



제 434회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

항만안전특별법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈항만출입자 정의 신설 등〉

■ 문금주의원 대표발의, 의안번호 제2216418호

2026. 4.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김성완

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2
1. 항만출입자 정의 신설	2
2. 항만운송 종사자 등의 안전확보 의무 신설 등	8
3. 항만안전점검관 규정 분리 및 점검 규정 신설	13
4. 항만안전평가제도의 도입	20
5. 항만안전수칙 위반에 대한 제재	25
6. 부칙	31
IV . 참고자료	33

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 문금주의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 1. 29.
3. 회 부 일 : 2026. 1. 30.

II. 제안이유 및 주요내용

「항만안전특별법」 시행으로 항만하역사업자에게 자체안전관리계획 수립 의무를 부여하고 그 이행 여부를 점검하는 등 하역사업자 중심의 안전관리가 강화됨. 이를 통해 항만사업장의 재해율이 소폭 감소하였으며, 항만하역사업자 소속 종사자의 사망사고 또한 감소하는 성과가 있었음.

그러나 하역사 외에도 줄잡이, 화물고정업, 검수·검량·감정 등 소규모 항만운송업체 종사자의 사망사고가 여전히 반복되고 있어, 현행 제도만으로는 항만 전반의 안전을 확보하는 데 한계가 있다는 지적이 지속적으로 제기되고 있음.

이에 개정안은 항만운송에 참여하는 자에게 항만운송 종사자의 안전사고 예방을 위한 관리·감독 의무를 부여하고, 항만을 출입하는 모든 사람이 항만안전수칙을 준수하도록 함으로써, 사후 대응이 아닌 사전 예방 중심의 항만안전관리를 강화하려는 것임(안 제6조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 항만출입자 정의 신설

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 항만출입자의 정의를 신설하여 항만출입자를 법 적용 대상에 포함하려는 것임(안 제2조제7호).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 6. (생략) <u><신설></u>	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 6. (현행과 같음) 7. “항만출입자”란 제5호 및 제6호의 항만운송 참여자와 종사자 외의 사람으로서 다음 각 목의 사유로 항만을 출입하는 자를 말한다. 가. 항만시설·장비의 설치·유지·보수와 임대 등 업무를 수행하는 자. 다만, 「항만법」 제2조제7호의 항만개발사업과 「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제2조제4호의 항만재개발사업 및 이와 유사한 대규모 공

7. · 8. (생략)	<u>사 수행을 목적으로 항만을 출입하는 자는 제외한다.</u> <u>나. 항만 내 검역·방역에 관한 업무를 수행하는 자</u> <u>다. 육상과 항만 간에 화물을 운송하기 위해 「화물자동차 운수사업법」 제2조제3호에 따른 화물자동차 운송사업을 수행하는 자로서 제2조제6호 나목에 해당하지 아니한 자</u> 8. · 9. (현행 제7호 및 제8호와 같음)
---------------------	--

나. 검토의견

□ 현행법¹⁾은 항만운송 참여자와 항만운송 종사자에 대한 정의규정만 두어, 항만운송 참여자와 종사자에 포함되지 않는 항만출입자는 법 적용 대상에서 제외되는 사각지대의 문제가 발생함.

□ 개정안은 항만운송 참여자와 종사자 외의 사람으로서 ①항만시설·장비의 설치·유지·보수와 임대 등의 업무 수행, ②항만 내 검역·방역에 관한 업무 수행, ③육상과 항만 간에 화물을 운송하기 위한 화물자동차 운송사업²⁾ 수행의 사유로 항만을 출입하는 자를 항만출입자로 하는 정의규정을 신설하려는 것으로,

이를 통하여 항만에 출입하여 업무를 수행함에도 법 적용 대상에서 제외되었던 자들을 법 적용 대상에 편입하여 법의 사각지대를 해소하고, 항만 안전관리에 만전을 기할 수 있을 것으로 보임.

□ 안 제2조제7호가목은 「항만법」 제2조제7호³⁾의 항만개발사업과

1) 「항만안전특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “항만운송 참여자”란 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 영위하는 자를 말한다.

6. “항만운송 종사자”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

가. 「근로기준법」상의 근로자

나. 도급, 용역, 위탁 등 계약의 형식에 관계없이 항만에서 항만운송 참여자의 사업의 수행을 위하여 대가를 목적으로 역무를 제공하는 자로서 대통령령으로 정하는 자

2) 「화물자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “화물자동차 운송사업”이란 다른 사람의 요구에 응하여 화물자동차를 사용하여 화물을 유상으로 운송하는 사업을 말한다. 이 경우 화주(貨主)가 화물자동차에 함께 탈 때의 화물은 중량, 용적, 형상 등이 여객자동차 운송사업용 자동차에 싣기 부적합한 것으로서 그 기준과 대상차량 등은 국토교통부령으로 정한다.

3) 「항만법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “항만개발사업”이란 항만시설(항만구역 밖에 설치하려는 제5호 각목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 장래에 해양수산부장관이 항만시설로 지정·고시할 예정인 시설을 포함한다)의 신설·개축·보강·유지·보수(補修) 및 준설 등을 하는 사업을 말한다.

「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제2조제4호4)의 항만재개발사업 및 이와 유사한 대규모 공사 수행을 목적으로 항만을 출입하는 자는 제외하도록 규정하고 있는데,

이러한 대규모 공사 중에는 항만의 기능이 유지되지 않는다는 점을 고려할 때, 대규모 공사 수행을 목적으로 항만을 출입하는 자는 항만출입자에서 제외하도록 하는 것은 타당한 입법 조치로 보임.

□ 개정안과 관련하여 다음의 사항에 대한 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 현행법상 ‘항만안전사고’의 정의규정을 수정하고 용어를 통일할 필요가 있을 것으로 보임. 현행법 제2조제7호5)는 ‘항만안전사고’를 ‘항만에서 항만운송사업 또는 항만운송관련사업을 시행하면서 대통령령으로 정하는 규모 이상의 인명피해나 재산피해가 발생한 사고’로 정의하고 있음.

