

자율운항선박의 안전운항에 관한 규칙 제정안

<목 차>

1. 자율운항선박 및 기자재 안전성 평가

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	해양수산부	작 성 자	이름	노소영
	담당부서 (과)	해운물류국		직급	시설사무관
	국장	이시원		연락처	044-200-6201
	과장	송준석		이메일	in19035011@ma il.go.kr

2024. 07. 17. 작성

정 책 책 임 자 직 위

성 명 (서 명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	자율운항선박 및 기자재 안전성 평가								
	2.규제조문	자율운항선박의 안전운항에 관한 규칙 제정안 제3조								
	3.위임법령	자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률 제19조								
	4.유형	신설	5.입법예고	2024.07.22~2024.08.30						
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	○자율운항선박의 국내 기술 개발을 지원하고 세계시장에서 우리나라 경쟁력 확보를 위해 자율운항선박법을 제정('24.1)하였으며, 시행('25.1)에 앞서 하위법령 제때마련 중 ○법률에 따라 자율운항선박의 안전한 운항을 위해서 해수부 장관은 안전성평가를 시행할 수 있으며, 이를 위한 평가 기준, 신청 등에 필요한 절차를 하위법령에서 규정 필요								
	7.규제내용	○ 자율운항선박의 안전한 운항을 위해 선박 및 기자재 안전성 평가에 필요한 사항 규정								
	8.피규제집단 및 이해관계자	○ (피규제집단) 자율운항선박 실증 기관 및 업체 <table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>자율운항선박 실증 연구기관 및 제조 업체</td><td>약 5개 기관 및 주요 3개 업체 등</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	자율운항선박 실증 연구기관 및 제조 업체	약 5개 기관 및 주요 3개 업체 등
	유 형		인원수 또는 규모							
피규제자	자율운항선박 실증 연구기관 및 제조 업체	약 5개 기관 및 주요 3개 업체 등								
9.규제목표	○자율운항선박의 안전 운항에 관련한 사항을 규정하여 안전성을 확보한 국내 기술 실증 지원 및 세계시장 진출 기반 마련									
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가						
		해당없음	해당없음	해당없음						
	11.비용편익 분석 (정성분석)	해당없음								
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류							
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	미해당						
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명·안전과 직접 관련된 규제	해당						
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	미해당						

		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제		
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제		
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제		
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제		
		일몰설정여부		일몰조문	연장여부
		미설정			
		일몰유형		일몰설정기간	일몰주기
	13. 우선허 용 · 사후 규제 적용여부	해당없음			

<조문 대비표>

현 행	개 정 안
<신 설>	제3조(자율운항선박 및 기자재 안전성 평가) ① 자율운항선박을 보유·운용하고 있거나, 구매, 건조 또는 개조 등을 하여 자율운항선박을 보유·운용하려는 자와 자율운항선박 기자재를 제작·판매하거나 수입하려는 자는 법 제19조제1항에 따른 자율운항선박 또는 기자재의 안전성평가(이하 “안전성평가”라 한다)를 신청할 수 있다. ② 제1항에 따라 안전성평가를 신청하려는 자는 별지 제2호 서식의 안전성평가 신청서를 다음 각 호의 자료를 첨부하여 법 제19조제3항에 따라 업무를 대행하는 기관의 장(이하 “평가기관의 장”이라 한다)에게 제출해야 한다. 1. 자율운항선박 및 기자재의 최종설계도면 등 해당 설비의 원리·구조를 확인할 수 있는 자료 2. 자율운항선박 및 기자재의 자세한 성능을 설명할 수 있는 자료 3. 그 밖에 안전성평가를 위하여 평가기관의 장이 필요하다고 정하여 공고하는 자료 ③ 평가기관의 장은 안전성평가 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 제1항에 따라 안전성평가를 신청한 자에게 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있고, 법 제11조 및 영 제10조에 따른 자율운항선박 성능실증센터의 협조 및 지원을 받을 수 있다.

현 행	개 정 안
	④ 평가기관의 장은 안전성평가를 완료한 경우 안전성평가를 신청한 자에게 별지 제3호 서식의 안전성평가 결과서를 발급하고, 해양수산부장관에게 그 결과를 보고해야 한다. ⑤ 평가기관의 장은 안전성평가를 받은 자율운항선박 및 기자재의 유지·관리 실태를 파악하기 위하여 제4항에 따른 안전성평가 결과를 받은 자에게 필요한 자료의 제출을 요청하거나 유지·관리 실태를 직접 확인할 수 있다. ⑥ 해양수산부장관 및 평가기관의 장은 법 제19조제3항에 따른 기관이 대행한 안전성평가 결과를 법 제20조에 따른 운항의 승인, 「선박안전법」 제7조부터 제17조까지에 따른 선박의 검사 또는 「선박안전법」 제26조부터 제30조까지에 따른 선박시설 기준의 적합 여부 결정 등에 활용할 수 있다. ⑦ 제1항부터 제6항까지 규정한 사항 외에 자율운항선박 및 기자재의 안전성평가에 관한 사항은 해양수산부장관이 따로 정할 수 있다.

