



# 회합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

## 해운세제 등 선진 해운시스템 구축에 주력 한국선주협회 2005년도 사업추진 기본방향

한국선주협회(회장 장두찬)는 올해 사업추진 기본방향을 선진 해운시스템 구축, 국가 전략물자의 안정적 수송기반 마련, 중소형 선사를 위한 금융개발, 외국인선원 고용범위 확대, 해기인력 수급안정, 국제해운협력 강화 등에 두고 이를 적극 추진해 나가기로 했다. 협회의 올해 중점사업 추진 기본방향을 요약하면, 우리나라가 동북아 물류중심국가로 발돋움 할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 진력하며, 특히 세제·금융·선박등록 등 선진 해운시스템 구축에 주력할 계획이다.

또 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동의 이익과 발전을 도모하기 위해 노력한다. 특히, 해운시황연구회, 회원사 방문행사, 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 활성화 시켜, 회원사간 유대를 더욱 공고히 하고, 업계 공동의 발전을 적극 추진키로 했다.

이와함께 철광석·유연탄·LNG 등 대량화물의 전용선 수송비중을 확대하기 위한 선·화주간 협력 강화 대책을 적극 추진하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하기로 했다.

또한, 선박금융제도의 개발을 위해 지속적으로 노력하며, 특히 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위한 금융개발을 적극 추진하는 한편, 항만 관련 제반비용이 최소화 될 수 있도록 노력하고, 항만공사가 항만이용자 입장에서 운영되도록 하며, 항만서비스의 질적 향상과 항만 하역능률의 극대화가 이루어 질 수 있도록 대책을

추진키로 했다.

선원부문에 있어서는 한국인선원의 근로조건 개선 및 외국인선원 고용범위 확대에 대한 노사합의 사항이 원활히 이행되도록 추진하고 긴밀한 노·사 협조체제를 유지하기로 했다.

그리고 선원법, 선박직원법이 개정됨에 따른 하위법령 개정작업에 적극 참여하여 각종 선원제도가 합리적으로 정비되도록 노력하고, 해군, 해운인력의 연계육성 및 상호교류 활성화를 통해 해양세력의 확충과 해기인력 수급안정 및 해기전송을 도모하며 국가필수선대제도와 연계한 초급해기사 병역제도 개선을 적극 추진할 방침이다.

아울러 ILO 통합해사협약 제정작업에 적극 참여하는 한편, ITF와의 노사교섭에도 선주측 연합단체의 일원으로 참가하여 합리적인 국제 선원근로기준 정착을 위해 최선을 다하기로 했다.

협회는 또 전면적인 개정작업이 예정되어 있는 선박안전법과 해양오염방지법이 합리적으로 정비될 수 있도록 역량을 집중하고, 특히 국취부나용선에 대한 법적용 제외를 적극 추진할 계획이다.

국제해상보안코드, 밸러스트수관리협약, 대기오염방지규칙 등 국제적으로 발효되거나 발효 준비 중인 해상보안, 선박안전 및 해양환경보전을 위한 국제규제 강화 움직임에 능동적으로 대처하여 선주들의 입장을 대변하고, 선사의 원활한 이행을 지원키로 했다.

국제해운협력과 관련해서는 WTO/DDA, APEC,

OECD, IMO, ILO, UNCITRAL 등 국제기구의 다자간 협상에 적극 대응하여 국제해운질서의 합리화 및 안정화와 협상 상대국 해운시장의 자유화 개방화를 이끌어 내는데 주력키로 했다.

특히, 일-대만항로 개방문제를 비롯하여 중남미 및 아프리카와의 해운협력과 인도와의 해운(조세)협력 확대를 추진하는 등 양자간 협상을 통해 우리 선사들의 국외시장 진입환경 개선에 노력할 계획이다.

일반인들을 대상으로 해운산업 이미지 개선을 위

해 선주협회장배 요트대회 개최, 해운 항만 취업박람회 추진 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진키로 했다.

이밖에도 선협 월보와 업그레이드된 협회 홈페이지를 통해 대국민 해운홍보를 적극적으로 전개하고, TV방송을 비롯한 언론매체와 인터넷 유명포털 사이트를 이용하여 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 국제정보의 효율적인 입수분석 및 이용체계 확립을 위한 대응책을 강구해 나가기로 했다.

