



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

〈환경친화적 선박 범위 확대 등〉

■ 송옥주의원 대표발의, 의안번호 제2217789호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤성민

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 환경친화적 선박 범위 확대	3
2. 정책협의회 공동 운영	9
3. 친환경선박 및 친환경 연료 공급 협의회 구성·지원 등	16
4. 환경친화적 선박 전환 대상 명시	23
5. 행정적·재정적·기술적 지원 등	27
IV. 입법의 재정영향	33
V. 참고자료	34

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 송옥주의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 27.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 30.

II. 제안이유 및 주요내용

국제해사기구(IMO)는 2023년 채택한 ‘온실가스 감축 전략’에 따라 2050년 국제 해운의 탄소중립 달성을 목표로 규제 체계를 전면 개편하고 있음. 유럽연합(EU)은 지난해부터 탄소배출권 거래제, 연료표준제 및 과징금을 부과함. EU에 이어 IMO 규제가 본격화하는 2028년 해운업계가 부담해야 할 탄소부담금은 7103억원에서 2030년 1조3927억원으로 늘 것으로 예상됨. 이에 따라 정부는 무탄소 선박 개발을 국정과제로 추진하고 있고, 업계는 행정·재정·기술·업무협력 등 다양한 지원 확대를 요청하고 있음.

현행법은 환경친화적 선박의 개발 및 보급을 촉진하기 위한 기본계획 수립 및 일부 지원 근거를 규정하고 있으나, 환경친화적 선박의 범위가 제한적이고 관계 부처 간 협력체계 및 연료 공급 기반이 미흡하여 정책 추진의 실효성이 떨어진다는 지적이 나옴.

특히 기술개발, 실증·보급, 산업 기반 조성 등 전반에 대한 지원을

해양수산부장관이 종합적으로 추진할 수 있는 명확한 법적 근거가 부족한 실정임.

이에 환경친화적 선박 범위를 확대하고 관계 부처 간 협력체계를 강화하는 한편, 친환경 연료 공급 기반을 구축하며, 해양수산부장관이 환경친화적 선박 및 관련 산업 전반에 대하여 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있도록 함으로써 관련 산업의 경쟁력을 강화하고 지속가능한 해운체계로의 전환을 촉진하려는 것임.

또한 산업통상부와 해양수산부의 정책협의회 구성 및 운영, 국가, 지방자치단체, 항만공사, 조선사, 해운 선사 등이 함께 하는 환경친화적 선박 및 친환경 연료 공급 협의회 구성 및 운영, 그리고 초대형에탄운반선, 병커링 선박의 환경친화적 선박 포함 등 업계 요구사항을 지원할 수 있는 법적 근거를 마련하려는 것임(안 제2조 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 환경친화적 선박 범위 확대

가. 개정안의 요지

- 개정안은 에탄을 연료로 사용하는 초대형에탄운반선과 운항 중인 선박에 친환경 연료를 공급하는 병커링 선박을 환경친화적 선박의 정의에 추가하려는 것임(안 제2조제3호).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. 2. (생략)	1. 2. (현행과 같음)
3. “환경친화적 선박”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.	3. ----- -----.
가. ~ 마. (생략)	가. ~ 마. (현행과 같음)
<u><신설></u>	<u>바. 에탄을 연료로 사용하는 초대형에탄운반선</u>
<u><신설></u>	<u>사. 운항 중인 선박에 친환경 연료를 공급하는 병커링 선박</u>

나. 검토의견

□ 현행법 제2조제3호¹⁾는 ‘환경친화적 선박’을 ① 해양오염 저감 또는 선박에너지 효율 향상 기술을 적용한 선박 ② 액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박 ③ 전기추진선박 ④ 하이브리드선박 ⑤ 연료전지추진선박으로 구분하여 정의하고 있음.

국제해사기구(IMO)는 2022년부터 에탄을 환경친화적 연료로 인정하고 있으나 현행 법령²⁾상 에탄을 동력원으로 사용하는 선박은 환경친화적 선박에 해당하지 않으며,

최근 친환경 선박의 보급이 늘어나면서 선박에 친환경 연료를 공급하는 병커링 선박의 중요성도 함께 커지고 있으나 현행법은 병커링 선박에 대해 별도의 규정을 두고 있지 않음.

1) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “환경친화적 선박”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.

가. 해양오염을 저감하는 기술을 적용하거나 선박에너지효율을 높일 수 있는 기술을 사용하여 설계된 선박으로서 산업통상부와 해양수산부의 공동부령(이하 “공동부령”이라 한다)으로 정하는 기준에 적합한 선박

나. 액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박

다. 전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원(動力源)으로 사용하는 전기추진선박

라. 휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 공동부령으로 정하는 연료와 전기에너지(전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 포함한다)를 조합하여 동력원으로 사용하는 하이브리드선박

마. 수소 등을 사용하여 발생시킨 전기에너지를 동력원으로 사용하는 연료전지추진선박

2) 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」

제3조(환경친화적인 에너지) 법 제2조제3호나목에서 “액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 에너지를 말한다.

1. 액화천연가스(LNG) 2. 압축천연가스(CNG) 3. 액화석유가스(LPG)

4. 메탄올 5. 수소 6. 암모니아

7. 그 밖에 산업통상부장관 및 해양수산부장관이 깨끗한 해양환경조성을 위해 필요하다고 인정하는 에너지

□ 개정안은 에탄을 연료로 사용하는 초대형에탄운반선과 운항 중인 선박에 친환경 연료를 공급하는 벙커링 선박을 환경친화적 선박의 범위에 추가하여 친환경 선박의 보급 확산을 촉진하고 친환경연료의 공급기반을 마련하려는 취지로 보임.

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

첫째, 안 제2조제3호바목의 에탄은 ‘환경친화적인 에너지’의 일종이지만 현행법 제2조제3호나목에 따른 공동부령에 규정되어 있지 않으므로 이를 법률에서 명확히 하는 것은 적절한 측면이 있으나,

현행법은 환경친화적 에너지의 종류를 전체적으로 공동부령에 위임하고 있는 바, ‘에탄’ 또는 이를 사용하는 초대형에탄운반선을 별도로 법률에 규정할 중요성이 있는지에 대한 논의가 필요해 보임.

둘째, 현행법은 선박 자체의 온실가스 배출 저감 여부에 따라 환경친화적 선박을 정의하고 있으므로³⁾ 선박의 운용 목적(친환경

3) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “선박에너지효율”이란 선박이 화물운송과 관련하여 사용한 에너지량을 이산화탄소 발생비율로 나타낸 것을 말한다.

3. “환경친화적 선박”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.

가. 해양오염을 저감하는 기술을 적용하거나 선박에너지효율을 높일 수 있는 기술을 사용하여 설계된 선박으로서 산업통상부와 해양수산부의 공동부령(이하 “공동부령”이라 한다)으로 정하는 기준에 적합한 선박

나. 액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박

연료 공급)을 이유로 병커링 선박을 환경친화적 선박의 정의에 추가하는 것이 적절한지 여부에 대해 검토가 필요할 것으로 보임.

