

기본연구 2013-01

크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구

Legal and Institutional Improvement Measures for
Cruise Ship Operation

2013. 12.

황진회·홍장원·강수미



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 황 진 회 : 제1장, 제2장(일부), 제3장, 제4장(일부), 제5장(일부), 제6장

● 연구진

- 홍 장 원 : 제3장(일부), 제4장 1절, 제5장 2절
- 강 수 미 : 제2장(일부), 제3장(일부), 제4장(일부)

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

- 정 정 희(하모니크루즈 이사)
- 최 재 석(하모니크루즈 팀장)
- 이 경 모(경기대학교 교수)
- 정 규 삼(해양수산부 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

- 임 진 수(한국해양수산개발원 선임연구위원)
- 임 중 관(한국해양수산개발원 선임연구위원)

머 리 말

크루즈에 대한 관심이 늘어나고 국내 기항 크루즈 선박도 계속 증가하고 있다. 지난 2012년 대통령 선거에서 크루즈 산업 활성화 공약이 나왔고, 제18대 대통령직 인수위원회에서는 국적 크루즈선사 육성을 박근혜정부의 140대 국정과제에 포함시켰다. 그 이후 해양수산부, 문화체육관광부, 지자체, 항만공사 등에서 크루즈 산업을 육성하기 위한 다양한 계획과 행사를 개최했다. 이와 더불어 국내 여행사를 통한 해외 크루즈 관광객도 점차 증가하고, 신혼여행 상품으로 해외 크루즈 승선을 선택하는 경우도 계속 늘어나고 있다. 국내에서는 크루즈 선사에서 크루즈 상품을 출시하면 선박 1척당 연간 2~3만 명이 이용했다.

세계 크루즈 관광객도 2012년 1,720만 명에서 2020년에는 2,670만 명에 달할 것으로 전망되고 있다. 특히 아시아지역은 지속적인 경제성장과 독특한 관광 목적지로서의 매력 보유, 그리고 지리적·입지적 조건이 양호하여 지역내 크루즈 이용 인구도 급증하고, 또 유럽, 북미지역의 크루즈 관광객의 유입이 지속적으로 증가하는 등 새로운 크루즈 관광 시장으로 부각되고 있다.

그러나 세계 크루즈 시장의 급속한 성장과 국내에서의 크루즈에 대한 높은 관심에 비해 우리나라의 크루즈 산업 여건은 저조한 편이다. 크루즈 부두와 터미널 같은 하드웨어뿐만 아니라, 크루즈 관련 법률 등 소프트웨어도 대체로 불비한 상황이다. 단적으로 해운법상 크루즈선은 순항여객운송사업면허로 내·외항 구간을 자유롭게 운항할 수 있도록 규정하고 있으나, 관련 법률 정비 미흡으로 선박 운항 등 사업 차질이 발생하고 있다.

그 동안 우리나라에서 크루즈 산업 및 관광에 대한 연구는 다양하게 이루어졌다. 특히 크루즈 관련 인프라 확보 및 항만개발, 크루즈 관광 활성화 관련 마케팅 연구 등의 분야는 많은 결과물이 있다. 그러나 크루즈

산업의 핵심요소인 크루즈 선박에 대한 연구는 상대적으로 부족한 상황이다. 국적 크루즈 선사 출범 후 선박 운항관련 문제가 부각되면서 이에 대한 연구 필요성이 새롭게 제기되었다. 국적 크루즈선의 입출항에 적용되는 관련 법률상 장애요인을 분석하고 합리적인 대안을 모색하는 연구가 필요했기 때문이다. 크루즈 선박의 도입, 운항 및 관리, 선내 서비스, 입출항 장애요인 해결을 위한 제도개선 방안과 병행하여 크루즈 산업 활성화를 위한 다각적인 정책지원 방안 연구도 필요하다.

본 연구는 크루즈 산업에서 가장 중요한 크루즈 선박의 운항과 관련된 법률을 분석하고 발전 방안을 모색하는데 주요 목적이 있다. 크루즈 선박의 운항을 제약하는 법·제도적 요인 파악 및 해결방안 제시가 주요 목적이다. 또한, 크루즈 선박내 서비스를 운영하는데 걸림돌이 되는 각종 규제도 살펴보고 이를 해결하는 방안도 연구의 주요 목적이다.

본 연구는 우리 연구원의 황진희 해운시장분석센터장이 연구책임을 맡았고, 홍장원 부연구위원, 강수미 연구원이 참여하여 수행하였다. 그리고 하모니크루즈 정정희 이사, 해양수산부 정규삼 사무관, 본원의 임진수 부원장, 임종관 선임연구위원 등이 연구과정에서 유익한 연구자문을 해 주었다. 또한, 이 연구에는 국내 크루즈관련 업계 임직원, 관광업계 임직원, 대학의 크루즈 전공 교수들이 많은 관심을 갖고 조언을 해주었다. 이 분들의 노고에 심심한 감사의 말씀을 드린다.

끝으로 이 보고서가 우리나라 크루즈 산업의 발전과 도약을 위한 이론적 기반이 되고 정책보고서로 널리 활용될 수 있기를 기대한다.

2013년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 성 귀

차 례

제1장 서 론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
1) 연구의 필요성	1
2) 연구의 목적	4
2. 연구방법 및 연구내용	5
1) 연구방법	5
2) 연구내용	6
3. 선행연구 분석 및 본 연구의 차별성	8
1) 선행연구 검토	8
2) 본 연구의 차별성	10
제2장 크루즈 산업 특성과 세계 크루즈 시장 동향	13
1. 크루즈에 대한 이론적 고찰	13
1) 크루즈 관련 개념	13
2) 크루즈 선박의 특성과 분류	16
2. 세계 크루즈 시장 동향과 발전전망	19
1) 세계 크루즈 시장 동향	19
2) 세계 크루즈 시장 발전 전망	30
3) 아시아 크루즈 시장동향	32

제3장 우리나라 크루즈 산업 여건 분석 ————— 35

1. 크루즈 정책 발전경과 및 입출항 동향	35
1) 국내 크루즈 산업 육성정책	35
2) 크루즈 관광객 및 크루즈선 입항 동향	38
2. 크루즈 관련 법률 현황과 문제점	39
1) 크루즈 법률 현황	39
2) 크루즈 관련 법률 규제 및 문제점	42
3. 지역별 크루즈 실태	65
1) 부산	65
2) 제주	70
3) 인천	73
4) 여수	76
5) 강원	78

제4장 주요국 크루즈 현황과 선박 운항관련 규정 분석 ————— 83

1. 미국	83
1) 시장동향 및 기반시설	83
2) 선박 운항 관련 규정	86
3) 미국내 크루즈 선박의 안전과 환경규정	89
2. 중국	90
1) 시장동향 및 기반시설	90
2) 정책여건	97
3. 일본	112
1) 시장동향	112
2) 정책여건	119
4. 시사점	121

제5장 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 ————— 125

1. 법 제도 정비 기본방향 125
 - 1) 크루즈 산업의 구성요소를 고려하여 법률 정비 125
 - 2) 순항여객운송사업의 특성을 고려한 법률 정비 126
 - 3) 법률 체계적인 측면에서 특별법 추진 127
2. 크루즈 관련 법률 정비 내용 129
 - 1) 크루즈 선박 확보 관련 금융지원 근거 마련 129
 - 2) 크루즈 선박 운항 관련 제도 정비 133
 - 3) 크루즈 선박 선내 서비스 관련 법률 정비 140
 - 4) 크루즈 전문인력 양성기관 설립 및 운영 지원 근거 마련 143
 - 5) 크루즈 터미널 운영비 지원 근거 마련 143

제6장 결론 및 정책제언 ————— 145

1. 결 론 145
2. 정책제언 146
 - 1) 크루즈 산업 육성 특별법 조속히 제정 146
 - 2) 국내 기항 크루즈 하선을 제고대책 마련이 긴요 147
 - 3) 지역경제 활성화를 위한 지역단위 크루즈 발전계획 수립을 제안 150
 - 4) 크루즈 국적선사 육성 지원 156
 - 5) 연안 크루즈 육성방안 수립을 제안 157

참 고 문 헌 ————— 158

표 차 례

표 2-1. 크루즈 선박과 정기여객선의 차이	16
표 2-2. 크루즈 선박의 분류	18
표 2-3. 세계 주요 크루즈 선사 선대 현황(2012.9월)	21
표 2-4. 크루즈 예약시 여행사 이용률 추이	24
표 2-5. 크루즈선의 규모별 척수 변화 추이	26
표 2-6. 전세계 대형 크루즈 선박 현황(13만 GT 이상)	27
표 2-7. 중국 크루즈 부두 시설 현황	29
표 2-8. 세계 크루즈 시장 발전 전망	30
표 3-1. 우리나라 크루즈 산업 정책 경과	36
표 3-2. 우리나라 방문 크루즈 관광객의 언어권별 실적(2010~2012)	39
표 3-3. 크루즈 관련 법률	40
표 3-4. 외국인 선원의 출입국 관련법 규정	43
표 3-5. 외국인 선원의 상륙허가 관련법 규정	47
표 3-6. 외국인 선원의 승선규모 관련 노사 합의 내용	48
표 3-7. 외국인 선원 고용 제한 관련법 규정	50
표 3-8. 내항상선 외국인 선원 수 제한 관련 노사 합의 내용	50
표 3-9. BBCHP 선박의 국내법 적용 관련법 규정	52
표 3-10. 외국무역선의 내항선으로의 전환 관련법 규정	53
표 3-11. 선용품 취급 관련법 규정	55
표 3-12. 관광시설업상 관광유람선업의 분류	57
표 3-13. 환전 관련법 규정	59
표 3-14. 의료서비스 관련 규정	61
표 3-15. 카지노 관련 규정	62
표 3-16. 부산항 크루즈선 입항 현황	66

표 3-17. 부산항 국제크루즈 터미널 입항선박의 최대크기 및 제원	67
표 3-18. 부산항 국제크루즈 터미널 시설 현황	68
표 3-19. 여객 출입국 심사장비	69
표 3-20. 제주항 크루즈선 입항 현황	71
표 3-21. 제주지역 크루즈 전용부두 현황	72
표 3-22. 제주항 국제여객터미널 건립 현황	73
표 3-23. 인천항 크루즈선 입항 현황(연도별)	73
표 3-24. 인천신항 접안시설 현황	75
표 3-25. 인천항 국제여객터미널 시설 현황	75
표 3-26. 여수 크루즈 터미널 개요	76
표 3-27. 2013년 여수크루즈 터미널 입항현황	77
표 3-28. 강원도 지역 항만의 크루즈선 입항 현황	79
표 3-29. 동해항 (북부두) 시설 현황	80
표 3-30. 속초항 부두현황	80
표 3-31. 국내 잠재적인 크루즈 항으로서의 기간시설 및 기항여건	81
표 4-1. 크루즈 선박의 선적 등록현황	86
표 4-2. 크루즈 선박의 환경관련 규제	89
표 4-3. 외항·국내 크루즈 이용객의 추이	112
표 4-4. 외항 크루즈 목적별 점유율 추이	113
표 4-5. 2007~2012년도 항만별 크루즈선의 기항횟수(상위 10위)	114
표 4-6. 일본의 크루즈 선박 현황	115
표 4-7. 일본의 요코하마 국제크루즈 터미널 시설내역	117
표 4-8. 일본의 오사카항 여객터미널 시설내역	118
표 5-1. 최근 발주된 크루즈 선박 가격 동향	130
표 5-2. 크루즈 선박 확보 등에 대한 재정지원 근거 규정 신설(안)	132
표 5-3. 크루즈 승무원에 대한 별도 적용 규정 신설(안)	134
표 5-4. 관세법 중 외국무역선의 내항선 전환 관련 법률 정비내용	135

표 5-5. 크루즈 선박내 카지노업 허가 등에 관한 규정 신설(안)	141
표 5-6. 크루즈 관련 인력양성 규정 신설(안)	143
표 5-7. 크루즈 관련 시설 확보 등에 대한 재정지원 근거 규정 신설(안)	144
표 6-1. 외래 크루즈 관광객 만족도 조사결과	148
표 6-2. 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내 쇼핑 실태(기항지별)	152
표 6-3. 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내 쇼핑 실태(언어권별)	152

그림 차례

그림 1-1. 크루즈 관광과 다른 여행의 선호도 비교	2
그림 2-1. 세계 크루즈 관광객 추이	20
그림 2-2. 세계 크루즈 시장 점유율 변화	22
그림 2-3. 세계 크루즈 시장 선사현황	23
그림 2-4. 크루즈선의 대형화 추세	25
그림 2-5. 크루즈선 평균길이 변화 추이	28
그림 2-6. 건조 크루즈선 선박당 평균수용 승객 수 변화 추이	28
그림 2-7. 세계 크루즈관광 경험률	31
그림 2-8. 주요 대륙별 크루즈 시장 성장추이	32
그림 3-1. 연도별 크루즈 선박 입항 추이	38
그림 3-2. 국내 환전영업자 현황	59
그림 3-3. 국내 카지노업 운영현황	62
그림 3-4. 부산항 동삼동 크루즈 터미널 전경	69
그림 3-5. 여수 국제크루즈 터미널 전경	78
그림 4-1. 미국 크루즈 시장 성장추이	83
그림 4-2. 미국 크루즈 거점 항만의 크루즈 이용객 비중	85
그림 4-3. 마이애미 크루즈 터미널 전경	85
그림 4-4. 중국의 크루즈선 입항 실적	91
그림 4-5. 중국의 크루즈 관광객 입출항 추이	92
그림 4-6. 상하이항 우송커우(吴淞口) 크루즈 터미널 위치 및 조감도	96
그림 4-7. 톈진(天津) 국제 크루즈 터미널	97
그림 4-8. 일본의 요코하마항 크루즈 터미널 전경	116
그림 5-1. 크루즈 산업 구성 요소	126
그림 6-1. 중앙박물관 인기상품	150
그림 6-2. 외래 크루즈 관광객 국내 쇼핑 실태	151

Executive Summary

Legal and Institutional Improvement Measures for Cruise Ship Operation

1. Purpose

- The study analyzes legal obstacles to entry or departure of national flag cruise ships.
 - Compared to high interest in and plans for emerging international cruise market and cruise, level of relevant infrastructure, policy and the rule of law in Korea remains low.
 - It is necessary to improve regulations and institutions on national flag cruise ships. operation, preparing for domestic cruise industrial development and constant increase of national flag cruise ships.
- The study helps development of the Korean cruise industry with its measures for institutional improvement.
 - The recent launch of the national flag cruise ships company highlighted problems in cruise ship operation, which required improvement measures.

2. Methodologies and Feature

1) Methodologies

- To analyze preceding studies on cruise
- To conduct comparative analysis on relevant regulations and institutions of other countries, such as the US, Japan and China
- To interview executives and staff in the cruise industry and to consult with outside experts

2) Feature

- This policy study is focused on upgrading regulations and institutions for cruise ship operation, the core component of the cruise industry.
- The study presents practical policy measures by involving experts in the cruise industry.
 - The study referred to interviews with legal experts while reviewing legal obstacles to cruise ship operation and developing improvement measures. It also interviewed executives and staff in the domestic and international cruise industry to identify the current cruise operation and other problems.

3. Results

1) Summary

- The study presented legal and institutional improvement measures for cruise ship operation.
 - For conversion of foreign merchant ships to coaster ships: to minimize procedures over entering inner/outer ports by cruise ships based on characteristics of cruise ship operation
 - For commodity within cruise ships: to regard such commodity as ‘articles for ships’
 - For upgrading of the Immigration Control Act: to apply the uniform landing permission system to ship crew of cruise ships
 - For upgrading of the Seafarers Act: employment standards for foreign crew cannot be applied uniformly under the current Seafarers Act.
- Since cruise ships are more expensive than general merchant ships, outside capitals are often borrowed. Therefore, financially supportive measures are necessary to secure cruise ships.
 - According to the current operation of the Tourism Promotion Development Fund, large cruise companies which don’t require loan necessarily are enjoying supportive measures, while small and medium-sized cruise companies which are desperate for loan are shunned.

- Therefore, the Tourism Promotion Development Fund should be revised to correspond to current practices of shipping industry.
- Governmental financing organizations need to prepare foundations in which collateral values of ships can be recognized according to the Bare Boat Charter with a Hire-Purchase (BBCHP) contract. BBCHP contract are generally used for ship purchase.
- The study suggested legislative measures and policy tasks for better service within and outside of cruise ships.
 - Legislative improvements (as for casinos): If relevant laws are under review to upgrade the Korean cruise industry and its competitiveness, legal foundation which allows casino operation within cruise ships should be prepared, along with system for regulations and policy tasks.
 - Policy tasks: Roadmaps to establish and operate training centers for cruise professionals; foundation for operation cost supports for cruise terminals

2) Policy contribution

- The study can be used as basic material in setting policy direction for legal and institutional improvements for cruise ship operation.
- It can be referred to when the Special Act on Cruise Industry Development is enacted.

3) Expected benefits

- The study encourages enactment of the Special Act on Cruise Industry Development.
 - Relevant laws on cruise were kept in order, preparing legal foundation for cruise business permission. However, they lacked detailed provisions about cruise businesses and had complex regulations, raising difficulties for companies.
 - Therefore, a master plan should be prepared on development of national cruises. For their effective operation, relevant regulations scattered over the Marine Transport Act, the Tourism Promotion Act and the leisure and Ferry Business

Act should be unified. Moreover, procedures involving subsidiary facility permits should be streamlined under law.

- The study will upgrade supports for national cruise company development.
 - For development of national cruise companies, their higher market share and cost reduction, financially supportive measures should be prepared to help them secure ships. The tonnage tax system and temporary supply of tax free oils are also required for cruise companies.

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 필요성

우리나라에서 크루즈에 대한 관심이 계속 높아지고 있다. 지난 2012년 대통령 선거에서 여야 후보들이 크루즈 산업 활성화를 공약으로 내놓았고, 제18대 대통령직 인수위원회에서는 박근혜정부의 140대 국정과제 중 17번 과제인 「물류·해양·교통체계 선진화」를 위한 사업으로 ‘국적 크루즈 육성’을 포함시켰다¹⁾. 이후 해양수산부, 문화체육관광부, 지자체, 항만공사 등에서 크루즈 산업을 육성하기 위한 다양한 계획과 행사를 개최하고 있다²⁾.

크루즈 산업 활성화 정책 발표와 더불어 일반 국민들의 크루즈 관광에 대한 관심도 계속 높아지고 있다. 국내 여행사를 통한 해외 크루즈 관광객도 점차 증가하고, 신혼여행 상품으로 해외 크루즈 승선을 선택하는 경우도 계속 늘어나고 있다. 국내에서는 크루즈 선사에서 크루즈 상품을 출시하면 선박 1척당 연간 2~3만 명이 이용했다. 이는 크루즈 관광이 가진 매력 때문으로 해석된다.

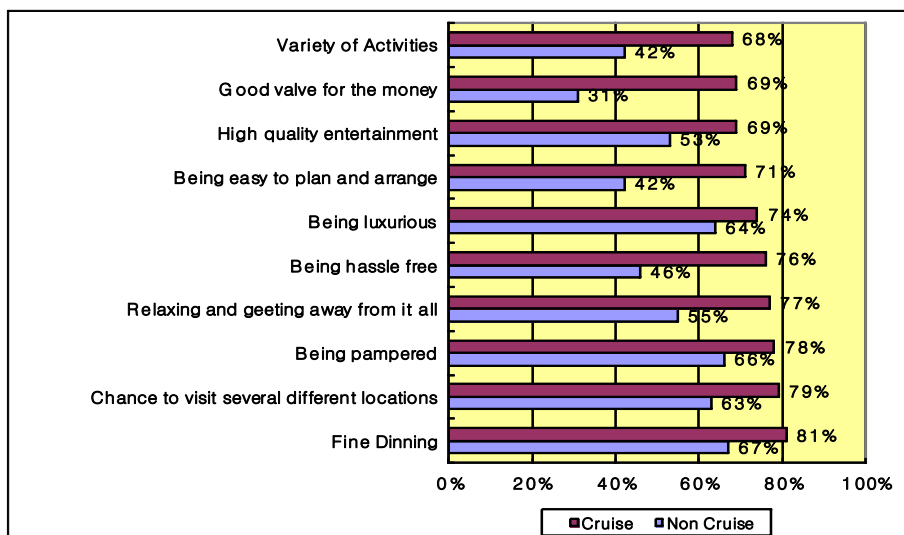
다음 <그림 1-1>에서 보는 바와 같이 크루즈 관광은 일반 여행에 비해 다양한 측면에서 선호도가 높게 나타난다. 즉 크루즈 여행은 활동의 다양성, 지출경비에 대한 가치, 엔터테인먼트 수준, 여행 준비 편의성, 식사 만족도, 다양한 여행지 방문 기회, 일상으로부터의 탈출감 등 모든 면에서

1) 제18대 대통령직인수위원회, 「박근혜정부 국정과제」, 2013. 2.

2) 크루즈 산업 발전을 위한 중앙정부의 계획은 지난 2007년 4월에도 「해양크루즈 관광산업 활성화 방안」의 제목으로 발표되었다.

일반 여행에 비해 만족도가 높게 나타나고 있다.

| 그림 1-1 | 크루즈 관광과 다른 여행의 선호도 비교



자료 : Cruising : A Guide to the Cruise Line Industry

한편 크루즈의 성장 가능성은 일찍이 지적되었다. 유엔 세계관광기구 (UN WTO)는 최단시간에 다양한 경험을 즐길 수 있는 크루즈 여행을 21세기 최고의 관광상품으로 선정했고, 이를 증명하듯 북미지역 크루즈 관광객은 1980년부터 2005년까지 평균 8.2%씩 증가했다. 이는 일반여행에 비해 2배 이상 급성장하고 있는 것이다. 그리고 크루즈 컨설팅 기관에서는 전세계 크루즈 관광객이 2005년 1,330만 명에서 2020년에는 2,670만 명에 달할 것으로 전망했다. 특히 아시아지역은 지속적인 경제성장과 독특한 관광목적지로서의 매력 보유, 그리고 지리적·입지적 조건이 양호하여 지역내 크루즈 이용 인구도 급증하고, 또 유럽, 북미지역의 크루즈관광객의 유입이 지속적으로 증가하는 등 새로운 크루즈 시장으로 부각되고 있다.

그러나 국제 크루즈 시장의 성장 및 크루즈에 대한 높은 관심과 계획

에 비해 우리나라에서 크루즈에 대한 인프라 수준은 저조한 편이다. 특히 크루즈 부두와 터미널 같은 하드웨어뿐만 아니라, 크루즈 관련 법률 등의 소프트웨어도 대체로 불비한 상황이다. 특히 2012년 2월에는 국적 크루즈 선박이 취항식을 가진 후 부산항을 모항으로 운항을 시작했으나 제도적인 장애가 많았던 것으로 알려지고 있다. 이는 국내 크루즈 산업 관련 제도(규정 포함)가 국내에서 새롭게 출발하는 「크루즈」라는 신종 산업 출현에 보조를 못 맞추고 있는 실정이기 때문이다.

단적으로 ‘해운법’상 크루즈선은 ‘순항여객운송사업면허’로 내·외항 구간을 자유롭게 운항할 수 있도록 규정하고 있으나 관련 법률 정비 미흡으로 선박 운항 등 사업 차질이 발생하고 있다. ‘해운법’에서 규정한 운항 형태와 ‘관세법’, ‘출입국관리법’, ‘선원법’, ‘선박직원법’ 등에서 규정하고 있는 내·외항선 자격기준 및 일시 변경절차 등의 제도가 복잡하고 장시간 소요되어 정시 운항 등 원활한 운항에 걸림돌로 작용했다. 또한, ‘의료법’, ‘외국환관리법’에서 규정하고 있는 의료인 승무 요건 및 여객에 대한 환전 등이 크루즈선박의 특성을 반영하지 못하고 있다.

그 동안 우리나라에서 크루즈 산업 및 관광에 대한 연구는 다양하게 이루어졌다. 특히 크루즈 관련 인프라 확보 및 항만개발, 크루즈 활성화 관련 마케팅 분야는 많은 결과물이 있다. 그러나 크루즈 산업의 핵심요소인 크루즈 선박 운항 관련 연구는 상대적으로 부족한 상황이다. 최근 국적 크루즈 선사 출범 후 선박 운항 관련 문제가 부각되면서 이 부분에 대한 연구 필요성이 새롭게 제기되고 있다.

국내 크루즈 산업 발전과 더불어 국적 크루즈선의 지속적인 증가에 대비하고, 크루즈 산업 활성화를 위해 국적 크루즈 선박 운항관련 법률 및 제도 정비가 필요한 상황이다. 국적 크루즈선의 입출항에 적용되는 관련 법률상 장애요인을 분석하고 합리적인 방안을 모색할 수 있는 정책연구가 필요하다. 현재 관련부처에서는 국적 크루즈 육성을 위한 특별법 제정도

추진하고 있다.

크루즈 선박의 도입, 운항 및 관리, 선내 서비스, 입출항 장애요인 해결을 위한 제도개선 방안과 병행하여 크루즈산업 활성화를 위한 다각적인 정책지원 방안 연구도 필요하다. 크루즈 선박 도입관련 문제점 개선 및 지원방안 모색도 이 연구가 시작된 중요 배경이다. 크루즈 선박내 공연, 카지노 사업, 선원인력, 의료 서비스 등과 관련된 법률 개선도 필요하다.

2) 연구의 목적

본 연구는 크루즈 산업에서 가장 중요한 크루즈 선박의 운항과 관련된 법률을 분석하고 발전 방안을 모색하는 데 주요 목적이 있다. 본 연구는 구체적으로 다음과 같은 연구목적을 갖는다.

첫째, 세계 크루즈 시장의 동향, 크루즈 선사들의 선대 운영 동향, 지역별 크루즈 시장 발전 동향, 특히 아시아 시장의 동향 파악을 통해 우리나라 크루즈 산업의 성장 가능성을 파악하고, 법률적인 측면의 발전방향을 모색하는 것이다.

둘째, 크루즈 선박의 운항을 제약하는 법·제도적 요인 파악 및 해결방안 제시이다. 그 동안 국내에는 크루즈 선사와 선박의 부재로 운항상의 문제점이 실제로 나타나지 않았으나, 2012년 2월 하모니 크루즈 선박 출항이후 다양한 문제점이 나타났다. 따라서 본 연구는 국적 크루즈 선박의 등장 후 다양하게 나타나고 있는 선박 운항관련 법률의 문제점을 분석하고 이를 해소하는 방안을 제시하는 데 주요 목적이 있다.

셋째, 크루즈 선내 서비스를 제약하는 법률 개정 방안 제시도 본 연구의 주요 목적이다. 크루즈는 숙박 서비스, 공연예술 서비스, 카지노 등 게임서비스, 식음료 서비스 등이 결합하여야 발전할 수 있다. 따라서 크루즈 산업 발전을 위해 선내 관련 서비스를 운영하는 데 걸림돌이 되는 각종 규제를 혁신하는 방안도 제시하고자 한다.

결론적으로 본 연구는 우리나라 크루즈 산업 발전을 위해 필요한 관련 법 규정 정비방안을 제시하는 데 궁극적인 목적이 있다.

2. 연구방법 및 연구내용

1) 연구방법

본 연구에서 연구목적을 달성하고 적절한 연구결과를 도출하기 위해 다음과 같은 연구방법을 활용한다.

첫째, 선행연구 분석이다. 크루즈 관련 선행연구 분석을 통해 연구 성과 계승, 제시된 정책대안 검토, 연구보고서에 제시된 정책방안 추진 상황 점검, 미비점 분석, 현실적 정책대안 마련을 위한 기초 자료로 활용한다.

둘째, 비교연구이다. 크루즈 연구는 인프라 확보, 관광상품개발, 제도 개선 연구 등으로 대별할 수 있으며, 본 연구는 제도개선 연구라 할 수 있다. 금번 연구는 다른 나라 제도와 비교를 통해 국내 크루즈 제도 및 법률 발전 방안을 모색하고자 한다. 이를 위해 미국, 일본, 중국 등의 크루즈 관련 규정을 분석한다.

셋째, 크루즈 관련 분야의 임직원 심층면접 및 의견수렴이다. 크루즈 산업은 선박운항, 항만운영, 식음료산업, 여행, 공연, 문화, 예술 분야뿐만 아니라, 출입국관리, 세관, 검역 등 다양한 분야와 밀접한 관계가 있어 관련 분야별 실태조사가 필요하다. 또한, 크루즈는 실무적인 성격이 강해 관련 업체 임직원의 심층 면담을 통해 문제점을 도출하고, 개선방안을 모색한다. 그리고 크루즈 운항여건 및 제약요인에 대한 다양한 의견을 정리하고 이를 정책 대안으로 제시한다.

넷째, 외부 전문가 참여를 위한 회의 워크숍 등의 개최이다. 국내 크루즈 선박 운항관련 법적 제약요인 검토 및 정비방안 도출을 위해 법률 전문가 자문, 크루즈 운항 관련 문제점은 국내외 크루즈 선사 임직원 면담 등

을 통해 파악했다. 그리고 전문가들이 참여하는 연구 워크숍, 전문가 회의를 구성하여 현장감 있는 연구를 수행하도록 했다. 전문가 회의에는 정부(해양수산부 등), 연구기관(한국해양수산개발원, 문화관광정책연구원 등), 크루즈관련 공사(한국관광공사, 부산·인천항만공사), 지자체(제주특별자치도 등), 크루즈선사 등의 임직원이 참석하여 크루즈 관련 문제점 도출, 개정방향 모색 등에 관한 의견을 제시하도록 하고 본 보고서에 반영했다. 그리고 연구의 품질을 제고하고 실현가능한 정책대안 마련을 위해 연구과정 중 전문가 워크숍을 개최했다.

다섯째, 해외 현지조사도 활용했다. 세계 크루즈산업의 동향분석과 더불어 크루즈 선박 운항의 국제규정 등 연구자료 수집을 위해 미국 마이애미 크루즈 컨퍼런스 참가 등 해외출장 조사를 수행했다.

2) 연구내용

본 연구는 크루즈 선박의 운항과 관련된 법률을 분석하고 현실적으로 상충되는 부분을 살펴본 후에 관련 규제를 개선하는 방안을 제시하고자 한다.

본 연구는 총 6장으로 구성되었으며, 각 장별 연구의 내용은 다음과 같다.

제1장 “서론”은 연구의 필요성과 목적, 연구방법과 연구내용, 선행연구 분석 등을 내용으로 구성되어 있다. 이를 통해 연구 수행의 타당성과 시의성, 그리고 중요성을 나타내도록 하였다.

제2장 “크루즈 산업 특성과 세계 크루즈 시장 동향”에서는 크루즈에 대한 이론적 고찰과 세계 크루즈 시장 동향, 세계 크루즈 시장 발전 전망, 아시아 크루즈 시장 동향 등을 살펴보았다. 세계 크루즈 시장은 캐러비안과 지중해를 중심으로 형성되어 있으며, 최근 아시아·태평양시장, 남아메리카 시장이 신규시장으로 성장하고 있음을 제시했다. 특히 아시아시장은 크게 싱가포르를 중심으로 하는 동남아시아 시장, 중국과 한국, 일본, 대

만을 연계하는 동북아시아시장으로 구분되며 중국의 크루즈 시장에 대한 잠재력이 높게 평가되고 있음을 밝혔다.

제3장 “우리나라의 크루즈 산업 여건분석”에서는 크루즈 선박의 운항을 제약하는 법·제도적 요인을 파악하고 해결방안을 제시하였다. 특히 2012년 2월 하모니 크루즈 선박 출항 이후 나타난 크루즈 선박 도입·운항·선내 서비스와 관련한 다양한 문제점에 대해 체계적으로 분석하였다. 더불어 우리나라의 지역별 크루즈 실태를 파악하고자 전국 주요 항만별로 크루즈 여건을 분석하였다.

제4장 “주요국 크루즈 현황과 선박 운항관련 규정 분석”에서는 미국, 중국, 일본 등의 크루즈 동향을 살펴보고 시사점을 모색하였다. 이 장에서는 우선 세계 최대의 크루즈 시장을 형성하고 있는 미국의 사례를 분석했다. 미국 국적 크루즈 선박의 등록 및 운항 규정을 비롯하여 미국내 크루즈 선박의 안전과 환경규정 등을 정리하였다. 또한, 아시아 시장이 점차 성장세를 기록함에 따라 중국과 일본의 크루즈 산업의 사례를 분석하였다. 중국 크루즈 입항 척수 및 이용객 수, 크루즈 선사 현황을 살펴봄으로써 중국 크루즈 시장 현황을 제시하였다. 또한, 중국 중앙정부 크루즈산업 육성 정책, 중국 지방정부 크루즈산업 육성정책, 중국 여객선 및 크루즈 운항 관련 주요 규정의 내용을 살펴보았다. 마지막으로 일본의 크루즈 이용 현황, 크루즈 선박 현황, 크루즈 기반시설 등을 분석하고 일본의 크루즈 육성 정책에 대해 정리하였다. 이와 같이 우리나라와 외국의 크루즈산업을 비교함으로써 우리나라 크루즈산업의 법·제도 개선 및 시사점을 도출하고자 한다.

제5장 “크루즈 선박 운항관련 법·제도 발전방안”에서는 우리나라에서의 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 정비의 기본방향 및 활성화 방안을 제시했다. 크루즈 선박 운항관련 법·제도 기본적인 발전 방향은 크루즈 산업 발전에 필요한 요소들이 적절하게 발전할 수 있는 기틀을 만드는 데 기여

하는 방향으로 설정하였다.

제6장 “결론 및 정책제언”에서는 연구를 통해 얻은 결론을 제시하고 정부정책으로 긴급히 추진해야 할 사항을 제시했다.

3. 선행연구 분석 및 본 연구의 차별성

1) 선행연구 검토

(1) 동북아 연계 크루즈를 활용한 남북관광 활성화 방안³⁾

「동북아 연계 크루즈를 활용한 남북관광 활성화 방안」 연구는 한국을 중심으로 한 동북아 관광 허브 구축 실현방안 수립과 남북한을 중심으로 중국, 일본, 러시아를 아우르는 동북아 연계 크루즈 관광 상품 개발 가능성을 검토하는 데 연구의 목적이 있다. 연구방법은 문헌자료 분석과 심층 인터뷰 및 현지조사를 시행하였다. 동북아 크루즈 산업 현황 분석, 우리나라 크루즈 시장 환경 분석을 하였다. 또한, 크루즈를 활용한 남북관광의 매력성 및 활용가능성을 타진하기 위하여 남북한 주요 기항지 후보에 대한 여건과 크루즈 관련 정책을 분석하고 남북한 연계 크루즈 관광의 타당성 분석을 제시하였다. 이를 바탕으로 관광 상품 개발 전략, 동북아 연계 크루즈 관광 상품 개발 전략, 크루즈 관광을 활용한 중장기 추진전략 등을 구체적으로 제안하였다. 이 연구에서는 현재 동해안 지역의 러시아 노선 일부를 수정하여 칠보산 관광 및 백두산 관광을 연계한 상품 등이 남북관광 활성화에 기여할 수 있는 현실적인 대안으로 제시했다. 이 연구는 크루즈와 남북관광 연계 전략을 제시하고, 일반적인 전략과 남북한과 동북아 크루즈 관광전략을 구분하여 제시하였다는 데 의의가 있다.

3) 『동북아 연계 크루즈를 활용한 남북관광 활성화 방안 연구』, 한국관광공사, 2009.

(2) Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination⁴⁾

이 연구는 벨리즈(Belize)의 크루즈 관광 개발을 에코투어리즘(Ecotourism) 관점에서 발전방안을 모색하는 데 목적이 있다. Ecotourism은 관광지역의 해양환경 보전 및 관광객의 지속가능한 관광 활동, 지역 주민들을 위한 관광 이익의 환원 등을 포괄하는 크루즈의 관광을 의미한다. 이 연구에서는 기존의 연구 문헌과 관련 서적 등 문헌조사와 설문조사를 통한 통계자료를 이용하여 연구에 활용하였다. 벨리즈 크루즈 관광 개발을 통한 사회·경제 및 환경적 관점에서 지역주민의 인식을 분석하고, 산 페드로 지역 인식과 비교 분석하였다. 이를 바탕으로 지역 주민의 인식과 크루즈 관광의 환경적 영향에 대해 연구하였다. 또한, 크루즈 관광객의 특성은 크루즈 선택에 영향을 미치는 요소, 재방문 경험, 해양 환경 보호에 관한 인식 등을 기준으로 분류하여 설문결과를 도출하였다. 에코투어리즘을 통한 다양한 크루즈 관광객을 유치하기 위해서는 지역사회 인식과 정부의 정책적 지원이 중요한 것으로 나타났다. 또한, 정부는 지역사회의 경제적 이득을 극대화하고 크루즈 발전의 장기 비전을 유지하기 위해서는 환경에 대한 엄격한 제한정책과 크루즈 활성화 정책 사이의 적절한 균형점을 유지하는 것이 중요한 것으로 나타났다.

4) Amy Diedrich, "Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination", *Ocean & Coastal Management*, 53, 2010, pp. 234~244.

2) 본 연구의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요연구내용
주요 선행 연구	1	• 보고서:「우리나라 크루즈 부두 개발 수요 전망」, 국토해양부, 2009. • 연구목적:정부의 크루즈부두 개발 계획 근거 마련	• 선행연구분석 • 크루즈 수요예측을 위한 모델개발 • 해외사례분석	• 세계 크루즈 산업 현황 • 국내 크루즈 산업 현황 및 여건 • 세계 크루즈 시장 수급 현황 • 국제 및 연안 크루즈 관광 수요예측 • 크루즈 관광수요 권역별 배분 및 활성화 사례
	2	• 보고서:「동북아 연계 크루즈를 활용한 남북관광 활성화 방안 연구」, 한국관광공사, 2009 • 연구목적:크루즈와 남북관광 연계 전략 제시	• 크루즈 기항지 여건 비교 및 정책분석 • 문헌자료분석 • 심층인터뷰 • 현지조사(국내외)	• 동북아 크루즈 산업 현황 분석 • 남북한 연계 크루즈 관광의 타당성 분석과 관광상품 개발 전략 • 동북아 연계 크루즈 관광상품 개발 전략 • 크루즈 관광을 활용한 중장기 추진전략
	3	• 보고서:「부산항 크루즈 활성화 방안」, 부산시, 2009. • 연구목적 : 부산시에서 부산항의 크루즈 활성화 및 마케팅 강화를 위한 대책 마련	• 선행연구검토 • 전문가 면담 • 현지출장조사	• 부산시 지역환경 분석 • 세계 크루즈 산업 환경 분석 • 국내 크루즈 산업 환경 분석 • 부산항 국제크루즈 활성화 방안 • 부산항 항내크루즈 및 연안 크루즈 활성화 방안
	4	• 보고서:「인천항 크루즈 승객·시설 수요추정 및 사업성 검토 용역」 • 연구목적: 인천항 크루즈 수요추정을 통한 사업성 검토 및 정부예산 확보 통한 사업 추진	• 선행연구분석 • 국내외 현지 출장조사 • 전문가 면담, 인터뷰 • 사례분석 • 크루즈 수요추정: 통계분석 • 경제성분석	• 세계 크루즈 시장 및 여건 분석 • 아시아 크루즈 시장 현황과 최근 동향 • 우리나라 크루즈 여건 분석 • 크루즈 수요분석 및 시설계획 • 인천 크루즈 활성화를 위한 마케팅 및 수익 창출방안 • 크루즈 터미널운영 수익성 검토 및 지역경제 파급효과

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
본 연구	- 기존의 크루즈 연구는 대부분 항만 등 인프라 확보, 관광차원의 기항지 프로그램개발과 마케팅 전략 등에 관한 연구가 대부분을 차지함 - 본 연구는 크루즈 선박 운항에 초점을 맞춰 크루즈 관련 법·제도 발전방안을 제시했는데 특징이 있음	- 선행연구 분석 - 사례분석, 현지출장 조사 - 심층면접 - 전문가 회의: 정부기관, 연구기관, 공사, 지자체, 크루즈선사 등이 참여하는 전문가회의 구성하여 현장감 있는 연구 수행 - 법률정비 방안 제시	- 크루즈 산업 특성과 세계 크루즈 시장 동향 - 우리나라의 크루즈 산업 여건분석 - 주요국 크루즈 현황과 선박 운항관련 규정 분석 - 크루즈 선박 운항관련 법·제도 발전방안 - 결론 및 정책제언

제 2 장 크루즈 산업 특성과 세계 크루즈 시장 동향

1. 크루즈에 대한 이론적 고찰

1) 크루즈 관련 개념

최근 크루즈 관광의 확산에 따라 크루즈라는 단어도 널리 사용되고 있으나 개념정의는 불명확하고 복잡한 실정이다. 또한, 크루즈는 크루즈관광, 크루즈업 등과 같이 혼용되고 있다.

