



제429회국회(정기회)
제5차 외교통일위원회

1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한
1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한
2012년 케이프타운 협정 가입동의안
검 토 보 고

■ 정부제출 (의안번호 제2213426호)

2025. 11.

외 교 통 일 위 원 회

수석전문위원 곽현준

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	4
1. 개요	4
2. 국회 비준동의 사유	6
3. 주요 내용 검토	8
4. 종합의견	13
※ 참고자료	15
1. 「케이프타운협정」 개요 및 추진배경	15
2. ①1977년 어선안전을 위한 국제협약 ②1993년 토레몰리노스 의정서 ③ 2012년 케이프타운 협정 간 차이점 및 특징	16
3. 「케이프타운협정」 발효 요건 및 비준 국가 목록	17
4. 협정 이행을 위한 국내법 정비 계획	18
5. 「케이프타운협정」 의무사항 및 국내법과의 연관성	20
6. 국회 동의 여부(법제처 심사결과)	21
7. 결의문((THE TORREMOLINOS DECLARATION) (한글본))	24
8. 우리나라의 국제해사기구 이사국 활동 현황	25

I. 제안경위

1. 제 출 자 : 정 부

2. 제출일자 : 2025년 10월 1일

3. 회부일자 : 2025년 10월 2일

II. 제안이유 및 주요내용

1. 제안이유

이 협정 체결을 통하여 원양어선의 구조, 선내 기관, 구명설비, 비상 훈련 등 원양어선과 선원의 안전 관리에 관한 국제 기준을 마련함으로써, 해사안전 전반 및 어선안전을 위한 국제사회의 노력에 동참하려는 것임.

2. 주요내용

가. 협정 발효 요건 및 적용 대상(안 제4조, 안 부속서 제1장제1규칙)

- 1) 공해에서 운항하는 길이 24m(총톤수 300톤) 이상 어선의 보유 수 합계가 3,600척 이상인 22개국 이상이 협정에 대한 자국의 기속적 동의를 표시한 날 후 12개월째 되는 날에 발효하는 것으로 규정함 (안 제4조).

- 2) 부속서 규정은 신선(新船)에 적용이 원칙이고 현존선은 제7장부터 제10장까지 부분 적용하나, 현존선에 즉시 이행하는 것이 불가능하다고 결론 내릴 경우 계획에 따라 제9장의 규정은 10년 이내 그리고 제7장, 제8장 및 제10장의 규정은 5년 이내에 걸쳐 점진적으로 이행 가능하도록 규정함(안 부속서 제1장제1규칙).

나. 어선 복원성* 및 선체구조 강화(안 부속서 제2장, 제3장)

- 1) 침수사고 저감을 위해 길이 75m(총톤수 3,000톤) 이상 선박의 경우 수밀이중저가 실행 가능한 한 충돌격벽과 선미격벽 사이에 설치되도록 규정함(안 부속서 제2장제1규칙제7항).
- 2) 길이 24m(총톤수 300톤) 이상의 선박에는 선장이 각종 운항 상황에서 그 선박의 복원성을 쉽고 확실하게 평가할 수 있는 복원성 정보를 비치하도록 규정함(안 부속서 제3장제10규칙).

* 복원성: 수면위 선박이 기울어질 때, 원위치로 되돌아오려는 성질

다. 어선 소방설비 및 구명설비 기준 강화(안 부속서 제5장, 제7장)

- 1) 화재사고 저감을 위해 길이 45m(총톤수 950톤) 이상의 신선에는 요건에 맞는 자동스프링쿨러, 자동화재경보, 화재탐지장치를 설치하도록 규정함(안 부속서 제5장제1규칙).
- 2) 사고 시 생존율 향상을 위해 길이 45m(총톤수 950톤) 이상의 신선에는 2척 이상의 생존정(survival craft)을 비치해야 하고, 길이 75m(총톤수 3,000톤) 이상의 신선에는 추가로 구명뗏목과 구조정 1척을 비치하도록 규정함(안 부속서 제7장제1규칙~제5규칙).

- 3) 사고 시 생존을 향상을 위해 길이 45m(총톤수 950톤) 이상의 선박에는 3개 이상의 초단파대양방향무선전화장치를 비치해야 하며, 총 2개 이상의 레이더트랜스폰더를 비치하도록 규정함(안 부속서 제7장제1규칙, 제2규칙, 제13규칙, 제14규칙).

라. 비상절차, 소집 및 훈련 기준 강화(안 부속서 제8장)

- 1) 길이 24m(총톤수 300톤) 이상의 선박에는 비상배치표와 비상지침서를 비치하도록 규정함(안 부속서 제8장제2규칙).
- 2) 길이 24m(총톤수 300톤) 이상 선박의 선원은 매월 적어도 1회의 퇴선훈련 및 1회의 소화훈련에 참가하도록 규정함(안 부속서 제8장제3규칙).

3. 참고사항

가. 입법조치 : 관련 국내법 개정 중

나. 예산조치 : 비용추계 미대상

다. 추진경위

- 1977. 4. 토레몰리노스 협약 채택
- 1993. 4. 토레몰리노스 의정서 채택
- 2012. 10. 케이프타운 협정 채택
- 2019. 10. 케이프타운 협정 가입 추진 선언 동참¹⁾
- 2025. 9. 9. 제41회 국무회의 심의

1) 2019. 10. 21.~23. 스페인 토레몰리노스에서 개최된 「어선안전 및 IUU 어업 방지 각료급 회의」에서 「케이프타운 협정」 채택 10주년이 되는 2022.10.22.까지 각국의 비준을 촉구하는 결의문이 채택되었음(법적 구속력 없음). [참고자료 7] 결의문 참고

Ⅲ. 검토의견

1. 개요

국제해사기구(IMO)는 어선의 구조·설비·장치 및 운항에 관한 국제적 기준을 제시함으로써 어선과 어선원의 안전을 보장하고, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업을 방지하기 위해 「1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정」(이하 ‘케이프타운 협정’이라 함)을 채택하였음.

동 협정의 채택과 관련하여, 어선의 안전에 관한 국제기준이 발효되지 않아, 어선 및 어선원 보호를 위한 국제적 기준 마련의 필요성이 꾸준히 제기되어 왔음.

