



제 434회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해사안전기본법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈해양시설 범위 확대 등〉

■ 문대림의원 대표발의, 의안번호 제2217366호

2026. 4.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 김성완

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 해양시설 범위 확대	3
2. 해상교통로 정의 신설	6
3. 해상교통시설 정의 신설	10
4. 시책 평가 세부사항의 대통령령 위임 등	12
5. 해양 안전문화활동 지원 등	15
6. 해상 교통영향 평가 종사자의 비밀 준수 의무 신설	19
7. 부칙	22
IV. 참고자료	23

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 문대림의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 11.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 12.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 국민의 선박 이용 증가, 해양공간 활용 방식의 다각화 등 해상교통 환경이 급격히 변화함에 따라 일관된 해사안전정책에 대한 기본 원칙을 확립하기 위해 해상교통 안전관리, 해양안전교육·문화 진흥 등에 관한 사항을 규정하고 있음.

그런데 연안해역에 해상풍력 발전단지가 조성되고 있고, 그 설치 수도 증가하고 있으나 해상풍력 발전설비가 해양시설에 포섭되어 있지 않아 해상풍력 발전단지 인근 해역의 해상교통 및 수역안전 관리에 한계가 있음.

또한, 해양수산부가 선박운항자, 해양시설 사업자 등 해역이용자의 조화로운 해역이용 지원을 위해 선박통항량이 밀집된 해역을 해상교통로로 공표('24. 12.)하였으나, 법률상 해상교통로에 대한 개념이 정립되어 있지 않아 그 활용이 미미한 실정임.

한편, 현행법에 따르면 해양안전 문화 진흥을 위한 교육, 해양안전 체

협활동 및 해양안전캠페인 등을 추진하도록 규정하고 있으나, 그 이행 수단과 이를 지원하기 위한 구체적인 규정이 미비하여 이행력 확보에 한계가 있다는 지적이 있음.

이에, 해양시설의 범위에 해상풍력 등 전력 생산시설을 포함하여 해상교통관리가 체계적으로 이루어 질 수 있도록 하고, 선박통항량이 많은 해역에 해상교통로를 설정할 수 있도록 근거를 마련하는 한편, 해양안전 문화 활동에 대한 관계기관 협조 체계와 예산 지원 근거 등을 마련하여 해양안전 문화 진흥을 위한 실행력을 확보하는 등 현행법령의 미비점을 보완·정비하려는 것임(안 제3조제3호 개정 및 제21조제2항부터 제5항까지 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 해양시설 범위 확대

가. 개정안의 요지

- 개정안은 전력 생산을 위해 설치되는 해상풍력 발전단지 등을 해양시설의 범위에 포함하려는 것임(안 제3조제3호).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제3조(정의) ----- -----.
3. “해양시설”이란 <u>자원의 탐사·개발</u> , 해양과학조사, 선박의 계류(繫留)·수리·하역, 해상주거·관광·레저 등의 목적으로 해저(海底)에 고착된 교량·터널·케이블·인공섬·시설물이거나 해상부유 구조물(선박은 제외한다)인 것을 말한다.	3. ----- <u>자원 및 전력의 탐사·개발·생산</u> ----- ----- ----- ----- ----- -----.

나. 검토의견

□ 현행법¹⁾은 국가 및 지방자치단체가 해양시설의 관리를 위하여 필요한 시책을 수립·시행(법 제4조), 해양시설 소유자가 시책에 협력하여 종사자에 대한 교육·훈련 등을 실시하고 제반 안전규정을 준수(법 제5조), 해양수산부장관이 해양시설에 대한 안전관리를 하도록(법 제12조) 규정하고 있음.

그러나 해상풍력 발전단지 등 전력 생산을 위해 설치되는 시설 등은 현행법상 ‘해양시설’의 정의에 포함되지 않아 위와 같은 규정의 적용을 받지 않아 수역안전관리에 한계가 존재함.

해상풍력 시설과 선박이 충돌한 해외의 사례²⁾들을 참고하였을 때, 해상풍력 시설 등 전력 생산을 위한 시설 등도 해양시설에

1) 「해사안전기본법」

제4조(국가 등의 책무) ① 국가 및 지방자치단체는 해사안전을 확보하고 해양에서의 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위하여 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.

② 국가 및 지방자치단체는 해양사고를 예방하고 해상교통환경의 변화에 대응할 수 있도록 해양시설의 관리, 해상교통망의 구축 및 관리, 해상교통 관련 신기술의 개발·기반조성 지원, 해사사이버안전 관리 등을 위하여 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.

③ 국가 및 지방자치단체는 해사안전과 관련된 분야에 종사하는 자의 안전을 확보하고 복지수준을 향상시키기 위하여 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.

④ 국가 및 지방자치단체는 국민의 안전한 해양이용을 촉진하기 위하여 국민에 대한 해사안전 지식·정보의 제공, 해사안전 교육 및 해사안전 문화의 홍보를 실시하도록 노력하여야 한다.

⑤ 국가는 외국 및 국제기구 등과 해사안전에 관한 기술협력, 정보교환, 공동 조사·연구를 위한 기구설치 등 효율적인 국제협력을 추진하기 위하여 노력하여야 하며, 해사안전 관련 산업의 진흥 및 국제화에 필요한 지원을 하여야 한다.

제5조(국민 등의 책무) ① 모든 국민은 국가와 지방자치단체가 수립·시행하는 해사안전정책의 원활한 추진을 위하여 적극적으로 협력하여야 한다.

