



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

무역학석사 학위논문

크루즈산업 활성화를 위한 관세행정 개선방안에
관한 연구
- 부산항을 중심으로

A Study on the Improvement Plan of Customs Administration for
Vitalizing Cruise Industry
- Focused on Busan Port



지도교수 김재봉

2018년 6월

한국해양대학교 대학원

국제관세학과
이경준

본 논문을 이경준의 무역학석사 학위논문으로 인준함



위원장 오 용 식 (인)

위 원 신 용 존 (인)

위 원 김 재 봉 (인)

2018년 6월 16일

한국해양대학교 대학원

목 차

목 차	i
표 목 차	iii
그 립 목 차	v
ABSTRACT	vii

제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 방법 및 구성	2

제2장 크루즈산업의 의의 및 현황

2.1. 크루즈산업의 의의 및 특징	4
2.1.1 크루즈의 개념	4
2.1.2 크루즈의 특징	7
2.1.3 크루즈의 분류	11
2.1.4 크루즈산업에 관한 선행연구	14
2.2 크루즈산업 현황 및 전망	17
2.2.1 세계 크루즈산업의 현황과 전망	17
2.2.2 국내 크루즈산업의 현황과 전망	19
2.3 부산항의 크루즈산업의 현황과 여건 분석	21
2.3.1 부산항의 입지여건 및 환경	21

2.3.2 부산항 크루즈 관련 시설 현황	23
------------------------------	----

제3장 크루즈산업과 관세행정

3.1. 크루즈산업에서의 관세행정 기능 및 역할	26
3.2. 크루즈관련 세관의 주요처리업무 및 관련규정	26
3.3. 해외 주요 기항지별 크루즈 통관제도 비교	39

제4장 크루즈산업에서의 관세행정 문제점 및 개선방안

4.1. 크루즈산업에서의 관세행정 문제점	50
4.1.1 여행자통관부분	57
4.1.2 감시행정부분	61
4.2. 크루즈산업에서의 관세행정 개선방안	64
4.2.1 여행자통관부분	64
4.2.2 감시행정부분	68

제5장. 결론

5.1. 연구 결과 요약	72
5.2. 연구 한계 및 향후 연구방향 제시	73

표 목 차

<표 1> 크루즈의 개념	6
<표 2> 기항지 크루즈 산업 분야	11
<표 3> 선박 규모에 따른 크루즈선의 유형	12
<표 4> 목적에 따른 크루즈선의 유형	12
<표 5> 크루즈의 분류	14
<표 6> 세계 크루즈 관광객 수의 추이	17
<표 7> 세계 크루즈 승객의 수요 예측 (2013년 ~ 2017년)	18
<표 8> 전체 크루즈방한객 현황	19
<표 9> 방한 외래관광객 중 크루즈방한객 비중	20
<표 10> 부산항 크루즈선박 입항추이	21
<표 11> 2016년 부산항 크루즈 시설별 크루즈선박 입항현황	21
<표 12> 2016년 부산항 크루즈선 동시접안 횟수	22
<표 13> 부산항 크루즈 기항지 주요관광 자원 현황	23
<표 14> 부산항 크루즈 시설현황	24

<표 15> 외국환은행장 확인 대상 및 한국은행 총재 신고대상	33
<표 16> 2018년 부산항 입항 크루즈 선사(대리점) 비중	50
<표 17> 크루즈관광 시 불편사항 & 한국 재방문 의향 및 기대사항	55
<표 18> 크루즈관련 관세행정상의 문제점 정리	57
<표 19> 지출 & 기항지 관광 만족도	59
<표 20> 연도별 선용품 적재허가 등 신청건수 추이	63
<표 21> 선용품 품목별 적재·하선 신청 현황('16년)	63
<표 22> 연도별 선용품 적재허가 등 심사 기각 추이	63
<표 23> 기관별 크루즈 통계자료	71

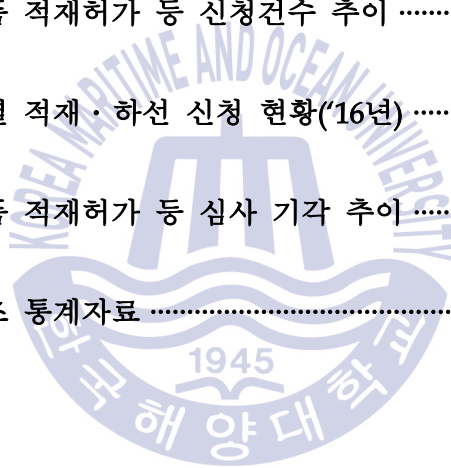


그림 목 차

<그림 1> 크루즈산업의 정의	4
<그림 2> 크루즈 여행기간 현황(아시아 지역)	10
<그림 3> 영도 국제크루즈터미널 현황	25
<그림 4> 입항수속 업무절차도	28
<그림 5> 출항수속 업무절차도	29
<그림 6> 내,외국적 선박자격전환 업무처리 절차도	30
<그림 7> 크루즈 여행자별 검사절차	31
<그림 8> 내국세면세물품 반출신고 업무처리 절차도	34
<그림 9> 선용품 적재 · 하선허가 업무처리 흐름도	36
<그림 10> 환급대상(유류) 적재확인업무 업무절차도	37
<그림 11> 하선선원 휴대품 검사 · 통관업무처리 흐름도	38
<그림 12> 스페인 세관 조직도	39
<그림 13> 바르셀로나 공항 설치된 DIVA 시스템	42
<그림 14> DIVA 시스템 운용 절차	43

<그림 15> 바르셀로나 항만 전경 및 부두 배치도 44

<그림 16> 발렌시아항만 텍스리펀드 처리절차도 47



A Study on the Improvement Plan of Customs Administration for Vitalizing Cruise Industry - Focused on Busan Port

Lee, Kyung Jun

*Department of International Trade
Graduate School of Korea Maritime University*

Abstract

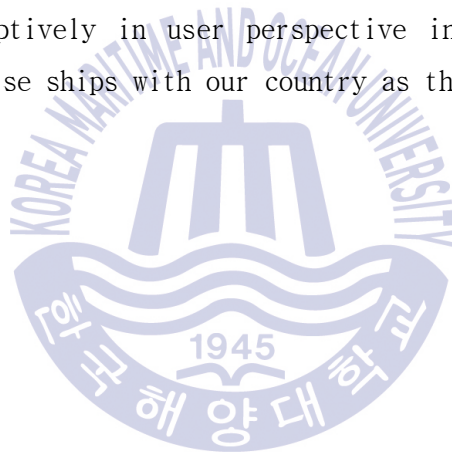
Cruise industry is the tourism industry that has commanded the most attention in the 21st century by increased demand and an enormous amount of additional value. Specially, cruise industry in Northeast Asia is growing explosively, and Asia is being considered as a region with great market competitive power for China-Korea-Japan products.

Studies on cruise industry are being conducted actively in various fields as cruise industry became increasingly important, and government's cruise support policies for attracting cruise are being announced continuously as competition between nations became fierce.

Many studies for vitalizing the cruise industry have been conducted but there are no studies on problems of CIQ(customs-immigration-quarantine), specially Korea's customs administration, the forefront of border control that foreign tourists visiting Korea encounter first, as studies only focused on the marketing strategy for developing products and attracting tourists for vitalizing tourism.

Therefore, this study investigated the present condition and prospect of cruise industry through various literature reviews and derived customs administrative problems in user perspective through interviews on hands-on workers of agents for the cruise industry, harbor construction, and customs administrator who are engaged in the cruise industry, and suggested customs administrative improvement plans to vitalize the cruise industry.

This study is expected to serve as a valuable foundation for vitalizing the cruise industry by checking the work process of customs from port entry to departure of cruise ships and improving customs administrative inconveniences preemptively in user perspective in preparation for the service of local cruise ships with our country as the home port.



제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

크루즈산업은 조선, 해운, 관광산업이 하나로 결합한 형태의 전형적인 융·복합 산업이며, 연관산업들에 미치는 파급효과가 큰 고부가가치 산업으로 기항지역 경제뿐만 아니라 국가 경제의 지속적인 발전에 긍정적인 영향을 미친다.

통계에 따르면 2014년 기준으로 국내 크루즈 관광객은 105만명('13년 대비 31.3% 증가)이며, 1인당 평균 소비지출액은 미화 1,068달러로 1조원 이상에 달하는 것으로 나타났으며, 이는 크루즈산업이 지역경제 활성화에 크게 기여할 수 있음을 시사하고 있다.¹⁾

세계 크루즈 관광시장은 '12년 기준으로 연평균 10.3%의 놀라운 성장을 거듭하고 있으며, 이는 세계 관광시장의 연평균 성장률 4%의 2배나 높은 수치이다.²⁾ 크루즈 관광은 세계적으로 가장 빠르게 성장하는 여행형태 가운데 하나이며, 관광산업에서의 그 중요성은 점차 커지고 있다. 최근 사드 등의 중국과의 이슈로 인한 일시적인 관광객 감소가 있었지만 중국의 급속한 경제 성장으로 한·중·일을 중심으로한 동북아시아 크루즈 시장은 가파른 성장세를 나타내고 있으며, 관련 산업 활성화 및 지역경제 고부가가치 창출을 실현 가능케 하는 해외크루즈선 유치경쟁이 지역을 넘어 국가차원으로 이뤄지고 있다.

세계 크루즈 시장의 확대 및 아시아 크루즈 관광시장 성장예상에 따라 크루즈산업 활성화를 위한 입출항 통관편의 구축 및 통관제도 개선 등 관세행정 측면에서의 지원대책의 필요성이 점차 대두되고 있으며, 부산항을 Home-Port(모항)로 하는 크루즈선 취항 등 크루즈선박 입항 증가와 함께 신속·친절·정확한 크루즈여행자 통관시스템 확립으로 고품질 통관서비스 제공과 해양관광산업 활성화를 위한 관세행정의 중요성이 증대되고 있어 관세행정 측면에서의 크루즈산업 활성화에 대한 선제적 대응방안 마련이 시급하다.

1) 해양수산부, 「크루즈산업 활성화 대책」, 제9차 경제관계장관회의, 2015.5, p.1.

2) 해양수산부, 「해양신산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책」, 2013.7, p.1.

향후 급증할 크루즈 선박 수용을 위한 보다 체계적인 부산항 관련 시설 개선과 이에 따른 CIQ업무 인력 배치 등의 선제적 대응 조치 및 현행 출입국 통관 단계의 불편요소를 해소 하고, 통관 소요시간 단축방안을 검토하여 크루즈 입출항 통관 절차 등의 개선방안을 연구하고자 하며, 크루즈산업에서 관세행정상의 문제점이 무엇인지 고찰해보고 해당 문제점에 대한 개선방안을 도출하고자 함이 본 연구의 목적이다.

특히, 안전한 국경관리와 더불어 여행자 통관편의라는 두 가지 목표를 동시에 충족할 수 있는 관세행정 개선방안을 모색하여 대안을 제시해 보고자 한다.

기존 선행연구에서 크루즈산업 활성화를 위한 여러 가지 방안이 제시되었지만, 대부분이 크루즈 기항 및 관광객 유치에 위한 관광상품개발 또는 항만서비스 개선 등에 대한 연구위주로 크루즈산업에서의 관세행정 개선방안에 대한 연구는 전무하다. 따라서 본 연구가 크루즈 관광객 유치를 위한 관광상품개발 및 항만서비스 개선과 더불어 크루즈산업에서의 관세행정상의 개선방안을 제시함으로써 크루즈 산업의 활성화에 조금이나마 기여하고자 한다.

1.2 연구의 방법 및 구성

본 연구는 크루즈산업과 관세행정의 관계를 정립해보고, 크루즈산업 활성화를 위한 관세행정 지원방안을 모색하기 위해 다음과 같은 연구방법을 활용하고자 한다.

첫째, 관세청, 해양수산부, 부산항만공사, 한국해양수산개발원, 부산시, CLIA, 해외 크루즈 관련기관 등의 웹사이트, 연간보고서, 크루즈산업에 관한 논문, 학술지, 협회 발표자료 등의 각종 문헌조사를 활용하여 크루즈 산업현황을 분석한다.

둘째, 크루즈선사(대리점) 및 항만공사, 크루즈 통관 세관담당자 등 관련 종사자를 대상으로 인터뷰를 실시하여 크루즈산업 발전을 저해하는 관세행정상의 문제점이 무엇인지 분석하고, 해외 주요 기항지별 크루즈 통관사례를 통해 크루즈산업 활성화를 위한 관세행정 개선방안을 제시하고자 한다.

본 논문은 다음과 같이 총 5개장으로 구성하였다.

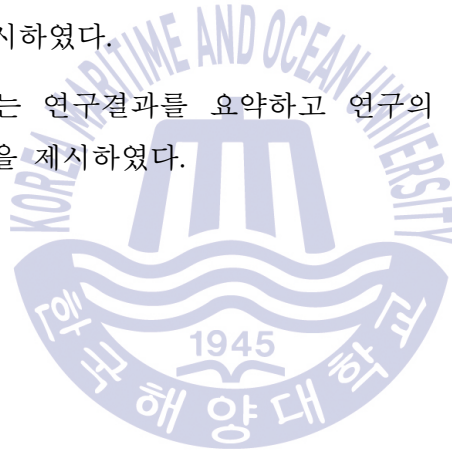
제1장은 연구의 배경과 목적을 제시하고, 연구방법과 연구구성을 설명하였다.

제2장은 크루즈산업의 현황과 전망을 살펴보고, 선행논문연구 등의 문헌연구를 통해 이론적 배경을 설명하였다.

제3장은 크루즈산업과 관세행정의 관계를 통해 크루즈산업에서의 관세행정의 기능 및 역할을 살펴보고, 크루즈관련 세관의 주요처리업무 및 관련규정을 설명하며, 해외 주요기항지별 크루즈 통관제도를 비교분석하였다.

제4장은 앞서 살펴본 문헌연구 및 해외통관제도 비교분석을 통해 도출된 문제점과 크루즈관련 종사자를 대상으로 인터뷰를 통해 도출된 문제점에 대해 분석하고 개선방안을 제시하였다.

마지막으로 5장에서는 연구결과를 요약하고 연구의 한계를 설명하며, 향후 연구과제 및 연구방향을 제시하였다.

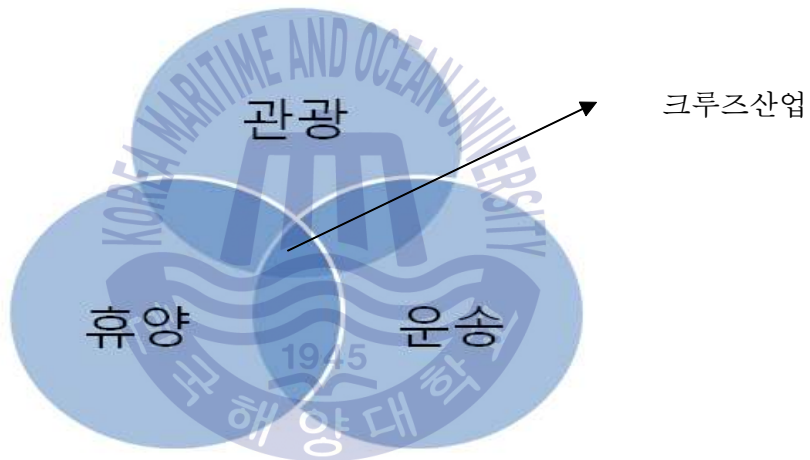


제 2 장 크루즈산업의 현황과 전망

2.1 크루즈산업의 의의 및 특징

2.1.1 크루즈의 개념

크루즈의 어원은 네덜란드 선원들이 ‘건너다’ 또는 ‘횡단하다’란 뜻으로 사용하던 Kruisen에서 유래되었으며, 그 후 영어로 표현된 ‘Cruise’ 또는 ‘Cruise Ship’에서 사용하게 되었다.³⁾



자료: 이삼, 「중국 크루즈 산업의 발전 방향에 대한 연구」, 성균관대학교 대학원, 2017, p.8.

그림. 1 크루즈산업의 정의

크루즈의 사전적 개념을 정리하면 유람선을 타고하는 여행 또는 호텔과 같은 시설이 갖춰진 배를 이용하여 해안도시나 섬 따위를 여러 날 동안 순회하는 여행을 말하며, 선행연구를 통한 여러 학자들의 크루즈 정의를 살펴보면 먼저, 김천중(2012)은 ‘숙박이 가능한 선박을 이용하여 비교적 장거리의 항해를 하면서 때때로 경치가 수려한 항구나 관광지에 하선하여 여행하는 것’이라 정의하였고, 주로 선내에서 숙식을 해결하기 때문에 비교적 고가의 경비를 요하므로 선사의

3) 한국관광공사, 「크루즈통계 표준화방안 연구보고서」, 2012, p.13.

수익도 높고, 정박하는 지역에 대한 경제적 기여도가 높은 여행 상품으로 인력 고용, 조선사업, 관광사업 등으로의 파급효과가 큰 상품으로 인식되고 있다. 즉 숙박이 가능하고 편의시설이 완비된 선박을 이용하여 경치가 수려한 항로를 항해하면서 주변경치를 즐기거나 때때로 항구나 관광지에 하선하여 상륙 여행을 실시하는 종합 여행 시스템이라는 견해를 보이고 있다.⁴⁾

이 외의 크루즈에 대한 개념으로서 하인수(2004)는 'SIT(Special Interest Tour) 성격이 강한 위락 선박 여행으로 선내에서의 다양한 여가활동과 다수의 매력적인 항구방문 및 해안에서의 수상레크리에이션 활동 등을 통해 관광욕구를 충족시키는 여행'이라 정의⁵⁾ 하였으며 이경모(2009)는 '운송보다는 순수 관광 목적의 여행으로 국내외항을 정기 또는 부정기적으로 운행하면서 위락활동에 대한 시설 및 관광서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행'이라는 견해⁶⁾가 있다. 또 Ritter & Schafer(1998)는 '유형성의 여가환경 구조에 맞게끔 만들어진 선상여행'이라 정의하였고, Holloway(1985)는 '선박을 이용한 관광을 목적으로 하는 주요 항해'라고 정의내리고 있다.⁷⁾

이렇게 크루즈는 김천중의 견해와 같이 운송의 개념을 가지는 페리나 일반 여객선과는 달리 관광을 그 순수한 목적으로 하며 숙박·음식·위락 등의 시설을 갖추어 관광객을 위한 수준 높은 서비스를 제공하면서 수려한 관광지를 안전하게 순항하는 여행이라 할 수 있다. 그러므로 크루즈에는 운송의 개념인 선박, 숙식을 제공하는 호텔, 위락을 만족시킬 수 있는 리조트의 개념이 모두 포함 되어 있다. 또한 Cruise Lines International Association(국제 크루즈 선사협회 이하 CLIA)의 떠다니는 리조트란 표현 역시 그 개념의 한 부분을 잘 말해주고 있다. 또 여행전문가인 Ward(2001)는 현대인의 긴장감과 스트레스를 날려 버릴 수 있는 일상탈출의 기회를 제공하는 크루즈는 오늘날 가장 유명한 여행형태이며 여행객을 며칠 만에 유명한 여행지로 데려다 주는 범 죄 없고 안전한 최고의 리조트라는 표현을 사용하기도 하였다.⁸⁾

4) 김천중, 「해양 관광과 크루즈 산업」, 백산출판사, 2012, p.13.

5) 하인수, 「크루즈 산업의 이해」, 현학사, 2004, p.16.

6) 이경모, 「크루즈 관광산업의 이해」, 대왕사, 2009, p.33.

7) 김천중, 전계서, p.14.

표 1 크루즈의 개념

연구자	크루즈의 개념
Longman Dictionary (1983)	보통 숙박장소와 음식을 준비하는 비교적 큰 위락선박여행
Kendall(1983)	위락여행자들에게 다수의 매력적인 항구를 방문하게 하는 해안 항해여행
Holloway(1985)	선박을 이용하여 관광을 목적으로 하는 주유항해를 가리키며 모터보터나 요트에 의한 개인 혹은 특정의 그룹으로부터 선박회사나 미리 특정 루트와 스케줄을 공표하여 모집하고 주유 하는 것에 이르기까지 다양하며 여객선에 비해 기항지 등 항구에서 많은 시간을 보낼 수 있어 연료의 경제성이 높은 선박여행
한국관광공사(1987)	운송보다는 순수관광목적의 선박여행으로 숙박, 음식, 위락 등 관광객을 위한 시설을 갖추고 수준 높은 관광상품을 제공하면서 수려한 관광지를 안전하게 순항하는 여행
CLIA(1995)	떠다니는 리조트
하인수(2004)	SIT(Special Interest Tour) 성격이 강한 위락 선박 여행으로, 선내에서의 다양한 여가활동과 다수의 매력적인 항구 방문 및 해안에서의 수상 레크리에이션 활동 등을 통해 관광욕구를 충족시키는 여행
김천중(2012)	크루즈를 숙박이 가능하고 편의시설이 완비된 항해 선박을 이용하여 때때로 경치가 수려한 항구나 관광지에 하선하여 상륙여행을 실시하는 종합여행시스템

자료 ; 김천중, 「해양 관광과 크루즈 산업」, 백산출판사, 2012, p.14.

8) Douglas Ward, 「Cruising & Cruiseships 2015」, Berlitz Publishing, p.7.

2.1.2 크루즈산업의 특징

크루즈산업은 현재 지속적인 성장과 글로벌 대중화가 급속도로 진행되는 관광산업이고 선박으로 승객과 화물 운송기능보다는 승객의 편리를 위해 선박의 숙박, 음식, 위락시설을 통해 수준높은 서비스를 제공하는 것을 강조하여 순수 관광을 가장 큰 특징으로 한다. 그리고 항공교통과 연계된 상품으로 특별 분야 관심관광의 한 분야라는 점에서 일반적인 여행과 차이가 있다. 또한 단기 크루즈가 증가하는 등 다양해진 크루즈 수요시장의 특성을 지니고 있다. 한때 특정 계층만 이용하는 관광상품에서 벗어나 대중적인 관광상품이 출시되고 있으며, 이러한 크루즈 관광의 성장은 크루즈 선사의 상품 확장에도 영향을 미쳐 일정 상에 새로운 이국적 기항지의 추가와 선박 내의 다양한 시설과 공간, 다양한 테마 레스토랑 및 수준 높은 회의시설 등 새로운 선상시설이 추가되고 있다.⁹⁾

2.1.2.1 부정기 운항

크루즈는 일반 정기여객선과 달리 부정기 운항을 택하는 점을 알 수 있는데 카리브해의 단기 크루즈를 제외하고 대부분의 크루즈 선박은 계절이나 경제·정치적 상황, 그리고 시장의 수요와 공급에 따라 크루즈 항로를 변경한다. 주로 관련 관청으로부터 허가된 일정항로를 공시하여 정기적으로 운항하는 일반 여객선과는 달리 크루즈는 계획된 부정기 항로를 택하고 있다.

2.1.2.2 다양한 객실 등급

한정된 소수등급으로 구성된 일반 여객선과 달리 크루즈선의 객실은 매우 다양한 등급으로 구성되어 있다. 여행기간에 따라 객실의 등급수가 달라지기도 하는데 단기 크루즈를 운영하는 크루즈사의 경우 비교적 작은 5~10개 정도의 등급으로 객실을 구분한다. 10일 이상이나 세계 일주와 같은 중장기 크루즈선의 경우 10~20개 등급의 객실을 운영하여 소득 규모에 따라 중간 계층부터 고 소득 계층의 승객까지 다양한 승객을 표적으로 하고 있다.

9) 이경모, 전계서, pp.49~51.

