



제 428회 국회 (임시회)
제1차 농림축산식품해양수산위원회

어선법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈복원성 승인 대상 어선 범위 확대 및
어선위치발신장치 미작동 시 처벌 강화〉
■ 위성곤의원 대표발의, 의안번호 제2211015호

2025. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김성완

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 복원성 승인 대상 어선 범위 확대	3
2. 위치발신장치 미작동 시 처벌 강화	12

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 위성곤의원 등 12인

2. 제 안 일 : 2025. 6. 23.

3. 회 부 일 : 2025. 6. 24.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 어선의 안전성을 확보하기 위하여 배의 길이가 24미터 이상인 어선 등에 대하여 복원성(復原性) 승인을 받도록 하고, 어선의 위치를 자동으로 발신하는 장치(이하 “위치발신장치”라 함)를 갖추어 이를 작동하도록 규정하고 있음.

그런데 최근 어선의 과적이나 이상기후로 인한 돌풍 등의 영향으로 어선이 전복되는 사고가 빈번하게 발생하고 있어, 어선 안전사고 예방을 위해 복원성 승인 대상 어선의 범위를 확대할 필요성이 제기되고 있음.

또한, 현행법은 위치발신장치를 작동하지 않은 자에 대하여 300만원 이하의 과태료를 부과하고 있으나, 불법 조업 등을 목적으로 조업 제한 구역에서 고의로 위치발신장치를 끄는 사례가 지속적으로 발생하고 있어 이에 대한 제재를 강화해야 한다는 지적이 있음.

이에 복원성 승인 대상 어선을 배의 길이가 12미터 이상인 어선으

로 확대하고, 위치발신장치를 작동하지 아니한 자에 대한 처벌을 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금으로 강화함으로써 어선의 안전성을 확보하고 해상 질서 확립에 기여하려는 것임(안 제3조의2 및 제44조 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 복원성 승인 대상 어선 범위 확대

가. 개정안의 요지

□ 현행 「어선법」은 어선의 전복·침몰을 방지하기 위한 안전 규제 중 하나로 선박이 파도·바람 등 외력(外力)에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 뜻하는 ‘복원성’¹⁾에 대한 검사 및 승인을 받도록 규정하고 있음.

개정안은 이러한 복원성 승인을 받아야 하는 어선의 기준을 현행법상 ‘배의 길이가 24미터 이상인 경우’에서 ‘12미터 이상인 경우’로 변경하려는 것임(안 제3조의2).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제3조의2(복원성 승인 및 유지) ①	제3조의2(복원성 승인 및 유지) ①
다음 각 호의 어느 하나에 해당	-----
하는 어선의 소유자는 어선이 해	-----
양수산부장관이 정하여 고시하는	-----
복원성 기준에 적합한지에 대하	-----
여 해양수산부령으로 정하는 바	-----
에 따라 복원성 승인을 받아야	-----

1) 「선박안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

8. “복원성”이라 함은 수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 말한다.

한다.	-.
1. 배의 길이가 <u>24미터</u> 이상인 어선	1. ----- <u>12미터</u> -----
2. (생략)	--
② ~ ⑤ (생략)	2. (현행과 같음)
	② ~ ⑤ (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 최근 5년간 발생한 14,802건의 해양사고 중 어선사고가 9,826건(65.1%), 해양사고 사망자 437명 중 어선사고로 인한 사망자가 330명(75.5%)에 이르는 등 해양사고의 다수가 어선어업에서 발생하고 있음.

어선사고로 인한 인명피해 현황을 보면, 2020년부터 2024년까지 5년간 발생한 인명피해(사망·실종 603건) 중 115건이 전복 또는 침몰사고에서 발생한 것으로 나타나고 있는데, 이러한 전복·침몰사고의 주요 원인 중 하나로 어선의 복원성 상실²⁾이 지적되고 있음.

