

노사정, 한-베트남 해기면허인정협정 현지 점검

베트남 해기사 자질, STCW협약 준수여부 조사

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹, 해양수산부 등 노사정은 1월29일부터 2월3일까지 한국과 베트남간 해기면허 인정을 위한 협정체결을 위해 베트남의 해기면허제도과 시험, 교육훈련제도에 대한 현지 실태를 조사했다. 다음은 현지조사 결과를 정리한 것이다.(편집자 주)



해양수산부 선원노정과 한홍교 과장을 단장으로 하여 한국해양수산연수원 김영모 교수, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 정책기획본부장, 현대상선 임병노 해무부장, SK해운 이현욱 부장, STX 포스 손장운 수탁지원팀장, 한국선주협회 이철중 차장 등 조사단은 베트남의 해기교육기관 등을 방문하여 해기사의 자질 등을 중점적으로 조사했다.

특히, 조사단은 베트남 해사청(Vietnam Maritime Administration: VINAMARINE)을 비롯하여 베트남 해사대학(Vietnam Maritime University: VIMARU), 베트남 해사대학 선원훈련센터(VINIC), 제1해운학교(Maritime Secondary School 1), 하이퐁지방해사청(Hiphong Maritime Administration), 쑹닌항만공사(Maritime Administration of Quang Ninh) 등을 예방하여 해기사 양성과정은 물론, STCW 협약의 준수여부 등을 점검했다.

▶ 베트남 상선대 345만DWT

조사단의 방문결과 보고서에 따르면, 베트남 상선대는 2006년말 현재 1,107척, 344만7,474DWT로 세계 60위 수준이며, 10개 ASEAN 국가중 4위이다. 평균선령은 17년이다.

또한, 베트남 상선대의 최대선형은 컨테이너선의 경우 1,016TEU, 벌크선의 경우 5만3,000DWT이며, 10만4,000DWT의 탱커를 건조중이다.

화물수송량은 4,948만톤이며, 이 가운데 외항화물은 3,630만톤으로 전체의 73.4%, 내항화물은 1,318만톤으로 26.6%를 차지하고 있다.

이와함께 2005년 5월 현재 베트남 선원은 사관 9,000명, 부원 2만2,000명으로 조사되었으나, 2005년말 정부의 공식적인 자료에는 사관이 1만 4,330명으로 집계됐다.

[베트남 선원현황, 2005년말 현재]

구분	선장	1등항해사	갑판사관	합계	
	전체(100G/T 이상)	2,758	2,728	2,133	7,619
3,000G/T 이상 면허	606 (22.0%)	639 (23.4%)	1,781 (83.5%)	3,026	
기관	구분	기관장	1등기관사	기관사관	합계
	전체	2,320	2,212	2,179	6,711
	3,000KW 이상 면허	625 (26.9%)	641 (29.0%)	1,782 (81.8%)	3,048
합계	전체	5,078	4,940	4,312	14,330
	3,000GT/KW 이상	1,231 (24.2%)	1,280 (25.9%)	3,563 (82.6%)	6,074 (42.4%)



해외취업 선원이 얼마만큼의 규모인지 정부가 정확하게 집계하고 있지 못하며, 대략 사관의 경우 2,000명 정도 수준으로 파악되고 있다.

▶ 정부 인정 선원교육기관 5개

베트남에는 선원양성과 관련하여 베트남 해사청이 인정하는 5개 교육기관이 있다. 베트남해사대학, 하이퐁기술직업학교, 제1해운학교(하이퐁시 소재), 호치민기술대학, 제2해운학교(호치민시 소재)이다.

STCW 협약에서 요구하는 교육훈련은 각 선원양성기관에서 병행하여 실시하고 있다. 2개 해운학교(Secundary School)는 해사청 직속의 직업훈련기관이며, 고등학교를 졸업한 사람을 대상으로 소형선박 승선자격의 해기사와 부원을 양성하나, 부원이 사관이 되기 위한 승급교육과정(1년)도 운영하고 있다.

정규 선원교육기관에서 양성하고 있는 인원은 연간 약 1,100명에 달하는 것으로 조사되었다. 베트남 해사대학의 경우 항해학과 282명, 기관학과 260명이

졸업하였고, 총 재학생 수는 2만978명이다.

