



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해상교통안전법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈안전수역 설정 및 관리계획 수립 근거 신설 등〉

■ 송옥주의원 대표발의, 의안번호 제2219960호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤성민

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 안전수역 설정 및 관리계획 수립 근거 신설	3
2. 관리계획의 이행, 점검 및 협조 근거 신설	13
3. 이행강제금 부과 근거 신설	17
4. 안전관리적합증서 효력정지에 따른 선박안전관리증서 효력정지 범위 조정	24
5. 벌칙 및 과태료 규정의 정비	30
6. 부 칙	40

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 송옥주의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 7. 15.
3. 회 부 일 : 2026. 7. 16.

II. 제안이유 및 주요내용

국가 온실가스 감축 목표 달성을 위해서는 재생에너지 생산이 증가되어야 하고, 이를 위해 재생에너지 핵심 발전원인 해상풍력의 보급이 확대되고 있음.

현재, 우리나라 연안 및 배타적 경제수역 내에는 대규모 해상풍력발전 단지가 조성되고 있으나, 동 해양시설 주변 해역에 대한 안전관리 등 법적 관리방안이 부재하여 해양사고 발생 우려가 높은 상황임.

현행 법률은 해상교통안전진단, 교통안전특정해역 지정 등 국가 주도의 수역 안전관리 제도를 두고 있으나, 개별 해양시설의 특성과 위험요인을 고려하여 해양시설의 소유자가 선박 통항안전 확보와 해양시설 보호를 위해 안전관리를 할 수 있는 법적 근거는 미비한 실정임.

이에, 해양수산부장관이 해상풍력발전시설 인근 해역을 안전수역으로 설정하고, 해상풍력발전사업자가 해당 수역의 안전관리계획을 수립·이행하고, 국가는 이를 점검하도록 하는 안전관리체계를 도입하여 해상교

동안전을 확보하고, 해역이용자 간의 조화로운 해역 이용을 지원하려는 것임(안 제12조의2, 제12조의3, 제12조의4 신설, 제114조제8호 개정 등).

한편, 현행 안전관리체제에 따른 사업장 인증심사 시 사업장 내 일부 선종에만 해당하는 중대 결함이 발견되어 안전관리적합증서의 효력이 정지되는 경우 현행 법령상 사업장 소속 모든 선박의 선박안전관리증서 효력도 정지되므로 효율적인 안전관리체제 운영을 위해 중대한 결함이 있는 부분이나 선종 또는 안전관리가 미흡한 부분에 대해서만 제재할 필요가 있음.

또한, 사업장의 안전관리적합증서 효력이 정지되는 경우 동일 사업장 소속의 운항 중인 선박의 선박안전관리증서도 즉시 정지되므로 바다에서 운항을 정지해야 하는 모순이 발생할 수 있음

이에, 선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 효력 정지에 관한 범위, 절차 등을 해양수산부령으로 정할 수 있도록 하여 안전관리체제 제도의 실효성을 확보하고 제도운영 상 미비점을 개선하려는 것임(안 제51조제7항 및 제8항 개정).

아울러, 계약상 우월한 지위인 선주나 화주 등이 영업 이익 등을 이유로 선장의 안전에 대한 전문적인 판단을 방해·간섭하는 경우 현행 과태료 금액 상한액을 상향하여 법 이행의 실효성을 확보하고 선장의 책임과 권한을 강화하고자 함(안 제118조제1항제4호 신설 및 제118조제4항 삭제).

Ⅲ. 검토의견

1. 안전수역 설정 및 관리계획 수립 근거 신설

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 해양수산부장관이 해상풍력발전시설 부근 해역에서 안전수역을 설정할 수 있도록 하고, 안전수역 내 해상풍력발전사업자로 하여금 안전수역에 관한 관리계획을 수립하여 해양수산부장관에게 제출하도록 하며,

해양수산부장관이 제출받은 관리계획의 적정성 여부를 확인하여 적합확인서를 발급하도록 하고, 관리계획의 적정성 검토를 위하여 관련 기관 또는 전문가의 의견을 들을 수 있도록 하려는 것임(안 제12조의2 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<u><신설></u> <u><신설></u>	<u>제4절 안전수역 설정 및 관리</u> <u>제12조의2(안전수역 설정 및 관리계획 수립 등) ① 해양수산부장관은 「해상풍력 보급 촉진 및 산업육성에 관한 특별법(이하 “해상풍력특별법”이라 한다)」 제2조제2호에 따른 해상풍력발전시설 부</u>

근 해역에서 선박의 항행안전 확보와 해상풍력발전시설의 보호를 위한 수역(이하 “안전수역”이라 한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 설정할 수 있다.

② 제1항에 따른 안전수역 내 해상풍력특별법 제2조제7호에 따른 해상풍력발전사업자(이하 “해상풍력발전사업자”라 한다)는 같은 법 제2조제8호에 따른 개발실시계획에 따른 개발사업을 착공하기 3개월 전에 안전수역에 관한 관리계획(이하 “관리계획”이라 한다)을 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 수립하여 해양수산부장관에게 제출해야 한다. 이 경우 안전수역 및 관리계획의 변경이 필요한 경우에도 그러하다.

③ 해양수산부장관은 제2항에 따른 관리계획을 제출받은 경우 제출일로부터 45일 이내에 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해당 관리계획의 적정성 여부를 확인하여 그 결과를 해상풍력발전사업자에게 통보하여야 한다. 이 경우 제출한 자료를 보완하거나 관계기관과의 협의에 걸리는 기간은 통보기간에 산입하지 아니

한다.

④ 해양수산부장관은 제3항에 따른 관리계획에 대한 검토 결과 적정하다고 확인되는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 적합확인서를 발급하여야 하며, 보완이 필요하다고 인정하는 경우에는 기간을 정하여 해상 풍력발전사업자에게 수정 및 보완을 요구할 수 있다.

⑤ 해양수산부장관은 제2항에 따른 관리계획의 적정성 여부의 검토를 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해상교통 및 해양시설 안전에 관한 전문성이 있는 기관 또는 전문가의 의견을 들을 수 있다.

나. 검토의견

- 최근 재생에너지의 보급 확대가 추진됨에 따라 연안해역에서 해상풍력발전시설의 설치가 증가하고 있음. 2026년 5월 기준 전국 해상에서 발전사업 허가를 받은 해상풍력 준비사업은 100개이고 상업운전 중인 단지는 17개이며, 이들 사업의 위치·면적은 주요 해상교통로와 약 14% 중첩된 것으로 나타남.

<지역별 해상풍력 발전사업 허가 및 상업 운전 현황>

구분	허가 건수(건)	상업 운전 건수(건)
경기	1	1
경남	4	-
경북	1	-
부산	3	-
울산	10	-
인천	8	-
전남	65	7
전북	2	3
제주	1	6
충남	5	-
합계	100	17

주) 2026년 5월 기준

현행법은 해상교통안전진단 제도¹⁾를 통해 사업 시행 전 단계에

1) 「해상교통안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

14. “해상교통안전진단”이란 해상교통안전에 영향을 미치는 다음 각 목의 사업(이하 “안전진단 대상사업”이라 한다)으로 발생할 수 있는 항행안전 위험 요인을 전문적으로 조사·측정하고 평가하는 것을 말한다.

가. 항로 또는 정박지의 지정·고시 또는 변경

나. 선박의 통항을 금지하거나 제한하는 수역(水域)의 설정 또는 변경

다. 수역에 설치되는 교량·터널·케이블 등 시설물의 건설·부설 또는 보수

라. 항만 또는 부두의 개발·재개발

마. 그 밖에 해상교통안전에 영향을 미치는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

제13조(해상교통안전진단) ① 해양수산부장관은 안전진단대상사업을 하려는 자(국가기관의 장 또는 지방자치단체의 장인 경우는 제외한다. 이하 “사업자”라 한다)에게 해양수산부령으로 정하는 안전진단기준에 따른 해상교통안전진단을 실시하도록 하여야 한다.

② 사업자는 안전진단대상사업에 대하여 「항만법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」

서 항행안전 위험요인을 사전에 검토하도록 하고 있으나, 시설 설치 이후 해상교통환경 변화에 따른 위험요인에 대해 지속적으로 점검·관리할 수 있는 사후 안전관리의 법적 근거는 미비한 상황임.

