

소비생활에 가치와 신뢰를 더하여 국민의 삶의 질 향상에 기여한다

---

# 뉴시어선 안전실태조사

---

2018. 12.



**한 국 소 비 자 원**

**안전감시국 생활안전팀**

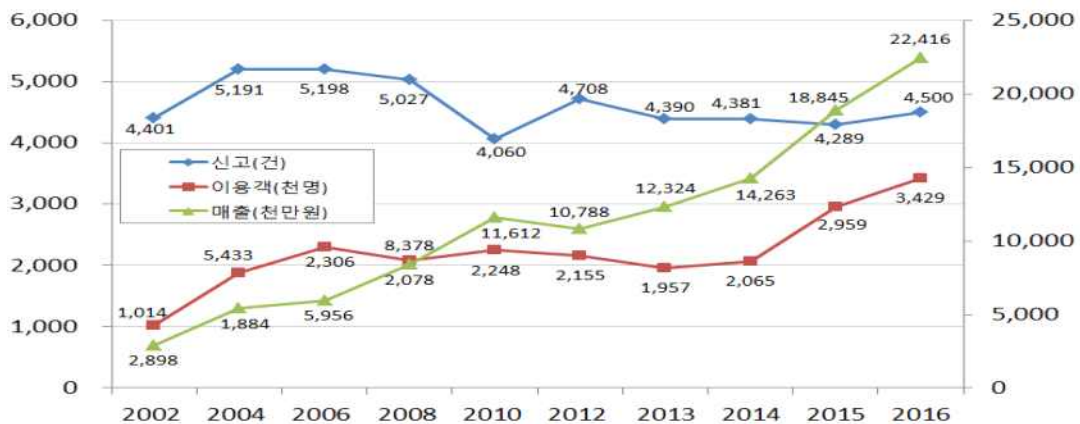
## □ 목 차 □

I. 조사 개요 .....	01
II. 일반 현황 .....	04
1. 낚시어선 개념 .....	04
2. 낚시어선 운영현황 .....	05
III. 관련 규정 .....	08
1. 국내 규정(「낚시 관리 및 육성법」) .....	08
2. 국외 규정 .....	10
IV. 실태조사 .....	12
1. 조사 개요 .....	12
2. 조사 결과 .....	13
V. 문제점 및 개선방안 .....	23
VI. 조치계획 .....	25

## 1. 조사 배경 및 목적

- 지난해 국민 취미생활 조사에서 등산을 제치고 1위에 오른 ‘낚시’는 최근 바다낚시를 소재로 한 인기 TV프로그램 방영과 함께 전 국민적인 관심을 받는 레저 활동으로 자리 잡아가고 있음.<sup>1)</sup>
- 2016년 기준 전체 낚시 인구는 700만 명이며 이중 ‘낚시어선’ 이용객 수는 연간 약 343만 명으로 ‘15년 대비 15.9%(47만명↑), 낚시어선 신고척수는 4,500척으로 ‘15년 대비 4.9%(211척↑) 늘어 대표적인 해양레저로 각광받고 있음.<sup>2)</sup>

[그림 1-1] 연도별 낚시어선업 운영 현황



- 「어선법」에 따라 등록된 낚시어선은 이용객을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 해상에서 낚시를 할 수 있도록 하는 어선\*으로 총톤수 10톤 미만, 승선정원 22명 이하인 소형 선박임.

\* 「낚시 관리 및 육성법」 제2조 제7항

- 낚시어선은 1995년 어민소득 증대와 어촌관광 활성화를 목적으로 제정된 「낚시어선업법」에 의해 처음 법적 근거가 마련되었으나, 어가의 소득 증대보다는 ‘낚시업’에만 종사하는 변형된 낚시어선이 늘어남에 따라 2011년 「낚시 관리 및 육성법」으로 개정되어 현재에 이르고 있음.<sup>3)</sup>

1) 조선일보, 「부동의 1위」 등산 제쳤다…국민 취미생활 1위는?, (2017.10.15.)

2) 해양수산부, 「2016년 낚시어선업 운영현황」

3) 김두석, 「낚시어선 안전관리 제도상 문제점 및 개선방안」(2016.5)

□ 그러나 당초 「낚시어선업법」 제정취지에 따라 여객선, 유·도선 등 다른 다중이용선박\*에 비해 완화되었던 안전기준이 2011년 개정된 「낚시 관리 및 육성법」 에도 변함없이 적용됨에 따라,

\* 선원을 제외한 13인 이상의 불특정 다수가 승객 등으로 승선하는 선박

○ 해양사고 발생 우려가 높다는 지적이 있어 왔고 실제로 ‘돌고래호 전복 사고’ (‘15.9.5, 사망 18명) 이후 구명조끼 착용 의무화, 위법행위 과태료 기준 신설 등 일부 안전기준 강화 법 개정(‘16.5.29)이 이루어졌으나,

- 2017년 낚시어선 사고건수는 ‘16년 대비 66건 증가한 223건\*으로 낚시어선 이용객의 급증과 함께 꾸준히 증가하고 있으며 ‘영흥도 낚시어선 사고’(‘17.12.3, 사망 15명)와 같은 대형 사망사고도 끊이지 않고 있음.

\* 해양수산부, 「2017년 해양사고 통계」

□ 이에 우리 원에서는 국민레저로 자리 잡은 낚시어선에 대한 안전실태조사를 실시해 소비자정보로 제공하고, 도출된 문제점에 대해서는 제도개선 방안을 마련함으로써 해양 안전사고 예방에 기여하고자 함.

