

# 우리나라 세계 5대 해운강국 진입 크게 앞당겨질 듯

## 당초 오는 2016년에서 2010년 또는 2011년으로 단축

지난 2003년이후 한국상선대가 지속적으로 증가함에 따라 우리나라의 세계 5대 해운강국 진입이 크게 앞당겨질 것으로 전망되고 있다.

국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 426척, 1,190만7,247G/T에서 2004년 493척, 1,321만3,558G/T으로 전년대비 11.0% 증가했다.

이어 2005년말에는 533척, 1,395만8,875G/T로 5.6% 증가했으며, 2006년말에는 608척, 1510만 5,381G/T로 전년대비 8.2% 늘었다. 그리고 2007년말 현재 국적외항선사들의 보유선박은 721척, 1,810만2,741G/T로 무려 19.8% 증가하는 등 지난 2003년 이후 선복량 기준으로 연평균 11.2% 증가했으며, 척수로는 연평균 74척이 증가한 것으로 집계됐다.

또한, 최근 우리 협회가 지난 6월부터 8월까지 국적외항선사들을 대상으로 전수조사를 실시한 결과에 따르면, 2008년 6월말 현재 국적외항선사들은 모두 847척, 2,173만2,000G/T(3,254만8,000 DWT)로 집계되는 등 올해 들어서도 한국상선대가 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

이처럼 최근 5년 사이에 한국상선대가 크게 증가한 것은 지난 2003년 하반기 이후 해운시황이 크게

호전된데다 2005년에 도입된 톤세제의 영향으로 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이에 따라 우리나라의 세계 5대 해운강국 진입이 5년가량 앞당겨질 것으로 전망된다.

지난 1995년 이후 2007년까지 우리나라는 세계 8위의 해운국 위치를 고수해 왔다. 하지만, 최근에 선박보유량이 크게 늘면서 2008년 1월 현재 세계 6위의 해운국으로 2단계 도약했다.

독일의 해운리서치사인 ISL에 따르면, 2008년 1월 현재 한국상선대는 3,676만DWT로 노르웨이(1,400척, 4,511만8,000DWT)에 이어 세계 6위에 랭크된 것으로 나타났다.

특히, 우리나라의 5대 해운강국 진입이 당초 계획보다 앞당겨 질 것으로 예상되는 이유는 국적외항선사들의 신조발주량이 최근에 급격히 증가, 오는 2010년을 전후하여 신조선을 대거 인도받기 때문이다.

한국선주협회가 최근 국적외항선사들을 대상으로

### [ 2008년 1월 현재 국가별 선박보유량 현황 ]

순 위	국 별	척 수	천DWT
1	그 리 스	3,087	175,711
2	일 본	3,433	160,722
3	독 일	3,189	94,513
4	중 국	2,975	83,064
5	노르웨이	1,400	45,118
6	한 국	1,063	36,760

\* 주 : 1,000G/T 이상 선박으로 국가별 해외치적선박 포함

### [ 국적외항선사 추이 ]

구 분	2003년말	2007년말	2008년 6월말
선사수	49	143	163
척수	414	719	847
천G/T	11,459	18,070	21,732
천DWT	17,218	28,175	32,548

**[ 외항해운업계 신조선 발주량 현황 ]**

(08. 6월말 기준)

구분	건조장소	척수	천G/T	천DWT
회원사	국내건조	180척	11,007	18,707
	해외건조	142척	5,204	7,998
	합계	322척	16,211	26,705
비회원사	국내건조	8척	376	394
	해외건조	4척	35	40
	합계	12척	411	434
합계		334척	16,622	27,139

(자료) 한국선주협회, 6~8월 전수조사자료임

로 신조발주량을 전수조사한 자료에 따르면, 2008년 6월말 현재 신조선발주량은 모두 334척, 1,662만2,000G/T(2,713만9,000DWT)로 집계됐다.

이들 신조발주선 가운데 국내조선소에 발주된 선박은 188척, 1,138만3,000G/T(1,910만1,000DWT)로 집계되었다. 나머지는 외국조선소에 발주되었다.

한편, 국적외항선사들의 신조발주선박 인도예정시기를 보면, △금년 말까지 39척, 129만9,000G/T(371만3,000DWT)가 인도되고 △2009년도에 96척, 371만3,000G/T(622만2,000DWT)

△ 2010년 도에 121척, 650만4,000G/T(1,056만6,000DWT)가 각각 인도될 예정이다.

이어 △2011년에는 45척, 320만4,000G/T(568만4,000DWT) △2012년 24척, 150만5,000G/T (244만7,000DWT)가 인도된다.

또한 최근 10년간 중고선 도입, 매선, 해철 등 증감실적을 고려할 때, 중고선도 매년 30척이상 도입될 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 오는 2010년 중반에 세계 5대 해운강국 진입 목표시기가 정부의 적극적인 해운지원정책 및 우리 해운업계의 과감한 투자로 2010년 또는 2011년으로 앞당겨질 전망이다.

특히, 오는 2010년 초 한국상선대는 5,500만 DWT로 늘어나 세계 5대 해운강국으로 진입함은 물론, 해운수입도 600~700억\$로 크게 증가할 것으로 예상된다.

