2018 국정감사자료집

배 타 적
경 제 수 역
조 선 해 운
상 생

농림축산식품해양수산위원회

국회의원 **손금주**

2018 국정감사자료집

배타적 경제수역 조선해운 상생

농림축산식품해양수산위원회

국회의원 **손금주**

배타적 경제수역 및
조선해운상생

배타적 경제수역 관련 협상 및 분쟁과 한국의 대응방안

Contents

1. 세계 각국의 배타적 경제수역 관련 협상 및 분쟁 현황 • 09

2. 한국의 배타적 경제수역 관련 협상 및 분쟁 현황 • 13

3. 한국의 대응 방안 • 17

배타적 경제수역 관련
협상 및 분쟁과
한국의 대응방안

세계 각국의 배타적 경제수역 관련 협상 및 분쟁 현황

1

‘배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone, 이하 ‘EEZ’)의 기본 개념

EEZ는 「해양법에 관한 국제 연합 협약(UNCLOS), 이하 ‘유엔해양법협약’」에 근거해서 설정되는 경제적인 주권이 미치는 수역을 말한다.

※ 유엔해양법협약 : 제3차 해양법에 관한 유엔 회의(UNCLOS-Ⅲ, 1973년~1982년)의 결과 1982년 채택된 국제 협약

– 바다와 그 부산 자원을 개발·이용·조사하려는 나라의 권리와 책임, 바다 생태계의 보전, 해양과 관련된 기술의 개발 및 이전, 해양과 관련된 분쟁의 조정 절차 등을 320개의 조항에 걸쳐 규정하고 있으며, 세계 각국 해양법의 기준이 되는 협약이기에 흔히 국제 해양법이라고도 불린다.

연안국은 유엔해양법협약에 근거한 국내법을 제정하는 것으로 자국의 연안으로부터 200해리(약 370km)의 범위 내의 수산자원 및 광물자원 등의 비생물자원의 탐사와 개발에 관한 권리를 얻을 수 있는 대신 자원의 관리나 해양 오염 방지의 의무를 지게 된다.

EEZ는 기본적으로 공해이며 그 어떤 나라에도 속하지 않으며 접속수역과 달리 사법 처리를 위한 통제는 인정되지 않는다.

※ 접속수역은 영해에 접속해 있는 수역으로서, 영해기준선으로부터 24해리를 넘지 않는 범위에서 그 영토 및 영해상의 관세 · 재정 · 출입국관리 · 보건 · 위생관계 규칙위반을 예방하거나 처벌하기 위하여 필요한 국가통제권을 행사하는 수역을 말하며, 공해와 영해의 중간에 위치하여 그 대립을 완화시켜 주는 기능을 발휘하는 수역이다.

따라서 영해와 달리 영유권이 인정되지 않아 경제 활동의 목적이 없으면 타국의 선박 항해가 가능하며, 통신 및 수송을 위한 케이블이나 파이프의 설치도 가능하다.

한편 바다의 폭이 좁아 EEZ를 200 해리로 설정할 수 없는 경우에는 인접국끼리의 협상을 통해 수역을 적당히 나눠 가지게 되는데, 각국의 이권과 직결돼 있기에 분쟁의 소지가 되기도 한다.

EEZ 관련 각국의 분쟁 및 협상 현황

1. 동중국해 EEZ 분쟁

○ 동중국해 EEZ 획정 관련 한국, 중국, 일본의 국경선 획정 분쟁을 말한다.

○ 동중국해는 막대한 천연가스와 석유가 매장되어 있는 것으로 알려져 있어 한·중·일 삼국의 영해분쟁이 치열한 곳이다.

○ 동중국해 EEZ 분쟁 경과는 다음과 같다.

– 2012년 9월 중국은 대륙붕에 근거한 경계선을 주장하여 유엔 대륙붕 한계 위원회에 대륙붕 경계 획정 신청서를 제출하였으며, 일본은 동중국해 배타적 경제 수역 획정 문제가 유엔 대륙붕 한계 위원회의 관할 대상이 아니고 주장

– 2012년 12월 한국은 대륙붕에 근거한 경계선을 주장하여 유엔 대륙붕 한계 위원회에 대륙붕 경계 획정 신청서를 제출

2. 중·일 간 동중국해 자원 분쟁

○ 중·일 간 동중국해 분쟁 해역엔 석유·가스가 72억t이나 되는 것으로 추산되고 있는데, 이는 중국에 매장된 석유(약 150억t)의 절반 정도에 해당하는 규모이다.

○ 중·일 양국의 주장은 다음과 같다.

– 중국은 중국 대륙과 연결된 대륙붕이 오키나와 해구까지 뻗어있어 이곳을 EEZ 경계선으로 해야 하며, 가스전은 모두 중국에 속한다.

