
크루즈산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구

A Study on the Establishment of COVID-19 Quarantine System
in the Cruise Industry

황진희 · 안영균



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	황진희, 안영균
내부연구진	연구책임자 황진희 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 부연구위원 공동연구원 안영균 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 전문연구원

연구기간	2021. 5. 26. ~ 2021. 11. 25.
------	------------------------------

보고서 집필내역

연구책임자	황진희 연구총괄, 제1장, 제2장, 제3장, 제4장 일부, 제5장, 제6장
내부연구진	안영균 제2장 제1절 일부, 제4장 제2절 일부, 제4장 제3절 일부

산·학·연·정 연구자문위원	김바우 부산항시설관리센터 주임 유다중 팬스타엔터프라이즈 부장 윤효진 코스타크루즈 한국지사 차장 이용근 동방선박 이사 윤경준 배재대학교 교수 주영렬 충남대학교 교수 윤 주 한국문화관광연구원 연구위원 전준철 해양수산부 해양레저관광과장 양지영 해양수산부 해양레저관광과 사무관
-------------------	--

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

2020년 초부터 시작된 COVID-19 확산은 우리들의 일상생활과 경제 및 산업활동에 많은 피해를 주었습니다. 특히 COVID-19는 사람들의 국제이동을 중단시켜 크루즈 산업에 직격탄을 안겼습니다. 세계 크루즈 관광객은 2019년 2,970만 명에서 2020년 577만 명으로 80.6% 감소했고, 크루즈 선박을 운항하는 기업과 관련 업체들은 심각한 경영난을 겪고 있습니다.

우리나라 크루즈 산업은 아시아 국가 중에서도 출발이 늦었고, 그간 메르스·사드 등의 영향으로 성장세가 감소하는 경험도 했습니다. 그 후 발생한 COVID-19는 아직까지 내적 역량이 부족한 우리나라 크루즈 산업에 직접적으로 큰 피해를 주었습니다. 우리 연구원에서 조사한 결과에 따르면, COVID-19로 인한 국내 크루즈 산업의 피해는 매출액 95~100% 감소, 고용인원 14~44% 감소, 크루즈 관광객 98~100% 감소 등의 형태로 나타났습니다. 이보다 더 큰 문제는 COVID-19가 지속되면서 크루즈 산업에 종사했던 인력이 현장에서 상당수 이탈하고 있다는 것입니다. 크루즈 산업은 융복합 산업이고 국제 비즈니스가 많아 전문성과 많은 노하우가 필요한 분야입니다. 크루즈 전문가들은 COVID-19가 종식되고 크루즈 운항이 재개되어도 현장 인력 부족으로 이전과 같은 성과를 내는 데 어려움이 많을 것이라고 우려를 표하고 있습니다.

한편 국제기구와 해외 각국에서는 COVID-19 상황에서도 크루즈 운항 재개를 위한 다양한 노력을 경주하고 있습니다. 크루즈 선사들은 크루즈선에서 COVID-19 확진자가 나오지 않도록 자체 방역체계를 마련하고 선급 등 선박검사업체와 의료기관 등의 인증을 받아 운항 재개를 시작했습니다. 각국 중앙정부와 지자체, 그리고 항만공사 등은 크루즈 선박에서 의심환자나 확진자가 발생할 경우 대응하는 체계를 마련했습니다. 미국은 COVID-19로부터 승무원과 관광객을 보호하고 크루즈선을 안전하게 운항할 수 있는 조건을 마련하고 시범운항 형태로 확대하고 있습니다. 일본도 지난해 일본 항만에 정박했던 크루즈 선박의 대규모 확진자 발생 원인과 대처 과정에서의 문제점을 분석하고 크루즈선에서 확진자가 나오지 않도록 하기 위해 단계별 운항계획을 마련했습니다.

우리나라도 크루즈 산업 부문에서 COVID-19 방역 대책을 마련하기 위해 노력하

고 있습니다. 우선 우리 연구원에서는 지난해 제2차 「크루즈 산업 육성 기본계획 수립 연구」를 진행하면서 크루즈 선박 방역 시스템 구축방안 마련을 위한 전문가 회의(2020. 9. 18)를 개최했습니다. 그리고 「2020 크루즈산업 발전을 위한 온라인 세미나」(2020. 12. 9)에서 크루즈 방역을 주제로 발표와 토론을 실시했습니다. (사)한국 크루즈포럼에서도 지난 4월 ‘크루즈 산업 부문 코로나-19 영향과 대책’을 주제로 온라인 세미나(2021. 4. 22)를 심도 있게 개최한 바 있습니다. 여기서 논의된 결과를 정책제안으로 제시하고 연구에 활용하였습니다.

본 보고서 「크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구」는 크루즈 산업 재개를 위한 관련 업계와 정부의 요구를 수용하여 우리 연구원에서 수시과제로 진행한 연구입니다. COVID-19 상황에서 크루즈 전문가와 관련 기업 임직원은 크루즈 부문 코로나 방역체계 구축의 시급함을 앞서의 여러 세미나에서 제기했습니다. 그리고 크루즈 산업 주무부처인 해양수산부는 크루즈 선박, 항만, 관광객 등을 위한 방역체계 필요성을 인식하고, 크루즈 산업 방역체계 마련을 위한 수시과제 연구를 우리 연구원에 요청했습니다.

우리나라 크루즈 산업 발전은 해외 크루즈 선박의 국내 기항과 외국 크루즈선 용선을 통한 국내 출항에 의존하는 바가 많습니다. 국내 크루즈 선박이 많지 않고 산업 규모가 크지 않지만 방역체계 구축이 시급히 필요한 이유입니다. 크루즈 산업 부문 COVID-19 방역체계는 COVID-19 상황에서도 필요하고, COVID-19가 종료되어도 필요한 정책입니다. 크루즈 산업이 재개되어 지속적·안정적으로 발전하기 위해서는 방역체계 구축이 우선되어야 합니다.

본 연구는 우리 연구원의 황진희 부연구위원이 연구책임을 맡았고, 안영균 전문연구원이 연구진에 참여했습니다. 연구진은 본 연구 과정에서 관계 기관 및 업계의 임직원들로부터 많은 도움을 받았습니다. 이 자리를 빌려 연구에 도움을 주신 여러분들께 감사의 뜻을 전하고자 합니다. 인천국제공항 재난관리팀 이광훈 팀장, 최현숙 과장, 이정환 직원, 인천국제공항 군검역지원단 김덕진 상황실장, 김철 범정부지원단 실장은 COVID-19가 발발한 초기에 적극적 대응을 하여 해외에 거주했던 우리 국민들이 안전하게 입국할 수 있도록 했던 소중한 현장 경험과 국제공항에서의 방역체계 전반에

대해 소상하게 설명을 해주었습니다. 김바우 주임(부산항시설관리센터), 윤효진 차장(코스타크루즈한국지사), 유다중 부장(팬스타엔터프라이즈), 이용근 이사(동방선박), 주영렬 교수(충남대), 윤경준 교수(배재대), 윤주 연구위원(한국문화관광연구원), 전준철 과장, 양지영 사무관(해양수산부) 등과는 크루즈 선박과 항만에서 COVID-19 방역체계를 마련하는 방안에 대해 많은 의견을 교환하고 자문을 받았습니다. 많은 분들의 도움에 특별히 감사를 드립니다.

COVID-19 방역체계는 크루즈 산업 재개를 위한 최소한의 필요 조치라고 생각합니다. 우리 연구원에서는 COVID-19로 변화된 상황에 맞게 우리나라 크루즈 산업 활성화와 발전을 위한 연구도 별도로 진행할 계획입니다. 아무쪼록 본 연구가 크루즈 산업 방역체계 구축과 크루즈 선박의 운항 재개에 도움이 되길 기대합니다.

2021년 12월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _i

요약 _v

Executive Summary _xv

01

서론 _1

제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 필요성	3
3. 연구의 목적	9
제2절 연구의 방법 및 범위	10
1. 연구의 방법	10
2. 연구의 범위와 주요 연구 내용	12
제3절 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성	13

02

COVID-19가 크루즈 산업에 미친 영향과 국민인식 변화 _21

제1절 크루즈 산업의 변화	21
1. 개요	21
2. 크루즈 관광 수요 변화	24
3. 크루즈 선박 공급 변화	27
제2절 국내 크루즈 산업의 COVID-19 피해 규모 분석	30
1. 기본 전제	30
2. 조사 결과	34
제3절 COVID-19 관련 크루즈 관광 국민인식 변화	37
1. 조사 개요	37
2. 조사 결과	40

03

우리나라 COVID-19 방역체계 및 유관분야 방역 추진 현황 _65

제1절 우리나라 감염병 대응 정책 방향과 관련 법률	65
1. 감염병 방역관련 국가의 책무 및 주요 사업	65
2. 감염병 방역 관련 법률	67
3. 국가재난안전관리기본계획 수립 및 집행계획	70
제2절 우리나라 COVID-19 등 감염병 방역체계	73
1. 감염병 방역 대응기구	73
2. 감염병 방역체계	74
제3절 우리나라 해운항만산업 방역기준	76
1. COVID-19 관련 정부 검역지침 및 관련 매뉴얼	76
2. 해양수산부의 선내 방역지침	78
제4절 우리나라 항공산업 방역 기준	80
1. 국토교통부의 항공기 방역지침	80
2. 인천공항공사, 코로나-19 인천공항 대응기준	83
3. 한국공항공사 「감염병 위기대응 현장조치 행동매뉴얼」	86
제5절 우리나라 크루즈 관광객 입항 기준 및 문제점	86
1. 현행 크루즈 관광객 입국 기준	86
2. 문제점	90

04

국제기구, 주요국 및 크루즈 선사의 COVID-19 방역체계와 시사점 _93

제1절 개요	93
제2절 국제기구	95
1. WHO	95
2. IMO	98
3. ILO	101

제3절 주요국의 크루즈 산업 방역체계	107
1. 미국	107
2. EU	116
3. 일본	121
4. 중국	125
5. 바하마	135
제4절 해외 크루즈 선사의 대응	138
1. 크루즈 선사의 대응(공통점)	138
2. 코스타 크루즈	139
3. NYK 크루즈 주식회사	144
제5절 비교 및 시사점	148
1. 방역 기준 및 비교	148
2. 시사점	151

05 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안_155

제1절 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축 방향	155
1. 크루즈 방역 관련 기관/기업의 역할 정립 및 조정	155
2. 국가재난관리체계와 연계	157
3. 민·관 협력체계 구축	159
제2절 크루즈 산업 COVID-19 방역 기준(안)	162
1. 크루즈 관광객 입항 및 기항지 하선 기준(안)	162
2. 크루즈 선박 방역 지침(안)	164
3. 크루즈 터미널 방역 기준(안)	173
제3절 물류 목적 크루즈선 입항 및 방역 기준(안)	179
1. 물류 목적 입항 크루즈선 정의와 분류	179
2. 물류 목적 크루즈선의 입항 및 작업 기준	182
3. 크루즈선 물품 공급 작업 시 방역 지침	185

06

결론 및 정책제언_187

제1절 요약 및 결론	187
1. 크루즈 산업부문의 코로나 방역 해외 동향과 시사점	187
2. 「재난 및 안전관리 기본법」의 코로나 대응체계	188
3. 해양수산부의 「코로나-19 (COVID-19) 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」은 외항 화물선이 주요 대상이며 크루즈는 제외	189
4. 해외 크루즈 산업은 코로나-19 방역체계 구축으로 재개	189
5. 해외의 크루즈 방역은 정부의 기준 마련과 민간의 협력으로 구축	190
제2절 정책제언	192
1. 중앙정부 차원에서 크루즈 방역체계를 조속히 구축 및 시행할 것을 제안	192
2. 지자체, 항만공사, 터미널 운영사의 자체적인 크루즈 방역 기준 마련 제안	193
3. 크루즈 재개를 위해 동북아 지역의 코로나 방역 협력을 제안	194
4. 연안 크루즈 재개와 활성화를 위한 방역 및 정책 개발 제안	195

참고문헌_197

부록_207

표 목차

〈표 1-1〉 연구 관련 정책 수요처(정부, 기관 등)	8
〈표 1-2〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업 피해조사 및 국민인식조사 개요	11
〈표 1-3〉 본 연구 관련 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성	13
〈표 2-1〉 세계 크루즈 선복량, 발주량, 인도량 추이	28
〈표 2-2〉 국내 크루즈 비즈니스 구분 및 참여업체 예시	31
〈표 2-3〉 국내 크루즈 업체(업종)의 관련 법률 및 소관 부서	32
〈표 2-4〉 본 설문조사 참여업체 현황 및 시장점유율	33
〈표 2-5〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 비즈니스 매출액 변화	34
〈표 2-6〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 비즈니스 분야 고용 변화	35
〈표 2-7〉 COVID-19를 전후한 국내 크루즈 업체와 해외 크루즈 선사 간의 거래 빈도 변화	36
〈표 2-8〉 COVID-19를 전후한 국내 크루즈 입·출국 인원 변화	37
〈표 2-9〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 규모, 성별, 거주지 분포	40
〈표 2-10〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 연령대	42
〈표 2-11〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 직업 구성	42
〈표 2-12〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 월평균 수입	43
〈표 2-13〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 최근 3년간 해외여행 경험	45
〈표 2-14〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 경험	45
〈표 2-15〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 출발지	47
〈표 2-16〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 만족도	48
〈표 2-17〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 재이용 의향	49
〈표 2-18〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 2021~22년 해외여행 계획	50
〈표 2-19〉 COVID-19 상황에서 해외여행을 계획한 이유(중복응답)	51
〈표 2-20〉 COVID-19 상황에서 크루즈 경험자와 비경험자의 해외여행 계획 비교	53
〈표 2-21〉 향후 해외여행 시 방문 예정 국가	55
〈표 2-22〉 COVID-19 상황에서 연안 크루즈 여행 조건 (택 2)	57
〈표 2-23〉 COVID-19 상황에서 해외 크루즈 여행 조건 (택 2)	59
〈표 2-24〉 COVID-19 상황에서 향후 크루즈 여행 시기	60
〈표 2-25〉 COVID-19 상황에서 향후 크루즈 여행 선호 노선	62

〈표 4-1〉 WHO 선박(크루즈 포함) 보건규칙	97
〈표 4-2〉 IMO 「코로나바이러스(COVID-19) 대응 프로토콜 프레임워크」 목차	98
〈표 4-3〉 ILO 「해상 노동 문제 및 코로나바이러스(COVID-19) 안내문」 목차	102
〈표 4-4〉 미국의 크루즈 산업 현황	108
〈표 4-5〉 CDC의 크루즈선 방역과 운항에 대한 의견조사 결과	111
〈표 4-6〉 미국 「크루즈 운항지침」 목차	113
〈표 4-7〉 EU의 크루즈 관광객 현황	117
〈표 4-8〉 EU 지역 크루즈선 등록 현황	117
〈표 4-9〉 EU 「크루즈 운항지침」 목차	119
〈표 4-10〉 코스타 크루즈 거리두기 강화 실천전략	140
〈표 4-11〉 코스타 크루즈 환기 및 소독 강화 실천전략	142
〈표 4-12〉 코스타 크루즈 도입 기타 신규 방역체계	144
〈표 4-13〉 COVID-19 크루즈 예방 및 통제	149
〈표 4-14〉 전염병 위기 대응	150
〈표 5-1〉 크루즈 산업 방역을 위한 중앙부처, 공공기관, 기업의 주요 역할(안)	157
〈표 5-2〉 국내 입국 시 격리면제 대상자	163
〈표 5-3〉 크루즈 선박 방역계획에 포함할 주요 내용	165

그림 목차

〈그림 1-1〉 크루즈선에 대한 입항금지조치 발표 자료 브리핑	5
〈그림 2-1〉 크루즈 패러다임 변화 도식도	22
〈그림 2-2〉 크루즈 선주의 채권 발행 금액 추이	23
〈그림 2-3〉 세계 크루즈 관광객 수 추이	25
〈그림 2-4〉 크루즈 선박의 일일 항만 기항 횟수	26
〈그림 3-1〉 국가 재난 및 안전관리 법률체계	69
〈그림 3-2〉 정부 국가위기관리체계 종합도	75
〈그림 3-3〉 해양수산부의 코로나 대응 방역수칙	77
〈그림 3-4〉 유증상자의 항만 검역대응 절차(흐름도)	88
〈그림 3-5〉 무증상자의 항만 검역대응 절차(흐름도)	88
〈그림 3-6〉 항만 입국자 일반적 대응 원칙(*법무부 입국심사를 받고 입국하는 경우) ..	89
〈그림 3-7〉 “관광은 필수 불가결한 산업”이라는 세계관광기구 사무총장의 발언 내용 보도 기사	92
〈그림 4-1〉 미국 「크루즈 운항지침」 및 「건강한 항해 패널 제안서」 표지	112
〈그림 4-2〉 EU 「크루즈 운항 가이드라인」 및 「크루즈 선내 물리적 거리두기 기준」 ..	118
〈그림 4-3〉 NYK 크루즈 주식회사 방역체계	147
〈그림 5-1〉 국가 차원의 크루즈 산업 재난관리체계(안)	158
〈그림 5-2〉 크루즈 비즈니스 가치사슬	160
〈그림 5-3〉 지역 차원의 크루즈 방역체계 구축(안)	161
〈그림 5-4〉 해상 바지선에서 크레인을 이용하여 크루즈 선박에 선용품을 적재하는 장면	181

약어 목록

- CDC(Centers for Disease Control and Prevention, 미국질병통제예방센터): 미국 질병통제예방센터. 감염병을 연구하는 미국의 전문기관
- CLIA(Cruise Line International Association, 세계크루즈선사협회): 세계 크루즈 업계를 대표하는 세계 최대 크루즈 산업 협회. 크루즈 선사 57개, 크루즈선사 선용품공급회사 및 항만 등의 파트너사 350개사, 1만 3,000개의 대리점, 5만 개의 개별 여행사 등을 회원으로 소속되어 있음. 업계를 대표하여 회원 및 파트너와 함께 안전하고 건강하며 지속 가능한 크루즈 환경을 조성하고 승객을 위한 긍정적인 여행 경험을 촉진하는 정책을 지원하고 있음. 본사는 워싱턴 DC에 있으며 지역 사무소는 북미 및 남미, 유럽, 아시아 및 호주에 있음
- COVID-19(Coronavirus disease 2019): “2019년 12월 중국 우한에서 처음 보고되었고 이후 중국 전역과 전 세계로 확산된 새로운 유형의 코로나 바이러스(SARS-CoV-2)에 의한 호흡기 감염질환”. 코로나 바이러스(CoV)는 사람과 다양한 동물에 감염될 수 있는 바이러스로서 유전자 크기 27~32kb의 RNA 바이러스. 국내에서는 코로나-19로 불림. 본 보고서에서는 COVID-19와 코로나-19를 혼용하여 사용함
- ECDC(European Centre for Disease Prevention and Control, 유럽질병관리예방센터): 감염병에 대하여 유럽의 방어권을 강화하는 것을 임무로 하는 유럽연합(EU)의 기관. 감시, 유행병 인텔리전스, 대응, 과학적 충고, 미생물학, 준비, 공중 보건 훈련, 국제관계, 보건 소통, 의학 저널 Eurosurveillance 등 다양한 활동 전개
- EMSA(European Maritime Safety Agency, 유럽해사안전청): 유럽에서 대형 해양 사고에 대해 체계적 공동대처를 위해 2002년 설립된 기관으로 EU 국가 간의 항만국 통제 활동 조율, 정부대행 선급 심사, 항행정보 제공, 해사안전정책 및 법규 제정 등에 대한 기술적 지원 등을 담당
- ICS(International Chamber of Shipping, 국제해운회의소): 선주(船主)의 이익 증진과 해운산업의 발전을 도모하는 국제적 협회
- ILO(International Labour Organization, 국제노동기구): 노동 문제를 다루는 국제연합의 전문기구. 1919년에 창설됐으며 본부는 스위스 제네바에 있음. 영문 약칭인 ILO로 흔히 불리며 2018년 11월 기준 193개 유엔 회원국 중 187개국이 회원국으로 가입해 있음. 국제노동기구는 자유롭고 평등하며 안전하게 인간의 존엄성을 유지할 수 있는 노동을 보장하는 것을 목표로 함. 국제노동기구는 이러한 당면 과제를 수행하기 위해 노동기본권, 고용, 사회보장, 사회협력과 같은 분과를 운영하고 있음

- IMO(International Maritime Organisation, 국제해사기구): 선박의 항로, 교통규칙, 항만시설 등을 국제적으로 통일하기 위하여 설치된 유엔 전문기구. 1948년 3월 스위스 제네바에서 조약이 채택되었고, 1958년에 발표됨. 정부간 해사자문기구(IMCO)로 불려왔으나 82년 5월부터 국제해사기구로 개칭됨. 이 기구의 목적은 국제해운의 안전, 항행의 능률화와 각종 제한의 철폐에 있으며 해운 문제의 심의, 정보교환, 조약의 작성이나 권고를 임무를 하고 있음
- ITF(International Transport Worker's Federation, 국제운수노동조합연맹): 해운에 관련된 노동자의 복지 향상을 목적으로 설립된 운수노동조합의 세계적인 해상노동자(선원 등) 연합체
- WHO(World Health Organization, 세계보건기구): 보건 · 위생 분야의 국제적인 협력을 위해 1948년 설립된 UN의 전문기구. 세계보건헌장을 바탕으로 설립된 국제연합의 전문기관 중 하나로, 국제기준의 설정(국제질병분류(ICD)), 감염병에 대한 대책 등 다양한 보건활동을 시행함. 세계의 모든 사람들이 최고의 건강 수준에 도달하는 것을 목표로 하며, WHO가 정의하는 '건강'은 육체적 · 정신적 · 사회적으로 완전히 행복한 상태를 말함. 한국은 1949년 WHO에 가입함

정책제안

■ 분석 내용 및 방법

1. 국내 크루즈 산업 COVID-19 피해 조사
 - 본 연구는 국내 크루즈 산업의 COVID-19 피해 상황을 조사하기 위해 국내 크루즈 관련 비즈니스를 하는 업체에 대해 전화 및 메일을 이용하여 개별 조사를 진행했음
 - 조사 내용은 크루즈 기업/기관의 매출, 고용 인원, 거래 빈도, 크루즈 관광객 수 변동 등이며, 각 기업 및 기관에서 내부 자료를 이용하여 작성하고 본 연구진은 그 내용을 취합했음
2. COVID-19 관련 크루즈 관광 국민인식 변화 조사
 - COVID-19 이후 국민들이 기대하는 크루즈 관광 형태, 내용, 시기, 크루즈 산업 방역에 대한 기대 등을 파악하고 이에 필요한 정책을 개발하기 위해 설문조사를 실시했음
 - COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 조사는 구조화된 설문지를 활용했으며, 2021년 8월 말 2주 동안 국내 대형 여행사의 협조를 받아 크루즈 관광을 비롯한 해외여행 경험이 있는 사람들을 대상으로 휴대전화와 이메일 등 온라인으로 조사했음. 본 설문조사 응답자는 총 1,486명이었으며, 1,451명의 설문지가 정상 회수되었음

-
3. 우리나라 COVID-19 방역체계 및 유관분야 방역 추진 현황
 - 우리나라의 COVID-19 방역체계와 방역 추진 현황을 감염병 방역 관련 법률과 정책 수립·집행체계, 국가안전관리기구 등을 통해 분석했음
 - 그리고 크루즈와 연관이 깊은 해운항만산업의 정부 방역 기준을 살펴보고, 외국인과 내국인의 국내외 이동이라는 점에서 유사성을 가진 항공산업의 방역체계를 살펴보았음
 4. 국제기구, 주요국 및 크루즈 선사의 COVID-19 방역체계
 - 크루즈 부문의 COVID-19 대응 방역 기준과 내용을 WHO, IMO, ILO 등 국제기구의 방침과 미국, EU, 일본, 중국, 바하마 등 크루즈 운항이 많은 국가의 방역체계 및 기준을 통해 분석했음
 - 미국, 일본, 중국은 각기 자국 크루즈 선박을 보유하고 해외에서도 크루즈 선박의 입항이 많아 분석 대상에 포함했고, 바하마는 본국 소유 선박은 없으나 외국 크루즈 선박의 입항이 많아 우리나라에 시사하는 바가 많아 분석 대상으로 선정했음
 - 크루즈 선사 중 코스타크루즈와 NYK 크루즈는 동북아에서 운항이 많고 우리나라로 기항하는 선박이 많아 분석 대상에 포함했음

■ 정책제안

1. 중앙정부 차원에서 조속한 크루즈 방역체계 구축 및 시행 제안
 - 현재 크루즈가 운항하는 대부분의 국가에서는 크루즈 방역체계를 마련하고 운용 중임. COVID-19 확산 방지를 위한 크루즈 선박 방역 기준, 크루즈 선박 내 승무원 및 승객에 대한 조치, 크루즈 터미널에서의 방역 기준, 코로나 확진 발생 시 선박 및 항만에서 해야 하는 조치사항 등이 여기에 포함됨

- 우리나라도 「국가 재난 및 안전관리 기본법」에 의거하여 감염병 방역 체계를 마련하고 있으며, 「코로나 19 예방 및 확산 방지를 위한 항만 운영 방역수칙」과 「코로나-19 대비 선내 방역지침」도 마련하고 있음. 다만 크루즈 선박에 대한 기준이 없고, 크루즈 선박의 입항을 허용하지 않아 문제가 되고 있음
 - 따라서 정부에서 「국가 재난 및 안전관리 기본법」과 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에 의거하여 크루즈 산업 방역체계를 조속히 마련하고 시행할 것을 제안함
2. 지자체, 항만공사, 터미널 운영사 자체의 크루즈 방역 기준 마련 제안
- 「재난 및 안전관리 기본법」에서는 재난 및 안전관리를 위해 중앙정부, 광역 지자체, 기초 지자체 단위로 재난 및 안전관리 기본계획을 수립 하도록 하고 있음
 - 이에 따라 지방자치단체에서는 해양수산부의 가이드라인을 활용하여 크루즈 산업 관련 COVID-19 방역체계를 마련해야 함. 특히 지자체에서는 크루즈 선박 및 항만에서 코로나 확진자가 발생할 경우 대응 체계, 즉 확진자 이송 장소와 교통수단, 지원방안 등을 마련해야 함
3. 크루즈 재개를 위해 동북아 지역의 코로나 방역 협력을 제안
- 크루즈 시장에서 동북아 지역은 중국과 일본이 거대 시장을 형성하고 있고 우리나라는 지리적 장점을 부분적으로 향유하고 있음. 그러나 사드 사태 이후 중국에서 우리나라로 오는 크루즈 관광객이 급격히 감소하면서 우리나라 크루즈 산업은 많은 타격을 입었음
 - 현재 우리나라와 중국, 일본은 외국 크루즈 선박에 대해 입항을 허용 하지 않고 있음. 물론 중국과 일본은 크루즈 선박에 대한 방역 기준을 마련하여 정부 방침만 결정되면, 언제든지 크루즈선 기항은 가능함
 - 우리나라로 입출항하는 크루즈 선박은 중국과 일본에서 입출항하는 빈도가 가장 많음. 따라서 한-중-일이 크루즈 부문 방역 기준과 체계

마련을 위해 협력을 추진하면 성과가 높을 것으로 예상되고, 한-중-일 크루즈 정책 당국의 크루즈 방역체계 구축을 위한 협력은 동북아 시장에서 크루즈 관광 활성화를 위한 협력으로 연결될 수도 있을 것으로 기대됨

4. 연안 크루즈 재개와 활성화를 위한 방역 및 정책 개발 제안

- 본 연구 과정에서 크루즈 관광에 대한 국민인식 실태조사를 실시했으며, 설문 응답자는 크루즈에 대해 높은 관심을 표시했음
- 응답자가 향후 크루즈 이용 시 가장 선호하는 노선으로 국내 연안 크루즈를 가장 많이 선택했음. COVID-19 팬데믹으로 대부분의 크루즈선 운항이 중단된 이후 최근 일본, 대만, 싱가포르 등 아시아에서 는자국 연안 중심으로 운항을 재개했으며, 유럽에서는 쉥겐 협정 (Schengen Agreement)에 참여한 국가의 연안지역으로 크루즈 선박의 운항이 재개되었고, 북미지역에서는 미국의 조건부 크루즈선 운항에 참여하는 선박이 캐리비언 지역을 운항하고 있음
- 그러나 우리나라에서는 COVID-19로 연안 크루즈선 운항이 중단된 이후 현재까지 운항 재개를 못하는 실정임. 국내 크루즈 선박의 연안 운항은 법률에 의해 금지된 사항이 아니므로 선사에서 계획을 수립하면 운항은 재개될 것으로 예상되나, COVID-19 상황에서 크루즈 선박에 대한 방역 기준이 마련되지 않으면 관광객들의 이용이 많지 않을 것으로 판단됨. 따라서 정부에서 연안 크루즈 선박에 대한 방역 기준도 마련하여 선사가 이를 준수하고, 국민들도 안심하고 선택할 수 있도록 적극적인 행정이 필요함

요약

1. 연구의 목적

- 이 연구는 우리나라 크루즈 산업 재개를 위한 COVID-19 방역체계를 마련하는 데 목적이 있음
 - 현재 크루즈 산업의 재개는 크루즈 방역을 통해서만 가능한 상황임. 코로나-19로 크루즈 선박의 입항이 금지된 상황에서 크루즈 선박의 운항을 위한 기준과 크루즈 산업 전반의 방역체계를 마련하는 데 목적이 있음
 - COVID-19 상황에서 우리나라에는 크루즈 선박에 대한 방역 기준, 입항 기준이 없어 사실상 크루즈 입항이 불가능한 실정임. 크루즈 선박의 운항 재개를 위해서는 크루즈 부문 방역 기준과 대책이 필요함
- 크루즈 산업의 방역체계 마련을 위해 크루즈 산업 전반에 관한 방역 책임과 각 기관별 역할을 명시함

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구의 방법

-
- COVID-19 대응 및 방역에 대한 선행연구를 분석했음. 크루즈 산업은 물론 관광 산업 전반에 대한 COVID-19의 영향과 대응 등에 관한 선행연구를 분석했음
 - COVID-19 방역 및 대응에 대한 국내외 사례를 분석했음. 우선 국내의 항공 산업에 대한 중앙부처와 공항공사의 방역지침을 분석했음. 그리고 해외의 국제기구, 각국 정부, 지자체, 협회, 크루즈 회사 등의 방역체계와 방역지침을 분석했음
 - 우리나라에서 크루즈 산업부문 방역체계 구축 시급성을 파악하기 위해 COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업의 피해를 분석했음. 그리고 COVID-19 상황에서 크루즈 관광에 대한 국민들의 인식조사 설문을 실시했음
 - 크루즈 산업의 COVID-19 방역체계 구축을 위해 관계기관 및 전문가 자문회의, 업계 의견 수렴 등을 실시했음

2) 연구의 특징

- 본 연구는 크루즈 산업이 갖는 특성과 국내의 여건을 고려하여 COVID-19 대응체계 구축을 제안했음
- 국내 크루즈 산업은 외국 크루즈 선박의 입항에 상당 부분 의존하여 성장했고, 크루즈 관광은 당일 입국 후 당일 출국하는 관광 형태를 고려하여 크루즈 산업 COVID-19 대응체계를 제안함으로써 연구의 실현 가능성, 정책 가능성을 향상시킴
- 그리고 크루즈 산업의 COVID-19 대응체계 구축을 위해 정부 중앙부처, 지자체, 공사 등의 역할을 제시하여 정책 활용도를 높였음

- COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업의 피해를 분석하고, COVID-19 상황에서 크루즈 관광에 대한 국민들의 인식조사 설문을 실시하여 크루즈 산업부문의 방역체계 구축 시급성을 강조했다

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

(1) COVID-19에 따른 크루즈 산업의 변화

- COVID-19 확산으로 크루즈를 비롯한 관광산업 생태계 변화가 가속화되고 있음
- COVID-19 영향으로 세계 크루즈 관광객 수는 큰 폭으로 감소하였음. 2020년 국제 크루즈 관광객은 2019년 2,970만 명에서 81% 감소한 577만 명 수준임
- 크루즈선 운항은 2021년 2분기부터 점차 재개되고 있음. ‘유휴’ 상태인 선박의 비율은 2021년 9월 말 선단의 약 50%까지 달했으나, 주요 크루즈 선사는 2021년 말까지 선박의 약 80%가 ‘복귀’될 것으로 예상됨
- COVID-19 영향으로 크루즈 관광 형태가 큰 폭으로 변화하였는데, 다음의 5가지 ① 청결하고 안전한 관광 ② 럭셔리 관광 ③ 국내 중심 관광 ④ 일정 변경이 가능한 유연한 관광 ⑤ 소그룹 및 개인 형태의 언택트 관광 등이 부각되고 있음
- 국내 크루즈 산업도 많은 피해가 있었으나, 일반 국민들의 크루즈 관광 기대는 높은 상황임
- 국내 크루즈 산업의 COVID-19로 인한 2020년 매출액은 전년도에 비해 95~100% 감소했음. 크루즈 산업 부문 고용은 업종별로 차이가 있으나,

-
- 크루즈 여행사는 30%, 크루즈 선사 대리점은 23% 감소했음
- 크루즈 입국 인원은 2020년에 99%가 감소했고, 크루즈 출국 인원은 2020년에 98% 감소했음
 - 본 연구에서 실시한 설문조사에서 응답자의 40.8%는 2021년 올해와 2022년 내년에 해외여행을 계획하고 있다고 응답했음
 - 연안 크루즈 여행을 위해 COVID-19 백신 접종과 크루즈 선박 및 주요 관광지의 방역체계 구축이 중요하다고 판단하고 있음
 - 해외 크루즈 여행의 조건으로 61.6%는 COVID-19 백신 접종으로 국내 집단면역 형성 등을 선택했고, 그 다음으로 45.5%는 크루즈 선박의 방역 체계 구축을 선택했음
 - 향후 크루즈 관광 시 선호하는 노선은 국내 출발 크루즈가 가장 많은 29.3%로 나타났음

(2) 우리나라 COVID-19 방역체계 및 유관분야 방역 추진 현황

- 우리나라에서 COVID-19 같은 감염병 대응에 대해서는 「재난 및 안전관리 기본법」에서 국가의 책무, 중앙정부 및 지방자치단체 등의 역할을 명시하고 있음
- 동 법에서 “국가 및 지방자치단체는 감염병의 예방 및 방역대책, 감염병 환자 등의 진료 및 보호, 감염병 예방을 위한 예방접종 계획의 수립 및 시행, 감염병에 관한 교육 및 홍보, 감염병에 관한 정보의 수집·분석 및 제공, 감염병에 관한 조사·연구” 등을 하도록 규정하고 있음
- 그리고 해양수산부를 비롯한 중앙부처는 「국가안전관리기본계획」에 따라 그 소관 업무에 관한 집행계획을 작성하고, 지방자치단체 및 공공기관은 행동 매뉴얼 및 실무 매뉴얼을 작성하고 운영하도록 명시하고 있음
- COVID-19 관련 해외출입국 검역지침은 중앙방역대책본부에서 「코

로나바이러스감염증(COVID-19) 검역대응 지침」 형태로 발표했음

- 해양수산부의 COVID-19 관련 지침은 「COVID-19 대비 선내 방역지침」, 「COVID-19 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」 등이 있으나, 이 지침(수칙)들에는 크루즈 선박에 대한 구체적인 내용이 없어 크루즈 선박에 적용할 수 없음
- 반면 국토교통부는 「코로나-19 영향 운항 리스크 감축을 위한 항공기 안전운항 대응지침」을 제정하고 운용하면서, “항공사의 코로나-19 대응 체계 보완, 항공교통에 대한 국민 신뢰도 제고, 국제 경쟁력 확보 등을 통해 우리 항공 산업의 수요 회복을 지원”하고 있음
- 현재 크루즈 선박과 관광객에 대한 정부의 방역 지침은 별도로 없고, 다만 해외에서 입국하는 모든 사람에 대해 적용하는 「코로나바이러스 감염증(COVID-19) 검역대응 지침」을 크루즈 관광객에 대해서도 적용할 수 있음
- 동 지침에는 해외에서 입국하는 사람들에 대한 검역 절차를 공항과 항만으로 구분하여 마련하고 있음. 그러나 정부에서 크루즈선 입항을 금지하고 있어 크루즈 관광객은 사실상 입국을 할 수 없는 상황임. 크루즈 선박에 대해서는 물류 목적 기항 외에는 입항을 금지하고 있음
- 반면 해외에서 들어오는 항공기는 COVID-19 상황에서도 입국이 허용되고 있음

(3) 국제기구, 주요국 및 크루즈 선사의 COVID-19 방역체계와 시사점

- 국내 크루즈 산업 방역체계 구축을 위해 국제기구, 주요국, 크루즈 선사 등의 방역체계와 기준을 분석했음
- 국제기구는 WHO, IMO, ILO의 크루즈 방역지침을 살펴보고, 주요국 사례는 미국, 중국, 일본, 바하마 등 4개국, 크루즈 선사는 코스타크루즈와

-
- NYK크루즈 등 2개사를 분석했음. 미국은 자국에 등록된 국제 크루즈 선박이 없지만 글로벌 크루즈 선박의 운항이 가장 많은 지역임. 일본은 크루즈 선박 4척이 등록되어 있고, 아시아에서 중국과 함께 해외크루즈 선박 입출항이 많은 국가임. 중국은 아직 자국 크루즈 선박이 없고 해외 크루즈 선박을 수용하는 입장임. 바하마는 크루즈선 131척이 등록된 세계 최대 크루즈 등록 국가이며, 글로벌 크루즈 선박의 입출국이 많은 지역임
- WHO가 COVID-19의 확산 이후 발표한 「크루즈 선박을 포함하는 모든 종류의 선박을 대상으로 하는 원칙(선박의 국제보건규칙)」에서는 '보건 상태를 불문하고 모든 선박의 자유로운 입항이나 상륙이 보장되어야 한다'고 강조했다음
 - IMO는 모든 유엔 회원국이 국가 COVID-19 예방 집중 프로그램에서 선원을 우선시하고 가능한 한 빨리 예방접종을 통해 선원을 보호하며 국경을 넘어 안전한 이동을 촉진할 것을 촉구했음
 - ILO는 선원의 권리 보호를 회복하고 MLC에 따른 의무를 최대한 준수하기 위해 지체 없이 필요한 모든 조치를 취하겠다고 발표했음. 특히 ILO 전문가 위원회는 COVID-19 대유행으로 인한 어려움이 무엇이든 간에 선원의 복무 기간을 11개월 이상으로 연장하는 것은 더 이상 선원 교체 문제에 대한 해결책으로 간주될 수 없다는 점을 강조했다음
 - 미국은 세계 최대의 크루즈 시장을 갖고 있으나 자국 등록 크루즈 선박이 없는 상태에서 크루즈 선박 운항 재개를 위한 크루즈선 조건부 운항지침을 마련했음. 미국의 크루즈 산업에 대한 COVID-19 방역지침은 글로벌 크루즈 선사들이 미국 항만을 입출항하는 데 적용되며, 자국민을 포함한 크루즈 관광객과 승무원을 보호하기 위해 마련되었음
 - EU는 세계에서 크루즈 관광객이 둘째로 많은 지역이고, EU에 본사를 두고 활동하는 크루즈 선사와 크루즈 선박이 많이 등록된 지역임. EU의 크루즈 산업에 대한 COVID-19 방역지침은 EU에 본사를 둔 크루즈 선사와 EU 항만을 입출항하는 크루즈 선박에 적용되며 자국민을 포함하여

EU를 방문하는 크루즈 관광객과 승무원을 보호하기 위해 마련되었음

- 일본은 동북아에서 크루즈 방문객이 많고 자국의 크루즈 관광 수요가 많으며 크루즈 선박도 보유하고 있음. 일본은 2020년 초 일본 항만에 정박한 크루즈 선박에서 대규모 확진자가 발생하여 국제사회 및 크루즈 업계에 많은 충격을 주었음. 일본은 실추된 국가 이미지를 회복하고 자국 크루즈 산업 재개를 위해 정부 및 민간이 협력하여 크루즈 방역 지침을 만들었음
- 중국은 아시아에서 크루즈 관광객이 가장 많은 국가이고, 크루즈 선박회사와 크루즈 조선을 전략적으로 육성하는 정책을 추진하고 있음. 중국의 크루즈 산업 방역 지침은 국무원과 여유국, 지자체 등에서 제정 및 시행 중임
- 바하마는 세계에서 가장 많은 크루즈 선박이 등록되어 있고, 캐리비언 지역에 인접하여 크루즈 방문객도 많은 지역임. 바하마는 국내외 크루즈와 외국인 크루즈 관광객 상륙(입항)을 위한 방역 기준을 마련하고 있음
- 크루즈 선사들은 COVID-19 확진자의 승선 제한, 선내에서 COVID-19 감염 예방 및 코로나 확진자 선내 발생 시 격리 및 후송에 초점을 두고 방역 시스템을 마련했고, 이를 선급 등 제3의 업체로부터 인증을 받아 크루즈선을 운항하고 있음

(4) 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안

- 우리나라 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축을 위해서는 우선 크루즈 산업 방역을 위한 관계기관과 기업의 역할 정립 및 조정이 필요하고, 각 사업장을 관장하는 행정기관에서 코로나-19 대응 실무 매뉴얼을 제정 및 운용해야 함
- 크루즈 산업은 중앙부처 중에는 해양수산부가 관장하며, COVID-19 대응 방침도 해양수산부가 제정해야 함. 아울러 크루즈 항만과 터미널은 지방해양수산청과 항만공사에서 제정하고 운용해야 함
- 그리고 크루즈 산업의 방역지침에서는 크루즈 관광의 특수한 형태, 즉

입국 후 당일 관광 후 당일 출국하는 크루즈 관광의 특수성을 반영하여
격리 기준 등을 마련할 필요가 있음

- 한편 COVID-19 이후 크루즈 관광에서 새롭게 등장한 무기항 관광에
적용할 수 있는 크루즈 방역기준과 연안 크루즈를 위한 방역지침도 필요함
- 아울러 물류 목적 크루즈선의 기항에 적용할 수 있는 방역지침도 제정할
필요가 있음

2) 정책대안 제시내용 및 정책화 활동

- 연구 결과를 바탕으로 크루즈 산업의 COVID-19 대응체계 구축을
위한 방안을 다음과 같이 제시함
- 첫째, 중앙정부 차원에서 크루즈 방역체계의 조속한 구축 및 시행을 제안
함. 현재 크루즈가 운항하는 대부분의 국가에서는 크루즈 방역체계를 마련
하고 운용중임. COVID-19 확산 방지를 위한 크루즈 선박 방역 기준,
크루즈 선박 내 승무원 및 승객에 대한 조치, 크루즈 터미널에서의 방역
기준, 코로나 확진 발생 시 선박 및 항만에서의 조치사항 등이 포함됨
- 둘째, 지자체, 항만공사, 터미널 운영사 등이 각각 크루즈 방역기준을 마련
할 것을 제안함. 「재난 및 안전관리 기본법」에서는 재난 및 안전관리를
위해 중앙정부, 광역 지자체, 기초 지자체 단위로 재난 및 안전관리 기본계
획을 수립하도록 하고 있음
- 셋째, 크루즈 재개를 위해 동북아 지역의 코로나 방역 협력을 제안함. 크루
즈 시장에서 동북아 지역은 중국과 일본이 거대 시장을 형성하고 우리나라
는 지리적 장점을 부분적으로 향유하고 있으나, 현재 우리나라와 중국,
일본은 외국 크루즈 선박에 대해 입항을 허용하지 않고 있음. 한-중-일
크루즈 정책 당국의 크루즈 방역체계 구축을 위한 협력은 동북아 시장에서
크루즈 활성화를 위한 협력으로 연결될 수도 있을 것으로 기대됨

- 넷째, 연안 크루즈 재개와 활성화를 위한 방역 및 정책 개발을 제안함. 이번 연구과정에서 실시한 크루즈 관광에 대한 국민인식 실태조사에서 설문 응답자는 크루즈에 대해 높은 관심을 표시했으며 향후 크루즈 이용 시 가장 선호하는 노선으로 국내 연안 크루즈를 가장 많이 선택했음. 정부에서 연안 크루즈 선박에 대한 방역기준을 마련하여 선사가 이를 준수하고, 국민들도 안심하고 선택할 수 있도록 적극적인 행정이 필요함
- 본 연구 결과를 정책화하기 위해 다음과 같은 활동을 수행함

〈요약 표 1〉 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축 관련 정책화 활동 실적

일정	행사명	주요 내용(주제)	참여기관/기업
2021. 4. 22.	한국크루즈포럼 2021년 2차 세미나	크루즈 산업부문 코로나-19 영향과 대책	한국해양수산개발원, 한국문화관광연구원, 롯데관광개발, 부산항만공사
2021. 6. 16.	크루즈발전 협의회	크루즈 산업 부문 코로나 대응 방역 필요성 설명	해양수산부, 문화관광체육부, 법무부, 전국 지자체, 크루즈 관련 공사/기업체
2021. 8. 27.	제주국제크루즈포럼 기념 세미나	크루즈 방역체계 구축방안	한국해양수산개발원, 한국문화관광연구원, 제주특별자치도, 제주관광공사, 인천항만공사, 강원도관광재단, 제주크루즈 산업협회
2021. 10. 28.	세계해양포럼	우리나라 크루즈 산업 발전 전략 발표	해양수산부, 한국해양수산개발원, 한국문화관광연구원, 부산광역시, 부산일보, 크루즈 관련 공사/기업체

자료: 저자 작성

3) 정책적 기여 등 기대효과

- 크루즈 산업 방역체계 구축에 기여. 크루즈 선박 특성을 고려한 선박 입항 및 관광객 승하선에 따른 방역지침 마련에 기여
- 우리나라 크루즈 산업 재개에 기여. 해외 크루즈선 입항 기준 마련 및 입항 재개, 국내 출발 크루즈선 운항 재개에 기여

EXECUTIVE SUMMARY

1. Purpose

- The purpose of this study is to establish COVID-19 prevention and control system for the resumption of Korea's cruise industry.
- At present, the resumption of the cruise industry is available only with preventive measures for the cruise industry. Under circumstances whereby cruise ships have been banned from entering into ports due to the fear of spreading COVID-19, this study aims to present standards for the operation of cruise vessels as well as a prevention and control system for the overall cruise industry.
- Since the onset of COVID-19, the entry of cruise ships in Korean ports has been, in effect, disallowed due to the absence of standards for prevention and port entrance surrounding cruise ships. In order to restart the operation of cruise ships, prevention standards and countermeasures are necessary for the cruise industry.

-
- To achieve these goals, this study stipulates responsibilities of prevention to the overall cruise industry as well as roles of relevant organizations.

2. Methodology and Features

1) Methodology

- Preceding studies were analyzed pertaining to responses and prevention measures against COVID-19. The analyzed preceding studies not only cover the cruise industry but also include the overall tourism industry as well as impacts and responses of COVID-19.
- This study analyzed domestic and foreign cases regarding prevention and response to COVID-19. After conducting the analysis of prevention and control guidelines of Korea's aviation industry established by the central government and the Korea Airports Corporation, this study reviewed prevention systems and guidelines applied by overseas international organizations, international organizations, foreign governments, foreign local governments, agencies and cruise lines.
- Damages to Korea's cruise industry resulting from COVID-19 were analyzed to identify the urgency for establishing prevention and control system for the cruise industry. In

addition, a survey was conducted to evaluate the public awareness of cruise tourism under COVID-19.

- Advisory meetings with officials in relevant organizations as well as experts were performed to collect the opinions on the establishment of COVID-19 prevention and control system in the cruise industry.

2) Features

- This study presents the establishment of the COVID-19 prevention system taking characteristics of the cruise industry and domestic conditions into consideration.
- This study enhances policy feasibility and availability by proposing COVID-19 prevention and control system for the cruise industry by considering the following distinctive characteristics; The Korean cruise industry has largely depended on the entry of foreign cruise ships for growth. Cruise travel includes the schedule of departing travel points on the same day of arrival.
- Furthermore, specific roles of central governments, local governments and port authorities were suggested to establish COVID-19 prevention and control system for the cruise industry, boosting applicability as policy.
- Following the analysis of the damage to the Korean cruise industry resulting from COVID-19 and a survey on the public awareness of cruise travel under COVID-19, this study has

highlighted the imperativeness of establishing the COVID-19 prevention and control system for the cruise industry.

3. Results

1) Summary

(1) Changes and impacts to the cruise industry following COVID-19

- The spread of COVID-19 has accelerated a change in the ecosystems of the tourism industry including the cruise industry.
- The number of global cruise travelers has significantly declined as a result of the COVID-19 pandemic. The number of international cruise travelers was recorded to be approximately 5.77 million in 2020, an 81% decrease from 29.70 million in 2019.
- Starting from the 2nd quarter of 2021, cruise tourism has gradually resumed as the ratio of cruise ships in an 'idle' state has dropped to nearly 50%. Major cruise lines have projected that nearly 80% of global cruise capacity will be 'back in operation' by the end of 2021.
- COVID-19 has resulted in significant changes to forms and preferences within cruise tourism as travelers have been paying more attention to the following tours: ① clean and safe tours, ② luxury tours, ③ domestic cruise tours, ④ flexible tours that

allow travelers to change schedule, and ⑤ contactless tours in the form of small group or individual tours.

- Despite significant damage to the domestic cruise industry, the expectation on cruise tourism by the public is high.
- Korea's cruise industry witnessed a 95~100% decrease in revenue in 2020 compared to the previous year. Employment within the cruise industry varies depending on the type of business; however, employment in cruise travel agencies has declined by 30% while that of cruise line agencies has decreased by 23%.
- The number of inbound cruise passengers decreased by 99% in 2020, while that of outbound cruise passengers dropped by 98%.
- According to the survey conducted in this study, 40.8% of respondents said that they plan for overseas travel in 2021 and 2022.
- Respondents consider COVID-19 vaccinations and the establishment of the COVID-19 prevention and control system in major tourist attractions important for coastal cruise tours.
- As for prerequisites for overseas cruise travel, 61.6% responded to the formation of herd immunity resulting from COVID-19 vaccinations followed by the establishment of prevention system for cruise ships with 45.5% of respondents.
- The most preferred sea route was the one with cruise ships departing domestic ports with 29.3% of respondents selected.

(2) Korea's COVID-19 prevention system and the present status of prevention in relevant sectors

- In South Korea, responses against infectious diseases such as COVID-19 are stipulated in the 'Framework Act on the Management of Disasters and Safety', specifically stating roles of central and local governments as the basic obligation of the state.
- In accordance with the aforementioned law, central and local governments are mandated to conduct the following tasks; prevention and quarantine measures against infectious diseases, treatment and protection of those infected, establishment and implementation of vaccination plans to prevent infectious diseases, education and PR on infectious diseases, collection, analysis and provision of information pertaining to infectious diseases, and investigation and research on infectious diseases.
- Following the National Basic Safety Management Plan, the central government including the Ministry of Oceans and Fisheries shall devise an implementation plan regarding necessary work under jurisdiction, while local governments and public institutions should formulate and act upon action manuals as well as practice manuals.
- Guidance on prevention of infectious diseases in immigration relevant to COVID-19 was published by the Central Disease Control Headquarters in the form of the 'Response Guidance to Prevent the Spread of COVID-19'.
- The Ministry of Oceans and Fisheries announced regulations

concerning COVID-19 such as 'Guidelines on the Prevention and Control of COVID-19 On Board' as well as the 'Contingency Guidelines for Ships and Seafarers against COVID-19'. These guidelines (regulations), however, do not include specific content pertaining to cruise ships.

- On the other hand, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport has formulated and implemented the 'Guideline for Air Operators Responding to COVID-19 related Flight Operational Risk', buttressing the recovery of demand for the aviation industry by supplementing the COVID-19 response system of airliners, enhancing the public trust towards air transportation and securing global competitiveness.
- At present, the government does not have a separate prevention guideline specifically for cruise ships and cruise tourists. However, the 'Response Guidance to Prevent the Spread of COVID-19', which is applied to all incoming travelers, can also be applied to cruise tourists.
- The aforementioned guideline stipulates the quarantine process by separating those incoming through airports and seaports. However, since the government has prohibited cruise ships from entering Korean ports, cruise tourists, in effect, are not allowed to enter the country. The Korean government has imposed an entry ban on cruise ships except for those calling at ports for the purpose of logistics.
- However, aircraft incoming from foreign airports are allowed to enter the country even during the COVID-19 pandemic.

(3) COVID-19 prevention and control systems of international organizations, major countries and cruise lines and implications

- This study analyzed COVID-19 prevention and control systems as well as standards implemented by international organizations, major countries and cruise liners in order to establish prevention system for Korea's cruise industry.
- This study investigated guidance for COVID-19 prevention in international organizations such as WHO, IMO and ILO, while looking into cases of major countries including the US, China, Japan and Bahama. As for cruise lines, Costa Cruise and NYK Cruise were analyzed. Despite having no US-registered international cruise ships, the United States is the busiest area for cruise ships in operation. Having four Japanese-registered cruise ships, Japan, like China, has one of the busiest ports for the arrival and departure of foreign cruise ships in Asia. China does not yet have national-flagged cruise ships, only accommodating foreign cruise vessels. With 131 cruise ships registered, Bahama ranks No.1 in the number of vessels registered with the flag, as well as being the busiest area for global cruise ships.
- The 'Principles for All Type of Ships including Cruise Vessels (International Health Regulations)' published by the WHO after the spread of COVID-19 highlighted that all states shall respect the requirements of 'free pratique' (permission to enter a port, embark or disembark, or discharge or load cargo or stores) regardless of public health conditions.

- IMO called on UN member states to prioritize seafarers in national COVID-19 vaccination programs and to recognize the need to protect seafarers through vaccination, as soon as possible, to facilitate their safe movement across borders.
- Meanwhile, ILO clearly stated that it will adopt all necessary measures without delay to restore the protection of seafarers' rights and comply to the fullest extent with their obligations under the MLC. It is highlighted that, whatever the challenges created by the COVID-19 pandemic, the extension of seafarers' period of service on board 11 months can no longer be considered as a solution to the problem of crew change.
- The US has the world's largest cruise market, but does not possess US-flagged international cruise ships. Under these circumstances, the US has formulated the 'Framework for Conditional Sailing Order (CSO)' to restart the operation of cruise ships. This COVID-19 prevention guideline targeting for the US cruise industry is applied when global cruise lines enter and depart American ports, while intending to protect cruise travelers and crew members including its nationals.
- Europe is the world's second most popular cruise destination with a number of cruise lines headquartered and cruise ships registered in the EU. The COVID-19 prevention guideline with regard to the EU's cruise industry applies to cruise lines headquartered in the EU as well as cruise ships arriving at and departing from EU ports, while intending to protect cruise travelers and crew members including its nationals.
- Having attracted a large number of cruise travelers in Northeast

Asia, Japan has showed high domestic demand for cruise tourism and possesses a number of cruise ships. In early 2020, the outbreak of COVID-19 on the cruise ship docked at a Japanese port resulted in hundreds of confirmed cases, causing a shock to the international community and the global cruise industry. With aims to restore the lost national image and to restart the domestic cruise industry, the Japanese government and the private sector has cooperated and established a prevention and control guideline for the cruise industry.

- China has the largest share of passengers in Asia's cruise market as the country has implemented a strategic policy to promote cruise lines and cruise ship builders. The prevention and control guidance for the Chinese cruise industry has been devised and implemented by the State Council, China National Tourism Administration and provincial governments.
- Bahama is one of the busiest countries in the field of cruise and passenger ships. With the highest number of cruise ships registered, Bahama has a number of cruise travelers due to the close proximity to the Caribbean region. Bahama has developed the prevention standards for the embarkation (port entry) of domestic and foreign cruise ships as well as foreign cruise travelers.
- Cruise lines have established the COVID-19 prevention system by concentrating on restricting the embarkation of COVID-19 confirmed cases, preventing the infection of COVID-19 on board the ships, and quarantine and transfer in case of outbreaks on board. Cruise ships are allowed to operate after

the prevention guideline obtained certification from a third party such as Ship Classification etc.