크루즈(Cruise)의 어원은 라틴어의 “건너다”(Crux)에서 유래한 것으로 선박이나 차량을 이용한 쾌적한 주행 혹은 천천히 달리는 것 등을 의미한다.⁵⁾ 이에 따라 ‘크루즈는 선박을 이용한 여행’으로 규정한다.⁶⁾ 여기서 선박은 이동을 위한 상업적 목적으로 이용되는 것이 아니라, 일상에서 벗어나 여가를 즐기기 위한 여행을 목적으로 이용된다. 이에 따라 크루즈는 ‘운송보다 순수관광 목적의 여행으로 국내외 항만을 정기 또는 부정기적으로 운항하는 선박에서 다양한 등급의 숙박·음식 및 식당시설, 다양한 위락 활동 등에 필요한 시설을 갖추고, 수준 높은 관광 서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행’으로 정의할 수 있다.⁷⁾ 구체적으로 ‘100인 이상이 승선할 수 있는 선박에서 1박 이상의 여행일정으로 여가를 즐기는 것’을 크루즈라고 정의하는 경우도 있다.⁸⁾ 따라서 크루즈는 운송 서비스를

5) 安村克己·細野昌和·野口洋平 編 『観光事業論講義』, 2005.

6) Marc Mancini, *Crusing: A Guide to the Cruise Line Industry*, 2nd edition, Thomson, 2004, p. 3.

7) 이경모, 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사, 2004, pp. 28~33.

8) Wild and Dearing은 크루즈를 ‘the leisure activity of passengers paying for an itinerary (and, potentially, other services on board) that includes at least one night on board on a ship having a capacity of at least 100 passengers’로 설명함. Maria B. LEKAKOU, Athanasios A. PALLIS, Maria N. PAPADOPOULOU, “Plain Cruising? The State of The Cruise Industry in Greece and EU Policy Developments”, International Association of Maritime Economics (IAME) Conference 2005, p. 313.

제공하는 선박, 숙박·음식의 서비스를 제공하는 호텔, 위락활동을 제공하는 리조트 및 관광의 개념이 포함되어 있다.

본 보고서에서 ‘크루즈는 관광 목적으로 국내외 항만을 운항하는 중대형 선박에서 숙박·식음료·위락 서비스를 이용하고 기항지를 방문하여 여가를 즐기는 것’으로 정의한다. 즉 선박을 이용한 여가활동과 기항지 관광을 하는 것을 크루즈라고 할 수 있다.

한편 크루즈관광은 ‘크루즈선을 이용하여 출도착 지점이 동일한 주유형 패키지를 제공하는 여행’이다.⁹⁾ 즉 크루즈관광은 단순한 운송수단이라기보다는 선박 내에 객실, 식당, 스포츠, 레크리에이션 등을 할 수 있는 편의시설을 갖추고, 순수한 관광활동을 목적으로 관광객의 욕구에 적합한 선상활동, 유흥, 오락 프로그램 등의 선상행사와 최고의 서비스를 제공하는 것은 물론 관광지를 순항하는 선박여행이라고 할 수 있다. 크루즈관광은 승선 그 자체가 주요한 여가활동이며, 선박 내에서 보내는 시간이 주요한 여가라는 점에서 국제크루즈선주협회(CLIA)에서는 크루즈를 “떠다니는 리조트”라고 표현하고 있다.

한편 국내 법률에서는 “크루즈업”을 관련 법률 취지에 맞춰 규정하고 있다. 우선 관광진흥법에서는 크루즈업을 「해운법」의 순항여객운송사업법이나 복합여객운송사업의 기준에 따르는 관광사업의 한 종류로 분류하고 있다. 관광진흥법에서는 관광사업을 여행업, 호텔업, 관광객 이용시설업, 국제회의업, 유원시설업(遊園施設業), 관광 편의시설업으로 구분하고, 크루즈업은 관광객 이용시설업으로 분류하고 있다. 관광객 이용시설업에는 전문휴양업, 종합휴양업, 자동차야영업, 관광유람선업, 관광공연장업, 외국인전용 관광기념품판매업이 있는데, 크루즈업은 관광객이용시설업 중 이 하나인 관광유람선업에 포함된다. 여기서 크루즈는 일반관광유람선

9) 国土交通省ホームページ

업¹⁰⁾과 달리 크루즈업으로 구분하고 있다. 여기서 크루즈업은 “「해운법」에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업”으로 정의하고 있다(관광진흥법시행령 제2조3항라).

관광진흥법에서 크루즈업 근거로 인용한 해운법의 순항 여객운송사업은 “해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)”하는 것으로 규정하고 있다(해운법 제3조 5). 동 법(제3조제5호)에서 정하는 순항여객운송사업의 규모는 “총톤수 2천 톤 이상”으로 규정하고 있다(해운법 시행령 제3조). 그리고 해운법에서 복합 해상여객운송사업은 ①내항 정기 여객운송사업¹¹⁾, ②내항 부정기 여객운송사업¹²⁾, ③외항 정기 여객운송사업¹³⁾, ④외항 부정기 여객운송사업¹⁴⁾ 중 ①~④까지의 어느 하나의 사업과 순항(巡航) 여객운송사업을 함께 수행하는 해상운송여객사업을 의미한다(해운법 제3조 6).

10) 「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업.

11) 국내항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다]과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업.

12) 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업.

13) 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업.

14) 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업.

2) 크루즈 선박의 특성과 분류

크루즈 선박은 선박의 여러 종류 중에서 여객선(Passengers ships)의 한 종류로 정기여객선(혹은 페리), 유람선, 크루즈로 분류될 수 있다. 특히 크루즈 선박은 운항의 정기성, 객실의 등급 수, 선박의 내부시설, 예약과 판매관리 및 승무원 구조에 있어 정기여객선(혹은 페리)과 확연한 차이를 나타낸다.

표 2-1 | 크루즈 선박과 정기여객선의 차이

구분	크루즈	정기여객선
운항의 정기성	•부정기 운항(일부 정기 운항)	•정기 운항
객실 등급	•다양한 등급	•적은 등급 분류
선박 시설	•호텔 또는 리조트 수준의 다양한 편의시설	•좌석 중심의 공간. 최소한의 숙박·식사시설 구비
예약 관리	•복잡하고 장기적인 예약관리	•비교적 단순한 예약관리
승무원 서비스	•승객활동을 중심으로 한 다양한 서비스 지향	•승객안전과 운송 등 기본적인 서비스

자료 : 이경모, 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사, 2004, p. 41. ; KMI 분석

한편, 크루즈 선박은 경관이 아름다운 항구도시, 역사도시, 문화도시, 휴양지 등 우수한 관광요소를 내포하고 있는 지역을 기항하면서 운항하게 되는데, 운항지역에 따라 해양크루즈(ocean cruise), 하천크루즈(river cruise)로 구분할 수 있다. 해양크루즈는 국내 연안을 운항하는 연안크루즈(Coastal Cruise)와 국가 간을 이동하는 외항 크루즈로 구분 가능한데, 현재 우리나라를 운항하는 크루즈의 대부분이 외항 크루즈에 속한다. 그간 하모니 크루즈사가 운항했던 크루즈를 비롯하여 외국 크루즈선사가 우리나라에 기항하는 크루즈 대부분이 외항 크루즈에 속한다고 할 수 있다.

‘크루즈 입항이 외래관광객 유치’로 해석되는 경우도 여기에서 비롯되었다고 할 수 있다.

그리고 크루즈 선박은 크기와 여행객 수용능력에 따라 다음과 같이 구분한다. 소형 선박 크루즈(Small Ship Cruise, 2만 5,000 GT 이하)는 일반적으로 승객을 500명 정도까지 수용하는 크루즈, 중형 선박 크루즈(Mid-Size Ship Cruise, 2만 5,000~7만 GT)는 승객 700명 규모를 수용, 대형 선박 크루즈(Large Ship Cruise, 7만~10만 GT)는 승객 1,000명 이상을 수용, 그리고 초대형 선박 크루즈(Very Large Ship Cruise, 10만 GT 이상)는 2,500명 이상의 승객을 수용할 수 있다.

또한, 크루즈 선박은 크루즈 선박의 서비스 유형과 선박 스타일에 따라서 ‘국제 크루즈 선주협회(Cruise Lines International Association, CLIA)’는 전통형(Value / Traditional), 최신 리조트형(Resort / Contemporary), 고급형(Premium), 호화형(Luxury), 특선형(Niche / Specialty)으로 분류하고 있다.

이 밖에도 크루즈 선박은 이용 목적별로 관광 크루즈(Pleasure Cruise), 세미나 크루즈(Seminar Cruise) 및 테마 크루즈(Theme Cruise)로 분류된다. 특히 테마 크루즈의 경우, 오페라 크루즈(Opera Cruise), 판촉 크루즈(Sales Promotion Cruise), 상품발표회 크루즈(Product Launching Cruise) 등 다양하고 참신한 아이디어를 접목시킬 수 있는 크루즈 상품 개발이 가능하다. 일례로 서구의 크루즈선사들은 방문빈도가 낮은 극동지역 크루즈를 아시아체험 크루즈(Oriental Experience Cruise)라는 명칭으로 시행한 바 있다.

표 2-2 | 크루즈 선박의 분류

구분	항해지역별	선박크기별	크루즈 성격별	크루즈 목적별
분류 내용	• 해양크루즈 • 연안크루즈 • 하천크루즈	• 소형 선박 크루즈 • 중형 선박 크루즈 • 대형 선박 크루즈 • 초대형 선박 크루즈	• 전통형 크루즈 • 리조트형 크루즈 • 고급형 크루즈 • 호화형 크루즈 • 특선행 크루즈	• 관광 크루즈 • 세미나 크루즈 • 테마 크루즈

자료 : 이경모, 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사, 2004, p. 42.

2. 세계 크루즈 시장 동향과 발전전망

1) 세계 크루즈 시장 동향

(1) 크루즈 관광객 및 선박 현황

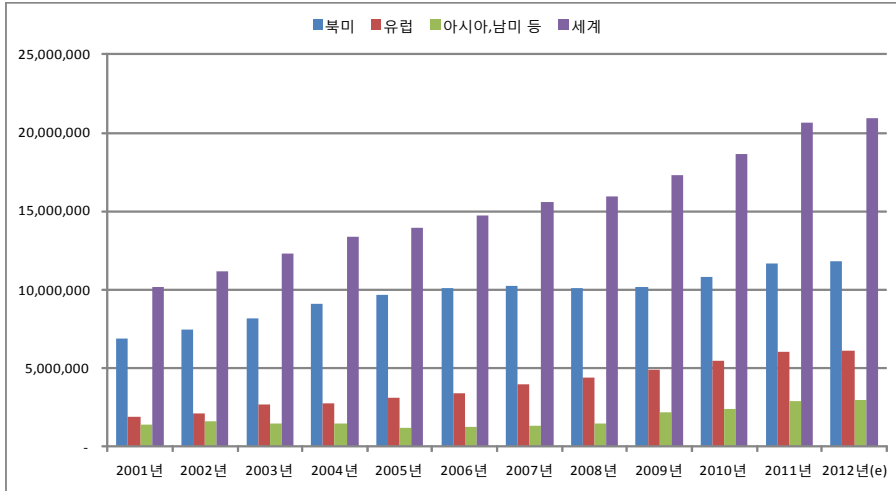
세계 크루즈 시장은 세계 관광시장의 꾸준한 증가와 함께 크루즈 수요 또한 매년 10% 이상 급증하고 있다. 크루즈 관광객은 지난 1995년 470만 명에서 2001년 1,000만 명, 2005년 1,440만 명, 2010년 1,870만 명으로 급증했고, 2012년은 2,100만 명으로 추정된다. 2001년부터 2012년까지 크루즈 관광객의 연평균 증가율은 6.7%로 다른 산업 및 다른 관광 부문의 성장률보다 월등히 높다.

2001~2012년 동안 지역별 크루즈 관광객 증가추이를 살펴보면, 북미 지역은 5.0%, 유럽지역은 11.2%, 아시아 및 남미지역은 7.1%씩 성장했다. 크루즈 시장이 먼저 발달한 북미지역의 성장세가 크게 둔화되고 있음을 알 수 있다. 반면 유럽과 아시아를 비롯한 신흥 시장의 성장세가 매우 높다. 해외 크루즈 선사들이 아시아 시장을 찾는 이유도 여기에 있다.

그러나 북미지역의 크루즈 시장은 여전히 매력적인 곳으로 평가되고 있다. 연간 1,200만 명에 달하는 크루즈 이용객이 있으며, 크루즈 수용시설과 제도도 잘 구비되어 있다. 현재 전세계 크루즈 시장에서 북미지역이 차지하는 비중은 약 60%로 매우 높고, 세계 크루즈 시장을 주도하고 있다. 대부분의 크루즈 선사들이 마이애미를 모항으로 선정하고 있으며 많은 크루즈 선사의 본사도 마이애미에 위치하고 있다.

그림 2-1 세계 크루즈 관광객 추이

단위 : 명



주 : 크루즈 관광객은 Ocean Cruise 관광객만 대상으로 함.

자료 : 1) 2001~2004년 : Tony Peisley, *The Future of Cruising - Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015*, Seatrade Communications Ltd., 2006, ; 황진희 외, 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원, 2006. p. 20에서 재인용함.

2) 2005~2012년 : European Cruise Council.

세계 크루즈 선박은 344척으로 알려지고 있고, 이들 선박의 대부분은 Carnival 그룹과 Royal Caribbean 그룹이 양분하고 있다. 이들 그룹은 세계 크루즈 시장의 56.6%를 수용하고 있다(〈표 2-3〉 참조).

크루즈 시장에서 이와 같은 독과점 현상은 계속 심화되고 있다. Cruise Market Watch(2011)에 따르면, 크루즈 선사간 인수·합병으로 세계 2대 크루즈 선사(Carnival 및 Royal Caribbean)의 시장점유율이 더욱 높아지고 있다. 2010년 말 기준 전세계 크루즈 선박은 252척으로 수용규모는 428,835명인데, Carnival 및 Royal Caribbean이 보유한 선박은 척수기준으로는 57.9%를 차지하고, 수용규모 기준으로는 73.4%를 차지한다. Carnival이 보유한 선박은 104척으로 214,590명(50.0%) 수용, Royal Caribbean이 보유한 선박은 42척으로 100,030명(23.3%) 탑승할 수 있고,

나머지 크루즈 선박이 보유한 선박은 106척으로 114,215명(26.6%)을 수용할 수 있다.

| 표 2-3 | 세계 주요 크루즈 선사 선대 현황(2012. 9월)

그룹	회사 (Line)	척수 (No)	총톤수 (1,000GT)	수용능력 (berths)	수용능력 비중(%)
Carnival	Carnival Cruise Lines	24	2,262	61,890	
	Princess Cruise	16	1,491	36,720	
	Costa Cruise	16	1,369	35,686	
	Holland America	15	995	22,794	
	Cunard Line	na	na	na	
	P&O Cruise	7	565	14,612	
	sub total	78	6,682	171,702	38.1
Royal Caribbean	Royal Caribbean	22	2,562	61,971	
	Celebrity Cruise	10	924	21,312	
	Azamara	na	na	na	
	sub total	32	3,486	83,283	18.5
MSC		12	1,058	27,774	
OTHER		222	6,097	139,902	
Total		344	17,323	450,435	100.0

최근 발주되는 크루즈 선박의 대형화도 이들 선사가 주도하고 있다. Royal Caribbean Cruise는 2010년 12월말에 세계 최대 규모인 22만 톤 급 크루즈선(16층, 객실 2,700개, 5,400명 탑승) 2척을 인도했다. 발주량도 꾸준히 증가하여 2011년(9척, 18,712명)과 2012년(4척, 10,536명)에 총 13척의 선박 인도로 전세계 크루즈 산업 매출은 19억 달러, 탑승인원은 130만 명이 추가될 것으로 예상하고 있다¹⁵⁾.

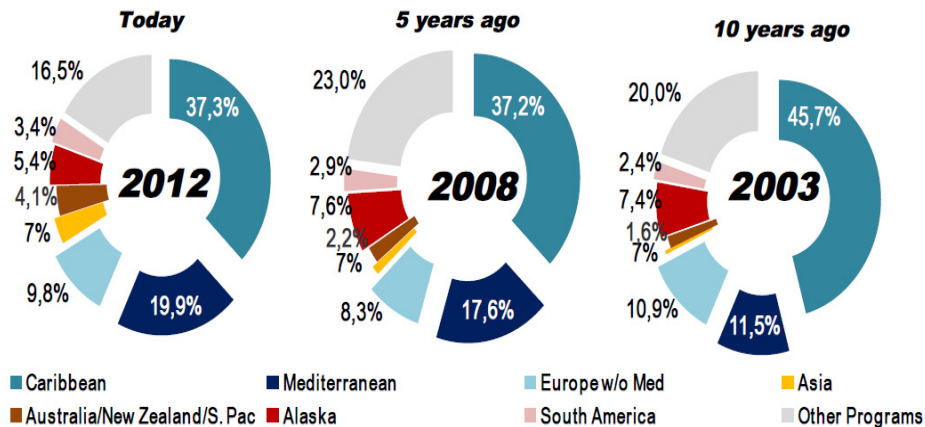
한편, 매출기준으로 Carnival 및 Royal Caribbean의 시장점유율은 북

미시장에서는 82%, 나머지 지역에서는 74%이다.

(2) 크루즈 시장의 주요 변화와 특징

세계 크루즈 시장이 과거 캐리비안 중심의 시장에서 유럽이 신흥시장으로 부각되면서 크루즈산업 또한 다변화되고 있다. 크루즈산업은 관광산업과 더불어 해운, 항만이 함께 성장해야 하는 산업으로 과거 기항지 방문 중심의 관광에서 벗어나 항공상품과의 결합, 항만 배후도시와 연계한 복합 관광지 개발 등이 나타나고 있다. 시장의 변화 측면에서는 중국의 경제성장에 따라 아시아시장이 점차 성장세를 기록하고 있다. 현재 아시아시장은 크게 싱가포르를 중심으로 하는 동남아시아 시장, 중국(상하이, 천진, 샤먼, 홍콩)과 한국, 일본, 대만을 연계하는 동북아시아로 구분되며 중국의 크루즈 시장에 대한 잠재력이 높게 평가되고 있다.

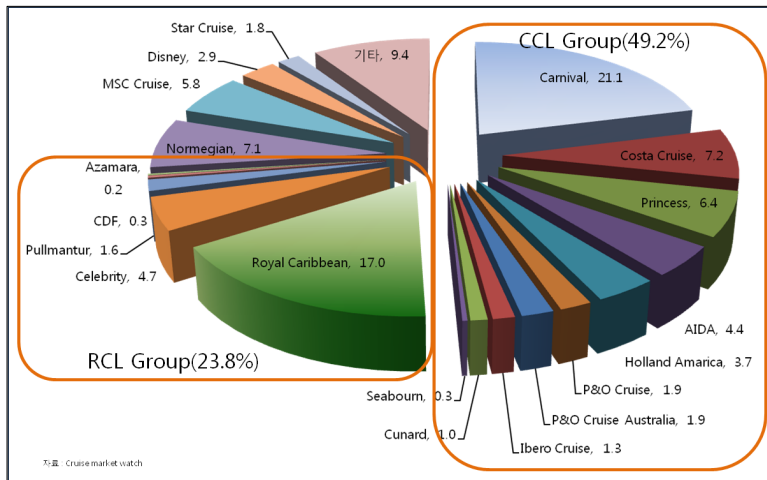
| 그림 2-2 | 세계 크루즈 시장 점유율 변화



자료 : 2013 국제크루즈 컨퍼런스 프로시딩

이와 더불어 크루즈선사 또한 점차 대형화가 되고 있다. 최근 국제 크루즈 시장은 카니발 크루즈 계열의 선사와 로열캐리비안 계열의 선사가 전체 크루즈 시장의 약 70%를 차지하고 있다. 이들 크루즈선사들은 주 활동 지역, 크루즈상품에 따라 다양한 크루즈상품을 운영하고 있다. 기타의 크루즈선사들은 싱가포르를 모항으로 동남아시아를 운항하는 스타크루즈, 지중해를 운항하는 지중해 크루즈, 북유럽 크루즈 등이 있다.

| 그림 2-3 | 세계 크루즈 시장 선사현황



자료 : Cruise Market Watch.

가. 크루즈 수요 증가와 인식 변화

크루즈 관광객 증가는 크루즈 선박 증가와 크루즈 여행에 대한 인식변화에 기인한다고 볼 수 있다. 특히 크루즈 여행이 더 이상 소수의 부유층 전유물이 아니라는 인식이 크게 작용하고 있다.

미국의 경우 1970년에 50만 명이 크루즈를 경험, 1995년 435만 명, 2000년 688만 명, 2007년 1,200만 명이 이용하는 등 1970년에 비해 크루

즈 이용객은 높은 성장률을 보이고 있다. 크루즈선을 이용하여 유럽지역을 방문하는 미국인들은 평균 연령이 60대 이상인 반면, 유럽인들은 대체로 젊고, 특히 어린 자녀들과 동승하는 경우가 많다. CLIA(Cruise Lines International Association)에서 미국인 1,354명을 표본으로 실시한 설문 조사에 따르면(2011.3.2~4.14), 크루즈 예약 시 여행사 이용률은 매년 낮아지는 추세로 2002년 88%에서 2011년 68%로 지속적으로 하락하고 있다. 그러나 고급 및 호화 크루즈는 여전히 여행사 이용률이 높는데, 각각 89%, 80%로 나타났다. 이는 여행을 통한 예약보다 인터넷을 통한 예약이 정보수집의 용이성과 예약 편의성이 높기 때문으로 분석된다.

| 표 2-4 | 크루즈 예약시 여행사 이용률 추이

(단위: %)

구분	2002년	2004년	2006년	2011년	2011년	
					Luxury	Premium
여행사	88	80	78	68	89	80
개인	12	20	22	32	11	21

주: 설문 응답자 중 일부는 여행사 웹사이트를 통한 예약에 대해 혼동이 있을 것으로 판단됨
 자료: CLIA, “2011 Cruise Market Profile Study”

나. 크루즈선의 대형화

최근 발주되는 크루즈 선박은 계속 대형화되고 있다. 2005년 이전에 건조된 크루즈 선박의 평균 총톤수가 5~6만 톤급이었는데, 최근에는 15~20만 톤급으로 대형화되고 있다. 1980년대까지만 해도 크루즈 수요가 그리 많지 않아 1~2천 명 정도 수용할 수 있는 중형 크루즈가 주를 이루었으나, 그 후로 선박시설과 서비스의 고급화·다양화, 규모의 경제를 지향하며 선박의 대형화 추세가 가속화되고 있다. 크루즈선의 발전은 1970년대 스태그플레이션으로 인한 세계 대공황 시기에 잠시 주춤하였으나, 1980년

대 선박대형화가 시작되고 크루즈 일정 또한 길어지기 시작하였다. 1990년대에는 선박대형화가 본격적으로 이루어졌으나, 선박의 홀수는 알아지기 시작한 반면, 높이는 크게 높아지기 시작했다. 2000년대 15만 톤(GRT) 이상의 대형 크루즈선이 인도되며 크루즈 선박의 디자인과 효율성이 강조되기 시작하였고, 4천 명 이상의 승객을 수용할 수 있는 크루즈선이 발주되기 시작했다.

| 그림 2-4 | 크루즈선의 대형화 추세

	<i>Passengers</i>	<i>Draft</i>	<i>Air Draft</i>	<i>Ship Displacement (In Thousands GRT)</i>
 1960s 400 feet	400-500	up to 30	-	18
 1970s 500 feet	600	20-36	-	20
 1980s 800 feet	1200-2000	26-30	140-175	80
 +1990s 900-1050 feet	2600-3800	26-34	160-180	90-150
 +2000s 960-1250 feet	3500-5000	30-34	+/- 200	150-250

자료: Bruno-Elias Ramos, "Terminal Design", 2008. 3, "Seatrade Cruise Convention 2008"

크루즈선의 규모별 건조 추이를 살펴보면, 1~6만 톤(GT) 크루즈 선박이 감소하고 10만 톤 이상의 크루즈선 규모가 증가하고 있다. 1만~6만 톤급 크루즈 선박은 1995년 130척, 67.4%에서 2013년 118척, 34.9%로 감소했다. 10만 톤 이상 초대형 크루즈선은 2006년 24척, 7.3%에서 2013년에 54척, 20.0%로 증가했다.

| 표 2-5 | 크루즈선의 규모별 척수 변화 추이

(단위: 척)

구 분	1985		1995		2006		2011		2013	
	척수	비중	척수	비중	척수	비중	척수	비중	척수	비중
1만 GT 이하	59	15.8	75	8.5	115	35.2	87	25.2	78	23.1
1만~6만 GT이하	86	78.1	130	67.4	119	36.4	127	36.8	118	34.9
6만~10만 GT이하	2	6.1	17	24.1	69	21.1	84	24.3	88	26.0
10만 GT 초과	-	-	-	-	24	7.3	47	13.6	54	20.0
전체	147	100	222	100	327	100	345	99.9	338	100.0

자료: CLARKSON, KMI.

현재 운항중인 13만 톤 이상의 초대형 크루즈선은 총 15척에 달하며, 특히 15만 톤 이상의 선박도 6척에 달한다.

또한, 크루즈선의 평균 길이와 선체 높이도 2000년 이후 지속적으로 증가하고 있다. 크루즈선의 평균길이는 매년 크게 변하는 추세였으나, 1995년 843피트까지 크게 급등한 후 1997년에 750피트 수준까지 떨어졌다. 그 뒤 2001년부터 조금씩 증가하는 양상을 보이고 있는데, 10만 톤급 이상의 선박이 건조되면서 960피트까지 높아졌다.

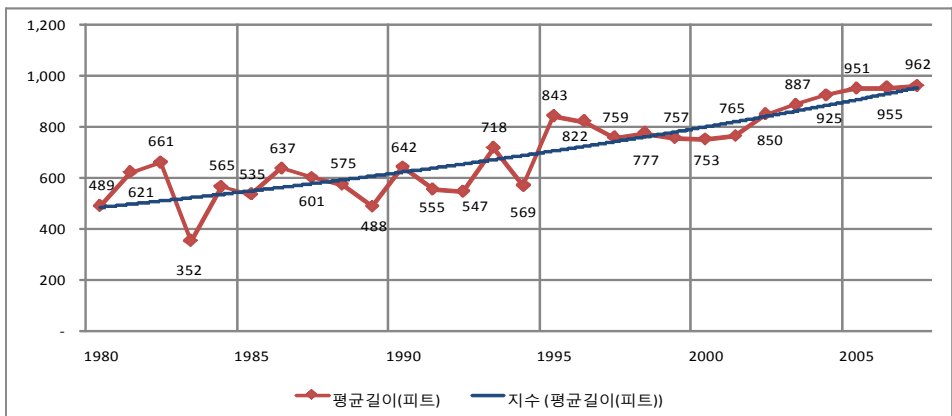
| 표 2-6 | 전세계 대형 크루즈 선박 현황(13만 GT 이상)

(2011. 12월 기준)

선박명	사이즈 (침실수)	DWT	GT	국적	건조 년도	선사
Allure of the Seas	5,400	19,750	225,282	Bahamas	2010	Royal Caribbean
Oasis of the Seas	5,400	15,000	225,282	Bahamas	2009	Royal Caribbean
Norwegian Epic	4,200	10,850	155,873	Bahamas	2010	Genting Hong Kong
Liberty of The Seas	3,634	10,500	154,407	Bahamas	2007	Royal Caribbean
Freedom of the Seas	3,634	10,500	154,407	Bahamas	2006	Royal Caribbean
Independence of the Seas	3,643	10,500	154,407	Bahamas	2008	Royal Caribbean
Queen Mary 2	2,620	19,189	148,528	UK	2003	Carnival Corp.
Mariner of the Seas	3,114	9,600	138,279	Bahamas	2003	Royal Caribbean
Navigator of the Seas	3,114	9,616	138,279	Bahamas	2002	Royal Caribbean
MSC Fantasia	3,300	11,000	137,936	Panama	2008	Mediterranean Shpg.
Explorer of the Seas	3,114	10,937	137,308	Bahamas	2000	Royal Caribbean
Voyager of the Seas	3,114	11,132	137,276	Bahamas	1999	Royal Caribbean
Adventure of the Seas	3,114	11,033	137,276	Bahamas	2001	Royal Caribbean
MSC Splendida	3,300	10,000	130,000	Panama	2009	Mediterranean Shpg.
Carnival Dream	3,646	10,500	130,000	Panama	2009	Carnival Corp.

자료: KMI(크루즈 관련 자료 이용 재정리).

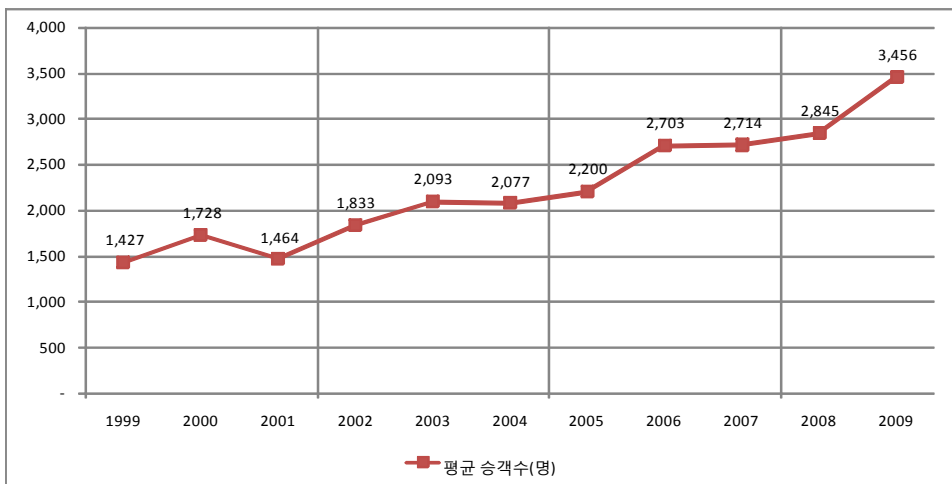
| 그림 2-5 | 크루즈선 평균길이 변화 추이



자료: Luis Ajamil, "The Terminal", 2008. 3, "Seatrade Cruise Convention 2008"

최근 건조 중인 크루즈 선박당 평균 수용 승객수 또한 계속적으로 증가하는 추세인데, 매년 약 500여 명씩 증가하는 양상을 보여주고 있다 (2008년 2,845명, 2009년 3,456명).

| 그림 2-6 | 건조 크루즈선 선박당 평균수용 승객 수 변화 추이



자료: Luis Ajamil, "The Terminal", 2008. 3, "Seatrade Cruise Convention 2008"

지역과 목적에 따라 다르다고 할 수 있지만, 크루즈 선박의 대형화는 규모의 경제를 실현하기 위한 선사의 합리적 선택이라 할 수 있으며, 크루즈선 유치에 위한 지역은 이를 반영하기 위한 노력이 필요하다.

크루즈선의 대형화 추세뿐만 아니라 초대형 크루즈선의 경우 세계 일주 월드와이드(worldwide) 투어에 투입되는 경우가 많다. 이에 따라 크루즈선을 유치하고자 하는 세계 주요 항만에서는 10만 톤 급(GT), 300미터 이상의 크루즈 부두 건설을 확대하고 있다. 특히 중국은 최대 22만 톤 급 선박의 접안이 가능하도록 시설을 확장하였다.

표 2-7 | 중국 크루즈 부두 시설 현황

터미널	선석	길이	수심	접안능력
톈진항 국제 크루즈 터미널	1#	총625m	11.5m	최대 22만톤급 1척
	2#		11.5m	최대 22만톤급 1척
상하이항 우송커우크루즈 터미널	1#	총744m	9-13m	10만톤급 1척
	2#		9-13m	20만톤급 1척
상하이 국제여객터미널	까오양루(高阳路)부두	882m	9-13m	8만톤급 3척
	공평루(公平路)부두	248m	9-13m	3만톤급 1척
홍콩 침사추이 해운부두	-	-	-	최대배수톤위 5만톤급
홍콩Kai Tak Cruise Terminal	1#선석	850m	12-13m	최대22만톤급,
	(2013년 준공예정)			최대배수톤위 11톤급

자료 : KMI 출장조사

2) 세계 크루즈 시장 발전 전망

세계 크루즈 시장은 국제적 금융위기에도 불구하고 2000년 이후 지속적인 성장세를 나타내고 있으며 이러한 성장세는 앞으로도 이어질 것으로 전망된다. Cruise Market Watch의 발표에 의하면, 2010년 1,842만 명에서 2020년에는 2,667만 명으로 연평균 3.8%씩 증가할 전망이다.

표 2-8 | 세계 크루즈 시장 발전 전망

(단위: 백만 명)

구분	2005년	2010년	2015년	2020년(p)	연평균(%) (2010~2020)
북미	9.25	11.75	13.79	16.36	3.4
유럽	3.20	4.45	5.70	6.9	4.4
기타	n.a.	2.22	2.90	3.45	4.5
(아시아)	(0.84)	(1.27)	(1.70)	(2.02)	(4.8)
합계	13.29	18.42	22.39	26.67	3.8

자료: Cruise Market Watch 2011, 단, 2005년 수치는 OSC 자료 참조

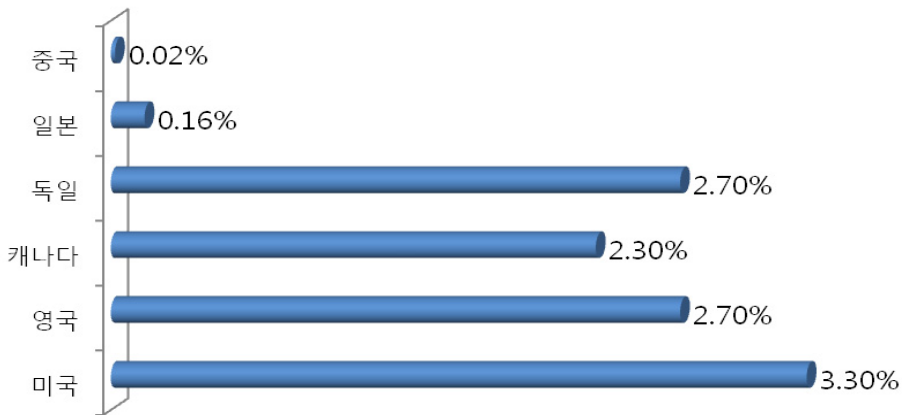
북미시장은 2010년 1,175만 명에서 2020년에는 1,636만 명으로 연평균 3.4%씩 증가할 전망이고, 유럽시장은 2010년 445만 명에서 2020년에는 690만 명으로 연평균 4.4%씩 증가할 것으로 예측된다. 아시아를 포함한 기타지역은 2010년 222만 명에서 2020년에는 345만 명으로 연평균 4.5%씩 증가할 전망이다.

세계 크루즈 시장은 캐리비안과 지중해를 중심으로 형성되어 있으며 최근 아시아/태평양시장, 남아메리카 시장이 신규시장으로 성장하고 있다. 이에 세계 주요선사들은 크루즈 시장의 성장에 대비하여 이들 신흥시장에 진출하기 위한 방안을 모색 중에 있다. 특히 세계 주요 크루즈선사들은 크

루즈산업의 성장과 더불어 신규시장에 대처하기 위하여 2013년~2016년까지 18척의 신규 크루즈 선박 건조를 추진 중에 있다. 크루즈 선박의 대형화에 따라 신규 선박 18척 중 12척은 12만 톤급 이상으로 건조될 예정이다.

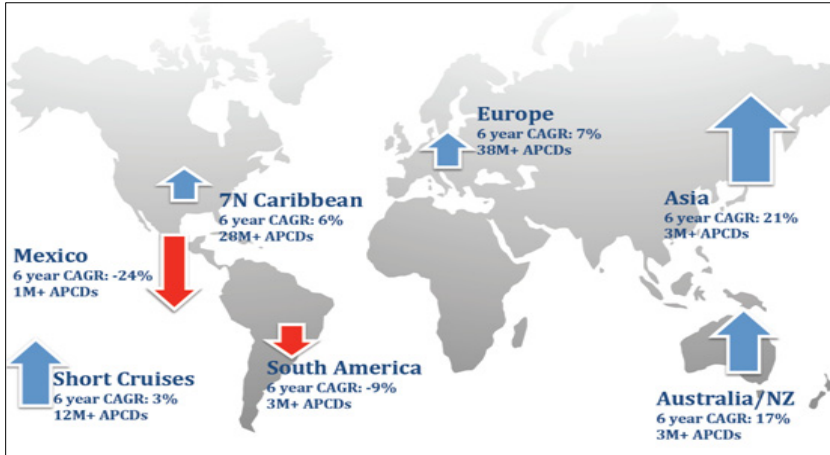
신규 시장의 진출과 관련하여 주요 국가별 인구대비 크루즈관광 경험률 조사에 따르면, 미국은 3.3%(국민 100명 3.3명이 크루즈관광 경험)로 나타났으며 영국이 2.70%인 것으로 나타났다. 그리고 아시아시장에서 일본은 0.16%, 중국은 0.02%로 분석되었으며 중국의 경제성장과 더불어 중국이 신흥시장으로 부각되고 있다.

| 그림 2-7 | 세계 크루즈관광 경험률



다음 <그림 2-8> 주요 대륙별 크루즈시장의 성장 추이에서 보듯이 아시아지역은 최근 6년간 연평균 6%의 성장세를 보이고 있으며 이러한 성장세는 향후에도 지속될 것으로 예측되고 있다.

| 그림 2-8 | 주요 대륙별 크루즈 시장 성장추이



자료 : ‘2013 국제크루즈 컨퍼런스 프로시딩’, 01_Lisa Bauer, EVP, Global Sales & Marketing, Royal Caribbean International.

3) 아시아 크루즈 시장동향

아시아 크루즈 관광은 지난 30여 년간 이용객의 꾸준한 증가, 지속적인 상품가격의 인하, 상품의 다양화에 따른 수요유발, 그리고 아시아지역의 경제적 성장세 등으로 성장 잠재력이 크게 확대되고 있다.

세계 3대 크루즈 선사 중 하나인 스타 크루즈사를 중심으로 한 아시아 지역 크루즈관광은 싱가포르와 홍콩을 거점으로 운영하여 성공적인 진출을 보이고 있다.¹⁶⁾ 싱가포르는 1991년 국제크루즈 터미널을 준공하면서 동남아 크루즈 허브로 성장했고, 크루즈 관광객은 2010년에 200만 명을 초과했다.

중국은 경제성장과 함께 크루즈 시장도 급성장하고 있다. 세계관광기

16) 스타 크루즈사는 한국·일본·태국 시장에서는 실패한 것으로 평가되고 있다. 2001년 스타 크루즈가 국내 운항을 시도하였으나 사업성 부족으로 철수하였다. 그 후 스타크루즈사는 한국·일본·중국인의 특성에 적합한 선박설계(엔터테인먼트, 가라오케, 카지노, 한·중·일 식당 등) 및 서비스 형태 변경을 검토하고 있다.

구는 중국의 아웃바운드 관광객 수가 1억 명을 초과할 것으로 예상하고 있다. 중국 크루즈 아웃바운드 규모는 2002년 1,650만 명에서 2005년 3,200만 명으로 거의 2배로 증가하였다. 특히 세계 3대 크루즈 선사는 1960~1975년 출생의 신흥 중산층(중국 인구의 약 10%, 1억 3,600만 명)을 크루즈 관광의 주 소비자로 보고, 중국시장을 개발 중에 있다.

코스타 크루즈사와 로얄 캐리비언사는 중국 크루즈 시장에 적극적으로 진출하고 있다. 코스타 크루즈사는 Costa Allegro호를 이용해 2006년부터 중국 시장을 개척했고, 2006년 중국 관광객 10,480명(20회)의 제주 입항을 시작으로, 2007년 19회 입항(14,991명), 2008년 21회 관광객 17,525명이 입항하였고, 2010년에도 동일 상품이 운영되었다.

로얄 캐리비언 계열사인 RCI는 Rhapsody of the Sea를 아시아 시장에 배정, 중국인을 대상으로 한중일 연계 상품을 2008년 운용하였다. 2008년 3~5월 동안 총 26회에 걸쳐 평택·부산·제주에 입항하여 총 2만 여 명의 외래 관광객을 유치하였다.

제 3 장 우리나라 크루즈 산업 여건 분석

1. 크루즈 정책 발전경과 및 입출항 동향

1) 국내 크루즈 산업 육성정책

우리나라의 크루즈 산업 여건이 크게 변화되고 있다. 우선 외국 크루즈 선박의 국내 기항이 급격히 증가하고 있다. 중국을 포함한 동북아 지역의 크루즈 관광 증가에 따라 크루즈선의 기항이 크게 증가하였다. 이에 정부에서는 크루즈 산업의 육성을 위하여 다양한 정책들을 연차적으로 발표하고 있다.

