한국소비자원 소비에 가치를! 시장에 신뢰를!	보 도 자 료		대한민국 정책브리핑
보도 일시	**2026. 9. 2.(수) 12:00** **<9. 3.(목) 조간>**	배포일	2026. 9. 1.(화)
담당 부서	안전감시국 생활안전팀	담당자	국은숙 팀장(043-880-5831) 배수현 과장(043-880-5833)

[안전 실태조사 결과]

로로 여객선박 승하선·운항 안전관리 강화 필요

로로 여객선박*은 이용객이 직접 차량을 싣고 내릴 수 있어 도서 지역의 주요 교통수단이자 섬 여행객의 이동 수단으로 이용된다. 하지만 최근 승하선 시 차량과 보행자가 뒤섞여 안전사고가 발생한 사례가 있어 이용객과 사업자의 각별한 주의가 요구된다.

* 로로 여객선박(Roll-on/Roll-off, RO-RO Ship): 차량을 적재·운송할 수 있는 선박으로 화물구역 형태에 따라 카페리 여객선과 차도선 두 종류로 분류됨.

이에 한국소비자원(원장 윤수현)이 전국 선착장 25곳과 여객선·도선 등 13개 항로(14개 업체)*의 안전실태를 조사했다. 그 결과, 일부 선착장과 선박에서 안전시설, 승하선 절차, 차량 적재 등 안전관리의 개선이 필요한 것으로 나타났다.

*「해운법」 적용 여객선 10항로(10개사) 및「유선 및 도선 사업법」 적용 도선 3항로(4개사)

□ 일부 선착장, 차량의 추락·미끄럼방지 등 안전시설 설치 미흡

「항만법」과 「어촌어항법」에 따르면, 선착장에는 차량의 미끄럼과 추락사고 등을 예방하기 위해 현지 여건에 맞는 안전시설을 설치해야 한다.

추락 위험이 있는 구역에는 시선유도봉·조명 설치, 바닥 도색 등을 통해 이용객의 주의를 환기하는 조치가 필요할 수 있으나, 조사대상 선착장 25곳 중 11곳(여객선 8곳, 도선 3곳)은 이러한 시설 조치가 미흡한 것으로 나타났다.

누구나 상시 접근할 수 있는 개방형 선착장 18곳 중 16곳(여객선 11곳, 도선 5곳)은 진입방지시설인 볼라드나 차막이 등이 설치되지 않아 야간 입출항 시 차량이 추락할 우려가 있었다.

바닥이 상시 해수에 노출되어 미끄러울 수 있는 경사로 선착장 13곳 중 5곳(여객선 4곳, 도선 1곳)은 노면이 상당 수준으로 마모·부식되었거나 미끄럼방지 포장이 되어 있지 않았다.

□ 승하선 동선 분리 미흡 시 차량·보행자 간 사고 우려

현재 우리나라에는 로로 여객선박 승하선 시 차량과 보행자의 물리적 동선 분리, 시차 통행 운용 등을 명시한 규정 또는 지침이 마련돼 있지 않다. 하지만 미국과 영국에서는 산업안전보건규정과 표준업무지침을 통해 관련 사항을 규정하고 있다.

승하선 과정을 조사한 결과, 규모가 큰 여객선 2개 항로는 선박과 선착장을 연결하는 경사로인 승하선 램프에 방호울타리 · 차단선을 설치해 보행 전용 공간을 확보하고 있었다.

승하선 램프가 협소해 물리적으로 구역 분리가 어려운 소형선박 11개 항로 중 7개(여객선 4개, 도선 3개) 항로는 차량과 보행자 간 통행 시차를 두도록 권고하고 있었다. 그러나 보행자가 먼저 이동하더라도 차량의 속도가 빨라 결국 동선이 겹치는 등 개선이 필요했다. 나머지 4개 항로(여객선)는 승하선 램프에 통행 시차를 두지 않아 안전사고 우려가 있었다.

<물리적 동선 분리>



<동선 혼재>



□ 운항 중 차량 고박 및 이용객의 갑판 출입 통제 미흡 사례 확인

「선박안전법」, 「해운법」 등 관련 안전기준을 준수하지 않는 사례도 확인돼, 운항 중 안전관리 강화가 필요한 것으로 나타났다.

차량의 적재 및 고박* 상태가 불량하면 운항 중 차량이 이동하거나 한쪽으로 쏠리면서 대형 사고가 발생할 수 있다. 조사 결과, 운항관리자가 없는 곳에서 출발하는 4개(여객선 3개, 도선 1개)항로에서 차량적재도를 따르지 않거나 고박 상태가 미흡한 사례가 확인됐다.

