

금주 Contents - 해양안전 이슈

IMO, 어선 안전강화를 위한 케이프타운 협약 비준을 위해 국제사회의 지속적인 노력을 촉구

IMO, 케이프타운 협약의 발효를 위해 지속적인 노력을 경주 a)c)e)

■ 국제해사기구(IMO)는 어선 이해 관계자들과 함께 어선의 안전 향상을 위한 지속적인 노력을 기울여 오고 있음

- 2019년 기준 세계 어선은 총 약 4,600만여 척으로 이들 중 대부분은 길이 24미터 미만의 소형 어선이며, 해양수역에서 활동하는 길이 24미터 이상의 어선 수는 약 64,000 척으로 추산됨
- 불법 및 보고되지 않은(IUU)¹⁾ 어선의 어업은 세계 어류 수확량의 약 20%에 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 이는 어업시장에서 연간 약 23억 달러(한화 약 2조 6천억원)에 해당되는 시장규모임
- IUU 어업에 종사하는 어선의 경우 선박 기본안전장치가 부족하고 어부의 안전에 위험을 초래할 수 있어 이에 대한 안전 강화방안이 요구됨
- IMO는 수십 년 동안 유엔식량농업기구(FAO)²⁾ 및 국제노동기구(ILO)³⁾와 협력하여 어선의 안전 향상을 위한 어선 설계·건조 및 장비에 대한 비강제적 수단⁴⁾을 개발해옴

1) IUU(Illegal, Unreported and Unregulated) fishing: 불법 및 보고되지(또는 규제되지) 않은 어업

2) FAO(the Food and Agriculture Organization of the United Nations): 유엔식량농업기구

3) ILO(the International Labour Organization): 국제노동기구

4) Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels, 2005; Revised Voluntary Guidelines for the design, construction and equipment of small fishing vessels, 2005; Safety recommendations for decked fishing vessels of less than 12 metres in length and undecked fishing vessels; and Implementation Guidelines on Part B of the Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels(the Voluntary Guidelines and the Safety Recommendations - Implementation Guidelines), 2005.

■ IMO는 어선의 안전 향상을 위한 기존 협약이 발효요건을 충족하지 못함에 따라 2012년 케이프타운 협약⁵⁾을 채택하고, 해당 협약의 발효를 위해 노력하고 있음

- IMO는 1977년 어선안전에 관한 토레몰리노스(Torremolinos) 국제협약(또는 77협약)*을 채택하였으나 국제협약 발효요건을 충족하지 못함에 따라 이를 대체하는 1993년 토레몰리노스 의정서**를 채택함

*어선 및 어선원 안전에 대한 기준마련의 필요성에 의해 1997년 어선안전협약이 스페인 토레몰리노스에서 개최된 회의에서 IMO 전문위원회에 의해 제출된 초안이 최종 채택됨

**1977년 토레몰리노스 어선안전협약이 가입국가 요건은 만족하였으나 선복량(전세계 길이 24미터 이상 어선 총수의 50%)⁶⁾이 충족되지 못하여 동 협약이 발효되지 못함에 따라 77협약의 적용대상을 완화하고 전세계해상조난안전제도(GMDSS)⁷⁾를 77협약에 도입할 목적으로 1993년 스페인 토레몰리노스에서 채택된 의정서

<표 1> 77협약 및 93의정서 각 장(Chapter) 별 내용

장(chapter)	내용 및 적용대상 (77협약/ 93의정서)	장(Chapter)	내용 및 적용대상 (77협약/ 93의정서)
제I장	일반사항 (24미터 이상 신조선)	제VI장	선원의 보호 (24미터 이상 신조선)
제II장	구조, 수밀성 및 설비 (24미터 이상 신조선)	제VII장	구명설비 (24미터/ 45미터 이상 신조선)
제III장	복원성 (24미터 이상 신조선)	제VIII장	비상배치, 소집 및 훈련 (모든 선박/ 24미터 이상 신조선 및 현존선)
제IV장	기관, 전기 및 무인기관구역 (24미터/ 45미터 이상 신조선)	제IX장	무선전신 및 무선전화/ 무선통신 (24미터 이상 신조선/ 45미터 이상 신조선 및 현존선)
제V장	방화, 탐지, 소화 및 소화작업 (24미터/ 45미터 이상 신조선)	제X장	항해설비 (24미터 이상 신조선/ 24미터 이상 신조선 및 현존선)