일반 상선의 경우, 해상에서의 인명안전을 위한 국제기준인 ‘해상인명안전협약(SOLAS, 1974년)²⁾’이 채택되었으나, 제5장(항해의 안전)을 제외하고는 어선이 적용대상에서 제외되어 있음.

또한 전 세계적으로 어선의 노후화 및 선원 고령화가 심화되면서 어선 사고의 위험이 높아지고, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업에 어선이 가담할 가능성도 높아지고 있다는 국제적 공감대가 형성되었음.

이에 따라 국제해사기구(IMO)는 어선의 안전에 관한 국제기준을 마련하기 위해 1977년 「어선안전을 위한 국제협약」과 1993년 「토레몰리노스 의정서」를 채택하였으나, 강화된 기준과 높은 발효요건으로

2) 타이타닉 사고(1912.4.) 이후 해상안전 및 환경보호를 위해 채택된 협약임(1980년 발효).

인해 미발효 상태로 남아 있었음.

이에 IMO는 2012년 남아프리카공화국 케이프타운에서 ‘케이프타운 협정’을 채택하여 어선의 구조, 복원성, 기관, 구명설비 등 안전 관련 요건을 구체화하고, 적용대상을 배길이 24m 이상 공해 조업 어선으로 설정하였음.

< 협정 추진경과 >

구분	발효조건	발효 유무	비고
어선안전을 위한 국제협약 (1977)	15개국 이상 가입 및 각국 24m↑ 어선의 총 척수가 전세계 선복량의 50% 이상	미발효	강화된 안전기준에 대한 각국의 부담과 엄격한 발효조건
트레몰리 노스 의정서 (1993)	15개국 이상 가입 및 각국 24m↑ 어선의 총 척수가 14,000척 이상	미발효	‘77 협약의 일부규정이 이행곤란함을 감안, 기준 개정, 발효조건 완화하였음에도 각국의 가입 저조
케이프타운 협정 (2012)	22개국 이상 가입 및 각국 24m↑ 또는 300톤↑ 어선의 총 척수가 3,600척 이상	미발효	‘93 의정서의 조속한 이행을 위해 길이를 톤수로 환산하여 적용 가능. 면제규정 추가 ³⁾ , 발효조건 완화에도 불구하고 미발효

동 협정의 발효 요건은 22개국 이상이 가입하고, 각국의 24m 이상 국제항해 어선의 총합이 3,600척 이상일 것으로, 요건 충족 시 1년 후 발효되도록 규정되어 있음.

현재까지 25개국이 비준을 완료⁴⁾하였으나, 등록 어선 수가 총 3,016

3) 공동어로수역, EEZ수역(배타적 경제수역), 외국정부의 입어허가를 받은 당해국가 관할 EEZ수역에서만 항해하는 어선은 동 협정 적용 제외임. 이러한 면제 조건에 따라 우리나라 연근해 어선은 케이프타운 협정 적용 대상이 아님.

4) [참고자료 3] 「케이프타운 협정」 발효 요건 및 비준 국가 목록 참고

척으로 584척이 부족해 여전히 발효에는 이르지 못하고 있음⁵⁾.

< 협정 발효 요건 및 현황('25.10.29. 기준) >

구분	비준국	어선척수	비고
발효 요건	22개국	3,600척	
현황	25개국	3,016척	

정부가 제출한 「1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정 가입동의안」(이하 ‘가입안’이라 함)은 협정에 가입하여 원양어선과 선원의 안전 관리에 관한 국제 기준을 마련함으로써, 해사안전 전반 및 어선 안전을 위한 국제사회의 노력에 동참하려는 것임.

2. 국회 비준동의 사유

정부가 제출한 가입안은 협정 부속서에서 어선의 안전관리 및 훈련 기준을 국제적으로 통일하는 내용을 담고 있음.

그런데, 아래 표에서 정리한 바와 같이 동 협정 가입안과 국내 법률에서 퇴선훈련 및 소화훈련을 실시하도록 한 선박의 범위와 훈련 실시 시기 등이 달라 동 가입안은 국내 법률의 특례에 해당한다고 볼 수 있음.

5) 우리나라의 동 협정 비준 시, 약 200척 추가되는 수준임. 약 1,300척의 어선을 보유한 중국이 비준을 준비 중으로, 중국이 비준할 경우 즉시 발효 요건이 충족될 전망이다.

협 정 가 입 안	관 계 법 령
1977 년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993 년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012 년 케이프타운 협정 가입안 부속서 어선안전에 관한 국제 규칙 제 1 장 총칙 제1규칙 적용 1. (생 략) 2. 이 의정서의 목적상, 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 다음의 총톤수를 사용하기로 결정할 수 있다. 가. <u>총톤수 300톤은 길이(L) 24m와 동 등한 것으로 본다.</u> 나. ~ 라. (생 략) 3. ~ 6. (생 략) 제8장 비상조치, 소집 및 훈련 제1규칙 적용 <u>이 장의 규칙은 길이 24m 이상의 신선 및 현존선에 적용된다.</u> 제3규칙 퇴선훈련 및 연습 1. 비상소집훈련의 실시 가. <u>각 선원은 적어도 매월 1회의 퇴</u>	「선원법」 제15조(비상배치표 및 훈련 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선장은 비상시에 조치하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고 선박에 있는 사람에 게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상시에 대 비한 훈련을 실시하여야 한다. 이 경우 해원은 비상배치표에 명시된 임무대로 훈련에 임하여야 한다. 1. <u>총톤수 500톤 이상의 선박.</u> 다만, 평 수구역을 항행구역으로 하는 선박을 제외한다. 2. 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 여객선(이하 “여객선”이라 한다) ② 여객선의 선장은 탑승한 모든 여객에 대하여 비상시에 대비할 수 있도록 비상 신호와 집합장소의 위치, 구명기구의 비치 장소를 선내에 명시하고, 피난요령 등을 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두며, 구명 기구의 사용법, 피난절차, 그 밖에 비상 시에 대비하기 위하여 여객이 알고 있어 야 할 필요한 사항을 주지시켜야 한다. ③ 선장은 제1항에 따라 비상시에 대비 한 훈련을 실시할 경우에는 해원의 휴식 시간에 지장이 없도록 하여야 한다. ④ 제2항에 따른 비상신호의 방법, 비상 시 여객주지사항의 안내시기 등에 관하 여는 해양수산부령으로 정한다.

