

ASF, 상설사무국 싱가포르에 설치하기로 결정

제16차 ASF 부산에서 개최, 공동발표문 채택



제16차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 한국선주협회 주관으로 부산 해운대 웨스틴조선호텔에서 개최됐다.

금번 회의에서는 ASF 상설사무국 설치문제를 비롯하여 5-S위원회에서 논의된 주요의제들에 대한 입장을 정리한 공동발표문이 채택됐다.

특히, 그동안 논의되어 왔던 상설사무국 설치문제와 관련해서는 ASF 상설사무국을 싱가포르에 설치하기로 결정했다.

또 사무국의 업무를 관장하는 사무국장 선임과 관련해서는 6월중에 각국 선주협회가 적격후보자 1인을 추천하면, 7월에 싱가포르에서 회장단회의를 갖고 적격심사 절차를 거쳐 결정하기로 했다.

우리나라를 비롯하여 일본, 호주, 중국 등 13개국 선주협회 대표 120여명이 참석한 가운데 열린 제16차 ASF 본회의에서 의장인 이진방 한국선주협회장은 개회사를 통해 “세계해운시장의 중심축이 유럽에서 미국으로, 그리고 최근에는 아시아지역으로 이동하고 있으며, 특히 세계교역의 절반이 이 지역과 관계를 맺는 등 아시아 해운시장은 빠르게 성장하고 있다”고 말했다.

이 회장은 “아시아 해운시장의 가파른 성장에도 불구하고, 우리 아시아는 그 위상에 걸맞는 역할과 기능을 제대로 다해내지는 못하고 있는 것이 오늘의 현실인 만큼, 아시아선주들의 목소리가 합리적인 수준에서 제대로 반영되게 하고 세계해운은 물론 세계경제에 있어서도 우리 아시아 해운이 더욱

더 적극적으로 기여하는 장을 만들어내도록 우리들의 모든 역량과 지혜를 한데 모아야 할 것”이라며, 아시아역내 해운업계의 화합과 협력을 강조했다.

이어 강무현 해양수산부 장관은 축사를 통해 “ASF는 지난 1992년 발족한 이래, 상호협력 증진을 통하여 아시아 역내 해운산업의 동반성장과 세계 해운산업의 건전한 발전, 그리고 세계교역의 촉진에 커다란 기여를 하였으며, 그 결과 ASF는 오늘날 아시아 역내 해운업계를 대표하는 최대 민간 해운단체로 성장하였다”고 밝히고 “이번 총회가 아시아 역내뿐만 아니라, 세계 해운산업의 지속적인 발전을 위한 화합과 도약의 장으로 승화되기를 바란다”고 격려했다.

강 장관은 또 “항만의 생산성 향상을 위해 부산항 등 주요항만에 항만공사를 설립한데 이어 항만인력 공급도 상용화시켜 나가고 있으며, 항만인프라 확충에도 지속적으로 투자하고 있고 특히, 지난해에는 첨단 하역장비와 넓은 배후단지를 갖춘 부산 신항을 개장하였다” 며, “우리는 첨단시설과 최상의 서비스를 통하여 부산 신항과 광양항을 이용하시는 고객 여러분들께 최고의 만족을 드리고자 심혈을 기울이고 있는 만큼 해운업계 대표자 여러분들의 적극적인 이용을 기대한다”고 말했다.

이에 앞서 이진방 회장은 5월28일 하오 6시 해운대에 있는 누리마루에서 ASF 대표단 120여명을 초청, 환영만찬회를 가졌다.

아시아선주대표자회의는 한국, 호주, 중국, 대만, 일본, 홍콩 선주협회와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA) 등 아시아 역내에 있는 13개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 해운업계의 이익을 도모하기 위한 것으로 ASF 연차총회 사이에 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안

전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 5개의 위원회를 열어 주요이슈에 대해 협의하고 공동 대응방안을 모색하고 있다.

그동안 아시아대표자회의는 지난 1992년 발족된 이후 매년 정례적으로 본회의와 분과위원회별 중간 회의를 갖고 주요 쟁점사항에 대해 공동보조를 취하고, 아시아역내 해운산업의 공동이익을 위해 노력하는 한편, 아시아역내 해운업계를 대변하는 등 위상을 드높여왔다, 이번 제16차 ASF에서 채택된 공동발표문의 내용은 다음과 같다.

제16차 아시아선주대표자회의 공동성명서

제16차 아시아선주대표자회의(ASF)가 2007년 5월 28일부터 30일까지 부산에서 한국선주협회 이진방 회장 주재하에 개최되었다.

1992년 제1차 회의가 동경에서 개최된 이래 대표자회의와 그 산하의 5개 “S” 위원회는 그간의 활동을 통하여 국제해운산업계에 뚜렷하게 자리매김하였다. 대표자회의는 동 회의가 창설이후 지속적으로 발전해왔다는 점을 인식하면서 이번 회의도 우호적인 분위기 속에서 개최되었으며 참석한 대표자들 간에 발전적인 토론이 있었다.

아시아 선주들은 세계해운의 곳곳에서 중요한 활약을 해오고 있는 만큼, 대표자 회의는 아시아 선주가 국제해운계의 현안에 대해 보다 목소리를 높여야 한다는 점에 인식을 같이 하였다. 따라서 아시아 선주 대표자회의는 아시아 해운산업의 지위 향상을 위해 국제 사회에 아시아 선주의 합치된 의사를 표방하여야 한다는데 합의하였다.

작년, 제15차 회의에서 대표자들은 상설사무국 설치에 대한 강한 의지를 표출하였다. 그 결과, 상설사무국 설립방안을 제안하기 위한 작업반이 구성되었다. 작업반은 회의결과를 본회의에 보고하고



작업반이 내놓은 권고사항을 본회의가 채택해줄 것을 제안하였다.

본회의는 싱가포르에 상설사무소를 설립하는데 합의하고 사무국 운영지침을 채택하였다. 또한 운영지침에 따라 회장단회의를 설치하였으며 초대 사무총장의 선임권을 회장단회의에 위임하였다.

아시아선주대표자회의는 5개 “S” 위원회 주도하에 적극적이고 효과적인 토론을 하였으며 해운관련 주요현안사항에 대한 입장과 견해는 다음과 같다.

□ 해운경제검토위원회

해운경제검토위원회는 제19차 중간회의를 2007년 2월 28일 오키나와에서 개최했으며 Mr Akimitsu Ashida(위원회 의장)은 주요 사안에 대해 보고하였다.

▷ 벌크선 해운시장

건화물 벌크선 분야에 있어서는 2007년도에도 중국을 비롯한 세계경제의 호황에 힘입어 지속적인 활황장세를 이어갈 것으로 예측되었다. 또한 2007

년 및 2008년에 인도되는 신조물량이 하향추세로 예측됨에 따라 해운서비스 수급상황도 개선될 것으로 내다보았다.

유조선 분야에 있어서는 향후 유조선 시장이 2010년까지 시행될 단일선체유조선 퇴출이 얼마나 순조롭게 진행될지, 또한 이와 관련하여 얼마나 많은 신조물량이 시장에 투입될지에 따라 크게 좌우될 것으로 전망했다.

▷ 정기선 시장

미주 태평양항로에 있어서는 2007년도에도 성장세가 가속될 것이며 전체적으로 수급상황이 더욱 타이트해질 것으로 전망했다. 참석자들은 미주 내륙운송비를 위시한 계속되는 코스트 상승상황에 깊은 우려를 표하였다.

아시아 역내교역에 있어서는 중국경제의 강세가 아시아 역내의 컨테이너 교역증진에 견인차역할을 계속할 것이라는 점에 주목하였다. 이와 관련하여 베트남에서의 컨테이너교역량의 급성장세가 유발하는 긍정적인 추가효과에 특별한 관심이 모아졌다. 한편 참석자들은 케스케이딩 효과로 인하여 공

급과잉이라는 결과를 초래할 가능성에 대하여 우려를 나누었다. 뿐만 아니라 연료비를 위시한 계속되는 고비용 상황이 운송인에게 부정적인 미칠 것으로 내다봤다.

▷ 아시아 선·화주 관계

교역시황에 대한 화주의 이해를 구하기 위하여 참석자들은 돈독한 선·화주관계가 무엇보다 중요하다는 점을 재확인하였다. 일본정부 관계자와 동경의 선화주가 참여한 ‘컨테이너 쉬핑 포럼(Container Shipping Forum)’이라는 행사가 동경에서 2006년 6월과 11월 두 차례 개최되었다는 보고가 있었다. 대표자회의는 상호간 대화를 기초로 아시아의 선화주관계를 건설적으로 발전시키기 위하여 배전의 노력을 다해야한다는데 뜻을 모았다.

▷ 정기선해운의 독금법 적용면제

ASF회원 선협은 싱가포르, 일본, 중국, 호주 및 홍콩에서의 정기선해운에 대한 독금법 적용면제 철회 움직임에 주목하였다. 특히 정기선동맹에 대한 독금법 포괄면제를 철폐하기로 한 구주연합의 결정에 우려를 금치 못하였다.

대표자들은 해운산업의 건전한 발전을 위해서는 물론, 국제교역증진에 따른 해운수요에 부응하는 투자 및 수출입산업전체에 이익을 가져다주는 체제 유지를 위한 투자를 유치하기 위하여 독금법 면제 제도가 계속 유지되어야 한다는 종전의 ASF 입장을 다시 한번 확인하였다. 운송인은 국제교역에 필수 불가결한 해운의 역할에 대한 화주나 정부 등 관련 당사자의 이해를 구하기 위해 지속적으로 노력해야 한다는데 뜻을 같이 했다.