- 이에 개정안은 해상풍력발전시설 부근 해역에 안전수역을 설정하고, 해상풍력발전사업자가 해당 수역에 대한 관리계획을 수립하도록 하려는 것임.

해상풍력발전시설은 해상에 장기간 설치·운영되는 대규모 구조물로서 선박의 통항환경에 지속적인 영향을 미칠 수 있고 선박과 발전시설 간 충돌 등이 발생하는 경우 인명·재산피해뿐만 아니라 해상교통에도 상당한 영향을 미칠 가능성이 있다는 점을 고려할 때 개정안의 입법 취지는 타당한 것으로 보이며,

개정안을 통하여 해상풍력발전시설 주변 해역의 항행안전 확보와 해양사고 예방에 기여할 수 있을 것으로 보임.

- 다만, 개정안과 관련하여 다음의 사항에 대해서는 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 관리계획 변경에 관한 규정을 명확하게 규정할 필요가 있어 보임.

및 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 등 해양의 이용 또는 보존과 관련된 관계 법령에 따른 허가·인가·승인·신고 등(이하 “허가등”이라 한다)을 받으려는 경우 제1항에 따라 실시한 해상교통안전진단의 결과(이하 “안전진단서”라 한다)를 허가등의 권한을 가진 행정기관(이하 “처분기관”이라 한다)의 장에게 제출하여야 한다.

안 제12조의2제2항은 해상풍력발전사업자가 개발사업 착공 3개월 전에 관리계획을 수립하여 해양수산부장관에게 제출하도록 하면서, 후단에서 “안전수역 및 관리계획의 변경이 필요한 경우에도 그러하다”고 규정하고 있음.

개정안이 이와 같이 규정한 이유는 안전수역이 변경되는 경우 관리계획에 포함된 안전수역의 범위 등도 이에 맞게 변경되어야 하므로, 이러한 경우에도 해상풍력발전사업자가 변경된 관리계획을 제출하도록 하려는 취지로 보임.

다만, 안 제12조의2제2항 후단과 같이 “안전수역 및 관리계획의 변경이 필요한 경우”라고 안전수역의 변경과 관리계획의 변경을 병렬적으로 규정할 경우, 관리계획의 변경·제출의무와는 별도로 안전수역의 변경 자체에 대하여 해상풍력발전사업자에게 별도의 의무가 부과되는 것처럼 해석될 여지가 있음.

따라서 안전수역의 변경을 관리계획 변경의 사유로 명시하는 등 안전수역의 변경과 관리계획의 변경 간의 관계가 명확히 드러나도록 수정하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.²⁾

한편, 제2항 전단은 최초 관리계획의 제출시기를 “개발사업을 착공하기 3개월 전”으로 명확하게 규정하고 있는 반면, 후단은 변경된 관리계획을 언제까지 제출하여야 하는지 별도로 규정하지

2) 예컨대, “안전수역의 변경 등의 사유로 관리계획의 변경이 필요한 경우에도 그러하다”로 수정하는 방안 등을 검토할 수 있음.

않고 있음.

후단의 “그러하다”가 전단의 제출 시기를 포함하는 것으로 해석할 경우 이미 개발사업을 착공하였거나 해상풍력발전시설을 운영하고 있는 단계에서 관리계획을 변경하는 경우에는 ‘착공 3개월 전’이라는 제출기한을 적용하기 곤란할 수 있음.

특히 개정안은 안 제118조제2항제2호에서 제12조의2제2항 후단을 위반하여 변경된 관리계획을 제출하지 않은 자에게 1천만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있는바, 과태료 부과 전제가 되는 변경관리계획 제출의무의 발생요건 및 이행시기가 명확할 필요가 있음.

둘째, 적합확인서의 발급과 개발사업 착공 간의 관계를 명확히 할 필요가 있음.

안 제12조의2제2항은 해상풍력발전사업자가 개발사업 착공 3개월 전에 관리계획을 제출하도록 하고 있고, 같은 조 제3항 및 제4항은 해양수산부장관이 관리계획을 제출받은 날부터 45일 이내에 적정성 여부를 검토하여 적정하다고 확인되는 경우에 적합확인서를 발급하도록 하고 있는데, 자료 보완이나 관계기관과의 협의에 걸리는 기간은 45일의 통보 기간에 산입하지 않도록 하고 있음.

이에 따르면 사업자가 관리계획을 착공 3개월 전에 제출하더라

도 자료 보완이나 관계기관 협의가 장기간 소요되는 경우에는 개발사업 착공 시점까지 적합확인서가 발급되지 않을 가능성이 있음.

그런데 개정안은 관리계획의 수립 및 제출을 하지 않은 자에 대한 과태료(안 제118조제1항제1호)만 규정할 뿐, 적합확인서를 발급받기 전에 개발사업을 착공하여서는 아니 된다는 규정이나 적합확인서를 발급받지 않은 상태에서 착공한 경우에 대한 별도의 제재수단 규정을 두고 있지 않음.

현행법이 해상교통안전진단에 대해서는 안전진단을 실시하지 않고 사업을 시행한 경우뿐 아니라 해상교통안전진단 절차가 끝나기 전에 사업을 시행한 경우에도 벌칙을 부과하도록 하고 있다는 점³⁾을 고려할 때,

개정안의 취지가 관리계획의 적정성을 착공 전에 확인하려는 것이라면 그에 맞추어 적합확인서의 발급과 착공 간의 관계를 명확히 할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 해양수산부는 최근 연안해역에서의 대규모 전력·에너지 생산을 위한 해상풍력발전시설의 설치 수요가 급증하고 있어 해상교통 안전관리를 위한 제도를 마련하려는 개정안의 입법취지에 공감

3) 「해상교통안전법」

제114조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

8. 제13조제1항에 따른 해상교통안전진단을 실시하지 아니하고 사업을 시행하거나 해상교통안전진단 절차가 끝나기 전에 사업을 시행한 자

한다는 의견을 제시함.

- 수협중앙회는 안전수역 관리계획 적정성 검토 시 전문 기관 또는 전문가뿐만 아니라 어업인 등 해역이용자 의견도 들을 수 있도록 할 필요가 있다는 의견을 제시하였으나,

해양수산부는 동 의견과 관련하여 안전수역 관리계획의 적정성 검토는 풍력시설 인근의 해상교통 안전관리를 위한 전문적·기술적 검토 절차로서 이해관계자인 어업인 등 해역이용자의 의견 수렴은 부적절한 측면이 있으며,

「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 4)에 따른 공유수면 점용·사용 허가 및 「해양이용영향평가법」 5)에 따른 해양이용영향평가 시 어업인 등 해역이용자의 의견을 별도로 수렴하고 있다는 점을 고려할 필요가 있다는 의견을 제시함.

- 한국풍력산업협회는 안전수역 관리계획의 적정성 검토 기간(45일)에서 제외되는 관계기관 협의 기간을 30일을 초과할 수 없도록 할 필요가 있다는 의견을 제시함.

생각건대, 동 의견은 관계기관 협의에 소요되는 시간이 지나치게

4) 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」

제8조(공유수면의 점용·사용허가) ⑦ 공유수면관리청은 점용·사용허가를 하는 경우 해양환경·생태계·수산자원 및 자연경관의 보호, 그 밖에 어업피해의 예방 또는 공유수면의 관리·운영을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 어업인 등 이해관계자의 의견을 들어야 하며, 점용·사용의 방법 및 관리 등에 관한 부관(附款)을 붙일 수 있다.

5) 「해양이용영향평가법」

제16조(평가서 초안에 대한 의견 청취) ① 처분기관의 장은 제15조에 따라 제출된 평가서 초안을 공고·공람하여 이해관계자의 의견을 들어야 한다.

길어져 착공이 지연되는 문제를 방지하기 위한 수정 의견으로
보이나,

동 의견과 관련하여 해양수산부는 협의 기간을 일률적으로 제한
하는 경우 관계기관의 불충분한 검토로 인하여 협의가 제한되거나
불완전한 협의가 이루어질 수 있으므로 30일 이내로 협의 기
간을 제한하는 것은 부적절하며,

「해상교통안전법」 6)에 따른 해상교통안전진단이나 「공유수면
관리 및 매립에 관한 법률」에 따른 공유수면 점용·사용 허가
시에도 관계기관 협의 기간은 기간의 제한 없이 처리 기간에서
제외된다는 점을 고려할 필요가 있다는 의견을 제시함.

