



제 434회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

〈비상임심판관의 임기 등 규정 신설 등〉

■ 서삼석의원 대표발의, 의안번호 제2217333호

2026. 4.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김성완

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 비상임심판관의 임기 등 규정 신설	3
2. 준해양사고 통보 주체 추가	6
3. 해양사고 증거조사·분석시스템 근거 규정 신설	10
4. 업무의 위탁 규정 신설	13
5. 부칙	18
IV. 입법의 재정영향	19
[참고자료]	20

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 서삼석의원 등 15인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 9.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 10.

II. 제안이유 및 주요내용

해양안전심판원은 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통해 국민의 생명과 안전을 지키기 위한 해양사고의 원인을 명확히 밝히고자 노력하고 있으며, 특히 해양사고의 원인 규명이 곤란한 사건의 심판에 대응하기 위하여 전문성을 갖춘 비상임심판관을 참여할 수 있도록 하고 있음. 그러나 비상임심판관의 임기 및 위촉절차, 관리 등에 관한 규정이 미비한 현실로 이를 개선하여 해양사고에 대한 원인을 보다 객관적으로 규명하는 체계를 갖출 필요가 있음.

또한, 현행 법령은 준해양사고의 통보 의무를 선박소유자 또는 선박운항자로만 한정하고 있어 준해양사고 상황을 가장 먼저 인지할 수 있는 위치에 있는 선원이 준해양사고 사례를 통보할 수 있는 규정이 마련되어 있지 않고 있음. 이에 준해양사고 통보자의 확대 및 활성화를 통해 대형 해양사고를 미연에 방지하여 국민의 생명과 재산의 보호에 기여할 수 있도록, 선원이 준해양사고 사례를 통보할 수 있는 법

적 근거를 마련할 필요성이 제기됨.

아울러, 바다에서 국민의 안전을 확보하기 위해서는 과학적인 인과 분석을 통해 유사 해양사고의 재발을 방지할 필요가 있음. 해양안전심판원은 해양사고의 조사·심판과 관련하여 보존된 증거에 대한 과학적 검증 또는 감정을 위해 ‘해양사고 증거조사·분석시스템’을 2019년부터 구축하여 운영하고 있으나, 시스템의 구축·운영에 대한 법적 근거는 미약한 상황임. 이에 이를 체계적으로 운영하기 위해 증거분석 결과에 대한 대국민 신뢰도를 제고하여야 함.

또한, 해양안전심판원은 대국민 해양안전문화 구축을 위하여 해양사고의 조사·심판 업무뿐만 아니라, 재결에 따른 교훈 전파, 준해양사고사례 분석·배포, 통계에 기반한 사고 경향과 감소방안 교육 및 홍보 등 다양한 업무도 함께 수행하고 있음. 이에 해양심판원의 고유 업무를 제외한 사고 예방의 홍보 등을 해양안전분야에 전문성, 대국민 접근성과 다양한 이행수단을 보유한 전문기관이나 단체 등에 위탁할 수 있는 법적 근거를 마련할 필요가 있음(안 제14조 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 비상임심판관의 임기 등 규정 신설

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 비상임심판관의 임기 및 연임에 관해 규정하고, 위촉 절차·연임 절차·관리 등에 관하여 필요한 사항을 해양수산부령으로 정하도록 위임 규정을 두려는 것임(안 제14조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제14조(비상임심판관) ①·② (생략)	제14조(비상임심판관) ①·② (현행과 같음)
③ <u>심판에</u> 참여하는 비상임심판관의 직무와 권한은 심판관과 같다. <u><신설></u>	③ <u>제2항에 따라 해당사건의 심판에</u> -----.
④·⑤ (생략)	④ <u>비상임심판관의 임기는 3년으로 하며, 연임할 수 있다.</u>
<u><신설></u>	⑤·⑥ (현행 제4항 및 제5항과 같음)
	⑦ <u>비상임심판관 위촉 절차, 연임 절차, 관리 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</u>

나. 검토의견

□ 비상임심판관 제도¹⁾는 해양사고의 원인규명이 곤란한 사건에 특정 분야의 학식과 경험이 필요한 경우 분야별 전문가를 심판관으로 참여시켜 활용하기 위한 제도로,

현행법은 비상임심판관에 대한 규정을 두고 있으나(법 제14조²⁾), 비상임심판관의 임기 및 위촉절차, 관리 등에 관한 규정이 미비한 측면이 있음.

