



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 어선의 위치통지 미이행 시 과태료 상향 및 행정처분 신설 등〉

■ 조경태의원 대표발의(의안번호 제2217726호)

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤 성 민

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 어선소유자의 안전조치 의무 신설	3
2. 어선의 위치통지 미이행 시 과태료 상향 및 행정처분 신설	10
IV . 입법의 재정영향	19
[참고자료]	20

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 조경태의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 25.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 26.

II. 제안이유 및 주요내용

어선어업의 재해율은 6.21%('24년)로 전체산업 평균인 0.67% 대비 약 9.3배 높은 수준이고, 최근 5년간 어선 362척에서 총 467명의 인명 피해(사망·실종)가 발생했으며, 이 중 전복·화재 사고는 총 47척으로 전체 인명피해의 22.4%(105명)가 동 사고로 발생하였음. 현행 법령에는 추락·충돌·끼임·잠수작업 등 선내 작업 중 안전사고 위험만 반영되어 있고, 다수의 인명피해로 이어지는 어선의 전복·화재사고에 대한 어선소유자의 사고 예방조치 의무가 없어 동 사고로 어선원이 사망하더라도 안전책임자의 처벌이 되지 않는 등 실효적 관리 방안이 부재함. 이에 적재 상태, 기관·설비 관리 등 전복과 화재사고에 대한 어선소유자의 안전조치 의무를 신설함으로써 어선원의 생명을 보호하고 안전을 확보하려는 것임(안 제31조제5호 및 제6호 신설 등).

또한, 현행법은 어선이 위치통지를 하지 않을 경우 5백만원 이하의 과태료를 부과하고 있음. 그런데 위치통지를 하지 않으면 어선사고

시 위치확보에 어려움이 있어 신속한 구조가 힘들다는 우려가 있음.

이에 어선의 위치통지 미이행 시 현행 5백만원 이하 과태료 부과 금액을 1천만원 이하로 상향하고 어업허가를 3개월 이내로 정지시킬 수 있는 행정처분 규정을 신설함으로써 어선사고 예방을 통하여 국민의 생명·신체 보호에 기여하려는 것임(안 제49조, 제58조).

Ⅲ. 검토의견

1. 어선소유자의 안전조치 의무 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 어선에서 발생할 수 있는 위험으로 인한 어선원재해를 예방하기 위하여 해야 하는 어선소유자의 필요한 조치(이하 “안전조치”라 함)에 적재 상태 등으로 인한 어선의 복원성 저하에 따른 전복 사고 위험과 선내 기관, 설비 및 연료 취급 등으로 인한 화재 사고 위험을 추가하려는 것임(안 제31조제1항).

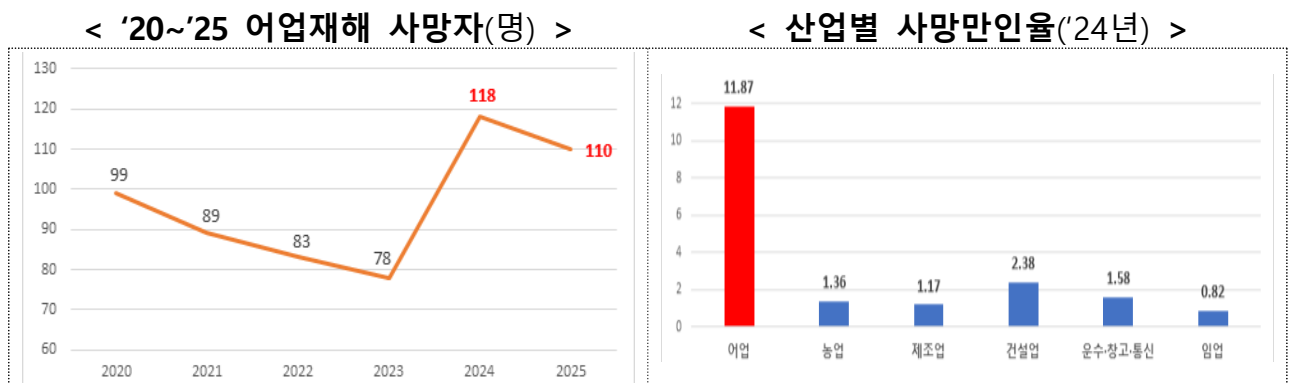
[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제31조(안전조치) ① 어선소유자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 위험으로 인한 어선원재해를 예방하기 위하여 필요한 조치(이하 “안전조치”라 한다)를 하여야 한다.	제31조(안전조치) ① ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 4. (생략)	1. ~ 4. (현행과 같음)
<u><신설></u>	<u>5. 적재 상태 등으로 인한 어선의 복원성 저하에 따른 전복 사고 위험</u>
<u><신설></u>	<u>6. 선내 기관, 설비 및 연료 취급 등으로 인한 화재 사고 위험</u>
5. (생략)	7. (현행 제5호와 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)

나. 검토의견

- 어업의 재해율은 6.21%('24년)로 전체 산업 평균(0.67%)의 약 9.3배에 이르고, 어업의 사망만인율(11.87‰)은 전체 산업 평균 0.98‰(건설업 2.38‰, 제조업 1.17‰, 농업 1.36‰, 임업 0.82‰ 등)의 약 12.1배 수준인데, 어업 작업은 경험·기술에 의존한 노동집약산업으로, 협소한 공간 및 복잡한 장비 사용 등으로 인해 재해율이 매우 높은 특징을 가지고 있음.