## 2. 조사 내용 및 방법

구분	조사 내용	조사 방법
일반현황	<ul style="list-style-type: none"> <li>•(시장현황) 지방자치단체 신고 낚시어선 및 이용객 현황</li> <li>•(관련규제) 낚시어선 관련 규제사항</li> <li>•(선행조사) 낚시어선 관련 선행조사 자료</li> </ul>	문헌조사
관련법규	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「낚시 관리 및 육성법」</li> </ul>	문헌조사
운영실태	<ul style="list-style-type: none"> <li>•(사전교육) 출항 전 승객에게 안전사항 교육여부* * 김성찬 의원 등 발의(‘18.2.23)</li> <li>•(승선인원) 정원초과 여부, 명부 작성 및 신분증 확인 여부, 신분증 미지참시 승선 허용 여부 등</li> <li>•(구명조끼) 정원구비, 착용 강제 및 착용 거부자 승선 여부 등</li> <li>•(동승선원) 동승선원 수, 동승선원 음주 여부 등</li> <li>•(설비기준) 구명설비, 소화설비, 핸드레일, 화장실 등</li> <li>•(게시사항) 신고확인증 및 승객 준수사항 게시여부</li> </ul>	실태조사

### 3. 조사 대상

- 낚시어선 신고척수 및 이용객 수 상위 3개 지자체\*인 충남, 전남, 경남 지역 위주 총 20개 어선

\* 해양수산부, 「2016년도 낚시어선업 운영현황」

※ 조사 대상지역 및 수는 해양기상 등 진행상황에 따라 변동 가능

### 4. 조사 기간 및 조사자

- 조사 기간 : 2018. 9. ~ 12.
- 조사자 : 권동욱 조사관(안전감시국 생활안전팀)

## 1. 낚시어선 개념

- (정의) 낚시어선은 「어선법」에 따라 등록된 어선으로서 이용객을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 해상에서 낚시를 할 수 있도록 하는 '총톤수 10톤 미만, 승선정원 22명 이하'인 소형 선박임.
- (유선과의 비교) 선상낚시를 이용할 수 있다는 점에서 일반 이용객들은 낚시어선과 낚시유선이란 명칭을 구분 없이 사용하고 있으나 관련 법률, 관리주체 등에서 큰 차이를 보임.
- 낚시어선은 어민들이 부업으로 낚시 승객을 태우는 '낚시어선업'을 영위할 수 있도록 한 것이고 낚시유선은 레저낚시를 주 목적으로 선박건조 단계부터 접안시설, 매표소 등 법령으로 정한 사업 전반의 필수요건을 갖추어야 하는 업종임.

【표 2-1】 낚시어선과 유선의 비교<sup>4)</sup>

구분	낚시어선	낚시유선
관련 법률	「낚시 관리 및 육성법」	「유선 및 도선 사업법」
관계부처	지자체(신고)	해경(면허, 5t 이상)
안전교육	어촌어항협회 주관 연 4시간	해경 주관 연 8시간
선박 검사주기	2.5년	1년
면세유 혜택	60일 이상 조업, 120만원 이상 위판실적	X

- (운영요건) 낚시어선은 「어선법」 제13조 제1항에 따라 주로 입항·출항하는 항구 및 포구를 관할하는 시장·군수·구청장에게 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 등록하고('어선' 등록),

4) 경인일보, 「긴급진단-난립하는 낚시어선, 당신이 타는 배 어선인가 유선인가」, (2017.12.11.)

- 어선번호, 명칭 등(대통령으로 정하고 있는 신고사항)을 신고하여야 함(‘낚시어선업’ 신고).
- 즉, 지자체에 일반 어선업으로 등록된 어선이 추가로 ‘낚시어선업’을 신고할 경우 해당 영업을 할 수 있음.

## 2. 낚시어선 운영현황

### 가. 일반현황

- 2017년 기준 낚시어선 신고척수는 4,487척, 이용객 수는 4,149,412명으로 ‘16년 대비 신고척수는 13척 감소하였으나 이용객 수는 720,158명이 늘어 폭발적인 증가세를 보이고 있음.<sup>5)</sup>

【표 2-2】 최근 5년간 낚시어선 신고척수 및 이용객 수

(단위 : 척, 명)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
신고척수 (전년대비 증감)	4,390	4,381 (↓9)	4,289 (↓92)	4,500 (↑211)	4,487 (↓13)
이용객수 (전년대비 증감)	1,956,580	2,064,948 (↑108,368)	2,958,872 (↑893,924)	3,429,254 (↑470,382)	4,149,412 (↑720,158)

### 나. 규모별 현황

- 2017년 기준 낚시어선 신고척수 4,487척 중에서는 3톤 이상 4톤 미만이 840척(18.7%)으로 가장 많고 9톤 이상 10톤 미만 759척(16.9%), 2톤 이상 3톤 미만 690척(15.3%)의 순임.
- 전체 신고척수는 ‘16년 대비 13척이 줄었으나 7톤 이상 8톤 미만은 43척, 9톤 이상 10톤 미만은 80척이 증가해 낚시어선 이용객의 급증과 함께 규모가 큰 낚시어선의 수는 늘어나고 있는 추세임.

5) 「2016년 낚시어선업 현황」, 「2017년 낚시어선업 현황」, 해수부 발표자료, 이하 동일

【표 2-3】 2016년~17년 규모별 신고척수 비교

(단위 : 척)

구분(톤)	1미만	1-2미만	2-3미만	3-4미만	4-5미만	5-6미만	6-7미만	7-8미만	8-9미만	9-10미만	합 계
2016년	59	656	738	776	701	144	302	380	65	679	4,500
2017년	45	560	690	840	676	137	299	423	58	759	4,487
증감	-14	-96	-48	<b>64</b>	-25	-7	-3	<b>43</b>	-7	<b>80</b>	-13

### 다. 지역별 현황

- 2017년 기준 낚시어선 신고척수 및 이용객 수는 경남, 충남, 전남권이 신고척수의 67.1%, 이용객 수의 60.4%를 차지하고 있음.