우리나라의 크루즈 산업 육성정책은 1990년대 후반 ‘동북아 크루즈 구상’에 대한 검토와 금강산 크루즈 관광이 시작되면서 관련 정책들이 제시되었다. 초기 크루즈 산업은 크루즈 전용터미널이나 기항지 관광프로그램의 미흡으로 크게 활성화되지 못했다. 그리고 크루즈관광 활성화 정책이 해양수산부, 문화체육관광부 이외에 법무부, 기획재정부 등 여러 부처가 연관됨에 따라 특정부처의 정책 추진에는 한계가 나타났다. 이에 부처간 협력방안의 모색, 관계부처 합동 정책의 발표 등 다양한 정책들이 연도별로 제시되었다.

| 표 3-1 | 우리나라 크루즈 산업 정책 경과

연도	내용	비고
2000년대	- 동서남해안 관광벨트, 관광진흥계획과 연계하여 동북아크루즈구상 발표	문화관광부
2005년	- 해양관광활성화를 위한 업무협약합의서 체결	문화관광부와 해양수산부 합동 크루즈관광산업 육성을 위한 부처간 업무협력
2007년	- ‘해양크루즈 관광산업 활성화방안’ 발표 - 추진 기본방향: 외국의 국제 크루즈선 유치 확대, 국적 크루즈선사 육성기반 조성 - 추진과제: 크루즈선 기항여건 및 수용태세 개선, 해외홍보 및 판촉활동을 통한 기항확대, 크루즈 관광협의 및 정보교류 활성화, 국내 크루즈선사 육성기반 조성	문화관광부와 해양수산부 합동
2007년	- 동삼동 국제 크루즈 터미널 개장 - 국내 첫 국제 크루즈 터미널 조성, 제주, 여수, 인천 등 크루즈 터미널 전용 터미널 추가 조성	해양수산부
2009년	- 제3차 관광진흥 5개년 계획서(2009~2013): ‘크루즈 산업 발전기반 구축 및 홍보활성화’방안 - 기본방향: 크루즈 관광의 활성화를 통한 관광산업 발전기반 확보 - 추진과제: 체험형 기항지 프로그램개발, 해외판촉강화, 크루즈 R&D기반구축과 인력육성, 크루즈 관광객 출입국 심사간소화와 크루즈선 항만 시설 사용료 감면	문화체육관광부
2010년(3월)	- ‘2010 크루즈관광 활성화 방안’ 발표 - 중장기 목표: 2013년 크루즈 200편, 크루즈관광객 30만 명 유치 - 추진전략: 크루즈유치 및 홍보마케팅, 크루즈관광 수용태세 개선, 협력 네트워크 구축	문화체육관광부
2010년(7월)	- ‘관광·레저산업 육성방안’ 발표: 크루즈산업 육성 - 크루즈전용부두 개발 : 6개 항만개발 - 크루즈산업 발전방안 마련: 국적선사 참여 촉진, 선상출입국심사 확대, 전통문화 관광상품 개발	정부부처 합동
2011년(11월)	- ‘해양관광·레저 활성화 방안’ 발표: 크루즈산업 육성 - 국적 크루즈선사 육성 및 경쟁력 제고: 카지노 영어관련 제도 개선, 국적크루즈선사 톤세제 적용대상 포함, 전문인력 양성	정부부처 합동

연도	내용	비고
	- 외국 크루즈선의 유치 확대: 크루즈 전용부두 및 터미널 확충, 기항지 관광서비스 질 제고, 항만시설 사용료 감면 확대	
2013년 (7월)	- ‘크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률안’ 국회 발의	김재원 국회의원과 11인
2013년 (7월)	- ‘크루즈 산업 활성화 대책’을 발표: - 크루즈 산업의 전략적 육성 - 외국 크루즈 유치 확대, 배후 복합관광 인프라 구축, 국적 크루즈선사 육성, 크루즈 산업역량 강화 등 4대 추진전략을 설정하고, 이에 따른 14개 세부과제를 추진 - 국적 크루즈 선사의 영업 환경 개선을 위해 선상 카지노를 허용해야한다는 공감대가 부처간 갖춰졌다"며 "문화관광부 등과 협의해서 관련 규정을 조속히 추진해 영업환경을 개선해 나갈 - 크루즈 전문인력 양성: 크루즈 산업역량 강화를 위해 관련 대학 등과 연계한 크루즈 학과 신설 및 전문 교육과정을 개설하고 산·학 일체형 교육을 통해 크루즈 승무원과 기항 서비스 인력, 통역·가이드 등 전문인력을 단계적으로 양성	해양수산부, 문화체육관광부, 법무부, 산업자원통상부 등 관계부처 합동

자료: KMI 조사자료

한편, 크루즈 산업 활성화를 위하여 발표된 정책들은 크루즈 터미널 조성, 출입국 심사 간소화, 기항지 서비스 편의 제공 등 기반 시설조성이거나 수용태세 개선에 초점이 맞추어져 왔다. 그러나 기항지 관광별 세부 마케팅 전략이나 수요활성화 전략, 크루즈관광객 유치를 위한 중앙정부나 지방자치단체의 역할 분담 등 거버넌스 구축 방안과 관련된 정책들은 다소 부족하다.¹⁷⁾

17) 홍장원·정병옥, 「크루즈관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안 연구」, 『한국항해항만학회지』, 제37권 제2호, 2013, pp. 212~213.

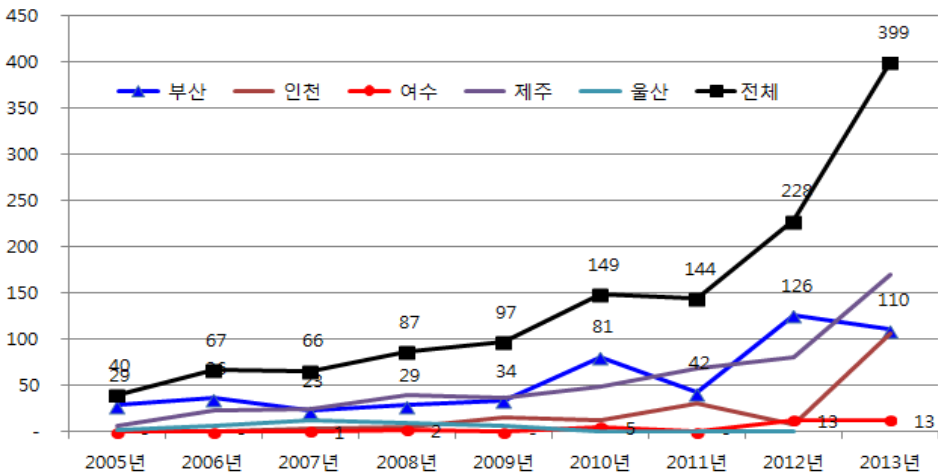
2) 크루즈 관광객 및 크루즈선 입항 동향

우리나라를 찾는 크루즈 관광객은 2005년 약 3만 명에서 2012년에는 28만 2천 명으로 급증했다. 2012년 기준으로 부산항을 기항하는 크루즈 관광객이 12만 명, 제주항을 이용하는 크루즈 관광객은 14만 명이다.

이와 더불어 우리나라를 기항하는 국제 크루즈선은 입항 실적은 <그림 3-1>에서 보는 바와 같이 점차적으로 증가하고 있으며, 최근 증가세가 빨라지고 있다. 국제 크루즈선의 입항은 2005년 40척, 2009년 97척, 2012년 226척 등으로 급격히 증가하고 2013년은 399척의 입항이 예정되고 있다.

그간 외국 크루즈 선박의 국내 입항은 부산항, 제주항 중심으로 이루어졌으며, 다른 항만들의 입항 실적은 저조했다. 2013년에는 인천항 크루즈 입항이 급증하고 있다.

| 그림 3-1 | 연도별 크루즈 선박 입항 주어



자료: 해양수산부

크루즈 관광객을 언어권별로 살펴보면, 중국 관광객이 전체의 69.4%를 차지하고 있다.

| 표 3-2 | 우리나라 방문 크루즈 관광객의 언어권별 실적(2010~2012)

단위: 명

구 분	중국어권	일어권	영어권	내국인	합 계
2010	77,589 (50.2%)	14,122 (9.1%)	49,963 (32.3%)	12,805 (8.2%)	154,479 (100%)
2011	96,000 (62.6%)	7,440 (4.8%)	45,800 (29.9%)	3,953 (2.5%)	153,193 (100%)
2012	193,132 (69.4%)	10,289 (3.7%)	46,792 (16.8%)	28,156 (10.1%)	278,369 (100%)

자료 : 한국관광공사

한편 외국 크루즈 선사는 국내 항만을 준모항지 또는 정기 기항하는 형태로 질적인 발전을 보이고 있다. 순항여객운송사업 승인을 받은 Royal Caribbean 레전드호는 2010년 4월부터 부산항을 준모항으로 서비스를 개시했다.

2. 크루즈 관련 법률 현황과 문제점

1) 크루즈 법률 현황

크루즈는 우리나라 법률 중 해운법과 관광진흥법에서 근거를 찾을 수 있다. 먼저 크루즈는 해운법에서 정한 순항여객운송사업에 근거를 두고 있다. 해운법 제3조에서는 해상여객운송사업의 종류를 내항 정기 여객운송사업, 내항 부정기 여객운송사업, 외항 정기 여객운송사업, 외항 부정기 여객운송사업, 순항(巡航) 여객운송사업, 복합 해상여객운송사업 등으로 분류하고 있다. 이 중에서 순항 여객운송사업은 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업으로 구체화하고

있다. 그리고 해운법 시행령에서는 “대통령령으로 정하는 규모 이상”은 총톤수 2천 톤 이상으로 명시하고 있다.

한편 관광진흥법에서도 크루즈업을 규정하고 있다. 관광진흥법에서는 크루즈업을 관광객 이용시설업으로 분류하고 있다. 즉 관광진흥법에서는 관광객 이용시설업을 전문휴양업, 종합휴양업, 자동차야영장업, 관광유람선업, 관광공영장업, 외국인전용관광기념품판매업 등으로 분류하고, 크루즈업은 관광유람선업에 포함하고 있다. 그리고 관광유람선업에는 다시 일반관광유람선업과 크루즈업으로 세분하고 있다.

관광진흥법의 크루즈업은 「해운법」에 따른 순항 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 정의하고 있다. 반면 일반관광유람선업은 「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 크루즈와 달리 규정하고 있다.

표 3-3 | 크루즈 관련 법률

구분	법률	시행령
해운법	제3조(사업의 종류) 해상여객운송사업의 종류는 다음과 같다. 1. 내항 정기 여객운송사업 : (생략) 2. 내항 부정기 여객운송사업 : (생략) 3. 외항 정기 여객운송사업 : (생략) 4. 외항 부정기 여객운송사업 : (생략) 5. 순항(巡航) 여객운송사업 : 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업	제3조(순항여객운송사업) 법 제3조제5호에서 “대통령령으로 정하는 규모 이상”이란 총톤수 2천 톤 이상을 말한다.

구분	법률	시행령
	6. 복합 해상여객운송사업 : 제1호부터 제4호까지의 규정 중 어느 하나의 사업과 제5호의 사업을 함께 수행하는 해상여객운송사업	
관광 진흥법	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. "관광사업"이란 관광객을 위하여 운송·숙박·음식·운동·오락·휴양 또는 용역을 제공하거나 그 밖에 관광에 딸린 시설을 갖추어 이를 이용하게 하는 업(業)을 말한다. (이하 생략) 제3조(관광사업의 종류) ① 관광사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. 여행업 : 여행자 또는 운송시설·숙박시설, 그 밖에 여행에 딸리는 시설의 경영자 등을 위하여 그 시설 이용 알선이나 계약 체결의 대리, 여행에 관한 안내, 그 밖의 여행 편의를 제공하는 업 2. 관광숙박업 가. 호텔업 나. 휴양 콘도미니엄업 3. 관광객 이용시설업 : 다음 각 목에서 규정하는 업 가. 관광객을 위하여 음식·운동·오락·휴양·문화·예술 또는 레저 등에 적합한 시설을 갖추어 이를 관광객에게 이용하게 하는 업 나. 대통령령으로 정하는 2종 이상의 시설과 관광숙박업의 시설(이하 "관광숙박시설"이라 한다) 등을 함께 갖추어 이를 회원이나 그 밖의 관광객에게 이용하게 하는 업	제2조(관광사업의 종류) ① 「관광진흥법」(이하 "법"이라 한다) 제3조제2항에 따라 관광사업의 종류를 다음과 같이 세분한다. 1. 여행업의 종류(내용 생략) 2. 호텔업의 종류(내용 생략) 3. 관광객 이용시설업의 종류 가. 전문휴양업 나. 종합휴양업 다. 자동차야영장업 라. 관광유람선업 1) 일반관광유람선업 「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업 2) 크루즈업: 「해운법」에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업

2) 크루즈 관련 법률 규제 및 문제점

(1) 선박운항 측면의 문제점

가. 선박의 운항 관련 출입국관리법 문제

가) 외국인 선원의 출입국 문제점

출입국관리법은 외국인의 출입국관리에 적용된다(출입국관리법 제1조). 외국인 선원이 입국하려면 여권과 사증(査證)이 있어야 하고(출입국관리법 제7조 제1항), 또한 체류자격을 받아야 한다(출입국관리법 제10조 제1항).

외국인 선원은 그 체류자격과 체류기간의 범위에서 대한민국에 체류할 수 있다(출입국관리법 제17조 제1항). 외국인 선원이 대한민국에서 취업하려면 취업 활동을 할 수 있는 체류자격을 받아야 하는데(출입국관리법 제18조 제1항), 구체적인 체류자격은 시행령 제23조(별표 1. 25의 4)에 명시되어 있다.

출입국관리법 제18조 제1항, 동법 시행령 제23조가 정하는 외국인 선원의 체류자격에는 순항여객운송사업자(해운법 제3조 제5호에 해당하는 사업을 경영하는 사람)와 그 사업체에서 6개월 이상 노무를 제공할 것을 조건으로 선원근로계약을 체결한 선원부원이 포함되어 있다. 즉 순항여객운송사업의 경우에도 선원이 대한민국에 입국하여 체류하기 위해서는 출입국관리법상 체류자격을 갖추어야 함을 정하고 있는 것이다.

출입국관리법도 내국인 승선에 제한되어 본래의 순항여객운송사업면허의 취지와 부합되지 않는다. 출입국관리법상 순항여객운송사업자는 선원비자(E-10)를 받게 되어 있으나, 업체에서 비자를 받고자 해도 현실적으로 어려움이 많다.

관세법상 외항선이 일시 내항자격 변경을 할 수 있도록 되어 있으나, 출입국관리법에서는 일시 내항자격으로 변경된 선박을 내항선으로 본다는 규정이 없음에도 불구하고 상기의 E-10비자 자격을 취득하도록 하고 있어

선사 입장에서는 부담이 되고 있다.

또한, 현재 E-10 비자는 선원법 관련규정에 따라 내항상선 700명, 순항여객선 100명으로 제한하고 있다. 이로 인해 내항선의 외국인 선원고용을 위해서는 한국해운조합 등을 통해 노사합의 및 단체협약에 따라 외국인 선원을 고용하여야 하며, 외국인 선원은 송출국가별로 조합에서 선정한 관리업체를 통해 외국인 선원을 송입하여야 하며, 관리업체는 크루즈 선사가 지정할 수 있다.

또 다른 문제는 동일한 선원에 대해 운항구간이 다르다는 이유로 각기 다른 노동조합 단체와 별도의 협약을 해야 한다는 데 있다. 즉 크루즈 선사에서 외국인 선원 고용시에는 일반적으로 외항선사 단체인 선주협회 및 해상노련이 체결한 단체협약을 준용하고 있다. 그럼에도 동일한 선원이 운항구간이 다르다는 이유로 동일한 국가에서 또 다른 선원단체와 단체 협약 등을 체결하도록 하는 규정은 절차 및 비용 측면에서 문제가 있다고 할 수 있다.

이 밖에도 출입국관리법상 순항여객운송사업에 대한 구체적인 정의가 부족하여 크루즈 선박을 이용한 많은 제약이 있다.

| 표 3-4 | 외국인 선원의 출입국 관련법 규정

구분	주요내용
「출입국관리법」 제1조	제1조(목적) 이 법은 대한민국에 입국하거나 대한민국에서 출국하는 모든 국민 및 외국인의 출입국관리를 통한 안전한 국경관리와 대한민국에 체류하는 외국인의 체류관리 및 난민(難民)의 인정절차 등에 관한 사항을 규정함을 목적으로 한다.
「출입국관리법」 제7조제1항	제7조(외국인의 입국) ① 외국인이 입국할 때에는 유효한 여권과 법무부장관이 발급한 사증(査證)을 가지고 있어야 한다.
「출입국관리법」 제10조제1항	제10조(체류자격) ① 입국하려는 외국인은 대통령령으로 정하는 체류자격을 가져야 한다.

| 표 3-4 | 외국인 선원의 출입국 관련법 규정(계속)

구분	주요내용
「출입국관리법」 제17조제1항	제17조(외국인의 체류 및 활동범위) ① 외국인은 그 체류자격과 체류기간의 범위에서 대한민국에 체류할 수 있다.
「출입국관리법」 제18조제1항	제18조(외국인 고용의 제한) ① 외국인이 대한민국에서 취업하려면 대통령령으로 정하는 바에 따라 취업활동을 할 수 있는 체류자격을 받아야 한다.
「출입국관리법」 시행령 제23조 별표 1, 25의 4	25의 4. 선원취업(E-10) 「해운법」 제3조제1호·제2호·제5호(순항여객운송사업) 및 제23조제1호에 따른 사업을 경영하는 사람 또는 「수산업법」 제8조제1항제1호 및 제41조제1항에 따른 사업을 경영하는 사람과 그 사업체에서 6개월 이상 노무를 제공할 것을 조건으로 선원근로계약을 체결한 사람으로서 「선원법」 제2조제6호에 따른 부원(部員)에 해당하는 사람
「해운법」 제3조	제3조(사업의 종류) 해상여객운송사업의 종류는 다음과 같다. 1. 내항 정기 여객운송사업 : 국내항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다]과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업 2. 내항 부정기 여객운송사업 : 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업 3. 외항 정기 여객운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 해상여객운송사업 4. 외항 부정기 여객운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업 5. 순항(巡航) 여객운송사업 : 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내 외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업 6. 복합 해상여객운송사업 : 제1호부터 제4호까지의 규정 중 어느 하나의 사업과 제5호의 사업을 함께 수행하는 해상여객운송사업
「해운법」 제23조제1호	제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다. 1. 내항 화물운송사업 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업

구분	주요내용
「수산업법」 제8조제1항 제1호	제8조(면허어업) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어업을 하려는 자는 시장·군수·구청장의 면허를 받아야 한다. 다만, 외해양식어업을 하려는 자는 해양수산부장관의 면허를 받아야 한다. <개정 2010.1.25, 2013.3.23> 1. 정치망어업(定置網漁業): 일정한 수면을 구획하여 대통령령으로 정하는 어구(漁具)를 일정한 장소에 설치하여 수산동물을 포획하는 어업
「수산업법」 제41조제1항	제41조(허가어업) ① 총톤수 8톤 이상의 동력어선(動力漁船) 또는 수산자원을 보호하고 어업조정(漁業調整)을 하기 위하여 특히 필요하여 대통령령으로 정하는 총톤수 8톤 미만의 동력어선을 사용하는 어업(이하 "근해어업"이라 한다)을 하려는 자는 어선 또는 어구마다 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다. <개정 2013.3.23>
「선원법」 제2조제6호	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.<개정 2013.3.23> 6. "부원"(部員)이란 직원이 아닌 해원을 말한다.
「선원법」 제115조	제115조(선원인력수급관리) ① 해양수산부장관은 선원의 자질향상 및 선원인력 수급(需給)의 균형을 도모할 수 있도록 선원인력 수급관리에 관한 제도(이하 "선원인력수급관리제도"라 한다)를 마련할 수 있다. <개정 2013.3.23> ② 해양수산부장관은 선원인력의 수급이 균형을 잃어 수급의 조정(調整)이 불가피하다고 인정하는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 자문을 거쳐 선원인력 공급의 우선순위를 정하는 등 필요한 조치를 할 수 있다. <개정 2013.3.23> ③ 선원인력수급관리제도를 시행하기 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
「선원법」 시행령 제39조	제39조(선원인력수급계획) ① 해양수산부장관은 법 제115조에 따른 선원인력 수급관리에 관한 제도의 실시를 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 선원인력수급계획을 5년마다 수립하여야 한다. <개정 2013.3.23> 1. 선원인력의 수요 전망 및 양성에 관한 사항 2. 선원인력의 양성을 위한 교육·훈련에 관한 사항 3. 선원의 구직·구인 및 직업소개 기관의 운영에 관한 사항 4. 외국인 선원의 고용제도와 안정에 관한 사항 5. 그 밖에 해양수산부장관이 선원인력의 수급관리에 필요하다고 인정하는 사항

| 표 3-4 | 외국인 선원의 출입국 관련법 규정(계속)

구분	주요내용
「선원법」 시행령 제39조	② 해양수산부장관은 제1항에 따른 선원인력수급계획을 수립·시행하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관계 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관 및 선원인력수급과 관련된 법인·단체에 필요한 협조를 요청할 수 있다. <개정 2013.3.23> ③ 해양수산부장관은 제1항제4호의 외국인 선원의 고용에 관한 기준을 정하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다. <개정 2013.3.23> [전문개정 2012.2.3]
국토해양부 고시 외국인 선원 관리지침 제3조	제3조(업종별 고용기준 결정 및 선사별 고용절차) ①외국인 선원 총 도입규모 등 고용기준은 전국해상산업노동조합연맹과 한국선주협회, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회 등 업종별로 각각의 선박소유자 단체가 자율적으로 합의하여 정한다. 다만, 한국원양산업협회는 전국원양산업노동조합과 합의하여 정하며, 외국과 합작투자한 외항여객선의 경우에는 선원을 대표하는 자의 의견을 들어 양국 사업자 간에 합의하여 정한다. ②외국인 선원을 고용하려는 선박소유자는 「선원법」 제110조에 따라 선원노동조합이 있는 경우에는 해당 선원노동조합의, 선원노동조합이 없는 경우에는 선원을 대표하는 자의 의견을 들어야 한다. 다만, 합작외항여객선의 경우에는 선원을 대표하는 자의 의견을 들어 양국 사업자간에 합의하여야 한다.

나) 외국인 선원의 상륙허가 문제점

대한민국과 대한민국 밖의 지역 사이에서 사람이나 물건을 수송하는 선박의 경우 출입국관리공무원은 선장, 운수사업자, 또는 본인의 신청에 따라 15일의 범위 내에서(필요하다고 인정되면 기간 연장 가능. 출입국관리법 제18조2 제2항) 외국인 선원의 상륙을 허가할 수 있다. 이러한 상륙허가를 받은 외국인 선원은 그에 따라 별도 입국절차(즉 사증과 체류자격) 없이 국내에 상륙할 수 있다.

하모니크루즈(주)의 경우 클럽하모니호가 국내 및 국외 항구에 모두 기항하는 이상 출입국관리법상 이 선박은 대한민국과 대한민국 밖의 지역

사이에서 사람이나 물건을 수송하는 “선박 등”에 해당한다. 그러므로 클럽 하모니호의 승무원들은 출입국관리법 제14조에 따른 승무원의 상륙허가를 받아 대한민국에 입국할 수 있다.

그러나 고객의 관광 수요에 따라 클럽하모니호가 국내항에만 기항하는 연안크루즈를 운항할 때에는 원칙적으로 그 외국인 선원들은 사증과 체류 자격을 갖추어 입국절차를 거쳐야 하는 어려움이 있다.

예를 들어 클럽하모니호가 5월에는 국제크루즈로, 2012여수세계박람회가 열리는 5월말에서 6월초까지는 연안크루즈로, 다시 2012여수세계박람회가 종료한 후에는 국제크루즈로 운항한다면, 5월말에서 6월초까지 운항될 연안크루즈를 위하여 입국하는 승무원들이 모두 정식 입국절차(사증 발급 등)를 거쳐야 하는 것이다. 입출국이 잦은 승무원들에게 편의를 제공하고 국제적인 운송업무에 종사하는 해운업자들을 보호하기 위해서는 상륙허가 제도를 활용할 수 있도록 개선되어야 한다.

표 3-5 | 외국인 선원의 상륙허가 관련법 규정

구분	주요내용
「출입국관리법」 제14조1항	제14조(승무원의 상륙허가) ① 출입국관리공무원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 외국인승무원에 대하여 선박등의 장 또는 운수업자나 본인이 신청하면 15일의 범위에서 승무원의 상륙을 허가할 수 있다. 다만, 제11조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 외국인승무원에 대하여는 그러하지 아니하다. 1. 승선 중인 선박등이 대한민국의 출입국항에 정박하고 있는 동안 휴양 등의 목적으로 상륙하려는 외국인승무원 2. 대한민국의 출입국항에 입항할 예정이거나 정박 중인 선박등으로 옮겨 타려는 외국인승무원
「출입국관리법」 제14조5항	⑤ 사무소장이나 출장소장은 승무원 상륙허가를 받은 외국인승무원에 대하여 필요하다고 인정하면 그 상륙허가의 기간을 연장할 수 있다.

나. 외국인 선원 고용 제한 문제

일반적으로 화물선은 20명 정도의 선원을 승선시키는데 비해, 크루즈 선은 승객의 1/3~1/2에 해당하는 승무원(선원 자격)을 승선하고 있다. 즉 크루즈 선박의 승객이 1,000명일 경우 크루즈 승무원은 300~500명에 달한다. 따라서 크루즈 선박은 일반 상선에 비해 10~20배 이상의 인력을 운영해야 하는 상황으로 고도의 안전성 및 경험이 요구되는 선박의 특성상 경험이 많은 선원을 주로 고용하고 있다. 현재 국내에서는 크루즈 선박 승무 경험을 가진 승무원이 부족하여 필리핀계 선원을 고용하는 실정이다.

한편 우리나라 해운법 및 선원법, 그리고 관련 규정에서는 외국인 선원의 고용을 엄격하게 제한하고 있다. 즉 상선 중 국가필수선박은 외국인 부원 6명, 지정선박의 경우 외국인 부원 8명(사관 최대 1명), 일반선박은 선·기장을 제외한 선원에 한해 외국인 선원 고용이 가능하다. 그리고 지정선박은 해기사 1명, 부원 7명만 외국인 선원의 고용이 가능하다. 일반 국제선박은 선기장을 한국인을 승선시켜야 한다.

표 3-6 | 외국인 선원의 승선규모 관련 노사 합의 내용

구분	외국인 선원 고용 가능 범위
국가필수국제선박	척당 부원 6명 이내
지정국제선박	척당 부원선원 8명 이내(단위노조 합의시 해기사 1명, 부원 7명)
일반국제선박	2010.1.1 이후 : 외국인 선원의 고용 자율화(선·기관장 제외)

자료 : 한국선주협회 ; 한국해운조합 자료 KMI 조사.

그러나 상선과 달리 선내 서비스 인력과 공연 배우 등과 같이 승선인원이 많은 크루즈 선박의 경우 외국인 선원을 직책 또는 숫자로 제한하는 규정은 인력 운용을 매우 어렵게 만들고 있다. 특히 외국인 선원의 고용문제를 전적으로 노사합의가 선행되도록 하는 현행 규정은 수시로 인력운용을 변화시켜야 하는 크루즈 선박의 특성에 맞지 않은 불합리한 구조이다.

현재 외국인 선원고용의 가능성을 “국제선박등록법”에 의해 열어 놓았으나, 고용합의가 선행되어야 하며, 노동조합연합단체 및 선주협회 간의 협약사항(크루즈선에 대한 협약은 아직까지 없으며, 여객선 협약을 준용함)을 이행하기 위해 추가비용(협회가입, 외국인고용분담금)이 발생하는 문제가 있다.

예를 들어 크루즈 선박 클럽하모니호의 경우 국적취득조건부 선체 용선계약을 통하여 도입하였으므로 해당 선박의 선원들에 대하여도 국내 선원법이 적용된다. 이와 관련하여 선원법 제115조, 동법 시행령 제39조, 해양수산부고시 외국인 선원 관리지침 제3조는 외국인 선원의 고용기준을 전국해상산업노동조합연맹과 선박소유자단체가 자율적으로 합의하여 정하도록 규정하고 있다. 다만 현재 노사합의는 내항상선과 외항상선을 구별하여 체결되어 있고, 내항과 외항을 모두 순회하는 순항여객선에 대하여는 특별한 합의가 체결되어 있지 않다.

한편 클럽하모니호가 국내항과 외국항 사이를 운항하는 외항상선에 해당하는 이상, 외항상선에 대한 노사합의가 적용되어야 한다는 주장이 제기될 여지가 있다. 그러나 크루즈 선박은 일반적인 여객선과는 달리, 다수의 승객들이 승선하고 또한 이들에게 선내에서 호텔에 준하는 고급서비스를 제공하여야 한다. 클럽하모니호의 경우 항차당 평균 1,000명 내외의 승객이 승선할 것으로 추산하여, 선원 역시 약 350명(기관부 80명, 호텔부 270명)에 달하는 인원을 승선시키고 있다. 일반적인 화물선 및 여객선의 평균 승선인원(비교의 편의상 화물선의 경우 25명, 여객선의 경우 50여명을 기준으로 함)에 비교하면 무려 7~14배에 달하는 많은 숫자이다.

또한, 신생 크루즈 선사의 경우, 크루즈 선박에 적용되는 국제안전기준 등을 충족하기 위하여서는 크루즈 선박에서 다년간 근무한 경험이 있는 숙련된 선원들을 확보하여야 한다. 국내에서 국제 크루즈 사업을 새로 시작하는 하모니크루즈의 경우 국내 선원을 대상으로 크루즈 선박 유경험자를 찾아 필요한 인원을 확보하는 것이 사실상 불가능했을 것으로 짐작된다.

| 표 3-7 | 외국인 선원 고용 제한 관련법 규정

구분	주요내용
「국제선박등록법」 제5조	제5조(외국인 선원의 승무) ① 선박소유자등은 국제선박에 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」(이하 "국제협약"이라 한다)에 따라 해양수산부장관이 인정하는 자격증명서를 가진 외국인 선원을 승무(乘務)하게 할 수 있다. <개정 2013.3.23> ② 제1항에 따라 외국인 선원을 승무하게 하는 경우 그 승무의 기준 및 범위는 선원을 구성원으로 하는 노동조합의 연합단체(이하 "선원노동조합연합단체"라 한다), 선박소유자등이 설립한 외항운송사업 관련 협회(이하 "외항운송사업자협회"라 한다) 등 이해당사자와 관계 중앙행정기관의 장의 의견을 들어 해양수산부장관이 정한다. <개정 2013.3.23>
「국제선박등록법」 시행령 제6조	제6조(외국인 선원의 승선 제한 기준) 법 제8조에 따른 필수선박에 대한 외국인 선원의 승선 제한 기준은 척당 부원 6명 이내로 한다.

| 표 3-8 | 내항상선 외국인 선원 수 제한 관련 노사 합의 내용

주요내용						
(1) 외국인 선원 총 도입규모는 내항상선 700명, 순항여객선 100명이며, 척당 혼승인원은 아래와 같이 척당 총 승선 선원 수에 따라 1명에서 6명까지 혼승 가능.						
척당 승선인원	3~4명	5~8명	9명	10명~14명	15명~18명	19명이상
척당 고용인원	1명	2명	3명	4명	5명	6명
(2) 선사별 총 정원제 운영 : 선박별 고용기준에 따라 산정된 혼승인원을 합산한 ‘선사별 총 혼승인원’ 범위 내에서 사업자가 선박별, 선종별, 직책별 실정을 고려하여 총 승선원의 50% 범위 내에서 효율적으로 배승시킬 수 있는 제도						

자료 : 한국해운조합, 외국인 선원 고용지원 가이드북 인용 재작성

다. BBCHP 선박의 국내법 적용 문제

우리나라 해운법상 BBCHP(취득조건부나용선계약) 선박에 대하여 “국적선박에 준하는 대우 및 의무”를 부과하고 있으나, BBCHP선박에 적용되는 조건을 크루즈 선박에 적용하는 경우 오히려 안전법규 및 선원고

용에 더 큰 제약이 발생하고 있다.

우리나라에서 BBCHP 선박관련 제도를 도입한 기본 취지는 1970~80년대 외항선대의 증대 및 경쟁력을 제공하기 위한 방안으로 주요 화물선을 목적으로 하고 있다. 그러나 크루즈 선박의 경우 아직까지 국내 수요가 많지 않을 뿐만 아니라 선원의 대부분을 외국인에 의존하고 있어 선사입장에서는 불리한 요소가 많다.

그리고 BBCHP 선박은 “국제선박등록법”에 의한 국제선박 등록시 “선박직원법” 대상이 됨에 따라 외국인 선장, 외국인 사관을 운영하는데 제약이 발생하고 있다. 이와 관련하여 선원법 시행령 39조, 외국인 선원 관리지침 제3조, 국제선박등록법 제5조, 제6조, 선박직원법 제10조2에 따라서 외국인 선원 고용 선행조건을 충족하여야 한다. 선행조건으로는 선주 단체 회원으로 가입해야만 대상이 되며, 선원 단위노동조합을 구성하여 단체협약 체결이 가능하고, 국제선박등록 선박만이 외국인 선원고용이 가능하며, 국제선박등록시 선박직원법을 준수해야 한다. 또한, 2008년 국토해양부장관이 인정한 선원노동조합연합단체(해상노련)와 외항운사업자협회(선주협회)간 합의서에서 국제 여객선의 외국인 선원 고용을 자율화(한국인 7명 이상시)하면서, 외국인 고용에 따른 부대비용을 지불하도록 하고 있다.

하모니크루즈(주)가 크루즈사업을 시작할 당시 국내 크루즈 산업 여건상 국내인의 경험자를 구인할 수 없고 외국인 크루즈 선원을 구인해야 하는 상황이다. 또한, 크루즈 특성상 당해 선박(26,000톤급)에만 약 300명 이상의 외국인 선원이 근무하고 있으며, 근무하는 외국인들의 국적이 다양하고, 보직에 따라 근무기간이 약 3~8개월로 변수가 많아 수시로 교대가 이루어지는 특성을 갖고 있다. 국내 선사는 외국인 선원 고용을 위해 선원법 등 관계 법령을 지키기 위해 추가적인 비용이 발생하는 외국 크루즈 선사와의 경쟁에서 국내 크루즈 선사가 불리한 조건이 될 수밖에 없었다.

| 표 3-9 | BBCHP 선박의 국내법 적용 관련법 규정

구분	주요내용
「국제선박 등록법」 제3조	① 국제선박으로 등록할 수 있는 선박은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박으로 한다. 다만, 국유·공유 선박과 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선은 제외한다. 1. 대한민국 국민이 소유한 선박 2. 대한민국 법률에 따라 설립된 상사(商事) 법인이 소유한 선박 3. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제2호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원을 말한다)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유한 선박 4. <u>외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 임차(賃借)한 외국선박</u> ② 제1항에 따라 국제선박으로 등록할 수 있는 선박의 규모, 선령(船齡), 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

라. 선박의 운항 관련 관세법 문제

가) 외국무역선의 내항선으로의 전환 문제점

해운법상 일반적인 여객운송사업의 경우 내항과 외항, 정기와 부정기 운항을 구분하여 그 사업과 면허의 종류를 달리하고 있다. 이에 비해 크루즈 선박에 적용되는 순항여객운송사업의 경우 이러한 구분 없이 하나의 사업과 면허만을 정함으로써 내항, 외항을 자유롭게 순회할 수 있도록 하고 있다. 즉 크루즈 선박의 경우 국내외 항만 간 입출항 및 국내외 항만과 국내 항만간 이동을 자유롭게 할 수 있도록 허용하고 있다.

그러나 관세법 등에서는 별도로 내항, 외항을 구분하여 관리함에 따라 크루즈선의 운항 구간별 조건을 준용하여 지켜야 하는 모순이 발생하고 있다.

현재 크루즈선은 외국인승객과 내국인승객 구분 없이 영업을 할 수 있으나, 순항여객운송사업에 명시된 국제크루즈 및 연안크루즈 항로를 병행

하여 영업할 경우 관세법에 따라 내항자격변경 허가를 취득해야 한다. 외국무역선과 내항선의 과세특성이 상이함에 따라 내항 운항시 자격변경에 따른 관세부과로 인하여 영업활동에 제한이 발생한다. 따라서 내·외항 기준 없이 여러 기항지를 이동하는 크루즈 선박의 운항특성을 고려한 관계 법령 정비가 필요하다.

예를 들어 후쿠오카-제주-부산간 국제항로 운항시 후쿠오카에서 일본인 승객대상 영업행위는 가능하나 제주-부산간 국내 연안 크루즈 영업을 병행할시 국내 관련법들에 의해 자격변경을 요구하고 있다. 그렇기 때문에 국내 승객을 대상으로 하는 국내영업이 불가하여 국제적 영업(국내/외 여객 혼승)을 영위하는 크루즈 사업의 전반적인 영업행위에 큰 제한이 되고 있다.

표 3-10 | 외국무역선의 내항선으로의 전환 관련법 규정

구분	주요내용
「관세법」 제2조제6호	제2조(정의) “외국무역선”이란 무역을 위하여 우리나라와 외국 간을 운항하는 선박을 말한다.
「관세법」 제144조	제144조(외국무역선의 내항선으로의 전환 등) 외국무역선 또는 외국무역기를 내항선 또는 내항기로 전환하거나, 내항선 또는 내항기를 외국무역선 또는 외국무역기로 전환하려면 선장이나 기장은 세관장의 승인을 받아야 한다.
「관세법」 제146조	제146조(그 밖의 선박 또는 항공기) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박이나 항공기는 외국무역선이나 외국무역기에 관한 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 선박 및 항공기에 대하여는 그러하지 아니하다. 1. 외국무역선 또는 외국무역기 외의 선박이나 항공기로서 외국에 운항하는 선박 또는 항공기 2. 외국을 왕래하는 여행자와 제241조제2항제1호의 물품을 전용으로 운송하기 위하여 국내에서만 운항하는 항공기(이하 "환승전용내항기"라 한다) ② 제1항에도 불구하고 환승전용내항기에 대해서는 제143조제2항은 적용하지 아니하며 효율적인 통관 및 감시·단속을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 따로 정할 수 있다.

| 표 3-10 | 외국무역선의 내항선으로의 전환 관련법 규정(계속)

구분	주요내용
「관세법」 제140조	제140조(물품의 하역) ① 외국무역선이나 외국무역기는 제135조에 따른 입항절차를 마친 후가 아니면 물품을 하역하거나 환적할 수 없다. 다만, 세관장의 허가를 받은 경우에는 그러하지 아니하다. ② 외국무역선이나 외국무역기에 물품을 하역하거나 환적하려면 세관장에게 신고하고 현장에서 세관공무원의 확인을 받아야 한다. 다만, 세관공무원이 확인할 필요가 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다. ③ 세관장은 감시·단속을 위하여 필요할 때에는 제2항에 따라 물품을 하역하는 장소 및 통로(이하 "하역통로"라 한다)와 기간을 제한할 수 있다. ④ 외국무역선이나 외국무역기에는 내국물품을 적재할 수 없으며, 내항선이나 내항기에는 외국물품을 적재할 수 없다. 다만, 세관장의 허가를 받았을 때에는 그러하지 아니하다.

나) 선용품 취급 관련 문제점

크루즈 선박의 경우 일반 여객선과 다른 특성이 있다. 일반 여객선은 여객이 정해진 노선에 따라 이동하는 것을 주된 목적으로 하므로 승객이 여객선에 머무는 시간이 상대적으로 짧고, 제공하여야 할 편의시설의 종류도 한정적이다. 뿐만 아니라 선박이 다양한 노선을 제공하여야 할 필요가 없기 때문에 국내항만을 운항하는 선박과 외항만을 운항하는 선박으로 나누어 관리하여도 큰 어려움이 없다. 그러나 크루즈 선박은 여행기간 동안 여행자들에게 충분한 음식과 편의시설을 공급하여야 하므로 다양한 물품을 대량으로 구입하여 운반할 수밖에 없는데, 소비규모도 쉽게 예측되지 않는다.

예를 들어 클럽하모니호의 경우 총톤수 26,000톤의 선박 내에 1,000여명의 승객이 383개의 객실에 수용될 수 있도록 선실을 마련하고, 승객들에게 레스토랑 등의 F&B 시설과 휘트니스, 스파, 드레스숍, 극장 등 다양한 편의시설을 제공하고 있다. 또한, 노선이 단순하지 않고 다양한 기항지를 거치도록 예정되어 있으므로 어느 항구에서 어떤 물건을 구입하였는지, 이

리한 물품이 어디에서 얼마만큼 소비되었는지 구체적으로 분리하여 관리하는 것이 불가능하다.

