

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안 심사보고서

2026. 7. .

농림축산식품해양수산위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2025년 4월 14일, 서천호의원 등 10인

나. 회부일자: 2025년 4월 15일

다. 상정 및 의결일자:

제426회 국회(임시회)

제1차 농림축산식품해양수산위원회(2025.6.23.) 상정, 제안설명,
검토보고, 대체토론, 소위원회부

제434회 국회(임시회)

제2차 해양수산법안심사소위원회(2026.4.29.) 상정, 제안설명, 축조
심사, 의결(수정가결)

제435회 국회(임시회)

제1차 농림축산식품해양수산위원회(2026.5.12.) 상정, 소위심사보고,
축조심사, 찬반토론, 의결(수정가결)

2. 제안설명의 요지

(서천호 의원)

현행법은 어선안전을 확보하기 위하여 조업자제해역 등에서 조업하려는 어선으로 하여금 선단(船團)을 편성하도록 하고 있는데, 조업자제해역 등이 아닌 일반해역에서도 기상악화 등으로 인한 안전사고가 발생할 경우 인근 어선을 통한 신속한 구조 및 지원이 이루어질 수 있도록 하여야 한다는 의견이 있음.

아울러 현행법은 국가안전보장 및 질서유지를 위하여 국방부장관 등의 요청을 받아 해양수산부장관 또는 시·도지사가 어선의 조업 또는 항행을 제한할 수 있다고 규정하고 있는데, 어선사고를 예방하기 위하여 해양수산부장관 등이 직권으로 제한 조치를 할 필요성이 제기되는 등 현행 제도의 운영상 미비점을 개선·보완하여야 한다는 의견이 있음.

한편, 현행법은 어선이 출항할 때에는 지정된 시간에 맞추어 안전본부에 그 위치를 통지하도록 되어 있지만 무선설비의 고장 등으로 위치통지가 불가능한 경우 이를 대행 할 수 있는 규정이 필요하다는 의견이 있음.

이에 일반해역에서의 선단 편성·조업 근거를 마련하는 한편, 해양수산부장관 또는 시·도지사도 하여금 일시적으로 조업 및 항행을 제한하고, 위치통지를 대행할 수 있도록 관련 제도를 개선함으로써 어선사고를 예방하고 국민의 생명·신체 보호에 기여하려는 것임(안 제15조, 제16조 및 제21조).

3. 전문위원 검토보고의 요지

(전문위원 김성완)

[검토의견]

1. 일반해역에서의 선단 편성 명령 근거 마련 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해양수산부장관이 특정해역이나 조업자제해역이 아닌 일반 해역에서도 어선들에게 선단을 편성해 조업하도록 명할 수 있는 근거를 마련하고, 일정한 해역에서 지정 기간 동안 조업 또는 항행을 제한할 수 있도록 하며, 어선이 무선설비 고장 등으로 안전본부에 위치통지를 할 수 없는 경우 다른 어선이 위치통지를 대행하도록 하려는 것임(안 제15조제3항, 제16조제3항, 제21조제3항).

나. 검토의견

(1) 일반해역에서의 선단 편성 명령 근거 마련(안 제15조제3항)

- 현행법은 우리나라의 관할 해역을 특정해역과 조업자제해역, 일반 해역으로 나누고 있음.

이 중 특정해역과 조업자제해역의 경우 조업하려는 어선들로 하여금 선단을 이루어 출항·조업하도록 의무화되어 있는데, 이는 조업한계선¹⁾에 인접하였거나 북한·러시아 등의 배타적 경제수역과 인

접하고 있는 해당 해역들의 특성상 나포나 월경 등의 위험성이 있는 점을 고려하여, 선단 구성을 통해 조업의 안전성을 확보하려는 것임²⁾.