그러나 안 제2조제7호의 ‘항만출입자’는 검역·방역이나 화물자동차 운송 업무 등을 수행하는 자들로서 현행법상 항만운송사업 등의 주체에 해당하지 않음. 따라서 이들이 항만 내에서 겪는 사

4) 「항만 재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

4. “항만재개발사업”이란 노후하거나 유휴 상태에 있는 항만구역 및 그 주변지역에서 「항만법」 제2조제5호에 따른 항만시설 및 주거·교육·휴양·관광·문화·상업·체육 등과 관련된 시설을 개선하거나 정비하기 위하여 시행하는 사업을 말한다.

5) 「항만안전특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “항만안전사고”란 항만에서 항만운송사업 또는 항만운송관련사업을 시행하면서 대통령령으로 정하는 규모 이상의 인명피해나 재산피해가 발생한 사고를 말한다.

고가 법령상 ‘항만안전사고’에 포함될 수 있도록 정의규정 또는 안 제2조제7호의 내용을 수정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

아울러, 개정안 내에서 ‘항만안전사고’(안 제8조의2)와 ‘안전사고’(안 제6조제3항, 제9조의2, 제11조의2 등)라는 용어가 혼용되고 있어, 법 체계의 일관성을 위해 용어를 체계적으로 정비할 필요가 있어 보임.

둘째, 일부 체계·자구의 정비가 필요할 것으로 보임. 안 제2조제7호는 항만출입자를 ‘다음 각 목의 사유로 항만을 출입하는 자’로 규정하고 있는데, 안 제2조제7호의 각 목은 사유가 아닌 특정 행위를 하는 사람을 규정하고 있어, 본문과 각 목을 연결하여 읽을 경우 호응이 맞지 않는 문제가 나타남. 이러한 문제를 해소하기 위하여 각 목을 행위나 목적을 나타내는 명사형으로 수정하는 방안을 고려할 수 있음.

또한, 안 제2조제7호가목에서 ‘항만시설·장비의 설치·유지·보수와 임대 등’과 같이 가운뎃점이 과다하게 사용되어 의미가 불분명한 측면이 있으므로, ‘항만시설 및 장비의 설치·유지·보수와 임대’등과 같이 가운뎃점 대신 접속사를 활용하여 표기하는 방안을 고려할 수 있으며, ‘보수와 임대 등 업무’에서 ‘등’이라는 표현은 그 범위가 포괄적으로 해석되어 모든 종류의 업무를 포함할 우려가 있으므로, ‘등’을 삭제하거나 구체적인 범위를 하위 법령에 위임하는 방식으로 자구를 정비할 필요가 있어 보임.

□ 해양수산부는 사각지대 해소를 위해 개정안에 동의한다는 의견을 제시함.

2. 항만운송 종사자 등의 안전확보 의무 신설 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 항만운송 참여자 또는 항만출입자를 고용·사용하는 사업주에게 항만운송 종사자 또는 항만출입자가 항만 내에서 안전하게 이동하고 작업할 수 있도록 국가가 시행하는 안전사고 예방을 위한 조치를 따르도록 관리·감독할 의무를 부과하고,
- 항만운송 종사자와 항만출입자로 하여금 스스로의 안전을 확보하기 위하여 적극 노력하고 국가가 시행하는 안전사고 예방을 위한 조치 및 안 제6조제3항에 따라 시행하는 관리·감독조치를 따르도록 의무를 부과하며,
- 안 제6조의2제3항에 따라 항만운송 종사자 등이 항만에서 항만 안전사고 예방을 위하여 지켜야 할 구체적인 사항을 정하기 위해 해양수산부령으로 항만안전사고 예방을 위한 수칙을 정하도록 규정하려는 것임(안 제6조제3항 신설 등).

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
제6조(항만운송 참여자의 안전확보 의무) ①·② (생략) <u><신설></u>	제6조(항만운송 참여자의 안전확보 의무) ①·② (현행과 같음) ③ 항만운송 참여자 또는 항만출

<신 설>

<신 설>

입자를 고용·사용하는 사업주는 항만운송 종사자 또는 항만출입자가 항만 내에서 안전하게 이동하고 작업할 수 있도록 국가가 시행하는 안전사고 예방을 위한 조치를 따르도록 관리·감독 하여야 한다.

제6조의2(항만운송 종사자 등의 안전 확보 의무) ① 항만운송 종사자와 항만출입자(이하 “항만운송 종사자 등”이라 한다)는 항만에서 스스로의 안전을 확보하기 위하여 적극적으로 노력하여야 한다.

② 항만운송 종사자등은 항만운송 참여자 또는 항만출입자를 고용·사용하는 사업주가 제6조제3항에 따라 국가가 시행하는 안전사고 예방을 위한 조치와 관련하여 시행하는 관리·감독조치를 따라야 한다.

③ 항만운송 종사자 등은 항만 내에서 안전하게 이동하고 작업할 수 있도록 국가가 시행하는 안전사고 예방을 위한 조치를 따라야 한다.

제8조의2(항만안전사고 예방을 위한 수칙) 해양수산부장관은 제6조의2 제3항에 따라 항만운송 종사자 등

	<u>이 항만에서 항만안전사고 예방을 위하여 지켜야 할 구체적인 사항을 정하기 위해 해양수산부령으로 항만안전사고 예방을 위한 수칙(이하 “항만안전수칙”이라 한다)을 정해야 한다.</u>
--	--

나. 검토의견

- 현행법은 항만운송 참여자로 하여금 안전한 작업환경을 제공하기 위해 노력하고 국가 또는 지방자치단체가 항만에서의 안전확보를 위하여 실시하는 조치에 적극적으로 협조하도록 규정하여 항만운송 참여자에 대해서만 안전확보 의무를 부과하고 있음(법 제6조6).