6) 「해상교통안전법」

제13조(해상교통안전진단) ⑤ 해양수산부장관은 처분기관으로부터 안전진단서를 제출받은 날부
터 45일 이내에 안전진단서를 검토한 후 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 의견(이하 “검
토의견”이라 한다)을 처분기관에 통보하여야 한다. 이 경우 안전진단서의 서류를 보완하거나
관계 기관과의 협의에 걸리는 기간은 통보기간에 산입하지 아니한다.

2. 관리계획의 이행, 점검 및 협조 근거 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해상풍력발전사업자에게 관리계획의 이행의무를 부과하고, 해양수산부장관이 소속 공무원으로 하여금 그 이행 여부를 정기 또는 수시로 점검하여 미이행 시 이행을 명할 수 있도록 하며, 안전수역에서 해양사고 우려가 있는 경우 사업자가 해당 수역을 항행하는 선박의 소유자 또는 선장에게 관리계획에 따른 안전조치에 대한 협조를 요청할 수 있도록 하려는 것임(안 제12조의3 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
<신 설>	제12조의3(관리계획의 이행 등) ① 해상풍력발전사업자는 제12조의2 제2항에서 정한 관리계획을 성실히 이행해야 한다. ② 해양수산부장관은 해상풍력발전사업자가 제1항에 따른 관리계획을 제대로 이행하고 있는지 여부에 대하여 소속 공무원으로 하여금 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 정기 또는 수시로 점검하게 할 수 있다. 이 경우 점검

	<u>을 위한 조치와 절차 등은 제60조제1항 및 제3항부터 제5항까지를 준용한다.</u> <u>③ 해양수산부장관은 제2항에 따른 점검 결과 해상풍력발전사업자가 정당한 사유 없이 관리계획을 제대로 이행하지 아니한 경우 이행을 명할 수 있다.</u> <u>④ 해상풍력발전사업자는 안전수역에서 해양사고가 발생할 우려가 있는 경우 안전수역을 항행하는 선박의 소유자 또는 선장에게 관리계획에 따른 안전조치에 협조하여 줄 것을 요청할 수 있다.</u>
--	--

나. 검토의견

- 개정안은 해상풍력발전사업자에게 관리계획 이행 의무를 부과하고 해양수산부장관이 그 이행 여부를 정기 또는 수시로 점검하여 관리계획이 제대로 이행되지 않는 경우 이행을 명할 수 있도록 하려는 것으로,

해상풍력발전시설 설치 이후에도 주변 해역의 해상교통환경 변화 등에 지속적으로 대응하고 관리계획의 실효성을 확보할 수 있다는 점에서 그 취지가 타당한 것으로 보임.

또한, 해상풍력발전사업자가 해당 수역을 항행하는 선박의 소유자 또는 선장에게 관리계획에 따른 안전조치에 대한 협조를 요청할 수 있도록 함으로써, 해상풍력발전시설의 안전관리 주체와 해역이용자 간 협조를 통해 선박의 항행안전 및 해상풍력발전시설의 보호에 기여할 수 있을 것으로 기대됨.

- 다만, 안 제12조의3제3항과 관련하여 이행명령 시 이행기간을 정하도록 하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임. 안 제12조의3제3항은 해상풍력발전사업자가 해당 명령을 언제까지 이행하여야 하는지 별도로 규정하고 있지 않음.

그런데 개정안은 제12조의4에서 제12조의3제3항에 따른 명령을 이행하지 않은 해상풍력발전사업자에게 해당 명령이 이행될 때까지 매달 3천만원 이하의 이행강제금을 부과할 수 있도록 하고, 안 제114조제8호에서는 같은 명령을 위반한 자를 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으므로,

이행명령을 받은 해상풍력발전사업자가 의무를 이행하여야 할 시기를 명확히 알 수 있도록 이행명령 시 일정한 기간을 정하도록 규정할 필요가 있어 보임.

관련하여, 같은 법 제16조제3항7)은 “서면으로 이행 시한을 명시

7) 「해상교통안전법」

제16조(처분기관의 허가 등) ③ 처분기관은 사업자가 이의신청이 없는 검토의견 또는 검토결과대로 이행하지 아니한 사실이 확인된 경우에는 서면으로 이행 시한을 명시하여 이행할 것을 명하여야 한다.

하여 이행할 것을 명하여야 한다”고 규정하고 있으며,

이행명령 및 이행강제금을 규정한 유사입법례인 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」⁸⁾은 “상당한 기간을 정하여” 이행하도록 명할 수 있다고 규정하고, “이행명령이 정하여진 기간에 이행되지 않은 경우에” 이행강제금을 부과하도록 규정하고 있음.

□ 해양수산부는 안전수역 관리계획을 원활하게 이행할 수 있도록 하는 개정안의 입법 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

□ 한국풍력산업협회는 이행 명령 시 제3자의 고의 또는 과실, 불법 조업, 무단진입, 항행 관계 법령 위반 또는 천재지변 등 사업자가 통제할 수 없는 사유에 대해서는 이행 명령을 할 수 없도록 법에서 규정할 필요가 있다는 의견을 제시하였으나,

생각건대 이미 안 제12조의3제3항이 ‘정당한 사유 없이’ 관리계획을 제대로 이행하지 아니한 경우 이행을 명할 수 있다고 규정하고 있으므로, 협회에서 제시한 사유들은 ‘정당한 사유’에 포함될 수 있을 것으로 보임.

8) 「부동산 거래신고 등에 관한 법률」

제18조(이행강제금) ① 시장·군수 또는 구청장은 제17조제1항에 따른 토지의 이용 의무를 이행하지 아니한 자에 대하여는 상당한 기간을 정하여 토지의 이용 의무를 이행하도록 명할 수 있다. 다만, 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 이용 의무의 이행을 명하지 아니할 수 있다.

② 시장·군수 또는 구청장은 제1항에 따른 이행명령이 정하여진 기간에 이행되지 아니한 경우에는 토지 취득가액의 100분의 10의 범위에서 대통령령으로 정하는 금액의 이행강제금을 부과한다.

<후략>

3. 이행강제금 부과 근거 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해양수산부장관이 안 제12조의3제3항에 따른 이행명령을 이행하지 않는 해상풍력발전사업자에 대하여 해당 명령이 이행될 때까지 매달 3천만원 이하의 범위에서 이행강제금을 부과할 수 있도록 하려는 것임(안 제12조의4 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	제12조의4(이행강제금) ① 해양수산부장관은 제12조의3제3항에 따른 명령을 이행하지 않는 해상풍력발전사업자에 대하여 해당 명령이 이행될 때까지 매달 3천만원 이하의 범위에서 이행강제금을 부과할 수 있다. ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 이행강제금을 부과하기 전에 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로 알려 주어야 한다. ③ 해양수산부장관은 제1항에 따라 이행강제금을 부과할 때에는 이행강제금의 금액, 부과 사유,

	<u>납부기한, 수납기관, 이의제기 방법 및 이의제기 기관 등을 구체적으로 밝힌 문서로 하여야 한다.</u> <u>④ 해양수산부장관은 제12조의3 제3항에 따른 명령을 받은 해상 풍력발전사업자가 명령을 이행하면 새로운 이행강제금의 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 징수하여야 한다.</u> <u>⑤ 해양수산부장관은 제1항에 따라 이행강제금 부과처분을 받은 자가 이행강제금을 기한까지 납부하지 아니하면 국세 체납처분의 예에 따라 징수한다.</u> <u>⑥ 이행강제금의 부과 및 징수, 이의제기 절차 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.</u>
--	---

나. 검토의견

- 이행강제금⁹⁾은 행정상 의무를 이행하지 않는 자에게 일정한 금전적 부담을 부과하여 의무의 이행을 간접적으로 강제하는 수단으로, 과거의 의무 위반에 대한 제재를 목적으로 하는 형벌과는

9) 「행정기본법」

제30조(행정상 강제) ① 행정청은 행정목적을 달성하기 위하여 필요한 경우에는 법률로 정하는 바에 따라 필요한 최소한의 범위에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 조치를 할 수 있다.

