



제 433회 국회 (임시회)
제1차 농림축산식품해양수산위원회

선원법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈좁은 수로의 개념 명확화, 해원의 징계사유에 운항 중
휴대전화 등 사용 제한〉

■ 송옥주의원 대표발의, 의안번호 제2215492호

2026. 3.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김 성 완

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 좁은 수로의 개념 명확화	3
2. 해원의 징계사유에 운항 중 휴대전화 사용제한 위반 추가	9

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 송옥주의원 등 10인

2. 제 안 일 : 2025. 12. 22.

3. 회 부 일 : 2025. 12. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 신안 해역에서 발생한 여객선 사고 조사 결과, 위험수역에서의 항로 이탈, 항행주의 의무 소홀, 휴대전화 사용 등 기본적인 안전규정이 제대로 준수되지 않은 사례가 확인되었음. 그러나 현행 법령상 ‘좁은 수로’의 개념이 단순하고 포괄적으로 규정되어 있어 실제 위험수역에서 선장의 직접지휘 의무가 명확히 적용되지 않는다는 한계가 지적되었음. 또한 현행 「선원법」은 해원의 징계사유를 규정하고 있으나, 안전운항과 직결되는 「해상교통안전법」 위반행위가 명시적으로 포함되어 있지 않아, 위험수역 항행규정이나 휴대전화 사용 제한과 같은 핵심 안전규정 위반에 대해 적절한 책임을 묻기 어려운 문제도 제기되어 왔음. 이에 좁은 수로의 법적 개념을 「해상교통안전법」에서 체계적으로 정의·지정된 ‘좁은 수로 등’과 정합화하여 선장의 직접지휘 의무 적용 범위를 명확히 하고, 「해상교통안전법」 제40조의2를 위반하여 선박의 안전운항에 지장을 초래한 경우를 해원의 징계사유로 신

설함으로써 안전규정 준수의 실효성을 높이하고자 함(안 제9조 및 제22조).

참고사항

이 법률안은 송옥주의원이 대표발의한 「해상교통안전법 일부개정 법률안」(의안번호 제15479호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결 되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. 좁은 수로의 개념 명확화

가. 개정안의 요지

- 현행법은 선장이 선박의 조종을 직접 지휘하는 요건을 좁은 수로를 지나갈 때 등으로 규정하고 있는데, 개정안은 “좁은 수로”를 “「해상교통안전법」 제7조의2¹⁾에 따른 좁은 수로등”(송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)으로 개정하려는 것임(안 제9조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제9조(선장의 직접 지휘) ① 선장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다.	제9조(선장의 직접 지휘) ① ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. <u>좁은 수로를</u> 지나갈 때	2. 「 <u>해상교통안전법</u> 」 제7조의2 <u>에 따른 좁은 수로등을</u> ----- --

1) 「해상교통안전법 일부개정법률안」(송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)

제7조의2(좁은 수로등의 지정 및 재검토) ① 해양수산부장관은 이 법의 적용을 받는 수로와 항로에 대하여 다음 각 호의 사항을 종합적으로 고려하여 좁은 수로나 항로(이하 “좁은 수로등”이라 한다)로 지정하고 그 범위·좌표·도면을 고시하여야 한다.

1. 수로나 항로의 수심과 폭
2. 통행 선박의 길이, 흘수, 폭
3. 항해자의 항행관습

4. 해당 구역의 조석의 차, 조류의 속도와 세기 등 해당 수로나 항로의 자연적 조건

② 해양수산부장관은 제1항에 따라 지정된 좁은 수로등에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 주기적으로 지정의 유지 여부를 재검토하여야 한다.

3.·4. (생략)	3.·4. (현행과 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 2025년 11월, 전남 신안 해상에서 발생한 여객선 퀸제누비아2호 좌초 사고는 위험수역에서의 항로 이탈, 선장의 직접 지휘 규정 위반, 항행주의 의무 소홀 등이 원인으로 밝혀졌으며, 해당 선장은 “좁은 수로” 구간에서 조타실 직접 지휘를 방기한 「선원법」 위반 혐의로 구속 수사 중임.