* 화물이나 장비가 선박의 움직임에 따라 흔들이지 않도록 단단히 고정하는 것

10개 여객선 업체 모두 자체 규정을 두어 비상시 신속히 대피할 수 있도록 운항 중 차량 갑판 내 이용객 출입을 통제하고 있었다. 그럼에도 실제 현장에서는 이용객이 적재된 차량에 머무르거나 차량 갑판을 배회하는 등 5개 업체의 여객선은 관련 규정을 준수하지 않은 것으로 나타났다.

한국소비자원은 이번 조사 결과를 바탕으로 로로 여객선박 이용객에게 ▲승하선 전 보행자는 차량과 동시에 이동하지 말고 시차를 두고 이동할 것, ▲승하선 시 차량 운전자는 대기 후 직원 안내에 따라 차량을 싣고 내릴 것, ▲항해 중 차량 갑판 출입과 차 안 잔류를 자제할 것을 당부했다.

또한 해당 업체에는 승하선 안전관리 방안을 마련하고 관련 법규를 철저히 준수하도록 권고했으며, 현장 실무에서 참고할 수 있는 안전 가이드라인을 제작·보급했다. 아울러 소관 부처에는 ▲운항 안전관리 현장 점검 및 관리·감독 강화, ▲승하선 안전관리 방안 마련, ▲선착장의 안전시설 점검과 개선을 건의했다.

붙임 1. '로로 여객선박 안전실태조사' 개요

2. '로로 여객선박 안전실태조사' 결과

3. 소비자 주의사항

4. 관련 법률 및 기준

물품 등의 사용 중 안전사고를 경험했거나 사고 우려가 있는 경우 '소비자위해감시시스템'에 제보 혹은 신고할 수 있습니다.

[위해정보 신고]

- **(홈페이지)** www.ciss.go.kr에서 '위해정보 신고하기' 클릭
- **(핫라인)** 국번없이 080-900-3500

위해정보 신고

대한민국 정책브리핑

소비생활 중 불만·피해가 발생했거나 궁금한 점이 있을 때,
1372소비자상담센터(국번없이 1372, 발신자 부담)에 상담 신청하세요.

OPEN 자유이용

붙임 1 '로로 여객선박 안전실태조사' 개요

1 조사 목적

□ 최근 로로 여객선박에서 램프와 갑판의 구조적 특성, 안전관리 미흡으로 승하선 시 차량과 보행자 간 부딪힘, 차량 추락사고 등이 발생함.

* '25. 11. 로로 여객선박 선착장에서 차량과 보행자 간 부딪힘 사고 발생

□ 승선 대기부터 승하선, 항해 등 전 운항 과정을 중심으로 로로 여객선박 안전실태를 조사하여 제도개선을 통한 소비자 안전 확보에 기여함.

2 조사대상

□ 경기·경상·전라·제주·충청 5개 지역 소재 선착장 25곳*, 13개 운항 항로**

* 여객선용 선착장 20곳, 도선용 선착장 5곳

** 「해운법」 적용 여객선 10항로(10개사) 및 「유·도선법」 적용 도선 3항로(4개사)

3 조사 내용 및 방법

□ 로로 여객선박 관련 ①선착장 대기·이동, ②승·하선, ③항해 단계별 운항 안전관리 실태조사

<조사내용 및 방법>

조사내용	조사방법
• 국내·외 안전기준 및 안전정보(여객선별 운항관리규정 등) 검토	문헌조사
• (구조·설비) 승하선 보행로, 계류시설의 안전시설 등 • (운영실태) 승하선 동선 관리, 운항 안전관리(적재 및 고박, 운항 중 갑판출입) 등	현장조사

4 조사 기간

□ 2026. 2. 20.~5. 31. (약 3개월)

붙임 2 '로로 여객선박 안전실태조사' 결과

1 선착장 안전관리실태(선착장 대기·이동)

□ **(시인성 증진)** 선착장 25곳 중 11곳(여객선 8곳, 도선 3곳)이 이용자가 차량 추락 위험구역을 식별할 수 있도록 돕는 표지, 바닥 도색 등이 미흡했음.

□ **(차량 진입 제한)** 개방형 선착장 18곳* 중 16곳(여객선 11곳, 도선 5곳)이 차단선 등 차량 진입 방지를 위한 시설이 충분하지 않았음.

