



제 433회 국회 (임시회)
제1차 농림축산식품해양수산위원회

해상교통안전법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈좁은 수로등의 지정·고시 근거 신설 및
운항 중 휴대전화 등 사용의 제한〉

■ 송옥주의원 대표발의, 의안번호 제2215479호

2026. 3.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김성완

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. 좁은 수로등의 지정·고시 근거 신설	2
2. 운항 중 휴대전화 등 사용의 제한	10

I. 제안경위

2025년 12월 22일 송옥주의원이 대표발의한 해상교통안전법 일부개정 법률안은 2025년 12월 23일 우리 위원회에 회부되었음.

II. 제안이유 및 주요내용

신안 여객선 좌초 사고는 좁은 수로·잔교·암초가 복잡하게 이어 지는 도서·연안 해역에서 항로 지정과 안전기준 관리가 충분히 이루어지지 않은 가운데 발생했음. 또한 조타실 내 휴대전화 사용 등 항해 집중 저하 행위도 잠재적 위험요인으로 지적되었음.

현행법은 좁은 수로나 위험수역을 체계적으로 지정·관리하는 규정이 없고, 운항 중 휴대전화 사용 제한 규정도 부재하여 기본적인 안전 운항 기준이 법률 차원에서 확보되지 못하고 있었음.

이에 좁은 수로등을 정부가 객관적 기준에 따라 지정·고시하고, 정기적으로 재검토하도록 하며, 안전운항과 직접 관련된 직무 수행 중 휴대전화 사용을 제한하도록 하여 도서·연안 해역의 구조적 위험을 실질적으로 줄이고, 유사 사고의 재발을 예방하고자 함(안 제7조의2 및 제40조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 좁은 수로등의 지정·고시 근거 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 수로나 항로의 수심과 폭, 통항 선박의 길이·흘수, 항해자의 항행관습 등을 고려하여 좁은 수로나 항로를 지정·고시하고, 지정된 좁은 수로등에 대하여 주기적으로 재검토하도록 규정하려는 것임(안 제7조의2 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	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. 통항 선박의 길이, 흘수, 폭 3. 항해자의 항행관습 4. 해당 수역의 조석의 차, 조류의 속도와 세기 등 해당 수로나 항로의 자연적 조건

제74조(좁은 수로 등) ① <u>좁은 수로 나 항로(이하 “좁은 수로등”이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른쪽 끝쪽에서 항행하여야 한다. 다만, 제30조제1항에 따라 지정된 수역 또는 제75조제1항에 따른 통항분리수역에서는 그 수역에서 정해진 항법이 있다면 이에 따라야 한다.</u> ② ~ ⑦ (생략)	② <u>해양수산부장관은 제1항에 따라 지정된 좁은 수로등에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 주기적으로 지정의 유지 여부를 재검토하여야 한다.</u> 제74조(좁은 수로 등) ① -----수로등을----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. ② ~ ⑦ (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.¹⁾

1) 「선원법」

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

1. 항구를 출입할 때
2. 좁은 수로를 지나갈 때

□ 현행법 제7조에 따르면²⁾ 해상교통량이 많거나 거대선, 위험화물 운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역으로서 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역(이하 “교통안전특정해역”이라 한다)을 설정할 수 있도록 하고,

제30조에 따라³⁾ 선박이 통항하는 수역의 지형·조류, 그 밖에 자연적 조건 또는 선박 교통량 등으로 해양사고가 일어날 우려가 있다고 인정하면 선박의 항행안전에 필요한 사항을 고시할 수 있도록 하고 있어 해양사고를 예방하고자 하는 제도 등이 마련되어 있음.

□ 그런데, 좁은 수로에 대해서는 현행법 제74조에서 좁은 수로나 항로를 “좁은 수로등”으로 약칭하고 좁은 수로등에서의 안전한 항행을 위한 준수사항에 대하여 규정⁴⁾하고 해당 규정에 따른 항행