선훈련 및 1회의 소화훈련에 참가한다. 다만, 주관청은 길이 45m 미만의 선박에 대하여 적어도 3개월마다 1회의 퇴선훈련 및 1회의 소화훈련을 행하는 것을 조건으로 이 요건을 변경할 수 있다. (이하 생략) 나. ~ 차. (생략) 2. ~ 4. (생략)	
---	--

이와 같이, 가입안은 국내 법률의 직접적인 변경·보완이 필요한 사항을 포함하고 있어 국내 법률에 대한 특례를 규정하는 것으로 볼 수 있는바, 입법사항에 관한 조약에 해당하므로 국회의 동의를 받아야 하는 조약으로 판단됨.

3. 주요 내용 검토

(1) 협정의 구성체계

협정은 적용대상, 발효시점, 항만국 통제 등 기본사항을 규정한 본칙과 복원성, 구명설비, 선원훈련 등 세부기준을 규정한 부속서로 구성되어 있음.

부속서는 총 10장으로 구성되어 있는데, 적용 대상은 신조선이 원칙이고, 현존선은 일부 장(7~10장)에 대해 5~10년의 경과조치를 거쳐 부분 적용되며, 발효 요건 충족 후 1년 뒤 시행되는 것으로 규정되어 있음.

〈 케이프협정 본칙 주요 내용 〉

조문	주 요 내 용
제1조	일반적 의무 - 어선 및 선박의 정의 - 적용 선박 범위 지정 (길이 24미터 이상의 어선에 적용 등) - 어선의 당사국 발급 증서 선박 비치 의무 등
제2조	1993년 토레몰리노스 의정서 및 1977년 토레몰리노스 협약의 해석과 적용
제3조	서명, 비준, 수락, 승인과 가입
제4조	발효 - 공해상 운항하는 길이 24m이상 어선의 합계 척수가 3,600척 이상 충족한 날로부터 1년 후 발효하며, 발효 후 비준 시에는 3개월 후에 효력 발생

* 1977년 국제협약과 1993년 의정서를 준용하되, 일부 내용 보완·수정

* 출처 : 케이프타운 협정 영향 및 전망에 대한 공청회(2021.10.28.) 자료집

〈 케이프협정 부속서 구성 및 적용범위 〉

장	구분	적용				발효 후 이행기간
		신조선		현존선		
		24~45m 또는 300톤~950미만	45m이상 또는 950톤 이상	24~45m 또는 300톤~950미만	45m이상 또는 950톤 이상	
1	총칙	○	○	○	○	발효시
2	구조	○	○	×	×	발효시
3	복원성	○	○	×	×	발효시
4	기계·전기 설비	×	○	×	×	발효시
5	방화·소화	×	○	×	×	발효시
6	선원의 보호	○	○	×	×	발효시
7	구명설비	×	○	×	○	5년 이내
8	비상배치· 훈련	○	○	○	○	5년 이내
9	무선통신	×	○	×	○	10년 이내
10	항해설비	○	○	○	○	5년 이내

* 출처 : 케이프타운 협정 영향 및 전망에 대한 공청회 자료집

(2) 협정 부속서의 주요 내용

협정 부속서는 어선의 안전 확보를 위한 구체적 기술기준과 절차를 규정하고 있으며, 별도의 규정이 없는 한 신조선에 적용됨.

주요 내용으로는 △선박 및 설비의 검사 후 상태유지를 의무화하여 불이행 시 출항금지 등 항만국 조치를 받을 수 있도록 하고, △협정 기준을 충족한 선박에 대해 ‘국제어선안전증서’를 발급·비치하도록 규정하였음.

또한 △극지방 조업선박의 선체보강 및 길이 75미터 이상 선박의 수밀이중저 설치, △복원성 기준의 적용대상을 24미터(300톤) 이상 신조선으로 확대, △모든 선박의 2척 이상 생존정 비치 및 75미터 이상 선박의 구조정 추가 설치 등을 명시하였음.

아울러 선원은 월 1회 이상 퇴선·소화 훈련을 실시해야 하며, 45미터 이상 선박에는 세계해상조난 및 안전제도(GMDSS)에 상응하는 무선통신설비를 5년 유효기간 내에 갖추도록 규정하고 있음.

< 협정 부속서 주요내용 >

구분	주요 내용
적용	• 별도의 규정이 없는 한 신조선 적용 • 선박 길이는 톤수로 환산 가능 (24m=300국제 톤, 45m=950국제 톤, 60m=2,000국제 톤, 75m=3,000국제 톤)
면제	• 공동어로수역, EEZ내 수역에서만 조업하는 선박 등 동 협정 면제
검사 후 상태유지	• 선박 및 선박설비 검사 후 상태유지 강제규정 명시 → 검사상태유지 않을 시, 출항금지 등 항만국 조치 가능

구분	주요 내용
증서의 보유	• 동 협정 기준 충족 시 국제어선안전증서 발급 의무화 및 본 증서 본선에 항상 비치
구조·수밀성 및 설비	• 극지방 조업선박에 대한 선체보강 및 길이 75미터 선박의 경우 수밀이중저를 충돌격벽과 선미격벽 사이에 설치토록 규정
복원성 및 이에 관련된 내향성	• 복원성 기준은 국내 40미터 이상 어선에만 적용되었으나, 협정 비준시 24미터 (300톤)이상 신조선에도 적용 * 복원성 : 수면 위 선박이 기울어질 때, 원위치로 되돌아오려는 성질
방화·화재 탐지·소화·소화작업	• 45미터 이상 신조선/ 거주구역과 업무구역의 보호방식 정함. • 길이 60m 이상 선박, 자동스프링클러 설치 의무 • 거주구역 및 업무구역에 자동화재경보·화재탐지장치 설치 의무
구조정 및 생존정	• 모든 선박 2척 이상의 생존정 비치, 75m 이상 선박 경우 구명뗏목과 구조정 1척 추가 비치    구조정 생존정
비상조치·소집 및 훈련	• 일반경보장치, 비상배치표, 비상지침서 선박 곳곳에 게시 의무 • 모든 선원 월1회 퇴선 및 소화훈련 참가
무선통신	• 45미터 모든 신조선 및 현존선에 적용 : 유예 5년 • GMDSS(세계해상조난 및 안전제도)의 주 임주는 해안의 긴급 구조대에게 조난위치를 제공하는 무선 신호 제공. 동 협정은 GMDSS에 의한 무선설비 또는 동일 수준의 무선설비 탑재 요구

(3) 협정과 국내법 비교

어선과 선원의 안전관리에 관한 기준으로서 협정과 국내법을 비교⁶⁾해보면, 국내법상 대상 어선의 총 톤수 300톤 기준은 협정과 대부분 유사하나, 복원성, 선체구조, 구명설비, 선원훈련 및 방화 기준 등 일부 사항에 있어서 협정이 국내법보다 강화되어 있어 협정 가입 시 우리 어선과 선원 보호 강화에도 기여할 수 있을 것으로 판단됨.