## 선협, 톤세제도 시행대비 설명회 개최

한국선주협회는 2005년 12월28일 협회 제1회의실에서 각 선사의 기획/재무/회계 담당자 100여명이 참가한 가운데 톤세제 주요내용 및 선사의 준비사항 등에 관한 설명회를 개최하고, 회계처리방안에 대한 의견을 수렴했다.

이날 설명회에서 톤세제실무기획단은 톤세제가 적용되는 대상은 '톤세기업 요건을 갖춘 기업이 외항화물운송사업 및 외항여객운송사업에 사용하는 선박에서 발생한 해운관련 소득으로, 대상 선박이 사선이거나 용선 및 대선인지 여부는 상관없다'고 밝혔다.

또 톤세기업이 될지 여부는 각사가 5년마다 자율적으로 신청하게 되는데, 신청자격은 '용선 운항순톤수가 기준선박운항순톤수의 5배 이하인 기업'으로, 첫 신청은 2005년도 법인세를 신고하게 되는 2006년 3월경에 있을 것으로 예상했다.

특히, 해양수산부는 톤세기업 요건 확대를 위해 용선은 2년 미만의 외국적용선 선박만 적용하고, 기준선박 중 소유선박 안에 BBC/HP를 포함했으며, 재경부와외의 합의를 통해 국적선사 소유 2년 이상 용선 선박도 기준선박에 포함하는 내용을 시행령에 담는다는 방침이다.

톤세제실무기획단은 톤세기업이 톤세적용기간(5년) 동

안 누적 2회 톤세기업의 요건을 상실하는 경우 처음 상실한 해부터 톤세기업의 자격이 상실되며, 톤세기업의 요건을 상실한 기업은 '잔여기간+5년'간 톤세제도의 선택이 금지되는 불이익을 받게 된다고 설명했다.

또한, 법 조항에서는 개별선박표준이익의 핵심 변수인 톤세율을 선박톤수와 해운기업의 운항소득, 법인세 납부 실적, 외국의 운영사태 등을 감안해 톤당30원을 초과하지 않는 범위에서 결정하도록 규정하고 있는데, 상한선 30원은 영국 사례를 참고한 것이라고 밝혔다.

이밖에도 회계처리에 있어서는 △해운소득과 비해운소득의 상계금지 △세액공제 등의 적용배제 △톤세와 원천징수 세액의 공제 배제 △톤세적용 이전의 이월결손금에 대한 공제 제외 △톤세적용기업 자격의 상실시 회계처리 등의 원칙이 적용된다고 설명했다.

한편, 이 자리에 참석한 해운기업의 회계재무 담당자들은 지금까지 거의 고민해본 적이 없는 새로운 업무과중에 대해 우려했고, 톤세제실무기획단 관계자도 우리나라보다 먼저 톤세제를 도입·시행하고 있는 나라들에서 해운기업과 주무관청의 업무가 폭증한 사례가 있음을 인정했다.



# 선협 부정기선 시황전망 간담회 개최

## BDI 3,000대를 지지선으로 등락예상

부정기선시황은 향후 2~3년간 BDI 3,000대를 지지선으로 등락을 거듭할 것으로 전망됐다.

그러나 최근 부정기선 운임지수의 등락폭이 가파르고, 변수가 많아 종전의 패러다임으로는 시황예측이 어려운 만큼, 새로운 시황예측모델을 개발할 필요가 있는 것으로 지적됐다.

한국선주협회는 12월21일 부정기선을 운항하고 있는 국적선사 CEO 및 임원들이 참석한 가운데 장두찬 회장 주재로 '부정기선 시황전망 간담회'를 갖고 2004년도 시황동향 회고와 2005년도 전망 등에 대해 의견을 나누었는데, 대부분의 참석자들은 2005년도에는 BDI가 3000-3500선을 유지할 것으로 전망했다.