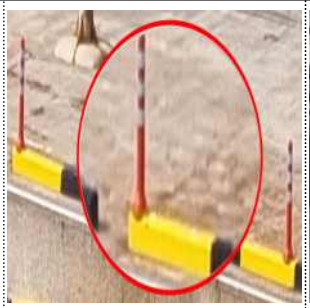
* 25곳 중 7곳은 연안여객터미널 등으로 시설 관리주체가 명확하고 출입이 상시 통제되는 곳이므로 제외

□ **(미끄럼방지)** 경사로 선착장 13곳* 중 5곳(여객선 4곳, 도선 1곳)이 그루빙(Grooving)** 등의 미끄럼방지시설이 마모·부식되는 등 보완이 필요했음.

* 선착장 지형 특성상 경사도가 없어 미끄럼방지 처리 관련 조사 실익이 없는 12곳 제외

** 노면에 홈이나 고랑을 내어 마찰력을 높이는 공법

<항만 및 어항시설 관리 사례>

미끄럼방지시설(그루빙)		시인성 증진시설	
			
미끄럼방지시설 적용	시설물 마모	시선유도봉, 차막이블록	시인성 증진시설 미흡

2 승·하선 안전관리실태

□ **(램프 동선 분리)** 13개 중 소형선박 11개 항로(여객선 8개, 도선 3개)에서 승하선 램프에 차량·보행자 간 동선 분리 시설이 미흡했음.

○ 나머지 대형 여객선 2개 항로는 승하선 램프에 펜스, 방호울타리 등을 설치해 보행 전용 공간을 확보했음.

<램프 내 차량·보행자 동선 분리 여부>

물리적으로 동선 분리	동선 혼재
	

□ **(승·하선 통행 시차 운영)** 램프의 물리적 동선 분리시설이 미흡한 11개 항로 중 7개 항로(여객선 4개, 도선 3개)는 차량과 보행자의 통행 시차를 두었으나, 여객선 4개 항로는 통행 시차를 두지 않았음.

3 운항 안전관리실태

□ **(차량 적재)** 조사대상 13개 항로 중 2개 항로(여객선 1개, 도선 1개)의 선박에서는 차량적재도 배치와 달리 차량을 선미 통로에 선체의 횡방향으로 적재하였으나 적절한 고박 조치를 하지 않았음.

□ **(차량 고박)** 13개 항로 중 3개 항로(여객선 2개, 도선 1개)의 선박에서 운항 중 쐐기 등을 통하여 차량을 고박하지 않았음.

<고박 관리 사례 비교>

차량 고박	차량에 대한 고박조치 없음
	

□ **(운항 중 차량 갑판 출입)** 13개 항로 중 8개 항로(여객선 5개 항로, 도선 3개)의 선박에서 승객이 차량에 잔류하거나 차량 갑판 내 이동하는 등 운항 중 차량 갑판 출입이 가능했음.

붙임 3 **소비자 주의사항**


로로여객선 안전 이용 가이드 승객용
안전한 여행을 위해 아래 수칙을 꼭 지켜주세요.
01 선착장 대기·이동 시
신분증 및 승선권 소지
신분 확인과 부정 승선 방지를 위해
신분증과 승선권을
반드시 지참하세요.
승무원 안내 준수
선착장 대기 및 이동 중
차량과 여객의 충돌 사고를
예방하기 위해 안내를 따라주세요.
경사로 이동 시 주의
발을 헛디디거나
넘어질 위험이 있으니
천천히 이동해주세요.
바닥 미끄러움 주의
눈, 비 등 기상악화 시
바닥 상태를 확인 후 이동하세요.
02 승·하선 시
운전자 외 동승자 하차
차량 선적 전 동승자는 하차 후
승무원 안내를 따라주세요.
차량·여객 동시 이동 자제
충돌 위험이 있으므로
차량 이동 중에는 대기 후
이동하세요.
휴대 수하물 보관
통행 방해와
분실 사고 예방을 위해
객실 등 지정 장소에 보관하세요.
전동 이동장치 보관
차량갑판 등 지정 보관 장소를
확인해 주세요.
선내 충전은 불가합니다.
03 항해 시
차량 내 잔류 자제
비상 시 신속한 대피를 위해
차량에 머무르지 마세요.
통제구역 출입 금지
차량갑판 등
선장이 지정한 통제구역에
출입하지 마세요.
선박 흔들림 주의
기상 악화나 조류 변화로
배가 흔들릴 수 있으니
이동 시 안전에 유의하세요.
갑판 핸드레일 추락주의
추락 위험이 있으므로
기대거나 올라서지 마세요.
여러분의 작은 실천이 안전한 여행을 만듭니다.

