

노무현 대통령 항만노무공급 상용화 조기정착 지원 외항해운, 항운노조 및 하역, 무역업계 대표 초청 격려



노무현 대통령은 앞으로 항운노조 상용화체제가 조기에 정착될 수 있도록 깊은 관심을 가지고 지원과 협력을 아끼지 않겠다고 밝혔다.

노 대통령은 7월24일부산항과 인천항 평택항의 항만인력공급체제 개혁합의를 이뤄 낸 노·사·정 관계자 150여명을 초청한 오찬간담회에서 “한국경제가 세계경제 속에서 성공하는 경제로 가고 마침내 선진국 경제를 이뤄내기 위해서는 물류 선진화가 핵심적인 요소인데 이는 항만노무공급체제 개편이라는 숙제를 풀지 않으면 성공할 수 없다”면서 그간의 노고를 격려했다.

노 대통령은 “앞으로 물류 선진화 또는 동북아 물류허브 구축이라고 하는 국가적 전략을 성공시켜 나가는데 여러분들이 묵은 숙제를 풀어주셔서 이제

우리가 확실하게 자신감을 가질 수 있게 됐다”고 밝혔다.

노 대통령은 또 “항만노무인력 상용화를 통해 항만 효율성이 향상되면, 우리 상품의 국제경쟁력이 높아지고 항만에서의 물동량도 증가하게 되어 결국 수출도 증가하고 항운노조 조합원에게도 혜택이 돌아가게 될 것”이라고 강조했다.

노 대통령은 이어 “하역업하시는 분들은 앞으로 비용 절감하고 싶을 것이고 화주들도 빨리 운임이 낮아지기를 바라실 것”이라며, “서로 약속한 것은 5년 뒤, 10년 뒤 확실한 효율적인 경영을 위한 투자라 생각하시고 멀리 내다보고 함께 가주시면 감사하겠다”고 말했다.

또 “노동계도 당장 많은 것을 잃었다고 생각하지



마시고 직업 안전이라든지 전체적인 미래의 안정된 직업으로서 전망 있는 생활을 설계할 수 있다고 크게 내다보고 가주시면 감사하겠습니다”고 덧붙였다.

노 대통령은 마지막으로 “신뢰와 선의가 갖고 있는 생산성과 그 잠재력은 매우 크다”고 강조한 노 대통령은 “끝났다 생각하지 마시고 성공 단계에 들어서기까지 앞으로 계속 협력, 대화해 달라”고 당부했다.

이날 청와대 오찬에는 강무현 해양수산부장관을 비롯하여 최봉홍 전국항운노조연맹 위원장, 이국동 전국항만물류협회 회장 등 항만 노·사·정 관계자를 비롯해 이진방 한국선주협회장 등 주요선사 및 화주대표 등이 참석했다.

항만인력공급체계 개혁은 100년 넘게 항운노조가 독점적으로 공급해 온 항만근로자를 하역회사가 직접 정규직원으로 상시고용하는 방식으로 전환한 것을 골자로 한다. 이에 따라 항만근로자는 앞으로 완전고용과 정년, 4대보험 적용 등의 근로조건을 보장받게 되고, 하역회사들은 자유로운 인력운용으로 작업 효율성을 높일 수 있을 것으로 예상되고 있다.

이번 항만인력공급체계 개혁으로 부산항은

을 1월부터, 평택항은 7월부터 상용화 체제로 전환됐고, 인천항도 지난 18일 노·사·정 세부협약서 체결에 성공해 오는 11월 상용화 체제로 전환될 예정이다.

특히 이번 개혁은 강제적인 구조조정으로 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄 등 사회적 갈등이 컸던 영국·프랑스 등 외국 사례와 달리, 노·사·정이 평화적 합의를 끌어낸 참여정부의 대표적인 갈등해소 모델이 됐다는 점에서 호평을 받고 있다.

정부는 지난 2005년 5월부터 항만노조의 독점적 노무공급권 개선을 목표로 항운인력 상용화 정책을 추진해왔다.

한편, 이날 청와대 오찬에는 외항해운업계에서 이진방 한국선주협회장(대한해운 회장)을 비롯하여 고려해운 박정석 사장, 남성해운 김영치 사장, 대보해운 노재영사장, 범주해운 이상복 사장, 선우상선 정대균 사장, 신성해운 박영규 사장, C&해운 이상기 사장, SK해운 이정화 사장, STX팬오션 이종철 사장, 우양상선 김동식 사장, 유코카캐리어스 박성호 전무, 장금상선 정태순 사장, 진양해운 홍승두 사장, 창명해운 이경재 사장, 태영상선 박영안 사장, 팬스타라인닷컴 김현경 회장, 현대상선 노정의 사장, 흥아해운 김태균 사장, 한국선주협회 김영무 상무 등이 참석했다.



지성해운, 제오마린 등 13개 선사 협회 회원가입 한국선주협회 회원사는 모두 120개사로 늘어나

지성해운을 비롯하여 제오마린(주), 명산해운(주), (주)티씨티마리타임, 한창해운(주), 디에스해운(주), 하나로해운(주), 두원상선(주), (주)마리소, (주)삼진유조선, 보양해운(주), (주)에스원마리타임, 엔에이치엘개발(주) 등 외항해운 13개사가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득했다. 이로써 한국선주협회 회원사는 모두 120개사로 늘었다.

이번에 협회 회원으로 가입한 지성해운(대표 성영만)은 자본금 14억원에 2만7,986G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다.

또 제오마린(대표 차영덕)은 2만2,145G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 3월에 외항부정기화물운송사업을 등록했다. 명산해운(대표 최경란)은 1만7,061G/T급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난 3월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다.

그리고, 티씨티마리타임(대표 김태수)는 1만7,183G/T급 벌크선 1척을 사선으로 보유중이며, 자본금은 10억원에 금년 1월에 외항부정기화물운송사업에 진출했다. 한창해운(대표 이세정)은 4,585G/T와 8,228G/T급 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며, 금년 4월에 해양수산부에 등록했다.

디에스해운(대표 이덕상)은 4,154G/T와 4,690G/T의 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며, 지난 5월에 해양수산부로부터 등록증을 취득했다. 하나로해운(대표 이희석)은 2,500G/T급 벌크

선과 5,075G/T급 예선을 보유, 운항중이며 금년 5월에 등록증을 취득했다.

두원상선(대표 이석기)은 3,000-4,200G/T급 벌크선 2척을 보유하고 있으며, 지난 2월에 등록증을 교부받았다. 마리소(대표 이재석)는 6,601G/T급 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 지난 4월에 외항화물운송사업을 등록했다.