제1해운학교의 경우 24개월 과정의 사관양성과정(항해, 기관, 수송경제, 선제, 선박전기, 기관수리)은

1,500명, 15-18개월 과정의 부원양성과정은 1,300명이 교육받고 있다.

호치민시에 소재하는 호치민기술대학과 제2해운학교의 재학생 수는 베트남해사대학과 제1해운학교에 비해 규모가 작다.

▶ 승선학과 졸업생 95% 면허취득

베트남 해사대학 승선학과 졸업생의 경우 95%가 면허를 취득하고 해상생활을 시작하며, 국립하노이대학과 거의 동등한 수준의 입학생이 지원하고 있다. 베트남의 경우 국내외적으로 해기사 수요의 확대가 예상됨에 따라 지금까지 주로 내항선에 승선하는 해기사를 양성하는 해운학교도 전문대학과정을 개설하여 외항선에 승선하는 해기사를 양성할 계획이다. 하이퐁 소재 제1해운학교는 2007년 3월부터 전문대학 과정을 개설할 예정이다.

각 교육기관은 STCW 협약에서 요구하는 교육훈련을 운영하고 있으며, 주로 재학생을 대상으로 훈련을 시행하나 일반 선원도 신청하여 교육훈련을 받을 수 있다.

▶ 선원관련행정 여러 곳에 분산

선원의 교육훈련, 증서 및 시험관리 관련 법령제정은 교통부에서, 통신사 교육훈련 및 증서발급은 우편전신부에서, 선원의 의료 및 선내작업 관련 법령제정은 보건부에서, 선원의 근무, 휴가 및 선내작업제도는 노동장애군인사회부에서, 선원관련 국내

[베트남 해기면허 종류]

	항해사	기관사	비고
관리급	3,000G/T 이상	3,000KW 이상	-관리급은 선장/항사, 기관장/기사를 의미하고, 운항급은 당직해기사를 의미함 -내항한정은 베트남 영해내에 종사하는 500G/T 미만 선박을 의미함 -기관사는 외항/내항 구분없음
	500-3,000G/T	750-3,000KW	
	50-500G/T(내항한정)	75-750KW	
	50G/T 미만	75KW 미만	
운항급	500G/T 이상	750KW 이상	-외항에 종사하는 500G/T 미만 선박은 500G/T 이상 선박에 요구되는 면허 소지 필요
	50-500G/T(내항한정)	75-750KW	



외 법령의 이행은 해사청에서 각각 관장하는 등 선원행정이 여러 곳에 분산되어 있다. 해기면허 발급, 특별훈련증서발급의 배서, 증서인증 배서는 해사청에서 관장하고 있다.

또 상급해기사의 교육훈련, STCW 특별훈련은 해사대학(베트남해사대학, 호치민기술대학)에서, 하급해기사의 교육훈련, STCW 특별훈련은 해운학교(제1, 제2 해운학교, 하이퐁직업훈련학교)에서 맡고 있다.

특히, STCW 관련 베트남 법령은 베트남해사법(Vietnam Maritime Code)을 위시하여 19개 법령이 있으며, 베트남해사법은 2005년 6월에 전면 개정되었다.

▶ 베트남 해기면허 6 종류

베트남 해기면허는 모두 6 종류이다. 베트남 해기교육은 샌드위치 체제로 선장/기관장 및 1항사/1기사 면허를 취득하기 위해서는 반드시 선원교육기관에 출석하여 승급교육을 이수하여야 한다.

베트남에서 해기면허를 취득하려면, 먼저 응시자는 해사청 시험국(Examination Board)에 면허시험을 신청해야 하며, 시험국이 응시자의 요건을 점검한 뒤 응시자가 시험을 볼 수 있다. 시험국은 응시결과를 해사청에 승인을 요청, 해사청 청장이 면허를 발급한다.

