

세계 5대 해운강국 도약 기반조성에 역량 집중키로 선협 2008년도 정기총회에서 중점사업계획 등 의결



한국선주협회는 올해 회원사들간의 신뢰와 화합을 바탕으로 우리 나라가 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 기반조성에 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

이와 함께 금년에는 우리 해운산업의 위상이 크게 제고된 만큼 해운빌딩을 조기에 확보하여 임대 수입 등으로 수익을 창출, 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선사업과 홍보사업 등을 펼쳐 나가기로 했다.

특히, 이진방 회장은 이날 정기총회에서 인수위원회에서 확정된 정부 조직개편안에 대해 해양산업의 중요성을 간과한 것으로 미래의 성장동력인 해양산업의 육성 및 진흥을 위해 전담부처의 기능이 오히려 확대되어야 한다고 강조했다.

한국선주협회는 1월18일 협회 대회의실에서 외항해운업계 대표 60여명이 참석한 가운데 2008년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협

회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의, 의결했다.

또 이날 정기총회에서는 박찬재 전무이사가 일상상의 이유로 사임함에 따라 후임에 김영무 상무이사를 전무이사로 승진선임했다.

외항해운업계 대표와 해양부 관계자 등이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2007년도 주요업무 추진실적 및 수지결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편, 2008년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 심의한 후 이를 통과시켰다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 『올해 해운시황은 전반적으로 견조한 양상을 유지할 것으로 보이나, 해운시장에 영향을 미치는 잠재적인 변수가 워낙 많은 만큼 항상 리스크에 대비하는 마음가짐이 무엇보다도 중요하다』며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 빠른 시일내에 해운빌딩을 확보하고, 이를

통해 수익을 창출하여 해운에 대한 대국민 이미지 개선사업과 홍보사업 등을 추진할 수 있도록 최선을 다하겠다고 말했다.

이 회장은 또 『금년에는 경제성장을 최우선으로 하는 친기업 정부가 출범함으로써 긍정적인 변화가 있을 것으로 예상된다』고 밝히고, 『그러나, 인수위원회가 정부의 조직을 개편하는 과정에서 해양산업의 중요성을 간과하고 있는 것 같다. 해운을 비롯한 해양산업은 국부창출의 원동력이자, 미래의 성장동력으로서 그 잠재력이 무한한 만큼 오히려 확대 개편되어야 한다』고 강조했다.

이어 강무현 해양수산부 장관은 치사를 통해 『지난해 우리 해운업계는 참으로 많은 일들을 이루어냈다』고 밝히고, 『국적 외항선이 718척에 선복량이 1,800만톤을 넘었으며, 외화가득액도 300억불에 이를 것으로 추정되는 등 이제 우리 해운산업은 명실상부하게 국가 경제성장의 한 축을 담당하는 산업으로 당당히 자리매김하였다』며, 정부의 정책에 적극 협조해 준 외항해운업계에 고마운 마음을 전했다.

특히, 강 장관은 『이러한 성과에 안주하기에는 우리를 둘러싼 국내외 여건이 그리 호의적인 것 같지는 않다』고 강조하고, 동북아지역의 증가하는 물동량을 둘러싸고 글로벌 선사와 우리 선사간의 시장 지배력을 강화하기 위한 경쟁이 갈수록 치열해지고 있으며, 지난 2003년부터 시작된 해운시황의 호조가 앞으로 얼마나 지속될 것인지 예측하기 어려운 정도로 불확실성이 높아지고 있는 상황을 고려하여 정부는 정부대로 우리 해운기업의 경쟁력 강화를 위하여 더욱 노력하겠다고 말했다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 국제경쟁력 강화에 주력하는 한편, 회원사간 유대를 더욱 강화

하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력해 나가기로 했다.

협회는 또 지난 1월 체결한 한국인 선원의 고용안정과 일류 해운국가로의 도약을 위한 노사정 합의 사항이 성실히 이행되어 선원수급난이 해소될 수 있도록 노력하고, 승선근무예비역 병역제도가 원활하게 시행될 수 있도록 세부규정을 합리적으로 마련하는데 역점을 두기로 했다.

철광석, 유연탄, 원유, LNG 등 대량화물의 국제선 수송을 확대하기 위한 선화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하고, 근해 정기선 항로의 안정화를 위해 시장상황을 지속적으로 모니터링하여 근해선사의 발전방안을 강구해 나가기로 했다.

