

어선원 안전 및 노동 관련 국제 규범

2021. 06. 29

해외수산협력센터

CONTENTS

I. 국재해사기구와 국제노동기구 개요

II. 어선원 안전 및 인권 관련 국제협약

1. 케이프타운협약(CTA)

2. STCW-F 협약

3. 2007 어선원노동협약(C188)

III. 결론



CH. I

국제해사기구(IMO)와 국제노동기구(ILO)

I. 국제해사기구(IMO)

1. 국제해사기구의 설립 배경

해사 안전 및 해양환경 보호를 위한 대표 국제기구

[참고자료: 해양수산부, 2020]

대형 해양사고를 통한 국제 규정의 탄생

✓ 타이타닉호 침몰 사고

해상인명안전 국제협약 (SOLAS) 탄생

✓ 토리캐년호 사고

선박으로부터 오염방지를 위한 국제협약(MARPOL)과 선원의 훈련 및 자격증명에 관한 협약(STCW) 탄생

✓ 스칸디나비안 스타호 화재 사고

SOLAS 협약 강화 및 국제안전관리 코드(ISM Code) 탄생

해사안전 및 해양환경 보호를 위한
국제적 기준 및 규정 개발의 필요성 대두

'Safe, Secure and Efficient Shipping
on Clean Oceans'

해상안전과 해양환경보호

I. 국제해사기구(IMO)

2. 국제해사기구의 소개

국제해사기구 (International Maritime Organization)

“Safe, secure and efficient shipping on clean ocean”

- ◆국제해운에 영향을 주는 모든 기술적 사항에 관계된 규칙과 관행에 있어 정부간 협력 주도
- ◆해상안전 및 선박 항행에 관한 기준을 채택하고 회원국의 차별적 조치와 해운의 자유를 제한하는 불필요한 규제 철폐
- ◆ UN 산하 전문기구 (정부간 협의기구) *more than 50 international treaties for 60 years
- ◆ 174개 회원국+3개 준회원국, 63 IGOs + 80 NGOs ※우리나라: 1962 정회원, 2002년 이후 A이사국

[참고자료: 해양수산부, 2020]



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

- 설립** 1959년 1월 6일, UN 산하 12번째 국제기구로 영국 런던에 설립
- 성격** 선박 요람(건조)에서 무덤(폐선)까지 국제규범을 제정 및 개정하는 기관
- 의의** UN 전문기구 중 강행력이 가장 높으며, IMO 규제는 전 세계 해운·조선업에 직접적 영향
- 조직** 정회원국은 우리나라를 포함하여 174개국, 준회원국은 3개국
- 회의체** 해사안전위원회(MSC), 해양환경보호위원회(MEPC)를 포함하여 5개 위원회, 7개 전문위원회로 구성



I. IMO 소개

1. 국제해사기구(IMO)

2. 국제해사기구의 소개

국제해사기구(IMO) 구성

I. IMO 소개

[참고자료: 해양수산부, 2020]



- ◆ 총회: 2년에 1회 개최
- ◆ 이사회: 1년에 2회 개최 (제 32차 특별이사회 개최 중)
- ◆ 주요위원회: 1년에 2회; 기타 전문위원회 1년에 1회 개최



IMO 연혁



I. 국제해사기구(IMO)

2. 국제해사기구의 소개

I. IMO 소개

▶ 국제 해사분야 대한민국 위상



✓ 현재까지 다양한 국제협력 활동을 통해 우리나라 위상 증대



대한민국 출신

'15 IMO 사무총장 배출

해운경쟁력
세계 **7** 위

< 출처: 유엔무역개발회의(UNCTAD) >



구분	대응영역
1위	그리스
2위	일본
3위	중국
4위	싱가포르
5위	홍콩
6위	독일

조선산업 경쟁력,
전 세계 선박 수주량

세계 **1** 위

< 출처: 클락슨 리서치(Clarkson Research) >



구분	선박수주량
1위	대한민국
2위	중국
3위	일본
4위	이탈리아

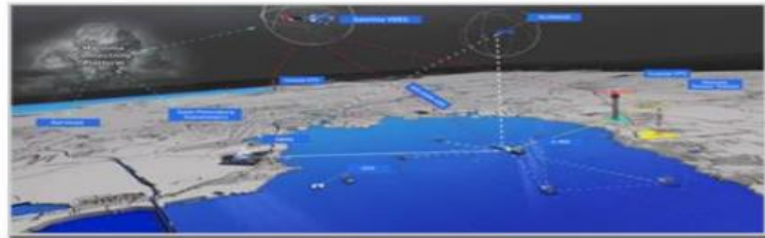
'19 IMO 최상위 이사국(A그룹) 10연임 ('19.12)

✓ 해사 분야 산업계의 기술개발을 통한 IMO 논의 주도

선박평형수 관련
시장 주도



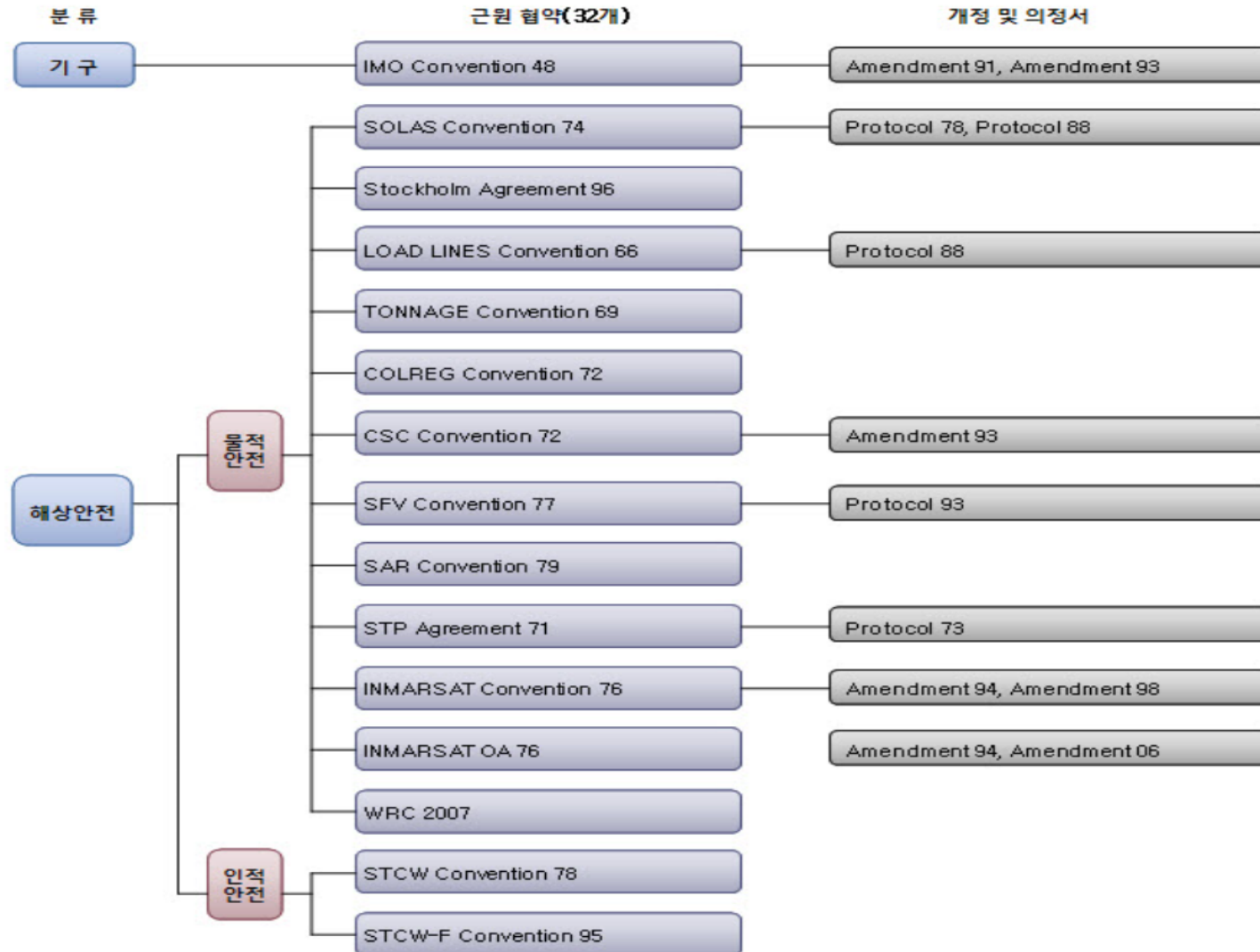
e-Nav. 관련
국제표준화



[참고자료: 해양수산부, 2020]