다만, 케이프타운 협정 도입 시, 국내 원양선사는 협정 적용에 따른 선박 설계·구조·설비 강화로 신조선 표준 선형 개발과 현존선 설비 추가에 따른 비용 부담이 발생할 것으로 예상됨⁷⁾.

이에 정부 차원의 재정적·행정적 지원, 설비 개발 지원 및 표준 단가 설정 등 제도적 지원책 마련을 검토할 필요가 있음.

또한, 강화된 안전 기준 등 협정사항을 수용하기 위해 「어선법」과 「원양산업발전법」 등 관련 규정을 신설하거나 보완하는 등의 개정이 필요함.

6) [참고자료 5] 「케이프타운 협정」의무사항 및 국내법과의 연관성 참조

7) 신조선의 경우 생존정, 구조정, 구명설비 등 국제 기준을 충족하기 위한 설비 장착과 표준 선형 개발로 선가 상승 요인이 있으며, 현존선은 추가 설비 설치로 비용이 발생함.

< 관련 국내법 개선 과제 >

법령명	주요내용	동 협정 관련
어선법	• 세계해상조난 및 안전제도(GMDSS) 무선설비 적용 방법 <u>신설</u> • 어선의 국제협약검사에 관한 조문 <u>신설</u> • 외국어선의 국제협약 적합 여부 확인을 위한 항만국 통제 적용 방법, 협정 준수 여부 통제 <u>신설</u> • 국제협약검사를 받지 않거나 협약증서를 갖추지 않고 항행하거나 조업시 처벌조항(벌칙 및 과태료) <u>신설</u>	• 부속서 제1장 ~ 제7장 - 적용 어선의 세부적 규정, 어선의 국제협약검사, 무선설비 적용 등 * 처벌조항 신설은 국내법을 통해 동 협정의 강제력 확보하기 위함.
원양산업발전법	• 선원훈련 규정 <u>신설</u> * 現 「원양산업발전법」 제28조의2에 따른 원양어선안전지침 근거로 주기적 선원훈련 수행 중 * 現 「선원법」에 총톤수 500톤 이상의 선박의 대해서 선원 훈련 규정 있음.	• 부속서 제8장(비상 절차, 소집 및 훈련) - 24m(총톤수 300톤) 이상 어선 선원이 매월 1회 이상 퇴선훈련 및 소화훈련 받는 근거 마련

* 자료 : 해양수산부 자료 재구성

따라서, 정부는 동 협정의 원활한 이행을 위해 국내법 정비를 차질 없이 추진하는 한편, 관련 산업에 대한 지원 방안도 병행하여 검토할 필요가 있음.

4. 종합의견

국제해사기구(IMO) 이사국⁸⁾으로서의 우리나라 활동 현황을 고려할 때, 케이프타운 협정 가입은 우리나라의 국제적 위상과 역할을 제고하

8) [참고자료 8] 우리나라의 국제해사기구 이사국 활동 현황 참조

는 데 기여할 것으로 판단되며, 어선 설계·건조·검사에 관한 국제 안전 기준 도입을 통한 어선원의 안전과 복지 강화 및 IUU(불법·비보고·비규제) 어업 근절을 통한 해양환경 보호 강화 측면에서도 동 협정 가입의 필요성이 인정됨.

한편, 국내법이 협정 기준에 맞춰 정비되지 않을 경우, 국제협약 적용 대상 어선에 대한 검사·증서 발급 및 안전관리 체계 구축이 어려워질 수 있는바,

정부는 동 협정 가입의 후속조치로 국내법 체계에 맞도록 관련 법령을 조속히 정비하고, 어선 안전관리 및 선원 보호 체계 강화를 위한 재정적·행정적 지원 준비를 철저히 할 필요가 있음.

문 의 처
02) 6788-5270

참고자료 1

「케이프타운협정」 개요 및 추진 배경

□ 개요 및 추진 배경

- (협정명) 1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레 물리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정
- (목적) 어선의 건조 및 검사에 관한 기준을 규정하여, 어선과 어선원의 안전을 확보하기 위한 국제기준 마련
- (적용 대상) 24미터 이상 공해 작업 어선→ 원양어선 194척
 - － 신선(新船) 적용이 원칙이고 현존선은 부분 적용 명시
- (발효 조건) 22개국 이상의 국가에서 가입하고, 각국의 24m 이상 국제항해 어선의 총 합계가 3,600척 이상인 경우(1년 뒤 발효)
 - ⇒ 現 25개 국가 비준, 등록어선 미달(3,016척, 584 부족)로 미발효
 - * 우리나라가 등록해도 약 200척이 추가됨에 따라 발효 요건이 미충족, 1,300척의 중국이 비준을 준비 중에 있어 중국 비준 시 즉시 발효 요건 충족됨

□ 주요 내용

- (협정문 구성) 적용대상, 발효기준 등을 명시한 총칙과 구조·설비, 복원성, 구명설비, 무선통신 등에 대한 세부 기준을 정한 부속서로 구성
 - * 기존어선은 7~10장 적용(5~10년 유예 가능), 원양어선은 적용되나 연근해 어선은 제외

