



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

어선법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈케이프타운협정 이행을 위한 국제협약검사, 항만국통제 등 신설〉

■ 서천호의원 대표발의, 의안번호 제2218988호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤 성 민

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	4
1. 개정안의 입법배경 및 취지	4
2. 세계해상조난 및 안전제도 시행에 필요한 무선설비 적용 대상 확대 ..	7
3. 국제협약검사의 대상, 신청, 검사 등에 대한 규정 마련	12
4. 항만국 통제	23
5. 보칙	37
6. 벌칙	43
7. 부칙	50
[참고자료]	52

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 서천호의원 등 10인

2. 제 안 일 : 2026. 5. 15.

3. 회 부 일 : 2026. 5. 18.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

현행법은 어선의 설비·검사·증서 등에 관한 사항을 규정하고, 국제협약의 적용을 받는 어선에 대해서는 해당 국제협약의 규정을 우선 적용하도록 하고 있음. 한편 국제해사기구(IMO)는 공해에서 조업하는 어선과 어선원의 안전을 강화하기 위하여 「1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정」(이하 “케이프타운 협정”이라 한다)을 채택하였고, 해당 협정은 2027년 2월 24일 발효 예정임.

케이프타운 협정은 일정 규모 이상의 어선에 대하여 선체 구조, 기관, 구명설비, 무선설비, 비상훈련 등 안전기준과 국제협약검사, 국제어선안전증서 및 항만국통제 등에 관한 사항을 정하고 있음. 그러나 현행법에는 협정 이행에 필요한 검사, 증서의 발급, 항만국통제 및 특

별점검 등에 관한 구체적인 근거가 부족하여 협정 발효에 앞서 국내 이행체계를 정비할 필요가 있음.

이에 케이프타운 협정에 따른 무선설비 설치, 국제협약검사, 국제어선안전증서 및 국제어선면제증서의 발급·비치, 항만국통제, 특별점검 및 관련 제재의 근거를 마련함으로써 협정의 국내 이행 기반을 확보하고, 우리나라 원양어선과 어선원의 안전을 강화하려는 것임.

주요내용

가. 국제항해에 종사하는 국제총톤수 950톤 이상의 어선으로서 「원양산업발전법」 제2조제6호에 따른 조업활동에 사용되는 어선에 대하여 케이프타운 협정에 따른 무선설비를 갖추도록 함(안 제5조).

나. 국제항해에 종사하는 국제총톤수 300톤 이상의 어선으로서 「원양산업발전법」 제2조제6호에 따른 조업활동에 사용되는 어선에 대하여 케이프타운 협정에 따른 국제협약검사를 받도록 하고, 국제협약검사의 면제, 국제어선안전증서의 발급 등에 관한 사항을 규정함(안 제22조의2 신설).

다. 국제협약검사를 받은 어선에 대하여 검사 후 선체·기관·설비 등의 상태 유지 의무를 부과하고, 국제어선안전증서 및 국제어선면제증서의 발급, 유효기간, 비치 및 재발급에 관한 사항을 정비함(안 제23조 및 제27조부터 제30조까지).

라. 국내 항만에 입항하거나 입항 예정인 외국어선에 대하여 해양수산

부장관이 어선안전에 관한 국제협약 적합 여부를 확인하는 항만국 통제를 할 수 있도록 하고, 국제협약 기준에 미달하는 경우 시정조치명령 또는 출항정지명령을 할 수 있도록 함(안 제36조의2 신설).

마. 외국 항만당국의 항만국통제에 따라 출항정지 처분을 받은 대한민국 어선 또는 외국 항만에서의 출항정지 예방을 위한 조치가 필요하다고 인정되는 대한민국 어선에 대하여 해양수산부장관이 특별점검을 할 수 있도록 하고, 필요한 경우 항해정지명령 또는 시정·보완 명령을 할 수 있도록 하며, 출항정지 사실 등을 공표할 수 있도록 함(안 제36조의3 및 제36조의4 신설).

바. 국제협약검사, 국제어선안전증서 및 특별점검 결과에 따른 명령 관련 위반행위에 대한 벌칙을 정비하고, 국제협약검사를 받지 아니한 자 및 국제어선안전증서 또는 국제어선면제증서를 어선 안에 갖추지 아니하고 항행하거나 조업에 사용한 자에 대한 과태료 부과 근거를 마련함(안 제44조, 제44조의2 및 제53조).

Ⅲ. 검토의견

1. 개정안의 입법배경 및 취지

- 개정안은 국제해사기구(IMO)가 공해 조업 어선과 어선원의 안전 강화를 위하여 채택한 「1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정」(이하 “케이프타운 협정”)의 발효(2027. 2. 24. 예정)에 대비하여, 협정 이행에 필요한 무선설비 설치, 국제협약검사, 국제어선 안전증서·국제어선면제증서의 발급·비치, 항만국통제, 특별점검 및 관련 제재의 근거를 어선법에 마련하려는 것임.

< 케이프타운 협정 개요 >

□ 개요

- (공식 명칭) 1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정
- (채택일/장소) 2012년 10월 / 남아프리카공화국 케이프타운
- (발효 요건) 22개국 이상의 국가에서 가입하고, **각국의 24m 이상 국제항해 어선의 총 합계가 3,600척 이상인 경우(1년 뒤 발효)**
⇒ '26.2.24 아르헨티나 가입으로 요건 충족(28개국, 3,754척) → '27.2.24 발효

□ 협정 주요내용

- (목적) 어선의 건조 및 검사에 관한 기준을 규정하여, 어선과 어선원의 안전을 확보하기 위한 국제기준 마련
- (협정문 구성) 적용대상, 발효기준 등을 명시한 총칙과 구조·설비, 복원성, 구명설비, 무선통신 등에 대한 세부 기준을 정한 부속서로 구성
 - * (1장)총칙, (2장)구조, (3장)복원성, (4장)기관 및 전기, (5장)방화 및 소방, (6장) 선원보호, (7장)구명설비, (8장)선원훈련, (9장)무선설비, (10장)항해설비

자료 : 해양수산부

- 케이프타운 협정은 신선(新船) 적용이 원칙이고 현존선은 개별

항목에 따라 5년에서 10년의 적용 유예가 가능하도록 되어 있으며, 24미터 이상의 어선에 대하여 선체 구조, 기관, 구명설비, 무선설비, 국제협약검사, 항만국통제 등에 관한 사항을 정하고 있는데, 우리의 경우 24미터 이상 규모의 원양어선 185척이 대상이며, 협정요건 충족을 위한 선사별 소요 금액은 총 35개사에 5억 4,200만원으로 추산(참고자료 1)되고 있음.

< 케이프타운 협정 개요 >

케이프타운 협정(배 길이 24m↑ 어선 대상)				
장	내용	적용		적용 시기
		신조선	현존선	
1	총척	-	-	◆ 발효요건을 충족하는 날로부터 1년 뒤 발효 ▪ 신조선 : 발효시 ▪ 현존선 : 경과조치 5년 *다만, 무선설비는 경과조치 10년
2	구조 및 설비	24m 이상	-	
3	복원성	24m 이상	-	
4	기관 및 전기설비	45m 이상	-	
5	소방설비	45m 이상	-	
6	선원보호	24m 이상	-	
7	구명설비	45m 이상	45m 이상	
8	비상조치·소집 및 훈련	24m 이상	24m 이상	
9	무선설비	45m 이상	45m 이상	
10	항해설비	24m 이상	24m 이상	

자료 : 해양수산부

□ 케이프타운 협정은 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 보이나,

국제협약검사 면제 요건과 국제어선안전증서의 회수·효력정지·

취소의 요건을 포괄적으로 하위법령 등에 위임한 문제, 항만국통제 등의 업무와 현행 법령에 따른 어선원안전감독관의 법적 성격이 부합하지 않는 문제, 「선박안전법」의 벌칙 규정과의 형평성 문제 등을 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

2. 세계해상조난 및 안전제도 시행에 필요한 무선설비 적용 대상 확대

가. 개정안의 요지

- 개정안은 국제총톤수 950톤 이상인 원양어선에 대해서는 케이프 타운 협약에 따른 세계해상조난 및 안전제도 시행에 필요한 무선설비를 갖추도록 의무화하려는 것임(안 제5조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제5조(무선설비) ① 어선의 소유자는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 「전파법」에 따른 무선설비를 어선에 갖추어야 한다. 다만, 국제항해에 종사하는 <u>총톤수 300톤 이상의 어선으로서 어획물운반업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선에는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 세계해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추어야 한다. 이 경우 무선설비는 「전파법」에 따른 성능과 기준에 적합하여야 한다.</u> <u><신 설></u>	제5조(무선설비) ① ----- ----- ----- ----- ----- ---다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선에는 해당 국제협약에----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 1. <u>총톤수 300톤 이상의 어선으로서 어획물운반업에 종사하는 어</u>

<신 설> ② . ③ (생 략)	<u>선 등 해양수산부령으로 정하는 어선: 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」</u> 2. 「선박법」 제3조제1항제1호에 따른 국제총톤수(이하 “국제총톤수”라 한다)가 950톤 이상인 어선으로서 「원양산업발전법」 제2조제6호에 따른 조업활동에 사용되는 어선: 「1977년 어선 안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레몰리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정」(이하 “케이프타운 협정”이라 한다) ② . ③ (현행과 같음)
---------------------------------------	--

나. 검토의견

- 현행법령¹⁾은 국제항해에 종사하는 국제총톤수 300톤 이상의 어선으로서 어획물운반업 또는 수산물가공업에 종사하는 어선, 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 어선에 대해서는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 세계 해상조난 및 안전제도(GMDSS²⁾)의 시행에 필요한 무선설비를

1) 「어선법 시행규칙」

제42조(무선설비의 설치대상어선 등) ① 법 제5조제1항 단서에 따라 “해양수산부령으로 정하는 어선”이란 국제항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 어선으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선을 말한다.

1. 어획물운반업 또는 수산물가공업에 종사하는 어선
2. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 어선

갖추도록 의무화하고 있으나 조업활동을 하는 원양어선에 대한 무선설비 의무는 규정하고 있지 않음.

- 케이프타운 협정 부속서 제9장(무선통신)은 길이 45m 이상의 신선 및 현존선에 적용되도록 규정하여 협정 발효 시 45m(국제총톤수 950톤, 국내 총톤수 660톤) 이상의 원양어선은 GMDSS 무선설비를 설치하여야 하나 현행법은 근거 법령이 미비한 상황임.

< 협정과 개정안과 협정의 무선통신 관련 현황 >

개정안 주요 내용	케이프타운 협정 부속서 주요 내용 (어선안전에 관한 국제 규칙)
○국제항해에 종사하는 국제총톤수 950톤 이상의 어선으로서 「원양산업발전법」상 조업활동에 사용되는 어선에 대하여 케이프타운 협정에 따른 무선설비를 갖추도록 함	○제9장(무선통신)은 길이 45m 이상(부속서 제1장 제1규칙제2항: 950톤≒45m) 어선에 적용 ○조난정보 송·수신, 수색·구조 조정통신 등 GMDSS 기능요건(제4규칙) 및 무선설비 설치의무(제5규칙) 규정

- 해양수산부의 전수조사(“26.4, 원양어선협회)에 따르면, 국내 원양어선 185척 중 GMDSS 시스템 설치의무 대상 어선(국제총톤수 950톤 이상)은 59척이며, 이 중 27척이 GMDSS 시스템을 구축하지 못한 것으로 파악됨.

2) GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System) - 해상조난안전시스템 : SOLAS 협약에 의해서 해상에서 조난사고 예방과 사고 발생 시 수색과 구조 활동을 신속히 수행하기 위해 인공위성 중계, 디지털통신, 무선전화, 무선텔레텍 등을 해상통신 체계에 접목시킨 전 세계 해상조난 및 안전제도

*출처 : [네이버 지식백과] 해상조난안전시스템 [Global Maritime Distress and Safety System] (해양수산 용어사전, 2020. 5.)

< GMDSS(세계해상조난 및 안전제도) 현황 >

※ GMDSS*(세계해상조난 및 안전제도) : 세계 어느 해역에서나 항해 안전 정보를 수신할 수 있고, 어선 조난 시 인근선박 등에 구조 요청을 가능하게 할 수 있는 시스템('92.2.1일 도입)

* Global Maritime Distress and Safety System

- 국제총톤수 300톤 이상 화물선 및 모든 여객선에는 GMDSS(SOLAS'74현장)가 적용



GMDSS 개념도



무선설비

자료 : 해양수산부

□ 개정안은 케이프타운 협정 부속서 제9장(무선설비)에 따른 GMDSS 설치 의무를 현행법에 반영하는 것으로, 원양어선의 사고 발생 시 수색과 구조를 용이하게 하고 기상 등 안전정보를 수신할 수 있는 무선설비를 구비하도록 의무를 부여하는 취지에서 필요한 입법조치로 보임.

□ 다만, 현행법 제5조제1항 단서3)에서 톤수 기준을 국제총톤수로 규정하는 것과 달리 안 제5조제1항제1호는 총톤수 300톤 이상으로 명시

3) 「어선법」

제5조(무선설비) ① 어선의 소유자는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 「전파법」에 따른 무선설비를 어선에 갖추어야 한다. 다만, 국제항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 어선으로서 어획물운반업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선에는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 세계해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추어야 한다.

