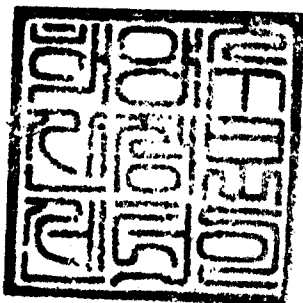


서울海運去來所 設立 및 運營方案



姜 淙 熙
黃 軫 會
宋 聖 淑



韓國海洋水產開發院
Korea Maritime Institute

머 리 말

지난 해 8월 8일 국민여망에 부응하여 海洋水産部가 발족하였습니다. 해양수산부는 발족과 더불어 한국해운의 미래에 대한 국가정책목표로서 “21세기 世界海運中心國家”로의 발전을 제시하고 이러한 목표를 달성하기 위한 핵심정책과제에 서울海運去來所의 설립을 포함한 바 있습니다. 따라서 서울해운거래소의 설립은 우리나라가 21세기 세계 해운중심국가로 발전하는 국가전략목표의 핵심사안인 것입니다.

한편 이러한 국가목표가 아니더라도 우리나라는 外航船隊 규모가 1,000만톤을 넘어서 세계 제8위의 해운국가로 부상했으며, 또한 地政學的으로 東北亞의 중심에 위치함으로써 이 지역의 物流中心國家로 성장할 수 있는 여건이 충분하므로 이를 뒷받침하기 위한 해운거래소의 설립이 절실하다 하겠습니다. 이 점은 세계 유수 海運去來所들이 런던, 뉴욕, 東京과 같은 물류중심지에 자리잡고 있는데 미루어 짐작할 수 있습니다.

그러나 다른 한편 세계 유수 해운거래소들은 지역특성에 따라 주요기능이 서로 다른 모습을 보여줍니다. 따라서 우리나라도 海運去來所의 設立에 앞서 우리나라에 필요한 거래소의 역할을 사전에 검토할 필요가 있습니다. 또한 해운거래소는 船主, 貨主, 海運附帶事業者 등의 이해가 걸린 것이므로 이들 사업자들의 利害를 조율할 수 있는 사전 대비책을 강구해야 합니다.

저희 韓國海洋水産開發院이 1997년도 정책연구과제에 “서울海運去來所 設立 및 運營方案”에 관한 연구를 포함한 것은 바로 언급한 검토 필요성과 대비책 강구에서 비롯된 것입니다. 따라서 이번 연구는 특히 서울해운거래소 설립에 따른 이해 조율을 목적으로 해운 및 관련업계의 관계자들을 대상으로 設問調査를 실시하였습니다. 이 설문조사 결과를 토대로 이번 연구는 서울해운거래소가 가능하면 조기에 설립될 것을 건의하고 설립 및 운영방향에 관한 大綱을 제시하고 있습니다. 아무쪼록 이 보고서를 토대로 서울해운거래소의 설립이 조만간 가속화되기를 기대합니다.

끝으로 이 연구보고서는 우리 院의 海運船員研究室 姜淙熙 研究委員과 黃軫會 研究員 및 宋聖淑 研究員이 공동으로 집필하였습니다. 필자들은 설문조사에 성실히 응답해 준 관계자 여러분께 심심한 사의를 표하고 있습니다. 아울러 이 研究報告書의 내용과 주장은 筆者들 자신의 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식견해가 아님을 밝혀둡니다.

1997년 12월

韓國海洋水產開發院

院長 洪承湧

목 차

제 1 장 서 론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 방법 및 범위	3
제 2 장 해운거래소의 개념과 세계 유수 해운거래소의 개요	4
1. 해운거래소의 개념	4
2. 서울해운거래소의 의의	6
3. 세계 유수 해운거래소의 개요	9
1) 영국 불틱해운거래소/9	
2) 일본해운집회소/13	
3) 중국 상해항운교역소/19	
4) 기 타/23	
제 3 장 서울해운거래소의 기능 및 역할 정립	26
1. 서울해운거래소 설립 및 운영에 관한 설문조사	26
1) 설문조사의 개요/26	
2) 설문조사 결과/27	
2. 서울해운거래소의 기능 및 역할 정립	38
1) 서울해운거래소의 역할 정립/38	
2) 서울해운거래소의 기능 정립/40	

제 4 장 서울해운거래소 설립 및 운영방안 42

- 1. 서울해운거래소 설립방안 42
 - 1) 설립을 위한 법적절차 검토/42
 - 2) 설립주체의 결정/44
 - 3) 설립지역의 선정과 설립을 위한 자금조달방안/45
- 2. 서울해운거래소 운영방안 46
 - 1) 서울해운거래소의 운영내용/46
 - 2) 서울해운거래소의 운영자금 조달/52

제 5 장 서울해운거래소 설립에 따른 기대효과와 원활한 운영을 위한
정부지원대책 53

- 1. 설립에 따른 기대효과 53
- 2. 원활한 운영을 위한 정부지원대책 55
 - 1) 고속통신망 구축/55
 - 2) 해운금융 및 보험시장의 육성/56
 - 3) 해운중개사제도의 도입과 사업활동의 인센티브/56
 - 4) 해운거래소의 자율적 운영권 부여/57

제 6 장 결론 및 제언 58

참고문헌 59

〈부 록〉

- 1. 서울해운거래소 설립 및 운영방안에 관한 설문조사 65
- 2. 상해항운교역소 회원발전 홍보수첩 73
- 3. 중화인민공화국 교통부령 86
- 4. 일본해운집회소 정관 100

표 목 차

〈표 2-1〉	상해항운교역소의 서비스료	22
〈표 3-1〉	설문조사 응답현황	27
〈표 3-2〉	귀사의 해운관련 거래는	28
〈표 3-3〉	귀사의 입장에서 서울해운거래소의 설립에 대하여	29
〈표 3-4〉	서울해운거래소의 설립이 우리나라 해운산업발전에	29
〈표 3-5〉	거래소의 설립주체는	30
〈표 3-6〉	거래소의 바람직한 법인형태는	31
〈표 3-7〉	거래소 설립을 위한 자금은	32
〈표 3-8〉	거래소 설립을 위해 귀사는 출연할	32
〈표 3-9〉	거래소의 立地는	33
〈표 3-10〉	거래소의 설립 희망시기는	34
〈표 3-11〉	거래소의 예상되는 다음 기능 중 貴社의 입장에서 불필요하다고 생각되는 것은(복수선택 가능)	35
〈표 3-12〉	거래소의 회원가입은	35
〈표 3-13〉	거래소의 이용은	36
〈표 3-14〉	거래소의 운영자금은	37
〈표 4-1〉	서울해운거래소 설립을 위한 사업비 추정내역	46
〈표 5-1〉	서울해운거래소 설립에 따른 변화전망	53
〈표 5-2〉	국내 중개업체 중개실적(1996년)	54

그림 목 차

〈그림 2-1〉 21세기 한반도의 세계해운센터화 구상	8
〈그림 2-2〉 일본해운집회소 조직도	16
〈그림 2-3〉 상해항운교역소 조직도	21
〈그림 4-1〉 서울해운거래소 조직(안)	49
〈그림 4-2〉 해운종합정보시스템 운영체계	51

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

1996. 8. 8일 해양수산부가 발족되었다. 해양수산부는 발족과 더불어 우리나라 해운의 미래에 대한 국가정책목표로 “21세기 세계해운중심국가”로의 발전을 제시하였다. 이 국가목표는 다시 해양수산부의 발족 1주년이 되는 1997. 8. 8일 해양수산부가 발표한 「21세기 해양수산비전」에 포함됨으로써 장차 해운이 국가발전의 선도산업으로 집중 육성될 수 있는 계기를 마련한 셈이다. 한편 「21세기 해양수산비전」은 “해양수산부의 발족으로 조성된 종합 해양행정 수행기반을 바탕으로 장기발전계획을 수립하라”는 대통령의 지시에 따라 작성된 것으로 21세기 해양수산행정의 기본지침이라 할 수 있다. 그러므로 이 비전에 포함된 “21세기 해운중심국가” 목표는 해양수산부가 이제부터 추진해야 할 최우선적 과제의 하나이다. 여기서 “세계해운중심국가”란 우리나라를 “세계해운센터”化 한다는 것이며, 이를 위해 해양수산부는 해운관련법제 정비, 서울해운거래소 개설, P & I Club 설립, 해운종합정보시스템 구축 및 해운전문인력 양성의 5대 추진과제를 선정하고 있다. 따라서 해운거래소의 설립은 우리나라가 “21세기 해운중심국가”로 발전하기 위한 국가전략목표의 핵심사안 중 하나이다.

한국해양수산개발원이 「서울해운거래소 설립 및 운영방안」에 관한 연구를 1997년도 자체과제로 채택한 것은 바로 이와 같은 국가전략목표로서 서울해운거래소 개설의 중요성과 時宜性을 감안한 결과이다. 특히 시의성이라 함은 우리나라 외항선대 규모가 1,000만총톤을 넘어서 세계 제8위의 해운강국으로 부상하였으며, 또한 지정학적으로 동북아 중심에 위치함으로써 우리나라가 이 지역의 물류중심국가로 성장할 수 있는 여건이 충분하므로 이를 뒷받침하기 위한 서울해운거래소의 설립이 절실함을 의미한다.

주지하다시피 해운거래소는 船·荷主와 이를 대리하는 해운중개인, 해상보험업자 등 해상운송과 관련된 이해당사자들이 모여 용선, 선박매매 및 임대차, 해상보험 체결업무를 수행하며, 또한 각종 해운관련 정보를 교환하는 장소로서 대체로 물류중심지역에 위치한다. 최근에는 이러한 해운거래소의 역할이 해사중재, Documentation, Tariff 관리

업무로 확대됨으로써 물류중심지에서 해운거래소의 중요성이 새롭게 조명되고 있다. 그러나 다른 한편 세계 우수 해운거래소들은 지역특성에 따라 각자 주요기능이 다르게 특화하고 있으므로 우리나라도 해운거래소의 설립에 앞서 우리에게 필요한 거래소의 역할을 사전에 검토함으로써 우리나라에 적합한 해운거래소의 설립방안을 마련하여야 한다. 참고로 세계 우수 해운거래소로는 영국의 불틱해운거래소, 미국의 뉴욕해운거래소, 동경의 일본해운집회소가 있으며 1997년 초에 상해항운교역소가 개장된 바 있다. 이 중 불틱해운거래소는 선박매매, 용선계약, 해상보험 등의 정보교환에 치중, 주로 용선 및 해상보험 중개인이 활동하는 장소이며, 일본해운집회소는 각종 해운관련 표준서식의 제정과 해상중재 등 해운부대서비스를 제공하고 있으며, 상해항운교역소는 정기선사의 Tariff 관리와 같은 정부업무를 대행하는 기관이다. 결국 나라마다 해운거래소의 역할이 서로 다를 것을 감안할 때 우리나라도 서울해운거래소의 설립에 앞서 향후 거래소의 역할에 대하여 해운 및 관련업계의 합의를 도출해야 할 것이다. 다시 말하면 서울해운거래소는 선주, 하주, 해운부대사업자 등 많은 이해당사자들이 있으므로 사전에 이들의 이해를 조율할 수 있도록 그 대비책을 강구해야 함을 의미한다.

끝으로 이번 연구의 배경과 관련하여 간과할 수 없는 것이 소위 「IMF시대」의 도래이다. 잘 알다시피 우리 정부는 1997. 12. 3일 주변국 협조용자를 포함한 총 550억달러 이상의 긴급자금을 IMF로부터 지원받기로 하고 IMF와 국내경제 전반에 걸친 구조조정에 합의하였다. 이 합의에 따라 국내선사들도 구조조정의 회오리를 피할 수 없다. 특히 이번 합의에 따라 국제기준의 회계제도를 도입하게 되면 국내선사들은 과도한 환차손으로 재무구조가 최악의 상태에 이를 것으로 전망된다. 또한 그룹간 계열관계에 있는 대형선사들은 지급보증 축소와 상호출자 제한으로 투자가 위축될 것이며, 결과적으로 생존마저 위협받게 될 개연성이 높다. 상황이 이러하므로 우리나라 해운산업이 돌파구를 찾는 방안으로서 서울해운거래소의 설립방안은 진지하게 검토되어야 한다.

따라서 이상과 같은 서울해운거래소의 설립 및 이에 대한 사전 연구의 필요성에 비추어 볼 때 이 연구는 세계 주요 해운거래소의 현황을 파악하고 동시에 설립될 서울해운거래소의 예상된 이해관계자들의 의견을 수렴하여 서울해운거래소의 설립 및 운영방안에 대한 大綱을 정리하는데 그 목적이 있다.

2. 연구의 방법 및 범위

이 연구는 먼저 서울해운거래소의 의의와 설립필요성을 특히 정부의 「21세기 해양수산비전」과 연계하여 살펴보고 이를 뒷받침하기 위해 주로 문헌조사를 통하여 세계 유수 해운거래소의 현황과 주요 수행기능을 고찰하고자 한다. 그리고 우리나라 현실에 적합한 서울해운거래소의 기능과 역할을 모색하기 위해 이해관계자를 대상으로 설문조사를 실시하며, 이 때 면담조사도 병행하여 그 결과를 보고서에 적절히 반영토록 하였다.

한편 연구의 수행과 관련하여 자체과제로서 갖는 예산 및 인력 등의 한계로 다음과 같은 제약이 있음을 밝히지 않을 수 없다.

첫째, 보고서 제2장 「해운거래소의 개념과 세계 유수 해운거래소의 개요」는 과제의 성격상 직접 현장을 방문하여 실상을 파악하여야 하나 방문기회를 갖지 못하고 문헌에만 의존한 결과 다소 현실과 괴리될 수 있다. 따라서 서울해운거래소가 설립되면 본격적인 운영에 앞서 반드시 기존 거래소의 방문을 통하여 이 보고서에서 미진한 점을 보완하여야 할 것이다.

둘째, 이 연구의 착수심의회에서 보고서의 질을 높이기 위해 해운선물거래제도의 심층적 연구나 사례연구의 중요성 등을 강조하는 의견이 개진되었으나 이번 보고서에서는 위에서 말한 예산과 인력의 한계로 이를 반영하지 않기로 한다.

이상과 같은 제약을 염두에 두고 이 보고서는 크게 6개 장으로 구성되며 제1장의 서론에 이어서 제2장은 해운거래소의 개념과 의의를 살펴보고, 런던, 동경, 상해에 있는 세계적 해운거래소와 뉴욕해운거래소 및 오슬로증권거래소를 포함, 5개 해운거래소의 주요 수행기능을 고찰한다. 다음 제3장에서는 우리 현실에 맞는 서울해운거래소의 기능과 역할을 도출하기 위해 이해관계자를 대상으로 한 설문조사 결과를 분석하며, 분석 결과를 바탕으로 제4장에서는 서울해운거래소의 설립 및 운영방안을 제시한다. 제5장은 앞 장의 운영방안을 토대로 설립에 따른 기대효과를 예상해 보고, 보다 원활한 운영을 위한 정부지원대책을 논의하게 된다. 그리고 끝으로 제6장은 이번 연구의 결론과 정책제언으로 마무리하고자 한다.

제 2 장 해운거래소의 개념과 세계 우수 해운거래소의 개요

1. 해운거래소의 개념

해운거래소(shipping exchange, maritime exchange) 또는 해운집회소의 사전적 개념은 ‘선박의 매매, 용선 등 해운관련 거래가 집중적으로 이루어지는 곳’¹⁾으로 정의된다. 반면 실무적으로는 ‘매일 일정시각에 해운관계자들이 일정장소에 모여 선박의 수급 조절을 도모하는 부정기선 운용에 필요한 기관으로 주요 해운시장에 설치되어 있는 것’²⁾으로 이해한다. 여기서 해운관계자란 선주, 해운중개인, 선박운항업자, 해상보험업자, 무역업자 등 선박운영에 직·간접으로 관계하는 자를 뜻하고, 해운시장이란 해운서비스의 유통범위로 해운서비스에 대한 수요와 공급이 집중되어 거래가 이루어지는 곳이다.

해상운임 특히 부정기선 운임시장은 매우 경쟁적인 시장이다. 정기선 시장은 항로마다 해운시장이 성립되지만 부정기선 시장은 지역적 범위가 넓고 수요자와 공급자가 다수인 동시에 다양하므로 수급의 결정은 시장정보에 정통한 해운중개인(shipping broker or chartering broker)에 의해 이루어지며, 그 곳에서는 다수의 거래가 행해지기 때문에 거래의 원활한 수행을 위하여 특수한 거래시설을 마련하는데 이것을 해운거래소라 한다.

가장 전통있는 볼틱해운거래소의 역사를 볼 때 해운거래소의 중요한 기능은 선박용선과 선박매매이다. 해운거래소에는 회원으로 등록된 다수의 중개인, 선주, 용선자가 오전·오후에 각 1회씩 모여 각자의 용건과 정보를 교환하며 또 세계 각지로부터 들어오는 荷物 또는 船腹의 offer에 대하여 흥정을 벌인다. 이 때 생긴 “우리의 한마디는 곧 우리의 문서이다(Our word is our bond)”³⁾라는 관행은 볼틱해운거래소의 전통이며 자랑이 되었다.

1) 동아대백과사전.

2) 『해운실무용어사전』, 111면.

3) 영국의 중앙은행인 영란은행이 있는 스레드니들가(Threadneedle Street)에 있는 런던의 옛 증권거래소 건물 벽에는 라틴어로 “딕툼 메움 팩툼(Dictum Meum Pactum)”이라는 같은 의미의 글이 음각되어 있음.

해운거래소에서 선박용선은 주로 용선중개인들의 활동으로 이루어진다. 선적할 수 있는 화물을 구하는 선주와 선박을 구하는 용선자 사이에 그 수급의 중개인으로 활동하는 브로커를 용선중개인이라 하는데, 이 중개인 중에는 선주측에서 일하는 Owners' Broker와 용선자측에서 일하는 Charterers' Broker가 있다. 그들은 자기 단골들을 위하여 용선계약의 상담에 임하는데, 세계 각지로부터 수시로 들어오는 정보와 offer는 Broker의 사무실로부터 floor에 있는 용선중개인에게 전화로 전달되며, 각기 발주자로부터 부여받은 권한과 요구에 따라 적당한 상대방을 찾아서 운임, 용선료 또는 기타의 조건을 교섭한다.

신조선 발주와 중고선 매매도 해운거래소에서 중개인들의 활동에 의해 이루어진다. 선박매매 중개인은 전세계의 여러 조선소와 연락을 취함으로써 단골 선주에게 신조선의 인도시기와 건조가격 등을 고려하여 어느 조선소가 가장 유리한 조건을 제시하는가를 알려준다.

해체선박의 매매 또한 해운거래소 선박매매 중개인들의 손을 거친다. 해체선박의 매매는 용선계약처럼 표준서식이 발달하지 못하였기 때문에 중개수수료를 받은 선박매매 중개인이 매매계약서를 작성하는 일에서부터 해체선박매매 전과정을 주도한다.

해운거래소가 발전되면서 운임선물거래 기능이 개발되었다. 1985년 런던의 볼틱국제 운임선물거래소(Baltic International Freight Futures Exchange, Biffex)와 버뮤다의 국제선물거래소(International Futures Exchange, Infex)에서 운임선물거래가 국제적으로 공식화된 이후, 일본과 미국 등 국제운송시장에서 비중이 큰 국가들을 중심으로 운임선물에 대한 관심과 참여가 증가하고 있다. 볼틱운임거래소는 전화물과 유조선 계약분야를 취급하고, 버뮤다에서는 전화물의 운임선물거래를 취급하고 있다.

운임선물시장은 선물거래의 행위주체인 해운기업과 화주의 위험관리차원에서 필요성이 대두되었다. 즉 운임선물거래는 해운에서 예측하기 어려운 운임변동의 위험을 관리하는 한 방법으로서 선박매매, 기간용선, 항해용선의 선도계약, 장기운송계약 및 현물거래와 같은 전통적인 방법과 함께 사용된다.

한편 볼틱해운거래소에서 개장한 운임선물거래소는 거래당사자의 위험을 관리하기 위한 기구로서, 이 기구를 이용함으로써 다음과 같은 거래상의 혜택을 누릴수 있다. 즉 선물운임 가격보호 및 보장, 자본관리 및 자금회전의 개선, 운임자산가치의 보전, 매입·매출시기의 유동성 및 명료한 가격체제를 가져오고 이는 궁극적으로 해운시장의 활성화

화를 이룰 수 있게 한다.

그러나 운임선물거래는 해운거래소가 활성화되어야 가능하므로 개장초기부터 거래가 활발히 이루어진다고는 볼 수 없다. 불틱해운거래소에서 운임선물거래소를 개시한 후 1988년까지 3년동안 1일 거래량이 300~500로트(lot) 정도에 불과했고, 그 당시 일본 및 국내의 선사들은 런던해운거래소의 스팟(spot) 및 선물지수(future index)를 시황예측의 참고자료로 이용할 뿐 실제적인 거래에 이용하지 않았다. 해운거래소 개설을 준비하면서 우리가 주의깊게 검토해야 할 내용이다.

2. 서울해운거래소의 의의

우리나라가 국가해운정책 목표인 세계 5대 해운강국으로 발전하기 위한 주요전략이 한반도의 세계해운센터화이며, 해운거래소는 세계해운센터의 상징적이자 핵심적 기능이다. 참고로 정부는 우리나라의 세계해운센터화와 관련하여 다음과 같은 기능을 유치하도록 계획하고 이를 추진하고 있다.

첫째, 국제선박등록지 기능이다. 국제선박등록지에는 한국선박의 국내치적이 유지됨은 물론 외국선박의 치적유치도 활발하게 이루어질 수 있도록 해야 한다. 따라서 국제선박등록은 세계 어느 곳에서나 등록에 관한 수속을 할 수 있도록 해야 한다. 또한 등록선박에 승선하는 선원의 국적에 관한 규정을 완화하거나 철폐하여 선사들이 매력을 가질 수 있어야 한다. 현재 해양수산부는 우리나라에 국제선박등록지 기능을 마련하기 위해서 「국제선박등록법」을 입법화했고 구체적 시행방안을 마련 중에 있어 해운센터화를 위한 국제선박등록지 기능은 조만간 가시화될 전망이다.

둘째, 해운거래소의 설립 및 운영이다. 해운거래소는 앞에서 살펴본 바와 같이 선박의 매매, 용선, 화물의 중개, 선박금융, 해상보험, 해운시장정보 제공 등 해운관련서비스를 종합적으로 수행하는 곳이다. 특히 현 상황에서 해운거래소가 발전하기 위해서는 서비스의 공급자인 선주와 수요자인 화주에 관한 각종 정보가 신속하고 원활하게 보급될 수 있도록 최첨단 정보통신시스템과 네트워크를 구축하여 거래당사자들이 사업하기에 가장 좋은 정보통신환경을 제공할 수 있어야 한다. 즉 인터넷과 텔레스 등 각종 전자망이 발전한 오늘날 해운거래소는 해운중개인이 모여서 대화하고 계약하는 장소적 개념보다 언제든지 원하는 정보를 쉽게 획득할 수 있고 거래가 가능한 ‘가상공간’으로

활용 가능해야 한다.

셋째, 국제해상보험 및 국제선박금융시장의 기능이다. 세계해운센터는 해운관련서비스를 종합적으로 수행하면서 또한 조선산업과 연계하여 국제선박금융 중심지의 역할도 수행할 수 있는 기능을 갖추어야 한다.