【표 2-4】 2017년 지역별 신고척수 및 이용객 수

(단위 : 척, 명)

구분	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
신고척수	173	236	40	83	338	<b>1,130</b>	266	<b>763</b>	119	<b>1,116</b>	223
이용객수	197,233	217,368	71,380	93,064	206,016	<b>718,866</b>	312,366	<b>685,978</b>	180,017	<b>1,103,051</b>	364,073

\* 전체합계 : 신고척수(4,487척), 이용객 수(4,149,412명)

## 3. 낚시어선 사고현황

### 가. 사고현황

- 최근 4년 8개월간(2013년~2017년 8월) 발생한 낚시어선 사고는 737건이며 2014년까지는 연간 100건 이내 수준이었으나 2015년부터는 연간 200건 이상으로 큰 폭의 증가세를 보이고 있음.6)

【표 3-1】 최근 4년 8개월간 낚시어선 사고 발생건수

2013년	2014년	2015년	2016년	2017년 8월	합 계
77건	86건	206건	208건	160건	737건

6) 「최근 5년간 낚시어선 사고 현황」 해수부 박완주 의원실 제출자료, 이하 동일



## 나. 사고원인

- 사고원인은 기관고장, 추진기장애 등이 552건(74.9%)으로 가장 많았고 충돌 73건(9.9%), 좌초 59건(8.1%) 등의 순임.

【표 3-2】 최근 4년 8개월간 사고원인별 현황

(단위 : 건)

구분	기관 고장, 추진기 장애 등	충돌(접촉)	화재	좌초	침몰(침수)	전복	계
2013년	50	14	1	7	5	0	77
2014년	59	9	3	10	5	0	86
2015년	160	15	8	14	8	1	206
2016년	157	19	2	17	13	0	208
2017년 8월	126	16	1	11	6	0	160
계	552	73	15	59	37	1	737

## 다. 사고지역

- 사고발생 지역은 충남이 190건(25.7%)으로 가장 많았고 전남 170건(23.1%), 경남 96건(13.1%)의 순으로 낚시어선 신고척수 및 이용자 수 상위 3개 지역에서 사고가 빈번하였음.

【표 3-3】 최근 5년간 지역별 사고현황

(단위 : 건)

구분(년)	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
2013	0	4	1	5	1	25	10	16	0	13	2
2014	3	8	2	6	4	19	4	24	2	6	8
2015	6	10	2	29	8	39	8	56	1	24	23
2016	5	7	1	20	11	67	17	35	2	26	17
2017.8	3	6	1	12	3	40	10	39	1	27	18
계	17	35	7	72	27	190	49	170	6	96	68

## 1. 국내 규정(「낙시 관리 및 육성법」)

### 가. 일반규정

- (정의) “낙시어선”이란 「어선법」에 따라 등록된 어선으로서 낙시어선업에 쓰이는 어선을 말하고(제2조 제7항), “낙시어선업”이란 낙시인을 낙시어선에 승선시켜 낙시터로 안내하거나 그 어선에서 낙시를 할 수 있도록 하는 영업을 말함(제2조 제6항).
- 또한 어업허가를 받은 어선이거나 관리선으로 지정을 받은 어선으로서 ‘총톤수 10톤 미만의 동력어선’(동법 시행령 제16조 제1항)일 것과 선령 20년 이하인 목선, 선령 25년 이하인 강선·합성수지선·알루미늄선일 것으로 규정함(동법 시행령 제16조 제2항).
- (신고) 낙시어선업을 하려는 자는 ‘신고요건’(규모, 선령, 설비)을 갖추어 ‘신고사항’(어선번호, 어선의 명칭 등)을 포함한 낙시어선업 신고서를 작성하여 해당 낙시어선의 선적항을 관할하는 시장·군수·구청장에게 신고하여야 함(제25조 제1항).
- (신고사항 등의 보고) 낙시어선업의 신고를 받은 시장·군수·구청장은 시·도지사에게 신고 받은 사항 등을 보고하여야 하고 바다에서 하는 낙시어선업의 경우에는 시장·군수·구청장이 그 신고 받은 사항을 즉시 관할 해양경찰서장에게 통보 하여야 함(제26조 제1항).
- (영업구역) 낙시어선의 선적항이 속한 시·도지사의 관할 수역이 영업구역이며 지정된 공동영업구역<sup>7)</sup>이 있을 경우 그 공동영업구역을 포함함.
- (승선자명부·신분증) 낙시어선업자는 승객을 승선하게 하여 항구·포구 등에 출항·입항 시 신고를 해야 하며 승선할 선원과 승객의 명부(이하 ‘승선자

7) 연결한 특별시·광역시·도 또는 특별자치도 사이에 구성된 협의회를 통해 공동영업구역을 정하고 이를 해양수산부장관이 인정하여 공동영업구역으로 지정할 경우(동법 시행령 제18조)

명부'라 함)를 첨부하고,

- 승객으로 하여금 승선자명부를 작성하도록 할 때 낚시어선업자는 승객에게 신분증을 요구하여 승선자명부 기재내용을 확인하여야 함(동법 제33조 제2항,제3항).
- (승선정원) 「어선법」에 따른 어선검사증서에 적힌 최대승선인원으로 함(제28조).
  - 최대승선인원을 산정하는 방식을 정한 「총톤수 10톤 미만 소형어선의 구조 및 설비기준」<sup>8)</sup> 제64조 제1항의 세 가지 방식 중 낚시어선은 주로 제3호의 '총톤수×2+3'을 사용함.
    - 다른 조항의 경우 침대 등이 갖추어진 어선이거나 배의 길이·너비·깊이 등을 측정해야만 하는 복잡한 방식이기 때문임.