□ 개정안은 비상임심판관의 임기 및 연임에 관해 규정하고, 위촉절차·연임 절차·관리 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정하도록 위임 규정을 두려는 것임.

개정안을 통하여 현행법의 미비점을 보완하고 비상임심판관 구성·운영의 투명성을 확보할 수 있을 것으로 보임.

1) 비상임심판관 운영 현황은 [참고 1] 참조

2) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제14조(비상임심판관) ① 각급 심판원에 비상임심판관을 두되, 비상임심판관은 그 직무에 필요한 학식과 경험이 있는 사람 중에서 각급 심판원장이 위촉한다. 이 경우 지방심판원장은 중앙심판원장의 승인을 받아야 한다.

② 비상임심판관은 해양사고의 원인규명이 특히 곤란한 사건의 심판에 참여한다.

③ 심판에 참여하는 비상임심판관의 직무와 권한은 심판관과 같다.

④ 각급 심판원장은 비상임심판관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 비상임심판관을 해촉할 수 있다. 이 경우 지방심판원장은 중앙심판원장의 승인을 받아야 한다.

1. 심신장애로 직무를 수행할 수 없게 된 경우

2. 비상임심판관 스스로 직무를 수행하는 것이 곤란하다고 의사를 밝히는 경우

3. 심판과 관련된 비위(非違)사실이 있는 경우

4. 직무태만, 품위손상이나 그 밖의 사유로 인하여 비상임심판관으로 적합하지 아니하다고 인정되는 경우

5. 「국가공무원법」 제33조 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우

6. 제15조제2항 각 호의 어느 하나에 해당함에도 불구하고 같은 조 제4항에 따라 회피하지 아니한 경우

⑤ 각급 심판원에 두는 비상임심판관의 수와 자격 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

- 참고로, 「국세기본법」은 비상임조세심판관의 임기를 3년으로 하며 한 차례만 연임³⁾할 수 있도록 규정하고 있고, 조세심판원의 정원, 조직, 운영, 그 밖에 필요한 사항을 대통령령으로 정하도록 규정하고 있음.⁴⁾

□ 해양수산부는 비상임심판관의 구성·운영의 투명성, 전문성 확보를 위해 개정안과 같은 개정이 필요하다는 의견을 제시함.

3) 개정안은 「국세기본법」과 달리 비상임심판관의 연임 횟수를 제한하지 않고 있는데, 이는 해양안전심판원 비상임심판관이 높은 자격과 전문성을 요구하여 인력 풀(Pool)이 넓지 않아 연임 횟수를 제한할 경우 심판관의 수급이 원활하지 않을 수 있다는 점을 고려한 조치로 보임

4) 「국세기본법」

제67조(조세심판원) ③ 조세심판원에 원장과 조세심판관을 두되, 원장과 원장이 아닌 상임조세심판관은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원 중에서 국무총리의 제청으로 대통령이 임명하고, 비상임조세심판관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 위촉한다. 이 경우 원장이 아닌 상임조세심판관(경력직공무원으로서 전보 또는 승진의 방법으로 임용되는 상임조세심판관은 제외한다)은 임기제공무원으로 임용한다.

⑥ 비상임조세심판관의 임기는 3년으로 하며, 한 차례만 연임할 수 있다.

⑪ 조세심판원의 정원, 조직, 운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2. 준해양사고 통보 주체 추가

가. 개정안의 요지

- 개정안은 선박에 승선하는 선원이 준해양사고를 중앙수석조사관에게 통보할 수 있는 근거 규정을 신설하려는 것임(안 제31조의2).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제31조의2(준해양사고의 통보) ① (생략) <u><신설></u> ②·③ (생략)	제31조의2(준해양사고의 통보) ① (현행과 같음) ② 제1항에 따른 선박에 승선하는 선원은 준해양사고를 해양수산부 령으로 정하는 바에 따라 중앙수 석조사관에게 통보할 수 있다. ③·④ (현행 제2항 및 제3항과 같 음)

나. 검토의견

□ 준해양사고는 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 시정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태로서 해양수산부령으로 정하는 사고를 의미함(법 제2조제1호의25).