삼진유조선(대표 박성진)은 2,500G/T급 LPG선을 3척을 보유하고 있으며, 지난 5월에 해양수산부로부터 등록증을 취득했다. 보양해운(대표 최치현)은 5,441G/T급 일반화물선 1척을 갖고 있으며, 금년 2월에 등록증을 교부받았다. 에스원마리타임(대표 김성욱)은 5,433G/T급 일반화물선 1척을 보유중이며, 금년 3월에 해양수산부로부터 해운업등록증(선박대여업)을 취득했다. 엔에이치엘개발(대표 유중식)은 2,400-3,000G/T급 LPG선 2척을 보유중이며, 지난 2월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 교부받았다.

이번에 협회에 신규가입한 이들 13개 외항선사들은 모두 금년에 해양수산부에 등록했으며, 보유선박외에 다수의 용선선박을 운항하고 있다.



선협·무역협회, 상호협력을 위한 협약서(MOU) 체결

양 산업의 동반 성장을 위하여 적극 협력기로 합의



우리나라 해운업계와 무역업계가 수출입 화물의 안정적 수송과 양 산업의 동반 성장을 위하여 적극 협력해 나가기로 했다.

한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 6월22일 오후 3시 서울 삼성동 한국무역협회 회의실에서 강무현 해양수산부 장관과 김영주 산업자원부 장관, 이인수 해운물류본부장과 선화주 관계자 등 100여명이 참석한 가운데 무역업계와 해운업계간의 협력을 위한 협약서(MOU)를 체결했다.

양 협회는 이번 MOU 체결을 계기로, 국내 주요 선·하주 업체들이 참여하는 '선하주협의회'를 정례적으로 개최하고, 선·하주 관계를 증진하기 위한 실질적인 사업들을 공동으로 발굴하여 추진해 나가기로 하였다.

최근 환율 하락, 국제유가 상승, 미국의 경기둔화 그리고, 중국의 긴축조치 등으로 인해 우리나라의 수출여건이 계속 악화되고 있는 상황속에서 국내 무역업계와 해운업계가 이번 MOU 체결을 통해 신뢰를 바탕으로 협력관계를 구축하게 되면 수출입 화물의 원활한 수송과 경제 활성화에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

무역업은 2006년 수출 3,255억달러를 달성하는 등 우리나라를 세계 12위의 무역대국으로 끌어 올렸으며, 해운업도 203억달러를 벌어들이는 등 우리나라를 세계 8위의 해운강국으로 성장시켰다.

그러나, 우리나라 경제성장에 대한 수출입의 기여율이 65%에 이르고, 수출입 화물의 99.7%가 해상운임을 통해 수송되고 있는 상황에서, 해상운임, 대량

한국무역협회 - 한국선주협회 MOU 체결식

· 일시 : 2007. 6. 22(금), 15:00

· 주최 : 한국무역협회

한국선주협회



화물의 장기운송계약 등과 관련된 양 업체간의 상반된 이해관계는 전체적인 국가 경쟁력을 저해하는 요인으로 지적되기도 하였다.

이 날 이진방 한국선주협회장은 인사말을 통해 “양 업계가 신뢰관계 조성을 통해 사상 처음으로 선·하주간 협력 필요성에 합의하고, 대내외에 선포하는 뜻 깊은 자리”라고 MOU 체결의의를 밝히면서, “양 업체간의 협력체제 구축을 위한 자율적인 노력이 본격화되어 모두에게 Win-Win이 되길 바란다”라고 말했다.

이희범 한국무역협회장도 “우리나라가 무역 1조 달러를 달성하고, 글로벌 무역강국으로 도약하기 위해서는 무역업과 해운업간의 긴밀한 관계 조성이 필수적”이라고 밝히면서, “이번 공동협약의 정신에 따라 수출입 화물의 안정적 수송과 운임 안정을 위해 국적 선사들과 긴밀히 협력해 나갈 것”이라고 강조했다.

한편, MOU 체결식에 참석한 김영주 산업자원부장관은 격려사를 통해, “우리 경제의 성장에는 그 중심에 무역업계와 해운업계가 있었다”며 그 동안의 노고를 치하하고, “앞으로도 무역업과 해운업의

상생발전을 위해 상호협력이 지속되기를 희망한다”고 밝혔다.

또한, 강무현 해양수산부장은 “한·미 FTA 타결 등과 함께 무역업계와 해운업계간의 관계증진은 시너지효과를 유발시킬 수 있을 것”이라고 말하면서, “무역업과 해운업이 화합과 결속으로 동반 성장해 줄 것”을 당부했다.

한편, 이날 MOU 체결식에 앞서 한국무역협회, 한국선주협회, 무역업계와 해운업계 등 총 24개 업체의 대표들로 구성된 ‘선하주협의회’가 개최되어, 선·하주 협력을 위한 추진방안 등을 논의하였다.

선하주협의회는 향후 정기선분과와 부정기선분과 등으로 나누어 해상운임 안정, 수출입 화물의 안정적 수송, 선·하주 협력 모범사례에 대한 공동 연구 및 조사, 해운물류정책 관련 대정부 건의 등을 본격적으로 추진해 나갈 계획이다.

정부측 관계자는, “선하주협력체제가 상충될 수 있는 이해관계를 뛰어 넘어, 이중업종간 상호 win-win하는 모범적인 협력모델로 발전되길 기대하며, 항공운송 등 타 유사분야로도 협력문화가 파급될 수 있을 것”이라고 말했다.

승선근무예비역제도 관련법령 국회본회의 통과

해기면허소지 3년간 승선근무시 현역복무 대체

승선근무예비역제도가 국회본회의를 통과했다. 국회는 7월3일 개최된 제10차 국회본회의에서는 국회의원 181명의 찬성과 2명의 기권으로 승선근무예비역제도 도입을 주요내용으로 한 병역법 일부개정법률안을 통과시켰다.

이에 따라 2008년 1월 1일부터 해기사 면허를 소지하고 3년간 승선근무를 하게 되면 현역복무를 대체하게 됨으로써 해기사 수급난이 해소될 전망이다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국 및 목포해양대학교 등 관련 업계에서는 현행 병역법상 산업기능요원제도에 의한 대체복무제도로 유지되어 오던 승선근무 인력의 병역제도가 정부의 방침에 의거하여 오는 2012년부터 폐지됨에 따라 이에 대한 대책마련에 주력하여 왔다.

특히, 한국선주협회, 전국해상산업노동조합연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교는 지난 3월에 승선근무예비역 병역제도도입 추진위원회를 구성했다.