이밖에도 국제활동의 폭을 넓혀 한국해운의 위상을 드높이고, 우리의 입장이 최대한 반영되도록 노력하는 한편, 해운산업에 대한 대국민 이미지 제고에 주력하고, 협회의 조사분석기능을 강화하기로 했다.

【 한국선주협회 2008년도 업무추진 기본방향 】

1. 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 주력한다. 톤세제도 등에 대한 일몰제 적용에 적극 대응하여 해운세제의 일관성 확보에 주력하며, 선원선박제도 개선 등 선진해운 인프라 구축과 운영을 위해 적극 노력한다.

2. 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력한다. 해운시황 모니터링 시스템 구축과 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 통해 정보공유를 활성화시키고, 더 나아가 우리 해운산업의 지속적인 발전을 도모한다.

3. 선·화주간 상생의 협력관계를 구축한다. 철

광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 국적선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련한다.

4. 근해 정기선 항로의 안정화 대책을 적극 추진한다. 날로 격화되고 있는 근해 정기선 항로의 시장 상황을 지속적으로 모니터링하여 근해선사의 발전 방안을 강구하고, 원양과 근해 정기선사간 역할분담 및 협력관계 강화를 통한 상생의 기반조성에 주력한다.

5. 선박금융의 다양화에 더욱 노력한다. 선박금융 시장의 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 국내외 선박금융 시장의 정보교환을 위한 채널을 구축하여 선박금융 이용의 효율화를 도모한다.

6. 항만의 생산성 향상을 위해 적극 노력한다. 부산·인천·평택항의 항만노무공급체제 상용화 조기 정착과 전국 항만으로의 확대시행을 통해 항만운영의 합리화와 생산성 향상을 도모하며, 우리 선사들의 국내외 전용터미널 확보를 위해 적극 노력한다.

7. 선원비 경쟁력 제고에 역점을 둔다. 국가필수 국제선박제도의 개선 및 확대시행을 통해 해기전송의 토대를 마련하고, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진하는 한편, 해기교육의 내실화를 도모한다.

8. 선원의 복지증진과 관련제도 개선을 추진한다. 선원의 소득세 면제와 함께 선원관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 적극 추진하며, 해기사의 병역대체복무제도가 유지되도록 노력한다.

9. 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처해 나간다. 선원관련 국제회의 및 협약 제·개정 작업에 적극 참여하여 우리 입장이 최대한 반영되도록 노력한다.

10. 해상안전 확보 및 해양오염 방지에 주력한다.

작년 서해안에서 발생한 유류오염 사고나 선박 침몰사고 등 유사사고가 발생하지 않도록 적절한 대책을 수립하여 시행한다.

11. 해양환경관련 국제협약의 합리적인 시행을 위해 노력한다. IMO에서 추진중인 배기가스 배출기준 강화, 재활용 물질분류, 신개념 선박건조기준 개발 등에 있어서 우리의 입장이 최대한 반영되도록 최선을 다한다.

12. 국제활동의 폭을 넓혀 한국해운의 위상을 드높이고, 우리의 입장이 최대한 반영되도록 노력한다. IMO, UNCITRAL, ILO, WTO 및 APEC 등 국제해운협약 다자간 부문에서 논의중인 사안에 적극 대처하고, 개별국가 또는 지역별로 검토중인 해운 관련 법제 논의 과정에 적극 참여한다.

13. 새로운 해운시장 개척을 위해 노력한다. 동지중해·흑해 및 중남미 국가들과의 해운협력을 적극 추진하고, 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선을 위해 박차를 가한다.

14. 선주책임 강화를 주요 내용으로 하는 국내외 관련법령 제·개정 동향을 면밀히 분석하고, 이에 능동적으로 대처한다. 특히, 우리 해운이 불이익을 받는 일이 없도록 국제민간해운단체 및 각국 선주협회와의 공조체제를 확고히 한다.

15. 해운산업에 대한 대국민 이미지 제고를 위해 노력한다. 세계 5위의 해운국으로 도약하기 위해서는 해운산업에 대한 국민적 지지기반 확보가 절대적으로 필요한 만큼, 사회기여사업 등을 발굴하여 지속적으로 추진한다.