**[ 신조선 인도시기 예상 ]**

구분		'08년말	'09년말	'10년말	'11년말	'12년말	'13년말
신조선 도입	척수	39	96	121	45	24	9
	천G/T	1,299	3,713	6,504	3,204	1,505	397
	천DWT	3,713	6,222	10,566	5,684	2,447	677
중고선 증감	척수	15	31	31	31	31	31
	천G/T	200	400	400	400		
	천DWT	335	671	671	671	671	671
합계	척수	901	1,028	1,180	1,256	1,311	1,351
	천G/T	23,231	27,344	34,248	37,852	39,757	40,554
	천DWT	36,596	43,489	54,726	61,081	64,199	65,547

※ 주) 신조선 도입 : '08년 6월말 신조발주잔량을 인도 예정 연도별로 정리  
중고선 증감 : 최근 10년간 중고선 도입, 매선, 해철 등 증감실적 평균하여 반영

# 홍콩경쟁법에 대한 검토의견 홍콩자치정부에 제출 선협, 정기선해운 독점법 적용 면제조항 존속요망

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 홍콩의 경쟁법 개정움직임에 대한 의견서를 홍콩자치정부 상무국에 제출하고 정기선해운의 독점금지법 적용제외 조항의 유지존속이 반드시 필요하다는 의견을 제시했다.

협회는 검토의견을 통해 지난 5월 공포된 '경쟁법에 대한 상세제안 : 의견공청서'에서 제안된 사항들이 홍콩자치정부의 향후 경쟁법제에 포함되어 경쟁정책의 궁극적 목표인 사회적 후생의 극대화와 경제의 지속가능한 발전을 위해 도움이 될 것으로 생각한다고 밝히고, 경쟁법제의 개정에 신중을 기하여 줄 것을 요청했다.

협회는 공청서 제7장(경쟁법 적용면제 및 적용배제)과 관련된 제46호~제49호 제안에서 제시된 정당성 부여논거가 넓게는 외항해운산업, 특히나 정기선 해운부문에 적용되어지고 또한 유지되어지는 것은 반드시 필요하다는 입장을 전달했다.

또 협회는 선·하주들과 각국 정부 등 전세계의 모든 이해당사자들간에 정기선 해운부문 독점금지법 적용 면제제도가 정기선사들간의 협력을 촉진함으로써 배선빈도 및 신뢰도, 서비스의 품질 및 가격 등에서 고객들의 욕구를 효과적으로 충족시킬 수 있었다며, 현행제도의 유지를 요청했다.

특히, 협회는 독점금지법 적용 면제제도의 전면적인 철회는 당해 산업의 사실상의 집중화라는 부정적인 결과로 이어질 수 있으며, 살아남은 운송인들간 독과점체제 내에서 유발될 수 있는 반경쟁적 결탁(anti-competitive collusion)이라는 위험에 맞닥뜨리게 될 것이라며, 독금법 적용제외 규정의

필요성에 대해 다음과 같이 강조했다.

첫째, 세계교역시스템이 원만하게 기능하고 운용되게 되려면 해상운송서비스 공급이 매 지역별로 아무리 적게 잡더라도 당해 서비스에 대한 수요 최대치 수준으로 이루어져야만 한다는 점이 그 전제 조건이며 또한 필요조건으로 요구하고 있다는 점을 지적했다.

둘째, 전세계적으로 해상운송서비스에 대한 수요가 산업구조 및 발전단계의 지역별 차이가 가져 온 세계무역 불균형 때문에 극심할 정도로 한 쪽으로 치우쳐져 있다는 점을 들었다. 즉, 유럽 및 북미주 지역은 당해 경제의 중심축을 3차산업에 두고 있는 반면, 동아시아지역은 그 중심축을 이들 지역들과 대비시켜볼 때 상대적으로 2차산업에 두고 있다는 점이다.

예를 들어, 공산품들에 대한 주요 생산자들은 동아시아지역에 소재하고 있는 반면 동 생산물에 대한 주소비자들은 유럽 및 북미주 지역에 살고 있으며, 그 결과, 공산품들에 대한 정기(컨테이너)선 운송은 아시아로부터 유럽 방향, 그리고 아시아로부터 북미주 방향으로 극단적 수준의 구조적 쏠림현상이 계속 나타나고 있다는 점을 강조했다.

셋째, 컨테이너선의 경우 이러한 극단적 편향성 때문에 야기되는 아시아향 북항부문(북미주 ⇒ 동아시아; 유럽 ⇒ 동아시아)의 구조적 공급과잉사태를 해결해 내기 위한 적절한 대체 운송서비스 수요 시장(예컨대, 미주로부터 동아시아로 오게 되는 북항 컨테이너에 곡물 등과 같은 저가의 일차산품을 수송한다는 것은 물리적으로나 실제적으로 또는 경

제효율 면에서 타당한 선택이라 할 수 없을 것임)을 전혀 찾아낼 수 없다는 점을 지적했다.

그리고 해상운송은 서비스 고유의 독특한 특성, 즉 생산과 소비의 동시성을 갖고 있는 생산물임으로 판매되지 못한 적하공간(freight capacity)은 영원히 잃어버리는 것이 되는데 이러한 특징이 제조업 생산품의 그것과 현저하게 대비되는 점임을 강조했다.