□ 현행법 제9조²⁾는 선장이 선박의 조종을 직접 지휘하는 요건을 ① 항구를 출입할 때, ② 좁은 수로를 지나갈 때, ③ 선박의 충돌·침몰 등 해양사고가 빈발하는 해역을 통과할 때, ④ 그 밖에 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때로서 해양수산부령으로 정

2) 「선원법」

제9조(선장의 직접 지휘) ①선장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다.

1. 항구를 출입할 때
 2. 좁은 수로를 지나갈 때
 3. 선박의 충돌·침몰 등 해양사고가 빈발하는 해역을 통과할 때
 4. 그 밖에 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때로서 해양수산부령으로 정하는 때
- ② 선장은 제1항에 해당하는 때를 제외하고는 제60조제3항에 따라 휴식을 취하는 시간에 1등항해사 등 대통령령으로 정하는 직원에게 선박의 조종을 지휘하게 할 수 있다.

「선원법 시행규칙」

제4조의2(선장의 직접 지휘) 법 제9조제1항제4호에서 “해양수산부령으로 정하는 때”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때를 말한다.

1. 안개, 강설(降雪) 또는 폭풍우 등으로 시계(視界)가 현저히 제한되어 선박의 충돌 또는 좌초의 우려가 있는 때
2. 조류(潮流), 해류 또는 강한 바람 등의 영향으로 선박의 침로(針路: 선수 방향) 유지가 어려운 때
3. 선박이 항해 중 어선군(漁船群)을 만나거나 운항 중인 항로의 통행량이 크게 증가하는 때
4. 선박의 안전항해에 필요한 설비 등의 고장으로 정상적인 선박 운항이 곤란하게 된 때

하는 때로 정하고 있으나,

좁은 수로에 대해서는 「해상교통안전법」 제74조³⁾에서 좁은 수로나 항로에서의 안전한 항행을 위한 준수사항에 대해 규정하고 있을 뿐, 현행법 등에서는 좁은 수로에 대한 개념 및 지정에 관한 사항을 명시적으로 정하고 있지 않아 실제 위험수역에서 선장의 직접 지휘 의무가 명확히 적용되지 않는다는 지적이 있어 왔음.

이에 「해상교통안전법」에서 좁은 수로의 법적 개념을 체계적으로 정하고 지정·고시를 의무화하도록 함으로써, 선장의 직접 지휘 의무 적용 범위를 명확히 하여 항행안전에 대한 선장의 책임성을 강화하려는 것이 개정안의 입법취지인 것으로 보임.

3) 「해상교통안전법」

제74조(좁은 수로 등) ① 좁은 수로나 항로(이하 “좁은 수로등”이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝 쪽에서 항행하여야 한다. 다만, 제30조제1항에 따라 지정된 구역 또는 제75조제1항에 따른 통항분리구역에서는 그 구역에서 정해진 항법이 있다면 이에 따라야 한다.

② 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

③ 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로등의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다.

④ 선박이 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로등을 횡단하여서는 아니 된다. 이 경우 통행을 방해받게 되는 선박은 횡단하고 있는 선박의 의도에 대하여 의심이 있는 경우에는 제99조제5항에 따른 음향신호를 울릴 수 있다.

⑤ 제78조제2항 및 제3항에 따른 앞지르기 하는 배는 좁은 수로등에서 앞지르기당하는 선박이 앞지르기 하는 배를 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 앞지르기 할 수 없는 경우에는 기적신호를 하여 앞지르기 하겠다는 의사를 나타내야 한다. 이 경우 앞지르기당하는 선박은 그 의도에 동의하면 기적신호를 하여 그 의사를 표현하고, 앞지르기 하는 배를 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하여야 한다.

⑥ 선박이 좁은 수로등의 굽은 부분이나 항로에 있는 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 구역에 접근하는 경우에는 특히 주의하여 항행하여야 한다.

⑦ 선박은 좁은 수로등에서 정박(정박 중인 선박에 매어 있는 것을 포함한다)을 하여서는 아니 된다. 다만, 해양사고를 피하거나 인명이나 그 밖의 선박을 구조하기 위하여 부득이하다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.