[표] 최근 5년간(2020~2024년) 해양사고 현황

구 분	합 계	사 망	실 종	부 상
전체 해양사고	15,086건	437명	166명	1,931명
어 선	9,826건(65.1%)	330명(75.5%)	137명(82.5%)	1,525명(79.0%)
어선 외	5,260건(34.9%)	107명(24.5%)	29명(17.5%)	406명(21.0%)

자료: 해양수산부

2) 최원삼, 정봉규, 박철홍(2024), “어구 및 어획물 적재 불량으로 인한 어선 전복 사고 예방을 위한 고찰”, 한국해양경찰학회보 제14권 제4호, p.75

[표] 어선사고 인명피해 유형별 현황

(단위: 명)

구분	합계	주요사고					안전 사고	좌초	접촉	기타
		소계	충돌	전복	침몰	화재 폭발				
합계	468	173	43	90	25	15	282	1	7	5
2020	99	35	7	20	0	8	60	0	4	0
2021	89	29	5	20	3	1	59	0	1	0
2022	83	25	6	12	3	4	56	0	0	2
2023	78	26	10	14	2	0	48	0	1	3
2024	119	58	15	24	17	2	59	1	1	0

자료: 해양수산부

□ 어선을 포함한 선박에서 복원성은 수면에 평형상태로 떠 있는 선박이 파도·바람 등 외력에 의하여 기울어졌을 때 원래의 평형상태로 되돌아오려는 성질을 뜻하는 것으로, 복원성이 낮을수록 선박이 전복 및 침몰할 가능성이 높음³⁾.

현행법⁴⁾은 어선의 안전을 유지하기 위한 복원성 기준을 정하여 검사 및

3) 이인규(2022), “국내 소형 어선 침몰 및 전복 대응 방안에 관한 연구”, p.23

4) 「어선법」

제3조의2(복원성 승인 및 유지) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선의 소유자는 어선이 해양수산부장관이 정하여 고시하는 복원성 기준에 적합한지에 대하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 복원성 승인을 받아야 한다.

1. 배의 길이가 24미터 이상인 어선
2. 「낚시 관리 및 육성법」 제2조제7호에 따른 낚시어선으로서 어선검사증서에 기재된 최대승선인원이 13명 이상인 어선

「어선법 시행규칙」

제3조의2(복원성 승인) ① 법 제3조의2제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선의 소유자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 법 제3조의2제1항에 따른 복원성 승인을 받아야 한다.

1. 법 제21조제1항제1호에 따라 최초로 항행의 목적에 사용하는 어선에 대한 정기검사를 받으려는 경우
2. 배의 길이의 변경으로 법 제3조의2제1항제1호에 해당하게 된 경우
3. 어선을 법 제3조의2제1항제2호에 따른 낚시어선으로 사용하기 위하여 최초로 「낚시 관리 및 육성법」 제25조제1항에 따라 신고하려는 경우
4. 복원성 승인을 받은 후 복원성에 변경이 발생한 경우. 다만, 별표 1에 따른 복원성 승인 면제 대상의 경우는 제외한다.

승인을 받도록 하고 있고, 길이 24미터 이상인 어선 및 최대승선인원이 13명 이상인 낚시어선을 복원성 승인의 대상으로 하고 있음.

현행법에서 복원성 승인 대상을 배 길이가 24미터 이상인 경우로 정한 것은, 국제해사기구(IMO) 등이 정하는 선박안전 관련 국제 규범⁵⁾에서 배 길이 24미터를 기준으로 복원성, 선체 구조 등 안전성 관련 기준을 마련하고 있고, 24미터에서 12미터까지는 각국에서 정하도록 권고하고 있어 현행법은 이를 참고하여 국내 어선 규제를 도입한 것에 기인함.

[표] 「어선법」상 복원성 승인 체계

승인대상 (어선법 제3조의2)	승인을 받아야 하는 경우 (시행령 제3조의2)	승인 주체 및 기준 (어선법 제3조의2 등)
① <u>배의 길이가 24미터 이상인 어선</u> ② 최대승선인원이 13명 이상인 낚시어선	1. 법 제21조제1항제1호에 따라 최초로 항행의 목적에 사용하는 어선에 대한 정기검사를 받으려는 경우 2. 배의 길이의 변경으로 법 제3조의2제1항제1호에 해당하게 된 경우 3. 어선을 법 제3조의2제1항제2호에 따른 낚시어선으로 사용하기 위하여 최초로 「낚시 관리 및 육성법」 제25조제1항에 따라 신고하려는	◦ 승인주체: 해수부장관 * 한국해양교통안전공단, 한국선급 등에 위탁 ◦ 승인기준: 어선복원성 및 만재홀수선 기준(해수부 고시 제2019-86호)에서 상세규정