현행 관세법은 과세물건을 “수입물품”으로 하는데(제14조), “수입”의 의미에 관해서는 외국물품을 우리나라에 반입하거나 우리나라 또는 우리나라의 운송수단 안에서 소비 또는 사용하는 것을 정의하고 있다(제2조 제1호). 다만 선용품은 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우는 수입으로 보지 아니한다고 규정되어 있다(제239조 제1호). 그러나 관세법 및 관련 규정상 “우리나라” 또는 “우리나라의 운송수단”의 의미를 명확하게 정의하지 않고 있지 않아 그 기준을 판단하기가 어렵다. 예를 들어 BBCHP 선박을 우리나라의 운송수단으로 볼 수 있는가는 아직 논란이 있는 부분이다.

| 표 3-11 | 선용품 취급 관련법 규정

구분	주요내용
「관세법」 제14조	제14조(과세물건) 수입물품에는 관세를 부과한다.
「관세법」 제2조제1호	제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. "수입"이란 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역에 경유하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것을 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것(우리나라의 운송수단 안에서의 소비 또는 사용을 포함하며, 제239조 각 호의 어느 하나에 해당하는 소비 또는 사용은 제외한다)을 말한다.
「관세법」 제239조	제239조(수입으로 보지 아니하는 소비 또는 사용) 외국물품의 소비나 사용이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 이를 수입으로 보지 아니한다. 1. 선용품·기용품 또는 차량용품을 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우 2. 선용품·기용품 또는 차량용품을 관세청장이 정하는 지정보세구역에서 「출입국관리법」에 따라 출국심사를 마치거나 우리나라에 입국하지 아니하고 우리나라를 경유하여 제3국으로 출발하려는 자에게 제공하여 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우 3. 여행자가 휴대품을 운송수단 또는 관세통로에서 소비하거나 사용하는 경우 4. 이 법에서 인정하는 바에 따라 소비하거나 사용하는 경우

클럽하모니호의 경우 선박 국적이 아직 외국이기 때문에 “우리나라의 운송수단”에 해당하는지의 여부가 명확하지 않다. 또한, 선용품을 선박 내에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 범위에도 불구하고 수입신고 및 관세 납부에 대한 명확한 기준이 없는 실정이다.

(2) 크루즈 선내 서비스 관련 규제

가. 크루즈선내 서비스에 대한 일반적 규정

국적 크루즈 선박의 운항을 통하여 이용객에게 제공되는 서비스는 크루즈의 특성상 관광사업과 높은 연계성을 가지고 있다. 국내 관광사업 및 크루즈업과 관련된 규정은 관광진흥법에 근거를 두고 있다. 크루즈업은 관광진흥법 제3조제2항의 관광객 이용시설업 중 관광유람선업에 속해 있으며 이와 관련된 세부 내용과 기준은 다음과 같다. 세부 등록기준에 대해서 볼 수 있듯이 일반관광유람선업은 정의와 등록기준이 세부적으로 명시되어 있지만 크루즈업과 관련해서는 체육시설, 미용시설, 오락시설 등의 세부 등록기준과 더불어 이의 인·허가 취득과 관련된 사항에 대해서는 별도의 규정은 마련되어 있지 않다.

| 표 3-12 | 관광시설업상 관광유람선업의 분류

구분	내용	등록기준
일반관광유람선업	「해운법」에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 「유선 및 도선사업법」에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 제공할 수 있도록 하는 업	○ 구조 : 「선박안전법」에 따른 구조 및 설비를 갖춘 선박일 것 ○ 선상시설 : 이용객의 숙박 또는 휴식에 적합한 시설을 갖추고 있을 것 ○ 위생시설 : 수세식화장실과 냉·난방 설비를 갖추고 있을 것 ○ 편의시설 : 식당·매점·휴게실을 갖추고 있을 것 ○ 수질오염방지시설 : 수질오염을 방지하기 위한 오수 저장·처리시설과 폐기물처리시설을 갖추고 있을 것
크루즈업	「해운법」에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상 여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 제공할 수 있도록 하는 업	○ 일반관광유람선업에서 규정하고 있는 관광사업의 등록기준을 충족할 것 ○ 욕실이나 샤워시설을 갖춘 객실을 20실 이상 갖추고 있을 것 ○ 체육시설, 미용시설, 오락시설, 쇼핑시설 중 두 종류 이상의 시설을 갖추고 있을 것

자료 : 법제처, 국가법령정보센터 인용 재작성

한편, 관광진흥법 제18조(등록시 신고·허가 의제 등)에 따르면 관광시설내에 숙박, 환전, 담배소매, 의료시설 등을 설치할 경우, 특별자치도지사·시장·군수·구청장이 설치한 위원회의 심의를 거쳐 등록을 하면 그 관광사업자는 다음 사항에 대하여 신고를 하였거나 인·허가 등을 받은 것으로 보고 있다. 등록심의위원회의 등록대상 관광사업은 관광숙박업, 관광객이용시설업, 국제회의업 등으로 규정하고 있어 크루즈업을 포함한 관광유람선업도 의제 대상에는 포함된다. 하지만 관광진흥법상 관광사업은 대부분 육상공간의 호텔, 콘도미니엄 등을 대상으로 규정하고 있으며 해상을 운송하는 크루즈 선박의 운항특성을 반영하지 못한다.

- 「공중위생관리법」 제3조에 따른 숙박업·목욕장업·이용업·미용업 또는 세탁업의 신고
- 「식품위생법」 제36조에 따른 식품접객업으로서 대통령령으로 정하는 영업의 허가 또는 신고
- 「주세법」 제8조에 따른 주류판매업의 면허 또는 신고
- 「외국환거래법」 제8조제3항에 따른 환전업무의 등록
- 「담배사업법」 제16조에 따른 담배소매인의 지정
- 「학교보건법」 제6조에 따른 유흥시설 설치의 인정(학교환경위생정화구역에서 관광숙박업 및 관광객 이용시설업을 경영하려는 경우만 해당한다)
- 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제10조에 따른 신고 체육시설업으로서 같은 법 제20조에 따른 체육시설업의 신고
- 「해상교통안전법」 제63조제3항에 따른 해상 레저 활동의 허가
- 「의료법」 제35조에 따른 부속의료기관의 개설신고 또는 개설허가

나. 크루즈 선내 서비스 내용과 관련 규제

가) 환전 서비스 내용 관련 규제

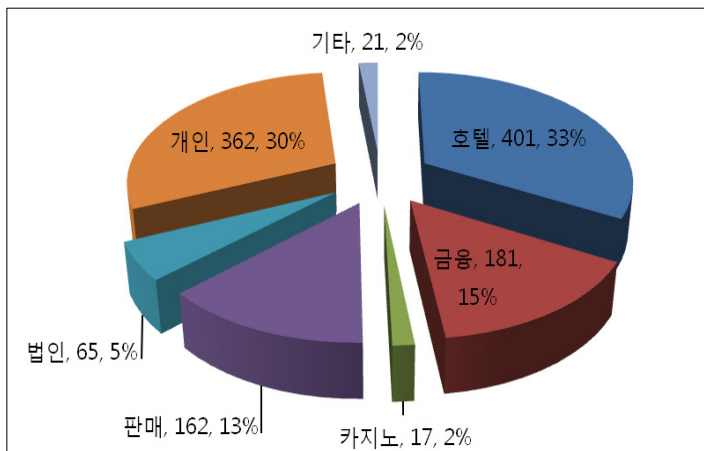
국적 크루즈선사의 선내 서비스 제공과 관련하여 제기되었던 장애요인은 환전, 의료, 카지노시설 및 기타 서비스 시설의 설치와 관련된 사항이다. 우선, 호텔이나 리조트 등 관광시설 내의 환전업무는 외국환 거래법(제8조 3항)에 근거를 둔다. 현재 환전업무는 외국환은행과 일반환전상(관광업소)등으로 구분되며 외국환은행은 외화의 원화환전과 원화의 외화 환전 등 모든 외국환 업무를 취급하나, 일반 환전상은 외화의 원화 환전은 가능하지만 원화의 외화환전은 카지노 환전상으로 제한하고 있다.

| 표 3-13 | 환전 관련법 규정

구분	주요내용
「외국환거래법」 제8조제3항에 따른 환전업무의 등록	* 환전영업자의 업무범위 = 환전업무 ○ 거주자(주로 우리나라 국민) 또는 비거주자(주로 외국인)로부터 우리나라 돈(‘원’貨)을 대가로 외국통화 및 외국에서 발행된 여행자수표(이하 ‘외국통화 등’이라 한다)를 매입하는 업무 ○ 비거주자에게 최근 입국일 이후의 체류기간중 동 비거주자가 외국환업무취급기관(주로 외국환은행) 또는 환전영업자에게 외국통화 등을 매각한 실적 범위 내에서 우리나라 돈(‘원’貨)을 대가로 외국통화를 매도(재환전)하는 업무 ※ 환전영업자는 외국통화 및 여행자수표 이외의 다른 외국환(외화송금수표, 환어음 등)은 매입할 수 없으며, 국민인 거주자에게는 어떠한 경우에도 외국통화를 매도할 수 없음.

환전업무와 관련된 국내 환전영업자 현황을 살펴보면, 다음 그림과 같이 전체 환전영업자 중 호텔이 33%로 높은 비중을 차지하고 있으며 크루즈 선박 등 관광유람선에 설치된 사례는 전무한 실정이다.

| 그림 3-2 | 국내 환전영업자 현황



한편, 환전영업자는 외국환의 매입을 목적으로 하기 때문에 국적 크루즈 선박에서의 환전소도 이와 동일한 적용을 받게 되며 외국환의 매입만 가능하게 된다. 이에 따라 우리나라 국민이 국적 크루즈 선박에서 외국환은 환전할 수 없다. 따라서 국적 크루즈 선박을 이용하여 해외로 여행하는 우리나라 국민은 외국환취급은행을 통하여 사전에 환전을 하거나 방문국의 환전시설을 이용해야 하는 불편함이 있고, 국적 크루즈선사는 내국민이 필요로 하는 환전서비스를 제공하지 못해 승객들의 불평을 들어야 한다.

나) 의료서비스 내용 관련 규제

크루즈 선박의 의료 서비스에 관한 규정도 문제가 있다. 국적 크루즈 선박내의 의료시설 설치 및 의료서비스의 제공은 크루즈 선박 이용객의 의료와 더불어 크루즈 선박 종사원을 대상으로 한다. 의료업은 의료기관의 개설과 관련된 법령(의료법 33조)에 따라 의료기관 내에서만 이루어져야 한다.

한편, 관련법 제35조의 의료기관 개설 특례에 따라 부속 의료기관을 설치할 수 있으나 설치의 목적상 크루즈 선박 이용객을 대상으로 하기에는 한계가 있다. 따라서 크루즈 선박내 크루즈 이용객을 대상으로 하는 의료시설의 설치를 위해서는 별도의 의료기관 개설신고(의료법 시행규칙 제25조)를 통해서만 가능하도록 되어 있다.

그러나 이 규정은 여객 및 승무원의 수가 많은 크루즈의 특성을 반영하지 않고 일반적인 상선을 기준으로 한 의무실 수준의 의료관련법을 준용하고 있어 향후 크루즈의 특성을 반영한 의료법이 개정되어야 한다. 또한, 상기의 이유로 의약품 판매 제한 및 무료 의료서비스 제공으로 인한 추가 비용 발생 및 의료진 업무 가중문제도 발생한다. 특히 위급상황 발생시 향후 응급처치 기준이 모호하여 법적 문제로 대두될 가능성도 농후하다. 따라서 크루즈 선박내 의료기관 설치와 관련된 규정의 보완이 요구된다.

| 표 3-14 | 의료서비스 관련 규정

구분	주요내용
「의료법」 제35조에 따른 부속의료기관의 개설신고 또는 개설허가	* 의료법 제35조(의료기관 개설 특례) ○ 제33조제1항·제2항 및 제8항에 따른 자 외의 자가 그 소속 직원, 종업원, 그 밖의 구성원(수용자를 포함한다) 이나 그 가족의 건강관리를 위하여 부속 의료기관을 개설하려면 그 개설 장소를 관할하는 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다. 다만, 부속 의료기관으로 병원급 의료기관을 개설하려면 그 개설 장소를 관할하는 시·도지사의 허가를 받아야 한다. ○ 제1항에 따른 개설 신고 및 허가에 관한 절차·조건, 그 밖에 필요한 사항과 그 의료기관의 운영에 필요한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

다) 카지노 관련 규제

현재 국내에는 외국인 대상 카지노 16개 업체, 내국인 대상 카지노 업체 1개 업체 등 17개 업체가 운영되고 있으며 여객선 등 선상 카지노 허가 및 운영은 이루어지지 않고 있다. 이들의 매출액 규모는 2011년 2조 3천억 원이며, 입장객은 500만 명 수준이지만 내국인 카지노 1곳의 매출액과 입장객이 외국인 대상 카지노 16곳보다 높은 것이 현실이다. 이는 국내인을 대상으로 카지노 허가를 하지 않고 있다는 의미이다.

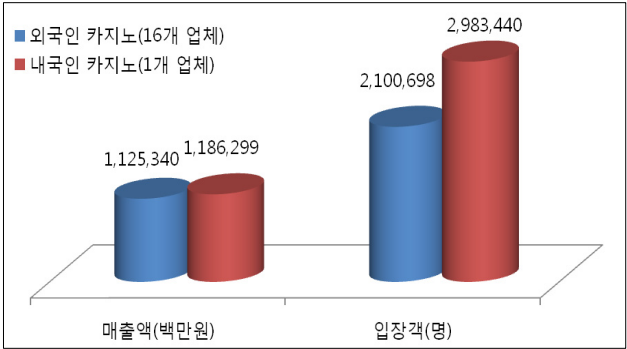
우리나라 크루즈 선사가 크루즈 선박내에 카지노 시설을 설치하고 영업을 하는 것은 현행 규정성 매우 어렵다.

크루즈 선박내 카지노시설의 설치에 카지노 설치와 관련된 법령의 제약보다는 이의 규제 혹은 허가와 관련된 정책적 의사결정이 더욱 중요하다. 현행 법령상 카지노의 설치에 관광진흥법 제27조에 따르며 세부 규정은 다음과 같다.

우선 카지노는 국내 항만간을 운항하는 선박에 설치할 수 없고, 우리나라와 외국 간을 왕래하는 여객선에서 카지노업을 하려는 경우 여객선이

2만톤급 이상이 되어야 한다. 이 밖에도 관광호텔업이나 국제회의시설업의 부대시설에서 카지노업을 하려는 경우의 허가조건을 모두 충족해야 한다.

그림 3-3 국내 카지노업 운영현황



그리고 카지노업을 신규로 할 경우, 최근 신규허가를 한 날 이후에 전국 단위의 외래관광객이 60만 명 이상 증가한 경우에만 신규허가를 할 수 있고, 이 또한 증가인원 60만 명당 2개 사업 이하만 허가를 해주도록 하고 있다. 더욱 문제가 되는 것은 문화체육관광부장관 카지노업에 대한 세부 허가기준이나 허가가능업체수를 미리 공고를 해야 가능하다는 점이다. 즉 문화관광부의 신규허가 공고가 없으면 허가신청도 불가능한 상황이다.

표 3-15 카지노 관련 규정

구분	주요내용
관광진흥법	제21조(허가 요건 등) ① 문화체육관광부장관은 제5조제1항에 따른 카지노업(이하 "카지노업"이라 한다)의 허가신청을 받으면 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에만 허가할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2008.6.5> 1. 국제공항이나 국제여객선터미널이 있는 특별시·광역시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 있거나 관광특구에 있는 관광숙박업 중 호텔업 시설(관광숙박업의 등급 중 최상 등급을 받은 시설만 해당하며, 시·도에 최상 등급의 시설이 없는 경우에는 그 다음 등급의 시설만 해당한다) 또는 대통령령으로 정하는 국제회의업 시설의

구분	주요내용
	부대시설에서 카지노업을 하려는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건에 맞는 경우 2. 우리나라와 외국을 왕래하는 여객선에서 카지노업을 하려는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건에 맞는 경우
관광진흥법 시행령	제27조 (카지노업의 허가요건 등) ① 법 제21조제1항제1호에서 "대통령령으로 정하는 국제회의업 시설"이란 제2조제1항제4호가목의 국제회의시설업의 시설을 말한다. ② 법 제21조제1항에 따른 카지노업의 허가요건은 다음 각 호와 같다. <개정 2008.2.29, 2012.11.20> 1. 관광호텔업이나 국제회의시설업의 부대시설에서 카지노업을 하려는 경우 가. 해당 관광호텔업이나 국제회의시설업의 전년도 외래관광객 유치실적이 문화체육관광부장관이 공고하는 기준에 맞을 것 나. 외래관광객 유치계획 및 장기수지전망 등을 포함한 사업계획서가 적절할 것 다. 나중에 규정된 사업계획의 수행에 필요한 재정능력이 있을 것 라. 현금 및 칩의 관리 등 영업거래에 관한 내부통제방안이 수립되어 있을 것 마. 그 밖에 카지노업의 건전한 육성을 위하여 문화체육관광부장관이 공고하는 기준에 맞을 것 2. 우리나라와 외국 간을 왕래하는 여객선에서 카지노업을 하려는 경우 가. 여객선이 2만톤급 이상으로 문화체육관광부장관이 공고하는 총톤수 이상일 것 나. 삭제 <2012.11.20> 다. 제1호나목부터 마목까지의 규정에 적합할 것 ③ 문화체육관광부장관은 법 제21조제2항에 따라 최근 신규허가를 한 날 이후에 전국 단위의 외래관광객이 60만 명 이상 증가한 경우에만 신규허가를 할 수 있되, 다음 각 호의 사항을 고려하여 그 증가인원 60만 명당 2개 사업 이하의 범위에서 할 수 있다. <개정 2008.2.29> 1. 전국 단위의 외래관광객 증가 추세 및 지역의 외래관광객 증가 추세 2. 카지노이용객의 증가 추세 3. 기존 카지노사업자의 총 수용능력 4. 기존 카지노사업자의 총 외화획득실적 5. 그 밖에 카지노업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항 ④ 문화체육관광부장관은 제3항에 따라 신규허가를 하려면 미리 다음 각 호의 사항을 정하여 공고하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2012.11.20> 1. 제2항제1호가목·마목 및 같은 항 제2호가목의 세부 허가기준 2. 허가가능업체 수 3. 허가신청기간 및 요령

한편, 최근 들어 국내를 기항하는 크루즈 선박의 입항규모 증대와 더불어 국적 크루즈 선사의 경영위기 등이 부각되면서 선상카지노의 설치에 대한 찬반논란이 더욱 가열되고 있다. 카지노 허가권을 가진 정부당국은 카지노의 설치 허가는 관광수익의 창출과 사행성 산업 육성에 따른 부작용을 모두 고려하여 신중하게 진행해야 한다는 입장이다.

그러나 크루즈 선박내의 카지노는 육상과는 다른 특수한 여건이기 때문에 이러한 점을 고려해야 한다. 외국인 선상 카지노의 설치나 국적 크루즈 선사의 카지노 운영과 관련하여 검토해야 하는 사항은 카지노의 운영 자체가 크루즈 선박에서 제공되는 서비스상품의 하나이며 크루즈 선박 운영을 위한 수단 중 하나라는 인식이 필요하다. 즉 크루즈에서 카지노는 크루즈 승객에 대한 선내 서비스 수단이고 크루즈 승객을 유치하기 위한 상품 중의 하나로 고려해야 한다. 자동차에 오디오 시설이 없어도 운행에는 아무런 지장이 없고, 항공기에 비디오 시설이 없어도 이동에는 아무런 문제가 없다. 그러나 오디오 없는 자동차나 비디오 없는 항공기를 선호하는 이용자는 많지 않을 것이고 오히려 사전에 그런 정보를 입수한다면 해당 항공기나 승용차를 선택하지 않을 것이다. 이와 마찬가지로 카지노가 없는 크루즈 선박과 크루즈 선사는 관광객이 당연히 기피하게 될 것이다.

한편 카지노는 원칙적으로 타인경영 및 위탁운영에 대해서 법으로 금지하고 있다. 관광진흥법은 제11조와 제23조에서 카지노사업자가 허가가 필요한 일정한 시설 및 기구를 갖추도록 하면서 시설을 타인에게 경영하도록 하는 것에 제한을 두고 있다.

최근 설립된 GKL을 포함한 17개 육상 카지노사업자는 주목적이 카지노인 반면, 크루즈 사업자는 다양한 관광 레저 시설을 갖춘 크루즈 선박 운항을 주업으로 하며 카지노, 면세점 등은 크루즈 운영을 위한 부대시설이다. 따라서 선상카지노와 육상카지노는 성격이 다른 바 선상카지노는 전문가에 의해 운영이 되는 것이 관리가 수월하다.

라) 기타 규정

이밖에 크루즈 선박내 오락시설, 이용/미용/목욕시설 등 공중위생시설은 공중위생관리법(제3조)의 신고에 따르며 식당(식품위생법 제36조), 주류판매(주세법 제8조), 담배(담배사업법 제16조) 등의 서비스시설 및 서비스의 제공은 관광진흥법에 의거 해당 지자체의 등록심의위원회를 통과해야 의제처리가 가능하다.

3. 지역별 크루즈 실태

우리나라는 아직 크루즈 관광산업의 발전 초기 단계에 있으며 국제 크루즈 선박의 접안을 위한 전용부두 및 방문객들의 편의제공을 위한 터미널 시설이 미흡한 실정이다. 크루즈 관광산업의 발전을 위한 기반시설이 미흡하여 국제 크루즈 선박의 국내 유치 및 기항지가 되기에 많은 어려움이 있으며, 국내 연안크루즈의 운항도 어려운 실정이다. 이하에서는 전국 주요 항만별로 크루즈 부두 및 터미널 현황을 분석한다.

1) 부산

(1) 크루즈 선박 기항 및 관광객 동향

부산항은 2007년 동삼동 크루즈 전용부두 건설을 완공한 이후, 크루즈 관광객이 지속적으로 증가하고 있다. 부산은 크루즈 전용 터미널의 조성과 더불어 크루즈 입항 및 방문객 수가 증가추세에 있으며 우리나라에서 크루즈산업이 가장 활발하게 이루어지고 있다.

부산항에 접안하는 크루즈선은 일본, 중국 등 다양한 항로를 통하여 기항하고 있다. 부산항의 경우 2005~2009년까지 크루즈 관광객은 20,000~30,000명 수준이었으나, 2010년에 10만 명을 초과하는 등 최근 급증하고

있다. 2010년에는 81척, 약 11만 명, 2012년에는 126척, 16만 명이 기항했다. 이는 외국선사의 기항이 증가할 뿐만 아니라, 최근 국내 관광업체에 의해 전세 크루즈를 이용한 부산항 기항 및 모항 출발이 증가했기 때문이다.

한편 부산항 기항횟수는 외부요인에 많은 영향을 받는데, 그 이유는 현재까지 부산항이 모항지보다 기항지 성격이 크기 때문이다. 부산항이 우리나라 2위 도시이며 항만도시의 매력을 보여 주는 관광지이지만, 극동지역 중 한국을 방문하고 싶어 하는 수요를 위해 기항하는 중간 기항지 성격이 높다고 할 수 있다.

표 3-16 | 부산항 크루즈선 입항 현황

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
입항실적 (횟수)	29	36	23	29	34	81	42	126
입항승객 (명)	24,852	20,928	14,289	32,484	26,744	110,351	51,331	121,394

자료: 국토해양부, 부산항만공사

(2) 국제크루즈 부두 및 터미널 시설 현황

2002년까지 부산항은 국제크루즈 선박 입항이 부정기적이지만 지속적으로 증가해왔다. 그러나 그동안 크루즈 전용부두시설이 전무하여 부산항을 방문하는 초호화 국제크루즈 선박은 화물부두에 정박하는 등 문제점이 적지 않았다.

이에 따라 부산 영도구 동삼동 매립지의 국립해양박물관 인근에 8만 톤급 크루즈 선박 1척을 수용할 수 있는 길이 360m의 크루즈 전용부두¹⁸⁾ (수심: 11.5m, 8만 톤급 크루즈 선박 1척/12만 톤급 크루즈 선박 접안도 가

18) ‘제3차 항만기본계획’에서 2011~2020년까지 22만G/T로 크루즈부두를 증설을 계획한 바 있음

능)와 해경부두를 부산지방해양항만청에서 800억 원을 투입하여 2003년 12월 착수하여 2006년 9월에 준공함으로서 우리나라 최초의 크루즈 전용 부두를 확보하였다.

크루즈 선박을 비롯한 각종 선박이 입출항에 매우 중요한 부산항 항계 지역의 수심은 가덕도 인근을 제외하고 20~30m로 항계 내에서 가장 깊은 곳은 영도 생도 서쪽 1km 지점으로 수심이 약 52m에 이른다. 부산항 주요 부두의 수심은 최저 2m에서 최고 15m를 유지하고 있으며, 가장 수심이 깊은 곳은 컨테이너 전용부두인 감만부두로 4개 선석의 수심이 평균 15m 정도이다. 부산항 일반부두는 수심이 3~11m이다.

현재 부산항 국제크루즈 터미널은 상업시설, 숙박시설, 관광시설 등의 부대시설이 없다. 이로 인해 크루즈 관광객의 이용이 활성화되지 못하고 있는 실정이다. 또한, 크루즈 선박 접안 부두시설 하선 장소에서 크루즈 터미널까지 먼 거리를 이동하기 위한 갠웨이가 설치되어 있지 않아 크루즈 이용객의 이동과 선박물자, 여행용품의 수송에도 제약이 있는 실정이다.

표 3-17 | 부산항 국제크루즈 터미널 입항선박의 최대크기 및 제원

선명	선사	국적	톤수 (GT)	전장 (M)	전폭 (M)	만재 흘수 (M)	정원 (명)	탑승객 (명)
Sapphire Princess	Princess Cruises	Bahamas	116,000	290	37.0	8.5	3,770	2,200
Diamond Princess	Princess Cruises	Bahamas	115,875	290	37.5	8.5	3,912	2,760
Diamond Princess	Princess Cruises	Bahamas	115,875	290	37.5	8.5	3,912	2,700

자료 : 부산항만공사 홈페이지 국제크루즈 터미널 연도별 입항현황 분석

국내 크루즈 산업의 활성화를 위한 첫 단계로 우리나라 최초의 크루즈 전용터미널인 부산항 국제크루즈 전용 터미널은 부산항만공사에서 공사비 53억 원을 투입하여 2006년 7월에 착공하여 2007년 1월에 준공하였다. 부산국제크루즈 터미널이 완공되고 2007년 4월 2일부터 운영을 시작했다. 부산시 영도구 동삼동 매립지 전면에 지상 2층, 총면적 669평, 길이 360m, 너비 50m의 8만 톤(GT)급의 선박을 수용할 수 있는 크루즈 전용부두가 완공되었으며, 이를 통해 초대형 크루즈 선박을 수용할 수 있는 접안 시설이 확충되었다.

동삼동 국제여객터미널은 크루즈 이용객의 특성을 고려하여 철골조의 단층 구조의 형태로 510평 규모로 대합실, 출입국 대기실 및 심사대 등의 시설로 조성되었다. 부산항 국제크루즈 터미널은 현재 시설관리는 부산항 부두관리(주), 경비보안은 부산항만보안(주)에서 담당하고 있다.

표 3-18 | 부산항 국제크루즈 터미널 시설 현황

구분	주요 내용
접안가능 선박톤 급	- 8만 G/T × 1척 (12만 G/T도 가능) - 안벽: 360m, 수심: 11.5m
시설	- 1층: CIQ 시설, 대합실, 편의시설 - 2층: 공공업무시설, 다목적시설
특징	- 해경부두와 겸용 - 상업시설과 관광편의시설 부족 - 주요 관광지와의 연계체계 부족 - 승하선 동선 다소 불편 - 방문객을 위한 활용도 저조(특히 2층)

자료: KMI; 부산항만공사

| 그림 3-4 | 부산항 동삼동 크루즈 터미널 전경



| 표 3-19 | 여객 출입국 심사장비

구분	계	세관검사대 (부스포함)	X-RAY투시기	출입국 심사부스	문형탐지기
계	14	5	4	3	2
입국장	3	-	2	1	-
출국장	11	5	2	2	2

자료: 부산발전연구원

한편 부산항만공사는 부산항 국제크루즈부두 개장 이후 국제 크루즈 선박 입항 시 불편사항을 개선하기 위해 그동안 터미널 시설개선(1차 개선/2010년 5월 : 수하물 검색장, 승객 캐노피 등, 2차 개선/2011년 5월 : 내부 1,2층 연결 에스컬레이터, 2층대합실 확장, 1층 CIQ 확장, 업무용사무실 위치 조정 등, 3차 개선/2012년 9월 : 면세품 인도장/165m² 규모 건립)을 통해 크루즈 관광활동의 편의성을 제고시켜왔다.

2) 제주

(1) 입출항 현황

제주항은 2008년 이후 국제 크루즈선 입항이 꾸준히 증가하고 있다. 제주항 국제 크루즈선은 2001년 28회 기항하였으나, 2002년 8회로 급격히 감소한 이후 낮은 기항 회수를 보였다. 그 후 2006년부터 급증하는 추세를 보이면서 2009년에는 37회 입항, 2010년에는 49회, 입항 관광객수는 55,243명, 2012년에는 80회, 14만 명의 크루즈 관광객이 입항했다.

2005년에는 퍼시픽 비너스호가 기항하기 시작하면서 점진적으로 입항 수가 증가하기 시작했다. 또한, 2006년부터 제주도 입항 크루즈 승객이 급증한 이유는 코스타 알레그라(Costa Allegra)호 등 중대형 크루즈가 기항하기 시작했기 때문이다. 2008년에는 중국-일본-제주를 기항하는 랩소디호가 6회 입항하면서 승객수가 전년도에 비해 약 76%가 급증했다. 그리고 2011년 제주외항에 크루즈 전용부두를 개장함으로써 크루즈 기항지로서의 기본적인 인프라 구축이 이루어졌고 크루즈 선박의 기항도 계속 늘어나고 있다.

제주항을 가장 많이 기항하는 크루즈 선박은 중국-일본-제주항로를 운항하는 랩소디호, 코스타 알레그라호 등이다. 입항 비중은 전체의 69%를 차지하고 나머지는 일본 크루즈 선박이 중심을 이루고 있다. 최근 제주 크루즈 관광객이 증가한 원인은 제주항이 크루즈선 입항여건이 개선되었고, 중국관광객들의 한류관광, 세계자연유산 등재에 따른 관광 선호도의 증가 등을 꼽을 수 있다.

| 표 3-20 | 제주항 크루즈선 입항 현황

연도별	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
입항실적 (횟수)	2	6	23	24	39	37	49	69	80
입항승객 (명)	753	3,205	11,265	17,285	30,523	38,147	55,243	64,995	140,496

자료: 해양수산부

(2) 크루즈 부두, 터미널 및 시설 현황

제주도에는 2011년 10월 제주외항 제8부두에 크루즈 전용부두(8만톤급 1선석)가 조성되면서 본격적인 크루즈관광 시대를 열었다. 현재 제주에는 제8부두 및 제2서방파제가 예비선석으로 활용되어 2개의 선석을 보유하고 있다. 2014년부터는 철제부두(제9부두 및 제10부두) 공사가 완료되면 이를 연결하여 1개 선석을 추가로 확충할 예정이다.¹⁹⁾

그리고 제주도는 민·군 복합형 관광미항 추진계획에 따라 15만톤급 2개 선석을 2015년부터 운영할 계획이다. 서귀포시 강정마을 인근에 건설 중인 민군복합형 관광미항은 2015년 개항할 예정이며, 이 공사가 완공되면 제주도는 15만톤급 크루즈선이 동시에 접안 가능한 항만을 보유하게 된다.

19) 강숙영, 「제주지역 크루즈 산업 육성 방안」, 2013.

| 표 3-21 | 제주지역 크루즈 전용부두 현황

구 분	제주항 국제크루즈 전용부두	민·군 복합형 관광미항
위 치	제주항 8부두~10부두, 제2서방파제	해군기지 인접지역
주요시설	8만톤급 크루즈부두(360m, 1선석) 제2서방파제(390m, 1선석) 잡화부두(210m 2선석→420m, 1선석) 친수공간 2002~2015.12.	15만톤급 크루즈 부두(2척 동시 접안) 계류부두 지원시설(부두조명탑 등) 1식 터미널/지원동 시설 1식 크루즈 관광함상공원 및 야외체험장
사업기간	(2011.10. 크루즈항 준공) 사업비 1,393억 원	2009 ~ 2015
사 업 비		총사업비 : 511억 원

자료: 제주특별자치도 각종 현황자료

한편 제주여객터미널은 1989년 한국해양고속(주)에서 민자로 설립한 후 국가에 기부되었으며, 2009년까지 한국해양고속(주)이 무상사용 권한을 가지고 있다²⁰⁾. 지금까지 제주항을 통하여 국제 크루즈선이 입항할 경우 국제여객터미널이 위치하는 제7부두에 입항하였으나 제7부두는 초대형 크루즈선이 접안하기에는 적절하지 않은 규모로 평가되고 있다.

이에 국제 크루즈선의 접안 시설에 대한 공사를 2006년 12월에 착공하였고 최근 2011년 10월에 8만 톤 급 선박을 수용할 수 있는 국제 크루즈선 전용부두를 개장하고 크루즈 관광객을 위한 친수공간은 2013년도까지 조성될 예정이다.

현재 제주도에서 건설하는 크루즈 여객 터미널은 2013년 하반기부터 공사를 시작하여 2015년 10월 완공될 예정이다.

20) KMI, 『우리나라 크루즈부두 개발수요 전망』, 2009.03.

| 표 3-22 | 제주항 국제여객터미널 건립 현황

구분	내 용
위치	제주시 건입동 제주항 일원
사업기간	2013년 10월~2015년 10월(24개월)
구조	2층 철근 콘크리트 및 철골조
건축면적 및 연면적	건축면적 7,545㎡, 연면적 : 9,885.19㎡
사업비	402억 원

자료: 제주특별자치도.

3) 인천

(1) 입출항 현황

인천항 크루즈 선박 입항실적은 1998년부터 집계되고 있는데, 2007년까지는 크루즈선 입항이 3~4회 정도 이루어지는 등 초창기 크루즈선 기항지로서의 모습을 보여주고 있다. 특히 인천항이 수도권의 유일한 관문항임에도 불구하고 항만시설 문제와 볼거리 부족 등으로 2010년까지는 부산항과 제주항과 다르게 그 동안 큰 변화가 없었다. 2009년에는 15회 기항했고, 2010년에도 13척, 7,536명이 기항하였으나, 중국과의 지리적 인접성, 인천항이 우리나라 수도권 서울인 관문항 기능을 한다는 점을 고려할 때 실적은 매우 저조한 실적으로 평가되었다.

그러나 2011년부터 크루즈 선박 입항이 31회로 조금 증가하고, 2013년에는 크루즈 선박 입항이 97회, 15만 명이 입항으로 급증할 전망이다.

| 표 3-23 | 인천항 크루즈선 입항 현황(연도별)

연도	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013(p)
입항실적(척)	3	6	15	13	31	8	97
입항승객(명)	1,955	3,620	8,932	7,537	36,653	6,538	15,000

주: 2013. 9. 25일 기준으로 80회 기항, 139,025명 입항 완료

자료: 인천항만공사 내부자료

(2) 시설 현황

인천항은 수도권의 관문인 동시에 인천국제공항과 연계하여 환황해권 국제물류 거점항만을 지향하고 있다. 그러나 현재 인천항은 국제 크루즈 전용 부두 및 터미널이 부재한 상태이다.

인천항에서는 그간 크루즈 선박 입항시 인천내항(5만 톤급 이하) 및 북항(5만 톤급 이상)을 활용하였다. 그러나 인천항 내항은 7만 톤 이상의 중대형 선박의 입항이 불가능할 뿐만 아니라 갑문식 입출입으로 인한 불편 및 기상 여건(안개, 강풍에 취약)과 항만시설여건(선폭 제한으로 인한 충돌)으로 인한 안전위험이 내재하고 있다. 또한 입항 가능선박 규모 제한(여객선 기준 최대 7만 톤, 선폭 32.2m)으로 크루즈 유치 마케팅 및 선박 입항에도 어려움이 있다. 인천 내항에서 특히 문제가 되는 점은 화물선과 선석을 공유하고 있어 크루즈 선박을 타기 위해 승객은 화물부두를 통과해야 하는데 승객 도보 이동시 안전상의 문제가 있다는 점이다.

5만 톤 급 이상의 크루즈 선박이 이용하는 북항부두는 일정 변경이 잦은 벌크선의 특성상 크루즈 선석의 사전 확보 및 제반준비에 어려움이 있었고, 크루즈 선박의 항비 70% 감면 정책으로 북항 민자부두 운영사의 직접적 수입이 부족하여 선석 협조에 소극적이며 화물차 및 버스 혼재로 잠재적 사고위험이 존재해왔다.

이와 같은 문제를 해결하기 위해 인천항만공사는 우선 인천신항의 한시적으로 활용하고 있다. 2013년 2월 완공된 인천신항 1-1공구 A터미널 일부구간(안벽길이 360m x 에이프런 35m)을 2013년 8월부터 2014년 12월 까지 한시적으로 크루즈선 입항에 활용하면서 당면한 크루즈 부두 부족 문제에 대응하고 있다.

| 표 3-24 | 인천신항 접안시설 현황

안벽길이	에이프런 폭	수 심	접안능력
800m	35m	(-)15~17m	최대 1만TEU급

자료: 인천항만공사

한편 인천항의 국제여객터미널은 해운국제여객을 담당하기 위해 2개의 국제여객터미널, 즉 제1터미널과 제2터미널로 분리되어 운영되고 있다. 그러나 제1터미널에는 3개의 선석을 갖추고 있으나 선석의 한계로 인해 접안이 가능한 선박에 제한이 있고, 제2터미널은 화물선과 함께 사용되고 있어 크루즈선을 이용하는 승객 불편 등 여러 가지 문제를 수반하고 있다.

| 표 3-25 | 인천항 국제여객터미널 시설 현황

구분	제1국제여객터미널	제2국제여객터미널
대지면적	33,000㎡	23,000㎡
건물면적	6,000㎡	10,000㎡
터미널동	-연면적: 18,793.2㎡ -지하층: 전기실, 기계실, 중앙감시실, 식당 (3,394.27㎡) -1층: 로비, 매표소, 수화물취급소, 방재실 (3,555.51㎡) -2층: 입국장, 대기실, 통신실 (4,171.47㎡) -3층: 출국장(850평), 면세점, 대기실 (4,046.94㎡) -4층: 관계기관, 선사사무실 (3,225.26㎡)	-연면적: 10,317.12㎡ -1층: 입국장(1002평), 출국장(380명), 매표소, 식당 등 (2,673평) -2층: 관계기관, 선사사무실(1,687.50㎡)
주차장 면적	-4,884.83㎡ -지상3층 -주차대수: 309대	-면적: 3371.92㎡ -주차대수: 329대
부두현황	1부두: 길이 184m, 수심 7.5m, 2부두: 길이 203m, 수심 9.5m, 3부두: 길이 270m, 수심 9.5m,	1부두(13선석) 길이 160m, 수심 9m 1부두(14선석) 길이 156.5m, 수심 8.5m 2부두(25선석) 길이 165m, 수심 9m 4부두(40선석) 길이 225m, 수심 11m

자료: 인천항만공사 내부자료

4) 여수

여수 크루즈 터미널은 여수세계박람회를 계기로 조성되었다. 여수신항에 위치하고 있는 여수 크루즈 터미널은 국제크루즈선과 더불어 국제여객선, 연안여객선이 공동 사용 가능하도록 조성되었다.

표 3-26 | 여수 크루즈 터미널 개요

구분	시설현황
터미널동	위치 : 여수박람회장(면적 : 대지 5,000㎡, 건축 3,295㎡) - 1층: 여객대합실, 매표소, 출입국대기실, CIQ검사실 - 2층: 관광기관 및 선사사무실, 다목적홀 등
부두현황	- 크루즈부두 : 8만톤급 1선석, 안벽길이 400m, 수심 9m - 국제여객부두 : 1만5천톤급 1선석, 안벽길이 235m, 수심 7m - 연안여객부두 : 300~2,500톤 4선석, 잔교 120m×18m, 수심 5.3m

자료: 여수지방해양항만청

여수 국제크루즈 터미널은 2012년 개장과 함께 개장 첫해에는 코스타 크루즈사, 로얄캐러비언, 하모니 크루즈에서 11회 입항했으며 2013년 연말까지 14회, 2014년에는 10회 입항예정이다.