② 선박·해양시설 소유자는 국가의 해사안전에 관한 시책에 협력하여 자기가 소유·관리하거나 운영하는 선박·해양시설로부터 해양사고 등이 발생하지 아니하도록 종사자에 대한 교육·훈련 등을 실시하고 제반 안전규정을 준수하여야 한다.

제12조(선박 및 해양시설의 안전성 확보) ① 해양수산부장관은 선박의 안전성을 확보하기 위하여 선박의 구조·설비 및 시설 등에 관한 기술기준을 개선하고 지속적으로 발전시키기 위한 시책을 마련하여야 한다.

② 해양수산부장관은 선박의 교통상 장애를 제거하기 위하여 해양시설에 대한 안전관리를 하여야 한다.

③ 선박의 안전성 및 해양시설에 대한 안전관리에 관하여는 따로 법률로 정한다.

2) 해상풍력 시설과 선박 간 충돌사고 해외사례는 [참고 1] 참조

포함하여 체계적 안전관리를 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 개정안은 전력 생산을 위해 설치되는 시설 등이 해양시설의 범위에 포함될 수 있도록 해양시설의 정의규정을 개정하려는 것임. 개정안을 통하여 해상풍력 시설과 선박 간 충돌사고를 방지하고 해상풍력 발전시설이 설치된 수역에 대해 체계적 안전관리를 추진할 수 있을 것으로 보임.

□ 개정안의 자구와 관련하여, 안 제3조제3호의 ‘자원 및 전력의 탐사·개발·생산’을 수정하여 ‘자원의 탐사·개발, 전력의 생산’으로 분리하여 명시하는 것이 바람직할 것으로 보임. 전력은 발전설비를 통해 생성되는 에너지로서 부존 여부를 조사하는 탐사의 대상으로 적절하지 않으며, 반대로 자원은 탐사·개발의 대상이지 생산의 대상으로 적절하지 않음. 따라서 각각의 목적물에 부합하는 행위로 분리하여 명시하는 것이 입법 취지를 명확히 하고 해석상 혼란을 방지하는 데 더 타당할 것으로 보임.³⁾

□ 해양수산부는 체계적인 수역안전관리를 도모하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시함.⁴⁾

3) ※ 입법례

「광업법」

제86조(광업 발전을 위한 지원) ① 산업통상부장관은 광업의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 예산의 범위에서 다음 각 호의 지원을 할 수 있다.

1. 중요 광물자원의 탐사·개발 및 광산물의 가공·유통·비축 사업에 대한 보조 또는 융자

「전기사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "전기사업"이란 발전사업·송전사업·배전사업·전기판매사업 및 구역전기사업을 말한다.
3. "발전사업"이란 전기를 생산하여 이를 전력시장을 통하여 전기판매사업자에게 공급하는 것을 주된 목적으로 하는 사업을 말한다.
5. "송전사업"이란 발전소에서 생산된 전기를 배전사업자에게 송전하는 데 필요한 전기설비를 설치·관리하는 것을 주된 목적으로 하는 사업을 말한다.

4) 해상풍력 발전사업 허가 현황은 [참고 2] 참조

2. 해상교통로 정의 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 선박의 운항이 빈번하거나 항만 입출항이 많아 일정한 교통흐름이 형성되는 수역을 ‘해상교통로’로 정의하려는 것임(안 제3조제5호의2).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <u><신설></u>	제3조(정의) ----- -----. <u>5의2. “해상교통로”란 선박의 빈번한 운항 또는 잦은 항만 입출항 등으로 인하여 일정한 교통흐름과 선박통항량이 많은 곳으로서 해양수산부장관이 제11조제2항에 따라 고시하는 수역을 말한다.</u>

나. 검토의견

□ 2026년 4월 현재 교통안전특정해역⁵⁾(5개), 통항분리수역(3개)⁶⁾, 지방청 고시항로(28개)⁷⁾ 등 총 36개의 해역이 지정·운영되고 있음.

위와 같은 제도 및 관리 체계는 특정 해역에 집중되어 있어 광범위한 해역의 안전관리에는 부족한 측면이 있음. 또한, 최근 해상풍력 발전단지 설치 등 해역 이용 수요가 급증하여 연안수역의 해상교통이 혼잡해짐에 따라 통항 환경 악화가 우려되므로, 이에 대비하여 광범위한 해역에 대한 관리 체계를 구축할 필요성이 제기됨.

5) 「해상교통안전법」

제7조(교통안전특정해역의 설정 등) ① 해양수산부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 해역으로서 대형 해양사고가 발생할 우려가 있는 해역(이하 “교통안전특정해역”이라 한다)을 설정할 수 있다.

1. 해상교통량이 아주 많은 해역
2. 거대선, 위험화물운반선, 고속여객선 등의 통항이 잦은 해역
- ② 해양수산부장관은 관계 행정기관의 장의 의견을 들어 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 교통안전특정해역 안에서의 항로지정제도를 시행할 수 있다.
- ③ 교통안전특정해역의 범위는 대통령령으로 정한다.

6) 「해상교통안전법」

제75조(통항분리제도) ① 이 조는 다음 각 호의 수역(이하 “통항분리수역”이라 한다)에 대하여 적용한다.

