



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

선원법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈항해당직 부원 기준 및 극지해역 자격기준 설정 등〉
■ 조경태의원 대표발의, 의안번호 제2219744호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤성민

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. ‘전염병’을 ‘감염병’으로 용어 수정	2
2. 항해당직 부원 기준 및 극지해역 자격기준 설정	4
3. ‘승무정원’을 ‘최소승무정원’으로 용어 수정	11
4. 제6장 적용 제외 선박에 대한 여객선선장 적성심사 적용 ...	15
5. 배우자 출산전후휴가 규정 신설 등	19
6. 벌칙 규정의 정비	27
IV. 입법의 재정영향	30

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 조정태의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 7. 3.
3. 회 부 일 : 2026. 7. 6.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법상으로는 선박의 안전운항을 강화하고 선원의 근로환경을 개선하기 위한 요구가 꾸준히 제기되었음.

이에 항해당직 부원의 승무기준을 구체화하고, 배우자 출산전후휴가를 보장하며, 총톤수 500톤 이상인 선박에는 갑판부 항해당직 부원을, 주기관 추진력 750킬로와트 이상인 선박에는 기관부 항해당직 부원을 승무시키도록 하도록 하고, 또한 극지해역을 운항하는 일정한 선박에도 자격요건을 갖춘 선원을 배치하도록 하여 안전관리 체계를 강화하려는 것임.

아울러 ‘승무정원’을 ‘최소승무정원’으로 변경하여 증서에 기재된 인원 이상의 선원을 승무시키도록 명확히 하고, 관련 조문과 증서 명칭도 함께 정비하도록 하는것임(안 제17조 등).

Ⅲ. 검토의견

1. ‘전염병’을 ‘감염병’으로 용어 수정

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 ‘전염병’을 ‘감염병’으로 용어를 수정하려는 것임(안 제17조제2항).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제17조(사망자 발생 시 인도의무 등) ① (생략)	제17조(사망자 발생 시 인도의무 등) ① (현행과 같음)
② 제1항에도 불구하고 선박에 있는 사람이 <u>전염병</u> 으로 사망하여 선내 감염이 우려되거나, 기항 예정 항만에서 시신 인도가 지속적으로 거부되는 등 해양수산부령으로 정하는 사유가 있는 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 시신에 대한 조치를 할 수 있다.	② ----- ----- <u>감염병</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.

나. 검토의견

- 감염병은 인간 및 동물의 신체에 감염 물질이 유입되거나 발육
· 증식하여 공중 보건에 위험이 될 수 있는 병으로, 전염성질환
과 비전염성질환을 포괄하는 개념임.

예를 들어, 파상풍은 상처 부위에 존재하는 세균 감염으로 발생
하지만 사람 간 전파는 거의 일어나지 않으므로 감염병에는 해
당되지만 전염병은 아닌 반면,

홍역, 결핵 등은 감염된 사람으로부터 다른 사람에게 병원체가
옮겨갈 수 있는 질병으로서 감염병 중에서도 전염병에 해당함.

과거 감염병은 「전염병예방법」에 의해 관리되었으나, 2009년
「전염병예방법 전부개정법률안」에 의해 「전염병예방법」과
「기생충질환 예방법」이 통합되어 「감염병의 예방 및 관리에
관한 법률」로 정비되었음.

- 개정안은 타법과의 용어 정합성을 고려하여 현행법상 ‘전염병’이
라는 용어를 ‘감염병’으로 수정하려는 것으로,

현행 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」이 감염병에 대한
정의규정만을 두고 전염병에 대해서는 별도의 정의규정을 두지
않고 있다는 점, 전염병에는 일부 비전염성 감염병이 포함되지
않는다는 점을 고려할 때 적절한 입법 조치로 보임.

2. 항해당직 부원 기준 및 극지해역 자격기준 설정

가. 개정안의 요지

- 개정안은 항해당직부원 승무에 관한 규정을 구체화하고, 극지해역 운항 선박의 선원 승무에 관한 규정을 신설하려는 것임(안 제64조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제64조(자격요건을 갖춘 선원의 승무) ① 대통령령으로 정하는 선박의 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 갑판부나 기관부의 항해당직 부원으로 승무시켜야 한다.	제64조(자격요건을 갖춘 선원의 승무) ① 선박소유자는 다음 각 호의 구분에 따라 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 항해당직 부원으로 승무시켜야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 선박의 경우에는 그러하지 아니하다.
	1. 총톤수 500톤 이상인 선박: 갑판부의 항해당직 부원
	2. 주기관 추진력(선박의 모든 주기관의 총 최대연속정격출력을 말한다)이 750킬로와트 이상인 선박: 기관부의 항해당직 부원
② ~ ④ (생략)	② ~ ④ (현행과 같음)
⑤ 대통령령으로 정하는 선박의 소유자는 해양수산부령으로 정하	⑤ ----- 선박소유자는-----

는 여객의 안전관리에 필요한 자격요건을 갖춘 선원을 승무시켜야 한다. ⑥ (생략) <신설>	----- ----- -----. ⑥ (현행과 같음) ⑦ 극지해역(남극 및 북극 주변의 해역으로서 대통령령으로 정하는 해역을 말한다)을 운항하는 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박의 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 갑판부 또는 기관부의 항해당직 부원으로 승무시켜야 한다.
---	---

나. 검토의견

- 현행 「선원법」 및 같은 법 시행령¹⁾은 총톤수 500톤이상 또는 주기관 추진력 750킬로와트이상의 선박의 선박소유자로 하여금 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 갑판부나 기관부의 항해당직 부원으로 승무시키도록 규정하고 있음.

