



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

어선법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈어선 정기검사의 비용 지원 근거 마련〉

■ 전종덕의원 대표발의, 의안번호 제2218365호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤 성 민

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2
1. 어선 정기검사의 비용 지원 근거 마련	2
[참고자료]	11

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 전종덕의원 등 12인

2. 제 안 일 : 2026. 4. 16.

3. 회 부 일 : 2026. 4. 17.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 어선의 소유자로 하여금 5년마다 정기적으로 어선에 대하여 검사(이하 “정기검사”라 함)를 실시하도록 하고 있음.

이에 따른 정기검사에는 법령에 규정된 수수료 외에도 어선을 수면에서 육지로 들어 올리는 비용 등 각종 부대비용이 적게는 수백만 원에서 많게는 수천만 원까지 소요되고 있음.

이로 인하여 일부 영세한 어업인들이 정기검사를 기피하거나 정기검사 시기를 지연하는 사례가 발생하고 있는데, 이는 어선 결함의 발견·보완을 어렵게 하여 결과적으로 어선 안전사고로까지 이어질 수 있으므로 어업인의 경제적 부담을 완화하여 줄 필요가 있다는 의견이 있음.

이에 정기검사를 받는 어선의 소유자에 대하여 정기검사에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련함으로써 정기검사를 적시에 실시할 수 있도록 하여 어선 운항의 안전성 확보에 기여하려는 것임(안 제21조제3항 및 제4항 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 어선 정기검사의 비용 지원 근거 마련

가. 개정안의 요지

- 개정안은 어선 정기검사를 받는 어선의 소유자에 대하여 정기검사에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제21조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제21조(어선의 <u>검사</u>) ① · ② (생략) <u><신 설></u> <u><신 설></u>	제21조(어선의 <u>검사 등</u>) ① · ② (현행과 같음) <u>③ 해양수산부장관은 제1항제1호에 따른 정기검사를 받는 어선의 소유자에 대하여 예산의 범위에서 정기검사에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.</u> <u>④ 제3항에 따른 비용 지원의 대상, 범위, 절차 및 방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.</u>

나. 검토의견

- 최근(2018~2025년) 어선사고의 현황을 살펴보면, 총 15,923건 중 어선의 기관 손상으로 인한 사고는 4,764건으로 29.9%의 비중을

차지하고 있어 어선의 안전 점검에 대한 중요성은 지속적으로 제기되고 있음.

< 어선사고 유형별 현황(2018~2025) >

(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

자료 : 해양수산부

- 어선검사는 어선이 해상에서 각종 위험으로부터 안전하게 항해할 수 있는지 여부를 판단하기 위한 목적으로 실시하는 것으로, 어선의 감항성¹⁾ 확보 및 안전 점검을 통한 어선사고의 기술적 사전 예방 효과를 지니고 있음²⁾.