< 어업분야의 재해 사망자 및 산업별 사망률 현황 >



자료: 해양수산부

- 최근 5년('20~'24)간 어선원 재해 및 사고유형별 현황을 살펴보면, 어선 362척에서 467명의 사망·실종이 발생하였고, 이 중 전복(90명)·화재(15명)로 인한 인명피해가 105명으로 전체의 22.4%를 차지함. 그러나 현행법 제31조의 안전조치 의무¹⁾는 '선내 작업 중'

1) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」

제31조(안전조치) ① 어선소유자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 위험으로 인한 어선원재해를 예방하기 위하여 필요한 조치(이하 “안전조치”라 한다)를 하여야 한다.

1. 어구의 줄감김 또는 실죽 등에 의한 해상추락 사고 위험
2. 어구, 로프 및 구조물 등에 의한 신체충돌 사고 위험
3. 양망기에 의한 신체끼임 사고 위험
4. 질식 등 잠수작업 사고 위험

위험에 한정되어 있어 다수 인명피해를 초래하는 전복·화재사고에 대한 어선소유자의 예방의무 및 책임근거가 미비한 문제가 있음.

< 연도별 어선원 재해 현황 >

(단위: 척, 명)

구분	합계	2020	2021	2022	2023	2024
발생척수 (척)	362척	80	71	70	65	76
사망·실종 (명)	467명	99	89	83	78	118

< 최근 5년간 사고유형별 현황 >

① 어선 척수기준

(단위: 명, 건)

구분	합계	충돌	전복	침몰	화재	안전사고*	접촉	좌초	그외
합계	362	28	40	6	7	270	5	1	5
2020	80	7	10	0	2	59	2	0	0
2021	71	4	9	1	1	55	1	0	0
2022	70	6	6	1	2	53	0	0	2
2023	65	7	5	2	0	47	1	0	3
2024	76	4	10	2	2	56	1	1	0

* 양망기 사고, 목격자 없는 사망·실종, 선내·해상추락, 신체 가격 등

② 인명피해 기준(명)

(단위: 명, 건)

구분	합계	충돌	전복	침몰	화재	안전사고	접촉	좌초	그외
합계	467	43	90	25	15	281	7	1	5
2020	99	7	20	0	8	60	4	0	0
2021	89	5	20	3	1	59	1	0	0
2022	83	6	12	3	4	56	0	0	2
2023	78	10	14	2	0	48	1	0	3
2024	118	15	24	17	2	58	1	1	0

※ 전복·화재 사고 통계 : 발생척수 47척, 인명피해 105명(전체 22.4%)

자료 : 해양수산부

5. 그 밖에 어선에서 이루어지는 작업에 의한 사고 위험

② 제1항에 따라 어선소유자가 하여야 하는 안전조치에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

- 개정안은 어선소유주 안전조치 사유에 적재 상태 등으로 인한 어선의 복원성 저하에 따른 전복 사고 위험, 선내 기관, 설비 및 연료 취급 등으로 인한 화재 사고 위험을 추가하려는 것으로,
- 어선소유자의 어획물 등 과적 및 적재 불량으로 인한 어선의 전복 사고나 기계·장비의 관리 소홀에 따른 화재사고의 어선주에 대한 관리 책임을 강화한다는 측면에서 입법필요성이 있으며,
- 어선주가 참여하는 노·사·정협의회(2025. 3.)에서 전복 및 화재 사고에 대한 어선주의 안전조치 기준 마련에 대해 협의하였다는 점에서 절차적 정당성을 확보하고 있는 것으로 보임.

< 노사정협의회 추진 경과 >

□ 노사정협의회 추진 경과

- 전복·화재 사고 어선주 안전조치 의무 강화를 위한 노사정협의회 개최* 및 합의 완료('25. 3. 27)
- (공통) 노·사 대표자 모두 어선소유주 안전조치 의무 강화 필요성에 공감
- * (참석기관) 해수부, 수협중앙회, 전국해상선원노동조합연맹, 한국수산업경영중앙연합회

자료 : 해양수산부

- 다만, 개정안 제31조제1항제5호는 어선의 복원성 저하에 따른 전복 사고 위험에 대한 안전조치 의무에 대해 규정하고 있는데, 선박·어선의 복원성 유지 의무 위반에 따른 규정은 「선박안전법」 및 「어선법」²⁾에서도 규정하고 있어 개정안과 현행 법률과의

2) 「선박안전법」

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

10. 제28조제1항을 위반하여 복원성을 유지하지 아니하고 선박을 항해에 사용한 자

관계와 벌칙 규정의 균형성 등에 대해 살펴볼 필요가 있음.