항만운송 종사자와 항만출입자(이하 “항만운송 종사자 등”이라 함)는 항만에 출입하여 작업을 수행하는 사람으로서 안전사고 발생 위험에 노출될 수 있으므로 이들에 대한 안전확보 의무를 규정할 필요성이 제기됨.

- 개정안은 항만운송 종사자의 안전확보 의무 규정을 신설하고(안 제6조의 2), 이를 뒷받침하기 위해 항만운송 참여자와 항만출입

6) 「항만안전특별법」

제6조(항만운송 참여자의 안전확보 의무) ① 항만운송 참여자는 해당 사업장에서 항만운송 종사자에게 안전한 작업환경을 제공하기 위하여 노력하여야 한다.

② 항만운송 참여자는 국가 또는 지방자치단체가 항만에서의 안전확보를 위하여 실시하는 조치에 적극적으로 협조하여야 한다.

자를 고용·사용하는 사업주(이하 “사업주”라 함)의 관리·감독 의무를 규정하며(안 제6조제3항), 안 제6조의2제3항에 따라 항만 운송 종사자 등이 지켜야 할 사항을 정하기 위해 해양수산부령으로 항만안전사고 예방을 위한 수칙을 정하도록 규정하려는 것임(안 제8조의2).

개정안은 안전의 사각지대를 해소하고 항만안전사고 예방에 기여할 수 있을 것으로 보임.

□ 안 제6조와 관련하여 조 제목의 수정을 고려할 수 있음. 현행법 제6조의 제목은 “항만운송 참여자의 안전확보 의무”인데, 신설되는 안 제6조제3항은 의무의 주체를 사업주까지 확대하여 이들에게 관리·감독 의무를 부과하고 있으므로, 이를 명확히 포괄할 수 있도록 조 제목도 그에 맞추어 수정하는 것이 법 체계상 적절할 것으로 보임.

- 참고로, 「항만안전특별법」 제6조7)가 개정되어 개정 규정이 2026년 9월 11일 시행 예정이므로, 시행 예정인 제3항과 충돌하지 않도록 항 번호를 정비하는 등 조치가 필요할 것으로 보임.

7) 「항만안전특별법」

제6조(항만운송 참여자의 안전확보 의무 등) ① 항만운송 참여자는 해당 사업장에서 항만운송 종사자에게 안전한 작업환경을 제공하기 위하여 노력하여야 한다.

② 항만운송 참여자는 국가 또는 지방자치단체가 항만에서의 안전확보를 위하여 실시하는 조치에 적극적으로 협조하여야 한다.

③ 해양수산부장관은 항만운송 참여자의 사업장에서의 「산업안전보건법」에 따른 중대재해 발생에 관하여 고용노동부장관과 협력하고 관련 정보를 공유하여야 한다. <신설 2026. 3. 10.>

[제목개정 2026. 3. 10.]

[시행일: 2026. 9. 11.]

- 해양수산부는 개정안이 안전사고 예방에 기여할 것으로 보이고, 항만은 다양한 위험요인이 존재하는 공간이기 때문에 항만 내 안전한 행동기준 마련이 절실하며 그 구체적 내용은 해양수산부령으로 정하는 것이 타당하다는 의견을 제시함.

3. 항만안전점검관 규정 분리 및 점검 규정 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 항만안전점검관에 관한 규정을 현행법 제9조에서 분리하여 별도의 조로 신설하고, 항만안전점검관 또는 항만안전점검요원이 항만하역사업자의 자체안전관리계획 이행 여부와 항만운송종사자 등의 항만안전수칙 이행 여부를 주기적으로 점검하도록 법적 근거를 마련하려는 것임(안 제9조 등).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제9조(자체안전관리계획의 수립·승인 등) ① ~ ④ (생략)	제9조(자체안전관리계획의 수립·승인 등) ① ~ ④ (현행과 같음)
⑤ 자체안전관리계획의 승인·이행 확인 및 제4항에 따른 시정조치 업무를 수행하기 위하여 관리청에 항만안전점검관을 둔다.	<삭제>
⑥ 관리청은 제5항에 따른 항만안전점검관의 업무 수행을 지원하기 위하여 항만안전점검요원으로 소속 공무원, 「항만공사법」에 따라 설립된 항만공사 소속 직원을 임명·지정하거나, 해양수산부장관이 인정하는 자를 위촉하여야 한다. 이 경우 항만안전점검요원은	<삭제>

자체안전관리계획의 승인·이행
확인 및 제4항에 따른 시정조치 업
무 수행에 한하여 항만안전점검
관의 지휘·감독을 받는다.

⑦ 제5항 및 제6항에 따른 항만안
전점검관 및 항만안전점검요원의
자격, 임면·지정 또는 위촉 및 직
무범위 등 그 밖에 필요한 사항은
대통령령으로 정한다.

<신 설>

<삭 제>

제9조의2(항만안전점검관 등) ① 항
만에서 제8조의2에 따른 항만운송
종사자 등의 항만안전수칙 준수여
부 확인, 제9조제1항부터 제3항에
따른 자체안전관리계획의 승인·
이행 확인 및 제4항에 따른 시정조
치 업무와 항만에서의 안전사고
예방활동을 수행하기 위하여 관리
청에 항만안전점검관을 둔다.

② 관리청은 제1항에 따른 항만안
전점검관의 업무 수행을 지원하기
위하여 항만안전점검요원으로 소
속 공무원, 「항만공사법」에 따라
설립된 항만공사 소속 직원을 임
면·지정하거나, 해양수산부장관
이 인정하는 자를 위촉하여야 한
다. 이 경우 항만안전점검요원은
제1항의 항만안전수칙 준수여부의
확인, 자체안전관리계획의 승인·

<신 설>

이행 확인 및 시정조치 업무 수행에 한정하여 항만안전점검관의 지휘·감독을 받는다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 항만안전점검관 및 항만안전점검요원의 자격, 임면·지정 또는 위촉 및 직무범위 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조의3(항만안전점검관의 점검 등) ① 항만안전점검관 또는 항만안전점검요원은 관할 항만 내에서 제9조제1항에 따라 항만하역사업자가 수립하는 자체안전관리계획을 이행하는지와 항만운송 종사자 등이 제8조의2에 따른 항만안전수칙을 이행하는지 여부를 주기적으로 점검하여야 한다.