(4) Measures for the Establishment of COVID-19 Prevention and Control System for Korea's Cruise Industry

- In order to establish COVID-19 prevention and control system for Korea's cruise industry, roles of relevant organizations and companies should be established and coordinated to prevent the infectious disease in the cruise industry. And administrative agencies in charge of individual cruise businesses should formulate and operate practical response manuals against COVID-19.
- The Ministry of Oceans and Fisheries is a competent central department for the cruise industry, hence, should establish the Guidelines to Prevent the Spread of COVID-19. In addition, guidelines pertaining to cruise ports and terminals should be formulated and operated by regional offices of oceans and fisheries as well as port authorities.
- Moreover, the prevention guidelines for the cruise industry should take distinctive features of cruise tourism into consideration in its establishment, for instance, quarantine criteria. Such characteristics include the schedule of arriving at a destination, taking day tour and departing on the same day.
- Furthermore, it is necessary to establish prevention standards and guidelines applicable for 'cruise tour without anchoring', a new type of cruise tour which has emerged after the outbreak

of COVID-19

- Also, prevention guidelines for cruise ships calling at ports for the purpose of logistics should be established.

2) Policy suggestions and relevant activities

- Based on these results, this study proposes specific measures to establish COVID-19 response system for the cruise industry as shown below;
- First, the prevention and control system against COVID-19 should be swiftly established and operated at the central government level. At present, most countries where cruise ships have been operating have formulated and implemented the prevention system for the cruise industry. Specific details for the prevention system should include disinfection standards for cruise vessels to prevent the spread of COVID-19; action plans for crew members and passengers on board; disinfection and control standards at cruise terminals; and contingency plans at ports and on board in case of COVID-19 confirmed cases.
- Second, local governments, port authorities and terminal operators should individually establish prevention standards for cruise ships. The 'Framework Act on the Management of Disasters and Safety' stipulates that basic plans for the management of disasters and safety should be established at each level of central governments, municipal governments, and basic local governments.
- Third, this study suggests cooperation on COVID-19 prevention

in Northeast Asia for the resumption of the cruise industry. As China and Japan have formed a huge cruise market in Northeast Asia, South Korea has partially enjoyed geographical benefits. At present, however, Korea, China and Japan have imposed an entry ban on foreign cruise ships. The cooperation for the establishment of prevention system against the infectious disease by Korea-China-Japan authorities in charge of cruise policy is expected to result in further cooperation to invigorate the cruise industry in the Northeast Asian market.

- Fourth, prevention effort and policy development are required for the resumption and vitalization of coastal cruise. As this study conducted a public survey on the awareness of cruise tourism, respondents demonstrated high interest towards cruise travel. And the highest ratio of respondents selected domestic coastal cruise trip as the most preferred route for potential cruise travel. Therefore, the government should establish the prevention standards applicable to coastal cruise ships to allow cruise lines to abide by, while actively undertaking administrative affairs to ensure the public to choose coastal cruise trip.
- The following activities were carried out to turn the results of this study into policy

〈Summary table 1〉 Policy-making activities pertaining to the establishment of COVID-19 prevention system for the cruise industry

Schedule	Name of event	Major content (Subject)	Participating organizations/companies
2021 Apr. 22.	2021 Korea Cruise Forum – 2nd Seminar	“COVID-19 Impacts and Responses in the Cruise Industry”	KMI, Korea Culture & Tradition Institute, Lotte Tour Development, Busan Port Authority
2021 Jun. 16	Cruise Development Council	Necessity for the preparedness and prevention against COVID-19 for the cruise industry	MOF, MCST (Ministry of Culture, Sports and Tourism), Ministry of Justice, Local governments, Public corporation/companies related to the cruise industry
2021 Aug. 27.	Seminar for the Opening of Asia Cruise Forum, Jeju	Measures to establish prevention system for the cruise industry	KMI, Korea Culture & Tradition Institute, Jeju Special Self-Governing Province, Jeju Tourism Organization, Incheon Port Authority, Gangwon Tourism Organization, Jeju Cruise Industry Association
2021. Oct. 28.	World Ocean Forum 2021	Presentation on development strategies for Korea’s cruise industry	MOF, KMI Korea Culture & Tradition Institute, Busan Metropolitan City, Busan Ilbo, Public corporation/companies related to the cruise industry

3) Expected benefits including policy contribution

- This study contributes to the establishment of prevention and control system in the cruise industry, specifically stating prevention guidelines following port entry of cruise ships as well as embarkation and disembarkation of passengers after taking into consideration characteristics of the cruise industry.

- This study has thus contributed to the promotion of resuming activities within Korea's cruise industry; establishment of the standards for entering foreign cruise ships as well as the resumption of port entry; and the resumption of operating cruise ships departing Korean ports.

01

서론

제1절 연구의 배경, 필요성 및 목적

1. 연구의 배경

COVID-19 확산으로 국내 크루즈 산업은 심각한 위기에 처해 있으며, 크루즈 산업 재개를 위한 대책이 긴요한 상황이다. 2020년 초 일본 프린세스 크루즈 선박 내 COVID-19 확진자의 대규모 발생과 언론의 집중보도로 크루즈에 대한 부정적 인식이 확산되었으며, 우리나라 질병관리당국에서도 크루즈 선박의 입항을 금지했다. 크루즈선 입항 금지 등 운항이 전면 중단되면서 크루즈 산업 생태계가 크게 위축되었다. 한국해양수산개발원에서 실시한 조사에 따르면, COVID-19로 인한 크루즈 산업의 피해는 매출 95%~100% 감소, 고용 14~44% 감소, 크루즈 관광객 등 출입국 인원 98~100% 감소 등으로 나타났다.¹⁾ 반면 항공 분야에서는 해외 출입국이 가능하고 해외 항공기의 국내 입국이 가능하여 항공산업과 관련 산업이 기본적인 산업활동을 유지하고 있다.

1) 한국해양수산개발원에서는 COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업의 피해 현황을 두 차례에 걸쳐 조사하였음. 지난 2020년 12월과 2021년 9~10월 두 차례에 걸쳐 실시한 조사의 결과는 본 보고서 30~37쪽에 수록하였음

해외에서는 크루즈 선박의 방역체계를 구축한 이후 우선 연안 크루즈 형태로 운항을 시작한 이후, EU는 역내 지역, 그리고 미국은 마이애미를 중심으로 주변국 운항을 시작했다. 크루즈 업계는 2021년 하반기부터 크루즈 상품을 대대적으로 판매하는 등 크루즈 산업 재개를 위한 활동을 적극 추진하고 있다. 해외에서는 크루즈 선박의 운항을 전제로 COVID-19 감염 및 확산 방지에 초점을 두고 방역체계를 구축하고 있다. 미국, EU, 일본, 중국, 대만, 싱가포르 등 주요국에서 이미 크루즈 선박 방역체계를 구축하였고, 크루즈 선사 및 선박검사회사(선급)에서는 크루즈 선박 및 관광객을 대상으로 하는 방역체계를 마련했다.

WHO는 COVID-19가 확산되던 2020년 상반기에 「크루즈 선박을 포함하는 모든 종류의 선박을 대상으로 하는 보건원칙」(선박의 국제보건규칙)을 발표하고, 모든 선박은 보건 상태를 불문하고 자유로운 입항과 상륙이 보장되어야 한다고 발표했다. 선박은 항행 중에는 충분한 수준의 의료 서비스를 즉각적으로 받기 어렵다는 특성이 있으며, WHO는 이러한 특수성을 감안하여 선내 바이러스 감염자가 발생하는 등 공중위생상의 특수한 상황이 발생했을 경우 바이러스의 확산을 방지하기 위해 하선 또는 기항을 금지시키기보다는 오히려 기민한 상륙을 보장해 선내 상황이 악화되는 것을 방지해야 한다고 발표했다.²⁾

또한 국제노동기구(ILO: International Labour Organization)는 ‘Maritime labour issues and Coronavirus(COVID-19)’를 발표하였다. ILO는 팬데믹이 시작된 후 선원 교대가 지연되고 하선이 제한받는 상황에 대해 문제를 제기했다. ILO는 동 발표문에서 협약 비준국이 기국, 항만국 또는 노동력 공급국으로서 각기 다른 상황과 역량을 가진 상황에서 MLC 2006의 규정을 선택적으로 수용하고 준수하는 상황에 대해 위험성을 경고하고, 각

2) 朝日新聞(2020. 2. 13) 토대로 작성

국이 규정을 실질적으로 수용하고 준수하도록 촉구했다. 더 나아가 ILO는 선원의 권리 보호를 회복하고 MLC에 따른 의무를 최대한 준수하기 위해 지체없이 필요한 모든 조치를 취하겠다는 입장도 표명했다.

한편 국제해운회의소(ICS: International Chamber of Shipping)는 2020년 3월 모든 선박에 승선하는 선원의 건강을 지키고 코로나 바이러스 확산을 막기 위해 선박운항자를 위한 가이드 라인(Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers)을 마련하여 발표했다.³⁾

우리나라 크루즈 산업은 2017년 사드 배치에 따른 중국 정부의 자국 관광객 한국 방문 제한 조치와 2020년 COVID-19로 크게 위축된 상황임으로 크루즈 산업 재개를 위해 다양한 정책이 필요하다. 특히 COVID-19 상황에서는 크루즈 선박 운항과 출입국을 위한 방역체계 구축이 긴요하다. 크루즈 산업 주무부처인 해양수산부에서는 현재 크루즈 선박, 항만, 관광객 등을 위한 방역체계 필요성을 인식하고, 크루즈 산업 방역체계 마련을 추진하고 있다. 그 일환으로 정책 마련을 위하여 2021년 4월에 우리 연구원에 수시과제를 요청했다.

2. 연구의 필요성

1) 국내 크루즈 산업 방역체계 마련 필요

크루즈 산업 전반에 관한 방역 책임과 각 기관별 역할 규정이 필요하다. 현재 COVID-19와 같은 감염병의 경우 국가 위기대응 체계상 보건복지부

3) 국제해운회의소(ICS)는 동 가이드 라인, 초판 발표(2020년 3월) 이후 2021년 6월까지 제4판을 발표했다. ICS, Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers, Version 1.0, 2020. 3. 3. ; ICS, Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers, Version 4.0(2021. 6. 4)

가 주관부서 역할을 하고 있으나, 「재난 및 안전관리 기본법」 제22조(국가 안전관리기본계획의 수립 등)에 따라 관계 중앙 행정기관의 장이 그 소관에 속하는 재난 및 안전관리업무에 관한 기본계획을 작성⁴⁾하도록 되어 있다. 따라서 크루즈 산업에 대해서는 해양수산부장관이 재난 및 안전관리 기본계획을 수립하고 대응해야 한다. “크루즈 산업의 육성과 지원에 필요한 사항을 규정함으로써 크루즈 산업의 기반을 조성하고 경쟁력을 강화하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적”으로 제정된 「크루즈 산업 육성 및 지원에 관한 법률」이 해양수산부 소관이기 때문이다.

정부의 감염증 방역은 「재난 및 안전관리 기본법」에 근거한 방역체계 구축, 사회적 거리두기 수칙 운용, 단계별·시설별 운영시간 및 출입인원 제한 등으로 이루어지고 있다. 정부는 감염병을 사회재난에 포함하여 국가위기 관리체계 속에서 관리하고 있다. COVID-19와 같은 범정부 통합대응이 필요한 재난의 경우 국무총리가 중앙재난안전대책본부장을 맡고, 보건복지부장관이 중앙사고수습본부장을 맡아 국가 행정조직을 총괄하는 체계로 구성되어 있다. 지역은 감염병을 일선에서 지휘하고 대응하는 현장으로서, 시도지사가 시도 재난안전대책본부장을 맡고, 유관기관과 협조체계를 구축하여 대응하고 있다.

따라서 향후 크루즈 산업 전반에 대한 방역과 검역 등을 위해서는 주관 부처와 민간의 역할이 명시되어 유기적으로 대응할 필요가 있다. 본 연구에서는 크루즈 산업 부문의 방역체계와 주관부처의 역할 등을 제안했다.

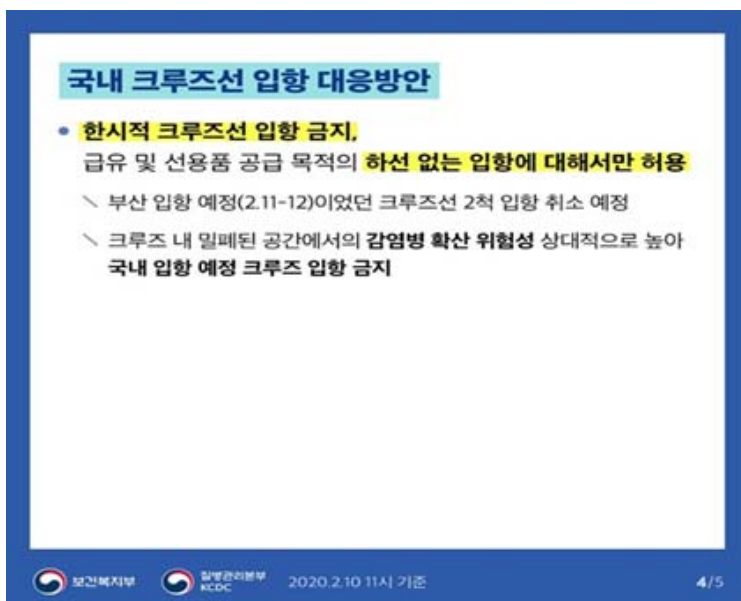
2) 국내 크루즈 산업 활동 재개를 위해 필요

지난 2020년 2월 10일, 정부는 크루즈선에 대해 당분간 입항을 금지한

4) 「재난 및 안전관리 기본법」 제22조 ③관계 중앙행정기관의 장은 제1항에 따른 수립 지침에 따라 그 소관에 속하는 재난 및 안전관리업무에 관한 기본계획을 작성한 후 국무총리에게 제출하여야 한다.

다고 발표했다(〈그림 1-1〉 참고). 그러나 크루즈선에 대해 한시적으로 입항을 금지한다는 이 조치는 거의 2년에 걸쳐 유지되어 국내 크루즈 산업은 엄청난 피해를 입게 된다. 크루즈 산업은 크루즈선을 중심으로 전개되기에 크루즈선에 대한 입항 금지는 크루즈 산업에 대한 모든 활동을 금지하는 결과를 초래한다.

〈그림 1-1〉 크루즈선에 대한 입항금지조치 발표 자료 브리핑



자료: 중앙방역대책본부(2020. 2. 10), [카드뉴스]정례브리핑

COVID-19 상황에서 우리나라에는 크루즈 선박에 대한 방역 기준 및 입항 기준이 없어 사실상 크루즈 입항이 불가능한 실정이다. 크루즈 선박의 운항 재개를 위해서는 크루즈 산업 전반에 대한 방역 기준과 대책이 필요하다.

COVID-19 확산 이후 항공 부문에서는 COVID-19 대응조치를 마련하고 해외에서 국내로 들어오는 항공기의 국내 공항 착륙과 외국인의 입항이

가능한 절차를 마련한다. 그러나 크루즈에 대해서는 정부의 금지조치 이후 거의 2년이 경과했음에도 불구하고 크루즈 선박의 입항을 전제로 하는 방역 대책이 마련되지 않은 상태다. 이제는 크루즈선 입항 금지 후 별도 대책이 긴급히 필요한 이유이다.

크루즈 산업의 활동 재개는 크루즈 선박의 운항이 재개되어야 가능하고, 운항 재개를 위해서는 크루즈에 대한 방역체계가 필요하다. 크루즈 관광의 특수성을 고려한 방역체계 구축이 필요한 이유이다. 현재 크루즈 산업은 방역체계가 마련되지 않아 선박 입항 및 운항, 관광 등이 모두 중단되어 있다. 크루즈선 입항 금지 위주의 방역 정책을 크루즈선 입항과 운항을 전제로 하는 체제로 전환하는 정책이 필요하다.

미국, EU, 일본, 싱가포르 등의 국가에서는 크루즈 방역체계를 구축한 선박에 대해 운항을 재개했다. 대만은 COVID-19 이후 최초로 크루즈선 운항 재개를 허용했다. 그리고 싱가포르는 크루즈 운항 재개 후 2021년 4월에 이미 10만 명의 크루즈 관광을 달성했다. 특히 해외선사들은 각국 선급에서 마련한 선박방역 시스템을 크루즈선에 적용하고 자국 정부 및 국제기구의 방역 인증을 받고 운항에 나서고 있다.

한편 우리나라 크루즈 산업이 외국 크루즈 선박의 기항에 의해 유지되고 발전하는 상황을 고려하여 외국 크루즈 선박의 국내 입항을 위해 검역기준을 마련하는 것도 본 연구가 필요한 중요한 이유 중 하나이다. 일부에서 국내 크루즈 선박은 1척에 불과한데 크루즈 산업 방역대책이 굳이 필요한가 문제를 제기하는 것은 국내 크루즈 산업의 현실을 간과한 결과이다.

5) 해외 선급에서 선박 방역시스템을 개발한 사례는 다음과 같다. DNV-GL(노르웨이-독일 선급) : CIP-M(Certification in Infection Prevention for the Maritime industry; BV(Bureau Veritas 프랑스선급) : "Restart Your Business with BV" program 운영; RINA(이태리 선급) : Biosafety Trust Certification

3) 안전한 크루즈 관광을 위해 크루즈 방역 기준 필요

크루즈는 일본에서 있었던 크루즈 선박 내 감염자 확산으로 인해 “코로나 배양접시”라는 오명을 뒤집어쓰고 피해를 입었다. 일본에 정박한 크루즈 선박 내 COVID-19 확산은 육상에서 감염된 관광객을 크루즈 승선 시 체크하지 못했고, 이어 크루즈선에서 감염자를 격리하지 않아 발생한 사건이다. 크루즈에서 코로나가 발생한 것이 아니지만, 크루즈는 코로나 팬데믹 상황에서 위험한 관광이라는 오해를 받게 되었다.

이와 같은 상황에서 국민들의 심리적 불안감 해소 및 COVID-19 감염 방지를 위해서는 방역체계 구축이 필요하다. 즉 크루즈에 대한 오해를 바로잡기 위한 적극적 정책이 필요하다.

현재 코로나 백신이 많이 개발되고 효과도 나타나고 있으나, 전 세계 공중 보건당국의 초점은 광범위한 전파를 제한하고 늦추기 위해 바이러스를 억제하기 위한 보호조치가 필요하다는 입장이다.⁶⁾

크루즈 방역은 크루즈 선박, 항만(터미널), 기항지 등에서 필요하며, 이를 위해 민간(크루즈 선사)과 정부(방역당국, 항만당국 등)의 협력이 필요하다. 우선 크루즈 선박에서 COVID-19로부터 안전을 확보하기 위해 크루즈 선 방역 조치가 필요하다. 선내 공기 흐름, 식당 운영체계, 개인 간 거리두기 등 육상의 COVID-19 방역조치를 선박에서 적용하는 조치가 필요하다. 해외 항공기 국내 입국 사례와 해외 크루즈 운항 사례 등을 참고하여 국내 크루즈선 운항 재개를 위한 조치가 필요하다.

6) ICS(International Chamber of Shipping), Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers, p. 5(검색일: 2021. 4. 20)

4) 법률적 근거 마련을 위해 필요

우리나라는 대륙법계인 성문법주의를 채택하고 있어 법률에 근거가 없으면 행정조치 행위가 쉽지 않은 상황이다. 정부에서 COVID-19 확산을 이유로 크루즈선 입항을 금지한 상황에서 크루즈선 운항 재개를 위해서는 법률, 명령, 대법원규칙, 조약, 자치법(조례, 규칙) 등과 같은 법률적 근거가 필요하다. 법률적 근거가 없으면 공무원이나 기업인 모두 업무를 추진하기에 부담이 많기 때문이다. 즉 크루즈 운항 재개를 위한 행정조치를 취하기 위해 크루즈에 대한 방역 대책(규정)이 필요하다. 크루즈 운항을 위해 크루즈 산업 (선박, 터미널, 관광지 등)에 대한 방역 기준이 필요한 이유이다.

5) 연구의 주요 수요처

본 연구의 주요 수요처는 다음과 같이 예상된다.

〈표 1-1〉 연구 관련 정책 수요처(정부, 기관 등)

정부/공공기관	주요 역할(성격)	주요 업무
해양수산부	크루즈 산업 주관 부서	• 크루즈 산업 육성 및 지원에 관한 법률 관장 • 범정부 크루즈 산업 육성 5개년 기본계획 주관부서 • 크루즈 선박 입항 가이드라인, 방역체계 구축 추진 중
질병관리청	질병 검역 관리 총괄기관	• 크루즈 선박 입항 가이드 기준 등 의견 제시 • COVID-19 확진자 등 관리 • 크루즈 선내 감염자 발생 시 선박 입항 여부 등 결정
지방자치단체 (광역시, 기초)	지역 단위 질병관리업무 총괄	• 코로나 방역 기준 시행 • 지역의 코로나 시설, 환자 등 관리 • 항만 입항 코로나 환자 수용 여부 결정 및 대응
항만공사	크루즈 선박 입항, 부두 접안 허가 등	• 크루즈 선박의 항만 입항, 접안, 시설 이용 허가 • 크루즈 선박 물류 목적 입항 허가

정부/공공기관	주요 역할(성격)	주요 업무
관광공사	해외 크루즈 관광객 유치	• 해외 크루즈 관광객 유치 업무 • 크루즈 부문 코로나 방역 기준 수립 시 활용도 높음

자료: 저자 작성

3. 연구의 목적

이 연구는 우리나라 크루즈 산업 재개를 위한 COVID-19 방역체계를 마련하는 데 목적이 있다. 현재 크루즈 산업의 재개는 크루즈 방역을 통해 서만 가능하기 때문이다. COVID-19로 크루즈 선박의 입항이 금지되었기에 코로나-19 상황에서 크루즈 선박의 운항 재개를 위한 기준과 크루즈 산업 전반의 방역체계를 마련하는 데 목적이 있다.

크루즈 산업 방역체계 구축방안을 마련하기 위해 국내 감염병 방역체계와 크루즈를 포함한 해운항만산업의 방역 기준, 그리고 승객이 국제이동을 한다는 측면에서 크루즈와 유사한 항공산업의 방역체계를 살펴보는 것도 연구의 주요 목적이다. 또한 국제기구, 주요국, 크루즈 선사들의 COVID-19 대응을 위한 방역체계와 세부 내용을 분석하는 것도 연구목적에 해당한다. 그리고 무엇보다 COVID-19 상황에서 크루즈 관광에 대한 국민의 의견이 어떠한가를 파악할 필요가 있었다. 크루즈 운항 재개에 대한 국민의 요구가 있으며, 이를 위해서도 방역이 시급함을 확인하는 작업이 필요했다. 그리고 COVID-19로 크루즈 산업이 얼마나 많은 피해를 입었는지도 조사가 필요했다. 이는 역설적으로 크루즈 산업 부문의 코로나 방역 필요성을 제시하게 될 것이다.

제2절 연구의 방법 및 범위

1. 연구의 방법

본 연구 진행 과정에서 활용한 연구 방법은 다음과 같다.

첫째, 국내외 문헌 연구이다. 크루즈 선박의 COVID-19 방역체계는 각국 중앙정부와 크루즈 회사, 항만당국, 선급 등에서 마련했으며, 정책에 반영하는 형태와 방법은 상이하다. 미국과 중국은 중앙정부에서 제도를 마련했고, EU, 일본 등은 크루즈업 단체와 크루즈 선사의 의견을 받아 정책에 반영했다.

본 연구에서는 국제기구와 해외 주요국에서 발간한 크루즈 산업의 COVID-19 대응지침을 우리 상황에 맞추어 활용하기 위해 많은 자료를 번역하고 분석했다. 그리고 COVID-19에 따른 크루즈 산업의 피해와 영향을 분석한 연구는 최신 해외저널 등에서 다루고 있어 이들에 대한 심층 검토가 필요했다.

둘째, 크루즈 산업부문의 방역체계 구축 시급성을 파악하기 위해 COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업의 피해를 분석했다. 크루즈 관련 기업체를 대상으로 크루즈 산업의 COVID-19 피해 규모를 매출액, 고용인원, 거래 빈도, 관광객 변화 등을 중심으로 조사했다.

셋째, COVID-19 방역체계 및 대응에 대한 국내외 사례를 연구했다. 크루즈 선박에 대한 방역체계는 이미 국제기구, 주요국, 크루즈 선사 등에서 마련하여 시행하고 있으므로 국내 크루즈 산업 방역체계 구축 시 이를 활용하는 것이 효율적인 방법이 될 수 있다. 다만 각국마다 방역 관련 체계, 법률, 국민 정서와 크루즈 산업의 경제적 위상 등이 상이하므로 방역 기준의 적용 방식 등이 상이하고 나타나고 있다. 그리고 국내에서는 공항에서

해외로 입출국하는 항공기와 내국인 승객을 대상으로 검역을 하고 입국 조치 등을 하고 있다. 따라서 각국의 크루즈 방역체계와 국내 공항 및 항공산업의 사례를 벤치마킹하고 우리나라에서 활용하는 방안을 모색했다.

넷째, COVID-19 상황에서 크루즈 관광에 대한 국민들의 인식조사 설문을 실시했다. 일반 국민을 대상으로 향후 언제, 어디로 크루즈 관광을 할 계획이 있는가, 크루즈 관광을 하기 위한 조건, 기대하는 정책 등을 문의하여 크루즈 관련 방역지침 마련에 활용했다.

〈표 1-2〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 산업 피해조사 및 국민인식조사 개요

구분	기업체	소비자(관광객)
조사 목적	• 크루즈 산업부문 COVID-19 피해 조사 및 운항 재개를 위한 정책 수립을 위한 현황 파악	• COVID-19 이전/이후 크루즈 관광에 대한 인식, 재개 조건 및 선호 조사
조사 내용	• COVID-19에 따른 영향/변화 실태 조사 • 매출액 변화, 고용 변화, 관광객/물동량 변화, 기업의 경영 방향(크루즈 비중 등),	• 크루즈 관광에 대한 소비자의 인식 · 이용 의향 • 크루즈 관광 재개 조건 등
조사 대상	• 크루즈 선사, 크루즈 차터사, 크루즈여행사, 크루즈선사대리점, 선용품, 항만/터미널, 인력공급업(가이드 등)	• 크루즈 관광객 (국제관광 및 크루즈 관광 경험자)
조사 방법	• 방문면담 및 온라인 조사	• 온라인 조사
조사 시기	• 7월 중	• 7월 중

자료: 저자 작성

다섯째, 크루즈 전문가 자문회의를 열어 전문가의 의견을 반영했다. 크루즈 산업의 COVID-19 방역체계 구축을 위해서는 질병검역, 크루즈 선박의 구조 및 공조, 크루즈 선박 관리 및 관광객 특성 분석, 크루즈선 운항 등 여러 분야의 전문가 자문이 필요하다. 특히 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 마련을 위해 정부 관계부처, 항만공사 및 공항공사, 민간기업 등의 의견과 노하우가 연구에 반영되도록 자문회의를 개최했다. 전문가 브레인

스토밍 등을 통해 COVID-19 발생 이후에 어려움에 처해 있는 국내외 크루즈 산업 상황을 고려하여 크루즈 산업 재개를 위한 방안과 방역체계 등을 마련하고자 하였다.

여섯째, 크루즈 관계기관 및 업계 의견 수렴이다. 크루즈 산업 관련 이해관계자가 현장에서 느끼고 있는 크루즈 산업 재건을 위한 방역체계 강화 방안에 대한 의견을 조사하고 의견을 반영했다. 워킹그룹 회의를 개최해 이해관계기관의 의견을 반영하고, 관계기관 관계자들이 제안하는 코로나 방역체계 구축방안을 정리했다.

2. 연구의 범위와 주요 연구 내용

이 연구의 주요 범위는 다음과 같다. 첫째, 우리나라 COVID-19 방역체계 및 추진 현황 분석이다. 정부의 감염병 정책 방향과 관련 법률, 그리고 우리나라 COVID-19 방역체계를 살펴본다. 우리나라 해운항만산업 및 항공산업 방역 기준을 살펴보고 크루즈 관광객의 입항 기준과 문제점을 도출했다.

둘째, 국제기구, 주요국 및 크루즈 선사의 COVID-19 방역체계와 시사점을 분석했다. WHO, ILO 등 국제기구, 미국, EU, 일본, 중국, 바하마 등의 해외 각국의 방역체계를 분석했다. 해외 크루즈 선사의 대응도 주요 연구 내용이다. 그리고 이 국가들의 정책을 비교하고 시사점을 도출했다.

셋째, 크루즈 산업을 위한 COVID-19 방역체계 구축방안이다. 크루즈 산업 COVID-19 방역체계(안)을 크루즈 방역 관련 기관/기업의 역할 정립 및 조정, 국가재난관리 체계와 연계, 민·관 협력체계 구축 측면에서 제시했다. 그리고 크루즈 산업 COVID-19 방역 기준(안)을 크루즈 관광객, 크루즈 선박 방역, 크루즈 터미널 방역, 그리고 물류 목적 크루즈선에 대한 입항 및 방역 기준으로 제시했다.

제3절 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성

본 연구는 크루즈 산업 부문에서 COVID-19에 대응하여 방역체계를 구축하는 방안에 관한 연구이다. 이 연구는 주제에서 알 수 있듯이 실무에 기반한 정책연구이다. 따라서 본 연구에서는 주로 미국 CDC, EU CDC, 일본 국토교통성, 중국, 바하마, 그리고 크루즈 선사에서 발간한 크루즈 산업의 방역체계 및 검역 기준에 대한 자료를 분석했다. 그리고 국내 자료는 COVID-19에 대한 방역 정책을 총괄하는 중앙재난대책본부에서 발간한 COVID-19 대응 검역지침을 비롯하여 코로나바이러스감염증 대응 집단시설 및 다중이용시설 소독 안내 등 지침서가 다수를 차지한다. 본 연구에서 주로 참고한 자료는 다음 <표 1-3>과 같다.

한편 본 연구는 크루즈 방역체계 강화방안을 마련한다는 점에서 해외선행연구와 유사성을 지닌다. COVID-19로 인한 해양 관광산업의 부진과 이를 극복하기 위한 포스트 코로나 시대의 전략을 제시한다는 점에서 유사성이 있다. 반면 국내에는 크루즈 산업 방역대책 수립 연구가 아직 없고, 해외에서도 COVID-19에 따른 크루즈 관광의 피해를 분석하고 방역대책을 마련한 연구는 거의 없다는 측면에서 차별성이 있다. 본 연구는 COVID-19에 따른 크루즈 산업의 피해와 변화를 분석하고 크루즈 산업 재개를 목표로 하는 방역체계 구축방안을 제시하고자 한다.

<표 1-3> 본 연구 관련 선행연구 현황 및 선행연구와의 차별성

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
주요 선행 연구	1 • 과제명: 크루즈 선박 방역 시스템 구축방안(제2차 크루즈 산업 육성 기본 계획 정책과제 발굴 전문가 회의 자료), 한국해양수산개발원.	• 문헌연구 • 사례 분석 • 전문가 브레인 스토밍	• COVID-19가 세계 크루즈 산업에 미친 영향과 선사 대응 • 크루즈 선박의 공기 공

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	- 연구자(연도): 황진희 외(2020. 9. 18) - 연구 목적: 크루즈 선박 방역 시스템 구축방안 모색을 통한 우리나라 크루즈 산업 발전 기반 조성 - 크루즈 선박에서 K-방역 시스템 구축방안 모색 - 「제2차 크루즈 산업 육성 기본계획」(2021~25) 정책과제 발굴		- 급 시스템 특성과 감염 예방을 위한 구조 개선 방안 - 크루즈 선박의 CIP-M 인증 사례와 시사점 - 크루즈 선박 내 K-방역 시스템 구축방안
2	- 과제명: 팬데믹이 한국경제와 산업에 미친 영향: 중간평가 - 연구자(연도): 강두용(산업연구원, 2021. 4) - 연구 목적: 코로나 팬데믹에 따른 한국경제 영향 분석 및 대응 마련	- 감염병 전후 주요 경제지표 (GDP성장률, 고용) 비교 - 주요 산업별 성장률 분석 (분산분석)	- 충격의 크기 - 충격의 기간별 추이 - 영향의 경로 - 충격의 산업별 분포 - 경제적 충격의 결정요인 - 정책적 함의
3	- 과제명: COVID-19의 경제 및 산업 영향 점검 - 연구자(연도): 삼일회계법인(2020. 3.) - 연구 목적: COVID-19가 국내 산업에 미친 영향 점검	- 통계 분석(거시경제지표 변화 분석) - 업종별 생산량, 매출, 거래, 손실 등 분석	- 코로나가 글로벌 경제에 미친 영향 - COVID-19 관련 정부 주요 대책 - 국내 산업별 영향
4	- 과제명: COVID-19의 관광산업 영향과 대응방안 - 연구자: 김현주 외(한국문화관광연구원, 2020) - 연구 목적 - COVID-19의 확산이 관광산업에 미친 영향 및 피해 실태에 관한 추세 분석을 통해서 관련 자료 체계화 - COVID-19 영향에 따른 관광시장의 트렌드 변화에 관한 전망을 토대로 관광정책 방향 제시	- 관련 통계 등 문헌조사 - COVID-19 확산에 따른 관광 영향 조사 - 전문가 조사 (델파이) 실시 - 전문가 자문	- COVID-19 전개 과정 및 정부대책 - COVID-19 영향에 따른 관광산업 동향 및 피해 실태 분석 - COVID-19에 따른 국민여행 영향 및 관광 트렌드 전망 조사 - 주요국의 COVID-19 정책 대응사례 분석 - COVID-19 위기 극복을 위한 관광정책 방향과 과제
5	과제명: Proximal and distal	문헌연구	COVID-19가 해양

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
6	- post-COVID travel behavior • 연구자: Li <i>et al.</i>(2021. 2) • 연구 목적: 대테러 관리 이론 (terror management theory)을 활용하여 Post 코로나 시대의 여행 행동 (post-COVID travel behaviors) 예측	• 사례 분석을 토대로 한 여행객 수, 관광 규모 등 회귀 분석 • 이해관계자 인터뷰	- 관광산업에 미칠 잠재적 영향에 대한 회귀분석 • 이해관계자 인터뷰를 통해 예측한 장래 크루즈 산업에 대한 전망
	• 과제명: Transmission potential of the novel coronavirus (COVID-19) onboard the diamond Princess Cruises Ship, 2020 • 연구자: Mizmoto and Chowell(2020, 2.) • 연구 목적: 승객과 승무원 사이의 바이러스 발생 · 확산 궤적을 설명하는 수학적 모델링 개발	• 데이터 분석 • 수학적 모델링 • 시계열 분석	• 시계열 데이터를 사용하여 미흡한 방역체계가 바이러스 확산 과정에 어떠한 영향을 미쳤는가를 분석 • COVID-19 확산 함수 도출
	• 과제명: Reviving tourism industry post-COVID-19: A resilience-based framework • 연구자: Sharma, Thomas, and Paul(2021. 1.) • 연구 목적: 세계 해양관광 재건을 위한 탄력성 기반 프레임워크 (Frame-Work) 제안	• 문헌연구 • 전문가 자문 • 시스템 다이내믹스	• COVID-19 이후 세계 관광산업을 되살리기 위한 복원력 기반 프레임 워크 제안 • 정부 대응, 기술 혁신, 지역 혁신, 소비자 및 직원 신뢰도 제고라는 4가지 주요 요인의 개선 · 발전을 통한 해양관광 회복 탄력성 개선방안 도출
8	• 과제명: Study and overview of the novel corona virus disease (COVID-19) • 연구자: Agarwal <i>et al.</i>(2020) • 연구 목적: COVID 19의 재생산(확산) 함수 도출	• 문헌연구 • 통계 분석 • 수학적 모델링	• 사스-CoV-1 및 메르스-CoV와 같은 이전의 대유행 유발 바이러스의 계통 역학적 확산 관계를 논하고 COVID 19의 재생산 함수 도출 • 방역체계 강화 등 COVID-19의 확산 완화를 위한 시사점 제시

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
9	- 과제명: 외항 크루즈선 사업자의 신종 코로나 바이러스 감염 방지를 위한 방역체계 구축 (外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染防止のための防疫体系の構築) - 연구자: 国土交通省(2020. 9.) - 연구 목적: 외항 크루즈선 방역체계 강화방안 도출	- 문헌연구 - 통계 분석 - 전문가 브레인스토밍 - 정책방안 도출	- 승객 방역체계 강화방안 - 승선 중 방역체계 강화방안
10	- 과제명: Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise - 연구자: Holland <i>et al.</i>(2021. 3.) - 연구 목적: 호주, 영국지역 크루즈 산업을 대상으로 하는 크루즈 방역 시스템 강화방안 도출	- 문헌연구 - 공기청정 관련 데이터 분석 - 현장조사 - 이해관계자 설문조사	- COVID-19 확산 과정을 가속화시키는 주요 요인 생물학적 분석 - 이해관계자 응답을 통한 방역체계 강화방안 도출(우선순위 선정)
11	- 과제명: An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention—taking COVID-19 as an example - 연구자: Xiaofei Liu and Yen-Chiang Chang(2020. 9.) - 연구목적: 크루즈 선내 바이러스 대처방안 모색을 위해 위생 및 전염병 예방에 관한 국제협약 및 국내법 요건 분석, 기국 및 항만국의 구조 책임을 평가, 크루즈 선박 전염병의 예방 및 통제 솔루션 모색	- 문헌연구 - 사례연구, 국제협약 분석	- 크루즈선에서 대량 감염이 발생한 이유 - 크루즈선의 특성과 대량 감염 발생과의 상관관계 '다이아몬드 프린세스'호 사태의 발생 원인과 긴급 대응에 대한 반성 - 전염병 예방 및 크루즈선 통제에 관한 국내의 법률 조항 - 크루즈선의 COVID-19 예방 및 통제에 대한 제안
12	- 과제명: Guide to Ship Sanitation (3th edition) - 연구자: WHO(World Health Organization)(2011) - 연구 목적: 크루즈 등 전 선종을 대상으로 하는 선박 방역지침 규정, 선내 질병 발생 시 기본 대응 조치 제시	- 문헌연구 - 사례연구 - 전문가 자문	- 선박 위생에 대한 개정 가이드로 선박 공중건의 중요성 제시 - 크루즈 등 전 선종을 대상으로 적절한 위생 통제조치 적용의 중요성을 강조

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
			선내 발생 가능 위험을 제어할 수 있는 의사결정 프레임워크 제공
13	- 과제명: 항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구 - 연구자: 김성기 외(2020) - 연구 목적 : 항만 운영을 위협하는 요소들이 증가하고 있는 상황에서 항만의 기능 마비를 초래하는 각종 충격에 빠르게 적응하여 원래의 기능을 신속히 회복하기 위한 능력인 항만의 회복탄력성 제고방안 마련을 위해 회복탄력성 측정모형을 구축하고자 함	- 설문조사를 활용한 데이터 수집과 요인 분석 - 시스템 다이내믹스 시뮬레이션을 활용한 개념적 측정 모형 구축	- 회복탄력성의 정의 및 관련 법 · 제도 - 모형 구축을 위한 항만 위기 사례 분석 - 설문조사를 활용한 회복탄력성 측정 모형 - 시뮬레이션을 활용한 회복탄력성 측정
14	- 과제명: 제2차 크루즈 산업 육성 기본 계획 수립연구 - 연구자: 한국해양수산개발원(2020) - 연구목적: 크루즈 산업 제2차 기본계획 수립	- 선행연구 - 설문조사 및 국내외 전문가 자문 - 해외사례 벤치마킹 - 계량분석	- 세계 크루즈 산업 여건 분석 및 전망 - 국내 크루즈 산업 여건 분석 및 전망 - 우리나라 크루즈 산업 정책 방향 및 발전전략 - 크루즈 산업 발전을 위한 전략과제
15	- 과제명: Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak - 연구자: IMO(2020. 2.)	- 선행연구 분석 - 전문가 의견 반영	* 이 자료는 선원 건강관리에 관한 최근 발표된 국제기구 성명서로 COVID-19에 대한 국제기구의 기준을 분석하는 데 유용함
16	- 과제명: Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers, Version 4.0 - 연구자: CS(International Chamber of Shipping)(2021. 6. 7)	- 전문가 의견 반영 - 선행연구 분석	- 항만 진입 제한 - COVID-19와 관련된 위험을 해결하기 위한 3가지 선적 조치 - 바다에 있을 때 선상에서 COVID-19 발생 사례 관리 - COVID-19 예방접종 - 모든 선원이 항구에서 의료 서비스를 이용할

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
			- 수 있도록 지원 - COVID-19 상황하의 기타 의료 문제
17	- 과제명: COVID-19 EU Guidance for Cruise Ship Operation Guidance on the gradual and safe resumption of operations of cruise ships in the European Union in relation to the COVID-19 pandemic - 연구자: EMSA(2020. 7. 27)	- 전문가 및 관계기관 의견 반영 - 크루즈 선사, 항만의 의견 반영 - 보건당국 연구 결과 활용	- 크루즈 회사의 COVID-19 관리계획 개발 지침 - COVID-19 항만 관리계획 개발 지침 - COVID-19 문제와 관련하여 크루즈 선박과 항구 간의 조정을 위한 지침 - COVID-19에 대한 과학적 증거 및 추가 고려 사항
18	- 과제명: Framework for conditional sailing and initial phase covid-19 testing requirements for protection of crew - 연구자: HHS(U.S. Department Of Health and Human Services), CDC(Centers for Disease Control And Prevention)(2020. 10. 30)	- 설문조사 (의견조사) - 선사 의견 조사 - 코로나 관련 선행연구 분석 - 크루즈 운항 관련 통계 분석	- 요약 - 참조에 의한 이전 명령 및 통합 - 기본 방향 - 약어, 이니셜 및 정의 - 여객 운항 재개 전 크루즈선 선상 COVID-19 위험 완화를 위한 배경 및 프레임워크 구축 필요성 - 결과 및 즉각적인 조치 - 조건부 항해를 위한 프레임워크 - 승무원 보호를 위한 초기 COVID-19 검사 요건 - 발효일 및 서명
본 연구	- 과제명 : 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구 - 연구자 : 황진희, 안영균 - 연구 목적 : 우리나라 크루즈 산업 재	- 문헌연구 - 사례 분석 - 대국민 설문조사	- 크루즈 산업의 특징과 COVID-19 방역체계 필요성 - COVID-19에 따른

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	개를 위한 COVID-19 방역체계 (K-Cruise 방역)를 도출하고 제도화 하는 방안을 제시	• 기업체 조사 • 통계 분석 • 정책 관계자 협의	크루즈 산업 변화 및 전망 • COVID-19 방역을 위한 해외 각 부문 사례 • COVID-19 대응을 위한 부문별 역할 제시 (정부, 질병관리당국, 선사, 항만) • 크루즈 선박 특성을 고려한 선박 입항 및 관광객 승하선에 따른 대응절차 구축
	• 선행연구와의 유사성 및 차별성 - (유사성) 본 연구는 크루즈 방역체계 강화방안을 마련한다는 점에서 해외 선행연구와 유사성을 지님. COVID-19로 인한 해양 관광산업의 부진과 이를 극복하기 위한 포스트 코로나 시대의 전략을 제시한다는 점에서 유사성이 있음 - (차별성) 국내에는 크루즈 산업 방역대책 수립 연구가 아직 없고, 해외에서도 COVID-19에 따른 크루즈 관광산업의 피해를 분석하고 방역대책을 마련한 연구는 거의 없다는 측면에서 차별성이 있음. 본 연구는 COVID-19에 따른 크루즈 산업의 피해와 변화를 분석하고 크루즈 산업의 재개를 목표로 방역체계 구축방안을 제시하고자 함		

자료: 저자 작성

02

COVID-19가 크루즈 산업에 미친 영향과 국민인식 변화

크루즈 산업에서 COVID-19 확산으로 인해 발생한 변화를 세계 크루즈 관광객 수요 및 공급 변화, 관광 형태, 크루즈 선사의 경영 상황 등을 중심으로 점검하였다. 그리고 최근 크루즈 선박의 방역체계 구축과 COVID-19 백신 접종 확대 등과 더불어 크루즈 운항이 다시 확대되고 있는데 그 양상도 살펴보았다. 그리고 국내에서도 COVID-19 확산으로 크루즈 선박 입항이 금지되고 이에 따라 크루즈 산업에서 많은 피해가 발생했는데, 그 피해 규모를 조사하였다. 또한 COVID-19 상황에서 국민들이 생각하는 크루즈 관광의 시기와 방법도 설문조사를 통해 살펴보았다.

제1절 크루즈 산업의 변화

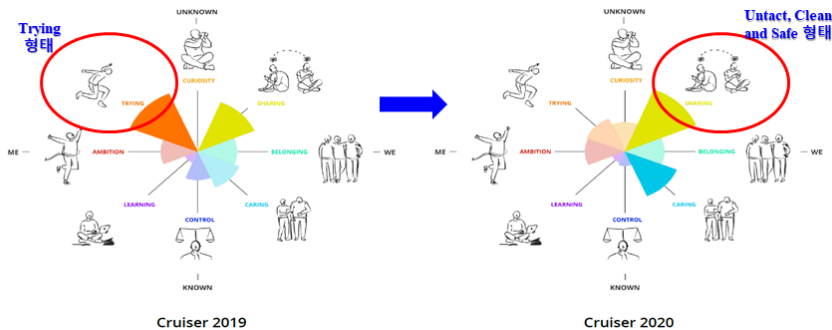
1. 개요

COVID-19 확산으로 크루즈를 비롯한 관광산업 생태계 변화가 가속화되고 있다. COVID-19의 글로벌 확산에 따라 국가 간 이동과 여행 제한,

항공편 취소 및 취항 빈도 감소, 크루즈 운항 중지 등이 발생하였다. 세계 각국은 ‘사회적 거리두기’, ‘집에 머물기’ 등 COVID-19 확산 억제조치를 위해 이동 제한, 국경 봉쇄, 입국 제한 등을 실시하고 있으며, 이로 인해 국내외 크루즈 산업은 위기에 직면하였다. 무엇보다 해외를 중심으로 포스트 코로나 시대의 관광 트렌드 변화가 관찰되고 있다. 디지털 기술을 접목한 여행체험 상품이 확대되고 있으며, 향후 관광 행태는 개별화·소규모화되고 관광 활동 시 밀폐공간을 기피하는 현상이 두드러질 것으로 전망된다.

COVID-19 영향으로 크루즈 관광 행태가 큰 폭으로 변화하였는데, 다음의 다섯 가지, ① 청결하고 안전한 관광 ② 럭셔리 관광 ③ 국내 중심 관광 ④ 일정 변경이 가능한 유연한 관광, ⑤ 소그룹 및 개인 형태의 언택트 관광 등이 부각되고 있다.⁷⁾

〈그림 2-1〉 크루즈 패러다임 변화 도식도



자료: New Cruise Paradigm in Corona Era(검색일: 2021. 9. 4)
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/consumer-business/us-cruise-industry-analysis-passenger-experience.pdf>(검색일: 2021. 9. 4)

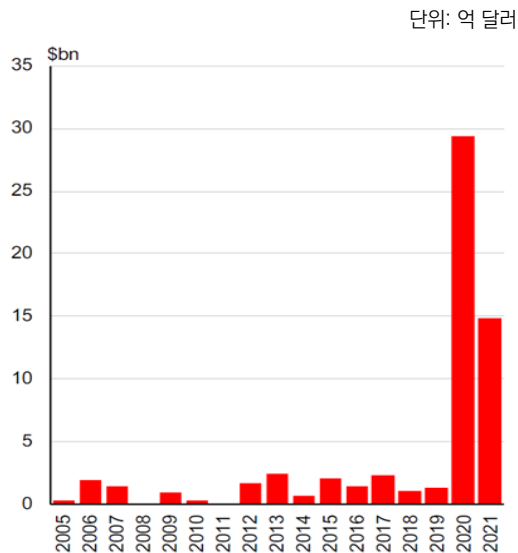
크루즈 산업은 국내 및 국제 여행이 크게 축소됨에 따라 2020년 전 기간과 2021년 초까지 대부분의 선박이 운항하지 못했다. 크루즈 업계는

7) New Cruise Paradigm in Corona Era(검색일자: 2021. 9. 4) 토대로 작성

COVID-19 팬데믹의 결과로 전례 없는 위기를 경험했다.

2020년 초 이후로는 많은 크루즈선 운항사들이 심각한 재정 압박을 겪었고, 소수의 지역 운항사는 거래가 중단되기까지 한 매우 어려운 시기였다. 크루즈 운항사는 자금 조달을 위해 다양한 신용 수단을 사용했다. 세계 크루즈 운항사는 채권 및 후속 발행을 통해 자본시장에서 2020년에 300억 달러, 2021년 1~8월에 150억 달러를 조달했는데, 이는 2009~19년의 차입금이 연간 평균 20억 달러 미만이었던 것과 대조적이다.⁸⁾

〈그림 2-2〉 크루즈 선주의 채권 발행 금액 추이



자료: Clarksons Research(2021), Shipping Review & Outlook, pp. 86~87

COVID-19 대확산 이후 급격히 떨어졌던 크루즈 부문 투자자 신뢰도가 2021년 하반기 들어 개선되면서 최신 채권 금리는 COVID-19 유행 시작

8) Clarksons Research(2021), Shipping Review & Outlook, pp. 86~87.

당시의 최대 13%에 비해 낮아진 약 5%로 책정되었다. 2021년 하반기부터 크루즈 운항이 재개되기 시작하면서 상환 요구사항이 줄어들고 있으며, 관련 보고서에 따르면 승객의 높은 수준의 지출 의사 표시 등으로 인해 재원 추가 투입이 구체화되고 있다.

크루즈 선사들은 이제 크루즈선 운항 재개에 완전히 집중하고 있다. COVID-19와 관련된 새로운 제한이 항해에 영향을 미칠 가능성을 포함하여 도전 과제가 남아 있으며, 항해가 더 광범위하게 재개됨에 따라 크루즈 선사는 운영상의 중대한 변화에 직면하고 있다. 승객 수는 운항이 재개됨에 따라 단기적으로 계속해서 빠르게 회복될 것으로 보이지만, 팬데믹 이전 수준으로 돌아오기까지는 많은 난관이 예상되며 또 오랜 시간이 필요할 것이라는 일부의 지적에도 적극적인 대응을 하고 있다.

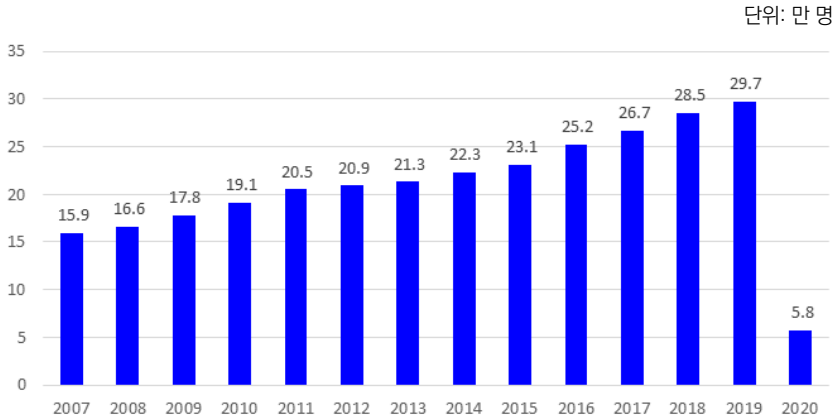
2. 크루즈 관광 수요 변화

COVID-19 영향으로 세계 크루즈 관광객 수는 큰 폭으로 감소하였다.⁹⁾ 세계 크루즈 관광객은 2019년 2,970만 명에서 2020년에는 577만 명으로 81% 감소했다. 그리고 2020년 8월부터 2021년 3월까지 8개월 동안 크루즈에 탑승한 관광객은 단 40만 명에 불과하다고 세계크루즈선사협회(CLIA: Cruise Lines International Association)가 밝힌 바 있다.¹⁰⁾ 2020년 4월부터 올해 4월까지 크루즈 선은 전체 수용능력의 약 90%가 유휴 상태에 머물렀지만, 일부 크루즈선은 주로 대만, 싱가포르, 일본 등의 아시아 지역과 호주, 유럽 및 중동에서의 연안 크루즈를 중심으로 운항을 재개하였다.

9) Statista(검색일: 2021. 9. 8) 토대로 작성

10) CLIA(2021a), p. 2.

〈그림 2-3〉 세계 크루즈 관광객 수 추이



자료: CLIA(2021a), p. 2

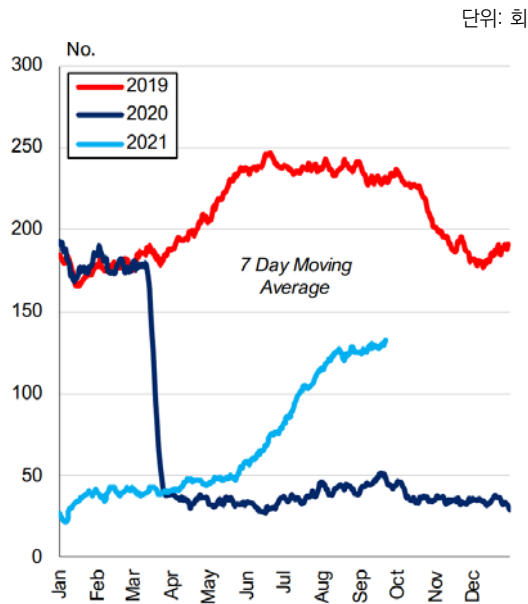
크루즈 선사의 광범위한 활동 재개 계획은 당국의 잦은 규제 변경 탓에 최근 몇 달 동안 많은 일정이 반복적으로 연기되었다. 예를 들어 2020년 3월 크루즈 운항이 금지된 미국에서는 ‘항해 금지’ 명령이 여러 차례 연장되었고 크루즈선 탑승자를 예방접종 승객으로 제한하는 것을 둘러싸고 다양한 법적 논의가 진행되었다. 그러나 마침내 2021년 7월부터 노선 재개 승인을 받기 시작했으며 특정 제한사항이 적용되었다. 이 지역의 크루즈 운항은 현재 빠르게 증가하였다.

다행히 2021년 2분기부터 크루즈선 운항이 점차 재개됨에 따라 9월 말에는 ‘유휴’ 상태인 선박의 비율이 선단의 약 50%로 떨어졌으며, 일반적으로 주요 크루즈 선사는 2021년 말까지 선대의 약 80%가 복귀할 수 있을 것으로 예상된다. 그러나 이와는 별도로 크루즈 운항이 빠르게 증가함에 따라 자격을 갖춘 승무원을 확보하는 문제가 대두되었다.

2021년 9월 초까지 전 세계적으로 크루즈 선박의 항만 기항 횟수는 하루 평균 약 130건으로 증가했으며, 이는 COVID-19 이전 수준인 하루

240건의 절반을 약간 넘는 수치이다. 물론 이 중 일부 운항은 새로운 모항 지로의 승무원 이동과 미국 규정 요구 사항에 대한 ‘시험 항해’ 등이 포함할 수 있으므로 정상적인 크루즈 항해를 직접적으로 반영하지 않을 수 있다. 그러나 2021년 6월 초 하루 평균 기항 횟수가 평균 50회 수준이었던 상황에서 9월에는 130건 정도로 증가했다는 것은 고무적인 현상이다.¹¹⁾

〈그림 2-4〉 크루즈 선박의 일일 항만 기항 횟수



자료: Clarksons Research(2021), pp. 86~87

현재 재개되는 크루즈 항해는 대체로 팬데믹 이전과는 다른 양상을 보인다. 크루즈 운항일수가 더 짧아진 경향이 있으며 대부분은 개인 섬 또는 기타 크루즈 보호구역에서만 기항한다. 팬데믹 이후 최초의 이탈리아 및 독일 크루즈 노선 일부 여정은 평소와 크게 달랐으며, 그리스 및 터키 항구

11) Clarksons Research(2021), pp. 86~87.