2. 이행강제금의 부과: 의무자가 행정상 의무를 이행하지 아니하는 경우 행정청이 적절한 이행기간을 부여하고, 그 기한까지 행정상 의무를 이행하지 아니하면 금전급부의무를 부과하는 것

그 성격이 구분됨¹⁰⁾.

개정안은 안 제114조제8호에서 제12조의3제3항에 따른 이행명령을 위반한 자를 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하는 한편, 안 제12조의4에서는 해당 명령이 이행될 때까지 이행강제금을 부과할 수 있도록 규정한 것으로,

안전수역 관리계획은 해상풍력발전시설의 운영 과정에서 선박의 항행안전과 시설의 보호를 위하여 지속적으로 이행될 필요가 있으므로 이행명령 위반에 대한 사후적 형사처벌만으로는 관리계획이 실제로 이행되도록 하는 데 한계가 있을 수 있다는 점을 고려할 때,

형사처벌과 별도로 해상풍력발전사업자가 관리계획에 따른 의무를 이행할 때까지 경제적 부담을 부과함으로써 이행명령의 실효성을 확보하기 위한 이행강제금 제도를 도입하려는 개정안의 취지는 타당한 것으로 보임.

또한, 개정안은 이행강제금의 부과·통지, 의무 이행 시 부과 중지 및 체납 시 징수 등에 관하여 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」과 유사한 구조를 취하고 있어, 이행강제금의 부과 절차 및 방식 자체에는 특별한 문제가 없어 보임.

10) 이행강제금은 행정상 간접적인 강제집행 수단의 하나로서, 과거의 일정한 법률위반 행위에 대한 제재인 형벌이 아니라 장래의 의무이행 확보를 위한 강제수단일 뿐이어서, 범죄에 대하여 국가가 형벌권을 실행하는 과벌에 해당하지 아니한다. 따라서 심판대상조항은 이중처벌금지원칙에 위배되지 아니한다(헌법재판소 2014.5.29. 선고 2013헌바171).

시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법

제61조의2(이행강제금) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 해당 명령이 이행될 때까지 매달 100만원 이하의 범위에서 이행강제금을 부과할 수 있다.

1. 제9조제5항에 따른 명령을 받은 후 이행기간 이내에 그 명령을 이행하지 아니한 자
2. 제17조제5항에 따른 명령을 받은 후 이행기간 이내에 그 명령을 이행하지 아니한 자
3. 제18조제4항에 따른 명령을 받은 후 이행기간 이내에 그 명령을 이행하지 아니한 자

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 이행강제금을 부과하기 전에 이행강제금을 부과·징수한다는 것을 미리 문서로 알려 주어야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항 각 호에 따라 이행강제금을 부과할 때에는 이행강제금의 금액, 부과 사유, 납부기한, 수납기관, 이의 제기 방법 및 이의 제기 기관 등을 구체적으로 밝힌 문서로 하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 제9조제5항, 제17조제5항 또는 제18조제4항에 따라 이행명령을 받은 자가 명령을 이행하면 새로운 이행강제금의 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 징수하여야 한다.

⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 이행강제금 부과처분을 받은 자가 이행강제금을 기한까지 납부하지 아니하면 국세 체납처분의 예에 따라 징수한다.

⑥ 이행강제금의 부과 및 징수, 이의제기 절차 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 다만, 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」은 ‘이행기간 이내에 그 명령을 이행하지 아니한 자’에 대하여 이행강제금을 부과할 수 있다고 규정하고 있는 반면, 개정안은 기간에 대한 고려 없이 명령을 이행하지 않는 자에 대하여 이행강제금을 부과할 수 있다고 규정하고 있는데,

이행강제금의 일반법적 근거인 「행정기본법」¹¹⁾이 이행강제금을 ‘적절한 이행기간을 부여하고 그 기한까지 행정상 의무를 이행하지 아니한 경우에’ 부과하는 금전급부의무로 규정하고 있다는 점을 고려할 때,

11) 「행정기본법」

제30조(행정상 강제) ① 행정청은 행정목적을 달성하기 위하여 필요한 경우에는 법률로 정하는 바에 따라 필요한 최소한의 범위에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 조치를 할 수 있다.

2. 이행강제금의 부과: 의무자가 행정상 의무를 이행하지 아니하는 경우 행정청이 적절한 이행기간을 부여하고, 그 기한까지 행정상 의무를 이행하지 아니하면 금전급부의무를 부과하는 것

제31조(이행강제금의 부과) ③ 행정청은 이행강제금을 부과하기 전에 미리 의무자에게 적절한 이행기간을 정하여 그 기한까지 행정상 의무를 이행하지 아니하면 이행강제금을 부과한다는 뜻을 문서로 경고(戒告)하여야 한다.

앞서 검토한 바와 같이 이행명령의 이행기간을 정하도록 안 제12조의3제3항을 수정하면서 안 제12조의4제1항 역시 해당 이행기간 내에 명령을 이행하지 않은 경우 이행강제금을 부과할 수 있도록 규정하는 것이 적절할 것으로 보임.

- 한편, 이행강제금 부과금액·부과주기의 적절성과 관련하여, 개정안은 이행강제금을 규정한 다른 유사 입법례와 비교했을 때, 다소 높은 수준의 이행강제금을 규정하고 있다고 볼 수 있으나,

<이행강제금 부과금액 및 부과주기 관련 입법례>

법률	조문	1회 부과금액	부과 횟수·주기
「교통약자의 이동편의 증진법」	제29조의2	3천만원 이하	매년 1회
「근로기준법」	제33조	3천만원 이하	매년 2회 범위
「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」	제61조의2	매회 100만원 이하	매달
「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」	제16조	1일당 200만원 이하	매일
「표시·광고의 공정화에 관한 법률」	제7조의5	1일당 200만원 이하	매일
「하도급거래 공정화에 관한 법률」	제24조의11	1일당 200만원 이하	매일

해상풍력발전사업은 대규모 자본이 투입되는 사업으로서 사업자의 규모와 부담능력을 고려할 때 이행강제금이 지나치게 낮은 수준으로 정해지는 경우에는 관리계획의 이행을 실질적으로 강제하는 수단으로서의 기능이 충분하지 않을 수 있으며,

안전수역 관리계획의 미이행으로 인해 선박과 해상풍력발전시설

간 충돌 등 해양사고가 발생하는 경우 인명·재산상의 피해뿐만 아니라 해상교통 및 해상풍력발전시설 운영에도 광범위한 피해가 발생할 가능성이 있다는 점을 고려하면, 사업자가 이행명령을 신속하게 이행하도록 유도하기 위하여 일정 수준 이상의 이행강제금을 부과할 필요성이 인정되는 측면이 있음.

따라서 이행강제금 상한을 정할 때는 유사 입법례의 부과금액·부과주기뿐만 아니라 관리계획 미이행으로 인한 위험성과 이행강제금의 실효성 등을 종합적으로 고려하여 그 적정 수준을 결정할 필요가 있어 보임.

□ **해양수산부**는 안전수역 관리계획 이행은 벌칙 등 사후적 제재만으로는 그 실효성에 한계가 있으므로 현재의 위법 상태 해소를 위한 의무이행 수단을 마련하려는 개정안의 입법 취지에 공감하며, 해상풍력발전단지 특성상 사업자의 안전관리 미흡으로 인한 해양사고 시 그 피해와 사회적 파급이 광범위하므로 실질적인 이행력 확보를 위해 이행강제금 상한액을 3천만원으로 설정하고 이행 완료 시까지 이행강제금을 부과하는 개정안에 동의한다는 의견을 제시함.

□ **한국풍력산업협회**는 이행강제금 부과 시 이행강제금의 금액은 위반행위의 내용 및 정도, 사고 발생 가능성, 사업자의 시정 노력, 사업 규모, 위반 지속 기간 및 사업자의 귀책 사유 등을 고려하여

차등 부과할 필요가 있다는 의견을 제시하였으나,

동 의견에 대하여 해양수산부는 안 제12조의4제6항에서 이행강제금의 부과 및 징수, 이의제기 절차 등 세부 내용을 대통령령으로 정하도록 규정하고 있으므로 이행강제금의 부과 금액에 관한 세부적인 사항은 대통령령으로 정하는 것이 타당하다는 의견을 제시함.