하고 있어 국제협정 적용 대상의 선박 톤수가 혼동될 여지가 있으므로 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

- 선박톤수⁴⁾는 「선박법」에 따라 국제총톤수와 총톤수를 구분하여 사용하고 있는데, 국제총톤수는 「1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약」 부속서에 따라 국제항해에 종사하는 선박의 크기를 나타내는 지표이고, 총톤수는 국내 해사에 관한 법령을 적용할 때 선박의 크기를 나타내는 지표로서 국제총톤수 300톤은 (국내)총톤수로 189톤으로 환산된다는 점을 고려해 볼 때, 개정안의 취지에 부합하도록 안 제5조의 용어를 국제총톤수로 통일하여 규정할 필요가 있음⁵⁾.

< 어선의 길이-국제총톤수-총톤수 환산 현황 >

길이	국제총톤수(G/T)	(국내) 총톤수(T)
24m	300	189
45m	950	660
60m	2,000	1,600
75m	3,000	2,700

※ 「케이프타운 협정」 부속서 제1장제2규칙제2항 및 「선박톤수의 측정에 관한 규칙」에 따른 어선의 길이-국제총톤수-총톤수 환산

자료 : 해양수산부

4) 「선박법」

제3조(선박톤수) ① 이 법에서 사용하는 선박톤수의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 국제총톤수: 「1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약」(이하 “협약”이라 한다) 및 협약의 부속서(附屬書)에 따라 주로 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 그 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.
2. 총톤수: 우리나라의 해사에 관한 법령을 적용할 때 선박의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.

5) 한국해양교통안전공단 및 한국선급 의견 제시

가. 개정안의 요지

[표] 개정안 조문대비표

- 12 -

해에 종사하는 국제총톤수 300톤 이상의 어선으로서 「원양산업발전법」 제2조제6호에 따른 조업 활동에 사용되는 어선은 케이프타운 협정에 따른 해양수산부장관의 검사(이하 “국제협약검사”라 한다)를 받아야 한다.

② 제1항에도 불구하고 해양수산부장관은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 국제협약검사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있다.

③ 해양수산부장관은 국제협약검사에 합격한 어선에 대하여 해양수산부령으로 정하는 사항과 검사 기록을 기재한 국제어선안전증서를 발급하여야 한다.

④ 해양수산부장관은 제3항에 따라 발급한 국제어선안전증서의 소유자가 케이프타운 협정을 위반한 경우에는 해당 증서를 회수하거나 효력정지 또는 취소할 수 있다.

⑤ 해양수산부장관은 외국정부로부터 국제어선안전증서의 발급요청이 있는 때에는 해당 외국어선에 대하여 제1항에 따른 국제협약검사를 한 후 국제어선안전증서를 발급할 수 있다.

제23조(어선 검사 후 어선의 상태유지) ① 어선의 소유자는 제21조에 따른 어선의 검사 또는 제22조제1항에 따른 건조검사(별도건조검사를 포함한다)를 받은 후 해당 어선의 선체·기관·설비 등을 임의로 변경하거나 설치하여서는 아니 되며, 선체·기관·설비 등이 정상적으로 작동·운영되도록 상태를 유지하여야 한다.

② (생략)

제27조(검사증서의 발급 등) ① 해양수산부장관은 다음 각 호의 구분에 따라 검사증서를 발급한다.

1. ~ 5의2. (생략)

<신설>

<신설>

⑥ 제1항부터 제5항까지에 따른 국제협약검사의 종류, 국제어선안전증서의 발급·회수·효력정지·취소 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

제23조(어선 검사 후 어선의 상태유지) ① -----
-----검사, 제22조제1항에 따른 건조검사(별도건조검사를 포함한다) 또는 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를-----

-----.

② (현행과 같음)

제27조(검사증서의 발급 등) ① ---

-----.

1. ~ 5의2. (현행과 같음)

5의3. 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사에 합격된 경우에는 국제어선안전증서

5의4. 제22조의2제2항에 따라 국제협약검사의 전부 또는 일부를 면제한 경우에는 국제어선면제증서

6. ~ 8. (생략) ② (생략) 제28조(검사증서의 유효기간) ① <u>어선검사증서</u>의 유효기간은 5년으로 한다. ② (생략) ③ 제1항에 따른 <u>어선검사증서</u>의 유효기간은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 5개월 이내의 범위에서 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 이를 연장할 수 있다. 1. <u>어선검사증서</u>의 유효기간이 만료되는 때에 해당 어선이 검사를 받을 수 있는 장소에 있지 아니한 경우 2. 해당 어선이 외국에서 정기검사를 받은 경우 등 부득이한 경우로서 새로운 <u>어선검사증서</u>를 즉시 교부할 수 없거나 어선에 비치하게 할 수 없는 경우 3. (생략) ④ (생략) 제29조(검사증서 등의 비치) 어선의	6. ~ 8. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 제28조(검사증서의 유효기간) ① <u>어선검사증서 및 국제어선안전증서</u>의-----. ② (현행과 같음) ③ -----<u>어선검사증서 및 국제어선안전증서</u>의----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. <u>어선검사증서 또는 국제어선안전증서</u>의----- ----- ----- ----- 2. -----<u>정기검사 또는 국제협약검사를</u>----- ----- -----<u>어선검사증서 또는 국제어선안전증서</u>를----- ----- ----- 3. (현행과 같음) ④ (현행과 같음) 제29조(검사증서 등의 비치) -----
---	--

소유자는 어선을 항행 또는 조업의 목적으로 사용할 경우에는 <u>어선검사증서·어선특별검사증서</u> 또는 <u>임시항행검사증서</u>(전자적 형태의 증서를 포함한다)를 어선에 비치하여야 한다. 다만, 「내수면어업법」 제6조, 제9조, 제11조, 「양식산업발전법」 제10조제1항제6호, 제43조제1항제1호 또는 제2호에 따라 먼허어업·허가어업·신고어업 또는 양식업에 사용하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선의 경우에는 그러하지 아니하다.	----- ----- <u>어선검사증서·어선특별검사증서</u> <u>·임시항행검사증서·국제어선안전증서</u> 또는 <u>국제어선면제증서</u>----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
제30조(재검사의 신청) ① 제14조·제21조·<u>제22조·제24조</u> 및 제25조에 따른 총톤수 측정·재측정, 검사·검정 및 확인(이하 이 조에서 “검사등”이라 한다)을 받은 자가 검사등에 대하여 이의가 있는 때에는 그 결과를 통지받은 날부터 60일 이내에 사유를 갖추어 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 재검사 등을 신청할 수 있다. ② (생략)	제30조(재검사의 신청) ① ----- -----<u>제22조·제22조의2·제24조</u>----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. ② (현행과 같음)

나. 검토의견

- 「선박안전법」⁶⁾은 국제항해에 취항하는 선박의 소유자로 하여금 선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제협약검사를 받도록 규정하고 있으나 「어선법」에 따른 어선은 적용을 제외하고 있고, 현행 「어선법」은 어선의 설비, 복원성의 유지 등에 대하여 정기 검사, 중간검사 등을 받도록 규정⁷⁾하고 있으나, 국제협약에 따른 검사 의무를 규정하고 있지 않아 케이프타운 협정 등 국제협약에 따른 원양어선의 검사에 대한 규정이 미비한 상황임.

- 케이프타운 협정은 협정에 따른 점검 및 검사는 주관청이 수행하

6) 「선박안전법」

제12조(국제협약검사) ①국제항해에 취항하는 선박의 소유자는 선박의 감항성 및 인명안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따른 해양수산부장관의 검사(이하 “국제협약검사”라 한다)를 받아야 한다.

②해양수산부장관은 국제협약검사에 합격한 선박에 대하여 해양수산부령으로 정하는 사항과 검사기록을 기재한 국제협약검사증서를 교부하여야 한다.(이하 생략)

제3조(적용범위) ①이 법은 대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 적용한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 그러하지 아니하다.

1. 군함 및 경찰용 선박
2. 노, 상앗대, 페달 등을 이용하여 인력만으로 운전하는 선박
- 2의2. 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선
3. 제1호, 제2호 및 제2호의2 외의 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박

7) 「어선법」

제21조(어선의 검사) ① 어선의 소유자는 제3조에 따른 어선의 설비, 제3조의2에 따른 복원성의 승인·유지 및 제4조에 따른 만재흘수선의 표시에 관하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 해양수산부장관의 검사를 받아야 한다. 다만, 총톤수 5톤 미만의 무동력어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선은 그러하지 아니하다.

1. 정기검사 : 최초로 항행의 목적에 사용하는 때 또는 제28조제1항에 따른 어선검사증서의 유효기간이 만료된 때 행하는 정밀한 검사
2. 중간검사 : 정기검사와 다음의 정기검사와의 사이에 행하는 간단한 검사
3. 특별검사 : 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 임시로 특수한 용도에 사용하는 때 행하는 간단한 검사
4. 임시검사 : 제1호부터 제3호까지의 검사 외에 해양수산부장관이 특히 필요하다고 인정하는 때 행하는 검사
5. 임시항행검사 : 어선검사증서를 발급받기 전에 어선을 임시로 항행의 목적으로 사용하고자 하는 때 행하는 검사

도록 규정하면서, 구명설비, 무선설비, 구조 기관에 대해서는 협정이 정하는 기준에 따라 검사를 받도록 하고, 이에 대한 증서를 발급하도록 규정하고 있는바,

< 개정안과 협정의 개정안의 국제협약검사 관련 사항 >

개정안 주요 내용	케이프타운 협정 부속서 주요 내용 (어선안전에 관한 국제 규칙)
○(안 제22조의2제1항) 국제항해에 종사하는 국제총톤수 300톤 이상의 원양어선은 케이프타운 협정에 따른 해양수산부장관의 검사(국제협약검사)를 받도록 함	○(부속서 제1장) 길이 24m 이상(제1규칙 제2항 : 300톤≒24m) 어선에 적용 - 선박의 점검·검사는 주관청(공무원·지명 검사원·인정기관)이 수행(제6규칙) - 구명설비(제7규칙)·무선설비(제8규칙)·구조·기관(제9규칙)에 대한 최초·정기·중간·연차·주기검사 체계 규정
○(안 제22조의2제1항) 해양수산부장관은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 국제협약검사의 전부 또는 일부를 면제할 수 있도록 함	○(부속서 제1장) 주관청은 선종·기상조건·운항구역 등을 고려하여 부속서 요건을 면제 가능(제3규칙) - 연차검사가 불합리·실행불가능한 경우 면제 가능(제1규칙제6항)
○(안 제22조의2제3항) 국제협약검사에 합격한 어선에 대하여 국제어선안전증서를 발급하도록 함	○(부속서 제1장) 관련 장(제2~10장) 요건을 준수하는 어선에 대한 최초·정기검사 후 국제어선안전증서 발행(제11규칙) - 동 증서에는 설비기록부를 첨부(제1·2항)
○(안 제22조의2제4항) 증서 소유자가 케이프타운 협정을 위반한 경우 해당 증서를 회수하거나 효력정지·취소할 수 있도록 함	○(부속서 제1장) 선박·장비 상태가 증서 세부사항과 부합하지 않으면 시정조치, 미이행 시 증서 회수(제6규칙제3항) - 검사 미완료·미승인·기국 변경 시 증서 실효(제13규칙제8항)
○(안 제22조의2제5항) 외국정부의 요청이 있는 때에는 해당 외국어선을 국제협약검사한 후 국제어선안전증서를 발급할 수 있도록 함	○(부속서 제1장) 당사자는(타국) 주관청의 요청이 있는 경우 선박을 검사하고, 요건 준수 시 증서를 발행·승인 가능하며, 그 증서는 제11규칙 증서와 동일한 효력을 가짐(제12규칙)

개정안 주요 내용	케이프타운 협정 부속서 주요 내용 (어선안전에 관한 국제 규칙)
○(안 제23조제1항) 국제협약검사를 받은 어선에 대하여 검사 후 선체·기관·설비 등의 상태 유지 의무를 부과함	○(부속서 제1장) 선박·장비 상태를 규칙에 부합하도록 유지, 검사 후 주관청 허가 없이 구조·기관·장비 변경 금지 등(제10규칙)
○(안 제27조제1항) 국제협약검사의 전부 또는 일부를 면제한 경우 국제어선면제증서를 발급하도록 함	○(부속서 제1장) 규칙에 따라 선박에 면제가 부여되는 경우, 안전증서에 추가하여 국제어선면제증서를 발행(제11규칙)
○(안 제28조) 국제어선안전증서의 유효기간·연장·효력 관련 규정을 정비함(어선검사증서에 국제어선안전증서를 병기)	○(부속서 제1장) 증서는 5년을 넘지 않는 기간으로 발행하고, 정기검사 완료 시점에 따라 유효기간을 산정, 미완료 항구 소재 등 예외적 연장(최대3개월) 규정(제13규칙)
○(안 제29조) 국제어선안전증서·국제어선면제증서 등을 어선 안에 갖추도록(비치) 의무를 정비함	○(부속서 제1장) 제11·12규칙에 따라 발행된 증서는 검사를 위하여 항상 선상에서 쉽게 이용 가능하도록 비치(제15규칙)
○(안 제30조제1항) 재검사·재발급 관련 준용 대상에 제22조의2(국제협약검사)를 추가하여 증서 재발급 근거를 정비함	○(부속서 제1장) 증서의 발행·승인(제11규칙), 타 당사자 발행(제12규칙), 기간·유효성(제13규칙)에 관한 규정과 연계

국제협약검사의 대상, 검사 면제, 검사증서 발급, 검사증서의 유효기간, 선내 비치 의무 및 재검사 신청절차 등을 현행법에 규정하여 케이프타운 협정 발효에 따른 국내법의 법적 기반을 마련한다는 점에서 개정안의 취지는 타당한 것으로 보임.