② 항만안전점검관 또는 항만안전점검요원은 제1항에 따라 점검한 결과 위반사실이 확인된 경우 위반자를 특정하기 위하여 소속·성명·생년월일 등 개인정보를 요청할 수 있으며, 이 경우 항만운송 종사자 등은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

나. 검토의견

□ 현행법 제9조⁸⁾는 항만하역사업자의 자체안전관리계획 수립·변경, 계획 이행 여부 확인을 위한 조치 및 시정조치에 대해 규정하고 있으며, 자체안전관리계획의 승인·이행 확인 및 시정조치 업무를 수행하기 위한 항만안전점검관에 대한 규정을 두고 있음.

자체안전관리계획의 수립·승인과 직접적 관련이 낮은 항만안전점검관의 자격, 임면 등에 관한 사항을 별도 조항으로 규정하고 항만안전점검관의 점검에 관한 법적 근거를 마련할 필요성이 제기됨.

□ 개정안은 항만안전점검관에 관한 현행법 제9조제5항부터 제7항까지의 규정을 분리하여 별도의 조로 신설하고, 항만안전점검관

8) 「항만안전특별법」

제9조(자체안전관리계획의 수립·승인 등) ① 항만운송 참여자 중 「항만운송사업법」 제4조에 따라 항만하역사업을 관리청에 등록한 자(이하 “항만하역사업자”라 한다)는 항만운송 종사자의 안전사고 예방을 위하여 항만 내 출입통제, 시설 안전확보 및 안전장비 지급 등 대통령령으로 정하는 바에 따라 자체안전관리계획(이하 “자체안전관리계획”이라 한다)을 수립하여 관리청의 승인을 받아야 한다. 승인받은 내용을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 관리청은 항만운송 종사자의 안전을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 자체안전관리계획의 변경을 명할 수 있다.

③ 관리청은 자체안전관리계획을 승인하고 적절한 이행 여부를 확인하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 다음 각 호의 조치를 할 수 있다.

1. 사업장에 출입하여 항만 내 안전관리 관계 서류 검사 및 안전관리 상태 확인·조사 또는 점검
2. 항만하역사업자에 대한 서류 제출 및 항만 내 안전관리에 관한 업무 보고 요구

④ 관리청은 제3항에 따른 조치 결과 주요 안전조치 등을 개선·보완할 필요가 있다고 인정되는 경우에는 항만하역사업자에게 시정조치를 명할 수 있다.

⑤ 자체안전관리계획의 승인·이행 확인 및 제4항에 따른 시정조치 업무를 수행하기 위하여 관리청에 항만안전점검관을 둔다.

⑥ 관리청은 제5항에 따른 항만안전점검관의 업무 수행을 지원하기 위하여 항만안전점검요원으로 소속 공무원, 「항만공사법」에 따라 설립된 항만공사 소속 직원을 임면·지정하거나, 해양수산부장관이 인정하는 자를 위촉하여야 한다. 이 경우 항만안전점검요원은 자체안전관리계획의 승인·이행 확인 및 제4항에 따른 시정조치 업무 수행에 한정하여 항만안전점검관의 지휘·감독을 받는다.

⑦ 제5항 및 제6항에 따른 항만안전점검관 및 항만안전점검요원의 자격, 임면·지정 또는 위촉 및 직무범위 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

의 역할을 신설되는 안 제8조의2에 따른 항만안전수칙과 연계하며, 항만안전점검관의 점검에 관한 법적 근거를 마련하려는 취지로 이해됨.

□ 개정안에 대해서는 다음의 사항에 대한 추가적 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 개정안이 통과될 경우 항만안전점검관의 업무가 과중해질 우려가 있음. 항만별 항만안전점검관 배치 현황 및 추가 배치 예정 인원은 다음과 같음.

<항만별 항만안전점검관 배치 현황 및 추가 배치 예정 인원>

구분	부산	인천	울산	여수 광양	마산	평택	동해	대산	군산	포항	목포
업무량(A)	7,488	6,359	7,707	7,029	3,946	4,259	2,474	1,916	1,916	3,426	2,567
법정시간(B)	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208	2,208
필요인력(A/B)	3.4	2.9	3.5	3.2	1.8	1.9	1.1	0.9	0.9	1.6	1.2
현원	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
추가 배치 예정	2	2	2	2	1	1	0	0	0	1	0

업무량은 계획서 승인, 점검 등 법정 사무⁹⁾에 소요되는 시간을 바탕으로 추산된 것으로, 개정안을 통하여 항만안전수칙 이행 여부에 대한 점검 업무가 추가될 경우 필요인력은 더욱 증가할 것으로 예상됨.

현행법상 항만안전점검관은 자체안전관리계획의 승인·이행 확

9) 항만안전 관련 법정사무 내용은 [참고 1] 참조

인 및 시정조치 업무를 수행하도록 규정되어 있는데, 개정안은 이에 더하여 항만운송 종사자 등이 항만안전수칙을 이행하는지 여부까지 주기적으로 점검하도록 의무를 추가하였음.

비록 안 제9조의2제2항을 통해 점검관의 업무 수행을 지원하는 항만안전점검요원을 둘 수 있도록 하고 있으나, 점검 대상이 확대되어 점검관에게 지나치게 많은 업무를 부여하게 될 경우 현실적인 현장 점검의 한계로 인해 당초 의도했던 항만안전 점검 제도 자체의 효과성이 저하될 우려가 있으므로, 이에 대한 면밀한 검토가 필요할 것으로 보임.