[표] 법률상 조업구역 구분

구 분	특정해역	조업자제해역	일반해역
정 의	동해 및 서해의 조업 한계선 이남(以南)해역 중 어선의 조업과 항행이 제한된 해역으로서 대통령령으로 정하는 범위의 해역	북한 및 러시아 등의 EEZ와 인접한 동해특정해역의 이동(以東)해역 및 서해특정해역의 이서(以西)해역 중 어선의 조업과 항행이 제한된 해역으로서 대통령령으로 정하는 범위의 해역	「원양산업발전법」 제2조제10호에 따른 해외수역을 제외한 해역 중 특정해역 및 조업자제해역을 제외한 모든 해역
출입항신고	○ 관리선 사용지정·사용승인 받은 경우에도 신고 필요 ○ 어선위치발신장치 작동해도 신고 필요	○ 관리선 사용지정·사용승인 받은 경우에도 신고 필요 ○ 어선위치발신장치 작동해도 신고 필요	○ 관리선 사용지정·사용승인 받은 경우 신고 불필요 ○ 어선위치발신장치 작동 시 신고한 것으로 간주
출어등록	필요(제12조)	필요(제12조)	불필요
조업구역·기간 제한	가능(제13조)	가능(제13조)	가능(제14조)
선단편성	필요(제15조)	필요(제15조)	불필요
일시적 조업·항행 제한	가능(제16조)	가능(제16조)	가능(제16조)

1) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.

5. “조업자제선”이란 조업자제해역의 동해 및 서해의 북쪽한계선으로서 대통령령으로 정하는 선을 말한다.

2) 특정해역 및 조업자제해역 현황은 [참고자료1] 참조

□ 한편, 일반해역에 대해서는 현행법상 선단 구성을 명할 수 있는 근거가 마련되어 있지 않았으나, 일반해역이라 하더라도 우리나라의 행정력 또는 구호 세력이 미치지 못하는 먼바다에서 조업하는 경우이거나 겨울철 기상악화 등 특정 시기에 해당하는 경우에는 안전성을 확보하기 어려워 제한적으로 선단 구성을 강제할 필요가 있다는 지적이 있었음.

이에 개정안은 일반해역에서도 해양수산부장관이 안전한 조업과 항행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 조업시기와 구역을 정하여 선단 편성을 명할 수 있도록 하려는 것으로, 이를 통하여 조업 및 항행의 안전성을 제고하고, 사고 발생 시 구호를 용이하게 할 수 있을 것으로 기대됨³⁾.

□ 이와 관련, 개정안은 해양수산부장관으로 하여금 어선에 선단 구성을 명할 수 있는 권한을 부여하려는 것으로, 선단을 구성하지 않고 조업할 수 있는 어업인의 자유와 일부 조화되지 아니할 소지가 있어 어선원의 안전 도모라는 필요와 조업 방식을 선택할 수 있는 직업수행의 자유 간 형량이 필요한 영역으로 보여짐.

- 개정안의 경우 ‘어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우’, ‘조업시기와 구역을 정하여’ 선단 구성을 명할 수 있도록 하여 어업인의 자유에 대한 제한을 구체적이고 최소한의

3) 선단 구성을 통해 현장 구호가 이루어진 사례로, 제주 근해연승(136다누리호) 전복사고 관련 인근에서 조업중이던 선단 어선 8척이 현장에서 구조작업을 통해 승선원 10명 전원 구조(‘25.2.3)한 사례가 있었음.

범위로 한정하고 있고, 먼 바다에서 조업하거나 기상악화가 예상되는 경우 지금도 어선들이 자체적으로 선단을 구성해 출어하는 경우가 많으며, 최근 5년간(2019년~2023년) 어선사고로 인해 305명이 사망하고 123명이 실종되는 등 어선사고로 인한 피해가 지속적으로 발생하고 있는 점 등을 고려할 때, 그 공익적 필요가 큰 것으로 보이는 점은 심사 시 참고할 수 있겠음.

[표] 최근 5년간(2019~2023년) 해양사고 현황

구 분	합 계	사 망	실 종	부 상
전체 해양사고	14,802건	391명	146명	2,005명
어 선	9,602건(64.9%)	305명(78.0%)	123명(84.2%)	1,593명(79.5%)
어선 외	5,200건(35.1%)	86명(22.0%)	23명(15.8%)	412명(20.5%)

자료: 해양수산부

□ 해양수산부는 어선사고 감소 및 어선원 안전을 도모하려는 개정안의 취지 및 내용에 동의한다는 의견임.