1. 국제해사기구가 채택하여 통항분리제도가 적용되는 수역
2. 해상교통량이 아주 많아 충돌사고 발생의 위험성이 있어 통항분리제도를 적용할 필요성이 있는 수역으로서 해양수산부령으로 정하는 수역
- ② 선박이 통항분리수역을 항행하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.
1. 통항로 안에서는 정하여진 진행방향으로 항행할 것
2. 분리선이나 분리대에서 될 수 있으면 떨어져서 항행할 것
3. 통항로의 출입구를 통하여 출입하는 것을 원칙으로 하되, 통항로의 옆쪽으로 출입하는 경우에는 그 통항로에 대하여 정하여진 선박의 진행방향에 대하여 될 수 있으면 작은 각도로 출입할 것

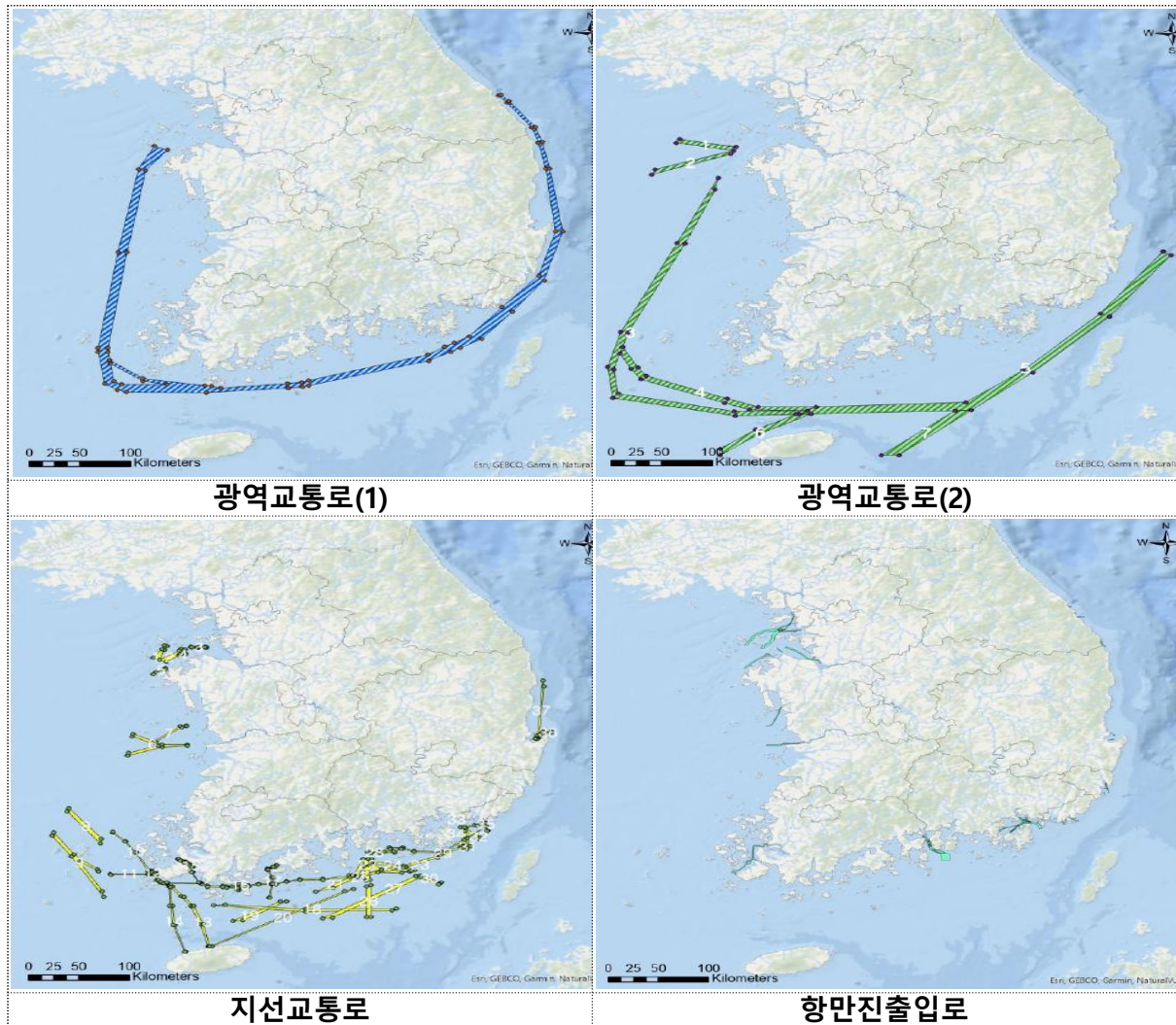
7) 「해상교통안전법」

제30조(항로의 지정 등) ① 해양수산부장관은 선박이 통항하는 수역의 지형·조류, 그 밖에 자연적 조건 또는 선박 교통량 등으로 해양사고가 일어날 우려가 있다고 인정하면 관계 행정기관의 장의 의견을 들어 그 수역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 고시할 수 있다.

- ② 해양수산부장관은 태풍 등 악천후를 피하려는 선박이나 해양사고 등으로 자유롭게 조종되지 아니하는 선박을 위한 수역 등을 지정·운영할 수 있다.

해양수산부는 2024년 12월부터 통항 밀집도가 높은 해역(상위 20%)을 주요 해상교통로로 식별⁸⁾하고 제공하고 있음.