에서 많은 턴어라운드(Turnaround)¹²⁾ 서비스를 제공했다. 일부 크루즈는 현재 성인 전용이거나 완전히 예방접종을 받은 승객에게만 탑승이 허용된다. 일부는 크루즈 승선 전 COVID-19 테스트를 전체 탑승객에게 요구하고, 다양한 수준의 사회적 거리 설정 및 연안 관광 활동에 대한 엄격한 제한이 뒤따른다.

이와 같이 크루즈 관광 형태의 변화와 일부 지역의 COVID-19에 대한 지속적인 우려를 고려할 때, 팬데믹 이전 크루즈 관광 규모로 완전히 회복하기까지는 몇 년이 걸릴 수 있다는 의견도 제기된다.

그러나 주요 크루즈 선사들은 2022년 봄부터 전체 선박 운항이 재개될 것으로 예상하고 있다. 크루즈 운항사들은 또한 크루즈 예약 사이트를 연장하고 새로운 젊은 승객의 수가 증가하고 있다고 발표했다.¹³⁾

한편 크루즈 항만 개발 프로젝트는 계속 진행되어 크루즈 선사와 육지 당국 모두 산업 전망에 대해 지속적인 낙관론을 유지하고 있다. 새로운 터미널 건설 프로젝트는 발렌시아, 깰버스턴, 제다, 카타니아, 바르셀로나에서 진행 중이다.

3. 크루즈 선박 공급 변화

크루즈 선박은 2021년 9월 기준으로 2,513만 GT, 449척, 68만 3,205개의 선실을 보유하고 있다. 크루즈 선복량은 지난 2010년부터 2021년 9월까지 연평균 4.2%씩 증가했으며, 크루즈선 척수는 같은 기간에 4.0%, 크루즈선 선실은 4.6%씩 증가했다.¹⁴⁾

12) 턴어라운드(Turnaround)는 항만에서 크루즈 관광객이 완전히 내리고(Disembark), 새로운 관광객이 타는(Embark) 행위를 말함. 일반적으로 같은 날에 하선과 승선이 이루어지는 것을 말하며, 전날 내리고 다음날 새로운 관광객이 타면 Overnight이라고 함. (저자 주)

13) 마리오 자네트(코스타크루즈 사장), 「2021 강원크루즈포럼 온라인 세미나」, 2021. 11. 11.

〈표 2-1〉 세계 크루즈 선박량, 발주량, 인도량 추이

단위: 천 GT, 척, 객실 수

구분	선박량	발주량	인도량	척수	선실	발주척수
2010	15,160	2,425	1,245	281	397,292	28
2011	16,348	2,106	533	270	404,177	22
2012	16,893	2,504	775	284	426,393	24
2013	17,393	2,775	553	292	443,237	23
2014	17,835	3,217	695	296	454,977	29
2015	18,425	4,122	636	300	483,074	48
2016	19,033	5,065	1,149	316	498,461	70
2017	20,165	6,449	1,164	365	535,681	74
2018	21,253	8,551	1,327	379	562,693	94
2019	22,476	9,446	1,662	403	601,477	122
2020	24,099	10,486	1,090	361	577,986	116
2021	24,454	9,445	889	412	624,352	105
2021.9	25,128	8,751	-	449	683,205	n.a.

자료: 1) 선박량, 발주량, 인도량 - Clarksons, <https://sin.clarksons.net/>(검색일: 2021. 9. 10)

2) 척수, 선실, 발주척수 - Cruise Industry News(2021. 2.), 2021 Annual Report, 34th Edition, p. 24

코로나 팬데믹은 지난 몇 년 동안 크루즈 산업에서 보인 장기간의 낙관적 정서와 기록적인 신조 투자를 끝내면서 2020년에 계약이 극적으로 둔화되었다. 크루즈 선박은 2010~20년에 총 650척, 660만 GT, 600만개 선실이 추가 발주되었다. 지난 11년 동안 한 해 평균 59척, 605만 GT, 55만 개의 선실이 늘어났다. 그러나 2020년에는 200선실 규모 소형선 5척만이 발주되었다. 크루즈 신조선 계약은 2021년 9월까지 매우 보수적으로 진행되어 총 4척의 선박, 3,000선실이 계약되었다.

크루즈선 공급은 기존 선박의 재활성화, 회사 재무개선 및 현재 발주처 관리에 계속 초점을 맞추고 있어 단기적으로 신규 선박 계약은 제한적일

14) Clarksons, <https://sin.clarksons.net/>(검색일: 2021. 9. 10); Cruise Industry News(2021. 2.), 2021 Annual Report, 34th Edition, p. 24.

것으로 예상된다. 3,000선실 규모의 신조선 발주가 약 30척의 선박이 있는 점을 감안할 때 대형 크루즈선의 발주는 제한적일 가능성이 높다. 그리고 고급 체험 여행에 대한 수요가 빠르게 증가하고 있는 점을 감안할 때 중소형 부문에서 적은 수의 주문이 발생할 가능성이 높을 것으로 예상된다.

한편 ‘그린 앤 테크(Green and Tech)’에 대한 집중도 계속됐다. 크루즈 업계는 이미 2008년부터 2030년까지 탄소 배출량을 40% 감축한다는 목표에 동의했는데, 이는 같은 기간 동안 해운업계가 2050년까지 2008년 수준에서 50% 감소시키기로 한 IMO 목표보다 더 높은 목표치이다. 최근 몇 달 동안 많은 크루즈 운항사에서 2050년까지 탄소 배출량 ‘순 제로(Net Zero)’에 도달하기 위한 추가 목표를 발표했다.

최근 몇 년 동안 크루즈 부문에서 대체 연료의 사용이 크게 증가했다. 현재 운항중인 크루즈선박 중에서 LNG 연료 추진선박은 10척에 불과하다.¹⁵⁾ 그런데 현재 발주된 크루즈 선박 중에서 LNG연료 추진선은 24척에 달한다.¹⁶⁾ MSC는 지난 7월 이탈리아 조선소 Fincantieri사와 ‘최초의 수소동력 크루즈선’ 개발을 위한 MOU를 체결했다.

크루즈선 수리·개조는 최근 몇 년 동안 수리 조선소의 주요 작업 물량의 원천이었지만, 많은 크루즈 운영사가 2020년에 계획된 작업을 취소하거나 축소했다. 2020년에는 26개의 크루즈 개조 프로젝트를 기록하여 2019년의 66척에서 40척이 감소했다. 2021년에는 현재까지 10척 미만이 보고되고 있다. 그러나 작년에 일부 사업자가 중고로 구매한 크루즈선을 리모델링하는 활동이 일부 나타났다. 여기에는 추가 에너지 절약 기술(ESTs; energy saving technologies)의 개조작업도 포함된다.

최근 크루즈 선박은 꾸준히 재활용되고 있는데, 2020년에 기록적인 14

15) Clarksons, <https://sin.clarksons.net/> (검색일: 2021. 9. 10)

16) CLIA(2021b), State of the Cruise Industry Outlook, 2021. 8. p. 12.

척, 약 2만 1,000선실로 증가했으며 절반 이상이 EU의 선박재활용규칙 준수를 위해 터키 재활용 야드에 판매된 것으로 알려졌다. 그리고 2021년 1~8월에 6,000선실 규모의 선박 7척이 추가로 판매되어 2021년은 크루즈선 재활용 기록에서 둘째로 높은 해로 기록되었다.

크루즈 선박 중고선 거래는 2019년 4척에서 2020년 총 22척으로 기록을 경신했다. 그 후 다시 감소하여 2021년 9월까지 7척의 선박이 거래되었다.¹⁷⁾

제2절 국내 크루즈 산업의 COVID-19 피해 규모 분석 —

1. 기본 전제

1) 크루즈 비즈니스 참여 기업체 현황

크루즈 비즈니스에는 약 25개 업종이 수평·수직적으로 참여하고 있으나, 국내 크루즈 산업은 크루즈 여행사, 크루즈 선사 한국지사 및 대리점, 항만 및 터미널 운영사, 도선 및 예선, 줄잡이업, 선용품 공급업, 크루즈 승무원 교육 및 양성기관, 도소매업(쇼핑센터, 면세점 등), 요식업(식당, 카페 등), 운송업(버스, 택시) 등이 있으며, 개별적으로 통역사, 관광가이드 등이 참여하고 있다.¹⁸⁾

COVID-19에 따른 국내 크루즈 시장의 변화와 피해를 추정하기 위해 우선 국내 크루즈 산업에 참여하는 기업 현황을 간단히 정리했다. 이 부분은 크루즈 관련 주요 비즈니스에서 비중이 높은 기업을 중심으로 정리했다.

17) Clarksons, <https://sin.clarksons.net/>(검색일: 2021. 9. 10)

18) UNWTO(2016), p. 119.

〈표 2-2〉 국내 크루즈 비즈니스 구분 및 참여업체 예시

구분	크루즈 기업체	비고
크루즈 선사 (지사)	팬스타 크루즈, 코스타크루즈 한국지사, 프린세스 크루즈 한국지사, 홀랜드아메리카 한국사무소, 로알캐리비안 한국사무소 등	
크루즈 선사 대리점	동방선박, Wellem, 협성해운, 유니 프로스	
크루즈 관광 (여행) 회사	롯데관광개발, 롯데JTB, 현대아산, 하나투어, 모두투어, 크루즈나라, 한진칼팩투어, 크루즈갤러리, 아주인센티브, 부산 티엔씨, 타이요 플랜, 콜럼버스	인바운드, 아웃바운드 포함
크루즈 항만 및 터미널 운영 조직(PA) 및 터미널	부산항만공사, 인천항만공사, 울산항만공사, 여수광양항만공사, 속초크루즈터미널, 제주크루즈터미널	
크루즈 선용품	한일후지코리아	
컨설팅, 컨벤션, 광고, 홍보	아크플렉스, 리 컨벤션	

자료: 한국해양수산개발원 연구진 조사

한편 국내에서 크루즈 비즈니스를 하는 업체는 각기 다른 법률에 의해 등록되어 있다. 예를 들면 크루즈 선박 운항 관련 면허는 해운법에 따라야 하고, 크루즈 선용품 공급업은 항만운송사업법의 적용을 받는다. 크루즈 여행사는 관광진흥법에 의거하여 등록해야 한다. 이와 같이 주무부처가 다르기 때문에 COVID-19로 인한 크루즈 업체의 피해는 물론 크루즈 업체 현황조차도 일괄적으로 파악하기 힘든 상황이다. 이와 같은 상황에서 본 조사는 COVID-19에 따른 피해 규모를 파악했다는 데 의의가 있다. 크루즈 산업계에 발생한 정확한 피해 규모는 향후 정부에서 체계적인 조사를 진행할 필요가 있다.

〈표 2-3〉 국내 크루즈 업체(업종)의 관련 법률 및 소관 부서

크루즈 비즈니스 형태 (업종)	근거법 (등록업종)	소관 부서
크루즈 선박 등록 및 관리	해운법 (순환여객운송사업, 복합운송사업)	해양수산부 (해운정책과, 연안해운과)
크루즈 선사 대리점	해운법 (해운대리점업)	"
크루즈 선용품	항만운송사업법 (선용품공급업)	해양수산부 (항만운영과)
크루즈 항만 개발, 관리	항만법	해양수산부 (항만정책과, 항만투자협력과, 항만물류기획과, 항만운영과)
크루즈 관광업체	관광진흥법 (여행업, 종합여행업)	문화체육관광부 (관광정책과, 관광산업정책과, 관광기반 과, 관광산업정책과, 융합관광산업과, 관광개발과 - 관광지 · 관광단지)
크루즈업	관광진흥법 크루즈업 (관광객이용시설업 관련 업종)	문화체육관광부

주: 소관부서는 각 법률의 주무부처를 의미함(법제처 국가법령정보센터 표시사항 참고)

자료: 법제처 국가법령정보센터를 참고하여 연구진 작성(검색일 2021. 10. 31)

2) 조사 대상, 방법과 내용

본 설문조사는 국내에서 크루즈 비즈니스에 참가하는 업체들을 대상으로 한다. 그러나 앞에서 언급한 바와 같이 국내 크루즈 산업에서는 법률에 의해 크루즈업으로 등록된 업체가 없고, 관련 사업자 단체인 협회도 없는 실정이다. 따라서 국내에서 크루즈 관련 통계는 대부분 관광객 입출항 규모 정도에 그치고 있으며, 매출액이나 고용 관련 통계는 공식적으로 발표되지 않는다.

본 연구에서는 국내 크루즈 비즈니스에 참가하는 업체를 선정하기 위해 크루즈 업계 임직원을 대상으로 개별 조사를 실시했다. 조사 대상 업체들은 국내 매출액 및 시장의 95~98% 정도를 차지하는 것으로 파악된다.

〈표 2-4〉 본 설문조사 참여업체 현황 및 시장점유율

단위: %

구분	크루즈 기업체	시장점유율
크루즈 선사 (지사)	C사, H사, R사, P1사, P2사	95%
크루즈 선사 대리점, 선용품	D, H1, W, H2	98%
크루즈 관광 (여행) 회사	L1, L2, H1, H2, H3, M, C1, C2, A, B, T사	90%
크루즈 항만 및 터미널 운영 조직(PA) 및 터미널	B, I, U, Y, C, J사	95%

자료: 저자 작성

COVID-19에 따른 국내 크루즈 업체의 영향을 파악하기 위해 매출액, 직원 수, 거래 선박, 관광객 규모 변화를 조사했다. 조사는 국내에서 크루즈 비즈니스에 참가하는 업체 중 한국해양수산개발원 연구진의 자료 요청에 응한 업체에 한정했으며, 조사표를 메일로 발송하고 개별 업체가 직접 기입하는 방식으로 피해 규모를 파악했다.

3) 조사의 한계

본 조사 내용은 국내 크루즈 산업 종사 업체 중 일부에 대한 조사 결과이며, 기업체 자체의 자료에 의한 것이다. 이로 인해 자료 대표성에 한계를 가질 수 있다. 크루즈 산업 관련 업체를 전수조사하면 전체 피해 규모와 연관 산업 피해 규모는 조사 결과보다 더욱 많을 것으로 예측된다. 향후 정부에서 국세청 등의 자료를 이용하여 체계적인 조사를 추진할 것을 제안한다.

2. 조사 결과¹⁹⁾

1) 매출액 변화

COVID-19로 인해 국내 크루즈 산업의 2020년 매출액은 전년도에 비해 95~100% 감소했다. 특히 크루즈 선사에서는 2020년과 2021년에 매출이 전혀 발생하지 않았다. 크루즈 여행사는 매출이 91% 감소했고, 2021년에는 줄어든 매출에서 또 77%가 감소했다. 크루즈 터미널, 크루즈 선사 대리점·선용품 업체도 매출이 94~97% 감소했다.

〈표 2-5〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 비즈니스 매출액 변화

단위: 백만 원, %

구분	단위	2018년	2019년	2020년	2021년
크루즈 선사 (한국지사 포함)	백만 원	13,882	20,572	0	0
	증감(%)	-	48.2%	-100.0%	-
크루즈 여행사	백만 원	520,772	499,371	46,089	10,653
	증감(%)	-	-4.1	-90.8%	-76.9%
크루즈 터미널	백만 원	1,255	1,586	48	50
	증감(%)	-	26.4%	-97.0%	4.2%
크루즈 선사 대리점 · 선용품	백만 원	8,018	10,382	585	129
	증감(%)	-	29.5%	-94.4%	-77.9%

주: 1) 조사에 응한 업체에 한정된 자료임

2) 터미널 수입에서 임대료는 제외함

자료: 한국해양수산개발원 자체 조사

2) 고용 변화

COVID-19로 인해 국내 크루즈 산업의 고용인원에도 많은 변화가 있었다. 크루즈 선사는 2019년에 고용이 23.2% 증가했다가 2020년에는 8.5%

19) 이 부분은 국내 크루즈 비즈니스에 참여하는 업체를 대상으로 한국해양수산개발원에서 조사한 내용임.
조사 내용 중 개별 회사 정보를 알 수 있는 내용은 공개하지 않음

감소했다. 크루즈 여행사의 고용인력은 사드로 감소하는 추세에서 2020년에 코로나로 다시 무려 30%가 감소했다. 크루즈 터미널 고용은 2019년에는 변동이 없었으나, 2020년에는 4% 감소했다. 크루즈 선용품과 대리점도 크루즈 비즈니스 비중 및 거래 감소로 고용인원이 감소하는 추세이며, 2019년에는 18.8%, 2020년에도 23.1%가 각각 감소했다.

크루즈 업계에서는 현재와 같이 국제 이동이 계속 중단된 상황에서 시장에서 특별히 변화가 없다면 2021년 고용도 더욱 축소될 것으로 예상했다.

〈표 2-6〉 COVID-19에 따른 국내 크루즈 비즈니스 분야 고용 변화

단위: 명, %

구분	단위	2018년	2019년	2020년	2021년
크루즈 선사 (한국지사 포함)	명	95	117	107	102
	증감(%)	-	23.2%	-8.5%	-4.7%
크루즈 여행사	명	642	563	395	351
	증감(%)	-	-12.3%	-29.8%	-11.1
크루즈 터미널	명	25	25	24	24
	증감(%)	-	-	-4.0%	-
크루즈 선사 대리점 · 선용품	명	32	26	20	20
	증감(%)	-	-18.8%	-23.1%	-

주: 조사에 응한 업체에 한정된 자료임

자료: 한국해양수산개발원 자체 조사

3) 크루즈 선사 거래 빈도 변화

국내 크루즈 업체의 COVID-19로 인한 비즈니스 규모 변화를 크루즈 선사와의 거래(이용) 규모 변화를 파악하면 다음 표와 같다. 국내 크루즈 선사 및 여행사에서 해외 크루즈 선박을 용선하는 횟수는 2018년 이후 점차적으로 증가하며 국내 크루즈 관광객 증가에도 크게 기여했으나, 2020년에는 9회로 예정되었던 크루즈선 차터가 완전히 취소(연기)되었다.

크루즈 여행사와 크루즈 선사 간의 거래는 2020년에 96% 감소했다. 크루즈 터미널에서는 크루즈 선박의 입출항 등 거래가 2020년에 92% 감소했다. 크루즈선사 대리점과 선용품공급회사의 크루즈 선사과의 거래도 2020년에 92% 감소했다.

〈표 2-7〉 COVID-19를 전후한 국내 크루즈 업체와 해외 크루즈 선사 간의 거래 빈도 변화

단위: 회, %

구분	단위	2018년	2019년	2020년
크루즈 선사 (한국지사 포함)	항차	12	17	0
	증감(%)	-	+41.7%	-100.0%
크루즈 여행사	회수	136	182	14
	증감(%)	-	+33.8%	-92.3%
크루즈 터미널	척수	100	127	9
	증감(%)	-	+27.0%	-92.9%
크루즈 선사 대리점 · 선용품	회	184	239	19
	증감(%)	-	+29.3%	-92.1%

주: 조사에 응한 업체에 한정된 자료임
자료: 한국해양수산개발원 자체 조사

4) 크루즈 입·출국 인원 변화

크루즈 입국 인원은 2020년에 99%가 감소했다. 크루즈 입국 관광객은 2018년 13만 2,000명에서 2019년 17만 명으로 29% 증가한 후 2020년에는 입국자가 전혀 없어 100% 감소했다. 크루즈 승무원은 2020년에 3,489명이지만 감소율이 97%에 달한다. 크루즈 출국 인원은 2020년에 98% 감소했다.

〈표 2-8〉 COVID-19를 전후한 국내 크루즈 입·출국 인원 변화

단위: 명, %

구분		단위	2018년	2019년	2020년
입국	관광객	명	132,991	170,989	0
		증감(%)	-59.4%	+28.6%	-100.0%
	승무원	명	84,953	107,762	3,489
		증감(%)	-52.3%	+26.8%	-96.8%
	계	명	217,944	278,751	3,489
		증감(%)	-56.9%	+27.9%	-98.7%
출국	전체	명	16,547	22,047	353
	변화율	증감(%)	+3.3%	+33.2%	-98.4%

주: 2020년 통계는 크루즈 업체 중 조사에 응한 업체에 한정된 자료임

자료: 1) 입국통계 - 한국관광공사

2) 출국통계 - 부산항만공사·부산광역시·통계청(동남지방통계청), 「2019년 부산 크루즈 행정통계」,
2020. 3.

제3절 COVID-19 관련 크루즈 관광 국민인식 변화

1. 조사 개요

1) 조사 필요성 및 목적

COVID-19로 국제이동이 중단되고 크루즈 선박의 입항이 불허되는 상황에서 일반 국민들의 크루즈 관광에 대한 인식이 어떠한가를 조사하여 향후 크루즈 관광 재개 기준과 크루즈 산업 정책 방향을 마련하고자 설문 조사를 실시하였다. 2020년 초 일본에서 정박 중인 크루즈 선박에서 코로나 확진자가 대규모로 발생함에 따라 크루즈 관광에 대한 우려가 매우 커졌으므로 크루즈 관광에 대한 국민의 인식조사를 통한 정책 방향 수립이 필요했다.

국민이 기대하는 크루즈 관광 형태, 내용, 시기 등을 조사하고 이에 필요한 정책을 개발하여 국내 크루즈 산업의 조기 활성화를 추진하고자 했다.

특히 크루즈 선박/관광객에 대한 방역체계 구축을 위해 국민들의 크루즈 관광에 대한 기대와 조건 등을 파악하고 이를 정책에 반영할 목적으로 조사를 진행하였다. 코로나-19가 장기화 되면서 많은 국민들이 코로나 종식 후 가장 하고 싶은 일로 여행을 선택²⁰⁾했으나, 크루즈에 대한 국민들의 의향은 그간 조사가 되지 않아 정책 방향을 수립하는 데 애로가 있었다. 본 설문조사는 크루즈 관광 재개 시점과 해외 크루즈 선박 입항 기준 등에 대한 국민들의 의견을 파악하여 향후 크루즈 선박의 입항 기준과 크루즈 관광 정책 마련을 마련하는 데 목적이 있다.

미국에서 크루즈 선박의 조건부 운항 재개를 추진한 배경도 미국 정부에서 실시한 의견조사에서 미국 국민들이 크루즈 운항 재개를 허용했기 때문이다.²¹⁾ 본 설문조사도 미국에서 크루즈선 운항 재개를 하기 전에 국민들의 의견을 문의하고 정책 방향을 마련했다는 점에 착안하여 벤치마킹하였다.

2) 조사 방법과 일정, 조사 대상 및 설문지 회수량

COVID-19 이후 크루즈 관광에 대한 국민인식 조사는 구조화된 설문지를 활용하여 설문조사를 실시했다. 설문조사는 2021년 8월 말 2주 동안 진행했으며, 국내 대형 여행사의 협조를 받아 크루즈 관광을 비롯한 해외의 경험이

20) 경기관광공사(2020. 4. 20) 보도자료, <http://www.vision21.kr/mobile/article.html?no=95113> (검색일 2021. 5. 30)

21) 미국 정부(CDC)는 COVID-19에 대응하고 대중의 의견을 요청하기 위한 업계 주도의 노력에 대한 추가 정보를 수집하기 위해 2020년 7월 20일에 크루즈선 계획 및 인프라, 승객 재개와 관련된 정보 요청(RFI)을 연방 관보에 게시했다. 미국은 2020년 9월 21일까지 60일 동안 의견 수렴 기간을 가졌고, 1만 3,000개의 의견을 접수했다. 응답자 중 과반수를 넘는 약 75%는 미국 내 크루즈 운항 재개에 지지를 표명했다. 그리고 대부분의 응답자는 건강검진, 검사, 마스크 사용, 사회적 거리두기, 여행 보험, 환불을 포함한 공중 보건 조치의 강화 필요성도 표명했다. US CDC, Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 13(검색일: 2021. 6. 1)

있는 사람들을 대상으로 휴대전화와 이메일 등 온라인으로 조사했다.

본 설문조사 응답자는 총 1,486명이었으며, 이 중 설문지 응답 내용과 전화번호 오류가 있는 응답자를 제외한 1,451명의 설문지가 정상 회수되었다.

3) 조사 내용

COVID-19 이후 크루즈 관광에 관한 국민인식 조사에서는 해외여행 및 크루즈 여행 경험 여부, COVID-19 이후 해외여행 가능 시기, 선결 조건 및 여행 계획, 향후 크루즈 여행 의향 등을 조사했다.

먼저 해외여행 및 크루즈 여행 경험 여부 파트에서는 최근 3년간 해외여행 경험, 크루즈 여행 경험, 크루즈 여행 시의 출발지, 크루즈 관광 만족도, 크루즈 관광 재이용 의향 등을 조사했다.

두 번째 파트인 COVID-19 이후 해외여행 가능 시기, 선결 조건 및 여행 계획과 관련하여 2021년 또는 2022년 해외여행 계획 여부, 코로나 상황에서 해외여행 계획 수립 이유, 현재와 같은 코로나 확산 상황에서 해외여행을 위한 조건, 해외여행 시 계획하는 방문지역 등을 조사했다.

세 번째 파트인 향후 크루즈 여행 관련 의향에서는 현재와 같은 코로나 확산 상황에서 국내 연안 크루즈 이용 조건, 해외 크루즈 여행 조건, 크루즈 관광 실행 시기, 향후 크루즈 관광 시 희망하는(선호하는) 노선 등을 질문했다.

끝으로 응답자의 성별, 나이, 거주지, 직업, 월평균 소득, 학력 등 인구통계학적 분석을 위한 일반 사항을 조사했다.

2. 조사 결과

1) 응답자 특성

(1) 응답자 규모, 성별, 거주지 분포

본 연구 과정에서 「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 응답자는 총 1,486명이었으며, 이 중 유효 설문지는 1,451부로 집계되었다. 응답자 성별을 보면 남자 505명, 여자 946명으로 여자가 65%를 차지했다.

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 전체 응답자 1,486명의 거주지는 서울이 가장 많은 34.3%로 나타났고, 그 다음은 경기도 19.1%로 나타났다. 비수도권 중에는 부산과 경남이 각각 6.5%, 6.4%로 응답자 비중이 다른 비수도권 지역에 비교적 높게 나타났다.

한편 설문 응답자의 거주지역 비율과 각 지역의 실제 인구 비율을 비교하면, 서울은 응답자가 실제 거주지에 비해 과대하고, 경기도는 과소하게 응답되었다.

〈표 2-9〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 규모, 성별, 거주지 분포

단위: 명, %

구분	남자	여자	전체	(비중)	비고 (2021 인구비율)
전체	505	946	1451	100.0%	100.0%
서울	167	330	497	34.3%	18.5%
부산	37	75	112	7.7%	6.5%
대구	15	32	47	3.2%	4.6%
인천	47	87	134	9.2%	5.7%
광주	32	40	72	5.0%	2.8%
대전	24	31	55	3.8%	2.8%
울산	15	29	44	3.0%	2.2%
세종	5	6	11	0.8%	0.7%

단위: 명, %

구분	남자	여자	전체	(비중)	비고 (2021 인구비율)
경기	84	193	277	19.1%	26.2%
강원	8	14	22	1.5%	3.0%
충북	4	9	13	0.9%	3.1%
충남	10	16	26	1.8%	4.1%
전북	6	10	16	1.1%	3.5%
전남	8	6	14	1.0%	3.6%
경북	19	22	41	2.8%	5.1%
경남	23	41	64	4.4%	6.4%
제주	1	5	6	0.4%	1.3%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(2) 응답자 연령대

본 연구과정에서 「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 응답자 총 1,486명 중 가장 비중이 높은 연령대는 30대로 48.3%를 차지했다. 그리고 40대는 26.5%를 차지했고, 19~29세까지의 20대가 15.6%로 그 뒤를 이었다.

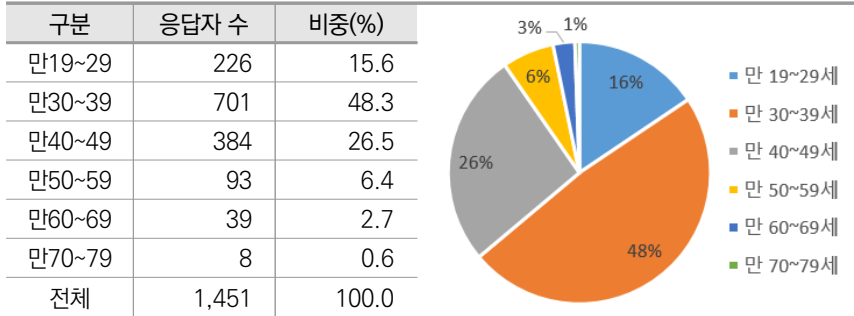
본 설문조사에서 20대, 30대, 40대 등 비교적 젊은 세대의 응답이 많은 것은 조사 자체가 휴대전화와 이메일을 이용하여 진행되었기에 온라인 도구 이용이 활발한 세대에서 응답이 많이 이루어진 측면이 있고, 또한 해외여행에 대한 열망도 해당 세대에서 높게 나타났기 때문으로 해석된다.

(3) 응답자 직업 분포

본 연구과정에서 「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 응답자의 직업 분포는 다음 <표 2-11>과 같다. 크루즈 설문 응답자 중 직업 분포가 가장 많은 직종은 사무 종사자로 전체 응답자의 32.5%를 차지한다. 그리고 전문직이 15.6%, 서비스 종사자 16.2% 등으로 구성되어 있다.

〈표 2-10〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 연령대

단위: 명, %



자료: 한국해양수산개발원 조사.

〈표 2-11〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 직업 구성

단위: 명, %

구분	전체		남자		여자	
	응답자 수	비중	응답자 수	비중	응답자 수	비중
관리자	34	2.3%	24	4.8%	10	1.1%
군인	3	0.2%	3	0.6%	0	0.0%
기능원 및 관련 종사자	25	1.7%	16	3.2%	9	1.0%
기타	61	4.2%	23	4.6%	38	4.0%
농림어업 종사	14	1.0%	12	2.4%	2	0.2%
단순노무 종사	27	1.9%	21	4.2%	6	0.6%
무직	34	2.3%	11	2.2%	23	2.4%
사무 종사자	472	32.5%	158	31.3%	314	33.2%
서비스 종사자	235	16.2%	79	15.6%	156	16.5%
장치 기계조직	11	0.8%	9	1.8%	2	0.2%
전문가 및 관련 전문직	226	15.6%	86	17.0%	140	14.8%
주부/가사	169	11.6%	1	0.2%	168	17.8%
판매 종사자	94	6.5%	48	9.5%	46	4.9%
학생	46	3.2%	14	2.8%	32	3.4%

단위: 명, %

구분	전체		남자		여자	
	응답자 수	비중	응답자 수	비중	응답자 수	비중
전체	1,451	100.0%	505	100.0%	946	100.0%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(4) 응답자 월평균 수입

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자의 월평균 수입은 월 200만~300만 원이 가장 많은 23.6%를 차지하고, 그 다음은 월 300만~400만 원이 18.5%를 차지하며 이어서 700만 원 이상이 전체 응답자의 11.4%를 차지하였다.

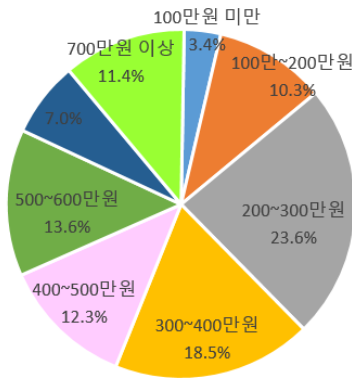
〈표 2-12〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 월평균 수입

단위: 명, %

구분	전체	
	응답자 수	비중
100만원 미만	49	3.4
100만원 이상~200만 원 미만	150	10.3
200만원 이상~300만 원 미만	343	23.6
300만원 이상~400만 원 미만	268	18.5
400만원 이상~500만 원 미만	178	12.3
500만원 이상~600만 원 미만	197	13.6
600만원 이상~700만 원 미만	101	7.0
700만 원 이상	165	11.4
전체	1,451	100.0

단위: 명, %

구분	전체	
	응답자 수	비중



자료: 한국해양수산개발원 조사.

2) 해외여행 및 크루즈 경험 여부

(1) 코로나 발생 전 최근 3년간(2017~2019) 해외여행 경험

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 전체 응답자 1,481명 중 최근 3년간 해외여행 경험자는 66.7%로 나타났고, 해외여행 비 경험자도 33.3%에 달했다.

세대별 해외여행 경험도 큰 차이는 없으나, 70대의 해외경험이 전체 평균에 비해 20.8%포인트 높게 나타났고, 60대는 전체 평균에 비해 15.4%포인트 낮게 나타났다.

〈표 2-13〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 최근 3년간 해외여행 경험

단위: 명, %

구분	해외여행 경험자 수(명)			해외여행 경험(비중)		
	전체	있다	없다	전체	있다	없다
전체	1,451	483	968	100.0%	33.3%	66.7%
만 19~29세	226	71	155	100.0%	31.4%	68.6%
만 30~39세	701	214	487	100.0%	30.5%	69.5%
만 40~49세	384	143	241	100.0%	37.2%	62.8%
만 50~59세	93	35	58	100.0%	37.6%	62.4%
만 60~69세	39	19	20	100.0%	48.7%	51.3%
만 70~79세	8	1	7	100.0%	12.5%	87.5%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(2) 해외여행이나 국내여행 중 크루즈 여행 경험

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에 응한 전체 응답자 1,481명 중 크루즈 여행 경험자는 18.8%로 나타나 응답자 중 81.2%는 크루즈 여행 경험이 없었다.

세대별 크루즈 여행 경험도 약간 차이가 있는데, 70대의 크루즈 여행 경험이 전체 평균에 비해 18.7%포인트 높게 나타났고, 50대의 크루즈 여행 경험도 전체 평균에 비해 7.0%포인트 높게 나타났다. 30대와 40대의 크루즈 경험은 전체 평균과 비슷한 18.8%와 19.5%로 각각 나타났다.

〈표 2-14〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 경험

단위: 명, %

구분	크루즈 경험자 수(명)			크루즈 경험(비중)		
	전체	있다	없다	전체	있다	없다
만 19~29세	226	32	194	100.0%	14.2%	85.8%
만 30~39세	701	132	569	100.0%	18.8%	81.2%

단위: 명, %

구분	크루즈 경험자 수(명)			크루즈 경험(비중)		
	전체	있다	없다	전체	있다	없다
만 40~49세	384	75	309	100.0%	19.5%	80.5%
만 50~59세	93	24	69	100.0%	25.8%	74.2%
만 60~69세	39	7	32	100.0%	17.9%	82.1%
만 70~79세	8	3	5	100.0%	37.5%	62.5%
전체	1,451	273	1178	100.0%	18.8%	81.2%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(3) 크루즈 여행 시 출발지역

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자 중 크루즈 여행 경험이 있는 사람의 크루즈 여행 출발지는 국내 출발이 11.7%로 나타났고, 국내 및 해외출발은 4.7%, 해외에서만 크루즈를 경험한 비율은 4.7%로 나타났다. 따라서 그간 국내 출발 크루즈가 일반 국민의 크루즈 여행 경험에 많은 기여를 했다는 것을 알 수 있다. 또한 국내 출발 크루즈가 있을 경우 국내에서도 많은 수요가 있을 수 있을 것으로 예상된다.

해외여행 출발 크루즈를 경험한 응답자 수는 많지 않지만, 그 중에서 빈도가 높은 지역은 지중해 출발이 0.9%, 동남아 출발이 0.8%로 나타나 크루즈가 많은 지역과 거리적으로 가까운 지역이 선호됨을 알 수 있다.

한편 크루즈 여행 시 크루즈 출발지 설문 결과와 위에서 조사한 크루즈 경험자의 수와 비중이 일치하므로 본 설문의 신뢰도가 상당히 높다는 점도 확인되었다.

〈표 2-15〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 출발지

단위: 명, %

구분	출발 지역	응답자 수	비중(%)
① 국내 출발	국내(인천, 부산, 속초, 제주, 여수)	170	11.7
② 국내 + 해외 출발	국내, 해외 출발(기타)	4	0.3
	국내, 해외 출발(동남아)	11	0.8
	국내, 해외 출발(북유럽)	3	0.2
	국내, 해외 출발(알래스)	1	0.1
	국내 해외 출발(지중해)	15	1.0
	국내, 해외 출발(카리브)	1	0.1
	소계	35	2.4
③ 해외 출발	기타	13	0.9
	동남아	17	1.2
	동남아, 기타	1	0.1
	북유럽	12	0.8
	알래스카	4	0.3
	알래스카, 동남아, 카리브해	1	0.1
	지중해	13	0.9
	지중해, 기타	2	0.1
	지중해, 동남아	1	0.1
	지중해, 북유럽	1	0.1
	카리브해	3	0.2
	소계	68	4.7
① + ② + ③	크루즈 출발(소계)	273	18.8
전체		1,451	100.0

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(4) 크루즈 관광에 대한 만족 정도

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에서 크루즈 여행 경험이 있는 응답자의 크루즈 여행 만족도는 만족 46.9%, 매우 만족 35.9%로 이를 합하면 82.8%로 매우 높은 상황이다. 이는 크루즈가 일반 관광에 비해 많은 항목에서 만족도가 높게 나타나는 현상과 일치하는 반응이다. 반면 크루즈 여행에 대해 불만족과 매우 불만족은 모두 합쳐 2.2%에 불과했다.

〈표 2-16〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 만족도

단위: 명, %

구분	응답자 수							무응답
	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	응답자	비중	
만 19~29세	0	0	7	19	6	32	15.6%	194
만 30~39세	1	1	22	61	47	132	48.3%	569
만 40~49세	0	3	9	37	26	75	26.5%	309
만 50~59세	0	0	2	8	14	24	6.4%	69
만 60~69세	0	1	1	2	3	7	2.7%	32
만 70~79세	0	0	0	1	2	3	0.6%	5
소계	1	5	41	128	98	273	100.0%	1,178
비중	0.4%	1.8%	15.0%	46.9%	35.9%	100.0%	-	

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(5) 크루즈 관광을 재이용하고 싶은 생각(의향)

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」에서 크루즈 여행 경험이 있는 응답자에게 크루즈 여행을 재이용하고 싶은 생각(의향)이 있는지 조사한 결과, 크루즈 여행을 재이용할 의향은 높게 나타났다. 재이용 의향이 있다는 응답은 39.2%, 매우 의향이 있다는 응답은 42.1%로 긍정적인 답변이 81.3%에 달한다. 반면 크루즈 여행 재이용에 대해 전혀 의향이 없다(0.7%)

와 의향이 없다(3.3%)라고 부정적인 답변을 한 경우는 4%로 나타났다.

〈표 2-17〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 크루즈 여행 재이용 의향

단위: 명, %

구분	전혀 의향이 없다	의향이 없다	보통이다	의향이 있다	매우 의향이 있다	소계
만 19~29세	0	3	5	16	8	32
만 30~39세	1	2	21	49	59	132
만 40~49세	1	3	9	32	30	75
만 50~59세	0	0	4	7	13	24
만 60~69세	0	1	1	2	3	7
만 70~79세	0	0	0	1	2	3
소계	2	9	40	107	115	273
(비중)	0.7%	3.3%	14.7%	39.2%	42.1%	100.0%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

3) 코로나 이후 해외여행 시기, 선결조건 및 여행계획

(1) 2021년 또는 2022년 해외여행 계획

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자 중 2021년 올해와 2022년 내년에 해외여행을 계획하고 있는가를 설문한 결과, 해외여행을 계획한다고 응답한 비율은 40.8%로 나타났다. 우리나라 국민들의 해외여행 성향에 비하면 해외여행을 하겠다는 응 비중이 비교적 낮은 편이지만, 설문조사를 한 시기가 2021년 8월 말로 국내외에서 코로나-19 확진자가 다수 발생한 시기였다는 점을 고려하면 결코 적은 비중이 아니라고 할 수 있다. 그리고 설문 문항에 올해(2021년) 여행계획이 포함된 점도 여행계획을 한다는 응답의 비중이 높지 않았던 이유가 될 수 있다고 해석된다.

2021년과 2022년 해외여행 계획에 대한 세대별 응답을 비교하면, 70대

에서 해외여행 의향이 전체 평균에 비해 34.2%포인트 높고, 50대도 15.1%포인트 높게 나타났다. 이는 50대와 70대가 다른 세대에 비해 해외여행이 대한 적극성이 높게 나타난 다른 항목과 유사한 결과이다.

〈표 2-18〉 크루즈 관광 국민인식 설문조사 응답자 중 2021~22년 해외여행 계획

단위: 명, %

구분	올해/내년에 여행계획이 없다.		올해/내년에 여행계획이 있다.		소계
	응답자 수	비중	응답자 수	비중	
만 19~29세	131	58.0%	95	42.0%	226
만 30~39세	424	60.5%	277	39.5%	701
만 40~49세	237	61.7%	147	38.3%	384
만 50~59세	41	44.1%	52	55.9%	93
만 60~69세	24	61.5%	15	38.5%	39
만 70~79세	2	25.0%	6	75.0%	8
소계	859	59.2%	592	40.8%	1,451

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(2) COVID-19 상황에서 해외여행을 계획한 이유(중복응답)

가. 전체 응답자

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자에 대해 COVID-19 상황에서 해외여행을 계획한 이유를 조사한 결과, COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대가 가장 높은 22.2%로 조사되었다. 그리고 COVID-19 조기 종식 기대는 12.0%로 적지 않은 응답자가 코로나-19의 조기 종식도 많은 기대를 했다. 이 밖에 방역수칙 준수 시 안전한 여행이 가능하다는 판단은 5.4%, 계획한 여행지가 안전하다고 판단하는 경우는 0.6%로 나타났다.

따라서 해외여행을 기대하고 계획하는 사람들은 대부분 집단면역이 형성

되고 코로나-19 종식 후 여행을 떠날 계획임을 확인할 수 있다. 이는 현재와 같은 코로나-19 유행 상황에서는 해외여행이 쉽게 진행될 가능성이 낮다는 의미로 해석된다.

〈표 2-19〉 COVID-19 상황에서 해외여행을 계획한 이유(중복응답)

단위: 명, %

구분	응답 내용	응답자 수	전체 응답자 대비 비중	해외여행 계획자 대비 비중
① COVID-19 조기 종식 기대 및 기타 사유	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서	41	2.8	4.8
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대	79	5.4	9.2
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 판단해서	36	2.5	4.2
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	14	1.0	1.6
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ⑤ 기타	4	0.3	0.5
	소계	174	12.0	20.3
② COVID-19 백신 접종 시작에 따른 집단면역 기대 등	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대	115	7.9	13.4
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 판단해서	167	11.5	19.4
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	36	2.5	4.2
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ⑤ 기타	5	0.3	0.6
	소계	323	22.3	37.6

단위: 명, %

구분	응답 내용	응답자 수	전체 응답자 대비 비중	해외여행 계획자 대비 비중
③ 방역수칙 준수시 안전한 여행 가능 등	③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 생각해서	50	3.4	5.8
	③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 생각해서,	29	2.0	3.4
	④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서			
	소계	79	5.4	9.2
④ 계획한 여행지가 안전하다고 판단	④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	7	0.5	0.8
	④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서,	1	0.1	0.1
	⑤ 기타			
	소계	8	0.6	0.9
⑤ 기타		8	0.6	0.9
소계		592	40.8	-
해외여행계획 응답		859	59.2	100.0
전체		1,451	100.0	-

자료: 한국해양수산개발원 조사.

나. 해외여행 계획에 대한 크루즈 여행 경험자와 미경험자의 비교

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자 중 COVID-19 상황에서 해외여행을 계획한 이유를 크루즈 여행 경험자와 미경험자를 비교하여 조사한 결과는 다음과 같다.

크루즈 경험자와 미경험자 모두 해외여행이 가능한 상황으로서 코로나-19 백신접종에 따른 집단면역을 가장 중요한 변수로 고려했다. 다만 코로

나-19 백신접종에 대한 기대는 크루즈 경험자와 크루즈 미경험자 간 차이가 컸다. 크루즈 경험자는 백신접종에 따른 해외여행 가능성을 63.9%가 지지한 반면, 크루즈 미경험자는 백신접종에 따른 해외여행 가능성을 54.4%만 지지했다.

〈표 2-20〉 COVID-19 상황에서 크루즈 경험자와 비경험자의 해외여행 계획 비교

단위: 명, %

구분	응답 내용	크루즈 미경험자		크루즈 경험자		응답자 592명
		응답자 수	비중	응답자 수	비중	
① COVID-19 초기 종식 기대 및 기타	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서	32	7.5%	9	5.4%	41
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대	59	13.9%	20	12.0%	79
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 판단해서	19	4.5%	17	10.2%	36
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	10	2.4%	4	2.4%	14
	① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서, ⑤ 기타	3	0.7%	1	0.6%	4
	소계	123	28.9%	51	30.5%	174

단위: 명, %

구분	응답 내용	크루즈 미경험자		크루즈 경험자		응답자 592명
		응답 자 수	비중	응답자 수	비중	
② COVID-19 백신 접종 시작에 따른 집단면역 기대 등	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대	92	21.6%	23	13.8%	115
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 판단해서	114	26.8%	53	31.7%	167
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산 으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	21	4.9%	15	9.0%	36
	② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대, ⑤ 기타	4	0.9%	1	0.6%	5
	소계	231	54.4%	92	55.1%	323
③ 방역수칙 준수시 안전한 여행 가능 등	③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 생각해서	35	8.2%	15	9.0%	50
	③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 생각해서, ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산 으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	21	4.9%	8	4.8%	29
	소계	56	13.2%	23	13.8%	79
④ 계획한 여행지가 안전하다고 판단	④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산 으로부터 안전한 곳이라고 생각해서	6	1.4%	1	0.6%	7
	④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산 으로부터 안전한 곳이라고 생각해서, ⑤ 기타	1	0.2%	0	0.0%	1
	소계	7	1.6%	1	0.6%	8
⑤ 기타		8	1.9%	0	0.0%	8
전체		425	100.0%	167	100.0%	592

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(3) 해외여행 계획 시 방문 예정 국가

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자를 대상으로 향후 해외여행 시 방문 예정 지역과 국가를 조사한 결과, 아시아 지역이 21.5%로 가장 높게 나타났다. 그 다음은 미주 7.4%, 유럽 6.0%로 조사되었다. 대양주는 응답자의 5.4%가 선호하는 여행지로 나타났다.

국가별로는 미국 5.9%, 일본 5.1%, 태국 3.7%, 괌/사이판 3.5%, 싱가포르 2.9%, 대만 2.3% 등으로 나타났다. 반면 유럽은 전체적으로는 6.0%로 높은 비중을 차지하나, 국가별 선호도는 분산되어 특별히 높은 선호도를 보인 국가는 없다.

〈표 2-21〉 향후 해외여행 시 방문 예정 국가

단위: 명, %

지역	국가	응답자 수	비중	지역	국가	응답자 수	비중
아시아	인도네시아	6	0.4	유럽	독일	9	0.6
	일본	74	5.1		이탈리아	11	0.8
	중국	8	0.6		스페인	15	1.0
	대만	33	2.3		영국	8	0.6
	태국	54	3.7		터키	4	0.3
	필리핀	21	1.4		프랑스	22	1.5
	홍콩	26	1.8		유럽 그 외 국가	18	1.2
	마카오	8	0.6		소계	87	6.0
	말레이시아	5	0.3	미주	캐나다	12	0.8
	베트남	25	1.7		멕시코	2	0.1
	싱가포르	42	2.9		미국	85	5.9
	아시아 그 외 국가	10	0.7		미주 그 외 국가	8	0.6
	소계	312	21.5		소계	107	7.4

단위: 명, %

지역	국가	응답자 수	비중	지역	국가	응답자 수	비중
대양주	괌/사이판	51	3.5	기타		8	0.6
	뉴질랜드	11	0.8				
	호주 (대양주)	12	0.8	전체		1,451	100.0
	대양주 그 외 국가	4	0.3				
	소계	78	5.4				

자료: 한국해양수산개발원 조사.

4) 향후 크루즈 여행 의향

(1) 국내 연안 크루즈 여행 조건

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자를 대상으로 향후 국내 연안 크루즈 여행의 조건을 조사한 결과는 다음과 같다.

우선 연안 크루즈 여행 조건은 첫째, COVID-19 백신 접종으로 국내 집단면역 형성 등이 35.6%로 가장 많고 둘째, 크루즈 선박의 방역체계 구축이 26.4%로 나타났다. 주요 관광지의 방역 구축은 응답자의 16.7%가 선택했고, COVID-19 종식을 가장 중요한 연안 크루즈 여행 조건으로 선택한 경우는 21.0%였다(〈표 2-22〉 참고).

따라서 연안 크루즈 여행을 위해서는 개인적으로는 코로나-19 백신접종이 가장 중요하고, 정책적으로는 크루즈 선박과 주요 관광지의 방역체계 구축이 중요하다고 판단하고 있음을 알 수 있다. 즉 개인이 선택할 수 있는 백신접종과 아울러 정책적으로 크루즈 선박과 관광지의 방역이 동시에 이루어져야 연안 크루즈 관광이 가능할 수 있을 것으로 해석된다.

〈표 2-22〉 COVID-19 상황에서 연안 크루즈 여행 조건

단위: 명, %

구분	응답 내용 (택2)	응답자 수	비중
① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성 등	① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성	122	4.9%
	① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성, ② 크루즈 선박의 방역체계 구축	369	14.7%
	① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성, ③ 주요 관광지 방역체계 구축	177	7.0%
	① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성, ④ COVID-19 종식 이후	222	8.8%
	① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성, ⑤ 기타	5	0.2%
	소계	895	35.6%
② 크루즈 선박의 방역체계 구축	② 크루즈 선박의 방역체계 구축	70	2.8%
	② 크루즈 선박의 방역체계 구축, ① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성	369	14.7%
	② 크루즈 선박의 방역체계 구축, ③ 주요 관광지 방역체계 구축	129	5.1%
	② 크루즈 선박의 방역체계 구축, ④ COVID-19 종식 이후	89	3.5%
	② 크루즈 선박의 방역체계 구축, ⑤ 기타	5	0.2%
	소계	662	26.4%
③ 주요 관광지 방역체계 구축	③ 주요 관광지 방역체계 구축	37	1.5%
	③ 주요 관광지 방역체계 구축, ① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성	177	7.0%
	③ 주요 관광지 방역체계 구축, ② 크루즈 선박의 방역체계 구축	129	5.1%
	③ 주요 관광지 방역체계 구축, ④ COVID-19 종식 이후	74	2.9%
	③ 주요 관광지 방역체계 구축, ⑤ 기타	2	0.1%
	소계	419	16.7%

단위: 명, %

구분	응답 내용 (택2)	응답자 수	비중
④ COVID-19 종식 이후	④ COVID-19 종식 이후	133	5.3%
	④ COVID-19 종식 이후, ① COVID-19 백신접종으로 국내 집단면역 형성	222	8.8%
	④ COVID-19 종식 이후, ② 크루즈 선박의 방역체계 구축	89	3.5%
	④ COVID-19 종식 이후, ③ 주요 관광지 방역체계 구축	74	2.9%
	④ COVID-19 종식 이후, ⑤ 기타	9	0.4%
	소계	527	21.0%
⑤ 기타		8	0.3%
전체		2,511	100.0%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(2) 해외 크루즈 여행 조건

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자를 대상으로 향후 해외 크루즈 여행 조건을 조사한 결과는 다음과 같다.

해외 크루즈 여행 조건에 조사 결과, 설문 응답자 중 가장 많은 61.6%는 COVID-19 백신 접종으로 국내 집단면역 형성 등을 선택했고, 그 다음으로 45.5%는 크루즈 선박의 방역체계 구축을, 그리고 36.3%는 COVID-19 종식 이후 등을 선택했다(〈표 2-23〉 참조).

〈표 2-23〉 COVID-19 상황에서 해외 크루즈 여행 조건(택 2)

단위: 명, %

구분	응답 내용	응답자 수	비중
① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성 등	① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성	87	6.0
	① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성, ② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축	159	11.0
	① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성, ③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	245	16.9
	① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성, ④ 코로나-19 종식 이후	220	15.2
	① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성, ⑤ 기타	2	0.1
	소계	713	49.1
② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축 등	② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축	40	2.8
	② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축, ① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성	159	11.0
	② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축, ③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	141	9.7
	② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축, ④ 코로나-19 종식 이후	120	8.3
	② 크루즈 선박의 방역체계 구축, ⑤ 기타	2	0.1
	소계	462	31.8
③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	68	4.7
	③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보, ① 국내와 해외 주요국 (방문국) 집단면역 형성	245	16.9
	③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보, ② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축	141	9.7
	③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보, ④ 코로나-19 종식 이후	197	13.6
	③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보, ⑤ 기타	2	0.1
	소계	653	45.0

단위: 명, %

구분	응답 내용	응답자 수	비중
④ 코로나-19 종식 이후 등	④ 코로나-19 종식 이후	155	10.7
	④ 코로나-19 종식 이후, ① 국내와 해외 주요국(방문국) 집단면역 형성	220	15.2
	④ 코로나-19 종식 이후, ② 글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축	120	8.3
	④ 코로나-19 종식 이후, ③ 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	197	13.6
	④ 코로나-19 종식 이후, ⑤ 기타	6	0.4
	소계	698	48.1
⑤ 기타		7	0.5
전체		1,451	100.0

자료: 한국해양수산개발원 조사.

(3) 여러 가지 상황을 고려한 크루즈 관광계획

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자를 대상으로 현재의 코로나-19 상황과 본인들의 사정 등을 고려한 향후 크루즈 여행 시기를 조사한 결과, 그 내용은 다음과 같다. 설문 응답자 중 가장 많은 33.3%는 2023년 이후를 선택했고, 설문 응답자의 27.4%는 2022년 하반기 이후를 계획했다. 그리고 2022년 상반기를 선택한 응답자도 10.1%에 달해 크루즈 여행이 조기에 재개되기를 희망하는 적극적인 태도도 볼 수 있다.

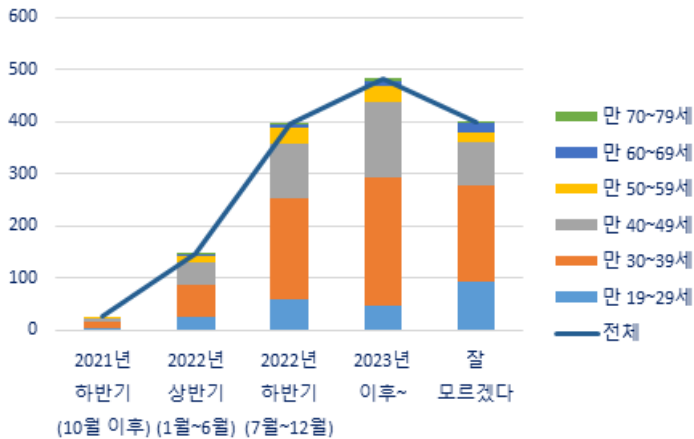
〈표 2-24〉 COVID-19 상황에서 향후 크루즈 여행 시기

단위: 명, %

구분	응답자 수	비중
2021년 하반기(10월 이후)	26	1.8
2022년 상반기(1월~6월)	146	10.1

단위: 명, %

구분	응답자 수	비중
2022년 하반기(7월~12월)	397	27.4
2023년 이후	483	33.3
잘 모르겠다	399	27.5
전체	1,451	100.0



자료: 한국해양수산개발원 조사.