(2) 일시 조업·항행 제한(안 제16조제3항)

□ 현행법 제16조는 국방부장관 또는 해양경찰청장이 국가안전보장 또는 질서유지를 위하여 필요한 경우 해양수산부장관 또는 시·도지사에게 ‘일정한 해역에서 지정된 기간 동안’ 조업·항행의 제한을 요청할 수 있도록 하고, 긴급한 경우 국방부장관 또는 해양경찰청장이 직접 조업·항행을 제한할 수 있도록 하고 있음.

- 해양수산부장관 또는 시·도지사는 해당 요청을 받은 때에는 해양

수산부령으로 정하는 바에 따라 일시적으로 항행의 제한을 할 수 있음(제16조제2항)

□ 개정안은 이에 더하여 ‘기상악화 등으로 인하여 대형 어선사고가 발생 또는 발생할 우려가 있는 경우’에는 해양수산부장관 또는 시·도지사가 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 일정해역에서 지정된 기간 동안 조업·항행을 제한할 수 있도록 하려는 것으로,

매년 기상악화로 인한 어선사고가 발생하여 인명피해가 발생하고 있는 조업현실을 감안하여, 어업인들의 안전을 위한 규제 근거를 마련하려는 취지로 이해되며, 일시적인 조업·항행 제한을 통하여 사전에 어선사고의 발생을 예방할 수 있을 것으로 기대되는 측면이 있음.

□ 다만, 현행법은 제13조 및 제14조에서 해양수산부장관이 ‘어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요한 경우’ 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 특정해역 및 그 밖의 해역에서 조업·항행을 제한할 수 있는 근거를 두고 있고, 같은 법 제10조에서는 기상특보 또는 기상예비특보 발효 시 어선의 출항 및 조업을 제한하거나 안전조치를 따르도록 할 수 있는 근거규정을 마련하고 있으므로, 집행상 혼선을 방지하기 위해서는 현행법 규정과 개정안의 적용해역, 제한의 요건 등을 비교할 필요가 있어 보임.

- 이와 관련, 현행법 제13조·제14조의 경우 조업·항행 제한의 주체로

해양수산부장관만을 규정하고 있으나, 개정안에서는 시·도지사도 기상악화로 인한 조업·항행을 제한할 수 있도록 허용하고 있으므로, 주체 측면에서는 현행법과 차이점이 있음.

조업·항행 제한 관련 「어선안전조업법」 규정
제10조(출항 등의 제한) ① 신고기관의 장은 해상에 대하여 기상특보가 발효된 때에는 어선의 출항 및 조업을 제한할 수 있다. ② 어선의 선장은 해상에 대하여 기상예비특보(기상특보를 발표할 것으로 예상될 때 이를 사전에 알리는 것을 말한다) 또는 기상특보가 발표되거나 발효된 때에는 해양수산부령으로 정하는 어선의 안전조치 및 준수사항에 따라야 한다. ③ 제1항에 따른 출항 및 조업 제한의 기준·방법 및 절차에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.
제13조(특정해역에서의 조업 또는 항행의 제한) ① 해양수산부장관은 어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요한 경우 관계 중앙행정기관의 장과 협의를 거쳐 특정해역에서의 어업별 조업구역 및 기간 등을 제한할 수 있다. ② 특정해역에서 조업을 하는 자(어선소유자를 포함한다. 이하 같다)는 해양수산부령으로 정하는 안전장비를 갖춘 어선으로 조업 또는 항행을 하여야 한다. ③ 제1항에 따른 특정해역에서의 어업별 조업구역 및 기간 등은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.
제14조(특정해역 외의 해역에서의 조업 또는 항행의 제한) ① 해양수산부장관은 어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요한 경우 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 특정해역 외의 해역에서의 조업 또는 항행을 제한할 수 있다. ② 동해 조업자제해역에 들어하는 어선은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 특정해역 이남의 일반해역으로 항행하여야 한다. ③ 제1항에 따라 조업 또는 항행을 제한할 수 있는 해역 및 기간 등은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

☐ 관련 정부 부처의 의견으로, 해양수산부는 어선사고 감소 및 어선원 안전을 도모하려는 개정안의 취지 및 내용에 동의한다는 의견임.

