



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

해양교통학석사 학위논문

여객선 안전운항관리 부담금 시스템
설계에 관한 연구

A Study on the Design of Safety Management Cost System for Coastal Passenger Ship



지도교수 이 은 방

2015년 12월

한국해양대학교 해사산업대학원
해양교통학과

이 문 규

본 논문을 이문규의 해양교통학석사
학위논문으로 인준함.



2015년 12월 17일

한국해양대학교 해사산업대학원
해양교통학과



위원장 정 태 권

(인)

위원 윤 중 회

(인)

위원 이 은 방

(인)

목 차

목차	i
그림목차	iii
표목차	iii
Abstract	v
I. 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법 및 내용	6
II. 연안여객선 및 운항관리자 현황 분석	8
2.1 연안여객선	
2.1.1. 항해구역별, 선종별 및 총톤수별 척수	8
2.1.2. 차량적재(카페리 및 차도선) 여객선 현황	11
2.2 운항관리자	
2.2.1. 연혁 및 운영근거	13
2.2.2. 운항관리 조직도	18
2.2.3. 운항관리자의 업무의 성격	19
2.2.4. 운항관리자의 주요업무 절차서	22
III. 안전운항관리 부담금 현황 분석	27
3.1 안전운항관리 부담금	
3.1.1. 안전운항관리 부담금 법적근거 및 성격	27
3.1.2. 안전운항관리 부담금 재원의 구성	38
3.2 안전운항관리 부담금 부과 실태 분석	
3.2.1. 안전운항관리 부담금의 이해관계	41
3.2.2. 운항관리제도 운영주체	44
3.2.3. 안전운항관리 부담금 구성	45

IV. 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석	48
4.1 안전운항관리 부담금 국·내외 사례 분석	
4.1.1. 국내사례	48
4.1.2. 외국사례	53
4.2 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석	
4.2.1. 안전운항관리 부담금 부과체계 문제점	56
4.2.2. 차량(화물) 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석	56
4.2.3. 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석	61
V. 안전운항관리 부담금 시스템	65
5.1 개선방향	65
5.2 안전운항관리 부담금 부과 체계 설계	
5.2.1. 안전운항관리 부담금 재정확보 설계	65
5.2.2. 안전운항관리 부담금 제도개선 설계	66
5.3 차량 안전운항관리 부담금 부과 방안	
5.3.1. 차량 안전운항관리 부담금 시스템 설계	73
5.3.2. 수요자 중심의 차량 Risk 부과 개선 방안	78
5.4 낙도보조항로 부담금 개선 방안	
5.4.1. 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 개선(안)	80
5.4.2. 낙도보조항로 공공기관 위탁운영	85
5.5 안전운항관리 부담금 공공성 확보 방안	
5.5.1. 안전운항관리 부담금 전액 국고지원	88
5.5.2. 공공기관 공공성 및 독립성 확보	90
VI. 결론	91

그림목차

<Fig.1> 운항관리자 근무인원 현황	14
<Fig.2> 운항관리 조직도	18
<Fig.3> 선박안전기술공단 조직도	45
<Fig.4> 안전운항관리 부담금 업무흐름도	47
<Fig.5> 현행 안전운항관리 부담금 부과 체계	66
<Fig.6> 안전운항관리 부담금 시스템 개선 모형	66
<Fig.7> Triangulation 모형도	78
<Fig.8> 부담금 징수체계 비교표	79
<Fig.9> (선종별) 내항여객선	95
<Fig.10> 연안여객선 승선 절차	96

표 목 차

<Table 1> 운항관리자(통신사) 정원변동 현황	3
<Table 2> 서해훼리 사고 후 운항관리자 증감 내역	4
<Table 3> 운항관리자의 차량(화물)에 대한 안전관리업무 강화	5
<Table 4> 항해구역별 선박 척수	8
<Table 5> 지역별 · 선종별 척수	9
<Table 6> 총톤수별 척수	10
<Table 7> 지역별 차량적재 능력	11
<Table 8> 세월호 사고 전 · 후 달라진 안전운항관리	21
<Table 9> 선박출항통제의 기준 및 절차	23
<Table 10> 부담금관리 기본법에 따라 설치하는 부담금	27
<Table 11> 안전운항관리 부담금 부과율 변천과정	30
<Table 12> 부담금 부과요율 연혁	31
<Table 13> 안전운항관리 부담금 징수 법적 근거	35
<Table 14> 안전운항관리 부담금 및 국고보조금 현황	40

<Table 15>	연도별 여객선 수송실적 추이	43
<Table 16>	선박안전기술공단 연혁	44
<Table 17>	여객선 안전운항관리 부담금 관리 절차서	46
<Table 18>	안전관리업무 수행 정부보조 사례	48
<Table 19>	지방자치단체 부담금 사례(고압가스안전관리법)	50
<Table 20>	외국의 안전운항관리 부담금	55
<Table 21>	내항여객선 선종별 변화 추이	57
<Table 22>	내항여객선 차량(운임수입) 수송실적 추이	58
<Table 23>	차량수송 증가 전망	59
<Table 24>	낙도보조항로 안전운항관리 부담금 부과현황	62
<Table 25>	안전운항관리 부담금 부과 비교표(일반/보조)	63
<Table 26>	2014년 선사별 안전운항관리 부담금 실적	68
<Table 27>	2014년 선사별 안전운항관리 부담금 분석	71
<Table 28>	2014년 선사별 차량수송실적 분석	71
<Table 29>	운항관리특별회계 예산 비교표	72
<Table 30>	선박안전기술공단 직급별 정원	72
<Table 31>	낙도보조항로 지역별 운항현황('15. 10월 현재)	80
<Table 32>	2014년 낙도보조항로 선사별 부과현황	82
<Table 33>	“선박안전법” 개정(안) 예시	83
<Table 34>	결손보상금 예산 현황	84
<Table 35>	2005년 기준 보조항로 수입 및 지출 내역	84
<Table 36>	다년간 여객 및 차량수송 실적	89
<별첨>	운항관리자의 직무(해운법 시행규칙 제15조의11)	94
<부록1>	업무흐름도	97
<부록2>	(세월호 사고 이후)지역별 운항관리자 배치 증감	98
<부록3>	최근 5년간 안전운항관리 부담금 현황	102
<부록4>	내항여객선 현황(104항로 170척/2015년 10월 현재)	108

Abstract

A Study on the Design of Safety Management Cost System for Coastal Passenger Ship

Mun-Kyu, Lee

*Department of Maritime Transportation, Korea Maritime and
Ocean University, Busan 49112, Korea.*

After the Sewol ferry tragedy, a marine safety system to protect passenger's lives and property on passenger ships has grown more important. Which further means that the support, including human and financial resources, for the safety operation management system has become more significant than ever before.

The revenues to run the operation management system on costal passenger ships are financed through two different sources. First one is "the charge of the operation manager expense", which is 3.2 percent of the transportation fare paid to passenger ship business owners by their passengers. The other one is the subsidies from the Korean government.

In order to secure the publicness and independence of the operating manager's jobs, and at the same time to prevent the intervention from the business owners who are actually required to follow the guidance and inspection of the manager, the Korean government amended maritime laws on 7 July 2015. And the amendment focused on transferring the role of managing safety operation and collecting the charge for it, from KSA(Korea Shipping Association) to KST(Korea Ship Safety Technology).

Although their passengers actually pay for the cost of operation management according to “user-pays principle”, business owners misconceive that they pay with their own money. Such perception leads to the growing dissatisfaction of owners with the operation management charge as well as the managers who instruct and supervise them.

Despite of the increased workload of managing vehicle cargo on the costal passenger ships, the expense of the operation manager system has been mostly charged to passengers who use general or small-size costal ships for about 42 years since the system’s implementation. Such conditions have raised a fairness issue around the charge share of car-ferries(whose number has increased from 48 in 1998 to 96 in 2015). Furthermore, with the growth in the number of sea-crossing bridges in island areas, KST is expected to face difficulties in securing the stable source of its revenues, collected through safety operation management charge, and thus its financial independence.

This study points out the current paradoxical state where the burden of the operation management charge is imposed solely on the passengers, rather than vehicle cargo on board, the actual factor to deteriorate the ship’s seaworthiness. This study also conducts a research on the reform of today’s charge system into a more risk-based one to improve the safety and stability of vessels.

Thus, in order for operation manager system, without being restricted by the shortage of revenue, to pursue its original purpose of ensuring the safety of passenger ships, this study redesigns its charge imposing system in a direction to levy vehicle cargo customers more and average passenger less.

This study suggests establishing a rational and adequate charge imposing system in safety operation management by designing a new passenger ship safety operation management charge system.

I. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

세월호 침몰사고 이후 해양안전과 환경보호에 대한 사회적, 국민적 관심이 크게 증가하여 내항여객선 이용객의 생명과 재산을 보호하기 위한 해양안전 시스템 즉 안전운항관리업무 수행에 대한 인적, 물적 시스템 지원의 중요도는 더욱 더 크다고 할 수 있다.

여객선 안전운항관리업무를 수행하는 운항관리제도(이하 '운항관리자'라 한다.)는 1970년 남영호 침몰사고(323명 사망, 생존 15명)를 계기로 도입되어, 1973년 11개 지역에 운항관리자 17명을 <Table 1> 과 같이 배치하여 여객선 운항관리업무를 시작하게 되었다.

또한 <Table 2> 에서 보는 바와 같이 1993년 서해훼리호 사고(292명 사망, 54명 부상) 발생 후 안전운항관리업무 강화대책으로 국무총리실(행정조정실)에서 흑산도, 격포 등 도서지역 22개 지역에 운항관리자 25명을 운항관리비용¹⁾ 국고지원금 전제조건으로 증원 배치하여 운영하게 되었으나, 이후 국고지원금 감소에 따라 점진적으로 도서지역 근무자를 중심으로 운항관리자를 축소하게 되었다.

2014년 4월 16일 전대미문의 세월호 침몰사고 이후, 2014년 9월 2일 정부의 재발방지 혁신대책으로 제일 먼저 내항여객선 안전운항관리업무를 해운업자의 협동조직인 한국해운조합²⁾에서 분리하여 공공기관³⁾인 선박안전기술공단으로 이관하는 해운법이 일부 개정(2015. 1. 6, 시행 2015. 7. 7.)됨에 따라, 해운법 제22조(여객선 안전운항관리) 제7항에 따라 내항여객선운송사업자에게 안전운항관리 부담금(여객운임액의 3.2%)을 부과하는 징수주체도 변경이 되었다.

- 1) '운항관리비용'이란 부담금관리기본법 제4조에 의한 '운항관리비용 부담금'을 의미하고, 또한 이 논문에서는 '여객선 안전운항관리 부담금'이란 용어도 같은 뜻으로 함께 사용하고자 한다.
- 2) 조합원의 복리증진과 해운업 발전향상에 기여함을 목적으로 구성된 선주이익 단체.
- 3) 선박안전기술공단 : 해운법 일부개정('15. 1. 6.), 시행('15. 7. 7)으로 여객선 안전운항관리업무 수행과 관련된 모든 재산, 권리, 의무 승계.

또한 내항여객선 안전운항관리업무의 미래에 대한 제도가 정착 되지 않은 현실에서 전국 연안여객선터미널 등 주요 기점항에 운항관리자를 증원(정원 74→106명) 배치(2015년 11월말 기준, 57개 지역)함에 따라 운항관리업무를 수행하는데 드는 운용재원(안전운항관리 부담금 및 국고지원금)의 확보에도 어려움이 예상된다.

해운법 개정으로 2015년 7월 7일부터 여객선 안전운항관리업무가 공공기관으로 이관되어 운항관리자 업무수행에 드는 비용(운항관리자의 업무를 보조하는 자에게 필요한 비용을 포함한다)부담에 대한 내항여객운송사업자의 부정적인 입장 또한 증가할 것이다.

내항여객운송사업자의 안전운항관리 부담금에 대한 부정적인 견해의 해소와 안전운항관리업무를 수행하는 운항관리자 인건비(정원 32명 증원), 해안무선국(VHF, SSB 등) 및 모니터링시스템(VMS) 등 안전관리장비 교체, 도서지역 연륙 등으로 안전운항관리 부담금의 재원이 증가할 것으로 예상된다.

<Table 3> 과 같이 차량(화물)에 대한 적재 및 고박상태 여부 확인, 복원성 및 감항성 유지 여부 확인 등 운항관리자의 직무가 여객중심에서 차량(화물)에 대한 운항관리업무량이 증가되는 현실적인 추세를 고려하여 이 논문에서는 여객선 운항관리제도의 안정적인 정착과 공공기관인 선박안전기술공단의 경쟁력 확보 및 자립화를 위하여 부담금 시스템 설계 제시를 목적으로 한다.

<Table 1> 운항관리자(통신사) 정원변동 현황

(단위 : 명)

기간	정원			증감		
	계	운항관리자	통신사	계	운항관리자	통신사
'73. 12. 15.	17	17		-	-	-
'74. 1. ~ '94. 4.	59	46	13	+ 42	+ 29	+ 13
'94. 5. 03.	84	71	13	+ 25	+ 25	-
'95. 6. ~'96. 2.	91	74	17	+ 7	+ 3	+ 4
'96. 3. ~'03. 1.	90	77	13	- 1	+ 3	- 4
'03. 2. 05.	79	73	6	- 11	- 4	- 7
'07. 6. 11.	73	67	6	- 6	- 6	-
'09. 12. 01.	67	62	5	- 6	- 5	- 1
'10. 12. 22.	67	64	3	-	+2	- 2
'12. 5. 11.	74	71	3	+7	+7	-
'15. 6. 9.	106	103	3	+32	+32	-

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 2> 서해훼리호 사고 후 운항관리자 증감 내역

(단위 : 명)

지역	사고(전)		사고(후)		현 재		현원대비 증감			
	운항 관리자	통신사	운항 관리자	통신사	운항 관리자	통신사	계	운항 관리자	통신사	비 고
본부	2		3		9		△ 6	△ 6	-	◦ 노조위원장 1명 ◦ 안전업무 5명
부산	6	2	5	2	5	1	▽ 1	-	▽ 1	◦ 통신직 전직
인천	4	1	6	1	6	1	-	-	-	
목포	7	2	16	3	14		▽ 5	▽ 2	▽ 3	◦ 파견지 폐쇄 ◦ 통신직 전직
제주	5	2	5	3	5	3	-	-	-	
여수	4	1	6	1	5	1	▽ 1	▽ 1		◦ 파견지 폐쇄
마산	3	1	3	1	3	1	-	-	-	
전북	3	1	5	1	4	1	▽ 1	▽ 1	-	◦ 파견지 폐쇄
완도	3	1	9	2	8		▽ 3	▽ 1	▽ 2	◦ 파견지 폐쇄 및 통신직 전직
통영	4	1	5	1	5	1	-	-	-	
경북	3		4	1	4	1	-	-	-	
강원	1		1		2		△ 1	△ 1	-	◦ 대북항로 신설
보령			1		3	1	△ 3	△ 2	△ 1	◦ 출장소 신설
장승포	3	1	4	1	2		▽ 3	▽ 2	▽ 1	◦ 파견지 폐쇄 ◦ 통신사 감축
계	48	13	73	17	75	11	▽ 4	△ 2	▽ 6	◦ 통신사 전직 (6명)

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 3> 운항관리자의 차량(화물)에 대한 안전관리업무 강화

현행(안)	개정(안)	관련근거
여객선의 승선정원 초과여부 및 화물의 적재한도 초과여부의 확인과 그밖의 질서	여객선의 승선정원 초과 여부, 화물의 적재한도 초과 여부 및 <u>복원성 등 감항성 유지 여부에 대한 확인</u>	해운법시행규칙(해양수산부령) 제15조의11(운항관리자의 직무)
여객선의 승선정원 초과여부, 과적여부 확인	여객선의 승선정원 초과 · <u>최대 화물적재 톤수 초과 여부 확인 등</u>	여객선안전관리지침(해양수산부고시) 제9조(여객승선 및 화물적재)

[origin : 법제처 자료 재구성]



1.2 연구의 방법 및 내용

본 연구는 국민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 정부업무를 대행하는 운항관리자의 여객선 안전운항관리업무 수행에 드는 운용비용의 재정확보를 위하여 운항관리자⁴⁾와 여객선사(담당자포함)의 전수면담을 통해 다양한 발전방향을 도출하고, 운영재원이 내항여객운송사업자가 부담하는 여객운임의 3.2%와 국고보조금으로 운영되는 만큼 부담금 도입초기부터 42년 동안 일반선 및 소형선 중심의 여객에게 부과하는 부담금이 현재까지 지속되고 있어 차도선형 여객선(1998년 48척 → 2015년 96척)에 대한 형평성 등을 고려하여 시스템 설계를 제시하고자 한다.

본 연구의 작성을 위하여 징수주체인 공공기관 소속 운항관리자⁵⁾와 일부 내항 여객운송 종사자를 대상으로 전수면담을 실시하였고, 단행본, 정부나 각종 관련 기관(단체)의 보고서 등을 중심으로 폭넓은 경험적 실증적 연구를 실시하였다.

실증적 연구를 위해서 경험적 사실의 관찰과 얻은 정보를 기초로 하여 공공기관 직원의 전수면담 모니터링을 통해 안전운항관리 부담금의 문제점 및 발전방안을 모색하여 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계에 관한 연구를 제시하였다.

2015년 7월 7일부터 공공기관이 여객선 안전운항관리업무를 맡게 된 만큼 운항관리자의 독립성 및 공공성을 강화하고, 공공기관의 주요사업인 선박검사 관련 융합을 통한 시너지 극대화를 통해 안전에 대한 확실한 국민적 신뢰를 줄 수 있기 위해서는 운용비용에서 자유로워야 될 것이다. 이번 연구의 한계점은 다음과 같다.

첫째, 세월호 사고 이후 다년간 안전운항관리 부담금의 실무경험이 많은 운항관리자의 공공기관 임용유보(취소)와 내항여객운송사업자의 비용업무 자체에 대한 부정적인 견해로 설문조사에 한계가 있어, 안전운항관리 부담금 담당자의

4) 해운법 제22조(여객선 안전운항관리) 제②항에 따라 선박안전기술공단에서 선임한 자.

5) 운항관리자 근무지역 : (57개 지역) 본부1, 지부11, 파견지23, 미배치22(월 1회 또는 주1 이상 순회점검).

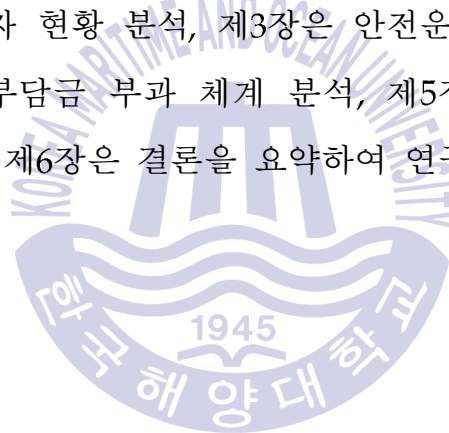
유선 등 전수면담을 통해 조사가 이루어졌다.

둘째, 전수면담으로 한정하였으나, 향후 정부 및 학계 등 연구용역을 통해 더 많은 요소들을 추가하여 심도 있는 연구가 이루어져야 한다.

이러한 한계점을 극복하기 위해 전수면담 내용을 토대로 안전운항관리 부담금 업무를 수행하는 담당자를 통해 얻은 결과를 시스템 설계에 적극적으로 반영하여 분석하였다.

정수주체인 공공기관에서 안전운항관리 부담금 시스템 설계를 통한 부과체계 개선 시 전반적으로 직원(운항관리자, 행정직원)의 업무처리 만족도에 차이가 있는지 알아보기 위해 지속적으로 지부 담당자를 중심으로 유선 등의 모니터링을 실시하였다.

본 논문은 총6장으로 구성되었으며, 제1장은 연구의 배경과 목적, 제2장은 연안여객선 및 운항관리자 현황 분석, 제3장은 안전운항관리 부담금 현황 분석, 제4장은 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석, 제5장은 안전운항관리 부담금 시스템 개선방안, 마지막 제6장은 결론을 요약하여 연구를 마무리 하였다



II. 연안여객선 및 운항관리자 현황 분석

2.1 연안여객선

2.1.1. 항해구역별, 선종별 및 총톤수 척수

가. 항해구역별

우리나라 연안여객선은 104개항로 170척이 운항하고 있으며, 항행구역(평수구역, 앞바다, 먼바다)별 선박척수는 아래 <Table 4> 와 같다.

<Table 4> 항해구역별 선박 척수

구분	합 계		일반항로		보조항로		먼바다		앞바다		평수구역	
	항로	척수	항로	척수	항로	척수	항로	척수	항로	척수	항로	척수
계	104	170	79	143	25	26	29	51	16	26	59	93
부산	2	3	2	3	0	0	1	2	0	0	1	1
인천	14	18	11	15	3	3	4	7	0	0	10	11
목포	25	43	18	34	7	9	5	16	3	3	17	24
여수	16	24	15	23	1	1	7	7	2	3	7	14
제주	4	8	4	8	0	0	2	4	1	4	1	0
전북	5	8	2	4	3	3	1	1	2	4	2	3
완도	15	24	10	19	5	5	3	4	3	2	9	18
통영	10	23	7	21	3	2	1	0	4	9	5	14
경북	4	6	4	6	0	0	2	6	0	0	2	0

보령	7	9	4	6	3	3	1	1	1	1	5	7
강원	2	4	2	4	0	0	2	3	0	0	0	1

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

나. 선종별

연안여객선 선종별 구분은 해운법 시행규칙에 따라 여객만을 운송하는 여객 전용여객선과 여객 외에 화물을 함께 운송할 수 있는 여객 및 화물 겸용여객선으로 구분한다.

여객 및 화물 겸용여객선은 폐위된 차량구역에 차량을 육상교통 등에 이용되는 상태로 적재 운송할 수 있는 선박으로서 운항속도가 시속 25노트 미만인 일반카페리 여객선, 운항속도가 시속 25노트 이상인 쾌속카페리 여객선, 차량을 육상교통 등에 이용되는 상태로 적재 운송할 수 있는 선박으로 차량구역이 폐위되지 아니한 차도선형 여객선 등 3종류로 구분하고 있다.

여객 전용 여객선은 관습적으로 시속 15노트 미만인 일반선, 시속 15노토 이상 20노트 미만인 고속여객선, 시속 20노트 이상 35노트 미만인 쾌속여객선, 시속 35노트 이상인 초쾌속여객선 등 4종류로 분류하고 있다.

연안여객선 104개항로 170척 중 지역별 여객 및 화물 겸용 여객선 및 여객 전용 여객선 척수는 아래 <Table 5> 와 같다.

<Table 5> 지역별 · 선종별 척수

구분	여객 및 화물 겸용 여객선			여객 전용 여객선(선속 기준)			
	일반카페리	쾌속카페리	차도선형 여객선	일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선
부산	2	0	0	1	0	0	0
인천	0	2	9	0	0	5	2

목포	3	1	30	0	0	1	8
여수	1	0	14	7	0	0	2
제주	2	1	0	3	1	0	1
전북	0	0	2	0	5	1	0
완도	0	1	23	0	0	0	0
통영	0	0	11	8	4	0	0
경북	0	1	0	0	0	3	2
보령	0	0	5	4	0	0	0
강원	0	1	0	0	0	0	3
계	8	7	94	23	10	10	18

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

다. 총톤수별

우리나라 연안여객선 170척 중 총톤수 구분은 여수지역 24톤(여수/둔병)부터 목포지역 15,089톤(목포/제주)까지 다양하며 척수는 아래 <Table 6> 과 같다.

<Table 6> 총톤수별 척수

구분	50톤 미만	50~100톤 미만	100~200톤 미만	200~500톤 미만	500~1000톤 미만	1000~2000톤 미만	2000~5000톤 미만	5000톤 이상
부산	0	0	0	1	0	0	0	2
인천	1	1	4	8	3	0	1	0
목포	0	3	13	23	1	0	2	1
여수	5	5	4	8	0	1	1	
제주	0	0	4	1	0	0	2	1

전북	0	1	5	2	0	0	0	0
완도	0	4	11	6	2	0	1	0
통영	3	6	7	5	2	0	0	0
경북	0	0	1	3	1	0	1	0
보령	0	5	1	3	0	0	0	0
강원	0	0	0	2	1	0	1	0
계	9	25	50	62	10	1	9	4

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

2.1.2. 차량적재(카페리 및 차도선) 여객선 현황

가. 지역별 현황

우리나라 연안여객선 104개항로 170척 중 차량을 적재할 수 있는 여객선은 총 109척으로 선속 25노트 미만인 선박이 8척, 25노트 이상인 선박이 7척, 폐위되지 않은 차도선형 여객선은 94척으로 척수는 아래 <Table 7> 과 같다.

<Table 7> 지역별 차량적재 능력

구분	여객 및 화물 겸용 여객선(단위 : 대)											
	일반카페리				쾌속카페리				차도선형 여객선			
	10미만	10-30	30-50	50이상	10미만	10-30	30-50	50이상	10미만	10-30	30-50	50이상
부산	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
인천	0	0	0	0	0	1	0	1	1	4	1	3
목포	0	0	1	2	0	0	0	1	2	9	15	4
여수	0	0	0	1	0	0	0	0	2	7	5	0

제주	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
전북	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
완도	0	0	0	0	0	0	0	1	1	13	2	7
통영	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	3
경북	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
보령	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1
강원	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
계	0	0	1	7	0	2	0	5	6	39	31	18

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]



2.2 운항관리자

2.2.1. 연혁 및 운영근거

가. 연혁

1970년 12월 남영호 해양사고(부산/서귀포, 323명 사망)를 계기로 도입되어, 1972년 12월 31일 해상운송사업법을 개정(법률 제2412호)하여 운항관리자 운영근거를 신설하였고, 여객선운항관리규칙 제정(교통부령 제455호, '73. 8. 17.)하여 1973년 12월 15일 부터 부산, 목포 및 인천 등 11개 지역에 운항관리자 17명을 시작으로 여객선 안전운항관리업무 개시하였다.

