

항만운송사업법 시행령

<목 차>

1. 항만운송사업·항만운송관련사업 등록·신고 기준 개정,
항만종합서비스업 등록기준 및 행정처분 기준 신설

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	해양수산부	작 성 자	이름	김운석
	담당부서 (과)	항만운영과		직급	주무관
	국장	윤현수		연락처	044-200-5774
	과장	최종욱		이메일	in16010040@ma il.go.kr

2023. 10. 11. 작성

정 책 책 임 자 직 위

성 명 (서 명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	항만운송사업 · 항만운송관련사업 등록 · 신고 기준 개정, 항만종합서비스업 등록기준 및 행정처분 기준 신설		
	2.규제조문	항만운송사업법 시행령 제4조, 제11조, 별표1, 별표2, 별표3, 별표5, 별표6		
	3.위임법령	항만운송사업법 제6조, 제26조, 제26조의2제1항 · 제4항, 제26조의3제7항, 제26조의5		
	4.유형	신설	5.입법예고	2023.10.17~2023.11.27
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비 · 선박 가액 · 크기 변화 등을 고려하여 항만운송사업법에 따른 기존 업종(항만운송사업, 항만운송관련사업)의 등록 및 신고 기준을 합리적으로 조정하며, 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)되는 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준을 신설함		
	7.규제내용	○ 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 검량사업, 감정사업) 및 항만운송관련사업(항만용역업, 선박연료공급업, 컨테이너수리업, 선박수리업, 선용품공급업)의 등록 · 신고 기준을 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비 · 선박 가액 · 크기 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정 － 항만운송사업법 시행령 별표1, 별표2, 별표3, 별표6 개정 ○ 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)에 따라 신설('23.12.21 시행)되는 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준을 신설 － 항만운송사업법 시행령 제4조, 제11조, 별표 5 개정, 별표3 신설		
	8.피규제집단 및 이해관계자	○ 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 검량사업, 감정사업) 및 항만운송관련사업(항만용역업, 선박연료공급업, 컨테이너수리업, 선박수리업, 선용품공급업)을 기존 등록 · 신고한 업체 및 동법에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업을 새로 등록 · 신고하려는 업체		

		유 형		인원수 또는 규모
		피규제자	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업을 새로 등록·신고하려는 업체	약 100개 업체(연간 항만운송사업 및 항만운송관련사업 신규 등록·신고 업체)
		이해관계자	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업을 기존에 등록·신고한 업체	2023.6월말 기준 총 5,868명(항만하역업 455개, 검수사업 63개, 검량·감정사업 57개, 항만용역업 999개, 선박연료공급업 637개, 컨테이너수리업 100개, 선박수리업 765개, 선용품공급업 2,792개)
9.규제목표	○ 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정 － 장기간 미개정되어(대부분의 업종이 중요한 등록·신고 기준이 '99년 이후 실질적으로 변동되지 않음) 현재의 항만운영 현실과 일부 맞지 않은 항만운송(관련)사업 등록·신고 기준을 합리화하여 신규업체 진입장벽을 해소하고 기존업체의 유연한 영업을 지원함으로써 수출입 물류를 효율화			
	○ 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설 － 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입되는('23.12.21 시행) 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설함으로써, 항만종합서비스업의 원활한 등록 및 영업을 지원하고 국내 무역항 항만 서비스 품질 제고 및 산업 고도화 도모			
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가
		해당 없음	해당 없음	해당 없음
	11.비용편익 분석 (정성분석)	○ 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정 － 현재의 항만별 물동량, 입출항 척수 및 선박톤수, 하역장비·선박 가액·크기 변동 등을 기반으로, 현재 통용되는 항만별 최소 규모 인력·장비 확보 시 사업 등록·신고를 허용하는 수준에서 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 조정 한 것으로서, 기존 대비 대부분의 업종에서 등록·신고 기준이 완화 및 합리화되어, 신규 진입을 희망하는 업체가 자유롭게 사업을 등록·신고할 수 있게 되며, 기존 업체도 완화 및 합리화된 등록·신고 기준에 따라 사업 규모를 유연하게 조정할 수 있게 되어 민간 사업자의 자유로운 진·출입을 보장할 수 있게함		

		○ 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설 － 「항만운송사업법」 제2조제8항('23.12.21 시행)에 따른 항만 종합서비스업의 업종 구성(필수 업종 : 검수·검량·감정사업 中 1개 이상 + 항만용역업 中 화물고정업과 줄잡이업)을 고려하여 해당 필수 업종의 등록기준을 합산하되, 해당 업종 도입 취지인 항만 내 안전사고 예방을 위한 안전관리 역량 강화를 위해 자본금 기준을 최소(+5천만원) 수준에서 상향하며, 기타 행정처분 기준은 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업과 동일하게 설정하여, 새로이 항만종합서비스업을 등록하려는 자가 자유롭게 사업을 등록하여 항만 서비스 시장의 활력 증진, 경쟁 활성화 및 서비스 품질 향상을 도모하고자 함		
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류	
		일몰설정에외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	미해당
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제	미해당
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	미해당
		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제	해당
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제	미해당
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제	미해당
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제	미해당
		일몰설정여부	일몰조문	연장여부
		미설정		
		일몰유형	일몰설정기간	일몰주기
	13. 우선허용·사후 규제 적용여부	해당 없음		

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
제4조(항만운송사업의 등록기준) 법 제6조에 따른 항만하역사업의 등록기준은 별표 1과 같고, 검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준은 별표 2와 같다.	제4조(항만운송사업 및 항만종합서비스업의 등록기준) 법 제6조에 따른 항만운송사업 및 법 제26조의2제1항에 따른 항만종합서비스업의 등록기준은 다음과 같다. 1. 법 제3조제1호에 따른 항만하역사업: <u>별표 1</u> 2. 법 제3조제2호부터 제4호까지에 따른 검수사업, 감정사업 및 검량사업: <u>별표 2</u> 3. 법 제2조제8항에 따른 항만종합서비스업: <u>별표 3</u>
제11조(사업의 정지 및 등록의 취소) 법 제26조 및 제26조의5에 따른 항만운송사업자 및 항만운송관련사업자에 대한 행정처분의 기준은 별표 5와 같다.	제11조(사업의 정지 및 등록의 취소) 법 제26조, 제26조의2제4항 --- 항만운송사업자, 항만종합서비스업자 ----- ※ 별표1, 별표2, 별표3, 별표 5, 별표6 개정 규정 및 별표 3 신설 규정은 법령 개정안을 참조

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정
 - 항만운송사업(항만하역업, 검수사업, 검량사업, 감정사업) 및 항만운송관련사업(항만용역업, 선박연료공급업, 컨테이너수리업, 선박수리업, 선용품공급업)의 등록·신고 기준은 장기간 미개정되어(대부분의 업종의 중요한 등록·신고 기준이 '99년 이후 실질적으로 변동되지 않음) 현재의 항만운영 현실과 일부 맞지 않아 효율적 사업 등록 및 사업 운용이 어렵다는 의견이 있어, 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 항만운송(관련)사업 등록·신고 기준을 합리화하여 신규업체 진입장벽을 해소하고 기존업체의 유연한 영업을 지원함으로써 수출입 물류를 효율화하고자 함
- 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설
 - 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)으로 도입되는('23.12.21 시행) 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설함으로써, 항만종합서비스업의 원활한 등록 및 영업을 지원하고 국내 무역항 항만 서비스 품질 제고 및 산업 고도화 도모

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

- 동 건은 「항만운송사업법」에 따른 기존 항만운송사업, 항만운송관련사업과 동법 일부개정('23.6.20)에 따라 신설되는 항만종합서비스업의 등록·신고 기준을 개정(항만운송사업, 항만운송관련사업) 및 신설(항만종합서비스업, 행정처분 기준 포함)하는 건으로서 별도의 규제 대안이 존재하지 않음

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명		일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과
기존 항만운송 (관련)사업 업체 및 항만종합서 비스업 등록 희망 업체	부산권	'23.9.5(화), 부산지방해양수산청, 대면 설명회(약 1백명 참석)	기존 항만운송 (관련)사업 업체 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 사업자 진입 활성화로 기존 업체 경영 악화 우려	기존 등록·신고 기준 완화· 합리화 필요성 설명 및 업계 현안(저가 요율 등) 해결을 위한 별도 정책 고민 예정 설명
	강원권	'23.9.7(목), 동해지방해양수산청, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	충남·전북권	'23.9.11(월), 군산지방해양수산청, 대면 설명회(약 20명 참석)		
	경남·전남권	'23.9.12(화), 여수광양항만공사, 대면 설명회(약 25명 참석)		
	인천권	'23.9.13(수), 인천지방해양수산청, 대면 설명회(약 30명 참석)		

3. 규제목표

○ 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정

- 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기조* 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하여 신규업체 진입장벽을 해소하고 기존업체의 유연한 영업을 지원하여 수출입 물류를 효율화

* 최소인력, 자본금 등 시장 진입을 가로막는 각종 인허가 기준 철폐 ('23년 하반기 경제정책 방향, '23.7)

** 세부 변동 현황 등은 비용편익분석의 관련 내용 참조

○ 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설

- 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설함으로써, 항만종합서비스업의 원활한 등록 및 영업을 지원하고 국내 무역항 항만 서비스 품질 제고 및 산업 고도화 도모