친환경 연료 공급 병커링 선박은 일반적으로 해당 선박이 공급하는 연료를 사용할 수 있도록 이중연료(Dual Fuel, DF) 엔진을 탑재하고 있으므로 환경친화적 선박의 기준을 충족하도록 건조되는 경우에는 법 제10조4)에 따른 친환경 선박의 구매·건조 지원을 받을 수 있고,

친환경 연료 공급 병커링 선박을 환경친화적 에너지 공급시설로 인정하는 경우 현행법 제11조5) 및 같은 법 시행령 제11조6)에 따라 연료공급시설의 설치·운영 등에 필요한 지원을 받을 수 있음.

다. 전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원(動力源)으로 사용하는 전기추진선박
라. 휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 공동부령으로 정하는 연료와 전기에너지(전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 포함한다)를 조합하여 동력원으로 사용하는 하이브리드선박

마. 수소 등을 사용하여 발생시킨 전기에너지를 동력원으로 사용하는 연료전지추진선박

4) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제10조(환경친화적 선박의 구매자 및 소유자에 대한 지원) ① 국가나 지방자치단체는 환경친화적 선박의 구매자 및 소유자에게 환경친화적 선박의 매입, 개조 및 기자재의 설치와 교체 등에 필요한 자금의 일부를 지원할 수 있다.

② 제1항에 따른 지원 기준 및 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

5) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제11조(환경친화적 선박의 연료 생산자 등에 대한 지원) ① 국가나 지방자치단체는 액화천연가스 등 환경친화적 선박의 연료를 공급 또는 판매하거나 환경친화적 선박에 대한 연료 공급시설을 설치하려는 자에게 다음 각 호의 지원을 할 수 있다.

1. 환경친화적 선박의 연료의 생산·공급·판매 또는 연료공급시설의 설치·운영에 필요한 자금의 지원

2. 민간의 연료공급시설 설치 촉진 지원

3. 그 밖에 환경친화적 선박의 연료생산자에 대한 지원과 관련하여 대통령령으로 정하는 사항

② 제1항에 따른 지원 기준 및 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

6) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 시행령」

제11조(환경친화적 에너지의 생산자 등에 대한 지원 기준 및 방법 등) ① 법 제11조에 따라 지원을 받을 수 있는 자는 법 제2조제3호나목에 따른 환경친화적인 에너지(이하 “환경친화적 에너지”라 한다)를 선박의 동력원으로 공급 또는 판매하거나 환경친화적 에너지 공급시설을 설치하려는 자(이하 “환경친화적 에너지 공급자등”이라 한다)로 한다.

한편, 개정안과 같이 선박운용 목적(친환경 연료공급)을 가진 병커링 선박이 온실가스 배출 저감에 기여하는 측면을 감안하여 지원대상에 포함하려는 경우 환경친화적 선박과 구분하여 제2조에 별도의 정의 규정을 두는 방안을 고려할 수 있음.

예를 들어, “환경친화적 연료 공급선박”을 “운항 중인 선박에 제2조제3호나목에 따른 환경친화적인 에너지를 공급하는 선박”으로 정의하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 개정안대로 바목을 추가하는 경우, 안 제2조제3호바목의 ‘에탈’은 ‘에탄(Ethane)’의 오타로 보이므로 정정할 필요가 있어 보임.

참고로, 산업통상부령인 「고압가스 안전관리법 시행규칙」⁷⁾ 등에서 ‘에탄’이라는 용어를 사용하고 있음.

□ 해양수산부는 친환경선박의 보급 확산을 위해 에탄을 연료로 추진하는 선박 등을 동 법에 따른 환경친화적 선박으로 인정하려는 취지에 공감하나,

① 현행법 제2조제3호나목은 공동부령에서 환경친화적 선박 동

7) 「고압가스 안전관리법 시행규칙」

제2조(정의) ① 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “가연성가스”란 아크릴로니트릴·아크릴알데히드·아세트알데히드·아세틸렌·암모니아·수소·황화수소·시아나화수소·일산화탄소·이황화탄소·메탄·염화메탄·브롬화메탄·에탄·염화에탄·염화비닐·에틸렌·산화에틸렌·프로판·시클로프로판·프로필렌·산화프로필렌·부탄·부타디엔·부틸렌·메틸에테르·모노메틸아민·디메틸아민·트리메틸아민·에틸아민·벤젠·에틸벤젠 및 그 밖에 공기 중에서 연소하는 가스로서 폭발한계(공기와 혼합된 경우 연소를 일으킬 수 있는 공기 중의 가스 농도의 한계를 말한다. 이하 같다)의 하한이 10퍼센트 이하인 것과 폭발한계의 상한과 하한의 차가 20퍼센트 이상인 것을 말한다.

력원으로 인정되는 환경친화적 에너지를 정의하도록 규정하고 있다는 점과 ② 현행법령은 온실가스 배출 저감 여부에 따라 환경친화적 선박을 정의하고 있다는 점 등 현행 하위법령의 용어 정의 체계를 고려하여 일부 문구의 수정이 필요하다는 의견을 제시함.

2. 정책협의회 공동 운영

가. 개정안의 요지

- 개정안은 산업통상부와 해양수산부가 환경친화적 선박의 개발 및 보급에 관한 정책협의회를 공동으로 운영하는 근거 규정을 마련하려는 것임(안 제7조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제7조(환경친화적 선박의 개발 등에 관한 정책협의회) ①·② (생략) ③ 제1항 및 제2항에 따른 정책협의회의 구성·운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <신설>	제7조(환경친화적 선박의 개발 등에 관한 정책협의회) ①·② (현행과 같음) ③ 산업통상부와 해양수산부는 중복 행정 및 규제 갈등을 해소하고 환경친화적 선박의 연구개발·실증·보급을 모두 처리할 수 있는 환경친화적 선박의 개발 및 보급에 관한 정책협의회를 공동으로 운영한다. ④ 제1항부터 제3항까지에 따른 정책협의회의 구성 및 운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

나. 검토의견

- 현행법 제7조⁸⁾는 산업통상부에 환경친화적 선박의 개발에 관한 정책협의회를, 해양수산부에 환경친화적 선박의 보급에 관한 정책협의회를 두도록 규정하고 있음.

<환경친화적선박 관련 정책협의회>

구분	개발 정책협의회	보급 정책협의회
법적근거	법 제7조 및 시행령 제5조 ⁹⁾	법 제7조 및 시행령 제6조 ¹⁰⁾
위원장	산업통상부차관	해양수산부차관
위원(7명)	과기부, 행안부, 산업부, 기후부, 해수부, 중기부, 기획처	좌동

현행 시행령에 따르면 두 정책협의회는 각각 산업통상부차관과

8) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제7조(환경친화적 선박의 개발 등에 관한 정책협의회) ① 환경친화적 선박의 개발 정책에 관하여 필요한 사항을 관계 중앙행정기관의 장과 협의하기 위하여 산업통상부에 환경친화적 선박의 개발에 관한 정책협의회를 둔다.

② 환경친화적 선박의 보급 정책에 관하여 필요한 사항을 관계 중앙행정기관의 장과 협의하기 위하여 해양수산부에 환경친화적 선박의 보급에 관한 정책협의회를 둔다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 정책협의회의 구성·운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

9) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 시행령」

제5조(개발정책협의회의 구성) ① 법 제7조제1항에 따른 환경친화적 선박의 개발에 관한 정책협의회(이하 “개발정책협의회”라 한다)는 위원장 1명을 포함하여 8명의 위원으로 구성한다.