< 복원성 유지 의무 관련 개정안 및 현행 법률 현황 >

구 분	개정안 제31조제1항제5호	「어선법」 제3조의2·제44조	「선박안전법」 제28조·제83조
규정 주요내용	-적재 상태 등으로 인한 복원성 저하에 따른 전복사고 위험 으로 인한 어선원재해 를 예방하기 위하여 안전조치 의무	-길이 24m 이상 어선 등의 소유자는 복원성 승인을 받고 승인받은 자는 복원성 유지	-여객선·선박길이 12m 이상 선박의 소유자· 선장은 복원성 유지 의무
적용대상 (크기 등)	-톤수·길이 제한 없이 모든 어선	-배의 길이 24m 이상 어선, 낚시어선으로서 최대승선 인원 13명 이상인 어선	-선박길이 12m 이상 선박 ※ 「어선법」 상 어선은 적용배제
보호법익	-어선원(사람)의 생명 · 신체	-어선(선박) 자체의 안전성	-선박 자체의 감항성
위반행위 성격	-복원성 저하에 따른 전복 위험을 예방하는 안전조치를 하지 아니 한 것	-복원성 승인을 받지 아니하거나 복원성을 유지하지 아니하고 어선을 항행에 사용 한 것	-복원성을 유지하지 아니하고 선박을 항해 에 사용한 것
벌칙수준	-5년 이하 징역 또는 5천만원 이하 벌금 ※ 어선원 사망 시: 7년 이하 징역 또는 1억원 이하 벌금	-1년 이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금	-3년 이하 징역 또는 3천만원 이하 벌금
어선 적용 여부	적용	적용	적용 제외 ※어선은 어선법이 규율

- 먼저, 「선박안전법」 제28조제1항은 여객선 및 선박길이 12미터 이상 선박에 대하여 복원성 유지의무를 부과하고, 이를 위반

「어선법」

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

1. 제3조의2제1항 또는 제3항을 위반하여 복원성 승인을 받지 아니하거나 복원성을 유지하지 아니하고 어선을 항행에 사용한 자

하여 복원성을 유지하지 아니하고 선박을 항해에 사용한 자를 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으나, 같은 법 제3조제1항제2호의2³⁾는 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선을 「선박안전법」의 적용대상에서 명시적으로 제외하고 있는바,

어선의 복원성 유지는 「어선법」에 따라 적용받으므로 어선을 수범대상으로 하는 개정안 제31조제1항제5호와 「선박안전법」상 복원성 유지의무 위반규정 사이에는 적용상 직접적인 중복이 발생하지 아니하는 것으로 보임.

- 다음으로, 「어선법」과의 관계를 살펴보면, 현행법은 안전조치의무 이행을 통해 어선원재해를 예방하기 위한 목적이고, 「어선법」은 어선의 복원성 유지를 통해 어선의 안전성 확보가 입법 목적으로서 양 법률간 보호하고자 하는 법익에 차이가 있으며,

「어선법」상 복원성 유지의무는 길이 24미터 이상 어선 등에 한정되나, 개정안의 안전조치의무는 수산업 시험·조사선, 원양어업어선, 내수면어업·양식업 종사 어선을 제외한 모든 어선을 대상⁴⁾으로 하고 있어 실제 전복사고로 인한 인명피해가 소형어

3) 「선박안전법」

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

2의2. 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선

4) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 시행령」

제3조(적용제외) ① 법 제3조 단서에 따라 다음 각 호의 어선에 대해서는 법의 전부를 적용하지 않는다.

1. 「어선법」 제2조제1호나목에 따른 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종

선에서 많이 발생하는 현실을 고려해 볼 때, 개정안은 「어선법」이 규율하지 못하는 24미터 미만 소형어선의 입법공백을 보완하는 순기능이 있을 것으로 보임.

□ 또한, 침익적·부담적 내용의 규정은 명확한 용어와 문장을 사용하여 수정할 필요가 있음.

안 제31조제1항제5호(적재 상태 등으로 인한 복원성 저하에 따른 전복 사고 위험)와 제6호(선내 기관, 설비 및 연료 취급 등으로 인한 화재 사고 위험) 중 전복 사고 및 화재 사고 위험의 원인으로 규정하고 있는 ‘적재 상태 등’, ‘선내 기관, 설비 및 연료 취급 등’은 사고의 직접적인 원인으로 볼 수 없으므로 ‘과적 및 적재 불량 등’ 또는 ‘선내 기관, 설비 및 연료 취급 부주의 등’으로 수정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

사하는 선박

2. 「원양산업발전법」 제2조제2호에 따른 원양어업에 종사하는 어선
 3. 「내수면어업법」 제2조제5호에 따른 내수면어업에 종사하는 어선
 4. 「양식산업발전법」 제10조제1항제7호에 따른 내수면양식업에 종사하는 어선
- ② 법 제3조 단서에 따라 제1항 각 호의 어선을 제외한 어선 중 상시 사용하는 어선원이 5명 미만인 어선에 대해서는 법 제4장의2 및 제6장(법 제4장의2와 관련된 위반행위에 대한 벌칙 및 과태료로 한정한다)을 적용하지 않는다.

2. 어선의 위치통지 미이행 시 과태료 상향 및 행정처분 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 현행법 제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 자에 대해 5백만원 이하 과태료 부과 상한액을 1천만원 이하로 상향하고, 어업허가등을 취소하거나 어업허가를 3개월 이내로 정지시킬 수 있는 행정처분 규정을 신설하려는 것임(안 제49조제1항, 제58조제3항·제4항).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제49조(행정처분) ① 해양수산부장관은 「수산업법」에 따른 어업 또는 「양식산업발전법」에 따른 양식업의 허가나 면허를 받았거나 어업의 신고를 한 자 또는 어획물운반업의 등록을 한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 어업 또는 양식업의 허가, 면허, 신고, 등록(이하 “어업허가등”이라 한다)업무를 관할하는 지방자치단체의 장에게 어업허가등을 취소하거나 3개월 이내의 기간을 정하여 해당 어업허가등을 정지할 것을 요청할 수 있다.	제49조(행정처분) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.