특히 이날 간담회에서 '부정기선 시황전망'을 발표한 한국해양수산개발원(KMI) 임종관 국제물류팀장은 박사는 "종전에는 해운시장이 미국과 EU, 일본 등 선진국의 경제성장 여부에 따라 좌우됐으나, 최근에는 중국변수가 해운시장을 주도하고 있다"고

밝히고, 현재의 해운시장은 수요기반이 과거와 다르므로 새로운 기준 Model 구축이 필요하다고 강조했다.

임 팀장은 수요측면에서 중국, 러시아, 인도, 브라질의 BRICs의 약진과 동유럽 국가들의 EU 편입, 유로화 강세에 따른 구매력 증가, 원자재 수요의 지속적인 증가 등이 호재로 작용할 것으로 예상했다.

이에 반해 공급측면에서는 2006년말까지 조선소의 DOCK 일정이 잡혀 있어 신조발주에 어려움이 있으나, 한국, 일본뿐만 아니라 중국, 인도 등도 조선산업 확장을 추진하고 있어 향후 공급과잉이 우려되며, 더구나 인도, 브라질 등 주요 원자재 생산 국가에 제철소나 조선소 등의 설립을 추진하고 있어 해운시장에 부정적인 영향을 끼칠 것으로 분석했다.

임 팀장은 "최근의 시황흐름을 감안할 때, 종전의 패러다임으로는 예측이 거의 불가능하며, 해운시황을 예측 또는 진단할 때 중국변수, 특히 중국정책을 염두에 두어야 한다"고 강조하고, 부정기선시황은 향후 2~3년간 BDI 3,000대를 유지할 것으로 전망되나, 코스트 상승을 감안하면 3,000대에서 수익을 창출할 수 있는 영업전략 필요하다고 지적했다.

또한, 임 팀장은 최근 해운시장의 흐름을 감안할 때, 선박투자시 장기 전략 또는 예측보다는 단기전략에 의해 투자하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.



2004 12 21 1

이어 참석자들은 향후 시황전망에 대한 의견을 교환했다.

대부분의 참석자들은 최근의 시장상황은 롤러코스트 장세로서 대응하는데 어려움이 있음을 토로했다.

과거 해운시장에는 시장을 통제할 수 있는 세력이 있었지만 현재의 시장은 통제능력이 없어 해운시장의 등락폭이 크고, 예측이 불가능하다는 지적이다.

현재의 해운시장은 해운과 무관한 투자자들이 오로지 수익성을 위해 시장을 부추기고 있으므로 어느 시점이 가면 급격히 하락할 것이므로 이에 대한 대비책이 필요하다는 의견이 제시됐다.

또한, 2005년에는 시황등락을 좌우할 변수가 많고, 작은 요인에 의해서도 등락이 클 것으로 예상되는 만큼 선대운영규모 축소가 불가피한 것으로 지적됐다.

이와함께 해운시황 등락폭이 큰데도 불구하고 BDI 6,000선에서 형성된 선가가 움직이지 않고 있어 선박확보에 어려움이 있는 것으로 나타났다.

이와함께 최근 저금리 추세로 인해 선박투자회사에 돈이 몰리고 있으며, 해운기업 또한 시황상승에 따른 수익금을 선박에 재투자함으로써 향후 선복과

잉문제가 심각할 것으로 예상됐다.

이밖에도 대부분의 국적선사 CEO들은 2005년 한해를 걱정하고 있다. 해운시황의 주요변수는 중국인데, 중국경제가 연착륙한다 해도 최근 3년간 벌크선의 순증가량이 연간 800-900만톤으로 선복수급이 악화될 것으로 예상되는데다 등락폭이 워낙 커 대응에 어려움이 예상되기 때문이다.

간담회 뒤 한국선주협회 장두찬 회장은 "산이나 나무든 올라갈 때에는 위험부담이 적지만, 내려올 때에는 조심해야 하는 것처럼, 항상 불황에 대비하는 자세가 중요하다"고 강조하고, 최근의 시황흐름을 감안할 때, 종전의 패러다임을 통째로 버리고 새로운 패러다임으로 무장하지 않으면 치열한 경쟁에서 살아남기 어렵다"며 인식의 전환을 당부했다.