② 개발정책협의회의 위원장은 산업통상부차관으로 한다.

③ 개발정책협의회의 위원은 과학기술정보통신부, 행정안전부, 산업통상부, 기후에너지환경부, 해양수산부, 중소벤처기업부, 기획예산처의 고위공무원단에 속하는 공무원으로서 환경친화적 선박의 개발과 관련된 직위에 있는 사람 중 해당 중앙행정기관의 장이 지명하는 사람 각 1명으로 한다.

④ 개발정책협의회에 간사 1명을 둔다. 이 경우 간사는 산업통상부 소속 공무원 중에서 산업통상부장관이 지명한다.

10) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 시행령」

제6조(보급정책협의회의 구성) ① 법 제7조제2항에 따른 환경친화적 선박의 보급에 관한 정책협의회(이하 “보급정책협의회”라 한다)는 위원장 1명을 포함하여 8명의 위원으로 구성한다.

② 보급정책협의회의 위원장은 해양수산부차관으로 한다.

③ 보급정책협의회의 위원은 과학기술정보통신부, 행정안전부, 산업통상부, 기후에너지환경부, 해양수산부, 중소벤처기업부, 기획예산처의 고위공무원단에 속하는 공무원으로서 환경친화적 선박의 보급과 관련된 직위에 있는 사람 중 해당 중앙행정기관의 장이 지명하는 사람 각 1명으로 한다.

④ 보급정책협의회에 간사 1명을 둔다. 이 경우 간사는 해양수산부 소속 공무원 중에서 해양수산부장관이 지명한다.

해양수산부차관을 위원장으로 하고 간사를 소관 부처에서 지명하도록 한 점을 제외하면 과학기술정보통신부·행정안전부·산업통상부·기후에너지환경부·해양수산부·중소벤처기업부·기획예산처의 고위공무원으로 위원을 구성하도록 하고 있어 참여 부처가 동일함.

이처럼 개발과 보급 정책협의회가 이원적으로 운영되고 있는데, 산업계에서는 연구개발부터 해상실증 및 보급까지의 절차를 한번의 신청으로 연계하여 처리할 수 있는 원스톱 지원체계와 이를 협의하기 위한 공동 협의기구의 설치를 요구하고 있는 실정임.

□ 개정안은 개발정책협의회와 보급정책협의회를 존치하면서 산업통상부와 해양수산부가 환경친화적 선박의 개발 및 보급에 관한 정책협의회를 별도로 공동 운영하도록 하려는 것임.

환경친화적 선박은 기술개발이 실증과 상용화를 거쳐 실제 보급으로 이어지는 연속적인 정책 분야라는 점에서 개발 정책과 보급 정책을 명확히 분리하여 추진하기 어려운 측면이 있으며,

특히 현행법 제8조제2항¹¹⁾은 산업통상부장관뿐만 아니라 해양수산부장관도 환경친화적 선박의 연구개발사업을 관계 연구기관 등에 수행하게 할 수 있도록 규정하고 있어, 연구개발 업무가 산

11) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제8조(기술개발을 위한 지원시책) ② 산업통상부장관 및 해양수산부장관은 제1항에 따른 기술개발을 추진하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로 하여금 환경친화적 선박의 연구개발사업을 하게 할 수 있다.

<후 략>

업통상부에만 전속되어 있지 않음.

이러한 점을 고려할 때, 개발부터 보급까지의 정책을 양 부처가 공동으로 협의·조정할 수 있는 체계를 마련하려는 개정안의 취지는 타당한 측면이 있음.

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

첫째, 안 제7조제3항의 ‘중복 행정 및 규제 갈등을 해소’라는 표현이 개정 취지에 부합하는지 검토할 필요가 있음.

개정안의 취지가 선박의 개발부터 보급까지의 과정을 연계하고 이를 위해 산업통상부와 해양수산부가 관련 정책을 공동으로 협의·조정하도록 하려는 것이라면 이를 조문에 보다 명확히 나타낼 필요가 있어 보임.

예컨대, ‘중복 행정 및 규제 갈등을 해소하고’라는 표현 대신 ‘환경친화적 선박의 개발 및 보급에 관한 부처 간 협력체계를 강화하고’ 등으로 수정하는 방안을 고려할 수 있음.

둘째, 안 제7조제3항은 공동 정책협의회가 환경친화적 선박의 ‘연구개발·실증·보급’을 모두 처리할 수 있도록 규정하고 있으나, 실증은 일반적으로 연구개발 과정에서 개발된 기술의 성능과 현장 적용 가능성을 검증하는 단계로서 개발에 포함되는 개념으

로 볼 수 있음.

현행법 제8조제1항¹²⁾도 환경친화적 선박의 기술개발을 위한 지원시책에 ‘환경친화적 선박기술의 현장적용’을 포함하고 있으므로 연구개발과 실증을 별개의 정책 영역으로 병렬적으로 규정할 실익은 크지 않은 것으로 보임.

한편, 정책협의회의 기능은 관련 정책을 직접 처리하는 것이 아니라 관계 부처 간에 협의·조정하는 것이라는 점에서 ‘개발부터 보급까지의 정책을 종합적으로 협의·조정하기 위한’ 등으로 수정하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 정책협의회의 운영체계와 관련하여 ① 현행과 같이 개발정책협의회와 보급정책협의회를 각각 운영하는 방안, ② 개정안과 같이 두 협의회를 존치하면서 별도의 공동 정책협의회를 추가하는 방안, ③ 개발 및 보급을 포괄하는 하나의 공동 정책협의회만 운영하는 방안을 비교하여 개정 취지에 가장 부합하는 방식을 정할 필요가 있어 보임.

현행 체계를 유지하는 방안은 개발과 보급 분야별 전문성을 유지하고 소관 부처의 책임을 명확히 할 수 있으나, 개발과 보급

12) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제8조(기술개발을 위한 지원시책) ① 국가는 환경친화적 선박 관련 기술개발을 촉진하기 위하여 다음 각 호의 사항에 관한 지원시책을 수립하여 추진할 수 있다.

1. 환경친화적 선박의 핵심기술에 관한 연구개발
2. 환경친화적 선박기술의 현장적용
3. 환경친화적 선박의 국내외 기술개발 정보의 수집 및 제공
4. 그 밖에 환경친화적 선박의 기술개발을 위하여 필요한 사항

간 연계를 강화하려는 개정안의 취지를 충분히 달성하기 어려운 측면이 있음.

개정안과 같이 기존 두 협의회를 존치하면서 공동 정책협의회를 추가하는 방안은 분야별 협의와 종합적인 정책 조정을 병행할 수 있다는 장점이 있으나, 개발정책협의회와 보급정책협의회의 참여 부처가 동일한 상황에서 유사한 구성의 협의회를 세 개까지 운영하게 되어 협의 안건과 기능이 중복되고 행정적 부담이 증가할 우려가 있음.

개정 취지를 고려하면, 기존의 두 협의회를 산업통상부와 해양수산부가 공동으로 운영하는 하나의 정책협의회로 통합하고, 여기에 관련 부처를 참여시키며, 필요한 경우 그 아래에 개발분과와 보급분과 등 분야별 분과협의회를 두는 방안을 고려할 수 있을 것임.