□ 현행법³⁾에 따라 어선의 소유자는 제3조에 따른 어선의 설비, 제3조

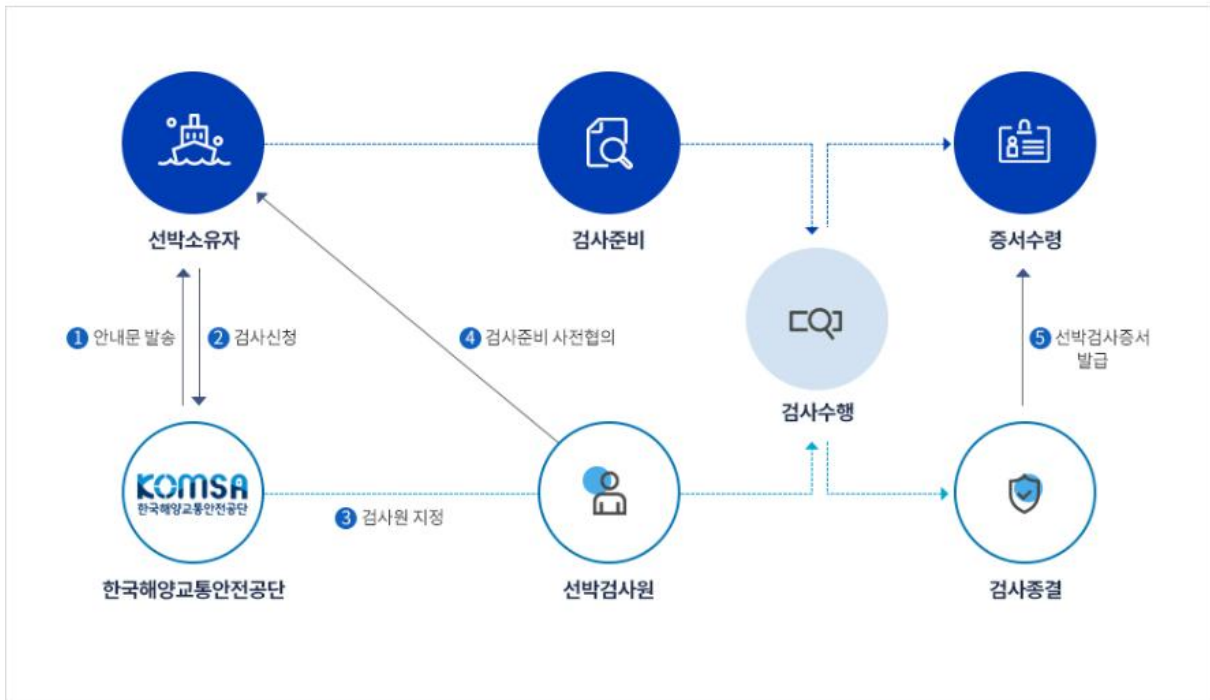
1) “감항성”이라 함은 선박이 자체의 안정성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로서 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 의미함(「선박안전법」 제2조(정의))

2) 임종선, 「어선검사제도 개선방향」, 수협 수산경제연구원(2019.3), p.9

3) 「어선법」

의2에 따른 복원성의 승인·유지 및 제4조에 따른 만재흘수선의 표시에 관하여 정기검사, 중간검사, 특별검사, 임시검사, 임시항행검사 등 해양수산부장관의 검사를 받아야 하며,

< 어선 검사 절차 >



출처 : 한국해양교통안전공단

이 중 정기검사는 최초로 항행의 목적에 사용하는 때 또는 안전성을 확인하기 위해 제28조제1항에 따른 어선검사증서의 유효기간(5년) 내에 받아야 하는 정밀한 검사로, 선체두께측정, 내연기관, 추진축계,

제21조(어선의 검사) ① 어선의 소유자는 제3조에 따른 어선의 설비, 제3조의2에 따른 복원성의 승인·유지 및 제4조에 따른 만재흘수선의 표시에 관하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 해양수산부장관의 검사를 받아야 한다. 다만, 총톤수 5톤 미만의 무동력어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선은 그러하지 아니하다.

1. 정기검사 : 최초로 항행의 목적에 사용하는 때 또는 제28조제1항에 따른 어선검사증서의 유효기간이 만료된 때 행하는 정밀한 검사
2. 중간검사 : 정기검사와 다음의 정기검사와의 사이에 행하는 간단한 검사
3. 특별검사 : 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 임시로 특수한 용도에 사용하는 때 행하는 간단한 검사
4. 임시검사 : 제1호부터 제3호까지의 검사 외에 해양수산부장관이 특히 필요하다고 인정하는 때 행하는 검사
5. 임시항행검사 : 어선검사증서를 발급받기 전에 어선을 임시로 항행의 목적으로 사용하고자 하는 때 행하는 검사

보일러 및 압력용기, 배수설비, 보조기관 등의 어선의 안전과 관련된 사항 전반에 대하여 실시하는 검사임4).

□ 어선의 정기검사 시 발생하는 비용은 ①검사기관 수수료5)와 ②민간 조선소 및 장비 업체에서 정비 또는 수리시 발생하는 검사비용으로 구분되는데, ①검사기관의 수수료의 경우 대부분의 어선을 차지하는 10톤 미만6)의 경우 12만원 수준7)으로 큰 비중을 차지하지 않으나,

4) 「어선법 시행규칙」 제55조(검사의 준비 등) ① 법 제37조제2항에 따라 준용하는 「선박안전법」 제14조제1항에 따른 해당 어선의 검사종류별 준비사항은 다음 각 호와 같다.