## 나. 설비 규정

- (필수 설비) 낚시어선은 구명설비, 소화설비, 전기설비, 그 밖의 설비(화장실, 핸드레일 등)를 갖추어야 함(동법 시행령 제16조 제1항 제3호의 별표 4).
- (신고확인증 게시) 낚시어선업자는 '낚시어선업 신고확인증'과 '낚시어선의 승객이 준수하여야 하는 사항'(이하 '승객준수사항'이라 함)을 정해진 재질, 색상, 부착장소 등)에 게시하여야 함(제32조).

## 다. 안전운항 규정

- (안전운항 의무) 낚시어선업자 및 선원은 수면의 상황에 따라 안전하게 낚시어선을 조종하여야 하며 보호자를 동반하지 않은 14세 미만의 사람, 정신질환자 등 승선에 부적격한 사람을 승선하게 하는 행위 등 안전운항에 위해를 끼친다고 인정되는 행위를 해서는 안됨(제29조 제1항).
- 또한 승선자 전원에게 구명조끼를 착용하도록 하여야 하고 이를 거부하는 승객의 경우 승선을 거부할 수 있음(제29조 제3항).

8) 해양수산부고시 제2015-18호(개정 2015.2.26.)

9) 「낚시 관리 및 육성법 시행규칙」 제19조의 별표 3

- (조종금지) 낚시어선업자 및 선원은 술에 취한 상태(혈중알콜농도 0.03퍼센트<sup>10)</sup>) 또는 약물복용 상태(마약·향정신성의약품·대마 등 환각물질)에서 조종해서는 안됨(제30조, 제31조).
- (출항 제한) 출입항신고기관<sup>11)</sup>의 장은 기상과 해상상황에 관한 정보 등을 고려하여 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 출항을 제한할 수 있음(제43조 제1항).
  - 호우·강풍·풍랑 등의 주의보 또는 경보가 발표된 경우, 안개 등으로 시계가 1킬로미터 이내인 경우, 그 밖의 해상 상황의 급작스런 악화 등이 해당됨(동법 시행령 제19조).
- (안전운항 등을 위한 조치) 시장·군수·구청장은 관할 경찰서장 또는 관할 해양경찰서장의 의견을 들어 영업시간, 운항 횟수 제한 등 질서유지를 위하여 필요한 사항을 지시 또는 조치할 수 있음(제35조).
  - 또한 낚시어선의 안전운항, 승객의 안전사고 예방, 수질오염 방지 등을 위하여 승객이 준수하여야 하는 사항을 정해 고시하여야 함.

## 2. 국외 규정

### 가. 일반현황

- 미국, 독일과 같은 여가낚시가 일찍이 발달한 주요선진국의 경우, “낚시 면허제”를 시행하여 낚시 환경을 보전·개선·증진시키는 점에 주안점을 두고 정책을 운영하고 있음.<sup>12)</sup>
  - 낚시면허는 환경오염 방지, 수산자원 보호라는 환경측면 뿐만 아니라 안전관리 강화까지 포함하여 낚시산업 전반을 종합적으로 관리하는 정책임.
  - 특히 선박을 이용하는 낚시의 경우 운항거리, 탑승인원에 따라 여객선과 동일한 강화된 안전관리 규정을 적용하고 있음.<sup>13)</sup>

10) 「해사안전법」 제41조 제5항

11) 통제소, 신고소, 대행신고소 등으로 관할 해양경찰서장이 지휘·감독함(「선박안전 조업규칙」 제9조 제2항).

12) 김수관(한국자원경제학회), 「낚시자원의 합리적 이용방안」(2014.12)

13) 한세현(한국해양수산연수원), 「낚시어선원의 안전교육 개선을 위한 연구」(2017.6)

- 일본은 강 낚시의 경우에 유어증(Fishing Ticket)이라는 ‘유어 낚시권’을 구매하는 방식이나 바다낚시의 경우 우리나라와 같이 면허제를 도입하지 않고 있음.

## 나. 주요사례

- (미국) 대부분의 낚시행위에 대한 직접적인 관리·규제는 주정부 차원에서 이루어지며 여가용 낚시를 하기 위해서는 정부에서 발급하는 면허 (fishing license)를 받아야 하는 “여가낚시 면허제(Sport fishing license system)”을 시행함.
  - 주정부별로 세부내용은 조금씩 다르나 보통 거주자·비거주자 구분, 내수·해수 등 용도 구분에 따른 면허발급으로 낚시인들의 성명, 연령, 운전 면허번호 등을 주정부가 직접 관리함.
  - 선박에는 여객선, 어선 구분 없이 승객이 6인 내지 11인 이상이 탑승할 경우 보다 강화된 안전관리 규정(46 C.F.R 175.110)을 적용받음.
- (일본) 「유어선업의 적정화에 관한 법률」을 두어 우리나라의 ‘낚시어선업과 유사한 ‘유어선업’\*에 대해 규정하고 있음. 보험 또는 공제 가입 의무, 이용객 명부 작성 등 국내법과 유사한 조항이 많으나,
  - \* 해면과 호소에서 선박을 이용해서 어장에 안내하고 이용객에게 수산동물을 채포시키는 사업<sup>14)</sup>
  - 우리나라와 달리 5년마다 갱신해야 하는 등록제이고 업무주임자(선박 직원)의 자격요건<sup>15)</sup>이 보다 구체적이며 ‘업무규정’\*을 업무주임자가 정하여 도도부현<sup>16)</sup> 지사에게 신고하여야 함.
    - \* 출항중지의 기준, 사고발생시의 대처방법, 어종·어기·어구 등 규제방법을 정한 기준
  - 또한, 유어선업자가 이용객에게 수산·동식물의 채포에 관한 제한 또는 금지 및 어장사용에 대한 제한사항을 주지시켜야 하는 의무를 부여하고 있음 (동법 제 15조).