IMO(국제해사기구)는 SOLAS(해상인명안전협약)에 따라 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 화물선에 대하여 해양사고조사의무를 규정하고 있으며,

국내에서는 이를 수용하여 현행법 제31조의26)는 선박소유자 또

5) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1의2. “준해양사고”란 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 시정 또는 개선되지 아니하면 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사태로서 해양수산부령으로 정하는 사고를 말한다.

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 시행규칙」

제2조(준해양사고) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호의2에서 “해양수산부령으로 정하는 사고”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1. 항해 중 운항 부주의로 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
2. 항로 내에서의 정박 중 다른 선박에 근접하여 충돌할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
3. 입·출항 중 항로를 이탈하거나 예정된 항로를 이탈하여 좌초될 상황이 발생하였으나 가까스로 안전한 수역으로 피한 사태
4. 화물을 싣거나 묶고 고정시킨 상태가 불량한 사유 등으로 선체가 기울어져 뒤집히거나 침몰할 상황이 발생하였으나 가까스로 피한 사태
5. 전기설비의 상태 불량 등으로 화재가 발생할 상황이었으나 가까스로 화재가 나지 아니하도록 조치한 사태
6. 해양오염설비의 조작 부주의 등으로 오염물질이 해양에 배출될 상황이 발생하였으나 가까스로 배출되지 아니하도록 조치한 사태
7. 그 밖에 제1호부터 제6호까지의 사태와 유사한 사태로서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사태

6) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제31조의2(준해양사고의 통보) ① 선박소유자 또는 선박운항자는 해양사고를 방지하기 위하여 선박(「어선법」 제2조제1호에 따른 어선은 제외한다. 이하 이 조에서 같다)의 운용과 관련하여 발생한 준해양사고를 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 중앙수석조사관에게 통보하여야 한다.

② 중앙수석조사관은 제1항에 따라 통보받은 내용을 분석하여 선박과 사람의 안전 및 해양환경 등에 위해를 끼칠 수 있는 사항이 포함되어 있는 경우에는 선박소유자 등 관계인에게 그 내용을 알려야 한다.

는 선박운항자로 하여금 선박의 운용과 관련하여 발생한 준해양 사고를 중앙수석조사관에게 통보하도록 규정하고 있음.

준해양사고는 아차사고(Near Miss)의 일종으로, 실제로는 사고가 발생하지 않은 상태이기 때문에 통보 의무 위반을 확인하고 위반자에 대해 처벌하기 어려운 측면이 있어 처벌 대신 대국민 공모전 개최('21.~) 및 우수선사 인센티브 도입('24.~) 등을 통해 통보를 장려하고 있음.

통보 건수는 2019년 이후 지속적인 증가추세를 보이고 있으나 여전히 많은 준해양사고가 통보로 이어지지 않아 해양사고의 사전방지에 미흡한 측면이 있으므로 추가적인 조치가 필요할 것으로 보임.

<연도별 준해양사고 통보 건수>

연도	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25
건수(건)	179	233	535	622	606	829	1002

- 개정안은 준해양사고의 통보 주체에 선박에 승선하여 준해양사고 상황을 정확하고 빠르게 인식할 수 있는 선원을 추가하되, 선원에게는 통보를 의무사항이 아닌 권고사항으로 규정하려 하는 것임.

③ 중앙수석조사관은 제1항에 따라 준해양사고를 통보한 자의 의사에 반하여 통보자의 신분을 공개하여서는 아니 된다.

개정안을 통하여 준해양사고의 통보 건수가 증가하여 대형 사고 발생 예방⁷⁾에 활용할 수 있을 것으로 기대됨.