2.1.2.3 선내시설과 예약시설

일반 여객선이나 페리는 기본적인 숙박시설과 식사 및 오락시설을 갖추고 있는데 이에 비해 크루즈는 호텔수준의 다양한 등급의 객실과 식당시설, 바(Bar), 테이블게임과 카지노 시설, 다수의 수영장과 사우나 시설 및 피트니스센터, 극장과 도서관 등 승객을 위한 다양한 시설과 질 높은 서비스를 제공하고 있다.

또한, 크루즈 선박의 요금은 객실등급별, 유통경로별, 시장수요별로 서로 다른 요금을 적용하고 있으며 예약과 판매도 복잡한 구조를 지닌다. 즉 예약과 판매의 경우 비교적 단순하여 정해진 공시요금 및 일정한 공시요금과 유통체계를 갖추고 있는 정기여객선과 달리 크루즈는 장기간의 판매기간을 필요로 하며 예약 변경과 취소 조건도 복잡하다.¹⁰⁾

2.1.2.4 승무원의 서비스

정기여객선의 경우 승객의 안전과 운송 등 승무원의 업무가 비교적 제한되어 있는 반면, 크루즈 선박 승무원의 경우 승객의 숙박과 식사의 편안한 제공뿐만 아니라 선상에서의 다양한 여가를 지원할 수 있는 엔터테이너로서의 업무 수행 능력을 지녀야 한다. 이러한 이유로 크루즈 선박의 승무원은 좀 더 서비스 지향적이며 승객활동 중심의 사고가 요구된다.¹¹⁾

2.1.2.5 SIT(Special Interest Tourism) 관광

SIT 성격이 강한 위락 선반여행으로 크루즈를 정의한 하인수(2004)의 연구에서도 알 수 있듯이 크루즈 관광은 일반 여행과 달리 특별 분야 관심관광(SIT)의 한분야로 불리고 있다.¹²⁾ 이를 통해 크루즈 관광은 일반 패키지여행 또는 위락 추구 여행에 비해 선박여행에 관심 있는 일부 계층이 선호한다는 것을 알 수 있다. 크루즈 관광 수요는 일반 여행을 경험한 계층이 차기여행 상품으로 선택하는 경우가 많기 때문에 더욱 다양하고 색다른 여행상품이 개발되고 있어 지

10) 김천중, 전게서, p.23.

11) 임형택, 「국내 크루즈 관광 활성화를 위한 경쟁력 제고 방안」, 한국관광진흥학회, 2014, p.5.

12) 하인수, 전게서, p.16.

속적으로 성장할 가능성이 높은 여행상품 유형이라고 할 수 있다.¹³⁾

2.1.2.6 항공교통과 연계된 상품

현대의 크루즈산업은 항공교통의 발달로 승객의 국가나 지역에서 항공기를 이용하여 출항지까지 이용하고 크루즈 선박을 이용하여 여행지까지 여행한 후 여행지에서 다시 항공편을 이용하여 귀환하는 항공교통연계형(Fly & Cruise, Air & Sea)의 형태가 증가하고 있다고 말하고 있다.¹⁴⁾ 즉, 크루즈산업이 발달할 수록 항구로 접근하는 가장 신속하고 효율적인 교통수단이 항공이기 때문에 이에 따라 항공에 대한 수요도 함께 늘어나게 될 것이다.¹⁵⁾

2.1.2.7 단기 크루즈 증가

세계크루즈선사협회(CLIA)가 발표한 '2016년 아시아 크루즈산업의 현황'의 통계에 따르면 1980년에 비해 2~5일의 단기 크루즈는 6.4% 증가, 9~17일의 장기 크루즈는 1.9% 증가하였으나 6~8일의 중기 크루즈는 7.9% 감소하는 등 단기여행의 추세가 강화되는 현상을 보이고 있다.

이는 크루즈 관광의 대중화에 따라 시간적인 여유가 많은 고소득층에서 시간적인 여유가 적은 중간계층으로 크루즈 고객이 변화하고 있음을 알 수 있으며, 특히, 아래 그림과 같이 아시아 지역의 경우 휴가가 짧은 아시아인들의 특성상 4~6일 일정이 전체의 약 46%를 차지했으며, 그 뒤를 이어 2~3일 일정이 약 32%를 차지해 5개 중에 4개 일정이 1주일 미만의 짧은 일정으로 운영되고 있다.

13) 박응진, 「크루즈 산업의 활성화 및 발전 전략 연구-인천을 중심으로」, 인천대학교 경영대학원, 2015, p.7.

14) 이경모, 전계서, p.50.

15) 박응진, 전계논문, p.5.



자료: CLIA, 「2016년 아시아 크루즈산업 현황」, 2016, p.10.

그림. 2 크루즈 여행기간 현황(아시아 지역)

2.1.2.8 다양한 유형

김천중(2012)의 분류에 따른 크루즈의 유형은 앞서 기술한 유형 이외에도 장소, 활동범위, 운항유형 등에 따라서도 구분된다. 장소에 따라서는 내륙 크루즈, 해양운항 크루즈로 분류되며, 활동범위에 따라서는 국내, 국제, 항만, 도서순항 크루즈로 나눌 수 있다. 그리고 운항유형에 따라서는 파티, 레스토랑, 장거리, 외항크루즈 등으로 구분할 수 있다. 이런 다양한 서비스의 유형은 빠르게 변화되고 있는 관광객들의 수요에 적극적으로 대응할 수 있어 크루즈의 상품가치를 더욱 높게 만들 수 있다.

2.1.2.9 다양한 산업군과 연계된 특수성

크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구에 따르면, 크루즈는 일반 상선이 가진 모든 부품을 갖춘 상태에 진동 최소화 장비나 객실 인테리어, 주방, 화장실, 침실 용품 등의 시설들이 포함되어 몇 배 이상의 다양한 산업군과 연관이 되는 특수성을 가지고 있다. 이에 따라 크루즈산업의 범위는 시점 또는 사업의 특성에 의해 크게 크루즈선의 건조·수리, 크루즈선의 운항, 크루즈의 기항·정박 시 연계되는 다양한 산업들로 구분되며 각 산업분야에 영향을 주게 된다.

특히, 크루즈가 여러 기항지에 지속적으로 기항함에 따라 승객 및 승무원의 지출로 활성화되는 각종 지역산업, 항만서비스 산업, 운송서비스 산업, 선사 물품 공급 등 크루즈 관련 연관 산업분야가 형성된다.¹⁶⁾

표 2 기항지 크루즈산업 분야

구분	항목	내용
핵심 분야	승객/승무원 지출	식사, 상품구매, 지역 교통 등
	항만 서비스	터그보트, 예산, 도선, 하역
	운송 서비스	크루즈 판매 대리점, 여행사
	본사/지사 운영	크루즈선사 관련 사무실 운영 관련
기타 분야	선사 물품 공급	식음료 구매, 선박유지관리 및 수리, 정유용품, 인테리어, 유흥관련 인력고용 및 각종 보험 등

자료 : 윤주, 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 2013, p.15.

2.1.3 크루즈의 분류

크루즈 관광은 선박의 규모나 여행의 목적, 여행거리에 따라 가격이 달라지므로 크루즈 관광의 분류는 일반적으로 선박 규모, 항해지역, 목적, 등급에 따라 구분할 수 있다(김천중, 2012).

2.1.3.1 선박 규모에 따른 분류

선박 규모에 따른 크루즈의 분류로는 선박의 총톤수 및 승객수의 크기에 따라 구분된다. <표 4>에서 보는 바와 같이 선박규모에 따라 소형(총톤수 2만5천 G/T이하, 승객 수 500명 이하), 중형(총톤수 2만5천~7만GT, 승객 수 500명~1,700명이하), 대형(총톤수 7만~10만GT, 승객 수 1,700명~2,500명 이하), 초대형(총톤수10만G/T, 승객 수 2,500명 이상) 등으로 분류된다.¹⁷⁾

16) 윤주, 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 한국문화관광연구원, 2013, p.15.

17) 김천중, 전게서, pp.41~43.

표 3 선박 규모에 따른 크루즈선의 유형

구분	규모
소형 선박 크루즈	총톤수 2만5천G/T ¹⁸⁾ 이하, 승객 수 500명 이하
중형 선박 크루즈	총톤수 2만5천~7만GT, 승객 수 500명~1,700명 이하
대형 선박 크루즈	총톤수 7만~10만GT, 승객 수 1,700명~2,500명 이하
초대형 선박 크루즈	총톤수 10만G/T, 승객 수 2,500명 이상

자료 : 김천중, 「해양 관광과 크루즈 산업」, 백산출판사, 2012, p.29.

2.1.3.2 항해지역에 따른 분류

크루즈는 주요 항해지역에 따라 해양 크루즈, 연안 크루즈, 하천 크루즈로 구분된다. 해양 크루즈는 일반적인 개념의 크루즈로 대양을 항해하거나 국가 간을 이동하는 개념의 크루즈를 말하며, 연안 크루즈는 한 지역의 해안을 따라 항해하는 크루즈를 말한다. 하천 크루즈는 미국의 미시시피 강이나 유럽 및 러시아의 크고 긴 강을 따라 숙박을 제공하며 항해하는 크루즈를 의미한다.

2.1.3.3 목적에 따른 분류

크루즈는 목적에 따라 관광 크루즈, 세미나 크루즈, 테마 크루즈로 구분된다.

표 4 목적에 따른 크루즈선의 유형

구분	유형
관광 크루즈	위락과 휴식 등의 일반적인 관광목적으로 크루즈를 즐기는 형태를 의미하며, 대부분 크루즈선사에서 직접 운영하고 판매
세미나 크루즈	기업이나 사회·문화·정치단체 등이 교육이나 훈련 및 연수를 목적으로 행하는 크루즈로 관련 단체에서 선박을 임대해주고, 숙박과 식사 및 선상 프로그램 운영
테마 크루즈	오페라 크루즈, 관측 크루즈, 상품 발표회 크루즈 등 특별한 주제로 운영되는 크루즈로 유럽과 일본 등에서 시행

자료 : 이경모, 「크루즈 산업의 이해」, 대왕사, 2009, p.42.

18) G/T(Gross Register Tonnage) : 선박 내부 전체의 크기를 표시하는 단위

2.1.3.4 등급에 따른 분류

크루즈는 선박의 등급에 따라 대중 크루즈, 고급 크루즈, 호화 크루즈, 특수 목적형 크루즈로 구분되며, 등급별 크루즈의 특성은 다음과 같다.¹⁹⁾

1) 대중 크루즈

대중 크루즈는 대중시장 크루즈라고 불리며, 대략 모든 크루즈 수익의 약 60%를 차지한다. 2~5일 일정의 단기 크루즈, 7일 일정의 일반 크루즈, 9~14일 일정의 장기 크루즈가 있다. 카니발 크루즈(Carnival Corporation, USA), 로열 캐리비안(Royal Caribbean Cruise, USA), 프린세스 크루즈(Princess Cruises, USA), 홀랜드아메리카 크루즈(Holland America Line, USA) 선사들이 성공적인 대중시장 크루즈사들의 예이다.

2) 고급 크루즈

고급 크루즈는 크루즈 사업에서 2번째로 큰 비중을 차지하고 있으며 전체 수익중 약 30%를 차지한다. 1주일 항해부터 2주~3개월 일정의 장기항해까지 있으며 대표적인 고급 크루즈 회사들로는 로열 바이킹 크루즈사(Royal Viking Line, USA)와 큐나드 크루즈(Cunard Line, UK) 선사가 있다.

3) 호화 크루즈

호화 크루즈는 크루즈 시장의 약 6%를 차지하며, 크루즈 중 가장 비싼 종류로 고상하고 안락한 높은 수준의 서비스를 제공한다. 보통의 호화 크루즈 정기선들은 긴 여행일정과 이국적인 대상지들을 강조하며 항해를 마치는데 6개월에서 1년까지 걸린다. 호화 크루즈의 대표 회사들로는 크리스탈크루즈(Crystal Cruises, USA), 르네상스크루즈(Renaissance Cruises, USA), 오세아니아크루즈(Oceania Cruises, USA)가 있다.

19) 이태겸, 「광양항 크루즈 관광 활성화발전방향에 관한 연구」, 경희사이버대 대학원, pp.9~11.

4) 특수목적형 크루즈

특수목적형 크루즈는 고래구경, 스쿠버다이빙, 고고학, 생물학 연구 목적의 크루즈를 포함한다. 이 크루즈는 전체 크루즈 시장의 4%를 차지한다. 이런 크루즈 선박들은 기본음식과 주류만을 제공하도록 설비되어 있으며, 주로 고학력층의 독신자들과 자녀가 없는 부부들에게 인기가 많다. 안트락시아, 아마존강, 알류산열도는 특수목적형 크루즈 여행의 대표적인 목적지들이다.

표 5 크루즈의 분류

기준	유형	내용
항해 지역	해양 크루즈	일반적인 개념의 크루즈로 대양을 항해하거나 국가 간을 이동하는 개념의 크루즈
	연안 크루즈	한 지역의 해안을 따라 항해하는 크루즈
	하천 크루즈	크고 긴 강을 따라 숙박을 제공하며 항해하는 크루즈
등급	대중 크루즈	크루즈 수익의 약 60%를 차지하며, 2~5일 일정의 단기 크루즈, 7일 일정의 일반크루즈, 9~14일 일정의 장기 크루즈가 있음
	고급 크루즈	크루즈 사업에서 2번째로 큰 비중을 차지하고 있으며 전체 수익 중 약 30%를 차지하며 1주일 항해부터 2주~3개월 일정의 장기항해까지 있음
	호화 크루즈	크루즈 시장의 약 6%를 차지하며, 크루즈 중 가장 비싼 종류로 고상하고 안락한 높은 수준의 서비스를 제공하는 크루즈 보통 6개월에서 1년까지 걸림
	특수목적형 크루즈	고래구경, 스쿠버다이빙, 고고학, 생물학연구 목적의 크루즈를 포함하며 전체 크루즈 시장의 4%를 차지함

자료 : 이경모, 「크루즈 산업의 이해」, 대왕사, 2009, p.43.

2.1.4 크루즈산업에 관한 선행연구

2.1.4.1 크루즈산업에 관한 선행연구 검토

1) 크루즈 관련 선행연구

크루즈산업의 대표적인 연구로는 김천중(2012)이 우리나라 크루즈산업의 역사와 배경, 크루즈 관광의 특성 및 세계 크루즈 선박에 관한 연구를 하였고, 이경모(2006)는 크루즈 관광의 특성 및 우리나라 크루즈시장의 성장 가능성에 대해 연구하였다.

하인수(2004)는 국내 크루즈산업의 장애요인에 대해 연구하면서 항만시설, 비항만시설, 크루즈선 및 시장에 대해 크루즈 전문가 의견을 중심으로 국내 크루즈산업의 개발방향을 제시하였다.

최도석(2013년)은 부산의 크루즈 관광 활성화방안을 연구하면서 부산지역 크루즈 관광산업의 현황과 발전 잠재력을 분석하여 부산항 크루즈 관광산업 활성화를 위한 정책을 제안하였으며 특히, 부산제품 등의 국산품 선용품 공급을 확대할 수 있는 대책이 시급하다고 지적하였다.

황진희(2008)는 세계 크루즈산업의 동향과 발전 조건을 살펴보면서 우리나라 수도권권을 대표하는 항만인 인천의 해양 크루즈산업 발전방안을 모색하였으며, 황진희·홍장원·강수미(2013)는 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구에서 크루즈선박 관련 법제도상의 문제점 및 규제혁신 방안을 통해 법률적인 측면의 발전방안을 제시하였다.

정승훈(2014)은 제주지역 크루즈 관광 육성 방안 연구에서 국내외 크루즈 관광의 현황과 시사점을 고찰하여 제주지역에서의 시사점을 도출하고 향후 제주지역의 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제와의 연계방안을 제시하였다.

김경희(2008)는 크루즈선 기항여건 및 수용태세를 중심으로 한 우리나라 크루즈산업의 발전방안에 대해 모색하였고, 임형택(2014)은 국내 크루즈 관광 활성화를 위한 경쟁력 제고 방안연구에서 세계 크루즈 수요에 부응하고 경제적인 측면에서 높은 수익성을 창출하기 위해서는 외래 크루즈 관광객의 욕구에 맞는 크루즈 여행 상품을 개발하는 것이 무엇보다 중요하다고 하였다.

김기태(2014)는 우리나라 크루즈항별 발전방향에 대해 연구하였으며 특히 크루즈선이 기항하는 기항항과 모항의 조건과 경제적 효과를 검토하면서 우리나라 개별항만의 크루즈항으로의 발전방안을 제시하였다.

하명신·박경희(2007년)는 세계 크루즈산업과 동북아 크루즈산업의 현황을 살펴보고 한·중·일을 중심으로 한 동북아 크루즈산업의 발전전망을 예측함으로써 우리나라 크루즈산업의 발전방안을 모색하였다. 특히, 우리나라 크루즈산업 발전의 저해요인으로 크루즈산업에 대한 인식부족, 크루즈 기반시설 미흡, 크루

즈산업에 대한 지원 미흡, 입국절차의 불편함, 크루즈 관광상품의 높은 가격, 크루즈 프로그램 미흡, 기후요인 등으로 분석하였다.

2.1.4.1 선행연구의 한계점 및 기존연구와의 차별성

크루즈 관광 활성화에 관한 연구는 위의 연구 동향처럼 다양한 관점에서 진행되어 왔다. 그러나 기존에 발표된 국내연구에서는 국내 크루즈 발전을 위한 우리나라의 장기적인 발전방향이나 기존의 국제항을 포함하고 있으면서 크루즈 시설을 일부 보유하고 있는 제주, 부산, 인천 지역의 크루즈 관광 활성화에 초점을 둔 연구가 주를 이루고 있는 실정이며, 이 외의 지역에 대한 연구는 부족한 상황이다.(김근영, 2014)

크루즈 관광은 서비스산업이기 때문에 크루즈항 지역의 지리적 특성에 맞는 접근방식과 대응이 있어야 활성화가 될 수 있음에도 불구하고 각 항구의 특성을 고려한 다양한 연구가 부족하며 크루즈 관광 활성화방안을 지역 경제적인 제시한 연구가 미비하기도 하다(김근영, 2014). 또한, 크루즈 관련 인프라 확보 및 항만개발, 크루즈 활성화관련 마케팅 분야는 많은 결과물이 있다. 그러나 크루즈산업의 핵심요소인 크루즈 선박 운항 관련 연구는 상대적으로 부족한 상황이다.(황진희·홍장원·강수미 2013)

부산의 크루즈 관광 활성화를 위해서는 크루즈 관광 육성정책마련, 관련 법·제도개선, 관련인프라 확충, 내육연계관광프로그램 발굴, 홍보·마케팅 강화 등이 필요하다.(최도석 2013)

이와 같이 기존선행연구에서는 크루즈산업 활성화를 위한 방안으로 관광마케팅 및 크루즈 항만시설 등의 개선에 관한 연구가 주를 이루고 있으며, 법제도적 개선방안에 관한 연구는 미흡한 실정이다.

따라서 본 연구는 앞에서 제시한 기존 선행연구와는 달리 관세행정상의 크루즈 활성화 방안에 대해 크루즈산업과 관련된 전문가들의 의견을 수렴하여 크루즈 관광의 활성화를 위한 관세행정 개선방안을 제시했다는 측면에서 기존의 연구와 차별성이 있다고 할 수 있다.

2.2 크루즈산업의 현황과 전망

2.2.1 세계 크루즈산업의 현황과 전망

한때 사양 산업으로 간주되던 크루즈산업은 초고속시대의 제트항공기 등장과 더불어 최근 발전 속도가 가장 빠른 여행상품으로 각광받으며 ‘해양여행의 혁명’으로 불릴 만큼 크게 성장하고 있다(김천중, 2012). 이러한 추세는 관광욕구의 다양화에 따라 이용계층이 고령층에서 다른 연령층으로 확대됨으로써 그 성장 가능성을 더욱 증가시키고 있다.

표 6 세계 크루즈 관광객 수의 추이

연도(년)	크루즈 관광객 수(명)	연도(년)	크루즈 관광객 수(명)
1992	4,385,000	2004	10,460,000
1996	4,970,000	2006	12,006,000
1998	5,868,000	2008	15,779,000
2000	7,214,000	2012	20,335,000
2002	8,648,000	2018	26,001,022

자료 ; 윤주, 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 한국문화관광연구원, 2013, p.18.

1992년 430만명 수준이던 전 세계 크루즈 관광객 수는 2000년에 721만명을 기록하며 급격한 증가를 보였으며 2018년 현재 2600만명에 달하고 있다. 1990년부터 2016년까지 27년 동안 세계 크루즈 시장은 연평균 7.2%의 증가율을 기록했으며, 이는 동기간 세계 관광시장 연평균 증가율 4.1%를 크게 상회하고 있다.

세계 크루즈 시장에서 가장 높은 수요 지역은 북미 지역으로 2013년 기준 크루즈시장의 약 60.5%를 점유하고 있고, 유럽은 27%, 기타지역은 12.5%순으로 나타났다. 북미지역의 경우 비교적 성숙된 크루즈 시장이 형성되어 있어 성장률이 2%대에 머물고 있는 반면 최근 크루즈 수요가 확대되고 있는 아시아 및 기타지역의 성장률은 5%대를 나타내고 있다. 세계 최대의 크루즈 시장을 형성

하는 북미지역의 성장률은 둔화되고, 기타 이외 지역의 성장률은 증가함으로써 기존 북미지역에 집중되었던 수요가 아시아를 포함한 그 외의 지역으로 확대되는 경향을 보인다.²⁰⁾

아시아 지역은 현재 전 세계 크루즈 수요의 5% (120만명)를 차지하는 등 아직까지는 미미한 수준이나 중국시장 등의 성장으로 향후 기대되는 지역이다. 그 중 싱가포르의 아시아의 대표적 국제 크루즈 모항으로 크루즈 관광 강화를 위해 관련 업체 30여개, 지원 관련업체 300여개를 육성중이며 중국 등 아시아 주요 항만에서도 크루즈 터미널 건설의 경쟁적 추진과 선사 유치 마케팅을 강화하고 있다.²¹⁾

세계 주요 크루즈 선사와 전문지에 의하면 세계 크루즈산업의 전망은 매우 밝을 것으로 예상된다. 2013년 크루즈산업의 규모는 전년대비 4.5% 상승한 362억 달러이고 여행인구는 전년대비 3.3% 증가한 2,090만명을 넘어설 것으로 예측되었고 2015년 2,260만명, 2020년 2,700만명으로 증가할 것으로 전망되는 등 전 세계 크루즈 관광객 수요는 향후에도 지속적으로 증가될 것으로 보인다.²²⁾

표 7 세계 크루즈 승객의 수요 예측 (2013년 ~ 2017년)

(단위 : 명)

지역 \ 연도	2013	2014	2015	2016	2017
북미 지역	12,690,500	13,007,800	13,322,900	13,666,300	14,007,900
유럽 지역	5,663,500	5,861,700	6,066,900	6,279,300	6,499,000
기타 지역	2,622,000	2,753,100	2,890,800	3,035,300	3,187,100
합 계	20,976,000	21,622,600	22,280,600	22,980,900	23,694,000

자료 : 윤주, 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 한국문화관광연구원, 2013, p.18.

20) 윤주, 전개논문, p.18.

21) 최도석 (2013), 「부산의 크루즈관광 활성화 방안」, 부산발전연구원, 2013, p.3.

22) OSC/Ocean Shipping Consultants, 2010.