* 필수업종인 검수·검량·감정업 및 항만용역업 등록기준을 합산하되, 규모화 유도, 안전관리 강화를 위해 자본금은 일부(+5천만원) 상향

** 상단 관련 업계 설명회('23.9.5~9.13) 시 상단 관련 특별한 의견 없었으며,
오히려 안전관리 내실화 등을 위해 자본금 규모를 더 상향하는 것이
필요하다는 일부 업계 의견은 존재하였음

*** 세부 내용은 비용편익분석의 관련 내용 참조

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화 하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서,

기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현재의 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비·선박 가액·크기 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화 및 기존업체의 유연한 영업 지원을 통한 수출입 물류를 효율화를 도모하며, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하기 위해 신설된('23.6.20 개정) 항만종합서비스업의 등록기준을 법률에 따른 필수업종의 등록기준을 합산하여 마련하고 기타 행정처분 기준을 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업과 유사하게 설정한 것으로서, 목적 및 수단간 비례적 타당성이 인정됨

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당 없음	해당 없음	해당 없음

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업의 등록·신고 기준(자본금, 검수사·검량사·감정사 인력, 선박 총톤수, 선박·컨테이너 수리 공간 면적 등) 및 해당 업종 행정처분(등록기준 미달, 요금·요율 미인가·미신고 등) 기준에 관한 것으로 기술 기준, 시험·인증·평가 등 기술규제영향평가 대상이 아님

- 경쟁영향평가

본 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업의 등록·신고 기준(자본금, 검수사·검량사·감정사 인력, 선박 총톤수, 선박·컨테이너 수리 공간 면적 등) 및 해당 업종 행정처분(등록기준 미달, 요금·요율 미인가·미신고 등) 기준에 관한 것으로

기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준은 현재의 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비·선박 가액·크기 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화를 도모하고 있으며,

신설('23.6.20 개정, '23.12.21 시행) 업종인 항만종합서비스업 등록기준의 경우 해당 업종의 취지(항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스 고도화 및 안전관리 내실화), 법률에 따른 필수 업종 구성(검수·검량·감정사업 중 1개 이상 + 항만용역업 중 화물고정업과 줄잡이업)을 고려하여 해당 필수 업종의 등록기준을 합산하되, 그간 산업계 의견(항만 안전사고 예방 역량 확보를 위해 규모화 도모 필요)을 고려하여 안전관리 역량 확보(안전관리 시스템 구축, 전문 안전관리 조직·인력 확보 등)를 위해 자본금 기준은 최소한의 수준에서 일부(+5천만원) 상향하였다는 점에서,

사업자 수·범위 제한, 경쟁능력 제한, 경쟁유인 감소, 소비자 선택·정보 제한 등 경쟁 제한요소가 없는 것으로 판단됨

* (참고) 상단 관련 해양수산부 주관 업계 설명회('23.9.5~9.13, 총 5개 권역 각 1회, 총 5회) 시 항만종합서비스업 등록기준 관련 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 업체들의 특별한 의견은 없었으며, 오히려 안전관리 내실화 등을 위해 자본금 규모를 더 상향 필요하다는 일부 업계 의견은 존재하였고, 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 업체 진입 활성화를 우려하는 기존 업체의 목소리가 다소 있었음(관련 우려에 대해서는 그간 장기간 미개정된 등록·신고 기준의 합리화 필요성, 현 정부의 규제완화 정책 방향, 금번 개

정에 따른 급격한 신규 사업자 진입 가능성은 인력 관리, 영업망 확보, 안전관리체계 구축 등 비유형 영업자산 중요성 및 업역 난이도가 높은 항만 서비스 산업의 특성 고려 시 단기간 크지 않을 것으로 예상되는 점 등을 통해 설득하였으며, 현재의 저가 요율 체계 고착화 등 업계의 우려에 대해서는 항만 서비스 공정시장 질서 확립을 위한 해양수산부에서 별도 정책을 검토할 예정임을 설명하였음)

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당 없음
해당 없음	
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당 없음
해당 없음	
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당 없음
해당 없음	
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당 없음
해당 없음	

- 중기영향평가

「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 업체는 거의 대부분의 업체가 중소기업에 해당하며, 본 규제의 직접적 영향을 받음.

다만 금번 규제 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁 위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서,

항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준은 현재의 항만별 물동량, 선박 입출항 척수, 하역장비·선박 가액·크기 변화 등을 고려하여 합리적으로 조정(규제 완화 및 합리화)하여 신규업체 진입 활성화 및 기존 업체의 영업 유연화를 모두 가능하게 하며,

항만종합서비스업 등록기준은 해당 업종의 취지(항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스 고도화 및 안전관리 내실화), 법률에 따른 필수 업종 구성(검수·검량·감정사업 중 1개 이상 + 항만용역업 중 화물고정업과 줄잡이업)을 고려하여 해당 필수 업종의 등록기준을 합산하되, 그간 산업계 의견(항만 안전사고 예방 역량 확보를 위해 규모화 도모 필요)을 고려하여 안전관리 역량 확보(안전관리 시스템 구축, 전문 안전관리 조직·인력 확보 등)를 위해 자본금 기준은 최소한의 수준에서 일부(+5천만원) 상향하여 신규 업체의 자유로운 사업 진입을 허용하고 있어 중소기업에 대한 차별 또는 부당한 규제 요소 등이 존재하지 않음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

① 규제 영역	창업
② 규제 방식	등록(항만운송사업, 선용품공급업 外 항만운송관련사업, 항만종합서비스업)
③ 예비분석모델	정성분석
판단 근거	통계자료 확보 및 사업별 데이터 추출의 어려움
④ 대상 업종	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 업체(신규 및 기존)
⑤ 예비분석내용	「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 업체는 대부분 중소기업에 해당하여 규제 차등화 예비분석 실익이 없음
⑥ 차등화적용 여부	차등화 적용 배제

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당 없음

- 시장유인적 규제설계

시장 진입 및 경쟁 제한, 신산업 활성화 저해 등 요소가 존재하지 않음

- 일몰설정 여부

해당 없음

- 우선허용·사후규제 적용 여부

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의	-	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
유연한 분류 체계	-	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
네거티브 리스트	-	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
사후 평가관리	-	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설

		하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움
규제 샌드박스	—	본 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기초 및 규제개혁위 개선 권고(‘23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 우선허용 및 사후규제 적용 대상으로 보기 어려움

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

일본(허가제) 등 관련 국가에서도 항만 서비스 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 면허·등록 등 의무를 부여하고, 관련 면허·등록 기준, 행정처분 기준 등을 해당 국가 여건 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
해당 없음	—	—

○ 타법사례

해운법, 석유산업법 등 유관 법률에서도 관련 사업을 수행하려는 자에 대해 등록·신고 등 의무를 부여하고, 관련 등록·신고 기준, 행정처분 기준 등을 해당 업종의 도입 취지, 사업 운영 여건, 정부 정책 방향 등을 고려하여 마련 및 운영하고 있음

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제 의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

금번 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고(‘23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화 하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 신규 사업자의 자유로운 산업 진입을 활성화하는 것에 그 취지가 있어 피규제자(사업 신규 등록·신고 희망 업체)의 규제 준수 가능성이 확보됨

2. 규제 의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

금번 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련 사업, 항만종합서비스업의 등록 및 신고 기준, 행정처분 기준에 관한 것으로 별도의 인력 채용, 관계 법률 및 기관과의 업무 경합·충돌 등 별도의 행정 집행 장애요소가 존재하지 않음

○ 재정적 집행가능성

금번 건은 「항만운송사업법」에 따른 항만운송사업, 항만운송관련 사업, 항만종합서비스업의 등록 및 신고 기준, 행정처분 기준에 관한 것으로 별도의 재정 소요가 존재하지 않음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 합리화 개선 권고('23.5, 규제개혁위원회)
 - 장기간 미개정되어(대부분의 업종의 중요한 등록·신고 기준이 '99년 이후 실질적으로 변동되지 않음) 현재의 항만운영 현실과 일부 맞지 않은 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현재의 항만 여건 등을 고려하여 합리화
- 항만종합서비스업 도입('23.6)
 - 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 「항만운송사업법」 일부개정('23.6.20)으로 항만종합서비스업이 신설('23.12.21 시행)
- 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안 마련('23.8)
 - 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 조정, 항만종합서비스업의 등록 기준 및 행정처분 기준 신설 등 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안을 마련
- 항만운송사업, 항만운송관련사업 등록·신고 개정안 및 항만종합서비스업 등록기준 신설안 관련 업계 설명회 개최('23.9, 총 5개권역)
 - 부산권('23.9.5, 부산지방해양수산청), 강원권('23.9.7, 동해지방해양수산청), 충남·전북권('23.9.11, 군산지방해양수산청), 경남·전남권('23.9.12, 여수광양항만공사), 인천권('23.9.13, 인천지방해양수산청)
 - 업계 의견 : 항만종합서비스업 등록기준 관련 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 업체들의 특별한 의견은 없었으며, 오히려 안전관리 내실화 등을 위해 자본금 기준을 더 상향 필요하다는 일부 업계 의견은 존재하였고, 기존 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준 완화에 따른 신규 업체 진입 활성화를 우려하는 기존 업체의

목소리가 다소 있었음(관련 우려에 대해서는 그간 장기간 미개정된 등록·신고 기준의 합리화 필요성, 현 정부의 규제완화 정책 방향, 금번 개정에 따른 급격한 신규 사업자 진입 가능성은 항만 서비스 업종의 특성 고려 시 단기간 크지 않을 것으로 예상되는 점 등을 통해 설득 하였으며, 현재의 저가 요율 체계 고착화 등 업계의 우려에 대해서는 항만 서비스 공정시장 질서 확립을 위한 별도 정책을 검토할 예정임을 설명하였음)