표 3-27 | 2013년 여수크루즈 터미널 입항현황

구분	선명	선사	총톤수	길이/폭(m)	입항예정일	출항예정일	여객수	승무원	전항지	차항지
1	Costa Victorica	Costa Crociere	75,166	252.9/32.2	3/29 0800	3/29 1500	2,300	760	Cheju	Incheon
2	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.6	5/22 0700	5/22 1700	1,600	700	shanghai	Cheju
3	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.7	5/29 0700	5/29 1700	1,600	700	shanghai	Cheju
4	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.8	6/02 0700	6/02 1700	1,600	700	shanghai	Cheju
5	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.9	6/06 1000	6/06 2000	1,600	700	shanghai	Cheju
6	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.10	6/19 0800	6/19 1800	1,600	700	busan	Cheju
7	PACIFIC VENUS	Japan Cruise	26,594	183.4/25	7/15 1700	7/16 1900	490	200	kobe	busan
8	Costa Atlantica	Costa Crociere	95,619	293/32.2	8/07 0800	8/07 1500	2,690	964	Incheon	Cheju
9	Costa Victorica	Costa Crociere	75,166	252.9/32.2	8/12 0800	8/12 1400	2,300	760	Cheju	Incheon
10	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.11	8/29 0900	8/29 1800	1,600	700	fukuoka	Cheju
11	Costa Atlantica	Costa Crociere	95,619	293/32.2	9/11 1600	9/11 2300	2,690	964	Incheon	Cheju
12	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.13	9/16 0800	9/16 1800	1,600	700	shanghai	Cheju
13	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.14	9/21 0800	9/21 1800	1,600	700	busan	Cheju
14	Superstar Gemini	Star Cruise	50,764	229.85/28.14	9/25 0800	9/25 1900	1,600	700	shanghai	Cheju

자료: 여수지방해양항만청

여수 크루즈 터미널은 여수엑스포장을 배경으로 수족관, 빅오(Big-O) 등의 관람시설과 주변 도시에 다양한 관광지를 가지고 있으며 크루즈전용 터미널의 접근체계가 편리하게 조성되어 한-중-일을 연계하는 크루즈선사들이 높은 관심을 가지고 있다. 한편, 크루즈부두의 접안 규모가 8만 톤급으로 10만 톤급 이상의 대형 크루즈 선박은 접안이 어려운 실정이다. 이에 여수지역을 방문하는 대형 크루즈 선박은 광양항 컨테이너부두 시설을 이용하고 있어 승객들이 이용에 불편을 겪고 있다.

이에 따라 해양수산부에서는 여수 크루즈 터미널의 이용 활성화를 도모하기 위하여 안벽과 수심확보 등 크루즈 항만으로서의 기능을 개선하기 위한 사업을 추진예정이다.

| 그림 3-5 | 여수 국제크루즈 터미널 전경



5) 강원

강원도의 환동해권 관광상품은 단일 관광코스 및 항공기 중심의 관광 루트였다. 강원도는 2005년부터 부정기적인 국제 크루즈관광선을 8회 유치한 바 있으며, 2009년 6월 29일 동해항을 중심으로 「DBS크루즈훼리」가 정식 운항을 시작하였다. 이에 따라 주말을 포함한 2~5일의 단기휴가 기간에 국제 크루즈페리를 이용하는 다양한 관광콘텐츠 개발이 가능해져

본격적인 크루즈 해양관광시대가 기대되고 있다.

(1) 강원지역의 크루즈선 입항 현황

강원도에는 2005년 아스카(Asuka)호가 최초로 속초항에 입항한 이래 지금까지 총 8회 국제 크루즈선이 입항하였다. 그중 2009년 7월 30일 속초항에 입항한 일본의 크루즈선인 퍼시픽 비너스호는 29일 일본 가나자와에서 출항하여 30일 오전 9시에 속초항에 접안 완료 후 속초시를 중심으로 기항지 관광²¹⁾을 마치고, 같은 날 오후 5시에 출항하여 다음 날 오전 부산항에 들러 관광을 한 후, 다시 가나자와로 돌아가는 4박 5일 일정으로 운항하였다. 이러한 2만 톤급 크루즈 선박의 기항이 2013년 현재까지 매년 일본항만을 모항으로 운영하고 있는 일본 크루즈선을 중심으로 이루어지고 있다.

| 표 3-28 | 강원도 지역 항만의 크루즈선 입항 현황

기항지	선박명칭	입항일	규모	관광객수
속초항	ASUKA	2005. 9. 25	28천톤급	770명
속초항	PACIFIC VENUS	2005. 10. 29	26천톤급	480명
속초항	NIPPON MARU	2007. 4. 9	21천톤급	560명
속초항	NIPPON MARU	2008. 9. 29	21천톤급	250명
속초항	PACIFIC VENUS	2009. 7. 30	26천톤급	500여명
속초항	NIPPON MARU	2011. 4. 5	21천톤급	356A명
속초항	PACIFIC VENUS	2012. 9. 30	26천톤급	379명
속초항	NIPPON MARU	2013. 7. 6	21천톤급	500여명

자료: 강원도 환동해본부소 내부자료

21) 고성 DMZ 관광, 설악산 케이블카, 용평 드라마 촬영지, 낚싯배 체험, 울산바위 등산, 강릉 선교장 및 전통문화체험 등.

(2) 시설 현황

강원도에서 크루즈 선박 접안이 가능한 항만은 동해항과 속초항이다. 그러나 동해항은 크루즈 전용부두가 없으며 5만 톤을 초과하는 선박의 접안은 불가능하다. 그리고 속초항은 전용터미널, 전용선석, 크루즈승객을 위한 편의시설 등이 전혀 갖추어져 있지 않으나, 3만 톤급 이하 크루즈 선박은 큰 문제없이 기항이 가능하다.

한편 정부는 「제3차 전국무역항 기본계획 수정계획」에서 속초항은 3만 톤급 크루즈 전용부두 1선석과 3만 톤급 다기능 여객부두 1선석을 2013년부터 2017년까지 확충토록 하였다.

표 3-29 동해항 (북부두) 시설 현황

부두명	안벽(m)	수심(m)	접안능력	취급화물
북부두	1,190	10	50,000DWT×3	시멘트, 기타광석, 컨테이너 및 기타화물, 여객선
		9	20,000DWT×3	
		9	10,000DWT×3	

자료: 동해지방해양수산청

표 3-30 속초항 부두현황

부두명	안벽(m)	수심(m)	접안능력	취급화물
신부두	502	(-)6.0~(-)7.0	3,000 DWT x 2 5,000 DWT x 2	컨테이너 잡화화물
관공선부두	415	(-)4.0~(-)5.0	1,000 DWT x 2	관공선
관광선부두	270	(-)10.0	20,000 DWT x 1	관광선
물양장	2,007	(-)3.0~	200~500 DWT	수산물

자료: 속초시 속초항물류센타 내부자료

한편 강원도 항만을 부산항, 제주항과 비교하여 기간시설 및 기항여건을 살펴보면 다음 <표 3-31>에서 보는 바와 같다.

| 표 3-31 | 국내 잠재적인 크루즈 항으로서의 기간시설 및 기항여건

시설 및 여건		항만	부산	제주 (외항)	동해	속초	목호
크루즈 전용터미널			○	△	×	×	x
크루즈 전용선석			○	△	×	×	x
크루즈 승객을 위한 편의시설 (관광버스 주차장 포함)			○	×	×	×	x
CIQ 서비스 제공유무			○	○	○	○	x
항만 및 부대시설	급유시설		○	○	○	△	x
	급수시설		○	○	○	△	x
	하역시설 (수화물 포함)		○	×	×	×	x
	선박용품 및 선박용역서비스공급능력		○	△	△	△	x
	승객 승하선 시설		○	△	×	×	x
	해난구조능력		○	△	△	△	x
항만의 쾌적한 환경			○	△	x	△	x
교통	육상교통연결의 편리성		○	○	△	△	△
	공항과의 근접성		50분	15분	70분	30분	60분
	국제항공노선 취항여부		○	○	○	○	○
풍부한 관광자원			○	○	○	○	○
쇼핑센터(면세점 포함)			○	○	×	×	x
다수의 특급호텔 존재여부			○	○	○	○	○

주 : CIQ : Customs, Immigration and Quarantine(세관, 출입국 관리 및 검역), ○ : 해당시설의
 상급의 상태, △ : 중급의 상태, × : 해당시설의 부재 또는 하급 상태
 자료 : 강원발전연구원

제 4 장 주요국 크루즈 현황과 선박 운항관련 규정 분석

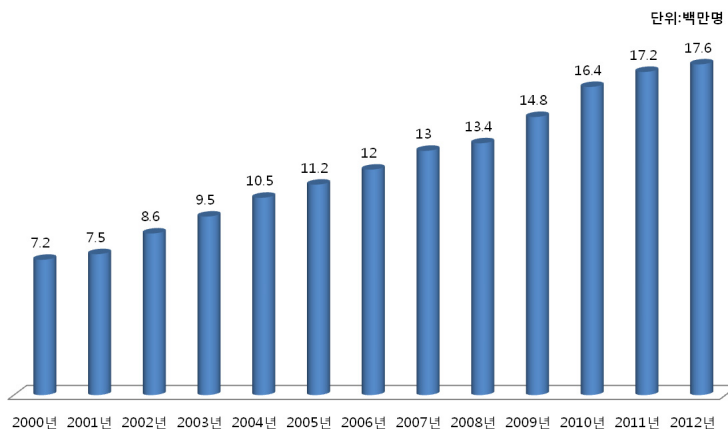
1. 미국

1) 시장동향 및 기반시설

(1) 크루즈 이용객

미국은 세계 최대의 크루즈 시장을 형성하고 있으며 연간 전체인구의 3%가 크루즈를 통하여 휴가를 즐기고 있다. 또한, 미국 전체 인구의 24%는 크루즈여행을 즐긴 경험을 가지고 있다. 캐나다를 포함한 북미의 크루즈 시장 성장추이를 살펴보면, 2000년 720만 명에서 2013년 1천 706만 명에 이를 것으로 추산되고 있다.

| 그림 4-1 | 미국 크루즈 시장 성장추이



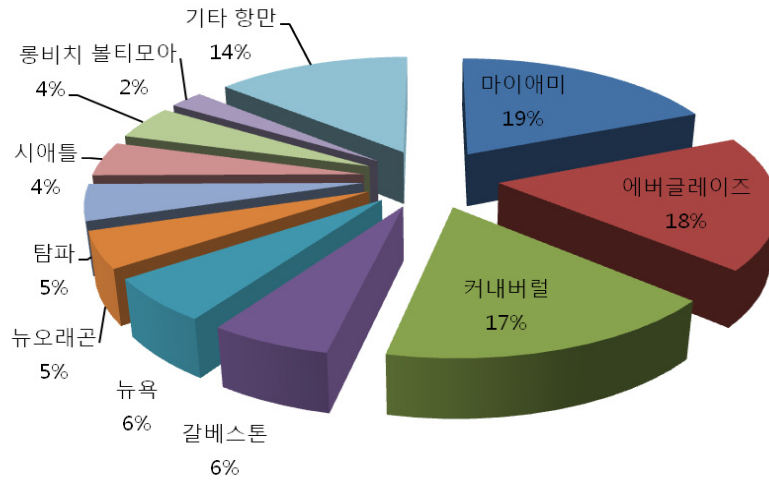
자료 : www.cruiseing.org

미국 크루즈 시장의 이용객 중 북미지역 거주민(미국, 캐나다)의 비중은 2000년 91%에서 2006년 84%, 2010년 72.8%, 2012년 68.0%로 점차 감소하고 있는 것으로 나타났다. 즉 과거에는 북미지역 거주민이 북미 크루즈 시장의 주요 고객이었지만, 항공기가 크루즈를 연계시키는 크루즈 상품의 등장에 따라 유럽이나 남미지역 사람들이 북미지역 주요 크루즈 거점을 운항하는 크루즈상품의 이용 빈도가 높아지고 있는 실정이다. 국제 크루즈 협회(CLIA)에서 실시한 미국의 크루즈산업에 따른 경제적 파급효과로는 2012년 연간 미화 423억 달러에 35만 6천 명의 일자리가 생겨난 것으로 분석되었다.

(2) 크루즈기반시설

북미 크루즈 시장을 이끄는 주요 항만은 미국의 최대 관광목적지인 플로리다를 중심으로 형성되어있다. 미국의 10대 크루즈 항만은 다음 그림과 같이 플로리다의 마이애미와 에버글레이즈가 높은 비중을 차지하고 있다. 미국 10대 크루즈 항만의 크루즈 이용객 비중은 전체의 86.4%로 매우 높은 비중을 형성하고 있으며 이중에서도 플로리다 지역이 60.2%를 차지하고 있어 플로리다 지역이 미국 크루즈 시장의 핵심 지역임을 알 수 있다.

| 그림 4-2 | 미국 크루즈 거점 항만의 크루즈 이용객 비중



자료 : www.cruising.org

| 그림 4-3 | 마이애미 크루즈 터미널 전경



자료 : 마이애미항만청 제공

2) 선박 운항 관련 규정

(1) 미국 국적 크루즈 선박의 등록 및 운항 규정

세계 크루즈 시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 미국은 크루즈 이용객의 증가에 따라 크루즈산업은 매년 성장하고 있다. 그러나 미국에 등록된 미국적 크루즈 선박은 1척으로 파악되고 있다(〈표 4-1〉 참조).

표 4-1 | 크루즈 선박의 선적 등록현황

국가	등록선박	크루즈선사
바하마	59	RCL, NCL, Carnival, Seabourn
파나마	30	Carnival, MSC
버뮤다	23	Princess, P&O
이탈리아	23	Coast, Aida
말타	20	Celebrity, Azamara, Pullmantour&Louis
네덜란드	15	Holland America Line
포르투갈	9	Classic International& Iberocruceros
영국	7	Cunard Line, P&O Australia
마셜아일랜드	4	Oceania
일본	4	NYK, Mitsui OSK, Venus
미국	1	NCL America

자료 : www.cybercruises.com

미국, 유럽 등 크루즈 선진국들은 크루즈 선박의 등록에 따른 조세부담의 경감과 더불어 운항 및 안전규제와 관련된 자국 규제의 회피, 저임금 선원 등의 공급을 목적으로 바하마, 파나마, 버뮤다 등 제3국에 등록하는 편의치적 제도(FOC, Flag of Convenience)를 활용하고 있다. 이에 따라 대부분의 크루즈 선박들이 크루즈 선박의 등록지를 제3국으로 하고 있으며 미국의 경우 NCL America만이 미국 국적을 취득하고 있다. 이는 미국 국적의 크루즈 선박을 위한 규정이 바하마나 버뮤다보다 상대적으로 엄격

한데 원인이 있다. 즉 미국내 국적 크루즈 선박은 Jones Act(Merchant Marine Act of 1920)의 규정에 따라 다음과 같은 3가지 규정을 가지고 있다.

- 미국 내에서 건조(The cruise ship must have been built, or born, in a U.S. shipyard)
- 미국 시민권자가 소유(The cruise ship must be owned by a U.S. company. It must also be registered in the U.S.)
- 탑승한 선원이 모두 미국인(The cruise ship must be staffed by U.S. crew members and paid based on U.S. minimum wage laws)

Jones Act의 규정이 마련된 배경으로는 연안운송에 따른 카보타지(Cabotage)에 근거한다. 즉, 미국내 항 구간의 연안여객이나 화물의 운송은 미국 국적의 선박에 의해서만 항해할 수 있도록 되어 있다. 미국의 Passenger Vessel Services Act(PVSA 1886)에 따르면, 미국 연안에서 외국 국적의 선박은 미국 내 연안 항구 2곳을 직접 방문할 수 없도록 규정하고 있다. 그리고 이를 위반한 경우에는 승객 1인당 미화 300달러 벌금을 징수하도록 되어 있다. Passenger Vessel Services Act에 따를 경우 미국내 크루즈 선박의 운항에 있어서 자국 국적 선박은 시애틀과 샌프란시스코의 2개 구간을 운항할 수 있지만 외국 국적의 선박은 시애틀과 샌프란시스코 간을 직접 운항할 수 없으며 중간 기착지로 캐나다 등 제3국을 경유해야만 한다. 그리고 이러한 규정은 크루즈 선박에도 동일하게 적용되기 때문에 미국을 모항으로 하는 크루즈선사들 대다수의 선사가 미국내 2개 구간을 운항하지 않고 있다.

미국은 Jones Act 및 Passenger Vessel Services Act의 규정 때문에 대부분의 크루즈 선박이 편의치적 제도(FOC, Flag of Convenience)에 근거하여 제3국에 크루즈 선박을 등록하고 있으며 크루즈선의 운항에 있어

서도 미국 내를 운항하기보다는 미국과 제3국을 경유하는 코스로 운항이 되고 있다.

한편, 최근 미국 크루즈업계에서는 2가지 새로운 이슈가 부각되고 있다. 미국은 크루즈산업에 있어서 최대의 소비시장임에도 불구하고 대부분의 크루즈 선박이 FOC를 활용하고 있어 크루즈 산업이 자국 경제에 크게 기여하지 못하고 있으며 복수의 기항지를 운항하지 못함에 따라 제3국이 반사적 이익을 얻고 있다는 것이다. 이에 따라 Jones Act 및 Passenger Vessel Services Act의 개정 필요성에 대한 의견이 높아지고 있다. 이와 더불어 새로운 문제점은 크루즈 선박의 FOC를 활용함에 따라 미성년자 고용, 저임금 노동시장 공급, 선내 범죄 등에 매우 취약하다는 것이다. 즉 대부분의 크루즈 선박이 마이애미를 중심으로 운항되고 있음에도 불구하고 외국국적을 취득함에 따라 크루즈내 불법적 행위에 대한 처벌과 더불어 환경오염에 대한 규제가 용의하지 못하다.

한편, 미국 내에서도 자국의 크루즈 산업 육성을 위해 Jones Act의 규정을 현실에 맞도록 변경하는 것에 대한 논란이 나타나고 있다. 법안을 변경하자는 주장의 배경은 우선 현재 크루즈 선박의 건조 자체가 미국 내에서 활발하게 이루어지고 있지 못하다는 데 있다. 즉, 2001년 미국 상무성의 조사에 따르면, 대규모의 상선건조 시장에서 미국이 차지하는 비중은 1% 미만으로 조선시장에서 미국의 가격경쟁력이 우수하지 못한 실정이다. 또한, 미국선원만을 고용할 경우 이에 따르는 최저 임금의 부담이 높아 크루즈 산업의 경쟁력이 저하되기 때문이다. 이에 따라 최근에는 Jones Act의 법안 중에서 미국인 고용비율을 75%로 변경하는 방안을 추진 중이다.

3) 미국내 크루즈 선박의 안전과 환경규정

크루즈 선박의 등록 및 운항과 관련된 규정 이외에 안전과 관련된 규정은 IMO의 규정에 따라 SOLAS(International Convention for the Safety of Life At Sea) 협약을 따르고 있으며, 미국에서도 해상안전 및 선박의 구조, 설비 기준은 이를 따르고 있다.

한편, 최근 들어 크루즈 선박에서 비롯되는 해양오염의 문제가 부각되면서 미국은 자국으로 입항하는 크루즈 선박에 대해서는 환경 관련 규정을 강화하고, 한편 이러한 환경규정 때문에 환경오염물의 처리 또한, 미국이 아닌 제3국에서 처리하는 문제가 최근 환경이슈로 부각되고 있다.

| 표 4-2 | 크루즈 선박의 환경관련 규제

구분		근거법령
국제 규정		MARPOL 73/78 and Act to Prevent Pollution from Ships
미국 연방규정		Regulation of ship pollution in the United States
	Sewage	The Federal Water Pollution Control Act, or Clean Water Act (CWA)
	Solid waste	- Marine Protection, Research and Sanctuaries Act - Act to Prevent Pollution from Ships
	Hazardous waste	Resource Conservation and Recovery Act
	Bilge water	Oil Pollution Act of 1990

자료 : www.epa.gov

2. 중국

1) 시장동향 및 기반시설

(1) 중국 크루즈 시장 현황

가. 중국 크루즈 입항 척수

중국 교통운수협회 ‘크루즈유람선분회(CCYIA)’²²⁾에 따르면 2010년 기준 중국내륙으로 입항한 선박 척수는 223척으로 2009년 대비 42.9% 증가했다²³⁾. 그 중 중국에서 출항한 편수는 95척으로 전년대비 18.8% 증가했으며, 중국 연안도시를 방문한 국제 크루즈는 128척으로 전년대비 68.4% 증가했다²⁴⁾.

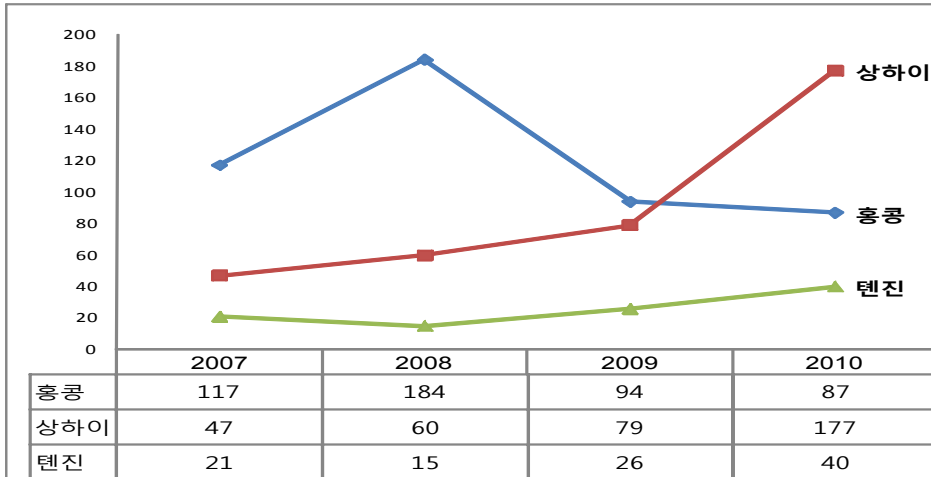
2010년 기준 중국 내륙 입항 척수의 대부분인 97.3%(217척)를 상하이항과 텐진항이 차지하고 있다. 2010년 기준 중국 내 크루즈선 입항실적은 상하이항 177척, 홍콩항 87척, 텐진항 40척이다. 2010년에는 상하이항과 텐진항으로 입항하는 크루즈선이 2007년 이래 연평균 각각 55.6%, 24.0% 급증했다. 이와 달리 홍콩항의 크루즈선 입항실적이 2007년 이래 연평균 9.4% 감소했다.

22) CCYIA(China Cruise & Yacht Industry Associations) 중국 크루즈산업 발전을 위해 정부, 산업계, 학계의 공동 협력 방안을 모색하기 위해 결성된 협회로 법령정비, 정책·규제 개선 방안에 대해 논의함

23) Chinadaily.com, “Qingdao becomes one of Chin's cruise homeports”, 2011.7.14.

24) 대한상공회의소(북경사무소), “세계 크루즈 시장의 중심으로 급부상하는 중국”, 『코참 차이나비즈니스 정보』, 제148호, 2011.10.24.

| 그림 4-4 | 중국의 크루즈선 입항 실적



자료: 중국교통운수협회크루즈및요트분회, 상하이시 홍콩우구인민정부, 상하이국제항운연구중심
출판, “국제크루즈항차 통계”, 각년도

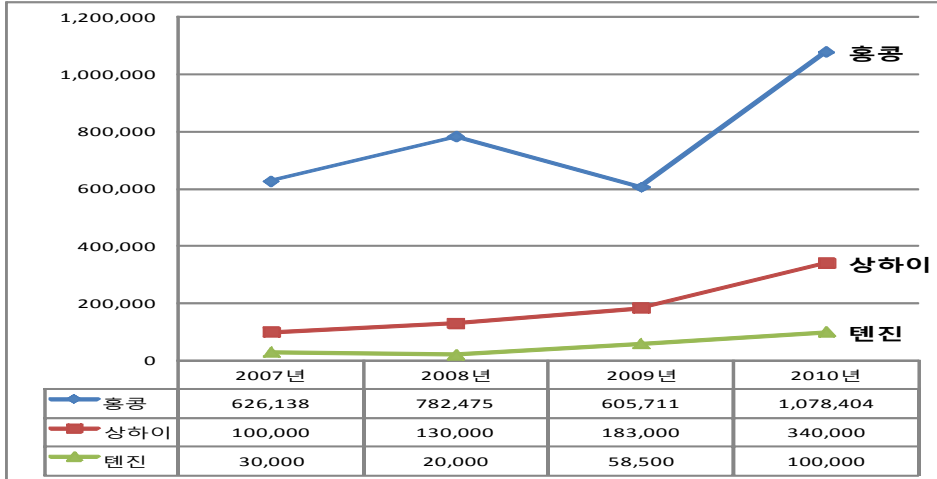
나. 중국 크루즈 입출항 이용객 수

중국교통운수협회 크루즈유람선분회(CCYIA) 통계에 따르면 2010년 중국 내륙 아웃바운드 관광객은 79만 명이며, 인바운드 관광객은 46.2만 명이다²⁵⁾. 크루즈를 이용하여 해외여행을 다녀온 중국내륙 관광객(아웃바운드) 수는 79만 명으로 2009년(65.8만 명) 대비 20.1% 증가했다. 2010년 크루즈를 통해 중국으로 입국한 외국인 관광객(인바운드) 수는 46.2만 명으로 2009년보다 15.5% 증가했다.

중국의 크루즈 관광객은 홍콩, 상하이, 텐진항의 순으로 입출항하고 있으며, 최근 상하이항과 텐진항의 이용객 수가 급증하고 있다. 2010년 기준 홍콩항의 크루즈 관광객은 홍콩항 107만 명, 상하이항 34만 명, 텐진항 10만 명으로 2007년 이래 연평균 각각 19.9%, 50.4%, 49.4% 증가했다.

25) 상계서(대한상공회의소, 2011).

| 그림 4-5 | 중국의 크루즈 관광객 입출항 추이



자료: 중국교통운수협회크루즈및요트분회, 상하이시 홍콩우구인민정부, 상하이국제항운연구중심 출판, “국제크루즈항차 통계”, 각년도; 天津每日新报, 텐진 입출항 관광객수, 2009.

(2) 크루즈 선사 현황

가. 중국 자국 선사

중국에서 크루즈 선박을 운항하는 자국 회사는 국제 크루즈 선사인 헤나(Hena) 크루즈와 장강 지역을 운항하는 연안 크루즈 선사 4개 등 총 5개가 있다. 중국 국제크루즈 선사 헤나 크루즈는 2013년 2월 26일 첫 항해를 시작한 신설 회사이다. 헤나호²⁶⁾ 출항으로 그 동안 외국 크루즈선사가 독점해온 중국시장에 처음으로 자국 크루즈선사가 운항을 시작했다.

연안 크루즈선사인 신세기크루즈, 장강국제크루즈, 이창 산샤 크루즈 유한공사 등 3개사는 운항 중에 있고, 충칭 뤼터우 그룹은 2012년부터 운항을 시작했다.

26) 헤나호는 발코니가 있는 스위트룸 9개, 바다가 보이는 객실 432개를 포함해 총 739개의 객실을 갖추고 있으며 최대 1,965명의 승선이 가능하다. 또한, 레스토랑, 면세점, 카지노, 영화관, 스파, 연회장, 다기능 회의실, 체육관, 수영장 등을 갖추고 있다.

가) 신세기크루즈(新世纪游轮)²⁷⁾

신세기크루즈는 2002년 설립되었으며, 구미 및 아시아지역, 중국내륙 관광객을 고객 대상으로 하고 있다. 신세기크루즈는 약 4,000톤에서 8,000톤급 5척을 보유하고 있다. 4,255톤급의 세기지성(世纪之星), 7,142톤급의 세기타이아(世纪钻石) 및 세기보석(世纪宝石), 8,359톤 급의 세기천자(世纪天子) 및 세기휘황(世纪辉煌) 5척이 있다.

나) 장강국제크루즈(Changjiang Cruise Overseas Travel Co.)²⁸⁾

장강국제크루즈는 SINOTRANS의 자회사이며 중국 내 최대 호화 크루즈 선사로 연간 운송능력은 1만 2천 명이다. 중국 우한(武汉)시에 본사를 두고 있으며 1980년대부터 지금까지 약 300만 명의 관광객을 유치했다. 장강국제크루즈는 총 12척의 선박을 보유하고 있다. 장강1호(长江壹号), 장강2호(长江贰号), 장강천사호(长江天使号), 남경호(蓝鲸号), 신주호(神州号), 빅토리아1-7호 등이 해당한다.

다) 이창 산샤 크루즈유한공사(宜昌三峡旅游船有限公司)²⁹⁾

이창 산샤 크루즈유한공사는 1997년 이창(宜昌)에 본사를 설립하고, 고급호텔 및 여행사 등을 공동 운영하여 원스톱 서비스를 제공하고 있다. 현재 보유하고 있는 선박은 제왕호(帝王号), 건륭호(乾隆号), 평호호(平湖号), 삼국호(三国号) 등 4척이다.

라) 충칭 뤼터우 그룹(重庆旅投集团)³⁰⁾

충칭 뤼터우 그룹은 2012년부터 1만 2천 톤 급 대형 크루즈선 10척을 중국내 조선소에서 건조 완료하여 운항중이다.

27) <http://www.centuryrivercruises.com>

28) <http://www.ccotc.com/cruise.do?method=queryCruiseList&typeid=5>

29) <http://www.threegorgestours.com>

30) <http://jljt.cq.gov.cn/CruisesList.aspx>

나. 중국 기항 외국적 선사

가) 코스타 크루즈사

2011년 11월 18일 카니발 그룹 산하의 코스타 크루즈사가 중국에서 “외국인 독자 크루즈 선박업무회사(外商独资邮轮船务有限公司)”를 설립했다. 이 회사는 2011년 9월 국무원 교통운수부에서 발표한 “외국인 독자 선박회사 설립 심사 및 관리 강화에 대한 통지(关于加强外商独资船务公司审批管理工作的通知)”에 의해 설립되었다. 이 회사는 코스타 크루즈 그룹의 선박들을 위해 고객 유치, 티켓 발급, 운임 결제, 계약 체결 등의 업무를 수행하고 있다. 이에 따라 “외국인 독자 크루즈 선박회사” 설립을 계기로 코스타 크루즈사의 중국 시장 개척이 가속화될 전망이다³¹⁾.

코스타 크루즈사는 2006년 7월 중국 시장에 진출했다. 그 이후 2009년 3월 코스타 크루즈사는 SIPG(Shanghai International Port Group) 국제여객운송중심 개발유한공사와 함께 “상하이 중이하이커 크루즈 자문회사(上海中意海歌邮轮咨询公司)”를 설립해 크루즈 업무를 공동 운영하고 있다. 중국내 독자 크루즈회사 설립으로 향후에는 선박을 40% 더 투입해 상하이~일본간 신규노선을 개발·투입할 예정이다.

코스타 크루즈사는 중국 관광객 유치를 위해 중국인 맞춤형 상품을 개발하고, 영화, 인터넷 등을 통하여 홍보하고 있다. 코스타 크루즈사 중국내 모항지는 홍콩, 텐진, 상하이 등이다. 운항노선은 일본, 한국, 동남아 항로이며, 2010년에 총 68항차를 운항했다. 코스타 크루즈사의 크루즈를 이용한 중국의 아웃바운드 관광객은 2010년 약 10만 명이다. 중국인을 위한 맞춤형 서비스는 ① 5박 6일, 7박 8일의 단기 상품 ② 선내 중국음식 제공, ③ 선내 면세점 및 오락시설 확대 등이다. 크루즈 상품에 대한 홍보는 영화 간접 광고, 인터넷 상에 홍보 영상 업로드 등이 주로 활용된다.

31) 상해상보(上海商报), 2011.11.19.

나) 로얄캐러비안 크루즈

로얄캐러비안 크루즈는 2008년 로얄캐러비안 상해 및 베이징대표처를 설립하여 중국에 처음 진출했다. 2011년 3월 미국캐러비안크루즈유한공사는 “베이징 중문글로벌크루즈투자개발유한공사”와 중국내 첫 합작 크루즈 선사를 설립했다. 2011년 3월 18일 샤먼에서의 합작 계약으로 중국 내 첫 합작크루즈선사가 설립되었다. 이 합작회사는 크루즈 모항을 공동 건설하며 대 타이완(상하이-샤먼-타이완) 항로 개통 신청을 공동으로 추진하기로 했다. 로얄캐러비안사는 중국 관광객 유치를 위해 중국인 맞춤형 상품을 개발하고, TV 광고 및 쇼핑몰 행사 등을 개최하여 홍보하고 있다.

로얄캐러비안사의 중국내 모항지는 홍콩, 텐진, 상하이 등이고, 운항 노선은 일본, 한국, 베트남, 러시아 항로이며, 2010년 총 39항차를 운항했다. 로얄캐러비안사의 크루즈를 이용한 중국의 아웃바운드 관광객은 2010년에 약 2만 5천 명 정도이다.

이 회사의 중국인을 위한 맞춤형 서비스는 ① 3박 4일의 단기 상품 ② 선내 중국어 안내판 추가, ③ 모든 선원 및 승무원 중국어 가능, ④ 무용 등의 무대 연출 추가 등이다. 크루즈 상품은 TV광고 및 고급 쇼핑몰 행사 등을 통해 홍보하고 있다.

(3) 크루즈 기반시설

가. 상하이 국제 크루즈 터미널³²⁾

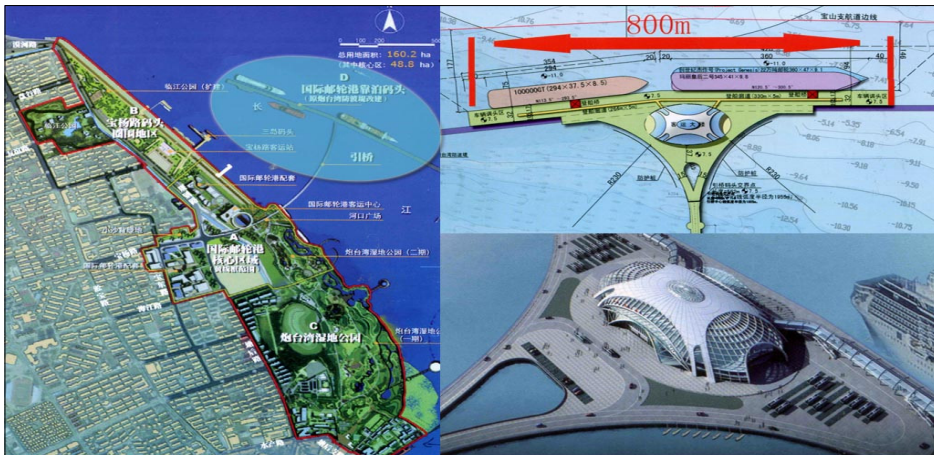
상하이항 우송커우(吴淞口) 크루즈 터미널은 양쯔강 하구에 있으며, 2010년에 완공되었다. 우송커우 터미널의 선석길이는 총 744m(2개 선석)이며, 수심 9~13m로 10만 톤급 1척과 20만 톤급 1척을 접안시킬 수 있다.

32) www.eChinacities.com, "Shanghai Wusongkou International Cruise Port Opens", 2011.10.17.

크루즈 터미널의 부지면적은 5만 m^2 로 연간 60만 8천 명을 수용할 수 있다.

2010년 시범 개시 때 11척의 국제 크루즈선이 입항했으며, 2011년 10월 15일 6시 우송커우 국제크루즈 터미널 정식 개장 후 2,700명의 크루즈 관광객을 탑승시킨 “Diamond Princess호(나가사키~상하이~홍콩)”가 처음 입항했다. 2012년에는 약 60척의 크루즈 선박이 입항했다.

| 그림 4-6 | 상하이항 우송커우(吴淞口) 크루즈 터미널 위치 및 조감도



자료 : 중국 우송커우 터미널 제공

나. 텐진 국제 크루즈 터미널

텐진 국제 크루즈 모항은 총 625m, 11.5m 수심의 2개 선석을 갖추고 있어 최대 22만톤 급 크루즈선 1척을 정박시킬 수 있다. 총 6만 m^2 의 여객 빌딩과 11만 m^2 의 광장시설을 갖추고 있다.

| 그림 4-7 | 텐진(天津) 국제 크루즈 터미널



자료 : 사진 필자 촬영

2) 정책여건

(1) 개요

가. 중국 중앙정부 크루즈 산업 육성 정책

2008년 6월 국무원은 크루즈 산업 활성화를 위한 “중국 크루즈경제의 발전 촉진에 대한 지도 의견(关于促进我国邮轮经济发展的指导意见)”을 발표했다. 크루즈산업 활성화를 위한 4대 추진목표는 ① 국제 크루즈 선박 기항유치, ② 크루즈 국제 네트워크 구축, ③ 크루즈 선박 제조능력 육성, ④ 크루즈 시장 육성 시스템 구축 등이다. 단기 전략은 중국 동해연안의 주요 지역을 대상으로 한 크루즈 기항지 여건 개선, 국내 소비시장 육성, 자국민의 크루즈 선박 탑승 기회제공 등이다. 중장기 전략은 크루즈관광산업 관련 법규 및 정책완비, 크루즈 선박 제조능력 확보, 크루즈 모항 건설에 따른 연관 산업 발전 시스템 구축 등이다.

그 후 2009년 3월 국무원 상무회의에서 “크루즈산업 발전의 촉진과

규범”이 발표되었다³³⁾. 이로 인하여 크루즈가 ‘산업’으로 분류되고, 4월부터는 중국 대륙 주민들에게 홍콩에서 대만까지 크루즈 여행이 허용되었다. 2009년 12월 1일 국무원은 “여행업 발전 촉진에 대한 의견(关于加快发展旅游业的意见)”을 발표했다. 이에 크루즈 여행이 국가 장려산업 리스트에 포함됨으로써 각 지방정부는 각종 정책적 혜택을 제공하고 있다.

교통운수부도 2010년 11월 3일 제5차 중국크루즈산업발전대회에서 5가지 정책을 발표했다.

① 외국 크루즈 선사가 특별허가를 받으면 중국내 여러 항만을 기항할 수 있도록 했다. 2010년 4월 교통운수부는 Seabourn Cruise Line이 상하이(上海), 샤먼(厦门), 톈진(天津), 다롄(大连), 칭다오(青岛)를 포함한 여러 항만에 기항하도록 비준했다.

② 외국 크루즈회사가 중국에서 독자로 경영부서를 설립하도록 허가했다.

③ 12.5개년 계획기간 동안 중국 크루즈 부두 건설 및 관리를 강화했다. 선진국 크루즈 운항 관리 및 크루즈 부두 시설 건설의 경험을 토대로 하여 안전성, 적응성, 미학적성, 실용성, 에너지 절약을 고려한 건설 기준을 마련할 예정이다.

④ 국제 해상 여객운송 관리를 강화하고 양안크루즈 운항 정책을 마련하는 것이다. 특별한 허가 없이 외국 크루즈선사가 양안관광(타이완 해협) 운항 및 여러 항만을 기항할 수 없다.

⑤ 여객 터미널 요금 납입 관리 체제 마련이다. 선진화된 톈진(天津), 상하이(上海), 샤먼(上海), 산야(三亚) 등 국제 크루즈 항만의 요금 납입 체계를 개선하는 것이다.

2010년 말 중국 국가여행국과 국가표준화 관리위원회는 중국 교통운수협회 ‘크루즈유람선분회(CCYIA)’³⁴⁾에 정식 위탁하여 중국 국가 크루

33) 상계서(대한상공회의소, 2011).

즈 산업표준인 “국제 크루즈 부두 여행서비스 규범”(国际邮轮口岸旅游服务规范)을 발표했다. 그리고 국무원 교통운수부가 2011년 9월 외국법인이 중국에서 독자적으로 크루즈 선박회사를 설립할 수 있도록 하는 “외국인 독자 선박회사 설립 심사 및 관리 강화에 대한 통지(关于加强外商独资船务公司审批管理工作的通知)”를 발표했다. 이 통지에 의해 중국내 외국인 투자 크루즈회사의 독자진출이 허가되었고, 크루즈 운항과 고객유치, 탑승권 발매 등에 대한 지침이 포함되었다.

나. 중국 지방정부 크루즈산업 육성 정책³⁵⁾

중국은 텐진, 상하이, 샤먼, 산야 4개 도시에 국제 크루즈 모항이 있으며, 하이난, 산둥, 저장, 푸젠, 광둥 등지에 16개의 국제 크루즈 선착장이 있다.

가) 텐진(天津)

텐진시와 빈해신구(滨海新区)는 국제 호화크루즈 기항 및 세계 최고급 크루즈 회사 입주를 유치하기 위해 자금 지원 등 크루즈 산업 발전 지원 정책을 발표했다. 동장보세항구에 설립하는 크루즈회사의 경영 성격, 운항 노선, 기항횟수 및 확대계획 등을 기반으로 매년 최대 100만 위안(약 1.8억원)의 자금을 지원하고 있다. 크루즈를 탑승하여 입국한 외국관광객의 통관효율화를 위하여 통관비자를 면제했다.