(4) 향후 크루즈 관광 의향이 있을 경우 선호하는 노선

COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사 결과, 향후 크루즈 관광 시 선호하는 노선은 국내 출발 크루즈가 가장 많은 29.3%로 나타났다. 그간 설문조사에서는 국내 크루즈보다 해외 크루즈가 순위가 높고 관심이 많았으나, 국내 연안 크루즈가 1순위로 나타난 것은 코로나-19로 해외여행에 대한 부담이 아직 남아 있기 때문으로 해석된다.

해외 크루즈 노선 중에서는 유럽 크루즈가 26.0%로 가장 많고, 캐리비안 크루즈가 23.5%로 그 뒤를 이었다. 아시아 크루즈는 19.2%로 비중은 다른 해외 노선에 비해 낮은 편이다.

한편 향후 크루즈 여행 시 선호하는 노선에 대해 크루즈 경험이 있는 경우와 경험이 없는 경우를 비교해보면, 크루즈 경험자와 미경험자 모두 가장 선호하는 크루즈는 국내 크루즈로 나타났다. 그리고 해외 크루즈 선호 노선은 크루즈 경험자는 캐리비언 크루즈(24.2%)와 아시아 크루즈(23.8%)를 비슷하게 선택한 반면, 크루즈 미경험자는 유럽 크루즈를 가장 많이 선택했다(27.2%).

〈표 2-25〉 COVID-19 상황에서 향후 크루즈 여행 선호 노선

단위: 명, %

구분	전체		크루즈 경험자		크루즈 미경험자	
	응답자 수	비중	응답자 수	비중	응답자 수	비중
국내 출발 크루즈	425	29.3%	82	30.0%	343	29.1%
기타	30	2.1%	3	1.1%	27	2.3%
아시아 크루즈	278	19.2%	65	23.8%	213	18.1%
유럽 크루즈	377	26.0%	57	20.9%	320	27.2%
캐리비언 크루즈(카리브해)	341	23.5%	66	24.2%	275	23.3%
전체	1,451	100.0%	273	100.0%	1,178	100.0%

자료: 한국해양수산개발원 조사.

3. 조사 결과 시사점

「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자들은 크루즈 관광의 재개를 위해서는 COVID-19 백신접종과 COVID-19 방역이 가장 중요하다고 판단하고 있다. 그런데 COVID-19 백신접종은 개인의 의지에 따라 가능한 상황이지만 COVID-19 방역은 정책과 제도에 의해서만 가능하다. 따라서 크루즈 산업의 재개와 방역을 위해 정부의 적극적 방역체계 구축이 필요하다.

그리고 「COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 설문조사」 응답자들은 향후 크루즈 관광 시 국내 출발 크루즈를 우선적으로 선택하는 것으로 나타났다. 이는 COVID-19 상황에서 해외여행에 대한 두려움이 반영된 것으로 해석된다. 그리고 연안 크루즈도 크루즈 선박의 방역체계 구축과 주요 관광지 방역체계가 우선적으로 마련되어야 한다고 지적했다. 따라서 정부는 국내에서 운항할 수 있는 연안 크루즈 선박에 대한 방역체계 가이드라인을 조속히 마련해야 할 것으로 판단된다.

설문 응답자들은 해외 크루즈 여행을 위한 조건으로 국내와 해외 주요국(방문국) 집단면역 형성과 해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보를 가장 중요하게 선택했다. 따라서 국내에서 출발하는 크루즈 선박의 COVID-19 방역체계는 물론 해외에서 입항하는 크루즈 선박의 방역체계 마련도 시급한 상황임을 알 수 있다.

03

우리나라 COVID-19 방역체계 및 유관분야 방역 추진 현황

본 장에서는 우리나라의 COVID-19 방역체계와 방역 추진현황을 분석한다. 우선 COVID-19 방역체계는 감염병 방역 관련 법률과 정책수립 및 집행체계, 국가안전관리기구와 그 체계를 통해 살펴본다. 그리고 크루즈와 연관이 깊은 해운항만산업의 정부의 방역 기준을 살펴보고, 외국인과 내국인의 국내외 이동이라는 점에서 크루즈와 유사성을 가진 항공산업의 방역 체계를 살펴본다.

제1절 우리나라 감염병 대응 정책 방향과 관련 법률 ——

1. 감염병 방역관련 국가의 책무 및 주요 사업

「재난 및 안전관리 기본법」에서는 재난 및 안전관리를 위한 국가의 책무를 다음과 같이 명시하고 있다. “제4조(국가 등의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 재난이나 그 밖의 각종 사고로부터 국민의 생명·신체 및 재산을

보호할 책무를 지고, 재난이나 그 밖의 각종 사고를 예방하고 피해를 줄이기 위하여 노력하여야 하며, 발생한 피해를 신속히 대응·복구하기 위한 계획을 수립·시행하여야 한다.”²²⁾

「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에서도 국가의 책무를 명시하고 있다. 동 법 제4조(국가 및 지방자치단체의 책무)에서는 “① 국가 및 지방자치단체는 감염병 환자등의 인간으로서의 존엄과 가치를 존중하고 그 기본적인 권리를 보호하며, 법률에 따르지 아니하고는 취업 제한 등의 불이익을 주어서는 아니 된다.”, ② 국가 및 지방자치단체는 감염병의 예방 및 관리를 위하여 다음 각 호의 사업을 수행하여야 한다”고 명시하고 있다.²³⁾

1. 감염병의 예방 및 방역대책
2. 감염병 환자 등의 진료 및 보호
3. 감염병 예방을 위한 예방접종 계획의 수립 및 시행
4. 감염병에 관한 교육 및 홍보
5. 감염병에 관한 정보의 수집·분석 및 제공
6. 감염병에 관한 조사·연구
7. 감염병병원체(감염병병원체 확인을 위한 혈액, 체액 및 조직 등 검체를 포함한다) 수집·검사·보존·관리 및 약제내성 감시(藥劑耐性 監視)
8. 감염병 예방 및 관리 등을 위한 전문인력의 양성
- 8의2. 감염병 예방 및 관리 등의 업무를 수행한 전문인력의 보호
9. 감염병 관리정보 교류 등을 위한 국제협력
10. 감염병의 치료 및 예방을 위한 의료·방역 물품의 비축
11. 감염병 예방 및 관리사업의 평가
12. 기후변화, 저출산·고령화 등 인구변동 요인에 따른 감염병 발생조사·연구 및 예방대책 수립

22) 「재난 및 안전관리 기본법」 제4조 국가의 책무

23) 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」 제4조 국가 및 지방자치단체의 책무

13. 한센병의 예방 및 진료 업무를 수행하는 법인 또는 단체에 대한 지원
14. 감염병 예방 및 관리를 위한 정보시스템의 구축 및 운영
15. 해외 신종감염병의 국내 유입에 대비한 계획 준비, 교육 및 훈련
16. 해외 신종감염병 발생 동향의 지속적 파악, 위험성 평가 및 관리대상 해외 신종감염병의 지정
17. 관리대상 해외 신종감염병에 대한 병원체 등 정보 수집, 특성 분석, 연구를 통한 예방과 대응체계 마련, 보고서 발간 및 지침(매뉴얼을 포함한다) 고시

그리고 국민의 책무에 대해서도 다음과 같이 명시하고 있다. “제5조(국민의 책무) 국민은 국가와 지방자치단체가 재난 및 안전관리업무를 수행할 때 최대한 협조하여야 하고, 자기가 소유하거나 사용하는 건물·시설 등으로부터 재난이나 그 밖의 각종 사고가 발생하지 아니하도록 노력하여야 한다”²⁴⁾

2. 감염병 방역 관련 법률

1) 「재난 및 안전관리 기본법」

정부는 「재난 및 안전관리 기본법」에 “각종 재난으로부터 국토를 보존하고 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위하여 국가와 지방자치단체의 재난 및 안전관리체제를 확립하고, 재난의 예방·대비·대응·복구와 안전문화활동, 그 밖에 재난 및 안전관리에 필요한 사항”을 규정하고 있다.²⁵⁾

이 법에서 재난은 “국민의 생명·신체·재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것”으로 자연재난, 사회재난 등을 포함한다. 자연재난은 “태풍, 홍수, 호우(豪雨), 강풍, 풍랑, 해일(海溢), 대설, 한파, 낙뢰, 가뭄, 폭염, 지진,

24) 「재난 및 안전관리 기본법」 제5조 국민의 책무

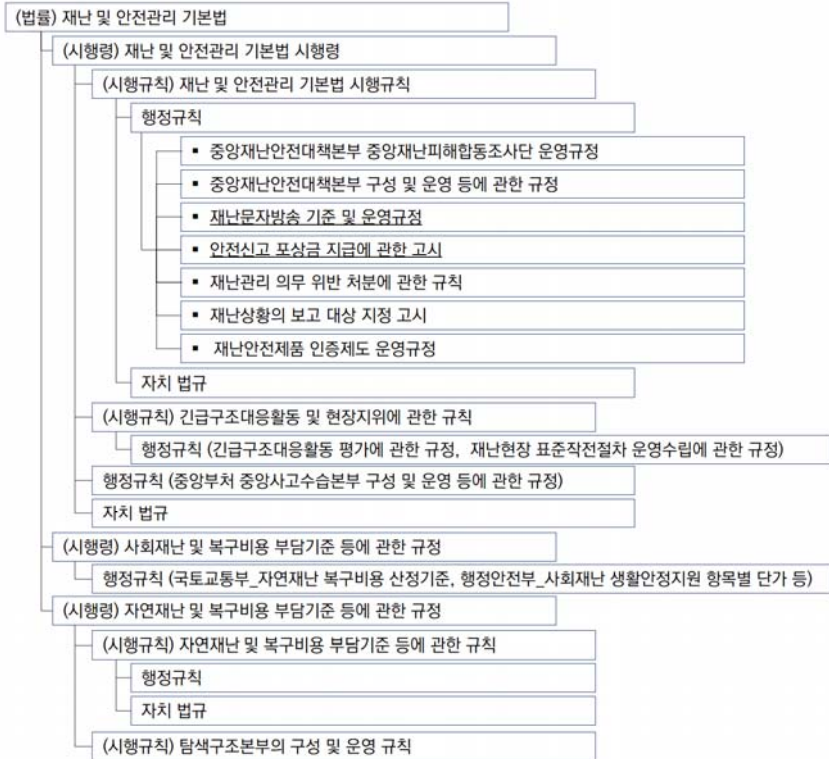
25) 「재난 및 안전관리 기본법」 제1조 목적

황사(黃砂), 조류(藻類) 대발생, 조수(潮水), 화산활동, 소행성·유성체 등 자연우주물체의 추락·충돌, 그 밖에 이에 준하는 자연현상으로 인하여 발생하는 재해”를 의미하고, 사회재난은 “화재·붕괴·폭발·교통사고(항공사고 및 해상사고를 포함한다)·화생방사고·환경오염사고 등으로 인하여 발생하는 대통령령으로 정하는 규모 이상의 피해와 국가핵심기반의 마비, 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에 따른 감염병 또는 「가축전염병예방법」에 따른 가축전염병의 확산, 「미세먼지 저감 및 관리에 관한 특별법」에 따른 미세먼지 등으로 인한 피해”를 포함한다.²⁶⁾

정부는 「재난 및 안전관리 기본법」의 목적을 달성하기 위해 다음과 같은 법령체계를 갖추고 있다. 「재난 및 안전관리 기본법」의 하위 시행령으로 「재난 및 안전관리 기본법 시행령」과 「사회재난 구호 및 복구비용 부담기준 등에 관한 규정」을 마련하였다. 동 법의 시행규칙으로 「재난 및 안전관리 기본법 시행규칙」, 「자연재난 구호 및 복구비용 부담기준 등에 관한 규칙」, 「탐색구조본부의 구성 및 운영 규칙」을 마련하였다. 그리고 관계법령으로 「법원 재난에 기인한 민형사사건 임시조치법」을 운용하고 있다. 이상의 법령체계를 도식화하면 <그림 3-1>과 같다.

26) 「재난 및 안전관리 기본법」 제3조 정의

〈그림 3-1〉 국가 재난 및 안전관리 법률체계



자료: 법제처 국가법령정보센터,
<https://www.law.go.kr/lsStmdlInfoP.dolsiSeq=232631&ancYnChk=0>(검색일 2021. 5. 30)

2) 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」

정부는 COVID-19를 사람과 다양한 동물에 감염될 수 있는 바이러스로서 유전자 크기 27~32kb의 RNA 바이러스로 규정하고, 중증급성호흡기증후군(SARS)에 속하는 병원체로 분류하고 있다.²⁷⁾ 그리고 정부는 “중국 후베이성 등에서 보고된 코로나바이러스감염증-19(COVID-19)는 임상양상,

27) 중앙사고수습본부·중앙방역대책본부, 코로나바이러스감염증-19(COVID-19) 정보,
<http://ncov.mohw.go.kr/baroView.do?brdId=4&brdGubun=41>(검색일 2021. 5. 30)

역학적 특성에 대한 정보가 구체적으로 밝혀질 때까지 ‘제1급감염병 신종 감염병증후군’을 적용하여 대응”한다고 밝혔다.²⁸⁾

한편 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에서는 COVID-19를 포함하여 중증급성호흡기증후군(SARS)을 제1급 법정감염병으로 분류하고 있다. 동 법에서 “제1급 감염병은 생물테러 감염병 또는 치명률이 높거나 집단 발생의 우려가 커서 발생 또는 유행 즉시 신고하여야 하고, 음압격리와 같은 높은 수준의 격리가 필요한 감염병으로서 다음 각 목의 감염병²⁹⁾을 말한다. 다만, 갑작스러운 국내 유입 또는 유행이 예견되어 긴급한 예방·관리가 필요하여 질병관리청장이 보건복지부장관과 협의하여 지정하는 감염병을 포함한다”고 규정하고 있다.³⁰⁾

따라서 COVID-19는 「재난 및 안전관리 기본법」과 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」의 대상이 된다.

3. 국가재난안전관리기본계획 수립 및 집행계획

1) 국가재난안전관리기본계획 수립 주체와 내용

는「재난 및 안전관리 기본법」에서 “국무총리는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가의 재난 및 안전관리 업무에 관한 기본계획(이하 “국가안전관리기본계획”이라 한다)의 수립지침을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장에게 통보하여야 한다”고 명시하고 있다. 그리고 앞 조항에 따른 “수립지침에

28) 중앙방역대책본부·중앙사고수습본부(2020), p. 1.

29) 동 법에서 정한 제1급 감염병에는 에볼라바이러스병, 마버그열, 라싸열, 크리미안콩고출혈열, 남아메리카출혈열, 리프트밸리열, 두창, 페스트 탄저 차, 보툴리눔독소증, 야토병, 신종감염병증후군, 중증급성호흡기증후군(SARS), 중동호흡기증후군(MERS), 동물인플루엔자 인체감염증, 신종인플루엔자, 디프테리아가 해당함

30) 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」 제2조 정의

는 부처별로 중점적으로 추진할 안전관리기본계획의 수립에 관한 사항과 국가재난관리체계의 기본 방향이 포함되어야 한다”고 명시하고 있다.

아울러 “관계 중앙행정기관의 장은 제1항에 따른 수립지침에 따라 그 소관에 속하는 재난 및 안전관리업무에 관한 기본계획을 작성한 후 국무총리에게 제출하여야 한다”고 의무조항으로 명시하였다.

그리고 “국무총리는 제3항에 따라 관계 중앙행정기관의 장이 제출한 기본계획을 종합하여 국가안전관리기본계획을 작성하여 중앙위원회의 심의를 거쳐 확정된 후 이를 관계 중앙행정기관의 장에게 통보하여야 한다”고 강제하고 있다.

2) 집행계획 수립 주체와 내용

「재난 및 안전관리 기본법」 제23조에서 “관계 중앙행정기관의 장은 제22조제4항에 따라 통보받은 국가안전관리기본계획에 따라 그 소관 업무에 관한 집행계획을 작성하여 조정위원회의 심의를 거쳐 국무총리의 승인을 받아 확정한다”고 명시하고, “관계 중앙행정기관의 장은 확정된 집행계획을 행정안전부장관, 시·도지사 및 제3조제5호나목에 따른 재난관리책임기관의 장에게 각각 통보하여야 한다”고 규정하고 있다.

3) 감염병 대응 매뉴얼 작성 및 운용

재난 및 안전관리 기본법 제34조의5에서는 자연재난, 감염병 등 사회재난을 포함하여(제3조 정의), 재난관리책임기관의 장은 재난을 효율적으로 관리하기 위하여 재난 유형에 따라 다음 각 호의 위기관리 매뉴얼을 작성·운용하여야 한다고 규정하고 있다. 이 경우 재난대응활동계획과 위기관리 매뉴얼이 서로 연계되도록 하여야 한다고 명시하고 있다.

우선 위기관리 표준매뉴얼은 국가적 차원에서 관리가 필요한 재난에 대해

여 재난관리체계와 관계 기관의 임무와 역할을 규정한 문서로 위기대응 실무 매뉴얼의 작성 기준이 되며, 재난관리주관기관의 장이 작성한다. 다만 다수의 재난관리주관기관이 관련되는 재난에 대해서는 관계 재난관리주관기관의 장과 협의하여 행정안전부장관이 위기관리 표준매뉴얼을 작성할 수 있다.

다음으로 위기대응 실무매뉴얼은 위기관리 표준매뉴얼에서 규정하는 기능과 역할에 따라 실제 재난 대응에 필요한 조치사항 및 절차를 규정한 문서로, 재난관리주관기관의 장과 관계기관의 장이 작성하도록 되어 있다. 이 경우 재난관리주관기관의 장은 위기대응 실무매뉴얼과 제1호에 따른 위기관리 표준매뉴얼을 통합하여 작성할 수 있다.

끝으로 현장조치 행동매뉴얼은 재난현장에서 임무를 직접 수행하는 기관의 행동조치 절차를 구체적으로 수록한 문서로 위기대응 실무매뉴얼을 작성한 기관의 장이 지정한 기관의 장이 작성하되, 시장·군수·구청장은 재난유형별 현장조치 행동매뉴얼을 통합하여 작성할 수 있다고 규정하고 있다. 다만 현장조치 행동매뉴얼 작성 기관의 장이 다른 법령에 따라 작성한 계획·매뉴얼 등에 재난유형별 현장조치 행동매뉴얼에 포함될 사항이 모두 포함되어 있는 경우 해당 재난 유형에 대해서는 현장조치 행동매뉴얼이 작성된 것으로 간주한다.

그리고 재난 및 안전관리 기본법 제34조의6 (다중이용시설 등의 위기상황 매뉴얼 작성·관리 및 훈련)에서는 “① 대통령령으로 정하는 다중이용시설 등의 소유자·관리자 또는 점유자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 위기상황에 대비한 매뉴얼(이하 “위기상황 매뉴얼”이라 한다)을 작성·관리하여야 한다”고 명시하고 있다.

정부에서 제정하여 운영하고 있는 감염병 위기관리 매뉴얼 사례는 다음과 같다.

- 표준매뉴얼: 행정안전부·보건복지부, 「감염병 위기관리 표준매뉴얼」(2012. 2), 보건복지부, 「감염병 위기관리 표준매뉴얼」(2014. 2)
- 실무매뉴얼: 국토교통부, 「감염병 위기대응 실무매뉴얼」(2018. 2), 식품의약품안전처, 「감염병 재난 위기대응 실무매뉴얼」(2019. 7)

제2절 우리나라 COVID-19 등 감염병 방역체계

1. 감염병 방역 대응기구

1) 재난 및 안전관리 업무의 총괄·조정 및 안전관리기구

「재난 및 안전관리 기본법」에서는 재난 및 안전관리 업무를 총괄하고 조정하는 책임자로 행정안전부 장관을 명시하고 있다.³¹⁾ 그리고 동 법에서는 재난 및 안전관리에 관한 주요 사항을 심의하기 위하여 국무총리 소속으로 「중앙안전관리위원회」를 두도록 정하고 있다.³²⁾ 또한 「중앙안전관리위원회」에 상정할 안건을 사전에 검토하고 주요 사무를 수행하기 위하여 중앙위원회에 안전정책조정위원회(이하 “조정위원회”라 한다)를 둔다고 명시하고 있으며, 조정위원회의 위원장은 행정안전부장관이 되고, 위원은 대통령령으로 정하는 중앙행정기관의 차관 또는 차관급 공무원과 재난 및 안전관리에 관한 지식과 경험이 풍부한 사람 중에서 위원장이 임명하거나 위촉하는 사람으로 구성하도록 되어 있다.³³⁾

31) 「재난 및 안전관리 기본법」 제6조(재난 및 안전관리 업무의 총괄·조정) 행정안전부장관은 국가 및 지방자치단체가 행하는 재난 및 안전관리 업무를 총괄·조정한다.

32) 「재난 및 안전관리 기본법」 제9조 (중앙안전관리위원회)

33) 「재난 및 안전관리 기본법」 제10조 (안전정책조정위원회)

2) 지역위원회

「재난 및 안전관리 기본법」에서는 지역별 재난 및 안전관리에 관한 주요 사항을 심의·조정하기 위하여 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 소속으로 시·도 안전관리위원회(이하 “시·도위원회”라 한다)를 두고, 시장(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제11조제1항에 따른 행정시장을 포함한다. 이하 같다)·군수·구청장 소속으로 시·군·구 안전관리위원회(이하 “시·군·구위원회”라 한다)를 두도록 하고 있다.³⁴⁾

2. 감염병 방역체계

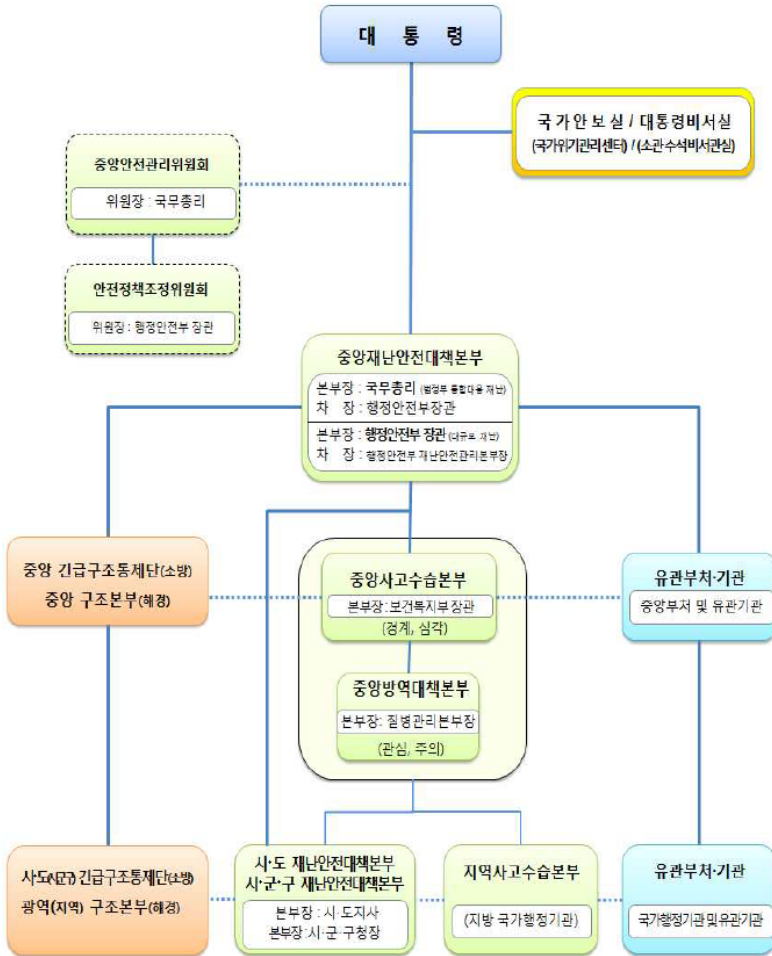
정부의 감염증 방역은 「재난 및 안전관리 기본법」에 근거하여 방역체계 구축, 사회적 거리두기 수칙 운용, 단계별·시설별 운영시간 및 출입인원 제한 등으로 이루어지고 있다.

정부는 감염병을 사회재난에 포함하여 국가위기관리 체계 속에서 관리하고 있다. COVID-19와 같은 범정부 통합대응이 필요한 재난의 경우 국무총리가 중앙재난안전대책본부장을 맡고, 보건복지부 장관이 중앙사고수습본부장을 맡아 국가 행정조직을 총괄하는 체계로 구성되어 있다.

지역은 감염병을 일선에서 지휘하고 대응하는 현장으로, 시·도지사가 시·도 재난안전대책본부장을 맡고, 유관기관과 협조체계를 구축하여 대응하고 있다.

34) 「재난 및 안전관리 기본법」 제11조 (지역위원회)

〈그림 3-2〉 정부 국가위기관리체계 종합도



자료: 식품의약품안전처(2019. 7.), 『「감염병 재난」 위기대응 실무 매뉴얼』, p. 240

제3절 우리나라 해운항만산업 방역 기준

1. COVID-19 관련 정부 검역지침 및 관련 메뉴얼

1) COVID-19 관련 정부 지침

COVID-19 관련 정부 지침은 중앙방역대책본부(해외출입국관리팀)에서 「코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역대응 지침」 형태로 상황에 맞게 내용을 개정하여 2021년 7월 1일 현재 제10판을 발표했다.

항만/공항에서의 코로나 대응 지침은 “COVID-19와 관련하여 공·항만 검역의 경우, 본 지침을 기본으로 따르되, 검역 현장 상황을 반영하여 세부 절차 등을 추가하여 운영할 수 있다”³⁵⁾는 규정에 따라 항만에서도 적용할 수 있다.

국토교통부는 「COVID-19 영향 운항 리스크 감축을 위한 항공기 안전 운항 대응지침」³⁶⁾이라는 별도 지침을 마련하여 항공기 운항기준으로 운용하고 있다.

2) 해양수산부의 COVID-19 관련 지침

해양수산부의 COVID-19 관련 지침은 다음과 같이 제정하여 적용하고 있다.

- 「COVID-19 대비 선내 방역지침」
- 「COVID-19 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」

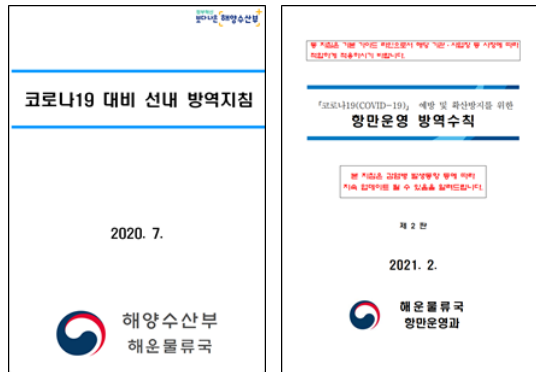
35) 중앙방역대책본부(해외출입국관리팀)(2021), p. 1.

36) 국토교통부 항공정책실(2020)

그러나 이 지침(수칙)에는 크루즈 선박에 대한 구체적 내용이 없어, 크루즈 선박에 적용하는 데 한계와 애로가 있다.

이와는 별도로 물류 목적 크루즈선 기항은 조건부로 허용하고 있다.

〈그림 3-3〉 해양수산부의 코로나 대응 방역수칙



자료: 해양수산부.

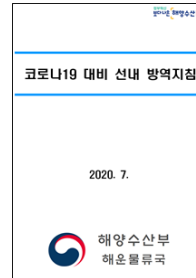
참고로 해양수산부가 운용하는 재난대응 매뉴얼은 다음과 같다.

- 표준매뉴얼: 대규모 해양오염, 해양선박사고, 적조, 조수
- 실무매뉴얼: 대규모 해양오염, 적조, 일반 선박 해양사고, 여객선 해양사고, 연근해 어선사고, 원양 어선사고, 조수, 풍수해, 지진, 인접국가 방사능 누출, 원전안전, GPS 전파혼신, 우주전파 재난, 육상화물 운송, 감염병, 대형 화산폭발, 감염병 위기대응

2. 해양수산부의 선내 방역지침³⁷⁾

1) 개요

해양수산부의 「코로나-19 대비 선내 방역지침」은 2020년 7월에 제정되어 운용중이다. 동 지침은 일반 원칙, 하역작업 시 행동요령, 기항지 행동요령, 부록(양식)으로 구성되어 있다. 그리고 일반 원칙에는 유증상자 승선 금지 등 관리, 마스크 착용의무화, 식사 관리, 소독 관리, 수시 환기, 건강관리 등에 대한 지침이 마련되어 있다.



2) 주요 내용

해양수산부의 「코로나-19 대비 선내 방역지침」의 일반 원칙 중 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

유증상자 승선 금지 등 관리 지침을 보면, 발열·호흡기 등 COVID-19 의심증상(기침, 인후통, 미각상실 등)이 있거나, COVID-19 확진환자의 접촉자(접촉자 동거가족 포함)는 승선을 금지한다. 운항 중 승선원에게 발열(37.5℃ 이상) 호흡기 증상(기침, 인후통)이 있는 경우 즉시 별도 선실에서 격리조치를 실시하고, 증상 완화 시까지 당직근무 등에서 제외되도록 근무를 조정하여 유증상자가 다른 선원과 접촉하지 않도록 조치한다.

마스크 착용 의무화 및 보건안전비품 관리 지침으로 선상 근무 중 식사, 개인 선실 휴식취침 등 불가피한 경우를 제외하고 선상근무 중 반드시 보건용 마스크를 상시 착용하도록 하고 있다. 그리고 선별 보건안전비품 보유 기준에 따라 출항 전 기준에 따른 방역물품 보유 여부를 확인해야 한다.

37) 해양수산부(2020)

식사 관리는 그룹별로 식사 시간을 분리(2회 이상)해서 식당 이용 인원을 적정하게 분산하고, 옆 사람과 2m(최소 1m) 거리를 유지해야 한다. 식사 시에는 가능한 일렬로 앉아 대면을 최소화하며, 식사 중 대화도 자제하도록 권고하고 있다.

소독 관리는 식당, 브릿지 등 선원 주요 동선에 손소독제를 비치하고, 1일 1회 이상 소독을 실시하며, 접촉 빈도가 높은 경우 1일 2회 이상 소독하도록 규정하고 있다. 소독 전 과정 중 환기 필수 및 방수성 장갑, 보건용 마스크 등 개인보호구를 착용해야 한다.

동 지침에는 수시 환기도 규정하고 있는데, 선박 운항 중 우천, 태풍 등 불가피한 경우를 제외하고 환기를 통해 공기가 순환되도록 조치하고, 개인 선실도 수시로 환기하도록 명시하고 있다.

건강관리를 위해 발열체크 전담관리자(의료관리자 등)를 지정하고, 항해 기간 중 전 승선원을 대상으로 매일 1일 2회 발열체크를 실시하고, 관리대장에 기재하도록 하고 있다.

그리고 하역작업 시 행동요령에서는 접안 전 도선사 등 외부인력이 선박 탑승했을 시 선박 내 당직 근무자는 방역장비(마스크, 고글, 장갑 등)를 반드시 착용해야 한다고 규정하고 있다. 그리고 외부인력 탑승 인원은 모두 발열검사 실시 및 관리대장에 기재하며, 마스크 미착용 시 승선을 금지하도록 하고 있다.

해양수산부의 「코로나-19 대비 선내 방역지침」 중 하선 작업 시 행동요령은 국내·외 항만에서 모두 적용하도록 명시하고 있다.

기항지 행동요령으로는 외국 항만에서 기항 시 응급환자 발생 등 의료적인 목적을 제외하고 하선을 금지하고 있다.

제4절 우리나라 항공산업³⁸⁾ 방역 기준

1. 국토교통부의 항공기 방역지침³⁹⁾

1) 지침의 목적 및 주요 구성

국토교통부는 COVID-19 대응을 위한 「생활 속 거리 두기 세부지침」의 대중교통 편을 기본으로 다른 대중교통 수단과 일부 상이한 항공기 운항환경 특성, 국제규칙 등을 반영한 맞춤형 지침 마련 필요성을 인지하고, 지난해 10월에 「코로나-19 영향 운항리스크 감축을 위한 항공기 안전운항 대응지침」(1판)을 제정하고 운용중이다. 국토교통부는 항공기가 전자장비 운용, 밀폐된 공간, 다양한 조종실·객실 안전절차, 국제선 운항 등의 측면에서 일반 대중교통 수단과 상이하기 때문에 COVID-19 대응을 위한 별도의 지침이 필요하다고 인식했다.

국토교통부는 항공사의 COVID-19 대응체계 보완, 항공교통에 대한 국민 신뢰도 제고, 국제경쟁력 확보 등을 통해 우리 항공산업의 수요 회복을 뒷받침하고자 이 지침을 제정한다고 밝히고 있다.

이를 위해 국토교통부는 항공사·종사자 및 승객이 함께 항공기 운항 중에도 감염 예방을 위한 거리 두기에 참여함으로써 COVID-19 확산 예방 및 항공안전 확보에 중점을 두고, ‘생활 속 거리두기 단계’(국내선), ‘운항노선의 COVID-19 위험도 등급’(국제선) 등을 고려하여 기내 거리두기 수칙을 최대한으로 적용하고 안전문화의 일환으로 정착시킨다는 계획이다.

38) 일반적으로 항공기를 만들거나 항공기를 이용하여 여객 또는 화물을 운송하는 산업을 통틀어 이르는 용어이나, 본 보고서에서는 항공기를 이용하여 여객 또는 화물을 운송하는 산업에 국한하여 사용한다. 항공 산업은 항공기를 이용하여 외국과 국내 간을 이동한다는 점에서 크루즈 산업의 방역 기준 마련에 참고할 내용이 많을 것으로 판단하여 특별히 분석하기로 한다.

39) 국토교통부 항공정책실(2020)

동 지침은 항공기 운영관리, 승무원 행동수칙, 객실 운영 등이 주요 내용으로 구성되어 있다. 그리고 항공기 운영 파트에는 운항 중 기내의 원활한 공기정화를 위한 항공기 에어컨 운영 및 관리, 기내 소독(조종실 전자장비 등) 등에 관한 주의사항을 포함되어 있고, 승무원 행동수칙 파트에는 운항 안전을 책임지는 승무원 감염 예방 및 의심 증상 발현 시 대응조치, 보호장비 착용 기준, 조종실 안전절차 등에 관한 사항이 포함되어 있으며, 객실 운영 파트에는 화장실 등 공동시설·물품 소독, 객실 좌석 배정, 기내식 간소화, 객실구역 간 이동제한, 손소독제 사용 주의 등에 관한 사항 등이 포함되어 있다.

2) 지침의 주요 내용

기본 방역수칙: 방역수칙에 관한 기본 사항은 거리두기 지침의 ‘대중교통편’, 소독지침 및 검역지침 등 중앙방역대책본부에서 발간한 지침 등을 따른다.

기내 공기정화: 항공기 에어컨은 기내 공기의 정화를 위해 제8조 및 제9조에 따른 사항에 따라 적절히 운영되어야 한다.

헤파필터 교체: 항공사는 제작사에서 권장하는 코로나-19에 따른 헤파필터의 사용주기(또는 비행시간)가 도래하면 이를 새로운 헤파필터로 교체하여야 한다.

자가 건강진단: 출근 전, 승무원은 자신의 신체 컨디션, 발열 증상 등의 여부를 자체적으로 진단하고, 체온 37.5℃ 이상, 감기 증상(기침·인후통·근육통 등) 등 신체 컨디션에 난조가 있는 경우에는 소속 항공사에 이를 알리고 병가 처리 등 출근을 하지 않도록 한다. 모든 승무원은 항공기 탑승 전 및 하기 후 발열체크를 실시하고 업무 중 또는 객실에서 대기 중 발열 증상이 있는 것으로 추정되는 등 체온 측정이 필요한 경우에 추가적으로 체온을 측정한다.

보호장비 지급 및 착용: 항공사는 운항 승무원 및 객실 승무원(이하 “승무원”이라 한다)에 대한 방역관리를 위해 승무원용 개인보호 장비를 제공하여야 한다. 단, 제공한 장비의 권장 사용기간이 초과하였거나, 오염되었을 확률이 있는 경우에는 이를 교체할 수 있도록 조치하여야 한다.

공용물품 사용 중단: 항공사는 승무원이 운항 중 다음 각 호에 해당하는 공용물품의 사용을 중단하도록 하여야 한다. 단, 해당 물품에 대한 소독 조치를 한 경우에는 그러하지 아니하다.

객실승무원의 의심증상 대응: 객실승무원은 자신의 건강 상태에 세심한 주의를 기울여야 하며, 의심증상이 있는 경우에는 즉시 업무에서 배제하여 제34조에서 정하는 격리구역에 격리될 수 있도록 하여야 한다. 의심증상이 있는 승무원은 손소독제(소독용 물티슈 포함)로 개인위생 조치 후, 마스크 및 일회용 장갑을 착용하도록 한다.

이륙 전 안내: 항공사는 이륙 전 승객에게 안내하여 감염병 예방 및 통제 등에 관한 활동에 대한 협조를 요청한다.

좌석 배치 등 객실 내 거리두기: 기내에 탑승한 모든 사람은 가능한 경우 다른 사람과 2m(최소 1m) 이상 거리두기를 실시한다. 다만, 탑승률이 높아 물리적으로 거리두기를 실시하기 어려운 경우, 항공기의 무게중심(weight & balance)을 유지하기 위해 일부 구역에 대한 거리두기가 불가능한 경우 등은 제외한다.

식사 및 음료 서비스: 국내선 항공편의 식사 서비스는 가능한 지양하는 것을 원칙으로 하고 음료 서비스(간단한 스낵을 포함한다)는 최대한 간소화하도록 노력한다.

의심 증상자에 대한 검역: 항공사는 「검역법」에 따라 탑승자 중 감염 의심 증상이 있는 경우에는, 검역 장소에 접근하였을 때 관할 검역소에 해당

사실을 알려야 한다. 단, 해외에서는 해당 방역당국의 지침에 따라 최대한 조치한다.

승무원 격리 및 COVID-19 검사: 휴무 중인 승무원이 발열, 피로, 마른 기침 등의 증상을 보이고 역학적(해외에서도 해당된다)으로 감염의심자, 확진자 등을 접한 경험이 14일 이내에 있는 경우에는, 방역당국의 지침에 따라 필요한 경우 선별진료소에서 COVID-19 검사를 신속하게 받아야 한다.

2. 인천공항공사, 코로나-19 인천공항 대응기준⁴⁰⁾

1) 지침의 목적 및 주요 구성

인천공항공사는 인천공항에서 COVID-19에 대응하기 위한 대응기준을 마련하여 운용 중이다.

동 기준의 주요 내용은 다음과 같다.

1. 공항시설 방역 등 위생관리 강화
2. 공항 근무자 위생용품 착용(사업장별 이행 여부 자체 관리)
3. 상황 장기화 및 위생용품 품귀에 대비 적정 재고(30일 사용분) 확보
4. 대규모 회의·행사·교육 개최 기준 및 위생관리 철저
5. 소속 직원 건강관리
6. 코로나-19 감염 예방을 위한 개인 위생관리 철저
7. 다중 이용시설 부분 폐쇄
8. 공항이용객 안내 강화를 통한 감염병 확산 예방
9. 인천공항 이용객 생활 속 거리두기
10. 시설 폐쇄기준

40) 인천공항공사(2021)

-
11. 의심환자 및 확진자 발생 시
 13. 코로나-19 진단검사 기준: 유증상자, 접촉자의 코로나-19 진단검사는 주소지 보건소에서 받는 것을 원칙으로 한다.
 14. 범정부 코로나-19 방역관련 지침 전파 및 준수

2) 지침의 주요 내용

(1) 직원 복무관리

정부 복무관리지침을 준용 적용하고 격리에 따른 재택근무를 원칙으로 하되 불가피할 시 공가를 시행한다. 코로나-19 감염이 의심되어 격리된 경우 격리가 해제되는 날까지 '재택근무' 또는 '공가'를 실시한다. 동거인/동거가족이 확진자 혹은 격리자일 경우에는 확진자의 격리가 해제되는 날까지 '공가', 자가격리자가 해제되는 날까지 '재택근무' 또는 '공가'를 실시한다.

발열(37.5℃) 또는 호흡기 증상 등 코로나-19 임상증상이 있거나, 안전문자 등 검사 안내를 받은 경우 '재택근무' 또는 '공가'를 실시한다. 밀접접촉자(보건당국 통보)는 '재택근무' 또는 '공가' 처리(음성 확인 시에도 보건당국에서 지정하는 기간 동안 재택근무, 예시: 14일)한다.

해외 귀국자는 해외 귀국 시 14일간 자가격리, '재택근무' 또는 '공가' 처리한다. 백신 접종자에 대한 휴가를 부여한다. 접종 당일은 접종에 필요한 시간만큼 '공가'를 부여하고, 접종 다음날은 이상반응 발생자에 대해 진단서가 필요 없는 1일의 '병가'를 부여한다.

격리·치료 후 출근 시 코로나-19 확진(격리해제확인서 등) 또는 격리자(음성확인서 등)였다는 사실 증빙 서류를 회사에 제출한다. 증빙서류를 제출하기 어려운 정당한 사유가 있다고 인정되는 경우(예: 진단서를 발급할 병원이 영업을 일시중지)에는 추후에 증빙서류 제출이 가능하도록 조치한다.

확진 또는 유증상 시 자진신고 미조치·지연, 정부의 ‘자가격리 대상자 및 가족·동거인 생활수칙’ 또는 ‘거리두기 단계별 마스크 착용 의무화 범위’ 미준수 등으로 감염사례 발생·전파 시 해당 임직원은 엄중 문책한다.

코로나-19 대응 과정에서 알게 된 개인정보 등 직무상 비밀을 누설하는 임직원에게는 관련 법령에 따라 엄중 조치한다.

(2) 의심환자 및 확진자 발생 시

가. 공항 내 의심환자 발견 시

의심환자는 발열(37.5°C 이상) 또는 코로나-19 유사증상(기침, 호흡곤란, 오한, 근육통, 두통, 인후통, 후각·미각 소실 등 그 외에 피로, 식욕 감소, 가래, 소화기 증상(오심, 구토, 설사 등), 어지러움, 코막힘, 객혈, 흉통 등 다양)이 있을 경우에 다음 사항을 조치한다.

출근 전 코로나-19 유사증상이 있는 직원은 ‘재택근무’, ‘공가’ 등을 활용하여 출근하지 않도록 조치한다. 의심환자 발생 사실을 소속 회사 보건관리자, 코로나-19 공사 비상대책본부에 통보한다(자회사는 공사 용역담당부서에 보고한다). 의심환자는 질병관리본부 콜센터 또는 관할 보건소와 상담하여 보건당국의 조치에 따른다.

코로나-19 진단검사 결과 통보 전까지는 재택근무·공가를 시행하고, 진단검사 결과를 통보 받은 즉시 부서장, 보건관리자, 코로나-19 공사 비상대책본부에 통보한다(자회사는 공사 용역담당부서에 보고). 보건당국의 특별한 조치사항이 없으면 증상이 사라질 때까지 재택근무, 공가를 시행한다.

보건당국의 확진 판정 시, 공항 내 확진 환자 발견 시 절차에 따른다. 의심환자 접촉자는 접촉자 발생 시 대응절차에 따른다.

3. 한국공항공사 「감염병 위기대응 현장조치 행동매뉴얼」⁴¹⁾

한국공항공사는 각종 감염병 대유행 상황에 신속하고 효과적으로 대응하기 위하여 국토교통부 「감염병 재난 위기대응 실무매뉴얼」, 질병관리본부 「메르스 대응지침」, 한국공항공사 「감염병 대유행 대비 업무 지속 계획」을 바탕으로 공사가 적용할 세부 대응절차를 매뉴얼로 규정하고 있다.

한국공항공사의 「감염병 위기대응 현장조치 행동매뉴얼」은 각종 원인 불명 및 해외 전염병 관련 위기 발생 시 공항 내 감염을 차단하기 위한 세부 절차와 직원 및 여객의 위생관리 및 자원 배분과 활용을 위한 업무 지속계획을 제정함으로써 공항의 정상 운영과 공사 업무 지속을 꾀하고자 제정되었다.

동 지침은 제1장 개요, 제2장 위기경보 수준별 조치사항, 제3장 위기대응 조치 및 절차, 제4장 참고자료, 제5장 별표 등으로 구성되어 있다.

제5절 우리나라 크루즈 관광객 입항 기준 및 문제점 —

1. 현행 크루즈 관광객 입국 기준

1) 개요

현재 크루즈 선박과 관광객에 대한 정부의 방역지침은 별도로 없고, 다만 해외에서 입국하는 모든 사람에 대해 적용하는 「코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역대응 지침」을 크루즈 관광객에 대해서도 적용할 수 있

41) 한국공항공사(2019)

다. 동 지침에는 해외에서 입국하는 사람들에 대한 검역절차가 공항과 항만으로 나뉘어 마련되어 있다.

그러나 정부에서 크루즈선 입항을 금지⁴²⁾하고 있어 크루즈 관광객은 사실상 입국을 할 수 없는 상황이다. 크루즈 선박에 대해서는 물류 목적 기항 외에는 입항을 금지하고 있으며 별도의 검역 기준도 없다. 반면 해외에서 들어오는 항공기는 COVID-19 상황에서도 입국이 허용되고 있다.

해양수산부는 「COVID-19 대비 선내 방역지침», 「COVID-19 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」 등을 마련하고 있으나, 이들 지침(수칙)에는 크루즈 선박에 대한 구체적 내용이 없다. 이와는 별도로 물류 목적 크루즈선 기항은 조건부로 허용하고 있다.

한편 국토교통부는 「COVID-19 영향 운항리스크 감축을 위한 항공기 안전운항 대응지침」을 마련하여 항공 입출국 및 항공산업 재개를 도모하고 있다.

2) 해외 입국자 분류 및 검역 절차

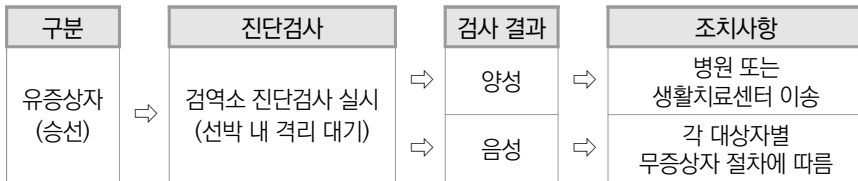
현행 「코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역대응 지침」에서는 해외에서 입국하는 사람을 유증상자와 무증상자로 우선 구분하고 이를 다시 진단 검사 결과와 예방접종 증명서, PCR 확인서 등 증빙서류에 따라 각각 조치를 달리하고 있다.

유증상자는 진단검사를 통해 양성/음성으로 구분하는데, 양성인 병원 또는 생활치료센터로 이송하고 음성인 각 대상자별 무증상자 절차에 따라 조치하고 있다. 무증상자는 COVID-19 상황에서 특별히 마련된 「특별입국 절차」에 따라 검역소 진단건사에 따라 병원 및 생활치료센터 이송, 자가격

42) 해양수산부 공문(2020a. 2. 10)

리, 시설격리, 격리 면제, 능동감시, 수동감시 등의 조치를 하고 있다. 이 과정에서 예방접종 증명서 제출 여부, PCR 검사서 제출 여부, 진단검사 결과 등이 중요한 판단 기준이 된다.

〈그림 3-4〉 유증상자의 항만 검역대응 절차(흐름도)



주: 유증상자 검사 결과 '음성' 확인 후 특별입국 절차(하선자) 진행

자료: 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021.7.5.), 「코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침」(제10-1판), p. 17

〈그림 3-5〉 무증상자의 항만 검역대응 절차(흐름도)



※ 하선자 용어 정의

- 입국자: 하선자 중 선원교대 등의 사유로 법무부 입국심사를 받는 내 · 외국인
- 내국인 하선자 중 입국심사를 받지 않고 재승선 하는 사람은 입국자로 보지 않음
- 상륙허가자: 하선자 중 상륙허가를 신청한 외국인
- 재승선 내국인: 하선자 중 입국심사를 받지 않고 외출했다가 선박으로 다시 돌아가는 내국인

자료: 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021.7.5.), 「코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침」(제10-1판), p. 17

〈그림 3-6〉 항만 입국자 일반적 대응 원칙(*법무부 입국심사를 받고 입국하는 경우)

구분	예방 접종 증명서 ¹⁾	PCR 음성 확인서	진단검사	격리	추가 검사
내국인 / 장기 체류 외국인	⇒ 제출	⇒ 제출	⇒ 검역소 *(내국인) 자가대기 가능	⇒ 음성 확인 후 격리 면제 (수동감시) 1) 보건소 확인시까지 방역수칙 준수	⇒ 6~7일째 진단검사 실시
		⇒ 미제출	⇒ 검역소	⇒ 음성 확인 후 격리 면제 (수동감시) 1) 보건소 확인 시까지 방역수칙 준수	⇒ 6~7일째 진단검사 실시
	⇒ 미제출	⇒ 제출	⇒ 검역소	⇒ 자가격리	⇒ 격리해제 전 검사
		⇒ 미제출 *외국인 입국불허	⇒ 검역소	⇒ 시설격리 7일 (7일 입소비용 본인부담) + 자가격리 7일	⇒ 시설퇴소 전 검사 격리해제 전 검사 실시 (총 2회)
단기 체류 외국인	⇒ ※ 세부절차 향후 마련	⇒ 제출	⇒ 검역소	⇒ 시설격리 (14일 입소비용 본인부담)	⇒ 격리해제 전 검사
		⇒ 미제출	⇒ 입국불허		

◆ 베타형 · 감마형 · 델타형변이 등 유행 국가는 주기적으로 별도 통지:
공문 또는 질병관리청 누리집(www.kdca.go.kr) → 알람 · 자료 → 공지사항 →
'국내 예방접종 완료자 해외입국 시 격리면제 적용 제외국가 안내' 참고

주: 1) PCR음성확인서 제출 대상이 아닌 경우에는 제출한 것으로 간주하여 적용
2) 백신별 권장 횟수를 모두 접종한 후 2주가 경과하여 출국한 '예방접종완료자'만 제출
3) 진단검사 결과 '양성'일 경우, 병원 또는 생활치료센터로 이송
자료: 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021. 7. 5), 「코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침」(제10-1판), p. 18

2. 문제점

1) 크루즈선 입항 기준 문제점

현재 크루즈 관광객에 대한 정부의 방역지침은 별도로 없고, 다만 해외에서 입국하는 모든 사람에 대해 적용하는 「코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역대응 지침」을 크루즈 관광객에 대해서도 적용할 수 있다. 동 지침에는 해외에서 입국하는 사람들에 대한 검역절차가 공항과 항만으로 나뉘어 마련되어 있다.

그러나 정부에서 크루즈선 입항을 금지하고 있어 사실상 크루즈 관광객도 입항을 할 수 없는 상황이다. 반면 항공기는 COVID-19 상황에서도 입국이 허용되고 있다. 국토교통부는 「COVID-19 영향 운항 리스크 감축을 위한 항공기 안전운항 대응지침」을 마련하여 항공 입출국 및 항공산업 재개를 도모하고 있다.

2) 크루즈 방역 문제점

해양수산부는 「정부조직법」에서 정한 해양 정책, 수산, 어촌개발 및 수산물 유통, 해운·항만, 해양환경, 해양조사, 해양수산자원 개발, 해양과학기술 연구·개발 및 해양안전심판에 관한 사무와 관련한 재난 및 안전관리 업무에 관한 기본계획을 작성한 후 국무총리에게 제출하여 승인을 받고 시행하여야 한다.

해양수산부는 「코로나-19 대비 선내 방역지침」, 「코로나19 (COVID-19) 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」 등을 마련하였으나, 이 지침(수칙)에는 크루즈 선박에 대한 구체적 내용이 없다. 즉 COVID-19 관련 크루즈 선박에 적용할 수 있는 입항 기준, 검역기준이 없다는 데 문제가 있다.

이와는 별도로 물류 목적 크루즈선 기항은 조건부로 허용하고 있다.

크루즈 산업은 세계관광기구(UNWTO)에서 밝힌 바와 같이 약 25개 업종이 참여하는 융복합 산업인데, 우리나라에서 크루즈는 주로 관광산업으로만 인식되고 있다. 즉 크루즈 산업의 필수요소는 관광객 외에도 선박과 항만·공항 등의 인프라가 필요하고, 크루즈선 건조를 위해 크루즈 조선도 필요한데 크루즈 이용자가 행하는 관광 측면에서만 인식하는 경향이 있다.

그리고 더 큰 문제점은 관광을 생활의 필수산업으로 인식하기보다 선택적인 산업으로 간주하는 경향이 있다는 점이다. 관광은 이용자 입장에서는 선택이 될 수 있으나, 기업 입장에서는 기업 운영을 위한 핵심 수입사업이고, 종사자 입장에서는 생계가 걸린 직업이다. 지난 2009년 서울에서 열린 세계관광포럼에서 UNWTO(United Nations World Tourism Organization) 프란체스코 프란잘리 사무총장이 “관광은 필수불가결한 산업”이 되었다고 주장⁴³⁾한 것은 시사하는 바가 크다.

43) UNWTO 프란체스코 프란잘리 사무총장은 “관광은 필수 불가결한 산업이 됐다. 20~30년 전만 하더라도 사람이 일자리를 잃게 되면 집, 음식, 의복 등 가장 필수적인 것만 지키고 여가 생활 등은 과감히 없앴다”며 “이젠 외식을 줄이고 휴가비를 모으려고 하는 등 사람들에게 여행과 레저는 기본적인 욕구가 됐다”고 강조했다. 매일건설신문(2009. 1. 13), 「관광은 필수 불가결한 산업」, http://www.mcnews.co.kr/sub_read.html?uid=3634§ion=sc59§ion2=%EC%82%AC%ED%9A%8C%EC%A2%85%ED%95%A9(검색일 2021. 8. 10)

〈그림 3-7〉 “관광은 필수 불가결한 산업”이라는
세계관광기구 사무총장의 발언 내용 보도 기사



자료: 매일건설신문(2009. 1. 13),
http://www.mcnews.co.kr/sub_read.html?uid=3634§ion=sc59§ion2=%EC%82%AC%ED%9A%8C%EC%A2%85%ED%95%A9(검색일 2021. 8. 10)

04

국제기구, 주요국 및 크루즈 선사의 COVID-19 방역체계와 시사점

제1절 개요

크루즈는 연안에서도 이동하지만, 대부분은 국제 이동을 전제로 비즈니스를 전개한다. 크루즈 선박은 특정 국가 항만에서 출발하여 다른 국가로 기항하면서 항만 접안과 관광객의 하선과 승선, 그리고 출항이 반복적으로 이루어진다. 이 과정에서 민간 크루즈 선사의 항만당국은 국제 기준과 관례에 따라 업무를 진행하지만, 기본적으로 양자간에는 우호적인 협력관계가 필요하다. 특히 크루즈 관광객, 승무원, 선박의 안전, 그리고 해양환경 보호 등을 위해서는 국제기준과 협력이 매우 중요하다.

COVID-19와 관련한 크루즈 산업부문의 국제기준은 코로나 발발 후 국제기구, 각국 정부, 그리고 크루즈 선사들이 마련하여 크루즈 관광객, 승무원의 건강 보호와 운항 기준으로 활용하고 있다.

이 장에서는 크루즈 부문의 COVID-19 대응 방역 기준과 내용을 WHO와 ILO 등의 국제기구의 방침, 미국, EU, 일본, 중국, 바하마 등 크루즈

운항이 많은 국가의 방역체제와 기준을 통해 분석한다. WHO는 코로나-19에 대응하는 국제적인 기구이며, 코로나 대응방침이 WHO에서 비롯되기에 중요한 연구대상이다. IMO는 코로나-19에 대응방침과 기술적 가이드라인을 발표했고, 「코로나바이러스(COVID-19) 대유행 기간의 안전한 선원 교대 및 여행을 보장하기 위한 업계 권장 프로토콜 프레임워크」를 개정하고 발표했다. ILO는 해사노동협약을 관장하면서 선박 승무원들의 건강과 근로 여건에 대한 기준을 제시하고 있어 연구대상에 포함했다.