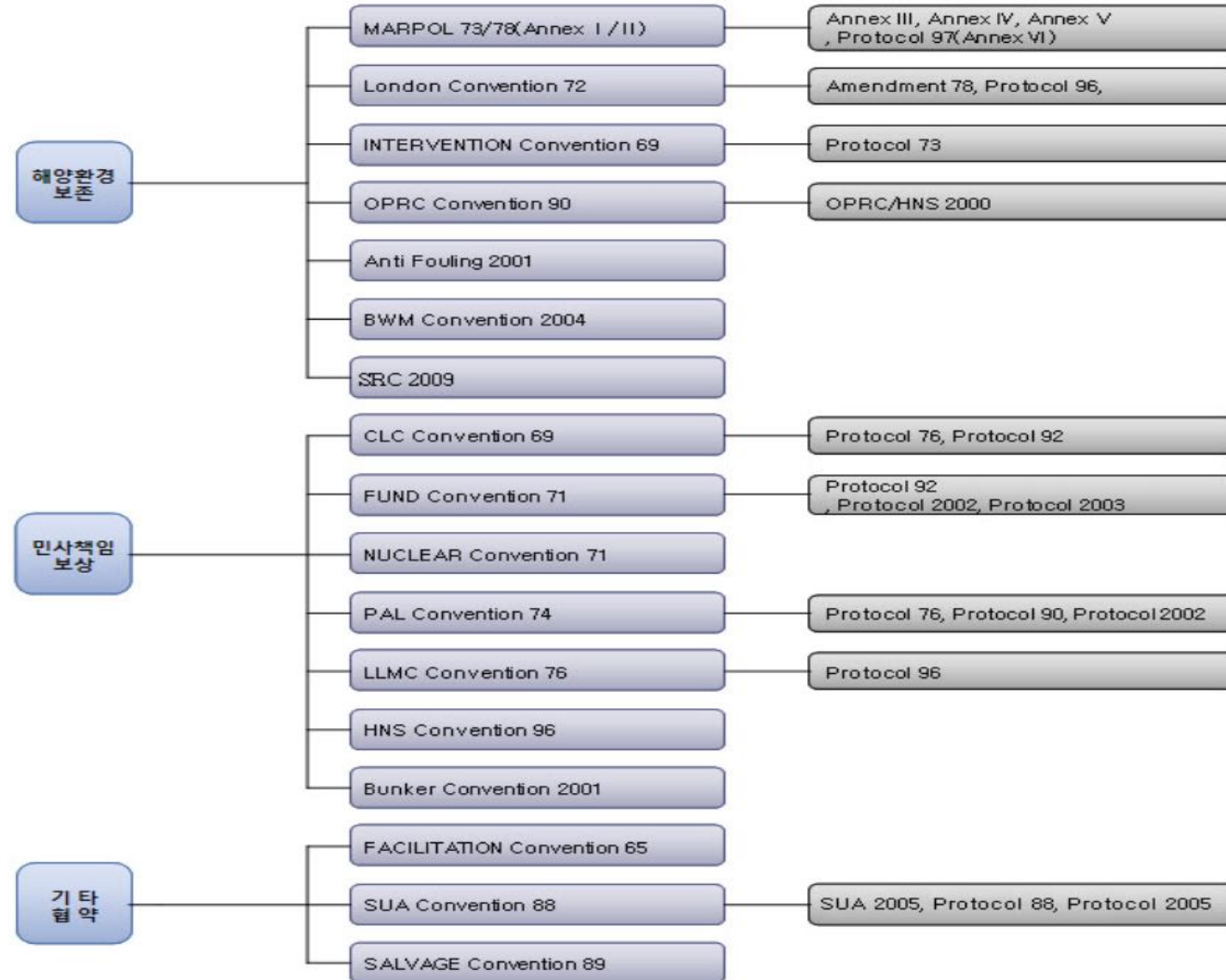
I. 국제해사기구(IMO)

3. IMO 국제해사협약의 분류(1)



I. 국제해사기구(IMO)

3. IMO 국제해사협약의 분류 (2)






I. 국제해사기구(IMO)

3. IMO 국제해사협약의 분류 (3)

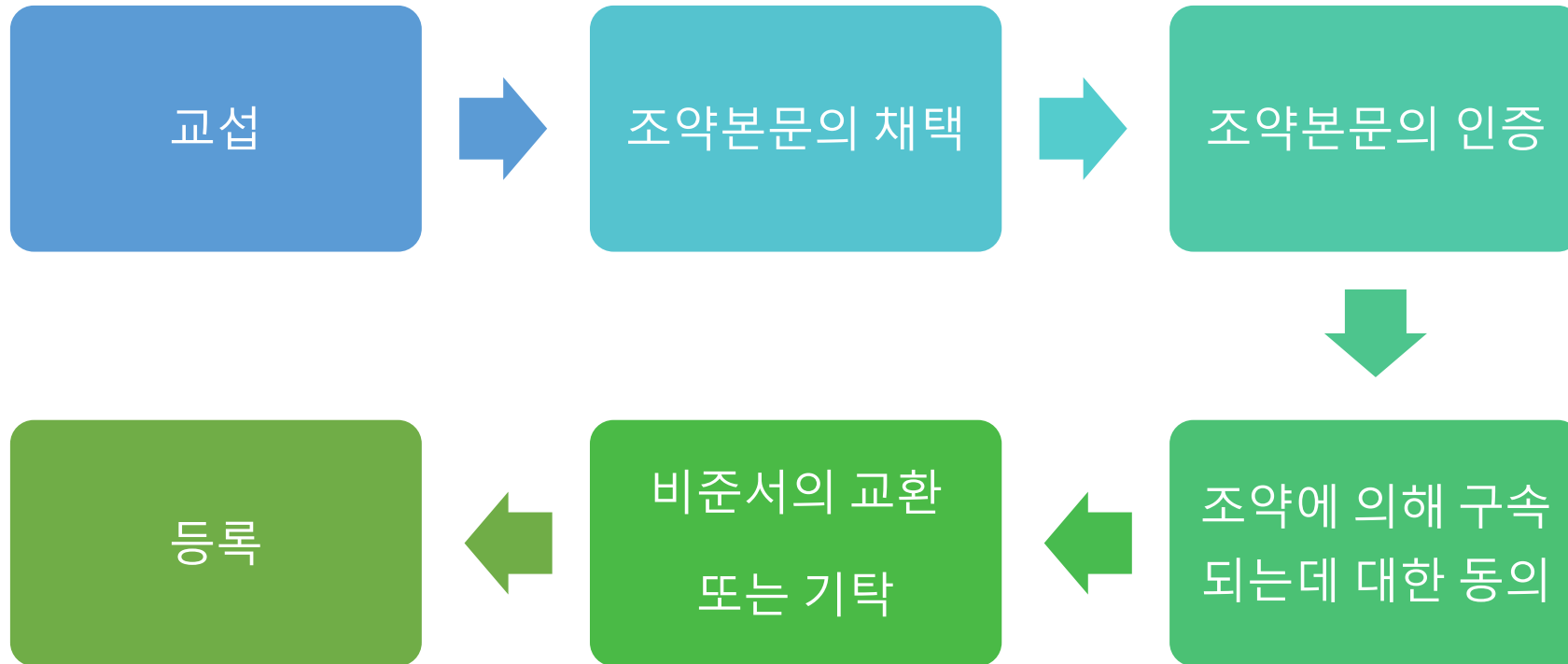
I. IMO 소개



IMO 협약	MARPOL 협약	SOLAS 협약	STCW 협약	기타 협약
주요내용	선박으로부터 오염방지를 위한 국제협약 	해상에서의 인명 및 안전에 관한 국제협약 	선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무에 관한 국제협약 	해사안전 및 해양환경 보호를 위한 IMO 국제협약 
경제효과 (해운, 조선)	약 67.4 조원 (약 13.9조원, 약 53.5조원)	약 7.7 조원 (약 1.3조원, 약 6.4조원)	약 1.8 조원 (약 1.8조원, 없음)	약 5.7 조원 (약 1.5조원, 약 4.2조원)

I. 국제해사기구(IMO)

4. IMO 국제해사협약의 성립절차



I. 국제해사기구(IMO)

5. 어선 및 어선원 관련 IMO 국제해사협약

- 선박 안전에 대한 국제협약은 IMO의 국제해상인명안전협약(SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)에서 시작되었음. 그러나 어선은 동 협약 제5장 ‘항해의 안전에 대한 규정’ 이외에는 적용 대상에서 제외되었음
- 어선에 대한 국제적인 통일 기준은 1977년 스페인 토레몰리노스에서 45개국 및 2개의 국제연합전문기구가 모여 채택한 **어선 안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(1977 SFV협약: The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)**임
- 이 협약은 길이 24m 이상의 세계 어선 중 50% 이상을 보유한 15개국 이상의 나라가 비준한 후 12개월 이후 발효될 예정이었음. 그러나 다수의 어선 선단을 보유하고 있는 아시아지역 국가들이 소형선박에 대한 적용 요건이 너무 엄격하다는 이유로 협약 비준에 동의하지 않아 국제적으로 발효되지는 못하였음
- IMO는 1986년부터 동 협약 발효의 어려움을 인식하고 협약의 대상 선박 및 적용 기준을 완화하기 시작하였음. 그 결과 1977 SFV협약의 제IV장(기관·전기), 제V장(방화·화재탐지·소화), 제VII장(구명설비 및 장치) 및 제IX장(무선통신) 중 설비 요건에 대하여는 길이 45m 이상의 어선으로 적용 대상을 완화하였다. 이러한 개정 내용은 1993년 4월에 **‘토레몰리노스 어선 안전 협약 의정서’** 라는 이름으로 채택되었음

I. 국제해사기구(IMO)

5. 어선 및 어선원 관련 IMO 국제해사협약

협약명	채택 및 발효	목적 및 주요 내용
<p>1974년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약 (SOLAS Convention 74)</p> <p>• 협약원명: The International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974</p>	<p>협약 채택: 1974년 11월 1일</p> <p>협약 발효: 1980년 5월 25일</p>	<ul style="list-style-type: none"> • IMO의 협약 중 해상안전과 해양환경 보호를 위한 예방적 규제 규범의 가장 대표 격인 협약 • 선박 구조(설계, 건조, 구획, 복원성), 선박 설비(추진·전기·조종 설비) 및 선박 인적 요소(선원 등)를 규제함으로써 해상안전과 해양환경 보호 • 협약 당사국 의무 및 비준 방법, 협약 적용 시기와 범위 • 협약 절차(개정, 발효, 폐기 등)에 관한 규정
<p>어선의 안전에 관한 토레몰리노스협약 1993 의정서 (1993 SFV PROTOCOL)</p> <p>• 협약원명: International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977</p>	<p>협약 채택: 1993년 4월 2일</p> <p>협약 발효: 미발효</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 어선 복원성 요건 • SOLAS협약과 유사하게 구성 • 길이 24m 이상 원양어선의 구조 및 설비에 대한 안전요건 규정 • 무선 설비규정은 현존 어선에도 적용 • 길이 24m 이상 전 세계 어선 50% 이상을 소유하는 15개국 이상의 국가 비준 필요
<p>1995년 어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 (STCW-F Convention 95/1995 STCW-F)</p> <p>• 협약원명: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995</p>	<p>협약 채택 : 1995년 7월 7일</p> <p>협약 발효 : 1997년 2월 1일</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 승선하거나 고용된 어선원을 대상으로 하는 훈련, 자격증명 및 당직 기준 • 해상에서의 인명과 재산의 안전 보장 및 해양환경 보호 증진 • STCW(상선협약)과 조화를 이루는 규정

II. 국제노동기구(ILO)

1. 설립 배경 및 목적

가. 배경

- 인도적 측면 : 20세기 초반 산업화 과정에서의 열악한 근로조건 및 빈부격차의 심화에 대한 국제사회의 우려
- 정치적 측면 : 산업화의 진전에 따라 점차 열악해지는 근로조건을 개선하지 않으면 사회주의 혁명이 초래될 수도 있다는 정치적 판단
- 경제적 측면 : 생산비용 등 차원에서 국제무역에 있어 공정한 경쟁을 위한 국제기준의 제정 필요성 제기
 - ※ 일국의 근로조건 저하를 통한 덤핑 → 타국의 국제경쟁력에 “불이익 초래”