- 항만운송사업법 하위법령(시행령, 시행규칙) 개정안 해양수산부 내부방침('23.10)

2. 향후 평가계획

- 금번 개정·신설된 등록·신고 기준에 대해 운영 성과(신규 업체 진출입 활성화 여부 등), 향후 항만 여건 변동 상황 등을 고려하여 필요 시 업계 의견 수렴 등을 통해 추가 조정 등 추진 예정

3. 종합결론

- 금번 건은 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준을 현 정부의 규제 완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화 하고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준을 마련하고 관련 행정처분 기준을 신설하는 것으로서, 그 취지가 신규 업체 진입 활성화 등 규제 완화에 있고, 현재의 항만 운영 여건 등을 반영하여 조정 및 신설된 것이라는 점에서 별도의 규제 강화 요소는 존재하지 않는 것으로 판단됨

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율 (%)	단위
2023	2024	10	4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 항만운송사업·항만운송관련사업등록·신고기준개정, 항만종합서비스업등록기준및행정처분기준신설

영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

정성분석 내용 및 기타 참고사항

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 :>

항만운송사업·항만운송관련사업 등록·신고 기준 개정, 항만종합서비스업 등록기준 및 행정처분 기준 신설>

①피규제 기업소상공인 :

□ 간접비용

(정성)영향집단명	항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 신규 등록·신고 희망업체
활동제목	항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 신규 등록·신고
비용항목	항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 신규 등록·신고를 위한 등록·신고 기준 충족
일시적/반복적	일시적
근거설명	금번 항만운송사업법 시행령 개정을 통해 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준이 현 정부의 규제완화 기조 및 규제개혁위 개선 권고('23.5)에 따라 현재의 항만운영 현실을 고려하여 완화 및 합리화되고, 신설 업종인 항만종합서비스업의 경우 법률에 따른 필수 업종 구성(검수·검량·감정사업 중 1개 이상 + 항만용역업 중 화물고정업과 줄잡이업)을 고려하여 해당 필수 업종의 등록기준을 합산하되, 그간 산업계 의견(항만 안전사고 예방 역량 확보를 위해 규모화 도모 필요)을 고려하여 안전관리 역량 확보(안전관리 시스템 구축, 전문 안전관리 조직·인력 확보 등)를 위해 자본금 기준은 최소한의 수준에서 일부(+5천만원) 상향할 예정으로, 전반적으로 규제가 완화되어 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 신규 등록·신고 희망업체가 자유롭게 사업에 진입할 수 있을 것으로 기대됨 ※ 하단 세부 참고자료 관련, 필요 시 해수부 항만운영과 김운석 주무관(kimunseok@korea.kr, 044-200-5774)에게 문의 시 원본 파일을 별송해드리겠습니다. 참고 1 항만운송(관련)사업 등록·신고 기준 개정안 세부 검토근거 가. 항만하역업

☐ **현행 등록기준**

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 1] <개정 2020. 9. 8.>

항만하역사업의 등록기준

구분	사업종류 항만별 내용	일반하역사업			한정하역사업
		1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 동해·목포항, 군산항, 평택·당진항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)	
1. 시설	시설평가액 (해양수산부령으로 정하는 하역장비의 평가액이 총시설평 가액 의 3분의 2 이 상이어야 한다)	10억원 이상	5억원 이상	1억원 이상	일반하역사업의 등 록기준을 적용하되 관 리청은 이용자, 취 급화물 또는 항만시 설의 특성을 고려하 여 그 등록기준을 완 화할 수 있다.
2. 자본금		2억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상	

비 고

- 관리청은 물동량(物動量) 감소, 항만 조건 등의 특수한 사정이 있다고 인정되는 3급지 항만에 대해서는 항만별로 그 사정이 존속하는 기간 동안 해당 등록기준에서 정한 시설기준을 2분의 1의 범위에서 완화할 수 있다.
- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 관리청은 지방해양수산청장 또는 시·도지사가 보유하는 하역장비를 전용(專用)하여 사용하는 자에 대해서는 그 사용기간 동안 해양수산부령으로 정하는 하역장비 중 그 전용하여 사용하는 하역장비의 평가액에 해당하는 하역장비의 확보를 유예할 수 있다.
- 해당 업종에 필요한 시설은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다. 다만, 제1호에 따른 시설기준 중 급지별 최저 시설평가액의 3분의 2 이상은 본인이 소유한 것이어야 한다.
 - 해당 항만하역사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설
 - 해당 항만하역사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설

☐ **등록기준 변경(안)**

항만하역사업의 등록기준

구분	사업종류 항만별 내용	일반하역사업			한정하역사업
		1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항)	2급지 (대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)	
1. 시설	시설평가액 (해양수산부령으로 정하는 하역장비의 평가액이 급지별 시설평가액 최소기 준 금액의 3분의 2 이 상이어야 한다)	15억원 이상	4억원 이상	2억원 이상	일반하역사업의 등 록기준을 적용하되 관 리청은 이용자, 취 급화물 또는 항만시 설의 특성을 고려하 여 그 등록기준을 완 화할 수 있다.
2. 자본금		2억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상	

비 고

- 관리청은 물동량(物動量) 감소, 항만 조건 등의 특수한 사정이 있다고 인정되는 3급지 항만에 대해서는 항만별로 그 사정이 존속하는 기간 동안 해당 등록기준에서 정한 시설기준을 2분의 1의 범위에서 완화할 수 있다.
- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 관리청은 지방해양수산청장 또는 시도지사가 보유하는 하역장비를 전용(專用)하여 사용하는 자에 대해서는 그 사용기간 동안 해양수산부령으로 정하는 하역장비 중 그 전용하여 사용하는 하역장비의 평가액에 해당하는 하역장비의 확보를 유예할 수 있다.
- 해당 업종에 필요한 시설은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다. 다만, 제1호에 따른 시설기준 중 급지별 최저 시설평가액의 3분의 2 이상은 본인이 소유한 것이어야 한다.
 - 해당 항만하역사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설
 - 해당 항만하역사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설

□ 검토 근거

- (급지) 그간의 항만물동량 변화를 종합적으로 고려하여 조정

< 항만별 물동량 등 현황 >

항목	물동량 (22년, 천톤)	물동량 CAGR (13~22, %)	물동량 비중 (22년, %)	동시접안척수 (20)	하역업체 수 (일반하역)
합계	1,551,708				
부산항	425,084	3	27.4	159	55(42)
광양항	269,398	1.3	17.4	102	32(24)
울산항	194,857	0.2	12.6	117	52(16)
인천항	149,858	0.3	9.7	125	48(29)
평택·당진항	116,172	0.7	7.5	64	23(18)
대산항	89,566	2.9	5.8	32	9(3)
포항항	50,863	-2.1	3.3	51	18(14)
마산항	31,583	8.6	2.0	29	27(16)
동해·목포항	30,676	-0.4	2.0	23	20(14)
목포항	25,347	2.6	1.6	28	23(22)
군산항	21,715	1.7	1.4	35	10(8)
여수항	2,958	12.4	0.2	2	1(1)
경인항	724	3.6	0.0	19	3(3)
장항항	695	1.8	0.0	3	4(3)
기타(지방항 등)	142,212	1	9.16		68

<고려 기준>

- 1급지 : 부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항
 - 연간 물동량이 1억톤 이상, 10년간 연평균 물동량 (+)성장, 전국 물동량 점유율 7% 이상 등 고려
- 2급지 : 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항

< 항만별 물동량 등 현황 >

항목	물동량 (22년, 천톤)	물동량 CAGR (13~22, %)	물동량 비중 (22년, %)	동시접안척수 (20)	하역업체 수 (일반하역)
----	------------------	------------------------	--------------------	----------------	------------------

- 연간 물동량 1천만톤 이상, 전국 물동량 점유율 1% 이상 고려
- 3급지 : 1급지 및 2급지 외 항만

○ (시설평가액) 각 항만별 통상적인 항만 하역작업에 소요되는 필수 하역장비 가액(업계 설문조사 결과 등 반영) 최소치를 반영하여 현실화

- (1급지) 15억원 ≒ 17.7억원 = 크레인(25.9톤, 잡화용) 1대 × 14.1억원
+ 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 4대 × 0.9억원

- (2급지) 4억원 ≒ 3.6억원 = 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 4대 × 0.9억원

- (3급지) 2억원 ≒ 1.8억원 = 지게차(8톤, 잡화·파레트용) 2대 × 0.9억원

* (참고) 현행 시설평가액 기준(1~10억원)은 1992.3.7 개정 후 현재까지 미변동

○ (자본금) 현 기준은 유사 산업군과 비슷하고*, 현재 하역업 등록 시 자본금 기준 관련 특별한 이슈 제기가 없는 점 고려하여 현행 유지

* 전문소방시설공사업 1억원 이상, 전문건설업 1.5억 이상, 정보통신공사업 1.5억, 항공기취급업(항공기급유업, 항공기하역업, 지상조업사업) 3억원 등

** (참고) 현행 자본금 기준(0.5~2억원)은 1999.5.27 개정 후 현재까지 미변동

○ (기타) 현행 시설평가액 산정 세부기준 중 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액 기준 문구*가 현실과 다소 맞지 않는 점 수정