4. 안전관리적합증서 효력정지에 따른 선박안전관리증서 효력정지 범위 조정

가. 개정안의 요지

- 개정안은 사업장의 안전관리적합증서 효력이 정지되는 경우 해당 사업장에 속한 모든 선박의 선박안전관리증서 효력이 정지되도록 한 현행 규정에서 “모든”을 삭제하고, 선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 효력정지에 관한 범위·절차 등에 필요한 사항을 해양수산부령으로 정할 수 있도록 하려는 것임(안 제 51조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제51조(선박안전관리증서 등의 발급 등) ① ~ ⑥ (생략)	제51조(선박안전관리증서 등의 발급 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음)
⑦ 제6항에 따라 안전관리적합증서의 효력이 정지된 경우에는 해당 사업장에 속한 <u>모든</u> 선박의 선박안전관리증서의 효력도 정지된다.	⑦ ----- ----- -----선박의----- ----- -.
⑧ 제4항 및 제5항에 따른 유효기간의 기산(起算) <u>방법</u> 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.	⑧ ----- ----- <u>방법</u> 등에 <u>필요한 사항과 제6항 및 제7항에</u> <u>따른 선박안전관리증서 또는 안</u>

	<u>전관리적합증서의 효력 정지에</u> <u>관한 범위, 절차 등에-----</u> -----.
--	---

나. 검토의견

- 현행법은 일정 규모 이상의 선박 등에 대하여 선박소유자가 선박의 안전운항 등을 위한 안전관리체제를 수립·시행하도록 하고 있으며¹²⁾, 해당 선박 및 사업장은 해양수산부장관으로부터 안전관리체제에 대한 최초·갱신·중간·임시·수시 인증심사를 받아야 함. 인증심사에 합격한 경우 선박에 대하여는 선박안전관리증서를, 사업장에 대하여는 안전관리적합증서를 발급하도록 하고 있음¹³⁾.

12) 「해상교통안전법」

제46조(선박의 안전관리체제 수립 등) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박(해저자원을 채취·탐사 또는 발굴하는 작업에 종사하는 이동식 해상구조물을 포함한다. 이하 이 조 및 제49조부터 제56조까지 같다)을 운항하는 선박소유자는 안전관리체제를 수립하고 시행하여야 한다. 다만, 「해운법」 제21조에 따른 운항관리규정을 작성하여 해양수산부장관으로부터 심사를 받고 시행하는 경우에는 안전관리체제를 수립하여 시행하는 것으로 본다.

1. 「해운법」 제3조에 따른 해상여객운송사업에 종사하는 선박
2. 「해운법」 제23조에 따른 해상화물운송사업에 종사하는 선박으로서 총톤수 500톤 이상의 선박[기선(機船)과 밀착된 상태로 결합된 부선(桴船)을 포함한다]
3. 국제항해에 종사하는 총톤수 500톤 이상의 어획물운반선과 이동식 해상구조물
4. 수면비행선박
5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 선박

13) 「해상교통안전법」

제49조(인증심사) ① 선박소유자는 제46조제2항에 따라 안전관리체제를 수립·시행하여야 하는 선박이나 사업장에 대하여 다음 각 호의 구분에 따라 해양수산부장관으로부터 안전관리체제에 대한 인증심사(이하 “인증심사”라 한다)를 받아야 한다.

1. 최초인증심사: 안전관리체제의 수립·시행에 관한 사항을 확인하기 위하여 처음으로 하는 심사
2. 갱신인증심사: 제51조에 따른 선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 유효기간이 만료되기 전에 해양수산부령으로 정하는 시기에 행하는 심사
3. 중간인증심사: 최초인증심사와 갱신인증심사 사이 또는 갱신인증심사와 갱신인증심사 사이에 해양수산부령으로 정하는 시기에 행하는 심사
4. 임시인증심사: 최초인증심사를 받기 전에 임시로 선박을 운항하기 위하여 다음 각 목의 어느

2025년 기준 안전관리체제 수립·이행 대상은 204개 사업장, 896척의 선박으로, 안전관리책임자 및 안전관리자 749명이 이를 관리하고 있음. 같은 해 안전관리체제 인증심사는 총 815건이 실시되었으며, 이 과정에서 2,220건의 부적합사항이 식별되었고, 이중 중(重)부적합사항은 128건으로 사업장에서 32건, 선박에서 96건이 확인되었음.¹⁴⁾

<안전관리체제 수립·이행 대상('25년)>

구분	합계	자체 관리		안전관리대행업	
사업장	204개사	내항	외항	내항	외항
		42개사	49개사	51개사	62개사
선박	896척	내항	외항	내항	외항
		96척	164척	321척	315척
안전관리(책임)자	749명	258명		491명	

하나에 대하여 하는 심사

가. 새로운 종류의 선박을 추가하거나 신설한 사업장

나. 개조 등으로 선종(船種)이 변경되거나 신규로 도입한 선박

5. 수시인증심사: 제1호부터 제4호까지의 인증심사 외에 선박의 해양사고 및 외국항에서의 항행 정지 예방 등을 위하여 해양수산부령으로 정하는 경우에 선박 또는 사업장에 대하여 하는 심사
제51조(선박안전관리증서 등의 발급 등) ① 해양수산부장관은 최초인증심사나 갱신인증심사에 합격하면 그 선박에 대하여는 **선박안전관리증서**를 내주고, 그 사업장에 대하여는 **안전관리적합증서**를 내주어야 한다.

14) 해양수산부에 의하면, 중부적합사항에 대해서는 증서 효력 정지 등의 조치를, 경부적합사항에 대해서는 시정명령 등의 조치를 하게 됨.

<안전관리체제 인증심사 실적('25년)>

합계					사업장				선박			
구분	심사	부적합사항			심사	부적합사항			심사	부적합사항		
		소계	중	경		소계	중	경		소계	중	경
합계	815	2,220	128	2,092	198	783	32	751	617	1,437	96	1,341
내항	307	1,042	105	937	79	258	15	243	228	784	90	694
외항	508	1,178	23	1,155	119	525	17	508	389	653	6	647

□ 현행법 제51조제6항 및 제7항¹⁵⁾은 선박소유자가 중간인증심사 또는 수시인증심사에 합격하지 못한 경우 해당 인증심사에 합격할 때까지 선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 효력을 정지하도록 하고 있으며, 사업장의 안전관리적합증서가 정지된 경우 해당 사업장에 속한 모든 선박의 선박안전관리증서 효력도 함께 정지하도록 하고 있음.

그런데 하나의 사업장에서 서로 다른 선종을 함께 관리하는 경우에는 사업장 인증심사에서 확인된 중대한 결함이 특정 선종에만 관련되어 있더라도 현행법에 따라 해당 사업장에 속한 다른 선종의 선박까지 모두 선박안전관리증서의 효력이 정지되는 문제가 있음.

15) 「해상교통안전법」

제51조(선박안전관리증서 등의 발급 등) ⑥ 해양수산부장관은 선박소유자가 제49조제1항제3호에 따른 중간인증심사 또는 같은 항 제5호에 따른 수시인증심사에 합격하지 못하면 그 인증심사에 합격할 때까지 제1항에 따른 선박안전관리증서 또는 안전관리적합증서의 효력을 정지하여야 한다.

⑦ 제6항에 따라 안전관리적합증서의 효력이 정지된 경우에는 해당 사업장에 속한 모든 선박의 선박안전관리증서의 효력도 정지된다.

예를 들어, 컨테이너선 1척과 유조선 10척을 관리하는 사업장의 인증심사에서 컨테이너선에만 해당하는 중대한 결함이 식별되는 경우에도 현행법에 따르면 유조선 10척을 포함한 모든 선박의 증서 효력이 정지되어 운항이 정지될 수 있음.

- 이에 개정안은 안전관리적합증서의 효력이 정지되는 경우 선박 안전관리증서의 효력정지 범위를 일률적으로 사업장 소속 모든 선박으로 정하지 않고, 구체적인 효력정지 범위와 절차를 해양수산부령으로 정할 수 있도록 하려는 것임.