-
3. 선박의 충돌·침몰 등 해양사고가 빈발하는 해역을 통과할 때
4. 그 밖에 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때로서 해양수산부령으로 정하는 때
- 제164조(벌칙) 선장이 다음 각 호의 어느 하나에 해당할 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.
3. 제9조제1항을 위반하여 선박의 조종을 직접 지휘하지 아니하였을 때
- 2) 「해상교통안전법」
제7조(교통안전특정해역의 설정 등) ① 해양수산부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 해역으로서 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역(이하 “교통안전특정해역”이라 한다)을 설정할 수 있다.
1. 해상교통량이 아주 많은 해역
 2. 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역
- ② 해양수산부장관은 관계 행정기관의 장의 의견을 들어 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 교통안전특정해역 안에서의 항로지정제도를 시행할 수 있다.
- ③ 교통안전특정해역의 범위는 대통령령으로 정한다.
- 3) 「해상교통안전법」
제30조(항로의 지정 등) ① 해양수산부장관은 선박이 통항하는 수역의 지형·조류, 그 밖에 자연적 조건 또는 선박 교통량 등으로 해양사고가 일어날 우려가 있다고 인정하면 관계 행정기관의 장의 의견을 들어 그 수역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 고시할 수 있다.
- ② 해양수산부장관은 태풍 등 악천후를 피하려는 선박이나 해양사고 등으로 자유롭게 조종되지 아니하는 선박을 위한 수역 등을 지정·운영할 수 있다.
- 4) 「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 수역 또는 제75조제1항에 따른 통항분리수역에서는 그 수역에서 정

방법을 위반 시 과태료를 부과할 수 있도록 하고 있을 뿐⁵⁾, 좁은 수로에 대한 명확한 개념이나 좁은 수로의 지정과 관련한 사항을 명시적으로 규정하고 있지는 않음.

- 현재 좁은 수로에 관한 사항은 선박의 제원 및 규모에 따라 여객선별로 정하고 있는데, 「해운법」 제21조⁶⁾에 따라 내항여객운송사업자가 작성하도록 의무화하고 있는 여객선별 운항관리규정에서 해당 선박의 운항 항로와 제원 및 크기 등을 감안한 좁은 수로의 범위를 지정하고 있음.

해진 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 수역에 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.

5) 「해상교통안전법」

제118조(과태료) ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

20. 제74조, 제75조, 제77조, 제81조부터 제83조까지 및 제103조에 따른 항행방법에 관한 규정을 위반한 자

6) 「해운법」

제21조(운항관리규정의 작성·심사 및 준수) ①내항여객운송사업자는 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.

< 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/>)

- 개정안은 수로나 항로의 수심과 폭, 통항 선박의 길이·흘수, 항해자의 항행관습 등을 고려하여 해양수산부장관이 좁은 수로나 항로를 지정·고시하고, 지정된 좁은 수로등에 대하여 주기적으로 재검토하도록 규정함으로써 도서·연안 해역의 구조적 위험을 줄이고, 유사 사고의 재발을 예방하고자 하는 취지로 보임.
- 좁은 수로와 관련된 판례 및 해양안전심판원 재결에 따르면, 좁은 수로 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 해당 수역이 좁은 수로인지 여부는 선박의 특성(길이, 폭, 흘수 등)에 따라 변할 수밖에 없으므로 법령에서 일률적으로 좁은 수로를 지정하기는 곤란한 측면이 있음.

- 「해상교통안전법」 제74조(좁은 수로등)의 근간이 되는 해사관련 국제협약(「국제해상충돌방지규칙」)에서도 좁은 수로를 별도로 명확히 정의하고 있거나 일률적으로 지정하도록 하고 있지는 않음.
- 좁은 수로에서의 항법은 국내 선박뿐만 아니라 우리나라를 항행하는 외국 선박에도 적용되고 있으나, 특정 수역을 국내 법령으로 좁은 수로로 지정·고시하는 경우 해당 수역이 국제협약상 좁은 수로에 해당하는지 여부를 둘러싸고 국제법적 논쟁이 발생할 소지가 있다는 점도 감안할 필요가 있음.

< 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(중앙해심 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(중앙해심 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(중앙해심 재결서 제2013-007호 참조).

- ☐ 또한, 개정안에 따라 좁은 수로가 지정·고시되는 경우 이는 현행법 제74조에서 규정하고 있는 좁은 수로등에서의 안전한 항행을 위한 준수사항의 전제가 되는데, 오히려 유연하고 탄력적인 법 적용이 어려워질 수 있어 사고 발생 방지라는 개정안의 취지에 부합하지 않을 여지가 있고,

현행법 제74조에 따른 항행방법에 관한 규정을 위반한 자에게는 300만원 이하의 과태료가 부과되고 있는데, 좁은 수로를 지정·고시하는 경우에도 항행방법만 지키면 과태료 대상이 되지 않으며, 비교적 크지 않은 금액의 과태료로 선박사고의 위험을 제어할 수 있을지 여부 등 개정안의 실효성에 대해서 검토가 필요해 보임.