* (현행) 총시설평가액의 2/3 이상 → (개정) 급지별 시설평가액 최소기준 금액의 2/3 이상

** (사유) 해수부령으로 정하는 하역장비 평가액의 최소기준 요구 취지는, 실제 하역작업과 무관한시설만 확보한 자의 하역사업 등록 방지로서, 현행과 같이 전체 시설평가액 기준으로 2/3 요구 시 해수부령으로 정하는 하역장비를 충분히 확보하더라도 기타 하역과 관계 없는 시설의 평가금액이 높은 경우 시설평가액 기준을 미충족하여 하역사업 등록이 불가능한 결과를 초래하므로 불합리

나. 검수사업

☐ **현행 등록기준**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

구 분	검 수 사 업			감정사업	검량사업
	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)		
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 검수사	가. 부산항: 40명 이상 나. 인천항: 25명 이상 다. 울산항, 포항항, 광양항 7명 이상	3명 이상	2명 이상		
3. 감정사				6명 이상	
4. 검량사					6명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **등록기준 변경(안)**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

가. 검수사업

구 분	1급지 (부산항)	2급지 (인천항, 광양항, 평택·당진항)	3급지 (울산항, 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목포항, 목포항, 군산항)	4급지 (1급지부터 3급지까지를 제외한 항만)
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 인력(검수사)	24명 이상	12명 이상	2명 이상	1명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **검토 근거**

- (급지) ‘권’ 물량 다수 항만(1~2급지)과 그 외 항만(3~4급지)에 대해
물동량 크기에 따라 각각 2단계로 나누어 구성(총 4개 급지)

< 항만별 물동량 현황('컨', 전체) >

컨테이너		전체 화물	
항만	물동량 (22년, 천 TEU)	항만	물동량 (22년, 천 톤)
합계	28,822	합계	1,551,708
부산항	22,078	부산항	425,084
인천항	3,192	광양항	269,398
광양항	1,864	울산항	194,857
평택·당진항	853	인천항	149,858
울산항	389	평택·당진항	116,172
목포항	92	대산항	89,566
군산항	71	포항항	50,863
대산항	67	마산항	31,583
제주항	63	동해·목호항	30,676
포항항	58	목포항	25,347
경인항	32	군산항	21,715
동해·목호항	23	여수항	2,958
기타(지방항 등)	40	경인항	724
		장항항	695
		기타(지방항 등)	142,212

< 고려 기준 >

- (1급지) 연간 '컨' 물동량 1천만 TEU 이상
- 부산항
- (2급지) 연간 '컨' 물동량 50만 TEU 이상
- 인천항, 광양항, 평택·당진항
- (3급지) 1급지 및 2급지를 제외한 항만 중 전체 화물 물동량 연간 1천만톤 이상
- 울산항, 대산항, 포항항, 마산항, 동해·목호항, 목포항, 군산항
- (4급지) 1급지, 2급지 및 3급지를 제외한 항만

< 항만별 일반화물 검수 실적('18~'22) >

(단위 : 천 톤)

항만	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	평균
합계	44,713	45,857	41,264	44,886	46,769	44,698
울산항	12,072	13,977	12,265	13,480	14,647	13,288
목포항	5,346	6,676	5,859	6,453	6,451	6,157
평택·당진항	4,908	4,629	4,738	5,145	5,831	5,050
부산항	6,163	5,309	4,493	3,832	3,927	4,745
인천항	5,226	4,677	3,862	4,458	4,259	4,496
마산항	3,016	3,260	2,983	4,191	4,307	3,551
포항항	4,435	3,767	3,441	2,675	1,958	3,255
광양항	2,730	2,539	2,663	3,650	4,011	3,118
군산항	764	784	784	816	896	809
대산항	29	127	81	73	334	129
동해·목호항	24	113	95	114	148	99

※ (참고) 상단은 금번 우리부에서 실시한 업계 현황조사('23.6~7) 시 기존 등록업체 회신자료를 기반으로 함

※ 1급지, 2급지, 3급지, 4급지

< 항만별 검수업체 등록 현황 >

(단위 : 명, 백만원)

구분	업체 수 (23.6월말)	평균 자본금 (23.6월말)	평균 검수사 수 (18~22)	비고
전체	62	141	24	
부산항	6	217	105	
인천항	3	100	38	
광양항	5	100	26	
마산항	9	57	4	
울산항	7	280	9	

< 항만별 검수업체 등록 현황 >

(단위 : 명, 백만원)

구분	업체 수 (‘23.6월말)	평균 자본금 (‘23.6월말)	평균 검수사 수 (‘18~’22)	비고
동해·목호항	2	100	3	
군산항	7	90	7	
목포항	6	93	4	
포항항	4	100	8	
평택·당진항	12	144	15	
대산항	1	50	6	
기타	1	50	2	

※ (참고) 상단은 금번 우리부에서 실시한 업계 현황조사(‘23.6~7) 시 기존 등록업체 회신자료 등을 기반으로 함
 ※ 1급지, 2급지, 3급지, 4급지

○ (인력) 화물별 검수사 소요인력 차이를 반영하여 급지별로 산출하되, 디지털화·자동화* 등 최근 환경 변화를 반영하여 전체적 규모는 하향

- (1급지) 24명 = 1척 × 2개 크레인 × 2명 × 3조2교대 × 2척
- (2급지) 12명 = 1척 × 2개 크레인 × 2명 × 3조2교대 × 1척
- (3급지) 2명 = 1척 × 1명 × 2척
- (4급지) 1명 = 1척 × 1명 × 1척

* 자체 플랫폼(터미널 자동화 운영 시스템 포함) 및 디지털 디바이스 활용, 보조검수사 채용 등
 검수사 현장 상주 소요 감소 추세

** (‘칸’) 통상 크레인 1기당 2명(선내 1, 육상 1) 투입 및 선박 1척당 크레인 2기 이상 작업하는 현황 감안
 (일반화물) 화물 특성에 따라 검수사는 1명만 현장 인근에서 원격 감독하는(보조검수사 투입) 등 상황별로 검수사 투입
 인력 편차가 크고, 작업이 상시적으로 이루어지지는 않는 점 등 고려하여 1척당 1명으로 산정

*** (참고) 현행 검수사업 인력기준은 1999.5.27. 개정 후 현재까지 미변동

○ (자본금) 현행 기준이 타 업종* 대비 높지 않고, 그간 현행 자본금
 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지 않은 점, 금회 인력
 기준이 완화되는 사정 등을 고려하여 현행 수준을 유지

* (부동산중개업) 50백만원, (종합여행업) 50백만원, (시설경비업) 100백만원 등

** 상단은 감정사업 및 검량사업에도 동일하게 적용함

다. 검량·감정사업

☐ 현행 등록기준

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

구 분	검 수 사 업			감정사업	검량사업
	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)		
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 검수사	가. 부산항: 40명 이상 나. 인천항: 25명 이상 다. 울산항, 포항항, 광양항: 7명 이상	3명 이상	2명 이상		
3. 감정사				6명 이상	
4. 검량사					6명 이상

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.

☐ **등록기준 변경(안)**

검수사업·감정사업 및 검량사업의 등록기준

나. 검량사업, 감정사업

구 분	검량사업만 수행하는 경우	감정사업만 수행하는 경우	검량사업과 감정사업을 함께 수행하는 경우
1. 자본금	5천만원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
2. 인력 (검량사 또는 감정사)	검량사 4명 이상	감정사 4명 이상	검량사 또는 감정사 6명 이상

비고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 검량사업과 감정사업을 함께 수행하는 경우, 자격 보유자(자격간 중복 계산 허용)를 기준으로 검량사와 감정사를 각각 4명 이상 확보해야 한다

☐ **검토 근거**

- 선박·항만 내 자동 계측 인프라 확산, 해양 분야 직종 전문화 심화 추세 등으로 검량·감정사업 영업 분야가 축소되는 상황임에도,
 - 등록기준(6명 이상) 충족을 위해 실제 인력 소요가 존재하지 않음에도 등록기준만큼 형식적으로 인력을 고용하는 사례가 빈번히 발생하고,
 - * (참고) 검량·감정사업은 개별 인력의 전문성 및 개성을 요구하는 업종 특성 상 소수 업체로의 통합 및 규모화가 반드시 바람직한 것으로 보기는 어렵다 판단됨
 - 검량사업과 감정사업 동시 등록 업체에 검량사와 감정사 자격을 모두 갖춘 인력이 있는 경우 해당 인력이 검량사업과 감정사업에 모두

대응이 가능함에도 각각 별개 인력을 확보하도록 하는 등 비효율 존재

* 업계 현황조사('23.5~6) 시 다수 업체의 개선 요청 사항

○ 이에 각 사업에 대한 인력 기준을 6명에서 4명으로 하향하고,

- 검량·감정사업 동시 수행 시 인력 확보기준을 8명에서 6명으로 추가 하향하여* 각 사업체가 여건 변화에 맞춰 유연하게 효율적으로 사업을 영위할 수 있도록 지원하고자 함

* 단, 이 경우에도 자격 보유자(자격간 중복 카운팅 허용)를 기준으로는 검량사와 감정사를 각각 4명 이상 확보하도록 하여 검량사업 또는 감정사업만을 수행하는 업체와의 형평성을 확보함