케이프타운 협정(배 길이 24m ↑ 어선 대상)				장 SOLAS* (500톤 ↑ 화물선 등 대상)	
장	내용	적용		적용 시기	장
		신조선	현존선		
1	총칙	-	-	◆ 발효 요건을 충족하는 날로부터 1년 뒤 발효 ■ 신조선 : 발효시 ■ 현존선 : 경과조치 5년 (다만, 무선설비는 경과조치 10년)	1 일반사항
2	구조 및 설비	24m 이상	-		2 구조복원성기관전가소화설비
3	복원성	24m 이상	-		3 구명설비
4	기관 및 전기설비	45m 이상	-		4 무선설비
5	소방설비	45m 이상	-		5 항해안전
6	선원보호	24m 이상	-		6 화물운송
7	구명설비	45m 이상	45m 이상		7 위험물운송
8	비상조치·소집 및 훈련	24m 이상	24m 이상		8 원자력선
9	무선설비	45m 이상	45m 이상		9 안전운항 관리
10	항해설비	24m 이상	24m 이상		10 고속선 안전조치
					11 해상안전 특별조치
					12 산적화물선 추가조치
					13 준수의 검증
					14 극지운항 안전조치

* 해상인명안전협약: 해상안전 및 환경보호 관련 협약 (우리나라 발효)

- 적용 예외 대상: 어선 / 군함 / 500톤 ↓ 화물선 / 무동력선 / 목선 / 요트

□ 추진 경과

○ 토레몰리노스 국제협약(1977년)

- 어선과 어선원의 안전에 관한 국제기준을 마련하기 위해 추진하였으나, 강화된 안전기준에 대한 각국의 부담과 엄격한 발효조건으로 미발효
- * 발효요건: 24미터 이상, 전세계 어선선박량 50% 이상을 소유하는 15개국 이상 비준

○ 토레몰리노스 의정서(1993년)

- 토레몰리노스 협약(77)의 일부 규정이 이행 곤란함을 감안하여 기준을 개정하고, 발효조건을 완화하였음에도 각국의 가입 저조로 미발효
- * 발효요건: 24미터 이상 어선의 합계 척수 14,000척 이상, 15개국 이상 비준

○ 남아공 케이프타운 협정(2012년)

- 토레몰리노스 의정서('93)의 조속한 이행을 위해 길이를 톤수로 환산하여 적용하고 면제규정 추가와 발효조건 완화에도 불구하고 미발효
- * 발효요건: 24미터 이상 어선의 합계 척수 3,600척 이상, 22개국 이상 비준

참고자료 3

「케이프타운협정」 발효 조건 및 비준 국가 목록

□ **협정 발효요건:** 아래 비준요건 충족 후, 12개월째 되는 날 뒤 발효

- (비준 조건) 22개국, **3,600척**(24m↑) 이상 요건을 만족해야함
- (가입국) 22개국 이상(現 25개국 비준, 충족)
- (어선척수) 공해 운항 어선 중 24m↑/3,600척 이상(現 3,016척, 미충족)

< 협정 발효 조건 및 현황('25.10.15. 기준) >

구분	비준국	어선척수	비고
발효 요건	22개국	3,600척	
현황	25개국	3,016척	

□ **협정 비준국: 23개국** * '25.10.15. 기준

순번	국가명	비준일자	순번	국가명	비준일자
1	노르웨이	2013.11.26.	14	핀란드	2020.02.18.
2	아일랜드	2013.07.15.	15	크로아티아	2021.02.16.
3	네덜란드	2014.05.07.	16	페루	2021.02.26.
4	콩고	2015.05.28.	17	케냐	2022.03.17.
5	덴마크	2015.08.06.	18	니카라과	2023.10.19.
6	독일	2016.07.05.	19	일본	2023.03.27.
7	남아프리카공화국	2016.08.19.	20	포르투갈	2023.03.28.
8	세인트키츠 네비스	2017.12.01	21	벨리즈	2023.03.29.
9	프랑스	2018.02.23.	22	뉴질랜드	2023.05.30.
10	벨기에	2018.05.10.	23	나미비아	2024.12.05.
11	룩셈부르크	2019.10.21.	24	가나	2025.10.16.
12	상투메프린시페	2019.10.21.	25	바누아투	2025.10.16.
13	스페인	2019.02.07			

□ 국내법과 비교 분석 결과

- 국내 비준절차 진행과 동시에 협약 발효에 대비하여 협약 사항 수용을 위한 국내법 개정 병행 필요

- 국내법(300톤 기준)과 대부분 유사하나, 복원성, 선체구조, 구명설비, 선원훈련 및 방화기준(신설 필요)은 강화*

* (어선법) 이중저 설치, 극지조업시 착빙을 고려한 구조 및 복원성, 고정식 CO2 소화설비, 방화구조/(원양산업발전법) 300톤 이상 선원 매월 1회 선원훈련

☞ 협정사항 이행을 위한 「어선법」, 「원양산업발전법」 개정 필요

□ 정비대상 이행법령

법령명	주요 내용	추진현황
어선법 (개정)	• 어선의 국제협약검사, 무선설비 적용 및 벌칙·과태료 규정 반영을 위한 법적 근거 마련	- 개정기한: 협정 발효 전 - 추진계획 △법률안 발의: '25.10월중 (의원발의) △의견조회 및 국회 제출·심의: '25.11월~ △공포완료: '26년 12월
원양산업발전법 (개정)	• 24m(총톤수 300톤) 이상 어선 선원이 매월 1회 이상 퇴선훈련 및 소화훈련 받는 근거 마련	
어선법 시행령 (개정)	• 과태료 부과기준 마련	- 개정기한: 협정 발효 전 - 추진계획 △시행령안 법제처 제출 예정: '26.6
원양산업발전법 시행령 (개정)	• 과태료 부과기준 마련	
어선법 시행규칙 (개정)	• 세계해상조난 및 안전제도(GMDSS) 설치 어선 범위, 국제협약 종류 및 검사 신청에 관한 사항 등 법적 근거 마련	- 개정기한: 협정 발효 전 - 추진계획 △시행규칙안 법제처 제출 예정: '26.12