<지도상 해상교통로>



그러나 해상교통로의 정의 및 설정 근거가 법에 규정되어 있지 않아 해상교통로의 보존 및 수역의 안전확보 등 체계적·실효적 관리에 한계가 있음.

8) 광역교통로 2개(제1·제2 광역교통로), 지선교통로(교통로 연결), 항만 진출입로(「해상교통안전법」 등에서 지정한 법정항로)

- 개정안은 해상교통로에 대한 정의규정을 신설하여 해상교통로의 법적 지위를 명확히 하려는 취지로 보임.
- 해양수산부는 해상교통로 정의 신설을 통해 선박 운항이 빈번한 해역을 해상 교통로로 고시하여 연안해역 통항 선박의 교통흐름을 체계적으로 관리·보존할 수 있도록 하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

3. 해상교통시설 정의 신설

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 해상교통시설 정의를 신설하려는 것임(안 제3조제5호의3).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제3조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <u><신설></u>	제3조(정의) ----- -----. <u>5의3. “해상교통시설”이란 항만, 어항, 수로 및 수역에서 선박의 원활하고 안전한 운항 또는 항행에 필요한 시설과 그 시설에 부속되어 사람의 이동 또는 해상교통수단의 원활하고 안전한 운항 또는 항행을 보조하는 선박교통관제시설·지능형 해상교통정보서비스 설비·항로표지 등의 시설 또는 공작물을 말한다.</u>

나. 검토의견

- 현행법 제11조⁹⁾는 선박의 항행안전을 위해 필요한 경우 해상교통시설을 설치·관리하도록 규정하고 있는데, 해상교통시설의 정의규정이 부재하여 해상교통 관리 정책의 일관성이 부족하고 법 해석상의 불명확성 등의 문제가 나타남.
- 개정안은 해상교통시설의 정의규정을 신설하려는 것임. 개정안을 통하여 일관성 있는 해상교통 관리 정책을 추진하고 법 해석상의 불명확성을 해소할 수 있을 것으로 보임.
- 안 제3조제5호의3에는 접속어인 ‘또는’이 반복적으로 사용되어 해석이 모호해지고 가독성이 떨어지는 측면이 있음. 이러한 문제를 해소하기 위해 제5호의3의 내용을 각 목으로 나누어 규정하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.
- 해양수산부는 그간 현행법에서 정의가 부재했던 해양교통시설에 대한 정의를 신설하여 의미를 명확히하려는 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

9) 「해사안전기본법」

제11조(해상교통관리시책 등) ① 해양수산부장관은 선박교통환경 변화에 대비하여 해상에서 선박의 안전한 통행흐름이 이루어질 수 있도록 해상교통관리에 필요한 시책을 강구하여야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따른 해상교통관리시책을 이행하기 위하여 주기적으로 연안해역 등에 대한 교통영향을 평가하고 그 결과를 공표하여야 하며, 선박의 항행안전을 위하여 필요한 경우에는 각종 해상교통시설을 설치·관리하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 해상교통관리시책의 수립·추진 및 이행 등에 관한 사항은 따로 법률로 정한다.

4. 시책·평가 세부사항의 대통령령 위임 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해상교통로를 해상 교통영향평가의 대상으로 명시하고 장관이 이를 고시할 수 있는 법적 근거를 마련하며 해상교통관리시책과 해상 교통영향 평가의 세부사항을 대통령령으로 정할 수 있도록 개정하려는 것임(안 제11조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제11조(해상교통관리시책 등) ① (생략)	제11조(해상교통관리시책 등) ① (현행과 같음)
② 해양수산부장관은 제1항에 따른 해상교통관리시책을 이행하기 위하여 주기적으로 <u>연안해역</u> 등에 대한 교통영향을 <u>평가</u> 하고 그 결과를 공표하여야 하며, 선박의 항행안전을 위하여 필요한 경우에는 <u>각종</u> 해상교통시설을 설치·관리하여야 한다.	② ----- ----- ----- <u>연안해역</u> , <u>해상교통로</u> ----- <u>평가</u> (이하 “ <u>해상 교통영향 평가</u> ”라 한다)--- ----- ----- <u>해상교통로를</u> 고시하고, <u>각종</u> -----.
③ 제1항 및 제2항에 따른 <u>해상교통관리시책</u> 의 수립·추진 및 이행 등에 관한 사항은 <u>다른 법률</u> 로 정한다.	③ ----- <u>해상</u> <u>교통관리시책과</u> <u>해상</u> <u>교통영향</u> <u>평가</u> ----- <u>대통령령</u> <u>으로</u> -----.

나. 검토의견

□ 현행법 제11조제3항¹⁰⁾은 해상교통관리시책의 수립·추진 및 이행 등에 관한 사항을 따로 법률로 정하도록 규정하고 있으나, 빠르게 변화하는 해상교통 환경에 유연하게 대응하기 위해 시책의 세부 사항을 법률이 아닌 대통령령으로 정할 필요성이 제기됨.

더 나아가, 현행법은 법 제11조제2항에 따른 평가의 세부 사항에 관한 위임 규정이 없어 평가의 세부 사항도 시책의 세부 사항과 함께 대통령령으로 정할 필요가 있음.

□ 개정안은 해상교통관리시책과 해상 교통영향 평가의 세부사항을 대통령령으로 정하도록 하는 등 해상교통관리시책 및 해상 교통영향평가에 관한 규정을 개정하려는 것임.