2.2.2 국내 크루즈산업의 현황과 전망

우리나라는 삼면이 바다라는 특수한 지형 덕분에 수려한 해안과 관광자원이 풍부함에도 불구하고 오랫동안 크루즈 관광이 발달하지 못하였는데 이는 대부분의 한국인들이 크루즈를 은퇴자들만을 위한 장기간의 호화유람선으로 생각했던 인식이 자리 잡고 있었기 때문으로 보인다. 또 주 5일제의 정착과 삶의 질 개선 등으로 여가에 대한 가치가 높아지고는 있으나 아직 여가에 대한 인식과 필요성이 부족한 환경이 크루즈 수요창출을 충분히 이끌어내지 못하여 크루즈 관광 전망의 한 부분이라 할 수 있는 내국인의 크루즈 관광 수요는 아직 부족한 수준이라 할 수 있다.²³⁾ 하지만 최근에는 부산을 모항으로 하는 크루즈가 부정기적으로 운항하는 등 기존의 북미 지역을 대체할 동북아시아 지역에 새로운 기항지를 개척하려는 움직임에 힘입어 부산, 제주, 인천항을 중심으로 크루즈 관광이 점점 성장하고 있는 추세이다.

크루즈 전문가들에 따르면 국내 크루즈산업은 세계 대형 선사의 단기 크루즈 여행상품 개발과 새로운 대형 크루즈선을 도입하는 등의 영향으로 한국의 크루즈 관광에 대한 성장 가능성은 매우 크다고 볼 수 있다. 한국해양수산개발원 수요예측에 의하면 한국의 크루즈시장 규모는 2011년 16만명에서 2020년에는 28만명으로 증가할 것으로 전망하고 있으며, 전체 크루즈 관광 수요 중국계 크루즈 관광객의 비중이 급증할 것으로 예측함에 따라 국제 크루즈의 중요성이 더욱 커지고 있다.²⁴⁾

표 8 전체 크루즈방한객 현황

(단위 : 명)

구분	2016	2015	2014
승객	1,644,436	748,947	683,554
선원	613,898	296,929	271,131
계	2,258,334	1,045,876	954,685

자료 ; 해양수산부 통계자료

23) 박응진, 전제논문, p.21.

24) 신동찬, 「크루즈 기항지 매력성평가 연구-중국 관광객 중심」, 경기대학교 대학원, 2010, p.18.

표 9 방한 외래관광객 중 크루즈방한객 비중

(단위 : 명)

구분	2016	2015	2014
①방한외래관광객	17,241,823	13,231,651	14,201,516
②크루즈방한객	2,258,334	1,045,876	954,685
비중(②/①)	13.1%	7.9%	6.7%

자료 ; 해양수산부 통계자료²⁵⁾

2015년 해양수산부 통계에 따르면 2014년 부산, 인천, 제주 등 국내 항만의 크루즈선 입항횟수는 461회이었으며 크루즈 관광객은 105만 7천명으로 집계되어 2013년 414회, 79만 6천명보다 횟수는 11%, 관광객은 25% 증가한 것으로 나타났다. 국내 전체크루즈 방한객 현황을 살펴보면, 2014년 95만명에서 2016년 225만명으로 대폭 증가한 것을 알 수 있으며, 방한 외래 관광객중 크루즈 방한객 비중 역시 2014년 6.7%에서 2016년 13.1%로 급증하였다. 2014년 국내 항만에 크루즈선 입항이 급증한 것은 중국인의 크루즈 관광 수요가 급증한 가운데 중국을 모항으로 출발하는 코스타 크루즈사, 로얄캐리비안 크루즈사 등이 제주항 등 한국을 신규 기항으로 선택한 것이 주요 원인으로 분석되었다.²⁶⁾

해양수산부에 의하면 2015년 크루즈선 입항횟수는 36% 늘어난 629회이며 여객수는 약 8% 늘어난 114만여 명에 이를 것으로 예상되며 이러한 크루즈산업 활성화를 통해 2017년까지 총 일자리 2,878 명이 창출될 것으로 전망되고 있다. 이에 정부는 '경제혁신 3개년 계획'에 따라 크루즈산업을 집중적으로 육성하고 있으며 특히 '크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률'이 국회를 통과함에 따라 향후 체계적인 크루즈산업 육성 기반이 활발하게 마련될 것으로 기대된다.

25) 중복기항 제외, 선원 포함.

26) 김근영, 「광양만권 크루즈 관광 활성화를 위한 연구」, 전남대학교 대학원, 2014, p.52.

2.3 부산항 크루즈산업의 현황과 여건 분석

2.3.1 부산항의 입지여건 및 환경

부산항은 대한민국을 대표하는 관광도시이자 세계물류의 중추적인 역할을 수행하고 있는 항만도시이다. 부산항 국제여객터미널, 김해국제공항을 비롯하여 국내 고속도로, 철도 등 연계 교통수단이 매우 발달해 있어 접근성이 우수한 지리적 이점으로 해마다 크루즈선의 입항이 꾸준히 증가하고 있다.

표 10 부산항 크루즈선박 입항추이

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018
기항(항차)	109	110	71	209	108	150
승객(천명)	201	245	163	573	170	340

☞ 입항이 가장 많은 2016년 기준으로 추정 자료 ; 부산항만공사 홈페이지

동북아 크루즈 노선에 있어서도 여느 도시보다 매력적인 입지여건을 가지고 있으며, 관광인프라도 타 도시에 비해 잘 갖춰져 있다. 하지만 몇 가지 운용상의 문제점을 지니고 있다.

표 11 2016년 부산항 크루즈 시설별 크루즈선박 입항현황

선석	영도 크루즈부두	국제 여객터미널	감만부두	기타	합계
기항(항차)	82	60	67	0	209
선박 평균톤수	97,101	66,501	154,516	-	106,722

자료 ; 부산항만공사 홈페이지

먼저, 크루즈선 입항시 도심을 가로지르는 북항대교(부산항대교)로 인해 선박 크기에 따른 높이제한으로 대형 크루즈선의 입항에 제약이 따른다. 부산항 국제여객터미널의 경우 도심의 KTX부산역과 인접해있어 도심접근성 및 연계교통

을 이용한 접근성이 매우 뛰어나에도 부산항대교 통행 높이제한(63m)에 따른 20만톤급 이상 대형 크루즈선 입항이 제한되어 현재 컨테이너 부두인 감만부두에 접안할 수밖에 없는 실정이다.

표 12 2016년 부산항 크루즈선 동시접안 횟수

구 분	2척 동시접안	3척 동시접안	합 계
동시접안 발생 일수	34	3	37
10만톤 이상 크루즈선 2척 접안 일수	8	2	10

자료 ; 부산항만공사 홈페이지

영도 국제크루즈터미널이 수심확보 등을 통해 대형 크루즈선 입항이 가능하도록 접안시설 연장작업을 하고 있으나, 완공되더라도 크루즈 동시접안시 크루즈 터미널 분산에 따른 문제를 완전히 해결하지는 못하는 실정이다. 또한 크루즈선박의 대형화 추세에 대응하고 글로벌 크루즈 시장에서의 대외 경쟁력 강화를 위해서는 도심인 부산항 국제여객터미널에 초대형 크루즈선의 입항이 가능해야하나 현재로서는 컨테이너 전용부두인 감만부두에 계속 접안해야하는 문제점이 있으며, 감만부두에 입항할 경우 아름다운 미항 부산항의 모습이 아닌 컨테이너를 싣고 내리는 하역작업이 부산항의 첫 이미지로 남게되어 크루즈 관광도시로서의 부산의 이미지 훼손이 불가피한 실정이다. 하지만 이런 문제에도 불구하고 부산의 크루즈 관광산업의 입지여건은 여느 도시보다 우수하다. 풍부한 관광자원과 연계교통의 우수성, 주변 도시의 우수한 관광자원 인프라 등은 크루즈 관광객이 부산을 다시 찾는 계기가 될 것이다.

부산의 대표적인 관광지를 살펴보면 부산의 대표 관광지인 해운대와 광안리, 최근 야시장 등으로 인기가 많은 남포동, 해안풍경이 아름다운 태종대와 이기대가 있으며, 불꽃축제와 유명 영화 촬영지인 광안대교가 있다. 최근 바다 위를 가로지르는 송도 해상케이블카와 동부산권 쇼핑단지 등이 새롭게 각광받고 있는 부산의 주요 관광자원이다. 또한, 부산에 인접한 경주 및 남해안 일대의 연계 관광자원도 풍부하며, 문화유적이 풍부한 경주 등의 인접 도시로의 크루즈

관광 고객수요도 비교적 높게 나타난다.

표 13 부산항 크루즈 기항지 주요관광 자원 현황

지역	관광지	주요 자원
부산	해운대, 광안리, 남포동, 태종대, 이기대 오륙도, 광안대교, 송도 해상 케이블카, 동부산 관광단지, 대형 아울렛 몰, 범어사 등	해안풍경, 야경, 동백섬, 해맞이명소, 쇼핑, 불교유명사찰 등
경주	불국사, 석굴암, 천마총, 국립경주박물관, 낙안읍성, 선암사, 조계사	문화유적, 불교유명사찰 등
기타	거제 해금강, 외도, 합천 해인사, 울산 간절곶, 김해국립박물관, 수로왕릉 등	수려한 해안 경관, 역사탐방, 매화꽃 축제, 산업 관광, 쇼핑, 먹거리 등

자료 ; 부산시 및 한국관광공사 홈페이지 자료를 토대로 연구자 정리

크루즈선의 입항을 결정짓는 가장 큰 요소는 고객수요와 고객만족이다. 즉, 항만인프라 시설이 아무리 잘 갖추어져 있다고 할지라도 관광객이 원하지 않는다면 크루즈선 입항은 장기적으로 지속될 수 없는 것이다(김근영, 2014). 이런 측면에서 부산은 관광인프라는 풍부하다, 다만, 아직까지는 크루즈 상품과의 연계가 비교적 잘 되지않아 크루즈 관광객의 하선관광상품은 다양하지 않은 것으로 나타났으며, 이 때문인지 문화체육관광부의 크루즈발전협의회가 발표한 2016 외래크루즈 관광객 실태조사결과에서도 재방문시 선호하는 관광상품으로 자유여행을 선호하는 것으로 나타났다. 부산의 풍부한 관광자원을 이용한 크루즈 상품 및 인접도시와의 연계로 크루즈 관광객이 다시 찾을 수 있는 관광상품 개발에 더욱 신경써야 할 부분이다.

2.3.2 부산항 크루즈 관련시설 현황

아래 표의 부산항 크루즈시설현황에서 보여지듯이 국제여객터미널의 경우 10만톤급 크루즈선이 1터미널인 14번 선석에 접안이 가능하며, 17만톤급 크루즈선은 임시터미널인 2터미널 1번 선석에 접안이 가능하다. 1터미널의 경우 기존 대일여객선을 대상으로 CIQ(세관, 출입국관리사무소, 검역소)를 혼용하여 사용하므로 면세점 등의 각종 편의시설이 잘 갖춰져 있으며, 감시행정부분에서도

CIQ를 통과해야만 외부로 나갈 수 있는 구조이기 때문에 큰 문제점은 없다. 다만, 대일여객선과 동시 접안에 따른 대일노선 여객선승객과 구분이 어려운 단점과 CIQ구조상 크루즈 여행객의 자유로운 수시출입이 제한되는 단점이 있다. 부산항 국제여객터미널 제2터미널의 경우는 임시 CIQ설치로 17만톤급 크루즈선의 입항이 가능하고, 1터미널과 같이 CIQ시설이 갖춰져 있어 크루즈 단순기항 등에 주로 이용되고 있다. 영도 국제크루즈터미널 재개장 이전까지 20만톤급 이상의 대형 크루즈선이 입항하고 있는 감만부두의 경우 컨테이너 부두에 접안하고 있는데, 컨테이너 전용부두로 주변환경이 열악하고, 상시 대형컨테이너 하역작업 등으로 안전상의 문제점이 상존하고, 우리나라를 찾은 크루즈 관광객이 부산이라는 관광도시에 갖는 이미지가 저해될 우려가 있다.

표 14 부산항 크루즈 시설현황

구분	국제여객터미널			영도 크루즈터미널
	1터미널	2터미널(임시CIQ)		
	14번	1번	2번	
부두제원	10만톤급 (480m, -9m)	17만톤급 (360m, -11m)	5만톤급 (234m, -9m)	22만톤급 (440m, -11.5m)
터미널연면적	93,932㎡(5층)	985㎡(1층)		2,568㎡(2층)
CIQ 면적	입국장 5,588㎡ 출국장 2,562㎡	672㎡		500㎡
출입국 심사대	입출국 각각 18면	14면		6면
보안 검색대	10기	4기		2기
편의시설	면세점, 식당, 크루라운지 Tax Refund 3대	Tax Refund 2대		임시 Tax Refund 2대
주차면	1,882대 (버스 330대)	1,882대 (버스 330대)		149대 (버스 119대)
장단점	(장) CIQ 및 편의시설, 교통 (단) 한일여객과 혼재, 대형선 접안불가	(장) CIQ 및 교통 (단) 편의시설 부족		(장) 대형선 접안가능 (단) 교통, 편의시설 부족
활용방안	모항 선박 및 승객에 유리	단순 기항선박 및 개별 관광객에 유리		대형 단순기항 선박 및 단체관광객에 유리

자료 ; 부산항만공사 홈페이지

영도 국제크루즈터미널의 경우 이같은 문제점을 개선하고자 2016.8월~2018.8월(24개월)까지 접안능력 22만GT, 안벽길이 440m를 확보하는 안벽시설 공사를 진행하고 있으나, 주변 인프라 및 연계교통의 미흡 등 많은 문제점이 있다. 특히, 부산항 국제여객터미널에 비해 열악한 교통입지로 인한 관광소요시간의 단축 및 주변 인프라 부족 등은 시급히 해결해야할 과제이다.

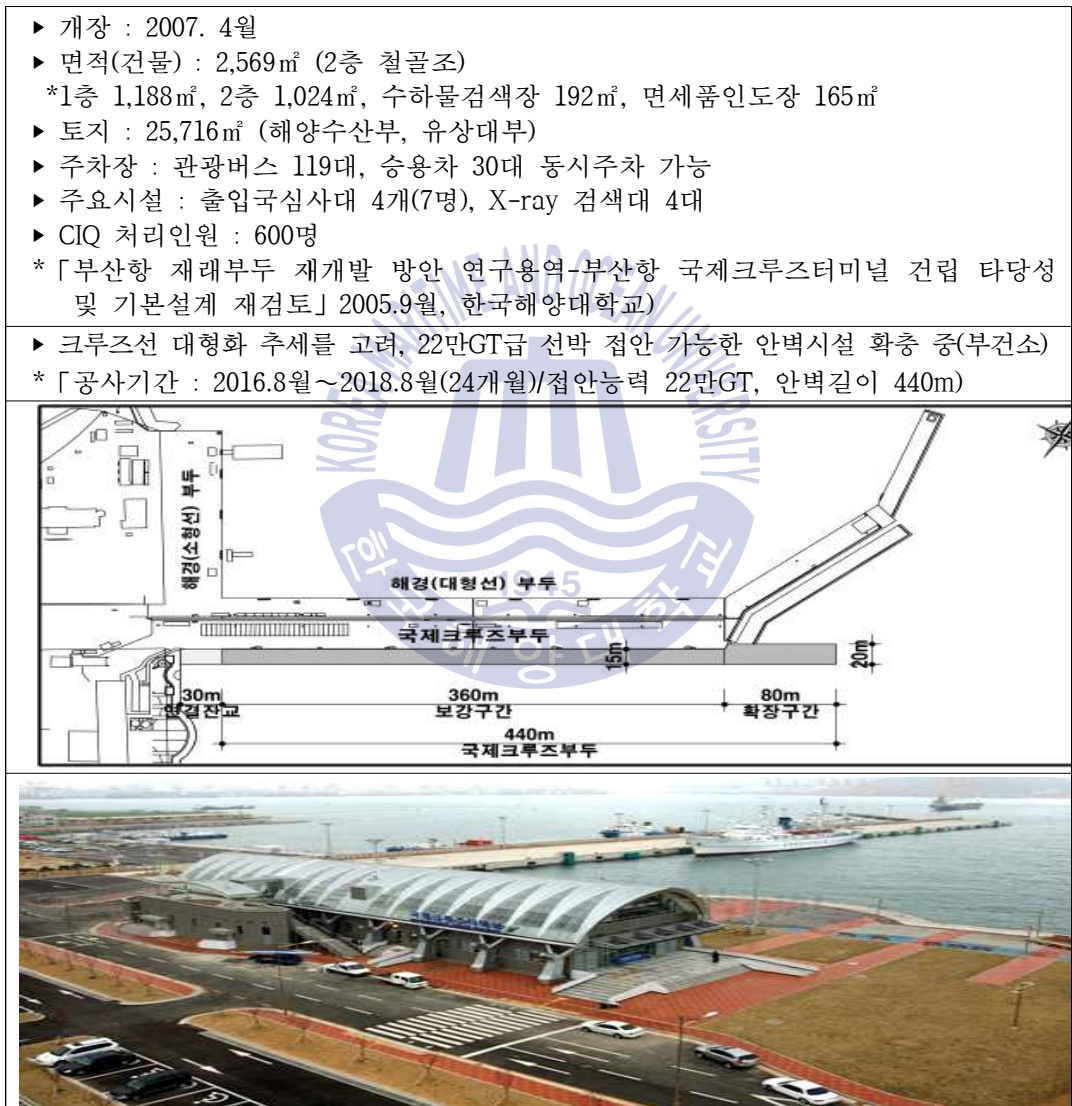


그림. 3 영도 국제크루즈터미널 현황

제 3 장 크루즈산업과 관세행정

3.1 크루즈산업에서의 관세행정 기능 및 역할

크루즈선의 입항부터 출항시점까지 관세행정의 전 영역안에 포함된다고 해도 과언이 아니다. 외국을 왕래하는 모든 선박은 입항신고를 하여야 하고, 입항신고서 선박에 적재된 화물 및 승객에 대한 적하목록 및 승객명부 등을 제출하여야 한다. 세관은 선사가 제출한 승객명부 및 적하목록 등을 토대로 입항수속을 하는데, 크루즈의 경우 CIQ기관이 접안한 크루즈에 승선하여 입국수속 등의 업무를 처리하고 있다.

이때, 세관에서는 크루즈 여행자 일괄신고서 및 승객명부, 승무원명부, 선박제원표 등의 서류를 제출받아 시내관광 계획 및 참가인원, 개별여행자, 하선자유무 등 정보파악을 위한 인터뷰를 진행하고 하선에 필요한 입항수속 등의 업무를 수행한다.

기항의 경우 기항지 관광(단순관광)을 위해 일시상륙하는 하선자는 신고대상 물품외에는 세관검사를 생략하고 있으며, 국내하선 및 승무원하선자의 경우 개인수하물에 대한 통관 및 신변검색 등 여행자 통관업무를 수행하고 있다.

국내관광을 마치고 크루즈로 승선하는 승객의 면세물품 인도(고액인도) 및 내국세면세물품 반출확인업무 등을 수행하고 있으며, 그 외 외국환 신고 및 휴대반출신고, 출항수속, 면세유 공급 및 선용품 적재허가 등의 업무를 수행함으로써 크루즈가 출항시까지 관세행정영역의 감시하에 있는 것이다.

또한, 크루즈의 입항부터 출항시점까지 세관의 감시영역안에서 불법밀입국 및 총기, 마약류와 같은 사회안전 저해물품 반입에 대한 철저한 감시로 안전한 국경관리 업무를 수행하고 있다.

3.2 크루즈관련 세관의 주요업무처리 및 관련규정

본 연구에서는 크루즈선박의 입항에서 출항까지의 크루즈관련 세관의 주요업

무처리 절차에 대해 알아보고 관련규정을 정리하였다.

3.2.1 입출항 수속 및 내외국선 선박전환 절차 및 관련규정

크루즈관련 입출항 수속 및 내외국선 선박전환의 절차 및 관련규정은 다음과 같다.

3.2.1.1 입항수속

1) 입항수속 절차

외국무역선(기)이 개항에 입항하였을 때에는 선(기)장은 입항보고서, 승객명부, 승무원명부 및 관세청장이 정하는 적하목록을 첨부하여 지체없이 세관장에게 EDI 방식으로 입항보고를 하며 제출서류 중 선(기)용품목록, 승무원휴대품목록은 세관장이 감시단속상 필요한 경우 외국무역선(기)에 출무하여 징구할 수 있다. 위 서류외 외국무역선박의 경우 선박국적증서 및 최종출항면장 또는 이에 갈음할 서류를 제시받아 확인할 수 있다.

입항보고는 전산수리 또는 세관공무원이 출무수속하여 수리할 수 있으며, 외국무역선(기)는 관세법 제135조의 규정에 의한 입항절차가 종료한 후가 아니면 물품을 적재·하선(기) 또는 이적할 수 없다. 입항수속과 관련된 관련법규는 부록을 참조하고, 입항수속의 업무절차를 살펴보면 다음 그림과 같다.

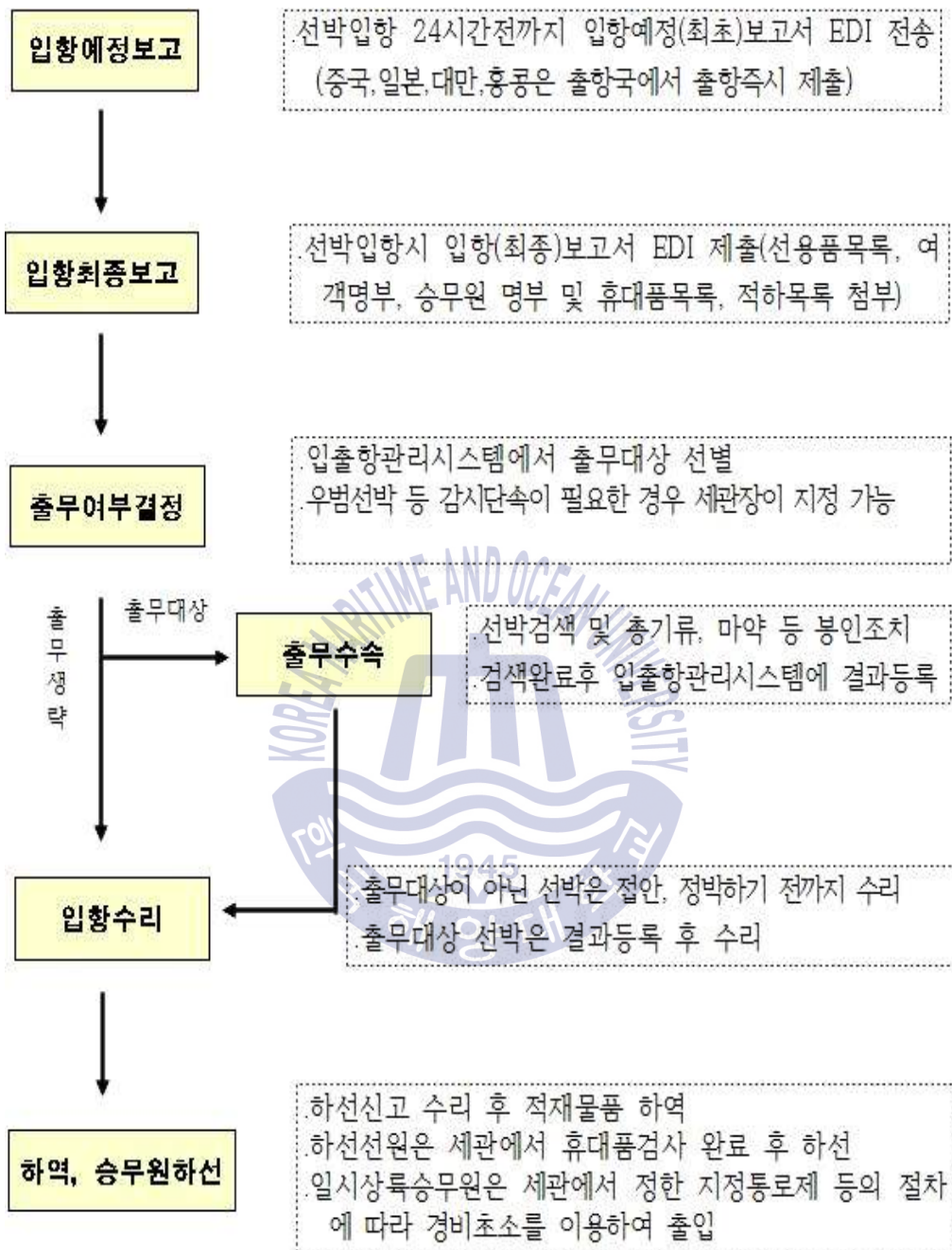


그림. 4 입항수속 업무절차도

3.2.1.2 출항수속

1) 출항수속 절차

외국무역선(기)이 출항하고자 할 때에는 선장 또는 기장은 출항하기 전에 세관장에게 출항보고를 하고 출항허가를 받아야 하며, 출항허가를 받고자 할 때에는 그 개항에서 적재한 물품의 목록을 제출하여야 한다.