둘째, 안 제9조의3에서 항만안전점검관과 항만안전점검요원을 동격의 업무수행주체로 규정한 것의 적절성을 검토할 필요가 있어 보임. 안 제9조의2제2항은 항만안전점검요원을 점검관의 업무 수행을 지원하는 주체로 명시하며 업무 수행 시 점검관의 지휘·감독을 받도록 규정하고 있음. 그러나 안 제9조의3은 점검요원을 점검관과 대등한 주체로 나열하여 ‘주기적 점검’ 및 ‘개인정보 요청’ 권한을 직접 행사하도록 규정하고 있음.

이는 점검요원의 보조적 법적 성격과 배치될 수 있고 점검요원이 될 수 있는 자로 공무원 외 항만공사 직원 또는 해양수산부장관이 위촉하는 민간인도 포함된다는 점에서 개인정보 요청과 같이 권리제한적 행정행위를 직접 할 수 있도록 하는 것은 부적절한 측면이 있으므로, 점검요원은 점검관의 지휘 아래 보조적인 역할을 수행하도록 조문을 정비할 필요가 있어 보임.

셋째, 안 제9조의3제2항에서 위반사실 확인 시 협조 의무의 주체를 확대할 필요가 있어 보임. 안 제9조의3제1항은 항만안전점검관 또는 점검요원이 항만하역사업자가 수립한 자체안전관리계획의 이행 여부와 항만운송 종사자 등의 항만안전수칙 이행 여부를 주기적으로 점검하도록 규정하고 있는데, 같은 조 제2항은 점검 결과 위반사실이 확인되어 개인정보 등을 요청할 경우 이에 따라야 하는 협조 의무 대상자를 ‘항만운송 종사자 등’으로만 한정하고 있음. 따라서 항만하역사업자 또한 정당한 사유가 없는 한 점검 및 자료 요청에 협조하도록 의무 주체에 포함할 필요가 있어 보임.

넷째, 법 체계성 제고를 위해 용어의 통일을 고려해볼 수 있음. 안 제9조의2는 ‘항만안전수칙 준수여부 확인’이라는 표현을 명시하고 있는 반면 안 제9조의3제1항은 ‘항만안전수칙을 이행하는지 여부’를 점검하여야 한다고 규정하고 있음.

동일한 수칙을 지키는 것에 대하여 인접한 조문에서 서로 다른 용어를 혼용하는 것은 규정의 일관성을 저해할 수 있으므로, 용어를 통일하는 것이 바람직할 것으로 보임.

- 해양수산부는 항만안전점검관 규정을 분리하는 것은 법 체계성 제고에 기여할 것이라는 입장이며, 항만안전점검관의 점검 등에 관한 규정을 신설하는 것은 항만 안전관리 수준을 높이는데 기여할 것으로 보인다는 의견을 제시함.

4. 항만안전평가제도의 도입

가. 개정안의 요지

- 개정안은 관리청이 관할 항만하역사업자의 안전관리 수준을 측정하기 위해 항만안전평가를 실시할 수 있도록 하고, 평가 결과 안전관리 수준이 우수한 사업자에게 항만시설 사용료나 임대료의 전부 또는 일부를 감면해줄 수 있도록 규정을 신설하려는 것임(안 제11조의2).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	제11조의2(항만안전평가) ① 관리청은 관할 항만하역사업자의 안전관리 수준을 측정하기 위하여 다음 각 호의 사항을 평가할 수 있다. 1. 안전비용 투자에 관한 사항 2. 안전인력 확보 및 운영에 관한 사항 3. 안전교육 시행에 관한 사항 4. 안전점검 실시 및 시정조치 이행에 관한 사항 5. 사업장 내 안전사고 발생현황 6. 항만안전수칙의 준수에 관한 사항 7. 선사와 항만운송 참여자, 항만

운송 참여자 간, 항만운송 참여자와 항만운송 종사자 간 상생협력에 관한 사항

8. 그밖에 항만의 안전수준을 평가할 수 있는 척도로서 해양수산부령으로 정하는 사항

② 관리청은 제1항에 따른 항만안전평가를 위해 항만하역사업자에게 필요한 자료의 제출 등을 요청할 수 있으며, 이 경우 항만하역사업자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

③ 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」 제2조제8호에 따른 항만시설소유자는 제1항에 따라 평가한 결과 항만안전관리수준이 우수한 항만하역사업자에게 「항만법」 제42조제1항에 따른 항만시설 사용료 또는 임대료의 전부 또는 일부를 감면할 수 있다.

④ 제1항에 따른 항만안전평가의 구체적인 대상, 절차 및 방법에 관하여는 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

나. 검토의견

□ 현행법은 「항만운송사업법」 제4조¹⁰⁾에 따라 항만하역사업을 관리청에 등록한 자(항만하역사업자)에게 자체안전관리계획 수립 등의 의무를 부과하고 있음(법 제9조).

개정안은 관리청이 항만하역사업자에 대하여 항만안전평가를 하고 항만시설소유자¹¹⁾로 하여금 항만안전관리 수준이 우수한 항만하역사업자에게 사용료 또는 임대료의 전부 또는 일부를 감면할 수 있는 법적 근거를 마련하여, 안전관리 우수사업자에 대하여 인센티브를 부여하고 자율적 안전관리 강화를 도모하려는 취지로 보임.

현행법 제9조에 따른 자체안전관리계획과 신설되는 안 제11조의 2에 따른 항만안전평가 모두 항만하역사업자를 대상으로 하는 안전 관련 조치이나,

항만안전평가제도는 인센티브를 제공함으로써 사업자의 자율적 안전관리를 유도한다는 점에서, 위반 시 시정명령 및 형벌 등 제

10) 「항만운송사업법」

제4조(사업의 등록) ① 항만운송사업을 하려는 자는 제3조에 따른 사업의 종류별로 관리청에 등록하여야 한다.

② 제3조제1호의 항만하역사업과 같은 조 제2호의 검수사업은 항만별로 등록한다.

③ 제3조제1호의 항만하역사업의 등록은 이용자별·취급화물별 또는 「항만법」 제2조제5호의 항만시설별로 등록하는 한정하역사업과 그 외의 일반하역사업으로 구분하여 행한다.