넷째, 국제해사관련 기구의 본부 또는 사무국의 유치이다. 특히 현재 국제사회의 중요한 현안으로 부각되고 있는 해상안전 및 해양환경보호에 관련되는 국제기구를 적극 유치해야 한다.

다섯째, 국제해사중재원의 설립·운영이다. 현 대한상사중재원의 기능을 확대개편하거나 별도 기관으로 국제해사중재원을 설립하여 해운서비스나 선박매매와 같은 해운거래를 통해 일어나는 분쟁을 해결할 수 있어야 한다.

여섯째, 국제해사교육훈련센터 및 연구기관의 운영이다. 한반도가 세계해운센터화하려면 무엇보다도 우리나라가 세계해운인력의 산실이어야 한다. 국내외 해운인력의 교육 및 훈련을 담당하는 교육훈련센터와 해운관련 연구기관이 있어야 한다. 그리고 국내외 해사인력을 양성할 수 있는 국제해사대학의 설치도 필요하다.

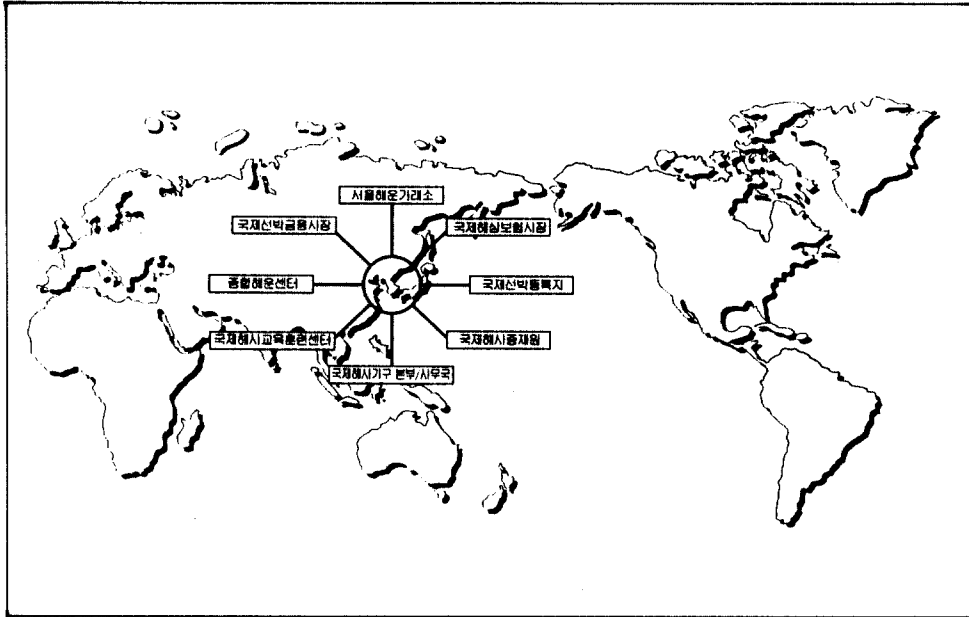
마지막으로 환태평양경제권의 물류중심지 기능이다. 한국을 비롯하여 중국의 동북지역, 러시아의 극동지역, 북한 및 일본으로 구성되는 동북아지역은 2000년대 들어 경제적 통합요건이 충족됨으로써 단일경제권으로 통합될 가능성이 있다. 이 때 한국은 동북아의 물류를 주도하는 국가가 될 것이고 나아가서는 대양주/중남미 항로를 포함하는 환태평양지역의 물류중심지가 되도록 노력해야 한다(<그림 2-1> 참조).

이상에서 살펴본 바와 같이 한반도의 세계해운센터화를 추진하기 위해서는 국제선박등록지 기능, 국제선박금융시장 기능, 국제해상보험시장 기능 및 국제해사교육센터 기능을 갖추고 있어야 하고, 또한 선박매매 및 용선시장을 형성하는 해운거래소와 같은 다양한 방안이 종합적으로 추진되어야 한다. 이 중에서 해운센터의 가장 상징적인 기구가 해운거래소이다.

우리나라가 서울해운거래소를 설립하려는 것은 동북아의 중심에 위치한 지정학적 여건, 축적된 해운경영 노하우, 선주국이면서 동시에 하주국인 특성 등을 살려 한반도를 세계해운센터로 육성함으로써 21세기에 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위함이다. 역사적으로 볼 때 해운강국은 경제와 무역의 발전을 선도하면서 세계를 지배해 왔고 현재에도 해양지배력이 높은 국가들은 대부분이 선진국 대열에 포함되어 있다.

〈그림 2-1〉

21세기 한반도의 세계해운센터화 구상



자료 : 한국해양수산개발원.

그 동안 우리나라의 해운은 수출입화물을 안정적으로 운송하여 국가경제 발전에 기여하였음은 물론이고, 조선산업을 비롯한 연관산업의 발전에도 크게 기여하였다. 또한 해운산업은 외화획득 및 절약을 통하여 국제수지의 개선을 가져왔고 고용창출 기능 및 국위선양에도 큰 몫을 담당했다. 우리나라 해운산업은 이와 같이 국민경제를 선도해 나가는 역할을 했으며, 향후에도 해운의 이러한 역할은 국가경제 발전에 큰 기여를 할 것이다. 서울해운거래소는 우리나라 해운이 이러한 역할을 할 수 있도록 하는 한반도 세계해운센터화 전략의 필수적 방안이라는데 그 의의가 있다.

3. 세계 유수 해운거래소의 개요

1) 영국 볼틱해운거래소

(1) 설립배경과 목적

영국의 볼틱해운거래소는 세계 최대 해운거래소로서 런던을 해운중심지로 만들고 있다. 1744년에 설립된 이 거래소는 런던의 상업, 해운, 금융, 보험의 중심지인 St. Mary Axe에 있으며 정식이름은 The Baltic Mercantile and Shipping Exchange이다. 볼틱해운거래소는 세계 공개 용선시장에서 거래되는 건화물의 상당부분을 계약하고 있으며 국제석유재벌과도 긴밀한 시장정보를 교환하면서 선박의 offer와 계약을 중개한다.

볼틱해운거래소의 성립배경은 해상보험업자로 유명한 Lloyd's(The Corporation of Lloyd's)와 마찬가지로 coffee house에서 출발하였다. 17세기 말엽부터 18세기에 걸쳐 런던에는 수많은 coffee house가 유행하였다. 때마침 영국의 해외진출에 따라 많은 무역상인과 선장이 선박에 화물을 싣기 위해 국제무역의 중심지인 런던의 coffee house에 모여들었다. 따라서 coffee house는 자연스럽게 무역을 중개하는 장소로 발전하였다. 이들 coffee house 가운데는 Edward Lloyd가 경영하며 주로 해상보험의 거래에 이용된 Lloyd's를 비롯하여 볼틱해운거래소의 전신인 Virginia and Maryland(1744년에 Virginia and Baltic으로 고침)와 Jerusalem 커피점 등이 끼어 있었다.

Virginia and Baltic과 Jerusalem에는 주로 해운업자가 모였는데 이들 coffee house의 주인은 드나드는 단골 상인과 선장으로부터 얻은 무역, 해운에 관한 뉴스를 모아 신문을 발행함으로써 해외정보를 제공하였기 때문에 더욱 더 번창하였다. 또 상인들이 외국에서 가져온 荷物을 경매하기도 하였다. 해상보험업자의 Lloyd's가 조합을 구성하여 Royal Exchange에 사무실을 둔 것과 마찬가지로, Virginia and Baltic 역시 1810년 Threadneedle Street에 있는 Antwerp Tavern을 매수하여 사무실을 두게 됨에 따라 세상 사람들은 이것을 The Baltic이라 부르기 시작하였다.

1823년 최초의 Baltic Club규약을 만들어 회원을 300명으로 한정하고 숙박과 간단한 음식물을 제공할 수 있는 시설을 갖추었다. 이리하여 볼틱은 해운거래소의 형태를 갖추게 된 것이다. 그 당시에 Baltic해 연안국 및 러시아/영국 사이의 무역은 수지(獸

脂)가 주요상품이었으나, 1846년 곡물조례(Corn Laws)의 폐기를 계기로 인하여 곡물의 매매거래가 수지를 대체하게 되었다.

불틱해운거래소는 1856년 사무실 확장을 위해 South Sea House를 매수하여 자리를 옮겼으며 그 이듬해 독립법인(유한회사)으로 개편되었다. 그리고 자리를 옮긴 1년 뒤에는 회원수가 2배로 늘었다. 1869년의 수에즈운하의 개통과 부정기 증기선의 발달로 말미암아 가까운 중동부터 인도, 동남아 방면과의 교통이 새롭게 열려 The Baltic은 세계적 부정기선시장의 중심적 지위를 확립하였다.

1891년 정기선측의 요청에 따라 London Shipping Exchange가 The Baltic의 경쟁자로서 등장하여 전술한 Jerusalem을 합병하였다. Jerusalem에 모이는 선주의 대부분은 지중해 동방에 취항하는 선박소유자들이었으나 Shipping Exchange로 합병된 뒤에는 지중해 항로뿐만 아니라 호주항로 및 기타 식민지항로의 선주, 상인, 중개인 등이 주요 거래자가 되었다. 이 때문에 The Baltic과 Shipping Exchange는 서로 대립, 경쟁상태를 유지함으로써 선박의 거래상 도리어 불편한 점이 많았다. 이러한 이유 때문에 1900년에는 양자의 합병이 이루어졌으며 그 이름을 The Baltic Mercantile and Shipping Exchange, Ltd.로 고쳐 자본금 20만파운드의 주식회사 형태를 취하게 되었다. 1903년에는 현재의 St. Mary Axe로 이전하였다. 이후 1920년대에는 불틱해운거래소가 세계의 거의 모든 선주와 화주의 이해관계를 대변하는 세계 중심 해운거래소로 성장하였다. 1930년대 이후에는 불틱해운거래소에서 상품거래기능은 별개의 거래소로 독립하고 부정기선 해운거래만 계속적으로 불틱해운거래소가 중심지 역할을 하였다.

최근 불틱해운거래소는 1992년 IRA의 폭파 이후 새로운 체제로 개편하였고 1985년부터 선물운임거래제도의 도입 등으로 활로를 모색중이다. 특히 텔렉스와 인터넷 등의 전자망 발전에 따른 시대상황에 맞는 해운거래소로 발전하기 위해 불틱해운거래소에서는 해운중개인들의 정보욕구에 충족하고 기존 정보제공서비스를 능가하는 새로운 독자 정보시스템을 개발중에 있다.

(2) 조직과 운영

불틱해운거래소의 재산관리와 업무통제는 15명으로 구성된 이사회가 담당하며 회장의 임기는 2년이다. 또한 이사회는 회원상호간의 분쟁을 조사, 처리하며 기본이념인

“Our word is our bond”를 이행하지 않은 회원에 대하여 견책, 업무정지, 제명 등의 징계권을 행사한다.

볼틱해운거래소에 회원으로 참가하는 국가는 45개국에 이르며, 참가회사는 670개사이다. 또한 1,500명 이상의 해운중개사가 활동하며, 참가업종은 선주, 해운중개사, 용선업, 선급협회, 무역회사, 보험업(P & I Club 포함), 금융업, 법조계, 정보산업, 항만업 등 해운항만관련 모든 업종을 포괄하고 있다. 이들은 매주 월요일 오전 정기적으로 해운중개사를 비롯, 선주, 화주 등이 만나서 정보교환 및 우의를 도모하면서 주요 업무를 처리하고 있는데 공인중개사들의 수수료는 거래가의 1.25%이다. 이러한 볼틱해운거래소의 회원들은 수수료 수입으로 매년 5억달러 이상의 국제수지 개선효과를 창출하고 있다. 그리고 수십억달러가 운임으로 은행에 입금되는데 이를 조정하는 역할도 한다.

볼틱해운거래소는 국제시장에서 자율적 규제 범위내에서 활동하는 선주, 화물중개인들을 비롯하여 각국의 해운법률가, 선박금융인과 은행, 중재인, 회계사 등의 회원들에게도 네트워크로 정보를 제공하고 있다. 이 외에도 거래소는 볼틱운임지수를 제공하는데 매일 전화물시장 상황을 기록하여 선물시장에서의 헷지(hedge) 수단으로 사용되도록 하고 있다.

볼틱해운거래소의 거래규모를 살펴보면 탱커부문이 세계시장에서 차지하는 비율은 50%이고, 벌크부문은 30~40%이다. 그리고 신조선 및 중고선 매매는 60% 정도로 100억달러 정도이다. 세계보험시장의 중심인 런던의 무역외 거래수지에 대한 기여비율은 5% 이상을 차지해 매우 높은 비중을 차지하고 있다. 볼틱해운거래소의 이와 같은 전문적 영역은 영국정부로부터도 인정을 받아 국방을 위한 선박용선 거래계약도 맺고 있다.

특이한 사항으로서 볼틱해운거래소는 35세 이하로 구성된 젊은 해운중개사 모임인 The Young Baltic Association을 운영하고 있으며, 월간지 The Baltic을 발간하고 있다.

한편 볼틱해운거래소의 자매기관으로는 The Institute of Chartered Shipbrokers, INTERCARGO, INTERTANKO, BIMCO 등이 있다.

(3) 주요기능

① Chartering

볼틱해운거래소의 가장 중요한 업무는 용선업무이다. 용선업무는 일반적 용선기능에

해당하는 Chartering Negotiation과 같은 업무와 특수 용선기능으로 구분할 수 있다. 불틱해운거래소는 중립적인 중개인의 입장에 있기 때문에 정부를 위한 용선업무도 수행하고 있다. 포클랜드전쟁이나 걸프전쟁시에는 영국정부의 군수물자 및 전투요원 수송에 필요한 특수군용선대를 용선하였다. 또한 해난구조 업무나 해양오염 방제작업, 전략적 구조사업(전투기의 공중폭발로 인한 수중추락시, 그 원인 규명을 위한 사고기의 인양작업 등)을 위한 특수선단의 용선사업도 수행하고 있다.

② 정보제공

현재 불틱해운거래소에서 제공하는 시장정보는 Capesize와 Panamax 선대시장에 대한 운임지수인 BFI(The Baltic Freight Index)가 있다. BFI는 London International Financial Futures and Options Exchange의 선물거래 계약의 조정운임으로 활용되고 있다. Handy Size 운임지수는 일별지수로 일별 용선성약목록을 제공하고 있다.

그러나 대부분 해운중개사들은 해운관련 정보를 Lloyd's Maritime Information Service나 Fairplay의 정보를 이용하고 있다. 이 외에도 2년전 J. Hyde社가 개발한 Sea Net에도 상당수의 해운중개사들이 가입하여 이용하고 있다. 반면 불틱해운거래소 관계자들은 해운중개업의 시장규모나 내용이 매우 방대하고 또 세분화되어 있기 때문에 현재의 가용정보로는 이용자들의 정보수요를 만족시킬 수 없음을 주목하고 있다. 또한 해운거래의 활성화를 위해서는 선박의 종류와 규모, 화물의 종류, 항로별로 전문성이 요구되나 기존의 정보제공 시스템은 이러한 다양한 정보에 대한 욕구를 충족시키지 못하기 때문에 기존 정보망은 이용률이 낮다고 판단하고 있다.

이에 따라 불틱해운거래소는 해운중개인들의 이러한 욕구정보를 충족시키기 위해 새로운 독자 정보시스템을 개발해 왔으며 1997년중에 개발 완료될 예정이다. 불틱해운거래소와 같은 전통있는 기관도 해운거래소의 성장과 영역 확대 그리고 거래소 자체의 생존을 위해 최신의 정보통신기술을 해운거래에 적용하려는 노력을 게을리 하지 않고 있다.

③ 기 타

불틱해운거래소는 선박용선에 필요한 정보제공 이외에도 다음과 같은 업무들을 부수

적으로 취급하고 있다. 즉 보험, 탱커선 용선, 분쟁해결, General Average, 운임지수 업무 등을 다루고 있다.

또한 불틱해운거래소는 자체 건물을 운영하고 있으며 통신망으로는 전화, FAX, TELEX, E-mail 등을 갖추고 있으며 이는 약 400만명이 동시에 이용할 수 있다. 그리고 이 건물은 연회장소로도 활용되며, 부수시설로 Restaurant, Bar, Coffee Room, Library 및 소회의실(The Atlantic, The Pacific, The Indian 등)을 갖추고 있고, 거래 장소는 350명을 수용할 수 있다.

2) 日本海運集會所⁴⁾

(1) 설립목적과 배경

사단법인 일본해운집회소는 정관 제3조에 집회소의 설립목적을 ‘해사에 관한 상거래의 건전한 발달을 도모하며, 널리 해사관계 제산업의 융성에 기여하는 것을 목적으로 한다’고 규정하고 있다. 그리고 이를 실현하기 위한 사업으로 ‘① 해사에 관한 제반의 학술연구, ② 해사에 관한 상거래상의 제반서식류의 제정, ③ 해사에 관한 조사, 정보 및 도서의 편찬 및 발행, ④ 해사에 관한 일체의 분쟁에 대한 중재, 조정 및 해사에 관한 일체의 감정 혹은 증명, ⑤ 해사상거래의 계약 기타 관행 등에 관한 상담·조언, ⑥ 해사관계거래 촉진 조장을 위한 시설의 제공 및 기타 조치, ⑦ 기타 필요한 사업’을 명시하고 있다.

이러한 내용으로 볼 때 일본해운집회소는 불틱해운거래소와는 달리 해운거래 기능이 미약하고 해사관련 학술기구 내지는 정보제공단체로 규정할 수 있다. 특히 일본해운집회소는 상사중재원에서 일반적으로 취급하는 해사에 관한 일체의 분쟁에 대한 중재·조정 및 일체의 감정 혹은 증명 등에 관한 업무를 취급하도록 규정하고 있는 것이 다른 거래소와 다르다.

이와 같은 일본해운집회소의 설립배경을 살펴보면 다음과 같다. 제1차 세계대전으로

4) 현재 일본에는 동경에 있는 「일본해운집회소」와 신도시의 「신호해운집회소」가 있다. 「신호해운집회소」가 일본에서의 해운집회소 효시이나 지금은 「일본해운집회소」의 지방사무소와 같은 역할을 수행한다. 자세한 내용은 다음 문헌을 참조 바람. 日本海運集會所, 『日本海運集會所五十年史』, 1973.

세계 제3위의 선박량을 자랑하던 일본해운이 1918년 11월 휴전과 동시에 급격히 몰락하여 마침내 시장붕괴의 위기에 놓이게 되었다. 일본해운계는 해운시장의 형평과 규율을 유지하는 관련사업을 영위하고 그 당시의 위기에 대처하기 위해 i) 해운관련 상담에 편익을 주는 적당한 장소 및 설비를 제공하고, ii) 선박 및 화물에 관한 신속·정확한 자료를 수집하여 정보를 제공할 것을 목적으로 하는 기관을 설치해야 하는 필요성을 느꼈다.

이러한 필요성에서 결국 일본 해운계가 추진한 것이 오늘날의 해운집회소이다. 즉 1921년(대정 10년) 9월 8일 자본금 10만엔의 주식금 불입과 동시에 신호시 명석정 32번지에 『주식회사 신호해운집회소』를 개설한 것이다. 회원으로는 선주 및 선박중개업자 외에 해운관련 보험업자, 무역업자, 조선업자 및 창고업자로 구성되었다.

신호해운집회소는 당시 넓은 상담실을 설치하여 회원에게는 상담실 및 전화를 자유롭게 사용할 수 있도록 하였다. 개소 당시 회원은 123명이었고, 이들에 의한 공개거래수는 세계적인 불황에도 불구하고 상당한 수준을 유지하였다.

또한 신호집회소는 선박 및 화물에 관한 정보자료를 회원상사로부터 제공받아 장내에 게시하고 동시에 편집·인쇄하여 소보, 잡보의 형태로 회원 및 희망자에게 배포하였다. 그 당시 신호해운집회소에서 수집·발간하는 자료는 그 중요성이 국내뿐만 아니라 해외시장에서도 널리 인식되기에 이르렀다.

신호해운집회소는 처음 주식회사로서 발족하였으나 그 목적과 사업은 모두 공익적인 것이었다. 회원도 선주, 선박중개업자뿐만 아니라 해운에 관련된 보험업자, 무역업자, 조선업자, 창고업자 등과 같이 넓은 범위에 걸쳤으며 이들은 업계는 물론 나아가서 일본의 발전을 도모하는 것을 목표로 하였다.

그러나 이러한 노력에도 불구하고 신호해운집회소는 시황악화를 극복할 수 있는 새로운 조직이 필요하게 되어 1926년에는 평의원회를 설치하고 하부조직으로서 상담부, 중재부, 총무부 등의 3개부서를 새로 두었다. 이렇게 신설된 평의원회와 3개부서는 각종 계약증서 및 선하증권, 보증서의 조사, 제정업무를 취급하면서 일본 상관습의 개선을 도모했고 일찍이 정기용선계약서, 운송계약서, 감찰가 일일용선계약증서 등을 제정하여 해운거래관련 표준서식으로 보급 사용하도록 했다.

그 후 1933년 11월 「주식회사 신호해운집회소」는 그 사업 및 자산을 그대로 승계하여 명실공히 공익단체인 「사단법인 일본해운집회소」로서 새롭게 발족하였다. 동시에

회원들로부터 새로 출자금도 각출하여 재정적으로도 안정되기에 이르렀다.

한편 일본해운집회소는 창립 이래 주된 사무소를 신호시에 두었으나 해운의 중심이 동경으로 옮겨가자 1966년 4월 1일 주된 사무소를 동경으로 이전하였다. 그 대신 신호에는 지방사무소를 두고 상호 협력관계를 유지하고 있다.

(2) 조직과 운영

일본해운집회소는 그 운영을 위해 다양한 직제를 두고 있다. 먼저 집회소의 임원으로 는 회장을 비롯하여 대표이사, 전무이사, 상임이사 등으로 30명 이상 40명 이내로 구성하고, 감사 5명 이내를 둔다. 대표이사는 회장을 보좌하고 회장 유고시는 회의를 대행하며, 상임이사는 상임이사회를 조직하여 회장, 대표이사를 보좌하며 긴급사항을 처리한다. 이사는 이사회를 조직하여 회의를 심의하며 임원의 임기는 2년이다.

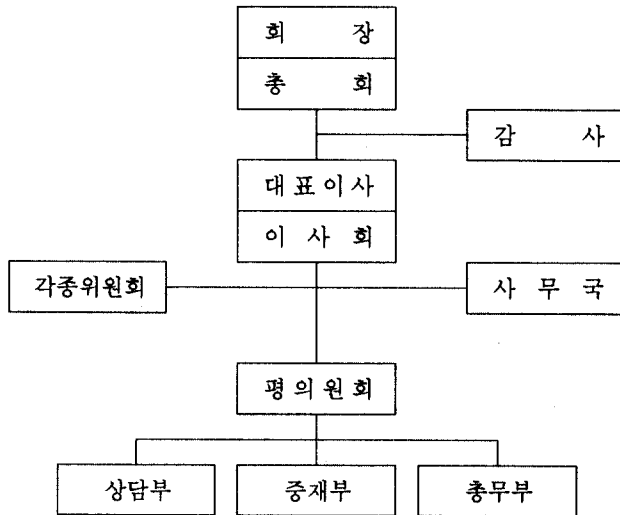
이사회 아래에는 사무국과 평의회 및 각종 위원회를 두고 있다. 이 중 평의회는 그 하부조직으로서 상담부, 중재부, 총무부 등 3부를 설치하여 각각의 사무를 관장하고 있다.