사업장에 대한 안전관리적합증서의 효력 정지는 안전관리체제상 중대한 결함이 발견된 경우 선박의 안전운항을 확보하기 위한 조치라는 점에서 충분한 실효성이 확보되어야 하나, 해당 결함과 직접적인 관련이 없는 선박에 대해서까지 일률적으로 선박안전관리증서의 효력을 정지하는 것은 안전 확보에 필요한 범위를 넘어 불필요하게 선박의 운항을 제한하는 결과를 초래할 수 있다는 점을 고려할 때,

인증심사에서 식별된 중대한 결함의 내용과 적용되는 선종 등을 고려하여 실제 안전관리에 문제가 있는 범위에서 증서의 효력을 정지할 수 있도록 하는 것은 안전관리체제의 실효성을 유지하면서도 불필요한 선박 운항 제한을 최소화할 수 있다는 점에서 개정 취지가 타당한 것으로 보임.¹⁶⁾

□ 해양수산부는 사업장 안전관리체제 인증심사 시, 중대 결함이 일부 선종에만 해당하더라도 사업장 내 모든 선박의 선박안전관리증서의 효력이 정지되는 불합리한 사항을 개선하려는 개정안의 입법 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

16) 안 제51조제8항에서 제6항 및 제7항에 따른 증서 효력정지의 범위·절차 등을 해양수산부령으로 정하도록 위임하고 있으므로, 제7항에서 “모든”을 삭제하는 것만으로도 효력정지 대상 선박의 구체적인 범위를 하위법령에서 정할 수 있을 것으로 보임.

5. 벌칙 및 과태료 규정의 정비

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 안전수역 관리계획의 수립·이행 등 새로 도입되는 안전관리제도의 실효성을 확보하기 위하여 해양수산부장관의 관리계획 이행명령을 위반한 자를 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고, 관리계획을 수립·제출하지 않거나 이행하지 않은 자에게 2천만원 이하의 과태료, 거짓·허위 자료를 제출하거나 변경된 관리계획을 제출하지 않은 자에게 1천만원 이하의 과태료를 부과하는 한편,

현행법상 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭한 자에게 부과하는 과태료의 상한을 200만원에서 2천만원으로 상향하려는 것임(안 제114조, 제118조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제114조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.	제114조(벌칙) ----- ----- ----- -----.
1. ~ 7. (생략)	1. ~ 7. (현행과 같음)
<신설>	8. 제12조의3제3항에 따른 명령을 위반한 자

8. ~ 24. (생략)

제118조(과태료) ① 제35조를 위반하여 선박위치정보를 공개하거나 누설·변조·훼손한 자에게는 2천만원 이하의 과태료를 부과한다.

<신설>

<신설>

<신설>

<신설>

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

<신설>

<신설>

1. ~ 4. (생략)

9. ~ 25. (현행 제8호부터 제24호까지와 같음)

제118조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 -----

-.

1. 제12조의2제2항을 위반하여 관리계획의 수립 및 제출을 하지 않은 자

2. 제12조의3제1항을 위반하여 관리계획을 이행하지 않은 자

3. 제35조를 위반하여 선박위치정보를 공개하거나 누설·변조·훼손한 자

4. 제45조제1항을 위반하여 선장의 전문적 판단을 방해하거나 간섭한 자

② -----

-----.

1. 제12조의2제2항에 따른 서류제출 등을 거짓이나 허위의 자료를 제출한 자

2. 제12조의2제2항 후단을 위반하여 변경된 관리계획을 제출하지 않은 자

3. ~ 6. (현행 제1호부터 제4호까

③ (생 략) ④ 제45조제1항을 위반하여 선장의 전문적 판단을 방해하거나 간섭한 자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다. ⑤·⑥ (생 략)	지와 같음) ③ (현행과 같음) <삭 제> ④·⑤ (현행 제5항 및 제6항과 같음)
--	--

나. 검토의견

(1) 관리계획 관련 벌칙 및 과태료 규정

- 개정안은 관리계획을 수립·제출하지 않거나 이행하지 않은 경우 및 거짓 자료를 제출하거나 변경된 관리계획을 제출하지 않은 경우에 과태료를 부과하고, 해양수산부장관의 이행명령을 위반한 경우 형사처벌하도록 하여 관리계획의 수립·제출부터 이행에 이르기까지 각 단계의 의무 준수를 담보하려는 취지로 보임.

<관리계획 관련 의무 위반에 대한 제재 체계>

위반행위	제재
관리계획을 수립·제출하지 않은 경우	2천만원 이하 과태료
거짓·허위 자료를 제출한 경우	1천만원 이하 과태료
변경된 관리계획을 제출하지 않은 경우	1천만원 이하 과태료
관리계획을 이행하지 않은 경우	2천만원 이하 과태료
이행명령을 위반한 경우	1년 이하 징역 또는 1천만원 이하 벌금

특히, 단순한 관리계획 미이행에 대해서는 과태료를 부과하되 점검을 거쳐 별도의 이행명령을 하였음에도 이를 위반한 경우에는 형사처벌하도록 제재수준을 단계적으로 강화하는 것은 안전수역 관리제도의 실효성을 확보하려는 취지로 이해할 수 있음.

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

첫째, 위반행위의 경중과 타 입법례를 고려하였을 때, 관리계획 미수립·미제출과 거짓 제출에 대한 과태료 수준을 동일하게 조정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

개정안은 관리계획 미수립·미제출에 대해서는 2천만원 이하의 과태료를, 자료의 거짓·허위 제출에 대해서는 1천만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있는데,

거짓으로 관리계획을 제출하는 경우 사실과 다른 내용을 토대로 관리계획의 적정성 검토가 이루어질 수 있고, 경우에 따라 부적절한 관리계획이 적정한 것으로 판단될 가능성이 있으므로, 관리계획을 제출하지 않은 행위가 거짓으로 제출한 행위보다 반드시 위반의 정도가 중하다고 단정하기 어려운 측면이 있음.

유사 입법례를 살펴보더라도, 「화학물질관리법」¹⁷⁾은 배출저감

17) 「화학물질관리법」

제64조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. 다만, 국외제조·생산자가 선임한 국내대리인이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는자인 경우에는 국내대리인에 대해서만 적용한다.

계획서를 제출하지 않거나 거짓으로 제출한 행위를 동일한 과태료 상한으로 규정하고 있고, 「건설기술진흥법」¹⁸⁾ 역시 종합보고서를 제출하지 않거나 거짓으로 제출한 경우를 동일한 수준의 과태료 대상으로 규정하고 있음.

또한, 현행 「해상교통안전법」 제118조제2항제3호¹⁹⁾ 역시 제60조제1항에 따른 서류제출 또는 업무보고를 하지 아니하거나 거짓으로 서류제출 또는 업무보고를 한 자에 대하여 동일하게 1천만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있음.

따라서 관리계획 미수립·미제출과 거짓 제출에 따른 안전상의 위험성 및 유사 위반행위와의 형평성을 고려하여, 거짓으로 관리계획을 제출한 경우에도 미수립·미제출과 동일하게 2천만원 이하의 과태료를 부과하도록 개정안을 수정하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

둘째, 안 제118조제2항제1호는 “제12조의2제2항에 따른 서류제출 등을 거짓이나 허위의 자료를 제출한 자”에 대하여 과태료를 부과한다고 규정하고 있는데, 그 의미가 중복되거나 불분명한 측면

3의2. 배출저감계획서를 제출하지 아니하거나 거짓으로 제출한 자

18) 「건설기술 진흥법」

제91조(과태료) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제62조제7항에 따른 종합보고서를 제출하지 아니하거나 거짓으로 작성하여 제출한 자

19) 「해상교통안전법」

제118조(과태료) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제60조제1항에 따른 서류제출 또는 업무보고를 하지 아니하거나 거짓으로 서류제출 또는 업무보고를 한 자

이 있어 일부 표현의 정비가 필요할 것으로 보임.

우선 ‘거짓’과 ‘허위’는 의미가 중복되는 표현이므로, 하나의 위반 행위를 규정하며 양자를 함께 사용할 실익은 크지 않은 것으로 보이며,

안 제118조제2항제1호는 관리계획 제출의무와 관련하여 무엇을 거짓이나 허위로 제출한 경우를 의미하는 것인지 문장 구조가 다소 불명확한 측면이 있는데, 결국 해당 조항은 관리계획을 거짓으로 제출한 경우를 제재하려는 취지로 이해되므로, 이를 보다 직접적이고 명확하게 표현할 필요가 있음.