□ 개정안과 관련하여 관계 기관·단체의 의견은 다음과 같음.

- 중앙해양안전심판원은 좁은 수로는 국제협약에 명확한 정의가 없는 불확정개념으로 지리적 조건, 선박의 크기 등에 따라 달라지므로 일률적으로 정하기 어렵다는 의견임.
- 한국해양교통안전공단은 좁은 수로는 해역 운항상황에서 항법의 적용, 사고 발생 시 과실비율, 손해 배상 등에 영향을 주는 사항이므로 상황에 따른 포괄적 판단기준을 적용할 필요가 있고, 좁은 수로를 명확하게 정의 내리는 것이 오히려 문제가 될 수 있다는 의견임.
- 한국해운조합은 이미 화물선은 항해계획 수립 시 본선의 특성과 통항 해역의 위험도를 고려하여 선장지휘 구간 등을 해도에 표시하고 있고, 여객선이 작성하는 운항관리규정에는 선장이 선박의 조종을 직접 지휘해야 하는 구간을 구체적으로 명시하는 등 실질적인 안전관리가 이루어지고 있어 별도로 좁은 수로를 명시하는 것은 행정적 부담은 가중되나 사고 예방의 실효성은 떨어질 것으로 생각된다는 의견임.

□ 해양수산부는 그간 대법원 판례, 국제협약 및 제도 운영현황 등을 종합적으로 고려할 때 좁은 수로를 일률적으로 지정하는 것은 곤란하고, 현행법 제30조에 따라 지형·조류, 자연적 조건 등을 고려하여 항로를 지정·고시하고 있어⁷⁾ 추가 입법은 불필요하다는 의견임.

7) 전국 연안에 관할 지방해수청장이 고시한 27개 항로가 지정되어 있고, 항로별로 항행방법 등을 별도로 정하고 있음

2. 운항 중 휴대전화 등 사용의 제한

가. 개정안의 요지

- 개정안은 조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무를 수행하는 때 휴대전화 또는 그 밖의 휴대용 전자기기를 사용하는 것을 제한하고, 선장으로 하여금 휴대전화등의 사용 제한을 관리·감독하기 위하여 선원의 근무배치 및 교육 등 필요한 조치를 하도록 규정하려는 것임(안 제40조의2 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
<신 설>	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 아니된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 선박이 정박 또는 계류 중인 경우로서 해양수산부령으로 정하는 경우

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

나. 검토의견

- 2025년 11월, 전남 신안 해상에서 발생한 여객선 퀸제누비아2호 좌초 사고의 조사 결과, 운항 중 해원의 휴대전화 사용 사실이 확인되었음에도 현행법에는 운항 중 휴대전화 사용 제한 규정 등이 부재하여 기본적인 안전운항 기준이 법률 차원에서 확보되지 못하고 있다는 문제가 제기되어 왔음.

- 현행법 제39조 및 제40조에서는 술에 취하거나 약물을 복용한 상태에서 조타기를 조작하거나 도선하는 행위를 금지하는 등 운항 관련 제한사항을 규정하고 있지만, 운항 중 휴대전화 사용과 관련한 제한 규정은 부재한 상황임.

□ 개정안은 조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무를 수행하는 때 휴대전화 또는 그 밖의 휴대용 전자기기를 사용하는 것을 제한하고, 선장으로 하여금 휴대전화등의 사용 제한을 관리·감독하게 하기 위하여 선원의 근무배치 및 교육 등 필요한 조치를 하도록 규정하려는 것으로, 해상에서 선박 운항에 대한 안전을 확보하기 위하여 필요한 입법조치로 생각됨.

참고로, 도로·철도 분야의 유사 입법례에서도 운전 중 휴대전화 등의 사용을 금지하고 있으며, 이를 위반하는 경우 과태료를 부과하고 있음.

[유사입법례]

「도로교통법」

제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

10. 운전자는 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 휴대용 전화(자동차용 전화를 포함한다)를 사용하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. (이하 생략)

11. 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 "영상표시장치"라 한다)를 통하여 운전자가 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되지 아니하도록 할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. (이하 생략)

11의2. 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 영상표시장치를 조작하지 아니할 것.

