의 형식으로 채택되었으며, MARPOL 73/78의 1985년 개정에 의하여 강제화된 IBC Code 및 BCH Code도 MEPC 결의로 채택되었다. 또한 MARPOL 73/78 이외의 IBC Code나 BCH Code 등의 개정에도 MEPC 결의 형식으로 채택되었다. 즉 선박으로부터의 해양오염방지에 관한 내용, 유수 분리기 및 감시장치, 산적유해액체물질에 의한 오염방지, 포장 형태의 유해물질에 의한 오염방지, 하수 및 폐기물에 의한 오염방지 등의 기술적인 분야를 모두 MEPC 결의로써 개정하였다.

3. IMO 결의의 법적 효력

IMO 결의는 일반적으로 일정한 경우를 제외하고는 법적 구속력이 없고, 다만 권고적 성질을 가질 뿐이다. 또한 그것은 새로운 국제법규범을 형성하는 것이 아니기 때문에, 국제법의 법원(法源)이 될 수도 없다. 그러나 IMO 결의가 법적인 구속력을 인정받지 못한다고 하더라도, 그것이 바로 그러한 결의가 법적인 중요성을 결여한다는 의미는 아니다.

즉 권고의 내용이 무엇이든지, 그리고 그 결의에 도달하게 된 상황의 성질이 무엇이든지 간에 IMO 결의는 계약당사국들이 결의에 대해 그에 합당한 존중을 하여야 할 의무가 있는 중요한 IMO의 법적 행위라고 할 수 있다. 또한 IMO 결의는 비록 그것이 완전한 법규범은 아니라

고 할지라도 모든 법적 중요성을 결여하는 것은 아니며, 구체적인 경우에 있어서 IMO 결의는 고려하지 않으면 안 될 도덕적 가치를 가지고 있다. 그러므로 결의의 이행을 거부한 국가는 그 결의의 타 당사국들로부터 책임추궁을 당하게 될 수도 있다.

IMO 결의의 법적 효력을 검토함에 있어서는 종래에는 결의의 법적 구속력 여부가 논의의 중심이 되어 왔으나, 최근에는 어떠한 조건 하에서 또한 어떠한 형태로 IMO 결의가 법적 의미와 실효성을 가질 수 있는가를 특정지우고자 하는 논의가 우세하다. 이는 IMO 결의의 이론적·추상적 규범 형성과정과 아울러 개별적이고 구체적인 법의 적용과정을 포괄적으로 파악하고자 하는 시도이다.

그러므로 IMO 결의의 법적 성격을 규명함에 있어서는 물론 그 법적 구속력 내지 법원성(法源性) 여부가 중심과제임에는 틀림없다. 그러나 IMO 결의는 그 형식과 내용 및 대상을 서로 달리하고 있으므로, 개별적·구체적인 결의가 각각 어떠한 법적 효력을 가지며, 법적 구속력 내지 법원성을 인정받기 위한 조건이 무엇인지에 대한 고찰도 아울러 이루어져야 할 것이다.

가. Soft Law 이론에 따른 효력

전통 국제법이 법적 구속력을 가진다는 의미에서 'Hard Law'라고 부를 수 있다면, Soft Law는 그와 같은 법적 구속력을 가지지 아니하고, 또한 전통적 의미에서의 국제법의 법원을 구성하는 것은 아니지만, 국제법적 의미를 가지는 새로운 형태의 국제법을 지칭하는 것이다.

Soft Law의 개념은 상당히 유동적인 것이므로 그 개념을 정확하게 파악한다는 것이 쉬운 일이 아니다. 그것은 그 지위가 부정확한 규범이고, Soft Law에 의한 의무는 실질적인 의무로는 간추릴 수 있으나, 법원에 의해 강제되지 아니하는 의무이며, 형태의 차이가 아니라 정도의 차이 즉, 강하고 약한, 딱딱하고 부드러운, 흑백이 아니라 오히려 회색인 여러 가지 형태의 의무와 관련되는 것이다.

이와 같은 Soft Law 이론에 의하면 「법」과 「비법」의 중간영역을 적극적으로 승인하고, 국제기구의 결의는 이 중간영역에 해당하는 새로운 형태의 법원을 구성하는 것으로 볼 수 있다. 즉 일정한 결의는 그 결의가 바로 전통적 의미에 있어서의 법원(형식적 법원, 정태적 법원)이 되는 것도 아니고, 그 결의의 채택만으로 법적 구속력을 가지는 것은 아니지만, 새로운 형태의 법원(실질적 법원, 동태적 법원)인 Soft Law라는 개념에 포함될 수는 있다는 것이다.

특정한 국제문제에 관하여 국가들 간에 당장에는 구체적이고도 완전한 합의를 이루지 못하는 사정에 있는 경우, 먼저 국제기구의 결의를 통하여 대강 합의된 사항과 원칙을 잠정적·추상적인 규정으로 제시하고, 다음에 이것에 입각하여 국가 간의 구체적인 합의를 통하여 조약을 체결하거나 혹은 계속 반복된 관행을 거쳐 국가들 간에 공통된 법적 확신을 형성하여 관습국제법에 도달하게 됨으로써, 법적 구속력을 가지는 법 형식인 Hard Law 화하게 된다는 체계 내에서 Soft Law가 법적 가치와 의미를 가지게 되는 것이다.

그렇다면 이와 같이 법과 비법의 중간 단계에 위치한 Soft Law는 어느 정도의 구속력을

가지며, 또한 현대 국제법 내지 국제관계에 있어서 어떠한 기능을 갖는가를 문제삼지 않을 수 없다.

Soft Law에 대한 규범적 성격과 현대의 국제관계에 있어서 Soft Law의 기능에 관한 견해는 매우 다양하다. 미국의 국제법학자인 R. Baxter는 「국제법-그 끝없는 다양성」이라는 논문에서 Soft Law를 “다양한 정도의 설득력과 의사의 합치를 갖는 규범으로서, 국가간의 합의에 포함되어 있지만, 집행력 있는 권리와 의무를 창설하지 않는 것”이라고 정의하고, 다른 한편 Hard Law란 “국가가 실시하고 이행한다고 기대할 수 있는 조약규칙”이라고 하였다.

이러한 종류의 Soft Law라면 이미 몇 개의 형태가 존재해 왔다. 예컨대, 정치적 조약처럼 일정한 기속적 조치를 포함하지만, 법적인 의미에서는 강제할 수 없는 것, 또 합의 작성의 약속, 자동적 집행력이 없는 규칙, 장려 또는 권고적 규정 등 강제할 수 있는 법적 의무를 창설하지 않는 조약규범, 그리고 행정협정 등 조약 이외의 국제협정과 여러 행정관청 간의 문서로서 현행 법 구조에 합치하지 않는 형태의 협정, 또한 협력이나 조정을 위한 국제기구의 절차 등이다.

그러나 최근의 경향은 이러한 것들과는 달리 의도적으로 법적 의무의 창설을 피하면서 압력을 행사하여 국가의 행동에 영향을 주고, 국제법의 발전을 새로운 방향으로 유도하려고 하는 문서들이 나오고 있다. 그에 따르면 문서의 법적 영향을 단순히 구속력의 유무로만 파악하지 않고, 그 정도에 여러 가지 차원이 있다고 한다. 구속력의 유무, 즉 종래 생각되어 온 법과 비법이라고 하는 양극 사이에 다양한 법적 효과를 가진 것이 있다고 한다.

프랑스 국제법학자인 Dupuy 교수도 Soft Law를 ‘도덕’과 관련지어 설명하고 있다. 이에 따르면 법이란 논리와 권력의 조합체라고 정의한 G. Scelle의 견해를 언급하면서, “Soft Law”는 그것이 선포하는 사회적 윤리에 관련되는 것인데 권위는 아직까지 갖추어져 있지 아니하고, 이러한 논리에 대해 법적 가치를 부여하고 그것을 충분히 강제하는 것도 아직 동의되지 아니하였다. 그래서 ‘불완전한 법’이라고 말할 수 있으나, 이러한 형태는 그것이 이미 법이라 말할 수 있을 정도로 충분하다고는 할 수 없을 것이다.”고 하였다.

따라서 Soft Law의 구속력의 정도에 있어서는 그 수식어가 ‘법적’인가 ‘도덕적’ 혹은 ‘정치적’인가에 차이가 있을 뿐이고, 실질적으로는 어느 정도의 법적 구속력을 인정하는 견해와 다를 바 없는 것으로 생각된다.

나. 관습국제법 이론에 따른 효력

관습법이 국제법의 독자적 법원으로서의 위치를 확립하게 된 것은 18세기 말에서 19세기 초에 걸쳐 자연법사상이 쇠퇴하고, 그 대신에 실정법주의가 융성하게 된 때부터이다. 자연법은 당시까지 그것이 담당하여 온 일반법으로서의 기능을 법실정주의 하에서는 관습법에게 물려주고 스스로 퇴진하지 않을 수 없었던 것이다.

그래서 관습국제법은 국제사회에 있어서 종래 자연법이 담당하여 온 일반법으로서의 기능을 떠맡게 되었다. 그리고 당시의 동질적이 국제사회와 국제법의 한정적인 규제대상을 시대적 배경으로 하여 객관적 요소로서의 관습과 주관적 요소로서의 법적 확신(Opinio Juris)이라는 관습법의 두 요건론이 확립되었다.

원래 전통적 관습법이론에 의하면, 법적 확신은 실행을 매개로 하여서만 확정되는 것이고, 관습이 존재하지 아니하는 곳에서는 법적 확신이 독립하여 표명될 가능성은 인정되지 않는다. 즉 법적 확신은 그 본래의 성격상 관습으로부터 귀결되든지 적어도 관습의 일부가 되는 것인데, 이에 반하여 결의는 법적 확신을 수반하는 관습에 대신할 수 있는 것으로는 인정되지 아니한다.

따라서 결의에 의해 표명되는 것은 '존재해야 할 법'에 대한 의견에 지나지 않는 것이다. 다만 그 의견은 각국의 그 후의 행동에 많은 영향을 부여하고, 새로운 관습법의 형성을 유도함에 있어서 매우 유효하다고 생각될 뿐이다. 그러나 이와 같은 결의의 효과는 여전히 사실에 있어서의 문제이고, 결의의 채택만으로는 관습법 형성의 개시라고 간주되지 아니하며, 따라서 결의는 실제적 영향력을 가지는 데 지나지 않는 것이라고 한다.

그러나 오늘날 국제사회의 구조 자체가 크게 변화하여 국제사회의 조직화가 비약적으로 발전함으로써 국제조직의 역할이 대폭적으로 증대하게 되었고, 또한 교통·통신 수단의 발달은 국제관계의 긴밀화와 유동화를 초래하였다. 그 뿐만 아니라 과거에는 주권국가만이 국제관계를 담당하여 왔으나, 오늘날에는 국제조직, 개인, 다국적기업, 인류공동체 등과 같이 국제관계법의 당사자가 다양화되는 추세에 있다.

따라서 국제법의 규제대상도 확대되고, 국내법과의 상호관련성도 한층 심화되었다. 이와 같은 국제사회의 다원화와 조직화 현상의 확대에 인하여 관습국제법의 전통적인 개념만으로써는 오늘날의 새로운 법 현상을 설명할 수 없게 되었다. 이리하여 현대 국제법에 있어서는 종래의 관습법이 요건론에 대해 새로운 해석을 가하고, 실행과 법적 확신 간의 상호관계, 그 구체적 내용이나 인식방법 등을 동태적 관점에서 재구성하려는 새로운 관습법 개념이 등장하게 되었던 것이다.

종래의 관습법이론에 의하면 국제관습(International Custom)과 법적 확신(Opinio Juris)이라는 두 가지 요건이 충족될 것을 전제로 하고, 또한 법적 확신은 계속적으로 반복되는 국제관습을 통하여 유추할 수 있을 뿐이며, 관습은 국가의 물리적 행위가 장기간에 걸쳐 반복됨으로써 성립하는 것이라고 하였다. 그러나 오늘날과 같이 교통·통신이 고도로 발달하고, 국제사회가 다원화, 조직화됨으로써 종래의 관습법이론은 그 설득력을 상실하지 않을 수 없게 되었고, 새로운 관습법의 개념이 생성되게 되었다고 볼 수 있다.

이와 같은 새로운 관습국제법 이론은 국제기구의 결의와 관련하여 이들 결의가 바로 관습법의 요건인 관습 혹은 법적 확신을 구성하게 된다고 본다. 이로 인해 결국은 IMO 결의가 관습국제법을 형성하게 됨으로써 법적 구속력을 가짐과 동시에, 국제법의 법원에 준한다는

결론에 도달하게 된다.

국제기구의 결의는 국제사회에서 중요한 사명과 기능을 갖는 특별한 법주체인 국제기구의 확정된 의사로 존재하므로 관습국제법의 생성에 중대한 영향을 주고 있다는 것과, 또 그 결의의 채택이 그 국제기구 회원국 대표자들의 행위로 이루어 졌다고 하는 두 가지의 의미를 갖는다.

따라서 IMO 결의가 비록 추상적인 행위의 권고이고, 가맹국에 의한 이행을 약속하는 법적 구속력을 갖는다는 것은 아니라고 할지라도, 그것은 현실적인 국가행위의 방향을 결정하고 일정한 관행을 촉진하는 데 유효하다는 것은 일반적으로 승인되고 있는 사실이다.

결국 IMO 결의는 적어도 종래의 분산적이고 장기간에 걸친 관습법의 형성과정에서 탈피하여 집합적·누적적·조직적인 형성을 가능케 하고, 아울러 관습법의 성립요건으로서의 공통의 법적 확신을 형성하고, 국제관습의 통일과 촉진에 지대한 공헌을 하고 있음은 분명한 사실이다.

다. 결의의 내용에 따른 효력

결의의 내용에 대한 구체성과 정확성에 관하여 결의의 규정이 목적과 원칙만을 언급하고, 그 내용이 추상적인 경우에는 가맹국들에게 상당한 재량권을 부여하게 된다. 한편, 결의의 내용이 숫자의 사용, 기한의 설정 등과 같이 구체적인 경우에는 가맹국의 재량의 범위가 상당히 축소되기 때문에 강한 구속력과 법적 효과를 가지는 것이라고 할 수 있다.

즉 결의에 단순히 규범적 규정만이 아니라, 그 실시를 위한 후속조치가 합의되어 있는 경우, 특히 그 조치가 상세하고 구체적이라면 관련 국가의 행동에 관한 구속력은 상당히 높다고 할 수 있을 것이다.

그리고 결의의 형식, 문언에 대해서도 보다 법률적인 체제, 용법의 사용에 따라 그 구속적 효력을 구성할 수 있다. 예컨대, 조문형식을 취하는 것과 권리-의무를 나타내는 용어 "duty", "shall" 등을 사용하는 것, 그리고 "법원칙"과 "헌장"등 법적 문서를 예상케 하는 명칭을 붙이는 것 등이 있다.

라. 결의의 채택과정에 따른 효력

IMO 결의의 절차에 따른 효력, 즉 그 채택과정에 따른 효력을 살펴보면 우선 IMO 결의 중에서 전원일치로 채택된 결의는 일종의 법적 양심의 표현이며, 또한 관습국제법의 결정에 대한 징표로 볼 수 있으므로 실질적인 입법에 해당하는 것이라고 한다.

IMO 결의가 국제법의 원칙을 선언하고, 또 그것이 만장일치로 채택된 경우에는 국제사회에서 일반적으로 수락된 것으로서 법을 표현하는 것이라고 볼 수 있다. 이와 같이 IMO 결의가 만장일치로 채택된 경우에 일반적 법규범성을 인정할 수 있다는 견해는 국제법상 금

반언원칙에 따라 찬성투표를 한 모든 국가는 그 결의를 준수하여야 하고, 그 결의에 의해 구속을 받게 된다는 것에 근거하고 있다.

즉 결의에 찬성투표를 한 국가는 그 결의가 구속력이 있음을 승인한 것이라고 할 수 있으므로, 그 후에 IMO 결의는 권고적 효력만 가질 뿐 법적 구속력을 가지지 아니한다는 일반론을 들어 그 결의의 법적 구속력을 부인할 수 없다는 것이다.

한편, IMO 결의는 그 결의의 대상과 내용에 있어서 가맹국들의 사정에 따라 이해가 상반되는 경우가 많으므로 만장일치로 채택되는 결의는 극히 드물다고 할 수 있다. 따라서 만장일치는 아니지만, 국제사회를 구성하는 대다수의 국가들의 찬성으로 채택된 IMO 결의의 법적 효과는 무엇인가 하는 문제가 더욱 중요한 것이라고 말할 수 있다.

이와 관련하여 관행상 발달하여 온 중요한 의사결정방법으로서 총의(Consensus)에 의해 채택된 결의의 효력을 검토할 필요성이 있다. 일반적으로 총의에 의해 채택된 결의도 다수결에 의한 결의와 마찬가지로 권고적 효력밖에 없다고 한다. 그러나 결의가 일련의 범규범 혹은 지침을 포함하고 총의에 의해 채택이 되었다면, 그것은 그 결의에 대한 일반적인 수용을 전제로 하는 것이어서 보다 높은 권능을 갖는 것이라고 생각될 수 있다.

그 결의가 향후 다자조약의 내용을 구성하게 된다면, 그러한 내용의 조약에 대한 서명·비준 혹은 효력발생이 보다 신속하게 진행될 것이다. 그리고 일반적으로 전원일치에 의해 채택된 결의와 비교하여 보면, 총의에 의해 채택된 결의는 새로운 범규범의 형성을 위한 첫 단계를 구성하는 것에 그치는 것이라고 할 수 있다.

4. IMO 결의의 역할론적 관점에서의 효력

본래 “effects(효력)”이라는 용어는 법적, 권고적, 정치적, 실제적 요소 및 기타 요소 등의 매우 광범위한 내용을 포함한다. 법적 효력 그 자체는 효력 및 의무에 국한된 것이 아니라, 법이 가지는 지위 및 운영상의 문제를 비롯한 광범위한 영역을 포함하고 있다.

물론, 일부 결의의 법적 효력은 의무를 발생시킬 뿐만 아니라, 결의가 법원(전통적 또는 기타)에 의존할 수 있는 정도까지는 그것의 효력은 구속력 또는 법적 의무를 가질 수 있다. 그런가 하면 기구와 그 활동을 위한 내부법률 및 정책의 설정과 같은 기능적 효력을 가지고 있는 결의도 있다. 이러한 기능적 결의에 의해 IMO 결의는 강제화 되며, 당사자인 국가들은 이를 이행해야 할 의무를 지게 된다.

5. 결의의 법적 실효성을 확보하기 위한 IMO의 노력

최근 IMO 협약 및 결의, 코드 등의 법적 지위에 대한 지침을 제공하기 위해 IMO 문서 참고시 문언의 통일(uniform wording)에 관한 문서를 상정해 왔다. 동 문서는 최초로

MSC/Circ.930와 MEPC/Circ.364에서 언급된 이래 MSC 제70차, 제71차 및 제72차를 거쳐 2000년 11월 27일부터 개최된 MSC 제73차 회의에 의제를 상정하기에 이르렀다.

이러한 지침의 목적은 관련 IMO 문서에 대한 법적 지위의 명확성을 추구하고자 하는 것이다. 현재 IMO에서도 협약과 결의 코드 등의 많은 문서 중에서 강제성의 의미를 가질 수 있는 용어나 문언들이 정확히 사용되지 못하고 있음을 깨닫고 이러한 문언들을 통일시킴으로써 그 문서가 가지는 강제성을 명확히 하고 그 법적 지위를 부여하려는 것이다.

이러한 IMO 문서는 다음과 같이 그 강제성의 유무에 따라 그 법적 지위를 달리하고 있고, 또 최근 IMO에서 법적 실효성을 확보하기 위하여 구체적으로 성문법화한 몇 가지 사례를 살펴보기로 한다.

가. 강제적 성격의 IMO 문서

IMO 협약의 체약국정부 또는 당사국이 협약 자체의 규정과 같은 방식으로 협약 하의 결의나 코드 규정에 대해 완전한 효력을 부여할 것으로 합의하였을 때 그러한 문서는 강제력을 갖게 되며, 관련 모 협약과 같은 법적 지위를 가진다.

IMO 협약 내에 강제력을 갖는 문서를 명시하는 가장 적절한 방법은 IBC 및 IGC 코드(제7장)와 HSC 코드(제10장)을 강제화하는 데 사용된 SOLAS 협약규정을 따르는 것이다. 다시 말하면, 첫째 관련 협약 규정의 본문 내에 있는 그러한 문서를 명시적으로 언급하는 것, 둘째 그러한 문서에 대한 향후의 개정은 협약의 관련조항에 규정된 개정절차를 따라야 한다고 명백히 제시하는 것, 셋째 관련 협약의 본문에 “그러한 문서상에 “shall” 대신에 “should”라는 용어가 사용될 경우 그러한 요건은 강제적 효력이 있는 것으로 취급되어야 한다”고 명백히 명시하는 것이다. 그러한 문서에는 “지침서(Guidelines)”나 “지침(Guidance)”과 같은 권고성(Recommendations)을 암시하는 것으로 오해될 수 있는 용어의 사용은 가능한 피해야만 한다. 그리고 관계협약에 대한 관련 개정안의 채택시에 참조된 문서의 본문을 채택하고 그 문서의 신뢰성이 있는 본문을 마련하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 이러한 문서의 본문이 그 문서에 대한 향후 개정안의 인증본을 마련하기 위한 기초로서 활용될 것이기 때문이다.

특히 선박에 사용되는 각종 장비의 성능기준이나 기술명세와 관련하여 SOLAS 협약, MARPOL 및 기타 IMO 협약은 GMDSS 장비의 성능기준, 선내 항해장비, 기름배출 및 감시장치 등과 같은 성능기준 및 기술명세에 대해 언급하는 규정을 포함하고 있다. 그리고 이러한 규정은 총회 결의, MSC 또는 MEPC 결의의 형태로 채택되며, 그러한 성능기준 및 기술명세에 관해서 이러한 결의를 따르라고 협약 각주에 명시되어 있다. 그런데 각주에 언급된 기준과 명세는 조약의 목적상 강제적인 것으로는 간주되지 않는다. 그 이유는 그 각주의 내용이 모 협약의 인증된 본문에는 나타나 있지 않고, 사무국에 의해서 필요에 따라 언제든지 최신화될 수 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고, 모 협약에 대한 체약국정부 또는 당사국은 IMO가 채택한 규정 이상 또는 최소한 동등한 수준으로 국내기준을 설정할 의무가 있다.

나. 권고적 성격의 IMO 문서

IMO 협약의 체약국 정부 또는 당사국이 지침서, 매뉴얼 또는 지침과 같은 특정 문서를 신중성과 융통성에 입각하여 실행해야 한다고 결정하였을 때, 그러한 문서는 권고적 문서로서 다루어져야 한다. 권고적 성격의 문서는 협약 관련 규정의 각주에 언급되어야 한다. 그러한 경우 "...IMO가 채택한 권고안을 고려하여 관할관청에 의해 승인되어야 한다(shall be approved by the Administration, taking into account the recommendations developed by the Organization)." 또는 "...IMO가 채택한 지침서에 근거하여(based on the guidelines by developed by the Organization)와 같은 명백한 문언이 문서의 권고적 성격을 나타내는 규정에 사용되어야 한다. 하지만 "권고서를 준수해야 한다(shall comply with recommendations)"와 같은 자기모순적인 표현의 문언은 피해야만 한다. 각주에서 언급되는 지침서(guidelines)혹은 권고서(recommendations)는 본 협약의 인증된 원문에 언급되어서는 안 되며, 관련 책자가 새로 출판될 때 그 내용을 사무국이 필요에 따라 최신화 할 수 있다.

다. 법적 실효성 확보를 위한 조치의 사례

여기에서는 IMO 결의가 어떠한 과정을 거쳐서 실효성을 확보할 수 있는 국제법적 근거가 마련될 수 있는가를 구체적으로 논의하기 위하여 국제안전관리규정(ISM Code)과 PSC(PSC)의 예시를 통해 살펴본다.

(1) 국제안전관리기준(ISM Code)

IMO는 지금까지 해상인명안전 및 해양환경보전을 위하여 주로 선박구조 및 설비의 강화와 선원의 질적 향상을 위한 국제협약을 채택하는 등 선박 자체의 물리적 측면만을 중시해 왔다. 그러나 1987년 3월 'Herald of Free Enterprise'호의 전복사고 이후 IMO는 해난사고의 대부분이 인적 과실(Human Error)에 의하여 발생하고 있다는 데 착안하고, 선박자체 뿐만 아니라 해운 기업 전체의 안전관리 강화를 위한 규정을 마련키로 하였다. 이에 따라 IMO는 ISM Code를 1987년 제15차 총회에서 결의 제596호로서 채택하였다.

그러나 IMO는 ISM Code를 결의에 의하여 각 국가의 자발적인 수락을 권고할 뿐이기 때문에, 전면적이고 조속한 시행을 강제하기 위해서 SOLAS 협약 내에 새로운 장으로서 제9장을 신설하여 묵시적 수락절차(Tacit Acceptance Procedure)를 밟기로 하였다. 이에 따라 ISM Code는 1998년부터 SOLAS 협약의 모든 당사국에 단계적으로 발효되었으며, 1998년 7월 1일부터 모든 여객선, 500톤 이상의 유조선, 케미컬 탱커, 가스운반선, 산적화물선, 고속화물선에 적용되었고, 기타 500톤 이상의 화물선 및 석유 시추선에는 2000년 7월 1일부터 적용되었다.

(2) PSC(PSC)

항만국통제(PSC)는 국제적으로 승인된 안전기준이나 규약을 적용하기 위해서 항만당국이 자국법의 적용 범위를 외국적 선박에까지 확대하는 제도로서 선원의 안전과 해양오염의 방지를 위해, 특히 자국해역에서의 오염방지를 위해서, 선박의 장비, 선체, 선원 및 그 화물이 관련 국제기준에 적합한지를 확인하는 항만당국의 절차이다.

해양오염에 관한 IMO 회의에서 보다 상세한 관심사항들이 제기된 이후로, 각국이 자국의 영해와 항만의 보호에 대한 지대한 관심을 갖게 되었기에 항만국 또는 연안국이 그 법적 적용범위를 확장하고, 선박기준에 대한 법 적용에 있어서 이제까지의 방식으로부터 전환하고, 또한 항만당국 주관청을 공식화하는 등의 사안들이 각종 해사협약에 포함되기에 이르렀다.

항만당국의 주관청은 자국항에 입항하는 선박에 대하여 선박과 그 장비(1974년 SOLAS 협약, 1966년 LL약, MARPOL 73/78), 해상 투기(OILPOL, MARPOL, LC 협약), 선원의 자격 및 근로조건(ILO 147호 협약 및 1978년 STCW 협약) 및 여타 기준에의 적합성 여부를 확인하고 통제할 수 있다. 이러한 각 상태에 대한 수정이나 정정에 대한 권한은 그 상태가 명백할 경우 선박이 항내에 체류하는 동안 전적으로 항만국에 속하게 된다.

한편, 최근 PSC에 관한 지역적 협력이 많이 활성화되고 있다. 현재 운영중인 9개의 지역적 PSC에 관한 협정으로는 파리 MOU, 라틴아메리카MOU, 동경MOU, 카리비안 MOU, 지중해 MOU, 인도양 MOU, 아비잔 MOU, 페르샤만 MOU, 흑해지역 MOU가 있다.

이와 같은 활동을 함에 있어서 IMO의 관련 결의들이 중요한 역할을 하였다.

6. 소 결

이상에서 논의한 바를 요약하면 다음과 같다.

발효 중인 조약은 당사국간의 합의에 의하여 개정할 수 있으며, 개정의 효력이 발생하기 위하여서는 원칙적으로 전체 당사국의 동의가 필요하다. 이와 같이 「조약법에 관한 비엔나 협약」은 이미 발효 중인 조약의 개정에 관하여 상기의 일반원칙을 제시하고 있을 뿐, 미발효 상태의 조약문 변경에 관한 규정은 두고 있지 않다. 그렇기 때문에 IMO에서는 발효요건을 충족하지 못하고 있는 1993년 Torremolinos Protocol의 조속한 발효를 촉진하는 방안으로서 발효에 관한 협정(agreement)을 체결하는 방안과 IMO 총회결의에 의하는 방안을 두고 논의 중인 것이다.

그러나 조약의 주요 부분인 발효요건에 관한 규정을 개정함으로써 그 조약의 발효를 촉진하고자 하는 것은 다분히 권고적 의미가 강한 IMO 총회의 결의로써는 합법성을 인정받을 수 없을 것이며, 어디까지나 발효에 관한 새로운 협정을 체결하는 것이 타당하다고 본다.

왜냐 하면, IMO 총회결의의 법적 효력은 회원국에 대하여 조속한 서명과 비준 또는 수락 등 당사국으로서의 조약에 대한 기속력(羈束力; Binding Force)을 갖는 조치를 적극적으로 취할 것을 촉구할 수 있을 뿐이며, 조약의 규정에 변경을 가하는 효과를 가져 오는 조치를 취할 수 없기 때문이다.

하지만, 이 경우에도 전혀 문제가 없는 것은 아니다. 예를 들면, 1993년 Torremolinos Protocol을 서명하고 비준한 국가와 새로운 협정에 대한 서명·비준국이 상이한 경우, 양자 간의 법적 관계를 어떻게 설정하느냐 하는 문제는 여전히 남는다.

제V장 IMO 회의 결과

제1절 IMO 회의 대응 활동

1. 공동대응을 위한 한·중·일 워크숍 참석

가. 목적 및 추진 경과

한·중·일 워크숍은 93 토레몰리노스 의정서에 대한 3국간의 의견 교환과 2010년 9월 20일부터 24일까지 런던 국제해사기구(IMO) 본부에서 개최될 예정인 어선안전에 관한 특별 작업반회의(ISWG FVS)를 대비하여 개최되었으며 그러한 IMO의 움직임에 대응하여 한·중·일 3국의 공동대응을 위한 의견 조율을 목적으로 우리나라가 발의하여 개최되었다. 당초에는 우리나라에서 개최하는 것으로 추진하였으나 중국이 내부사정으로 한국에서 개최하는 워크숍에 대하여 참석이 어렵다는 입장을 표명하였고 그에 대한 해결방안으로써 중국에서 개최하게 된 것이다.

또한, 동 워크숍의 논의 사항에 대하여 93 의정서 요건과 국내 요건의 비교결과를 참고하여 담당부처 및 관련 기관의 참석자들과 함께 사전 검토를 거쳐 우리나라의 의견을 수립하였다.

