

해수면 유·도선 발전방안

해수면 유·도선 사무 지방이양 중점



해수면 유·도선 발전방안

해수면 유·도선 사무 지방이양 증점



연구진

한 부 영 한국지방행정연구원 선임연구위원

김 건 위 한국지방행정연구원 연구위원

- 해수면 유선과 도선 사업에 대한 관할권이 국가, 즉 해양경찰청에 속해 있다. 지방자치단체는 유선과 도선의 인·허가권과 지도감독권에 대한 지방이양을 요구하고 있다. 이러한 배경에는 해수면과 도서를 관할하는 지방자치단체가 주민의 거주권, 이동권, 교육권, 경제활동을 보장하고 유선과 도선을 통한 경제 활성화를 촉진하고, 문화관광 산업을 진흥하기 위해 이양을 요구하고 있다.
- 유·도선 사업의 면허(신고)는 유선장 및 도선장의 위치, 내수면과 해수면인가에 따라 그리고 주요 정박지 업장의 주소지 등에 따라 관할권이 달라지도록 규정하고 있다. 동일한 사무가 해양경찰청이 담당하는 국가사무와 지방자치단체가 담당하는 지방사무로 구분되어 관할권을 달리하고 있다. 해수면 유선과 도선의 경우 지방자치단체는 지원사업 즉 운영비 지원, 안전관리사업의 지원, 기반시설지원 등을 담당하고, 면허는 해양경찰청(해양경찰서)이 담당하고 있으며, 유·도선 사업자의 입장에서는 면허기관과 지원기관 간 연계성이 없는 관할권 구조로 되어 있다. 유선 또는 도선 사업을 영위하고자 하는 사업자는 면허를 위한 행정절차와 지방자치단체의 행정 및 경제적 지원시기를 고려할 때 사업의 안정적 실시가 불안정한 상태에서 시도해야 하는 어려움 상존하고 있다. 내수면과 해수면의 유·도선 사업에 대한 관할권의 구분이 주민의 거주 이동의 권리와 동질의 삶을 유지할 수 있는 권리, 교육 기회의 균등화, 섬 지역 문화의 계승발전, 그리고 방문객이나 관광객 내방을 통한 지역경제 활성화 측면에서 지방자치단체의 책무가 강조되어야 한다.
- 자치분권의 이념에 따라 지방자치단체는 유·도선 사업에 대한 전권한성을 가지는 것이 타당할 것이며, 지방자치단체가 수행하기 어려운 기능에 대해 광역자치단체가 그리고 광역지방자치단체가 수행할 수 없는 경우 보충성의 원칙

에 따라 국가가 수행한다는 원칙을 고려하여 사무배분의 원칙이 적용될 필요가 있다.

- 일본의 경우 「낙도항로정비법」에 따라 낙도 또는 보조항로의 운영상 경제적 타당성이 부족하여 운영이 어려운 경우 경영상 발생하는 손실 비용을 보조금으로 지원하고 있다. 유선과 낚시배의 운영에 관하여는 허가권에 관한 규정을 삭제하고, 등록주의를 택하여 관광 및 유선사업을 촉진하고 있으며, 법률이 정한 요건을 갖춘 사업자의 경우 지방자치단체에 등록함으로써 사업을 실시할 수 있게 규정하고 있다.
- FGI 방식의 면담 결과는 해수면과 내수면의 차이는 운영상의 차이가 크지 않지만, 사업에 대한 인허가권의 요건과 절차에 있어 차이가 있으며, 크며, 절차를 거치는데 경과 기간도 차이가 있다는 의견과 함께 안전검사와 안전교육 분야도 다소 차이가 있다는 의견이 제기되었다. 지방자치단체에서 도선은 대중교통으로 인식하고 있으며, 주민을 위한 행정서비스로 정책을 추진하고 있다. 이에 따른 필요한 예산지원과 안전관리를 실시하고 있으며, 도선사업자도 지방자치단체의 재정지원과 행정지도가 함께 이루어지는 경우 안전검사와 안전교육이 보다 효과적일 수 있다.
- 해수면 유·도선 사업에 대한 책임성 확보를 위해 지방자치단체의 역할 기능이 강화될 필요가 있으며, 지역 내 주민 및 관광객이 안심하고 일상의 안녕과 행복 추구가 지방자치단체에 대한 평가로 환류되고 선거에 의해 책임성을 확보하는 장치로의 제도 정착이 필요하다.
- 규제개혁의 차원에서 유·도선 사업이 국민 생활의 질적 향상과 국민의 생명과 재산보호, 자유로운 경제활동과 경쟁 촉진, 국가경쟁력 강화, 기업과 국민 생활에 대한 규제준수 부담 등을 제한하고 지연시킨다면 이를 개선하여야 할 것이다. 현재 유·도선 사업에 대한 법률적 행정적 규제는 민간 자율과 창의를 다소 제한하고 있다는 점과, 투명하고 공정한 경쟁 및 건전한 이성적 판단으로 미래를 예측하는 데 한계를 가지고 있다.

- 이번 ‘해수면 유·도선 발전방안’ 마련 연구를 통하여 해·수면 유도선 사업의 지방이양을 추진하기 위해서는 자치분권위원회의 「지방이양일괄법」에 포함되어 이양하는 방식과 「유선 및 도선 사업법」의 일부개정을 통해 이양하는 방식이 제안될 수 있다.
- 해수면의 유도선에 대한 지방이양을 인·허가권과 지도·감독권을 분리하여 사무의 이양사무의 범위를 검토하여 재배분의 기준을 정립할 필요가 있다.

CONTENTS

제1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	3
1. 연구 배경	3
2. 연구의 목적	4
제2절 연구범위 및 연구방법	6
1. 연구범위	6
2. 연구방법	6
3. 연구분석의 흐름도	7
제2장 해수면 유·도선 관련 이론적 논의	9
제1절 해수면 유·도선 사업의 개념 및 현황	11
1. 유·도선 사업 개념	11
2. 유·도선 현황	13
3. 유·도선 사업의 관할권	16
4. 유·도선 관련 안전관리기관, 운항제한, 지도점검 등 현황	18
5. 유·도선 선령 실태분석	21
제2절 유·도선 사업과 자치분권	24
1. 사무배분의 원칙	24
2. 전권한성의 원칙	26
3. 보충성의 원칙	27
4. 지방자치단체 자기책임의 원칙	27
5. 관할권 중복금지	28
제3절 해수면 유·도선 해외사례의 분석과 시사점	30
1. 일본 사례	30

2. 캐나다 사례	39
3. 영국 사례	45
4. 해외사례에 대한 시사점	51
제3장 해수면 유·도선 사업 행정서비스 실태분석	53
제1절 조사설계	55
1. 전문가 심층 면접조사의 기본방향	55
2. 전문가 심층 면접조사 면담내용	56
3. 면담자 구성	57
제2절 해수면 유·도선 사업 제도에 대한 면담 분석	58
1. 자치분권 추진을 위한 사무 배분 원칙과 기준	58
2. 자치분권 이념 실현을 위한 보충성의 원칙	62
3. 유·도선 안전관리의 실효성 확보와 규제 개선	65
제3절 해수면 유·도선 사업 현장에 대한 면담 분석	70
1. 지역개발 진흥과 유·도선 사업	70
2. 주민의 기회 평등권 보장	71
제4장 해수면 유·도선 사업 행정서비스 개선방안	73
제1절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 관할권 개선방안	75
1. 지방자치단체가 해수면 유·도선 사무 전수를 관할하는 방안	77
2. 해수면 유·도선 사무 중 인·허가 권한은 지방자치단체가 관할하고, 지도·감독 권한은 국가(해경서)가 관할하는 방안	80
3. 해수면 유·도선 사무 중 인허가 권한은 전수 지방자치단체로 이양하고, 지도·감독 권한 중 사법행정 성격의 사무에 한정하여 국가(해경서)가 관할하는 방안	82

CONTENTS

4. 지방자치단체가 유·도선 사무 전수를 관할하되, 안전관리 일부 현장 사무를 국가가 공동으로 관할하는 방안	85
5. 자치경찰이 지도·감독권 전수를 관할토록 하는 방안	88
6. 관할권 이양 방식과 개선방안 장단점 비교	89
제2절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 처리절차 개선방안	92
1. 행정지도와 행정지원 강화	92
2. 도선의 공영제 도입	93
3. 유선사업의 민관협력	94
제3절 해수면 유·도선 사업의 협력적 거버넌스 구축방안	95
제5장 연구의 종합 및 정책 건의	97
제1절 연구의 종합	99
제2절 정책 건의	103
【참고문헌】	105
【부록】	
부록 1. 「유선 및 도선 사업법 일부개정 법률안」(제1안)	108
부록 2. 「유선 및 도선 사업법 일부개정 법률안」(제2안)	118
부록 3. 「유선 및 도선 사업법 일부개정 법률안」(제3안)	131
부록 4. 「유선 및 도선 사업법 일부개정 법률안」(제4안)	144
부록 5. 「유선 및 도선 사업법」제·개정 연혁	157
부록 6. 해수면 적자 도선 지원현황(2019년)	160
부록 7. 유·도선 보험(공제)사고 발생 현황(최근3년, 2016~2018) ..	163
부록 8. 2020년 「유선 및 도선 사업법 일부개정 법률안」 주요내용 ..	164

표목차

[표 2-1] 유·도선 이용객 현황	13
[표 2-2] 내수면 유·도선 현황('19.12. 기준)	14
[표 2-3] 해수면 유·도선 현황('19.12. 기준)	15
[표 2-4] 유·도선 사업 관할권	17
[표 2-5] 유·도선 안전관리를 위한 운항제한 기준(동해 해경서 공고 사례)	19
[표 2-6] 기상특보 발효 시 운항할 수 있는 해수면의 범위 (제9조 관련)	20
[표 2-7] 선령 현황(총괄)	21
[표 2-8] 해수면 유·도선 선령 현황	22
[표 2-9] 내수면 유·도선 선령 현황	22
[표 2-10] 내·해수면 유·도선 선령 현황	22
[표 2-11] 적자보전 도선 현황	23
[표 2-12] 일본의 유어선업자에 부과되는 주요 벌칙	36
[표 2-13] 일본 가고시마현 유어선 업무책임자 강습회 일정	38
[표 2-14] 캐나다의 연안여객운송사업 개요	40
[표 2-15] 캐나다 페리 서비스 평가의 지표 구성	43
[표 2-16] 캐나다 주요 주 정부의 페리(소형) 운항 현황	44
[표 3-1] 국내 지방자치단체 유·도선 사업 지원 사례	61
[표 3-2] 지방자치단체의 적자 보전을 위한 도선 지원현황	62
[표 4-1] 해수면 유·도선 사업의 관할 형태	75
[표 4-2] 5가지 개선방안(정책안) 비교	76
[표 4-3] 지방이양 세부 절차	78
[표 4-4] 지방자치단체로 전수 이양 시 주요 개정사항	79
[표 4-5] 유선 및 도선 사업법의 인허가 사무 유형(17개 사무)	80
[표 4-6] 유선 및 도선 사업법의 지도·감독 사무 유형(16개 사무)	81
[표 4-7] 유선 및 도선 사업법의 사법행정 사무 유형(11개 사무)	84
[표 4-8] 국가 및 지자체 공동 처리 유형(3개 사무)	88
[표 4-9] 개선방안별 지방이양 시 장단점 등 비교	91
[표 4-10] 2019년 해수면 적자 도선 보조금 지급 현황	93

CONTENTS

그림목차	[그림 1-1] 유·도선 사업에 대한 연구 흐름도	7
	[그림 2-1] 유선의 종류(사례)	11
	[그림 2-2] 도선의 종류(사례)	12
	[그림 2-3] 런던 항만청의 유·도선 관리체계 관할범위	50
	[그림 4-1] '세월호 침몰사고' 전경	86
	[그림 4-2] 법률안 제정 및 개정 절차	90

제1장

서론

제1절 연구배경 및 목적

제2절 연구범위 및 연구방법

제1장

서론

KRILA

제1절

연구배경 및 목적

1. 연구 배경

- 그동안은 국가 사무의 지방이양이 계속적으로 추진되었으며, 현 정부도 자치분권을 위한 공약을 계속적으로 추진하고 있음.
 - 이번엔 「지방이양일괄법」이 국회를 통과하면서 지방이양에 대한 현 정부의 정책 의지가 명확하며, 자치분권을 보다 더 효과적으로 추진하게 될 것으로 기대됨.
- 유·도선 사업에 대한 경제성과 안전성에 대한 논의를 계속해왔지만, 지역 문화 창달과 지역경제 활성화를 위한 논의가 유·도선사업의 새로운 논제로서 대두됨.
 - 내수면 유·도선 사업이 법령상 지방자치단체의 사무로 명시되어 있는 반면 해수면 유·도선 사업 업무는 국가 사무로서 지방이양에 대한 논의가 필요한 시점임.
 - 해수면 유·도선 면허(지도·감독 사무 포함)의 경우 중앙정부, 즉 해양경찰청(해양경찰서장)이 담당하고 있음.
- 지방자치단체(시·도, 시·군·구)와 해수면 관련 유·도선 업체(단체)에서 지방이양의 필요성과 당위성을 제기하고 있음.
 - 해양경찰청(해양경찰서)에서 담당하는 해수면 유·도선사업 면허 권한을 지방이양 하여 다양한 문화관광 사업과의 연계 개발을 통한 지역경제 활성화에 기여 필요성 제기

- 지방자치단체가 유선사업과 도선사업에 대한 행정수요를 주민의 요구가 발생하는 즉시 처리함으로써 주민불편을 최소화하기 위한 대안으로 지방자치단체의 역할이 강조되고 있으며, 이에 고객지향적인 행정서비스 처리의 필요성이 대두됨.

2. 연구의 목적

- 해수면 유·도선 관련 법령사무 중에서 지방이양이 필요한 사무와 공동사무로 되어 있는 사무를 발굴하여 지방이양을 위한 논거 발굴
 - 지방이양 대상 사무를 발굴하여, 자치분권 차원에서 법령상의 사무 배분을 지방자치단체가 추진할 수 있는 근거 마련
 - 지방이양을 통한 주민 편익과 유·도선을 이용하는 국민의 안전관리, 경제적 타당성(지역경제 활성화)에 대한 근거 논리 개발
- 해수면 유·도선 사업에 관한 법령이 지나치게 규제중심의 급부 행정으로서 규제혁신 차원에서 이해당사자 또는 주민이 자유로운 경제활동을 위한 규제 정비가 필요함.
 - 유·도선 사업자가 복수의 행정관청을 대상으로 행정절차를 추진하는 번문옥례(繁文縟禮)를 최소화할 필요가 있음.
 - 해상안전에 대한 정책적 목표가 유·도선의 안전에서 유·도선 사업 자체의 안전성에 대한 문제로 중첩되어 강조되는 경향이 있음.
- 해수면 유·도선 관련 법령사무 중에 발굴된 지방이양 대상 사무를 보다 합리적이고 실효성 있도록 추진하는 방안 마련
 - 법령개정을 통한 지방이양 추진방안 조사 분석
 - 자치분권위원회의 「일괄이양법」을 통한 지방이양 방안 검토
- 지역경제 활성화를 위한 지방자치단체의 역량을 최대화하여 지역문화를 창달하고 지역산업과 관광을 촉진하도록 유도할 목적으로 해수면 유·도선 사업을 재고할 필요가 있음.

- 지역주민이나 지방자치단체는 유·도선 사업이 지역경제 활성화에 기여할 수 있다고 판단하고 있으며, 이를 위한 규제를 완화해줄 것을 기대하고 있음.
- 현 정부에서 추진하고 있는 규제개혁정책, 국가사무의 지방이양 정책, 일자리 창출 정책 등의 정책 기조와 연결하여 유·도선 사업의 타당성을 재고하고자 함.

제2절 연구범위 및 연구방법

1. 연구범위

- 시간적 범위
 - 2020년을 기준으로 유·도선 사업 관련 법령을 기준으로 시간적 범위 선정
- 내용적 범위
 - 유·도선 사업 관련 법령상 사무를 대상으로 내용적 범위를 한정
 - 해수면 유·도선 관련 면허, 안전관리, 지도·감독 등 사무를 포함함

2. 연구방법

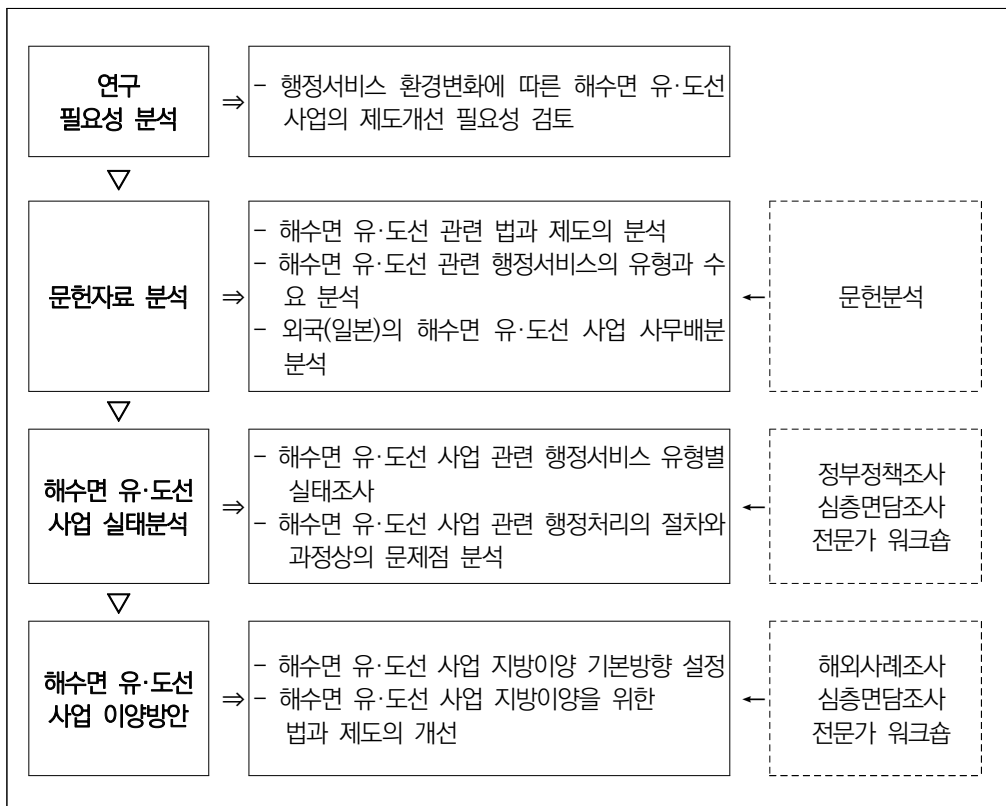
- 문헌조사
 - 정부의 해수면 유·도선 관련 법령과 정책 분석 : 지방이양 관련 정책 및 법령, 해수면 유·도선 사업 기본계획, 유·도선 안전정책 등
 - 현 정부의 중앙권한 지방이양 일괄법, 규제개혁 정책, 국가균형발전정책, 일자리 창출 정책 등의 국가정책과 연계하여 정책 조사 분석
 - 기존 조사자료 검토 및 분석 : 지방자치단체의 정책 제안, 해수부의 정책 방안, 해양경찰청의 개선방안 등의 검토와 분석
 - 선행연구 검토, 해외 해수면 유·도선 관련 법령과 정책 분석
- 실증조사: 전문가 심층 면접조사를 통해 현황과 개선과제를 발굴
- 전문가 조사
 - 학계(교수), 연구자 등 전문가, 유관단체 등 중심의 워크숍 추진
- 해수면 유·도선 사업 관련 법령상 사무를 조사
 - 해수면 유·도선 관련 법령상 사무를 원 처리권자, 현 처리권자, 이양가능 사무, 공동사무 등으로 분류 정리

- 법령상 해수면 유·도선 관련 주요 사무(권한과 책임)를 분석하여 이양가능 대상 사무를 선정

3. 연구분석의 흐름도

- 연구내용의 논리적 구성 및 적정 분석 방법의 활용
 - 논리적 구성과 각 연구분야 별 적절한 연구방법 등을 활용하여 분석함.
- 유·도선 사업의 현황 및 법령상의 기준, 그리고 지방분권과 규제개혁을 위한 유·도선 사업의 새로운 역할과 과제를 도출하고자 함.

[그림 1-1] 유·도선 사업에 대한 연구 흐름도



제2장

해수면 유·도선 관련 이론적 논의

제1절 해수면 유·도선 사업의 개념 및 현황

제2절 유·도선 사업과 자치분권

제3절 해수면 유·도선 해외사례의 분석과 시사점

제2장

해수면 유·도선 관련 이론적 논의

KRILA

제1절

해수면 유·도선 사업의 개념 및 현황

1. 유·도선 사업 개념

- 유선은 수상에서 고기잡이, 관광, 문화탐방 등을 위해 선박을 임대하여 즐기는 것을 뜻하고, 도선은 일정 지점에서 특정지점으로 사람과 물자를 운송하는 것을 뜻하며, 일반적으로 내수면과 해수면으로 장소적 구분을 통해 정리되고 있음.
- 유선이란 관광 또는 유락하는 승객을 승선시키는 선박으로 “Excursion Ship”으로 표기하며, 도선은 강가 및 내(작은 하천) 또는 좁은 바다목을 운항하는 선박으로써 “Ferry”로 표기
(법률 영문: Excursion Ship and Ferry Business Act)
- 유선과 도선의 형태상의 정의
 - 유선은 일반적으로 선박의 기본적인 형태는 도선과 같으나, 노보트·페달보트·황포돛배·잠수선·낙시배 등 다양한 형태가 있음.

[그림 2-1] 유선의 종류(사례)



- 도선은 일반적으로 선박의 기본적인 형태는 유선과 같으나, 댐 지역, 육지 ⇄ 도서, 도서⇄도서 간 차량을 적재하는 차도선 형태도 포함함.

[그림 2-2] 도선의 종류(사례)



- "유선사업"이란 유선 및 유선장(遊船場)을 갖추고 수상에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것으로서 「해운법」을 적용받지 아니하는 것을 의미함.
- "도선사업"이란 도선 및 도선장을 갖추고 내수면 또는 대통령령으로 정하는 바다목에서 사람을 운송하거나 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 것으로서 「해운법」을 적용받지 아니하는 것을 의미함.
- "수상"이란 내수면과 해수면으로 구분되며, "해수면"이란 바다의 수류나 수면을 의미함.
- 유·도선 사업의 주체는 내수면에서 사업을 추진하는 것과 해수면에서 추진하는 것에 대한 지도·감독 기관의 차이를 가지고 있음.
- 유선장 및 도선장은 유·도선 사업의 관할권 주소지에 위치하며, 유선 및 도선을 안전하게 매어두고 승객이 승선·하선을 할 수 있게 한 시설과 승객 편의시설을 의미함.
- 유·도선 사업의 특성은 지금까지 민간사업자가 내수면이나 해수면에서 영리 목적으로 사업을 추진하였으나, 현재는 지방자치단체가 주민 또는 관광객에게 행정서비스를 제공하는 기능이 강조되고 있음.

- 특히, 시·군 소재지에서의 소규모 도서 주민의 이동권에 대한 지방자치단체의 책무로서 도선사업의 유지관리가 필요함.

2. 유·도선 현황

- 해수면 유·도선 이용객은 2016년을 정점으로 감소하고 있으며, 세월호 사고로 인한 부정적 인식과 연륙교 개통 등에 따른 유·도선 이용객 수요의 감소가 이러한 이유에 기인하고 있는 것으로 파악되고 있음.
- 유·도선 이용객 현황은 아래 표와 같으며, 유·도선 이용객이 2016년을 정점으로 감소하고 있고, 이는 연륙교 개통으로 인한 도선 수요가 감소한 점과 유선에 대한 서비스 테마가 국민을 만족시키지 못한 점을 반영한 것으로 판단됨.

[표 2-1] 유·도선 이용객 현황

(단위 : 만명)

계	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
8,420	1,317	1,529	1,592	1,421	1,249	1,312

※ 최근 3년 내·해수면 이용객 비교 (단위 : 만명)

구분	계	'17년	'18년	'19년
계	5,539	2,011	1,715	1,813
내수면	1,557	590	466	501
해수면	3,982	1,421	1,249	1,312

- 지방자치단체가 관할권을 가지고 있는 내수면 유·도선 면허(신고) 현황은 아래의 <표 2-2>와 같음

[표 2-2] 내수면 유·도선 현황('19.12. 기준)

시도별	구분	유·도선			유·도선장		
		계	유 선	도 선	계	유선장	도선장
계		1,038	977	61	109	76	33
서울시		184	175	9	21	9	12
부산시		1	1	-	2	2	-
대구시		188	188	-	8	8	-
인천시		-	-	-	-	-	-
광주시		24	24	-	1	1	-
대전시		10	10	-	1	1	-
울산시		1	1	-	1	1	
경기도		189	184	5	21	15	6
강원도		224	192	32	22	17	5
충북도		47	35	12	13	6	7
충남도		12	12	-	4	4	-
전북도		93	93	-	4	4	-
전남도		6	6	-	2	2	-
경북도		47	44	3	8	5	3
경남도		12	12	-	1	1	-

※ 출처 : 행정안전부 안전정책실 안전제도과 제공

- 해양경찰청(해양경찰서)이 관할권을 가지고 있는 해수면 유·도선 면허(신고) 현황은 아래의 <표 2-3>과 같음

[표 2-3] 해수면 유·도선 현황('19.12. 기준)

서별	구분	유·도선			유·도선장		
		계	유 선	도 선	계	유선장	도선장
계		338	242	96	295	110	185
인천서		77	69	8	23	12	11
평택서		17	8	9	13	4	9
태안서		7	5	2	12	6	6
보령서		6	5	1	4	3	1
속초서		5	3	2	4	3	1
동해서		3	1	2	5	2	3
포항서		1	1	-	1	1	-
여수서		40	23	17	61	10	51
완도서		6	-	6	15	-	15
목포서		16	9	7	20	5	15
군산서		7	7	-	3	3	-
부안서		1	1	-	1	1	-
울산서		3	3	-	3	3	-
부산서		16	16	-	10	10	-
창원서		10	4	6	7	2	5
통영서		90	63	27	98	35	63
제주서		8	7	1	5	4	1
서귀포서		25	17	8	10	6	4

※ 출처 : (행정안전부 안전정책실 안전제도과 제공)

3. 유·도선 사업의 관할권

- 유·도선 사업의 면허(신고)에 관한 관할권은 유선 및 도선의 주요 정박지의 사업장 주소지 관할권을 기준으로 등록함.
- 유·도선 사업의 면허(신고)는 유선장 및 도선장 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도에 걸쳐 있는 경우는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 기준으로 관할권을 선정함.
 - 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사 또는 지방해양경찰청장이 면허권을 가짐.
 - 내수면과 해수면의 유·도선 사업에 대한 관할권을 구분하는 것은 일정 부분 타당하지만, 주민의 거주 이동의 권리와 동질의 삶을 유지할 수 있는 권리, 섬 지역문화의 계승발전, 그리고 방문객이나 관광객을 통한 지역경제 활성화 측면에서 지방자치단체의 책무가 강조되고 있음.
- 영업구역이 내수면인 경우 특별자치도지사·시장·군수·구청장에게 관할권이 있음. 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고, 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사에게, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장에게 관할권이 있음.
 - 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우는 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장이 관할권을 가지고 있음.
- 영업구역이 해수면인 경우는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장에 있으며, 우리나라는 내수면과 해수면을 구분하여 관할권을 정하고 있음.

[표 2-4] 유·도선 사업 관할권

구분	관할사무					
	법률운영	안전관리계획	사업면허	지도·감독	벌칙부과 등	비고
내수면	행안부	행안부	지자체	지자체	지자체	해수면 지도·감독은 안전강화 측면, 해경담당
해수면	행안부	지방해경청	해경서	해경서	해경서	

- 각 영업구역의 관할권에 따라 면허신청(신고)을 받은 관할관청은 유·도선 사업의 면허발급(신고수리(受理))을 할 경우 그 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 시·도 또는 시·군·구에 걸쳐 있는 경우에는 관계 시·도지사나 시장·군수·구청장 또는 지방해양경찰청장(해양경찰서장)과 미리 협의하여야 하며, 유·도선장이 「자연공원법」에 따른 공원 구역 안에 있는 경우에는 공원관리청과 미리 협의하여야 함

유선 및 도선 사업법 시행규칙 제3조의2(유·도선사업의 면허조건)

제3조의2 관할관청은 유·도선사업의 면허를 발급할 때에 법 제3조제4항에 따라 다음 각 호의 사항을 면허의 조건으로 붙일 수 있다.

1. 해당 지역의 특성 등을 고려할 때 유선 및 도선(이하 "유·도선"이라 한다)의 안전 제고를 위하여 관할관청이 필요하다고 인정하는 사항
2. 주차장, 승객 대기시설 및 화장실 등 승객 편의시설 확보에 관한 사항

- 유·도선 사업의 면허신청 또는 신고를 받은 관할관청은 유·도선사업의 면허를 발급하거나 신고를 수리(受理)할 때에 기간 이내에 수리 여부를 통지할 수 없을 때에는 그 기간이 끝나는 날의 다음 날부터 기산(起算)하여 신고의 경우 7일, 변경신고의 경우 5일의 범위에서 기간을 연장할 수 있음. 이 경우 관할관청은 연장된 사실과 사유를 신청인에게 지체 없이 문서로 통지하도록 규정하고 있음.