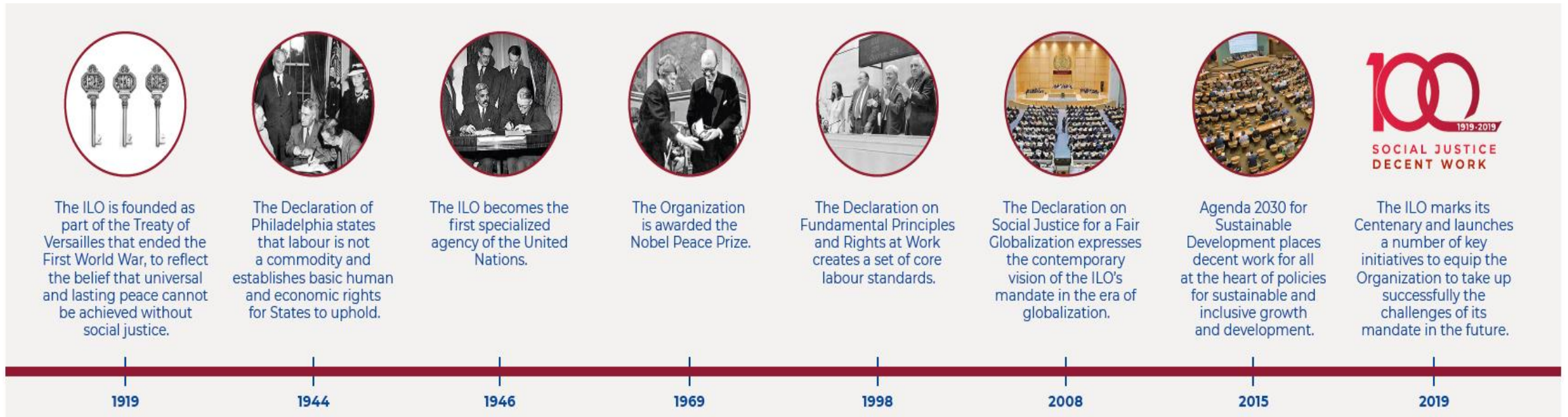
나. 목적

- 사회 정의에 기초한 세계평화의 실현
- 근로조건을 개선하기 위한 국내적, 국제적 노력
- 결사의 자유(freedom of association) 확보

II. 국제노동기구(ILO)

2. 연혁

- 1919. 4. 베르사이유 평화조약(제13편 노동)에 의거 국제연맹 산하에 설립
- 1944. 5. 동 기구의 설립 취지와 목적을 확인하는 “필라델피아 선언문” (Declaration of Philadelphia) 채택
- 1946. 12. “UN 전문기구” 로 편입
- 2020. 6 현재 187개 회원국으로 구성



II. 국제노동기구(ILO)

3. 기능

ILO는 세 가지의 주요 기능을 수행한다.

가. 국제노동기준 수립 및 이행 감독

- 지난 100년간 189개의 협약과 205개 권고 채택



나. 기술협력활동 : 양질의 고용 확산을 위한 회원국 지원

- 실업과 불완전 고용, 기술근로자의 부족, 저생산성 등 개도국의 당면 문제 해결을 지원하기 위한 각종 기술협력활동을 수행
- 우리나라는 2003년 10월에 한·ILO 공동협력에 관한 MOU를 체결하여, 매년 약 10억원의 예산을 직업훈련, 산업안전 협력사업 등에 지원

다. 연구·교육 및 출판 활동 - ILO 산하의 국제노동연구소와 국제직업훈련원 중심으로 노동문제의 체계적 연구와 교육·훈련, 자료 발간 등 진행

II. 국제노동기구(ILO)

4. 조직

가. 총회 (International Labour Conference)

- 3자 구성 원칙에 따라 정부 2명, 노사대표 각 1명으로 구성
- 협약 및 권고를 심의. 채택, 회원국 가입 승인, 예산 및 분담금 결정 등
- 회기 : 통상 매년 6월 첫째 화요일부터 2주간 개최

나. 이사회(Governing Body)

- 정부 56명, 노사 66명으로 구성된다.
- 정부대표 중 10개 상임이사국(미, 영, 일 등)을 제외하고, 나머지 이사국들은 3년마다 선출된다.
- 이사회에서는 총회 의제를 결정하고, 사무총장을 임명하고 사무국을 감독하는 역할을 한다.
- 이사회는 매년 3월, 6월, 10월 등에 3회 개최된다.

II. 국제노동기구(ILO)

4. 조직

다. 사무국(International Labour Office)

- ILO의 사무국은 스위스 제네바에 있다.
- 임기 5년의 사무총장과 직원 2,800여 명으로 구성된다.
- 사무국은 상설기구로 총회·이사회 활동을 위한 기술적 준비 작업과 노동문제에 관한 정보수집 및 출판 활동 등을 수행한다.

라. 지역회의 (Regional Conference)

- 목적 : 해당 지역과 관련이 있거나 영향을 미치는 ILO 활동이나 각종 토의 주제에 관한 예비 토론
- 회기 : 통상 5년마다 개최 (아시아, 아프리카, 미주, 유럽지역)

II. 국제노동기구(ILO)

5. 어선 및 어선원 관련 ILO 국제협약

협약명	적용 기준 및 주요 내용
제112호 어선원으로 고용할 수 있는 최저연령에 관한 협약 (1959년 제138호 협약으로 개정)	<ul style="list-style-type: none"> • 아동노동의 효과적인 철폐 보장 • 최저연령은 의무교육 종료 연령 이상 • 어떠한 경우라도 15세 미만은 노동 불가
제113호 어선원의 건강진단에 관한 협약(1959년)	<ul style="list-style-type: none"> • 모든 선원은 소정의 최소 연차유급휴가를 받을 권 리 보유 • 1년의 근무기간에 대하여 30일 이상 휴가 보장
제114호 어선원의 고용계약에 관한 협약(1959년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 모든 종류의 선박 으로, 등록되거나 증표가 교부된 것 • 어선원은 자격에 관계없이 어선 내에 고용되거나 종사하며 해원명부에 기재된 모든 사람. 단, 정부 소속 등 영속적으로 근무하는 기타의 사람은 제외 • 어선원 고용계약에 대한 전반적인 기준 제시
제125호 어선원의 자격증명서에 관한 협약(1966년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 모든 어선. 단, 총 톤수 25톤 미만은 제외 • 자격을 갖춘 선장, 항해사, 기관사 승무 • 어선원자격증 발급 최저연령은 18~20세
제126호 선내 선원(어선원) 편의설비에 관한 협약(1966년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 75톤 이상 선박 • 모항을 떠나 있는 기간이 보통 36시간 이상인 선 박으로서 입항 중 선원이 상시 선내에 거주 • 선원(어선원) 사용에 제공되는 침실, 식당 및 위생 시설을 적절한 수준으로 구비
제138호 취업의 최저연령에 관한 협약(1973년)	<ul style="list-style-type: none"> • 아동노동의 효과적인 철폐 보장 • 최저연령은 의무교육 종료 연령 이상 • 어떠한 경우라도 15세 미만은 노동 불가
제163호 선원 복지 협약(1987년)	<ul style="list-style-type: none"> • 적절한 복지시설과 편익이 항구 내에 있는 선원들 과 승선중인 선원들에게 제공 보장
제179호 선원모집과 알선 협약(1996년)	<ul style="list-style-type: none"> • 대표적인 어선소유자 및 어선원 단체 등은 이 협약 의 규정 적용이 가능
제188호 어선근로 협약(2007년)	<ul style="list-style-type: none"> • 상업적인 어로 작업에 종사하는 모든 어선과 어 선원에 적용



CH. II - 1

케이프타운협약(CTA)

I. 케이프타운협약 개관

1. 채택 배경

- 동 협약의 서문에서 나타내는 바와 같이 1977년 토레몰리노스협약과 1993년 토레몰리노스의정서는 기술적·법적 제약 때문에 발효되지 못하였음. 그러나 지속적인 어선 사고 발생 및 불법어업 증가로 어선 분야 국제협약의 중요성이 증가하였다. 또한 상선을 대상으로 하는 SOLAS협약이 1974년 11월 작성된 이후 1980년 발효됨으로써 상선과 동등한 수준의 어선 안전 보장 필요성이 꾸준히 제기되었음

상선 선원의 생명이 어선 선원의 생명보다 더 중요할까요?
 협약 규정 관련 상선과 어선의 비교

선원 안전	훈련	중물	중물	노동 기준	환경 보호
SOLAS, 1974	STCW, 1978	LL, 1966	COLREGs, 1972	MLC, 2006	MARPOL, 1973/78
✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ 발효	✗ 미발효				

상선 선원
292* 연간 사망자 수

어선 선원
24,000+ 연간 사망자 수

*1995년부터 2017년까지 IHS Market에 보고된 사망자 및 실종자 수.
출처: UN 식량 농업 기구(FAO), 국제 노동 기구(ILO) 및 국제 해사 기구(IMO)

VS

선원과 음저버 안전	훈련	안정성	중물	노동 기준	환경 보호
CTA, 2012	STCW-F, 1995	현재 협약 없음	현재 협약 없음	C188, 2007	PSMA, 2009
✗	✓	✗	✗	✓	✓

어선 선원
24,000+ 연간 사망자 수

상선 선원
292* 연간 사망자 수

주: 협약 관련 세부 내용은 부록 A에 있습니다.
© 2018 The Pew Charitable Trusts

I. 케이프타운협약 개관

1. 채택 배경

- 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) 어선의 어업은 세계 어류 수확량의 약 20%에 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 이는 어업시장에서 연간 약 23억 달러(한화 약 2조 6천억 원)에 해당되는 시장규모임
- IUU 어업에 종사하는 어선의 경우 선박 기본안전장치가 부족하고 어선원의 안전에 위험을 초래할 수 있어 이에 대한 안전 강화방안이 요구됨
- IMO는 수십 년 동안 유엔 식량 농업 기구 (FAO) 및 국제노동기구(ILO)와 협력하여 어선의 안전 향상을 위한 어선 설계 · 건조 및 장비에 대한 비강제적 수단을 개발해 옴
- IMO는 어선의 안전 향상을 위한 기존 협약이 발효요건을 충족하지 못함에 따라 2012년 케이프타운협약을 채택하고, 해당 협약의 발효를 위해 노력하고 있음



I. 케이프타운협약 개관

2. 목적 및 특징

- (정식명칭) 통칭 ‘케이프타운협약’ 으로 불리는 ‘IMO 어선안전협약(CTA: Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)’
- (목적) IMO가 2012년 채택한 협약으로, 어선의 구조·설비·장치 및 운영 규정과 관련된 전반적인 기준을 제시하여 어선에서 근무하는 모든 사람의 안전을 보장하고 불법적인 조업을 하지 않기 위해 채택되었음

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)

I. 케이프타운협약 개관

3. 협약 비준 현황

- (비준 국가) 2021년 06월 기준 **16개국**

벨기에, 콩고, 쿡 아일랜드, 크로아티아, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 네덜란드, 노르웨이, 페루, 세인트키츠 네비스, 상투메 프린시페, 남아프리카공화국, 스페인

- 2021년 2월 26일에는 크로아티아에 이어 페루가 가장 최근에 가입함

To: All IMO Member States

Subject: **Ratification of the Cape Town Agreement of 2012**

1 The Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (the Cape Town Agreement) provides globally applicable mandatory requirements for the design, construction and equipment of fishing vessels. It also provides for the establishment of a port State mechanism to monitor illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing activities, which in turn will protect markets from being flooded with illegally caught fish, avoid depletion of world fish stocks, protect fishers from human rights abuse and provide the basis for tackling abandoned, lost or otherwise discarded fishing gear problems. However, this global instrument, the only one that will regulate the safety of fishing vessels, has not yet entered into force.