1. ~ 9. (생 략) <u><신 설></u> 10. (생 략) ② (생 략) 제58조(과태료) ①·② (생 략) ③ <u>제34조제1항에 따른 어선안전 보건개선계획 수립·시행 명령을 따르지 아니한 자</u>에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. <u><신 설></u> <u><신 설></u> ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해 당하는 자에게는 5백만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. (생 략) 2. <u>제21조제2항을 위반하여 안전 본부에 위치통지를 하지 아니하 거나 허위로 통지한 자</u> 3. ~ 8. (생 략) ⑤ ~ ⑦ (생 략)	1. ~ 9. (현행과 같음) 10. <u>제21조제2항을 위반하여 안전 본부에 위치통지를 하지 아니하 거나 허위로 통지한 자</u> 11. (현행 제10호와 같음) ② (현행과 같음) 제58조(과태료) ①·② (현행과 같 음) ③ <u>다음 각 호의 어느 하나에 해 당하는</u> ----- ----- -----. 1. <u>제34조제1항에 따른 어선안전 보건개선계획 수립·시행 명령 을 따르지 아니한 자</u> 2. <u>제21조제2항을 위반하여 안전 본부에 위치통지를 하지 아니하 거나 허위로 통지한 자</u> ④ ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) <u><삭 제></u> 3. ~ 8. (현행과 같음) ⑤ ~ ⑦ (현행과 같음)
---	---

나. 검토의견

- 어선의 위치통지는 어선사고 발생 시 신속한 위치 확보와 구조의 전제가 되는 핵심적인 사전적 안전조치로서, 현행법⁵⁾은 어선이 출항할 지정된 시간에 맞추어 교신가입한 안전본부에 그 위치를 통지하도록 하고 위반 시 5백만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있으나 미이행 사례가 지속적으로 발생하고 있음.

< 어선 위치통지 미이행 건수 >

연도	'21	'22	'23	'24	'25
위반 건수	6	18	13	75	8

자료 : 해양수산부

해양경찰청에 따르면 어선의 사고에 따른 수색·구조에는 1일 약 1억 7,400만원의 인력 및 유류 비용이 소요되어 행정적 손실도 큰 측면이 있음.

5) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」

제21조(어선 교신가입 및 위치통지) ② 제1항에 따라 교신가입한 어선이 출항할 때에는 지정된 시간에 맞추어 안전본부에 그 위치를 통지하여야 한다.

「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 시행령」

제12조(위치통지의 횟수 및 절차 등) ② 위치통지의 횟수는 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 특정해역 또는 조업자제해역에 출어하는 어선: 다음 각 목에 따라 위치통지를 해야 한다.
 - 가. 특정해역 또는 조업자제해역에 진입할 때 위치통지를 해야 한다.
 - 나. 가목에 따라 통지하는 시각 또는 특정해역으로 출항하는 시각을 기준으로 12시간 이내에 위치통지를 해야 하고, 그 이후의 통지부터는 직전의 통지시각을 기준으로 12시간 이내에 해야 한다.
 - 다. 특정해역 또는 조업자제해역에서 이탈할 때 위치통지를 해야 한다.
2. 일반해역에 출어하는 어선: 일반해역으로 출항하는 시각 또는 일반해역에 진입하는 시각을 기준으로 24시간 이내에 위치통지를 해야 하고, 그 이후의 통지부터는 직전의 통지시각을 기준으로 24시간 이내에 해야 한다.

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

2. 제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 자

< 어선사고관련 수색·구조 1일 소요비용 산정(안) >

구분	인건비 산출 (24시간 기준)	유류비 산출	계
5002함 (비상소집)	43(명) : 10,857,670원	10,667리터 : 13,472,420원	24,330,090원
3012함	39(명) : 9,847,660원	49,320리터 : 62,291,160원	72,138,820원
3002함	41(명) : 10,352,660원	9,600리터 : 12,124,800원	22,477,460원
506함	25(명) : 6,312,600원	16,000리터 : 20,208,000원	26,520,600원
110정 (비상소집)	12(명) : 3,030,050원	1,200리터 : 1,515,600원	4,545,650원
지도선	25(명) : 6,312,600원	2,400리터 : 3,031,200원	9,343,800원
B-702	5(명) : 1,262,520원	8,800리터 : 7,310,690원	8,573,210원
B-513	5(명) : 1,262,520원	6,857리터 : 5,696,520원	6,959,040원
계	49,238,280원	125,650,390원	174,888,670원

자료 : 해양경찰청

□ 어업인이 위치통지를 자발적으로 이행할 경우 어선사고를 신속하게 인지할 수 있어 인명피해 예방 및 신속 구조가 가능하며, 위치통지 이행 시 어선사고에 대한 신속한 대응으로 구조기관 출동 등에 따른 막대한 인력 및 행정손실을 최소화할 수 있다는 점에서 어선 위치통지 미이행 위반에 대한 과태료 상향과 함께 행정처분을 신설하려는 것이 개정안의 입법취지로 이해됨.