협회는 이같은 요인들로 인해 아주 엄밀한 경쟁

정책이 만약 정기선해운부분에 도입된다면, 해상운송부문, 특히 아시아항 북항 구간(북미주 ⇒ 아시아; 유럽 ⇒ 아시아구간)에 있어 출혈경쟁을 초래하여 결국에는 경쟁정책이 당초 추구하고 있는 공공적 목표인 사회적 후생의 극대화라는 목표를 달성하는 대신 오히려 이를 막아버리는 상황으로 악화될 소지가 농후하다고 밝히고, 관련규정의 개정에 보다 신중을 기하여 줄 것으로 희망했다.

## 선협·정부·해운, 해군전역자 해기사 양성방안 협의 함정운항 5년이상 경력자 3급 해기사 면허응시토록

한국선주협회를 비롯하여 국토해양부, 해군본부, 한국해양수산연수원은 8월29일 협회 회의실에서 부사관급 이상 해군전역인력의 해기사 활용을 위한 민관협의회를 개최하고 양성을 위한 회의를 29일 선주협회 회의실에서 개최했다.

이날 회의에서 국토해양부는 해기사 면허시험 면제 교육시행과 관련하여 해양경찰과 해기사, 해양대 재학생들과의 형평성 및 국제협약 이행상의 문제로 불가하다는 입장을 표명했다.

하지만, 이날 회의에서는 해기사 면허취득교육 개설과 관련해서 함정운항 5년이상의 경력자에 대해 3급해기사 면허응시를 위한 교육과정을 개설하는 한편, 교육기간은 좌학 8주와 실습 4주로 하고, 정원은 항해 20명, 기관 20명으로 정하였다.

교육비에 대해서는 좌학비용은 해군에서 부담하고, 실습 등 추가로 발생하는 비용은 국토해양부와 선주협회에서 부담하는 것으로 합의했다.

교육 개설시 장점은 2주간 면허취득 집중 교육을 통해 면허취득이 용이하여 면허취득률 향상이 기대되고, 6주간 교육으로 직무교육 및 자격취득교육이 면제된다. 기존 신규면허취득자의 경우는 연수원 교육일정개설일정에 맞춰 면허취득교육, 기초안전교육, 상급안전교육 등을 이수해야 하므로 실제 의무교육 이수까지는 1년이란 기간이 소요된다.

하지만 단점은 교육참여로 면허합격이 보장되지 않는다는 것이다.

향후 교육개설을 위해 연수원은 교육개설을 위한 교과과정 준비 및 기숙사 확보, 선협은 선사 개인실습 의견조사 및 선사 채용수요 및 예상임금 조사 등을 담당하고, 해군은 1차 직업보도 대상으로 수요조사 등을 맡기로 했다.

교육신청인원에 따라 일정 및 소요비용 등이 추진계획에 반영되어야 하고, 승선전 반드시 이수해야하는 의무교육의 경우에는 해군사령부 교육과정에 포함하여 현역 복무중에 의무교육 이수제도를 마련해야 한다고 합의했다.

동 회의에는 국토해양부 추교필 과장, 박장호 사무관, 해군 제대군인정책과장 유성훈 대령, 인적자원개발과 강종규 사무관, 직업보도대위 김성호, 해양수산연수원 김경석 교학처장, 선주협회 방수일 부장, 김세현과장 등이 참석했다.

## 선주협회 회장단, 해운기금 조성 등 주요안건 심의 중소형 컨테이너전용부두 확보 연구용역 의뢰키로



한국선주협회는 9월2일 제4회 회장단회의를 갖고, 2008년도 해운기금조성방안 등 주요안건을 심의했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 기금조성방안을 비롯하여 한국 P&I 출자 건, 해군 국제관함식 참관 및 지원방안, 중소형 컨테이너전용부두 확보 타당성 연구 필요성 등에 대해 보고받고 이를 심의한 결과 원안대로 추진키로 했다.

또 이날 회의에서 사무국은 2007년도 외항해운 경영실적 및 2008년 6월말 현재 신조발주 현황, 항로별 시황 및 협의체 현안사항, 해운빌딩 확보 추진 상황, 외국인 해기사 양성기관 지원 및 설립방안, 선원임금채권기금 운영현황, 선박 환경관련 해운단체 공동연구용역 추진현황 등을 보고했다.

이와 함께 제41차 UNCITRAL 운송법회의의 참가 결과, 제3차 한-인도 해운회담 결과, 인도선원 출국 금지 관련 ASF 성명서, 홍콩 경쟁법에 대한 선협의

견서 제출, 가칭 「전국해운항만총연합회」 결성계획, 대국민 해운홍보계획, 신규회원 가입현황 등을 보고했다.

특히, 이날 회장단회의에서는 해군이 건국·건군 60주년을 맞아 최첨단 이지스함 보유 등 해양강국으로 성장한 대한민국 해군력을 국제사회에 시현하기 위한 해상 사열식 행사에 한국선주협회의 참관 및 지원을 요청해 응에 따라 이를 지원키로 했다.

또한, 중소형 컨테이너선의 전용부두가 없는 관계로 화물, 선박에 따라 사용선석이 수시로 변경됨으로써 혼란이 가중되고 효율성이 크게 저하됨에 따라 중소형 컨테이너선 전용터미널 확보를 적극 추진키로 했다.

