



제 417회 국회 (임시회)
제1차 농림축산식품해양수산위원회

선박직원법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 외국 해기사에게 국내 원양어선 직원 자격 부여 >
■ 조경태의원 대표발의(의안번호 제2202153호)

2024. 8.

농림축산식품해양수산위원회
전문위원 최 선 영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 외국 해기사에게 국내 원양어선 직원 자격 부여	3

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 조경태의원 등 11인

2. 제 안 일 : 2024. 7. 23.

3. 회 부 일 : 2024. 7. 24.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」(이하 “국제협약”이라 함)에 가입한 국가 간에 다른 국가에서 발급한 해기사 자격을 인정하기로 협정을 체결한 경우, 다른 국가의 해기사 자격을 보유하고 해양수산부장관의 인정을 받은 사람으로 하여금 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있도록 하고 있음.

그런데 우리나라는 국제협약에 가입하지 아니하여 외국인 해기사가 원양어선의 직원이 되는 것이 불가능한 실정으로, 열악한 근무환경 등으로 원양어선의 승선을 기피하는 선원이 증가함에 따라 인력난 문제가 심화되고 있음에도 이에 대한 해결방안이 부재하여 대응책 마련이 시급하다는 지적이 있음.

이에 국제협약에 가입한 다른 국가의 해기사 자격을 보유한 외국인

이 해양수산부장관의 인정을 받은 경우 해당 외국인이 국내 원양어선의 직원이 될 수 있도록 함으로써, 원양어업계의 인력난을 해소하여 원양어업계의 발전과 국민경제에 이바지하고자 하는 것임(안 제10조의 2제2항 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 외국 해기사에게 국내 원양어선 직원 자격 부여

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」의 당사국이 발급한 해기사 자격을 가진 자가 해양수산부장관의 인정을 받은 경우 우리나라 원양어선의 선박직원이 될 수 있도록 하려는 것임(안 제10조의2제2항).

현행	개정안
제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례) ① (생략) <u><신설></u>	제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례) ① (현행과 같음) ② 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」의 당사국이 발급한 해기사 자격을 가진 사람으로서 해양수산부장관의 인정을 받은 사람은 제1항 및 제4조제1항에도 불구하고 「원양산업발전법」 제6조제1항에 따른 허가를 받은 어선의 선박직원이 될 수 있다.
② 해양수산부장관은 제1항에 따른 인정을 받으려는 사람이 제11조에 따른 승무기준에 맞는 자격	③ -----제1항 또는 제2항----- -----

을 가졌다고 인정하면 해당 체약국의 해기사 면허증에 승무할 수 있는 것으로 되어 있는 선박 및 그 선박에서 수행할 수 있는 직무의 범위에서 선박직원으로서 승무할 수 있는 선박 및 그 선박에서의 직무 범위를 정하여 이를 인정(이하 “승무자격인정”이라 한다)하고, 승무자격증을 발급할 수 있다.

③ (생략)

④ 승무자격인정의 유효기간은 5년으로 한다. 다만, 해당 체약국에서 해기사 자격을 잃은 때에는 그 때부터 효력을 잃는다.

⑤ (생략)

제27조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. ~ 3. (생략)

4. 제9조(제10조의2제5항에 따라 준용되는 경우를 포함한다) 또는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 따라 업무정지처분 중에 있는 사람을 선박직원으로 선박에 승무시킨 자

5. ~ 8. (생략)

제28조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나

-----체약국 또는 당사국-----

④ (현행과 같음)

⑤ -----체약국 또는 당사국-----

⑥ (현행과 같음)

제27조(벌칙) -----

1. ~ 3. (현행과 같음)

4. -----제6항-----

5. ~ 8. (현행과 같음)

제28조(벌칙) -----

나에 해당하는 사람은 300만원 이하의 벌금에 처한다.	----- -----.
1. 제9조(제10조의2제5항에 따라 준용되는 경우를 포함한다) 또는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 따른 업무정지처분을 위반하여 선박직원으로 승무한 사람	1. -----제6항----- ----- ----- ----- -----
2. (생략)	2. (현행과 같음)

나. 검토의견

□ 해기사란 선박의 운항, 선박엔진의 운전, 선박통신에 관한 전문지식을 습득하고 해양수산부장관의 해기사 면허를 받은 사람으로 항해사, 기관사, 통신사, 운항사 등의 직종으로 분류할 수 있음.