ASF는 싱가포르, 일본 및 한국의 선주협회를 비롯한 회원선협이 구주집행위원회 및 관련 조직에 독금법 면제제도 폐지에 반대 입장을 서면으로 제

출하였음에 주목하였으며 특히 한국선주협회는 구주집행위원회로부터 규칙4056/86은 폐지하지만 그에 대한 대안을 준비할 것이며 독금법 면제제도의 양대축의 하나인 컨소시엄규칙은 현행 유지할 것이라는 답신을 접수하였음에 주목하였다. 또한 ASF는 의장선협인 한국선주협회와 일본 및 호주의 선주협회가 일본 공정거래위원회에 같은 취지의 서면의견서를 제출한 점에 주목하였다.

▷ 파나마운하관리청

파나마운하관리청(ACP)은 2007년 2월 통항료 인상안을 발표하였다. 인상폭이 도저히 납득할 수 없을 정도로 크며, 특히 컨테이너선, 유조선과 자동차운반선에 대한 통항료는 심각한 수준의 인상을 제안하고 있다.

해운경제검토위원회는 3년간의 통항료 인상분이 더 장기적으로 배분되어야 한다는 데 인식을 같이 하였으며 현 ASF의장이 ASF전체를 대신하여 인상안에 대한 강력한 반대의사를 서면제출해 줄 것을 요구하기로 결의하였다. ASF는 의장선협인 한국선주협회가 3월 9일자로 ASF의 반대의견서를 제출하고, 3월 14일의 공청회에 참석한 점에 주목하였다.

이와 별도로 싱가포르 및 일본의 선주협회도 독자적으로 반대의견서를 제출하였다. 그 결과 ACP는 4월에 새로운 인상안을 공표하였다. 이와 관련 한국선주협회는 ASF를 대표하여 4월 20일자로 추가의견서를 다시 제출하였으며, ASF의 서면의견이 ACP의 이사회에 안건으로 상정되어 토의될 예정이라는 답신을 접수하였다. (파나마공화국 각료이사회는 2007년 4월 25일 원안을 소폭 수정한 인상안을 승인하였다.)

▷ 그 밖의 사항



ASF 이진방 의장과 5-S 위원장들이 본 회의가 끝난 뒤 기자회견을 하고 있다.

세계무역기구(WTO)의 최근 동향이 보고되었다. 대표자들은 도하협상의 재개에 환영의 뜻을 표하였으며 현 해운산업의 자유무역관행을 규정화시키기 위해서는 해상운송서비스가 서비스교역에 관한 일반협정(GATS)에 포함되어야 한다는 점을 계속 강조해야한다는 데에 뜻을 모았다. 한편 참가자들은 베트남의 WTO가입을 진심으로 환영하였으며 세계 교역에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 내다봤다.

증가하는 자유무역협정(FTA)과 아시아 국가간의 역동적인 양자간 경제관계가 아시아 경제와 화물이동에 긍정적인 영향을 미칠 것이라는 점에 주목하였다. 참가한 대표자들은 이런 발전이 앞으로 계속 더 진행될 것으로 확신했다.

□ 선박재활용위원회

제10차 선원위원회 중간회의가 2007년 3월30일 하노이에서 개최되었다. 본 위원회 의장인 Mr Arnold Wang(위원장)은 그의 보고에서 다음의 이슈에 대하여 강조하였다.

▷ 선박재활용 활동

동 포럼은 현재 국제해사기구 산하 해양환경보호 위원회에서 개발 중인 선박재활용에 대한 협약초안과 협약부속지침들의 최근 진전사항에 대하여 논의하였다. 동 포럼은 상기 논의에 관여한 이해당사자들(선박소유자, 조선업자, 선박재활용업자, 선박자

재제조업자, 선급 및 관련 공직자)의 지대한 노력과 효과적인 과업 수행에 대하여 감사의 뜻을 표명했다.

▷ 기술적인 측면

동 포럼은 현존선에 동 협약적용시 위험물질목록 및 증서(발급)에 대한 유연성을 촉구하는 바이다. 동시에 동 포럼은 재활용작업 과정에서 참고가 될 유용한 정보로서 협약에 의해 요구되는 선박 위험물질목록의 단일형식 개발이 매우 중요함을 인식하였다. 그러나 동 포럼은 적절한 자질 및 전문지식의 부재로 인하여 선박소유자가 그러한 목록을 준비하는 데 극히 어려울 것이라는 점에 우려를 표명하였다. 따라서 선박건조에 대한 특화된 지식을 보유한 조선업자와 선박에 적합한 자재를 보유한 선박자재 제조업자와 같은 타 이해당사자는 상기 목록 마련에 전적인 지원을 제공해야 한다.

▷ 환경적인 측면

동 포럼은 또한 더 안전하고 환경친화적인 재활용시설의 장려가 매우 중요함을 인식했다. 이와 관련하여, 국제노동기구 및 국제해사기구와 같은 국제기구가 선박재활용 작업 종사자의 인식 제고를 위해 주요 선박재활용국에서 세미나를 지속적으로 개최한 점에 대하여 높이 평가하는 바이다. 동 포럼은 공동 노력이 현 상황을 개선하는데 기여할 것으로 믿는다.

▷ 안전하고 환경친화적인 선박재활용에 대한 국제협약

동 포럼은 세계해운산업의 중요한 역할을 수행하는 아시아선주는 더 안전하고 환경친화적인 선박재활용을 장려하고 촉진할 수 있는 방안을 지속적으로 논의할 것이라는 점을 확인했다. 아울러 선박재

활용이 기국, 선박재활용국, 선박소유자, 조선업자, 선박자재제조업자를 포함한 상이한 이해당사자들과 관련되기 때문에, 모든 이해당사자들의 역할이 협약 초안 개발시 좀더 명확히 명시되어야 함을 강조했다.

□ 선원위원회

제12차 선원위원회 중간회의가 2007년 1월 16일 홍콩에서 개최되었었다. 선원위원회 의장인 Mr Li Shanmin(위원회 의장)은 그의 보고에서 다음의 이슈에 대하여 강조하였다.

▷ STCW협약의 검토

동 포럼은 IMO의 STW위원회가 STCW 협약과 코드 개정여부를 검토 중인 것에 대하여 주목하였다. 전 세계 선원들의 상당부분 고용과 공급이 아시아에서 이뤄지고 있기 때문에 동 포럼은 STCW 협약 이행에 관한 경험을 공유하여 검토에 기여해야 한다는 것을 호소했다.

▷ A.890(21)결의서와 승무정원의 검토

동 포럼은 IMO STW 전문위원회의 승무정원과 A.890(21)결의서에 대한 업계의 논쟁에 관해 토의하였다. 피로와 승무정원 사이에 어떠한 연관성이 있는지 본질적으로 결정하기 위하여, 선형별로 실제적인 근로/휴식 시간 조사를 위한 독립적인 연구 조사가 시행되어야 할 것으로 숙고하였다.

▷ 선원 고용과 훈련

동 포럼은 청년들이 선원직의 중요성을 인식하도록 촉진하고 있는 ASF회원들의 노력에 만족을 표하였으며, 역내 신규 실습해기사들이 상당수 증가되고 있음에 격려하였다. 동 포럼은 아시아 선원들

의 훈련과 고용에 있어서의 훈련기관과 선주들의 협력에 환영을 표하였으며, 안전운항 확보를 위하여 전통적인 Seamanship의 강조가 중요하다고 생각하였다. 동 포럼은 아시아 선원들의 공급과 고용의 지속적인 증진을 위하여 상호 지원해야 한다고 생각하였다.

▷ 고용조건

동 포럼은 2007년 5월말 호주에서의 논의에 대하여 주목하였다. 상기 논의는 지속적인 일정의 일환이며 금년도 7월 부산에서 계속될 예정이다. 동 포럼은 선박운항자의 안전, 특성 및 효율성을 최적화하기 위한 선박운항자의 능력을 방해할 수 있다는 우려에 대하여 주목하였다. 또한 동 포럼은 선원근로조건은 선원거주국에서 교섭되어야 하며, 선원거주국의 생활수준을 반영하여야 한다는 기준 입장을 재확인하였다.

□ 항행안전 및 환경보호위원회

동위원회 의장인 Mr S S Teo(위원회 의장)는 지난 2006년 11월 28일 개최된 제13차 SNEC 중간회의에서 논의된 안전항해 및 해양환경보호 이슈와 관련 최신 동향에 대해 소개했다. 그는 다음의 이슈에 대하여 강조하였다.

▷ 해적과 무장강도

동 포럼은 지난 몇 년에 걸쳐 선박을 대상으로 한 전 세계, 특히 말라카와 싱가포르 해협에서의 해적 및 무장강도 사고 발생건수가 지속적으로 감소했다는데 대하여 환영하는 바이다. 또한 주로 소형선을 목표로 선박나포가 감소추세였다.

이러한 개선된 상황에서 동 포럼은 이러한 문제를 사전에 해결하기 위한 그들의 영해에서의 순차

적인 보안감독(체제를) 보유한 국가들에게 박수를 보냈다. 말라카와 싱가포르해협에 관하여, 동 포럼은 3개 연안국가 정부들에게 만족하지 말 것을 요청했으며, '순찰과 감독에 대한 협정'에 따라 국가간 훌륭한 협력이 지속되기를 촉구하였다. 동 회의는 또한 모든 선주들이 그들의 선장에게 특히 야간에 해적위험지역을 통과시 경계를 늦추지 말고 해적당직을 강화할 것을 충고할 것을 촉구했다.

동 포럼은 더 나아가 일본이 발의한 아시아지역간 해적방지협정(ReCAAP)이 지난 2006년 9월 4일 싱가포르정보공유센터 설립과 함께 발효되었음을 주지하였다. 정보공유센터는 아시아해역에 선박의 항해안전 및 보안확보를 위해 16개 역내국가로부터 접수받은 해적과 무장강도에 관한 신속하고 정확한 보고를 제공하는 것을 목표로 한다. 동 포럼은 이러한 보고는 명쾌해야 하며 ReCAAP 웹사이트상에 기재되어 인근 지역을 항행하는 선박에 신속히 전파되어야 한다는데 동의했다.