11) 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

8. “항만시설소유자”란 항만시설의 소유자·관리자 또는 항만시설의 소유자·관리자로부터 그 운영을 위탁받은 법인·단체 또는 개인을 말한다.

재가 가해지는 규제 중심의 자체안전관리계획과 구분되는 측면이 있음.

□ 참고로, 유사입법례인 「항만운송사업법」¹²⁾은 부두운영회사의 운영성과를 평가하고 평가 결과에 따라 임대료 감면 등 필요한 조치를 할 수 있도록 규정하고 있음.¹³⁾

□ 개정안과 관련하여, 다음의 사항에 대한 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 항만시설소유자와 항만하역사업자가 동일한 경우 감면의 주체와 대상이 일치하게 되어 항만안전평가의 결과가 좋아도 실질적인 혜택에서 배제되는 형평성 문제가 발생할 수 있음.

해양수산부는 좋은 평가를 받았으나 소유 구조로 인하여 혜택을 받지 못하는 사업자에 대해서는 ‘항만하역장 근로자 재해예방시설 지원’ 보조사업 등에 있어서 우선 지원할 수 있도록 하는 방안을 제시함.

둘째, 안 제11조의2제1항 각호의 평가 사항과 관련하여, 다음과 같은 조문 정비가 필요할 것으로 보임. 제6호의 경우 평가 대상

12) 「항만운송사업법」

제26조의8(부두운영회사 운영성과의 평가) ① 해양수산부장관은 항만 운영의 효율성을 높이기 위하여 매년 부두운영회사의 운영성과에 대하여 평가를 실시할 수 있다.

② 항만시설운영자등은 제1항에 따른 평가 결과에 따라 부두운영회사에 대하여 항만시설등의 임대료를 감면하거나 그 밖에 필요한 조치를 할 수 있다.

③ 제1항에 따른 평가의 대상·항목·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

13) 「부두운영회사 성과평가 업무지침」에 따른 부두 운영성과 평가결과에 따른 인센티브 및 페널티 부여는 [참고 2] 참조

인 항만하역사업자는 관리자라는 점을 고려할 때, ‘항만안전수칙의 준수 관리·감독에 관한 사항’으로 수정하는 방안을 검토할 필요가 있음. 또한, 제8호에서 사용된 ‘척도’라는 표현은 국내 입법례에서는 드물게 사용되는 용어이므로, 이를 ‘기준’이라는 표현으로 변경하거나 8호를 ‘항만의 안전수준을 평가하기 위하여 해양수산부령으로 정하는 사항’으로 규정하는 방안을 고려해볼 수 있음.

- 해양수산부는 항만안전평가제도 도입을 통한 항만사업장별 자율적 안전관리 강화는 항만 전반의 평균적 안전수준 제고에 기여할 것으로 기대된다는 의견을 제시함.

5. 항만안전수칙 위반에 대한 제재

가. 개정안의 요지

- 개정안은 항만안전수칙을 위반한 항만운송 종사자 등에게 30일 이하의 출입정지 처분을 부과하고, 항만안전수칙 위반자의 사업주 등에게는 관리·감독 책임을 물어 500만원 이하의 과태료를 부과하는 근거를 마련하려는 것임(안 제16조의2 및 제17조제1항)

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
<신 설>	제16조의2(출입의 정지) 항만안전점검관은 제9조의3제1항부터 제2항까지의 규정에 따라 항만운송 종사자 등이 항만안전수칙을 위반한 것으로 확인한 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 30일 이하의 출입정지를 명하거나 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」 제2조제8호에 따른 항만시설소유자에게 30일 이하의 출입정지를 명하도록 요청하여야 하며, 이 경우 출입정지를 명하도록 요청받은 항만시설소유자는 특별한 사유가 없는 경우 이에 따라야 한다. 다만, 항만시설소유자와

제17조(과태료) <신 설>

① . ② (생략)

출입시스템 관리자가 다른 경우
항만안전점검관은 출입시스템 관
리자에게 출입정지를 명하도록 요
청할 수 있으며, 이 경우 출입정지
를 명하도록 요청받은 출입시스템
관리자는 특별한 사유가 없는 경
우 이에 따라야 한다.

제17조(과태료) ① 항만운송 종사자
또는 항만출입자가 제8조의2에 따
른 항만안전수칙을 위반한 경우
해당 항만운송 종사자를 고용·사
용하는 항만운송 참여자 또는 항
만출입자를 고용·사용하는 사업
주에게 500만원 이하의 과태료를
부과한다. 다만, 항만운송 참여자
또는 항만출입자를 고용·사용하
는 사업주가 항만운송 종사자 또
는 항만출입자에게 제6조제3항의
안전사고 예방을 위한 조치를 따
르도록 관리·감독하는 과정에서
상당한 주의와 감독을 게을리 하
지 아니한 경우는 그러하지 아니
하다.

② . ③ (현행 제1항 및 제2항과
같음)

나. 검토의견

□ 현행법은 자체안전관리계획의 승인을 받지 아니한 자, 자체안전관리계획의 변경 명령을 이행하지 아니한 자, 시정조치 명령에 따르지 아니한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고¹⁴⁾,

항만운송 종사자에 대하여 안전교육을 실시하지 아니한 자, 사업장의 출입 및 검사 등을 거부·방해하거나 기피한 자는 300만원 이하의 과태료를 부과하도록¹⁵⁾ 규정하고 있으며,

법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제15조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과하도록 양벌규정¹⁶⁾을 두고 있음.

14) 「항만안전특별법」

제15조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제9조제1항에 따른 자체안전관리계획의 승인을 받지 아니한 자
2. 제9조제2항에 따른 자체안전관리계획의 변경 명령을 이행하지 아니한 자
3. 제9조제4항에 따른 시정조치 명령에 따르지 아니한 자

15) 「항만안전특별법」

제17조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제8조제1항을 위반하여 항만운송 종사자에 대하여 안전교육을 실시하지 아니한 자
2. 제9조제3항제1호에 따른 사업장의 출입 및 검사 등을 거부·방해하거나 기피한 자

② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.