1. 정기검사 준비사항: 별표 8

[별표 8] 정기검사 준비사항(제55조제1항제1호 관련)(준비사항 상세 내용 생략)

- 선체에 관한 준비
- 기관에 관한 준비
가. 주기관 1) 내연기관, 나. 프로펠러축계, 다. 보일러 및 압력용기, 라. 보조기관 등
- 배수설비에 관한 준비
- 조타, 계선 및 양묘설비에 관한 준비
- 전기설비에 관한 준비
- 어로·하역이나 그 밖의 작업설비에 관한 준비
- 구명 및 소방설비에 관한 준비 등(이하 생략)

5) 어선의 검사 등에 관한 수수료 기준 (한국해양교통안전공단)

1. 정기검사 - 가. 어로선

톤 급 별	수 수 료	비 고
1 미만	16,900원	1. 해당수수료와 임검수수료 중 많은 것을 적용. 다만, 5톤미만 어로선은 임검수수료와 관계없이 기본수수료만 적용한다. ○ 1회임검수수료 : · 10톤 미만 31,400원 · 10톤 이상 ~ 50톤미만 65,000원 · 50톤이상 78,000원
1 이상 ~ 2 미만	23,700원	
2 이상 ~ 3 미만	33,000원	
3 이상 ~ 5 미만	40,400원	
5 이상 ~ 10 미만	63,500원	
10 이상 ~ 20 미만	86,100원	
20 이상 ~ 30 미만	116,700원	
30 이상 ~ 50 미만	160,600원	
50 이상 ~ 100 미만	219,000원	
이하 생략		

6) 2024년 기준, 전체 등록어선 63,731척 중 10톤 미만은 59,745척으로 93.7%를 차지하며, 10톤 이상 50톤 미만은 2,790척으로 4.4%, 50톤 이상은 1,196척으로 1.9%를 차지함
(출처 : 해양수산통계시스템, 2024년 등록어선 통계)

7) 어선의 검사 등에 관한 수수료 기준(정기검사) : 10톤 미만 어선의 경우 기본 수수료 63,500원으로 임검(현장방문)시 마다 31,400원이 추가되며, 통상 검사시작 및 종료시 2회 임검을 받아 126,300원 가량 소요

②정비 또는 수리시 발생하는 검사비용의 경우 어선을 육상으로 옮기는 비용과 각 장비 전문업체에서 확인하여 정비 또는 수리시 발생하는 기관검사 및 축발출검사 등에 소요되는 비용 등 어선의 규모 및 손상 여부에 따라 상당 부분 부담⁸⁾이 되고 있는 현실임.

< 정기검사시 검사비용 발생 항목 >

* 고장·수리시 부품비 제외

구 분	내 용	비 용
상가비용	수면에서 육지로 어선을 올리는데 소요되는 비용	50만원 ^①
기관검사	엔진 및 발전기 등의 마모, 파손여부 등의 확인	300~5,000만원 ^②
축발출검사	엔진과 프로펠러가 연결되는 축계의 상태를 확인	100~300만원 ^③

자료 : 해양수산부

* 비 고

- ① 상가비용 : 10톤 미만(전체 어선의 94%) 어선 기준, 약 하루에 50만원 내외 수준임
- ② 기관개방검사(10톤이상, 낚시어선) : 기관출력별에 따라 1천~5천만원 사이 수준
비개방검사(10톤미만, 낚시어선제외) : 기관출력별로 상이하나 통상 300만원 수준
- ③ 축발출검사 : 10톤 미만 100만원 수준, 10톤 이상 200~300만원 수준

□ 일부 영세한 어업인들이 정기검사를 기피하거나 정기검사 시기를 지연하는 사례가 발생하고 있는데, 이는 어선 결함의 발견·보완을 어렵게 하여 결과적으로 어선 안전사고로까지 이어질 수 있으므로 어업인의 경제적 부담을 완화하여 줄 필요가 있다는 의견⁹⁾이