▷ 말라카 및 싱가포르 해협의 안전, 보안 및 환경보호의 강화

동 포럼은 말라카 및 싱가포르해협에 관한 쿠알라룸푸르 회의(주제 : 안전, 보안 및 환경보호 강화, 2006년 9월 18일 ~ 20일)와 관련하여 발의된 IMO 성명서를 지지했다.

동 포럼은 더 나아가 항해 보조장비의 정비 · 갱신 및 해양환경보호를 위해 말라카 및 싱가포르해협과 관련된 연안국, 연안 이용자, 해운업계 및 기타 이해당사자들의 자발적인 금융지원 메커니즘 설립에 공조해야한다는 동 위원회에 대하여 동의했다. 아울러 동 포럼은 연안 이용자와 기타 이해당사자는 쿠알라룸푸르회의에서 3자간 기술전문가그룹에 의해 착수된 6개의 프로젝트에 그들의 전폭적인 지지를 촉구했다.

2007년 3월13일, 14일 말레이시아 해양연구소, 인도네시아 동남아시아연구센터, 싱가포르 S Rajaratnam 국제연구소 및 일본해사재단에 의해 결성된 심포지엄에서의 말라카 및 싱가포르 해협에 관한 별도의 논의에서, 동 심포지엄은 동 해협에서의 항해 보조 장비 및 해양환경보호에 관한 기금조성에 대하여 기타 선택 안을 탐구하고 제안하기 위해 결성되었다.

동 포럼은 연안 이용자, 해운업계 및 기타 이해당사자에게 항해 보조장비 정비 및 교체, 동 해협에서의 해양환경보호에 관한 기타 조치에 관하여 자발적으로 기여할 수 있는 기회를 제공할 수 있는 말라카해협기금 설립 발의에 대하여 지지하는 바이다.

동 포럼은 말라카 및 싱가포르해협 이용 선박에 대하여 강제적인 징수형태에 반대하는데 의견을 모았다.

▷ MARPOL 부속서 VI - 선박기인 대기오염방지

동 포럼은 해양오염방지 노력에 대한 입장과 지지를 상기시켰다. 동 회의는 모든 선박에 대하여 잔존유에서 증류유로 교체하여 사용하자는 INTERTANKO의 제안을 주목했다.

동 포럼은 해운업계로부터의 우려에 주목했고, 모든 선택(안)에 대한 적절한 타당성 조사가 이뤄져야 한다는데 동의했다. 타당성 조사는 최종결론에 도달하기 위한 모든 요소를 신중하고 철저히 고려해야 할 것이다. 동 포럼은 최근 제11차 국제해사기구 산적액체및가스전문위원회(Bulk Liquids and Gases) 소위원회에서 국제해사기구 사무총장이 대기오염 최소화를 목적으로 한 다양한 전략 연구 수행을 위하여 정부간 연구그룹을 발족한 데 대하여 주목했다.

동 포럼은 상기 발의에 주목하는데 환영의 뜻을

표하였으며, 모든 IMO 회원국 정부가 2007년 7월 9일 ~ 13일까지 영국에서 개최되는 제56차 해양환경보호위원회에서 상기 제안에 대하여 지지하기를 촉구했다.

□ 선박보험법제위원회

선박보험법제위원회 제12차 중간회의가 2007년 4월 17일 홍콩에서 개최되었음에 주목하였다. Mr George Chao(위원회 의장)는 중간회의결과를 보고하였으며 그중 다음 안전에 대해서는 특히 강조하여 보고하였다.

▶ 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 구주 연합 규칙 초안

대표자회의는 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 구주연합의회와 이사회의 규칙초안의 잠재적 영향력에 대해 우려를 표하였다. 동 규칙초안이 민사책임에 대한 현존 국제협약의 가입을 촉구하는 점에 대해서는 전적으로 동감하는 바이나, 위원회는 몇 가지 점에서 우려를 금치 못하였다.

즉, P&I 보험 관련 서류상의 혼선 가능성과 피해를 입은 제3자에게 최대한 신속히 배상 가능한 최대 금액을 확보하는 선주책임제한제도의 역할에 대한 혼란가능성이 그것이다. 아울러 위원회는 선원의 유기문제와 관련한 제안내용 역시 불명료하다는 인상을 갖고 있으며 선원유기문제는 새로 채택된 ILO해사노동협약에 따라 해결하는 것이 최선책이라고 생각한다.

그러나 위원회가 무엇보다도 심각하게 우려하는 것은 제안된 규칙초안이 이제까지 국제해운에 안정적으로 뿌리내린 보험법제의 근간을 뿌리째 흔들고 있다는 점이다. 재정보증서 소지의무 부여와 함께 부주의를 종전과 달리 정의내리는 지역주의 법안으



ASF 이진방 의장이 환영만찬 행사에서 만찬사를 하고 있는 모습.

로 불거진 불량은 세계화된 해운산업에 혼선만을 야기할 뿐이다.

위원회는 새로운 운송협약 성안을 위한 UN국제무역법위원회 작업반의 성과에 주목하고 업계를 대표하여 협약초안 성안작업에 참여한 ICS, BIMCO, IG P&I 대표자의 열성적이고도 꼼꼼한 노력에 사의를 표하는 바이다. 그러나 본 위원회는 협약초안이 완성되고 현행 운송법과의 비교검토가 마무리되기까지 새로운 협약초안에 대한 입장표명을 유보하고자 한다.

위원회는 전차 중간회의에서 토의했던 '02 아테네협약의 문제점에 대해 다시 한번 토의하였으며 전차 회의에서 제기되었던 '테리사건'문제와 '책임한도액수'문제는 일단 해소되었음에 주목하였다. 위원회는 마쉬(Marsh)측의 제안으로 협약에 명기된 테리(전쟁)위험에 대해 적절한 수준의 보험이 가능케 된 것에 주목하였다.

또한 위원회는 협약이 적용되는 관할권내에서의 교역을 위해 협약의 요건인 체약국 재정보증서가 발급될 수 있도록 '청색증명'(blue card)을 발급기로 한 것에 주목하였다. 아울러 위원회는 P&I 클럽들이 대형여객선 사고발생시의 위험이 비여객선 선주에게 미치는 영향을 국제그룹 체제 안에서 관리해 나가기 위한 조치가 취해진 사실에 주목하였다.

위원회는 오랫동안 시간을 끌어오던 난파선제거 협약안이 마무리 단계에 이른 사실을 반기는 바이다. 그러나 대부분의 난파가 발생하는 영해에서도 통일된 책임규범이 마련되어야 하는데 그렇지 못한 쪽으로 협약초안이 성안되고 있는 것이 한 지 아쉬운 점이다.

위원회는 법안 C-15에 의한 캐나다 철새법(1999)의 개정에 대해 캐나다의 선주로부터 심심한 우려가 계속되고 있음에 주목하였다. 아울러 위원회는 개정법이 선원의 인권에 악영향을 끼치고 있지는 않은 지 다시 한번 검토해 줄 것을 캐나다 정부에 촉구하는 바이다.

위원회는 1992 IOPC Fund의 Quality Shipping 증진방안에 대한 회기간 작업반 회의의 진전사항에 주목하고 토의 중인 증진방안에 지지하는 바이다.

위원회는 고의적으로 유류를 해상에 배출하여 오염사고를 일으키는 일부 몰지각한 행위에 대해 다시 한번 유감을 표하며, 선박운항에 따른 유류폐기물의 관리지침을 지속적으로 최신화하고, 선박운항자의 책임과 의무를 일깨우기 위한 국제기구나 각종 협회의 노고에 사의를 표하는 바이다. 이와 관련 위원회는 그간 국제해운산업연합체가 선원에 대한 형사처벌 등 잠재적 문제점에 대해 문제를 제기해 왔음에도 새로운 법적 장치로서 EU의 선박원천오염지침이 금년 4월 1일부로 EU회원국사이에 채택된 사실에 주목한다.

아울러, 위원회는 유럽의 각국이 본 지침서를 자국법으로 입법함에 있어 본 지침의 일부내용이 MARPOL이나 UNCLOS의 일부 조항과 상치되는 문제가 발생할 소지있다는 사실에 주의를 기울여주기를 촉구한다.

[편집자주] 아시아선주대표자회의(ASF)는 호주, 중국, 대만, 홍콩, 일본 그리고 한국 선주협회 및 ASEAN 국가 선주협회들로 구성된 자발적인 단체이다. ASF의 설립목적은 아시아 역내 해운산업들의 이익을 증진 도모코자 하는 것이다. ASF 연차총

회 사이의 기간 중 계속사업은 다섯 개의 “S”위원회, 즉 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 항행안전 및 환경위원회, 선박보험법제위원회에 의해 수행되어지고 있다. ASF 소속 선주 및 선박관리회사들은 전 세계 화물운송선대 중 거의 50%를 지배하고 또한 운용하고 있는 것으로 추산된다.

해기사 병역제도개선 1만인 서명운동 전개 선협 등 해양단체, 병역제도 도입추진

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

특히, 한국선주협회는 최근 두차례에 걸쳐 서명운동에 참여한 1만5,000여명의 서명부를 국회에 제출하고, 해기사 병역제도의 의원입법을 건의했다.

지난 2월 정부에서 발표한 ‘비전2030 인적자원 활용 2+5’ 전략에 따라 초급해기사의 절대적인 공급원인 산업기능요원제도가 2012년 폐지될 예정이며, 동 제도 폐지시 해운업계는 초급해기사 확보의 어려움으로 인한 선박운항 차질이 불가피할 전망이다.