갑판부는 선박의 항해 관련 업무를, 기관부는 선박의 기계적 추

1) 「선원법」

제64조(자격요건을 갖춘 선원의 승무) ① 대통령령으로 정하는 선박의 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 갑판부나 기관부의 항해당직 부원으로 승무시켜야 한다. 「선원법 시행령」

제21조(자격요건을 갖춘 선원의 승무선박) ①법 제64조제1항에서 “대통령령으로 정하는 선박”이란 총톤수 500톤이상 또는 「선박직원법 시행령」 제2조제10호에 따른 주기관 추진력 750킬로와트이상의 선박을 말한다. 다만, 평수구역을 항행구역으로 하는 선박, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 예선(曳船) 및 「해사안전기본법」 제3조제2호에 따른 수면비행선박은 제외한다.

진, 기계와 전기설비의 운전 및 보수관리를 담당하는 부문으로, 갑판부와 기관부는 수행하는 업무가 서로 구분됨.²⁾

갑판부와 기관부의 업무 특성이 구분된다는 점을 고려할 때, 현행법령은 총톤수 500톤 이상인 선박에는 갑판부의 항해당직 부원을, 주기관 추진력 750킬로와트 이상인 선박에는 기관부의 항해당직 부원을 각각 승무시키도록 하려는 취지로 볼 수 있음.³⁾

그러나 현행법은 자격요건을 갖춘 선원을 “갑판부나 기관부의 항해당직 부원”으로 승무시키도록 규정하고 그 대상 선박을 하위법령에서 “총톤수 500톤 이상 또는 주기관 추진력 750킬로와트 이상인 선박”으로 일괄하여 규정하고 있어,

각 기준에 따라 승무시켜야 하는 항해당직 부원의 종류가 명확하지 않고 갑판부 또는 기관부 중 어느 하나의 항해당직 부원만을 선택적으로 승무시키면 되는 것으로 해석될 여지가 있으며, 이에 따라 현장에서 혼란이 발생하고 있음.

2) 「선박직원법」

제11조(승무기준 및 선박직원의 직무) ② 선박직원의 직무는 다음 각 호와 같다.

1. 선장은 선박의 운항관리에 대하여 책임을 진다. 다만, 사망·질병 또는 부상 등 부득이한 사유로 선장이 직무를 수행할 수 없을 때에는 자동화선박에서는 항해를 전문으로 하는 1등 운항사가 그 직무를 대행하고, 그 밖의 선박에서는 1등 항해사가 그 직무를 대행한다.
 2. 항해사는 **갑판부**에서 항해당직을 수행한다.
 3. 기관장은 선박의 기계적 추진, 기계와 전기설비의 운전 및 보수관리에 대하여 책임을 진다. 다만, 사망·질병 또는 부상 등 부득이한 사유로 기관장이 직무를 수행할 수 없을 때에는 자동화선박에서는 기관을 전문으로 하는 1등 운항사가 그 직무를 대행하고, 그 밖의 선박에서는 1등 기관사가 그 직무를 대행한다.
 4. 기관사는 **기관부**에서 기관당직을 수행한다.
- 3) 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW)」 역시 갑판부 항해당직 부원의 경우 총톤수 500톤 이상인 선박을, 기관부 당직 부원의 경우 주기관 추진력 750킬로와트 이상인 선박을 각각 자격기준의 적용대상으로 구분하고 있음(Regulation II/4, III/4).

□ 한편, 극지해역은 저온, 해빙 및 유빙, 기상악화, 구조·통신 인프라의 제약 등 일반 해역과 다른 운항환경으로 인해 선박 및 선원에게 추가적인 안전상 위험이 발생할 수 있는데,

현행법은 극지해역을 운항하는 선박에 대해서 그 운항환경의 특수성을 고려한 별도의 승무 자격을 두고 있지 않음.

□ 이에 개정안은 현행법 제64조제1항의 항해당직 부원 승무기준을 세분화하여 총톤수 500톤 이상인 선박에는 갑판부의 항해당직 부원을, 주기관 추진력 750킬로와트 이상인 선박에는 기관부의 항해당직 부원을 각각 승무시키도록 명확히 규정하는 한편,

안 제64조제7항을 신설하여 극지해역을 운항하는 일정한 선박에 해양수산부령으로 정하는 자격요건을 갖춘 선원을 갑판부 또는 기관부의 항해당직 부원으로 승무시키도록 함으로써 극지해역 운항에 필요한 선원의 자격기준을 마련하려는 것임.

개정안을 통하여 항해당직 부원 승무기준을 명확히 구분함으로써 현행 규정의 해석상 혼선을 줄이고, 극지해역 운항선박에 대하여 운항환경의 특수성을 반영한 선원 자격기준을 마련하여 선박의 안전운항을 제고할 수 있을 것으로 기대됨.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음의 사항에 대한 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 안 제64조제7항의 자격기준의 적용대상을 항해당직 부원에 국한하기보다는 선장·항해사 등을 포함할 수 있도록 전 선원으로 확대하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

부원은 항해사·기관장·기관사 등의 직원이 아닌 해원을 의미하므로, 개정안과 같이 규정할 경우 극지해역 운항에서 중요한 역할을 수행하는 선장·항해사 등은 제7항의 적용대상에서 제외되는 결과가 발생할 수 있음.