다만, 세관장이 출항절차의 신속을 위하여 필요하다고 인정하여 출항허가 후 7일의 범위내에서 따로 기간을 정한 경우에는 당해 기간내에 그 목록을 제출할 수 있다. 관련법규는 부록을 참조하고, 업무처리절차는 다음 그림과 같다.



그림. 5 출항수속 업무절차도

3.2.1.3 선박(내,외국적) 자격전환승인

1) 내,외국적 선박자격전환

외국무역선(기)이 내항선(기)으로, 내항선(기)이 외국무역선(기)으로 그 자격을 변경하고자 할 때에는 선(기)장은 세관장의 승인을 얻어 그 자격을 변경할 수 있다. 관련법규는 부록을 참조하고, 업무처리절차는 다음 그림과 같다.

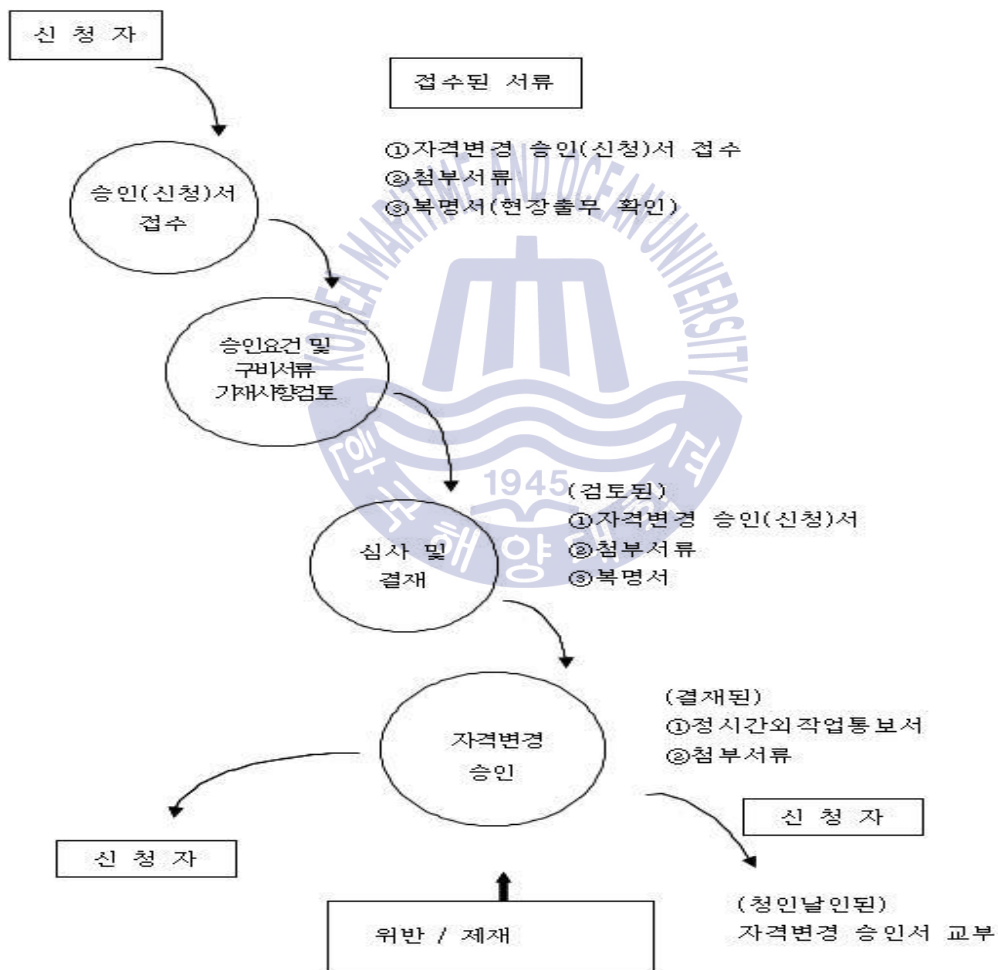


그림. 6 내,외국적 선박자격전환 업무처리 절차도

3.2.2 여행자통관절차 및 관련규정

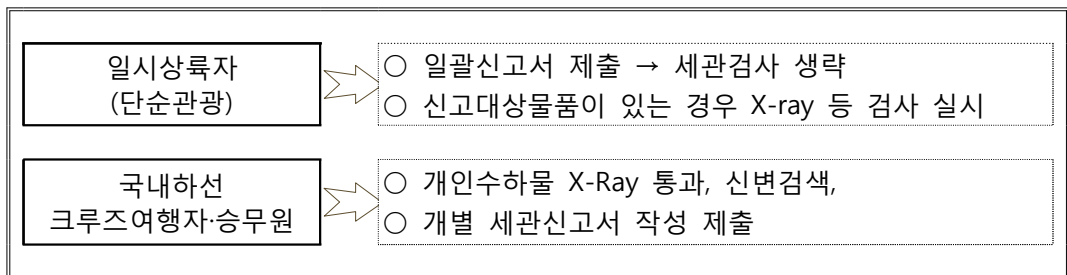
크루즈관련 입출항 수속 및 내외국선 선박전환의 절차 및 관련규정은 다음과 같다.

3.2.2.1 국제크루즈선 입국 통관절차

크루즈선의 입국 통관절차와 관련규정을 살펴보면, 먼저 해당 크루즈선의 선박대리점이 입항 전일까지 선박명, 여행자 수, 승무원 수 등 크루즈선박에 대한 주요 정보사항이 요약된 입항예보를 공문으로 세관에 제출하면, 이러한 정보를 분석하여 크루즈 통관팀을 배치하고 사전 출무준비를 한다. 크루즈 통관팀은 선박 접안예정시간 30분전까지 X-Ray검색팀과 함께 출무(X-Ray 검색팀은 하선자가 있는 경우에만 출무)하여 국제크루즈터미널에 도착, 입국장 문형탐지기 등 각종 과학검사장비의 정상작동 여부 점검 후, 선박대리점과 함께 크루즈선에 승선하여 현장을 확인한다.

선박대리점, 세관, 출입국관리사무소, 검역소 직원이 함께 승선하여 크루즈선의 CIQ 직원과 함께 입국수속 등의 업무를 처리하는데 세관은 크루즈여행자 일괄신고서 및 승객명부, 승무원명부, 선박제원표(신규 입항시) 등 서류 검토, 시내관광 계획 및 참가인원, 개별여행자, 하선자 유무 등 정보과약을 위한 인터뷰를 진행하고 있다.

다음 그림과 같이 일시상륙자(단순관광)와 국내하선 크루즈여행자·승무원을 구분하여 검사를 실시하고 있다.



자료 ; 관세청 지식경영포털/업무메뉴얼

그림. 7 크루즈 여행자별 검사절차

3.2.2.2 국제크루즈선 출국 통관절차

국제 크루즈선 출국 통관절차를 살펴보면, 출무 전 선사 등에 연락하여 여행객 및 승무원의 신고물품 여부 및 출항시간, 항해스케줄 등 주요사항에 대한 변동이 있는지 체크하고, 크루즈선박 출항 1시간 전까지 출무하여 Tax Refund 반출확인, 휴대반출물품, 외국환 신고, 면세품 인도 등 공항 출국장과 동일한 업무를 수행하고 있다.

출국시의 신변 및 휴대품 검색은 항만시설소유자가 실시하며, 부산항의 경우는 항만시설소유자인 'BPA'의 위탁을 받은 '부산항보안공사'가 실시하고 있다.

3.2.2.3 크루즈관련 관세행정 주요업무처리

크루즈관련 관세행정의 주요업무처리는 외국환 반출입업무, 내국세면세물품 반출신고(TAX REFUND)업무, 면세품인도 및 고액물품 입회확인업무 등이 있다.

먼저 외국환 반출입업무에 대해 살펴보면, 외국환거래법에 따라 외국환을 휴대하여 반출입하고자 할 시 세관장 신고대상에 대해 외국환 신고를 처리하는 제도로 크루즈와 관련한 외국환업무는 크게 대형 크루즈선의 입항에 따라 직원의 급여, 외국인 상대 환전 등 다량의 외국환 수요에 대응하여 크루즈선에서 사용할 외국환을 일반화물로 적재하는 업무와 외국환을 외국환 반출입 신고절차를 거치지 않고 화폐가 아닌 일반외국물품(신고품명 : Banknotes)로 크루즈선에 반송 적재하며 이에 따른 반송 및 적재하는 절차가 있다.

또한, 일반 여행자와 마찬가지로 미화 1만불 초과하는 외국환을 소지하고 출국할 경우 외국환신고절차를 거쳐야 한다. 외국환 신고대상은 미화 1만불을 초과하는 지급수단(대외지급수단, 내국통화, 원화표시 여행자수표, 원화표시자기앞수표)을 휴대수입하는 경우와 국민인 거주자가 미화 1만불을 초과하는 지급수단(대외지급수단, 내국통화, 원화표시 여행자수표, 원화표시자기앞수표)을 휴대수출하는 경우, 해외체제자, 해외유학생이 지정 거래외국환은행의 장이 확인한 금액을 미화 1만불 초과하여 휴대수출하는 경우, 상기 경우를 제외하고 지급수단 등(증권)을 휴대수출입하는 경우가 있다.

관련규정은 부록을 참고하고, 외국환은행장 확인 대상 및 한국은행 총재 신고대상은 다음 표와 같다.

표 15 외국환은행장 확인 대상 및 한국은행 총재 신고대상

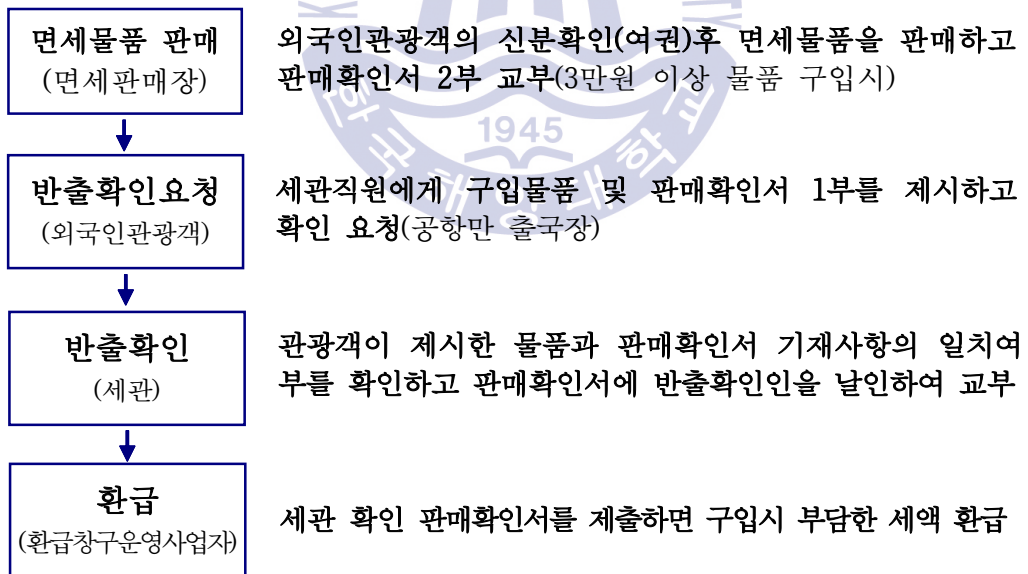
외국환거래규정 제5-11조에 따른 외국환은행장 확인 대상
<ul style="list-style-type: none"> ① 해외체제자, 해외유학생 및 여행업자(교육기관등을 포함)가 대외지급수단을 휴대수출하여 지급하는 경우 ② 해외이주자, 해외이주예정자 및 재외동포가 대외지급수단을 휴대수출하여 지급하는 경우 ③ 대외무역관리규정 별표3-1 및 별표3-2에서 정한 물품을 외국에서 수리 또는 검사를 위하여 출국하는 자가 외국통화 및 여행자수표를 휴대수출하여 당해 수리 또는 검사비를 외국에서 직접 지급하는 경우 ④ 외국항로에 취항하는 항공 또는 선박회사가 외국통화를 휴대수출하여 외국에서 운항경비를 직접 지급하는 경우 ⑤ 원양어업자가 어업규정준수 여부 확인 등을 위하여 승선하는 상대국의 감독관 등에게 지급하여야 할 경비를 휴대수출하여 지급하는 경우 ⑥ 영화, 음반, 방송물 및 광고물을 외국에서 제작함에 필요한 경비를 당해 거주자가 대외지급수단을 휴대수출하여 외국에서 직접 지급하는 경우 ⑦ 외국인거주자가 제4-4조(비거주자 또는 외국인거주자의 지급)제1항제3호에 따라 지정거래외국환은행으로부터 매입한 대외지급수단을 휴대수출하여 지급하는 경우 ⑧ 제4-5조(해외여행경비 지급절차)제1항제2호 내지 제4호의 규정에 의한 해외여행경비를 휴대수출하여 지급하는 경우 ⑨ 외국인거주자가 제2-3조(외국환의 매각)제1항제3호의 규정에 의하여 취득한 대외지급수단을 휴대수출하여 지급하는 경우
외국환거래규정 제6-2조에 따른 외국환은행장 확인 대상
<ul style="list-style-type: none"> ① 비거주자가 다음 각목의 1에 해당하는 방법으로 취득하는 경우 <ul style="list-style-type: none"> 가. 대외지급수단을 대외계정 및 비거주자의화신탁계정의 인출 등으로 취득하거나 송금을 수령하는 경우 나. 제4-4조 제1항제1호 내지 제3호의 규정에 의하여 취득하는 경우 ② 외국인거주자가 다음 각목의 1에 해당하는 방법으로 취득하는 경우 <ul style="list-style-type: none"> 가. 대외지급수단을 대외계정 및 비거주자의화신탁계정의 인출 등으로 취득하거나 송금을 수령하는 경우 나. 제4-4조 제1항제1호의 규정에 의하여 취득하는 경우 다. 해외여행경비 지급을 위하여 취득하는 경우. 다만, 해외체제자 및 해외유학생은 제5-11조의 규정에 따름

외국환거래규정 제5-11조에 따른 한국은행 총재 신고대상

- ① 신고 비대상, 세관장 신고대상, 외국환은행장 확인 대상에 해당하는 경우를 제외하고 거주자가 외국환은행을 통하지 아니하고 지급 등을 하고자 하는 경우(물품 또는 용역의 제공, 권리의 이전 등으로 비거주자와의 채권·채무를 결제하는 경우를 포함한다)

크루즈관련 관세행정업무의 주요업무의 하나인 내국세면세물품 반출신고(TAX REFUND)업무에 대해 살펴보면, 먼저 텍스리펀드란 외국인관광객 등이 관할세무서장의 지정을 받은 외국인관광객면세판매장에서 물품을 구입한 후 구입일로부터 3개월 이내에 국외로 반출시 출국지 세관장의 반출확인을 받아 환급창구운영사업자로부터 면세물품에 포함된 부가가치세 및 개별소비세액을 환급받을 수 있는 제도이다.

관련규정은 부록을 참조하고, 업무처리절차는 다음 그림과 같다



자료 ; 관세청 지식경영포털/업무메뉴얼

그림. 8 내국세면세물품 반출신고 업무처리 절차도

내국세면세물품 반출신고대상은 관할세무서장의 지정을 받은 외국인관광객면세판매장 즉 TAX FREE Shopping 로고가 부착된 상점에서 구매하여 물품판매확인서(Korea Refund Cheque)를 발급받은 물품이며, 최소구매액 3만원 이상, 구매일로부터 3개월 이내에 국외로 반출하는 물품이다.

간혹 외국여행자가 일반적인 물품구매영수증 또는 카드전표 등을 제시하며 내국세 환급을 신청하는 경우가 발생하는데 이는 관할세무서장의 지정을 받은 외국인관광객면세판매장에서 구매한 물품이 아니므로 환급대상이 아니다.

내국세면세물품 반출신고대상자는 외국인관광객 등이고 외국환거래법에 의한 비거주자를 뜻하며, 다음 각 호의 자를 제외한다.

1. 법인
2. 국내에 주재하는 외교관(이에 준하는 외국공관을 포함한다)
3. 국내에 주재하는 국제연합군 및 미국군의 장병 및 군무원

크루즈관련 또다른 주요 관세행정업무는 면세물품 인도장 고액면세물품 인도입화 확인업무이다. 세관장은 입화대상물품인 US 3000불 이상의 고가시계, 보석류 면세품에 대하여 인도시 입화하여 확인하는 업무로 근거규정은 보세판매장 운영에 관한 고시 제14조 제⑦항 제3호 이다.

크루즈 여행객이 면세점에서 구입한 미화 3,000달러 이상의 시계 보석류 등을 출국장에서 여행객에게 인도시 현금 및 여권 교환권을 확인하는데 이는 고가 면세품이 국내로 다시 불법 반입되는 것을 예방하기 위한 조치이다.

3.2.2.4 감시행정 업무

1) 크루즈관련 감시행정 주요처리업무 및 관련법령

크루즈 관련 감시행정 주요처리업무 및 관련 법령은 아래와 같다.

가. 선용품 적재·하선허가

먼저 감시행정상 크루즈관련 관세행정의 주요업무인 선용품 적재·하선허가

업무에 대해 살펴보면, 외국무역선에 수출입 물품을 적재·하선하기 위해서는 관세법 제140조에 의한 정상적인 수출입 절차를 거쳐야 하나, 선원과 선박의 운항에 필요한 관세법 제2조의 선(기)용품은 선(기)용품 적재·하선허가서에 의거 적재·하선이 가능하다.

선용품인 경우 외국물품은 보세구역에서 외국물품상태로 적재할 수 있으며, 내국물품인 경우 수출로 간주 특별소비세, 주세, 교통세의 면세와 부가가치세 영세율 적용을 받음으로서 적재허가 및 확인시 각별한 주의가 요구된다.

관련법규는 부록을 참조하고, 업무처리절차는 다음 그림과 같다.



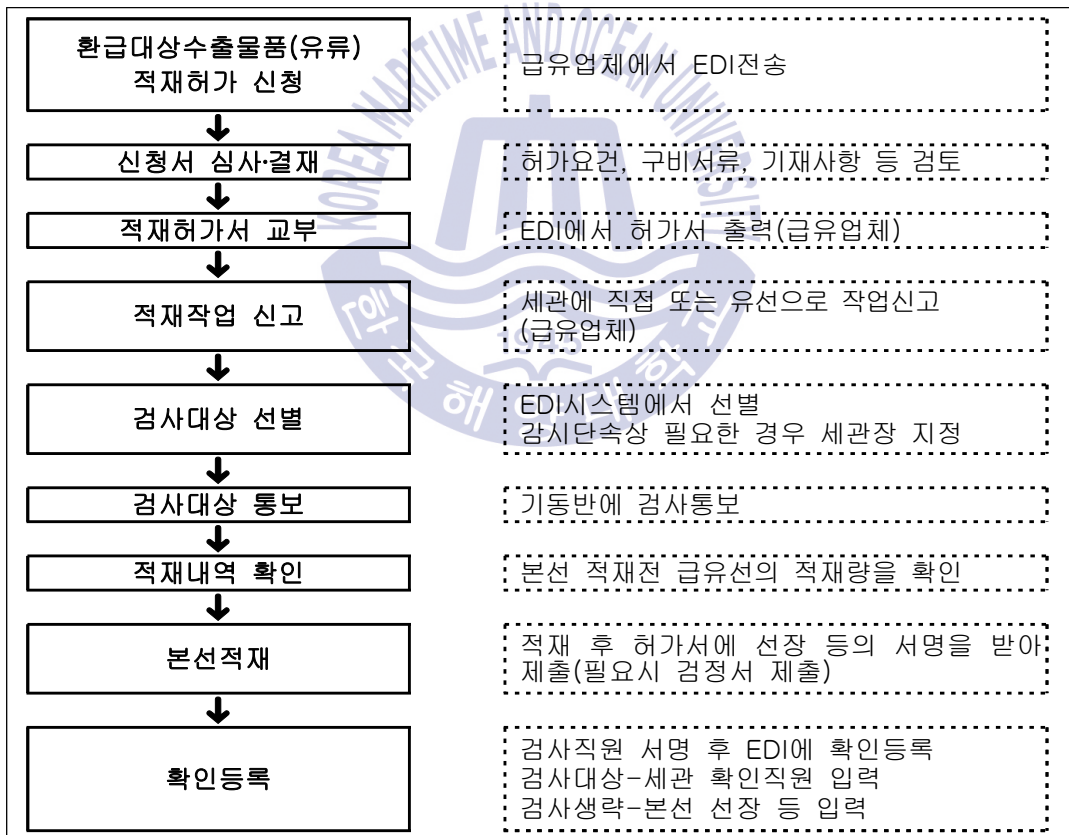
자료 ; 관세청 지식경영포털/업무메뉴얼

그림. 9 선용품 적재·하선허가 업무처리 흐름도

나. 환급대상(유류) 적재확인

환급대상(유류) 적재확인업무에 대해 살펴보면, 외국무역선에 수출입물품을 적재하기 위해서는 관세법 제241조에 의한 정상적인 수출입절차를 거쳐야 하나, 선원과 선박의 운항에 필요한 관세법 제2조의 선(기)용품은 선(기)용품 적재허가서에 의거 적재가 가능한 선용품인 경우 외국물품은 보세구역에서 외국물품 상태로 적재할 수 있으며, 내국물품인 경우 수출로 간주 특소세, 주세, 교통세의 면세와 부가가치세 영세율 적용을 받으므로 적재허가 및 확인시 각별한 주의가 요구된다.

관련법규는 부록을 참조하고, 관련 업무처리절차는 다음 그림과 같다.