8) 10톤 미만의 어선을 기준으로 살펴보면, 상가비용(어선을 육상으로 옮기는 비용)은 하루에 50만원 내외 수준, 비개방검사(엔진의 마모, 파손여부 검사) 통상 300만원 수준, 축발출검사는 100만원 수준임. (해양수산부 자료)

9) 경북매일(2026. 4. 29), “구룡포 어업인-해수부 간담회…TAC·선박 개방검사 등 제도 개선 촉구”
해수부가 주최하고 전국어민회총연맹과 동해안어업인일동이 주관한 간담회에서는 선박 개방검사 제도에 대한 불만이 터져 나왔다. 소형선박은 10년 사용 후 압력 테스트로 검사를 마칠 수 있으나 대형선박은 8년이 되면 무조건 엔진을 개방해야 한다. 소형선망협회 관계자는 “장기간 계류된 선박도 기준이 되면 개방검사를 해야 해 부담이 크다”고 했고, 한 어업인은 “엔진 개방 한 번에 최소 5,000만 원이 든다”며 비용 부담을 호소했다.

제기되고 있는바,

개정안은 정기검사를 받는 어선의 소유자에 대하여 정기검사에 드는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련함으로써 정기검사를 적기에 실시할 수 있도록 하여 어선 운항의 안전성을 확보하고, 어업인의 부담을 완화하려는 입법취지로 이해됨.

□ 개정안을 입법화하려는 경우 다음과 같은 사항을 보완할 필요가 있을 것으로 보임.

- 첫째, 재정활동의 투명성 및 예측가능성이 확보되도록 지원대상 비용의 범위와 관련하여 지급주체·대상자·대상사업 및 용도를 구체적으로 규정할 필요가 있음.

정기검사와 관련하여 발생하는 비용은 ①검사기관에 납부하는 법정 수수료, ②어선을 육상으로 인양하는 상가비용, ③기관개방검사·축발출검사 등 민간 조선소·장비업체에서 발생하는 정비·수리비용 등으로, 실질적으로 어민들에게 부담되는 사항은 상가비용 및 정비·수리비용이나,

개정안은 “정기검사에 드는 비용의 전부 또는 일부의 지원”이라고 규정하고 주요사항인 비용 지원의 대상은 대통령령으로 정하도록 포괄위임하고 있어 이 중 어느 범위까지가 지원대상인지가 명확하지 않은 측면이 있음.

개별 법률에 보조금 지급근거를 두는 경우 재정활동의 투명성·예측 가능성이 확보되도록 지급주체·대상자·대상사업 및 용도와 목적을 구체적으로 규정하는 것이 바람직하다는 점¹⁰⁾을 고려할 때,

지원대상 비용을 한정적으로 열거하거나 기본적 범위를 명시하고 세부사항을 대통령령에 위임하는 방식으로 정비하는 것이 바람직할 것으로 보임(입법례 참고)¹¹⁾.

- 둘째, 개정안은 지원대상을 “정기검사를 받는 어선의 소유자”로 폭넓게 규정하고 있어 제안이유에서 밝히고 있는 “영세한 어업인의 부담 완화”라는 입법취지와 부합하지 않는 측면이 있으므로 입법 목적과 부합하도록 영세 어업인 등을 선별적으로 우선 지원 대상으로 고려하는 방안도 검토할 필요가 있을 것으로 보임.(입법례 참고)

10) 국회사무처 법제실, 법제기준과 실제(2024), p. 470

11) [참고 입법례]

「수입식품안전관리 특별법」

제36조(국고 보조) 식품의약품안전처장은 예산의 범위에서 다음 비용의 일부를 보조할 수 있다.

1. 제5조에 따른 해외제조업소 등록에 필요한 비용
2. 제6조 및 제7조에 따른 현지실사에 필요한 비용
3. 제23조에 따른 수입식품등의 유통이력추적관리에 드는 비용
4. 제25조에 따라 유통 수입식품등의 수거·검사에 참여하는 검사기관의 수거와 검사에 드는 비용
5. 제39조에 따른 수입식품등 안전 정보 수집에 필요한 비용
6. 그 밖에 수입식품등의 안전 확보에 소요되는 비용

「수입식품안전관리 특별법」

제55조(기반시설 설치 등에 대한 지원) ① 국가와 지방자치단체는 지역개발사업의 원활한 시행과 투자유치를 위하여 교통시설 및 공공·문화체육시설 등 대통령령으로 정하는 시설을 직접 설치하거나 설치비용을 지원할 수 있다.