- 해양수산부는 효과적인 환경친화적 선박 확산 정책의 이행을 위해 동 법의 공동소관 부처인 산업통상부와 협의체계 강화 필요성에 공감하나,

정책협의회의 운영 목적 및 주된 업무 등을 고려하여 ‘환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진 정책의 효율적 추진을 위해 환경친화적 선박의 개발 및 보급에 관한 정책협의회를 공동으로 운영한다’와 같이 포괄적으로 규정할 필요가 있다는 의견을 제시함.

□ 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」¹³⁾ 제7조(중복 위원회의 설치 제한 등)¹⁴⁾는 성격과 기능이 중복되는 위원회의 설치·운영을 제한하고 성격·기능이 유사하거나 관련된 복수의 위원회를 하나의 위원회와 분과위원회 등의 체계로 연계하여 운영하도록 규정하고 있음.

이와 관련하여 행정안전부에 의견을 조희한 결과, 공무원으로 구성된 협의회는 행정안전부의 위원회 관련 사전협의 대상에 해당하지 않는다는 이유로 별도의 의견을 제시하지 않은 것으로 확인됨.

13) 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」

제2조(기본원칙) ① 행정기관의 장은 위원회(위원회, 심의회, 협의회 등 명칭을 불문하고 행정기관의 소관 사무에 관하여 자문에 응하거나 조정, 협의, 심의 또는 의결 등을 하기 위한 복수의 구성원으로 이루어진 합의제 기관을 말한다. 이하 같다)를 공정하고 적정하게 운영함으로써 주요 정책에 관한 이해를 원활하게 조정하고, 관계 행정기관 간의 합의 및 협이가 체계적으로 이루어지도록 하며, 민주적이고 효율적인 행정이 되도록 하여야 한다.

14) 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」

제7조(중복 위원회의 설치 제한 등) ① 행정기관의 장은 그 기관 또는 관련 기관 내에 설치되어 있는 위원회와 성격과 기능이 중복되는 위원회를 설치·운영하여서는 아니 된다.

② 행정기관의 장은 성격·기능이 유사하거나 관련이 있는 복수의 위원회를 하나의 위원회와 분과위원회, 전문위원회 등의 체계로 연계하여 설치·운영하여야 한다.

③ 행정기관의 장은 불필요한 위원회가 설치되지 아니하도록 소관 정책에 관한 각계 전문가의 의견을 종합적으로 반영하기 위하여 위원회를 통합하여 설치·운영하도록 노력하여야 한다.

3. 친환경선박 및 친환경 연료 공급 협의회 구성·지원 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 안 제11조제2항에서 명시하는 조선사·해운 선사의 정의 규정을 마련하고(안 제2조제4호 및 제5호), 친환경선박 및 친환경 연료 공급 협의회 구성 및 지원에 대해 규정하려는 것임(안 제11조).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <u><신설></u> <u><신설></u>	제2조(정의) ----- -----. <u>4. “해운 선사”란 화물 운송을 전문으로 하는 해운 회사를 말한다.</u> <u>5. “조선사”란 선박을 건조하거나 수리하는 회사를 말한다.</u>
제11조(환경친화적 선박의 연료 생산자 등에 대한 지원) ① (생략) <u>② 제1항에 따른 지원 기준 및 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u>	제11조(환경친화적 선박의 연료 생산자 등에 대한 지원) ① (현행과 같음) <u>② 국가나 지방자치단체는 항만공사·조선사·해운 선사 등과 공동으로 환경친화적 선박 및 친환경 연료 공급 협의회를 구성하고 다음 각 호의 지원을 할 수</u>

<신 설>	있다. 1. <u>환경친화적 선박의 건조 완료 시점 및 친환경 연료 공급 기반 시설 완공 시기의 동기화를 위 한 지원</u> 2. <u>환경친화적 선박 및 친환경 연료 공급 실증을 위한 지원</u> 3. <u>그 밖에 환경친화적 선박 및 친환경 연료 공급에 대한 실증 및 상용화에 대한 지원</u> ③ <u>제1항 및 제2항에 따른 지원 · 운영 기준 및 방법 등에 필요 한 사항은 대통령령으로 정한다.</u>
--------------------	--

나. 검토의견

- 현행법 제11조제1항¹⁵⁾은 환경친화적 선박의 연료를 생산·공급·판매하거나 연료공급시설을 설치하려는 자에 대한 자금 지원 근거는 두고 있으나 선박 건조와 기반시설 완공 시기의 동기화 및 연료 공급 실증 등 체계적인 연료 공급망 구축에 대한 지원 근거는 미비한 실정임.

15) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제11조(환경친화적 선박의 연료 생산자 등에 대한 지원) ① 국가나 지방자치단체는 액화천연가스 등 환경친화적 선박의 연료를 공급 또는 판매하거나 환경친화적 선박에 대한 연료 공급시설을 설치하려는 자에게 다음 각 호의 지원을 할 수 있다.

1. 환경친화적 선박의 연료의 생산·공급·판매 또는 연료공급시설의 설치·운영에 필요한 자금의 지원
2. 민간의 연료공급시설 설치 촉진 지원
3. 그 밖에 환경친화적 선박의 연료생산자에 대한 지원과 관련하여 대통령령으로 정하는 사항

- 해양수산부는 「항만운송사업법」 제27조의9¹⁶⁾를 근거로 친환경 선박연료 병커링 선박의 항만시설사용료를 감면하고 안전규제(자체안전관리계획서)를 신속 검토하는 내용의 ‘친환경 선박연료 공급 실증사업’¹⁷⁾을 시행하고 있으나,

동 조문은 항만운송관련사업 전반에 적용되는 포괄적인 지원 근거일 뿐 친환경 연료 공급의 실증 및 공급망 구축에 관한 구체적인 지원 근거로 보기는 어려움.

- 2024년 1월부터 선제적인 친환경 선박 연료 공급망 구축과 민간 의견 수렴을 위해 유관기관 및 업계가 참여하는 ‘친환경 선박연료 병커링 협의체’가 운영 중에 있으나, 이에 대한 법적 근거는 아직 마련되어 있지 않음.

< 친환경 선박연료 병커링 협의체 운영현황 >

☐ 추진 경위

- 친환경연료 수요자와 공급자간 협력기반 마련 등 선제적 친환경 선박 연료 공급망 구축 및 민간 의견수렴을 위해 협의체 구성·운영(’24.1~)

☐ 주요내용

- LNG, 메탄올, 암모니아 등 친환경 연료별 분과운영, 친환경 병커링 시장현황, 추진정책, 향후 친환경 선박연료 공급망 구축 관련 제도개선 방향 논의 및 애로사항 청취(연 1회 / ’24.1, ’25.7, ’26.10(예정))

* (위원장) 해양수산부 해운물류국장 / 항만공사, 해운조합, 선사, 병커링 업계 등 참여

16) 「항만운송사업법」

제27조의9(항만운송사업 등에 대한 지원) 국가 및 지방자치단체는 항만운송사업·항만운송관련사업 및 항만종합서비스업의 육성을 위하여 항만운송사업자·항만운송관련사업자 및 항만종합서비스업자에게 필요한 지원을 할 수 있다

17) 사업운영현황은 [참고2] 참조

□ 개정안은 선박 건조와 기반시설 완공 시기의 동기화 및 연료 공급 실증 사업 등에 대한 지원과 친환경 연료 공급 협의회의 구성에 관한 법적 근거를 마련함으로써 체계적인 친환경 선박 연료 공급망을 조성하려는 취지로 보임.