먼저 상담부는 ① 각종 계약증서의 조사, 통일, 제정, ② 선하증권, 보증서의 조사, 통일, 제정, ③ 내외 시황의 수집발표, ④ 기관지의 편찬, 발행, ⑤ 상담성립 조성에 필요한 제시설의 조사, 설치에 관한 업무를 관장한다. 중재부는 상거래상 분쟁에 대한 중재판단, 조정, 화의 및 감정, 조사 등에 관한 업무를 관장하고, 총무부는 ① 경비의 조사, ② 회원부담방법의 조사, ③ 지부설치에 관한 조사 및 시설, ④ 업무확장에 관한 조사 및 기타 상담부와 중재부에 속하지 않는 사항을 처리한다(<그림 2-2> 참조).

회원은 정회원, 찬조회원, 특별회원 및 명예회원으로 구성된다. 정회원은 설립목적에 찬동하고, 또한 해운, 조선, 무역, 손해보험, 중립, 기타 여기에 관계있는 사업을 영위하는 개인 또는 법인 혹은 여기에 준하는 단체, 기타 이사가 추천한 자로 한다. 찬조회원은 위의 설립목적에 찬성하고 전항 이외의 개인 또는 법인 혹은 여기에 준하는 단체 기타 이사가 추천한 자로 한다. 특별회원은 해사에 관하여 학식과 경험이 있고, 또한 이사회가 추천한 자로 한다. 명예회원은 사단법인에 공로가 있거나 또는 이사회가 추천한 자로 한다. 현재 회원으로는 450개 회사가 가입되어 있다.

〈그림 2-2〉

일본해운집회소 조직도



자료 : 일본해운집회소.

재정은 입회금 및 회비 등 회원들의 각출금으로 충당한다. 정회원 및 찬조회원은 별도로 정한 바에 의해 입회금 및 회비를 납입해야 하며, 필요한 경우에는 임시회비 혹은 특별부과금을 부담한다. 입회비는 30,000엔이고, 연회비는 최소 100,000엔부터 회사규모에 따라 달리 적용하고 있다.

(3) 사업의 주요내용

사업의 주요내용은 크게 첫째, 해사에 관한 제반 학술연구, 둘째, 해사에 관한 상거래상 제계약서식류의 제정, 셋째, 해사에 관한 조사, 정보 및 도서의 편찬·발행, 넷째, 해사에 관한 일체의 분쟁에 관한 중재, 조정 및 해사에 관한 일체의 감정 혹은 증명, 다섯째, 해사상거래 계약 기타 관행 등에 관한 상담 및 조언, 여섯째, 해사관계거래 촉진 조장을 위한 시설의 제공, 기타 조치, 일곱째, 기타 필요한 사업 등으로 구분할 수 있다.

일본해운집회소가 제정한 해운서식 계약서는 20여종이 훨씬 넘으며 서식제정위원회는 정세변화에 따라 수시로 재검토하고 있다. 이하 사업의 주요내용을 좀 더 구체적으로 살펴보기로 한다.

① 해운잡지 편찬사업

일본해운집회소는 정관에서 설정한 목적을 달성하기 위해 해사에 관한 제반의 학술 연구활동과 함께 그 결과물을 다양한 형태로 편찬·발간하고 있다. 일본해운집회소에서 발간하는 잡지목록은 다음과 같다.

해운 특보, 월간 해운(일본해운집회소보), 화물선 배선표, 일본 화물선 명세서(연간), 일본 선박명부, 일본 조선조사표(연 4회 발행), 해운 및 경제조사(연 2회 발행, 일본우선 편찬), 해운경제통계, 해운업자요람, 일본항만 및 거리표, 중재재판집, 선하증권 통일조약의 일본어 번역, 내항용 운항위탁계약서의 해설, 중소형선용 조선계약서의 해설, 사단법인 일본해운집회소 계약서식집(Forms of Maritime Documents issued or adopted by the Japan Shipping Exchange, Inc.), 영문 광석용 항해용선계약서의 해설, 영·일본 예항계약서의 해설 등이다.

② 표준계약서식 발행

일본해운집회소는 상거래상의 계약서식류의 제정을 통해 해사관련 제산업의 발전에 기여하고 상거래를 개선하는데 노력해 왔다. 일본해운집회소에서 발간하는 표준계약서식 목록은 다음과 같다.

운송계약서, 정기용선계약서, 선박임대차계약서(나용선계약서), 운항위탁계약서, 영문운송계약서, 잡화용 및 살화물선하증권, 전시화물수송용 운송약관, 공동해손사건처리 규칙, 구조계약서, 목선매매계약서, 강선매매계약서, 조선계약서, 탱커 항해용선계약서, 화물운송증, 성약각서, 일본 잡화용 선하증권, 일본 살화물용 선하증권, 영문 잡화용 선하증권, 신조선계약서, Fixture Note(영문), 남양재 운송계약서(영문), Voyage Charter Party, 곡물 Charter Party, Memorandum of Agreement, Nanyozai Charter Party, Fixture Note(Nanyozai), 영문 용선계약제정 의사록, 정기용선계약 서식집, 조선계약 서식(계획조선용), 내항 정기용선계약 서식, 내항 정기용선계약서식 해설서, 내항용 운항위탁계약서, 중소형선용 조선계약서, Iron Ore Charter Party(Code Name "Nopponore"), 예인계약서(연안용), Towage Contract(Code Name "Nippontow"), Bill of lading(Code Name : Shubil-1958 Amended August 1972)-ICS, JSA Standard Form 등이 있다.

③ 해사중재 업무

해사중재 업무는 중재관계와 서식관계 둘로 나뉘어져 있으나 실제 일상업무는 판례 연구, claim 상담을 기초로 하여 각종 서식제정에 필요한 기초자료의 정리이다. 한편 일본해운집회소는 해사중재위원회 및 서식제정위원회의 실질적인 사무국을 담당한다. 개개의 중재분쟁사건의 심리와 관련하여 자료수집과 문안작성을 지원하고 또한 여러 소위원회의 의사록을 작성하며 법률사항에 대해 조언한다.

더욱이 국제적인 면으로는 The Baltic and International Maritime Conference(Copenhagen), The International Association of the Independent Tanker-Owners (Oslo), The Institute of Arbitrators(London), The London Maritime Arbitrators Association(London)을 비롯한 외국 중재기관과도 밀접한 관계를 유지하고 있으며, 특히 영문계약서식에 대해서는 이미 국제적인 보급에 커다란 성과를 거두고 있다.

④ 학술연구

일본해운집회소는 제반 학술연구에도 관심을 가져 그간 「선박의 초자동화와 선박 구상」, 「해운시황의 회고와 전망 1970~1991」 등을 비롯한 많은 업무보고서를 출간하고 있다. 또한 학술상으로 「佳田海事獎勵賞」을 제정하여 학술연구를 장려해 오고 있다.

(4) 특징

일본이 수입하고 있는 공업재료 및 연료, 식량 등은 세계 해상물동량에서 매우 큰 비중을 차지하고 있다. 따라서 매월 불틱해운거래소에서 성약되는 건화물의 25~40%는 일본으로 가는 것으로 알려지고 있다. 일본 화물은 평균수송거리가 유럽이나 미국으로 가는 화물에 비하여 훨씬 장거리이기 때문에 세계의 부정기선 및 탱커 선주에게 있어서는 일본으로 가는 화물 혹은 일본화주를 도외시하고는 해운시황을 생각할 수 없게 되었다.

얼마전까지만 하여도 일본의 선복수요는 런던 또는 뉴욕에 전신으로 전달되어 그 곳 선복수요의 일부를 이루고 있었으나 일본의 경제가 발전하면서 세계 각국의 선주와 중개인들이 동경에 진출하여 직접 화주 또는 화주의 요청을 배경에 두고 있는 용선자(상

사 또는 선박회사)에게 외국선박을 오피하게 되었다. 따라서 동경은 세계에서 가장 큰 국제적 해운거래시장의 하나로 다수의 대화주, 선주 그리고 용선중개인이 모여 매일같이 활발한 거래를 행하고 있다.

동경에서는 대철강회사, 석유회사, 화학공업회사, 비철금속회사, 가스회사, 전력회사, 유지회사, 제분회사, 제재회사 등의 최종수요자 및 그들과의 사이에 FOB 또는 CIF로 수출입을 행하고 있는 다수의 대상사 그리고 자사선과 그 밖의 많은 외국선박을 용선하여 수송을 담당하는 일본의 대해운기업 등이 용선자가 되어 외국선박을 필요로 한다.

또 이들 용선자에게 선박의 공급을 주선하는 중개업자로서 해운중개인과 용선중개인이 많이 있다. 특히 일본경제가 세계적으로 중심화되면서 노르웨이, 영국, 미국, 홍콩 등 외국계의 중개인이 많이 진출하여 그들도 직접 화주나 용선자의 사무소를 매일같이 방문하고 있는 실정이다. 그 밖의 외국의 대선주들도 중개인에게만 의존하지 않고 자신이 가끔 동경을 방문하여 용선자의 사무소를 찾고 직접 교섭을 벌이는 예가 눈에 띄게 증가하고 있다.

일본 해운산업이 급속도로 성장하던 시대에는 대상사가 자사의 해외지점, 출장소 등의 조직을 동원하여 선박중개업무에 진출하는 예를 볼 수 있다. 이 경우는 다만 선박의 중개뿐 아니라 화물 그 자체의 판매와 투입선박의 신조까지 중개함으로써 신조선의 수주, 적하 및 운임까지 일괄하여 수요자에게 판매하게 됨으로써 동경은 세계해운시장의 또 하나의 중심으로 부상하였다.

그러나 일본해운집회소는 앞에서 살펴본 바와 같이 해사관련 상거래와 관련된 조사, 연구, 상담 등과 함께 각종 해운관련 표준서식의 제정과 해사중재 등 해운부대서비스 제공에 중점을 두고 있는 것이 다른 해운 거래소와 차이를 보인다.

3) 중국 상해항운교역소(Sanghai Shipping Exchange)

(1) 설립배경과 목적

중국 국무원 교통부(The Ministry of Communication)는 1993년 10월 중국항운교역소 제도에 대한 기능, 조직, Membership 등 상세사항을 발표하며 상해항운교역소 설립을 예고하였다. 그 후 1996년 9월 19일 「상해항운교역소 관리규정」이 국무원에서

비준되었고, 10월 3일에는 동 규정을 공포, 효력이 발생하였다.

「상해항운교역소 관리규정」에는 항운교역소의 설립목적은 ‘해상거래 질서의 보호 및 해상화물수송의 발전에 있다’라고 명시하고 있다. 그러나 다른 나라의 기존 해운거래소와 달리 상해항운교역소는 관리규정에서 가입을 강제하고, 규정을 위반할 경우 벌과금을 추징하며 운임을 신고하도록 함으로써 다른 나라로부터 비판의 대상이 되고 있다. 특히 세계 최대 해운시장으로 부상하고 있는 중국에 미국의 FMC와 같은 기능을 수행하게 될 상해항운교역소가 설립된 것에 대해 세계 주요선사들은 긴장하고 있다. 중국은 이러한 비판에 대해 동 교역소는 장강유역의 경제발전을 촉진시키고 시장활동을 감독하여 전체적인 기업의 경영을 보호하기 위한 조치라고 항변하고 있다.

(2) 조직과 운영

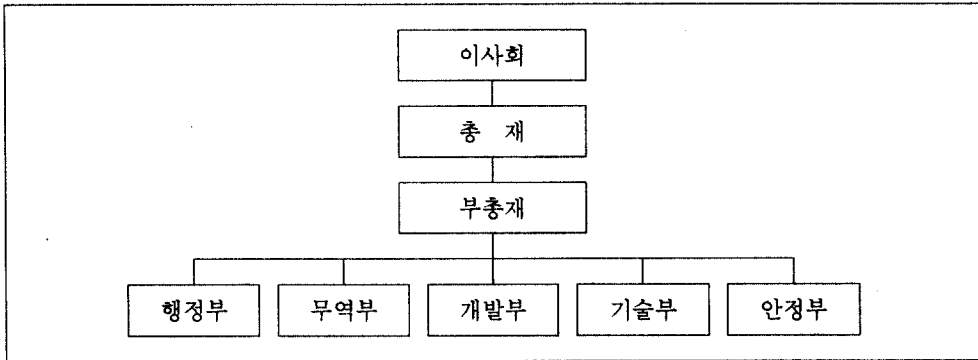
상해항운교역소는 이사회의 지도아래 총재 책임제를 실시하며 총재아래 부총재를 두고 5개부서로 나누어 직무를 수행하고 있다. 이사회는 항운교역소의 권력기구로서 1인의 이사장과 1~2인의 부이사장 그리고 5~7인의 이사로서 구성하며 총인원수는 홀수로 한다. 이사회에는 2~3명의 회원 이사를 두어야 하며, 이사장과 부이사장은 상해시 인민정부와 국무원의 추천을 통해 상해시 인민정부의 비준을 받도록 되어 있다. 총재는 이사장이 이사 중에서 지명하여 이사회의 임명을 받는다. 부총재는 총재의 추천에 의해 이사회의 임명을 받는다. 총재는 항운교역소의 법정대표이며 일상업무를 관장하며 이사회에 대한 책임을 진다.

5개부서는 일반적인 행정지원 업무를 관장하는 행정부, 각종 무역업무를 관장하는 무역부, 시장개척 및 신규사업 등의 영업업무를 다루는 개발부, 시스템 개발 및 제어를 담당하는 기술부 및 사원들의 종합복지와 거주에 관련된 업무를 다루는 안정부가 이에 해당한다(〈그림 2-3〉 참조).

상해항운교역소의 회원자격은 중국법인 자격의 해상화물운수업종사자, 해상화물운수 대리점, 선박대리업 및 항만관련 기업과 기타 유관기업으로서 항운교역소의 모든 규정을 준수하고 상업적 신뢰도가 양호하여야 한다. 회원자격 취득은 항운교역소 심사를 받은 후 입회수속위원회에 신청하도록 되어 있다.

〈그림 2-3〉

상해항운교역소 조직도



한편 회원은 다음과 같은 권리와 의무를 갖는다. 먼저 회원의 권리로는 ① 항운교역소의 업무에 대한 비평 및 건의, ② 회원이사를 추천하고 회원이사에 임명될 권리, ③ 교역소내에서의 교역, ④ 항운교역소 제공시설 사용권, ⑤ 항운교역소로부터 정보를 제공받을 권리가 있다. 이에 비해 회원의 의무는 ① 항운교역소의 모든 규정 준수, ② 회비납부 의무, ③ 항운교역과 관련한 가격과 정보를 제공할 의무, ④ 항운교역소에서 획득한 정보를 언론매체나 대중에게 전파·누설하지 않을 의무, ⑤ 항운교역소의 관리·감독을 받을 의무 등이다.

상해항운교역소는 자유무역에 입각한 자본주의적 요소와 함께 강제적인 조항 즉 중국항만에 기항하는 선사들은 강제로 이 기구에 가입해 운임을 신고토록 하고 특히 일정책의 회비 및 수수료와 벌금을 규정하고 있어 일부 회원들이 강하게 반발하고 있다.

상해항운교역소의 주요 사업영역으로는 해상화물운수, 항만업무, 선박용선, 선박매매 및 기타 해운업무 등이다. 상해항운교역소의 재정은 회비, 의석비, 교역수수비, 기타 합법적인 수입 등 4가지에 의해 충당한다. 먼저 회비의 경우 대형선사로서 외국기업 독자선사 및 국제선박대리점은 연간 인민폐로 15만원이고, 의석비는 무역의석비가 매년 인민폐 4만원이며, 무역회담실비가 연간 인민폐로 8만원이다. 수수료는 선박임대차 수수료가 계약금액의 3%이다(〈표 2-1〉 참조).

〈표 2-1〉

상해항운교역소의 서비스료

구 분		회비(1US\$ = 8元)	적 요
1. 회 비	- 대형선사	15만元(US\$ 18,750)/年	중국현지법인설립선사 등
	- 국제운송기업	5만元(US\$ 6,250)/年	연락사무소 등
	- 국내운송업체	2만元(US\$ 2,500)/年	국제포워딩회사 등
	- 임시회원비	100元(US\$ 12.5)/日	
2. 의 석 비	- 무역의석비	4만元(US\$ 5,000)/年	항운교역소에서 제공하는
	- 무역회담실비	8만元(US\$ 10,000)/年	사무실(약 4.5평)의 임대료
3. 수 수 료	- 선박임대차수속비	계약금액의 3%	수속비에 해당함
	- 선박매매수속비	계약금액의 3%	

(3) 특 징

중국의 상해항운교역소에는 머스크, 네들로이드 등을 비롯한 미국선사를 포함하여 상해 및 인근지역의 선사를 비롯한 하주, 주선업체 등 200여개 이상의 회원사가 확보되어 있으며 본부는 상해 시내 중심가에 위치하고 있다. 상해항운교역소가 통제하는 지역으로는 강소성, 상해의 항구들을 모두 포함한다.

중국이 상해항운교역소를 설립한 이유는 증가일로에 있는 물동량을 바탕으로 화주국으로서의 기득권을 확보하고 자국선사를 보호하려는 의도에서 비롯되었으며, 이는 현재 미국이 화주국으로서 FMC를 통하여 미국에 취항하는 정기선사들에 영향력을 행사하는 것과 같은 맥락으로 판단된다.

한편 일부 해운업계에서는 향후 상해항운교역소가 영국 불틱해운거래소의 아시아판이 될 것으로 전망한 바 있다. 그러나 미국의 운수단체인 산업운수연맹(Industrial Transportation League)은 상해항운교역소가 정기선 해운을 규제함으로써 미국선사와 화주들에게 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단하여 미국정부가 적절한 조치를 취하도록 촉구하였다. 즉 미 산업운수연맹은 상해항운교역소가 중국항로에 취항하는 정기선사의 Tariff를 관리하면서 중국선사는 신고의무를 면제하는 차별적 조치를 취함으로써 미국 및 외국적선의 경쟁력을 저하시킨다는 것이다. 더욱이 시황변동에 따라 최저/최고 운임을 설정하는 등 가격지도를 실시하는 것은 미국 화주에게 매우 불리한 조치라고 주장하고 있다.

4) 기 타

(1) 뉴욕해운거래소

뉴욕해운거래소(New York Marine Exchange)는 세계경제의 중심이 유럽에서 미국으로 이동하여 뉴욕이 세계 최대의 경제도시로 발전하면서 생겨난 것이다. 뉴욕에는 미국의 대화주뿐만 아니라 여러 나라의 대화주 사무실을 두게 되었다. 탱커부문의 경우 세계 8대 석유재벌 가운데서 5사가 미국회사이며 뉴욕에 본사를 두거나 그 곳을 중심적 활동지로 삼고 있다. 또 국제적인 광산개발회사, 곡물전문상사, 석탄판매회사 등이 많기 때문에 뉴욕은 세계적 화주시장을 이루고 있다.

그뿐만 아니라 런던에 사무소를 두고 있는 세계의 유력 해운회사 대부분도 뉴욕에 제2의 사무실을 두고 이들 화주와 직접적으로 접촉하거나 중개인을 통하여 접근하고 있다. 해운중개인도 다수이며, 뉴욕시장 내부 및 제외국시장 사이에서 매일같이 활발한 용선활동을 개최하고 있다.

특히 뉴욕의 경우에는 다른 시장과는 달리 각 화주, 중개인, 선주상호간의 정보교환이 활발하며, 모든 거래활동이 중개인 사무실에서 전화 등의 통신수단으로 이루어지고 있다. 물론 많은 중개인, 선주 또는 화주가 점심시간에 서로 모여서 일반적인 정보교환에 노력하고 있는 점은 볼티모어해운거래소와 마찬가지로이다.

최근 텔렉스, 인터넷 등의 이용도가 높아져 세계선복의 수요공급에 관한 오퍼와 정보가 수시로 해외시장에 연결됨에 따라 국제적으로 중개인간의 경쟁이 치열해지고 있다. 그러므로 화주의 수요요청에 따라 끝까지 철저한 오퍼 서비스를 제공하기 위해서는 오슬로, 런던, 뉴욕, 동경에 하루 24시간을 쉬지 않고 오퍼와 정보를 돌려 각 시장에 있는 자기의 거래중개인과 교섭을 계속할 필요가 있다. 이 때문에 유력한 중개인은 자기가 지배하는 지점이나 종속회사를 세계의 주요 해운거래시장에 개설하거나 특정한 거래처(Correspondent)를 정하여 연속적으로 정보와 오퍼를 돌리고 있으므로 차차 정보의 유통이 일반화되어 런던만이 세계해운시장이 아니라 뉴욕, 동경 등에도 모든 정보가 모여들게 되었다.

미국내에서는 뉴욕 외에 필라델피아, 클리블랜드 등에도 해운거래소가 운영되고 있다.

(2) 오슬로증권거래소(Oslo Stock Exchange)

최근들어 해운거래는 별도의 시장에서 거래되기보다는 상품·운임 선물시장이나 증권거래소에서 그 기능을 함께 하는 경우가 많다. 특히 오슬로증권거래소는 증권거래 종목으로 해운관련 업종이 많기로도 유명하지만 해운관련 거래가 증권거래소에서 이루어지는 큰 특징을 갖는다.

오슬로증권거래소는 1819년 개설되어 1908년에 해운부문을 별도로 설립하였으며 1939년에 해운선물운임지수를 선보였다. 오슬로증권거래소에 상장된 114개 회사 중 1/3 가량이 해외로부터 이루어지고 있는데 대부분이 영국과 미국에서 이루어지고 있으며 오슬로증권거래소에 상장된 14개 비노르웨이회사들 중 11개는 해운업체이거나 연근해업체이다.

오슬로증권거래소에 상장된 해운 및 연근해업체의 시장가치는 1992년 26억달러에서 1995년 59억달러로 성장했으며 1996년말에는 94억달러로 확대되었다. 주요선사로는 1994년에 주식을 상장한 ACL, 세계 최대 벌크선·오일 탱커선·가스선 등을 운항하는 베르게센, 정기선·냉동화물·벌크·차량·원유 부문에서 활동하는 Lief Hoegh & Co., 세계 최대 차량선대를 운항하고 있는 빌헬름센 등이 있다.

노르웨이 투자자들은 어느 지역보다도 해운에 대해 탁월한 식견을 갖고 있고 또한 투자자들은 다양한 시장 부문을 이해하고 있어, 거래소가 많은 해운회사들을 유치하는데 일조했다. 오슬로증권거래소는 증권거래가 활발히 이루어져 시장유동성이 높고, 신선한 독창력을 발휘하며 해운증권에 있어서 선물 및 옵션 도입을 고려하고 있다. 노르웨이는 EU 회원국이 아니지만 증권거래소가 선사들의 보고서를 영문으로 발행할 수 있게 하고, 재무제표를 현지 통화로 보고할 수 있도록 하고 있다.

원래 해운거래시장은 세계적으로 볼 때 선주나 화주 혹은 양자의 다수가 모여서 성립한다. 그리고 이들 선주나 화주에 부속해서 해운중개인이 활동하게 된다. 세계 해운국 가운데는 자국선박이 운송함에 충분한 자국관계 화물을 갖고 있는 나라와 3국간 운송에 의존할 수밖에 없는 나라가 있다. 노르웨이, 그리스, 홍콩 등이 후자에 속한다.