다수 입법례¹¹⁾에서 시책 및 평가에 관한 세부 사항을 대통령령 및 부령으로 정하도록 규정하고 있다는 점을 고려할 때, 개정안은 적절한 입법 조치로 보이며, 하위 법령에의 위임 규정을 마련함으로써 해상교통 환경 변화에 더욱 유연하게 대응할 수 있을 것으로 보임.

10) 「해사안전기본법」

제11조(해상교통관리시책 등) ① 해양수산부장관은 선박교통환경 변화에 대비하여 해상에서 선박의 안전한 통항흐름이 이루어질 수 있도록 해상교통관리에 필요한 시책을 강구하여야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따른 해상교통관리시책을 이행하기 위하여 주기적으로 연안해역 등에 대한 교통영향을 평가하고 그 결과를 공표하여야 하며, 선박의 항행안전을 위하여 필요한 경우에는 각종 해상교통시설을 설치·관리하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 해상교통관리시책의 수립·추진 및 이행 등에 관한 사항은 따로 법률로 정한다.

11) 유사입법례는 [참고 3] 참조

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

첫째, 안 제11조제2항은 항행안전을 위하여 필요한 경우 해상교통로를 고시하도록 규정하고 있으나, 안 제3조제5호의2에서 ‘해상교통로’를 ‘제11조제2항에 따라 고시하는 수역’으로 정의하고 있다는 점을 고려할 때, 고시 여부를 장관의 판단에 따른 선택적 사항으로 규정할 경우 법적 공백이 발생할 수 있음. 따라서 입법 취지를 고려할 때 해상교통로 고시를 의무화하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

둘째, 해상 교통관리시책과 달리 해상 교통영향 평가는 ‘수립·추진 및 이행’과 어울리지 않는 행위이므로, 행위의 특성을 고려하고 유사입법례를 참고하여 규정 내용을 수정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

참고로, 「과학기술기본법」, 「노인복지법」 등의 입법례에서는 평가의 범위(방법) 및 절차 등에 관하여 필요한 사항을 대통령령으로 정하도록 규정하고 있음.¹²⁾

□ 해양수산부는 급변하는 해상교통환경에 신속하고 유연하게 대응하기 위해 해상교통관리시책의 세부사항을 대통령령에 위임하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

12) [참고 3] 참조

5. 해양안전문화활동 지원 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 정부의 해양안전문화 활동에 대한 국가와 지방자치단체의 협조 의무를 명시하고, 국민이 이용할 수 있는 해양안전체험시설의 설치·운영 및 관련 기관·단체의 활동에 대한 예산지원 근거를 신설하며, 그 밖에 필요한 세부사항을 대통령령에 위임하려는 것임(안 제21조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제21조(해양안전교육·문화 진흥을 위한 시책의 추진) (생략)	제21조(해양안전교육·문화 진흥을 위한 시책의 추진) ① (현행 제목 외의 부분과 같음)
<신설>	② 국가와 지방자치단체는 제1항에 따른 정부의 해양안전문화 활동에 적극 협조하여야 한다.
<신설>	③ 국가와 지방자치단체는 국민이 해양안전문화를 실천하고 체험할 수 있는 해양안전체험시설을 설치·운영할 수 있다.
<신설>	④ 국가와 지방자치단체는 지방자치단체 또는 그 밖의 기관·단체에서 추진하는 해양안전문화활동을 위하여 예산의 범위에서 보

<신 설>	조할 수 있다. ⑤ 그 밖에 해양안전교육·문화 진흥 사업 및 활동에 대하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
--------------------	---

나. 검토의견

□ 현행법 제21조¹³⁾는 해양수산부장관은 국민의 해양안전에 관한 의식을 높이고 해양안전문화를 진흥하기 위해 사업을 적극적으로 추진해야 한다고 규정하여, 해양안전교육·문화 진흥의 근거를 마련하고 있으나, 구체적 이행 수단이나 이를 지원하기 위한 규정이 미비하여 실효성을 확보하는 데 한계가 있음.

육상과 해상 안전체험 시설의 현황을 살펴보면, 전국적으로 육상 안전체험시설은 472개인 반면 해상 안전체험시설은 51개에 불과하여 육상에 비해 해상 안전교육 인프라 구축이 미흡한 측면이 있음.

13) 「해사안전기본법」

제21조(해양안전교육·문화 진흥을 위한 시책의 추진) 해양수산부장관은 국민의 해양안전에 관한 의식을 높이고 해양안전문화를 진흥하기 위하여 다음 각 호의 사업을 적극적으로 추진하여야 한다.

1. 해양안전교육 및 해양안전체험활동 사업
2. 해양안전 의식을 높이기 위한 캠페인 및 홍보 사업
3. 해양안전행동요령 등 해양안전에 관한 지침의 개발·보급 사업
4. 해양안전문화 우수사례의 발굴 및 확산 사업
5. 그 밖에 해양안전문화의 진흥에 필요한 사업

□ 개정안은 국가와 지자체의 협조 의무를 명시하고 해양안전체험 시설의 설치·운영과 해양안전문화활동 수행에 대한 예산 지원 근거를 마련하여 해양안전문화 진흥 시책의 실행력을 강화하고 정책 추진력을 제고하려는 취지로 보임.

- 참고로, 현행 「재난 및 안전관리 기본법」¹⁴⁾은 개정안 제21조와 유사하게 국가와 지자체의 안전체험시설 설치·운영 및 안전문화활동 예산 지원을 규정하고 있으며, 동 규정을 근거로 ‘안전문화 실천 추진단’이 산재기금에서 활동비를 지원받아 활동 중임.