16. 해운홍보의 효율성을 제고하고 조사분석 기능을 강화한다. TV방송을 비롯한 언론매체와 유명 포털사이트의 해운특집 협찬 등을 통해 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 해상정보의 신속한 입수와 분석, 활용을 위해 R&D 기능을 강화한다.

한국선주협회 김영무 전무이사 프로필

한국선주협회 김영무 전무는 업무관장 능력과 추진력에서 타의 추종을 불허할 정도로 완벽을 추구하는 정통 해운인이다. 맺고 끊음이 확실하고, 뛰어난 친화력으로 투터운 인맥을 갖고 있어 해운 및 항만업계에서 마당발로 통한다.

김 전무는 지난 1977년 해양대학교 항해학과 졸업과 동시에 2년간 해군장교로 복무한 뒤 곧 바로 대한선주에 입사하여 항해사로 해상근무를 시작했으며, 조양상선에서 1등 항해사로 근무하다 1983년 1월에 한국선주협회에 입사, 오늘에 이르기까지 25년간 협회에 몸담고 있다.

특히, 김 전무는 해운관련 실무와 이론에 밝은데다 지난 1989년 11월 국제해사기구(IMO)에서 운영하고 있는 스웨덴 소재 세계해사대학(World Maritime University)으로 유학, 2년간의 석사과정을 마쳐 석사학위를 취득하기도 했다.

김 전무는 지난 1992년 1월 유학을 끝마치고 협회 업무팀에 복귀, 현재까지 전반적인 해운정책 업무와 관련된 팀들을 지휘하면서 △선박도입관세 철폐를 비롯하여 △제주선박등록특구제도 △선박투자회사제도 △수출입은행 선박금융 국적외항선사 지원 △선박톤세제도 △승선근무 예비역 병역제도 도입 △한국인 선원의 고용안정과 일류해운국가의 도약을 위한 노사합의 등 굵직한 외항해운 숙원사업들을 해결하는데 결정적인 역할을 했다.

이와 함께 김 전무는 해양수산부 규제개혁위원회 해무분과위원과 위원장과 국무총리실 규제개혁위원회 분과위원 등을 역임하면서 해운규제 철폐 및 완화에 크게 기여하였으며, 현재에도 관세청 수출입통관물류시스템 민관협의회 위원, 평택지방항만정책심의회 위원, 한국항해항만학회 재무위원, 한국해양문화재단 운영위원으로 활동중이다.



김영무 전무이사

최근 두달사이에 12개사 외항화물운송사업에 진출 광양선박, 성제해운, 지오리드오션슈핑, 하나마린 등

지난해 12월과 올 1월에 12개사가 해양수산부에 외항화물운송사업을 등록, 외항해운에 진출했다.

지난해 12월에만 청야해운, 단성해운, 엠이씨해운, 대원마리타임, 에스에스마린, 광양선박, 성제해운, 지오리드오션슈핑, 하나마린 등 모두 9개사가 등록을 했으며 새해 들어서도 1월 중순까지 디엠씨마리타임, 동림탱커, 미포쉬핑 등 3개사가 등록한 것으로 알려졌다. 이로써 현재까지 해양수산부에 외항화물운송사업자로 등록된 외항 국적선사 수는 152개사로 늘었다.

최근에 등록된 선사들 가운데서도 주목을 받는 선사는 광양선박, 단성해운, 미포해운 등이다.

광양선박은 대한해운의 계열선사로 1989년 2월에 설립된 자본금 52억원의 대형 내항업체이다. 지금까지 포항제철의 내항운송(전용선 운항) 화물을 전문적으로 수송해 왔는데 이번에는 포항제철의 근해항로 수출 철강제품을 전용선에 의해 수송하기 위해 외항운송 사업면허를 받게 되었다. 현재 포항제철과 COA를 체결하고 1월1일부터 홍콩-일본-중국 지역으로의 수출 철강제품 운송을 시작한 상태이다. 보유선박은 4,000DWT급 2척으로 당분간은 포항제철의 수출화물만을 근해항로에서 운송할 것으로 알려졌다.

또 단성해운은 반도체 및 LCD장비부품 전문업체인 단성일렉트론을 보유하고 있는 단성그룹의 계열 해운회사이다. 이 회사는 2만6,056G/T 벌크선 '디에스코맨더' 호를 보유하고 있으며, 중국-호주-인도 등지의 항로에서 곡물과 철광석, 석탄 등 벌크화물을 수송할 계획이며 주요하주는 SK, 알마다, 곡물 메이저 카길 등이라고 사업계획에서 밝혔다.