- 개정안과 관련하여, 현행법 제31조의2제2항 및 제3항은 제1항을 인용하고 있는데, 안 제31조의2제2항의 선원의 통보에 대해서도 마찬가지로의 규정이 적용될 필요가 있으므로, 안 제31조의2제3항 및 제4항(현행 제2항 및 제3항)이 제1항뿐만 아니라 제2항을 함께 인용할 필요가 있음.
- 해양수산부는 준해양사고 통보자의 확대 및 활성화를 통해 해양사고를 미연에 방지하여 국민의 생명과 재산 보호에 기여할 수 있도록 관련 규정을 신설할 필요성에 공감하며, 선원의 업무 부담 등을 고려하여 준해양사고 통보를 의무사항이 아닌 권고사항으로 규정하는 것이 적절해 보인다는 의견을 제시함.

7) 하인리히 법칙(Heinrich's Law): 1건의 대형 사고가 발생하기 전 같은 원인으로 29건의 경미한 사고와 300건의 징후(아차사고)가 반드시 나타난다는 1:29:300의 통계 법칙(허버트 윌리엄 하인리히, 『산업재해 예방: 과학적 접근』)

3. 해양사고증거조사·분석시스템 근거 규정 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해양사고정보시스템의 구축·운영에 대해 규정하고 있는 현행법 제88조의3을 해양사고정보시스템과 해양사고 증거조사·분석시스템(이하 “해양사고정보시스템등”이라 한다)으로 확대 적용하려는 것임(안 제88조의3).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제88조의3(해양사고정보시스템의 구축·운영) ① 중앙심판원장은 해양사고에 대한 조사 및 심판과 관련되는 정보를 효율적으로 관리하기 위하여 해양사고정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.	제88조의3(해양사고정보시스템등의 구축·운영) ① ----- ----- -정보의 효율적 관리와 제35조에 따라 보존된 증거의 검증 또는 감정을 위하여 해양사고정보시스템과 해양사고 증거조사·분석시스템(이하 “해양사고정보시스템등”이라 한다)---.
② 중앙심판원장은 제1항에 따른 해양사고정보시스템을 통하여 관리하는 정보를 해양사고에 대한 조사 및 심판 업무의 수행 외의 목적에는 활용할 수 없으며, 해양사고관련자, 증인 등의 개인정보 등	② ----- 해양사고정보시스템등----- ----- ----- -----

을 침해하지 아니하도록 관리하여야 한다.	----- -----.
③ 중앙심판원장은 제2항에도 불구하고 해양사고 예방을 위한 정책 수립이나 그에 따른 예방조치의 집행 등 공익상 목적을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 제1항에 따른 <u>해양사고정보시스템</u> 을 통하여 관리하는 정보(「개인정보보호법」 제2조제1호의 개인정보는 제외한다)를 관계 행정기관 및 제4조제3항에 따른 전문연구기관에 제공할 수 있다.	③ ----- ----- ----- ----- ----- <u>해양사고정보시스템</u> ----- ----- ----- ----- -----.
④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 <u>해양사고정보시스템</u> 의 구축·운영 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.	④ ----- ----- <u>해양사고정보시스템</u> <u>등</u> ----- -----.

나. 검토의견

□ 해양사고 증거조사·분석시스템은 선박항적·속도·CCTV 및 레이다 영상자료 등 해양사고 증거자료의 종합적인 분석을 수행하는 프로그램으로, 2019년부터 운영되고 있으나 현행법상 그 법적 근거가 미비한 실정임.

□ 개정안은 종전 해양사고정보시스템에 적용되었던 현행법 제88조의3을 해양사고 증거조사·분석시스템에 확대 적용하고자 하는 것임.

개정안을 통하여 해양사고 증거조사·분석시스템의 구축·운영의 법적 근거를 마련하고, 동 시스템을 통하여 관리하는 정보의 보호 및 처리에 관한 규정을 명확히 할 수 있을 것으로 보임.

□ 해양수산부는 증거자료의 정확성·신뢰성 확보를 위한 시스템 운영의 법적 근거 마련 필요성에 공감한다는 의견을 제시함.

4. 업무의 위탁 규정 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 중앙심판원장이 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 관련 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있도록 위탁 근거를 신설하려는 것임(안 제88조의4).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
<신설>	<u>제88조의4(업무의 위탁) 중앙심판원장은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 관련 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.</u>

나. 검토의견

- 현재 중앙해양안전심판원은 정·현원 23명, 2차 소속기관인 4개 지방해양안전심판원은 정원 53명(현원 49명)의 인력으로 운영되고 있는데, 2024년 기준 해양사고 건수는 3,255건에 달해 조사관 및 심판관의 업무 밀도가 높은 실정임.