1984년 4월 동남정보훼리 해양사고(부산/제주, 12명 사망)를 계기로 효율적인 안전관리를 위하여 9개 지역 운항관리센터(舊 운항관리실)내에 정부지원으로 전용통신망 VHF 통신기를 구축하여 연안여객선 교신업무를 시작하게 되었다.

1993년 10월 10일 서해훼리호 해양사고(위도/격포, 292명 사망)를 계기로 1994년 격포, 흑산도 등 도서지역을 중심으로 22개 지역에 운항관리자 25명을 배치하고, 10개 지역 운항관리센터(舊 운항관리실)내에 정부예산의 50% 지원으로 SSB 통신기를 보강하여 장거리 운항여객선을 포함한 전 연안여객선에 대하여 입·출항 교신업무를 전담하였다.

1996년 10월 9일 정부조직법 개정을 통해 연안여객선 안전관리 지도·감독 업무를 해양수산부(舊 해운항만청)에서 해양경비안전본부(舊 해양경찰청)로 이관되었다.

2014년 4월 16일 세월호 침몰사고 이후 정부에서는 재발방지를 위하여 연안여객선 안전관리업무 강화방안으로 2014년 9월 2일 “연안여객선 안전관리 혁신대책”을 발표하여 운항관리자 소속을 민간단체에서 공공기관으로 이관하고 2014년 11월 19일 여객선 안전관리 지도·감독 업무도 해양경비안전본부(舊 해양경찰청)

에서 해양수산부로 다시 환원하였다.

2015년 1월 6일 해운법 개정을 통해 운항관리자 소속을 민간단체인 한국해운조합에서 공공기관인 선박안전기술공단으로 변경하고, 2015년 7월 7일부터 연안여객선 안전운항관리업무를 “선박안전기술공단”에서 수행(정원 106명, '15. 11월말 근무인원 98명)하게 되었다.

아래 <Fig. 1> 과 같이 운항관리자 정원은 106명이며, 11월말 현재 주요기점(연안여객선터미널 포함)항 35개 지역에 운항관리자 98명을 배치하여 운영하고 있다.

(15. 10. 22기준)

지역	현 행						파견지
	정 원(명)			근무인원(명)			
	계	운항관리자	통신사	계	지부	파견지	
합계	106	103	3	98	77	21	23개 지역(밀줄지역:신설예정)
본부	5	5	-	5	5	-	-
부산	3	3	-	2	2	-	-
인천	10	10	-	9	9	-	대부도, 삼목
강원	3	3	-	3	2	1	강릉
보령	5	5	-	5	5	-	
전북	6	6	-	6	4	2	격포
목포	15	14	1	14	9	5	우수영, 송공, 북항, 점안, 팽목
여수	13	13	-	11	9	2	녹동, 신기, 백야
완도	14	14	-	13	8	5	땅끝, 화흥포, 노력도, 송곡, 당목
경북	8	8	-	8	5	3	울릉도
통영	13	13	-	12	10	2	저구, 가오치, 삼덕
제주	11	9	2	11	9	2	모슬포, 성산포

<Fig. 1> 운항관리자 근무인원 현황
[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

나. 운영근거

1) 해운법(법률 제13002호, 2015. 1. 6. 일부개정) [시행 2015. 7. 7.]

“내항여객운송사업자는 「선박안전법」 제45조6)에 따라 설립된 선박안전기술공단이 **해양수산부령으로 정하는** 자격을 갖춘 사람 중에서 선임한 선박운항관리자(이하 "운항관리자"라 한다)로부터 안전운항에 필요한 지도·감독을 받아야 하며, 운항관리자의 임면 방법과 절차, 직무범위와 운항관리자에 대한 지도·감독 등에 필요한 사항은 **해양수산부령으로 정한다.**”고 규정하고 있다.

운항관리자는 **해양수산부령으로 정하는** 바에 따라 운항관리규정의 준수와 이행의 상태를 확인하고, 그 밖에 해양수산부령에서 정하는 직무를 다하여야 한다.

운항관리자는 여객선등의 안전운항을 위하여 필요하면 **해양수산부령으로 정하는** 바에 따라 해양수산부장관에게 여객선등의 운항횟수를 늘리는 것, 출항의 정지, 사업계획에 따른 운항의 변경, 내항여객운송사업자의 운항관리규정 위반에 대한 조치 요구 사항 등을 요청할 수 있다.

다만, 여객선등의 안전 확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있으며, 운항관리자는 그 사실을 지체 없이 해양수산부장관에게 보고하여야 한다(§22).

2) 해운법 시행규칙(해양수산부령 제150호, 2015. 7. 7. 일부개정)[시행 2015. 7. 7.]

운항관리자는 「선박직원법」 제4조7)에 따른 3급 항해사, 3급 기관사 또는 3급 운항사 이상의 자격을 가지고 승선경력이 3년(유급휴가기간을 포함한다) 이상인 사람이어야 한다. 다만, 피성년후견인·피한정후견인 또는 파산선고를 받은 자로서 복권되지 아니한 사람, 금고 이상의 실형의 선고를 받고 그 집행이 종료(종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람, 금고 이상의

6) 선박안전기술공단의 설립 근거 : 선박의 항해와 관련한 안전을 확보하고, 선박 또는 선박 시설에 관한 기술을 연구, 개발 및 보급하기 위하여 설립.

7) 선박안전법 제4조(면허의 직종 및 등급) : 3급 항해사, 3급 기관사 및 3급 운항사.

형의 집행유예 선고를 받고 그 유예기간 중에 있는 사람, 운항관리자로 해임된 후 2년이 지나지 아니한 사람, 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제6조제1항 제2호 또는 「선박직원법」 제9조제1항에 따라 해기사 업무의 정지처분을 받고 정지기간이 끝나지 아니한 사람은 운항관리자가 될 수 없다(§15조의9).

운항관리자는 선박안전기술공단의 직원으로 하며, §15조의9에서 정한 자격을 가진 사람 중에서 선박안전기술공단이 선임하여 배치한다. 선박안전기술공단이 운항관리자를 선임하여 배치하거나 해임 또는 전보하려는 경우에는 해양수산부장관과 미리 협의하여야 한다(§15조의10).

운항관리자의 직무는 내항여객운송사업자·안전관리책임자 및 선원에 대한 안전관리교육, 운항관리규정의 작성에 필요한 자료의 제공과 의견의 제시, 선장 등이 수행한 출항 전 점검의 확인, 위험물 등을 취급하는 선장의 업무지도, 여객선의 입항·출항 보고의 수리, 여객선의 승선정원 초과 여부·화물의 적재한도 초과 여부 및 복원성 등 감항성 유지 여부에 대한 확인, 출항 전 기상상황을 선장에게 통보하는 것과 현지 기상상황의 확인, 승선하여야 할 승무원의 승선 여부 확인, 여객명부의 보관 장소 확인, 선장의 선내 비상훈련 실시 여부 확인, 구명기구·소화설비·해도(海圖)와 그 밖의 항해용구 완비 여부 확인, 입항·출항 보고를 받지 아니한 경우의 역호출(逆呼出)에 의한 보고사항 확인, 여객선 안전운항에 관한 지도(승선 지도를 포함한다) 및 내항여객운송사업자의 운항관리규정이행상태의 확인 등 13개가 있다.

운항관리자는 항내 사정, 부두시설의 상황, 해역별 기상조건 및 해상조건, 항로 상황, 그 밖에 여객선의 동태 등 여객선 안전운항관리에 필요한 사항에 관한 정보를 입수하여 이를 선장이 언제든지 볼 수 있도록 운항관리센터에 비치하여야 하며, 운항관리자는 여객선이 그 도착예정시간을 넘겨도 입항하지 아니하는 등 정상적으로 운항되지 아니한다고 인정되는 경우 지체 없이 사고 유무를 확인·판단하여 지방해양수산청장 및 국민안전처 해양경비안전서장에게 각각 보고하여야 한다.

운항관리자는 여객선의 안전 확보를 위하여 필요할 경우 승선인원 및 화물 적재 상태 등을 확인하거나 선장으로부터 해양수산부장관이 정하여 고시하는 출항 전 여

객선 안전점검 보고서를 제출받을 수 있다(§15조의11).

운항관리자는 내항여객운송사업자가 제출한 운항관리규정의 이행 상태를 정기적으로 연 1회 이상 확인하여야 한다. 다만, 해당 여객선의 운항과 관련하여 사고가 발생한 경우에는 운항관리규정의 이행 상태를 수시로 확인할 수 있으며, 운항관리자가 운항관리규정의 이행 상태를 확인한 결과 내항여객운송사업자가 운항관리규정을 위반한 것으로 인정되는 경우나 운항관리규정을 변경할 필요가 있는 경우에는 관할 지방해양수산청장에게 보고하여야 한다(§15조의13).

운항관리자가 지방해양수산청장에게 여객선의 출항정지를 요청할 때에는 문서로 하거나 전화·팩스 등 통신시설을 이용할 수 있으며, 여객선의 안전 확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있다. 이 경우 운항관리자는 그 사실을 지체 없이 지방해양수산청장에게 보고하여야 한다(§15조의14).

3) 여객선 안전관리지침(해양수산부고시 제2015-82호, 2015. 7. 6. 제정)

해운법 및 같은 법 시행규칙에 따른 연안여객선과 중선⁹⁾의 안전에 관한 사항을 규정하여 연안여객선 점검 및 교육, 여객선 운항관리센터 설치·운영기준 등 여객선의 안전 운항업무와 관련된 모든 종사자가 이를 지키도록 함으로써 여객선과 중선의 해양사고를 방지하고 인명과 재산의 안전을 도모하기 위하여 여객선 안전관리지침이 제정되었다.

4) 여객선 운항관리센터 설치·운영기준 (공단사규, 2015. 7. 7. 제정)

해운법 시행규칙 및 여객선 안전관리지침에 따라 효율적인 운항관리업무 수행을 위하여 공공기관에 여객선 운항관리센터 설치·운영(운항관리자의 근무요령 포함 등) 제정, 모니터링(VMS) 및 해안국 운영 등 운항관리자가 수행하는 여객선 운항관리업무는 특별히 정하는 것을 제외하고는 이 기준에 따른다.

8) 여객선안전관리지침(해양수산부고시)제3조 : 일반점검.

9) "중선"이란 여객선이 접안할 수 없는 기항지에 여객선과 육지(기항지)간 여객을 중개 수송하는 선박으로서 관할 지방해양수산청에서 인정한 선박을 말한다.

2.2.2. 운항관리 조직도

연안여객선터미널을 포함한 주요 기점항 35개 지역에 운항관리자 98명을 배치하여 운항관리제도가 운영되고 있으며, 36개 근무지역은 본부(운항관리실), 지부(운항관리센터) 11개소, 파견지(사무소) 23개소이다.



근무지역: 35개 지역
본부(1) / 운항관리센터(11) / 파견지(23)

<Fig. 2> 운항관리 조직도

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성(파견지 : 1인 또는 2인 근무)]

1973년 12월 11개소에 17명 배치하여 안전관리업무를 시작하여, 1993년 서해 웨리호 침몰사고 이후에 안전운항관리 부담금 국고지원으로 61명을 91명까지 증원하여 운영하여 왔으나, 2005년 국고지원 중단에 따라 67명까지 감원 운영되었고, 2011년부터 매년 여객선 안전운항관리업무 부담금 국고(10억원) 등 지원으로 다시 운항관리자 7명을 증원한 74명으로 운영하였고, 과거 운항관리자의 법적 정원은 없었으며 세월호 사고 이후 정부에서 여객선 안전관리 강화방안으로 운항관리자 정원을 32명 증가한 106명을 확정하였다.

공공기관으로 조직 이관 전에는 운항관리자 정원을 정부에서 정하지 않고 민간 단체인 한국해운조합에서 정한 후 해양수산부 승인으로 조정 되었다.

세월호 사고 이후 “연안여객선 안전관리 혁신대책”에 따라 운항관리자 정원을 정부에서 정하였고, 근무지역은 본부, 운항관리센터 11개 지역과 파견지(사무소) 15개 지역에 추가하여 연간여객선 이용객 30만 명 이상인 8개 지역을 추가 선정하여 배치하게 되었다.

※ (2015년 10월 현재) 주요지역 35개 지역 운항관리자 배치

2.2.3. 운항관리자의 업무의 성격

가. 해운법(법률 제13002호, 2015. 1. 6. 일부개정) [시행 2015. 7. 7.]

1970년 12월 여객선 남영호 침몰사고(323명 사망)를 계기로 여객선 안전운항 관리업무 강화와 재발방지를 위하여 정부에서는 1972년 12월 30일 해상운송사업법을 개정하여 운항관리제도가 도입되었다.

운항관리자의 업무의 성격은 내항여객운송사업자의 안전운항에 관한 지도·감독 업무로써 사업자, 안전관리책임자 및 선원에 대한 안전교육, 운항관리규정 이행상태를 확인하고, 선장이 제출한 여객선 출항 전 점검보고서 확인, 과적·과승여부 확인 등의 주요 책무를 수행하고 있다.

또한 해양사고 등 긴급 상황 발생 시 현황 파악 및 신속한 초동조치(대응), 관계기관의 유기적 협조체제 등을 위하여 본부 및 운항관리센터(파견지사사무소 23지역 포함) 11지역을 365일 근무체제로 운영되고 있다.

해운법 개정(2015. 1. 6.)으로 2015년 7월 7일부터 공공기관에서 여객선 안전 운항관리업무를 수행하게 되어, 운항관리자의 지도·감독 대상인 내항여객 운송사업자의 간섭으로부터 배제되고, 운항관리업무 수행의 공공성 및 독립성 등이 어느 정도 마련되었다.

세월호 사고의 원인인 출항 전 안전점검은 (세월호 사고 이전) 선장이 출항 전

점검을 시행 후 제출 한 출항 전 점검보고서에 운항관리자가 서면 확인 후 여객, 화물 및 차량 등은 출항 후 통신기로 보고 받고 그 내용을 점검보고서에 기재 하였으나 이러한 부실 등을 개선하기 위하여 (세월호 사고 이후) 연안여객선 안전관리 업무 강화방안으로 선장(기관장)이 안전점검을 개시하는 시점부터 운항관리자와 합동으로 출항 전 점검을 실시하고 있으며, 출항 전 화물적재 및 고박상태를 선장(선원 등)과 합동으로 현장에서 확인 점검하고 승선인원 및 차량대수, 화물 톤수 등을 선장이 기입하고 최종적으로 여객명부를 최종 확인 후 서명하고 있다.

평형수영향이 있는 제주기항 일반카페리선의 복원성 확인도 (과거) 육안으로 만재흘수선을 확인하는 방법을 개선하여 (현재) 선박에서 제출한 복원성 계산서 확인, 선수·중앙·선미흘수를 확인 한 후 최종적으로 만재흘수선 육안 확인을 통해 이루어지고 있다.

또한 2015년 7월 7일부터 공공기관에서 여객선 안전운항관리업무를 수행하게 되어 공공성 및 독립성 확보는 물론 운항관리자의 직무역량 강화를 위하여 직급별 맞춤형 교육, 운항관리업무와 선박검사 업무교류를 통한 해양사고 저감노력 등을 통해 운항관리업무의 시너지창출 효과가 기대되고 있다.

나. 세월호 사고 이후 강화된 안전운항관리

세월호 사고 이후 공공기관인 선박안전기술공단으로 이관된 후 출항 전 점검 절차, 연안여객선 전용 “운항관리시스템(KST-POS)” 구축·운영 및 제복착용 등 달라진 여객선 안전운항관리업무는 아래 <Table 8>과 같다.

<Table 8> 세월호 사고 전·후 달라진 안전운항관리

구 분	이 관 (전)	이 관 (후)
정원변동	(정원) 74명	(정원) 106명 · (10월 기준) 근무인원 98명
출항 전 점검	선장이 점검 후 제출한 점검 보고서에 운항관리자 서면확인	운항관리자 선장과 합동으로 여객선 점검 수행(의무화) · (선종별)점검표 내용세분 등
적재상태 확인	선원(하역회사)	운항관리자와 선장(기관장)과 합동으로 고박상태 등 점검
복원성 확인	확인결과 없음	일반카페리션 : 계량증명서를 통한 차량선적권(또는 화물 운송장) 전산 발권 · 복원성 계산서 제출(확인) · 선수, 중앙, 선미흘수 확인 후 만재흘수선 최종 확인
“운항관리시스템 (KST-POS) 구축	(개선 전) 시스템 입력 시 소아 및 유아 구분 없음 · 연안여객선 및 유·도선 혼합 운용 (舊 해양경찰청 시스템)	연안여객선 전용 “운항관리시스템(KST-POS) ” 구축 운영 · 대인, 소아 및 유아 구분 입력 · 해양수산부(지방해양수산청) 및 국민안전처(해양경비안전서), 해군 등 KST-POS 공유
승선자 확인	승선권 발권 → 개찰 → 승선 · 신분증 미 확인 · 여객명부 미 발행	(발권) 신분증 확인 후 발권 (개찰) 승선권 확인 (승선) 승선권 및 신분증 확인 · 여객명부 발행 · 승선권 인적사항 전산 입력 의무 / 미 입력 시 승선권 미 발행
해양사고 저감	운항관리업무 · 선박검사 필요시 자문 등	운항관리업무와 선박검사 교류를 통한 운항관리업무 시너지 창출
직무교육	직무교육(연 1회) · 자체 또는 위탁교육	(직급별) 운항관리직 맞춤형 교육 수립·시행으로 운항관리업무 시너지 극대화 · 직무기본, 직무심화 및 보직자교육 / 3과정 분류 · 복원성 교육 등 평가제도 마련 등
복장	사복착용	제복착용 · 소속감 및 책임감 부여 · 해양안전에 대한 신뢰도 제고

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

2.2.4. 운항관리자의 주요업무 절차서

가. 여객선 출항통제 기준 및 절차

1) 기상자료 수집 및 통보

운항관리자는 지역에서 수집 가능한 모든 기상정보를 수집하고 종합·분석하고, 신뢰도를 고려하여 가장 정확한 기상자료를 여객선 운항자료로 활용하며 종합·분석한 기상자료는 여객선 출항 전 선장에게 통보한다.

2) 여객선 운항 당연 통제

기상특보(풍랑주의보·경보 등)가 발효된 경우 내항여객운송사업자 또는 선장에게 출항정지를 명하고 출항정지 사유에 관해 통보한다.

3) 해상상태 감안 운항 허용

풍랑 및 해일주의보 발효 시 당해 여객선이 총톤수 2,000톤 이상 및 앞바다(해사안전법에 따른 안전관리체제 인증심사에 합격한 여객선 제외)를 운항하는 여객선의 경우 해당 항로의 실제 해상상태를 종합·분석하여 출항 및 안전운항 가능성을 판단한다.

당해 여객선의 운항관리규정에 명시된 출항정지조건 및 선장의 의견을 수렴하고 여객선의 안전운항이 가능하다 판단 시 출항통제권자에게 서면 또는 모사전송 등을 통해 운항허용을 요청한다.

출항통제권자의 결정을 내항여객운송사업자 또는 선장에게 통보하며 결정에 따라 조치하고 여객선 운항 허용과 관련한 내용을 기록하여 다른 문서와 구분 보관·관리한다.

4) 해상상태 감안 운항통제

풍랑, 해일주의보 발효 시 당해 여객선이 평수구역을 운항하는 경우 해당

항로의 실제 해상상태를 종합·분석하여 출항 및 안전운항 가능성을 판단한다.

당해 여객선의 운항관리규정에 명시된 출항정지조건 및 선장의 의견을 수렴하여 여객선의 안전운항이 불가능하다 판단 시 출항통제권자에게 서면 또는 모사전송 등을 통해 운항통제를 요청한다. 출항통제권자의 결정을 내항여객운송사업자 또는 선장에게 통보하며, 결정에 따라 조치한다.

여객선 운항 통제와 관련한 내용을 기록하여 다른 문서와 구분 보관·관리한다.

5) 긴급히 조치하여야 할 경우

운항관리자는 여객선의 안전 확보를 위해 긴급히 조치할 사유가 있는 경우에는 해운법¹⁰⁾에 따라 사업자 또는 선장에게 출항정지를 명할 수 있으며, 이 경우 그 사실을 지체 없이 관할 지방해양수산청장에게 보고하여야 한다.

출항정지 조치 후 운항통제에 관한 내용을 지체 없이 지방해양수산청장에게 보고하고, 지방해양수산청장에게 보고 시 문서 또는 전화·모사전송을 이용한다.

여객선 운항 통제와 관련한 내용을 기록하여 다른 문서와 구분 보관·관리한다.

기상특보에 의한 선박출항통제의 기준 및 절차는 아래 <Table 9> 와 같다.

<Table 9> 선박출항통제의 기준 및 절차

여객선(여객용 수면비행선박을 포함한다)

[별표 10]

기상 상태	출항통제선박	통제절차
풍랑·해일	1. 평수구역 밖을 운항하는 내항여객선 및 여객용 수	○ 「해운법」 제22조에 따른 운항관리자(이하 이 표에서 "운항관리자"라 한다)는 풍랑·해일주의보 발효

10) 해운법 제22조(여객선 안전운항관리) 제5항, “여객선 등의 안전운항을 위하여 해양수산부장관에게 조치요구 사항 등”.

주의보	면비행선박. 다만, 「기상법 시행령」 제8조제1항에 따른 해상예보구역 중 앞바다(이하 이 표에서 "앞바다"라고 한다)에서 운항하는 여객선과 총톤수 2,000톤 이상 여객선은 해당 항로의 실제 해상상태를 감안하여 출항을 허용할 수 있다.	<p>시 기상상황을 종합 분석할 것</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「해운법」 제21조에 따른 운항관리규정에 따른 해당 선박의 출항정지조건을 확인하고 선장의 의견을 들을 것 ○ 운항관리자는 앞바다에서 운항하는 여객선 및 총톤수 2,000톤 이상 여객선에 대하여 출항을 허용하고자 하는 경우에는 출항통제권자에게 보고할 것 ○ 출항통제권자는 해상상태 및 운항관리자의 보고 등을 고려하여 해당 선박의 출항 여부를 결정할 것
	2. 평수구역 안에서 운항하는 내항여객선 다만, 해당 항로의 실제 해상상태가 안전운항에 위험이 있다고 판단될 경우에만 운항을 통제할 수 있다.	<ul style="list-style-type: none"> ○ 운항관리자는 평수구역을 운항하는 선박의 안전운항에 지장이 있다고 판단되어 선박운항을 통제하고자 하는 경우에는 출항통제권자에게 보고할 것 ○ 출항통제권자는 해상상태 및 운항관리자의 보고 등을 고려하여 해당 선박의 출항 여부를 결정할 것
풍랑·해일·경보·태풍·주의보·경보	모든 내항여객선	출항통제권자는 해당 기상특보가 발효되거나 시계제한시 출항신고 선박의 통제대상 여부를 판단한 후 해당 선박의 출항을 통제하여야 한다.
시계제한시	시정 1킬로미터 이내 모든 내항여객선(여객용 수면비행선박은 제외한다)	
	시정 11킬로미터 여객용 수면비행선박	

이 내	
<ul style="list-style-type: none"> · 출항통제권자: 해양경비안전서장 · 적용제외 : 총톤수 2천톤 이상 여객선 중 법 제47조에 따른 안전관리체제(별표 11 제1호에 따른 안전관리체제를 말한다) 인증심사에 합격한 여객선은 출항통제대상에서 제외할 것. 이 경우 선박회사가 자율적으로 관리하도록 조치하여야 한다. 	

[origin : 법제처, 해사안전법 시행규칙 제31조(선박출항통제)]

나. “출항 전 여객선 안전점검” 절차

1) 선장(기관장)과 합동 출항 전 여객선 안전점검 확인

여객선 선장 및 기관장은 여객선안전관리지침 제3조11)에 따라 운항관리자와 합동으로 출항 전 여객선 안전점검을 수행하고 선장이 작성하여 제출한 출항 전 여객선 안전점검 보고서를 여객선 출항 전 수리한다.

선장이 제출한 안전점검 보고서의 내용을 확인하고, 여객선 안전운항 확보에 적절한지 확인하고 운항관리자가 배치되어 있지 않은 지역일 경우 출항 전 여객선 안전점검 보고서는 운항관리자가 지정하는 장소에 1년간 별도로 보관·관리하여야 한다.

2) 출항 전 여객선 안전점검

운항관리자는 “출항 전 여객선 안전점검 보고서”에 따라 여객선의 안전운항 확보 여부를 확인하고 점검 보고서에 기록·유지한다.

운항관리자가 배치되어 있지 않은 지역일 경우 운항관리자는 통신을 통한 선장의 출항보고를 통해 여객선의 안전운항 확보 여부를 확인하고 여객선의 안전운항 확보에 어려움이 있을 것으로 판단되는 경우 결함사항에 대해 시정을 권고할 수 있으며, 여객선 출항 전 당해 결함사항의 시정여부를 확인한다.

운항관리자는 선장이 제출하고 운항관리자가 확인한 “출항 전 여객선 안전

11) 제3조(일반점검 등) : 여객선의 선장 및 기관장은 운항관리자와 합동점검 의무화.

점검 보고서”를 운항관리센터에 1년간 보관하여야 한다.

3) 선장의 출항보고 수리

운항관리자가 배치되어 있지 않은 지역에서 선장이 출항 전 여객선 안전점검 실시 결과를 운항관리센터에 통신 보고하는지 확인한다.