- 다만, 좁은 수로의 법적 개념을 명확히 하려는 개정안은 「해상교통안전법 일부개정법률안」(송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)의 통과 여부에 따라 결정될 필요가 있다는 점을 참고할 필요가 있음.
- 참고로, 현행 좁은 수로에 관한 사항은 선박의 제원 및 규모에 따라 여객선별로 정하고 있는데, 「해운법」 제21조4)에 따라 내항여객운송사업자가 작성하도록 의무하고 있는 여객선별 운항관리규정에 해당 선박의 운항 항로와 제원 및 크기 등을 감안한 좁은 수로의 범위를 지정하고 있음.

< 여객선 권제누비아2호 운항관리규정 주요 내용 >

- (목적) 여객선의 안전을 확보하고 이용객과 종사자 및 시설물의 효과적인 안전관리로 사고예방에 기여
- (주요내용) 안전관리조직, 안전관리책임자 선임 및 직무 등, 여객선 제원 및 운항구역, 운항항로, 항로상의 위험구역, 선장이 선박의 조종을 직접 지휘해야 하는 구간 등
- ※ (선장이 선박의 조종을 직접 지휘해야 하는 구간)
 - 가. 항구(목포, 제주항)를 출입할 때
 - 나. 좁은 수로(목포구, 울도 부근, 장죽수도 및 N34-18.0, E126-20.0' ~N34-07.0, E126-48.5'구간)를 지나갈 때
 - 다. 선박의 충돌·침몰 등 해양사고가 빈발하는 해역을 통과할 때
 - 라. 그 밖에 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때로서 해양수산부령으로 정하는 때

(출 처) 한국해양교통안전공단 누리집(<https://komsa.or.kr/>)

4) 「해운법」

제21조(운항관리규정의 작성·심사 및 준수) ① 내항여객운송사업자는 여객선등의 안전을 확보하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운항관리규정(運航管理規程)을 작성하여 해양수산부장관에게 제출하여야 한다. 운항관리규정을 변경하고자 하거나 운항여건의 변경 등 해양수산부령으로 정하는 사항이 변경되는 경우에도 또한 같다.

관련 판례 및 해양안전심판원 재결에 따르면, 좁은 수로의 해당 여부는 해당 수로의 지리적 조건(가항수역의 폭 등), 통항 선박의 종류와 크기 및 교통량, 해당 수역의 자연적 조건(조류의 속도와 세기, 조석의 차 등) 등을 종합적으로 고려하여 결정하여야 하고, 통상 수로 폭이 통항하는 선박 길이(L)의 16L 이내일 때 좁은 수로로 간주하고 있어 일률적으로 법령에서 좁은 수로를 지정하기는 곤란한 측면이 있을 것으로 보임.

< 대법원 2019두54092 판결, 대전고등법원 2019누10342 판결 주요내용 >

< 대전고등법원 2019누10342 판결 >

1) 좁은 수로에 해당하는지 판단과 좁은 수로에서의 항법

어떤 수로가 좁은 수로에 해당하는지 여부는, 해당 수로의 지리적 조건(가항수역의 폭 등), 통항 선박의 종류와 크기 및 교통량, 해당 수역의 자연적 조건(조류의 속도와 세기, 조석의 차 등) 등을 종합적으로 고려하여 결정해야 한다. 어떤 수로가 좁은 수로로 판단된다면, 사고 선박의 크기나 항행 방향과 관계없이 일률적으로 좁은 수로에서의 항법이 적용되어야 한다. 이와 달리 대형 선박에게는 좁은 수로이지만 소형 선박에게는 좁은 수로가 아니라거나, 수로를 따라 항행하는 선박에게는 좁은 수로이지만, 수로를 횡단하는 형태로 항행하는 선박에게는 좁은 수로가 아니라고 본다면, 항행하는 선박에 따라 항법이 달리 적용되어 법적 안정성을 해하기 때문이다.

< 대법원 2019두54092 판결 >

대전고등법원 2019누10342 판결이 정당하다고 판결

< 해양안전심판원 재결(중양해심 제2025-002호) >

다) 좁은 수로 관련

세계 어느 나라도 ‘좁은 수로’에 대한 법적 개념을 구체적으로 정의하고 있는 곳은 없지만, 통상 육안(陸岸) 또는 수심이 낮은 해저 등에 의하여 자연적, 인공적 장애물에 의해 조종이 제한받는 수역으로, 넓은 수역에서 적용되는 일반 항법만으로는 그 수역에서 선박 간의 충돌을 방지하는 것이 불충분하다고 판단될 경우에 ‘좁은 수로’로 간주하고 있다(중양해심 재결서 제2018-008호 참조).