– 일본은 EEZ는 마땅히 양국 해안선으로부터의 중간선을 잡아야 하며 EEZ가 가스전을 양분하고 있기 때문에 양국은 EEZ 경계선 협상부터 우선해야 한다.

○ 중·일 양국은 2008년 동중국해의 가스전을 공동개발하기로 합의하였으나, 2010년 8월 중국 어선과 일본 해양순시선이 충돌한 이후 조어도(중국명 댜오위다오, 일본명 센카쿠) 열도를 둘러싼 양국 간 영토 분쟁의 긴장이 높아지며 중단된 상태이다.

○ 2018년 5월 동중국해의 중·일 간 경계선 부근에서 중국이 이동식 장비를 이용해 가스전 굴착 작업을 시작하면서 일본 정부가 중단을 요구하고 있는 상황이다.

3. 중국–베트남 영유권 분쟁

○ 남중국해 파라셀제도는 베트남명 황사군도(Huong sa Quan dao), 중국명은 시사군도(西沙群島)로서 중국과 베트남 간 주요 영토 분쟁지역 중 하나이다.

○ 베트남은 자국의EEZ에서 이뤄지는 중국의 원유 시추가 불법이라고 즉각 반발했으며, 중국 역시 시사군도는 중국의 고유한 영토라고 주장하고 있다.

○ 2014년 5월 초 중국은 남중국해 파라셀제도 인근에 석유 시추 장치 설치를 강행한 바 있다.

– 베트남 시·성 전역에 걸쳐 베트남 국민들의 반중시위가 발생하였으며, 특히 베트남 남부 빈증성, 동나이성, 호찌민시, 그리고 베트남 중북부에 위치한 하띤성에서 중국 기업을 대상으로 베트남 근로자들의 대규모 파업 및 폭동이 일어나 100여 명의 부상자가 발생하기도 했다.

배타적 경제수역 관련
협상 및 분쟁과
한국의 대응방안

한국의 배타적 경제수역 관련 협상 및 분쟁 현황

2

한국과 중국 간 EEZ 관련 협상 및 분쟁 현황

1. 한·중어업협정

○ 한국은 중국과 2001년 한·중어업협정을 체결하고 함께 조업을 하는 '한·중 잠정 조치 수역'을 지정했다.

○ 잠정 조치 수역이란 한·중 양국이 공동으로 해양 자원의 보존을 위해 어선의 수를 제한하는 양적 관리를 실시하는 수역을 말한다.

○ 2017년 11월 한국은 제17차 한·중 어업공동위원회 및 고위급 회담을 통해 '2018년도 한중어업 협상'을 타결하였으며, 한·중 양국 간 EEZ 내 상대국 어선에 대한 입어규모를 1천 500척으로 확정했다.

○ 특히, 어획량이 많고 불법조업이 자주 일어나는 중국 쌍끌이저인망 어선을 12척 감축하고, 유자망 어선 8척, 선망 어선 20척도 감축하기로 합의했다.

○ 또한 연안 어족자원을 보호하기 위해 주요 어종의 산란, 서식지인 제주도 부근의 '대형트롤 금지구역선' 안에서 조업할 수 있는 중국 쌍끌이저인망 어선 척수를 50척에서 42척으로 감축하기로 합의했다.

2. 한·중 해양 경계 획정 문제

○ 한·중 양국은 2014년 정상 간 회담을 통해 "양국 간 해양경계를 획정하는 것이 양국관계의 장기적이고 안정적인 발전과 해양협력을 추진해 나가는 데 있어 매우 중요하다는 점을 재확인하고, 2015년에 해양경계획정 협상을 가동"하기로 합의했다.

○ 정상 합의에 근거하여 2015년 12월 차관 급을 수석대표로 하는 제1차 한중 해양경계획정 회담이 서울에서 개최되었다.

– 그동안 국장급을 수석대표로 약 14차례 실무회담이 진행된 바 있으며, 실무급 회담을 통해 한중 양국의 입장을 확인하고 경계획정 접근방식 등에 대한 상당한 공감대를 형성하는데 기여했다.

○ 한·중 간 해양경계획정 문제는 황해와 동중국해 북부수역을 대상으로 하고 있다. 그 범위에 있어서 황해 북부의 일부는 북한, 동중국해의 일부는 일본과의 해양경계획정 문제가 동시에 해결되어야 하는 사안이기도 했다.

○ 2018년 제4차 한·중 해양경계획정 국장급 회담을 개최하였다.

– 2015년 12월 서울에서 개최된 제1차 한중 해양경계획정 차관급 공식 회담시 양국은 원활한 협상 진행을 위해 국장급 회담을 병행 추진해나가기로 합의한바 있다.

– 이에 따라 지난 2016년 4월과 12월 제1차 및 제2차, 2017년 8월 제3차 국장급 회담이 열렸다.

– 또한 제2차 차관급 공식회담의 구체 일정은 외교채널을 통해 협의해 나가기로 하였다.