그리스선주는 자국화물에 의존할 수 없었기 때문에 제2차대전 이전부터 많은 사람들이 런던에 건너가 해운업을 경영하였다. 전후에는 재빨리 편의치적제도를 이용하여 선박의 운항본부를 런던 및 뉴욕에 두어 각국의 화주와 될 수 있는대로 긴밀한 연락을 취

하고 있다. 따라서 그리스선주는 본국인 그리스에 선박운항을 위한 영업거점을 갖고 있지 않다.

이에 반하여 노르웨이선주들도 그리스선주들과 마찬가지로 자국화물을 갖지 못하지만 영업활동은 상이한 방식을 취했다. 원칙적으로 편의치적을 하지 않았으며 어디까지나 노르웨이에 거점을 두고 세계적으로 선박을 운항하고 있다. 오슬로에는 런던, 뉴욕을 비롯하여 대화주가 많이 있는 동경, 함부르크, 로테르담, 파리 등과 직접 통신망을 갖고 있는 유력한 해운중개인이 많이 존재하고 있어 용선계약뿐만 아니라 선박 자체의 신조계약, 선박매매계약을 취급하고 있다. 그러므로 선주들은 세계의 복단에 위치한 노르웨이에 살고 있을지라도 영업에 필요한 전세계의 정보를 모두 파악하고 있는 것이다. 결과적으로 세계해운시장에 공급되고 있는 선박량의 상당부분이 오슬로에 집중하고 있고 오슬로는 선주 중심의 해운시장을 형성하고 있다.

노르웨이의 해운중개인은 흔히 중개인인 동시에 어느 정도의 자사선 및 일부출자 선박을 갖고 있으며 후자의 경우 선주의 전속 중개인으로 활동하고 있다. 이와 같이 개개의 중개인과 선주의 관계가 다른 나라의 경우에 비하여 훨씬 밀접한 것이 노르웨이 중개인의 특색이라 할 수 있다.

제 3 장 서울해운거래소의 기능 및 역할 정립

서울해운거래소의 설립 및 운영방안은 전적으로 예상되는 거래소의 기능과 역할에 좌우될 것이다. 또한 설립될 거래소의 기능과 역할에 따라 여러 관련당사자의 이해가 얹히게 됨으로써 이 기능과 역할의 정립은 매우 민감한 사안이 아닐 수 없다. 따라서 여기서는 이해관계자들의 설문조사 결과를 토대로 우리나라에 적합한 해운거래소의 기능과 역할을 제안하고자 한다.

1. 서울해운거래소 설립 및 운영에 관한 설문조사

1) 설문조사의 개요

해운거래소의 이용자는 거래소의 역할과 기능에 따라 그 범위가 달라진다. 그러나 아직 서울해운거래소는 기능과 역할이 정립되지 않았으므로 이 설문은 가능하면 조사대상을 폭넓게 선정하였다. 즉 이번 설문조사는 선사, 선박대리점, 해운중개업 등 해운 및 관련 업·단체와 화주, 복합운송업체, 금융·보험회사를 포함하여 총 222개 업·단체를 대상으로 한 것이다. 설문조사는 1997년 7월 29일부터 8월 6일에 걸쳐 우편으로 실시하였으며 일부는 면담조사를 병행하여 그 내용은 조사결과에 적절히 반영하였다.

한편 설문조사 내용은 총 18개 문항으로 구성되며 응답자의 인적사항에 관한 2개 문항을 제외하면 실제 조사문항은 16개 항이다. 이 16개 문항 중 11개 문항은 거래소의 이용 및 설립에 관한 것이며 5개 문항은 운영에 관한 내용을 설문하고 있다.

이상 설문에 대하여 응답자 수는 <표 3-1>에서와 같이 총 86개 업·단체로서 회수율이 38.7%를 나타냈다. 이 표에서 내항해운업체는 단 한 선사도 설문에 응답하지 않은 것으로 나타났는데 내항선사들의 해운거래소에 대한 관심이 그만큼 낮은 것으로 판단된다. 이에 비해 외항해운업체(63.3%), 선박대리점 및 조선업(80%), 그리고 유관단체(50%)들의 회수율이 높은 것은 해운거래소에 대한 이해관계가 높기 때문이다. 그러나 이해관계가 가장 클 것으로 예상되는 해운중개업체들의 회수율이 20.8%로 매우 낮

게 나타났으며 이러한 결과는 상당수 중개업체들이 소규모 영세기업으로서 해운거래소에 대한 무관심에서 비롯된 것으로 보인다.

〈표 3-1〉 설문조사 응답현황

조 사 대 상	발송수	응답수	회수율(%)
외 항 해 운 선 사	30	19	63.3
내 항 해 운 선 사	30	0	0.0
선박대리점(관리업), 조선소	20	16	80.0
해 운 중 개 업 체	24	5	20.8
유 관 단 체	10	5	50.0
금 융 · 보 험 회 사	30	7	23.3
기 타	78	34	43.5
합 계	222	86	38.7

주 : 기타는 하주협회 회원사, 복합운송업체, 해운대리점임.

2) 설문조사 결과

설문조사 결과는 설문지의 문항순서에 따라 일반사항(총 5개 문항), 서울해운거래소의 설립방안(총 7개 문항), 서울해운거래소의 운영방안(총 4개 문항), 그리고 서울해운거래소의 설립 및 운영과 관련한 의견(총 2개 문항)을 순차적으로 정리하기로 한다.

(1) 일반사항

일반사항은 응답자의 인적사항과 서울거래소 설립에 대한 의향을 설문한 것이다. 이하 회사의 인적사항과 관련된 제1 및 제2 문항을 제외하고 제3~제5번 문항에 대한 응답결과를 살펴 보기로 한다.

① 해운관련 거래(설문 I 의 3)

우리나라 외항해운 및 관련업체의 해운관련 거래에 있어서 국내의 중개인의 이용현

황에 대한 설문결과는 <표 3-2>와 같다. 이 표에 의하면 대부분 업체들은 국내외 중개인을 동시에 이용하고 있는 것으로 나타난다. 특히 외항선사의 경우 상당수 선사가 전적으로 외국선사를 이용하고 있는 것으로 짐작되었으나 실제로는 국내 중개인을 적극 활용하고 있는 편이다. 그러나 국내 중개인이란 할지라도 해외 고객과 직접적인 채널을 갖지 못하고 주로 외국 중개인을 이용하고 있으므로 국내 중개인에 의한 중개성과는 높다고 할 수 없다. 따라서 국내 해운관련 중개인의 중개활동을 육성하고 동시에 중개성과를 제고하기 위해서는 해운관련 거래가 국내에서 이루어지도록 하는 서울해운거래소의 설립이 반드시 필요하다.

<표 3-2> 귀사의 해운관련 거래는

설문내용	응답결과		기 타		소 계	
	응답수	구성비	응답수	구성비	응답수	구성비
주로 외국 중개인을 이용한다.	-	-	10	23	10	16
주로 국내 중개인을 이용한다.	2	11	6	14	8	13
외국 중개인과 국내 중개인을 함께 이용한다.	15	78	20	45	35	56
중개인을 거의 이용하지 않는다.	2	11	8	18	10	15
합 계	19	100	44	100	63	100

주 : 구성비는 %임.

② 서울 해운거래소의 설립에 대한 의견(설문 I 의 4)

<표 3-3>에 나타난 바와 같이 이해 당사자 절대다수는 서울해운거래소의 설립을 찬성하고 있다. 이는 설문응답자 전원이 서울해운거래소의 설립에 반대하지 않는데서 더욱 자명하다. 다만 응답자 중 소수가 서울해운거래소의 설립에 “관심이 없다”고 응답하고 있으나, 이러한 소수의견은 응답자의 경영규모가 작아 거래소의 필요성을 확신하지 못한데서 비롯된 것이다. 한편 이 설문결과에서 금융·보험업계가 서울 해운거래소의 설립을 적극 찬성한 것으로 나타나 장차 서울해운거래소의 설립 및 운영에서 금융·보험업계의 역할을 사전에 정립할 필요가 있다고 보여진다.

〈표 3-3〉

귀사의 입장에서 서울해운거래소의 설립에 대하여

응답결과 설문내용	외항선사	선 박 대리점	해 운 중개업	유관단체	금 용 보험업	기 타	소 계	
							응답수	구성비(%)
찬 성 한 다	17	15	4	5	6	31	78	91
반 대 한 다	-	-	-	-	-	-	-	-
관심이 없다	2	1	1	-	1	3	8	9
합 계	19	16	5	5	7	34	86	100

③ 서울해운거래소의 설립과 우리나라 해운산업 발전(설문 I 의 5)

이번 설문 응답자의 80% 이상은 서울해운거래소의 설립이 우리나라 해운산업 발전에 크게 기여할 것으로 생각하고 있다(〈표 3-4〉 참조).

특히 이 설문에서 어느 응답자도 거래소의 설립이 해운산업 발전에 저해될 것으로 대답하지 않은 점에 미루어 볼 때 서울해운거래소의 설립에 부정적인 견해가 거의 없음을 알게 한다. 따라서 서울해운거래소의 설립은 가능한 한 조속히 추진하는 것이 바람직하다는 결론이다.

〈표 3-4〉

서울해운거래소의 설립이 우리나라 해운산업발전에

설문내용	응답결과	소 계	
		응 답 수	구성비(%)
크게 기여할 것이다.		70	81
별다른 영향을 미치지 못할 것이다.		6	7
오히려 저해될 것이다.		-	-
잘모르겠다.		10	12
합 계		86	100

(2) 서울해운거래소의 설립방안에 대하여

서울해운거래소의 설립방안에 대한 설문은 설립주체, 거래소의 법인형태, 설립을 위

한 자금조달방안, 거래소의 입지 및 설립 희망시기에 관한 여론을 수렴하기 위한 것이다. 즉 서울해운거래소가 가능하면 수요자의 의견에 따라 설립되도록 그 합리적인 설립 방안을 모색하기 위한 시도로서 이 설문이 마련되었다. 이하 설문결과를 간단히 살펴보기로 한다.

① 서울해운거래소의 설립주체(설문 II의 1)

서울해운거래소의 설립주체가 누구이어야 하는가는 아주 민감한 사안이다. 이는 설립주체에 따라 거래소의 기능과 역할이 달라질 수 있기 때문에 주체 결정에 신중해야 함을 의미한다. 이번 설문결과는 <표 3-5>와 같이 해운 및 관련사업자 그리고 정부가 서울해운거래소의 설립주체로 나서도록 대다수가 희망하고 있는 것으로 나타난다. 이처럼 상당수가 정부의 참여를 기대한 것은 거래소의 설립에 따른 자금조달을 원활히 하고, 동시에 거래소 운영에 있어서 참여자들의 이해를 보다 용이하게 조정하기 위한 목적 때문으로 판단된다.

한편 기타 의견으로서 무역관련업자의 참여를 제한하고 있는데 가능하면 모든 이해당사자가 거래소 설립에 참여하는 것이 바람직하다고 본다.

<표 3-5>

거래소의 설립주체는

설문내용	응답결과	소 계	
		응답수	구성비(%)
정부이어야 한다.		5	6
해운 및 관련사업자이어야 한다.		35	41
정부와 해운 및 관련사업자 합동이어야 한다.		37	43
누구라도 상관없다.		6	7
기타 의견		3	3
합 계		86	100

주 : 기타 의견은 정부지원이 필요함(1), 해운 및 무역관련업자라야 함(2).

② 서울해운거래소의 법인형태(설문 II의 2)

법인이란 자연인 이외의 법률에 의하여 권리능력이 인정되는 법적인격자를 말한다. 이러한 법인에는 사단법인(社團法人)과 재단법인(財團法人), 그리고 특수법인이 있다. 특수법인인 특별법인은 특별법에 의해 설립되는 법인을 총칭하나 일반적으로 공익사업을 수행하기 위해 특별법에 의해 설립된 경우를 지칭한다. 재단법인이란 일정한 목적에 바쳐진 재산에 법적 인격이 부여된 경우이며 사단법인은 일정한 목적을 위하여 결합한 사람의 단체에 권리능력이 부여된 법인이다. 사단법인에는 민법의 규율을 받는 비영리사단법인과 상법의 규율을 받는 영리사단법인이 있으며, 보통 사단법인이라고 할 때에는 전자를 지칭한다. 따라서 이상과 같은 법인의 성격에 비추어 볼때 어떤 법인형태를 갖느냐에 따라 거래소의 기능과 역할이 달라질 수밖에 없다. 이번 설문결과는 <표 3-6>과 같이 거래소의 이해당사자 상당수가 사단법인 또는 특수법인을 선호하고 있음을 알 수 있다. 이러한 결과는 거래소의 운영이 어느 경우든 비영리기관으로 운영되도록 희망한다는 의미를 전달하는 것이다.

<표 3-6> 거래소의 바람직한 법인형태는

설문내용	응답결과	소 계	
		응답수	구성비(%)
주식회사다.		10	12
사단법인이다.		33	38
재단법인이다.		5	6
정부와 해운 및 관련사업자 합동의 특수법인이다.		29	34
무엇이든 상관없다.		9	10
합 계		86	100

③ 거래소 설립을 위한 자금조달(설문 II의 3)

서울해운거래소가 적기에 설립되기 위해서는 설립을 위한 자금조달문제가 원만히 해결되어야 한다. 한편 이러한 자금조달은 조달주체와 자금의 원천에 따라 해결방안이 달라진다. 이번 설문결과는 <표 3-7>과 같이 이해당사자들의 견해가 분분하다. 우선 조달주체가 설립자, 이용자 및 정부냐를 두고 의견이 팽팽하다. 따라서 조달주체가 서로

달라 자금의 원천에 대해서도 이해당사자들의 선호가 뚜렷하지 못하다고 할 수 있다. 소수의견으로서 설립에 참여하는 주체들의 출연금과 정부예산에 의한 지원을 제시하고 있는데 경청할 만한 의견으로 간주된다.

〈표 3-7〉 거래소 설립을 위한 자금은

설문내용	응답결과	소 계	
		응답 수	구성비(%)
설립주체가 조달해야 한다.		31	36
이용희망자들의 출연금에 의존해야 한다.		17	20
정부가 출연금을 부과하여 조달해야 한다.		31	36
정부예산으로 충당해야 한다.		6	7
기타 방안		1	1
합 계		86	100

주 : 기타 방안은 정부예산 및 출연금임.

④ 거래소 설립에 대한 참여의사(설문 II 의 5)

서울해운거래소가 설립되기 위해서는 어떤 형태로든 이해당사자들의 경제적 부담이 전제된다. 그러나 설문결과는 〈표 3-8〉에서 보는 바와 같이 이들의 자금출연의사는 그렇게 열의가 높지 않다. 즉 응답자의 22%가 출연의사가 없으며 37%는 잘모르겠다고 응답하고 있으며 41%만이 출연의사를 밝히고 있다.

〈표 3-8〉 거래소 설립을 위해 貴社는 출연할

설문내용	응답결과	소 계	
		응답 수	구성비(%)
의사가 있다.		35	41
의사가 없다.		19	22
잘모르겠다.		32	37
합 계		86	100

따라서 이러한 결과에 비추어 볼 때 서울해운거래소가 설립되기 위해서는 어느 형태로든 정부의 참여가 요구되며, 정부의 참여는 반드시 재원부담의 일부를 담당하는 것을 의미한다.

⑤ 거래소의 立地(설문 II의 6)

서울해운거래소의 설립과 관련하여 입지선정 역시 관심사의 하나다. 해운거래소의 설립이 구체화되면서 부산지역에서 유치하려는 움직임이 있으나 설문결과 응답자의 다수는 서울지역을 선호하는 것으로 나타났다(〈표 3-9〉 참조). 세계 유수 해운거래소가 대부분 자국의 경제중심지에 위치한 점을 감안할 때 우리나라 해운거래소도 경제중심지인 서울지역에 유치하는 것이 타당하다고 생각된다.

〈표 3-9〉 거래소의 立地는

설문내용	응답결과	소 계	
		응답수	구성비(%)
반드시 서울이어야 한다.		50	58
서울에 가까운 곳도 상관없다.		24	28
부산이 바람직하다.		12	14
합 계		86	100

⑥ 거래소의 설립시기(설문 II의 7)

서울해운거래소의 설립과 관련하여 응답자의 절반이 2000년 이전에 설립되기를 희망하고 있다. 또한 나머지 40%도 〈표 3-10〉과 같이 2005년까지 설립을 희망한 것으로 보아 서울해운거래소의 설립시기는 2000년대 초가 바람직할 것으로 여겨진다.

〈표 3-10〉

거래소의 설립 희망시기는

설문내용	응답결과	소 계	
		응답수	구성비(%)
1998~2000년		43	50
2001~2005년		34	40
2006~2010년		6	7
2010년 이후		3	3
합 계		86	100

(3) 서울해운거래소의 운영방안에 대하여

서울해운거래소의 운영방안에 대한 설문은 거래소의 기능, 회원자격, 이용범위 및 운영자금 조달방안에 대한 의견을 수렴하기 위한 것이다. 즉 서울해운거래소의 기능 정립과 이에 따른 합리적인 운영방안을 도출하고자 마련된 설문이며, 이하 그 결과를 살펴보기로 한다.

① 거래소의 기능(설문 Ⅲ의 1)

서울해운거래소의 기능을 어떻게 정립하느냐가 사실상 서울해운거래소의 설립 및 운영방안을 결정하게 된다. 만약 정부기능의 일부를 포함한다면 설립 및 운영에서 정부의 역할을 배제할 수 없다. 그러나 거래소가 철저히 상업적인 거래에 기능이 한정된다면 정부의 관여는 필요치 않을 것이다. 한편 거래소의 기능에 관한 설문조사 결과는 〈표 3-11〉과 같이 응답자의 상당수는 거래소가 정부기능을 대행하는데 거부감을 나타낸 것으로 나타난다. 즉 이 표에서 보듯이 다수 응답자들은 공시업무, Tariff 관리, 정부의 긴급물자 및 조달대행을 거래소의 불필요한 기능으로 지적하고 있다. 이 외에도 동맹업무의 대행에 대해서도 상당수가 거래소의 불필요한 기능으로 지적하고 있는 점에 미루어 볼 때 응답자들은 거래소가 해운상거래에 그 기능을 맞추도록 요구한 것으로 유추된다. 추가하여 조사결과가 해운거래 정보수집 및 보급과 해운서식의 제정 필요성을 부각시키고 있는데, 이 두가지는 설립될 해운거래소의 주요 기능으로서 반드시 포함되어야 한다고 본다.

〈표 3-11〉

거래소의 예상되는 다음 기능 중 實社의 입장에서
불필요하다고 생각되는 것은(복수선택 가능)

설문내용	응답결과	소 계	
		응답 수	구성비(%)
해운현물거래		6	4
해운선물거래		10	7
정부의 긴급물자 및 조달 대행		32	23
동맹업무 대행		33	24
해운서식 제정 및 보급		8	6
공시업무(급유가격, 항만비용 등)		14	10
해운거래 정보수집 및 보급		6	4
Tariff 관리 등 정부업무 대행		30	22
기능으로 포함할 내용이 있다면		(2)	-
합 계		139	100

주: 불필요한 기능으로 추가된 내용은 다음과 같음.

1. 해운·항만정책 등 자문활동
2. 해외 해운관련업체의 신용조사업무

② 거래소의 회원자격(설문 Ⅲ의 2)

해운거래소는 통상 회원제로 운영된다. 따라서 회원자격을 누구로 하느냐에 따라 거래의 성격이 달라질 수도 있다. 한편 이러한 회원자격과 관련하여 설문조사 결과는 〈표 3-12〉와 같이 대부분 개방체제를 희망한 것으로 나타난다. 이러한 결과는 다수의 응답자가 해운거래소의 운영에 따른 재정적 부담을 덜고자 하는 의도와 함께 거래소의 거래범위를 다양화하고자 하는 욕구로 풀이된다.

〈표 3-12〉

거래소의 회원가입은

설문내용	응답결과	소 계	
		응답 수	구성비(%)
이용희망자에게 공개해야 한다.		60	70
해운관련사업자로 제한해야 한다.		26	30
합 계		86	100

③ 거래소 이용범위(설문 Ⅲ의 3)

회원 및 비회원의 자격에 따른 거래소 이용범위 제한여부도 서울해운거래소의 운영 방안을 수립하는 중요한 요소의 하나다. 이는 이용제한에 따라 비용부담 내역을 달리하기 때문이다. 한편 이용범위와 관련하여 설문조사 결과는 <표 3-13>과 같이 다양한 의견으로 나뉘고 있다. 그러나 상당수 의견이 회원과 비회원간의 차등이용을 지지하고 있으며, 만약 설립될 거래소의 운영자금이 회원사 회비로 충당될 경우 이러한 차등적 이용은 합리적인 방안이라 할 수 있다. 여기서 차등적용되어야 할 업무범위는 거래 이외의 정보자료에 국한되어야 할 것이다.

<표 3-13>

거래소의 이용은

설문내용	응답결과	소 계	
		응답 수	구성비(%)
회원으로 한정해야 한다.		19	22
누구에게나 공개되어야 한다.		27	31
회원과 비회원을 차등해야 한다.		39	46
기타 의견		1	1
합 계		86	100

주 : 기타 의견은 '회원 및 무역관련 업체에 공개해야 한다'임.

④ 거래소의 운영자금 조달(설문 Ⅲ의 4)

거래소의 운영자금 조달은 거래소의 기능에 따라 결정될 문제이다. 그러나 다른 한편 거래소 운영주체자의 의도에 따라 운영자금의 조달원천이 달라질 수 있다. 이에 따라 여기서는 예상되는 운영주체자들의 의도를 설문한 것이다. 설문조사 결과는 <표 3-14>와 같이 하나의 의도로 집약되지 않는다. 다만 다수 의견이 운영자금의 원천을 수익사업과 회원사의 회비로 충당해야 한다는 것은 매우 고무적으로 받아들여진다. 이는 거래소의 초기단계에서 수익사업의 기대가 크지 않은 만큼 회원사의 회비가 중요한 운영자금의 원천이 되기 때문이다.

〈표 3-14〉

거래소의 운영자금은

설문내용	응답결과	소 계	
		응 답 수	구성비(%)
전적으로 수익사업과 수수료에 의존해야 한다.		21	24
수익사업 및 회원사의 회비로 충당해야 한다.		43	50
회원사의 회비로 충당해야 한다.		5	6
기타 의견		17	20
합 계		86	100

(4) 서울해운거래소의 설립 및 운영과 관련한 의견

서울해운거래소의 설립 및 운영과 관련한 의견은 앞의 설문에 추가하여 이해당사자들의 건의나 조언을 얻기 위해 마련된 것으로서 자유롭게 기술하도록 한 것이다. 이에 따라 상당수 응답자들이 다양한 의견을 제시하였으나 여기서는 참고될 내용만을 간추려 정리하기로 한다.

① 거래소 설립과 관련한 건의 또는 조언(설문 IV의 1)

- 거래소의 설립목적, 업무범위 등은 다른 나라의 운영실태를 면밀히 조사·분석한 후 공청회 등을 통하여 수립해야 한다.
- 거래소의 설립은 관련당사자들의 Consensus를 이룩하여야 한다.
- 거래소는 범국가적으로 설립되어야 하며 정치적인 역할도 포괄해야 한다.
- 거래소는 해운관련업계 자율적으로 설립되어야 한다.
- 해운중개업체 및 중개업협회의 의견을 충분히 수렴해 주기 바란다.
- 거래소를 줄속으로 설립하는 일이 없도록 충분한 검토와 준비가 있어야 한다.