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

첫째, 안 제2조제4호 및 제5호는 용어 정의를 명확히 하기 위해 타법을 인용하여 정의하는 방안을 고려할 수 있음.

안 제2조제4호(해운 선사)는 ‘「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업 및 같은 법 제2조제3호에 따른 해상화물운송사업을 영위하는 기업¹⁸⁾’으로, 안 제2조제5호(조선사)는 ‘「통계법」 제22조제1항¹⁹⁾에 따라 국가데이터처장이 작성·고시하는 한국표준산업분류상의 선박 및 보트 건조업²⁰⁾을 영위하는 기업²¹⁾’으로 정의하는 방안 등을 검토할 필요가 있어 보임.

18) 「해운법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “해상여객운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로(內陸水路)에서 여객선 또는 「선박법」 제1조의2제1항제1호에 따른 수면비행선박(이하 “여객선등”이라 한다)으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로서 「항만운송사업법」 제2조제4항에 따른 항만운송관련사업 외의 것을 말한다.

3. “해상화물운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박[예선(曳船)에 결합된 부선(艇船)을 포함한다. 이하 같다]으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무(용대선을 포함한다)를 처리하는 사업(수산업자가 어장에서 자기의 어획물이나 그 제품을 운송하는 사업은 제외한다)으로서 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 외의 것을 말한다.

19) 「통계법」

제22조(표준분류) ① 국가데이터처장은 통계작성기관이 동일한 기준에 따라 통계를 작성할 수 있도록 국제표준분류를 기준으로 산업, 직업, 질병·사인(死因) 등에 관한 표준분류를 작성·고시하여야 한다. 이 경우 국가데이터처장은 미리 관계 기관의 장과 협의하여야 한다.

20) 기타 운송장비 제조업(31)-선박 및 보트 건조업(311)

둘째, 안 제11조제2항과 관련하여 협의회 구성 주체에 지방자치단체를 포함하는 것이 적절한지 검토할 필요가 있음.

지방자치단체별로 유사한 협의회가 각각 구성될 경우 동일한 조선사·해운 선사 등이 다수의 협의회에 중복하여 참여하도록 요청받아 행정적 부담이 증가할 수 있고, 지역별 협의 결과가 서로 달라 정책이 분절적으로 추진될 우려가 있음.

협회의 구성 주체는 국가로 규정하고 관계 지방자치단체는 협회의 참여기관으로 규정하는 방안을 고려할 수 있음.

참고로, 지방자치단체가 현행법 제11조제1항에 의해 환경친화적 선박의 연료 생산자 등을 지원하거나 안 제11조제2항과 관련하여 환경친화적 선박 및 친환경 연료 공급 협의회를 구성한 사례는 없는 것으로 확인됨.

셋째, 안 제11조제2항제1호의 ‘동기화’는 법령상 일반적으로 사용되는 용어가 아니므로 그 의미가 불분명한 측면이 있음.

「포물러원 국제자동차경주대회 지원법」²²⁾, 「산업단지 지원에 관한 운영지침」²³⁾ 등의 입법례에서 ‘시기에 맞추어’라는 표현을

21) (유사업법례) 「중소기업창업지원법」

제23조(창업기업의 부담금 면제) ④ 「통계법」 제22조제1항에 따라 국가데이터처장이 작성·고시하는 한국표준산업분류상의 제조업을 영위하기 위하여 중소기업을 창업하는 자에 대하여 사업을 개시한 날부터 7년 동안 다음 각 호의 부담금을 면제한다. 다만, 제8호부터 제11호까지의 부담금의 경우 부담금이 최초로 부과된 날부터 3년 동안 면제한다.

22) 「포물러원 국제자동차경주대회 지원법」

제23조(대회시설에 관한 지원) ④ 국가 및 지방자치단체는 대회 개최지 및 그 인근에 시행 중이거나 시행예정인 대회 관련 사업 및 사회기반시설 개발사업이 대회의 개최시기에 맞추어 완료될 수 있도록 최대한 지원하여야 한다.

쓰고 있다는 점을 참고하여,

안 제11조제2항제1호를 ‘환경친화적 선박의 상용화 시기에 맞추어 환경친화적 연료 공급 기반시설이 구축될 수 있도록 필요한 지원’으로 수정하는 방안 등을 고려할 수 있음.

넷째, 안 제11조제2항은 ‘협의회의 구성’과 ‘사업 지원(실증·동기화 등)’을 하나의 조항에서 혼재하여 규정하고 있어 법 체계상 적절하지 않은 측면이 있음.

법체계를 고려할 때 협의회 구성에 대해서는 법 제7조(환경친화적 선박의 개발 등에 관한 정책협의회)²⁴⁾ 뒤에 안 제7조의2 등에서 별도로 규정하거나 제11조 내에서 항을 분리하여 양자를 각각 규정하는 방안을 고려할 수 있음.

체계·자구와 관련하여, 안 제11조제2항제2호의 오기를 정정하기 위하여 ‘환경친화적 선박’을 ‘환경친화적 선박’으로 수정할 필요가 있으며,

안 제11조제2항제2호와 제3호 간의 ‘실증 지원’이라는 표현 중복

23) 「산업단지 지원에 관한 운영지침」

제15조(지원대상 및 시기) ④ 산업단지 기반시설에 대한 국고(지방비) 지원은 가능한 범위 내에서 산업단지 조성사업 시기에 맞추어 지원하여야 하며, 기반시설의 조기 설치로 인하여 시설이 유휴화 되지 않도록 하여야 한다.

24) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제7조(환경친화적 선박의 개발 등에 관한 정책협의회) ① 환경친화적 선박의 개발 정책에 관하여 필요한 사항을 관계 중앙행정기관의 장과 협의하기 위하여 산업통상부에 환경친화적 선박의 개발에 관한 정책협의회를 둔다.

② 환경친화적 선박의 보급 정책에 관하여 필요한 사항을 관계 중앙행정기관의 장과 협의하기 위하여 해양수산부에 환경친화적 선박의 보급에 관한 정책협의회를 둔다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 정책협의회의 구성·운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

되므로, 제3호에서는 실증을 삭제하고 상용화 지원만을 규정하는 것이 적절할 것으로 보임.

□ 해양수산부는 선박연료 공급망 구축을 위해 협의회 구성 및 지원에 대한 법적 근거 마련 필요성에 공감하나,

협회의 구성 주체를 국가, 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장으로 한정하고 항만공사·조선사·해운선사 등은 필요한 경우에 협의회에 참여하여 의견을 들을 수 있도록 규정하는 방안을 고려할 필요가 있으며,

협의회에 참여하고 있는 다양한 이해관계자의 의견이 정책에 반영될 수 있도록 일부 지원사항을 포괄적으로 규정할 필요가 있다는 의견을 제시함.

아울러, 친환경 연료 공급 기반시설의 완공 시기를 환경친화적 선박의 건조 완료 시점에 맞추도록 지원하는 것은 대규모 기반시설의 구축·완공까지 동 법에 따른 지원범위에 포함되는 것으로 해석될 수 있으므로,

이를 ‘환경친화적 선박의 건조 및 친환경 연료 공급 기반의 유기적 연계를 위한 지원’으로 완화하여 규정하는 방안을 고려할 필요가 있다는 의견을 제시함.