- 유·도선사업의 면허를 발급(신고수리)을 하였을 때에 관할관청은 그 내용을 관계 시·도지사나 시장·군수·구청장 또는 지방해양경찰청장이나 해양경찰서장, 공원관리청, 경찰서장, 지방해양항만관서의 장과 도로관리청 및 그 밖의 관계 기관에 각각 통보토록 하고 있어 유관기관이 다수존재하고 있음.

4. 유·도선 관련 안전관리기관, 운항제한, 지도점검 등 현황

가. 해수면 안전관리 주관기관

- 해수면 유·도선 관할관청인 해양경찰청은 현장 중심의 해양사고 예방체계를 확립하고, 지속적인 유·도선 업계 안전기반을 구축하는 등 국민이 안심하고 이용할 수 있도록 빈틈없는 유·도선 안전관리를 추진한다는 방침임.
- 해양경찰청의 유·도선 안전관리의 주요 내용은 유·도선 종사자의 자율적인 안전운항으로 안전의식 정착, 현장 안전점검 시 국민참여 확대를 통한 이용객 눈높이에 맞는 안전진단, 5개 주요 안전저해 행위 중점 단속, 운항사업자의 자체 비상훈련 확대, 승객 참여 유도 등임.
- 행정안전부에서는 유·도선 업체별 안전관리자를 지정, 일일점검 실기 및 결과 기록·관리 등 안전의무를 강화하는 법령개정을 추진하고 있으며,
 - 선령 20년 이상 노후 유·도선을 새로운 선박으로 건조 시 사업자의 부담완화를 위해 은행 용자 시 대출이자를 일부 지원(정책금리 2.5%) 하는 ‘이차보전사업*’을 시행하고 있음.

* 이차보전사업 : 정부가 특정 사업에 저금리의 정책자금을 직접 지원하는 대신 사업자가 은행에서 자금을 빌리되 정부가 정책금리(유·도선 이차보전사업의 경우 2.5%)를 지원하는 사업

나. 안전관리 유관기관

- 현재 전국 유·도선(내수면 1,038척, 해수면 338척)에 대한 안전관리를 위한 관련 기관은 행정안전부, 해양경찰청, 지방자치단체, 한국해양교통안전공단 등이며 이들 유관기관의 공동 협력체제를 통해서 유·도선 운항 안전을 위한 안전관리를 분야별로 추진하고 있음.

다. 유·도선 안전관리를 위한 운항제한 기준 등 공고

- 「유선 및 도선 사업법」 제8조 제5항 단서 조항 및 시행규칙 제7조(기상특보 발효 시의 운항제한 기준)에 따라 기상특보(주의보에 한함) 발효 시 운항제한 기준을 규정하여 추진 중에 있음.

【표 2-5】 유·도선 안전관리를 위한 운항제한 기준(동해 해경서 공고 사례)

구분	톤수별 운항 제한 기준			
	10톤 미만 (소형 유·도선)	10톤 이상~ 30톤 미만	30톤 이상~ 100톤 미만	100톤 이상
유선	전면통제	풍속 : 12% 이상 파고 : 2m 이상 시정 : 1km 이내	풍속 : 14% 이상 파고 : 2.5m 이상 시정 : 1km 이내	풍속 : 14% 이상 파고 : 3m 이상 시정 : 1km 이내
도선	전면통제	풍속 : 12% 이상 파고 : 2m 이상 시정 : 1km 이내	풍속 : 14%이상 파고 : 2.5m 이상 시정 : 1km 이내	풍속 : 14%이상 파고 : 3m 이상 시정 : 1km 이내

비고 : 1. 운항통제 조건은 실제 기상상태 기상청 파고 부이를 기준으로 한다.

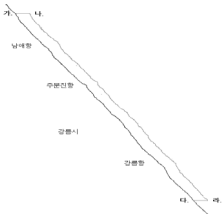

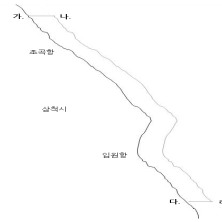

〈 파고부이 설치현황 (연안 1~2해리) 〉

- 강원 : 연곡, 삼척
- 울릉도 : 혈암, 구암, 울릉읍(도동)

2. 운항통제는 풍속·파고·시정 중 한 개의 조건만 해당되어도 운항을 통제한다.

- 적용구역 : 평수구역이 없는 해수면의 운항구역이며, 사례로서 제3~5구(강릉~임원), 제6구(울릉도 일원)

[표 2-6] 기상특보 발효 시 운항할 수 있는 해수면의 범위 (제9조 관련)

구분	범위	기준점
3. 강원도 주문진·강릉 구역		가. 북위 37°59'02", 동경 128°45'15" 나. 북위 37°59'02", 동경 128°46'31" 다. 북위 37°42'18", 동경 129°01'00" 라. 북위 37°42'18", 동경 129°02'16"
4. 강원도 묵호·삼척구 역		가. 북위 37°39'10", 동경 129°03'10" 나. 북위 37°39'10", 동경 129°04'26" 다. 북위 37°20'10", 동경 129°15'59" 라. 북위 37°20'10", 동경 129°17'15"
5. 강원도 임원구역		가. 북위 37°19'40", 동경 129°16'12" 나. 북위 37°19'40", 동경 129°17'28" 다. 북위 37°06'39", 동경 129°22'29" 라. 북위 37°06'39", 동경 129°23'45"
6. 경상북도 울릉도구역		가. 북위 37°32'02", 동경 130°50'26" 나. 북위 37°33'02", 동경 130°50'26" 다. 북위 37°31'55", 동경 130°56'17" 라. 북위 37°32'55", 동경 130°56'17" 마. 북위 37°31'30", 동경 130°56'17" 바. 북위 37°30'30", 동경 130°56'17" 사. 북위 37°28'43", 동경 130°48'30" 아. 북위 37°27'43", 동경 130°48'30"

라. 유·도선 안전관리를 위한 단속사항

- 행정안전부는 유·도선의 정원 초과 및 음주 상태 운항, 불법 운항, 적정 인명 구조장비의 미비치 등으로 인한 안전사고, 기관실 화재 우려요소 사전 발굴 해소 등 예방에 노력하고 있음.
 - 정원 초과 승선, 운전자의 음주 상태 운항 여부 및 무면허 운항
 - 인명 구조장비 미비치, 영업자 준수사항 이행 여부
 - 기관실 내 인화물질 비치 여부 및 정비불량, 비규격 제품 사용으로 인한 화재 위험성 노출 여부 등임.

5. 유·도선 선령 실태분석

- 유선과 도선의 건조되어 운항 가능한 기간을 선령이라 하며, 기본 선령을 20년으로 규정하고 있으며,
 - FRP선박(유리섬유강화 플라스틱 선박)은 25년까지 강선은 30년까지 연장하여 사용이 가능함.
- ※ 선령연장 시 행정안전부장관이 정하여 고시한 강화 안전검사(25년) 및 관리평가(30년)를 받아 계속 사용할 수 있음.

[표 2-7] 선령 현황(총괄)

(기준: 2019년)

구분	계	1~4년	5~9년	10~14년	15~19년	20~24년	25~29년	30~34년	35~39년	40~49년	50년
계	1,376	170	221	433	253	135	96	47	10	10	1
강선	213	21	36	16	22	30	39	32	6	10	1
FRP	1,163	149	185	417	231	105	57	15	4	-	-

※ 기본 선령은 20년

[표 2-8] 해수면 유·도선 선령 현황

(기준: 2019년)

구분	계	1~4년	5~9년	10~14년	15~19년	20~24년	25~29년	30~34년	35~39년	40~49년	50년
계	338	40	51	41	62	62	48	23	7	3	1
강선	144	9	19	14	21	27	30	15	5	3	1
FRP	194	31	32	27	41	35	18	8	2	-	-

※ 기본 선령은 20년이며, FRP선박은 25년까지 강선은 30년까지 연장사용

[표 2-9] 내수면 유·도선 선령 현황

(기준: 2019년)

구분	계	1~4년	5~9년	10~14년	15~19년	20~24년	25~29년	30~34년	35~39년	40~49년	50년
계	1,038	130	170	392	191	73	48	24	3	7	0
강선	69	12	17	2	1	3	9	17	1	7	-
FRP	969	118	153	390	190	70	39	7	2	-	-

※ 기본 선령은 20년이며, FRP선박은 25년까지 강선은 30년까지 연장사용

[표 2-10] 내·해수면 유·도선 선령 현황

(기준: 2019년)

구분	계	1~4년	5~9년	10~14년	15~19년	20~24년	25~29년	30~34년	35~39년	40~49년	50년
계	1,376	170	221	433	253	135	96	47	10	10	1
내수면	1,038	130	170	392	191	73	48	24	3	7	-
해수면	338	40	51	41	62	62	48	23	7	3	1

- 유선과 도선의 건조되어 운항 가능한 기간을 선령이라 하며, 30년 이상의 선령을 가지고 있는 유선 및 도선이 68척으로 전체의 5% 차지하며, 이에 대한 제도적 보완과 지방자치단체의 지원이 필요한 분야임

[표 2-11] 적자보전 도선 현황

(단위: 억원)

구분	내수면(7척 내외)		해수면(50척 내외)		비고
	적자액	지원액	적자액	지원액	
계	28.2	32.6	88.7	114.8	
2015년	5.5	6.4	9.9	18.5	
2016년	6.1	7.0	21.7	14.4	
2017년	6.4	7.2	21.2	24.7	
2018년	4.9	5.8	20.4	28.1	
2019년	5.3	6.2	15.5	29.1	

※ 지원 근거

- 「유·도선법」 제36조(보조금의 지급), 관련 지자체 조례(도, 시·군)
- 「댐건설 및 주변지역지원 등에 관한 법률」 제43조(댐주변지역 지원사업)

제2절 유·도선 사업과 자치분권

- 유선과 도선의 사무배분의 현황을 조사한 결과 해수면에서의 단위 사무별 사무의 배분 현황이 중앙정부, 즉 국가의 관할권에 속하여 있으므로 지방 자치단체의 권한과 기능이 약화하여 있음.
- 법령상 특정기관이 해당 기능을 수행하도록 의무를 부과하는 경우 이를 사무로 분류하여, 최소단위의 기능을 단위 사무로 개념을 정리하여 이러한 단위 사무를 처리하는 기관을 처리권자로 분류하고 있음.
- 유·도선 사업법에서 법령상 조(條) 또는 항(項)에서 기능의 최소단위로서 단위 사무를 추출하고 있으며, 단위 사무를 기준으로 국가⇔지방 사무를 분류하고 있음.
- 유·도선 사업법의 사무배분 체계를 분석하고 자치분권의 차원에서 분권화를 위한 방안과 과도한 중앙집권화로 주민의 의견과 참여, 소통이 어려운 경우 이를 혁신방안으로 자치분권을 제안하고자 함.

1. 사무배분의 원칙

- 자치분권 및 지방행정 체제 개편에 관한 특별법(약칭: 지방분권법)은 국가와 지방자치단체 간의 종합적·체계적·계획적 지방자치 분권을 추진하기 위해 특별법으로 제정되었음.
- 「지방분권법」은 자치분권에 기본이념을 주민의 자발적 참여를 통하여 지방자치단체가 그 지역에 관한 정책을 자율적으로 결정하고 자기의 책임하에 집행하도록 하며, 국가와 지방자치단체 간 또는 지방자치단체 상호 간의 역할을 합리적으로 분담하도록 함으로써 지방의 창의성 및 다양성이 존중되는 내실 있는 지방자치를 실현함을 기본이념으로 하고 있음.

- 지방자치제도는 지역을 단위로 지역주민이 그 지방 주민의 복리에 관한 사무, 재산관리에 관한 사무, 기타 법령이 정한 사무를 자신들이 선출한 기관을 통하여 자신들의 책임 아래에서 직접 처리하게 함으로써 자치행정의 민주성과 능률성을 제고하고 국가발전과 함께 지방균형 발전을 도모하는 제도라고 할 수 있음(최봉석 외 2015).¹⁾
- 법령상 유·도선 사업에 관한 사무의 중앙⇔지방 간 사무 배분은 모호한 한계가 있으며, 「지방자치법」 제9조는 지방자치단체의 사무 범위를 규정하고 있으며, 같은 법 제10조는 광역자치단체와 기초자치단체의 사무 배분의 기준을 제시하고 있고, 같은 법 제11조는 중앙 ⇔ 지방 간 사무 배분의 기준을 제시하고 있음.
 - 구체적으로, 중앙(국가)이 처리해야 할 사무로 외교·국방·사법·국세 등 국가의 존립에 필요한 사무, 물가정책·금융정책·수출입정책 등 전국적으로 통일적인 처리를 요하는 사무, 농산물·임산물·축산물·수산물 및 양곡의 수급조절과 수출입 등 전국적 규모의 사무 등 총 7개의 기준을 제시하고 있음.
- 정부의 행정행위를 새로운 기준으로 하여 중앙정부와 지방자치단체의 정부 간 관계를 설정하고, 정부 간 관계로부터 각각의 역할을 기준으로, 중앙과 지방간의 사무 배분이 바람직함.
 - 지방자치, 지방분권의 근원적인 목적이 주민복리의 증진이고, 지방분권의 효율성은 주민과의 근접 행정을 통해 실현될 수 있는바, 주민과 가까이에서 수행되어야 할 정부의 행위를 중심으로 지방자치단체의 사무로 배분하는 것이 사무 배분의 기준이 되어야 함.
- 사무 배분의 원칙에서 동일한 사무는 동일한 수준의 중앙정부 또는 지방자치단체가 사무를 수행하는 것이 합리적이라는 원칙으로 유선과 도선 사업의 경우 내수면은 지방자치단체가, 그리고 해수면은 중앙정부 사무를 수행하고 있으며, 사무 배분의 원칙과 기준에 부합하지 않는 체제를 가지고 있음

1) 헌법재판소 1996.6.26. 선고 96헌마200

- 지방이양과 관련된 기준으로, 자치분권법은 전권한성의 원칙(Allzuständigkeit)과 보충성의 원칙(Subsidiaritätsprinzip), 자기책임성(selbstverantwortlichkeit), 관할권 중복금지 규정을 명시하고 있으며 이에 해당하는 법령은 지방이양을 고려해야 한다는 규정임

2. 전권한성의 원칙

- 전권한성의 원칙은 헌법이나 법률이 국가나 그 밖의 공공단체의 사무로서 유보하고 있는 것이 아니면, 지방자치단체의 모든 사무를 지방자치단체가 임의로 처리하고 규율할 수 있는 권한을 가진다는 원칙임
 - 「헌법」 제117조제1항은 지방자치단체의 업무에 관하여, “지방자치단체는 주민의 복리에 관한 사무를 처리하고 ..”라고 규정함으로써 주민의 복리에 관한 사무는 지방자치단체가 처리권을 가지고 하는 고유의 관할권을 가진 사무로서 명시하고 있음.
 - 주민의 복리에 관한 사무는 지방자치단체가 자치권의 범위 안에서 전권한성을 가진다고 해석해야 한다는 의견도 있으며, 이러한 해석에 따르면 지방자치단체가 관할하는 지역적 사무가 존재한다면, 그 사무는 원칙적으로 헌법적으로 보장되는 지방자치단체의 사무영역에 해당
- 유·도선 사업의 지방자치단체 전권한성의 원칙에 따라 지방자치단체가 우선적으로 수행할 수 있는가를 우선 검토하고 지방자치단체가 수행할 수 없는 경우에 중앙정부가 수행하는 것이 타당하다는 원칙임
- 「헌법」 제117조에서 규정하고 있듯이 주민의 복리증진을 위한 사무는 지방자치단체가 수행하는 것을 전권한성의 원칙으로 이해하고 있음

3. 보충성의 원칙

- 보충성의 원칙은 지역공동체에 관련된 모든 사무는 원칙적으로 기초자치단체가 수행할 수 있으며, 시·군·구 사무로 배분하고, 시·군·구가 처리하기 어려운 경우 시·도에 배분하고, 시·도가 처리하기 어려운 경우 국가가 처리하도록 배분한다는 원칙임.
 - 이 원칙에 따르면, 국가의 기능은 지방자치단체의 기능을 뒷받침해 주는 데 있으며, 지방자치단체의 기능을 흡수하는 것을 허용하지 않음.
 - 보충성 원칙은 단계화된 민주주의 실천을 내용으로 하고 있으며, 민주주의 및 수직적 권력분립의 실현에 그 가치를 두고 있다는 점에서 「헌법」에서 비롯되는 당위적 원리라고 할 수 있음.
- 따라서 국가가 영토권을 가지는 이상 지역 사무는 국가 사무로서의 성격과 중첩될 수밖에 없음에도 불구하고 모든 관할 지역마다 지방자치단체의 권한을 인정하는 것을 의미함.
- 내수면의 경우 유선과 도선에 대해 기초자치단체가 우선적으로 사무를 수행하며, 유선과 도선의 운항이 지역적 경계를 넘는 복수의 지방자치단체가 관련된 유선과 도선은 광역자치단체가 담당하는 보충성의 원칙을 지키고 있음

4. 지방자치단체 자기책임의 원칙

- 지방자치단체가 지역 내의 사무에 대해 전권한성을 가지고 있는 만큼 이에 따른 정책적, 제도적, 인적 책임을 동반한다는 원칙
- 지방자치단체는 지역주민에 대한 복리, 경제활동, 교육환경, 안전 등에 대한 무한책임을 가져야 한다는 원칙
- 지방자치단체의 자기책임은 구체적으로 지방자치단체가 제도를 통해 주민에게 정책 책임을 지는 경우와 선출직 공직자와 지방자치단체의 공무원이 직무상의 책임을 포함하여 권한과 책임을 논함.

- 지방자치단체의 관할구역 내 주민의 복리와 기회의 형평을 책임져야 하며, 도서 등 특수지역에 거주하거나 이동상의 어려움으로 피해가 발생하지 않도록 균형이 있는 행복추구권 보장이 필요
- 지방자치단체의 지역 내에 주민은 교육과 문화, 복지, 경제활동 등에 차별을 받지 않도록 유·도선 사업을 지방자치단체가 지원하고 보장해야 할 책무를 가진다고 해석할 수 있음.
- 지방자치단체의 자기책임 원칙이 자치단체장의 선거에 의한 책임으로 귀결되고 있지만, 지방자치단체의 선출직 공직자의 선거공약에서 제시된 도서 지역의 균형 발전 공약의 실효성을 높이는 것도 자기책임 원칙에 포함됨.

5. 관할권 중복금지

- 법령상의 모든 단위사무는 국가, 광역, 기초자치단체 간에 관할권이 명시되어있으며, 이를 근거로 권한과 책임이 명료해져야 한다는 원칙임.
- 일부 사무의 경우 권한과 책임이 분리되어 법제화되어 상위기관은 권한을 가지고 있고, 하위기관은 책임만을 부담하는 경우가 발생함으로 법률이 정한 권한과 책임을 관할권을 가진 기관이 집행하여야 한다는 원칙임.
- 유·도선 사업의 경우 내수면과 해수면이 관할권을 달리하고 있으며, 유선이나 도선이 면허의 취득관청과 운항 상의 차이를 가져오는 경우 지방자치단체가 지역 내의 사무에 대해 전권한성을 가지고 있는 만큼 이에 따른 정책적, 제도적 인적 책임을 동반한다는 원칙
- 관할권을 정함에 있어서 통합적 관리 또는 포괄적 관리가 필요하며, 포괄적 관리란 동일한 기능 또는 사무 군을 조직인력, 재정을 포괄적으로 사무배분이나 이양을 해야 한다는 원칙으로 기능을 통합적 운영과 완결성을 갖춘 사무배분을 의미함.

- 해수면 유·도선 사업을 지방자치단체가 효과적 추진을 위한 재정을 지원하고 있으며, 면허권자와 지원자가 다른 경우가 발생하고 있음.
- 지역주민에 대한 복리증진을 위한 사업으로서 도선사업은 대중교통과 같은 관점에서 내수면과 해수면을 분리하지 않고 관할권을 동일시하는 방안도 고려될 수 있음.
- 지방자치단체가 문화관광을 위한 사업을 추진하기 위해 재정을 지원하고 있지만, 면허권자가 해양경찰서로서 면허취득 후 재정지원을 신청하게 되므로 사업자가 불안한 환경 속에서 사업을 추진하는 결과가 됨.

제3절 해수면 유·도선 해외사례의 분석과 시사점

1. 일본 사례

1) 해수면 여객선 사업 제도

- 일반여객 정기항로 사업참여의 일반적 제도
 - 일반여객 정기항로 사업의 진입은 교통안전 등 일정 기준을 충족하면 진입할 수 있음. 단 지정 구간에의 참여는 운송의 안전성 등의 일정 기준 이외에 일정한 해상운송 서비스를 확보해야 하는 것이 필요함.
 - 신규로 참여하는 경우, 국토교통성의 규정에 따라 작성된 신청서에 국토교통 대신에 제출하고 허가를 받을 필요가 있음(「해상운송법」제3조).
- 일반여객 정기항로 사업의 지정에 대한 원칙
 - 지정 구간은 선박 이외의 교통이 없는 구간 또는 선박 이외의 교통수단에 의한 것이 두드러지게 불편한 구간으로 해당 구간 관련 낙도 등의 주민이 일상생활이나 사회생활을 영위하기에 필요한 선박 운송이 확보되어야만 하는 구간으로 관계 광역단체 지사의 의견을 듣고 국토교통 대신이 지정함(「해상운송법」제2조 제11항).
- 일반여객 정기항로 사업 허가기준
 - 지정 구간 이외에 진입할 때의 허가기준은 ‘운송시설, 안전, 합리적인 사업 운영 계획, 보험계약, 합리적인 자금계획, 선박 교통의 안전 등의 기준을 충족하여야 함(「해상운송법」제4조 제1호~제5호).
 - ‘지정 구간’에의 허가기준은 상기의 기준 이외에 일정한 운송 서비스를 확보하기 위한 지정구간별로 설정된 ‘서비스 기준’을 충족하여야 함(「해상운송법」 제4조 제6호).
- 일반 여객선의 정기항로 사업의 서비스 기준
 - 서비스 기준은 「해상운송법」 제4조제6호에 따른 심사 기준으로 설정되는 기준임. 지정 구간별로 ‘각 운항의 운항일정, 운항시간 (운항횟수 및 출발

종료시간) 여객 수송 능력·자동차 수송 능력 등의 항목 중에서 필요에 맞게 설정되어 있음.

- 서비스 기준에는 운항 일정(예: 매일), 운항 시간 (예: 운항 횟수 1일 3왕복, 첫차 Am8 : 00 전, 막차 Pm7 : 00 이후), 각 운항 최저 수송 능력(예: 여객 100명, 차량 20대) 등이 있음.

○ 일반 정기항로 여객 사업의 휴지, 폐지 시 기준

- 규정에 따라 작성된 신고서를 국토교통대신에게 신고하며, 항로가 ‘지정구간’ 이외의 경우 30일 전까지, 경영하는 항로가 ‘지정구간’을 포함한 경우는 6개월 전까지 신고하여야 함(「해상운송법」제15조).

○ 일반 정기항로 여객의 운임 및 요금제도

- 일반여객 정기항로 사업의 운임·요금은 규정에 따라 작성된 신고서를 국토교통대신에 신고하며, 단 ‘지정 구간’에 관한 여객운임·일부 수화물 운임·자동차 수송 운임은 그 상한을 정하여 국토교통대신의 인가를 받은 뒤 그 상한액을 초과하지 않는 범위에서 사전에 신고하도록 함(「해상운송법」제8조, 같은 법 시행규칙 제4조의2).

○ 일반 정기항로 여객의 안전운항 확보

- 일반여객 정기항로 사업자는 끊임없이 수송의 안전성을 향상하려는 노력이 필요하며, 안전 최우선 방침하에 사장에서 사원까지 안전관리 체제를 구축하고자 안전 매뉴얼로서 ‘안전관리 규정’의 작성 및 국토교통 대신에 사전 신고가 의무화되어 있음(「해상운송법」 제10조의 3 제1항).
- 안전관리 체제를 적절하게 유지하기 위해 총괄 관리책임자로서 ‘안전총괄 관리자’를 선임하고,
- 현장에서 운항관리를 실시하는 책임자로서 ‘운항관리자’를 선임(「해상운송법」 제10조의3제4항) 하여야 하며, ‘안전총괄관리자’나 ‘운항관리자’를 선임할 때에는 지체 없이 국토교통 대신에게 신고하여야 함(「해상운송법」 제10조의3제5항).

- 일반 정기항로 여객의 안전운항에 대한 감사
 - 일반여객 정기항로 사업자가 허가 또는 승인된 내용대로 운항하고 있는지, 관계 법령 및 안전관리 규정을 준수하여 안전하게 운항하고 있는지를 확인하기 위해 ‘운항노무감리관’이 수시로 감사를 하고 있음 (해상운송법 제25조).

2) 낙도 항로 및 보조항로 유지

- 낙도 항로’란 「낙도항로정비법(離島航路整備法)」에서는 본토와 섬 간을 연결하는 항로, 낙도 상호 간 연결하는 항로, 기타 선박 이외의 교통이 없는 지점 간 또는 선박 이외의 교통수단이 두드러지게 불편한 지점 간을 연락하는 항로를 이룸
- 낙도 항로 중 다음의 기준을 비롯한 몇 가지 기준을 충족한 항로를 ‘보조 대상 항로’라고 하며 최근 이용자가 감소하면서 항로 사업이 지속되기 어려운 상황을 맞이하고 있음
- 낙도 주민의 이동 수단으로써, 생활물자의 수송 수단으로서 매우 중요하기 때문에 국가가 보조금을 교부하여 이를 유지하기 위해 노력하고 있음(「낙도항로정비법」 제1조 내지 제2조, 제29조(지역 공공 교통 확보 유지 개선 사업비 보조금교부).

[주요 기준]

1. 「낙도진흥법」 제2조제1항의 규정에 따라 지정된 낙도진흥대책 실시 지역이나 이에 준하는 지역과 관련된 항로일 것
2. 본토와 제1호 지역 또는 제1호 지역 상호 간을 연결하는 항로이며, 이하의 어느 하나에 해당할 것
 - 2-1. 그 외 교통기관이 없거나 다른 교통수단에 의한 것이 매우 불편할 것
 - 2-2. 동일 낙도에 복수의 항로가 존재하는 경우, 동일 낙도에 대한 기점의 항구를 다르게 하고 종점이 동일한 시정촌에 없는 항로이며, 협의회에서 결정된 항로일 것
3. 해당 항로가 육상의 국도나 광역 도로에 상당하는 해상 교통기관을 가질 것

4. 해당 항로에서 관계 주민 외 우편·서신 항공편 또는 생필품 및 주요 물자 등을 수송하는 것
5. 해당 항로의 경영으로 발생하는 결손의 예상이 명확히 어쩔 수 없다고 인정되는 동시에 정비계획에 적합한 운항 계획에 따라 영위할 경우에 수지 차액이 25만 엔 이상인 것으로 예상되는 곳

○ 보조금의 종류

- 보조금의 종류로는 운항 비용의 결손액의 일부를 보조하는 ‘낙도 항로운영비 등 보조금’과 낙도 항로의 유지·개선을 위해 실시하는 조사비용, 대체선박 건조비의 일부를 보조하는 ‘낙도 항로 구조 개혁 보조금’이 있음 (지역 대중교통 확보 유지 개선사업비 보조금 교부 요강 제29조, 제40조).

○ 보조금의 교부를 받기 위한 절차

- 국가 보조금을 받기 위해서는 먼저 관계 자치단체, 관계 교통 사업자, 지역 주민 등을 구성원으로 하는 지역협의회에서 ‘생활 교통 네트워크 계획(낙도 항로 확보 유지 계획)’을 수립하고, 수지 전망계산서, 그 외 관계 서류를 첨부하여 국토교통대신에게 신청을 해야 함(지역 대중교통 확보 유지 개선사업비 보조금 교부 요강 제 33조, 제36조, 제45조).

3) 유어선업(遊漁船業)

가. 유어선업의 개요

- 관련 법령: 「유어선 사업의 적정화에 관한 법률」(‘遊漁船業の適正化に関する法律’ 이하 遊適法)
- 유어선 사업은 선박에서 승객을 어장(해수면과 농림수산대신이 정하는 내수면에 속하는 것에 한함)에 안내하고, 낚시 등의 방법으로 어류나 수산 동식물을 수집하는 사업임. 배낚시(船釣り), 투망 낚시(かせ釣り), 갯바위 나룻배(磯渡し), 뗏목배(筏渡し) 이외에 정치망(定置網, 일정한 곳에 놓음) 등 관광어업, 체험어업 등이 해당함.

- 수산 동식물의 채집을 수반하지 않는 아일랜드 호핑 등 관광 유람선, 다이빙 안내 사업, 자가 보트에 의한 개인 낚시는 유어선 사업에 해당하지 않음.

나. 신고제 ⇒ 등록제로 변경

- 유어선 사업을 하기 위해서는 영업소마다 그 영업소를 관할하는 광역지자체에 등록을 해야 하며, 영리를 목적으로 반복적이고 지속적인 뜻으로 실시하는 경우에는 비록 1회 영업이라도 등록이 필요함.
 - 등록 후 5년마다 갱신이 되어야 하고, 업무 내용에 변경이 발생한 경우에는 변경 신고의 제출이 필요함.