한국과 일본 간 EEZ 관련 협상 및 분쟁 현황

1. 한·일어업협정

○ 한·일어업협정은 1965년 한·일기본조약의 부속 조약 가운데 하나로 체결되었으며, 1998년 1월 23일 일본의 일방적 파기 선언으로 무효화 되었다가 1998년 9월 25일 신규 협정을 다시 체결하였다.

○ 1998년 체결한 협정을 '신한·일어업협정'이라 부르기도 하며, 이를 계기로 한·일 중간 수역이 설정되었다.

– 하지만 독도와 그 영해를 한·일 중간 수역이 둘러싸고 있어 이를 바로잡아야 한다는 의견이 많다.

– 독도 주변 12해리는 대한민국의 영해이며, 한·일 중간수역에 포함되지 않는다는 것이다.

– 한국 정부는 종래 한국의 울릉도와 일본의 오키시마를 기점으로 하는 중간선을 경계로 주장하였으나, 최근에는 독도 기점을 주장하고 있다.

○ 현재 한·일 간 어업 협상은 독도 문제를 둘러싼 한·일 간의 대립으로 중단된 상태이다.

– 신한·일어업협정 체결 후 한일 양국은 현재까지 매년 양국의 EEZ 내 조업 척수 협상을 계속해 오고 있다.

– 그러나 2015년 어기가 끝난 이후 협상타결에 실패하면서 상대 EEZ에서 조업하지 못하고 있는 실정이다.

– 현재 양국의 EEZ 내에서의 조업 척수는 줄어들고 있는 실정이나 여전히 일본 EEZ내 한국의 조업 의존도는 일본보다 3배 정도 높은 것으로 알려져 있다.

한국의 대응방안

3

해양영토분쟁을 해결하기 위한 방안 모색

1. 국내법적 근거 마련

○ 해양 주권 경쟁에서 우리의 주장을 뒷받침할 국내법적 근거를 지속적으로 마련할 필요가 있다.

○ 특히 한국과 해양 분쟁이 진행되고 있는 일본이나 중국의 해양관련 국내법 체계에 대한 철저한 분석을 통해 이에 대한 대응 논리를 뒷받침 할 수 있는 근거 법률이 마련되어야 할 것이다.

○ 예컨대, 2017년 3월 국회가 「배타적 경제수역법」 개정안을 의결하여, 법률 제명이 「배타적 경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」로 변경되었으며, 국내 최초로 대륙붕에 대한 법체계를 완비하게 되었다.

– 이러한 조치는 일본과 중국이 1996년 「배타적 경제수역과 대륙붕에 관한 법률」과 1998년 「경제수역 및 대륙붕에 관한 법률」을 제정한 데 대한 대응적 차원에서 적절한 것으로 평가[1] 이종후, "해양주권 경쟁에서 우리의 주장 뒷받침할 국내법적 근거 마련", 『국회보』, 2017년 5월.

2. 다자협상을 통한 해결

○ 동아시아 해양영토분쟁은 다국 간에 복합적이고 동시적으로 발생하고 있어 양자 간 문제인 동시에 다자간 문제가 될 수 있어 다자협력을 통한 해결 방안을 검토할 수 있다.

– 한·일, 중·일 간에는 도서영유권을 둘러싼 분쟁이 진행 중이고, 한·중 간에는 배타적 경제수역 관할권을 둘러싼 분쟁이 진행 중임

– 중국은 동남아 국가들과 남중국해 도서영유권 분쟁을 겪고 있음

---

1) 이종후, "해양주권 경쟁에서 우리의 주장 뒷받침할 국내법적 근거 마련", 『국회보』, 2017년 5월.

○ 중국은 다자적 논의를 거부하고 분쟁당사국들과의 양자적 협상을 통해 자국의 이익을 극대화하고 영향력을 확대시키려는 전략을 추구했지만, 최근에는 다자간 협상에서도 전향적인 태도를 보이고 있다.

○ 한국이 해양문제에 대한 다자간 해결에 주도적인 역할을 할 수 있는 방안을 모색할 수 있을 것이다.

배타적 경제수역 및
조선해운상생

조선 및 해운 상생관련 해외 사례와 한국의 추진 실적 및 개선방안

Contents

1. 조선 및 해운 상생 관련 해외 사례 • 25

2. 한국의 조선 및 해운 상생관련 추진 실적 • 35

3. 한국 정책의 개선 방안 • 39

조선 및 해운 상생관련
해외 사례와 한국의
추진 실적 및 개선방안

조선 및 해운 상생 관련 해외 사례[2)]

2) 이하의 내용은 황진회 · 안영균, 「해운-조선, 상생 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」(KMI 동향분석 제137호), 한국해양수산개발원, 2017. 7.를 토대로 작성하였음

1

중국

1. 중국의 경우, 2013년부터 2017년까지 폐선보조금[3] 제도를 통해 선사와 조선업체의 상생을 추진한 바 있다.