회의는 중국 농림부 수산국(Bureau of Fisheries)의 YAO Sangjun(Ms) 부국장과 중국어업선박검험국의 LIU Jeng(Mr) 국장의 인사말과 함께 시작되었다.

나. 기간 및 장소

- 회의 기간 및 장소 : 2010. 9. 1 ~ 3, 베이징 광시호텔

다. 참석자

- (1) 우리나라 참석자 : 선박안전기술공단 3명
 - 선박안전기술공단 기술연구팀장 나 형진
 - 선박안전기술공단 기술연구팀 유 영종
 - 선박안전기술공단 기술연구팀 권 영철
- (2) 일본 참석자 : 일본 수산청 2명
 - 일본 수산청 Masahiro MINO(Mr)
 - 일본 수산청 Yosuke YASUMURO(Mr)
- (3) 중국 참석자 : 중국 어업선박검험국 및 대련해양대학 2명
 - 중국어업선박검험국 법규처장 TANG Jinlong(Mr)

- 중국어업선박검험국 검사원 HUANG XinSheng(Mr)
- 중국어업선박검험국 검사원 CHEN Long(Mr)
- 중국어업선박검험국 검사원 ZHENG Songchuan(Mr)
- 중국어업선박검험국 검사원 LIN Youhuang(Mr)
- 대련해양대학 교수 ZHANG Yu(Mr)
- 대련해양대학 교수 REN Yuqing(Ms)



<그림 6> 한·중·일 워크샵 기념사진

라. 워크샵 주요 활동 내용

93 의정서에 대하여 한국과 중국, 일본 각 국의 기본적인 입장을 확인하고, 베이징 지역 세미나, 발리 지역 세미나 및 SLF 52(2010. 1)의 회의결과를 참고하여 93 의정서의 각 장(Chapter) 별로 의견을 교환하였으며 한·중·일 대표는 워크샵에서 논의 및 합의한 사항을 기초로 한·중·일 공동으로 향후 특별 작업반회의(2010. 9) 및 SLF 53(2011. 1) 등에서 협력하기로 하였다.

(1) 93 의정서 발효시 각국의 주요 문제점 및 기본 입장

우리나라는 기본적으로 어선에 대한 안전기준을 이미 갖추고 있으며, 93 의정서 발효시 현존선에 무선설비 등을 추가 설치하여야 하고, 신조선의 경우에는 특히 부속서 제V장의 방화구획요건 등을 추가 적용 하여야 하며, 또한 자국 어선이 외국항에서 항만국통제로 인한 억류가능성이 있음을 고려하여 93 의정서에 대한 수락을 거부하고 있음을 밝혔다.

중국의 경우에는 부속서 제IX장(무선통신) 및 제X장(항해설비)에 따라 현존선에 관련

설비를 추가적으로 적용하여야 하는 문제와 어선원들의 자질문제를 이유로 93 의정서를 수락하지 않을 것이라는 입장을 밝혔으며, 일본의 경우, 자국 내의 어선에 대한 검사제도 상 연차검사가 없음으로 93 의정서 발효시 검사제도에 연차(제2종 중간검사)검사를 도입해야 하는 것과 무선통신담당자의 외국어 능력이 매우 취약함을 이유로 93 의정서에 대한 수락을 꺼리고 있다는 의견을 제시하였다.

(2) 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 조치

93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 조치로써 IMO가 제시한 새로운 협약인 협정과 총회결의의 두 가지 방안 중 한·중·일은 협정을 채택하는 방안을 지지하기로 합의하였다.

(3) EEZ내 조업어선의 적용 면제

선적국의 배타적경제수역(EEZ)내에서 조업하는 어선과 한·중, 한·일, 중·일 간의 어업협정의 결과로 존재하는 공동수역(Common Waters)내에서 조업하는 어선에 대하여 93 의정서 적용을 면제해야 한다는데 3국이 기본적으로 의견을 같이 하였다.

우리나라는 어업협정의 결과로 확립된 한·중·일 주변의 공동수역(Common Waters)의 현황에 대하여 소개하고, 각 수역에 대한 관할권의 행사와 관련하여 입법관할권(Legislative Jurisdiction)과 집행관할권(Enforcement Jurisdiction)을 둘 다를 어업협정 체결국들이 공동으로 행사하고 있지 않다는 점을 설명하였으며, 만약 SLF 52에서와 마찬가지로, 특별 작업반회의 등 관련 IMO 회의시 이러한 공동수역(Common Waters)에는 국가 관할권(Jurisdiction)이 두 개 이상이 존재하게 됨에 따라 이 수역을 외국으로 간주하고 따라서 이 수역 내에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서를 적용해야 한다는 주장이 제기될 경우에 대하여는 공동수역(Common Waters)의 정의로 다음의 문구를 삽입하도록 할 것을 우리나라가 주장하기로 하고 중국과 일본이 이를 지지하기로 하였다.

“EEZ와 그 인접해역에 있어서 어업활동(Fisheries Activities)과 수산자원 관리에 관한 입법적, 집행적 관할권을 공동으로 행사하기로 양자간 또는 다자적 차원에서 합의한 수역”

"Common waters is the waters agreed by bilateral or multilateral agreement between/among coastal states where legislative jurisdiction and the enforcement jurisdiction are implemented jointly on the management of fisheries activities and marine living resources in EEZ and areas adjacent to it."

(4) 검사와 증서발급의 통일제도 도입 여부

3국은 이 사항이 베이징 지역 세미나에서 93 의정서의 수락을 막는 주요 문제점으로 식별되었음을 고려하여 93 의정서에 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)를 도입하여 현행 93 의정서의 4년 주기의 검사제도⁶⁴⁾를 자국의 5년 주기의 검사제도와 일치시킬 것을

64) 정기검사: 4년, 중간검사: 2년, 연차검사: 1, 3년

지지하기로 합의하였다. 한편, 일본의 경우 현행검사제도상 어선을 비롯한 국내 일반선에 조차도 연차검사 개념이 누락되어 있음을 고려하여 5년의 정기검사 주기는 동의하지만 매년 시행되는 연차검사(제2종 중간검사)를 생략한 제도를 제안할 예정이므로 이에 대하여 한국과 중국이 반대의견을 제시하지 말 것을 요청하였다.

(5) Fish Flap 관련

우리나라는 93 의정서의 길이 24미터 이상 신조 트롤어선의 선미에 설치해야 하는 동력으로 작동하는 Fish Flap에 대하여 길이 45미터부터 적용하도록 개정할 것을 제안하였으나 일본 대표의 경우 이 사항에 대하여 좀 더 검토를 해야 한다는 의견을 제시하였고 중국 대표는 국내법상 관련 규정이 있고 안전을 위하여 꼭 필요한 사항이므로 우리의 의견을 지지할 수 없다는 의견을 제시하였다.

(6) 복원성요건 관련

93 의정서가 어선의 복원성과 관련하여 93 의정서의 요건과 다른 자국의 기준을 적용하는 것을 허용⁶⁵⁾하고 있음으로 의정서 수락과 관련하여 매우 중요한 사항은 아니라는 데 동의하였다.

(7) 기관, 전기 및 무인기관실(부속서 제IV장)

93 의정서의 부속서 제IV장은 길이 45미터 이상의 신조선에 적용하는 기준으로써 이 장(Chapter)이 다루고 있는 기관, 전기 및 무인기관실 관련 요건의 일부가 국내기준에 수용되어 있지 않음에 따라 부속서 제IV장이 반드시 등가제도의 적용대상이 될 수 있도록 하자는 데 한·중·일이 동의하였다.

(8) 방화, 탐지 및 소방(부속서 제V장)

부속서 제V장은 방화, 탐지 및 소방에 관한 기준을 다루고 있다. 그러나 방화구획 등의 일부 규칙이 자국내 기준에 포함되어 있지 않음을 고려하여 한·중·일은 부속서 제V장은 반드시 등가제도의 적용대상이 되어야 한다는 데 동의하였다.

또한, 93 의정서 제V장이 포함하고 있는 방화, 탐지 및 소방에 관한 요건이 길이 24미터 이상부터 45미터 미만의 어선에 적용하는 동아시아 지역기준에 포함되어 있음으로 93 의정서 제V장은 길이 45미터 이상 어선에 적용하는 것으로 간주해야 한다는 데 동의하고 이를 분명히 하기 위하여 제V장제1규칙에 다음의 문구를 삽입할 수 있도록 하자는 데 동의하였다.

제1규칙 - 일반

“별도의 명문규정이 없는 한 이 장은 길이 45미터 이상의 신조선 및 현존선에 적용한다”

Regulation 1 - General

65) 1993년 토레폴리노스 의정서 제III장 제2(1)규칙

(1) 어선의 복원성은 최소한 다음 각호의 기준에 적합하여야 한다. 다만, 주관청이 조업경험상 정당하다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

“Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new vessels of 45 metres in length and over.”

한편, FRP 어선에 있어서는 합리적이고 실질적인 경우에 한하여 부속서 제V장을 적용하도록 하자는 의견도 제시되었으나 이 장(Chapter)은 길이 45미터 이상의 어선에 적용하는 기준이고 길이 45미터 이상 FRP 구조의 어선은 거의 건조되지 않음으로 큰 의미가 없다는데 동의하였다.

(9) 구명설비(부속서 제VII장)

(가) 길이와 총톤수의 등가 제도 적용

93 의정서의 부속서 제VII장(구명설비)은 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 기준으로써 생존정, 구조정, 보온구, 쌍방향 VHF, 레이더트랜스폰더 등 한·중·일의 자국내 기준에 비하여 매우 엄격한 기준이라는데 의견을 같이하고, 제VII장을 등가제도의 적용 대상으로 식별하여 총톤수 950톤 이상의 신조선에 적용할 수 있도록 하자는 데 한·중·일이 동의하였다.

(나) 생존정의 수

우리나라와 일본의 경우 길이 20미터(24미터) 이상의 어선에는 전승조원의 100%를 수용할 수 있는 구명정 또는 구명뗏목 한척 이상을 설치할 것을 규정⁶⁶⁾하고 있음을 고려하여 어선의 양현 각각에 전승조원 100%를 수용할 수 있는 구명정 또는 구명뗏목을 각각 한척 이상씩 설치하도록 하고 있는 제VII장제5규칙에 길이 75미터 미만의 어선에 있어서는, 한 현에서 다른 현으로의 이동이 용이하고 수작업에 의하여 신속하고 안전한 진수가 가능한 경우 해당 어선에 구명뗏목 한 척만을 설치하는 것을 허용할 수 있도록 제VII장제5규칙제(5)항으로 다음의 새로운 조항을 삽입하자는데 동의하였다. 중국은 자국의 규정이 93 의정서와 같이 양현에 각각 전승조원을 수용할 수 있는 생존정을 한 척씩 설치하도록 하고 있음을 소개하였다.

제5규칙 - 생존정 및 구조정의 수와 형식

“(5) 제(3) 항제(a)호⁶⁷⁾의 설비가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우, 주관청은 해당 요건을 만족시키는 대신 선박의 오직 한 현에서만 진수가 가능한 생존정을 설치하도록 결정할 수 있다. 만약 전승조원을 수용하기에 충분한 생존정이 한쪽 현에서 다른쪽 현으로의 이동이 용이하고 안전하고 신속한 진수가 가능한 경우 이러한 생존정은 적어도 전승조원을 수용하기에 충분한 것이어야 한다.

66) 어선설비기준 제43조(구명정 등)

67) 93 의정서 제VII장제5조

(3) 길이 75미터 미만의 선박은 다음 각호의 요건에 적합하여야 한다.

(a) 각 현에 적어도 총승선인원을 수용하기에 충분한 함계능력의 생존정이 비치되어야 한다.

(b) 1척의 구조정이 비치되어야 한다. 다만 구조활동후 회수될 수 있는 적당한 생존정이 비치되는 경우에는 그러하지 아니하다.

Regulation 5 - Number and types of Survival craft and Rescue boats

“(5) Where the arrangement required in paragraph 3(a) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry survival craft capable of being launched from only one side of the vessel. These survival craft shall be of sufficient aggregate capacity to accommodate at least the total number of persons on board, provided that the survival craft of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board can be easily transferred to the other side of the vessel, where they can be launched safely and rapidly.”

(다) 구조정

93 의정서는 길이 45미터 이상의 신조선에 대하여 구조정을 설치할 것을 명시하고 있다. 이에 한·중·일은 동아시아 지역의 어선의 경우 유럽의 어선형에 비하여 그 선폭이 매우 협소하게 설계(Narrow Breadth Designed) 되어 93 의정서와 같이 길이 45미터 이상 어선에 구조정을 설치할 경우 구조정 진수설비 등의 설치 공간이 부족하다는데 의견을 같이하고 93 의정서의 구조정 설치요건이 길이 75미터 이상 어선부터 적용될 수 있도록 하자는 데 동의하였으며 이를 위하여 해당 제Ⅶ장제5규칙에 아래와 같은 새로운 조항을 삽입하자는데 동의하였다.

제5규칙 - 생존정 및 구조정의 수와 형식

“(6) 제(3) 항제(b)호의 설비가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우, 주관청은 해당 요건을 만족시키는 대신 선박의 항행구역 및 작업조건을 고려하여 선박이 수면으로부터 사람을 구조하기위한 동등한 장치를 보유하도록 결정할 수 있다.

Regulation 5 - Number and types of Survival craft and Rescue boats

“(6) Where the arrangement required in paragraph 3(b) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry other equivalent appliances for rescuing persons from the water, taking into account the vessel's navigational area and operational condition.”

(라) 방수복

93 의정서는 선박의 양현에 전승조원을 수용할 수 있는 생존정 한척씩 설치할 것을 요구하는 제Ⅶ장제5규칙제(2)항 및 제Ⅶ장제5규칙제(3)항의 요건에 적합한 선박에는 구조정 탑승요원 또는 다음의 하나에 해당하는 생존정에 승정하지 아니하는 모든 어선의

승선자에게는 방수복이 제공되어야 함을 명시하고 있다.

- 구명정
- 대빛진수식구명뗏목
- 구명뗏목에 승정하기 위하여 물에 들어갈 필요가 없는 승인된 설비에 의하여 진수되는 구명뗏목

한·중·일은 자국의 기준에는 어선에 대한 방수복 비치 요건이 없음을 고려하여 따뜻한 기후(In Warm Climate)에서 주로 운항·조업하는 어선에 있어 방수복을 면제할 수 있도록 하자는데 동의하고 기존의 제Ⅶ장제9규칙제(4)항에서 Constantly를 Mainly로 교체할 것을 제안하는데 동의하였다.

제9규칙 - 방수복 및 보온구

"(4) *항상(주로) 따뜻한 기후의 해역에서만 조업에 종사하는 선박으로서 주관청이 방수복과 보온구가 불필요하다고 인정하는 경우에는 이 규칙 제(2)항 및 제(3)항의 요건을 적용하지 아니한다.*

Regulation 9 - Immersion suits and thermal protective aids

"(4) *The requirements of paragraphs (2) and (3) do not apply to vessels constantly (mainly) engaged in warm climate, where, in the opinion of the Administration, immersion suits and thermal protective aids are unnecessary.*"

(마) 구명줄 발사기

93 의정서는 모든 선박에 230미터 이상의 구명줄을 발사할 수 있는 4 Set 이상의 발사체를 가지는 구명줄 발사기(Line Throwing Appliances)를 비치할 것을 명시하고 있다. 그러나 한·중·일은 자국에 이러한 기준이 없음으로 이를 시행할 경우 추가적인 경제적 부담을 야기하게 됨을 고려하여 구명줄 발사기 설치 요건(제Ⅶ장제11규칙)을 삭제하도록 하자는데 동의하였다.

(바) 쌍방향 VHF 및 레이더 트랜스폰더

현재 93 의정서는 3개의 쌍방향 VHF(Two-way VHF)와 2개의 레이더 트랜스폰더(Radar Transponder)를 요구하고 있고 이 기준은 구명무선설비로써 신조선과 현존선에 적용해야 함을 고려하여 각각 1개씩으로 완화할 수 있도록 하자는데 동의하였다.

(10) 무선통신(부속서 제Ⅸ장)

(가) 그룹을 지어 조업하는 어선에 대한 무선통신 설비

한·중·일은 자국내 기준⁶⁸⁾을 고려하여 쌍이나 무리를 지어 조업하는 어선의 경우

68) 농림수산식품부고시 제2010-143호 어선의 설비기준 별표 33, 무선설비의 설치기준, 비고 3

지휘선을 제외한 어선들(부속선)에 대하여 의정서에서 요구하는 설비의 적용을 면제할 수 있도록 하자는데 동의하였다

(나) 무선통신설비의 정비 요건

93 의정서는 A3 및 A4 구역을 항해하는 선박에 대하여 장비의 이중설치, 육상 정비 또는 전자정비 등 이중 두 가지 방법을 사용하여 정비능력을 갖출 것을 요구하고 있다. 그러나, 우리나라를 비롯한 중국과 일본 역시 어선의 무선설비에 대한 정비능력과 관련한 기준이 없음에 따라 어선에 위 방법들 중 두 가지 방법에 의한 정비능력을 요구하는 것은 지나치게 엄격하다는 데 3국이 동의하고 한 가지 방법의 정비능력만을 갖추는 것을 주관청이 허용할 수 있도록 제IX장제14규칙제(7)항을 아래와 같이 교체하도록 하자는데 동의하였다.

제14규칙 - 정비요건

"(7) A3 해역에서 항해하는 선박에는 장비의 이중설치, 육상 정비 또는 항해중의 전자정비능력 중 주관청이 승인하는 바에 따라 이러한 방법을 활용한 정비능력이 보장되어야 한다.

Regulation 14 - Maintenance requirement

"(7) On vessels engaged on voyages in sea area A3, the availability should be ensured by using such methods as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, or a combination of these, as may be approved by the Administration."

(다) 무선통신담당자의 자격 요건(제15규칙)

어선의 무선통신담당자는 국제전기통신연합(ITU)의 무선규칙(Radio Regulations)에서 지정하는 관련 증서를 소지할 것을 요구하고 있고 이를 위하여는 ITU의 6개 업무언어에 대한 활용능력을 갖추고 있어야 한다. 한국의 경우 선박의 통신사가 되기 위한 시험 및 교육과정에 영어구사능력에 관한 사항이 포함되어 있어 문제될게 없다는 의견이었다. 그러나 중국과 일본은 비영어권 국가의 국민으로써 그리고 자국 어선원들의 자질 및 역량을 고려할 때 무선통신담당자에게 외국어 구사 능력을 요구하는 것은 지나치게 엄격하다는 의견을 제시하였고 한·중·일은 동아시아 지역기준의 관련 규칙⁶⁹⁾을 그대로 93 의정서로 도입하여 해당 제IX장제15규칙을 다음과 같이 개정하도록 하는데 동의하였다.

제15규칙 - 무선통신담당자

모든 선박에는 조난 및 안전에 관한 무선통신을 행하기 위하여 주관청이 만족하는 담당자들을 승선시켜야 하고 이들 중 어느 한명은 조난사고시 무선통신에 대한 주된 책임을 가지도록 지

69) 동아시아 지역기준 제5.14규칙

명되어야 한다.

Regulation 15 - Radio Personnel

“Every vessel should carry personnel qualified for distress and safety radio communications purposes to the satisfaction of the Administration any one of whom should be designated to have primary responsibility for radio communications during distress incidents”.

(라) 부속서 제IX장 무선통신설비의 현존선에 대한 면제

93 의정서 제IX장(무선통신)은 신조선 뿐 아니라 현존선에 적용한다. 따라서 93 의정서의 발효시 현존선(Existing Vessels)에 대하여도 제IX장(무선통신)에서 요구하는 무선설비(GMDSS장비) 등에 관한 규칙을 적용하여야 한다. 3국은 이것이 93 의정서의 수락을 막는 주요 문제점중 하나라는 발리 지역 세미나 결과를 주목하고 이 장(Chapter)이 현존선에는 적용되어서는 않된다는데 동의하였다. 이를 위하여 3국은 다음과 같이 제IX장제17규칙을 신설하는데 동의하였다.

제17규칙 - 대체설비

“이 장의 요건을 만족시키는 대신, 주관청은 자국의 무선통신제도가 적어도 이장의 요건과 동등한 경우 자국의 무선통신제도를 승인할 수 있다.

Regulation 17 - Alternative arrangements

“In lieu of the equipment required in this chapter, the Administration may, in case of existing vessels, approve a domestic local system of radio communications, provided it is at least as effective as the requirements of this chapter”.

(11) 등가제도 및 점진적 이행제도의 적용 대상 요건 식별

일본은 유럽의 어선과 동아시아 어선의 선형의 차로 인한 협약 적용상의 불평등 문제를 해결하기 위한 이 제도의 취지를 설명하였고, 93 의정서의 요건을 적용하는 기준인 어선의 길이 24미터, 45미터, 60미터 그리고 75미터에 대한 동등기준으로써 아래 표와 같이 동일하게 간주되어야 한다는 의견을 제시하였으며 우리나라와 중국은 일본의 의견을 지지하기로 하였다. 다만, 길이 60미터와 75미터에 상응하는 전장(LOA)에 대하여는 정확한 데이터가 없음에 따라 IMO에서 검토를 통하여 정하도록 하자는데 합의하였다.

<표 23> 일본의 길이와 총톤수 또는 전장의 등가

총톤수(G/T)	전장(Metres)	길이(Metres)
300	26.5	24
950	50	45
2,000	미정	60
3,000	미정	75

또한, 한·중·일 3국은 이러한 등가제도의 적용대상 요건의 식별과 관련하여 일본은 제IV장(기관, 전기 및 무인기관 구역), 제V장(방화, 탐지 및 소방) 및 제VII장(구명설비)에 이 제도가 적용될 수 있도록 해야 한다는 의견을 제시하였고 중국은 이에 추가하여 제IX장(무선통신) 및 제X장(항해설비) 역시 등가제도가 적용될 수 있어야 한다는 입장을 제시하였다. 이에 우리나라는 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 적용될 수 있도록 할 것을 제안하였고 결국 3국은 특별 작업반회의 등 향후 관련 IMO 회의시 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 등가 제도가 적용될 수 있도록 한다는데 합의하였다.

한편, 점진적 이행제도와 관련하여 중국의 의견을 수용하여 제IX장을 적용대상으로 할 것과 최장 10년을 점진적 이행의 기간으로 하자는데 동의하였다.

바. 워크샵 결과 요약 및 특별 작업반회의 공동대응방안

워크샵 결과 및 워크샵에서 합의한 공동대응방안은 다음과 같이 요약할 수 있다.

- 93 의정서 발효시 각국의 주요 문제점
 - 우리나라 : 방화구획요건 등을 추가 적용함으로써 어선 건조비 상승 및 항만국통제
 - 중국 : 현존선에 대한 부속서 제IX장(무선통신) 및 제X장(항해설비)의 적용 및 어선원들의 자질
 - 일본 : 연차검사의 도입 및 무선통신담당자의 외국어 활용능력
- 93 의정서를 개정하는 방안으로써 협정을 채택하는 방안 또는 총회결의를 채택하는 방안중 협정을 채택하는 방안을 지지
- 선적국의 EEZ 및 공동구역(Common Waters)내 조업어선에 대하여 93 의정서 적용 면제 및 이를 위하여 우리나라가 제안할 공동구역의 정의를 지지
- 93 의정서에 검사증서와 증서발급의 통일제도를 도입하여 검사주기를 4년에서 5년으로 확대

- 부속서 제V장제1규칙에 적용 대상으로써 길이 45미터 이상 신조선에 적용할 것 명시
- 길이 45미터 이상 75미터 미만의 어선에 있어 선박의 양현 각각에 전승조원 100%를 수용할 수 있는 생존정 한척씩 설치해야 하는 것을 선박에 한척만 설치할 수 있도록 완화
- 길이 45미터 이상 어선에 있어 선박에 한척씩 설치해야 하는 구조정을 길이 75미터 이상 어선에 적용하는 것으로 완화
- 방수복 비치요건에 대한 완화
- 구명줄 발사기 비치요건 삭제
- 쌍방향 VHF 및 레이더 트랜스폰더 비치요건 완화
- 그룹을 지어 조업하는 어선에 대한 무선통신 설비요건 완화
- 무선통신설비의 정비요건 완화
- 무선통신담당자의 자격 요건
- 무선통신설비의 현존선에 대한 면제
- 93 의정서의 적용기준이 되는 길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터 선박에 대하여 각각 총톤수 300톤, 950톤, 2,000톤 및 3,000톤 선박과 동일한 것으로 간주하는 동가제도 및 부속서의 모든 장(Chapter)이 그러한 동가제도의 적용대상이 될 수 있도록 반영
- 부속서 제IX장(무선통신)을 점진적 이행제도의 적용대상으로 하고 그 기간으로는 10년으로 반영

사. 한·중·일 워크샵의 의의

한국과 일본, 중국은 함께 동아시아지역에 위치하여 있음으로 그 풍토와 환경에 적합하게 유사한 형태로 발전하였다. 그러나 동아시아와 환경이 전혀 다른 유럽의 어선을 근간으로 하여 작성이 된 77 협약과 그 적용대상을 일부 수정한 93 의정서는 한·중·일을 비롯한 동아시아 국가들이 수용하기에는 불합리한 것이었다. 그 결과로써, 현재까지 발효요건을 충족시키지 못하고 있는 93 의정서에 대하여 IMO는 또 다시 개정을 추진하고 있고, 주요 어업국들로써 93 의정서와 직접적인 이해관계가 있는 3개국인 그러한 국제사회의 움직임에 공동으로 대응하기 위하여 워크샵이 마련되었으며 이번 워크샵을 통하여 앞으로 3국이 국제회의 등에서 서로 협력할 수 있는 기초를 마련했다는 점에서 매우 중요한 계기가 되었다고 할 수 있다.

2. 어선안전에 관한 특별 작업반회의 참석

가. 회의 개요

국제해사기구(IMO)의 어선안전에 관한 특별 작업반회의는 현재 발효되지 않고 있는 1993년 토레몰리노스 의정서에 대한 각국의 수락을 촉진하기 위하여 IMO가 추진하는 1993 토레몰리노스의 의정서 시행에 관한 협정(또는 총회결의)의 초안 작업을 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF 53, 2011. 1)까지 완료할 수 있도록 하기 위하여 IMO가 향후 추진 방안으로 선택하여야 할 협정(또는 총회결의)의 초안과 이에 부속서로 첨부될 93 의정서에 대한 개정 및 완화 대상 요건에 대한 세부 논의를 위하여 작업반 의장인 남아프리카공화국의 Mr. N. Campbell의 주도 하에 영국 런던의 IMO 본부에서 개최되었다.

(1) 기간 및 장소 : 2010. 9. 20 ~ 24, 영국 런던 IMO 본부

(2) 회의 참가

아래의 국가 및 비정부단체 등이 참석하였고 국제해사기구(IMO) 관련 회의에서 공동 대응을 위한 한·중·일 워크샵(2010. 9)의 개최국인 중국은 참석하지 않았다.

- 국가 : 아르헨티나, 벨기에, 캐나다, 키프로스, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 일본, 노르웨이, 파나마, 페루, 폴란드, 포르투갈, 대한민국, 러시아, 남아프리카공화국, 스페인, 영국
- 국제기구 : FAO 및 ILO,
- 정부간기구 : EC
- 기타 단체 : RINA, ITF

<표 24> ISWG FVS 참석을 위한 우리나라 대표

구분	소 속	직 명	성 명	담당 의제
대표	주영대사관	국토해양관	박영선	회의총괄
자문	선박안전기술공단	검사원	유영종	총괄자문

(3) 제출된 의제 문서 :

- ISWG FVS, 1993년 토레몰리노스 의정서에 대한 개정안(FAO)

※ 베이징 지역 세미나(2004), 발리 지역 세미나(2009) 및 IMO 제52차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF 52, 2010. 1)의 결과를 참조하여 93 의정서에 대한 개정안 초안을 FAO가 제공함

(4) 특별 작업반회의 위임사항(Terms of Reference)⁷⁰⁾ :

- 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 초안 검토

70) IMO의 각종 작업반 회의에 주어지며 해당 작업반회의에서 수행하여야 할 사항을 의미한다.

- 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의 초안 검토
- 93 의정서 시행에 관한 상기 협정 및 총회결의 각각의 장단점 검토
- 협정(총회결의)에 부속서로 첨부될 93 의정서에 대한 개정안 초안 개발
- 기타의 기술적/비기술적 사항 검토

나. 회의 내용 및 결과

(1) 협정 초안 마련

작업반은 UN해양법협약의 제11장(심해채광조항)의 시행에 관한 UN 총회결의를 고려하여 IMO 사무국의 법률및대외협력국의 도움을 받아 SLF 53(2011. 1)에서의 검토를 위하여 작업반은 아래와 같이 협정 초안을 마련하였다.

93 의정서의 시행에 관한 협정 초안

이 협정의 당사국은,

1997년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993 토레몰리노스의정서(이하, 1993년 토레몰리노스 의정서라 한다)가 전반적으로 해양의 안전, 어선의 안전에 상당한 기여를 할 수 있음을 인정하고,

그러나, 1993 토레몰리노스 의정서의 일부 규정들은 어선을 다수 보유한 국가들이 그것을 시행하는데 있어 어려움을 초래하였고 그 결과 1993 토레몰리노스 의정서의 발효와 그 의정서에 포함된 규칙의 시행에 장애가 되어 왔다는 것을 인정하며,

관련 모든 국가들이 시행할 수 있는 어선안전을 위한 최고의 실용기준을 공동합의 하에 수립할 것을 희망하고,

이 목표가 “1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 협정”의 체결에 의하여 가장 잘 달성될 수 있을 것임을 고려하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 일반적 의무

(1) 협정의 당사국은 다음 각 호의 규정을 시행하여야 한다.

(a) 이 협정의 조문

(b) 이 협정의 부속서에 수록되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서의 부속서에 포함되어 있는 규칙

(2) 이 협정의 조문과 이 협정의 부속서에 규정되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서 부속서의 규칙들은 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어야 한다.

(3) 이 협정의 부속서는 협정의 불가분의 일부를 구성하며 이 협정이라 함은 동시에 그 부속서를 포함하는 것으로 한다.

(4) 이 협정과 1993년 토레몰리노스 의정서 사이에 불일치가 있는 경우에, 이 협정의 규정이 우선한다.