자료 ; 관세청 지식경영포털/업무메뉴얼

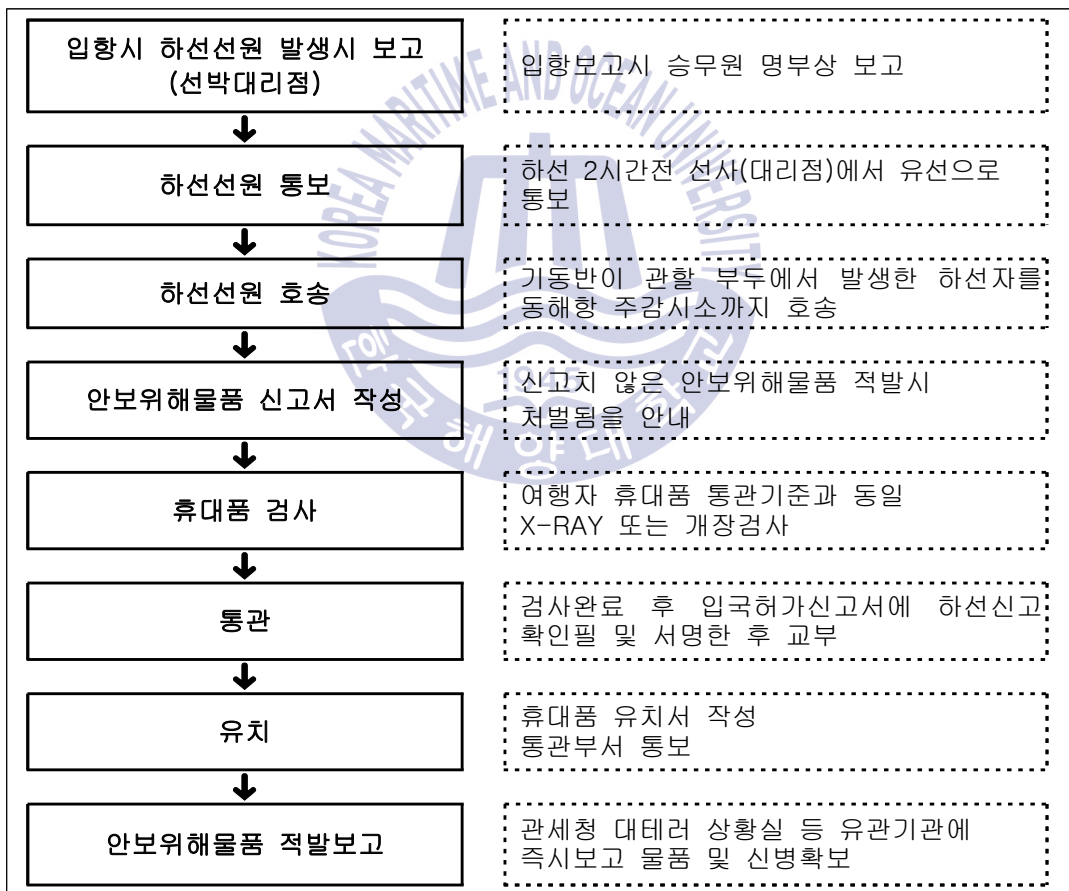
그림. 10 환급대상(유류) 적재확인업무 업무절차도

다. 하선선원 휴대품 검사·통관

하선선원 휴대품 검사·통관업무에 대해 살펴보면 크루즈 승무원은 일반여행객과 다른 업무규정을 적용받는다.

관세법 제96조 제3호에 의거 외국무역선(기)의 승무원이 휴대하여 수입하는 물품으로서 항행일수, 체재기간 기타 사정을 고려하여 세관장이 타당하다고 인정하는 물품은 재정경제부령이 정하는 물품을 제외하고 관세를 면제할 수 있도록 규정하고 있다.

관련법규는 부록을 참조하고, 업무처리절차는 다음 그림과 같다.



자료 ; 관세청 지식경영포털/업무메뉴얼

그림. 11 하선선원 휴대품 검사·통관업무처리 흐름도

3.3 해외 주요 기항지별 크루즈 통관제도 비교²⁷⁾

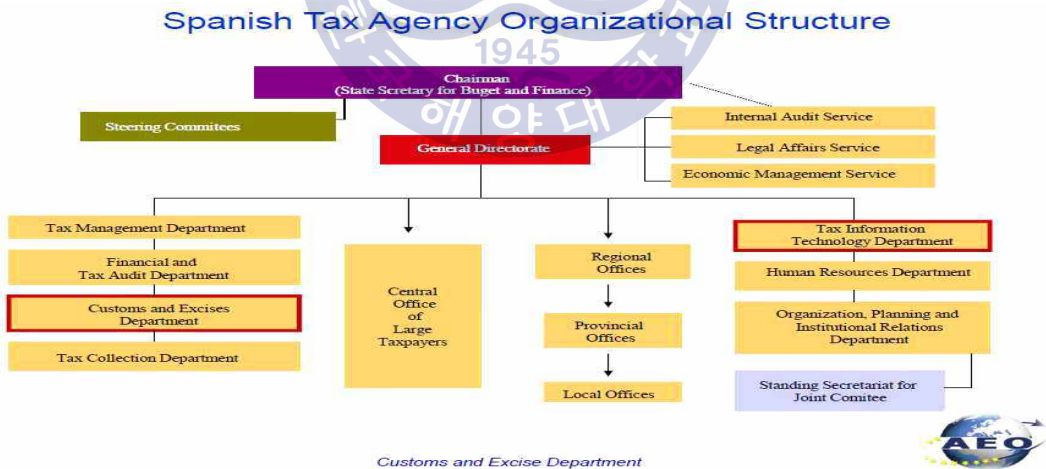
본 연구에서는 크루즈선의 해외 주요기항지별 통관제도와 우리나라 크루즈 휴대품통관규정을 비교분석하여 크루즈산업 활성화를 위한 관세행정상의 개선 사항을 살펴보고자 한다. 해외 주요 크루즈 기항지로는 스페인 바르셀로나 항만과 발렌시아 항만, 이탈리아 치비타베키아 항만 크루즈 통관 현황을 비교하였다.

3.3.1 해외 주요 크루즈 기항지별 통관제도

3.3.1.1 스페인

1) 스페인 세관 조직구성

스페인 세관은 재정국(Tax Agency)의 하부 조직으로 17개로 구성되어 있으며, 지역본부와 51개 지소, 34개 사무소로 구성되어 있다.



자료 ; 관세청, 「크루즈 여행자 입출항 통관 편의 구축 등 크루즈 산업 발전방안 연구」, 국외훈련보고서, 2017

그림. 12 스페인 세관 조직도

27) 관세청, 「크루즈 여행자 입출항 통관 편의 구축 등 크루즈 산업 발전방안 연구, 국외훈련보고서, 2017

세관업무는 출입국심사, CCTV 감시상황실 운영 관리, 휴대품 검사대상 선별 및 검사 등 업무를 관장하는 경찰군인(Guardia de Civil)과 일반적인 통관업무만을 전담하는 세관부서로 나누어져 있다.

2) 스페인 바르셀로나 항만 현황

바르셀로나는 지중해의 가장 큰 항구로서 입항 선박은 2014년 7,822편에서 2016년 8,025편으로 2.6% 증가하였으며 화물량은 45,313 MT(Million ton)에서 47,050 MT으로 3.8% 증가한 것으로 나타났다. 바르셀로나 항만은 4개의 터미널이 있고 총 면적은 1,081ha이며 부두 지역은 22.2km이며, 2016년 RO-RO방식 선박 수는 565편, 컨테이너 물량은 1,965 Million ton을 차지하고 있는 스페인 주요항만이다.

3) 바르셀로나 항만 크루즈 통관 현황

바르셀로나는 크루즈 지중해 노선의 출발, 경유의 중심항구로서 2016년 2.6백만명 이상의 크루즈 여행객이 입국하고 2016년 1월부터 12월까지 758편의 크루즈가 바르셀로나 항구를 경유하였으며 재방문율이 12%에 이르고 있으며, 크루즈 여행객 통관 현황을 살펴보면, 유럽연합(EU) 회원국간 이동하는 여행자에 대해서는 별도의 통제나 검사가 이루어지지 않고 회원국의 지역에서 입국하는 여행자 위주로 선별 검사를 진행하나 크루즈 여행객의 특성 및 공항 입국시 사전 검사가 진행되었다는 점을 고려하여 가능하면 신속한 출입국 통관 절차를 진행하고 있다.

여행객 입국통로는 WCO의 권고에 따라 Dual Channel System를 채택하여 면세통로 및 과세통로로 나누어 운용하며, 세관신고 물품이 있는 경우 과세통로 이용하여 세관직원에게 신고하면 세관직원이 전산입력 등 통관절차 진행하는 방식으로 운용되고 있으며, 크루즈내에서 판매된 물품은 EU내에서 이동할 경우는 괜찮지만 EU를 벗어나거나 제3국을 경유한 경우 여행자 면세범위 기준이 적용되며 초과할 경우 세관에 신고를 해야 하는 것으로 확인되었다. 바르셀로나 항만의 여행자 휴대품 면세범위는 아래와 같다.

[면세범위]

- 금액적 한도 EUR 430
- 담배 200개비
- 1리터 주류

출입국 심사단계에서부터 EU내 국가와 다른 국가의 여행객들을 구분하여 심사하고 세관검사도 이에 맞추어 선별 운영되고 있으며, 입국 시 경찰군인이 입항보고서, 입항승객명부, 선용품 내역, 하선자 명부 등을 심사하고 이상 없음을 확인하는 방식으로 운영되고 있다.

택스리펀드 제도는 유럽연합 법률 37(1992년)의거 여행자는 다음 조건을 충족해야 부가가치세 면세를 받을 수 있는데 택스리펀드의 조건은 아래와 같다.

[택스리펀드 조건]

- 구매한 총금액이 EUR 90.15 이상이어야 함
- 비거주자
- 구매시점부터 3개월이내 EU회원국을 벗어나야 함
- 상업적 용도 아닌 개인적 용도의 구매이어야 함

여권 등 신분증으로 EU 거주자가 아님이 확인되어야 하며, 환급을 위해서는 판매자의 판매증명서가 필요하고, EU 회원국을 벗어나는 최종국가의 세관에 물품과 영수증이 제시되어야하며 해당 세관에서 수출증명 확인을 받아야 환급이 가능하며, 여행객은 신용카드, 현금 등을 통한 환급을 받기 위해 판매자가 서명한 판매증명서를 제출해야 하며, 환급은 공항, 항구에 있는 세관환급 운영 사업자에 의해서 수행되고 있다.

스페인 세관은 2015년 전자적 방식을 기반으로 한 새로운 판매증명서 확인 방식인 'DIVA'라는 시스템을 개발하여 운영 중에 있으며 이 시스템의 장점은, 세관이 미리 구매정보를 알 수 있고, 사전에 위험관리 분석이 가능하며, 구매자가 발행한 판매증명서의 정보를 미리 보낼 수 있는 것이 장점이다.

각 판매장에서 DIVA시스템을 이용하여 입력한 구매정보는 세관에 전송이 되고 판매증명서에 바코드와 'DIVA'문구가 인쇄되어 나오며 여행객이 이를 가지고 공항에 설치된 키오스크에서 반출확인을 받을 수 있어 내국세반출확인 시스템이 아주 편리한 것으로 확인되었다.

반출확인시 바코드 스캔하여 키오스크 화면상 'GREEN CHANNEL'일 경우 세관에 별도의 반출확인 불필요하고 'RED CHANNEL'일 경우 세관 확인 절차 필요하다.



그림. 13 바르셀로나 공항 설치된 DIVA 시스템

DIVA 시스템 운용 절차는 아래의 절차도와 같다.

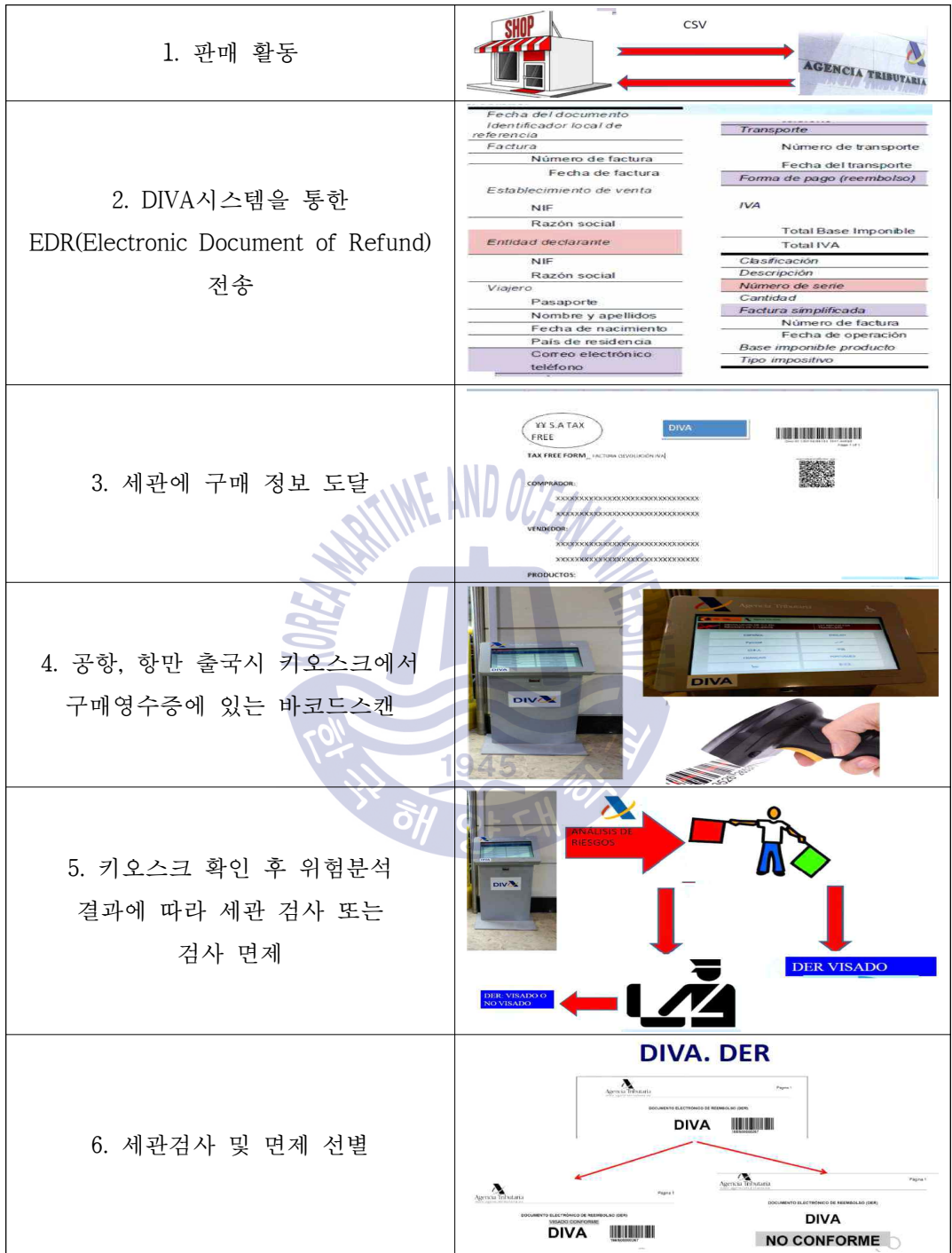


그림. 14 DIVA 시스템 운용 절차

4) 스페인 바르셀로나 항만청

스페인 바르셀로나 항만은 1992년 바르셀로나 올림픽을 계기로 호텔부족 등의 문제를 해결하기 위해 터미널 공사 시작, 2016년 2,683,594명 이용 유럽 첫 번째, 세계 4번째 큰 항구이다.

A, B, C, D 4개의 터미널과 항만청 건물 양쪽 두개의 터미널을 운영하고 있으며, D터미널은 카니발용, 크루즈 여객 전용 터미널로 운용. 공항에서 불과 12km 떨어진 지리적 이점을 이용하여 공항 항공사와 Check in 협력을 통해 크루즈 승객의 경우 공항에서 체크인 가능하다.

크루즈산업은 도시 경제 성장에 큰 기여를 함과 동시에 도시 경제를 성장시키는 원동력이 되고 있으며 이를 지속적으로 이어가기 위해 2018. 4월 E 터미널을 추가 운영할 예정이며, 유럽 운항 크루즈의 10%가 바르셀로나 항만에 접안을 하며 항만운영 수입의 약 8% 차지하고 있는 것으로 나타났다.



그림. 15 바르셀로나 항만 전경 및 부두 배치도

5) 스페인 발렌시아 항만 현황

발렌시아 항만은 국내 주변 항구, '이비자'를 운항하는 노선과 유럽 주요 도시와 아르헨티나를 운항하는 크루즈 기항항구이며 과거 튀니지 노선이 운항 중이었으나 유럽지역 테러발생 이후 노선이 폐지되었다. 항만세관은 보안 안전을

담당하는 경찰군인과 통관 업무를 담당하는 세관직원으로 구분되며 경찰군인은 총기 무기 등의 유입 차단, 방사능감지기 운영과 밀수를 적발하는 업무를 수행하며 통관담당 직원은 통상의 수출입업무를 수행하고 있다.

6) 스페인 발렌시아 항만 크루즈 통관 현황

발렌시아 항만 크루즈 통관 현황을 살펴보면, 여행객 면세범위와 면세제한 물품은 아래와 같다.

[면세범위]

- 항공/항만 여행객 : EUR 430, 육로 여행객 : EUR 300
- 15세미만 : EUR 150

[면세제한 물품]

- 담배
 - 쉐련 : 200개비, 시가릴로 : 100개비, 시가 50개비, 파이프용 담배 250그램
- 주류
 - 22도 이상 주류 : 1리터, 22도 이하 : 2리터
 - 와인 : 4리터, 맥주 : 16리터

크루즈 탑승 여행객은 탑승시 검사가 이루어지므로 입국시 별도로 검사를 하는 경우가 많지 않다고 한다. 여행객은 초록색(무신고), 빨간색(신고)라인으로 신고여부에 따라 입국하며 신고 물품이 있는 경우 빨간색 라인으로 입국하여 세관에 신고하는 방식이다.

무신고라인(초록색)에서 신고물품이 적발될 경우 구매한 물품량에 상당하는 벌금을 부과(50~150%)하며, 담배일 경우에는 적발 물품이 몰수 처리된다.

사전여행자 정보를 분석해서 선별 검사하는 제도는 시행하고 있지 않으며, EU회원국이 아닌 제3국 출발 크루즈에 대해서 집중적으로 관리하는 것으로 확인되었다.

입항 선박이 주로 유럽노선이라 출발국, 입국국에서만 보안검사가 이루어지며 경유하는 기항지일 경우 검사는 엄격하게 진행되지 않고 있으며, 담배 초과 반입 시 신고하면 보증서류 작성 및 예치한 후 출국할 때 반송할 수 있으며 미 반송시 90일 보관 후 폐기처리하고 있다. 경찰군인은 안전 보안 업무, 입출국 심사 업무 및 정박 중 면세점 판매 행위 등을 확인하는 업무를 하고 있으며, 고기류 및 가공제품, 우유 및 낙농제품, 과일 야채 등의 식물, 보호가 필요한 CITES 는 반입이 금지되어 있다.

또한, 식물, 동물, 의약품, 무기류 등은 통관을 위해서 특별한 증명서나 인증이 필요하며 특히 의약품은 의사의 처방전 등이 필요한 것으로 확인되었다.

자연 환경 보호를 위해 종자, 채소, 과일 등의 검역 물품 검사를 엄격하게 시행하고 있으며 반입 물품의 검역증명서 확인을 철저히 하고 있다.

외환신고 제도와 관련하여서는 입국 여행객은 지급수단으로 사용이 가능한 동전, 지폐, 수표로서 1인당 1만유로 이상을 소지하고 있는 경우 ‘지급수단이동 신고서’를 작성하여 세관에 신고하여야 하고, 유럽의 경우 테러자금의 불법 이동을 차단하고자 외화신고에 대해 매우 엄격하며 신고 자금에 대해 은행증명서 등을 통해 출처를 확인하며 증빙하지 못할 경우 추가 조사를 실시하는 것으로 나타났다.

외환신고를 하지 않아 적발된 경우 미신고금액 기준인 1만유로는 돌려주고 초과분은 몰수 조치하며 EU회원국 간에도 외화신고는 필수 항목으로 반드시 신고해야 한다.

최근 외화 밀수 수법이 다양해지고 있으며 중국인들이 담배개비에 외화를 숨겨 입국하다 적발된 사례도 있다고 하며, 채권은 신고대상이 아니며 금괴(골드바) 또한 외화신고대상은 아니지만 휴대품 신고대상으로 별도의 신고가 필요한 것으로 조사되었다.

발렌시아항의 텍스리펀드 제도는 부가세포함 EUR 90.15 초과시 가능하며, 출국시 세관에서 탑승권과 현품을 확인한 후 스탬프를 날인해주고 있으며, 텍스리펀드 환급 조건은 바르셀로나 세관과 동일하다. 발렌시아항만 텍스리펀드 처

리 절차도는 다음 그림과 같다.

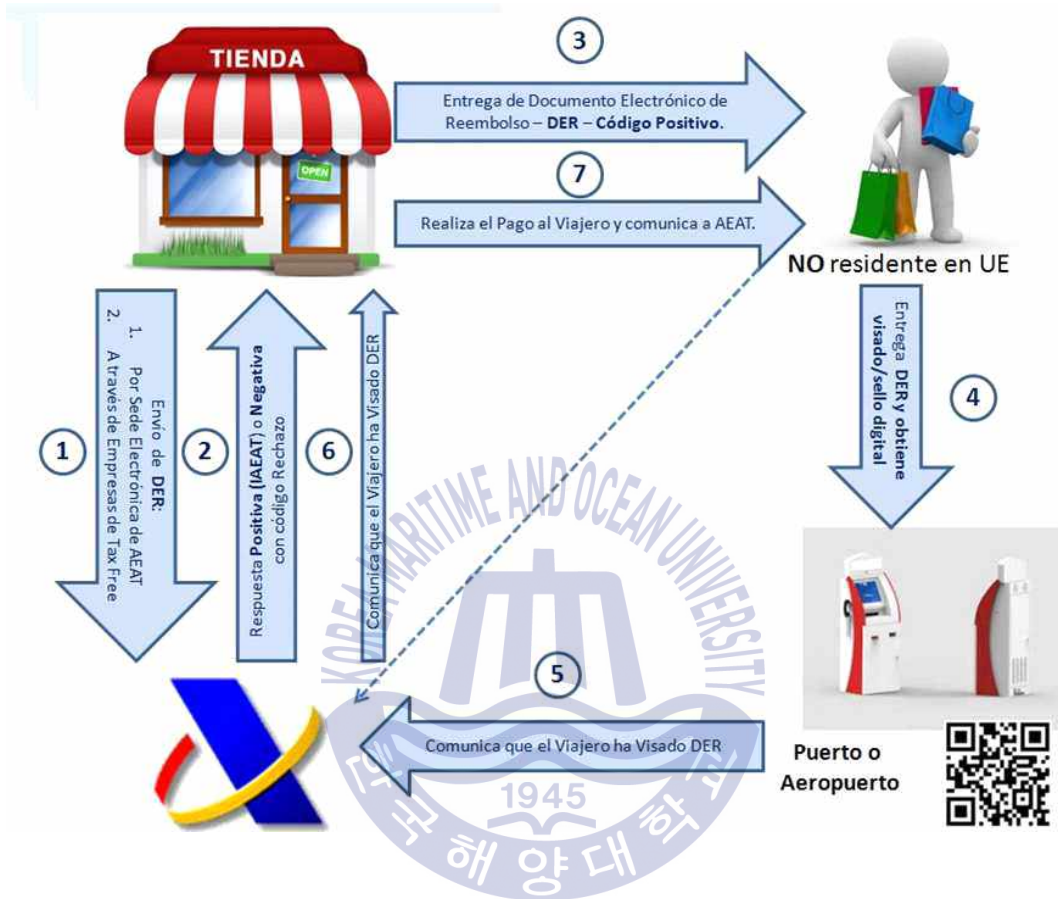


그림. 16 발렌시아항만 택스리펀드 처리절차도

크루즈 입항시 X-Ray 검색은 관독직원 1명, 검사직원 1명으로 구성되어 근무하고 있다고 하며 전공학위자만 X-Ray 검색직원이 될 수 있으며 물질에 따른 판독능력이 있는 사람이 수행하며 별도의 훈련을 거쳐 업무를 수행한다고 한다. X-Ray 검색기는 세관 소유이며 성수기 등 입국 여행객이 증가할 경우 외부 업체 장비를 추가 렌탈하여 사용하기도 하며 세관직원을 8명 정도 증원하여 통관처리를 대응하고 있는 것으로 나타났다.