○ 선사가 노후선박을 폐선하고 신규 친환경 선박으로 대체하려는 경우, 중국 교통운수부는 선사에게 1,500위안/GT(원화로 1톤당 약 25만 원)를 지원하였다.

– 동 제도는 당초 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 시행하였다가, 시행 기간을 2년 연장해 2017년 12월 31까지 시행하였다.

– 해체 시에 50%, 신규 선박 완성 시에 50%의 보조금을 지급하며, 해체 선박보다 큰 규모로 신조해야 하는 요건이 있다.

– 폐선보조금 제도는 조선·기자재 부문의 일자리를 창출하여 조선업의 발전에 기여함과 동시에 해운선대 효율화를 통해 해운산업에서도 신규 일자리가 창출될 수 있다는 의견이 있다.

○ 보조금을 지급받은 실제 사례는 아래와 같다

– 초대형원유운반선(Very Large Crude-Oil Carrier; VLCC) 발주 : China Merchants, China COSCO Shipping 등

– CAPE 사이즈 선박[4] 발주 : China Merchants, China COSCO Shipping 등

– 컨테이너선박 발주 : Zhonggu Shipping, China Cosco Shipping

---

3) 중국의 '폐선보조금' 제도는 선박의 신조(新造)를 요건으로 한다는 점에서 엄밀하게는 '대체선박보조금제도'에 해당하나, 일반적으로 폐선보조금 제도로 호칭하므로 이 글에서도 그대로 따르고자 함

4) 수에즈 운하를 통과하기에는 배의 크기가 너무 커서 극동지역과 유럽지역을 연결하는 항로를 통항할 때 남아프리카 공화국의 케이프타운 남쪽에 위치한 곶(cape)인 희망봉을 돌아서 운항해야만 하는 선박을 그 지명을 따서 케이프 사이즈(cape size)라고 부름. 재화중량톤(DWT) 15만 톤 정도의 광탄선 또는 유조선을 의미함(공길영, 『선박용어사전』, 다솜출판사, 2015. 1., p.452)

2. 중국 폐선보조금 제도의 근거규정인 「노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정보조전문자금관리방법」은 아래와 같다.[5)]

「노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정보조전문자금관리방법」

제1장 총칙

제1항목. 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신의 중앙재정보조전문자금관리를 규범화해 해운기업선박 기술 수준을 올리고, 우수한 선대를 구성하고자 〈국무원 인쇄·발행으로 선박공업신속구조조정촉진 향상전환 실시 방안(2013–2015년)의 통지〉(국가발행 2013년 29호) 등 유관규정에 근거해, 특별히 본 방법을 제정한다.

제2항목. 본 방법은 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 중앙재정보조특별자금(이하 간단히 보조자금)으로 중앙재정을 통해 공공재정예산을 안배하고, 노후선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신하도록 하는 보조자금을 뜻한다.

제3항목 본 방법이 규정한 조건에 부합한 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 미리 폐기하는 노후선박과 단일선체탱커의 소유인은 동 방법이 규정한 바대로 보조자금을 신청하면 된다.

제2장 보조범위와 기준

제4항목. 노후운수선박과 단일선체탱커를 해체한 후에 보조자금을 신청한 선박소유인의 해체된 선박은 반드시 동시에 아래 조건에 부합해야 한다.

1. 국내연해와 국제원양에 종사한 노후운수선박이어야 한다. 그중 단일선체탱커는 600중량톤 이상이고, 기타 운수선박은 1,000총톤 이상이어야 한다.
2. 2012년 12월 31일 전에 소유권을 취득하고, 유효기간이 2013년 1월 1일 이후인 선박등기, 선박검증 등 증서, 국내연해 〈선박운영운수증〉과 〈국제해상운수선박 개별안 증명서〉를 가지고 있어야 한다.

5) 재단법인 한국해사문제연구소, 『해양한국』, 2017. 3., pp.102–105.(해당 편집국 번역, 용어와 표현이 부자연스러울 수 있음)

3. 규정된 강제폐기선령 혹은 단일선체탱커의 정해진 도태시간에 견주어 1년-10년 미리 해체한다. 〈국내운항 단일선체탱커를 미리 도태시키는 실시방안의 공고 발표에 관하여〉(교통운수부 공고 2009년 제52호)와 〈1973년 국제방지선박오염방지조항의 1978년 수정된 의정서를 거쳐〉에 부합한 단일선체탱커의 도태시간 집행 규정이 요구된다. 기타선박은 〈노후선박관리규정〉(2009년 제14호) 집행에 의거한다.

4. 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 교통운수부에서 인가받은 국내선박해체기업이 해체를 완료하고, 선박 소유권, 국적, 운영자격 등의 말소절차를 처리 해야한다.