이와 함께 이 위원회는 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

추진위원회는 건의를 통해 “우리나라는 오늘날 세계 1위의 조선강국, 세계 8위의 해운국으로 성장했으며, 이는 우리나라가 건국 이후 겨우 60여년의 짧은 기간동안 이룩한 신화로서, 이 신화의 배후에는 우수한 해운전문 인력의 피땀 어린 노고와 헌신이 있었다”고 밝히고 오는 2012년 산업기능요원제

도 폐지에 따른 대책을 마련하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 또 “우리나라의 해운전문인력은 우수한 승선근무인력에 기반을 두고 있으며, 승선근무인력은 국가 경제무역전쟁의 일선에서 에너지·물자수송 업무 등에 복무하는 현역 제4군이라 해도 과언이 아니다”며, 지금 이 순간에도 상선대와 원·근해어선단에 승선하여 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 임무를 수행하고 있는 승선근무인력을 현역 제4군으로 인정하는 ‘승선근무 예비역 병역제도’의 도입을 강력히 건의했다.

정부는 2007년 2월 비전2030 인적자원 활용 2+5전략을 발표하면서 이에 따른 국가 병역제도개선을 위한 기본방향을 제시했다. 주요골자를 요약하면 ①예외없는 병역의무 이행 ②병역의 단순 이원화(군복무+사회복무) ③현역 복무기간의 단계적 단축 ④2012년 이후 전환복무, 대체복무의 폐지 등이다.

추진위원회가 대정부 건의서를 제출하게 된 배경은 전세계의 상선대 규모는 날로 증가하고 있으나, 고급 선원인력의 부족현상은 심각한 상황에 이르러 선박운항에 상당한 차질이 예상되고 있기 때문이다.

사실상, 우리나라 국가경제는 무역의존도가 매우 높고 국제교역량의 99.8%가 해운에 의하여 이루어지고 있으며, 해운력은 우리나라의 무역발전과 경제성장의 촉진, 외화획득 및 절약을 통한 국제수지의 개선, 조선산업 및 관련 산업의 발달, 고용창출, 국위선양 등에 크게 기여하고 있다.

그러나, 최근들어 해상근무가 3D업종으로 인식되면서 해기사들의 이직률이 위험수위에 다다른 데

다, 전 세계적으로도 상선사관의 부족현상이 날로 심화되는 추세에 있어 조만간 해기인력의 극심한 부족으로 선박운항이 중단되는 사태가 속출할 것으로 우려되고 있다.

우리나라의 경우 해기사 부족문제가 일본 등 경쟁국에 비해 심각한 것은 외항상선대는 최근들어 연간 60여척 이상 늘어나는데 반해 해기사 공급은 한정되어 있고, 이직률이 높기 때문이다. 더구나 일본이나 유럽국가들처럼 외국인 해기사를 고용할 수 없기 때문에 문제의 심각성이 더하다.

이에 추진위원회는 ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입을 통한 해운력과 해군력의 상호연계는 우리나라가 해양강국이 되기 위한 필수요건이라며, 해양수산업계의 건의를 수용하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 “해운력은 해군력과 함께 국가 해양력의 양대 축의 하나이며, 지정학적으로 3면이 바다이고 부존자원이 빈약하여 무역의존도가 매우 높은 우리나라가 21세기 신 해양시대에 세계 5위권의 해양강국 실현 목표를 달성하려면 해양 분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위한 ‘승선근무예비역 병역제도’를 반드시 도입해야 한다”고 강조했다.

추진위원회는 대정부 건의와 함께 병역법의 개정을 위한 의원입법을 추진하였다. 이를 위해 한국선주협회 등 해운 및 수산단체와 국회바다포럼(대표 이영호 의원)은 5월7일 국회의원회관 소회의실에서 ‘국가경제 및 안보를 위한 승선근무 예비역 병역제도 도입’을 위한 세미나를 개최했다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국원양어업협회, 목포해양대학교, 한국해양대학교 등 해운·수산단체와 해양교육기관은 해기사병역제도 개선을 위해 1만인 서명운동을 전개하는 등 ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입을 적극 추진하였다.

특히, 한국선주협회는 최근 두차례에 걸쳐 서명

운동에 참여한 1만5,000여명의 서명부를 국회에 제출하고, 해기사 병역제도의 의원입법을 건의했다.

이에 지난 5월29일 윤원호 의원 등 59인이 발의한 병역법 일부개정법률안과 6월5일 정부가 제출한 병역법 일부개정법률안을 6월18일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 국방위원회에 상정한 후 제안설명과 대체토론을 거쳐 법률안심사소위원회에 회부하였다.

이상 2건의 법률안에 대하여 6월25일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 법률안심사소위원회에서 심도 있는 심사를 한 결과, 2건의 법률안은 각각 폐기하고 위원회대안으로 제안하기로 의결했다.

그리고, 이날 열린 제4차 국방위원회는 법률안심사소위원장의 심사보고를 듣고, 법률안심사소위원회가 제안한 대안을 위원회안으로 받아들여 이상 2건의 법률안을 본회의에 부의하지 아니하기로 하고 위원회대안을 제안하기로 의결했다.

대안을 마련하게 된 이유는, 그동안 승선인력에 대하여는 산업기능요원으로 편입하여 수산업 또는 해운업 분야의 기간산업체에서 일정기간 근무하는 경우 복무를 마친 것으로 하던 것이 금년 2월 발표된 병역제도개선방안에 의해 2012년부터 전면 폐지됨에 따라 승선근무예비역제도를 도입하여 해양인적자원을 안정적으로 확보하고 비상시 이들을 활용할 수 있도록 필요한 사항을 정하려는 것이다.

또한, 국방개혁의 일환으로 우수한 군 인력을 확보하고 군 인력의 전문성을 높이기 위하여 ‘국방개혁에 관한 법률’에서 유급지원병제의 도입근거가 마련됨에 따라 현역병으로 복무중인 사람 또는 제1국민역에 편입된 사람 중에서 본인의 지원에 의해 연장 복무할 수 있도록 하는 등 유급지원병제의 시행 및 운영에 관하여 필요한 사항을 정하도록 하려는 것이다.

대안의 주요내용을 보면, 승선근무예비역은 항해

사 또는 기관사로서 전시·사변 또는 이에 준하는 비상시에 국민경제에 긴요한 물자와 군수물자를 수송하기 위한 업무 또는 이와 관련된 업무의 지원을 위하여 소집되어 승선 근무하는 사람으로 정의(안 제2조제1항제11호의5 신설)했다.

또 현역병으로 복무중인 사람 또는 제1국민역에 편입된 사람 중에서 본인의 지원에 의해 연장 복무할 수 있도록 하는 등 유급지원병제의 시행 및 운영에 관하여 필요한 사항을 정하도록 하였다.(안 제20조의2 신설).

아울러, 항해사·기관사의 면허가 있는 사람은 원에 의하여 승선근무예비역에 편입할 수 있도록 했다.(안 제21조의2 신설).

그리고, 승선근무예비역에 편입된 사람은 항해사·기관사로서 3년간 승선근무하여야 하며, 그 기간을 마친 경우 승선근무예비역의 복무를 마친 것

으로 본다(안 제23조의2 신설)고 규정하였다.