이날 간담회에는 협회 장두찬 회장을 비롯하여 KMI 임종관 국제물류팀장, 거양해운 임인빈 상무, 대보해운 노재영 사장, 대양상선 이동현 부사장, STX Pan Ocean 정갑선 상무, SK해운 김재욱 상무, 선우상선 정인현 사장, 창명해운 이경재 사장, 한진해운 백대현 상무, 현대상선 이동렬 전무, 씨브마운틴해운 임갑표 부회장, 정종태 상무, 세양선박 박인택 상무, 협회사무국 박찬재 전무, 김영무 상무, 양홍근 부장 등이 참석했다.

## 한국선주협회 제9회 회장단회의 개최

한국선주협회는 12월28일 제9회 회장단회의를 개최하고 내년도 중점사업 추진방향과 예산안을 심의하는 한편, 2005년도 이사회 및 정기총회를 1월12일 개최기로 결정했다.

장두찬 회장주재로 열린 이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 금년도 주요업무추진실적 및 예산집행내역을 보고받은 뒤 2005년도 주요사업계획 및 예산안을

중점적으로 심의했으며, 내년 1월12일 개최되는 정기총회에서 중점사업계획과 예산안을 최종 확정짓기로 했다.

한국선주협회는 이에 따라 내년 1월12일 협회 대회의실에서 2005년도 이사회(10:00-11:00)와 정기총회(11:00-)를 열고 올해 주요업무 추진계획 및 예산안 등을 심의의결한다.



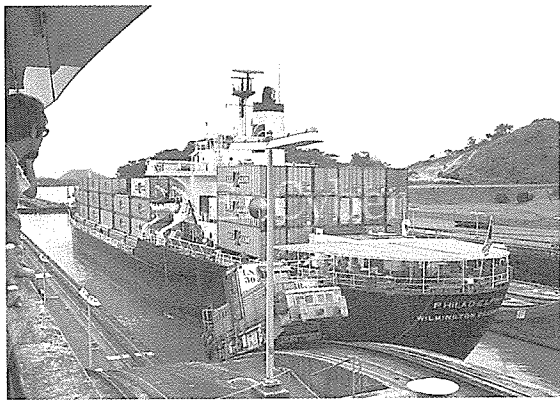
## 파나마운하 통항요율체계 변경안 의견제출

### 시행될 경우 통항료 추가부담 갈수록 크게 늘어 금년 300만\$에서 2007년 1,000만\$ 추가부담

한국선주협회(회장 장두찬)는 파나마운하 통항요율체계 변경안에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고 우리의 입장이 반영될 수 있도록 조치를 취하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 파나마운하 통항요율체계 변경안은 요율인상폭이 과도할 뿐만 아니라 요율인상 빈도 또한 이해할 수 없는 수준이라고 강조하고 우리 협회 의견이 파나마운하당국의 요율체계 변경시 받아들여 질 수 있도록 배려하여 줄 것을 요청했다.

파나마운하당국이 지난해 12월7일 발표한 파나마운하 통항요율체계 변경안 'Proposal to modify the Panama Canal tolls and the regulations for the admeasurement of vessels for the Panama Canal'에서 제시한 'TEU당 통항료율 (TEU Toll) 체계 도입안'을 보면 2005년 5월1일 42\$, 2006년 1월1일 49\$, 2007년1월1일 54\$로 인상한다는 것이다.



이에 대해 협회는 통항료 산정 측도기준 (measurement method)을 풀컨테이너선의 경우 현행 PC/UMS tonnage system에서 TEU에 기초한 방식으로 바꾸는데 대해서는 이견이 없으나, 파나마운하당국이 제시하고 있는 'vessel's maximum carrying capacity 방식-design capacity 기준방식'은 이용자 입장에서 수용하기 어렵다고 강조했다.

특히, 협회는 이용자 입장에서 볼 때, 풀컨테이너선의 통항료 산정 측도기준은 위 방식보다는 수에즈운하 통항료 계산시 산정기초가 되고 있는 '실제 선적된 컨테이너 개수(TEU)에 기초하는 방식'이 훨씬 합리적이며 공평하다고 밝히고, 따라서 이같은 방식이 통항료 산정 측도기준(measurement method)으로 관철되어질 수 있도록 외교력을 발휘하여 줄 것을 요망했다.