다. 등록제도

〈 유어선업의 등록 조건 〉

- 이용자의 안전관리 등에 해당하는 유어선 업무의 책임자를 선임할 것
 - 유어선 업무책임자는 광역지자체 등이 실시하는 ‘유어선 업무책임자 교육’을 수강하여야 함.
 - 또한, 유어선 사업을 계속하는 경우 5년에 1회는 이 교육을 받아야 함(유어선 업무책임자는 선장이 겸임할 수 있음).
- 승객에 대한 손해배상 보험(보험계약 금액은 승객 정원 1인당 3천만엔 이상)에 가입할 것
- 업무 규정을 정할 것
 - 등록 후 영업을 시작하기 전에 즉시 광역지자체에 신고하여야 함.
 - 업무 규정은 출항 중지 기준, 사고가 발생했을 경우의 대처 방법, 낚시 등에 관한 주지 방법 등 사업의 시행 방법을 정하여야 함.
- 결격사유
 - 금고 이상의 형 집행을 마치거나 집행을 받은 것이 사라진 날부터 2년이 경과되지 않는 경우

- 5가지의 법률, ‘유어선업 적정화에 관한 법률’(遊漁船業の適正化に関する法律), ‘선박안전법’(船舶安全法), ‘어업법’(漁業法), ‘수산자원보호법’(水産資源保護法), ‘선박직원 및 소형선박조정자법’(船舶職員及び小型船舶操縦者法) 또는 이러한 법률에 기초한 명령인 도도부현어업조정규칙(都道府県漁業調整規則)을 포함을 위반하여 벌금형 집행을 마치거나, 집행을 받을 것이 사라진 날부터 2년이 경과되지 않을 경우
- 과거, 유어선업 등록이 취소되어 2년이 경과되지 않은 경우
- 과거 유어선업 등록이 취소된 법인으로 등록 취소일로부터 소급하여 30일 까지의 사이에 그 법인 임원이었던 사람이 등록 취소 후 2년을 경과하지 않고 신청한 경우
- 유어선 사업의 정지가 명령되어, 그 정지 기간이 경과하지 않고 신청한 경우
- 미성년자의 법정 대리인이 상기의 어느 하나에 해당하는 경우
- 법인 임원으로 상기의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우

다. 그 외 유어선업자에 부과된 의무와 벌칙

〈 유어선업이 등록제가 되면서 강화된 사항 〉

- 유어선 업무책임자의 승선 의무
 - 유어선이 출항할 때에는 반드시 유어선 업무책임자를 승선시켜야 함
- 업무 규정의 준수 의무
 - 이용자의 안전과 어장의 안정적인 사용을 보장하기 위해 준수해야 함.
- 기상 및 해상 정보의 수집 의무
 - 이용자의 안전을 확보할 수 없다고 판단될 때는 유어선을 출항시켜서는 안 됨.
- 이용자(승선자) 명부의 비치 의무
 - 영업소마다 이용자(승선자) 명부를 비치하여야 하며, 유어선에도 비치해 두어야 함.

- 안내하는 어장의 어획 규제 등의 주지 의무
 - 이용자에게 수산 동식물의 채집 및 어장 이용에 관한 규정 등을 주지하여야 함.
 - 어장의 이용에 관한 규제 내용은 선내에 게시하거나 이용자(승선자)에게 서면으로 배포해야 함.
- 등록 표지의 게시 의무
 - 영업소에 등록표, 유어선 내에 등록표, 선체에 등록표식[(예)가고시마 ○○ ○)를 게시해야 함.
- 명의대여의 금지
 - 등록을 받은 사람이 타인에게 명의나 사업을 빌려줄 수 없음.
- 주요 벌칙

[표 2-12] 일본의 유어선업자에 부과되는 주요 벌칙

위반 유형	벌칙 형태
1. 무등록 영업	3년 이하의 징역 혹은 300만 엔 이하의 벌금
2. 부정 수단에 의한 영업	
3. 사업의 명의대여	
4. 등록내용변경의 미신고, 허위신고	100만 이하의 벌금
5. 업무책임자의 미선임	
6. 이용자 명부의 미설치, 허위 기재, 미기재	30만 엔 이하의 벌금
7. 등록표식의 미게시(미표시)	
8. 등록 유어선업자 이외의 등록표식 게시(표시)	
9. 폐업의 미제출	50만 엔 이하의 과태료

라. 유어선 업무책임자 강습

- 유어선 업무책임자가 되고자 하는 사람은 광역지자체가 실시하는 ‘유어선 업무책임자 교육’을 반드시 받아야 함.
 - 이를 위해서는 사전에 수강 신청서를 제출하고, 지자체가 지정하는 강습 교재를 반드시 구입하여 지참하여야 함.
- 강습 교재가 없으면 강습을 받을 수 없음.
- 수강 신청서를 작성하여 수강 10일 전까지 광역지자체 수산진흥과에 제출하여야 함.
 - 유어선 업무책임자 강습은 특별한 자격이 없어도 누구나 언제든지 받을 수 있음. 하지만 업무책임자가 되기 위해서는 면허증 취득 후 실무경험이 필요함.

마. 유어선업 등록 절차

- 양식에 따라 등록 신청서를 작성하고 필요한 서류를 첨부하여 영업소의 소재지를 관할하는 광역지자체의 각 지역진흥국 수산진흥과에 신청함.
 - 신청서에는 등록 신청 수수료에 상당하는 현 수입 증지를 첨부함.
- 유어선업자의 등록을 받은 후 즉시 업무 규정을 광역지자체 신고하여야 하며, 업무 규정을 신고하지 않으면 영업을 할 수 없음.

바. 등록내용의 변경과 폐업

- 등록내용에 변경이 생기거나 폐업 등의 경우, 관할 광역지자체에 변경 신고 및 폐업 신고서를 제출하여야 함.
- 승객 손해 보험은 보험 만료 상태에서의 영업을 방지하기 위해 보험 기간의 만료(보통 1년) 전에 계약 갱신의 변경 신고를 반드시 제출하여야 함.

사. 유어선 업무책임자 강습회

- 유어선 업무책임자 강습은 농림수산부 대신의 인증 받은 것이면 다른 지자체나 타 기관에서 수강하여도 유효하며,
- 가고시마현의 경우, 재단 관문해기협회 가고시마 해기면허센터(鹿児島海技免許センター), 일본해양레저안전진흥협회(日本海洋レジャー安全・振興協会)가 주최하는 강습이 있으며,
- 가고시마현이 개최하는 유어선 업무책임자 강습회 교재 판매는 사단법인 일본낚시단체협의회가 실시하고 있음.

[표 2-13] 일본 가고시마현 유어선 업무책임자 강습회 일정

개최일	정원/장소
2020년 7월 3일	20명/가고시마현청 회의실
2020년 8월 7일	20명/지역진흥국 3층
2020년 10월 2일	20명/가고시마현청 회의실
2021년 1월 22일	20명/가고시마현청 회의실

아. 담당 부서와 관련 법률

- 담당부서 : 광역자치단체 수산진흥과, 지역진흥국 등
- 법률 : 「유어선업 적정화에 관한 법률(遊漁船業の適正化に関する法律)」

제1장 총칙

제1조 이 법은 유어선 사업을 영위하는 자에 대하여 등록제도를 실시하고 그 사업에 필요한 규제를 실시하여 그 업무의 적정한 운영을 확보함과 동시에 그 조직하는 단체의 적정한 활동을 촉진함으로써 유어선 이용자의 안전 확보 및 이익의 보호 및 어장의 안정적인 이용 관계의 확보에 이바지하는 것을 목적으로 한다.

제2조 이 법에서 "유어선 사업"이라 함은 선박에 의하여 승객을 어장 (해수면과 농림 수산부 장관이 정하는 안에 수면에 속하는 것에 한한다)에 안내하고 낚시, 그 외 농림부령으로 정하는 방법에

따라 어류와 그 외 수산 동식물을 채취하고 포획하는 사업을 말한다.

2. 법률에서 「유어선」은 유어선 사업 의용으로 제공하는 선박을 말한다.

3. 이 법에서 "유어선 업자"라 함은 다음 조 제1항의 등록을 받은 유어선 사업을 영위하는 자를 말한다.

제2장 유어선업

제3조 유어선 사업을 영위하고자 하는 자는 그 영업소마다 그 소재지를 관할하는 도도부 현 지사의 등록을 받아야 한다.

2. 제1항의 등록은 매 5년마다 갱신을 받지 않으면 그 기간의 경과에 연줄 그 효력을 잃는다.

3. 전항의 갱신 신청이 있는 경우 동항의 기간 (이하 "등록의 유효기간"이라한다)의 만료일까지 그 신청에 대한 처분이 되지 않을 때에는 종전의 등록은 등록의 유효 기간 만료 후에도 그 처분이 될 때까지의 사이는 여전히 그 효력을 가진다.

4. 전항의 경우에 등록의 갱신이 된 때에는 그 등록의 유효기간은 종전의 등록의 유효기간 만료일의 다음날부터 기산한다.

2. 캐나다 사례

가. 일반 현황

- 캐나다의 경우, 연방 정부의 교통부(Transport Canada)가 국내 및 해외 해운 정책을 총괄하고 책임지고 있으며, 각 지방의 항만청(Port Authorities)이 관리하고 있음.
- 교통부의 해상안전실(Transport Canada's Marine Safety)에서 해상운송 관련 안전 및 환경보호 제도 등을 관할하고 있음.
 - 연방 기구인 운수청(Canadian Transportation Agency)은 준사법 기구로 교통관련 분쟁해결 및 조정 규제 기관으로 교통부의 정책 시행 및 규제에 대해 관할
 - 해양수산부(Department of Fisheries and Oceans Canada) 산하의 특별조직(Special Operating Agency)인 캐나다 해양경찰(Canadian Coast Guard)은 선박운항 및 항로서비스 등에 대해 관리감독 업무를 담당
- 캐나다의 연안여객운송 사업은 연방 및 주정부 차원으로 구분됨.

- 연방 차원에서는 교통부가 직접 국영기업 혹은 주 정부를 지원하거나, 일부 항로의 선사에 선박 터미널 등을 임대하며 주 정부 차원에서 직접 선박을 운항하는 등 다양한 형태를 보이고 있음.
- 캐나다 교통부의 연안여객 정책의 주요 특징
 - 국영기업인 Marine Atlantic Inc. 운영, 페리 지원 프로그램(Ferry Services Contribution Program) 및 브리티쉬 컬럼비아주 정부 지원(연안운송 지원)을 통해 캐나다의 경제 성장 및 산업 확대를 촉진함.
 - 일부 주요 및 역사적 항로를 제외하고 대부분의 지역 연안항로 및 기타 연안여객서비스는 주 정부(지방정부)에서 담당하고 연방정부(교통부)는 안전, 운항, 도선, 선박등록, 선원 등 제도적 차원에서 지원함

[표 2-14] 캐나다의 연안여객운송사업 개요

관련부처	방식	형태
교통부, 지방정부	면허제, 운항 계약제	국영기업, 국가선박 민간 임대, 지방정부 직접 운항 등

자료: 국토해양부(2012)

나. 연방국영기업의 운영

- 연방국영기업(Federal Crown Corporation)인 Marine Atlantic은 캐나다 동안²⁾의 뉴파운드랜드 섬(Island of Newfoundland)과 노바스코샤(Nova Scotia)의 항로³⁾에서 선박을 운항함

2) 캐나다는 서안(태평양 지역, Pacific Region)과 동안(대서양 지역, Atlantic Region)에 대부분의 연안항로가 형성되어 있는데, Marine Atlantic은 동안에서 선박을 운항하고 있음

3) 1990년 중반까지 5개의 페리 항로와 2개의 연안항로를 운항하였으나, 연육교(Confederation Bridge) 건설 및 캐나다 해운정책(National Marine Policy, 1995) 등에 따라 일부 항로는 주 정부(Newfoundland and Labrador 등)로 이전되거나 민영화되어 현재는 2개 항로만을 운영 중에 있음. Newfoundland and Labrador의 물자의 50% 이상을 수송하기 때문에 여전히 중요한 항로로 인식됨

- Marine Atlantic 설립 및 운영에 대한 법적 근거는「Terms of Union of Newfoundland with CANADA」 32조임
 - 과거 1949년 뉴파운드랜드(Newfoundland) 주가 캐나다에 연방으로 가입하면서 캐나다 정부가 헌법에 선박 운항을 약속함
 - Marine Atlantic은 기존 민간 해운사를 인수하는 것을 승인하는 법률인 「Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act, 1986」에 따라 국영기업으로 설립됨

「Terms of Union of Newfoundland with CANADA」 32.

- (1) Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port aux Basques, which, on completion of a motor highway between Corner Brook and Port aux Basques, will include suitable provision for the carriage of motor vehicles:
 (2)~(3) (생략)

- 캐나다 정부(교통부)가 CEO를 임명하며(5년 임기), 통상적으로 950명(성수기 1,200여 명)을 고용하고 있으며,
 - 2007년 영업비용인 1억6,000만 달러 가운데 7,300만 달러(51.9%)는 운항 수입으로 충당하였으며, 7,700만 달러(48.1%)는 연방 정부와 별도 협정(funding agreement)에 따라 연방 정부의 보조금으로 지급함.
 - 2010년 총 지출액 2억 9,680만 달러 중에서 9,460만 달러(33.4%)는 운항 수입으로 충당하고, 2억70만 달러(67.6%)는 정부 보조가 이루어짐.

다. 페리 운항 서비스 지원 제도

- 연방 정부는 캐나다 동부지역의 대서양 및 퀘벡주의 동쪽 지역에 대하여 ‘페리 운항 서비스 지원 제도’(Ferry and Coastal Passenger and Freight Services Program)를 시행 중이며,

- 페리 운항 서비스 지원 제도는 「Canada Transportation Act」에 근거하여 시행되며, 매년 페리 운항 선사와 협력 계약을 체결함.
- 캐나다 교통부는 정부 소유의 선박 척 및 개의 터미널의 관리 책임이 있으며, 민간 운항 업체에 선박 등의 운항 유지보수에 대한 재정 지원정책을 시행하고 있음.
 - 운항 업체와 매년 협정을 체결하여 운항조건·약관 등을 결정하고, 운임인상 및 예산 지원액 등에 대해 결정하게 됨.
 - 'Water Transport Assistance Policy(1976)' 및 'National Marine Policy(1995)'를 통하여 제도의 구체화가 이루어짐.
 - 특별 경제개발 및 도서 지역사회(remote community) 발전이 근본적인 정책 목표임.
- 동 지원 프로그램은 수익발생 구조가 아니므로, 선사의 비효율적인 운영이 문제가 될 수 있으나, 소비자 효용, 지역경제 차원의 공익서비스(Public Service Obligation) 증진을 목적으로 정부 보조의 정당성이 확보됨.
- 손실 발생 사업이지만, 지역 산업 발전을 위하여 선박을 건조하는 등의 대책을 통하여 중앙정부와 지역 경제에 장기적 이익이 발생하는 상호 이익을 추구함.
 - 지방정부가 도서에 대한 서비스를 책임지며 교통부는 주요 수리 및 선박 안전시설, 터미널 하수처리 등의 개선사업에 집중함
 - 조달청(Public Works)이 주요 자산인 선박교체 등의 업무를 처리함.
- 예산은 크게 운항(Operation), 기본적인 유지보수(Minor maintenance), 유지 및 보수(maintenance and repair)의 3종류로 분류됨.
 - 선박의 안전시설, 터미널 등 자산개선(capital improvement)의 경우 교통부가 지원하며, 방파제(break water), 포장(pavement) 등의 SOC 부분은 중앙정부가 부담하고, 일반 준설(dredging) 등은 선사가 부담함.
 - 교통부는 5년 단위로 예산 지원 타당성 등에 대해 페리 서비스 평가(Ferry

and Coastal Passenger and Freight Services Program Evaluation)를 실시하고 있음.

[표 2-15] 캐나다 페리 서비스 평가의 지표 구성

구 분	내 용
적합성	- 정부정책과 일치 여부 - 지원서비스 향로에 대한 지역사회의 지속적인 수요
사업수행	- 협정 내용의 운항 준수 여부 - 환경 등의 안전 수칙 - 지역 경제 공헌 및 기여 - 적절한 운임 - 정부 지원의 지속 가능 여부

자료: 국토해양부(2012)

라. 연방 정부의 브리티시 콜롬비아 주 정부에 대한 직접지원

- 1977년 정치적인 이유로 연방 정부의 연간지원액(annuity payment, grant)이 800만 달러에서 2,690만 달러(2010~2011년)로 증가함.
- 브리티시 콜롬비아 주 정부는 BC Ferries 선사를 직접 운영하여, 연간 2,000만 명의 승객 및 800만 대의 차량을 수송하고 있음.
 - BC Ferries는 선박 35척으로 25개 향로를 운항하며(47개 항만 기항), 22개 향로에 대해 운항횟수 별로 주 정부로부터 service fee를 수령함.
 - BC 주 정부와 60년 기간으로 'Coastal Ferry Services Contract'를 2003년에 체결함에 따라, 연간 1억 2,500만 달러 수준으로 년 단위로 지원 규모 등이 결정되며, 독점적 운항, 터미널 등 장기 임대사용, 소득세 면제 등의 혜택이 부여됨.
 - 수익추구 조직은 아니지만 상업적 접근에 의한 의사 결정(commercial approach decision)을 추구함.
- BC Ferries는 운임수익의 70%를 선박 운항 및 관리비용으로 지출하며, 정부는 자산지출 분야에 지원함.

- 궁극적인 의사결정권은 브리티시 콜롬비아 주 정부에 있지만 사내 이사회
의 독립성, 경영권 등을 존중하고, 기본적으로 손익분기점을 목표로 하며,
발생수익은 선박 및 터미널에 재투자하는 원칙을 준수해야 함.
- 내륙하천 선박(inland ferries)은 승객 및 차량의 무료이용이 가능함.
 - 민간 운항 업체와 계약하여 운영하며 운항거리 5~35분, 차량 2~80대, 승
객 12~250명 등의 형태로 다양한 선박과 서비스를 제공함.

마. 주 정부의 독자적인 페리 서비스

- 대형 선박운항 업체인 BC Ferries를 운영하는 브리티시 콜롬비아를 제외
한 대부분의 캐나다 주 정부는 소형 선박 위주로 연안 및 내륙하천 호수를
연계하는 페리 서비스를 직접 운영함.
- 민간선사와 15년 등의 장기 계약을 체결하고, 운임 비용·교통량·패턴 등을
분석하여 항로 및 선박을 관리하는 등 이익 증대를 위하여 노력함.
- 20년 이상의 노후 선박을 교체하고 승무원 유니폼 의무 착용, 선박 도색
및 시설 표준화로 서비스 개선을 통한 고객 편의를 증대함.

[표 2-16] 캐나다 주요 주 정부의 페리(소형) 운항 현황

구 분	내 용
브리티시컬럼비아 교통부	5척의 소형 페리 및 예인선, 바지 선박 등 보유: 총 16척 (내륙하천에서 주로 운항하며 업체에 위탁계약)
마니토바 교통부	8척의 페리 선박 보유(3척 동력선, 1척 어선 순찰선 등) 5척은 호수, 하천 등에서 직접 운항
뉴브런스윅 교통부	페리운항부서에서 15척 운항
뉴파운드랜드	페리 18척 운항
Northwest Territories	5척 운항
온타리오	6척(3척 소유, 여름철 용선)

자료: 국토해양부(2012)

3. 영국 사례

가. 여객선 및 도선의 규모에 따른 유럽연합 안전 규정

- 유럽연합(European Commission)은 2017년 10월 유선(여객선 포함)에 관한 새로운 안전 규정(EU legislation on passenger ship safety)⁴⁾을 제정하였으며,
- 유럽연합 회원국이 전체적으로 이 안전 규정을 완전하게 적용할 수 있도록 2년의 유예기간을 두었고 결과적으로 2019년 12월 21일부터 전 유럽회원국의 국내 입법으로도 적용되도록 하였음.
- 유럽 규정은 유럽해양안전국(European Maritime Safety Agency, EMSA (<http://www.emsa.europa.eu>))을 중심으로 정책집행을 관리하고 있음.
- 지금까지 유럽연합의 회원국들에 적용되고 있는 여객선 안전에 관한 주요 유럽 규정은 다음과 같음
 - 여객선 중에 길이 24미터 이상인 유선은 10~12년마다 안전관리를 받도록 규정
 - 여객선 운항에 있어서 탑승객 명단 관리는 전자시스템으로 유지, 관리 및 보고하도록 하였고, 이에 대해서는 비상사태 등 유사시 관리를 위해서 최소 6년간 승객 데이터를 유지 관리해야 하며,
 - 여객선 승객들이 유선에 탑승하여 출발한 후 15분 이내에 승객 데이터를 해양 당국에 바로 보고하도록 규정하고 있음⁵⁾
 - 여객선 안전에 관한 기존의 중복적 감사제도를 정비하여 간소화하여 적용하고 있음.

4) Directive (EU) 2017/2108 of the European Parliament and of the Council of 15 November 2017 amending Directive 2009/45/EC on safety rules and standards for passenger ships

5) Amendments to Directive 98/41/EC on registration of persons on board

- 유럽연합(European Commission)은 2019년 처음으로 여객선 길이 24미터 이하인 유선들에 적용되는 안전 규정을 제정한 바 있으며, 이에 대해서는 준수위반에 따른 법적 처벌 등의 강제성을 보여주지는 않지만, 유럽연합 회원국들에게 공통으로 적용되는 소형 여객선들에 대한 안전권고 규정을 제정한 것은 처음임⁶⁾.
- 이 권고안에 따라 회원국들은 여객선 승객의 안전에만 국한되지 않고, 선박 설계, 화재 위험 및 비상 상황 등도 포함하여 소형 여객선에 관한 공통적인 안전 목표와 기능 요건을 준수하게 됨.
- EU 회원국에 의해 개발되고 승인된 이 요건은 EU 내에서 항해하는 선박에 승선한 승객에게 공통의 안전수준을 제공하고 도선 제조자와 운영자가 더 편리하게 EU 시장에 접근할 수 있도록 함

나. 영국의 관할 행정기관

○ 영국 선박 항행 행정기관(UK Navigation Authorities)

- 영국의 경우 다양하게 조직화되어 있으며,⁷⁾ 중앙부처의 하나인 교통부장관(Department for Transport)을 중심으로, 해양 및 선박 항행 분야에서의 관리·감독 등은 중앙부처인 해양연안보호청(Maritime and Coastguard Agency)이 관할하고 있음.
- 이외에도 강과 운하 지역을 관장하는 국가기관 뿐만 아니라 해안가 도시의 항구, 수로 등을 관리하는 지방자치단체 등 다양하게 존재하고 있음.
- 주로 해수로(navigable waterway), 수로(aqueduct), 운하(canal), 항행로(navigation), 강(river), 항구(port) 등을 관장하는⁸⁾ 공공기관들임.

6) on safety goals and non-binding functional requirements for passenger ships below 24 meters in length(2019/C 142/01), THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION

7) <https://britishmarine.co.uk/Services/Business-Support/Technical-Support/Guidance-and-Advice/Commercial-Vessels/Navigation-Authorities-UK>.

8) <https://britishmarine.co.uk/Services>.

- 영국의 유·도선 인허가 및 감독기관: 해양연안보호청(MCA)
 - 영국 정부는 해양연안보호청(MCA, Maritime and Coastguard Agency)을 중심으로 해서, 유·도선, 해양레저선(catamarans), 호버(hovercrafts) 등에 대한 법규와 관리기준 등을 제정·운영하는 체제로 감독하고 있음.
 - 이 규정들은 국제해양기구(IMO, International Maritime Organization) 협약에도 명시되어 있지만, 영국 정부는 특히 여객선의 건조, 유지관리, 운영 등 전반에 관한 규정과 기준들을 제정 및 관리하고 있음⁹⁾.
 - 특히, 국내 연안 및 영국 해양에서의 ‘차량적재 도선’(roll-on/roll-off ship, ro-ro ferries)을 포함한 여객선 등의 유·도선은 물론, 초고속 스피드를 가진 해양레저선, 호버 등을 포함해서 안전운영 법령(선박건조 기준 준수, 여객선 등 유·도선 운항 인허가증) 등을 총괄하고 있음.
 - 따라서, 여객선 안전에 관한 규정은 국제기준인 국제해상인명안전협약(the Safety of Life at Sea, SOLAS and Load Lines Conventions)에 따르고,
 - 이 국제해상인명안전협약(SOLAS)에 의한 안전 훈련을 실시하고 있음¹⁰⁾
- 영국의 선박유형 분류
 - 영국에서 선박 유형을 분류하고 있는 기준은 일반적으로 국제해양기구(IMO)의 협약 등에 따라서 규정하고 있음.
 - 여객선(passenger ship)은 통상 12명 이상의 상업용 선박
 - 고기잡이선(fishing vessel)은 상업용에 활용되는 모든 종류의 낚시배, 고래선 등임.
 - 원자력동력선(nuclear ship)은 원자력을 활용하여 항해하는 선박
 - 바지선, 화물운송선(Bulk carrier) 등은 상업용으로 화물 등 운반에 사용되는 선박임.

9) 이 모든 규정과 기준에 관해서는 다음 영국 정부 사이트 참조:

<https://www.gov.uk/topic/ships-cargoes/construction-maintenance-operation>

10) SOLAS는 1912년 타이타닉호의 사고에 대한 대책으로 1914년 처음으로 제정이 되었고, 이후로 여러 번 개편되었다.

- 이외에도 유류운반선(Oil tanker), 초고속선박(High-speed craft) 등 다양함.

○ 영국의 내수(Inland waters) 분류

- 영국에서 내수(Inland waters) 또는 내수로는 바다가 아닌 운하, 강어귀, 호수 등을 통칭하는 용어이며, 크게 4가지로 구분하고 있음
- Category A는 1.5미터 깊이 이하의 좁은 강, 운하 등
- Category B는 1.5미터 깊이 이상, 60센티미터 이상의 높은 파고가 발생하지 않는 넓은 강, 운하
- Category C는 깊고 넓은 강과 호수, 해안 등 1.2미터 이상의 높은 파고가 예상되지 않는 곳
- Category D도 깊고 넓은 강, 호수, 해안 등 2미터 이상의 높은 파고가 예상되지 않는 곳

○ 영국의 「여객선박안전법」

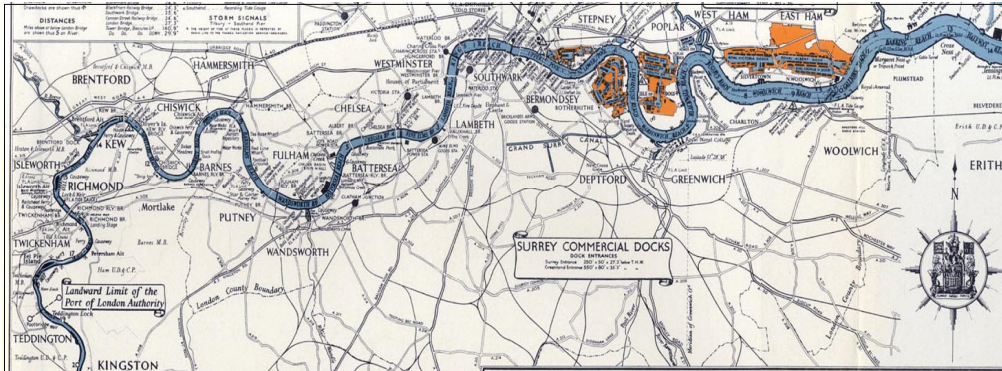
- 여객 선박의 사고 발생 상황을 줄이고 여객 손님들의 생존력을 높이고자 ‘국제해상인명안전협약’ 중에서 선박 제조의 경우,
- 인력 손실 최소화 기준을 규정함(incorporation of design criteria for the casualty threshold) 새 수정내용(SOLAS chapters II-1 and II-2) 들이 2010년 7월 1일부터 적용하기 시작하였음.
- 이후 영국 정부는 여객선박 안전규정(The Merchant Shipping Regulations 2010)을 제정하여¹¹⁾ 적용하여 왔음.
- 이 법령은 영국 내 운하 등 수로를 포함한 해양에서 승객 12명 이상의 상업용 여객선 안전관리에 관한 전반적인 규제, 운항 인허가 등을 명시하고 있으며 이를 중앙정부(관할부처 장관)의 권한으로 규정하고 있음.
- 여객선 허가증은 1995년 제정된 규정에 근거하고 있으며(Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 1995), 여객선 허가증 유효기간은 5년을 기준으로 하여 마지막 3개월 만기 전에 갱신하도록 규정하고 있으며,

11) www.legislation.gov.uk/uksi/2010/680/made.

- 갯신을 위해서는 과거의 안전규정 준수 여부 등 여객선 운영 규정에 적합한지 조사한 후 갯신 처리하고 있음.
 - 영국의 연안 선박에 적용되는 법률의 경우는, 해양연안보호청(MCA) 법령인 상업선규정(Workboat Code), 소형선박규정(MCA Small Commercial Vessel Code), 여객요트규정(MCA Passenger Yacht Code) 등이 있음.
- 여객선(passenger ship) 안전관리
- 영국의 여객선 안전관리는 영국 해양안전위원회(Maritime Safety Committee, MSC)가 2006년 국제해상인명안전협약(SOLAS)을 개정한 관리 규정을 제정하여 안전관리를 하고 있으며,
 - 특히, 대형여객선 중심으로 사고 발생 예방을 사전에 할 수 있도록 하고 있으며, 인명구조가 최대한 효과를 볼 수 있도록 전반적으로 안전기준과 관리 규정을 개정하였음
 - 2010년 7월 1일부터 적용되고 있는 이 안전 규정에 따르면, 여객선 내에는 안전지대를 항상 확보해야 하고,
 - 또한 선내에는 반드시 안전센터(on-board safety centres)를 통해서 안전통제 및 운영, 모니터링이 이행될 수 있도록 규정하고, 화재경보장치 및 화재예방 시스템 등을 갖추도록 하였음.
 - 여객선을 분류할 때, 영국에서는 여객선(passenger ships), 무승객선(non-passenger vessels), 레저선(pleasure boats)으로 구분하고 있음
- 런던항만청(Port of London Authority)의 유·도선 관리체계¹²⁾
- 런던항만청(PLA)은 런던항만청법(the Port of London Act)에 근거하고 있으며 템즈강 테딩턴(Teddington) 지역부터 템즈강 하안 어귀(Outer Estuary)까지를 관할범위로 하고 있음

12) The Port of London Authority (2016), A Code of Practice for Passenger Vessel Operation on the Thames 2012.