*참고자료: 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구(농림수산식품부, 2011)

- IMO는 어선의 무선통신, 구명설비, 비상대응훈련 등에 관한 협약인 토레몰리노스 의정서의 발효를 촉진하기 위하여 2012년 케이프타운 협약을 채택하고, 22개국 및 길이 24미터 이상 원양어선 3,600척 이상을 발효요건으로 정하고 있음

5) 2012 Cape Town Agreement: IMO의 어선안전에 관한 국제협약

6) 1993년 토레몰리노스 의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구(농림수산식품부, 2011)

7) GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System): 무선통신설비 및 관련기술을 활용하여 해상에서의 선박 조난시 합동 수색 및 구조 작업을 수행하도록 하는 제도

스페인, 11번째 케이프타운 협약 가입으로 발효에 필요한 선복량 요건을 크게 늘림^{a)b)c)d)}

■ 스페인의 케이프타운 협약 가입으로 해당 협약 발효요건이 필요 선복량의 반환점에 접근함

- IMO의 임기택(Kitack Lim) 사무총장과 카를로스(Carlos Bastarache Sagües) 스페인 UK 대사 및 IMO의 스페인 상임대표는 스페인의 케이프타운 협약 가입서를 기탁함
- 스페인의 가입으로 2019년 2월 현재 11개**의 체약국이 있으며, 공해상 24미터 이상의 어선 3,600척 발효요건 중 1,413척이 충족됨
- 케이프타운 협약은 어업에서 더 높은 수준의 안전을 달성하기 위한 네 가지 국제 조약* 중 하나임

*①2012년 케이프타운 협약(IMO, 미발효), ②1995년 어선원 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 국제협약(IMO, 2012년 발효), ③2007년 어선원 노동협약: Convention No. 188(ILO, 2017년 발효), ④2009년 항만국조치 협정(2016년 발효)

**케이프타운 협약 가입국(2019년 2월 기준): 벨기에, 콩고, 덴마크, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 네덜란드, 노르웨이, 세인트키츠 네비스 연방, 남아프리카공화국, 스페인

■ 스페인 정부는 불법 및 보고되지 않은 어선의 안전에 관한 회의를 2019년 하반기에 IMO와 공동으로 추진할 예정

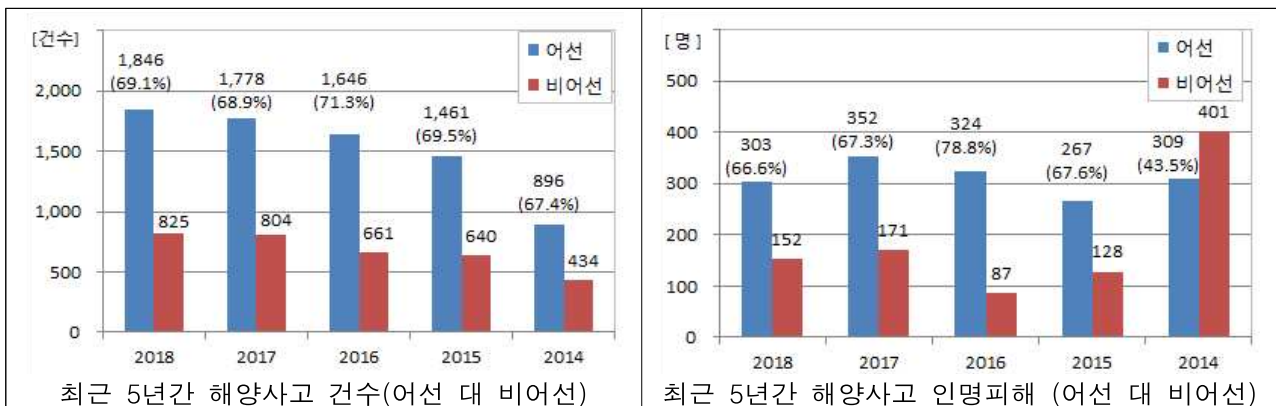
- IMO와 스페인 정부는 2019년 10월 21일부터 23일까지 스페인 토레몰리노스에서 불법 및 보고되지 않은(IUU) 어선에 관한 IMO 회의를 공동 주최예정임
- 해당 회의에서는 IUU 어업 및 관련 문제에 관한 FAO/ IMO 공동 임시작업반 회의가 있을 예정이며, MEPC 74 및 MSC 101의 승인을 기다리는 중임
- FAO와 퓨(Pew)자선기금은 2019년 하반기 IMO 회의 및 작업반 실무그룹 회의를 위한 추가 기금 및 현물 지원을 약속함