이에 따라 협회는 50년이 넘게 유지되어 온 해기사 병역제도의 정당성을 인정받고 향후에도 지금과 같이 젊고 유능한 청년들이 국가 경제발전과 안보에 이바지할 수 있는 기회를 지속적으로 제공하기 위하여 해기사로 3년간 승선근무시 병역의무를 면제하는 ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입을 여러 해운·수산단체(기관)와 공동으로 추진하고 있다.

현재, 동 제도의 필요성을 인정한 뜻있는 많은 국회의원들이 공동발의에 참여하여 병역법 개정안의 의원입법이 추진되고 있으며, 이러한 활동의 지원을 위하여 ‘승선근무 예비역병역제도 도입을 위한 1만인 서명운동’을 전개 많은 인원이 이 운동에 동참, 당초 계획했던 1만명을 크게 넘어섰다.

한국선주협회 2007년도 사장단 연찬회 성료 임시총회 개최하고 해운기금 모으기로 의결



한국선주협회(회장 이진방)는 6월8일, 9일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2007년도 임시총회 및 사장단 연찬회를 갖고 해운기금을 모금기로 의결하는 한편, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 협의했다.

외항해운업계 CEO와 임원, 그리고 해양수산부 관계자 등 80여명이 참석한 가운데 열린 이번 임시총회 및 연찬회에서는 먼저 사무국으로부터 올 상반기 주요업무 추진실적과 하반기 업무계획을 보고 받은 뒤 올 하반기 중점추진 사업방향에 대해 협의했다.

특히, 이날 임시총회에서는 해운빌딩 확보와 사

회공헌사업 추진, 선원인력의 안정적인 공급 및 복지증진을 위해 연간 100억원씩 4년간 400억원의 해운기금을 설치하기로 의결했다.

임시총회 개최사에서 이진방 회장은 인사말을 통해 “세계해운시황이 활황세를 보이고 있고 각종 해운지수도 당초 예상했던 것 보다는 좋게 나타나고 있으나, 한-중항로를 비롯하여 한-일, 동남아항로 등 근해항로의 경우는 선복과잉으로 운임회복에 어려움을 겪고 있으며, 최근 몇 년사이에 세계상선대가 크게 늘면서 선원수급 불균형 문제가 전 세계적인 이슈로 부각되는 가운데 국내에서는 산업기능요원제도의 전면 폐지가 검토되고 있어 문제가 더욱 복잡하게 되어 가고 있다”고 강조했다.

이와 관련하여 이 회장은 “오늘 열리는 부문별 분과위원회에서는 이러한 문제점들에 대해 집중적으로 토의하고, 해결방안을 마련할 수 있도록 적극적인 의견개진을 당부드린다”고 말했다.

또한, 이 회장은 “지난 2006년에 우리 선사들이 벌어들인 해운수입은 약 280억달러로 반도체(374억\$)와 자동차(329억\$)에 이어 외화가득 부문에서 3위를 기록하는 등 국가경제에 크게 기여하고 있으나, 해운의 중요성에 대한 일반국민들의 인식은 아직도 미흡한 편”이라고 강조하고, 따라서 우리 모두가 신뢰와 화합을 바탕으로 해운산업의 지속적인 발전을 위해 힘차게 전진하고, 더 나아가 우리 해운이 국민들로부터 가장 두터운 신뢰와 사랑을 받을 수 있도록 다함께 노력하자고 말했다.

이어 사장단은 정책분야를 비롯하여 선원 및 안전분야, 정기선분야, 부정기선분야 등 4개 분임조로 나뉘어 현안사항에 대해 의견을 나누고, 대정부 건의사항에 대해 협의했다.

분임토의가 끝난 뒤 강무현 해양수산부 장관은 세계 5대 해운각국 진입을 위해 노력하는 외항해운업계 CEO들을 격려했다. 강 장관은 이 자리에서 해운기금 모금을 결의한데 대해 뜻깊은 곳에 사용될 수 있도록 다 함께 지혜를 모아야 할 것이라고 강조했다.

강 장관은 또 승선근무 예비역 병역제도 입법추진과 관련, 국방부장관을 만나 동 제도 도입의 필요성을 설명했으며, 이에 대해 국방부장관은 타산업과의 형평성 문제가 있으나, 국가전략상 유사시 선박동원문제와 연계하여 해군예비역제도를 부활하는 방안을 해군본부와 병무청에 검토하도록 지시하겠다고 말했다고 소개했다.

이와 함께 강 장관은 세계박람회의 여수유치가 오는 12월27일 프랑스 파리에서 열리는 BIE 총회에서 결정된다며, 타산업 분야에서 유치에 적극 노

력하고 있는 만큼 해운분야에서도 적극 동참하여 줄 것을 당부했다.

이어 이진방 회장은 해운산업 발전과 해상안전, 해기인력의 원활한 수급에 기여한 해양수산부 정책팀 해사안전정책팀장, 김광룡 해운정책팀 서기관, 병무청 최병일 산업지원팀장에게 감사패를 전달했다.

사장단 연찬회 둘째날인 6월9일에는 해양수산부 이인수 해운물류본부장, 지희진 해운정책팀장 등이 참석한 가운데 각 분임장들이 전날 토의한 분임토의 결과를 발표했다. 해운현안에 대한 문제점과 개선방안, 그리고 대정부 건의사항 등을 요약한 분임토의 결과는 다음과 같다.

■ 제1분과 : 정책 분야(분임장 : 창명해운 이경재 사장)

정책분야에는 분임장인 창명해운 이경재 사장을 비롯하여 SK해운 이정화 사장, 봉신 정인현 사장, 씨앤상선 이상기 사장, 진양해운 홍승두 사장, SW해운 김경득 사장, 현대상선 이동렬 전무, 유코카캐리어스 허만철 전무, 해양수산부 이인수 해운물류본부장, 공동표 사무관, 한국선주협회 황영식 부장, 박승진 사원 등이 참석했다.

이경재 사장은 분임토의 결과발표를 통해 “톤세



제도는 시행되자마자 일몰제 적용으로 폐지될 위기에 놓여있어 해운산업의 국가중추산업으로서의 역할, 그리고 국민경제에 대한 기여도 등에 대한 정부의 인식전환이 절실히 요구되고 있다”며, 협회가 톤세제 도입이후 신조선 건조 등 해운기업이 투자한 내용을 조사하여 해운업계 및 관련 정부에 계량화된 자료를 제시하는 것이 필요하다고 강조했다. 다음은 정책분야 분임토의 결과 요약이다.

▷ 해운세제 일몰제 적용대책

톤세제도, 제주선박등록특구제도, 국제선박등록제도 등 해운산업의 국제경쟁력 강화를 위한 핵심 지원제도가 일몰제 시행으로 2009년에 존폐의 기로에 서 있다. 따라서 해운산업의 국가중추산업으로서의 역할, 그리고 국민경제에 대한 기여도 등에 대한 정부의 인식전환이 절실히 요구되고 있다.

그리고 협회가 톤세제 도입이후 신조선 건조 등 해운기업이 투자한 내용을 조사하여 해운업계 및 관련 정부에 계량화된 자료를 제시하는 것이 필요하다.

또한, 참석자 모두가 해운산업의 국가경제에 대한 기여 및 국가기간산업으로서의 위상에 비해 국민적 인지도가 너무 미흡하다는 데 공감하였다. 그러므로 향후 해운산업에 대해 보다 체계적이고 지속적으로 홍보할 필요가 있다는데 의견을 같이했다.

▷ 선박확보 금융제도 개선

수출입은행의 금융지원 확대가 시급하다. 수출입은행의 선박금융은 국내 조선소 건조선박에만 지원되고, 외국에서 주로 건조되는 일반화물선 등은 자금조달이 어렵다. 따라서 국적선사가 외국 조선소에서 건조하는 선박에 수출입은행 자금지원이 필요하다.

또 선박투자회사제도의 개선이 필요하다. 현재 선박투자 회사제도에 대한 투자자 세제감면 제도가 2008년도에 폐지될 예정이다. 따라서 이에 대한 연장 시행방안이 적극 검토되어야 한다.

아울러, 선박금융제도 활성화를 위한 선사-금융권간 간담회 개최 등 선박금융활성화를 위한 적극적인 대책이 필요하다

이와 관련하여 해양수산부는 현재 선박투자회사제도의 개선을 위한 연구용역을 실시중에 있으며, 선박투자회사 제도의 개선이 필요한 부분이 있으면 적극 검토하고 해운업계의 입장을 충분히 반영하겠다고 밝혔다.

▷ 선화주간 협력체제 강화

국내 선주와 화주간의 신뢰관계 구축이 필요하다. 화주와 선주는 화물을 공급하고 그 화물을 수송하는 상호 보완적 관계이면서도 단순 시장논리로 접근함으로써 선박 부족시에는 화주가, 선박 과잉시에는 선주가 어려움을 겪는 악순환이 반복되고 있다.

특히, 선·화주 모두가 협력체제 강화 필요성에 공감하고 있다. 선주의 입장에서는 국내 해운시장 개방에 따른 국내외 선사와의 경쟁 격화, 대량화물의 안정적 확보를 위한 관계개선이 필요하다. 화주의 입장에서도 최근 선박부족 및 운임상승으로 심각한 어려움을 겪고 있어 국적선사와의 협력관계 강화에 대한 필요성을 인식하고 있다.

이를 위해서는 선화주간의 협력방안에 관한 공동 양해각서(MOU) 체결이 요망된다. 또 ‘선·하주 협의회’ 운영을 활성화하고, 매년 정기적으로 선·화주 워크숍을 개최하여 정보를 공유하는 한편, 선·화주 협력 모범사례를 발굴하여 포상할 필요가 있다.

▷ 근해항로 안정화 대책

오는 2009년 한중 컨테이너항로 개방되면, 원가 개념이 없는 중국 선사들의 무차별 공세로 국적선사들의 심각한 경영위기가 초래될 것으로 예상된다. 한중항로 뿐 아니라 한일항로를 포함한 모든 근해항로에 심각한 타격을 줄 것으로 전망된다.