2010년 “텐진시 인민정부-하이난성인민정부 공동협력 MOU”를 체결하고, 크루즈 산업 발전을 공동으로 추진하기로 했다. 양 도시는 크루즈 모항 건설, 국제유명크루즈 협력 강화, 크루즈 관광 시장 개척, 고급 크루즈 노선 개발, 여객 통관 효율 제고 등 다방면에 협력하기로 했다.

34) CCYIA(China Cruise & Yacht Industry Associations)

35) 2010~2011 중국크루즈발전보고(中国邮轮发展报告)

나) 상하이(上海)

상하이시 정부는 상하이에 입주하는 크루즈선사에 대해 자금 지원 등의 크루즈산업 장려 정책을 발표했다. 상하이 지방정부는 현지에 등록된 크루즈 선사에 대해 설립 이후 3~5년간 면세 및 감세 혜택을 제공한다. 상하이시는 홍커우(虹口) 구베이와이탄(北外滩)에 크루즈 선사가 입주하면 최대 500만 위안(약 9억 원), 크루즈 대리점 및 여행사가 입주하면 100만 위안(약 1.8억 원)의 상금을 지불하도록 하고 있다. 또한, 크루즈선사가 이 지역에서 부동산을 구입하는 경우 최대 500만 위안(약 9억 원)의 구입 보조금을 지불하고, 부동산을 임대할 경우 연속 3년 동안 임대료 20%에 해당하는 보조금을 지급한다.

2010년 10월 13일 상하이관광국이 “상하이시크루즈산업 12·5 발전계획”을 발표하였으며, 비전은 상하이를 싱가포르, 홍콩과 함께 아시아지역 3대 국제 크루즈 허브항으로 발전시키는 것이다.

“2015년 상하이시크루즈산업 12·5 발전계획”의 2가지 목표는 ① 호화 크루즈선 자체 건조 기술 확보, ② 상하이를 모항으로 하는 국내 크루즈 선사 육성 등이다. 구체적으로는 2015년 말 상하이를 모항지로 출발하는 크루즈선사 5~8척, 관광객 30~50만 명을 우선 확보하고, 장기적으로 상하이항을 입출항하는 크루즈 척수 및 관광객이 각각 500척, 100만~120만 명이 되도록 하는 것이다. 크루즈 산업이 지역 경제에 직접적으로 영향을 미치는 경제적 파급효과는 50~80억 위안, 직간접 경제적 파급효과는 150~200억 위안이 될 것으로 전망되고 있다.

2015년 “상하이시 크루즈산업 12·5 발전계획”의 2가지 목표를 달성하기 위한 추진과제는 다음과 같다.

① 크루즈선 디자인 및 장비 개발을 위한 연구원 건설

② 독자 외국적 크루즈 회사 1~2개 상하이에 설립, 중국 자국 크루즈 선사 본사 1~2개 설립하도록 유치, 상하이 크루즈 전문 여행사 10~20개

여행사 육성

③ 상하이 크루즈 인프라 개선, 홍콩(虹口) 크루즈 부두는 고급 비즈니스 서비스 위주, 우송커우(吴淞口) 크루즈 부두는 대형 국제 크루즈 및 요트 정박 서비스 위주 제공, 효율적인 이용객 승하선 시설 건설, 레저 및 비즈니스 구역 설정, 국내외 관광객 서비스 제공 시설 구축, 크루즈 항만과 주변과의 원활한 교통 연계를 위하여 국제공항, 국도, 고속도로, 시내 주요도로, 철도역 등 공공 인프라 시설확충 및 셔틀 버스 제공, 선박 보급 및 유지보수 등 크루즈 선박 관리, 폐기물 처리 등의 서비스 제공

④ 크루즈 노선 개발 및 주변과 연계된 크루즈 관광 상품 개발, 구미 및 아시아 지역 국제노선 상하이항 기항 유치, 상하이 시내 및 장강 삼각주 도시들의 관광자원을 활용한 크루즈 문화 테마 관광 상품 개발, 항만 주변에 식당, 호텔, 박물관, 쇼핑몰 등 크루즈 문화 테마파크 건설 등 비즈니스 관광 프로그램 개발

⑤ 정부 부처 기능을 통합하여 상하이 크루즈 산업 발전 체제 마련, 발전개혁위원회, 교통, 관광, 공안, 변경검사, 해사업무 등 크루즈 관련 정부 부처가 중복되어 있으며, 업무 분담이 불명확하므로 이를 정비

⑥ 상하이 크루즈 산업 발전을 위한 법률을 정비, 통관수속 간편화, 외국 선사 현지 등록 비준, 세금 기준 규범화, 외국선사 모항 노선 개설 유치, 타 항만과의 협력 강화 등

⑦ 상하이 국제 크루즈 종합 정보 시스템 구축 및 2012년 이전 상하이 현지 종합 크루즈 홈페이지 구축 완료 등이다.

다) 샤먼(厦门)

샤먼은 크루즈 산업 발전을 위해 타이완 카오슝 항무국, 미국 마이애미시와 MOU 등 협력체계를 구축했다. 2010년 5월 10일 타이완 까오슝(高雄) 항무국과 협력 MOU을 체결했고, 2010년 11월 12일 미국 마이애미시와

우호교류 관계 협의서를 체결하여, 인프라건설, 관광 등 분야에서 제후를 통한 공동 발전을 추진하기로 했다.

샤먼시는 국제 호화 크루즈선을 유치하기 위해 자금지원 및 통관 등 다양한 혜택을 제공하고 있다. 국제 호화 크루즈선을 유치한 기업에게 유치 척수 당 1만 위안(약 185만 원)의 상금을 지불하고, 샤먼항을 연속 2년 동안 모항으로 하는 국제 크루즈 선사에 대해 100만 위안(약 1.8억 원)의 상금을 지불하고, 신속하고 편리한 녹색통관 정책을 발표했다.

샤먼시 해사국은 안전한 크루즈 모항 건설을 추진하기 위해 5가지 조치를 발표했다. 국제크루즈 선적항 구축 적극 지원, 타이완해협 양안 크루즈 경제 발전 추진, 크루즈 정착을 통한 안전항만 이미지 조성, 크루즈 출입항 통관 편리화 정책 실시, 크루즈 입출항 안전통로 실시 등이 이에 해당한다.

라) 산야(三亚)³⁶⁾

산야변경검문소는 ‘인터넷신고시스템’을 통해 쾌속통관플랫폼을 만들고, ‘대형 호화 크루즈 쾌속 통관법’을 출범했다. 그리고 산야 지방정부는 21개국 크루즈 여행 단체에게 15일 동안 무비자 방문을 허용하고 있다.

마) 칭다오(靑島)

칭다오는 호화 크루즈선을 유치하기 위해 2010년 칭다오항 6번 부두 개조에 10억 위안을 투자해 국제 크루즈 부두를 건설했다. 이번 공사에서 부두건설, 여객터미널, 항로, 주변 인프라 등을 변화 발전시켰다.

카니발그룹의 Costa Classica가 신규 항로(칭다오~제주~상하이~서울~칭다오)를 개설했으며, 이용객당 가격도 인하했다. 이번 신규항로의 이용객당 가격은 3,999위안(약 618.3달러)으로 이전 가격인 100,000위안(약

36) 상계서(중국크루즈발전보고), 상계서(대한상공회의소, 2011).

15,460달러)의 1/25 정도 수준이다.

(2) 여객선 및 크루즈 운항 관련 주요 규정³⁷⁾

중국에서 크루즈업에 대한 규정은 별도 법률로 마련되어 있지 않고 국제해운조례 등에서 다루고 있다. 중국의 크루즈 관련 규정은 중화인민공화국 수로운송관리조례 및 시설세칙, 국내운송선박 경영자격 관리규정, 외국 크루즈 중국 다항만 기항 업무 개시에 대한 공고, 크루즈 출입국 검사 관리 방법(시범적 시행), 국제 크루즈 항만 관광 서비스 규범 등 매우 다양하고, 최근에도 관련 규정이 제정되고 있다. 그리고 크루즈 운항에 관한 규정은 아직까지 대부분 여객선의 운항 기준을 적용하고 있다.

가. 선박운수의 경영범위·관리기구

선박운수의 경영범위는 선박의 항행구역에 따라 연해선박운수와 내륙하천선박운수로 나뉜다(제3조). 선박의 종류에 따라 화물선운수와 여객선운수로 나뉜다. 화물선운수는 보통화물선, 산적액체 위험물의 선박운수(액화가스운수선, 산적화학물질운수선, 유조선 운수)(아래 "액체화물위험물선박 운수"로 약칭)로 나뉜다. 여객선운수는 보통형선, 차량항송선, 고속여객선 운수로 나뉜다.

나. 경영자질조건

내륙하천의 보통화물선 운수를 제외한 선박운수를 경영할 경우 기업법인자격을 취득하여야 한다(제6조). 여객운송, 액체화물위험물운수기업을 설립할 경우 최소로 한명의 25% 이상 주식을 소지한 주주가 3년 이상의

37) 국내선박운수경영자격관리규정.

상응하는 종류의 해선, 하선 운수경력이 있어야 한다(제7조). 연해, 내륙하천 여객선운수의 경영을 신청할 경우 3년 이상 상응하는 해양, 내륙하천화물 운수경력이 있어야 한다. 연해, 내륙하천의 차량항송선 경영을 신청할 경우 3년 이상 상응한 연해, 내륙하천 여객선 운수경력이 있어야 한다. 액체화물위험물 선박운수의 경영을 신청할 경우 3년 이상 상응한 해상, 내륙하천의 보통 화물선, 여객선 운수의 경력이 있어야 한다.

다. 선박운수경영 관련 종업인원의 조건

선박운수에 종사하는 인원은 응당 아래 조건에 부합되어야 한다(제9조). (1) 선박운수기업의 관리자 중에 반수 이상의 인원이 교통부 승인기구가 발급한 근무자격증을 취득했거나 항운, 항해, 선박, 선박기계 등의 중등전공(내륙하천운송은 직업고등학교) 이상 학력을 가지고 있어야 한다. (2) 개인경영자는 성급의 교통주관부문 승인기구가 발급한 연수증명을 취득하여야 한다. (3) 기업의 해운업무, 기계업무의 관리자는 경영하는 해선, 하선에 대응하는 일등항해사, 기관장 적임증명서 또는 그 이상의 증명을 소지하여야 한다. (4) 기업은 4명 이상의 전문 관리자가 있어야 하고 관리자의 기업과 노동계약은 2년 이상이어야 한다. (5) 여객운송, 액체화물위험물의 선박운수인 경우 고급관리자 중에 최소 1명이 상응한 여객선, 위험물품선 선박의 선장 혹은 기관장 적임증서를 취득하여야 한다. 해운업무, 기계업무의 주관은 경영하는 해선, 하선에 대응하는 선장, 기관장 적임증서를 소지하여야 한다.

라. 선박운수경영 관련 선박의 조건

선박운수를 경영하는 기업과 개인사업자는 경영지역범위와 선박종류에 부합되는 선박을 가지고 있어야 한다. 성, 자치구, 직할시의 행정구역

내의 폐쇄통항수역에서 여객선운수를 경영하는 기업을 제외한 선박운수기업의 상응한 총 운수능력은 각각 최저표준에 부합되어야 한다(제11조). 연해보통화물선운수를 경영할 경우 보통 화물선 2,000 적재 톤, 연해 액체화물위험물 선박운수를 경영할 경우: 위험물선박 2,000 적재 톤, 그중 액화가스선박 운수를 경영할 경우 선복 2,000m³, 연해 여객운송을 경영할 경우 해양보통여객선 400객석, 고속여객선 200객석, 차량항송선 3,000적재 톤/400객석, 내륙하천액체화물위험물 선박운수를 경영할 경우 위험물선박 300적재 톤, 그중에서 내륙하천 액화가스선박운수를 경영할 경우: 선복 300m³, 내륙하천 여객운송을 경영할 경우: 내륙하천 보통여객선과 고속여객선 50객석, 내륙하천 차량항송선을 경영할 경우 차량항송선 1,500적재 톤/50객석 등이다.

(3) 크루즈 출입국 검사 관리 규정

가. 규정 제정 취지

중국의 개혁개방과 크루즈 경제 발전의 수요에 맞도록, 또는 크루즈 출입국 편리화, 통관 효율 향상, 안전한 관리 감독 확보, 서비스의 질 향상 등을 위해, 공안부는 〈중화인민공화국출입국검사조례〉, 〈국제항행선박 중화인민공화국 항만 출입 검사 방법〉 등 법규와 규정을 참고하여 이하와 같이 본 방법을 제정한다(제1조).

나. 적용 대상

본 방법은 중화인민공화국의 대외 개방 항만에 출입하는 크루즈와 해당 크루즈에 탑승하는 여객 및 직원에 적용된다(제2조).

다. 검사기관의 의무

출입국검사기관은 항만관리기관, 검사기관 및 크루즈, 크루즈대리회사, 크루즈 국내 관광 담당회사, 항만사무국 등 부서와의 업무 연락을 강화하고 양호한 상호작용 체제를 구축하고 효율적인 감독관리를 확보하는 것을 기초로 하여 서비스 수준을 향상시키고 크루즈 출입국을 편리화 한다(제3조). 여객들이 출입국 수속을 밟을 수 있도록 검사 대합실을 개설해야 한다. 검사 대합실이 없거나 검사 수요에 만족하지 못하는 경우에 현지 상황을 고려하여 상급 기관의 비준을 받아 검사원이 동반 승선하여 검사하거나 기항 후 검사원이 승선 검사하는 등 방법을 실시한다(제4조).

라. 검사 대상과 원칙

크루즈에 탑승하여 중국 항만에 도착했으나 하선하지 않는 여객들은 출입국 수속을 안 밟아도 되며 출입국 인원 통계에도 제외되지만 출입국 자료에 대해 간단 조사를 실시한다. 간단한 조사시 출입 금지자나 수배중인 사람 혹은 무효 여권을 가진 자들이 발견될 경우 입국 수속을 해주어야 하며 관련 규정에 따라 처리한다. 입국금지자나 행방을 파악한 감시대상인 경우 입국 수속은 안 밟아도 되지만 관리 감독을 강화하고 입국하는 것을 엄격히 방지해야 한다. 입국 항만에서 입국 수속을 밟지 않은 여객들은 기타 기항지에서도 입국 수속을 할 수 없는 것이 원칙이다(제5조).

마. 크루즈 승객의 입출국 및 승하선 규정

크루즈가 기항할 때 새로 승선한 여객들이 크루즈가 기항하는 다른 항만에서 하선하여 관광할 수 있으나 크루즈를 탑승하고 출국해야 한다. 크루즈 입국항에서 입국 수속을 마친 여객들은 크루즈가 기항하는 모든 항만에서 크루즈를 떠날 수 있다(제6조).

크루즈가 항만에서 정박하는 동안, 입국 수속을 마친 여객들은 크루즈 전자신분증 및 입국 검사 직인이 있는 출입국 증명 자료 복사본을 소지하여 크루즈를 여러 차례 승하선할 수 있다. 기항지에서 새로 승선한 여객들은 크루즈전자신분증과 승선항 출입국 검사 직인이 있는 출입국 증명 자료 복사본을 소지하여 크루즈를 여러 차례 승하선 할 수 있다. 승하선 인원을 검사할 때 사람과 사증(출입국자료 및 전자신분증)을 대조해야 한다. 출입국 사증 복사본의 사진이 잘 안 보이는 경우 원본 제출을 요구하여야 한다. 특수 경우에 필요하면 검사기관은 여객과 선원에게 원본을 소지하여 승하선하도록 요구할 수 있다(제7조).

크루즈를 탑승하여 출입국하는 외국 관광객은 크루즈에서 제공하는 <여객 리스트>를 소지하면 외국인 입출국 카드(입국 후 다시 해당 크루즈를 탑승하여 출국하거나 새로 승선한 외국 여객 제외)를 작성하지 않아도 된다(제8조).

바. 크루즈대리업체의 역할과 의무

검사기관은 크루즈대리업체에게 다음 사항을 요구한다. 1) 크루즈 정박계획, 선박자료, 선원 명단, 여객 명단 및 기타 관련 자료를 빠르고 정확하게 해당 검사기관에 보고하도록 한다. (2) 크루즈 측이 해당 검사기관의 요구에 따라 각종 검사 업무를 미리 준비하도록 독촉한다. (3) 전문 직원을 검사 현장에 파견하여 검사기관 및 크루즈 측 그리고 기타 기관과의 소통 및 연락 업무를 담당하고 여객 자문 처리 업무에 협조한다.

사. 항만사무실의 역할과 의무

크루즈 선박이 입항하는 항만의 사무실은 다음 사항을 준수한다. (1) 부두 봉쇄 조건 및 안전시설을 완비하게 한다. (2) 검사기관과 협조하여

항만 내부 한정구역의 경비 업무를 강화한다. (3) 여객선 전용 부두가 아닌 곳에 크루즈를 정박해야 할 경우, 검사기관과 먼저 상의해야 하며 검사 및 안보 업무에 협조한다.

아. 크루즈 국내 관광 담당회사의 역할과 의무

크루즈 국내 관광 담당회사의 역할과 의무는 다음과 같다. (1) 사전에 상륙 여객들의 관광 계획을 검사기관에게 알린다. 상륙 여객수가 많은 경우 관광회사는 검사현장에 전문 인원을 파견하여 여객 인솔 및 출입국 검사, 승하선 가이드 등 업무에 협조하도록 한다. (2) 크루즈 여객들이 상륙한 후 관광 회사 가이드는 검사기관과 연락을 유지하고 문제 발생시 즉시 보고한다. (3) 새로 승선할 여객 명단을 미리 제출하고(현장 검사 여건이 안 될 경우, 여객의 출입국 사증 및 개인자료 페이지 복사본 함께 제출) 여객들이 신속히 검사 받을 수 있도록 협조한다.

자. 크루즈 입국 검사

크루즈 입국 이전에, 검사기관은 선박측이나 대리회사의 보고를 통해 크루즈, 여객 및 선원에 대해 예비 검사를 실시한다. 크루즈가 정박한 후, 검사원이 승선하여 선박 입국 수속을 한다. 선박측은 〈총신고서〉, 〈여객명단〉, 〈선원명단〉, 〈선원상륙신청서〉, 〈선원물품신고서〉 등 관련 자료를 제출한다. 검사원은 선원 사증 및 관련 비자를 검사하고 사전 보고된 〈선원명단〉 및 선원 사증을 대조 확인하여 선원이 변경되거나 정확하지 않는 경우 해당 명단에 대해 재차 검사 실시하도록 한다. 선박 측의 신청에 의하여 선원 상륙증을 발급한다.

크루즈 입국 수속이 마친 후, 검사원은 크루즈 측에 여객을 모아 검사 대합실에서 입국 검사받도록 요구한다. 검사기관은 규범에 따라 입국 검사

를 실시하고 사증의 개인자료페이지 복사본에 도장을 찍는다(입국 후 크루즈에 다시 탑승하지 않는 여객은 입국사증 개인자료 페이지 복사본).

선원은 본인의 출입국 사증 및 검사기관이 발급한 <선원상륙증>을 소지하여 선원 통로를 통해 승하선한다. 검사원은 선원의 출입국 사증 및 선원 전자신분증 인식 내용을 대조 확인한다.

차. 승선 검사

검사기관은 크루즈나 크루즈 대리 회사의 요청으로 검사원을 전 기항지로 파견하고 함께 승선하여 입국 검사 수속을 처리할 수 있다.

검사원이 출국시 검사 도장, 매사(梅沙)시스템³⁸⁾이 내장된 컴퓨터, OCR리더 및 기타 필요한 업무 용품을 휴대할 수 있으나 비밀 문서나 대외적으로 공개하지 않은 문서, 자료 휴대는 금지된다.

크루즈가 공해에 진입한 후 검사원은 <총신고서>, <여객명단>, <선원명단>, <선원상륙신청서>, <선원물품신고서>등 관련 자료와 여객, 선원 출입국 사증을 수령한다. 여객 및 선원의 출입국 사증 및 관련 비자 상황을 확인하고, 입국 예정 여객 및 상륙 계획 없는 여객과 모든 선원의 출입국 사증 자료를 따로 따로 매사시스템에 입력한다. 관련 규정에 따라 상륙 예정인 여객 및 선원의 입국 사증에서 입국 검사 도장을 찍어주고(입국 후 크루즈를 타고 해당 항만에서 바로 출국할 예정인 경우 출국 검사 도장도 함께 찍는다. 검사 도장의 날짜는 여객, 선원의 실제 출입국 날짜) 입국 예정인 여객의 출입국 사증 개인자료 복사 페이지에 입국 검사도장을 찍는다(검사 날짜는 여객 실제 입국 날짜여야 한다). 매사시스템에서 등록된 데이터를 출력하여 검사기관에 제출한다. 크루즈 측의 신청으로 선원을 위해

38) 매사(梅沙) 시스템은 정보검색, 외국인관리, 인터넷수배, 인터넷조사 등 20가지 기능을 엄밀히 수행할 수 있는 고성능의 장비로 중국에서 주로 출입국관리 업무를 하는 공항이나 항만에서 사용하고 있음

상륙증을 발급한다. 크루즈 정박 시 입국 예정인 여객과 선원의 모든 데이터를 매사시스템에 입력한 후 정식으로 입국 검사를 실시한다.

승선 검사 진행 시 발견한 정부 감시 대상에 대해 안전하고 완벽하게 처리해야 한다. 중요 감시 대상에 대한 처리는 여객과 선원 상륙전에 마무리해야 한다. 입국 금지 대상인 경우 크루즈 측과 크루즈 입구 감시원에게 해당 입국 금지자가 상륙하지 못하게 단속을 지시한다. 이미 입국 수속을 한 경우는 사증에 있는 도장을 말소하고 도장이 찍힌 출입 사증 사본을 회수한다. 출국 금지자나 무효 사증 소지자는 하선 수속을 마치고 출입국 도장이 찍힌 사증 사본과 무효 사증을 회수한다. 수배중인 자는 미리 고지하지 않고 크루즈 정박한 후 적당한 이유와 방법으로 크루즈를 떠나게 한다. 크루즈 정박 후 입국 수속을 마친 여객과 선원들은 상륙할 수 있다. 검사원은 서류와 본인을 대조, 확인한다.

카. 크루즈 출항 검사

크루즈나 크루즈 대리 회사, 국내 관광 담당회사는 새로 승선할 여객 및 선원의 명단을 검사기관에게 미리 송부하고 해당 인원들의 출입국 사증 사본을 복사한다. 검사원은 새로 승선할 여객의 출입국 사증, 비자를 검사하고 출입국 사증 개인 자료 페이지 복사본에서 승선 날짜를 기재하고 그 위에 업무 전용 도장을 찍는다. <신규 승선 인원 명단>을 작성한 후 검사 상황을 기재하고 <변봉문서>에 넣는다. 출국 항만 검사 기관은 이상 인원들 위해 출국 수속을 해준다.

상륙 후 다시 승선할 여객들은 전자신분증과 입국 검사 도장이 찍힌 출입국 사증 복사본을 소지하여 승선하고 검사원은 이를 대조 확인한다. 검사 시 비상 사항이 생기는 경우 제13조(2)항을 참조한다.

크루즈 출항 수속 시, 검사원은 여객과 선원의 승선 시간 및 선박 정

박 후 승하선 인원의 상황을 파악해야 하며 승선 여객과 선원의 인원수를 체크하고 크루즈나 해당 대리 회사에게 〈여객 명단〉, 〈선원 명단〉 등 자료를 수령하고 〈변봉문서〉을 작성한 후 선장을 통해 다음 항만 검사기관에게 전달한다. 종이로 된 〈변봉문서〉을 작성하는 동시에 다음 항만 검사기관에게 전자판 변봉을 발송해야 한다.

크루즈가 여러 항만에 기항하는 경우, 다음 항만 검사기관이 이용할 수 있도록 현재 항만 검사기관은 출항 시 여객과 선원의 검사 데이터를 매사시스템 크루즈 검사 전용 ftp 주소로 업로드 해야 한다. 파일명은 “검사기관명+크루즈명+여객(선원)데이터+날짜”형식으로 통일된다.

타. 크루즈 항만 진입시 검사

크루즈 정박 전에 검사원은 수령한 여객 및 선원 데이터를 매사시스템에 입력하여 검사한다. 입력하기 전에 차질없이 데이터를 확인한다. 검사시 시스템 정보가 생길 경우 제13조(2)항의 규정을 참조한다.

크루즈 정박 후, 검사원은 그 전 항만의 검사기관의 〈변봉〉을 받아 내용을 확인한 다음, 크루즈 입항 수속을 한다. 여객이 상륙 시, 검사원은 도장이 찍힌 사증, 전자신분증을 가지고 본인과 대조 확인한다. 선원은 본인 사증과 〈선원등록증〉을 소지해 선원통로로 승하선한다.

파. 크루즈 출국 검사

크루즈 출국시 다음의 경우 대합실 검사를 실시한다. 1) 출국 항만에서 새로 승선한 여객, 2) 해당 항만에서 입국한 후 바로 출국하는 경우이며 입국 시 대합실 검사 방식으로 수속을 마친 여객 등이다.

3. 일본

1) 시장동향

(1) 크루즈 이용 현황

2012년의 일본의 크루즈 이용객(자국민 크루즈 여행 이용자수)은 외항 크루즈 및 국내 크루즈 이용자를 합하여 총 21만 7천 명으로 전년대비 약 16%(약 3만 명) 증가했다. 2012년 일본국적 외항 크루즈 이용자는 약 12만 명, 같은 해 일본국적 국내 크루즈 이용자는 약 9만 6천 명 수준이다.

일본 크루즈 관광객은 2009년 리먼쇼크 이후 경기저하, 신종인플루엔자 유행 등의 영향으로 전년대비 약 12% 감소하였으나 2012년에는 2000년의 외항 및 국내 크루즈 이용자수(약 21만 명)와 거의 같은 수준으로 회복되었다.

표 4-3 | 외항·국내 크루즈 이용객의 추이

(단위: 명)

년도	외항 크루즈				국내 크루즈				합계	
	일본 선사	외국 선사	소계	전년 대비	외항 크루즈	내항 페리	소계	전년 대비	이용객	전년 대비
1989	36,200	21,900	58,100	32.6%	95,700	-	95,700	6.5%	153,800	15.0%
1990	38,100	28,600	66,700	14.8%	108,200	-	108,200	13.1%	174,900	13.7%
1995	45,100	34,400	79,500	7.6%	145,500	-	145,500	8.4%	225,000	8.1%
2000	21,100	109,400	130,500	84.3%	83,400	2,000	85,400	-13.3%	215,900	27.5%
2005	16,700	61,200	77,900	6.3%	73,900	4,400	78,300	-9.7%	156,200	-2.4%
2010	15,300	86,900	102,200	24.3%	84,500	1,700	86,200	1.7%	188,400	12.8%
2011	16,200	87,400	103,600	1.4%	80,500	2,400	82,900	-3.8%	186,500	-1.0%
2012	19,300	101,000	120,300	16.1%	93,600	2,800	96,400	16.3%	216,700	16.2%

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과

일본선사가 운항하는 외항 크루즈선의 2012년 이용자는 약 1만 9천 명으로 전년에 비해 약 3천 명 증가했다. 외국선사가 운항하는 크루즈선 이용자는 약 10만 1천 명으로 전년대비 약 15% 증가하여 합계 약 12만 명이다. 이는 전년대비 약 16%(약 1.7만 명) 증가한 수치이다. 크루즈 목적별로는 레저가 96.5%로 매년 계속 90%를 초과하고 있다. 크루즈 여행 기간에 따른 숙박일수로 보면, 1~4박의 단기 이용객 수가 전체의 35.3%를 차지하고 5~13박의 이용객 수는 전체의 56.4%이다. 14박 이상은 전체의 8.2%이다. 전체 숙박인원은 약 112만 명, 평균 숙박일수는 약 9.3일로 전년 8.3박보다 증가했다.

크루즈 여행 지역별로는 구주지역이 전체에서 약 39.6%(4.7만 명), 극동러시아를 포함한 아시아 지역이 약 36.8%의 순이다. 전년과 비교하면 아시아지역과 지중해지역이 눈에 띄게 증가하였다.

| 표 4-4 | 외항 크루즈 목적별 점유율 추이

(단위: 명, %)

구분	2007년		2009년		2010년		2011년		2012년	
	이용객	점유율	이용객	점유율	이용객	점유율	이용객	점유율	이용객	점유율
레저	89,400	93.1	77,600	94.3	97,400	95.4	98,800	95.5%	116,100	96.5%
인센티브	-	-	1,100	1.3	600	0.6	500	0.5%	0	0.0%
세미나	2,200	2.3	2,400	2.9	2,800	2.7	2,100	2.0%	2,700	2.2%
단체여행	1,700	1.8	-	-	-	-	1,400	1.4%	500	0.4%
교류	2,700	2.8	1,200	1.5	1,300	1.3	700	0.7%	1,000	0.8%
합계	96,000	100.0	82,300	100.0	102,100	100.0	103,500	100.0%	120,300	100.0%

주: 1) 인센티브란 기업이 판매 촉진을 위해 대리점, 종업원 등을 대상으로 초대하거나 저가여행을 말함

2) 교류란 자매항, 자매도시간의 교류를 주요 목적으로 하는 것으로 관공서, 시민단체 등이 주체하는 것을 말함

자료: 일본 국토교통성

한편 일본 항만에 기항하는 크루즈 선박은 2012년에 외국선사 크루즈선이 476회, 일본선사 크루즈선이 629회, 합계 1,105회로 전년대비 297회 증가했다. 항만별로는 기항횟수가 요코하마항(横浜)이 142회로 2007년 이후 계속 1위를 차지했고, 하카타(博多)항이 외국선사 운항 크루즈선의 기항횟수가 증가하여 112회로 전체 2위, 외국선사 기항 1위를 차지했다.

일본선사 운항의 크루즈선 기항횟수는 629회로 전년도 631회에서 약간 감소했다. 항만별로는 요코하마항(横浜)이 116회, 고베항(神戸)이 88회로 전년도와 같이 크루즈 발착항의 기항횟수가 많다.

표 4-5 | 2007~2012년도 항만별 크루즈선의 기항횟수(상위 10위)

전체			외국선사			일본선사		
순위	항만 명	횟수	순위	항만 명	횟수	순위	항만 명	횟수
1	요코하마(横浜)	142	1	하카타(博多)	85	1	요코하마(横浜)	116
2	하카타(博多)	112	2	나가사키(長崎)	72	2	고베(神戸)	88
3	고베(神戸)	110	3	나하(那覇)	47	3	나고야(名古屋)	38
4	나가사키(長崎)	73	4	이시가키(石垣)	46	4	후타미(二見)	30
5	나하(那覇)	67	5	가고시마(鹿児島)	27	5	하카타(博多)	27
6	이시가키(石垣)	52	6	요코하마(横浜)	26	6	동경(東京)	21
7	나고야(名古屋)	43	7	벳푸(別府)	25	7	나하(那覇)	20
8	가고시마(鹿児島)	34	8	고베(神戸)	22	8	미야노우라(宮之浦)	15
9	벳푸(別府)	34	9	오사카(大阪)	22	9	오타루(小樽)	14
10	오사카(大阪)	33	10	히로시마(広島)	14	10	오사카(大阪)	11

자료: 일본 국토교통성

(2) 크루즈 선박 현황

일본 크루즈 관광은 1972년 상선미즈이객선(MOL)이 운항하면서 시작되었으며, 현재는 이 외에 NYK, 일본 차터 크루즈, 일본크루즈객선, 크리스탈 크루즈 등 총 5개 크루즈선사가 사업을 하고 있다. 일본의 크루즈 선

박은 니혼마루(2.2만 톤), 후지마루(2.3만 톤), 퍼시픽 비너스(2.7만톤), 아스카II(5만 톤), 크리스탈 심포니(5만 톤), 크리스탈 세레니티(6.9만 톤) 등이 있다.

| 표 4-6 | 일본의 크루즈 선박 현황

선박	Nippon Maru 2	Asuka 2	Pacific Venus	Fuji Maru 2	Crystal Symphony	Crystal Serenity
운영 선사	Mitsui O.S.K. Passenger Line, Ltd.	NYK Cruise Co, Ltd	Japan Cruise Line, Inc.	Nippon Charter Cruise, Ltd.	Crystal Cruises	
총톤수	21,903	50,142	26,594	23,235	51,004	68,870
항해속력	21	21	18.5	18	20	20
승객정원	523	872	644	600	1,019	1,236
승조원	160	470	204	146	566	655
취항년월	2010.03	2006.02	1998.04	2005.02	1995.05	2003.07

주: 1) Nippon Charter Cruise 회사는 Mitsui O.S.K Passenger Line 회사와 Japan Cruise Line 회사가 공동출자하여 설립

2) Crystal Cruises사는 NYK Cruise 회사가 전액 출자하여 설립한 미국 자회사로서 운영 중인 크루즈 선박 Crystal Symphony 및 Crystal Serenity의 선적은 Bahamas임

자료: 일본 국토교통성

(3) 크루즈 기반시설

일본 전국에는 주요 항구가 128개, 지역항구가 951개, 총 1,079의 항구가 있으나, 대부분 컨테이너를 비롯한 화물, 수산물을 취급하는 항만이다. 일본에서 여객선과 크루즈선이 입출항하는 대표적인 항으로는 오사카항, 요코하마항, 시미즈항, 고베항 등이 있다.

가. 요코하마항 국제여객터미널

요코하마항 국제여객터미널은 1995년 요코하마항 중심부에 크루즈 전

용터미널로 건설되었다. 크루즈 터미널은 2002년에 혼모쿠 피어와 다이코쿠 피어를 잇는 요코하마다리 안측에 자리하고 있는 오오산바시 피어를 개조하여 재조성되어 현재 미나토미라이지구와 인접하여 관광객들이 즐겨 찾는 장소로 변모했다.

| 그림 4-8 | 일본의 요코하마항 크루즈 터미널 전경



자료 : 필자 촬영

요코하마 크루즈 터미널의 외형은 선박의 모습을 형상화하였으며, 동북아시아 및 동남아시아를 연결하는 국제크루즈선의 기항지이면서 일본 연안 및 요코하마 항내를 항행하는 국내 크루즈선의 정박지이기도 하다. 출입항 선박의 경우 주로 일본 국내 크루즈 선박이 기항하고 있으며 외국인 관광객 보다 일본 시민에게 더욱 인기가 있는 항만 도시이다. 이 터미

널은 국제 설계공모를 통해 터미널을 건설하여 시설물의 미적 부분을 강화하였으며, 옥상 부분에 녹지를 조성하고 해양조망을 할 수 있는 시설을 갖추어 시민 휴식공간을 확보한 부분이 특징이다. 크루즈 선박이 접안되었을 시 경관의 조망을 살리기 위하여 건물의 높이를 가능한 억제하여 지붕면은 가파르지 않은 두 방향의 곡면으로 한 개성적인 형상을 지니고 있다. 국제 크루즈와 국내 크루즈선이 함께 이용하는 시설이며, 좌우로 450m 안벽이 있어서 10만톤 이상의 대형크루즈선도 동시에 접안이 가능하다. 접안된 선박의 크기 및 디자인에 맞추어 조절이 가능하도록 설계된 이동식 승객 연결 통로가 구비되어 있어 이용객의 승하선이 용이하도록 설계되어 있다.

요코하마 크루즈 터미널의 시설 내역은 다음과 같다.

표 4-7 | 일본의 요코하마 국제크루즈 터미널 시설내역

구분	내용
규모	- 길이 430m, 높이 15m, 폭 70m, 면적 44,000m ² * 수면에서 2층까지 높이는 크루즈 선박의 높이를 고려하여 10m로 설계함
구조	- 지하 기계실, 1층 주차장, 2층 크루즈 터미널, 옥상
주요시설	- 출입국 로비: 안내시설, 발권소, 객선 대기장소, 커피숍 및 기념품 판매점 - CIQ(3,000m ²): 세관, 출입국관리, 검역시설 - 오오산바시 홀(2,000m ²): 이벤트 홀, 레스토랑 - 옥상: 휴식 공간, 환송 데크, 야외 이벤트 광장
수용능력	- 야마시타측 안벽(A, B berth): 길이 450m, 수심 12m - 신코측 안벽(C, D berth): 길이 450m, 수심 10~11m - 주차능력: 승용차 40대, 버스 28대

나. 오사카 템포산 여객선터미널

1859년에 개항된 오사카항은 일본 최초의 현대화된 국제 무역항으로 일본에서 처음으로 크루즈 터미널을 개장한 항만이다. 오사카항에는 템포

산 여객터미널, 국제여객터미널, 오사카 남항 페리터미널과 오사카 남항 가모메 페리 터미널 등 4개의 여객터미널이 있다. 템포산 여객터미널이 크루즈 선박용 터미널이고 국제여객터미널은 중국 상하이와 부산을 운항하는 고속 페리용으로 사용된다. 오사카 남항 페리터미널과 오사카 남항 가모메 페리터미널은 일본 내 다른 도시와 연결하는 용도로 주로 활용하고 있다.

템포산 여객터미널은 총길이 370m의 2개 선석이 나란히 있어 일반 크루즈의 접안이 용이하도록 설계되어 있고 터미널의 총면적은 2,500㎡로 시간당 최대 1,000명의 여객이 통과될 수 있는 CIQ 처리능력을 갖추고 있다. 또한, 오사카 국제공항 및 간사이 국제공항까지 30분 정도의 거리로 접근성이 뛰어나고 오사카 시내로의 접근이 용이하다.

표 4-8 | 일본의 오사카항 여객터미널 시설내역

구분	선석명	길이(m)	수심(m)	주요 특징
여객(크루즈)터미널	Tempozan Wharf W-3, W-5	370	항로수심 11.0 안벽수심 27m	-터미널건물면적: 2,900㎡ -CIQ 시설완비, 시간당 1,000명 통과 -Passenger Gangways 연결 -수화물처리장 765㎡
	Central Pier North Wharf	210	11.0	
소형 정기 여객선 터미널	Tempozan West Wharf	196	3.0	-Thalassa사, Osaka Aquabus사 주로 이용 -Universal City Port -오사카항 크루즈 투어항
	Tempozan East Wharf	110	4.0	-Goto Sangyo Kisen사 이용

2) 정책여건

(1) 크루즈 육성 정책

일본의 크루즈 관련 정책은 국토교통성 관광청(2008.09 신설), 해사국, 항만국(진흥과)을 비롯하여 국제관광진흥기구, 일본여행협회, 일본항만협회, 일본외항객선협회 등이 참여하고 있다. 일본에서는 크루즈산업의 육성을 위하여 2001년(평성 13년)에 일본외항객선협회를 중심으로 크루즈진흥책 검토위원회³⁹⁾를 구성했다. 크루즈진흥책 검토위원회에서는 “일본의 객선크루즈 진흥에 관한 제언”이라는 보고서를 통하여 다음과 같은 크루즈산업의 육성방향을 설정했다.

가. 검토위원회 설치 배경

2000년을 기준으로 전년대비 외항 크루즈 관광객이 84% 늘어 폭발적인 증가 추세를 보였으며 향후 지속적인 성장세를 보일 것으로 예측된다. 크루즈 인구가 증가한 가장 큰 이유는 말레이시아의 스타크루즈가 하카타항과 고베항에 기항하기 시작한 점이며 비교적 저가의 짧은 국제크루즈로 한국의 부산을 들리는 코스가 증가하기 때문이다.

국토교통성(당시 운수성)에서는 1998년에 22만 명인 크루즈 인구가 2008년에는 100만 명에 달할 것으로 크루즈사업진흥계획을 공표하였다. 이러한 목표에 부응하기 위한 새로운 해결책이 필요하기 때문이다.

나. 잠재적 크루즈 인구를 현실화하기 위한 대책

유럽 각국과 미주의 사례를 볼 때, 고령자층을 중심으로 일본 국내 및

39) 검토위원회 참가한 위원은 오사카부립대학교 해양시스템공학 교수, 릿쿄대학교 관광학부 교수, 매일신문 편집위원, JTB월드 판매부장, 유센크루즈 부장, 미즈이객선 상무, 국토교통성 종합정책국 관광부여행진흥과장, 해사국 외항과 담당 등이다.

주변 국가를 대상으로 한 크루즈 관광객이 증가할 것으로 예상된다. 크루즈 산업에 있어서 일본은 계절적으로 불리하고 대양주 등으로부터 멀리 떨어져 있어 채산성과 관광객 모집 등에 실현 가능성을 우려하는 목소리가 높으므로 이에 대한 검토가 필요하다. 일본 국내 크루즈에 있어서 레저 크루즈뿐만 아니라 기업과 단체의 단기용선(charter)에 있어서도 일정 수요가 확실시되고 있으며, 봄 시즌부터는 일본 근해와 일본 내 크루즈가 증가하고 있다. 이에 일본국적 크루즈를 주체로 한 운영방안 도출이 지속적으로 기대되고 있다.