2 To that end, a Ministerial Conference on Fishing Vessel Safety and IUU Fishing was organized by IMO in Torremolinos, Spain, in October 2019, in collaboration with FAO, Spain and the Pew Charitable Trusts. The Conference was attended by over 125 States, some 70 ministerial and Ambassador-level representatives, and 30 international organizations. At the Conference, 48 States signed the *Torremolinos Declaration*, which has now been signed by 51 States, to indicate their determination to ratify the Cape Town Agreement by the tenth anniversary of its adoption (i.e. 11 October 2022), thereby moving a significant step closer to bringing into force a global regime setting out much-needed safety standards for fishing vessels and their crew.

3 Additionally, the Ministerial Conference adopted the *Torremolinos Statement on the Cape Town Agreement of 2012 and combating illegal, unregulated and unreported fishing*, highlighting the importance of the Agreement and the need to combat IUU fishing. The resolution calls on States to ratify the Cape Town Agreement; urges States to take actions to prevent, deter and eliminate IUU fishing; encourages States to ratify and promote the STCW-F Convention on training of fishing vessel personnel; calls upon FAO, ILO and IMO to continue to work together in the fishing sector; and requests IMO to continue to provide technical assistance to States who request it in order to accede to and implement the Agreement.

4 In order to promote the delivery of the ambitious goals set out to achieve the entry into force criteria of the Agreement by the target date of 11 October 2022, IMO, in cooperation with other UN organizations, notably FAO and ILO, and non-governmental organizations, in particular, the Pew Charitable Trusts, has recently been organizing a series of regional webinars within the Organization's Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP) to further promote the ratification and implementation of the Cape Town Agreement. The ITCP

I. 케이프타운협약 개관

3. 협약 비준 현황

- 2021년 3월 기준 토레몰리노스의정서에 비준한 IMO 회원국은 총 17개국 (불가리아, 크로아티아, 쿠바, 덴마크, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 아일랜드, 이탈리아, 키리바시, 라이베리아, 리투아니아, 네덜란드, 노르웨이, 세인트키츠 네비스, 스페인, 스웨덴)으로써 어선의 안전에 관한 두 개 협약에 모두 비준한 국가는 크로아티아, 덴마크, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 네덜란드, 노르웨이, 세인트키츠 네비스 그리고 스페인으로서 총 9개 국가임
- 케이프타운협약에 비준한 IMO 회원국과 어업생산량 기준 상위 10개국을 비교한 결과, 노르웨이와 페루 단 2개의 국가만 동 협약에 비준한 사실을 확인할 수 있다. 그 외 8개 국가는 ‘케이프타운협약’ 뿐만 아니라 토레몰리노스의정서에도 비준하지 않은 것이 현재의 국제적인 실정임



[자료: FAO, 『YearBook, Fishery and Aquaculture Statistics 2018』, 저자 재구성]

I. 케이프타운협약 개관

4. IMO 논의 동향

- 케이프타운협약 채택 후, IMO 차원에서 기술협력(TC, Technical Cooperation) 사업 및 관련 세미나 개최 등의 다각적인 방법을 통해 케이프타운 협정의 중요성을 알리고 회원국의 비준 독려를 적극적으로 추진
 - ✓ 단일 협약으로는 이례적으로 별도의 인터넷 플랫폼*을 구축하면서 동 협약의 주요 내용 및 중요성을 전 세계적으로 홍보하고 있음

* Easy Guide to the Cape Town Agreement of 2012 : <https://sway.office.com/pGZcJtkSuHNxDzy5?ref=Link>

- 회원국의 국제협약 비준은 단순히 협약의 목적 및 중요성만을 기준으로 판단할 수 없으며, 비준을 고려하는 회원국의 관련 산업계 실정과 비준으로 인해 자국에 미치는 다양한 영향을 종합적으로 고려해야 함. 특히 우리나라와 같이 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 활발한 어업활동이 이뤄지는 국가는 케이프타운 협약을 비준함으로써 미치는 어업계의 영향을 심도 있게 검토해야 함
- 국제적 차원에서는 이러한 논의 활동을 IMO 주관으로 진행하고 있으며, 케이프타운협약 관련 최근 논의 동향을 살펴보면 2019년 스페인에서 개최된 ‘IUU (불법·비보고·비규제) 어업 행위에 관한 장관급 회의’ 주요 내용을 들 수 있음

I. 케이프타운협약 개관

4. IMO 논의 동향

2019 토레몰리노스 선언

- 스페인 정부와 IMO 사무국 공동 주관으로 2019년 10월 21일에서 23일 기간 스페인 토레몰리노스 지역에서 IUU 어업 행위 근절을 위한 장관급 국제회의가 개최되었으며, 48개의 회원국이 참여하여 ‘토레몰리노스 선언문 (Torremolinos Declaration)’에 서명하였음. 회의 후, 3개 국가(포르투갈, 폴란드, 불가리아)가 추가로 동 선언문에 서명함으로써 총 51개 회원국이 동 선언문에 동참하였음
- IUU 어업 근절을 위해 모인 국제회의에서 선언문 채택이라는 방식을 통해 케이프타운 협정 발효를 촉구하는 것임

TORREMOLINOS DECLARATION

- 동 선언의 서명국은 '케이프타운 협정 2012'이 미발효된 사실을 우려하며, UN SDG 14³⁾ 및 SDG 17⁴⁾ 달성을 위한 협정 발효의 필요성을 인식한다.
- 동 선언의 서명국은 IUU 어업 근절을 위한 다른 UN 기구와의 협력 그리고 향상된 안전 기준에 관해 긍정적으로 검토한다.
- 동 선언의 서명국은 어선원의 훈련 및 자격에 관한 협약(STCW-F 1995) 발효의 중요성을 인지하며, 이를 위한 협력 활동을 지지한다.
- 동 선언의 서명국은 '케이프타운 협정 2012' 발효가 어선에 적용 가능한 다른 협약이행을 보완한다는 점을 인지하며 아래의 결의를 표명한다.
 1. 채택 10주년이 되는 2022년 10월 11일까지 발효할 수 있도록 조치한다.
 2. 협정의 효용성 증진은 회원국의 다각적인 지원에 달려 있음을 인식하며 협정 이행을 촉진한다.
 3. 어선의 국제적인 안전 기준이 선박 검사를 위한 의무적인 도구로써 작동하여 어업 활동의 관리와 투명성이 향상될 수 있음을 인식한다.

I. 케이프타운협약 개관

4. IMO 논의 동향

2019 토레몰리노스 선언의 중요성

- 선언문에서 주목해야 할 점은 ‘어선원의 기초안전 훈련 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 (이하 STCW-F)’의 발효 촉진을 강조했다는 점
- 케이프타운협정이 어선의 선박 안전성에 관해 규정한다면 STCW-F 협약은 인적요인과 관련하여 규정
- 해양사고의 주요 발생 원인이 인적과실인점을 고려할 때, 두 협약은 상호 보완적인 관계가 되어야 함
- 선언문에서는 케이프타운 협정이 어선에 적용 가능한 다른 협약이행을 보완하고 선박 검사를 위한 도구로써 충분한 역할을 할 수 있다는 점을 강조하였음
- 어선에 적용되는 대표적인 다른 국제협약으로써 ‘항만국조치협정(Port State Measures Agreement / 2015년 가입, 2016년 발효) 있음
- 따라서 케이프타운협약이 발효된다면 이는 PSMA 제도를 통해 어선에 관한 선박 검사를 수행하는 데 있어 국제기준으로써 검사와 결부되어 중요한 기능을 할 수 있을 것으로 예상됨

I. 케이프타운협약 개관

4. IMO 논의 동향

케이프타운 협정 이행 지침 개발

- 2019년 10월 스페인에서 개최된 IUU 어업 행위 근절을 위한 장관급 회의 후속 조치의 일환으로써 동 회의에 참석한 국가들을 구축으로 작업반이 구성
- 동 작업반은 케이프타운 협정 이행을 위한 지침 개발 작업에 착수
- 2021년 2월, 작업반을 통해 개발 중인 지침서를 IMO 제 103차 해사안전위원회(MSC) 회의 기타 사항 의제 문서(MSC 103/20/2)로 아이슬란드, 인도네시아, 남아프리카공화국, 스페인, FAO, ITF, Pew 그리고 WMU가 공동으로 제출하였음

구분	제목
Section 1	GENERAL ASPECTS
Section 2	STATUS OF THE CAPE TOWN AGREEMENT OF 2012
Section 3	APPLICATION, EXCEPTIONS, EQUIVALENTS AND REPAIRS, ALTERATIONS AND MODIFICATIONS (REGULATIONS I/1-5)
Section 4	SURVEYS AND CERTIFICATES (REGULATIONS I/6-17)
Section 5	CONSTRUCTION, WATERTIGHT INTEGRITY AND EQUIPMENT (CHAPTER II)
Section 6	STABILITY AND ASSOCIATED SEAWORTHINESS (CHAPTER III)
Section 7	MACHINERY AND ELECTRIC INSTALLATIONS AND PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES (CHAPTER IV)
Section 8	FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION, FIRE EXTINCTION AND FIRE-FIGHTING (CHAPTER V)
Section 9	PROTECTION OF THE CREW (CHAPTER VI)
Section 10	LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS (CHAPTER VII)
Section 11	EMERGENCY PROCEDURES, MUSTERS AND DRILLS (CHAPTER VIII)
Section 12	RADIOCOMMUNICATIONS (CHAPTER IX)
Section 13	SHIPBORNE NAVIGATIONAL EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS (CHAPTER X)
Section 14	IMPLEMENTATION OF THE ARRANGEMENT AND FISHING INDUSTRY
Section 15	IMPLEMENTATION OF THE AGREEMENT AND HUMAN ELEMENT
Section 16	PROMOTION OF TECHNICAL COOPERATION AND PROVISION OF TECHNICAL ASSISTANCE