다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. (이하 생략)

가. 자동차등과 노면전차가 정지하고 있는 경우

나. 노면전차 운전자가 운전에 필요한 영상표시장치를 조작하는 경우

「도로교통법 시행령」 별표 6(과태료 부과 기준)

위반행위 및 행위자	근거 법조문 (도로교통법)	과태료 금액
8의2. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차 또는 노면전차의 고용주등 가. 법 제49조제1항제10호를 위반하여 운전 중 휴대용 전화를 사용한 차 또는 노면전차 나. 법 제49조제1항제11호를 위반하여 운전 중 운전자가 볼 수 있는 위치에 영상을 표시한 차 또는 노면전차 다. 법 제49조제1항제11호의2를 위반하여 운전 중 영상표시장치를 조작한 차 또는 노면전차	제160조제3항	1) 승합자동차등: 8만원 2) 승용자동차등: 7만원 3) 이륜자동차등: 5만원

「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. (이하 생략)

제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항) ① 플랫폼운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

6의2. 운전 중에 영상표시장치를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. (이하 생략)

「여객자동차 운수사업법 시행령」 별표 6(과태료 부과기준)

2. 개별기준

위반행위	근거 법조문	과태료 금액(만원)		
		1회	2회	3회 이상
며. 법 제26조제1항제7호의4 또는 제49조의8제1항제6호의2를 위반하여 운수종사자 또는 플랫폼운수종사자가 영상물 등을 시청한 경우	법 제94조제2항제6호의2	50	50	50

「철도안전법」

제40조의2(철도종사자의 준수사항) ① 운전업무종사자는 철도차량의 운전업무 수행 중 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

2. 국토교통부령으로 정하는 철도차량 운행에 관한 안전 수칙을 준수할 것

「철도안전법 시행규칙」

제76조의4(운전업무종사자의 준수사항) ② 법 제40조의2제1항제2호에서 “국토교통부령으로 정하는 철도차량 운행에 관한 안전 수칙”이란 다음 각 호를 말한다.

2. 철도차량의 운행 중에 휴대전화 등 전자기기를 사용하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 철도운영자가 운행의 안전을 저해하지 아니하는 범위에서 사전에 사용을 허용한 경우에는 그러하지 아니하다. (이하 생략)

「철도안전법 시행령」 별표 6(과태료 부과기준)

위반행위	근거 법조문	과태료 금액 (단위: 만원)		
		1회 위반	2회 위반	3회 이상 위반
터. 법 제40조의2에 따른 준수사항을 위반한 경우	법 제82조제2항제7호	150	300	450

□ 개정안과 관련하여서는 다음과 같은 입법적 보완이 필요할 것으로 생각됨.

- 먼저, 개정안 조 제목에서 사용하는 “운항 중”이라는 용어는 현행법에서 사용하고 있지 않은 반면, 현행법 제2조제19호에서는 “항행 중”에 대하여 정의⁸⁾하고 있고, “항행 중”의 정의상 개정안에서 표현하는 “운항 중”을 포섭할 수 있으므로 이에 따라 조 제목을 수정할 필요가 있음.

8) 「해상교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

19. “항행 중”이란 선박이 다음 각 목의 어느 하나에 해당하지 아니하는 상태를 말한다.

가. 정박(碇泊)

나. 항만의 안벽(岸壁) 등 계류시설에 매어 놓은 상태[계선부표(繫船浮標)나 정박하고 있는 선박에 매어 놓은 경우를 포함한다]

다. 얹혀 있는 상태

- 둘째로, 유사입법례에서는 휴대전화 등 외에도 영상물 수신·재생 장치를 통한 영상 시청 등을 추가적으로 제한하고 있는데, 개정안은 휴대전화 또는 그 밖의 휴대용 전자기기 사용만을 제한하고 있는바 영상 시청 등에 대한 제한을 추가할 것인지 논의가 필요함.
- 셋째로, 규제 대상 관련하여 현행법 제39조 및 제40조⁹⁾에서는 음주·약물 운항 금지 대상자를 운항자(조타기를 조작하거나 조작할 것을 지시하는 사람) 또는 도선사(도선을 하는 사람)로 명확히 하고 있는데, 개정안은 조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무로서 해양수산부령으로 정하는 직무를 수행하는 자라고 규정하고 있음.

조타기 조작 및 항해당직 등 선박의 안전운항에 직접 관련된 직무를 수행하는 자는 운항자 또는 도선사에 포함되는 것으로 보이므로 법체계의 일관성을 위해 규제 대상을 운항자 또는 도선사로 명확히 규정하는 방안을 고려해볼 수 있을 것임.