따라서 근해항로 개방에 대한 공동대응이 필요하다. 국적선사의 경쟁력이 충분히 성숙될 때 까지 최대한 개방 시기를 늦추고 단계적, 지역별 전략적으로 추진하는 한편, 국적선사간 전략적 제휴 강화, 공동운항(선박 공동운항회사의 설립) 등 규모의 경제 실현방안을 강구해야 한다.

▷ 국취부나용선 수입신고 관련 대책 추진

현재 국적취득부나용선(BBCHP)은 취득후 국내 최초 입항시 수입신고해야 하는데, 선사가 국적취득시점을 수입신고 시점으로 잘못알고 수입신고하지 않는 것을 문제삼는 등 애로가 많다.

따라서 협회 차원에서 국취부나용선의 수입신고 절차를 개선하여야 하며, 해양수산부에서도 관계기관과 협의하여 줄 것을 요망했다.

■ 제2분과 : 선원 및 안전분야(분임장 : 우양상선 채영길 부사장)

선원 및 안전분야 분임토의에는 분임장인 우양상선 채영길 부사장을 비롯하여 대림H&L 기의석 사장, 선우상선 정대균 사장, 우림해운 윤정태 사장, 중앙상선 김지영 사장, STX Pan Ocean 이종철 사장, 신성해운 신용경 전무, 팬스타라인닷컴 고인철 상무, 해양수산부 정형택 해사안전정책팀장, 지희진 해운정책팀장, 병무청 최병일 산업지원팀장, 선주협회 김영무 상무, 이철중 차장, 김세현 과장이 참석했다.



채영길 부사장은 분임토의 결과발표를 통해 “해기사 부족으로 대형선사들은 자질이 우수한 해기인력 확보가 어렵고 중소선사들은 해기사를 구하지 못해 선박운항 자체가 어려워지고 있다”며, 외국인 해기사의 고용확대가 시급하다고 강조했다.

채 부사장은 또 “참여정부의 비전2030의 인적자원 활용계획에 따라 오는 2012년 산업기능요원제도가 폐지되면, 해기인력 양성의 근간이 무너져 선박운항에 상당한 혼란이 초래될 것으로 우려된다”고 밝히고, 승선근무 예비역 병역제도의 도입이 시급하다고 말했다. 다음은 선원 및 안전분야 분임토의 결과 요지이다.

▷ 선원수급 현황 및 외국인선원 고용방안

선원고용에 있어서 중소형선사들이 많은 어려움을 겪고 있다. 중소형선에 대한 선원들의 승선기피 현상이 심각한 수준이며, 선박운항에도 적지않은 영향을 받고 있다. 선사 및 선박 규모에 따른 부의부 빈익빈 현상이 날로 심화되고 있어 이에 대한 대책마련이 시급하다. 또한, 국제적으로 특수선 경력선원의 부족현상이 심각하다.

따라서 중소선사들의 원활한 선박운항과 비용절감을 위해 외국인선원 고용확대가 필요하다. 이를 위해서는 승선선박 제한 완화, 해사법규교육 정기

적 시행 등 승무자격증 발급절차를 간소화하고, 특수선에 대한 자질을 갖춘 외국인선원을 양성해야 한다. 그리고, 외국인선원 확대에 따른 자질향상이 필요하므로 민관 합동으로 선원 공급국에 교육기관을 설립하는 것도 바람직하다.

또한, 부족한 해기사의 공급확대를 위해 해양수산연수원의 단기양성 해기인력을 확대해야 한다. 단기양성 인원을 금년 하반기에 2배 이상 확대하도록 건의하는 한편, 양성인원에 대한 위탁실습과 취업에 대해서는 우리 선사들이 적극 협조해야 한다.

이밖에도 해사고교 양성인력의 활용을 적극 확대해야 한다. 자질이 떨어지더라도 업체에서 품질을 높일 수 있도록 재교육을 실시하면 큰 문제는 없을 것이다.

▷ 해기사 승선근무 예비역 병역제도 도입 대책

정부가 발표한 '비전2030 인적자원 활용 2+5전략'에 따라 2012년 산업기능요원을 비롯한 대체복무제도 폐지될 예정으로 있어 2012년 이후 신규해기인력 공급에 심각한 차질이 우려된다.

따라서 '승선근무 예비역 병역제도' 입법추진에 외항해운업계가 적극적으로 참여해야 한다. 금년안에 제도도입이 어려울 수 있으나, 협회에서 면밀한 대책을 수립하여 반드시 제도가 도입될 수 있도록 노력해야 한다.

▷ 해양환경관리법 하부법령 개정에 따른 대응

해양환경관리법 하부법령의 개정으로 해운업계의 더욱 늘어나게 되었습니다. 특히, 해경의 출입검사 부활로 선원들의 업무부담이 가중될 것으로 예상됩니다. 따라서 외항선박은 지방해양수산청에서 만 출입검사를 시행하도록 일원화해야 한다.

또 환경개선부담금의 선박적용으로 방제분담금과 함께 선주들에게 분담금을 이중으로 부과하는 등 문제가 많다. 법에 명시된 적용대상에서 삭제되어야 한다.

그리고, 해양오염방제조합이 공단으로 바뀔 때 방제분담금 인상이 기정사실화되고 있다. 오염사고 처리를 위한 합리적인 인상률로 조정되도록 추진해야 한다.

■ 제3분과 : 정기선분야(분임장 : 장금상선 정태순 사장)

정기선분야에서는 분임장인 장금상선 정태순 사장을 비롯하여 고려해운 박정석 사장, 동영해운 김병래 사장, 범주해운 이상복 사장, 태영상선 박영안 사장, 한성라인 고순영 사장, 흥아해운 김태균 사장, 남성해운 서명천 부사장, 천경해운 염윤식 부사장, 한진해운 김성영 상무, 해양수산부 이용국 사무관, 이승두 주임, 김채균 주임, 선주협회 정해용 상무, 이주현 사원, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 황해정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해수송협회의 김근홍 국장이 참석했다.

정태순 사장은 분임토의 결과발표를 통해 "운임과 관련하여 화주들이 지속적으로 공세적인 홍보전을 펴는 반면, 선사들은 수세하는 소극적인 자세를



취함으로써 물류비에 대한 인식이 왜곡되는 현상이 빚어지고 있다”고 강조했다.

정 사장은 “일본에서 한국으로 들어오는 화물은 대부분 고가품으로 물동량면에서는 한국에서 일본으로 나가는 화물이 훨씬 많은데도 단순비교로 한국의 물류비가 높은 것으로 비쳐지고 있다”며, 협회에서 정확한 수치를 파악하여 적극적으로 홍보할 필요가 있다”고 지적했다. 다음은 정기선분야 분임토의 결과 요지이다.

▷ 정기선항로 시황동향

정기선시장의 경우 아시아-미주항로의 경우 물동량은 계속해서 증가하나, 내륙수송비용의 상승이 채산성 회복에 걸림돌이 되고 있다. 또한, 아시아-유럽항 컨테이너물동량이 올들어 큰 폭으로 증가함에 따라 스페이스 부족현상을 빚고 있으나, 공컨테이너 등 장비부족이 문제가 되고 있다.

또한, 한-중항로를 비롯하여 한-일 및 동남아항로 등 근해항로의 경우 물동량이 지속적으로 증가함에도 불구하고 운임이 운항코스트를 보전할 수 없는 수준에서 형성되어 있어 이에 대한 대책이 시급하다.

▷ 해운동맹 폐지에 대한 대응책

유럽연합(EU)에서 동맹철폐가 결정되어 운임에 대한 협의결정을 못하도록 하였으나 운임 이외의 배선 등 기타조건은 협의할 수 있도록 했다.

무조건 EU의 결정을 수용하기 보다는 항로 상황과 우리나라 현실을 감안하여 이러한 움직임에 불구하고 정부가 향후 정책을 수립해 나가는 것이 바람직하다.

▷ 개정 상법 해상편에 대책

현재 국회 법사위에 상정되어 있는 상법 해상편

개정안(정부안)에 포함되어 있는 중량화물책임제도(kg당 2SDR)가 삭제되지 않고 그대로 통과될 경우 선사(특히 hot coil 등 중량화물 운송선사)에게 막대한 금액의 보험료 인상을 가져온다.

보험시장 구조상 이는 화주들에게는 별로 득이 없으면서 선사에는 심한 손실을 유발(보험료 200-400% 인상)하는 것으로 반드시 철회되어야 한다.

우리나라 보험업계가 세계 보험시장을 주도하고 있지 못하다는 점에서 이러한 법체계는 결국 로이드 등 해외보험업계 및 변호사 단체에만 막대한 이익을 주는 장치가 된다. 따라서 개정 상법 해상편에는 중량화물책임제도가 도입되어서는 안되며, 이를 위해 우리 업계의 적극적인 노력이 필요하고 해양부의 협조 또한 필요하다.

▷ 물류비에 대한 대화주 인식전환 필요

화주단체의 CEO 회합시 한국 물류비가 경쟁국에 비해 높다고 한다. 그리고 하주단체가 물류비 문제를 제기할 때마다 운임이 하락한다. 사실상, 우리의 물류비 가운데 외항운송비용이 차지하는 비중이 외국에 비해 결코 높지 않다는 사실을 인식시켜 줄 필요가 있다. 현재 우리나라의 물류비가 낮다는 것에 대한 대국민(화주) 홍보에 보다 적극적이어야 할 것이다.

▷ 대형선사와 근해선사간 협조체제 구축

대형선사와 근해선사간 협조체제가 시급히 구축되어야 한다. 공동배선 및 기항지 조정, 동일 터미널 공동사용 등 각종 비용의 공동계약 등으로 비용 절감과 항로 안정화를 도모하는 것이 바람직하다. 근해선사와 원양선사의 상호 연계체제 구축을 통해 경쟁력을 높여야 한다.