제5항목. 해체선박을 기초로 선박을 갱신한 후 보조금을 신청하는 선박 소유인의 신조선박은 마땅히 동시에 아래 나열한 조건에 부합해야 한다.

1. 신조선박과 해체선박의 선박소유인은 같아야 한다.
2. 2013년 1월 1일부터 2015년 12월 31일 기간에 선박건조를 마치고 해사기구에서 심사·발급한 선박등기증서와 중국선급사에서 심사·발급한 선박 검증증서, 해당급증서를 취득한다. 신조선박은 연해와 원양운수선박으로 구체적인 선박유형은 기업자체적으로 선택한다.
3. 새롭게 건조한 선박의 총톤은 해체선박의 총톤을 넘어야 한다. 자원원칙에 따라, 선박 소유인이 같고, 완전히 해체한 선박과 새롭게 건조한 선박의 총톤을 각각 더한 후에 대응해 계산한다. 또한 해체하거나 새롭게 건조한 선박의 총톤은 일대일로 계산할 수도 있다.
4. 중국선급사에서 공포한 국제신공약, 신규범과 신표준 요구를 만족해야한다.

제6항목 보조기준은 해체된 선박에 근거해 확정되며, 이하 공식계산법으로 정한다.

◎ 단선(單船)보조금액=보조기수(基數)×선박총톤×선령계수(系數)×선박형태계수

그중 보조기수는 1,500위엔 ; 선박총톤은 해체선박검사증서에서 정한 바에 따라 심사·결정한다.

선령계수는 선박해체에 따라 선박소유권의 말소절차시에 실제 선령을 계산해 미리 도태 연한을 정하고, 〈노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기선령계수표〉(첨부1)에 대응해 정한다.

◎ 선박유형계수 : 여객선, 가스운반선, 화학품선, 유조선, 밀(끌)선은 1.5, 컨테이너선, 냉동선, 다용도선, 로로선은 1.2, 벌크선, 일반선박, 기타 화물선은 1.0, 바지선은 0.60이다.

제3장 보조자금의 신청

제7항목. 선박소유인은 노후운수선박과 단일선체탱커해체 후 신조선을 건조할 때, 한 번에 모든 보조자금을 신청하거나, 두 번으로 나눠 50%씩 보조자금을 신청할 수 있다. 선박을 해체한 후에 새롭게 선박을 건조하지 않거나, 신조선박이 해체선박의 총톤보다 적으면, 보조자금의 50%만 신청할 수 있다. 공유선박 보조자금의 신청인과 보조자금의 배분방식은 선박공유인간 정한 협상에 따른다.

제8항목. 보조자금을 신청한 선박소유인은 선박해체 진행 전에 〈노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기신청표〉(별첨2)를 반드시 기입하고, 해체선박기업의 소재지 도시(설치지역의 도시, 하동)교통운수주관부처에 제출해 신청한다.

제9항목. 시급 교통운수부주관부처 회동에서 해체선박기업 소재지 해사관리기구, 중국선급사에서 파견한 1–2명의 공작인원이 선박해체현장을 실사참관하고, 상관증서 항목을 체크하고 자세히 검사하고 확인해 실세선박 해체 검증과정의 사진을 찍는다. 선박소유인은 선박말소절차와 관련한 규정을 처리한다.

제10항목. 선박 해체가 완료된 후, 시급 교통운수부주관부처 회동에서 선박해체기업은 해사관리기구, 중국선급사에서 파견한 1–2명의 공작인원이 현장 검수를 진행해 공동으로 〈선박해체완료보고서〉(별첨3)를 편성한다.

제11항목. 선박소유인이 2013년 1월 1일 발표된 〈교통운수부 재정부 국가발전개혁위 공업정보화부 관련 발행한 노후선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신하는 실시방안의 통지〉([교통운수부발표 2013] 729호) 전에 선박을 해체한 뒤에 보조자금을 신청하면, 조선소에서 발행한 해체증명서와 선박상관증서말소증명과 해체과정사진자료가 있어야 한다. 동시에 소재지 시급 교통운수 부주관부처에 신청해 시급 교통운수주관부처, 해체기업 소재지해사관리기관, 중국선급사가 함께 정식서명한 〈선박해체완료보고서〉를 재발급 받는다.

제12항목. 〈선박해체완료보고서〉(1식4분)와 해체선박의 자료와 증명서를 일괄서류로 작성하고, 시급 교통운수부주관부처와 선박을 해체한 기업 소재지의 해사관리기관, 중국선급사와 선박소유인이 하나씩 갖는다.

제13항목. 보조자금을 신청한 선박소유인과 선박을 건조하는 기업은 신조선계약 후에, 마땅히 관련상황을 선박제조기업 소재시의 시급 선박업무관리부처와 시급 선박업무관리부처를 포함한 성급 선박업무관리부처에 서면으로 각 내용을 알린다.