5) 어선 안전 관련 국제 규범 현황

-2012년 케이프타운 협정(Cape Town Agreement): 길이 24미터 이상 어선에 대해 복원성, 선체 구조, 구명설비, 통신장비, 화재 방지 등 안전성 관련 국제 기준을 의무화(우리나라는 2021년 12월부터 가입 절차 개시, 2024년 기준 비준하지 않음)

-어부 및 어선의 안전에 관한 규범 (Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels): FAO, ILO, IMO가 공동으로 개발한 비구속적인 지침으로 내용 중 일부에서 24m 이상의 어선의 설계, 건조 및 장비에 대한 안전 요건을 규율

승인대상 (어선법 제3조의2)	승인을 받아야 하는 경우 (시행령 제3조의2)	승인 주체 및 기준 (어선법 제3조의2 등)
	경우 4. 복원성 승인을 받은 후 복원성에 변경이 발생 한 경우. 다만, 별표 1에 따른 복원성 승인 면제 대상의 경우는 제외한다.	

□ 개정안은 어선의 복원성 상실을 최근 늘어나고 있는 어선 전복·침몰 사고 [전복 20건('20년)→24건('24년) / 침몰 0건('20년)→17건('24년)] 의 주된 원인 중 하나로 보고, 복원성 승인의 대상을 현행 배 길이 24미터 이상인 어선에서 12미터 이상인 어선으로 확대하여 어선의 안전성을 제고하려는 것으로,

어선의 복원성은 선박의 안전성을 나타내는 지표 중 하나이므로, 개정안이 입법될 경우 더 많은 어선이 복원성에 대한 검사·승인을 받게 되어 전반적인 어선 안전 제고에 기여할 것으로 기대됨.

- 참고로, 「어선법」에 따른 길이 24미터 이상인 어선 및 최대승선 인원이 13명 이상인 낚시어선 외의 선박의 복원성 승인 대상의 경우 「선박안전법」에서 정하고 있는데,

「선박안전법」에 따른 복원성 승인 대상은 ①여객선, ②선박길이가 12미터 이상인 선박이며, 제외 대상으로는 ①국제항해에 종사하지 아니하는 선박으로서 선박길이가 24미터 미만인 예인·해양사고구조·준설 또는 측량에 사용되는 선박과 부선, ②여객선이 아니거나 카페

리선이 아닌 선박으로서 호소·하천 및 항내의 수역에서만 항해하는 선박, ③부유식 해상구조물 등임.

□ 다만, 개정안과 관련해서는 다음의 점에 대한 검토와 보완이 필요할 것으로 보임.

첫째, 최근 3년('22~'24년)간 어선 길이별 신조(新造)·등록어선 수 현황을 보면, 총 976척의 신조어선 중 24미터를 초과하는 어선은 21척, 12~24미터 이하 어선은 279척으로 개정안 입법 시 복원성 승인 대상이 현행 대비 증가할 것으로 보이므로, 검사기관의 검사역량⁶⁾ 등을 종합적으로 검토할 필요가 있어 보임.

[표] 최근 3년('22년~'24년)간 어선 신조 및 등록 건수

구 분	합 계	24m이상	24m미만~20m	16m~20m	12m~16m	12m미만
신조(척수)	976	21	32	119	128	676
등록(척수)	64,233	1,306	1,163	2,194	6,111	53,459

자료: 해양수산부

□ 둘째, 개정안에 따라 복원성 승인 대상이 확대될 경우 복원성 승인을 위해 어선검사신청서, 선적증서, 어선검사증서(최초검사 제외), 도면 등 해당 어선 검사에 관한 서류를 추가적으로 제출하는 등 행정절차 이행에 따른 추가적인 부담이 발생할 수 있으므로, 조업형태상 위험성