<안전문화 실천 추진단 현황>

- (현황) 고용노동청, 안전보건공단(사무국), 지자체, 언론사, 업종별 협회 등으로 구성되었으며 중앙과 지역 추진단이 활동
- (지원) 산재기금에서 '25년 기준 18억원을 활동비로 지원

14) 「재난 및 안전관리 기본법」

제66조의4(안전문화 진흥을 위한 시책의 추진) ① 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 소관 재난 및 안전관리업무와 관련하여 국민의 안전의식을 높이고 안전문화를 진흥시키기 위한 다음 각 호의 안전문화활동을 적극 추진하여야 한다.

1. 안전교육 및 안전훈련(응급상황시의 대처요령을 포함한다)
2. 안전의식을 높이기 위한 캠페인 및 홍보
- 2의2. 각종 사고를 예방하기 위한 안전신고 활동 장려·지원
3. 안전행동요령 및 기준·절차 등에 관한 지침의 개발·보급
4. 안전문화 우수사례의 발굴 및 확산
5. 안전 관련 통계 현황의 관리·활용 및 공개
6. 안전에 관한 각종 조사 및 분석
- 6의2. 안전취약계층의 안전관리 강화
7. 그 밖에 안전문화를 진흥하기 위한 활동

② 행정안전부장관은 제1항에 따른 안전문화활동의 추진에 관한 총괄·조정 업무를 관장한다.

③ 지방자치단체의 장은 지역 내 안전문화활동에 주민과 관련 기관·단체가 참여할 수 있는 제도를 마련하여 시행할 수 있다.

④ 국가와 지방자치단체는 국민이 안전문화를 실천하고 체험할 수 있는 안전체험시설을 설치·운영할 수 있다.

⑤ 국가와 지방자치단체는 지방자치단체 또는 그 밖의 기관·단체에서 추진하는 안전문화활동을 위하여 필요한 예산을 지원할 수 있다.

- (지원 근거) 「재난 및 안전관리 기본법」 제66조의4
- (주요 활동) 대기업 협업 안전문화 확산 활동, 전국 또는 지역 안전 문화 확산 캠페인, 방송사 협업 안전의식 고취 영상 제작 등

- 개정안과 관련하여, 국가가 정부의 활동에 적극 협조해야 한다는 안 제21조제2항은 주체와 객체의 설정이 부적절한 측면이 있음. 개정안은 관계 중앙행정기관과 지방자치단체가 제1항에 따른 사업에 적극 협조하도록 하려는 취지로 보이므로, 이를 고려하여 ‘관계 중앙행정기관과 지방자치단체는 제1항에 따른 사업에 적극 협조하여야 한다’와 같이 수정하는 방안을 검토할 필요가 있어 보임.
- 해양수산부는 관계기관 간 협조체계와 예산지원 근거 등을 신설하여 해양안전문화 진흥을 위한 실행력을 확보하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

6. 해상 교통영향 평가 종사자의 비밀 준수 의무 신설

가. 개정안의 요지

- 개정안은 법 제11조제2항에 따른 해상 교통영향 평가 업무에 종사하거나 종사하였던 사람이 그 직무상 알게 된 비밀을 타인에게 누설하거나 직무상 목적 외에 사용하여서는 아니된다고 규정하려는 것임(안 제29조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제29조(비밀유지) 제28조제2항에 따라 전문기관에 위탁된 업무에 종사하거나 종사하였던 사람은 그 직무상 알게 된 비밀을 타인에게 누설하거나 직무상 목적 외에 사용하여서는 아니 된다. 다만, 해상안전을 위하여 해양수산부장관이 필요하다고 인정하면 그러하지 아니하다.	제29조(비밀유지) 제11조제2항에 따른 해상 교통영향 평가 업무 및 제28조제2항----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.

나. 검토의견

□ 현행법 제29조¹⁵⁾는 제28조제2항¹⁶⁾에 따라 전문기관에 위탁된 업무에 종사하거나 종사하였던 사람에게 비밀유지의무를 부과하고 있음.

해상 교통영향 평가 수행 시 선박 위치정보를 필수적으로 활용하는데, 선박 위치정보는 해양사고 원인 조사 및 해상교통 안전 확보 등 특별한 사유를 제외하고는 공개가 엄격히 제한¹⁷⁾되어 있으므로, 해상 교통영향 평가 업무에 종사하는 사람에게도 비밀

15) 「해사안전기본법」

제29조(비밀유지) 제28조제2항에 따라 전문기관에 위탁된 업무에 종사하거나 종사하였던 사람은 그 직무상 알게 된 비밀을 타인에게 누설하거나 직무상 목적 외에 사용하여서는 아니 된다. 다만, 해사안전을 위하여 해양수산부장관이 필요하다고 인정하면 그러하지 아니하다.

16) 「해사안전기본법」

제28조(권한 등의 위임·위탁) ② 해양수산부장관은 이 법에 따른 업무의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 해사안전과 관련된 전문기관에 위탁할 수 있다.

「해사안전기본법 시행령」

제11조(업무의 위탁) 해양수산부장관은 법 제28조제2항에 따라 다음 각 호의 업무를 「한국해양교통안전공단법」에 따른 한국해양교통안전공단에 위탁한다.