▶해기면허 발급기준 우리와 달라

내항해운에 종사하는 50-500G/T 선박에 갑판사관 면허를 취득하고자 하는 자는 해운학교(Maritime Secondary School) 중등과정(Intermediate level)을 이수하고 최소 36개월의 승무경력을 갖춘 후 시험에 합격하거나, 기술과정(Technical level)을 이수하고 36개월의 승무경력을 갖춘 후 15주의 진급프로그램(Up grading education and training program)을 이수하고 시험에 합격해야 한다.

500G/T 이상 선박에 갑판사관 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학(베트남해사대학, 호치민교통대학)을 졸업하고 최소 36개월의 승무경력(6개월의 항해당직 포함)을 갖춘 후 시험에 합격하거나, 해운학교 중등과정을 이수하고 부원으로서 36개월의 승무경력을 갖춘 후 6개월의 승급프로그램을 이수하고 시험에 합격해야 가능하다.

내항해운에 종사하는 50-500G/T 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해운학교 중등과정을 이수하고 50-500G/T의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을 갖춘 후 8주의 훈련과정을 이수하고 시험에 통과되어야 한다. 50-500G/T 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진한다.

▶선장은 경력+선주동의 필요

500-3,000G/T 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학을 졸업하고 500G/T 이상의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을 갖춘 후 시험에 합격해야 한다. 500-3,000G/T 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진할 수 있다.

3,000G/T 이상 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학을 졸업하고 500G/T 이상의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을

[승무정원 : 갑판부]

직급	50G/T 미만	50-500G/T	500-3,000G/T	3,000G/T 이상
선장	1	1	1	1
1등항해사	-	1	1	1
항해사	-	-	1	2
통신사	-	-	1	1
수직급 부원	1	1	2	2
원직급 부원	2	3	6	7
합계	4	6	12	14

[승무정원 : 기관부]

직급	75KW 미만	75-750KW	750-3,000KW	3,000KW 이상
기관장	1	1	1	1
1등기관사	-	-	1	1
기관사	-	1	1	1
수직급 부원	-	1	2	3
원직급 부원	1	3	5	6
합계	2	6	10	12

갖춘 후 3개월의 훈련과정을 이수하고 시험에 합격해야 하며, 3,000G/T 이상의 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진할 수 있다. 기관사관의 경우는 75KW, 750KW, 3,000KW 구분으로 나누고, 승선실습에 해당항직이 포함되지 않으며, 나머지는 항해사관의 경우와 동일한 기준이다.

▶선박의 승무정원과 경력

선박의 승무정원은 50G/T 미만, 50G/T-500G/T, 500-3,000G/T, 3,000G/T 이상으로 구분된다. 3,000G/T 이상의 선박에서 갑판부의 승무정원은 선장 1명, 1등 항해사 1명, 항해사 2명, 통신사 1명, 수직급 부원 2명, 원직급 7명 등 14명으로 비교적 많은 편이다.

한편, 승무경력은 3등 항해·기관사에서 2등 항해·기관사로의 승진은 최소 12개월, 2등 항해·기관사에서 1등 항해·기관사로의 승진 역시 최소 12

개월로 규정하고 있다. 그리고 베트남 해사대학이나 호치민 기술대학에서 4개월의 승급교육과정을 이수해야 한다. 또 1등 항해·기관사에서 선장이나 기관장으로 승진하려면 최소 24개월의 1등 항해·기관사 승선경력이 있어야 한다.

▶ 면허 및 교육이수증서 발급

베트남 해사청이 발급하는 해기면허 종류는 다음 3가지가 있다. 베트남 해기사면허증, 특별훈련증서 발급 확인배서증, 증서인정 확인배서증이다.

베트남 해기사면허증은 베트남 선원에게 발급되며, 특별훈련증서발급 확인배서증은 베트남 선원이 특별훈련 이수시 정부가 확인하는 증서이다. 증서인정 확인배서증은 베트남 선박에 승선하는 외국적 선원에게 발급한다.

또 교육이수증서는 베트남 해사청이 인정하는 5개 교육기관(베트남해사대학, 호치민기술대학, 하이퐁기술직업학교, 제1해운학교, 제2해운학교)에서 발급하고 있다.