현행 「해상교통안전법」은 제60조에 따른 서류제출·업무보고와 관련하여 “거짓으로 서류제출 또는 업무보고를 한 경우”라고 규정하고 있으므로, 관리계획의 내용 자체를 사실과 다르게 작성·제출하는 행위를 제재하려는 취지라면 “거짓으로 제출한 자”라고 규정할 수 있을 것이며,

단순히 관리계획을 거짓으로 작성·제출한 경우를 넘어 기망 등 다양한 부정한 방법까지 포함하려는 취지라면 “거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제출한 자”와 같이 규정할 수 있을 것으로 보임.

□ 해양수산부는 개정안의 이행 실효성 확보를 위해 벌금·과태료 부과 근거를 마련한 개정안의 입법 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

(2) 선장의 전문적 판단 방해·간섭 관련 과태료 규정

□ 현행법 제45조제1항²⁰⁾은 누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다고 규정하고 있고, 이를 위반한 자에게는 제118조제4항에 따라 200만원 이하의 과태료를 부과하고 있음.

그러나 선주나 화주 등 선장보다 계약상 또는 경제적으로 우월한 지위에 있는 자가 영업상 이해관계 등을 이유로 선장의 안전 관련 판단에 영향을 미치는 사례가 실제로 발생하고 있어 현행 과태료 수준만으로는 위반행위를 충분히 억제하기 어렵다는 지적이 제기됨.

관련하여, 2025년 8월 16일 여수항에 정박 중이던 화학제품운반선에서 화주가 선내 작업을 요구하자 선장은 안전상의 이유로 이를 거부하였고 선주 역시 작업의 위험성을 인지하고 있었으나, 작업을 거부할 경우 계약이 해지될 수 있다는 우려로 선주가 화주의 요구에 따라 작업을 강행하였으며, 이후 화재·폭발이 발생하여 2명이 사망하고 1명이 부상을 당한 사례가 있었음.

□ 이에 개정안은 선장의 전문적인 판단을 방해·간섭한 자에 대한 과태료 상한을 현행 200만원에서 2천만원으로 상향하려는 것으로,

20) 「해상교통안전법」

제45조(선장의 권한 등) ① 누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다.

선장의 안전상 판단에 대한 외부의 부당한 개입을 억제하고 선박의 운항·안전관리 과정에서 선장의 권한이 실질적으로 보장될 수 있도록 하여 해양사고를 예방하려는 취지로 보임.

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

첫째, 유사 규정인 「선박안전법」 제31조 및 제89조제2항제8호²¹⁾와 관련하여 검토가 필요함.

「선박안전법」 제31조는 “누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다”고 규정하고 있고, 같은 법 제89조제2항제8호에서는 이를 위반한 자에게 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있어, 현행 「해상교통안전법」과 유사한 규정을 두고 있음.

다만 양 법률은 선박의 안전이라는 공통된 목적을 가지고 있더라도 구체적인 규율 대상에 차이가 있음. 「선박안전법」은 선박의 구조·설비 및 감항성 유지 등 선박 자체의 물적 안전성을 주된 규율대상으로 하는 반면, 「해상교통안전법」은 선박 및 사업장의 안전관리체제, 선박의 운항·항법 등 운항상 안전관리를

21) 「선박안전법」

제31조(선장의 권한) 누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다.

제89조(과태료) ②다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

8. 제31조의 규정을 위반하여 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭한 자

규율하고 있음.

따라서 양 규정이 법 문언상 유사하다고 하여 이것이 부적절한 중복 규율이라고 보기 어려운 측면이 있으며, 반드시 두 법의 제재 수준이 유사할 필요가 있다고 보기도 어려움.²²⁾

특히, 앞서 살펴본 사고 사례와 같이 선박안전관리체제의 이행 및 운항 안전에 관한 선장의 전문적인 판단에 대한 부당한 개입이 중대한 인명피해로 이어질 가능성이 있다는 측면을 고려할 필요가 있어 보임.

둘째, 입법기술적 측면에서, 제118조제4항 삭제에 따른 후속 항의 번호는 유지하는 것이 적절해 보임.

법 개정 시 조의 중간에 있는 항을 삭제하고 다른 항을 삭제된 항으로 이동하는 방식은 해당 항을 다른 법률에서 인용하는 경우가 있을 수 있어 완벽한 정비 없이는 혼란을 초래할 가능성이 있으므로 사용하지 아니함을 원칙으로 한다는 점²³⁾을 고려할 때,

제118조제4항의 내용이 제1항제4호로 이동함에 따라 현행 제4항이 불필요하게 되더라도 제4항은 “삭제”로 두고 현행 제5항 및

22) 참고로, 「질서위반행위규제법」에 의하면 하나의 행위가 2 이상의 질서위반행위에 해당하는 경우 각 질서위반행위에 대하여 정한 과태료 중 가장 중한 과태료를 부과하게 됨.

「질서위반행위규제법」

제13조(수개의 질서위반행위의 처리) ① 하나의 행위가 2 이상의 질서위반행위에 해당하는 경우에는 각 질서위반행위에 대하여 정한 과태료 중 가장 중한 과태료를 부과한다.

② 제1항의 경우를 제외하고 2 이상의 질서위반행위가 경합하는 경우에는 각 질서위반행위에 대하여 정한 과태료를 각각 부과한다. 다만, 다른 법령(지방자치단체의 조례를 포함한다. 이하 같다)에 특별한 규정이 있는 경우에는 그 법령으로 정하는 바에 따른다.

23) 국회사무처, 「법제기준과 실제(2024)」, 128p.

제6항의 번호는 그대로 유지하는 것이 입법기술상 보다 적절할 것으로 보임.

□ 해양수산부는 안전에 대한 선장의 전문적인 판단을 방해·간섭하는 사례가 발생함에 따라 법 이행의 실효성 강화를 위해 과태료 상한액을 2천만원 이하로 상향하는 것은 적절한 것으로 보인다는 의견을 제시함.

□ 한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련하여 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정).²⁴⁾

24) 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)

6. 부 칙

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 이 법을 원칙적으로 공포 후 1년 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하되, 선박 안전관리증서 등의 효력정지 범위 조정 및 선장의 전문적인 판단 방해·간섭에 대한 과태료 상향 등에 관한 일부 개정규정은 이보다 앞서 시행하도록 하는 한편,

법 시행 당시 이미 선정되거나 가동 중인 해상풍력발전시설에 대하여는 개발사업 착공 3개월 전에 관리계획을 제출하도록 하는 규정을 그대로 적용하기 어려운 점을 고려하여 법 시행 후 6개월 이내에 관리계획을 수립·제출하도록 경과조치를 두려는 것임(안 부칙).

[표] 개정안 부칙

부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 다음 각 호의 개정규정은 각 호의 구분에 따른 날부터 시행한다. 1. 제51조제7항·제8항, 제118조제1항제4호의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날 2. 제118조제1항제3호의 개정규정은 공포한 날 제2조(관리계획 수립 등에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」에 따라 선정되거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 소유자는 이 법 시행 후 6개월 이내에 제12조의2제2항에 따른 관리계획을 수립·제출하여야 한다.

나. 검토의견

- 안 부칙 제1조는 이 법을 원칙적으로 공포 후 1년 6개월이 경과한 날부터 시행하되, 일부 개정규정에 대해서는 다음과 같이 시행일을 달리 정하고 있음.

<개정안의 시행일>

구분	대상 개정규정	시행일	주요 내용
원칙	아래 예외를 제외한 개정규정	공포 후 1년 6개월	안전수역 설정, 관리계획 수립·이행 및 점검, 이행강제금·벌칙·과태료 등
예외 1	제51조제7항 · 제8항	공포 후 6개월	선박안전관리증서 등의 효력정지 범위·절차 조정
	제118조제1항 제4호		선장의 전문적 판단 방해·간섭에 대한 과태료 상향
예외 2	제118조제1항 제3호	공포한 날	선박위치정보 공개·누설·변조·훼손에 대한 현행 과태료 규정을 호로 이동

- 안전수역 관리제도의 운영을 위해서는 하위법령의 정비뿐만 아니라 전산시스템 구축, 관리계획 검토·점검 인력의 확충 등이 필요하다는 점을 고려할 때, 동 제도와 관련된 규정의 유예기간을 1년 6개월로 설정한 것은 적절한 것으로 보이며,

안 제51조제7항·제8항은 하위법령의 정비가 필요하다는 점에서, 안 제118조제1항제4호는 과태료의 상한이 상향됨에 따라 국민에게 이를 주지시킬 충분한 시간적 여유가 필요하다는 점에서 6개월의 유예기간을 설정하는 것이 적절한 것으로 보임.