일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 서명 한국인 선원 고용안정 등 세계 5대 해운강국 기반구축



한국인 선원의 고용 안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문이 채택됐다. 이번 공동선언문은 일등 해운국을 만들기 위해 노·사·정이 한마음으로 뭉쳐 국내 해운사에 새 전기가 마련될 전망이다.

해양수산부는 1월 8일 오전 10시경 해양수산부 청사 대회의실에서 강무현 해양수산부장관, 박희성 한국해상산업노동조합연맹 위원장, 이진방 한국선주협회장등 노사정 관계자들이 참석한 가운데 '한국인 선원의 고용 안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 서명식'을 개최했다.

이 자리에서는 한국적 국제선박 300척을 필수 및

지정선박으로 관리해 한국인 선원을 최소한 5,000명 이상 유지하되 나머지 선박에는 단계적으로 외국인 선원의 고용을 확대, 2010년부터 선장과 기관장을 제외한 외국인 선원의 고용을 자율화한다는 합의안이 발표됐다.

이번 노·사·정 공동선언은 갈수록 치열해지는 글로벌 해운시장 경쟁에서 그동안 우리나라가 선진 해운 강국으로 도약하는데 제약요인으로 작용했던 선원문제에 대한 상생 협력의 해결방안을 마련했다는 점에서 2004년 선박 톤세제 도입에 이은 또 하나의 획기적인 조치로 평가되고 있다.

해운업계 노·사와 정부가 지난해 6-12월 수차

례에 걸친 마라톤 실무협의와 노·사 대표간 협의를 거쳐 지난해 12월 28일 노·사간 합의에 이어 이번 노·사·정 공동선언문에 전격 서명했다.

노사간 합의 내용에는 △한국인 선원 최소 5000명 유지 및 현행 고용수준 보장 △한국인 선원 규모 유지를 위해 필수선박 및 지정선박으로 300척을 지

정·관리하여 외국인 선원 고용 제한 △나머지 일반선박에 대하여는 단계적으로 외국인 선원의 승선을 확대하되 2010년부터 선·기관장을 제외하고는 외국인 선원 고용 전면 자율화 △한국인 선원의 유급휴가 확대 및 정년 연장 등 선원의 근로조건 개선과 복지 증진을 위한 다양한 조치들이 포함돼 있다.

해양수산부는 그동안 해운산업 육성하기 위해 ‘해운하기 좋은 나라’라는 캐치프레이즈를 내걸고 다양한 선진 해운제도를 도입해왔다. 1998년 국제선박등록제, 2002년 선박투자회사제, 2004년 선박톤세제 도입 등이 그 예.

이러한 조치들에 힘입어 우리나라 해운산업이 세계 8위의 선복량을 보유하고 있으며, 2007년말 현재 300억불에 육박하는 외화를 벌어들여 반도체, 자동차, 무선통신기기에 이어 단일산업으로는 4번째의 외화가득산업으로, 전체 서비스 산업중에는 약 44%의 비중을 차지하는 핵심 산업으로 성장했다.

대부분의 해운 선진국이 자국선박에 인건비가 저렴한 외국인 선원을 대체 고용하고 있는 것과는 달리, 우리나라는 이번 노·사·정 합의를 통해 우리나라의 우수한 해기인력이 지속적으로 양성될 수 있



는 제도적 기반을 마련하는 한편, 선박 금융, 조선 등 고부가가치 핵심연관 서비스산업이 활성화될 것으로 기대되고 있으며, 제도적 측면에서 ‘선진해운제도의 완결판’이라고 긍정적으로 평가되고 있다.

그동안 우리나라 국적선박은 세계 해운호황에 힘입어 2003년 420척, 2006년 612척, 2007년에는 718척으로 획기적으로 증가했으며 이런 추세라면 2010년에는 1000척이 넘어설 것으로 예상되고 있으나 한국인 선원을 늘리는데 한계가 있어 국적선대 확충에 우려가 제기되었던 것이 사실이다.