- 해양수산부는 위치통지 미이행에 대한 합리적 제재방안 마련 및 위치통지 이행력 제고를 통해 안전사고를 예방하려는 개정 취지에 공감한다는 입장이며, 개정안에 따른 행정처분에 대해서는 30

일 이내 어업허가 정지 기간을 신설하여 이행력 확보를 위해 노력하겠다는 계획임.

<위반 횟수에 따른 과태료 및 행정처분 개선 계획(해양수산부)>

위반 횟수	1차	2차	3차
현행(과태료)	150만원	250만원	500만원
개정(과태료/어업정지)	500만원 / 10일	750만원 / 20일	1,000만원 / 30일

자료 : 해양수산부

* (현행) 500만원 이하의 과태료 → (개정안) 1,000만원 이하의 과태료
(현행) 행정처분 기준 없음 → (개정안) 30일 이내 어업허가 정지 기간 신설

□ 이에 대해서는 어선의 위치통지 이행 의무 위반에 대해 과태료 상한액을 상향하면서 행정처분을 병과하려는 개정안이 현행법 제49조제1항각호에 따른 다른 의무위반 행위와 비교해 보았을 때 과도한 것이 아닌지 여부와 함께 개정안에 따른 과태료 상한액(1천만원)의 적정성에 대해 추가적으로 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

- 먼저, 개정안의 과태료와 행정처분 병과의 합리성에 대해 살펴보면, 어선의 위치통지 미이행은 행정청이 특정인에게 부과하는 작위 의무인 행정상 명령으로서 일반적인 경우 행정상 명령의 불이행 시 과태료가 부과되는 영역인데, 여기에 행정처분인 어업허가의 취소·정지까지 병과하는 것은 같은 법령의 다른 위반행위와 비교하여 과도한 점이 있는지 여부를 검토할 필요가 있음.

법제처 「법령 입안·심사 기준」⁶⁾은 ‘행정처분을 규정할 때에는

같은 법령에 규정된 과태료·형벌 등 다른 제재도 함께 고려하여 같은 위반행위에 대해 과도한 제재가 되지 않도록 한다'고 규정하고 있는데,

현행법 제49조제1항각호7)는 위반시 어업질서가 중대 훼손될 수 있는 사항으로 같은 항 제3호, 제5호, 제9호 및 제10호의 경우 행정처분과 함께 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으나, 과태료에 처하도록 규정하고 있는 어선의 위치통지 의무 위반에 대해 개정안에 따라 어업허가 정지 등의 행

6) 법제처, 「법령입안심사기준」(2024), p. 121

7) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」

제49조(행정처분) ① 해양수산부장관은 「수산업법」에 따른 어업 또는 「양식산업발전법」에 따른 양식업의 허가나 면허를 받았거나 어업의 신고를 한 자 또는 어획물운반업의 등록을 한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 어업 또는 양식업의 허가, 면허, 신고, 등록(이하 “어업허가등”이라 한다)업무를 관할하는 지방자치단체의 장에게 어업허가등을 취소하거나 3개월 이내의 기간을 정하여 해당 어업허가등을 정지할 것을 요청할 수 있다.

1. 제8조제1항 및 제2항에 따른 출입항 신고를 하지 아니하거나 거짓으로 한 경우
2. 제10조제1항에 따른 출항 및 조업 제한을 위반하거나 같은 조 제2항에 따른 어선의 안전조치 및 준수사항에 따르지 아니한 경우
3. 제11조에 따른 조업한계선 또는 조업자제선의 이탈 금지를 위반한 경우
4. 제12조에 따른 출어등록을 하지 아니하고 출어하거나 거짓 또는 그 밖의 부정한 방법으로 출어등록을 한 경우
5. 제13조에 따른 특정해역에서의 조업 또는 항행의 제한을 위반한 경우
6. 제14조에 따른 특정해역 외의 해역에서 조업 또는 항행의 제한을 위반한 경우
7. 제15조를 위반하여 선단을 편성하여 조업하지 아니하거나 정당한 사유 없이 선단에서 이탈한 경우
8. 제16조에 따른 일시적인 조업 또는 항행의 제한을 위반한 경우
9. 제17조에 따른 서해 접경해역의 통제에 불응한 경우
10. 제23조에 따른 정선명령을 위반하거나 승선조사 등 필요한 조치에 따르지 아니한 경우

제55조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제11조를 위반하여 조업한계선 또는 조업자제선을 넘어 조업 또는 항행한 자
2. 제13조를 위반하여 특정해역에서 조업 또는 항행한 자
3. 제17조를 위반하여 서해 접경해역의 통제에 불응한 자
4. 제23조를 위반하여 정선명령을 위반하거나 승선조사 등 필요한 조치에 따르지 아니한 자
5. 제42조제2항을 위반하여 어선원중대재해 발생 현장을 훼손하거나 해양수산부장관의 원인조사를 방해한 자
6. 제43조제1항을 위반하여 어선원재해 발생 사실을 은폐한 자 또는 그 발생 사실을 은폐하도록 교사하거나 공모한 자

정처분을 병과하는 것은 다소 과중할 소지가 있어 보인다는 점도 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

해양수산부의 어선위치통지 미이행 관련 개선 계획에 따르면, 1차 위반 시부터 500만원 이하의 과태료와 함께 10일의 어업정지를 병과하겠다는 계획으로, 같은 법령의 다른 위반행위(벌금형에 해당하는 위반)와 비교해 볼 때 위반행위의 중대성 측면에서 재량이 남용되는 측면이 있으므로 사안의 중대성에 따라 병과 수준을 달리하도록 하위법령을 정비하는 등 개선 방안을 면밀히 마련할 필요가 있을 것으로 보임.