그간 판례에서는 어떤 수로가 ‘좁은 수로’에 해당하는지 여부는 해당 수로의 지리적 조건(가항수역의 폭 등), 통항 선박의 종류와 크기 및 교통량, 해당 수역의 자연적 조건(조류의 속도와 세기, 조석의 차 등) 등을 종합적으로 고려하여 결정해야 한다고 판단하면서, 전라남도 여수시 돌산도와 화태도 사이(대법원 2020. 1. 16. 선고 2019두54092 판결), 전라남도 여천군 남면의 금오수도(대법원 1993. 6. 11. 선고 92추55 판결), 전라남도 완도군의 횡간수도(대법원 2005. 9. 28. 선고 2004추65 판결) 등을 ‘좁은 수로’로 인정하였다.

우리 원에서도 지리적 조건, 통항선박의 크기, 해상교통량 등을 종합적으로 판단하고, 통상 가항수역에서의 수로 폭이 통항하는 선박 길이(L)의 16L 이내 일 때 ‘좁은 수로’로 간주하여 경상남도 통영시 소재 미륵도와 학림도 사이의 조도수도 등 일부 수역을 ‘좁은 수로’로 인정한 바 있다(중양해심 재결서 제2013-007호 참조).

- 해양수산부는 동 개정안은 「해상교통안전법 일부개정법률안」의 의결이 전제되어야 수용이 가능하다는 입장으로, 그간 대법원 판례, 국제 협약 및 제도 운영현황, 기존 제도 등을 종합적으로 고려할 때 ‘좁은 수로’의 개념 및 지정을 일률적으로 법률에 명시하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

2. 해원의 징계사유에 운항 중 휴대전화 사용제한 위반 추가

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 해원을 징계할 수 있는 사유에 「해상교통안전법」 제40조의25)(운항 중 휴대전화 등 사용의 제한, 송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)를 위반하여 선박의 안전운항에 지장을 준 경우를 추가하려는 것임(안 제22조).

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
제22조(해원의 징계) ① 선장은 해원이 다음 각 호의 어느 하나에 해당할 경우에는 해원을 징계할 수 있다. 1. ~ 6. (생략) <u><신설></u>	제22조(해원의 징계) ① ----- ----- ----- -----. 1. ~ 6. (현행과 같음) <u>7. 「해상교통안전법」 제40조의2를 위반하여 선박의 안전운항에 지장을 준 경우</u>

5) 「해상교통안전법 일부개정법률안」(송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)

제40조의2(운항 중 휴대전화 등 사용의 제한) ① 조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무로서 해양수산부령으로 정하는 직무를 수행하는 자는 그 직무 수행 중에 휴대전화 또는 그 밖의 휴대용 전자기기(이하 이 조에서 “휴대전화등”이라 한다)를 사용하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 선박이 정박 또는 계류 중인 경우로서 해양수산부령으로 정하는 경우
 2. 범죄 등의 신고 또는 조난·재난 상태에 있는 인명·선박의 안전 확보를 위하여 긴급한 조치가 필요한 경우
 3. 선박의 항법, 통신, 기관운전 등과 관련하여 안전운항을 위하여 해양수산부령으로 정하는 기준에 따라 사용하는 경우
- ② 선장은 제1항에 따른 휴대전화등의 사용 제한을 관리·감독하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선원의 근무배치 및 교육 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ③ 그 밖에 휴대전화등의 범위, 사용 제한의 구체적인 기준과 적용 대상 직무, 휴대전화등의 사용이 제한되는 수역 등에 관한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

7. (생략) ② ~ ⑤ (생략)	8. (현행 제7호와 같음) ② ~ ⑤ (현행과 같음)
-----------------------	-----------------------------------

나. 검토의견

□ 현행법⁶⁾은 해원⁷⁾에 대한 징계사유로 ①상급자의 직무상 명령에 따르지 아니하였을 경우 ②선장의 허가 없이 선박을 떠났을 경우 ③선장의 허가 없이 흥기나 마약류를 선박에 들여왔을 경우 ④선내에서 싸움, 폭행, 음주, 소란행위를 하거나 고의로 시설물을 파손하였을 경우 ⑤직무를 게을리하거나 다른 해원의 직무수행을 방해하였을 경우 ⑥정당한 사유 없이 선장이 지정한 시간까지 선박에 승선하지 아니하였을 경우 ⑦그 밖에 선내 질서를 어지럽히는 행위를 규정하고 있음.