그러나 이번 노·사·정간 합의를 통해 해운업계가 국적선대를 확충하는데 제약이 될 수 있는 요인을 상당부분 완화시켜 줌으로써 글로벌 해운시장에서 외국의 선사와 대등한 여건하에서 경쟁할 수 있도록 제도적 기반을 마련해주었다는데 그 의의를 찾을 수 있다.

이와 더불어 이번 협상과정을 통해 해운업계 노·사는 그동안 대립과 갈등관계로 인식되었던 전통적인 노·사 관계에서 벗어나 상호 발전을 위한 동반자라는 선진형 노·사관계 모델을 제시해주었다.

선협·무협, 선화주협의회 정기선분과위원회 개최

정기선항로 유류할증료 부과 및 운임문제 등 협의

한국선주협회와 한국무역협회는 1월28일 협회 대회의실에서 선화주협의회 정기선분과위원회를 열고 정기항로의 할증료 부과문제를 협의했다.

선화주측 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서 화주측은 유가상승으로 인한 운임인상은 이해하지만 할증료 부과와 급격한 운임인상은 선사측에서 자재해 줄 것을 요망했다.

특히, 화주들은 운임상승은 국내 제조업계의 경쟁력을 약화시켜 결국 공장의 해외 이전 등으로 물동량을 감소시키는 등 수요가 줄어 운임이 하락되는 악순환 반복될 것이라며, BAF, EBS 부과 근거 자료를 제시해 줄 것을 선사에 요청하였고 선사측에서 관련 자료를 제공키로 했다.

화주들의 운임인상 자재요청에 대해 선사측에서는 예상치 못한 유가상승으로 운임인상 및 유류할증료(BAF), 긴급유류할증료(EBS) 등 할증료 부가가 불가피하다고 강조했다.

선사측에서는 현재 구주항로는 BAF만 부과하고, 미주항로는 BAF 외에 긴급유류할증료(EBS : Emergency Bunker Surcharge)를 부과하고 있으나, 유가상승분을 채우기엔 부족하다며, 컨테이너 선사 영업이익률 3% 이하로 떨어지는 등 유가폭등으로 선사들의 채산성이 악화되고 있는 현실을 설명했다.

선사측에서는 또 2008년도 운임협상부터는 유류비를 운임에서 분리하여 별도로 부과할 예정이라고 밝혔다.

이와함께 선사측에서는 현재 국적선사들은 국내 하주를 위해 중국발 화물에 비해 낮은 운임을 부과

하고 있다고 설명했으며, 이에 화주측도 동의했다.

이밖에도 선사측에서는 낮은 운임으로 채산성이 계속 악화될 경우 한국발 선복량을 축소할 수도 있다는 의견을 제시했다.

이날 회의에서 화주측은 2008년도 선화주 워크숍을 2008년 5월 또는 6월에 개최하자고 제안, 상반기중에 개최하는데 의견을 모았다.

이날 회의에는 선주측에서 고려해운 안익현 상무, 한진해운 김성영 상무, 흥아해운 변재현 이사, 장금상선 유재기 부장, 선주협회 황영식 부장, 황해 정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했다.

화주측에서는 한국복합물류 정길영 전무, LG전자 범한판토스 최대현 상무, 대우일렉 김환두 이사, 한국타이어 임윤식 팀장, 무역협회 김길섭 국장, 백재선 부장이 참석했다.



선협·해상노련, 외항상선 선원정책협의회 개최

국제선박 단체협약 외국인선원 기본임금 개정키로

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 1월21일 부산 마린센터 해상노련 회의실에서 외항상선 선원정책협의회를 갖고, 국제선박 단체협약 외국인선원 기본임금 개정을 비롯하여 선협 비회원사 국제선박 단체협약 심의문제, 외국인 실습생 승선문제 등을 협의했다.

선주측 해무위원들과 노조측 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 외국인선원 기본임금 개정문제를 논의했는데, 국제노동기구(ILO)의 AB선원 권고임금 인상안을 수용키로 했다.

또 선협 비회원사 국제선박 단체협약과 관련해서는 지정선박 외국인 고용규모 및 고용협의회 의무를 준수하는 조건으로 단체협약을 승인하는 방안 등을 협의했으나, 좀더 검토키로 했다.

