



해양부 해운물류 서비스산업 경쟁력 강화 추진

국회의 2006년도 해양부 국정감사에서 밝혀



해양수산부에 대한 국회의 2006년도 국정감사가 김성진 해양부 장관, 이은 차관 등 간부들을 출석시킨 가운데 10월16일 해양부 대회의실에서 실시됐다.

김 장관은 이날 국정감사 업무보고에서 '국민에게 행복을 주는 풍요로운 바다'라는 비전하에 올해 초 △해양영토의 체계적인 관리·이용 △해양과학기술 개발을 통한 신 성장동력 창출 △쾌적한 해양환경 조성 △동북아 물류중심 지속 추진 △해운물류 서비스산업 경쟁력 강화 △안전한 수산물을 안정적으로 공급 △시장개방 확대에 대응

한 수산업 체질 강화 등 7대 정책목표를 설정하고 세부이행계획을 차질없이 추진해 나가겠다고 보고했다.

김 장관은 이를 위해 특히 "독도 등 해양영토에 대한 체계적인 관리방안을 마련하고 육상기인 요염원의 감소를 통해 쾌적한 해양환경을 조성해 나가겠다"고 밝혔다.

그는 또 "동북아 물류허브 실현을 위해 주요 항만시설 및 배후물류부지를 계획대로 차질없이 개발하고, 국내항만의 안정적인 물동량 창출과 국내 기업의 해외진출 등을 위해 올해부터 '고부가가



치 물류허브화 전략'을 수립해 시행하고 있다"고 보고했다.

김 장관은 이어 "국내수산물의 안전한 생산 및 공급을 위해 생산해역별 위생등급 설정, 출하전 안전성 조사 강화, 수산물 이력추적제 확대, 양식장 위해요소중점관리제도(HACCP) 적용대상 확대 등을 시행함은 물론, 수입수산물 안전성 확보를 위해 중국, 인도네시아, 베트남, 태국 등과 수산물 위생약정을 체결해 체결국가의 현지 등록공장 및 양식장 현장점검을 강화하고 있다"고 보고했다.

해양부의 주요 현안사항으로는 지난 2001년 수립된 전국항만기본계획에 대해 한국해양수산개발원(KMI)의 물동량 예측결과를 토대로 항만별 선석 규모는 원칙적으로 유지하되 단계별 투자시기를 조정해 추진하겠다고 밝혔다.

이와 함께 항만수요예측센터 운영(KMI)과 트리거 룰(Trigger Rule: 물동량 연동개발방식) 도입 등을 통해 대내외 여건변화에 탄력적으로 기본계획을 수정하고, 특히 컨테이너부두는 '트리거룰'을 적용해 물동량 증가추이에 따라 하부기반 시설과 상부운영시설 도입시기를 결정하겠다고 보고했다.

한·미 자유무역협정(FTA) 수산분야 협상과 관련해 해양부는 지금까지 세차례 협상을 통해 상품분야 통합협정문을 작성하고, 상호간에 양측양허안을 교환한 상황으로서 향후 4차협상에서는 관세제도에 대해서는 우리의 입장을 계속 견지하고, 상품양허안은 유연성을 가지고 협상하되 기타(Undefined)로 분류된 품목은 최대한 보호하겠다고 보고했다.

2012 여수세계박람회 유치와 관련, 해양부는 현재 모로코(탕헤르)와 폴란드(브로츠와프)가 세계박람회기구(BIE)에 유치신청서를 제출하고, 호

주(시드니), 이탈리아(트리에스테)도 유치를 검토하고 있다며 우리나라 여수에서 유치할 수 있도록 범국가적 유치역량을 총 동원해 다각적인 유치활동을 전개하겠다고 보고했다.

이어 의원들의 질의에서는 북핵실험과 관련, 북한 선박 화물검색 방법과 절차 등에 대해 각당의 입장이 뚜렷이 갈렸다.

먼저 조경태 열린우리당 의원은 "대량살상무기 확산방지구상(PSI) 등 미국이 요구하는 다소 공격적인 화물검색보다는 해양부와 해경이 남북해운 합의서에 근거, 평화적으로 유엔 대북제재결의안을 이행하는 것이 필요하다"며, 해군 등이 강한 제재에 나설 경우 서해 총격전과 같은 남북간 우발적 사고가 재연될 수 있다고 주장했다.

그러나 한나라당 김재원 의원은 "북한 정권의 통제력 약화를 노려 사치품 반입까지 막는 등 유엔을 통한 국제규범이 만들어지고 있다"며, 이런 상황에서 남북해운합의서를 들먹이며 이에 따라야 한다고 주장하는 것은 결국 유엔의 북한 제재합의를 피해 도망가겠다는 뜻일 뿐 아니라 국제적 고립을 자초하는 것이라고 주장했다.