해외 주요국의 크루즈 산업 코로나-19 방역체제 분석 대상으로는 미국, 일본, 중국, 바하마를 선정했다. 미국은 자국에 등록된 국제 크루즈 선박이 없지만⁴⁴⁾ 글로벌 크루즈 선박의 운항이 가장 많은 지역이다. 일본은 크루즈 선박 4척, 1만 6,366DWT가 등록되어 있다. 그리고 중국은 아직 자국 크루즈 선박이 없고 해외 크루즈 선박을 수용하는 입장이다. 반면 바하마는 크루즈선 131척, 84만 DWT가 등록된 세계 최다 크루즈 등록국가이다. 또한 바하마는 외국 크루즈 선박의 입출국이 많아 시사하는 바가 많으므로 분석 대상에 선정했다.

크루즈 선사 중 코스타크루즈와 NYK 크루즈는 동북아에서 운항이 많고 우리나라로 기항하는 선박이 많아 분석 대상에 포함했다.

44) 미국에 등록된 크루즈 선박은 26척이나 이들 선박의 총 중량톤수(DWT)가 10,899톤에 불과하고, 선박 1척당 평균 DWT가 419DWT에 불과하여 국제크루즈 선박이라 할 수 없다. Clarkson Research Services Limited 2021

제2절 국제기구

1. WHO

1) COVID-19 대응 기준

WHO는 선박에서 발생하는 다양한 공중 보건 사건을 관리하고 대응하기 위한 의로지침을 마련하고 전문적인 지원을 해왔다. 특히 WHO는 선박에서 공중 보건 사건을 관리하기 위해 항구 수준의 권한 있는 당국에 기술적 조언을 제공하는 것을 목표로 「선박에서의 공중보건사건 관리 핸드북」⁴⁵⁾을 발간하여 관리하고 있다.

WHO는 2020년 초부터 COVID-19가 확산됨에 따라 “세계를 대상으로 하는 바이러스의 확산 방지 및 바이러스 종식”이 조직의 중구적인 목표라고 발표하였다. 또한 COVID-19로 야기된 보건·건강상의 위기 및 사회·경제로의 부정적 영향에 대응하기 위해 WHO는 폭넓고 기민한 지원활동을 수행할 계획이 있음을 밝혔다.

WHO는 COVID-19가 야기한 충격에 대응하기 위한 각국의 보건, 사회, 경제활동을 대상으로 긴급 지원자금을 제공하고 있으며, 개발도상국에 제공되는 지원자금의 경우 무상지원 또는 저리의 이율로 제공된다.

WHO의 대응 기준은 ‘전염병 확산의 경감(Relief of COVID-19)’으로서 COVID-19로 인해 발생하는 경제·사회로의 부정적 영향을 지속적으로 줄이고, 무엇보다 보건·건강 차원에서 COVID-19 예방을 위한 보건 시스템 강화를 적극적으로 지원한다는 것이다.

45) WHO International Health Regulations (2005), Handbook for management of public health events on board ships, p. 3.

WHO는 보건·건강 부문이 COVID-19 발생 이전 시점으로 재건되는 것을 목표로 하며, 모든 국가와 분야를 망라하는 포괄적인 지원을 수행하는 것을 대응 기준으로 삼고 있다. 구체적인 실천전략으로는 ① 전염병 확산 방지를 위한 방역체계 강화 ② 빈곤한 취약계층의 보건·건강 보호를 위한 지원활동 강화 ③ 위생시설 공급 및 보건서비스 접근성 개선 ④ 취약국 및 취약계층 대상 패스트 트랙(fast track) 지원 등이 있다.⁴⁶⁾

2) 선박 대응 기준(크루즈 포함)

WHO가 COVID-19의 확산 이후 2020년 상반기에 발표한 「크루즈 선박을 포함하는 모든 종류의 선박을 대상으로 하는 원칙(선박의 국제보건규칙)」은 ‘보건 상태를 불문하고 모든 선박의 자유로운 입항이나 상륙이 보장되어야 한다’는 것이다.

선내활동 대부분이 항행 중인 선박 내에서 이루어지는데, 공중위생이나 적정한 수준의 보건의 제공되지 못하는 경우 이에 대응하기 위해 원래대로라면 육상의 의료 서비스를 받게 되지만 항행 중에는 충분한 수준의 의료 서비스를 즉각적으로 받기 어렵다는 특성이 있다. WHO는 이러한 특수성을 감안하여 선내 바이러스 감염자가 발생하는 등 공중위생상의 특수한 상황이 발생했을 경우 바이러스의 확산을 방지하기 위해 하선 또는 기항을 금지시키기보다는 오히려 기민한 상륙을 보장해 선내 상황이 악화되는 것을 방지해야 한다는 입장이다.⁴⁷⁾

46) 国土交通省(2020.11.) 토대로 작성

47) 朝日新聞(2020. 2. 13), 「クルーズ船拒否根拠に基づかないWHOが批判」(크루즈선 거부 근거 없다고 WHO가 비판), <https://www.asahi.com/articles/ASN2F3FNPN2FUHBI007.html> 토대로 작성(검색일: 2021. 9. 19)

〈표 4-1〉 WHO 선박(크루즈 포함) 보건규칙

구분	세부내용
선박보건규칙	• 보건 상태 불문 모든 선박의 자유로운 입항이나 상륙 보장 필요(크루즈 포함) • 선박은 항행 중 원활한 의료서비스 수취가 불가능한 상황을 고려하여 공중위생상의 특수상황 발생 시 바이러스 확산 방지를 위해 하선 또는 기항을 금지 시키기보다 기민한 상륙 보장 우선

자료: 朝日新聞(2020. 2. 13), <https://www.asahi.com/articles/ASN2F3FNPN2FUHBI007.html>
 토대로 작성(검색일: 2021. 9. 19)

3) 대응사례

WHO는 2020년 2월 12일 회견에서 “감염자가 발생했거나 향후 발생할 수 있다는 이유로 크루즈의 입항이나 승객 하선이 거부되는 것에 대해 근거 없는 위험 평가가 종종 이뤄지고 있다”고 지적하고 개선을 촉구하였다.

당시 WHO는 공개성명에서 입항이 거부되고 있는 크루즈선 2척이 있다고 밝혔는데, 이는 전술한 WHO의 「선박의 국제보건규칙」에 위배되는 것이다. 입항이 거부되고 있는 크루즈선 2척은 일본 요코하마항에서 승객들이 하선하지 못했던 ‘다이아몬드 프린세스(Diamond Princess)’ 호와 일본 및 태국이 입국을 거부했던 ‘웨스테르담(Westerdam)’ 호이다. 공개성명에서 WHO는 일본 및 태국의 해운·항만 당국에 “선박의 자유로운 입항이나 상륙 등의 원칙을 규정한 선박의 국제보건규칙을 위배하지 말고, 국제보건규칙을 준수해야 한다”고 각국에 요구한 바 있다. 이와 더불어 WHO는 웨스테르담호의 기항을 승인한 캄보디아에 대해 “이는 WHO가 요구해 온 선박의 국제보건규칙 준수를 위한 국제적인 연대”라고 평가하였다.⁴⁸⁾

48) 朝日新聞(2020. 2. 13), 「クルーズ船拒否根拠に基づかないWHOが批判」(크루즈선 거부 근거 없다고 WHO가 비판), <https://www.asahi.com/articles/ASN2F3FNPN2FUHBI007.html> 토대로 작성(검색일: 2021. 9. 19.)

2. IMO

1) 개요

IMO(국제해사기구)는 COVID-19에 대한 대응방침과 기술적 가이드라인을 몇 차례 발표했고, 최종적으로는 IMO 산하 해사안전위원회(MSC: Maritime Safety Committee)에 프로토콜을 개정하고 배포하는 권한을 부여했다. 이에 따라 IMO 해사안전위원회는 「코로나바이러스(COVID-19) 대유행 기간의 안전한 선원 교대 및 여행을 보장하기 위한 업계 권장 프로토콜 프레임워크」⁴⁹⁾를 개정하고 발표한 바 있다.

IMO의 MSC에서 제정한 동 프레임워크는 본문 5개 조항과 부속서로 구성되어 있다. 동 부속서의 구성은 다음 <표 4-2>와 같다.

<표 4-2> IMO 「코로나바이러스(COVID-19) 대응 프로토콜 프레임워크」 목차

- | | |
|-------------|--|
| 개요 | - 소개
- 목적과 범위
- 선적 서류 비치 |
| 프로토콜의 프레임워크 | - 배에 합류하기 위한 프로토콜 :
한 나라의 통상적인 거주지에서 항공기를 통해 다른 나라의 항구에 있는 선박에 합류하는 것
- 배에서 떠나 송환하기 위한 프로토콜 ;
한 나라의 항구에 있는 선박에서 항공기를 통해 다른 국가의 선원의 통상적인 거주지로 이동하는 것 |
| 부록 | - 문서 및 템플릿 구현 |

프로토콜의 프레임워크

자료: IMO(2021. 4. 22), Industry Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel During the Coronavirus (Covid-19) Pandemic, 22 April 2021

49) IMO(2021. 4. 22)

2) 주요 내용

(1) 지침의 목적 및 연혁

IMO 안전위원회는 제102차 세션(2020년 11월 4일부터 11일까지)에서 특히 코로나바이러스(COVID-19) 대유행 기간 동안 안전한 선박 승무원 변경 및 여행을 보장하기 위한 권장 프로토콜 프레임워크의 중요성을 인식했다. Circular Letter No.4204/Add.14/Rev.1(의정서)에서는 COVID-19에 대응하는 수단, 그리고 실행 가능한 한, 회원국과 모든 당사자들은 가능한 의정서를 적용하는 것을 고려해야 한다고 권고했다.

해사안전위원회(MSC)는 해운부문을 대표하는 기구와 협의 상태에 있는 광범위한 글로벌 산업협회가 팬데믹 확산에 따라 프로토콜을 계속 검토하고 있으며 프로토콜은 추가 수정이 필요하다고 언급했다. 따라서 위원회는 의장과 IMO 사무국이 위원회의 사전 승인을 기다리지 않고 이 MSC 회보의 개정판으로 프로토콜의 수정된 버전을 배포할 수 있는 권한을 부여했다. 그리고 위원회는 다음 회의에서 수정된 회람을 소급하여 승인하도록 했다.

이 프로토콜에서는 백신의 글로벌 출시와 관련된 주요 과제를 언급하고 있으며 특히 회람 서한(No. 4204/2021년 3월 25일의 Add.38)에는 ICAO 사무총장, ILO 사무총장, IMO 사무총장, WHO 사무총장 및 IMO 사무총장이 발행한 공동 성명이 포함되어 있다. 공동 성명은 모든 유엔 회원국이 국가 COVID-19 예방 접종 프로그램에서 선원을 우선시하고 가능한 한 빨리 예방접종을 실시함으로써 선원을 보호하며 국경을 넘어 안전한 이동을 촉진할 것을 촉구했다.

IMO 회원국은 부속서에 규정된 의정서를 고려하고 적절한 경우 자국 국기를 게양할 자격이 있는 선박의 소유자, 운영자 및 관리자와 해당 선박에 고용되거나 종사하는 선상 직원이 그에 따라 행동하도록 조언했다.

COVID-19 팬데믹 기간 동안 선원 변경, 의료 서비스 및 선원 여행을 용이하게 하기 위한 권장 조치도 강조했다(결의안 MSC.473(ES.2)).

IMO와 협의 상태에 있는 정부간 기구 및 비정부 기구도 위의 내용에 제공된 의정서 및 기타 지침을 고려하고 그 내용을 회원들에게 권고하였다.

그러나 IMO에서는 크루즈 산업을 포함한 해양산업의 재개를 고려한 구체적인 지침이나 계획은 발표하지 않았다. 이는 국제항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization)에서 항공산업 회복을 위한 태스크포스 위원회(CART: Council Aviation Recovery Task Force)를 만들고 「도약 : COVID-19 공중보건 위기를 극복을 위한 항공 여행 안내」 보고서⁵⁰⁾를 발표한 것과는 대조되는 모습이다.

(2) 주요 가이드라인

IMO는 각국 정부 및 관련 국가당국이 다음을 수행할 것을 권장한다.

- 직업 선원과 해상 직원은 관할 지역에서 국적에 관계없이 필수 서비스를 제공하는 ‘핵심 근로자’로 지정한다.
- 직업 선원 및 해상 직원이 선박에 쉽게 합류하거나 떠날 수 있도록 국내 여행 또는 이동 제한에서 필요하고 적절한 면제를 부여한다.
- 특히 선원의 공식 신분 문서, 하선 명부, STCW⁵¹⁾ 증명서, 선원 고용 계약서 및 고용주의 임명장을 필요한 경우 선원 교대를 위한 전문 선원의 증거로 수락한다.

50) ICAO(International Civil Aviation Organization) CART(Council Aviation Recovery Task Force)(2020. 5. 27.), “Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis”

51) STCW: IMO에서 정한 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW; International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers(1978)https://world.moleg.go.kr/web/wli/lgsllInfoReadPage.do?A=A&searchType=all&searchPageRowCnt=10&CTS_SEQ=48310&AST_SEQ=309&ETC=1(검색일 2021. 4. 30)

- 직업 선원과 해상 직원이 선원 교체 및 송환을 위해 항구에서 선박을 하선하고 영토를 통과하여(즉, 공항으로) 통과하도록 허용한다.
- 선원 변경 및 송환을 위해 선박에서 내리려는 선원을 위한 적절한 승인 및 심사 프로토콜을 구현한다.
- WHO 조언에 따라 COVID-19에 대한 기본적인 보호조치에 대한 정보를 선박과 승무원에게 제공한다.

3. ILO

1) 개요

ILO(International Labor Organization, 국제노동기구)에서는 크루즈 선박에 대한 코로나 대응 지침을 별도로 발표하지 않았지만, 코로나 바이러스 확산 이후 열악해진 해상 선원의 노동조건에 대한 문제점을 지적하고 기존의 국제해사노동협약⁵²⁾을 준수해야 한다는 가이드라인을 「해상 노동 문제 및 코로나바이러스(COVID-19) 안내문」⁵³⁾이라는 형태로 발표했다.

ILO의 국제근로기준부(NORMES: International Labour Standards Department)와 특별 정책부(SECTOR: Sectoral Policies Department)가 주도한 이 가이드라인은 협약 및 권고의 적용에 관한 전문가 위원회의 일반 관찰 내용을 포함했고, 2006년 해사노동협약 특별 노사정 위원회 임원들의 공동 성명과 수정사항을 반영했다.

동 가이드라인의 목적은 팬데믹이 시작된 후 협약 비준국이 기국, 항만국 또는 노동력 공급국으로서 각기 다른 상황과 역량을 가진 상황에서 MLC 2006의 규정을 선택적으로 수용하는 상황에 대해 위험성을 경고하

52) ILO, Maritime Labour Convention (국제해사노동협약), 2006

53) ILO(2021. 2. 3)

고, 각국이 규정을 실질적으로 준수하도록 촉구하는 데 있다. 더 나아가 ILO는 선원의 권리를 회복하고 MLC에 따른 의무를 최대한 준수하기 위해 지체 없이 필요한 모든 조치를 취하겠다는 입장도 표명했다.

동 가이드라인은 15장, 66개 조문으로 구성되어 있으며, 전체 목차는 다음 <표 4-3>과 같다.

<표 4-3> ILO 「해상 노동 문제 및 코로나바이러스(COVID-19) 안내문」 목차

1. 선원 권리회복 긴급 촉구
2. 선원 고용계약의 연장: 공식, 무료 및 사전 동의
3. 회원국 간의 협력이 필요합니다.
4. 비준국이 채택할 조치
 - a. 기국의 책임
 - b. 항만국 책임
 - c. 노동 공급 국가의 책임
5. 선원의 안전과 건강 보호
6. 선원의 환승 및 이송 및 송환 촉진
7. 선원을 핵심근로자로 인정하라는 긴급 촉구
8. 선내 최대 근무기간 준수
9. 최소 인원 확보
10. 진단서
11. 교육 및 자격 관련 인증
12. 해상근로증명서 및 검사
13. 사회적 보호: 감염 또는 검역 시 선원의 유급 병가 자격
14. 팬데믹 기간 동안 해안 휴가 및 복지 시설
15. 선원의 유기

자료: ILO(2021. 2. 3), Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19), Revised version 3.0, Geneva

2) 주요 지침

(1) 선원 고용계약의 연장: 공식, 무료 및 사전 동의

ILO 전문가 위원회는 특정 회원국이 선원의 교체 혹은 귀가를 허용하지 않는 것 자체가 선원이 승선할 수밖에 없게 만들어 선택권을 침해하고, 수개월 동안 무기력해질 수 있는 조건을 만든다는 점을 관찰했고, 이는 강제 노동에 해당할 수 있다고 지적했다.

그리고 위원회는 기국, 항만국 또는 노동력 공급국으로서 다양한 능력을 가진 모든 비준국에 필요한 조치를 채택하거나 지체 없이 기존 조치를 강화하여 어떠한 경우에도 선원이 계속 작업을 하도록 강요받지 않도록 할 것을 요청했다.

(2) 회원국 간 협력의 필요성

ILO 전문가 위원회는 많은 정부가 전염병 유행으로 인해 선원과 선주들이 직면한 문제를 극복하기 위한 해결책을 확인하고 이니셔티브를 생성하기 위해 양자 간, 또는 지역 및 국제 수준에서 중요한 조치를 취했음을 인정했다. 그러나 위원회는 ITF(International Transport Workers Federation, 국제운수노동조합연맹)와 ICS(International Chamber of Shipping, 국제해운회의소)가 제공한 정보와 사무소에서 입수할 수 있는 증거에 기초하여 협약의 조항이 전 세계적으로 계속 무시되고 있음을 관찰했다.

위원회는 협약에 위기, 건강 관련 또는 기타의 경우에 해당 조항의 이행을 일시적으로 중단할 수 있는 조항이 포함되어 있지 않음에도 불구하고 많은 지역/국가/선박에서 코로나 시기에 선원의 권리와 근로 여건이 침해되고 있는 상황을 우려했다. 그리고 위원회는 MLC 2006의 보호 범위가 완전한 형태로 가장 세심하게 적용되어야 하는 상황이 바로 위기의 시기라

는 견해를 강조했다. 협약에는 선원의 권리 보호를 위한 최소한의 기준만이 포함되어 있기 때문에 더욱 그러하다.

ILO 위원회는 각국 정부가 COVID-19 팬데믹 기간 동안 협약의 효과적인 이행 및 집행을 보장하기 위해 상호협력을 더욱 강화하고 관련 선원 및 선주 단체와 협의하여 필요한 곳에 적절한 조치를 채택할 것을 촉구했다.

(3) 비준국이 채택할 조치

가. 기국의 책임

ILO 전문가 위원회는 일반 관찰에서 기국으로서 책임이 있는 모든 비준 국가에 필요한 조치를 채택하고, 필요한 경우 더 빈번하게 검사를 실시하는 등 기국의 선박이 협약의 규정을 완전히 준수하는지 확인하기 위해 지체 없이 기존 조치를 강화할 것을 촉구했다.

전문가 위원회는 MLC 2006의 핵심 원칙 및 요구 사항을 적용하지 않으면 특히 보호 범위가 가장 필요한 시간과 상황에 협약을 무의미하게 만들 수 있다고 강조했다. 이는 항해 안전에 직접적으로 부정적인 영향을 미쳐 인명과 환경에 예측할 수 없는 손해를 입히고, 필요한 물품의 국제 공급 및 유통에 큰 피해를 입히며 해상사고의 위험을 기하급수적으로 증가시키기 때문이다.

나. 항만국의 책임

ILO 전문가 위원회는 규정 5.2.1, 1항에 따라 회원국 항구에 기항하는 모든 외국 선박이 선원의 선박 내 근로 및 생활 여건 등을 포함하여 협약 요건의 준수 여부를 검토할 목적으로 검사 대상이 될 수 있음을 상기시켰다. 그리고 ILO 전문가 위원회는 팬데믹 기간 동안 항만국 통제당국이 검사를 수행하는 과정에서 직면한 어려움에 주목하면서, 항만국가로서 책임

이 있는 비준 국가들이 협약에 따른 의무와 요구 사항을 완전히 준수하기 위해 필요한 조치를 지체 없이 채택할 것을 요청했다.

다. 노동 공급 국가의 책임

ILO 전문가 위원회는 노동력 공급 국가가 선원의 권리 존중을 보장하기 위해 기국 및 항구 국가와 협력하는 데 중요한 역할을 해야 한다고 언급했다. 위원회는 노동 공급국 중 그 책임 역할을 다하지 않은 정부에 대해 현재 해외에 있는 선원을 수용하고 다른 사람들이 배에 합류할 수 있도록 하기 위해 운송, 검사 및 검역과 관련하여 필요한 시설을 갖추도록 필요하고 즉각적인 조치를 취할 것을 촉구했다.

라. 선원의 안전과 건강 보호

2006년 MLC 제4조 1항 및 4항에 따라 모든 선원은 안전 기준을 준수하는 안전한 작업장과 건강 보호, 의료, 복지 조치 및 기타 형태의 사회적 보호를 받을 권리가 있다. 그리고 2006년 MLC 규정 4.1, 1항에 따라 기국은 모든 선원에 대해 COVID-19 대유행 상황에서 일부 의료장비의 부족을 염두에 두고 알코올 성분의 손 세정제 및 개인 보호 장비 제공을 포함하여 건강 보호를 위한 적절한 조치를 보장하며, 기내에서 일하는 동안 의료 지원을 포함하여 신속하고 적절한 의료 서비스를 받을 수 있다. 라디오 또는 위성통신은 무료이며 하루 24시간 이용 가능하도록 규정하고 있다.

ILO 전문가 위원회는 선박의 기국은 선박의 선원이 건강 보호를 위해 예방접종을 포함하여 신속하고 적절한 의료 서비스를 받을 수 있도록 조치할 것을 촉구했다. 선내에서 일하는 동안 모든 선원은 선박 기국의 보호 아래 안전하고 위생적인 환경에서 생활하고, 일하고, 훈련할 수 있어야 한다.

지난 2020년 3월 31일 초기 공동 성명에서 STC 위원⁵⁴⁾은 다음과 같이 발표했다. “회원국은 필수 의료용품, 연료, 물, 예비 부품 및 식량을 선박에

전달하기 위해 할 수 있는 모든 일을 해야 한다. 세계 일부 항만에서 선박의 입항 제한은 선박이 필요로 하는 필수품을 얻지 못하도록 하는 것으로 매우 부적절한 조치이다. 국제선박의료지침(International Medical Guide for Ships) 제3판과 국제해사보건협회(International Maritime Health Association), 국제해운협회(International Chamber of Shipping) 및 세계보건기구(WHO)가 제공한 지침에 따라 반드시 선원들이 풍부한 보급품과 장비를 이용할 수 있도록 해야 한다.”⁵⁵⁾

마. 선원의 선내 최대 근무기간 준수

COVID-19 대유행으로 인해 선원 변경과 선박 여행이 금지되면서 수십만 명의 선원이 최대 근무 기간인 11개월을 초과하여 승선하는 상황에 처해 있다.

ILO 전문가 위원회는 COVID-19 대유행으로 인한 어려움이 무엇이든간에 선원의 복무 기간을 11개월 이상으로 연장하는 것은 더 이상 선원 교체 문제에 대한 해결책으로 간주될 수 없다는 점을 강조했다. 각국 정부는 선원의 피로와 정신건강이 선원의 신체적 건강과 항해 안전을 실제로 심각하게 위협할 정도로 악화될 수 있음을 명심해야 한다고 지적했다.

54) SPC 위원회 위원(Special Tripartite Committee of the MLC, 2006)은 수정된 2006년 해사 노동 협약의 노사정 특별 위원회 성격을 가짐. STC는 2006년 MLC 제13조에 따라 설립된 노사정 기구로, 이 협약의 업무를 지속적으로 검토하고 있음. STC 위원회는 ILO 이사회에 의해 3년 임기로 활동함. 위원은 현재 영국의 Julie Carlton(의장), 싱가포르의 Martin Marini(정부 부의장), Mark Dickinson(선원 부의장 대행) 및 독일의 Max Johns(선주 부의장) 등임. 2020년 3월 31일, 위원들은 코로나바이러스 질병(COVID-19)에 관한 성명서를 채택했음. 2020년 10월 1일, 그들은 같은 주제에 대한 새로운 성명서를 채택했음. 2020년 12월 15일, 그들은 선주와 용선자 간의 협력을 강화하여 선원 교체를 용이하게 하는 것과 관련하여 코로나바이러스 질병(COVID-19)에 대한 성명을 채택했음. 자료 : ILO(2021. 2. 3), Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19), Revised version 3.0, Geneva, pp. 3-4.

55) ILO(2021. 2. 3), Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19), Revised version 3.0, Geneva, pp. 11-12.

바. 선원의 환승, 이송 및 송환 촉진

ILO 전문가 위원회는 선박의 기국은 비준 국가에 필요한 조치를 채택하거나 기존 조치를 지체 없이 강화하여 협약에 명시된 상황에서 선원을 무료로 송환할 것을 촉구했다. 협약의 규정(규정 2.5 및 규정 2.4)에서 파생된 최대 선내 근무 기간 11개월도 엄격히 준수할 것을 강조했다.

ILO 전문가 위원회는 항만국 통제 책임이 있는 정부에 항만에 기항하거나 영해 또는 내해를 통과하는 선박에 승선한 선원의 송환을 촉진할 것도 추가로 요청했다(기준 A2.5.1, 7항). 이는 선원의 교체가 용이하도록 지원하는 조치이다. 선박에 승선하기 위해 들어오는 새로운 선원에 대해서도 신속하고 비차별적인 대우를 제공하여 선박의 안전한 승선을 보장하도록 해야 한다고 명시했다(표준 A2.5.1, 7항).

제3절 주요국의 크루즈 산업 방역체계

1. 미국

1) 미국의 크루즈 산업 및 크루즈 방역체계 개요

(1) 미국 크루즈 산업 개관

미국은 세계에서 크루즈 관광객이 가장 많은 국가이나, 자국에 등록된 국제 크루즈 선박은 없다. 현재 미국에 등록된 크루즈 선박은 26척에 총 1만 899톤(DWT)인데, 이는 선박 1척당 평균 419DWT에 불과하여 국제 크루즈 선박이라 할 수 없는 수준이다.⁵⁶⁾ 글로벌 크루즈 선사들은 미국 마이애

56) Clarkson Research Services Limited 2021, (검색일 2021. 10. 11)

<https://sin.clarksons.net/Register#!/Fleet/Flag/Vessel-Type/documentId/33388>

미 등에 본사를 두고 있으나, 선박은 바하마 등에 등록하여 운항하고 있다.

반면 미국의 크루즈 관광객은 2019년에 1,420만 명으로 전 세계 크루즈 관광객의 절반 수준인 47.8%를 차지한다. 그리고 미국을 포함하여 카리브해를 방문하는 크루즈 관광객은 연간 1,200만 명에 달한다.⁵⁷⁾

미국 본토 남쪽 바다인 카리브해에는 세계에서 가장 많은 크루즈 선박이 운항한다. COVID-19 발생 이전인 2019년 기준으로 북미지역에는 235척의 크루즈 선박이 배치되었고, 이는 세계 크루즈 선박의 55.2%에 해당하는 규모이다.⁵⁸⁾

이에 따라 미국의 크루즈 산업에 대한 COVID-19 방역지침은 글로벌 크루즈 선사들이 미국 항만을 입출항하는 데 적용되며 자국민을 포함한 크루즈 관광객과 승무원을 보호하기 위해 마련되었다.

〈표 4-4〉 미국의 크루즈 산업 현황

구분		내용
크루즈 선박 (2021년 등록기준) ¹⁾	척수 (척)	26
	톤수 (DWT)	10,899
	척당 평균톤수 (DWT)	419
크루즈 관광객 (천 명) ²⁾	2018년	13,091
	2019년	14,199
	2020년	2,732

자료: Clarkson Research Services Limited 2021,
<https://sin.clarksons.net/Register#!/Fleet/Flag/Vessel-Type/documentId/33388>(검색
 일 2021. 10. 11); CLIA(2021), p. 3

57) CLIA(2021b), p. 22.

58) Cruise Industry News(2020), p. 8.

(2) 미국의 크루즈 방역 주관조직

미국에서 크루즈 선박에 대한 주관조직은 미국 보건복지부(HHS: U.S. Department of Health And Human Services)와 질병통제 및 예방 센터(CDC: Centers for Disease Control and Prevention)이다.

(3) 미국의 크루즈 방역지침

미국의 크루즈 선박에 대한 운항지침은 몇 번의 개정을 거쳐 2020년 10월에 최종 공시된 「선원 보호를 위한 조건부 항해 및 초기 COVID-19 테스트 요구 사항에 대한 프레임워크」⁵⁹⁾에 명시되어 있다.

(4) 미국 크루즈 방역 지침 적용 대상

미국의 크루즈 선박에 대한 운항지침은 미국 해역에서 크루즈선을 운항하거나 운항할 예정인 크루즈선 운항사에 대해 적용된다. 동 지침 조건부 항해를 위한 프레임워크(Framework for Conditional Sailing)에서 명시한 적용 범위에서 “이 프레임워크는 미국 수역에서 크루즈선을 운영하거나 운영할 계획인 사람과 미 수역 밖에서 유람선을 운영하는 사람 중 이 명령의 효과가 남아 있는 동안 크루즈선 운영자가 미국 수역에서 선박을 다시 운영하려는 경우 모두 적용된다”고 명시하고 있다.⁶⁰⁾ 따라서 동 지침은 크루즈 선박의 국적이나 입출항에 관계없이 미국 해역 안과 밖에서 운항하는 모든 선박에 적용되는 규정이라 할 수 있다. 즉 크루즈 선박의 입항 및 출항과 관계없이 적용되는 지침이다.

59) US HHS, CDC(2020), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew

60) US HHS, CDC(2020), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 29.

(5) 미국 크루즈 방역 지침 적용 대상

CDC는 크루즈선 승객 승선 및 운항 재개를 다음과 같이 단계적으로 추진할 계획이다.

가. 미 해역에서 크루즈선에 탑승한 승무원에 대한 실험실 테스트 확립

나. 크루즈 선박 운영자가 크루즈 선박에서 COVID-19를 완화하는 능력을 테스트하기 위해 설계된 시뮬레이션 항해

다. 인증 절차

라. 선박에 탑승한 승객과 승무원 사이 및 해안지역 사회에 COVID-19 도입, 전파 또는 확산의 위험을 완화하는 방식으로 여객 항해로의 복귀

이러한 단계는 COVID-19의 유행 양상에 맞춰 크루즈 선박 운영자가 COVID-19의 위험을 완화하는 조치를 성공적으로 수행할 수 있는가를 공중보건 차원에서 결정된다.

2) 미국의 크루즈 방역지침

(1) 지침 제정 배경과 경과

미 정부는 크루즈선에 대해 COVID-19 방역 기준을 마련하고 항해를 허용하는 것이 운항 금지보다 산업 및 고용 측면에서 유리하다고 판단했다.

미 정부는 이와 같은 결정을 내리기 전에 크루즈선 방역과 운항에 대한 폭넓은 의견을 조사했다. 이 조사는 60일간 1만 3,000개의 의견을 접수했다. 의견 조사 결과 주요 내용을 살펴보면, 방역조치 강화 후 미국 내 크루즈 재개에 응답자의 75%가 찬성했다. 반면 25%는 팬데믹 이후 운항 재개를 지지했다. 그리고 코로나 감염자에 대한 승선 제한에 대해 98%가 찬성

했다. 승선 전 14일 동안 COVID-19 감염지역 출입 등 노출 시 승선을 제한하는 것도 65%가 찬성했다. 크루즈 승선 전 승무원과 관광객 검사에 대해 74%가 찬성했으며, 크루즈 선내 감염을 줄이기 위해 승객 수에 제한을 두는 정책은 90%가 찬성했다. 그리고 선내 마스크 사용에 대해서는 85%가 찬성했다.

〈표 4-5〉 CDC의 크루즈선 방역과 운항에 대한 의견조사 결과

단위: %

조사 항목		응답률
크루즈 운항 시기	방역 조치 강화 후 미국 내 크루즈 재개에 찬성	75%
	팬데믹 이후 운항 재개를 지지	25%
코로나 감염자에 대한 승선 제한		98%
승선 전 14일 동안 COVID-19 감염지역 출입 등 노출 시 승선을 제한		65%
크루즈 승선 전 승무원 및 관광객 검사		74%
크루즈선 감염 줄이기 위해 관광객 숫자 줄이는 정책		90%
선내 마스크 사용		85%

자료: US HHS, CDC(2020), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 29. pp. 13~14.

CDC는 크루즈 선박 방역과 운항 관련 정책 수립 시 바이러스에 대한 과학적 분석과 일반인 의견조사를 병행하여 실시한 후 승선을 조정으로는 전염 방지에 한계가 있다고 판단하고 적극적 개입을 추진했다.

한편 크루즈 선사들도 COVID-19에 대응하기 위한 적극적 노력을 경주했다. 우선 ‘건강한 항해 패널’(Healthy Sail Panel) 구성 및 제안서를 발표했다. 여기에는 전 보건복지부 장관(Michael O. Leavitt), 전 FDA 국장(Dr. Scott Gottlieb) 등이 공동의장을 맡고, 크루즈 선사(Royal Caribbean Group, Norwegian Cruise Line Holdings)가 참여하는 형태로 구성되었다.

세계여행관광협의회(WTTC)와 카니발 그룹은(Carnival Corporation)

은 COVID-19 확산을 막고 안정적으로 생활하기 위한 실용적이고 적응 가능한 과학 기반 솔루션을 알리기 위해 「글로벌 과학 서밋」(Global Science Summit)을 개최했다. MSC 크루즈는 COVID-19와 관련된 정책 이니셔티브, 기술 혁신, 운영 조치를 검토할 수 있는 역량을 갖춘 자체 산업 리드 패널을 설립했다.⁶¹⁾

(2) 지침의 목적과 구성

미국이 크루즈 선박에 대한 운항지침을 만든 목적은 크루즈 선박의 본격적 운항 재개 전 COVID-19 확산 위험을 완화하여 승무원의 건강 및 안전 보호를 보장하기 위한 것으로, 지침을 충족하는 선박에 대해 조건부 항해를 허용하고 있다. 특히 동 지침에서 CDC는 크루즈선 운영자가 승무원을 위한 적절한 건강 및 안전 보호장치를 갖추도록 하고, 크루즈 선박 운영자가 향후 크루즈 관광객 승선 시 필요한 역량을 구축하도록 하고 있다.

〈그림 4-1〉 미국 「크루즈 운항지침」 및 「건강한 항해 패널 제안서」 표지



자료: 1) US HHS, CDC(2020), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew
2) The Healthy Sail Panel(2020. 9.), Recommendations from the Healthy Sail Panel

61) MSC(2020. 8. 3)

미국 CDC 크루즈선 운항 지침은 총 9개 파트로 구성되어 있으며, 세부 목차는 다음 <표 4-6>과 같다.

<표 4-6> 미국 「크루즈 운항지침」 목차

요약

- 참조에 의한 이전 명령 및 통합

기본 방향

- 약어, 이니셜 및 정의
- 승객 운항 재개 전 크루즈선 선상 COVID-19 위험 완화를 위한 정책 배경 및 프레임워크 구축 필요성
- 결과 및 즉각적인 조치
- 조건부 항해를 위한 프레임워크

목적과 범위

- 미 해역에서 크루즈선을 운항하거나 운항할 예정인 크루즈선 운항사에 대한 선원 보호 요건
- COVID-19 조건부 항해증명서 없이 여객 운항을 시작하거나 계속하는 크루즈선 운영자에 대한 일반 금지
- 항만 및 지역 보건 당국과의 계약
- COVID-19 조건부 항해증명서 발급 전 모의 항해에 대한 최소 기준
- COVID-19 조건부 항해증명서 신청
- COVID-19 조건부 항해증명서 신청서 검토
- COVID-19 조건부 항해증명서의 개정 또는 수정
- COVID-19 조건부 항해증명서를 취득하고 유지하기 위한 조건으로서 제한된 여객 항해에 대한 최소 기준
- 제한된 여객 항해를 위한 COVID-19 영향을 받은 크루즈선의 승객 및 승무원 관리를 위한 최소 기준
- 크루즈 선박 운영자의 COVID-19 조건부 항해증명서의 거부, 정지, 취소 및 복원 행정 검토

승무원 보호를 위한 초기 COVID-19 검사 요건

- 모든 승무원에 대한 육상 COVID-19 실험실 선별 테스트
- 증상이 있는 여행자(승무원 및 미래 승객)를 위한 기내 COVID-19 진단 테스트 기능
- 모든 승선 승무원에 대한 육상 COVID-19 실험실 선별 검사
- NSO(No Sail Order) 대응계획에 대한 지속적인 준수

발효일 및 서명

자료: US HHS, CDC(2020), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew

(3) 미국의 크루즈 운항지침 주요 내용

미국의 크루즈 운항지침에서 요구하는 주요 내용은 다음과 같다.

- 크루즈 선사는 미국 정부의 요구사항에 대한 준수 여부를 확인 가능하도록 기록해야 한다. 크루즈선은 CDC 기술지침 또는 명령에 명시된 대로 EDC 양식을 계속 제출해야 한다.
- 크루즈선 선원 및 승무원 보호 요건을 확보해야 한다.
- 선원 교대 시 지난 28일 동안의 무감염 확인이 필요하다.
- 모의 항해 시 모든 탑승자는 18세 이상으로 제한한다.
- 관광객 승선 최소 가이드라인은 다음과 같다.
 - 크루즈선 운영자는 7일 이상의 여정을 항해하거나 항해를 해서는 안 된다.
 - 크루즈선 승객 및 승무원에 대한 탑승 전 검사(승무원 PCR 검사 실시 및 결과 CLIA 인증 실험실로 전송)
 - 건강 이상자, 감염자 승선 거부조치
 - 하선 시 승무원 및 관광객 전원 테스트
 - 항해 중 감염자에 대한 즉각 검사 및 결과 보고
 - 코로나 감염자 발견 시 COVID-19 임계값을 초과하면 크루즈 선박 운항 중지 및 항만 입항
 - 감염자 격리조치 (1인실 격리)
 - 항만 및 지역 보건당국협약에 규정된 방식으로 승객과 승무원을 하선하고 대피조치
 - 승선한 모든 육상 승무원은 즉시 14일 동안 선내에서 격리 조치
- 크루즈 선사는 크루즈선을 운항하기 위해서는 CDC 명령을 60일 내에 수용하고 대책을 수립해야 한다.
- COVID-19 조건부 항해 증명서를 취득하고 유지하기 위한 조건으로서 제한된 여객 항해에 대한 최소 기준:
 - 크루즈선 운영자는 마케팅 자료, 웹사이트 및 항해를 위한 제안에서

크루즈선 여행과 관련된 CDC 여행 권고, 경고 또는 권장 사항의 예약을 수락하기 전에 잠재 승객에게 알려야 한다. 그러한 통지는 항해 중에 크루즈 선박에서 COVID-19의 임계값이 감지되는 경우, 항해가 즉시 종료되고 선박이 미국 승선 항구로 복귀하고 귀국이 제한되거나 지연될 수 있다는 사항을 포함한 후속 여행을 예상 승객에게 추가로 알려야 한다.

- 크루즈선 운영자는 7일 이상의 여정을 항해하거나 항해를 제안해서는 안된다. CDC는 공중 보건 고려 사항과 기술 지침 또는 명령에 명시된 대로 항해에 허용된 일수를 줄이거나 늘릴 수 있다.
- 크루즈 선박 운영자는 탑승 전에 승객과 승무원이 징후 및 증상 또는 COVID-19에 대한 알려진 노출을 검사하고 COVID-19가 의심되거나 확인되거나 의심되는 사례의 확인된 접촉자에 대한 탑승을 거부해야 한다. CDC 기술 지침 또는 명령에 따라야 한다.
- 크루즈선 운영자는 CDC 기술 지침 또는 명령에 따라 승선일 및 하선일에 모든 승객 및 승무원에 대한 실험실 테스트를 수행해야 한다. 실험실 테스트 결과는 승객이 승선하기 전과 승객과 승무원이 배에서 내린 후 최종 목적지로 출발하기 전에 제공되어야 한다.
- 크루즈선 운영자는 항해 중 COVID-19와 일치하는 질병을 보고한 승객 및 승무원에 대해 즉시 실험실 테스트를 수행해야 하며 CDC 기술 지침 또는 명령에 따라 신속한 현장 진료 결과를 받아야 한다. 확인된 밀접 접촉자도 신속한 현장 진료 결과와 함께 실험실 테스트를 거쳐야 한다.
- 크루즈선 운영자는 CDC 기술 지침 또는 명령에 따라 CDC의 EDC 양식을 사용하여 증후군 감시 및 모든 실험실 테스트 결과를 보고해야 한다.

2. EU

1) EU

(1) EU 크루즈 산업 개관

EU 지역은 세계에서 크루즈 관광객이 둘째로 많은 지역이고, EU에 본사를 두고 활동하는 크루즈 선사와 EU에 등록된 크루즈 선박이 많은 편이다. 현재 EU 각국에 등록된 크루즈 선박은 107척, 총 53만 톤(DWT)에 달한다. 선박 1척당 평균 크기는 4만 5,881톤(DWT)으로 대부분 국가 간을 운항하는 대형 크루즈 선박이다.⁶²⁾ EU에 본사를 두고 있는 크루즈 선사는 코스타 크루즈(이탈리), MSC크루즈(스위스), P&O크루즈(영국), Hapag-Lloyd(독일), Norwegian Cruise Line(노르웨이), AIDA(독일) 등이 있다. 이 크루즈 선사들은 유럽 내 자국 또는 편의치적지에 크루즈 선박을 등록하고 있다.

EU의 크루즈 관광객은 2019년에 771만 명으로 세계 크루즈 관광객의 25.9%를 차지한다. 그리고 EU 지역을 방문하는 크루즈 관광객은 연간 723만 명에 달한다.⁶³⁾ EU 회원국 각 지역, 영국, 지중해, 아프리카 북서지역 카나리아제도 등은 크루즈 관광객이 많이 찾는 세계적으로 유명한 관광지이다. COVID-19 발생 이전인 2019년 기준으로 EU지역에는 143척의 크루즈 선박이 배치되었고, 이는 세계 크루즈 선박의 29.4%에 해당하는 규모이다.⁶⁴⁾

따라서 EU의 크루즈 산업에 대한 COVID-19 방역지침은 EU에 본사를 둔 크루즈 선사와 EU 항만을 입출항하는 크루즈 선박에 적용되며 자국민을 포함하여 EU를 방문하는 크루즈 관광객과 승무원을 보호하기 위해 마련되었다.

62) Clarkson Research Services Limited 2021, <https://sin.clarksons.net/Register#!/Fleet/Flag/Vessel-Type/documentId/33388>(검색일 2021. 10. 11)

63) CLIA(2021b), p. 22

64) Cruise Industry News(2020), p. 8.

〈표 4-7〉 EU의 크루즈 관광객 현황

단위: 천 명

구분	EU 크루즈 관광객	EU 크루즈 방문객
2018년	7,169	
2019년	7,707	7,750
2020년	1,347	626

자료: CLIA(2021a), p. 3

〈표 4-8〉 EU 지역 크루즈선 등록 현황

Flag	Total Number	DWT	DWT/Ship
Italy	26	235,237	9,048
Netherlands	15	104,658	6,977
United Kingdom	12	96,421	8,035
Norwegian Int'l Register	12	36,697	3,058
France	13	18,376	1,414
Madeira	7	14,863	2,123
Isle of Man	1	10,852	10,852
Norway	9	8,778	975
Sweden	2	4,022	2,011
Belgium	2	1,393	697
Portugal	2	1,123	562
Greece	6	778	130
소계	107	533,198	45,881

자료: Clarkson Research Services Limited 2021,
<https://sin.clarksons.net/Register#!/Fleet/Flag/Vessel-Type/documentId/33388>
 (검색일 2021. 10. 11)

(2) 크루즈 방역 조직 및 지침

EU의 크루즈 선박에 대한 주관 조직은 유럽질병관리예방센터(ECDC: European Center for Disease Prevention and Control), 유럽해사안전청(EMSA: European Maritime Safety Agency)이다.

(3) 크루즈 방역 조직 및 지침

EU에서 크루즈 선박에 대한 코로나 대응지침은 「코로나바이러스(COVID-19) 선원의 건강 보호를 위한 선박 운항지침」⁶⁵⁾으로 마련되어 있다.

(4) 크루즈 방역 조직 및 지침

EU의 「코로나바이러스(COVID-19) 선원의 건강 보호를 위한 선박 운항지침」은 국제 항해에 종사하는 EU/EEA 등록선박 및 등록지에 관계없이 EU/EEA 항구에서 기항하는 선박을 대상으로 한다.⁶⁶⁾ 즉 크루즈 선박의 국적에 관계없이 EU지역의 항만에 입항하는 모든 크루즈 선박에 적용한다.

〈그림 4-2〉 EU 「크루즈 운항 가이드라인」 및 「크루즈 선내 물리적 거리두기 기준」



자료: 1) ECDC · EMSA(2020a), COVID-19: EU Guidance for Cruise Ship Operation
2) ECDC · EMSA(2020b), COVID-19: Covid-19 and Cruise Ship Operation

65) ECDC-EMSA(2020a)

66) ECDC-EMSA(2020b), p. 4.

2) EU의 크루즈 운항지침 구성과 주요 내용

(1) 목적과 구성

이 지침의 목적은 일반적인 안전 및 보안 표준을 유지하면서 관련 분야의 모든 관계자들이 활용할 수 있는 최소 조치를 권장함으로써 EU에서 크루즈 선박의 안전한 재개를 촉진하기 위한 것이다. 동 지침의 구성은 다음과 같다.

〈표 4-9〉 EU 「크루즈 운항지침」 목차

- Introduction
- 1부: 크루즈선사의 COVID-19 관리계획 개발 지침
 1. 위험 평가
 2. COVID-19 문제와 관련된 책임
 3. 필요한 자원과 인력
 4. 선박 운영
 5. COVID-19 발생에 대한 대응
 6. 보고 및 분석
 7. 유지 보수
 8. 문서
 9. 회사 확인, 검토 및 평가
 10. 외부 검증
 11. 선박이 기항한 지역 사회 보호
- 2부: COVID-19 항만관리계획 개발 지침
 1. 회원국 전 분야 팀 및 연락처
 2. COVID-19 항만 관리 계획
- 3부: COVID-19 관련 크루즈 선박과 항구 간의 조정을 위한 지침
 1. 항해 계획 단계
 2. 보고 요건
 3. COVID-19 감염 가능성이 있거나 가능성이 있거나 확인된 사람 하선
 4. 송환
- 부록: COVID-19에 대한 과학적 증거 및 추가 고려 사항

자료: ECDC · EMSA(2020b), p. 4

(2) EU의 크루즈 운항지침 주요 내용

가. 크루즈 선사에 대한 요구사항(방역 기본체계)

- 코로나 위험 평가 및 대응체계 구축: 코로나 발생 시 대응 프로그램
- COVID-19 관련 책임자 지정 및 권한 부여
- 필요한 자원(의료진, 시설)과 인력 배치: 개인 보호 장구 지급, 사전 교육, 방역 담당자에 대한 휴식 보장, 관련 정보를 현지어로 제공
- 승무원에 대한 조치: 사전교육, 개인 보호장구, 정보 제공
- 코로나 대응 선박 운영 프로토콜 마련 및 시행
- 정보 및 커뮤니케이션: 크루즈 선사의 탑승자에 대한 정보 제공
- 상륙자, 재승선자 조치
- 물리적 거리두기 조치, 개인 위생 지원(손소독제 비치, 다중이용시설 소독), 직원 건강 모니터링 및 검진
- 비상 절차, 폐기물 관리, 특별 공간(조리실 등) 관리, 개인 보호장구 지급 및 청소/소독
- 보고 및 분석, 문서 관리체계

나. 크루즈선 운항 기준

- 선박 운항 전 항로별 치료, 송환, 승무원 변경 등이 가능하도록 조치
- 코로나 확진자 발생 시 대책(절차) 마련, 사전 훈련 및 연습(승무원 역할, 확진자 이송 루트, 협조 조직, 격리 시설 등)
- COVID-19 방역계획에 대한 제3자 인증 및 기국의 확인 요청(10.2)
- 선박 기항지 지역사회 보호조치(11): 하선지역 관광객 행동요령 및 가이드, 선박 내 지침과 동일한 수준에서 유지
- 선박 환기 공조 시스템 개선(4.2.11)
- 항만과 터미널에서 코로나 대응계획 마련(2부)
- 항만의 크루즈 수용조건 명시 및 설명(터미널 시설 배치, 하선 대응, 선박 방문 권한자 명시, 코로나 발발 시 대응조치 계획 등)

- 항만과 선박 연락망(통신) 구축 유지
- 항만 관계자 및 대응 담당자 비상연락체계 유지

3. 일본

1) 일본의 크루즈 방역체계 개요

(1) 크루즈 방역 주관조직

일본에서 크루즈 선박에 대한 방역은 국토교통성이 총괄하고, 민간조직 중에서는 일본외항여객선협회와 일본항만협회가 크루즈 방역지침 작성에 참여하였다. 일본에서는 민간에서 제정한 방역지침을 일본 국토교통성이 승인하여 일본 항만에 기항하는 모든 크루즈선에 적용하고 있다.

(2) 크루즈 방역지침

일본에서 크루즈에 대한 COVID-19 방역지침은 국토교통성이 제정한 「감염 방지 대책 및 선상에서 승무원이나 승객이 신형 코로나 바이러스 감염증에 걸린 것으로 의심되는 경우의 대응」⁶⁷⁾이 대표적인 규정이다. 그리고 일본외항여객선협회에서 만든 「외항 여객선 사업자의 신형 코로나 바이러스 감염 예방지침」⁶⁸⁾과 일본항만협회에서 제정한 「크루즈 선이 기항하는 여객 터미널 등의 감염 확대 예방지침」⁶⁹⁾이 있다. 이들 민간협회는 2020년 초 일본 항만에 정박 중이었던 크루즈 선박에서 대규모 감염자가 발생해 큰 피해를 입은 것에 대해 많은 반성을 하고, 크루즈 선박과 터미널에서 사용할 수 있는 COVID-19 매뉴얼을 만들었다.

67) 国土交通省海事局安全政策課, 「感染防止対策及び船上で乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合の対応等について」(2020. 5. 11)

68) 日本外航客船協会(2020. 9. 18)

69) 日本港湾協会(2021. 6. 19)

(3) 크루즈 방역지침 적용 대상

일본의 COVID-19 대응 지침은 해외 크루즈 선박과 자국 크루즈 선박이 일본에 입항할 때 적용하는 것으로 볼 수 있다. 일본외항선사협회에서 제정한 지침에서는 크루즈선 사업자의 운항 재개 시에는 승객과 승무원의 감염 방지 대책이나 만일의 경우 감염 확대 방지 대책을 적절히 강구하는 것이 대전제가 되어야 하고, 일본외항여객선협회(JOPA)는 크루즈선 이용자의 안전·안심 확보를 위해 전문가 워킹그룹을 운영하고 동 지침을 마련했다고 밝히고 있다.⁷⁰⁾ 그리고 동 지침에는 크루즈 선박 최종 도착 항만에서의 관광객 하선에 대한 규정도 담겨 있는데, 이는 일본 크루즈 선박 또는 해외 크루즈선이 출항 후 일본 항만에 기항할 때 적용할 수 있다.

그리고 일본항만협회에서 제정한 지침에서는 크루즈 선이 기항하는 여객 터미널 등에서 신종 코로나 바이러스 감염(COVID-19)에 대한 감염 방지 대책을 적절하게 강구할 필요가 있다고 명시하여, 해외에서 입국하는 크루즈 선박에 대해 동 지침을 적용한다고 밝히고 있다.⁷¹⁾

2) 일본의 크루즈 방역체계 운항지침 목적과 주요 내용

(1) 목차

일본외항여객선협회는 크루즈선 운항 재개에 즈음하여 승객과 승무원 감염자를 발생시키지 않고 기존과 달리 안심하고 편안한 선박 여행을 제공하는 것을 궁극적인 목표로 동 지침을 제정했다. 선내에서 신종 코로나 바이러스 감염자가 확인된 경우에 대비하여 승선부터 하선까지 감염증 대책을 마련하고 승객과 승무원 간의 확산을 봉쇄하여 집단 감염을 방지하고자 한다.

또한 일본항만협회는 크루즈 선박이 일본 항만에 기항할 때 크루즈 관광

70) 日本外航客船協会(2020. 9. 18), p. 2.

71) 日本港湾協会(2021. 6. 19), p. 1.

객 및 승무원, 크루즈터미널 종업원 등 사이의 감염을 방지하기 위한 목적으로 지침을 제정했다.

(2) 일본 크루즈 운항지침 주요 내용

가. 크루즈 승객 방역

- 크루즈 승선 시: 발열 체크, 건강 설문지(승선 14일 전부터의 건강 상황) 제출, 선내 마스크 착용, 승객과 거리두기(최소 1m)
- 승선 중: 마스크 착용, 손 씻기, 환기, 1일 1회 체온 체크, 승객/직원 간 거리두기, 객실 왕래 제한
- 기항지: 마스크 착용, 선박 출입 시 체온 체크
- 하선 시: 체온 체크, 사회적 거리두기, 수하물 수령 시 거리두기

나. 선내 위생관리

- 선내 위생 책임자 지정
- 위생관리 체계, 비상연락 체계
- 감염자 발생 시 대응 교육 및 훈련
- 유증상자 발생 시 대응방법

다. 선내 시설유지 관리

- 객실: 청소 요령, 위생물품 관리,
- 레스토랑 등 음식점: 충분한 거리두기를 위해 좌석 수 축소, 아크릴 칸막이 설치, 뷔페 시설 중단(불가피할 경우 직원이 배식), 음식점 내 CO2 농도 체크(1,000PPM 이하 유지)
- 극장, 영화관: 승객 밀집 방지, 환기, 좌석과 무대사이 거리 2m 유지
- 수영장, 사우나: 필요시 입장 제한, 위생용품 관리 철저

라. 승무원 대응

- 교육 훈련: 위생관리 규정에 따른 교육
- 선내 대응: 1일 2회 체온 체크
- 근무시간 마스크 착용
- 개인 장비 지급, 공유 금지
- 장비 정기적 소독 실시
- 방선 시 대면 금지

마. 승무원 교체

- 승선자: 승선 14일 전 건강 체크, 이상 시 승선 제한, 승선 후 건강 모니터링
- 하선자: 14일 전부터 체온 기록, 하선 후 건강 체크 및 비상 연락망 유지

바. 유증상자 발생 시/확인 시

- 위생관리 규정에 따라 (전수) 감염 검사, 선내 이벤트 중단, 승객은 객실로 이동
- 선내 PCR 검사체계 구축
- 유증상자 및 밀접 접촉자 격리
- 감염자 확인 시 육상 관계기관에 격리 요청, 가까운 항만으로 기항
- 승객 하선 시 동선, 대중교통 등 육상 관련 기관과 협의

사. 크루즈 터미널 감염 방지

- 크루즈 관광객과 직원의 동선 분리, 접촉 기회 차단
- 터미널 환기: 1시간에 2회, 1회당 5분 이상
- 공용시설, 손잡이, 화장실 등 집중 소독 및 손 소독제 비치
- 터미널 이용객에 대한 위생 안내(포스터, 방송 등등)

- 터미널에서의 종업원 감염 방지: 직원 비상연락망 구축, 출근 전 이상 증상 시 출근 제한, 근무 중 이상 시 즉각 보고 및 검사/귀가 조치
- 터미널에서의 관광객 감염 방지: 입장객 건강 체크, 건강 이상자 입장/승선 제한(선사 협조), 체크인 카운터 운영 시 거리두기, 아크릴 칸막이 설치
- 하선, 임시 상륙 시 감염 방지
- 도착 관광객의 감염 방지조치
- 부두 내 환송/환영 이벤트 조정 (참가자, 거리두기 등)

아. 마지막 항구에서 하선

- 하선 시에는 선박 출입문 등에서 관광객의 체온 측정을 실시하고, 발열이 없는지 확인한다.
- 유증상자와 밀접 접촉자는 선내 의사의 진단 및 신종 코로나 바이러스 감염 검사를 실시하고 검사 결과가 나올 때까지 선내에 격리조치한다.
- 선박 출입문 주변에는 다른 승객과 충분한 거리를 취할 수 있도록 하선 시간의 분산 등 필요한 조치를 강구한다.
- 하선 및 수하물 수령 시에 다른 승객과 충분한 거리를 취할 수 있도록 미리 여객 터미널 등의 관리자와 조정한다.