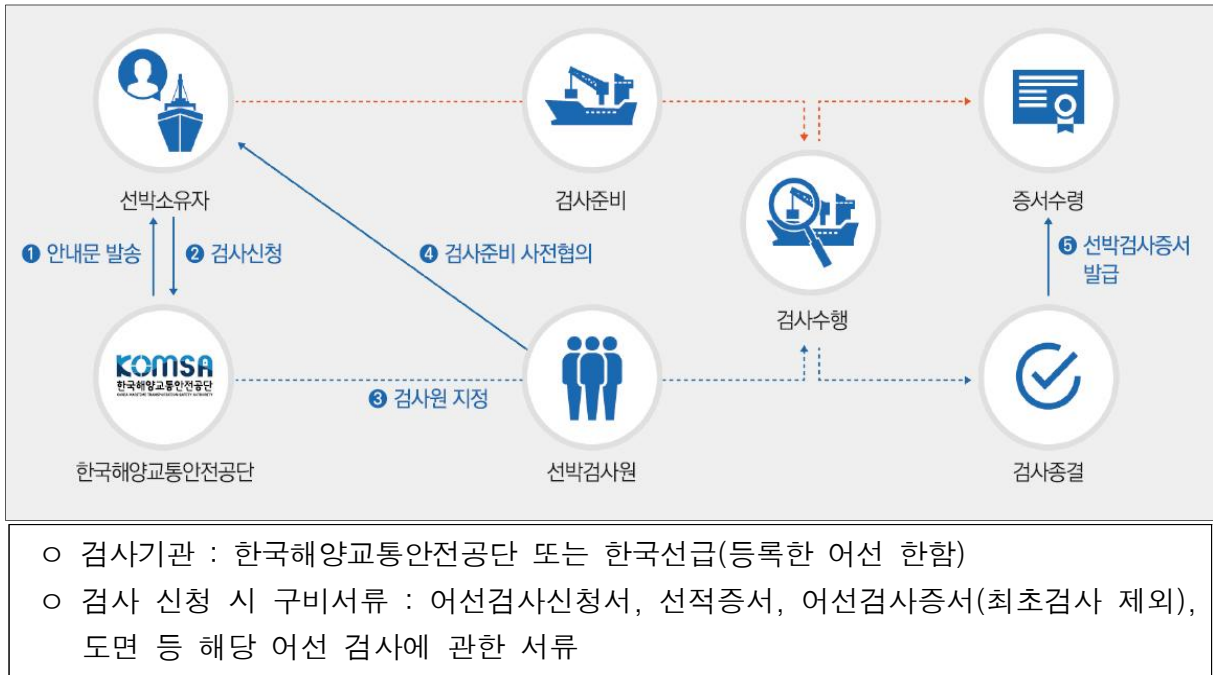
6) 최근 3년간(2022~2024년) 복원성 검사 및 승인 건수(한국해양교통안전공단)

구분	'22년	'23년	'24년	평균
복원성 승인 건수(건)	868	650	504	674

자료: 한국해양교통안전공단

이 적은 어업에 종사하는 어선 등 영세한 소형어선에 대해서는 복원성 승인의 예외를 인정하는 등 어선어업에 미칠 부담을 경감하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

《어선검사 절차도》



- 이에 대해 해양수산부는 복원성 검사의 대상을 확대하려는 개정안의 내용 및 취지에 동의하나, 개정 규정은 길이 24미터 미만 12미터 이상의 내수면어업 어선의 경우 항행범위가 제한적이고 배가 전복되거나 침몰될 우려가 적어 과도한 규제가 될 수 있으므로, 해당 어선들은 복원성 검사 대상에서 제외할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있는바,

현행법 제5조의2(어선위치발신장치)7)의 입법형식을 참고하여 내수면

7) 「어선법」

제5조의2(어선위치발신장치) ① 어선의 안전운항을 확보하기 위하여 제2조제1호가목 또는 나목에 해당하는 어선(「내수면어업법」에 따른 내수면어업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으