14) 「유어선업의 적정화에 관한 법률」 제2조

15) 해기(또는 항해)사 2급 이상 소형선박 조종사 면허 소지자, 유어선업에 1년 이상의 실무경험을 소유한 사람 또는 유어선 업무 주임자 밑에서 10일(1일당 5시간 이상)이상의 실무연수를 수료한 자, 유어선업무 주임강습을 수료(수강 후 5년 이내)한 자

16) 일본의 광역자치단체인 도(都), 도(道), 부(府), 현(県)을 묶어 이르는 말

## 1. 조사 개요

### 가. 조사 대상

- 2017년 기준 낚시어선 신고척수 및 이용객 수 상위 3개 지자체인 전남, 충남, 경남(부산 포함) 소재 등 낚시어선 20개

【표 4-1】 조사 대상

전남	충남	경남*	강원	경기	전북	합계
6개	5개	5개	2개	1개	1개	20개

\* 부산 3개 포함

- 조사대상 낚시어선 20개의 규모는 최소 2.66톤부터 최대 9.77톤\*까지 분포되어 있음.

\* 낚시어선은 설계 등의 이유로 9.77톤이 사실상 최대 크기임.

【표 4-2】 선박 톤수별 분류

단위 : (%)

2t-3t*	3-4	4-5	6-7	7-8	8-9	9-10	합계
1개(5)	2개(10)	6개(30)	2개(10)	6개(30)	1개(5)	2개(10)	20개(100)

\* 2톤 이상 3톤 미만

### 나. 조사 항목

#### 일반규정

- 승선자 명부 작성, 신분증 확인, 출항 전 안전사항 교육, 구명조끼 강제 착용, 실제 승선인원, 음주여부, 기타 흡연·쓰레기 투기 등

#### 설비규정

- 낚시어선업 신고확인증 및 승객준수사항 게시, 구명조끼, 구명부환, 구명줄, 소화설비, 전기설비, 화장실, 핸드레일, 자기점화등

## 2. 조사 결과

### 가. 일반규정

- (승선자명부·신분증) 낚시어선업자는 승객을 승선하게 할 경우 항구·포구 등에 출항이나 입항 시 출입항 신고를 해야 하며 승선할 선원과 승객의 명부(“승선자명부”)를 첨부해야 하고,
- 승객으로 하여금 승선자명부를 작성하도록 할 때 낚시어선업자는 승객에게 신분증을 요구하여 승선자명부 기재내용을 확인하여야 함(낚시 관리 및 육성법 제33조 제2항, 제3항).

**【그림 4-1】 승선자명부 예시**

	<p><b>[승선자 명부 포함사항]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 승선일</li> <li>- 성명</li> <li>- 생년월일</li> <li>- 성별</li> <li>- 주소</li> <li>- 전화번호(휴대전화)</li> <li>- 비고(선원 또는 승객여부, 선원이 해기사 면허나 선원수첩을 소지한 경우 그 번호 기재)</li> </ul> <p>※ 비상(타인)전화번호는 올 하반기 법 개정 예정임.</p>
<p>승선자 명부 예시</p>	<p>「낚시 관리 및 육성법 시행규칙」제20조 제2항 별지 제16호 서식</p>

- (조사결과) 조사대상 20개 전 어선이 승선자명부를 작성 하였으나 이중 4개(20%)는 성별, 생년월일 등을 누락하여 「낚시 관리 및 육성법 시행규칙」에 따른 항목을 준수하지 않았음.
- 또한, 1개 어선은 승객에게 명부를 작성하도록 한 후 선원이 별도 확인을 하지 않아 작성을 하지 않는 승객이 발생할 여지가 있었으며 비상(타인) 연락처는 11개 어선(55%)이 작성하지 않았음.

- 또한, 20개 중 14개(70%) 어선은 승객의 신분증을 확인하지 않았고 나머지 6개 중 3개 어선도 해경이 직접 승선하여 확인한 경우<sup>17)</sup>로 낚시어선업자가 직접 확인한 경우는 3개 어선(15%)에 불과 하였음.

**【표 4-3】 승선자명부 작성 및 신분증 확인 여부**

구분	승선자 명부 작성		신분증 확인	
	작성	부실작성	확인	미확인
작성여부	15개(75%)	5개(25%)*	6개(30%)**	14개(70%)
계	20개(100%)		20개(100%)	

\* 항목누락 4개, 선원이 명부 작성 미확인 1개 어선(비상연락처 기재는 법 개정 전으로 통계에 포함시키지 않음)

\*\* 낚시어선업자 확인 3개, 해경 확인 3개 어선

- (안전교육) 출항 전 낚시어선업자가 승객을 대상으로 하는 안전교육은 별도 규정이 마련되어 있지 않지만<sup>18)</sup>, 사고 발생 시 신속한 대응을 위해서는 필수적임.

- 그러나 조사대상 20개 어선 중 안전교육을 실시한 어선은 전무하였음.