(3) 다른 어선을 통한 위치통지(안 제21조제3항)

☐ 현행법 제21조는 무선설비가 설치된 어선의 소유자는 해양수산부

령으로 정하는 바에 따라 항포구를 관할하는 안전본부에 교신가입하고, 출항 시 지정된 시간에 맞추어 안전본부에 그 위치를 통지하도록 규정하고 있음.

다만, 교신가입한 어선이 무선설비 고장, 전파혼신(混信)⁴⁾, 통신권 이탈 등의 사유로 안전본부에 위치를 통지할 수 없는 경우에 대해서는 별다른 규정을 두지 아니하여, 다른 어선을 통해 통지를 대행할 수 있는지 여부 등이 명확하지 않았음.

교신가입 등 관련 「어선안전조업법」 규정
제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ① 「어선법」 제5조에 따른 무선설비가 설치된 어선의 소유자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 어선이 주로 출입항하는 항포구를 관할하는 안전본부에 교신가입하여야 한다. ② 제1항에 따라 교신가입한 어선이 출항할 때에는 지정된 시간에 맞추어 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다. ③ 어선이 제2항에 따라 지정된 시간까지 위치통지의무를 이행하지 않는 경우 해양수산부장관은 해당 어선의 위치를 확인하고, 수색·구조기관 등에 통보하는 등 필요한 조치를 하여야 한다. ④ 제2항에 따른 해역별 위치통지 횟수 및 절차, 제3항에 따른 위치확인 방법, 수색·구조기관 등에의 통보방법 및 절차에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 이에 개정안은 무선설비 고장, 전파혼신 등 해양수산부령으로 정하는 사유로 안전본부에 위치를 통지할 수 없는 때에는 다른 어선에 그 사유를 알리고, 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신해 안전본부에 위치를 통지하도록 하려는 것으로,

4) 전파혼신: 전파를 이용하는 무선기기에 다른 전파가 유입되어 정상적인 운용에 방해를 받는 것으로 전파를 사용하는 휴대폰, tv, 라디오, 무전기 등이 해당되며 통신이 끊어지거나 다른 통신내용이 유입되는 현상이 발생함 - 중앙전파관리소(<https://www.crms.go.kr/>) 홈>민원>FAQ 상세

다른 어선을 통한 위치 통지의 근거를 마련하여 교신 불가 상황에서도 위치통지가 최대한 이루어질 수 있도록 하고, 이를 통하여 어선의 안전을 최대한 보호하려는 취지로 이해됨.

□ 다만, 개정안과 관련하여 과태료 부과 등에 관한 다음의 검토가 필요해 보임.

우선, 현행법상 어선이 위치 통지를 하지 아니한 경우 제58조제4항제2호5)에 따라 과태료를 부과받게 되는데, 개정안에 따라 다른 어선에게 교신이 불가하다는 점을 알린 경우 과태료 부과 대상에서 제외되는지 여부를 명확히 할 필요가 있어 보임.

다음으로, 개정안은 다른 어선이 교신불가 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 위치를 통지하도록 의무화하고 있는데, 이러한 대행 통지를 하지 아니한 경우 다른 어선을 과태료 부과 대상으로 포함시킬지 여부에 대하여 정책적인 검토가 필요해 보임.

□ 관련 부처 의견으로, 해양수산부는 어선사고 감소 및 어선원 안전을 도모하는 차원에서 개정안에 동의한다는 의견임.

5) 제58조(과태료) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 5백만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제21조제1항을 위반하여 안전본부에 교신가입을 하지 아니한 자
2. 제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 자

4. 대체토론 요지

없 음

5. 찬반토론 요지

없 음

6. 소위원회 심사내용

(소위원장 조경태)

의미를 명확하게 하기 위해 일부 자구를 수정하여 의결함

7. 수정안의 요지

현행법에서 정의하고 있는 용어 및 체계를 고려하여 자구를 수정함.