우리나라 어선과 어업 안전에 대한 관계당국의 지속적인 노력 및 대응방안 마련 필요 a)f)g)

■ 우리나라 어선사고는 매년 증가추세에 있으며, 어선사고에 의한 인명피해도 비어선에 비해 높게 나타남

- 최근 5년(2014~2018) 동안의 해양사고 통계에 의하면 국내 어선사고 건수는 2014년 896건(67.4%)에서 2018년 1,846건(69.1%)으로 매년 증가 추세로 나타났으며, 어선사고 척수 통계결과도 유사한 결과를 보임
- 해양사고로 인한 최근 5년간 어선 대 비어선 인명피해 결과 세월호 사고가 발생한 2014년을 제외하고 어선에 의한 인명피해가 비어선보다 모두 높게 나타났음

<그림 1> 최근 5년(2014~2018) 해양사고현황(어선 대 비어선)



*참고자료: 중앙해양안전심판원 2018년 해양사고현황 통계연보

- 2014~2018년 어선 해양사고 톤수별 발생현황은 총톤수 10톤 미만의 소형어선 사고가 매년 약 70% 정도로 나타나 소형어선의 안전실태가 더욱 심각한 것으로 나타남(2014년 63.1% - 2015년 69.8% - 2016년 68.7% - 2017년 72.8% - 2018년 71.5%)

■ 어선 사고 저감 및 어업 안전에 대한 관계당국의 적극적인 노력 및 대응방안 마련 필요

- 우리나라는 어선의 건조·등록·설비·검사·거래 및 조사·연구에 관한 사항을 어선법⁸⁾에서 규정하고 있으며, 어선법에 의거하여 어선의 등록 및 정기적인 선박 검사를 수행하고 있음

8) 어선법: 법률 제14839호

- 어선 안전을 위한 국내법이 마련되어 있음에도 불구하고 지난 5년간 어선의 해양사고 통계결과 어선사고는 비어선에 비해 매년 증가추세로 나타났으며, 특히 총톤수 10톤 미만의 소형어선 안전 관리실태가 시급한 것으로 나타남
- 케이프타운 협약 등 국제수준의 어선안전 기준에 대한 국내 수요 추진 및 가입여부 검토⁹⁾, 한중일 인접해역 국가와의 협력을 통한 공통된 어선안전 기준 마련, 어선원 교육을 통한 어선 안전의식 제고 등 어선 및 어업에 대한 관계당국의 안전 강화방안 마련 필요

유윤자 전문연구원

해운해사연구본부 해사안전연구실
(yjyoo@kmi.re.kr / 051-797-4648)

참고자료

- a) <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Fishing.aspx> (2019.04.19. 검색)
- b) <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/03-SpainCapeTown.aspx> (2019.04.19. 검색)
- c) <https://gis.imo.org/Public/INSTR/NonMandatory.aspx> (2019.04.19. 검색)
- d) https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/02/ctaexplained_brief_v3---ko.pdf (2019.04.19. 검색)
- e) <http://www.ndsl.kr/ndsl/search/detail/report/reportSearchResultDetail.do?cn=TRKO201400026409> (2019.04.19. 검색)
- f) <https://www.kmst.go.kr/kmst/statistics/annualReport/selectAnnualReportList.do> (2019.04.19. 검색)
- g) <http://www.greenpeace.org/korea/Global/korea/publications/reports/oceans/2016/Tuna-Info/Slavery-and-Labour-Abuse-in-the-Fishing-Sector-KR.pdf> (2019.04.19. 검색)

9) 우리나라는 케이프타운협약 미가입 국가지만, 어선과 어업안전을 위한 수단(등록 및 정기검사 등)을 국내법(어선법)에 수용하여 시행중임