STCW 협약에서 요구하는 교육훈련은 각 선원양



성기관에서 병행하여 실시하고 있으며, 교육이수증서는 위조방지를 위하여 베트남 해사청이 인쇄하여 각 교육기관에 배포하고 있다. 각 교육기관은 STCW 협약에서 요구하는 교육훈련 중 자신들이 실시할 수 있는 교육훈련을 실시하고 각 교육훈련과정마다 교육이수증서를 발급하고 있으며, 각 교육훈련증서는 교육훈련 시행 교육기관의 장이 발급하고 있다.

▶해사대학 교육훈련증서 15가지

베트남해사대학이 발행하는 교육훈련증서는 △기초안전훈련(Basic Training) △상급소화훈련(Firefighting Advanced) △생존 및 구조정 적합훈련(Proficiency on Survival and Rescue Boat) △의료훈련(Medical care) △유조선친숙교육(Familiarization on Oil Tanker) △유조선직무교육(Advanced Operation on Oil Tanker) △케미컬선친숙교육(Familiarization on Chemical Tanker) △케미컬선직무교육(Advanced Operation on Chemical Tanker) △가스선친숙교육(Familiarization on Gas Tanker) △가스선직무교육(Advanced Operation on Gas Tanker) △레이더관측자교육(Radar Plotting Operation) △자동레이더플로팅장치교육(ARPA Operation) △일반통신사증서교육(General Operator Certificate) △여객선안전교육(Safety on Passengership) △국제선박및항만시설보안교육(ISPS Code) 등 15가지이다.

교육이수증서 진위여부는 각 증서발급기관이 외부로부터 전자우편 또는 담당자에게 전화로 확인하면 보유하고 있는 증서발급대장과 대비한 후 결과를 확인하여 준다. 교육이수증서의 진위 여부는 증서발급 5개 교육기관별로 확인이 필요하다.

▶해기면허 상호인정 국가

해기면허 상호인정 국가는 싱가포르, 일본, 네덜란드, 말레이시아, 몰타, 브루나이, 발바도스, 파나마, 베누아투, 홍콩, 바하마, 도미니타, 마샬, 몽고, 벨리제, 러시아, 인도네시아, 인도, 우크라이나 등 19개국이다. 한국과는 협정이 체결되어 있지 않으나 베트남 선박에 한국선원의 승선을 허용하고 있다.

한편, 해기면허증 진위여부는 하노이의 해사청이 보유·운영하고 있는 전자확인시스템에 의해 확인할 수 있다.

해외에서 직접 접근할 수는 없으며, 외국 관련기관이 베트남 해사청에 전자우편 또는 전화로 문의 시 즉시 확인하여 회신하고 있다.

우리나라와는 해기면허 인정협정이 체결되어 있지 않아 베트남선원의 자격에 대해 문의하여도 확인해주기 어려운 실정이나, 연간 약 20건 정도의 해기면허 진위에 대한 문의가 있었으며, 베트남 해사청이 확인하여 즉시 답신을 해 준 것으로 알려졌다.

외국 해기면허가 배서되지 않고 승선한 경우가 있었으며, 관련 정부에 확인결과, 현재 배서절차가 진행중이고 통상 3개월 정도 기간이 소요되는 점을 고려하여 PSC에서 허용해 주고 있다.

▶현지점검에 대한 평가

우리나라 면허체제와 베트남 면허체제가 상이하여 면허협정 체결시와 승선고입시 승무기준을 조정할 필요가 있는 것으로 분석됐다. 특히, 방문한 기관마다 한국과 해기면허 상호인정 협정체결을 강력히 희망하고 있고, 한국선주의 베트남 해기사의 고용을 원하고 있다.

해기사 양성기관의 교육시설은 다소 열악하고 부족한 시설이 많으나, 학생들의 의욕은 매우 높은 편이다. 인접 필리핀이나 인도네시아 해기사들과 비교에 대한 베트남 교육기관의 인식은 지식수준은 동등



하나 체력 등에서 뒤쳐지는 것으로 판단되었다.

해기면허시험은 정부(베트남 해사청)에서 직접 시행하고 있으며, 객관식 문제는행에 의해 시행하고, 필기시험과 면접시험은 해사청의 해기사출신 공무원과 현지대학의 교수 공동으로 시행하고 있어 해기사시험 수준은 적정수준을 유지할 것으로 분석됐다.