** 예시 : 검량사·감정사 동시 자격자 2명 + 검량사 자격자 2명 + 감정사 자격자 2명

⇒ 순수 인원 기준 총 6명이나, 자격 보유자 기준 총 8명(검량사 자격 4명, 감정사 자격 4명)으로

검량사업과 감정사업 동시 수행 시 등록기준(인력)을 충족한 것으로 인정하여 사업등록 허용

*** (참고) **현행** 검량·감정사업 인력기준은 1999.5.27. 개정 후 현재까지 미변동

라. 항만용역업

□ 현행 등록기준

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2022. 11. 15.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

항만용역업	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
가. 자본금	1억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상
나. 선박 1) 제2조제1호가목의 사업을 수행하는 경우	통선: 20톤 이상	통선: 10톤 이상	통선: 5톤 이상
2) 제2조제1호라목의 사업을 수행하는 경우	급수선: 50톤 이상	급수선: 10톤 이상	급수선: 5톤 이상

비 고

- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 항만용역업의 시설등의 기준 중 통선의 선형(船齡)은 목선(木船)의 경우에는 20년 이하여야 하며 강선(鋼船), 알루미늄선 및 FRP(fiber glass reinforced plastic: 유리섬유강화플라스틱)선의 경우에는 25년 이하여야 한다. 다만, 「선박안전법」 제8조부터 제10조까지의 규정에 따른 선박검사 결과 안전운행에 지장을 주지 아니하고 선박의 구조 및 환경 상태가 양호하다고 해양수산부장관 또는 시도지사가 인정할 때에는 강선, 알루미늄선 및 FRP선에 대해서만 5년의 범위에서 그 선형기준을 연장할 수 있다.
- 항만용역업의 등록기준 중 통선 기준의 경우 각각의 통선은 여객에 대하여 피해보상을 이행할 수 있도록 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 공제 또는 보험에 가입해야 한다.
 - 「한국해양조합법」에 따라 설립된 한국해양조합이 여객의 피해보상을 목적으로 운영하는 공제
 - 「보험업법」에 따른 보험회사 및 외국보험회사가 여객의 피해보상을 목적으로 운영하는 손해보험
- 항만용역업의 등록기준 중 선박 기준의 경우에는 선박의 수와 관계없이 총톤수를 기준으로 판단한다.
- 해양수산부장관 또는 시·도지사는 해당 항만의 특성을 고려하여 필요하다고 인정할 때에는 제2조제1호가목 또는 라목의 사업을 수행하려는 경우에 적용되는 통선 또는 급수선의 등록기준을 정하여 고시할 수 있다.
- (생략)
- 해양수산부장관 또는 시도지사는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 업종의 시설등의 기준을 완화할 수 있다.
 - 「수산업협동조합법」 제2조제4호에 따른 조합(수산물가공수산업협동조합은 제외한다)이 여선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 「한국해양조합법」 제3조에 따른 한국해양조합이 여객선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
- (생략)
- 부두에 설치된 연료공급시설 또는 급수시설을 이용하여 점안된 선박에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
- 항만의 특성상 또는 입출발 수급 사정 등 불가피한 사유로 통선 또는 급수선이 필요하지 않은 경우
- 두 곳 이상의 항만이 인접해 있는 경우로서 인접한 다른 항만에 등록된 장비를 활용하여 사업 수행이 가능한 경우

□ 등록기준 변경(안)

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

항만용역업	1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, <u>평택·당진항</u> , <u>여수항</u>)	2급지 (<u>대산항</u> , <u>포항항</u> , 마산항, 군산항, <u>동해·묵호항</u>)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)
가. 자본금	1억원 이상	1억원 이상	5천만원 이상
나. 선박 1) 제2조제1호가목의 사업을 수행하는 경 우	<u>통선: 10톤 이상</u>	<u>통선: 5톤 이상</u>	통선: 5톤 이상
2) 제2조제1호라목의 사업을 수행하는 경 우	<u>급수선: 20톤 이상</u>	급수선: 10톤 이상	<u>급수선: 10톤 이상</u>

비 고

- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 항만용역업의 시설등의 기준 중 통선의 선령(船齡)은 목선(木船)의 경우에는 20년 이하여야 하며 강선(鋼船), 알루미늄선 및 FRP(fiber glass reinforced plastic: 유리섬유강화플라스틱)선의 경우에는 25년 이하여야 한다. 다만, 「선박안전법」 제8조부터 제10조까지의 규정에 따른 선박검사 결과 안전운항에 지장을 주지 아니하고 선박의 구조 및 환경 상태가 양호하다고 해양수산부장관 또는 시도지사가 인정할 때에는 강선, 알루미늄선 및 FRP선에 대해서만 5년의 범위에서 그 선령기준을 연장할 수 있다.
- 항만용역업의 등록기준 중 통선 기준의 경우 각각의 통선은 여객에 대하여 피해보상을 이행할 수 있도록 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 공제 또는 보험에 가입해야 한다.
 - 「한국해운조합법」에 따라 설립된 한국해운조합이 여객의 피해보상을 목적으로 운영하는 공제
 - 「보험업법」에 따른 보험회사 및 외국보험회사가 여객의 피해보상을 목적으로 운영하는 손해보험
- 항만용역업의 등록기준 중 선박 기준의 경우에는 선박의 수와 관계없이 총톤수를 기준으로 판단한다.
- 해양수산부장관 또는 시·도지사는 해당 항만의 특성을 고려하여 필요하다고 인정할 때에는 제2조제1호가목 또는 라목의 사업을 수행하려는 경우에 적용되는 통선 또는 급수선의 등록기준을 정하여 고시할 수 있다.
- (생략)
- 지방해양수산청장 또는 시도지사는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 업종의 시설등의 기준을 완화할 수 있다.
 - 「수산업협동조합법」 제2조제4호에 따른 조합(수산물가공수산업협동조합은 제외한다)이 여선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 「한국해운조합법」 제3조에 따른 한국해운조합이 여객선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
- (생략)
- 부두에 설치된 연료공급시설 또는 급수시설을 이용하여 접안된 선박에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
- 항만 특성, 업종별 수급 사정 등 불가피한 사유로 해당 항만에서 통선 또는 급수선의 사업 등록이 이루어지 않거나 과소하게 이루어져 원활한 항만 운영에 지장을 초래하는 경우
- 두 곳 이상의 항만이 인접해 있는 경우로서 인접한 다른 항만에 등록된 장비를 활용하여 사업 수행이 가능한 경우

□ 검토 근거

○ (급지) 선박 입출항 척수 및 입항선박 톤수를 감안하여 조정

- * (참고) 항만용역업은 화물고정업 외에는 선박(선원)에 대한 역무 제공이 주로 이루어지는 점을 고려하여 물동량보다는 선박 입출항 정보 및 입항선박 크기를 기준으로 등록기준을 검토함

< 무역항 선박 입항 실적('22) >

(단위 : 척, 톤/ 출처 : PORT-MIS 입출항 신고 통)

항만	전체 선박(내항+외항)		외항 선박		평균
	입항 척수	평균 톤수	입항 척수	평균 톤수	
합계	193,532	12,793	80,922	27,478	
부산항	58,255	17,363	30,121	32,644	
울산항	24,329	8,826	10,208	19,137	
광양항	23,399	12,647	11,059	23,988	
인천항	14,845	12,195	6,988	22,386	
여수항	10,699	18,339	4,411	43,743	정박지 등 포
평택·당진항	8,328	16,917	5,005	26,471	
목포항	7,016	6,246	794	31,131	
대산항	6,744	11,477	2,845	23,715	
제주항	5,879	8,313	18	25,011	
포항항	5,590	8,900	2,365	17,664	
마산항	5,584	10,051	1,835	26,070	
군산항	3,732	14,042	1,916	25,571	

< 무역항 선박 입항 실적('22) >

(단위 : 척, 톤/ 출처 : PORT-MIS 입출항 신고 통계)

항만	전체 선박(내항+외항)		외항 선박		평균
	입항 척수	평균 톤수	입항 척수	평균 톤수	
동해·묵호항	3,674	6,559	992	11,949	신항 개발계획 등
서귀포항	2,161	439	-	-	
옥포항	2,157	2,092	133	14,797	
고현항	1,645	2,467	194	10,722	
진해항	1,433	2,447	209	8,503	
완도항	1,345	5,673	6	1,541	
옥계항	1,233	3,515	88	10,691	
통영항	1,202	468	782	625	
삼척항	1,194	4,339	-	-	
삼천포항	1,005	7,766	152	46,261	
보령항	538	34,919	204	78,931	
장항항	320	2,256	86	3,075	
호산항	278	40,256	141	76,826	
태안항	265	27,648	120	60,323	
경인항	264	2,191	82	4,223	
하동항	235	25,190	75	76,842	
속초항	184	1,083	100	841	
장승포항	6	125	-	-	

<고려 기준>

- (1급지) 전체 선박 입항 척수 연간 7천척 이상, 외항선 입항 척수 연간 5천척 이상
- (2급지) 전체 선박 입항 척수 연간 3천척 이상, 외항선 입항 척수 연간 1천척 이상
- (3급지) 1급지와 2급지를 제외한 항만

○ (통선) 업계 현황조사 결과 파악된 급지별 통상적인 최소 규모 통선 크기(5~10GT)를 기준으로 최소 1척 이상 통선 확보 시 등록 허용

- (1급지) 총톤수 10톤 이상 규모로 1척 이상 확보
- (2~3급지) 총톤수 5톤 이상 규모로 1척 이상 확보

* 다만 소규모 본선 대상 운항 등 영업 유연성 지원을 위해 선박의 수와 관계 없이 확보한 선박의 총톤수 합계를 기준으로 등록기준 충족 여부를 판단하는 단서 조항은 유지함(급수선과 동일)