붙임 4 관련 법률 및 기준

1 국내

가. 계류시설 기준

□ 「항만법」 또는 「어촌어항법」에 따라 계류시설에 추락·진입·미끄럼방지, 차막이·시선유도(시인성 증진) 시설* 등의 안전(피해예방)시설을 설치해야 함.

○ 경사로, 경사식 선착장에는 ①선박운항시간 외에 차량의 출입을 제한할 수 있도록 어항시설의 시점부에 진입방지시설 설치, ②미끄럼 사고 발생 위험이 큰 구간에 미끄럼방지시설 설치, ③추락 방지를 위해 차막이, 시인성 증진 시설을 설치해야 함.

* 야간이나 악천후에도 반사 표지, 도색 등을 활용해 경계부 등을 쉽게 식별할 수 있도록 하는 시설

나. 운행 및 안전관리 기준

□ **(여객 승하선 및 운항 안전)** 「해운법」, 「유선 및 도선 사업법」에 따라 사업자는 안전 운항의 의무를 지며, 승하선 시 질서유지 방법 등을 포함하여 '운항관리규정', '안전 메뉴얼' 작성 후 이를 준수하여야 함.

○ **(여객선)** 여객정원을 준수하고 화물을 과적하지 않아야 하며, '여객선 안전관리지침'과 '운항관리규정'을 지키며 운항해야 함.

○ **(도선)** 여객정원을 준수하고 적재 용량을 초과해 화물을 선적해서는 안 되며, 승하선 방법과 선내 출입 금지구역 및 인명 구조장비 사용법 등 안전에 관한 사항을 매뉴얼로 작성하여야 함.

□ 국내항해에 종사하는 카페리 선박의 경우 「화물적재고박 등에 관한 기준」에 따라 화물의 배치·적재·고정방법 등이 표시된 차량적재도에 대하여 해양수산부장관의 승인을 받아 해당 선박에 갖추어 두어야 함(제13조).

○ **(적재 및 고박)** 승인받은 차량적재도에 따라 적재해야 하며, 다만 다음의 선박은 차량을 묶어 매지 않을 수 있음(제14조).

※ **해상상태가 파고 1.5미터 이하, 풍속 7m/sec 이하이고, 항해 중 쐐기, 요철갑판에 고정된 사각바(BAR) 등으로 차량의 미끄러짐을 방지**할 수 있는 조치를 한 경우
1. 평수구역만을 항해하는 선박으로서 항해시간이 30분 미만인 선박
2. 평수구역 및 연해구역을 1시간 미만 항해하고 다음의 차량을 적재한 선박. 중간 기항지가 있을 때 그 중간 기항지를 출발항(또는 도착항)으로 봄.
   가. 승용차
   나. 12인승 이하의 승합차
   다. 적재중량 1.5톤 이하의 화물차

2 국외

가. 미국

□ 「항만 하역 작업 안전 규정(Marine Terminals); 29 CFR Part 1917」, 「항만 근로자 산업안전 규정(Safety and Health Regulations for Longshoring); 29 CFR Part 1918」을 통해 안전기준을 명시함.

○ **(승하선)** 차량과 보행자 통행로는 차단봉, 안전 라인 등을 활용해 물리적으로 분리되어야 하며, 램프 설계상 분리가 어려운 경우 절차, 시스템 등으로 동시 이동을 원천 차단해야 함(29 CFR 1918.86(c)).

○ **(시차 동선 분리)** 산업안전보건청(OSHA) 지침에 따라 분리된 보행로가 없는 좁은 램프에서는 차량에 통행 우선권을 부여하고, 보행자는 차량 통행이 종료된 후 이동하도록 권고하고 있음.

나. 영국

□ 해사연안경비청(Maritime and Coastguard Agency)은 「로로선 차량 적재 및 고박 지침(Roll-on/Roll-Off Ships- Guidance for the Stowage and Securing of Vehicles)」을 통해 안전관리 방법을 제시하고 있음.

○ **(승하선)** 승하선 시 램프에서 차량과 보행자의 동선 분리를 원칙으로 하며, 램프에 물리적 분리시설이 미비한 경우 차량의 통행을 일시 중단하고 보행자를 우선 통행시킬 필요가 있음.

○ **(적재 및 고박)** 차량 적재 시 선수미 방향 정렬을 준수해야 하며, 선체 횡 방향의 적재는 적절한 고박 조치 후 기상 상황을 고려하여 선장 승인을 득한 경우로 제한함.

○ **(운항 중 갑판 출입)** 안전 확보를 위해 정박지에 인접(선박 길이의 2배 이내)하기 전까지 여객의 차량 갑판 출입을 제한할 것을 권고함.