4. 환경친화적 선박 전환 대상 명시

가. 개정안의 요지

- 개정안은 환경친화적 선박으로 전환할 때 자금 등의 지원을 받을 수 있는 대상 선박을 ‘공공선박, 내항선, 외항 국적선대 등’으로 구체적으로 명시하려는 것임(안 제12조제2항).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제12조(환경친화적 선박으로의 전환 등 지원) ① (생략)	제12조(환경친화적 선박으로의 전환 등 지원) ① (현행과 같음)
② 국가나 지방자치단체는 <u>환경친화적</u> 선박으로 전환하는 자에 대하여 필요한 자금 등의 지원을 할 수 있다.	② ----- <u>공공선박, 내항선, 외항 국적선대 등</u> 을 <u>환경친화적</u> -----.
③ (생략)	③ (현행과 같음)

나. 검토의견

- 현행법 제12조제2항²⁵⁾은 선박의 종류를 구분하지 않고 환경친화적 선박으로 전환하는 자에 대하여 필요한 자금 등을 지원할 수

25) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제12조(환경친화적 선박으로의 전환 등 지원) ① 국가나 지방자치단체는 선령(船齡) 등이 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 노후선박의 소유자에 대하여 노후선박을 폐선하고 환경친화적 선박으로 전환할 것을 권고할 수 있다.

② 국가나 지방자치단체는 환경친화적 선박으로 전환하는 자에 대하여 필요한 자금 등의 지원을 할 수 있다.

③ 제2항에 따른 지원 기준 및 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

있도록 규정하고 있음.

□ 개정안은 공공선박, 내항선 및 외항 국적선대 등 주요 선박군을 지원대상으로 명시함으로써 환경친화적 선박으로의 전환을 촉진하고 지원정책의 예측 가능성을 높이려는 취지로 보임.

□ 개정안과 관련해서는, 공공선박, 내항선 및 외항 국적선대를 각각 환경친화적 선박 전환 지원대상으로 명시하는 것이 적절한지에 대해서는 개별적으로 검토할 필요가 있어 보임.

‘공공선박’과 관련하여, 현행법 제13조²⁶⁾에 따라 국가, 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업은 선박을 조달하는 경우 원칙적으로 환경친화적 선박을 구입하여야 하므로, 이는 해당 기관이 스스로 이행하여야 하는 법정 의무에 해당하며 별도의 지원대상으로 명시하는 것은 제도의 취지와 부합하지 않는 측면이 있고,

특히 국가 또는 지방자치단체가 소유한 공공선박의 경우에는 국가 또는 지방자치단체가 지원 주체인 동시에 지원 대상이 되는 부자연스러운 구조가 형성될 우려가 있음.

‘내항선 및 외항 국적선대’의 경우 현행법상 그 의미와 범위가 별도로 정의되어 있지 않아 지원대상을 명확하게 특정하기 어려

26) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제13조(환경친화적 선박 구입 의무) ① 국가, 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관, 「지방공기업법」에 따른 지방공기업의 장은 선박을 조달하는 경우 해양수산부령으로 정하는 특별한 사정이 없으면 환경친화적 선박으로 구입하여야 한다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따른 구입 의무를 이행하지 아니한 국가, 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업의 명단을 공표할 수 있다.

운 측면이 있고,

현행 지원체계²⁷⁾는 내항·외항 해상운송사업자뿐만 아니라 유선·도선사업자, 어업인, 예선업자 등 다양한 선박의 소유·운영주체를 포괄하고 있어, 내항선과 외항국적선대를 법률에 명시할 경우 해당 범주에 포함되는지 여부가 불분명한 선박에 대한 지원이 이루어지게 되어 법 해석 및 집행상 혼란이 발생할 우려가 있어 보임.

개정안이 주요 선박군의 친환경 전환을 촉진하려는 취지는 타당한 측면이 있으나 이를 어떻게 법률에 구체화할 것인지는 환경

27) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 시행령」

제12조(환경친화적 선박으로의 전환에 대한 지원 기준 및 방법 등) ② 법 제12조제2항에 따라 지원을 받을 수 있는 자는 제10조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 환경친화적 선박에 해당하지 않는 선박(이하 “일반선박”이라 한다)을 폐선(廢船)하고 환경친화적 선박의 건조를 발주하는 자로 한다.

제10조(환경친화적 선박의 구매자 등에 대한 지원 기준 및 방법 등) ① 법 제10조에 따라 지원을 받을 수 있는 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 환경친화적 선박을 매입하거나 건조를 발주하는 자 또는 환경친화적 기자재를 설치, 교체하거나 그 밖의 방법으로 환경친화적 선박으로 개조하려는 선박의 소유자(이하 “환경친화적 선박 구매자 또는 개조자”라 한다)로 한다.

1. 「해운법」 제4조제1항에 따라 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 같은 법 제24조제1항 또는 제2항에 따라 내항 화물운송사업 또는 외항화물운송사업의 등록을 한 자
2. 「유선 및 도선 사업법」 제3조제1항에 따라 유선사업 또는 도선사업의 면허를 받거나 관할 관청에 신고한 자
3. 「원양산업발전법」 제6조제1항 또는 제2항에 따라 원양어업 허가를 받은 자
4. 「수산업법」 제7조제1항에 따라 어업면허를 받은 자, 같은 법 제40조제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 어업허가를 받은 자 또는 같은 법 제51조제1항에 따라 어획물운반업의 등록을 한 자
- 4의2. 「양식산업발전법」 제10조제1항에 따라 양식업 면허를 받은 자 또는 같은 법 제43조제1항에 따라 양식업 허가를 받은 자
5. 「내수면어업법」 제6조제1항에 따라 어업면허를 받은 자, 같은 법 제9조제1항에 따라 어업 허가를 받은 자, 같은 법 제11조제1항 또는 제2항에 따라 어업 신고를 한 자
6. 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제24조제1항에 따라 예선업의 등록을 한 자
7. 「항만운송사업법」 제4조에 따라 항만운송사업의 등록을 한 자나 같은 법 제26조의3에 따라 같은 법 제2조제4항에 따른 항만용역업 또는 선박연료공급업의 등록을 한 자
8. 「해양환경관리법」 제70조제1항에 따라 해양환경관리업의 등록을 한 자
9. 「해양폐기물 및 해양오염퇴적물 관리법」 제19조제1항에 따라 해양폐기물관리업의 등록을 한 자
10. 「도시가스사업법」 제10조의11에 따라 선박용천연가스사업의 등록을 한 자

친화적 선박 운영 현실과 지원의 적절성 및 실무적 필요성 등을 고려하여 판단할 필요가 있어 보임.

- 해양수산부는 노후선박을 폐선하고 환경친화적 선박으로의 전환 촉진을 위해 구체적인 지원 대상을 명시하는 개정 취지에 공감하나 공공선박은 지원 대상에 포함되지 않고 내항선과 외항 국적선대 등 표현이 모호한 측면이 있어 일부 수정이 필요하다는 의견을 제시함.

