



제 418회 국회 (정 기 회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해운법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 운항관리자 비용부담금 폐지 〉

■ 정부 제출(의안번호 제2202299호)

2024. 9.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 최 선 영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2
1. 운항관리자 비용부담금 폐지	2

I. 제출경위

1. 제 출 자 : 정 부
2. 제 출 일 : 2024. 7. 26.
3. 회 부 일 : 2024. 7. 29.

II. 제안이유 및 주요내용

내항여객운송사업자는 한국해양교통안전공단이 선임하는 선박운항관리자로부터 안전운항에 필요한 지도·감독을 받도록 하고 있는바, 종전에는 선박운항관리자의 보수와 업무수행에 드는 비용인 ‘운항관리자 비용부담금’의 일부를 내항여객운송사업자가 부담하도록 하였으나, 앞으로는 운항관리자 비용부담금을 폐지하고 국가가 그 비용을 한국해양교통안전공단에 지원할 수 있도록 함으로써 국민의 경제적 부담을 완화하고 민간의 경제활동을 촉진하려는 것임.

Ⅲ. 검토의견

1. 운항관리자 비용부담금 폐지

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 내항여객운송사업자가 한국해양교통안전공단(이하 “공단”이라 함)에 납부하도록 하고 있는 “운항관리자 비용부담금(운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용)”을 폐지하고 국가가 그 비용을 공단에 지원할 수 있도록 하려는 것임(안 제22조제7항 신설, 제22조의2 및 제22조의3 삭제).

현행	개정안
제22조(여객선 안전운항관리) ① ~ ⑥ (생략) <u><신설></u>	제22조(여객선 안전운항관리) ① ~ ⑥ (현행과 같음) <u>⑦ 국가는 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용을 공단에 지원할 수 있다.</u>
<u>제22조의2(운항관리자 비용부담금의 부과기준 및 징수방법) ① 내항여객운송사업자는 운항관리자를 돕으로써 들게 되는 비용(이하 “부담금”이라 한다)을 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 공단에 납부하여야 한다.</u> <u>② 부담금은 운항관리자의 보수와 업무수행에 드는 비용(운항관리자의 업무를 보조하는 자에게 필요</u>	<u><삭제></u>

한 비용을 포함한다)으로 하며, 부담금의 부과기준은 해양수산부령으로 정한다.

③ 공단은 내항여객운송사업자가 납부기한까지 부담금을 내지 아니하면 그 납부기한의 다음 날부터 납부한 날까지의 기간에 대하여 체납된 부담금에 체납일수 1일당 1만분의 3의 가산율을 적용하여 산출한 가산금을 징수한다. 이 경우 가산금을 징수하는 기간은 60개월을 초과해서는 아니 된다.

④ 공단은 내항여객운송사업자가 부담금과 가산금을 납부기한까지 내지 아니하면 해양수산부장관의 승인을 받아 국세 체납처분의 예에 따라 징수한다.

⑤ 공단은 체납자가 사망하거나 행방불명되는 등 해양수산부령으로 정하는 사유로 인하여 징수 가능성이 없다고 인정되는 경우에는 부과금·가산금·과오납금·과다환급금 등을 결손 처분할 수 있다. 이 경우 공단은 징수대상자의 행방 및 재산유무를 확인·조사하여야 한다. 다만, 체납액이 10만원 미만인 경우에는 그러하지 아니하다.

⑥ 국가는 부담금의 일부를 지원할 수 있다.

나. 검토의견

- 현행법은 내항여객운송사업자로 하여금 한국해양교통안전공단(이하 “공단”이라 함)이 선임하는 ‘선박운항관리자’로부터 안전운항에 필요한 지도·감독을 받도록 하고, 선박운항관리자의 보수와 업무수행에 드는 비용인 ‘운항관리자 비용부담금’을 부담하도록 하고 있음.¹⁾ 이에 따라 '24년 기준 54개 내항여객운송사업자에게 연간 55억원을 징수할 계획임.