1. 법 제14조제1항에 따른 해양교통안전정보관리체계의 구축·운영에 필요한 업무
2. 법 제16조제1항에 따른 안전투자의 공시에 관한 업무로서 해양수산부령으로 정하는 업무

17) 「해상교통안전법」

제35조(선박위치정보의 공개 제한 등) ① 항해자료기록장치 등 해양수산부령으로 정하는 전자적 수단으로 선박의 항적(航跡) 등을 기록한 정보(이하 “선박위치정보”라 한다)를 보유한 자는 다음 각 호의 경우를 제외하고는 선박위치정보를 공개하여서는 아니 된다.

1. 선박위치정보의 보유권자가 그 보유 목적에 따라 사용하려는 경우
 2. 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제16조에 따른 조사관 등이 해양사고의 원인을 조사하기 위하여 요청하는 경우
 3. 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조제7호에 따른 긴급구조기관이 급박한 위험에 처한 선박 또는 승선자를 구조하기 위하여 요청하는 경우
 4. 중앙행정기관의 장 또는 공공기관의 장이 항만시설의 보안, 여객선의 안전운항 관리, 「통합방위법」 제2조제4호에 따른 통합방위작전의 수행 또는 관세의 부과·징수 등에 관한 소관 업무를 수행하기 위하여 요청하는 경우
 5. 선박소유자의 동의를 받은 경우
 6. 6개월 이상의 기간이 지난 선박위치정보로서 해양수산부령으로 정하는 경우
- ② 직무상 선박위치정보를 알게 된 선박소유자, 선장 및 해원(海員) 등은 선박위치정보를 누설·변조·훼손하여서는 아니 된다.

유지 의무를 부과할 필요성이 제기됨.

□ 개정안은 법 제11조제2항에 따른 해상 교통영향 평가 업무에 종사하는 사람에게도 비밀유지 의무를 부과하려는 취지임.

□ 개정안과 관련하여, 안 제11조제2항은 해상 교통영향 평가의 주체를 해양수산부장관으로 규정하고 있으므로, 이를 수행하는 공무원은 「국가공무원법」 제60조에 따라 재직 중은 물론 퇴직 후에도 직무상 알게 된 비밀을 엄수해야 할 법적 의무를 이미 부담하고 있음.

한편, 개정안이 의도하는 바가 법 제11조제2항의 평가 업무를 민간 등에 위탁하는 경우 그 위탁받은 자에 대해 비밀유지 의무를 부과하려는 취지라면, 그 위탁에 대한 법적 근거를 명확히 한 후 그 법을 인용하는 방식으로 비밀유지 의무 적용 범위를 수정할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 해양수산부는 해상 교통영향 평가 종사자에 대한 비밀유지 의무 부여를 통해 선박위치정보를 보호하려는 취지에 공감한다는 의견을 제시함.

7. 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 통과되면 하위 법령의 정비가 필요할 것으로 보이므로, 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하는 것은 적절한 것으로 보임.
- ☐ 해양수산부는 개정 법률안 이행 준비 및 하위법령 마련 등을 위해 공포 후 일정 기간이 경과한 후 시행할 필요성이 있다는 의견을 제시함.
- ☐ 한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련하여 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정).¹⁸⁾

18) 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)