6) 「선원법」

제22조(해원의 징계) ① 선장은 해원이 다음 각 호의 어느 하나에 해당할 경우에는 해원을 징계할 수 있다.

1. 상급자의 직무상 명령에 따르지 아니하였을 경우
 2. 선장의 허가 없이 선박을 떠났을 경우
 3. 선장의 허가 없이 흥기나 「마약류 불법거래 방지에 관한 특별법」 제2조제1항에 따른 마약류를 선박에 들여왔을 경우
 4. 선내에서 싸움, 폭행, 음주, 소란행위를 하거나 고의로 시설물을 파손하였을 경우
 5. 직무를 게을리하거나 다른 해원의 직무수행을 방해하였을 경우
 6. 정당한 사유 없이 선장이 지정한 시간까지 선박에 승선하지 아니하였을 경우
 7. 그 밖에 선내 질서를 어지럽히는 행위로서 단체협약, 취업규칙 또는 선원근로계약에서 금지하는 행위를 하였을 경우
- ② 징계는 훈계, 상륙금지 및 하선으로 하며, 상륙금지는 정박 중에 10일 이내로 한다.
- ③ 제2항에 따른 하선의 징계는 해원이 폭력행위 등으로 선내 질서를 어지럽히거나 고의로 선박 운항에 현저한 지장을 준 행위가 명백한 경우에만 하여야 한다. 이 경우 선장은 지체 없이 선박소유자에게 하선의 징계를 한 사실을 알려야 한다.
- ④ 선장은 해원을 징계할 경우에는 미리 5명(해원 수가 10명 이내인 경우에는 3명) 이상의 해원으로 구성되는 징계위원회의 의결을 거쳐야 한다.
- ⑤ 제4항에 따른 징계위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

7) “해원”이란 선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원을 말한다.(「선원법」 제2조제4호)

□ 2025년 11월, 전남 신안 해상에서 발생한 여객선 퀸제누비아2호 좌초 사고의 사고 조사 결과, 운항 중 해원의 휴대전화 사용 사실이 확인되었음에도 현행법에서는 휴대전화 사용 금지 위반에 대해 처벌할 수 있는 법적 근거가 마련되어 있지 않아 해당 해원에 대한 적절한 책임을 묻기 어렵다는 문제가 제기되어 왔음.

선박 운항 중 휴대전화 등을 사용하여 선박의 안전운항에 지장을 초래한 경우를 해원의 징계사유로 신설하여 운항종사자의 운항 중 휴대전화 사용 금지에 대한 인식을 제고하고 안전규정 준수의 실효성을 제고하려는 것이 개정안의 입법취지로 보임.

□ 운항 중 휴대전화 사용제한 위반을 해원의 징계 사유로 추가하는 것이 현행법의 해원 징계제도의 도입취지에 부합하는지 등에 대해 다음과 같은 점을 검토할 필요가 있음.

- 「선원법」은 육상과 단절되어 있는 선원의 해상노동의 특수성을 고려하여 선내질서 유지 확보를 위해 해원에 대한 징계(제22조), 행정기관의 원조 요청 규정(제24조⁸⁾), 운항 중인 경우 쟁위행위 제한 규정(제25조⁹⁾)등 선장에게 해원에 대한 지휘·감독권을 부

8) 「선원법」

제24조(행정기관에 대한 원조 요청) ① 선장은 해원이나 그 밖에 선박에 있는 사람의 행위가 인명이나 선박에 위해를 미치거나 선내 질서를 매우 어지럽게 할 때에는 관계 행정기관의 장에게 선내 질서의 유지 등을 위하여 필요한 원조를 요청할 수 있다.

9) 「선원법」

제25조(쟁의행위의 제한) 선원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선원근로관계에 관한 쟁의행위를 하여서는 아니 된다.

