

해양수산부 규제개혁

어항시설 민자유치 활성화 도모

전 기 정 / 해양수산부 행정관리담당관실 서기관

1. 규제개혁 개요

해양수산부는 해운법 등 25개 법률에 있는 778건의 규제 중 54%에 해당하는 422건의 규제를 폐지하고 169건의 규제는 개선하여 해운항만산업의 국제경쟁력을 제고하고 기업활동의 자율성을 증대키로 하였다.

해양수산부 소관 778건의 규제는 해상운송 및 항만관련 사업의 진입·경쟁관련 규제와 해양환경 보호와 안전, 수산식품 위생관리, 수산자원의 보전 등을 위한 규제로서 이들 규제중 안전, 환경 등의 사회적 규제가 전체의 51.8%를 차지하고 있어 규제개혁에 다소의 어려움이 있었으나 다음의 규제정비방향에 입각하

여 과감히 규제를 철폐키로 하였다.

첫째, 우리나라 수출입 물동량의 99.7%는 해상을 통하여 운송되므로 이들 분야의 경쟁력이 국가경쟁력 강화와 직결되는 점을 감안하여 항만운송 분야의 고비용 유발 규제, 해상운송사업의 진입규제, 입출항 불편규제를 완화하고, 둘째, 존치가 불가피한 해양환경, 해상질서유지, 선박의 안전, 수산자원보전, 식품위생관리 등 사회적 규제는 사전적 규제에서 사후관리적 규제로 전환하여 규제의 품질을 개선하며, 셋째, 사업자에게 부담을 주는 의무고용제도 등은 과감히 철폐하고, 생계유지형 소규모 어업은 사회보장적 차원에서 불편을 완화하는

데 규제개혁의 중점을 두고 추진하였다

2. 분야별 주요규제개혁 내용

해양수산부의 주요한 규제개혁 내용을 해운 항만 수산 선박 및 해양분야로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

□ 수산분야

수산부문의 규제개혁은 어촌의 생산기반시설인 어항시설 투자 및 이용과 관련된 규제개혁과 수산업에서의 어업활동 자율화와 어업인의 불편사항 해소를 위한 규제개혁이 주요 내용으로서 어항법, 수산업법 등 관계법을 개정하여 99년 상반기부터 시행할 예정이다.

첫째, 어항시설사업 허가를 받은 사업자가 경미한 보수·보강공사를 시행하고자 하는 경우 신고없이 공사시행이 가능하도록 하였으며, 사업시행자의 재정적 부담을 해소하기 위하여 어항시설사업에 소요되는 비용의 예치무무를 폐지하였다. 아울러 어항시설에 대한 민간투자자가 현재는 20년 범위내에서 투자비에 상응하는 기간동안 어항시설을 무상으로 사용·수익할 수 있었으나 앞으로는 30년 범위내로 기간을 연장하여 투자비를 충분히 회수할 수 있는 기간을 보장하므로써 어항시설에 대한 민간자본 유치를 활성화하도록 하였다.

둘째, 양식어업 활성화를 촉진하기 위하여 협동양식어업에 대한 면허대상자 및 영어조합법인의 구성원 제한을 폐지하고 양식어업을 할 수 있는 개발수면의 규모제한 (60ha)을 폐지하여 양식어업에 대한 대규모자본의 투자를 용이하게 하였다.

셋째, 연안어업의 종류중 어획강도가 낮아 수산자원에 미치는 영향이 적은 채낚기 등의 어업을 연안복합어업으로 통합하여 어업인들이 해역별 어업의 여건과 시기에 따라 어업을 자유롭게 할 수 있도록 하여 어업인의 편의를 도모하였다.

넷째, 수출용 수산물로 지정된 홍합, 바지락 등 7개 품목에 대한 의무검사제도를 폐지하여 수산물 수출업자의 부담을 경감하고, 어획물운반업 및 수산물가공업 허가제를 등록제로 전환하여 진입규제를 완화하였다.

다섯째, 어업인의 불편을 해소하기 위하여 사실상 휴대가 곤란한 맨손어업, 나잠어업 등의 신고필증 휴대의무, 어업면허·허가증등의 휴대 및 비치의무를 폐지하기로 하였다.

□ 항만분야

항만은 물류흐름의 핵심역할을 담당하는 곳으로 항만운영서비스를 신속하게 제공하고 항만이용자의 편의를 극대화하는 양질의 서비스체제 구축이 항만의 국제경쟁력 강화의 관건임을 감안하여 항만법, 항만운송사업법 등의 관련규제를 개혁하기로 하였다.

첫째, 항만시설은 민간이 투자하더라도 원칙적으로 국가에 귀속토록 되어있으나 앞으로는 민간이 전용으로 사용하기 위하여 투자하는 항만시설에 대해서는 민간의 소유권을 인정하므로써 항만시설에 대한 민간자본 유치를 촉진키로 하였다.