<「선원법」상 선원의 구분>

선 원	선장	해원을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원	
	해원	직원	항해사
			기관장, 기관사
			통신장, 통신사
			운항장, 운항사
		부원	직원이 아닌 해원
	예비원	현재 승무 중이 아닌 선원	

참고로, 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)의 「극지운항선박 국제기준(Polar Code)」⁴⁾은 선장·1등항해사 및 항해당직 항해사에 대해서는 빙 상태 및 선종에 따라 별도의 기초·상급교육 등 자격요건을 두고, 모든 선원에 대해서 담당 직무와 관련된 극지해역운항매뉴얼상의 절차 및 장비를 숙지하도록 규정하고 있음.

4) 「Polar Code」 Part I-A, Chapter 12 - Manning and Training

둘째, 안 제64조제7항에서 극지해역의 구체적 범위를 대통령령이 아닌 고시로 위임하는 방안을 검토할 수 있음.

개정안은 안 제64조제7항을 위반한 경우 벌칙을 규정(안 제173조 제1항제8호)하고 있다는 점을 고려할 때, 의무의 적용대상이 되는 ‘극지해역’의 범위의 대강을 법률에서 정하는 것은 수범자의 예측 가능성 확보 측면에서 타당한 입법 조치로 보임.

다만, 극지해역의 구체적인 지리적 범위는 기후·해빙 여건 및 관련 국제기준의 변화 등에 따라 조정될 가능성이 있고, 위·경도 등 전문적·기술적 기준에 따라 정하여지는 사항이라는 점을 고려할 때, 그 구체적 범위는 해양수산부 고시에 위임하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.⁵⁾

참고로, 현행 해양수산부고시인 「극지해역 운항선박 기준」⁶⁾은

5) 헌법이 인정하고 있는 위임입법의 형식은 예시적인 것으로 보아야 할 것이고, 규율의 밀도와 규율영역의 특성에 따라 입법자의 상세한 규율이 불가능한 것으로 보이는 영역에서 행정규칙에 대한 위임입법이 제한적으로 인정될 수 있으며, 법 제32조 제3호는 경품의 종류와 경품제공방식을 규율하려는 것으로 그 규율영역의 전문적·기술적 특성상 소관부처인 문화관광부의 고시로 위임함이 요구되는 사항이라고 볼 수 있으므로 법 제32조 제3호의 위임형식은 헌법에 반하지 않는다(헌법재판소 2009. 2. 26. 선고 2005헌바94, 2006헌바30(병합))

6) 「극지해역 운항선박 기준」

제2조(정의) 이 고시에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "남극해역"이란 남위 60도 이남의 해역을 말한다.
2. "북극해역"이란 다음 각 목을 연결한 선의 북쪽에 위치한 해역을 말한다.
 - 가. 북위 58도 00.0분, 서경 42도 00.0분 지점으로부터 북위 64도 37.0분, 서경 35도 27.0분 지점까지를 연결한 선
 - 나. 북위 64도 37.0분, 서경 35도 27.0분 지점으로부터 북위 67도 03.9분, 서경 26도 33.4분 지점까지를 항정선(航程線, Rhumb line)으로 연결한 선
 - 다. 북위 67도 03.9분, 서경 26도 33.4분 지점부터 북위 70도 49.56분, 서경 8도 59.61분 지점 [얀마위엔 섬의 남쪽 끝단(Sørkapp, Jan Mayen)]까지의 선
 - 라. 얀마위엔 섬의 남쪽 끝단으로부터 베어 섬[Island of Bear(Bjørnøya)] 인근의 북위 73도 31.6분, 동경 19도 01.0분 지점까지를 연결한 선
 - 마. 북위 73도 31.6분, 동경 19도 01.0분 지점으로부터 북위 68도 38.29분, 동경 43도 23.08분 지점(Cap Kanin Nos)까지를 대권(大圈, Great circle line)으로 연결한 선

남극해역과 북극해역의 범위를 위·경도 등 구체적인 지리적 기준에 따라 정하고 있음.

- 해양수산부는 항해당직 부원의 요건을 세분화하고 극지해역 운항 선박에 승무하는 선원의 자격 기준을 마련하려는 개정취지에 공감한다는 의견을 제시함.

바. 북위 68도 38.29분, 동경 43도 23.08분 지점으로부터 아시아 대륙의 북쪽 해안을 따라 동쪽으로 베링 해협까지의 해안선

사. 베링 해협으로부터 서쪽으로 북위 60도의 위도 선을 따라 일피르스키(Il'pyrskiy)까지를 연결한 선

아. 일피르스키(Il'pyrskiy)로부터 북위 60도의 위도 선을 따라 동쪽으로 평행하게 이톨린 해협(Etolin Strait)을 포함하여 이톨린 해협 끝까지를 연결한 선

자. 이톨린 해협 끝 북미 대륙으로부터 북쪽 해안을 따라 동쪽으로 가다가 남쪽으로 내려가 북위 60도와 만나는 지점까지를 해안선으로 연결한 선, 그 지점으로부터 동쪽으로 북위 60도의 위도 선과 평행하게 연결하여 북위 60도 00.0분, 서경 56도 37.1분까지를 연결한 선, 그리고 그 지점으로부터 북위 58도 00.0분, 서경 42도 00.0분까지를 연결한 선

3. "극지해역"이란 제1호 및 제2호에 따른 북극해역 및 남극해역을 말한다.