제 2 조 1993년 토레몰리노스 의정서 적용

1993년 토레몰리노스 의정서 제2조에서 8조까지 그리고 제11조에서 14조까지는 1993년 토레몰리노스 의정서에 적용했던 것과 같이 이 협정에 적용해야 한다.

제 3 조 서명 및 이 협정에 구속된다는 동의

(1) 이 협정은 기구의 본부에서 ...부터 ...까지 공개되고 그 후에는 가입을 위해 공개된다.

(2) 모든 국가는 이 협정에 구속된다는 동의를 표함으로써 이 협정의 체약국이 될 수 있다.

(3) 국가는 다음 중 어느 한 방법에 의하여 이 협정에 구속된다는 동의를 표명해야 한다.

(a) 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보 없는 서명; 또는

(b) 비준, 수락 또는 승인 조건부 서명 후 비준, 수락 또는 승인; 또는

(c) 제(5)항에서 규정된 절차에 따른 조건으로 한 서명; 또는

(d) 가입

(4) 비준, 수락, 승인 또는 가입은 그러한 취지의 문서를 사무총장에게 기탁함으로써 이루어진다.

(5) 이 협정이 채택되는 날 전에 1993 토레몰리노스 의정서의 비준, 수락, 승인 또는 가입에 대한 문서를 기탁한 국가 및 이 조의 제(3)(c)항에 따라 이 협정에 서명한 국가는 수탁인에게 이 협정 채택일 전에 서면으로 [이 항에 규정된 간이한 절차를 이용하고자 하지 않음] [동조 제3(b)에서 제공된 절차에 따라 동의를 표명할 권리를 유지하기를 희망함] [이 협정이 발효되기 전, 승인을 표하여야 함]을 서면으로 통보하지 않는다면 이 협정이 채택되는 날 이후 12개월이 지나면 이 협정에서 확정되어진 대로 동의를 표명한 것으로 간주될 것이다.

제 4 조 발효

(1) 이 협정은 [15] 개국이 이 협정의 제3조에 따라 수락하고 이 나라들의 24미터 이상 어선의 합계척수가 [14,000]척 이상에 달한 날로부터 [12]개월 후에 발효한다.

- * 관련 문서의 발효에 요구되는 사항에 관련하여,
 - . 어선원 훈련·자격증명·당직기준에 관한협약(STCW-F)은 15개국의 비준을 요구함
 - . ILO 어선원노동협약(No;188)은 10개 회원국의 비준(8개국은 연안국이어야 함)을 요구함
 - . FAO 이행 협정은 25개의 수락문서를 요구함
 - . FAO의 IUU어업에 대한 항만국조치에 관한 협정은 25개국의 수락문서를 요구함

(2) 이 협정의 발효의 요건을 갖추어졌으나 아직 그 효력이 발생되지 아니한 시기에, 이 협정에 대한 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가의 비준, 수락, 승인 또는 가입은 이 협정이 효력을 발생하는 날 또는 당해 문서의 기탁일로부터 3개월이 경과한 날 중 늦은 날로부터 효력을 발생한다.

(3) 이 협정이 효력을 발생한 날 이후에 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가에 대하여 이 협정은 당해 문서를 기탁한 날로부터 3개월 후에 효력을 발생한다.

(4) 이 협정의 개정이 1993 토레몰리노스 의정서의 제11조의 규정에 의하여 수락되었다고 간주되는 날 이후에 기탁되는 비준, 수락, 승인 또는 가입에 관한 모든 문서는 개정된 이 협정을 적용한다.

이상의 증거로서 하기 서명자는 그들의 각 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아 이 협정에 서명한다.

20...년 ..월 ..일에서 작성되었다.

부속서
(93 의정서 부속서에 대한 개정사항)

(가) 새로운 의정서의 탄생

이 협정초안은 4개 조문과 부속서로써 93 의정서에 대한 개정안을 담고 있다. 이는 어선안전에 관하여 93 의정서와는 전혀 다른 새로운 협약을 채택하는 것이 아니고 이 협정의 부속서로써 아직 발효되지 않고 있는 93 의정서를 개정하는 것이다. 따라서 만약 IMO가 93 의정서를 개정하는 방안으로써 총회결의가 아닌 협정을 채택하는 방안을 선택할 경우 93 의정서에 대한 새로운 의정서(Protocol)가 탄생하는 것을 의미한다.

(나) 협정에 대한 당사국의 의무

위 협정초안의 제1조제1항은 협정의 당사국에 대하여 이 협정의 조문과 이 협정의 부속서에 수록되어 있는 개정사항을 반영한 93 의정서의 부속서에 포함되어 있는 규칙을 이행할 것을 명시하고 있다. 한편, 93 의정서는 93 의정서 제1조제2항(1)에 따라 93

의정서의 조문(Article)과 93 의정서 부속서에 수록되어 있는 개정사항을 반영한 77 협약 부속서의 규칙을 의미하고 93 의정서의 부속서에 포함되어 있는 규칙이라 함은 93 의정서 부속서의 개정사항을 반영한 77 협약 부속서의 규칙을 의미한다.

따라서, 엄밀하게 말하면 협정의 당사국은 이렇게 93 의정서의 부속서로 개정된 77 협약의 부속서 내의 규칙들에 대하여 협정의 부속서에 수록된 개정사항을 한번 더 반영한 부속서의 규칙들과 협정의 조문(article)을 이행하여야 한다는 것을 의미한다.

또한 그렇게 개정된 부속서의 규칙과 이 협정의 조문은 협정 제1조제(2)항에 따라 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어 지게 된다.

(다) 93 의정서 조문의 준용

위 협정초안은 별도의 개정이 필요하지 않는 93 의정서의 조문중 제2조(정의), 제3조(적용), 제4조(증서 및 항만국통제), 제5조(불가항력), 제6조(정보의 전달), 제7조(어선의 해난), 제8조(타조약 및 해석), 제11조(개정), 제12조(폐기), 제13조(기탁자) 및 제14조(언어)에 대하여 그대로 준용할 것을 명시하고 있다.

(라) 묵시적 동의 절차에 대한 서술

협정은 아직 발효되지 않고 있는 93 의정서를 새로운 협약인 협정을 채택하여 개정하는 것이다. 이는 내용상으로 볼 때 기존의 93 의정서를 개정하는 것이나 그 형식상으로 볼 때 별도의 협약을 채택하는 것이다. 따라서 93 의정서를 비준한 국가임에 불구하고 협정에 대한 새로운 수락이 필요하다. 이는 본래의 협정의 제정 의도와는 달리 많은 시간이 필요한 과정이 될 수 있다.

이러한 가능성을 고려하여 협정초안은 제3조제(5)항으로 이미 93 의정서를 수락한 국가들에 대하여는 협정의 수락을 위한 공식적인 절차를 생략할 수 있도록 하고 있다. 따라서 이미 93 의정서를 수락한 국가들의 경우에는 새로운 협약에 대한 자국의 수락 절차상 비준, 수락, 승인 등의 절차가 꼭 필요한 경우 묵시적 동의제도를 활용하지 않을 것을 협정의 채택일 후 12개월 이내에 서면으로 IMO에 제출하지 않는 한 협정을 수락한 것으로 간주된다.

특별 작업반회의에서는 이미 93 의정서를 비준한 국가들의 제도상 묵시적 동의제도를 사용할 수 없는 국가들이 이 제도를 활용하지 않을 것에 대한 서술 방식에 있어 세 가지 안이 제시되었으나 시간 관계상 세 가지 모두를 협정초안의 제3조제(5)항에 포함시키고, 괄호를 표시하여 SLF 53에서 결정하도록 하였다.

(마) 협정의 발효요건에 대한 검토

협정은 그 형식상으로 볼 때 별도의 협약을 채택하는 것이므로 93 의정서의 발효요건

71) 93 의정서 제1조 일반적 의무

(2) 이 의정서의 부속서에 규정되어 있는 수정을 조건으로 이 의정서의 조문과 77협약 부속서의 규칙들은 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어야 한다.

에 대한 개정이 가능하다. 한편, 위에서 전술한 바와 같이 협정은 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위하여 기존의 93 의정서의 당사국에 대하여는 협정을 수락하는데 있어 묵시적 동의절차를 활용할 수 있도록 하고 있다. 이에 따라 93 의정서의 발효가 지체되기를 희망하는 우리나라의 입장에서는 매우 어려운 상황에 처하게 되었고 이제 협정의 발효요건을 어떻게 정할 것인가가 매우 중요한 문제로 남게 되었다. 이와 관련하여 특별 작업반회의에서는 시간 관계상 93 의정서의 발효요건⁷²⁾의 개정여부에 대하여 논의하지 못하였고 협정 초안 제4조제(1)항에 기존의 93 의정서의 발효요건을 명시하고 15개국, 14,000척 및 12개월에 발효를 표시함으로써 SLF 53(2011. 1)에서 검토할 수 있도록 하였다. 또한, SLF 53에서 발효요건에 대한 개정 검토시 참고할 수 있도록 <표 35>와 같이 협약 각각에 대한 발효요건을 주석으로 삽입하기로 하였다.

<표 25> 어선 관련 국제협약과 그 발효요건

번호	협 약	발효 요건
1	STCW-F ⁷³⁾	15개국의 수락
2	ILO 어선원 노동 협약 ⁷⁴⁾	8개 연안국을 포함한 10개국의 수락
3	FAO 이행 협정 ⁷⁵⁾	25개국의 수락
4	IUU 어업에 대한 항만국조치에 관한 협정 ⁷⁶⁾	25개국의 수락

(2) 총회결의 초안 마련

특별작업반은 또한 사무국의 설명을 참조하여 아래와 같이 총회결의 초안을 마련하였다.

1993 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 총회 결의 초안

총회는,

해양안전에 관한 규정 및 지침과 관련하여 총회의 기능에 관한 IMO 협약 제15(j)조를 기억하고,

1993년 토레몰리노스 어선안전협약 의정서(이하 93 의정서)는 어선(24미터이상) 합계척수

72) 15개국 이상의 비준과 이들 국가들의 길이 24미터 이상 어선의 합계척수 14,000척 이상

73) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995

74) ILO Work in Fishing Convention 2007 (No. 188)

75) FAO Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas

76) FAO Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing

가 14,000척을 넘는 15개국 이상의 국가가 의정서의 당사국이 되는 날로부터 12개월 후에 발효할 것임을 주목하고,

당사국의 24미터 이상 어선의 합계척수가 14,000척을 넘지 못한다는 사실 때문에 93 의정서의 발효 요건이 의정서 채택이후 18년이 지난 지금까지도 충족되지 못하고 있음을 매우 우려하며,

각 국으로 하여금 93 의정서에 대한 수락을 검토할 것을 요청하는 1993 토레몰리노스 의정서의 발효 및 시행에 관한 총회 결의서(Res. A.1003(25))를 기억하고, 불법, 미규제 및 미보고 어업과, 동 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 방안에 관한 FAO/IMO의 합동 특별 작업반회의 결정사항을 승인하였으며, 해사안전위원회(MSC)에 적절한 조치를 취할 것을 요청하였고

2004년 9월에 중국 베이징에서 개최된 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 세미나의 결과물을 통하여 의정서의 이행과 관련한 기술적, 법적, 행정상의 어려움들을 확인하고, 2005년 4월에 에콰도르의 Guayaquil에서 개최된 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 지역 세미나와 2009년 10월 인도네시아 발리에서 개최된 세미나는 베이징 지역 세미나에서 제기된 주요한 기술적, 법적 문제들을 검토하여 의정서를 아직 비준하지 않은 국가들을 설득할 해결방안을 추천하였으며

아직까지 토레몰리노스 의정서를 수락하지 않은 다수의 회원국들은 만약 그들이 기존의 93 의정서를 수락한다면 이러한 규정을 따르는 데에 있어 여러 문제들에 봉착할 것임을 인정하고,

이러한 규정들은 어선의 안전수준을 유지하는 선에서 토레몰리노스 의정서의 발효를 도울 수 있도록 개정이 필요함을 인정하며,

매년 지속적으로 발생하는 매우 높은 어선 및 선원의 사고율은 토레몰리노스 의정서의 전세계적, 통일적, 효과적 시행으로 상당부분 감소될 것이며 토레몰리노스 의정서의 발효는 해양안전 및 어선의 안전 전반에 상당히 기여를 할 것임을 확신하고,

토레몰리노스 의정서의 부속서에 대한 개정안이 해사안전위원회(MSC) 제(89)차 회의에서 승인(MSC[89/...], 부속서...)되었음을 주목하고

1. 93 의정서의 부속서에 대한 개정안은 93 의정서의 발효요건이 충족된 후, 93 의정서 제11조에 따라 기존 형태의 93 의정서가 발효되는 즉시 채택되도록 하기 위하여 IMO 회원국과 회원국이 아닌 토레몰리노스 의정서의 모든 당사국에 회람되어지도록 사무총장에게 요청하는 것에 동의하고,

2. 93 의정서의 발효 즉시 기존의 93 의정서와 개정된 의정서 사이의 두개의 협약체제가 발생하는 것을 피할 수 있도록 하기 위하여 93 의정서의 당사국은 93 의정서와 이 결의서의 부속서에 첨부된 개정안을 시행할 것을 결의하고,

3. 93 의정서를 현재까지 수락하지 않은 국가들에게 부속서에 수록된 개정사항이 반영된 93 의정서 부속서의 규칙이 93 의정서가 발효되자마자 즉시 시행될 것임을 이해하고 가능한 빨리 수락할 것을 촉구한다.

부속서

(1993 토레몰리노스 의정서 부속서에 대한 개정사항)

(주석:

1. MSC[89]에서 승인된 토레몰리노스 의정서 부속서의 개정안 초안은 총회결의에 부속서로 첨부될 것이다.
2. 총회 결의 채택이후 의정서가 발효되면, 토레몰리노스 의정서는 개정안과 함께 시행될 것이다.
3. 의정서의 발효후, 의정서는 외교회의 또는 해사안전위원회(MSC)에서 공식적으로 개정될 것이다.)

(가) 총회결의를 통하여 93 의정서를 발효시키기 위한 절차

총회결의를 채택하는 방안을 추진할 경우 아래와 같은 일련의 조치가 진행된다.

- ① SLF 53(2011. 1)에서 93 의정서 요건에 대한 개정안 초안 및 총회결의 초안 완료
- ② MSC 89(2011. 5)에서 이를 승인
- ③ 제27차 IMO 총회(2011. 11)에서 기존의 93 의정서를 잠정적으로 개정하는 총회결의 채택, 그 결과로서
- ④ 93 의정서는 공식 개정이 아닌 '잠정' 개정됨
- ⑤ 아직 의정서를 수락하지 않은 어업국가들이 '잠정적으로 개정된 부속서 요건'을 검토
- ⑥ 국가들이 기존의 93 의정서를 수락하여 현재 미충족된 14,000척의 발효요건 충족
- ⑦ 1년 뒤 기존의 93 의정서 발효 및 27차 IMO 총회(2011. 11)에서 채택된 총회결의에 따라 잠정 개정된 93 의정서의 부속서 시행
- ⑧ 93 의정서 발효 즉시 잠정 개정된 93 의정서의 개정사항을 공식적으로 반영

93 의정서의 당사국은 93 의정서(A)의 발효일 후, 기존의 93 의정서에 대하여 제27차 총회에서 채택된 잠정 개정 사항이 외교회의 또는 MSC를 통하여 공식적으로 채택되어 반영되기 전이라도 총회결의내 조항에 따라 잠정 사항을 시행한다.

(나) 총회결의 하에서의 발효요건의 개정

총회결의는 기존의 93 의정서의 부속서 요건들이 주요 어업국들의 93 의정서에 대한 수락을 막는 장애물로 작용함에 따라 기존의 93 의정서의 조문(Article)은 그대로 유지한 채, 총회 결의를 채택하여 장애물로 작용하는 부속서의 문제점을 개정하는 것이다.

따라서 협정을 채택하는 방안과는 달리 93 의정서의 제10조제(1)항에 포함되어 있는 발효요건에 대하여 개정을 할 수 없다.

93 의정서의 발효를 지연시키기 원하는 우리나라의 입장에서는 이 방안이 유리하다 생각할 수 있으나 간과할 수 없는 것은 총회결의가 93 의정서가 발효되지 못하는 문제점을 제거하기 위하여 부속서의 요건에 대한 개정작업을 동시에 진행하고 있다는 사실이다. 현재 93 의정서의 수락현황은 17개국 수락하였고 이들 국가의 길이 24미터 이상 어선의 합계척수는 3,237척으로 그 발효요건인 15개국과 14,000척에는 어선 척수에 있어 크게 미달하고 있다. 그런데 주요 어업국의 길이 24미터 이상 어선에 대한 보유현황을 보여주는 <표 1>과 같이 길이 24미터 이상 어선을 약30,000척 이상 보유하고 있는 중국이 93 의정서를 수락하는 경우 93 의정서의 발효시기는 매우 앞당겨지게 된다.

특별 작업반은 이러한 협정과 총회결의를 채택하는 방안 양자 간에 택일이 차기 회의인 SLF 53(2011. 1)에서의 이루어질 예정이므로 각 국에 대하여 93 의정서의 시행을 용이하게 하기 위한 조치에 대한 의견을 SLF 53에 제시해 줄 것을 요청하였다.

(3) 협정 및 총회결의의 비교

협정 및 총회결의 각각에 대한 비교 결과는 <표 36>과 같다.

<표 26> 협정과 총회결의의 비교

	총회결의	협 정
개요	<p>총회결의 하에서:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 다수의 어선을 보유한 국가가 의정서를 수락하여 어선척수에 대한 요건이 충족됨 ○ 의정서가 발효됨 ○ 의정서 당사국은 의정서의 발효일 직후 심지어 개정안이 공식적으로 채택되어 발효되기 전일지라도 총회결의에 근거하여 합의된 개정안(총회결의에 부속서로 첨부되는)을 시행할 수 있음 ○ 의정서가 발효되면, 개정안의 채택을 위한 공식절차가 가능한 빨리 마련될 것임(외교회의 또는 기구내에서) 	<p>협정은 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 새로운 단일 조약(강제)문서로서 읽혀지고 해석되어질 것임 ○ 협정을 수락한 국가는 개정된 93 의정서를 수락한 것으로 간주됨 ○ 이미 93 의정서를 수락한 국가들은 묵시적 동의(Tacit Acceptance)절차를 통해 협정의 개정사항을 수락할 수 있음
선례	<ul style="list-style-type: none"> ○ MEPC 결의(MEPC. Res. 88(44)) : MARPOL 부속서6의 개정안을 참조한 MARPOL 부속서4의 시행 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1982 국제해양법협약 PART XI(심해채광규정)의 시행에 관한 UN총회결의

장점	<ul style="list-style-type: none"> ○ MARPOL 부속서4의 발효를 용이하게 하기 위하여 사용하였던 방안으로 IMO내에 유사한 선례가 있음 ○ 총회결의는 법적 구속력이 없으며 유연성이 있기 때문에, 의정서를 이미 수락한 회원국과 수락하지 않은 회원국 모두에게 좀 더 수용될 수 있음. ○ 이것은 협정 보다 의정서를 발효시키는데 적은 시간이 요구되어질 수 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 협정과 토레몰리노스 의정서는 하나의 단일 조약문서로 읽혀지므로, 2개의 독립된 조약을 가지는 복잡한 상황을 피할 수 있음 ○ 협정은 93 의정서의 발효요건을 수정할 수 있음 (예, 어선척수)
단점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 총회결의는 법적 구속력이 없기 때문에 회원국들은 의정서에 대한 수락을 망설일 수 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 협정은 새로운 법적문서이므로, 이미 의정서를 수락한 국가들에게라도 공식 수락절차를 필요로 함(묵시적 동의 포함) ○ 의정서를 이미 수락한 국가들이 이 협정 또한 수락해야 하기 때문에 의정서 발효에 더 많은 시간이 걸릴 것임

(4) 93 의정서에 대한 개정안 초안 개발

작업반은 베이징 지역 세미나(2004), 발리 지역 세미나(2009) 그리고 SLF 52(2010. 1)의 결과를 토대로 협정 또는 총회결의에 부속서로 첨부될 93 의정서에 대한 개정안에 대하여 논의하였다. 이러한 논의는 주로 기존의 93 의정서의 요건을 완화하려는 한국·일본 그리고 93 의정서의 안전수준(Safety Level)은 용납될 수 없다는 유럽의 국가들과의 의견 대립이 전반적인 주를 이루며 진행이 되었다. 특히 EU 대표(벨기에) 및 IMO 주재 EC 대표⁷⁷⁾는 비록 그들이 EEZ에 종사하는 어선들의 면제와 길이 및 총톤수의 선택적 적용 및 점진적 이행제도에 동의할 지라도, 유럽해역에서 운항하는 어선에 대하여 안전수준을 하향 조정시키는 기준을 받아들일 수 없다는 의견을 제시하였고, 이와 관련하여, 특별 작업반회의 의장은 93 의정서가 전세계의 길이 24미터 이상 어선에 대한 최소의 안전기준을 제공하는 반면에, 더 높은 수준의 안전수준을 요구하고 있는 국가기준 및 지역기준을 방해하는 것은 아님을 확인하였다.

(가) 93 의정서의 적용 면제(제I장제3규칙)

□ 배타적경제수역(EEZ)내 조업어선

우리나라와 일본은 자국내 검사제도를 소개하고 각 국의 배타적경제수역 내에서만 조업하는 선박은 93 의정서와 유사한 수준의 자국기준을 만족하고 있음을 고려하여

77) Mr. Marten Koopmans, Permanent representative of the European Commission to IMO

이러한 선박에 의정서를 면제할 것을 주장하였고 작업반은 IMO 질문서에 대한 각국의 답변내용이 배타적경제수역(EEZ)내에만 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서의 적용을 면제하는 것을 지지하였음을 고려하여 이에 동의하였다.

□ 공동수역(Common Waters)내 조업어선

유럽의 국가들은 공해상 또는 다른 나라의 수역에서 종사하는 선박들에 대한 면제는 정당화 할 수 없다는 관점에서 둘 이상의 국가 간의 협정에 의한 공동수역(Common Waters)에서 조업하는 어선의 경우, 이러한 공동수역에는 해당 수역에 대한 국가 관할권(Jurisdiction)이 두개 이상이 존재하게 됨으로 93 의정서가 면제되어서는 않된다는 입장이었다. 이에 우리나라는 한-중, 한-일, 중-일 사이의 어업협정으로 성립된 공동 수역은 각 어업협정 당사국들의 배타적경제수역(EEZ)이 중첩(Overlapping)하는 수역이므로 이러한 수역 내에서 조업하는 어선에도 93 의정서가 면제할 것을 주장하였고, 동시에 현재까지 어디에도 공동수역(Common Waters)에 대한 정의가 없음을 고려하여 다음과 같은 정의를 삽입할 것을 제안하였다.

“EEZ와 그 인접해역에 있어서 어업활동(Fisheries Activities)과 수산자원 관리에 관한 입법적, 집행적 관할권을 공동으로 행사하기로 양자간 또는 다자적 차원에서 합의한 수역”

"Common waters is the waters agreed by bilateral or multilateral agreement between/among coastal states where legislative jurisdiction and the enforcement jurisdiction are implemented jointly on the management of fisheries activities and marine living resources in EEZ and areas adjacent to it."

이에 특별 작업반은 특별 작업반이 법률 전문가들이 모인 곳이 아니므로 공동수역(Common Waters)에 대한 새로운 법적 정의를 개정안에 삽입하기에는 적절치 못하다는 데 의견을 같이하고, 공동수역(Common Waters)이라는 용어 대신에 기존에 이미 사용되고 있는 공동어로수역(Common Fishing Zone)이라는 용어를 사용하기로 하였다. 이를 위하여 EEZ(및 공동어로수역(Common Fishing Zone))내 조업어선에 대하여는 선적국의 기선으로부터 200해리를 넘지 않는 조건으로 93 의정서 적용을 면제할 수 있도록 제1장제3규칙제(3)항에 대한 개정안을 아래와 같이 작성하여 SLF 53(2011. 1)에서 추가 검토하기로 하였으며 FAO는 공동어로수역(Common Fishing Zone)에 대하여 다음과 같은 정의를 제공하여 개정안에 포함시켰다.

제3규칙 - 면제

“(3) 주관청은 선박의 업종, 기후조건 및 통상적인 항행의 위험 유무 등을 고려하여 그 적용이 불합리하고 실행불가능하다고 판단하는 경우, 이 부속서의 어떠한 요건도 면제할

수 있다. 다만, 다음 각 호의 조건을 만족해야 한다.

1. 선박은 주관청이 선박의 예정된 업무에 적절하고 그 선박의 전반적인 안전의 확보에 필요하다고 인정하는 안전요건에 적합함.
 2. 선박이 오직 선적국의 선적국의 EEZ[및 공동어로구역] 내에서 전적으로 조업하거나, 또는 만약 국가가 그 국가의 영해근처나 영해를 넘어서 이러한 구역을 설정하지 않았다면 국제법에 따르면 기선으로부터 200마일을 넘지 않아야 함.
 3. 이러한 선박은 선적국 기선으로부터 200마일을 넘는 구역에서 조업하지 않음
 4. 이러한 선박은 .2에서 언급된 공동어로구역 관련 협정에 따라 허용되지 않는 한, 다른 국가의 관할권에 속한 수역에서 조업하지 않음.
 5. 주관청은 이 항에 따라 인정되는 면제의 조건과 내용을 사무총장에게 통보함.
- * 공동어로구역은 특정 해역에 어종이 분포해 있는 상황으로 인하여 공동어로구역 안에서 당사국들이 어업을 할 수 있는 해역을 정의하는 법적 협정에 의하여 인접하는 국가들의 관할권하에 있는 수역내에 설정되어질 수 있다. 이 협정은 또한 지속가능한 방법으로 어업자원을 적절히 관리하는데 필요한 조건들을 설정한다. 그러한 조건은 어획량 할당, 금어기간, 허용 어로기구에 관한 규정, 해양 서식지 보호, 감시·통제·감독, 인간의 안전 및 수색·구조에 대한 체약국 역할을 포함한다. 또한, 이 협정은 수산업에 대한 과학적 연구에 대해서 공동활동을 증진한다. 그 특정된 해역은 당사국들의 EEZ 한계를 넘어서는 않되며, 공해상에도 설정될 수 없음이 이해되어야 한다.

Regulation 3 - Exemptions

"(3) The Administration may exempt any vessel entitled to fly its flag from any of the requirements of this annex if it considers that the application is unreasonable and impracticable in view of the type of vessel, the weather conditions and the absence of general navigational hazards, provided:

1. the vessel complies with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the vessel and persons on board;
2. the vessel is engaged solely in fishing in the exclusive economic zone [and/or common fishing zone*] of the State of the flag it is entitled to fly, or, if that State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
3. the vessel is not engaged in fishing more than [200] miles from the baselines** of the

State of the flag it is entitled to fly;

.4 the vessel is not engaged in fishing within waters which are subject to the jurisdiction of another State; and

.5 the Administration notifies the Secretary-General of the terms and conditions on which the exemption is granted under this paragraph.

"A Common Fishing Zone may be established within waters under the jurisdiction of neighbouring countries by means of a legal agreement that defines a sea area within which vessels of the parties may fish owing to the situation that there are species distributed over the defined sea area. The agreement would also set such conditions as may be required to properly manage the fisheries resources in a sustainable manner that may include, inter alia, setting catch quotas, closure periods, regulations concerning allowable fishing gear, protection of the marine habitat, the role of each party in relation to monitoring, control and surveillance and the safety of human life as well as search and rescue. Furthermore, the Agreement would promote joint activities on fisheries scientific studies and research. It should be understood that the defined sea area shall not extend beyond the limits of the EEZ of any of the parties and such a zone may not be established in the high seas."

□ 면제증서의 발행

특별 작업반은 주관청이 제I장제3규칙에 따라 면제하는 사항에 대하여 안전수준이 충분히 유지될 수 있다는 것을 입증하는데 필요한 세부 자료를 IMO에 제출하여야 함⁷⁸⁾을 주목하고 배타적경제수역(EEZ) 또는 공동어로수역(Common Fishing Zone)내 조업으로 인하여 면제되는 선박에 대하여는 관련 사항을 IMO에 제출하지 않도록 제 I/3(4)규칙에 대한 개정안에 동의하였다. SLF 53에서 추가 검토하기로 하였다.

제3규칙 - 면제

"[(4) 이 규칙에 따라 면제를 허용하는 주관청은 제(3) 항에 따른 면제를 제외하고 안전수준이 적절하게 유지되는 것을 보장할 수 있는 정도의 사항을 기구에 제출해야 하며 기구는 이를 체약국들에 이 사항을 회람시켜야 한다.]"

Regulation 3 - Exemptions

"[(4) The Administration which allows any exemption under this regulation, except for exemptions granted under paragraph (3), shall communicate to the Organization particulars

78) 제I/3규칙

(4) 이 규칙에 의하여 면제를 허용하는 주관청은 안전의 수준이 충분히 유지될 수 있다는 것을 입증하는데 필요한 상세한 내용을 기구에 전달하여야 하며 기구는 이러한 사항을 정보로서 당사국에 회람하여야 한다.

of the same to the extent necessary to confirm that the level of safety is adequately maintained and the Organization shall circulate such particulars to the Parties for their information.]"

또한, 특별 작업반은 개정되는 제I장제3규칙제(3)항에 따라 면제되는 선박에는 면제 증서를 발급할 필요가 없어야 한다는데 동의하였고 이러한 점에서 작업반은 IMO의 법률및대외관계국에 제I장제3규칙제(3)항의 개정안이 위에서 언급한 작업반의 의도 즉, 주관청은 개정된 제I장제3규칙제(3)항에 따라 면제된 선박의 면제증서 및 국제어선안전증서를 발급할 필요가 없음을 적절히 반영하고 있는지를 검토해 줄 것을 요청하였다.

(나) 등가제도 및 점진적 이행제도

□ 등가제도 적용 대상

등가제도의 적용 대상 요건의 식별과 관련하여, 한·중·일 워크샵에서 합의한 바와 같이 우리나라는 93 의정서의 모든 요건이 등가제도의 적용대상이 되어야 할 것임을 주장하였고 일본이 이를 지지하여 작업반은 이에 합의하였다. 다만, 24미터 및 45미터 선박에 대한 동등기준을 ILO 노동협약에서와 같이 각각 총톤수 300톤과 950톤 선박으로 하는 것에는 합의하였으나 60미터 및 75미터의 길이의 어선에 대한 동등기준을 각각 총톤수 2,000톤 및 3,000톤으로 하는데 대하여는 추가적인 검토가 필요하다는 의견이었다. 따라서 아래와 같이 제I장제1규칙제(1)항부터 제I장제1규칙제(3)항에 대한 개정안을 마련하고 SLF 53에서 추가검토가 이루어지도록 하였다.