▷ 운항코스트 보전을 위한 대책

근해항로의 운항코스트를 보전하기 위해서는 각종 할증료를 규정에 따라 철저히 징수해야한다. 특히, 체선료(demurrage charge)와 체화료(detention charge)의 적기 징수와 함께 free time 을 축소해야 한다.

아울러, 기존의 각종 할증료(THC, Bunker surcharge, Container cleaning fee 등)를 운임과 분리하여 징수해야 한다.

▷ 항로개방과 여건개선을 위한 대책

한-중항로의 개방화와 한-일항로 여건개선 등을 위한 근해선사(한-중, 한-일) 사장단회의를 조속히 개최해야 한다. 오는 7월중 회의를 열어 대책 및 방안을 마련해야 한다.

특히, 한-중항로 개방은 피할 수 없는 과제이나, 동 항로 취항선사들의 실정을 감안하여 개방시기를 조절할 필요가 있다.

선사별로는 항로 개방화에 대한 OPEN MIND를 갖고 능동적으로 대처하는 자세가 요구된다.

■ 제4분과 : 부정기선분야(분임장 : 동아유조선 이종명 사장)

부정기선분야에는 분임장인 동아유조선 이종명 사장을 비롯하여 대보해운 노재영 사장, 두양리미티드 한돈석 사장, 삼호해운 양희권 사장, 쉬핑랜드 이희선 사장, 조강해운 이광희 사장, 한진해운 박정원 사장, 동방 박종줄 전무, 해양수산부 김광룡 서기관, 차태황 사무관, 선주협회 양홍근 부장, 김호성 대리가 참석했다.

분임장인 이종명 사장은 토의결과 발표에서 “해운시황의 최대악재는 호주 항만의 체선현상 개선, 한국과 중국, 터키 등의 조선시설 확충에 따른 신조선의 공급량 급증, 그리고 선물에서 손해를 입은 투기세력들의 현물시장 진출로 요약된다”며, 이러



한 요인들을 예의주시할 필요가 있다고 강조했다.

이 사장은 또 “해운시황의 호재는 중국의 원자재 수입지속과 인도, 브라질, 러시아, 아프리카 등 신흥시장의 경제성장, 그리고 풍부한 자금력의 해운 시장 편입 등을 들 수 있다”며, 해운시황의 호조는 당분간 지속될 것으로 전망했다. 다음은 부정기선 분야 분임토의 결과 요약이다.

▷ 부정기 건화물선 시장동향 및 전망

부정기 벌크선시황은 최근 호주 원자재 선적항만의 체선현상과 중국의 원자재 수입 지속으로 사상 최대의 호황을 기록하고 있다. 물론, 지난 5월 중순 이후 조정을 받고 있고 최근 일주일 사이에 BDI 지수 급격히 하락했는데, 이같은 지수급락은 향후 시장의 불안요인으로 작용할 것으로 우려된다.

특히, 부정기선시장의 패러다임이 크게 변화함으로써 시황분석 및 예측에 어려움이 있다. 종전에 했던 방식으로 접근해서는 해운시장을 분석할 수 없다. 또한, 투기세력들의 선물거래에서 현물거래로 전환하는 추세도 문제다.

아울러, 한국, 중국, 터키 등이 조선야드 확충에 적극 나서고 있어 2010년 이후 신규 공급물량이 폭증할 것으로 예상됨에 따라 해운 시황이 폭락할 것이라는 분석도 있다. 따라서 이 같은 시황폭락에 대

한 사전대비가 요망된다.

한편, 해운시황 관련 리서치가 영국을 중심으로 이루어져 중국 시장에 대한 분석이 미흡한 점도 있다.

중국이 최근 들어 석탄 등 주요 원자재의 순수입국으로 전환되고 있고, 철강수요도 지속적으로 확대되고 있어 중국 효과는 당분간 유지될 것으로 전망된다.

▷ 유조선 시장동향 및 전망

올 들어 유조선시황은 전년도 수준을 밑도는 등 약보합세를 유지하고 있다. 그러나 현재의 시황 수준은 신조선의 대량 공급에도 불구하고 WS 80~90을 유지하는 등 크게 우려할 만한 수준은 아니다.

한편, 유조선시장의 패러다임도 부정기시장과 마찬가지로 크게 변하고 있다. 더구나 기술적인 측면에서 시장의 호황 및 불황 요인을 분석하는 데 어려움이 많다.

유럽을 중심으로 한 풍부한 금융자금이 해운시황을 유지하는 동력으로서 시황호조가 당분간 지속될 것으로 전망됨

문제는 신조선의 대량 공급인데 이는 신규항로의 다각적인 개발로 톤마일이 증가함에 따라 시장이 공급을 어느 정도 흡수할 것으로 예상된다.

▷ 선박금융 확보에 대한 지원시급

선박금융 확대를 위한 정부의 정책지원이 필요하다. 수출입은행의 선박확보 금융의 경우 신조선에 한정돼 있고 특히 자기부담이 높아 경쟁력 확보에 어려움이 있다. 따라서 재경부와 금감원 등과의 정책조율 강화를 통해 이러한 문제가 하루속히 해결될 수 있도록 조치가 요망된다. 그리고 국내은행의 선박확보 금융대출 조건이 부채비율 등을 고려하는 등 너무 까다로워 금융확보에 어려움이 많은 만큼 그 기준을 시급히 완화해야 한다.

▷ 대량화주들과의 협력증진 지원필요

해양수산부에서 한전 등 대량화주들과의 협력이 증진될 수 있도록 산업자원부 등과의 정책조율을 강화할 필요가 있다. 일본, 중국, 대만 등의 경우 대량 화물에 대한 수송입찰시 외국선사의 참여를 원천적으로 배제하고 있다. 국내 대량화주들도 이들 외국 사례처럼 자국선사에 대한 배려가 있어야 한다.

▷ 선원수급에 대한 사전대비

선원수급 불안이 향후 선박운항에 상당한 차질을 빚을 것으로 예상된다. 따라서 10년 후를 내다보고 선원수급에 대한 정부차원에서 대책 마련이 필요하다

▷ 대중소 선사에 대한 차별정책 해소

외항해운의 경우 특화된 부문이 거의 없어지고 있고, 특히 대부분 선사들이 성장한 만큼 대형선사와 중소형 선사에 대한 차별정책이 해소되어야 한다.

▷ 국내조선소와의 협력관계

국내조선업은 세계 1위로서 세계 8위의 국내해운업과 상생의 협력관계를 구축하는게 중요하다. 해운시황이 좋을수록, 수주물량이 많을 수록 상호신뢰를 바탕으로 한 협력관계가 중요하다. 양산업의 협력관계가 증진될 수 있도록 정부의 노력이 요구된다.

▷ 선종이나 업종에 대한 관련법령 정비필요

냉동운반선에 대한 법적 규정이 불합리하게 적용됨으로써 세제혜택 대상에서 배제되는 사례가 있다. 따라서 선종 및 업종을 구분하는 법률이 현실에 맞게 개정될 수 있도록 관련법령의 개정이 필요하다.

▷ 예선사용규정 개선시급

삼천포 한국전력 남부발전소의 예선이용제도를 시급히 개선해야 한다. 제반 여건상 여수항의 예선이용시 비용이 저렴하나, 행정구역상 마산 항만의 예선이용을 강제화함으로써 예선사용료 과다 지급하는 등 문제가 많다.

▷ 해양부의 위상제고

현재 해운과 수산, 그리고 해양행정을 총괄하는 해양수산부의 위상제고가 필요하다. 일본처럼 조선산업의 관할을 해양부에 두는 등 세계 5대 해운강국을 위해서는 해양부의 위상제고가 시급하다.

▷ 협회에 대한 건의사항

최근 해운시황이 호황을 맞고 있으나, 용선이나 대선시 불량거래처로 인해 손해를 입는 사례가 있다. 협회에서 이들 불량거래처의 정보를 공유할 수 있도록 해사정보 모임을 정례화할 필요가 있다.

그리고, 인도, 러시아 등 신흥공업국에 대한 해사 중재 관련법률이나 해상법 등에 대한 정보가 빈약하다. 협회에서 관련정보를 입수하여 회원사에게 제공하도록 해야 한다.

한편, 대한해운과 창명해운은 이번 연찬회에 참석자들을 위해 기념품을 증정했다.

한국선주협회는 이번 연찬회에서 건의 또는 제안된 사항들을 정리하여 올 하반기 중점추진사업에 반영, 적극 추진할 계획이다.

이진방 대한해운 회장 명예경영학 박사학위 받아

한국선주협회장인 이진방 대한해운 회장이 6월1일 하오 5시 한국해양대학교 한진기념관에서 김순갑 총장으로부터 명예 경영학 박사학위를 수여받았다.

이 회장은 그동안 기업 경영인으로서 국가 경제 발전에 기여한 것을 비롯해 국내 해운산업 발전과 해기인력의 양성에 힘을 쏟은 공로를 인정받아 박사학위를 받았다.

특히, 이 회장은 지난 1997년말 IMF 이후 기업의 경영악화로 위기를 맞았으나, 내실경영을 통해 위기를 극복하고 2006년에 2003년 대비 매출액은 200%, 순이익은 300% 증가한 우량기업으로 성장시켰으며, 지속적인 장학사업으로 인재양성에도 크게 기여하고 있다.

이진방 회장은 이날 인사말에서 “국내 최고의 해양 특성화 선도 대학인 한국해양대학교에서 명예박사학위를 받아 매우 영광스럽다”면서 “앞으로도 급변하는 해운 환경 속에서 우리나라의 해운산업이 세계적 수준의 경쟁력을 갖출 수 있도록 최선을 다하겠다”고 말했다.