② 거래소의 운영과 관련한 건의 또는 조언(설문 IV의 2)

- 영국 및 동경의 기존 거래소로부터 전문가를 초빙하여 자문을 받아야 한다.
- 관주도를 탈피하고 철저한 시장경쟁원리에 의해 운영되어야 한다.

- 용선업무와 해운선물거래 중심으로 운영되어야 한다.
- 각종 통계 및 자료가 다양하게 제공되어야 한다.

2. 서울해운거래소의 기능 및 역할 정립

서울해운거래소의 기능과 역할을 정립하기 위해서는 기존 해운거래소의 실상을 파악할 필요가 있다. 그러나 예산부족으로 현장실사 기회를 갖지 못하였으므로 여기서는 앞서 살펴본 설문조사 결과를 토대로 우리나라에 필요한 해운거래소의 역할과 기능을 찾아보고자 한다. 한편 서울해운거래소의 설립은 정부의 중요한 현안과제로서 해양수산부의 장기발전계획(1998~2001년), 즉 「21세기 해양수산비전」에 포함되어 있으므로 정부입장에서 거래소에 대한 기능과 역할도 함께 검토하고자 한다.

1) 서울해운거래소의 역할 정립

해운거래소의 역할은 거래소의 설립목적이나 설립의도에 따라 다르게 나타날 것이다. 또한 거래소가 위치한 주변환경과 여건에 따라서도 달라질 수 있다. 과거 해운거래가 활발했던 런던의 볼티해운거래소는 급속한 정보통신의 발달로 해운중개인들의 우의 증진과 직업윤리 확립 그리고 정보를 교환하는 장소로 그 역할이 바뀌었다. 일본해운집회소 역시 해운거래보다는 해운서식의 제정 및 보급, 회원간의 우의 증진, 정보교환 등이 핵심적 역할이다. 그러나 1996년에 개장한 중국의 상해항운교역소는 기존의 유수 해운거래소와 다른 역할을 수행한다. 즉 상해항운교역소는 중국교통부와 상해시 인민정부가 공동으로 설립한 국가부속기관으로서 그 기본역할은 다음 3가지로 부여되어 있다.

첫째, 항운시장의 거래행위 규범화 : 국가의 유관법률과 「상해항운거래소 관리규정」에 의거해 공평, 공정, 공개원칙에 의해 항운시장의 거래활동을 조직하고 규범화한다.

둘째, 항운시장의 가격조절 : 국가의 주관부처가 부여해 준 권한범위 내에서 항운시장 가격을 주도하는 주요노선, 화물종류 운임에 대해 적시에 시장규율에 부합한 지도가격을 조정하며, 공포한다. 이 때에 현실적 경로로 채택가능한 운임지도 등 방식으로 기업이 합리적으로 질서에 맞는 경쟁을 하도록 유도한다.

셋째, 운항시장의 정보전파 : 해운시장의 정보를 수집, 정리, 분석, 가공하며 배포해서, 국제적 운항시장의 정보와 흐름을 같이하고 정보를 같이 나누도록 한다.

한편 상해항운교역소는 회원의 관리·감독권한을 가짐으로써 회원을 건전하게 육성하는 역할까지 담당한다. 따라서 우리나라도 정부가 해운거래소의 개장을 주도할 경우 서울해운거래소의 역할정립은 중국 상해항운교역소를 참작하는 것이 하나의 방안이다. 즉 해양수산부는 「21세기 해양수산비전」에서 서울해운거래소의 설립근거를 「해운법」에 마련하기로 계획하고 있다. 이러한 계획은 민간에 의해 설립운영되는 런던의 볼틱해운거래소와 일본해운집회소와는 그 역할이 달라져야 함을 의미한 것이다. 결국 서울해운거래소 설립은 해운산업을 국가발전 선도산업으로 육성하고자 하는 국가전략 차원에서 추진되는 만큼 적어도 다음과 같은 역할정립이 요구된다.

첫째, 해운거래의 집중이다. 해운산업을 국가발전 선도산업으로 육성하기 위한 실천 방안으로서 정부는 한반도의 세계해운센터화를 추진하고 있다. 우리나라가 세계해운센터가 되기 위해서는 한반도가 해운거래의 중심지로 발전하지 않으면 안된다. 해운거래 중심지로 발전하기 위해서는 반드시 거래를 집중할 수 있는 해운거래소의 개장이 필수적이다. 환언하면 서울해운거래소의 제1차적인 역할은 동북아지역의 해운거래를 집중함으로써 우리나라가 해운센터의 기능을 담당하도록 하는 것이다.

둘째, 해운시장 질서유지이다. 국내선사들의 해운거래가 상당부분 해외거래소에 의존함으로써 발생하는 부작용이 적지 않다. 국적선사들의 정보부족에 따른 외국 해운중개인들의 작위적인 시장조작과 이에 따른 국적선사간의 무분별한 경쟁은 종종 별도의 Korean Market를 형성하는 결과를 가져와 적지 않은 피해를 국적선사에 안겨 주었다. 따라서 해운거래를 국내에 유치함으로써 건전한 해운시장질서를 유지할 수 있도록 서울해운거래소에 시장질서 유지를 위한 권한이 부여되어야 할 것이다.

셋째, 건전한 참여기업의 육성이다. 해운거래소는 해운시장의 거래활동을 규범화한다. 따라서 거래에 참여하는 기업의 관리·감독권을 부여받을 수 있다. 이러한 관리·감독권을 통하여 참여기업의 건전화를 유도하는 것도 서울해운거래소의 역할 속에 포함되는 것이 바람직하다.

넷째, 해운거래정보의 수집 및 보급이다. 오늘날 국내 해운관련 기업들은 필요한 해운거래정보를 대부분 해외에 의존하고 있는 형편이다. 현재 한국해양수산개발원에서 시장정보를 제공하고 있으나 실거래에서 활용할 수 있는 풍부한 거래정보를 제공하는

데는 한계를 갖는다. 따라서 우수 해운거래소와 마찬가지로 서울해운거래소도 해운거래 정보시스템을 구축하여 국제해운거래정보가 신속히 공급되는 체제를 갖추어야 할 것이다.

2) 서울해운거래소의 기능 정립

여기서 기능이라 함은 해운거래소의 업무범위를 의미한다. 업무범위와 관련하여 국내 해운업계는 앞의 설문조사 결과에서 본 바와 같이 철저히 상업적인 거래를 요구하고 있다. 그러나 이미 설명한 바와 같이 정부의 한반도 해운센터전략과 관련하여 서울해운거래소의 설립 및 운영에서 정부의 역할을 배제할 수 없다. 설령 상업적 거래로 업무범위를 한정한다고 할지라도 해운거래를 활성화하기 위해서는 금융부문의 참여가 필요하므로 정부의 관여는 오히려 요청되는 실정이다. 이 점과 관련하여 정부도 서울해운거래소의 설립 및 운영에 관계하는 것을 전제로 거래소의 업무범위를 「21세기 해양수산비전」에서 다음과 같이 제시하고 있다.

- 해운관련 각종 정보제공, 운임지수 개발, 회원간 정보교환의 장 제공을 통해 현물·선물시장거래, 정부의 긴급물자수송 및 조달 대행, 동맹업무 대행, 해상중재 등 업무실시

그러나 이상과 같은 업무를 모두 수행하기 위해서는 무엇보다 전문인력의 확보가 전제되는 만큼 가까운 시일내에 이러한 업무기능을 수행할 수 있을 것으로 기대할 수는 없다. 따라서 서울해운거래소는 기대되는 역할을 감안하여 단계적으로 업무범위를 확대하는 것이 필요한 바, 다음과 같이 단계적인 업무기능의 수행을 제안하고자 한다.

즉 서울해운거래소가 기대되는 역할에 맞게 기능을 갖추기 위해서는 무엇보다 해운 및 선박금융 전문가의 육성이 필요하다. 그러나 이러한 전문가를 양성하는 데는 상당한 시간이 소요되며 정부도 이를 감안하여 1999~2001년까지 해운 및 선박금융전문가 양성프로그램 및 운영시스템을 구축할 계획을 세우고 있다. 따라서 단기적으로 금융전문가의 확보가 어려우므로 전문가가 확보되기 이전의 준비단계와 제1단계, 그 이후의 제2단계로 나누어 서울해운거래소의 업무범위를 다음과 같이 정립하는 것이 바람직하다고 본다. 먼저 준비단계로서 1998년에는 서울해운거래소 설립에 따른 발전여건을 조성하기 위해 첫째, 자유로운 기업활동을 보장하는 법적·제도적 장치를 마련하고, 둘째,

해운관련 업무공간 및 시설확보, 국제적인 금융 및 보험산업 육성, 첨단정보시스템 구축 등 기업경영여건을 조성하는데 노력을 기울인다.

제1단계(1999~2001년)에서는 현물거래를 중심으로 하고 보조적으로 Tariff 관리와 같은 정부업무 대행을 주기능으로 한다. 현물거래는 기존거래업무를 거래소로 집중하는 의미를 갖는 것이므로 별다른 Know-how 없이도 초기단계에서 충분히 수행할 수 있다. 또한 Tariff 관리 역시 초기단계에서 해운거래소가 자율적으로 관리하는데 큰 문제가 없을 것으로 본다.

제2단계는 해운 및 선박금융전문가가 확보될 수 있는 2002년 이후로서 이 때 거래소의 주기능은 해운선물거래가 되어야 한다. 한편 이 시기의 보조기능으로서는 정부의 긴급물자수송 및 조달 대행, 해운서식 제정 및 보급, 그리고 해운거래정보의 전파 등을 들 수 있다. 그러나 보조기능으로서 동맹업무 대행과 해상중재 등은 해운거래소의 역할에 부합되지 않는 만큼 거래소의 업무범위에 포함하지 말아야 할 것이다.

제 4 장 서울해운거래소 설립 및 운영방안

서울해운거래소의 설립과 운영은 앞장의 설문조사 결과를 통하여 어느 정도 윤곽이 밝혀진 셈이다. 따라서 이 장에서는 앞에서 논의된 내용을 토대로 좀더 구체적으로 서울해운거래소의 설립 및 운영방안을 제시해 보고자 한다.

1. 서울해운거래소 설립방안

서울해운거래소의 설립은 앞에서 언급한 바와 같이 정부가 주도적으로 추진할 수밖에 없다. 따라서 여기서는 이 점에 중점을 두고 설립을 위한 법적절차와 설립주체 및 설립참여자 선정 그리고 설립지역과 자금조달방안에 대하여 간단히 살펴보기로 한다.

1) 설립을 위한 법적절차 검토

정부는 해운거래소의 설립근거를 이미 「해운법」에 규정하도록 제시한 바 있다. 즉 「해운법」에 별도의 장(서울해운거래소)을 마련하되 기본적인 사항에 대해서만 규정하고 구체적인 사항은 정관 등에 규정하기로 한 것이다. 이하 「해운법」에 규정할 사항을 간단히 정리해 보기로 한다.

(1) 세부 규정내용

「해운법」에 규정할 세부 규정내용을 제시하면 다음과 같다.

- 해운거래소의 설립근거 및 조직구성
- 해운거래소의 업무
- 해운거래소 정관의 기재사항
- 회원의 자격
- 임원의 구성

- 해운거래소의 감독에 관한 사항
- 해운거래소에 근무할 중개사의 자격 등이다.

그러나 이상과 같은 규정 이외에 선물거래와 관련한 내용은 외환결제에 가능하도록 재정경제원의 협조를 얻어 외환관리규정 등을 보완할 필요가 있다.

(2) 법안예시

한편 세부규정과 관련하여 구체적인 법안을 예시하면 다음과 같다.

제 1 조(설립) ①해운관련 상거래의 건전한 발달을 도모하고 해운 및 관련산업의 발전에 기여하기 위해 서울해운거래소를 설립한다.

②서울해운거래소는 회원조직으로서의 법인으로 한다.

③서울해운거래소는 그 주된 사무소를 서울지역에 두고 필요한 곳에 지소를 둘 수 있다.

④서울해운거래소는 그 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.

⑤제4항의 등기에는 다음 각호의 사항을 기재하여야 한다

1. 목적
2. 명칭
3. 주사무소와 지소의 소재지
4. 회원의 명칭·주소
5. 임원의 성명·주소
6. 공고의 방법
7. 제1호 내지 제6호 이외에 대통령령이 정하는 사항

⑥제4항 및 제5항 이외에 서울해운거래소의 설립등기에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제 2 조(업무) 서울해운거래소는 그 목적을 달성하기 위하여 다음 각호의 업무를 행한다.

1. 해운관련 각종 정보제공
2. 운임지수 개발
3. 현물·선물시장거래

4. 정부의 긴급물자 및 선박조달 대행
5. 공시기능
6. 기타 이사회에서 결의한 업무

제 3 조(정관의 기재사항) ①서울해운거래소의 정관에는 다음 각호의 사항을 기재하여야 한다.

1. 목적
2. 명칭
3. 주사무소 및 지소의 소재지
4. 출자에 관한 사항
5. 회원에 관한 사항
6. 회원총회 및 이사회에 관한 사항
7. 업무집행에 관한 사항
8. 회계 및 경비분담에 관한 사항
9. 공고의 방법

②제1항의 정관을 변경하고자 할 때에는 해양수산부장관의 인가를 받아야 한다.

2) 설립주체의 결정

서울해운거래소는 거래가 직접 이루어지는 장소 개념과 함께 해운관련 각종 정보제공, 운임지수 개발, 회원간 정보교환의 장 제공 등을 통해 각종 거래를 활성화시키는 구심적 역할을 하도록 구상하고 있다. 이러한 서울해운거래소의 설립은 설문결과에 나타나듯이 원칙적으로 해운 및 관련사업자 등 민간부분에서 자율적으로 추진하는 것이 바람직하다. 그러나 현실적으로 거래소 설립에 따른 자금조달을 원활히 하고, 동시에 거래소 운영에 있어서 참여자들의 이해를 보다 용이하게 조정하기 위해서는 설립초기에는 정부가 일정부분 참여하지 않을 수 없다. 따라서 서울해운거래소의 설립주체는 정부와 민간합동의 비영리기관인 별도의 특수법인이 이상적이다.

한편 서울해운거래소의 설립과 관련하여 정부와 민간의 역할을 나누어 보면 정부는 제도신설과 감독기관을 선정하며, 민간부문은 건물 및 운영시스템의 개발, 출자금 부담, 거래소의 입지선정 그리고 고객유치를 담당한다. 여기서 민간부문이란 정부 이외의

해운 및 관련사업자로 서울해운거래소 설립에 발기인으로 참여하는 자를 말한다. 이러한 발기인으로서는 각종 협회 및 단체가 우선대상이라 할 수 있다.

3) 설립지역의 선정과 설립을 위한 자금조달방안

서울해운거래소의 설립과 관련하여 설문조사에서도 언급되었듯이 부산지역으로 유치하려는 움직임이 일고 있으나, 세계의 유수 해운거래소가 대부분 자국의 경제중심지에 위치한 점을 감안할 때 우리나라도 경제중심지인 서울지역에 유치하는 것이 바람직하다. 특히 이 점은 선주단체가 정부의 해운국가발전전략에 호응하여 해운센터빌딩을 서울지역에 건설할 계획을 추진하고 있으므로 그 실현성이 높다. 즉 서울해운거래소를 선주, 화주단체, 상사중재원, P & I클럽, 선박등록기관, 해운금융기관 등 각종 해운 및 관련 업체들이 입주하게 될 해운센터빌딩 내에 유치함으로써 서울해운거래소의 기능을 활성화한다는 전략이다.

한편 서울해운거래소의 성공적인 개장을 위해서는 자금조달문제가 원만히 해결되어야 한다. 이러한 자금조달은 조달주체와 자금의 원천에 따라 해결방안이 달라진다. 그러나 앞의 설문결과에서도 알 수 있듯이 자금조달방안은 이해당사자들의 견해가 서로 다르게 나타난다. 따라서 설립주체를 정부와 민간합동의 비영리 특별법인으로 설정한 만큼 서울해운거래소의 자금조달은 설립에 참여하는 주체들의 출연금과 일부 정부예산으로 조달하는 것이 바람직하다. 여기서 정부예산은 지원금 성격으로서 고속통신망 구축과 같은 공공성격의 지출에 한정되어야 한다.

참고로 서울해운거래소의 설립과 관련하여 정부가 잠정적으로 추산해 본 사업비는 약 550억원으로 그 내역은 <표 4-1>과 같다. 그러나 이 비용은 해운센터빌딩을 전제로 한 것이므로 서울해운거래소만을 계상한다면 이보다 적은 액수가 될 것으로 예상된다.

〈표 4-1〉

서울해운거래소 설립을 위한 사업비 추정내역

단위 : 억원

사업내역	총 계	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	비 고
타 당 성 검 토	10	5	5				2002년 월드컵 이전에 개장
실 시 설 계	20	10	10				
센터빌딩 건설	400		50	200	150		
운 영 시 스 템	100			50	50		
홍 보 행 사	20				10	10	
합 계	550	15	65	250	210	10	

자료 : 해양수산부.

주 : 1) 해운센터빌딩은 해운경영, 해사관련 인력교육, 상사중재, 보험, 선박등록, 선박금융 등의 기능부서를 갖기 위하여 연건평 4,000평 건물(400평×10층)을 신축하는 것으로 가정.

2) 운영시스템은 각종 통신장비 및 자료실, 회의실을 위한 시설과 장비를 의미함.

2. 서울해운거래소 운영방안

서울해운거래소 운영방안 역시 설문조사 결과로 그 대강이 논의된 것이다. 따라서 여기서는 서울해운거래소의 운영내용과 조직구성 및 운영자금 조달방안에 한정하여 좀더 구체적으로 살펴보기로 한다.

1) 서울해운거래소의 운영내용

서울해운거래소의 운영은 앞장에서 제시한 거래소의 기능에 따라 단계적으로 조직해 나가야 한다. 그러나 여기서는 그 기능이 아직 확정되지 않은 상태이므로 포괄적으로 운영내용을 제시해 보기로 한다.

(1) 회원조직의 구성

서울해운거래소의 예상되는 기능을 감안할 때 거래소의 회원조직으로 다음과 같은

기업이나 단체를 포함하여야 한다.

- 선주 또는 선박회사
- 화주 또는 화주관계회사
- 중개업체(브로커, 딜러 등)
- 보험회사(P&I클럽 포함)
- 금융기관
- 해운부대업 관련회사(포워딩업체 포함)
- 항만관련업체(터미널 운영회사, 하역업체 포함)
- 정부 및 해운, 무역관련단체
- 해사관련 법조인

이상 회원가입 자격자 중 출자한 회원은 거래소의 조직구성 및 운영에 직접 참여하며 회비만 납부하는 회원은 이용권한만 부여된다.

한편 회원자격은 별도의 기준에 따라 정관에서 정하도록 한다.

(2) 영업범위

서울해운거래소의 영업범위는 앞에서 제시한 바와 같이 다음 내용을 포함하나 상황을 보아가면서 단계적으로 그 범위를 확대하도록 한다.

- 해운현물거래
- 해운선물거래
- 정부의 긴급물자 및 선박조달 대행
- 해운서식 제정 및 보급
- 해운거래 정보수집 및 보급
- Tariff 관리 등 정부업무 대행
- 공시기능

(3) 유관기관의 설립

해운거래소를 원활하게 운영하기 위해서는 유관 감독기관과 결제회사를 설립하여 상

호 기능이 보완되도록 해야 한다.

감독기관은 초기단계에서는 주무부서가 대신하게 하며 단계적으로 증권감독원과 같은 기관을 별도로 설립하는 것이 바람직하다. 이에 비해 결제회사는 거래소내의 일부기능으로 설립하든지 또는 금융기관에 대행위탁하는 방법을 모색할 수 있다. 이 외에도 회원간 협회를 설립하여 회원 상호간의 자율적인 규제와 연구·조사·홍보·교육 등을 담당하는 기능을 수행하게 하여야 할 것이다.

(4) 해운거래소의 조직기구

① 임원구성 : 이사장, 이사, 감사

서울해운거래소는 이사회를 최고의결기관으로 한다. 즉 이사회는 거래소의 실질적인 권력기구로서 1인의 이사장, 1~2인의 부이사장, 5~7인의 이사로 구성하며, 이 이사회에는 2~3명의 회원이 참여한다. 이사장은 해운거래에 관한 경험과 학식이 풍부하고 덕망이 있는 자 중에서 회원총회에서 선출하되, 필요하면 주무부장관의 동의를 받도록 할 수 있다. 부이사장과 이사는 회원총회의 동의를 얻어 이사장이 임명하게 한다. 회원대표인 비상임이사는 회원총회에서 선출한다. 감사는 회원총회에서 선출하되, 상임감사는 주무부장관의 동의를 받게 할 수 있다. 이사장, 이사 및 감사의 임기는 일정기간으로 한정한다.

참고로 이사회에는 아래의 직권을 부여한다.

- 서울해운거래소의 각종 규정·규칙 제정
- 서울해운거래소의 업무계획과 업무보고 심의
- 서울해운거래소의 운영의 중대문제에 대한 결정과 처리
- 서울해운거래소의 총재·부총재에 대한 초빙 임용
- 서울해운거래소의 회원자격 취소결정

서울해운거래소는 총재 1인과 부총재 약간명을 두도록 한다. 총재는 이사장이 이사에서 지명하여 이사회의 임명을 받는다. 부총재는 총재의 추천에 의해 이사회의 임명을 받게 한다. 총재는 서울해운거래소의 법정대표이며 일상업무를 관장하고 이사회에 대해 책임을 진다.

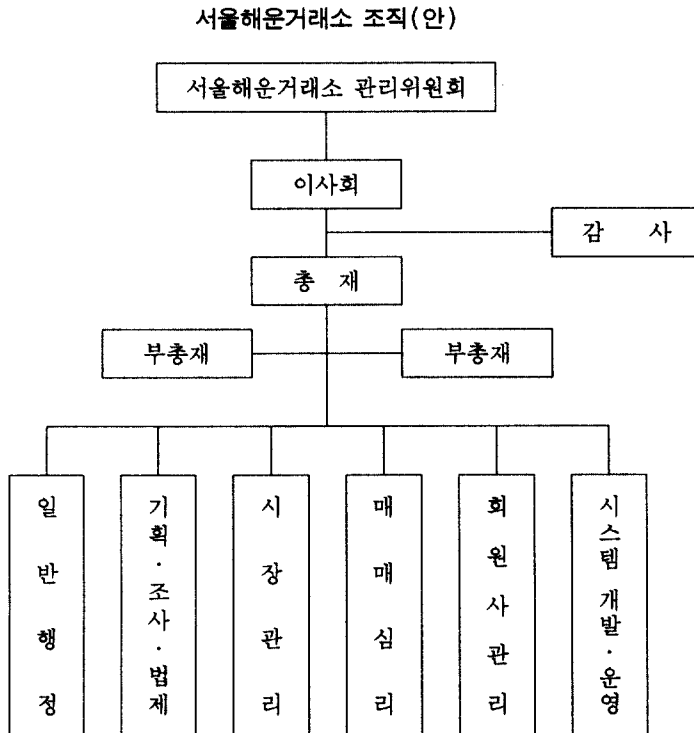
참고로 총재에게는 아래의 직권을 부여한다.