심판원은 고유 업무인 해양사고 조사 및 심판 외에도 재결 교환 전파, 준해양사고 사례 분석·배포, 통계 기반 사고 경향 분석,

해양안전 교육 및 홍보 등 다양한 사고 예방 업무를 병행하고 있는데, 현행법상 이러한 사고 예방 및 홍보 업무를 외부 전문기관에 위탁할 수 있는 법적 근거가 마련되어 있지 않아 제한된 행정 인력이 모든 부수 업무를 직접 수행해야 하는 한계가 있음.

<해양사고 발생 및 인명피해>

(단위 : 건, 척, 명, %)

구분	해양사고 건수				해양사고 발생 척수				인명피해(사망·실종)			
	계	어선	비어선	수상레저기구	계	어선	비어선	수상레저기구	계	어선	비어선	수상레저기구
2021	2,720	1,786	384	550	3,053	1,971	485	597	120	89	28	3
2022	2,863	1,718	543	602	3,167	1,904	624	639	99	83	13	3
2023	3,092	2,047	490	555	3,417	2,261	561	595	94	78	11	5
2024	3,255	2,175	473	607	3,559	2,352	570	637	164	118	40	6
2025 (잠정)	3,469	2,300	596	573	3,791	2,465	713	613	136	109	22	5
구성비 (%)	100.0	66.3	17.2	16.5	100.0	65.0	18.8	16.2	100.0	80.1	16.2	3.7
전년 대비 (증감, %)	214	125	123	△34	232	113	143	△24	△28	△9	△18	△1
	6.6	5.7	26.0	△5.6	6.5	4.8	25.1	△3.8	△17.1	△7.6	△45.0	△16.7

개정안은 해양안전심판원의 고유 업무(조사·심판)를 제외한 사고 예방 홍보 업무 등을 전문성 및 대국민 접근성이 높은 전문기관이나 단체에 위탁할 수 있는 법적 근거를 신설하려는 것임.

개정안을 통하여 해양안전심판원의 업무 부담을 완화하고 업무의 위탁을 통해 효율성을 제고할 수 있을 것으로 보임.

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

첫째, 개정안이 위탁하려는 업무는 해양사고심판법이 아닌 「해양수산업부와 그 소속기관 직제 시행규칙」⁸⁾에 규정되어 있어 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

개정안의 제안이유에 의하면 ‘재결에 따른 교훈 전파, 준해양사고사례 분석·배포, 통계에 기반한 사고 경향과 감소방안 교육 및 홍보 등 업무’를 위탁하기 위해 위탁 근거를 신설하려 하는 것인데, 해당 업무는 해양사고심판법에서 규정하고 있지 않으므로, 위탁 근거가 마련되더라도 ‘이 법에 따른 업무’에 해당하지 않아 위탁이 곤란할 것으로 보임.⁹⁾

참고로, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」상 중앙심판원장의 업무는 법 제20조의2(심판관 및 조사관 등의 연수교육)¹⁰⁾,

8) 「해양수산업부와 그 소속기관 직제 시행규칙」

제29조(조사관) ① 중앙심판원 및 지방심판원에 수석조사관 및 조사관 각 1명을 둔다. 다만, 부산 및 목포 지방심판원의 경우 5급 공무원 정원 범위에서 조사관 각 2명을 둘 수 있다.

② 중앙심판원의 수석조사관은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로 보하되, 그 직위의 직무등급은 나등급으로 하고, 조사관은 부이사관 또는 과학기술서기관으로, 지방심판원의 수석조사관은 과학기술서기관으로, 조사관은 과학기술서기관 또는 해양수산사무관으로 보한다.

③ 조사관은 다음 사항을 관장한다.

10. 해양사고통계의 종합·분석 및 해사안전 지식 및 정보의 제공
14. 해양사고 예방 및 해사안전 증진에 관한 교육

9) 해양사고심판법 및 같은 법 시행령에서 규정하고 있는 조사관의 직무는 다음과 같음.