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 자율운항선박의 국내 기술 개발을 지원하고 세계시장에서 우리나라 경쟁력 확보를 위해 자율운항선박의 실증 지원 등을 포함한 자율운항선박법 제정 및 시행에 앞서 하위법령 제때마련
- 법률에 따라 해양수산부장관은 자율운항선박의 시범운항 및 실증에 국민안전성을 확보하기 위해 안전성평가를 시행할 수 있으며,
- 안전성 평가에 필요한 신청 절차, 기준 등을 하위법령에서 규정하여 바다에서 안전하게 신기술 실증을 할 수 있도록 환경 구축 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

- 단일안으로 해당없음

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	일시 · 장소 · 방법	제시의견	조치결과

3. 규제목표

안전성을 명확히 확보한 상태에서 자율운항선박의 실증 및 시범운항을 지원하여 국내 기술의 세계시장 진출 기반 마련

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 자율운항선박은 기술 개발이 초입단계로 실증, 시범운항 등을 위해서는 안전성이 최우선 선결조건이며, 법률에 따라 해수부장관은 선박 및 기자재를 대상으로 안전성 평가를 수행 가능
- 동 규제는 안전성 평가를 득한 이후 실증, 시범운항, 판매 상황에 있어 유지관리 실태를 확인하려는 것으로 바다에서의 국민 생명 보호 및 안전 확보를 위한 최소한의 조치로 판단되므로 추가 부담이 적고, 적절한 것으로 보임

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

o 영향평가

- 기술규제영향평가

기술수준이나 시험검사인증 등과 관련된 내용이 없으므로 해당없음

- 경쟁영향평가

동 규제에 따른 기업들의 경쟁에 영향을 미치는 사항 또는 차별성이 없기 때문에 경쟁에 의한 영향은 없음

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

- 중기영향평가

해당없음 : 자율운항선박은 아직 기술이 상용화되기 위한 초기 단계로 시범운항하려는 주요 주체가 정부, 연구기관, 대학 등에서 주로 추진하고 있으며, 민간에서도 주요 조선사(3사)를 중심으로 기술 개발 중에 있으므로 대상이 한정적으로 중소기업 경영 등에는 영향이 적음

- 규제 차등화 예비분석 결과표

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당없음

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

미설정 : 자율운항선박의 안전성 확보와 관련된 규정으로, 바다에서의 국민 생명, 안전과 직결

- 우선허용·사후규제 적용 여부

미적용

분류	적용여부	적용내용/미적용사유
포괄적 개념 정의		우선허용 및 사후규제에 미적용되며 안전성 확보를 위해서 필요시 적용하는 규정임
유연한 분류 체계		우선허용 및 사후규제에 미적용되며 안전성 확보를 위해서 필요시 적용하는 규정임
네거티브 리스트		우선허용 및 사후규제에 미적용되며 안전성 확보를 위해서 필요시 적용하는 규정임
사후 평가관리		우선허용 및 사후규제에 미적용되며 안전성 확보를 위해서 필요시 적용하는 규정임
규제 샌드박스		우선허용 및 사후규제에 미적용되며 안전성 확보를 위해서 필요시 적용하는 규정임

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

자율운항선박 관련 IMO로 부터 선박 설계 기준, 안전성, 책임 소재, 자율운항선박 승인 및 심사를 위한 요건과 절차 등 전반적인 규정을 담은 국제협약 MASS code(자율운항선박 코드)가 논의 중인 상황임

관련 국제기준	일치여부	불일치 사유(불일치 시에 한함)
IMO MASS code	일치	

○ 타법사례

환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙 제10조 등에 따른 유사 입법례를 고려할때 선박 및 기자재의 안전한 유지, 관리 등을 위해 최소한의 조건을 명시한 것으로 동일 수준의 규제인 것으로 판단

Ⅲ. 규제 의 실효성

1. 규제 의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 현재도 타법(선박안전법 등)에 따라서 선박 운영 중에도 정기적인 검사를 통해 선박시설 기준 등을 만족하고 있는지를 검사해야하며, 동 규제에 따른 유지관리 실태조사 수준은 해당 검사 대비 이하수준일 것으로 동 규제를 통해 피규제자가 추가적인 부담이 발생하지 않을 것으로 보임
- 또한 자율운항선박법 제20조에 따라 선박 운항 이후에는 운항기록, 운항정보, 해양사고와 관련한 정보를 해수부장관에게 보고해야하므로 피규제자의 동 규제 준수 가능성이 매우 높음

2. 규제 의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 법률에 따라 안전성 평가와 관련한 사항은 전문기관(한국선급, KOMSA 등)에 대행이 가능하므로 행정기관의 집행 부담 경감 예상

○ 재정적 집행가능성

- 동 규제는 안전성평가를 받은 선박 및 기자재에 대해 필요시 유지관리 실태 파악을 위해 필요한 자료를 요청토록 하는 것이므로, 행정기관에 별도 재정 소요는 없음

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 관계부서 및 기관, 업체 등이 참여한 협의, 간담회 등(1.18, 3.28)을 통해 법령안 마련

2. 향후 평가계획

- 안전성평가 및 유지관리 실태 파악 실제 사례 발생 시, 제도 개선 사항 발굴 등 자율운항선박 정책에 반영

3. 종합결론

- 자율운항선박법 제정 및 시행에 따라 필요한 경우 해수부장관은 자율운항선박 및 기자재에 대해 안전성평가를 시행할 수 있으며, 새롭게 개발된 신기술이 접목된 선박이 운영하는 기간 동안 충분한 안전성을 유지하고 있는지를 관리하기 위해 도입한 동 규제는 해상에서의 국민 안전을 확보하는데 최소한의 필요 조건으로 보이며, 동 제도의 필요성에 비추어 볼때 규제의 신설이 타당한 것으로 판단됨