또한, 총톤수 이외에 길이에 대한 동등기준으로써 전장(LOA)을 사용해야 하는지에 대하여 의문이 제기되었고 특별 작업반은 이 사항을 SLF 53에서 결정하도록 하였다.

제1규칙 - 적용

- (1) 별도의 규정이 없는 한 이 부속서의 규정은 신선에 적용한다.
- (2) 이 의정서에 대하여, 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 다음의 총톤수 [또는 전장(LOA)]의 사용을 결정할 수 있다.
 - (a) 총톤수 300톤 [또는 LOA 26.5미터]는 길이(L) 24미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (b) 총톤수 950톤 [또는 LOA 50미터]는 길이(L) 45미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (c) [총톤수 2,000톤] [또는 LOA ()미터]는 길이(L) 60미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (d) [총톤수 3,000톤] [또는 LOA ()미터]는 길이(L) 75미터와 동등한 것으로 간주한다.
- (3) 제(2)항에서 제공된 제도를 이용하는 각 체약국은 그러한 결정에 대한 이유를 기구에 통보하여야 한다.

Regulation 1 - Application

- (1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this annex shall apply to new vessels.
- (2) For the purpose of this Protocol, the Administration may decide to use the following gross tonnage [or length overall (LOA)] in place of length (L) as the basis for measurement for all chapters:
 - (a) a gross tonnage of 300 GT [or a length overall (LOA) of 26.5 metres] shall be considered equivalent to a length (L) of 24 metres;
 - (b) a gross tonnage of 950 GT [or a length overall (LOA) of 50 metres] shall be considered equivalent to a length (L) of 45 metres;
 - (c) a gross tonnage of [2,000 GT] [or a length overall (LOA) of [...] metres] shall be considered equivalent to a length (L) of 60 metres;
 - (d) a gross tonnage of [3,000 GT] [or a length overall (LOA) of [...] metres] shall be considered equivalent to a length (L) of 75 metres.
- (3) Each Party, which avails itself of the possibility afforded in paragraph (2), shall communicate to the Organization the reasons for that decision.

□ 점진적 이행(Progressive Implementation) 제도 적용 대상 요건 식별

93 의정서에 점진적 이행제도의 도입으로 인한 대상 요건의 식별과 관련하여, 우리나라와 일본은 부속서 제IX장(무선통신)을 이 제도의 적용대상으로 하고 현존선에 대하여는 93 의정서 발효 후 10년간을 점진적 시행기간으로 할 것을 주장하였다. 이에 벨기에 및 스페인 대표 등의 유럽의 국가들은 10년은 너무 긴 시간이므로 1년 또는 2년으로 할 것을 주장하였고 결국 부속서 제IX장(무선통신)을 그 적용대상으로 하는 데에는 합의하였으나 기간에 대하여는 합의에 이르지 못하고 아래와 같이 93 의정서에 대한 관련 개정안을 작성하되 SLF 53에서 추가 검토하도록 하였다.

제 1규칙 - 적용

- “(4) 충분하지 못한 사회기반시설 또는 제도 등의 현실적인 문제들로 인하여, 당사국이 이 의정서에서 규정한 조치 모두를 즉시 시행하는 것이 불가능한 경우, 계약국은 계획에 따라 점진적으로 의정서 부속서 제9장의 규정을 시행할 수 있다.
- (5) 제(4) 항에 제공된 제도를 이용하는 각 국가는 국제해사기구에 대한 첫 보고에 다음을 포함하여야 한다.
 - (a) 점진적으로 시행되어질 의정서 요건을 지시(indicate)

- (b) 제(4)항에 따라 취해진 결정에 대한 이유 설명
- (b) 점진적 시행을 위한 계획을 제출할 것 그러한 계획은 (10년)을 넘어서는 않됨
- (c) 이 의정서의 적용에 관한 이후의 보고에, 의정서 규정을 실행하기 위해 취해진 조치와 수립된 시간표에 따라 이루어진 진척사항에 대한 기술“

Regulation 1 - Application

- (4) *Where it is not immediately possible for a Party to implement all of the measures provided for in this Protocol owing to special problems of a substantial nature in the light of insufficiently developed infrastructure or institutions, the Party may, in accordance with a plan, progressively implement the provisions of chapter IX of the Annex to the Protocol.*
- (5) *Each Party which avails itself of the possibility afforded in paragraph (4) shall in its first communication to the Organization:*
 - (a) *indicate the provisions of the Protocol to be progressively implemented;*
 - (b) *explain the reasons for the decision taken under paragraph (4);*
 - (c) *describe the plan for progressive implementation, which shall not be scheduled for more than [10] years; and*
 - (d) *in subsequent communications on the application of this Protocol, describe measures taken with a view to giving effect to the provisions of the Protocol and progress made in line with the timeframe established.*

(다) 검사제도

93 의정서에 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)를 도입하는 것과 관련하여, 작업반은, 이 제도를 도입하여 검사의 주기를 5년으로 연장하는데 동의하고, 연차검사를 주관청이 면제할 수 있도록 하자는 일본의 제안을 고려하여 아래의 제I장제7규칙에서 제I장제9규칙⁷⁹⁾까지 및 제I장제1규칙제(6)항에 대한 개정안을 마련하고 SLF 53에서 추가 검토가 이루어지도록 하였다.

제1규칙 - 적용

- (6) **주관청은 연차검사의 적용이 선박의 항해구역 및 선종에 비추어 불합리하고 실행불가하다면 제7(1)(d) 규칙 및 제9(1)(d) 규칙에 규정된 연차검사를 면제할 수 있다.**

Regulation 1 - Application

79) SLF 53/11 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과(남아프리카공화국), 부속서 4, 제4페이지부터 제8페이지까지 참조

(6) *The Administration may exempt a vessel from annual surveys, as specified in regulations 7(1)(d) and 9(1)(d), if it considers that the application is unreasonable and impracticable in view of the vessel's operating area and the type of vessel.*

(라) 제V장(방화, 탐지 및 소방)

우리나라와 일본은 부속서 제V장이 길이 45미터 이상의 신조선에 적용함을 명문화시키기 위하여 제V장제1규칙(일반)에 아래의 새로운 조항을 삽입할 것을 제안하였으나 유럽 국가들은 부속서 제V장은 길이 24미터 이상의 선박에 적용하는 규정으로써 부속서 제V장의 적용 대상을 45미터 이상의 선박으로 제한하는 것은 안전수준(Safety Level)을 매우 하향시키게 되므로 동의할 수 없다는 의견을 제시하여 합의에 이르지 못하고 SLF 53에서 추가적인 검토가 이루어지도록 하였다.

제1규칙 - 일반

“(1) 별도의 명문 규정이 없는 한 이 장은 길이 45미터 이상의 신조선에 적용된다.”

Regulation 1 - General

“(1) *Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new vessels of 45 metres in length and over.*”

(마) 제VII장 (구명설비)

□ 생존정 설치의 완화

45미터 이상 신조선에 있어 선박의 양현에 전승조원의 100%를 수용할 수 있는 생존정을 각각 설치하도록 하는 제VII장제5규칙을 완화하기 위하여 생존정이 선박의 다른 쪽 현에서 반대편 현까지 수작업에 의한 이동 및 안전한 진수가 가능한 경우 전승조원 100%를 수용할 수 있는 생존정 1척만 탑재할 수 있도록 동 규칙 제(5)항에 대한 개정안을 작성하고 생존정의 용량에 대하여는 SLF 53(2011. 1)에서 추가 검토가 이루어 지도록 하였으며 이와 관련하여, 스페인은 생존정의 수를 완화하는 것에 대한 우려를 표명하였다.

□ 구조정 설치의 완화

특별 작업반은 길이 45미터 이상 신조선에 한척씩 설치하여야 하는 구조정 설치요건과 관련하여 동아시아의 길이 45미터의 어선에는 구조정과 그에 따른 진수설비를 설치하기가 현실적으로 어려움을 고려하여 주관청이 구조정 대신의 대체설비를 허용할 수 있도록 아래와 같은 개정안을 작성하고 SLF 53에서 검토하도록 하였다.

규칙 5 - 생존정 및 구조정의 수 및 형식

- (5) 제(3)(a) 항⁸⁰⁾에서 요구되는 장치가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우, 주관청은 그 요건을 만족시키는 대신 선박의 한쪽 현에서 진수되어 질수 있는 생존정을 선박이 탑재하도록 결정할 수 있다. 전승조원을 수용하기에 충분한 용량의 생존정이 선박의 한 쪽 현에서 다른 쪽 현으로 쉽게 이동할 수 있다면 그것들이 안전하고 신속하게 진수되어 질수 있는 경우에 이러한 생존정은 적어도 전승조원[전승조원의 두배]을 수용할 수 있는 충분한 용량의 것이어야 한다.
- (6) 제(3)(b) 항에서 요구되는 장치가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우에 주관청은 그 요건을 만족시키는 대신 선박의 항해구역 및 운항조건을 고려하여 수면으로부터 사람을 구조하기위한 다른 설비를 선박이 탑재하도록 하는 것을 결정할 수 있다.”

Regulation 5 - Number and types of survival craft and rescue boats

- (5) Where the arrangement required in paragraph 3(a) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry survival craft capable of being launched from only one side of the vessel. These survival craft shall be of sufficient aggregate capacity to accommodate at least [twice] the total number of persons on board, provided that the survival craft of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board can be easily transferred to the other side of the vessel, where they can be launched safely and rapidly.
- (6) Where the arrangement required in paragraph 3(b) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry other equivalent appliances for rescuing persons from the water, taking into account the vessel's navigational area and operational condition.”

□ 방수복, 쌍방향 VHF 및 레이더트랜스폰더 등 요건 완화 검토

방수복, 쌍방향 VHF 및 레이더트랜스폰더 등의 비치 요건을 검토하였으나 작업반의 대다수 국가들은 안전수준(Safety Level)을 하향시키는 것은 수용할 수 없다는 입장을 견지하여 별다른 진척이 이루어 지지 못하였다.

(바) 제IX장(무선통신)

80) 93 의정서 제VII장제5규칙

(3) 길이 75미터미만의 선박은 다음 각 호의 요건에 적합하여야 한다.

(a) 각 현에 적어도 총승선인원을 수용하기에 충분한 함계능력의 생존정이 비치되어야 한다.

(b) 한 척의 생존정이 비치되어야 한다. ~~~~

□ 그룹을 지어 조업하는 어선의 무선설비 및 무선통신설비에 대한 정비요건 완화 검토

EEZ/공동어로구역(Common Fishing Zone)내에서 조업하는 어선에 대한 적용 면제, 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 등가제도 적용 및 부속서 제IX장에 대한 점진적 이행제도 적용 등으로 93 의정서에 대한 면제와 완화는 이미 충분하다는 대다수 국가의 의견에 따라 합의에 이르지 못하였다.

□ 무선통신 담당자(제IX장제15규칙)의 자격기준 완화

무선통신 담당자에 대하여 일정한 수준의 영어활용능력을 요구하는 ITU의 무선규칙(Radio Regulation)에 따른 자격증을 보유할 것을 규정하는 제IX장제15규칙(무선통신담당자)을 완화할 것을 일본이 주장하였고 우리나라가 이를 지지하였으나 선박의 긴급한 조난 상황 등에서 언어 능력은 매우 중요한 사항임을 이유로 합의에 이르지 못하고 SLF 53에서 다시 논의하기로 하였다.

□ 대체설비의 허용

우리나라와 일본은 부속서 제IX장이 현존선에 적용되지 않도록 하기위하여 제IX장제1규칙 끝단에 아래의 새로운 조항을 삽입할 것을 제안하였으나 합의에 이르지 못하고 SLF 53에서 이를 검토하도록 하였다.

제1규칙 - 적용

[“제(1)항⁸¹⁾의 조항에도 불구하고, 주관청은 기존의 무선통신시스템이 이 장의 요건과 동등한 것으로 만족하는 경우에 한하여 현존선에 계속해서 사용되어지는 것을 허용할 수 있다.”]

Regulation 1 - Application

[“Notwithstanding the provisions of paragraph (1), the Administration may permit the existing radio communication system to be continued to be used on board existing fishing vessels, providing the Administration is satisfied that it is equivalent to the requirements of this chapter.”]

라. 특별 작업반회의 결과 요약

2010년 9월 20일부터 24일까지 런던 IMO 본부에서 개최된 어선안전에 관한 특별작업반은 협정과 총회결의의 초안을 작성하고 각 방안의 장단점에 대한 식별과 93 의정서의 세부 요건에 대한 개정 사항을 검토하기 위한 목적이었으며 회의 결과를 요약하면 다음과 같다

○ 1993년 토레폴리노스 의정서 시행에 관한 협정의 초안 검토 및 이 방안의 특성 확인

81) 93 의정서 제IX장제1규칙

(1) 이 장은 별도의 명문규정이 없는 한 길이 45미터이상의 신선 및 현존선에 적용한다.

- 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 총회결의의 초안 및 이 방안의 특성 확인
- 협정과 총회결의 각각의 장·단점 등 비교 검토하고
- 협정과 총회결의중 결정은 SLF 53에서 이루어질 예정임
- EEZ와 공동어로구역(Common Fishing Zone)내 조업어선에 대하여 93 의정서의 적용을 면제하는데 합의하고 이를 위한 개정안 초안 마련
- 93 의정서의 개정안에 등가제도와 관련하여 다음과 같이 합의함
 - 등 제도가 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 적용 가능
 - 이 제도를 적용할 경우, 길이 24미터 이상에 적용하는 규칙은 총톤수 300톤부터 적용하고 45미터 이상에 적용하는 규칙은 950톤부터 적용하고 60미터 및 75미터에 대하여는 SLF 53(2011. 1)에서 결정
- 점진적 이행제도의 도입과 관련하여 그 적용대상을 93 의정서 부속서 제IX장(무선통신)으로 합의하고 그 기간으로는 SLF 53(2011. 1)에서 결정예정임
- 현재 4년 주기로 되어 있는 93 의정서의 검사제도와 관련하여 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)를 도입하여 5년 주기의 검사제도로 완화할 것에 합의함
- 93 의정서 제5장(방화, 탐지 및 소화)가 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것을 분명히 하기 위한 개정안을 마련하고 추후 SLF 53에서 최종 결정 예정임
- 신조선과 현존선 동시에 적용하는 93 의정서 제IX장(무선설비)과 관련하여 현존선에는 현재 사용되고 있는 통신시스템을 주관청이 허용할 수 있도록 하는 개정안 초안을 마련
- 생존정 및 구조정, Two way VHF, 레이더 트랜스폰더 등 93 의정서의 기타 요건에 대하여 완화할 것을 검토하였으나 합의에 이르지 못하고 2011년 1월에 개최 예정인 SLF 53에서 결정하도록 함

마. 특별 작업반회의에서의 우리나라 의견 반영사항

특별 작업반회의 결과중 한·중·일 워크샵에서 합의한 공동대응방안이 반영된 사항은 다음과 같다.

- EEZ와 공동어로구역(Common Fishing Zone)내 조업어선에 대하여 93 의정서의 적용을 면제
- 등가제도가 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 적용되도록 하고 길이 24미터 및 45미터 이상 어선은 총톤수 300톤 및 950톤과 동일한 것으로 간주
- 93 의정서의 검사제도를 5년 주기로 확대
- 93 의정서 제5장(방화, 탐지 및 소화)가 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것을 분명히 하기 위한 개정안을 마련

- 부속서 제IX장(무선통신)에 점진적 시행제도 적용
- 현존선에는 부속서 제IX장(무선통신)을 적용하지 않도록 하는 개정안 초안 신설 등

3. 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 참석

가. 회의 개요

제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회(SLF 53)는 지금까지 IMO가 추진하여왔던 협정과 총회결의의 초안에 대한 준비작업과 93 의정서에 대한 개정안 마련 작업이 종료되는 회의로써 SLF 53에 앞서 개최되었던 어선안전에 관한 특별 작업반회의에서의 합의사항 및 미합의사항에 대하여 최종 검토가 이루어지는 회의이다.

(1) 날짜 및 장소

- 기간/장소 : '11. 1. 10 ~ 1. 14 (5일간), 영국 런던(IMO 본부)

(2) 회의 참가국수 및 인원

<표 27> SLF 53 회의 참가국수 및 인원

회원국	61개국	247명
준회원국	1개국	3명
국제기구	2기구	3명
정부간기구	1기구	5명
비정부간기구	18기구	51명
사무국		15명
		324명

(3) 관련 의제 문서

- SLF 53/11: 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과(남아프리카공화국)⁸²⁾
- SLF 53/11/1: 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과에 대한 추가정보(사무국)⁸³⁾
- SLF 53/11/2: ISWG FVS 결과에 대한 의견(대한민국)⁸⁴⁾
- SLF 53/INF.12: 길이와 총톤수의 환산에 관한 분석결과(스페인)⁸⁵⁾

82) SLF 53 의제문서, SLF 53/11 Outcome of the Intersessional Working Group on Fishing Vessel Safety (South Africa)

83) SLF 53 의제문서, SLF 53/11 Additional information on the outcome of the Intersessional Working Group on Fishing Vessel Safety (Secretariat)

84) SLF 53 의제문서, SLF 53/11/2 Comment to document SLF 53/11

나. 의제 내용 및 검토

(1) SLF 53/11: 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과(남아프리카공화국)

SLF 53에 제출된 의제문서인 SLF 53/11은 지난 2010년 9월 20일부터 24일까지 개최되었던 특별 작업반회의의 결과를 제공하는 문서로써 SLF 53에서 특별 작업반회의 결정사항을 검토하고 미 결정사항에 대하여는 결정해 줄 것을 요청하는 문서로써 특별 작업반회의를 주관하였던 작업반 의장⁸⁶⁾이 제출한 문서이다.

(가) 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 방안의 선택 및 발효요건의 개정

특별 작업반회의(2010. 9)에서는 93 의정서를 개정하여 발효를 용이하게 하기 위한 방안으로써 협정과 총회결의의 초안을 마련하고 SLF 53에서 향후 IMO가 추진할 방향으로써 양자간 택일하여 줄 것을 요청하였다.

협정과 총회결의중 선택과 관련하여 우리나라의 의견을 정하는데 있어 가장 크게 고려한 사항은 이 두 가지 방안 중 어느 방안이 93 의정서의 발효에 따른 영향을 조금이라도 완화할 수 있느냐 하는 점이다. 협정을 채택하는 방안이 선정될 경우, 우리나라 입장에서의 단점은 기존의 발효요건에 대한 개정이 가능하다는 점이다. 다시 말하면 협정은 일종의 새로운 협약이므로 발효요건에 대한 개정이 가능하고 이미 93 의정서를 수락한 국가들이라도 공식적인 수락절차가 필요하나 협정 내에 93 의정서를 이미 수락한 국가들에 있어 또 다시 수락절차를 취하는 대신, 협정의 채택 후 일정기간(통상 12개월) 동안 그러한 공식 수락 절차의 사용을 하지 않겠다는 의사표현을 하지 않는 한, 93 의정서와 협정을 수락한 것으로 간주하는 근거조항⁸⁷⁾을 협정(제3조제(5)항)에 명시하고 있다는 것이다.

한편, 총회결의를 채택하는 방안의 경우, 93 의정서의 발효요건을 그대로 사용하여야 하므로 기존의 길이 24미터 이상 어선 14,000척을 충족시켜야 한다. 따라서 93 의정서의 발효를 조금이라도 연기하기를 원하는 우리나라의 입장에서는 이 방안이 유리한 것으로 보여 질 수 있다. 그러나 현재 93 의정서의 발효 여부는 길이 24미터 이상 어선을 약 30,000여척 이상 보유하고 있는 중국의 수락여부에 달려 있어 중국이 이미 SLF 51에서도 도입하기로 합의된 등가제도 및 점진적 이행제도 등으로 인하여 93 의정서의 발효가 중국에 미치는 영향이 그리 크지 않은 것으로 판단하고 현재까지의 입장을 바꾸게 될 경우, 93 의정서의 발효는 더욱 앞당겨 지게 됨으로 우리나라의 입장에서는 그리 유리한 방안은 아닌 것으로 판단된다. 따라서 우리나라는 93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 방안으로써 다시 말하면, 협정과 총회결의에 대한 선택과 관련하여 지난 2010년 9

85) SLF 53 정보문서, SLF 53/INF.12 Analysis on Equivalence of length (L) to gross tonnage and the 1969 International Tonnage Convention in fishing vessels

86) Mr. Nigel Campbel (South Africa)

87) IMO SLF 53/19, Annex 7, Art. 3(5)

월 북경에서 개최되었던 한·중·일 워크샵 결과와 마찬가지로 협정을 채택하는 방안을 지지하는 대신 협정의 발효요건으로는 93 의정서의 발효요건을 그대로 유지하도록 대응하기로 하였으며 중국과 일본 역시 이에 동의하였다.

(나) 93 의정서 시행에 관한 협정 초안 완료

□ 발효요건 충족 후 발효

협정초안의 제4조제(1)항과 관련하여 협정의 발효요건이 충족된 후, 정식으로 발효되기까지의 기간을 얼마로 할 것인가에 관한 내용으로써 지난 특별 작업반회의시 시간 관계상 결정하지 못한 사항으로 SLF 53에서 결정해줄 것을 요청하였다.

특별 작업반회의에서는 일부 국가들이 이 기간을 6개월로 할 것을 주장한 바 있으나, SOLAS, MARPOL, L/L 협약 등 IMO의 주요 협약 및 93 의정서가 발효요건이 만족된 후 12개월이 지난 날 부터 발효되도록 명시하고 있으므로 발효요건이 충족된 후 12개월이 지난날부터 발효될 수 있도록 하는 것이 합리적이라 판단이 되었다.

□ 묵시적 수락(Tacit Acceptance)에 대한 협정 문구의 결정

협정초안의 제3조제(5)항 관련 사항으로써 기존의 93 의정서를 이미 수락한 국가들에 대하여 IMO가 93 의정서를 개정하는 새로운 협약인 협정을 채택하는 방안을 추진하기로 결정할 경우 협정의 채택 후 12개월 동안 묵시적 수락절차를 사용하지 않겠다는 의사를 표명하지 아니한 경우 이를 수락한 것으로 간주하는 절차에 대하여 협정내의 문구를 결정해 줄 것을 요청하였다.

(다) 93 의정서 시행에 관한 총회결의 초안 완료

총회결의 초안은 이미 특별 작업반회의에서 충분히 검토가 된 사항이므로 별다른 대응이 필요하지 않은 것으로 판단된다.

(라) 93 의정서에 대한 개정안 초안 마련

□ 등가제도의 적용

93 의정서의 부속서에 대한 개정안중 제I장제(1)규칙과 관련하여 특별 작업반회의에서는 길이 24미터 및 45미터에 대하여 각각 총톤수 300톤 및 950톤과 동일한 것으로 간주하여 해당 요건을 적용할 수 있도록 하였으나 나머지 길이 60미터 및 75미터에 대하여는 SLF 53에서 결정하도록 하였음에 따라 동 회의에서 이를 결정해줄 것을 요청하고 있다. 따라서, 우리나라는 한·중·일 워크샵에서 합의한 바에 따라 일본의 주장대로 각각 총톤수 2,000톤 및 3,000톤과 동일한 것으로 간주될 수 있도록 대응이 필요한 사항이었다.

□ 점진적 이행제도의 적용 기간 설정 및 현존선에 대한 제IX장(무선통신) 적용 면제

특별 작업반에서는 한·중·일 워크샵에서 합의한 바대로 93 의정서의 부속서 제IX장(무선통신)을 점진적 이행제도 적용대상으로 하자는데 합의하였으나 그 기간을

10년으로 하는 데에는 일부 유럽 국가들의 반대로 인하여 합의가 이루어 지지 않았다. 따라서, SLF 53에서 부속서 제IX장(무선설비)에 대한 점진적 이행에 대한 기간을 결정해 줄 것을 요청하고 있다.

따라서, 우리나라는 93 의정서 발효시 무선통신설비에 대한 정비능력 보유 및 무선 담당자의 영어 능력에 관한 PSC 점검 등을 피하기 위하여 점진적 시행기간을 최장 10년으로 하거나 또한 제IX장의 요건을 현존선에 대하여 적용하지 않도록 하는 단서 조항을 삽입하도록 하는 대응이 필요한 사항이었다.

(마) 기타 요건에 대한 개정

□ 검사주기 완화

특별 작업반회의에서 합의한 사항으로써 93 의정서의 검사제도를 검사와 증서발급의 통일제도(HSSC)에 맞게 5년 주기로 개정하는 것과 일본의 주장에 따라 연차검사의 경우 주관청이 면제할 수 있도록 한 사항에 대하여 검토해줄 것을 요청하였다. 우리나라는 국내의 5년 주기의 검사제도를 고려하여 93 의정서의 검사제도(4년 주기)가 5년 주기로 개정될 수 있도록 특별작업반에서 마련된 개정안을 지지해야 하는 사항이었다.

□ 부속서 제V장(방화, 탐지 및 소방)

의정서 제V장(방화 및 소방 등)이 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것을 명확히 하기 위하여 특별 작업반회의시 우리나라와 일본이 제안한 사항으로써 이와 관련하여 제V장제1규칙을 개정하는 것에 대하여 합의가 이루어 지지 않음에 따라 SLF 53에서 이를 또다시 제안하고 93 의정서에 대한 개정안에 반영될 수 있도록 대응이 필요한 사항이었다.

□ 생존정 및 구조정 설치요건 완화

93 의정서의 생존정 설치요건의 완화와 관련하여 특별 작업반회의에서 우리나라와 일본이 제안하였으나 합의에 이르지 못한 사항으로써 75미터 미만 어선에 있어 구멍 뚫목의 경우 한쪽 현에서 다른 한쪽 현으로의 수작업에 의한 이동과 안전하고 신속한 진수가 가능한 경우 전승조원 100%(또는 200%)를 수용가능한 생존정 1척만이 설치할 수 있도록 완화하는 하는 것과 길이 75미터 이하의 어선에 있어 구조정 설치요건을 완화하기 위하여 특별 작업반회의에서 마련한 개정안이 그대로 수용될 수 있도록 대응이 필요한 사항이었다.

□ 기타 요건에 대한 완화

선박에 비치하여야 하는 Two way VHF, 레이더 트랜스폰더, 방수복 및 보온구 등 요건에 대하여 국내 관련 기준을 고려하여 이를 완화할 수 있도록 대응이 필요한 사항이었다.

(2) SLF 53/11/1: ISWG FVS 결과에 대한 추가정보(사무국)

특별 작업반회의의 결과에 대하여 IMO 사무국의 법률및대외관계국의 검토결과를 제공하는 문서로써 주관청이 배타적경제수역(EEZ)과 공동어로구역(Common Fishing Zone)내 조업어선에 대하여 93 의정서를 면제하는 하는 경우, 특별 작업반회의에서 마련한 93 의정서 부속서에 대한 개정안 초안중 제I장제3규칙제(4)항에 따라 그러한 선박의 안전수준이 적정하게 유지되는지 IMO가 확인할 수 있도록 하는 자료를 제출하지 않도록 하는 것이 협약의 원리상 적절한지에 대하여 법률및대외관계국은 SLF 53의 결정에 달려 있다는 검토결과를 제시하고 있는 문서이다.

우리나라는 EEZ와 중국 및 일본과 각각 체결한 어업협정의 결과로 확립된 공동어로구역내 조업어선에 대하여 93 의정서를 면제에 관한 세부 사항을 IMO 제출함으로써 야기될 수 있는 수고를 덜기위하여 93 의정서 개정안 제I장제3규칙제(4)항이 수용될 수 있도록 대응이 필요한 사항이었다.

(3) SLF 53/11/2: ISWG FVS 결과에 대한 의견(대한민국)

이 문서는 우리나라가 제출한 문서로써 특별 작업반회의에서는 EEZ 및 공동어로구역(Common Fishing Zone)에서 조업하는 어선에 대하여 연안으로부터 200해리를 넘지 않는 조건으로 93 의정서의 적용을 면제하기 위한 개정안을 마련하고 이를 SLF 53에서 검토하도록 한바 있다. 그러나 FAO에서 제시한 공동어로구역의 정의가 우리나라의 상황에 대하여는 적절하지 못하고, 우리나라 주변 해역의 공동어로구역은 EEZ가 중첩(Overlapping)하는 구역이며 이 구역에 대한 면제가 기선으로부터 200해리로 한정되어 EEZ에 대한 조건과 동일함을 고려하여 공동어로구역(Common Fishing Zone)이라는 용어를 삭제할 것을 제안한 문서이다. 따라서, 공동어로구역이라는 용어가 삭제될 수 있도록 대응이 필요하였다.

특별 작업반회의(2010. 9)에서 FAO가 제안한 공동어로구역의 정의는 다음과 같다.

공동어로구역은 특정 해역에 어종이 분포해 있는 상황으로 인하여 공동어로구역 안에서 당사국들이 어업을 할 수 있는 해역을 정의하는 법적 협정에 의하여 인접하는 국가들의 관할권에 있는 수역내에 설정되어질 수 있다. 이 협정은 또한 지속가능한 방법으로 어업자원을 적절히 관리하는데 필요한 조건들을 설정한다. 그러한 조건은 어획량 할당, 금어기간, 허용 어로기구에 관한 규정, 해양 서식지 보호, 감시·통제·감독, 인간의 안전 및 수색·구조에 대한 체약국 역할을 포함한다. 또한, 이 협정은 수산업에 대한 과학적 연구에 대해서 공동활동을 증진한다. 그 특정된 해역은 당사국들의 EEZ 한계를 넘어서는 않되며, 공해상에도 설정될 수 없음이 이해되어야 한다.

A Common Fishing Zone may be established within waters under the jurisdiction of neighbouring countries by means of a legal agreement that defines a sea area within which vessels of the parties may fish owing to the situation that there are species distributed over the defined sea area. The

agreement would also set such conditions as may be required to properly manage the fisheries resources in a sustainable manner that may include, inter alia, setting catch quotas, closure periods, regulations concerning allowable fishing gear, protection of the marine habitat, the role of each party in relation to monitoring, control and surveillance and the safety of human life as well as search and rescue. Furthermore, the Agreement would promote joint activities on fisheries scientific studies and research. It should be understood that the defined sea area shall not extend beyond the limits of the EEZ of any of the parties and such a zone may not be established in the high seas.