사회주의 국가체제상 해기면허증과 교육이수증 부정발급에 대한 우려는 적을 것 같고, 면허 및 교육증서의 진위 확인절차는 우리나라와 비슷하여 의문발생시 빠른 시간내에 확인이 가능할 것으로 보여진다.

일본 정부와 기업이 오랜 기간전부터 선원교육분야에 투자(주로 교육시설 설치)를 해 온 관계(ODA Fund, JICA Project, SECOJ Program, JSU Training Program 등)로 일본에 대한 인식은 매우 호의적이며, 졸업생 중 우수한 졸업생을 우선적으로 일본선사에 공급하고 있음을 볼 때, 향후 우리나라 선사들이 우수한 베트남 해기사를 취업시키기 위해서는 국가/선사 차원의 사전 투자노력이 필요한 것으로 지적됐다.

국가재정의 한계로 해기교육기관에 대한 투자가 부족하여 학교로 하여금 영업활동을 허용하고 있으며(베트남해사대학 재정의 60%가 이와 같은 영업활동에 의해 충당되고 있음), 베트남해사대학의

VINIC과 같은 산학협력모델을 다른 교육기관도 한국기업과 체결하기를 희망하고 있다.

VINIC(해사직업훈련증진센터)은 베트남해사대학과 일본제철해운(주)가 공동으로 설립한 합작회사로, 신일본제철의 투자로 PANAMAX size 5척, Cape Size 7척을 보유하고 선박운항은 일본제철해운이, 선원공급은 베트남해사대학이 담당하고 있다.

지금까지 한국선박(주로 국제선박등록선)에 취업시킬 베트남 해기사가 부족한 이유는 양성인력 부족과 베트남 선박의 증가로 인한 취업증가, 그리고 일본선박 등에 우선 승선 등이 주된 이유였으나, 이제 해기사 배출인력이 증대되고 있고, 정부 및 교육기관이 선원송출정책을 개방하고 있으므로 향후 베트남 해기사 취업이 확대될 것으로 예상된다.

한국 해운기업의 베트남 해기사의 고용에 걸림돌이 되고 있는 해기사 선택권은 졸업생 숫자가 증대되면서 베트남 측에서 선사 측으로 이동될 것이 예상됨에 따라 선사가 베트남 내에 협력조직(학교 또는 송출회사)을 적절히 활용할 경우 우수 해기사 고용이 가능할 것으로 판단된다.

일본의 경우 베트남 해기사를 자국 선박에 승선시키기 전에 일본선주의 비용으로 6시간 정도의 오리엔테이션을 실시하고 있고, 우리나라와 같이 국내법령 교육을 추가로 실시하고 있지 않으며, 취업을 위해 학교에 진학하고 취업을 할 경우 병역이 면제되므로 국적선 취업상 특별한 제한은 없을 것으로 판단된다.

베트남 선원의 공급이 용이할 경우, 임금이 저렴한 베트남 해기사의 고용이 증대될 가능성이 높으며, 이 경우 한국 해기사의 취업곤란과 해기전승의 단절, 선내에서 문화적 차이에 따른 선내인적자원 관리 곤란, 교육기관의 교육수요 감소 등의 문제가 발생할 가능성이 높으며, 이에 대한 사전 보완대책이 필요할 것으로 분석됐다.

ASF 상설사무국 설치 및 상법개정대책 협의

한국선주협회 회장단회의에서 대응방안 논의

한국선주협회는 2월13일 협회장실에서 회장단회의를 갖고 아시아선주대표자회의(ASF) 상설사무국 설립문제를 비롯하여 상법 해상편 개정대책, 선화주 협력방안, 외국인선원 고용확대방안 등을 중점적으로 협의했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 ASF 상설사무국 설치 검토회의 결과와 상법 해상편 개정동향, 2006년도 톤세신고현황 등을 보고받은 뒤 현안사항을 논의했다.

특히 이날 회의에서는 상법 개정과 관련하여 그동안 협회에서 해운업계의 입장을 최대한 반영할 수 있도록 노력한 결과 여러 가지 불합리한 사항은 대부분 개선됐으나, 운송인의 책임한도에 중량책임제도를 도입하는 조항과 상법의 강제적용으로 선주책임의 경감을 금지하는 조항 신설에 대해서는 보다

합리적으로 개선될 수 있도록 적극 노력해 나가기로 했다.