그리고 이날 회의에서는 전세계적으로 해기사 공급난이 심화됨에 따라 향후 양질의 해기사 수급난이 더욱 악화될 것으로 예상됨에 따라 저임금 국가의 기존 시설 및 교수진을 최대한 활용하면서 최소한의 비용으로 국적선사 공급목적의 해기사 양성방안을 협의했다. 해기사 양성방안은 장기적인 관점에서 지속적으로 추진하기로 했다.

이밖에도 이날 회의에서는 최근 지구환경오염을 규제하기 위한 국제적 논의가 활발히 전개되고 있는데다 해운부문도 선박이 배출하는 환경오염 물질을 규제하기 위한 논의가 IMO를 중심으로 진행됨에 따라 IMO의 환경오염 규제 관련 협약 발효시 해운업계에 미치는 영향 및 국내 수용방안 등 검토를 위한 공동 연구 용역을 추진키로 했다.



# 한국선주협회, 중견 정기선사 대상 조찬간담회 개최

## 컨테이너부두 확보, 해기사 양성방안 등 현안사항 협의



한국선주협회는 9월10일 서울 롯데호텔에서 중견 정기선사 컨테이너전용부두 확보를 위한 조찬간담회를 개최하고 상호의견을 교환하는 등 구체적인 확보방안을 협의했다.

한-일 및 한-중, 동남아항로에 취향중인 컨테이너선사 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 간담회에서 협회 사무국 김영무 전무는 브리핑을 통해 “부산항에 중소형 컨테이너선의 전용부두가 없는 관계로 화물이나 선박에 따라 사용선석이 수시로 바뀌어서 혼란이 야기됨은 물론 효율성이 크게 저하되고 있다”고 밝히고, 중소형 컨테이너전용부두의 필요성을 역설했다.

또 김 전무는 지난 2005년 이후 한국외항상선대

가 크게 늘어남에 따라 양질의 해기사 확보가 관건이 되고 있으며, 앞으로 중소형 선사들의 해기사 구인난이 더욱 심화될 것으로 예상된다고 밝히고 국내외에서 선원양상을 위해 다각도로 검토하고 있다고 밝혔다.

특히, 이날 회의에서는 협회와 중소형선사들이 해기사 수급난 해소를 위해 공동노력해 나가기로 했다. 더구나 해기사 양성을 위해 공동으로 비용을 부담하여 실질적인 대책을 마련키로 했다.

또한 이날 간담회에서는 근해항로의 운임회복을 위해 한-일항로의 선복조정 등의 협력방안을 벤치마킹하기로 하는 한편, 한-러해운협정 체결에 대해서는 러시아선사들이 우리나라를 기점으로 한 3국

간 항로의 무분별한 진출 등으로 항로질서를 우려했다.

중견 정기선사들의 컨테이너선 전용부두 확보와 관련하여 현재 한-일항로와 한-중항로, 동남아항로 등을 서비스하고 있는 근해선사들은 부산항에서 전용터미널이 없어 일반부두(재래부두)와 대형 컨테이너터미널에 기항하고 있는 실정이다. 한-일 및 한-중항로 취항선박의 90% 이상이 부산항 재래부두에서, 동남아항로 취항선박의 90% 이상이 대형 컨테이너터미널에 기항하고 있다.

하지만, 대형 컨테이너전용터미널에서 작업시 부두의 펜더가 중소형 선박에 맞지 않아 위험요소가 상존하는데다 중소형 컨테이너선의 견현이 낮은 관계로 대형크레인을 사용하는데 어려움을 겪는 등 지장을 받고 있다.

또한, 재래부두를 사용할 경우에도 작업시 많은 제약을 받고 있다. 수심, 선석길이 등의 제한으로 1,000TEU급 이상 선박의 접안이 불가하며, 일반화

물선과 공동사용으로 인해 안정적인 작업이 곤란하다. 더구나, 북항의 경우 재개발 계획에 따라 재래부두가 폐쇄된다. 부산신항의 경우도 대형선 위주로 운영되고 있는 실정이다.

이에 따라 한국선주협회는 9월2일 회장단회의를 열고, 중소형 컨테이너선사의 전용부두 확보가 시급하다는데 의견을 같이하고 이를 적극 추진키로 했다. 그리고, 9월10일 조찬간담회에서도 중소형 컨테이너선 전용부두의 조기확보를 위해 타당성 연구용역을 연구기관에 발주키로 했다.

이날 조찬간담회에는 고려해운 박정석 사장을 비롯하여 남성해운 서명천 사장, 동영해운 김병래 사장, 동진상선 오용환 사장, 범주해운 이상복 사장, 천경해운 김지수 사장, 태영상선 박영안 사장, 한성라인 고수영 사장, STX팬오션 심재운 전무, 흥아해운 변재현 이사, 한국해양수산개발원 김형대 본부장, 김수엽 연구원, 협회 사무국 김영무 전무, 조봉기 부장, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 황해

정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했다.

한편, 현재 한중과 한일 항로에는 15개선사가 102척의 선박을 투입해 주당 125항차를 운항하고 있다. 2007년에는 한일-한중항로에서 피더화물 99만 9,000TEU를 비롯해 모두 247만5,000TEU를 수송한 바 있다.



# 한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달

## 한일해운, 퍼스트쇼핑, 비아이해운 등 20개 외항선사



이진방 한국선주협회장은 9월9일 오전 협회 대회 의실에서 협회에 신규가입한 회원사 대표들에게 회원증을 전달하고, 협회 활동에 적극 참여해 줄 것을 당부했다.