9) 「해상교통안전법」

제39조(술에 취한 상태에서의 조타기 조작 등 금지) ① 술에 취한 상태에 있는 사람은 운항을 하기 위하여 「선박직원법」 제2조제1호에 따른 선박[총톤수 5톤 미만의 선박과 같은 호 나뉘는 선박에 해당하는 외국선박 및 시운전선박(국내 조선소에서 건조 또는 개조하여 진수 후 인도 전까지 시운전하는 선박을 말한다)을 포함한다. 이하 이 조 및 제40조에서 같다]의 조타기(操舵機)를 조작하거나 조작할 것을 지시하는 행위 또는 「도선법」 제2조제1호에 따른 도선(이하 "도선"이라 한다)을 하여서는 아니 된다.

② 해양경찰청 소속 경찰공무원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운항을 하기 위하여 조타기를 조작하거나 조작할 것을 지시하는 사람(이하 "운항자"라 한다) 또는 도선을 하는 사람(이하 "도선사"라 한다)이 술에 취하였는지 측정할 수 있으며, 해당 운항자 또는 도선사는 해양경찰청 소속 경찰공무원의 측정 요구에 따라야 한다. 다만, 제3호에 해당하는 경우에는 반드시 술에 취하였는지를 측정하여야 한다.

1.~3. (생략)

③~⑤ (생략)

제40조(약물복용 등의 상태에서 조타기 조작 등 금지) 약물(「마약류 관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 마약류를 말한다. 이하 같다)·환각물질(「화학물질관리법」 제22조제1항에 따른 환각물질을 말한다. 이하 같다)의 영향으로 인하여 정상적으로 다음 각 호의 행위를 하지 못할 우려가 있는 상태에서는 해당 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 「선박직원법」 제2조제1호에 따른 선박의 조타기를 조작하거나 조작할 것을 지시하는 행위

2. 「선박직원법」 제2조제1호에 따른 선박의 도선

- 넷째로, 개정안에서는 휴대전화 등의 사용 제한에 대한 관리·감독 주체를 선장으로 규정하고 있는데, 현행법 체계에서 선박의 관리자는 선장과 선박소유자로 규정되어 있으므로 선박소유자에게도 관리감독 의무를 부여할 필요가 있고,

관리·감독의 대상이 개정안에는 선원으로 규정되어 있는데 규제 대상을 도선사로 넓히는 경우 관리·감독의 대상에도 도선사를 추가 규정할 필요가 있음.¹⁰⁾

다만, 「도선법」 제18조제5항에 따른 때¹¹⁾ 도선사가 선박을 도선하고 있는 경우에도 선장은 그 선박의 안전 운항에 대한 책임을 면제받지 않으므로 선장이 도선사를 관리·감독할 필요가 있는 것으로 보이지만 도선사가 선장의 관리·감독 대상이 될 수 있을지는 검토가 필요함.

- 마지막으로, 휴대전화 등 사용의 제한이라는 규제의 실질적인 이행력 확보를 위하여 유사 입법례와 같이 위반하는 경우 과태료를 부과할 수 있도록 규정할 필요가 있어 보임.¹²⁾

10) 현행법에는 선원에 대하여 정의하고 있지는 않으나, 「선원법」 제2조제1호에 따른 때 “선원”에는 “도선사”가 제외되어 있음.

「선원법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “선원”이란 이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다.

「선원법 시행령」

제2조(선원이 아닌 사람) 「선원법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호 단서에서 “대통령령으로 정하는 사람”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.

3. 「도선법」 제2조제2호에 따른 도선사

11) 「도선법」

제18조(도선) ⑤ 도선사가 선박을 도선하고 있는 경우에도 선장은 그 선박의 안전 운항에 대한 책임을 면제받지 아니하고 그 권한을 침해받지 아니한다.

12) 참고로 해원을 징계할 수 있는 사유에 「해상교통안전법」 제40조의2(운항 중 휴대전화 등 사용의 제한, 송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215479)를 위반하여 선박의 안전운항에 지장을 준 경우를 추가하려는 내용으로 「선원법 일부개정법률안」(송옥주의원 대표발의, 의안번호 2215495)이 함께 발의되어 있음.

□ 해양수산부는 휴대전화 및 휴대용 전자기기의 사용을 제한하려는 개정 취지에는 공감하나, 조 제목, 규제 대상 및 행위, 위반 시 제재 규정 등은 일부 수정할 필요가 있고,

교육 및 근무배치에 관한 사항은 선박별 여건에 따라 자율적으로 시행하는 것이 적절하므로, 이를 해양수산부령으로 위임할 필요성은 크지 않다는 의견임.¹³⁾

문 의 처
02)6788-5418

13) 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.).