[그림 2-3] 런던 항만청의 유·도선 관리체계 관할범위



- 런던 항만청은 법에 근거하여 부여받은 입법권으로서 여객선 선주 및 운영자들에게 적용되는 런던항만청 조례제정권(PLA Byelaws)이 있으며, 해당 조례는 일종의 행정입법과 같은 법적 효력을 발생시키며, 이외에도 런던항만청 일반규정(PLA General Directions)에 대해서도 준수 의무가 있음¹³⁾.
- 런던 항만청은 기본적으로 런던 템즈강을 항행하는 모든 여객선 및 도선에 대한 관리·감독과 인허가권을 행사하고 있으며, 이러한 규정에 기본이 되는 것은 ‘내수로 소규모여객선 관리규정’(Inland Waters Small Passenger Boat Code)을 적용하고 있음.
- 런던부두관리국((LRS, London River Services)은 런던강에 설치된 여객선 선착장 대부분을 관리 운영하고 있음. 일부 민간운영을 하는 곳도 있으나 대부분 여객선 운항을 위한 선착장 및 부두 관리는 런던 부두관리국에서 관장하고 있음.
- 런던 템즈강 치안 및 안전관리는 런던강경비국(London Coastguard)과 해상경찰안전소(MPU, Marine Police Unit) 등에서 관할하고 있음.

13) www.pla.co.uk/Safety/Regulations-and-Guidance

4. 해외사례에 대한 시사점

◆ 해외사례가 우리나라와 비교될 수 있는 해수면에서 유선과 도선사업은 그다지 많지 않으며, 본 연구에서 일본과 영국 캐나다를 선정하여 유사점을 고려한 시사점을 제시하고자 함

- 일본과 영국, 캐나다가 동일하게 도선에 대해서는 지방자치단체가 경제적, 행정적 지원을 통해 주민의 이동권을 보장하고 있으며, 캐나다는 공영제로, 일본은 낙도지원이라는 경제적 지원책을 활용하고 있음.
- 영국의 유도선 인허가 및 감독기관은 해양연안보호청으로 국제해양기구의 기준과 규정에 따라 선박검사증과 유도선의 운항허가증을 교부하고 있으며, 이는 유럽연합국가가 공동으로 적용하는 기준임
- 유선에 대해서는 일반적으로 등록제를 선택하고 있으며, 필수여건을 충족한 경우 면허를 발급하는 방식이며, 필요한 조건을 충족하면, 인허권의 의미가 없다는 견해임.
- 유선과 도선에 대한 기준은 다르지만, 주민이 이용하는 선박에 대한 엄격한 안전기준을 법령에 명시하고 있으며, 이에 대해 사업자나 이용객 모두 잘 준수한다는 시사점을 가지고 있음.
- 일본은 본토에서 섬 간의 항로를 낙도항로로, 낙도 섬 간을 운항하는 항로를 보조항로로 구분하여 보조금을 지급하고 있으며, 일본은 낙도항로에서도 25만 엔을 조건 없이 보장하여 운행을 정례화하고 있으며, 이는 지방자치단체의 사무로 인식하고 있음
- 캐나다의 경우 도선에 대한 지원방식을 국가 또는 지방자치단체가 직영으로 운영하고 있으며, 장거리 항로를 제외하고는 이용객에게 무료로 운영하고 있음
- 영국과 캐나다의 경우 유선에 대해서는 엄격한 기준을 제시하고 있으며, 이러한 기준을 충족하면 등록제(신고필증제)로 운영하고 있음.

- 해외사례에서 가장 중요한 시사점은 사업자와 행정기관 간의 신뢰를 바탕으로 사업자와 지방정부 간 협업적으로 유선과 도선을 운영하며, 사업자 역시 안전관리를 위한 설비나 장비를 완벽하게 갖춘 후에 운항하고 있다는 것임.

제3장

해수면 유·도선 사업 행정서비스 실태분석

제1절 조사설계

제2절 해수면 유·도선 사업 제도에 대한 면담 분석

제3절 해수면 유·도선 사업 현장에 대한 면담 분석

제3장 해수면 유·도선 사업 행정서비스 실태분석

제1절 조사설계

1. 전문가 심층 면접조사의 기본방향

◆ 해수면 유·도선 발전방안을 위한 유선과 도선의 운영 실태와 문제점, 유·도선 사업의 안전성을 확보하고 주민이 안심하고 편리하게 이용할 수 있도록 하는 방안에 중점을 두어 전문가 심층 면접조사

- 조사 방법은 법령과 제도를 우선적으로 조사하고, 「헌법」, 「자치분권법」, 「지방자치법」에 나타난 자치분권의 원칙과 기준에 따른 해수면과 내수면의 유선과 도선에 대한 사무 배분의 조정, 재배분의 필요성과 당위성을 분석
 - 유선 및 도선 사업법에 명시하고 있는 명문화된 관할권을 중심으로 사무와 기능 그리고 관할권에 대한 심층 면접을 실시하며, 사무 재배분의 기준을 중심으로 면접·조사·분석 실시
- 조사방식은 전문가 심층 면접조사 방식을 활용하며, 법률적 문제점, 제도적 한계, 운영상의 실제적 어려움, 주민의 안전과 이용의 편의성, 지방자치단체의 정책 방향에 대해 심층 인터뷰 실시
 - 심층 면접의 장단점 분석 및 예상되는 문제점 도출을 위해 동일한 주제로 심층 면접을 실시하여 보다 객관화된 결과를 유도
- 6월 중 심층 면담 대상 전문기관 및 대상자를 해수면 유·도선 사업과 이해당사자, 학계 전문가, 담당 공무원, 지방이양 관련 전문가 등 총 15명에 대하여 심층 면담 실시

2. 전문가 심층 면접조사 면담내용

- 현재 지역에서 운행되고 있는 도선과 유선은 주민과 관광객을 위해 충실한 역할을 하고 있다고 생각하십니까?
- 유선과 도선을 이용하는 고객은 안심하고 해수면에서 유선과 도선을 활용하고 있다고 생각하십니까?
- 유선과 도선을 이용하는 고객은 어떠한 점이 불편하고 느낀다고 생각하십니까? 예: 안전성확보 미흡, 비용이 과함, 이용에 대한 절차와 시간 및 장소가 불편, 이용에 대한 정보 접근이 어려움 등
- 유도선 사업자의 경우 현재 유선과 도선의 면허(신고), 안전교육, 안전검사 등에 대한 행정서비스의 형식요건과 절차가 복잡하다고 문제를 제기하고 있습니다. 귀하의 견해는 어떠신지요?
- 유선과 도선 사업자의 면허절차가 복잡하여 개선의 필요성을 제기하고 있습니다. 이에 대한 귀하의 견해는?
- 도선사업에 대한 지원조례를 행정안전부가 표준 조례를 제정하여 지방자치단체에 권고하는 방안을 제안하고 있습니다. 이에 대한 귀하의 견해는?
- 유선과 도선의 해수면에 대해서는 경찰청의 면허권과 지방자치단체의 지원금 신청이 다른 절차와 관할기관이 다른데 어려움은 없으신지요?
- 지방자치단체가 유선 사업과 연계한 지역축제 또는 문화행사를 실시하고자 계획하고 있습니다. 이러한 계획에서 고려해야 할 사항은?
- 유선사업자와 지방자치단체는 유선 운영의 탄력성을 보장해주길 바라고 있습니다. 영업지역의 계절별 탄력적 운영, 유선의 도선 구간 운행 등에 대한 귀하의 의견은 어떠신지요?
- 지방자치단체별 여건에 따라 지원금 종류와 규모, 그리고 신청 절차가 차이가 있습니다. 이러한 차이를 줄여서 교부금에 포함시키는 분권화 전략은 어떻게 생각하십니까?

- 기타 정책과제 추진을 위해 고려해야 하는 분야에 대한 조언

3. 면담자 구성

- 해수면 유선 및 도선에 대한 심층 면담을 위해 이해당사자, 업무담당자, 사업자, 관련 전문가 등으로 면담자를 구성하였음.

분야	전문영역	직위
학계	행정전문가	지방자치학회회장 전)지방자치학회회장
	정책전문가	정책학회 부회장
지방자치단체	유·도선 사무 담당	광역시 담당자 00시 담당자 00군 담당자
안전관련 공무원	안전관리 전문가	전) 행안부 재난안전실장
경찰전문가	자치경찰 전문가	전) 경찰개혁위원
해외사례	일본지방행정전문가	00대학교 행정학과 교수
시도 정책 관리자	광역시담당자	시도지사협의회 기획실장
	시도정책전문가	00도 연구원장 00시00도 연구원장
해양경찰 (유·도선)	해양경찰청	해양안전과 경감
	지방해양경찰청	구조안전과 계장 (경장)
	해양경찰서	해양안전과 경사

제2절 해수면 유·도선 사업 제도에 대한 면담 분석

1. 자치분권 추진을 위한 사무 배분 원칙과 기준

가. 직제와 법령상의 관할권 불일치

- 유선사업과 도선사업에 관한 필요한 사항을 정한 유선 및 도선 사업법은 행정안전부에 관할권이 있으며, 법령상 해수면에 대한 사항은 해양수산부의 해양경찰청에 관할권이 있으므로 직제와 관할권의 불일치에서 법률의 집행상의 모순을 제기하고 있음.
- 법령상 해수면 또는 내수면의 구분에 따라 권한과 책임이 달라지며, 이에 따라 면허 발급과 행정지도의 방식이 달라질 수 있으며, 이는 연관 법령(선박법, 선박안전법, 수상레저안전법 등)의 법리 적용에 차별이 있을 수 있음.
- 「헌법」 제37조제2항은 “모든 국민의 자유와 권리는 국가안전보장, 질서유지, 공공복리를 위하여 필요한 경우에 한하여 법률로써 제한할 수 있다”라고 규정하고 있음.
 - 이는 기본권 보호를 위한 「헌법」 원리에 근거한 것으로, 원칙적으로 허용이 전제된다는 특징을 가지고 있으며, 유선과 도선의 인허가 제도가 지역주민의 이동권과 경제권, 교육권을 제한하기보다는 원칙적으로 허용이 전제되는 규제가 되어야 함¹⁴⁾.
- 「자치분권법」은 사무 배분의 원칙을 국가는 지방자치단체가 자율적으로 사무를 수행할 수 있도록 하여야 한다는 원칙과 지역주민 생활과 밀접한 관련이 있는 경우는 지방이양을 해야 한다고 규정하고 있으며, 이 규정에 따라 사무 배분의 당위성을 강조함.

14) 법제연구원, ‘원칙허용 인허가 제도 관련 법리적 심화 연구를 통한 법령 입안심사 기준’의 도출, pp. 37f.

〈사무배분의 원칙(지방분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법)〉

제9조(사무배분의 원칙) ① 국가는 지방자치단체가 행정을 종합적·자율적으로 수행할 수 있도록 국가와 지방자치단체 간 또는 지방자치단체 상호간의 사무를 주민의 편의증진, 집행의 효과 등을 고려하여 서로 중복되지 아니하도록 배분하여야 한다.

② 국가는 제1항에 따라 사무를 배분하는 경우 지역주민생활과 밀접한 관련이 있는 사무는 원칙적으로 시·군 및 자치구(이하 "시·군·구"라 한다)의 사무로, 시·군·구가 처리하기 어려운 사무는 특별시·광역시·특별자치시·도 및 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)의 사무로, 시·도가 처리하기 어려운 사무는 국가의 사무로 각각 배분하여야 한다.

- 행정서비스의 관할권은 행정서비스의 수혜자 또는 고객을 위한 방향으로 설정되어야 행정서비스의 목적을 달성하게 될 것이며, 유선과 도선에 대한 주민 서비스도 주민의 복리를 목적으로 하고 있음
- 지방자치단체는 관할구역 내 주민의 복리를 보장하고 증진하기 위한 모든 사무를 추진하여야 한다는 헌법 제117조의 이념을 구현할 수 있으며, 정부의 행정기구나 조직은 국민 또는 주민에게 행정서비스를 능률적이고 효과적으로 제공하고 달성할 수 있도록 목적 규정을 두고 있음.
- 「유선 및 도선 사업법」, 같은 법 시행령, 같은 법 시행규칙에 나타난 법령상 사무 배분 구조 분석
- 해수면 유·도선 사업 관련 법령의 관할권을 분류하여, 국가사무, 국가와 지방의 공동사무, 지방사무(광역시사무, 기초사무)를 구분하여 법령상 사무의 관할권을 분류
- 해수면 관련 법령과 유·도선 관련 법령, 유·도선 사업 관련 법령, 문화관광 관련 법령, 그리고 내수면의 유선 및 도선 사업을 비교분석

◆ 법령의 관할관청과 사무의 관할관청이 차이가 있으며, 이러한 차이는 연계법령과 관할관청의 협력에 어려움 상존

- 「유선 및 도선 사업법」은 내수면에 대해서는 행정안전부와 지방자치단체에 속하며, 해수면 유·도선 사업의 관할관청은 해양경찰청과 해양경찰서로서 직제상의 관할관청과 법제상의 관할관청이 다름.
- 내수면과 해수면의 유선과 도선에 대한 사업 면허권을 구분하여 규정하고 있으며, 유선과 도선이 운항하는 지역이 해수면 또는 내수면이라는 환경에 따라 관할권을 달리하고 있음.
- 면허권의 차이에 따라 안전검사 기관과 안전교육 담당 기관이 다르게 운영되고 있음.
- 도선의 경우 대중교통으로 시내버스와 같이, 지방자치단체가 주민을 위해 수행하는 의무적 사무로서 인식하고 있으며, 이를 효과적으로 추진하기 위한 도선의 운영상 부족한 재원을 지원하고 있음.
- 지방자치단체의 지원으로 사업 촉진의 경향이 있으며, 지방자치단체의 행정적 지도와 재정적 지원으로 안전시설 보완이 가능함.

나. 재정지원 기관과 면허기관의 불일치

- 지방자치단체는 영세도선 업자에게 안전 운항과 주민의 교통편의를 위해 보조금을 지급할 수 있도록 명시하고 있음.
(「유선 및 도선 사업법」 제36조)

〈 「유선 및 도선 사업법」 제36조 〉

제36조(보조금의 지급 등) ① 지방자치단체는 도선의 안전운항과 주민의 교통편의를 위하여 필요한 경우 영세 도선사업자의 노후 선박의 교체, 안전시설의 설치 및 개선, 적자 노선에 대한 손실보전 등에 드는 비용의 전부 또는 일부를 보조금으로 지급할 수 있다.

② 국가 또는 지방자치단체는 유선 또는 도선의 선령이 제4조의2제1항제1호에 따른 기준에 적합하지 아니한 선령에 가까워져서 유선 또는 도선을 새로 건조(建造)하려는 사업자에 대하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되는 경우 유선 또는 도선의 건조에 드는 자금의 일부를 보조 또는 융자하거나 융자를 알선할 수 있다.

- 면담 과정에서 가장 많은 비판의 대상이 된 분야가 재정지원과 면허권의 불일치에 대한 비판이었으며, 지방자치단체의 재정지원을 통한 안전한 유도선 운항과 승객 서비스를 기대하고 있지만, 지원에 대한 성과를 의문시하고 있음.
- 유·도선 사업자의 경우 사업을 이중적으로 설명하고, 사업 개시까지의 기회비용에 대한 문제 제기와 이를 이용하는 주민의 기대를 적극적으로 대응하지 못한다는 의견임.
- 유·도선 사업이 내수면이나 해수면에서 지방자치단체의 지원으로 운항되는 경우가 많이 있으며, 지원기관과 감독 기관이 다름으로 효과적인 행정 지도에 어려움 상존
 - 특히, 5톤 이하의 도선 사업은 지방자치단체의 재정적 지원에 따라 운항하고 있으며, 작은 섬 주민의 이동권을 보장하는 대중교통 수단임.
- 유·도선 사업자의 경우 면허를 위한 노력과 재정 보조를 위한 노력을 이중적으로 행정처리 과정을 거쳐야 하는 어려움이 상존하고 있음.
- 실제 부산광역시도 해양관광 사업을 위한 예산을 편성하여 해양 크루즈 및 마리나 산업에 대한 지원을 하고 있으며, 2018년 여수시와 남해군에서 유·도선 사업의 원활한 유지관리를 위해 지원한 예산은 아래 표와 같음

[표 3-1] 국내 지방자치단체 유·도선 사업 지원 사례

(단위 : 원)

지방자치단체	항목	지원액(결산)
여수시	영세적자 도선운영비 지원	302,671,280
	시민여객선 운임지원	629,717,730
	도서민 여객선 운임지원	1,943,070,940
	연안여객 항로 안정화 지원	36,696,500
	가고싶은 섬 운영	947,813,260
남해군	도선운항지원	229,800

- 해수면 유·도선 사업의 주관부서(관할관청)에 대한 당위성 분석을 통한 지방이양 필요성 제시
 - 도선사업의 경우 지방자치단체는 승선료 지원 이외의 안전시설 및 접안시설 지원 등 도선의 유지관리를 위한 지원을 실시하고 있음.

[표 3-2] 지방자치단체의 적자 보전을 위한 도선 지원현황

(단위 : 억원)

구분	내수면(7척 내외)		해수면(50척 내외)		비고
	적자액	지원액	적자액	지원액	
계	16.6	19.2	57.1	81.9	
2017년	6.4	7.2	21.2	24.7	
2018년	4.9	5.8	20.4	28.1	
2019년	5.3	6.2	15.5	29.1	

- 현재 행정안전부, 해양경찰청(해양경찰서), 지방자치단체가 해수면 유·도선 사업 관련 사무를 직간접적으로 관여하고 있으며, 행정 절차상의 관여를 최소화하고 주관기관으로 권한과 책임을 통합하는 방안을 검토할 필요가 있음.
- 국민에게 안전하고 행복한 행정서비스를 제공하는 방안을 검토하며, 해수면 유·도선 관련 사업을 보다 안정적으로 생산적으로 추진하는 방안 연구 필요

2. 자치분권 이념 실현을 위한 보충성의 원칙

가. 자치분권 이념에 따른 이양 사무 발굴

- 자치분권 이념에 의한 주민에 가까운 행정을 실현하기 위한 해수면 유·도선 사업 관련 사무 배분 원칙의 재분류 필요함.
- 면담 과정에서 행정의 권한과 책임의 분리는 고객 즉 주민과 관광객에게 안심하고 유·도선을 이용하는데, 합리성이 미흡하다는 견해가 많이 있다는 견해임.

- 법령상에 나타나는 지방자치단체의 사무 배분 기준을 고려하여 해수면 유·도선 사업에 대한 사무를 재배분할 필요가 있음.
- 「지방자치법」 제9조 내지 제11조, 「자치분권법」 제9조 등에서 명시하고 있는 국가⇔광역⇔ 기초자치단체의 사무 배분의 기준과 원칙을 고려한 사무 재배분 기준 검토
- 「지방자치법」 제8조에 따라 사무처리의 기본원칙을 제시하고 있으며, “지방자치단체는 그 사무를 처리할 때 주민의 편의와 복리증진을 위하여 노력하여야 한다.”라고 규정하여 편의와 복리가 지방자치단체 사무처리의 기본원칙임을 명시하고 있음.
- 「지방자치법」 제9조에 따라 지방자치단체의 사무 범위를 “지방자치단체는 관할구역의 자치사무와 법령에 따라 지방자치단체에 속하는 사무를 처리한다.”라고 규정하여, 같은 조 제2항으로 6대 분야 57종의 사무를 예시하고 있음.
- 「지방자치법 시행령」 별표 1에 따르면 지방자치단체의 사무를 예시하고 있으며, 이에 따르면 지역발전과 교통 분야가 지방자치단체의 사무로서 예시하고 있음.

< 지방자치단체의 종류별 사무(지방자치법 시행령 {별표 1}) >

4. 지역개발 및 주민의 생활환경시설 설치·관리에 관한 사무
 - 가. 지역개발사업(7)) 취약지역 및 특수지역 개발
 - 카. 도립·군립 및 도시공원 녹지 등 관광·휴양시설의 설치 및 관리
 - 거. 지역경제의 육성 및 지원
5. 교육·체육·문화·예술의 진흥에 관한 사무
 - 라. 지방문화예술의 진흥

- 지역개발과 주민 생활환경시설 지방문화예술의 진흥을 위한 유선 및 도선 사업이 해수면에 운영되어도 이는 지방자치단체가 수행하는 사무로 구분해야 한다는 예시임.

- 주민의 편의와 복리증진에 관련된 사무는 법령에 따라 중앙정부가 수행하더라도, 지방이양의 대상이 되는 사무로 검토되어야 하는 사항임.
- 지방이양과 관련한 기준으로 자치분권법은 전권한성의 원칙(Allzuständigkeit)과 보충성의 원칙(Subsidiaritätsprinzip), 자기책임성(selbstverantwortlichkeit), 관할권 중복금지 규정을 명시하고 있으며 이에 해당하는 법령은 지방이양을 고려해야 한다는 규정임.
- 전권한성의 원칙은 헌법이나 법률이 국가 그 밖의 공공단체의 사무로서 유보하고 있는 것이 아니면, 지방자치단체의 모든 사무를 지방자치단체가 임의로 처리하고 규율할 수 있는 권한을 가진다는 원칙임.
 - 「헌법」 제117조제1항은 지방자치단체의 업무에 관하여, “지방자치단체는 주민의 복리에 관한 사무를 처리하고”라고 규정함으로써 주민의 복리에 관한 사무는 지방자치단체가 처리권을 가지고 하는 고유의 관할권을 가진 사무로서 명시하고 있음.
- 주민의 복리에 관한 사무는 지방자치단체가 자치권의 범위 안에서 전권한성을 가진다고 해석해야 한다는 의견도 있으며, 이러한 해석에 따르면 지방자치단체가 관할하는 지역적 사무라면 그 사무는 원칙적으로 헌법적으로 보장되는 지방자치단체의 사무영역에 해당
 - 지방자치단체 전권한성의 원칙에 따라 지방자치단체가 우선적으로 수행할 수 있는가에 우선권을 가지고 검토하고 지방자치단체가 수행할 수 없는 경우에 한정하여 중앙정부가 수행하는 것이 타당함.

나. 지방자치단체의 주민안전 자기 책임성 강화

- 지방자치단체는 지역 내의 주민에게 안심하고 생활할 수 있는 안전한 교통수단을 제공해야 할 의무가 있음.

- 보충성의 원칙에 의하면 기초자치단체가 구역 내의 모든 사무를 수행할 수 있으며, 기초자치단체가 수행하기에 권능의 범위를 초과하는 경우 광역자치단체 또는 중앙정부가 수행할 수 있음.
 - 지방자치단체는 관할구역 내에서 주민의 안녕과 행복을 보장해야 할 책무가 있으며, 유·도선에 관련하여서도 지방자치단체는 지역 내의 유·도선 관련 위험요인을 사전에 예방·제거·복구할 의무가 있음.
- 지방자치의 자기 책임성은 선거로 구현되고 이러한 시스템이 자기 책임성을 평가하는 메커니즘이 되어야 할 것이며,
 - 따라서, 해수면 유선과 도선도 운영과 관리가 지방자치단체의 권한과 책임이 되어야 할 것임.
- 지방자치단체 내의 위험요인에 대한 사전 점검과 해소, 주민이 안심하고 주거할 수 있는 정책을 우선적으로 실시함으로써 이러한 성과가 선거 과정에서 주민의 의사 결정의 주요 변수가 되고 있으며, 그 사례로서 몇몇 지방자치단체에서 실시하는 안전도시정책이 그 사례가 됨.
- 지방자치단체가 문화관광 사업을 진흥을 통한 지역경제를 활성화 정책 및 지역주민의 안전을 위한 정책이 균형을 이루고, 지방정치의 책임정치 구현과 연계하여 지방자치의 자기 책임성이 확보될 수 있음

3. 유·도선 안전관리의 실효성 확보와 규제 개선

가. 안전관리에 대한 논의

- 선박의 설비에 대한 안전수준이 높아져 설비 안전에 대한 문제는 크지 않다는 의견과 함께 안전 점검을 통한 고객 안전은 아무리 강조하여도 지나치지 않다는 의견을 보이고 있음.
- 면허권은 요건을 갖추었으면 허가해야 하는 요식행위지만, 안전관리를 위한 지도·감독 기능은 해양경찰청이 계속적으로 수행할 수밖에 없다는 의견도 있음.

- 안전관리를 지방자치단체가 추진하는 경우, 전문성의 문제가 제기되고 있지만, 지방자치단체는 단시일 내에 전문성을 보완할 수 있을 것으로 예상하고 있으며, 또한 안전 점검에 대해서는 유·도선협회 등의 단체에 위임하여 운영하는 것이 더욱 합리적일 수 있다는 견해도 있음.
- 해양경찰은 안전관리에 대한 전문성과 공권력의 실효성에 대한 문제로 접근해야 한다는 견해를 가지고 있으며, 유·도선 사업자의 측면에서는 규제 로 인식하고 있다는 의견
- 면허, 안전교육, 안전검사 등을 시행하는 과정에서 행정절차나 행정행위가 다소 번거롭지만, 안전을 위해 필수적 과정으로 설명
- 법령이 정한 사항을 집행하는 과정이면, 일본의 사례에서와 같이 안전에 대한 지도·감독 기능도 완결된 서류를 제출하는 신고제의 형식도 고려될 수 있다는 의견도 있음.
- 유선과 도선 사업에 대한 안전관리는 선박에 대한 시설안전, 운항을 지원하는 설비의 안전, 이용객의 이용상의 안전, 부두 등 운항을 위한 기반시설의 안전 등으로 분류되고 있음.
- 유선과 도선에 대한 안전시설의 보완 및 보수, 그리고 비상구급설비의 지원, 접안시설 등 부대시설의 안전관리에 대해 현재 지방자치단체가 행정적 경제적 지원을 실시하고 있으며, 이는 안전관리의 지도·감독기능이 유기적으로 추진될 필요가 있음.
- 헌법 제37조 제2항은 “ 모든 국민의 자유와 권리는 국가안전보장, 질서유지, 공공복리를 위하여 필요한 경우에는 법률로써 제한할 수 있다.”고 규정하고 있음.
 - 원칙적으로 허용이 전제된다는 특징을 가지고 있으며, 유·도선의 인허가 제도가 지역주민의 이동권과 경제권, 교육권을 제한하기보다는 원칙적으로 허용이 전제가 된 인허가권의 제한은 규제가 될 수 있음¹⁵⁾.

나. 규제혁신을 통한 유선과 도선사업 고려

- 유선과 도선에 대한 지나친 안전을 강조하는 것은 안전관리를 철저히 한다는 측면보다는 지나친 규제로 국민의 행복추구권을 제한하는 경향이 있다는 견해도 있음.
- 규제란 국가 또는 지방자치단체가 특정한 행정 목적을 실현하기 위하여 국민의 권리를 제한하거나 의무를 부과하는 것'으로서 법령 등 또는 조례 규칙에 규정되는 사항을 규제로 정의(「행정규제기본법」 제2조 제1항)
- 규제개혁의 필요성은 국민 생활의 질적 향상과 국민의 생명과 재산 보호, 자유로운 경제활동과 경쟁 촉진, 국가경쟁력 강화, 기업과 국민 생활에 대한 규제준수 부담완화, 그리고 민간 자율과 창의를 극대화하고 투명한 제도 확립, 공정한 경쟁을 보장하는 것이며, 모호하고 비현실적인 규제 정비로 부정부패 추방하는 것을 목표로 하고 있음.
- 해양 안전에 대한 국민적 우려가 규제 발생의 원인이자 규제를 양산하는 것이 현실이며, 실제 국민 안전을 확보하는 것보다는 행정편의로 귀착되는 경우가 규제라고 판단하는 오류가 발생할 수 있음.
- 유·도선에 대한 안전예방 사무는 해양경찰서 단독으로 실시되는 것보다는 지방자치단체와 합동으로 실시하는 것이 효과적인 경향이 있는 것으로 면담 조사 결과 나타남.
 - 규제개혁에서 면허(인허가) 요건이 지나친 복잡하고 난해하거나, 서비스 절차가 까다롭고 많은 시간이 필요하며,
 - 유선과 도선의 면허가 지나치게 규제적인 요인이 되어 사업자가 사업을 추진하면서 많은 제약이 상존하는 것이 현실임.

15) 법제연구원, 원칙허용 인허가 제도 관련 법리적 심화연구를 통한 법령 입안심사 기준의 도출, pp.37f.