일본 국적 크루즈 사업은 법, 제도적으로 선상 카지노가 막혀 있어 선상 활동 및 수익성 창출 부분에 큰 장애가 되고 있다. 일본 국적선이라는 점 때문에 일본 내 여러 규제에 묶여 있고 비싼 일본 승무원 인건비가 큰 부담으로 작용하고 있다. 이러한 사항이 크루즈 산업에 장애요인으로 작용하고 있으므로 이에 대한 대책이 요망되고 있다.

일본 크루즈의 잠재적 인구는 AHP 분석 결과 일본인 여행객 전체의 약 35% 정도로 예상되고 있다. 현재 약 7만 명 정도의 크루즈 관광객 규모로는 1박당 4.2만 엔을 받아야 한다. 1박당 2만 엔 수준이 되려면 20만 명 수준, 1박당 1.5만 엔이 되려면 25만 명, 그리고 1박당 1만 엔 정도로 내려가려면 40만 명은 수요가 있어야 할 것으로 분석되었다.

동 보고서에서 일본의 크루즈 활성화를 위해 요구한 사항은 다음과 같다. i) 카지노와 빙고게임 등 선상 사행성 오락산업의 허가, ii) 크루즈가 부유층만을 위한 여행이라는 이미지 개선, iii) 크루즈 여행상품과 크루즈의 매력에 대한 공동 캠페인 실시, iv) 기항지 항만에서 발착지 항만으로 발돋움하기 위한 지방항만의 적극적인 참가, v) 정기상품, 단기상품 그리고 저가상품 등 다양한 모델 사업의 실시, vi) 외국인 승무원의 크루즈 선내 직종 완화 및 상륙 허가 기간 연장 등이다.

(2) 주요 법률내용

현재 일본 해상운송법에서는 사업 분류 및 기본적인 내용만을 제정해 두고 있으며, 크루즈사업과 관련된 규율은 일본여객선협회에서 자체적으로 정하고 있다.

일본은 숙박이 필요한 300km 이상의 거리를 운항하는 사업을 외항여객선사업으로 분류하고 있으며, 크루즈사업을 영위하기 위해 정해진 항로는 편도로 운항하는 외항 정기여객사업과 일정 지역을 순항하는 외항 부정기여객사업으로 등록하고 있다. 크루즈 사업은 외항정기여객사업으로 등록된 정기여객선과 부정기여객사업으로 등록된 크루즈선으로 실시하고 있다.

일본법에서는 국적선의 경우 일본국적의 선원을 고용하도록 규정하고 있으나, 최근 경쟁력 확보 차원에서 외국국적 선원도 고용하고 있다. 이로 인해 출입국관리법, 난민법에 저촉되지 않기 위해 해외 기항지로 운항하고 있으며, 부산도 이러한 차원에서 기항하고 있다고 할 수 있다.

4. 시사점

세계 각국에서는 크루즈 산업 육성을 위한 정책을 계속 개발하고 있다. 미국에서는 그간 마이애미를 중심으로 발달한 크루즈 산업의 경제적 효과를 높이기 위해 자국등록선박 요건을 완화하자는 주장도 나오고 있다. 중국은 크루즈 산업 육성을 위한 정책방향과 제도를 마련하고 기업체의 투자와 참여를 기대하고 있다. 최근 중국은 근래 중앙정부뿐만 아니라, 지방정부 차원의 크루즈산업 육성정책을 대대적으로 수립 추진하고 있다. 일본은 그간의 크루즈 정책이 특별한 성과를 내지 못했다고 판단하고 새로운 정책을 개발하는 중이다. 크루즈 선사들이 지적하는 규제 완화를 적극 추진하고 있다.

중국 크루즈 시장은 막대한 성장 잠재력을 지니고 있으며 향후 발전 가능성과 성장성이 매우 높게 전망된다. 중국경제의 고도성장으로 관광산업이 급속하게 성장하고 있고, 특히 크루즈 관광에 대한 수요도 폭발적으로 성장하고 있다.

중국의 크루즈 산업 성장은 우리에게 도전과 기회를 동시에 제공할 것으로 예상된다. 동북아지역의 크루즈 관광이 중국 중심으로 재편됨에 따라 한국의 중요성은 상대적으로 위축될 우려가 있다.⁴⁰⁾ 더구나 유럽, 미국 등 크루즈 선진국 선사들의 동북아 시장 쟁탈전이 가속화되고 있어 후발국인 한국 기업의 진출에 애로가 있다.

반면 중국의 풍부한 크루즈 관광 수요는 한국의 크루즈 시장 확대를 위한 기회가 될 수 있다. 중국을 중심으로 한 주요 크루즈 항로로는 한·중·일항로, 홍콩·대만항로 그리고 동남아항로의 세 가지가 형성되고 있다. 특히 한중일 연계 크루즈 항로의 발전은 한국 크루즈 선사들의 도약을 위한 발판이 될 수 있을 것이다. 중국은 풍부한 관광자원에 비하여 항만, 숙박, 기타 관광시설이 부족한 편이므로 한국 기업의 진출 가능성이 큰 것으로 판단된다. 또한, 크루즈 선박의 건조에 있어서 한국은 중국보다 한발 앞선 능력을 확보한 것으로 평가되며, 따라서 국내 크루즈 조선산업 발전의 기회가 될 수 있을 것이다.

한편, 일본 크루즈는 중국과 다른 구조와 특징이 있다. 일본 크루즈 이용자는 약 20만 명 정도로 과거와 비교할 때 큰 차이를 보이고 있지 않다. 일본은 크루즈 사업을 오래전부터 시작했으나 과거 크루즈 인구가 현재와 비교하여 거의 변함이 없는 점을 들어 크루즈 관광 활성화 정책효과가 낮은 사례로 여겨진다.

40) 최근 프린세스 크루즈사에서 아시아 시장의 성장 가능성을 높게 평가하고 중국, 일본에는 현지 법인을 개설했으나 한국은 제외했다.

일본 크루즈 선사의 경우 소수 부유층을 대상으로 고급 서비스를 제공하는 고가의 크루즈 상품을 판매하고 있다. NYK 크루즈 회사의 경우 2011년도 큰 적자를 예상하고 있으며, 이는 리먼 쇼크 이후의 경제 불황과 유가 상승, 일본 대지진의 영향이 주요 원인으로 여겨진다.

일본의 크루즈 상품이 고가인 이유는 일본에서 크루즈 사업을 하기 위해서 자국적 선박으로 등록하고 인건비가 높은 자국인 선원을 승선시켜야 하는 카보타지 규제가 있기 때문이다. 이는 부유층을 대상으로 하는 소수의 시장을 목표로 할 수밖에 없는 구조로 크루즈의 대중화를 이끌어내지 못하고 있는 가장 큰 장애 요소가 되고 있다.

우리나라도 아사아 지역의 크루즈 시장 성장에 대응하는 정책 개발이 필요하다. 중앙정부 차원에서 ‘크루즈산업 발전 마스터 플랜’을 수립하고 추진해야 할 것이며, 지방정부 차원에서도 각각의 지역적 특성에 적합한 크루즈산업 발전 정책이 강구되어야 한다. 특히 시설 및 전문인력 개발, 크루즈 선박 조선능력 제고 등이 요구되는바, 이를 위한 주요 정책수단으로 다양한 세제·금융 지원 방안 등이 모색되어야 한다.

특히 일본의 크루즈 시장이 성장하지 못한 이유를 냉철히 평가하고 이를 극복할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 무엇보다 크루즈 산업에 대한 시장 규제를 풀어야 시장이 성장할 수 있다는 점을 유의해야 한다.

제 5 장 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안

1. 법 제도 정비 기본방향

1) 크루즈 산업의 구성요소를 고려하여 법률 정비

산업을 발전하기 위해서는 수요와 공급이 적절한 규모를 유지해야 한다. 그리고 수요와 공급을 매개하는 상품과 제도가 있어야 한다. 크루즈 산업도 예외일 수 없다. 크루즈 산업이 발전하기 위해서는 수요측 요인과 공급측 요인, 그리고 상품, 인프라, 제도 등을 갖추어야 한다(<그림 5-1> 참조).

따라서 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전 방향 수립은 크루즈 산업 발전에 필요한 이들 요소들이 적절하게 발전할 수 있는 기틀을 만드는데 기여하도록 해야 한다. 이에 따라 우리나라의 운항 관련 법·제도 발전방향은 다음과 같이 설정한다.

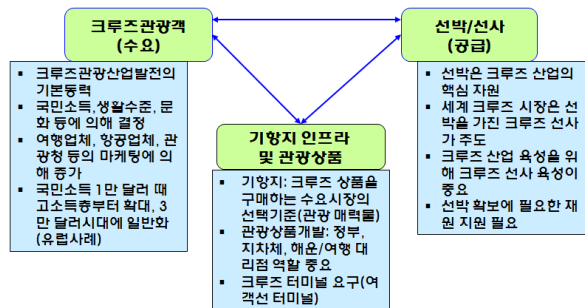
첫째, 우리나라에서 크루즈 선박이 다양한 서비스를 공급할 수 있는 여건을 조성한다. 크루즈 산업이 발달하기 위해서는 우선 크루즈 선박의 공급이 원활해야 하기 때문에 이와 관련된 규제를 해소하도록 한다. 그리고 크루즈 선박이 다양한 선내서비스를 제공하면서 활동할 수 있도록 우리나라 크루즈 관련 법률과 제도도 이에 맞춰 정비한다.

둘째, 우리나라 국민들의 크루즈 수요가 건전하게 창출되고 확대될 수 있도록 한다. 크루즈 산업이 발전하기 위해서는 크루즈 공급과 더불어 크루즈 수요도 적절한 규모로 창출되어야 한다. 이를 위해 국민들의 크루즈 수요가 창출될 수 있는 여건을 마련해야 한다. 우선 크루즈 관련 각종 규제를 완화하여 시장진입을 용이하고 하고 중저가의 크루즈 상품이 시장에서 활

발하게 출시되도록 해야 한다. 이를 위해서는 비용 상승을 유발하는 규제를 완화해야 한다.

셋째, 우리나라에서 크루즈 관련 인프라와 관광상품이 완비되고 발전할 수 있도록 여건을 조성한다. 크루즈 수요와 공급이 시장에서 연계되기 위해서는 크루즈 상품도 있어야 하고 크루즈 선박이 기항할 수 있는 인프라도 있어야 한다. 그리고 크루즈 승객이 이용할 수 있는 크루즈 터미널, CIQ 시설, 편의시설 등도 있어야 한다. 따라서 크루즈 시설이 확충될 수 있도록 법 제도 기준이 마련되어야 한다.

그림 5-1 | 크루즈 산업 구성 요소



자료 : 황진희 외, 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원, 2006. p. 145.

2) 순항여객운송사업의 특성을 고려한 법률 정비

크루즈업을 영위하는 데 가장 큰 어려움은 크루즈 관광사업과 해상여객운송사업의 본질적 차이점이 법률에서 고려되지 않는다는 것이다. 크루즈 선박은 관광을 주된 목적으로 여행자에게 여행기간 동안 숙박, 음식, 위락활동 등을 선박 내에서 제공하도록 되어 있으므로, 여행자는 승선 자체에 큰 의미를 부여하게 된다. 반면 해상여객운송의 경우 선박은 여객의 물리적 이동수단으로서 이용하는 데 주요 가치와 목적이 있다.

현재 해운법에서 순항여객운송사업 면허 제도 자체는 마련되어 있지만, 순항여객운송사업의 수행을 구체적으로 규율하는 다른 법령 및 제도는 이와는 성격이 다른 해상여객운송사업(내항 정기/부정기, 외항 정기/부정기)만을 전제로 하고 있다. 이로 인해 현행 법령 가운데 구체적으로 어떠한 규정이 순항여객사업의 수행에 적용되는지 명확하지 않아 그 해석 및 적용에 있어 혼란이 생기고 있는 실정이다. 크루즈와 같은 순항여객운송사업의 내용과 특성을 무시한 채, 종전에 이미 운영되어 오던 해상여객운송사업만을 기초로 마련된 현행 법령을 문장 그대로 적용하는 것은 순항여객운송사업의 존립 자체를 위협하는 결과를 초래할 수 있기에 개정이 시급하다.

따라서 크루즈 관련 법률은 국내 크루즈 관광산업의 보호와 육성을 위해 운영해왔던 일반적인 해상여객운송사업(내항 정기/부정기, 외항 정기/부정기)과는 다른 순항여객운송사업만의 내용과 특성을 충분히 고려하여 이에 적합한 법령 및 제도가 되도록 해야 한다. 한편, 이와 같이 법령 및 제도가 완비되기까지의 과도기에는 현행 법령을 탄력적으로 해석, 적용하여 순항여객운송사업의 정상적인 유지, 운영이 보장되도록 조치해야 한다.

3) 법률 체계적인 측면에서 특별법 추진

오늘날 많은 국가의 입법 현실에 있어서 해마다 법률의 수를 늘려가는 ‘법률의 양산 문제’가 중요하게 지적되고 있지만, 여기에는 특별법의 양산도 한 몫을 한다고 할 수 있다. 실제 국내 입법 실태에서도 이러한 문제는 예외가 아니라고 할 수 있다. 현행 법률 가운데 법률제명에서 ‘특별법’이 들어가 있는 법률은 한시적으로 실효된 법률을 제외하면 79개의 법률이 있고(2010.12.30), 법률제명에 ‘특별조치법’이 들어가 있는 법률은 21개의 법률에 이르며, ‘특례법’이 들어가 있는 법률로는 33개의 법률이

있다. 따라서 누구나 특별법(특례법 등 포함)으로 인식할 수 있는 이들을 모두 합치면 133개의 법률로 현행 법률 총 수의 10%를 초과하는 실정이다.

특별법은 일반법과 특별법을 어떻게 정의하고 분류할 것인지에 따라 그 의미와 수에 차이가 발생할 것이나, 적어도 특별법(특례법을 포함한)이 적지 않게 존재하고 있다는 것은 분명하다고 할 수 있다. 아울러 법률을 구성하고 있는 개개 규정 속에서도 다른 법률의 규정에 우선한다거나 그 적용을 배제한다는 내용을 담은 특별규정(특례규정 포함)들을 손쉽게 찾아볼 수 있고 그 수는 헤아리기조차 어려운 실정이다. 이러한 특별법이나 특례규정은 입법적으로 볼 때, 분명 불가피하게 필요한 측면이 있는 것도 사실이다. 법 이론적인 측면에서 특별법 제정 필요성은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 사회 변화에 따른 특별한 법률 수요를 적절한 시기에 제정하기 위함이다. 사회의 복잡화·다원화·전문화 속에서 사회 변화에 맞추어 기존 법률을 전면적으로 개정하여 입법수요를 포괄적으로 수용해가는 것이 바람직할 것이지만, 기존의 법률구조에 새롭게 제기된 다양하게 얹혀 있는 이해관계를 빠짐없이 반영한다는 것이 쉽지 않고 또한, 이해관계의 조정과정에서 적정한 입법 시기를 실기하여 결과적으로 필요한 입법을 적기에 할 수 없는 문제점이 발생할 수 있을 것이다.

둘째, 신규 산업 출현에 대응하기 위해 새로운 입법 수요가 필요한 경우이다. 신규 산업의 경우 기존의 법률체계에서는 수용하기가 매우 곤란한 입법사항이 있을 수도 있다. 최근 법률이 제정된 게임산업이나 본 과제의 연구대상인 크루즈산업도 신규산업으로 기존의 법률에서는 수용하는 데 많은 한계가 있다.

셋째, 한시적으로 특례를 규정할 필요가 있거나 경제적·사회적 약자에 대해 국가적 지원이 특별히 요청되는 경우에는 오히려 입법적으로 특별법 형태가 본래적 목적을 달성하는 데 적정할 수 있을 것이다.

한편 입법을 추진하려는 입장에서 보면 이러한 여러 가지 입법에서의 장애를 뛰어 넘어 필요한 법률을 수월하게 입법하는 방법으로 특별법의 제정은 매력적인 방법이라고도 할 수 있다.

2. 크루즈 관련 법률 정비 내용

이 절은 우리나라 회사가 국내에서 크루즈 사업을 전개하는 데 걸림돌이 되었던 내용을 중심으로 크루즈 관련 법률 정비내용을 정리했다. 즉 국내선사가 크루즈 영업을 하고자 할 때, 크루즈 선박의 도입, 크루즈 선박 운항, 그리고 선내 서비스 등이 순차적으로 이루어진다. 본 절은 이에 맞춰 내용을 정리했다.

1) 크루즈 선박 확보 관련 금융지원 근거 마련

(1) 필요성

크루즈 선박은 일반 상선보다 매우 고가로 알려지고 있다. 상선의 신조선 가격이 건화물선(Panamax급) 2,900만 달러, 유조선(32만 DWT급 ULCC) 9,900만 달러, LNG선(16만^m) 2억 달러 등으로 일반인의 상상을 초월할 정도로 높지만⁴¹⁾, 크루즈 선박은 일반 상선보다도 더욱 고가이다.

크루즈 선박은 상선과 달리 선박의 크기 외에도 실내 인테리어 수준에 따라 매우 가격이 다르지만, 대체적으로 상선보다 5~10배 이상 높다고 할 수 있다. 최근 발주된 크루즈 선박의 선가를 보면, 약 260명을 수용할 수 있는 중소형 크루즈선(10,700GT)의 경우 1억 3,400만 달러, 약 2,000명을

41) 이 가격은 2011년 기준으로 신조선 가격이 다른 시기보다 하락한 수준이다. 즉 해운경기가 대체로 좋았던 2006년의 경우 건화물선(Panamax급) 4,000만 달러, 유조선(32만 DWT급 ULCC) 12,900만 달러, LNG선(16만^m) 2억 2,200만 달러 수준이다.

수용할 수 있는 중대형 선박(71,300GT)은 4억 1,700만 달러 수준이다.

따라서 크루즈 선사에서 선박을 확보하기 위해서는 상선과 마찬가지로 외부자본의 차입에 의존하게 된다. 즉, 크루즈 선박을 확보하기 위해서는 자기자본 외에 타인자본을 금융기관을 통해 조달하게 된다.

표 5-1 | 최근 발주된 크루즈 선박 가격 동향

단위 : 백만 달러

Line	Ship	GT	Lower Berth	Yard	Reported Price	Remarks
AIDA Cruise	AIDA Stella	71,300	2,192	Meyer Werft	417	2013. 3.
MSC Cruise	MSC Preziosa	140,000	3,500	STX France	742	2013. 3.
Norwegian Cruise Line	Norwegian Breakway	143,500	4,000	Meyer Werft	840	2013. 4.
Hapag Lloyd (Charter)	Europa 2	39,500	516	STX France	360	2013. 5.
Companie du Ponant	Le Soléal	10,700	264	Finecantieri	134	2013. 6.
Princess Cruise	Royal Princess	141,000	3,600	Finecantieri	735	2013. 6.

자료 : Seatrade ; KMI

(2) 크루즈 선박 확보 관련 금융지원 근거 추진방안

현재 우리나라에서 선박을 도입할 때 사용하는 금융은 정책금융, 상업은행 대출자금, 선박투자회사제 펀드 등을 들 수 있다. 그러나 이들 금융상품은 철저히 시장의 가치평가 기준에 따라 자금을 집행하기 때문에 크루즈와 같이 시장이 형성되는 초기에는 금융을 활용하기 매우 어렵다. 현재 우리나라는 크루즈 시장이 형성되는 초기라 자금조달이 특히 어렵다.

따라서 크루즈 선사는 관광진흥개발기금 용자 등과 같은 정책금융을 활용하는 방안을 고려하고 있으나, 현실적으로 이 기금은 선박 도입관련 국제관행을 이해하지 못해 국내에서는 사실상 활용하기 어려운 실정이다.

관광진흥개발기금은 관광사업을 효율적으로 발전시키고 관광을 통한 외화 수입의 증대에 이바지하기 위한 목적으로 설치된 기금으로서 “관광을 위한 교통수단의 확보 또는 개수” 등의 용도로 대여할 수 있다⁴²⁾. 이에 근거하여 크루즈 관광선의 구입자금도 관광진흥개발기금 대여 대상에 포함된다고 할 수 있다. 그런데 문제는 실제로 금융기관을 통하여 용자지원을 받으려면 금융기관을 만족시킬 수 있는 담보를 제공하여야 한다는 점에 있다. 즉 크루즈 선박 도입에 필요한 기금을 대출받기 위해서는 동 선박의 담보설정을 요구하고 있으나, 일반적으로 선박 매매는 대금이 완납되는 시점에서 소유권을 이전하는 BBCHP(Bare-Boat Charter Hire Purchase) 계약을 조건으로 하고 있어 선박담보 설정이 불가능하여 금융조달도 사실상 불가능하다.

BBCHP는 선박의 소유권 이전을 전제로 하는 용선계약으로 리스 또는 할부매매와 유사한 계약구조이다. 즉 선박을 구입하는 측이 선가를 완납하기 전에는 선주가 아니라 용선주의 지위로 선박을 사용하게 되는 구조이다.

상술하면 선박선체 용선자는 계약 기간 동안 선주에게 선체 용선료(선박구입대금과 전체 선박사용료의 합계액을 일정한 횟수로 분할한 금액임)를 지급하면서 선박을 사용하다가, 계약 기간이 종료하면 선주에게서 선박의 소유권을 이전받게 되는 방식이다.

BBCHP 계약 구조 하에서, 선체 용선자는 계약 기간 동안에는 선박의 소유권을 보유하지 못하므로 그 선박을 담보로 활용하지 못한다는 어려움을 겪게 된다. 그러나 막대한 선박구입자금 전부를 일시에 지급할 자력이 없는 신생 또는 중소형 사업자는 불가피하게 BBCHP 계약 구조를 선택하지 않을 수 없는 입장이다. 국내에서 상선을 도입하는 경우에도 대부분 BBCHP 조건으로 선박을 도입하고 있다.

42) 관광진흥개발기금법 제1조 및 제5조 등.

결국 현재의 관광진흥개발기금 운용방식에 따르면 용자지원이 절박하게 요구되는 신생 또는 중소형 크루즈 선사는 사실상 용자지원을 받을 수 없다. 이는 관광진흥개발기금법이 원래 추구하고자 하는 정책적 목표에도 역행하는 구조라 할 수 있다.

따라서 관광진흥기금의 사용 절차를 해운 관행을 고려하여 개정하는 방안이 필요하다. 즉 선박 도입시 일반적으로 활용하는 BBCHP 계약의 특성을 반영하여 정책금융기관에서 선박의 담보가치를 인정할 수 있는 근거를 마련해야 한다.

그리고 크루즈 선박 사업자에 대한 정부의 재정 지원이 가능하도록 하는 포괄적인 선언도 법률에 반영되어야 한다. 즉 크루즈 선박 확보 등을 위한 지원방안으로 정부는 ‘해운법’ 제3조 제5호에 따른 순항여객운송 사업을 영위하기 위하여 ‘해운법’ 제4조에 따라 면허를 받은 국적크루즈 사업자가 i) 크루즈 선박의 수입, ii) 크루즈 선박의 개량이나 대체, iii) 크루즈 선박의 보수, iv) 크루즈 선박의 건조 등의 사업을 하는 경우 자금의 일부를 보조 또는 융자하게 하거나 융자를 알선할 수 있도록 하는 근거를 마련해야 한다.

Ⅱ 5-2 | 크루즈 선박 확보 등에 대한 재정지원 근거 규정 신설(안)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
해운법 또는 크루즈 특별법	<신설>	제00조(크루즈 선박 확보 등을 위한 지원) 정부는 ‘해운법’ 제3조제5호에 따른 순항여객운송사업을 영위하여 위하여 ‘해운법’ 제4조에 따라 면허를 받은 국적크루즈 사업자가 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업을 하는 경우 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 자금의 일부를 보조 또는 융자하게 하거나 융자를 알선할 수 있다. 1. 크루즈 선박의 수입 2. 크루즈 선박의 개량이나 대체 3. 크루즈 선박의 보수 4. 크루즈 선박의 건조

2) 크루즈 선박 운항 관련 제도 정비

(1) 선원법

가. 기본방향

순항여객운송사업의 경우 선원법상 외국인 선원 고용기준을 일률적으로 적용하기 부적합한 상황을 고려하여 선원법을 개정한다.

나. 주요내용

크루즈 선박에는 많은 인력을 다양한 직책을 갖고 고용되어 있다. 우선 선박의 운항 측면에서 선장, 항해사, 기관장, 기관사, 운항장, 운항사 등 해기사 인력과 이들을 지원하는 해원(부원) 인력이 있다. 그리고 크루즈 선박에는 관광객이 필요로 하는 F&B, 엔터테인먼트, 카지노, 피트니스 등의 서비스 제공을 위해 고용된 승무원 인력이 있다.

그러나 현행 선원법에서는 크루즈 선박에 승선하는 해기인력과 승무원 인력을 구분하지 않고 있기 때문에 인력 운용에 많은 문제가 발생한다. 따라서 선원법을 운항에 직접 참여하는 직원에 대해서만 적용하고, 선내 호텔부 및 홀서빙 인력은 선원법 적용을 제외하는 방안이 필요하다. 즉 「선원법」 제2조에도 불구하고 해양수산부 장관은 크루즈에 승무(乘務)하는 선원의 범위를 대통령령 등 별도로 규정할 수 있는 근거가 필요하다.

만약 이런 방안이 어렵다면 해기사, 부원 외 승무원 관련 직책을 별도로 마련하여 임무와 역할을 구분하도록 한다.

| 표 5-3 | 크루즈 승무원에 대한 별도 적용 규정 신설(안)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
선원법 또는 크루즈 특별법	<신설>	제00조 「선원법」 제2조에도 불구하고 해양수산부 장관은 크루즈에 승무(乘務)하는 선원의 범위를 대통령령 등 별도로 규정할 수 있다.

(2) 관세법

가. 기본방향

크루즈 선박의 운항 특성을 고려하여 크루즈 선박의 내외항 출입에 관한 절차를 최소화하고, 선박 내의 물품은 선용품으로 처리한다.

나. 외국무역선의 내항선으로의 전환 문제

현재 관세법 제144조(외국무역선의 내항선으로의 전환 등)에서는 “외국무역선 또는 외국무역기를 내항선 또는 내항기로 전환하거나, 내항선 또는 내항기를 외국무역선 또는 외국무역기로 전환하려면 선장이나 기장은 세관장의 승인을 받아야 한다”고 엄격히 규정하고 있다. 반면 해운법에서는 크루즈 선박에 대해 내항과 외항의 자유로운 입출항을 허용하고 있다.

따라서 크루즈의 내항·외항 입출항에 대해서는 외국무역선에 적용하는 승인 절차와 내용을 완화할 필요가 있다. 즉 크루즈 선박의 운항 일정 이 외항-내항-외항, 또는 내항-외항-내항으로 사전에 계획되고, 지속적인 운항 패턴을 가질 경우 최초 1회에 한해 승인을 받도록 하고 이후 항차에 대해서는 승인을 면제하는 방안을 도입할 필요가 있다. 그러나 크루즈 선박의 경우에도 외항과 내항 변경이 일시적으로 일어나는 경우에는 일반 외국무역선과 같은 승인을 받도록 한다.

| 표 5-4 | 관세법 중 외국무역선의 내항선 전환 관련 법률 정비내용

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
관세법 제144조	제144조(외국무역선의 내항선으로의 전환 등) 외국무역선 또는 외국무역기를 내항선 또는 내항기로 전환하거나, 내항선 또는 내항기를 외국무역선 또는 외국무역기로 전환하려면 선장이나 기장은 세관장의 승인을 받아야 한다.	제144조(외국무역선의 내항선으로의 전환 등) 외국무역선 또는 외국무역기를 내항선 또는 내항기로 전환하거나, 내항선 또는 내항기를 외국무역선 또는 외국무역기로 전환하려면 선장이나 기장은 세관장의 승인을 받아야 한다. <u>다만, 대통령령으로 정하는 선박에 대하여는 그러하지 아니하다.</u>
관세법 시행령 제167조	제167조(선박 또는 항공기의 전환) ① 법 제144조의 규정에 의한 승인을 얻고자 하는 자는 다음 각호의 사항을 기재한 신청서를 세관장에게 제출하여야 한다. 1. 선박 또는 항공기의 명칭·종류·등록기호·국적·총톤수 및 순톤수·자체무게·선적항 2. 선박 또는 항공기의 소유자의 주소·성명 3. 내항선·내항기·외국무역선 또는 외국무역기에의 해당 여부 4. 전환하고자 하는 내용 및 사유 ②세관장은 제1항의 규정에 의한 신청이 있는 때에는 당해 선박 또는 항공기에 적재되어 있는 물품을 검사할 수 있다.	제167조(선박 또는 항공기의 전환) ① 법 제144조의 규정에 의한 승인을 얻고자 하는 자는 다음 각호의 사항을 기재한 신청서를 세관장에게 제출하여야 한다. 1. 선박 또는 항공기의 명칭·종류·등록기호·국적·총톤수 및 순톤수·자체무게·선적항 2. 선박 또는 항공기의 소유자의 주소·성명 3. 내항선·내항기·외국무역선 또는 외국무역기에의 해당 여부 4. 전환하고자 하는 내용 및 사유 ②세관장은 제1항의 규정에 의한 신청이 있는 때에는 당해 선박 또는 항공기에 적재되어 있는 물품을 검사할 수 있다. ③ <u>법 제144조의 규정에 의한 선박은 해운법의 순항여객운송사업자가 운항하는 선박 중 외항과 내항을 정해진 일정에 따라 순항하는 선박에 한정한다.</u>

다. 크루즈 선박내의 물품

크루즈 선박은 관광을 주된 목적으로 여행자에게 여행기간 동안 숙박, 음식, 위락활동 등을 선박 내에서 제공한다. 즉, 선박을 단순한 이동수단으로 파악하는 것이 아니다. 오히려 여행자는 승선 자체에 의미를 두어 선박 내에서 쾌적한 여가를 즐기고 다양한 경험을 얻고자 한다.

클럽하모니호의 경우 총톤수 26,000톤의 선박 내에 1,000여 명의 승객이 383개의 객실에 수용될 수 있도록 선실을 마련하고, 이 승객들에게 레스토랑 등의 F&B 시설과 휘트니스, 스파, 드레스숍, 극장 등 다양한 편의시설을 제공하고 있다.

이와 같이 크루즈 선박은 화물운송을 목적으로 하는 무역선 또는 여객의 이동을 주된 목적으로 하는 여객선과는 다른 특수성을 지니고 있다. 먼저 무역선은 화물의 운반을 목적으로 하는 것으로 운반물품에 대한 관세 관리의 필요성이 크지만, 여객선은 적재된 물품이 대체로 선용품에 해당하므로 상대적으로 그 규제 필요성이 크지 않다고 할 수 있다. 외국 무역선을 기본 규율대상으로 하는 관세법의 기본적인 태도 역시 이를 반영한 것으로 이해된다.

그런데 크루즈 선박의 경우 일반 여객선과도 또 다른 특성이 있다. 일반 여객선은 여객이 정해진 노선에 따라 이동하는 것을 주된 목적으로 하므로, 승객이 여객선에 머무는 시간이 상대적으로 짧고, 제공하여야 할 편의시설의 종류도 한정적이다. 뿐만 아니라 선박이 다양한 노선을 제공하여야 할 필요가 없기 때문에 국내항만을 운항하는 선박과 외항만을 운항하는 선박으로 나누어 관리된다 하여도 큰 불편이 없다.

그러나 크루즈 선박은 여행기간 동안 여행자들에게 충분한 음식과 편의시설을 공급하여야 하므로 다양한 물품을 대량으로 구입하여 운반할 수밖에 없는데, 그 소비규모도 쉽게 예측하기 어렵다. 또한, 노선이 단순하

지 않고 다양한 기항지를 거치도록 예정되어 있으므로 어느 항구에서 어떤 물건을 구입하였는지, 이러한 물품이 어디에서 얼마만큼 소비되었는지 구체적으로 분리하여 관리하는 것이 불가능하다.

따라서 크루즈 선박에 대하여 관세법을 적용함에 있어서는 이러한 사업의 특수성을 충분히 반영하여야 할 것이다. 즉 관세법 제239조의 “수입으로 보지 아니하는 소비 또는 사용”에 관한 규정을 크루즈 선박에 대해서는 적극적으로 적용할 필요가 있다. 즉 법 239조에서는 “외국물품의 소비나 사용이 특정 사안에 해당하는 경우에는 이를 수입으로 보지 아니한다”고 규정하고, “선용품·기용품 또는 차량용품을 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우”에는 수입으로 인정하지 않고 있다.

따라서 크루즈 선박에서 선박 운항에 사용되는 물품과 자재, 여객을 위해 사용하는 식자재 등은 관세법의 수입대상에서 제외해야 한다.

현행 관세법은 과세물건을 “수입물품”으로 하는데(제14조), “수입”의 의미에 관하여서는 외국물품을 우리나라에 반입하거나 우리나라 또는 우리나라의 운송수단 안에서 소비 또는 사용하는 것으로 정의하고 있다(제2조 제1호). 다만, 선용품을 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우는 수입으로 보지 아니한다고 규정되어 있다(제239조 제1호).

관세법 및 관련 규정상 “우리나라” 또는 “우리나라의 운송수단”의 의미를 명확하게 정의하지 않고 있으므로, 특정한 크루즈 선박의 경우 “우리나라의 운송수단”에 해당하는지는 명확하지 않다. 그러나 만에 하나 그렇다고 가정하더라도, 선용품을 선박 내에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 범위에서는 수입신고 및 관세 납부를 하지 않아도 될 것이다.

(3) 출입국관리법

가. 기본방향

순항여객운송선박에 근무하는 선원들에게 일률적으로 상륙허가 제도를 적용한다.

나. 국내외 항만 기항에 따른 선원의 상륙허가 문제

크루즈 선박은 국내외 항구를 일정한 규칙에 따르지 않고 운항하고 있다. 크루즈 선박은 고객들의 관광 수요에 따라 국내항만을 기항할 수도 있고, 외국항만을 기항할 수도 있으며, 국내항과 외국항을 모두 기항할 수도 있다. 이와 같이 크루즈 선박이 국제크루즈 및 연안크루즈를 운항할 수 있음은 해양수산부가 발급하는 순항여객운송사업 면허에서도 명백하게 드러난다.

크루즈 선박이 국내 및 국외 항구에 모두 기항하는 이상, 출입국관리법상 이 선박은 대한민국과 대한민국 밖의 지역 사이에서 사람이나 물건을 수송하는 “선박 등”에 해당한다. 그러므로 해당 크루즈 선박의 승무원들은 출입국관리법 제14조에 따른 승무원의 상륙허가를 받아 대한민국에 입국할 수 있다 할 것이다.

이러한 해석은 고객의 관광 수요에 따라 크루즈 선박이 국내항에만 기항하는 연안크루즈를 운항할 때에도 달라지지 않는다. 크루즈 선박이 원래 국제크루즈와 연안크루즈 모두를 운항하는 선박인 이상 대한민국과 대한민국 밖의 지역 사이에서 사람이나 물건을 수송하는 선박임이 분명하므로 일시적으로 국내항에서만 기항한다 하더라도 그 본질이 변경될 이유는 없는 것이다. 예를 들어, 크루즈 선박이 5월에는 국제크루즈, 5월말에서 6월 초까지는 연안크루즈, 다시 8월에는 국제크루즈로 운항한다면, 연안크루즈로 운항하는 동안에도 출입국관리법상 “선박 등”에 해당한다는 결론은

마찬가지이다.

그러나 순항여객운송사업 면허에 의하여 운항되는 선박이 어느 시기에 는 출입국관리법상 “선박 등”에 해당하였다가, 다른 시기에는 여기에 해당하지 않는다는 것은 사리에 맞지 않는 법해석이 될 것이다. 특히 연안크루즈를 위하여 입국하는 승무원들이 상륙허가 제도를 활용하지 못하고 모두 정식 입국절차(사증 발급 등)를 거쳐야 한다고 한다면, 입출국이 잦은 승무원들에게 편의를 제공하고 국제적인 운송업무에 종사하는 해운업자들을 보호한다는 상륙허가 제도의 취지가 무색하게 된다.

특정한 크루즈 선박이 국제크루즈와 연안크루즈 모두에 투입되는 이상, 해당 승무원들이 대한민국에 입국함에 있어서는 일률적으로 상륙허가 제도를 활용할 수 있도록 허용되어야 한다. 일시 내항자격 변경된 선박에 대해서는 내항 자격에 필요한 선원 비자 확보를 면제하는 것이 법 제도 취지와 업무 효율성에 부합한다고 할 수 있다.

따라서 국제순항 크루즈가 국내항과 국내항 사이를 운항(국내항을 출항하여 국내항에 입항하는 일정) 하는 경우 「출입국관리법」 제7조에도 불구하고 외국인 승무원과 선원 그 밖의 외국인 크루즈 종사자에 대한 사증(査證)을 면제할 수 있는 근거가 필요하다. 다만, 비자(사증) 정책이 타 법률에 반영된 사례가 없다는 법무부의 의견에 따라, 출입국 관리지침을 개정하여 해당 외국인 승무원에는 복수비자를 발급하여 불편함이 없도록 개선하는 방안이 현실적인 대안이 될 수 있다.

한편 외국인에 대한 출입국 관리가 엄격히 유지되어야 하는 사정을 고려하여 국제순항크루즈사업자는 사증을 면제받는 자에 대하여 국내항에서 이탈을 방지하는 대책을 마련하고 시행하도록 하는 규정도 필요하다.

3) 크루즈 선박 선내 서비스 관련 법률 정비

(1) 카지노 관련 규정

카지노는 크루즈 선박의 선내 서비스 중 하나에 속하지만, 크루즈 선박운항사업자와 크루즈 관광객 양자에게 카지노는 매우 중요한 관심의 대상이다.

우선 크루즈 선박 운항사업자에게 카지노는 선내 수익의 상당 부분을 확보할 수 있는 수단이고, 관광객 유치를 위한 중요한 영업수단이다. 특히 카지노와 같은 승부게임을 선호하는 특정국가의 관광객을 유치하기 위해서는 절대적으로 필요한 영업수단이다.

한편 관광객 입장에서 카지노는 크루즈 상품과 선박을 선택하는 중요한 기준이다. 대부분의 관광객은 카지노를 포함한 선박내의 즐길거리가 풍부하고 다양한 선박을 선호한다. 대부분의 선박에서 카지노를 운영하는데 굳이 카지노가 없는 선박을 선택할 이유가 없다.

따라서 우리나라 크루즈 산업 육성과 경쟁력 제고를 위해 법률을 정비하는 경우 카지노 사업을 선박에서 할 수 있는 다음과 같은 근거를 마련해야 한다.

즉 해양수산부는 국제순항 크루즈의 경쟁력을 높이기 위하여 일정 요건을 모두 갖춘 국제순항 크루즈 사업자에게는 「관광진흥법」 제21조의 허가 요건에도 불구하고 같은 법 제3조제1항제5호에 따른 카지노업의 허가를 할 수 있도록 해야 한다. 여기서 요건이란 i) 법에서 정한 국제순항 크루즈로서 「선박법」 제3조제1항제1호에서 정한 국제총톤수가 2만 톤 이상으로 해양수산부장관이 공고하는 국제총톤수 이상일 것, ii) 그 밖에 국제순항 크루즈 사업자의 신용상태 등 대통령령으로 정하는 사항을 충족할 것이다.