유럽 크루즈 통관 여행객은 사전에 공항에서 안전 검사를 실시하므로 간단하게 검사를 진행하며 출국 전 대기 승객을 대상으로 랜덤 여권검사 등의 안전

검사를 실시하고 있으며,

수하물을 그룹별(WHITE, LIGHT BLUE, YELLOW, BROWN, GREEN 등)로 나눠 캐로셀에 분산 투입하여 크루즈 승객의 일시 하선에 따른 혼잡을 최소화하고 있다고 한다.

3.3.1.2. 이탈리아

1) 이탈리아 치비타베키아 항만 크루즈 통관 현황

스페인과 마찬가지로 여행객 입국통로는 WCO의 권고에 따라 Dual Channel System를 채택하여 면세통로 및 과세통로로 나누어 운용하며 세관신고 물품이 있는 경우 과세통로를 이용하여 세관직원에게 신고한 후 통관절차를 진행하고 있다.

여행객 면세범위 및 면세제한 물품은 아래와 같다.

[면세범위]

- 항공/항만 여행객 : EUR 430, 육로 여행객 : EUR 300

[면세제한 물품]

○ 담배

- 쉐련 : 200개비, 시가릴로 : 100개비, 시가 50개비, 파이프용 담배 250그램

○ 주류

- 22도 이상 주류, 증류수 : 1리터, 22도 이하 : 2리터

- 와인 : 4리터, 맥주 : 16리터

○ 향수 : 면세한도 내 수량제한 없이 반입가능

여행객 면세한도는 EU 집행위원회가 175유로에서 2008.12.1일 430유로로 상향 조정 시행하였으며, 커피, 커피 에센스, 차, 차 에센스 면세 한도금액 내에서 수량제한 없이 반입이 가능하다.

외국환신고는 1만 유로 초과 시 세관에 신고를 해야 하며, 테러 자금 불법 유입 등의 차단을 위해 엄격하게 검사하고 있다. 통화 및 기타 증권의 반입과 반출은 최대 1만유로 이하만

가능하며, 초과할 경우 신고양식을 작성하여 도착 후 또는 출국 전 세관에 제출하여야 한다. 만약 외환신고를 하지 않고 적발된 경우 통화관련 규정 위반으로 1만유로 초과분의 50%에 해당되는 금액을 압류하고 초과금액의 30~50%에 달하는 벌금 부과하고 있으며, 동식물을 반입할 경우 출발국 보건당국이 발행한 보건증명서를 제시하여야 한다.

보건증명서는 해당 동식물과 소유주의 신상정보가 같이 포함되어 발급자의 소유임을 확인할 수 있어야 하며, 멸종위기에 처한 야생동식물의 국제거래에 관한 협약(CITES)에 다른 동식물은 반입이 금지되어 있다. 육류, 육류 부산물, 우유, 야생 사냥물 등의 식품은 수량, 중량에 관계없이 반입이 금지 되어 있다고 하며, 총기, 절단 무기 및 날카로운 무기류는 반입이 일체 불허된다.

이탈리아 치비타베키아 항만의 택스리펀드 제도를 살펴보면, 이탈리아 부가세율은 20%로 택스리펀드를 받기 위해서는 최소 EUR 154.94를 구매해야 하며 3개월 내 구매한 물품의 반출확인을 받고 반출해야 한다. 유럽은 'Global-blue', 'Premier Tax Free', 'Tax Refund for Tourists' 3개 업체가 부가세 등 환급서비스를 제공하고 있으며, 세관 반출확인 절차는 EU회원국이 거의 유사하며 송품장과 구매한 물품을 유럽 연합내 최종 출발국의 세관에 제시하여야 환급이 가능하다. 수하물을 위탁하여 보내는 경우 체크인을 한 후 탑승권과 물품 등을 제시하고 세관창구에서 확인 도장을 받아야 한다.

제 4 장 크루즈산업에서의 관세행정 문제점 및 개선방안

4.1 크루즈산업에서의 관세행정 문제점

앞서 크루즈산업에서의 관세행정의 문제점을 고찰해 보기위해 선행연구에서 지적한 관세행정상의 문제점은 무엇인지 살펴보고, 해외 주요기항지별 통관제도 비교를 통해 우리나라 크루즈 통관제도와와의 차이점을 살펴보고, 이용자 측면의 불편사항을 알아보기 위해 크루즈 관련 선사 및 항만공사 담당자를 대상으로 인터뷰를 진행하였다.

또한, 현재 크루즈관련 관세행정 업무를 수행하고 있는 세관 담당자를 대상으로 크루즈산업에서의 관세행정 문제점을 파악해 보았다.

먼저, 인터뷰 대상자는 전문가 집단의 대표성을 확보하기 위해 현재 크루즈 관련업무를 담당하고 있는 실무자를 대상으로 2018년 3월부터 4월말까지 2개월에 걸쳐 해당 대리점별 크루즈 입항시 크루즈 집안 터미널에서 각각 진행하였으며, 2018년 부산항 입항스케줄상의 입항횟수를 기준으로 아래 표와 같이 상위 3개 선사의 대리점 담당자를 인터뷰 대상으로 선정하여 문제점 도출의 객관성을 확보하고자 하였다.

표 16 2018년 부산항 입항 크루즈 선사(대리점) 비중

순위	대리점	입항횟수(비중)	비고(선명)
1	동방선박	38(34%)	Costa Serena 등
2	협성해운	33(30%)	Diamond Princess 등
3	유니해운	14(12%)	Royal Carribean 등
그외	아스트로, 윌헴슨 협운 등	27(24%)	Asuka II 등
	합 계	112 척	

자료 ; 관세청 통합정보시스템

선사대리점을 대상으로한 인터뷰는 크루즈 이용객 불편사항 등 이용자 입장에서 문제점과 입출항 절차시 발생하는 애로사항 등 관세행정상의 문제점에

대해 질문하였고, 항만공사 및 세관 담당자 인터뷰에서는 법제도 및 규정에 관한 절차적 문제점에 대한 질문을 위주로 진행하였다. 인터뷰에 앞서 부산항 입항 크루즈 선박의 선사대리점인 상위 3개 대리점의 크루즈관련 기본정보를 살펴보면, 동방선박의 경우 '18년 기준 총 38회의 기항입항이 예정되어 있으며, 이태리국적 선사인 Costa Cruise의 선편을 국내 핸들링 하는 대리점으로 입항 예정 크루즈선은 114,147GT급의 Costa Serena 및 102,587GT급의 COSTA FORTUNA, 53,049GT급의 Costa Neo-romantica 등이 있으며, 주로 한-중, 한-일, 한중일 노선을 부정기적으로 운행하고 있다.

협성해운은 '18년 기준 총 33회의 크루즈선 입항계획이 있으며, 주로 영국국적선사인 Princess Cruises사의 142,714GT급의 Majestic Princess호, 115,906GT급의 Diamond Princess호, 바하마 국적선사인 Windstar Cruises의 9,961GT급의 Star Legend호 등을 국내 핸들링 하고 있는 대리점으로, 주 항로는 한-일, 한중일 노선을 운행하고 있다.

유니해운의 경우는 국내에도 잘 알려진 Royal Carribean선사의 168,666GT급의 Quantum Of The Seas호를 주로 핸들링 하고 있으며, '18년 기준 14회의 입항계획으로 한중일, 부산-제주-일본을 순회하는 국내간 이동이 있는 선사 대리점이다.

동방선박 주식회사 부산사무소에서 크루즈 업무를 담당하고 있는 A과장은 크루즈관련 업무경력이 12년 정도이고, 동방선박이 크루즈대리점 업무를 시작하면서부터 관련업무를 수행하는 등 크루즈 전문가로써 크루즈 입항시 세관검사의 불편사항에 대해 크루즈승무원 완전하선시 장기간 승선에 따른 개인 신변용품이 많아 세관 신고서 작성 및 X-ray검사 등 입국에 지연되는 시간이 오래 걸리는 점 등이 불편하다고 지적하였고, 특히, 해당 승무원이 모국으로 돌아가기 위해 국내 항공편을 이용하는데 입국수속(완전하선)에 소요되는 시간이 길어 연결항공기 탑승시간을 맞추기가 어렵다고 지적하였다. 또한, 크루즈 승무원의 하선시 크루즈 승선기간동안의 급료 등을 지급받아 하선하는 경우가 있는데 이때 외국환 반출입신고 등의 불편함을 지적하였다.

또 다른 선사 대리점인 협성해운에서 근무하고 있는 B이사는 크루즈 업무경력 6년차로 우리나라에 자주 입항하는 동북아 노선의 Quantum Of The Seas호의 국내업무를 수행하고 있으며, 크루즈에서 사용할 선용품 적재허가의 문제점을 지적하였다. 크루즈선의 특성상 선용품의 종류가 다양하고, 적재시간이 촉박한 관계로 신속한 선용품 적재허가가 필요한데, 선용품적재허가에 소요되는 시간이 길어져 선용품 적재에 많은 애로가 있다고 지적하였으며, 현재 부산항 국제여객터미널 제2터미널과 영도 국제크루즈터미널의 경우 세관 X-Ray 검사가 승객 주하선시간대 외에는 X-Ray 담당자가 상시 근무하지 않아, 검사를 받기 위해 대기하는 시간이 오래 걸린다는 문제점과 출항신고시 대리점에서 출항허가사항을 실시간으로 통보받을 수 있는 시스템 개선사항을 요구하였다.

유니해운의 C부장은 크루즈 업무경력 8년차로, 내국세환급 및 면세품 인도시 반출물품 세관반출확인의 번거로움에 대해 지적하였으며, 영도 국제크루즈터미널의 경우 수하물검사용 X-Ray가 터미널내 위치하지 않아 이용객 입장에서 CIQ를 통과하여 개인 수하물을 별도의 공간에서 찾아야하기 때문에 혼잡함이 더 가중된다고 지적하였다.

그 외 이용자 입장에서의 공통된 불편사항은 기항지 관광시 구매한 면세품 등의 인도시 세관확인에 따른 대기시간 지체와 내국세환급의 불편함 등이 공통적으로 지적하는 불편사항이었으며, 외국인이 처음 대면하는 한국에 대한 이미지 개선을 위해서라도 CIQ에 근무하는 공무원들이 좀 더 친절한 모습으로 근무해 주기를 요청하였다.

부산항만공사에서 크루즈 입출항을 담당하고 있는 D과장은 크루즈여행객 신속통관에 방점을 두면서 유관기관마다 마련되어 있는 크루즈 매뉴얼에 대해 통합할 필요성을 언급하였다. 특히 크루즈 여행객 수속업무를 책임지는 출입국관리사무소와 부산세관의 역할을 강조하면서 출입국 시간 단축 서비스 제공을 위해 CIQ기관이 상호협력을 추진하여 새벽 입항, 1박 2일 접안, 여러 척 동시 접안 등 다양한 크루즈선 입출항 상황에 대응할 필요성이 있다고 지적하였다. 또한 업무의 효율성을 위해 민간전문가 워킹그룹을 구성하여 크루즈 시설 운영 및 개선방안에 대해 공동 대응하는 것이 바람직하며, 해양수산부에서 '16년부터

선석 확장공사 중인 영도 국제크루즈터미널 공사 완공에 맞춰, 승객의 출입국 심사 등 항만이용에 불편이 없도록 내부 시설을 보수하고 재배치하여 중국 크루즈 여행객의 대규모 방한에 대비한 사전 준비가 중요하다고 지적하였으며, 관세행정의 문제점이라기보다는 분산된 크루즈 업무를 보다 효율적으로 관리할 수 있는 컨트롤 타워가 없는 것이 크루즈 전반의 가장 심각한 문제점이라고 지적하며, 항만, 관광, 교통 등 기관별로 분산된 크루즈 업무를 종합적으로 관리하는 가칭「부산크루즈 종합지원센터」등을 운영하여 크루즈 정책 효율성을 제고하는 것이 시급하다고 지적하였다.

부산세관 크루즈 담당자 E관세행정관은 부산항에 크루즈가 정기입항하기 시작한 2010년부터 2013년까지 부산세관 휴대품과에서 크루즈 업무를 담당하였으며, 2014년부터 2016년까지는 감시부서에서 감시행정업무를 담당하였고, 2017년부터 현재까지 부산세관 휴대품과에서 크루즈업무를 담당하고 있는 크루즈 전문가로 크루즈 입항 초창기때와 비교하여 많은 변화가 있었다고 말하면서 현재도 크루즈관련 제도개선 사항으로 부산세관 휴대품과에서 수행하는 출입국 수속과, 감시관에서 수행하는 입항수속을 2017년부터 일원화하여 행정편의를 제공하고 있으며, 내국세 환급을 원활하게하기 위해 은행 형식의 Tax-Refund 창구를 부산항 국제여객 제2터미널에 설치하는 등 다양한 민원서비스 제공에 힘쓰고 있다고 밝혔다.

또한, 크루즈 전담팀 운영으로 크루즈 입항 초창기와 비교하여 여행객 불편 사항이 많이 최소화되었다고 말하며, 실무자로서 개선되어야 하는 크루즈 관련 문제점으로 통일된 통계자료의 부재를 들었다. 크루즈관련기관은 법무부, 세관, 항만공사 등 여러기관이 상주하여 업무를 처리하고 있으나, 기관별로 통계를 산출하다보니 통계의 정확성이 담보되지 않아 업무 추진에 걸림돌로 작용하고 있으며, 산재되어 있는 행정자료를 통합해서 관리하는 시스템을 구축하여, 각 항만에 맞는 맞춤형 크루즈 정책이 필요하다고 지적하였다. 선사와 대리점에서 언급한 크루즈 관련 관세행정상의 문제점에 동감하며, 관련 문제점에 대해 관계기관의 협조를 통해 적극적으로 개선방안을 도출하여 크루즈 이용자가 느끼는 불편사항을 최소화해 나갈 수 있도록 최선을 다하겠다고 밝혔다.

크루즈산업에 종사하고 있는 전문가들을 대상으로 인터뷰에서 도출된 문제점 외 선행연구를 통한 크루즈산업에서의 관세행정의 문제점을 살펴보면, 먼저 2013년 황진희, 홍장원, 강수미가 연구한 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전 방안 연구논문에서 지적한 크루즈 선박의 운항 관련 관세법 문제를 들 수 있다. 해당 논문에서는 외국무역선의 내항선으로의 전환 문제점과 선용품 취급 관련 문제점에 대해 지적하였는데 먼저 크루즈선은 외국인승객과 내국인승객 구분 없이 영업을 할 수 있으나, 순항여객운송사업에 명시된 국제크루즈 및 연안크루즈 항로를 병행하여 영업할 경우 관세법에 따라 내항자격변경 허가를 취득해야 하고 외국무역선과 내항선의 과세특성이 상이함에 따라 내항 운항시 자격변경에 따른 관세부과로 인하여 영업활동에 제한이 발생한다고 지적하며, 내·외항 기준 없이 여러 기항지를 이동하는 크루즈 선박의 운항특성을 고려한 관계법령 정비가 필요하다고 제안하였다.

또한, 관세법에서는 선용품을 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 경우는 수입으로 보지 아니한다고 규정되어 있는데 관세법 및 관련 규정상 “우리나라” 또는 “우리나라의 운송수단”의 의미를 명확하게 정의하지 않고 있지 않아 그 기준을 판단하기가 어렵고, 선용품을 선박 내에서 그 용도에 따라 소비하거나 사용하는 범위에도 불구하고 수입신고 및 관세 납부에 대한 명확한 기준이 없는 실정이라고 지적하였다.

그 외 선행연구에서의 관세행정과 연관되어 지적된 문제점을 살펴보면, 김의근(2008), 정승훈(2014)은 크루즈 관광객을 위한 출입국 절차 간소화에 대해 지적하였으며, 하명신·박경희 (2007)는 여러 나라를 여행하게 되는 크루즈 관광은 그 특성상 관광객이 수차례의 출입국 절차를 거쳐야 하기 때문에 크루즈 관광객의 이용편의에 있어서 출입국 절차는 방문지의 이미지에도 큰 영향을 주게 되므로 기항지에서의 짧은 체류 시간을 고려하여 크루즈 관광객의 만족도 증가를 위해서는 신속한 출입국 절차가 진행되어야 한다고 지적하며, 이를 위해 출입국 업무를 전담할 인원 확충과 입출국에 필요한 최신 시스템장비 및 크루즈 관광객 사전심사제도 도입 등을 통해 출입국 절차를 최소화하여 심사시간을 단축시켜야 할 것이라고 제안하였다.

이와 같이 선행연구에서는 크루즈산업 활성화를 위한 관세행정 측면에서의 문제점으로 출입국 절차의 간소화, 즉, 관세행정에서는 여행자 통관소요시간 단축을 원하는 것으로 나타났다.

또한, 문화체육관광부의 크루즈발전협의회가 발표한 2016 외래크루즈 관광객 실태조사결과에서도 크루즈 관광시 불편사항 & 한국 재방문 의향 및 기대사항에 대해 확인할 수 있다.

표 17 크루즈 관광시 불편사항 & 한국 재방문 의향 및 기대사항

(단위 : 명)

내용		2016년	2015년
불편사항 및 건의사항 (상위 3위)	기항지여행 불편사항	관광할 시간이 짧음(22.8)	관광할 시간이 짧음(38.9)
		관광지가 흥미롭지 않음(19.4)	관광지가 흥미롭지 않음(18.1)
		의사소통불편(4.2)	의사소통불편(10.6)
	크루즈여행 건의사항	기항지 관광시간이 짧음(24.4)	기항지 관광시간이 짧음(32.5)
		관광지/관광콘텐츠 부족(11.9)	의사소통불편(12.2)
		체류시간 연장(6.9)	외국어표지판/안내 등 부족(6.9)
향후 한국 재방문 의향 및 기대사항 (상위 3위)	3년 내 한국 재방문 의향	83.1	84.8
	기항지 관광 개선사항	체류시간 확대(46.6)	체류시간 확대(51.1)
		체험프로그램 다양화(15.8)	선택프로그램 다양화(16.0)
		선택프로그램 다양화(14.6)	체험프로그램 다양화(9.5)
	재방문 시 관심테마	전통/역사유적(23.3)	전통/역사유적(25.6)
		테마파크/아쿠아리움(22.6)	테마파크/아쿠아리움(19.7)
		백화점/면세점 쇼핑(13.1)	백화점/면세점 쇼핑(15.9)
	재방문 시 희망 기항지 관광	자유여행(56.9)	자유여행(62.2)
		개별 구입 관광(26.8)	선사 옵션프로그램(24.4)
		선사 옵션프로그램(15.7)	개별 구입 관광(12.6)
한국 추천 의향	87.0	89.5	

자료 ; 2016 외래크루즈 관광객 실태조사결과(문화체육관광부 크루즈발전협의회)

<표 17>의 크루즈 관광시 불편사항 & 한국 재방문 의향 및 기대사항과 같이 크루즈 이용객들의 주요불편사항 및 건의사항은 기항지 체류시간 부족에 따른

관광시간의 부족으로 체류시간을 연장해 주기를 희망하는 것을 나타냈으며, 한국 재방문시에는 자유여행 방식을 선호하며 전통/역사유적지 탐방, 테마파크/아쿠아리움, 백화점/면세점 쇼핑 순으로 관심이 높은 것을 알 수 있다.

또한, 앞선 해외 주요 기항지별 크루즈통관제도 비교를 통하여 나타난 문제점을 살펴보면, 해외주요기항지에서는 신속한 여행객 통관을 위해 과세/면세통로 구분 운영하고 있으며, 신고할 물품이 없는 일반여행자는 세관신고서 제출 없이 신속하게 세관라인 통과하게끔 하여 통관소요시간을 단축하였으며, 신규 터미널 세관구역 설계 시 Dual Chanel로 기존 1개 통로로 운용함에 따른 혼잡을 개선하고 신고 여행객 집중 처리 가능한 장점이 있었다.

출입국신고서 및 세관신고서를 제출하지 않으며, 신고물품이 있는 경우 세관 직원에게 구두로 신고 및 통관처리가 가능하게끔 신고 방법을 간소화하고 있으며, 여행객 면세범위 기준 설정 시 15세미만 여행객의 면세기준을 달리 설정 운용하는 등 연령을 고려한 면세 기준을 수립한 점은 면세통관의 합리적 운용이라고 할 수 있다.

우리나라도 크루즈산업의 발전을 위해 국가적 차원의 투자를 강화하여 터미널, 입출국장, 주차장 등 환경 개선 및 시설 확충이 필요하며, 감시행정보다는 신속한 여행자 통관에 포커스를 맞추는 접근방식이 필요하다.

택스리펀드 제도와 관련하여서는 이탈리아, 스페인 모두 금액은 상이하나 한화기준 10만원 이상의 택스리펀드 최소 금액기준을 설정하여 운영하고 있으며, 환급대상 물품을 ‘사업용’과 분리하여 개인적 용도 물품에 한정 적용하고 있다. 우리나라와 달리 조건에 상업적 용도가 아닌 ‘개인적 용도’의 구매이어야 한다는 내용을 포함하여 상업적 구매의 환급을 제한하는 것도 우리가 벤치마킹할 필요가 있는 부분이다.

이와 같이 해외통관사례를 통한 문제점, 각 전문가 집단 인터뷰 및 선행연구에서 지적한 크루즈 관련 관세행정상의 문제점들을 크게 여행자 통관부분과 감시행정 부분으로 구분하여 아래와 같이 문제점 및 개선방안을 도출하였다.

표 18 크루즈관련 관세행정상의 문제점 정리

구분	여행자 통관부분	감시행정부분
선행논문	<ul style="list-style-type: none"> 출입국 절차 간소화(체류시간 부족) 	<ul style="list-style-type: none"> 내외국적 선박자격변경
해외 주요기항지별 통관제도 비교	<ul style="list-style-type: none"> 택스리펀드 제도 여행자통관제도 운용상의 문제점 	<ul style="list-style-type: none"> 크루즈 터미널 시설확충
전문가 인터뷰	<ul style="list-style-type: none"> 출입국 절차 간소화 크루즈 통계의 일원화 택스리펀드 제도 고액물품인도확인 	<ul style="list-style-type: none"> 입출항수속 관련 선용품 적재허가관련 크루즈 터미널 시설확충

4.1.1 여행자통관부분

가. 통관소요시간 지체에 따른 문제점

선행연구 및 전문가 인터뷰, 해외 주요기항지별 통관제도 비교에서 공통적으로 출입국 절차 간소화 즉, 통관소요시간 지체에 대한 문제점이 제기되었다

크루즈 특성상 기항지별 관광프로그램을 참가하는 일시상륙하선자(관광객)가 일시에 하선함으로써 병목현상에 따른 대기시간이 길어지고 일시상륙하선자의 경우는 별다른 세관의 검사가 없음에도 하선대기시간을 통관소요시간 지체로 인식하는 경향이 강하다.