- 규제개혁의 기본원칙으로는 규제의 신설 강화는 최대한 억제, 불필요한 규제는 과감히 철폐하고, 정부의 시장개입 최소화, 민간의 자율경쟁 촉진, 경제활동의 자율성과 창의력 발휘할 수 있는 토양을 제공하고,
 - 근원적 핵심적 규제에 대한 체계적 접근·개별과제 위주의 단편적인 접근을 탈피하고자 하는 원칙을 세우고 있음.
- 해수면 유·도선 사업은 지방자치단체의 지역경제 활성화를 위한 정책을 제한하고 민간사업자의 자유로운 경제활동을 제한하는 원인이 되고 있음.
 - 지방자치단체의 도선 지원정책이나, 관광산업을 위한 유선 촉진 정책이 유·도선 면허에 있어 사업자의 자유로운 경제활동을 제한하는 경우가 발생하며, 이러한 사례가 전형적인 지나친 규제에 해당함.
- 내수면 운항과 해수면 운항 유·도선에 대한 관할관청이 달라 사업의 다양화를 추진하는 데 어려움이 있으며, 지방자치단체의 정책과 협력하면서 시행하고자 하는 사업에는 부담이 될 수 있음.
- 현재, 아름다운 섬 가꾸기 사업, 해상관광사업, 취약(특수)지역 교통망 구축사업 등에 대한 면허권자(감독관청), 정책추진 관청, 민관협력 기관 등 다양한 행정절차 등에 따라 경제활동에 제한을 받고 있음.
- 「유선 및 도선 사업법」 제3조에 따라 유선사업 및 도선사업을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고토록 규정하고 있음.
 - 면허(신고)사항을 변경하려는 경우에도 신고토록 규정하고 있음.
 - 면허를 받는 기관과 신고하여야 하는 기관이 내수면에서는 동일하지만 해수면에서는 중복적(공유수면 점사용허가, 기타 시설 사용허가 등)으로 신고해야 하는 규제가 존재함.
- 민원행정의 규제에서 폐해가 큰 것은 행정 절차상에 나타나는 복잡하고 제출서류가 많은 것이 특성으로써, 관할관청에 신고했을 때의 처리 기간이 긴 것이 규제의 대표적인 폐해인 것이 현실임.

- 일본의 경우 유선과 낚시배에 대한 규제를 최소화하고, 지역의 관광사업과 유연하게 대응함으로써 지역경제 활성화에 기여하고 있음.
- 일본은 유선과 낚시배에 대한 인허가 제도를 폐지하고 등록제를 채택하고 있으며, 광역자치단체에 등록함으로써 사업을 할 수 있음.
 - 요건을 갖추면 자동으로 등록되는 등록제를 채택하고 있으며, 유선에 대한 책임자 지정, 책임자의 안전교육, 승객 손해 보험의 가입, 영업개시 등을 하려는 경우 신고를 필수적인 등록요건으로 명시하고 있음.
- 일본의 도선은 낙도항로 또는 보조항로로 규정하여, 선박 이외에 다른 교통수단이 없는 경우를 지방자치단체 보조 대상 항로로 지정하여 유지 및 관리하고 있음¹⁶⁾.
- 지방자치단체에서 지역축제나 재난으로 일시적 도선이나 유선을 탄력적으로 운영하고 싶은 경우 새로운 인허가의 절차를 거쳐서 운행하여야 하는 불편이 있으며, 현재 관광목적으로 무인도에 입도하는 사례에 대해 유선 및 도선 운항 허용을 원하고 있음.
- 도선운항의 한계 또는 일시적인 제한 등의 경우 유선을 이용할 수 있도록 하는 등 적용 규제 개선을 통하여 주민의 경제활동을 촉진할 필요가 있음.

16) 일본, 「낙도항로정비법」 제1조, 제2조, 지역 공공 교통 확보 유지 개선사업비 보조금교부요망 제29조

제3절 해수면 유·도선 사업 현장에 대한 면담 분석

1. 지역개발 진흥과 유·도선 사업

- 도서지역의 교통수단 불편 및 불비가 지역균형발전에 저해되는 경우가 있으며, 이러한 불균형을 해소하기 위한 해수면 유·도선 사업의 안정적 추진이 필요하다는 데에는 대다수의 면담자가 공감하고 있음.
- 해수면 유·도선 사업을 통해 지방자치단체는 문화·예술·관광 등의 연계사업을 추진하여 지역경제를 활성화하고 지역공동체 회복을 요구하고 있으며, 이에 대한 대부분의 면담자는 필요성을 제기하고 있음
- 아름다운 섬을 보유한 지방자치단체는 섬과 관련한 관광과 문화정책을 지역경제 활성화를 위하여 구상하고 이를 추진하고 있으며, 이러한 정책을 통해 주민의 애乡심을 고취하고 삶의 질을 개선하고자 하고 있음.
- 국민의 여가생활에 대한 문화가 변화하면서 섬을 방문하고 체험하는 여행 문화가 확산되고 있으며, 코로나 19로 인해 밀집도가 낮은 해안가나 섬이 각광을 받고 있고, 정부도 섬 지역 관광을 장려하고 있음

〈 2019년 숨겨진 아름다운 섬 33곳을 선정 발표(행정안전부) 〉

- ▲ (걷기 좋은 섬) 외달도(목포시), 연흥도(고흥군), 청산도(완도군), 반월·박지도(신안군), 한산·추봉도(통영시), 신수도(사천시), 내도(거제시), 이수도(거제시)
- ▲ (이야기 섬) 고대도(보령시), 연화도(통영시), 지심도(거제시)
- ▲ (신비의 섬) 국화도(화성시), 소도(보령시), 사도(여수시), 금당도(완도군), 우이도(신안군), 울릉도(울릉군)
- ▲ (체험의 섬) 석모도(강화군), 장도(부성군), 가우도(강진군), 임자도(신안군), 증도(신안군), 소쿠리섬(창원시), 육지도(통영시)

- 지방자치단체는 서비스산업을 유치하고 일자리를 창출하며, 전출인구를 최소화하고, 주민의 삶의 질을 향상하게 시키기 위한 정책 수단으로 유·도선 사업을 활용하고 있음.
- 실제 중앙정부의 해상자원 및 섬 개발정책에 맞추어 지방자치단체에서는 선거공약으로 아름다운 섬 개발, 귀어가구 지원정책, 소외지역 문화 발굴 등의 정책을 제시하고 있으며, 이는 유·도선 산업을 촉진하는 매개체가 되고 있음.

2. 주민의 기회 평등권 보장

- 도서지역에서 유선과 도선의 운항이 지방자치단체 지역 내에서 주거 지역의 차이에 의한 교육, 고용, 문화, 경제활동의 기회를 불공평하게 하는 문제를 해결할 수 방향으로 정책이 구현되어야 한다는 관점에서 공통으로 의견을 제시하고 있음.
- 유·도선의 운항이 지방자치단체 지역 내에서 주거 지역의 차이에 의해 교육, 고용, 문화, 예술의 기회가 불평등하면 안 된다는 평등권의 차원에서 유지·관리되고 있으며, 지방자치단체는 주민의 이동권과 행복추구권을 보장하기 위한 이동 수단으로 유지되어야 함.
- 지방자치단체가 추진하고 있는 문화제, 예술제, 축제 등의 사례처럼 해양 축제이지만 내륙에서 실시되고 있으나, 현재 테마 여행이나 관광 상품을 개발하는 데 한계가 있음.
- 여객선과 달리 도선은 일반적으로 지방자치단체 구역 내에서 주민의 이동권을 보장해주는 데 기여하고 있으며, 교육 및 물품구입, 출퇴근 등의 경제활동에 불편을 최소화하기 위해 운영되고 있으며, 사업자에게는 경제적으로 큰 이득이 되지 않고 있다는 것이 현실임.

- 지방자치단체는 주민의 이동권을 보장하기 위해 대중교통과 같이 보조금을 지급하고 있으며, 보조금 지급이 제도화되지 않으면 운항 노선이 단절될 수밖에 없는 어려움이 상존하고 있음.
- 지리적·사회적 환경변화에 따라 유선과 도선의 운항환경이 많이 변화하였으며, 이러한 환경변화와 함께 지방자치단체는 규제 완화를 통한 유·도선 정책의 다양한 운항 형태 등의 변화를 요구하고 있음.
- 섬 주민의 경제 여건의 변화에 따라 개인 선박을 보유한 경우가 많이 있고, 아래 사례와 같이 연륙교의 건설은 유선과 도선의 수요 변화를 가져오고 있음.
 - 화태교는 전라남도 여수시의 화태도와 돌산도를 잇는 교량으로, 2015년 12월 사장교로 건설되었음. 화태대교가 개통되기 전에는 화태도에서 육지로 나오려면 하루 4번씩 운행되는 여객선이 유일한 교통수단이었으나, 화태대교 개통으로 자유롭게 양 도서를 오갈 수 있게 되었음.
 - 당시 해동해운이 운항하던 항로는 화태도와 월호도, 두라도, 나발도, 대항간도를 연결하여 군내항을 출발하여 군내항으로 귀항하는 도선이었으며, 화태도가 연륙교로 연결되면서 월호도, 두라도, 나발도, 대항간도는 도선의 노선이 폐지되었고 현재는 다른 노선을 통해 접근할 수 있음.
 - 이러한 연륙교의 건설로 작은 섬의 도선이 폐지되거나 새로운 항로로 연결할 때, 지방자치단체의 도움으로 주민의 이동권을 보장하고 있음.
- 해수면 유선 및 도선 사업을 유지 관리하기 위한 유·도선 사업자에게 재정 지원을 실시하고 있으며, 이러한 지원으로 안전시설의 보완, 거주민 할인제, 유류비 지원 등의 정책을 추진하고 있음.
- 지방자치단체는 도선 운항에 대해 대중교통으로 주민의 이동권을 보장하는 기능으로 이해하고 있으며, 도서민의 자유로운 경제활동과 학습권의 보장, 생활권의 확대를 위한 도선 운항을 요구하고 있음.

제4장

해수면 유·도선 사업 행정서비스 개선방안

제1절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 관할권
개선방안

제2절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 처리
절차 개선방안

제3절 해수면 유·도선 사업 협력적 거버넌스
구축방안

제4장 해수면 유·도선 사업 행정서비스 개선방안

제1절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 관할권 개선방안

- 행정서비스의 관할권은 행정서비스의 수혜자 또는 고객을 위한 방향으로 설정되어야 행정서비스의 목적을 달성하게 될 것임.
- 행정기구나 조직이 설치된 목적이 국민 또는 주민에게 행정서비스를 능률적이고 효과적으로 제공하고 달성할 수 있도록 규정하고 있음.
 - 지방자치단체는 주민의 복리를 보장하고 증진하기 위한 모든 사무를 추진하여야 한다는 「헌법」 제117조의 이념을 구현하여야 함.
- 해수면 유·도선의 안전을 위해 국가는 위험요인 관리체계 구축 및 국민이 안심하고 유·도선을 이용할 수 있는 체계 구축 필요
- 지금까지 정부가 유·도선의 시설 안전관리에 대해 더 많은 정책역량을 기울였다면, 이제는 유·도선 사업에 대한 안전관리에 정부와 지방자치단체의 지도·감독의 초점이 맞춰지고 있음.
- 해수면 유·도선 사업의 면허와 지도·감독 기능의 관할권을 지방자치단체로 명료하게 규정하고, 실효성을 확보할 수 있도록 권한과 책임을 명확히 할 필요가 있음

[표 4-1] 해수면 유·도선 사업의 관할 형태

구분	관할사무				
	법률운영	안전관리계획	면허권한	지도·감독	벌칙부과 등
내수면	행안부	행안부	지자체	지자체	지자체
해수면	행안부	지방해경청	해경서	해경서	해경서

- 주민의 기본적 생활 보장을 위해서 유·도선 사업의 경우, 지방자치단체가 행정적·재정적 지원을 통해 유지관리 되는 경우가 많이 있으며, 이러한 경우 지방자치단체의 지원정책과 사업면허 허가관청과의 정책추진 목표와 방향이 달라지는 경우가 있음.
- 해수면 유·도선 사업은 지역주민의 이동권, 행복추구권, 교육권, 근로권을 고려한 평등권에 기초한 정책 결정이 필요함.
- 국가균형 발전의 이념에 근거한 도서지역과 연안지역의 경제적, 문화적, 사회적 발전의 차원에서 유·도선사업이 지역문화, 관광산업 등에 연계하여 견인될 수 있다는 측면에서 이해되어야 함.
- 해수면 유·도선 사업에 대한 법률적 관할권과 지방이양의 방식을 중심으로 5가지 개선방안(정책안)을 제시하고자 함.
 - 해수면 유·도선사업에 대한 개선방안 비교표는 다음과 같음.

[표 4-2] 5가지 개선방안(정책안) 비교

구분	인허가 사무	지도·감독 사무		공동사무 유형	비교
		사법사무	일반사무		
제1안	○	○	○	○	▶ 지자체로 전수 이양
제2안	○	×	×	○	▶ 지도·감독(사법·일반) 사무는 미이양
제3안	○	×	○	○	▶ 지도·감독 사무 중 사법사무는 미이양
제4안	○	○	○	공동	▶ 지도·감독 사무 중 일부 사무는 공동권한
제5안	비교 생략(자치경찰제도 도입 후 재검토)				

▶ 범례: ○ 지방자치단체로 이양, × 국가사무로 존치

1. 지방자치단체가 해수면 유·도선 사무 전수를 관할하는 방안 (제1안, 부록1)

◆ 해수면 유·도선 사업에 관한 사무를 지자체로 전수 이양하는 방안

- 중앙정부인 해양경찰청(해양경찰서) 사무를 지방자치단체로 전수 이양(인허가 및 지도·감독권)

현 행	개 선 안
▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒해양경찰서	▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒시·도, 시·군·구 ※ 해수면 유도선 사무 전수 지자체 이관

가. 법률상 사무이양 방향

- 국가와 지방의 사무 배분을 법령상 문구가 사무의 목적과 범위를 포괄적으로 규정하고 있지만, 근본적인 기능상의 기준을 따른 사무 배분을 실시하지 못하는 경우가 있음.
 - 운항구역 구분으로 관할관청을 달리하는 것은 기능상의 기준이 아닌 법령상의 근거로서, 법률 목적에 의한 사무 배분이라고 볼 수 있음.
- 여객선이나 크루즈선 등과는 달리 유선 및 도선 사업은 「유선 및 도선 사업법」에 근거하여 운영되고 있고,
 - 면허권과 지도·감독권이 분리되어 명문화된 법률체계를 가지고 있으며, 이를 구분하지 않고 포괄적으로 이양하는 방안임
- 자치분권위원회가 제시하고 있는 지방이양의 원칙으로 포괄 이양을 제시하고 있으며,
 - 이양사무 발굴 및 추진하는 과정에서 관련된 사무를 종합적으로 판단하여 관련 사무의 일체를 통합하여 이양한다는 포괄 이양의 원칙임

나. 사무이양의 기대효과

- 해수면과 내수면을 구분하지 않는 것은 유선과 도선에 대한 지방자치단체의 주도적 권한과 책임을 강조하는 것으로써, 자치분권의 이념에 합치하는 것으로 판단됨.

다. 사무이양 절차

- 자치분권위원회의 지방이양을 위한 절차를 거쳐서 일괄이양 형태로 지방이양을 추진하는 방안이 일반적 절차이나, 표 4-3의 절차에 따라 「유선 및 도선 사업법」개정을 추진하는 대안을 고려할 수 있음.

[표 4-3] 지방이양 세부 절차

지방이양 대상사무 발굴	<ul style="list-style-type: none"> • 정기: 이양대상사무조사·발굴지침 수립, 각 기관 요청 • 수시: 홈페이지, 공청회, 학계, 순회토론회 등
↓	
의견 수렴 및 종합검토	<ul style="list-style-type: none"> • 지방이양대상사무에 대한 의견조사 • 필요 시 공청회 및 현장조사, 전문가 등 의견 청취
↓	
실무위원회	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙·지방 의견 청취 및 안건 심의·의결 • 과반수 출석, 출석위원의 과반수 찬성
↓	
분위원회	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙·지방 의견 청취 및 안건 심의·의결 • 과반수 출석, 출석위원의 과반수 찬성
↓	
대통령 보고	<ul style="list-style-type: none"> • 국무회의 보고 (필요한 경우) • 대통령 재가
↓	
부처통보·공표	<ul style="list-style-type: none"> • 관계 중앙행정기관, 지방자치단체 등에 통보 • 홈페이지 등에 공표
↓	
이행사항 점검·평가	<ul style="list-style-type: none"> • 지방이양 이행상황 점검·평가 • 국무회의 심의, 대통령 보고, 필요 시 권고 조치

라. 이양을 위한 법령개정 방안

- 유선 및 도선 사업법에서 내수면과 해수면을 구분하지 않고, 지방자치단체가 추진하는 방향으로 법률조항을 개정하는 방안으로서,
- 중앙권한 지방이양의 포괄이양방식으로 면허권에 관련된 조항과 지도·감독권에 해당하는 모든 조항을 중앙정부에서 지방자치단체로 이양하는 법령개정 방식임
- 제3조제2항 중 “있거나”를 “있거나 해수면으로서”로 하고, 제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제30조의2제3항 내지 제6항, 제32조제2항·제35조, 제38조 중 해양수산부, 해양경찰청을 행정안전부, 시·도 또는 시·군·구로 관할관청을 변경하거나 해수면에 대한 별도의 규정 등을 삭제하는 방안임.

[표 4-4] 지방자치단체로 전수 이양 시 주요 개정사항

구분	조문	제목	구분	조문	제목
1	제3조제2항	해수면 용어 포함	11	제14조	해양수산부령 삭제
2	제3조제6항	해양수산부령 삭제	12	제16조제2항	해양수산부령 삭제
3	제3조의3제3항	해양수산부령 삭제	13	제23조제1항	해양수산부령 삭제
4	제5조제2항	해양수산부령 삭제	14	제23조제2항	해양수산부령 삭제
5	제7조제1항	해양수산부령 삭제	15	제24조의2제2항	해양수산부령 삭제
6	제8조제5항	해양수산부령 삭제	16	제25조제1항	해양수산부령 삭제
7	제9조제3항	해양수산부령 삭제	17	제25조제3항	해양수산부령 삭제
8	제9조의2제2항	해양수산부령 삭제	18	제32조제2항	해양수산부령 삭제
9	제11조	해양수산부령 삭제	19	제35조	해양수산부령 삭제
10	제12조제2항	해양수산부령 삭제	20	제38조	해양경찰서장 삭제

2. 해수면 유·도선 사무 중 인·허가 권한은 지방자치단체가 관할하고, 지도·감독 권한은 국가(해경서)가 관할하는 방안(제2안, 부록2)

◆ 해수면 유·도선 사업에 관한 사무를 인허가 관련 사무와 지도·감독에 관한 사무로 구분하여 인허가 사무에 한정하여 이양하는 방안

- 현장 안전관리 지도·감독에 관한 사무는 현행과 같이 국가사무로 존치

현 행	개 선 안
▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒해양경찰서	▶ 해수면 인허가 권한⇒시·도, 시·군·구 ▶ 해수면 지도·감독 권한⇒해양경찰서

가. 법률상 사무이양 방향

- 해수면 유·도선 사업의 인허가 권한을 재정지원을 실시하는 지방자치단체로 통합하고 유·도선의 지도·감독 권한을 해양경찰청(해경서)가 계속해서 관할하는 방안

[표 4-5] 유선 및 도선 사업법의 인허가 사무 유형(17개 사무)

구분	조문	제목	구분	조문	제목
1	제3조	사업의 면허 또는 신고	10	제14조	승선정원, 적재중량 기준
2	제3조의3	사업의 승계	11	제20조	안전검사
3	제5조	면허(신고)의 유효기간	12	제22조	인명구조장비의 비치 등
4	제7조	사업의 휴업·폐업 등	13	제23조	선원의 정원·자격 및 명부 등
5	제8조	영업구역 및 영업시간 등	14	제32조	운항약관
6	제9조	행정처분	15	제34조	요금 및 운임
7	제9조의2	과징금의 처분	16	제36조의2	손실보상을 위한 조치 등
8	제10조	관계기관에의 통보	17	제37조	청문
9	제11조	승선 정원의 기준			

【표 4-6】 유선 및 도선 사업법의 지도·감독 사무 유형(16개 사무)

구분	조문	제목	구분	조문	제목
1	제8조	기상상태 확인 후 운항제한	9	제24조	사업자 등의 안전교육
2	제12조	유선사업자의 안전운항 의무	10	제24조의2	비상상황 대비훈련
3	제13조	유선 승객의 준수사항	11	제25조	출항·입항의 기록·관리 등
4	제15조	운항준비, 운항거부의 금지	12	제26조	검사 등
5	제16조	도선사업자의 안전운항 의무	13	제27조	개선명령 등
6	제18조	승선 또는 선적의 제한	14	제28조	사고 시 인명구조 의무
7	제19조	도선 승객의 준수사항	15	제33조	보험 등예의 가입
8	제21조	안전관리계획의 수립 등	16	제35조	요금 등의 게시

나. 사무이양의 기대효과

- 지방자치단체가 유선이나 도선 사업을 추진하기 위해 직접 보조하거나, 민간투자자를 모집 등을 원활히 하기 위해 인·허가권과 지도·감독 권한을 분리하는 방안으로서, 현지 의견을 반영하는 대안임.
- 유선 및 도선 사업에 있어서 안전운항 의무, 안전검사, 안전교육 등 안전관리에 대하여는 해양경찰청(해양경찰서)이 지도·감독 기능을 관할하는 것이 효과적이고 실효성이 있다는 의견을 반영한 대안임.
- 현재 유·도선 사업이 허가된 곳은 경제적 타당성이 있다고 볼 수 있으나 새로운 노선이나 유선사업은 경제성이 미흡한 경우가 대부분으로서, 앞에 사례를 제시한 것과 같이 군도, 월호도, 두라도, 나발도, 대황간도 간 운항 노선 폐지 등을 해결할 수 있는 방안임.
- 현장을 중심으로 발생하는 안전관리 사무는 해양경찰청이 현재와 같이 담당하는 방안임.
 - 정원 초과 승선, 운전자의 음주 상태 운전 여부 및 무면허 운전, 인명 구조 장비 미비치, 준수사항 이행 여부, 기관실 내 인화물질 비치 여부, 화재 위험성 노출 여부 등에 대해서는 해양경찰청이 담당하는 방식임.

다. 사무이양 절차

- 자치분권위원회의 지방이양 절차에 따라 일괄이양 형태로 지방이양을 추진하는 방안으로, 상기 표4-2의 절차와 동일하게 추진될 수 있음.
- 그림4-1에 따라 정부입법으로 「유선 및 도선 사업법」 일부개정 또는 국회입법발의 형태로 개정이 가능할 수 있음

라. 이양을 위한 법령개정 방안

- 유선 및 도선 사업법에서 내수면과 해수면을 구분하되 해수면에 한정하여 인·허가권과 지도·감독 권한을 구분하되 중앙정부(해양경찰청)와 지방자치단체의 관할권을 분리하여 개정하는 방안

3. 해수면 유·도선 사무 중 인허가 권한은 전수 지방자치단체로 이양하고, 지도·감독 권한 중 사법행정 성격의 사무에 한정하여 국가(해경서)가 관할하는 방안(제3안, 부록3)

◆ 해수면 유·도선 사업에 관한 사무 중 인허가 관련 사무와 지도·감독에 관한 사무 중 일반 행정 사무를 지자체로 이양하는 방안
 - 해경서의 전문성을 고려하여 사법행정 사무는 현행과 같이 존치

현 행	개 선 안
▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒ 해양경찰서	▶ 해수면 인허가 권한⇒시·도, 시·군·구 ▶ 해수면 지도·감독 권한 - 사법행정 사무⇒해양경찰서 - 일반행정 사무⇒시·도, 시·군·구

가. 법률상 사무이양 방향

- 해수면 유선과 도선에 대한 사무배분을 국가와 지방, 중앙정부와 지방자치단체 간의 사무 재배분 원칙을 고려한 대안으로 인·허가권과 행정처리 사무를 지방자치단체에 이양하는 방안임.
- 행정청의 지도·감독기능을 행정지도 기능과 사법처리에 해당하는 행정 기능을 구분하여 사무배분의 원칙을 고려한 지방이양 방식을 추진하는 방안임.
- 독일이 사무배분의 기준으로 제시하고 있는 재난방재(Katastrophenschutz)는 지방자치단체가 이를 수행하며, 범법적 행위에 대한 방어(Gefahren Abwehr)는 국가가 담당한다는 원칙과 같은 논리이며, 의도된 위험과 자연발생적 위험을 구분하여 국가와 지방자치단체가 사무를 배분하는 방안임.
- 지방자치단체는 유선과 도선사업에 대한 인·허가권, 행정집행 기능, 안전관리 기본계획의 수립과 안전교육에 대한 기능을 담당하고,
- 「해양경찰법」에서 규정하고 있는 해양에서 사람의 생명·신체 및 재산을 보호하고 해양사고에 효율적으로 대응하기 위한 시책의 추진에 관련된 사무를 해양경찰이 계속적으로 담당하는 방안으로서,
- 「해양경찰법」의 국가의 책무를 실효성 있게 실현하는 방안임

〈 해양경찰법 〉

제2조(해양경찰의 책무) ① 해양경찰은 해양에서 사람의 생명·신체 및 재산을 보호하고, 해양사고에 효율적으로 대응하기 위한 시책을 추진하여야 한다.

제14조(해양경찰청의 직무) ① 해양경찰은 해양에서의 수색·구조·연안안전관리 및 선박교통관제와 경호·경비·대테러작전에 관한 직무를 수행한다.

② 해양경찰은 해양에서 공공의 안녕과 질서유지를 위하여 해양관련 범죄의 예방·진압·수사와 치안정보의 수집·작성·배포에 관한 직무를 수행한다.

[표 4-7] 유선 및 도선 사업법의 사법행정 사무 유형(11개 사무)

구분	조문	제목
1	제8조제6항	기상상태 확인 후 운항제한 조치
2	제12조	유선사업자 등의 안전운항 의무
3	제13조	유선 승객의 준수사항
4	제15조	운항 준비 및 운항 거부의 금지
5	제16조	도선사업자 등의 안전운항 의무
6	제18조	승선 또는 선적의 제한 등
7	제19조	도선 승객의 준수사항
8	제25조	출항·입항의 기록·관리 등
9	제26조	검사 등
10	제27조	개선명령 등
11	제28조	사고발생 시의 인명구조 의무

나. 사무이양의 기대효과

- 지방자치단체의 구역내 지역진흥을 위한 사업을 자율적으로 추진할 수 있는 장점이 있으면서 주민의 이동권을 최대한 보장할 수 있고, 사업자에게는 규제를 최소화하는 장점을 가지고 있음.
- 지방이양으로 인한 해수면 유선과 도선 사업에 관련된 안전관리의 우려를 최소화할 수 있는 장점이 있으며, 해수면에서 발생될 수 있는 위험요인에 대한 관할권을 단일화하는 방안임.
- 해양경찰청(지방해양경찰청, 해양경찰서)의 공권력을 통한 행정 집행의 실효성을 제고할 수 있으며, 해양경찰청의 전문성을 최대한 활용할 수 있는 대안으로서 의미가 있음.
- 지방자치단체가 해양경찰청과 협력적 업무수행이 전제되는 방안이며, 지방자치단체의 안전관리를 위한 기반시설 구축을 위한 지원과 안전장비 지원이 협력적으로 추진되어야 성과를 낼 수 있는 방안임.

다. 사무이양 절차

- 자치분권위원회를 통한 일괄이양 형태로 지방이양을 추진하는 데에는 관할권에 대한 다툼이 예상되며, 지방이양 과정에서 국가(해양경찰청)와 지방자치단체 간 협력과 조정을 통해 이양절차가 추진될 수 있음.
- 그림4-3과 같이 의원발의 또는 정부입법으로 「유선 및 도선 사업법」 일부 개정 방식으로 절차가 추진될 수 있음.

라. 이양을 위한 법령개정 방안

- 중앙정부와 지방자치단체가 유선 및 도선 사업법의 법령상 사무를 단위사무로 분류하고 법령이 정한 관할권에 대한 효율성과 실효성을 비교분석하여 재배분표 작성 필요

4. 지방자치단체가 유·도선 사무 전수를 관할하되, 안전관리 일부 현장 사무를 국가가 공동으로 관할하는 방안(제4안, 부록4)

◆ <제1안>과 같이 해수면 유·도선 사업에 관한 사무를 전수 이양하는 방안을 기본으로 하되, 해수면의 특성상 유·도선의 안전관리 지도·감독 일부 현장 사무를 국가(해양경찰서)에서 공동 관할하는 방안

현 행	개 선 안
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒해양경찰서 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 해수면 인허가 및 지도·감독 권한 ⇒시·도, 시·군·구 ▶ 해수면 안전사고 예방을 위해 중대한 일부 현장 사무에 한정하여 국가와 지방자치단체가 공동으로 관할 <ul style="list-style-type: none"> - 기상악화 시 운항제한 권한 - 유도선(장)에 대한 안전점검 권한 - 위험요소 발견 시 조치명령 권한 ※ 행정처분, 과태료 관련 사항은 해경서⇒ 지자체로 통보, 지자체 조치

가. 법률상 사무이양 방향

- 자치분권위원회가 제시하고 있는 지방이양의 원칙으로 포괄 이양을 제시하고 있음을 감안하여, 유·도선 사업의 인·허가권과 지도·감독 권한 일체를 국가(해양경찰청)에서 지방자치단체(시·도, 시·군·구)로 이양
 - 이양사무 발굴 및 추진하는 과정에서 관련된 사무를 종합적으로 판단하여 관련 사무의 일체를 통합하여 이양한다는 포괄 이양의 원칙 수용
- 다만, 유·도선사업과 유도선 안전의 경우 다른 사업 유형과는 다르게 사고 발생 시 대응에 심각한 어려움이 상존하는 내·해수면에서 운항하고 있으며, 특히, 해수면에서의 안전관리가 중요한 분야임.
 - 사례로서 2014. 4. 16. 전남 진도군 조도면 인근 해상에서 침몰한 ‘세월호 침몰사고’에서 보듯 사고로 전체 탑승객 476명 중 304명(사망 299명, 실종 5명)의 사망자가 발생하였음.