(3) SLF 53/INF.12: 등가 제도에 관한 분석결과 제공(스페인)

등가제도를 93 의정서에 도입하는 것과 관련하여 특별 작업반회의에서는 93 의정서의 적용기준이 되는 어선의 길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터와 관련하여 길이 24미터와 45미터에 대하여 ILO 어선원 노동협약과 같이 총톤수 300톤 및 950톤과 각각 동일한 것으로 간주하는데 합의하였으나 길이 60미터와 75미터에 대하여는 SLF 53에서 검토 후 결정하기로 하였다. 이에 스페인은 자국에 입항하는 아시아의 어선과 유럽의 어선을 분석하여 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터에 대하여 총톤수 200톤, 700톤, 1300톤 및 2,200톤과 동일하게 간주할 것을 제안하고 있다. 이와 관련하여 우리나라는 한·중·일 워크샵에서 합의한 바대로 어선길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터가 총톤수 300톤, 950톤, 2,000톤 및 3,000톤과 동일하게 간주될 수 있도록 대응이 필요하였다.

다. 대응 방안

(1). 1993 의정서 시행에 관한 협정 초안

- 협정 초안은 큰 문제점은 없는 것으로 판단되나, 다만 발효를 위한 요건의 완화를 추진할 가능성이 있으므로, 협정의 발효 요건을 현행(15개국 수락, 어선척수 14,000 척 이상)대로 유지토록 대응
- 발효요건이 충족된 후 1년이 경과한 날부터 발효될 수 있도록 대응

(2) 1993 의정서 시행에 관한 총회결의안 초안

- 총회결의안은 특이사항 없음

(3) 협정과 총회결의중 선택

- 새로운 협약인 협정을 택하는 방안과 총회결의를 택하는 방안중 총회결의 보다는 협정이 채택되도록 대응

(4) 점진적 이행제도의 대상요건과 기간

- 93 의정서의 부속서 제IX장(무선통신)에 대한 점진적 이행제도의 기한이 10년이 되

도록 대응

(5) 부속서 제V장(방화 및 소방 등)의 적용대상 확정

- 의정서 제V장의 적용대상을 길이 45미터 이상 신조선으로 확정되도록 대응

(6) 의정서 제IX장(무선통신)의 현존선 면제

- 현존선은 의정서 제IX장의 적용대상에서 면제되도록

(7) 생존정 및 구조정 요건 완화

- 우리나라 수산업계의 영향을 최소화하기 위하여 길이 45미터 이상, 75미터 미만 어선에는 승무원 100%(또는 200%)를 수용할 수 있는 생존정 1척만을 설치할 수 있도록 특별 작업반회의에서 마련한 개정안이 반영될 수 있도록 대응
- 구조정은 75미터 미만 어선에는 구조정 설치요건을 완화할 수 있도록 특별 작업반회의에서 마련한 개정안이 반영될 수 있도록 대응

(8) Common Fishing Zone 문구 삭제

- 93 의정서 부속서에 대한 개정안 초안중 제I장제3규칙제(3)항에서 Common Fishing Zone의 문구가 삭제되도록 대응

(9) 기타 요건의 완화

- 국내법의 요건이 의정서의 요건보다 완화되어 있는 점과 94 의정서를 수용할 경우 현존선에 추가장비를 갖추어야 함에 따라 우리나라 수산업계에 미치는 영향을 고려하여 완화되도록 대응

라. 회의 내용 및 결과

(1) 93 의정서 시행에 관한 협정 초안

(가) 93 의정서의 발효요건 개정

협정 초안의 제4조제(1)항 관련하여 우리나라는 발효요건을 현행(수락국 15개국, 수락국의 어선 총척수 14,000)으로 유지하자는 의견을 제시하였으나, 대다수의 회원국은 오랜기간 동안 발효요건이 충족되지 못하고 있음을 이유로 들어 발효요건내의 어선수(14,000척)을 삭제할 것을 주장하여 대립하였다. 이에 어선안전에 관한 작업반 의장인 남아공 대표는 새로운 제안으로 EEZ내 조업어선이 면제됨을 고려하여 FAO Compliance Agreement⁸⁸⁾에 따라 각국이 FAO에 제출한 전세계의 공해상 조업 허용 어선 척수 6,000척을 기준으로 발효요건을 정할 것을 제안하고 SLF 53의 대다수 참석국이 이에 동의하였다. 이 제안을 기초로 하여 다음의 5가지 안이 제출되었다.

- 제1안 : 14,000척, 15개국 수락(한국, 일본, 중국, 인도네시아)

88) FAO Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas.

- 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)

우리나라는 FAO가 제시한 전세계의 공해상 조업어선에 대한 자료(약 6,000척)에 우리나라와 중국의 어선수가 포함되어 있지 않음을 지적하였으며 이 5가지 안에 대하여 합의에 이르지 못하자 SLF 53은 이중 현실성이 없는 제1안 및 제5안을 삭제하고 나머지 세 가지 방안 중에서 MSC 89(2011. 5)가 결정하도록 하였다.

그리고, SLF 53은 좀 더 정확한 어선척수의 계산을 위하여 회원국들에게 24m이상 어선 척수 및 공해상 조업 어선수를 MSC⁸⁹)에 제출할 것을 요청하였다. 따라서, 우리나라도 우리나라의 공해상 조업 허용 어선 척수를 MSC에 제공하고 우리나라가 제출한 자료가 6,000척에 추가되어 발효요건이 재산정될 수 있도록 MSC 89(2011. 5)에서의 대응이 필요한 사항이다.

제4조 발효

- (1) 이 협정은 (15)(20)(30) 개국이 이 협정의 제3조에 따라 수락하고 이 나라들의 길이 24 미터 이상 어선의 합계척수가 (3,000)(1,800) 척 이상에 달한 날로부터 12개월이 지난 날로부터 발효한다.

Article 4 Entry Into Force

- (1) The present Agreement shall enter into force 12 months after the date on which not less than [15][20][30] States [the aggregate number of whose fishing vessels of 24 metres in length and over is not less than [3,000][1,800]] have expressed their consent to be bound in accordance with Article 3 of the present Agreement.

(나) 발효요건 충족 후 발효

협정 초안의 제4조제(1)항과 관련하여 협정의 발효요건의 충족된 후 12개월이 경과한 날부터 시행되도록 하는 것으로 합의되었다.

- (2) 1993 의정서 시행에 관한 총회결의 초안
총회결의 초안은 그대로 유지하기로 하였다.
- (3) 협정과 총회결의중 선택

유럽 5개국(스페인, 벨기에 등)이 협정을 지지한 반면 총회결의를 지지하는 나라는 한

89) 해사안전위원회(Maritime Safety Committee, MSC)

나라도 의견제시를 하지 않음에 따라 SLF 53은 93 의정서의 발효를 위하여 IMO가 추진할 방안으로써 협정을 채택하는 방안을 추진할 것을 MSC 89(2011. 5)에 권고하였다.

협정 초안에 대하여 제29차 총회(2011. 11)를 개최하여 채택할지 또는 별도의 외교회의(2012)를 개최하여 채택할 지에 대하여는 합의 못하였고 IMO 사무국이 이를 검토하고 MSC 89에 검토결과를 제출하기로 하였다.

(4) 점진적 이행제도의 대상요건과 기간

점진적 시행기간으로는 10년으로 합의하였다.

(5) 부속서 제V장(방화 및 소방 등)의 적용대상 어선을 정하도록 개정

부속서 제V장제1조에 부속서 제V장은 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것을 명시하기로 동의하였다.

(6) 의정서 제IX장(무선통신)의 현존선 면제

현존선에서 사용하고 있는 무선통신 시스템을 의정서 발효 후에도 계속 사용할 수 있도록 하기 위하여 우리나라가 제안한 제IX장제1규칙에 대한 개정안에 동의하였다.

(7) 생존정 및 구조정 요건 완화

우리나라와 일본, 중국은 전승조원 100%를 수용가능한 1척의 생존정만 설치할 수 있도록 할 것을 제안하였으나 유럽의 국가들은 안전수준의 하향조정을 반대하여 합의에 이르지 못하고 MSC 89(2011. 5)에서 결정하도록 하였다.

구조정에 대하여는 대체 설비(구조망 Rescue Net 등)를 허용하여 75미터 미만 어선의 경우 구조정을 설치하지 않도록 한 특별 작업반의 개정안 초안에 대하여 동의하였다.

(8) 공동어로구역(Common Fishing Zone) 문구 삭제

우리나라는 이를 위하여 제출한 SLF 53/11/2 문서의 취지를 설명하고 공동어로구역 용어를 삭제할 것을 제안하였으나 수용되지 못하였고 FAO는 MSC 89에 좀 더 간결한 공동어로구역의 정의를 제공하기로 하였다. “공동어로구역”이란 용어의 삭제 여부와 상관없이 이 수역에서 조업하는 우리나라 어선은 적용 면제된다.

(9) 기타 요건의 완화

(가) 방수복 요건 완화

구조정이 탑재되지 않는 선박에는 적용하지 않는다.

(나) 쌍방향 VHF, 레이더트랜스폰더 및 보온구 완화

유럽의 국가들이 길이와 총톤수의 등가제도 및 EEZ내 조업어선 면제 및 점진적 시행(10년)제도 등으로 요건의 완화는 충분하고 더 이상의 안전수준의 하향조정은 없어야 함을 주장하여 요건을 완화하기 위한 개정안은 동의를 받지 못하였다.

(10) 등가제도

어선의 길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터가 각각 총톤수 300톤, 950톤 2,000톤 및 3,000톤과 동일한 것으로 간주되어 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 적용되는데 동의하였다. 그리고 이 제도에서 전장(LOA)을 삭제하기로 결정하였다.

제1규칙 - 적용

- (1) 별도의 규정이 없는 한 이 부속서의 규정은 신선에 적용한다.
- (2) 이 의정서에 대하여, 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 다음의 총톤수 ~~[또는 전장(LOA)]~~의 사용을 결정할 수 있다.
 - (a) 총톤수 300톤 ~~[또는 LOA 26.5미터]~~은 길이(L) 24미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (b) 총톤수 950톤 ~~[또는 LOA 50미터]~~은 길이(L) 45미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (c) 총톤수 2,000톤 ~~[또는 LOA ()미터]~~은 길이(L) 60미터와 동등한 것으로 간주한다.
 - (d) 총톤수 3,000톤 ~~[또는 LOA ()미터]~~은 길이(L) 75미터와 동등한 것으로 간주한다.
- (3) 제(2)항에서 제공된 제도를 이용하는 각 계약국은 그러한 결정에 대한 이유를 기구에 통보하여야 한다.

Regulation 1 - Application

- (1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this annex shall apply to new vessels.
- (2) For the purpose of this Protocol, the Administration may decide to use the following gross tonnage ~~[or length overall (LOA)]~~ in place of length (L) as the basis for measurement for all chapters:
 - (a) a gross tonnage of 300 GT ~~[or a length overall (LOA) of 26.5 metres]~~ shall be considered equivalent to a length (L) of 24 metres;
 - (b) a gross tonnage of 950 GT ~~[or a length overall (LOA) of 50 metres]~~ shall be considered equivalent to a length (L) of 45 metres;
 - (c) a gross tonnage of 2,000 GT ~~[or a length overall (LOA) of [...] metres]~~ shall be considered equivalent to a length (L) of 60 metres;
 - (d) a gross tonnage of 3,000 GT ~~[or a length overall (LOA) of [...] metres]~~ shall be considered equivalent to a length (L) of 75 metres.
- (3) Each Party, which avails itself of the possibility afforded in paragraph (2), shall communicate to the Organization the reasons for that decision.

마. SLF 53에서의 우리나라 의견 반영사항

- 93 의정서를 용이하게 하기 위한 방안으로 IMO가 협정을 채택할 것을 MSC에 권고
- 협정 초안의 제4조제(1)항과 관련하여 협정의 발효요건의 충족된 후 12개월이 경과한 날부터 시행되도록 반영
- 점진적 시행기간에 대하여 10년으로 반영
- 부속서 제V장제1조에 부속서 제V장은 길이 45미터 이상 신조선에 적용하는 것을 명시
- 의정서 제IX장(무선통신)의 현존선 면제할 수 있도록 반영
- 구조정에 대하여는 대체 설비(구조망 Rescue Net 등)를 허용
- 어선의 길이 24미터, 45미터, 60미터 및 75미터가 각각 총톤수 300톤, 950톤 2,000톤 및 3,000톤과 동일한 것으로 간주되어 93 의정서의 모든 장(Chapter)에 적용될 수 있도록 반영
- 공동어로구역(Common Fishing Zone) 문구는 삭제하지 못하였으나 FAO는 MSC 89에 좀 더 간결한 공동어로구역의 정의를 제공하기로 약속함

4. 93 의정서 개정 동향에 관한 세미나 개최

가. 추진 배경

IMO에서 추진 중인 93 의정서 관련 동향을 유관 단체 및 해당 분야 관련자와 공유하고 향후 대응방안을 논의하기 위하여 개최되었다.

나. 세미나 개요

- 일 시 : 2011. 3. 11 13:30 ~ 17:30
- 장 소 : 부산 해양환경관리공단 교육장
- 참석인원 : 해당 부처 담당자 외 업계 및 학계 관련자 약35명

<표 28> 세미나 진행 순서

3월 11일	발표시간	발표자	발표 주제
1부	13:00 - 13:30	등 록	
	13:30 - 13:40	인사말	
	13:40 - 14:10	유 영 중 (KST)	93 의정서 수락 현황 및 발효를 위한 IMO의 활동
	14:10 - 14:40	박 문 갑 (KIMFT)	등가제도 및 점진적 이행제도
	14:40 - 15:10	정 용 근 (KST)	의정서 요건과 국내 규정의 비교결과
	15:10 - 15:30	COFFEE BREAK	
2부	15:30 - 16:00	김 병 옥 (KIMFT)	부속서 제IX장(무선통신) 도입시 문제점
	16:00 - 16:30	차 철 표 (부경대)	Common Waters 및 협정과 총회결의
	16:30 - 17:00	유 영 중 (KST)	개정 합의사항 및 우리나라 공해상 조업 어선수 산정 검토
	17:00 - 17:30	사 회 자	질의 응답

다. MSC 89 논의 예정사항 검토

세미나는 <표 38>과 같은 순서로 진행이 되었다. 먼저 93 의정서의 수락 현황과 이를 발효시키기 위한 IMO의 동향을 설명하고 그 동안 93 의정서에 대하여 개정하기로 합의한 사항에 대하여 참석자들에게 소개하였으며 끝으로 우리나라가 IMO의 MSC 89에 제출해야 하는 공해상 조업 어선을 어떻게 산정해야 할 것인가에 대하여 논의하였다.

우리나라의 근해어업구역(북위 25도 이북 및 동경 140도 이서)은 오키나와 동쪽의 일부 공해수역을 포함하고 있고 근해어선은 조업금지구역(수산자원관리법 시행령 제7조)을 제외하고 근해구역 내에서 자유롭게 이동하며 조업할 수 있음을 고려하여 우리나라는 길이 24미터 이상 어선(근해구역 및 원양어업 조업어선) 모두가 공해상 조업허용 어선으로 간주하는 것이 타당하다는 의견이 제시되었다.

반면, 일부 세미나 참석자들은 오키나와 동쪽 공해상에서 실제로 우리나라의 어선이 조업을 하고 있지 않음에도 불구하고 길이 24미터 이상의 근해어선 모두를 공해상 조업 어선으로 간주하는 것은 무리가 있다는 의견 역시 제시되어 결정하지 못하고 세미나를 종료하였다.

5. 제89차 해사안전위원회 참석

가. 일반사항

제89차 해사안전위원회(MSC 89)는 통상적으로 전문위원회에서의 결정사항들에 대하여 승인하는 자리이나 SLF 53에서의 각국의 의견 충돌 및 시간의 제약 등으로 논의가 완료되지 못함으로써 협정 초안의 세부사항에 대한 논의가 MSC 89까지 연장이 되었다.

(1) 날짜 및 장소

- 기간/장소 : '11. 5. 11 ~ 5. 20, 영국 런던(IMO 본부)

(2) 93 의정서 관련 의제

- MSC 89/9 : SLF 53 결과 보고(IMO사무국)
- MSC 89/9/1 : 기선(Base Line)의 정의 삭제 제안(IMO사무국)
- MSC 89/9/2 : 93 의정서 시행에 관한 협정의 채택방법 제안(IMO사무국)
- MSC 89/9/3 : 생존정 설치 요건에 관한 제안(노르웨이)
- MSC 89/9/6 : 93 의정서 발효요건 개정 관련 공해상 조업 허용 어선 수 제출(FAO)
- MSC 89/9/7 : 공동어로구역에 관한 정의 개정 제안(FAO)
- MSC 89/9/9 : 생존정 설치 요건에 관한 제안(아르헨티나)

나. 의제 내용 및 검토

(1) SLF 53 결과 보고(MSC 89/9, 사무국)

93 의정서의 발효를 촉진하기 위한 방안으로써 SLF 53(2011. 1)이 권고한 “협정”을 채택하는 방안을 승인해줄 것과 SLF 53이 마련한 협정 초안과 그 협정 초안에 부속서로 첨부되는 93 의정서의 부속서에 대한 개정사항 초안에 대하여 검토하고 승인해줄 것을 요청하였다.

(2) 기선(Base Line)의 정의 삭제 제안(MSC 89/9/1, IMO사무국)

특별 작업반 회의에서는 기선으로부터 200해리 이내의 EEZ 및 공동어로구역에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서의 적용을 면제하기로 합의하였다. 그러나 93 의정서 부속서의 제I장제2규칙제(14)항 “기선”의 정의가 유엔해양법협약에서 영해를 정의하기 위한 “기선”의 의미와 달라 해석상의 혼란을 방지하기 위해 해당 조항을 삭제할 것을 제안하였다.

조선 용어로서의 기선은 용어의 정의 이외에 93 의정서에서 달리 사용되지 않고 있으므로 사무국의 제안을 지지해야 할 것으로 판단되었다.

(3) 93 의정서 시행에 관한 협정의 채택 방법 제안(MSC 89/9/2, IMO사무국)

협정을 채택하는 방법으로는 IMO 총회 또는 외교회의를 통한 2가지 방법이 있다. IMO 사무국은 SLF 53에서 사안이 시급하고 협정 채택을 위한 외교회의 개최시 비용문제를 고려하여 동 협정을 제27차 IMO 총회('11.11월 예정)에서 채택할 것을 제안하였으나 합의에 이르지 못하여 IMO 사무국이 이 사항에 대한 검토결과를 제시하는 문서였다.

주요 내용으로는 IMO가 그 동안 새로운 협약을 채택할 때는 외교회의를 개최하여 채택하여 왔음을 고려하여 2012년 모든 국가가 참석하는 3일간의 외교회의를 개최하여 협정을 채택할 것을 제안(IMO 사무국의 입장 선회)하고 있다. 또한, 외교회의 개최비용에 대하여는 2012년 가을 개최 예정인 MSC 91의 개최비용 일부를 사용할 수 있도록 검토를 요청하였다.

※ 외교회의는 '12년 가을 개최 예정인 MSC 91(2012. 11) 직전에 3일간 개최되고 바로 이어 MSC 91이 5일 일정으로 개최될 것으로 예상

가급적 93 의정서의 발효가 늦춰질 수 있도록 2012년에 외교회의를 개최하여 채택하는 방안에 대하여 지지해야 할 것으로 판단되었다.

(4) 생존정 설치 요건에 관한 제안<MSC 89/9/3(노르웨이) 및 MSC 89/9/9(아르헨티나)>

93 의정서에는 선박의 양현에 전 승조원의 100%를 수용할 수 있는 생존정을 각각 설치하도록 규정하고 있으며 SLF 53에서 선박의 생존정이 통상적인 작업을 방해하는 경우, 생존정이 한쪽 현에서 다른 쪽 현으로 이동이 용이하고 안전하고 신속하게 진수가 가능한 경우 주관청은 전 승조원의 200%이상을 수용할 수 있는 1척의 생존정을 허용할 수 있도록 잠정합의하였으나, 구체적인 문구는 MSC 89에서 정하기로 하였다. 이에 따라, 노르웨이는 협정 초안의 부속서 제VII장 제5규칙제(5)항을 다음과 같이 수정할 것을 제안하였다.

제5규칙 - 생존정 및 구조정의 수 및 형식

"(5) 어느 한 생존정이 유실되거나 사용불능일 경우, 어느 한 현에는 전 승조원을 수용하기에 충분한 생존정이 비치되어 있어야 한다. 생존정은 하나의 개방갑판에서 이동이 용이하여야 하고 전개가 용이하도록 장애물이 없어야 한다.

Regulation 5 - Number of survival craft and rescue boats

"(5) *In the event of any one survival craft being lost or rendered unseaworthy, there shall be sufficient survival craft available for use on either side, including those which are stowed in a position to be transferred to the other side, to accommodate the total number of persons on board. The transfer shall be easy to do, at a single open deck level, and all craft must be free of obstacles to avoid entrapment and facilitate easy deployment.*"

반면, 아르헨티나는 동 규칙을 다음과 같이 수정할 것을 제안하고 있다.

제5규칙 - 생존정 및 구조정의 수 및 형식

"(5) 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.

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

Regulation 5 - Number of survival craft and rescue boats

"(5) Where the arrangement required in paragraph (3)(a) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry survival craft capable of being launched from only one side of the vessel. These survival craft shall be of sufficient aggregate capacity to accommodate at least twice the total number of persons on board, provided that provided that:

- .1 they can be transferred manually at the same level on open deck to the other side of the vessel, from where they can be launched safely and rapidly;
- .2 the survival craft to be transferred are of sufficient aggregate capacity to accommodate at least the total number of persons on board and their individual mass does not exceed 185 kg."

노르웨이의 제안은 반드시 생존정 두척이 필요한 반면, 아르헨티나의 제안에 따르면 한척만 있어도 될 것으로 판단되므로 아르헨티나의 제안을 지지해야할 것으로 판단되었다.

(5) 93 의정서발효요건 개정 관련 공해상 조업 허용 어선 수 제출(MSC 89/9/6, FAO)

200해리 이내의 EEZ 및 공동어로구역에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서의 적용을 면제하기로 합의함에 따라 SLF 53(2011. 1)에서는 길이 24m 이상인 어선으로써 공해상 조업 어선의 수를 기준으로 발효요건을 정하기로 합의하였다.

이에 따라, SLF 53에서 FAO는 당시까지의 자료를 기준으로 공해상에서 조업하는 길이 24m 이상인 어선의 수가 약 6,000척(6,190척)임을 제시하였고 이를 바탕으로 다섯 가지 (안)이 제안되었고 그중 현실성이 떨어지는 두 가지 (안)을 삭제하고 아래의 세 가지 (안)이 남았다.

- 제1안 : 수락국 15개국 유지, 어선 수를 3,000(6천척의 50%)척으로 감축(유럽)

- 제2안 : 수락국 20개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)적으로 감축(유럽)
- 제3안 : 수락국 30개국 확대, 어선 수를 1,800(30%)적으로 감축(일본)

그러나, 이 6,000척에는 주요 어업국인 우리나라, 중국 및 러시아 등의 공해상 조업 어선 척수에 대한 자료를 포함하고 있지 않았다. 따라서 SLF 53에서는 정확한 데이터의 필요성을 인정하여 FAO 및 각 국에 MSC 89(2011. 5) 개최 전에 공해상 조업 길이 24m 이상인 어선의 수에 관한 최신자료를 제출할 것을 요청한바 있고 이에 따라, FAO는 공해상 조업허용 길이 24m 이상인 어선 수가 5,415척임을 동 문서로 제출하는 내용이었다.

우리나라는 우리나라의 공해상 조업 어선의 수를 산정함에 있어 근해어선을 산입할지에 대하여 지난 2010년 3월 10일에 개최되었던 세미나에서 논의하였으나 합의에 이르지 못하였다. 결국 담당부처의 유권해석에 따라 우리나라의 공해상 조업어선은 원양어선만 해당되어 총 379척을 IMO에 제출한 상태이고 중국 농업부와 접촉한 결과 정확한 척수는 파악이 되지 않지만 중국도 공해상 조업허용 어선척수를 제출할 것으로 예상이 되었다. 따라서 우리나라는 FAO에서 제출한 자료 이외에 각 국이 IMO에 추가로 제출한 자료가 FAO가 제출한 자료에 추가되어 어선 척수에 대한 발효요건 개정안들이 재 산정될 것을 제안하고 위 3가지 안 중에서는 제1안을 지지해야 할 것으로 판단되었다.

(6) 공동어로구역에 관한 정의 개정 제안(MSC 89/9/7, FAO)

특별 작업반회의(2010. 9)에서 EEZ 및 EEZ내에 위치하는 공동어로구역 내에서 조업하는 어선에 대하여는 93 의정서적용을 면제하는데 합의하였으나 당시의 공동어로구역의 정의가 매우 복잡하여 우리나라는 그 용어 자체를 삭제할 것을 SLF 53에 제안하였고 일부 국가의 반대로 수용되지 못하였다. 이에 FAO는 MSC 89에 개선된 공동어로구역의 정의를 제출하기로 하였고 이 문서로 공동어로구역(Common Fishing Zone)에 대한 새로운 정의를 제시하는 내용이었다.

기존의 공동어로구역에 대한 정의에 비교하였을 때 구성 및 의미가 명확하므로 지지가 필요한 사항으로 판단되었다.

제2규칙 정의

- (25) 이 협정을 위하여 “공동조업구역”이란 이웃 연안국들의 관할권이 있는 해양구역 (Marine areas)내의 해역으로서 해당 국가들 간의 협정에 의하여 설정되고, 그 해역 내에서 협정의 조건에 따라 해당 국가들의 어선이 출입하고 조업할 수 있는 특정 해역을 의미한다. 이러한 공동조업구역을 설정하는 협정은 국제법에 따라야 하며 아래와 같은 수단과 조건을 포함할 수 있다.

1. 공동조업구역내의 어업자원의 적절한 관리 및 지속가능한 개발을 보장하기 위한 수단과 조건, 그리고

.2 해양환경의 보호와 인명의 안전, 수색 및 구조를 위한 조치

이러한 특정 해역은 해당 국가들의 관할권 하에 있는 해양구역의 한계(Limit)를 초과할 수 없다.

Regulation 2 Definition

"(25) A common fishing zone, for the purposes of this Agreement means a specified area within the marine areas under the jurisdiction of neighbouring coastal States that is designated by means of an agreement between such States wherein fishing vessels entitled to fly the flag of those States may have access and fish in accordance with the terms and conditions set in such an agreement. Such an agreement establishing a common fishing zone shall be consistent with international law and may include such measures and conditions as may be required:

.1 to ensure the proper management and sustainable development of the fisheries resources in the common fishing zone; and

.2 for the protection of the marine environment, the safety of human life and arrangements for search and rescue.

The specified area shall not extend beyond the limits of the marine areas under the jurisdiction of such States."

다. 대응 방안

(1) SLF 53 결과 보고(MSC 89/9, IMO사무국)

- MSC 89에서 합의된 사항으로 93 의정서 개정을 위한 추진 방법으로 "협정"을 채택하는 방법을 승인 및 이 훈령에서 언급한 사항을 제외하고는 협정 초안의 문구가 원안대로 승인될 수 있도록 대응

(2) 기선(Base Line)의 정의 삭제 제안(MSC 89/9/1, IMO사무국)

- 사무국의 의견에 동의하되 회의 경과를 살펴 적의 대응

(3) 93 의정서시행에 관한 협정의 채택 방법 제안(MSC 89/9/2, IMO사무국)

- 가급적 93 의정서의 발효를 늦출 수 있는 외교회의 개최를 통하여 협정을 채택하지는 사무국의 제안에 동의하되 회의 경과를 살펴 적의 대응

(4) 생존정 설치 요건에 관한 제안<(MSC 89/9/3(노르웨이) 및 MSC 89/9/9(아르헨티나)>

- 현행 우리나라의 어선설비기준(농식품부 고시)에서 생존정은 전 승조원의 100%를 수용할 수 있는 1척만 구비토록 하고 있으나, 협정의 동 규정은 길이 45미터 이상

(등가제도 적용시 총톤수 950톤과 동일)의 신조선에 적용되는 사항임.

- SLF 53의 잠정합의 취지 및 우리나라의 현행 규정 등을 감안할 때 아르헨티나의 제안이 수용될 수 있도록 하며 회의 경과를 살펴 국익에 부합되도록 적의 대응

(5) 93 의정서발효요건 개정 관련 공해상 조업 허용 어선 수 제출(MSC 89/9/6, FAO)

- 우리나라의 공해상 조업허용 길이 24미터 이상 어선의 수를 MSC 89 개최 전에 IMO에 제출하고, 우리나라와 중국 등 주요 어업국에서 제출한 자료가 FAO가 제출한 5,415척에 추가될 수 있도록 대응
- FAO에서 제안한 발효요건 3개(안)에 대하여는 회의 경과를 살펴 국익에 부합되도록 대응
 - 정확한 규모는 알 수 없으나 상당한 규모일 것으로 예상되는 중국이 어선 수를 제출한 경우에는 제1안의 지지 필요
 - 중국이 어선 수를 제출하지 않거나, 제출한 어선 수가 예상보다 미미한 경우에는 제3안의 지지 필요

(6) 공동어로구역에 관한 정의 개정 제안(MSC 89/9/7, FAO)

- 우리나라 연·근해어선은 93 의정서의 적용에서 제외되는 사항으로 FAO의 의견에 동의하고 회의경과를 살펴 적의 대응

라. 회의 내용 및 결과

(1) SLF 53 결과 보고(MSC 89/9, IMO사무국)

93 의정서에 대한 개정방법으로 “총회결의” 대신에 SLF 53이 권고한 “협정”을 채택하는 방안과 더불어 아래의 협정 초안 및 93 의정서의 부속서에 대한 개정사항을 승인하였다

※ 부속서에 대한 개정사항은 부록을 참조

93 의정서의 시행에 관한 협정 초안

이 협정의 당사국은,

1997년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993 토레몰리노스의정서(이하, 1993년 토레몰리노스 의정서라 한다)가 전반적으로 해양의 안전, 어선의 안전에 상당한 기여를 할 수 있음을 인정하고,

그러나, 1993 토레몰리노스 의정서의 일부 규정들은 어선을 다수 보유한 국가들이 그것

을 시행하는데 있어 어려움을 초래하였고 그 결과 1993 토레몰리노스 의정서의 발효와 그 의정서에 포함된 규칙의 시행에 장애가 되어 왔다는 것을 인정하며,

관련 모든 국가들이 시행할 수 있는 어선안전을 위한 최고의 실용기준을 공동합의 하에 수립할 것을 희망하고,

이 목표가 “1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 협정”의 체결에 의하여 가장 잘 달성될 수 있을 것임을 고려하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 일반적 의무

(1) 협정의 당사국은 다음 각 호의 규정을 시행하여야 한다.

