

# 국적외항선 외국항 보안점검 지적 제로 항만보안체계 완전 구축으로 결함없어

해양수산부는 지난 7월1일 '국제선박및항만시설보안규칙(ISPS Code)'이 발효된 이후 지난 3개월동안 130척의 국적선이 외국항에서 보안점검을 받았으나 한건의 결함지적도 받지않았다고 최근 밝혔다.

또 국내항만에 입항한 외국선박에 대해서도 보안점검을 실시한 결과, 결함지적 발생률이 시행초기 보다 점차 줄어들고 있어 전 세계적으로 시행된 ISPS Code가 정착단계에 접어들었음을 나타낸다고 설명했다.

해양부는 그러나 외국항만에서의 보안점검에 철저히 대비하고, 문제발생시 신속히 대처하기 위해 지난 7월부터 9월말까지 구성·운영해 오던 '문제해결팀(Trouble-shooting Team)'을 당초

계획보다 3개월 연장해 오는 12월말까지 운영한다고 밝혔다.

문제해결팀은 해양부 안전정책담당관을 팀장으로 미주항로 운항선사, 한국선급 및 선주협회 관계자 등 총 15명으로 구성돼있다. 문제해결팀은 외국 보안점검 당국과 긴밀한 연락 및 협조체제를 유지하고 팀원간에 24시간 비상연락망을 갖춰 국적선의 보안사고에 철저히 대비해 왔다.

해양부 관계자는 "우리나라 선박이 외국항에서 보안지적을 한건도 받지 않은 것은 정부와 해운업계 및 단체가 적극 협력해 사전준비를 철저히 한 결과"라며, "앞으로도 국적선이 외국항에서 출항정지 등 불이익을 받지 않도록 비상연락체계를 공고히 하는 등 철저히 대비하겠다"고 말했다.

# 선원최저임금 월 72만5480원으로 고시 10월1일부터 내년 9월30일까지 적용

10월1일부터 1년간 적용될 선원 최저임금액은 월 72만5480원으로 전년 대비 약 14.3% 인상됐다.

해양수산부는 10월1일부터 2005년 9월30일까지 적용되는 선원 최저임금액을 결정, 9월21일 고시했다.

이번에 결정된 선원 최저임금액은 월 72만 5480원이며 재해보상 최저기준액은 88만8490원으로 전년에 비해 각 14.3% 인상됐다. 이는 올해

육상근로자 최저임금액 보다 13.0%를 웃도는 수준으로 육상근로자에 비해 상대적으로 열악한 근무여건을 감안한 것이다.

해양부는 "해상근로의 특수성과 소형선박 소유자의 부담 등을 반영, 선원 최저임금 인상율을 육상근로자 수준보다 약1% 포인트 높였다"며 "중장기적으로는 육상근로자 최저임금액과의 격차를 15~20%까지 늘려나갈 방침"이라고 밝혔다.

이번 최저임금 인상으로 실업수당이나 퇴직금, 재해보상금 수령시 실질적인 손해가 예상된다.

하지만 연근해어선원은 대부분 비올급제 임금 구조이고, 내·외항선 및 원양어선원은 단체협약상 월고정급 최저액이 최저임금액을 크게 상회하고 있어 월수령액에는 별다른 영향을 미치지 않을 것이라고 해양부는 설명했다.

해양부는 10월1일부터 고시된 최저임금액에 미

달하는 임금을 정한 근로계약은 무효이며 선박 소유자는 재해보상 최저기준액 이상으로 재해보상이 될 수 있도록 보험에 가입해야한다고 강조했다.

해양부는 이번 고시내용을 적극 홍보해 자발적 이행을 유도하는 한편, 선원근로감독시 이행실태 점검도 병행해나가기로 했다.

## 기상악화시 선박입출항 ‘원웨이 방식’ 도입 해양부, 해상교통관제 및 도선 혁신방안 발표

기상악화시에는 항만내에서 선박의 입출항시 ‘원웨이 방식’이 도입되고 혼잡시간대에는 입출항 선박순위제가 실시된다.

또 도선선박이 대형화되고 첨단장비가 갖춰지는 등 도선서비스가 개선되고, 항법 및 속도 위반, 불법어로행위 등 그동안 관행시태 온 해상교통 위반행위에 대한 법집행도 강력해진다.

해양수산부는 해상교통관제(VTS) 및 도선 서비스를 선진국 수준으로 끌어올리기 위해 이같은 내용의 해상교통관제 및 도선제도 혁신방안을 마련, 올해안에 실시키로 했다고 최근 밝혔다.

이번 개선방안은 항해사 등 선박운항자의 인적 과실에 따른 위험상황을 모니터링해 해상교통사고를 사전 예방하고 해상교통관제 및 도선부문에 있어 고품질의 서비스를 제공하는 것을 골자로 하고 있다.