또한, 현행법 규정이 국제협약의 규정보다 강화된 내용을 정하고 있는 경우 현행법 규정을 적용하도록 국제협약의 적용 규정을 보완하는 내용의 안 제6조는 케이프타운 협정이 어선안전을 위한 최저기준을 정하는 협정으로, 「선박안전법」의 입법례⁸⁾를 고려

8) 「선박안전법」

해 볼 때, 케이프타운 협정 발효에 따라 협정의 구조·설비·장비·안전 기준이 국내법과 상충될 경우 적용 우선순위를 명확히 한다는 점에서 그 타당성이 인정되는 것으로 보임.

□ 다만, 국제협약검사의 면제를 규정하는 안 제22조의2제2항과 국제어선안전증서의 회수·효력정지·취소를 규정하고 있는 안 제22조의2제4항은 면제와 회수·효력정지·취소의 요건 및 사유를 포괄적으로 하위법령에 위임하고 있으므로 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

- 먼저, 안 제22조의2제2항은 국제협약검사 면제 요건을 해양수산부령으로 정하도록 규정하고 있으나,

케이프타운 협정⁹⁾의 경우에도 선종, 기상조건 및 일반적인 항행저해요소의 부재를 고려할 때 그 적용이 불합리하고 실행 불가능하다고 판단하는 경우, 연차검사의 적용이 선박의 운항 구역 및 선종에 비추어 불합리하고 실행 불가능하다고 보는 경우 등으로 한정하고 있으므로 국제협약검사의 면제는 검사의 의무를 다하지 못할 불가피한 경우로 한정해야 할 필요가 있고, 법률에 구체적인 사유를 명시하고 세부적인 사항을 해양수산부령으로 위임하는 방식으로 수정

제5조(국제협약과의 관계) 국제항해에 취항하는 선박의 감항성 및 인명의 안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약의 안전기준과 이 법의 규정내용이 다른 때에는 해당국제협약의 효력을 우선한다. 다만, 이 법의 규정내용이 국제협약의 안전기준보다 강화된 기준을 포함하는 때에는 그러하지 아니하다.

9) 제1장 제1규칙 6. 주관청은 제7규칙제1항라호 및 제9규칙제1항라호에 명시된 연차검사의 적용이 선박의 운항 구역 및 선종에 비추어 불합리하고 실행 불가능하다고 보는 경우, 선박의 연차검사를 면제할 수 있다.

제3규칙 주관청은 선종, 기상조건 및 일반적인 항행저해요소의 부재를 고려할 때 그 적용이 불합리하고 실행 불가능하다고 판단하는 경우, 다음을 조건으로, 자국 국기를 게양할 권리가 있는 선박에 대하여 이 부속서의 어떠한 요건이라도 면제할 수 있다.

할 필요가 있을 것으로 보임.

- 다음으로, 안 제22조의2제4항은 국제어선안전증서의 회수·효력정지·취소의 요건을 케이프타운 협정을 위반한 경우로 규정하고 있으나, 증서의 회수·효력정지·취소는 어선 운항의 제한으로 이어지는 침익적 처분에 해당하므로, 그 처분사유는 법률에서 가능한 한 구체적·명확하게 규정하는 것이 법률유보 및 명확성의 원칙에 부합할 것으로 보임.

개정안은 처분사유를 케이프타운 협정을 위반한 경우라는 포괄적이고 광범위하게 규정하고 있어 어떠한 협정 위반이 증서 회수·취소의 대상이 되는지 수범자가 법률만으로 예측하기 어려운 측면이 있는바, 협정에서 정하고 있는 주요 사유인 검사 후 임의 변경, 상태 유지의무 위반, 검사기준 미달 등 위반의 유형의 대강을 법률에 규정하고 세부사항을 하위법령에 구체적으로 위임하는 방식으로 정비하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

- 참고로, 국내 원양어선의 국제협정의 요건(장비·설비) 충족 현황(‘26. 4, 원양협회 조사)을 살펴보면, 현재 운항중인 국내 원양어선 185척 중 케이프타운 협정 설비·장비요건 충족 선박은 72척(38.9%)이며 미충족은 113척(61.1%)으로, 미충족 원양어선의 장비 등 구비에 총 5억 4,200만원¹⁰⁾이 소요될 것으로 보임.

10) 1척당 최소 80만원에서 최대 2,400만원 소요될 것으로 추산

< 케이프타운 협정에 따른 국제협약검사 충족 현황 >

장 (대상선박)	협정내용(요약)	충족선박/ 대상선박	충족률 (%)	소요비용
제7장 구명설비 (45m이상) *5년 유예 가능	3개 이상의 양방향 VHF무선전화설비 비치 * 국내 기준 1개 비치(추가 2개 필요)	47/59척	79.7	80만원×2대=160만원/척
	2개 이상의 레이더트랜스폰더 비치 * 국내 기준 1개 비치(추가 1개 필요)	44/59척	74.6	100만원/척
제9장 무선통신 (45m이상) *10년 유예 가능	GMDSS* 요건 적용 *글로벌해상조난 및 안전시스템으로, 운항 해역에 따라 필수 장비 조합이 달라짐 (보통 7~9개)	32/59척	54.2	200~1,600만원/척 경미 보완: 200~250만원 중간 보완: 1,200~1,600만원
제10장 항해설비 (24m이상) *5년 유예 가능	비상조타실 내 나침반 표시값 제공 장치 준비 * '92년 2월 1일 이후 건조된 45m 이상 선박 해당	26/31척	83.9	100만원/척
	프로펠러 회전속도 나타내는 표시기 설치 * '84년 9월 1일 전 건조된 75m 이상 선박과 '84년 9월 1일 이후 건조된 45m 이상 모든 선박	50/56척	89.3	300만원/척
	프로펠러 피치와 운전상태 표시기 조타위치에 설치 * '84년 9월 1일 전 건조된 75m 이상 선박과 '84년 9월 1일 이후 건조된 45m 이상 모든 선박에 가변피치프로펠러 또는 사이드스러스트프로펠러가 있는 경우	34/56척	60.7	400만원/척
	항해용 간행물 비치 여부	103/185척	55.7	80만원/척

자료 : 해양수산부

4. 항만국 통제

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 외국어선의 구조·설비·어획물 또는 화물의 운송방법 및 어선원의 어선운항지식 등이 어선안전에 관한 국제협약에 적합한지 여부를 확인하고 그에 필요한 조치(이하 “항만국통제”라 함)에 대한 근거와 세부내용, 시정조치 및 이의신청 등의 절차 등을 마련하고(안 제36조의2),

외국의 항만국통제에 대한 국제협약 준수 의무, 외국 항만국통제에 의하여 출항정지 처분을 받은 어선에 대한 특별점검, 특별점검에 따른 시정·보완 명령 등을 규정하며(안 제36조의3),

외국 항만국통제로 인해 출항정지명령을 받은 어선에 대한 공표제도 신설 및 국제협약검사 등의 수행을 어선원안전감독관으로 하여금 수행하도록 하는 규정을 마련하려는 것임(안 제36조의4, 제36조의5).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<u><신설></u> <u><신설></u>	<u>제8장 항만국통제</u> <u>제36조의2(항만국통제) ① 해양수산부장관은 외국어선의 구조·설비·어획물 또는 화물의 운송방법</u>

및 어선원의 어선운항지식 등이 대통령령으로 정하는 어선안전에 관한 국제협약에 적합한지 여부를 확인하고 그에 필요한 조치(이하 “항만국통제”라 한다)를 할 수 있다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따른 항만국통제를 하는 경우 소속 공무원으로 하여금 대한민국의 항만에 입항하거나 입항예정인 외국어선에 직접 승선하여 수행하게 할 수 있다. 이 경우 해당 어선의 항해가 부당하게 지체되지 아니하도록 하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 제1항에 따른 항만국통제의 결과 외국어선의 구조·설비·어획물 또는 화물의 운송방법 및 어선원의 어선운항지식 등이 제1항에 따른 국제협약의 기준에 미달되는 것으로 인정되는 때에는 해당 어선에 대하여 수리 등 필요한 시정조치를 명할 수 있다.

④ 해양수산부장관은 제1항에 따른 항만국통제 결과 어선의 구조·설비·어획물 또는 화물의 운송방법 및 어선원의 어선운항지식 등과 관련된 결함으로 인하여

해당 어선 및 승선자에게 현저한 위험을 초래할 우려가 있다고 판단되는 때에는 출항정지를 명할 수 있다.

⑤ 외국어선의 소유자는 제3항 및 제4항에 따른 시정조치명령 또는 출항정지명령에 불복하는 경우에는 해당 명령을 받은 날부터 90일 이내에 그 불복사유를 기재하여 해양수산부장관에게 이의신청을 할 수 있다.

⑥ 제5항에 따라 이의신청을 받은 해양수산부장관은 소속 공무원으로 하여금 해당 시정조치명령 또는 출항정지명령의 위법·부당 여부를 직접 조사하게 하고 그 결과를 신청인에게 60일 이내에 통보하여야 한다. 다만, 부득이한 사정이 있는 때에는 30일 이내의 범위에서 통보시한을 연장할 수 있다.

⑦ 시정조치명령 또는 출항정지명령에 대하여 불복하는 자는 제5항 및 제6항에 따른 이의신청의 절차를 거치지 아니하고는 행정소송을 제기할 수 없다. 다만, 「행정소송법」 제18조제2항 및 제3항에 해당하는 경우에는 그러

<신 설>

하지 아니하다.

⑧ 제3항부터 제7항까지에 따른
외국어선에 대한 조치 및 이의신
청 등에 관하여 필요한 사항은
대통령령으로 정한다.

제36조의3(외국의 항만국통제 등)

① 어선의 소유자는 외국 항만당
국의 항만국통제에 의하여 어선
의 결함이 지적되지 아니하도록
관련되는 국제협약 규정을 준수
하여야 한다.

② 해양수산부장관은 외국 항만
당국의 항만국통제에 의하여 출
항정지 처분을 받은 대한민국 어
선이 국내에 입항할 경우 해양수
산부령으로 정하는 바에 따라 관
련되는 어선의 구조·설비 등에
대하여 점검(이하 “특별점검”이라
한다)을 할 수 있다. 다만, 외국정
부에서 확인을 요청하는 경우 등
필요한 경우에는 외국에서 특별
점검을 할 수 있다.

③ 해양수산부장관은 대한민국
어선에 대하여 외국항만에서의
출항정지를 예방하기 위한 조치
가 필요하다고 인정되는 경우 해
양수산부령으로 정하는 바에 따
라 관련되는 어선의 구조·설비

<신 설>

<신 설>

등에 대하여 특별점검을 할 수 있다.

④ 해양수산부장관은 제2항 및 제3항에 따른 특별점검의 결과 어선의 안전확보를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 해당 어선의 소유자에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 항해정지명령 또는 시정·보완 명령을 할 수 있다.

제36조의4(공표) 해양수산부장관은 외국 항만당국의 항만국통제로 인하여 출항정지명령을 받은 대한민국 어선에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 어선의 어선명·총톤수 및 출항정지 사실 등을 공표할 수 있다.

제36조의5(국제협약검사 등의 수행) 해양수산부장관은 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」 제44조에 따른 어선원안전감독관으로 하여금 다음 각 호에 해당하는 업무를 수행하게 할 수 있다.

1. 제22조의2에 따른 국제협약검사 및 제36조의3에 따른 특별점검
2. 제36조의2에 따른 항만국통제

	<u>에 관한 업무</u> 3. 제37조제2항에 따라 준용되는 「선박안전법」 제75조제2항에 따른 어선 또는 사업장의 출입 · <u>조사에 관한 업무</u> 4. 제41조의3에 따른 대행업무의 차질에 따른 직접 수행에 관한 업무
--	---

나. 검토의견

- 항만국통제는 자국에 입항하는 외국 선박에 대해 국제협약 기준의 적합 여부를 확인함으로써 자국 연안의 해상안전을 확보하고 해양환경을 보호하기 위한 목적으로 국내 무역항에 입항하는 외국적 선박에 대하여 통제검사관이 점검을 실시하고 기준을 충족하지 못할 경우 입·출항 등을 제한하는 제도임.