(a) 이 협정의 조문

(b) 이 협정의 부속서에 수록되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서의 부속서에 포함되어 있는 규칙

(2) 이 협정의 조문과 이 협정의 부속서에 규정되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서 부속서의 규칙들은 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어야 한다.

(3) 이 협정의 부속서는 협정의 불가분의 일부를 구성하며 이 협정이라 함은 동시에 그 부속서를 포함하는 것으로 한다.

(4) 이 협정과 1993년 토레몰리노스 의정서 사이에 불일치가 있는 경우에, 이 협정의 규정이 우선한다.

제 2 조 1993년 토레몰리노스 의정서 적용

1993년 토레몰리노스 의정서 제2조에서 8조까지 그리고 제11조에서 14조까지는 1993년 토레몰리노스 의정서에 적용했던 것과 같이 이 협정에 적용해야 한다.

제 3 조 서명 및 이 협정에 구속된다는 동의

(1) 이 협정은 기구의 본부에서 ...부터 ...까지 공개되고 그 후에는 가입을 위해 공개된다.

(2) 모든 국가는 이 협정에 구속된다는 동의를 표함으로써 이 협정의 체약국이 될 수 있다.

(3) 국가는 다음 중 어느 한 방법에 의하여 이 협정에 구속된다는 동의를 표명해야 한다.

(a) 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보 없는 서명; 또는

- (b) 비준, 수락 또는 승인 조건부 서명 후 비준, 수락 또는 승인; 또는
- (c) 제(5)항에서 규정된 절차에 따른 조건으로 한 서명; 또는
- (d) 가입

(4) 비준, 수락, 승인 또는 가입은 그러한 취지의 문서를 사무총장에게 기탁함으로써 이루어진다.

(5) 이 협정이 채택되는 날 전에 1993 토레몰리노스 의정서의 비준, 수락, 승인 또는 가입에 대한 문서를 기탁한 국가 및 이 조의 제(3)(c)항에 따라 이 협정에 서명한 국가는 수탁인에게 이 협정 채택일 전에 서면으로 이 항에 규정된 간이한 절차를 이용하고자 하지 않음을 서면으로 통보하지 않는다면 이 협정이 채택되는 날 이후 [12개월]이 지나면 이 협정을 수락한 것으로 간주될 것이다.

제 4 조 발효

(1) 이 협정은 [15][20][30] 개국이 이 협정의 제3조에 따라 수락하고 이 나라들의 길이 24m이상 어선의 합계척수가 [1,800][3,000]척 이상에 달한 날로부터 12개월이 지난 날로부터 발효한다.

(2) 이 협정의 발효의 요건을 갖추어졌으나 아직 그 효력이 발생되지 아니한 시기에, 이 협정에 대한 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가의 비준, 수락, 승인 또는 가입은 이 협정이 효력을 발생하는 날 또는 당해 문서의 기탁일로부터 3개월이 경과한 날 중 늦은 날로부터 효력을 발생한다.

(3) 이 협정이 효력을 발생한 날 이후에 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가에 대하여 이 협정은 당해 문서를 기탁한 날로부터 [3개월] 후에 효력을 발생한다.

(4) 이 협정의 개정이 1993 토레몰리노스 의정서의 제11조의 규정에 의하여 수락되었다고 간주되는 날 이후에 기탁되는 비준, 수락, 승인 또는 가입에 관한 모든 문서는 개정된 이 협정을 적용한다.

이상의 증거로서 하기 서명자는 그들의 각 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아 이 협정에 서명한다.

20...년 ..월 ..일에서 작성되었다.

부속서

(1993 토레몰리노스 의정서 부속서에 대한 개정사항)

(2) 기선(Base Line)의 정의 삭제 제안(MSC 89/9/1, IMO사무국)

93 의정서의 용어의 정의에 "Baseline"의 삭제 제안에 대해서 스페인은 "Baseline"은 조선평화적 측면에서 필요함을 발언하였으나, 대다수의 국가들이 삭제를 지지하여, 삭제하기로 결정하였다.

(3) 93 의정서 시행에 관한 협정의 채택 방법 제안(MSC 89/9/2, IMO사무국)

위원회는 상기 협정 초안을 외교회의 또는 총회에서 채택 여부를 최종적으로 제106차 이사회(C 106, '11.6-7)에서 다음 3가지 Option 중에서 채택하는데 동의하였다.

- A 27('11.11)에서 협정을 채택하는 방안
- MSC 91('12.11)의 회기 중 또는 MSC 91('12.11) 전에 3일간의 외교회의를 통해서 협정을 채택하는 방안(회의비용을 줄이기 위한 조정 방안임)
- South Africa가 외교회의 주최국이 될 수 있음을 C 106('11.6-7)에 통보하는 조건으로, 2012년에 South Africa에서의 외교회의를 통해서 협정을 채택하는 방안

따라서, 제106차 이사회(C 106, '11.6-7)에 참석 시 상기 협정의 우리나라에 대한 과급 효과를 고려할 때 가능한 외교회의를 통한 협정 방안이 채택될 수 있도록 우리나라와 입장을 같이 하는 중국, 일본 등의 국가들과 사전 협의 및 대응이 필요한 사항이다.

(4) 생존정 설치 요건에 관한 제안<MSC 89/9/3(노르웨이) 및 MSC 89/9/9(아르헨티나)>

위 제안사항에 대해서 대다수의 국가들이 노르웨이의 제안을 지지함에 따라, 위원회는 양쪽 현에 각각 전승무원의 100%를 수용할 수 있는 생존정을 비치토록 협정안의 제VII장 제5규칙제(5)항으로 노르웨이가 제안한 새로운 안을 수용하기로 결정하였다.

(5) 93 의정서발효요건 개정 관련 공해상 조업 허용 어선 수 제출(MSC 89/9/6, FAO)

중국은 MSC 88(2010. 11)에서 공해상에서 조업하는 길이 24미터 이상의 어선척수에 대한 정보(788척)를 IMO에 제출하였음을 소개하고 제1안을 지지하였다. 반면 협약이 일부 한정된 국가들에게만 적용되어서는 않된다는 의견을 제시하고 폭넓은 지리적 적용을 위해 30개국안(제3안)을 지지하였다.

우리나라는 협약의 발효요건 결정 시 적용 Data로써 현재 FAO가 IMO에 제공한 어선척수가 아니라 공해상 조업허용어선의 척수를 토대로 결정되어야 할 것을 주장하고 제안된 3가지 방안중 제1안(15개국 및 3,000척)을 지지하였다.

대부분의 유럽국들은 새로운 제안으로 15개국 및 1,800척을 협정의 발효요건으로 하고, 전 세계어선의 30%를 협정의 발효요건으로 충분하다는 입장을 제시하였다. 특히 벨기에를 비롯한 대부분의 유럽국들은 협정의 요건보다 강화된 규정이 필요하다고 발언하고, EC의 조업수역에서 조업하는 외국적 어선 및 EU 회원국의 항구에 입항하는 어선에 대해서 그러한 강화된 요건이 적용되어야한다는 주장을 하였다.

MSC 89는 대다수의 국가들이 협정의 조기 발효를 위해 새롭게 유럽에 의해서 지지된 새로운 제안(15개국 및 1,800척)에 찬성한 사항에 주목하고, 발효요건에 관한 협정안의 Article 4 (1) 및 (2)에 꺾쇠괄호([])를 그대로 남겨두기로 결정하였다. 협정의 발효요건 및 협정안의 내용은 협정을 어떻게 채택할 것인가와 관련한 제106차 IMO 이사회(2011. 7)의 결정에 따라 외교회의(2012) 또는 제27차 IMO 총회(2011. 11)에서 결정예정이다.

(6) 공동어로구역에 관한 정의 개정 제안(MSC 89/9/7, FAO)

FAO가 제안한 공동어로구역(Common Fishing Zone)의 정의에 대한 수정 제안을 반영할 것을 결정하였다.

마. 우리나라 의견 반영사항

- 93 의정서 개정을 위한 추진 방법으로 “협정”을 채택하는 방법을 승인
- 기선(Base Line)의 정의 삭제

6. 향후 대응 필요사항

93 의정서의 발효를 용이하게 하기 위한 방안으로써 협정과 총회결의중 IMO는 협정을 채택하는 방안을 승인하였다. 그리고 제106차 이사회(2011. 7)의 결정에 따라 협정은 2012년 남아프리카에서 별도의 외교회의의 개최를 통해 채택되어질 예정이다. IMO가 협정을 채택하는 방안을 추진하기로 결정하였다는 것은 93 의정서에 대하여 또 하나의 새로운 의정서가 탄생함을 의미한다. 이는 곧 협정에 부속서로 포함되어 있는 개정사항에 따라 기존의 93 의정서의 부속서가 개정되고 새로운 협약을 수락한 국가는 협정의 본문(Article)과 부속서의 내용에 따라 개정된 93 의정서의 부속서의 조건들을 시행하게 된다.

또한, 협정을 채택하는 방안을 추진하는 것은 기존의 93 의정서의 발효요건을 버리고 새로운 발효요건을 작성한다는 의미가 있다. 이와 관련하여 현재 4가지 안이 제시되어 있고 협정의 채택을 위한 남아프리카 공화국에서의 외교회의에서 결정이 될 예정이다.

- 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)
- 제4안 : 수락국 15개국 유지, 어선 수를 1,800(30%)척으로 감축(유럽)

우리나라는 MSC 89(2011. 5)에서 제1안을 지지한 바 있다. 그 이유는 IMO에서 연구를 통하여 전세계 어선을 추산하였을 때 중국의 길이 24미터 어선의 총수를 <표 1>과 같이 30,279척으로 추산하였기 때문에 이중 공해상 조업 선박의 수도 상당히 많으리라 예상하였기 때문이다.

그리고 우리나라와 중국 및 기타 국가가 제시한 자료를 FAO가 제시한 6,000척에 추가하여 발효요건으로 그 중 50%를 가져가면 유럽의 국가들이 쉽게 도달할 수 없는 발효요건을 만들 수 있을 거라 판단하였다. 현재 93 의정서 국가들의 공해상 조업 허용 어선수는 관련 데이터가 없는 쿠바, 아이슬란드, 불가리아, 키리바티, 크로아티아, 라이베리아를 제외하고 총 2,129척이다. 이 2,129척에서 3,000척을 만족시키는 것과 17개국에서 30개국을 만족시키는 것과 관련하여 일본은 협정이 묵시적 동의 절차를 인정하고 있다하더라도 유럽 국가들에 있어서 이러한 절차를 활용하기가 쉽지 않다고 보고 제3안을 지지하고 있는 상황이다. 따라서 협정의 채택과 발효요건을 결정할 예정인 2012년 남아프리카공화국의 외교회의를 위하여 위에 제시된 4가지 안에 대하여 면밀한 검토를 통하여 우리와 입장이 유사한 중국 및 일본과 길밀한 협조를 통한 대응이 필요한 것으로 판단된다.

제2절 기타 협약과 어선안전협약과의 상관성 검토

1. UN 해양법협약(UNCLOS)⁹⁰⁾

가. 개요

해양법(Law of the Sea)은 해양에 관한 국제법으로서 해양의 이용에 관한 국제법 질서를 유지하고 국제분쟁을 평화적으로 해결하기 위하여 마련된 법규범이다.⁹¹⁾ 해양의 관리에 관한 국제법의 발전에 관한 최근의 가장 큰 성과는 1982년 제3차 유엔해양법 국제회의에서 이루어졌다. 이 회의는 160개국 이상이 참석하여 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS)을 채택하였다. 이 협약은 해양자연자원의 관리와 해양오염의 방지에 관하여 통일적인 법적 근거를 마련하였다. 이 협약은 60개국의 비준에 따라 1994. 11. 11 국제적으로 발효되었으며, 2009. 6. 15 현재 153개국이 가입하였다. 우리나라는 1996년 1월 29일에 84번째 가입국이 되었다.

유엔해양법협약은 바다에 관한 포괄적이며 모든 국제법 주체가 승인하는 보편적 해양법 규범으로서의 의의를 가지는 한편, 제12장에서는 해양환경의 보호 및 보전에 관한 포괄적인 법제도를 제시하고 있다. 여기에서는 해양오염의 원인을 육상기인(유엔해양법협약 제207조), 해저탐사 및 개발(제208조 및 209조), 해양투기(제210조), 선박(제211조), 대기(제212조)의 5가지로 구분하고, 각국은 이러한 오염을 방지하기 위한 법령을 제정하도록 규정하고 있다. 이러한 오염을 예방하기 위한 구체적인 수단으로서 이 장 제6절에서는 오염원별 조치방법을 정하는 한편, 기국, 항만국 또는 연안국으로서의 법령집행방법을 구체적으로 규정하고 있다.

유엔해양법협약은 항만국으로서 법령집행방법을 규정하고 있는 바, 이러한 규정은 항만국

90) United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

91) 최중화, 국제해양법강의 (태화출판사: 서울, 19980). 3쪽

통제에 관한 일반 국제조약으로서의 효력을 가진다고 볼 수 있다. 즉, 제218조 제1항에서는 배출에 관하여 “관련 국제기구”나 일반 외교회의를 통하여 수립된 적용 가능한 국제규칙과 기준에 위반한 경우, 제219조에서는 감항능력에 관한 국제규칙과 기준을 위반한 경우 항만국은 조사를 행하고 항행정지조치를 취할 수 있다고 규정하고 있다. 동 협약의 제218조 제1항에서 “필요한 국제규칙과 기준을 정하는 관련 국제기구”는 국제해사기구를 말한다. 이에 따라 국제해사기구는 해양안전 및 해양환경보호를 위한 각종 국제협약을 제정하면서 항만국통제에 관한 명시적인 근거를 두는 한편, 지침서(Guidelines) 및 결의서(Resolutions), 해석서(Interpretations)의 제·개정 등을 통하여 구체적인 기술기준을 정하고 있다.

나. 유엔해양법협약의 특징

제3차 유엔해양법 회의는 바다에 관한 포괄적이면서 모든 국제법 주체가 승인하는 보편적 해양법 규범을 탄생시키겠다는 목표로 개최되었고 인류 역사 이래 최장기 국제회의라는 기록을 남기면서, 인류가 지금까지 가져 본 것 중에서 가장 포괄적인 성문해양법전을 성립시켰다. 유엔해양법협약의 외형상의 특징은 우선 유엔헌장의 조문이 111개이고, 1958년의 「해양법에 관한 제네바 협약」 4개의 조문수가 전부 105개인 것과 비교할 때, 그 조문 구성이 방대하고 내용상으로는 1958년의 제네바 협약들을 모두 수용하면서 부분적인 보완을 가하였지만, 이전의 해양법에서는 찾아 볼 수 없는 아래와 같은 특징적인 점들을 갖고 있다.

- 인류 역사상 최초로 영해의 범위를 최대 12해리까지로 확정하고, 연안국의 영해에 대한 법률관계를 명확히 하는 한편, 영해 확장에 따른 선박 통항권을 보장하기 위한 반대급부적 조치로서 무해통항권(right of innocent passage)보다 훨씬 강력한 국제해협 통과통항권(right of transit passage)을 신설함
- 인도네시아, 필리핀과 같은 도서국가들의 이익을 보호하기 위하여 그 법적 지위가 내수(internal waters)와 유사한 군도수역제도를 신설함
- 200해리까지의 경제수역 제도를 창설하고, 이 수역 내에서의 연안국의 법률관계를 규정하였으며, 이전에는 공해였던 바다 면적의 36% 정도가 이 수역에 편입됨
- 200미터까지의 수심 기준으로 하던 대륙붕의 범위를 수평 방향으로 200해리(최대 350해리)까지로 전환함
- 해양생물자원의 보존·관리방식을 포괄적 접근방식으로부터 어종별 접근 방식으로 전환하는 한편, 해양환경의 보호와 보전 규정을 신설함
- 심해저제도를 신설하고, 국제해저기구의 설립을 의도하였으며, 심해저자원은 인류의 공동유산임을 규정함과 동시에, 주로 심해저 개발에 관련되는 해양분쟁의 평화적인 해결을 위하여 국제해양법재판소(ITLOS)를 설립할 것을 규정함

다. 유엔해양법협약과 93 의정서

유엔해양법협약 중 선박의 안전에 관해서는 제7장(공해) 제1절(일반규정) 제94조(기국의 의

무)가 있는데 이중 제3항 및 제4항⁹²⁾에는 선박의 감항성 유지 의무에 대한 내용을 규정하고 있고 선적국의 배타적경제수역(EEZ)내에서 조업하는 어선에 대한 적용 면제와 같이 1993년 토레몰리노스 의정서의 발효를 촉진하기 위하여 국제해사기구(IMO)가 추진하기로 한 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정의 93 의정서에 대한 개정방식이 배타적경제수역(EEZ)내에서 연안국의 권리와 의무⁹³⁾를 인정한 유엔해양법협약의 원리에 기초하고 있다.

2. 1974년 해상인명안전협약(SOLAS)

가. 개요

IMO 협약 중에서 해사안전과 해양환경보호를 위한 예방적 규제 규범의 가장 대표적인 협약으로 1974년 11월 1일 채택되어 1980년 5월 25일 발효된 SOLAS 협약이 있다. 이 협약은 해사안전을 위한 최초의 물적규제 협약으로 선박의 구조, 선박의 설비 및 선박의 인적 요소를 규제함으로써 해사안전과 해양환경보호를 확보하는데 그 목적이 있다.

SOLAS 협약은 상선 안전에 관련된 모든 국제 조약에서 가장 중요한 것으로서 일반적으로 승인된 국제 규정인 1982년 UN해양법협약에 의하여 사실상 받아들여졌다. 선체, 기관, 전기, 항해설비, 방화설비, 위험물운반 등에 관한 기준과 선박의 검사 및 증서의 발급에 관한 것이 주요한 내용이다. 그러나 동 협약은 항해의 안전을 다루는 제V장(항해의 안전)을 제외하고는 어선에는 적용하지 않는다.

나. SOLAS와 93 의정서

어선에도 적용되는 SOLAS 협약 제5장은 35개의 규칙과 1개의 부록으로 되어 있는데 이 중에서도 제15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 및 28규칙과 관련하여는 어선에 어느 정도까지 적용할 것인가는 각 주관청이 결정하도록 규정하고 있다.⁹⁴⁾

92) UN 해양법협약 제7부 제1절 제94조.

(3) 모든 국가는 계양한 선박에 대하여 해상안전을 확보하기 위하여 필요한 조치로 특히 다음 사항에 관한 조치를 취하여야 한다.

(a) 선박의 건조, 설비 및 감항성
(b) 적용 가능한 국제규범을 고려한 승무원, 선원의 근로조건 및 훈련
(c) 신호의 사용, 통신의 유지 및 충돌 예방

(4) 이러한 조치는 다음을 보장하기 위하여 필요한 사항을 포함하여야 한다.

(a) 각 선박은 등록전과 후에 적당한 기간마다 자격 있는 선박검사원에 의한 검사를 받아야 하며, 선박의 안전항해에 적합한 해도, 수로표지 및 항해설비 및 항해 장치를 선상에 보유하여야 한다.
(b) 각 선박은 적합한 자격, 특히 선박운용, 항해, 통신, 박용기관에 관한 적합한 자격을 가지고 있는 선장과 사관의 책임아래 있고, 선원은 그 자격과 인원수가 선박의 종류, 크기, 기관 및 장비에 비추어 적합해야 한다.
(c) 선장, 사관 및 적합한 바위의 선원은 해상에서의 인명안전, 충돌방지, 해양오염방지경감통제 및 무선통신의 유지와 관련하여 적용 가능한 국제규정에 완전히 정통하고 또한 이를 준수하여야 한다.

93) 유엔해양법협약 제56조

1. 배타적경제수역에서 연안국은 다음의 권리와 의무를 갖는다.

(a) 해저의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사, 개발, 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와, 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산과 같은 이 수역의 경제적 개발과 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리
(b) 이 협약의 관련규정에 규정된 다음 사항에 관한 관할권
(i) 인공섬, 시설 및 구조물의 설치와 사용
(ii) 해양과학조사
(iii) 해양환경의 보호와 보전
(c) 이 협약에 규정된 그 밖의 권리와 의무

한편 93 의정서 제X장의 항해용 설비에 관한 사항 모두는 SOLAS 제5장에서도 다루어 다루어지고 있는 사항이고 오히려 SOLAS 제5장은 항해용 설비뿐만 아니라 항해의 안전에 관한 당사국 정부의 의무 및 항해중 경계에 관한 사항, 선교절차 및 설계에 관한 사항 등 항해의 안전에 관한 포괄적인 기준을 포함하고 있어 93 의정서 제X장보다 매우 확대된 기준을 포함하고 있다.

3. 어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW-F)

선박의 안전 확보를 위한 시스템에는 선원의 자격, 훈련 및 일하는 방법의 검증을 위한 규정 시스템도 포함되어야 하는데, 이는 선박에서 작업이 해상에서 이루어지고, 국제적인 산업에 종사하기 하기 때문이다. 국제 무역을 담당하는 상선에 승선하는 선원의 자격증명 및 훈련에 대한 요건은 이미 오래전부터 국제적인 시스템(STCW 협약)으로 정착되어 왔다. 어선도 국제 무역활동에 참여하고 있으므로, 어선에 승선하는 선원의 자격 및 훈련 요건도 국제적인 협약으로 발전시킨 것이 바로 STCW-F 협약이다. 1995년에 채택된 이 협약은 본문 15개 조문, 4장의 부속서 및 9개의 결의서⁹⁵⁾로 되어있다. 제1장 일반규정, 제2장 길이 24m이상 어선의 선장과 당직항해사, 주 추진기관 출력 750kW이상 어선의 기관장과 기관사, 무선통신담당자의 자격증명에 관한 강제적 최저 요구사항, 제3장 모든 어선원에 대한 기초 안전훈련 및 제4장 당직기준에 관한 내용을 담고 있다. 9개의 결의서는 GMDSS에 대한 무선통신담당자 훈련, 인간관계에 관한 기술적 사항을 담고 있다.

동 협약은 2007년 8월 31일 현재 8개 나라⁹⁶⁾가 수락하여 전 세계 대상어선 선복량의 5.11%에 달하고 있으나, 발효요건인 수락국 15개국에 미달하여 발효되고 있지 않다.

4. ILO 어선원 노동협약

가. 경과

2002년 3월 제283차 ILO 집행이사회에서는 통합 어선원근로협약관련 사안을 제92차 국제노동총회의 의제로 상정하기로 결정하였다. 2004년 6월 제92차 국제노동총회에서 ILO 사무국은 어선원관련 기존 5개 협약⁹⁷⁾과 2개 권고를 포함한 “어업노동협약” 초안을 마련하여

94) 제15규칙(선교설계, 항해제도 및 설비의 설계 및 배치와 선교절차에 관한 원칙), 제16규칙(설비의 유지보수), 제17규칙(전자파적합성), 제18규칙(항해시스템 및 설비 그리고 항해자료 기록기의 승인, 검사 및 성능기준), 제19규칙(선박용 항해장치 및 설비의 탑재요건), 제20규칙(항해자료 기록기), 제21규칙(국제신호서 및 IAMSAR 매뉴얼), 제22규칙(항해선교의 시야), 제23규칙(도선사용 승강장치), 제24규칙(선수방위 및 또는 항적제어장치), 제25규칙(주전원 및 조타장치의 작용), 제26규칙(조타장치의 시험 및 훈련), 제27규칙(해도 및 수로서지), 제29규칙(조난중인 선박, 항공기 또는 조난자가 사용할 구명신호).

95) 회의에서 채택된 결의: 결의 1: GMDSS에 대한 무선통신담당자에 대한 훈련, 결의 2: 레이더 시뮬레이터 훈련, 결의 3: 어선원에 대한 지침 및 권고, 결의 4: 길이 24m 이상 어선 갑판부원에 대한 훈련, 결의 5: 생존기술에 대한 어선원의 훈련, 결의 6: 대형어선의 어선원에 대한 훈련과 자격증명, 결의 7: 당직기관사 및 당직근무규정에 대한 요구사항, 결의 8: 수산업에 있어서 여성의 참여 촉진, 결의 9: 인간관계.

96) STCW-F 협약 수락국(8개국) : 덴마크, 아이슬란드, 키리바시, 라트비아, 노르웨이, 러시아, 시리아, 우크라이나.

97) 어선원으로 고용할 수 있는 최저연령에 관한 협약(1959년/제112호), 어선원의 건강검사에 관한 협약(1959년/제113호), 어선원의 고

논의하였고, 이후 개최된 2005년 6월 제93차 국제노동총회에서 협약안에 대한 투표 결과, 의결정족수 미달로 부결되었다. 이는 지역별 어선의 형태 특성과 개도국의 사회제반시설 미비에 따른 협약이행의 어려움 등으로 우리나라를 포함한 아시아 국가들이 다수 기권하였기 때문이다.

2006년 12월 개최된 “지역간 3자간 원탁회의”에서 대륙별 노사정 8개국 대표간 쟁점사항에 대하여 논의를 추진하고, 2007년 6월 제96차 국제노동총회 어업부문위원회(Committee on the Fishing Sector)가 「통합어선원노동협약 및 권고」를 채택하였다.

동 어업부문위원회에서는 회의기간 중 2006년 12월에 개최된 “지역간 3자간 원탁회의”에서 논의된 주요 쟁점사항과 각국 정부의 개정 제안에 대해 축조심의하여 협약 채택을 위한 걸림돌을 제거하였다. 그 결과 「통합어선원노동협약 잠정안」을 마련하여 협약 채택을 위해 국제노동총회의 전체회의에 상정하였고, 압도적인 찬성으로 채택되었다. 또한 「어선원노동권고 잠정안」을 마련하여 권고 채택을 위해 국제노동총회의 전체회의에 상정하였으며, 총회 전체회의에서는 정부대표와 노사대표들이 참석한 가운데 「2007년 통합어선원노동협약 (Work in Fishing Sector, 2007)」을 채택한 후 연이어 권고 채택을 위한 투표를 실시한 결과, 반대 없이 찬성 443표 및 기권 19표 등 압도적인 찬성으로 채택되었다. 이 권고는 「2007년 어선원노동권고(Work in Fishing Recommendation, 2007)」로 칭하며, ILO 제199호 권고에 해당된다.

동 노동협약은 기존 ILO 협약인 1959년 최저연령에 관한 제112호 협약⁹⁸⁾, 1959년 건강검진에 관한 제113호 협약⁹⁹⁾, 1959년 어선원이 고용계약에 관한 제114호 협약¹⁰⁰⁾, 1966년 어선원의 해기면허증에 관한 협약 제125호¹⁰¹⁾, 1966년 선원의 거주 설비에 관한 제126호 협약¹⁰²⁾

용계약에 관한 협약(1959년/제114호), 어선원의 자격증명에 관한 협약(1966년/제125호), 어선원의 선내설비에 관한 협약(1966년/제126호).

98) ILO협약 제112호, 1959 ; 어선원으로 고용할 수 있는 최저연령에 관한 협약

이 협약은 1959년 국제노동기구 제43차 총회에서 채택되어 1961년에 발효되었다. 이 협약은 노동 강도가 높은 어선원의 최저 연령을 설정함으로써 연소 선원을 보호하는 것을 목적으로 한 것이다. 그 내용은 해면어업에 종사하는 어선원의 최저연령을 설정한 것으로서 어선에서는 고용 또는 작업하는 어선원의 최저 연령을 15세 이상으로 하였고, 학교 실습선 승선은 적용을 제외하였다.

99) ILO협약 제113호, 1959 ; 어선원의 건강검사에 관한 협약

이 협약은 1959년 국제노동기구 제43차 총회에서 채택되어 1961년에 발효되었다. 이 협약은 노동 강도가 높은 어선원의 건강검사 기준을 설정함으로써 어선원의 건강과 복지를 증진하는 것을 목적으로 한 것이다. 그 내용은 해면어업에 종사하는 어선에서는 주관청이 승인한 의사가 해상 근무가 적합하다고 서명한 건강증명서를 가지도록 하였고 주관청은 건강검사의 내용과 건강증명서 기입사항을 정하고 있다.

100) ILO협약 제114호, 1959 ; 어선원의 고용계약에 관한 협약

이 협약은 1959년 국제노동기구 제43차 총회에서 채택되어 1961년에 발효되었다. 이 협약은 어선원의 고용기간에 관한 기준을 설정함으로써 어선원의 기본적인 생활을 보장 및 향상을 목적으로 한 것이다. 그 내용은 해면어업에 종사하는 어선원의 고용계약에 관련된 사항으로 어선원의 정의, 고용계약의 서명, 어선원의 고용계약 이해 확인 규정, 고용계약의 국내법 위반 금지, 고용계약 체결 및 보장을 위한 관련 규정 제정, 당사자가 고용계약에 관한 통상의 재판 관할 보장 규정 제정, 고용 기록의 보호·유지, 항해 또는 조업 종료시 근무기록 기록 및 어선원의 이용 가능조치, 고용계약의 내용, 해원명부 선내 비치시 고용계약 내용 기재 또는 계약서 첨부, 어선원에게 고용계약의 권리와 의무의 내용 및 범위를 확인시키는 선내 절차 조치 마련, 고용계약 기간의 종료, 어선원 즉시 해고할 수 있는 경우, 어선원이 즉시 해고 요구할 수 있는 경우에 관한 것이다.

101) ILO협약 제126호, 1966 ; 어선의 거주 구역에 관한 협약

이 협약은 1966년 국제노동기구 제50차 총회에서 채택되어 1968년에 발효되었다. 이 협약은 어선의 선내 선원설비의 최저기준을 설정함으로써 선원의 복지증진을 목적으로 하는 협약이다. 그 내용은 적용범위가 총 등록톤수 75톤 이상 어선의 거주구역에 관하여 계획 및 감독, 침실·식당·위생설비·병원·오락실 등 거주구역의 격리, 통풍, 냉난방, 채광·조명, 위치 및 최저기준을 설정하고 있으며, 국내법에서는 조치와 현존선에 대한 경과조치 등에 관한 규정으로 되어 있다.

을 통합 개정하였으며, 8개 연안국을 포함한 10개국의 협약 수락 후 12개월 경과시점에 발효한다.