16) 「항만안전특별법」

제16조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제15조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

개정안은 이에 더하여 항만안전수칙을 위반한 항만운송 종사자 등에게 출입정지 처분을 부과하고, 위반자의 사업주 등에게 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있도록 근거를 마련하려는 것으로, 항만안전수칙의 실효성을 높이기 위한 취지로 보임.

□ 개정안과 관련하여 다음의 사항에 대해 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 안 제16조의2에 따른 ‘출입정지’ 처분의 제재 균형성 위반 여부에 대한 검토가 필요할 것으로 보임. 안전수칙 위반에 대해 근로자 개인에게 출입정지를 명하는 것은 유사한 입법례가 없으며, 현행법 제12조17)에서 항만운송참여자18)에 대한 제재로 사업정지나 등록취소(근로자 개인에 대한 출입정지와 유사한 성격)의 사유를 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 위반이나 형사처벌의 확정 등으로 엄격히 제한하고 있다는 점을 고려할 때, 제재의 균형성의 관점에서 과도한 측면이 있는 것으로 보임.

17) 「항만안전특별법」

제12조(사업정지 등) ① 관리청은 항만운송 참여자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 「항만운송사업법」 제4조 및 제26조의3에 따른 등록을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 항만운송 종사자의 안전확보 및 사고조사 등 해양수산부령으로 정하는 긴급한 사유가 있는 경우에는 작업의 일시 정지를 명할 수 있다.

1. 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 제4조 또는 제5조를 위반하여 항만안전사고를 발생시킨 경우
2. 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 제6조에 따른 벌금형 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우
3. 제15조에 따른 벌금형 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우

② 제1항에 따른 처분의 기준 및 절차에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

18) 「항만안전특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. “항만운송 참여자”란 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 영위하는 자를 말한다.

해양수산부는 안전수칙 위반 근로자에 대한 처벌이 산재 사망률을 낮춘 외국의 사례¹⁹⁾를 참고할 때, 높은 수준의 안전관리가 요구되는 항만에서도 출입정지와 같은 제재를 고려할 필요가 있다는 의견을 제시함.

둘째, 안 제8조의2는 제재의 원인이 되는 ‘항만안전수칙’의 구체적인 내용을 모두 해양수산부령으로 정하도록 위임하고 있는데, 이는 국민의 권리를 직접 제한하는 처분의 근거를 법률에 명시하지 않고 하위법령에 포괄적으로 위임하는 것으로서 헌법상 포괄위임금지원칙에 위배될 소지가 있음.

따라서 유사 입법례인 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」²⁰⁾을 참고하여 항만안전수칙 포함 사항을 법률에 규정하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 안 제17조제1항은 책임의 원칙에 위배될 가능성이 있음. 개정안은 항만운송 종사자 등이 안전수칙을 위반했을 때 행위자가 아닌 사업주에게 과태료를 부과하도록 규정하고 있는데, 이는

19) 한국경제, 「안전수칙 어기면 근로자도 처벌...싱가포르 산재사망 80% 줄었다」, 2026.04.20.

「Workplace Safety and Health Act 2006」(아래는 15조 번역)

제15조(근로자의 의무) (4) 근로자가 정당한 사유 없이 과실로 자신 또는 타인의 안전이나 건강을 위협에 빠뜨리는 행위를 한 경우 범죄가 성립하며, 유죄 판결 시 다음의 처벌을 받을 수 있다.

3만 싱가포르달러 이하의 벌금, 또는 2년 이하의 징역, 또는 벌금과 징역의 병과

20) 「어선안전조업 및 어선원의 안전·보건 증진 등에 관한 법률」

제26조(어선원 안전·보건 및 재해예방 기준) ① 해양수산부장관은 다음 각 호의 사항이 포함된 어선원 안전·보건 및 재해예방 기준(이하 “어선원안전보건기준”이라 한다)을 작성하여야 한다.

1. 어선원 안전·보건 확보를 위한 작업 및 위생 기준
2. 어선소유자의 안전 및 보건 조치를 위한 기준
3. 어선 안전 위해요소 발굴을 위한 위험성평가 기준
4. 그 밖에 어선원 안전·보건 및 재해예방을 위하여 필요한 사항

책임의 원칙에 반할 소지가 있음.

물론 동 조항 단서는 ‘상당한 주의·감독’을 행한 경우 과태료가 부과되지 않도록 하고 있으나, 이 경우 항만운송참여자 등이 증명 책임을 부담하게 됨. 따라서 단순히 종사자의 위반 사실을 근거로 사업주를 처벌하는 것보다는, 안 제6조제3항에서 신설된 사업주의 ‘관리·감독 의무’를 위반한 것에 대해 직접 과태료를 부과하는 방식을 검토할 필요가 있음.

넷째, 경미한 자구의 수정이 필요할 것으로 보임. 안 제16조의2는 ‘제9조의3제1항부터 제2항까지의 규정’을 인용하고 있는데, 제9조의3은 제1항, 제2항 두 개의 항으로 구성되어 있으므로, 항을 인용하지 않아도 무방함. 또한, 안 제17조제1항의 ‘항만운송 종사자 또는 항만출입자’를 약칭 ‘항만운송 종사자 등’으로 수정하는 것이 적절할 것으로 보임.

- 해양수산부는 항만안전수칙의 실효성 있는 이행을 위해 안전수칙 위반자에 대한 출입정지와 사업주에 대한 과태료 처분은 효과적인 수단으로 판단된다는 의견을 제시함.

6. 부 칙

가. 개정안의 요지

- ☐ 개정안은 이 법 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날로 규정하려는 것임(안 부칙).