통신보고 내용이 당해 여객선의 운항관리규정에 정한 내용을 모두 포함하는지 확인하고, 통신보고 내용을 통해 여객선의 안전운항 확보 여부를 확인한다.

통신보고 내용에 따라 여객선의 안전운항 확보에 어려움이 있을 것으로 판단 되는 경우 결함사항에 대해 시정을 권고할 수 있으며, 여객선 출항 전 당해 결함 사항의 시정여부를 확인한다.



Ⅲ. 안전운항관리 부담금 현황 분석

3.1 안전운항관리 부담금

3.1.1. 안전운항관리 부담금 법적근거 및 성격

가. 부담금

"부담금"이란 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권한을 위탁받은 자(이하 "부과권자"라 한다)가 분담금, 부과금, 기여금, 그 밖의 명칭에도 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무(특정한 의무이행을 담보하기 위한 예치금 또는 보증금의 성격을 가진 것은 제외한다)를 말한다(부담금관리기본법§2).

부담금관리 기본법은, 부담금의 설치·관리 및 운용에 관한 기본적인 사항을 규정함으로써 부담금 운용의 공정성 및 투명성을 확보하여 국민의 불편을 최소화하고 기업의 경제활동을 촉진함을 목적으로 한다(부담금관리기본법§1).

여객선 안전운항관리 부담금은 아래 <Table 10> 과 같이 부담금 관리 기본법에 명시되어 있다.

<Table 10> 부담금관리 기본법에 따라 설치하는 부담금

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 「한국주택금융공사법」 제56조에 따른 주택금융신용보증기금 출연금2. 「농림수산업자 신용보증법」 제4조에 따른 농림수산업자 신용보증기금 출연금3. ~ 93 (중략)94. 「해운법」 제22조제7항에 따른 운항관리자비용 부담금 (이하 생략) |
|---|

[origin: 법제처, 부담금관리기본법 별표 서식]

나. 부담금의 부과요건 및 원칙

부담금 부과요건의 근거가 되는 법률에는 부담금의 부과 및 징수주체, 설치목적, 부과요건, 산정기준, 산정방법, 부과요율 등(이하 "부과요건 등"이라 한다)이 구체적이고 명확하게 규정되어야 한다. 다만, 부과요건 등의 세부적인 내용은 해당 법률에서 구체적으로 범위를 정하여 위임한 바에 따라 대통령령·부령 또는 조례·규칙으로 정할 수 있다(부담금관리기본법§4).

부담금 부과요건의 원칙은 먼저 부담금은 설치목적 달성을 위하여 필요한 최소한의 범위에서 공정성 및 투명성이 확보되도록 부과되어야 하며, 특별한 사유가 없으면 하나의 부과대상에 이중으로 부과되어서는 아니 된다.(부담금관리기본법§5).

다음은 부과권자가 부담금을 부과하는 경우에는 부담금의 납부의무자에게 미리 부담금 납부의무자, 부담금 부과요건의 법적 근거, 납부금액, 산출근거 및 미납시의 조치사항, 부담금의 감면 요건 및 방법, 부담금의 용도, 미납시 조치사항에 대하여 의견을 제출할 수 있다는 뜻과 의견을 제출하지 아니하는 경우의 처리방법, 의견 제출기관의 명칭과 주소, 의견제출 기한, 그 밖에 부담금의 부과 및 납부에 필요한 사항을 알려야 한다.

한편, 부과권자는 부담금의 납부의무자가 제출한 의견이 타당하다고 인정되면 그 의견을 반영하여야 하며, 부과권자는 아래 하나에 해당하는 경우에는 통지를 하지 아니할 수 있다.

- 첫째. 공공의 안전 또는 복리(福利)를 위하여 긴급하게 처분할 필요가 있는 경우. 단, 해당 법령에서 정한 경우만 해당함.
- 둘째. 해당처분의 성질상 의견청취가 현저히 곤란하거나 명백히 불필요하다고 인정될 만한 타당한 이유가 있는 경우
- 셋째. 해당법령에서 부담금의 부과기준일, 부과기간 및 납부기한 등이 정하여져 있고, 매년 정기적으로 부담금을 부과하는 경우. 다만, 납부의무자에게 최초로 부과하는 경우와 부과요율 인상, 부과대상 변경 등 부담금의 부과요건이 변경되는 경우는 제외한다.

아울러 부담금의 부과, 감면 및 환급 절차에 관하여는 해당 법령에서 구체적으로 정하여야 한다.

다. 연혁

1973년 8월 23일 교통부고시인 “연안항로 정기여객선 운임규정”에 따라 기본 운임의 2%이내에서 부산항만관리청장 및 지방해운국장이 할증금을 가산할 수 있도록 징수근거를 마련하여, 1973년 12월 15일 부산 등 11개 지역에 운항관리자 17명을 배치하여 운항관리업무를 시작하게 되었다.

1974년 2월 2일 “연안항로 정기여객선 운임규정”을 개정하여 수익자 부담 원칙에 따라 운임원가에 안전운항관리 부담금을 포함시켰다.

1979년 5월 1일 “연안항로 정기여객선 운임규정”을 개정하여 운임액의 2%를 해상운송사업법 제3조의3의 규정에 의한 운항관리자 비용으로 하였다.

1985년 3월 20일 해운항만청고시인 “내항정기여객선 운임규정”을 개정하여 운임액의 4%를 해운업법 제24조 제5항의 규정에 의한 운항관리자의 비용으로 하였고, 즉 기존 운임액의 2%에서 4%로 상향조정 하였다.

1995년 5월 1일 건설교통부고시인 “여객선 운항관리비용 징수요강”을 개정하여 내항여객운송사업자가 부담해야 할 안전운항관리 부담금을 운임액의 5%로 하였고, 즉 기존 운임액의 4%에서 5%로 상향조정 하였다.

2008년 7월 1일 국토해양부고시인 “여객선 운항관리비용 징수”을 개정하여 내항여객운송사업자가 부담해야 할 안전운항관리 부담금을 운임액의 4%로 하였고, 즉 기존 운임액의 5%에서 4%로 하향 조정하였다.

2010년 1월 1일 국토해양부고시인 “여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시”를 전부 개정하여 내항여객운송사업자가 부담해야 할 안전운항관리 부담금을 운임액의 3.5%로 하였고, 즉 기존 운임액의 4%에서 3.5%로 하향 조정하였다.

2014년 4월 1일 해양수산부고시인 “여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시”를 개정하여 내항여객운송사업자가 부담해야 할 안전운항관리 부담금을 여객 운임

액의 3.2%로 하였고, 즉 기존 운임액의 3.5%에서 3.2%로 하향조정 하였다.

<Table 11> 안전운항관리 부담금 부과율 변천과정

관련근거	세부내용
「연안항로 정기여객선 운임규정」(교통부고시) ('73. 8. 23.)	기본운임의 2% 이내에서 부산항만관리청장 및 지방해운국장이 할증금을 가산할 수 있도록 징수 근거 마련 (‘73. 12. 15. 11개 지역 운항관리자 17명 배치) *17명 : 부산3, 인천2, 군산1, 목포4, 여수1, 삼천포1, 충무1, 마산1, 포항1, 제주1, 서귀포1
「연안항로 정기여객선 운임규정」개정('74. 2. 2)	수익자 부담원칙에 따라 운임원가에 안전운항관리 부담금을 포함
「연안항로 정기여객선 운임규정」개정('79. 5. 1.)	운임액의 2%를 해상운송사업법 제3조의3의 규정에 의한 운항관리자 비용
「내항정기여객선 운임규정」(해운항만청고시) 개정('85. 3. 20.)	운임액의 4%로 상향조정 * 동남잠보훼리 해양사고('84. 4. 18. 12명 사망)와 관련 안전관리 업무강화 차원에서 운항관리자 증원 및 처우개선 등 제도개선에 소요되는 재원확보
「여객선 안전운항관리 부담금 징수요강」(국토해양부 고시)개정('95. 5. 1.)	운임액의 5%로 상향조정 * 서해훼리 사고('93. 10. 10. 292명 사망)에 따른 운항관리자 25명 증원 재원확보
「여객선 안전운항관리 부담금 징수요강」(국토해양부 고시)개정('08. 6. 24.)	운임액의 4%로 인하 조정('08. 7. 1.부터 시행) * 내항여객선 업계 고유가 극복을 위한 경영환경 개선지원 · (한국해운조합) '08. 6. 12. '08년도 제2회 이사회에서 안전운항관리 부담금 4%로 인하 결의
「여객선 안전운항관리 부담금 징수에 관한 고시」(국토해양부 고시)개정('09. 12. 31.)	운임액의 3.5%로 인하 조정('10. 1. 1.부터 시행) · (한국해운조합) 내항여객선 사업자의 비용부담 완화

「여객선 안전운항관리 부담금 징수에 관한 고시」(해양수산부고시)개정(14. 4. 01.)	운임액의 3.2%로 인하 조정(14. 4. 1.부터 시행) · (한국해운조합) 내항여객선 사업자의 비용부담 완화
「여객선 안전운항관리 부담금 징수에 관한 고시」(해양수산부고시)개정(15. 7. 07.)	한국해운조합에서 수행하던 여객선 안전운항관리 업무가 '15. 7. 7부터 선박안전기술공단에서 수행하게 되면서 안전운항관리 부담금 징수주체가 공단으로 변경

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

안전운항관리 부담금은 여객선 수송실적 증가 및 운임인상에 따라 부담금 징수요율 조정은 아래 <Table 12> 와 같이 되었다.

<Table 12> 부담금 부과요율 연혁

년도별	1973	1985	1995	2008	2010	2014
부과율	2%	4%	5%	4%	3.5%	3.2%
사 유	할증금	수익자 부담원칙에 따라 운임원가에 안전운항관리 부담금 포함				

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

이상의 내용을 정리하면 1973. 8. 23 연안항로 정기여객선 운임규정(교통부고시)에 따라 여객운임의 2% 범위 이내에서 부산항만관리청장 및 지방해운국장이 할증금을 가산할 수 있도록 징수근거를 마련한 이래, 안전운항관리 부담금 누적수입(잉여금 및 결손금 등)에 따라 안전운항관리 부담금의 부과율은 많은 변화를 거듭해 왔다.

해양수산부 고시인 여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시에 따라 운항관리 제도 운영비용 부담을 위해 내항여객운송사업자에게 여객 운임액의 3.2%를 부과하고 있지만, 징수요율은 수송실적 증가 및 운임인상 등에 따라 안전운항관리 부담금 징수액 증감으로 부과요율이 조정되었다.

라. 법적근거

1) 해운법(법률 제13002호, 2015. 1. 6. 일부개정, 2015. 7. 7. 시행)

내항여객운송사업자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용을 부담하여야 하고, 국가는 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용의 일부를 지원할 수 있도록 명시되어 있다(§22).

2) 해운법 시행규칙(해양수산부령 제150호, 2015. 7. 7. 일부개정)

해운법에 따라 내항여객운송사업자가 부담하여야 할 비용은 운항관리자의 보수와 업무수행에 드는 비용(운항관리자의 업무를 보조하는 자에게 필요한 비용을 포함한다)으로 하고, 비용은 해양수산부장관이 선박안전기술공단에게 내항여객운송사업자로부터 징수하도록 위임되어 있다(§15조의15).

3) 여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시(고시 제2015-89호, 2015. 7. 7. 일부개정)

이 고시는 「해운법」과 「부담금관리기본법」에 따라 내항여객운송사업자로부터 운항관리비용을 징수하기 위하여 필요한 사항을 정하고 있고(§1), 이 고시는 「해운법」 따라 내항여객운송사업을 영위하는 자에게 적용한다고 한다(§2).

그리고 내항여객운송사업자가 부담하여야 할 운항관리비용(이하 "부담금"이라 한다)은 여객운임액의 3.2%로 한다. 다만 남북한 간을 운항하는 여객운송사업자의 경우에는 운항관리업무 수행에 필요한 경비와 간접경비를 포함한 비용으로 한다고 한다(§3).

또한 선박안전기술공단(이하 "공단"이라 한다)은 여객운송사업자의 순여객운임액(여객운임수입 중 부가가치세, 터미널 이용료, 종선료를 공제한 여객운송사업자의 수입액을 말한다)에 대하여 부담금을 부과한다. 부담금은 다음 달 15일까지 여객운송사업자에게 부과 고지하고 25일까지 징수한다. 다만, 내항여객선 종합 터미널 출항분에 대하여는 그날 징수한다. 내항여객운송사업자는 부과된 비용을

납부기한까지 공단에 납부하여야 하며 부담금 및 가산금 산출 등에서 생긴 단수에 대하여는 10원 미만은 절사한다(\$4).

아울러 공단은 내항여객운송사업자에게 납부의무자의 성명 또는 명칭과 주소, 부담금 부과에 관한 법적 근거, 부담금액, 산출근거 및 납부기한, 의견을 제출할 수 있다는 뜻과 의견을 제출하지 아니하는 경우의 처리방법, 의견제출 기한, 그 밖에 부담금의 부과 및 납부에 관하여 필요한 사항 통지하여야 한다. 독촉을 하는 경우 통지하여야 할 사항은 상기 내용을 준용한다(\$5).

더욱이, 공단은 부담금 징수대상자가 납부기한까지 부담금을 내지 아니하면 그 납부기한의 다음 날부터 납부한 날까지의 기간에 대하여 체납일수 1일당 1만분의 3을 적용하여 가산금을 징수한다. 이 경우 가산금을 징수하는 기간은 60개월을 초과하지 못하며 징수한 부담금 및 가산금은 공단의 운항관리특별회계에 귀속된다(\$6).

특히 공단은 부담금 또는 가산금으로 낸 금액 중 과오납한 금액이 있으면 지체 없이 그 과오납금을 환급하여야 하며 과오납금을 환급할 때 환급받을 자가 내야 할 부담금 또는 가산금이 있는 경우에는 환급하여야 할 금액에서 이를 상계할 수 있으며, 환급 또는 상계할 때에는 과오납한 날의 다음 날부터 환급 결정 또는 상계 결정을 하는 날까지의 기간에 대하여 「국세기본법 시행규칙」에 따라 연 1천분의 25으로 계산한 금액을 과오납금에 더하여야 한다.

만약 환급금은 공단 운항관리특별회계의 수입계정에서 지급하며 과오납금을 환급 받으려는 내항여객운송사업자는 환급사유가 발생한 날부터 5년 이내에 환급사유가 발생한 다음 달 1일부터 별지서식(환급신청서)에 증빙서류를 첨부하여 공단에 환급금 지급을 신청할 수 있고, 공단은 신청을 받은 경우에는 그달 13일 및 23일까지 신청된 환급신청서를 각 1건으로 일괄하여 7근무일 이내에 환급금 지급을 결정하고 신청인에게 별지 서식의 환급통지서를 보내야 한다. 환급을 하여야 하는 경우에는 운항관리특별회계의 수입계정에서 환급에 필요한 금액을 환급금계정으로 이체(移替)하여 환급금을 지급하여야 한다(\$7).

가사 공단은 천재지변이나 그 밖의 재해로 인하여 내항여객운송사업자의 사업용 자산에 중대한 손실이 발생하여 내항여객운송사업자가 부담금을 납부기한까지

낼 수 없다고 인정되는 경우에는 그 부담금의 전부 또는 일부에 대한 납부기한을 90일을 초과하지 아니하는 범위에서 연기할 수 있으며 부담금의 납부기한을 연기할 경우에는 그 연기와 관계되는 금액에 상응하는 이행(지급)보증보험증권, 은행지급보증 어느 하나에 해당하는 담보의 제공을 요구할 수 있다. 담보를 제공하는 경우에는 부담금에 상당하는 금액이고 보증기간은 부과금 납부기한 종료 후 60일 이상이어야 한다.

이때 공단은 부과금의 징수유예대상자의 부과금 신고서에 하자가 없는 경우에는 부과금 징수유예의 사실을 표시하여 지체 없이 통지하여야 하며 담보를 제공한 자가 유예기간 내에 해당 부과금을 납부하지 아니한 경우에는 그 담보를 해당 부과금과 가산금 등에 충당하며 담보를 부과금과 가산금 등에 충당하고 잔액이 있는 경우에는 이를 담보를 제공한 자에게 교부하여야 하고 교부할 수 없는 경우에는 이를 공탁할 수 있다(§8).

설사 공단은 체납액에 충당된 배분금액이 그 체납액에 부족한 경우, 체납자의 재산이 없는 것으로 확인된 경우, 압류할 수 있는 체납자의 재산가격이 강제집행 비용에 미달한 경우, 압류할 수 있는 체납자의 재산가격이 강제집행비용을 초과하는 경우로서 그 초과금액이 우선채권에 미달한 경우, 법령의 규정 등 기타 결손처분이 불가피한 경우 어느 하나에 해당하는 사유가 있는 경우에는 해양수산부장관의 승인을 얻어 부과금·가산금·과오납금·과다환급금 등을 결손 처분할 수 있고, 결손처분을 하고자 하는 경우에는 징수 대상자의 행방 및 재산유무를 확인·조사하여야 하며 다만, 체납액이 10만원 미만인 경우에는 그러하지 아니한다(§9).

이에 공단은 부과금과 가산금의 징수, 과오납금의 환급·충당 및 과다환급금의 징수 등 운항관리특별회계 운영에 관한 사항을 그 분기의 다음 달 25일까지 해양수산부장관에게 보고하여야 한다. 해양수산부장관은 부과금의 징수, 환급, 과오납 환급 등에 대한 적정성 여부를 확인하기 위하여 필요한 경우 공단 및 내항여객운송사업자에게 관련 서류나 자료의 제출을 요구할 수 있으며, 소속 직원으로 하여금 해당 사업자의 사무소 또는 사업장에 출입하여 장부·서류 등을

검사하게 할 수 있으며, 해양수산부장관은 실지조사를 하는 경우 조사할 내용 및 조사 기간을 정하여 서면으로 조사를 받을 자에게 통지하여야 한다(§10).

여객선 안전운항관리 부담금 법적근거는 아래 <Table 13> 과 같다.

<Table 13> 안전운항관리 부담금 징수 법적 근거

법 적 근 거	규 정 내 용
해운법 제22조제7항	안전운항관리 부담금 부담대상(객체)
해운법시행규칙 제15조의15	안전운항관리 부담금 운용대상 " 부과 및 징수주체
여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시 제3조 및 제4조	안전운항관리 부담금 비용범위 " 부과기준 및 징수방법

[origin : 법제처(국가법령정보센터) 자료 재구성]

마. 안전운항관리 부담금의 성격

앞에서 언급한 바와 같이 내항여객운송사업자는 해운법 및 같은 법 시행규칙, 여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시에 따라 안전운항관리 부담금을 강제적으로 부담해야 하는데, 이때 안전운항관리 부담금의 법적성격이 무엇인지 의문이 발생하고 있다.

해운법 시행규칙 제15조의15에서 제2항의 규정에 의한 비용은, “해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 선박안전기술공단이 내항여객운송사업자로부터 이를 징수한다.”고 규정함으로써 안전운항관리 부담금의 부과주체를 해양수산부장관으로 정하고 있기 때문에 일단 안전운항관리 부담금은 준조세(공과금)의 성격을 가진다고 볼 수 있으며, 일반적으로 공과금이란 국가 또는 공공단체가 공권력에 기인한 강제원칙에 따라 사경제로부터 징수하는 재정특유의 수입이라고 정의하고 있다.

공과금은 산정원리, 부과요건, 부과대상, 사용용도 등에 있어서 차이가 있기

때문에 우리나라의 경우 조세, 수수료 및 사용료, 부담금의 3가지 유형으로 구분하는 3분법 내지 여기에 사회보험료를 포함하는 4분법으로 공과금체계를 분류하고 있다.¹²⁾

1) 조세

일반적으로 조세¹³⁾란 국가 또는 지방자치단체가 그 일반 경비에 충당하기 위하여 국민으로부터 법에 따라 강제적으로 징수하는 금전이라고 정의하고 있다. 조세는 “금전” 급부이어야 하기 때문에 현품이나 노역의 제공은 조세로 볼 수 없다.

금전급부는 “공권력에 의하여” 부과되어야 하며 즉 급부의무의 법적 원인이 일방적이어야 하며 의무자의 의사와 상관없이 공권적 행위에 의하여 정해져야 한다. 금전 급부는 “공공기관”에 귀속되어야 하고 즉 조세의 부과 및 징수주체는 국가 또는 지방자치단체이어야 한다.

우리나라의 경우 국세는 국세징수법 제2조에 근거하여 국가가, 지방세는 지방세법 제2조에 근거하여 지방자치단체가 징세권을 갖는다고 명문으로 규정하고 있어 조세는 국가 및 지방자치단체의 일반적인 재정수요의 충당을 위한 수입으로 얻은 목적으로 징수하며, 일반적인 국가임무의 수행을 위한 재정수요 충당이라는 기능은 조세의 고유한 특징이며, 또한 가장 주요한 특징으로 볼 수 있다.

조세는 조세징수자의 급부에 대한 반대급부를 의미하는 것이 아니며, 즉 조세는 대가성 관계를 가지지 않고 있다.

2) 수수료 및 사용료

수수료(手數料)¹⁴⁾란 국가나 공공단체 또는 공공기관이 특정한 사람을 위하여 공적인 일을 하였을 때 그 보상으로 받는 요금이라고 정의하고 있으며, 수수료는

12) 박상희, 「각종 부담금제도의 분석과 개선방안연구」, 한국법제연구원, 1994, p.46 참조.

13) (주)영화조세통람 : 조세법.

14) 수수료.사용료 관련 법제의 정비방안 연구 : 수수료 및 사용료(정의).

개개인의 역무에 대한 반대급부로서 부과되는 금전지급의무이다.

일반적으로 사용료(使用料)란 공공시설의 이용 또는 재산사용의 대가로 부과·징수하는 요금이라고 정의하고 있으며, 사용료는 공공시설의 이용 또는 재산사용의 대가로 부과되는 금전지급의무이다.

3) 부담금

"부담금¹⁵⁾"이란 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권한을 위탁받은 공공단체 또는 법인의 장 등 법률에 따라 금전적 부담의 부과권한을 부여받은 자(이하 "부과권자"라 한다)가 분담금, 부과금, 기여금, 그 밖의 명칭에도 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무(특정한 의무이행을 담보하기 위한 예치금 또는 보증금의 성격을 가진 것은 제외한다)를 말한다.

2009년 6월 24일 대통령 자문기구인 “국가경쟁력강화위원회(제14차)”에서 부담금 요율 조정, 부담금 평가 강화, 일몰제 보완·강화, 사전·사후 권리 보호 절차 강화 등 국민과 기업의 부담경감을 통한 경제 활성화를 위해 안전운항관리 부담금도 부담금 성격에 해당하나, 관리대상 제외 대상으로 선정되어 대통령에게 보고 됐다.

그러나 정부에서 운항관리자의 안전운항관리 부담금을 2009년 부담금운용평가 결과를 토대로 마련한 “부담금제도 개선방안”에 따라 부담금관리기본법의 적용을 받는 관리대상 부담금을 합리적으로 정비하여 특정 공익사업(부담금 운용평가단 구성)과 관련하여 법률이 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급 지급의무 등의 사유로 안전운항관리 부담금도 부담금관리기본법에 따라 설치하는 부담금으로 포함됐다.

(가) 유사 부담금으로 해양환경관리법에 의한 “해양환경개선부담금”

오염자 부담원칙에 따라 폐기물 해양 배출업자, 선박 또는 해양시설에서 대통령령이 정하는 규모 이상의 오염물질 해양배출행위 (귀속기관 - 중앙정부 “수산

15) 법제처 : 부담금관리기본법 제2조(정의).

발전기금” 납입 2008년 기준 216억원) : 2009년 해양환경개선부담금 부과제도 확대 시행(해양에 1,000리터 이상 기름 유출시 에도 적용

(나) 해양환경관리법 제69조 규정에 의한 “방제분담금”

총톤수 500톤 이상 유조선, 총톤수 1만톤 이상 비유조선, 1만 KL 이상 기름 저장시설(귀속기관 - 해양환경관리공단 사업에 사용 2008년 기준 148억) : 부담금은 “특정의 공익사업과 특별한 관계에 있는 자”에게 일반적인 재정책임인 납세의무를 능가하는 특별한 재정책임을 부과하는 것이며, 이러한 특별한 관계에 있는 자에 대한 특별한 재정책임을 부담금의 부과를 정당화시켜주는 요소이다. 여기서 부담금의 부과대상이 되는 자의 범위, 즉 “특정의 공익사업과 특별한 관계에 있는 자”란 다음의 요건을 충족하여야 한다.

첫째, 부담금의 부과대상이 되는 자들 상호간에는 집단의 동질성이 존재하여야 한다. 특정집단이 일정한 범질서 하에서 사회적으로 그 동질성을 유지하고 있어야 한다.

둘째, 부담금의 부과대상이 되는 자와 부담금징수를 통하여 추구하는 목적 사이에는 특별한 실체적 관계가 존재해야 한다.

부담금은 국가 또는 지방자치단체가 특정의 공익사업과 특별한 관계가 있는 자에 대하여 “그 사업에 필요한 경비를 부담시키기 위하여 과하는 금전지급의무”이다. 부담금은 일반적인 국가의 재정충당을 위하여 부과되는 것이 아니라, 특정 사업을 위한 경비 충당을 위하여 부과되는 것이며 따라서 부담금은 대부분 특정 사업을 위한 경비를 충당하기 위하여 특별한 기금이나 특별회계의 형태로 관리된다.

3.1.2. 안전운항관리 부담금 재원의 구성

가. 안전운항관리 운영재원

운항관리자의 운영재원은 내항여객운송사업자가 운항관리자를 돕으로써 들게

되는 비용의 3.2%인 안전운항관리 부담금과 정부에서 운항관리자 인건비 및 노후 된 안전관리 통신장비 등 교체를 위해 지원하는 안전운항관리 국고보조금으로 운영되고 있다.