또 최근 정기선항로의 운임인상에 대한 국내 화주들의 어려움 호소와 관련하여 선화주 상생의 협력방안을 모색키로 하는 한편, 정기선부문의 대량 화물 화주와의 관계개선 등 선화주 협력관계를 활성화시켜 나가기로 했다.

이와함께 사회환경의 변화로 해상근로 기피현상 심화와 한국상선대의 지속적인 증가 등으로 선원수 급난이 날로 악화됨에 따라 외국인선원의 고용확대를 추진하기로 했다. 특히, 부원선원의 신규공급이 중단된데다 기존 선원의 고령화 등으로 선박운항에 상당한 차질이 예상됨으로써 장기적인 관점에서 우수한 외국인선원 공급체계를 개발하는 방안을 적극 검토하기로 했다.

국제선박등록법 시행규칙개정 검토의견 제출

국가필수선박 연속 지정신청시 첨부서류 생략

한국선주협회는 최근 국제선박등록법 시행규칙개정안에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고 개정시 반영하여 줄 것으로 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 해상여객운송사업자 또는 해상화물운송사업자가 아닌 선박대여업자 소유선박이 외항선사에 대여된 경우 당해 선박은 현재 운항선사의 면허 또는 등록증으로 국제선박을 등록하고 있는 현실을 반영하여 줄 것을 요청했다.

협회는 또 국제선박으로 등록된 선박대여업자 소유선박이 대여기간 종료로 타선사에게 대여된 경우에는 당해 운항선사의 면허증 또는 등록증으로 당해 선박의 국제선박 등록요건 유지여부를 확인할 필요가 있다는 의견을 제시했다.

이와함께 국제선박으로 등록된 선박의 단체협약 체결권자가 변경된 경우 국제선박등록법 제6조에 의한 단체협약을 체결하였는지를 확인하여야 하며, 기존에 국가필수국제선박으로 지정이 된 선박이 연속적으로 지정 신청을 할 경우에는 첨부서류를 생략해 줄 것을 요청했다.

이밖에도 회사에서 보유하고 있는 운항요약서에 운항내역이 포함되어 있으므로 운항요약서를 서류로 제출하는 것이 타당하다는 입장을 밝혔다.

EU 경쟁법 개편에 따른 해운환경변화 세미나

경쟁법 적용 움직임 확산에 따라 사전에 대비 필요



해하고 활발히 세미나에 참여할 수 있도록 진행되었다.

주제발표자는 작년 9월 최종 공포된 구주연합 이사회규칙(Council Regulation No. 1419/2006)에 대해 설명하고 이 규칙의 공포로 정기선운임동맹활동에 대해 구주연합 경쟁법 적용에서 포괄적으로 면제한다는 내용을 골자로 하고 있는 86년 포괄면

한국선주협회는 2월12일 협회 대회의실에서 '구주연합 경쟁법제 개편에 따른 해운환경변화와 대응'이라는 제하로 세미나를 개최하였다.

세미나주제에 정통한 로펌(DLA Piper, www.dlapiper.com)의 변호사를 초청하여 주제발표와 토론 순으로 진행한 이번 세미나에는 선협 회원사 임직원을 비롯하여 학계 및 연구기관과 보험업계에서 50여명이 참석하여 높은 관심을 보였다.

세미나는 구주연합 경쟁법제 개편의 의의에 대한 마이크 풀렌(Mike Pullen) 수석변호사의 간단한 발제에 이어 버틀드 변호사의 주제발표와 마이크 풀렌(Mike Pollen)변호사의 보충발언으로 진행되었다.

특히, 한국 해기사 출신으로 영국변호사 자격증 취득 후 이번에 초청한 로펌에서 활동 중인 김경화 변호사가 통역을 함으로써 참가자가 더욱 쉽게 이

제규칙 (Council Regulation No. 4056/86)이 20년 만에 폐지되었고 2년간의 유예기간이 끝나는 2008년 10월부터는 모든 해운활동의 일거수일투족이 경쟁법 준수 감시대상이 되었다고 그 의의를 밝혔다.