3. ‘승무정원’을 ‘최소승무정원’으로 용어 수정

가. 개정안의 요지

- 개정안은 현행법에서 사용하고 있는 ‘승무정원’이라는 용어를 ‘최소승무정원’으로 변경하고, 운항 중인 선박에는 승무정원 증서에 적힌 수의 선원을 승무시키도록 한 현행 제65조제4항을 개정하여 최소승무정원 증서에 적힌 수 이상의 선원을 승무시키도록 하며, 외국선박에 대한 점검 사항 중 ‘승무정원증명서’를 ‘최소승무정원증명서’로 수정하려는 것임(안 제65조, 제132조 등).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제6장 근로시간 및 <u>승무정원</u> 제65조(<u>승무정원</u>) ① 선박소유자는 제60조, 제64조 및 제76조를 지킬 수 있도록 필요한 선원의 정원[이하 “ <u>승무정원</u> ”(乘務定員)이라 한다]을 정하여 해양항만관청의 인정을 받아야 한다.	제6장 근로시간 및 <u>최소승무정원</u> 제65조(<u>최소승무정원</u>) ① ----- ----- ----- -----“ <u>최소승무정원</u> ”(最小乘務定員)----- -----.
② 선박제원, 항해시간 변경 등으로 인하여 제1항에 따라 인정받은 <u>승무정원</u> 에 변동이 발생한 경우 선박소유자는 지체 없이 <u>승무정원</u> 을 다시 정하여 해양항만관청의 인정을 받아야 한다.	② ----- ----- --- <u>최소승무정원</u> 에----- ----- <u>최소승무정원</u> 을----- -----.

③ 해양항만관청은 제1항 및 제2항에 따라 선박의 <u>승무정원을</u> 인정할 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 <u>승무정원 증서</u>를 발급하여야 한다. ④ 선박소유자는 운항 중인 선박에는 항상 <u>승무정원 증서에</u> 적힌 수의 선원을 승무시켜야 하며, 결원이 생기면 지체 없이 인원을 채워야 한다. 다만, 해당 선박이 외국 항에 있는 등 지체 없이 인원을 채우는 것이 곤란하다고 인정되어 해양수산부장관의 허가를 받은 경우에는 그러하지 아니하다. 제132조(외국선박에 대한 점검) ① 해양수산부장관은 소속 공무원에게 국내 항(정박지를 포함한다. 이하 같다)에 있는 외국선박에 대하여 다음 각 호의 사항을 점검하게 할 수 있다. 1. 기국에서 발급한 <u>승무정원증명서</u>와 그 증명서에 따른 선원의 승선 여부 2. ~ 5. (생략) ② . ③ (생략)	③ ----- -----<u>최소승무정원</u> 을----- -----<u>최소승무정원 증서</u>를-----. ④ ----- -----<u>최소승무정원 증서에</u> <u>적힌 수 이상의 선원을</u>----- ----- -----. ----- ----- ----- ----- -----. 제132조(외국선박에 대한 점검) ① ----- ----- ----- ----- -----. 1. -----<u>최소승무정원 증명서</u>와----- ----- 2. ~ 5. (현행과 같음) ② . ③ (현행과 같음)
---	--

나. 검토의견

□ 현행법은 선박소유자가 근로시간, 자격요건을 갖춘 선원의 승무 및 선내급식 등에 관한 규정(각각 제60조, 제64조 및 제76조)을 준수할 수 있도록 필요한 선원의 정원을 정하여 해양항만관청의 인정을 받도록 하고, 인정받은 승무정원을 기재한 승무정원 증서를 발급받아 운항 중인 선박에 해당 인원을 승무시키도록 하고 있음.

즉, 현행법상 ‘승무정원’은 선박의 안전운항 등을 위하여 최소한 확보하여야 하는 선원의 수라는 성격을 갖는다고 볼 수 있음.

관련하여 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea)」은 ‘minimum safe manning(최소한의 안전인원 배치)’을 정하고, 이에 대한 증명으로 ‘minimum safe manning document(최소 안전인원 배치 서류)’를 발급하도록 명시하고 있는데⁷⁾,

우리나라는 제도의 실질적인 의미는 국제협약상의 ‘최소한의 안전인원 배치’와 유사함에도 법률상으로는 ‘승무정원’이라고만 규정하여 ‘최소’라는 의미가 명시적으로 드러나지 않고 있음.

7) 「SOLAS Chapter V」(이하 국문 해석)

제 14 규칙 선박의 인원 배치

2 이 협약 제1장이 적용되는 모든 선박에 대하여, 주관청은:

.1 기구가 채택한 관련 지침*을 고려하여, 적절한 **최소한의 안전인원 배치**를 추구하는 투명한 절차를 수립하여야 한다; 및
.2 제1항의 규정에 따르기 위하여 필요하다고 간주되는 최소한의 안전인원을 배치하고 있다는 증거로서 적절한 **최소 안전인원 배치 서류** 또는 동등한 서류를 발급하여야 한다.

이와 같은 국제협약과 국내법상 용어의 차이로 인해 우리나라 선박이 외국 항만국 검색을 받는 과정에서 ‘승무정원 증서’가 국제협약상 ‘최소 안전인원 배치 서류’에 해당하는지와 관련하여 불필요한 확인이나 지적이 발생할 소지가 있음.