** 아울러 항만 특성, 업종별 수급 사정 등 불가피한 사유로 통선 또는 급수선 사업등록이 이루어지지 않거나 사업이 과소 등록되어 원활한 항만 운영에 지장을 초래하는 경우 관리청이 등록기준을 완화 가능하도록 함(기준 비교 제7호마목에 규정된 관련 조항 문구를 명확히 함, 급수선과 동일)

*** (기타) 선령 기준(최대 30년) 대비 기존 통선의 노후화가 심화(예 : 부산항 평균선령 23년 이상) 중이나 현재 영세 업체는 신규 선박 확보 애로로 등록기준 미달이 우려되는 상황으로, 등록기준 완화(1척 이상 보유 시 등록 허용 원칙)를 통해 불필요한 선박 추가 확보 방지 등 업계의 유연한 경영 활동을 지원

**** (참고) 현행 통선 선박 총톤수 등록기준은 '97.12 이후 미개정

< 무역항 통선 현황(총톤수 기준) >

(단위 : 척, '23.6월말 기준)

구 분	합계	5톤 미만	5톤 이상 10톤 미만	10톤 이상 20톤 미만	20톤 이상 30톤 미만	30톤 이상 40톤 미만	40톤 이상 50톤 미만	50톤 이상
전 체	227	2	40	135	46		2	1
부산청	31	-	3	19	8	-	1	-
인천청	10	-	1	6	3	-	-	-
여수청	49	-	11	34	4	-	-	-
마산청	3	-	-	3	-	-	-	-
울산청	41	-	2	31	8	-	-	-
동해청	11	-	5	6	-	-	-	-
군산청	7	-	1	5	-	1	-	-
목포청	7	-	3	2	1	-	1	-

< 무역항 통선 현황(총톤수 기준) >

(단위 : 척, '23.6월말 기준)

구 분	합계	5톤 미만	5톤 이상 10톤 미만	10톤 이상 20톤 미만	20톤 이상 30톤 미만	30톤 이상 40톤 미만	40톤 이상 50톤 미만	50톤 이상
포항청	1	-	-	-	1	-	-	-
평택청	9	2	3	3	1	-	-	-
대산청	18	-	1	12	5	-	-	-
강원도	3	-	2	-	1	-	-	-
충청남도	7	-	1	4	2	-	-	-
경상남도	21	-	4	7	10	-	-	-
창원시	7	-	2	3	2	-	-	-
전라남도	1	-	1	-	-	-	-	-
제주도	1	-	-	-	-	-	-	1

※ 1급지, 2급지, 3급지

○ (급수선) 업계 현황조사 결과 파악된 급지별 통상적인 최소 규모 급수선 크기(10~20GT)를 기준으로 최소 1척 이상 급수선 확보 시 등록 허용

- (1급지) 총톤수 20톤 이상 규모로 1척 이상 확보

- (2~3급지) 총톤수 10톤 이상 규모로 1척 이상 확보

* 다만 소규모 본선 대상 운항 등 영업 유연성 지원을 위해 선박의 수와 관계 없이 확보한 선박의 총톤수 합계를 기준으로 등록기준 충족 여부를 판단하는 단서 조항은 유지함(통선과 동일)

** 아울러 항만 특성, 업종별 수급 사정 등 불가피한 사유로 통선 또는 급수선 사업등록이 이루어지지 않거나 사업이 과소 등록되어 원활한 항만 운영에 지장을 초래하는 경우 관리청이 등록기준을 완화 가능하도록 함(기존 비고 제7호마목에 규정된 관련 조항 문구를 명확히 함, 통선과 동일)

*** (참고) 현행 급수선 선박 총톤수 등록기준은 '97.12 이후 미개정

< 무역항 급수선 현황(총톤수 기준) >

(단위 : 척, '23.6월말 기준)

구 분	합계	5톤 미만	5톤 이상 10톤 미만	10톤 이상 20톤 미만	20톤 이상 50톤 미만	50톤 이상 100톤 미만	100톤 이상 200톤 미만	200톤 이상
전 체	84	-	3	16	30	-	13	3
부산청	13	-	-	1	8	2	2	-
인천청	6	-	-	-	-	4	2	-
여수청	8	-	-	-	2	4	2	-
마산청	1	-	-	-	1	-	-	-
울산청	6	-	-	-	1	3	2	-
동해청	-	-	-	-	-	-	-	-
군산청	4	-	-	1	3	-	-	-
목포청	3	-	1	-	2	-	-	-
포항청	4	-	-	1	3	-	-	-
평택청	7	-	-	6	-	1	-	-
대산청	3	-	-	-	-	1	2	-
강원도	1	-	-	1	-	-	-	-
충청남도	3	-	1	-	1	1	-	-
경상남도	20	-	1	4	7	3	2	3
창원시	5	-	-	2	2	-	1	-
전라남도	-	-	-	-	-	-	-	-
제주도	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 1급지, 2급지, 3급지

○ (자본금) 그간 **현행 기준**이 항만용역업 관련 신규 업체 진입에 장애로 작용하지는 않은 것으로 판단되는 점, 금회 **통선 및 급수선**과 관련하여 **선박 보유기준**이 일부 **완화**되는 사정 등을 고려하여 **현행 수준 유지**

○ (기타) 급지 및 일부 등록기준 상향에 따라 **변경 등록기준**을 충족하지 못하는 기존 사업자*에 대해서는,

* 시행령 개정일을 기준으로 기존에 적법히 등록되었으나 개정된 등록기준을 충족하지 못하는 자로서 관리청이 인정하는 자

- **영업권 보장**을 위해 **해당 사업체의 존속기간 동안** 개정 前 **기존 등록기준**을 적용하도록 함(개정안 부칙에 규정)

* 단 사업 양도, 합병 등 발생 시 양수인, 존속 또는 신설 법인 등의 경우 개정 규정 적용

마. 선박연료공급업

□ 현행 등록기준

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2022. 11. 15.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선박연료공급업	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
가. 자본금	1억원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
나. 1) 또는 2) 장비			
1) 연료공급선 (연료공급부선을 포함한다)	총톤수 100톤 이상	총톤수 30톤 이상	총톤수 10톤 이상
2) 연료공급차량 (유조차량의 경우 「위험물 안전관리법」 제15조제1항 본문에 따른 이동장치를 말한다. 이하 같다)	탱크 용량 30킬로리터 이상	탱크 용량 20킬로리터 이상	탱크 용량 8킬로리터 이상

- 비 고
- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
 - 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
 - 3.~4의2 (생략)
 - 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급선 기준의 경우에는 각각의 연료공급선의 총톤수 합계를 기준으로 판단하고, 연료공급차량 기준의 경우에는 각각의 연료공급차량의 탱크 용량을 합하여 기준의 충족여부를 판단한다.
 - 5의2. 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급선 기준의 경우 각각의 연료공급선은 다음 각 목의 기준을 모두(천연가스 연료를 공급하는 연료공급선의 경우에는 그 목적의 기준만을 말한다) 충족하여야 한다.
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 연료공급선의 선체 둘레에 방충재(防衝材)를 설치할 것
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 유류의 방제조치에 사용되는 자재 및 약제 또는 방제장비를 비치할 것
 - 연료공급선으로 인한 유류오염손해가 발생하는 경우 그 손해를 전보(填補) 부족한 부분을 채워 보상하는 것을 말한다. 이하 같다)하는 보험계약이나 그 손해의 배상의무 이행을 담보하는 계약을 「유류오염손해배상 보장법」 제15조제2항에 따른 보험자등과 체결할 것
 - 5의3. 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급차량 기준의 경우 각각의 연료공급차량은 다음 각 목의 기준을 모두 충족하여야 한다.
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 유류의 방제조치와 화재 소화에 사용되는 장비(천연가스 연료를 공급하는 연료공급차량의 경우에는 유류의 방제조치에 사용되는 장비는 제외한다) 등을 비치할 것
 - 연료공급차량으로 인한 유류오염과 항만 내 사고 등으로 발생하는 손해(천연가스 연료를 공급하는 연료공급차량의 경우에는 유류오염으로 발생하는 손해는 제외한다)를 전보하는 보험계약이나 그 손해의 배상의무 이행을 담보하는 계약을 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 체결할 것
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 선박연료공급업에 사용되는 연료공급차량을 확인할 수 있는 표지를 갖추어 것
 - 그 밖에 항만의 안전, 항만운영의 장애 및 항만에서의 사고 예방 등을 고려하여 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 적합할 것
 6. (생략)
 7. **해양수산부** 또는 시도지사는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 업종의 시설등의 기준을 완화할 수 있다.
 - 「수산업협동조합법」 제2조제4호에 따른 조합(수산물가공수산업협동조합은 제외한다)이 어선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 「한국해운조합법」 제3조에 따른 한국해운조합이 여객선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 정부가 보조금을 지급하는 낙도보조항로에 여객선을 취항시킨 여객운송사업자가 자체 연료공급시설을 보유하고 해당 여객선에 선박연료를 공급하는 경우
 - 부두에 설치된 연료공급시설 또는 급수시설을 이용하여 접안된 선박에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 8. (생략)
 9. 두 곳 이상의 항만이 인접해 있는 경우로서 인접한 다른 항만에 등록된 장비를 활용하여 사업 수행이 가능한 경우

□ 등록기준 변경(안)