< 항만국통제 제도 개요 >

- ◇ 항만국 통제(PSC: Port State Control)란? * 일반선 기준
- (목적) 자국에 입항하는 외국적 선박이 국제협약 기준의 적합 여부를 확인함으로써 자국 연안의 해상안전 확보, 해양환경을 보호하기 위함
 - (개요) 국내 무역항*에 입항하는 외국적 선박(일반선)에 대하여 통제검사관이 점검을 실시하고, 기준을 충족하지 못할 시 입·출항 등 제한
 - * ('86.9) 최초시행(부산·인천) → ('98.9) 전 무역항에서 시행
 - (PSC 조직) 전국 11개 지방청에 46명의 통제검사관 운영(2인1조)
 - * 국적선이 외국의 PSC에 대비해 검사하는 FSC(기국통제, Flag State Control)도 같이 운영
 - (점검 방법) 항만국통제, 기국통제 실시요령(행정규칙)에 따라 점검

자료 : 해양수산부

현행 법령에서의 항만국통제 규정을 살펴보면, 「선박안전법」¹¹⁾은 제68조(항만국통제)·제69조(외국의 항만국통제 등)·제70조(공표)에 따라 관련 사항을 규정하고 있는데, 대통령령으로 정하는 선박안전에 관한 국제협약¹²⁾에 대해 항만국통제가 가능하도록 규정하고 있으며, 현행 「어선법」에서는 외국 어선의 항만국통제와 관련하여 별도로 규정하고 있지 않음.

- 「선박안전법」 제3조제2항¹³⁾에 따라 제68조(항만국통제)는 모든 외국선박에 대하여 적용하도록 하고 있어 어선의 경우에도 「선

11) 「선박안전법」

제68조(항만국통제) ①해양수산부장관은 외국선박의 구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식 등이 대통령령으로 정하는 선박안전에 관한 국제협약에 적합한지 여부를 확인하고 그에 필요한 조치(이하 “항만국통제”라 한다)를 할 수 있다.(이하 생략)

제69조(외국의 항만국통제 등) ①선박소유자는 외국 항만당국의 항만국통제에 의하여 선박의 결합이 지적되지 아니하도록 관련되는 국제협약 규정을 준수하여야 한다.

②해양수산부장관은 외국 항만당국의 항만국통제에 의하여 출항정지 처분을 받은 대한민국 선박이 국내에 입항할 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관련되는 선박의 구조·설비 등에 대하여 점검(이하 “특별점검”이라 한다)을 할 수 있다. 다만, 외국정부에서 확인을 요청하는 경우 등 필요한 경우에는 외국에서 특별점검을 할 수 있다.(이하 생략)

제70조(공표) 해양수산부장관은 외국 항만당국의 항만국통제로 인하여 출항정지명령을 받은 대한민국 선박에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 선박의 선박명·총톤수, 출항정지 사실 등을 공표할 수 있다.

12) 「선박안전법 시행령」

제16조(항만국통제의 시행) ① 법 제68조제1항에서 “대통령령으로 정하는 선박안전에 관한 국제협약”이란 다음 각 호의 협약을 말한다.

1. 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」
2. 「만재흡수선에 관한 국제협약」
3. 「국제 해상충돌 예방규칙 협약」
4. 「선박톤수 측정에 관한 국제협약」
5. 「상선의 최저기준에 관한 국제협약」
6. 「선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약」
7. 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 국제협약」

13) 「선박안전법」

제3조(적용범위) ②외국선박으로서 다음 각 호의 선박에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이 법의 전부 또는 일부를 적용한다. 다만, 제68조는 모든 외국선박에 대하여 이를 적용한다.

1. 「해운법」 제3조제1호 및 제2호의 규정에 따른 내항정기여객운송사업 또는 내항부정기여객운송사업에 사용되는 선박
2. 「해운법」 제23조제1호에 따른 내항 화물운송사업에 사용되는 선박
3. 국적취득조건부 선체용선을 한 선박

박안전법」을 적용받고 있는데, 케이프타운 협정 이전에는 어선의 안전에 관한 구체적인 내용을 담은 협정이 발효되지 않아 「어선법」에 별도로 외국 어선에 대한 항만국통제 규정을 마련할 필요성이 적었던 것으로 보임¹⁴⁾.

□ 케이프타운 협정(의정서·부속서 포함)은 어선의 상태가 규정에 따른 증명서에 부합하지 않은 명확한 근거가 있을 경우 증서를 수락하지 않고 출항 제한 조치 등을 할 수 있도록 하고, 주어진 상황 또는 증명서가 만료되었거나 더 이상 유효하지 않을 경우 결함선박을 적절한 수리소 이동 목적외에는 항해하지 못하도록 규정하는 등 항만국통제와 관련한 내용을 포함하고 있으나,

< 개정안과 협정 등의 항만국통제 관련 사항 >

개정안 주요 내용	케이프타운 협정 등의 주요 내용 (의정서·부속서)
○(안 제36조의2) 해양수산부장관은 국내 항만에 입항(예정)한 외국어선의 어선안전 국제협약 적합 여부를 확인(항만국통제)하고, 기준 미달 시 시정조치명령 또는 출항정지 명령을 할 수 있도록 함(이의신청 절차 포함)	○(의정서 제4조) 어선의 상태가 규정에 따른 증명서에 부합하지 않은 명확한 근거가 있을 경우 증서를 수락하지 않고, 출항 제한 조치 등을 할 수 있음 ○(부속서 제1장) 항만국 요청 시 점검·검사 수행 권한 부여(제6규칙제2항)
○(안 제36조의3) 외국 항만당국의 항만국통제로 출항정지 처분을 받은 대한민국 어선 등에 대하여 특별점검을 실시하고, 필요 시 항해정지명령 또는 시정·보완 명령을 할 수 있도록 함	○(의정서 제4조) 주어진 상황 또는 증명서가 만료되었거나 더 이상 유효하지 않을 경우, 통제를 수행하는 담당관은 결함선박을 적절한 수리소 이동 목적외에는 항해하지 못하도록 조치
○(안 제36조의4) 외국의 항만국통제로 출항	※ 협정에 공표조항은 없으나, 의정서 제4조

14) 해양수산부 설명

개정안 주요 내용	케이프타운 협정 등의 주요 내용 (의정서·부속서)
정지명령을 받은 대한민국 어선의 어선명·총톤수·출항정지 사실 등을 공표할 수 있도록 함	의 통제결과 통보의무와 취지상 연계 (국내 이행을 위한 절차 규정)
○(안 제36조의5) 어선원안전감독관으로 하여금 국제협약검사·특별점검·항만국통제 등의 업무를 수행하게 할 수 있도록 함	○(부속서 제1장) 점검·검사는 주관청 공무원이 수행하되 지명검사원·인정기관에 위탁 가능(제6규칙제3항)

현행 「어선법」에는 우리나라의 외국어선에 대한 항만국통제와 관련하여 명시적으로 규정하고 있지 않은 점¹⁵⁾을 감안해 볼 때, 외국어선에 대한 항만국통제, 외국의 항만국통제에 대한 우리 어선의 특별점검, 출항정지 사실의 공표, 국제협약검사 등의 수행 등을 현행법에 명시함으로써 케이프타운 협정 사항을 효과적으로 이행하려는 것이 개정안의 입법취지인 것으로 이해됨.

개정안의 항만국통제·특별점검·공표 규정은 「선박안전법」 제68조(항만국통제)·제69조(외국의 항만국통제 등)·제70조(공표)의 규율체계를 “선박”에서 “어선”으로 명칭을 변경하여 규정한 것으로 법률 형식 및 체계정합성이 인정되는 것으로 보이나, 「선박안전법」와의 적용관계와 관련하여 다음과 같은 사항을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 「선박안전법」 제3조제2항 단서는 “다만, 제68조(항만국통제)는

15) 외국의 우리 어선에 대한 항만국통제에 대해서는 현행법 제37조에서 「선박안전법」 제69조를 준용하도록 규정하고 있음

모든 외국선박에 대하여 이를 적용한다”라고 규정하고 있어, 개정안과 같이 항만국통제와 관련한 별도의 근거를 두지 아니하더라도 현행 「선박안전법」에 따라 외국어선에 대한 항만국통제가 가능한 것은 아닌지 검토할 필요가 있음.

제3조제1항 단서 제2호의2의 어선 적용배제 규정¹⁶⁾은 “대한민국 국민 또는 정부가 소유하는 선박”이라는 같은 항 본문의 적용대상 내부에서만 작동하는 배제사유이나, 제3조제2항 단서는 선종·용도를 한정하지 아니한 “모든 외국선박”이라는 표현을 사용하고 있으므로 개정안에서 별도로 정하지 않더라도 외국어선에 대한 항만국통제는 가능한 것으로 볼 수도 있을 것임.

그런데, 항만국통제의 판단기준이 되는 어선의 구조·설비 기준, 국제협약검사, 국제어선안전증서 등의 실체적 규범을 금번 「어선법」 개정안에 규정하려 하고 있는 점, 특별점검·공표·어선원안전감독관 위탁·수수료·명령위반 벌칙 등 수범자에게 의무를 부여하는 등의 실체적인 규정은 「어선법」에 근거를 두어야 하는 점을 고려해 볼 때, 항만국통제의 근거를 현행법에 두는 개정안의 방식은 규율기준과 통제근거를 일치시킨다는 점에서 입법필요성이 있는 것으로 보임.

16) 「선박안전법」

제3조(적용범위) ①이 법은 대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 적용한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 그러하지 아니하다.

1. 군함 및 경찰용 선박
2. 노, 상앗대, 페달 등을 이용하여 인력만으로 운전하는 선박

2의2. 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선

또한, 외국 어선의 경우라도 「선박안전법 시행령」에서 정하는 국제협약에 따라 적용받는 사항은 「선박안전법」에 따라 항만국통제가 필요할 수 있다는 점도 참고할 필요가 있을 것으로 보임¹⁷⁾.

□ 다만, 개정안 제36조의2제1항은 「선박안전법」의 입법례와 같이 항만국통제 적용 협약을 “대통령령으로 정하는 어선안전에 관한 국제협약”으로 규정하고 있어 케이프타운 협정과의 적용관계가 명확하지 않은 측면이 있으므로 “케이프타운 협정 등 대통령령으로 정하는 어선안전에 관한 국제협약”으로 수정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

< 「선박안전법」 제68조와 개정안 제36조의2 비교 >

구분	「선박안전법」 제68조	개정안 제36조의2
대상	모든 외국선박(외국어선 포함)	외국어선
주체	해양수산부장관	해양수산부장관
확인사항	구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식	구조·설비·어획물 또는 화물의 운송 방법 및 어선원의 어선운항지식
처분	시정조치명령, 출항정지명령	시정조치명령, 출항정지명령
불복	이의신청(90일)·행정소송 전치	이의신청·행정소송 전치

17) 해양수산부에 따르면, 선박안전법 시행령에서 명시하고 있는 「선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약」과 관련하여 어선의 경우에도 항만국통제를 받을 수 있어 선박안전법과 어선법에서의 이중규율이 필요하다는 입장임

□ 다음으로, 개정안 제36조의5는 「어선안전조업 및 어선원의 안전

· 보건 증진 등에 관한 법률」 제44조18)에 따른 어선원안전감독관으로 하여금 국제협약검사·특별점검·항만국통제 등의 업무를 수행하게 할 수 있도록 하고 있는데,

「어선안전조업법」 제44조·제45조19)에 따른 어선원안전감독관의 직무의 목적은 어선원의 안전·보건 감독인 반면, 개정안에 따라 부여하려는 업무는 어선의 구조·설비에 대한 국제협약검사·항만국통제 등으로서 어선원 안전·보건 감독과 업무성격이 다른 측면이 있고,

현행 법령에 따른 어선원안전감독관과 「선박안전법」 20)에 따른

18) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」

제44조(어선원안전감독관) ① 어선원의 안전·보건 감독을 위하여 해양수산부에 어선원안전감독관을 둔다.

② 어선원안전감독관의 자격·임면 및 직무 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

19) 제45조(어선원안전감독관의 권한) ① 어선원안전감독관은 이 법에 따른 어선원의 안전·보건 감독을 위하여 어선소유자, 어선원 또는 그 밖의 관계인에게 출석을 요구하거나 장부나 서류의 제출을 명할 수 있으며, 어선이나 그 밖의 사업장에 출입하여 검사하거나 질문할 수 있다.

② 제1항에 따라 출입·검사를 하는 경우에는 검사 개시 7일 전까지 검사의 일시·목적 및 내용 등의 검사계획을 조사대상자에게 알려야 한다. 다만, 긴급한 경우 또는 사전에 검사의 실시를 통지하면 증거인멸 등으로 검사 목적을 달성할 수 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니할 수 있다.

③ 제1항에 따라 출입·검사를 하는 어선원안전감독관은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 하고, 출입 시 성명·출입시간·출입목적 등이 표시된 문서를 관계인에게 보여주어야 한다.

20) 「선박안전법」

제76조(선박검사관) 해양수산부장관은 필요한 경우 소속 공무원 중에서 해양수산부령으로 정하는 자격을 갖춘 자를 선박검사관으로 임명하여 다음 각 호에 해당하는 업무를 수행하게 할 수 있다.