[표] 개정안 부칙

부 칙
이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

- ☐ 개정안이 통과될 경우 하위 법령 개정 및 안 제8조의2에 따른 항만 안전수칙의 제정이 필요하므로 그 준비 기간을 고려하여 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 한 부칙은 적절한 조치로 보임.
- ☐ 참고로, 개정안이 원안대로 통과될 경우 과태료 규정이 신설되는데, 「질서위반행위규제법」 제3조²¹⁾에서는 질서위반행위의 성립과 과태료 처분은 행위 시의 법률에 따르도록 규정하고 있으므로 별도의 적용례나 경과조치를 둘 필요가 없음.

21) 「질서위반행위규제법」

제3조(법 적용의 시간적 범위) ① 질서위반행위의 성립과 과태료 처분은 행위 시의 법률에 따른다.

② 질서위반행위 후 법률이 변경되어 그 행위가 질서위반행위에 해당하지 아니하게 되거나 과태료가 변경되기 전의 법률보다 가볍게 된 때에는 법률에 특별한 규정이 없는 한 변경된 법률을 적용한다.

③ 행정청의 과태료 처분이나 법원의 과태료 재판이 확정된 후 법률이 변경되어 그 행위가 질서위반행위에 해당하지 아니하게 된 때에는 변경된 법률에 특별한 규정이 없는 한 과태료의 징수 또는 집행을 면제한다.

- 해양수산부는 개정안이 국회를 통과할 경우 대통령령 및 부령 개정과 항만안전수칙 제정이 필요하여 하위법령 마련을 위한 준비 기간 등을 고려할 때 1년의 유예기간 설정은 적절하다는 의견을 제시함.
- 한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련해서 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정).²²⁾

문 의 처

02)6788-5427

22) 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

항만안전 관련 법정사무 내용

항만안전특별법 (조문)	법령 주요내용	감독관 업무
안전교육 (제8조, 제17조)	- 항만운송 참여자는 항만운송종사자를 대상으로 작업내용, 안전규칙 등 안전교육을 실시해야함 - 항만운송 종사자에 대하여 안전교육 미 실시 하는 경우 300만원 이하의 과태료 부과	① 항만운송종사자 교육이수 여부 확인 및 과태료부과
항만안전 협의체의 구성·운영 (제7조)	관리청은 안전사고 예방을 위해 항만운송참여 자 단체, 항만운송종사자 단체, 지방고용노동관서, 한국산업안전보건공단 등과 협의회를 구성 운영할 수 있음	② 항만안전협의체 운영, 항만안전문화주간 운영, 합동점검, 사고 사례전파 등
자체안전 관리계획의 수립·승인 (제9조, 15조)	- 항만하역사는 항만 내 출입통제, 시설 안전 확보 등 자체안전관리계획서를 수립 승인받아야 함 - 자체안전관리계획 미승인, 변경명령 미이행 시, 시정조치 명령 미이행 시 1년이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처함	③ 자체안전관리계획서 승인·이행 여부 점검, 사업장 내 안전위해요소 시정조치 명령
자체안전관리 계획 이행 점검 (제9조 제3항, 4항)	관리청은 자체안전관리계획을 승인하고 적절한 이행여부를 확인하기 위하여, 사업장 출입 안전관리 점검, 항만하역사업자에게 안전관리 관련 서류제출 및 업무 보고 요구를 할 수 있음. 이에 따라 안전조치 등 개선·보안 필요성이 있는 경우 시정조치를 명할 수 있음	④ 항만하역사업장 점검 및 시정조치 명령
항만안전에 관한 정보공개(10조)	항만 안전교육 실시결과와 자체안전관리계획의 승인·이행 확인, 시정조치 이행 결과 등을 관리청 홈페이지 공개	⑤ 항만안전 관련 정보공개
사업정지 등(제12조)	관리청은 항만운송참여자에게 사업정지를 명할 수 있고, 항만운송종사자의 안전확보 및 사고 조사 등 긴급사유 존재 시 작업의 일시정지를 명할 수 있음	⑥ 항만안전사고 조사, 사업정지

참고 2

TOC부두 운영성과 평가결과에 따른 인센티브 및 페널티 부여

[별표 3] TOC부두 운영성과 평가결과에 따른 인센티브 및 페널티 부여
(제11조제2항 관련)

1. 평가결과가 우수한 기업에 대한 인센티브 부여

가. 인센티브 방식: 포상금 형식으로 임대료 일정금액 감면 등

나. 인센티브 총액: 최대 1.4억원(TOC 임대료 전체 총액의 1.0% 내외)

다. 인센티브 대상: 연도별 종합평가결과 상위 평가를 받은 TOC

- 1등급(1개 기업): 기업당 임대료의 10%(상한액 5,000만원) + 표창
- 2등급(2개 기업): 기업당 임대료의 7%(상한액 3,000만원) + 표창
- 3등급(3개 기업): 기업당 임대료의 4%(상한액 1,000만원) + 표창

2. 평가결과가 저조한 기업에 대한 페널티 부여

가. 원칙: 종합평가결과 3년 연속 최하위그룹*으로 평가받은 TOC에 대해,
재기기간 2년 중의 종합평가결과에 따라 판단

* 최하위그룹은 매 연도 종합평가결과 하위 5개 업체를 의미

나. 페널티 방식: TOC부두 임대계약 갱신 시 일정한 제약조건 부여

다. 페널티 대상기업: 재기기간 중의 종합평가결과에 따라 부여

- 2년 연속 최하위그룹: TOC부두 임대계약 갱신대상에서 제외
- 2년 중 최하위그룹 1회 포함: 해당 TOC 부두에 대해 공개입찰
- 2년 연속 최하위그룹 탈피: TOC부두 임대계약 갱신(체결)

3. 성과평가 우수사례 전파

가. 사례집 발간 · 배포 및 성과대회 발표

나. 항만물류관련 국내외 잡지에 성과평가 우수업체로 홍보

4. 평가결과 후속조치

가. 3년 연속 최하위그룹으로 평가된 TOC에 대해 항만시설운영자는 성과
개선방안을 해당 TOC와 공동으로 마련하여 이를 시행

나. 항만시설운영자는 TOC의 성과 개선방안이 이행되었는지를 확인 · 점검