4. 중국

1) 중국의 크루즈 방역체계 개요

(1) 크루즈 방역 주관조직

중국에서 크루즈 선박에 대한 방역은 교통운수부가 총괄하고, 크루즈 항만을 운영하는 지자체에서 개별 지침을 마련하고 있다. 중국 교통운수부는

중앙정부의 코로나-19 전담조직과 국무원의 「COVID-19 연방방위통제체제의 COVID-19 장기화(일상화) 방역에 관한 지도의견」⁷²⁾을 반영하여 국내 사회 안정과 단계적 조정과 실질적인 방역 시행 그리고 각 지역별 방역을 시행하는 기준을 지정하였다. 또한 여객 터미널과 교통 운수수단의 COVID-19 발생 상황을 구역별 단계별로 분류 시행하는 방역지침(제4판)을 지정하여 교통운송설비의 소독과 환기, 보관 구역 설정, 여객 운송 차량 에어컨 사용 등 요구 사항을 중점적으로 조정하여 시행하고 있다.

중국에서 크루즈 최대 항만을 운영 중인 상해시는 문화여유국에서 「상해시 크루즈 여유(관광) COVID-19 방역지침」⁷³⁾을 제정하였으며, 이를 근거로 크루즈항 내의 방역 관리, 회복 이후의 방역 시행방안 등에 대한 구체적인 시행사항 등을 발표하였다.

(2) 크루즈 방역지침⁷⁴⁾

중국에서 코로나에 대한 방역지침은 국무원의 「COVID-19 연방방위통제체제의 COVID-19 장기화(일상화) 방역에 관한 지도의견」이 있다. 그리고 크루즈 선박을 포함한 모든 선박에 대해 적용할 수 있는 코로나 방역지침으로는 중국 해사국이 발표한 「중국 선박 선원 COVID-19 방역 지침」이 있다.

(3) 외국 크루즈 선사에 대한 조치

중국은 유럽이나 미국과 달리 운항 재개를 원하는 크루즈 선사들은 모두 크루즈 전염병 방역 안전조치 방안을 선사마다 만들어 제출해야 하며 이

72) 国务院(2020), 《国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制关于做好新冠肺炎疫情常态化防控工作的指导意见》(国发明电 [2020]14号), http://www.gov.cn/xinwen/2020-05/08/content_5509965.htm (2021. 8. 31)

73) 上海市文化和旅游局(2020. 3. 2)

74) 인천항만공사(2021. 2.), 「포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역」(요약 보고서), pp. 19~34 참조

방안이 통과되어야만 운항 재개가 가능하다. 이는 국제 크루즈 선사들이 중국 외 지역에서 적용하고 있는 기완성된 방역계획에 중국 상황에 맞는 부분을 추가하여 보다 완성도가 높은 보건안전시스템을 구축할 수 있도록 하기 위함이며, 동북아 지역의 특성을 고려해서 정한 조항으로 판단된다.

이에 따라 중국에 많이 기항하는 코스타크루즈와 로얄 캐리비언은 중국 의 크루즈 관련 방역 기준을 반영하여 방역기준을 마련했다.

코스타 크루즈는 크루즈 운항 재개를 위한 안전조치 사항 “Costa Cruise Safety Measures for Cruise Ship Resumption”을 2020년 7월 16일 발표하였다. 내용을 살펴보면 교통부, 중국해사국, 국무원연방통제판공실, 중국 문화여유부 및 항구 그리고 기항지의 위생관련 부서, 세계위생기구(WHO), 세계크루즈선사협회(CLIA), 선급사 등 관련 전문기관들의 기준 및 권장사항 등을 반영되었다. 선박의 선적 규정, 전염병 방역 정책, 여행 전 사전준비 단계 강화를 목표로 전염병으로 인한 공공 안전 위험을 제거하기 위한 조치 및 보호 관리 등 크게 다섯 분야로 나눠 방안을 만들었다.

로얄캐리비언 인터내셔널 크루즈 라인은 ‘오션 스펙트럼’ COVID-19 예방 안전관리매뉴얼을 2020년 6월에 발표하였다. 이 방안은 7월 운항재개를 목표로 작성된 것으로 보이며, 주요 내용은 기존의 로얄캐리비언이 미주지역에서 사용하는 내용을 기반으로 작성된 것으로 보인다. 이 안전관리 매뉴얼은 상해국제크루즈의 COVID-19 예방 및 통제지침⁷⁵⁾과 미국 질병 통제센터의 「크루즈 방역지침」⁷⁶⁾을 기반으로 ‘Ocean Spectrum’에 적용할 수 있는 실질적인 콘텐츠를 확장 혹은 수정하여 만들어졌으며, 향후 재

75) 上海宝山滨江开发建设管理委员会(2020. 8. 21), 《上海国际邮轮新冠肺炎疫情防控工作组指引》, <http://xxgk.shbsq.gov.cn/article.html?infoId=a3cd7232-a211-4edf-adfb-a8aa054f922> (검색일: 2021. 10. 31)

76) US Health-Sail-Panel(2020. 7.), Recommendations from the Health Sail Panel-Advice to cruise operators to advance their public health response to COVID-19, improve safety, and achieve readiness for the safe resumption of operations

개 허가를 받은 후 상해오송구국제크루즈항구의 지침에 따라 운항을 재개할 것이다. 운항 재개 전에 상해시와 보산구 정부의 관련 부서, 크루즈항, 입출국관리기관, 공공위생 관리부서와 함께 이 방안을 평가 검증하였으며 ‘비상대응계획⁷⁷⁾을 위한 공동 훈련’도 시행할 것이다.

2) 중국의 크루즈 방역지침 내용

(1) 「중국선박 선원 COVID-19 방역지침」 주요 내용

「중국선박 선원 COVID-19 방역지침」은 세계보건기구와 국제해사기구의 COVID-19 관련 선박 방역에 관한 지침 문건을 참고하고 선사의 선박 방역에 관한 실천 경험과 결합하여 작성한 지침으로, 적시 발견, 신속한 조치, 정확한 통제, 유효한 치료에 관한 원칙을 바탕으로 COVID-19 관련 선박과 개인의 방역에 대한 기준 마련을 목적으로 한다.

우선 등 지침은 전염병 방역 관리제도 수립 기준과 절차를 다음과 같이 제시하고 있다.

가. COVID-19 관련 크루즈 선사의 역할

우선 선사는 주체적 책임을 수행하며, 방역 규정을 이행하고 건전한 방역 업무 책임 제도와 관리 제도를 수립하여 응급 대응방안을 제정하며, 선박의 종류와 항행 구역 및 전염병 구획 통제 관리 요구에 따라 전염병 방역 제도를 회사의 안전 관리체계에 포함한다.

① 전염병 방역 관리계획 제정

선사는 반드시 선내 격리계획을 포함한 선내 COVID-19 방역 관리계획을 수립해야 하며, 선장을 책임자로 하고 선상 부분 책임자를 책임 조원으로

77) 上海宝山滨江开发建设管理委员会(2020. 4. 21), 《吴淞口国际邮轮港突发公共卫生事件应急处置预案》

로 하는 전염병 방역 작업팀을 구성하여 각종 전염병 방역 제도를 정비하고 선내 모든 인원의 각종 방역 조치 실행을 관리 감독하게 한다.

② 전염병 방역 관리 책임 실행

선사는 육상 기지와 선박의 연락 상태를 유지하고, 선장 혹은 기타 적합한 인원을 선박 방역업무의 제1 책임자로 지정하여 선박의 방역 작업을 지휘하고 각종 방역조치를 시행하는 등 전면적인 방역 작업 강화에 힘써야 한다.

③ 전염병 방역 검사제도 수립

선사는 선내 모든 선원을 조사하여 선박의 ‘방역 업무일지’를 작성하며 승선 전 COVID-19 발생국 혹은 중점지역에 머무른 선원 명단을 파악하여 전염병 발생을 조사하고 일상의 방역 작업에 대한 기록과 보고를 해야 한다.

④ 전염병 방역 교육제도 수립

선사는 반드시 적시에 선 측에 방역 지식 교육을 제공하고 교육 계획을 수립하여 선원이 COVID-19에 관한 증상을 식별하고 즉시 방역에 관한 상황을 통보할 수 있도록 교육해야 하며, 새로 승선한 선원이 향해 시작 전에 방역에 관한 지식 교육을 완료할 수 있도록 해야 한다. 아울러 계획적이고 정기적으로 전 선원에 대하여 개인 보호구 사용법 및 응급 연습 절차 등을 익히는 교육을 실시해야 한다. 의심 증상을 보이는 선원에 대해서는 선내 격리 간병, 밀접 접촉인원 관리, 의심환자 이송 및 탑승객의 통행 및 통제 등에 관한 훈련을 실시한다. 선사는 그림과 인터넷, 동영상 등의 방식으로 원격 교육을 할 수 있으며, 선사측 측이 자체적으로 수립한 교육은 동영상 시청, 관련 자료 읽기, 선상 방송 등의 방식으로 진행할 수 있다.

⑤ 전염병 방역 훈련제도 수립

선사는 선장이 정기적으로 선원들을 대상으로 확진자 발생 상황을 고려한 시뮬레이션 훈련을 실시하도록 지도해야 한다. 이 훈련은 선사 육지 부문과 연계하여 유증상자의 선내 격리 간호, 밀접 접촉인원 관리, 유증상자

이동 및 승객의 통행 및 통제 제도 등을 포함한다.

⑥ 전염병 방역 선원 교대작업 제도

선사는 선원 파견기관의 선원 교대 관리 책임을 명확히 하며, 선원 교대 계획을 수립하여 교대 과정 중에도 방역 작업이 원활하게 이루어질 수 있게 한다. 선원 교대 항만의 전염병 발생 상황과 방역 요구 및 선박 기항지의 전염병 상황을 파악하여 선원 교대 리스크 평가를 실시함으로써 전염병의 전파 위험을 최대한 낮추도록 한다. 또한 전담 책임자를 지정하여 선박이 안전하고 적절하게 선원 교대를 할 수 있도록 지도한다. 선원 교대에 필요한 방역 및 생활 보장 물품을 적절하게 배치하며, 선원 교대 지역의 방역 통제 부문과 협조하여 선원 이송, 치료, 격리, 관찰 등의 방역조치를 실행하고, 폐쇄적 운영을 실현한다. 선박의 정박 스케줄이 있는 항만 부서와 의사소통을 강화하여 선박과 선원의 방역 중 발생할 수 있는 문제를 즉시 해결한다.

⑦ 방역 물품 보장제도 수립

선사는 반드시 선내 방역의 실제 수요를 적시에 파악하여 선박 방역 물품의 공급명세서를 작성하고, 선박에 필요한 방역 물품을 때맞춰 공급해야 한다. 국가의 COVID-19 최신 진료방안에 근거하여 선박에 상응하는 예방 및 치료 약품을 공급한다.

(2) 「상해시 크루즈 관광 COVID-19 방역 지침」⁷⁸⁾ 주요 내용⁷⁹⁾

상해시 문화여유국에서는 「상해시 크루즈여유(관광) COVID-19 방역지침」을 제정하였으며, 이를 근거로 크루즈항 내의 방역 관리, 회복 이후의

78) 上海市文化和旅游局, 关于印发《上海市邮轮旅游疫情防控空工作指南》的通知, 沪文旅发(2020) 18号, 2020. 3. 2

79) 인천항만공사(2021. 2), 「포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역」(요약 보고서), pp. 21~34 참조

방역 시행방안 등에 대한 구체적 시행 내용을 발표하였다.

가. 방역전담기구 설치 및 코로나 대응지침

상해시는 COVID-19 방역을 전담할 기구를 설치해야 한다. 크루즈 항구 소재지 지역정부의 항구관리부서가 주가 되며, 관련 부서와 변방, 항구공안, 관련 기업 등이 공동 참여하여 방역 상황과 COVID-19 전염 상황에 근거하여 대응한다.

임시격리실 설치 및 확진자 발생 시 「코로나방역긴급(응급)처리예비방안」⁸⁰⁾에 근거하여 시행한다. 방역기구, 조율기구, 방역검사기구, 정보전달기구 등 업무를 명확히 배분하고 운영한다. 크루즈 운영 재개는 크루즈 항구가 있는 도시(시급) 방역 상황에 근거하며, 시의 방역전담기구 지도하에 COVID-19 방역 완료 후 점진적으로으로 운영을 허가한다. 방역전담기구는 일상 방역을 담당하며 임시 격리시설을 설치한다. 크루즈 운영이 원활히 회복되기 이전에 마스크, 장갑, 소독약 등 방역 관련 물자들이 적절히 공급될 수 있도록 관리한다.

나. 크루즈 항구 내의 방역 관리

크루즈 항의 방역 위생 전담팀을 구성하여 항만 내에서 일하는 직원의 건강 상황을 체크하고 매일 기록하는 제도를 시행한다. 직원이 항구 내부에 들어갈 때는 반드시 체온을 측정, 기록해야 하고 만일 발열 혹은 기침을 할 시 바로 치료를 받을 수 있도록 한다. 사무실 및 항구 내에서 직원들 간에 1미터 이상 거리를 유지하고 마스크를 착용해야 한다.

이외에 COVID-19 사태가 안정권에 들어간 후, 터미널 사용 시 서비스와 관리 측면에서 항구 입항 시 분산하여 하선하도록 제도화하고 항구의

80) 上海宝山滨江开发建设管理委员会, 《新冠肺炎疫情防控工作应急预案》, https://www.mct.gov.cn/whzx/qgwhxxlb/sh/202002/t20200226_851388.htm(검색일: 2021. 10. 31)

매일 최대 수용인원의 50%만 수용하며, 유동인구도 유동인구 최대치의 50%가 넘지 않게, 최대한 집중되지 않도록 한다. 크루즈터미널 내에서는 홍보활동, 크루즈 참관, 시찰 등이 모두 엄격히 제한된다.

의심 환자 발생 시 격리하고 다른 통로를 이용하며, 질병본부에서 나와 현장 상황을 처리한다. 크루즈 운항 기간 내에 의심 환자가 발생하면 즉시 격리치료를 하고 해관에 보고해야 한다. 동시에 의심 환자나 확진자의 동선을 파악하여 방역소독을 시행한다. 항구와 크루즈 안에서 의심환자가 발생하여 확진자 판정을 받으면, 관련 관광객과 접촉한 직원은 물론 접촉 관광객 등을 집중 격리하여 최대한 전염을 막는다.

항구 일선에서 일하는 인원들의 심리 상태를 지속적으로 모니터링하면서 업무 시간 및 업무량을 조정한다. 사무실 및 공공장소를 환기, 소독하고 인원의 집중도를 막으며, 회의 수를 최소화하고 식사시간을 나눠 지정해서 운영한다.

다. COVID-19 이후의 방역 시행방안

① 항구서비스와 관리

크루즈 항구 방역기간 동안 항구 전 직원에게 방역 교육을 완비하고 특히 일선에서 일하는 직원들이 방역지침을 숙지하여 돌발 상황에서 긴급처리 능력을 갖추 수 있도록 교육시킨다.

입항은 엄격하게 사전 예약 허가 시 가능하며, 나눠서 입항할 수 있도록 제도화한다. 항구의 수용인원은 실수용 능력의 50%를 초과하지 못하며, 순간 유동인원 또한 전체 인원의 50%를 넘어서는 안 된다. 방역 기간의 최대 수용인원 수는 공고한다.

관광객의 신상정보 및 건강신청제도를 시행하여 관광객은 상해시에서 운영하는 COVID-19 확진 판별 QR 등록 시스템의 녹색기준을 통과하고 기

록해야 승선이 가능하다. 인터넷과 데이터 등을 통해 관광객의 기본 정보를 확보하고 긴급 상황 발생 시 손쉽게 소통할 수 있게 한다.

항만 내 주요 통로에 크루즈 승선 관광객이 준수해야 하는 방역 지침을 상세히 공고하며, 현지 질병통제센터의 전화번호와 중문과 영문으로 제작한 COVID-19 관련 자료를 배포한다.

항만 내에서 엄격하게 출국 검역을 시행하며 체온이 37.3도가 넘는 관광객은 코로나 감염 위험이 있으므로 여행 취소를 권고한다. 항구 내 실내는 환기와 소독을 엄격하게 시행한다.

항만 내에서는 집중적인 마케팅 활동이나 크루즈 참관 및 시찰을 금지한다. 항구 내에서 일하는 모든 인원은 장갑, 마스크를 착용하고 사람들 앞에서 기침을 하지 않는 등 개인 위생에 주의한다. 중점(위험)업무에 투입되는 인원은 방역복을 입도록 한다.

항구 내의 모든 인원은 1미터 이상의 거리를 유지한다. 방역을 강화하고 그 지역의 방역,公安, 문화여유국 등 관련 부서가 수시로 소통하며, 체온 측정 거부행위, 침 뱉는 행위, 쓰레기를 함부로 버리는 행위를 저지하고, 만약 위반 시 방역 관련부서가 규정에 따라 처리한다.

② 위생 방역

항구터미널 내의 공용시설, 전자 모니터 등은 하루에 2번 이상, 승선하는 관광객이 앉는 의자는 사용 후 바로 소독하는 것을 원칙으로 하며 항구 시설 내의 모든 소독 물품은 무상으로 제공한다. 또한 승선하는 관광객의 짐들은 승선 전에 모두 소독해야 하며 선용품도 방역 기준에 부합하는 것으로, 모든 물품의 상태를 파악할 수 있어야 한다.

항구 내 주차장의 방역과 소독관리를 강화하며 단체와 자차 운전자의 주차 구역을 분리하여 자동차 간의 간격을 유지하고 사람들이 일시적으로 집

중되는 것을 방지한다.

항구 내의 쓰레기통은 하루 최소 2번 이상 소독해야 하며, 방역용품 회수 통은 따로 비치한다. 항만 내 화장실은 환기를 자주 시키고 세정액과 손을 닦을 수 있는 일회용 티슈 등 위생설비를 철저히 구비한다. 사람들이 많이 사용하는 모든 설비는 1시간에 한 번씩 소독하며 하수구는 매일 소독액을 부어 소독한다.

③ 크루즈 관리

크루즈 선사는 크루즈 운항 재개 전에 COVID-19 방역 교육을 전 인원에게 시행하고 크루즈 선상에서 승무원들이 자신의 담당 영역과 방역 방식을 숙지하고 긴급사항 발생 시 처리할 수 있는 능력을 갖추도록 한다.

크루즈 선사는 선상에서 일하는 모든 인원의 건강상태 관련 자료를 제출해야 한다. 건강 체크를 강화해 매일 등록하는 제도를 시행하고 매 승선 때마다 체온을 등록해야 한다. 만약 열이 나거나 기침을 할 경우 바로 하선하여 병원에 가야한다.

크루즈선사는 세관의 요구사항에 따라 OPRP(운용 PRP)⁸¹⁾의 단계 조정 상황에 근거하여 의료인력과 방역물자를 관리 규정에 따라 엄격하게 배치해야 한다. 크루즈 항해 기간 동안 승객에게 체온검사를 무상으로 제공하며 상황이 허락된다면 선상의 주요 통로마다 자동 체온 검사기를 배치하여 체온을 측정하고 37.3도를 넘는 승객은 바로 격리 조치한다.

81) ISO 22000 (소비자에게 안전한 식품 제공을 가능하게 하는 식품 안전 경영시스템의 국제 규격)에서는 일반적인 위생관리를 중시하며, 이를 위해 OPRP(Operation Prerequisite programs : 운용 PRP)를 활용함. PRP(전제조건프로그램, Pre-Requisite Programs)는 식품위생관리 기준 ISO 22000에서 핵심적인 내용임. ISO 22000에서는 운용 PRP는 제품 또는 가공 환경에 있어 식품안전위해요소의 유입 가능성 및/또는 식품안전위해요소의 오염이나 증식을 관리하기 위하여 필수적인 이해분석을 통해 식별된 PRP라고 정의하고 있음. 현재 OPRP(운용 PRP)는 PRP를 현장에서 활용하는 과학적 관리수단으로 활용되고 있음. 자료: <https://foomastory.com/703>; <https://blog.naver.com/goodnews114/100200718113>; https://m.blog.naver.com/PostView.naver?blogId=o_tpm&logNo=110166377975&navType=by(검색일 : 2021. 10. 31)

크루즈 선사는 기항지 방문 시 승객들의 모든 상황과 동선을 기록해야 한다. 크루즈 선상에서 일하는 모든 직원은 마스크와 장갑을 착용하고 개인 위생에 주의해야 한다. 관광객 접촉이 많은 영역에서 작업하는 인력과 격리 공간 작업자는 방역복을 입도록 한다.

크루즈 선은 입출항 시 세관의 전염병 검사 결과 후 입출항 허가가 나와야 입항이 가능하며, 승객과 승무 및 물품의 승하선이 가능하다. 선상에서 열이 나거나 확진된 인원이 있을 경우 가장 먼저 하선한다.

④ 확진 의심자 대응 방식

항만 내에 감염의심자 발생 시 그 지역의 질병통제부서에 바로 연락하여 의심환자의 정보를 보고하고 동시에 모든 통로를 통제된 뒤 질병통제부서가 현장에 올 때까지 기다린다. 항해 기간 중 확진자 발생 시에는 일단 격리 치료하고 해관에 보고한다. 동시에 확진자의 동선과 겹치는 모든 시설에 소독을 시행한다. 소독 시 진행 요원이 방역 보호복, 마스크, 고무장갑, 보호안경, 고무신발 등을 철저히 갖추고 소독을 진행하도록 한다.

항구나 크루즈 선상에서 의심환자나 확진자 발생 시 이들과 접촉한 승무원과 승객 등을 모두 격리하여 교차감염의 위험을 최소화한다.

5. 바하마

1) 바하마 사례 분석 목적

바하마는 크루즈 및 여객선 비즈니스가 발달한 국가이다. 바하마는 세계에서 가장 많은 크루즈 관광객이 있는 캐리비언 지역의 중심지이며 미국과 지리적으로 가까운 크루즈 관광 대국이다. 바하마는 럭셔리 크루즈 및 여객선 부문에서 깊은 이해와 광범위한 지식을 보유하고 기존의 규제를 혁신

하여 선박등록지 중에서 선도적 지위를 차지하고 있다. 독창적인 아이디어와 전문성을 바탕으로 새로운 최첨단 선박 운항 서비스를 승객에게 제공하기 위해 노력하고 있다.

바하마는 중미의 크루즈 허브항이며 미국에서 출발한 크루즈 선박이 많이 기항하는 중요한 국가이다. 현재 바하마에는 해외 크루즈 선주의 선박들이 등록되어 있어서, 많은 외국인이 크루즈를 타기 위해 바하마를 방문하고 미국을 출발한 크루즈 선박이 많은 외국인을 탑승시켜 바하마로 입항하고 있다.

이에 따라 바하마는 국내외 크루즈 선박과 외국인 크루즈 관광객 상륙(입항)을 위한 방역 기준을 마련하고 있다. 이 보고서에서 바하마의 외국 크루즈선과 관광객의 입항 기준을 분석하는 이유이다.

2) 크루즈 방역 주관조직⁸²⁾

바하마에서 COVID-19 방역은 보건복지부(Ministry of Health & Wellness)를 중심으로 이루어지고 있다. 그 외에도 각 산업 및 대상별로 COVID-19 방역대책을 마련하고 있다. 청소년체육문화부(Ministry of Youth, Sports and Culture)부는 “Coronavirus Disease(COVID-19) Guidelines” 발표하고, 청소년 및 유아의 건강관리, 체육 종목별 방역 기준, 문화산업 각 분야별 방역 기준을 제시하고 있다.

크루즈 선박에 관한 일반적인 업무는 교통주택부(Ministry of Transport and Housing) 산하 해사청(Maritime Authority)이 관장하며 크루즈 선박에 대한 방역 업무는 보건복지부 등과 협의하여 진행하고 있다.

82) The Government of Bahamas, <https://www.bahamas.gov.bs>(검색일: 2021. 9. 10)

3) 크루즈 방역 기준⁸³⁾

2021년 9월 3일부터 11월 11일까지, 승객이 탑승한 크루즈선이 크루즈 선사 소유의 프라이빗 항만을 포함한 바하마의 항만에 입항하기 위해서는 다음 내용을 준수해야 한다.

크루즈 선장은 항구 도착 전에 항만의 보건담당자에게 전체 승선자의 예방 접종 상태를 파악할 수 있는 명단을 제출해야 한다. 12살 이상의 모든 승객들은 크루즈선의 출항 전까지 완전 접종한 상태여야 한다. 해당 크루즈 선사가 사전에 관할 당국에 제출해서 승인받은 건강 프로토콜(health protocol)을 준수해야 한다.

다만 12살 이상의 모든 승객들은 크루즈선의 출항 전까지 완전 접종한 상태여야 한다는 규정은 다음의 경우에는 적용되지 않는다.

- (a) 바하마 정부와 각 선사 간의 기존 합의에 따라 여전히 유효한 크루즈선의 승무원, 거래처 관계자, 비수익 승객 및 모든 프로토콜
- (b) 응급상황 또는 바하마 정부가 승인한 기타 긴급 상황에 입항하려는 크루즈선
- (c) 의료적 여건과 제한으로 인해 COVID-19 백신을 접종할 수 없는 비접종 승객

그리고 이 조항에도 불구하고 바하마에 입항하려는 사람은 크루즈 선사가 요구하고 관할 기관이 승인한 테스트 요건을 준수해야 한다고 명시하고 있다.

83) Bahama Office of the Prime Minister, Emergency Powers (Covid 19 Pandemic) (Management and Recovery) (No.2) (Amendment) (No.8) Order(2021), <https://opm.gov.bs/emergency-powers-covid-19-pandemicmanagement-and-recoveryno-2amendmentno-8order-2021/>(검색일: 2021. 9. 10)

제4절 해외 크루즈 선사의 대응

1. 크루즈 선사의 대응(공통점)

해외 크루즈 선사는 COVID-19에 대응하기 위해 다음과 같은 7가지 주요 대응방안을 시행하고 있다. 첫째, 승선 사전 단계에서의 방역 강화이다. 크루즈 승객을 대상으로 발열 체크 및 건강상의 이상 유무를 확인한다. 둘째, 크루즈 선내 청소 및 방역작업 강화이다. 셋째, 선내 환기 시스템 및 공기청정 설비의 신규 설치 또는 업그레이드를 추진한다. 넷째, 레스토랑, 극장 등 선내 공공시설에서 사회적 거리두기(social distance)를 강화하고 있다. 다섯째, 공공시설에 대한 마스크 착용 의무화, 수시 검은 실시 등을 통해 선내 바이러스의 확산을 방지하고자 한다. 여섯째, 선내 곳곳에 스프레이 분사 형태의 손 소독기를 설치하고, 이를 통해 승객에 대한 상시 소독 체제를 실현한다. 일곱 번째, 해외 크루즈 선사는 혹시 선내 감염자가 발생할 경우 기민하게 대응하기 위해 의료진을 승선시켜 운항하고, 접촉 차단 캐빈 등을 신설하여 감염자를 다른 비감염 승선자로부터 철저히 격리시키고 있다.⁸⁴⁾

한편 크루즈 선사는 선박 내 방역체계를 구축하고 선급 등 제3자로부터 인증을 받음으로써 일반 관광객들이 크루즈 선박의 방역 시스템에 대한 신뢰를 제고하도록 하고 있다. 해외 크루즈 선사들이 활용하는 선급의 크루즈 선박 방역 시스템은 다음과 같다.

- DNV-GL(노르웨이-독일 선급): CIP-M(Certification in Infection Prevention for the Maritime industry ⁸⁵⁾)

84) Cruise Planet, <https://www.cruiseplanet.co.jp/news/?id=526> 토대로 작성(검색일: 2021. 10. 3)

85) DNV GL launches new certification in infection prevention for the maritime industry(검색일: 2021. 7. 20)

- BV(Bureau Veritas 프랑스 선급): “Restart Your Business with BV” program 운영⁸⁶⁾
- RINA(이탈리아 선급): Biosafety Trust Certification⁸⁷⁾

2. 코스타 크루즈

1) 코로나 방역지침 제정 목적

코스타 크루즈는 COVID-19에 대응하여 승객이 보다 안전하게 크루즈 여행을 즐길 수 있도록 2020년 9월 ‘Costa Safety Protocol’을 발표하였다.⁸⁸⁾ 이를 통해 항만에서 선박, 승선에서 하선까지 탑승객의 건강과 안전을 지키고 쾌적한 휴가를 제공하고자 한다.

코스타 크루즈사에 의하면 등 방역지침은 독립적인 과학 전문가 그룹과 함께 자사의 건강 및 안전팀이 개발했다고 한다. 승무원이 기내 작업으로 돌아갈 때의 안전, 예약 절차, 승선 및 하선 작업을 비롯하여, 관광객이 항만, 선상 및 해안 여행에서 즐길 수 있는 생활 및 의료 등 매우 포괄적인 일련의 절차가 포함되어 있다고 밝히고 있다.⁸⁹⁾

2) 코스타 크루즈의 방역지침 주요 내용

(1) 거리두기 강화

코스타 크루즈는 거리두기와 관련된 엄격한 규정을 신설 및 준수하여 사

86) BV(Bureau Veritas), “Restart Your Business with BV” program(검색일: 2021. 5. 20)

87) RINA launches Biosafety Trust Certification, the first certification to mitigate the spread of infections in public places, RINA, RINA launches Biosafety Trust Certification: <https://www.rina.org/en/media/press/2020/04/06/biosafety-trust-certification>(검색일: 2021. 5. 20)

88) <https://career.costacrociere.it/news/2020/costa-safety-protocol/>(검색일: 2021. 9. 15)

89) <https://career.costacrociere.it/news/2020/costa-safety-protocol/>(검색일: 2021. 9. 15)

회적 거리두기를 촉진하고자 한다. 사회적 거리두기가 강화될수록 승객은 보다 안전한 환경에서 크루즈 서비스를 즐길 수 있다. 사회적 거리두기 강화를 위한 세부 실천전략은 다음과 같다. 첫째, 최대 승선인원의 감축이다. 코스타 크루즈는 2020년 9월 이후부터 사회적 거리를 확실하게 확보하기 위해 최대 승객 인원을 대폭 삭감하였다. 대표적인 사례로 승선 수요가 70%를 초과하는 경우에도 승객 인원은 70%로 엄격히 규제한다.

둘째, 코스타 크루즈는 2020년 9월 이후부터 크루즈 선내 공용구역에서의 인원 제한을 실시한다. 선내 엔터테인먼트(entertainment) 회장이나 공용구역, 릴랙세이션(relaxation) 구역에서 고객끼리 동선이 빈번하게 겹치는 것을 방지하기 위해 공용구역을 한 번에 이용할 수 있는 인원 수를 제한한다.

셋째, 사회적 거리두기에 대한 승무원들의 정례적인 대승객 환기를 통해 승객들이 자발적으로 거리두기를 강화할 수 있도록 유인한다. 오전/오후 정해진 시간에 승객 전원을 대상으로 거리두기 강화를 요청하는 알림을 발신하고, 주요 동선마다 거리두기 필요성을 강조하는 플랜카드, 배너 등을 설치하였다.⁹⁰⁾

〈표 4-10〉 코스타 크루즈 거리두기 강화 실천전략

구분	세부 내용
승선인원 감축	• 운항 크루즈 최대 승선인원 감축 • 승선 가능 인원의 최대 70%까지만 승선 허용
선내 공용구역 인원 제한	• 엔터테인먼트 회장, 공용구역, 릴랙세이션 구역 인원제한 • 승객 동선 겹침 최소화
거리두기 필요성 홍보 강화	• 사회적 거리두기에 대한 정례적인 대승객 환기 • 거리두기 필요성 강조 플랜카드, 배너 등 설치

자료: Costa Safety Protocol, <https://www.costajapan.com/safety-first> 토대로 작성(검색일: 2021. 10. 1)

90) <https://career.costacrociere.it/news/2020/costa-safety-protocol/>(검색일: 2021. 10. 1)

(2) 선내 환기철저와 소독 강화

코스타 크루즈가 운항하는 모든 크루즈 선박은 세계보건기구(WHO: World Health Organization)가 승인한 위생기준에 따라 엄격한 선내 위생 프로토콜을 따르고 있다. 코스타 크루즈는 전술한 2020년 9월 발표한 ‘Costa Safety Protocol’에서 선내 환기 철저와 소독 강화를 위한 세부 실천 전략으로 다음의 세 가지 방안을 제시하고 있다.

첫째, 소독을 자주 실시한다. 선내 및 갑판 등 야외 공공구역을 대상으로 하루 수차례 항바이러스 소독제로 소독을 실시한다. 특히 공공 화장실은 더욱 자주 소독을 실시한다. COVID-19의 발생 이전 대비 최소 3배 이상 빈도를 늘려 소독을 강화하고 있다.

둘째, 캐빈 내 소독 강화다. 모든 캐빈은 승선 전에 항바이러스 소독제로 소독을 실시하고, 승객이 캐빈을 벗어난 것으로 확인된 시간에 승객의 양해를 구한 후 매일 캐빈 내 청소, 소독을 매일 실시한다. 크루즈 관광은 대체로 7박을 넘지 않는 단기 해양관광 상품인데, 일반적으로 매일 청소를 하지 않고 승선 기간 동안 1~2회 정도만 소독 및 청소를 실시해왔다

셋째, 모든 캐빈을 대상으로 새로운 필터를 설치하고, 선내 환기 철저를 도모한다. 기존에 설치된 필터로는 신종 바이러스 대응이 불가능할 수 있어서 높은 필터링 효과가 보증되어 COVID-19 대응이 가능하다고 간주되는 신규 공기 필터를 채택하였다. 당사의 온보드(on-board) 환기 시스템은 외부에서 오는 신선한 공기를 흡입함과 동시에 선내를 순회하는 실내 공기는 최적으로 필터링하고 이를 배출하여 선내 공기의 재순환을 활성화시킨다.⁹¹⁾

91) <https://career.costacrociere.it/news/2020/costa-safety-protocol/>(검색일: 2021. 10. 1)

〈표 4-11〉 코스타 크루즈 환기 및 소독 강화 실천전략

구분	세부 내용
소독 빈도 증가	• 선내 및 갑판 등 야외 공공 구역 대상 소독 빈도 증가 • COVID-19 발생 이전 대비 약 3배로 증대
캐빈 내 소독 강화	• 모든 캐빈 대상 승선 전 항바이러스 소독제로 소독 • 크루즈 운항 중 매일 캐빈 소독
신규 방역기기 설치	• 높은 필터링 효과가 보증된 COVID-19 대응 가능 신규 필터 설치 • 선내 공기의 재순환 활성화

자료: Costa Safety Protocol, <https://www.costajapan.com/safety-first> 토대로 작성(검색일: 2021. 10. 1)

(3) 기타 신규 방역체계

코스타 크루즈가 2020년 9월에 발표한 ‘Costa Safety Protocol’에 따르면 COVID-19 대응을 위해 새로이 도입한 신규 방역체계는 다음과 같다.

첫째, 승·하선 시 철저하게 건강을 점검한다. 기항지를 포함한 승선 및 하선 시에 모든 고객과 승무원을 대상으로 건강 점검을 철저히 실시하고, 감염 예방을 위한 비품을 상비한다. 선내에 체류 중인 모든 고객과 승무원에게 감염 예방을 위한 비품을 제공하는데, 이는 COVID-19 발생 이전에는 제공되지 않았던 물품으로 손소독제, 타이레놀, 온도 측정기 등이 포함된다. 모든 승객 및 승무원에게 온도 측정기가 1인 1개씩 제공되며, 승선 인원은 모두 승하선 때마다 체온을 측정하고 이를 승무원에게 보고해야 한다.

또한 마스크 착용과 손 소독을 철저히 하게 한다. 기항지를 포함한 모든 항만에서 마스크 착용이 의무화되었으며, 손 소독 젤 디스펜서(jell dispenser)를 선내 곳곳에 설치하였다. 필요시 승객이 모든 주요 구역에서 빠르게 디스펜서를 이용할 수 있도록 크루즈 한 척당 300개 이상의 디스펜서를 설치하였다.

둘째, 승객 및 승무원의 감염 예방에 만전을 기한다. 먼저 승객에 서비스를 제공하는 승무원부터 감염이 되지 않도록 주의를 기울이며, 이탈리아의

해양·수산 당국이 공표한 규정에 의거한 방호구와 비품을 선내에 상비해 승객 및 승무원의 감염 방지를 도모한다. 또한 선상 감염뿐만 아니라 기항지에서도 감염에 주의해야 한다. 코스타 크루즈와 연계된 기항지 관광 투어에서 이용하는 버스는 투어 종료 후 매번 소독을 실시하고 배차 차량을 늘려서 최대 버스 승차 가능 정원 대비 약 50~70%만 탑승시킨다. 관광 투어 버스 가이드는 반드시 마스크를 착용한다.

이와 더불어 감염 예방을 위한 충분한 테이블 스페이스(table space)를 확보한다. 테이블 좌석 사이, 테이블과 테이블 사이의 공간은 안전하게 식사를 즐길 수 있도록 배치한다. COVID-19 발생 이전 시점과 대비하여 사이 공간을 2~3배 확대하였다. 또한 메인 다이닝(main dining)에서 식사를 할 때 다수 승객들의 동선이 겹치는 것을 피하기 위해 사전에 인원 제한을 실시하고, 식사 시간을 그룹별로 분리한다.

2020년 9월 이후 코스타 크루즈가 운항하는 크루즈 선내의 식사와 음료는 레스토랑 직원이 테이블로 가져다주는 형태만 가능하다. 감염 예방 차원에서 뷔페 스타일의 식사는 더 이상 제공되지 않는다.

셋째, 코스타 크루즈는 선상 의료 서비스를 강화하고자 한다. 코스타 크루즈의 모든 크루즈 선내에 메디컬 센터(medical center)를 설치하고, 센터에 경험이 풍부한 의료진 및 헬스케어(health care) 전문인력 등을 상시 배치하였다. 한편 신종 코로나 바이러스 감염 예방을 위한 대응책은 수시로 갱신되고 있는데, 동 전문인력은 이를 수시로 팔로업(follow-up)하여 감염 확대 방지를 위한 구체적인 방안을 모색하고 있다.⁹²⁾

92) Costa Safety Protocol, <https://www.costajapan.com/safety-first> 토대로 작성(검색일: 2021. 10. 1)

〈표 4-12〉 코스타 크루즈 도입 기타 신규 방역체계

구분	세부 내용
승·하선 시 철저한 건강점검	- 기항지를 포함한 승선 및 하선 시에 모든 고객 및 승무원을 대상으로 철저한 건강점검 - 승·하선 시마다 체온 측정 및 이를 선사로 보고 - 감염 예방을 위한 비품 상비
승객 및 승무원 감염 철저 예방	- 이탈리아의 해양·수산 당국이 공표한 규정에 의거한 방호구와 비품을 선내에 상비 - 기항지 관광 투어 버스는 관광 종료 후 철저하게 소독 실시 - 최대 버스 승차 가능 정원 대비 약 50~70% 만 탑승 - 식당 인원 제한, 그룹별로 다른 시간대에 식사, 뷔페 형태 식사 원천 금지
선상 의료서비스 강화	- 선내 메디컬 센터(medical center) 설치 - 메디컬 센터에 경험 풍부 의료진 및 헬스 케어(health care) 전문인력 등 상시 배치

자료: Costa Safety Protocol, <https://www.costajapan.com/safety-first> 토대로 작성(검색일: 2021. 10. 1)

3. NYK 크루즈 주식회사

1) 백신접종 완료 승객 대상 방역체계

백신접종 완료 승객 대상으로는 크루즈 관광상품 예약 시 반드시 백신 접종이 완료되었음을 여행사에 사전 통지하도록 의무화 하고 있다.

백신접종 완료 승객은 승선 당일 백신접종 완료 사실을 확인할 수 있는 서류(백신 예방접종필증, 접종확인서 등)를 지참해야 하고, 크루즈 선사 측에서 승객 승선 시(on boarding)에 실시간으로 확인을 수행한다.⁹³⁾

93) NYK 크루즈 (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜) “郵船クルーズ株式会社, 飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン 2021年 1月改訂 第三版”, https://www.cruiseplanet.co.jp/pdf/asuka/asuka_infection_control_coronavirus_202101.pdf(검색일: 2021. 10. 1)

2) 백신 미접종 관광객 대상 방역체계

백신 미접종 관광객은 승선일 3일 전(또는 4일 전)에 관광객 스스로 민간 또는 공공 의료기관의 검사를 받고 본인이 바이러스 음성임을 확인할 수 있는 서류를 승선 당일 선사 측에 제출해야 한다.

일본 크루즈 선사인 NYK 크루즈 주식회사는 백신 미접종 관광객의 자사 크루즈 승선을 원칙적으로 허용하고 있으며, 다만 백신 미접종 관광객에 대해서는 승선 이후 정해진 시간에 체온 체크 등 건강 상태 확인을 실시하고 있다. 이를 위해 출항 첫날 백신 미접종 관광객을 대상으로 선사 측에서 건강 상태 확인 요청 시 이에 응하는 것에 대해 동의함을 규정하는 ‘크루즈 승선 시 유의사항 및 동의서’를 제출하도록 하고 있다.⁹⁴⁾

3) 기타 COVID-19 대응 방역체계

백신접종 완료 및 백신 미접종 승객 모두 출항 직전 ‘승선 이전 건강체크 시트’에 현재 본인의 건강 상태에 대해 기입해야 한다. 이와 더불어 NYK 크루즈 주식회사는 크루즈 관광상품을 예약한 승객들에게 혼잡한 장소 출입이나 회식 참석 등 일반적으로 감염 위험이 높다고 판단되는 행동은 삼가해 줄 것을 권장하고 있다.

그리고 각자의 객실로 이동하기 직전 타액 검체를 채취하는 ‘사전 PCR(polymerase chain reaction)’ 검사를 수행하여 모든 탑승객들이 탑승 직전까지 바이러스에 대해 음성임을 확인한다. 검사 비용은 크루즈 관광상품 비용에 포함되며, 검사 키트는 출항일 전에 NYK 크루즈 주식회사에서 확보·제공한다. 그밖에 NYK 크루즈 주식회사는 승선 중에는 마스크

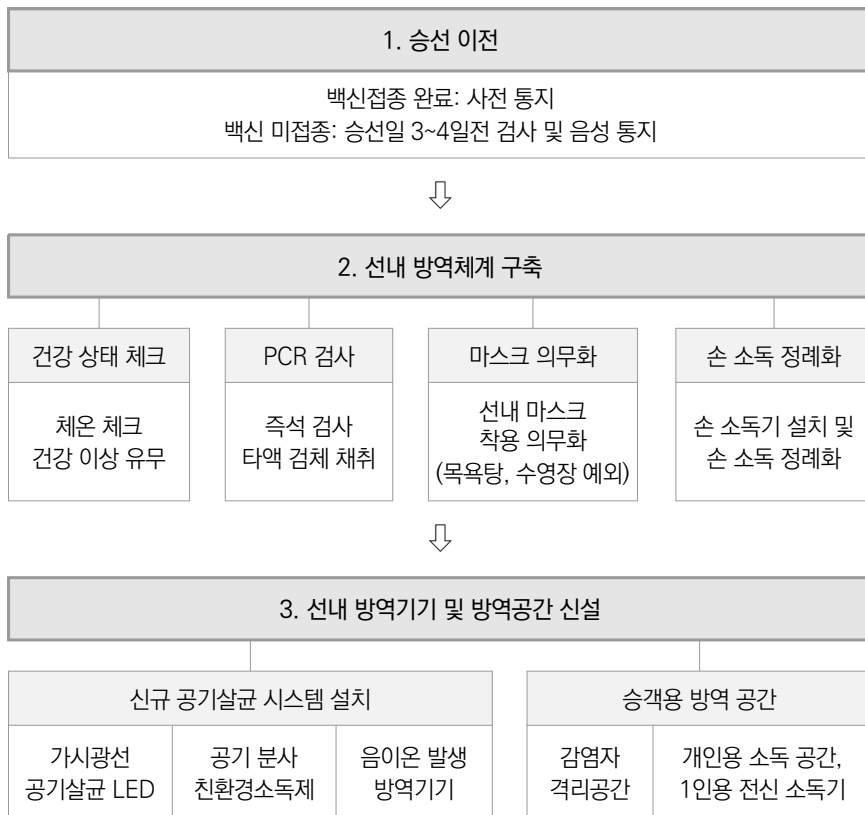
94) NYK 크루즈 (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜) “郵船クルーズ株式会社, 飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン 2021年 1月改訂 第三版”, https://www.cruiseplanet.co.jp/pdf/asuka/asuka_infection_control_coronavirus_202101.pdf(검색일: 2021. 10. 1)

착용(캐빈 내 및 목욕탕, 수영장 이용 시 제외)을 의무화하고, 정례적인 손 소독에 대해 협조를 구하고 있다. 또한 승선 기간 중 매일 저녁마다 ‘승선 중 건강 체크 시트’에 건강 상태를 확인하고 기입하는 것을 의무화 하였다.

NYK 크루즈 주식회사는 전술한 소프트웨어 측면의 방역체계 구축 이외에 선내 신규 방역기기 설치 등 하드웨어 측면에서의 대응도 강화하였다. 아스카 II 등 NYK 크루즈 주식회사가 운항하는 크루즈 선내에 표면 살균이 가능한 공기살균 환기 시스템을 설치하였다. 아스카 II의 경우 공기살균 시스템을 선내 3층의 출입국 카운터에 처음 설치한 이후 레스토랑, 루프탑, 각 층 복도 등으로 지속적으로 설치 구역을 늘려가고 있다. 설치된 공기살균 시스템은 가시광선 공기살균 LED, 공기 분사 친환경소독제, 분당 2,500만 개의 음이온 발생이라는 세 가지 형태의 방역을 동시에 실시해 선내 초미세먼지 및 제반 바이러스를 99.99% 이상 제거하는 효과를 발휘한다. 또한 선내에 신규 공간을 만들어 1인용 전신 소독기를 설치해 승객별로 기민한 소독을 실시할 수 있도록 하였다.⁹⁵⁾

95) 飛鳥II 運航会社 郵船クルーズ株式会社, 「飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン」, (2021年 11月改訂第十版), 2021. 11. (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜), (검색일: 2021. 11. 30)

〈그림 4-3〉 NYK 크루즈 주식회사 방역체계



자료: 飛鳥II 運航会社 郵船クルーズ株式会社, 「飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン」(2021年11月改訂第十版), 2021. 11. (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜), pp. 1~5 참조 저자 작성 (검색일 2021. 11. 30)

제5절 비교 및 시사점

1. 방역 기준 비교

2020년 각 크루즈 선사들은 크루즈선의 안전성 강화를 위한 다양한 개선조치를 전개해오고 있다. 미국질병통제예방센터(CDC: Centers for Disease Control and Prevention), 세계크루즈선사협회(CLIA: Cruise Line International Association), 로얄캐리비안, MSC, 노르웨이저안크루즈 등은 COVID-19 대응을 위해 ‘Healthy Sail Panel’을 공동 구성하여 승객, 승무원 등을 보호할 프로토콜(Protocols) 및 안전성 향상 방안을 만들었다. 이는 미주 지역은 물론 향후 이 선사들이 진출한 지역에 대응 절차프로그램으로서 사용되고 있다. 유럽 또한 유럽연합 국내 크루즈 운항 재개를 위해 임시적 조언과 COVID-19 전염병 대응방안 등을 지정하여 시행하고 있다. 세계크루즈선사협회(CLIA) 발표에 따르면, 2020년 전 세계 크루즈 재개 항차 수는 200항차를 넘었으며, 이는 위생안전방역지침 및 대응 지침을 통해 안전성을 확보했기 때문에 실현 가능했다고 발표했다.⁹⁶⁾

본 보고서에서는 중국을 포함한 세 지역의 크루즈 재개를 위한 전염병 대응방안의 주요 내용을 비교 분석하였다.^{97) 98)}

96) CLIA(2021b), State of the Cruise Industry Outlook(2021. 8.), p. 9.

97) 이 보고서에서 비교하는 3개 지역의 방역 자료는 다음과 같음. 1) Eu Health Gateways(2021. 9.), Advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic. 2) US Health-Sail-Panel(2020. 7.), Recommendations from the Health Sail Panel-Advice to cruise operators to advance their public health response to COVID-19, improve safety, and achieve readiness for the safe resumption of operations.

3) 中华人民共和国海事局关于发布《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南 (V7.0)》的通告, https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/haishi/202108/t20210804_3614171.html(검색일: 2021. 10. 31)

98) 인천항만공사(2021. 2.), 「포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역」(요약 보고서), pp. 34~38.

〈표 4-13〉 COVID-19 크루즈 예방 및 통제

대응조치	규칙	유럽	북미	중국
승무원 핵산 검사	100% 핵산 검사 결과 음성	√	출발지를 떠나 탑승 전 격리 14일 후 시간을 정하지 않고 테스트 진행	없음
관광객 출발지역 제재	외국인 관광객 불가	제한 없음	제한 없음	√
	중고위험지역에서 온 관광객 불가	없음	없음	√
승객 핵산 검사	출발 전 100% 핵산 검사가 요구되며 결과는 음성이어야 함	없음	없음	탑승 5일 ~24시간 전
탑승 전 방문객 건강검진 (모니터링)	체온 및 증상 모니터링, 건강 및 여행 이력	√	√	√
탑승 거부	기내에서 예방 및 통제조치를 따르지 않거나, 핵산 양성 판정을 받았거나, 14일 이내에 확진 환자와 밀접 접촉한 관광객	√	√	√
건강 및 안전 감독	승무원 및 관광객 체온 매일 측정	√	√	√
소독 및 환기 시스템	크루즈 선내 소독 고강도 시행	√	√	√
	소독제 및 청소용품에 대한 구성 규정	√	√	√
	100% 신선한 공기 환기	√	√	√
승객 수용 (제한 여부)	초기 운행 시 각 항차의 최대 승객 수용 능력의 50%이며, 점차 최대 승객 수용 능력의 70%까지 증가 가능	특정 % 요구사항 없음	특정 % 요구사항 없음	√
	인사이드 캐빈 판매 금지	없음	없음	√
보호용 장비	모든 승무원과 관광객은 마스크 착용	√	√	√
사회적 거리두기	승객 집중도 감소, 모임 참석자 수 제한, 유입 제한 등의 방안 제정	√	√	수용 인원 50%
	비접촉 전자 결제	√	없음	없음
첨단 의료장비 구비 및 전문가 팀 상주 여부	선박에 신속한 핵산 검사 장비 장착	√	√	√
	선상 전문 병동 구비	√	√	√
	선상 전문 의료진 상주	√	√	√
	선상 치료 기능 구비 및 원격진료 지원	√	√	√
손 세척	승객과 승무원에게 손을 자주 올바르게 씻도록 하며, 손 소독제를 제공하고 선내에 손 세척 스테이션을 설치	√	√	√

대응조치	규칙	유럽	북미	중국
기항지 투어 관리	선사가 조직한 기항지 투어 상품만 참가 가능하며 기항지 투어 관련 예방조치를 제정	✓	✓	✓
승무원의 건강관리	승무원의 집종을 줄이고 해안에서의 승무원 활동 제한	1인 1실	✓	✓

자료 : 인천항만공사(2021. 2.), 「포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역」(요약 보고서), pp. 34~38. 참조 보완.

〈표 4-14〉 전염병 위기 대응

대응조치	규칙	유럽	북미	중국
비상시 대응 계획	크루즈 운항 재개 승인의 필수 조건은 기항지 정부의 승인을 받으며, 의심환자 및 밀접 접촉자 그리고 건강한 승객이 하선할 수 있도록 협의되어 있어야 함	✓	✓	없음
	기항지 선정 기준은 기항지 현지 전염병 확산 검사비용, 확진자 및 사망자 수, 확산 검사 능력 및 현지 정부의 방역대책	✓	✓	없음
	운항 재개 초기 단거리 항로 건의	✓	✓	없음
	선상객실의 5%는 격리실로 사용	제한사항 없음	✓	✓
	선상 확산검사 기능 구비	✓	✓	없음
	밀접접촉자 추적	✓	✓	없음
	공공구역 폐쇄	없음	없음	✓
	하선 절차 및 기준 수립	✓	✓	✓

자료: 1) Eu Health Gateways(2021.9), Advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic
 2) US Health-Sail-Panel(2020. 7.), Recommendations from the Health Sail Panel-Advice to cruise operators to advance their public health response to COVID-19, improve safety, and achieve readiness for the safe resumption of operations
 3) 中华人民共和国海事局关于发布《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南(V7.0)》的公告, https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/haishi/202108/t20210804_3614171.html(검색일: 2021. 10. 31)
 4) 인천항만공사(2021. 2.), 「포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역」(요약 보고서), pp. 34~38 참조, 재인용 및 수정 보완

2. 시사점

국제기구 및 주요국의 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 검토로 나타난 정책적 시사점은 다음과 같다.

첫째, 국제기구 및 해외의 크루즈 산업 부문 방역은 기본적으로 크루즈 선박의 운항과 크루즈 관광객의 승선 및 기항지 하선을 전제로 제정되었다는 점이다. 해외 주요국의 크루즈선 방역대책은 크루즈선 운항을 전제로 마련되었기 때문에 코로나로 인한 산업 피해를 최소화하고 조기 재개를 이끌어낼 수 있었다.

크루즈 선박의 입항 금지와 크루즈 관광객의 기항 및 하선을 금지하는 조치는 크루즈 산업의 특성을 전혀 고려하지 않은 가장 초보적인 대책이다. 해외 각국의 크루즈 산업 방역대책은 산업 활동을 재개하도록 지원하는 방역 프로그램이라는 점이 주목할 만하다.

한편 COVID-19로 많은 피해를 입은 항공산업의 경우 크루즈 산업보다 일찍 항공기 내 감염방지 대책과 공항 검역조치를 마련하여 항공기 운항을 재개하도록 함으로써 항공산업의 재개와 방역이라는 두 마리 토끼를 잡을 수 있었다.

둘째, 크루즈 선박 운항과 감염 확산 방지를 위해 각국 정부가 적극적으로 대책을 수립했다는 점이다. COVID-19는 WHO와 각국에서 법정 전염병으로 지정하고 범정부 차원의 대책을 마련하였다. 정부는 COVID-19에 대한 의학적 정보와 의료기술을 활용하여 크루즈 선박과 터미널에서 COVID-19 감염을 막을 수 있는 방역 방침을 제시하였고, 크루즈 선사가 이를 준수하고 관련 역량을 키울 수 있도록 지원하였다. 그리고 지방정부와 각 항만에서 COVID-19 대응 관련 역할과 의무를 제시하고, 민간 크루즈 선사와 협력하도록 하였다. 정부에서 크루즈 선박의 입항 금지와 관광

객 하선 금지를 지시하면 더 이상 아무런 조치를 하지 않아도 된다. 그러나 정부의 이와 같은 금지 조치는 민간 기업의 생존을 위협하고 관련 종사자의 일자리 축소를 초래하는 결과를 가져왔다. 해외 각국에서 크루즈 선박의 운항을 전제로 방역지침을 마련하는 이유이다.