크루즈 기항의 경우 완전하선자 보다는 일시상륙하선자가 대부분이고, 동시에 수천명이 하선함으로써 실제 통관에 소요되는 시간보다는 법무부 출입국 심사 및 크루즈 선박 안전관리를 위한 하선통로 제한 등에 따른 대기시간으로 실제 세관의 여행자 통관에 소요되는 시간은 미미하다. 실제로도 일시상륙하선자에 대해서는 세관 신고서를 일괄 제출하게 하는 등 크루즈 이용자가 국내에서 보다 많은 시간을 체류할 수 있도록 세관신고의 편의를 제공하고 있으며, 특별히 신고서상 세관신고물품을 기재하지 않는 이상 일시상륙하선자에 대한 세관

검사도 생략되고 있다. 하지만 대부분의 승객은 앞서 언급한 하선에 필요한 대기시간을 세관의 통관이 지체되어 소요되는 시간으로 인식하여 관광시간 부족에 따른 불만을 세관의 책임이라 생각하는 경향이 있어, 법무부 출입국 심사에 따른 출입국 수속 소요시간 단축방안 및 선사 하선 게이트 확대 등을 시급히 개선하여야 한다고 판단된다. 본인이 크루즈 관련업무를 수행하였을 2012년의 경우 법무부 출입국 심사팀 2~3명이 우리나라로 입항하기전 전 기항지에 출무하여 우리나라로 입항하는 크루즈에 승선하여 우리나라로 입항하는 운항시간동안 출입심사업무를 수행함으로써 출입국심사업무 시간이 대폭 줄어든 적도 있었으나 현재는 법무부 심사인력 부족 및 예산 부족 등의 이유로 해당 크루즈선이 우리나라에 입항한 후 7~8명의 입국심사팀이 크루즈에 승선하여 입국심사를 수행함으로써 입국심사 시간이 지체되는 경향을 보이고 있으며, 크루즈 선내 하선통로가 다수임에도 선박보안 및 안전관리를 위해 해당 크루즈에서 선박통로를 제한하여 하선시간이 지체되는 경향이 있다.

나. 면세품 인도 및 고액물품 세관 입회확인 절차상의 문제점

크루즈 관광객은 일반여행객에 비해 높은 소비성향을 지니고 있다. <표 19>에서도 보여지듯이 '16년 기준 평균 852달러 상당으로 일반여행객에 비해 2배 이상을 소비하는 것으로 조사되었으며, 특히, 입항빈도가 높은 한중일 크루즈 상품의 경우 기항지 관광지 면세물품 구입비중이 크고, 구매금액도 높아, 세관의 고액면세품 반출확인 대상물품의 수가 상당하다. 따라서 고액면세품 반출확인업무에 따른 크루즈 관광객의 불만이 자주 발생하고 있다.

특히, 중국 관광객의 경우 국내기항시 국내 관광보다는 면세점 쇼핑이 주를 이루고 있고, 면세품 구매자 및 고액면세품 반출확인대상자가 많아 현행 3,000달러 이상인 고액면세품의 반출확인 기준으로는 확인대상건수가 너무 많아 면세품 인도시 세관 반출확인을 위한 오랜 대기시간으로 큰 불편을 느끼는 것으로 파악되었다.

표 19 지출 & 기항지 관광 만족도

(단위 : 명)

		내용	2016년	2015년	2014년
지출	1인 평균 지출 비용	전체평균(USD)	852	919	1,068
		중국국적(USD)	861	1,071	1,662
		일본국적(USD)	384	326	272
		기타국적(USD)	917	561	173
	기항지 쇼핑 품목 (1순위 기준, 상위 3위)		화장품/향수(56.3)	화장품/향수(54.6)	화장품/향수(39.9)
			기타 식품(9.9)	김치(7.9)	기타 식품(8.8)
			건강 식품(7.3)	기타 식품(7.3)	김치(8.2)
	기항지 쇼핑 장소 (1순위 기준, 상위 3위)		면세점(83.2)	면세점(80.2)	면세점(58.0)
			백화점(4.4)	백화점(4.4)	전통시장(11.3)
			전통시장(3.4)	전통시장(2.9)	백화점(6.7)
기항지 관광 만족도	기항지 전반적 만족도		86.1	87.9	87.0
	세부 항목 별	관광지매력	68.5	76.7	77.4
		관광일정	72.2	70.3	71.0
		음식	70.8	76.1	76.2
		쇼핑	76.8	78.7	77.7
		교통	81.9	80.7	79.2
		관광정보/안내소	77.7	79.0	78.0
		가이드/안내원	78.0	86.7	83.2
		비자취득/출입국절차	81.3	87.6	85.8

자료 ; 2016 외래크루즈 관광객 실태조사결과(문화체육관광부 크루즈발전협의회)

또한, 관세법상 면세품의 경우는 구매현장인 시내 면세점(출국장 면세점 제외)에서 인도하지 않고 보세구역인 크루즈터미널에서 면세점에서 구매한 면세품을 인도하는 절차를 거치는데, 국내관광 및 시내 면세점 쇼핑을 마친 크루즈 승객이 일시에 집중하여 크루즈승선을 하게 됨에 따라 면세품인도과정에 큰 어려움이 있다.

감만 컨테이너 전용부두에 크루즈가 접안할 경우 크루즈 전용 터미널이 없어 임시부스를 설치하여 면세품 인도절차를 수행하고 있는데, 출국장내 면세품인

도장이 아닌 관계로 면세품인도과정에서 부두 상시출입이 가능한 가이드 등 주변종사자에 의한 고액면세품 부정 국내반입 등의 우범개연성이 상존하고 있어 고액면세품 반출확인 절차 및 면세품인도에 대한 철저한 감시가 이뤄져야 할 것이다.

다. 내국세면세물품 반출신고(TAX REFUND)상의 문제점

TAX REFUND란 관할세무서장의 지정을 받은 외국인관광객면세판매장(소매점 등)에서 물품을 구입한 후 구입일로부터 3개월 이내에 국외로 반출시 출국지 세관장의 반출확인을 받아 환급창구운영사업자로부터 면세물품에 포함된 부가가치세 및 개별소비세액을 환급받을 수 있는 제도로 크루즈 관광객의 경우 일반 소매점 등에서 구입한 물품의 내국세 등을 환급받기 위해서는 세관장의 반출확인을 받아 환급창구 운영사업자에게 내국세 환급신청을 해야하는데, 환급되는 금액이 미미함에도 환급절차가 번거로워 불편함을 호소하고 있다.

내국세면세물품의 경우 환급되는 부가가치세 등의 내국세가 미미함에도 환급 절차를 위해서는 세관에 반출신고를 해야 하는 절차적 문제점이 상존한다.

그나마 부산항은 경우는 '16.4월 환급창구운영사업자인 '큐브리펀드'²⁸⁾가 입점하여 정기여객선 및 크루즈선 모두 출국시 바로 환급처리를 하고 있으나 자국화폐가 아닌 원화로 환급되어 고객불편사항이 나타나고 있으며, 인천항의 경우는 대중국 정기 여객선만 출국시 환급하고 있으며 크루즈는 전표수거를 통한 사후환급방식으로 운영중이라 환급까지 오랜 시간이 소요된다, 다만, 전표수거를 통한 사후환급의 경우는 결제한 카드로 환급이 이루어지므로 자국 화폐로 환급이 가능하다.

부산항 국제여객터미널 및 영도 크루즈터미널의 경우도 환급받은 내국세를 국내에서 소비할 수 있는 관광객을 대상으로한 판매점이 없다보니 내국세 환급이 이뤄지더라도 외국인 입장에서는 해당금액을 소비할 방법이 없는 불편사항이 존재한다.

28) '큐브리펀드'社は 국내영업중인 5개 타 환급창구운영사업자의 전표까지 모두 환급처리를 해주며 감만부두 및 영도 크루즈터미널은 출항시 현장에 직접 출무하여 현금 환급 처리함

4.1.2 감시행정부분

가. 입출항 수속상의 및 항만감시상의 문제점

항만감시는 정부의 수요자 중심의 규제완화와 신속·편의 위주의 행정절차, 간소화로 그간 공·항만 감시기능의 각종규제를 폐지하고 관세행정이 감시인력을 감소하고 조직을 축소함에 따라 감시기능이 지나치게 위축되었다. '98년 4월 항만감시의 부두초소를 세관직원이 직·간접적으로 부두내 출입하는 인적, 물적 감시대상을 통제하던 초소중심의 고정감시체제에서 기동감시체제로 전환하는 과정에서 세관원은 철수하게 되는 공백과 이를 보완할 수 있는 제도적인 뒷받침이 미흡한 상태에서 청경 등 부두경비원들에게 이양하는 결과를 낳게 되었다. 항만초소의 능동적이고 유기적인 감시순찰활동을 기대하던 기동감시체제의 목적과 기대와는 달리 근무직원의 관행적인 순찰위주와 소극적인 업무자세도 감시의 사각지대가 발생하는 문제점을 안고 있다. 또한 유사시 현장부재(現場不在)로 인한 책임 전가와 무사안일한 근무여건만을 조성하는 역기능(逆機能)을 초래하기도 하였다.

또한 24시간 2교대 근무체제에 따른 피로의 누적과 단위시간당 업무의 비효율성과 특히 심야시간대에 집중력이 저하되는 문제점이 있다²⁹⁾.

크루즈 관광객이 일반여행자에 비해 우범성이 떨어진다고는 하나 밀입국 등 대테러 취약요소 발생의 개연성은 상존한다. 최근 제주도에 입항한 크루즈선 코스타 클래식에서 중국인 관광객중 일부가 밀입국하는 사건이 발생한 것처럼 크루즈 역시 감시를 소홀히 해서는 안되는 안전사각지대로 감시행정상의 중요성이 점차 부각되고 있는 실정이다. 오히려 보안검색 등이 일반 선박에 비해 취약할 수 있어 총포·도검·화약류 및 마약류 등 사회안전 저해물품이 불법적으로 반입될 요소가 다분하다.

또한, 일반 선박에 비해 가이드 및 선사대리점 직원 등 크루즈 접안 부두에 상시출입이 가능한 점 등에 따른 보안상 취약요소를 나타내고 있다.

29) 심재희, 「관세행정에 있어서 항만감시제도 선진화에 관한 연구」 전남대학교 대학원, 2006

나. 내,외국선 선박자격전환상의 문제점

한국해양수산개발원(KMI)의 황진희는 2013년 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구에서 크루즈 선박에 적용되는 순항여객운송사업의 경우 내항, 외항을 자유롭게 순회할 수 있도록 하고 있으며, 크루즈 선박의 경우 국내외 항만 간 입출항 및 국내외 항만과 국내 항만간 이동을 자유롭게 할 수 있도록 허용하고 있는데 반해 관세법 등에서는 별도로 내항, 외항을 구분하여 관리함에 따라 크루즈선의 운항 구간별 조건을 준용하여 지켜야 하는 모순이 발생하고 있으며, 외국무역선과 내항선의 과세특성이 상이함에 따라 내항 운항시 자격변경에 따른 관세부과로 인하여 영업활동에 제한이 발생한다고 지적하면서 내·외항 기준 없이 여러 기항지를 이동하는 크루즈 선박의 운항특성을 고려한 관계법령 정비가 필요하다고 지적하였다.

다. 선용품 적재허가의 문제점

크루즈의 특성상 선박내에서 사용되는 물품의 양은 일반선박에 비해 월등히 많다. 수많은 승객과 승객수의 1/3 수준의 승무원이 오랜 기간 기항지를 돌면서 선박내에서 사용할 물품을 국내에서 선적하게 되는데 이를 선용품 적재허가라 한다. 선용품은 관세법상 해당선박에서 당해 항해에 사용할 물품을 선용품으로 인정하여 적재허가를 내어주고 있는데 적재 또는 하선할 내·외국선용품을 적재·하선 허가를 받지 않고 무단으로 적재 또는 하선하거나 적재·하선 허가를 받았지만 적재·하선하지 않고 무단 반출하는 경우 등 불법행위 개연성이 항상 상존하고 있다.

또한, 현행 선용품 허가제에 대한 불편사항이 존재한다. 선용품을 해당 선박에 선적하기 위해서 세관의 허가를 득해야 하며, 세관입회시 선용품 적재에 소비되는 시간이 지체되는 경향이 있다.

선(기)용품 적재허가제도는 '96.7월 수출입신고 면허제를 신고수리제로 전환 후 20년이 지나도록 선용품 하역 등의 업무는 허가제로 유지하고 있다. 세관에 서도 지속적인 선용품 적재 허가신청 증가에 따른 업무 부담이 가중되고 있고,

물류지체의 주요원인으로 심화되고 있어, 현행 선용품 적재허가제에서 신고제로의 전환이 시급하다. 아래 표에서도 '14년 대비 '16년 기준으로 29%가 상승하였으며 지속적으로 증가하고 있다. 특히, 전국대비 부산이 차지하는 비중이 평균 55%로 전국의 선용품 적재허가의 절반 이상이 집중되고 있음을 보여준다.

표 20 연도별 선용품 적재허가 등 신청건수 추이

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년 6월
전국	324,160	343,163	418,654	233,471
부산	179,602	196,266	227,839	126,935
부산 비중	55%	57%	54%	54%

자료 ; 관세청 통합정보시스템

선용품 품목별 적재·하선 신청 현황을 살펴보면, 적재허가 신청건수가 저위험 품목(D,68%) > 고위험품목(B,23%) > 조건부하선(C,9%)순으로, 우범품목인 주류, 담배, 유류보다 저위험품목(D)이 대다수를 차지하는 것을 확인할 수 있다.

표 21 선용품 품목별 적재·하선 신청 현황('16년)

구 분	신청건수(A)	우범품목(B) (주류,담배,유류)		조건부하선(C)		기타(D)	
		건수	비중	건수	비중	건수	비중
전국	418,654	97,392	23.3%	35,448	8.5%	285,814	68.2%
부산	227,839	61,435	27.0%	20,284	8.9%	146,120	64.1%
부산 비중	54%	63%	-	57%	-	51%	-

자료 ; 관세청 통합정보시스템

선용품 적재허가심사에서 주요 기각사유를 확인해보면 MRN 오류등 형식요건 미비, 주류·담배 등 신청과다가 대부분인 것으로 나타났다.

표 22 연도별 선용품 적재허가 등 심사 기각 추이

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년 6월
신청	324,160	343,163	418,654	233,471
기각	5,073	10,039	19,160	14,248
비율	1.6%	2.9%	4.6%	6.1%

자료 ; 관세청 통합정보시스템

이렇듯 선용품 적재허가제도의 단계별 복잡한 규제행정으로 하역 등의 허가 받은 후, 하역이행을 위한 착수·완료보고, 세관 확인등록 등 복잡한 단계로 인한 물류지체가 심화되고 있으며, 업계불만도 가중되고 있는 실정이며, 세관에서도 신청건수는 매년 10%이상 증가함에도, 한정된 인력으로 심사 한계에 봉착하는 문제점이 나타나고 있다.

더욱이 크루즈 선용품은 국내 고부가가치를 일으킬 수 있는 산업임에는 틀림 없음에도 위와 같은 절차적 불편함과 여러 문제점 등으로 대부분의 크루즈 선사가 자국 또는 자국의 아시아 물류센터에서 컨테이너로 선용품을 부산항으로 운송 후 크루즈선에 선적하는 실정이며, 일부 신선야채와 생수 등만을 부산항에서 구입함으로써 정작 국내에서의 부가가치는 발생하지 못하는 것이 현재 크루즈 선용품 공급의 한계라 할 수 있다.

4.2 크루즈산업에서의 관세행정 개선방안

앞서 도출된 문제점에 대해 여행자통관부분과 감시행정부분으로 구분하여 개선방안을 제언한다. 개선방안은 휴대품통관과정의 업무프로세스 개선을 통한 통관소요시간 단축과 법적 제도개선을 통한 문제점 해결방안으로 구분하였다.

4.2.1 여행자통관부분

가. 통관소요시간 단축방안

현재는 크루즈 모항이 아닌 기항형태의 입항이 주를 이루고 있지만 크루즈 모항이 많아지게 되면 여행자 통관의 중요성은 더욱 커질 것이다. 모항의 경우 외국기항을 끝낸 국내하선객이 일시에 완전 하선하므로 일반 기항 일시상륙하선자(관광객)의 경우보다 많은 통관소요시간이 필요하게 된다.

2012년 국내 첫 크루즈선사인 하모니크루즈가 국내 모항으로 취항했을 당시, 수많은 내국인 관광객이 국내에서 크루즈를 승선하여 외국을 기항하고 부산항을 모항으로 입항한 경험이 있고, 이미 세관에서는 모항과 기항을 분리하여 크루즈여행자 휴대품검사 통관전담반을 편성하여 운영하고 있으며, 신속·친절한

통관 지원 및 검사 인력의 전문성 확보로 부산항을 찾는 크루즈 여행객들의 만족도를 향상시키기 위한 노력을 기울이고 있다. 하지만 여행자 입장에서의 보다 만족스러운 통관소요시간 단축을 위해서는 주 감시대상품품에 대한 선택과 집중, 사회안전 위해물품 국내반입방지에 초점을 두고 여행자 검사 등을 수행해야 할 것이며, 크루즈여행자 신속통관 지원을 위한 좀 더 많은 편의시설 및 검색장비 확충이 전제되어야 할 것이다.

현재 기항과 모항을 구분하여 실시하고 있는 Two-Track 통관체제에 대해서도 운영의 묘를 기할 필요가 있다고 본다. 원칙적으로 모항과 준모항 선박은 검사필요성 때문에 부산항 국제여객터미널에 입항하며, 기항선박은 국제여객 제2터미널에 접안하고 있지만, 내국인이 작은 준모항의 경우 신속통관이 가능한 국제여객 제2터미널 접안을 고려할 필요가 있다고 판단된다. 또한 대리점 등과 간담회 등 지속적인 교류를 통해 통관지체요인을 제거하는 한편 사전심사 강화 및 입·출항 사전모니터링을 통해 신속한 입·출항 수속방안을 지속적으로 살펴봐야 할 것이다. 앞서 문제점에서도 언급하였다시피 통관소요시간에 대한 크루즈이용자 불편은 관세행정상의 문제점이라기보다는 법무부 출입국 심사 및 크루즈선의 하선통로 제한에 따른 하선대기시간의 지체가 고객 불만사항의 주요 원인이므로 이는 법무부의 심사시간 단축방안 마련 및 크루즈내 검색장비 추가 설치 및 하선통로 확충 등으로 통관소요시간을 단축시킬 수 있을 것이다. 특히, 모항입항에 대비하여 검사인원 증원으로 일시에 하선하는 승객에 대한 검사소요시간을 단축하고, 영도 국제크루즈터미널의 수하물검색장비를 터미널 내로 이전 설치하여 하선동선의 흐름을 끊지않게 하는 것이 중요하다. 수하물 검색장비를 추가로 배치하고, 대형크루즈선의 경우 하선통로를 추가한다면 통관에 소요되는 대기시간을 줄일수 있을 것이다. 또한, 1박2일 또는 2박3일 일정의 크루즈 체류시 관광객이 수시로 왕래가 가능하도록 CIQ를 개방해야 할 것이다. 현재 기존 여행자 휴대품통관을 위한 검사인원으로는 향후 폭발적으로 증가하는 크루즈선의 휴대품통관업무까지 병행하기는 현실적으로 불가하다. 따라서 직제개편을 통해 크루즈를 전담하는 통관부서를 새로이 신설하고 인원과 시설을 확충한다면 좀더 체계적인 크루즈 통관체계를 구축할 수 있을 것이다.

나. 면세품 고객인도 및 크루즈 승객 구매 면세물품 관리 개선방안

국제크루즈 관광객의 면세쇼핑 편의 증진 및 고액물품 반출확인 업무의 불편사항을 해소하기 위해서 먼저 신속한 보세운송 및 인도에 필요한 통합물류창고를 설치하는 방안을 제시하고자 한다. 현재 시내면세점별로 구분하여 면세품 인도하던 것을 통합물류센터 구축을 통해 체계적으로 통합관리 함으로써 면세품 인도시 발생하였던 고객불편사항을 대부분 해결할 수 있을 것이라고 생각한다. 면세품 통합인도장이 구축되면 현행 각 면세점별로 고객인도장 운영시보다 좀더 효율적인 면세품 인도업무가 가능할 것으로 판단되며, 면세품 인도에 따른 지체시간도 많이 줄어들 것으로 생각된다.

특히, 일반 여행객에 비해 월등히 고액구매자가 많은 크루즈 관광객의 경우 관련내규 개정을 통해 세관직원의 고액인도 입회확인 대상물품 입회확인 금액 기준을 현행 3,000불에서 5,000불 이상으로 조정할 필요가 있다. 고액인도물품 세관입회 확인은 보세판매장운영에관한고시 제14조 제7항 제3호 규정³⁰⁾에 의거 세관 내규로 세관 입회확인대상 물품을 지정하고 있는데, 입회확인의 목적이 해당 고액물품의 불법국내반입을 차단하기 위함이다. 하지만 내국인의 경우 3,000불 이상 구매제한이 있어, 실질적 반출확인대상자는 외국 여행객이므로 이미 출국절차를 끝낸 외국인이 출국장 면세점에서 해당물품을 인도받기 때문에 반출확인의 실익은 크지 않다. 더욱이 중구 크루즈여행객의 경우 3,000불 이상의 고액구매자가 다수이기 때문에 세관 입회확인 대상물품 기준을 크루즈여행객의 경우 현행 3,000달러 이상에서 5,000달러 이상으로 상향한다면 고액면세품 세관 입회확인 대상 감소로 크루즈 이용객이 느끼는 고액면세물품 인도상의 불편사항은 크게 개선할 수 있을 것으로 판단된다.

다. 내국세면세물품 반출신고(TAX REFUND) 개선방안

30) 보세판매장 운영에 관한 고시 제14조(판매물품의 인도)

⑦ 인도자는 다음 각 호의 정하는 바에 따라 구매자에게 물품을 인도한다.

3. 세관장은 품목 및 금액, 구매 선호도 또는 정보분석 등에 의하여 세관공무원의 물품인도 입회대상물품을 지정하여 세관공무원으로 하여금 입회하도록 하여야 한다.

내국세 면세물품 반출신고제도는 크게 사후환급과 즉시환급으로 나눌 수 있는데, 사후환급의 경우 외국인 관광객이 관할세무서장의 지정을 받은 외국인관광객면세판매장 즉 TAX FREE SHOPPING로고가 부착된 상점에서 해당물품(3만원 이상)을 구매하고 물품판매확인서를 발급받은 경우 출국시 구입물품과 물품판매확인서를 가지고 세관의 반출확인을 받아 환급창구 운영사에서 구입시 부담한 내국세를 환급받는 경우이고, 즉시환급의 경우는 외국인관광객의 쇼핑편의를 위해 물품구매단계에서 환급이 이루어지는 일본식 내국세환급제도를 도입하여 2016년 1월 1일부터 새롭게 시행한 것으로 현재 건당 20만원 미만, 총액 100만원 이하 구매건에 대해 사후면세점에서 즉시환급을 허용하는 제도이다.

내국세 면세물품 반출신고의 개선방안으로는 먼저 구매와 동시에 즉시 환급이 가능한 구매처를 확대하는 방안을 검토해야 할 것이다. 현재 부산의 경우 대형백화점 2곳에서 외국인 여행자가 여권을 소지하고 있는 상태에서 환급대상 물품을 구매하면 구매즉시 내국세 환급이 이루어지고 있으나, 그 외 대부분의 소매처에서는 사후 환급방식으로 환급이 가능하기 때문에 구매즉시 환급을 받지 못하고 터미널내 출국장에서 세관의 반출확인을 거쳐 환급을 받아야하는 번거로움이 발생한다. 따라서 외국인 관광객이 물품의 구입시점에 환급이 가능하도록 즉시환급이 가능한 구입처를 확대한다면 외국인 관광객이 즉시환급제도를 이용하여 출국시 세관의 반출확인을 받아야 하는 사후환급 대상건수를 대폭 줄일 수 있을 것이다.