또한 낙도보조항로가 아닌 일반항로에 취항하는 여객선 중 채산성이 확보되는 항로에 대해서는 내항여객운송사업자가 자체 수익금으로 안전관리를 할 수 있어, 정부가 지도·감독만으로도 가능하나, 채산성이 확보되지 않은 항로 운영선사(특히 낙도보조항로)에 대해서는 정부의 손실보존금 지원을 통해 해상안전 교통로를 확보하여야 한다. 수익성은 없으나 주민의 경제활동이나 통학 등을 위한 낙도보조항로를 육상의 버스준공영제 운영과 같이 정부가 직접 운영하지 않고, 낙도보조항로 손실보존금을 지급하는 이유는 정부가 직접 교통수단을 운영할 경우 방대한 운영조직이 필요하기 때문이다.

<Table 14>와 같이 운항관리자 운영재원("이하 운항관리특별회계"라 한다)이 1999년에 최고 21억 재정적자로 운영에 어려움이 있었다. 이는 1993년 10월 10일 서해훼리호 사고 이후 여객선 안전관리대책의 일환으로 1994년 5월 증원된 운항관리자 29명(운항관리자 25명, 통신사 4명)에 대하여 정부에서 안전운항관리 부담금 국고보조금 전제로 배치되었으나, 1996년 이후 매년 20~30%씩 감축되어 2001년도에는 일시 중단된 것이 재정적자의 큰 이유였다.

또한 서해훼리호 사고 관련 소송에서도 조합이 패소하여 1,085백만원의 운항관리특별회계 누적적자 추가 부담이 발생되어, 2003년 이후 운항관리특별회계 재정흑자 노력에도 불구하고 2004년말 총 누적적자가 1,106백만원에 달하게 되었다.

실제로 안전운항관리 부담금은 일정기간 마다 부과율을 인상하여 왔으며, 정부가 도입한 내항여객선의 안전운항관리 부담금을 여객의 운임부분의 인상을 통해 부족한 경비를 충당하여 왔고, 결과적으로 안전운항관리 부담금의 재정상태가 적자 또는 흑자로 전환되었다고 국고보조금을 증감하는 논리는 정부의 교통안전 정책과 괴리되고 있다.

<Table 14> 안전운항관리 부담금 및 국고보조금 현황

(단위 : 백만원)

구분	수입(D)				지출 (E)	인건 비	점유율 (%)	차 액 (D-E)	누적 결손금
	운항비용 (A)	이자수입 (B)	국고보조금 (C)	소계					
1994	1,558	91	491	2,140	2,140	-	-	-	-
1995	2,497	106	654	3,257	2,944	-	-	313	-
1996	3,096	106	512	3,714	3,714	-	-	-	-
1997	3,310	75	410	3,795	3,795	-	-	-	-
1998	3,042	163	305	3,510	3,510	-	-	-	-
1999	3,439	104	214	3,757	5,860	-	-	-2,103	-1,790
2000	3,846	32	122	4,000	3,664	-	-	336	-1,454
2001	3,892	31	-	3,923	4,062	-	-	-139	-1,593
2002	3,960	62	1,015	5,037	5,272	-	-	-235	-1,828
2003	4,495	21	140	4,656	4,278	-	-	378	-1,450
2004	4,662	22	235	4,919	4,628	-	-	291	-1,159
2005	4,830	25	-	4,855	4,801	4,081	85	53	-1,106
2006	5,339	40	-	5,379	5,095	4,224	83	284	-822
2007	5,819	26	-	5,845	5,795	4,796	83	50	-771
2008	6,422	30	-	6,452	5,681	4,959	87	771	-
2009	6,161	20	-	6,181	5,735	4,968	87	446	446
2010	5,330	34	-	5,364	5,364	4,607	86	-	446
2011	5,810	130	1,000	6,940	6,089	5,092	84	851	1,297
2012	6,211	29	1,000	7,240	6,614	5,243	79	626	1,923
2013	7,099	36	1,000	8,135	7,164	5,642	79	971	2,894
2014	5,229	79	709	6,017	8,078	5,805	72	-2,061	509
2015	6,720	39	1,000	7,759	8,315	6,385	77	△556	△47

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

3.2 안전운항관리 부담금 부과 실태 분석

3.2.1. 안전운항관리 부담금의 이해관계

세월호 침몰사고¹⁶⁾ 이후 정부에서 “내항여객선 안전관리 혁신방안 후속조치 연구” 용역에 포함된 해운법 일부 개정(2015년 1월 6일)으로 2016년 7월 7일부터 내항여객운송사업자는 운항관리규정이행상태 준수 등을 위해 안전관리책임자를 의무적으로 둠으로써 자율적인 안전관리를 강화하게 되었다.

내항여객운송사업자는 국가업무 수행에 드는 비용인 안전운항관리 부담금을 여객(수익자)이 아닌 본인 부담으로 인식하고 있다, 또한 해운법 개정으로 여객선 안전 확보를 위하여 2016년 7월부터 선내 안전관리책임자 배치와 결부하여 안전운항관리 부담금을 이중부담으로 생각하고 있다.

따라서 내항여객운송사업자가 부담하는 여객운임액의 3.2%인 안전운항관리 부담금 징수제도에 대해 불만이 높아지고 있는 것이 사실이며, 수익자 부담원칙임에도 내항여객운송사업자가 비용을 부담한다고 생각하고 있는 등 인식전환의 한계로 공공기관 이관 후에도 안전운항관리 부담금 인하 제기가 우려되고 있는 것이 사실이다.

해운법 개정(2015. 1. 6, 시행 2015. 7. 7)으로 내항여객운송사업자가 부담하는 안전운항관리 부담금 징수주체를 민간단체인 해운조합에서 공공기관으로 이관 후에 승선권 발권에서 부터 공공기관에서 직접 업무를 수행하기를 원하는 일부 내항여객운송사업자가 있는 것으로 파악되어 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 개선 등 부과징수 체계에 대해 개선이 시급하다.

안전운항관리 부담금을 대형선사의 수익금(수익자)의 일부를 소형선사의 안전관리로 대체하는 방안은 일반 교차보조 경우에 사용되고 있으나, 국민을 대상으로

16) 2014. 4. 16 인천에서 제주로 향하던 여객선 세월호가 05:55경 전남 진도군 병풍도 앞 인근 해상에서 침몰하는 대형 참사(총 476명 중 사망자 295명, 실종자 9명, 172명 생존).

하는 안전관리에 대해 국가가 국고보조금 부담을 기피하고, 경제적 여유가 있는 기업으로 하여금 부담금을 부과하는 방안은 정부의 합법적 규제방법이 아니다.

세월호 침몰사고 이후 여객선 안전관리 강화 방안으로 2014년 11월 19일 부터 내항여객선의 안전관리 지도·감독도 해양경비안전본부(舊 해양경찰청)에서 해양수산부로 환원하고 내항여객선 안전운항관리업무를 수행하는 운항관리자 외 해사안전감독관 제도(해사안전법)를 신설하여 내항여객운송사업자 지도·감독을 강화하였다. 역으로 말하면 정부가 안전관리를 하고 있으면서 비용은 여객에게 부과한다고 볼 수 있다.

내항여객운송사업자의 자율적인 안전관리체제가 갖추어질 때까지 연안여객선에 대하여 정부가 직접적인 지도·감독을 수행하고, 책임을 지는 여객선 운항관리 제도는 꼭 필요하다고 볼 수 있다.

운항관리자가 여객선의 안전 확보를 위하여 항로별 기상상황 분석 및 제공, 운항여부 결정, 여객선 점검과 선원교육 등의 운항관리업무를 통해 내항여객운송사업자의 지도·감독 관리하는 위치에 있으면서 그 비용을 내항여객운송사업자가 여객운임액¹⁷⁾의 3.2%를 부담함으로써(일각에서 내항여객선 사업자가 운항관리자에게 월급을 주는 것으로 생각) 통제 주체인 내항여객운송사업자 선주의 비용으로 부담하는 상황이 되어, 운항관리자의 통제를 거부하거나 불만이 증가하는 사례가 종종 발생하고 있는 것이 현실이다.

세월호 침몰 사고를 계기로 정부에서는 운항관리자를 선주 이익단체인 한국해운조합에서 분리하여 공공성·독립성 강화를 위해 공공기관으로 이관이 결정되어 2015년 7월 7일부터 여객선 안전운항관리업무를 수행하고 있지만 이 또한 한계가 있을 것으로 판단된다.

이러한 한계점을 극복하기 위해서는 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 부과체계 개선을 통해서 공공기관 운영재원의 건전성을 확보하여야 한다.

부담금을 국민에게 직접 부과하는 것은 국민이 교통수단을 이용하는 것을 기피하게 할 가능성이 있으며, 더욱이 육상의 다른 교통수단과 경쟁하고 있는 내항

17) 여객순운임 : 터미널이용료, 부가가치세, 종선료 제외한 운임.

여객선을 이용하는 고객에게 부담금을 과중시키고 있는 것은 교통수단으로서의 경쟁력을 상실하게 만드는 이유가 또한 될 수 있다.

또한 내항여객선 항로의 유지는 중앙정부 외에도 지자체를 방문하는 이용객에 대하여는 아래 <Table 15> 와 같이 지방자치단체에서도 중·장기적으로 안전운항 관리 부담금의 일부를 부담할 필요성이 있다.

<Table 15> 연도별 여객선 수송실적 추이

(단위 : 명)

지역	2012년	2013년	2014년
합계	14,537,867	16,062,533	14,271,134
부산	41,057	107,695	89,891
인천	1,710,913	1,782,234	1,480,585
목포	3,485,893	3,954,344	3,614,255
여수	1,631,033	1,738,326	1,547,464
제주	1,246,293	1,303,404	1,255,261
전북	381,163	415,861	354,887
완도	2,464,190	2,739,779	2,613,109
통영	1,971,245	2,251,495	2,024,128
경북	488,081	580,073	399,153
강원	568,652	601,044	360,030
보령	549,347	588,278	532,371

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

3.2.2. 운항관리제도 운영주체

여객선 운항관리제도(안전운항관리 부담금 징수주체)의 운영주체가 2015년 1월 6일 해운법 일부개정에 따라 2015년 7월 7일부터 공공기관인 선박안전기술공단으로 이관되었다. 공공기관인 선박안전기술공단은 <Table 16> 과 같이 선박안전법(법률 제10271호, 2010. 4. 15)에 따라 선박의 항해안전과 기술개발 및 보급을 위해 설립되었다.

주요업무로는 선박의 안전 확보를 위한 정부의 선박검사업무 대행업무, 선박 또는 그 시설에 관한 기술의 연구·개발 및 보급, 선박의 설계, 건조감리 등 기술 수탁업무와 2015년 7월 7일부터 여객선 안전운항관리 사업이 추가되었다.

<Table 16> 선박안전기술공단 연혁

구 분	연 혁 내 용
1979. 1. 1	한국어선협회 설립(어선법 제정)
1998. 7. 1	한국어선협회 해산, 한국선박안전기술원 설립(선박안전법 개정)
1999. 10. 16	선박검사기술협회로 명칭 변경(선박안전법 개정)
2007. 4. 4	선박안전기술공단으로 명칭 변경(선박안전법 개정)

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]



· 2015년 10월 현재
 (조직) 3본부.1연구원, 11실, 15지부, 11운항관리센터
 (정원) 총 377명(임원 4, 1급 26, 일반직 40, 기술직 158, 운항관리자 103, 연구직 11, 통신직 3, 별정직 1, 실무직 31)

<Fig. 3> 선박안전기술공단 조직도
 [origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

3.2.3. 안전운항관리 부담금 구성

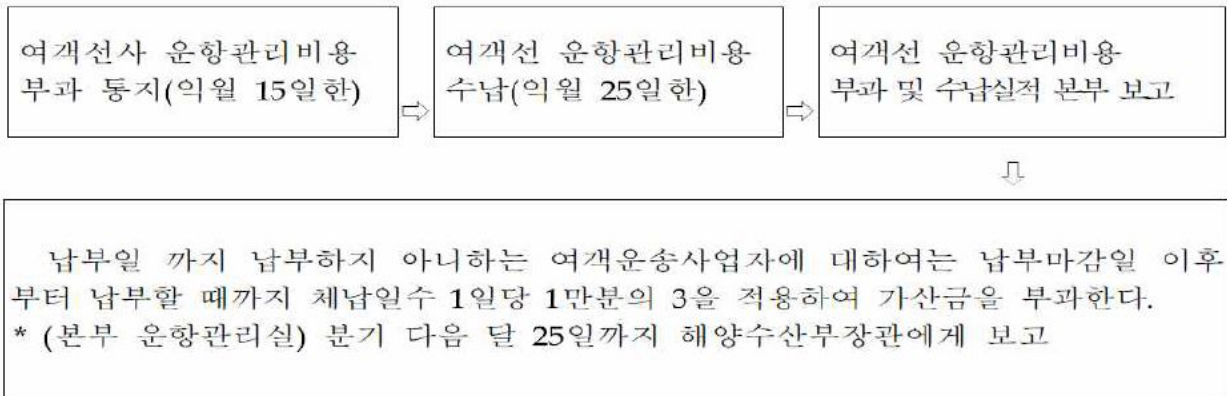
운항관리자의 운용비용은 해운법 제22조(여객선 안전운항관리) 제7항 및 같은 법 시행규칙 제15조의15, 해양수산부 고시인 여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시 제3조(비용범위)에 따라 운항관리제도 운영비용 부담을 위해 내항여객운송사업자에게 여객운임액의 3.2%를 부과·징수하고 있다.

내항여객운송사업자는 해운법에서 정하는 바에 따라 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용인 부담금을 부담하고, 일부는 국가에서 국고지원금을 지원하도록 되어 있으며, 또한 변동되는 안전운항관리 부담금의 부과율 조정은 수송실적 증가 및 운임인상으로 안전운항관리 부담금 징수수입 증가 등에 따라 안전운항관리 부담금 부과요율이 조정되고 있다.

<Table 17> 여객선 안전운항관리 부담금 관리 절차서

구 분	관리 절차서	수행시기
<p>안전운항 관리 부담금</p>	<p>□ 여객선 안전운항관리 부담금 부과 수납 업무(15일 소요)</p> <p>가. 업무내용</p> <ul style="list-style-type: none"> - 입력 : 수송인원, 실운임(적용과표), 안전운항관리 부담금 (입력 시 검토사항) · 내항여객선 출·입항 수송실적 비교 · 전산매표시스템 안전운항관리 부담금 자료일치 여부 · 여객선사에서 제출한 자료 비교 분석 후 연안여객선 터미널출항분, 터미널 출항 외 당월분 및 입항분 운항 관리시스템 입력 * 여객선사 미수금 발생시 25일 기준 가산금 부과 <p>나. 보고기관</p> <ul style="list-style-type: none"> - 해양수산부장관(분기 다음달 25일까지) <p>다. 안전운항관리 부담금 부과 및 수납시기</p> <ul style="list-style-type: none"> - 내항여객선 터미널 출항분 - “터미널 출항분” 외 당월분 및 입항분(익월) - 안전운항관리 부담금 운항관리시스템 입력 <p>다. 업무흐름도</p> <ul style="list-style-type: none"> - 지역별 안전운항관리 부담금 부과 수납 보고(본부) - 해양수산부장관 보고 <p>※ 수행근거</p> <p>해운법 제22조(여객선 안전운항관리)제7항 해운법시행규칙 제15조의15(운항관리자의 운용비용) 여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시(해수부고시)</p>	<p>당일수납</p> <p>15일부과/25일수납 익월말</p> <p>매월 분기 다음 달 25일까지</p> <p><Fig. 4> : 업무흐름도</p>

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]



<Fig. 4> 안전운항관리 부담금 업무흐름도

[origin: 선박안전기술공단(KST) 운항관리실 자료재구성]



IV. 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석

4.1 안전운항관리 부담금 국·내외 사례 분석

4.1.1. 국내사례

가. 안전관리업무 수행 정부보조 사례

육상 및 항공은 국가에서 직접 안전관리를 수행하고(공공성), 어선관리도 수협중앙회에 전액 국고지원으로 이루어지고 있다. 내항여객선 이용객은 '13년 16백만명, '14년 15백만명, 금년에도 '15년 15백만명이 예상되는 가운데 안전운항관리업무 수행에 드는 비용인 안전운항관리 부담금 운영재원만 내항여객운송사업자가 부담하고 있어, 타 교통수단 안전관리 형평성이 제기된다.

<Table 18> 안전관리업무 수행 정부보조 사례

구 분	관련법	업무내용	정부지원 금액
□ 일 반			
한국전기안전공사	전기사업법 제74조 (한국전기안전공사의 설립)	전기로 인한 재해예방	수탁업무 수입 687억(08년) · 전기설비 검사 및 점검
한국가스안전공사	고압가스 안전관리법 제28조 (한국가스안전공사의 설립)	가스로 인한 위해방지 · 가스시설 안전검사, 교육	정부출연금 772억원 (08년도)
한국시설안전공단	시설물의 안전관리에 관한 특별법 제25조(한국시설안전공단의 설립)	도로, 철도, 시설물 안전진단 및 점검	정부출연금 72억(08년도)
한국해사위험물검사원	선박안전법 제65조	위험물 선박운송 및	수탁업무 수입 49억(08년)

	(위험물 관련 검사·승인의 대행)	저장에 따른 재해예방 · 위험물 종사자 교육	· 위험물 적재 검사, 승인
한국어항협회	어촌어항법 제57조 (한국어항협회의 설립)	어항 정화 정비, 어항시설물 안전점검	국고보조 41억원('09년)
해양환경관리공단	해양환경관리법 제10장 (해양환경관리공단)	해양환경 보전, 관리, 개선	국고보조 103억('09년)
항로표지기술협회	항로표지법 제39조 (항로표지기술협회의 설립)	항로표지시설 관리	수탁 수입 13억('08년) · 등대박물관 12억 · 영도해양문화공간 1억
□ 운 송			
항공 및 철도 (교통안전공단)	교통안전법 시행령 제23조 (특별교통안전진단기관)	(교통사고 예방 사업) · 자동차 검사 · 철도 종합 안전심사 · 항공 및 초경량 비행 장치의 안전과 시험 업무 · 케이블카 및 기계식 주차장 검사 · 교통안전 연구 및 교육	정부출연금 314억('08년)
도로 (도로교통공단)	교통안전법 시행령 제23조 (특별교통안전진단기관)	도로교통안전에 관한 교육, 홍보, 기술개발	정부출연금 638억('08년)
어선 (수협중앙회) 어업정보통신국	수산업법 제90조 (권한의 위임과 위탁)	어선 안전조업지도	국고지원 138억('08년)

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

나. 지방자치단체 부담금 사례

『부담금관리 기본법』 제3조 관련 “고압가스 안전관리법 제34조의2(안전관리 부담금)”, “대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 제11조(광역교통시설부담금)” 등을 인용하여 내항여객선사업자가 아닌 국가가 직접 수행할 수 있도록 법적 제도적

장치가 마련되어 있어, 여객선 안전운항관리 및 해양사고 예방에 전념할 수 있는 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계가 요구된다.

<Table 19> 지방자치단체 부담금 사례(고압가스안전관리법)

<p>(고압가스 안전관리법) 제34조의2 (안전관리부담금) ① 산업통상자원부장관은 가스의 안전관리와 유통구조의 개선을 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로부터 안전관리부담금(이하 "부담금"이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「석유 및 석유대체연료 사업법」에 따른 석유정제업자나 석유정제업자 외의 자로서 액화석유가스를 제조하여 판매(수출에 따른 판매는 제외한다)하는 자 2. 「석유 및 석유대체연료 사업법」, 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」에 따른 액화석유가스나 「석유 및 석유대체연료 사업법」, 「도시가스 사업법」에 따른 액화천연가스를 수입하는 자 <p>② 제1항에 따른 부담금의 징수금액은 다음 각 호의 어느 하나의 금액의 범위에서 산업통상자원부장관이 기획재정부장관과 협의하여 고시하는 금액으로 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 액화석유가스 : 1킬로그램당 5원 2. 액화천연가스 : 1세제곱미터당 4.4원 <p>③ 제1항에 따른 부담금의 징수대상, 징수방법, 납부기한, 그 밖에 부담금의 부과·징수 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>④ 산업통상자원부장관은 제1항에 따른 부담금의 징수대상자가 납부기한까지 부담금을 내지 아니하면 그 납부기한의 다음 날부터 납부일의 전날까지의 기간에 대하여 대통령령으로 정하는 가산금을 징수한다.</p> <p>⑤ 산업통상자원부장관은 제1항에 따른 부담금의 징수대상자가 납부기한까지 부담금을 내지 아니하면 기간을 정하여 독촉을 하고, 그 지정된 기간에 부담금과 제4항에 따른 가산금을 내지 아니하면 국세 체납처분의 예에 따라 징수할 수 있다.</p>
<p>※대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 제11조(광역교통시설부담금의 부과대상 <개정 2013. 8. 6>) 광역교통시행계획이 수립 고시된 대도시권에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 시행하는 자는 광역교통시설 등의 건설 및 개량을 위한 광역교통시설부담금(이하 "부담금"이라 한다)을 내야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「택지개발촉진법」에 의한 택지개발사업

2. 「도시개발법」에 의한 도시개발사업
3. 「주택법」에 의한 대지조성사업 및 법률 제6916호 주택건설촉진법개정법을 부칙 제9조에 따라 종전의 규정에 따르도록 한 아파트지구개발사업
4. 「주택법」에 의한 주택건설사업(다른 법률에 따라 사업 승인이 의제되는 협의를 거친 경우를 포함한다)
5. 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 주택재개발사업·주택재건축사업 및 도시환경정비사업. 다만, 도시환경정비사업의 경우에는 20세대 이상의 공동주택을 건설하는 경우에 한한다.
6. 「건축법」 제11조에 따른 건축허가를 받아 주택 외의 시설과 20세대 이상의 주택을 동일 건축물로 건축하는 사업
7. 그 밖의 제1호부터 제6호까지의 사업과 유사한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

[origin : 법제처 홈페이지]

다. 항공기 운항관리사 안전운항관리 부담금 부담

1) 운항관리사제도

항공산업의 발전을 도모하고 사고의 사전예방과 안전운항으로 인한 재난을 방지하기 위하여 항공기에 대한 전문적인 지식과 기술을 갖춘 사람으로 하여금 항공기 관리업무에 종사하게 할 필요성이 대두되어 도입된 제도이다.

항공분야에서 운항관리사 제도를 도입 당시인 1961년 3월 7일 항공법(§58)은, “정기항공운송사업자는 운항관리사를 두어야 하고(①), 정기항공운송사업용 항공기의 기장은 운항관리자의 승인을 얻지 아니하면 출항하거나 그 비행계획을 변경하지 못하며(②), 운항관리사는 교통부장관이 행하는 운항관리자기능검정에 합격한 자라야 한다.”고 규정함으로써 운항관리사제도 시행의 근거규정을 마련하였다(③). 현재 대한항공의 경우 약 110명, 아시아나항공의 경우 약 45명이 각 항공사의 운항관리국 소속으로 근무하고 있다.

항공법¹⁸⁾은, “항공운송사업자와 항공기 중량, 승객 좌석 수 등 국토교통부령이

정하는 기준에 해당하는 항공기로 국외를 운항하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운항관리사를 두어야 한다.”고 규정하고 있으며, 여기서 항공운송사업자란 타인의 수요에 응하여 항공기를 사용하여 유상으로 여객 또는 화물을 운송하는 사업자를 말하며, 여기에는 정기항공운송사업자와 부정기항공운송사업자가 있다(§52①).

항공법시행규칙¹⁹⁾(§165의2)은, “비행기를 포함한 3대 이상의 항공기를 보유한 법인 또는 단체(①), 제138조제1항제2호가목부터 다목까지에 해당하는 비행기를 운항하려는 법인 또는 단체(②), 법 제52조제1항에 따른 항공운송사업자 중 소형 항공사업에 사용되는 최대이륙중량 5천 7백킬로그램을 초과하는 항공기를 운항하려는 자(③)는 운항관리사를 두어야 한다”고 규정함으로써 운항관리사 고용을 강제화 하고 있다.

항공운송사업에 사용되는 항공기의 기장은 항공기를 출발시키거나 그 비행계획을 변경하고자 하는 경우에는 운항관리사의 승인을 얻어야 하며, 만약 기장이 운항관리자의 승인을 얻지 아니하고 항공기를 출발시키거나 비행계획을 변경한 경우에는 500만원 이하의 벌금에 처하게 된다.

2) 운항관리사의 비용 부담

항공기 운항관리의 경우 안전운항관리 부담금의 부담에 대해서는 아무런 법적 근거규정이 존재하지 않으며, 이는 운항관리사가 항공운송사업자의 직원으로 소속되어 있기 때문에 안전운항관리 부담금은 당연히 항공운송사업자가 부담하는 것으로 되며, 이러한 비용은 결국 항공운임 산정 시에 고려되는 하나의 요소이다.

18) 2015. 6. 22, 법률 제13381호.

19) 일부개정 2014. 7. 15, 국토교통부령 제112호.

4.1.2. 외국사례 분석

가. 일본의 안전운항관리 부담금 부담

1) 개요

다수의 여객이 승선하는 여객선의 운항안전에 대해서는 운항전반에 걸쳐 일관된 안전수송체제를 확립하기 위해 해사운송법 및 해사운송법시행규칙에 의해 여객항로사업자에게 운항관리자의 선임, 운항관리규정의 제정 등을 내용으로 하는 운항관리제도를 만들고 있다. 즉 운항관리의 조직 및 운영방법, 운항관리자의 선임 및 해임, 운항의 중지, 작업방법, 사고발생시의 긴급대책 등의 실시에 관한 기준 기타 수송의 안전을 확보하기 위해 사업자 및 종업원이 준수해야 할 사항 등을 내용으로 하는 운항관리규정에 근거하여 운항관리자를 중심으로 여객 및 차량운송의 안전을 도모 하고 있다.