8. 심사결과

수정가결

9. 부대의견

없음

10. 소수의견 요지

없음

11. 법제사법위원회 체계·자구심사내용

체계·자구심사를 거쳤음.

- [붙임] 1. 어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률
일부개정법률안에 대한 수정안
2. 어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률
일부개정법률안

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안에 대한 수정안

제안연월일 : 2026. 5.

제 안 자 : 농림축산식품해양수산위원장

수정이유 및 수정주요내용

어선의 무선설비 고장 등의 사유로 안전본부에 위치 통지를 통지할 수 없는 경우 다른 어선을 통한 위치 통지의 근거를 마련하려는 안 제21조제3항은 통지 대상 어선 보다는 다른 어선에게 의무를 부여하는 것으로 해석될 소지가 있으므로 의미를 명확하게 하기 위해 자구를 수정하고, 안 제21조제3항에 따라 다른 어선을 통해 위치를 통지한 경우는 과태료 부과 대상에서 제외하도록 수정하며, 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날로 수정하려는 것임(안 제21조, 제58조, 부칙).

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안에 대한 수정안

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안 일부를 다음과 같이 수정한다.

안 제21조제3항 중 “알리고, 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다”를 “알리고 위치통지를 의뢰하여야 한다”로 하고, 같은 항에 후단을 다음과 같이 신설한다.

이 경우 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다.

제58조제4항제2호에 단서를 다음과 같이 신설한다.

다만, 제21조제3항에 따라 다른 어선을 통해 위치를 통지한 경우는 제외한다.

안 부칙 중 “6개월”을 “1년”으로 한다.

수정안조문대비표

현행	개정안	수정안
제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ①·② (생략) <u><신설></u>	제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ①·② (현행과 같음) ③ 제2항에도 불구하고 제1항에 따라 교신가입한 어선이 무선설비의 고장, 전파혼신(混信), 통신권 이탈 등 해양수산부령으로 정하는 사유로 안전본부에 위치를 통지할 수 없는 경우에는 다른 어선에 그 사유를 알리고, 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다. <후단 신설>	제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ①·② (개정안과 같음) ③ ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----알리고 위치통지를 의뢰하여야 한다. 이 경우 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한

③ (생략) ④ 제2항에 따른 해역별 위치통지 횟수 및 절차, 제3 항에 따른 위치확 인 방법, 수색·구조 기관 등에의 통보 방법 및 절차에 관 한 사항은 대통령 령으로 정한다. 제58조(과태료) ① (생략) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당 하는 자에게는 5백 만원 이하의 과태 료를 부과한다. 1. (생략) 2. 제21조제2항을 위반하여 안전본 부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 자	④ (현행 제3항과 같음) ⑤ 제2항 및 제3항 에 따른 해역별 위 치통지 횟수 및 절 차, 제4항에 따른 위치확인 방법, 수 색·구조기관 등에의 통보방법 및 절차 에 관한 사항은 대 통령령으로 정한다. 제58조(과태료) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ ----- ----- ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- ----- ----- -----. -----. <단서 신설>	다. ④ · ⑤ (개정안과 같음) 제58조(과태료) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ ----- ----- ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- ----- ----- -----. -----. 다만, 제2 1조제3항에 따라
---	---	---

3. ~ 8. (생 략) ⑤ ~ ⑦ (생 략)	3. ~ 8. (현행과 같 음) ⑤ ~ ⑦ (현행과 같음) 부칙 <u>이 법은 공포 후 6</u> <u>개월이 경과한 날</u> <u>부터 시행한다.</u>	다른 어선을 통해 위치를 통지한 경 우는 제외한다. 3. ~ 8. (현행과 같 음) ⑤ ~ ⑦ (현행과 같음) 부칙 -----1 <u>년</u>----- -----.
---	---	---

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제15조제3항을 제4항으로 하고, 같은 조에 제3항을 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제4항(종전의 제3항) 중 “제1항 및 제2항”을 “제1항부터 제3항까지”로 한다.