II. 케이프타운협약의 주요 내용

1. 구성

장	주요 내용	적용 대상	이행시 점
제1장	총칙 (General Provisions)	24m 이상 신조선	비준 시
제2장	구조, 수밀성 및 설비 (Construction, watertight integrity and equipment)	24m 이상 신조선	비준 시
제3장	복원성 및 관련 내항성 (Stability and associated seaworthiness)	24m 이상 신조선	비준 시
제4장	기관, 전기 및 무인기관구역 (Machinery and electrical installations and periodically unattended machinery spaces)	45m 이상 신조선	비준 시
제5장	방화, 탐지, 소화 및 소화작업 (Fire protection, fire detection, fire extinction and fire fighting)	45m 이상 신조선 /예외 있음	비준 시
제6장	선원 보호 (Protection of the crew)	24m 이상 신조선	비준 시
제7장	구명 설비 및 장치 (Life-saving appliances and arrangements)	45m 이상 신조선 단, 현존선(Reg.13, 14)	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
제8장	비상조치, 소집 및 훈련 (Emergency procedures, musters and drills)	24m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
제9장	무선통신 (Radiocommunications)	45m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 10년 이내 (Reg.1(4))
제10장	선박 항해 설비 및 장치 (Shipborne navigational equipment and arrangements)	24m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
부록	증서 및 부속설비기록 (Certificate and record of equipment)	-	-

실제로 어선의 어업 활동에서 케이프타운협약은 SOLAS협약과 같은 기능을 한다. 이에, 케이프타운 협정을 ‘어선의 SOLAS’라고 지칭하기도 한다.

장	SOLAS (총톤수 500톤↑ 화물선 등 대상)
제1장	일반사항
제2장	구조,복원성,기관·전기·소화설비
제3장	구명설비
제4장	무선설비
제5장	항해안전
제6장	화물운송
제7장	위험물운송
제8장	원자력선
제9장	안전운항 관리
제10장	고속선 안전조치
제11장	해상안전 특별조치
제12장	산적화물선 추가조치
제13장	준수의 검증
제14장	극지운항 안전조치

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

(1) 총칙

가. 적용범위 및 동등성 규정 (제1조 제1항)

- 제1장 총칙은 협약 적용 범위, 발효 요건, 이행 시기 등을 규정하고 있음
- 제1조 제(1)항에 따르면 특별히 다른 규정이 없을 경우 본 협약은 신조선(new vessels)에 적용됨
- 본 협약 적용 대상과 관련하여 당사국 주관청은 길이 규정을 총톤수 규정으로 대체할 수 있음. 즉, 24m는 300톤, 45m는 950톤, 60m는 2000톤, 75m는 3000톤과 동일한 선박으로 대체 간주할 수 있음

나. 점진적 이행 (제1조 제4항)

- 현존선의 경우에는 관련된 제7장에서 제10장까지의 모든 규정을 즉각적으로 이행하기 어려운 경우, 당사국은 계획을 수립하여 점진적으로 이행할 수 있음. 무선통신(제9장)의 경우는 10년, 구명설비(제7장), 응급절차 및 훈련(제8장), 선박항해설비(제10장)의 경우는 5년의 기한 내에 점진적으로 이행할 수 있음
- 점진적 이행 조항 적용 대상이라고 할지라도 첫째, IMO에 제7장, 제8장 제9장, 제10장 중 어느 장의 어느 조항을 점진적으로 이행할 것인지 여부를 명시하고, 둘째, 그 이유를 명시하며, 셋째, 각각 5년 또는 10년의 기간을 넘지 않는 기한 내에서 점진적 이행을 위한 계획을 기술하고, 넷째, 차후의 보고에서는 점진적 이행을 위해 취해진 수단과 수립된 계획에 부합한 진척 상황을 IMO에 보고해야 함
- 따라서 점진적 이행이 가능한 현존선의 경우에도 협약 비준 시 적용 대상 어선 전체에 대하여 향후 비준국으로서 어떤 계획을 가지고 대응할지 세심한 사전계획과 준비가 필요함

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

(1) 총칙

다. 면제 (제3조 제3항)

- 주관청은 선박의 업종, 기후조건 및 통상적인 항행의 위험 유무 등을 고려하여 그 적용이 불합리하고 실행 불가능하다고 판단하는 경우, 이 부속서의 어떠한 요건도 면제할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 조건을 만족해야 한다.

(a) 선박은 주관청이 선박의 예정된 업무에 적절하고 그 선박의 전반적인 안전의 확보에 필요하다고 인정하는 안전요건에 적합해야 함.

(b) 아래 구역에서 전적으로 운항하는 선박

(i) 이웃 국가들 간의 관할 하에, 인접해양구역 내 설정되고 그들의 국적선에 대하여 국제법을 준수하여 상호 합의한 범위 및 요건만이 적용되는 공동어로수역

(ii) 선적국의 배타적 경제수역, 또는 만약 국가가 그 국가의 영해 근처나 영해를 넘어서 이러한 구역을 설정하지 않았다면 국제법에 따르면 기선으로부터 200마일을 넘지 않는 수역

(iii) 타국가의 관할권에 있는 배타적 경제수역, 해양구역 또는 관련국간 협정에 의거 국제법을 준수하고 그러한 국가들이 설정하기로 동의한 범위 또는 요건에 해당하는 공동어로 수역

(c) 주관청은 이 항에 따라 인정되는 면제의 조건과 내용을 사무총장에게 통보함

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

(1) 총칙

라. 수리, 개조 및 변경 (제5조)

- 케이프타운협약의 적용 대상은 원칙적으로 신조선임. 신조선이라 함은 본 협약의 발효시점 또는 발효 이후 건조(building) 또는 주요한 개조(major conversion) 계약이 체결된 경우를 의미한다(협약 제2조 제1항 a호 정의규정). 또는 협약 발효 전 건조 또는 주요 개조 계약이 체결되고 발효 이후 3년 또는 그 이후에 인도되는 경우(동조 동항 b호), 건조계약이 없었다면 용골이 거치되었거나, 특정한 선박의 인식 가능한 건조가 시작되었거나, 최소 50톤 또는 모든 건조자재의 약 1% 중 적은 쪽의 조립이 시작된 경우(동조 동항 c호) 등을 신조선으로 규정함
 - 상기 신조선의 개념에 주요한 개조 계약이 체결된 경우에도 신조선으로 취급한다는 의미는 우리나라 수산 업계에서 해외의 중고선을 도입하여 일부 수리 후 사용하는 통상적인 관행을 고려할 때 중고선에 대한 협약의 직접 적용 여부의 문제가 대두됨
- 협약 제5조에서 선박의 수리, 개조, 변형에 대하여 이러한 공사를 행하는 선박은 적어도 그 선박에 종래 적용되던 요건에 계속 적합해야 한다고 규정하고 있다(협약 제5조 제1항). 주요한 수리 및 개조의 경우는 담당 관청이 합리적으로 실행 가능하다고 판단하는 경우 그러한 수리 및 개조의 범위에 한하여 신조선에 요구되는 요건을 충족시켜야 한다(협약 제5조 제2항).
- 담당 주관청이 합리적으로 실행 가능하다고 판단하는 경우로 한정하고 있지만, 만약 중고선의 주요한 수리 및 개조가 이루어지는 경우 주관청이 합리적이고 실행 가능하다고 판단한다면 중고선의 개조도 협약의 규정을 따라야 할 것으로 사료됨

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

(1) 총칙

마. 선박의 검사 (제7조 ~ 제9조)

- 검사 대상
 - 구명설비 및 기타장비의 검사(제7조), 구명설비 및 기타장비의 검사(제8조), 선체, 기관 및 설비에 대한 검사(제9조)
- 검사의 종류 및 시기

검사의 종류	시기
최초검사	선박이 취항하기 전 최초검사
정기검사	주관청이 5년을 초과하지 아니하는 간격으로 규정한 정기검사
중간검사	국제어선안전증서의 제2년차일의 전후 3개월 이내의 정기적 검사 또는 제3년차일의 전후 3개월 이내의 정기적 검사
연차검사	국제어선안전증서의 연차일 전후 3개월 이내의 연차검사
추가검사	전반적이든 부분적이든 간에 상황에 따라 제10규칙에 규정된 조사 결과에 따른 수리 후 또는 어떠한 중요한 수리나 신환이 있을 때마다

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제1장 총칙

바. 증서의 발급 또는 이서 (제11조)

- 어선에 대하여 최초검사 또는 정기검사 후에 제3(3)규칙에 따라 면제되는 선박을 제외하고 국제 어선 안전 증서 (International Fishing Vessel Safety Certificate) 라는 증서를 발급

사. 증서의 유효기간 및 효력 (제13조)

- 국제 어선 안전 증서는 5년을 넘지 않는 주관청이 명시한 기간으로 발급되어야 한다. 국제어선면제증서는 관련증서의 유효기간을 초과하는 기간에 대하여서는 그 효력을 상실한다.

아. 증서의 보유 (제15조)

- 발행된 증서는 항상 본선에 비치하여 즉시 점검을 받을 수 있어야 한다.

INTERNATIONAL FISHING VESSEL SAFETY CERTIFICATE	
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment	
(Official Seal)	(State)
Issued under the provisions of the Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	
under authority of the Government of _____	
(name of the State)	
by _____	
(person or Organization authorized)	
<i>Particulars of vessel⁽¹⁾</i>	
Name of Ship :	
Distinctive Number or Letters :	
Port of Registry :	
Length (L) (regulation I/2(5))/	
Gross tonnage (regulation I/2(22)) ⁽²⁾ :	
Sea areas in which vessel is certified to operate (regulation IX/2) :	
Date of building or major conversion contract :	
Date on which keel was laid or vessel was at a similar stage of construction in accordance with regulation I/2(1)(c)(ii) or (1)(c)(iii) :	
Date of delivery or completion of major conversion :	

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the vessel may be placed horizontally in boxes.	
⁽²⁾ Delete as appropriate.	