< 우선 지원 대상 지원 관련 입법례 >

「에너지법」 제16조의3(에너지이용권의 발급 등) ① 기후에너지환경부장관은 에너지이용 소외계층에 속하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 사람의 신청을 받아 에너지이용권을 발급할 수 있다.

「도로교통법」 제138조의2(비용의 지원) ① 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제12조에 따른 어린이 보호구역 및 제12조의2에 따른 노인 및 장애인 보호구역의 설치 및 관리에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 다만, 어린이·노인 또는 장애인의 교통사고 발생률이 높은 보호구역에는 우선적으로 보조하여야 한다.

「중소기업 기술혁신 촉진법」 제13조(중소기업 기술혁신 지원계획의 수립 등) ② 시행기관의 장은 기술혁신 지원계획에 따라 기술혁신사업을 수행하는 중소기업을 선정하여 해당 기술혁신사업에 드는 비용의 전부 또는 일부에 대하여 출연, 보조 또는 계약 등의 방식으로 지원할 수 있다. 이 경우 제15조에 따른 기술혁신형 중소기업 및 「벤처기업육성에 관한 특별법」 제2조에 따른 벤처기업에 우선적으로 지원할 수 있다.

□ 해양수산부는 개정안에 대해 어선의 정기검사 비용 지원을 통한 어선 결함의 조기 발견이라는 개정안의 입법취지는 공감하나, 검사비용 직접 지원보다는 현행과 같이 어선검사 관련 제도·인프라 지원(별도자료 참고) 방식이 적절하다는 의견이며,

수익자 부담원칙과 타 업종과의 형평성 문제, 민간 검사·정비업체의 비용 인상 우려 등 다음과 같은 점에서 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

- 첫째, 어선의 안전관리는 선주의 의무사항이며, 검사비용은 안전관리를 위한 기본적인 사업 유지비용으로 수익자인 선주가 부담하는 것이 타당하다는 점,
- 둘째, 화물선·여객선 등 운송선박, 건설기계, 화물차·택시 등 운송

차량의 법정 검사비용에 대하여 정부가 지원하는 사례가 없어 다른 업종과의 형평성 문제가 발생할 수 있다는 점,

- 셋째, 국가가 검사비용을 지원할 경우 민간 검사·정비업체가 국가 지원분을 감안하여 비용을 인상할 개연성이 있다는 점을 종합적으로 감안하여

어선의 정기검사 비용 지원 제도의 도입 여부는 이러한 정책적 고려 사항을 종합하여 입법정책적으로 결정할 사항으로 보임.

한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련하여 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정)¹²⁾.

문 의 처

02)6788-5419

12) 국회예산정책처는 의원 또는 위원회가 요구한 비용추계에 대하여, 법안의 내용에 따라 ①비용추계서, ②비용추계서 미첨부 사유서, ③비용추계 미대상 사유서로 구분하여 작성·회답함. 비용추계서는 재정이 수반되고 소요 비용의 추계가 가능한 법안, 미첨부 사유서는 재정이 수반되기는 하지만 기술적으로 비용추계가 어려운 법안, 미대상 사유서는 시행되더라도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 법안에 대하여 작성됨 (국회예산정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29)

참고 1

어선검사 관련 제도 · 인프라 지원 현황(계획)

■ 제도 개선

① 어선기관 비개방 검사 확대('21~)

- '21년도 최초 비개방검사 도입(5톤 미만) 이후, '24년 확대(10톤 미만) 시행
- 비개방검사 확대에 따라 10톤 미만 어선의 검사비용 대폭 절감(최대 5천만원 → 300백만원)

구분	'71.7	'04.3	'09.12	'21.1	'24.1
5톤 미만	개방 (5년)	개방(10년)	개방(10년)	비개방 도입	비개방
5톤~10톤		개방(8년)		개방(10년)	비개방 도입 (낚시어선 제외)
10톤 이상			개방(8년)	개방(8년)	개방(8년)