협회는 TEU당 통항료율(TEU Toll) 체계 도입안은 현행요율 체계에 기초한 이용자 부담액과 비교해 볼 때, 2년이라는 짧은 기간에 걸쳐 각각 25%, 45%, 60%에 해당하는 과도하게 높은 수준의 추가부담을 운하이용자에게 강요하는 제안이며, 요율인상 빈도 또한 이해할 수 없는 수준으로 반드시 재고되어야 한다고 지적했다.

이같은 인상률은 4,024TEU급 선박으로 42,786 PC/UMS Net Ton, Panama visibility 감안 수정 maximum laudable tonnage 3,846TEU인 선박을 기초로 산정한 것이다.

협회는 또 달러화 약세 등 제반 국제경제 변수들을 일정부분 감안한다 하더라도 파나마의 연평균 경제성장률 4.1% 및 물가상승률 1.4%(2003년도 기준), 그리고 OECD의 연평균 경제성장률 3.3%(2003년도 기준) 등 여러 경제지표들과 비교해 볼 때, 상식상 도저히 납득하기 어려운 수준이라고 강조했다.

따라서 2005년 5월1일부터 시행예정인 최초 'TEU당 통항요율(TEU toll)'은 이용자들이 수용할 수 있는 수준인 현행 요율체계 대비 한자리 수 이내의 인상폭 범위 내에서 결정되어야 하며, 추가 인

상폭 및 시기 또한 2년 또는 3년 term으로 한자리 수 이내로 조정되는 것이 바람직하다고 밝히고 이 같은 입장이 반드시 관철될 수 있도록 정부차원에서 노력하여 줄 것을 건의했다.

현재 파나마운하를 이용하는 우리 국적컨테이너 선사는 한진해운과 현대상선 2개사로 파나마운하 당국이 발표한 통항요율체계가 그대로 시행될 경우 2005년에 294만\$, 2006년 814만\$, 2007년 1,070만\$ 가량의 통항료 추가부담이 발생할 것으로 추정되고 있다.

## 부산항 검역관련 애로사항 개선건의

### 부산사무소 보건상태신고서 전산화 등

한국선주협회 부산사무소는 부산항의 검역절차를 간소화해 줄 것을 국립부산검역소에 건의했다.

국립부산검역소는 12월28일 2005년도 검역조사 업무를 효율적으로 수행하기 위해 국적외항선사와 국제해운대리점 관계자들과 간담회를 가졌는데, 이 자리에서 부산사무소는 보건상태 신고서를 전산화하고, 무전검역절차를 간소화해 줄 것을 요청했다.

무전검역에서 합격한 선박은 입항 후 3시간 이내에 보건상태 신고서를 검역소에 직접 제출해야 하며, 특히 무전검역으로 합격한 입항선박이 많은 회사는 매년 검역소를 방문하여 보건상태 신고서를 제출해야 하는 등 애로가 많은 것으로 지적되어 왔다.

또 무전검역 선박이 3시간이상 입항이 지연될 경우 보건상태 신고서 뒷면에 지연사유 기재와 함께 본선선장 사인이 있어야 하고, 5시간이상 지연시

무전검역을 재전송하도록 되어 있다.

이에 따라 부산사무소는 현재 EDI를 통해 전송처리되는 무전검역과 같이 보건상태 신고서 제출업무를 전산화하여 본선입항 수속 후 보건상태 신고서를 전송하고 야간 입항시에는 다음날 9시30분까지 전송토록하여 업무 효율성을 제고시켜 줄 것을 건의했다.

부산사무소는 또 선박의 경우 여러 가지 사유로 스케줄이 변경되는 사례가 많은 만큼, 사유서 제출 요건은 종전 3시간이상 입항지연에서 5시간이상으로, 무전재전송은 5시간이상 지연에서 10시간이상으로 확대하여 줄 것을 요청했다.

이에 대해 국립부산검역소는 2005년 1월에 보건상태 신고서 제출업무 전산화 작업에 착수하고, 사유서 제출 및 재전송 요건도 완화하는 방향으로 긍정적으로 검토하겠다고 밝혔다.