이를 위해 우선 국제해사기구(IMO)와 국제항로표지협회(IALA)에서 권고하는 국제인증교육프로그램을 마련, 국제적 수준의 전문성을 갖춘 해상관제요원을 확보·양성하기로 했다. 이와함께

도선사의 자질 향상 및 도선시스템 구축을 통해 최고의 도선 서비스를 제공하게 된다.

선박입출항 운항방식도 바뀌어 기상악화나 시계제한시에는 ‘원웨이’ 운항방식을 도입, 항만운영의 효율성을 높이고 혼잡시간대에는 ‘입출항선박 순위제’를 실시해 탄력적으로 운영한다.

또 관제구역을 세분화해 정확도를 높이고, 위험화물 운반선과 여객선 등에는 집중·추적관제를 실시하게 된다.

이밖에 선박통행량이 폭주하는 항만에는 우선해경인력을 지원받아 합동관제를 실시하고 관계기관 합동으로 해상교통안전의 취약요소를 지속적으로 발굴·개선하는 등 유관기관간 협조체제도 강화된다.

해양부는 “대부분의 해상교통사고가 연해구역(66%)에서 발생하는 점을 감안, 점진적으로 광역연근해 해상교통관제시스템을 구축하고 선진항만 수준에 걸맞는 관제 및 도선능력을 확충해 나갈 방침”이라고 밝혔다.

# 국내 항만물류단지 외국기업 유치 본격화

## 부산/광양항 배후부지 1350억원 투자예정

부산·광양항 등 항만물류단지에 외국물류기업 유치가 본격화되고 있다.

해양수산부에 따르면 일본의 미쓰이물산 등 5개의 다국적 물류기업이 외자 1091억원을 포함한 총 1350억원을 부산항 및 광양항 배후부지에 투자할 예정이다.

지난 9월에는 부산시 소유부지 2만평에 영국의 헨리베스&선 및 세방기업 컨소시엄과 네델란드의 스타인벡 및 동부건설 컨소시엄을 입주기업으로 확정, 외자 36억원 등 총 190억원을 투자하기로 확정했다.

부산항의 경우 감천물류단지 내 국유지 2만평에 '미쓰이물산(일본) (주)국보 한국미쓰이물산' 컨소시엄이 올해 말부터 외자 115억원을 포함한 총 220억원을 투자한다.

일본의 미쓰이물산 등 5개의 다국적 물류기업이 부산항(위) 및 광양항(아래) 배후부지에 총 1350억원을 투자할 예정이다.

해양부는 아울러 광양항 배후물류부지에 3개 기업과 투자 양해각서(MOU)를 체결했으며, 일본의 2개 기업과도 국제물류센터 건립을 골자로 하는 MOU체결을 추진 중이다.

광양항 측면에 위치한 중마매립지의 경우 지난 4월 네델란드의 스타인벡사가 2만4000평의 부지에 약 240억원을 투자하기로 약정, 내년 3월 창고건립에 착수할 예정이며, 일본의 키세키사는 2만6000평의 부지에 약 700억원을 투입, 이달 중 창고건립에 착수할 예정이다.

또 지난달에는 싱가포르의 셴콕로지스틱스사 및

(주)국보 컨소시엄과 MOU를 체결, 컨테이너터미널 배후에 위치한 항만관련부지 3만평에 물류센터 건립방안을 협의중이며, 오는 5일에는 국내유수의 물류기업인 세방기업과 광양항 투자와 관련한 MOU를 체결한다.

세방기업은 외국 물류기업들과 협업을 통해 광양항 물류단지에 투자하게 되며 △광양항 관련부지 3만평 임대 △최장 50년간 물류사업 투자를 전제로 올해말까지 투자여부를 최종 결정한다.

해양부는 이번 협상이 성사될 경우 신규물동량 창출에 따라 광양항 활성화와 동북아시아 허브항만으로의 도약 기회가 마련될 것으로 전망했다.

장승우 해양부 장관은 “지난해 상반기만 하더라도 컨테이너 처리량 세계 3위를 유지하고 있던 부산항이 같은해 6월에 상해항, 11월에 선전항에 우선순위를 내주었다”며 “부산신항 30선석, 광양항 33선석 등 총 63선석의 컨테이너부두를 계획대로 건설해 동북아 중심항만으로서의 위상을 강화할 것”이라고 밝혔다.

장 장관은 또 “동시에 부산·광양항에 조성중인 총 256만평의 배후부지에는 다국적 물류기업의 물류센터 등을 유치해 화물의 집배송·조립·가공·포장 등 고부가가치의 항만물동량을 지속적으로 창출해 나갈 계획”이라고 덧붙였다.

한편 해양부에 따르면 부산신항 및 광양항을 항만자유무역지역으로 지정하기 위한 관계기관 협의가 종료돼 오는 11월에는 이곳이 자유무역지역으로 지정될 예정이다.