□ 「어선법」 개정안 주요내용

- ① **세계해상조난 및 안전제도(GMDSS) 무선설비 적용 방법 신설**(법 제5조)
 - (현행) 국제항해하는 어획물운반선 등 非어선에 대해서만 **GMDSS** 설비 강제
 - (신설) 「어선안전을 위한 국제협약」 적용 어선의 GMDSS 요건
- ② **어선의 국제협약검사에 관한 조문 신설**(법 제22조의2, 제23조, 제27조, 제28조, 제29조, 제30조, 제37조, 제39조 및 제41조)
 - (현행) 국제협약을 적용하여 어선 검사를 할 수 있는 법적 근거 없음
 - (신설) 국제협약검사의 신청, 검사, 증서발급 등에 대한 방법과, 검사사무에 필요한 수수료, 검사업무의 대행범위를 정함
- ③ **항만국 통제의 적용 방법 반영**(법 제37조)
 - (현행) 국내에 입항하는 외국어선이 「어선안전을 위한 국제협약」에 적합한지의 여부를 확인하고 필요한 조치를 할 수 있는 근거 없음
 - (신설) 외국어선의 국제협약 적합 여부를 확인하기 위한 절차로 항만국 통제 적용 방법(어업관리단 기능 신설) 신설, 협정준수 여부 통제
- ④ **벌칙 및 과태료 신설**(법 제44조, 제53조)
 - (현행) 「어선안전을 위한 국제협약」 불이행에 대한 처벌 조항 없음
 - (신설) 협약 이행 강제화를 위해 국제협약검사를 받지 않거나 협약증서를 갖추지 않고 항행하거나 조업에 사용하는 경우 처벌 조항 신설

* (수준) 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금 / 100만원 이하 과태료

□ 「원양산업발전법」 개정안 주요내용

- ① **선원훈련 신설**(법 제28조의5 신설)
 - (현행) 「선원법」 총톤수 500톤 이상의 선박에 대해서 선원 훈련 규정
 - * 現 원양산업법 제28조의2에 따른 원양어선안전지침 근거 주기적 선원훈련 수행중
 - (신설) 「원양산업발전법」에 총톤수 300톤 이상(=24m)인 선박에 대해 퇴선훈련 및 소화훈련을 실시 할 수 있도록 규정 신설

참고자료 5

「케이프타운협정」 의무사항 및 국내법과의 연관성

구분		도입 전	도입 후	효과
적용	항목			
신조선	선체구조	○ 개구 풍우밀 폐쇄장치의 갑판 상 높이는 최대 300mm으로 규정	○ 국제만재흡수선협약에 준하는 요건으로 강화(최대 600mm)	침수사고 저감기대
		<기준 없음>	○ 75m이상, 이중선저 설치 의무화 ○ 45m이상, 슬라이딩 수밀문 적용 ○ 빙해구역 조업 선박에 저온 취성 강재 사용 의무화 ○ 빙해구역 조업 선박의 선체는 항해 조건 및 조업구역에 따라 추가 보강 * Polar code에 따라 반영 필요	극지조업선 안전강화
	복원성	○ 24~40m 어선 정복원성 적용	○ 24m 이상 어선 동복원성 추가 적용	전복사고 저감기대
		<기준 없음>	○ 손상복원성 추가 적용 * 최대탑재인원이 100인 이상의 경우 ○ 착빙을 고려한 복원성평가 추가 * Polar code에 따라 반영 필요	극지조업선 안전강화
	기관설비	○ 1000톤 이상 고정식 소화장치 설치	○ 24m 이상 고정식 소화장치 설치	화재사고 저감기대
		○ 리릴프밸브 및 공기관/넘침관 설치 대상이 아님	○ 연료유계통 과압방지 설비 설치를 통한 안전설비 강화	
	방화 및 소화설비	<기준 없음>	○ 방화구조기준(선설) 및 소방설비(강화) * 방화구조기준: 불연성 재료 및 탈출 수단 설치 * 소방설비 강화기준: 자동스프링클러 및 화재경보탐지장 요건 강화 ○ 방화구조도면 승인 의무화	화재사고 저감기대
	구명설비	○ 구명정 1개	○ 구명정 2개 + 구조정 1개	사고시 생존율 향상
	선원보호	○ 특이사항 없음	○ 특이사항 없음	-
신조선 및 현존선	구명설비	<기준 없음>	○ 2Way-VHF 및 SART 비치의무화	사고시 생존율 향상
	선원훈련	<기준 없음>	○ 퇴선, 소화 및 충돌 등 선원의 선상훈련 의무화	화재충돌 저감 및 사고시 생존율 향상
	무선통신	<기준 없음>	○ 45m 이상 GMDSS 설치의 의무화 * NAVTEX, INMARSAT 등의 장비 추가를 통한 항해안전정보 제공 및 통신 고도화	사고시 생존율 향상
	항해설비	○ 35m 이상, 레이더 설치 의무화	○ 24m 이상, 레이더 설치 의무화	충돌사고 저감기대

국회 동의 여부 등 심사결과

**[1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스
의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정 가입안]**

1. 주요 내용

- 이 협정의 체결을 통하여 원양어선의 구조, 선내 기관, 구명설비, 비상 훈련 등 원양어선과 선원의 안전 관리에 관한 국제 기준을 마련함으로써, 해사안전 전반 및 어선안전에 관한 국제사회의 노력에 동참하려는 것임.

2. 주요 검토사항

- 「대한민국헌법」 제60조제1항에 따르면, 국회는 상호원조 또는 안전보장에 관한 조약, 중요한 국제조직에 관한 조약, 우호통상항해조약, 주권의 제약에 관한 조약, 강화조약, 국가나 국민에게 중대한 재정적 부담을 지우는 조약 또는 입법사항에 관한 조약의 체결·비준에 대한 동의권을 가지는데,
 - 이 협정 가입안의 내용을 고려할 때, 특히 입법사항에 관한 조약에 해당하는지가 주요 검토 대상임.

입법사항에 관한 조약 해당 여부

- 이 협정 가입안 부속서 제1장 제1규칙제2항가호에서 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 총톤수를 사용하기로 결정할 수 있고, 총톤수 300톤은 길이(L) 24m와 동등한 것으로 본다고 규정하면서, 이 협정 가입안 부속서 제8장제1규칙에서 이 장의 규칙은 길이 24m 이상

의 신선(新船) 또는 현존선에 적용된다고 규정하고 있고, 같은 장 제3규칙제1항가호에서 각 선원은 적어도 매월 1회의 퇴선훈련 및 1회의 소화훈련에 참가한다고 규정하고 있음.