# 전자무역촉진법 개정관련 대책회의 개최

## 동법개정안 문제점 등 국적선사 의견수렴

한국선주협회는 1월6일 전자무역촉진법 개정관련 대책회의를 갖고 동법개정안의 문제점과 개선방안 등에 대해 협의했다.

국적외향선사 기획 및 B/L 담당자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 전자무역촉진법개정안의 문제점을 중점적으로 협의했는데, 전자무역기반 시설의 이용강제조항(제14조 1항)과 과중한 벌칙조항(제34조 2항)은 문제의 소지가 많은 만큼 반드시 철폐되어야 할 것으로 지적됐다.

특히, 민간기업간의 문서중 전자문서에 대해 기반시설사업자를 반드시 이용토록 강제화할 경우 우

리나라 물류 및 무역에 많은 부작용을 초래할 우려가 있고, 더구나 이를 위반했을 때 5년이하의 징역 또는 5,000만원 이하의 벌과금을 부과토록 한 벌칙조항은 너무 가혹한 규정으로서 대폭적인 개선 또는 철폐가 필요하다는 의견이 제시됐다.

이에 따라 협회는 조만간 전자무역촉진법개정안에 대한 검토의견을 산업자원부에 제출하고 이의 철폐를 강력히 건의키로 했다.

산업자원부에서는 지난 2004년 11월 전자무역촉진법개정법률안을 입법예고, 관련업계의 의견을 수렴하고 있다.

# 선원신분증명서 개정협약 2월9일 발효

## 생체인식제품 평가시험 ILO기준 충족

개정된 선원신분증명서 협약(ILO 제185호)가 프랑스, 요르단, 나이지리아의 비준으로 2005년 2월9일 발효된다.

이와 관련하여 ILO Governing Body는 지난해 3월 지문정보를 바탕으로 한 기술표준(ILO SID\_0002)를 채택하고 표준에 적합한 제품 선정을 위한 시험을 실시하였다.

약 20여개의 관심있는 국가와 기구들이 참석한 입찰회의를 거쳐, 예비평가에서 7개 제품이 시험에 선정되었고, 약 6주간 여객선의 실제적인 선원업무 환경속에서 평가가 이뤄졌다. 이 평가에는 자체적인 지문인식 뿐만 아니라, 다른 제품에서 만들어진 정보를 인식하는 부분까지 평가되었으며, 'Product A'와 'Product F'만이 협약과 ILO표준을 충족하는 것으로 결론지어졌다.

이 제품들은 평균 FRR(False Reject Rate), FAR(False Accept Rate) 모두 1% 미만을 충족하는 것들이며, 다른 5개의 제품들은 실패율이 기준에 미치지 못하였다고 발표하였다.

ILO는 시험을 통과한 생체인식 제품들의 List를 아래와 같이 만들었으며, 평가시험에 참가한 제품들 중 경미한 결함으로 리스트에 오르지 못한 경우에는 향후 기준을 충족하게 된 이후 재 등재 기회를 주기로 하였다.

반가운 것은 이 평가시험을 통과한 두개의 제품 중에 우리나라의 현재정보기술의 제품이 포함되었다는 점이며, 이에 따라 우리나라는 협약 수용시 기술이전 비용에 관한 부담을 해소할 수 있게 되었다.

# 한국선주협회 2004년도 주요활동 요약

한국선주협회는 2004년도에 톤세제 도입을 비롯하여 바람직한 노사관계 구축, 국제해상보안 및 안전에 능동대처, 국제해운협력 확대 등 많은 일을 했다. 다음은 지난해 협회의 주요활동을 요약정리한 것이다.(편집자 주)

## [ 해운 및 항만부문 ]

해운·항만 부문에서는, 해운세제 개선·대량화물 수송권 확보·항만운영 제도의 개선 등 해운산업의 국제경쟁력 강화와 수송권 확보체제 구축에 주력하였다.

특히, 선진 해운세제 도입을 통한 해운산업 국제경쟁력 강화를 위해 톤세제도의 도입을 추진하여 2005년도 시행이 가시화 되는 성과를 얻는 등 해운세제의 선진화를 앞당기는데 결정적으로 기여했다.

또한, 가스공사·한국전력·POSCO 등 대량화물 수송권 해외유출에 적극 대응하여 대량화물의 수송권 확보에 주력하였으며, 선·화주 간담회를 통한 선·화주간 협력 증진 및 신뢰 회복을 위해 노력하였다.