이밖에도 승선근무예비역의 복무를 마친 사람 중 40세 이하의 사람에 대하여는 전시·사변이나 동원령이 선포된 때 또는 국방상 필요한 경우에는 예비역 장교 또는 부사관의 병적에 편입할 수 있도록 했다.(안 제83조제1항제2호의2 신설).

이번 병역법개정으로 해운업체는 안정적으로 해기인력을 확보하고, 해양대학교와 해사고는 병역혜택 확대로 지속적으로 우수학생을 모집할 수 있게 됐다.

특히 세계 5위 해운강국으로 가기 위한 초급해기사 확보가 원활히 이루어져 장기적으로 해양인프라를 확보하고, 전시나 유사시에는 국가안보를 대비할 수 있게 돼 국가경제와 안보에 크게 기여하는 계기가 될 것으로 보인다.

국제항해선박 및 항만시설 보안법률 검토의견 제출 선협, 관련법 시행규칙 선박보안장비조항 삭제건의

한국선주협회는 최근 국제항해 선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 검토의견을 해양수산부에 제출하고 동법 시행규칙 제정안 중 제18조 항만보안장비 등의 조항을 삭제하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 ISPS Code 상에 강제화 되어있는 보안장비는 없으며, 특히 보안장비의 지정은 선박의 특성에 맞게 자율적으로 보안계획서에 지정하여 운영토록 하는 것이 바람직하다고 강조하고, 다른 나라의 경우 금속탐지기를 선박에서 보안장비로 사용하는 사례 없다며, 이같은 규정의 삭제를 요청했다.

이와 함께 협회는 보안장비를 불필요하게 강제화

하여 외국항에서 부적합 지적원인을 제공할 우려가 있으며, 더욱이 선박위치보고용 단말기는 보안장비로 보기에선 무리가 있다고 지적했다.

협회는 또 법 제36조(내부오안심사)와 관련하여 ISPS Code 상에 내부보안심사에 대한 언급은 없으나, 최초 코드 도입시 선사 자율적으로 1년 주기를 제안하여 시행하고 있는 사항이며 현재 ISM 점검주기와 동일하게 시행되고 있다고 밝히고, 법적으로 1년내로 주기를 명시하여 실제 ISM 주기(1년, 전후 3개월)와 차이가 발생하는 문제가 있는 만큼 선박 특성상 입학주기가 정확하지 않으므로 점검주기의 유연한 적용을 요망했다.

상법(해상편) 일부개정법률안 임시국회에서 통과 선주책임한도액 상향관련조항 3년간 유예키로

법무부가 마련하여 국회에 제출한 상법(해상편) 일부개정법률안이 제268회 임시국회 마지막 날인 7월3일 최종적으로 수정가결되었다.

이번 상법(해상편)개정은 지난 2001년 9월 한국해법학회가 해상법개정문제연구회를 구성하여 상법개정방향에 대한 검토를 개시한 이래 학계, 법조계 및 선하주업계 등 각계각층이 근 7년간 노력한 결실이며, 1991년 개정이후 16년만의 개정이다.

한국선주협회는 이번 상법(해상편) 개정작업에 적극 참여하여 외항해운업계의 입장을 최대한 반영한 결과, 당초 법무부가 제안한 개정안 중 선주책임한도액을 헤이그-비스비 규칙과 동일하게 증액되 시행시기를 3년간 유예하고, 선하주간 준거법합의에도 불구하고 우리 상법의 적용을 강제하는 조항의 삭제 등 일부수정되는 등의 성과가 있었다.

이에 앞서 한국선주협회 상법 해상편 개정안(정부안)에 대한 검토의견을 국회에 제출하고, 의안 심의과정에서 우리 해운업계의 의견을 합리적으로 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 상법 개정안의 대부분 조항들에 대해서는 이견이 없으나, 핵심조항이라 할 수 있는 운송인의 책임한도에 중량책임 제한제도를 도입(제797조)하는 조항과 개품운송에 대한 선주책임제한규정에 대해 한국 상법을 강제 적용하도록 새로이 규정(제817조)한 조항 등을 삭제하여 줄 것을 요청했다.

협회는 의견서에서 이러한 내용들은 해상운송과 관련된 여러 경제주체들 간의 역관계를 운송인에 대해 크게 불리한 방향으로 변경함으로써 그 균형을 더욱 심화시켜 지금까지 유지되어 오던 상거래

관행에 큰 혼란을 초래할 가능성이 있다며, 국회의 정책적인 배려를 요망했다.

협회는 또 이러한 규정들은 해상운송 관련 핵심 경제주체인 운송인들 뿐만 아니라 화주들에게조차도 제도 도입으로 인한 이익 보다는 역으로 부담만을 가중시키는 불합리한 조문들이라고 강조하고, 상법 개정안 심의시 우리 해운업계의 의견이 긍정적으로 수용되어 해운 및 무역입국으로의 도약을 위한 제도적 틀이 되어질 수 있도록 합리적인 방향으로 개정하여 줄 것을 건의했다.

특히, 협회는 지난 6월4일 국회 법사위에서 주최한 상법개정 간담회에서도 외항해운업계의 입장을 강력히 개진하였다.

한국선주협회 박찬재 전무는 이날 간담회에서 첫째, 개정안 제797조에서 선주의 책임한도에 기존의 포장당 책임한도에 추가해서 중량당 책임제한 제도를 새롭게 도입하였는데 우리 업계에서는 화주에게 실질적인 혜택이 돌아가는 것도 아니면서 일부 해운업자들에게만 부담을 가중시키는 결과를 초래할 것으로 생각되어 이에 대해 반대한다는 입장을 분명히 했다.

둘째, 신설되는 개정안 제817조에서 운송물의 수령지, 선적지, 양륙지 등이 대한민국인 경우에 개품운송계약상의 준거법 합의를 인정하지 않고 강행적으로 한국 상법을 따르도록 하였으나 이는 계약의 자유라는 대원칙을 훼손하는 것은 물론 그로 인하여 선주의 영업상의 융통성이 심대하게 제한될 것으로 우려되므로 이 조항의 철회를 촉구하였다.

셋째로, 복합운송인의 책임에 대한 신설조항인 제816조에서 손해발생구간이 불분명할 경우 법원

이 운송거리, 운임 등을 참작하여 주된 운송구간을 결정하고 그 구간에서 적용될 법에 따라 선주의 책임을 정하도록 하고 있는데, 법원이 주된 운송구간을 정함에 있어 무리가 따를 것으로 예상되며, 결정에 대한 예측가능성이 현저히 떨어질 것으로 생각되어 다른 대안을 찾아야 한다고 강조했다.

다음은 한국선주협회가 제시한 의견이다.