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제17조(조사관의 직무) 수석조사관과 조사관은 해양사고의 조사, 심판의 청구, 재결의 집행, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사무를 담당한다.

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 시행령」

제17조의3(조사관의 사무) 법 제17조에서 “대통령령으로 정하는 사무”란 다음 각 호의 사무를 말한다.

1. 해양사고 통계의 종합·분석
2. 해양사고 사건의 현장검증
3. 해양사고에 대한 국제공조
4. 해양사고 법규자료의 수집에 관한 사항

10) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제20조의2(심판관 및 조사관 등의 연수교육) 중앙심판원장은 심판관, 조사관 및 그 밖의 직원의 자질 향상을 위하여 필요하다고 인정하면 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 연수교육을 할

제88조의3(해양사고정보시스템의 구축·운영)¹¹⁾ 등에 규정되어 있어, 개정안이 통과된다면 해당 업무는 위탁할 수 있을 것으로 보임.

둘째, 안 제88조의4는 중앙심판원장의 업무의 위탁에 대해 규정하고 있는데, 개정안이 제안이유에서 설명하고 있는 위탁하고자 하는 업무(재결에 따른 교훈 전파, 준해양사고사례 분석·배포, 통계에 기반한 사고 경향과 감소방안 교육 및 홍보 등 업무)의 수행 주체는 조사관이므로, 이에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

참고로 법 제17조 및 시행령 제17조의3¹²⁾은 조사관의 사무에 대해 규정하고 있는데, 개정안 제안이유에 따라 위탁하려는 업무와 법

수 있다.

11) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제88조의3(해양사고정보시스템의 구축·운영) ① 중앙심판원장은 해양사고에 대한 조사 및 심판과 관련되는 정보를 효율적으로 관리하기 위하여 해양사고정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.

② 중앙심판원장은 제1항에 따른 해양사고정보시스템을 통하여 관리하는 정보를 해양사고에 대한 조사 및 심판 업무의 수행 외의 목적에는 활용할 수 없으며, 해양사고관련자, 증인 등의 개인정보 등을 침해하지 아니하도록 관리하여야 한다.

③ 중앙심판원장은 제2항에도 불구하고 해양사고 예방을 위한 정책 수립이나 그에 따른 예방조치의 집행 등 공익상 목적을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 제1항에 따른 해양사고정보시스템을 통하여 관리하는 정보(「개인정보 보호법」 제2조제1호의 개인정보는 제외한다)를 관계 행정기관 및 제4조제3항에 따른 전문연구기관에 제공할 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 해양사고정보시스템의 구축·운영 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

12) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」

제17조(조사관의 직무) 수석조사관과 조사관은 해양사고의 조사, 심판의 청구, 재결의 집행, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사무를 담당한다.

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 시행령」

제17조의3(조사관의 사무) 법 제17조에서 “대통령령으로 정하는 사무”란 다음 각 호의 사무를 말한다.

1. 해양사고 통계의 종합·분석
2. 해양사고 사건의 현장검증
3. 해양사고에 대한 국제공조
4. 해양사고 법규자료의 수집에 관한 사항

물상 사무는 차이가 있음.

- 해양수산부는 해양안전심판원의 고유업무를 제외한 여타 업무에 대한 위탁 규정을 통해 업무의 효율성, 전문성을 확보하고 해양 안전문화 확산, 대국민 서비스 품질 향상에 기여할 수 있을 것이라는 입장을 제시함.

5. 부 칙

가. 개정안의 요지

- 안 부칙은 개정안의 시행일을 공포 후 6개월이 경과한 날로 규정하고, 이 법 시행 전에 이미 위촉된 비상임심판관의 임기시작일을 이 법 시행일로 하는 경과조치를 규정하려는 것임.

[표] 개정안 부칙

부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
제2조(비상임심판관의 임기에 대한 경과조치) 이 법 시행 전에 제14조제1항에 따라 각급 심판원장이 이미 위촉한 비상임심판관의 임기시작일은 이 법 시행일부터 한다.

나. 검토의견

- 시행일과 관련하여, 개정안이 통과되면 하위 법령의 정비가 필요할 것으로 보이므로, 이에 대비하여 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하는 것은 적절한 조치로 보임.