- ③ 해양수산부장관은 어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 일반해역에서 조업하려는 어선에 대하여 조업시기와 구역을 정하여 선단을 편성하여 조업하도록 명할 수 있다.

제16조제3항을 제4항으로 하고, 같은 조에 제3항을 다음과 같이 신설한다.

- ③ 해양수산부장관 또는 시·도지사는 기상악화 등으로 인하여 대형 어선사고가 연달아 발생하거나 발생할 우려가 있는 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 일정한 해역에서 지정된 기간 동안 조업 또는 항행을 제한할 수 있다.

제21조제3항 및 제4항을 각각 제4항 및 제5항으로 하고, 같은 조에 제3항을 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제5항(종전의 제4항) 중 “제2항”을 “제2항 및 제3항”으로, “제3항”을 “제4항”으로 한다.

③ 제2항에도 불구하고 제1항에 따라 교신가입한 어선이 무선설비의 고장, 전파의 혼신(混信), 통신권 이탈 등 해양수산부령으로 정하는 사유로 안전본부에 위치를 통지할 수 없는 경우에는 다른 어선에 그 사유를 알리고 위치통지를 의뢰하여야 한다. 이 경우 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다.

제58조제4항제2호 중 "통지한 자"를 "통지한 자."로 하고, 같은 호에 단서를 다음과 같이 신설한다.

다만, 제21조제3항에 따라 다른 어선을 통해 위치를 통지한 경우는 제외한다.

부 칙

이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
제15조(어선의 선단 편성 조업) ① · ② (생 략) <u><신 설></u>	제15조(어선의 선단 편성 조업) ① · ② (현행과 같음) ③ <u>해양수산부장관은 어선의 안전한 조업과 항행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 일반해역에서 조업하려는 어선에 대하여 조업 시기와 구역을 정하여 선단을 편성하여 조업하도록 명할 수 있다.</u>
③ <u>제1항 및 제2항에 따른 어선의 선단 편성 방법 및 선단 조업, 선단 이탈 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</u>	④ <u>제1항부터 제3항까지</u> ----- ----- ----- ----- -----.
제16조(일시적인 조업 또는 항행의 제한) ① · ② (생 략) <u><신 설></u>	제16조(일시적인 조업 또는 항행의 제한) ① · ② (현행과 같음) ③ <u>해양수산부장관 또는 시·도지사는 기상악화 등으로 인하여 대형 어선사고가 연달아 발생하거나 발생할 우려가 있는 경우 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 일정한 해역에서 지정된 기간 동안 조업 또</u>

③ (생 략) 제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ① · ② (생 략) <u><신 설></u>	<u>는 항행을 제한할 수 있다.</u> ④ (현행 제3항과 같음) 제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ① · ② (현행과 같음) ③ 제2항에도 불구하고 제1항에 따라 교신가입한 어선이 무선설비의 고장, 전파의 혼신(混信), 통신권 이탈 등 해양수산부령으로 정하는 사유로 안전본부에 위치를 통지할 수 없는 경우에는 다른 어선에 그 사유를 알리고 위치통지를 의뢰하여야 한다. 이 경우 다른 어선은 해당 어선의 위치를 확인한 후 해당 어선을 대신하여 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다. ④ (현행 제3항과 같음) ⑤ 제2항 및 제3항-----제4항----- -----. 제58조(과태료) ① ~ ③ (생 략)
③ (생 략) ④ 제2항에 따른 해역별 위치통지 횟수 및 절차, 제3항에 따른 위치확인 방법, 수색·구조기관 등에의 통보방법 및 절차에 관한 사항은 대통령령으로 정한다. 제58조(과태료) ① ~ ③ (생 략)	제58조(과태료) ① ~ ③ (현행과 같음)

④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 5백만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. (생략) 2. 제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 <u>통지한 자</u> <단서 신설> 3. ~ 8. (생략)	④ ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- -----<u>통지한 자.</u> <u>다만, 제21조제3항에 따라 다른 어선을 통해 위치를 통지한 경우는 제외한다.</u> 3. ~ 8. (현행과 같음)
--	--