이진방 회장은 신규가입한 외항해운기업 대표 및 임원과 협회 임직원 등 40여명이 참석한 가운데 열린 회원증 전달식에서 인사말을 통해 “우리 협회는 지난 1960년에 설립된 이후, 지금까지 오로지 회원사의 권익증진과 해운경영 환경개선을 위하여 지속적으로 매진하여 온 결과, 해운관련제도가 선진화되어 한국상선대의 국제경쟁력이 크게 제고되었다”고 강조했다.

이 회장은 또 “매년 정례적으로 사장단 연찬회를 개최하여 회원사간에 화합을 도모함은 물론, 특히

중소형 회원사들의 애로사항 해소에도 많은 노력을 기울이고 있다”며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 금년안에 해운빌딩을 확보할 계획이라고 말했다.

쉬핑얼라이드코퍼레이션을 비롯한 20개 외항해운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원 자격을 취득하였다. 이로써 한국선주협회 회원사는 모두 164개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년초 145개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다. 이번 회원에 가입한 회원사는 다음과 같다.

□ 쉬핑얼라이드코퍼레이션(대표 권영수) : 자본



금 5억원에 7만2,631G/T 일반화물선 2척을 보유하고 있으며, 금년 5월에 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 선박대리점업, 선박관리업 및 해운대리점업, 해운중개업 등을 겸하고 있다.

□ 한일해운(대표 엄정현) : 3만6,463G/T 벌크선을 1척 보유하고 있으며, 자본금은 105억원으로 금년 3월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해상화물 운송사업 및 운송주선업, 항공화물 운송주선업 및 운송대리점업 등을 겸하고 있다.

□ 퍼스트쉽핑(대표 김주현) : 2만9,727G/T 케미칼운반선 4척을 보유하고 있으며, 자본금은 20억으로 작년 9월 해양수산부로부터 해상화물운송사업등록증을 취득했다. 이 회사는 수출입업, 원양해운업, 선박대여업 및 선박관리업을 겸하고 있다.

□ 비아이해운(대표 성백일) : 2만9,493G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 운수 서비스업, 물류서비스업, 물류장비임대업, 물류시서 운영업, 창고업 등을 겸하고 있다.

□ 대보인터내셔널(대표 노재영) : 2만7,893G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 10억으로 금년 3월에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 국제해운대리업, 해상화물운송주선업, 선박관리업, 무역업, 복합운송주선업 등을 겸하고 있다.

□ 국양해운(대표 엄종식) : 2만3,439G/T 일반화물선 3척을 보유하고 있으며, 자본금 5억원으로 작년 12월 해양수산부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 해운중개업,

복합운송주선업, 항공화물운송대리점업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 서래에스엔씨(대표 목규열) : 자본금 5억원으로 1만9,757G/T 벌크선 1척을 보유하고 있다. 금년 4월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 석유화학 제품의 저장, 판매 및 동대행업, 선박기기 부속판매 및 동대행업, 창고업, 선박중개업, 물양장운영업, 항만운용 및 관리사업 등을 겸하고 있다.

□ 일진마린테크(대표 이응일) : 1만7,255G/T 벌크선 1척을 보유하고 자본금은 5억원으로, 금년 7월 등록증을 교부받았다. 동사는 선박중장비 임대업, 하역업 등을 겸하고 있다.

□ 켄오스해운(대표 문식) : 9,612G/T 케미칼운반선 2척을 보유하고 있으며, 작년 12월 등록증을 취득했다. 동사는 석유화학제품 수송업, 유류해상수송업, 선박대리점업, 선박관리업 등을 겸하고 있다.

□ 한진중공업(대표 박규원) : 8,812G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 2,366억원으로 금년 4월 등록증을 취득했다. 이 회사는 선박수리 군납업, 수출입업, 선박, 기계 플랜트 기술용역업, 항공기 및 부품의 제작, 판매, 수출, 대륙붕개발 전문용역 사업 및 자원개발산업 등을 겸하고 있다.

□ 케이티서브마린(대표 김만두) : 8,323G/T 일반화물선 1척을 보유하고, 자본금은 219억원으로 금년 5월 등록증을 취득했다. 동사는 해저케이블 등 건설 및 유지보수업, 해양 및 토목건설업과 관련 용역업, 발저업 및 에너지 연구사업 등을 겸하고 있다.



리업, 선박 컨설팅업 등을 겸하고 있다.

□ 월천통상해운(대표 최병두) : 자본금 5억원에 5,553G/T 벌크선을 1척 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해운중개업, 해상운송 알선업, 복합운송 주선업 등을 겸하고 있다.

□ 제이에이치쉬핑(대표 최익수) : 자본금 5억원에 5,551G/T 벌크선 1

□ 한유엘앤에스(대표 박기흥) : 6,890G/T 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며 자본금은 13억원이다. 그리고 금년 3월 등록증을 취득했다. 동사는 운송보관업, 석유류 판매업, 부동산 임대업 및 매매업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 금진해운(대표 박홍득) : 6,799G/T 일반화물선 2척을 보유하고 자본금은 7억원이며, 금년 5월 등록증을 교부받았다. 동사는 해상화물 운송사업, 운송주선업, 해운대리점업, 선박관리업, 화물검사 대행업 등을 겸하고 있다.