제14항목. 선박소유인은 선박해체를 완료하고 보조자금을 신청하면, 소재지 시급 교통운수주관부처에 아래 나열한 자료를 제출해야한다.

1. 〈노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신 자금신청표〉(별첨4)
2. 운수허가증, 공업과 상업 사업자등록증(선박소유인은 신분증을 제출해야 한다) 원본 및 복사본.
3. 해체선박의 〈선박해체완료보고서〉 원본과 선박소유권말소등기증서 원본과 복사본.
4. 〈선박운영증〉과〈국제해상운수선박 개별안 증명서〉 취소증서 원본.

제15항목. 해체된 선박을 토대로 선박소유인이 새롭게 선박을 건조한 후에 보조자금을 신청하면, 소재지 시급 교통운수부주관부처에 아래 나열한 자료를 제출해야한다.

1.〈노후운수선박과 단일선체탱커 미리 폐기 및 갱신보조자금신청표〉(별첨4).
2. 수로운수허가증, 공상업사업자등록증 복사본.
3. 선박해체에 관련한 〈선박해체완료보고서〉 복사본.
4. 선박제조기업과 서명한 선박건조계약서와 신조선박의 선박소유권등기증서, 취득 급수증서의 원본 및 복사본.
5. 중국선급사에서 발급한 국제 신범위, 신공약과 신표준의 요구에 부합하는 증명서류.
6. 선박해체 후에 이미 50%의 보조자금을 받았다면, 수령한 50% 보조자금을 증명한다. 선박해체 후 미수령 보조자금을 선박이 새로 건조된 뒤에 모두 일시불로 수령받고, 반드시 방법 제14항목에서 규정한 자료를 제공해야 한다.

제16항목. 시급 교통운수, 재정주관부처는 본 방법을 반드시 따라야 한다. 신청인에게 관련자료의 진행 심사·결정, 부합한 조건을 회부하고, 정해진 시간 내에 성급 교통운수부, 정책주관부처에 심사비준을 보고한다.

제17항목. 유관 성급 교통운수부주관부처 회동에서 동급 재정부처는 본 방법 규정의 보조범위 기준, 해당지역, 부처 상황에 근거한다. 매년 4월 30일 전에 교통운수부, 재정부에서 보고한 내년 예상보고의 보조자금신청문서와 교통운수부심사·결정을 한데 모아서 재정부 심사하고 비준한다. 신청문건 가운데 신청된 보조자금 금액은 미리 해체하거나 신조한 선박 척수, 총톤을 추측·제시해 반드시 설명한다.

제4장 보조자금의 하달과 지불

제18항목. 재정부는 각지에서 보고된 보조자금신청상황을 유관 성급 재정부처에서 미리 지급한 보조자금에 근거한다. 유관 성급 재정부처는 마땅히 각지 시보조자금의 신청·결정상황과 관련해 보조자금은 이전지급(移轉支給)방식으로 하달해 시급 재정부처에서 보조자금 항목을 만든다. 시급재정부처는 동급 교통운수주관부처와 회동해 규정된 시간 내에 보조자금을 처리하고, 보조자금은 각 50%의 비율로 나누어 선박해체와 선박건조 후에 두 번으로 나누어 처리한다. 보조자금의 지급은 재정국고관리제도와 관련해 규정을 처리한다.

제19항목. 시급 재정부처는 동급 교통운수주관부처와 회동해 주관부처의 자금 처리상황을 성급 재정, 교통운수주관부처에 보고한다. 유관 성급 교통운수주관 부문은 동급 재정정책부처에서 2014년 7월 31일, 2015년 1월 31일, 2015년 7월 31일과 2016년 2월 29일 전까지 교통운수부에 보조자금을 매 반년마다 상황을 보고한다. 교통운수부는 이를 한데 모은 뒤에 재정부 등 공문을 초록·복사해 유관부처에 제출한다.

제20항목. 노후운수선박과 단일선체탱커 폐기 및 갱신 보조정책실시 기간 후에 재정부와 유관성급 재정부주관부처는 운영자금을 통일해 청산해야 한다. 이미 선박 건조를 시작해서 2015년 12월 31일 전까지 선박건조가 완료되지 않은 것은 각 성급 교통운수주관부처와 중국선급사에서 조사·검증 후에 교통운수부에 한데 모아 재정부에 보고한다. 자금청산은 최대 2018년 12월 31일까지 연장할 수 있다.

제21항목. 시급 교통운수부처는 선박 소유자가 제출한 보조자금신청자료를 특별문건으로 보존해야한다.

제5장 감독관리

제22항목. 각 관련관리부처는 본 방법에 의해 업무를 분담한다. 명확히 관련한 업무는 보조자금 사용의 감독관리를 실제적으로 강화하고, 보조자금의 분배와 사용상황을 부정기적으로 중점적 조사·추출한다. 서면으로 보고되는 상황은 해당 지역과 단위에 의해서가 아니라 〈재정 위법행위 처벌 규정〉 등에 비추어 국가에서 정한 법적책임을 추궁한다.