이 회장은 지난 2007년 1월에 우리나라 외항선사들의 단체인 한국선주협회 제25대 회장에 취임하여 한국해운의 세계 5대 해운강국 진입을 위해 노력하고 있으며, 현재 BIMCO 이사회 한국대표와 한국해운물류 학회 부회장, 한국해양수산연구원 이사 등을 겸임하고 있다.



선협 · 국회바다포럼, 해기사 병역제도개선 세미나 국가경제 및 안보위해 해기사 병역제도 도입시급



해양수산단체장, 해양수산부 이인수 해운물류본부장 등 200여명이 참석했다.

한국선주협회 김영무 상무 사회로 진행된 이날 세미나에서 한국해양대학교 김순갑 총장은 개회사를 통해 “승선근무 예비역 병역제도가 2012년부터 폐지됨으로써, 해양강국으로 나아가기 위해 필수적인 해양 분야의 전략적 인적기반이 붕괴될 위기에 처해 있다”며, “지정학적으로 동북아 물류거점국가 및 해양강국을 지향할 수밖에 없는 우리

오는 2012년 산업기능요원제도가 전면 폐지될 경우 한국상선대의 운항중단 사태가 발생할 것으로 우려되고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 것으로 지적됐다.

한국선주협회(회장 이진방)와 국회바다포럼(대표 이영호 의원)은 5월7일 국회의원회관 소회의실에서 ‘국가경제 및 안보를 위한 승선근무 예비역 병역제도 도입’을 위한 세미나를 개최했는데, 이 자리에서 주제발표자들이 이같은 우려를 제기했다.

해양수산부를 비롯하여 수협중앙회, 한국해양대학교, 목포해양대학교, 전국해상산업노동조합연맹, 한국해운조합, 한국원양어업협회, 한국해기사협회, 한국선박관리업협회가 후원한 이날 세미나에는 국회 김성곤 국방위원회 위원장을 비롯하여 이호웅 건설교통위원회 위원장 등 국회의원과 한국선주협회 이윤재 부회장(홍아해운 회장), 태영상선 박영안 사장, 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장 등

나라가 「승선근무 예비역 병역제도」를 통하여 젊은 이들이 지속적으로 일정기간 이상 바다로 나아가게 함으로써, 국가 해양 분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보할 수 있는 제도적 기반을 마련하게 되기를 간절히 바란다”고 말했다.

이어 한국선주협회 이윤재 부회장은 “광복이후 60여년간 유지되어온 해기사에 대한 병역제도가 2012년에 산업기능요원제도의 폐지로 인해 양질의 해기인력 양성을 위한 교육환경과 해기전승을 위한 기반이 와해될 처지에 놓여있다”며, 오늘 세미나에서 논의되는 ‘승선근무 예비역 병역제도’는 산업기능요원제도 폐지에 따른 좋은 대안으로서 해기전승은 물론, 국가경제 및 안보에도 크게 기여할 것으로 믿어 의심치 않는다고 강조했다.

또 국회 김성곤 국방위원장은 축사를 통해 “오늘 열리는 ‘승선근무 예비역 병역제도 도입’ 세미나는 날로 입지가 약화되고 있는 우리나라 해양수산업계

를 위한 또 다른 측면에서의 해법과 대안을 고민하는 좋은 계기가 될 것”이라고 말했다.

국회바다포럼 대표인 이영호 의원(열린우리당)은 격려사를 통해 “세계적인 해양대국인 그리스의 경우 이미 상선대의 제4군화 정책을 시행하고 있으며, 미국 역시 해군과 상선대를 해양력의 양대 축으로 삼아 상선대의 제4군화 정책을 시행중인 것은 시사하는 바가 크다”며, 오늘 세미나가 승선근무 예비역 병역제도에 대한 논의의 장이되고, 더 나아가 병역제도 전반에 대한 사회의 관심을 모으는 계기가 되기를 바란다고 말했다.

이어 한국선주협회 박찬재 전무는 ‘한국해운의 현황과 당면과제’에 대한 주제발표에서 최근 몇 년간 중국의 수송수요 증가와 인도를 비롯한 개도국들의 경제성장에 힘입어 해운시장의 호황세가 지속되고 있으며, 이로 인해 선박의 신조발주량도 계속해서 큰 폭으로 증가하고 있으나, 해기사의 공급은 한정되어 있어 해기사의 부족현상이 전세계적으로 심각한 이슈가 되고 있다고 강조했다.

박 전무는 “우리나라의 경우도 최근들어 선박이 매년 60척가량 늘고 있으나, 해기사의 공급인원은 매년 1,400여명으로 한정되어 있는데다 그나마 3년 가량 승선한 해기사의 이직률이 날로 확대되어 중견 해기사 부족현상이 심화되고 있고, 이같은 현상은 앞으로 더욱 심해질 것”이라며, 상황이 이런데도 불구하고 해기사 병역제도에 대한 대안없이 산업기능요원제도를 폐지할 경우 한국상선대의 운항중단 사태로 이어질 수 있다고 경고했다.

한국해양대학교 김시화 해사대학장은 ‘국가선대 제4군화를 위한 승선근무예비역 병역제도의 정착’ 주제발표를 통해 “상선대는 해군력과 함께 국가 해양력의 양대 축의 하나로 WTO/FTA 체제 하에서도 선진국들은 자국 상선대의 보호지원정책 시행하고 있다”며, 승선근무인력은 국가안보를 위한 제4

군이며 해양분야의 기술과 지적 통찰을 갖춘 ‘국가의 사람’을 육성하는 일은 국가가 담당할 중요한 ‘국가의 일’로서 정부 차원에서 적극 지원해야 한다고 강조했다.

특히 김 학장은 해방이후 현재까지 배출된 해기 인력은 약 2만명에 불과하며, 이러한 인력으로 세계 8위의 해운국을 일궈냈으며, 21세기 신 해양시대 동북아 물류거점국가로서 우리나라가 국가 해양력 세계 5강, 더 나아가 세계 최강으로 도약하기 위해서는 정부의 정책적인 배려가 시급하다고 지적했다.

전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장은 “최근들어 산업기능요원제도의 문제점, 즉 병역비리에 대한 기사를 심심치 않게 볼 수 있는데, 병역비리는 오래전부터 있어왔다”며, 그러나 선원의 경우 승선과 하선시 반드시 정부당국의 승인을 받기 때문에 지금까지 병역비리사태가 전혀 없었다고 강조했다.

김 본부장은 선원의 경우 한번 출근하면 최소한 6개월에서 최장 2년만에 퇴근하며, 공간의 폐쇄성으로 인한 심리적 스트레스는 심한 압박감과 함께 정신적 질병으로 이어지고 가족과 떨어져 생활해야 하는 등 선원들은 승선생활을 ‘군대보다 더 한 곳’으로 여긴다고 강조하고, 연맹은 정부에 의해 추진되고 있는 선원병역특례제도의 축소에 강력히 반대하며 특히 목숨을 걸고 산업발전을 위해 묵묵히 땀 흘리는 선원들에 대해 ‘산업간 형평성의 문제’라는 핑계로 ‘최소한의 특례’마저도 거두어 가려는 시대착오적 발상에 전면 반대한다는 입장을 분명히 했다.

한편, 이날 세미나에서는 주제발표 뒤에 국방부 김화석 인력관리팀장, 해양수산부 추교필 선원노정팀장, 한국해기사협회 추형호 회장이 토론자로 참여하여 토론을 벌였으며, 참석자들과 주제발표자간 에 질의응답이 있었다.

제3회 한국선주협회장배 전국요트경기대회 개최 5월31일터 6월5일까지 6일간 레이스 펼쳐져



제3회 한국선주협회장배 전국요트경기대회가 부산시 수영만 요트경기장에서 5월31일부터 6월5일까지 6일간의 일정을 끝내고 폐막됐다.

이번 대회에서는 옵티미스트의 경우 청파초등학교 최강선 군과 해강초등학교 이나경 양 이 남자와 여자초등부에서 각각 우승을 차지했다.

이에 앞서 한국선주협회(회장 이진방)와 대한요트협회(회장 박순호)는 6월1일 11:00 부산시 수영만 요트경기장 본관 1층 로비에서 각계인사와 선수단 등 300여명이 참석한 가운데 개막식을 가졌다.

이날 개막식에서 이진방 회장은 대회를 통해 “바다의 중요성이 막중한데도 불구하고, 일반 국민

들의 인식은 대단히 미흡한 실정이며, 더구나 요트에 대한 관심이나 애정은 기대하기 어려울 정도로 열악한 형편”이라고 강조하고, 따라서 해양에 대한 인식이 이번 대회를 통하여 제대로 자리매김할 수 있는 계기가 될 수 있기를 간절히 바라며, 특히 요트가족 여러분들이 바다의 중요성을 널리 전파하는 훌륭한 바다의 전도사로의 역할을 더욱 열심히 해 줄 것을 당부했다.

올해로서 세번째 열리는 이번 요트대회는 민간경제단체에서 추진되는 전국대회인데다 '바다의 날' 행사의 일환으로 개최돼 해양축제의 장이 될 것으로 기대되고 있다. 민간경제단체장이 주관하는 전

국요트경기대회는 한국선주협회장배가 처음이며, 유일하다.

부산광역시를 비롯하여 한국해양대학교, 한국해양소년단연맹, 부산광역시요트협회, (주)세정 후원으로 열리는 이번 제3회 대회에는 옵티미스트와 미스트랄, 레이저레이디얼급, 엔터프라이즈, 크루저 등 모두 18개 종목에 국내 초·중·고, 대학, 일반부 선수 200여명이 참석하여 6일동안 실력을 겨뤘다. 입상자 명단은 다음과 같다.