- 다음으로, 개정안의 과태료 상한액 상향(500만원→1천만원)의 적정성에 대해 살펴보면, 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있는 현행법 제58조제4항의 다른 위반 행위와 비교하여 보호법익 침해의 중대성 정도를 판단하여 결정할 필요⁸⁾가 있을 것으로 보임.

과태료 상한액의 설정은 행위의 위법성 정도나 사회적 영향 또는 효과 등을 고려하여 입법정책적으로 결정될 문제로, 인명피해의 예방과 행정손실의 최소화 측면에서 개정안에 따른 어선의 위치통지 의무 위반이 다른 행정상 명령 미이행에 비해 보호법익 침해의 중대성이 있다고 판단될 수 있으므로 현행 과태료 상

8) 국회사무처 법제실, 「법제기준과 실제」(2024), p. 810

다수의 과태료 부과대상 행위가 보호법익 침해의 중대성 등에서 차이가 있는 경우 위반행위의 비난정도에 상응하는 과태료가 부과될 수 있도록 과태료 금액을 세분하여 규정하는 것이 바람직하다

한 5백만원을 1천만원으로 상향하는 것은 제재의 실효성 유지 및 현행법상 과태료 규정의 행위 위반과 비교 등을 고려할 때, 적정성을 인정할 수 있을 것으로 보임.

□ 개정안의 자구 정비와 관련하여, 현행 제49조제1항 본문은 “...다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는...”으로 되어 있고, 현행 제1호부터 제10호까지는 모두 “...한 경우”로 규정하고 있으나, 안 제49조제1항제10호는 “...위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 자”로 규정되어, 본문과 호응하지 않는 것으로 보이므로 “제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 아니하거나 허위로 통지한 경우”로 수정할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 개정안의 부칙과 관련하여, 현행 어선 위치통지 의무 위반 시 실제 운용은 위반 횟수별로 과태료가 가중하는 구조로, 과태료의 가중된 부과기준은 최근 1년간 같은 위반행위로 과태료 부과처분을 받은 경우에 적용하도록 하고 가중처분의 적용 차수는 그 위반행위 전 부과처분 차수의 다음 차수로 하도록 규정⁹⁾하고 있음.

9) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률 시행령」 [별표 5]

과태료의 부과기준(제17조 관련)

1. 일반기준

가. 위반행위의 횟수에 따른 과태료의 가중된 부과기준은 최근 1년간 같은 위반행위로 과태료 부과처분을 받은 경우에 적용한다. 이 경우 기간의 계산은 위반행위에 대해 과태료 부과처분을 받은 날과 그 처분 후 다시 같은 위반행위를 하여 적발된 날을 기준으로 한다.

나. 가목에 따라 가중된 부과처분을 하는 경우 가중처분의 적용 차수는 그 위반행위 전 부과처분 차수(가목에 따른 기간 내에 과태료 부과처분이 둘 이상 있었던 경우에는 높은 차수를 말한다)의 다음 차수로 한다.(이하 생략)

2. 개별기준

그런데, 개정안 부칙은 시행일(공포 후 1년)만을 정하고 있을 뿐, 위반횟수 산정 시 시행 전 위반을 포함할 것인지, 행정처분 가중의 기산점 또는 기간 계산 기준에 관한 경과조치를 두지 않아 벌칙 적용시 해석상 문제가 발생할 여지가 있는바, 시행 시점의 적용관계를 명확히 하기 위한 경과조치를 부칙에 보완하는 방안¹⁰⁾을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

위반행위	근거 법조문	과태료(단위: 만원)		
		1차위반	2차위반	3차 이상 위반
라. 법 제21조제2항을 위반하여 안전본부에 위치통지를 하지 않거나 허위로 통지한 경우	법 제58조 제4항제2호	150	250	500

10) 국회사무처 법제실, 「법제기준과 실제」 (2024), p. 892

위반횟수에 따라 제재처분이 달라지는 경우 위반횟수 산정을 어떻게 할 것인지는 입법재량의 영역에 속하는 문제이므로 종전의 위반행위를 포함시키지 않고 새로 산정할 수도 있고 종전 위반행위를 포함시켜 산정할 수도 있다. 그러나 시행 시점에 그 위반횟수 산정 기준을 명확히 정하지 않으면 해석상 문제가 발생 할 수 있다. 따라서 해당 규정의 입법의도에 따라 신법 시행 당시 적용되는 기준을 명확하게 규정하여 해석상 논란이 발생하지 않도록 할 필요가 있다.