- (구명조끼 강제착용) 조사대상 20개 중 18개(90%) 어선은 출항 전 구명조끼 착용을 안내 하였으나 2개 어선은 승선 중 승객이 조끼를 벗어도 제지 하지 않았고, 2개 어선은 선원이 구명조끼를 착용하지 않고 있었으며, 일부구간 미착용\* 사례는 1건이었음.

\* 작은 배로 이동하여 해상에서 낚시어선으로 갈아탔는데, 작은 배로 이동하여 갈아타는 순간 까지 구명조끼 착용을 안내하지 않은 경우.

- 구명조끼 착용 미안내 2개 어선의 경우 일부 승객만 개인 또는 어선 보유 조끼를 착용하고 있었음.

17) 해양파출소가 소재한 출·입항의 경우 출항하는 낚시어선 중 해경이 무작위로 승선자 명부 및 신분증 확인, 구명조끼 착용 안내 등을 실시하기도 함.

18) 현재 법 개정 중(2018.12.7. 본 회의 가결)



**【표 4-4】 구명조끼 강제착용 안내여부**

안내			미안내	합 계
18개(90%)			2개(10%)	20개(100%)
선원 미착용	중간 미착용	일부구간 미착용		
2개	2개	1개		

- (음주 여부) 조사대상 20개 어선 중 선원이 음주를 한 사례는 없었으나 3개(15%) 어선에서는 승객의 음주에 별도의 제지가 없었음.
- 선원의 음주는 「낙시 관리 및 육성법」에서 금지하고 있으나 승객에 대해서는 시장·군수·구청장이 정하여 고시<sup>19)</sup>하는 ‘승객준수사항’에 포함되어 있는 경우가 대부분임.
- 동 고시사항을 낙시어선업자가 승객에게 지키도록 조치할 수 있으나<sup>20)</sup> 실제로는 영업을 위해 제지하지 않고 있어 효과적인 음주금지 규정이라 보기 어려움.

**【그림 4-2】 승객준수사항 예시 및 음주 예시**



19) 「낙시 관리 및 육성법」 제35조 제2항  
 20) 「낙시 관리 및 육성법」 제36조 제3호

- (흡연 및 오물 투기) 승객이 흡연한 19개(95%) 어선 중 재떨이를 구비한 1개 어선, 선장이 쓰레기 바다투기 금지를 적극적으로 안내한 1개 어선을 제외한 나머지 17개(85%) 어선에서는 담배꽂초 등의 쓰레기를 바다에 투기하였음.
- 따라서 선내에 재떨이 등 쓰레기를 버릴 수 있는 시설 구비를 의무화 하거나 일본의 사례처럼 낚시어선업자에게 쓰레기 투기금지 등 환경 관련 안내의무를 명확히 해야 할 필요성이 있음.

**【표 4-5】 흡연 및 오물 투기 여부**

	흡연	비흡연	합 계
	19개(95%)	1개(5%)	20개(100%)
<b>오물 투기</b>	<b>오물 투기하지 않음</b> (재떨이 구비, 선장의 적극적 안내)	<b>오물 투기</b>	
17개(85%)	2개(10%)	-	

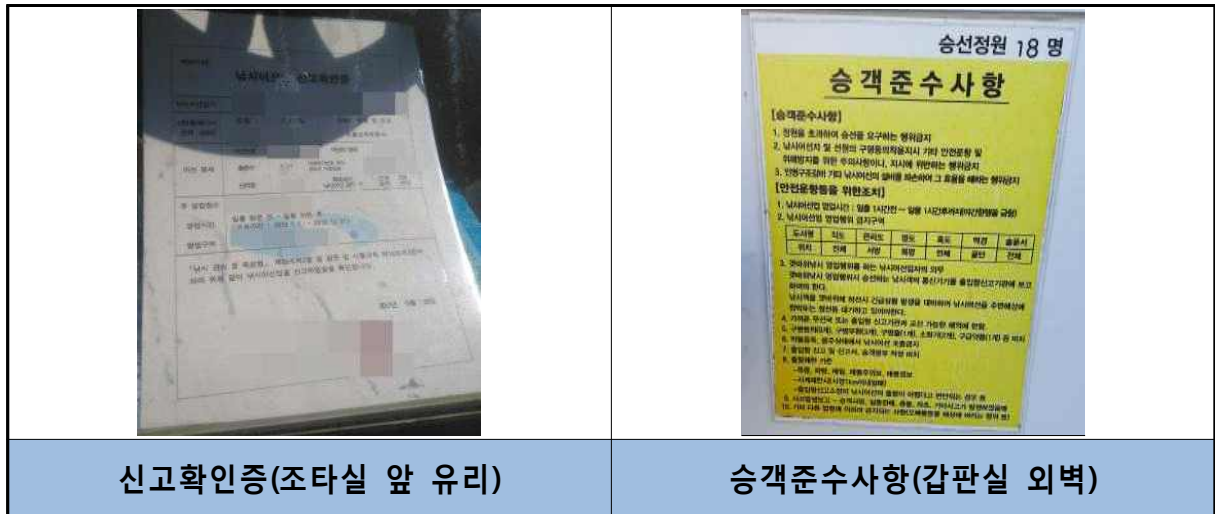
**【그림 4-3】 재떨이 및 쓰레기통 구비 예시**



## 나. 설비규정

- (신고확인증) 낚시어선업자는 낚시어선업 신고확인증과 승객준수사항을 정해진 재질, 색상, 부착장소 등<sup>21)</sup>에 게시하여야 함(제32조).

【그림 4-4】 신고확인증 및 승객준수사항 게시 예시



- 신고확인증은 조사대상 20개 중 13개(65%) 어선, 승객준수사항은 4개 (20%) 어선이 게시하지 않음.