[운항관리자 비용부담금 징수실적]

(단위: 억원)

'18	'19	'20	'21	'22	'23 실적	'24 계획
57.5	54.8	34.6	42.2	66.7	63.3(잠정)	55*

※해양수산부

- 운항관리자 비용부담금의 연혁과 운영상황을 보면, 1972년에 「해상운송사업법(→해운업법→해운법)」²⁾에 신설되었으며, 내항여객운송사업자에게 운항관리 의무를 부여하되, 별도의 운항관리자를 채용할 수 없는 영세 내항여객운송사업자를 감안하여 사업자 단체인 해운조합에 운항관리자를 두고 공동으로 운항관리를 수행(선사 지도 감독 형태)하며, 운항관리비용은 선사가 부담하도록 하였음.

1) 「해운법」 제22조(여객선 안전운항관리) ② 내항여객운송사업자는 「한국해양교통안전공단법」에 따라 설립된 한국해양교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)이 해양수산부령으로 정하는 자격을 갖춘 사람 중에서 선임한 선박운항관리자(이하 “운항관리자”라 한다)로부터 안전운항에 필요한 지도·감독을 받아야 한다. 제22조의2(운항관리자 비용부담금의 부과기준 및 징수방법) ① 내항여객운송사업자는 운항관리자를 둠으로써 들게 되는 비용(이하 “부담금”이라 한다)을 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 공단에 납부하여야 한다. ② 부담금은 운항관리자의 보수와 업무수행에 드는 비용(운항관리자의 업무를 보조하는 자에게 필요한 비용을 포함한다)으로 하며, 부담금의 부과기준은 해양수산부령으로 정한다.

2) 「해상운송사업법」→「해운업법」(1983.12.31.전부개정)→「해운법」(1993.3.10.일부개정)

그런데 이후 2015년 해운 안전강화를 위하여 「해운법」을 개정하면서, 내항여객선 관련 안전 규정 정비를 위해 ① 운항관리자의 소속을 한국 해운조합에서 공공기관인 선박안전기술공단(현재 한국해양교통안전공단)³⁾으로 변경하였고, 관리업무의 독립성 필요에 따라 ② 내항여객운송사업자는 자체적으로 ‘안전관리책임자’를 두거나 안전관리대행업자에게 안전관리 업무를 위탁할 수 있도록 제도를 변경하였음.⁴⁾

따라서 내항여객운송사업자는 ‘안전관리체제’와 관련하여 현행법에 따라 ① “안전관리책임자”를 두어야 하고, ② 공단소속의 “운항관리자”를 통해 지도·감독을 받아야 하므로, ① 안전관리책임자 운영비와 더불어 ② 공단소속의 “운항관리자” 비용까지 부담하는 이중 부담의 문제 제기가 있어 왔음.

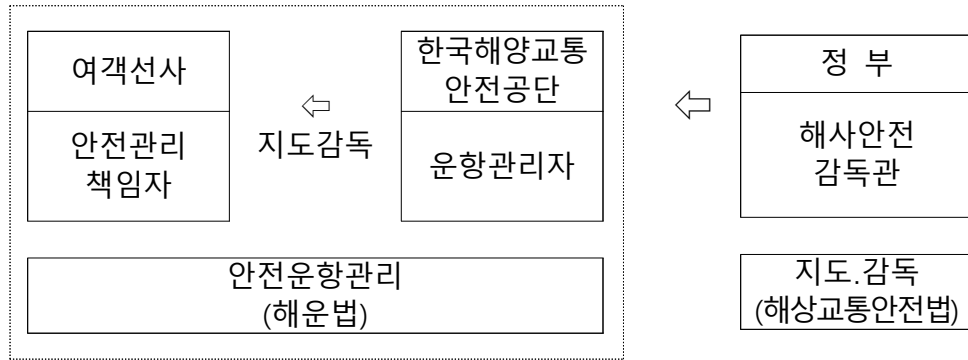
3) 2015년 당시에는 「선박안전법」 제45조에 따라 설립된 선박안전기술공단이 해양수산부령으로 정하는 자격을 갖춘 사람 중에서 선임한 선박운항관리자(이하 “운항관리자”라 한다)로부터 안전운항에 필요한 지도·감독을 받도록 함.