② 원격검사 시행 ('24.1)

- 총톤수 2톤미만* 선외기(엔진 외부설치) 어선에 대하여 정기검사를 원격으로 시행할 수 있도록 개선 (한국해양교통안전공단 원격검사지침 제정)
- * 2톤 미만어선은 32,010척으로 전체 어선 63,731척 중 50.2% 차지

■ 인프라 지원

① 어선건조 진흥단지('26~'29, 총사업비 400억 / 전남영암)를 조성하여 정기검사를 받는 조선소를 집적화하고 단지 내에 진수크레인, 이동식 트레일러, 모바일크레인 등을 구비하여 어업인들이 무상으로 활용할 수 있도록 지원 추진 → 검사비용 절감 가능

② 서남권·인천권 선박안전지원센터(2개소) 운영

- 해양사고 선제적인 예방 및 체계적 해양교통 안전관리 지원을 위해 어선 검사 등 복합시설공간 구축 ※ 인천권(인천) : 준공(23.08), 서남권(목포) : 준공((23.06)

- * (선박검사) 선박·선박용물건 원격검사, (안전문화) 해양안전문화 체험
- * (교육훈련) 여객선 안전관리 책임자교육, HDPE소재 용접교육, 선박설계세미나
- * (실증시험) 유체성능 분석시험, FRP 재료시험, 전기추진설비 성능시험

참고 2

어선의 검사 등에 관한 수수료 기준 (한국해양교통안전공단)

어 선 검 사 수 수 료

1. 정기검사

가. 어로선

(단위 : 원)

톤 급 별			수 수 료	비 고
		1 미만	16,900	1. 해당수수료와 임검수수료 중 많은 것을 적용한다. 다만, 5톤미만 어로선은 임검 수수료와 관계없이 기본수수료만 적용한다.
1 이상	~	2 미만	23,700	
2 이상	~	3 미만	33,000	
3 이상	~	5 미만	40,400	
5 이상	~	10 미만	63,500	○ 1회임검수수료 :
10 이상	~	20 미만	86,100	· 10톤 미만 31,400원
20 이상	~	30 미만	116,700	· 10톤 이상 ~ 50톤미만 65,000원
30 이상	~	50 미만	160,600	· 50톤이상 78,000원
50 이상	~	100 미만	219,000	2. 신청인은 검사를 받고자하는 어선의 선령이 10년 이상~30년 미만일 경우 해당 기본수수료의 30%, 30년 이상일 경우 해당 기본수수료의 50%가산, 도입어선, 탈급선 및 말소중 재등록 어선은 해당 기본수수료의 2배, 대한민국이외의 지역에서 검사를 받는 경우에는 해당 기본 수수료의 4배로 산정한 금액을 해당수수료로 한다.
100 이상	~	200 미만	356,500	
200 이상	~	300 미만	511,500	
300 이상	~	500 미만	611,200	
500 이상	~	1,000 미만	765,700	
1,000 이상	~	2,000 미만	838,400	
2,000 이상	~	3,000 미만	1,015,400	
3,000 이상	~	4,000 미만	1,192,300	
4,000 이상	~	5,000 미만	1,369,300	
5,000 이상	~	6,000 미만	1,546,100	
6,000 이상	~	7,000 미만	1,723,100	
7,000 이상	~	8,000 미만	1,900,100	
8,000 이상	~	9,000 미만	2,076,900	
9,000 이상	~	10,000 미만	2,166,200	
10,000 이상			1,000톤 또는 그 단수마다 32,500원을 가산	

참고 3

어선 고속기관 검사제도 제도 현황

□ (제도) 10톤 이상의 어선은 8년 주기로 기관 개방검사를 받아야 하나, 10톤 미만은 개방검사 대신 10년, 15년 도래 시 비개방 검사 가능

○ 다만, 낚시어선은 10톤 미만의 경우에도 10년 주기로 개방검사 의무

* (개방검사) 기관을 개방하여 내부 손상여부, 마모상태 등을 확인하여 안전성 검사
(비개방검사) 내시경검사, 압력측정, 연료소모량·가스누설 검사 등 비개방 안전성 검사