▷ 선주책임제한금액 상향 및 중량당 책임 제한 제도 도입에 대한 의견

정부는 의안번호 3788로 국회에 제출한 이번 「상법일부개정안」에서 개정안 주요내용을 소개하면서, “세계적으로 널리 통용되는 「헤이그-비스비 규칙」을 참고하여” 때 포장당 또는 선적단위당 책임한도 금액을 상향하고 중량당 책임제한 제도를 새로이 도입한다고 취지를 밝히고 있다.

이처럼, 이번 해상법 개정 목표 중 중요한 것 하나는 해운강국으로서 세계적인 지위에 걸맞은 해상법제를 마련하고 내용도 국제적 추세에 순응하여 신뢰를 제고한다는 명분론이었는데, 그런 의미에서 이 조항을 중요 개정사항 중 하나로 학계나 법조계가 꼽아온 것으로 알고 있다.

그러나 헤이그-비스비 규칙이라는 협약자체의 가입에 대한 논의는 도외시 한 채 내용의 수용여부만을 가지고 해운강국으로서 세계적인 지위나 국제적 신뢰성을 제고한다는 논리는 건강부회가 아닌가 생각된다. 실질적으로 이런 점을 고려해 볼 때 이 조항의 개정과 우리 해상법의 국제화와의 관련성은 사실상 미미할 것으로 보인다.

명분론과 더불어 실리적인 측면에서도 한번 살펴보면, 국민경제라는 거시적인 측면에서 볼 때, 현행규정을 개정안과 같이 개정하여 선주의 책임한도를 높이면 교역량이 증가한다거나 감소할 것이라는 전문적인 자료나 견해는 아직 보고된 바 없다.

또한 현행규정을 개정한다고 해서 국적선의 사용이 증가하거나 감소할 것이라는 전문적인 자료나 견해도 없다. 참고로, 현행조항은 91년 개정 시 처음 도입된 후 현재까지 16년간 유지되어온 조항으로서 그간 우리 해운의 발전이나 교역증대에 중대한 걸림돌로 작용하고 있다는 지적이나 문제제기는 없었으며, 개정되어야 한다는 주장은 오로지 명분론에 치우친 주장이었을 뿐 실제적인 이득이 계량화되거나 실리적인 측면에서 주장된 바는 없다.

거시적인 관점에서 미시적인 관점으로 각도를 바꾸어 생각해보면, 선주의 배상책임이 올라가면 화주의 부담이 그만큼 줄어들 것이라고 생각하기 쉬우나 현실은 그렇지 않다. 화물보험에 가입하는 대다수의 화주는 화물 피해에 대하여 자신이 가입한 보험사로부터 보험금을 타는 것으로 피해를 복구한다. 선주의 배상금액이 인상되니 하주가 보험사에 내는 보험금이 줄어들 것이라고 생각될 수 있으나 현행 화물보험료는 더 이상 인하될 수 없을 정도의 바닥수준이다.

보험회사는 어떻게?

보험회사의 구상금이 많아져 수익이 개선되거나 보험료가 인하될 것이라는 생각은 현실적으로 일어나기 어려운 것이 사실이다.

다만, 의당 가입하여야 하는 적하보험에 가입하지 않은 극소수의 영세화주나 이사짐 주인과 같은 비기업형 화주에게 배상액이 증가되는 이득이 주어질 것이지만 이도 궁극적으로는 운임상승으로 귀결되어 그 이득이 감쇄될 것이다.

그렇다면 적하보험자에게 돌아갈 이득은 얼마나 될까?

보험개발원에 따르면 최근 10년간의 국내 적하보험 손해율이 연평균 40%대이고 보험금 지급액 중 구상금이 1%정도 밖에 안 되므로 선주책임한도액의 증액으로 인한 구상금 증가는 이 1%에도 크게

미치지 못할 것이다.

따라서 딱히 계산하기는 어렵지만 추정컨대 상법의 선주책임 확대에 의한 적하보험자의 손해율의 감소는 결국 0.1%에도 미치지 못한다 할 것이므로 이번 상법의 개정으로 적하보험자의 이득, 내지는 화주의 적하보험료 인하를 기대하기란 실질적으로 곤란할 것이다.

더군다나 우리나라 손해보험회사의 매출액 구성 비중 적하보험이 차지하는 비율은 0.8% 정도인 점을 고려한다면 책임제한규정의 변경에 따른 적하보험자의 손익의 변화는 감지자체가 어려운 제로 수준이라 할 것이다.

그러나 하주, 내지는 화물보험자와는 달리, 핫코일과 같은 철제화물을 주요화물로 삼고, 선하증권상의 준거법을 대개 우리 상법으로 삼고 있는 우리나라의 중소형 선사에게 개별적으로 미치는 영향은 매우 크다.

예를 들어, 핫코일 1개는 대개 12톤 정도이고 화물가액은 800만원 정도이다. 현행 상법상 포장당 책임한도는 500 SDR이므로 운송인의 책임한도는 핫코일 1개당 미화 약 750불 즉 원화로 71만원 정도인데 반해, 개정안에 의한 포장당 책임한도는 666.67 SDR로 약 1,000불 즉 원화로 95만원 정도여서 이것만으로도 약 30%의 인상효과가 발생한다.

그런데 여기에 중량당 책임제한규정이 도입되면 이는 Kg당 2 SDR이므로 운송인의 책임한도액은 핫코일 1개당 미화 36000불 (12000kg × 2 SDR × 1.5 USD/SDR) 즉 약 3400만원에 달하므로 책임한도액이 화물가액을 초과하여 입법취치와는 완전히 다른, 책임제한의 이익은 상실되고 결국은 화물가액 전액인 800만원을 고스란히 다 배상하게 되고 만다.

즉, 배상금액이 71만원에서 11배가 넘는 800만원

으로 인상되는 것이다. 물론, 이 배상금은 선주가 가입하고 있는 P&I보험에서 보상받게 되지만 이 경우 선주가 지불해야 할 보험요율이 크게 오를 것은 자명한 이치이다.

3-4천톤 선박의 연간 P&I보험료는 3-4만불이 보통인데, 연간 핫코일 4, 5개만 손상되면 손해 배상한 3,200만원 내지 4,000만원을 보험금으로 받게 되므로 이는 연간보험료 규모와 맞먹게 된다. 즉, 보험료 손해율이 100%에 달하게 되어 차년도 보험요율은 상당히 인상되고 말 것이다.

대개 이 정도 크기의 선박은 연간 평균 약 15개 정도의 핫코일을 손상시키게 되며 따라서 대략 1000만원 정도의 손해배상금을 지급하고 있는데 (71만원 × 15개 = 1,065만원) 중량책임제한제도가 도입되면 손해배상금액이 1억 2000만원 (800만원 × 15개 = 1억 2000만원) 으로 예상되며 P&I보험 업계에 알아본 바, 약 3-4배정도 보험료 인상이 예상된다고 한다.