「선박직원법」에 따른 선박직원은 해기사로서 선박에서 선장·항해사·기관장·기관사·전자기관사·통신장·통신사·운항장 및 운항사의 직무를 수행하는 사람¹⁾으로 「선원법」에 따른 선장과 직원에 해당하고, 선박직원이 아닌 선원은 부원에 해당함.²⁾

- 1) 「선박직원법」 제2조(정의) 3. “선박직원”이란 해기사(제10조의2에 따라 승무자격인정을 받은 외국의 해기사를 포함한다)로서 선박에서 선장·항해사·기관장·기관사·전자기관사·통신장·통신사·운항장 및 운항사의 직무를 수행하는 사람을 말한다.
- 2) 「선원법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “선원”이란 이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다.
 3. “선장”이란 해원(海員)을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원을 말한다.
 4. “해원”이란 선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원을 말한다.
 5. “직원”이란 「선박직원법」 제2조제3호에 따른 항해사, 기관장, 기관사, 전자기관사, 통신장, 통신사, 운항장 및 운항사와 그 밖에 대통령령으로 정하는 해원을 말한다.

[선원의 구분]

「선박직원법」상 선원의 구분	「선원법」상 선원의 구분
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">선원</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">선박직원(해기사)</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">부원</div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">선원</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">선장</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">해원</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">직원</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">부원</div> </div>

- 현행법에 따르면 외국 해기사 자격을 가진 자가 우리나라 선박직원이 되기 위해서는 ① 우리나라와 해당 국가가 각각 선원의 자격증명 등에 관한 국제협약에 가입하고 → ② 우리나라와 국제협약에 가입한 해당 국가 간 서로의 해기사 자격을 인정하는 협정(MOU)을 체결한 뒤 → ③ 해양수산부장관의 인정이 있어야 함.³⁾

우리나라는 1985년 상선(商船)에 승선하는 선원들의 교육, 당직근무 등에 관한 국제적 기준을 정한 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에 가입하였고, 사우디아라비아 등 43개국과 해기사 자격 인정 협정을 체결하여 현재 해당 체약국의 해기사 자격을 받은 자는 우리나라 상선의 직원이 될 수 있음.

6. “부원”(部員)이란 직원이 아닌 해원을 말한다.

3) 「선박직원법」 제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례) ① 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」 또는 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에 따라 다른 당사국이 발급한 해기사 자격을 인정하기로 협정을 체결한 국가(이하 “체약국”이라 한다)의 해기사 자격을 가진 사람으로서 해양수산부장관의 인정을 받은 사람은 제4조제1항에도 불구하고 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있다.

반면 원양어업계의 인력난에도 불구하고 어선(漁船)에 승선하는 선원들과 관련한 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에는 가입하지 않아⁴⁾ 현행법으로는 외국 해기사가 우리나라 원양어선의 직원이 되는 것은 불가능한 상황임⁵⁾.

[외국 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례]

구 분	국제협약 가입여부	MOU 체결 국가	해양수산부장관 의 인정	한국선박 선박직원 자격
상 선	○ (총 169개국)	43개국	43개국	43개국
어 선	X (총 38개국)	-	-	-

□ 한국원양산업협회에 따르면 원양어선의 경우 구인난으로 인해 출항 일정이 임박했음에도 적합한 기관사를 구하지 못해 법정 승무정원 충족을 위해 적합하지 않은 자⁶⁾를 고용하는 경우가 자주 발생하고 있음.

또한, 참치를 잡는 연승어업⁷⁾의 기관사 수급이 특히 어려운 상황인데⁸⁾, 이는 연승어업은 연간 어획량이 1척당 350톤인데 반해 선망어업은 1만톤

4) 해양수산부는 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에 따르면 어선의 길이가 24m 이상인 경우 강화된 교육훈련 내용 등을 적용하도록 하고 있어 유럽 어선에 비해 길이가 길고 톤수가 적은 어선을 운용하는 아시아 국가들(일본·중국 등)은 대부분 가입하지 않은 상황이라고 설명하고 있음.

5) 2021년 기준 원양어선 선원의 77.5%가 외국인으로 구성되어 있는데 이들은 모두 선박직원이 아닌 부원에 해당함

6) 기관사 자격증은 있지만 해당 업종 승선경력이 없는 자, 고령인 자, 문제를 일으켜 하선했던 선원 등

7) 무명이나 나일론으로 만든 긴 끈에 일정한 간격으로 낚싯바늘을 단 낚싯줄을 달아 한 번에 여러 마리의 고기를 낚아 올리는 어업

8) 해양수산부에 따르면, 원양어선 기관사의 고령화가 심각한 상황이고, 승선을 희망하는 선박과 직책 등의 차이가 발생해 구인난이 가중되고 있다고 설명하고 있음

이상의 어획량을 올리고 있다는 점에서 같은 참치를 잡는 선망어업⁹⁾에 비해서 급여가 낮고, 선령 역시 연승어선이 매우 낮기 때문이다.