또한, 외국인 실습생 승선문제와 관련, 면허취득을 위한 국제협약 규정에 의거하여 항해사는 1년, 기관사는 6개월 이상 승무경력이 있어야 하나, 외국인 실습생 승선에 관한 명확한 규정이 없어 실습생 승선 및 양성에 어려움을 겪고 있다. 특히, 외국인은 실습생으로 고용수리 및 승선공인이 안돼 부원 또는 특별작업 인력 등 적합하지 못한 직책으로 승선하고 있다.

이에 따라 이날 회의에서는 면허취득 및 한국선박 승선을 위해 정당하게 실습을 희망하는 자에 대해 한국선박 승선실습 허용하는 방안을 논의했으며, 이 문제는 차기회의에서 결정하기로 했다.

이밖에도 이날 회의에서는 지정선박 선정에 관한 보고가 있었다. 보고된 내용에 따르면, 선협 회원사 국제선박(톤수, 선령 불문)을 대상으로 매년 기준일(10월 말) 등록 국제선박 중 지정선박을 300척 선정

하여 운영하며, 의무 유지기간은 1년 단위로 갱신한다는 것이다.

또한, 한국인선원 5천명 이상 유지한다. 기준일 현재 외항상선에 고용된 한국인선원이 5천명 미만일 경우 회사별 한국인선원 의무고용 T/O도 함께 할당되며, 선·기장은 반드시 한국인 이어야 한다.

외국인선원의 선사별 정원(T/O)제도도 운영된다. 지정선박의 경우 지정선박(8명)과 필수선박(6명)의 승선허용 외국인선원 수의 합을 총 T/O로 운영하되, 단, 필수선박은 부원 6명까지만 승선이 가능하다.

일반선박의 경우는 소속선박 중 지정선박과 필수선박이 아닌 국제선박의 승선허용 외국인선원 수의 합을 총 T/O로 운영한다.

또 선협 비회원사가 소속 국제선박 및 지정선박에 참여하지 않은 선사의 국제선박은 2007년 현재의 국제선박 외국인선원 승선규모(8명/척)를 유지한다.

이날 회의에는 선주측에서 두양상선 정성부 부사장을 비롯하여 STX팬오션 이권희 전무, 이원건 실장, 대한해운 박찬민 상무, 고려해운 문형태 상무, SK해운 김신관 상무, 현대상선 이택규 상무, 협회 이철중 차장 등이 참석했다.

노조측에서는 두양상선 조치구 위원장을 비롯하여 삼선로직스 장태근 위원장, KSS해운 문철수 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 태연연합 곽갑상 위원장, STX팬오션 김필두 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 현대상선 이중환 위원장, SK해운 김두영 위원장, 국적선해운노조 안이문 위원장, C&동남아해운 한승근 위원장, 천경해운 김용백 위원장이 참석했다.

한국선주협회 업무활성화를 위한 워크숍 개최

2월1일부로 해무, 업무팀장급 인사이동 단행



한국선주협회는 2월 2일(토), 3일(일) 양일간 경기도 양평 한화콘도에서 협회 업무 활성화를 위한 워크숍을 개최하고, 협회 중장기 업무추진방향에 대한 주제발표와 토론을 가졌다.

협회 사무국 전직원과 한국근해수송협의회, 동남아정기선사협의회 사무국 직원들이 참석한 가운데 2일2일 하오 1시부터 7시까지 진행된 워크숍에서 협회 김영무 전무는 인사말을 통해 “오늘 워크숍의 목적은 직원 상호간에는 물론 협회 본회와 협의체 간 업무내용을 이해함으로써 현안사항에 대한 대응책을 효율적으로 마련하는데 있다”고 강조했다.

김 전무는 또 협회 업무 활성화와 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대한 의견을 기탄없이 개진하여 줄 것을 당부했다.

이어 이철중 해무팀 차장은 국적선원의 안정적 고용과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문에 대한 설명과 함께 향후 추진방향에 대한 의견을 제시했으며, 김세현 과장은 해상안전부문, 김경훈 대리는 선원수급 개선방안 등에 대한 업무추진방향에 대해 설명했다.

이와함께 방수일 비상계획부장은 해기사 수급과 관련하여 퇴역하는 해군부사관과 장교 등을 대상으로 재교육을 통해 해기사로 공급하는 방안

의견을 제시했으며, 협회 해무팀에서 이를 적극 검토하기로 했다.