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제2장 구조, 수밀성 및 설비

- 케이프타운협약 비준 시 상선에 적용되는 SOLAS 국제협약에 준하는 구조, 수밀성 설비가 공해상 조업 24미터 이상의 어선에 요구된다.

구분	내용
제1조	구조(Construction)
제2조	수밀문(Watertight doors)
제3조	선체 보전성(Hull integrity)
제4조	풍우밀문(Weathertight doors)
제5조	화물창구(목제덮개)(Hatchways closed by wood covers)
제6조	화물창구(목제덮개 외)(Hatchways closed by covers other than wood)
제7조	기관구역 개구(Machinery space openings)
제8조	기타 갑판 개구(Other deck openings)
제9조	통풍구(Ventilators)
제10조	공기관(Air pipes)
제11조	측심장치(Sounding devices)
제12조	현창 및 창(Sidecuttles and windows)
제13조	흡입 및 배출관(Inlets and discharges)
제14조	방수구(Freeing ports)
제15조	닻, 계류장비(Anchor and mooring equipment)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제3장 복원성 및 관련 내항성

- 협약 비준 지연으로 인해 관련 기술 및 정보가 발달하여 현재 사용되지 않는 기술 등이 명시되어 있다.

구분	내용
제1조	총칙(General)
제2조	복원성 기준(Stability criteria)
제3조	어창의 침수(Flooding of fish-holds)
제4조	특수어획법(Particular fishing methods)
제5조	강풍과 횡요(Severe wind and rolling)
제6조	갑판유입수(Water on Deck)
제7조	조업 여건(Operating conditions)
제8조	착빙(Ice accretion)
제9조	경사시험(Inclining test)
제10조	복원성 자료(Stability information)
제11조	간이 어창 칸막이(Portable fish-hold divisions)
제12조	선수 높이(Bow height)
제13조	최대허용 조업흘수(Maximum permissible operating draught)
제14조	구획 손상 시 복원성(Subdivision and damage stability)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제4장 기관, 전기 및 무인기관구역

- 기관 및 설비구조에 대한 규정을 명시하고 있다.

구분		내용	
Part A (General)	제1조	적용(Application)	
	제2조	정의(Definitions)	
	제3조	총칙(General)	
Part B (Machinery installations)	제4조	기관(Machinery)	
	제5조	선박의 후진(Means of going astern)	
	제6조	증기보일러, 급수계통 및 증기배관 구성 (Steam boilers, feed systems and steam piping arrangement)	
	제7조	조타실과 기관구역 간의 통신 (Communication between the wheelhouse and machinery space)	
	제8조	조타실에서의 추진기관 제어 (Wheelhouse control of propulsion machinery)	
	제9조	기압체계(Air pressure systems)	
	제10조	연료유, 윤활유, 기타 인화성 유류 관리 (Arrangements for fuel oil, lubricating oil and other flammable oil)	
	제11조	선저폐수 배수 장치(Bilge pumping arrangements)	
	제12조	소음 보호(Protection against noise)	
	제13조	조타장치(Steering gear)	
	제14조	기관사 호출 장치(Engineers' alarm)	
	제15조	어획물 보존을 위한 냉동장치 (Refrigeration systems for the preservation of the catch)	
	Part C (Electrical installations)	제16조	주전원(Main source of electrical power)
		제17조	비상전원(Emergency source of electrical power)
		제18조	충격, 화재 및 전기 관련 위험의 예방 (Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin)
Part D (Periodically unattended machinery spaces)	제19조	화재안전(Fire safety)	
	제20조	침수 대비(Protection against flooding)	
	제21조	통신(Communications)	
	제22조	경보장치(Alarm system)	
	제23조	기관, 보일러 및 전기설비의 특별 요건(Special requirements for machinery, boiler and electrical installations)	
	제24조	안전장치(Safety system)	

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제5장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업

- 어선 방화 구조 및 방화 시 탐지장비, 소화 작업 시 필요한 설비 등을 규정하고 있다.

구분	내용	
Part A (General)	제1조	총칙(General)
	제2조	정의(Definitions)
	제3조	구조(Structure)
Part B (Fire safety measures in vessels of 60 metres in length and over)	제4조	거주구역 및 업무구역의 격벽 (Bulkheads within the accommodation and service spaces)
	제5조	거주구역, 업무구역 및 제어구역의 계단 및 승강기트렁크 보호 (Protection of stairways and lift trunks in accommodation spaces, service spaces and control stations)
	제6조	방화구획의 문(Doors in fire-resistant divisions)
	제7조	격벽 및 갑판의 화재 보전성 (Fire integrity of bulkheads and decks)
	제8조	구조의 세부사항(Details of construction)
	제9조	통풍장치(Ventilation systems)
	제10조	난방설비(Heating Installations)
	제11조	기타 사항(Miscellaneous items)
	제12조	가스 실린더 및 위험물 보관 (Storage of gas cylinders and dangerous materials)
	제13조	탈출수단(Means of escape)
Part B (Fire safety measures in vessels of 60 metres in length and over)	제14조	자동 스프링클러, 화재경보 및 화재감지시스템(Automatic sprinkler and fire alarm and fire detection systems(Method II F))
	제15조	자동 화재경보 및 화재감지시스템(Automatic fire alarm and fire detection system(Method III F))
	제16조	화재위험이 높은 화물구역의 고정식 소화 장치 (Fixed fire-extinguishing arrangements in cargo spaces of high fire risk)
	제17조	소화펌프(Fire pumps)
	제18조	소화주관(Fire mains)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제5장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업

- 어선 방화 구조 및 방화 시 탐지장비, 소화 작업 시 필요한 설비 등을 규정하고 있다.

구분	내용
	제19조 소화전, 소방 호스와 노즐(Fire hydrants, fire hoses and nozzles)
	제20조 소화기(Fire extinguishers)
	제21조 제어, 거주, 업무구역의 휴대용소화기(Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces)
	제22조 기관구역 내 소화설비 (Fire extinguishing appliances in machinery space)
	제23조 국제육상시설연결구(International shore connection)
	제24조 소방복(Fireman's outfit)
	제25조 화재진압(Fire control plan)
	제26조 상비 소화설비(Ready availability of fire-extinguishing appliances)
	제27조 대체의 허용(Acceptance of substitutes)
Part C (Fire safety measures in vessels of 45 metres in length and over but less than 60 metres)	제28조 방화구조(Structural fire protection)
	제29조 통풍장치(Ventilation systems)
	제30조 난방설비(Heating installations)
	제31조 기타사항(Miscellaneous items)
	제32조 가스실린더 및 위험물 보관 (Storage of gas cylinders and dangerous materials)
	제33조 탈출수단(Means of escape)
	제34조 자동 화재경보 및 화재감지시스템 (Automatic fire alarm and fire detection systems)
	제35조 소화펌프(Fire pumps)
	제36조 소화주관(Fire mains)
	제37조 소화전, 소방 호스와 노즐(Fire hydrants, fire hoses and nozzles)
제38조 소화기(Fire extinguishers)	
	제39조 제어, 거주, 업무구역의 휴대용소화기(Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces)
	제40조 기관구역 내 소화설비(Fire extinguishing appliances in machinery space)
	제41조 소방복(Fireman's outfit)
	제42조 화재진압(Fire control plan)
	제43조 상비 소화설비(Ready availability of fire-extinguishing appliances)
	제44조 대체의 허용(Acceptance of substitutes)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제6장 선원 보호

- 선원의 어선 작업 시 발생 가능한 재해를 방지하기 위한 규정을 명시하고 있다.
- 또한 부록 제8항에도 관련 사항이 명시되어 있다.

구분	내용
제1조	일반적 보호조치(General protection measures)
제2조	갑판개구(Deck openings)
제3조	불워크, 레일 및 가드(Bulwarks, rails and guards)
제4조	계단 및 사다리(Stairways and ladders)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제7장 구명 설비 및 장비

- 어선 내 구명 설비 및 장비의 기준 등을 규정하고 있다.

구분	내용
Part A (General)	제1조 적용(Application)
	제2조 정의(Definitions)
	제3조 구명설비의 평가, 시험 및 승인 (Evaluation, testing and approval of life-saving appliances)
	제4조 생산시험(Production tests)
Part B (Vessel requirements)	제5조 구명정과 구조정의 수와 유형 (Number and types of survival craft and rescue boats)
	제6조 구명정과 구조정의 이용 및 탑재 (Availability and stowage of survival craft and rescue boats)
	제7조 구명정 승정(Embarkation into survival craft)
	제8조 구명동의(Life jackets)
	제9조 방수복 및 보온구(Immersion suits and thermal protective aids)
	제10조 구명부환(Life buoys)
	제11조 구명줄발사기(Line-throwing appliance)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제7장 구명 설비 및 장비

- 어선 내 구명 설비 및 장비의 기준 등을 규정하고 있다.

구분	내용
Part B (Vessel requirements)	제12조 조난신호(distress signals)
	제13조 무선구명설비(Radio life-saving appliances)
	제14조 레이더트랜스폰더(Radar transponders)
	제15조 구명설비의 역반사재 (Retro-reflective materials on life-saving appliances)
	제16조 작동 준비, 정비 및 점검 (Operational readiness, maintenance and inspections)
	Part C (Life-saving appliances requirements)
제18조 자체복원식부분폐형 구명정 (Self-righting partially enclosed lifeboats)	
제19조 전폐형 구명정(Totally enclosed lifeboats)	
제20조 구명뗏목의 일반적 요건(General requirements of liferafts)	
제21조 팽창식 구명뗏목(Inflatable liferafts)	
제22조 고체식 구명뗏목(Rigid liferafts)	
제23조 구조정(rescue boats)	
제24조 구명동의(Life jackets)	
제25조 방수복(Immersion suites)	
제26조 보온구(Thermal protective aids)	
제27조 구명부환(Life buoys)	
제28조 구명출발사기(Line-throwing appliance)	
제29조 로켓낙하산화염신호(Rocket parachute flares)	
제30조 신호홍염(Hand flares)	
제31조 발연부신호(Buoyant smoke signals)	
제32조 진수 및 승정설비(Launching and embarkation appliances)	

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제8장 비상조치, 소집 및 훈련

- 어선 작업 중 혹은 어선 내 비상상황 발생 시 대응 기준 및 사전 예방을 위한 교육·훈련의 필수 내용을 규정한다.