- 이와 관련된 국내법인 「선원법」 제15조제1항에서는 총톤수 500톤 이상의 선박(평수구역을 항행구역으로 하는 선박은 제외함)과 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 여객선의 선장은 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고 선박에 있는 사람에게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상시에 대비한 훈련을 실시하여야 한다고 규정하고 있음.
- 따라서 이 협정 가입안과 국내 법률에서 퇴선훈련 및 소화훈련을 실시하도록 한 선박의 범위가 달라 이 협정 가입안 부속서 제8장 제3규칙은 국내 법률의 특례에 해당한다고 판단됨.

협 정 가 입 안	관 계 법 령
1977 년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993 년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012 년 케이프타운 협정 가입안 부속서 어선안전에 관한 국제 규칙 제 1 장 총칙 제1규칙 적용 1. (생 략) 2. 이 의정서의 목적상, 주관청은 모든 장의 측정기준으로 길이(L) 대신에 다음의 총톤수를 사용하기로 결정할 수 있다. 가. <u>총톤수 300톤은 길이(L) 24m와 동 등한 것으로 본다.</u> 나. ~ 라. (생 략) 3. ~ 6. (생 략) 제8장	「선원법」 제 15조(비상배치표 및 훈련 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선장은 비상시에 조치하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고 선박에 있는 사람에 게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상시에 대 비한 훈련을 실시하여야 한다. 이 경우 해원은 비상배치표에 명시된 임무대로 훈련에 임하여야 한다. 1. <u>총톤수 500톤 이상의 선박.</u> 다만, 평 수구역을 항행구역으로 하는 선박을 제외한다. 2. 「선박안전법」 제2조제10호에 따른 여객선(이하 “여객선”이라 한다) ② 여객선의 선장은 탑승한 모든 여객에 대하여 비상시에 대비할 수 있도록 비상 신호와 집합장소의 위치, 구명기구의 비치 장소를 선내에 명시하고, 피난요령 등을 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두며, 구명 기구의 사용법, 피난절차, 그 밖에 비상 시에 대비하기 위하여 여객이 알고 있어 야 할 필요한 사항을 주지시켜야 한다. ③ 선장은 제1항에 따라 비상시에 대비

비상조치, 소집 및 훈련 제1규칙 적용 <u>이 장의 규칙은 길이 24m 이상의 신선 및 현존선에 적용된다.</u> 제3규칙 퇴선훈련 및 연습 1. 비상소집훈련의 실시 가. <u>각 선원은 적어도 매월 1회의 퇴선훈련 및 1회의 소화훈련에 참가한다.</u> 다만, 주관청은 길이 45m 미만의 선박에 대하여 적어도 3개월마다 1회의 퇴선훈련 및 1회의 소화훈련을 행하는 것을 조건으로 이 요건을 변경할 수 있다. (이하 생략) 나. ~ 차. (생략) 2. ~ 4. (생략)	한 훈련을 실시할 경우에는 해원의 휴식시간에 지장이 없도록 하여야 한다. ④ 제2항에 따른 비상신호의 방법, 비상시 여객주지사항의 안내시기 등에 관하여는 해양수산부령으로 정한다.
---	---

- 따라서, 이 협정 가입안은 국내 법률에 대한 특례를 정하고 있다고 할 것이므로, 입법사항에 관한 조약에 해당하는 것으로 판단됨.

3. 검토의견

- 위와 같은 점에 비추어 볼 때, 이 협정 가입안은 「대한민국헌법」 제 60조제1항에 따른 입법사항에 관한 조약에 해당하므로 국회의 동의를 받아야 하는 조약으로 판단됨.

2012년 케이프타운 협정에 관한 토레모리노스 선언

국제해사기구(IMO) 회원국의 대표자인 우리는,

매년 어민과 선박의 실종이 계속되고 있고, 그 수가 놀라울 정도로 높은 점을 우려와 함께 유념하고,

1977년 어선의 안전에 관한 토레모리노스 국제협약과 관련되는 1993년 토레모리노스 의정서 조항의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정이 아직 발효 전이라는 점을 또한 우려와 함께 유념하며,

지속가능한 개발목표 14(수중 생명) 및 17(파트너십)이 조업활동과 회원국들의 관련 해양전략개발에 제공할 혜택을 고려하고,

선박의 안전을 향상시키고, 불법, 비보고, 및 비규제 어업(IUU)을 방지하기 위하여 UN 기관 및 기타 이해관계자에 의한 공동접근이 필요함을 인식하며,

어선 안전을 다루는 최초의 국제조약이 채택된 지 40년이 지난 시점에서, 여전히 선박 안전에 관하여 발효 중인 국제적으로 구속력 있는 효과적인 규제 프레임워크가 없다는 점을 인식하고,

협정의 발효가 새로운 어선에 대하여 최소 안전 조치를 의무화함으로써 글로벌 규제 프레임워크에 존재하는 중요한 갭을 메울 수 있다는 것을 인정하며,

1995년 어선 인력을 위한 훈련, 인증 및 감시 기준에 관한 국제협약(1995 STCW-F 협약)과 함께 협정의 발효가 어선 인력 및 어선 안전을 위한 보다 견고한 IMO 규제 프레임워크를 만들 것임을 또한 인정하고,

협정의 발효가 어선 및 어선의 감시에 이미 적용될 수 있는 다른 의무적인 도구들을 강화할 수 있음을 또한 인식하며,

다음 우리의 결정을 표현한다.

1 협정 발효를 위한 기준이 협정 채택 10주년인, 2022년 10월 11일까지 충족될 수 있도록 행동한다.

2 도구의 궁극적인 효과성은 회원국이 기국, 항구국 및 연안국으로서의 지위에서 보내는 광범위한 지원에 달려 있음을 인식하며, 협정을 촉진한다.

3 어선 안전의 향상이 항구국으로 하여금 관할수역에서(→ ‘항만 내’) 운항하는 어선에 대하여 안전검색을 수행할 수 있는 권한을 부여함으로써 조업활동의 투명성을 제고시킬 수 있음을 인식하며, IUU어업의 확산을 규탄한다.

2019년 10월 21일 토레모리노스, 스페인에서 서명하다.