- 다만, 개정안은 제118조제1항제3호 및 제4호만 별도로 먼저 시행

하도록 하면서, 이를 전제로 하는 같은 항 각 호 외의 부분에는 별도의 시행일을 정하지 않고 있음.

또한 제118조제1항제3호는 현행법상 이미 동일한 과태료가 규정되어 있어 공포한 날부터 시행할 필요성이 크지 않고, 제4호의 과태료를 상향하려면 동일 행위에 대하여 200만원 이하의 과태료를 규정한 현행 제118조제4항의 삭제도 같은 시점에 시행하여 중복 적용을 방지할 필요가 있음.

위의 상황을 종합적으로 고려할 때, 이 법 시행일을 공포 후 1년 6개월이 경과한 날로 하되 제51조제7항·제8항, 제118조제1항 각 호 외의 부분 및 같은 항 제3호·제4호와 같은 조 제4항의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 시행일을 규정하는 것이 적절할 것으로 보임.

- 다음으로, 안 부칙 제2조는 이 법 시행 당시 종전의 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」(이하 “신재생에너지법”이라 함)에 따라 선정되거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 소유자에 대해서도 개정규정이 적용될 수 있도록 경과조치를 규정하려는 것임.

〈해상풍력 발전사업 연도별 착공 현황 및 계획〉

구분	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31년 이후	합계
착공사업 수	1	1	-	4	5	14	20	27	12	15	99

* 주: 발전사업 허가를 받은 준비사업 100개 중 통영 소초 해상풍력 1개 사업은 착공 시기 미정

** 자료: 해양수산부 제출

안 제12조의2제2항은 해상풍력발전사업자가 개발사업을 착공하기 3개월 전에 관리계획을 수립하여 해양수산부장관에게 제출하도록 하고 있으나,

법 시행 당시 이미 착공하였거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 경우에는 ‘착공 3개월 전’이라는 관리계획 제출기한을 준수하는 것이 사실상 불가능하므로, 기존 사업에 대해서는 별도의 관리계획 수립·제출 기간을 설정하려는 것임.

안 부칙 제2조에서는 ‘해상풍력발전사업자’가 아닌 ‘신재생에너지법에 따라 선정되거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 소유자’에 대해 규율하고 있는데,

이는 「해상풍력 보급 촉진 및 산업 육성에 관한 특별법」(이하 “해상풍력법”이라 함) 시행(’26.3.26.) 전에 「전기사업법」 제7조에 따른 발전사업 허가를 받아 해상풍력발전사업을 추진해 온 자 중에는 해상풍력법 제24조에 따른 사업자 선정 절차를 거치지 않아 같은 법상 ‘해상풍력발전사업자’에 해당하지 않는 자가

있을 수 있으므로,²⁵⁾²⁶⁾

개정안은 이러한 종전 사업에 대해서도 경과조치를 적용하기 위하여 그 적용대상을 ‘해상풍력발전사업자’가 아니라 종전의 신재생에너지법에 따라 선정되거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 ‘소유자’로 별도로 규정한 것으로 보임.

개정안은 기존 해상풍력발전시설도 새로 도입되는 안전관리체계에 포함시키려는 취지로, 타당한 측면이 있어 보임.

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

첫째, 안 부칙 제2조는 적용대상을 ‘신재생에너지법에 따라 선정

25) 「해상풍력 보급 촉진 및 산업 육성에 관한 특별법」

부칙<법률 제20845호, 2025.3.25.>

제2조(기존 사업자에 대한 경과조치) ① 제33조제1항 시행 전에 「전기사업법」 제7조에 따른 전기사업의 허가를 받은 자는 제33조제1항에도 불구하고 「전기사업법」에 따라 계속하여 사업을 추진할 수 있다.

② 제1항에 따른 사업자(제33조제1항 시행 당시 「재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」 제27조제1항제2호에 따른 집적화단지로서 지정받은 단지에 포함된 사업자는 제외한다)로서 제24조에 따른 해상풍력발전사업자로 선정되려는 자는 기후에너지환경부장관에게 해상풍력발전사업자로 선정하여 줄 것을 신청할 수 있으며, 기후에너지환경부장관은 그 신청이 선정기준을 충족하는 경우 제24조에 따른 해상풍력발전사업자로 선정할 수 있다. 이 경우 해당 사업자의 종전 사업부지는 제19조에 따른 발전지구로 지정된 것으로 본다.

③ 제2항에 따른 신청기한, 선정기준 및 절차 등에 관하여는 기후에너지환경부장관과 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

26) 참고로, 제주도 내 해상풍력발전시설의 경우 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제303조의 특례규정의 적용을 받음

「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」

제303조(전기사업에 관한 특례) ① 「전기사업법」 제7조, 제9조, 제10조, 제12조, 제13조, 제61조제1항부터 제5항까지, 제71조, 제108조제3항(이양된 권한에 따른 과태료의 부과·징수에 한정한다) 및 「전기안전관리법」 제8조제1항, 제20조, 제52조제3항(이양된 권한에 따른 과태료의 부과·징수에 한정한다)에 따른 기후에너지환경부장관의 권한(전기사업으로서 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」에 따른 신에너지 및 재생에너지 중 **풍력의 발전사업에 관한 것에 한정한다**)은 **도지사의 권한으로 한다**. 다만, 2만킬로와트를 초과하는 풍력의 발전사업을 허가하는 경우에는 기후에너지환경부장관과 협의하여야 한다.

되거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 소유자'로 규정하고 있는데, 신재생에너지법은 해상풍력발전시설의 선정에 관한 별도의 규정을 두고 있지 않아 '신재생에너지법에 따라 선정된 시설'의 의미가 명확하지 않은 측면이 있음.

경과조치가 규율하고자 하는 기존 해상풍력발전시설의 범위가 명확하게 드러날 수 있도록 문구를 정비할 필요가 있어 보임.²⁷⁾

둘째, 개정안과 같이 경과조치를 규정할 경우 해상풍력발전시설의 소유자에게 명시적으로 적용되는 것은 안 제12조의2제2항에 따른 관리계획의 수립·제출의무에 한정되고, 관리계획 제출 이후의 적정성 확인 및 보완, 관리계획의 이행·점검 및 이행명령, 이행강제금 등에 관한 안 제12조의2부터 제12조의4까지의 규정은 '해상풍력발전사업자'를 대상으로 하고 있어 해당 시설의 소유자에게 이러한 규정이 적용되는지 명확하지 않은 측면이 있음.

따라서 종전 법률에 따른 사업자를 새로운 법률에 따른 사업자로 보도록 하여 신설된 제도의 적용관계를 명확히 한 부칙 입법례²⁸⁾를 참고하여,

27) 예컨대, '이 법 시행 당시 「해상풍력 보급 촉진 및 산업 육성에 관한 특별법」 제24조제1항에 따라 선정되어 개발사업에 착공하였거나, 「전기사업법」 제7조에 따른 발전사업의 허가(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제303조에 따라 제주특별자치도지사가 한 풍력의 발전사업 허가를 포함한다)를 받아 착공하였거나 가동 중인 해상풍력발전시설의 소유자'와 같이 수정하는 방안을 검토할 수 있음.

28) 「엔지니어링산업 진흥법」

부칙<법률 제10250호, 2010.4.12.>

제3조(엔지니어링활동주체에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 신고한 엔지니어링활동주체는 제21조제1항의 개정규정에 따라 신고한 엔지니어링사업자로 본다.

중전의 신재생에너지법에 따라 선정되거나 가동 중인 해상풍력 발전시설의 소유자에 대해서도 관리계획의 수립·제출부터 이행·점검 및 이행강제금 등에 이르는 안전관리체계가 일관되게 적용될 수 있도록 안 제12조의2부터 제12조의4까지의 규정을 적용할 때에는 해당 시설의 소유자를 해상풍력발전사업자로 보도록 하는 경과조치를 추가하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.

문 의 처
02)6788-5427