IV. 입법의 재정영향

□ 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출되었으나, 국회예산정책처는 동 법안이 시행되더라도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 것으로 보아 비용추계 미대상 사유서를 제출하였음.¹¹⁾

문 의 처
02)6788-5419

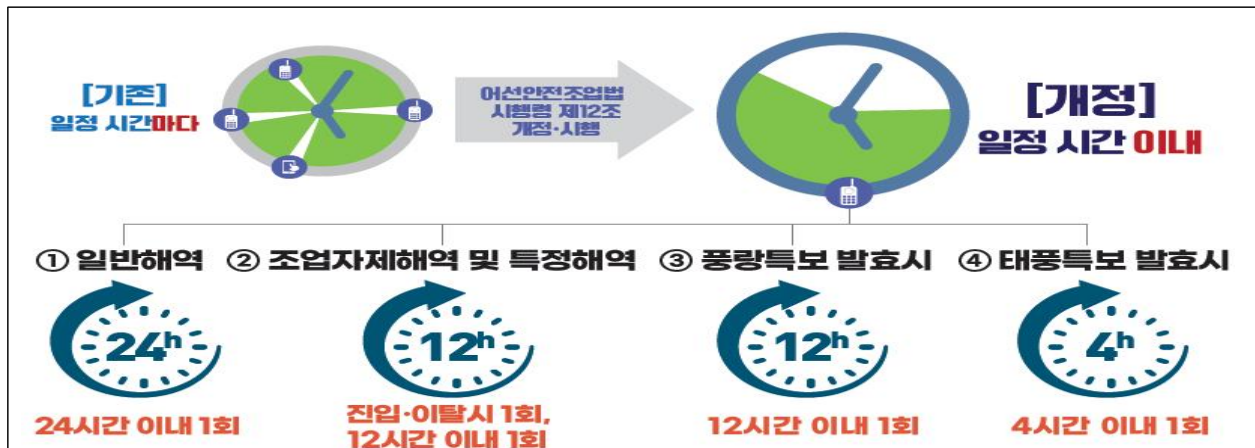
11) 비용추계 미대상 사유서는 재정에 영향을 미치지 않는 법안뿐만 아니라 재정지출이 순감소 또는 재정수입이 순증가하는 경우와 같이 재정부담을 발생시키지 않는 법안도 포함됨(국회예산정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29)

참고 1

법령 관련 전문용어 정리

□ 어선 위치통지

- 「어선안전조업법」 제21조에 따라 어선의 소유자는 어선안전을 위해 수협 어선안전조업국에 음성으로 위치통지(위·경도 통지) 의무가 있음



□ 어선위치발신장치

- 「어선법」 제5조의2에 따라 어선은 안전운항을 확보하기 위하여 어선의 소유자는 어선의 위치를 자동으로 발신장치를 갖추고 작동의무가 있음

구 분	위치 발신	문서 제출	사 진	설치대상	특 징	관제기관
D-MF/HF (중단파대 무선전화 및 단파대 디지털 송수신장치)	○	○		근해어선 (19개업종)	위치발신 ○ 음성통신 ○ 조난발신 ○ 통신거리: 1,500km * 데이터 통신가능, SSB 포함	해수부
VHF-DSC (초단파대 무선설비)	○	○		2톤 이상	위치발신 ○ 음성통신 ○ 조난발신 ○ 통신거리: 100km	수협
e-Nav (지능형 해상교통정보 서비스 단말기)	○	○		3톤 이상	위치발신 ○ 음성통신 ○ 조난발신 ○ 통신거리: 100km * 데이터 통신가능, VPASS 포함	해수부
V-Pass (선박패스장치)	○	-		전 어선	위치발신 ○ 음성통신 × 조난발신 ○ 통신거리: 30km * 자동 출입항 신고 가능	해경
AIS (선박자동식별장치)	○	-		10톤 이상	위치발신 ○ 음성통신 × 조난발신 × 통신거리: 80km	해수부
INMARSAT (International Marine Satellite Organization)	○	-		원양어선	위치발신 ○ 음성통신 ○ 조난발신 ○ 통신거리: 전세계	해수부 (원양FMC)

참고 2

어선 통계

□ 어업별 어선통계

(단위: 척, 천톤)

구분	계		원양		근해		연안		양식		내수면		그 밖의 어선*	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
'24	63,731	601.4	191	131.8	2,293	108.9	36,514	121.2	19,117	66.0	2,946	2.1	2,670	171.5
'23	64,233	573.7	191	132.9	2,352	110.6	36,657	121.2	19,124	64.6	2,955	2.1	2,954	142.3
'22	64,385	533.7	194	131.9	2,372	114.7	36,694	121.0	19,148	63.3	2,943	2.0	3,034	100.8
'21	65,531	538.2	192	130.8	2,492	118.4	37,062	119.7	18,915	61.4	3,001	2.0	3,869	105.9
'20	65,744	547.6	199	133.0	2,613	122.6	37,271	118.8	18,707	59.2	3,081	2.0	3,873	112.0
'19	65,835	557.3	211	139.6	2,677	129.8	37,785	119.0	19,347	59.8	3,067	2.0	2,748	107.1

* 어획물운반선 395척, 지도단속선 151척, 시험 및 교습선 46척, 그 외 2,075척

□ 톤급별 어선통계

(단위: 척, 천톤)