더구나 2004년에는 신조선 9척, 중고선 7척 등 총 16척의 선박이 선박투자회사 제도를 통해 도입되었으며, 자금조달 규모도 9억 7천만\$에 달하는 등 선박투자회사를 통한 선박확보가 본격화 되었으며, 수출입은행을 통한 선박금융 지원도 총 12척, 5억\$에 달하는 등 IMF 이후 최초의 제도권 금융으로서 선박투자회사가 외항선사의 선박확보 금융으로 자리매김하였다.

이밖에, 화물 입·출항료 부가세 신설에 적극 대처하여 이를 면제토록 하는 등 항만공사의 효율적 운영을 유도하는 한편, 항만시설사용료 시스템의 개선을 추진하고, 선박입출항 업무의 간소화를 노력함으로써 많은 성과를 거두었다.

## [ 선원 및 노동부문 ]

지난해 협회는 한국선원들의 삶의 질 향상과 한국상선대의 국제경쟁력 향상이라는 두 가지 목표를 가지고 바람직한 방향으로 선원정책이 마련되도록 노력을 집중하였다.

선원근로제도 개선을 주장하는 노동계의 요구에 적극 대응하여, '선원 근로제도 및 외국인선원 고용에 관한 노사합의'를 이끌어 냈으며, 특히 선원의 법정 근로시간을 주40시간으로 4시간 단축하되 종전과 같이 44시간을 근무키로 하고 보상차원에서 유급휴가를 승선월당 2일씩 확대하기로 합의했다.

또한, 한국선대의 국제경쟁력 확보를 위해 현행 외국인 부원선원 6명기준 선사별 TO제도에 사관 1명을 추가하여 개정 선원법 발효일(2005년 7월 예상)부터 시행하기로 합의하였다.

이와함께 협회는 2006년 협약채택을 목표로 빠르게 진행되고 있는 ILO 해사노동기준에 관한 통합협약작업에 참여하여 국제선주단체와 긴밀히 협력·대응하였으며, 비준시점에 문제가 없도록 개정동향 파악과 각종 준비사항 검토에 주력하였다.

아울러 외항해운업계 초급해기사 공급의 95% 이상을 차지하는 산업기능요원의 안정적인 확보를 위하여, 다각적인 노력을 경주한 결과 2012년까지 현재의 산업기능요원제도를 유지키로 하는 한편, 회원사에서 필요한 소요인원을 모두 확보하였다.

그리고 FOC 선박의 선원임금에 대하여 일방적으로 최저임금을 정하고 이를 강요하고 있는 ITF 정책에 대응하기 위하여, 2004년 7월 선주측 교섭단





체인 JNG(Joint Negotiating Group)에 가입하여 적극적인 활동을 펼치면서 우리 입장이 관철될 수 있도록 노력했다.

### [ 선박안전 및 환경부문 ]

2004년 7월 1일 해상보안코드(ISPS Code)의 발효에 따른 선사의 이행을 지원하기 위해 각종 기록부 서식 및 보안평가서, 계획서 샘플 제작 배포 등의 활동으로 발효일 전까지 전 선박의 인증심사를 완료했다. 또 외국적선의 원활한 선박보안경보 처리를 위해 통합처리시스템을 구축하였으며, 그 결과 선사의 개별 수신시스템 구축에 따른 구축비용 및 24시간 당직 운영 등의 문제 해소할 수 있었다.

이라크 파병 이후 고조되고 있는 테러 위협에 대비하여 해양부, 외교부, 운항선사 등과 공동 비상연락체제를 구축하였으며, 중동지역 운항선박의 일일 동향 파악, 현지공관의 비상연락망 제작·배포 등의 대테러 예방업무를 수행하였다.

또한, BBC HP선박 및 5년이상 장기용선박을 선박안전법 적용 대상선박에서 제외할 것을 해양부에 건의하였으며, 해양부에서는 이를 긍정적으로 검토하고 있다.

아울러 PSC 세미나를 개최하여 PSC 실무자간 최근 정보 교류를 위한 장을 마련하였으며, PSC 지적률 저감을 위해 회원사와 공동노력을 기울였다.