5. 행정적·재정적·기술적 지원 등

가. 개정안의 요지

- 개정안은 해양수산부장관이 환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진을 위하여 환경친화적 선박 및 관련 기자재의 실증·상용화, 기술개발, 전문인력 양성 등의 사업을 하는 자에게 필요한 행정적·재정적·기술적 지원 및 금융 지원 등을 할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제12조의2 신설).

[표] 개정안 조문대비표

현 행	개 정 안
<신 설>	제12조의2(행정적·재정적 지원 등) <u>해양수산부장관은 환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원, 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 또는 보조금 지급 등 필요한 지원을 할 수 있다.</u> 1. <u>환경친화적 선박 및 관련 기자재의 실증, 시험·인증 및 상용화 사업</u> 2. <u>환경친화적 선박 및 관련 기자</u>

	<u>재의 기술개발, 공급망 구축 및</u> <u>산업 기반 강화 사업</u> <u>3. 환경친화적 선박 관련 전문인</u> <u>력의 양성 및 교육·훈련 사업</u> <u>4. 그 밖에 환경친화적 선박의 개</u> <u>발 및 보급 촉진을 위하여 해양</u> <u>수산부장관이 필요하다고 인정</u> <u>하는 사업</u>
--	--

나. 검토의견

□ 개정안은 환경친화적 선박·기자재의 개발, 실증 및 관련 상용화 사업 등에 필요한 종합적인 행정적·재정적·기술적 지원 등에 대한 근거를 마련함으로써 업계의 다양한 지원 확대 요구에 부응하고 관련 산업의 경쟁력을 강화하려는 취지로 보임.

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

첫째, 안 제12조의2에 열거된 각 사업이 현행법상 추진 근거를 갖추고 있는지 검토할 필요가 있음.

일반적으로 사업자에 대한 행정적·재정적 지원 근거를 마련하기 위해서는 사업의 추진 근거가 법률에 먼저 규정되어 있을 필요가 있음.

안 제12조의2의 ‘기술개발’과 ‘실증’은 현행법 제8조²⁸⁾의 연구개발 및 현장적용에, ‘산업기반 강화’와 ‘전문인력 양성·교육훈련’은 제9조²⁹⁾의 기술기반조성사업에 각각 근거가 마련되어 있고, 신설 조문은 이를 기반으로 이러한 사업을 수행하는 자에 대한 행정적·재정적·기술적 지원의 근거를 보완하려는 규정으로 볼 수 있음.

반면, ‘상용화’ 및 ‘공급망 구축’은 현행법의 다른 조문에서 별도의 사업으로 규정하지 않고 있는바, 사업의 근거와 구체적 내용 없이 곧바로 행정적·재정적 지원대상에 포함하는 것이 적절한지 검토할 필요가 있음.

한편, 안 제12조의2제1호의 ‘시험’과 ‘인증’은 「선박안전법」³⁰⁾상

28) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제8조(기술개발을 위한 지원시책) ① 국가는 환경친화적 선박 관련 기술개발을 촉진하기 위하여 다음 각 호의 사항에 관한 지원시책을 수립하여 추진할 수 있다.

1. 환경친화적 선박의 핵심기술에 관한 연구개발
2. 환경친화적 선박기술의 현장적용
3. 환경친화적 선박의 국내외 기술개발 정보의 수집 및 제공
4. 그 밖에 환경친화적 선박의 기술개발을 위하여 필요한 사항

② 산업통상부장관 및 해양수산부장관은 제1항에 따른 기술개발을 추진하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로 하여금 환경친화적 선박의 연구개발사업을 하게 할 수 있다.

<후 략>

29) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제9조(기술기반조성사업의 추진) 국가는 제8조제1항에 따른 환경친화적 선박 관련 기술개발을 효율적으로 추진하기 위하여 다음 각 호의 기술기반조성사업을 추진할 수 있다.

1. 기술기반구축사업
2. 국제기술협력사업
3. 산업기술인력양성 및 교육훈련사업
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업

30) 「선박안전법」

제18조(형식승인 및 검정) ① 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박용물건 또는 소형선박을 제조하거나 수입하려는 자가 해당 선박용물건 또는 소형선박에 대하여 제9항 전단에 따라 검정을 받으려는 때에는 미리 해양수산부장관의 형식에 관한 승인(이하 “형식승인”이라 한다)을 받아야 한다.

② 제1항에 따른 형식승인을 받으려는 자는 형식승인시험을 거쳐야 한다. 다만, 「산업표준화법」에 따른 검사에 합격한 선박용물건 또는 소형선박을 생산하는 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는 형식승인시험을 생략할 수 있다.

형식승인을 위한 시험을 수행하는 기관 등에 대하여 지원하려는 취지로 보이나, 개정안은 이를 구체적으로 특정하지 않고 ‘시험·인증’으로 규정하고 있어 지원대상이 불분명한 측면이 있음.

특히, 현행법 제6조는 ‘인증’을 해양수산부장관이 시행하는 환경친화적 선박 및기자재에 대한 인증제도를 의미하는 용어로 사용하고 있으므로, 개정안대로 규정할 경우 안 제12조의2제1호의 ‘인증’이 제6조에 따른 인증을 의미하는지, 「선박안전법」에 따른 형식승인과 관련된 업무를 의미하는지 불분명한 측면이 있음.

따라서 개정안의 취지가 「선박안전법」에 따른 형식승인시험을 담당하는 기관 등에 대한 지원 근거를 마련하려는 것이라면, ‘시험·인증’과 같이 포괄적으로 규정하기보다 「선박안전법」 제18조에 따른 형식승인시험 등 지원대상이 되는 업무를 관계 법률의 용어에 맞추어 구체적으로 규정할 필요가 있으며, 그 지원 근거를 친환경선박법에 두는 것이 적절한지 또는 「선박안전법」에 두는 것이 적절한지를 함께 검토할 필요가 있어 보임.

둘째, 동 조문의 지원대상을 명확히 하기 위해 조 제목의 구체화가 필요할 것으로 보임.

현행법 제10조부터 제12조까지³¹⁾는 모두 특정 대상에 대한 ‘지

③해양수산부장관은 제2항에 따른 형식승인시험을 담당하는 시험기관(이하 “지정시험기관”이라 한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지정·고시하여야 한다.

<후 략>

31) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

원'을 조 제목으로 규정하고 있는 반면, 안 제12조의2는 조 제목을 '행정적·재정적 지원 등'으로 규정하여 지원의 대상 및 현행 법상 다른 지원 규정과의 관계가 명확히 드러나지 않음.

동 조문의 지원사항 중 다수가 현행법 제8조 및 제9조에 근거를 두고 있다는 점을 고려하여 조 제목을 '기술개발 및 기술기반조성사업 시행자 등에 대한 지원' 등으로 수정하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 안 제12조의2제1호와 제2호의 구분을 보다 명확하게 할 필요가 있음.

제1호는 실증·시험·인증 및 상용화 사업을, 제2호는 기술개발·공급망 구축 및 산업기반 강화 사업을 각각 규정하고 있으나, 기술개발 이후 실증과 상용화가 이루어지고 상용화 과정에서 공급망 구축이 이루어진다는 점에서 각 호의 적용 범위가 중첩될 가능성이 있음.