1. 선박이 외국 항에 있는 경우
2. 여객선이 승객을 태우고 항해 중인 경우
3. 위험물 운송을 전용으로 하는 선박이 항해 중인 경우로서 위험물의 종류별로 해양수산부령으로 정하는 경우

여¹⁰⁾하고 있으며,

선장의 해원에 대한 징계규정은 7가지 사유 모두 선내 질서를 위반한 행위를 규정하고 있어 선내의 질서법적 규정의 성격을 지니고 있으나¹¹⁾,

개정안과 같이 운항 중 휴대전화 등을 사용하여 선박의 안전운항에 지장을 초래한 경우는 선내 질서 유지와 직접적인 관계가 부족한 것으로 보이는바, 선내 질서 유지를 위해 도입된 징계제도의 취지에 부합하지 않는 측면이 있는 것으로 보임.

- 또한, 현행법 제22조(해원의 징계)는 임의적 징계에 관한 것으로 직무중 휴대전화등 사용은 법 제22조제5호의 ‘직무를 게을리 한 경우’에 포함될 여지가 있고, 개정안은 휴대전화등 사용으로 인해 안전운항에 지장을 주어야 하는 인과관계가 증명되어야 하므로 실제 징계권 행사에 있어 논란이 있을 수 있다는 점도 고려할 필요가 있음.

4. 제9조에 따라 선장 등이 선박의 조종을 지휘하여 항해 중인 경우

5. 어선이 어장에서 어구를 내릴 때부터 냉동처리 등을 마칠 때까지의 일련의 어획작업 중인 경우

6. 그 밖에 선원근로관계에 관한 쟁의행위로 인명이나 선박의 안전에 현저한 위해를 줄 우려가 있는 경우

10) 「선원법」

제6조(지휘명령권) 선장은 해원을 지휘·감독하며, 선내에 있는 사람에게 선장의 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있다.

제10조(재선의무) 선장은 화물을 싣거나 여객이 타기 시작할 때부터 화물을 모두 부리거나 여객이 다 내릴 때까지 선박을 떠나서는 아니 된다. 다만, 기상 이상 등 특히 선박을 떠나서는 아니 되는 사유가 있는 경우를 제외하고는 선장이 자신의 직무를 대행할 사람을 직원 중에서 지정한 경우에는 그러하지 아니하다.

11) 구창희, 「선원법상 선원근로자 보호의 문제점과 개선방안」, 고려대학교 노동대학원(2012), p.72~74

- 참고로, 「선원법」은 선내질서와 선원의 기본적 생활 보장 등을 위한 법¹²⁾으로, 현행법은 선박 및 운항관리의 안전확보를 위해 선원보다는 선장과 선박소유자의 의무 및 처벌을 주로 규정하고 있음¹³⁾.

□ 근무 중 휴대전화 사용 금지 위반에 대한 입법례를 살펴보면, 「여객자동차 운수사업법」¹⁴⁾은 운전 중에 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(휴대전화 등 운전자가 휴대하는 것을 포함)를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위를 할 경우 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있으며,

「공항시설법」¹⁵⁾은 항공관련업무종사자가 차량 및 장비를 운행

12) 「선원법」

제1조(목적) 이 법은 선원의 직무, 복무, 근로조건의 기준, 직업안정, 복지 및 교육훈련에 관한 사항 등을 정함으로써 선내(船內) 질서를 유지하고, 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키며 선원의 자질 향상을 도모함을 목적으로 한다.

13) 「선원법」에서의 안전의 수범대상자 대상은 운항관리 측면에서는 선장에게 있는데, 선장은 해원에 대한 지휘권을 부여하면서 운항안전의 책임을 부여하고 있고, 해원은 선장의 지위 명령에 복종하도록 하면서 인력구조의무는 부여하고 있음. 또한, 선박소유자는 선원의 근로계약(조건), 선박의 안전 등에 대해 안전 의무를 부여하고 있음

14) 「여객자동차 운수사업법」

제26조(운수종사자의 준수 사항) ① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

7의4. 운전 중에 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(휴대전화 등 운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 “영상표시장치”라 한다)를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 지리안내 영상 또는 교통정보안내 영상

나. 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상

다. 운전 시 자동차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상

제94조(과태료) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

6의2. 제26조제1항제7호의4 또는 제49조의8제1항제6호의2를 위반하여 영상물 등을 시청한 운수종사자 또는 플랫폼운수종사자

15) 「공항시설법」

제31조의3(항공관련업무종사자의 준수사항) ① 항공관련업무종사자는 지상안전사고의 예방과 차량 및 장비의 안전운행을 위하여 보호구역에서 다음 각 호의 지상안전관리기준을 준수하여야 한다.