- 게시의무를 위반할 경우 100만원 이하의 과태료 부과 대상임<sup>22)</sup>.

【표 4-6】 신고확인증 및 승객준수사항 게시 여부

구분	신고확인증		승객준수사항	
	게시	미게시	게시	미게시
게시여부	7개(35%)	13개(65%)	16개(80%)	4개(20%)
계	20개(100%)		20개(100%)	

21) 「낚시 관리 및 육성법 시행규칙」 제19조의 별표 3

- 재질 : 아크릴 등 색이 변하지 않는 재질
- 색상 : 글씨(검은색), 바탕(신고확인증 : 흰색, 승객준수사항 : 노란색)
- 형태 및 크기 : 직사각형, 누구나 잘 알아 볼 수 있는 크기
- 부착장소 : 갑판실 외벽 등 누구나 잘 볼 수 있는 장소

22) 「낚시 관리 및 육성법」 제55조 제2항 제4호

- (구명조끼 보유) 낚시어선은 구명조끼를 최대승선인원의 120% 이상에 해당하는 수(이 중 20% 이상은 어린이용으로 하여야 함)를 구비해야 함(「낚시 관리 및 육성법 시행령」 제16조 제1항 제3호의 별표 4, 이하 동일).
- 조사대상 20개 전 어선의 성인용 구명조끼 수는 규정에 적합하였으나 11개(55%) 어선은 어린이용 조끼를 구비하지 않고 있었음.
  - 또한 어린이용 조끼를 구비한 9개 중 3개(15%) 어선도 규정 수에 부적합하였음.

**【표 4-7】 어린이용 구명조끼 보유 수량 적합여부**

보유		미보유	합 계
9개(45%)		11개(55%)	20개(100%)
수량 적합	수량 부적합		
6개(30%)	3개(15%)		

- 한편, 구명조끼는 「어선법」 제3조의 고시에서 정한 설비규격에 따라 신속하고 적극적인 폐위수단(매듭 묶는 것을 요하지 않는)과 호각을 부착해야 하나,
  - 조사대상 20개 중 1개(5%) 어선은 끈으로 묶는 형태의 조끼를 제공하였고 호각은 19개(95%) 어선이 부착하지 않았음.

**【표 4-8】 구명조끼 폐위수단 및 호각 부착여부**

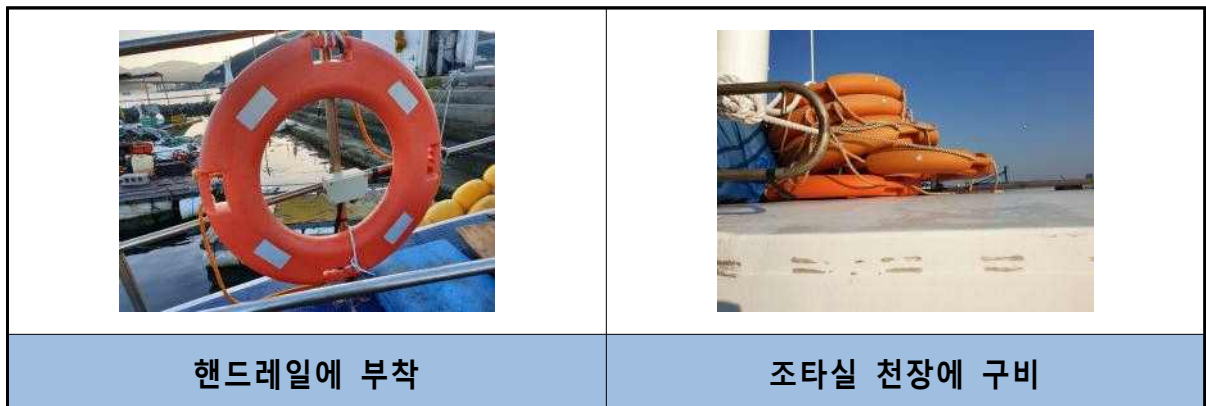
구명조끼 폐위수단		호각	
버클형	끈형(규격 부적합)	부착	미부착
19개(95%)	1개(5%)	1개(5%)	19개(95%)
계		계	
20개(100%)		20개(100%)	

**【그림 4-5】 구명조끼 폐위수단 예시 및 호각 부착 예시**



- (구명부환) 원형튜브 모양의 구명설비인 구명부환은 최대승선인원의 30%에 해당하는 수를 보유해야 함.

**【그림 4-6】 구명부환 구비 예시**



- 조사대상 20개 중 5개(25%) 어선은 구명부환을 전혀 구비하지 않았고 나머지 15개 중에서도 규정 수에 적합한 어선은 2개(10%) 어선에 불과하였음.

**【표 4-9】 구명부환 보유 적합 여부**

보유		미보유	합 계
15개(75%)		5개(25%)	20개(100%)
수량 적합	수량 부적합		
2개(10%)	13개(65%)		

□ (구명줄) 낚시어선은 지름 10mm 이상, 길이 30m 이상인 구명줄을 1개 이상 보유해야 함.

○ 조사대상 20개 중 2개(10%) 어선이 구명줄을 보유하지 않았음.

□ (소화설비) 낚시어선은 총톤수 5톤 미만인 경우 2개 이상의 간이식 소화기, 총톤수 5톤 이상일 경우 2개 이상의 휴대식 소화기를 비치해야 함.

**【그림 4-7】 간이식·휴대식 소화기 예시**



○ 조사대상 20개 중 14개(70%) 어선은 소화설비를 전혀 구비하지 않았고 2개(10%) 어선은 각 1개씩만 비치하여 규정 개수를 충족하지 못하였음.