셋째, 해외 각국은 크루즈선 운항 방역조치에 대해 국민과 관련 업계에 지속적인 설명을 하고 관련 기준을 보완하여 발전시켜가고 있다. COVID-19에 대한 정보와 대응기술이 부족했던 초기에 크루즈 선박의 운항을 금지하면서도 해외 각국은 정부 조치에 대해 계속적인 설명을 하고 동의를 얻기 위해 진정성 있는 노력을 경주하였다. 미국은 크루즈 선에 대한 관광객의 방역 조치 수용 의사를 존중하여 기준을 마련하였다. 우리나라에서 크루즈 선박 입항 금지 조치를 내리면서도 설명이 많지 않았던 것과는 대조적이다. 뿐만 아니라 미국, EU, 일본 등 각국 정부는 COVID-19 전개 상황과 방역 기술을 고려하여 가이드라인을 지속적으로 업그레이드하는 작업을 했다.

넷째, 코로나 집단 감염을 계기로 대응책을 적극 마련하면 오히려 크루즈 선박의 조기 운항 재개도 가능해진다는 것을 확인할 수 있었다. 일본의 경우 2020년초 크루즈 선박 다이아몬드 프린세스호에서 있었던 코로나 확진자 집단 발생을 계기로 크루즈 부문 코로나 대응 매뉴얼 정비에 힘썼다. 그 결과 2021년부터 크루즈 선박 운항 재개가 가능하게 되었다.

다섯째, 해외 크루즈 선사는 크루즈 선박이 코로나에 취약하다는 부정적 인식을 개선하기 위해 적극 노력했고, 이에 따라 각국 정부 및 국민들도 크루즈 선박의 코로나 대응 시스템을 인정하고 관광이 재개될 수 있었다. 크루즈 선사는 선박의 환기 시스템 개조는 물론 해파필터 장착, 승선객의 선내 거리두기 조치, 확진자 발생에 대비한 선내 별도 격리시설 마련 및 기항지에서의 협력체제 구축과 같은 조치를 취했다. 특히 크루즈 선사는

선내 방역 시스템을 제3의 기관으로부터 인증 받아 정부를 설득하는 데 활용하고, 관광객들이 크루즈 여행 COVID-19로부터 안전하다는 인식을 가질 수 있도록 노력했다.

우리나라도 크루즈 선박 운항을 전제로 한 크루즈 산업 전반에 대한 방역지침 마련이 필요하다. 방역 전문가, 크루즈 관련 업계 임직원, 크루즈 전문가들의 의견을 수용하면서 방역지침을 마련하고, 코로나 대응 기술을 반영하여 지속적으로 업그레이드 하는 작업이 필요하다.

05

크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안

이 장에서는 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축방안을 제시한다. 앞에서 살펴본 국내 감염병 대응체계를 기본으로 하고, 국제기구 및 주요국, 그리고 크루즈 선사의 방역 기준을 참고하여 크루즈 산업부문의 방역체계와 방역 기준(안)을 제시했다. 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축 방향, 크루즈 선박 및 크루즈 터미널 방역지침(안), 물류 목적 크루즈 선박 입항 및 방역 기준(안) 등을 제시했다.

제1절 크루즈 산업 COVID-19 방역체계 구축 방향 ——

1. 크루즈 방역 관련 기관/기업의 역할 정립 및 조정

크루즈 산업 방역체계 구축을 위해서는 크루즈 산업 전반에 관한 방역 책임과 각 기관의 역할 정립이 필요하다. 현재 COVID-19와 같은 감염병의 경우 국가 위기대응 체계상 보건복지부가 주관부서 역할을 할 수 있으나, 「재난 및 안전관리 기본법」 제22조(국가안전관리기본계획의 수립 등)에 따라 관계 중앙 행정기관의 장이 그 소관에 속하는 재난 및 안전관리 업무에 관한 기본계획을 작성⁹⁹⁾하도록 되어 있으므로 크루즈 산업에 대해

서는 해양수산부장관이 재난 및 안전관리 기본계획을 수립하고 대응해야 한다. “크루즈 산업의 육성과 지원에 필요한 사항을 규정함으로써 크루즈 산업의 기반을 조성하고 경쟁력을 강화하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적”으로 제정된 「크루즈 산업 육성 및 지원에 관한 법률」이 해양수산부 소관이기 때문이다.

그러나 COVID-19 발발 후 중앙재난안전대책본부에서 크루즈 선박의 입항 금지를 발표한 이후 크루즈 산업의 피해 규모 파악, 재개 절차, 향후 계획 등에 대한 논의가 이루어지지 않고 있다. 이는 크루즈선에 대한 입항 금지조치를 내린 중앙재난안전대책본부는 크루즈 산업의 경제적 효과와 특성에 대한 이해가 부족하고, 크루즈 산업 주무부처인 해양수산부는 방역과 관련된 권한이 미흡하기 때문에 비롯된 상황으로 이해된다.

따라서 향후 크루즈 산업 전반에 대한 방역체계 구축을 위해서는 관련 기관과 민간의 역할을 명시하여 유기적으로 대응할 필요가 있다.

본 연구에서는 크루즈 산업의 특성을 고려하여, 크루즈 산업 방역체계 구축과 관련하여 중앙부처, 공공기관, 기업의 역할을 다음과 같이 제안한다. 우선 해양수산부는 크루즈 산업 COVID-19 검역 대응지침을 제정하고 관련기관이 준수하도록 한다. 지방의 항만관리기관(지방해양수산청, 항만공사, 지자체 등)은 크루즈 항만 및 터미널에 대한 COVID-19 검역 매뉴얼을 제정하고 운용한다. 크루즈 선사는 정부 및 항만관리기관이 정한 지침에 맞게 크루즈 선박에 대한 COVID-19 대응 매뉴얼을 마련하고 운용하도록 한다. 끝으로 크루즈 기항지(시설, 관광지 등) 관리기관에서도 크루즈 관광객에 대한 COVID-19 대응매뉴얼을 마련하고 준수하도록 한다. 이상이 내용을 정리하면 <표 5-1>과 같다.

99) 「재난 및 안전관리 기본법」 제22조 ③관계 중앙행정기관의 장은 제1항에 따른 수립지침에 따라 그 소관에 재난 및 안전관리업무에 관한 기본계획을 작성한 후 국무총리에게 제출하여야 한다.

〈표 5-1〉 크루즈 산업 방역을 위한 중앙부처, 공공기관, 기업의 주요 역할(안)

구분	주요 업무 및 역할(안)	비고
해양수산부	크루즈 산업 코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역 대응지침 제정(선박, 터미널, 기항지 대상)	크루즈 방역 관련 정부지침, 국제기구 가이드라인, 해외 사례 참고
항만관리기관 (지방해양수산청, 항만공사, 지자체)	크루즈 항만 및 터미널 코로나바이러스감염증(COVID-19) 검역 매뉴얼 제정	정부 방역당국, 해양수산부, 해외사례 지침 참고
크루즈 선사	크루즈 선박 코로나바이러스감염증(COVID-19) 대응 매뉴얼 작성 및 운용	국제기구, 정부의 지침, 해외선사 매뉴얼 참고
크루즈 기항지 (시설, 관광지) 관리기관	- 코로나바이러스감염증(COVID-19) 대응 - 크루즈 관광객 검역 매뉴얼	국제기구, 정부의 지침, 지자체 기준 참고

자료: 저자 작성

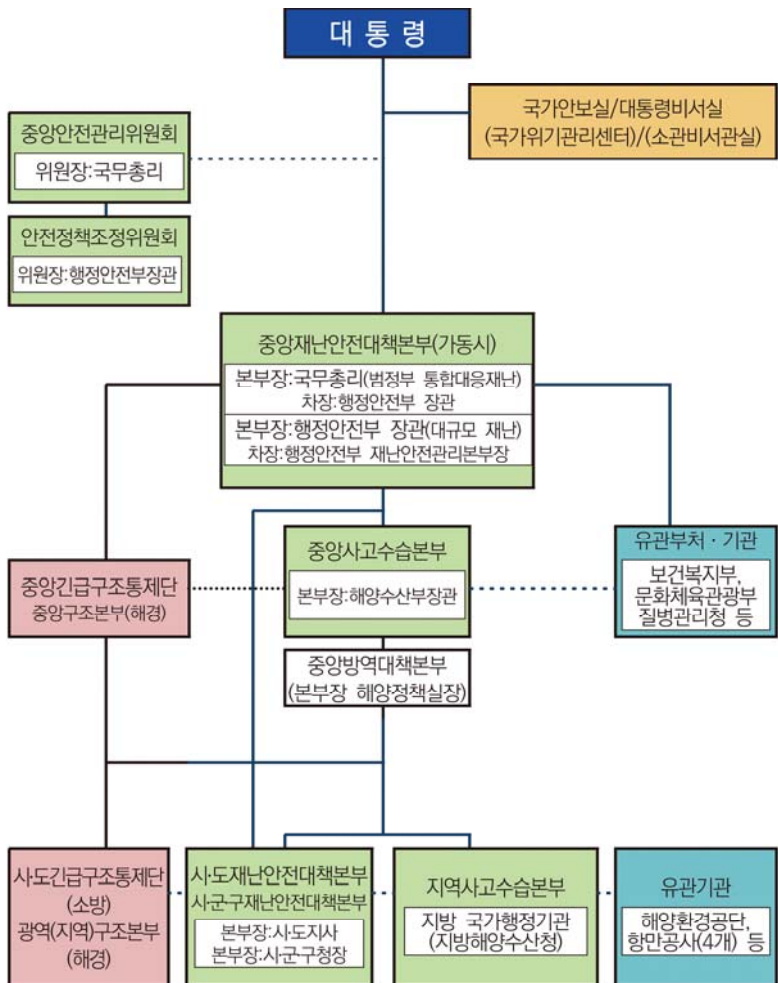
2. 국가재난관리체계와 연계

정부는 각종 재난으로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고, 재난에 따른 빠른 사고 수습을 위해 국가재난관리체계를 다음 〈그림 5-1〉과 같이 구축하고 있다. 해양수산부와 항만공사 등은 재난 유형별로 위기관리 표준매뉴얼, 또는 현장조치 행동매뉴얼 등을 마련하고 운용하고 있다.

해양수산부가 관리하는 재난매뉴얼은 「해양 선박사고 재난 위기관리 표준매뉴얼」, 「선장 비상대응 매뉴얼」 등이 있다. 항만공사도 현장대응 매뉴얼을 운영하고 있다. 부산항만공사는 「재난 및 안전관리 기본법」, 「국가위기관리 기본지침(대통령 훈령 제388호)」, 「해양 선박사고 위기관리 표준매뉴얼」 및 「해양 선박사고 위기대응 실무매뉴얼」을 근거로 부산항의 개항항계(港界) 안에서 선박교통의 안전 및 질서를 유지하고 있다. 또한 부산항 내에서 사고 발생 시 지속적 항만 기능 유지 및 항만 운영의 피해 최소화를

위해 부산항만공사의 체계적이고 신속한 대비·대응절차 등을 규정한 「해양 선박사고」 현장조치 행동매뉴얼을 관리하고 있다.

〈그림 5-1〉 국가 차원의 크루즈 산업 재난관리체계(안)



자료: 저자 작성

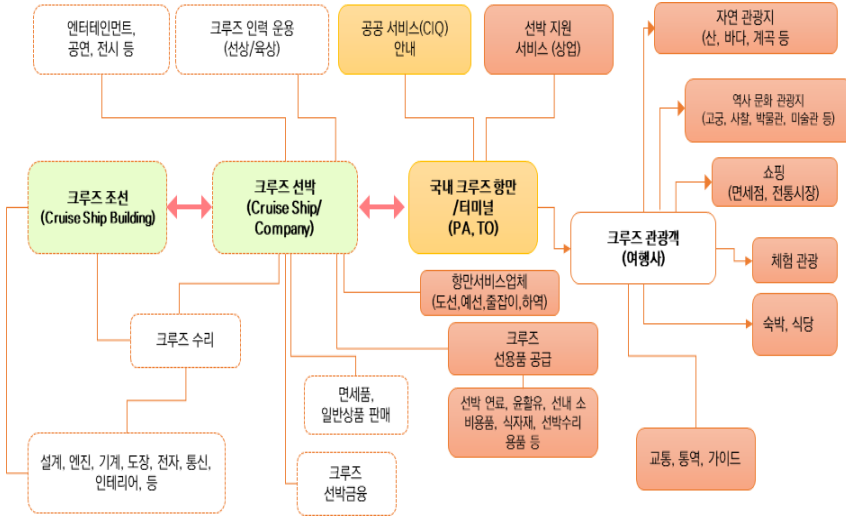
크루즈 산업 방역체계는 평시 및 확진자 발생 시 크루즈 선박 운항을 비롯한 크루즈 산업 전반의 산업 활동이 정상적으로 작동하도록 시스템을 구축해야 하고, 이를 위해 국가재난관리체계와 연계하는 방안이 필요하다. 크루즈 산업 방역체계는 해양수산부 장관이 중앙사고수습본부장을 맡고, 해양수산부 해양정책실장이 중앙방역대책본부장을 담당한다. 지방해양수산청장은 지역사고수습본부에 참여할 수 있도록 관계부처와 협의가 필요하다.

3. 민·관 협력체계 구축

크루즈 산업 방역체계가 정상적으로 작동한다는 의미는 크루즈 관련 행정위와 비즈니스가 정상적으로 작동한다는 의미이다. 이를 위해서는 크루즈 산업부문의 비즈니스 주체가 되는 민간부문 주체들이 방역체계에 포함되어야 한다.

크루즈 산업에 참가하는 민간기업은 크루즈선사와 지사, 선박대리점, 하역업체, 선용품업체, 도선, 예선, 줄잡이업체, 급유업체, 청수업체, 터미널 관리업체, 터미널입주상가, 여행사, 전세버스, 관광가이드, 기항지관광업체 등 매우 다양하다(〈그림 5-2〉 참고).

〈그림 5-2〉 크루즈 비즈니스 가치사슬



자료: 저자 작성

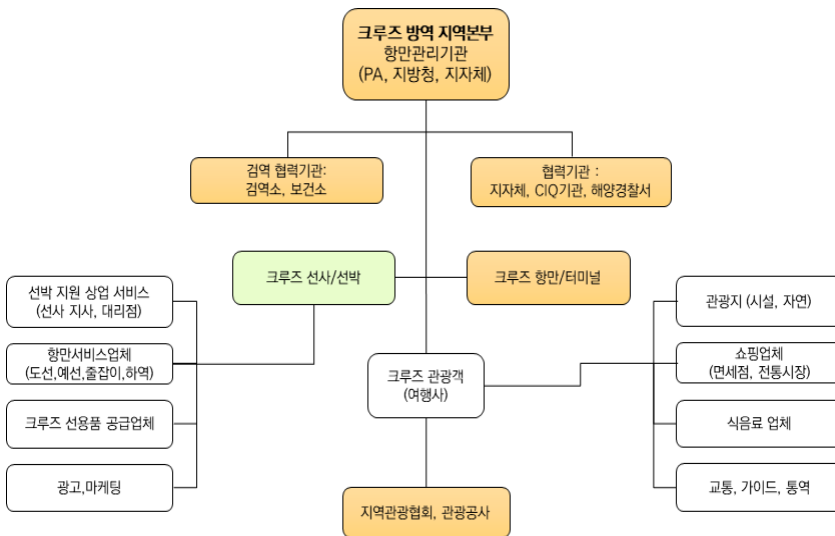
크루즈 산업과 관계가 있는 공공기관은 부산지역의 경우 부산광역시, 부산지방해양수산청, 부산항만공사, 부산관광공사 등이 일상적으로 관련이 있고, 국제 이동을 하는 산업이니만큼 검역소, 출입국관리청, 세관, 해양경찰청 등도 직접적인 관계가 있다.

그러나 크루즈 산업과 관련하여 민·관이 참여하는 별도의 방·역·체·계는 마련되어 있지 않다. 특히 국내 크루즈 산업에는 별도의 민간 사업자 단체가 없기 때문에 크루즈 산업 방·역·체·계를 구축하기 위해서는 정부 또는 공공기관에서 더욱 적극적인 역할을 해야 한다.

크루즈 산업부문의 현장 방·역·체·계는 항만을 중심으로 구축하는 방안이 현실적인 대안이 될 수 있다. 항만을 직접 관리하는 공공기관이 컨트롤 타워를 맡고 유·관·공기관이 참여하는 방안이 필요하다. 다음 〈그림 5-3〉은 크루즈 산업의 방·역·체·계를 지역 단위에서 구축하는 방안을 정리한 것으로, 항

만관리기관이 크루즈 방역 지역본부를 맡고, 지자체, CIQ 기관, 해경이 협력기관으로 참가하며, 검역소, 보건소가 검역협력기관으로 참여하면서 민간의 크루즈 관련 업체가 방역체계 안에 들어와서 유기적인 협력관계를 구축하는 구조다.

〈그림 5-3〉 지역 차원의 크루즈 방역체계 구축(안)



자료: 저자 작성

제2절 크루즈 산업 COVID-19 방역 기준(안)

1. 크루즈 관광객 입항 및 기항지 하선 기준(안)

1) 일반 원칙

크루즈 선박을 이용하여 입국하는 외국인/내국인에 대한 검역 기준과 대응 절차를 마련해야 한다. 크루즈 선박 이용 입국자 대부분은 관광을 목적으로 하며, 기항 크루즈 관광객의 경우 당일 도착 후 당일 출국을 하고 있어 현재와 같이 무증상자도 자가격리와 능동감시를 하는 상황에서는 관광 목적으로 입국을 할 수 없다. 또한 현행 검역 대응 기준에서는 백신 접종자에 대해서도 수동감시를 하고 있어, 짧은 시간동안 관광을 하는 크루즈의 경우 관광활동이 불가능하다.

크루즈선을 이용해 입국하는 관광객을 고려하여, 다음과 같은 조건이 모두 충족될 경우 격리면제 조치가 필요하다.

- 백신 접종 증명서 제출: 국내 및 해외에서 WHO가 인정하는 예방접종 완료 14일 경과 후 입국한 자
- PCR 음성 확인서 제출
- 무증상자: 입국 당시 무증상인 경우

또한 크루즈선을 이용한 해외 관광객이 기항지를 방문할 경우에도 위의 기준을 적용하여 기항지 관광이 관광하도록 해야 한다.

2) 격리 면제조치

중앙방역대책본부의 「코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침」(제10-2판)에서는 A1(외교)·A2(공무)·A3(협정) 비자소지자 또는 입

국 전 한국대사관에서 ‘격리면제서’를 사전발급 받은 경우 등은 격리면제자로 분류하고, 입국 시 격리를 면제하고 있다.

〈표 5-2〉 국내 입국 시 격리면제 대상자

구분	주요 업무 및 역할(안)
격리면제서 필수 발급	• 입국 전 한국대사관에서 다음의 목적으로 ‘격리면제서’ 사전 발급을 받은 경우 - 중요한 사업상 목적(계약, 투자 등) - 학술 · 공익적 목적(국가적으로 중요한 국제회의 · 행사, 학술 및 기술지원 등) - 장례식 참석 인도적 목적(본인과 배우자의 직계존비속 또는 형제자매 장례식 참여로 한정) - 직계존비속 방문 인도적 목적(배우자 및 본인과 배우자의 직계존비속에 한함) - 공무 국외출장 후 귀국하는 공무원(공무출장명령서와 ‘격리면제서’ 소지 필수, 출장지에 대사관이 없는 경우에는 공무출장명령서 소지로 대체) ※ 격리면제서 발급 대상 기준 등과 관련한 사항은 중앙재난안전대책본부 ‘해외입국자 격리면제서 발급 안내’ 지침에 따름
격리면제서 발급 불요	• 비자 타입이 A1(외교), A2(공무), A3*(협정)의 경우 *SOFA협정 적용자로 주한미군(A3)과 그 관련자는 미국 측 자체 격리 • 항공기 승무원, 객실승무원 외 탑승정비사, 화물정비사(GD지참) • 부정기편 운항에 필수적인 현지 지점 파견자(출장품의서, 항공사 ID카드 지참) • 국내 예방접종완료자로 다음의 조건을 충족하는 경우 ▲백신접종 후 2주경과 뒤 출국 ▲무증상 ▲베타형 · 감마형 · 델타형변이 등 유행국가 발생 입국자가 아닐 것

자료: 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021.8.10), 「코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침」(제10-2판), p. 16

크루즈 관광객이 입국 시 격리를 하지 않고 당일 관광이 가능하기 위해 서는 앞에서 제시한 세 가지 조건, i) 백신 접종증명서 제출: 국내 및 해외에서 WHO가 인정하는 예방접종 완료 14일 경과 후 입국한 자 ii) PCR 음성 확인서 제출 iii) 무증상자 등의 조건을 충족할 경우 격리가 면제되도록 하는 조치가 필요하다.

2. 크루즈 선박 방역 지침(안)¹⁰⁰⁾

1) 크루즈 선박 방역 계획 및 체계

(1) 크루즈 선박 운항 계획 수립 및 범위

크루즈 선사는 COVID-19와 관련하여 크루즈선 운항계획을 마련해야 한다. 크루즈 선사는 COVID-19 감염의 위험을 감수하거나 영향을 받을 수 있는 선상의 모든 작업에 대해 적절한 체크리스트를 포함하여 절차, 계획 및 지침을 검토하여 위험을 합리적으로 줄일 수 있도록 해야 한다.

승객과 승무원의 장기 체류를 고려하여 크루즈선사는 필요한 모든 조치(예: 공동공간의 안전한 사용 등)를 효과적으로 구현할 수 있도록 선내 최대 승객 수를 평가하고, 승선 인원을 조정해야 한다.

원칙적으로 크루즈 선박 승객, 승무원 또는 방문자에 관계없이 탑승한 모든 사람에게 동일한 수준의 보호가 제공되어야 한다.

(2) 고려할 COVID-19 대응 요소

크루즈 운영자는 항해를 시작하기 전에 항로별로 승객, 선원, 승무원이 적절한 시기에 효과적인 치료를 받을 수 있도록 준비하고 송환 및 승무원 교대를 실시할 수 있는지 확인해야 한다.

COVID-19의 가능성, 개연성 또는 확인된 사례가 선상에서 확인되는 경우 해당 선박은 SARS-CoV-2 테스트가 수행될 수 있는 가장 가까운 항구

100) 이 부분은 WHO(2020. 2. 24); IMO(2020. 10. 5); EU Healthy Gateway(2021. 9), Advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic; US HHS · CDC(2020.10), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 13; 日本外航客船協会(2020, 9. 18); 日本港湾協会(2021. 6. 19); 해양수산부(2020. 7) 등을 종합하여 제안함

로 이동해야 한다. 지역 공중보건 당국과 협의하여 전문적인 치료를 제공하고 필요한 경우 연락 추적을 수행할 수 있도록 한다.

크루즈 선사는 잠재적인 COVID-19 발생에 대응하기 위한 절차를 수립하고, 그러한 발생에 대비하기 위한 훈련 및 연습 프로그램을 수립해야 한다. 대응 조치에는 최소한 다음 사항에 대한 설명이 포함되어야 한다.

〈표 5-3〉 크루즈 선박 방역계획에 포함할 주요 내용

- 코로나 감염자 발생 시 승무원의 역할, 의무 및 업무 정의 (의료 서비스, 룸 서비스, 세탁, 가사 등 포함)
- COVID-19를 앓고 있는 승객 또는 승무원이 하선하고 의료시설로 이송될 때까지 감염 가능성이 있거나 확인된 승객 또는 승무원을 격리할 수 있는 공간(시설)을 포함하여 격리 계획 (감염 시 승무원에게 유급 병가 자격 고지 포함) 또는 검역
- 격리 또는 격리된 사람에 대한 부서 간 커뮤니케이션(예 : 의료, 가사, 세탁, 룸 서비스) 관리
- 사람들이 승선하는 동안의 감염자 관리 전문 공중보건 및 임상 관리
- 신분증, 출입 허가자, 소독 구역, 코로나-19 발병 시 확진자 수용공간 및 관리인원, 의료 시설, 환기 및 수용 능력 등 격리에 적합한 공간에 대한 관련 정보
- 승객/승무원을 찾고 자료를 수집하는 절차
- 고위험(근접) 노출 및 저위험 노출 접촉 정의 및 감염 가능성이 있는 사람과 접촉하는 방법 및 감염 가능성이 있는 사람이 어떻게 해야 하는지 명시
- 선내 감염자에 대해 취할 조치(격리, 음식 서비스 및 식기, 세탁 및 폐기물 관리 포함)
- 인력(자격 포함), 장비(인증 포함), 분석 장비, 의약품 및 소모품 등 필요한 의료 자원 명시 및 관리
- 코로나 검사
- 격리실 또는 구역을 포함하여 잠재적으로 오염된 구역의 청소 및 소독 절차
- 오염되었거나 오염이 의심되는 폐기물 관리
- 감염 가능성이 있는 경우 관련 공중보건 및 항만당국과의 커뮤니케이션
- 감염자 하선 절차(의료 대피)
- COVID-19가 의심되거나 확인된 사망자의 시신을 안전하게 취급하는 절차
- 최악의 시나리오에서 선박을 검역하고 항해를 종료하는 절차

자료: 저자 작성.

(3) 정보 및 커뮤니케이션

크루즈 선사는 탑승 전부터 하선까지, 관련 정보를 제공하고 협조할 기관과 정보 전달 방법도 사전에 검토해야 하며, 자료는 디지털 형식으로 저장, 전송, 관리한다. 이 정보는 채택된 예방조치, 시행중인 건강검진 프로세스 및 발병 시 송환 및 하선과 관련된 프로토콜과 관련된 모든 측면을 포함해야 한다. 예를 들어 물리적 거리, 최대 용량 및 필요한 개인 장비(PPE; Personal Protective Equipment)에 대한 세부 정보를 포함하여 선내에 표시할 각종 정보표시 방법 등을 선사 관점에서 마련해야 한다. 제공된 정보에는 커뮤니티를 방문할 때 적용할 조치도 포함되어야 한다.

(4) 보고 및 분석

크루즈 선사는 문제에 대한 부적합, 사고 및 위험한 상황을 보고하기 위한 절차를 채택해야 한다. 이 보고에는 COVID-19 사례, 실행계획의 실패/결점 및 COVID-19 위험과 관련된 기타 위험한 상황이 포함되어야 한다. COVID-19 관련 부적합 사례, 사고 및 위험한 상황은 크루즈 선사에 보고하고, 대응계획 효율성을 개선하고 시정조치 이행을 보장하기 위해 조사 및 분석을 실시해야 한다. 이 작업은 크루즈 선박의 다음 항해가 시작되기 전까지 완료되어야 한다.

(5) 유지 보수

크루즈선 방역 계획에는 COVID-19 관련 장비 및 적절한 기능에 대한 정기적인 검토를 보장하기 위한 적절한 조치와 함께 유지 보수 프로그램이 포함되어야 한다. 유지 보수 프로그램은 정기적인 테스트가 필요할 수 있는 중요 장비를 고려하고 대기(의료)장비의 가용성을 고려해야 한다. 장비의 점검 및 유지 보수를 기록해야 한다.

(6) 문서

크루즈선 방역 계획의 실행과 관련된 모든 활동은 증빙과 함께 양식에 따라 기록되어야 한다.

(7) 회사 확인, 검토 및 평가

크루즈선 방역 계획은 위험평가 분석을 기반으로 정기 검토 및 내부 감사를 받아야 한다.

(8) 외부 검증

크루즈 선사의 COVID-19 관리 계획은 앞에서 표시된 요소를 포함하여 제3자에 의해 독립적으로 검증되어 기국 및 항만당국 모두가 수용할 수 있어야 한다. 크루즈 선박에 구현된 방역조치 검증은 선급 등의 감사/인증과 같은 방법을 활용할 수 있다.

COVID-19 관련 문제의 특성으로 인해 COVID-19의 위험과 관련하여 적절한 보호조치가 구현되었는지 검증하는 데 필요한 자격을 특별히 고려해야 한다.

검증팀은 크루즈선 관리에 익숙한 외부의 독립적인 자격을 갖춘 인증된 해양 감사인과 채택된 조치에 대한 전문적인 판단을 지원할 수 있는 의료 전문가로 구성한다. 또한 모든 검증자는 COVID-19 관련 문제에 대해 특별히 교육을 받아야 한다.

2) 크루즈 선박 방역 주요 원칙 및 가이드라인

(1) 선내 위생관리 규정 및 내용

신종 코로나 바이러스 감염증 대응을 위해 선내 위생관리 규정을 마련

해야 한다.

위생관리 규정은 다음 사항을 포함한다.

가. 선내 위생 책임자의 선정과 역할

나. 선내 위생관리 체제

(선내에 유증상자·감염자가 발생한 경우의 비상 연락 체제를 포함)

다. 유증상자와 감염자가 발생한 경우에 사용하는 개인 보호장비의 종류 및 선내 비축 수량

라. 감염자가 발생한 경우의 대응에 관한 선원에 대한 교육·훈련 방법

마. 유증상자가 발생한 경우 선박 내 대응 방법

가) 유증상자에 대한 선내에서의 검사 절차

나) 유증상자의 선내 격리 진단

다) 밀접접촉자의 특징과 선내 격리

라) 다른 승객의 선내 대기공간(객실 등) 지정

마) 유증상자에게 제공한 선내시설의 폐쇄 또는 소독

바) 다른 승객에게 알림

바. 선상 검사에서 감염자가 확인된 경우 선내 대응 방법

가) 감염자와 밀접접촉자의 선내 격리

나) 모든 선내 시설 이용 중지

다) 승객에게 알림

라) 선내 소독

마) 보건소 등에 통보하는 절차

(2) 유증상자 승선 금지 등 관리

발열·호흡기 등 COVID-19 의심 증상(기침, 인후통, 미각 상실 등)이 있거나, COVID-19 확진자와 접촉한 자(접촉자 동거가족 포함)는 승선을 금지한다. 승선 전 PCR 확인서(해외항만 승선 시), 국내 COVID-19 진단검사 음성 판정 등 확인 후 승선을 허용한다.

운항 중 승선원에게 발열(37.5°C 이상), 호흡기 증상(기침, 인후통)이 있는 경우 즉시 별도 선실에 격리조치를 실시하고, 증상 완화 시까지 당직 근무 등에서 제외되도록 근무를 조정하여 유증상자가 다른 선원과 접촉하지 않도록 조치한다. 항해 중 유증상자 발생 이력이 있는 경우 입항 시 검역당국에 반드시 보고하도록 한다.

(3) 마스크 착용 의무화¹⁰¹⁾ 및 비품 관리

선박 직원은 선상 근무 중 식사, 개인선실 휴식·취침 등 불가피한 경우를 제외하고 반드시 보건용 마스크를 상시 착용하도록 한다.

그리고 선별 보건안전비품 보유 기준에 따라 출항 전 기준에 따른 방역물품 보유 여부를 확인한다. 보건안전비품 활용 여부는 관리대장에 기재한다.

(4) 물리적 거리

크루즈 선박의 여러 영역에서 물리적 거리 권장사항의 일관성을 유지할 필요가 있다. 크루즈 선사는 IMO, 기국 및 항만 관리당국의 지침과 조언을 고려하여 최소한의 물리적 거리 설정이 필요하고 예방조치를 취해야 한다. 방역계획은 사람들 간의 대기 줄 또는 접촉이 발생할 수 있는 모든 예상 상황/사건을 고려해야 하며 물리적 거리를 유지하고 과밀을 방지하거나 최소한 줄이기 위해 적절한 조치를 포함해야 한다.

101) 보건복지부, 코로나19 예방을 위한 마스크 사용 권고사항

선박 내에서 물리적 거리를 나타내는 바닥 표시를 하여 승객이 물리적 거리를 유지하는 데 도움이 되도록 한다. 가능한 경우 가구 등을 제거하거나 재배치하여 과밀을 줄인다. 크루즈 선사 및 관련 기업은 각 공간 또는 전체 선박에 대해 적용 가능한 물리적 거리를 유지할 수 있는 최대 인원수를 표시한다. 기항지와 선박에서 다른 표준을 사용하는 경우 (기국 요구 사항에 따라) 항구와 선박 간의 배치에서 상호 조정 합의할 필요가 있다. 물리적 거리를 보장할 수 없는 경우 비말 확산을 줄이기 위한 수단으로 안면 마스크를 반드시 사용한다.

(5) 손 위생

감염병 예방과 확산 방지를 위해 방역계획에는 출입구, 보안 검색구역, 레스토랑, 승강기, 복도, 캐빈, 위생공간, 작업공간, 쉼터 등 일반적으로 사람이 있을 것으로 예상되는 공간에서 알코올 기반 손 소독제 또는 이와 유사한 것을 사용할 수 있도록 조치한다. 물과 비누로 씻거나 알코올 기반의 손 세정액을 사용하여 자주 세심하게 손을 소독하면 COVID-19 전파 위험을 완화하는 데 도움이 될 수 있다.

손 씻기 시설 또는 알코올 소독을 쉽게 할 수 있도록 안내하고, 손 위생의 중요성을 홍보하고 효과적으로 손 위생을 유지하는 방법을 설명하는 건강 증진 자료(예: 포스터, 비디오 등)를 다양한 공간에서 제공한다.

(6) 식사 관리

그룹별로 식사 시간을 다르게 분리(2회 이상)해서 식당 이용 인원을 적정하게 분산하고, 옆 사람과 2m(최소 1m) 거리를 유지하도록 조치한다. 가능한 일렬로 앉아 대면을 최소화하고, 식사 중 대화를 자제하도록 권고한다. 식사 전·후에 마스크를 착용하고, 좌석과 테이블 소독을 실시한다.

(7) 개인보호장비(PPE: Personal Protective Equipment)¹⁰²⁾ 사용

크루즈 선사는 승무원과 승객을 보호하기 위해 PPE를 사용해야 하는 유형과 경우를 명시한다. 필요한 경우 PPE 사용 장소와 상황은 제3의 기관으로부터 인증을 받는다. 크루즈 터미널에서 사용할 PPE는 관련 항만국 당국/기관과 협력한다. 크루즈 선사는 위험 평가, 계획(우발 부분 포함), 항해 기간 및 탑승 인원 수를 기준으로 충분한 양의 PPE가 선내에 운반되도록 해야 한다.

(8) 소독 관리

크루즈 선사는 식당, 브릿지 등 선원의 주요 동선에 손소독제를 비치하고, 사람의 손이 자주 접촉하는 물체(엘리베이터 버튼, 손잡이 레일, 문 손잡이, 식탁, 의자, 스위치 등)의 표면에 대해 1일 1회 이상 소독을 실시한다(사용 빈도가 높은 경우 1일 2회 이상). 준비된 소독제로 천(형짚 등)을 적신 후 손길이 닿는 벽면과 자주 사용하는 모든 부위를 닦고 일정 시간 이상 유지 후 깨끗한 물로 적신 천을 이용하여 표면을 닦는다. 선내 소독 과정에서 발생하는 폐기물은 일반 쓰레기와 분리하여 별도 장소에 밀폐·보관한다. 소독 전 과정 중 반드시 환기를 해야 하며 빗 방수성 장갑, 보건용 마스크 등 개인보호구 착용한다.

102) 개인보호 장비(PPE)는 보호복, 헬멧, 장갑, 안면 가리개, 고글, 안면 마스크, 인공 호흡기 또는 착용자를 부상이나 감염 또는 질병의 확산으로부터 보호하도록 설계된 기타 장비를 의미함. 이 장비는 바이러스 및 박테리아 오염물질과 같은 감염물질과 피부, 입, 코 또는 눈(점막) 사이의 장벽 역할을 하고, 혈액, 체액, 호흡기 분비물로부터 오염물질의 전파를 차단함. 또한 외과적 시술을 통해 감염에 걸릴 위험이 높거나 면역 결핍증과 같은 의학적 상태가 있는 환자를 보호함. PPE를 사용한 뒤에는 오염된 PPE를 적절하게 제거하고 폐기하여 착용자와 다른 사람들이 감염에 노출되는 것을 방지함

(9) 선박 환기 및 공조 시스템(HVAC)¹⁰³⁾

크루즈 선박 운항 중 우천, 태풍 등 불가피한 경우를 제외하고 환기를 통해 공기가 순환되도록 조치하고, 개인 선실도 수시로 환기한다. 무증상 환자로부터 병원균이 흩어지지 않도록 크루즈선 공기 흐름을 관리한다.

선박 방역 계획에는 난방, 환기 및 공조(HVAC) 시스템을 통한 잠재적 감염과 관련된 대책을 포함해야 한다. 크루즈 선박회사는 난방 환기 및 공조 시스템을 적절히 유지 및 관리하고 필요한 경우 COVID-19 관련 개정 사항을 적용한다. 비말과 바이러스의 확산에 기여할 수 있는 잠재적 위험을 최소화하고 시간당 공기 교환 횟수를 늘려 위험을 줄이기 위해 필터를 적절히 교체하고 관리한다.

(10) 건강관리 및 건강검진

크루즈 선박 내에서는 코로나 전담 관리자(의료 관리자 등)를 지정하고, 항해 기간 중 전 승선원을 대상으로 매일 1일 2회 발열체크를 실시하여 관리대장에 기재한다. IMO Circular Letter No. 4204/Add. 3(2020. 3. 2)의 부록 1에 포함된 탑승 전 COVID-19 설문지와 같은 참조 문서를 기반으로 건강검진 프로토콜을 설정해야 한다. 크루즈 선사는 IMO, WHO, 기국, 방문 국가 기관에서 제공하는 효과적인 건강검진 방법에 대한 최신 정보를 면밀히 모니터링 해야 한다. 그리고 승무원 및 관광객에 대한 건강검진 프로토콜은 비차별적이어야 한다.

크루즈 선사는 여행, 견학, 방문 등을 위한 재승선을 포함하여 사전 탑승

103) HVAC(heating, ventilation, & air conditioning)는 난방, 환기, 냉방을 의미하며 이들을 통합하여 실내 및 자동차, 선박, 항공기 환경을 적절하게 유지하는 데 사용되는 기술이다. HVAC 시스템 설계는 열역학, 유체역학, 열전달에 기초하여 이루어지며 기계공학에서 중요한 분야이다. HVAC는 초고층 건물, 비록한 중대형 산업, 오피스 건물의 설계, 수족관, 운송수단 등과 같은 해양 환경에 중요함. 안전과 건강한 건물 조건이 실외의 신선한 공기를 이용하여 온도와 습도를 제어해야 하기 때문임. 최근 COVID-19 이후에는 공기를 통한 바이러스 전파 차단을 위해 중요하게 인식되고 있음

구역에서 하선까지 건강검진을 수행해야 하는 경우와 장소에 대한 대책을 마련한다. 위험 그룹에 속하는 사람을 조기에 식별하고 조치해야 할 사항을 미리 계획해야 한다.

건강 모니터링 시스템을 선상에 구축하고 건강 관련 문제 및 조치, 보고 체계를 구축한다.

3. 크루즈 터미널 방역 기준(안)

1) 크루즈 터미널 감염 방지 일반 지침

(1) 크루즈 터미널 시설관리자 및 입주자 협력체계 구축

크루즈선 기항 시 항만 관리자, 크루즈 선사(대리점 포함)는 크루즈 터미널에서 관련 서비스를 제공할 경우 본 지침에 따라 적절하게 협력해야 한다. 항만 관리자는 크루즈 터미널 등의 시설 관리 주체로서 터미널의 공용 구역에서는 자체적으로 감염 방지 대책을 시행하고 개별 사업자가 시설을 독점 이용하는 구역에 대해서는 해당 사업자에게 대책 수립과 시행을 요청하여야 한다.

(2) 승객 및 종사자 접촉 최소화

항만 관리자 등은 승객 및 승무원과 크루즈 터미널 종업원 간에 접촉 기회가 생기지 않도록 가능한 한 크루즈 터미널 내에서의 동선을 분리한다. 접촉 기회가 생기는 시설이나 업자에 관하여 본 지침에 따른 감염 방지 대책을 실시한다.

(3) 개인 간 물리적 거리두기

항만 관리자 등은 승객 등의 줄이 일정한 간격(1m 이상을 기준) 이상 확보되도록 바닥에 줄 간격을 표시하는 등 사람과 사람의 거리를 확보한다. 또한 승하선 시에도 정해진 간격이 유지되도록 승하선 인원 등에 따라 승하선 시간과 동선 등을 크루즈 선사와 조정한다.

(4) 터미널 시설 환기

크루즈 터미널 내에서 방역지침을 준수하고, 공조설비에 의한 상시 환기 또는 자주 환기(1시간에 2회, 1회 5분 이상)를 실시하며 에어컨이 없는 경우 상시 창문을 개방한다. 내부가 혼잡한 경우 특히 환기에 유의하도록 한다(CO2 센서 사용 등의 방법으로 환기 상황을 파악하여 공기 순환에 참조한다). 출입구에 자동문이 있는 경우, 강풍 등 부득이한 경우를 제외하고 자동문을 우선적으로 운영하고 수동으로 개폐하는 도어의 운용은 최소로 한다. 또한 필요에 따라 문을 개방한다.

(5) 공유물 소독

타인과 공유하는 물품이나 손이 여러 차례에 닿는 물품은 수시로 소독을 한다. 수하물 카트, 테이블, 의자의 등받이, 도어 손잡이, 전화기, 난간, 엘리베이터나 자동판매기 버튼 등의 고빈도 접촉 부위는 이용 빈도에 따라 소독을 실시한다. 크루즈선이 기항하는 동안 및 그 전후에는 평소보다 자주 소독을 실시한다. 소독 방법은 정부의 관련 안내자료¹⁰⁴⁾에 따른다. 사업자 간 소독 등의 실시 주체가 불명확한 경우에는 항만당국에서 사전에 조정하여 책임주체를 명확하게 한다.

104) 중앙방역대책본부(2020b. 8. 20.), 코로나바이러스감염증(COVID)-19 대응 집단시설 다중이용시설 소독 안내(제3-4판)

(6) 방역 지침 및 위생관리 안내

크루즈 터미널 등의 입장객(이미 입장해 있는 사람을 포함한다. 이하 동일)에 대해 안내문 게시와 안내방송 등을 통해 마스크 착용, 큰소리 대화 자숙, 손 소독 및 손 씻기 등을 요청한다. 또한 포스터 등을 통해 기침 에티켓을 홍보하여 비말 확산을 방지하도록 한다. 크루즈 터미널 등의 입장객이 쉽게 손 소독제를 사용할 수 있도록 크루즈 터미널의 입구, 고빈도 접촉 지점, 화장실 주변 등 이용하기 쉬운 장소에 배치한다.

2) 크루즈 터미널 종사자 방역

(1) 방역 책임자 지정 및 연락처 파악

크루즈 터미널 등 각 사업자의 감염 방지 책임자 및 긴급 연락처를 파악한다.

(2) 터미널 입주업체 방역지침

크루즈 터미널 등의 각 사업자가 고용한 직원의 감염 방지를 위해 사업자에게 다음 사항을 요청한다. 직원들에게 감염 예방을 위한 정부 지침을 전달하고, 지침 준수를 요청한다. 크루즈 터미널 등에 출근하기 전에 체온을 재고 증상 유무를 확인하여야 한다. 발열 등의 증상을 보인 직원은 출근을 삼가고, 건강 상태를 매일 확인하고 증상에 개선이 보이지 않거나 답답함(호흡 곤란), 강한 나른함(권태감), 고열 등 뚜렷한 증상 중 하나가 있는 경우, 주치의와 귀국자·접촉자 상담센터 등에 신고하고 상담한다.

감염이 확인된 종업원과 밀접 접촉이 있는 직원들은 출근하지 않도록 하고, 근무 중에 발열 등의 증상이 보고된 직원들은 즉시 귀가시키는 등 필요한 조치를 취한다. 종업원은 업무 시작 시, 휴식 후를 포함하여 정기적으로 손을 씻고, 또한 물을 사용할 수 없는 공간에는 손 소독액 등을 배치한다.

직원에게 마스크를 착용하게 하고, 청소 담당 직원에게는 일회용 장갑을 착용하게 한다. 콧물이나 침 등이 붙은 먼지(사용된 티슈나 마스크 등)가 있는 경우 비닐봉지에 먼저 밀봉하고 사용한 장갑을 폐기하는 등 적절한 대책을 마련한다. 종업원이 이용한 물품은 1일 정해진 시간에 소독을 실시한다. 유니폼과 옷은 자주 매일 교체하고 세탁한다. 마스크, 소독액 등의 필요한 물품을 비축하고, 올바른 마스크 착용 방법을 안내한다. 종업원 간 상호 거리가 확보될 수 있도록 작업 환경 등에 대한 대책을 마련한다. 이상의 실시 상황을 사업자가 확인한다.

3) 크루즈 터미널에서 관광객 감염 방지대책

(1) 크루즈 터미널 등의 입장객 확인 및 이상자에 대한 조치

크루즈 터미널 입구에서 발열 검사를 실시하고 유증상자는 출입을 제한한다. 승객과 직원 외 일반인을 입장시켜야 하는 행사 등을 개최할 시에는 행사 주최자에게 참가자 수를 최소화하고 열화상 카메라를 통한 체온 측정을 하도록 조치한다. 크루즈 선사에서는 유증상자 발견 시 이송 동선과 일반 승객의 동선을 분리한다. 발열 등으로 승선이 취소된 승객과 다른 승객 간 접촉을 피할 수 있도록 크루즈 터미널 등 외부에 독립 공조시설을 확보한 대기 장소를 사전에 확보한다.

(2) 체크인 카운터 대응

승객의 건강 확인 및 위탁 수하물의 감염 방지를 위한 시설의 설치가 필요한 경우 장소 확보에 대해 크루즈 선사와 협의한다. 카운터에서 접객 시에는 마스크 착용, 아크릴판이나 투명 비닐 커튼 등 적절한 감염 방지 대책을 시행하도록 선사에 요청한다. 승객의 개인 간 거리가 일정 간격(2m 기준, 최소 1m) 이상 확보되도록 바닥에 간격을 표시하고 체크인 시간대 분

산을 선사에 요청한다.

(3) 승선 전(승선 전 크루즈터미널 내~선박 승선구)의 대응

대합실 내 마주 보는 좌석과 간격이 조밀(2m 기준, 최소 1m)한 좌석 중 일부는 사용을 금지한다. 관광정보센터, 매점, 음식점 등에 대해 이용자 대기 줄이 일정 간격(2m 기준, 최소 1m) 이상 확보되도록 바닥 등에 줄 간격을 표시하고 사업자에게 비접촉식 결제수단 이용을 권장한다.

음식점 내에 적절한 감염 방지 대책이 마련되도록 사업자에게 요청하고 조치한다. 의자를 치워서 일정 간격을 확보하고 아크릴판 등으로 개인 간 접촉을 차단한다. 투명 비닐 커튼 등으로 점원과 이용자 사이를 차단한다. 이용객이 바뀔 때마다 소독을 실시하고 손과 입이 닿는 물품을 세척 및 소독한다.

화장실 수도꼭지, 손잡이, 스위치, 휴지통 등 불특정 다수가 접촉하는 부분의 청소 빈도를 늘리고 소독을 실시한다. 뚜껑이 있는 변기는 뚜껑을 닫고 물을 내리도록 표시한다. 손 건조기 사용을 중지하고 수건 공유를 금지한다. 부두 내 임시 화장실을 설치하는 경우 손 소독제를 설치한다.

흡연구역에서는 대면 대화를 피하도록 하고, 사람 간 간격이 2m 기준, 최소 1m 이상 확보되도록 조정하고 해당 조치가 곤란한 경우에는 사용을 중지하도록 조치한다.

CIQ(세관·출입국·검역) 구역과 탑승교·트랩에서 줄을 설 때 승객 간 에일정 간격(2m 기준, 최소 1m)이 확보되도록 바닥에 줄 간격을 표시하고 포스터 게시 등을 통해 승객끼리의 대화를 자제하도록 안내한다.

4) 크루즈 관광객 하선 및 상륙 시 감염 방지대책

(1) 상륙 승객에 대한 감염 방지 안내 등

터미널 주변 버스·택시 승강장에서 줄을 설 때 승객 간에 일정 간격(2m 기준, 최소 1m) 이상이 확보되도록 조정하고 선사에 하선 시간 분산을 요청한다. 기항지 주변 교통수단, 관광시설에서 시행하는 감염 방지대책(이용 조건, 입장 제한 등)에 대해 선사와 승객에게 사전정보를 제공한다.

(2) 부두 내 환송·환영 이벤트, 특산물 전시회 등의 대응

승객이나 직원 이외 사람을 시설에 입장시켜야 하는 크루즈 환송·환영 행사 진행 시 주최자에게 다음의 대응을 하도록 요청한다. 참가자 수를 최소화하고 확진자, 밀접 접촉자, 유증상자는 부두에 입장할 수 없음을 사전에 안내한다. 승객을 응대하는 직원은 마스크를 착용하고 자주 손을 씻는다. 승객과 직원이 대면하는 장소에는 아크릴판이나 투명 비닐 커튼 등을 통한 차단조치를 한다. 판매 장소에서 이용자들이 줄서서 대기할 때 일정 간격(2m 기준, 최소 1m) 이상이 확보되도록 바닥에 줄 간격을 표시하고 조치가 어려운 경우에는 이벤트 규모를 축소한다. 음식 취식 공간이 있는 경우 행사 주최자에게 매장 내에서의 감염 방지 대책을 적절히 시행하도록 조치한다.

(3) 귀국·재승선하는 승객에 대한 대응

크루즈 선사는 유증상자 확인이 원활하게 이루어지도록 귀국 또는 재승선하고자 하는 승객의 동선을 분리·운영한다.

(4) 하선 · 임시 상륙하는 승객에 대한 대응

선사는 하선 · 임시 상륙하는 승객의 체온을 확인한다. 줄을 설 때 승객 간에 일정 간격이 확보되도록 바닥에 줄 간격을 표시하고 승객끼리의 대화를 자제하도록 안내한다. 부두에서의 응급환자 이송 동선을 사전에 관계기관 및 크루즈 선사와 조정한다. 긴급 사태에 대비해 기항지 관할 관계기관과 정보 공유체제를 구축하고 크루즈 선사 및 대리점과 휴일 · 야간에도 대응 가능한 비상 연락처를 공유한다. 선내 감염자가 확인된 경우에는 타 승객이 교통수단을 확보하지 못해 귀가할 수 없는 사태가 발생하지 않도록 선사와 지자체의 위생 주관부서와 사전 협의하여 지원한다. 승객 및 승무원(밀접접촉자 포함)의 개인정보(성명 · 연락처 등)를 하선 후 최소 14일 동안 보관하도록 의무화한다.

제3절 물류 목적 크루즈선 입항 및 방역 기준(안)

1. 물류 목적 입항 크루즈선 정의와 분류

1) 물류 목적 입항 크루즈선 정의

물류 목적 입항 크루즈선이란 크루즈 선박 중 승객의 하선 없이 선용품 등의 선적을 위해 국내 항만으로 기항(입항)하는 선박을 의미한다. 일반적으로 크루즈 선박은 관광객을 승선 또는 하선시키기 위해서 입항하는데, 물류목적 입항 크루즈선은 관광객의 승선 및 하선 없이 크루즈 선박에서 필요한 유류, 선용품, 선박 기계부속 등을 공급받기 위해 입항하는 선박을 의미한다.

참고로 항만법 「무역항 등의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」 제7조 및 제8조의 「항만시설사용료의 종류·요율 및 산정기준」에서 “통과선박”에 대한 기준을 마련하고 선박 운항 관련 편의를 제공하고 있다. “통과선박”이란 화물의 양·적하 및 여객의 승·하선 없이 선박의 항행에 필요한 유류 등 선용품의 구입, 선원의 교대, 선박 결함의 수리 또는 단순 경우(제3국 간 운항 중 국내항을 중간 기항지로 이용하기 위하여 입항 후 24시간 이내에 출항하는 선박에 한함)를 목적으로 입항하여 항만관리청이 지정한 정박지에 정박한 후 48시간 이내에 출항하는 외항선을 의미한다.

따라서 물류 목적 입항 크루즈선도 항만법에서 정한 “통과선박”에 해당한다고 할 수 있다. 이 규정에 따라 크루즈 선박이 관광객을 탑승한 상태로 입항하여 관광객은 하선하지 않고 선용품만 공급받는 경우에도 물류 목적 기항으로 인정할 수 있다.

2) 물류 목적 입항 크루즈선 분류

크루즈 선박 중 승객의 하선 없이 선용품 등의 선적을 위해 국내 항만으로 기항(입항)하는 선박은 다음과 같이 두 가지로 나누어 입항 기준 등을 구분할 필요가 있다.

우선 항만 미접안 크루즈 선박을 들 수 있다. 물류 목적으로 기항하는 크루즈 선박 중 국내 항만(부두)에 접안하지 않고 우리나라 영해에서 선용품 등을 공급받는 선박을 의미한다. 이 경우 크루즈 선박의 승객과 선원은 하선하지 않고, 우리나라 항만 종사자와 대면 접촉을 하지 않는다. 그러나 항만에 접안하지 않고 물품을 공급받기 위해서는 파도나 바람의 영향을 받지 않아야 하고, 대량의 물품을 선박에 선적하기 위해서는 대형 바지선과 대형 크레인도 별도로 필요하다. 무엇보다 작업 난이도가 부두 접안의 경우보다 높아 안전사고의 우려가 있으며 작업 시간이 더 오래 걸리는 경우

가 많아 선박과 선용품 공급업체는 항만 접안을 선호한다.

다음으로 항만 접안 크루즈 선박이다. 이 선박은 물류 목적으로 기항하는 크루즈 선박 중 국내 항만(부두)에 접안하는 크루즈 선박으로, 이 경우 크루즈선의 승객은 물론 선원의 하선(상륙)은 제한된다. 항만에 접안하여 물품을 공급받는 경우에도 선박의 선원과 항만에서 물품을 공급하는 근로자의 직접 대면 접촉 가능성은 많지 않다. 항만에서 선용품 공급은 대부분 크레인과 지게차 등 기계장비를 이용하고 서류도 전자 전송을 하기 때문이다.