이밖에도 해양사고방지세미나와 해상안전캠페인을 연례적으로 시행하였으며 신규 IMO 규칙 등 국내의 동향에 대해 설명회를 개최하고 지침서, 자료집 등을 발간, 배포하였다.

### [ 국제협력부문 ]

UN 해상물건운송협약 제정과 관련하여 운송인과 화주간의 제반권리 및 책임을 최대한 합리적이면서도 엄격한 균형에 기초하여 배분되어야 한다는 해운업계 입장을 협약에 반영하기 위해 노력하였다.

또 OECD 해운위원회 활동에 적극 참여하여, 기준미달선 퇴출방안, 선박소유와 지배의 투명성 확보방안, OECD 해운위원회 구조조정 등을 논의했으며, 이 과정에서 우리의 입장이 반영될 수 있도록 노력했다.

이와함께 ASF 본회의 5-S위원회 활동을 통해 아시아역내 선주들과의 유대를 공고히 하고 선원, 해상보험, 해상안전 및 교역안정화 문제 등에 적극 대응했으며, 한·인도간 이중과세방지협정 개정과 관련, 국제해운소득의 경우 100% 상호감면조치가 이루어질 수 있도록 재정경제부에 건의하였다.

그리고 한·중 해운회담에 참가하여, 국적선사의 중국내(상해-닝보간) 공컨테이너 운송이 가능토록 하였고, 한·중 카페리항로의 활성화를 위한 방안을 모색했다.

## 해운업계, 지진해일 피해지역돕기 성금모금

서남아시아 지진해일 피해지역을 돕기 위한 구호기금 모금에 해운업계도 발 벗고 나섰다.

한국선주협회는 최근 지진·해일로 피해를 본 서남아시아 국가들의 난민을 돕기위해 1월중에 50여 외항해운업체들을 대상으로 성금을 모아 전달하기로 했다.

한편, 고려해운을 비롯하여 KSS해운, 세븐마운틴해운은 지난 연말 불우선원가족 돕기성금을 협회에 전달했다. 성금액은 고려해운 5,000만원, KSS해운 796만4,600원, 세븐마운틴해운 556만6,000원이다.

# 해양수산부와 해양수산업계 신년인사회

해운 · 수산업계 관계자 300여명 참석



해양수산부와 해양수산업계가 만나는 신년 인사회가 1월5일 오후 3시 해양수산부 대회의실에서 열렸다.

다과를 곁들여서 열린 이날 신년 인사회에는 해양수산부 오건돈 장관을 비롯하여 한국선주협회 장두찬 회장, 추준석 부산항만공사 사장 등 해운항만업계 관계자와 수협, 원양어업협회 대표 등 수산업계 관계자 등 모두 300여명이 참석하여 성황을 이뤘다.

특히 이날 인사회에서는 이날 취임한 오 장관과 장두찬 회장, 수협중앙회 박종식 회장 등이 건배를 제의했다.

이날 신년 인사회에는 외항해운업계에서 한국선주협회 장두찬 회장을 비롯하여 한진해운 박정원 사장, 현대상선 노정익 사장, 대한해운 장학세 회장, 이진방 사장, STX Pan Ocean 이종철 대표이

사, SK해운 이정화 사장, 흥아해운 이운재 회장, 최문흠 사장, 고려해운 최영후 사장, 장금상선 정태순 사장, 씨브라운티그룹 임병석 회장, 두양상선 조동현 사장, 동남아해운 양길용 회장, 유코카캐리어스칼-요한 빌헬름해그만 사장, 범주해운 이상복 사장, 태영상선 박영안 사장, 천경해운 김지수 사장, 대보해운 김창중 사장, 노재영 사장, 창명해운 이경재 사장, 우양상선 김동식 사장, 조강해운 이광희 사장, 한성라인 고순영 사장, 대호상선 박홍득 사장, 진양해운 홍승두 사장, 팬스타라인닷컴 김현겸 사장, 부관훼리 한도용 부사장, 동진상선 이지암 부사장, 우림해운 윤정태 부사장, 한국선주협회 박찬재 전무 등이 참석했다.