이는 척당 연간 1억원 정도의 순수실을 의미하고, 매출원가가 약 2.6% 증가하는 것과 같은 결과를 초래하는 것이다. 이는 해당 기업의 입장에서 볼 때에 엄청난 경쟁력의 상실일 뿐만 아니라 이러한 원가 상승은 일정부분 운임에 반영되어 결국 화주에게 전가될 수밖에 없을 것이므로 화주에게도 상응한 경쟁력의 상실을 의미하게 된다.

최대의 화주국인 미국은 우리와 같이 중량에 따른 책임제한규정 없이 오직 포장당 책임제한만 미화 500불로 정하고 있고, 유엔 무역법위원회 (UNCITRAL)에서 작업 중인 새로운 해상화물운송 협약에서도 선주책임한도를 증액해야 한다는 논의는 전혀 없는 등 상황은 92년 상법 해상편에 해당조항을 처음 도입할 때와 전혀 변하지 않은 상황에서 이번 상법의 개정은 실리적인 측면에서도 얻는 것이 없고 명분론 차원에서도 득이 없는 결과를 초래

할 것이다.

▷ 준거법 합의 무효 및 상법 강행 적용에 대한 의견

다음으로 준거법 합의를 인정하지 않고 강행적으로 우리법을 적용하고자 하는 개정안 신설조항 제 817조에 대한 의견이다.

우선, 상법은 사법이고 그래서 개인의 자유가 가장 존중되는 법 분야이다. 따라서 어떤 법이 적용될 것인가 하는 것은 법 자체의 우월성에 따라 결정되어야 하는 것이지, 그것과는 아무 상관없이 특정법을 강제 적용하게 하는 것은 원론적으로 비합리적인 발상이라고 생각한다.

혹여 이러한 조항이 없으면 선주의 책임을 경감하는 것을 목적으로 선주책임이 낮은 준거법을 선하증권에 합의하여 교묘히 책임을 회피 내지는 경감할 것이라고 생각한다면 그야말로 큰 오해이다. 이미 우리 상법과 국제사법에 의거 이러한 경우는 외국법이 준거법으로 합의 지정된 경우에도 경감하지 못하도록 규정되어 있기 때문이다.

즉, “규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자간의 특약은 효력이 없다.”고 한 현행상법 제790조 제1항의 강행규정은, “입법목적에 비추어 준거법에 관계없이 해당 법률 관계에 적용되어야 하는 대한민국의 강행규정은 이 법에 의하여 외국법이 준거법으로 지정되는 경우에도 이를 적용한다.”고 규정된 국제사법 제7조(대한민국 법의 강행적 적용)에 의거 강행규정으로 작용하게 되는 것이다.

간혹 우리나라의 중소선사의 선하증권의 경우 선하주와 아무 관계도 없는 영국이나 호주나 일본을 재판관할 또는 준거법으로 지정하는 경우가 있는데, 이는 해상편의 강행규정을 회피하기 위해서가 아니라 선주가 선하증권을 면밀히 작성하지 못했거나 외국의 것을 그냥 복사해서 사용하는 경우에 나타나는 이례적인 사례이고 대개 한국법원, 한국법

을 택하고 있다.

또한 현재 유엔 무역법위원회에서 새로운 국제조약이 논의 되고 있듯이 실제 국제해상운송의 법제는 빠르게 변천을 거듭하고 있는 상황에서 상법 적용을 강제 적용하도록 일반화 하는 것은 예측하지 못한 많은 다른 문제를 일으킬 수 있다고 생각한다.

더군다나 이는 국수주의적인 인상을 주는 것으로서 이러한 규정의 도입은 더욱 신중을 기해야 할 것이다. 특히 이 규정은 미국의 해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act; COGSA)에서 차용하고 있는 바, 본래 국수주의적인 경향이 강한 미국의 규정을 우리가 꼭 닮아가야 하는지 다시 한번 생각해 볼 일이다.

이와 더불어 미국의 항구로 들어오거나 미국의 항구에서 나가는 모든 외항화물운송계약에 적용을 강제화하고 있는 미국의 해상화물운송법이 운송회사에게 거부감 없이 받아들여지고 있는 이유를 주목해 보아야 할 것이다.

최대 화주국인 미국의 해상화물운송법은 1936년에 성안되었으며 그 내용은 헤이그규칙과 유사하고 운송인의 책임제한제도는 헤이그규칙과 동일하게 중량당 책임제한 규정 없이 포장당 책임제한만을 규정하고 있다.

그 후 헤이그 규칙이 개정되고 인플레이션도 많았음에도 불구하고 미국은 동 법의 선주책임제한금액을 변경하지 않음으로써(포장당 500불) 헤이그-비스비 규칙보다 선주에게 유리한 것이 되었고 그로 인해 모든 해상운송업자들이 이 법의 적용을 환영하고 있는 것이라는 점을 절대로 간과해서는 안 될 것이다.

반면 우리의 이번 상법개정안은 선주책임 한도는 미국과 비교하여 월등한 수준으로 끌어 올려놓고 선주에게 유리한 미국법을 준거법으로 합의하지 못하게 하는 처사로서 누구 위한 개정안인지 되묻지

않을 수 없다.

그럼에도 불구하고 우리법을 강제해보자는 상법 개정특별분과위원회 및 법무부의 취지는 우리 재판정의 장려라는 편협한 국수주의적 의도 말고는 달리 생각할 수가 없다.

만약 제소자체를 우리나라에 집중시키자는 것이 동 제안의 취지라면 이는 상당히 천박한 상업적인 국내 법률가나 변호사의 논리이고 매우 국수주의적인 논리라 할 것이다. 제소가 한국에서 많이 일어난다면 누가 이익을 보고 누가 손해를 보는지 집중적으로 따져 봐야 할 일이다. 국민의 세금으로 운영되는 우리 법원이 외국화주가 제기하는 소송에 시간을 허비하고 우리 선사들도 늘어가는 소송에 인력과 시간을 소비하는 것이 과연 바람직한 지향점인지 의문이 간다.

이번 개정안대로 상법이 개정된다면 상황이 어떻게 변하게 될지 생각해 보고자 합니다. 한미간의 해상화물 화주의 경우 현재는 미국의 책임제한이 포장당 500불이고 한국은 500 SDR 즉 약 750불이어서 대체로 미국에서 제소하고 있는데, 중량 1 kg 당 2 SDR의 중량당 책임제한이 생기고 포장당 책임제한액도 666.67 SDR (약 1,000불)로 인상되며, 두 금액 중 큰 금액으로 배상해야 하는 상황이 되면 과거보다 훨씬 많은 소송이 국내에서 제기될 것이다.

이것이 바로 개정특위나 법무부가 추구한 것이라면 그 목표는 충분히 달성되고도 남을 것이다. 그러나 이러한 경우 누가 손해보고 누가 이익을 보게 될 것인가에 대해 심사숙고해 보아야 할 것이다.