# 제2연륙교 설치시 인천항 기능변화 예상

## 해양수산부, 연구용역 최종보고회 개최

해양수산부는 9월23일 국제회의실에서 제2연륙교 설치에 따른 인천항 항만기능 유지방안 연구용역 최종 보고회를 가졌다.

해양수산부 해운물류국장과 업계 관계자 등 40여명이 참석한 가운데 열린 이날 보고회에서는 제2연륙교 설치와 관련, 교각사이의 주경간폭은 700m 내외로 하는 것이 가장 바람직한 것으로 지적됐다.

또 제2연륙교 선박통항 안전성에 대한 JMS의 평가용역 실시한 결과, △통항분리대 및 분리선 도입 △통항대 내부 충분한 수심 유지 △라이팅 시스템 설치 △VTS 강화 △VHF 통신유지 △도등 설치 △브이 및 레이콘 설치 △비상용 예선 대기 △교각아래 10노트 이하 운항 △도선서비스 개선 △소형선박은 측경간 통항 △강순조시 대형선박 통항제한 등의 안전조치를 취해야 할 것으로 권고됐다.

또한, 이 연구에서 가정한 제2연륙교 선박통항 방식은 △일방향 통항은 1만G/T 이상의 선박 △쌍방향 통항은 1,000DWT(약541G/T)-1만G/T

선박 △양쪽의 측경간 통항은 1,000DWT(약 541G/T) 미만의 소형선박 △연륙교 통과시 선박의 대지속력은 10Knots △연륙교 통과시 선박간 이격거리는 4~6NM 등이다.

이에 따라 제2연륙교 건설시 선박의 통항에 제한을 받으므로 항만효율 저하, 기항패턴변화 등으로 인천항은 연안항으로 전락할 것으로 우려되고 있다.

한편, 연구용역 최종보고 후 제2연륙교 관련하여 해양수산부에서 검토가 완료된 것으로 간주되어 권한이 건설교통부로 이관된 것으로 알려졌는데, 이번 연구가 정책에 반영될 경우 연간 선사부담 금액이 약 100억원에 달할 것으로 추정되고 있다.

이외함께 선박이 인천항에 입항하는 것이 어려워지며, 1만G/T이상의 선박이 입출항시 대기기간 약 2-3일 정도 소요될 것으로 예상되는데다 입출항시 예선을 필히 이용해야 하는 관계로 예선비용 부담이 가중됨으로써 인천항에 기항하던 선박이 평택항으로 몰릴 것으로 예상되고 있다.

# 국제해상테러 국경선이 따로없다.

## 한/말聯 말라카해협 해적소탕훈련

해양경찰청은 말레이시아 왕립경찰청 소속 해양경찰과 합동으로 해운산업의 테러범죄인 해적

퇴치를 위해 10월10일부터 14일까지 말레이시아 말라카해협에서 합동훈련을 실시한다.

이번 훈련에는 해양경찰 특공대와 헬기를 탑재한 인천해양경찰서 소속 최신예 3000톤급 태평양5호가 참가하며 10월2일 출항식을 갖고 말라카 해협으로 출항하였다.

이날 출항식에는 해양경찰청장을 비롯한 외부 각계인사(인천지역 방어사령관, 용진군수, 인천지방 해양수산청장 등) 들도 참석하여 자리를 빛내주었으며 해양경찰청장의 출동명령서 하달과 3005함장의 출항신고를 기점으로 출항식이 진행되었다.

이번 합동훈련이 실시되는 말라카 해협은 말레이반도와 수마트라섬 사이의 해협으로 길이 약 900km, 너비 40~350km, 수심 120m 이하인 부분이 많은데 특히 남동부는 60m 이하이고 섬도 많아 항해에 주의를 요한다.

해류는 연간을 통해 남동에서 북서로 흐르며,

태평양에서 남중국해를 거쳐 인도양에 도달하는 항로로서 예로부터 동서무역의 대로였다. 특히 1869년 수에즈운하의 개통 후 그때까지 순다해협을 경유하던 선박도 이곳을 이용하게 되어 중요성이 더욱 커졌다.

말라카해협은 현재 세계에서 선박왕래가 가장 많은 해협의 하나로서 한국·일본 등의 중동산(中東産) 석유 운반으로 매우 혼잡하다. 이 해협에는 상선을 노리는 해적의 잦은 활동으로 많은 상선들이 피해를 입고 있는 지역으로, 지난해 전체 해적사건의 35%인 156건이 발생한 곳이기도 하다.

해양경찰청은 앞으로도 동남아 국가의 해적대응 국제회의 참석과 정례합동훈련 및 순시, 해적 피해 대응을 위한 주재관 파견 등 다각도의 대책을 추진할 예정이다.