□ 오션마리타임(대표 김정현) : 6,448G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며 자본금은 5억원으로 금년 6월 외항화물운송사업을 등록했다. 이 회사는 선박대여업, 해운업, 선박관리업, 부동산 임대업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 아이엠티 인코퍼레이션(대표 정의용) : 5,667G/T 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 20억원으로 금년 3월 등록증을 취득했다. 동사는 해운운송업, 기계수리업, 수출입업, 건조 감

척을 보유하고 있으며, 금년 5월 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 한홍선박(대표 김만조) : 5,450G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 등록증을 교부받았다. 동사는 선박 대여업, 해운대리점업, 내·외항화물 운송사업, 철강재도·소매업 등을 겸하고 있다.

□ 디케이에스앤드(대표 전동우) : 자본금 20억원에 4,965G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있다. 이 회사는 화물운송주선업, 해상화물운송취급업, 선박대여업 및 선박관리업, 전자상거래업 및 통신판매업 등을 겸하고 있다.

□ 아일랜드해운(대표 변종운) : 자본금 2억원에 3,671G/T 세미컨선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 해운대리점업, 선박관리업, 선박물품 공급업 등을 겸하고 있다.

# UAE 사소한 사고 현금공탁 요구, YEMEN 화물관련 사기

## UAE 샤르자항 및 YEMEN 기항선박 세심한 주의요망

아랍에미리트(UAE)의 샤르자(Sharjah,)항이나 예멘(YEMEN)에 기항하는 선박에 대한 세심한 주의가 요망되고 있다.

샤르자항의 경우 사소한 벌크화물 사고에 대해서도 전손을 주장하며 본선을 억류한 후에 은행보증이나 현금공탁을 요구하고 즉석 합의를 유도하여 해운 호항기의 거액의 임대손실에 시달리는 선주와 P&I를 압박, 거액을 챙기고 있다. 전문가들은 본선이 완벽하게 화물수송을 할 수 없다고 우려된다면, 가능한 한 샤르자항에 기항하지 않도록 권고하고 있다.

또 예멘에서는 화물클레임 관련 사기사건이 빈번하게 발생하고 있다. 이 지역에서 화주들은 현장에서 현금으로 합의금을 줄 것을 강요하면서 선박을 가압류 하는 경우가 많다는 것이다. 이에 따라 가능한 한 예멘항에 대한 배선을 회피하는 것이 바람직하다는 것이다.

**[ 샤르자(Sharjah,)항의 사례1 ]** 2004년 6월, A호는 호주에서 밀(wheat in bulk) 2만6,601m/t을 선적하고 UAE의 Sharjah에 도착하였다. 양하작업 중 1번 화물창에서 Wet Damage가 발견되었으며 수화주는 하역을 중단시킨 후 1번 화물창의 화물전손(Total Loss)에 대한 클레임 200만달러 상당의 Bank Guarantee를 요구하였다.

힘든 협상 후에, 수화주는 P&I Club의 Correspondent가 발행한 미화 200만달러 상당의 LOI를 수락하였다. 클럽은 동 Correspondent에 같은 액수의 Counter Guarantee를 제공하였다. 본선은

12일간 묶여있었다.

본선 선주는 수화주에게 손해를 최소화시키기 위한 의무를 다할 것을 반복적으로 요청하였지만, 동항만의 제한된 하역속구로 인하여 정상 화물로부터 손상된 화물을 분리하는 일은 불가능하였다. Sharjah 시청(당국)은 본선에서 Sample을 수집하였고, 나중에 1번 화물창의 화물들이 사람에게는 부적절하다고 결론내리고 동물용 사료로 재수출하도록 명령하였다.

수화주는 결과적으로 미화 127만달러를 클레임 금액으로 제시하였다. 클럽은 현지 Correspondent를 지정하여 추후의 잠재적인 법률소송 위험과 그에 따르는 엄청난 법률비용을 방지하기 위해 수화주는 적극적인 협상을 진행하도록 하였다.

**[ 샤르자(Sharjah,)항의 사례2 ]** 2005년 1월25일 B호가 아르헨티나에서 밀(Wheat in bulk)을 선적하고 UAE의 Sharjah에 도착했다. 선적도중 비가 왔었고, 게다가 UAE로 오는 동안 황천을 만나 계속하여 Deck 위에 해수가 넘쳐 들어왔었다. 양하 시작 후, Wet damage가 발견되었다.

수화주(Consignee)는 이미 양하 완료된 화물에 전손이 발생하였으므로 USD 220만달러에 해당하는 Bank Guarantee를 요구하였으며, 이를 지키지 않을 경우 하역작업을 재개하지 않겠다고 하였다. 클럽은 즉시 현지 Correspondent, Surveyor와 더불어 화물을 검사하기 위한 저명한 분석 전문가를 섭외하였고, 현지 변호사의 자문을 구했다. 또한, 하역작업을 재개하여 손실을 최소화하기 위해, 수화

주와의 협상에도 적극적으로 임하였으나, 수화주는 이미 화물에 전손이 발생하였다고 주장하였다.

UAE 법정은 오직 Bank Guarantee와 현금공탁만을 허용하며, 법률 케이스의 진행에 있어서도 효율적이지 않은 것으로 알려졌다. 이 때문에 일단 분쟁이 법률사건으로 진행되고 나면, 동 사건을 빨리 종결하는 것은 불가능하다. 220만달러의 Bank Guarantee를 발행하기 위해서는 수십만달러의 수수료 발생할 지도 모른다. 또한 추가적인 법률 비용도 엄청나다.