- 이사회 의 결의 를 집행 하고 이사회 에 집행 결과를 보고
- 서울해운거래소 일상업무의 주관
- 서울해운거래소 내부기관 설치의 결정
- 직원의 임명과 퇴직에 관한 사항
- 회원에 대한 자격취소 이외의 처벌결정
- 거래의 임시정지에 대한 결정
- 이사회에서 부여한 기타 직권

② 부 서

서울해운거래소 운영을 위한 부서를 예시하면 <그림 4-1>과 같다. 즉 ① 일반행정, ② 기획·조사·법제, ③ 시장관리, ④ 매매심리, ⑤ 회원사 관리, ⑥ 시스템 개발·운영이다.

<그림 4-1>



(5) 해운종합정보시스템 구축

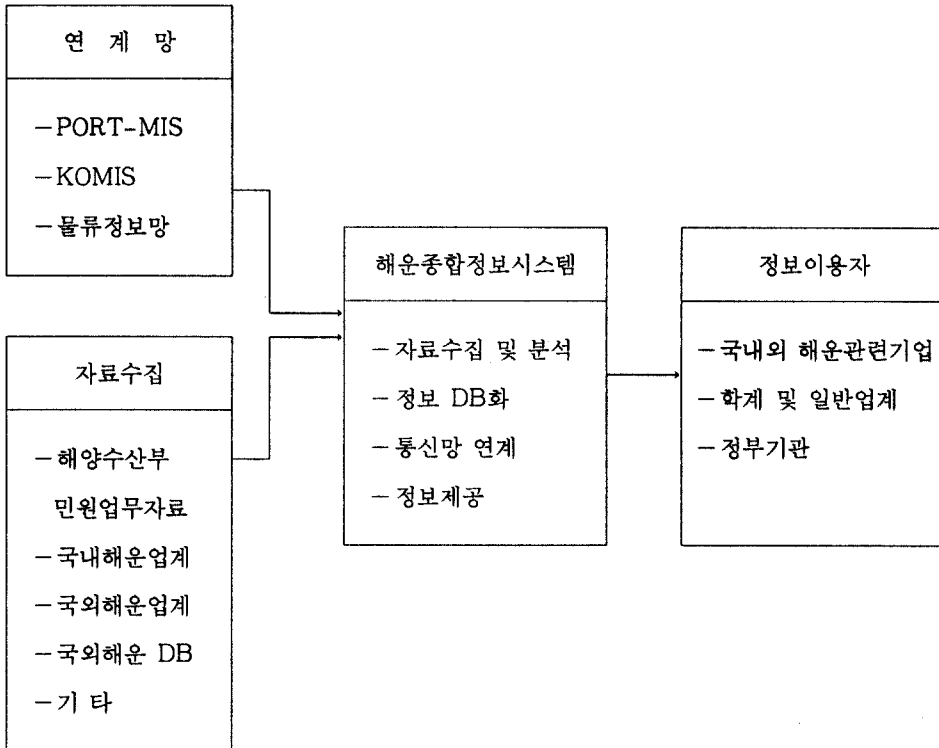
선박매매, 용선 등의 해운관련거래는 공급자(선주)와 수요자(화주)에 관한 각종 정보가 신속하고 원활하게 보급되어야 하는 정보서비스산업이다. 대개의 경우 이러한 정보는 기업간 전략적 제휴방식을 통하여 기업차원에서 공유되고 있을 뿐 아직 해운서비스의 각 분야를 포괄하는 정보서비스망은 구축되어 있지 않다. 예를 들면 앞에서도 언급한 바와 같이 현재는 해운항만 행정관련 민원업무를 처리하기 위한 정부의 PORT-MIS와 한국해양수산개발원에서 구축하여 운임지수, 해운기사 정보 및 해운항만통계정보 등을 제공하는 KOMIS, 그리고 한국물류정보통신(주)의 KL-Net 및 일부 해운기업이 운영하고 있는 자체 데이터베이스가 전부이다. 이에 따라 국내이용자들이 해운관련정보에 대한 일괄서비스를 받을 수 있는 통로가 아직 확보되지 않은 상태이므로 국내 해운관련기업들이 해외정보가 필요한 경우에는 각기 해외정보망으로부터 서비스를 받음으로써 높은 이용료를 중복지급하고 있는 실정이다. 따라서 서울해운거래소가 제대로 운영되기 위해서는 무엇보다 정보시스템 구축이 필수적이다. 즉 서울해운거래소는 최첨단 정보통신시스템을 통해 경쟁력있는 네트워크를 구축하여 거래당사자인 국적선사와 관련기업들에 각종 정보를 제공함으로써 기업들의 정확하고 빠른 의사결정을 지원한다는 것이다.

한편 서울해운거래소의 정보시스템 구축내용에는 거래소의 일반관리, 매매, 결제, 감리시스템을 포함함으로써 거래소 운영을 원활하게 하여야 한다.

또한 회원들을 위해서는 일반관리, 고객관리, 매매처리, 시장정보, 의사결정시스템을 제공할 수 있어야 한다. 참고로 해운거래소가 갖추어야 할 해운종합정보시스템의 운영체계를 예시하면 다음 〈그림 4-2〉와 같다.

〈그림 4-2〉

해운종합정보시스템 운영체계



(6) 전문인력의 양성

서울해운거래소가 국제적으로 업무를 수행하기 위해서는 전문인력의 양성과 확충이 전제된다. 따라서 선박매매, 선박금융, 해상보험 및 정보통신 분야에 대한 전문인력을 양성하기 위한 국가차원의 교육프로그램이 마련되어야 할 것이다. 즉 해운관련 각분야에 경험이 풍부한 인원을 선발하여 영국, 일본, 상해의 기존 해운거래소에 파견하여 업무를 습득하거나 또는 기존 거래소로부터 전문가를 초빙하여 자문을 받는 것이다. 아울러 해운중개사 제도의 도입으로 원만한 해운거래가 이루어지도록 해야 할 것이다. 이를 위해 해운중개사 양성을 위한 교육 및 훈련은 현 한국해양수산개발원에서 시행하고 있는 해무사제도 양성기능을 도입·발전시켜 나가는 것이 바람직할 것으로 보인다.

2) 서울해운거래소의 운영자금 조달

해운거래소의 재원은 일반적으로 회원의 출자금 또는 기부금과 별도의 부대사업, 예를 들면 건물임대수익을 통한 수익금으로 한다. 그러나 초기단계에서는 이러한 수익금의 규모가 매우 적을 것이므로 정부의 지원이 이루어져야 할 것이다.

참고로 상해항운교역소와 일본해운집회소의 운영자금 조달내역을 살펴보면 다음과 같다.

〈상해항운교역소의 경우〉

운영경비는 다음 수입으로 충당한다.

① 회비, ② 의석비, ③ 교역수수료, ④ 기타 합법적인 수입

○ 회비

— 대형선사(외국 독자선사 및 국제선박대리점) : 연 RMB 15만원

※ 중국선사 및 한국선사 중 중국 현지법인선사는 이에 해당됨.

— 국제운송기업, 국제자영선박대리점 및 항만기업 : 연 RMB 5만원

※ 상해연락사무소 면허취득선사/한·중합작선사는 이에 해당됨.

— 국내운송업체, 국제포워딩, 국내연안운송대리점, 공상무역기업 : 연 RMB 2만원

— 임시회원비 : RMB 100원/일

○ 의석비(항운교역소에서 제공하는 사무실(약 4.5평 정도)의 임대료를 말함)

— 무역의석비 : 연 RMB 4만원

— 무역회담실비 : 연 RMB 8만원

○ 수수료(수속비)

— 선박임대차 수속비는 계약성립금액의 3%

— 선박매매 수속비는 계약성립금액의 3%

〈일본해운집회소의 경우〉

재정은 입회금 및 회비 등 회원들의 각출금으로 충당한다. 정회원 및 찬조회원은 별도로 정한 바에 의해 입회금(30,000엔) 및 회비(연회비 최소 100,000엔)를 납입해야 하며, 필요한 경우에는 임시회비 혹은 특별부과금을 부담한다.

제 5 장 서울해운거래소 설립에 따른 기대효과와 원활한 운영을 위한 정부지원대책

서울해운거래소의 설립에 따른 기대효과는 거래소의 기능과 기능의 성과에 따라 크게 달라질 것이다. 그러나 기능에 따른 성과를 현 시점에서 계측한다는 것은 어려운 일이 아닐 수 없다. 따라서 여기서 기대효과는 해운거래소의 설립에 따라 예상될 수 있는 효과를 제시하는데 그치고자 한다. 한편 서울해운거래소가 소기의 목적을 달성하기 위해서는 설립후 원활한 운영이 이루어져야 하며, 초기운영은 현재 IMF의 국가관리체제라는 시대적 상황을 감안할 때 반드시 정부지원이 전제되지 않을 수 없다. 이에 이 장에서는 특히 서울해운거래소의 원활한 초기운영을 위한 정부지원대책을 제시해 보고자 한다.

1. 설립에 따른 기대효과

서울해운거래소의 설립에 따른 기대효과는 우선 설립전후의 변화를 비교·전망함으로써 예상이 가능하다. 한편 서울해운거래소의 설립에 따른 변화를 비교·전망하면 아래 <표 5-1>과 같다.

<표 5-1> 서울해운거래소 설립에 따른 변화전망

구 분	설 립 전	설 립 후
거 래 장 소	특별한 거래장소 없음	서울해운거래소에 집중
거 래 당 사 자	거래에 따라 일정하지 않음	수요자와 공급자의 중개사
거 래 시 장	국외시장 의존	국내시장 형성
외 화 유 출 입	외화유출	외화유입
정 보 수 집	사적 정보망 이용	거래소 정보망 이용
거 래 범 위	현물거래	현물 + 선물거래

자료 : 한국해양수산개발원.

이 표에서 알 수 있듯이 서울해운거래소가 설립되면 첫째, 해운거래가 집중되고 이에 따라 해운거래의 규범화를 기대할 수 있게 된다. 즉 해운거래소의 관련법률이나 거래소의 운영규칙에 의해 공정하고 공개적인 해운시장 거래활동을 조직화함으로써 거래의 규범화가 이루어진다.

〈표 5-2〉 국내 중개업체 중개실적(1996년)

자료 : 해양수산부.

한편 이상과 같이 설립후 변화에 따른 기대효과는 해운금융 및 보험업 등 관련산업 발전에 파급될 것이며 궁극적으로는 우리나라를 동북아 물류중심국가로 그리고 세계해운중심국가로 도약시킬 것으로 기대된다.

2. 원활한 운영을 위한 정부지원대책

앞에서 시사한 바와 같이 서울해운거래소가 제기능을 발휘할 수 있게 하기 위해서는 정부의 지원이 절대적으로 뒷받침되어야 한다. 한편 해운거래소의 특성에 비추어 볼 때 거래소의 원활한 운영을 위해서 정부는 ① 고속통신망 구축, ② 해운금융 및 보험시장의 육성, ③ 해운중개사제도의 도입과 사업활동의 인센티브 제공, ④ 해운거래소의 자율적 운영허용과 같은 지원대책이 요청되는바, 다음에서 보다 구체적으로 그 내용을 살펴보기로 한다.

1) 고속통신망 구축

우리나라 해운관련 정보통신망은 선진국에 비하여 초기단계이다. 즉 우리나라는 기업간 전략적 제휴방식을 통하여 기업차원의 화물과 운송서비스 공급자들에 관한 정보를 공유하는 수준에 지나지 않는다. 따라서 범세계적으로 해운서비스의 각 분야를 포괄하는 정보서비스망은 아직 구축되어 있지 않는 상태다. 현재 해운항만관련 행정민원정보인 해양수산부의 PORT-MIS와 KMI 운임지수, 세계해운기사 및 해운항만통계정보가 수록된 KOMIS가 한국해양수산개발원에 의해 운영되고 있으나 이 정도의 통신망으로는 해운거래소를 세계적인 해운정보센터로 발전시키는데는 미약하다. 결국 서울해운거래소의 성공적인 운영을 위해서는 세계적인 해운기업들에 관한 정보와 세계시장에서 이루어지고 있는 시시각각의 조선, 선박매매, 금융, 보험 및 용선성약활동에 관한 정보를 신속하게 입수, 제공할 수 있는 고속통신망과 해운정보시스템의 구축이 선결과제인 것이다.

그러나 이러한 통신망 구축은 밝혀진 바와 같이 기업단위에서 추진할 수 있는 사안이 아니다. 정부가 나서지 않으면 추진될 수 없는 사안인 만큼 서울해운거래소 운영을 위한 고속통신망은 해양수산부가 적극 앞장서야 할 것이다. 그리고 1991년부터 꾸준히

관련정보를 축적해 온 한국해양수산개발원의 KOMIS를 중심으로 하여 해양수산부 주 전산기에 수록된 민원업무 관련정보와 PORT-MIS의 항만정보, 그리고 국내 컨테이너 부두의 운영실적 정보 등에서 필요한 정보를 온라인이나 정기적인 오프라인으로 입수 하고, 해외의 해운기업과 조사연구기관 등의 자료를 연결하여 데이터베이스를 구축해야 한다. 마지막으로 이렇게 입수된 자료를 신속하게 분석·제공할 수 있는 시스템을 설치, 운영해야 한다.

2) 해운금융 및 보험시장의 육성

영국에서 해운거래가 활성화된 저변에는 영국의 잘 발달된 해운금융 및 보험산업을 거론하지 않을 수 없다. 다시 말하면 해운거래가 원활히 이루어지기 위해서는 거래에 수반되는 자금조달이 용이해야 하는데, 이는 잘 발달된 금융 및 보험시장이 뒷받침될 때 가능한 것이다. 그러나 잘 알다시피 우리나라 해운금융 및 보험시장은 아직 초기단계로서 각종 해운거래를 지탱해 줄 수 있는 수준이 아니다. 특히 IMF 관리경제체제가 되면서 우리나라 금융기관의 부실문제가 완전히 드러났다. 이러한 상황에서 정부는 금융시스템을 건전화하고 체질을 강화하기 위해 부실 종금사 등의 업무정지와 같은 퇴출 정책, 강력한 시장감독정책, 경쟁중진정책 등의 포괄적인 구조조정을 실시할 계획이다. 차제에 정부는 서울해운거래소의 개장에 맞춰 해운금융 및 보험시장 육성을 위해 각종 규제해제도 동시에 추진해야 한다.

3) 해운중개사제도의 도입과 사업활동의 인센티브

불틱해운거래소에 출입하는 해운중개인은 공인중개사이다. 이들 공인중개사의 능력과 높은 신뢰성은 잘 알려진 사실이다. 상해항운교역소도 교육받은 중개사에 한하여 출입을 허용하고 있다. 따라서 서울해운거래소도 원만한 거래활동을 보장하기 위해서는 정부가 주관하는 중개사 자격제도의 도입이 필요하다. 그리고 이러한 중개사의 자격부여를 위한 교육 및 훈련은 현행 해무사제도를 발전시켜 한국해양수산개발원이 도맡게 하는 것도 하나의 방안이다. 한편 공인 해운중개사 도입은 해무사제도가 유명무실해진 전철에 비추어 자격취득과 이에 따른 사업활동에 인센티브가 부여될 수 있도록 그 방

안이 마련되어야 한다. 예를 들면 개인적으로 활동하는 공인 해운중개사에게는 거래가 일정수준에 도달할 때까지 개인소득세를 면제해 주고, 법인대리로 행하는 해운중개사의 경우 해운거래의 국내유치를 위해 거래실적에 따라 각종 수수료를 감면해 주는 방안 등을 마련할 수 있을 것이다.

4) 해운거래소의 자율적 운영권 부여

서울해운거래소가 정부주도로 설립되어야 함은 당연한 일이다. 그러나 설립후 운영권마저 정부가 주도하게 되면 결코 거래소의 성공적인 운영을 기대할 수 없다. 따라서 가능하면 거래소가 참여자들에 의해 자율적으로 운영될 수 있도록 관련규정을 합리적으로 마련하는데 정부가 협조하여야 할 것이다. 한편 이러한 자율적 운영권에는 해운거래 사업자들에게 해운거래에 수반되는 사업자금 및 과실송금의 자유화가 포함되어야 한다.

제 6 장 결론 및 제언

지금까지의 논의에 비추어 볼 때 서울해운거래소 설립은 IMF의 국가경제관리라는 시대적 상황에도 불구하고 장래 우리나라 해운산업의 발전을 위해서 그리고 국가전략 상으로도 반드시 추진되어야 할 국가적 과제이다. 또한 설립여건을 보더라도 우리나라 상선대는 세계 제8위의 자리를 차지할 만큼 성장하였고 막강한 조선능력과 풍부한 해상수출입 물동량 역시 우리나라가 해운거래소를 설립해야 할 당위성을 뒷받침한다. 지경학적으로도 우리나라는 동북아의 중심에 위치함으로써 이 지역의 물류중심지로 기능할 수 있으며 이를 위해서는 관련거래의 유지가 필수적이다. 해운 및 관련업계와 정부가 다같이 서울해운거래소 설립에 공감한 所以가 바로 이상과 같은 우리의 여건성숙과 필요성에 있다. 이제 서울해운거래소의 설립에 대하여 이의를 제기하는 사람은 없다. 언제, 어떻게 설립하고 운영할 것인가를 결정하는 일이 현안일 뿐이다. 이번 연구과제가 수행된 까닭은 바로 이와 같은 현안의 직시에서 비롯되어진다. 그러나 연구수행결과는 서론에서 언급한 바와 같이 예산과 인력의 한계로 거래소의 설립 및 운영방안을 완벽하게 제시했다고 볼 수 없다. 오히려 그 대강을 소개하는데 그친 감이 없지 않으나 그럼에도 불구하고 설문조사를 통하여 이해당사자들의 의견을 수렴함으로써 거래소의 설립을 촉진하는 계기를 마련했다고 볼 수 있다. 따라서 이제 남은 과제는 이 연구를 토대로 정부와 업계가 구체적인 추진계획을 확정하는 것이며, 이러한 일은 별도의 Task Force를 구성하여 업무를 위임하는 것이 바람직하다.

한편 서울해운거래소의 설립 및 운영의 성공적인 추진과 관련하여 간과할 수 없는 사안의 하나가 정부의 적극적인 해운외교이다. 서울해운거래소가 설립되면 싱가포르 및 상해의 해운거래소와는 서로 경쟁관계에 놓이며, 일본, 홍콩, 대만의 고객을 적극 유치하는데 따라 성패가 좌우된다.

따라서 이 지역 해운거래소간의 경쟁을 극복하고 특히 홍콩과 대만 그리고 일본해운업계를 서울해운거래소에 유치하기 위해서는 정부의 광범위한 외교적 노력이 필요하며, 이를 위해서 동북아 공동해운정책과 같은 해운블록의 추진을 제안한다.

參 考 文 獻

1. 國內文獻

- 高麗綜合經濟研究所, 『金融先物の 理解』, 고려종합경제연구소, 1990.
- _____, 『先物市場概論』, 고려종합경제연구소, 1989.
- 金聖眞, 『證券先物市場의 開設方案』, 韓國開發研究院, 1994.
- 金泰赫·愼鏞吉, 『先物市場論』, 博英社, 1995.
- 閔星奎, 『海運經濟學』, 한국해양대학, 1973.
- 朴大衛, 『貿易實務』, 법문사, 1983.
- 朴恩會, “海運業의 危險管理에 관한 序說의 研究”, 『韓國海運學會誌』, 韓國海運學會, 1985.
- 邊潤成, 『海外先物市場의 效率의 活用方案 및 效果分析』, 에너지경제연구원, 1992.
- 申敏植·具孟會, 『先物市場論: 理論과 實際』, 法文社, 1994.
- 申순호, “경기순환속의 경제지표의 흐름과 국제금융시장가격에 미치는 효과”, 『선물경제』, 선물거래협의회, 1995. 6.
- 沈相烈, 『國際石油先物市場과 우리의 對應』, 에너지경제연구원, 1989.
- 安豐模·金道薰, 『國際原資材의 先物市場 活用』, 國際經濟研究院, 1979.
- 李煥·金承中, 『國內 先物市場設立의 經濟性 分析』, 韓國開發研究院, 1986.
- 李俊求, 『微視經濟學』, 법문사, 1989.
- 이창길, 『선물·옵션 시장의 이해』, 제일선물경제컨설팅, 1996.
- 정찬인, “볼틱 국제운임선물거래소에 관한 소고”, 『해양한국』, 1985. 7.
- 鄭洪周, “海上運賃 先物去來에 관한 再考察”, 『韓國海運學會誌』, 韓國海運學會, 1991. 11.
- 조달청, 『선물시장제도의 도입 및 운영』, 1995.
- _____, 『싱가포르국제금융거래소의 선물시장 개설 및 초기 운영』, 1996.
- 曹正鉢, 『先物去來 上場品目 選定에 관한 研究』, 對外經濟政策研究院, 1993.
- _____, 『主要國의 先物市場 規制政策』, 對外經濟政策研究院, 1993.

- 존 라브즈스키·존 나이호프, 『금융선물거래』, 국제종합금융 譯, 법문사, 1991.
- 秦炯仁, “海運市場의 構造的 研究의 必要性和 活用方案”, 『海運産業研究』, 1993. 8.
- 崔棟鉉·崔載先, 『海事關聯 國際機構(I)』, 海運産業研究院, 1996.
- 최재수, “해운시장(상)·(하)”, 『해양한국』, 1987. 12, 1988. 1.
- 카와무라 미키오, 『재미있는 선물·옵션 이야기』, 박세운의 譯, 국제금융연구원, 1995.
- 해양수산부, 『21세기 해양수산비전』, 1997.
- 海運産業研究院, 『海運港灣産業 政策構想』, 1996.
- ✓ 홍동희, “세계 주요 해운정보 현황과 우리나라 해운정보시스템의 구축방안”, 『해양수산동향』, 한국해양수산개발원, 1997. 6.
- △ 황진희, “한반도의 세계해운센터화 전략과 서울해운거래소의 설립방향”, 『해양한국』, 1997. 3.

2. 外國文獻

- 日本海運集會所, 『日本海運集會所五十年史』, 1973.
- Hugh Barty-King, *The Baltic Story 1744~1994*, London, 1995.
- Black, Fisher and Myrn Scholes, “The Valuation of Option Contracts and A Test of Market Efficiency”, *Journal of Finance*, 1972.
- Bruno Solnik, *International Investments*, Addison-Wesley Publishing Company, 1991.
- James W. Gray, *Financial Risk Management in the Shipping Industry*, Fairplay Publications, London, 1987.
- _____, *Futures and Options for Shipping*, Lloyd's List, 1987.
- _____, *Shipping Futures*, Lloyd's List, 1990.
- Jim Buckley, “The Baltic Exchange Venerable Institution to an International Market”, *International Chamber of Shipping*, 1996.
- Jojn, Coz and Mark Rubinstein, *Options Market*, Prentice Hall, 1985.
- “NIT League Slams China's New Shipping Exchange Scheme, Asks Pena to

- Oppose”, *Congressional Information Bureau*, 1996. 12.
- Mark Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, LLP, 1997.
 - Philip Cherg, *Financial Management in the Shipping Industry*, Cornell Maritime Press, 1985.
 - “Shanghai Shipping Exchange New Launch”, *Lloyd’s List Maritime Asia*, 1996. 11.
 - “The Baltic Exchange”, *The Navy League Year Book*, Tonbridge, Kent, 1958.
 - Philip Damas, “China Rules Made in U.S. and China”, *American Shipper*, 1997. 2.
 - Ruud Bronswijk, *Maritime-Related Earning of the City*, Erasmus University, 1996.