구분	내용
제1조	적용(Application)
제2조	일반비상경보장치, 비상배치표 및 비상지침서(General emergency alarm system, muster list and emergency instructions)
제3조	퇴선 훈련(Abandon ship training and drills)
제4조	비상조치 훈련(Training in emergency procedures)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제9장 무선통신

- 무선 통신 장비 및 설비 기준을 규정한다.

구분		내용
Part A (Application and definitions)	제1조	적용(Application)
	제2조	용어 및 정의(Terms and definitions)
	제3조	면제(Exemptions)
	제4조	기능 요건(Functional requirements)
Part B (Vessel requirements)	제5조	무선설비(Radio installations)
	제6조	무선장비: 일반(Radio equipment: General)
	제7조	무선장비: A1해역(Radio equipment: Sea area A1)
	제8조	무선장비: A1, A2 해역(Radio equipment: Sea area A1 and A2)
	제9조	무선장비: A1, A2, A3 해역(Radio equipment: Sea area A1, A2 and A3)
	제10조	무선장비: A1, A2, A3, A4해역 (Radio equipment: Sea area A1, A2, A3 and A4)
	제11조	청취(Watches)
	제12조	전원(Source of energy)
	제13조	성능기준(Performance standards)
	제14조	정비 요건(Maintenance requirements)
	제15조	선박통신사(Radio personnel)
	제16조	무선통신 일지(Radio records)

II. 케이프타운협약의 주요 내용

2. 주요 규정

제10장 선박 항해 설비 및 장치

- 항해 설비 및 장치 기준을 규정한다.

구분	내용
제1조	적용(Application)
제2조	면제(Exemptions)
제3조	선박용 항해장치(Shipborne navigational equipment)
제4조	항해용 계기 및 참고자료(Nautical instruments and publications)
제5조	신호장비(Signalling equipment)
제6조	항해 선교 시계(Navigation bridge visibility)



CH.11-2

STCW-F 협약

I. STCW-F 협약 개관

1. 채택 배경

- (원명) The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing vessel personnel, 1995)(어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약)
- (목적) 어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 국제적 기준을 제정함으로써 해상에서의 인명과 재산의 안전 및 해양환경의 보호 증진
- 1995. 7. 7일에 채택되어, 팔라우공화국의 15번째 비준국 서명으로 2012. 9. 29일에 국제적으로 발효(2021년 현재 22개국 비준)
 - ✓ (비준 22개국) 러시아, 덴마크, 아이슬란드, 우크라이나, 시리아, 노르웨이, 라트비아, 키리바시, 시에라리온, 모리타니, 나미비아, 스페인, 모르코, 캐나다, 팔라우, 리투아니아, 콩고, 폴란드, 포르투갈, 세인트루시아, 뉴질랜드, 세인트키츠네비스
- 우리나라 : 연근해 등 모든 어선에 적용해야 하는 영향을 우려 미비준
- 적용 기준이 선박 길이로 폭이 좁고 길이가 긴 아시아 국가 선박에 불리함에 따라 일본, 중국, 베트남 등을 비롯한 아시아 국가는 비준하지 않고 있음

I. STCW-F 협약 개관

2. 주요 내용

- IMO는 어선에 승무하는 어선원에 대한 훈련, 자격증명 및 당직근무의 국제적 기준을 정함으로써 해상에서 인명과 재산의 안전 및 해양환경보호를 위하여 1995년에 STCW-F 협약을 채택하였음
- 이 협약은 당사국의 국기를 게양할 권리를 가진 항해 어선에 승무하는 모든 어선원에게 적용되며, 별도의 부속서에서 어선장, 항해사, 기관사 및 무선통신사에 관해서는 길이가 24미터 이상인 어선에서 승무하는 어선해기사의 자격증명에 관한 강제적 최저요건 등을 따로 규정하고 있음
- 협약의 주요 내용은 부속서 제2장 및 제3장의 내용이라고 할 수 있으며, 이 부분에서는 어선에 승무하는 어선원의 직무별 자격증명 및 교육훈련에 관한 최저요건 등을 다루고 있음
- 특히, 부속서 제2장은 조문별로 규제 대상에 대한 강제적 최저요건을 다루고 있으며, 각 조문의 부록으로 어선원의 직무 주체별 요구지식에 관한 사항을 상세히 규정하고 있음
- 협약 발효로 어선의 항만국 통제가 가능하게 되고, 비준국 항구 내에 정박하는 어선은 본 협약 준수 및 인명과 재산 또는 환경 오염 관련 결함이 있을 경우 출항금지 조치를 받을 수 있음

I. STCW-F 협약 개관

2. 주요 내용

- 협약은 15개의 조항과 부속서로 구성되며 주요내용은 다음과 같음

조(Article)	제목	주요내용
제1조~제5조	일반적 의무, 정의, 적용, 정보의 전달, 다른 협약의 해석	어선 또는 선박의 정의 및 항해어선의 정의 규정
제6조	증명	부속서로 위임
제7조	국내 규정	-
제8조	통제	제4항 비차별 조항
제9조	기술협력 증진	ILO와 FAO에 기술원조 및 협력 증진
제10조~제15조	개정, 서명, 비준, 수락, 인준 및 가입, 발효, 폐기, 기탁	15개국 비준 후 1년 후 발효
부속서 제1장	일반규정	
제1조~제10조	정의, 적용, 동등조항	제한수역의 정의 규정, 적용완화, 경과 규정, 동등규정
부속서 제2장	어선장, 항해사, 기관사 및 무선통신사의 자격증명	
제1조(제2조)	무제한 수역에서 조업하는 길이 24미터 이상의 어선에 승선하는 어선장(당직항해사)의 자격증명에 관한 강제적 최저요건	
제3조(제4조)	제한수역에서 조업하는 길이 24미터 이상의 어선에 승선하는 어선장(당직항해사)의 자격증명에 관한 강제적 최저요건	
제5조	주기관 출력 750kW 이상의 추진기에 의해서 추진되는 어선에 승선하는 기관장 및 일등기관사의 자격증명에 관한 강제적 최저요건	
제6조	어선에 승선하는 무선종사자 또는 무선통신직무를 수행하는 자의 자격증명에 관한 강제적 최저요건	
제7조(제8조)	어선장, 항해사 및 기관사(GMDSS 무선종사자)에 대한 계속된 숙련과 최신지식 습득을 보장하기 위한 강제적 최저요건	
부속서 제3장	모든 어선원을 위한 기초안전 훈련	
부속서 제4장	당직근무(제1조 어선에서 항해당직을 유지하기 위해 준수되어야 할 기본원칙)	

I. STCW-F 협약 개관

3. 특징

- 2012년 9월 29일 발효되었으며 33개국이 비준하였고 그 숫자는 증가하고 있다. 95년 동 협약을 채택한 이후 오랜 시간이 경과하였으며 비준율을 높이기 위해서는 수산업계의 현황을 반영하고 협약의 규정과 부속서의 전면 검토가 필요하다는 문제의 제기와 함께 제3차 인적요인, 훈련 및 당직 전문위원회 ‘HTW’ 에서 개정작업의 범위를 설정
- 이후 2017년 2월 제4차 HTW회의에서는 일본이 제출한 문서(HTW 4/6)를 기반으로 개정에 관한 구체적인 논의를 시작하였으며, 통신작업반을 구성하여 현재까지 운영 중
- 6차 회의 : 케이프타운협약에 명시된 어선의 길이, 총톤수 등등 간주 규정을 적용할 수 있도록 합의
- 2020년 2월 제1차 어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 국제협약 개정에 관한 회기간 작업반 회의를 개최하여 기초 안전 훈련에 대한 강제 규정 개정작업을 진행 중
- 동 협약은 다른 협약들과 같이 **비차별 조항을 담고 있어 비준여부와 관계없이 당사국의 통제를 받을 수 있으며**, 제한수역 내에서 조업하는 길이 45미터 미만의 어선에 승무하는 어선원에 대해서는 제Ⅱ/3조, 제Ⅱ/4조 및 제Ⅱ/5조의 규정의 완전한 요건 적용 및 영어 사용에 관한 요건을 적용하는 것이 비합리적이거나 실질적이지 못할 경우에는 본 협약의 취지를 훼손하지 않는 범위 내에서 완화할 수 있도록 규정하고 있음



CH. 11-3

2007 어선원노동협약(C 188)