또한 즉시환급 대상물품의 금액 기준을 현행 100만원 이하(환급액 7만5천원 상당)건에서 200만원 이하 구매(환급액 15만원 상당)건으로 상향한다면 사후환급 대상건수도 줄어들 뿐만 아니라 외국인관광객의 국내소비지출을 보다 활성화 할 수 있을 것이다. 아울러 국내 관광시 여권 소지가 불가능한 중국인 크루즈 관광객의 경우 여권사본 등으로도 즉시 환급이 가능할 수 있도록 내국세환급관련 제도의 개선이 필요하다. 또한, 사후환급제도를 보다 편리하게 이용할 수 있도록 크루즈 터미널별 전용 환급창구를 구축하여 크루즈 이용객이 내국세 환급을 보다 편리하게 이용할 수 있도록 환급업무 프로세스를 개선할 필요가 있다.

외국의 크루즈관련 통관사례에서 확인하였듯이 바르셀로나 공항 설치된 DIVA 시스템과 같이 반출대상물품 확인을 개인이 직접 바코드 스캔을 통해 검사대상과 검사면제를 즉시 구분하는 등 반출확인대상 물품 검사를 간소화 할 수 있는 시스템을 크루즈 터미널에도 도입 설치하여 내국세 환급물품 반출확인 에 소요되는 시간 및 대상건수를 획기적으로 줄일 수 있을 것으로 판단된다.

또한, 부산항 크루즈 관광객 내국세 환급의 95% 이상은 중국인으로 원화 환 급에 따른 불만을 해소하기 위해 위안화로 환급이 가능할 수 있도록 제도개선 을 추진중이나 중국인 크루즈 여행객의 급격한 감소로 현재 진행이 중단된 상 태이다. 중국 크루즈 관광객이 다시 증가하는 추세를 나타내고 있으므로 환율 자동 계산 시스템을 조속히 구축하여 중국인 관광객 입국시 자국화폐로 환급이 가능할 수 있도록 대비하여야 할 것이다.

4.2.2 감시행정부분

가. 입출항 수속 및 항만감시상의 개선방안

부산항의 경우 크루즈 입출항 수속이 '17년 휴대품과로 일원화되어 업무 간 소화가 되었지만, 특이사항 발생시 부서간 명확한 업무처리가 되어있지 않아 사후 책임소제가 발생할 수 있기 때문에 업무 프로세스를 세세하게 규정할 필 요가 있다. 특히 1박2일 크루즈선 접안시 국제터미널 업무 종료 후 긴급상황 발생시 업무처리 구분을 명확화하고, 관련 매뉴얼 정비로 긴급상황에 대처할 능력을 갖추어야 할 것이다. 현재 CIQ 업무가 종료되면, 크루즈 승객의 자유로 운 하선이 제한될 수밖에 없다. 향후 체류기간이 긴 크루즈상품에 대비하여 크 루즈 전담부서를 신설하고, 해당업무 발생시 즉각 대처할 수 있는 업무프로세 스를 구축하여야 할 것이며, 각 세관별로 달리 적용되는 업무처리방식을 관련 매뉴얼 정비를 통해 업무처리방식을 일원화하고 통일성을 기할 필요가 있다.

항만감시 특성상 첨단 장비의 도입이 시급하다. 공항시설에 비해 낙후된 과 학검사장비를 최첨단 검사장비로 교체하여 총기 등 테러위해물품 뿐만아니라 마약 등 사회안전 저해물품의 불법반입에 대한 감시에도 총력을 기울여야 할

것이다.

일시상륙여행객의 경우 신고물품이 없을 경우 하선에 따른 검사가 생략되는데 일부 초호화 크루즈선의 경우 선내에 총기반입이 가능하므로 일시상륙 여행객 하선시 검사 생략에 따른 정밀검사가 이루어지지 않아 총기류 등이 국내에 반입될 소지도 있다. 희박하지만 총기 및 테러위해물품 유출 가능성에 대비하고 필요시 우범여행객을 선별하여 X-Ray 검사를 통한 총기류 등의 밀반입에 적극 대응해야 할 것이다. 현재 크루즈 터미널에 설치된 감시장비는 금속 문형 탐지기, 이온 스캐너, 엑스레이 검사장비 수준으로 날로 지능화되는 범죄를 예방하기에는 부족함이 있다. 첨단 과학장비 도입으로 감시사각지대를 최소화 하고, 최근 활용도가 올라가고 있는 무인비행장치(드론 등)를 활용한 항만감시로 감시업무 프로세스를 좀 더 체계적으로 변경하여야 할 것이다.

나. 내,외국선 선박자격전환상의 개선방안

관세법 제144조 및 관세법 시행령 제167조에 의거 외국무역선 또는 외국무역기를 내항선 또는 내항기로 전환하거나, 내항선 또는 내항기를 외국무역선 또는 외국무역기로 전환하려면 선장이나 기장은 세관장의 승인을 받아야 하며, 시행령에서 정한 사항을 세관장에게 제출하도록 규정되어 있는데 이는 내국국적선과 국적취득부나용선³¹⁾ 선박에 해당하는 사항으로 우리나라 국적 크루즈선에 적용되는 사항이다. 현재 외국적선이 전부인 크루즈 입항의 경우는 자격전환승인의 대상이 아니며, 특히, 일부 일본-제주-부산 등의 노선과 같이 국내간 기항지를 2곳 이상 두고 있는 외국적선 크루즈가 일시적으로 국내간 이동이 있다하더라도 내,외국선 선박자격전환승인의 대상은 아닌 것이다.

다만, 내국국적의 크루즈선이나 국적취득조건부나용선이 신규 취항하여 외항선 또는 내항선으로 선박자격을 전환하려면 자격전환승인의 대상이 되며, 해당 법령에 따른 승인절차가 필요하게 된다. 첫 내국적 크루즈선인 하모니크루즈의 운항중단으로 현재는 선박자격 전환대상인 내국적 선박이 없으나, 향후 내국적

31) BBCHP(취득조건부나용선계약) 선박 : BBCHP는 선박의 소유권 이전을 전제로 하는 용선계약으로 리스 또는 할부매매와 유사한 계약구조이다.

크루즈선 신규취항을 대비하여 관련 규정을 정비하고, 불필요한 규정은 제도개선 등을 통해 없애나가야 할 것이다. 관세법상 내,외국적 선박자격전환은 보세화물 관리 측면에서는 중요한 의미를 가진다. 외국적선에 적재된 화물은 관세법상 외국화물이므로 국내 입항시 관세선을 통과하게 된다면 수입의 절차를 거칠 수 밖에 없다. 다만, 정기적인 노선을 가지고 내외국적 선박자격 전환이 필요한 크루즈선에 대해서는 선박자격 전환절차 간소화 등의 업무유연성이 필요하다고 본다.

다. 선용품, 면세유 적재허가 개선방안

선(기)용품 적재허가제에서 신고제로 전환하기 위해서는 선용품 업무 자동수리제 등 선진화된 제도 개편으로 선(기)용품 하역 등 허가제를 신고수리제로의 관세법 개정이 필요하다.

관세법 143조(선용품 및 기용품의 하역 등) 및 선(기)용품 및 선(기)내 판매용품의 하역 등에 관한 고시 개정을 통해 현행 허가제에서 신고제로의 전환이 필요하다.

특히, 저위험분야(품목,업체) 자동수리제 점진적 도입으로 신속한 선용품 신고처리가 가능해지며, 고위험 품목(주류·담배·유류 등)과 우범업체에 대해서는 자동수리를 배제하고 집중 심사대상으로 자동선별함으로써 선택과 집중을 가능하게 할 것이다.

선용품 적제허가제도의 신고제로의 전환은 선용품시스템 선진화 기반 마련으로 규제로 인식되는 권위적 용어 순화, 제도 개편의 유연성을 확보할 것이며, 저위험물품에 대한 자동수리제 도입으로 물류흐름 획기적 개선을 통해 물류처리 年140,000시간을 절감(연간 28만건, 건당 심사 10분, 착수보고 10분, 확인등록 10분 단축)할 수 있을 것으로 예상된다.

또한, 세관에서도 선용품 심사/확인 등 민원업무에 치중된 감시인력 여력 확보로 업무 효율성 극대화가 가능할 것으로 판단된다.

더불어 국제기준의 선용품공급 시설확보 및 인증절차지원, 선사 마케팅 등

부산항의 선용품에 대한 신뢰도 향상으로 국내 선용품 이용 확대추진이 병행되어야 할 것이다.

자국 물류센터의 공급하는 식자재 등의 선용품 적재를 고집하는 선사를 새로이 국내유치하기 위해서는 식품안전관리인증기준(HACCP)제도 도입으로 선식수준과 신뢰도를 제고하고, 크루즈 승객·승무원 대상 한식체험 행사를 통해 한식의 인지도를 높여 국내 선용품 공급물품의 안전성과 우수성을 널리 홍보해야 할 것이다.

표 23 기관별 크루즈 통계자료

출입국관리소	부산항만공사	부산세관
크루즈 입항객에 관한 정보	크루즈선에 관한 정보	선용품에 관한 정보
관광객 및 승무원 현황	부두 및 기항별 현황	내국선용품 및 판매용품
성별, 연령별, 국가별 현황	정박시간별, 운항일별 현황	
정박시간별, 운항일별 현황	전항지별, 차항지별 현황	외국선용품 및 판매용품

크루즈산업 활성화를 위한 기타 개선의견으로는 앞서 크루즈 관련 문제점에 서도 언급하였다시피 크루즈 관련 기관들의 정보공유 부족과 각 기관별 통계산출로 인한 컨트롤타워 부재에 따른 문제점을 해소하기 위해서는 크루즈 업무를 종합적으로 관장하는 종합지원센터 건립하여 <표 23>과 같이 각 기관별로 산재되어 있는 크루즈 관련 통계자료를 통합관리하여 수요자 맞춤형 정보를 제공하여야 할 것이다. 크루즈 종합지원센터에서 각 크루즈산업에 맞춤형 정보를 제공하고, 크루즈관련 정책을 주관한다면 크루즈산업 활성화에 큰 도움이 될 것이다.

제 5 장 결론

5.1 연구 결과 요약

최근 크루즈에 대한 국가적 관심은 날로 증가하는 승객수 만큼이나 증가하고 있으며, 관련 대책 및 연구 또한 하루가 다르게 쏟아져 나오고 있다.

앞서 4장에서 살펴본 바와 같이 크루즈 관련 종사자를 대상으로한 인터뷰와 선행연구에서 지적한 크루즈산업에서의 관세행정상의 문제점들은 크게 여행자 통관부분과 감시행정부분으로 구분하여 문제점과 개선방안을 도출하였다.

먼저 여행자 통관부분에서는 신속하고 정확한 여행자 통관업무를 위해 모항과 기항을 구분한 Two-Track 통관체제 구축을 통해 통관지체요인을 제거하고 관련기관들과의 협의를 통해 하선지체에 따른 국내체류시간 축소에 따른 개선방안을 제시하였다. 이를 위해서는 크루즈통관 전담 인력충원과 전문화된 교육을 통한 전문가 양성이 전제되어야 할 것이다. 통관전담반 편성·운영, 검사 인력의 전문성 확보, 기항과 모항의 Two-Track 통관체제 운영 등으로 통관 소요시간을 줄이는 것과 동시에 철저한 휴대품 검사를 위한 사전심사 강화방안도 추가적으로 마련해야 할 것이다. 또한, 크루즈관련 편의시설 및 검색장비 확충으로 크루즈여행자에 대한 24시간 상시 고품격 행정서비스 지원이 가능해야 할 것이다.

면세품인도절차와 관련하여서는 통합물류센터 구축으로 면세품인도절차를 개선하고, 현행 고액인도물품 세관 입회확인은 관련 내규개정으로 세관입회확인 기준금액 상향을 통해 고액구매비중이 많은 크루즈 여행객의 고액인도물품 세관 입회확인시 발생하는 고객 불편사항을 크게 개선할 수 있을 것이다.

내국세 반출업무에 있어서는 해외 주요 기항지별 통관사례에서 보듯이 우리나라 실정에 맞는 독자적인 텍스리펀드 시스템개발로 보다 편리한 내국세환급 업무를 시행하고, 관련법령 개정을 통해 반출확인업무를 간소화 하여 고객의 불편사항을 줄여줄 수 있을 것이다.

감시행정부분은 선택과 집중을 통한 타겟팅시스템 도입과 드론 등의 첨단 과학장비를 활용한 감시체계구축으로 불필요한 감시영역을 줄이고, 우범선박에 대한 감시를 집중하여 보다 효율적인 감시행정으로의 전환이 필요할 것이며, 감시인력의 충원, 감시장비의 전문화 및 선택과 집중을 통한 우범여행자 선별 등으로 폭발적으로 증가하는 크루즈선 입항에 대비하여야 할 것이다.

또한, 감시행정 영역의 내,외국선 선박자격전환 및 선용품 적재확인 등의 업무역시 자동수리제 및 사후심사시스템 도입 등 관련법령 개정을 통해 크루즈산업 활성화를 위한 특례조치가 필요하다고 판단된다. 특히, 선용품 적재허가제도를 신고제로 전환하여 물류흐름을 획기적으로 개선하고 고부가가치산업인 선용품산업을 적극 지원하여야 할 것이다.

기타 개선방안으로는 크루즈 관련 기관들의 산재되어 있는 정보를 취합하고 컨트롤할 수 있는 가칭 크루즈 종합지원센터를 설립하여 수요자 중심의 맞춤형 정보를 제공함으로써 급증하는 크루즈관련 산업을 범국가적으로 지원하고, 관련산업을 육성하는 계기가 되어야 할 것이다.

5.2 연구 한계 및 향후 연구방향 제시

본 연구는 부산항을 중심으로 크루즈산업 활성화를 위한 관세행정 개선방안을 제시하였다. 이용자 입장에서의 관세행정상 문제점을 도출하기 위해 크루즈 선사 대리점의 실무자들을 상대로 인터뷰를 진행하였고, 부산항만공사 크루즈 담당자, 부산세관 크루즈 실무행정관들의 견해를 토대로 연구가 진행되다보니 제도적인 측면은 전국적으로 확대 적용이 가능하지만 일부 문제점에 대한 개선방안은 부산항에 국한될 수밖에 없다.

또한, 해외의 주요기항지별 크루즈 통관사례를 좀 더 폭넓게 비교분석하지 못하고 유럽의 주요 기항지 사례로만 연구가 한정되었던 점은 향후 연구에서 중국, 홍콩, 일본 등 우리와 밀접한 관계가 있는 동북아 지역의 크루즈 통관사례 등의 선진화된 크루즈산업 활성화방안에 대해 적극적으로 비교 분석해 볼 필요성이 있다.

본 연구는 현재 시점에서 부산항 크루즈 관광의 문제점과 개선방안에 대해 연구하였으나 시대적 변화와 상황적 변화 등에 따라서 조사내용과 결과는 충분히 변경될 수 있다고 사료되며, 향후 지속적인 연구를 통해서 시대와 상황에 맞는 해결책을 모색하여야 할 것이다.

마지막으로 본 연구는 실무자를 대상으로 연구가 진행되다 보니 제도적인 부분에 집중될 수밖에 없는 한계가 있다. 후속연구에서는 본 연구에서 제언한 관세행정상의 개선방안 뿐만 아니라 크루즈산업 관련 법제도 전반의 개선방안에 관한 연구가 필요하리라 생각된다.

또한, 본 연구에서 도출된 각 항목별 내용을 토대로 좀 더 심도 깊은 후속연구가 이루어진다면 크루즈산업 활성화에 큰 도움이 될 것이라고 생각한다.



<참고문헌>

I. 국내 문헌

관세청, 「크루즈 여행자 입출항 통관 편의 구축 등 크루즈 산업 발전방안 연구」, 국외훈련보고서, 2017.

권태일, 「크루즈 관광의 현황과 전망」, 한국문화관광연구원, 2013.

김근영, 「광양만권 크루즈 관광 활성화를 위한 연구」, 전남대학교 대학원, 2014.

김천중, 「해양 관광과 크루즈 산업」, 백산출판사, 2012.

문화체육관광부, 「크루즈발전협의회 외래크루즈관광객 실태조사」, 2016.

박응진, 「크루즈 산업의 활성화 및 발전 전략 연구-인천을 중심으로」, 인천대학교 경영대학원, 2015.

신동찬, 「크루즈 기항지 매력성평가 연구-중국 관광객 중심」, 경기대학교 대학원, 2010.

심재희, 「관세행정에 있어서 항만감시제도 선진화에 관한 연구」, 전남대학교 대학원, 2006.

윤주, 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성 방안 연구」, 한국문화관광연구원 보고서, 2013.

이경모, 「크루즈 관광산업의 이해」, 대왕사, 2009.

이삼, 「중국 크루즈 산업의 발전 방향에 대한 연구」, 성균관대학교 대학원, 2017.

이태검, 「광양항 크루즈 관광 활성화발전방향에 관한 연구」, 경희대 석사학위논문, 2015.

임형택, 「국내 크루즈 관광 활성화를 위한 경쟁력 제고 방안」, 한국관광진흥학회, 2014.

최도석, 「부산의 크루즈관광 활성화 방안」, 부산발전연구원, 2013.

하인수, 「크루즈 산업의 이해」, 현학사, 2004.

한국관광공사, 「크루즈통계 표준화방안 연구보고서」, 2012.

해양수산부, 「크루즈산업 활성화 대책」, 제9차 경제관계장관회의, 2015.5.

해양수산부, 「해양신산업 육성과 일자리 창출을 위한 크루즈산업 활성화 대책」, 2013.7.

II. 국외 문헌

CLIA, Asia Trend Report 2016.

Douglas Ward, Cruising & Cruiseships 2015, Berlitz Publishing.

OSC/Ocean Shipping Consultants, 2010.

III. 인터넷 자료

관세청 홈페이지 (<http://www.customs.go.kr/>)

부산항만공사 홈페이지 (<http://busanpa.com/>)

부산시 홈페이지 (<http://www.busan.go.kr/>)

한국관광공사 홈페이지 (<http://kto.visitkorea.or.kr/>)

한국해양수산 개발원 홈페이지 (<http://www.kmi.re.kr/>)

CLIA 홈페이지 (<http://cruising.org/>)



IV. 부록

○ 크루즈관련 관세법령 정리

업무구분	관련법규	규정위반 및 제재
입항수속	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「외국무역선」 용어의 정의(관세법 제2조5호) <ul style="list-style-type: none"> - 무역을 위하여 우리나라와 외국간을 운항하는 선박 ○ 입항절차(관세법 제135조) <ul style="list-style-type: none"> - 선장은 선용품목록, 여객명부, 승무원명부, 승무원휴대품목록관 관세청장이 정하는 적하목록을 첨부하여 세관장에게 입항보고하여야하며, 선박국적증명서와 최종출발항의 출항면장 또는 이에 갈음하는 서류를 제시하여야 한다. - 법정 징구서류 <ul style="list-style-type: none"> · 간이수속 대상 : 입항보고서 · 창구수속(출무생략) 대상 : 입항보고서, 승무원명부, 승객명부 · 출무수속 대상: 입항보고서, 승무원명부, 승객명부 (감시단속상 세관장 필요시 : 선용품목록, 승무원휴대품목록을 징구) * 시행령 제157조에 입항보고서 기재사항 등 명시 ○ 관세법 시행령 제157조 (입항보고서 등의 기재사항) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 제 276조 (허위 신고죄) <ul style="list-style-type: none"> - 입출항보고 의무 불이행자 - 입출항 보고를 허위로 한 자 - 허위 기타 부정확한 방법으로 적하목록을 작성하거나 제출한 자 ○ 관세법 제 277조 (과태료) <ul style="list-style-type: none"> - 적재물품과 부합되지 않는 적하목록을 작성하였거나 제출한 자

출항수속	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「외국무역선」 용어의 정의(관세법 제2조5호) <ul style="list-style-type: none"> - 무역을 위하여 우리나라와 외국간을 운항하는 선박 ○ 출항절차(관세법 제136조) <ul style="list-style-type: none"> - 선장은 출항하기전 세관장에게 출항허가를 받아야 함 * 시행령 제158조에 출항허가서 신청사항 등 명시 ○ 관세법 시행령 제158조(출항허가의 신청) ○ 외국무역선(기)의 입출항, 전환 및 승선절차에 관한 고시 	상동
내↔외 선박자격전환	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「외국무역선」 용어의 정의(관세법 제2조5호) <ul style="list-style-type: none"> - 무역을 위하여 우리나라와 외국간을 운항하는 선박 ○ 「내항선」 용어의 정의(관세법 제2조7호) <ul style="list-style-type: none"> - 국내에서만 운항하는 선박 ○ 관세법 제144조(외국무역선의 내항선으로의 전환 등) ○ 관세법시행령 제167조(선박 또는 항공기의 전환) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 제 276조 (허위신고죄 등) - 세관장의 승인을 받지 아니하고 내항선(기)에서 외항선(기)으로, 외항선(기)에서 내항선(기)으로 운행한 자
외국환 신고	<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국환거래법, 동법 시행령 ○ 외국환거래규정 ○ 외국환신고(확인)필증 발급에 관한 내규 ○ 여행자및승무원휴대품통관에관한고시 제8-6조 	
내국세면세 물품 반출신고	<ul style="list-style-type: none"> ○ 조세특례제한법 제107조①항 내지 ④항 ○ 외국인관광객등에대한부가가치세및특별소비세특례규정 	

<p>면세물품 인도장 고액면세물 품 인도 확인</p>	<p>○ 보세판매장운영에관한고시 제14조 제⑦항 제3호</p>	
<p>선용품 적재· 하선허가</p>	<p>○ 「선용품」 용어의 정의(관세법 제2조 제9호) - “선용품”이라 함은 음료, 식품, 연료, 소모품, 밧줄, 수리용 예비부분품 및 부속품, 집기 기타 이와 유사한 물품으로서 당해 선박에서만 사용되는 것을 말한다.</p> <p>○ 관세법 제143조(선용품 및 기용품의 하역 등)</p> <p>○ 동법 시행령 제166조(선용품 또는 기용품 등의 하역 또는 환적)</p> <p>○ 선용품 및 선내판매용품의 하역등에 관한 고시</p>	<p>○ 관세법 제143조 (선용품 및 기용품의 하역 등)</p> <p>○ 관세법 제276조 제3항 제3호 (허위신고죄 등)</p> <p>- 외국선용품등의 부정유출을 목적으로 입항(정박)하지 않은 선박 및 항공기에 대하여 적재신청한 경우</p> <p>- 외국선용품 등의 부정유출을 목적으로 승무원수 또는 여객수를 허위로 기재한 경우</p>

<p>환급대상 (유류) 적재확인</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 제143조(선(기)용품의 하역등) ○ 관세법시행령 제166조(선(기)용품 등의 하역 또는 환적) ○ 대외무역법 시행령 제27조(수출입승인의 면제) ○ 환급특례법 제4조(환급대상 수출 등) ○ 수출용원재료에대한관세등환급사무처리에관한고시 	<p>상동</p>
<p>하선선원 휴대품 검사· 통관</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 제241조(수출수입 또는 반송의 신고) ○ 관세법 제92조(정부용품 등의 면세) ○ 대외무역법시행령 제27조 제1호(수출입승인의 면제) ○ 대외무역관리규정 제3-3-1조의 별표3-1 제1호 다목 ○ 대외무역관리규정 제3-3-1조의 별표3-2 제1호 다목 ○ 여행자및승무원휴대품통관에관한고시 ○ 여행자휴대품검사에관한시행세칙 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관세법 제269조 (밀수출입죄) ○ 관세법 제270조 (관세포탈죄) ○ 관세법 제276조 (허위신고죄 등)