게다가 운항관리제도의 여객선 안전에 관한 지도 감독 체제의 강화를 위해 국토교통성 해운국, 지방 해운국 및 오키나와종합사무국에 운항감독관을 배치하고 있다.

운항감독관은 사업장에 대한 감독뿐만 아니라, 실제로 운항중인 여객선에 승선하여 운항관리체제의 지도, 운항관리규정의 준수상황의 감독 등을 실시하고 있다.

또한 여객선 운항의 안전관리에 있어서 육상측의 책임자인 운항관리자 등의 안전관리에 관한 지식 및 판단능력의 향상을 위해 소화 52년도에는 전국 21개 지구에서 약 980명에 대해 연수를 실시하였으며, 더욱 더 안전수송체제를 강화하기 위해 소화 53년 3월에는 운항관리규정의 표준모델인 “운항관리규정기준집”을 만들었기 때문에 각 사업자에 대하여 이 기준에 근거하여 소화 53년 말까지 각각 운항관리규정을 재검토한 후 개정하도록 지도하고 있다.

2) 여객선운항관리제도의 주요내용

해상운송법에 근거하여 일반여객정기항로사업자, 특정여객정기항로사업자,

사람을 운송하는 화물정기항로사업자, 특정한 자의 수요에 응하여 특정의 범위의 사람을 운송하는 화물정기항로사업자, 사람을 운송하는 부정기항로사업자 및 특정한 자의 수요에 응하여 특정의 범위의 사람을 운송하는 부정기항로사업자 (이하 “여객항로사업자”라고 한다)는 운항관리규정을 작성 및 신고의무를 부담하며, 또한 운항관리자를 선임해야 할 의무를 부담하고 있다.

3) 내항해운의 운항관리제도

현행 일본의 내항해운업법에는 수송 안전확보에 관한 규정을 두고 있지 않다. 그러나 시장진입규제 완화 등에 따라 시장진입 후에 사후점검 체제를 강화하고, 수송의 안전확보를 도모할 필요성이 있기 때문에 여객선과 동일한 운항관리 제도를 2005년 4월 1일에 도입하는 것으로 하였다. 구체적으로는 선박을 운항하는 내항해운업자(운송을 행하는 자)에게 운항관리규정의 작성 및 신고, 운항관리자의 선임 및 신고를 의무화 하였다.

운항관리자는 육상에서 운항관리를 행하는 자이며, 선장 등 선박에 승선하여 있는 자는 운항관리자로 선임할 수 없으며, 다만 상시운항하고 있는 선박이 1척 뿐인 경우에는 선장이 운항관리자를 겸할 수 있다. 다만 항로거리가 짧고, 상시 운항하고 있는 선박이 2~3척이며, 한척의 선장이 다른 선박의 운항에 대하여 관리가 가능한 경우에도 선장이 운항관리자를 겸할 수 있다.

운항관리자가 운항관리규정에 위반하는 등으로 인해 그 직무를 계속 행하는 것이 수송의 안전 확보에 지장을 미칠 우려가 있다고 인정되는 때에는 운항관리자를 해임할 것을 명할 수 있다.

4) 시사점

일본은 여객선의 운항안전에 대해서는 운항전반에 걸쳐 일관된 안전수송체제를 확립하기 위해 해사운송법 및 해사운송법시행규칙에 의해 여객항로사업자에게 운항관리자의 선임, 운항관리규정의 제정 등을 내용으로 하는 운항관리제도를 만들고 있다. 즉 운항관리의 조직 및 운영방법, 운항관리자의 선임 및 해임,

운항의 중지, 작업방법, 사고발생시의 긴급대책 등의 실시에 관한 기준 기타 수송의 안전을 확보하기 위해 사업자 및 종업원이 준수해야 할 사항 등을 내용으로 하는 운항관리규정에 근거하여 운항관리자를 중심으로 여객 및 차량운송의 안전을 도모하고 있다.

또한 내항해운업법을 개정하여 내항화물선에 대해서도 여객선과 동일한 운항관리제도를 2005년 4월 1일부터 도입하여 실시하는 것으로 하였다. 즉 선박을 운항하는 내항해운업자에게 운항관리규정의 작성 및 신고, 운항관리자의 선임 및 신고를 의무화하였다.

나. 외국의 안전운항관리 부담금 사례

내항여객선은 영리를 목적으로 하는 개인사업의 입장에서가 아니라 도서지역(도서민)의 교통로를 유지하는 국가의 책임사항으로 볼 수 있다. 도로교통에서 도서벽지 교통기관에 대하여 정부나 지방자치단체가 보조금을 지급하여 교통로를 확보하고 있고, 내항여객선도 낙도운항선박에 대해서는 운항결손금을 정부가 지급하고 있다

<Table 20> 외국의 안전운항관리 부담금

국가	일본 도쿄	영국 런던	미국 뉴욕	캐나다 토론토
기준년도	2002	2003	2001	2000
운영주체	도쿄 교통국	런던 교통국	뉴욕 대중교통공사	캐나다 교통국
보조금 지급범위	동경 도영버스	런던 버스	뉴욕버스, 지하철, 교외철도 등	캐나다 토론토 버스
보조금액	204.9억원	1,148.4억원	15,799.7억원	1,108.5억원

[origin : 버스노선 공영화방안에 관한 연구, 2003, 경기개발연구원]

4.2 안전운항관리 부담금 부과 체계 분석

4.2.1. 안전운항관리 부담금 부과체계 문제점

2015. 7. 7부터 운항관리자가 공공기관으로 소속 변경 된 후에도 내항여객운송 사업자가 운항관리자의 월급을 주는 인식 한계가 나타나고 있는 것이 현실이다.

운항관리자의 통제주체인 지도·감독을 받고 있는 내항여객선사업자가 운항관리자 업무 수행에 드는 운용재원을 부담하는 논리적 모순이 발생하고 있다.

여객선 안전운항관리 부담금을 여객이 부담한다는 인식전환 없이 내항여객운송사업자의 부담금 지속적 인하요구 등이 예상 된다.

일부지역에서는 안전운항관리 부담금이 준조세에도 불구하고, 납부의무 성실히 이행 태만 및 일부 내항여객운송사업자 부담금 수납업무 절차에 대한 문제를 제기하고 있다.

또한 안전운항관리 부담금 징수업무를 공공기관에서 직접 수행하기를 요구하고 있으며, 부담금 장기 체납 시 교통세환급처리 근거조항 삭제 등 미비로 미수금, 가산금 발생 시 부과·징수에 어려움이 발생하고 있다.

운항관리자가 운용재원에 구속되지 않고, 본연의 업무인 내항여객선 안전 확보를 위하여 운항관리업무에 매진할 수 있도록 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 및 국고지원금 확대가 반드시 필요한 시점이다.

4.2.2. 차량(화물) 안전운항관리 부담금 부과 체제 분석

가. 내항여객선 차량(화물)운송실태 조사

내항여객선 안전운항관리업무는 정부대행업무²⁰⁾로서 그 동안 제도개선을

²⁰⁾ 조세특례제한법 시행규칙(별표서식) : 여객선운항관리업무 정부대행업무(명시).

위해 수차례 안전운항관리 부담금 부과에 대한 필요성이 검토 되었으나, 현실적으로는 내항여객운송사업자에 부딪치면서 개선·반영되지 못하였다.

세월호 사고 이후 일부 운항관리자가 재판(심리)과정에서 책무에 차량(화물)에 대한 고박상태 확인여부 등 업무방해죄 여부가 논쟁이 되고 있다.

따라서 차량(화물)에 대한 업무량이 증가하고 기존 내항여객운송사업자가 부담하여야 할 안전운항관리 부담금에 여객을 포함(조정)한 차량에도 부과함으로써 현실성 있는 부담금 시스템 설계에 대한 개선이 시급하다고 판단된다.

아래 <Table 21> 와 같이 차량을 이용한 여객 및 화물 겸용 여객선²¹⁾의 수송실적 증가로 차량고박 여부 확인 등 안전운항관리 업무량 증가가 예상됨에 따라, 일부 내항여객운송사업자의 비용부담 증가 및 여객전용여객선 보유 선사와의 형평성 논리에도 부정적인 의견도 대두되고 있다.

<Table 21> 내항여객선 선종별 변화 추이

(단위 : 척)

구분	여객 및 화물겸용 여객선	
	카페리(일반+쾌속)	차도선
1998	13	48
1999	14	50
2000	14	58
2001	16	67
2002	15	75
2003	15	78
2004	12	80
2005	14	81
2006	13	85
2007	13	84

21) 해운법시행규칙 제1조의2 : 일반카페리(25노트미만), 쾌속카페리(25노트미만), 차도선형 여객선.

2008	14	88
2009	13	88
2010	12	89
2011	15	90
2012	18	92
2013	20	95
2014	15	94
2015. 10월	15	96

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

내항여객선을 이용하여 섬을 찾는 이용객 여가활동 다변화로 차량수송(운임수입) 또한 아래 <Table 22> 와 같이 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

<Table 22> 내항여객선 차량(운임수입) 수송실적 추이

(단위 : 척, 대, 천원)

연 도	카페리 및 차도선	차량수송	차량운임수입
2009년	101	2,561,655	45,323,583
2010년	101	2,400,994	44,011,465
2011년	105	2,033,722	43,889,313
2012년	110	2,048,132	42,877,185
2013년	115	2,716,113	44,302,779
2014년	109	2,553,801	44,670,735

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

내항여객선 차량(화물) 수송실적 추이는 2014년에는 2,553,801대 실적을 보였으며, 내항해운에관한업무지침(해양수산부 훈령)에 따라 2011~2012년에는 차도선형 여객선 차량대수도 카페리 톤수로 산정 하였고, 2013년부터 차량수송실적에 다시 포함하여 산정하였다.

2014년 세월호 침몰사고 여파로 여객선 이용객 및 차량 수송실적이 대폭 감소하였으나, 물가상승률(5%) 및 차량을 이용하여 여행하려는 국민 여가활동 증가 예상으로 최소 매년 5%의 증가율을 반영하여 적용할 경우 향후 5년간 차량수송 증가 전망치는 아래 <Table 23>와 같다.

<Table 23> 차량수송 증가 전망

(단위 : 대)

2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
2,553,801	2,681,491	2,815,566	2,956,344	3,104,161	3,259,369

[origin : 2014년 차량실적 선박안전기술공단(KST) 자료]

나. 내항여객선 차량(화물)운송과 안전관리 실태

세월호 침몰사고 이후 내항여객선 안전관리 강화방안으로 개정된 해운법령, 여객선안전관리지침(해양수산부고시)에 따라 운항관리자가 선장(기관장)과 합동으로 출항 전 점검을 실시하도록 되어 있어, 차량(화물)에 대하여 운항관리자가 안전관리업무를 실시하고 있는지에 대한 내항여객운송사업자 및 선장 등의 전수면담 결과 모두가 출항 전 차량(화물)과적 및 차량고박 준수여부, 복원성 유지 여부 등 차량(화물)에 대하여 안전운항관리업무를 실시하고 있다고 생각하고 있다.

또한 세월호 이후 해운법 개정(2015. 1. 6, 시행 2015. 7. 7.)으로 운항관리자의 직무에 복원성 및 감항성에 대한 확인 여부가 포함되어 차량(화물)에 대한 안전관리업무를 비중에 있어서도 운항관리자, 내항여객운송사업자 및 선장 모두가 높거나 매우 높다고 생각하고 있고, 앞으로도 차량(화물)에 대한 운항관리업무 비중이 더욱 더 높은 질 것으로 파악되고 있다.

다. 차량(화물)운송 안전관리의 문제점

세월호 침몰사고 원인이 복합적으로 나타난 해양사고로, 그 중 인적과실에 의한 사고로 무리한 화물적재와 증축 등 과적에 의한 복원력 상실에 의한 것으로 밝혀짐에 따라 안전관리업무에 차량(화물)이 차지하는 비중이 클 뿐만 아니라 앞으로 그 중요성이 증가할 것으로 예상되며 실질적으로 운항관리자는 현장에서 과적 및 고박 및 복원력 유지 여부 등 차량(화물)에 대한 운항관리업무를 강화하고 있다.

운항관리자의 차량(화물)에 대한 운항관리업무가 과거 명확히 명시되어 있지 않아 업무의 혼선이 다소 있었으나, 세월호 사고 이후 여객중심의 안전관리업무에 부가하여 차량(화물)의 차량고박, 화물의 적재한도 초과여부 및 복원성 확보, 감항성 여부에 대한 확인업무 등 차량(화물)에 대한 업무가 명확히 명시되어 있음에도 안전운항관리 부담금은 부과되고 있지 않아, 차량(화물)의 안전운항관리가 불충분하게 될 소지가 있다.

라. 차량(화물) 안전운항관리 부담금 시스템 설계 개선방안

내항여객선의 안전 확보는 여객, 차량(화물), 선박 및 선원 등을 종합적·총체적인 시각에서 추진되어야 이루어 질 수 있다. 현행 여객선 운항관리제도 업무량도 여객중심에서 차량(화물) 중심으로 이루어지고 있음을 공공기관(운항관리자), 내항 여객운송사업자 및 선장 등 전수면담을 통해 확인 할 수 있었다.

따라서 여객선 안전운항관리제도는 과거 차량(화물)의 운송이 이루어지고 있는 현실을 고려하지 못한 부과율이므로 여객선에서 차량(화물)의 운송이 이루어지고 있고 그것이 여객선의 안전운항에 막대한 영향을 미치고 있는 점을 심분 고려한 안전운항관리 부담금 시스템 설계(차량 부과) 등으로 발전시킬 필요가 있다고 본다.

이를 위해서는 화물운송 대부분을 차지하는 차량에 대한 안전운항관리 부담금을

부과하여 차량에 대한 안전운항관리를 공식화하고 운항관리자의 안전운항관리 공급을 보다 적극적이고 체계화해 나갈 필요가 있다고 볼 수 있다.

마. 차량에 대한 안전운항관리 부담금 부과 모형 설계

차량(화물) 안전운항관리 부담금 부과에 대해서 내항여객운송사업자는 반대하고 있는 반면, 운항관리자와 관계기관에서는 필요성을 느끼고 있어 집단 간 인식차이가 존재한다.

차량(화물)에 대한 안전운항관리 부담금 부과 방식에 있어서는 운항관리자는 현 운임에 적정액을 추가로 부과하는 방식(차량운임 인상 반영)등 시스템 설계를 개정 할 필요성이 있다고 할 수 있다.

4.2.3. 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 부과 체제 분석

가. 낙도보조항로의 법적 검토

1) 관련법령

선박안전법 제46조(공단의 사업)의 제5호의2 「해운법」에 따른 여객선 안전운항 관리가 2015년 7월 7일부터 사업이 신설되었고, 그 밖의 공단은 설립목적 달성을 위하여 필요한 사업으로서 공단의 정관으로 정하는 사업에 명시되었다.

12. (신설) 여객선의 운항을 필요로 하는 항로에 있어서 정부가 보조금을 지급하는 낙도보조항로의 운항

2) 낙도보조항로 선박 및 운항관리 현황

2014년말 내항여객선 낙도보조항로는 총 26개 항로 26척이 취항중이며, 연간 안전운항관리 부담금의 1%를 부담하는 수준이다. 내항여객선 191척 중 일반

항로 취항선박 척수는 165척, 낙도보조항로 취항선박은 26척으로 낙도보조항로 취항선박은 18%의 비중을 차지하고 있다.

<Table 24> 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 부과현황

선사명	선박명	안전운항관리 부담금	점유율
청산농업협동조합	섬사랑5	2,199,200	3.0%
	섬사랑7	1,719,820	2.4%
조양운수(주)	신해11	331,200	0.5%
	섬사랑11	134,700	0.2%
고려고속훼리(주)	나래	9,282,990	12.9%
(합)목포대흥상사	섬사랑6	5,397,760	7.5%
(주)해광운수	신해9	2,936,470	4.1%
	섬사랑10	1,630,760	2.3%
	섬사랑9	1,398,330	1.9%
	신해5	1,047,430	1.5%
	섬사랑8	1,037,910	1.4%
	섬사랑12	973,040	1.3%
	섬사랑1	653,550	0.9%
	신해10	480,740	0.7%
	신해7	442,600	0.6%
(주)온바다해운	섬사랑	232,710	0.3%
(주)에이치엘해운	바다랑	6,005,350	8.3%
	한려카페리	3,184,610	4.4%
(주)신한해운	뉴어청훼리	11,511,940	15.9%
	장자훼리	5,940,850	8.2%
	개야훼리	3,442,460	4.8%
	백화산	1,868,240	2.6%
	오천카훼리	1,287,680	1.8%
	성주산	847,900	1.2%

(주)삼보해운	강화페리	1,146,030	1.6%
(유)대부해운	서해누리	7,048,970	9.8%

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

나. 낙도보조항로 내항여객선 안전운항관리 부담금의 문제점

2014년도 일반항로와 보조항로 안전운항관리 부담금은 아래 <Table 25> 와 같다.

<Table 25> 안전운항관리 부담금 부과 비교표 (일반/보조)

(기준 : 2014)

구 분	여객선(척)	안전운항관리 부담금(천원)	점유율(%)	
			여객선	부담금
(정기)일반항로	165	5,157,019	86	99
(낙도)보조항로	26	72,183	14	1
계	191	5,229,202	100	100

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

1) 적당 안전운항관리 부담금

- 일반항로 적당 안전운항관리 부담금 부담(5,157,019천원/165척) : 31,254천원
- 보조항로 적당 안전운항관리 부담금 부담(72,183천원/26척) : 2,776천원

2) 여객선 안전운항관리업무는 운항관리자가 개인별 담당제 척별 기준(담당선박)하여 동일업무를 수행하고 있으나, 현재 낙도보조항로 내항여객선 안전운항관리 부담금은 일반항로 비용의 1/100 수준이다.

결국 낙도보조항로 내항여객선의 운항관리에 소요되는 안전운항관리 부담금을 일반항로 선박이 부담하고 있다는 점에서 형평성 문제가 발생하고, 정부의 책임이라 할 수 있는 낙도보조항로의 안전운항관리 부담금 부담이 증액되어야 이러한 문제점이 시정 가능할 것이다.

다. 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 시스템 설계

낙도보조항로 안전운항관리 부담금 증액에 대해 지속적으로 제기 거론되어 왔으나, 내항여객운송사업자와 운항관리자 등 인식의 차이가 존재한다.

낙도보조항로 안전운항관리 부담금 시스템 설계 방안으로 적당 일정액의 기본 안전운항관리 부담금을 부과하고, 여객운임의 부과율을 병행 부과하는 방식으로 변경하는 방안 검토가 필요한 시점이다.

정부의 낙도보조항로 손실보상금에서 안전운항관리 부담금의 납부방식은 내항여객운송사업자는 정부가 손실보상금 중 안전운항관리 부담금 부분을 선사에 지급하여 선사가 공공기관²²⁾에 납부하는 방식에 대하여 운항관리자는 정부가 손실보상금 중 안전운항관리 부담금 부분을 직접 공공기관에 지급하는 방식도 한 방법이라고 하겠다.



22) 2015년 7월 7일부터 준정부기관인 선박안전기술공단 징수주체.

V. 안전운항관리 부담금 시스템

5.1 개선방향

내항여객선 안전운항관리는 해상이라는 특수한 고립상태에서 다수의 인명을 수송하는 내항여객선 안전운항 확보를 위하여 시행하는 제도이다.

운항관리제도(운항관리자 보수와 업무수행에 드는 비용) 운영재원을 영세한 내항여객운송사업자가 부담하는 현행 체계로는 해양사고에 따른 국민적 불안감 해소와 해상교통 안전육구 충족을 위한 적극적인 안전관리 성취에 한계가 있다.

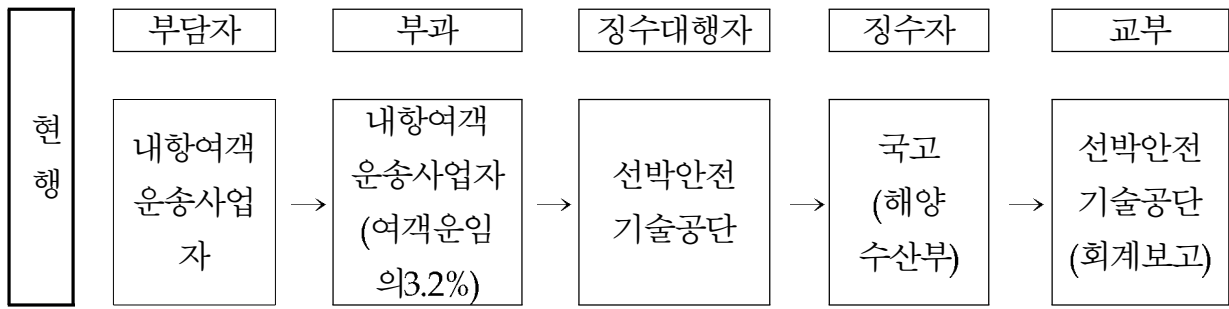
따라서 내항여객선 안전도 향상을 위한 “안전운항관리 부담금” 을 여객에만 부담하던 것을 차량(화물)에 부과하는 수요자 중심의 Risk 현실화, 제도개선 보완 등을 통해 부담금의 본래의 목적인 여객선 안전 확보에 부합하도록 합리적인 시스템 설계가 요구된다.

5.2 안전운항관리 부담금 부과 체계

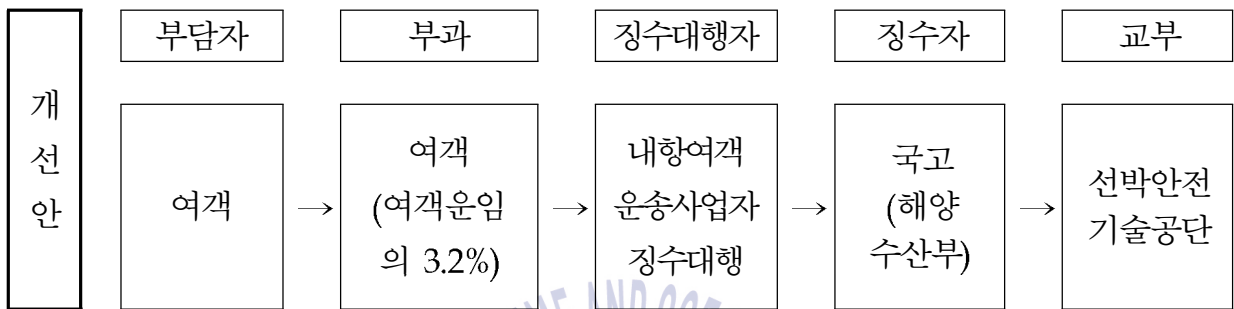
5.2.1. 안전운항관리 부담금 재정확보 설계

아래 <Fig. 5> 와 같이 현행 내항여객선에 대한 안전운항관리 부담금에 대한 징수를 해양수산부장관이 고시하는 바에 따라 공공기관인 선박안전기술공단에서 여객운임의 3.2%를 내항여객운송사업자에게 부과 징수하고 있다.

이러한 현행 문제점을 개선하기 위하여 아래 <Fig. 6>과 같이 내항여객운송사업자가 직접 국고에 입금하고, 국고에서 전액 지원하는 체계로 개선하고자 한다.



<Fig.5> 현행 안전운항관리 부담금 부과 체계



<Fig.6> 안전운항관리 부담금 시스템 개선 모형

5.2.2. 안전운항관리 부담금 제도개선 설계

운항관리자의 지도·감독을 받고 있는 내항여객선사업자가 운항관리자 업무 수행에 드는 운용제원을 부담하는 논리적 모순이 발생하고 있다.

운항관리자가 공공기관으로 이관 된 후에도 내항여객운송사업자가 운항관리자의 월급을 주는 인식체제에서는 여객선 안전운항관리업무 수행의 한계가 나타나고 있는 것이 현실이다.

앞으로도 안전운항관리 부담금을 여객이 부담한다는 인식전환 없이는 내항여객운송사업자의 안전운항관리 부담금의 지속적 인하요구 등이 예상된다.

또한 2015년 7월 7일부터 여객선 안전운항관리 부담금 징수주체가 공공기관으로 변경됐음에도 불구하고, 한국해운조합의 “연안여객선매표시스템” 열람차단으로 정확한 부과 및 징수확인에 어려움이 발생한 적도 있다.

— <정확한 부과·징수 업무 중단> —

- (공공기관) 해운법 개정으로 2015년 7월 7일부터 안전운항관리 부담금 징수 주체가 공공기관으로 변경됨에 따라, 부담금 징수확인 등 정확한 부과업무 수행을 위해 민간단체인 해운조합이 운용하는 “연안여객선대표시스템”의 사용 협조를 요청하였으나,
- (민간단체) 안전운항관리 부담금 등 자료의 소유주체인 내항여객운송사업자의 영업상 기밀 사항이라는 이유로 사전 동의절차 선결 사유로 차단
(2015년 7월 24일 ~)
- (시스템) 열람 차단으로 공공기관에서 안전운항관리 부담금 징수확인에 어려움 발생

안전운항관리 부담금이 준조세에도 불구하고, 납부의무 성실히 행 태만 및 일부 내항 여객운송사업자 안전운항관리 부담금 수납업무 절차에 대한 문제를 제기하고 있다.

또한 안전운항관리 부담금 징수업무를 공공기관에서 직접 수행하기를 요구하고 있으며, 부담금 체납 시 부과·징수에 어려움이 있다.