□ 국제해사기구(IMO) 개요

○ (설립 연혁)

- 유엔 해사회의에서 해사자문기구(IMCO) 설립협약 채택 : '48.3.6('58.3.17 발효)
- 정부간 해사자문기구(IMCO) 설립 : '59.1.6.
- 기구의 명칭을 국제해사기구(IMO)로 변경 : '82.5.22.

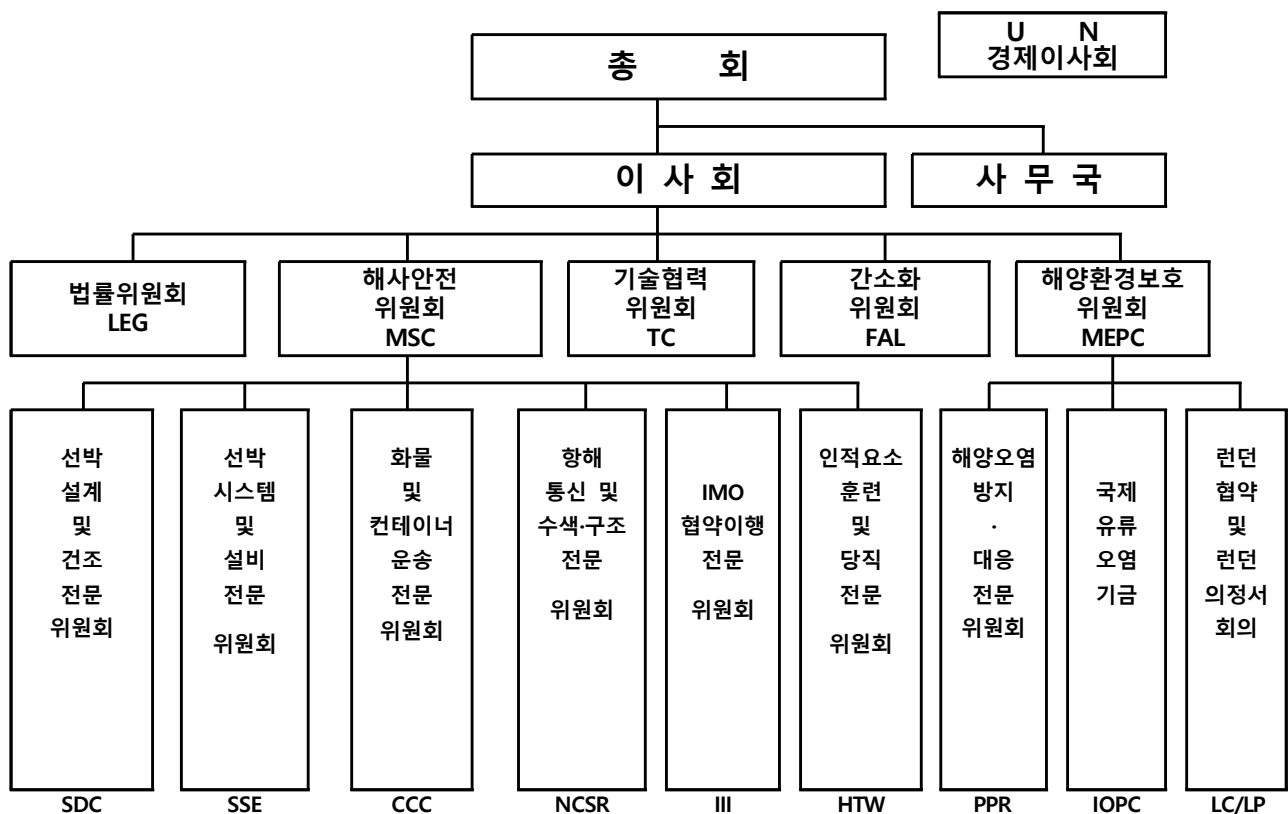
○ (기능)

- 조선·해운 관련 안전, 해양환경보호, 해상교통, 보상 등 국제규범 제·개정

○ (회원)

- (회원수) 정회원 176개국, 준회원 3개국(홍콩, 마카오, 파로제도)
- (한국가입) '62.4.10. (북한가입 : '86.4.16.)

○ (구성)



□ 이사국 역할 및 분류

- 총 40개국(임기 2년)의 이사국으로 이사회를 구성(연 2회 회의개최)
- 사업계획, 예산안 및 전문위원회 상정안에 대한 검토 및 총회 제출 등

《 이사국 현황('24.~'25.) 》

구분	구성	국가명
A 이사국 (10개국)	주요 해운국	대한민국, 그리스, 이탈리아, 일본, 중국, 노르웨이, 파나마, 영국, 미국, 라이베리아
B 이사국 (10개국)	주요 화주국	인도, 아랍에미리트, 브라질, 스페인, 호주, 캐나다, 프랑스, 네덜란드, 독일, 스웨덴
C 이사국 (20개국)	지역 대표국	싱가포르, 몰타, 사우디, 튀르키예, 이집트, 멕시코, 필리핀, 칠레, 인도네시아, 말레이시아, 바하마, 사이프러스, 모로코, 덴마크, 카타르, 방글라데시, 케냐, 페루, 핀란드, 자메이카

※ 우리나라는 '01.11(제22차 총회)부터 IMO A 이사국으로 12연속 선출

□ 우리나라의 IMO 활동

- 제17차 총회('91.11.)에서 이사국으로 선출된 후 17회 연속 이사국으로 활동(C 이사국 : '91.11~'01.11.6., A 이사국 : '01.11.11~현재)

- IMO 제9대 사무총장* 임기택 당선('15.6.) 및 재임('16~'23, 연임)

* IMO 사무국의 수장으로서 한국인 최초로 당선·재임

- IMO 관련 회의 역대 의장단* 역할 수행

* ① 라종일 전 주영대사('02년 아테네협약 개정외교회의 의장), ② 채이식 교수('99년 IOPC FUND 집행위원회 의장 및 '02.~'05년 법률위원회 부의장, '06~10년법률위원회 의장, ③ 임기택 원장('02~'05년 기국협약준수전문위원회 의장), ④ 선박안전기술공단 최종해('01년도 위험물·고체화물 및 컨테이너 전문위원회 의장), ⑤ 박영선 국장('12~'13년도 기술협력위원회 부의장)