해운업계는 분명 손해를 볼 것이다. 그런데 화주는 책임제한과 상관없이 적하보험금을 수령하고 나면 사건에서 벗어나게 된다는 점, 그리고 적하보험자들의 이익은 전체적으로 볼 때 대단히 미미할 것임과 그래서 화주들이 적하보험자로부터 환급받게 될 이익은 없을 것이라는 것은 이미 앞에서 예시한

바 있다.

이 경우 선하주 당사자들에 더하여 우리 법원 또한 외국화주를 위해 전적으로 우리 국민의 시간과 돈(세금)을 써 가며 소송을 감당하는 부담을 져야 하는 주체가 되게 된다는 점도 주목해야 할 일이다.

▷ 복합운송의 책임문제에 대한 의견.

이번 상법개정안은 복합운송에 대한 신설조항으로 제816조를 규정하고 있다. 즉, 복합운송 도중 손해발생 시, 발생 운송구간이 명확하면 그 구간에 적용되는 법규를 적용하여 책임관계를 정하고, 운송구간이 명확하지 않을 경우는 주된 운송구간을 정해 그 구간에 적용되는 법규를 기초로 책임을 정하는 것으로 규정하고 있다. 아울러 주된 운송구간은 법원이 판단토록 하고 있다.

그러나 주된 운송구간이라는 애매한, 내지는 분쟁의 소지가 많은 개념을 도입함으로써 혼란이 가중될 것으로 예상되어 본 조항의 대안을 제시코자 한다.

본 신설조항은 분란을 부채질하는 것은 물론 재판결과에 대한 예측가능성을 현격히 저하시켜 보험을 통한 안정적인 사업운영을 저해할 것이다. 즉, 육상도로 운송, 철도 운송, 항공운송 마다 운송인의 책임규정이 서로 현격히 상이하며 또 국가마다 다른 상황에서 법원이 어느 운송구간을 주된 운송구간으로 판결할지 전혀 예측할 수 없는 상황이 된다면 운송인으로서의 얼마만큼의 보험을 어떻게 들어야 만일의 사태에 대비할 수 있을지 혼란만을 초래할 뿐이다.

따라서 이에 대한 대안으로 손해발생구간이 불분명할 경우는 해상구간에서 손해가 발생한 것으로 간주하여 책임관계를 정하는 것이 합리적이라고 사료된다.

▷ 그 밖의 사항들에 대한 의견

우선 이번 상법개정의 시의성에 대한 의견이다.

이미 아시는 바와 같이 현재 유엔 무역법위원회 UNCITRAL은 헤이그-비스비 규칙을 대체하는 국제운송법을 새롭게 작성하고 있다. 금년 말까지 협약초안에 대한 축조심의를 마치고 내년 말경 최종적으로 협약이 채택될 전망이다.

이번 협약은 최근까지의 국제운송 신기술을 반영하고 선하주의 책임과 의무를 동시에 강화시키는 등 많은 변화가 예상되고 있다. 이런 점을 고려할 때 과연 현시점에서 상법 개정의 시의적절한지 의문을 제기하지 않을 수 없다.

또한 세계5위 해운국으로의 해운육성이라는 해양수산부의 의욕적인 기획과 더불어 이번 상법개정안을 다시 한번 곱씹어 보고자 한다.

해양수수산부는 국내 해운산업을 2010년 세계 5위로 육성하기 위해 향후 약 3조원을 투자할 계획

이라고 밝힌 바 있다. 국적선사들의 경쟁력 확보를 위해 선박금융을 활성화하고 국적선 선박증대 방안을 마련하며, 해운인력 확보 등을 골자로 하고 있다. 해양수산부의 이러한 야심찬 계획과 이번 상법 개정안이 과연 얼마나 조화를 이루는지 생각해볼 때, 우리 해운업계의 관점에서는 두 가지 사안이 정면 배치된다는 생각을 지울 수 없다.

그럼에도 불구하고 현행상법의 개정이 필요한 것이라 한다면, 심각한 문제를 야기할 수 있는 상기 세 가지 이슈에 대한 우리 해운업계의 의견은 반드시 수용되어야 할 것이다.

즉, 중량당 책임제한 관련 조항(제797조)이 삭제되고 상법 강제적용 관련 신설 개정안(제817조)은 마땅히 철회되어야 할 것이며, 복합운송 관련 문제 조항(제816조)은 수정되어야 할 것이다.

한국선주협회 해운세제 일몰제 대책반 구성운영 연구용역 등을 통해 해운세제 당위성 입증추진

톤세제도와 제주선박등록특구제도, 국제선박등록제도 등 해운세제의 일몰제 적용에 따른 대책이 마련된다.

한국선주협회는 대한해운, SK해운, STX팬오션, 유코카캐리어스, 한진해운, 현대상선 등 외항해운 업계와 해양수산부 관계자들이 참석한 가운데 7월 10일 해운세제 일몰제 적용에 따른 대책을 마련하기 위해 대책반 회의를 갖고 향후 활동방향에 대해 논의했다.

해운세제 일몰제는 정부의 조세특례제한법과 지방세법 개정에 따라 2010년부터 적용될 예정으로 관련 업체에서는 정례 대책반 회의와 연구용역을 통해 해운세제의 당위성을 입증해 나갈 예정이다.

지난 2005년부터 시행된 톤세제는 조세특례제한법에 따라 2010년부터 일몰제 적용을 받도록 되어 있으며, 제주특구 등록선박은 취득세와 재산세, 지방교육세, 공동시설세를 100% 면제해 주었으나, 올해부터 2009년 12월 31일까지 면제되도록 조특법이 개정됐다.

또 국제선박에 대해서도 취득세 100% 면제, 재산세 50% 감면, 공동시설세 100% 면제해 주었으나 2009년 12월 31까지 면제되도록 지방세법이 개정됐다.

이와 관련 한국선주협회는 해운세제 일몰제 대책반회의를 지속적으로 갖고, 올 하반기 해양수산개발원에 선진 해운세제 연구 용역을 맡겨 해운세제의 당위성을 피력해나갈 계획이라고 밝혔다.

JNG · ITF 국제노사교섭협의회 부산에서 개최

2008/2009년 적용될 단체협약 체결 제2차 회의

전세계 선원고용자연합체(JNG)과 국제운수노련(ITF)은 2008/2009년 적용될 단체협약 체결을 위한 제2차 국제노사교섭협의회(IBF : International Bargaining Forum)를 7월24일부터 26일까지 부산 웨스턴조선호텔에서 가졌다.

금번 교섭에서는 Developed Economic Rating Fund 기금 설립문제를 비롯하여 해상여객 및 수화물에 관한 협약, ILO 통합협약을 반영한 CBA 개정 문제 등을 중점적으로 논의했다.