가. 안전운항관리 부담금 부과체계 개선(안)

1) “여객선 운항관리비용 징수에 관한 고시(해양수산부고시)” 개정(안)

현 행	개 선
공공기관에서 부과 징수 → 내항여객운송사업자 납부	내항여객운송사업자 직접 납부 → 공공기관 또는 국가 가상계좌

여객선 안전운항관리 부담금 성실납부 확인을 위해 국가의 주기적 확인이 전제 되어야 한다.

2) 연안여객선 종합터미널 출항분 안전운항관리 부담금 납부시기 조정

현 행	개 선
연안여객선종합터미널 출항분 → 그날 징수	연안여객선종합터미널 출항분 → 다음 달 15일 부과 25일까지 징수

안전운항관리 부담금 납부시기 조정으로 운항관리업무에 매진하고 연안여객운송사업자는 납부시기 조정으로 업무개선을 도모할 수 있다.

2014년도 선사별 안전운항관리 부담금은 아래 <Table 26> 과 같다.

<Table 26> 2014년 선사별 안전운항관리 부담금 실적

순 번	선사명	안전운항관리부담금(원)	차량실적(대)
총합계		5,229,202,470	2,533,801
1	(유)대부해운	82,243,580	39,242
2	(유)대원종합선기	16,919,370	18,589
3	(유)신안해운	27,387,110	26,963
4	(유)신진해운	8,782,740	8,395
5	(유)정우해운	6,365,420	28,424
6	(주)금오해운	13,160,320	10,738
7	(주)남해고속	320,764,670	34,269
8	(주)대아고속해운	108,228,590	623
9	(주)대저해운	490,713,720	3,234
10	(주)돌핀해운	58,595,550	-
11	(주)동양고속훼리	257,145,500	-
12	(주)마라도가는유람선	18,431,890	-
13	(주)삼보해운	18,186,760	27,341
14	(주)삼영해운	97,530,560	-

15	(주)서경카훼리	88,472,540	36,170
16	(주)신한해운	104,642,230	65,802
17	(주)에이치엘해운	19,248,830	13,096
18	(주)온바다해운	232,710	-
19	(주)울릉해운	4,781,160	-
20	(주)월명유람선월명여객선	28,778,840	-
21	(주)제이에이치페리	536,138,720	51,358
22	(주)좌수영	15,918,370	6,408
23	(주)청룡해운관광	4,956,490	12,239
24	(주)청해진해운	100,684,240	15,770
25	(주)태성해운	10,497,000	-
26	(주)테즈락센트럴베이크루즈	2,790,150	-
27	(주)통영연화육지	84,138,820	44,890
28	(주)포유디해운	17,827,190	19,055
29	(주)풍진해운	27,208,650	262,587
30	(주)한려수도	15,310,410	-
31	(주)한림해운	122,109,530	115,485
32	(주)한솔해운	109,779,030	1,544
33	(주)한일고속	307,475,290	100,345
34	(주)해광운수	54,128,100	160,729
35	(주)화신해운	22,447,820	9,241
36	(합)목포대흥상사	45,973,950	33,538
37	KS해운(주)	55,730,540	-
38	고려고속훼리(주)	197,352,480	1,372
39	노화농업협동조합	3,533,770	33,735
40	도초농업협동조합	17,708,660	23,210

41	두우해운(주)	22,544,450	12,450
42	매물도해운(주)	64,514,610	-
43	미래마린해운	132,360	168
44	비금농업협동조합	18,903,330	31,548
45	사랑수산업협동조합	54,598,820	65,383
46	서진도농업협동조합	14,546,900	34,039
47	세종해운(주)	23,371,170	80,254
48	소안농업협동조합	62,085,330	171,476
49	신안농업협동조합	42,801,650	216,999
50	씨스포빌(주)	308,989,290	-
51	씨월드고속훼리(주)	427,162,850	152,127
52	안좌농업협동조합	12,164,550	26,224
53	영동해운(주)	54,270,870	63,914
54	오션호프해운(주)	101,986,990	-
55	완도농업협동조합	13,030,850	87,750
56	우리고속훼리(주)	125,482,090	-
57	유성해운(주)	54,137,950	37,569
58	임자농업협동조합	18,016,250	162,929
59	정도산업(주)	47,313,260	348
60	조양운수(주)	95,029,880	38,937
61	청산농업협동조합	97,893,170	86,237
62	태평양해운(주)	27,335,620	15,184
63	평화해운(주)	20,229,790	45,873
64	현대해양레저(주)	339,140	-

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 27> 2014년 선사별 안전운항관리 부담금 분석

구 분	업체수	안전운항관리 부담금(원)		비고(%)
		총 액	평 균	
계	64	5,229,202,470	81,706,289	100%
3억원이상	6	2,391,244,540	398,540,757	45.7%
1억-3억원	9	1,227,410,680	136,878,964	23.5%
5천만-1억원	14	1,003,370,320	71,669,309	19.2%
3천만-5천만	3	136,088,860	45,362,953	2.6%
1천만-3천만	23	439,174,130	19,094,527	8.4%
1천만원미만	9	31,913,940	3,545,993	0.6%

[origin : 선박안전기술공단 자료 제공]

<Table 28> 2014년 선사별 차량수송실적 분석

구 분	업체수	차량수송(대)	평 균	비고(%)
계	64	2,533,801	267,708	100%
3억원이상	6	341,333	56,889	13.5%
1억-3억원	9	200,596	25,075	7.9%
5천만-1억원	14	744,547	53,182	29.4%
3천만-5천만	3	250,885	83,628	9.9%
1천만-3천만	23	913,479	39,716	36.1%
1천만원미만	9	82,961	9,218	3.3%

[origin : 선박안전기술공단 자료 제공]

“내항여객선 안전관리 혁신방안 후속조치 연구²³⁾” 용역에 포함되어 있는 운항관리자 직무분석을 통해 근무인원 정원을 74명에서 106명으로 32명을 증원하는 등 운항관리자가 운항관리업무 수행에 드는 보수(인건비), 안전관리장비 교체 등으로 운영재원인 안전운항관리 부담금 증가가 예상된다.

23) KMI(한국해양수산개발원) : “연안여객선 안전관리 혁신방안 후속조치 연구”.

<Table 29> 운항관리특별회계 예산 비교표

(단위 : 백만원)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	비고
안전운항관리 부담금	6,211	7,099	5,229	6,720	○ 2014년말 누적 잉여금 : 509백만원
이자수입 등	1,000	1,000	709	1,000	
국고보조금	29	36	79	39	
수입	7,240	8,135	6,017	7,759	
일반관리비	6,01	7,164	7,056	8,115	
사업외비용	113	0	1,021	200	
지출	6,614	7,164	8,077	8,315	
차액	626	971	△2,060	△556	

주1 : 2014년 사업 외 비용 : 안전운항관리 부담금 국고지원금('11~'12년) 1,018백만원 국고 회수

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 30> 선박안전기술공단 직급별 정원

(단위 : 명)

구분	임원	1급	2급	3급	4급	5급	6급	기타	계
□ 現정원(A)	4	27	41	61	42	43	18	26	262
□ 증원(B)	1	5	12	27	27	17	18	8	115
운항관리자(*통신직)	-	5	12	27	26	16	17	*3	106
지원인력	**1	-	-	-	1	1	1	5	9
계(A+B)	5	32	53	88	69	60	36	34	377

** 본부장 : 운항본부장

[origin : 선박안전기술공단 자료 제공]

5.3 차량 안전운항관리 부담금 부과 방안

5.3.1. 차량 안전운항관리 부담금 시스템 설계

가. 차량 안전운항관리 부담금 부과 개선

1) 차량 안전운항관리 부담금 부과(1안)

- 안전운항관리 부담금 인하 : 3.2% ⇒ 2.5%(0.7%인하)
- 차량에 비용 부과 : 1대 일괄 1000원 부과

(가) 안전운항관리 부담금(추정)

(단위 : 원)

구분	선사별	현행(안)		조정(안)		증감(A-B)
		총액(A)	평균	총액(B)	평균	
계	64	5,229,202,470	81,706,289	6,619,115,430	103,423,679	1,389,912,960
3억원이상	6	2,391,244,540	398,540,757	1,683,228,516	420,807,129	(426,235,384)
1억~3억원	9	1,227,410,680	136,878,964	3,185,086,125	176,949,229	2,024,564,825
5천만~1억원	14	1,003,370,320	71,669,309	978,663,047	81,555,254	(119,447,613)
3천만~5천만	3	136,088,860	45,362,953	582,315,063	38,821,004	336,823,563
1천만~3천만	23	439,174,130	19,094,527	174,988,648	19,443,183	(379,328,902)
1천만원미만	9	31,913,940	3,545,993	14,834,031	2,472,339	(46,463,529)

※ 조정안 : (3억원이상) 4개사 / (1억~3억원) 18개사 / (5천만~1억원) 12개사
(2천만~5천만) 15개사 / 1천만~3천만) 9개사 / (1천만원이하) 6개사

(나) 사유

여객선 안전운항관리업무수행 중 차량의 안전관리업무 비중이 늘어난 반면, 안전운항관리 부담금 부과대상에서 차량수입은 제외되어 여객 및 차량 겸용 여객선사 상대적 혜택을 누리고 있다.

상기와 같이 안전운항관리 부담금 인하 시 소수 대형여객선사(쾌속선사) 등 안전운항관리 부담금 감소, 이에 반면 차도선 보유 여객선사 비용 증가가 예상된다.

2) 차량 안전운항관리 부담금 부과(2안)

- 안전운항관리 부담금 인하 : 3.2% ⇒ 3%(0.2% 인하)
- 차량에 비용 부과 : 1대당 일괄 500원 부과 / 중간기항지 미 산정

(가) 안전운항관리 부담금(추정)

(단위 : 원)

구분	선사별	현행(안)		조정(안)		증감(A-B)
		총액(A)	평균	총액(B)	평균	
계	64	5,229,202,470	81,706,289	6,169,277,816	96,394,966	940,075,346
3억원이상	6	2,391,244,540	398,540,757	2,122,780,797	424,556,159	(268,463,743)
1억~3억원	9	1,227,410,680	136,878,964	2,471,345,925	145,373,290	1,505,979,285
5천만~1억원	14	1,003,370,320	71,669,309	964,041,084	74,157,006	(210,559,126)
3천만~5천만	3	136,088,860	45,362,953	253,681,847	36,240,264	119,822,117
1천만~3천만	23	439,174,130	19,094,527	339,744,925	21,234,058	(176,564,265)
1천만원미만	9	31,913,940	3,545,993	17,683,238	2,947,206	(30,138,923)

※ 조정안 : (3억원이상) 5개사 / (1억~3억원) 17개사 / (5천만~1억원) 13개사
(2천만~5천만) 7사 / 1천만~3천만) 16개사 / (1천만원이하) 6개사

(나) 문제점

안전운항관리 부담금 1~3억원 이상 업체(15개사)를 제외한 일부 업체(차도선, 일반카페리) 비용이 증가한다. 차량에 안전운항관리 부담금 부과할 경우 차량 수송이 없는 대형선사 및 쾌속선 운영선사, 낙도보조항로(일반선) 업체는 부과율 인하로 상대적으로 경영수지 개선 등으로 찬성하나, 여객 및 화물 겸용 여객선사

등 일부 중견선사의 지속적인 반발이 예상 된다. 안전운항관리 부담금 및 차량(수송실적) 부담금 부과에 따라 조정(안)이 달라 질수 있다고 본다.

3) 차량 거리산정 안전운항관리 부담금 부과(3안)

안전운항관리 부담금 인하 : 3.2% ⇒ 2.5%(0.7% 인하)

※ 기·종점 기준 차량운임 산정

(가) 안전운항관리 부담금(추정)

(단위 : 원)

구 분	선사별	현행(안)		조정(안)		증감(A-B)
		총액(A)	평균	총액(B)	평균	
계	64	5,229,202,470	81,706,289	6,619,115,430	103,423,679	1,389,912,960
3억원이상	6	2,391,244,540	398,540,757	1,683,228,516	420,807,129	(426,235,384)
1억-3억원	9	1,227,410,680	136,878,964	3,185,086,125	176,949,229	2,024,564,825
5천만-1억원	14	1,003,370,320	71,669,309	978,663,047	81,555,254	(119,447,613)
3천만-5천만	3	136,088,860	45,362,953	582,315,063	38,821,004	336,823,563
1천만-3천만	23	439,174,130	19,094,527	174,988,648	19,443,183	(379,328,902)
1천만원미만	9	31,913,940	3,545,993	14,834,031	2,472,339	(46,463,529)

※ 조정안 : (3억원이상) 4개사 / (1억~3억원) 18개사 / (5천만~1억원) 12개사
(2천만~5천만) 15개사 / 1천만~3천만) 9개사 / (1천만원이하) 6개사

(나) 차량 안전운항관리 부담금 부과 시

(단위 : 척, 대)

구분	여객 및 화물겸용 여객선	차량수송(대)	부과현황	비고(점유율)
3시간이상	44척	1,433,983	716,991,500	39%
2~3시간	39척	529,642	423,713,600	23%
1~2시간	44척	305,375	305,375,000	17%
1시간미만	19척	264,801	397,201,500	21%
계	149척	2,533,801	1,843,281,600	100%

※ 여객선 차량 운항시간(거리) 부담금 부과 기준

· 3시간 이상 : 1,500원, 2~3시간미만 : 1,000원

· 1~2시간미만 : 800원, 1시간미만 : 500원

안전운항관리 부담금 및 차량(수송실적)비용 부과에 따라 조정(안)이 달라 질수 있다.

(다) 문제점

일부 중견 업체(차도선형 여객선 보유) 부담금 증가로 반발이 예상된다.

4) 2014년 여객선 수송실적(화물) 안전운항관리 부담금 부과(4안)

안전운항관리 부담금 인한 : 3.2% ⇒ 2.5%

화물(차량포함) 안전운항관리 부담금 부과 : 1%

(가) 2014년 운임 및 화물수입 부과

(단위 : 원)

구분	2014(변경전)
안전운항관리 부담금(3.2%)	5,229,202
-	-
-	-
계	5,229,202

구분	2014(추정시)
-	-
운임수입(2.5%)	4,085,314
화물수입(1%)	1,009,480
계	5,094,794

※ 2014년 화물수입 : 100,948천원

(나) 문제점

내항여객운송사업자의 성실한 신고가 전제되어야 한다.

5) 기타 안전운항관리 부담금 시스템 설계 (안)

(가) 여객운임에 따라 차등부과

운 임	5천원미만	5천원~1만원	1만원~2만원	2만원~3만원	3만원이상
(부과율)	5%	4%	3%	3,5%	3.2%

(나) 여객 1인당 일정액 부담

운 임	5천원미만	5천원~1만원	1만원~2만원	2만원~3만원	3만원이상
여객 1인 비용	300원	400원	500원	700원	1,000원

(다) 선종별 안전운항관리 부담금 부과

운 임	초쾌속선	카페리	쾌속카페리	차도선	일반선
(선종별)	5%	4%	3%	3,5%	3.2%

(데) (계절별) 성수기와 비수기의 여객수요에 따라 부담금 부과 등

6) 차량(화물)운임 안전운항관리 부담금 설계 착안점

(가) 여객 및 화물 겸용 여객선 차량운임 업체별 차이

(나) 차량(공차, 적재차량) 운임 차이 및 항운노조 야간작업 시 운임 차이

(다) 기항지별 차량(화물) 운임 차이 등

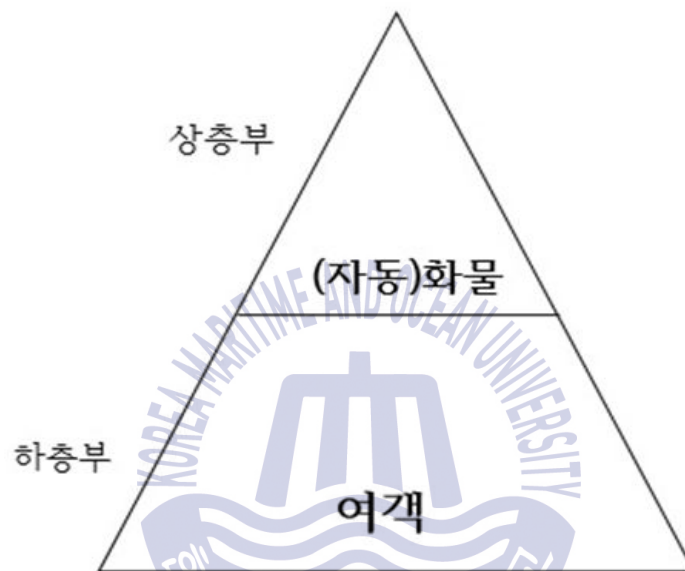
차량(화물)수입이 선사 간 천차 만별로 중·장기적으로 세부적인 연구용역 검토가 필요할 것이다.

차량(화물) 안전운항관리 부담금 부과는 내항여객운송사업자의 경영에 매우 민감한 사항으로 안전운항관리 부담금 인하 및 차량에 비용 부과 시 일부 대형 선사, 쾌속선 보유선사 및 낙도보조항로(일반선) 비용 감소 발생 등으로 찬성 할 수 있으나, 일부 차도선형 여객선 보유업체에서는 안전운항관리 부담금 증가로 인한 부과 시스템 설계 등 부과체계 개선에 반대가 예상된다.

5.3.2. 수요자 중심의 차량 Risk 부과 개선 방안

가. Triangulation 전략 적용

㉠ Triangulation



<Fig. 7> Triangulation 모형도

남영호, 서해훼리호 및 세월호도 마찬가지로 감항성 저해요인 상층부에는 차량(화물)이 존재하고 있다.

따라서 안전운항관리 부담금은 감항성 저해요인 하층부에 있는 여객에게만 부담하는 모순점이 발생하고, 운항관리업무 수행업무의 많은 부분을 차지하는 차량(화물)에 부과해야 한다는 당위성이 존재한다.

(중간)계층에는 기상 등 불안정한 상황과 인적 요인에 의한 불안정한 행동이 존재하며 그 역할을 줄이는 것이 운항관리제도 운항관리자의 역할이다.

(나) “안전운항관리 부담금” 징수체계의 모순점

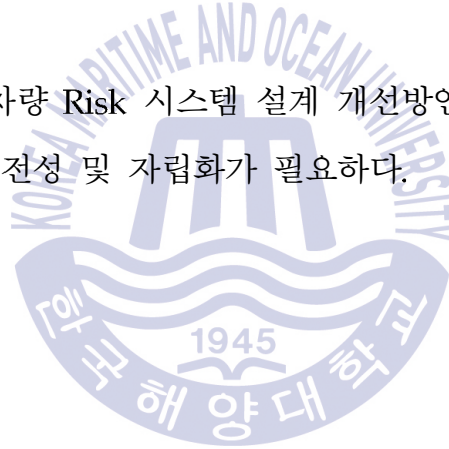
Ex) “운항관리부담금” 징수 체계의 모순점

선종	500톤 일반선	15,000톤 카페리
여객	500명	100명
차량(화물)	-	10,000톤
여객운임	500명*20,000원	100명*20,000원
운항관리 부담금	320,000원	64,000원

<Fig. 8> 부담금 징수체계 비교표

부담금 징수체계 비교표와 같이 실제 여객선 감항성 저해요인은 주로 차량(화물)이며, 여객선 안전운항관리 부담금을 여객에 대해서만 부과하는 모순점이 있다.

따라서 수요자 중심의 차량 Risk 시스템 설계 개선방안으로 공공기관인 선박안전기술공단의 운영재원의 건전성 및 자립화가 필요하다.



5.4. 낙도보조항로 부담금 개선 방안

5.4.1. 낙도보조항로 안전운항관리 부담금 개선(안)

가. 연혁

- 1) 1956년 12월 : 대통령령 제1202호로 명령항로 제도 도입·시행
- 2) 1993년 12월 : 최대 53개 항로 56척 운영, 151만명 수송
- 3) 1994년 01월 : 여객선 운임신고제 도입 이후 일반항로 전환 증가
- 4) 1996년 07월 : 경영개선을 위한 사전정액제 도입
- 도입항로 : 2000년 18개 항로까지 증가 / 2006년 2개 항로로 축소
- 5) 1999년 11월 : 25개 항로로 최소 운영되었으나 2000년 이후 재 증가
- 6) 2005년 11월 : 낙도보조항로 지정제도 도입 및 운항선사 교체를 위한 해운법 개정안 국회 제출
- 7) 2015년 11월 : 낙도보조항로 25개 항로 26척 운영

<Table 31> 낙도보조항로 지역별 운항현황('15. 10월 현재)

(단위 : 개, 척)

관 리 청	계	인천청	여수청	마산청	군산청	목포청	대산청
항로수(개)	25	3	1	3	3	12	3
선박척수(척)	26	3	1	2	3	14	3

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

나. 낙도보조항로 관련근거

(가) 해운법 제15조(보조항로의 지정과 운영)

보조항로 지정 및 운영, 평가 근거

(나) 해운법 시행령 제9조(보조항로의 지정절차)

- 보조항로 지정절차 : 지정일자, 지정사후 및 지정항로(종착지, 출발지 등)

(다) 해운법 시행령 제10조(보조항로사업자의 선정방법)

- 보조항로사업자 선정하는 경우 경쟁입찰

(라) 해운법 시행령 제11조(운항결손액의 결정 및 지급방법)

- 운항결손액 근거 및 매분기별로 분할 지급

(마) 해운법 시행령 제11조의2(국고지원대상 선박 등)

- 국고지원의 대상이 되는 선박 선정기준(선령 15년 초과 대체 등)

(바) 해운법 시행령 제12조(손실보상금의 결정 및 지급방법)

- 운항결손액과 운항명령 취소로 인하여 발생하는 비용의 합계를 말하며 매월 손실보상금 지급 청구

(사) 해운법 시행규칙 제13조(보조항로사업자의 선정방법 등)

- 계약기간 3년 동안에 예상되는 운항결손액을 제시하는 경쟁입찰 방식
- 항로 특성 및 수요에 적합한 선박을 확보할 수 있는 자로 한정입찰의 경우에는 계약기간 10년으로 한다.
- 운항결손액의 세부 비용항목 범위

(아) 해운법 시행규칙 제14조(손실보상금의 지급청구)

- 손실보상금 지출명세서와 증거서류 첨부 지방해양수산청장에게 제출

[origin : 법제처 홈페이지]

나. 낙도보조항로 부과체계 개선방안

도서주민의 해상교통수단 확보를 위하여 사업 채산성이 없어 취항을 기피하는 항로에 대하여는 국가가 운항결손액을 보조하는 항로를 지정하고, 낙도보조항로 사업자는 경쟁 입찰에 의하여 선정하고 있다.²⁴⁾

낙도보조항로 안전운항관리 부담금 증액에 대해 지속적으로 제기 거론되어 왔으나, 내항여객운송사업자와 운항관리자 등 인식의 차이가 존재한다. 낙도보조항로 안전

24) '08. 10.월부터 경쟁입찰로 선정된 사업자에 의한 보조항로 운영 개시.

운항관리 부담금 시스템의 개선방안으로 선박척당 일정액의 기본 안전운항관리 부담금을 부과하고 여객운임의 부과율을 병행 부과하는 방식으로 변경하는 방안 검토가 필요한 시점이다.

또한 정부의 낙도보조항로 안전운항관리 부담금의 납부방식은 정부가 손실보상금 중 안전운항관리 부담금 부분을 내항여객운송사업자에게 지급하여 사업자가 공공기관에 납부하는 방식을, 공공기관(운항관리자)은 정부가 손실보상금 중 안전운항관리 부담금의 부분을 직접 공공기관에 지급하는 방식도 한 방법이라고 하겠다.

2014년 낙도보조항로 선사별 부과현황은 아래 <Table 32> 와 같다.

<Table 32> 2014년 낙도보조항로 선사별 부과현황

(단위 : 대, 원)

선사명	선박명	부담금(원)	점유율
청산농업협동조합	섬사랑5	2,199,200	3.0%
	섬사랑7	1,719,820	2.4%
조양운수(주)	신해11	331,200	0.5%
	섬사랑11	134,700	0.2%
고려고속훼리(주)	나래	9,282,990	12.9%
(합)목포대흥상사	섬사랑6	5,397,760	7.5%
(주)해광운수	신해9	2,936,470	4.1%
	섬사랑10	1,630,760	2.3%
	섬사랑9	1,398,330	1.9%
	신해5	1,047,430	1.5%
	섬사랑8	1,037,910	1.4%
	섬사랑12	973,040	1.3%
	섬사랑1	653,550	0.9%
	신해10	480,740	0.7%
	신해7	442,600	0.6%

(주)온바다해운	섬사랑	232,710	0.3%
(주)에이치엘해운	바다랑	6,005,350	8.3%
	한려카페리	3,184,610	4.4%
(주)신한해운	뉴어칭훼리	11,511,940	15.9%
	장자훼리	5,940,850	8.2%
	개야훼리	3,442,460	4.8%
	백화산	1,868,240	2.6%
	오천카훼리	1,287,680	1.8%
	성주산	847,900	1.2%
(주)삼보해운	강화페리	1,146,030	1.6%
(유)대부해운	서해누리	7,048,970	9.8%

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 33> “선박안전법” 개정(안) 예시

현 행	개 선
한국해운조합법 제6조(사업) 제1항 제13호 . 여객선의 운항을 필요로 하는 항로에 있어서 정부가 보조금을 지급하는 낙도(落島) 보조항로의 운항(삭제)	선박안전법 제46조(공단의 사업)공단은 다음 각 호의 사업을 행한다. 12. 여객선의 운항을 필요로 하는 항로에 있어서 정부가 보조금을 지급하는 낙도(落島) 보조항로의 운항(신설)

<Table 34> 결손보상금 예산 현황

(단위 : 백만원)

년 도	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'15
보조항로	29	25	26	26	27	27	27	26	26	26	26	25
선 박	33	30	29	29	30	30	28	28	28	27	27	26
금 액	7,024	6,722	5,608	5,336	5,733	6,416	6,786	7,061	7,732	8,590	10,246	-
증가율(%)	-	96	83	95	107	112	106	104	110	111	119	-

- 1개 항로 당 평균 결손보상금 : 394백만원

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<Table 35> 2005년 기준 보조항로 수입 및 지출 내역

(단위 : 백만원)

항 목	유류비	선원비	수리비	공제료	선박 관리 인비	운항 장려 금	기타	지출 계	운항 수입	결손 금
금 액	3,055	3,400	1,242	680	461	304	827	10,004	2,201	8,490
점유율 (%)	30	34	12.4	6.8	4.6	3.0	8.3	100		

주1) 연간 선박관리인비 추정 금액 : 471백만원

주2) 운항장려금 추정 금액 : 307백만원

주3) 연간 선박관리인비 및 운항장려금 추정 금액 : 778백만원

주4) 1척당 평균 선박 관리인비 및 운항장려금 : 29백만원

○ 계약기간 : 일반보조항로 입찰 : 3년

- 선박 확보 조건부 입찰 : 10년

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

5.4.2. 낙도보조항로 공공기관 위탁운영

가. 공공기관 위탁운영

내항여객운송사업자의 안전운항관리 부담금 인하에 따른 운용재원의 자립성 확보 및 여객선 안전관리업무 다각화를 통한 운항관리제도 경쟁력 확보, 운항관리자 전문성 강화에 따른 국민의 신뢰 확보를 위해 공공성이 기반이 된 정부주관의 공공기관에서 위탁 운영하는 것이 중·장기적으로 타당하다고 할 수 있다.