[그림 4-1] ‘세월호 침몰사고’ 전경



- 이와 관련하여 해양경찰청(해양경찰서)의 해수면에서의 전문성과 인력 등을 고려하여 현장에서 시급히 조치가 필요한 일부 사무에 대하여는 국가와 지방자치단체가 공동으로 처리토록 권한 배분 필요

나. 사무이양의 기대효과

- 지방자치단체가 주도하여 주민의 안전한 이동권을 보장하고, 이를 통한 교육과 경제활동의 기회균등을 실현하며, 지방자치단체의 지원이 내수면과 해수면을 구분하지 않도록 분권 기조를 반영함과 아울러,
- 기상악화 시 운항제한, 유도선(장)에 대한 안전점검, 위험요소 발견 시 조치명령 등 권한을 국가와 지방자치단체가 공동으로 대응하여 안전사고 사전예방에 효과가 기대됨.

다. 사무이양 절차

- <제1안>에서의 사례와 같이 자치분권위원회의 지방이양을 위한 절차를 거쳐서 일괄이양 형태로 지방이양을 추진하는 방안이 일반적 절차이나, 표 4-2의 절차에 따라 「유선 및 도선 사업법」개정을 추진하는 대안을 고려할 수 있음.

라. 이양을 위한 법령개정 방안

- 중앙권한 지방이양의 포괄이양방식을 준용하되, 안전관리 현장 사무 일부를 국가와 지방자치단체가 공동으로 권한 배분하는 법령개정 방식임.
- <제1안>과 같이 제3조제1항에 따른 해수면에서의 유·도선사업 면허(신고) 권한을 국가(해양경찰청)에서 지방자치단체로 하고,
- 제3조제2항 중 “내수면과 해수면에”를 “해수면 또는 내수면과 해수면에”로 하고, 제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제32조제2항·제35조 중 “또는 해양경찰서장”을 삭제하며,
- 제38조에 따른 ‘권한의 위임 등’ 규정에 공동사무 처리 규정인 제3항을 다음과 같이 신설하는 방안임.

③ 이 법에 따른 권한에도 불구하고 대통령령으로 정하는 일부 권한에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 공동으로 처리*할 수 있다.

[표 4-8] 국가 및 지자체 공동 처리 유형(3개 사무)

구분	조문	제목	구분	조문	제목
1	제8조	기상상태 확인 후 운항제한	3	제27조	개선명령 등
2	제26조	검사 등			

5. 자치경찰이 지도·감독권 전수를 관할토록 하는 방안(제5안)

- 자치경찰제의 도입을 위한 법적 근거는 「지방분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」 제2조제1항에 근거를 두고 있다고 볼 수 있으며,
- 자치분권위원회에서 지방이양의 차원에서 자치경찰제도 도입을 추진하고 있으며, 자치경찰제의 도입에 따른, 지역 내의 주민 생활안전과 치안에 대한 새로운 패러다임이 형성될 것으로 예상됨.
- 중앙집권적, 획일화된 치안 등 경찰행정의 한계를 극복하기 위해서 지역 특성에 부합하는 경찰행정, 그리고 주민의 생명과 재산 보호를 통한 자치경찰의 실현은 주민자치의 목적인 지역주민의 복리 및 민생치안 증진 및 달성에 기여하기 위한 치안 행정의 분권화가 대두된 것임.
- 국가경찰은 수사, 정보, 보안, 외사 등 전국적 규모의 사무 또는 통일적 민생치안에 관련된 사무를 담당하고 자치경찰은 생활안전, 교통 등 주민밀착 활동이나 이에 밀접한 수사를 담당하게 됨.
- 현재 자치경찰제 도입으로 광역지방자치단체를 책임기관으로 설치하는 방안이 국회에 제출되어있으며, 자치경찰제 법률안이 통과된다면, 자치경찰이 유·도선 사업에 대한 일부 사무를 담당하게 될 것으로 예상됨

- 특히 자치경찰제의 주요 변화 중에서 지구대와 파출소를 자치경찰에 이관하게 되면 유·도선에 대한 승선 정원관리나, 음주 관련, 구조장비 확보 등에 대한 사무를 지구대나 파출소에서 담당하게 될 것으로 예상됨
- 자치경찰제가 21대 국회에서는 통과될 것으로 예상되며, 지역 안전을 담당하는 자치경찰제에 지도·감독권을 부여하여 해양경찰서가 담당하는 지도·점검 업무를 자치경찰이 담당하는 방안을 제4안으로 제시

6. 관할권 이양 방식과 개선방안 장단점 비교

가. 이양추진 방식

- 국가는 지방자치단체가 행정을 종합적·자율적으로 수행할 수 있도록 국가와 지방자치단체 간 또는 지방자치단체 상호 간의 사무를 주민의 편익증진, 집행의 효과 등을 고려한 법령개정이 필요함.
- 중앙권한이 지방자치단체에 이양되는 방식은 「지방분권 및 지방행정체제 개편에 관한 특별법」 제11조에 따라 자치분권위원회에 대상 사무로 추천하여 이양을 추진하는 방식 있음
- 사회적 환경변화나 국민의 권익증진을 위해 필요한 경우 법률의 개정이 필요하며, 이러한 경우 정부는 법률안 제출권이 있으며, 국회의원은 법률안 발의권이 있어서 이를 통한 법률안 개정을 실시할 수 있음

[표 4-9] 개선방안별 지방이양 시 장단점 등 비교

구 분		〈제1안〉 전수 이양	〈제2안〉 인허가/지도감독 권한 분리 이양	〈제3안〉 지도감독 권한 중 사법사무 존치	〈제4안〉 일부사무 공동 권한
법령개정 주체		국회의원, 정부	국회의원, 정부	국회의원, 정부	국회의원, 정부
법령개정 추진		국회의원, 정부	국회의원, 정부	국회의원, 정부	국회의원, 정부
이양 범위	인·허가권	포함	포함	포함	포함
	지도·감독 권	포함	불포함	일부 (사법사무 존치)	포함 (일부 공동)
지방이양 추진방식		전수 이양	일부이양 (포괄이양방식 미이행)	일부이양 (포괄이양방식 미이행)	전수이양(일부공동) (포괄이양방식 미이행)
지방이양 추진효과 (상, 중, 하)		상	중	중	중상
유·도선의 안전성 (상, 중, 하)		중	상	상	중상
지방이양 추진의 복잡성		비교적 용이	사무 이원화로 다소 복잡	사무 이원화로 다소 복잡	공동 권한에 대한 책임소재 상존
안전점검 기관		지방자치단체	해양경찰서	해양경찰서	지방자치단체
지방자치단체의 재정지원		직접 수행하는 사무로 효과적	직접 수행하는 사무로 효과적	직접 수행하는 사무로 효과적	직접 수행하는 사무로 효과적
주민참여 사업추진		효과적	일부 제한적	일부 제한적	효과적
사업자의 사업참여		효과적	일부 제한적	일부 제한적	효과적
도서지역의 의견 (서비스) 반영		효과적	지자체와 해경 협의절차 이행	지자체와 해경 협의절차 이행	효과적

※ 〈제5안〉의 경우 향후 ‘자치경찰제’ 도입 후 별도 검토과제로 관리

제2절 해수면 유·도선 사업 행정서비스 처리절차 개선방안

- ◆ 해수면 유·도선 사업을 하기 위해서는 행정 절차상의 복잡하고 다양한 행정처리 과정을 거치게 되며, 이러한 과정을 거치더라도 민원 등 이해관계에 따라 사업 면허가 어려운 경우가 발생하고 있음.
- ◆ 이러한 행정절차를 신속하게 그리고 간단하고 명료하게 실시하여, 사업 시작부터 사업을 추진하는 과정까지 인허가에 필요한 서류를 줄여주고, 처리 기간을 단축해주고 협의 관련 부서를 최소화함으로써 행정비용의 최소화에 기여 필요

1. 행정지도와 행정지원 강화

- 유·도선 사업에 대한 행정협의를 행정지도를 통해 주민의 거주이전의 자유와 신체의 자유를 보장할 수 있는 제도적 장치를 지방자치단체가 적극적으로 추진하여 유·도선의 운항과 이를 통한 주민 불편 최소화
- 지방자치단체의 적극 행정으로 경제적 효율성보다는 주민의 권리 보장을 위하여 유선과 도선 운항을 통한 서비스 전달체계 구축
- 유·도선사업의 행정적, 재정적 지원정책의 효과성을 제고하기 위한 행정절차의 간소화와 법정처리 기간 단축 등을 통한 행정지원 기능 강화
- 유선 사업을 통한 관광진흥 정책을 효과적으로 추진하고, 민간자본의 투자 촉진을 원활하게 유인하기 위한 적극적인 행정지도 필요
- 행정지도와 행정지원은 노후 선박의 정비 또는 교체를 촉진할 수 있는 방향으로의 행정지원과 행정지도가 필요함.
- 이러한 행정지도와 행정지원을 보다 효과적으로 추진하기 위해서는 지방자치단체에 행정서비스 주관자로서 관할권 재정립이 필요함.

2. 도선의 공영제 도입

- 도선 운항 노선에 대한 실질적 결정 권한이 지방자치단체에 있으며, 도선 운항의 경우 주민이 일상생활을 영위할 수 있는 공공의 교통수단으로서의 위상 재정립이 필요함.
- 법령상에는 해양경찰청이 관할권을 가지고 있지만, 실제적으로 주민 의견을 수렴하여 운항 노선을 기획하고 결정하는 기능을 지방자치단체에서 수행하고 있으며,
- 운항 노선의 확보가 어려운 경우 보조금을 지급하여 유지하여야 하는 것은 지방자치단체의 책무에 속함.

【표 4-10】 2019년 해수면 적자 도선 보조금 지급 현황

적자도선 척수	운영예산(억원)				비 고
	적자액	지원액	지원주체	지원근거	
50척	15.5	29	시·군·구	유도선법 제36조	

- 공공의 대중교통으로서의 도선의 지위를 재정립하고, 지역의 기차, 시외버스 그리고 시내버스 등과 연계노선을 개발하여 주민의 교육, 보건, 노동, 복지 서비스의 품질향상 실현
- 도선 사업은 높은 안전수준을 확보하고 있어야 하며, 다중이 이용하는 공공시설로서 시설 규모나 안전관리를 위한 제도개선이 필요
 - 지방자치단체가 안전관리 사무를 수행할 경우, 관대화 현상이 발생하여, 지방이양의 피해를 발생한다고 지적하고 있지만,
 - 영세도선의 적자노선 보조금 지급 및 안전관리 예방적 기능은 지방자치단체가 주도하고 있음.
- 일부 지방자치단체에서 지원하고 있는 사례를 참고하여 향후, 시내버스와 같이 도선 공영제를 실시하여 주민복지 생활 구현 필요

3. 유선사업의 민관협력

- 지방자치단체가 지역의 역사, 문화, 관광 등을 위해 유선사업을 진흥하고 있으며, 국민의 해상 또는 섬 관광에 관한 관심이 증대되고 있음.
- 유선사업은 지방자치단체가 관광 상품이나 패키지 상품을 개발하여 국민에게 홍보하고 관광객을 유치함으로써 실효성을 거둘 수 있으며, 지역을 알릴 수 있는 대표적인 관광사업임.
- 유선사업은 지방자치단체와 유선사업자가 관광객의 흥미를 유발할 수 있을 때 성과를 나타낼 수 있으며, 이러한 관광 상품을 지방자치단체와 주민, 그리고 유선사업자가 협력하여 상품이나 테마를 만들 수 있을 것임.
- 지역경제 진흥을 위해 지방자치단체는 지역의 문화유산을 발굴하고, 먹거리, 볼거리, 체험할 수 있는 프로그램 등을 개발하여, 스토리텔링을 통하여 가보고 싶은 지역으로서의 이미지를 구축해야 할 것이며, 이를 국민에게 전파할 의무가 있음.
- 지방자치단체는 지역특화산업이나 문화와 유·도선 사업자를 연계하여 체계적이고 조직적인 민간협력 체계를 구축할 필요가 있음.
- 지방자치단체는 가칭 “00지역 문화관광 추진위원회” 설립 및 지속 가능하고 예측 가능한 투자와 프로그램을 추진할 수 있을 것으로 판단됨
- 이러한 유·도선 사업의 민관협력체계를 탄력적으로 운영하는 데에는 유·도선에 대한 관할권을 지방자치단체가 이양받는 것이 합리적일 것임.

제3절 해수면 유·도선 사업의 협력적 거버넌스 구축방안

- 유선과 도선 사업이 지역주민의 공동체 인식과 지역에 대한 자부심과 긍지를 함양하고, 이로 인한 주민 행복권을 구현할 수 있는 관과 주민, 그리고 사업자 거버넌스를 구축할 수 있어야 할 것임.
- 지자체별 지역공동체의 구축을 위한 새로운 노력이 필요한 시점이며, 지역 내에서는 교육, 공동 생활권, 문화권, 경제권을 형성하고, 협력적 공동체를 구축하여 공동체적 동질성을 회복할 필요가 있음.
- 해수면 유·도선 사업이 주민 생활에 깊숙이 관여되어 있지만, 공공재로서 위상보다는 영리사업으로 인식됐으며, 인식 전환을 통해 주민의 이동 서비스를 제공하는 대중교통 수단으로 인식될 필요가 있음.
- 유·도선 사업이 주민의 동질성 회복과 공동체 인식을 함양하기 위한 소통의 시설로서 지리적 한계를 극복하는 소통의 도구로 생활 속에 존재해야 할 시점임.
- 도서지역 해안지역에서 흔히 발생하는 취약지역 또는 낙후지역, 특수지역의 지역 격차를 현 정부의 국가 균형 발전의 차원에서 소지역 불균형을 해소하기 위한 기회균등의 매개체로서 유·도선이 역할을 수행
- 지방자치단체와 주민이 협력적 거버넌스를 구축하여 유·도선의 안전뿐만 아니라, 해상안전, 해상사고의 공동대응, 위험요인의 조기 발견 및 해상사고 예방 활동 등을 주민참여를 통한 공동 협업체계 구축 필요
- 내륙과 해안, 도서지역, 해양을 연결하는 자치단체 안전 모니터 봉사단을 위촉하여 주민과 상시소통의 채널을 구축하고, 이를 통해 교육하고 봉사하는 상시운영체계 구축 필요

제5장

연구의 종합 및 정책 건의

제1절 연구의 종합

제2절 정책 건의

제5장 연구의 종합 및 정책 건의

KRILA

제1절 연구의 종합

- 해수면과 도서를 가지고 있는 지방자치단체는 주민의 거주권, 이동권, 교육권, 경제활동을 보장하기 위해 도선과 지역경제 활성화를 위한 문화관광 산업을 진흥하기 위한 유선에 대한 안전성 확보와 복리증진 분야에 관한 관심이 증대하고 있음.
- 유·도선 사업의 면허(신고)는 유선장 및 도선장의 위치, 내수면과 해수면인가에 따라 그리고 주요 정박지와 사업장의 주소지 등에 따라 관할권이 달라지도록 규정하고 있음.
 - 동일한 사무가 해양경찰청이 담당하는 국가사무와 지방자치단체가 담당하는 지방사무로 구분되어 관할권을 달리하고 있음.
- 해수면 유선과 도선의 경우 지방자치단체는 지원사업 즉 운영비 지원, 안전관리사업의 지원, 기반시설지원 등을 담당하고, 면허는 해양경찰청(해양경찰서)이 담당하고 있으며, 유·도선 사업자의 입장에서는 면허기관과 지원기관 간 연계성이 없는 관할권 구조로 되어 있음.
 - 유선 또는 도선 사업을 영위하고자 하는 사업자는 면허를 위한 행정절차와 지방자치단체의 행정 및 경제적 지원 시기를 고려할 때 사업의 안정적 실시가 불안정한 상태에서 시도해야 하는 어려움 상존
- 세월호 사고를 거치면서 해수면의 유선과 도선에 대한 안전관리, 안전교육, 노후시설에 대한 정비, 면허에 대한 엄격성이 강조되면서 도선에 대한 공공성, 유선에 대한 경제 진흥 기능이 강조 및 정비되고 있음.
- 내수면과 해수면의 유·도선 사업에 대한 관할권의 구분이 주민의 거주 이동의 권리와 동질의 삶을 유지할 수 있는 권리, 교육 기회의 균등화, 섬 지

역문화의 계승발전, 그리고 방문객이나 관광객 내방을 통한 지역경제 활성화 측면에서 지방자치단체의 책무가 강조되어야 함.

- 자치분권의 이념에 따라 지방자치단체는 유·도선 사업에 대한 전권한성을 가지는 것이 타당할 것이며, 지방자치단체가 수행하기 어려운 기능에 대해 광역자치단체가 그리고 광역지방자치단체가 수행할 수 없는 경우 보충성의 원칙에 따라 국가가 수행한다는 원칙을 고려하여 사무 배분의 원칙이 적용될 필요가 있으며, 구역 내의 유선과 도선에 관한 사무는 지방자치단체가 수행하는 것을 원칙으로 함이 타당함.
- 일본의 경우 「낙도항로정비법」에 따라 낙도 또는 보조항로의 운영상 경제적 타당성이 부족하여 운영이 어려운 경우 경영상 발생하는 손실 비용을 보조금으로 지원하고 있음을 참고할 필요가 있음.
 - 유선과 낚시배의 운영에 관하여는 허가권에 관한 규정을 삭제하고, 등록주의를 택하여 관광 및 유선사업을 촉진하고 있으며, 법률이 정한 요건을 갖춘 사업자의 경우 지방자치단체에 등록함으로써 사업을 실시할 수 있게 규정하고 있음.
- 전문가 심층 면접조사 결과는 해수면과 내수면의 차이는 운영상의 차이가 크지 않지만, 사업에 대한 인허가권의 요건과 절차에 있어 차이가 있으며, 크며, 절차를 거치는데 경과 기간도 차이가 있다는 의견과 함께 안전검사와 안전교육 분야도 다소 차이가 있다는 의견이 있었음.
- 지방자치단체에서 도선은 대중교통으로 인식하고 있으며, 주민을 위한 행정서비스로 정책을 추진하고 있음.
 - 이에 따른 필요한 예산지원과 안전관리를 실시하고 있으며, 도선사업자도 지방자치단체의 재정지원과 행정지도가 함께 이루어지는 경우 이를 수용할 수 있는 여지가 높고 안전검사와 안전교육이 보다 효과적일 것으로 예상하고 있음.

- 지방이양이 이루어질 경우, 지방자치단체가 실시하는 안전검사나 교육이 느슨하게 형식적으로 이루어질 것을 우려하는 의견도 있지만, 안전관리를 지방자치단체와 유·도선 사업자가 소통하고, 때에 따라서는 공동으로 추진하거나 협업으로 추진하는 경우 안전에 대한 효과성이 더 높게 달성할 수 있을 것으로 예상됨.
- 유선과 도선에 대한 안전관리 사무에 대해, 해양경찰과 지방자치단체 간에 비교할 때 어느 기관이 더 전문성을 가지고 있는가에 대한 논란도 있을 수 있지만, 지방자치단체가 협회 등 민간과 공동으로 추진하고 지도·감독을 실시하는 경우 실효성이 높을 것으로 조사됨.
- 지방자치단체가 해수면 유·도선의 유지관리를 지역주민과 유선과 도선 사업자에게 행정지원 외에 재정지원에 대해 다양하게 실시하고 있으며, 도선 사업자의 적자손실 보전 지원금 외에 시민 또는 관광객 운임지원, 항로 및 선착장 유지관리비, 관광진흥을 위한 기타 보조금 지급 등을 다양하게 추진하고 있음.
- 해수면 유·도선 사업에 대한 책임성 확보를 위해 지방자치단체의 역할 기능이 강화될 필요가 있으며, 지역 내 주민 및 관광객이 안심하고 일상의 안녕과 행복 추구가 지방자치단체에 대한 평가로 환류되고 선거에 의해 책임성을 확보하는 장치로의 제도 정착이 필요함.
- 규제개혁의 차원에서 유·도선 사업이 국민 생활의 질적 향상과 국민의 생명과 재산보호, 자유로운 경제활동과 경쟁 촉진, 국가경쟁력 강화, 기업과 국민 생활에 대한 규제준수 부담 등을 제한하고 지연시킨다면 이를 개선하여야 할 것이며,
 - 현재 유·도선 사업에 대한 법률적 행정적 규제는 민간 자율과 창의를 다소 제한하고 있다는 점과, 투명하고 공정한 경쟁 및 건전한 이성적 판단으로 미래를 예측하는 데 한계를 가지고 있음.

- 지방자치단체가 해수면 유·도선 사업을 활용하여 아름다운 섬 만들기 사업 등 지역문화와 관광산업을 진흥하는 데 어려움을 가지고 있으며,
 - 지방자치단체가 지역경제 활성화 정책을 종합적으로 추진할 수 있는 통합적 정책역량을 제고할 수 있는 역할 범위 확대가 필요
- 지방자치단체가 추진하고 있는 주민 만족 서비스, 맞춤형 행정서비스의 시행, 고충 민원 즉시 처리 등 서비스 품질개선을 위해 해수면 유·도선 사업도 지방자치단체가 주관기관으로의 역할 제고 필요
- 이번 '해수면 유·도선 발전방안' 마련 연구를 통하여 해수면 유도선 사업의 지방이양을 추진하기 위해서는 자치분권위원회의 「지방이양일괄법」에 포함되어 이양하는 방식과 「유선 및 도선 사업법」의 일부개정을 통해 이양하는 방식이 제안될 수 있음.

제2절 정책 건의

- 관할 지역 내에 모든 사무는 지방자치단체가 수행하는 자치분권의 이념이 실현될 수 있는 지방자치가 구현되어야 하며, 주민의 거주 여건에 따라 행정절차 상 차이가 있는 행정차별을 최소화하여야 할 것임.
- 유선과 도선에 대해 내수면과 해수면을 구분하여 정책을 기획하고 추진하고 평가하는 패러다임의 전환이 필요하며,
 - 주민의 경제, 사회, 문화, 교육의 기회균등과 주민의 행복추구권의 측면에서 주민의 참여에 의한 의제 형성과 정책 결정, 정책추진이 필요함.
- 해수면 유·도선 사업과 같이 행정의 권한과 책임이 불일치하는 경우와 행정규제와 행정지원이 분리되어 있는 사무배분, 사업의 면허권자와 사업의 재정지원 및 보조기관이 다른 경우 이를 통합 할 필요가 있으며,
 - 현재와 같이 이원화되어 운영되게 되면 행정의 투명성과 공정성을 저해할 수 있음.
- 해수면 유·도선 사업의 면허권자와 사업에 대한 행정(재정)지원 기관이 다른 경우 주민과 사업자에게는 과도한 규제로 인식 및 실제로 체감하게 되므로 규제개혁 차원에서 이를 단일화할 필요가 있음.
- 이와 같이, 행정서비스 절차가 복잡해지고 유관기관이 복잡해지는 경우 주민 및 사업자가 민원행정을 처리하는데 관할관청이 불명료해지고 기관별 인식과 의지의 차이에 따라 기회비용이 상승하게 되며 지역 거버넌스의 협력적 공동체 사업을 제한할 수 있음.
- 「유선 및 도선 사업법」의 개정을 통해 자치분권 이념에 따라 지방자치단체의 역할과 책임을 명료화할 필요가 있으며, 지방자치단체의 주민편의 증진과 주민의 평등권 보장, 그리고 지방자치단체의 지역경제 활성화를 위한 정책의 효과성 증진을 위한 사무이양이 필요함.

- 「유선 및 도선 사업법」의 일부 조항, 지방이양은 해수면과 내수면의 관할권을 통합하고, 지방자치단체의 종합행정 기능을 조장하여 지역 정책을 종합적으로 기획하고 추진할 수 있는 자치권이 확대된다는 의미가 있으며, 지역문화를 진흥시키고, 교육 및 경제의 기회균등을 실현할 수 있으며 지역관광 사업을 촉진할 수 있는 계기가 됨.
- 현 정부가 의욕적으로 추진하고 있는 균형 발전정책, 자치경찰제도, 규제개혁, 일자리 창출 등의 정책과 연계성을 고려하여, 정책효과를 극대화할 필요가 있음.

- 경찰청(자치경찰추진단)(2019), 「자치경찰 도입방안 설명자료 등 내부자료」
- 국민안전처(2016), 「유·도선 선박검사 및 관리평가 기준 개선 연구」
- 김영수(1995), “중앙과 지방정부간 사무배분에 관한 비판적 분석·평가”. 「한국지방자치학회보」. 7(2): 151-184.
- 김천주 외 (2018), 「유선 및 도선 안전기준 및 관리체계 개선방안 연구」행정안전부
- 김필두 외 (2009), 「법령상 사무총조사 연구용역」. 한국지방행정연구원
- 김필두·한부영(2017), 「고령사회 대비 중앙-지방 간 노인복지기능 분담방안 연구」. 한국지방행정연구원
- 김철용(1990), “지방자치단체에 대한 국가의 관여”. 「공법연구」. 18: 75-92.
- 문병주(1994), 「지방자치와 사회복지」. 홍익제.
- 문유석(2015), “정부 간 관계의 관점에서 본 중앙과 지방간의 관계: 농정분야를 중심으로”. 「지방정부연구」. 18(4): 393-416.
- 박재희(2019), “중앙-지방 간 사무 배분의 실태분석: 식품안전 기능을 중심으로”. 「한국지방자치학회보」. 31(3): 37-63.
- 박정민(2008), “정부 간 관계 모형에 관한 고찰”. 「NGO 연구」. 6(1): 165-190.
- 심익섭(2010), “독일지방자치단체 권한에 대한 합리적 정부 간 관계 연구”. 「한·독 사회과학논총」. 20(2): 3-34.
- 이광모·김형준(2007), “SWOT 분석을 통한 지방정부 간 행정협의회 활성화 연구”. 「한국행정과 정책연구」. 5(1): 91-114.
- 이승모·유재원(2006), “한국의 중앙-지방정부간 관계의 특성: 거버넌스의 시각에서”. 「국가정책연구」. 30(2): 83-108.
- 이해영 외 (2018), 「환경사무 집행체계 개선방안 마련 연구」. 환경부

- 이환범·이세진·김경대(2017), “1970년대 새마을운동 사업추진에 대한 정부역할 재 조명: 매타평가 관점에서”. 「지방행정연구」. 31(3): 273-300.
- 임승빈(2005), 「지방자치론」. 서울: 법문사.
- 임승빈 외(2019), 「비교지방정부론: 독일 지방정부편」. 서울: 대영출판사.
- 임현정·김종예(2018), 중앙-지방 관계와 지방정부의 정책결정: 저탄소 녹색성장정책 을 중심으로. 「한국행정학보」. 52(3): 185-214.
- 정남철(2018), 「주요 외국의 지방자치제도 연구: 독일편」. 한국법제연구원.
- 정정화(2018), “정부 간 관계 연구경향 분석 및 향후 연구과제 -한국지방자치학회보 게재논문(1987-2017)을 중심으로-”. 「한국지방자치학회보」. 30(4): 1-29.
- 최병대(2013), “중앙과 지방의 상생을 위한 지방분권”. 「의정연구」.(38): 5-34.
- 최봉석(2015), “지방자치 사무배분 기준의 문제점과 개선과제 - 「사무배분 사전검토 제」의 도입가능성과 검토 -”. 「지방자치법연구」. 15(4): 69-95.
- 최봉석 외 (2015), 「국가와 지방자치단체간의 사무구분 및 사무조사 연구용역」. 동국 대학교.
- 황윤재 외 (2009), “식품안전관련 법령에서 중앙과 지방정부 간 권한 분배구조 분석”. 「농촌경제」. 33(3): 37-62.
- 한국해양수산연구원(2010), 「도선서비스 품질개선을 위한 도선제도 개선방안 연구용역 최종보고」
- 한국산업조사연구원(2016), 「수상구조법」체계정비를 위한 법령 개정방안
- 한국법제연구원(2016), 항만법령 체계정비 방안 연구
- 한국법제연구원(2012), 원칙허용 인허가 제도 관련 법리적 심화연구를 통한 법령 입안심사 기준의 도출
- 한부영 외 (2014), 「새로운 판별기준에 따른 국가 총사무 재배분 조사표 작성」. 한국 지방행정연구원
- 한부영·박재희(2019), 「국가와 지방자치단체 간 사무배분의 원칙과 기준 재정립방안」, 한국지방행정연구원,

- 한부영·박재희(2019), 「광역단위 자치경찰제 도입에 따른 경북형 자치경찰모델 구상, 한국지방행정연구원 2019 정책이슈리포트」
- 한부영 외 (2005), 「자치경찰 기구·인력 편성방안 연구보고서」. 한국지방행정연구원
- 행정안전부(2007), 「2017년 제8차 유·도선 안전혁신 T/F회의」
- Anderson, W. (1960). *Intergovernmental Relations in Review*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Burke, B.F. (2014). Understanding Intergovernmental Relations, Twenty-five Years Hence. *State and Local Government Review*. 46(1): 63-76.
- Rapport d'orientations budgétaires. (2017). *파리시 2017년 예산운영 동향 보고서*.
- Schafritz, Jay M. & Hyde, A. C. (1997). *Classics of public administration*. 4th Ed. Fort Worth. TX: Harcourt Brace College Publishers.
- Wright, D. S. (1988). *Understanding Intergovernmental Relations*. (3rd ed.). CA, Pacific Grove: Brooks Publishing Company.