< 톤급별 기관 검사제도 현황 >

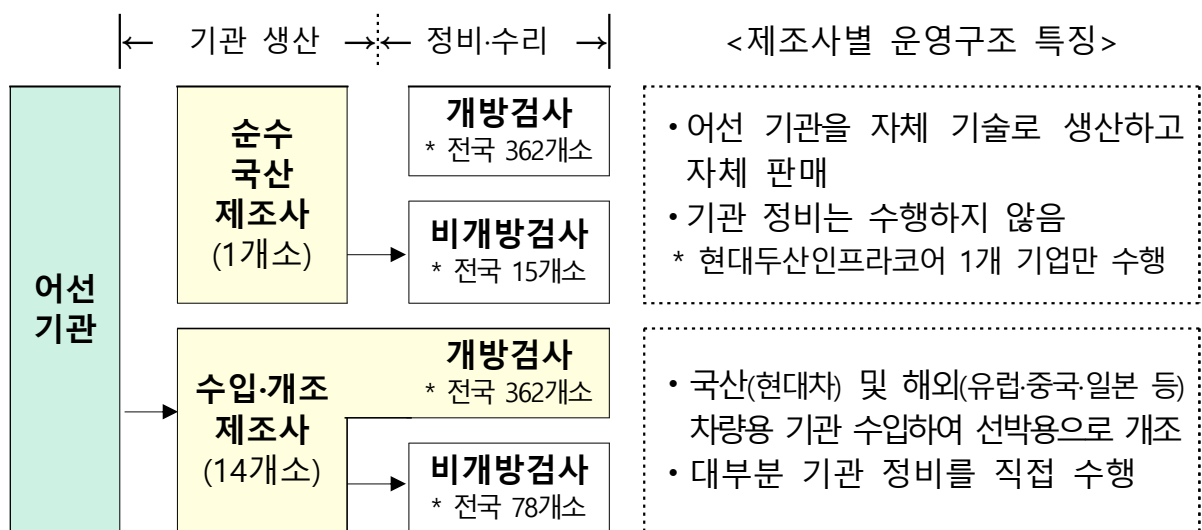
톤급별	현행 검사 의무
2~5톤 미만	비개방 선택가능(10년) → 비개방(15년) → 개방(20년)
5~10톤 미만	일반어선 비개방 선택가능(10년) → 비개방(15년) → 개방(20년)
	낚시어선 개방 의무(10년) → 개방(20년)
10톤 이상	개방 의무(8년) → 개방(16년)

※ 2톤 미만 어선은 짧은 운항거리 등 감안 기관검사 면제

※ (참고) 어선 기관검사 제도개선 경과 (세부내역 참고1)

구분	'71.7	'04.3	'09.12	'21.1	'24.1
5톤 미만	개방 (5년)	개방(10년)	개방(10년)	비개방 도입	비개방
5톤~10톤		개방(8년)		개방(10년)	비개방 도입 (낚시어선 제외)
10톤 이상			개방(8년)	개방(8년)	개방(8년)

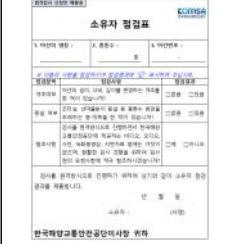
<어선 기관 제조 및 수리·검사 체계>



* ① 개방검사는 일반 수리센터 및 공업사·철공소 등 소규모 업체도 수행이 가능
② 비개방검사는 기관 제조사로부터 지정받은 정비소에서만 가능

참고 4

원격검사 절차 (2톤미만 선외기 어선 정기검사)