- 이에 개정안은 ‘승무정원’을 ‘최소승무정원’으로 변경하는 등 관련 규정을 정비하고, 최소승무정원 증서에 적힌 수 이상의 선원을 승무시키도록 규정을 명확히 하려는 것으로,

개정안은 국제협약과의 용어 정합성을 높여 외국 항만국 검색 과정에서 발생할 수 있는 불필요한 혼선을 줄일 수 있다는 점에서 적절한 입법 조치로 보임.

- 해양수산부는 국제협약과의 통일성을 위해 용어를 변경하는 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

4. 제6장 적용 제외 선박에 대한 여객선선장 적성심사 적용

가. 개정안의 요지

- 개정안은 제68조제1항에 따라 제6장의 적용이 제외되는 선박에 대해서도 제66조의2에 따른 여객선선장의 적성심사에 관한 규정은 적용되도록 하려는 것임(안 제68조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제68조(적용범위) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박(「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제24조에 따른 예선은 제외한다)에 대하여는 이 장의 규정을 적용하지 아니한다.	제68조(적용범위) ① ----- ----- ----- -----제66조의2를 제외하고는 이----- -----.
1. ~ 4. (생략)	1. ~ 4. (현행과 같음)
② 해양수산부장관은 필요하다고 인정하면 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여 적용할 선원의 근로시간 및 <u>승무정원에</u> 관한 기준을 따로 정할 수 있다.	② ----- ----- -----최소 <u>승무정원에</u> ----- -----.

나. 검토의견

□ 현행법 제66조의2⁸⁾는 여객선선장이 해양수산부령으로 정하는 적성심사기준에 적합한 사람이어야 하고, 여객선 소유자는 해당 기준을 충족하지 못한 사람을 선장으로 승무시키지 못하도록 규정하고 있음.

동 규정은 세월호 사고 이후 여객선 안전관리를 강화하기 위하여 신설된 것으로, 여객선선장의 취항항로 및 항로표지에 대한 숙지 여부, 비상상황 대응 및 여객대피 능력 등을 심사하여 여객선의 안전운항을 확보하려는 취지로 보임.

현행법은 제68조제1항 각 호⁹⁾의 어느 하나에 해당하는 선박에 대해서는 제66조의2를 포함한 제6장(근로시간 및 승무정원)의 규정 전체를 적용하지 않도록 하고 있어, 법 제68조제1항제4호 및 같은 법 시행규칙 제46조에 의해 평수구역¹⁰⁾을 그 항해구역으로

8) 「선원법」

제66조의2(여객선선장에 대한 적성심사 기준) ① 여객선선장은 해양수산부령으로 정하는 적성심사 기준(이하 “적성심사기준”이라 한다)에 적합한 사람이어야 한다.

② 여객선 소유자는 적성심사기준을 충족하지 못한 사람을 선장으로 승무시켜서는 아니 된다.

③ 적성심사기준의 충족확인절차 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

[본조신설 2015. 1. 6.]

9) 「선원법」

제68조(적용범위) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박(「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제24조에 따른 예선은 제외한다)에 대하여는 이 장의 규정을 적용하지 아니한다.

1. 범선으로서 항해선이 아닌 것
2. 어획물 운반선을 제외한 어선
3. 총톤수 500톤 미만의 선박으로서 항해선이 아닌 것
4. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 선박

「선원법 시행규칙」

제46조(근로시간 및 승무정원의 적용제외 선박) 법 제68조제1항제4호에서 “해양수산부령으로 정하는 선박”이란 평수구역을 그 항해구역으로 하는 선박을 말한다.

10) 「선박안전법 시행령」

하는 여객선은 제66조의2의 적용을 받지 않음.

그러나 지방해양수산청의 「여객선 선장 적성심사 시행계획」을 살펴보면, ‘13인 이상¹¹⁾의 여객을 수송하는 여객선의 선장’을 적성심사의 대상으로 정하고 있으며 항해구역에 따른 별도의 예외를 두고 있지 않음.

이에 따라 평수구역을 항해구역으로 하는 여객선의 선장은 실무상 적성심사의 대상이 됨에도, 현행법의 문언상으로는 제66조의2가 적용되지 않는 결과가 발생하여 적성심사의 실제 운영과 법률상 적용 범위 사이에 괴리가 있는 상황임.

□ 이에 개정안은 제68조제1항에 따라 제6장의 적용이 제외되는 선박에 대해서도 여객선선장의 적성심사에 관한 제66조의2는 예외적으로 적용하도록 함으로써, 현재 실무상 이루어지고 있는 적성심사의 대상과 법률상 대상을 일치시키려는 취지로 보임.

평수구역은 연안·항만 인근 등 비교적 육지에 가까운 수역을

제2조(적용제외 선박) ① 「선박안전법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제1항제3호에서 “대통령령으로 정하는 선박”이란 다음 각 호의 선박을 말한다.

3. 2007년 11월 4일 전에 건조된 선박 중 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박. 이 경우 외국에서 수입된 선박은 2007년 11월 4일 전에 「선박법」 제8조제2항에 따라 등록된 선박으로 한다.

가. 추진기관 또는 돛대가 설치되지 않은 선박으로서 평수(平水)구역[호소(湖沼: 호수와 늪)·하천 및 항내의 수역(「항만법」에 따른 항만구역이 지정된 항만의 경우 항만구역과 「어촌·어항법」에 따른 어항구역이 지정된 어항의 경우 어항구역을 말한다)과 해양수산부령으로 정하는 수역을 말한다. 이하 같다]안에서만 운항하는 선박. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 선박은 제외한다.