구분	합계		1톤미만		1~2톤		2~5톤		5~10톤		10~50톤		50~100톤		100~200톤		200톤 이상	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
'24	63,731	601.4	11,933	8.3	20,077	29.4	18,436	63.8	9,299	75.5	2,790	62.5	612	44.0	212	30.1	372	287.8
'23	64,233	573.7	12,209	8.5	20,170	29.5	18,533	64.2	9,360	76.0	2,754	63.1	624	44.8	215	30.4	368	257.3
'22	64,385	533.7	12,487	8.7	20,229	29.5	18,556	64.3	9,264	75.1	2,708	62.6	622	44.9	207	29.0	312	219.6
'21	65,531	538.2	13,104	9.1	20,736	30.1	18,620	64.4	9,194	74.3	2,709	63.5	642	46.3	222	31.0	304	219.5
'20	65,744	547.6	13,408	9.3	20,890	30.3	18,517	64.1	9,073	73.2	2,637	62.6	675	49.2	227	31.8	317	227.3
'19	65,835	557.3	13,647	9.5	20,873	30.2	18,532	64.2	8,903	71.6	2,587	62.1	707	51.5	246	35.0	340	233.4

□ 선령별 어선통계

(단위: 척, 천톤)

구분	계		6년 미만		6~10년		11~15년		16~20년		21~25년		26년 이상	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
'24	63,731	601.4	7,727	87	10,344	99.8	9,167	59.2	10,573	49.5	12,097	55.3	13,823	250.5
'23	64,233	573.7	9,033	115.9	9,990	79.4	9,665	58.4	11,041	50.7	12,299	54.5	12,205	214.8
'22	64,385	533.7	10,324	107.2	9,636	74.2	10,074	54.5	11,248	55.5	12,983	55.7	10,120	186.7
'21	65,531	538.2	11,373	114.2	9,445	77.0	10,384	50.2	12,424	60.4	12,622	53.2	9,283	183.3
'20	65,744	547.6	12,235	119.6	9,323	71.7	10,739	49.5	13,606	62.7	12,252	59.3	7,589	184.8
'19	65,835	557.3	12,640	122.5	9,793	63.5	11,606	53.4	14,025	63.3	11,650	63.2	6,121	191.4

참고 3

어선사고 및 인명피해 현황

□ 어선사고 유형별 현황(18~25)

(단위: 건수)

구분	합계	충돌	전복	침몰	화재 폭발	안전 재해	기관 손상	부유물 감김	좌초	접촉	운항 저해	그외
합계	15,923	1,394	416	210	781	1,111	4,764	2,480	936	147	447	3,237
2018	1,846	174	28	23	90	136	588	222	106	7	68	404
2019	1,951	176	68	35	88	180	540	276	110	12	68	398
2020	2,100	206	73	38	92	149	605	285	154	17	67	414
2021	1,786	176	48	27	105	147	531	267	91	23	43	328
2022	1,718	143	50	12	101	113	512	248	114	15	53	357
2023	2,047	192	43	31	106	101	606	359	121	19	42	427
2024	2,175	161	52	21	107	136	671	399	124	23	59	422
2025	2,300	166	54	23	92	149	711	424	116	31	47	487

□ 인명피해 유형별 현황(18~25)

(단위: 명)

구분	합계	충돌	전복	침몰	화재 폭발	안전 재해	좌초	접촉	그외
합계	651	71	131	26	30	373	4	7	9
2018	89	18	23	1	0	42	2	0	3
2019	79	10	15	0	15	38	0	0	1
2020	99	7	20	0	8	60	0	4	0
2021	89	5	20	3	1	59	0	1	0
2022	83	6	12	3	4	56	0	0	2
2023	78	10	14	2	0	48	0	1	3
2024	118	15	24	17	2	58	1	1	0
2025	16	0	3	0	0	12	1	0	0

참고 4

어선원 재해 통계 현황

구분	세부내용									
재해율 비교 (‘24년 기준) * 고용노동부 통계	○ 2024년 산업재해 현황 평균									
		근로자수 (명)	재해자수 (명)	재해율 (%)	사망·실종자 수 (명)	사망만인율 (‰)				
	조선업(A)	21,300,149	142,771	0.67	2,098	0.98				
	어선업(B)	83,368	5,716	6.21	99	11.87				
	비교(B/A)	-	-	9.3배	-	12.1배				
인명피해 현황 (최근 5년간) * 중해심 통계	< 연도별 어선원 재해 현황 >									
	(단위: 척, 명)									
	구분	합계	2020	2021	2022	2023	2024			
	발생 척수(척)	362척	80	71	70	65	76			
	사망· 실종(명)	467명	99	89	83	78	118			
	< 최근 5년간 사고유형별 현황 >									
	① 척수기준									
	(단위: 명, 건)									
	구분	합계	충돌	전복	침몰	화재	안전 사고*	접촉	좌초	그외
	합계	362	28	40	6	7	270	5	1	5
	2020	80	7	10	0	2	59	2	0	0
	2021	71	4	9	1	1	55	1	0	0
	2022	70	6	6	1	2	53	0	0	2
	2023	65	7	5	2	0	47	1	0	3
	2024	76	4	10	2	2	56	1	1	0
	*양망기 사고, 목격자 없는 사망·실종, 선내·해상추락, 신체 가격 등									
	② 인명피해 기준(명)									
(단위: 명, 건)										
구분	합계	충돌	전복	침몰	화재	안전 사고	접촉	좌초	그외	
합계	467	43	90	25	15	281	7	1	5	
2020	99	7	20	0	8	60	4	0	0	
2021	89	5	20	3	1	59	1	0	0	
2022	83	6	12	3	4	56	0	0	2	
2023	78	10	14	2	0	48	1	0	3	
2024	118	15	24	17	2	58	1	1	0	
※ 전복·화재 사고 통계 : 발생척수 47척, 인명피해 105명(전체 22.4%)										