나. 구성 및 주요내용

동 협약은 상업적 어로, 책임당국, 협의, 어선소유자, 어선원, 어선원 근로계약 등을 정의하고 있다.(제1조) 적용범위로는 상업적 어업에 종사하는 모든 어선원과 어선이다. 다만, 협의를 통해 강, 호수 운항에 종사하는 어선과 한정된 범위의 어선에 대해서는 점진적으로 확대 이행 할 수 있도록 하였다. 여기서 소형어선에 대한 협약의 “점진적 이행접근방식” 도입은 협약의 폭넓은 수락을 위해 개발도상국의 협약이행을 위한 기반시설 부족(예, 건강검진을 위한 의료시설) 등을 감안하여 일부 규정 적용시점을 연기하는 방식을 취하며, 주요 연기 규정으로는 선원의 건강진단, 해원명부, 근로계약서, 위험성평가, 어선원의 사상시 보호 등의 내용이 포함된다.(제2조)

어선의 선내근로에 관한 최저요건으로는 연령은 만16세로 규정하고 있으며, 의무교육이 수자로 어업분야 직업 훈련자는 만15세까지도 승선을 허용하였다. 다만, 위험한 근로나 야간근로는 만18세 이상인 자로 규정하고 있다.(제9조) 휴식시간과 관련 선박안전항해 및 운항을 위해 충분한 승무정원기준을 마련하고, 최소 휴식시간으로는 24시간동안 10시간 이상으로 규정하고, 예외로 7일 동안 77시간 이상으로 하는 규정을 두었으며, 휴가시간은 선박안전 및 해난구조, 어획 작업시 선장이 휴식시간을 일시 연기할 수 있고 상황 종료시 곧바로 휴식을 부여하도록 하였다. (제13조)

노동협약의 핵심인 선원의 복지향상을 위해서는 어선내의 거주시설, 식량, 마실 수 있는 식수에 대하여 법령으로 규정하도록 하고, 거주구역에 관한 어선의 건조 또는 개조를 위한 도면승인, 난방, 냉방, 조명, 충분한 온수 및 냉수 공급, 이에 대한 불만해소 대응절차 등에 관해 적절히 명시하도록 하였다.(제25조~제28조)

협약을 채택한 회원국의 의무로는 선박의 통제를 위해 법으로 적절한 검사, 보고, 감시, 불만처리 절차, 벌금, 시정조치 등을 포함하는 제도를 마련해야 한다. 또한 거주와 근로조건에 대한 협약내용을 포함하는 책임당국이 발행한 적합증서(유효기간 5년)를 비치해야 하며, 자국에 기항한 어선에 협약의 요건에 불일치한 불만사항을 접수 또는 증거 확보시 ILO와 해당국에 보고서를 제출하고 안전과 건강을 해치는 선내상황에 대하여 시정 조치할 수 있다. 이러한 사항은 협약을 수락하지 않은 국가의 어선이 협약수락국가의 어선보다 유리하게 대우를 받지 않게 협약을 적용해야 한다고 협약은 명시하고 있다.(제40조~제44조)

다. 어선원노동협약과 93 의정서

102) ILO협약 제125호, 1966 ; 어선원의 해기면허증에 관한 협약

이 협약은 1966년 국제노동기구 제50차 총회에서 채택되어 1969년에 발효하였다. 이 협약은 어선에 근무하는 해기사의 자격 기준을 설정함으로써 어선의 안전운항을 확보하는 것을 목적으로 하는 협약이라고 할 수 있다. 그 내용은 해면어업에 종사하는 어선원의 자격기준, 선장, 항해사의 승무기준, 최저연령기준, 면허발급요건, 최저직무 경력의 경감, 해기면허시험과 최소요구지식, 선장 및 항해사의 최소요구지식에 어로기술과 어획물 처리를 포함할 수 있도록 하고 있고, 협약 발효에 대한 경과조치와 국내법으로 협약의 규정 시행과 항만국통제시 점검사항으로 할 것 및 국내법으로 시행시 위반에 대한 벌칙을 규정하고 있다.

동 협약이 채택될 수 있었던 주요이유는 거주구역 기준 적용시 기존 유럽형 어선과 아시아 어선형의 차이를 함께 고려할 수 있도록 총톤수-길이에 대한 등가식의 개념을 도입했기 때문이다. 또한, 협약의 거주구역 설비 적용시 등가식을 적용하는데 특히 거주구역 설비 중 천정 높이, 침대규격, 위생설비 등은 협약을 준수하되, 각 회원국의 노사가 협의할 경우, 기존 ILO협약을 완화하여 적용가능토록 하였다. 협약의 부속서 제3장 제8항에서 규정하고 있는 총톤수와 선박길이의 등가식은 다음과 같다.

(a) 총톤수 75톤은 길이 15미터 또는 전장 16.5미터와 동등함.

(b) 총톤수 300톤은 길이 24미터 또는 전장 26.5미터와 동등함.

(c) 총톤수 950톤은 길이 45미터 또는 전장 50미터와 동등함.

어선원노동협약과 93 의정서는 각 지역에 따른 어선의 선형차이를 인정하여 등가식 개념을 도입하고 있다는 점에서 공통점이 있다. 그러나 등가식에 대한 각 협약의 세부 적용 방식을 살펴보면 어선원노동협약의 경우 길이와 총톤수뿐만 아니라 전장에 대한 등가 개념을 활용하고 있고 그 최고 적용 한계를 총톤수 950톤(45미터 또는 전장 50미터)까지로 하고 있으나 93 의정서에 도입하기로 한 등가개념에는 전장(LOA)는 활용되지 않고 있고 그 적용 최고 적용 한계를 총톤수 2,000톤 및 3,000톤(길이 60미터 및 75미터)으로 더욱 확장되었다는 점에서 차이가 있다.

또한, 어선원노동협약과 93 의정서는 점진적 이행제도를 도입하고 있다는 점에서 공통점이 있지만 어선원노동협약은 점진적 이행에 관한 기한이 없는 반면 93 의정서는 부속서 제 IX장(무선설비)에 대하여 최장 10년간 이 제도를 적용할 수 있도록 하였다는 차이가 있다.

제VI장 결론

1. 성과

1993 토레몰리노스 의정서는 채택된지 18년이 지났음에도 그 발효요건을 충족시키지 못하고 있다. 이에 국제해사기구(IMO)에서는 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(또는 총회 결의)의 채택을 추진하고 있다. 이에 대응하기 위하여 이 연구(1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구)를 수탁하였고 이를 수행하는 과정에서 특히 국제회의에 대응하는데 있어 함께 가장 염두에 둔 것은 가급적 93 의정서를 최대한 완화하여 발효시 국내에 미치는 영향을 최소화 하는 것이었다. 이 연구로 인한 성과는 다음과 같다.

- 93 의정서의 요건과 국내 어선안전 관련 기준을 비교하고 차이점을 식별하여 이를 바탕으로 관련 IMO 회의에 대한 대응방안 마련 및 정부의 대응활동 지원
- IMO의 협정 개발에 공동 대응하기 위하여 한·중·일 워크숍을 북경에서 공동개최하여 각 국의 입장확인 및 세부 대응에 있어 협조할 수 있는 기반 조성
- 협정 개발을 위한 어선안전에 관한 특별작업반회의(2010. 9), 제53차 복원성·만재흡수선·어선안전 전문위원회 참석 등을 통하여 협정에 부속서로 첨부되는 93 의정서에 대한 개정안에 아래의 <표 30>과 같이 우리나라의 의견 반영
- 양자 또는 다자간 협정의 결과로 성립된 공동어로구역(Common Fishing Zone)에서 조업하는 어선에 대하여 93 의정서를 면제할 목적으로 우리나라 주변의 이러한 수역의 특성을 설명 및 IMO에 문서를 제출하는 등의 활동을 통하여 해당 수역내 조업어선에 면제할 수 있도록 개정안에 우리나라 의견 반영
- 아래의 <표 29>와 같이 길이와 총톤수의 등가제도가 93 의정서의 모든 규칙에 적용이 가능하도록 협정에 우리나라 의견을 반영시켜 93 의정서 발효시 다음 식을 이용한 적용함으로써 93 의정서의 적용 대상 선박을 축소시킴
 - 길이 24미터는 총톤수 300톤과 동일
 - 길이 45미터는 총톤수 950톤과 동일
 - 길이 60미터는 총톤수 2,000톤과 동일
 - 길이 75미터는 총톤수 3,000톤과 동일
- 93 의정서의 부속서 제V장(방화, 탐지, 소화 및 소화작업)이 길이 45미터 이상의 신조선에 적용하는 것을 명시하기 위하여 개정안에 우리 의견 반영
- 부속서 제IX장의 무선설비의 적용을 현존선에 유예하고 점진적 이행제도의 기간을 최장 10년으로 하는 우리 의견 반영
- 93 의정서의 4년주기의 검사제도에 검사와 증서발급의 일치(HSSC) 개념을 도입하여 협정

의 검사주기를 5년 주기로 확대

<표 29> 등가제도 적용 등으로 인한 각 장(Chapter)별 적용 대상 비교

내용	적용 대상		장(Chapter)	적용 대상	
	93의정서	협정		93의정서	협정
제I장 일반사항	24미터 이상 신조선	300톤 이상 신조선	제VI장 선원의 보호	24미터 이상 신조선	300톤 이상 신조선
제II장 구조, 수밀성 및 설비	24미터 이상 신조선	300톤 이상 신조선	제VII장 구명설비	45미터 이상 신조선	950톤 이상 신조선
제III장 복원성	24미터 이상 신조선	300톤 이상 신조선	제VIII장 비상배치, 소집 및 훈련	24미터 이상 신·현존선	300톤 이상 신·현존선
제IV장 기관, 전기 및 무인기관구역	45미터 이상 신조선	950톤 이상 신조선	제IX장 무선통신	45미터 이상 신·현존선	950톤 이상 신조선(발 효 10년후)
제V장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업	24미터 이상 신조선	950톤 이상 신조선	제X장 항해설비	24미터 이상 신·현존선	300톤 이상 신·현존선

<표 30> 각 장(Chapter)별 세부 완화 사항

구분	내용	
	93의정서	협정
제I장	o길이(24, 45, 60, 75m)에 따른 적용	o등가제도규정 신설로 적용대상 축소 -국제톤수 300톤(24m)이상의 어선에 적용
		o점진적이행 관련 조항 신설 -부속서 제IX장에 대하여 협정 발효뒤 10년 이 경과한 시점부터 적용 유예 가능
	o조업구역에 상관없이 적용	oEEZ 및 공동조업구역내 어선의 적용면제
	o4년주기의 검사제도	o5년주기로 완화
제IV장	o길이 24미터 이상 신조선에 적용	o45미터(950톤) 이상 신조선에 적용
제VII장	o길이 45미터 이상 어선에 구조정 설치	o45미터이상 75미터미만 어선에 구조정 대 체설비 허용
제IX장	o현존선 및 신조선에 적용	o현존선에 대하여 적용 유예 단서조항 신설

2. 향후 전망

1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정의 개발과 관련하여 우리나라는 위와 같이 많은 사항에 있어서 우리 의견을 반영시켰다. 이는 우리나라와 입장이 비슷한 중국과 일본이 IMO 회의에 대응하는데 있어 우리나라와 공동보조를 취하여 한 목소리를 낸 결과이다. 그러나 한편으로는, IMO가 현재 발효되지 않고 있는 93 의정서를 발효시키기 위하여 추진한 협정 또는 총

회결의의 초안 작업 과정에서 가급적 이것이 원활하게 추진되어 93 의정서가 신속하게 발효될 수 있도록 하기 위하여 이해관계가 많은 우리나라를 비롯한 중국 및 일본 등의 의견을 가능한 최대한 수용한 것으로 판단된다.

1993 토레몰리노스 의정서는 제109차 IMO 이사회(2011. 6. 24 ~ 7. 1)의 결정에 따라 2012년 9월 남아프리카 공화국에서 개최될 예정인 외교회의를 개최하여 채택되고 이 협정을 채택하는 회의에서 최종적으로 협정의 발효요건이 새로 정하여 질 것이다. 따라서 우리나라는 협정 초안의 준비과정에서와 마찬가지로 우리나라와 입장이 유사한 중국 및 일본과 사전 조율을 통하여 발효요건에 대한 공동의 의견을 정하여 대응하는 것이 필요한 것으로 판단된다.

또한, 그러한 외교회의에서 협정의 발효요건이 발효를 용이하게 하는 방향으로 결정됨으로써 가까운 시일내 협정이 발효되는 상황을 대비하여야 하고 이를 위하여 정부 당국은 어선안전협약에 따른 검사를 받을 것을 어선법에 명시하여야 하며 또한 현재 선원법에 누락되어 있는 어선원에 대한 선상 훈련 및 교육에 관한 사항을 선원법에 구체적으로 명시하여야 할 필요가 있는 것으로 사료된다.

한편, 협정의 채택과는 별도로 2016년까지를 기한으로 하여 어선안전협약(93 의정서)의 세부 기준에 대한 전반적인 최신화를 목적으로 하는 새로운 작업계획을 제안하는 문서가 어선안전에 관한 특별 작업반회의 의장이었던 남아프리카공화국의 Mr. Nigel Campbell에 의하여 SLF 54(2012. 1)에 이미 제출된 상황이다. 그리고 그러한 제안은 향후 작업계획을 심의하는 해사안전 위원회에서 받아드려 질 것으로 예상된다. 따라서 우리나라는 이러한 IMO의 움직임을 예의 주시하고 협정 초안의 준비과정에서 합의되었던 사항을 참조하여 향후 우리나라의 이익을 보호할 수 있도록 지속적인 대응이 필요한 동시에 아울러 그러한 최신 요건을 국내에 도입하여 국내 어선의 안전수준의 국제적인 향상을 꾀할 필요가 있는 것으로 판단된다.

참고자료

I. 국내 문헌

- (1) 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약, 1977, IMO
- (2) 1977년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서, 1993, IMO
- (3) 동 및 동남 아시아 지역에서 운항하는 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선의 안전을 위한 지침, 1997
- (4) 국제해사협약의 체계적 이행방안 연구, 2002, 해양수산부
- (5) IMO Guide Book, 2006, 해양수산부
- (6) 2007년 어선원노동협약 및 권고, 정대율·박문갑 번역, 2007, 다솜출판사
- (7) 국제해사기구 제51차 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서, 2008, 선박안전기술공단
- (8) 국제해사기구 제52차 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서, 2010, 선박안전기술공단
- (9) IMO 어선안전에 관한 특별 작업반회의 결과보고서, 2011, 선박안전기술공단
- (10) 국제해사기구 제53차 복원성, 만재흡수선, 어선안전 전문위원회 결과보고서, 2011, 선박안전기술공단
- (11) 국제해사기구 제89차 해사안전위원회 결과보고서, 2011, 선박안전기술공단
- (12) 국제해사기구 제106차 이사회 결과보고서, 2011, 선박안전기술공단

II. 국외 문헌

- (1) Robin R. Churchill, "Fisheries issues in maritime boundary delimitation", Marine Policy, vol. 17-1, 1993
- (2) 해양수산부, 형식승인 시험기준 등 선박안전시설 기준연구, 2007
- (2) IMO C 93/4/Add.2, *Consideration of legal and practical implication of amending the entry-into-force provisions of the 1993 Torremolinos Protocol*, IMO, 2004.
- (2) IMO SLF 51/17 Report to the Maritime Safety Committee, 2008, IMO
- (3) IMO SLF 52/19 Report to the Maritime Safety Committee, 2010, IMO
- (4) IMO SLF 53/11 Outcomes of Intersessional Working Group on Fishing Vessel Safety, 2011. IMO
- (5) IMO SLF 53/11/1 Additional information on the outcome of the Inter-sessional Working Group on Fishing Vessel Safety, 2011. IMO
- (6) IMO SLF 53/INF.12 Analysis on Equivalence of length (L) to gross tonnage and the 1969 International Tonnage Convention in fishing vessels
- (7) IMO MSC 89/9 Report of the fifty third session of the sub-committee

- (8) IMO MSC 89/9/1 Additional information and proposals on the draft amendments to the 1993 Torremolinos Protocol
- (9) IMO MSC 89/9/2 Proposal for an international conference to adopt the proposed Agreement on the Implementation of the 1993 Torremolinos Protocol
- (10) IMO MSC 89/9/3 Comments on the report of SLF 53
- (11) IMO MSC 89/9/6 Information on the High Seas Vessels Authorization Record (HSVAR) in relation to the draft amendments to the 1993 Torremolinos Protocol
- (12) IMO MSC 89/9/7 Proposal for modifications to the definition of "A common fishing zone" in relation to the draft amendments to the 1993 Torremolinos Protocol
- (13) IMO MSC 89/9/9 Comments on the report of the fifty-third session of the Sub-Committee
- (14) IMO C 106/9/Add.1 Consideration of the reports of the Maritime Safety Committee
- (15) 조약법에 관한 비엔나 협약
- (16) 해양법에 관한 국제 연합 협약
- (17) 1974년 해상인명안전협약, 1974, IMO
- (18) 어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약,
- (19) 한·일 어업협정
- (20) 한·중 어업협정
- (21) 중·일 어업협정

III. 기타

- (1) <http://www.imo.org/>
- (2) <http://www.fao.org/>
- (3) <http://www.ilo.org/>
- (4) <http://www.sigling.is/FVS-ISCG>
- (5) <http://www.imodocs.imo.org/>
- (6) <http://www.krs.co.kr/>

부 록

1. 1993년 토레폴리노스 의정서 시행에 관한 협정 초안..... 151
2. 1993 토레폴리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 동향(보고서 요약문)..... 163

부록 1

1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 초안

이 협정의 당사국은,

1997년 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약에 관한 1993 토레몰리노스의정서(이하, 1993년 토레몰리노스 의정서라 한다)가 전반적으로 해양의 안전, 어선의 안전에 상당한 기여를 할 수 있음을 인정하고,

그러나, 1993 토레몰리노스 의정서의 일부 규정들은 어선을 다수 보유한 국가들이 그것을 시행하는데 있어 어려움을 초래하였고 그 결과 1993 토레몰리노스 의정서의 발효와 그 의정서에 포함된 규칙의 시행에 장애가 되어 왔다는 것을 인정하며,

관련 모든 국가들이 시행할 수 있는 어선안전을 위한 최고의 실용기준을 공동합의 하에 수립할 것을 희망하고,

이 목표가 “1993년 토레몰리노스 의정서의 시행에 관한 협정”의 체결에 의하여 가장 잘 달성될 수 있을 것임을 고려하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 일반적 의무

- (1) 협정의 당사국은 다음 각 호의 규정을 시행하여야 한다.
 - (a) 이 협정의 조문
 - (b) 이 협정의 부속서에 수록되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서의 부속서에 포함되어 있는 규칙
- (2) 이 협정의 조문과 이 협정의 부속서에 규정되어 있는 개정사항을 반영한 1993년 토레몰리노스 의정서 부속서의 규칙들은 하나의 단일문서로 읽혀지고 해석되어야 한다.
- (3) 이 협정의 부속서는 협정의 불가분의 일부를 구성하며 이 협정이라 함은 동시에 그 부속서를 포함하는 것으로 한다.
- (4) 이 협정과 1993년 토레몰리노스 의정서 사이에 불일치가 있는 경우에, 이 협정의 규정이 우선한다.

제 2 조 1993년 토레몰리노스 의정서 적용

1993년 토레몰리노스 의정서 제2조에서 8조까지 그리고 제11조에서 14조까지는 1993년 토레몰리노스 의정서에 적용했던 것과 같이 이 협정에 적용해야 한다.

제 3 조 서명 및 이 협정에 구속된다는 동의

- (1) 이 협정은 기구의 본부에서 ...부터 ...까지 공개되고 그 후에는 가입을 위해 공개된다.
- (2) 모든 국가는 이 협정에 구속된다는 동의를 포함으로써 이 협정의 체약국이 될 수 있다.
- (3) 국가는 다음 중 어느 한 방법에 의하여 이 협정에 구속된다는 동의를 표명해야 한다.
 - (a) 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보 없는 서명; 또는
 - (b) 비준, 수락 또는 승인 조건부 서명 후 비준, 수락 또는 승인; 또는
 - (c) 제(5)항에서 규정된 절차에 따른 조건으로 한 서명; 또는
 - (d) 가입
- (4) 비준, 수락, 승인 또는 가입은 그러한 취지의 문서를 사무총장에게 기탁함으로써 이루어진다.
- (5) 이 협정이 채택되는 날 전에 1993 토레몰리노스 의정서의 비준, 수락, 승인 또는 가입에 대한 문서를 기탁한 국가 및 이 조의 제(3)(c)항에 따라 이 협정에 서명한 국가는 수탁인에게 이 협정 채택일 전에 서면으로 이 항에 규정된 간이한 절차를 이용하고자 하지 않음을 서면으로 통보하지 않는다면 이 협정이 채택되는 날 이후 [12개월]이 지나면 이 협정을 수락한 것으로 간주될 것이다.

제 4 조 발효

- (1) 이 협정은 [15][20][30] 개국이 이 협정의 제3조에 따라 수락하고 이 나라들의 길이 24m이상 어선의 합계척수가 [1,800][3,000]척 이상에 달한 날로부터 12개월이 지난 날로부터 발효한다.
- (2) 이 협정의 발효의 요건을 갖추어졌으나 아직 그 효력이 발생되지 아니한 시기에, 이 협정에 대한 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가의 비준, 수락, 승인 또는 가입은 이 협정이 효력을 발생하는 날 또는 당해 문서의 기탁일로부터 3개월이 경과한 날 중 늦은 날로부터 효력을 발생한다.
- (3) 이 협정이 효력을 발생한 날 이후에 비준, 수락, 승인 또는 가입을 위한 문서를 기탁한 국가에 대하여 이 협정은 당해 문서를 기탁한 날로부터 [3개월] 후에 효력을 발생한다.
- (4) 이 협정의 개정이 1993 토레몰리노스 의정서의 제11조의 규정에 의하여 수락되었다고 간주되는 날 이후에 기탁되는 비준, 수락, 승인 또는 가입에 관한 모든 문서는 개정된 이 협정을 적용한다.

이상의 증거로서 하기 서명자는 그들의 각 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아 이 협정에 서명한다.

20...년 ..월 ..일에서 작성되었다.

부속서

1993년 토레몰리노스 의정서에 대한 개정사항 초안

제 1 장 총칙

제1규칙 - 적용

1. 제1규칙의 기존 문구는 다음과 같이 교체된다.

(1) 별도의 규정이 없는 한, 이 부속서의 규정은 신선에 적용한다.

(2) 이 의정서에 대하여, 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 다음의 총톤수의 사용을 결정할 수 있다.

(a) G/T 300톤은 길이(L) 24미터와 동등한 것으로 간주한다.

(b) G/T 950톤은 길이(L) 45미터와 동등한 것으로 간주한다.

(c) G/T 2,000톤은 길이(L) 60미터와 동등한 것으로 간주한다.

(d) G/T 3000톤은 길이(L) 75미터와 동등한 것으로 간주한다.

(3) 제(2)항의 제도를 이용하는 각 체약국은 그러한 결정에 대한 이유를 기구에 통보하여야 한다.

(4) 불충분한 사회기반시설 또는 제도 등의 현실적인 문제들로 인하여, 체약국이 이 의정서에서 규정한 조치 모두를 즉시 시행하는 것이 불가능한 경우, 체약국은 계획에 따라 점진적으로 의정서 부속서 제9장의 규정을 시행할 수 있다.

(5) 제(4)항에 제공된 제도를 이용하는 각 국가는 국제해사기구에 대한 첫 보고에 다음을 포함하여야 한다.

(a) 점진적으로 시행되어질 의정서 요건을 지시(indicate)

(b) 제(4)항에 따라 취해진 결정에 대한 이유 설명

(c) 점진적 시행을 위한 계획을 제출할 것 그러한 계획은 10년을 넘어서는 않됨

(d) 이 의정서의 적용에 관한 이후의 보고에, 의정서 규정을 실행하기 위해 취해진 조치와 수립된 시간표에 따라 이루어진 진척사항에 대한 기술

(6) 주관청은 연차검사의 적용이 선박의 항해구역 및 선종에 비추어 불합리하고 실행불가하다면 제7(1)(d)규칙 및 제9(1)(d)규칙에 규정된 연차검사를 면제할 수 있다.

제2규칙 - 정의

2. 제(22)항 뒤에 다음과 같이 새로운 제(23)항 내지 제(25)항을 추가한다.

(23) 총톤수는 1969 국제톤수측정에 관한 협약의 부속서I에 포함된 톤수측정규칙 또는 이 측정규칙을 개정 또는 대체된 문서에 따라 계산된 총톤수이다.

(24) 검사기준일은 증서의 만료일과 일치하는 매년의 월, 일을 의미한다.

(25) 협정을 위하여 “공동조업구역”이란 이웃 연안국들의 관할권이 있는 해양구역(Marine areas)내의 해역으로서 해당 국가들 간의 협정에 의하여 설정되고, 그 해역 내에서 협정의 조건에 따라 해당 국가들의 어선이 출입하고 조업할 수 있는 특정 해역을 의미한다. 이러한 공동조업구역을 설정하는 협정은 국제법에 따라야 하며 아래와 같은 수단과 조건을 포함할 수 있다.

.1 공동조업구역내의 어업자원의 적절한 관리 및 지속가능한 개발을 보장하기 위한 수단과 조건, 그리고

.2 해양환경의 보호와 인명의 안전, 수색 및 구조를 위한 조치

이러한 특정 해역은 해당 국가들의 관할권 하에 있는 해양구역의 한계(Limit)를 초과할 수 없다.

규칙 3 - 면제

3. 현행 제(3)항 및 제(4)항은 다음과 같이 교체된다.

“(3) 주관청은 선박의 업종, 기후조건 및 통상적인 항행의 위험 유무 등을 고려하여 그 적용이 불합리하고 실행불가능하다고 판단하는 경우, 이 부속서의 어떠한 요건도 면제할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 조건을 만족해야 한다.

.1 선박은 주관청이 주관청이 선박의 예정된 업무에 적절하고 그 선박의 전반적인 안전의 확보에 필요하다고 인정하는 안전요건에 적합함.

.2 선박이 오직 기국의 (a) 공동조업구역 또는 (b) 선적국의 EEZ내에서 전적으로 조업하거나, 또는 만약 국가가 그 국가의 영해근처나 영해를 넘어서 이러한 구역을 설정하지 않았다면 국제법에 따르고 기선으로부터 200마일을 넘지 않아야 함.

.3 이러한 선박은 선적국 기선으로부터 200마일을 넘는 구역에서 조업하지 않음

.4 이러한 선박은 .2에서 언급된 공동조업구역 관련 협정에 따라 허용되지 않는 한, 다른 국가의 관할권에 속한 수역에서 조업하지 않음.

.5 주관청은 이 항에 따라 인정되는 면제의 조건과 내용을 사무총장에게 통보함.

(4) 이 규칙에 따라 면제를 허용하는 주관청은 제(3)항에 따른 면제를 제외하고 안전수준이 적절하게 유지되는 것을 보장할 수 있는 정도의 사항을 기구에 제출해야 하며 기구는 이를 체약국들에 이 사항을 회람시켜야 한다.

4. 기존의 제6규칙 내지 제11규칙은 다음 새로운 제6규칙내지 제17규칙으로 대체한다.

규칙 6 - 점검 및 검사

- (1) 선박의 검사는 기존 규칙들의 조항에 대한 시행 및 면제의 허용에 관한 한 주관청의 공무원들에 의해서 행해져야 한다. 그러나 주관청은 이러한 조사 및 검사를 지정된 검사원이나 주관청이 승인한 기관에 위탁할 수 있다.
- (2) 제(1)항의 규정에 의하여 검사를 행하는 검사원을 지명하거나 단체를 인정하는 주관청은 지명된 검사원 또는 인정된 단체에 대하여 적어도 다음 각목의 권한을 부여하여야 한다.
 - (a) 선박의 수리 요구하는 것
 - (b) 기항국 관계당국의 요청에 의한 검사업무를 수행하는 것.주관청은 구체적 책임과 지명된 검사원 또는 인정기관에 위임된 권한의 조건을 기구에 통보하여야 한다.
- (3) 지명된 검사원 또는 인정된 단체는 선박 또는 그 설비의 상태가 실질적으로 증서의 기재사항과 일치하지 아니하거나 또는 선박 또는 승선자에 대한 위험 없이 선박이 항행하기에 적합하지 아니하다고 인정하는 경우 그러한 검사원 및 단체는 시정조치가 신속히 취하여 지도록 하여야 하고 또 정식으로 주관청에 통보하여야 한다. 시정조치가 취하여 지지 아니할 경우 당해 증서를 회수하여야 하며 신속히 주관청에 통보하여야 한다. 선박이 다른 당사국의 항구에 있을 경우 기항국의 관련 당국에도 또한 신속히 통보하여야 한다. 주관청의 직원, 지명된 검사원 또는 인정된 단체가 기항국의 관련 당국에 통보하는 경우에 당해 기항국의 정부는 이들의 직원, 검사원 또는 단체에 대하여 이 규칙에 의한 의무의 수행에 필요한 지원을 제공하여야 한다. 필요에 따라 당해 기항국의 정부는 그 선박이 선박 또는 승선자에 대한 위험 없이 항행할 수 있을 때까지 또는 적당한 수리조선소를 향하여 항해할 목적으로 출항할 수 있게 될 때까지 당해 선박을 출항시키지 아니하여야 한다.
- (4) 주관청은 모든 경우에 있어서 검사의 완전성과 유효성을 충분히 보장하고 이 의무가 이행되도록 필요한 조치를 취하여야 한다.

규칙 7 - 구명설비

- (1) 구명설비 및 (2)(a)항의 기타 장비에 대한 검사는 아래 명시된 검사를 받아야 한다.
 - (a) 선박이 취항하기 전 최초검사
 - (b) 주관청이 5년을 초과하지 아니하는 간격으로 규정한 정기검사, 단 제13규칙 (2), (5) 및 (6)항이 적용되는 경우는 제외함
 - (c) 국제어선안전증서의 제2년차일의 전후 3개월 이내의 정기적 검사 또는 제3년차일의 전후 3개월 이내의 정기적 검사, 이는 (1)(d)항에 규정된 연차검사 중 하나를 대신

하여야 한다. 그렇지 않은 경우, 주관청은 정기적검사(중간검사)가 두 번째 연차일전 3개월부터 세 번째 연차일후 3개월 사이에 시행되도록 결정할 수 있다.