11) 「선박안전법」 제2조제10호는 ‘여객선’을 13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박으로 정의하고 있으며, 「선원법」 제15조제1항제2호는 같은 정의에 따른 여객선을 「선원법」상 여객선으로 규정하고 있음. 따라서 지방해양수산청 시행계획의 ‘여객 13인 이상 여객선’은 원칙적으로 「선원법」상 여객선의 범위와 일치하는 것으로 볼 수 있음.

포함하고 있어 선박의 입·출항 및 다른 선박과의 교행 과정에서 충돌·좌초 등 비상상황이 발생할 가능성이 있다는 점에서, 평수구역을 운항하는 여객선에 대해서도 선장의 항로 숙지도 및 비상상황 대응능력 등을 확인하기 위하여 적성심사의 필요성이 있어 보임.

또한, 실무상 평수구역을 항해구역으로 하는 여객선의 선장에 대해서도 적성심사를 실시하고 있으나 현행법이 해당 선박에는 제6장의 규정 적용을 배제함에 따라 법 제66조의2 위반을 전제로 한 벌칙¹²⁾을 적용하기 곤란한 문제가 있음.

개정안은 평수구역을 항해구역으로 하는 여객선의 안전을 확보하고 실무와 법률 간의 괴리를 해소하며 벌칙 규정의 적용을 통해 제도의 실효성을 확보한다는 점에서 타당한 입법 조치로 보임.

□ 해양수산부는 실무와 법적 괴리감을 해소시키기 위한 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

12) 「선원법」

제173조(벌칙) ① 선박소유자, 유기구제보험사업자등 또는 재해보험사업자등이 다음 각 호의 어느 하나에 해당할 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

10의2. 제66조의2제2항을 위반하여 적성심사기준을 충족하지 못한 사람을 여객선선장으로 승무시켰을 때

5. 배우자 출산전후휴가 규정 신설 등

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 선원이 배우자의 임신 및 출산을 이유로 휴가를 고지하는 경우 선박소유자가 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」 제18조의2에 따른 배우자 출산전후휴가를 부여하고 그 휴가기간을 유급으로 하는 한편, 이를 위반하여 배우자 출산전후휴가를 부여하지 아니하거나 휴가기간을 유급으로 하지 아니한 선박소유자에게 500만원 이하의 과태료를 부과하려는 것임(안 제69조의2 및 제179조제2항제4호의2).

아울러 배우자 출산전후휴가 규정의 신설에 따라, 사용하지 않은 유급휴가에 대한 유급휴가급 지급대상에서 배우자 출산전후휴가를 제외하도록 제73조를 정비하고, 선박소유자가 작성·신고하는 취업규칙의 기재사항에 배우자 출산전후휴가를 포함하는 등 관련 규정을 정비하려는 것임(안 제73조 및 제119조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	제69조의2(배우자 출산전후휴가) 선박소유자는 선원이 배우자의 임신 및 출산을 이유로 휴가를 고지하는 경우에는 「남녀고용평등

제73조(유급휴가급) ① (생략)

② 선박소유자는 선원이 제69조부터 제71조까지의 규정에 따른 유급휴가의 전부 또는 일부를 사용하지 아니하였을 때에는 사용하지 아니한 유급휴가 일수에 대하여 통상임금에 상당하는 금액을 임금 외에 따로 지급하여야 한다.

제119조(취업규칙의 작성 및 신고)

① 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 취업규칙을 작성하여 해양항만관청에 신고하여야 한다. 취업규칙을 변경한 경우에도 또한 같다.

1. (생략)
2. 근로시간, 휴일, 선내 복무 및 승무정원에 관한 사항
3. ~ 9. (생략)
10. 산전·산후 휴가, 육아휴직 등 여성선원의 모성 보호 및 직

과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」 제18조의2에 따른 배우자 출산전후휴가를 주어야 한다. 이 경우 선원이 사용한 휴가기간은 유급으로 한다.

제73조(유급휴가급) ① (현행과 같음)

② -----제69조, 제70조 및 제71조의-----

--.

제119조(취업규칙의 작성 및 신고)

① -----

-----.

1. (현행과 같음)
2. -----
-최소승무정원에-----
3. ~ 9. (현행과 같음)
10. 출산전후휴가, 배우자 출산전후휴가 및 육아휴직 등 선원의

나. 검토의견

- 현행 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」(이하 “남녀고용평등법”이라 함) 제18조의2¹³⁾는 근로자가 배우자 출산 휴가를 고지하는 경우에 20일의 휴가를 주어야 하며 사용한 휴가 기간은 유급으로 한다고 규정하고 있음(2026년 9월 18일부터 시행되는 제18조의2의 개정규정¹⁴⁾은 배우자 출산전후휴가를 규정).

남녀고용평등법은 근로자를 사용하는 모든 사업 또는 사업장(동거하는 친족만으로 이루어지는 사업 또는 사업장은 제외)에 적용되므로¹⁵⁾, 선원에 대해서도 같은 법 제18조의2가 적용됨.

13) 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」

제18조의2(배우자 출산휴가) ① 사업주는 근로자가 배우자의 출산을 이유로 휴가(이하 “배우자 출산휴가”라 한다)를 고지하는 경우에 20일의 휴가를 주어야 한다. 이 경우 사용한 휴가 기간은 유급으로 한다.

② 제1항 후단에도 불구하고 출산전후휴가급여등이 지급된 경우에는 그 금액의 한도에서 지급의 책임을 면한다.