나. 외국 해양국가의 낙도보조항로 운영 사례

1) 일본 이도항로 운영 형태

경 영 형태				항로수	선박
민 영	제3자	공영(지자체)	계		
179(64%)	35(12%)	68(24%)	282(100%)	334	629

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

제3자란 지자체에서 결손금을 지원하고 민간이 운영하는 형태이므로 실질적으로 36%를 공공단체가 운영하여 도서주민 교통지원 목적이 달성하는 것이다.

2) 영국 보조항로 운영 형태

지방정부	지역	항로	운영선사
북아일랜드 행정부	북아일랜드	1개 항로	칼레도니언 맥브레인
스코틀랜드 행정부	북웨일즈	3개 항로	입찰제 시범실시
	서웨일즈	26개 항로	칼레도니언 맥브레인

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

이와 같이 우리나라의 취항명령과 유사한 개념의 PSO(P25)ublic Service

Obligation)를 기초로 하여 사후정산제와 유사한 결산보조방식의 보조금 지급하는 것이 유사하다.

또한 노르웨이 등은 지방정부에서 운영선사를 설립하여 PSO 라인을 직접 운영하는 낙도보조항로 운영공사의 형태로 운영되고 있다.

노르웨이	호주
500 재화중량톤 미만의 여객선에 보조금을 제공하고 운영선사는 민간 기업과 일부 선사는 지방자치단체가 소유	정부당국의 해상운송서비스 이용으로 인해 입은 운항결손에 대해 민간해운 업체에 보조금 제공

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

다. 공공기관 운영 장·단점

1) 장 점

- (가) 낙도보조항로 안정적 운영 및 공익성 확보
- (나) 운영선사 집약화, 사무실 및 관리직원 통합으로 지출액 절감
- (다) 객관적이고 투명한 운영관리로 이용객 공공서비스 신장
- (라) 선박 수리 및 운항관련 운항 손실 최소화
- (마) 운항관리자 활용을 통한 선박 및 선원 효율적 관리

2) 단 점

- (가) 기존 낙도보조항로 운영 내항여객운송사업자와 공공기관간의 갈등
- (나) 운영조직 신설에 따른 추가예산 소요
- (다) 기존 운영 내항여객운송사업자의 보상요구 등 집단 반발 가능성

25) 공공서비스의무보상(PSO:Public Service Obligation).

라. 개선방안

낙도보조항로 위탁운영 방안은 공공성을 감안하여 공공기관에서 내항여객운송사업자 사업 침해논란을 고려하여 다음 조건을 충족하는 경우에 제한적으로 참여하도록 하여야 한다.

- (가) 여객 수요가 극히 적어 경쟁 입찰을 통한 운영선사 선정이 곤란한 경우
- (나) 낙도보조항로 경쟁 입찰 1회 이상 유찰될 경우
- (다) 낙도보조항로 내항여객운송사업자가 중도에 운항을 포기하는 경우
- (라) 낙도보조항로 예비선 관리 및 신규 지정된 항로 등



5.5 안전운항관리 부담금 공공성 확보 방안

5.5.1. 안전운항관리 부담금 전액 국고지원

내항여객선 안전운항관리업무가 공공기관으로 이관됨에 따라 공공성 강화 등 개별법²⁶⁾에 의하여 국가업무를 대행하고 있으므로, 업무에 소요되는 비용에 대해서는 전액 국고지원금 지원체계에 대한 정부의 검토가 있어야 한다.

운항관리자의 선임 소속 변경 및 정원조정을 정부에서 확정된 의지반영을 위해서라도 전액 국가부담이 타당하다.

<운항관리업무 정부대행 업무 근거>

- 조세특례제한법 시행규칙 제48조(부가가치세의 면세 등) 제①항
 - [별표 10] 내항여객선 운항관리업무 정부업무대행 명시
- 해운법 제15조의11(운항관리자의 직무) 제①항
 - 여객선의 입·출항 보고 등 운항관리자(선박안전기술공단) 수행
- 서해훼리호 사고(1993년 10월) 이후 국무총리(행정조정)실에서 국고지원을 통해 운항관리자 조정·재배치 지시

항공, 철도, 어업통신업무 중 국민의 생명과 안전을 다루는 안전관리업무는 <Table 18> 와 같이 국가에서 직접 수행하거나 정부위탁으로 국고업무로 지원되고 있다.

운항관리자가 운용재원에 구속되지 않고, 본연의 업무인 내항여객선 안전 확보를 위하여 운항관리업무에 매진할 수 있도록 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 부과체계 개선 및 국고지원금 확대가 반드시 필요한 시점이다.

26) 별첨 1 : 운항관리자의 직무(해운법 시행규칙 제15조11).

<Table 36> 다년간 여객 및 차량수송 실적

(단위 : 명, 대)

연 도	여객수송(명)	차량수송(대)
2000	9,701,511	-
2001	9,339,923	-
2002	9,459,844	-
2003	10,335,588	-
2004	10,648,224	-
2005	11,099,554	1,901,183
2006	11,573,685	2,007,491
2007	12,634,436	2,178,410
2008	14,167,283	2,427,353
2009	14,868,404	2,561,655
2010	14,308,152	2,400,994
2011	14,266,145	2,033,722
2012	14,537,867	2,048,132
2013	16,062,533	2,716,113
2014	14,271,134	2,553,801

주1) 내항해운의면허등관리요령(해양수산부고시) 개정으로 2005년부터 차량수송 실적(2011~2012) 카페리 톤수로 산정 / (2013. 1) 카페리 차량수송실적 재 포함
 [origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

5.5.2. 공공기관 공공성 및 독립성 확보

가. 공공성

운항관리자 법적성격이 공무수탁사인의 지위에 관해 규율하는 법은 없었으나, 2015년 7월 7일 부터 민간단체에서 공공기관으로 이관되어 국가배상법 제2조(배상 책임)와 같이 공무를 위탁받은 사인(이하 “공무수탁 사인”)으로 위탁자인 국가 또는 지방자치단체와 관계는 명실상부 공법상 위임 관계에 해당한다.

여객선 안전운항관리업무의 독립성과 공공성 강화를 위하여 정부에서 민간단체에서 공공기관으로 이관 된 취지에 맞게 국가에서 전액 국고보조 지원금으로 지원하여 업무 수행에 전념할 수 있도록 여건 조성이 필요한 시점이다.

나. 독립성

2015년 7월 7일 여객선 운항관리제도의 업무를 위하여 수행하고 있는 운항관리자 (11월말 현재 98명)가 연간 이용객이 약 1,500만명, 1인당 약 153천명의 이용객의 안전 확보를 책임지고 있는 현실에서 공공기관으로 이관 된 후에도 업무의 독립성이 절실한 시점이다.

앞에서 설명 드린 바와 같이 운항관리제도 운영재원인 “안전운항관리 부담금”의 재원에 구속되지 않고 안전운항관리업무에 매진할 수 있도록 당연히 국가가 부담하여야 한다.

여객선 안전 확보가 공정하고 중립적으로 업무를 수행할 수 있도록 제도적인 장치 즉 안전관리시스템이 갖추어 져야 한다.

자체수입이 있는 경우 우선하여 인건비, 경상비를 우선적으로 충당하고 부족분만 정부가 지원하는 방식인 “수지차보전 예산지원방식”도 한 방법이라 할 수 있다.

VI. 결 론

여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 부과체계 기준을 변경할 경우 일부 업체의 반발이 예상되나, 세월호 침몰사고 이후 해운법 일부 개정(2015년 1월 6일)으로 운항관리자의 직무가 여객에 국한되지 않고 화물의 적재한도 초과여부 및 복원성 유지 여부 확인 등 차량(화물)에 대한 운항관리업무가 명시된 반면에 현재 안전운항관리 부담금 부과대상에서 차량(화물)수입은 제외되어 있어, 여객 및 화물 겸용 여객선(차도선 및 대형카페리)이 상대적으로 혜택을 누리고 있다.

2003년을 시작으로 여객선 이용객 1천만 명을 돌파한 이래, 2013년에는 16백만 명이 달성되는 등 이는 도서주민과 관광객의 교통수단을 넘어 우리나라 국민의 생활공간으로서의 변모하고 있다고 해도 과언은 아닐 것이다.

따라서 주 5일 근무제 정착²⁷⁾, 대체휴무 등 여가활동 다양화로 <Table 33> 와 같이 여객 증가는 물론 차량을 이용하여 섬을 찾는 여가활동 이용객의 증가로 차량(화물)의 안전운항관리 업무량이 증가한다고 볼 수 있다.

운항관리자 업무수행에 드는 운영재원은 내항여객운송사업자가 부담하는 3.2% 안전운항관리 부담금과 국고지원금으로 운영되며, 내항여객운송사업자의 비용 인하 요구 시 운영재원과 직결되어, 결손금('16년말 10억 이상) 증가는 결국 운항관리자의 정원 감소 등 사기저하로 이어질 수 있고 내항여객선에 대한 안전관리업무 공백 발생도 우려될 수 있는 부분으로 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 부과체계 개선이 시급하다.

앞에서 설명한 바와 같이 안전운항관리 부담금 인하에 따른 부족분, 업무량에 대한 형평성 등을 감안하여 부담금을 차량(화물)에 부과할 경우 거리산정 및 차량운임(적재, 공차차이) 등 여러 가지 산정기준이 어려워 내항여객운송사업자의 적극적인 참여를 이끌어 정부와, 학계 등 세부적인 검토가 이루어져 할 것으로 판단된다.

27) 2004. 7. 처음시작(공기업 등 1,000명 이상), 2005. 7.(300인 이상), 2011. 7.(5인 이상 20인 미만).

또한 세월호 침몰사고 이후 정부주관의 “내항여객선 안전관리 혁신방안 후속 조치 연구” 내용 중 운항관리자의 선임을 이익단체인 한국해운조합에서 공공기관으로 변경(2015년 7월 7일)하여 여객선 안전운항관리업무의 독립성·공공성을 확보하고자 하였으나, 다음과 같은 문제점이 도출될 수 있다.

첫째, 여객선 운항관리제도 유지를 위한 재원확보를 위해 내항여객운송사업자로부터 공공기관이 부과징수하고 있는 안전운항관리 부담금에 대한 일부 여객선 사업자의 문제 제기 및 납부거부 등의 안전운항관리 부담금 징수제도에 대한 형해화(形骸化) 가능성이 높다.

둘째, 연 이용객 15백만 명²⁸⁾이 이용하는 내항여객선의 안전 확보를 통해 국민의 생명과 재산을 보호하고, 국민으로부터 여객선 안전운항관리에 대한 무한 신뢰 확보를 위하여 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 부과 체계가 시급하다.

그러나 일부 내항여객운송사업자는 여객선 안전 관리에 적극적으로 참여하기 보다 오히려 방관자적 입장에서 정부를 불신하고 있다. 이러한 현실을 해소하기 위해서는 정부의 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 개혁이 절대적으로 필요하며, 여객선사의 참여를 이끌어 낼 수 있도록 정부와 공공기관, 내항여객운송사업자 간에 긴밀한 협조 유지가 절실하다.

본 연구가 여객선 안전운항관리 부담금 시스템 설계 등 개선 필요성을 제시함으로써 합리적인 여객선 안전운항관리 부담금 개선으로 이어져 정부는 물론 공공기관과 내항여객운송사업자가 여객선 안전 확보에 전념할 수 있는 계기가 마련되어, 세월호 사고 이후 실추된 해양안전에 대한 국민적 신뢰 회복과 더 나아가 우리나라가 해양선진국에 한발 더 나아갔으면 한다.

28) 2011년 : 14백만명, '12년 : 14백만명, '13년 : 16백만명, '14년 : 14백만명 '15년 : 15백만명(예상).

【 참고문헌 】

- 「낙도보조항로 중장기 발전방향에 관한 연구」 (해양수산부 / 2004. 5.)
- 「낙도보조항로 운영개선 계획(안)」 (해양수산부 / 2006. 9.)
- 「낙도보조항로 공개경쟁 예정단가 산정기준 연구」 (해양수산부 / 2007. 7.)
- 「연안여객선 안전관리 혁신방안 후속조치 연구」 (해양수산부 / 2015. 7.)



<별첨>

운항관리자의 직무(해운법 시행규칙 제15조11)

주요업무	근거법령(개별법)
1. 내항여객운송사업자·안전관리책임자 및 선원에 대한 안전관리 교육	해운법
2. 운항관리규정 작성자료 제공 및 의견제시	해운법
3. 선장 등이 수행한 출항 전 점검의 확인	여객선안전관리지침
4. 선장의 업무지도	선박안전법
5. 여객선 입항·출항 보고의 수리	해운법 여객선안전관리지침
6. 정원초과 여부, 화물의 적재한도 초과 여부 및 복원성 등 감항성 유지 여부확인	선박안전법
7. 기상상황 확인 및 통보	선원법, 해사안전법
8. 승무원의 승선여부 확인	선원법, 선박직원법
9. 여객명부의 보관 장소 확인	내항해운의 관한 업무지침
10. 선내 비상훈련 실시여부 확인	선원법
11. 구명·소화·해도 등 항행용구 구비 확인	선박안전법
12. 입항·출항 미보고의 경우 역호출 보고사항 확인	해운법 여객선안전관리지침
13. 안전운항지도 및 운항관리규정 이행 확인	해운법

여객 및 화물 겸용 여객선과 여객 전용 여객선(해운법 시행규칙 제1조의2)



일반카페리 여객선(25노트미만)



쾌속카페리 여객선(25노트 이상)



차도선형 여객선



초쾌속선



쾌속선



일반선



고속선

<Fig.9> (선종별) 내항여객선

연안여객선 승선 절차

<< 발권 >> - 신분증 확인

가. 내항여객운송사업자는 선원을 제외한 모든 탑승자(선박 일용직 등 포함)에 대해 매표 창구에서 신분증 확인 후 전산발권 실시

<< 개찰 >> - 승선권 확인

나. 개찰시 터미널 운영사에서 승선권을 확인하고, 개찰구를 일원화하여 다른 곳에서 여객이 출입할 수 없도록 출입통제 강화

<< 승선전 >> - 승선권 및 신분증 확인

다. 내항여객선 입구에서 선사직원이 최종적으로 승선권과 신분증을 확인 후 승선



1. 승선권 발권



2. 승선권 개찰



3. 승선전 확인

<Fig.10> 연안여객선 승선권 절차

<부록 1>

업무흐름도



※ 종합터미널 출항분 외 업무흐름도 / 종합터미널 출항분 : 당일 부과 수납

<부록 2>

(세월호 사고 이후) 지역별 운항관리자 배치 증감

구 분		운항관리자(명)		수송실적(명)	증 감 사 유(2014년 데이터 기준)
		현원	배치(안)		
인 원		92	106	14,271,134	
<세종시>	본부	5	4		o 365일 근무체계/(운영시간 07:30~18:00)
<부산(부산청)>	지부	2	3	89,891	o 365일 근무체계/(운영시간 06:00~19:00) - (대형)카페리 2척 야간 운항
<인천(인천청)>	소계	10	10	1,480,585	
인천	지부	9	8	993,623	o 365일 근무체계/(운영시간 05:30~21:00) - 미배치지역(외포, 하리, 진리, 김포, 궁평)순회점검 강화
(대부도)	파견지	1	1	156,683	o 덕적도 이용객 다수 - (차도선) 2척 안전관리
- (삼 목)	(신설)	-	1	330,279	o 영종도-장봉도 이용객 다수 - 년출항횟수 2,095회
<목포(목포청)>	소계	15	15	3,614,255	
목 포	지부	10	10	1,718,944	o 365일 근무체계/(운영시간 05:00~22:30) - 미배치지역(계마, 향화, 봉리, 송도, 북강, 응곡) 순회점검 강화
(송 공)	파견지	2	2	656,998	o 암태도 이용객 다수 - (차도선) 3척 안전관리

(우수영)	파견지	2	-	100,249	o 팽목항 여객선 안전관리 - 카페리(3,046톤) 폐선 등으로 미배치지역 전환 예정
(북 항)	파견지	1	1	489,995	o 비금도/도초도/안좌도 이용객 다수 - (차도선) 3척 안전관리
- (점 암)	(신설)	-	1	449,001	o 임차도 이용객 다수 - (차도선) 2척 안전관리, 년출항횟수 5,235회
- (팽 목)	(신설)	-	1	199,068	o 우수영 → 팽목으로 사무실 이전 추진 - (차도선) 3척 안전관리, 년출항횟수 5,676회
<완도(목포청)>	소계	10	14	2,613,109	
완 도	지부	6	9	675,852	o 365일 근무체계/(운영시간 05:30~20:00) - 미배치지역(이목, 남성) 순회점검 강화
(땅 끝)	파견지	2	1	457,095	o 노화도, 보길도 이용객 다수
(노력도)	파견지	1	1	280,479	o 노력도-성산포 카페리선 안전관리
(화홍포)	파견지	1	1	531,167	o 노화도, 소안도 이용객 다수
- 송 곡	(신설)	-	1	313,162	o 고금도, 신지도 이용객 다수 - (차도선) 3척 안전관리, 년출항횟수 13,070회
- 당 목	(신설)	-	1	355,354	o 조약도, 생일도 이용객 다수 - (차도선) 3척 안전관리, 년출항횟수 10,171회
<여수(여수청)>	소계	9	13	1,323,001	
여 수	지부	7	9	274,341	o 365일 근무체계/(운영시간 05:00~22:00) - 미배치지역(군내, 들산대교, 손죽) 순회점검 강화
(녹 동)	파견지	2	2	276,822	o 녹동-제주 카페리선 및 거문도 운항선박 관리

- 신 기	(신설)	-	1	457,795	o 금오도 이용객 다수 - (차도선) 3척 운항, 년출항횟수 4,228회
- 백 야	(신설)	-	1	314,043	o 평일 : 3척 10왕복, 주말(공휴일) : 6척 18왕복 - 년출항횟수 2,634회
<제주(제주단)>	소계	11	11	1,479,724	
제 주	지부	8	8	645,678	o 365일 근무체계/(운영시간 06:00~22:00) - 3명 24시간 근무, 미배치지역(산이수동)순회점검 강화
(모슬포)	파견지	2	2	609,583	o 마라도 이용객 다수
(성산포)	파견지	1	1	224,463	o 노력도-성산포 카페리선 안전관리
<전북(군산청)>	소계	6	6	354,887	
전 북	지부	4	5	171,234	o 365일 근무체계/(운영시간 06:00~19:00)
(격 포)	파견지	2	1	183,653	o 서해훼리호 해양사고 지역 특별관리
<통영(마산청)>	소계	9	13	2,024,128	
통 영	지부	7	10	1,105,643	o 365일 근무체계/(05:30~19:00)
(저 구)	파견지	1	1	219,966	o 소매물도 이용객 다수
(가오치)	파견지	1	1	380,542	o 사랑도 이용객 다수

-삼 덕	(신설)	-	1	317,977	o 옥지도 이용객 다수 - (차도선) 3척 운항, 년출항횟수 2,563회
<경북(포항청)>	소계	7	6	399,153	
경 북	지부	4	5	328,043	o 365일 근무체계/(운영시간 06:00~21:00) - 미배치지역(후포) 순회점검 강화
(울릉도)	파견지	3	1	71,110	o 포항/후포/묵호/강릉 운항선박관리
<강원(동해청)>	소계	3	3	360,030	
강 원	지부	2	2	143,068	o 365일 근무체계/(운영시간 06:00~18:00)
(강 룡)	파견지	1	1	216,962	o 강릉-울릉(독도) 운항선박 관리
<보령(대산청)>	소계	5	8	532,371	
보 령	지부	5	8	532,371	o 365일 근무체계(운영시간 06:00~19:00) - 미배치지역(안흥, 구도, 오천, 도비도) 순회점검 강화

[origin : 선박안전기술공단 자료 제공]

<부록 3>

최근 5년간 선사별 안전운항관리 부담금 현황

번호	선사명	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년
합 계(100개 선사)		6,421,961,560	6,161,232,570	5,330,628,508	5,809,953,370	6,211,046,453
1	(유)대부해운	84,466,820	98,989,420	76,841,310	80,752,010	88,066,750
2	(유)대원종합선기	17,426,640	20,987,110	17,876,480	19,322,070	20,346,320
3	(유)신안해운	34,130,730	28,543,770	24,825,090	25,026,560	27,553,890
4	(유)신진해운	21,612,080	18,718,590	16,417,770	15,874,260	13,702,980
5	(유)아쿠아마린	18,609,890	0	0	0	0
6	(유)재영해운사	13,090,860	17,905,000	4,357,950	1,903,720	1,215,870
7	(유)정우해운	4,755,830	5,187,080	4,139,650	5,535,430	6,530,040
8	(유)진도운수	0	1,074,200	0	0	0
9	(유)코스모마린	64,642,980	4,021,240	0	0	0
10	(유)해남운수	4,420,660	1,983,670	0	0	0
11	(유)해진해운	2,317,200	0	0	0	0
12	(주)가고오고	46,964,030	75,118,860	53,148,168	0	0

13	(주)금오해운	0	0	0	0	6,083,930
14	(주)나라해운	0	0	0	390,030	0
15	(주)남해고속	507,541,560	474,801,450	402,698,570	376,701,900	363,881,660
16	(주)대아고속해운	1,221,231,950	1,151,509,820	941,632,610	1,041,267,950	1,136,344,140
17	(주)독도관광해운	0	0	10,168,020	2,221,840	0
18	(주)독도해운	44,831,980	38,858,820	0	0	0
19	(주)돌핀해운	0	0	0	2,076,200	32,283,680
20	(주)동양고속훼리	341,585,490	305,467,220	258,159,720	258,448,150	260,759,440
21	(주)삼보해운	17,154,300	20,588,800	15,611,210	16,512,900	18,826,810
22	(주)삼영해운	72,518,740	86,704,920	89,675,160	112,907,050	111,959,180
23	(주)서경	226,056,920	165,314,350	112,756,810	56,560	0
24	(주)섬사랑	90,784,810	88,818,920	1,931,350	0	0
25	(주)신아해운	0	0	0	0	524,380
26	(주)신한해운	86,318,210	112,138,730	78,460,030	80,459,850	109,930,220
27	(주)씨앤한강랜드	0	0	0	370,590	0
28	(주)씨앤한강랜드	0	0	0	0	108,560
29	(주)에이치엘해운	12,642,030	44,809,240	33,970,590	41,477,490	25,676,070
30	(주)여수훼리	0	0	0	0	15,552,350
31	(주)연안해운	2,456,390	0	0	0	0
32	(주)온바다해운	18,826,470	16,653,880	12,179,640	14,856,140	26,490,260

33	(주)왕경해운	6,432,240	5,561,380	5,092,750	4,679,890	4,352,830
34	사랑수산업협동조합	43,519,520	48,198,400	38,781,400	44,266,370	45,902,420
35	(주)가고오고	46,964,030	75,118,860	53,148,168	0	0
36	영동해운(주)	35,260,420	38,848,880	36,683,340	43,045,060	50,259,390
37	(유)신안해운	34,130,730	28,543,770	24,825,090	25,026,560	27,553,890
38	(주)화신해운	25,875,640	24,051,600	19,615,940	23,387,830	23,735,940
39	평화해운(주)	22,687,700	23,903,160	20,425,360	22,203,830	21,891,770
40	(유)신진해운	21,612,080	18,718,590	16,417,770	15,874,260	13,702,980
41	(주)포유디해운	20,640,940	21,059,830	17,973,070	19,027,050	21,174,500
42	완도농업협동조합	20,078,630	15,461,440	13,295,580	14,718,290	13,903,160
43	(유)아쿠아마린	18,609,890	0	0	0	0
44	세종해운(주)	18,682,910	16,072,600	19,050,860	19,806,610	28,507,250
45	(주)온바다해운	18,826,470	16,653,880	12,179,640	14,856,140	26,490,260
46	(유)대원종합선기	17,426,640	20,987,110	17,876,480	19,322,070	20,346,320
47	(주)삼보해운	17,154,300	20,588,800	15,611,210	16,512,900	18,826,810
48	서진도농업협동조합	15,316,120	15,720,920	14,299,950	22,717,940	19,004,490
49	임자농업협동조합	15,364,190	19,045,640	12,422,490	15,974,570	18,270,140
50	(주)에이치엘해운	12,642,030	44,809,240	33,970,590	41,477,490	25,676,070
51	(주)풍진해운	13,691,220	22,837,200	17,572,420	17,130,170	19,008,800