어업에 종사하는 어선⁸⁾ 등에 대해서는 개정안에 따른 복원성 검사 대상에서 제외하는 방안을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 셋째, 개정안은 시행일을 공포 후 6개월로 정하고 있어 시행일부터는 24미터 미만 12미터 이상인 기존 등록 어선은 일률적으로 복원성 검사 대상에 포함되게 되며, 이 경우, 새로 복원성 검사에 포함된 기존 등록 어선의 어업인의 부담 뿐만 아니라 복원성 검사를 통과하지 못할 경우 현행법 벌칙 규정⁹⁾에 따라 어선의 어업활동이 어렵게 되는 문제가 발생할 수 있으므로 어선사고의 방지를 위한 개정안의 입법취지와 어업인의 부담을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

- 길이 24미터 미만 어선의 경우 정기검사 후 2년에서 3년의 주기 사이에 제1종 중간검사를 실시¹⁰⁾하도록 하고 있으므로, 노후화된 기존

로 정하는 어선은 제외한다)의 소유자는 해양수산부장관이 정하는 기준에 따라 어선의 위치를 자동으로 발신하는 장치(이하 “어선위치발신장치”라 한다)를 갖추고 이를 작동하여야 한다.

8) 현행도 내수면어업의 경우 최초로 정기검사를 받은 어선의 경우는 어선검사면제 대상임

「어선법 시행규칙」 제49조(어선의 검사 면제 등) ① 법 제21조제1항 각 호 외의 부분 단서에 따라 어선의 검사가 면제되는 어선은 다음 각 호와 같다. 다만, 제46조제1항에 따른 특별검사의 사유가 발생하여 어선소유자가 특별검사를 신청하거나 제47조제1항제6호에 따라 어선검사증서에 적힌 내용을 변경하기 위하여 어선소유자가 임시검사를 신청한 경우에는 해당 검사를 받을 수 있다.

1. 총톤수 5톤 미만의 무동력어선
2. 「내수면어업법」 제6조, 제9조 또는 제11조에 따른 면허어업, 허가어업 또는 신고어업에 사용되는 어선으로 최초의 정기검사를 받은 어선(이하 생략)

9) 「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

10) 「어선법 시행규칙」

제44조(중간검사) ① 법 제21조제1항제2호에 따른 중간검사는 제1종 중간검사와 제2종 중간검사로 구분하며, 어선 규모에 따라 받아야 하는 중간검사의 종류와 그 검사 시기는 다음 각 호와 같다. 다만, 총톤수 2톤 미만인 어선은 중간검사를 면제한다.

1. 배의 길이가 24미터 미만인 어선

제1종 중간검사를 정기검사 후 두 번째 검사기준일 전 3개월부터 세 번째 검사기준일 후 3개월까지의 기간 이내에 받을 것

어선의 안전성 유지와 어선사고를 방지하는 개정안의 입법취지를 고려하여, 개정안에 따라 24미터 미만 12미터 이상인 기존 등록 어선의 경우에도 어선검사를 통해 복원성 승인을 받도록 하는 방안도 검토할 수 있으며,

[표] 어선검사 종류 및 시기

구 분	검 사 내 용	검사시기
건조검사	어선을 건조하는 때 행하는 검사	어선 건조 시
정기검사	어선법 시행규칙 최초로 항해에 사용할 때 또는 어선검사증서의 유효기간이 만료된 때 행하는 정밀한 검사	5년 마다
중간검사	정기검사와 정기검사의 중간에 행하는 검사 · 제1종중간검사 : 정기검사에 준하여 실시하는 검사 · 제2종중간검사 : 정기검사 및 제1종중간검사 시기가 아닌 검사기준일에 실시하는 간이한 검사	1년 또는 2, 3년마다
임시검사	검사받은 시설에 대하여 개조, 수리 또는 변경하고자 할 때 행하는 검사	개조, 수리 또는 변경 시
임시항행검사	어선검사증서를 받기 전에 어선을 임시로 항행에 사용할 때 행하는 검사	임시항행 시

- 어업인의 부담을 경감하는 측면에서 해양수산부는 복원성 검사 대상을 이 법 시행 이후 건조 또는 개조되는 어선으로 한정하고, 검사 대상의 배의 길이도 일시에 확대하는 것이 아닌 단계적으로 12미터 까지 확대하는 부칙안을 마련할 필요가 있다는 입장이므로 이를 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