③ 배우자 출산휴가는 근로자의 배우자가 출산한 날부터 120일이 지나면 사용할 수 없다.

④ 배우자 출산휴가는 3회에 한정하여 나누어 사용할 수 있다.

⑤ 사업주는 배우자 출산휴가를 이유로 근로자를 해고하거나 그 밖의 불리한 처우를 하여서는 아니 된다.

14) 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」

(법률 제21476호, 2026.3.17. 개정, 2026.9.18. 시행)

제18조의2(배우자 출산전후휴가) ① 사업주는 근로자가 배우자의 임신 및 출산을 이유로 휴가(이하 “배우자 출산전후휴가”라 한다)를 고지하는 경우에 20일의 휴가를 주어야 한다. 이 경우 사용한 휴가기간은 유급으로 한다.

② 제1항 후단에도 불구하고 출산전후휴가급여등이 지급된 경우에는 그 금액의 한도에서 지급의 책임을 면한다.

③ 배우자 출산전후휴가는 근로자의 배우자 출산예정일 50일 전부터 사용할 수 있고, 배우자가 출산한 날부터 120일이 지나면 사용할 수 없다.

④ 배우자 출산전후휴가는 3회에 한정하여 나누어 사용할 수 있다.

⑤ 사업주는 배우자 출산전후휴가를 이유로 근로자를 해고하거나 그 밖의 불리한 처우를 하여서는 아니 된다.

⑥ 배우자 출산전후휴가의 신청방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

15) 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」

제3조(적용 범위) ① 이 법은 근로자를 사용하는 모든 사업 또는 사업장(이하 “사업”이라 한다)에 적용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사업에 대하여는 이 법의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다.

② 남녀고용평등의 실현과 일·가정의 양립에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우 외

다만, 「선원법」은 「근로기준법」과의 관계에 있어서는 일부 규정만을 적용한다고 규정¹⁶⁾하고 있어, 선박소유자 등이 「선원법」에서 명시적으로 규정하지 않은 다른 노동관계 법령상의 제도 역시 선원에게 적용되지 않는 것으로 오인할 소지가 있음.

이처럼 현행법상 선원에게도 배우자 출산휴가를 사용할 권리가 인정됨에도 그 적용 관계가 선원 근로관계를 직접 규율하는 「선원법」에 명확하게 나타나지 않아 선박소유자가 휴가를 부여하지 않는 등 선원의 제도 이용을 저해할 우려가 있는 상황임.

- 이에 개정안은 선원이 배우자의 임신 및 출산을 이유로 휴가를 고지하는 경우 선박소유자가 남녀고용평등법 제18조의2에 따른 배우자 출산전후휴가를 부여하도록 이를 「선원법」에 명시하고, 이를 위반한 선박소유자에게 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하며, 관련 규정을 정비하려는 것임.

개정안은 선원과 선박소유자의 제도에 대한 인식을 높이고 적용 관계를 명확히 하여 배우자 출산전후휴가의 실질적인 이용을 촉진

에는 이 법에 따른다.

「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률 시행령」

제2조(적용범위) ① 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제3조제1항 단서에 따라 동거하는 친족만으로 이루어지는 사업 또는 사업장(이하 “사업”이라 한다)과 가사사용인에 대하여는 법의 전부를 적용하지 아니한다.

② 삭제

16) 「선원법」

제5조(다른 법률과의 관계) ① 선원의 근로관계에 관하여는 「근로기준법」 제2조제1항제1호부터 제3호까지, 제3조부터 제6조까지, 제8조부터 제10조까지, 제40조, 제68조, 제74조, 제74조의2, 제107조(제8조 및 제9조 또는 제40조를 위반한 경우로 한정한다), 제110조(제10조와 제74조를 위반한 경우로 한정한다) 및 제114조(제6조를 위반한 경우로 한정한다)를 적용한다.

② 선원의 교육훈련에 관하여는 「국민 평생 직업능력 개발법」을 적용하지 아니한다.

진하는 한편, 선원의 일·가정 양립을 지원할 수 있다는 점에서 그 취지가 타당한 것으로 보이며,

2026년 9월 18일부터 시행되는 남녀고용평등법 제18조의2의 개정규정이 ‘배우자 출산휴가’를 ‘배우자 출산전후휴가’로 명칭을 변경하고 배우자 출산예정일 50일 전부터 휴가를 사용할 수 있도록 하여 배우자의 임신기부터 돌봄이 가능하도록 제도를 확대하였다는 점을 고려할 때, 개정안도 배우자 출산전후휴가로 규정하는 것이 적절한 것으로 보임.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음의 사항에 대해서는 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 안 제179조에 배우자 출산전후휴가 미부여 등에 대한 과태료 규정을 별도로 신설할 필요가 있는지 검토할 필요가 있음.

남녀고용평등법은 현행법상 선원에게도 적용되고, 같은 법 제39조¹⁷⁾는 제18조의2제1항을 위반하여 휴가를 부여하지 아니하거나 휴가기간을 유급으로 하지 아니한 경우 이미 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있으므로, 개정안에 따른 과태료 규정이 없더라도 해당 의무 위반에 대한 제재수단이 이미 존재함.