또한 이제껏 향유해 오던 정기선 해운동맹에 대한 독점금지법 적용면제가 종료됨에 따라 독점금지법에 친숙할 수 없었던 선사들의 모든 업무에 대해 독점금지법에 저촉될 가능성이 의심받을 가능성을 면밀히 검토하고 그런 일이 발생하지 않도록 대책이 필요하다고 하였다.

주제발표자는 아주 사소한 일상 업무도 때에 따라선 독점금지법에 저촉될 수 있고 그 결과는 천문학적 벌금이나 임직원의 징역형 등 예상보다 훨씬 무거울 수 있다며 주의를 촉구했다.

또한 협회 국제팀 정해룡 상무는 구주연합 경쟁법제 개편과 관련된 그간의 협회활동을 소개하고 구주연합에 발송한 건의서 및 회신문건 등 협회활동 자료와 구주연합의 각종 법안 및 참고자료를 묶은 자료집을 배포하여 이해를 도모했으며 회원사의 깊은 관심을 촉구하였다.

또한 해운에 대한 경쟁법 적용움직임이 구주연합에서 그치는 것이 아니라 일본, 호주, 싱가포르 등지로 확산될 조짐이 있음을 알리고 적절한 대응의 필요성을 강조하였다.

구주연합의 경쟁법은 부정기선 부문은 유예기간 없이 작년 10월부터 이미 전면적인 경쟁법제 적용에 들어갔고 정기선 부문은 2년간의 유예기간을 두

어 해운선사의 원활한 법 이행을 도모하는 취지에서 경쟁법을 어떻게 적용할 것인지에 대한 지침을 개발할 예정이다.

주제발표자는 금년 말 발표예정인 구주연합의 1차 초안이 공표되면 1달간의 의견조회기간이 있을 예정이며 이 기간 중 1차 초안의 문제점을 집어내고 합리적인 대안을 제시하려면 미리미리 검토하고 준비해두지 않으면 곤란할 것이라고 예상했다.

구주연합의 경쟁법은 그 적용대상이 구주연합 역내에서 수출되거나 역내로 수입되는 해상화물 운송 전반에 해당됨으로 예컨대 미주에서 수출되어 아주에서 환적하여 구주로 가는 화물이라 할지라도 미주 아주간의 해상운송이 문제가 될 수 있다.

국적선사 보유선복량 2003년 이후 크게 증가 2006년말 현재 1,524만톤으로 27% 늘어

우리나라 외항선대가 지난 2003년 이후 크게 증가한 것으로 나타났다.

국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 433척·1197만5847톤(이하 총톤수)에서 2006년말 현재 611척·1,524만1,469톤으로 척수는 178척이 늘었으며, 톤수기준으로는 27.3%가 증가했다.

지난 2005년말 546척·1371만6733톤에 비해서도 척수로는 65척이 늘었고, 톤수기준으로는 11.1%가 증가하는 등 한국상선대의 증가세가 두드러지고 있다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 늘고 있는 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전되면서 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이와함께 지난 1997년말 IMF의 여파로 정부에서 기업의 부채비율을 200%로 축소하도록 함으로써

국적외항선사들이 1998년부터 2000년까지 선박을 거의 확보하지 못해 서비스 확대와 새로운 시장개척 등 급변하는 시장변화에 능동적으로 대처하는데 어려움이 있었기 때문이다.

특히, 지난 2003년 이후 전세계적으로 선박수요가 크게 늘어난 벌크선대의 증가가 두드러졌는데, 국적외항선사들의 보유선박 중 벌크선대는 2006년말 현재 134척·418만9,247톤으로 지난 2003년말의 69척·200만8,769톤에 비해 65척이 늘었으며, 톤수기준으로는 2배 이상 증가했다.

이밖에도 유조선은 13척·170만1,299톤으로 지난 2003년말의 8척·115만9,885톤에 비해 톤수기준 46.7% 증가했으며, 일반화물선은 141척·110만2266톤으로 지난 2003년 대비 척수는 31척이, 톤수로는 2.1배 가량 늘었다.