I. 2007 어선원노동협약(C 188) 개관

1. 개요

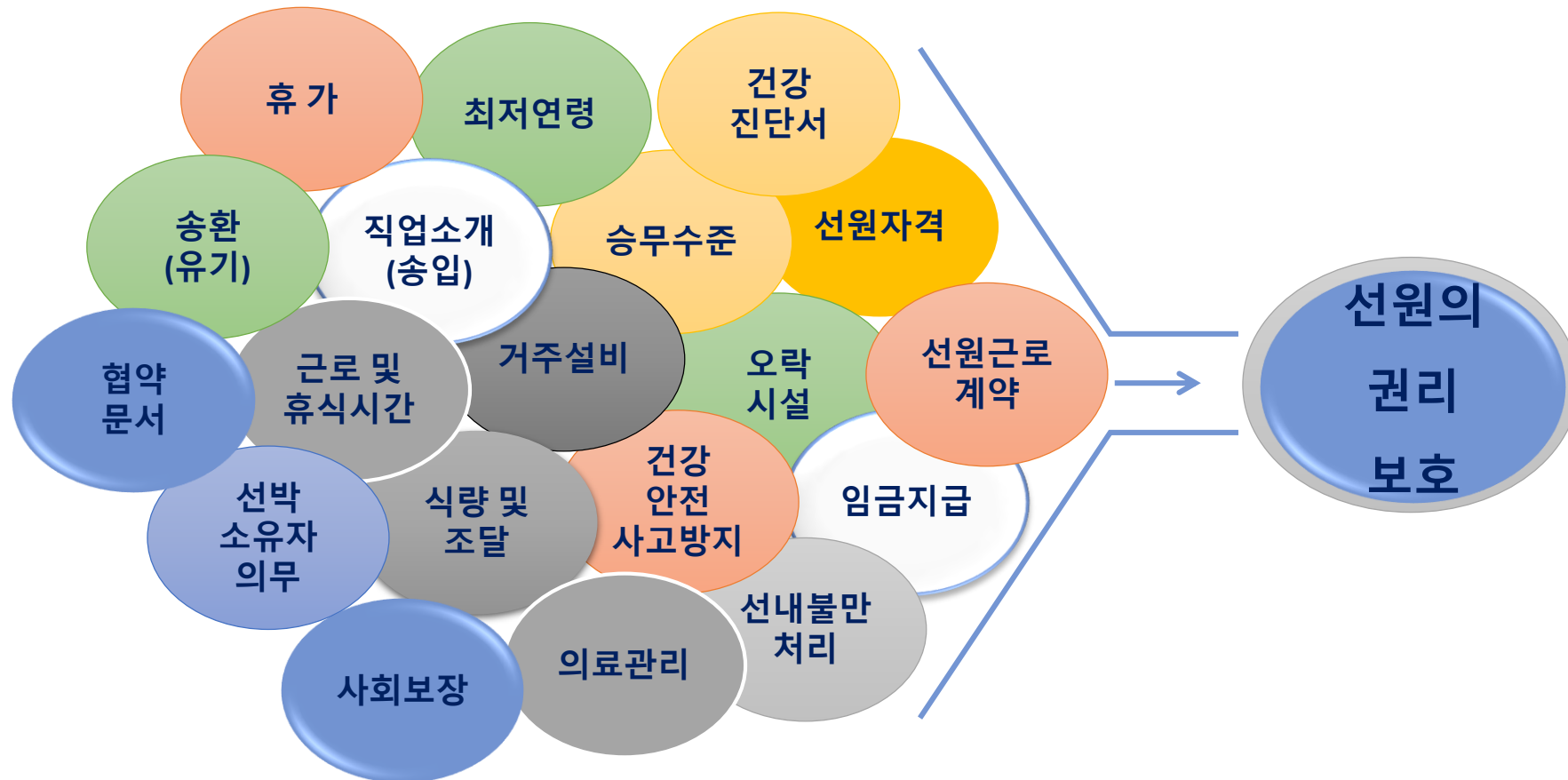
- (목적) 어선원의 근로조건, 거주구역 및 식량, 산업안전보건, 의료관리 및 사회보장 등 승선 중 근로를 위한 최저 요구사항을 고려하여 어선에 승선 중 양호한 근로조건을 보장해 있음
- (채택 및 발효) 2007년 6월 14일 제96차 국제노동총회(ILC)에서 채택, 프랑스 및 노르웨이가 비준함으로 2017년 11월 16일 발효
- 비준국 (2021년 6월 기준 18개국)

Country	Date	Status	Note
Angola	11 Oct 2016	In Force	
Argentina	15 Sep 2011	In Force	
Bosnia and Herzegovina	04 Feb 2010	In Force	
Congo	14 May 2014	In Force	
Denmark	03 Feb 2020	In Force	
Estonia	03 May 2016	In Force	
France	28 Oct 2015	In Force	
Lithuania	16 Nov 2016	In Force	
Morocco	16 May 2013	In Force	
Namibia	20 Sep 2018	In Force	
Netherlands	19 Dec 2019	In Force	
Norway	08 Jan 2016	In Force	
Poland	17 Dec 2019	In Force	
Portugal	26 Nov 2019	In Force	
Senegal	21 Sep 2018	In Force	
South Africa	20 Jun 2013	In Force	
Thailand	30 Jan 2019	In Force	
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	11 Jan 2019	In Force	

I. 2007 어선원노동협약(C 188) 개관

1. 개요

- 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006)은 어선원에게는 적용되지 않기 때문에 대부분의 어선원의 근로 환경이 상선원에 비해 상대적으로 열악하나 법적 보호가 충분하지 못하다는 배경에서 어선원노동협약이 성립되었으며, 본 협약은 이전에 있었던 어선원 관련 ILO 협약들의 내용을 취합할 뿐만 아니라 개선된 내용을 포함하고 있음



1. 2007 어선원노동협약(C 188) 개관

2. 주요 내용

구분		주요내용
장(Part)	조(Article)	
제1장 정의 및 적용	제1조~제5조	용어의 정의, 적용범위, 점진적 이행, 측정단위의 동등기준
제2장 일반원칙	제6조~제8조	이행, 책임당국의 조정, 어선소유자, 어선장, 어선원의 책임
제3장 어선원의 선내근로를 위한 최저요건	제9조~제12조	최저연령, 건강진단서
제4장 근로조건	제13조~제24조	승무정원, 휴식시간, 선원명부, 어선원근로계약, 송환, 직업소개업, 임금지급
제5장 거주구역 및 식량	제25조~제28조	거주구역, 식량
제6장 의료관리, 보건 및 사회보장	제29조~제39조	의료관리, 산업안전보건 및 사고예방, 사회보장, 업무상 질병, 상해 또는 사망 시 보호
제7장 준수 및 집행	제40조~제44조	준수 및 집행
제8장 부속서 1~3장의 개정	제45조	부속서 1, 2 및 3장의 개정
제9장 종결규정	제46조~제54조	종결규정
부속서 제1장	-	측정의 동등규정
부속서 제2장	-	어선원의 근로계약
부속서 제3장	총 84개 항목	어선원의 거주구역

I. 2007 어선원노동협약(C 188) 개관

2. 주요 내용

- (적용범위)

제2조(적용범위) 1. 이 협약에서 달리 규정한 경우를 제외하고, 이 협약은 상업적 어로작업에 종사하는 모든 어선원과 어선에 적용한다.

2. 선박이 상업적 어로에 종사하는지 여부에 대해 의문이 있는 경우, 책임당국은 그 문제를 협의 후 결정하여야 한다.

3. 모든 회원국은, 길이 24미터 이상 선박에서 근로하는 어선원을 위해 이 협약에 규정된 보호를, 협의 후 그 보다 작은 선박에서 근로하는 어선원에게 이 협약의 전부나 일부를 적용할 수 있다.

✓ "상업적 어로"란 강, 호수 및 운하에서의 어로작업을 포함한 모든 어로작업을 말한다. 다만, 생계 및 오락을 목적으로 한 어로는 제외한다(제1조 a항).

- (점진적 이행 가능성) 어선원노동협약은 아래의 4가지 경우를 제외하고는 협약의 일부 규정을 점진적으로 적용될 수 있도록 하였다(제7조 제2항). 4가지 경우는 다음과 같다. ① 길이 24미터 이상인 경우 ② 7일 이하로 해상에 머무는 경우 ③ 배타적 경제수역 및 대륙붕이 아닌 공해상에서 조업하는 어선 ④ 협약 제43조의 항만국 통제 대상이 아닌 경우이다

- 점진적 이행의 대상이 되는 사항은 6가지로 한정되어 있다. 건강진단서 · 소지 의무(제10조 제1항), 24미터 이상의 선박에서 건강진단서 · 소지 의무의 예외 부적용(제10조 제3항), 선원명부 비치 의무(제15조), 근로계약서 소지 보장 의무(제20조), 어선 위험성 평가 시 어선원 참석 보장 의무(제33조), 업무상 질병, 상해, 사망으로부터 보호 의무(제38조)이다



CH. |||

결론

- '케이프타운협약' 수용 과정에서 세부 조항이 상응하는 국내 법령과 부합하는지 확인하는 절차가 필연적으로 선행되어야 하며, 비준 후, 관련 규정이 원활하게 이행되는지 지속해서 관리·감독할 수 있는 체계도 마련되어야 함
- 협약에 적합한 기술 개발 관련, 국내 어선의 상당 부분을 차지하는 노후 선박은 케이프타운협약에서 규정하는 건조 및 설비 등의 기준을 충족하기 어려울 수 있음. 따라서 설비 투자 및 관련 기자재 개발 등을 통해 어선 선주에 대한 정부 차원의 실질적인 지원이 필요할 것으로 판단됨
- 2019년 '토레몰리노스 선언' 내용을 상기하며, 국내·외 어업 활동 관련 종사자들이 어선의 안전성 증진과 IUU 어업 방지 차원에서 케이프타운협약 비준이 가지는 의미에 대해 인식할 필요가 있음. 또한, 어선 사고에서 인적요인이 차지하는 영향성을 고려할 때 STCW-F 협약 비준도 함께 검토해야 함
- 2023년 케이프타운협약 비준을 목표로 우리나라도 해양수산부 주축의 다양한 제도적 활동을 전개하고 있음. 케이프타운협약의 근본적인 속성을 고려하여, 비준이 우리나라 어업계에 긍정적인 효과로서 작용할 수 있도록 어업 실정에 관한 면밀한 분석 및 산학연의 긴밀한 협력 체계를 통한 대비가 필요함

- 어선원 안전 및 인권과 관련된 주요 국제협약의 비준은 다양한 필요성에 의해 추진되어야 하므로, 협약들의 비준을 위한 시기, 방법, 법령 개정 등 사전 준비를 위한 철저한 분석이 필요함. 이를 위해서는 정부와 더불어 산·학 간의 협력을 통하여 지혜를 모아야 하며, 특히, 어선원노동협약의 경우에는 노·사 간의 의견 수렴도 필수적함.
- 어선원 인권침해의 예방은 어선원노동협약의 비준과 관련이 있으나, 효과성을 고려한다면 케이프타운협약의 발효와 비준이 보다 시급하다고 판단됨
- 그 이유는 안전과 근로환경은 밀접한 관련이 있으며, 동 협약은 어선에 대한 포괄적인 안전기준을 제시하고 있고, 선원에 대한 안전보호를 위한 규정들을 포함하고 있기 때문이다. 이러한 사항들은 비준국의 항만국통제 수준에 따라 어선의 근로 환경도 개선이 될 수 있을 것이라고 판단됨
- 또한, 어선 관련 협약들의 비준을 위한 사전준비 시 업종별 특수성을 고려하고, 실제 수산업계에 종사하는 어선원 및 사업주의 의견을 충분히 반영할 수 있도록 의견수렴 필요하며, 실제 조업현장을 경험 한다거나 정박되어 있는 선박에 승선하여 현장의 여건을 충분히 파악할 필요가 있음
- 즉, 협약을 수용하는 과정에서 우리나라 수산 업계의 실태와 여건을 고려하여 최소한의 규정을 도입하는 단순 수용에 머무를 것이 아니라 적극적으로 협약들을 수용함으로써 우리나라의 국격에 부합하는 우리나라 수산업계의 수준을 한 단계 진보시킬 수 있도록 효과적이고 실질적인 법제 마련이 필요함

A large, vibrant green leaf is shown floating on a calm body of water. The leaf's intricate vein structure is clearly visible. The water reflects the leaf and the sky above. The background is a bright blue sky with soft, white clouds. The overall scene is peaceful and natural.

Thanks