17) 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」

제39조(과태료) ③ 사업주가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 위반행위를 한 경우에는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제18조의2제1항을 위반하여 근로자가 배우자의 출산을 이유로 휴가를 고지하였는데도 휴가를 주지 아니하거나 근로자가 사용한 휴가를 유급으로 하지 아니한 경우

다만, 「선원법」에 배우자 출산전후휴가의 부여의무뿐만 아니라 그 위반에 대한 과태료까지 함께 규정함으로써 의무와 제재를 선박소유자 등으로 하여금 명확히 인식하도록 하는 측면에서는 일정한 입법적 실익이 있을 수 있음.

따라서 이러한 점을 종합적으로 고려한다면, 별도의 과태료 조항을 신설하는 대신 배우자 출산전후휴가를 규정한 안 제69조의2에 제2항을 신설하여 같은 조 제1항을 위반한 경우 「남녀고용평등과 일·가정 양립 지원에 관한 법률」 제39조제3항제3호에 따른다고 명시하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

둘째, 안 제119조제1항제10호는 ‘산전·산후 휴가’를 ‘출산전후휴가’로 변경하여 안 제69조의2에서 사용하는 용어와 통일하려 하고 있으나, 현행 「선원법」 제69조제3항18)에 여전히 “산전·산후의 여성선원”이라는 표현이 남아있으므로, 용어 정합성을 확보하기 위해 제69조제3항 역시 함께 정비할 필요가 있어 보임.

- 해양수산부는 남녀고용평등법에서는 배우자 출산전후휴가를 도입하여 근로자의 일과 가정의 양립을 지원하고 있으나 「선원법」에는 명시적 규정이 없어 선원 및 선박소유자 간에 혼동이 발생하고 있는 상황을 고려할 때,

18) 「선원법」

제69조(유급휴가) ③ 산전·산후의 여성선원이 「근로기준법」 제74조에 따른 휴가로 휴업한 기간은 계속하여 승무한 기간으로 본다.

동 법에 배우자 출산전후휴가를 명시적으로 규정함으로써 선원의 배우자 출산전후휴가 이용률을 제고하고 선원의 일과 가정의 양립을 지원하고자 하는 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

6. 벌칙 규정의 정비

가. 개정안의 요지

- 개정안은 극지해역을 운항하는 일정한 선박에 자격요건을 갖춘 선원을 승무시키도록 하는 안 제64조제7항의 신설에 따라, 이를 위반하여 자격요건을 갖춘 선원을 승무시키지 아니한 선박소유자에게 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 부과하도록 벌칙의 적용범위를 확대하는 한편,
- ‘승무정원’을 ‘최소승무정원’으로 변경하는 안 제65조에 맞추어 관련 벌칙규정의 용어를 정비하려는 것임(안 제173조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제173조(벌칙) ① 선박소유자, 유기구제보험사업자등 또는 재해보험사업자등이 다음 각 호의 어느 하나에 해당할 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.	제173조(벌칙) ① ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 7. (생략)	1. ~ 7. (현행과 같음)
8. 제64조제1항부터 제6항까지의 규정을 위반하여 자격요건을 갖춘 선원을 승무시키지 아니하였을 때	8. -----제7항까지의----- ----- ----- -----

9. 제65조제1항 또는 제2항을 위반하여 <u>승무정원의</u> 인정을 받지 아니하였을 때 또는 같은 조 제4항을 위반하여 <u>승무정원을</u> 승무시키지 아니하였거나 결원을 충원하지 아니하였을 때	9. ----- ----- <u>최소승무정원의</u> ----- ----- ----- <u>최소승무정원을</u> ----- -----
10. ~ 18. (생략) ② (생략)	10. ~ 18. (현행과 같음) ② (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 현행법 제173조제1항제8호는 제64조제1항부터 제6항까지의 규정을 위반하여 자격요건을 갖춘 선원을 승무시키지 아니한 선박소유자에 대하여 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있음.

□ 개정안은 안 제64조제7항에서 극지해역을 운항하는 일정한 선박에 자격요건을 갖춘 선원을 승무시키도록 하는 의무를 새롭게 규정함에 따라, 해당 의무를 위반한 경우에도 현행 제64조에 따른 다른 자격요건을 갖춘 선원의 승무의무 위반과 동일하게 벌칙을 적용하여 제도의 실효성을 확보하는 취지로 보임.

제재 규정의 필요성과 관련하여, 안 제64조제7항은 극지해역의 특수한 운항환경에서 선박의 안전운항을 확보하기 위한 입법 조치로서, 이를 의무로 규정하면서 위반에 대한 제재수단을 함께

마련할 필요성이 인정되며,

벌칙 수준의 적절성과 관련하여, 현행법이 제64조제1항부터 제6항까지의 위반에 대해서도 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금을 규정하고 있다는 점을 고려할 때, 같은 조에 신설되는 극지해역 운항선박의 승무의무 위반에 대해서도 동일한 수준의 벌칙을 적용하는 것은 현행 제재체계와의 형평성 및 제도의 실효성 측면에서 적절한 것으로 보임.

- 해양수산부는 「선원법」 개정에 따라 벌칙 사항을 추가하려는 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

IV. 입법의 재정영향

- 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계 요구서가 제출되었으나, 국회예산정책처는 동 법안이 시행되더라도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 것으로 보아 비용추계 미대상 사유서를 제출하였음.¹⁹⁾

문 의 처

02)6788-5427

19) 비용추계 미대상 사유서는 재정에 영향을 미치지 않는 법안뿐만 아니라 재정지출이 순감소 또는 재정수입이 순증가하는 경우와 같이 재정부담을 발생시키지 않는 법안도 포함됨(국회예산정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29).