2. 위치발신장치 미작동 시 처벌 강화

가. 개정안의 요지

- 현행법은 어선위치발신장치 미작동에 대해 300만원 이하의 과태료를 부과하고 있으나, 개정안은 1년 이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금으로 강화하고, 현행 과태료 부과 조항을 삭제하려는 것임.
(안 제44조 및 제53조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
법률 제20601호 어선법 일부개정법률 제44조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 2. (생략) <u><신설></u> <u>2의2.</u> (생략) 3. ~ 10. (생략) ② (생략) 제53조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 30	법률 제20601호 어선법 일부개정법률 제44조(벌칙) ① ----- ----- ----- -----. 1. 2. (현행과 같음) <u>2의2. 정당한 사유 없이 제5조의2 제1항 본문을 위반하여 어선위치발신장치를 작동하지 아니한 자</u> <u>2의3.</u> (현행 제2호의2와 같음) 3. ~ 10. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 제53조(과태료) ① ----- -----

0만원 이하의 과태료를 부과한다.	-----.
1. · 2. (생략)	1. · 2. (현행과 같음)
3. <u>정당한 사유 없이 제5조의2제1항 본문을 위반하여 어선위치발신장치를 작동하지 아니한 자</u>	<u><삭제></u>
4. · 5. (생략)	4. · 5. (현행과 같음)
② · ③ (생략)	② · ③ (현행과 같음)

나. 검토의견

- ☐ 최근 불법 조업 등을 목적으로 조업제한 구역에서 고의로 위치발신장치를 끄는 사례가 지속적으로 발생하고 있어 이에 대한 제재를 강화해야 한다는 지적이 있음.
- ☐ 어선위치발신장치를 작동하지 않은 상태에서 조업 중 긴급 해양사고가 발생할 경우 신속한 구조활동이 제한되어 다수의 인명피해가 발생할 가능성이 높아지는 점 등을 고려하여 고의로 어선위치발신장치를 작동하지 않을 경우 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금으로 벌칙규정을 강화하려는 개정안은 어선의 안전성 확보 및 해상 질서 확립 기여 측면에서 타당한 것으로 보임.
- ☐ 다만, 개정안과 같이 현행 과태료를 행정형벌로 강화하는 점에 대해서는 해당 위반행위의 사회법익 침해 정도와 유사 행위의 벌칙 규정, 관련 부처 및 어업인단체(수협)의 의견 등을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 유사 행위의 벌칙 규정¹¹⁾을 살펴보면, 현행법 제53조는 어선의 무선장비 미작동 및 어선위치발신장치의 고장 또는 분실 신고를 하지 않거나 신고 후 수리 또는 재설치 등의 조치를 안한 경우에 대해서는 300만원 이하의 과태료를, 「선박안전법」에 따른 선박위치발신장치를 미작동할 경우의 벌칙은 100만원이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있는데 비해, 개정안은 어선위치발신장치 미작동 행위에 대해 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금으로 규정하고 있음.

과태료는 간접적으로 행정목적 달성에 장애를 줄 위험성이 있을 정도의 의무태만에 대해서 부과하는 질서벌로서, 직접적으로 행정목적이나 사회법익을 침해하는 경우에 과하는 행정형벌과 차이가 있으며, 행정형벌은 원칙적으로 행정명령에 대한 의무확보수단으로 최후적·보충적인 성격¹²⁾을 띠고 있는 점을 고려해 볼 때,

개정안에 따른 어선위치발신장치 미작동 행위가 행정형벌로 상향할 만한 것인지에 대해서는 유사 입법례와 형벌 부과 필요성 등을 감안하여 검토가 필요할 것으로 보임.

11) 「어선법」

제53조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제4조제2항을 위반하여 만재흡수선을 초과하여 사람, 어획물 또는 화물 등을 승선시키거나 신고 행한 자
2. 정당한 사유 없이 제5조제2항을 위반하여 무선설비를 작동하지 아니한 자
3. 정당한 사유 없이 제5조의2제1항 본문을 위반하여 어선위치발신장치를 작동하지 아니한 자
4. 정당한 사유 없이 제5조의2제3항을 위반하여 어선위치발신장치의 고장 또는 분실 신고를 하지 아니하거나 고장 또는 분실 신고 후 어선위치발신장치의 수리 또는 재설치 등의 조치를 하지 아니한 자

「선박안전법」

제89조(과태료)

- ③정당한 사유 없이 제30조제1항의 규정에 따른 선박위치발신장치를 작동하지 아니한 선박의 선장에게는 1백만원 이하의 과태료를 부과한다.