만약 수화주의 요청에 의해 Sharjah 시청(당국)이 개입하게 된다면, 그들은 화물이 사람에게 부적절한 것이고 또한 그러한 화물의 수입은 위법이라는 견지에 설 것이다. 1번 사건에서 언급했다시피, Sharjah 항에서 하역속구의 제한 때문에, 정상화물로부터 손상화물을 분리하는 것은 불가능하다.

이러한 상황에서 Sharjah 시청(당국)은 손상화물이 발견된 1번 화물창에 있던 화물전체를 폐기처분하려 할 것이다. Sharjah 당국의 결정은 번복이 불가능하다.

그러한 결정은 선주측에 막대한 손실을 야기할 것인데, 이는 이미 앞의 사례 A호에서 발생했었다. 잠재적인 막대한 손실 이외에도, 만약 수화주가 본선을 억류한다면, 선주는 하루에 3만달러씩의 손실을 감수해야만 한다. 상기의 모든 상황을 고려하여, 클럽은 수화주와 35만달러에 합의하였고 본선은 하역완료 후 출항하였다.

상기의 사건에 있어, 일부의 화물에 wet damage가 발생한 것은 분명한 사실이지만, hatch coaming 바로 아래에만 부분적으로 발생하였고, 그 깊이도 불과 몇 미터에 지나지 않았다. 결과적으로 손상된 화물의 양은 1,000mt 이하였다.

클럽 Surveyor의 최종보고서에 의하면, 실질적인 화물 손상은 불과 6.5mts로 매우 미미한 수준이었다. Surveyor는 만약 화주가 손상된 화물과 정상 화물을 서로 섞어서 사용한다면 화물가격 하락에 따른 손실은 없었을 것이라고 하였다. 법적 근거 없이, 선주가 USD 30만달러의 손실을 입은 것이다.

**[ 예멘 배선시 주의사항 ]** 예멘에서는 화물클럽 임 관련 사기사건이 빈번하게 발생함에 따라 세심한 주의가 요망되고 있다.

특히, 예멘에서의 화물사기사건을 방지하기 위해서는 첫째, 선박이 acceptable condition인지 확인해야 한다. 해치커버와 홀드, 발라스트 탱크, 그리고 화물에 영향을 줄 수 있는 모든 부분의 방수가 잘 되고 있는지 늘 확인해야 하고 녹슨 부분은 없는지, 곡물을 운송하기에 충분히 깨끗한지도 늘 살펴야 한다.

노후된 선박은 해치커버의 방수가 잘 되고 있는지 항상 살펴야 하며, 필요시 해치커버가 밀폐될 수 있도록 적절한 수리가 이루어져야 한다. 일단 본선의 선체나 구조상 결함이 있을 경우 화물손상이 발견되면 방어가 불가능하기 때문이다.

둘째, 선적 전 화물의 상태가 양호한지 살펴야 한다. 본선과 본선 선장에게 선적 중 날씨의 변화가 있는지도 세밀히 살피고 예방 조치를 취할 수 있게 지시하여야 한다. 비가 오는 경우, 즉시 해치커버를 닫아야 하며 젖은 화물은 즉시 처리(dispose)되어야 한다.

셋째, 용선계약이 관련된 경우, 건설한 에이전트를 선임해야 한다.

넷째, 용선계약에 유리한 조항을 추가해야 한다. 용선자가 곡류를 실은 선박을 이렇게 위험한 항구에 가도록 하면 화물사고로 인한 위험과, 억류로 인



한 일실손해에 대해 용선자도 분담하도록 하는 유리한 조항을 추가해야 한다. 용선계약의 조항과 관련하여 P&I의 법적인 조언을 얻는 게 좋다.

비록 용선자의 명의로 B/L이 발급되었다 하더라도 본선이 억류된 상황이고 본선 선체상의 결함으로 야기된 화물 손상이라면 “선주”가 배상책임과 LOU제공 압력을 받게 될 것이다. 따라서 전문가들은 선주는 용선 계약서 상에 “용선자는 전체 용선기간 중 정기용선자 배상책임(TCL)에 가입하여야 한다”라는 별도의 약정을 할 것을 권고하고 있다.

다섯째, 사고 발생시 즉시 P&I에 연락해야 한다. 운송계약 작성시, 화물운송시, 화물 양하시에 문제가 발생한 경우 선사는 즉시 P&I에 연락하여 적시에 가장 좋은 해결책을 강구할 수 있도록 해야 한다.

**[ 예멘에서의 사례 ]** C호는 2004년 10월 18일에서 22일에 wheat(in bulk) 5만9,700MT를 싣고 예멘으로 향하던 중 태평양에서 황천을 만나 갑판위에 해수가 들어왔다. P&I는 서베이어를 선임하여 예멘의 Saleef항에 도착한 12월11일에 본선에 입회할 것을 지시하였다.

수하주는 갑자기 12월18일에 양하작업을 중단시키고 지역 Quality Control에게 샘플 채취를 요청하였다. 다음날 Quality Control은 화물이 원래의 목적인 식용으로는 사용할 수 없다는 의견을 제시하였다. 그러자 화주는 화물(약 6,261MT) 수량을 거절하고 전손으로 미화 147만달러의 클레임을 제기하면서 선박을 가압류 하였다.