1. 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사, 제41조제2항의 규정에 따른 위험물 적재방법의 적합 여부에 대한 검사, 강화검사, 예인선항해검사, 특별점검, 특별검사 및 제72조제2항의 규정에 따른 재검사·재검정·재확인에 관한 업무
2. 제18조제9항에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 검정, 제20조제3항 단서에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 확인, 제23조제7항에 따른 컨테이너검정 및 제25조제3항에 따른 확인에 관한 업무
3. 제61조의 규정에 따른 대행업무의 차질에 따른 직접 수행에 관한 업무
4. 제68조의 규정에 따른 항만국통제에 관한 업무
5. 제74조제2항의 규정에 따른 결함신고 사실의 확인에 관한 업무
6. 제75조제2항의 규정에 따른 선박 또는 사업장의 출입·조사에 관한 업무

국제협약검사·항만국통제 등의 업무를 하는 선박검사관의 직무 범위 및 자격 요건이 다소 차이가 있다는 점을 고려해 볼 때, 개정안에 따라 어선원안전감독관으로 하여금 항만국통제 등의 업무를 부여하도록 할 경우 어선원안전감독관의 업무 성격, 직무 범위 및 자격 요건을 「어선안전조업법」에서 명확히 규정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

< 어선원안전감독관과 선박검사관의 업무 및 자격 현황 >

구분	어선원안전감독관	선박검사관
근거 규정	「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」 제44조·제45조 및 동법 시행령 제13조의8	「선박안전법」 제76조 및 동법 시행규칙 제97조
직무	1. 법 제47조제1항에 따른 법 또는 법에 따른 명령 위반사실 신고의 접수 2. 그 밖에 해양수산부장관이 어선원의 안전·보건 감독을 위하여 필요하다고 인정하여 정하는 직무 (시행령 제13조의8)	1. 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사 등 2. 선박용물건 또는 소형선박의 검정, 컨테이너검정 및 확인 등에 관한 업무 3. 제61조의 규정에 따른 대행업무의 차질에 따른 직접 수행에 관한 업무 4. 제68조의 규정에 따른 항만국통제에 관한 업무 5. 제74조제2항의 규정에 따른 결함신고 사실의 확인에 관한 업무 6. 제75조제2항의 규정에 따른 선박 또는 사업장의 출입·조사에 관한 업무
자격	해양수산부와 그 소속기관의 공무원으로서 다음 어느 하나에 해당하는 사람 1. 5급 이상의 공무원으로 6개월 이상 해양수산부 또는 그 소속기관에서 근무한 경력이 있는 사람	1. 선체검사관(아래 요건 모두 충족) - 항해 관련 학과를 졸업한 사람 또는 법령에 따라 이와 같은 수준 이상의 학력이 있다고 인정되는 사람 - 3급 항해사의 해기사면허를 취득한 후 관련 분야에서 2년 이상 근무한

구분	어선원안전감독관	선박검사관
	2. 6급 또는 7급 공무원으로 2년 이상 해양수산관서에서 근무한 경력이 있는 사람 3. 6급 또는 7급 공무원으로 1년 이상 해양수산관서에서 어선원에 관한 업무를 담당할 경력이 있는 사람 등	경력이 있는 사람 등 2. 기관검사관(아래 요건 모두 충족) - 대학에서 기관 관련 학과를 졸업한 사람 또는 법령에 따라 이와 같은 수준 이상의 학력이 있다고 인정되는 사람 - 3급 기관사의 해기사면허를 취득한 후 관련 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람 등

5. 보칙

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 안 제36조의3에서 외국의 항만국 통제에 대해 규정함에 따라 다른 법령의 준용 규정에서 「선박안전법」 제69조(외국의 항만국 통제 등)를 삭제하고(안 제37조),

수수료 납부 대상에 제22조의2제1항에 따라 국제협약검사를 신청하는 자를 추가하며, 항만국통제 결과 결함이 발견되어 시정조치 명령 또는 출항정지명령을 받은 어선에 대하여 그 결함의 시정 여부 확인 등에 필요한 수수료를 부과할 수 있도록 하는 한편, 외국에서 특별점검을 하는 경우 항공료 등 필요한 설비의 수수료를 징수할 수 있도록 규정하려는 것임(안 제39조).

그 밖에 검사업무의 대행 규정에 제22조의2에 따른 국제협약검사를 추가하고, 대행업무의 차질에 따른 조치에 관한 사항을 신설하려는 것임(안 제41조, 제41조의3).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제8장 보칙	제9장 보칙
제37조(다른 법령의 준용) ① (생략)	제37조(다른 법령의 준용) ① (현행과 같음)
② 어선의 검사와 그 밖의 이와 관련된 사항에 관하여는 이 법에	② ----- -----

서 규정한 것을 제외하고는 「선박안전법」 제6조, 제12조부터 제14조까지, 제17조, 제41조, 제44조, 제66조, 제69조 및 제73조부터 제75조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 “선박”은 “어선”으로 본다.

③ (생략)

제39조(수수료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 해양수산부령 또는 특별자치시·특별자치도·시·군·자치구의 조례로 정하는 바에 따라 수수료를 내야 한다. 다만, 제40조제2항에 따라 해양수산부장관의 업무를 위탁받은 기관(이하 이 조에서 “수탁기관”이라 한다)이 위탁받은 업무를 수행하거나 제41조제1항에 따라 해양수산부장관의 업무를 대행하는 기관(이하 이 조에서 “대행기관”이라 한다)이 총톤수의 측정·재측정 및 검사 업무를 대행한 경우에는 수탁기관 또는 대행기관에서 정하는 수수료를 그 수탁기관 또는 대행기관에 내야 한다.

1. ~ 9. (생략)

<신설>

-----제66조 및-----
-----,

-----.

③ (현행과 같음)

제39조(수수료) ① -----

-----,

-----.

1. ~ 9. (현행과 같음)

9의2. 제22조의2제1항에 따라 국제협약검사를 신청하는 자

10. ~ 15. (생략)

② ~ ④ (생략)

<신설>

<신설>

제41조(검사업무 등의 대행) ① 해양수산부장관은 공단 또는 「선박안전법」 제60조제2항에 따른 선급법인(이하 “선급법인”이라 한다)으로 하여금 다음 각 호의 업무를 대행하게 할 수 있다. 다만, 선급법인의 경우 제5호 및 제5호의2의 업무는 제외한다.

1. ~ 3. (생략)

<신설>

4. ~ 7. (생략)

② ~ ⑧ (생략)

10. ~ 15. (현행과 같음)

② ~ ④ (현행과 같음)

⑤ 해양수산부장관은 제36조의2에 따른 항만국통제 결과 결함이 발견되어 같은 조 제3항 및 제4항에 따라 시정조치명령 또는 출항정지명령을 받은 어선에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 결함의 시정 여부 확인 등에 필요한 수수료를 징수할 수 있다.

⑥ 제36조의3제2항 단서에 따라 외국에서 특별점검을 하는 경우 해양수산부장관은 항공료 등 필요한 설비의 수수료를 징수할 수 있다.

제41조(검사업무 등의 대행) ① ---

-----.

-----.

1. ~ 3. (현행과 같음)

3의2. 제22조의2에 따른 국제협약
검사

4. ~ 7. (현행과 같음)

② ~ ⑧ (현행과 같음)

<u><신 설></u>	<u>제41조의3(대행업무의 차질에 따른 조치) 해양수산부장관은 공단 및 선급법인이 제41조제1항제3호의2에 따라 국제협약검사를 대행할 때 차질이 발생하거나 발생할 우려가 있다고 인정되는 경우에는 해양수산부장관이 직접 이를 수행하거나 해양수산부령으로 정하는 자격을 갖춘 자 중에서 해양수산부장관이 지정하는 자로 하여금 대행하게 할 수 있다.</u>
---------------------------	---

나. 검토의견

- 안 제37조제2항은 어선의 검사와 관련한 사항에 대해 「선박안전법」 제69조(외국의 항만국통제 등) 준용 규정을 삭제하려는 것으로, 개정안이 제36조의3에 외국의 항만국통제에 관한 사항을 신설하면서 해당 준용규정을 삭제하도록 한 것은 준용규정과 자체규정의 중복을 방지한 것으로 입법체계상 타당한 것으로 보임.
- 안 제39조는 수수료 납부 대상에 제22조의2제1항에 따라 국제협약검사를 신청하는 자를 추가하고, 항만국통제에 따른 시정조치명령 또는 출항정지명령을 받은 어선에 대하여 그 결함의 시정 여부 확인 등에 필요한 수수료를 부과할 수 있도록 하며, 외국에서 특별점검을 하는 경우 항공료 등 필요한 설비의 수수료를 징수할 수 있도록 규정하려는 것으로,

현행법 수수료 규정²¹⁾(제39조제1항제14호)에서 제37조제2항에 따라 준용하는 「선박안전법」 제12조제1항에 따른 국제협약검사를 신청한 자를 수수료 대상으로 명시하고 있는 점과, 항만국통제 및 외국에서의 특별점검에 따른 수수료 징수 규정의 경우 「선박안전법」에서 유사입법²²⁾이 있는 점을 고려해 볼 때, 개정안은 다른 법률과 체계적으로 부합하는 것으로 보임.

- 안 제41조의3은 대행업무의 차질에 따른 조치에 관한 사항을 신설하려는 것으로, 안 제41조에서 제22조의2에 따른 국제협약검사를 한국해양교통안전공단 또는 한국선급에서 대행하도록 하는 규정의 신설과 함께 도입되어 대행업무의 차질에 따른 대책을 마련한다는 점에서 개정안의 입법취지는 타당한 것으로 보이며, 「선박안전법」에도 유사입법²³⁾이 있는 점을 참고할 필요가

21) 「어선법」

제39조(수수료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 해양수산부령 또는 특별자치시·특별자치도·시·군·자치구의 조례로 정하는 바에 따라 수수료를 내야 한다. 다만, 제40조제2항에 따라 해양수산부장관의 업무를 위탁받은 기관(이하 이 조에서 “수탁기관”이라 한다)이 위탁받은 업무를 수행하거나 제41조제1항에 따라 해양수산부장관의 업무를 대행하는 기관(이하 이 조에서 “대행기관”이라 한다)이 총톤수의 측정·재측정 및 검사 업무를 대행한 경우에는 수탁기관 또는 대행기관에서 정하는 수수료를 그 수탁기관 또는 대행기관에 내야 한다.

14. 제37조제2항에 따라 준용하는 「선박안전법」 제12조제1항·제13조제1항에 따른 국제협약검사·도면승인을 신청한 자

22) 「선박안전법」

제80조(수수료) ⑤ 해양수산부장관은 제68조의 규정에 따른 항만국통제 결과 결함이 발견되어 같은 조 제3항 및 제4항의 규정에 따라 시정조치명령 또는 출항정지명령을 받은 선박에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 결함의 시정 여부 확인 등에 필요한 수수료를 징수할 수 있다.

⑥ 제69조제2항 단서의 규정에 따라 외국에서 특별점검을 하는 경우 해양수산부장관은 항공료 등 필요한 설비의 수수료를 징수할 수 있다.

23) 「선박안전법」

제61조(대행업무의 차질에 따른 조치) 해양수산부장관은 공단 및 선급법인이 제60조제1항 및 제2항에 따라 검사등업무를 대행할 때 차질이 발생하거나 발생할 우려가 있다고 인정되는 경우에는 해양수산부장관이 직접 이를 수행하거나 해양수산부장관이 지정하는 자로 하여금 대행하게 할 수 있다.

있을 것으로 보임.

다만, 「선박안전법」은 대행업무의 범위를 법률에 따른 대행업무 전체²⁴⁾를 규정하고 있는 반면, 개정안은 대행업무를 국제협약검사를 대행하는 경우로 한정하고 있는바, 대행업무의 차질에 따른 조치 관련 대행업무의 범위를 개정안에 따른 국제협약검사 외에도 현행법에서 규정하는 대행업무 전체²⁵⁾로 확대하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

24) 제60조(검사등업무의 대행) ①해양수산부장관은 다음 각 호에 해당하는 건조검사·선박검사 및 도면의 승인 등에 관한 업무(이하 “검사등업무”라 한다)를 「한국해양교통안전공단법」에 따른 한국해양교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)에 대행하게 할 수 있다. 이 경우 해양수산부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 협정을 체결하여야 한다.

1. 제7조제1항·제2항 및 제4항의 규정에 따른 건조검사, 건조검사증서의 교부 및 별도건조검사
2. 제8조제1항 및 제2항의 규정에 따른 정기검사 및 선박검사증서의 교부
3. 제9조제1항의 규정에 따른 중간검사
4. 제10조제1항 및 제3항에 따른 임시검사 및 임시변경증의 발급
5. 제11조제1항 및 제2항의 규정에 따른 임시항해검사 및 임시항해검사증서의 교부
6. 제12조제1항·제2항 및 제4항의 규정에 따른 국제협약검사 및 국제협약증서의 교부
7. 제13조제1항 및 제2항의 규정에 따른 도면의 승인 및 승인표시
8. 삭제 <2017. 10. 31.>
9. 제16조제2항의 규정에 따른 선박검사증서 및 국제협약증서의 유효기간 연장
10. 제18조제9항 및 제10항에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 검정, 검정증서의 교부 및 합격 표시를 나타내는 표시
11. ~ 18. (생략)

25) 「어선법」

제41조(검사업무 등의 대행) ① 해양수산부장관은 공단 또는 「선박안전법」 제60조제2항에 따른 선급법인(이하 “선급법인”이라 한다)으로 하여금 다음 각 호의 업무를 대행하게 할 수 있다. 다만, 선급법인의 경우 제5호 및 제5호의2의 업무는 제외한다.