특히, 이번 회의에서 주요 이슈가 된 Developed Economic Rating Fund 기금 설립문제에 대해 장시간 논의를 하였으나 결론을 내지 못하고, 추후에 다시 논의하기로 했다.

또 해상여객 및 수화물에 관한 협약에 대한 정의 및 대상선박 등을 논의 하였으며 약간의 진전은 있었다. 2006년에 발효된 ILO통합해사협약을 CBA에 반영하는 문제에 대해서는 협의가 있었다.

또한, 금번 회의에서 논의하지 않은 사항은 오는 9월 런던회의에서 다루기로 하였으며, 2008/2009년 임금교섭은 이번 한국회의에서는 언급하지 않았고, 런던회의에서 다루기로 하였다.

한국선주협회는 이번 국제노사교섭협의회에 JNG의 일원으로서 참여했으며, 전국해상산업노동조합연맹은 ITF 일원으로 참여하였다.

이와함께 이번 교섭에는 JNG의 일원인 유럽선사 중심의 선원고용단체(IMEC)의 Ian Sherwood 회장과 일본선원고용자협회(IMMAJ)의 Nobuo Kayahara 회장, 대만선사인 에버그린(EMC)의 Fu, Yi-Hsing 부사장 등 사용자측에서 40여명이 참여했다. 그리고, 노조측에서는 ITF 관계자와 전

국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장 등 30여명이 참석했다.

한편, 외항해운업계에서는 현대상선 이택규 상무, 안정호 부장, 한진해운 홍영식 상무, 김종태 부장, 김군진 과장, 문권도 대리, STX POS 김장길 상무, 한중석 차장, 김영면 과장, 한국선주협회 박찬재 전무, 이철중 차장, 김경훈 대리, 김호성 대리가 참석했다.

국적선 25척 미 선박안전관리우수증서 획득

미국에 입항하는 범양상선, 대한해운 등 국적선 25척이 미국으로부터 선박안전관리우수증서 (QUALSHIP 21)를 획득했다. QUALSHIP 21(Quality Shipping for the 21st Century)은 미국에서 자국항에 입항하는 기준 미달선을 퇴치하기 위해 미국 국내법 및 국제협약을 준수하는 선박에 대해 항만국통제 면제 등 인센티브를 부여하는 제도로 올해 1월 현재 캐나다, 중국, 홍콩 등 10개국 선박 518척이 가입돼 있다. 이 증서의 획득자격은 최근 3년간 평균 출항정지율이 1.0%이하인 국가소속 선박으로서 최근 36개월 이내에 미국에서 출항 정지된 사례가 없는 선박이어야 한다. 우리나라는 최근 3년간 미국에서 출항정지 사례가 없어 지난해 10월 Qualship 21 발급이 가능하다는 회신을 받았으며 지난달 말 대한해운 뉴호리즌호(New Horizon) 등 25척이 이 증서를 발급받았다. 이들 선박은 향후 2년간 미국 입항시 항만국통제를 면제 받게 되어 선원의 항만국통제 점검준비에 대비한 심리적 중압감 해소, 선박의 입출항 시간 단축에 따른 물류개선효과는 물론 화주와의 화물계약시 우위적 지위 확보도 기대할 수 있게 됐다.

국제보건규칙 발효에 따른 선박위생관리증서 발급 선박검사 범위 대폭 확대 및 검사내용 보다 구체화

세계보건기구(WHO) 및 세계 여러 국가들은 기존 및 신생 전염병의 세계적 확산을 방지하고 주요 질병에 대한 즉각적인 공동대처 및 예방을 위해 노력하고 있으며, 이와 관련된 2005년 국제보건규칙(IHR 2005 : International Health Regulation)이 금년 6월15일자로 발효되었다.

지난 2005년 5월23일 제58차 세계보건총회(World Health Assembly)에서는 개별 국가의 경계를 넘어서 세계공중보건의 확립을 위하여 주요 관리 질병의 범위를 확대하고 WHO와 국가 및 각 국가간의 국제협력 체제의 구축 및 유지 등을 주요 개정으로 하는 2005년 국제보건규칙을 채택한 바 있다.

전 세계적 공중위생보건의 향상을 위해 제정된 국제적 규정인 IHR(2005)에서는 2007년 6월15일부터 구서(면제)증서(Derattening/ Derattening Exemption Certificates)를 선박위생관리(면제)증서(Ship Sanitation Control (Exemption) Certificate)로 대체하도록 하고 있다.

이에 따라 선박검사의 범위가 대폭 확대되었고, 검사내용이 보다 구체화되었으며, 선박검사시 지적된 사항 및 관련당국의 의견 등 모든 정보는 전 세계적으로 공유된다.

따라서 새 증서의 발급이 예상되는 선박은 검사 예정지의 대리점 및 검역당국을 통해 사전에 관련 정보를 입수하여 숙지하는 것이 필요하다.

검역소 관계자에 따르면, 곧 국내에서도 선박위생관리(면제)증서를 발행할 예정이라고 하며, 현재 시행 관련하여 구체적인 절차 등을 준비중인 것으

로 알려졌다.

2007년 6월15일 이전에 발행된 구서(면제)증서는 발행일로부터 6개월까지 유효하다.

IHR(2005) 39조 '선박위생증서'는 선박위생관리(면제)증서의 유효기간은 발행일로부터 최장 6개월이며, 만약 검사 또는 요구된 통제조치(Control Measures)가 시행되지 않는 항구일 경우 1개월까지 연장될 수 있다.

또 선박위생관리(면제)증서의 미제출 또는 선박의 공중보건위험이 높다고 판단된 경우에는 관련 당국은 IHR 27조 1항(선박은 소독, 정화, 구제, 구충, 구서조치 등을 취하고, 필요시 선박의 공중보건 위험을 적절 수준으로 유지하기 위한 관련 전문가의 수배를 명함)에 따라 조치해야 한다.

이와 함께 선박위생관리(면제)증서는 IHR 부록3의 양식에 따른다. 그리고, 선박 또는 화물창이 비었을 때 언제든지 통제조치가 실시되며, 선박이 공선인 경우 선적 전에 통제조치가 실시된다.

요구되는 통제조치가 최종적으로 완료되었을 때 관련 당국은 선박위생관리증서를 발급하는데, 만약 선박이 병독을 매개하는 곤충, 전염원, 오염, 기타 감염매체 등으로 부터 안전하다고 판단될 시 관련 당국은 지정된 항구에서 선박위생관리면제증서를 발행한다. 선박이 공선인 경우 등 가능한 철저한 화물창 검사를 위한 조건이 갖추어 진 상황에서 선박 검사가 시행된 경우에만 동 증서가 정상적으로 발급되며, 만약 통제조치가 적절하게 이루어지지 않았을 경우 관련당국은 선박위생관리증서상에 별도 소견 기재한다.