[제3회 한국선주협회 장배 전국 요트경기대회 입상자명단]

종목	부 별	1위		2위		3위	
		소 속	성 명	소 속	성 명	소 속	성 명
옵티미스트	남자 초등부	청파초6	최강산	청파초5	박재완	구서초5	이병근
	남자 중등부	대천서중2	강하이민	대천서중1	김창운	동백중1	김경덕
	여자 초등부	해강초5	이나경	해강초5	최서은	신도초3	김지아
	여자 중등부	대천서중1	김성리	해연중2	박다솜	울산서여중2	김지은
레이저	고등부	양운고3	하지민	해운대고2	정보	여수고3	서동철
	대학부	한국해양대2	박성진	순천대1	백인구	한국해양대2	최성환
레이저 레이디얼	남자 고등부	해성고3	최용빈	여수고1	김형관	해운대고1	이진욱
	여자 오픈부	부안농공고1	전슬비	변산서중3	전홍비	용호고3	박희운
레이저4.7	중등부	무선중3	김형익	변산서중3	이광연	현화중3	김순기
윈드서핑	오픈부	해강중1	조원우	후포중3	이경훈	공항중2	김기진
	RS:X	남자 고등부(H)	남창고3	이지웅	여수고3	최희동	해성고1
남자 고등부(L)		후포고3	김영호	해성고3	강현준	부산공고2	임성택
남자 대학부		경원대3	이태훈	울산대3	권오한	부산외국어대1	하종민
남자 일반부		거제시청	이재철	강릉시청	문창성	대구도시개발공사	김형권
여자 고등부		양운고3	박조영	해성고3	진은주		
여자대학일반		거제시청	신지현	부산일반	지정화	경원대2	강지혜
미스트랄	남자 고등부	해성고3	박민준	해성고3	장경호	남창고2	임성환
	남자 대학일반	한국해양대2	강태관	울산대1	정진영	경남일반	김창우
420	남자 중고등부	양운고3	신승모, 이동현	양운고1	이상민, 양호엽	여수고3	정도현, 박진성
	여자 중고등부						
470	남자 대학부	제주관광대	강전웅, 윤진태				
	남자 일반부	보령시청	윤철, 김형태	영등포구청	임승철, 김형도	경북도청	박정열, 윤현호
	여자 오픈부	청암대 한국체대	임화은 김민정				
엔터프라이즈	대학일반부	여주시청	정윤길, 임진영	대구시 도시개발공사	정홍제, 김정재	경북도청	전주현, 정권
호비-16	고등부	강릉명륜고	김철민 이형재	진천농고고3	김정수 최승근	충북진천농공고 중앙고	안효진 신재호
	대학일반부	부산체육회 중앙대	성창일 김성욱	여주시청	허성재 방득수	평택시청	김태정 정성안

2007년도 해양사고방지세미나 부산에서 개최 해상교량 건설시 해상교통안전 확보방안 등 발표



해상교량 건설시 안전확보를 위한 설계 방안으로 각종 지침을 점검하여 이에 부합하는지 확인할 필요가 있으며, 항행환경 현황과 장래의 교통 환경을 검토하여 교량 건설이 해상교통에 미치는 영향을 세밀히 검토해야 할 것으로 지적됐다.

해양사고 예방을 위한 새로운 기술 및 지식 확산을 위한 해양사고방지세미나가 5월23일 부산시 영도에 위치한 한국해양대학교 50주년 기념관(한진홀)에서 해양수산 안전관계자 200여명이 참석한 가운데 개최됐다.

올해로 22번째를 맞는 금번 세미나에서는 한국해양대학교 박진수 교수는 제1주제 ‘해상교량 건설시 해상교통안전 확보방안’에 대한 주제발표를 통해 이같이 지적하고, “해상교통류 시뮬레이션 등과 같은 기법을 이용하여 가항 폭과 교각 폭 및 교각과의 이격거리를 결정하여야 하고, 동요 시뮬레이션 등과 같은 기법을 이용하여 교각 하부의 높이 및 여유 높이 등을 결정할 필요가 있다”고 말했다.

박 교수는 “전세계의 해상교량과 관련한 해양사고를 분석한 결과 미화 10만달러 이상의 손해가 발생한 주요 해양사고는 1년에 1.4건 정도 발생하였

고, 이중 운항부주의와 같은 인적과실이 전체의 64%를 차지하는 것으로 나타났다”며, 선박조종 시뮬레이터 등을 이용하여 종합적인 검토와 검증 절차를 거쳐 교각폭이나 교량하부 높이 등을 결정할 필요가 있고, 종합적인 해상교통 안전성평가를 실시하는 것이 바람직하다고 강조했다.

이어 선박안전기술공단 이희준 기술연구팀장은 제2주제 ‘소형선박의 복원성기준 설정방향’에 대한 발표를 통해 “현행의 선박복원성기준은 여객선 및 배의길이 24미터이상 40미터미만의 어선에 대하여 일본의 기준을 수용하고, 화물선 및 배의길이 40미터이상 어선에 대하여는 IS Code를 수용함으로써 기준의 도입배경이 상이하여 서로 조화가 부족하다”며 국제적 동향을 고려하여 IS Code의 복원성기준을 수용하는 방향으로 선박복원성기준을 재검토할 필요가 있다고 말했다.

이 팀장은 또 선박안전법 개정에 따라 새로이 복원성기준 적용대상이 되는 소형선박에 대한 복원성기준은 이러한 선박복원성기준 중 개선이 필요한 사항을 반영하는 동시에 배의길이 24미터이상에 대한 현재의 국내 복원성기준의 설정배경을 준용하고, 모델선형에 대하여 여러 가지 기준의 복원성기준을 적용하여 분석한 결과 등을 반영해야 한다고 강조했다.

제3주제에서 ‘목표기반 신조선 건조기준(GBS) 도입이 미치는 영향 및 향후 대응방안’을 발표한 한국해양대학교 박영선 교수는 “GBS는 먼저 목표를 정하고, 그 목표 달성을 위한 방법을 제시해야 하기 때문에 종래의 서술적인 내용의 규정과는 전혀 다른 개념이며, 또한 목표가 달성될 수 있다면, 특정



한 한가지 방법 외에도 많은 방법을 사용할 수 있다”며, 따라서 피규제자의 입장에서는 자신에게 가장 유리한 방법을 사용할 수 있다는 장점이 있다고 말했다.

박 교수는 이 분야에 관한 교과서조차 제대로 없는 우리나라로서는 상당한 부담이 될 수 있고, 정부로서는 자세한 규정을 만들지 않는 대신 피규제자가 안전을 증명할 수 있는 지침의 개발, 피규제자가 제시한 안전사례(safety case)를 평가할 수 있는 전문인력의 확보 등 충분한 준비가 필요하다고 강조했다.

특히, 제1주제에는 한국해양연구원 시스템안전연구소 공인영 책임연구원과 한국해양수산연수원 구자운 교수가, 제2주제에는 부산지방해양안전심판원 허용범 원장과 목포해양대학교 임남균 교수가, 제3주제에는 한국선주협회 김영무 상무와 한국선급 하태범 수석연구원이 각각 패널로 참여하여 주제발표내용에 대해 토론을 벌였다.

해양사고방지세미나는 해양사고방지를 위한 연구·발표를 통해 관련종사자들의 해양안전의식을 고취시키고, 신기술 및 신제도 소개로 해양안전에 기여하기 위해 지난 1986년부터 서울과 부산에서 번갈아가면서 연 1회 정례적으로 개최되고 있으며, 중앙해양안전심판원이 적극적으로 후원하고 있다.

해양안전에 관한 선진기술 및 제도의 연구·발표를 통하여 해양수산 종사자들에게 정보 공유의 장을 마련하고, 해양안전정책 수립 및 범국민적 해양안전의식 확산에 기여하기 위해 지난 1986년 한국선주협회가 주축이 되어 7개 해양수산 관련단체 주

최로 제1차 세미나를 개최한 이래 매년 서울 및 부산에서 번갈아 개최하고 있다.

지금은 주최단체가 16개로 늘어나 민간 참여도가 높아졌으며 전통과 권위 있는 해양안전 세미나로 평가받고 있다.

해양사고방지 세미나를 공동주최한 16개 해양·수산단체는 한국선주협회를 비롯하여 한국해양수산연수원, 수산업협동조합중앙회, 한국해기사협회, 한국선주상호보호조합(KP&I), 한국원양어업협회, 한국해운조합, 해양시스템안전연구소, 전국해상산업노동조합연맹, 한국해양수산개발원, 한국해양오염방제조합, 한국도선사협회, 한국선급, 선박검사기술협회, 한국해사위험물검사소, 대한손해보험협회이다

미국 입항선박 AGM 검사증명서 소지해야 일본의 히로시마, 오이타 등 6개항만 경유시

미국 동식물검역소(APHIS)와 캐나다식품검사청(CFIA)은 2007년 6월1일부터 10월1일 사이에 일본의 6개항을 경유한 선박의 경우 AGM(Asian Gypsy Moth: 아시아 계통 매미나방)검사증명서를 소지하도록 고지했다.

일본의 히로시마, 오이타, 사카미나미, 사카타, 하치노헤, 하코다테 등 6개항을 경유하여 미국이나 캐나다에 입항하는 모든 선박은 일본의 검사기관에서 발급하는 AGM 검사증명서를 받아야 하며, 동 증명서를 소지하지 않을 경우미국이나 캐나다 입항 전 해상에서 AGM 감염여부에 대한 선박검사를 받게 된다. 이에따라 한국선주협회는 이같은 내용을 회원사에 통보하고, 일본의 해당항만을 거쳐 미국이나 캐나다에 입항하는 선박에 대해 세심한 주의를 기울여 줄 것을 당부했다.

일본의 증명서 발급기관은 신일본검정협회, 전일본해사검정협회, 일본해사검정협회, 일본화물검수협회, 일본곡물검정협회, 일본수출자동차검사센터이다.