

맞춤형 어선 안전관리로 전복침몰사고 예방한다

- 해수부 '어선 안전관리 대책' 마련, 국제기준에 부합하는 안전관리 기준을 준수하지 않는 어선주에 대해 엄정하고 단호한 지도·관리 실시

해양수산부(장관 강도형)는 최근 발생한 어선 전복·침몰사고를 분석하여 어선 사고와 인명피해를 줄이기 위한 '어선 안전관리 대책'을 마련·시행한다.

지난 3월 제주와 남해안 해역에서 발생한 5건의 연승, 통발어선 전복·침몰 사고를 분석한 결과, 올해 3월에 발효된 기상특보가 전년 동기보다 3배 많을 만큼 기상악화 문제가 잦았던 것으로 나타났다. 또한, 10톤 미만의 작은 어선도 먼 거리에 출어하였고, 어선안전조업국과 어업인 간 '음성확인'으로 사고여부를 판단하여 신속하게 사고징후를 파악하는 데 어려움을 겪은 것으로 나타났다.

해양수산부는 이같은 어선사고 원인 분석을 반영하여 '어선 안전관리 대책'을 마련하였다. 이번 대책은 '2027년까지 어선사고 인명피해 30% 이상 감축'을 목표로 ▲ 조업 관리 강화, ▲ 사고판단 정확도 및 사고대응 역량 개선, ▲ 어업인 행동변화 적극 유도, ▲ 안전한 어선 건조 등 4개 분야에 대한 전략과 11개 세부과제를 담고 있다.

대책의 주요 내용을 살펴보면, 첫째, 어선의 출항 및 조업이 금지되는 풍랑 경보 발효 기준을 강화한다. 특정 해역·시기에 기상특보가 집중되거나 전복·침몰 등 대형 인명피해 사고가 연속해서 발생할 경우, 일시적으로 출항과 조업을 제한할 수 있는 기준을 마련할 예정이다.

또한, 페어구가 스크류에 감겨 발생하는 전복사고를 예방하기 위해 페어구 불법 투기에 대한 처벌을 강화하고, 인근 해역에서 조업하는 '선단선*'을 활용하여 사고 시 안전 확인 및 구조활동이 이루어질 수 있도록 할 계획이다.

*** 선단선: 10km 이내에서 함께 조업하는 어선 그룹으로서 통상 5척 내외로 편성**

- (안전 확인) 먼 바다까지 나가는 근해어선의 경우 통신이 안되면 선단선을 통해 안전 확인
- (신속 구조) 사고 발생 시 구조기관 도착에 시간이 소요되므로 인근 선단선에 의한 구조 가능

둘째, 사고판단 정확도를 개선하기 위해 어선사고 판단 여부를 기존 어업인의 '음성보고'에서 '사고징후 자동인식' 방식으로 전환한다. 이를 위해 위치발신 장치를 고의로 끄는 행위에 대해서는 현행 과태료 처분에서 벌금과 징역형으로 처벌을 강화한다. 또한, 어업허가 정지·취소 등 행정처분을 통해 면세유 공급을 제한하고 수산물 수매 대상에서 제외하는 방안을 추진할 예정이다. 아울러, 어선안전조업국 이전, 노후 시설·장비 교체 등을 통해 통신환경도 개선한다.

셋째, 어업인의 행동변화를 적극적으로 유도한다. 지난 3월 발생한 5건의 전복·침몰 사고 중 4척의 어선에서 구명조끼 미착용으로 인명피해가 커진 만큼, 구명조끼 상시 착용을 의무화하고 착용이 편리한 팽창식 구명조끼 보급을 확대할 계획이다. 또한, 내년부터 '어선원안전감독관' 제도를 도입하여 현장 안전관리도 강화한다.

넷째, 선복량 제한을 완화하여 '길면서도 깊은' 복원력이 강한 어선이 건조되도록 하고, 복원성 검사 대상 어선(24m→12m 이상 어선)과 바람세기 테스트 적용 어선(40m→20m 이상 어선)도 각각 확대할 예정이다. 아울러, 안전 인력 및 장비 등 일정 기준을 충족한 업체만 어선 건조가 가능하도록 '어선 건조업 등록제'를 도입하여 운영하는 등 안전한 어선 건조 기반을 마련한다.

강도형 해양수산부 장관은 “어선 사고로 인해 발생하는 인명피해를 줄이기 위해서는 제도개선 및 안전장비 보급과 더불어, 어업인의 안전에 대한 의식 전환과 자율적인 안전관리가 무엇보다 중요하다.”라며, “우리 어업인들이 더욱 안전한 환경에서 마음 놓고 생업에 임할 수 있도록 관계부처, 지자체 등과 협력하여 이번 대책을 실효성 있게 추진해 나가겠다.”라고 말했다.