구 분	상세내용
1. 어선사진 요청·검토	1) 신청인에게 검사 대상 어선의 “전경사진(선수, 측면, 선미) 3중”과 “소유자 점검표”(별지 서식) 제출 요청(이 경우 전경사진과 소유자 점검표는 우편, 팩스, 메일, 휴대폰 등을 통하여 제출 받을 수 있다.) 전경사진  선수 측면 선미 소유자 점검표  2) 제출받은 사진과 최근 검사보고서에 첨부된 사진을 비교하여 선체 외관, 개조여부 등을 확인
2. 준비사항 안내·검사방법 협의	1) 신청인에게 검사절차 설명, 필요한 준비사항 안내 2) 원격검사 시 사용할 정보통신수단* 협의 * 스마트폰을 활용한 영상통화, 페이스톡, 구글Meet 등 사용 3) 원격검사 상세일정(일시) 확정
3. 원격검사 실시	1) “[붙임2-3] 점검사항별 세부확인요령”에 따라 검사 실시 2) 수리보완사항이 식별된 경우 그 세부내용을 구두로 설명 후 문자메세지로 전달
4. 증서 발급	1) 검사가 완료되면 보고서 작성 후 증서 발급 2) 신청인에게 증서 수령 안내

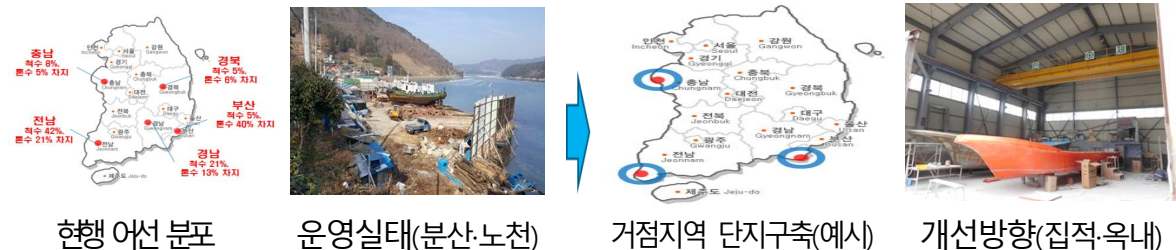
참고 5

어선건조 진흥단지 사업개요 및 운영계획

□ 사업개요

- (대 상) 어선건조 조선소, 설계소, 검사소, 연구소 및 인력양성소
- (목 적) 어선건조 진흥단지*를 구축, 조선소·설계소·검사소·연구소를 집적하여 안전한 친환경·고효율 어선 건조기반을 마련하고, 산업을 규모화 하여 동남아 국가에 엔지니어링 수출로 기간산업으로 도약

* 동서남해 거점지역에 진흥단지(산단 유희지 등 이용)를 구축 → ①친환경·고효율 어선 건조, ②검사효율제고(이동거리 ↓), ③상호감시체계구축(불법·편법시 퇴출), ④애로사항 발생시 설계소·연구소의 빠른 지원체계 구축, ⑤전문인력 양성기반 마련



현행 어선 분포

운영실태(부산·노천)

거점지역 단지구축(예시)

개선방향(집적·육내)

- (사업내용) 어선건조 기업 유지 및 산업 고도화 기반마련을 위한, 공동이용설비·시설 및 기술·생산지원 설비 지원

<사업내용 요약>

▶ (사업규모) 어선건조진흥단지 사업규모(1개소 기준) : 총사업비 400억원, '26 ~ '29년 (4개년)

▶ (사업내역) 어선건조 진흥단지 내 공공지원 설비 및 시설 구축비용 지원

- ① 공동이용설비 (이동식 크레인 + 이동식 트레일러 + 진수크레인) → **물류공동화로 건조비·검사비 절감**
- ② 기술지원장비 (수조시설 : 사각수조 + 성능계측 장비 + 시뮬레이션 s/w) → 안전기준 개발·성능개선 지원
- ③ 생산지원장비 (몰드제작시설 : 3D프린터 및 5축가공기 등) → 성능이 개선 된 어선의 보급지원
- ④ 공동이용시설 (지원장비운영 + 검사소 + 설계소 + 인력양성소 : 설계비 + 공사비 + 토지매입비 포함)

- (사업운영) 어선건조 진흥단지 내 공공지원 설비·시설을 국비로 구축 (민간자본보조, 국비 100%) 및 운영하고,

- 조선소 및 설계사는 진흥단지 내 분양 또는 임대(자부담)를 통해 입주*하여 집적화 효과 및 기술·생산지원을 통해 산업 고도화

* 어선건조 진흥단지 구축 지역의 지자체에서 부지를 제공, 기업 입주 지원 등 수행