■ 항만운송사업법 시행령 (별표 6) <개정 2023. 0. 0.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선박연료공급업	1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, <u>평택·당진항</u> , <u>여수항</u>)	2급지 (<u>대산항</u> , <u>포항항</u> , 마산항, 군산항, <u>동해·목호항</u>)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 <u>항만</u>)
가. 자본금	1억원 이상	5천만원 이상	5천만원 이상
나. 1) 또는 2) 장비			
1) 연료공급선 (연료공급부선을 포함한다)	총톤수 100톤 이상	총톤수 <u>40톤 이상</u>	총톤수 <u>20톤 이상</u>
2) 연료공급차량 (유조차량의 경우 「위험물안전관리법」 제15조제1항 본문에 따른 <u>이동탱크저장소</u> 를 말한다. 이하 같다)	탱크 용량 30킬로리터 이상	탱크 용량 20킬로리터 이상	탱크 용량 8킬로리터 이상

비 고

- 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
- 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- ~4의2. (생략)
- 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급선 기준의 경우에는 각각의 연료공급선의 총톤수 합계를 기준으로 판단하고, 연료공급차량 기준의 경우에는 각각의 연료공급차량의 탱크 용량을 합하여 기준의 충족여부를 판단한다.
2. 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급선 기준의 경우 각각의 연료공급선은 다음 각 목의 기준을 모두(천연가스 연료를 공급하는 연료공급선의 경우에는 가목의 기준만을 말한다) 충족하여야 한다.
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 연료공급선의 선체 둘레에 방충재(防衝材)를 설치할 것
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 유류의 방제조치에 사용되는 자재 및 액체 또는 방제장비를 비치할 것
 - 연료공급선으로 인한 유류오염손해가 발생하는 경우 그 손해를 전보(填補) 부족한 부분을 채워 보상하는 것을 말한다. 이하 같다)하는 보험계약이나 그 손해의 배상의무 이행을 담보하는 계약을 「유류오염손해배상 보장법」 제15조제2항에 따른 보험자등과 체결할 것
3. 선박연료공급업의 등록기준 중 연료공급차량 기준의 경우 각각의 연료공급차량은 다음 각 목의 기준을 모두 충족하여야 한다.
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 유류의 방제조치와 화재 소화에 사용되는 장비(천연가스 연료를 공급하는 연료공급차량의 경우에는 유류의 방제조치에 사용되는 장비는 제외한다) 등을 비치할 것
 - 연료공급차량으로 인한 유류오염과 항만 내 사고 등으로 발생하는 손해(천연가스 연료를 공급하는 연료공급차량의 경우에는 유류오염으로 발생하는 손해는 제외한다)를 전보하는 보험계약이나 그 손해의 배상의무 이행을 담보하는 계약을 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 체결할 것
 - 해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 선박연료공급업에 사용되는 연료공급차량을 확인할 수 있는 표지를 갖추어 놓을 것
 - 그 밖에 항만의 안전 항만운영의 장애 및 항만에서의 사고 예방 등을 고려하여 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 적합할 것
- (생략)
- 지반해양수산청장 또는 사도지사는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 업종의 시설등의 기준을 완화할 수 있다.
 - 「수산업협동조합법」 제2조제4호에 따른 조합(수산물가공수산업협동조합은 제외한다)이 어선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 「한국해운조합법」 제3조에 따른 한국해운조합이 여객선에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - 정부가 보조금을 지급하는 낙도보조항로에 여객선을 취항시킨 여객운송사업자가 자체 연료공급시설을 보유하고 해당 여객선에 선박연료를 공급하는 경우
 - 부두에 설치된 연료공급시설 또는 급수시설을 이용하여 접안된 선박에 선박의 선박연료나 선박에서 사용하는 맑은 물을 공급하는 경우
 - (생략)
 - 두 곳 이상의 항만이 인접해 있는 경우로서 인접한 다른 항만에 등록된 장비를 활용하여 사업 수행이 가능한 경우

□ 검토 근거

- (금지) 선박 입출항 척수 및 입항선박 톤수를 감안하여 조정
 - * 금지 조정내역 및 검토 근거는 항만운영업 관련 내용과 동일
- (선박) 업계 현황조사 결과 파악된 금지별 통상적인 최소 규모 선박연료공급선 크기(20~40GT)를 감안하여 등록기준 현실화(일부 상향)
 - * (참고) 현행 선박연료공급선 선박 총톤수 등록기준은 '03.11 이후 미개정

< 무역항 선박연료공급선 현황(총톤수 기준) >

(단위 : 척, '23.6월말 기준)

구 분	합계	10톤 미만	10톤 이상 20톤 미만	20톤 이상 40톤 미만	40톤 이상 100톤 미만	100톤 이상 500톤 미만	500톤 이상 1000톤 미만	1000톤 이상
전 체	325	-	4	19	51	199	40	12
부산청	159	-	2	5	24	102	17	9
인천청	16	-	-	-	-	15	-	1
여수청	28	-	1	3	6	13	5	-

< 무역항 선박연료공급선 현황(충투수 기준) >

(단위 : 척, '23.6월말 기준)

구 분	합계	10톤 미만	10톤 이상 20톤 미만	20톤 이상 40톤 미만	40톤 이상 100톤 미만	100톤 이상 500톤 미만	500톤 이상 1000톤 미만	1000톤 이상
마산청	7	-	-	-	-	6	1	-
울산청	33	-	-	-	8	17	7	1
동해청	6	-	-	-	-	4	2	-
군산청	6	-	-	1	2	3	-	-
목포청	13	-	1	4	2	5	1	-
포항청	5	-	-	-	-	3	2	-
평택청	6	-	-	-	3	2	-	1
대산청	6	-	-	-	1	5	-	-
강원도	8	-	-	-	-	6	2	-
충청남도	8	-	-	-	2	6	-	-
경상남도	13	-	-	3	2	6	2	-
창원시	11	-	-	3	1	6	1	-
전라남도	-	-	-	-	-	-	-	-
제주도	-	-	-	-	-	-	-	-

※ 1급지, 2급지, 3급지

- (차량) 차량(탱크로리)으로 등록된 선박연료공급업체에 대해 사업구역 제한을 폐지하는 법률 개정안이 발의될(23.下) 예정으로, 해당 법률 개정 후 급지 통합 등 기준 재검토 필요한 점 고려하여 급회 미검토(현행 유지)
- (자본금) 그간 현행 기준이 선박연료공급업 관련 신규 업체 진입에 장애로 작용하지는 않은 점, 과당 경쟁 및 면세유 불법유통 방지를 위한 과도한 신규 업체 진입 가능성 억제 필요성 등을 고려하여 현행 수준 유지
- (기타) 급지 및 일부 등록기준 상향에 따라 변경 등록기준을 충족하지 못하는 기존 사업자*에 대해서는

* 시행령 개정일을 기준으로 기존에 적법히 등록되었으나 개정된 등록기준을 충족하지 못하는 자로서 관리청이 인정하는 자

- 영업권 보장을 위해 해당 사업체의 존속기간 동안에는 개정 前 기존 등록기준을 적용하도록 함(개정안 부칙 마련)

* 사업 양도, 합병 등 발생 시 양수인, 존속 또는 신설 법인 등의 경우 개정 규정 적용

바. 선박수리업

☐ 현행 등록기준

향만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선박수리업	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
가. 자본금 나. 공구창고 또는 공장	5천만원 이상 총면적 30㎡ 이상	5천만원 이상 총면적 20㎡ 이상	5천만원 이상 총면적 20㎡ 이상

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 가. 해당 향만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 향만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~5의3. (생략)
6. 선박수리업 및 컨테이너수리업의 등록기준 중 **공구창고 또는 공장** 기준의 경우에는 건축물의 동수와 관계없이 총면적을 기준으로 판단한다.
7. (생략)

☐ **등록기준 변경(안)**

향만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선박수리업	공통
가. 자본금 나. 공구창고 또는 공장 등	5천만원 이상 총면적 20㎡ 이상

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 가. 해당 향만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 향만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~5의3. (생략)
6. 선박수리업 등록기준 중 **공구창고 또는 공장 등** 기준의 경우에는 건축물의 동수와 관계없이 총면적을 기준으로 판단한다.
7. (생략)

☐ **검토 근거**

- **(급지) 법률** (제26조의3제10항)에 따라 **선박수리업은 영업구역 제한이 존재하지 않는 점** 고려하여 불필요한 급지 구분을 삭제함
- **(시설) 급지 구분 삭제에 따라 시설 기준은 기존 최소기준(3급지)인 총면적 20㎡ 이상으로 통일하며,**
 - 시설기준 충족 여부 판단에 있어, 확보한 시설이 건축물대장에 창고 또는 공장으로 명시될 필요는 **없으나** 현재 명확한 판단 기준이 없어 **일선 관리청에 혼선**이 있는 점을 고려하여, 창고 또는 공장과 유사한 시설 확보 시 시설 기준을 충족한 것으로 관리청이 인정할 수 있도록 **용어 개선***

* (기존) "공구창고 또는 공장" → (변경) "공구창고 또는 공장 등"
- **(자본금) 그간 현행 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지는 않은 점** 고려하여 **현행 수준 유지**

사. 컨테이너수리업

□ **현행** 등록기준

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2022. 11. 15.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

컨테이너수리업	1급지 (부산항, 인천항, 울산항, 포항항, 광양항)	2급지 (여수항, 마산항, 군산항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항)
가. 자본금 나. 공구창고 또는 공장	5천만원 이상 총면적 30㎡ 이상	5천만원 이상 총면적 20㎡ 이상	5천만원 이상 총면적 20㎡ 이상