**【표 4-10】 소화설비 비치 여부**

비치		미비치	합 계
6개(30%)		14개(70%)	20개(100%)
수량 적합	수량 부적합		
4개(20%)	2개(10%)		



- (핸드레일 및 자기점화등) 낚시어선은 핸드레일(난간손잡이)과 1개 이상의 자기점화등\*을 갖추어야 함.

\* 야간에 구명부환의 위치를 알려주는 등으로, 구명부환과 함께 수면에 투하되면 자동으로 점등됨.

**【그림 4-8】 핸드레일 및 자기점화등 예시**



- 핸드레일은 조사대상 20개 전 어선이 구비하고 있었으나 자기점화등은 사고 시 생존자의 위치를 알릴 수 있는 중요한 구명설비 임에도 14개 (70%) 어선이 비치하지 않음.

- (전기설비 및 화장실) 낚시어선은 낚시인의 안전을 위한 조명 등의 전기 설비와 분뇨를 수면으로 배출하지 않는 방식의 화장실을 갖추어야 함.

**【그림 4-9】 전기설비 및 화장실 예시**



- 전기설비는 조사대상 20개 전 어선에 구비되어 있었으나 규정에 맞는 수면 비배출식 화장실은 10개(50%) 어선에만 설치되어 있었음.
- 특히, 2개(10%) 어선은 화장실 자체를 갖추고 있지 않아 한번 출항 시 최소 3시간 이상 해상에서 뉘시를 하는 뉘시어선 특성 상 개선이 시급 하였음.

**【표 4-11】 수면 비배출식 화장실 설치 여부**

미설치		설치	합 계
10개(50%)		10개(50%)	20개(100%)
수면 배출식	화장실 미설치		
8개(40%)	2개(10%)		



## 1. 낚시어선 안전관리 강화

- (문제점) 조사대상 20개 낚시어선 중 구명조끼 상시 착용규정을 위반(7개, 35%)하거나 구명부환(18개, 90%) 및 자기점화등(14개, 70%)과 같은 구명시설을 구비하지 않는 등 안전관리에 소홀한 낚시어선이 다수 존재함.
- 낚시어선은 사고 발생 시 소형선박의 해상사고라는 점에서 인명피해가 단시간 내에 확대될 수 있음. 실제 ‘돌고래호 전복사고’ (15.9.5, 사망 18명)나 ‘영흥도 낚시어선 사고’(17.12.3, 사망 15명)와 같은 대형 인명피해 발생 사고는 충돌 직후 선박의 전복·침몰이 원인으로,
  - 구명조끼, 자기점화등, 구명부환과 같은 규정에 적합한 구명설비의 구비는 생명과 직결되는 필수적인 사항임.
- 또한 소화설비 비치 부적합(16개, 80%), 구명줄 미보유(2개, 10%), 승선자명부 부실작성(5개, 25%), 신분증 미확인(14개, 70%) 등 규정위반의 범위가 매우 넓어 대형 인명사고 이후에도 전반적인 안전관리가 미흡한 것으로 확인됨.
- (개선방안) 구명설비의 적합한 설치 및 구명조끼 상시착용 등 안전관리·감독 강화

## 2. 건전하고 위생적인 선상낚시 환경 조성

- (문제점) 낚시어선 승객의 음주 3개(15%), 화장실 미설치 2개(10%) 및 규정 부적합 화장실 설치가 8개(40%) 어선으로 전반적인 선상낚시 환경의 개선이 필요함.
- 낚시는 2017년 국민 취미조사에서 1위를 기록하였고 낚시어선 인구가 ‘16년 대비 ‘17년에 약 72만명이 급증하는 등 국민레저로 자리잡고 있음.
  - 또한 장년층의 남성 뿐 아니라 가족, 연인, 회사 등 이용객군이 다양해 지고 있어 낚시어선업의 지속가능한 발전을 위해서도 건전하고 위생적인

선상낚시 환경 정착이 필요함.

- 또한 이용객의 음주는 추락 등 예상치 못한 사고를 예방하는 차원에서도 현실적인 규제방안이 시급함.

- (개선방안) 건전하고 위생적인 선상낚시 환경 조성을 위한 기준 마련 및 관리·감독 강화

### 3. 환경오염 방지 및 수산자원 보호 강화

- (문제점) 낚시어선 출항 시 낚시어선업자가 승객을 대상으로 환경오염 방지 및 수산자원 보호 등을 포함한 승객의 의무에 대한 교육이 전무하였고 조사대상 20개 중 17개(85%) 어선에서는 담배꽂초를 비롯한 쓰레기의 바다투기가 빈번하게 이뤄지고 있었음.

- ‘승객준수사항’에 쓰레기 투기금지 등 환경 관련 규정이 명시되어 있는 사례도 일부 있으나 실질적인 고지나 교육 등이 없을 경우 제대로 지켜지기 어려우며,

- 쓰레기통이나 재떨이 등 승객이 쓰레기투기를 하지 않도록 유도할 수 있는 환경시설 구비가 미비하여 개선이 필요함.

- 일본의 사례와 같이 낚시어선업자가 안전 뿐만 아니라 환경까지 포함하는 사전교육을 승객에게 실시하도록 의무화 할 필요성이 있음.

- (개선방안) 환경 및 수산자원 보호 강화를 위한 기준 마련 및 관리·감독 강화

## 1. 대정부 건의

- 해양수산부
  - 낚시어선 안전관리·감독 강화
  - 낚시어선 안전장비 설치 관리·감독 강화
  - 낚시어선 환경개선 및 해양오염 방지를 위한 기준 마련

## 2. 소비자정보 제공

- 언론 홍보, 소비자시대 게재 및 홈페이지 게시. 끝.