3. 차량 및 장비를 운행할 경우 다음 각 목의 사항을 준수할 것

하는 중 휴대용 전화 사용 금지 규정을 위반할 경우 50만원 이하의 과태료를 부과하고 있는 점을 고려해 볼 때,

개정안의 경우에도 위반행위의 영향 및 중대성 등을 감안하여 과태료 등 벌칙규정을 마련하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

- 해양수산부는 현행법 제22조(해원의 징계)가 육상과 단절된 선원의 해상노동의 특수성, 선장의 지휘·감독권한 등을 고려하여 선내 질서 유지 확보를 위한 것이며, 「여객자동차운수사업법」 등 유사 입법사례에서도 과태료로만 처벌하고 있어 입법 형평성 등을 감안할 때 과태료를 부과하는 것이 적절하다는 입장이나,

개정안과 같이 제출된 「해상교통안전법 일부개정법률안」 16)에

- 가. 공항운영자가 정한 제한속도 및 안전거리를 유지할 것
- 나. 주행 중인 차량을 추월하지 말 것
- 다. 지상에서 이동 중인 항공기의 앞을 가로지르거나 주기 중인 항공기의 밑으로 운행하지 말 것. 다만, 해당 항공기에 대한 급유, 화물의 하역 등 항공기 관련 업무를 수행 중이거나 감독기관의 지시나 신호에 따른 경우는 제외한다.
- 라. 공항운영자가 지정한 구역 외의 장소에 차량 및 장비를 주차하거나 정차하지 말 것
- 마. 차량 및 장비를 운행하는 중에는 전방을 주시할 것
- 바. 차량 및 장비를 운행하는 중에는 휴대용 전화를 사용하지 말 것

제69조(과태료) ⑤ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 50만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제31조의3제1항제3호 각 목에서 정하는 지상안전관리기준을 위반한 자

16) 「해상교통안전법 일부개정법률안」 (송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)

제40조의2(운항 중 휴대전화 등 사용의 제한) ① 조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무로서 해양수산부령으로 정하는 직무를 수행하는 자는 그 직무 수행 중에 휴대전화 또는 그 밖의 휴대용 전자기기(이하 이 조에서 “휴대전화등”이라 한다)를 사용하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 선박이 정박 또는 계류 중인 경우로서 해양수산부령으로 정하는 경우
 2. 범죄 등의 신고 또는 조난·재난 상태에 있는 인명·선박의 안전 확보를 위하여 긴급한 조치가 필요한 경우
 3. 선박의 항법, 통신, 기관운전 등과 관련하여 안전운항을 위하여 해양수산부령으로 정하는 기준에 따라 사용하는 경우
- ② 선장은 제1항에 따른 휴대전화등의 사용 제한을 관리·감독하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선원의 근무배치 및 교육 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ③ 그 밖에 휴대전화등의 범위, 사용 제한의 구체적인 기준과 적용 대상 직무, 휴대전화등의 사

대해 운항 중 휴대전화 등 사용의 제한 위반 시 1천만원이하 과태료 부과가 필요하다는 수정의견을 제시하고 있는바, 「선원법」에 별도의 불이익처분을 부과하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 입장임.¹⁷⁾

문 의 처
02)6788-5419

용이 제한되는 수역 등에 관한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

- 17) 참고로, 개정안에 대해서는 비용추계요구서가 제출되지 아니하였음. 발의하려는 의안에 국가 및 지방자치단체의 재정수반요인이 포함되어 있는 경우에는 국회예산정책처의 비용추계서 또는 미첨부사유서를 반드시 첨부하여야 하지만, 재정소요와 관련이 없는 의안의 경우에는 비용추계서 또는 미첨부사유서를 첨부하지 않아도 되므로, 비용추계요구서도 제출하지 않을 수 있음(국회예산정책처, 「2021 법안 비용추계 이해와 사례」, 2021. p.30.).