## 한·러간 해양수산분야 협력 확대 길 열려 양국 정상회담 갖고 협력해 나가기로 합의

한·러간 해운, 어업 및 해양과학기술 등 해양수산 분야 협력사업이 더욱 확대 발전될 것으로 전망된다. 노무현 대통령은 지난 9월21일 오후(우리나라 시각) 모스크바 크렘린궁에서 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 정상회담을 갖고 이같이 합의했다.

양국 정상은 정상회담뒤 발표한 공동선언문을 통해 러시아 EEZ에서의 우리 어선의 조업과 관련, “양측은 러시아의 어업자원상태를 적절히 고려해 러시아 배타적경제수역에서 한국어선의 안정적인 조업을 원활하게 하기 위한 모든 노력을 다하기로 하고, 장기적이고 안정적인 사업증진을 위해 양국간 어업관련 투자 및 기술, 마케팅 전문

성을 결합한 프로젝트에 관해서도 협력해 나가기로 합의했다”고 밝혔다.

이 관계자는 “교통분야에서도 쌍방간 장기적 협력을 확대시키기로 합의함에 따라 지난 1991년 양국간 해운협정을 체결키로 한 이래 지금까지 상호 협의해 오던 협정을 올해안에 마무리지을 수 있는 실질적인 모멘텀을 마련하게 됐다”고 덧붙였다. 조만간에 해운협정이 체결되면 한국선박에 대한 러시아 항만내 항비 우대조치 근거가 마련돼 국적선사의 항비가 절감(2001년5월부터 잠정시행, 연간 약24억원 절감)되고, 양국 선사의 운송절차 간소화 및 선원의 출입국 편의를 도모하는 등의 이익이 기대된다.

# 해양수산부 제17대 첫 국정감사 실시

## ‘투포트(Two-Port) 정책’ 계획대로 추진

해양수산부에 대한 제17대 국회의 첫 국정감사가 장승우 해양부 장관과 김영남 차관 및 실·국장 등 간부들을 출석시킨 가운데 7일 해양부 대회의실에서 실시됐다.

해양부는 이날 국정감사 업무보고에서 우리나라를 동북아물류거점으로 육성하기 위해 부산항과 광양항을 우리나라 대표항만으로 육성하는 ‘투포트(Two-Port) 정책’을 계획대로 추진해 나가겠다고 밝혔다. 또 국제유가 상승에 따른 해운업계의 운임부담 대책과 중동지역 무장단체의 테러위협에 대한 신속한 대처와 항만국통제를 통한 보안점검 강화 방안에 대해서도 보고했다.

이어서 투포트정책, WTO-DDA, 소형기선저인망어업 등 불법어업 문제 등에 대해 여야의원들의 질의가 있었다. 먼저 한나라당 김영덕의원은 “광양항의 화물유치 증가율이 매년 줄고 있는 문제점에 대한 견해”를 묻고, “투포트시스템 항만개발계획을 전면 재검토할 의향”에 대해 질의했다.

그러나 열린우리당의 신중식의원은 “광양항의

2003년 물동량이 예상치에 못미치는 이유만으로 국가정책을 재검토한다는 것은 잘못된 평가”라고 주장하고 “동북아 물류거점으로 육성하기 위해 광양항을 부산신항과 함께 집중 개발해야 한다”고 말했다.

장 장관은 이에 대해 “부산항, 광양항은 지정항적으로 동북아 물류중심으로 성장할 잠재력이 풍부하다”고 말하고, “광양항의 물동량은 당초 목표치에는 미치지 못하지만 ‘99년부터 2003년까지 연평균 25% 증가 추세에 있다”면서 “앞으로 광양항을 부산항과 함께 집중 개발해 동북아의 중심항만으로 육성해 나갈 계획이다”고 답변했다.

자민련 김낙성의원은 “DDA협상과 관련 수산보조금 감축범위를 감안해 WTO 체제에 부응하면서도 수산분야에 적용할 수 있는 직불제가 도입돼야 한다”며 “수산물 무세화시 국내수산업에 미치는 영향 검토와 철저한 대응책이 필요하다”고 주장했다.

장 장관은 “금년 처음으로 배합사료 직불제를 도입했으며, 앞으로 다른 직불제도 단계적으로 확대해 나가겠다”면서 “주요 수산물에 대한 ‘신축성’이 확보되도록 협상을 추진하고, 국내적으로 10년간 12조4000억원이 예산이 투입되는 ‘수산업·어촌종합대책’을 차질없이 추진하겠다”고 답변했다.

다음 국정감사는 14일 부산항만공사 및 한국컨테이너부두공단 감사와 19일 해양경찰청 및 수산업협동조합중앙회의 감사를 실시한 후 오는 21일 국회에서 종합감사를 실시할 예정이다.