기술의 개발·검증 단계와 상용화·공급망 구축 단계를 기준으로 1호는 '환경친화적 선박 및 관련 기자재의 기술개발 및 실증사업'으로, 2호는 '환경친화적 선박 및 관련 기자재의 상용화, 공급망 구축 및 산업기반 강화 사업'으로 규정하는 방안을 고려할

제10조(환경친화적 선박의 구매자 및 소유자에 대한 지원)

제11조(환경친화적 선박의 연료 생산자 등에 대한 지원)

제12조(환경친화적 선박으로의 전환 등 지원)

수 있음.

넷째, 안 제12조의2제4호는 ‘해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사업’을 모두 지원대상으로 규정하고 있어 그 범위가 지나치게 포괄적인 측면이 있음.

「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제13조제6호³²⁾가 그 밖의 지원대상 사업을 산업통상부령 또는 해양수산부령으로 정하도록 한 입법례를 고려할 때, 안 제12조의2제4호도 지원대상 사업의 범위를 하위법령에서 구체화하도록 위임하는 것이 바람직할 것으로 보임.

- 해양수산부는 환경친화적 선박 및 관련 산업 전반에 대한 행정·재정·기술적 지원 근거 마련을 통한 기후위기 대응 필요성에 공감하나 산업통상부도 지원주체에 추가될 필요가 있다는 의견을 제시함.

32) 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」

제13조(행정적·재정적 지원 등) 산업통상부장관 및 해양수산부장관은 자율운항선박의 개발 및 상용화와 자율운항선박 기반 해상물류체계의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 시·도지사, 기관, 단체 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.

6. 그 밖에 자율운항선박 개발 및 상용화 촉진, 자율운항선박 기반 해상물류체계 발전을 위하여 필요한 사업으로서 산업통상부령 또는 해양수산부령으로 정하는 사업

IV. 입법의 재정영향

□ 개정안은 환경친화적 선박의 연료생산자 등에 대한 지원과 행정적·재정적 지원 등으로 추가 재정소요가 예상되나, 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되어 기술적 추계에 한계가 있음. 이에 국회예산정책처는 개정안에 대하여 재정이 수반되기는 하지만 기술적으로 비용추계가 어려운 경우로 보아 미첨부 사유서를 제출하였음.³³⁾

문 의 처
02)6788-5427

33) 국회예산정책처, 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)」 비용추계서 미첨부 사유서, 2026.7.15.

참고 1

환경친화적 연료 개요

- **(저탄소 연료)** LNG · LPG · 바이오유 등 해당, 20~30% 탄소저감 가능
 - 기존 연료(HFO, 중유) 대비 LNG · LPG는 탄소함량이 약 20% 적고 바이오유는 혼합비율 한계(NOx 기준충족)로 약 30% 탄소감축 예상
 - **(에탄)** 기존 화석연료 대비 약 20% 탄소저감 가능
 - * 플라스틱 등 화학제품 원료로 주로 활용 / 천연가스 주요 구성성분 중 하나 (메탄 90%, 에탄 3~4% 등)로 액화천연가스(LNG) 생산과정에서 에탄 추출
- ^{무탄소연료 전환 전 중간단계 역할} **(브릿지 연료)** e-메탄올, Bio-LNG 등 해당, 96~99% 탄소저감 가능
 - 연소시 탄소를 배출하지만 공기중 탄소 · 메탄 등을 포집 · 생산하는 e-메탄올, Bio-LNG는 전주기 관점에서 탄소중립 연료로 기대
- **(무탄소 연료)** 연소시 탄소배출이 없는 암모니아, 수소 등 해당
 - 단, 천연가스 개질(탄소배출)로 생산하는 그레이 암모니아 · 수소 외 신재생에너지를 활용한 그린 암모니아 · 수소가 무탄소 연료로 기대

< 연료별 물리적 성질·특성 등 비교 >

구 분	LNG	바이오중유	e메탄올	에탄	Bio-LNG	암모니아	수소
물리적 성질	-162℃에서 액체	액체 (상온·상압)	액체 (상온·상압)	-90℃에서 액체	-162℃에서 액체	-33℃에서 액체	250bar 또는 -253℃에서 액체
HFO 대비 연료탱크 크기	1.8배	1배	2.5배	2배	1.8배	3배	5~7배
발화점	-188℃	61℃	12℃	515℃	-188℃	132℃	500℃
탄소 감축율	약 20%	20~30% * 최대 30% 혼합예상	최대 99% * 100% 사용 시	약 20%	최대 96% * 100% 사용 시	100% * 그린암모니아	100% * 그린수소
생산방식	매장된 가스 채취	폐유·식품 찌꺼기로 생산	신재생에너지 합성·생산	매장된 가스 채취	하수·분뇨에서 메탄 포집·액화	메탄 개질 또는 신재생에너지 합성·생산	메탄 개질 또는 신재생에너지 합성·생산
공급량	저렴하고 매장·생산량 풍부	수급 불안정, 식량안보문제	포집·합성 비용 높음	산업수요 등 공급량 한계 예상	산업수요 중복 등 공급량 한계 예상	하버보수법 등 대량생산 가능 (향후 단기안정 예상)	운송·저장 비용 높음 (향후 단기안정 예상)

참고 2 친환경 선박연료 공급 실증사업 운영현황

□ 사업 내용

- (배경) 친환경 선박연료 공급 활성화를 위해 재정적, 행정적 지원을 제공하는 ‘친환경 선박연료 공급 실증사업’ 실시(‘23.6~)*

* 최초(‘23.6~9월)에는 공모를 통해 사업 대상을 선정하였으나, 그 이후(‘23.10~)에는 병커링 수요 변동성, 지원 효율성 등을 고려해 연중 수시로 수요자 신청을 받아 지정

- (지원 사항) 항만시설사용료* 감면, 안전규제(자체안전관리계획서) 신속 검토

* 수급선박의 선박입출항료 100%(1억원 상한) 감면(중대 안전사고 발생 없을 시)

□ 사업 실적

구분	일자	항만	연료	작업방식		수급선(선종)	비고
2023년	1차	7.16	울산항 (OTK 부두)	그린 메탄올	PTS ¹⁾ (비동시)	로딩암 공급	L. M. ³⁾ (컨테이너선)
		9.16	울산항 (자동차부두)	바이오 디젤	STS ²⁾ (비동시)	선박 공급	S. R. (자동차운반선)
	2차	10.28	광양항 (포스코 원료부두)	LNG	STS (동시작업)	선박 공급	H. E. (산적화물선)
2024년	1차	1.30	울산항 (병커링 정박지)	그린 메탄올	STS (비동시)	선박 공급	A. M. (자동차운반선)
	2차	2.13	부산항 (감만부두)	LNG	STS (비동시)	선박 공급	L. A. (자동차운반선)
		2.17					L. H. (자동차운반선)
	3차	8.8.	부산신항 (컨부두)	LNG	STS (동시작업)	선박 공급	V. (자동차운반선)
	4차	10.4.	부산신항 (컨부두)	메탄올	STS (동시작업)	선박 공급	Ant. M. (자동차운반선)
2026년	1차	1.25.	마산항 (자동차부두)	LNG	STS (동시작업)	선박 공급	L. A. (자동차운반선)
	2차	4.23.	울산본항 (잡화부두)	암모 니아	PTS (비동시)	로딩암 공급	A. (LPG 운반선)

1) Pipe to Ship 2) Ship to Ship 3) 선명은 이니셜로 표시