[원양어업의 조업형태별 급여·선령 등 비교]

구 분		연승어업	선망어업	채낚기어업 ¹⁰⁾	트롤어업 ¹¹⁾	봉수망어업 ¹²⁾
척수(189척)		117척(62%)	24척(12.7%)	28척(14.8%)	12척(6.3%)	8척(4.2%)
승선기간		참치:18개월 메로:12개월 대구:5~6개월	12개월	7~8개월	오징어:10개월 명태:6~7개월	6개월 이내
어획종		참치(회), 메로, 대구	참치(통조림)	오징어	오징어, 명태	꽂치 등
평균 월 급여 *1등기관사기준		6,549천원	11,628천원	6,766천원	9,413천원	4,515천원
선 령	5년미만		2척	4척		
	5~9년		6척	1척		
	10~14년	2척	8척			1척
	15~19년		3척			
	20~24년	5척	1척			
	25년이상	110척	4척	23척	12척	7척

그런데, 우리나라 원양어선 189척 중 117척(62%)이 연승어업에 투입되고 있는 만큼 연승어업의 지속가능성을 위해서는 협약에 가입한 다른 국가의 해기사가 우리나라 원양어선의 직원이 될 수 있도록 할 필요가 있어 보임.

9) 직사각형 그물로 물고기를 둘러싸서 잡는 어업

10) 긴 줄에 미끼가 없는 낚시를 달아 대상물을 낚는 어업

11) 동력선으로 주머니 모양 그물을 수평방향으로 끌어 대상물을 잡는 어업

12) 집어등 불빛으로 어군을 모이게 한 뒤 그물로 들어올리는 어업

이에 개정안은 우리나라가 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에 가입하지 않더라도 해당 협약에 가입한 국가의 해기사 자격을 보유한 외국인이 해양수산부장관의 인정을 받은 경우 우리나라 원양어선의 직원이 될 수 있도록 함으로써 원양어업계의 인력 부족 현상 해소에 기여하려는 취지로 보임.

[현행법 및 개정안 비교]

외국 해기사가 우리나라 원양어선 직원이 되기 위한 자격 및 절차						
현행	우리나라	국제협약 가입	→	협정 체결	→	해양수산부장관의 인정
	외국	국제협약 가입		협정 체결		
개정안	우리나라	-	→	-	→	해양수산부장관의 인정
	외국	국제협약 가입		-		

- 다만, ①현행법은 외국 해기사를 우리나라의 선박직원으로 고용하기 위해 국제협약 가입, 당사국과의 협정 체결, 해양수산부장관의 인정 등 단계적인 절차를 규정하고 있다는 점, ②상선 선원들과의 형평성 측면을 고려할 필요가 있다는 점, ③현재 외국인 해기사 도입 관련 노·사·정(원양산업과)이 구체적 실행방안, 내국인 해기사의 근로조건 개선 등에 대해 협상을 진행 중에 있다는 점에서 신중한 검토가 필요해 보임.
- 관계기관의 의견을 보면, 해양수산부는 열악한 근무환경 등으로 원양어선의 승선을 기피하는 선원이 증가함에 따라 인력난 문제가 심화

되고 있는 현실을 감안하여, 외국인 해기사가 국내 원양어선의 해기사가 될 수 있게 함으로써 원양어업계의 인력난 해소에 기여할 수 있다는 개정 취지에는 공감하나,

원양어업계에 외국인 해기사 도입 관련 노·사·정(원양산업과)이 구체적인 실행에 대한 노사합의, 절차에 따른 세부사항, 내국인 해기사의 근로조건 개선 등에 대해 협상을 진행 중에 있으므로 노·사·정 협상의 원만한 합의와 이해관계자와 협의 진행 후 법 개정을 추진하는 것이 바람직하다는 입장임.

- 수산계 교육기관 및 전국원양선원노동조합¹³⁾ 등은 원양어업계 인력난 해소방안으로 외국 해기사의 유입을 추진하기보다는 우리나라 해기사의 근로조건 개선 및 복지 향상 등이 선행되어야 한다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5419

13) [의견제시현황]

- 전국원양선원노동조합(‘24.8.8) : 노·사·정 공동 선언문 발표 후 법률 개정 추진을 재진행하는 것이 바람직할 것으로 판단 - 일방적인 진행은 반대한다는 의견 제시
- 국립부경대학교(‘24.8.8) : 원양어업계의 국내 신규인력 진입을 위해 처우개선 및 편의제공 등의 개선이 우선적으로 필요하며, 신규 진입을 제고하기 위한 방안 마련이 선행되어야 함
- 군산대학교(‘24.8.8) : 이 법안에 따라 개정된다면, 그 동안 구축해 온 국내의 우수한 교육시설과 첨단시설을 갖추고 있는 어선해기사의 교육기관은 존재의 이유를 상실할 것임