(d) 국제어선안전증서의 연차일 전후 3개월 이내의 연차검사

(e) 추가검사는 전반적이든 부분적이든 간에 상황에 따라 제10규칙에 규정된 조사 결과에 따른 수리후 또는 어떠한 중요한 수리나 신환이 있을 때마다 행해져야 한다. 이 검사는 필요한 수리 또는 신환이 효과적으로 완료되었고 그러한 수리 및 신환의 재료 및 작업상태가 모든 점에서 만족한 것이며 선박이 모든 점에서 이 규칙의 규정, 현행 국제충돌방지규칙 및 국제해상인명안전협약 제5장의 규정 및 이 규칙의 결과로 주관청이 공포한 법률, 정령, 명령 및 규칙의 규정에 적합하여야 한다.

(2) 제(1)항의 검사는 다음과 같이 수행되어야 한다.

(a) 최초검사는 화재안전장치 및 설비, 구명설비(무선설비는 제외), 선박용 항해설비, 도선사용 승하선장치 및 제2,3,4,5,6,7,8,10장이 적용하는 기타 설비에 대한 완전한 검사를 포함하는 것으로서 그 설비가 이 규칙의 요건에 적합하고 만족할 만한 상태에 있고 선박의 용도에 적합함을 확인하기 위한 검사이어야 한다. 화재제어도, 해사간행물, 등화, 형상물, 음향신호 및 조난신호장치도 이 협약의 요건과 적용 가능한 경우에는 현행 국제해상충돌방지규칙 및 국제해상인명안전협약 제5장에 적합함을 확인하기 위하여 상기의 검사를 받아야 한다.

(b) 정기검사 및 정기적검사는 (2)(a)항에 언급된 설비의 검사를 포함하는 것으로 그 설비가 이 규칙 및 현행의 국제해상충돌방지규칙 및 국제해상인명안전협약 제5장의 요건에 적합하고 만족한 상태에 있으며 선박의 용도에 적합하다는 것을 확인하기 위한 검사이어야 한다.

(c) 연차검사는 (2)(a)에서 언급된 설비의 전반적인 검사를 포함하는 검사로서 그 설비가 제10(1)규칙에 따라 정비되어 있고 선박의 용도에 대하여 만족한 상태로 유지되고 있음을 확인하기 위한 검사이어야 한다.

(3) 제(1)(c) 및 (1)(d)항에 언급된 정기적 검사 및 연차검사는 국제어선안전증서에 이서되어야 한다

규칙 8 - 무선통신설비에 대한 검사

(1) 구명설비에 사용되는 것을 포함한 제7장 및 제9장이 적용되는 선박의 무선설비는 아래에 규정된 검사를 받아야 한다.

(a) 선박이 취항하기 전 최초검사

(b) 5년을 초과하지 아니하는 범위 내에서 주관청이 정한 간격의 정기검사, 단 제13규칙 제(2), (5) 및 (6)항이 적용되는 경우는 제외함

- (c) 국제어선안전증서의 매년차일 전후 3개월 이내의 정기적검사(중간검사); 또는 두 번째 연차일 전후 3개월 이내 또는 세 번째 연차일 전후 3개월 이내의 정기적검사(중간검사), 그렇지 않은 경우, 주관청은 정기적검사(중간검사)가 두 번째 연차일전 3개월부터 세 번째 연차일후 3개월 사이에 시행되도록 결정할 수 있다.
- (d) 추가검사는 전반적이든 부분적이든 간에 상황에 따라 제10규칙에 규정된 조사 결과에 따른 수리후 또는 어떠한 중요한 수리나 신환이 있을 때마다 행해져야 한다. 이 검사는 필요한 수리 또는 신환이 효과적으로 완료되었고 그러한 수리 및 신환의 재료 및 작업상태가 모든 점에서 만족한 것이며 선박이 모든 점에서 이 규칙의 규정, 현행 국제충돌방지규칙 및 국제해상인명안전협약 제5장의 규정 및 이 규칙의 결과로 주관청이 공포한 법률, 정령, 명령 및 규칙의 규정에 적합하여야 한다.

(2) 제(1)항에서 언급된 검사는 아래와 같이 수행되어야 한다.

- (a) 최초검사는 구명설비에 사용되는 것을 포함한 무선설비의 완전한 검사를 포함하는 것으로 그 설비가 이 규칙의 요건에 적합함을 확인하기 위한 검사이어야 한다.
- (b) 정기검사 및 정기적 검사는 구명설비에 사용되는 것을 포함한 무선설비 검사를 포함하는 것으로 그 설비가 이 규칙의 요건에 적합함을 확인하기 위한 검사이어야 한다.

(3) 제(1)(c)에서 언급된 정기적 검사는 국제어선안전증서에 이서되어야 한다.

규칙 9 - 선체, 기관 및 설비에 대한 검사

(1) 제(2)(a)항에서 언급된 구조, 기관 및 설비(제7규칙 및 제8규칙 관련 사항제외)는 다음에 규정하는 검사를 받아야 한다.

- (a) 선박이 취항하기 전 선저외찬의 검사를 포함한 최초검사
- (b) 5년을 초과하지 아니하는 범위 내에서 주관청이 정한 간격의 정기검사 단 제13규칙 제(2), (5) 및 (6)항이 적용되는 경우는 제외
- (c) 국제어선안전증서의 제2년차일 전후 3개월 이내 또는 제3년차일 전후 3개월 이내의 정기적검사(중간검사). 이는 제(1)(d)항에 명시된 연차검사 중 하나를 대신하여야 한다. 그렇지 않은 경우, 주관청은 정기적검사(중간검사)가 두 번째 연차일전 3개월부터 세 번째 연차일후 3개월 사이에 시행되도록 결정할 수 있다.
- (d) 국제어선안전증서의 매 연차일 전후 3개월 이내의 연차검사
- (e) 제13(5)규칙이 적용되는 경우를 제외하고 5년의 기간 동안 최소한 2회의 선저외판 검사 제13(5)규칙이 적용되는 경우 이 5년 기간은 증서의 유효기간의 연장된 기간과 일치시키기 위하여 연장할 수도 있다 모든 경우에 있어서 어느 두 검사 사이의 간격은 36개월을 초과할 수 없다.

(f) 추가검사는 전반적이든 부분적이든간에 상황에 따라 제11규칙에 규정된 조사 결과에 따른 수리후 또는 어떠한 중요한 수리나 신환이 있을 때마다 행해져야 한다. 이 검사는 필요한 수리 또는 신환이 효과적으로 완료되었고 그러한 수리 및 신환의 재료 및 작업상태가 모든 점에서 만족한 것이며 선박이 모든 점에서 이 규칙의 규정, 현행 국제충돌방지규칙 및 국제해상인명안전협약 제5장의 규정 및 이 규칙의 결과로 주관청이 공포한 법률, 정령, 명령 및 규칙의 규정에 적합하여야 한다.

(2) 제(1)항에서 언급된 검사 및 점검은 다음과 같이 시행되어야 한다.

(a) 최초검사는 구조, 기관 및 설비의 완전한 검사를 포함하여야 한다. 이 검사는 조타장치 및 관련 제어계통, 전기설비와 기타 설비를 포함한 구조, 보일러 및 기타 압력용기, 그 부속물, 주기관 및 보조기관의 배치, 재료, 치수 및 공작이 이 규칙의 요건에 적합하고, 만족할만한 상태에 있으며 선박의 용도에 적합하고 만족할만한 상태에 있으며 선박의 용도에 적합하고 필요한 복원성 자료가 제공되어 있다는 것을 확인하기 위한 것이어야 한다.

(b) 정기검사는 제(2)(a)항에 언급된 구조, 기관 및 설비의 검사를 포함하는 것으로 이들이 이 규칙의 요건에 적합하고 만족한 상태에 있으며 선박의 용도에 적합함을 확인하기 위한 검사이어야 한다.

(c) 중간검사는 선체, 보일러 및 기타 압력용기, 기관 및 설비, 조타설비 및 관련 제어계통과 전기설비의 검사를 포함하는 것으로서 이들이 선박의 용도를 위하여 만족하게 유지되는 것을 확보하기 위한 검사이어야 한다.

(d) 연차검사는 제(2)(a)항에 언급된 구조, 기관 및 설비의 전반적인 검사를 포함하는 검사로서 이들이 제10(1)규칙에 적합하게 보수 유지되고 또한 선박의 용도를 위하여 만족하게 유지되는 것을 확보하기 위한 것이어야 한다.

(e) 선저외판의 검사와 동시에 시행되는 관련 항목의 검사는 선박의 용도를 위하여 만족하게 유지되는 것을 확인하기 위한 것이어야 한다.

(3) 제(1)(c), (1)(d) 및 (1)(e)항에 언급된 중간검사, 연차검사 및 선저외판의 검사는 국제어선 안전증서에 이서되어야 한다.

규칙 10 - 검사 후 상태유지

(1) 선박 및 그 설비의 상태는 선박이 모든 점에서 선박 또는 승선자에게 위험을 미치지 아니하고 항행할 수 있도록 하기 위하여 이 규칙의 규정에 적합하도록 유지되어야 한다.

(2) 제7규칙, 제8규칙 또는 제9규칙에 의한 선박의 검사를 완료한 후에는 주관청의 허가 없이 이 검사의 대상이 되는 구조의 배치, 기관, 설비 등의 변경을 해아어서는 아니 된다.

(3) 선박에 사고가 발생하거나 또는 결함이 발견되어 이들 중 어느 것이 선박의 안전 또는 구명설비나 기타 설비의 유효성 또는 완전성에 영향을 주는 경우에는 당해 선박의 선장이나 선

주는 가능한 신속히 관계증서의 발급에 대하여 책임이 있는 주관청, 지명된 검사원 또는 인정된 단체에 보고를 하여야 하며 보고를 받는 자는 제7규칙, 제8규칙 또는 제9규칙에서 요구된 검사의 필요 유무를 결정하기 위한 조사를 개시하여야 한다. 당해 선박이 다른 당사국의 항구에 있을 경우, 그 선박의 선장 또는 소유자는 항만국의 관련 당국에도 즉시 보고하여야 하며 지명된 검사원 또는 인정된 단체는 그러한 보고가 이루어졌는지 확인하여야 한다.

규칙 11 - 증서의 발급 또는 이서

- (1) (a) 제2장, 제3장, 제4장, 제5장, 제6장, 제7장, 제8장, 제9장 및 제10장의 관련 요건과 기타 이 규칙의 관련요건에 따르는 어선에 대하여 최초검사 또는 정기검사 후에 제3(3)규칙에 따라 면제되는 선박을 제외하고 국제어선안전증서라는 증서를 발급한다.
- (b) 위 (a)에서 언급된 국제어선안전증서는 설비기록부(Record of Equipment)가 첨부되어야 한다.
- (c) 이 규칙의 조항에 의하여 또는 이들에 따라서 선박에 면제를 인정하는 경우에는 제3(3)규칙에 따라 면제되는 선박을 제외하고 이 항에 규정된 증서에 추가하여 국제어선면제증서라는 증서를 발급하여야 한다.
- (d) 이 규칙에서 언급된 증서는 주관청 또는 주관청에 의하여 권한을 위임받은 자 또는 단체가 발급 또는 이서하여야 한다. 모든 경우에 그 주관청은 그 증서에 대하여 전적으로 책임을 진다.

규칙 12 - 타당사국에 의한 증서의 발급 및 이서

당사국은 주관청의 요청이 있을 경우에 선박이 검사를 받도록 할 수 있고 또 이 규칙의 요건에 적합한 경우에는 이 규칙에 따라서 그 선박에 증서를 발급하거나 증서의 발급 권한을 위임하고 또한 필요에 따라 증서에 이서하거나 이서할 권한을 위임하여야 한다. 이렇게 발급된 증서는 선박이 그 국가의 국기를 게양할 자격이 있는 국가의 정부의 요청에 따라 증서가 발급되었다는 취지의 진술을 포함하여야 하고 제11규칙에 의하여 발급된 증서와 동일한 효력을 가지면 동일한 인정을 받아야 한다.

규칙 13 - 증서의 유효기간 및 효력

- (1) 국제어선안전증서는 5년을 넘지 않는 주관청이 명시한 기간으로 발급되어야 한다. 국제어선면제증서는 관련증서의 유효기간을 초과하는 기간에 대하여서는 그 효력을 상실한다.
- (2) (a) 제(1)항의 요건에도 불구하고, 현 증서의 만료일 3개월 이내에 정기검사가 완료되는 경우, 신 증서는 정기검사의 완료일로부터 기존 증서의 유효기간 만료일로부터 5년을 넘지 않는 날까지 유효하다.

(b) 기존 증서의 만료일 이후 정기검사가 완료하는 경우 신 증서는 정기검사 완료일로부터 기존 증서의 만료일로부터 5년을 넘지 않는 날까지 유효하다.

(c) 현 증서의 만료일의 3개월 이전에 정기검사가 완료되는 경우 신 증서의 유효기간은 정기검사 완료일 이후 5년을 초과하지 않는 날까지 유효하다.

(3) 증서가 5년 미만의 기간에 대하여 발급되는 경우, 주관청은 증서의 만료일을 넘어 제(1)항에서 규정한 최대 기간까지 증서의 유효기간을 연장할 수 있다. 단 증서가 5년의 기간으로 발급된 경우에 적용할 수 있는 제7,8 및 9규칙에 언급된 검사는 필요에 따라 시행되어야 한다.

(4) 정기검사가 완료되었으나 신 증서를 현 증서의 만료일 전에 발급할 수 없거나 또는 선박에 비치할 수 없는 경우에는 주관청에 의하여 권한을 부여받는 자 또는 단체는 현 증서에 이서할 수 있고 그러한 증서는 만료일로부터 5개월을 초과하지 아니하는 연장기간에 대하여 유효한 것으로 인정한다.

(5) 증서가 만료되는 때에 선박이 검사를 받기로 되어 있는 항구에 있지 아니하는 경우, 주관청은 증서의 유효기간을 연장할 수 있다 그러나 이 연장은 단지 그 선박이 검사를 받기로 되어 있는 항구까지의 항해를 완료할 수 있도록 하기 위한 때에 한하며 특히 그것이 적당하다고 합리적이라고 인정되는 경우에 한하여 허용되어야 한다. 증서는 3개월 이상의 기간에 대하여 연장될 수 없고 연장의 허용을 받은 선박이 검사를 받아야 할 항구에 도착하면 신 증서를 발급받지 아니하는 한 그러한 연장에 의하여 그 항구를 출항할 수 없다. 정기검사를 완료할 경우 신 증서는 연장이 허용되기 전의 현 증서의 만료일로부터 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

(6) 주관청이 특별한 상황이라고 인정하는 경우에 있어서 신 증서는 제(2)(b) 또는 (5)항에서 요구되는 것처럼 현 증서의 만료일로부터 날자를 기입할 필요는 없다. 이러한 특별한 상황에서 신 증서는 정기검사의 완료일로부터 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하여야 한다.

(7) 연차검사, 중간검사 또는 정기적 검사가 관련 규칙에 규정된 기간 전에 완료되는 경우

(a) 관련 증서에 기재된 연차일은 검사 완료일 후 3개월을 초과하지 아니하는 날자로 이서함으로써 개정하여야 한다

(b) 관련 규칙에 요구된 그 후의 연차검사, 중간검사 또는 정기적 검사는 신 연차일을 사용하여 이 규칙에 규정된 간격으로 완료되어야 한다.

(c) 관련 규칙에 규정된 검사 사이의 최대 간격을 초과하지 아니하도록 하나 또는 그 이상의 연차검사, 중간검사 또는 정기적 검사를 적절히 행하는 경우에는 만료일은 변경되지 아니한다.

(8) 제11규칙 또는 제12규칙에 의하여 발급된 증서는 다음의 경우에 그 효력을 상실한다.

(a) 관련 검사 및 점검이 제7(1)규칙, 제8(1)규칙 및 제9(1)규칙에 규정된 기간내에 완료되지 아니한 경우

- (b) 이 규칙에 따라서 증서에 이서하지 아니하는 경우
- (c) 다른 기국으로 선박이 양도되는 경우, 그 선박이 제10(1) 및 (2)규칙의 요건에 적합하다는 것을 신 증서를 발급하는 정부가 충분히 만족할 때에만 신 증서가 발급되어야 한다. 당사국간의 양도인 경우에 양도 후 3개월 이내에 요청을 받으면 선박이 이전에 그 국기를 게양할 자격이 있었던 국가의 정부, 양도 전 선박에 비치된 증서의 사본과 가능하면 관련 검사보고서의 사본을 가능한 한 조속히 주관청에 송부하여야 한다.

규칙 14 - 증서 및 설비기록의 양식

증서 및 설비기록부는 부속서의 부록에 정한 양식으로 작성되어야 한다. 만약 사용되는 언어가 영어 또는 불어가 아닌 경우에는 본문에 이들 언어 중 하나의 번역문이 부기되어야 한다.

규칙 15 - 증서의 보유

제11규칙 및 제12규칙에 의하여 발행된 증서는 항상 본선에 비치하여 즉시 점검을 받을 수 있어야 한다.

규칙 16 - 증서의 인정

당사국의 권한에 의하여 발행된 증서는 다른 당사국에 의하여 이 협약으로 적하는 모든 목적을 위하여 인정된다. 증서는 다른 당사국에 의하여 그들이 발급한 증서와 같은 동일한 효력을 가지는 것으로 간주되어야 한다.

규칙 17 - 면책특권

이 협약의 특권은 선박이 적절하고 유효한 증서를 비치하고 있지 아니하는 한 선박을 위하여 주장될 수 없다.

제 5 장 방화, 화재탐지, 소화 및 소화작업

규칙 1 - 일반

기존의 제1규칙의 문구는 다음과 같이 교체된다:

- (1) 별도의 명문 규정이 없는 한, 이 장은 45미터 이상의 신선에 적용된다.
- (2) 거주구역 및 업무구역에는 다음 각 호의 1에 해당하는 보호방식이 적용되어야 한다.
 - (a) 제 I F방식 - 모든 내부구획격벽이 불연성의 “B”급 또는 “C”급 구획으로 구조되는 방식. 일반적으로 거주구역 및 업무구역에는 화재탐지장치 또는 스프링쿨러장치가 설치되지 아니한다.
 - (b) 제 II F방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 화재탐지와 소화를 위한 자

동스프링쿨러 및 화재경보장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽의 형식에는 제한을 두지 아니한다.

- (c) 제ⅢF방식 - 화재가 발생할 염려가 있는 모든 구역에 자동화재경보 및 화재탐지장치가 설치되는 방식. 일반적으로 내부구획격벽에는 제한을 두지 아니한다. 다만, 어떠한 경우에 있어서도 거주구역 또는 “A”급 또는 “B”급 구획으로 경계되는 구역의 면적이 50제곱미터를 초과하여서는 않된다. 주관청은 공용실에 대하여 이 면적의 증가를 허용할 수 있다.

기관구역, 제어장소 등의 경계격벽 및 계단위벽과 통로보호의 구조 및 가열에 대한 불연성 재료의 사용요건은 상기 3방식 모두 공통으로 적용한다.

제 7 장 구명설비 및 장치

규칙 5 - 생존정 및 구조정의 수 및 형식

기존의 제(4)항 뒤에, 새로운 제(5),(6)항을 다음과 같이 삽입한다. :

- (5) 제(3)(a)항에서 요구되는 장치가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우, 주관청은 그 요건을 만족시키는 대신 선박의 오직 한쪽 현에서 진수되어 질수 있는 생존정을 선박이 탑재하도록 결정할 수 있다. 전승조원을 수용하기에 충분한 용량의 생존정이 선박의 한쪽 현에서 다른 쪽 현으로 쉽게 이동할 수 있고 그것들이 안전하고 신속하게 진수되어 질수 있는 경우에 이러한 생존정은 적어도 전 전승조원의 두 배를 수용할 수 있는 충분한 용량의 것이어야 한다.
- (6) 제(3)(b)항에서 요구되는 장치가 선박의 통상적인 작업을 방해하는 경우에 주관청은 그 요건을 만족시키는 대신 선박의 항해구역 및 운항조건을 고려하여 수면으로부터 사람을 구조하기위한 다른 설비를 선박이 탑재하도록 하는 것을 결정할 수 있다.

기존 제(5)항 및 제(6)항은 따라서 제(7)항 및 제(8)항으로 번호가 수정된다.

제 9 장 무선통신

규칙 1 - 적용

기존 제(2)항의 끝부분에, 다음 문장을 삽입한다.

“제(1)항의 조항에도 불구하고, 주관청은 기존의 무선통신시스템이 이 장의 요건과 동등한 것으로 만족하는 경우에 한하여 현존선에 계속해서 사용되어지는 것을 허용할 수 있다.”

부록 2

1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 동향

I. 「1993 토레몰리노스 의정서(93 의정서)」 개요(현재 미 발효)

- 채택 : 1993. 4. 2, 스페인 토레몰리노스
- 목적 : 1977 토레몰리노스 협약(77 협약) 적용요건의 완화를 통한 발효 촉진
- 발효시기 : 24m 이상 어선 14,000척을 보유한 15개 이상의 국가가 수락 후 1년이 경과한 날
- 적용대상 : 길이 24m 이상 신조선박
 - ※ 협약 규정 일부는 현존어선에도 적용
- 수락국 : 17개국(유럽 선진국 다수 포함)
 - ※ 독일, 이탈리아, 덴마크, 프랑스, 노르웨이, 네덜란드, 스페인, 스웨덴, 아일랜드, 아이슬란드, 불가리아, 크로아티아, 쿠바, 키리바티, 라이베리아, 리투아니아, 세인트 키트 네비스
- 수락 선박량 : 약 3,000척(2010. 10 현재)

II. 주요 내용 요약

1. 구 성

- 본문 : 제1조 ~ 제14조
- 부속서 : 제I장 ~ 제X장 및 부록(증서양식)

2. 부속서 내용

1장	총 칙	6장	선원보호
2장	구조 및 수밀성	7장	구명설비
3장	복원성	8장	비상절차 및 훈련
4장	기관, 전기 및 무인구역	9장	무선통신
5장	방화 및 소방	10장	항해설비

3. 현존어선 적용규정

- 제8장(비상절차 및 훈련), 제9장(무선통신), 제10장(항해설비)

4. 길이 45m 이상 어선 적용규정

- 제4장(기관, 전기 및 무인구역), 제5장(방화 및 소방), 제7장(구명설비) 및 제9장(무선통신)

III. 미 발효 원인분석

1. 지역별 조업특성에 따른 어선 선형의 차이

- 토레몰리노스 의정서는 선박의 길이를 적용기준으로 하고 있음
- 따라서 선박의 너비, 깊이 대비 길이의 비가 상대적으로 큰 유럽 어선은 선박의 톤수가 크에도 불구하고,
- 같은 길이의 선박에 대한 협약 규정을 적용받는 등 상대적 기준 완화 효과를 봄
- 결과적으로 현재 어선세력의 불균형 초래 가능

2. 항만국통제(PSC)에 대한 각국의 입장 차이

- PSC 점검 시 외국어 사용으로 인한 의사소통에 대한 장애 및 무선설비 등 고가설비의 비치 미비로 인한 선박억류 우려
- 유럽의 경우 자국수역내의 어업자원 보호 및 해양오염방지를 위해 PSC는 반드시 필요하다는 입장을 보이고 있음

3. 「토레몰리노스 협약」 수락국가의 「토레몰리노스 의정서」 재 수락 거부

- 토레몰리노스 협약을 수락한 유럽국가들 중 일부(영국, 벨기에 등)는 상기 협약 규정 요건보다 완화된 토레몰리노스 의정서의 수락 필요성에 의문을 제기

4. 중국의 협약 수락 지연(의정서 미 발효 주요원인)

- 대부분의 동아시아 국가들과 마찬가지로 전 세계 어선 선복량의 과반수를 넘는 어선을 보유하고 있는 중국의 경우에도,
- 어선의 시설과 선원의 관리가 미흡하고 타국보다 월등히 큰 수산업 규모로 인해 상당한 비용부담을 우려, 의정서 수락에 미온적 입장임

IV. 우리나라의 현황 및 문제점

1. 검사제도

- 토레몰리노스의 의정서의 어선안전 검사는 4년을 주기로 정기검사, 정기검사후 1년차에 년차검사, 2년차에 중간검사, 3년차에 년차검사를 실시하도록 함

- 따라서, 5년을 주기로 하는 SOLAS 시스템을 도입한 우리나라의 어선검사제도를 고려했을 때, 의정서 기준은 정기검사를 기간을 단축시킴

2. 복원성 관련

- 「토레몰리노스 의정서」 제3장에서 요구하는 복원성능(정적·동적)요건이 우리나라의 어선 복원성 및 만재흘수선기준과 일부 상이(어선 복원성 및 만재흘수선 기준에 24M 이상 40M 이하는 간이한 식에 의한 복원성판정 요건만 규정)
- 40M 이상은 토레몰리노스 의정서 요건과 동일

3. 구조 및 설비 관련

- 현재 국내기준보다 강화된 기관, 전기, 방화, 화재탐지, 소화, 구명, 무선설비 등에 대한 규정으로 인해 건조비(建造費) 상승 초래

4. 선원 훈련

- 길이 24M 이상 어선에 대하여 소화 및 퇴선훈련 등의 선상 훈련 및 교육기준 마련 필요

5. 국내기준보다 강화된 협약규정

V. 1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정(협정)

1. 협정의 개발 추진 경과

- 77협약을 개정한 93의정서가 채택된지 18년이 경과한 현재에도 발효될 가능성이 희박함에 따라 의정서를 또 다시 개정하기 위하여 IMO가 1993 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정의 채택을 추진
- SLF 51(2008)부터 논의를 시작하여 2012년 10월 남아프리카 공화국에서 개최되는 외교회의에서 채택 예정
- 협정은 그 부속서로 93의정서에 대한 세부요건의 완화사항을 포함함. 즉, 93의정서가 협정에 의하여 개정될 것임

2. 93 의정서에 대한 완화사항

- 길이와 총톤수의 선택적 적용(Equivalence of Length to G/T)제도 도입
 - 1993 의정서는 길이 24m이상 어선에 적용됨
 - 그러나 동아시아 어선의 총톤수는 유럽의 어선에 비하여 동일한 24m 어선이 라도 유럽어선의 총톤수의 3분의1에 불과함
 - 이러한 문제점을 해결하기 위하여 의정서를 길이에 따라 적용하지 않고 주관

청이 선택적으로 총톤수를 기준으로 적용할 수 있도록 하는 제도임

- 의정서가 적용되는 기준인 길이 24m, 45m, 60m, 70m는 각각 국제총톤수 300톤, 950톤, 2000톤, 3000톤과 동일한 것으로 간주하여 적용기준을 주관청이 선택할 수 있도록 함
- 배타적경제수역/공동조업구역내 조업어선은 의정서 적용 면제
 - 의정서는 조업구역에 상관없이 길이 24m이상 어선에 적용함
 - 그러나 선적국의 배타적경제수역/공동조업구역내에서만 조업하는 어선에 대하여는 의정서를 면제할 수 있도록 함
- 검사주기가 완화
 - SOLAS 시스템(5년주기)으로 개정됨
- 점진적 시행제도의 도입
 - 점진적 시행제도 : 1993 의정서가 발효되는 즉시 시행하기 어려운 요건에 대하여 일정기간의 유예기간을 두고 점진적으로 시행할 수 있도록 하는 제도
 - 의정서 제IX장(무선통신)에 대하여 최장 10년간 유예기간을 두고 점진적으로 시행할 수 있도록 함
- 기존의 무선통신 시스템 인정
 - 현존선에서 사용하고 있는 무선통신 시스템을 의정서 발효 후에도 계속 사용할 수 있도록 하기 위한 제IX/1규칙을 개정함
- 의정서 제V장(방화 및 소방 등)을 45m이상 어선에 적용하도록 함
 - 유럽의 국가들은 제V장이 24m이상 어선에 적용하는 것임을 주장하였음. 그러나 45m이상에 적용하도록 제V/1규칙 개정
- 구조정 요건(제VII/5(6)규칙) 완화
 - 45m이상 75m이하에 설치하도록 되어 있는 구조정 요건에 대하여 구조정을 대체할 수 있는 대체 설비(구조망 Rescue Net 등)를 허용함
- 방수복 요건(제VII/9규칙) 완화
 - 방수복에 대하여는 구조정에 대한 대체설비가 허용됨으로 인하여 구조정이 탑재되지 않는 선박에는 적용하지 않음.
- 개정될 발효요건은 외교회의(2012.10, 남아공)에서 결정
 - 우리나라는 발효요건을 현행(길이 24m이상 어선 14,000척을 보유한 15개국 이상의 비준)대로 유지하자는 의견을 제시하였으나, 대다수의 회원국(특히 유럽)은 오랜 기간 동안 발효요건이 만족되지 못하고 있음을 이유로 어선수를 삭제할 것을 제안함, 이에 대한 타협안으로 아래의 4가지 방안이 제시됨

- 제1안 : 14,000척을 3,000척(공해 조업어선)으로 줄이고 15개국 유지(유럽)
- 제2안 : 14,000척을 1,800척(공해 조업어선)으로 줄이고 20개국으로(유럽)
- 제3안 : 14,000척을 1,800척(공해 조업어선)으로 줄이고 30개국으로(일본)
- 제4안 : 14,000척을 1,400척(공해 조업어선)으로 줄이고 15개국 유지(유럽)

협정의 채택이 우리나라에 미치는 영향

- 93 의정서의 적용대상이 길이 24m이상 어선에서 공해상 조업어선으로 국제총톤수 300톤이상 어선으로 축소
- 현존선에 적용하는 요건에 대하여 단서조항 신설 등으로 제VIII장의 훈련 관련 사항을 제외하고 신조선에만 적용하도록 완화
- 길이 45m(총톤수 950톤)이상의 신조선에 대하여는 방화구획요건 및 안전설비 등의 추가적용으로 인한 건조비 상승
- 어선원의 선상 훈련 및 교육요건 도입(현재 선원법에 누락)
- 원양어선에 대한 항만국통제 실시. 끝

주 의

1. 이 보고서는 농림수산식품부에서 시행한 수산기술개발사업의 연구보고서입니다.
2. 이 보고서 내용을 발표할 때에는 반드시 농림수산식품부에서 시행한 수산기술개발사업의 연구결과임을 밝혀야 합니다.
3. 국가과학기술 기밀유지에 필요한 내용은 대외적으로 발표 또는 공개하여서는 아니됩니다.