경과조치와 관련하여, 이 법 시행 전에 위촉된 비상임심판관의 신뢰를 보호하기 위해 임기에 대한 경과조치를 두는 것은 타당해 보임. 다만, 임기시작일에 대한 경과조치 뿐만 아니라 임기 자체에 관한 경과조치도 필요할 것으로 보임.

관련하여, 「국가배상법 시행령」 부칙을 참고할 수 있음.

※ 「국가배상법 시행령」 부칙

제2조(종전 위촉위원의 임기 및 연임에 관한 경과조치) ① 이 영
시행 전에 종전의 제7조 및 제9조에 따라 위촉된 위원의 임기는
제7조제4항의 개정규정(제9조제4항의 개정규정에 따라 준용되는
경우를 포함한다)에 따른 기간으로 하며, 임기의 기산일은 이 영
시행일을 기준으로 한다.

IV. 입법의 재정영향

□ 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계
요구서가 제출되었으나, 국회예산정책처는 동 법안이 시행되더라
도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 것으로 보
아 비용추계 미대상 사유서를 제출하였음.¹³⁾

문 의 처

02)6788-5427

13) 비용추계 미대상 사유서는 재정에 영향을 미치지 않는 법안뿐만 아니라 재정지출이 순감소
또는 재정수입이 순증가하는 경우와 같이 재정부담을 발생시키지 않는 법안도 포함됨(국회예산
정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29)

참고 1

비상임심판관 운영 현황

□ **(목적)** 해양사고의 원인규명이 곤란한 사건에 **특정 분야의 학식과 경험이 필요한 경우 분야별 전문가를 심판관으로 참여시켜 활용**

□ **(위촉 현황)** 총 39 명* (중앙 9, 부산 4, 인천 6, 목포 10, 동해 10)

* 분야별 구분 : 선박의 운항(11), 기관운전(3), 어로기술(3), 조선.의장(5),
선박구조(3), 선박운영(2), 기타(12)

□ **주요 활용 사례**

- 원양어선 제 501 오룡호 침몰사건 : 어로기술 분야 전문가 참여
- 유조선 우이산 부두시설 접촉사건 : 선박운항 분야 전문가 참여
- 여객선 세월호 전복사건 : 선박운항 및 인적요인 분야 전문가 참여

□ **(정원 및 선임)** 심판원별 20 인 이내 심판원 간 중복선임 가능

* 「시행령」 제 8 조(정원)

□ **(위촉 분야)** 직무에 필요한 다음 분야의 학식·경험이 있는 사람

선박 분야	항만 분야 등	기 타
○선박운항 또는 선박용 기관의 운전 ○어로기술 ○조선.조기.의장 ○선박의 구조 ○선박통신 ○선박운영	○해사의 검정 또는 항만하역 ○항만의 축조 ○수로도서지 또는 항로표지	○기상.해상 ○해사관련 법령 ○전자기기 ○화물의 특성 또는 적재 ○해양오염방지 ○기타 당해사건과 관련된 특수한 분야

* 「시행령」 제 10 조(비상임심판관의 자격)

** 제한요건 : 국가공무원법상 결격사유가 있는 사람

□ **(위촉 방법)** 중앙해심은 직접 위촉, 지방해심은 중앙해심 승인 후 위촉

□ **(직무 및 권한)** 당해 사건에 한하여 심판관과 동일

□ 비상임심판관 위촉 분야별 현황('26.3 월 기준)

구 분	소속별		합 계	중 앙 해 양 안 전 심 판 원	지방해양안전심판원				
	분야별				소계	부산	인천	목포	동해
합 계			39	9	30	4	6	10	10
선박분야	선박운항		11	2	9		3	4	2
	선박용기관의원		3	1	2		1		1
	어로기술		3		3			1	2
	조선·조기·의장		5	2	3	1	2		
	선박의구조		3	1	2			1	1
	선박통신								
	선박운영		2	1	1	1			
항만분야	해사의검정 또는 항만하역								
	항만의축조								
	수로도지 또는 항로표지								
기타	기상·해상								
	해사법		4	2	2			2	
	전자기기		1		1				1
	해양오염방지		1		1			1	
	특수분야		6		6	2		1	3