52	(유)재영해운사	13,090,860	17,905,000	4,357,950	1,903,720	1,215,870
53	신광해운(주)	13,527,460	0	0	0	0
54	(주)한려수도	12,598,340	9,939,560	4,165,160	1,328,070	27,958,500
55	태평양해운	11,059,810	11,903,160	10,937,010	12,006,590	17,980,610
56	(주)한려페리	10,770,860	7,374,920	6,374,020	6,843,980	0
57	비금농업협동조합	9,063,800	9,249,400	7,829,780	11,254,180	15,114,480
58	도초농업협동조합	6,347,630	11,827,520	12,818,150	12,416,430	17,517,800
59	(주)왕경해운	6,432,240	5,561,380	5,092,750	4,679,890	4,352,830
60	부산해상관광(주)	5,897,600	4,891,180	5,297,540	3,195,790	0
61	(주)텍스락센트럴레이크루즈	5,569,020	996,340	10,075,230	8,482,480	6,132,053
62	신안농업협동조합	5,166,950	6,766,880	7,923,010	15,480,380	26,339,600
63	(유)정우해운	4,755,830	5,187,080	4,139,650	5,535,430	6,530,040
64	KS해운(주)	954,780	41,777,860	39,298,730	50,098,250	60,130,090
65	에이스마린(주)	3,738,030	119,472,230	89,955,550	101,495,190	89,277,820
66	노화농업협동조합	3,537,010	6,387,840	6,274,920	4,665,760	3,185,090
67	안좌농업협동조합	3,345,590	8,158,640	8,566,700	10,035,950	10,349,220
68	(유)해남운수	4,420,660	1,983,670	0	0	0
69	선우해운(주)	4,430,600	0	0	0	0
70	(주)연안해운	2,456,390	0	0	0	0

71	(유)해진해운	2,317,200	0	0	0	0
72	대양해운(주)	93,980	0	0	0	0
73	계림해운(주)	28,130,000	0	0	0	0
74	(주)한솔해운	0	3,023,320	69,997,240	127,717,880	115,724,080
75	(주)제이엔케이라인	0	1,226,100	0	0	0
76	(유)진도운수	0	1,074,200	0	0	0
77	(주)제주훼리	0	836,280	0	0	0
78	한산도해운(주)	0	692,400	372,890	41,340	0
79	(주)제이에이치페리	0	0	210,547,190	462,959,160	555,166,530
80	(주)독도관광해운	0	0	10,168,020	2,221,840	0
81	(주)나라해운	0	0	0	390,030	0
82	(주)씨앤한강랜드	0	0	0	370,590	0
83	(주)돌핀해운	0	0	0	2,076,200	32,283,680
84	(주)청룡해운관광	0	0	0	9,148,630	7,286,970
85	(주)울릉해운	0	0	0	16,355,120	69,307,970
86	대한해운(주)	0	0	0	20,349,050	0
87	세창해운(주)	0	0	0	27,279,830	0
88	동해해상해운(주)	0	0	0	41,279,090	0
89	동해해운(주)	0	0	0	89,783,880	80,075,650

90	씨스포빌(주)	0	0	0	170,640,330	184,848,350
91	(주)씨앤한강랜드	0	0	0	0	108,560
92	하모니쇼핑(주)	0	0	0	0	38,280
93	(주)좌수영	0	0	0	0	18,520
94	(주)신아해운	0	0	0	0	524,380
95	삼천포유람선협회	0	0	0	0	1,434,830
96	(주)여수훼리	0	0	0	0	15,552,350
97	미남크루즈해양관광(주)	0	0	0	0	22,746,050
98	두우해운(주)	0	0	0	0	52,461,570
99	(주)금오해운	0	0	0	0	6,083,930
100	현대해양레저(주)	0	0	0	0	5,324,010

주1) 2013년(70억 초과, 세월호 사고 전년 제외)

[origin : 선박안전기술공단(KST) 자료 재구성]

<부록 4>

내항여객선 현황(104항로 170척 / 2015년 10월 현재)

지역	업체명	항로명	선명	선종	총톤수	여객정원	승무정원	거리(마일)	차량적재	항해속력	진수일	운항시간(실제시간)
부산	(주)테즈락센트럴베이 크루즈	중앙동/용호동	누리마루	일반선	358	275	3	23	-	12	88-3-5	1:30
	(주)서경카훼리	부산/제주	서경파라다이스	카훼리	6,626	613	9	169	142	19	87-4-9	11:00
	(주)서경카훼리	부산/제주	서경아일랜드	카훼리	5,223	880	9	169	97	16	93-5-20	11:00
	2개 선사	2항로	3척									
인천	(유)대부해운	대부/덕적	대부고속훼리2	차도선	452	455	2	21	58	14	99-7-1	1:30
	(유)대부해운	대부/이작	대부고속카훼리7	차도선	489	700	2	14	53	15	12-6-4	1:30
	주한림해운	삼목/장봉	북도고속훼리	차도선	642	499	3	6	86	11	15-2-13	0:50
	주한림해운	삼목/장봉	금오페리3	차도선	137	176	3	8/18	29	11	93-7-25	1:00 (1:30)
	현대해양레저주	여의도/덕적	현대아일랜드	쾌속선	37	70	3	56	-	20	97-3-1	2:35
	주삼보해운	외포/주문	삼보12	차도선	393	400	3	18	45	13	08-6-24	1:30
	(유)대부해운	인천/덕적	대부고속카훼리5호	차도선	464	600	3	35	50	16	06-5-1	2:50
	KS해운(주)	인천/덕적	스마트	쾌속선	194	306	3	27	-	25	91-7-6	1:05

	주H페리	인천/백령	하모니플라워	쾌속 카페리	2,071	564	8	120	53	40	98-6-1	4:00
	우리고속훼리주	백령/인천	씨호프	초쾌속선	299	360	4	120	-	34	91-8-1	4:00
	고려고속훼리주	인천/백령	코리아킹	초쾌속선	534	449	5	120	-	40	04-12-31	4:00
	고려고속훼리주	인천/백령	웨스트그린	쾌속선	297	344	3	120	-	30	95-1-1	4:00
	고려고속훼리주	인천/연평	코리아나	쾌속선	226	304	3	57	-	25	97-7-1	2:30
	고려고속훼리주	인천/연평	플라잉카페리	쾌속 카페리	573	411	5	57	11	33	98-3-14	2:00
	우리고속훼리주	인천/이작	레인보우	쾌속선	228	320	4	29	-	25	96-1-1	1:10
	(유)대부해운	인천/풍·육도	서해누리호	차도선	106	97	4	28	10	12	12-10-2	2:30
	고려고속훼리주	진리(덕적)/울도	나래	차도선	159	120	3	30	9	13	11-8-5	2:50
	주삼보해운	하리/서검	강화페리	차도선	69	55	3	3	12	10	04-12-9	0:30
	8 개 선사	14 항로	18척									
목 포	비금농협	목포/가산	비금농협카페리	차도선	257	200	4	20	42	14	97-1-1	1:30 (1:40)
	신안농협	목포/암태(신석)	신안농협페리7	차도선	216	123	3	13	37	16	98-11-1	0:50

											(1:00)
신안농협	목포/암태(신석)	신안농협페리	차도선	254	162	3	12	41	14	04-4-1	1:00 (0:30)
신안농협	목포/암태(신석)	신안농협페리3	차도선	311	245	3	12	55	14	04-6-1	1:20
신안농협	목포/암태(신석)	신안농협페리5	차도선	223	160	-	12	26	11	01-9-20	1:20
(합)목포대홍상사	도초/목포	대홍페리	차도선	194	270	4	25	16	13	90-10-1	1:30
도초농협	목포/도초	도초카훼리	차도선	466	250	3	25	40	14	14-10-28	2:00
(합)목포대홍상사	목포/도초	대홍페리9	차도선	308	396	4	33	33	16	97-12-1	1:50 (2:25)
(합)목포대홍상사	목포/가산	대홍페리3	차도선	237	345	4	33	19	14	92-9-1	2:20 (3:00)
(합)목포대홍상사	목포/가산	대홍고속카페리	차도선	424	350	4	33	51	15	11-7-15	1:50 (2:25)
(유)신안해운	목포/상태동리	신안페리2	차도선	400	249	4	20	51	13	10-7-23	2:25
(유)신안해운	목포/상태동리	신안페리5	차도선	353	269	4	20	54	11	13-12-12	2:25
조양운수㈜	목포/상태서리	조양페리1	차도선	272	280	3	29	38	13	94-8-1	1:20 (1:30)
조양운수㈜	목포/상태서리	조양페리2	차도선	196	166	3	29	19	16	95-1-1	2:10 (3:00)
조양운수㈜	목포/상태서리	엔젤	쾌속선	120	152	4	29	-	27	94-8-1	1:00

(유)신진해운	목포/외달	신진페리2	차도선	108	195	3	14	11	11	96-6-1	1:50
씨월드고속훼리(주)	목포/제주	씨스타크루즈	카페리	15,089	1,935	30	96	450	24	90-7-24	4:30
씨월드고속훼리(주)	우수영/제주	로얄스타	쾌속 카페리	3,046	574	7	79	76	32	95-6-8	2:40
(합)목포대홍상사	목포/흑산	대홍페리7	카페리	751	250	5	54/70	38	14	95-6-1	4:10 (5:20)
주남해고속	목포/홍도	남해프린스	초쾌속선	346	359	4	70/117		37	92-11-1	4:00 /2:30
주남해고속	목포/홍도	남해퀵	초쾌속선	321	349	4	70/117		36	94-2-1	4:00 /2:30
주남해고속	목포/홍도	뉴남해퀵	초쾌속선	477	493	4	70/117		40	94-2-1	4:00 /2:30
주남해고속	목포/홍도	남해엔젤	초쾌속선	319	303	4	70/117		36	93-1-1	4:00 /2:30
주동양고속훼리	목포/홍도	동양골드	초쾌속선	314	375	4	70/117		35	96-11-1	4:00 /2:30
주동양고속훼리	목포/홍도	뉴골드스타	초쾌속선	308	377	4	70/117		35	96-4-1	4:00 /2:30
주동양고속훼리	목포/홍도	파라다이스	초쾌속선	309	375	4	70/117		35	94-3-16	4:00 /2:30
주동양고속훼리	목포/홍도	유토피아	초쾌속선	287	360	4	70/117		35	95-12-12	4:00 /2:30
(유)정우해운	송공/신월	더존페리	차도선	163	150	3	28	20	14	93-7-1	2:30 (1:10)

(유)정우해운	송도/병풍	더존페리3	차도선	88	97	2	5.4	11	13	95-1-1	2:30 (1:10)
서진도농협	울목/팽목	조도고속훼리	차도선	247	200	4	8/18	38	15	03-8-1	1:00 (1:30)
임자농협	진리/점암	임자농협1	차도선	299	200	4	2	36	13	95-6-1	0:20
임자농협	진리/점암	천사카훼리	차도선	279	150	4	2	41	15	04-7-1	0:20
㈜에이치엘해운	팽목/서거차	한림페리3	차도선	113	110	3	26	20	13	97-7-1	2:20
(유)해진해운	우수영/흑산	뉴드림	카페리	2,103	250	4	65	56	14	15-2-17	5:30
(주)해광운수	계마/안마	신해9	차도선	154	100	4	34	15	15	97-12-1	2:15
(합)목포대흥상사	목포/우이	섬사랑6	차도선	177	120	4	58	23	13	03-9-1	4:30
(주)해광운수	목포/울목	신해5	차도선	101	94	4	71	8	15	96-2-14	5:30
(주)해광운수	목포/울목	섬사랑10	차도선	158	100	4	71	20	12	09-11-24	5:30
(주)해광운수	목포/울목	섬사랑3호	차도선	124	120	4	71	9	13	01-10-1	5:30
(주)해광운수	봉리/재원	신해10	차도선	88	45	3	20	14	13	98-11-1	2:30
조양운수(주)	북강/북강	섬사랑11	차도선	109	60	4	25		14	12-11-19	3:00

	조양운수(주)	응곡/응곡	신해11	차도선	76	30	4	20	4	13	99-11-1	2:20 (3:00)
	(주)해광운수	향화/낙월	섬사랑12	차도선	180	100	4	15/29	20	13	14-4-18	2:10 (2:10)
	(주)해광운수	팽목/죽도	섬사랑9	차도선	149	80	4	29/46	16	14	08-12-17	3:00 (4:40)
	16 개 선사	25 항로	44척									
여수	평화해운(주)	녹동/거문(부)	평화페리9	차도선	220	165	4	35	34	13	08-9-1	2:20 (2:40)
	해동해운(주)	군내/군내	해동스타	차도선	58	74	2	10	11	10	92-1-1	1:30 (1:30)
	해동해운(주)	군내/군내	해동스타2호	차도선	57	50		10	4	10	92-5-1	1:30 (1:30)
	평화해운(주)	녹동/동송	제5은성페리	차도선	195	176	3	26	24	10	92-11-1	1:20
	평화해운(주)	녹동/거문	평화페리5	차도선	278	188	4	42	43	15	01-2-1	3:10
	평화해운(주)	녹동/신지	평화페리	차도선	116	80	3	26	18	12	96-1-1	2:15 (2:25)
	태평양해운	여수/둔병	백조	일반선	24	64	2	25		13	95-4-1	2:10 (2:10)
	태평양해운	여수/둔병	태평양1	일반선	39	77	2	25	0	15	14-5-19	2:10 (2:10)
	태평양해운	백야/낭도	대형카훼리3	차도선	93	128	2	17	18	10	04-1-1	1:30 (1:30)

태평양해운	백야/낭도	제98화랑	일반선	29	82	2	25		11	98-3-1	2:10 (2:10)
주한림해운	신기/여천	금오페리5	차도선	170	124	3	3	27	11	04-12-1	0:25 (0:25)
주한림해운	신기/여천	금오페리7	차도선	224	242	3	3	33	11	95-8-1	0:25 (0:25)
오션호프해운(주)	여수/거문	줄리아아쿠아	초쾌속선	228	306	4	57		32	95-4-1	2:20 (2:30)
오션호프해운(주)	여수/거문	조국	초쾌속선	396	358	4	57		40	94-11-11	2:20 (2:30)
주한림해운	여수/연도	금오고속페리	차도선	255	236	3	28	39	15	03-7-1	1:40 (1:50)
주신아해운	여수/함구미	한려페리	차도선	178	219	3	19	24	13	93-9-1	1:35 (1:30)
주신아해운	여수/함구미	내해페리	차도선	99	128	2	19	20	11	94-3-1	1:35 (1:30)
주신아해운	여수/남해	한려3	차도선	33	35	2	19	6	10	09-9-17	1:35 (1:30)
주좌수영	백야/직포	좌수영1	일반선	48	117	2	10		11	14-6-3	1:10
주좌수영	백야/직포	한림페리5	차도선	221	258	4	10	31	14	95-6-1	1:10
주한려수도	돌산/오동도	미남	일반선	1,321	1,049	10	17		10	08-12-23	1:20
주남해고속	녹동/제주	남해고속카페리7	카페리	3,780	1,028	12	70	199	18	91-7-1	4:00

	주온바다해운	손죽/광도	섬사랑	일반선	51	44	4	21		13	98-11-1	(1:30)
	10 개 선사	16 항로	23척									
제주	주한일고속	제주/완도	한일카훼리1	카페리	6,327	975	12	56	191	20	91-4-17	2:50
	주한일고속	제주/완도	한일블루나래	쾌속 카페리	3,032	572	11	56	75	35	92-9-30	1:40
	주한일고속	제주/완도	한일레드펄	카페리	2,862	365		65			95-8-25	2:50
	씨월드고속훼리(주)	제주/목포	핑크돌핀	초쾌속선	223	250	4	92		35	96-6-5	3:10
	주마라도가는유람선	산이수동/마라도	송악산101	일반선	139	280	4	5.5		13	04-1-1	0:30
	주마라도가는유람선	산이수동/마라도	송악산2	일반선	104	235	4	5.5		13	96-7-16	0:30
	주아름다운섬나라	모슬포/마라도	21삼영	고속선	199	294	4	7		15	10-3-1	0:35
	주아름다운섬나라	모슬포/마라도	모슬포2	일반선	156	244	4	7		14	14-2-4	0:30
		4 개 선사	4 항로	8척								
전북	주한림해운	군산/선유도	옥도훼리	고속선	169	253	3	26/18		16	95-6-1	1:30 (2:00)
	주월명유람선월명여객선	군산/선유도	진달래	쾌속선	52	89	2	18		22	91-12-1	1:30 (2:00)

	주월명유람선월명여객선	군산/선유도	한려크루즈	일반선	379	300	3	18		11	14-5-31	1:30 (2:00)
	(유)대원종합선기	격포/위도	대원카페리	차도선	322	350	4	10/21	48	11	13-4-24	0:50 (2:00)
	주포유디해운	격포/위도	과장금카페리	차도선	322	350	4	10/21	48	11	13-4-9	0:50 (2:00)
	주신한해운	군산/개야도	개야카페리	고속선	104	92	4	11		16	97-6-1	0:50
	주신한해운	군산/말도	장자카페리	고속선	124	166	4	25		15	98-11-4	1:50
	주신한해운	군산/어청도	뉴어청카페리	고속선	121	140	4	38		15	02-6-1	2:40
	5 개 선사	5 항로	8척									
완 도	완도농협	노력/가학	완농페리2	차도선	136	80	3	3		12	14-7-11	0:25
	주JH페리	노력/성산	오렌지1	쾌속 카페리	4,114	720	10	60	85	30	96-5-18	2:30
	주풍진해운	당목/서성	완농페리	차도선	127	50	3	3		10	09-9-16	0:30
	주풍진해운	일정/당목	풍진페리5	차도선	101	70	3	3	20	9	97-8-25	0:20
	완도농협	당목/일정	금일페리	차도선	162	80	3	25(3.7)	30	9	01-1-22	0:20
	완도농협	당목/일정	골든2호	차도선	99	101	3	25(3.7)	14	12	01-12-1	0:20

(주)해광운수	땅끝/산양	해광훼리3	차도선	162	184	3	11	19	10	95-7-1	0:40
(주)해광운수	땅끝/산양	장보고	차도선	351	315	3	5	62	10	02-6-1	0:30
(주)해광운수	땅끝/산양	뉴장보고	차도선	621	442	4	5	70	12	10-5-10	0:30
노화농협	땅끝/산양	노화카훼리1	차도선	100	72	3	5	19	10	98-6-1	0:30
노화농협	땅끝/산양	노화카훼리2	차도선	99	73	3	5	19	11	98-6-1	0:30
노화농협	땅끝/산양	땅끝에서 넙도까지	차도선	225	330	3	5	37	12	00-3-1	0:30
㈜풍진해운	송곡/상정	풍진훼리1	차도선	85	60	3	1	19	10	92-7-10	0:05
㈜풍진해운	송곡/상정	제1약산	차도선	86	45	3	4	12	11	92-12-1	0:30
청산농협	완도/청산	슬로우시티청산	차도선	432	500	3	11	50	13	11-12-6	0:50
청산농협	완도/청산	청산아일랜드	차도선	498	517	3	11	79	15	07-7-6	0:50
소안농협	화홍포/소안	대한	차도선	420	294	3	9	52	10	97-9-1	0:50
소안농협	화홍포/소안	민국	차도선	388	250	3	9	55	14	03-9-1	0:50
소안농협	화홍포/소안	만세	차도선	576	300	3	9	82	14	13-3-27	0:50
청산농협	완도/덕우	섬사랑5	차도선	150	118	4	24/21	18	11	02-10-1	2:10 /1:30

	청산농협	완도/모도	섬사랑	차도선	150	118	4	24/21	18	11	02-10-1	2:10 /1:30
	청산농협	완도/여서	섬사랑7	차도선	151	120	4	32	14	11	06-4-21	3:00
	(주)해광운수	이목/당사	섬사랑1	차도선	101	50	4	8	18	9	00-11-1	1:00 /2:30
	(주)해광운수	이목/ 남성	섬사랑1	차도선	101	50	4	8	18	9	00-11-1	1:00 /2:30
	(주)해광운수	이목/어룡(순환)	섬사랑8	차도선	145	80	4	28	16	12	07-12-14	2:40 (1:20)
	7 개 선사	15 항로	23척									
통영	주한솔해운	통영/소매물도	한솔1	일반선	128	268	3	21		12	12-1-1	1:40
	주한솔해운	통영/소매물도	엔젤3	일반선	69	193	3	21		12	93-4-1	1:40
	주한솔해운	통영/소매물도	섬사랑3호	일반선	56	147	3	21		13	90-1-1	1:40
	주한솔해운	통영/소매물도	섬사랑2	일반선	100	174	3	11		12	92-12-1	0:50
	유성해운(주)	통영/용초	섬누리	고속선	49	76	3	23		18	01-12-1	2:40
	유성해운(주)	통영/용초	장사도투어	일반선	153	120	2	23		10	03-2-1	2:40
	유성해운(주)	통영/한산도(관암)	뉴파라다이스	차도선	194	211	4	5	22	12	96-10-1	0:35

유성해운(주)	통영/한산도(관암)	시파라다이스	차도선	199	190	4	5	29	15	04-4-1	0:35
㈜통영연화옥지	통영/옥지	옥지아일랜드	차도선	307	410	4	18	38	18	07-12-1 5	1:20
㈜통영연화옥지	통영/옥지	옥지	차도선	692	698	4	18	66	14	14-6-25	1:20
㈜경남해운	삼덕/옥지	통영훼리	차도선	210	291	3	14	32	13	94-11-1	1:05
㈜경남해운	삼덕/옥지	충무훼리	차도선	130	160	2	14	18	12	14-6-17	1:05
영동해운(주)	삼덕/옥지	옥지영동고속	차도선	422	466	5	12	52	15	07-5-18	0:50
영동해운(주)	삼덕/옥지	옥지영동골드고속	차도선	549	559	4	12	58	15	11-4-20	0:50
사랑수산업협동조합	가오치/사랑	사랑	차도선	377	440	4	7	45	13	11-4-18	0:45
사랑수산업협동조합	가오치/사랑	제2사랑	차도선	208	302	3	7	30	12	97-3-25	0:45
매물도해운(주)	저구/소매물	매물도구경	고속선	100	164	3	9		18	91-3-1	0:50
매물도해운(주)	저구/소매물	매물도구경2	고속선	29	94	2	9		15	92-12-1	0:50
매물도해운(주)	저구/소매물	매물도구경3	일반선	80	192	3	9		13	02-3-1	0:50
매물도해운(주)	저구/소매물	매물도구경5	고속선	29	96	2	9		15	92-5-1	0:50
매물도해운(주)	저구/소매물	매물도구경7	일반선	77	150	3	9		13	00-11-1	0:50

	주에이치엘해운	통영/삼천포, 두미	바다랑	일반선	77	95	4	41/42		13	99-10-1	4:00 4:10
	주에이치엘해운	통영/추도	한려카페리	차도선	92	63	3	15	12	14	07-2-2	1:20
	8 개 선사	10 항로	23척									
경 북	주돌핀해운	울릉/독도(부)	삼봉	쾌속선	106	210	4	48		23	88-6-1	4:30
	주돌핀해운	울릉/독도	돌핀	쾌속선	310	390	5	48		30	96-8-1	4:30
	주대저해운	울릉/독도	센라이즈	초쾌속선	388	442	4	48		38	11-10-11	1:30
	주H페리	후포/울릉	씨플라워2	쾌속선	363	376	4	88		30	90-2-1	3:30 (독도4:30)
	주대저해운	포항/울릉	센플라워	쾌속 카페리	2,394	920	8	117	16	40	95-6-11	3:00 (3:00)
	주태성해운	포항/울릉	우리누리1	초쾌속선	534	448	5	118		35	04-10-31	3:30 (3:30)
	4 개 선사	4 항로	6척									
강 원	정도산업주	목호/울릉	씨스타1	초쾌속선	388	443	4	100(96)		40	09-5-26	2:30 (독도4:00)
	정도산업주	목호/울릉	씨스타7	쾌속 카페리	4,599	985	9	100(96)	100	35	96-4-1	3:30
	씨스포빌주	강릉/울릉	씨스타3	초쾌속선	550	587	4	100(96)		35	98-4-26	3:00 (독도4:00)
	씨스포빌주	강릉/울릉	씨스타5	초쾌속선	388	438	4	100(96)		35	09-6-12	3:00 (독도4:00)

	2 개 선사	2 항로	4척									
보 령	주신한해운	대천/외연도	웨스트프론티어	일반선	140	215	4	26		12	01-2-1	2:10
	주신한해운	대천/외연도	에버그린	고속선	100	151	4	26		19	97-2-27	1:50
	주신한해운	대천/장고도	신한고속훼리	차도선	344	350	4	12	52	13	06-6-19	1:20
	주신한해운	대천/영목	원산고속훼리	차도선	276	250	4	7	40	13	08-7-5	0:40
	주신한해운	대천/영목	가자서해로	차도선	264	270	4	7	33	13	12-7-13	0:40
	주정통해운관광	도비도/대난지도	106청룡비너스	일반선	98	250	3	3		12	02-11-1	0:30
	주정통해운관광	도비도/대난지도	대형카훼리2	차도선	76	74	2	3	12	10	04-1-1	0:30
	주신한해운	오천/초전	오천카훼리	차도선	89	90	4	11	10	12	04-12-1	1:10
	주신한해운	구도/고파도	성주산	일반선	53	50	4	8		12	98-12-1	0:50
	주신한해운	안흥/가의도	백화산	일반선	52	50	4	4		12	99-11-1	0:30
	2 개 선사	7 항로	10척									
	59 개 선사	104 항로	170 척									