12) 현재 1995. 3. 23. 92헌가14

□ 개정안에 대하여 해양수산부는 현행법에 따른 어선위치발신장치 미작동 행위에 대해 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금으로 상향하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 입장이나,

현재 해양수산부에서 추진하고 있는 「지속가능한 연근해어업 발전 법안」¹³⁾에 따라 ①연근해어업의 면허허가를 받거나, ②어획물운반업을 등록한 자가 어선위치발신장치를 작동하지 않을 경우 1년 이하 징역 또는 1천만원 이하의 벌금으로 규정하는 것에 대해서는 수용한다는 입장임.

□ 수협중앙회(대형기선저인망수협)는 현행 300만원의 과태료도 최근 어업인의 상황에서 충분히 강한 수준으로 어업인의 경각심을 제고 하기에 충분하고, 예측하기 어려운 기상상황에서 예외사항 없는 규제 강화는 어려운 어업현실을 고려하지 않은 측면이 있으며,

어업인의 안전관리를 위해 교육 및 계도를 먼저 실시한 후 형벌은 최후의 수단으로 활용하는 것이 바람직할 것으로 보이므로 현행 유지를 희망한다는 의견을 제시하고 있음.

□ 한편, 개정안 부칙 시행일은 공포 후 6개월로 정하고 있으나, 이 경우 어선위치발신작동 의무 위반 시기와 처벌 시기가 달라지게 될 수 있으므로, 종전 규정에 대한 신뢰나 그로 인한 기득권을 보호하는

13) 「지속가능한 연근해어업 발전법안」

- 법안 발의('24.6.28), 소위 회부('24.8.26), 현재 상임위(농해수위) 계류중
- 연근해에서의 어업활동 중 발생하는 불법어업 등을 사전에 방지하기 위해 전어종에 대한 총허용어획량(TAC) 관리와 어선위치관리를 주요 내용으로 함

측면에서 개정법률 시행 이전의 위반행위에 대해서는 종전에 규정에
따르도록 경과조치를 두는 방안을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

[표] 「지속가능한 연근해어업 발전법안」 주요 내용

구 분	내 용
경과	○ 법안 발의('24.6.28), 소위 회부('24.8.26), 현재 상임위(농해수위) 계류중
제안이유	○ 수산자원의 지속적인 이용을 위하여 불법어업·비보고어업 및 비규제어업을 근절하고, 우리나라 <u>연근해에서의 어업활동 중 발생하는 불법어업 등을 사전에 방지</u> 하기 위하여 그 예방 및 관리에 필요한 보고사항 및 이행사항 등을 규정
주요내용	○ 현재의 규제 중심 어업을 산출량 중심 관리 어업으로 전환하려는 것으로, 전어종에 대한 <u>총허용어획량(TAC)¹⁴ 관리와 이를 위한 어선의 위치 관리가 핵심 수단임</u>
조문(별칙)	제8조(어선위치발신장치의 작동) 다음 각 호에 해당하는 자는 항행(航行)하거나 조업(操業)을 할 때에는 「어선법」 제5조의2제1항에 따라 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 정하는 기준에 맞는 <u>어선위치발신장치(이하 “어선위치발신장치”라 한다)를 작동시켜 어선의 위치를 실시간으로 확인할 수 있도록 하여야 한다.</u> 1. <u>연근해어업의 면허 또는 허가를 받은 자(이하 “연근해어업자”라 한다)</u> 2. 「수산업법」 제51조에 따라 어획물운반업을 등록한 자(이하 “어획물운반업자”라 한다) 제24조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 <u>1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금</u> 에 처한다. 1. <u>제8조를 위반하여</u> <u>어선위치발신장치를 작동시키지 아니한 자</u>

문 의 처

02)6788-5419

14) TAC(총허용어획량제도) : 개별어종(단일어종)에 대해 연간 잡을 수 있는 어획량을 설정하여 그 한도내에서만 어획을 허용하여 자원을 관리하는 제도