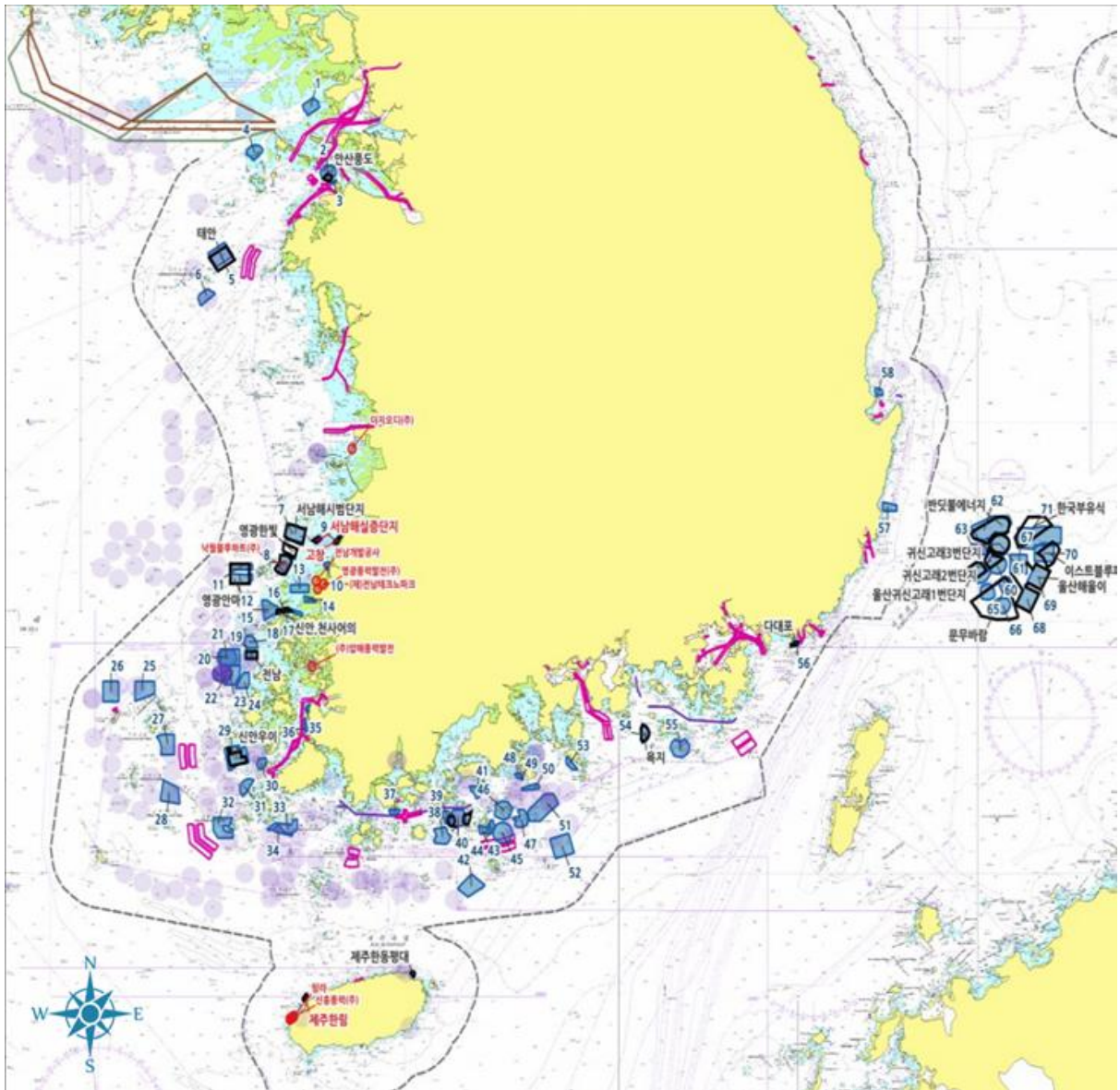
참고 1

해상풍력 시설과 선박 간 충돌사고 해외사례

연번	사고장소	일시	사고 개요
1	독일 인근 북해 해상 'Gode Wind 1' 풍력발전단지	'23.4.24	일반화물선이 풍력터빈 인근 항해 중 조종 미숙 등으로 터빈과 충돌 , 선수부 파공(5 x 3m) 및 침수 * 선박제원 : (선명) Petra L호 / (총톤수) 1,162톤 / (길이) 73.7
2	네덜란드 인근 북해 해상 'Hallandse Kust Zuid' 풍력발전단지	'22.1.31	정박 중이던 산적화물선이 기상 불량으로 닻줄이 끊겨 표류 중 타 선박과 충돌 후 풍력터빈 및 변전소와 잇따라 충돌 * 선박제원 : (선명) Julietta D호 / (총톤수) 24,196톤 / (길이) 189.99m
3	중국 후이저우 해상 풍력발전단지	'21.7.25	해저에 고정되어 풍력발전기 하부구조물 (모노파일) 설치 작업 을 하는 부선 (잭업 바지선)이 작업 중 원인 미상의 선체 경사가 발생 하여 발전기 하부구조물과 충돌 이후 선체 전복 침수 되었으며, 4명 실종 * 선박제원 : (선명) Sheng Ping 001호 / (길이) 약 90m / 승선원 65명
4	독일 북서부 해상 'Borkum Riffgrund 1' 풍력발전단지	'20.4.23	해상풍력 작업 기술자를 이송하는 작업선이 항만 복귀 중 조종 부주의 로 고정식 풍력발전기와 충돌 하여 승무원 3명 부상 * 선박제원 : (선명) Njord Forseti호 / (길이) 26.3m / (승선원) 24명

참고 2

해상풍력 발전사업 허가 현황



*  : 해상풍력 발전사업 허가를 받은 준비사업(101개), 상업운전 중인 단지(11개)

 : 풍력 계측기 설치용 공유수면 점사용 허가 구역

참고 3

하위 법령 위임 유사 입법례

□ 「국토교통과학기술 육성법」

제12조(전문 연구인력의 양성) ① 국토교통부장관은 국토교통과학기술분야 전문 연구인력의 양성을 위한 **시책을 수립·시행**할 수 있다.

② 제1항에 따른 전문 연구인력의 양성을 위한 **시책의 수립·시행에 필요한 사항**은 **국토교통부령**으로 정한다.

□ 「지속가능 교통물류 발전법」

제35조(비동력·무탄소 교통문화의 확산) 국가 및 지방자치단체는 비동력·무탄소 교통수단을 활성화하기 위하여 **대통령령**으로 정하는 바에 따라 교육·홍보활동 등 비동력·무탄소 교통문화 확산을 위한 **시책을 추진**하여야 한다.

□ 「과학기술기본법」

제14조(기술영향평가 및 기술수준평가) ① 정부는 새로운 과학기술의 발전이 경제·사회·문화·윤리·환경 등에 미치는 영향을 사전에 평가(이하 "**기술영향평가**"라 한다)하고 그 결과를 정책에 반영하여야 한다.

④ **기술영향평가**와 기술수준평가의 범위 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 **대통령령**으로 정한다.

□ 「노인복지법」

제5조의2(노인정책영향평가) ① 국가와 지방자치단체는 대통령령으로 정하는 바에 따라 노인 관련 정책이 노인복지에 미치는 영향을 **분석·평가**(이하 "**노인정책영향평가**"라 한다)하고, 그 결과를 노인 관련 정책의 수립·시행에 반영하여야 한다.

② 그 밖에 **노인정책영향평가**의 방법과 절차 등에 필요한 사항은 **대통령령**으로 정한다.