〈그림 5-4〉 해상 바지선에서 크레인을 이용하여 크루즈 선박에 선용품을 적재하는 장면



자료: 한일후지코리아 제공

2. 물류 목적 크루즈선의 입항 및 작업 기준

1) 항만 미접안 크루즈선¹⁰⁵⁾

(1) 대상 선박 기준

- 가. 입항 목적이 선용품 공급인 선박
- 나. 승객이 없는 선박
- 다. 코로나 관련 유증상자가 없는 선박
- 라. 입항예정일 기준 14일 이상 선원의 승선 및 상륙(외출)이 없었던 선박

(2) 입항 기준

- 가. 하선 및 상륙 금지
- 나. 항계 진입 전(입항 3시간 전) 이상환자 발생 시 입항 불허
 - * 선원 건강상태확인서 및 전 선원 발열 체크리스트 제출
- 다. 공급자와 선원 간 2m 거리 확보 등 비대면 작업
- 라. 입항 후 24시간 이내 작업 완료 후 출항
- 마. 사전 입항신청서 제출
- 바. 한국의 검역당국, 세관, 출입국기관이 요구하는 입항기준* 준수
 - * 추가적으로 요구하고 있는 조건은 없으나, 향후 상황 변동에 따라 입항 기준 추가 제시 가능

(3) 입항 신청절차

- 가. 최소 입항 7일 전 항만당국에 신청서 제출
- 나. 항만공사, CIQ 등 관계기관 협의 후 사전 입항허가, 입항 불허 시 사유를

105) 해양수산부(2020. 5. 25) 참고

크루즈 선사에 통보

- 다. 항계 진입 시(VTS 입항예보시) 선원 건강상태확인서 제출
- 라. 최종 입항허가

(4) 비대면 작업 세부기준

- (시설 사용) 항만당국이 지정하는 항만(부두)에 접안, 기상 악화, 위험 물 공급 등 위험성으로 인해 예외 상황 발생 시 협의하여 이동 가능
- (물류작업) 공급자와 선원 간 거리(2m 이상) 확보, 이메일을 통한 물품 검수 및 결제, 공급자 안전복장(방역복, 장갑) 착용 등 비접촉 원칙
- (기타) 선원에 대한 국내 의료서비스 미제공, 비상상황 발생 시 즉시 작업 중단 및 출항 요청, 작업 과정을 육상(항만당국) 및 해상(해경)에서 감시

2) 항만 접안 크루즈선

(1) 대상 선박 기준

- 가. 바람, 파도 등 기상의 영향으로 항만 미접안 작업이 불가능한 경우의 선박
- 나. 입항 목적이 선용품 등 공급인 선박
- 다. 선박에 승객이 없는 선박
- 라. 코로나 관련 유증상자가 없는 선박
- 마. 입항예정일 기준 14일 이상 선원의 승선 및 상륙(외출)이 없었던 선박

(2) 입항 기준

- 가. 하선 및 상륙 금지
- 나. 정박지(해상) 작업 원칙
- 다. 사전 입항신청서 제출

라. 본선 선원 하선 금지, 공급자와 본선 선원 간 2m 거리 확보 등 비대면 작업
마. 입항 후 24시간 이내 작업 완료 후 출항을 원칙으로 하며, 추가시간 필요
시 선사 또는 선용품 공급업체의 사전 허가를 득하여 작업 시간조정 가능
바. 한국의 검역당국, 세관, 출입국기관이 요구하는 입항기준* 준수

* 추가적으로 요구하고 있는 조건은 없으나, 향후 상황 변동에 따라 입항
기준 추가 제시 가능

(3) 입항 신청절차

가. 최소 입항 7일 전 항만당국에 신청서 제출

나. 항만공사, CIQ 등 관계기관 협의 후 사전 입항허가, 입항 불허 시 사유를
크루즈 선사에 통보

다. 항계 진입 시(VTS 입항예보시) 선원 건강상태확인서 제출

라. 최종 입항허가

(4) 비대면 작업 세부기준

- (시설 사용) 항만당국이 지정하는 정박지(해상) 작업을 원칙으로 하
고, 기상 악화, 위험물 공급 등 위험성으로 인해 접안 필요시 예외적
으로 선석 사용 가능
- (물류작업) 공급자와 선원 간 거리(2m 이상) 확보, 이메일을 통한 물
품 검수 및 결제, 공급자 안전복장(방역복, 장갑) 착용 등 비접촉 원칙
- (기타) 선원에 대한 국내 의료서비스 미제공, 비상상황 발생 시 즉시
작업 중단 및 출항 요청, 작업 과정을 육상(항만당국) 및 해상(해경)
에서 감시

3. 크루즈선 물품 공급 작업 시 방역 지침

- 손 씻기, 마스크 착용 등 개인 위생수칙 준수
 - 씻지 않은 손으로 얼굴 만지지 않기, 기침 시 옷소매로 입과 코 가리기 등
- 하역작업자와의 비대면 작업 원칙
 - 선원의 하선과 공급자의 승선이 불가한 비대면 작업 원칙
 - 근무자 또는 선원 등과 최소 2m 이상 거리 확보
- 공급자는 방역복, 장갑 등을 안전복장 완비
- 공급 물품의 검수 및 결제는 이메일 등으로 대체
- 시설관리센터와 보안공사는 선박 게이트에서 비대면 작업 현황 감독
- 비필수 선원의 활동 공간을 구분하여 필수선원과 접촉 차단
 - 외부인력 탑승 시간 동안 필수 인원(1항사 등 도선, 접안을 위해 불가피하게 투입되는 인력)을 제외한 선원은 모두 선실에서 대기
 - 선박 승선 외부인력은 도선사, 선용품 공급을 위한 대리점 직원으로 한정
- 외부인력 탑승 인원은 모두 발열검사 실시 및 관리대장에 기재, 마스크 미착용 시 승선 금지(선박 내 마스크 지급 가능)
- 외부인력 탑승 목적, 체온, 선내 체류시간, 접촉한 당직 근무자, 기타 특이사항 등 기록·보관
 - 14일 내 국내 입국 및 하선 예정자는 항만 하역작업 시 당직근무를 하지 않도록 근무일정 사전 조율
- 외부인력 탑승 시 방역장비 착용 여부, 발열검사 과정 등을 해당 일시 시간을 알 수 있게 촬영 및 보관(양식3)
- 외부인력 하선 이후 해당 동선은 모두 소독 및 청소 조치한다.
- 접안 전 도선사 등 외부인력 선박 탑승 시 선박 내 당직 근무자는 방역장비(마스크, 고글, 장갑 등)를 반드시 착용

06

결론 및 정책제언

제1절 요약 및 결론

1. 크루즈 산업부문의 코로나 방역 해외 동향과 시사점

크루즈 산업은 COVID-19 확산으로 심각한 위기를 맞이했으며, 크루즈 회사들은 당면한 위기 극복을 위해 선박 방역 시스템을 도입하고 인증을 받아 운항을 재개했다. 그리고 크루즈 운항이 많은 국가에서는 크루즈에 대한 방역체계를 마련하고 이를 크루즈 선박과 크루즈 항만 및 크루즈 터미널, 크루즈 관광객이 준수하도록 하고 있다. 또한 국제기구에서도 크루즈 선박의 안전한 운항과 승무원 및 관광객의 건강 보호를 위한 가이드라인을 제시하고 크루즈 회사와 각국이 수용하도록 요청했다.

국제기구와 해외 각국은 선박의 운항을 중단하고 입항을 금지하는 형태가 아니라 선박 운항을 전제로 크루즈에 대한 방역 대책을 마련했다. 크루즈 산업은 선박의 운항과 관광객의 이동을 전제로 비즈니스가 전개된다는 점을 고려해야 한다. 크루즈 산업은 선박이 운항하지 않으면 아무런 부가가치를 창출할 수 없고 이는 크루즈 산업 생태계가 고사하는 결과를 초래할 수 있다.

2. 「재난 및 안전관리 기본법」의 코로나 대응체계

우리나라는 「재난 및 안전관리 기본법」에 따라 COVID-19와 같은 감염병 방역체계를 마련하게 되어 있다. 즉 동 법에서는 재난 및 안전관리를 위해 국가와 지방자치단체는 재난이나 그 밖의 각종 사고로부터 국민의 생명·신체 및 재산을 보호할 책무를 지고, 재난이나 그 밖의 각종 사고를 예방하고 피해를 줄이기 위하여 노력하여야 하며, 발생한 피해를 신속히 대응·복구하기 위한 계획을 수립·시행하도록 명시하고 있다. 또한 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에서도 국가 및 지방자치단체는 감염병의 예방 및 관리를 위한 사업을 수행하여야 한다고 규정하고 있다.

그리고 「재난 및 안전관리 기본법」에서 국무총리는 재난 및 안전관리 업무에 관한 기본계획 수립지침을 작성하고 관계 중앙행정기관의 장에게 부처별로 중점적으로 추진할 안전관리기본계획을 수립하고 국가재난관리체계의 기본 방향을 제시하도록 하고 있다. 그리고 관계 중앙행정기관의 장은 그 소관에 속하는 재난 및 안전관리 업무에 관한 기본계획을 작성한 후 국무총리에게 제출하고 시행하도록 명시하고 있다.

또한 「재난 및 안전관리 기본법」은 자연재난, 감염병 등 사회재난에 대응하기 위해 재난관리 책임기관의 장은 재난 유형에 따라 위기관리 표준매뉴얼을 작성·운용하여야 한다고 규정하고 있다. 이에 따라 재난관리 주관기관의 장과 관계기관의 장은 위기관리 표준매뉴얼에서 규정하는 기능과 역할에 따라 실제 재난대응에 필요한 조치사항 및 절차를 규정한 위기대응 실무매뉴얼을 문서를 작성하도록 하고 있다. 따라서 해양수산부 장관은 크루즈 산업을 주관하는 관계 중앙행정기관의 장으로서 COVID-19에 대한 방역 기본계획과 위기대응 실무매뉴얼을 작성해야 한다.

3. 해양수산부의 「코로나-19 (COVID-19) 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」은 외항 화물선이 주요 대상이며 크루즈는 제외

현재 해양수산부는 「감염병 재난 위기대응 실무매뉴얼」을 제정하여 운용하고 있다. 동 매뉴얼에서 해양수산부는 크루즈선 입출항 조정 및 방역지원, 여객 및 선원에 대한 검역 지원과 크루즈선 관련 동향 모니터링을 해양정책관이 담당하도록 하고 있다. 그리고 해양수산부는 「코로나-19 (COVID-19) 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」도 제정하여 시행하고 있다. 이 지침은 항만에서 선박이 입·출항하는 과정에서 항만 내 근로자와 외항선 선원이 접촉하는 주요 작업을 식별하고 작업별로 지침을 마련함으로써 항만 내 근로자의 건강을 보호하고, 항만으로부터 지역사회로 COVID-19 감염이 확산되는 것을 방지하기 위한 것이다. 그러나 이 지침은 외항 화물선을 대상으로 마련된 것으로 여객의 승하선에 대한 규정이 없어 여객선은 물론 크루즈선도 대상이 아니라고 할 수 있다.

4. 해외 크루즈 산업은 코로나-19 방역체계 구축으로 재개

2020년 초 발발한 COVID-19로 인해 다수의 국가에서 국제이동이 제한되고 크루즈 선박의 운항이 중단되었던 바 있다. 일본에서 정박 중인 크루즈 선박에서 대규모 확진자가 나온 이후 전 세계 크루즈 선박은 대부분 운항을 중단했고, 크루즈 선사들은 코로나로부터 크루즈 선박과 관광객이 안전함을 입증하기 위해 다양한 노력을 강구했다.

크루즈 선사들은 우선 선박 안전 전문기관인 선급과 의료기관을 활용하여 크루즈 선내 방역체계를 마련했다. 노르웨이-독일 선급인 DNV-GL은

선박에서 감염 예방을 위한 인증제도를 마련했고, 프랑스 선급 BV는 “Restart Your Business with BV” program을 운영했으며, 이탈리아 선급 RINA는 “Biosafety Trust Certification”를 운영했다.¹⁰⁶⁾

이와 같은 노력의 결과, 2020년 6월 대만에서 COVID-19 팬데믹 기간 중 최초로 크루즈 선박이 운항을 재개했다. 켄팅 크루즈사의 익스플로러 드림호는 DNV-GL의 CIP-M¹⁰⁷⁾을 인증을 받고 운항 재개에 성공했다.¹⁰⁸⁾

그리고 싱가포르에서도 크루즈 선박의 방역체계를 활용하여 COVID-19 데믹 상황 중 최초로 목적지 없는 크루즈 운항을 통해 2021년 상반기에 10만 명의 관광을 기록했다.

이 밖에도 미국은 크루즈 선박에 대해 조건부 운항을 재개했고, EU도 크루즈선 운항 기준을 마련하여 크루즈선이 운항을 하고 있다. 그리고 바하마는 크루즈선 방역 기준을 마련하여 크루즈 선박과 관광객 입항을 허용하고 있다.

이와 같이 크루즈 운항은 COVID-19 이후 한동안 중단되었던 바 있으나 이후 방역체계를 마련하여 운항을 재개하고, 더 나아가 크루즈 선사와 기항지 국가 사이에 강력한 협력관계를 마련해가고 있다.

5. 해외의 크루즈 방역은 정부의 기준 마련과 민간의 협력으로 구축

해외의 크루즈 선박 및 터미널에 대한 방역체계는 정부와 민간단체의 적극적인 협업을 통해 마련되었다. 2020년 초 정박 중인 크루즈 선박에서 대

106) 한국해양수산개발원·한국문화관광연구원, 「제2차(2021~2025) 크루즈 산업 육성 기본계획 수립 연구」, 해양수산부, p. 345.

107) DNV-GL, CIP-M(Certification in Infection Prevention for the Maritime industry)

108) 한국해양수산개발원·한국문화관광연구원, 「제2차(2021~2025) 크루즈 산업 육성 기본계획 수립 연구」, 해양수산부, p. 345.

규모 확진자가 나왔던 일본에서는 국토교통성에서 「크루즈 선내 전염병 예방 지침」을 마련하고, 일본외항객선협회가 「외항 여객선 사업자의 신형 코로나 바이러스 감염 예방 지침」¹⁰⁹⁾을 제정했으며, 일본항만협회는 「크루즈 선이 기항하는 여객 터미널 등의 감염 확대 예방 지침」¹¹⁰⁾을 제정했다.

그리고 일본 크루즈 선사들은 이 지침을 준수하면서 크루즈 선박 운항을 재개하였다.¹¹¹⁾ 일본의 MOL 크루즈 선사가 운항하는 니폰마루호는 2020년 10월 25일부터 승객 정원을 40%로 제한하고 격리용 객실 200개를 확보한 후 일본 연안에서 운항을 재개했다. 그리고 NYK 크루즈사는 960명 정원 크루즈의 승선인원을 50% 감축하고, 임상실험 전문가 및 간호사 팀 승선, 진단 검사장치 적재 등의 조치와 함께 2020년 11월 2일부터 운항을 재개했다.

미국에서도 크루즈 선박의 운항기준은 정부가 적극적으로 마련하고 민간 선사가 이를 활용하는 방식을 취하고 있다. 미국 보건복지부(HHS) 산하 질병통제예방센터(CDC)는 크루즈 여객선 운항을 단계적으로 재개하기 위한 프레임워크¹¹²⁾를 발표했다. CDC는 승객과 승무원에 대한 COVID-19 감염 위험을 완화하고, 크루즈 선박에서 미국 지역사회로 COVID-19의 추가 확산을 방지하며, 공중 보건과 안전을 보호하기 위한 요구사항을 수립했다. 그리고 CDC는 COVID-19 조건부 항해증명서를 취득하고 유지하는 조건으로 크루즈 선박 운영자에 대해 몇 가지 최소 기준을 충족하도록 강제하고 있다.

109) 日本外航客船協会, 外航クルーズ船事業者の 新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン(2020. 9. 18)

110) 日本港湾協会(2021. 6. 19)

111) 김수현(2021. 3. 18.), 「2021 코로나 이후 크루즈 업계 동향」, 『(사)한국크루즈포럼 2021년 1차 온라인 세미나』 자료, pp. 10~12.

112) US HHS · CDC(2020. 10.), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 13.

제2절 정책제언

1. 중앙정부 차원에서 크루즈 방역체계를 조속히 구축 및 시행할 것을 제안

COVID-19 팬데믹이 유례를 찾아보기 힘든 많은 변화를 초래하고 있는 상황이나, 한편으로는 이른바 ‘포스트 코로나(post corona)’ 시대 역시 거스를 수 없는 흐름이다. 크루즈 산업의 영역으로 국한하더라도 이미 동북아 크루즈 항로의 재편과 더불어 시장 안정성 확보의 필요성이 증대되고 있으며 다각적인 대응방안을 추진하는 가운데 방역 안정성의 확보를 포함한 선제적 대응의 중요성이 부각되고 있다.

특히 크루즈 산업은 타 산업 부문에 비해 상대적으로 안정적인 자본력과 회복력을 가지고 있다는 점에서 포스트 코로나 시대는 오히려 크루즈 항로상 한국의 입지 우위를 더욱 부각시키게 될 가능성이 있다. 특히 동북아의 최대 크루즈 소스 마켓(source markets)¹¹³⁾인 중국의 변화는 동북아 크루즈 항로의 총량 증가와 크루즈 기항지 확대에 이어질 것으로 예상된다.

한편 향후 크루즈 시장은 코로나 방역체계를 구축한 지역과 그렇지 못한 지역으로 양분될 가능성이 있다. COVID-19로 심각한 위기를 맞이한 크루즈 선사들은 안전이 입증된 청정지역만 기항하고, 코로나 백신을 접종하고 이상이 없는 관광객만 승선시키는 보수적 운영을 진행할 것으로 예상된다. 따라서 크루즈 방역체계를 조속히 마련하고, 이를 각 선사에 알려 각각의 크루즈 선박이 방역 조치를 하고 기항할 수 있도록 해야 한다.

113) 크루즈 수요처 중 관광객의 승선(출항) 지역을 의미함. 이와 상대적인 개념으로 목적지(Destinations) 있음. 이에 관한 참고자료는 CLIA(2018.7), State of Asia Cruise Industry & Research Findings, (검색일: 2021. 11. 30.) pp. 6-19.

현재 크루즈가 운항하는 대부분의 국가에서는 크루즈 방역체계를 마련하고 운용중이다. COVID-19 확산 방지를 위한 크루즈 선박 방역 기준, 크루즈 선박 내 승무원 및 승객에 대한 조치, 크루즈 터미널에서의 방역 기준, 코로나 확진자 발생 시 선박 및 항만에서 취해야 하는 조치사항 등이 여기에 해당한다.

우리나라도 「국가 재난 및 안전관리 기본법」에 의거하여 감염병 방역체계를 마련하고 있으며, 「코로나 19 예방 및 확산 방지를 위한 항만 운영 방역수칙」과 「코로나-19 대비 선내 방역지침」도 마련해 두었다. 다만 크루즈 선박에 대한 기준이 없고, 크루즈 선박의 입항을 허용하지 않는 것이 문제다. 따라서 정부에서 「국가 재난 및 안전관리 기본법」과 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」에 의거하여 크루즈 산업 방역체계를 조속히 마련하고 시행할 것을 제안한다.

2. 지자체, 항만공사, 터미널 운영사의 자체적인 크루즈 방역 기준 마련 제안

「재난 및 안전관리 기본법」에서는 재난 및 안전관리를 위해 중앙정부, 광역 지자체, 기초 지자체 단위로 재난 및 안전관리 기본계획을 수립하도록 하고 있다.

이에 따라 지방자치단체에서는 해양수산부의 가이드라인을 활용하여 크루즈 산업 관련 COVID-19 방역체계를 마련해야 한다. 특히 지자체에서는 크루즈 선박 및 항만에서 코로나 확진자가 발생할 경우에 대비한 대응체계, 즉 확진자 이송 장소와 교통수단, 지원방안 등을 마련해야 한다.

그리고 항만공사는 크루즈 터미널은 물론 크루즈 선박에서 들어오는 관광객에 대한 방역체계, 육상에서 터미널로 들어오는 관광객 및 근무자에

대한 방역체계, 그리고 크루즈 선박의 물류 목적 입항 시 방역 기준 등을 면밀히 마련해야 한다. 특히 전국의 크루즈 터미널이 제각기 상이한 구조와 형태라는 점을 고려하여 확진자 후송 동선 등을 마련해야 한다. 또한 항만공사는 사전에 지역의 행정조직, 보건당국, 의료기관, 소방서, 경찰서 등과 유기적인 협력체계를 마련하고 비상연락망도 갖추도록 해야 한다.

3. 크루즈 재개를 위해 동북아 지역의 코로나 방역 협력을 제안

크루즈 시장에서 동북아 지역은 중국과 일본이 거대 시장을 형성하고 있고 우리나라는 지리적 장점을 부분적으로 향유하고 있다. 그러나 사드 사태 이후 중국에서 우리나라로 오는 크루즈 관광객이 급격히 감소하면서 우리나라 크루즈 산업은 많은 타격을 입었다. 뿐만 아니라 사드 갈등은 동북아 크루즈 시장에도 부정적인 영향을 미쳤다. 중국에서 한국 기항을 배제하면서 동북아지역의 크루즈 항로가 단조롭게 변했고, 이에 따라 크루즈 관광객의 만족도 저하, 크루즈 상품 판매 유형에 따른 텀핑경제 심화, 기항 지수의 한계 등 내재적인 문제점이 드러났다.

그리고 최근 COVID-19로 인하여 크루즈 산업은 직격탄을 맞았다. 암흑기와도 같은 침체기에 접어든 지금 크루즈 산업의 주체인 선사, 항만, 관련 기관 등이 다같이 힘을 합쳐 다각적인 해결방안을 모색하기 위해 노력해야 하는 상황이다. 현재 우리나라와 중국, 일본은 외국 크루즈 선박에 대해 입항을 허용하지 않고 있다. 물론 중국과 일본은 크루즈 선박에 대한 방역 기준이 마련되어 있으므로 정부 방침만 변하면 언제든지 크루즈선 기항은 가능할 것으로 예상된다.

우리나라로 입출항하는 크루즈 선박은 중국과 일본에서 입출항하는 경우가 가장 많다. 따라서 한-중-일이 크루즈 부문 방역 기준과 체계 마련을

위해 협력을 추진하면 성과가 클 것으로 예상된다. 이에 연구진은 한-중-일 크루즈 정책당국의 크루즈 방역체계 구축을 위한 협력을 제안한다. 한-중-일 크루즈 방역 협력은 동북아 시장에서 크루즈 활성화를 위한 협력으로 연결될 수도 있을 것으로 기대된다.

4. 연안 크루즈 재개와 활성화를 위한 방역 및 정책 개발 제안

이번 연구 과정에서 크루즈 관광에 대한 국민인식 실태조사를 실시했다. 설문조사 응답자는 대부분 크루즈에 대해 높은 관심을 표시했으며, 올해 하반기와 내년 상반기에 크루즈를 이용할 의향이 있다고 답변했다. 그리고 응답자가 향후 크루즈 이용 시 가장 선호하는 노선으로 국내 연안 크루즈를 가장 많이 선택했다.

COVID-19 팬데믹으로 대부분의 크루즈선 운항이 중단된 이후 최근 일본, 대만, 싱가포르 등 아시아에서는 자국 연안 중심으로 크루즈 운항을 재개했다. 그리고 유럽에서는 쉥겐 협정(Schengen Agreement)¹¹⁴⁾에 참여한 국가의 연안지역으로 크루즈 선박의 운항이 재개되었고, 북미지역에서는 미국의 조건부 크루즈선 운항에 참여하는 선박이 캐리비언 지역을 운항하고 있다.

그러나 우리나라에서는 COVID-19로 연안 크루즈선 운항이 중단된 이후 현재까지 운항 재개를 하지 못하고 있는 실정이다. 2020년 말 국내 선사에서 남해안 일대를 운항하는 연안 크루즈를 계획했으나 코로나 재확산으로 중단된 이후 현재까지 운항이 되지 않고 있다.

114) 쉥겐 협정(Schengen Agreement): 유럽 각국이 공통의 출입국 관리 정책을 사용하여 국경 시스템을 최소화함으로써 국가 간의 통행에 제한이 없게 한다는 내용을 담은 협정, Schengen Agreement, [https://www.schengenvisainfo.com/schengen-agreement/#:~:text=The%20Schengen%20Agreement%20signed%20on,as%20the%20%E2%80%9CSchengen%20Area%E2%80%9D](https://www.schengenvisainfo.com/schengen-agreement/#:~:text=The%20Schengen%20Agreement%20signed%20on,as%20the%20%E2%80%9CSchengen%20Area%E2%80%9D(검색일: 2021. 9. 30))(검색일: 2021. 9. 30)

국내 크루즈 선박의 연안 운항은 법률에 의해 금지된 상황이 아니므로 선사에서 계획을 수립하면 운항은 재개될 것으로 예상되나, 현재와 같은 코로나-19 상황에서 크루즈 선박에 대한 방역 기준이 마련되지 않으면 관광객의 이용이 많지 않을 것으로 판단된다. 따라서 정부에서 연안 크루즈 선박에 대한 방역 기준을 마련함으로써 선사가 이를 준수할 수 있게 하고, 국민들도 안심하고 선택할 수 있도록 적극적인 행정이 필요하다고 판단된다. 또한 그간 연안 크루즈 이용자가 계속 감소해온 상황을 고려하여 국내 연안 크루즈 활성화 방안도 같이 마련해야 할 것이다.

참고문헌

국내 문헌

- 국립김해검역소(2020. 12. 1.), COVID-19 검역대응 절차 및 기관별 역할.
- 국토교통부 항공정책실(2020. 10. 6.), 「COVID-19 영향 운항리스크 감축을 위한 항공기 안전운항 대응지침」(1판).
- 김성기 외(2020. 12.), 「항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구」, 한국해양수산개발원.
- 김수현(2021. 3. 18.), 「2021 코로나 이후 크루즈 업계 동향」, 『(사)한국크루즈포럼 2021년 1차 온라인 세미나』 자료, pp. 10~12.
- 김현주 외(2020), 「COVID-19의 관광산업 영향과 대응방안」, 한국문화관광연구원.
- 식품의약품안전처(2019. 7), 『「감염병 재난」 위기대응 실무 매뉴얼』, p. 24.
- 인천공항공사(2021. 4.), 「코로나19 인천공항 대응기준」(14차).
- 인천지방해양수산청, 「COVID-19 확산 대응 항만운영 업무지속계획(BCP)」, 참고 1 항만하역 방역지침, 참고 2 COVID-19 예방을 위한 실내소독요령.
- 인천항만공사(2021. 2.), 『포스트 코로나 시대 인천항 크루즈 항로 발전방안 수립 용역』(요약 보고서), pp. 19~38.
- 중앙방역대책본부 검역관리팀, “항만 입항선박 하역작업 방역관리 지침”, 2020. 12. 7. / 국립부산검역소, (공문) 항만 입항선박 하역작업 방역관리 지침 수정 안내, 2020. 12. 8.
- 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021. 7. 5.), 『코로나바이러스감염증(COVID)

-
- 19 검역대응 지침』(제10-1판), pp.17~18.
- 중앙방역대책본부 해외출입국관리팀(2021. 8. 10), 『코로나바이러스감염증(COVID)-19 검역대응 지침』(제10-2판), p. 16.
- 중앙방역대책본부(2020a. 2. 10.), [카드뉴스]정례브리핑.
- 중앙방역대책본부(2020b. 8. 20.), 코로나바이러스감염증(COVID)-19 대응 집단시설 다중이용시설 소독 안내(제3-4판).
- 중앙방역대책본부, COVID-19 예방접종 완료자 관리 지침, 제1-1판, 2021. 6. 1. 시행.
- 중앙방역대책본부, COVID-19 예방접종 완료자 관리 지침, 제3판, 2021. 9. 24. 시행.
- 중앙방역대책본부, 격리면제서 소지자 입국 안내, 2021. 5. 31.
- 중앙방역대책본부, 사회적 거리두기 기본방역 수칙 (2021. 4.).
- 중앙방역대책본부, 생활 속 거리 두기 세부지침 (제3판, 2020. 7. 3.).
- 중앙방역대책본부 · 중앙사고수습본부(2020. 8. 20), 「코로나바이러스감염증-19 대응 지침(지자체용)」, 제9-2판, p. 1.
- 중앙재난안전대책본부, 코로나바이러스감염증-19 중앙재난안전대책본부 정례브리핑(2020. 6. 24.) 자료 중 2. 항만 방역조치 현황 및 관리방안.
- 한국공항공사(2019. 6.), 「감염병 위기대응 현장조치 행동매뉴얼」.
- 한국해양수산개발원 · 한국문화관광연구원(2020. 12.), 「제2차 크루즈 산업 육성 기본계획 수립연구」, 해양수산부.
- 해양수산부(2020a. 5. 24.), 선용품 공급 등 물류목적 크루즈선 입항허용 조건 및 작업 기준 알림(공문).
- 해양수산부(2020b. 7.), 「코로나-19 대비 선내 방역지침」, 해운물류국.
- 해양수산부(2021. 2.), 「코로나19(COVID-19) 예방 및 확산 방지를 위한 항만운영 방역수칙」, 해운물류국 항만운영과.
- 해양수산부, 「신종 코로나바이러스 감염 확산 방지를 위한 크루즈선 입항 금지 안내」(공문), 2020. 2. 10.
- 해양수산부, 「감염병 재난」 위기대응 실무매뉴얼(개정안), 2021. 6.
- 해양수산부, 국적선사 운영선사에 근무하는 국적선원 격리면제방안 알림(공문), 2020. 8. 23.
-

- 해양수산부, 기항지 크루즈 관광객 입항실적 및 경제효과, 2017. 1.
- 해양수산부, 항만하역 조치현황 및 관리 강화방안, 2020. 6. 24. (해양수산부 항만운영과).
- 해양수산부, 해운항만 종사자의 방역관리 강화 협조요청, (공문), 인천해양수산청, 2020. 12. 17., 부산지방해양수산청, 2021. 1. 29.
- 황진희 외(2020. 9. 18.), 「크루즈 선박 방역 시스템 구축방안」, 『제2차 크루즈 산업 육성 기본계획 정책과제 발굴 전문가 회의』 자료, 한국해양수산개발원.

국외 문헌

- Clarksons Research(2021. 9.), *Shipping Review & Outlook*, pp. 86-87.
- CLIA(2018. 7), State of Asia Cruise Industry & Research Findings, pp. 6~19. (검색일 2021. 11. 30)
- CLIA(2021a), *2020 Global Market Report*, pp. 23~84
- CLIA(2021b), *State of the Cruise Industry Outlook*, 2021. 8. p. 9. p. 12. p. 14.
- Cruise Industry News(2020. 2.), *2020 Annual Report*, 33rd Edition, p. 8.
- Cruise Industry News(2021. 2.), *2021 Annual Report*, 34th Edition, p. 24.
- EMSA(2020. 7. 27), COVID-19 EU Guidance for Cruise Ship Operation Guidance on the gradual and safe resumption of operations of cruise ships in the European Union in relation to the COVID-19 pandemic
- EU Healthy Gateway(2021. 9), Advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic
- EU, Interim advice for preparedness and response to cases of COVID 19 at points of entry in the European Union (EU)/EEA Member States (MS)
- Sharma, Gagan Deep, Asha Thomas & Justin Paul(2021. 1.), "Reviving tourism industry post-COVID-19: A resilience-based framework", *Tourism Management Perspectives*, Volume 37.
- US HHS, CDC(2020), *Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19*

Testing Requirements for Protection of Crew

ICAO(International Civil Aviation Organization) CART(Council Aviation Recovery Task Force)(2020. 5. 27.), "Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis"

ICS(International Chamber of Shipping)(2020. 3. 3.), *Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*, Version 1.0, p. 5.

ICS(International Chamber of Shipping)(2021. 6. 7.), *Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*, Version 4.0, p. 5.

ILO(2021. 2. 3), *Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)*, Revised version 3.0, Geneva

ILO, Maritime Labour Convention(국제해사노동협약), 2006. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_763684/lang-en/index.htm(검색일: 2021. 4. 30)

IMO(2020. 10. 5), Circular Letter No.4204/Add.14 - Coronavirus (COVID-19) – *Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*

IMO, Circular Letter No.4204/Add.16– Coronavirus (COVID 19)–, *COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel*, 14th May 2020.

IMO(2021. 4. 22.), *Industry Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel During The Coronavirus (Covid-19) Pandemic*

IMO, International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers(STCW), 1978. (선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약), https://world.moleg.go.kr/web/wli/lgsInfoReadPage.do?A=A&searchType=all&searchPageRowCnt=10&CTS_SEQ=48310&AST_SEQ=309&ETC=1(검색일: 2021. 4. 30)

IMO(2020. 2.), Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak, <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics>

- /Documents/Circular%20Letter%20No.4204-Add.2%20-%20Joint%20Statement%20Imo-Who%20On%20The%20Response%20To%20The%20Covid-19%20Outbreak%20(Secretariat).pdf(검색일: 2021. 5. 30)
- Holland, Jennifer, Tim Mazzarol, Geoffrey N. Soutar, Suellen Tapsall & Wendy A. Elliott(2021. 3.), "Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 9.
- Mizumoto, Kenji & Gerardo Chowell(2020), "Transmission potential of the novel coronavirus (COVID-19) onboard the diamond Princess Cruises Ship", *Infectious Disease Modelling*, Volume 5, pp. 264~270.
- Agarwal, Krishna Mohan, Swati Mohapatra, Prairit Sharma, Shreya Sharma, Dinesh Bhatia & Animesh Mishra(2020), "Study and overview of the novel coronavirus disease (COVID-19)", *Sensors International*, Volume 1.
- Miao, Li, Jinyoung Im, Xiaoxiao Fu, HaemiKim, & Yi Estella Zhang(2021. 5.), "Proximal and distal post-COVID travel behavior", *Annals of Tourism Research*, Volume 88.
- MSC(2020. 8. 3), Cruises Reveals Details of Company's Comprehensive Health and Safety Protocol, Which Goes beyond The Guidance of the Authorities, <https://www.msccruises.com/en-gl/About-MS/News/MS/Reveals-Health-Safety-Protocol.aspx>(검색일: 2021. 5. 30)
- MSC(2021.1) Prehistoric safety measures in response to coronavirus.
- UNWTO(2016), "Sustainable Cruise Tourism Development Strategies", p. 119.
- The Healthy Sail Panel(2020. 9.), Recommendations from the Healthy Sail Panel.
- US HHS · CDC(2020.10), Framework for Conditional Sailing and Initial Phase Covid-19 Testing Requirements for Protection of Crew, p. 13.
- US Health-Sail-Panel(2020. 7.), Recommendations from the Health Sail Panel-Advice to cruise operators to advance their public health response to COVID-19, improve safety, and achieve readiness for the safe resumption of operations
- WTO(World Health Organization)(2020. 2. 24), *Operational considerations for managing COVID-19 cases and outbreaks on board ships*, Interim guidance.

-
- WHO International Health Regulations (2005), Handbook for management of public health events on board ships, p. 3.
- WTO(World Health Organization)(2011), Guide to Ship Sanitation(3th edition), <https://www.who.int/publications/i/item/9789241546690>(검색일: 2021. 6. 30)
- Liu, Xiaofei & Yen-Chiang Chang(2020. 9.), “An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention—taking COVID-19 as an example”, *Marine Policy*, Volume 119.
- 日本港湾協会(2021. 6. 19), 「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」, 第四版
- NYK, 「新型コロナウイルス感染対策について」(신종 코로나바이러스 감염 대책 플랜), https://www.nyk.com/news/2021/20211026_02.html(검색일: 2021. 10. 30)
- 郵船クルーズ株式会社(2021. 1.), 「飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン 2021年 1月改訂 第三版」(신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜), https://www.cruiseplanet.co.jp/pdf/asuka/asuka_infection_control_coronaviruses_202101.pdf(검색일: 2021. 10. 1)
- 国土交通省(2020. 9), 外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染防止のための防疫体系の構築(검색일: 2021. 9. 17)
- 国土交通省, 日本クルーズ観光客数(일본 크루즈 관광객수), https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000297.html(검색일: 2021. 9. 17)
- 国土交通省(2020. 11.), 「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」(크루즈의 안전·안심의 보장을 위한 검토결과 중간요약), 국토교통성 보도자료
- 国土交通省海事局安全政策課, 感染防止 対策及び 船上で乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある 場合の対応等について, 2020. 5. 11.
- 日本外航客船協会, 外航クルーズ 船事業者の 新型コロナウイルス 染予防対策 ガイドライン, 2020, 9. 18(初版)
- 交通运输部(2021.1.25.), 船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南V5.0, http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-01/29/content_5583482.htm(검색일: 2021. 5. 31)

- 中华人民共和国海事局关于发布《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南（V7.0）》的通告, https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/haishi/202108/t20210804_3614171.html(검색일: 2021. 10. 31)
- 国务院(2020),《国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制关于做好新冠肺炎疫情常态化防控工作的指导意见》(国发明电〔2020〕14号), http://www.gov.cn/xinwen/2020-05/08/content_5509965.htm(검색일: 2021. 8. 31)
- 上海宝山滨江开发建设管理委员会(2020. 8. 21.),《上海国际邮轮新冠肺炎疫情防控工作指引》: 宝滨江管(2020)23号2020-08-21
- 上海宝山滨江开发建设管理委员会,《新冠肺炎疫情防控工作应急预案》, https://www.mct.gov.cn/whzx/qgwhxxlb/sh/202002/t20200226_851388.htm(검색일: 2021. 10. 31)
- 上海宝山滨江开发建设管理委员会(2020. 4. 21.),《吴淞口国际邮轮港突发公共卫生事件应急处置预案》, 宝滨江管【2020】8号
- 上海市文化和旅游局(2020. 3. 2.), 关于印发《上海市邮轮旅游疫情防空工作指南》的通知, 沪文旅发(2020)18号, 上海市文化和旅游局.

인터넷 자료

- 강두용(2021. 4.), 「팬데믹이 한국경제와 산업에 미친 영향: 중간평가」, 산업연구원, https://www.kiet.re.kr/kiet_web/?sub_num=12&state=view&idx=57621 (검색일: 2021. 4. 20)
- 경기관광공사(2020. 4. 20.), 「경기관광공사 설문조사 진행, "코로나19 종식 후 가장 하고 싶은 것은 국내여행」, 보도자료, <http://www.vision21.kr/mobile/article.html?no=95113>(검색일: 2021. 5. 30)
- 매일건설신문(2009. 1. 13.), 「관광은 필수 불가결한 산업」, http://www.mcnews.co.kr/sub_read.html?uid=3634§ion=sc59§ion2=%EC%82%AC%ED%9A%8C%EC%A2%85%ED%95%A9(검색일: 2021. 8. 10)
- 법제처 국가법령정보센터, 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」(검색일: 2021. 9. 30)

법제처 국가법령정보센터, 「재난 및 안전관리 기본법」(검색일: 2021. 9. 30)

법제처 국가법령정보센터, 「크루즈 산업 육성 및 지원에 관한 법률」(검색일: 2021. 6. 30)

삼일회계법인(2020. 3.), 「COVID-19의 경제 및 산업 영향 점검」, https://www.pwc.com/kr/ko/publications/research-insights/samilpwc_src_covid19_1.pdf (검색일: 2021. 4. 20)

식약처, 마스크 사용지침(2020.3.3.), : <http://more.kpanet.or.kr/kpa/popup/20200306corona/document/%EB%A7%88%EC%8A%A4%ED%81%AC%20%EC%82%AC%EC%9A%A9%20%EA%B6%8C%EA%B3%A0%EC%82%AC%ED%95%AD.pdf>

식품위생 7S는 전제조건 프로그램(PRP). https://m.blog.naver.com/PostView.naver?blogId=o_tpm&logNo=110166377975&navType=by (검색일 : 2021. 10. 31)

운영하는 일반 위생관리 OPRP : <https://fooma.tistory.com/703> (검색일 : 2021. 10. 31)

朝日新聞(2020. 2. 13), 「クルーズ船拒否根拠に基づかない、WHOが批判」(크루즈선 거부 근거 없다고 WHO가 비판), <https://www.asahi.com/articles/ASN2F3FNPN2FUHBI007.html>(검색일: 2021. 9. 19)

중앙사고수습본부 · 중앙방역대책본부, 코로나바이러스감염증-19(COVID-19) 정보, ncov.mohw.go.kr/baroView.do?brdId=4&brdGubun=41(검색일: 2021. 5. 30)

Bahama Office of the Prime Minister, Emergency Powers (Covid 19 Pandemic) (Management and Recovery) (No.2) (Amendment) (No.8) Order, 2021. : <https://opm.gov.bs/emergency-powers-covid-19-pandemicmanagement-and-recovery-no-2amendmentno-8order-2021/>(검색일: 2021. 9. 10)

BV(Bureau Veritas), “Restart Your Business with BV” program, <https://www.businesswire.com/news/home/20200427005787/en/%E2%80%9CRestart-Your-Business-with-BV%E2%80%9D#:~:text=%E2%80%9CRestart%20Your%20Business%20with%20BV%E2%80%9D%20is%20designed%20to%20address%20the,restaurants%2C%20shops%20and%20public%20facilities.> (검색일: 2021. 5. 20)

CDC, <https://www.cdc.gov/quarantine/cruise/COVID19-cruiseships.html>(검색일:

2021. 9. 11)
- Clarkson Research Services Limited 2021, <https://sin.clarksons.net/Register#!/Fleet/Flag/Vessel-Type/documentId/33388>(검색일: 2021. 10. 11)
- Clarksons, <https://sin.clarksons.net/>(검색일: 2021. 9. 10)
- Costa Safety Protocol, <https://career.costacrociere.it/news/2020/costa-safety-protocol/>(검색일: 2021. 9. 15)
- Costa Safety Protocol, <https://www.costajapan.com/safety-first>(검색일: 2021. 10. 1)
- Cruise Planet, <https://www.cruiseplanet.co.jp/news/?id=526>(검색일: 2021. 10. 3)
- Cruisemarketwatch, <https://cruisemarketwatch.com/market-share/>(검색일: 2021. 9. 11)
- DNV-GL, DNV GL launches new certification in infection prevention for the maritime industry CIP-M(Certification in Infection Prevention for the Maritime industry) <https://www.dnv.com/news/dnv-gl-launches-new-certification-in-infection-prevention-for-the-maritime-industry-177018>(검색일: 2021. 7. 20)
- ISO 22000의 운용PRP 수립 (BV 인증원), <https://blog.naver.com/goodnews114/100200718113>(검색일: 2021. 10. 31)
- New Cruise Paradigm in Corona Era, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/consumer-business/us-cruise-industry-analysis-passenger-experience.pdf>(검색일: 2021. 9. 4)
- NYK 크루즈 (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜) “郵船クルーズ株式会社, 飛鳥II 新型コロナウイルス感染症対策プラン 2021年1月改訂 第三版”, https://www.cruiseplanet.co.jp/pdf/asuka/asuka_infection_control_coronavirus_202101.pdf(검색일: 2021. 10. 1)
- NYK 크루즈 (신종 코로나바이러스 감염병 대책 플랜) 飛鳥II運航会社 郵船クルーズ株式会社, 「飛鳥II新型コロナウイルス感染症対策プラン」『2021年11月改訂第十版』, 2021. 11.(검색일: 2021. 11. 30)
- RINA, RINA launches Biosafety Trust Certification : <https://www.rina.org/en/media/press/2020/04/06/biosafety-trust-certification>(검색일: 2021. 5. 20)
- Schengen Agreement, <https://www.schengenvisainfo.com/schengen-agreement>

/#:~:text=The%20Schengen%20Agreement%20signed%20on,as%20the%20E%28%9C%20Area%28%9D(검색일: 2021. 9. 30)

Statista, <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>(검색일: 2021. 9. 8)

The Government of Bahamas, <https://www.bahamas.gov.bs>(검색일: 2021. 9. 10)

부록

COVID-19 이후 크루즈 관광 국민인식 조사 설문지

ID			
----	--	--	--

COVID-19(COVID-19) 이후 크루즈 관광 국민인식 조사

국무총리실 산하 정부출연연구기관인 한국해양수산개발원에서는 롯데관광의 협조를 받아 COVID-19(COVID-19)에 따른 크루즈 관광에 대한 인식을 조사하기 위해 설문조사를 진행하고 있습니다. 귀하께서 응답한 내용은 통계법 제 33조 및 제 34조에 의거하여 비밀이 철저히 보장되고, 오직 통계적인 목적으로만 사용됩니다. 바쁘시더라도 잠시 시간을 내시어 설문에 응해주시면 대단히 감사하겠습니다.

2021년 6월

연구책임자 : 황진희 부연구위원 (051-797-4611, hjh@kmi.re.kr)

한국해양수산개발원 해운물류연구본부

■ SQ. 응답자 특성

SQ1. 귀하의 성별은 무엇입니까?

- ① 남성 ② 여성

매우 불만족	불만족	보통이다	만족	매우 만족
①	②	③	④	⑤

전혀 의향이 없다	의향이 없다	보통이다	의향이 있다	매우 의향이 있다
①	②	③	④	⑤

- ① COVID-19가 조기에 종식될 것으로 생각해서
- ② COVID-19 백신접종 시작에 따른 집단면역 기대
- ③ 방역수칙을 준수할 경우 안전한 여행이 가능하다고 생각해서
- ④ 계획한 여행지가 COVID-19의 확산으로부터 안전한 곳이라고 생각해서
- ⑤ 기타()

문 2-3. 귀하께서는 현재 상황에서 어떤 조건이 되면 향후 해외여행을 할 수 있겠습니까? (해당하는 항목에 모두 √)

- ① 본인의 COVID-19 백신 접종완료이후
- ② COVID-19 백신접종 확대에 따라 국내외 주요 관광지(국가)의 집단면역이 생기는 시점
- ③ 여행사와 주요 관광국가에서 COVID-19 안전을 보장하는 시점
- ④ COVID-19 백신접종대상 자가격리 14일이 면제 국가가 계획한 여행지에 포함되는 시점
- ⑤ 코로나 종식 이후
- ⑥ 기타

문 2-4. 귀하께서 해외여행을 계획하셨다면 방문하시고자 했던 국가는 어느 나라입니까?

구분	국가명			
아시아	① 중국	② 일본	③ 대만	④ 홍콩
	⑤ 태국	⑥ 필리핀	⑦ 싱가포르	⑧ 마카오
	⑨ 필리핀	⑩ 인도네시아	⑪ 베트남	⑫ 그 외 국가
미주	⑬ 미국	⑭ 캐나다	⑮ 멕시코	⑯ 그 외 국가
유럽	⑰ 이탈리아	⑱ 독일	⑲ 영국	⑳ 프랑스
	㉑ 스페인	㉒ 터키	㉓ 그 외 국가	
중동	㉔ 아랍에미리트(UAE)		㉕ 이스라엘	㉖ 그 외 국가
대양주	㉗ 호주	㉘ 뉴질랜드	㉙ 괌/사이판	㉚ 그 외 국가
기타	㉛ 기타 ()			

■ Part 3. 향후 크루즈 여행 의향

문 3-1. 귀하께서는 어떤 상황이 되면 **국내 연안 크루즈 여행 (국내만 이동)**을 할 수 있겠습니까? (택 2)

①	②	③	④	⑤
COVID-19 백신 접종으로 국내 집단면역 형성	크루즈 선박의 방역체계 구축	주요 관광지 방역 구축	COVID-19 종식 이후	기타

문 3-2. 귀하께서는 어떤 상황이 되면 **해외 크루즈 여행**을 할 수 있겠습니까?
(택 2)

①	②	③	④	⑤
국내 + 해외 주요국 (방문국) 집단 면역 형성	글로벌 크루즈 선박 방역체계 구축	해외 크루즈 관광지 방역체계 구축 및 안전성 확보	COVID-19 종식 이후	기타

문 3-3. 귀하께서는 여러 가지 상황을 고려하여 크루즈 관광을 언제하실
계획입니까?

①	②	③	④	⑤
2021년 하반기 (10월) 이후	2022년 상반기 (1월~6월)	2022년 하반기 (7월~12월)	2023년 이후~	잘 모르겠다

문 3-4. 향후, 크루즈 관광 의향이 있을 경우 선호하는 노선은 어디입니까?

- | | |
|------------------|------------------|
| ① 국내 출발 크루즈 | ② 아시아 크루즈 |
| ③ 캐리비안 크루즈(카리브해) | ④ 알레스카 크루즈 |
| ⑤ 알레스카 크루즈 | ⑥ 유럽(북유럽 포함) 크루즈 |
| ⑦ 기타() | |

[조사안내문구] 지금부터는 ‘응답자 특성’에 대한 질문을 드리겠습니다.

■ DQ. 응답자 특성

SQ1. 귀하의 직업은 무엇입니까?

- | | |
|-------------------|---------------------------------|
| ① 관리자 | ⑧ 장치·기계 조작 및 조립 종사자 |
| ② 전문가 및 관련 종사자 | ⑨ 노무 종사자 |
| ③ 사무 종사자 | ⑩ 군인 |
| ④ 서비스 종사자 | ⑪ 학생 |
| ⑤ 판매 종사자 | ⑫ 주부 |
| ⑥ 농림어업 숙련 종사자 | ⑬ 무직 |
| ⑦ 기능원 및 관련 기능 종사자 | ⑭ 기타(적어주세요:) |

SQ2. 귀 가구의 월평균 소득은 얼마입니까?

- | | |
|---------------------|---------------------|
| ① 100만원 미만 | ⑤ 400만원 이상~500만원 미만 |
| ② 100만원 이상~200만원 미만 | ⑥ 500만원 이상~600만원 미만 |
| ③ 200만원 이상~300만원 미만 | ⑦ 600만원 이상~700만원 미만 |
| ④ 300만원 이상~400만원 미만 | ⑧ 700만원 이상 |

SQ3. 귀하의 학력은 어떻게 되십니까?

- | | |
|----------------|----------------|
| ① 고등학교 졸업 이하 | ② 2년제 대학 재학/졸업 |
| ③ 4년제 대학 재학/졸업 | ④ 대학원 재학/졸업 이상 |

기본연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	시민참여형 해안돌봄 정책 도입방안 연구	정지호
02	해양 플라스틱 쓰레기가 선박 운항에 미치는 영향분석 연구	김보람
03	여성어업인 노동정책 방향 연구	홍혜수
04	순환경제 시스템을 활용한 어업폐기물의 자원화 방안 연구	고동훈
05	1conomy 시대, HMR 시장 확대에 따른 수산부문 대응전략 수립 연구	마창모
06	AIS 데이터 기반 해상교통 안전 평가모델 개발 연구	황선일
07	항만 에너지 관리시스템 도입을 위한 로드맵 구축 연구 - 부산항 신항 전기에너지 소비를 중심으로 -	김근섭
08	해양분야 리빙랩 활성화 방안 연구	좌미라
09	빅데이터의 연계·활용을 통한 선박의 배출량 산정체계 고도화 방안 연구	안용성
10	해양공간계획 집행체계 고도화 방안 연구	최희정
11	수산물산업 푸드테크 환경분석 및 적용전략 연구	이상건
12	AIS데이터기반 해상물동량 추정 연구	황수진
13	항만부문 정책의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 구축 방안 연구	이기열
14	항만 컨테이너 물류 프로세스 디지털화 모형 연구	서정용
15	해양수산 분야 국제산업연관표 구축기반 연구	정수빈
16	해양수산 과학기술 정책평가모형 연구 - 해양수산 R&D를 중심으로 -	전형모
17	글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구	박성화
18	항만산업 경기진단체계 구축 연구 - 경기동행지수 개발을 중심으로 -	김성아
19	전국 무역항 부두 분류 체계 개선방안 연구	이수영
20	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 新해사산업의 육성 및 지원을 위한 법제화 연구(5차년도) -	박한선
21	수소에너지 거점 구축을 위한 항만의 대응방안 연구	신수용

| 2020년

01	해양수산업의 지역 간 연관구조 분석	장정인
02	해양수산 분야 기술 대외의존도 분석연구 - 스마트항만을 중심으로 -	전형모
03	지역 해양수산 오픈 플랫폼 구축방안 연구	최지연
04	갯벌 거버넌스 개선방안에 관한 연구	육근형
05	해양환경정책의 능동적 추진을 위한 재원체계 개선 방안 연구	박수진
06	항만 대기환경 관리 표준 및 평가모형 연구	안용성
07	해양수산분야 사회문제해결형 R&D 기반 구축 연구	좌미라
08	해양 유입 하천쓰레기 관리체계 개선방안	이윤정
09	수산식품 품질 안전관리 제도 개선방안 연구	이헌동
10	국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구	한덕훈
11	스마트 양식 클러스터 추진 방안 수립 연구	이상철
12	해양포유류 보호에 관한 수산업 대응 방안 연구	정명화
13	수산물 수급통계 개선 방안 연구	김수현
14	IMO 온실가스 규제 대응 정책방향 연구	박한선
15	퇴직전문가 활용을 통한 해운업 경쟁력 강화방안 연구	안영균
16	글로벌 선사들의 물류통합화 전략에 대한 국적선사의 대응방안	전형진
17	내항여객운송항로 정책 발전방안 연구	김태일
18	블록체인 기술기반 식품콜드체인 체계 구축 연구	조지성
19	항만자동화 도입 관련 노무 갈등 해소 방안 연구	김찬호
20	스마트항만과 스마트도시 연계 발전 방안 연구	이연경
21	항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구	김성기
22	IMO 규제기반 해수산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 新해수산업의경제적파급효과분석연구(4차년도) -	박한선
23	국내 항만연계 산업의 가치사슬 및 공급사슬 연계성 강화방안 - 자동차 산업을 중심으로	신수용

수시연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	해양환경산업 육성 방안 연구	한기원
02	선원의 인권 및 근로여건 향상을 위한 선원근로감독관 제도 개선 방안 연구	허성례
03	포스트 코로나 시대를 대비하는 지역 해양축제 활성화 연구	최일선
04	회복탄력성 개념을 적용한 항만 위기관리 시스템 구축 연구	김성기
05	중대재해처벌법 시행에 따른 항만에서의 대응방안 연구	최상균
06	크루즈산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구	황진희
07	한국형 선주사의 최적 운영방안 연구	고병욱
08	어촌형 생활서비스 전달체계 개선 연구	이호림
09	원양산업의 ESG 도입 기초 연구	윤미경
10	수상레저활동 관리체계 개선방안 연구	홍장원
11	연안지역 자연성 회복을 위한 정책 방향_간척지·담수호 중심으로	정지호
12	스마트항만 구축에 따른 탄소저감 효과 연구 - 동력전환을 중심으로 -	김가현

Ⅰ 2020년

01	포스트 코로나 19 해양수산 분야 정책방안	박광서
02	생분해성 어구 사용 활성화 방안 연구	심성현
03	해양법 전문인력 양성 방안 연구	박영길
04	무인도서 해양주권 강화와 이용 활성화를 위한 제도 개선방안	정지호
05	지역 해양수산 재정분권 대응방향	황재희
06	데이터 3법 개정에 따른 항만·물류 데이터 활용도 제고 방안	이기열
07	양식 활어 유통 효율화 방안 연구	마창모
08	해양레저관광사업 추진을 위한 제도정비 방안	홍장원
09	해양바이오기업의 규제 정비 방안 연구	최석문
10	비상체제 시 선원의 안전을 위한 선박-항만-항공 이동경로 구축방안	이혜진

일반연구보고서 발간목록

Ⅰ 2021년

01	해양수산 정책영향평가를 위한 기초 연구	김주현
02	해양교육의 사회·경제적 가치 평가 연구	이슬기
03	해양수산업 경기진단체계 기초연구 - 해운업을 중심으로	권장한
04	선박 기술진보를 고려한 탄소 배출량 추정 연구	최건우
05	서포트벡터머신(SVM) 기법을 활용한 해운시황 예측 연구	김병주
06	크루즈 여객 수요 전망 모형 구축 연구	안승현
07	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅲ)	서정용
08	수출용 전복의 유통경로 분석 연구	이정필
09	인공지능기반 해상운임 예측 연구(3차년도)	황수진
10	인공신경망모형을 이용한 양식수산물 단수 전망에 관한 연구 - 김 양식을 중심으로 -	천성훈
11	해양수산분야 미래 리스크 발굴 및 파급효과 분석 연구	박광서

Ⅰ 2020년

01	지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구	최일선
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구	강무홍
03	김 중기 수급전망모형 「Gim-MFoS」 구축 연구	허수진
04	중앙 북극 공해 비규제어업방지협정 이행방안 연구	김민수
05	동해 평화관광구역 조성 방안 연구	윤인주
06	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅱ) - 일반 수출입 컨테이너 정보교환방식 중심 -	이연경
07	스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석	박성화
08	인공지능기반 해상운임예측 연구	황수진
09	국제물류주산업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구	최나영환
10	디지털화에 따른 개별 직업의 대체 가능성 추정 연구	박희대
11	시계열 분석을 통한 해운시장 분석 및 예측 연구	고병욱
12	해양수산분야 글로벌 경제효과 분석모형(KMI-GEM) 시범 구축 연구	임병호
13	해운항만물류 인력양성사업 관리운영 제도 개선 방안 연구	이자연

수시연구 2021-06

크루즈산업 COVID-19 방역체계 구축방안 연구

인쇄 2021년 12월 29일

발행 2021년 12월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 한성애드컴 (02-2266-6559)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

정가 15,000원