둘째, 외항선박이 항만에 입출항하고자 하는경우 현재는

18종의 서류를 제출하도록 되어있으나 앞으로는 제출해야 하는 서류를 9종으로 축소하고 항만운영전산망(PORT-MIS)을 '98년 말까지 완비하여 지방해양수산청에 입출항 서류를 한번만 제출하면 세관이나 출입국관리사무소에 가지 않고도 전국 어디에서나 입출항 절차를 완료할 수 있도록 하므로써 그동안 민간기업이 제출하던 서류를 연간 92만건에서 27만건으로 감축함은 물론 연간 55억원에 해당하는 민간기업의 물류비도 절감토록 하였다.

셋째, 입출항 선박에 대하여 제공되는 예도선 서비스를 국제적 수준으로 향상하기 위하여 먼저 도선사의 순번제 이용을 폐지하여 도선사간의 서비스 경쟁을 촉진하고, 예선업 등록기준을 현행 5,000~2,000마력 이상에서 2,000~1,000마력 이상으로 완화하여 예선시장의 신규진입을 용이하게 하였다.

넷째, 민간이 항만공사를 시행하는 경우 그 공사이행을 담보하기 위하여 현재는 공사비의 20%에 해당하는 금액을 현금으로 예치토록 하고있으나 앞으로는 현금외에 이행보증증서 예치도 가능토록 하므로써 사업자의 재정적 부담을 덜어줄 계획이다.

□ 해운분야

시장경제원리에 입각하여 해운업의 시장진입규제를 완화하므로써 외항해운업의 자유롭고 공정한 경쟁체제를 구축하기 위하여 해운법 등을 개정하여 관련규제를 폐지 99년 상반기부터 시행할 예정이다.

먼저, 내항화물운송사업의 면허제를 등록제로 전환하고 외항화물운송사업의 등록기준 중 선박보유량 요건(현재 총톤수 3만톤이상 또는 선박 6척 이상으로 1만톤이상 - 99년초 해운법 시행규칙 개정시 세부완화요건 결정예정)을 대폭 완화하여 자율경쟁을 통한 해운업의 발전을 도모키로 하였다.

둘째, 해상화물운송사업 및 해운중개업자 등은 해기사 및 해기관리사를 의무적으로 고용(업종에 따라 해무사 또는 해기관리사를 1~5인 고용)토록 하고 있으나 이 제도를 폐지하므로써 관련 1,138개 업체는 연간 211억원의 경비를 절감할 것으로 기대된다.

셋째, 원유, 제철원료 등 대량화물을 수출입하는 화주에 대하여 해상화물운송사업 참여를 제한하여 왔으나 우리나라 해운시장을 외국인에게 전면 개방하는 등 최근의 국내외 시장 여건변화를 감안하여 제한규정을 폐지하기로 하였다.

□ 선박 및 해양분야

선박안전과 관련된 사회적 규제분야는 선박검사 절차를 간소화하고 사업자의 자율성을 증대하는 방향에서 선박법 등 관련법을 정비하고 있다.

첫째, 여객선, 특수선, 위험물운반선을 제외한 20톤미만 소형선박의 중간검사를 면제하여 선박검사 횟수를 현재의 5회에서 2회로 단축하여 검사에 따른 민원인의 불편은 물론 경제적 부담을 해소해 나갈 것이다.

둘째, 모든 선박에 부과되었던 안전운항을 위한 선상훈련 등의 의무를 국제협약과 동일하게 300톤 이상의 국제운항선박으로 완화하여 선박소유자의 불편을 경감할 것으로 기대된다.

셋째, 현재 어선 건조시에는 행정관청의 허가를 받도록 하고 있으나 어업인의 생계유지형 2톤미만 소형어선과 내수면 어선에 대하여는 허가없이 건조가 가능토록 개선하고, 어선 건조시 조선업자를 미리 정하도록 한 제도를 폐지하여 소형어선 건조를 자유화 할 계획이다.

넷째, 공유수면매립 면허를 받은 사업자는 면허를 받은후 6개월 이내에 실시계획인가를 받도록 하였으나 앞으로는 1년 6개월 이내로 연장하여 사

업자의 공유수면매립 수행을 원활히 할 수 있도록 하였다.

다섯째, 공유수면매립에 관한 권리의무를 이전하고자 하거나 승계하고자 할 경우에는 행정관청의 인가를 받도록 하던 제도를 폐지하여 자유로운 권리변동을 가능케 하였다.

3. 앞으로의 규제개혁

해양수산부에서 98년도의 기존규제 대폭 폐지에 이어 99년에는 나머지 규제를 합리적으로 개선하여 규제의 품질을 제고하고 규제철폐에 따른 부작용이 없도록 보완대책 마련에도 만전을 기해나갈 계획이다. 해양수산행정에 대한 정부의 규제철폐는 한편으로 해양수산업 종사자들에게 한차원 높은 자율과 책임을 요구하는 것이기도 하다. 따라서 관련 당사자들이 규제철폐에 따른 혜택을 제대로 누리기 위해서는 보다 더 성숙된 시민의식이 요구된다고 할 수 있을 것이다. 아울러 해양수산부에서는 99년에도 규제개혁 과제를 지속적으로 발굴하여 해양수산업의 국제경쟁력을 제고하고 민원인의 편의를 증대하기 위하여 끊임없는 노력을 경주할 것이다. ☞