〈부 록〉

1. 서울해운거래소 설립 및 운영방안에 관한 설문조사 / 65
2. 상해항운교역소 회원발전 홍보수첩 / 73
3. 중화인민공화국 교통부령(1996년 제8호) / 86
4. 일본해운집회소 정관 / 100

서울海運去來所
設立 및 運營方案에 관한 設問調査

1997. 7. 29 ~ 8. 6.

韓國海洋水產開發院
海運船員研究室

내용문의 : Tel (02) 553-1524

송성숙/황진희

인 사 말

이 設問은 한국해양수산개발원이 政策課題로 수행중인 “서울海運去來所 設立 및 運營方案” 연구와 관련하여 利害當事者이신 專門家 여러분의 高見을 수렴하고자 한 것입니다.

주지하다시피 지난 해 8월 8일 국민여망에 부응하여 海洋水産部가 발족되었습니다. 해양수산부는 발족과 더불어 한국해운의 미래에 대한 국가 정책목표로서 “21세기 世界 海運中心國家”로의 발전을 제시하고 이러한 目標을 달성하기 위한 핵심정책과제에 서울海運去來所의 설립을 포함한 바 있습니다. 따라서 서울海運去來所의 설립은 우리나라가 21세기 世界 海運中心國家로 발전하는 國家戰略目標의 核心事案인 것입니다.

한편 이러한 國家目標이 아니더라도 우리나라는 외항선대 규모가 1,000만톤을 넘어서 세계 제8위의 해운국가로 부상했으며, 또한 地政學的으로 동북아의 중심에 위치함으로써 이 地域의 物流中心國家로 성장할 수 있는 여건이 충분하므로 이를 뒷받침하기 위한 海運去來所의 설립이 절실하다 하겠습니다. 이 점은 세계 유수 海運去來所들이 런던, 뉴욕, 동경과 같은 物流中心地에 자리잡고 있는데 미루어 짐작할 수 있습니다.

그러나 다른 한편 세계 유수 海運去來所들은 지역특성에 따라 주요기능이 서로 다른 모습을 보여줍니다. 따라서 우리나라도 海運去來所의 설립에 앞서 우리나라에 필요한 去來所의 역할을 사전에 검토할 필요가 있습니다. 또한 해운거래소는 船主, 荷主, 海運附帶事業者 등의 利害가 걸린 것이므로 이들 事業者들의 이해를 조율할 수 있는 사전대비책을 강구해야 합니다. 여러분에게 設問調査를 실시하는 것은 바로 이와 같은 去來所의 역할과 관련당사자들의 이해를 조율할 수 있는 바람직한 方案을 도출하기 위함입니다.

서울해운거래소의 설립 및 운영방안에 대한 저희 研究의 방향은 전적으로 利害當事者이신 여러분이 제공하는 의견에 좌우되는 만큼 바쁘시더라도 설문조사에 적극 협조하여 주시기 바랍니다. 본 설문지는 1997년 8월 6일까지 도착할 수 있도록 동봉한 회신용 봉투를 이용하여 송부해 주시기 바랍니다.

貴社의 무궁한 발전을 기원하며, 이 設問에 의한 조사결과는 研究目的 이외의 다른 용도에 사용하지 않을 것을 약속드립니다.

1997. 7. 28.

韓國海洋水産開發院

海運去來所란?

● 정의와 기능

해운거래소(Shipping exchange)는 선박의 용선과 중고선 매매, 신조선 발주, 해체선박 매매, 화물중개 및 선박보험 등과 관련된 업무를 처리하기 위해 선사 직원, 선박중개인, 선박업자, 화물중개인, 해상보험회사 직원 등 선박운영에 직·간접적으로 관계하는 사람들이 모이는 특수한 거래제도임. 각국의 해운거래소는 현지 사정에 맞게 특정부문을 전문화시키면서 자국의 해운산업과 관련사업의 발전을 도모하고 있음.

● 현 황

- 런던 불틱해운거래소(The Baltic Mercantile and Shipping Exchange) : 1744년에 설립되어 세계에서 가장 오래된 거래소로서 런던을 용선시장 및 상업, 해운, 금융, 보험의 중심지 기능을 가능토록 해줌. 주로 공개용선시장에서 거래되는 건화물을 취급함.
- 뉴욕해운거래소(N.Y. Marine Exchange) : 세계경제의 중심지에 위치한 뉴욕해운거래소는 주로 석유회사, 석탄 및 광산개발회사, 곡물회사 등이 주요 회원으로 구성된 대표적인 하주 중심 거래소임.
- 日本海運集會所 : 철강회사, 석유회사, 화학공업회사, 비철금속회사, 가스회사, 전력회사, 정유회사 등의 최종 수요자 및 그들과 수출입을 행하고 있는 다수의 상사, 자국선과 그 밖의 외국선박을 용선하는 용선자 등이 주로 이용함.
- 中國 上海航運交易所 : 최근 중국 교통부가 '해상거래질서의 보호 및 해상화물수송의 발전'을 위해 상해에 설립한 것임. 그러나 회비와 강제규정 등으로 그 본래적 기능에 대해 많은 논란이 일고 있음.

I. 일 반 사 항

1. 貴社의 이름 _____

2. 貴社의 주사업내용

- | | |
|-------------------|----------------|
| ① 선박회사 () | ② 선박대리점() |
| ③ 해운중개업() | ④ 선박관리업() |
| ⑤ 해상운송주선업 () | ⑥ 무역업 () |
| ⑦ 금융보험업() | ⑧ 조선업 |
| ⑨ 기타 _____ | |

3. 貴社의 해운관련 거래는

- ① 주로 외국중개인을 이용한다 ()
② 주로 국내중개인을 이용한다 ()
③ 외국중개인과 국내중개인을 함께 이용한다 ()
④ 중개인을 거의 이용하지 않는다 ()
⑤ 기타 방법 _____

4. 貴社의 입장에서 서울 海運去來所의 설립에 대하여

- ① 찬성한다 ()
② 반대한다 ()
③ 관심이 없다 ()
④ 기타 의견 _____

5. 서울 海運去來所의 설립이 우리나라 海運産業發展에

- ① 크게 기여할 것이다 ()
② 별다른 영향을 미치지 못할 것이다 ()
③ 오히려 저해될 것이다 ()
④ 잘모르겠다 ()

II. 서울海運去來所의 設立方案에 대하여

1. 去來所의 設立主體는

- ① 정부이어야 한다 ()
- ② 해운 및 관련사업자이어야 한다 ()
- ③ 정부와 해운 및 관련사업자 합동이어야 한다 ()
- ④ 누구라도 상관없다 ()
- ⑤ 기타 의견 _____

2. 去來所의 바람직한 法人形態는

- ① 주식회사다 ()
- ② 사단법인이다 ()
- ③ 재단법인이다 ()
- ④ 정부와 해운 및 관련사업자 합동의 특수법인이다 ()
- ⑤ 무엇이든 상관없다 ()

3. 거래소 설립을 위한 資金은

- ① 설립주체가 조달해야 한다 ()
- ② 이용희망자들의 출연금에 의존해야 한다 ()
- ③ 정부가 해운 및 관련사업자, 단체 등에 출연금을 부과하여 조달해야 한다()
- ④ 정부예산으로 충당해야 한다()
- ⑤ 기타 방법 _____

4. 거래소 설립을 위한 資金의 출연자격은

- ① 해운관련 사업자로 제한해야 한다 ()
- ② 이용희망자에게 공개해야 한다 ()
- ③ 기타 의견 _____

5. 거래소 설립을 위해 貴社는 出捐(또는 出資)할

- ① 의사가 있다 ()
- ② 의사가 없다 ()
- ③ 잘모르겠다 ()

6. 去來所의 立地는

- ① 반드시 서울이어야 한다 ()
- ② 서울에 가까운 곳도 상관없다 ()
- ③ 부산이 바람직하다 ()
- ④ 기타 의견 _____

7. 去來所의 設立 희망시기는

- ① 1998~2000년 ()
- ② 2001~2005년 ()
- ③ 2006~2010년 ()
- ④ 2010년 이후 ()
- ⑤ 기타 의견 _____

III. 서울海運去來所의 運營方案에 대하여

1. 去來所의 예상되는 다음 기능 중 實社의 입장에서 불필요하다고 생각되는 것은(복수선택 가능)

- ① 해운현물거래 ()
- ② 해운선물거래 ()
- ③ 정부의 긴급물자 및 조달 대행()
- ④ 동맹업무 대행 ()
- ⑤ 해운서식 제정 및 보급 ()
- ⑥ 공시업무(급유가격, 항만비용 등) ()
- ⑦ 해운거래 정보수집 및 보급 ()
- ⑧ Tariff 관리 등 정부업무 대행 ()
- ⑨ 기능으로 포함할 내용이 있다면 _____

2. 去來所의 會員加入은

- ① 이용희망자에게 공개해야 한다 ()
- ② 해운관련 사업자로 제한해야 한다 ()
- ③ 기타 의견 _____

3. 去來所의 이용은

- ① 회원으로 한정해야 한다 ()
- ② 누구에게나 공개되어야 한다 ()
- ③ 회원과 비회원을 구분하여 차등적으로 허용해야 한다 ()
- ④ 기타 의견 _____

4. 去來所의 운영자금은

- ① 전적으로 수익사업과 수수료에 의존해야 한다 ()
- ② 수익사업 및 회원사의 회비로 충당해야 한다 ()
- ③ 회원사의 회비로 충당해야 한다 ()
- ④ 기타 방법 _____

IV. 서울海運去來所 設立 및 運營과 관련한 의견

1. 去來所 設立과 관련하여 건의 또는 조언할 사항이 있으면 기술하여 주십시오.

2. 去來所 運營과 관련하여 건의 또는 조언할 사항이 있으면 기술하여 주십시오.

상해항운교역소 회원발전 홍보수첩

1996년 7월

목 록

1. 상해항운교역소 소개
2. 상해항운교역소 거래 관리방법
3. 상해항운교역소 출시대표에 관한 관계규정
4. 상해항운교역소 운임신고제도의 임시방법
5. 상해항운교역소 회원입회 흐름도

중화인민공화국 교통부

상해항운교역소 소개

개 황

중국 해운시장의 발전을 촉진하기 위해 국무원의 비준을 거쳐 교통부와 상해시 인민정부가 공동으로 상해항운교역소를 발족시켰음. 이 기구는 시장행위, 정보유통, 가격지도 등의 직능을 하나로 규격화하여 상해시에 건립한 국제운항센터의 상징적 기구 중의 하나이다.

교역소는 상해시 동대명로 485-495호에 둔다. 교통부와 상해시 인민정부의 안배에 의해 교역소는 '96. 9월 영업을 개시할 예정이다. 교역소에 대하여 간략한 소개를 하면 아래와 같다.

1. 성 질

교역소는 항운교역을 위해 장소, 시설, 정보, 기타 서비스를 제공하고 운항거래 활동을 조직하며, 영리목적이 아닌 독립적인 민사책임을 맡는 사업단위이다.

2. 기본기능

a. 항운시장의 거래행위 규범화

국가의 유관법률과 「상해항운교역소 관리규정」에 의거해 공평, 공정, 공개 원칙에 의해 항운시장의 거래활동을 조직하고 규범화한다.

b. 항운시장의 가격조절

국가의 주관부처가 부여해준 권한 범위내에서 항운시장 가격을 주도하는 주요노선, 화물종류에 따른 운임에 대해 적시에 시장규율에 부합한 지도가격을 조정하며, 공표한다. 이 때에 현실적 경로로 채택가능한 운임지도 등 방식으로 기업이 합리적으로 질서에 맞는 경쟁을 하도록 유도한다.

c. 운항시장의 정보전파

해운시장의 정보를 수집, 정리, 분석, 가공하며 반포해서 국제적 운항시장의 정보와 흐름을 같이하고, 정보를 같이 나누도록 한다.

3. 거래범위

교역소의 거래범위는 국제해상화물운송, 국내내륙운송, 원양운송, 항만업무선박용선(임대)과 매매 및 국무원 교통주관부처가 허가한 기타 업무로 한다.

4. 지도체제

이사회는 교역소의 권력기구이다. 이사회 회원은 정부주관부처가 위임파견하는데 이 중 일정수의 회원이사가 포함된다. 교역소는 이사회 지도하의 총재

(법인대표) 책임제로 한다. 상해시 인민정부가 행정관리를 책임지고 교통부가 업종관리를 책임진다.

상해시 인민정부, 교통부, 국가기획위원회, 경제무역위원회, 대외경제무역부, 국내무역부 등의 조직에서 인원을 파견해 교역소 관리위원회를 구성하며, 이 위원회가 교역소 업무에 대해 지도, 협조, 감독을 실시한다.

입 회 안 내

1. 회원종류

교역소 회원은 정회원과 임시회원으로 구분한다. 회원신청 기한이 3개월 이상이면 정회원이며, 3개월 미만이면 임시회원이다. 일정한 조건에 부합하는 정회원은 고정좌석을 신청할 수 있다.

교통부 규정에 의해 상해, 절강, 강소지역에 등록된 해운선사, 항구 선박대리기업은 반드시 교역소의 정회원이 된다.

2. 입회조건

- a. 중국 독립법인 자격을 갖춘 해운, 수로화물대리, 선박대리, 항업무 경영기업과 기타 공상무역기업
- b. 교역소 정관 준수를 보장하는 회원
- c. 양호한 상업신뢰도가 있는 회원

외국기업의 회원신청자격은 국무원 교통주관부처가 별도 제정한다.

3. 출시대표

회원은 교역소내에 모든 거래활동에 종사하므로 반드시 출시대표를 위임, 파견한다. 출시대표는 반드시 교역소의 교육훈련을 거쳐 직접증서를 취득한다.

합법적인 경영자격을 갖춘 비회원 기업은 대리업무에 종사하는 회원을 통해 장내거래를 할 수 있다.

4. 회 비

교역소는 비영리성 사업단위이므로 자본 및 일상지출은 주로 적정한 회비와 기타 비율을 받아 유지한다.

교역소는 수지상쇄원칙에 따라 회원부서간 이질성과 경영규모에 의해 회비표준을 확정하고, 교역소 이사회 및 물가부서의 비준을 거쳐 심사후 집행한다.

허가를 거쳐 입회한 기업은 허가통지서를 받은 후 10일 이내에 규정표준에 따라 회비를 납부한다.

5. 보고와 감사

회원은 아래상황을 10일내에 교역소에 통지해야 한다.

- a. 기업명칭, 법정대표 변경
- b. 기업법정주소 및 영업장소 변경
- c. 기업경영범위, 경영방침의 중대변화
- d. 교역소가 보고를 요구하는 기타 사항

회원은 매년 연도가 종료된 지 1개월내에 교역소가 제정한 통일보고형식에 따라 업무상황을 보고하며, 연간 감사를 받는다.

통 신 주 소

주 소 : 중국 상해시 Dong da ming lu 485-495호

우 편 번 호 : 20080

대 표 전 화 : 021-65452808

F A X : 021-65375866

종합부전화 : 021-65376066

거래부전화 : 021-65371610

정보부전화 : 021-65370916

기술부전화 : 021-65371620

경산부전화 : 021-65372042

상해항운교역소 거래 관리방법

상해항운교역소의 거래가 규범있게 진행되도록 회원단위에게 양호한 거래환경을 제공하기 위해 「상해항운교역소 관리규정」, 「상해항운교역소 거래규칙」 등의 관계규정에 근거하여 본 법을 제정한다.

1. 거래좌석 설치

교역소는 현장소의 실제상황에 근거해 회원이 수요에 부응하고, 고효율의 우수한 서비스를 제공하기 위해 각기 53개의 거래데스크와 거래상담실을 8개 설치한다.

교역소는 업무발전상황을 보아가며 점차적으로 거래데스크를 늘려 회원의 요구에 부응할 것이다.

2. 거래데스크가 제공하는 서비스와 시설

a. 교역소는 매거래일에 거래데스크에서 업무조작하는 출시대표(거래상담실은 최대 4인초과 불가, 거래청 거래데스크는 최대 2인초과 불가)에게 점심, 다과, 청소, 중앙에어컨 등의 서비스를 제공한다.

b. 거래상담실의 시설

거래상담실 면적은 약 118㎡, 컴퓨터단말기 1대, 사무탁자 2개, 의자 3개, 다기 1세트, 3인용 소파 1개, 전화기 2대(직통, 교환 각 1대, 전화비 각자부담)

3. 거래데스크 신청시 구비조건

a. 교역소 정식회원

b. 거래상담실 신청시

- ① 10만톤 이상의 선박을 갖춘 해운선사
- ② 매년 100만톤 이상의 물동량을 가지는 항만기업
- ③ 매년 60만톤 이상의 화물을 처리하는 화물대리업
- ④ 선박대리업자는 매년 500척 이상의 선박을 처리하는 기업
- ⑤ 공상무역기업은 매년 수출입화물 50만톤 이상 처리(혹은 수출입액 1억달러) 이상

c. 거래청 거래데스크 신청시

- ① 만톤급 이상의 선박량을 보유한 해운선사
- ② 매년 100톤 이상의 물동량을 처리하는 항만기업

- ③ 매년 화물운송대리물동량을 달성한 화물운송기업
- ④ 매년 선박대리 100척 이상한 선박대리기업
- ⑤ 공상무역기업은 매년 수출입화물이 5만톤(혹은 수출입액 천만달러) 이상
- d. 거래데스크 신청조건은 실제 수요상황을 보아가며 교역소가 조절할 수 있다.
- e. 교역소는 조건에 부합하는 회원에 대해서는 우선 신청원칙에 따라 거래데스크를 배분한다.

4. 거래데스크의 관리요구

- a. 거래데스크내에서 조작하는 출시대표는 교역소의 관계법규를 엄격히 준수하여 교역소의 관리에 복종해야 한다.
- b. 거래데스크내에서 조작하는 출시대표는 거래데스크에 비치된 각종 시설물을 아껴야 한다. 만약 조작부당으로 시설에 훼손이 야기되었다면 손해배상 책임을 져야 한다.
- c. 거래데스크청 및 종합거래청내는 금연구역이다.

상해항운교역소 출시대표에 관한 관계규정

상해항운교역소의 출시대표에 관한 유관규정 「상해항운교역소 관리규정」과 「상해항운교역소 회원관리방법」에 근거해 허가를 거쳐 상해항운교역소의 회원이 된 단위는 출시대표를 위임, 파견하여 그 대표가 교역소에서 해당기업의 거래활동에 종사할 수 있다.

출시대표의 행위를 규범화하고, 운항거래의 정상적인 질서를 유지하기 위해 특별히 본 법을 제정한다.

1. 허가를 거쳐 교역소의 정식회원이나 단기임시회원이 된 회사는 교역소규정에 따라 법인대표로부터 권한을 부여받은 2~4명의 출시대표를 위임하여 파견해야 한다.

그 중 :

- a. 거래상담실을 갖고자 신청한 정식회원은 최대 4명의 출시대표를 위임, 파견한다.
 - b. 거래청 거래데스크를 갖고자 신청한 정식회원은 최대 2명의 출시대표를 위임, 파견한다.
 - c. 거래데스크가 없는 정회원과 임시회원을 최대 3명의 출시대표를 위임, 파견한다.
2. 출시대표는 반드시 일정한 운항업무 지식과 업무경험을 갖추어야 하며, 초급컴퓨터 조작합격증서를 소지하여야 한다.
 3. 출시대표는 해당회사의 지령을 받고서만 조작과 거래를 할 수 있을 뿐이며, 파견단위가 출시대표의 행위에 대해서는 책임진다.
 4. 거래데스크를 임대하려고 하는 출시대표 후보자는 반드시 교역소의 훈련에 합격해야 하며, 상용한 증서로 발급받은 후에야 운항거래활동을 할 수 있다.
 5. 출시대표는 복장을 단정히 하며, 예의바르게, 큰 소리 내지않고 행동하며, 교역소에서 금연하고, 모든 교역소내의 규정, 제도를 준수하며, 교역소 관리에 복종해야 한다.

상해항운교역소 운임신고제도의 실시방법

I. 신고의 목적

- 해운시장의 가격행위와 질서를 확립하며 각종 수수료 행위근절, 공평·공정·공개 원칙을 충분히 구현하고 해운시장의 투명도를 증가함과 동시에 공정한 경쟁을 촉진, 당사자의 합법적인 권익보호를 하기 위하여 유효한 규범을 제정하는데 있음.
- 항운교역소에서 통보된 운임은 대외공포함으로써 효력을 발생한다.

II. 신고의 대상

- 강소성, 절강성, 상해시의 대외개방항구에서 국제컨테이너 정기선 운수의 국내외 선사(선사의 소재지가 어디있든지 불문함), 혹은 선사의 전권을 위탁받고 그 신고운임에 대한 모든 책임을 질 수 있는 선박대리점.

III. 신고의 범위

- 각 선사가 강소성(연운항, 난통항), 절강성(영파항), 상해시(상해항)의 대외개방항구를 통과하여 수출하는 국제컨테이너 운임(FOB조건 수출의 컨테이너 포함).
- 미국항구가 목적지인 컨테이너선은 일시적으로 제외함.

IV. 신고의 내용

각 선사의 공포운임, 다중운임과 협정운임

1. 일반운임(공포운임) : 선사가 대외에 공포한 운임과 각종 부가비용 및 수수료
2. 특별운임(다중운임) : 선사는 공동운임을 예고할 때 다중운임도 예고할 수 있으며, 이것은 항차당 차지하는 일정수량의 상황하에서 집행하는 운임
3. 협정운임 : 선사와 특정의 화주가 일정한 시간내에 협정한 내용에 따라 정한 운임, 항로의 목적지, 시간, 물량 및 운임의 타당성을 설명할 수 있는 명확한 규정이 있어야 함.
4. 예고운임을 통일된 CY/CY조건을 요구하며, 만약 특수한 상황이 있으면 필히 이를 설명하여야 함.

V. 예고의 요구

1. 항운교역소 개업시의 첫 신고는 정해진 기한내에 요구에 맞게 하여야 한다. 이

때 항운교역소 통일양식 공포운임신고표, 컨테이너 다중운임신고표 및 협정 운임신고표를 작성한다.

2. 신고후의 공포운임을 선사가 조정할 필요가 있을 때 필히 45일전에 항운교역소에 신고하여야 한다.
3. 선사가 운임을 조정할 때에는 그 원인을 설명하여야 한다.
4. 선사가 운임을 조정하는 기간에는 새로운 운임조정요구를 할 수 없다.
5. 선사와 화주가 협정요금을 체결하였을 시는 항운교역소의 규정에 따라 즉시 이를 신고하여야 한다.
6. 협정운임이 신고되면 효력이 발생한 후 30일 이내에 기타 정식회원사에서 같은 조건의 운임을 제시하였을 때 이를 거절하여서는 안된다.
7. 일본항로, 홍콩항로, 싱가포르항로와 부산항로 등 근해항로는 특수한 상황을 고려하여 최저보호운임의 규정을 적용한다.
최저보호운임의 결정 : 항운교역소에서 지정된 항로, 항구의 선사대표간 공동협상에 의해 결정된 최저가격으로서 이는 엄격히 집행되어야 한다. 만약 이를 위반하였을 시는 처벌규정에 의해 제재를 받음
선사 대표간의 공동협상 회의는 정기 혹은 부정기적으로 소집한다.
8. 항운교역소 규정의 최저보호운임의 항로, 각 선사가 신고한 공포운임, 다중 운임 및 협상운임은 항운교역소에서 공포한 최저보호운임보다 낮아서는 아니된다.
9. 각 선사나 선박대리점은 전문지식을 갖춘 인원으로 하여금 항운교역소와 연락을 할 수 있게 하여야 한다.