1. 제3조의2제1항에 따른 어선의 복원성 승인
- 1의2. 제14조에 따른 어선의 총톤수 측정·재측정
2. 제21조에 따른 어선의 검사
3. 제22조에 따른 어선의 건조검사, 어선용품의 예비검사 및 별도건조검사
4. 제24조제1항에 따른 어선 또는 어선용품의 검정
5. 제25조제1항에 따른 지정사업장의 지정을 위한 조사
- 5의2. 제25조제3항 또는 제4항에 따른 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 확인
- 5의3. 제26조의2에 따른 제한하중등의 확인 및 하역설비검사기록부의 작성
6. 제28조제3항에 따른 어선검사증서 유효기간 연장의 승인
7. 제37조제2항에 따라 준용되는 다음 각 목의 업무
 - 가. 「선박안전법」 제12조제1항에 따른 국제협약검사
 - 나. 「선박안전법」 제13조제1항에 따른 도면승인
 - 다. 「선박안전법」 제41조제2항에 따른 위험물의 적재·운송·저장 등에 관한 검사·승인

6. 벌칙

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를 받지 아니하고 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자, 제27조제1항제5호의3에 따른 국제어선안전증서에 기재된 만재흘수선의 표시 위치 등을 위반한 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 국제어선안전증서를 발급받은 자에 대해 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고,

제36조의3제4항에 따른 명령(특별점검 결과에 따른 항해정지명령 또는 시정·보완 명령)을 따르지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 함.

정당한 사유 없이 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를 받지 아니한 자와 제29조를 위반하여 국제어선안전증서 또는 국제어선면제증서를 어선 안에 갖추지 아니하고 어선을 항행하거나 조업에 사용한 자에 대해 100만원 이하의 과태료에 처하도록 하고, 과태료의 부과징수 주체를 위반 행위의 성격에 따라 해양수산부장관 또는 시장·군수·구청장으로 세분하여 규정하려는 것임(안 제44조, 제44조의2, 제53조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제9장 벌칙	제10장 벌칙
제44조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.	제44조(벌칙) ① ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
4. 제21조에 따른 <u>어선검사를</u> 받지 아니하고 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자	4. ----- <u>어선검사</u> 또는 <u>제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를</u> ----- -----
4의2. ~ 7. (생략)	4의2. ~ 7. (현행과 같음)
7의2. 제27조제1항제1호에 따른 <u>어선검사증서에</u> 기재된 만재할 수선의 표시 위치 등을 위반한 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자	7의2. ----- <u>어선검사증서 또는 제27조제1항제5호의3에 따른 국제어선안전증서에</u> ----- ----- -----
8. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제27조제1항에 따른 어선검사증서·어선특별검사증서·임시항행검사증서·건조검사증서·예비검사증서· <u>별도건조검사증서·건조확인증·제조확인증·정비확인증 또는 제한하중</u> 등 확인증을 발급받은 자	8. ----- ----- ----- ----- ----- <u>별도건조검사증서·국제어선안전증서·건조확인증</u> ----- -----
9. 10. (생략)	9. 10. (현행과 같음)

② (생 략)

<신 설>

제53조(과태료) ① (생 략)

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. ~ 7. (생 략)

<신 설>

7의2. · 7의3. (생 략)

8. (생 략)

<신 설>

9. ~ 11. (생 략)

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 자가 각각 부과 · 징수한다.

<신 설>

② (현행과 같음)

제44조의2(벌칙) 제36조의3제4항에 따른 명령을 따르지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

제53조(과태료) ① (현행과 같음)

② -----

-----.

1. ~ 7. (현행과 같음)

7의2. 정당한 사유 없이 제22조의 2제1항에 따른 국제협약검사를 받지 아니한 자

7의3. · 7의4. (현행 제7호의2 및 제7호의3과 같음)

8. (현행과 같음)

8의2. 제29조를 위반하여 국제어선안전증서 또는 국제어선면제증서를 어선 안에 갖추지 아니하고 어선을 항행하거나 조업에 사용한 자

9. ~ 11. (현행과 같음)

③ -----

-----.

1. 제1항제5호, 제2항제7호의2 · 제8호의2의 경우: 해양수산부장관

1. 제1항제1호·제2호 및 제2항의 경우: 시장·군수·구청장	2. -----, 제2항제1호 부터 제7호까지, 제2항제7호의3 · 제7호의4·제8호 및 제2항제9 호부터 제11호까지의----- -----
2. (생략)	3. (현행 제2호와 같음)

나. 검토의견

□ 안 제44조제1항제4호는 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를 받지 아니하고 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자에 대해 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것으로,

현행 어선검사를 받지 않고 조업 등에 어선을 사용한 자와 「선박안전법」 26)에 따라 선박검사증서등이 없거나 검사증서등이 효력이 정지된 선박을 항해에 사용한 경우에도 같은 법정형을 규정하고 있는 점을 고려해 볼 때, 개정안의 벌칙 수준은 적절한 것으로 보임.

26) 「선박안전법」

제84조(벌칙) ①선박소유자, 선장, 선박직원 및 컨테이너 소유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하는 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

5. 제17조제1항을 위반하여 선박검사증서등이 없거나 선박검사증서등의 효력이 정지된 선박을 항해에 사용한 때

제17조(선박검사증서등이 없는 선박의 항해금지 등) ①누구든지 제8조제2항에 따른 선박검사증서, 제10조제3항에 따른 임시변경증, 제11조제2항에 따른 임시항해검사증서, 제12조제2항에 따른 국제협약검사증서 및 제43조제2항에 따른 예인선항해검사증서(이하 “선박검사증서등”이라 한다)가 없는 선박이나 선박검사증서등의 효력이 정지된 선박을 항해에 사용하여서는 아니 된다.

다만, 현행법 제49조²⁷⁾(벌칙의 준용)은 어선에 대하여 「선박안전법」 제83조제2호²⁸⁾를 준용하도록 규정하고 있는데, 거짓·부정한 방법으로 「선박안전법」에 따른 국제협약검사를 받은 자에 대해서는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금을 규정하고 있는 반면, 거짓·부정한 방법으로 케이프타운 협정에 따른 국제협약검사(안 제22조의2)를 받은 경우는 현행법에서 벌칙을 규정하고 있지 않는바, 이에 대한 벌칙을 추가하는 방안에 대해 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

- 안 제44조제1항제7호의2는 제27조제1항제5호의3에 따른 국제어선안전증서에 기재된 만재흘수선의 표시 위치 등을 위반한 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자에 대해 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것으로, 현행 어선검사증서와 관련된 의무에 국제어선안전증서를 추가하는 내용으로서 처벌의 형평성 측면에서 개정안의 입법취지는 타당한 것으로 보임.

27) 「어선법」

제49조(벌칙의 준용) 어선에 대하여 「선박법」 제32조, 제33조제1항(같은 법 제10조를 위반하여 선박국적증서나 가선박국적증서를 갖추어 두지 아니하고 대한민국국기를 게양한 경우로 한정한다), 제34조, 제35조제1항 및 제35조제2항제3호·제4호와 「선박안전법」 제83조제2호(국제협약검사에 관한 부분에 한정한다)·제14호, 제84조제1항제5호·제6호·제11호, 제85조제1호·제2호 및 제5호부터 제8호까지 및 제86조제3호를 준용한다. 이 경우 “한국선박”은 “한국어선”으로, “선박”은 “어선”으로, “선박원부”는 “어선원부”로, “선박소유자”는 “어선소유자”로, “선박관리인”은 “어선관리인”으로 본다.

28) 「선박안전법」

제83조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제7조부터 제12조까지의 규정에 따른 건조검사·선박검사 또는 국제협약검사를 받은 자

다만, 현행법 제44조제1항제7호의2²⁹⁾는 제27조제1항제1호에 따른 어선검사증서에 기재된 만재흡수선의 표시 위치 등을 위반한 어선을 항행 또는 조업에 사용한 경우에 대해 벌칙을 규정하면서 제27조제1항제1호는 어선검사증서에 만재흡수선의 표시 위치 등을 기재하도록 규정하고 있는 점, 개정안의 국제어선안전증서 관련 규정에 만재흡수선의 표시 등에 대해서 별도로 규정하고 있지 않은 점을 고려해 볼 때, 안 제27조제1항제5호의3의 국제어선안전증서에 만재흡수선의 표시 등에 대해 추가적으로 규정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 안 제44조제1항제8호는 거짓·부정한 방법으로 제27조제1항에 따라 국제어선안전증서를 발급받은 자에 대한 처벌을 규정하는 것으로, 개정안 제22조의2제2항에 따라 일정한 요건 충족시 국제협약검사를 면제할 수 있도록 하고 안 제27조제1항제5호의4에서 국제어선면제증서 발급에 대해 규정하고 있는 점을 고려하여 거짓·부정한 방법으로 국제어선면제증서를 발급받은 경우도 벌칙 규정에 추가하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 안 제44조의2는 외국의 항만국 통제 관련하여 특별점검 결과에

29) 「어선법」

제44조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

7의2. 제27조제1항제1호에 따른 어선검사증서에 기재된 만재흡수선의 표시 위치 등을 위반한 어선을 항행 또는 조업에 사용한 자

제27조(검사증서의 발급 등) ① 해양수산부장관은 다음 각 호의 구분에 따라 검사증서를 발급한다.

1. 제21조제1항제1호에 따른 정기검사에 합격된 경우에는 어선검사증서(어선의 종류·명칭·최대승선인원 및 만재흡수선의 표시 위치 등을 기재하여야 한다)

따른 항해정지명령 또는 시정·보완 명령을 따르지 아니한 자에 대한 벌칙규정으로, 제도의 실효성을 제고하고 「선박안전법」³⁰⁾에서도 동일한 범정형을 규정하고 있는 점을 고려해 볼 때 필요한 입법조치로 보임.

- 안 제53조제2항은 정당한 사유 없이 제22조의2제1항에 따른 국제협약검사를 받지 아니한 자와 제29조를 위반하여 국제어선안전증서 또는 국제어선면제증서를 어선 안에 갖추지 아니하고 어선을 항행하거나 조업에 사용한 자에 대해 100만원 이하의 과태료에 처하도록 하려는 것으로,

정당한 사유 없이 어선검사를 받지 아니한 자와 어선검사증서·어선특별검사증서 또는 임시항행검사증서를 어선 안에 갖추지 아니하고 어선을 항행하거나 조업에 사용한 자에 대해서도 100만원 이하의 과태료를 부과하는 점을 감안해 볼 때, 과태료 수준을 적정한 것으로 보임.

30) 「선박안전법」

제85조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

2. 제69조제4항의 규정에 따른 명령에 따르지 아니한 자

7. 부칙

가. 개정안의 요지

- ☐ 안 부칙은 시행일을 2027년 2월 24일로 하고, 국제협약검사에 관한 적용례를 규정하려는 것임.

현행	개정안
	부칙 제1조(시행일) 이 법은 2027년 2월 24일부터 시행한다. 제2조(국제협약검사에 관한 적용례) 이 법 시행 당시 제22조의2제1항의 개정규정에 따라 국제협약검사의 대상이 되는 어선은 이 법 시행 후 최초로 제21조제1항제1호에 따른 정기검사를 받는 날까지 국제협약검사를 받아야 한다.

- ☐ 안 부칙 제1조는 협정 발효일인 2027년 2월 24일을 시행일로 정하고 있는바, 이는 조약 이행입법의 시행일을 그 조약의 효력발생일에 맞추는 표준적 입법방식으로서 적절한 것으로 보임³¹⁾.

- ☐ 안 부칙 제2조는 개정규정에 따라 국제협약검사의 대상이 되는 어

31) 일반적으로 조약 이행입법에 관하여 그 시행일이 조약 효력발생일보다 늦지 않게 규정할 필요가 있으나, 입법과정의 지연 등으로 공포일이 2027년 2월 24일 이후가 될 경우 시행일이 공포일보다 앞서게 되는 문제가 발생할 수 있으므로, “이 법은 2027년 2월 24일부터 시행한다. 다만, 이 법 공포일이 2027년 2월 24일 이후인 경우에는 공포한 날부터 시행한다”와 같은 단서를 두는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

선은 이 법 시행 후 최초로 제21조제1항제1호에 따른 정기검사를 받는 날까지 국제협약검사를 받도록 하려는 것으로,

해양수산부는 현재 운항중인 어선에 대한 협정기준 충족 유예기간(5년)을 감안하고 기존 국내 정기검사(5년 주기)와 국제협약검사(5년 주기) 일정을 동일하게 맞추어 선주 편의증진 및 검사비용 절감도모한다는 측면에서 개정안 입법취지에 동의한다는 의견을 제시함.

한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련하여 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정)³²⁾.