김 장관은 이에 대해 "유엔 대북결의안에 따른 사안이나 PSI관련 문제 등은 해양부 차원에서 결정될 수 있는 문제가 아니다"며, "국가전체의 정책목표 아래 방침이 정해지면 해양부는 소관사항의 시행을 철저히 준비 할 것"이라고 답변했다.

김 장관은 "남북해운합의서로 북한 반입 사치품 수송을 막을 수 있느냐"는 질문에 현행 남북해운합의서에 그런 내용까지는 명시돼 있지 않다고 답변했다.

이어 한나라당 김형오 의원은 "지난 7월5일 북한 미사일 발사에 대한 선박안전조치 등에 대해 해양부의 대책이 미흡했다"며 북한 미사일 발사 등에 대응한 조치근거 및 국적선박에 대한 통제·

경고시스템과 위기관리대응매뉴얼, 국가비상사태시 일본과 정보교류채널이 허술하다고 주장했다.

이에 대해 김 장관은 “북한 미사일 발사시 수로업무법(제24조)에 대한 항행통보 및 경보조치를 업·단체를 통해 운항 및 조업자제를 촉구했다”고 밝히고 현재 풍수해분야를 포함한 7개 대응매뉴얼을 완성하고, 북한 미사일 대응매뉴얼 등 11개 매뉴얼은 작성 중에 있다고 답변했다.

한편, 한나라당 이방호 의원이 이날 해양부 국정감사에서 해운산업의 경쟁력을 강화하고 지속적인 발전을 위해서는 “선박금융공사(가칭)”를 조속히 설립해야한다고 주장해 주목을 받았다.

이방호 의원은 이날 국감에서 ‘해운산업의 경쟁력 강화와 발전을 위한 정책과제’를 발표하면서 외항해운의 발전방안으로 선박금융공사의 조속한 설립과 국적선 확보를 위한 중장기 종합 추진계획 수립, 유동성자금의 선박금융으로의 유입 활성화 방안 수립, 선박투자회사제도의 내실화 촉

구 등 선박금융정책의 획기적인 전환과 우수한 해운인력의 안정적인 확보방안이 필요하다고 지적했다.

이 의원은 또한 연안해운 발전을 위해서는 정부 차원에서 선박금융지원 강화 및 조세지원제도 정비, 연안화물선의 등록기준 강화, 선사간 자율적인 구조조정 지원 등이 필요하고 선사들도 사업을 확대하고 선하주간 협력관계 구축 및 장기운송계약(COA) 관계 형성이 필요하다고 지적했다.

이 의원은 “2010년 세계 5대 해운국으로 도약하기 위해서는 선박확보가 중요하고 이를 위해서는 막대한 자금이 필요하다. 선박투자회사제도로 어느 정도 해결이 됐지만 보다 적절한 금융지원정책이 필요하다”고 지적했다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 필요한 것은 선박금융공사인데 선박금융공사는 국적선대 증강사업과 선박금융 인력 육성 지원사업, 선박금융 관련 연구사업, 글로벌 시장에서 선박금융 사업 등의 역할을 해야한다는 주장이다.

내년부터 화물선 침수경보장치 설치 의무화된다

해양부, 선박안전기준' 개정, 국내선박 57척 대상

내년부터 단일 화물창을 가진 화물선은 침수경보장치의 설치가 의무화된다.

침수경보장치는 화물창에 수위감지기를 설치하고 조타실에는 경보장치를 설치해 침수사실을 즉각 인지할 수 있도록 해 침수에 따른 침몰을 사전에 예방할 수 있는 비상대응시스템이다.

이와 관련 국제해사기구(IMO)는 지난해 단일 화물창을 가진 화물선에 대해 내년부터 침수경보장치의 설치를 의무화하는 내용의 국제해상인명안전협약(SOLAS)을 개정한 바 있다.

해양수산부는 이에 따라 이 협약내용을 수용해 ‘선박기관기준(해양부 고시)’을 개정해 이달 말 공포할 예정이다.

철도용 레일, 건축용 철재 등 길이가 긴 화물을 주로 운송하는 화물선은 화물의 특성상 길이가 긴 단일 화물창을 가지고 있는데 이러한 선박은 선체의 부식, 충돌, 좌초시 침몰의 위험이 높다.

일반 화물선은 화물창이 몇 개의 격벽으로 구분돼 있어 선체의 손상시 해당 화물창에만 침수가 일어나지만, 단일의 화물창을 가진 선박은 구획이 없어 전체 화물창으로 확대돼 그 만큼 침몰의 위험이 크다.

현재 국내에는 단일 화물창을 가진 화물선은 대략 57척 정도로 파악되고 있다. 침수경보장치는 항해 중 당직자가 24시간 감시가 가능하도록 조타실에 설치된다.