

해운법 일부개정법률안 심사보고서

2026. 5.

농림축산식품해양수산위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 8월 23일, 장동혁의원 등 16인 제출

나. 회부일자: 2024년 8월 26일

다. 상정 및 의결일자:

제418회 국회(정기회)

제7차 농림축산식품해양수산위원회(2024.11.12.) 상정, 제안설명,
검토보고, 대체토론, 소위원회부

제433회 국회(임시회)

제1차 해양수산법안심사소위원회(2026.3.19.) 상정, 축조심사

제434회 국회(임시회)

제1차 해양수산법안심사소위원회(2026.4.9.) 상정, 축조심사, 의결
(대안반영폐기)

제2차 농림축산식품해양수산위원회(2026.4.23.) 상정, 소위심사보고,
찬반토론, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(장동혁의원)

현행법은 도서주민의 해상교통수단을 확보하기 위하여 항로 운영의 수익성이 낮아 선사가 운항을 기피하는 항로를 국가가 운항에 따른 결손금액을 보조하는 항로(이하 “보조항로”라 함)로 지정하고, 기존 내항여객운송사업자 중에서 보조항로를 운항할 사업자(이하 “보조항로사업자”라 함)를 선정하여 운영할 수 있도록 하고 있음.

그런데 국가가 보조항로 운영에 따른 결손금액을 전액 보전함에 따라 보조항로사업자는 재투자를 통한 서비스 품질 등을 개선하려는 유인이 저조하고 친환경·스마트 기술의 개발 등 시장환경 변화에 대응할 역량이 부족하므로, 국가가 직접 보조항로를 운영하여 투자를 확대하고 경쟁력을 강화하여 해상교통의 공공성과 효율성을 제고하여야 한다는 의견이 있음.

한편 정부는 도서주민의 교통권을 보장하기 위하여 보조항로가 아닌 일반항로 중에서 일일생활권 구축에 기여하는 항로를 운항하는 사업자와 연속 적자가 발생하여 항로단절 우려가 있는 항로를 운항하는 사업자에게 재정적 지원을 하고 있으나, 현행법상 근거가 부재하여 법률에 명시적으로 근거를 마련할 필요가 있다는 지적이 있음.

이에 그간 내항여객운송사업자로 한정되어 있었던 보조항로 운영기관에 공공기관, 「지방공기업법」에 따라 설립된 지방공사를 추가하고, 일정 요건을 갖춘 사업자에게 재정적 지원을 할 수 있는 법적 근

거를 마련함으로써, 도서주민의 교통권을 보장하고 해상교통산업 발전 기반 조성에 이바지하려는 것임.

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 : 최선영)

현행 국가 보조항로 지정·운영체계는 국가가 선박을 직접 건조하여 선박의 소유권이 국가에 있고, 선정된 민간사업자의 운항결손금 전액을 보전해주는 제도로써 운항비용이 커질수록 보조금이 증가하는 구조이므로 위탁선사가 수익성을 개선할 경제적 유인이 부족한 상황임.

또한, 해양수산부에 따르면 위탁선사가 비용을 과소 책정하여 낮은 입찰가를 유지하다 보니 안전·서비스 투자 여력이 부족하고 선박 유지관리 미흡 등 개선의 필요성이 제기되고 있음.

개정안은 이에 내항여객운송사업자로 한정된 보조항로 위탁·운영기관을 한국해양교통안전공단 등의 공공기관 등(보조항로운영기관)으로 확대하여 민간선사의 보조항로 운영수요가 없거나 개선이 어려운 항로가 발생할 경우 공공기관 등에서 이를 운영할 수 있도록 위탁사업의 주체를 추가하려는 것으로,

도서주민에게 안정적으로 교통권을 보장할 필요가 있다는 점, 앞서 본 바와 같이 현재 운영상의 비효율을 개선하고 안전·서비스 투자를 강화하여 정주 여건을 개선할 필요가 있다는 점에서 그 의의가 있다고 보여짐.

다만, 개정안에 대하여는 다음의 사항을 고려할 필요가 있음.

첫째, 개정안은 보조항로를 위탁하여 운영할 수 있는 자를 선정된 내항여객운송사업자 또는 공공기관 등으로 병렬적으로 규정하고 있어, 국가보조항로의 위탁·운영기관으로 선정될 내항여객운송사업자와 공공기관의 비중과 그 기준을 알기가 어려워 향후 운영방안에 대한 논의가 필요해 보임.

참고로, 민간에 위탁하고 있던 보조항로 운영 종료 시 민간이 운영할 수 있는 항로가 줄어들어 선사의 매출과 인력이 감소하고, 일반항로에 재투자할 수 있는 여력이 부족해질 수 있는 측면을 고려하면, 보조항로 운영에 대해서 공공기관의 역할을 최소화해서 도입할 필요가 있는데,

해양수산부에 따르면 총 29개의 보조항로의 위탁기관을 원칙적으로 내항여객운송사업자로 하되, 보조항로를 위탁 운영하기에 적합한 내항여객운송사업자가 없는 경우 등의 경우에만 예외적으로 공공기관에게 위탁·운영할 수 있는 명시적 기준을 마련하겠다는 설명임.

둘째, 개정안은 한국해양교통안전공단 또는 지방공사에 공영항로 운영을 위탁하려는 취지인데,

한국해양교통안전공단은 여객선 안전운항 관리 및 선박검사 업무를 수행하는 기관으로 직접적인 항로 운항 관련 사업경험이 부족하고, 직접 여객선을 운항하게 될 경우 선박의 운영 주체와 관리 주체가 동일해지는 문제가 발생할 우려가 있다는 점에서 이에 대한 보완이 필요함.

셋째, 「지방공기업법」에 따른 지방공사는 수도사업, 궤도사업, 자동

차운송사업, 지방도로사업, 주택·토지개발사업을 효율적으로 수행하기 위하여 설립할 수 있도록 규정하고 있는바, 지방공사가 공영항로 운영을 위탁받기 위해서는 「지방공기업법」 제2조(적용 범위)의 사업의 범주에 내항여객운송사업이 포함되도록 관련 법률의 보완이 필요해 보임.

4. 대체토론의 요지

없음

5. 소위원회 심사내용

(소위원장 조경태)

이 법률안을 본회의에 부의하지 아니하고 법률안 내용을 통합하여 위원회 대안을 제안하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없음

7. 심사결과

대안반영폐기

8. 기타 사항

없음