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하여야 한다.
 - 가. 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~5의3. (생략)
6. 선박수리업 및 컨테이너수리업의 등록기준 중 **공구창고 또는 공장 기준의 경우에는 건축물의 동수와 관계없이 총면적**을 기준으로 판단한다.
7. (생략)

□ **등록기준 변경(안)**

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2023. 0. 0.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

컨테이너수리업	1급지 (부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항)	(1
가. 자본금 나. 작업장	5천만원 이상 총면적 35㎡ 이상	5천만원 (총면적 20

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 같음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에
 - 가. 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~5의3. (생략)
6. 컨테이너수리업의 등록기준 중 작업장의 경우에는 **컨테이너 적재 및 수리 작업을 수행**
대지면적을 기준으로 판단한다.
7. (생략)

□ **검토 근거**

- (급지) 항만별 '컨' 물동량, 터미널 운영 현황 등 고려하여 조정
- (시설) '컨' 수리에 필요한 **최소 면적**** 고려하여 조정(1급지 상항, 2급지 유지)

* (상위 5개 항만, 1급지) 40ft '컨' 비율이 평균 약 50%인 점 고려하여, 40ft '컨' 기준으로 설정.
(그 외, 2급지) 물동량 순 나열 시 40ft '컨' 비율이 높은 항만이 일부 존재하기는 하나(군산, 대산 등) 40ft '컨' 취급이 없는 항만도 많은 등 일률적으로 정하기 어려운 점 고려하여 20ft 기준으로 설정

** 20ft '컨' : 13.8m = 폭 2.35m x 길이 5.86m → 작업 공간 고려 시 20ft '컨' 1개에 최소 20m² 이상 필요
40ft '컨' : 28.3m = 폭 2.35m x 길이 12.03m → 작업 공간 고려 시 40ft '컨' 1개에 최소 35m² 이상 필요

*** 다만 현재 40ft '컨'의 일반화 등 고려 시 최소 필요공간 산정 시 40ft 기준으로 통일하는 것이 타당하다는 의견이 있어, 별도 급지 구분 없이 40ft 기준으로 시설기준 통일하는 방안도 검토

- 아울러 시설 기준 용어를 '컨'수리 업무에 적합하게 “공구창고 또는 공장”에서 “작업장”으로 변경하고, 업종 특성에 맞게 시설기준 충족 여부는 대지면적을 기준으로 판단하도록 함

○ (자본금) 그간 현행 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지는 않은 점 고려하여 현행 수준 유지

< 무역항 '컨' 크기별 물동량(2022) >

항만	전체(TEU) ¹⁾	전체(개) (A)	40ft(개) (B)	20ft 등(개)	B/A
계	28,807,462	18,471,593	10,446,262	18,361,200	56.6
부산항	22,071,862	13,777,091	8,255,289	13,816,573	59.9
인천항	3,190,302	2,052,167	1,115,274	2,075,028	54.3
광양항	1,862,546	1,240,747	620,344	1,242,202	50.0
평택·당진항	851,953	552,192	297,626	554,327	53.9
울산항	389,470	307,083	82,387	307,083	26.8
목포항	92,256	179,255	1,118	91,138	0.6
군산항	71,165	44,020	27,145	44,020	61.7
대산항	67,463	40,476	26,987	40,476	66.7
제주항	63,350	125,638	-	63,350	.
포항항	56,663	50,527	6,136	50,527	12.1
경인항	30,506	21,304	9,202	21,304	43.2
동해·목호항	23,115	22,702	413	22,702	1.8
서귀포항	13,235	25,666	-	13,235	.
완도항	11,926	23,852	-	11,926	.
마산항	10,087	5,746	4,341	5,746	75.5
진해항	1,564	3,127	-	1,564	.

1) 10ft = 0.5 TEU, 20ft = 1 TEU, 40ft = 2 TEU 등 환산하여 합산

아. 선용품공급업

☐ 현행 신고기준

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2022. 11. 15.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선용품공급업	공통
가. 자본금 나. 자동차	5천만원 이상 1대 이상

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 가. 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~7. (생략)

□ 신고기준 변경(안)

■ 항만운송사업법 시행령 [별표 6] <개정 2023. 0. 0.>

항만운송관련사업의 등록 및 신고의 기준

선용품공급업	공통
가. 자본금	5천만원 이상

비 고

1. 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 갈음하여 재산평가액을 적용한다.
2. 해당 업종에 필요한 시설 및 장비(이하 "시설등"이라 한다)는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것이어야 한다.
 - 가. 해당 항만운송관련사업자가 소유하거나 소유권 취득을 조건으로 임차한 시설등
 - 나. 해당 항만운송관련사업자가 1년 이상 전용하여 사용할 수 있는 시설등
- 3.~7. (생략)

□ 검토 근거

- (차량) 우리 부 해석 상 현재 선용품공급업은 선용품 공급 계약의 당사자(공급주체)가 사업 신고 대상이며, 단순히 타인에게서 선용품 배송 업무만을 위탁받아 수행하는 자는 신고 의무가 없는 점을 고려할 때,
 - 선용품공급업체에 반드시 차량(1대 이상)을 보유하도록 할 당위성이 낮고, 각 업체 특성에 따른 자유로운 영업 수행을 저해하는 것으로 판단되어 차량 보유기준을 삭제함
- * 아울러 선용품공급업은 당초 신고제로 운영되는 자유 업종이며 해당 영업 수행 사업체 파악이 신고의 주 목적으로, 차량 보유기준 삭제에 따른 업체 증가로 별도 문제점 발생이 예상되지는 않음
- (자본금) 그간 현행 기준이 신규 업체 진입에 장애로 작용하지 않고 금회 차량 보유기준이 삭제되며, 유사 업종에서 동일한 자본금 기준을 요구하는* 점 등을 고려하여 현행 수준 유지
- * (주류면허법) 종합주류도매업, 50백만원 이상

참고 2

항만종합서비스업 등록기준 신설(안) 세부 검토근거

□ 등록기준 신설(안)

항만종합서비스업 등록기준

구분		1급지 (부산항, 광양항, 울산항, 인천항, 평택·당진항, 여수항)	2급지 (대산항, 포항항, 마산항, 군산항, 동해·묵호항)	3급지 (1급지와 2급지를 제외한 항만)
1. 필 수 기준	가. 자본금	2억원 이상	2억원 이상	1.5억원 이상
	나. 인력	별표 2에 따른 항만별 검수사업, 검량사업, 감정사업 등록기준 중 인력 기준을 충족해야 한다		
2. 기 타 기준	제2조에 따른 항만운송관련사업 중 제2조제1호나목에 따른 줄잡이업과 제2조제1호다목에 따른 화물고정업을 제외한 나머지 사업을 함께 수행하고자 하는 경우, 별표 6에 따른 항만운송관련사업 등록기준 중 수행하고자 하는 해당 사업의 등록기준을 함께 충족해야 한다. 다만, 제2조제1호에 따른 항만용역업 중 제2조제1호나목에 따른 줄잡이업과 제2조제1호다목에 따른 화물고정업을 제외한 나머지 사업을 함께 수행하고자 하는 경우, 해당 사업의 자본금 기준을 추가로 적용하지는 않는다.			

비고: 사업자가 개인인 경우에는 자본금을 감응하여 재산평가액을 적용한다.

□ 검토 근거

- 항만종합서비스업은 검수·검량·감정사업(中 1개 이상)과 항만용역업(화물 고정, 줄잡이 필수) 서비스(이상 “필수 업종”) 및 기타 항만운송관련사업 서비스(이상 “임의 업종”)를 **함께** 제공하는 업종인 점을 고려하여,
 - 신설 업종의 등록기준은 **항만용역업** 급지를 기준으로 상단 “필수 업종”의 등록기준(자본금, 인력)을 통합하여 마련하였으며,
 - 다만, **업체 규모화, 서비스 고도화 유도 및 통합적 안전관리체계*** 구축 역량 확보를 위해 **자본금 기준은 일부(+5천만원) 상향****

* 전담 안전관리조직 및 품질관리시스템 구축, 현장 안전관리자 채용 등

** 항만용역업 자본금 0.5~1억원 + 검수·검량·감정사업 자본금 0.5억 + 추가 0.5억원

②피규제 이외 일반국민 :

□ 편익

(정성)영향집단명	무역항 항만 서비스를 이용하는 수출입 화주, 선사 등
활동제목	무역항을 통한 화물 수출입을 위한 항만 서비스 이용
편익항목	수출입 물류 비용 감축
일시적/반복적	반복적
근거설명	금번 항만운송사업법 시행령 개정을 통해 장기간 미개정된 항만운송사업 및 항만운송관련사업 등록·신고 기준이 현재의 항만운영 현실을 기반으로 완화 및 합리화되고, 항만운송사업 및 항만운송관련사업을 통합적으로 수행하여 항만 서비스를 효율적으로 제공하고 안전관리를 내실화하기 위해 도입된 항만종합서비스업의 등록기준이 마련됨으로써, 항만운송사업, 항만운송관련사업, 항만종합서비스업 업체의 신규 등록·신고가 촉진되고, 업체간 경쟁이 활성화 됨으로써 서비

	스 품질이 향상되는 등 수출입 화주 및 선사의 물류비 절감이 이루어 질 것으로 기대됩니다.
--	--