문 의 처

02)6788-5419

32) 국회예산정책처는 의원 또는 위원회가 요구한 비용추계에 대하여, 법안의 내용에 따라 ①비용추계서, ②비용추계서 미첨부 사유서, ③비용추계 미대상 사유서로 구분하여 작성·회답함. 비용추계서는 재정이 수반되고 소요 비용의 추계가 가능한 법안, 미첨부 사유서는 재정이 수반되기는 하지만 기술적으로 비용추계가 어려운 법안, 미대상 사유서는 시행되더라도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 법안에 대하여 작성됨(국회예산정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29)

참고 1

협정요건 충족을 위한 선사별 소요 금액 (35개사, 185척)

(단위: 천원)

선사명	어선수 (척)	소요 장비							총금액
		7장		9장	10장				
		2-Way VHF	SART	GMDSS	나침반	프로펠러 회전속도 표시기	프로펠러 피치 및 운전상태 표시기	항해용 간행물	
총합계	185	14,400	15,000	336,000	5,000	18,000	88,000	65,600	542,000
동원산업	21	5,600	4,000	79,000	-	-	-	-	88,600
신라교역	15	2,400	2,000	31,000	1,000	-	24,000	12,000	72,400
사조산업	32	-	-	0	1,000	-	20,000	25,600	46,600
사조오양	7	-	-	26,000	-	3,000	8,000	5,600	42,600
홍진실업	5	800	2,000	26,000	1,000	12,000	-	-	41,800
아그네스 수산	11	-	-	39,000	-	-	-	-	39,000
선민수산	4	-	-	26,000	-	-	4,000	0	30,000
정일산업	10	-	2,000	13,000	-	3,000	4,000	0	22,000
사조씨푸드	3	-	-	13,000	1,000	-	4,000	2,400	20,400
티앤에스 산업	4	-	-	15,500	-	-	4,000	0	19,500
한성기업	5	1,600	1,000	15,500	-	-	-	-	18,100
남북수산	1	1,600	1,000	13,000	-	-	-	-	15,600
경태	2	-	-	13,000	-	-	-	-	13,000
코삭교역	1	-	-	13,000	-	-	-	-	13,000
현원수산	1	-	-	13,000	-	-	-	-	13,000
동원수산	14	-	-	-	-	-	-	11,200	11,200
동원해사랑	4	2,400	3,000	-	-	-	-	3,200	8,600
씨맥스 피셔리	1	-	-	-	1,000	-	4,000	-	5,000
참손푸드	2	-	-	-	-	-	4,000	800	4,800
동남	1	-	-	-	-	-	4,000	-	4,000
승진수산	1	-	-	-	-	-	4,000	-	4,000
피에이아이	2	-	-	-	-	-	4,000	-	4,000
케이에이치 디코리아	4	-	-	-	-	-	-	3,200	3,200
사조대림	2	-	-	-	-	-	-	1,600	1,600
가나마린	1	-	-	-	-	-	-	-	-
경양수산	7	-	-	-	-	-	-	-	-
남궁튬나	2	-	-	-	-	-	-	-	-
대해수산	8	-	-	-	-	-	-	-	-
동신어업	1	-	-	-	-	-	-	-	-
성경수산	1	-	-	-	-	-	-	-	-
신해피셔리	1	-	-	-	-	-	-	-	-
에스앤비 인터내셔널	2	-	-	-	-	-	-	-	-
원양물산	1	-	-	-	-	-	-	-	-
해인수산	1	-	-	-	-	-	-	-	-
해천물산	7	-	-	-	-	-	-	-	-

참고 2

「케이프타운 협정」 개요

□ 개요

- (공식 명칭) 1977년 어선안전을 위한 국제협약에 관한 1993년 토레 물리노스 의정서 규정의 이행에 관한 2012년 케이프타운 협정
- (채택일/장소) 2012년 10월 / 남아프리카공화국 케이프타운
- (발효 조건) 22개국 이상의 국가에서 가입하고, 각국의 24m 이상 국제항해 어선의 총 합계가 3,600척 이상인 경우(1년 뒤 시행)
⇒ '26.2.24일 발효조건 충족 (28개국, 3,754척)

□ 주요 내용

- (목적) 어선의 건조 및 검사에 관한 기준을 규정하여, 어선과 어선원의 안전을 확보하기 위한 국제기준 마련
- (협정문 구성) 적용대상, 발효기준 등을 명시한 총칙과 구조·설비, 복원성, 구명설비, 무선통신 등에 대한 세부 기준을 정한 부속서로 구성
* (1장)총칙, (2장)구조, (3장)복원성, (4장)기관 및 전기, (5장)방화 및 소방, (6장) 선원보호, (7장)구명설비, (8장)선원훈련, (9장)무선설비, (10장)항해설비
- (적용 대상) 24미터 이상 공해 작업 어선→ 원양어선 185척
- 신선(新船) 적용이 원칙이고 현존선은 부분 적용 명시
* 기존어선은 7~10장 적용(5~10년 유예 가능), 원양어선은 적용되나 연근해 어선은 제외

케이프타운 협정(배 길이 24m ↑ 어선 대상)					장	해상인명안전협약* (500톤 ↑ 화물선 등 대상)
장	내용	적용		적용 시기		
		신조선	현존선			
1	총칙	-	-	◆ 발효요건을 충족하는 날로부터 1년 뒤 발효 ▪ 신조선 : 발효시 ▪ 현존선 : 경과조치 5년 (다만, 무선설비는 경과 조치 10년)	1	일반사항
2	구조 및 설비	24m 이상	-		2	구조·복원성·기관·전기·소화설비
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 예외대상: 어선 / 군함 / 500톤 ↓ 화물선 / 무동력선 / 목선 / 요트

참고 3 케이프타운 협정 추진 경과

▶ 토레몰리노스 국제협약(1977년)

- 어선과 어선원 안전 국제기준 마련을 위해 추진하였으나, 강화된 안전 기준에 대한 각국의 부담과 엄격한 발효 요건  **미발효**

* 발효 요건: 24미터 이상, 전세계 어선선복량 50% 이상 소유 15개국 이상 비준



▶ 토레몰리노스 의정서(1993년)

- 토레몰리노스 협약('77) 일부 규정의 이행이 곤란함을 감안하여 기준 개정*, 발효 요건** 완화에도 불구하고 가입 저조  **미발효**

* (기준) 기존 24미터에서 45미터 어선으로 일부 규정 완화

** 발효 요건: 24미터 이상 어선의 합계 척수 14,000척 이상, 15개국 이상 비준



▶ 케이프타운 협정(2012년)

- 토레몰리노스 의정서('93)의 조속한 이행을 위해 길이를 톤수로 환산하여 적용, 면제 규정 추가와 발효 요건 완화

* (기준) 길이에 대응하는 톤수 기준 추가 및 검사증서 유효기간 4년에서 5년으로 연장

** 발효 요건: 24미터 이상 어선의 합계 척수 3,600척 이상, 22개국 이상 비준



▶ 우리나라, 중국 등 비준을 위한 선언문에 참여(33개국) 서약('19.10, 장관급 회의)



▶ (영향분석) 협정 가입에 따른 원양어업에 미치는 영향분석*('20.3~'21.1)

* 협정 적용에 따른 큰 영향은 없으나, 기준 충족을 위한 추가 비용 발생(4~160백만원/척)



▶ (T/F 구성) 협정의 적용대상 및 업종별 준비사항 등을 분석하고, 협정 발효 등에 대응하기 위한 TF 구성·운영('21. 6월 ~)



▶ (의견수렴) 케이프타운 협정 비준 계획에 대한 설명회(2회) 및 공청회를 통해 동 협정 가입 필요성 설명, 공감대 형성

* 업계설명회 개최: 1차('21.7.22) → 2차('21.10.15) → 3차('21.10.28, 공청회)



▶ (국내비준 절차 추진) 협정안 외교부 제출('22.1) → 외교부 검토 및 법제처 심사(~'25.8) → 차관회의 상정('25.9.4) → 국무회의('25.9.9) → 대통령 재가 → 국회 심의·의결* → 비준서 기탁·가입('25.12.23)

* 헌법 제60조 1항에 해당되는 조약(입법사항 조약)으로 국회 심의·의결 필요



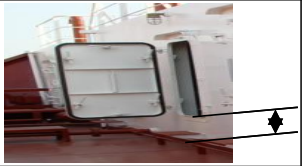
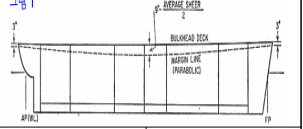
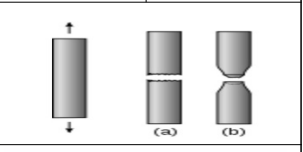
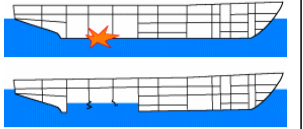
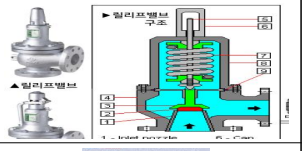
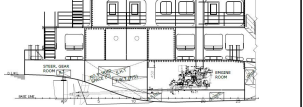
▶ (발효 요건 충족) 아르헨티나가 '26년 2월 24일 28번째로 비준서를 기탁함으로써 협정 발효 요건이 충족 → 발효 예정('27.2.24)

참고 4

「케이프타운 협정」 도입 전후 안전기준 비교

구분		도입 전	도입 후	효과
적용	항목			
신조선	선체구조	○ 개구 풍우밀 폐쇄장치의 갑판상 높이는 최대 300mm으로 규정	○ 국제만재흡수선협약에 준하는 요건으로 강화(최대 600mm)	침수사고 저감기대
		<기준 없음>	○ 75m이상, 이중선저 설치 의무화	극지조업선 안전강화
			○ 45m이상, 슬라이딩 수밀문 적용	
			○ 빙해구역 조업 선박에 저온 취성강재 사용 의무화	
			○ 빙해구역 조업 선박의 선체는 항해조건 및 조업구역에 따라 추가 보강 * Polar code에 따라 반영 필요	
	복원성	○ 24~40m 어선, 정복원성 적용	○ 24m 이상 어선, 동복원성 추가 적용	전복사고 저감기대
		<기준 없음>	○ 손상복원성 추가 적용 * 최대탑재인원이 100인 이상의 경우	극지조업선 안전강화
			○ 착빙을 고려한 복원성평가 추가 * Polar code에 따라 반영 필요	
	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	
신조선 및 현존선	방화 및 소화설비	<기준 없음>	○ 방화구조기준(신설) 및 소방설비(강화) * 방화구조기준 : 불연성 재료 및 탈출 수단 설치 * 소방설비 강화기준 : 자동스프링클러 및 화재경보·탐지장 요건 강화 ○ 방화구조도면 승인 의무화	화재사고 저감기대
	구명설비	○ 구명정 1개	○ 구명정 2개 + 구조정 1개	사고시 생존율 향상
	선원보호	○ 특이사항 없음	○ 특이사항 없음	-
	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

< 설비 추가 설명 >

구 분		설 명	사 진
선체 구조	개구 풍우밀 폐쇄장치 높이	출입구와 같이 열린 공간에 바람과 비로부터 밀폐할 수 있는 출입문 등 폐쇄장치의 높이로 일정 높이 이상으로 높여 침수 등에 인한 해수의 유입 방지	
	이중선저	암초와 충돌로 선박의 바닥부분 손상에 따른 침수 사고를 방지하기 위해 바닥을 이중으로 설치	
	슬라이딩수밀문	대형선박의 수밀문은 크기가 커서 힌지도어 적용시 회전반경이 커 슬라이딩 도어 요구 원격조작기능을 갖추어 필요시 원격으로 폐쇄하여 침수구역의 수밀성 유지 가능	
	저온 취성강재 사용	저온 취성은 낮은 온도에서 변형을 일으키지 않고 파괴되는 현상으로 빙해구역 선박의 경우 저온 취성에 강한 재료 사용 필요	
복원 성	손상복원성	손상상태에서의 복원성으로, 만일 손상에 의해 배가 침수된다면 복원성에 악영향 발생	
기관 설비	고정식 소화장치	선박에 고정되어 있는 소화장치로 스프링클러 또는 CO ₂ 소화장치 등이 있음	
	릴리프밸브 (과압방지설비)	연료유관의 파열은 연료유 비산에 의해 화재·폭발로 이어짐에 따라 압력이 과도하게 올라가는 경우 밸브가 자동으로 열려 압력을 낮춰주는 장치	
방화 및 소화 설비	불연성재료	750℃로 가열되어도 연소하지 않는 불에 잘 타지 않는 재료(불연성재료시험 합격품) 사용	
	방화구조도면	선박에서 화재 발생과 그 확대를 방지하기 위한 구조에 대하여 그린 도면	
구멍 설비	구멍정	선체 침몰 등으로 조난상황 발생시 생존을 목적으로 사용되는 구멍설비	
	구조정	조난자의 구조를 목적으로 사용되는 구멍설비	
무선 설비	2Way-VHF (양방향 초단파대 무선전화 장치)	초단파대 전파를 사용하는 무전기로 조난시 타선박, 육상구조기관과의 교신 가능	
	SART (수색구조용 위치 정보송신장치)	선박용 조난 자동 통보 설비로, 선박 조난시 레이더에서 발사되는 전파를 수신하면 응답 전파를 발사하여 레이더의 표시기에 그 위치가 표시	
항해 설비	레이더	전파를 이용하여 물체를 탐지하고 거리를 측정하는 장치	

참고 5

어선원안전감독관 개요

- (**업무**) 개정된 어선안전조업법에 규정된 어선소유주의 안전·보건 의무사항 지도·점검, 재해사고 조사 등 행정명령*, 사법경찰**업무 등을 수행