그리고 업무팀 박승진 사원과 이주연 사원은 각각 해운경영환경과 항만 및 물

류제도 개선방안에 대해 설명했으며, 문준영 차장은 해운세계 현황과 관세청 관련업무 등에 대해 설명했다. 또 국제팀 조봉기 부장과 김호성 대리는 국제해운협력부문에 대한 현황과 향후 추진방향 등에 대해 각각 설명했으며, 총무팀 이용주 이사과 정위섭 차장도 협회 회원사 관리방안과 퇴직연금문제 등 향후 중점 추진업무에 대해 의견을 제시했다.

또한 한국근해수송협의회 김근홍 국장은 한-일 항로의 현황과 현안사항에 대한 향후 업무추진방안을 설명한 뒤, 공컨테이너의 적기 회수를 위해 본회에서 적극 지원하여 줄 것을 요청했다.

이밖에도 이날 워크숍에서는 해운산업의 규모가 확대되고, 그 중요성이 날로 부각됨에 따라 협회 업무의 활성화가 필요하다는 지적이 있었으며, 이를 위해 조사홍보업무를 강화하는 한편, 신입직원들에 대한 오리엔테이션과 국내외 행사를 위한 매뉴얼을 개발하기로 했다.

워크숍 둘째날인 3일에는 전직원이 아침 9시부터 12시30분까지 산행을 통해 단합을 다졌다.

한편, 한국선주협회는 2월1일부로 업무팀 황영식 부장을 해무팀장으로, 국제팀 조봉기 부장을 업무팀장으로, 해무팀 이철중 차장을 국제팀으로 발령내는 등 팀장급에 대한 인사이동을 단행했다.

시민단체와 해양수산단체, 해양수산부 존치 요망

대통합민주신당과 민주당 등 국회에 진정서 제출



대통령직 인수위원회가 16일 해양수산부 통폐합을 확정 발표함에 따라 그동안 해수부 해체 항의 성명서 발표, 인수위 항의 방문, 300만 서명운동 등 강력한 반대운동을 벌여왔던 시민단체들이 해양수산부 존치를 위해 국회에 진정서를 제출했다.

시민단체들은 진정서를 통해 "국부창출의 원동력이자 미래의 성장동력인 해양산업의 중요성을 간과한 인수위원회의 해양수산부 폐지방침에 결사반대하며, 세계5대 해양강국을 향한 우리들의 꿈이 실현될 수 있도록 국회가 적극 나서달라"고 주문했다.

이와함께 '해양수산부의 폐지에 반대하는 의원모임'은 해양수산부 폐지 반대가 대통합민주신당이 당론으로 결정되고 10여명의 의원을 추가로 확보하면 2월 임시국회에서 정부조직법 수정안을 부결시킬 수 있을 것으로 예측하고 있다.

한편, '해양수산부의 폐지에 반대하는 의원모임'은 지난 1월14일 기자회견을 열어 △해양영토주권을 확보하기 위해 △국가 성장 동력인 해운, 항만 산업의 발전, 지속가능한 수산자원의 보전, 통합적인 해양환경 관리의 효율성을 위해 △지난해 온 국민의 정성과 노력으로 유치한 '2012여수세계박람회

'의 성공적인 개최준비를 위해 △태안 유류사고와 같은 대형 해상재난을 효과적으로 대처하고 해양생태계 복원을 위해서 해양수산부가 반드시 존치되어야 한다고 밝혔다. 이어 전국의 시민단체와 해양 및 수산단체 등 136개 단체로 구성된 '해양수산부 존치를 위한 국민연대'(이하 국민연대)가 1월 31일 국회 본청 앞에서 해양수산부 폐지반대를 위한 대규모 집회를 갖고 해양수산부의 존속을 위해 국회가 적극 나서줄 것을 강력히 촉구했다.

이날 집회에는 전남과 부산, 인천지역 등 전국에서 올라 온 국민연대 1,200여명이 참석했으며 국부창출의 원동력이자 미래 성장동력인 해양의 중요성을 망각한 정부 조직개편안에 반대한다는 내용의 결의문을 채택했다.

국민연대를 대표해 전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장은 결의문 낭독을 통해 "21세기 해양의 시대를 맞이하여 해양행정 전담부처의 기능은 오히려 확대되고 강화되어야 한다. 삼면이 바다이고 남북이 분단된 섬나라나 다름없는 우리나라에서 해양의 중요성을 망각한다면 우리의 미래는 암울할 수밖에 없다"고 강조했다.