운항관리자	「해상운송사업법」* 개정	공공기관(2015.1.6.)	
		「해운법」 개정(2015.1.6.)	「한국해양교통안전공단법」 제정(2019.7.1.)
소속	한국해운조합	선박안전기술공단(변경)	한국해양교통안전공단(명칭변경)
운항관리비용	선사부담	국가 운항관리비 일부 지원「해운법」 개정(2012.12.2.)	

4) 「해운법」

제21조의5(안전관리책임자) ① 내항여객운송사업자는 운항관리규정의 수립·이행 및 여객선의 안전운항 업무를 수행한다. 이 경우 내항여객운송사업자는 해당 업무를 수행하기 위하여 안전관리책임자를 두어야 한다.

② 내항여객운송사업자는 제1항에 따른 운항관리규정의 수립·이행 및 여객선의 안전운항 업무를 「해상교통안전법」 제53조에 따른 안전관리대행업자(이하 “안전관리대행업자”라 한다)에게 위탁할 수 있다. 이 경우 내항여객운송사업자는 그 사실을 10일 이내에 해양수산부장관에게 알려야 한다.



□ 이에 개정안은 내항여객운송사업자가 부담하는 ‘운항관리자 비용부담금’을 폐지하고, 국가가 그 비용을 공단에 지원할 수 있도록 하려는 것으로, 이중 부담 완화와 운항관리자의 독립성 있는 업무수행 측면에서 그 입법의의가 있다고 보여짐.

- 여객운송사업자의 안전관리체계 구축 측면에서 선사(안전관리책임자)-공공기관(운항관리자)-국가(해사안전감독관) 각각의 역할과 책임이 다르고, 해당 역할에 부합되게 책임성을 강화할 필요가 있다는 점을 감안할 때, 공공기관 소속의 운항관리자를 내항여객운송사업자로부터 독립할 필요가 있다고 보여짐.
- 정부는 현행법상의 부담금 중 민간 경제 활동을 위축시키거나 부과 실효성이 낮은 부담금들의 폐지를 내용으로 하는 ‘부담금 정비 및 관리체계 강화 방안(2024년 3월 27일)⁵⁾’을 발표한 바 있고, 개정안은 이 중 민간 경제활동을 위축시키거나, 요금·가격 등을 통해 국민에 부담이 전가되는 부담금 정비를 반영한 것임.

5) 참고 2 [부담금 정비 및 관리체계 강화 방안 주요내용], p.9

□ 아울러, 개정안에 따른 감면효과를 보면, 54개 내항여객선사는 현재 납부하고 있는 연평균 1억원의 운항관리자 비용부담금⁶⁾을 부담하지 않게 되어 중장기적으로 여객선 안전관리에 재투자할 수 있는 재원을 마련할 수 있게 될 것으로 보임.

□ 다만, 개정안에 따라 운항관리자 비용부담금을 폐지하게 되면 공단의 수입이 2025년부터 63억원 감소할 것으로 예상되므로, 운항관리업무를 원활히 수행될 수 있도록 해양수산부는 재정당국과의 긴밀한 협의를 통해 공단에 지원할 부담금의 재원확보 방안을 마련할 필요가 있음.

※ [참고] 실제 부담금 수입 감면 예상액

■ ('25년) 당초 63억원 → 부담금 폐지(순감)

※ 해양수산부

□ 개정안에 대해 해양수산부는 사업자 대상 부담금 부과의 타당성이 낮고, 영세한 선사의 부담 완화 및 여객선 안전·서비스 재투자 유도를 위해서는 부담금을 폐지할 필요가 있고, 기획재정부와의 협의를 통해 2025년에 공단에 지원하는 예산(정부안)을 증액하였다는 의견임.