부록1

유·도선법 일부개정 법률안(제1안)

KRILA

유선 및 도선 사업법 일부개정법률안

유선 및 도선 사업법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제3조제1항을 다음과 같이 한다.

① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)
2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사
3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장
4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장

제3조제2항 중 "있거나"를 "있거나 해수면으로서"로 한다.

제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제32조제2항·제35조 중 "또

는 해양수산부령”을 각각 삭제한다.

제8조제6항 중 “또는 해양경찰서장”을 삭제한다.

제9조제2항 중 “지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제21조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도지사는”으로 하고, 같은 조 제2항 중 “행정안전부장관 또는 해양경찰청장은”을 “행정안전부장관은”으로 한다.

제25조의2제1항·제30조의2제3항·같은 조 제4항제5호·같은 조 제6항 중 “또는 해양경찰청장”을 각각 삭제한다.

제38조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도지사는”으로 하고, “시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장에게”를 “시장·군수·구청장에게”로 한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

신·구조문대비표

현행	개정안
<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 지방해양경찰청장 2. 영업구역이 내수면인 경우: 특별자치도지사·시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다). 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장 3. 영업구역이 해수면인 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장 	<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사 3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·

현 행	개 정 안
<p>4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장</p> <p>② 제1항 각 호에 따라 면허신청 또는 신고를 받은 관할관청(이하 "관할관청"이라 한다)은 유·도선사업의 면허를 발급하거나 신고를 수리(受理)할 때에 그 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 시·도 또는 시·군·구에 걸쳐 있는 경우에는 관계 시·도지사나 시장·군수·구청장 또는 지방해양경찰청장이나 해양경찰서장과 미리 협의하여야 하며, 유·도선장이 「자연공원법」 제2조제5호에 따른 공원구역 안에 있는 경우에는 공원관리청과 미리 협의하여야 한다.</p> <p>③ ~ ⑤ (생략)</p> <p>⑥ 관할관청은 제1항에 따라 면허를 발급할 때에 유·도선의 안전강화 및 편의시설 확보 등을 위하여 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 필요한 조건을 붙일 수 있다.</p> <p>제3조의3(사업의 승계) ① (생략)</p> <p>1. ~ 3. (생략)</p> <p>② (생략)</p> <p>1. ~ 4. (생략)</p> <p>③ 제1항 또는 제2항에 따라 유·도선사업자의 지위를 승계한 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>④ ~ ⑥ (생략)</p>	<p>도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장</p> <p>4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장</p> <p>② ----- ----- ----- ----- 있거나 해수면으로 ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p>③ ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 -----.</p> <p>제3조의3(사업의 승계) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 3. (현행과 같음)</p> <p>② (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 4. (현행과 같음)</p> <p>③ ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 -----.</p> <p>④ ~ ⑥ (현행과 같음)</p>

현 행	개 정 안
<p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (생략)</p> <p>② 제1항에 따른 면허 또는 신고의 유효기간이 지난 후 계속하여 사업을 하려는 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 면허를 갱신받거나 신고를 갱신하여야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생략)</p> <p>제7조(유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① 유·도선사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>② ~ ⑤ (생략)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (생략)</p> <p>② ~ ④ (생략)</p> <p>⑤ 제4항에도 불구하고 「선박안전법」 제8조 제3항에 따른 항해구역 중 평수구역(平水區域)(평수구역이 없는 해수면의 경우에는 대통령령으로 정하는 범위의 해수면을 말한다)에서 운항하는 유·도선은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 기준 및 절차에 따라 기상특보(대통령령으로 정하는 기상특보에 한정한다) 발효 시에도 운항할 수 있다.</p> <p>⑥ 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장은 제5항에 따라 운항이 허용된 경우에도 해당 영업구역의 실제 기상상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있다고 판단할 때에는 유·도선의 운항을 제한할 수 있다.</p>	<p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제7조((유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>② ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (현행과 같음)</p> <p>② ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>⑥ ----- 또는 해양경찰서장 ----- ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>제9조(행정처분) ① (생 략)</p> <p>1. ~ 8. (생 략)</p> <p>② 제1항에 따라 지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장이 도선사업의 면허를 취소하거나 폐쇄 또는 정지를 명하려면 미리 관계 시·도지사 또는 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 행정처분의 세부기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>④ (생 략)</p>	<p>제9조(행정처분) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 8. (현행과 같음)</p> <p>② ----- 관할관청 ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----</p> <p>③ ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----</p> <p>④ (현행과 같음)</p>
<p>제9조의2(과징금 처분) ① (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 과징금을 부과하는 위반 행위의 종류, 위반 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>③ (생 략)</p>	<p>제9조의2(과징금 처분) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----</p> <p>③ (현행과 같음)</p>
<p>제11조(승선 정원의 기준) 관할관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 유선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 유선의 승선 정원을 정한다.</p>	<p>제11조(승선 정원의 기준) ----- ----- 해양수산부령 ----- ----- ----- -----</p>
<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생 략)</p> <p>② 유선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 유선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 유선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p>	<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- ----- -----</p>

현 행	개 정 안
<p>② 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 영업소 안에 선원의 명부를 작성하여 갖추어 두어야 한다.</p>	<p>② ----- 또는 해양수산부령----- -----.</p>
<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (생략)</p> <p>1. ~ 2. (생략)</p> <p>② 제1항에 따른 비상상황 대비훈련의 종류, 주기 등 실시에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p>	<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 2. (현행과 같음)</p> <p>② ----- 또는 해양수산부령----- -----.</p>
<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① 유·도선사업자는 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위하여 대통령령으로 정하는 선박(휴업·휴지 중인 유·도선을 포함한다)의 출항·입항[내수면의 경우에는 출선 및 귀선(歸船)을 말한다] 시에 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 출항·입항에 관한 사항을 기록·관리하여야 한다.</p>	<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령----- -----.</p>
<p>② 제1항에 따른 선박을 운항하는 유·도선사업자는 그 선박에 승선하는 승객이 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성하여 제출하도록 하여야 한다.</p>	<p>② ----- 또는 해양수산부령----- -----.</p>
<p>③ 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선하려는 승객의 신분과 제2항에 따른 승선신고서 기재내용을 확인하여야 한다.</p>	<p>③ ----- 또는 해양수산부령----- -----.</p>
<p>④ ~ ⑤ (생략)</p>	<p>④ ~ ⑤ (현행과 같음)</p>

현 행	개 정 안
<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 및 승선 신고서 작성·제출 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.</p> <p>② (생 략)</p> <p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (생 략)</p> <p>③ 협회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 정관을 작성하여 창립총회의 의결을 거친 후 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 인가를 받아 그 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.</p> <p>④ (생 략)</p> <p>1. ~ 4. (생 략)</p> <p>5. 그 밖에 행정안전부장관 또는 해양경찰청장이 필요하다고 인정하는 사업</p> <p>⑤ (생 략)</p> <p>⑥ 협회가 제5항에 따라 공제사업을 하려는 경우에는 공제규정을 만들어 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 승인을 받아야 한다. 공제규정을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <p>⑦ ~ ⑧ (생 략)</p> <p>제32조(운항약관) ① (생 략)</p> <p>② 제1항의 운항약관에는 유·도선의 승객·수하물 및 소하물의 운송 조건, 운송에 대한 유·도선사업자의 책임, 피해보상을</p>	<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① ----- 또는 해양경찰청장 -----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>② (현행과 같음)</p> <p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (현행과 같음)</p> <p>③ -----</p> <p>----- 또는 해양경찰청장 -----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>④ (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 4. (현행과 같음)</p> <p>5. ----- 또는 해양경찰청장 -----</p> <p>-----</p> <p>⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ -----</p> <p>----- 또는 해양경찰청장 -----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>⑦ ~ ⑧ (현행과 같음)</p> <p>제32조(운항약관) ① (현행과 같음)</p> <p>② -----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>

부록2

유·도선법 일부개정 법률안(제2안)

KRILA

유선 및 도선 사업법 일부개정법률안

유선 및 도선 사업법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제3조제1항을 다음과 같이 한다.

① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)
2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사
3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장
4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장

제3조제2항 중 "있거나"를 "있거나 해수면으로서"로 한다.

제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제32조제2항·제35조 중 "또

는 해양수산부령”을 각각 삭제한다.

제8조제6항 중 “시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제9조제2항 중 “지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제21조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도시사는”으로 한다.

제21조제2항·제25조의2제1항·제30조의2제3항·같은 조 제4항제5호·같은 조 제6항 중 “또는 해양경찰청장”을 각각 삭제한다.

제38조제1항 중 “또는 지방해양경찰청은”과 “또는 해양경찰서장에게”를 각각 삭제한다.

제38조의2를 다음과 같이 신설한다.

제38조의2(지도·감독 업무 등의 처리) ① 이 법에 따른 다음 각 호의 사무 중 해수면에서 운항하는 유·도선 및 관련된 안전시설 등에 대한 지도·감독에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 필요한 조치를 하여야 한다.

1. 제8조제6항에 따른 영업구역의 기상 상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있을 것으로 판단되는 경우 유·도선에 대한 운항제한
2. 제12조에 따른 유선사업자 등의 안전운항 의무
3. 제13조에 따른 유선 승객의 준수사항
4. 제15조에 따른 도선의 운항 준비 및 운항 거부의 금지
5. 제16조에 따른 도선사업자 등의 안전운항 의무
6. 제18조에 따른 승선 또는 선적의 제한 등
7. 제19조에 따른 도선 승객의 준수사항
8. 제21조에 따른 안전관리계획의 수립 등
9. 제24조에 따른 유·도선사업자 등의 안전교육
10. 제24조의2에 따른 선원 등의 비상상황 대비훈련
11. 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 등
12. 제26조에 따른 검사 등
13. 제27조에 따른 개선명령 등

14. 제28조에 따른 사고발생 시의 인명구조 의무

15. 제33조에 따른 보험 등예의 가입

16. 제35조에 따른 요금 등의 게시

② 제1항 각 호에 대한 지도·감독 업무를 처리함에 있어 제39조·제40조·제41조·제42조 등에 따른 벌칙 처분 및 제43조에 따른 과태료 부과는 관할 해양경찰서장이 한다.

③ 관할 해양경찰서장은 제2항에 따른 조치 및 기타 유·도선의 안전을 위하여 필요한 사항에 대하여는 면허 또는 신고 관할관청에 통보하여야 한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

신·구조문대비표

현 행	개 정 안
<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 지방해양경찰청장 2. 영업구역이 내수면인 경우: 특별자치도지사·시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다). 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장 3. 영업구역이 해수면인 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 	<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사 3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리

현 행	개 정 안
<p><u>해양경찰서장</u></p> <p>4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장</p> <p>② 제1항 각 호에 따라 면허신청 또는 신고를 받은 관할관청(이하 "관할관청"이라 한다)은 유·도선사업의 면허를 발급하거나 신고를 수리(受理)할 때에 그 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 시·도 또는 시·군·구에 걸쳐 있는 경우에는 관계 시·도지사나 시장·군수·구청장 또는 지방해양경찰청장이나 해양경찰서장과 미리 협의하여야 하며, 유·도선장이 「자연공원법」 제2조제5호에 따른 공원구역 안에 있는 경우에는 공원관리청과 미리 협의하여야 한다.</p> <p>③ ~ ⑤ (생략)</p> <p>⑥ 관할관청은 제1항에 따라 면허를 발급할 때에 유·도선의 안전강화 및 편의시설 확보 등을 위하여 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 필요한 조건을 붙일 수 있다.</p> <p>제3조의3(사업의 승계) ① (생략)</p> <p>1. ~ 3. (생략)</p> <p>② (생략)</p> <p>1. ~ 4. (생략)</p> <p>③ 제1항 또는 제2항에 따라 유·도선사</p>	<p><u>미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장</u></p> <p>4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장</p> <p>② ----- ----- ----- ----- <u>있거나 해수면으로</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p>③ ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ ----- ----- ----- ----- <u>또는 해양수산부령</u> ----- -----.</p> <p>제3조의3(사업의 승계) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 3. (현행과 같음)</p> <p>② (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 4. (현행과 같음)</p> <p>③ -----</p>

현 행	개 정 안
<p>업자의 지위를 승계한 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>④ ~ ⑥ (생 략)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 면허 또는 신고의 유효기간이 지난 후 계속하여 사업을 하려는 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 면허를 갱신받거나 신고를 갱신하여야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p> <p>제7조(유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① 유·도선사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>② ~ ⑤ (생 략)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (생 략)</p> <p>② ~ ④ (생 략)</p> <p>⑤ 제4항에도 불구하고 「선박안전법」 제8조 제3항에 따른 항해구역 중 평수구역(平水區域)(평수구역이 없는 해수면의 경우에는 대통령령으로 정하는 범위의 해수면을 말한다)에서 운항하는 유·도선은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 기준 및 절차에 따라 기상특보(대통령령으로 정하는 기상특보에 한정한다) 발효 시에도 운항할 수 있다.</p>	<p>----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>④ ~ ⑥ (현행과 같음)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제7조((유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>② ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (현행과 같음)</p> <p>② ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>⑥ 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장은 제5항에 따라 운항이 허용된 경우에도 해당 영업구역의 실제 기상상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있다고 판단할 때에는 유·도선의 운항을 제한할 수 있다.</p> <p>제9조(행정처분) ① (생 략)</p> <p>1. ~ 8. (생 략)</p> <p>② 제1항에 따라 지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장이 도선사업의 면허를 취소하거나 폐쇄 또는 정지를 명하려면 미리 관계 시·도지사 또는 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 행정처분의 세부기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>④ (생 략)</p> <p>제9조의2(과징금 처분) ① (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 과징금을 부과하는 위반행위의 종류, 위반 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>③ (생 략)</p> <p>제11조(승선 정원의 기준) 관할관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 유선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 유선의 승선 정원을 정한다.</p> <p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생 략)</p>	<p>⑥ 관할관청----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----</p> <p>제9조(행정처분) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 8. (현행과 같음)</p> <p>② ----- 관할관청 ----- ----- ----- ----- ----- -----</p> <p>③ ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p> <p>④ (현행과 같음)</p> <p>제9조의2(과징금 처분) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p> <p>③ (현행과 같음)</p> <p>제11조(승선 정원의 기준) ----- ----- 해양수산부령 ----- ----- ----- -----</p> <p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p>

현 행	개 정 안
<p>② 유선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 유선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 유선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p> <p>1. ~ 5. (생략)</p> <p>③ ~ ⑤ (생략)</p> <p>1. ~ 11. (생략)</p> <p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) 관할관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 도선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 도선의 승선 정원 및 적재 중량과 용량을 정한다.</p> <p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생략)</p> <p>② 도선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 도선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 도선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p> <p>1. ~ 5. (생략)</p> <p>③ ~ ④ (생략)</p> <p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 매년 유·도선 안전관리계획을 수립·시행하여야 한다.</p>	<p>② ----- ----- ----- 또는 해 양수산부령 ----- ----- ----- -----.</p> <p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 11. (현행과 같음)</p> <p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) ----- ----- 또는 해양수 산부령 ----- ----- ----- -----.</p> <p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해 양수산부령 ----- ----- ----- -----.</p> <p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지 사는 ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>② 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제 1항의 유·도선 안전관리계획의 수립에 필요한 지침을 정하고, 그 시행에 필요한 지도·감독을 할 수 있다.</p>	<p>② ----- 또는 해양경찰청장 ----- ----- ----- ----- -----.</p>
<p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① 「선박직원법」을 적용받지 아니하는 유·도선 선원의 정원 및 자격기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p>	<p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① -- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p>
<p>② 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 영업소 안에 선원의 명부를 작성하여 갖추어 두어야 한다.</p>	<p>② ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>
<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (생 략) 1. ~ 2. (생 략) ② 제1항에 따른 비상상황 대비훈련의 종류, 주기 등 실시에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p>	<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (현행과 같음) 1. ~ 2. (현행과 같음) ② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p>
<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① 유·도선사업자는 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위하여 대통령령으로 정하는 선박(휴업·휴지 중인 유·도선을 포함한다)의 출항·입항[내수면의 경우에는 출선 및 귀선(歸船)을 말한다] 시에 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 출항·입항에 관한 사항을 기록·관리하여야 한다.</p>	<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>② 제1항에 따른 선박을 운항하는 유·도선사업자는 그 선박에 승선하는 승객이 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성하여 제출하도록 하여야 한다.</p>	<p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----</p>
<p>③ 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선하려는 승객의 신분과 제2항에 따른 승선신고서 기재내용을 확인하여야 한다.</p>	<p>③ ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----</p>
<p>④ ~ ⑤ (생략)</p>	<p>④ ~ ⑤ (현행과 같음)</p>
<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 및 승선신고서 작성·제출 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.</p>	<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- ----- ----- -----</p>
<p>② (생략)</p>	<p>② (현행과 같음)</p>
<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (생략)</p>	<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (현행과 같음)</p>
<p>③ 협회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 정관을 작성하여 창립총회의 의결을 거친 후 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 인가를 받아 그 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.</p>	<p>③ ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- ----- -----</p>
<p>④ (생략)</p>	<p>④ (현행과 같음)</p>
<p>1. ~ 4. (생략)</p>	<p>1. ~ 4. (현행과 같음)</p>
<p>5. 그 밖에 행정안전부장관 또는 해양경찰</p>	<p>5. ----- 또는 해양</p>

현 행	개 정 안
<p style="text-align: center;"><u>청장이 필요하다고 인정하는 사업</u></p> <p>⑤ (생 략)</p> <p>⑥ 협회가 제5항에 따라 공제사업을 하려는 경우에는 공제규정을 만들어 행정안전부장관 <u>또는 해양경찰청장의 승인을 받아야 한다.</u> 공제규정을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <p>⑦ ~ ⑧ (생 략)</p> <p>제32조(운항약관) ① (생 략)</p> <p>② 제1항의 운항약관에는 유·도선의 승객·수하물 및 소하물의 운송 조건, 운송에 대한 유·도선사업자의 책임, 피해보상을 위한 보험 또는 공제의 가입 등 행정안전부령 <u>또는 해양수산부령</u>으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p> <p>제35조(요금 등의 게시) 유·도선사업자는 행정안전부령 <u>또는 해양수산부령</u>으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항을 유·도선 및 유·도선장의 승객이 쉽게 볼 수 있는 장소에 게시하여야 한다.</p> <p>1. ~ 6. (생 략)</p> <p>제38조(권한의 위임 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 소속 기관, 시장·군수·구청장 <u>또는 해양경찰서장에게</u> 위임할 수 있다.</p>	<p style="text-align: center;">경찰청장----- ---</p> <p>⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ ----- ----- -----또는 해양경찰청장----- -----</p> <p>⑦ ~ ⑧ (현행과 같음)</p> <p>제32조(운항약관) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- -----또는 해양수산부령----- ---</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제35조(요금 등의 게시) ----- -----또는 해양수산부령----- ----- ----- -----</p> <p>1. ~ 6. (현행과 같음)</p> <p>제38조(권한의 위임 등) ① ----- 또는 지방해양경찰청장은 ----- ----- ----- ----- -----또는 해양경찰서장에게----- -----</p>

현 행	개 정 안
<p>② (생 략) 〈 신 설 〉</p>	<p>② (현행과 같음)</p> <p>제38조의2(지도·감독 업무 등의 처리) ① 이 법에 따른 다음 각 호의 사무 중 해수면에서 운항하는 유·도선 및 관련된 안전시설 등에 대한 지도·감독에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 필요한 조치를 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제8조제6항에 따른 영업구역의 기상 상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있을 것으로 판단되는 경우 유·도선에 대한 운항제한 2. 제12조에 따른 유선사업자 등의 안전 운항 의무 3. 제13조에 따른 유선 승객의 준수사항 4. 제15조에 따른 도선의 운항 준비 및 운항 거부의 금지 5. 제16조에 따른 도선사업자 등의 안전 운항 의무 6. 제18조에 따른 승선 또는 선적의 제한 등 7. 제19조에 따른 도선 승객의 준수사항 8. 제21조에 따른 안전관리계획의 수립 등 9. 제24조에 따른 유·도선사업자 등의 안전교육 10. 제24조의2에 따른 선원 등의 비상상황 대비훈련 11. 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 등 12. 제26조에 따른 검사 등

현행	개정안
	<p>13. 제27조에 따른 개선명령 등</p> <p>14. 제28조에 따른 사고발생 시의 인명구조 의무</p> <p>15. 제33조에 따른 보험 등예의 가입</p> <p>16. 제35조에 따른 요금 등의 게시</p> <p>② 제1항 각 호에 대한 지도·감독 업무를 처리함에 있어 제39조·제40조·제41조·제42조 등에 따른 벌칙 처분 및 제43조에 따른 과태료 부과는 관할 해양경찰서장이 한다.</p> <p>③ 관할 해양경찰서장은 제2항에 따른 조치 및 기타 유·도선의 안전을 위하여 필요한 사항에 대하여는 면허 또는 신고 관할 관청에 통보하여야 한다.</p>

부록3

유·도선법 일부개정 법률안(제3안)

KRILA

유선 및 도선 사업법 일부개정법률안

유선 및 도선 사업법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제3조제1항을 다음과 같이 한다.

① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)
2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사
3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장
4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장

제3조제2항 중 "있거나"를 "있거나 해수면으로서"로 한다.

제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제32조제2항·제35조 중 "또

는 해양수산부령”을 각각 삭제한다.

제8조제6항 중 “시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제9조제2항 중 “지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제21조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도시사는”으로 한다.

제21조제2항·제25조의2제1항·제30조의2제3항·같은 조 제4항제5호·같은 조 제6항 중 “또는 해양경찰청장”을 각각 삭제한다.

제38조제1항 중 “또는 지방해양경찰청은”과 “또는 해양경찰서장에게”를 각각 삭제한다.

제38조의2를 다음과 같이 신설한다.

제38조의2(지도·감독 업무 등의 처리) ① 이 법에 따른 다음 각 호의 사무 중 해수면에서 운항하는 유·도선 및 관련된 안전시설 등에 대한 지도·감독에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 필요한 조치를 하여야 한다.

1. 제8조제6항에 따른 영업구역의 기상 상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있을 것으로 판단되는 경우 유·도선에 대한 운항제한
2. 제12조에 따른 유선사업자 등의 안전운항 의무
3. 제13조에 따른 유선 승객의 준수사항
4. 제15조에 따른 도선의 운항 준비 및 운항 거부의 금지
5. 제16조에 따른 도선사업자 등의 안전운항 의무
6. 제18조에 따른 승선 또는 선적의 제한 등
7. 제19조에 따른 도선 승객의 준수사항
8. 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 등
9. 제26조에 따른 검사 등
10. 제27조에 따른 개선명령 등
11. 제28조에 따른 사고발생 시의 인명구조 의무

② 제1항 각 호에 대한 지도·감독 업무를 처리함에 있어 제39조·제40조·제41조·제42조 등에 따른 벌칙 처분 및 제43조에 따른 과태료 부과는 관할

해양경찰서장이 한다.

③ 관할 해양경찰서장은 제2항에 따른 조치 및 기타 유·도선의 안전을 위하여 필요한 사항에 대하여는 면허 또는 신고 관할관청에 통보하여야 한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

신·구조문대비표

현행	개정안
<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 지방해양경찰청장 2. 영업구역이 내수면인 경우: 특별자치도지사·시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다). 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할 구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장 3. 영업구역이 해수면인 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장 	<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사 3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할 구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을

현 행	개 정 안
<p>해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>④ ~ ⑥ (생 략)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 면허 또는 신고의 유효기간이 지난 후 계속하여 사업을 하려는 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 면허를 갱신받거나 신고를 갱신하여야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p> <p>제7조(유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① 유·도선사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>② ~ ⑤ (생 략)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (생 략)</p> <p>② ~ ④ (생 략)</p> <p>⑤ 제4항에도 불구하고 「선박안전법」 제8조 제3항에 따른 항해구역 중 평수구역(平水區域)(평수구역이 없는 해수면의 경우에는 대통령령으로 정하는 범위의 해수면을 말한다)에서 운항하는 유·도선은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 기준 및 절차에 따라 기상특보(대통령령으로 정하는 기상특보에 한정한다) 발효 시에도 운항할 수 있다.</p>	<p>--- 또는 해양수산부령 ---</p> <p>④ ~ ⑥ (현행과 같음)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제7조((유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p> <p>② ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (현행과 같음)</p> <p>② ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----</p>

현 행	개 정 안
<p>⑥ 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장은 제5항에 따라 운항이 허용된 경우에도 해당 영업구역의 실제 기상상태를 확인하여 안전 운항에 지장이 있다고 판단할 때에는 유·도선의 운항을 제한할 수 있다.</p> <p>제9조(행정처분) ① (생 략)</p> <p>1. ~ 8. (생 략)</p> <p>② 제1항에 따라 지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장이 도선사업의 면허를 취소하거나 폐쇄 또는 정지를 명하려면 미리 관계 시·도지사 또는 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 행정처분의 세부기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>④ (생 략)</p> <p>제9조의2(과징금 처분) ① (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 과징금을 부과하는 위반행위의 종류, 위반 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>③ (생 략)</p> <p>제11조(승선 정원의 기준) 관할관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 유선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 유선의 승선 정원을 정한다.</p>	<p>⑥ 관할관청----- ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p>제9조(행정처분) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 8. (현행과 같음)</p> <p>② ----- 관할관청 ----- ----- ----- ----- -----.</p> <p>③ ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>④ (현행과 같음)</p> <p>제9조의2(과징금 처분) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ (현행과 같음)</p> <p>제11조(승선 정원의 기준) ----- ----- 해양수산부령 ----- ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생 략)</p> <p>② 유선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 유선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 유선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p> <p>1. ~ 5. (생 략)</p> <p>③ ~ ⑤ (생 략)</p> <p>1. ~ 11. (생 략)</p>	<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산 부령----- ----- ----- ----- ----- ----- -----</p> <p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 11. (현행과 같음)</p>
<p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) 관할 관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 도선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 도선의 승선 정원 및 적재 중량과 용량을 정한다.</p>	<p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) ----- ----- 또는 해양수산부 령----- ----- ----- ----- ----- -----</p>
<p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생 략)</p> <p>② 도선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 도선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 도선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p> <p>1. ~ 5. (생 략)</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p>	<p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산 부령----- ----- ----- ----- ----- -----</p> <p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p>

현 행	개 정 안
<p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 매년 유·도선 안전관리계획을 수립·시행하여야 한다.</p> <p>② 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제1항의 유·도선 안전관리계획의 수립에 필요한 지침을 정하고, 그 시행에 필요한 지도·감독을 할 수 있다.</p>	<p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사는 ----- ----- ----- --.</p> <p>② ----- 또는 해양경찰청장 ----- ----- -----.</p>
<p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① 「선박직원법」을 적용받지 아니하는 유·도선 선원의 정원 및 자격기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>② 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 영업소 안에 선원의 명부를 작성하여 갖추어 두어야 한다.</p>	<p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① ---- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 -----.</p> <p>② ----- 또 는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>
<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (생략)</p> <p>1. ~ 2. (생략)</p> <p>② 제1항에 따른 비상상황 대비훈련의 종류, 주기 등 실시에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p>	<p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 2. (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p>
<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① 유·도선사업자는 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위하여 대통령령으로 정하는 선박(휴업·휴지 중인 유·도선을 포함한다)의 출항·입항[내수면의 경우에는 출선 및 귀선(歸船)을 말한다] 시에 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 출항·입항에</p>	<p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 -----</p>

현행	개정안
<p>관한 사항을 기록·관리하여야 한다.</p> <p>② 제1항에 따른 선박을 운항하는 유·도선 사업자는 그 선박에 승선하는 승객이 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성하여 제출하도록 하여야 한다.</p> <p>③ 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선하려는 승객의 신분과 제2항에 따른 승선신고서 기재내용을 확인하여야 한다.</p> <p>④ ~ ⑤ (생략)</p>	<p>----- -----.</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ ----- 또는 ----- 해양수산부령 ----- ----- -----.</p> <p>④ ~ ⑤ (현행과 같음)</p>
<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 및 승선신고서 작성·제출 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.</p> <p>② (생략)</p>	<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- ----- ----- -----.</p> <p>② (현행과 같음)</p>
<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (생략)</p> <p>③ 협회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 정관을 작성하여 창립총회의 의결을 거친 후 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 인가를 받아 그 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.</p> <p>④ (생략)</p> <p>1. ~ 4. (생략)</p>	<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (현행과 같음)</p> <p>③ ----- ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- -----.</p> <p>④ (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 4. (현행과 같음)</p>

현 행	개 정 안
<p>5. 그 밖에 행정안전부장관 또는 해양경찰청장이 필요하다고 인정하는 사업</p> <p>⑤ (생 략)</p> <p>⑥ 협회가 제5항에 따라 공제사업을 하려는 경우에는 공제규정을 만들어 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 승인을 받아야 한다. 공제규정을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <p>⑦ ~ ⑧ (생 략)</p> <p>제32조(운항약관) ① (생 략)</p> <p>② 제1항의 운항약관에는 유·도선의 승객·수하물 및 소하물의 운송 조건, 운송에 대한 유·도선사업자의 책임, 피해보상을 위한 보험 또는 공제의 가입 등 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p> <p>제35조(요금 등의 게시) 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항을 유·도선 및 유·도선장의 승객이 쉽게 볼 수 있는 장소에 게시하여야 한다.</p> <p>1. ~ 6. (생 략)</p> <p>제38조(권한의 위임 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 소속 기관, 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장에게 위임할 수 있다.</p> <p>② (생 략)</p>	<p>5. ----- 또는 해양경찰청장 -----</p> <p>⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ ----- ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- -----.</p> <p>⑦ ~ ⑧ (현행과 같음)</p> <p>제32조(운항약관) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제35조(요금 등의 게시) ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p> <p>1. ~ 6. (현행과 같음)</p> <p>제38조(권한의 위임 등) ① ----- 또는 지방해양경찰청장은 ----- ----- ----- 또는 해양경찰서장에게 -----.</p> <p>② (현행과 같음)</p>

현행	개정안
<p>〈 신 설 〉</p>	<p>제38조의2(지도·감독 업무 등의 처리) ① 이 법에 따른 다음 각 호의 사무 중 해수면에서 운항하는 유·도선 및 관련된 안전시설 등에 대한 지도·감독에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 필요한 조치를 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제8조제6항에 따른 영업구역의 기상 상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있을 것으로 판단되는 경우 유·도선에 대한 운항 제한 2. 제12조에 따른 유선사업자 등의 안전운항 의무 3. 제13조에 따른 유선 승객의 준수사항 4. 제15조에 따른 도선의 운항 준비 및 운항 거부의 금지 5. 제16조에 따른 도선사업자 등의 안전운항 의무 6. 제18조에 따른 승선 또는 선적의 제한 등 7. 제19조에 따른 도선 승객의 준수사항 8. 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 등 9. 제26조에 따른 검사 등 10. 제27조에 따른 개선명령 등 11. 제28조에 따른 사고발생 시의 인명구조 의무 <p>② 제1항 각 호에 대한 지도·감독 업무를 처리함에 있어 제39조·제40조·제41조·제42</p>

현 행	개 정 안
	<p>조 등에 따른 벌칙 처분 및 제43조에 따른 과태료 부과는 관할 해양경찰서장이 한다.</p> <p>③ 관할 해양경찰서장은 제2항에 따른 조치 및 기타 유·도선의 안전을 위하여 필요한 사항에 대하여는 면허 또는 신고 관할관청에 통보하여야 한다.</p>

부록4

유·도선법 일부개정 법률안(제4안)

KRILA

유선 및 도선 사업법 일부개정법률안

유선 및 도선 사업법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제3조제1항을 다음과 같이 한다.

① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)
2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사
3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구의 관할구역에 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장
4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장

제3조제2항 중 "내수면과 해수면에"를 "해수면 또는 내수면과 해수면에"로 한다.

제3조제6항·제3조의3제3항·제5조제2항·제7조제1항·제8조제5항·제9조제3항·제9조의2제2항·제11조·제12조제2항·제14조·제16조제2항·제23조제1항 내지 제2항·제24조의2제2항·제25조제1항 내지 제3항·제32조제2항·제35조 중 "또

는 해양수산부령”을 각각 삭제한다.

제8조제6항 중 “또는 해양경찰서장”을 삭제한다.

제9조제2항 중 “지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장”을 “관할관청”으로 한다.

제21조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도지사는”으로 하고, 같은 조 제2항 중 “행정안전부장관 또는 해양경찰청장은”을 “행정안전부장관은”으로 한다.

제25조의2제1항·제30조의2제3항·같은 조 제4항제5호·같은 조 제6항 중 “또는 해양경찰청장”을 각각 삭제한다.

제38조제1항 중 “시·도지사 또는 지방해양경찰청장은”을 “시·도지사는”으로 하고, “시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장에게”를 “시장·군수·구청장에게”로 하며, 제3항을 다음과 같이 신설한다.

- ③ 이 법에 따른 권한에도 불구하고 대통령령으로 정하는 일부 권한에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 공동으로 처리할 수 있다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

신·구조문대비표

현행	개정안
<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 지방해양경찰청장 2. 영업구역이 내수면인 경우: 특별자치도지사·시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다). 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장 3. 영업구역이 해수면인 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장 	<p>제3조(사업의 면허 또는 신고) ① 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 2. 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우: 시·도지사 3. 영업구역이 둘 이상의 시·군·구의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 미만이거나 영업구역이 하나의 시·군·구

현 행	개 정 안
<p>③ 제1항 또는 제2항에 따라 유·도선사업자의 지위를 승계한 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>④ ~ ⑥ (생략)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (생략)</p> <p>② 제1항에 따른 면허 또는 신고의 유효기간이 지난 후 계속하여 사업을 하려는 자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 면허를 갱신받거나 신고를 갱신하여야 한다.</p> <p>③ ~ ④ (생략)</p> <p>제7조(유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① 유·도선사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할관청에 신고하여야 한다.</p> <p>② ~ ⑤ (생략)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (생략)</p> <p>② ~ ④ (생략)</p> <p>⑤ 제4항에도 불구하고 「선박안전법」 제8조 제3항에 따른 항해구역 중 평수구역(平水區域)(평수구역이 없는 해수면의 경우에는 대통령령으로 정하는 범위의 해수면을 말한다)에서 운항하는 유·도선은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 기준 및 절차에 따라 기상특보(대통령령으로 정하는 기</p>	<p>③ ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>④ ~ ⑥ (현행과 같음)</p> <p>제5조(면허 또는 신고의 유효기간) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제7조((유·도선사업의 휴업·폐업 등) ① ---- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>② ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>제8조(영업구역 및 영업시간 등) ① (현행과 같음)</p> <p>② ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p>

현 행	개 정 안
<p>상특보에 한정한다) 발효 시에도 운항할 수 있다.</p> <p>⑥ 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장은 제5항에 따라 운항이 허용된 경우에도 해당 영업구역의 실제 기상상태를 확인하여 안전운항에 지장이 있다고 판단할 때에는 유·도선의 운항을 제한할 수 있다.</p>	<p>----- ----- -----.</p> <p>⑥ ----- 또는 해양경찰서장 ----- ----- ----- -----.</p>
<p>제9조(행정처분) ① (생략)</p> <p>1. ~ 8. (생략)</p> <p>② 제1항에 따라 지방해양경찰청장 또는 해양경찰서장이 도선사업의 면허를 취소하거나 폐쇄 또는 정지를 명하려면 미리 관계시·도지사 또는 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 행정처분의 세부기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>④ (생략)</p>	<p>제9조(행정처분) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 8. (현행과 같음)</p> <p>② ----- 관할관청 ----- ----- -----.</p> <p>③ ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>④ (현행과 같음)</p>
<p>제9조의2(과징금 처분) ① (생략)</p> <p>② 제1항에 따른 과징금을 부과하는 위반행위의 종류, 위반 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>③ (생략)</p>	<p>제9조의2(과징금 처분) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>③ (현행과 같음)</p>
<p>제11조(승선 정원의 기준) 관할관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에</p>	<p>제11조(승선 정원의 기준) ----- ----- 해양수산부령 -----</p>

현 행	개 정 안
<p>따라 유선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 유선의 승선 정원을 정한다.</p>	<p>----- ----- -----.</p>
<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생략)</p> <p>② 유선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 유선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 유선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p> <p>1. ~ 5. (생략)</p> <p>③ ~ ⑤ (생략)</p> <p>1. ~ 11. (생략)</p>	<p>제12조(유선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p> <p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 11. (현행과 같음)</p>
<p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) 관할 관청은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 도선 중 「선박안전법」을 적용받지 아니하는 도선의 승선 정원 및 적재 중량과 용량을 정한다.</p>	<p>제14조(승선 정원, 적재 중량 등의 기준) ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>
<p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (생략)</p> <p>② 도선사업자와 선원은 다음 각 호의 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여 도선장 및 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 도선의 선실이나 통로에 비치하고 출항하기 전에 승객에게 영상물 상영 또는 방송 등을 통하여 안내하여야 한다.</p>	<p>제16조(도선사업자 등의 안전운항 의무) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- ----- -----.</p>

현 행	개 정 안
<p>1. ~ 5. (생 략)</p> <p>③ ~ ④ (생 략)</p> <p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 매년 유·도선 안전관리계획을 수립·시행하여야 한다.</p> <p>② 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제1항의 유·도선 안전관리계획의 수립에 필요한 지침을 정하고, 그 시행에 필요한 지도·감독을 할 수 있다.</p> <p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① 「선박직원법」을 적용받지 아니하는 유·도선 선원의 정원 및 자격기준은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>② 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 영업소 안에 선원의 명부를 작성하여 갖추어 두어야 한다.</p> <p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (생 략)</p> <p>1. ~ 2. (생 략)</p> <p>② 제1항에 따른 비상상황 대비훈련의 종류, 주기 등 실시에 필요한 사항은 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① 유·도선사업자는 유·도선의 안전운항과 위해방지를 위하여 대통령령으로 정하는 선박(휴업·휴지 중인 유·도선을 포함한다)의 출항·</p>	<p>1. ~ 5. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>제21조(안전관리계획의 수립 등) ① 시·도지사는 ----- ----- -----.</p> <p>② 행정안전부장관은 ----- ----- -----.</p> <p>제23조(선원의 정원·자격 및 명부 등) ① ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 -----.</p> <p>② ----- 또 는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>제24조의2(선원 등의 비상상황 대비훈련) ① (현행과 같음)</p> <p>1. ~ 2. (현행과 같음)</p> <p>② ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----.</p> <p>제25조(출항·입항의 기록·관리 등) ① ----- ----- -----</p>

현행	개정안
<p>입항[내수면의 경우에는 출선 및 귀선(歸船)을 말한다] 시에 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 출항·입항에 관한 사항을 기록·관리하여야 한다.</p>	<p>----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p>
<p>② 제1항에 따른 선박을 운항하는 유·도선사업자는 그 선박에 승선하는 승객이 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선신고서를 작성하여 제출하도록 하여야 한다.</p>	<p>② ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p>
<p>③ 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 승선하려는 승객의 신분과 제2항에 따른 승선신고서 기재내용을 확인하여야 한다.</p>	<p>③ ----- 또는 해양수산부령 ----- -----</p>
<p>④ ~ ⑤ (생략)</p>	<p>④ ~ ⑤ (현행과 같음)</p>
<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① 행정안전부장관 또는 해양경찰청장은 제25조에 따른 출항·입항의 기록·관리 및 승선신고서 작성·제출 등의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 정보시스템을 구축하여 운영할 수 있다.</p>	<p>제25조의2(정보시스템의 구축·운영) ① ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- -----</p>
<p>② (생략)</p>	<p>② (현행과 같음)</p>
<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (생략)</p> <p>③ 협회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 정관을 작성하여 창립총회의 의결을 거친 후 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 인가를 받아 그 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.</p>	<p>제30조의2(유·도선안전협회의 설립) ① ~ ② (현행과 같음)</p> <p>③ ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- -----</p>

현 행	개 정 안
④ (생 략)	④ (현행과 같음)
1. ~ 4. (생 략)	1. ~ 4. (현행과 같음)
5. 그 밖에 행정안전부장관 또는 해양경찰청장이 필요하다고 인정하는 사업	5. ----- 또는 해양경찰청장-----
⑤ (생 략)	⑤ (현행과 같음)
⑥ 협회가 제5항에 따라 공제사업을 하려는 경우에는 공제규정을 만들어 행정안전부장관 또는 해양경찰청장의 승인을 받아야 한다. 공제규정을 변경하려는 경우에도 또한 같다.	⑥ ----- ----- ----- 또는 해양경찰청장 ----- -----
⑦ ~ ⑧ (생 략)	⑦ ~ ⑧ (현행과 같음)
제32조(운항약관) ① (생 략)	제32조(운항약관) ① (현행과 같음)
② 제1항의 운항약관에는 유·도선의 승객·수하물 및 소하물의 운송 조건, 운송에 대한 유·도선사업자의 책임, 피해보상을 위한 보험 또는 공제의 가입 등 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.	② ----- ----- ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----
③ ~ ④ (생 략)	③ ~ ④ (현행과 같음)
제35조(요금 등의 게시) 유·도선사업자는 행정안전부령 또는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사항을 유·도선 및 유·도선장의 승객이 쉽게 볼 수 있는 장소에 게시하여야 한다.	제35조(요금 등의 게시) ----- ----- 또는 해양수산부령 ----- -----
1. ~ 6. (생 략)	1. ~ 6. (현행과 같음)
제38조(권한의 위임 등) ① 시·도지사 또는 지방해양경찰청장은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 그	제38조(권한의 위임 등) ① 시·도지사는 ----- ----- -----

현 행	개 정 안
<p>소속 기관, <u>시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장에게 위임할 수 있다.</u></p> <p>② (생략)</p> <p>〈신설〉</p>	<p>----- <u>시장·군수·구청장에게</u> -----.</p> <p>② (현행과 같음)</p> <p>③ <u>이 법에 따른 권한에도 불구하고 대통령령으로 정하는 일부 권한에 대하여는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경찰서장이 공동으로 처리할 수 있다.</u></p>

유선 및 도선 사업법 시행령 일부개정(안) 신·구조문대비표

현행	개정안
<p>제30조(권한의 위임) 법 제38조 제1항에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사 또는 지방해양경찰청장은 다음 각 호의 권한을 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말하며, 부산광역시의 낙동강에서 운항하는 유·도선에 관한 경우에는 부산광역시의 낙동강관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장을 말한다. 이하 같다) 또는 해양경찰서장에게 위임한다. 이 경우 영업구역이 둘 이상의 시·군·구 또는 해양경찰서의 관할 구역에 걸쳐 있는 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장에게 위임하는 것으로 한다.</p> <p>1. ~ 6. (생략)</p> <p>〈신설〉</p> <p>제31조의2(민감정보 및 고유식별정보의처리)</p>	<p>제30조(권한의 위임) ----- ----- 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사는 ----- ----- 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말하며, 부산광역시의 낙동강에서 운항하는 유·도선에 관한 경우에는 부산광역시의 낙동강관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장을 말한다. 이하 같다)에게 ----- . ----- 시·군·구의 ----- ----- 시장·군수·구청장에게 ----- .</p> <p>1. ~ 6. (현행과 같음)</p> <p>제31조의2(권한의 공동사무) 법 제38조제3항에 따라 관할 해양경찰서장이 공동으로 처리하는 사무는 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 법 제8조제6항에 따른 영업구역의 기상 상태 확인에 따른 운항 제한 2. 법 제26조에 따른 유·도선 및 유·도선장에 대한 검사 또는 안전점검 3. 법 제27조에 따른 유·도선사업자에 대한 필요한 조치명령 4. 제1호부터 제3호와 관련하여 법 제9조에 따른 행정처분 및 법 제41조에 따른 과태료 처분 사항에 대하여는 법 제3조에 따른 관할관청에 통보하여야 한다. <p>제31조의3(민감정보 및 고유식별정보의처리)</p>

현행	개정안
(생략)	(현행과 같음)
1. ~ 9. (생략)	1. ~ 9. (현행과 같음)
제31조의3(규제의 재검토) (생략)	제31조의4(규제의 재검토) (현행과 같음)
1. ~ 12. (생략)	1. ~ 12. (현행과 같음)

부록5

유선 및 도선 사업법 제개정 연혁

KRILA

구분	제개정일자	입법 형태	주요내용
1	유선영업 취체규칙 (조선총독부령 제17호, 1924.8.15.제정)	정부	①유선영업을 하고자 하는 자는 소할경찰서(경찰서)에 신청 허가를 받아야 하며, 각종 신고를 소할경찰서(경찰서)로 일원화(사고발생 시 경찰관에게 신고)
2	유선영업 단속법 (법률 제836호, 1961.12.13. 제정)	정부	①유선사업의 정의(어렵, 관광 기타 유약) ②선박검사를 경찰서장이 행하고, 사고발생 시 최근 접경 경찰관서에 신고
3	도선단속법 (법률 제1866호, 1967.1.16. 제정)	정부	①공공복리, 교통의 원활, 안전 확보를 목적으로 하천·호소 및 바다목을 영업구역으로 명확히 규정 ②경영신고, 폐업신고, 임검 등 기능을 관할 경찰서장이 행하고, 승선 또는 선적의 제한, 승선의 제한, 도선임(운송료) 등을 규정함
4	유선및도선업법 (법률 제3225호, 1980.1.4. 제정)	정부	①'유선영업단속법'과 '도선단속법' 통합 ②관할 경찰서장이 행하던 영업신고 체계를 관할 시장·군수 체계로 전환 ③인명구조장비와 인력 배치 없이 유선 및 도선업을 경영할 수 없도록 하고, 벌칙을 현행화하여 강화
5	유선 및 도선 사업법 (법률 제4610호, 1993.12.27.) [전부개정]	정부	①해수면은 해양경찰청장이, 내수면은 시·도지사가 각각 면허(신고)토록 관리체계 2원화 ②유·도선의 규모 등에 따라 면허제 또는 신고제 운영 ③사업의 면허 또는 신고의 유효기간 설정 ④유·도선의 영업구역 및 영업시간 설정 ⑤인명구조장비 및 인명구조요원의 배치 기준 마련 ⑥보험 또는 공제 가입, 운항약관, 안전사고 발생 시 승객 등의 피해보상 등 제도적 장치 명확화 ⑦유·도선사업의 정지 등 행정처분의 세부기준 마련 및 청문 제도 신설 등

구분	제개정일자	입법 형태	주요내용
6	1996.12.30 (법률 제5204호)	정부	①유·도선의 영업시간 및 평수구역 내 기상특보(주의보)시 도선의 운항기준 마련 ②폭발물·인화물질 등 위험물에 대한 관리의무 ③보험 또는 공제가입 사항을 운항약관에 정하도록 함 ④유선의 승선료 및 대선료를 승인에서 신고토록 완화 ⑤과태료 부과액 인상
7	1999.1.18 (법률 제5629호)	정부	①유선사업에 대한 도선사업으로의 전환제도 폐지 ②선원의 증원·교체, 운항약관 변경, 공동운항 명령권 등 폐지 ③운항약관 인가제 및 도선 운임의 승인제를 신고제로 전환
8	2005.3.24 (법률 제7412호)	정부	①지위 승계제도 도입 ②휴업, 폐업 및 휴지신고 제도의 도입 ③도민 해상교통 불편 해소를 위한 과징금제도 신설
9	2006.9.22 (법률 제7985호)	의원	①유·도선사업의 면허결격사유에서 '파산자로서 복권되지 아니한 자'를 제외
10	2008.6.5 (법률 제9095호)	정부	①유·도선 사업에 대한 업무를 내수면의 경우에는 시·도에서 시·군·구로, 해수면의 경우에는 해양경찰청에서 지방해양경찰청으로 이양 ②면허취소·사업정지 명령 등에 관한 세부적 기준 마련
11	2008.12.26 (법률 제9203호)	의원	①영업주가 종업원 등에 대한 관리·감독상 주의의무를 다한 경우에는 처벌을 면하게 함
12	2011. 3. 7. (법률 제10432호)	정부	①정신이상자에 대한 사회적 편견이나 차별을 없애고 제한적으로 이동의 자유를 보장토록 확대 규정
13	2011. 5.30. (법률 제10753호)	정부	①알기쉬운 법령정비(법제처, 어려운 용어를 쉬운 용어로 바꾸고, 국민이 법 문장을 이해하기 쉽게 정비)
14	2012. 2.22. (법률 제1344호)	정부	①내수면과 해수면의 개념 도입 ②사업의 유효기간 및 출항 전 승객 안내 규정을 법률로 상향하여 규정(위반 시 200만원 이하 과태료 부과) ③휴업·휴지 중에 영업 이외의 목적으로 운항하는 경우에도 출항·입항을 기록·관리토록 규정 ④연료교·연도교 건설 시 손실을 입은 도선사업자에 대한 적절한 보상을 위하여 필요한 조치 규정

구분	제개정일자	입법 형태	주요내용
15	2014.10.15. (법률 제12798호)	정부	①벌금형 현실화 (징역 1년⇒1천만 원의 비율로 개정)
16	2015. 2. 3. (<u>법률 제13193호</u>)	의원	① 선령제도 도입(기본 20년⇒1차 연장 25년(FRP·목선 한정)⇒2차 연장 30년(강선)) ②선령기준 미달 시 면허취소 ③사고발생 시 인명구조에 필요한 조치를 하지 않은자에 대한 벌칙 강화(1년 이하 징역·1천만 원 이하의 벌금 부과 등)
17	2015. 1.20. (법률 제13064호)	의원	①공유수면 등의 점용허가 만료 시 면허 취소
18	2015. 7.24. (법률 제13441호)	의원	①유·도선 사업 면허발급 시 자연공원법에 따른 공원구역 안에 유·도선장이 없는 경우 사후통보 ②유·도선 사업 면허발급 시 면허조건 부여 및 미이행 시 조치명령 할 수 있도록 개선 ③조타실 및 기관실 등에 대한 승객 출입금지 ④유·도선 사업자로 하여금 승객에 대해 승선신고서를 작성 하여 제출토록 명확화
19	2016. 1. 7. (<u>법률 제13751호</u>)	정부	① 해수면 사업면허 관할관청을 해경서로 일원화(지방청 면허사항 삭제) ②유·도선 사업 면허의 결격사유 완화(선박 관련 법률 위반으로 금고 이상의 범죄경력으로 한정하여 인정) ③유·도선 대여 승객에 대해 통신장비 휴대 의무 ④유·도선 사업 재개 시 신고 의무 ⑤유·도선 선원 등에 대한 비상훈련 의무 ⑥유·도선정보시스템 구축·운영 근거 마련 등
20	2018. 3.27. (법률 제15527호)	정부	①신고 간주제도 도입 ②유·도선 승객 안전 매뉴얼 비치 의무 및 위반 시 과태료를 부과토록 개선 ③승객 신분확인 방법 개선(시행규칙으로 정함)

부록6

해수면 적자 도선 지원현황(2019년)

KRILA

(단위: 척, 천원)

해경서	적 자 도 선			운 영 예 산				비 고
	선명	톤수	승선 정원	년 적자액	년 지원액	지원 주체 (지자체)	지원근거 (법령 등)	
계	50척			1,555,226	2,914,368.4			
평택서	청룡 관광해운			-	90,000	당진시	당진시 도서지역 여객선 운임 등 지원조례	대조도-소난지-대난지도 경우 도선에 한함
	서해 도선1호	29	80	-	49,000	화성시	경기도 도서지역 주민에 대한 여객선 요금 등 지원조례	(유류비)
	서해 도선2호	29	78	-	49,000	화성시	경기도 도서지역 주민에 대한 여객선 요금 등 지원조례	(유류비)
	국화훼리호	22	65	-	20,000	화성시	경기도 도서지역 주민에 대한 여객선 요금 등 지원조례	(유류비)
	국화훼리 1호	154	72	-	241,300	화성시	당진화력발전소 주변지역 주민복지 및 기업유치지원사업 운영관리 조례	(유류비) (엔진검사 교체수리비)
	경기도선	29	71	-	21,400	화성시	경기도 도서지역 주민에 대한 여객선 요금 등 지원조례	(유류비)
태안서	진주1호	12	13	-	60,000	서산시	유선 및 도선 사업법	
군산서	비안두리호	12	14	-	-	군산시	유선 및 도선 사업법	'19.11. 운항
완도서	고마호	7.93	13	-	19,600	완도군	유선 및 도선 사업법	
	사후호	7.93	13	-	18,600	완도군	유선 및 도선 사업법	
	어불호	9.77	13	-	24,000	해남군	유선 및 도선 사업법	

해경서	적 자 도 선			운 영 예 산				비 고
	선명	톤수	승선 정원	년 적자액	년 지원액	지원 주체 (지자체)	지원근거 (법령 등)	
	삼마호	14	14	-	40,000	해남군	유선 및 도선 사업법	
	모세호	4.91	11	-	43,000	진도군	유선 및 도선 사업법	
	금다리호	4.99	13	-	43,000	진도군	유선 및 도선 사업법	
목포서	고이호	4.88	9	-	57,204	신안군	유선 및 도선 사업법	
	선치호	5.07	8	-	65,397	신안군	유선 및 도선 사업법	
	천사섬호	4.36	9	-	54,802	신안군	유선 및 도선 사업법	
	엔젤호	19	29	-	186,785	신안군	유선 및 도선 사업법	
	대장도호	10	13	-	88,875	신안군	유선 및 도선 사업법	
	영산호	24	38	-	170,043	신안군	유선 및 도선 사업법	
	탄도호	4.80	9	-	35,53	무안군	유선 및 도선 사업법	
여수서	보안호	22	12	24,000	24,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	우리바다	7.31	12	24,000	24,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	송도호	8.55	12	24,000	24,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	한려3호	33	35	35,000	35,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	부도호	4.94	6	14,000	14,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	거문호	29	96	10,000	10,000	여수시	유선 및 도선 사업법	
	연흥호	14	12	30,000	30,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	5득량호	29	12	62,000	62,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	시산페리호	83	35	48,000	48,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	화도나들이	11	12	41,000	41,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	죽도호	11	12	46,000	46,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	쑥섬호	11	12	22,000	22,000	고흥군	유선 및 도선 사업법	
	수미호	12	8	6,700	6,700	보성군	유선 및 도선 사업법	
장도사랑	38	30	148,000	148,000	보성군	유선 및 도선 사업법		
창원서	실리호	7.93	12	32432	32432	경남도 30% 창원시 70%	유선 및 도선 사업법	

해경서	적 자 도 선			운 영 예 산				비 고
	선명	톤수	승선 정원	년 적자액	년 지원액	지원 주체 (지자체)	지원근거 (법령 등)	
	송양도호	7.93	11	28189	28189	〃	유선 및 도선 사업법	
	잠도호	11	23	70198.4	70198.4	〃	유선 및 도선 사업법	
통영시	협동어촌호	13톤	37	59,193	59,193	통영시	유선 및 도선 사업법	
	오비호	6.67톤	13	18,280	18,280	통영시	유선 및 도선 사업법	
	어의호	7.31톤	13	64,384	64,384	통영시	유선 및 도선 사업법	
	지도호	38톤	42	16,856	16,856	통영시	유선 및 도선 사업법	
	일신호	29톤	92	114,839	114,839	〃	유선 및 도선 사업법	
	112일신호	27톤	92	33,538	33,538	〃	유선 및 도선 사업법	
	2000사랑호	57톤	97	119,263	119,263	〃	유선 및 도선 사업법	
	산달페리호	59톤	32	120,921	102,443	거제시	유선 및 도선 사업법	
	조도호	19톤	30	82,000	82,000	남해군	유선 및 도선 사업법	
	노도호	17톤	13	77,000	77,000	남해군	유선 및 도선 사업법	
	새마도호	17톤	32	99,753	99,753	사천시	유선 및 도선 사업법	
대도 아일랜드호	87톤	78	83,680	83,680	하동군	유선 및 도선 사업법		

부록7 유·도선 보험(공제)사고 발생 현황(최근3년)

□ 총괄 현황

[건/보상액(백만원)]

구분	계			보험보상			공제보상		
	계	사망	부상	소계	사망	부상	소계	사망	부상
계	204/ 909.7	2/ 79.7	202/ 830	107/ 428	-	107/ 428	97/ 481.7	2/ 79.7	95/ 402
2016	66/ 453.7	1/ 79.7	65/ 374	41/ 285	-	41/ 285	25/ 168.7	1/ 79.7	24/ 89
2017	68/ 158	1/0	67/ 158	39/ 9	-	39/ 9	29/ 149	1/0	28/ 149
2018	70/ 298	-	70/ 298	27/ 134	-	27/ 134	43/ 164	-	43/ 164

□ 내·해수면별 사고 현황

[건/보상액(백만원)]

구분	내수면(지자체 소관)				해수면(해경서 소관)			
	계	사망	부상	비고	계	사망	부상	비고
계	19/ 60	-	19/ 60	전체대비 9%	185/ 849.7	2/ 79.7	183/ 770	전체대비 91%
2016	4/ 19.4	-	4/ 19.4		62/ 434.7	1/ 79.7	61/ 355	사망1
2017	9/ 30.2	-	9/ 30.2		59/ 128	1/ 0	58/ 128	사망1 (미보상)
2018	6/ 10.4	-	6/ 10.4		64/ 287	-	64/ 287	

※ 보험사고의 경우 보상건별 통계자료이며, 보상연도를 기준으로 함에 따라 오차범위 상존

부록8

2020년 유·도선법 일부개정 법률안 주요내용

◆ 2020.7.10. 국회 제출되어 추진 중인 정부입법 일부개정법률안임.

□ 법률체제 정비

- 유선사업 정의에 “체험, 공연, 축제, 연회 및 기념행사” 추가(안 제2조제1호)
- 면허·신고사업* 체계를 면허사업으로 일원화(안 제3조제1항)

□ 안전관리 강화

- 사업자의 일일 안전점검 의무화(안 제12조제1항, 제18조제1항)
- 도선 내 차량적재 시 안전기준 마련(안 제16조제5항)
 - 차량적재 후 엔진정지, 차량 내 탑승금지, 승하선 질서유지 의무화
- 사업자 주관으로 안전관리대책 수립·운영(안 제21조제3항)
 - 관할관청 계획에 따라 운항구역 특성에 맞는 대책 수립(승인절차 이행)
- “안전관리자” 지정·운영 제도 도입(안 제21조의2 신설)
 - 업체별로 “안전관리자”를 지정, 직무 범위 등은 대통령령으로 규정
- 화물 적재신고서 작성·제출(안 제25조제2항·제5항)
 - (현행) 승선신고서 작성·제출, (개정) 승선신고서·적재신고서 작성·제출
- 사업자에 대한 고객만족도평가 제도 도입(안 제30조의4 신설)

□ 사업 지원

- 한정면허 제도 도입을 통한 지역경제 활성화 유도(안 제3조제2항)
 - 박람회·축제·공연행사 등에 한정된 면허제도(3개월 이내) 신설
- 행안부장관(해경청장)의 유·도선 현대화계획 수립(안 제30조의3 신설)
 - 유·도선 현대화를 위하여 5년 단위로 계획 수립·시행토록 규정