P&I의 서베이어에 따르면, 오로지 직경 1미터 이하, 깊이 10미터 부분에서만 caked 화물이 발견되었을 뿐이라고 했다. Quality Control은 손상된 화물의 표면부분에서 샘플을 채취하고 기술적인 분석 없이 바로 결론을 낸 것이어서 믿을 수 없는 것이었다.

몇일 후, P&I와 선사는 화주와 협상을 시도했으나 화주는 계속해서 협상을 거절하고 양하작업을 재개해 주지 않았다. P&I는 손상이 얼마만큼 발생했는지 확인하려면 양하작업을 개시해야 하며 그렇게 해야 클레임이 신속하게 해결될 거라고 설득했지만 수하주는 이 제안을 거절했다.

긴 협상 끝에 결국 P&I는 화물이 사료용이라고

인정하고 화물손상에 대하여 65만달러를 지급하기로 하였다. 양하작업은 12월30일에 재개되었고 P&I는 선사에게 양하 작업을 자세히 관찰하고 양하작업 동안 계속 샘플을 채취하도록 요청하였다.

선박이 예멘을 떠난 지 10일 후에 양하 중 채취된 10개의 샘플을 분석해 보았더니 식용에 적합하다는 판정이 나왔다. 이 사건으로 양하작업은 12일간 정지되었고 선사는 이로 인해 막대한 손실을 입었다.





# 선협, 해기사 수급난 해소위한 단기양성방안 중점 협의 제1차 선원문제 검토 작업반회의 개최하여 의견수렴

한국선주협회는 8월21일 한진해운 세미나실에서 제1차 선원문제 검토 작업반회의를 갖고 해기사 수급난 해소를 위한 국내외 선원양성방안을 협의했다.

국적외항선사 선원업무 실무부서장들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 선원부족문제 해결을 위해 여러 가지 방안이 제시되었다. 해양대 단기과정 개설은 근무기간 보장이 불가한 상황에서 투자결정이 어렵다는 의견이 있었으나, 장기적인 관점에서 필요하다고 보고 지속적으로 검토해 나가기로 했다.

또 연수원 단기과정에 대해서는 장학금 및 실습 제공 조건으로 선사와 교육생간 계약을 체결하고 있음에도 실습종료 후 뿐만 아니라 교육기간 중에도 타선사로 이탈하는 사례가 발생하고 있는데, 이러한 사례방지를 위해 근무기간 보장을 위한 추가적인 조치가 시급하다는데 의견을 같이하고 효율적인 방안을 강구하기로 했다.

그리고, 해양대 정원 증원에 대해서는 교육부 지침에 따라 해사대 정원의 10%가 감원된 바 있으며, 해사고 입학생의 경우도 실습 운영 등을 이유로 감원되었다며, 해양대 정원 및 해사고 정원 확대를 위한 대정부 건의를 추진키로 했다.

또한, 해사고에 전문대과정을 개설하는 방안에 대해서는 해고졸업생의 경우 특례 종료 후 대학진학을 목적으로 하선하는 경우가 많은데, 해운전문인력의 이탈방지를 위해 해고졸업생을 대상으로 2년제 전문대과정을 개설할 필요가 있다는데 의견을 같이했다.

아울러, 외국현지 투자에 대해서는 협회에서 실습요청자들에게 대한 수요를 정기적으로 조사하여 관

련정보가 미비한 선사들에게 홍보하는 것이 바람직하다는 의견이 제시되었고, 외국 해양대 현지투자 또는 전문양성기관 설립 등은 장기적인 미래를 내다보고 계획성 있게 추진하는 방안을 검토하기로 했다.

이날 회의에서는 또 작업반 구성과 운영부문에 대해서는 선사 규모별 선원 수급방안 및 양성방안이 상이하므로 대형선사와 중소선사의 작업반을 분리해서 운영하는 것이 필요하다는 주장이 주류를 이루었다. 이밖에도 작업반 운영계획에 대해서는 원활한 작업반 운영을 위해 작업반에서 해결해야 하는 안건을 사전에 정리하는 것과 안건을 토대로 작업반 운영기간 및 회의주기 등을 사전에 협의하는 것이 필요하다는 데 의견을 같이했다.

이날 회의에는 고려해운, 대한해운, 삼선로직스, 신성해운, 진양해운, 창명해운, 한진해운, 현대상선, SK해운, TPC코리아 등 국적외항선사 실무부서장과 협회 황영식 부장, 김세현 과장이 참석했다.

한편, 한국선주협회는 9월3일 부산 고려해운 회의실에서 해기사 수급관련 실무작업반회의를 갖고 해군예비역 해기사 활용방안과 해사고등학교 졸업생 채용확대, 연수원 단기양성, 해외선원양성 등 현안을 협의했다.

이 회의에서는 최근 해기사 수급문제에 따른 적절한 대안으로 평가되고 있는 해군전역자의 해상직원 활용방안에 대해 논의했다. 또 해사고 채용문제와 관련하여 내년도부터 정원감소로 연간 배출인원이 기존 420명에서 280명으로 140명 감소함에 따라 수급난이 더욱 심화될 것으로 예상돼 적정수준의 증원방안을 검토하기로 했다.