담당 부서	어업자원정책관	책임자	과 장	윤상훈 (044-200-5550)
	어선안전정책과	담당자	서기관	손외학 (044-200-5526)



참고

어선 안전관리 대책

1] 조업 관리 강화

- **[기상특보]** 모든 어선의 출항이 금지되는 풍랑경보 발효 기준을 강화 (풍속 21m/s → 조업영향·규제척수 감안, 개선안 마련)
 - 특정 해역·시기에 풍랑주의보가 집중되거나 대형사고가 연속 발생할 경우에도 출항 제한 (‘24.下, 「어선안전조업법」 개정)
- **[선단^{船團}구성^{*}]** 사고가 많은 15~30톤(760여척) 어선은 선단구성 (풍랑주의보 하 출항조건) 등 철저 단속 (「어선안전조업법」 집행)
 - * ‘선단’은 10km 이내에서 함께 조업하는 어선 그룹으로서 통상 5척 내외로 편성되며, 상호 안전 확인과 유사시 1차 구조 역할을 담당
 - 10톤 미만 소형어선의 조업한계(연안 30~40km)를 설정하고, 선단 구성 및 장거리 위치발신장치 설치 의무 부과 (‘24.下, 「어업법」 개정)
- **[폐어구]** 불법투기 처벌강화 (‘24.下, 「해양환경관리법」 개정) 및 ‘어구 보증금 제도’ 확대 시행
 - * 폐어구 부유물이 스크류에 감김 → 조타 불능 상태에서 옆 파도 → 전복·침몰에 취약 (‘20~’23년, 부유물 감김으로 인한 전복·침몰 등 11건 발생)

2] 사고판단 정확도 및 사고대응 역량 개선

- **[사고판단]** 현행 음성을 활용한 어선 안전관리 제도를 신속하고 자동적으로 사고 징후를 파악할 수 있는 체계로 전환
 - * (음성 통신 안전관리) 기상특보 여부와 조업해역에 따라 4시간~24시간 당 1회 음성 위치통보(어선 → 안전조업국) / 위치통보 없을 경우 무선연락(안전조업국 → 어선)
 - ** (사고 징후 자동파악) 어선 위치발신장치 모두 꺼짐 → 자동 알람 → 사고 징후로 판단
 - ① 사고징후 예측시스템 고도화 (現 시범운영 중, 조업·항행패턴 분석 후 異常 판별 기능 도입), ② 무선통신 환경 개선 (제주안전국 등)을 통해 ‘동일 시간대 많은 위치소실 어선 중 사고 가능성이 높은 어선’을 식별
- **[사고대응]** 사고징후 파악 ‘1시간 내 대응 (現 120~150분)’하는 체계 구축
 - 신속한 대응^{*}을 위해 취약 시간대 (21~06시) 및 취약 해역 (먼바다, 제주·남해권 등)에 집중 인력 배치 (해경, 안전조업국)
 - * 위치꺼짐 자동 알람 → 무선통신 및 인근 선박 통해 사고여부 확인 → 구조기관 출동

3 어업인 행동 변화 적극 유도

- **[구명조끼]** 착용 의무화* 및 벌칙** 강화('24.下, 「어선안전조업법」 개정), 착용이 편한 팽창식 구명조끼 지속 보급 및 단속·홍보 병행

* (현행) 기상특보 시 갑판작업자 또는 2인 이하 → (개선) 기상특보 및 인원 무관 착용

** (현행) 300만원 이하의 과태료 → 어업허가 정지(1~6개월)

- **[위치발신]** 어선위치발신장치 고의차단 행위(불법조업 목적)에 대한 단속·처벌 (과태료→벌금) 강화 ('24.下, 「연근해발전법」 제정)
 - 어업허가 정지·취소(면세유 제한, 수매 제외), 어획 할당량(TAC) 감축 등 행정제재도 부과 ('24.下, 「수산자원관리법」 개정 등)

- **[직무교육]** 「중대재해처벌법」 확대('24.1월) 계기, '직무교육' 강화

* 기존 안전교육 외 항로·항법·복원성 등 '직무교육' 실시 ('24.上, 「어선원 교육지침」)

- **[감독관]** 어선안전감독관('25.上~)이 상시·불시 조업 현장 점검

◇ '어선안전감독관' : 어선원 안전·보건 및 재해예방 지도·감독 (사법경찰권)

* 어선원 안전관리는 고용부·해수부로 이원화되어 있었으나, '24.1월 해수부 일원화(어선안전조업법)

4 안전한 어선 건조

- **[복원성]** 선복량(어선 공간) 규제를 완화하여 '길면서도 깊은' 형태의 어선 건조를 유도 ('25.上, 「수산업법」 개정)하고, 복원성 검사대상(어선 길이 24m 이상 → 12m 이상)을 확대 ('25.上, 「어선법」 개정)

* '어선 공간' 규제 : 어획량 보관 공간 제한 → 어획량 제한 (수산자원보호 목적의 간접 규제방식)

- '풍압^{風壓}' 테스트 대상(길이 40m 이상 → 바람에 약한 연승 20m 이상) 확대,

Fiber Reinforced Plastic

FRP재질* (플라스틱 겹을 쌓듯이 건조)이 많은 어선 특성을 고려하여

부력부^{浮力部} 설치폭 확대 (선측 10% → 선측·선미 15%까지)

* 겹겹이 쌓은 FRP가 바닷물 흡수 후 무거워져, 선령이 오래될수록 전복·침몰 위험 증가

- **[등록제]** 안전 인력(감리) 및 장비(설계플랫폼) 갖춘 업체만 어선 건조가 가능하도록 어선건조업 등록제 도입 ('25.上, 「어선법」 개정)

* 상선을 건조하는 대형조선소와 달리, 어선을 건조하는 조선소(230여개)는 안전시설·장비가 열악하고, 어획량 증대 목적의 선주 요구에 따라 불법 개조를 하는 경향