문 의 처

02)6788-5419

6) '24년 부담금 수입 55억원/54개 선사 = 1.02억원

참고 1

안전관리책임자, 운항관리자, 해사안전감독관 비교

구분	안전관리책임자	운항관리자	해사안전감독관
근거 법령	■ 해운법 제21조의5	■ 해운법 제22조	■ 해상교통안전법 제60조
자격 기준	■ 5급 해기사 ■ 승선 경력 2년 이상	■ 3급 항해사·기관사·운 항사 이상 ■ 승선 경력 3년 이상	■ 15~20년 이상 관련분야 (승선·조선·선박안전 관리·선박검사 업무) 종사자
대상	해당 선사 여객선	연안여객선	연안여객선, 내항화물선, 원양어선 선박소유자, 운항관리자
소속	여객선사	한국해양교통안전공단	해양수산부
신분	여객선사 소속 직원 (여객선사 채용)	정규직 (공단 채용)	전문임기제 (해수부 채용)
업무	■ 안전 관련 육상 직원· 작업원 지휘, 관리 ■ 선사 선원 훈련 ■ 해사안전감독관 등 점검 시 입회 및 지적사항에 대해 시정조치 후 결과보고	■ 출항 전 점검 ■ 입·출항 보고의 수리 ■ 기상상황 등 운항여부 결정	■ 여객선·선사·운항관리자 정기/수시 지도감독 ■ 여객선 운항관리규정 심사 및 이행여부 확인 ■ 선박 동승 점검 등 안전 관리 실태 지도·감독
정원	80명 내외 (보유 선박 3~5척 당 1명 선임)	148명	40명(여객선 18, 화물선 20, 원양어선 2)

※ 해양수산부

참고 2

부담금 정비 및 관리체계 강화 방안 주요 내용

- (추진배경) 그간 부담금 지속 정비에도 국민·기업에 부담이 되거나 경제·사회 여건 변화에 따라 타당성이 약화된 부담금이 존속 중('24년 기준 91개, 24조원 규모 운용중(GDP 대비 약 1% 수준))
- (진행경과) 부담금 전수조사 및 원점 재검토, 민관 TF를 통한 정비기준·대상 논의, 관계부처 협의 등을 거쳐 정비 방안 마련
- (주요내용)
 - ① 국민들이 납부 사실을 잘 모르거나, 요금 인하 등을 직접 체감할 수 있는 부담금 정비(8개)
 - 전력기금 부담금: 약 30% 인하, △0.9조원
 - 출국납부금: 4천원 인하(1.1→0.7만원), 면제대상 확대(2세→12세 미만)
 - 영화상영관 입장권 부과금: 폐지(입장권 가액의 3%)
 - 국제교류기여금: 복수여권 3천원 인하, 단수여권·여행증명서 면제
 - 석유수입부과금: 천연가스(LNG) 수입부과금 30% 수준 인하
 - 기타: 자동차사고 피해지원분담금 50% 인하, 수산자원조성금 폐지
 - ② 민간 경제활동을 위축시키거나, 요금·가격 등을 통해 국민에 부담이 전가되는 부담금 정비(11개)
 - 학교용지부담금: 폐지(분양가격의 0.8%, 공동주택 기준), △0.4조원
 - 개발부담금: '24년 한시 감면(수도권 50%, 非수도권 면제), △0.3조원
 - 환경개선부담금 등 4개: 중소, 영세기업 대상 감면·폐지
 - * 환경개선부담금(경유차 소유자 중 영세 자영업자 대상 50% 인하), 폐기물처분부담금(중소기업 감면기준 적용대상 확대, 연매출 600→1,000억원) 등
 - 운항관리자 비용부담금: 여객선 안전운항 책임에 대한 국가의 책임을 강화하고, 여객운송사업자에게 부과하는 부담금(여객운임액의 2.9%) 폐지
 - 농지보전부담금: 非 농업진흥지역 요율 인하(공시지가30→20%), △0.3조원
 - 기타: 폐기물부담금 대상에서 껌 제외, 방제분담금 요율 인하 등
 - ③ (기타 여건 변화, 실효성 미흡 등: 13개) 도로손괴 원인자부담금 등 폐지