표 5-5 | 크루즈 선박내 카지노업 허가 등에 관한 규정 신설(안)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
크루즈 특별법 또는 해운법	<신설>	제00조(「관광진흥법」의 카지노업 허가 등의 특례) ① 해양수산부장관은 국제순항 크루즈의 경쟁력을 높이기 위하여 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 국제순항 크루즈 사업자에게는 「관광진흥법」 제21조의 허가요건에도 불구하고 같은 법 제3조제1항제5호에 따른 카지노업의 허가를 할 수 있다. 1. 이 법에서 정한 국제순항 크루즈로서 선박법 제3조제1항제1호에서 정한 국제총톤수가 2만톤 이상일 것 2. 그 밖에 국제순항 크루즈 사업자의 신용상태 등 대통령령으로 정하는 사항을 충족할 것 ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 국제순항크루즈 사업자에 대한 카지노업의 허가를 하고자 할 경우에는 다음 각 호의 사항을 공고하여야 한다. 1. 제1항제1호에 따른 국제총톤수 규모 2. 허가 가능 업체의 수 3. 허가신청기간 및 요령 4. 그 밖에 카지노업의 건전한 육성을 위해 필요한 허가 조건 ③ 해양수산부장관은 제1항에 따른 카지노업 허가의 필요성이 인정되는 경우 문화체육관광부장관에게 의견을 요청할 수 있다. ④ 제2항에 따른 카지노업 허가 공고가 있는 경우 제1항에 따른 카지노업의 허가를 받으려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에 허가를 신청하여야 한다. ⑤ 해양수산부장관은 국제순항크루즈업 영업의 특수성을 고려하여 크루즈 선박내 카지노업 시설기준 및 영업에 관한 제한사항을 대통령령으로 정한다. ⑥ 해양수산부장관은 제1항에 따른 허가를 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 허가를 취소하여야 한다. 1. 「해운법」 제18조에 따라 순항여객운송사업을 폐업한 경우 2. 「해운법」 제19조에 따라 순항여객운송사업면허가 취소된 경우 3. 제7항에 따라 카지노 시설의 경영을 위탁받은 자가 「관광진흥법」 제22조의 결격사유에 해당하는 경우. 다만, 제1항에 따른 카지노 허가를 받은 자가 경영을 위탁받은 자에게 결격사유가 있음을 안날로부터 3개월 이내에 이를 변경하는 경우에는 그러하지 아니한다.

| 표 5-5 | 크루즈 선박내 카지노업 허가 등에 관한 규정 신설(안)(계속)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
크루즈 특별법 또는 해운법	<신설>	⑦ 제1항에 따른 허가를 받은 자는 「관광진흥법」 제11조에도 불구하고 선박내 카지노업의 운영에 필요한 시설의 경영을 타인에게 위탁할 수 있다. 이 경우 경영을 위탁받은 자는 「관광진흥법」 제22조에 따른 결격사유에 해당하지 아니하여야 한다. ⑧ 제7항에 따른 카지노업의 시설 경영을 위탁받은 자는 관광진흥법 상의 카지노사업자의 지위에 준하는 것으로 간주하며 제1항에 따른 허가를 받은 자는 카지노 경영을 위탁받은 자의 행위에 대하여 공동의 책임을 진다.

4) 크루즈 전문인력 양성기관 설립 및 운영 지원 근거 마련

산업 인력 육성은 국가의 중요한 기능 중 하나이다. 크루즈 관련 인력 양성도 역시 정부에서 적정 인력을 양성하고 유지해야 한다. 이를 위해 크루즈 인력의 양성 및 관리에 관한 법률이 필요하다. 그리고 크루즈 관련 인력을 전문적으로 양성하는 기관을 설립하고 운영하는 데 필요한 예산 지원 근거도 크루즈 법률 제정시 또는 해운법 등에 반영해야 한다.

Ⅱ 표 5-6 | 크루즈 관련 인력양성 규정 신설(안)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
크루즈 특별법 또는 해운법	<신설>	제00조 (크루즈 전문인력의 양성) ① 해양수산부장관은 크루즈산업에 관한 전문지식과 능력을 갖추고 크루즈 선박에 전문적으로 종사하는 사람(이하“크루즈전문인력”이라 한다)을 육성하기 위하여 다음 각호의 사업을 할 수 있다. 1. 크루즈 전문인력 양성을 위한 교육훈련 2. 크루즈산업의 선진기법, 교육프로그램 및 교육교재의 개발보급 지원 3. 그 밖에 크루즈 전문인력 양성을 위하여 대통령령으로 정하는 사업 ② 크루즈 전문인력으로 인정받고자 하는 사람은 해양수산부령으로 정하는 교육훈련 과정을 이수하여야 한다. ③ 교육훈련기관의 장(교육훈련을 위탁받은 기관의 장을 포함한다)은 제2항에 따른 교육훈련 과정을 이수한 사람에 대하여 크루즈전문인력 교육이수증을 발급하여야 한다.

5) 크루즈 터미널 운영비 지원 근거 마련

일반적으로 크루즈 터미널은 공공 필요시설로 국가 또는 공공기관에서 의무적으로 건설하고 운영하고 있다. 그러나 크루즈 터미널은 사실상 운영적자를 면하기 어려운 실정이다. 크루즈 터미널 운영에 따른 적자 문제는 국가 또는 지자체에서 보전해야 정상적인 운영이 가능하다는 뜻이다. 프랑

스 마르세유, 일본 대부분의 크루즈 터미널은 지자체에서 크루즈 터미널의 적자를 보전하고 있다.

우리나라도 지자체에서 크루즈 터미널 운영 적자를 보전할 수 있도록 지원 근거 마련이 필요하다. 우선 해양수산부에서 크루즈산업 활성화에 필요한 기반 조성을 위하여 필요한 경우에는 「항만법」 제66조제2항, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제53조, 「항만공사법」 제36조의 규정에도 불구하고 ‘항만법 제2조제5호에 따른 항만시설 건립에 필요한 사업비를 지원할 수 있다는 근거를 마련해야 한다.

다음으로 지방자치단체에서 크루즈 관련 시설에 대한 재정 지원이 가능하도록 해야 한다. 즉 지방자치단체는 크루즈산업을 육성하고 크루즈 사업자가 관할 지역에 모항기능을 유치할 수 있도록 하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 「공유재산 및 물품관리법」의 규정에도 불구하고 국적 크루즈 사업자 또는 외국적 크루즈 사업자에게 공유 재산을 수의계약의 방식으로 또는 무상으로 대부·사용·수익하게 하거나 매각할 수 있도록 해야 한다.

표 5-7 | 크루즈 관련 시설 확보 등에 대한 재정지원 근거 규정 신설(안)

구분	현행(~에서)	개정안(~으로)
해운법 또는 크루즈 특별법	<신설>	제00조 해양수산부 장관은 크루즈산업 활성화에 필요한 기반 조성을 위하여 필요한 경우에는 「항만법」 제66조제2항, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제53조, 「항만공사법」 제36조의 규정에도 불구하고 ‘항만법 제2조제5호에 따른 항만시설 건립에 필요한 사업비를 지원할 수 있다. 제00조 「공유재산 및 물품관리법」에 관한 특례) 지방자치단체는 크루즈산업의 육성하고 크루즈 사업자가 관할 지역에 모항기능을 유치할 수 있도록 하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 「공유재산 및 물품관리법」의 규정에도 불구하고 국적 크루즈 사업자 또는 외국적 크루즈 사업자에게 공유 재산을 수의계약의 방식으로 또는 무상으로 대부·사용·수익하게 하거나 매각할 수 있다.

제 6 장 결론 및 정책제언

1. 결 론

최근 동북아를 중심으로 하는 아시아 크루즈관광시장이 성장하면서 우리나라를 포함한 주변 국가 및 국제 크루즈선사에서는 크루즈산업 육성과 시장 선점을 위하여 노력하고 있다. 우리나라는 박근혜정부 출범과 함께 크루즈산업 육성을 국정과제에 포함시켰으며 크루즈활성화 대책까지 새롭게 마련하여 추진 중에 있다.

한편, 국내 크루즈산업은 1990년대 금강산 크루즈가 시작된 이후 다양한 사업들이 모색되었지만 이의 활성화를 위한 법률적 기반이나 재정적 지원, 제도적 개선사항들은 마련되지 못했다. 또한, 국제 크루즈선사들의 모항지 추진, 국내 크루즈선사의 탄생, 연안크루즈사업 추진 등도 있었지만 가시적 성과를 얻지는 못했다.

세계 크루즈 시장이 2000년 이후 연평균 7% 이상의 높은 성장세를 보이는 데 반하여 국내 크루즈산업이 활성화되지 못한 것은 과거 크루즈 항만 조성정책 이외에 시장수요 확보방안, 기항지 홍보, 국내 선사 육성을 위한 근거 마련 등이 체계적으로 이루어지지 못한 데 원인이 있다. 이에 본 연구는 크루즈 선박의 운항과 관련된 법률적 제약요인을 검토하고 발전 방안을 모색하는 데 그 목적이 있다. 특히 본 연구는 기존의 연구들이 인프라 구축방안 마련이나 크루즈기항지 관광상품 마련 등 활성화방안에 연구의 초점을 맞추었던 것에서 벗어나 크루즈 선박 운항과 관련된 법률적 제약요인을 분석하고 이의 해소방안을 마련하였다는 점에서 기존의 연구와는 차별성이 있다.

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다. 우선 국내 크루즈 산업 활성화

화와 관련하여 기존에 마련되었던 해운법이나 관세, 출입국 관련 법률들은 크루즈관광의 특성을 반영하지 못했다. 또한, 전문인력 양성이나 선박확보를 위한 금융지원방안 등도 구체적으로 대안이 제시되지 못했다. 따라서 크루즈 산업의 활성화를 위해서는 기존의 법체계에서 벗어나 관광활동과 여객의 운송이라는 크루즈의 상품속성을 고려한 법률의 정비가 필요하다.

이에 따라 특별법 체계 내에서 크루즈 산업을 육성하기 위한 방안 마련이 필요하다. 이와 더불어 크루즈 선박의 물품이나 선용품 공급과 관련된 운항 규정 및 출입국관련 규정의 개선이 필요하다. 또한, 국내 크루즈산업의 경쟁력 강화를 위해서는 크루즈 선박 확보를 위한 금융지원의 근거가 마련되어야 한다. 그리고 새로운 일자리의 창출이라는 국가 정책과 연계하여 크루즈 전문인력 양성기관의 설립과 운영지원의 근거도 함께 마련되도록 법령의 정비가 이루어져야 한다.

2. 정책제언

1) 크루즈 산업 육성 특별법 조속히 제정

그 동안 크루즈 관련 법률을 정비하여 크루즈 사업 인허가에 대한 법적 근거는 마련되었다. 해운법(2006.10.개정)에서는 ‘선내에 숙박시설·식음료시설·위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령이 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함)하는 해상여객운송사업’을 ‘순항여객운송사업’으로 명시하여 크루즈 사업 근거를 마련했다. 또한, ‘복합해상여객운송사업’ 신설로 다양한 형태의 크루즈 사업도 가능한 상황이다.

그러나 크루즈 사업 인허가에 대한 법적 근거는 마련되었으나, 크루즈 비즈니스 관련 세부 규정이 미흡하고 관련 법률이 많아 기업의 비즈니스에 많은 어려움이 있다. 즉 크루즈 기반시설, 사업 및 면허, 선원 및 선박, 선

박의 입·출항, 선박안전 및 환경 등에 대한 통합적인 법적 근거가 미흡하다. 관련 부대시설에 대한 인허가를 해당 관청별로 별도 승인하고, 부대시설 인허가 절차도 복잡한 실정이다.

따라서 크루즈산업 육성법 제정으로 해운법, 관광진흥법, 유도선사업법 등에 산재된 크루즈 관련 법률 일원화, 부대시설 인허가 등 절차 간소화가 필요하다.

최근 중국, 일본, 홍콩, 싱가포르 등 아시아 각국에서 크루즈 육성 정책을 경쟁적으로 발표하고, 세계 주요 크루즈 선사들도 아시아 시장 진출을 확대하는 우리나라가 속한 아시아권의 크루즈 시장이 빠르게 변화하고 있다. 특히 중국의 크루즈 정책 개발, 인프라 확충, 자국 크루즈 선사 육성 정책은 아시아 지역을 새로운 크루즈 시장으로 등장시키고 있다.

따라서 우리나라에서 크루즈 산업을 일자리 창출과 경제성장을 위한 성장엔진으로 육성시키고자 한다면 크루즈 관련 정책과 제도가 집약된 특별법 제정이 시급하다.

2) 국내 기항 크루즈 하선율 제고대책 마련이 긴요

(1) 필요성

최근 우리나라를 찾는 크루즈 관광객이 급증하고 있지만, 실제 국내 항만을 통해 국내관광으로 연결되는 비율(하선율)은 크루즈 선진국과 차이가 있다. 우리나라 하선율은 85% 수준으로 알래스카 95%, 캐리비언 지역 90% 수준에 비해 낮은 실정이다. 또한, 우리나라 입항 크루즈 관광객의 체류기간은 1일 미만으로 단순 기항이 90% 이상이며⁴³⁾, 내국인의 크루즈 수요⁴⁴⁾가 많지 않아 현재 국내항을 정기적으로 모항으로 이용하는 크루즈선

43) 1박이상 0회/226회(2012년) → 1박2일 기항 39회/443회(9%, 2013년)

은 전무한 실정이다.

이는 크루즈 선사 입장에서 보면 우리나라 크루즈 시장이 아직까지 수익이 많지 않다고 판단하기 때문에 크루즈 선박도 투입하지 않는다고 볼 수 있다. 그리고 우리나라를 찾는 크루즈 관광객 입장에서는 “차별화된 관광상품”이 부족하다고 느끼기 때문이다. 우리나라 크루즈 관광에는 한류 문화와 한류 관광 분위기가 아직까지 연결되고 있다고 할 수 있다.

외래 크루즈 관광객 만족도를 조사한 설문결과에 따르면, 우리나라 크루즈 관광에 대한 종합만족도는 대체로 높게 나타나는 가운데 여수 입항 여행객의 만족도가 다소 낮은 수준이다. 여수항의 경우 관광지, 경비, 음식, 쇼핑, 교통 등의 항목에서 만족도가 다른 지역에 비해 낮게 나타났다. 인천의 경우 음식, 쇼핑, 비자취득/출입국 절차 등에서 만족도가 낮고, 제주도는 가이드에 대한 만족도가 낮게 나타났다. 부산은 대체로 크루즈 관광객의 만족도가 다른 지역에 비해 높게 나타나지만, 관광지에 대한 만족도는 인천에 비해 낮은 실정이다.

표 6-1 | 외래 크루즈 관광객 만족도 조사결과

구분	전체	인천	부산	제주	여수
종합 만족도	83.7%	87.3	88.3	84.7	77.3
관광지	72.4%	78.7	73.0	72.5	70.4
경비	65.6%	71.3	72.9	65.0	50.1
음식	62.7%	58.6	69.6	59.4	59.1
쇼핑	61.1%	55.5	70.8	60.6	52.4
교통	68.1%	68.0	76.2	67.9	59.6
가이드	71.0%	68.0	76.9	67.2	68.8
비자취득/출입국절차	71.3%	62.0	80.9	66.9	67.0

자료 : 「2012년 외래 크루즈 관광객 실태조사」, 한국관광공사

44) 관광업계에 따르면 2000년대 중반까지는 500명 수준이었으나, 2010년 이후에는 3~5만 명 수준으로 늘어났음.

(2) 추진방안

국내 기항 크루즈 관광객의 하선을 제고를 위한 대책을 다음과 같이 제안한다. 첫째, 국내 크루즈 관광객을 위한 종합 상품 개발이다. 외국인 관광객을 대상으로 하는 상품개발에 지자체, 항만당국, 관광업체 차원의 상품 개발은 한계가 있다고 할 수 있다. 즉 지역별 특성이 없고 계절적 상품 특화가 부족하다는 한계가 있다.

둘째, 한류 관광 프로그램과 크루즈 연계 상품 개발이다. 쇼핑, 관광지 일시 방문에서 벗어나 다양한 문화 체험관광, 한국적인 요소를 느낄 수 있는 크루즈 관광상품 개발이 필요하다. 선상의 K-POP 댄스 경연대회, 한식 체험, 전통공연 등 체험상품 제공과 기항지 지역의 대표적 먹거리 체험관광, 의료·건강 프로그램, 지역 축제와의 연계상품, 지역 특화산업 관광 등 다양한 체험 기회 제공이 필요하다.

셋째, 중국·일본·영미권 등 관광객 유형별로 맞춤형 관광상품 제공도 필요하다. 중국인은 가족 단위 단체관광객이 많고 쇼핑과 볼거리를 선호하므로 대규모 쇼핑몰 등 쇼핑환경과 첨단시설 관람 등의 상품 제공이 필요하다. 일본인은 부부·친구 등 소규모그룹의 관광객이 많고, 전통·역사와 음식체험 선호에 맞추어 뷰티·의료·건강·먹거리 체험 등 제공이 필요하다. 영미권은 부부·연인 개별관광이 많고, 전통·역사 등 한국적 요소 관심이 많으므로 전통공연 관람, 유적지 방문·체험, 지역축제 등 연계상품 제공이 필요하다.

넷째, 우리나라의 역사와 전통, 그리고 한류 분위기를 나타내는 기념품 개발이 필요하다. 현재 전국 유명 관광지에서 판매되는 대부분의 상품이 국내산이 아니라 외국산(특히 중국산)이라는 점은 판로에도 많은 문제가 있다. 외국인이 한국에서 기념품을 사고자 할 때는 한국산 원자재로 만든 Made in Korea 제품을 기대하기 때문이다. 국내 방문 크루즈 관광객의

60% 이상이 중국 국적이라는 점을 고려하면 중국산이 아니라 한국산 기념품 개발이 필요하다. 중앙박물관에서 판매되는 기념품 중 인기가 있는 상품은 의궤 넥타이, 청자다기 2인세트, 넝쿨무늬 나전함 등과 같이 한국 정취가 풍기는 전통문화상품이라는 점은 크루즈 관광 기념품 개발시 고려해야 할 내용이다.

| 그림 6-1 | 중앙박물관 인기상품



주 : 의궤넥타이, 청자 2인 다기 세트, 넝쿨무늬나전함(왼쪽부터 시계방향)

자료 : 황진희, 「크루즈 산업의 경제적 효과와 정책과제」, 크루즈 산업 육성 방안 제정관련 국회 공청회 발표자료, 2013. 7. 11. ; 사진자료 : 동아일보 2012. 6. 16. 기사.

3) 지역경제 활성화를 위한 지역단위 크루즈 발전계획 수립을 제안

(1) 필요성

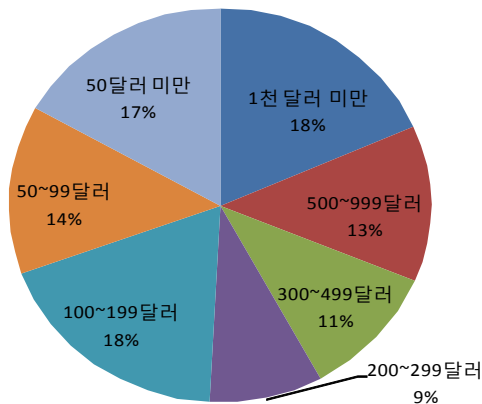
우리나라 크루즈는 내수시장 성장 잠재력은 있으나, 아직 국내 시장 미형성과 사업여건 불비로 크루즈 사업 전개가 곤란한 실정이다. 문제는 외국선사의 단순 기항 확대만으로는 고용 창출과 경제적 부가가치 창출에

한계가 있다는 데 있다. 외국 크루즈 선박 입항이 급증하나 대부분 단순 기항으로 경제적 파급효과 많지 않기 때문이다.

외래 크루즈 관광객 실태조사에 따르면, 한국 여행 중 평균 소비는 512달러이나 전체적으로 소액 지출이 다수를 차지한다. 지출액 100달러 이하 31%, 100~199달러 18%로 200달러 이하가 49.2%, 1,000달러 이상은 18.5%에 불과하다(〈그림 6-2〉 참조). 기항지의 1인당 평균 지출액도 126달러로 모항의 1인당 평균 지출액 258\$에 비해 1/2 수준이다(국제크루즈협회).

기항지 관광이 쇼핑과 관광지 방문 위주로 구성되어 체류시간이 짧고, 승객 하선율도 상대적으로 낮아 경제적 효과도 감소하는 실정이다. 2012년 국내 평균 하선율은 82% 수준이지만, 카리브해는 90~95%, 알래스카는 98% 수준이다.

| 그림 6-2 | 외래 크루즈 관광객 국내 쇼핑 실태



외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내쇼핑 실태를 보면, 1인당 평균 소비액은 전국적으로 평균 512달러이고, 항만별로는 인천 415달러, 부산 503달러, 제주 448달러, 여수 607달러 등으로 나타났다(〈표 6-2〉 참조). 그리고 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내쇼핑 실태를 보면, 1인당 평균 소

비액을 언어권별로 살펴보면, 중국어권은 998달러, 일본어권은 399달러, 영어권은 115달러 수준으로 나타났다(〈표 6-3〉 참조).

| 표 6-2 | 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내 쇼핑 실태(기항지별)

구 분	쇼핑 금액대별 인원 비율(기항지별)				
	전국	인천	부산	제주	여수
평균 소비액	512	415	503	448	607
1천 달러 미만	18.5%	15.6%	15.8%	16.0%	26.4%
500~999달러	12.8%	2.2%	13.8%	11.2%	13.9%
300~499달러	10.8%	8.9%	12.8%	8.4%	9.3%
200~299달러	8.7%	8.9%	10.4%	4.0%	9.6%
100~199달러	18.6%	17.8%	18.6%	21.6%	16.1%
50~99달러	13.8%	22.2%	14.3%	16.8%	8.6%
50달러 미만	16.8%	24.4%	14.2%	22.0%	16.1%

자료 : 「2012년 외래 크루즈 관광객 실태조사」, 한국관광공사

| 표 6-3 | 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내 쇼핑 실태(언어권별)

구 분	쇼핑 금액대별 인원 비율(언어권별)		
	중국어	일본어	영어
평균 소비액	998	399	115
1천 달러 미만	39.7%	11.9	3.1
500~999달러	16.5%	16.7	2.0
300~499달러	13.4%	13.4	3.4
200~299달러	8.4%	11.3	5.1
100~199달러	13.4%	20.0	22.9
50~99달러	3.6%	12.6	28.0
50달러 미만	5.0%	14.1	35.5

자료 : 「2012년 외래 크루즈 관광객 실태조사」, 한국관광공사

(2) 지역별 추진방안

가. 인천항

인천지역의 경우 최근 크루즈 관광객이 급증하고 있다. 인천은 2012년 8회, 7,492명이 입항했으나, 2013년에는 95회 15만 5천 명으로 크루즈 관광객이 급증하고 있다. 중국과 일본의 관계 악화에 따른 중국 크루즈 관광객 급증이 주요 원인이기도 하지만, 수도권 관문항으로서의 장점도 큰 장점이다. 인천항을 입항하는 크루즈 관광객 대부분이 중국인(97.6%)이며, 중국인 관광객 1인당 평균 소비액은 998달러로 월등히 높다. 그러나 인천항 기항 크루즈 관광객이 대부분 서울 등에서 관광 및 쇼핑을 하고 인천지역 경제에 직접적인 효과는 미미한 실정이다. 또한, 인천항의 시설증설⁴⁵⁾ 등 투자 리스크 문제도 상존하고 있다. 최근 인천항 크루즈 선박 및 관광객이 급증하고 있으나, 대부분 단순 기항으로 항만시설, 상업시설에 대한 대규모 투자 리스크가 있기 때문이다.

첫째, 인천 크루즈관광종합대책 마련이 필요하다. 대규모쇼핑센터 건립, 지역관광상품 개발, 지역특산품 개발, K-POP 공연장, “대장금”과 연계한 한식전문식당 등 상품 및 시설 건립이 필요하다. 조직 및 예산 확보를 위한 인천시의 주도적인 역할이 필요하다.

둘째, 인천지역의 특성에 맞는 크루즈 상품 개발 추진도 필요하다. 인천 등 서해안 섬을 연계한 관광상품 개발(연안도서 접근체계 구축 필요), 인천공항과 연계한 Fly-Cruise 추진, 2014년 아시안게임과 연계한 대중국 관광객 유치 등의 대책이 필요하다.

셋째, 크루즈 선박 및 관광객의 안정적 증대를 위해 인천항의 기능을 기항지에서 준모항지로 전환하는 방안도 추진이 필요하다. 기존선사의 이

45) 현재 인천항의 크루즈 선박 접안 가능부두는 내항 8선석이 있으나, 관문 통과 등의 문제로 대형 크루즈 선박은 외항 일반부두에 접안하는 등의 문제가 있다.

탈방지를 위한 불편사항 해소와 인센티브 제공 등 항만서비스 제고가 필요하다. 인천항 미기항 선사를 대상으로 타깃 마케팅 실시, 2014년 9월 크루즈 임시부두 및 신국제여객터미널 개장 등도 홍보를 해야 한다.

나. 부산항

부산항은 최근 동북아시아 해양관광의 매력 증대로 국제크루즈 선박의 입항 실적이 매년 급증하고 있다. 크루즈 전용터미널을 갖춘 부산은 2011년 42척 7만 5천 명에서 2012년 69척 14만 명, 2013년 102척 19만 명으로 증가가 예상된다. 중국 상해를 중심으로 하는 크루즈 시장 성장에 따라 중국↔한국↔일본을 연계하는 크루즈 관광상품이 각광받고, 해외크루즈 선사를 중심으로 초대형 크루즈선이 지속적으로 입항하고 있다. 즉 5만 톤 이상 선박의 입항이 2011년 56척에서 2012년 84척, 2013년 86척이 예상된다.

그러나 부산은 크루즈 수용과 관련하여 몇 가지 현안문제를 안고 있다. 첫째, 부산항이 여전히 단순 기항지 기능을 주로 수행하는 점이다. 국내 최대 크루즈 항만임에도 불구하고, 크루즈선박의 단순 기항지로 이용되고 있다. 외국선사 지역본부도 아직 부재한 실정이다. 특성화된 상품, 전문인력 부족 등 소프트한 인프라도 부족하다. 최근 일본 연계 프로그램 제한으로 관광객 감소 등 안정적 성장에 방해되는 불안요소도 노출되고 있다.

둘째, 부산항의 크루즈 관련 시설 문제는 여전히 잔존하고 있다. 부산항 국제크루즈 전용부두 시설은 현재 동삼동 크루즈부두 1개 선석(8만톤급, 360m)을 운영하고 있고, 북항 재개발사업지 국제크루즈 전용부두(접안능력 10만 톤, 부두길이 360m, 수심 12m) 건설이 2014년 말 완공 예정이나, 북항 재개발 사업지 국제크루즈 전용부두는 북항대교로 인해 초대형 국제크루즈 선박 입항에 불리한 여건이다.⁴⁶⁾

이에 대한 대책은 첫째, 동북아 크루즈 메카 기능 강화로 모항지로 기능 전환을 추진한다. 동북아 크루즈 시장을 주도할 수 있는 기구, “동북아 크루즈협의회”를 구성하여 지역현안 해결을 주도하고, 2014 국제크루즈박람회를 활용한 네트워크 강화, 크루즈선사 지역본부 유치 등이 추진과제이다.

둘째, 이색적이고 감동적인 환영·환송행사 개최 및 공연이벤트 추진도 필요하다. 1박 하는 크루즈선 특별환영 행사(불꽃, 방수쇼, 예술공연 등), 쇼핑·관광 등 언어에 불편이 없는 수용태세 추진을 위해 관광통역 안내원, 부산지역외국어대학과 연계 프로개발 개발, 편리한 쇼핑관광을 위한 터미널내 면세품 인도장 설치, 기항지 관광편의를 위한 선상홍보 실시, 크루즈 관광객 서비스 개선을 위한 관광안내소·기념품판매소·환전소 운영, 무료 셔틀버스 운행, 크루즈 관련 관광홍보물 제작·배부(연간 50,000부 이상) 등의 사업을 지속적으로 추진해야 한다.

셋째, 국제크루즈 관광객을 위한 맞춤형 프로그램 개발이다. 크루즈 단체 관광객을 위한 특별공연(부산국립국악원·영화의 전당)은 지역단위 크루즈 행사로 좋은 사례에 해당한다.

다. 제주항

제주도의 크루즈 입항은 2012년 80척, 14만 명, 2013년 152척, 32만 명(9월까지) 등 높은 증가세를 보이고 있다. 제주항은 제주외항 8부두 크루즈 전용항 외에 제주외항 서방파제 예비선석 등 2개 선석을 활용하여 1일 최대 3척의 크루즈 접안이 가능하다. 2015년 3월까지 제주외항 10부두에 크루즈

46) 북항대교 총연장 3,331m, 폭 18.6~28.7m, 공사비 3,497억 원, 공사기간 2007.4 ~ 2014.4., 북항대교 높이는 해수면 밀물 기준 60m, 북항대교 상판까지의 높이 62.643m(영도쪽), 66.187m(가운데), 64.056m(오른쪽 끝)로 알려짐. 반면 로얄캐러비안 보이저호(14만t급), 마리너호(14만t급) 선체 높이는 63.5m임.

및 국제카페리 전용 선석 1개가 건설되며, 2015년말까지 서귀포시 민군복합형관광미항이 완공되면 국내 최대의 크루즈 항만 인프라가 구축된다.

그러나 크루즈 수용과 관련하여 제주도가 안고 있는 가장 큰 현안문제는 크루즈 산업 및 관광 활성화를 위한 지자체 예산 부족 문제이다. 크루즈산업 전문인력 육성 사업, 크루즈 관광객 수용태세 강화사업, 크루즈 대규모 인센티브단 환영 및 팸투어 등의 사업 추진에 애로가 있다. 제주특별자치도의 재원 규모상 크루즈 산업 발전을 위한 별도예산 편성이 쉽지 않기 때문이다.

따라서 크루즈 전문인력 양성, 팸투어 사업은 중앙정부에서 실시하여 지자체 부담을 경감하는 방안이 필요하다.

4) 크루즈 국적선사 육성 지원

국적 크루즈 선사는 크루즈 산업발전의 경제적 효과 극대화, 국가경제 발전에 기여한다는데 의의가 있다. 이는 외국선사의 단순 기항과는 근본적으로 차이가 있고 외국선사의 유치 확대가 국가 경제 성장에도 한계가 있다고 하는 이유이다. 따라서 그러나 크루즈 산업 육성을 위해서는 크루즈 선사 육성을 위한 정부지원이 별도로 필요하다.

최근 건조된 크루즈 선박 건조가는 8,000~9,000억 원으로 이를 국내 선사에서 확보하여 운항하는 것은 현실적으로 매우 어려운 문제이다. 현재 국내에 기항하는 외국선사는 최신의 초대형 선박으로 투입하여 가격을 통한 진입 장벽을 형성하고 있다. 국내 크루즈 관광객의 눈높이가 올라가면서 중고 크루즈 선박 투입으로는 경쟁력에 한계가 있다. 또한, 크루즈 선박내 필수적인 카지노 사업 제한, 선내 서비스 인력확보 문제, 국내 크루즈 시장 미형성 등의 문제로 정상적 경영에 애로가 있다.

따라서 국적 크루즈선사 육성을 통한 경제발전을 위해서는 선박확보에 필요한 금융지원 등의 대책이 필요하다. 선박투자회사제, 관광진흥기금을 활용할

수 있는 방안도 요구된다. 또한, 크루즈선에 대한 톤세제 적용도 필요하다. 일반 여객선 및 화물선에만 적용되는 '톤세제'를 크루즈 사업자(국제순항여객운송사업)에게도 적용, 실제 영업상 이익이 아닌 선박 순톤수와 운항일수를 기준으로 세금이 부과되도록 하여 선사의 안정적인 운영에 기여하도록 해야 한다. 이를 위해 해운법상의 순항여객운송사업을 연안운송사업과 국제운송사업으로 구분한 후 국제순항여객운송사업(크루즈선)에 대해 톤세제 허용을 추진해야 한다. 또한, 국적 크루즈 선사의 진입 및 성장을 위해 면세유 지급도 한시적으로 허용할 필요가 있다.

5) 연안 크루즈 육성방안 수립을 제안

우리나라에서 연안여객선을 이용한 여행객이 1,600만 명을 초과하고 유·도선을 이용객도 연간 1,000만 명을 상회하는 등 해양관광이 계속 증가하고 있다. 또한, 바다가 주는 힐링 효과와 낭만적인 분위기로 인해 해양관광은 계속 늘어나고 있는 추세이다. 그러나 우리나라 해양관광은 여객선과 유·도선을 이용한 섬 관광과 해수욕장 이용 등이 대부분을 차지하고, 가장 매력적인 관광으로 인정받는 크루즈를 이용한 연안 관광은 일부지역에 국한되고 이용기간도 매우 불규칙적인 모습을 보이고 있다.

최근 정부의 크루즈 활성화 대책이 발표된 이후 연안 크루즈에 대한 관심도 증가하고 있다. 그러나 연안 크루즈에 필수적인 선박 공급과 크루즈 상품 및 기항지 프로그램의 부족, 관련 시설 및 인프라 부족으로 연안 크루즈는 현재 매우 초보적인 수준이다.

따라서 국제 크루즈와 연계한 해양관광을 활성화시키고, 국민들의 해양관광에 대한 다양한 욕구에 부응하기 위해 연안 크루즈 관광 육성을 위한 대책이 마련되어야 한다. 특히 연안 크루즈 관광은 지역경제 활성화와 주민소득 증대에도 많은 기여를 할 것으로 예상되기에 중앙 정부 차원의 적극적인 대책 마련이 필요하다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

1) 통계 및 연보

문화관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2012.

_____, 『2011 국민여행실태조사』, 2012.

한국해양수산개발원, 『해운통계요람』, 2012.

2) 논문 및 단행본

국토해양부, 『우리나라 크루즈부두 개발수요 전망』, 2009.

김경희, 「한국 크루즈산업의 발전방안에 관한 연구-크루즈선 기항여건 및 수용태세를 중심으로」, 『호텔경영학연구』 제17권 제1호, 2008.

김천중, 『크루즈사업론』, 학문사, 1999.

김창수, 『관광교통론』, 대왕사, 1999.

긴현겸·최재형, 「국내 연안 크루즈 관광의 전망과 활성화 방안」, 『해양국토 21』, 한국해양수산개발원, 2010. 11.

김혜숙, 「우리나라 크루즈 관광에 관한 연구」, 『호텔관광연구』, 한국관광정책학회, 2003.

박영기, 「크루즈관광 상품속성이 관광만족에 미치는 영향」, 『대한관광경영 학회지』, 제25권 제1호, 2010, p. 439-459.

문화관광부·해양수산부, 『해양크루즈산업 활성화방안』, 2007

문화관광부, 『2010 크루즈관광활성화방안』, 2010. 3.

부산광역시, 『부산항 크루즈활성화방안 용역』, 2009. 12.

부산항만공사, 『부산항 국제여객터미널 건립공사 기본계획 보고서』, 2010.

- 이경모 외, 「한반도중심의 크루즈개발에 관한 연구」, 『여행학연구』, 제7호, 1998.
- 이경모, 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사, 2004.
- 이봉희, 『강원도 크루즈관광 활성화를 위한 기초 연구』, 강원발전연구원, 2009.
- 이영삼·김영모, 『여객선』, 해인출판사, 2002.
- 이윤정, 「동북아 크루즈 시장의 성장과 우리의 과제」, 『해양국토 21』, 한국해양수산개발원, 2010. 11.
- 이연택, 『관광정책론』, 일신사, 2003.
- 이재곤, 「국내 크루즈관광상품 개발방향에 관한 연구」, 『관광경영연구』, 제7권, 관광경영학회, 2003. 6.
- 이현주, 「크루즈 관광의 국내수요와 전망」, 『해양국토 21』, 한국해양수산개발원, 2010. 11.
- 인천항만공사, 『인천항 크루즈산업 활성화에 따른 항만산업 발전전략(선용품업계를 중심으로)』, 2011
- 제주특별자치도, 『제주외항 크루즈 터미널 개발타당성 조사 연구』, 2009.4
- 정부부처 합동, 「관광 레저산업 육성방안」, 2010. 7.
- 최도석, 「부산항 크루즈 관광산업의 현실과 과제」, 『해양국토 21』, 한국해양수산개발원, 2010. 11.
- 최재형, 「국내 크루즈사업 운항성과와 발전전략-국내 선사 사례」, 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, (선상 워크숍 자료), 한국해양수산개발원, 2006. 10.
- 한국관광공사, 『2010년 국내 입항 크루즈관광객 만족도 조사 결과보고서』, 2010.12.
- 홍장원, 「해양관광산업의 여건분석과 발전전망」, 『국토해양부 미래해양발전포럼』, (워크숍 자료), 국토해양부, 2009. 06.

- _____, 『우리나라 크루즈 관광정책의 주요 이슈와 개선방안』, 『해양국토 21』, 한국해양수산개발원, 2010. 11.
- 황진희 외, 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, 한국해양수산개발원, 2006.
- 황진희, 『우리나라 크루즈 관광산업 발전전략』, 『한국해운물류학회 정기학술발표논문집』, 제42호, 한국해운물류학회, 2006. 10.
- _____, 『우리나라 크루즈 관광산업 발전기반 조성을 위한 정책방안』, 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, (선상 워크숍 자료), 한국해양수산개발원, 2006. 10.
- _____, 『크루즈 산업 발전을 위한 한·중 협력방안』, KMI-SISI 국제해운포럼, 중국 상해, 2011. 12.
- _____, 『크루즈 산업의 경제적 효과와 정책과제』, 크루즈 산업 육성 방안 제정관련 국회 공청회 발표자료, 2013. 7. 11.
- _____, 『한국 크루즈 정책과 제주의 전략』, 2013 제주크루즈 국제포럼, 제4세션 주제강연 자료, 2013. 10. 25.

2. 외국문헌

1) 통계 및 연보

Clarkson, Shipping Review & Outlook, Autumn 2012.

Douglas Ward, Ocean Cruising & Cruise Ships 2011, Berlitz, 2011.

ECC, 2012/2013 Report. 2013.

IMF, World Economic Outlook, April 2012.

ISL, Shipping Statistics Yearbook 2011, 2012.

2) 논문 및 단행본

- Bow, Sandra, Working on Cruise Ships, Oxford : Seven Hills Books, 1999
- Bruno-Elias Ramos, "Terminal Design", 2008. 3, "Seatrade Cruise Convention 2008", 2008.
- Cornell, Jimmy, World Cruising Routes, International Marine Publishing, 1998.
- CLIA, "2011 Cruise Market Profile Study". 2011.
- Cudahy, Brian J., The Cruise Ship Phenomenon in North America, Cornell Maritime Press, 2001
- Dawson, Philip, Cruise Ship; An Evolution in Design, Conway Maritime Press, 2000
- Dervaes, Claudine, Selling Cruises, Thomson Delmar Learning, 2003.
- Diedrich A., Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination, Ocean & Coastal Management 53, 2010
- Di Vaio A., Medda F.R., Trujillio L., Public and private management and efficiency index of cruise terminals, ECONSHIP Conference, Proceeding, 22-24 June, 2011
- Douglas, Norman, N. Douglas & R. Derrett, Special Interest Tourism, John Wiley & Sons Australia, Ltd., 2001
- Douglas Ward, "Ocean Cruising & Cruise Ship 2005" Berlitz, 2005
- Kaye Chon, "Cruise Ports and Cruise Industry: Tourism Perspectives", the 27th IAPH World Port Conference, 2011.
- Klein, Ross A., Cruise Ship Blues: The Underside of the Cruise Industry, New Society Publishers, 2002
- Miller, Mary Fallon, How to Get a Job With a Cruise Line: How to Sail Around the World on Luxury Cruise Ship and Get Paid for It, Ticket to Adventure, 2000.

- Ocean Shipping Consultants, The World Cruise Shipping Industry to 2020, 2005.
- _____, Cruise Shipping To 2015 ; A Realistic Appraisal of Prospects, 2002.
- Peisley, Tony, The Future of Crusing - Boom or Bust? A Woeldwide Analysis to 2015, Seatrade Communications Ltd. 2006.
- Sandler, Corey, Cruises 2003, Globe Pequot, 2003.
- Semer-Purzychi, Jeanne Purzycki, H. Robert, Sails for Profit : A Complete Guide to Selling and Booking Cruise Travel, Prentice Hall, 1999
- UN ESCAP, Report of The Seminar on Development of Cruise Shipping and Tourism in the ESCAP Region, 2002.
- UNWTO, "UNWTO Tourism Highlights", 2011 Edition.
- Ward, Douglas, Berlitz Guide to Cruising & Cruiseships, Berlitz, 1994.
- _____, Ocean Cruising & Cruiseships, Berlitz, 2011.
- _____, Ocean Cruising & Cruiseships 2005, Berlitz, 2005.
- Wie, B. W, A dynamic game model of strategic capacity investment in the cruise line industry, Tourism Management, vol. 26, 2005.
- Wood, Robert E., "Caribbean Cruise Tourism; Globalization at Sea," Annals of Tourism Research, Vol. 27, No. 2, 2000
- WTO, Worldwide Cruise Ship Activity, World Tourism Organization, 2003.
- Wu, Bin, The World Cruise Industry : A Profile of the Global Labour Market, SIRC, 2005. 3.
- 상하이시 관광국, “상해크루즈산업 12.5 계획(上海市邮轮产业十二五发展规划)”, 2010.10.27
- 상하이시 위원회(民建上海市委), “상하이 크루즈산업 발전에 대한 의견(关于发展上海邮轮产业的建议)”, 2010.11.
- 중국크루즈발전보고(中国邮轮发展报告), Chinadaily.com, “Qingdao becomes one of China's cruise homeports”, 2011.7.14.

크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구

2013年 12月 29日 印刷

2013年 12月 31日 發行

編輯兼 發行人	김	성	귀
發行處	韓 國 海 洋 水 産 開 發 院		
	서울특별시 마포구 매봉산로 45		
전 화	02-2105-2700	FAX :	02-2105-2800
등 록	1984년 8월 6일	제	313-1984-1호

組版·印刷 / 크리커뮤니케이션 02-2273-1775 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337