제23항목. 보조자금의 처리상황은 반드시 대중과 사회감독에 받아들여져야 한다.

제6장 부칙

제24항목. 유관성급 재정부처는 동급교통운수, 선박업종, 발전과 개혁주관부처에 비추어 본 방법의 구체적 실시방법을 제정한다.

제25항목. 본 방법은 재정부상교통운수부, 국가발전개혁위, 공업정보화부 책임자가 설명한다.

제26항목. 본 방법은 인쇄배포한 날부터 실행한다.

일본

1. 일본 국토교통성은 상호간 자본투자 연계 추진, 해사 클러스터 협력 강화, 정책 당국의 참여 등 해운-조선 상생정책을 강조하고 있다.

○ 일본 해사 클러스터의 경우 타국에 비해 결합 강도가 높아 극심한 글로벌 경기 변화에도 불구하고 밀접한 유대관계를 지속하면서 함께 위기를 극복하고 경쟁력을 제고하였다.

– 최근 들어서도 미래 수요에 대비한 다양한 R&D 프로젝트를 추진하여 자국 선사와 조선소의 밀접한 공생관계 하에 산업 경쟁력 제고를 도모하였다.

〈그림 1〉 일본의 해사 클러스터 개념도

자료: 황진회 · 안영균, 「해운-조선, 상생 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」(KMI 동향분석 제37호), 한국해양수산개발원, 2017. 7., p.11.

조선 및 해운 상생관련
해외 사례와 한국의
추진 실적 및 개선방안

한국의 조선 및 해운 상생 추진 실적

2

1. 한국 정부는 2016년 10월 31일 경제부총리 주재로 '제6차 산업경쟁력 강화 관계장관회의'를 개최하고, 「조선산업 경쟁력 강화방안」과 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 각각 발표한 바 있다.

○ 각 강화방안에서 언급된 조선 및 해운 상생의 추진 전략으로는 '해운-조선 상생협의체 신설'이 있다.

– 해운·조선 상생 선순환 생태계 조성을 위해 민간이 주도하는 '해운·조선 협력네트워크'를 신설하여 조선소-선사 간 수요·공급에 대한 정보를 공유할 수 있도록 하는 내용이다.

2. 이후 해양수산부는 한국선주협회·한국조선해양플랜트협회, 한국조선공업협동조합 등이 '해운·조선·금융·화주 상생협력 업무협약'을 체결(2016년 12월 15일)하도록 지원하였으나, 관련된 구체적 성과를 발견하기에는 어려움이 있었다.

○ 참고로 부산시는 2017. 12. 27. 정부 관계자, 연구·금융기관, 학계, 조선업계 등으로 구성된 '조선 해운 금융 상생 협의회'를 개최하여 조선·해운·금융 상생 방안을 논의한 바 있다.

3. 한편 더불어민주당이 2017년 5월 발표한 제19대 대통령선거 정책공약집에 해운·항만 분야 공약으로 '조선·해운 상생으로 재건' 항목이 수록된 후(아래 〈표 1〉 참조), 2017년 8월 문재인 정부의 100대 국정과제에 '해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설' 항목이 포함되었다.

〈표 1〉 더불어민주당의 제19대 대통령선거 정책공약집 중'조선 · 해운 상생으로 재건'항목

주제	세부내용
조선 · 해운 상생으로 재건	○ 친환경 고효율 선박 확보를 통해 조선 · 해운 상생협력 구축 – 노후화된 연안화물선을 친환경선박으로 대체 추진 – 기존에 등록된 노후 선박의 폐선 · 해체 촉진을 위한 보조금 도입 추진 – 폐선 · 해체한 선주가 LNG 연료 추진선으로 친환경 선박을 신조하거나 기존선박을 친환경 선박으로 개조할 경우 금융 지원 추진 ○ 한국 해운 재건 프로그램 추진 – 메가 컨테이너 선사, 대형 벌크선사 및 중견 인트라아시아 선사 육성 – 금융, 조선, 화주 협력관계를 강화하여 선박발주 및 선박공급(매매, 용선)과 M&A 활성화 여건 조성 – 해양산업의 체계적 · 안정적인 금융지원을 위해 한국해양선박금융공사 설립 추진 ○ 수출입 컨테이너 화물의 안정적 운송체계 구축 – 컨테이너 화물의 국내외 항만 간 안정적 수송을 위해 컨테이너 선박 확보 및 해외 육상구간의 수송을 위한 국제물류 네트워크 구축 – 대량화물의 국적선사 적취율 제고 등 국적선 적취율을 중장기적으로 70% 이상으로 올리기 위한 선박확보 및 선사 육성 ○ 한반도 해상운송망 복원, 동북아 랜드브릿지 개발 등 해운산업의 지속적 성장을 위한 신시장 개척 및 신규 비즈니스 개발

4. 문재인 정부의 100대 국정과제 중 '해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설' 항목의 주요 내용은 아래와 같다.