* (명령) 개선계획 수립·시행, 안전에 관한 시정조치, 조업·항행 중지 조치, 재해 원인조사

** 감독관의 사법경찰 권한 부여를 위해 현재 의원입법을 통해 법률 개정 추진 중('24.9~)

- (**배치**) 어선원안전감독관 **30명 인력 확보** 및 점검·감독 대상 지역별 어선척수(물량)를 고려하여 배치('25.12)

< 어선원안전감독관 배치 현황 >

지방청		부산청	울산청	마산청	동해청	포항청	여수청	목포청	군산청	대산청	평택청	인천청	제주단	합계
시도별		부산	울산	경남	강원	경북	전남		전북	충남	경기	인천	제주	11개
배치	합계	3	부산청 통합	4	2	3	3	4	2	3	대산청 통합	2	4	30

- (**점검**) 사망 사고율이 높은 고위험 어선을 집중적으로 예방점검을 실시하고 있으며, 한국해양교통안전공단 전문인력과 동행하여 점검 중

< 현장 지도·점검 항목 >

어선안전조업법(조문)	법령 주요내용	감독관 중점 점검사항
어선관리감독자 (제27조)	어선소유자는 어선원을 직접 지휘·감독하는 직위에 있는 사람(선장 등)에게 어선원 안전·보건 업무를 수행하도록 해야함	❶ 어선관리감독자 지정
위험성평가의 실시 (제28조)	어선소유자는 어선내 작업과 관련하여 유해·위험 요인에 대한 평가를 실시하고, 필요할 경우 개선 조치를 해야함	❷ 위험성평가 및 개선 조치
어선안전보건표지의 설치·부착(제29조)	어선소유자는 어선 내 위험시설, 유해물질 등에 대한 경고, 지시, 안내 사항 등을 그림, 기호, 글자 등으로 나타낸 표지를 붙여야함	❸ 어선안전보건표지 부착
안전조치(제31조)	해양수산부장관이 고시하는 '어선원안전보건 기준'을 준수하여야 함	❹ 어선원안전보건기준 준수
보건조치(제32조)		
어선소유자 등의 긴급조치(제37조)	어선소유자 또는 어선관리감독자는 어선원재해가 발생할 급박한 위험이 있을 때에는 즉시 작업 중지 및 대피 조치를 해야함	❺ 작업중지 및 대피 조치
어선원중대재해 발생 시 어선소유자의 조치 (제40조)	어선소유자는 중대재해가 발생한 경우 해당 작업 중지, 어선원 대피 조치를 하고, 해양수산부에 보고해야함	❻ 어선원중대재해 발생시 작업 중지 및 대피 조치
어선원재해 발생 은폐 금지 및 보고 등(제43조)	어선소유자는 어선원재해 발생 사실을 은폐해서는 안되며, 어선원재해 발생 원인 등을 기록 보존하고 해양수산부에 보고하여야 함	❼ 어선원재해 발생 원인 기록 보존 및 보고

□ 개 요

- (목적) 자국에 입항하는 외국적 선박이 국제협약 기준의 적합 여부를 확인함으로써 자국 연안의 해상안전 확보 및 해양환경을 보호하기 위함

* (배경) 아모코 카디즈호 좌초사고('78)에 따라 기준미달선박 관리에 대한 안전의식 강화

** (근거) 1974년 해상인명안전협약(SOLAS), 1966년 만재흘수선협약(ILL), 73/78 해양오염 방지협약(MARPOL), 1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직기준에 관한 협약(STCW), 1972년 해상충돌예방규칙(COLREG), 1976년 상선(최저기준)협약(ILO 147) 등

*** (국내법) 선박안전법, 해사안전법, 해양환경관리법, 선박직원법

□ 시행 현황(일반선)

- (개요) 국내 무역항*에 입항하는 외국적 선박(일반선)에 대하여 통제 검사관이 점검을 실시하고, 기준을 충족하지 못할 시 입·출항 등 제한

* ('86.9) 최초시행(부산·인천) → ('98.9) 전 무역항에서 시행

- (PSC 조직) 전국 11개 지방청에 46명의 통제검사관 운영(2인1조)

* 국적선이 외국의 PSC에 대비해 검사하는 FSC(기국통제, Flag State Control)도 같이 운영

- (점검 실적) 우리나라는 사고 취약선박 위주로 집중점검을 하며, '24년 기준 연간 외국적 선박 총 2,614척을 점검하여 70척 출항정지 처분*

* 점검률 24.6%(아태 지역 평균 점검률 21%), 출항정지율 2.7%

- (점검 방법) 항만국통제 및 기국통제 실시요령(행정규칙)에 따라 점검

구분	항만국 통제	국제협약 검사(정기적 검사)
주기	국내 입항기간 내	정기검사(5년), 중간검사(2.5년, 1년)
점검자	PSC 통제검사관(해수부)	검사 대행기관(KOMSA, KR, BV)
내용	구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식 등 (샘플링 검사 개념)	선박의 구조·기관·설비 전반 (항목 전체 검사)
기간	평균 1일	평균 22일(수리 기간 포함)
장소	입항 부두(검사관 승선)	조선소(입거 검사)
기준미달 시 조치	출항정지 명령	검사증서 발급 불가

□ **상선과 대비한 어선의 주요 국제협약**

- (개요) **UN**에서는 해상에서의 안전·인권 등을 위해 선박의 건조, 운용, 노동 등을 국제협약으로 규정하여 강제화 하고 있음
- (상선) 해상인명안전협약(건조), 선원 훈련자격 증명 및 당직유지 기준에 관한 국제협약(운용), 해사노동협약(인권)을 통해 운영 중
- (어선) 케이프타운협정(건조), 어선원 훈련자격 증명 및 당직유지 기준에 관한 국제협약(운용), 어선원노동협약(인권)과 함께 항만국조치협정을 통해 항구에 입항하는 어선을 검색하여 불법어업을 관리

□ **케이프타운협정과 해상인명안전협약의 차별성**

- (연혁) 해상인명안전협약(1974년)은 타이타닉호 사고(1912년)를 시작으로 해상안전 확보를 위해 마련되었고, 어선은 해상인명안전협약 적용대상에 제외되어 이후 토레몰리노스 협약*(1977년)이 발의

* 대상척수가 많고 강화된 안전기준에 대한 각국의 부담, 엄격한 발효조건으로 '26년 발효

- (차별성) 수산업계에서는 경제적 이익만 추구한 불법어업*으로 인한 수산자원남획, 선원인권 유린 문제로 국제사회의 관심 고조

* 비용절감을 위해 미등록 어선으로 안전검사 없이, 장기간 위험한 환경(악천후, 열악한 근로여건)과 허가되지 않은 해역에서 조업하여 과잉어획 및 선원인권 문제 발생

- (대응) 불법어업 의심 선박에 대해 입항, 항만 서비스 사용 등을 제한함으로써 불법수산물의 유통 차단을 위한 항만국조치협정 발효
- (한계) 항만국조치협정의 효과적인 이행을 위해서는 어선의 등록이 필수적이거나, 케이프타운협정이 발효되지 않아 국제해사기구(IMO)에서는 케이프타운협정 발효를 가속화해 왔음('26.2.24일 발효충족)

⇒ 케이프타운협정과 해상인명안전협약의 이행은 유사성이 있으나, 위 배경에 따라 케이프타운협정의 이행을 위해서는 선박에 관한 전문지식 뿐만 아니라 수산업에 관한 이해가 요구 됨

- 또한, 불법어업 근절을 위해 항만국조치협정*과의 협업이 요구되며, 이를 위해서는 기존 상선의 항만국통제와 달리 운용될 필요

* 수산물품질관리원에서 어선등록, 어획물, 조업·환적 허가증 등을 중심으로 검사

제12조(국제협약검사) ①국제항해에 취항하는 선박의 소유자는 선박의 감항성 및 인명 안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에 따른 해양수산부장관의 검사(이하 “국제협약검사”라 한다)를 받아야 한다.

②해양수산부장관은 국제협약검사에 합격한 선박에 대하여 해양수산부령으로 정하는 사항과 검사기록을 기재한 국제협약검사증서를 교부하여야 한다.

③해양수산부장관은 제2항의 규정에 따라 교부한 국제협약검사증서의 소유자가 제1항에서 규정된 국제협약을 위반한 경우에는 해당증서를 회수하거나 효력정지 또는 취소할 수 있다.

④해양수산부장관은 외국정부로부터 국제협약검사증서의 교부요청이 있는 때에는 해당 외국선박에 대하여 제1항의 규정에 따른 국제협약검사를 한 후 국제협약검사증서를 교부할 수 있다.

⑤제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 국제협약검사의 종류, 국제협약검사증서의 교부·회수·효력정지·취소 및 국제협약 위반에 대한 조사방법 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

제68조(항만국통제) ①해양수산부장관은 외국선박의 구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식 등이 대통령령으로 정하는 선박안전에 관한 국제협약에 적합한지 여부를 확인하고 그에 필요한 조치(이하 “항만국통제”라 한다)를 할 수 있다.

②해양수산부장관은 제1항의 규정에 따른 항만국통제를 하는 경우 소속 공무원으로 하여금 대한민국의 항만에 입항하거나 입항예정인 외국선박에 직접 승선하여 행하게 할 수 있다. 이 경우 해당 선박의 항해가 부당하게 지체되지 아니하도록 하여야 한다.

③해양수산부장관은 제1항에 따른 항만국통제의 결과 외국선박의 구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식 등이 제1항에 따른 국제협약의 기준에 미달되는 것으로 인정되는 때에는 해당선박에 대하여 수리 등 필요한 시정조치를 명할 수 있다.

④해양수산부장관은 제1항에 따른 항만국통제 결과 선박의 구조·설비·화물운송방법 및 선원의 선박운항지식 등과 관련된 결함으로 인하여 해당 선박 및 승선자에게 현저한 위험을 초래할 우려가 있다고 판단되는 때에는 출항정지를 명할 수 있다.

⑤외국선박의 소유자는 제3항 및 제4항에 따른 시정조치명령 또는 출항정지명령에 불복하는 경우에는 해당명령을 받은 날부터 90일 이내에 그 불복사유를 기재하여 해양수산부장관에게 이의신청을 할 수 있다.

⑥제5항의 규정에 따라 이의신청을 받은 해양수산부장관은 소속 공무원으로 하여금 해당 시정조치명령 또는 출항정지명령의 위법·부당 여부를 직접 조사하게 하고 그 결과를 신청인에게 60일 이내에 통보하여야 한다. 다만, 부득이한 사정이 있는 때에는 30일 이내의 범위에서 통보시한을 연장할 수 있다.

- ⑦시정조치명령 또는 출항정지명령에 대하여 불복하는 자는 제5항 및 제6항의 규정에 따른 이의신청의 절차를 거치지 아니하고는 행정소송을 제기할 수 없다. 다만, 「행정소송법」 제18조제2항 및 제3항의 규정에 해당되는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑧제3항부터 제7항까지의 규정에 따른 외국선박에 대한 조치 및 이의신청 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제69조(외국의 항만국통제 등) ①선박소유자는 외국 항만당국의 항만국통제에 의하여 선박의 결함이 지적되지 아니하도록 관련되는 국제협약 규정을 준수하여야 한다.

②해양수산부장관은 외국 항만당국의 항만국통제에 의하여 출항정지 처분을 받은 대한민국의 선박이 국내에 입항할 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관련되는 선박의 구조·설비 등에 대하여 점검(이하 “특별점검”이라 한다)을 할 수 있다. 다만, 외국정부에서 확인을 요청하는 경우 등 필요한 경우에는 외국에서 특별점검을 할 수 있다.

③해양수산부장관은 다음 각 호의 대한민국 선박에 대하여 외국항만에 출항정지를 예방하기 위한 조치가 필요하다고 인정되는 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관련되는 선박의 구조·설비 등에 대하여 특별점검을 할 수 있다.

1. 선령이 15년을 초과하는 산적화물선·위험물운반선
2. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 선박

④해양수산부장관은 제2항 및 제3항의 규정에 따른 특별점검의 결과 선박의 안전확보를 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 해당선박의 소유자에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 항해정지명령 또는 시정·보완 명령을 할 수 있다.

제76조(선박검사관) 해양수산부장관은 필요한 경우 소속 공무원 중에서 해양수산부령으로 정하는 자격을 갖춘 자를 선박검사관으로 임명하여 다음 각 호에 해당하는 업무를 수행하게 할 수 있다.

1. 건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사, 제41조제2항의 규정에 따른 위험물 적재방법의 적합 여부에 대한 검사, 강화검사, 예인선항해검사, 특별점검, 특별검사 및 제72조제2항의 규정에 따른 재검사·재검정·재확인에 관한 업무
2. 제18조제9항에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 검정, 제20조제3항 단서에 따른 선박용물건 또는 소형선박의 확인, 제23조제7항에 따른 컨테이너검정 및 제25조제3항에 따른 확인에 관한 업무
3. 제61조의 규정에 따른 대행업무의 차질에 따른 직접 수행에 관한 업무
- 4. 제68조의 규정에 따른 항만국통제에 관한 업무**
5. 제74조제2항의 규정에 따른 결함신고 사실의 확인에 관한 업무
6. 제75조제2항의 규정에 따른 선박 또는 사업장의 출입·조사에 관한 업무