○ (한국해운 재건) '17년 한국해양진흥공사법 제정 및 '18년 공사 발족 이후 해운 선사에 대해 원스톱 지원 시행

– '17년 국적선사 간 협의체인 한국해운연합(KSP)을 결성하여 중복노선 구조조정과 신항로 개척으로 국적선대의 경쟁력 제고

○ (해운·조선 상생협력) '18년부터 외항선박에 친환경선박 폐선보조금 지급, '20년 연안화물선으로 확대하여 '22년까지 총 100척 건조

– '17년부터 친환경·고효율선박 기술개발 착수, '20년 LNG추진선 기반 구축, '22년 해양플랜트 기자재 국산화로 조선산업 활력 회복

○ (수출입 화물 안정적 운송) '19년부터 국가필수해운제도를 도입하여 비상시 화물운송체계 구축, 선·화주 상생으로 국적선사 이용비율 확대

○ (물류망 확충) '17년 해양산업클러스터 2개 지정 및 '19년 완공, '17년부터 부산북항 상부시설, 광양항 묘도, 인천항 영종도 재개발 착공

5. 100대 국정과제에 따라 진행된 사항은 아래와 같다.

○ 2017년 8월 8일, 14개 국적 컨테이너 선사가 시장의 누적된 과잉공급 구조를 개선하고, 새로운 활로를 모색하기 위해 자발적으로 결성하는 협의체인 한국해운연합(Korea Shipping Partnership)이 결성되었다.

○ 2018년 2월 13일, 해양수산부가 한국무역협회, 대한상공회의소, 한국선주협회와 함께 '국민경제 발전을 위한 무역·상공·해운상생 업무협약'을 체결하였다.[6)]

○ 2018년 7월 1일, 해운 산업에 대한 체계적·안정적 금융지원, 선사 경영개선 지원 등의 업무를 담당하기 위한 한국해양진흥공사가 출범하였다.

– 과거 해운·조선 분야의 금융지원 업무를 담당하였던 한국선박해양주식회사, 한국해양보증보험주식회사 등을 포괄승계하여 부산광역시에 설립

○ 노후선박 폐선 및 친환경 선박 신조를 위한 보조금 예산으로 2018년도에 43억 원이 편성되었다.

○ 2018년 4월 5일에는 김동연 경제부총리 겸 기획재정부 장관 주재로 '제15차 산업경쟁력 강화 관계장관회의'를 열고 「해운재건 5개년 계획」과 「조선산업 발전전략」을 확정했다.[7)]

– 「해운재건 5개년 계획」에는 선·화주·조선사가 공동으로 선박투자에 참여하여 선박 신조에 따른 수익을 공유·연계하는 '선·화주·조선 상생펀드 설립'을 추진하겠다는 계획이 포함

---

6) http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=381&boardKey=15&articleKey=19001(최종검색일: 2018. 9. 11.)
7) 해양수산부 보도자료, 「해운재건 본격 착수, 선 · 화주 상생 추진에 박차」, 2018. 4. 5.

조선 및 해운 상생관련
해외 사례와 한국의
추진 실적 및 개선방안

한국 정책의 개선방안

3

1. 한국의 경우에도 중국과 마찬가지로 노후선박에 대한 폐선 및 친환경 선박 신조를 위한 보조금 제도가 마련되어 있으므로, 중국의 제도를 새로이 도입할 필요성은 크지 않은 것으로 보이나, 재정 충당이 허용되는 합리적인 범위에서 폐선보조금을 증액할 필요성이 있을 것으로 보인다.

○ 2018년도의 폐선보조금 예산은 총 268억 원(본예산 43억 원, 추가경정예산 225억 원)에 불과한데, 수백 척의 노후 선박을 폐선하고 새로운 선박으로 대체하기에는 그 액수가 부족하다는 비판이 있다.[8)]

2. 한편 일본의 해사 클러스터는 정부보다는 업계의 주도로 형성되어 있는데, 한국의 조선·해운업계도 상생하고 협력할 수 있도록 스스로 노력할 필요가 있고, 정부 역시 지속적으로 바람직한 협력 방안을 강구할 필요가 있다.

8) 김지웅, 「조선 · 해운업 상생자금 43억원, 상생 할 수 있나요」, EBN, 2017. 8. 30. 〈http://www.ebn.co.kr/news/view/907259〉 (최종검색일: 2018. 9. 12.), 엄주연, 「친환경 선박 준비하는 해운 · 조선업계, '폐선 보조금' 강화가 관건」, 뉴데일리, 2017. 11. 21. 〈http://biz.newdaily.co.kr/site/data/html/2017/11/21/2017112110071.html〉 (최종검색일: 2018. 9. 12.)