VI. 운임신고의 절차와 시효

1. 최초신고

- a. 항운교역소 개업전 「상해항운교역소 관리규정」에 의해 모든 신고대상자는 통일양식의 운임신고표를 작성, 제출하여야 한다.
- b. 각 선사 및 선박대리점은 항운교역소에서 정한 기한내에 운임신고표와 관련자료를 속달우편이나 FAX로 항운교역소에 신고한다.
- c. 항운교역소는 최초의 운임신고표 및 관련자료를 접수한 후 배달증명서를 발송한다.
- d. 배달증명서 발송후 5영업일 내에 이의 제기가 없으면 최초의 운임신고가 이루어진 것으로 본다.

2. 조정운임의 신고

- a. 선사가 항로나 항구의 운임을 조정할 필요가 있을 때에는 컨테이너 공포 운임 혹은 다중운임 신고표에 따라 항운교역소에 신고하며 이 때 조정이유를 설명하여야 한다.
- b. 항운교역소는 조정운임신고 접수후에 배달증명서를 발송하여 신고가 접수 되었음을 통보한다.
- c. 선사와 선박대리점이 신고한 5영업일 내에 이의가 없으면 그 운임은 항운교역소에서 신고를 접수한 후 제45일째에 효력을 발생한다.
- d. 항운교역소에서 조정운임에 대한 이의가 있을시 FAX를 이용하여 해당선사(대리점)에 통보하며 해당선사(대리점)는 5영업일 이내에 회답하여야 하며, 회답이 없으면 운임의 조정은 거부된 것으로 본다.
- e. 항운교역소가 회답을 접수한 후 여전히 이의가 해소되지 않으면 서면형식으로 해당선사(대리점)에 통지하며, 이에 대한 선사(대리점)의 해명에 대해 더 이상의 이의가 없으면 해당운임은 항운교역소에 접수된 제45일째에 자동적으로 효력을 발생한다.
- f. 해상법의 정의에 의한 불가항력적인 원인에 의한 운임의 조정은 항운교역소에서 구체적 상황 규정의 신고에 의해 효력이 발생하는 것으로 간주한다.

3. 협상운임의 신고

- a. 선사와 화주가 협정한 협정요금은 항운교역소의 통일양식의 협정요금표와 협의원문을 항운교역소에 신고한다.
 - b. 항운교역소는 협정운임신고표와 협의원문을 접수한 후에 배달증명서를 발부하여 신고가 접수되었음을 표시한다.
 - c. 항운교역소가 협정운임신고 접수후 3영업일 내에 이의제기를 않으면 이 협정운임은 접수후 제7일째 효력을 발생한다.
 - d. 협정운임은 조정할 수 없다.
4. 새로 개설된 항로의 신고운임은 항운교역소에 접수된 후 24시간이 지나면 효력을 발생한다.
5. 기존의 항로 폐쇄후에는 이를 당연히 항운교역소에 신청하여야 하며 회복항로의 운임신고방법은 개설항로와 동일하다.
6. 부가운임의 조정운임 절차와 시효는 조정운임과 동일하다.

VII. 신고운임의 감독조정

1. 관련선사와 선박대리점은 항운교역소에 신고된 각종운임을 엄격히 준수하여야 한다.
2. 관련선사와 선박대리점은 필히 운임적하목록상 실제 주고받은 운임과 각종 부가요금을 기재하여야 하며, 협정운임의 운임적하목록상 협정운임 신고번호를 기재하여야 한다.
3. 항운교역소는 주요항로 및 기본항구의 신고운임 실태에 대해 감독과 조정을 한다.
4. 항운교역소는 각 선사 및 선박대리점에 대해 신고된 운임을 부정기적으로 선발하여 조사한다.
 - a. 선발조사의 원칙 : 각 선사의 기회를 균등히 한다.
 - b. 선발조사의 조작절차 : 교역부 운임감리원은 선발조사 선사의 명단과 계획을 서면으로 주관총재에게 보고하고 재가후에 조사받을 선사는 선박명, 항차의 운임적하목록, 실제운임과 관련 증빙서류 등을 운임감리원에게 등기한다.
5. 항운교역소는 조사진행에 대한 통보를 받는다.
 - a. 항운교역소는 운임통보 전화와 우편사서함을 설치한다.
 - b. 교역부 운임감리원은 통보를 접한후에 서면형식으로 주관총재에 보고하며, 재가후에 관련부문의 직원과 같이 해당선사의 운임적하목록, 운임증명 등 관련자료를 조사하며 조사결과를 서면형식으로 주관총재나 이사회에 보고한다.

VIII. 다음 사항은 규정위반 사항임.

1. 항운교역소에 공포운임, 다중운임과 협정운임을 신고하지 않을 경우
2. 신고운임을 준수하지 않을 경우
3. 효력이 발생되지 않은 시기에 조정된 새로운 요금을 징수하는 경우
4. 동등 조건하의 협정운임을 거절하는 경우
5. 항운교역의 운임조사에 불응하는 경우

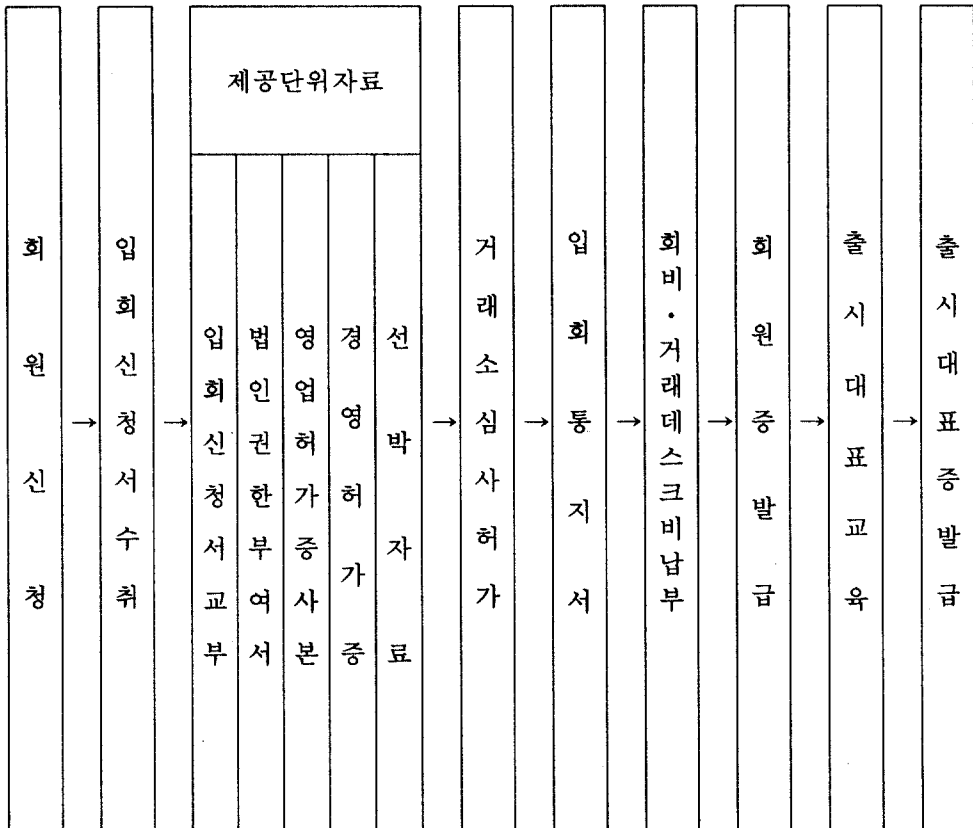
IX. 위반사항에 대한 처벌

- ※ 처벌 : 국무원 교통주관부문 혹은 상해시 교통주관부문 처벌 혹은 수권을 받은 상해항운교역소 집행

1. 운임신고를 하지 않은 자는 이를 경고하고 경위의 엄중에 따라 5만원 이하의 벌금을 부과한다.
2. 신고된 운임을 집행하지 않거나 조정운임이 효력을 발생하기 전 새로운 운임을 적용하는 자는 경위에 따라 경고를 하고 10만원 이하의 벌금과 항로경영권을 정지시킨다.
3. 동등조건하에서의 협정운임을 거절하였을 때는 이를 경고하고 즉각 집행을 명령한다. 그러나 이를 집행치 않을 때에는 2만원 이하의 벌금과 경위의 엄중에 따라 그 선박의 작업을 정지시킨다.
4. 항운교역소의 조사작업에 불응할 때에는 경위의 엄중에 따라 이를 경고하거나 5만원 이하의 벌금을 부과한다. 그러나 끝내 조사를 거부할 때에는 해당 선사의 선박에 대해 작업을 중지시키고 그 항로 경영권을 정지시킨다.

1995. 9. 11.

상해항운교역소 회원입회 흐름도



중화인민공화국 교통부령(1996년 제8호)

「상해항운교역소 관리규정」은 1996년 9월 19일 국무원의 비준을 득하여, 현재 이를 공포하고 공포일을 기하여 시행함.

< 목 록 >

1. 상해항운교역소 관리규정
2. 상해항운교역소 장정
3. 상해항운교역소 교역규칙

1996년 10월 3일

중화인민공화국 교통부 부장

상해항운교역소 관리규정

제 1 장 총 칙

제1조 상해항운교역소의 관리강화와 질서유지, 해운업의 발전촉진을 위하여 이 규정을 제정한다.

제2조 상해항운교역소는 해운업무에 관한 교역장소 시설 및 정보를 제공하는 비영리 사업법인이다.

제3조 국무원 교통주관부문과 상해시 인민정부는 본 규정에 의해 항운교역소를 관리·감독한다.

제4조 항운교역소는 공개·공평·공정의 교역환경과 편리한 교역조건 및 항운교역의 정상화를 보장하여야 한다.

제 2 장 조 직 기 구

제5조 항운교역소는 이사회의 영도하에 총재 책임제를 실시한다.

제6조 이사회는 항운교역소의 권력기구이다. 1인의 이사장, 1~2인의 부이사장, 5~7인의 이사로서 이사회를 구성하며, 총 인원수는 홀수로 한다. 이사회에는 2~3명의 회원이사를 두어야 한다. 이사장과 부이사장은 상해시 인민정부와 국무원 교통주관부문이 공동으로 임명하고 이사는 이사장의 추천을 통해 상해시 인민정부의 비준을 받는다.

제7조 이사회는 아래 직권을 행사한다.

- (1) 항운교역소의 각종 규정·규칙 제정
- (2) 항운교역소의 업무계획과 업무보고 심의
- (3) 항운교역소의 운영의 중대문제에 대한 결정과 처리
- (4) 항운교역소의 총재·부총재에 대한 초빙 임용
- (5) 항운교역소의 회원자격 취소결정

제8조 이사회는 이사장이 소집하며, 이사장의 유고로 회의소집을 할 수 없을 때 지정된 부이사장이 대신 회의를 소집한다. 이사회는 구성원 2/3 이상의 찬성에 의해 의결된다.

제9조 항운교역소는 총재 1인, 부총재 약간명을 둔다. 총재는 이사장이 이사 중에서 지명하여 이사회의 임명을 받는다. 부총재는 총재의 추천에 의해 이사

회의 임명을 받는다. 총재는 항운교역소의 법정대표인이며 일상업무를 관장하여 이사회에 대한 책임을 진다.

제 3 장 회 원

제10조 회원자격을 취득하기 위해서는 아래 조건을 구비하여야만 한다.

- (1) 중국법인자격의 해운화물운수업종사자, 해운화물운수대리점, 선박대리업 및 항만관련기업과 기타 유관기업
- (2) 항운교역소의 모든 규정을 준수하여야 한다.
- (3) 상업적 신뢰도가 양호하여야 한다.

외국기업의 회원자격 취득조건은 국무원 교통주관부문이 별도로 정한다.

제11조 회원자격취득은 항운교역소 심사를 받은 후 입회수속 규정에 신청한다.

회원자격을 상실할 때에는 규정에 따라 탈퇴수속을 밟는다.

제12조 회원은 정회원과 임시회원으로 구분한다. 회원자격은 3월 이상이면 정회원이 되고 3월을 초과하지 않으면 임시회원이 된다.

제13조 회원은 아래의 권리를 갖는다.

- (1) 항운교역소의 업무에 대한 비평 및 건의
- (2) 회원이사를 추천하고 회원이사에 임명될 권리
- (3) 교역소내에서의 교역
- (4) 항운교역소 제공시설 사용권
- (5) 항운교역소로부터 정보를 제공받을 권리

제(1), (2)는 임시회원에게는 적용되지 않는다.

제14조 회원은 아래의 의무를 가진다.

- (1) 항운교역소의 모든 규정 준수
- (2) 회비 납부의무
- (3) 항운교역과 관련한 가격과 정보를 제공할 의무
- (4) 항운교역소에서 획득한 정보를 언론매체나 대중에게 전파·누설하지 않을 의무
- (5) 항운교역소의 관리·감독을 받을 의무

제(3)의 정보라 함은 회원의 상업상 비밀을 포함하지 않는다.

제15조 회원은 자체회의를 통하여 항운교역소의 업무에 대해 비평 및 건의를 제출할 수 있다. 자체회의는 회원 2/3 이상의 제기에 의해 소집될 수 있다.

제16조 회원은 항운교역소에 종사원을 둘 수 있으며, 이 종사원은 교역소의 교육훈련을 받아야 한다.

제 4 장 교 역 관 리

제17조 항운교역소의 교역범위

- (1) 해상화물운수
- (2) 항만업무
- (3) 선박용선
- (4) 선박매매
- (5) 국무원 교통주관부문이 교역을 허가한 기타 해운업무

제18조 회원의 교역대표는 단지 해당기업의 교역진행을 대표한다. 그러나 해상화물운수대리업무, 선박대리업무에 종사하는 회원은 제외한다.

제19조 비회원기업은 해상화물운수대리 혹은 선박대리업무의 회원대표에게 해당기업의 교역을 위탁할 수 있다.

제20조 회원은 아래 행위를 하여서는 아니된다.

- (1) 내부정보를 교역에 이용하거나 항운교역소에서 획득한 정보를 이용하여 장외교역을 하여서는 아니된다.
- (2) 거짓정보를 생산·유포하거나 기타 수단으로 교역질서를 교란시켜서는 아니된다.
- (3) 경영범위를 초월하여 교역할 수 없다.
- (4) 법률이나 법규에서 금하고 있는 기타 행위

제21조 경매방식에 의한 교역과 협상방식에 의한 선박매매교역은 교역쌍방이 항운교역소에 신용보증을 제공하여야 한다.

제22조 국제정기화물운수에 종사하는 회원은 해당기업의 운임을 항운교역소에 신고하여야 한다.

제23조 교역쌍방이 교역을 체결한 후에는 항운교역소에 일정의 수수료를 납부하여야 한다. 수수료의 기준은 항운교역소에서 방안을 마련하여 상해시 인민정부 교통주관부문과 물가주관부문에 보고하여 비준을 받아야 한다.

제24조 국가에서 별도로 규정한 것 외에 항운교역소내의 교역가격은 교역쌍방의 자체결정에 의한다. 항운교역소는 교역지도가격을 제정할 수 있다. 교역가격이 폭등하거나 폭락할 시 항운교역소는 최고가격 혹은 최저가격을 한정할 수

있고 필요시 교역의 거래중단을 선포할 수 있다.

제25조 항운교역소는 회원에게 적절한 시기에 정확하게 교역정보를 제공한다.

제26조 항운교역소 근무자는 청렴결백하고 법을 준수하여야 하며 어떠한 방법으로도 사사로이 관련기업에 이익을 획득케 할 수 없으며 내부정보를 누설하여서는 아니된다.

제27조 돌발적인 사고에 의하여 항운교역소의 업무가 정지되었을 때, 이사회는 즉시 상해시 인민정부와 국무원 교통주관부문에 보고하여야 한다.

제28조 회원과 교역대표가 본 규정을 위반하였을 시에는 항운교역소는 교역규정이 허용하는 모든 방법을 동원하여 당사자의 위반행위를 금지시켜야 하며 경우에 따라 경고하거나 교역행위를 임시 중단시킬 수 있고 회원자격을 박탈할 수도 있다.

제 5 장 쟁의처리와 법률책임

제29조 항운교역쌍방은 교역과정 중 발생한 쟁의에 대해 자율협상 해결하거나 항운교역소에 조정을 요구할 수 있고 관련법률에 따라 중재를 신청하거나 소송을 제기할 수 있다.

제30조 회원이 본 규정 제20조 제(1), (2)항의 각종 행위를 하였을 때에는 상해시 인민정부 교통주관부문에 의해 상황의 경중에 따라 경고를 받거나 위법소득을 몰수당할 수 있고 2만원 이하의 벌금을 납부하여야 한다. 회원이 동 규정 제(3), (4)항의 행위를 하였을 때에는 관련법률에 의해 처벌을 받는다.

제31조 본 규정 제22조를 위반하였을 시, 즉 운임신고를 하지 않았거나 신고 가격대로 집행하지 않았을 때에는 상해시 인민정부 교통주관부문으로부터 상황의 경중에 따라 경고를 받고 운항정지 및 5만원 이하의 벌금을 부과받는다.

제32조 항운교역소가 본 규정을 위반하였을 시, 즉 회원자격 미달기업의 입회, 임의적인 회원의 제명, 혹은 회원이 경영범위를 초과한 것이 명백한 데도 불구하고 이를 제지하지 않을 경우에는 국무원 교통주관부문으로부터 경고를 받고 상황의 경중에 따라 2만원 이하의 벌금을 부과받는다.

제33조 항운교역소가 본 규정 제17조를 위반하였을 시, 즉 임의로 영업범위를 확대하였을 경우에는 국무원 교통주관부문으로부터 경고를 받고 상황의 경중에 따라 5만원 이하의 벌금을 부과받는다.

제34조 항운교역소가 본 규정 제27조를 위반하였을 시, 즉 영업의 정지를 보고

하지 않았을 경우에는 국무원 교통주관부문으로부터 2만원 이하의 벌금을 부과받는다.

제35조 항운교역소가 본 규정을 위반하여 회원에게 경제적 손실을 받게 하였을 경우에는 법이 정한 바에 따라 손해배상을 하여야 한다.

제 6 장 부 칙

제36조 본 규정은 공포즉시 효력을 발생한다.

상해항운교역소 장정

제 1 장 총 칙

- 제1조 효율적이고 공평한 경쟁의 해운시장의 체계를 건립하며, 교역행위의 규범을 정하고, 공정한 교역의 보장과 순서에 맞춰 일을 진행하기 위하여 「상해항운교역소 관리규정」에 의거 본 장정을 제정한다.
- 제2조 상해항운교역소는 영리를 추구하지 않으며, 해운업무를 위한 교역장소, 시설, 정보와 기타서비스를 제공하는 사업법인이다.
- 제3조 항운교역소는 공개·공평·공정한 교역환경과 편리한 교역조건을 제공하며, 항운교역의 정상적인 진행을 보장한다.
- 제4조 항운교역소는 해상화물운수교역, 선박임대, 선박매매에 대한 교역활동 등과 시장질서와 교역자의 합법적인 권익을 보호한다.
- 제5조 항운교역소는 국무원 교통주관부문과 상해시 인민정부의 관리와 감독을 받는다.
- 제6조 항운교역소의 운영은 국가유관법규를 준수하여야 하며, 항운교역소 회원은 본 장정을 준수하여야 한다.
- 제7조 항운교역소 직원은 항운교역활동에 종사할 수 없다.

제 2 장 항운교역소 주소·자본금·업무·교역범위와 방식

- 제8조 항운교역소 주소 : 중국 상해시 동대명로 485-495호
- 제9조 항운교역소의 자본금은 인민폐 800만원으로 한다.
- 제10조 항운교역소의 업무
- (1) 교역장소 및 관련시설의 제공
 - (2) 교역활동의 조직
 - (3) 국제컨테이너선운수 운임신고제도의 집행
 - (4) 결산처리
 - (5) 교역시세 공포 및 기타 관련해운정보
 - (6) 법에 의한 회원 교역활동의 감독
 - (7) 정부주관부문에서 권한을 위탁받은 기타 업무
- 제11조 항운교역소 교역범위

- (1) 국제해상화물운수
- (2) 국내해상화물운수
- (3) 항만관련업무
- (4) 선박임대
- (5) 선박매매
- (6) 국무원 교통주관부문이 허락한 기타 해운업무

항운교역소 운영과정 중의 구체적인 교역범위는 「상해항운교역소 교역규칙」에서 확정한다.

제12조 항운교역소에서 채택한 경매·협상의 교역방식

제 3 장 회 원

제13조 회원은 정회원과 임시회원으로 구분하고 3월 이상의 회원자격을 갖춘자는 정회원, 3월을 초과하지 않은 자는 임시회원을 신청할 수 있다.

제14조 항운교역소 회원을 신청하고자 하는 자는 아래 조건을 구비하여야 한다.

- (1) 중국독립법인 자격을 갖춘 해상화물운수업무, 해상화물운수대리업무, 선박대리업무와 항만관련업무 기업 및 기타 유관기업체
- (2) 본 장정을 승인하고 항운교역소의 각종 규정을 준수할 것
- (3) 상업적인 신용도가 양호할 것

외국기업의 회원자격 취득조건은 국무원 교통주관부문이 별도로 정한다.

제15조 회원가입절차는 아래 규정에 의한다

- (1) 신청자는 「상해항운교역소 정(임시)회원 신청표」 및 관련서류를 제출한다.
- (2) 항운교역소는 신청자에 대하여 본 규정 제14조에서 열거한 사항을 심사하여, 회원신청표를 접수한 다음 날부터 30일 이내에 가부를 결정한다.
- (3) 항운교역소의 동의를 득한 후 정해진 수속을 밟으면 회원자격을 취득한다.
- (4) 항운교역소는 회원증을 발부한다.

제16조 정회원은 탈퇴를 하고자 하는 경우에는 30일 이전에 항운교역소에 서면으로 신청하고 항운교역소의 동의를 득하여야 한다.

제17조 회원은 아래 권리를 가진다.

- (1) 항운교역소의 업무에 대한 비평과 건의
- (2) 회원이사를 추천하고 회원이사에 피선될 권리
- (3) 교역소내에서 교역을 할 권리

- (4) 향운교역소에서 제공하는 시설의 사용
- (5) 향운교역소에서 제공하는 정보를 획득할 권리

제(2)항은 임시회원에게는 적용되지 않는다.

제18조 회원은 아래 의무를 이행하여야 한다.

- (1) 본 규정과 향운교역소 규칙 등 관련규정의 준수
- (2) 시기에 맞춰 회비 및 관련비용의 납부
- (3) 향운교역소에 제공하는 각종 가격 및 정보를 사실과 같게 하여야 함
- (4) 언론이나 대중에게 향운교역소에서 제공한 관련정보를 누설·전파하지 않아야 함
- (5) 향운교역소의 관리감독을 받아야 함

제19조 회원은 그 경영범위내에서 교역활동에 종사하여야 한다.

제20조 회원의 교역은 향운교역소의 관련규정에 따라 등기를 하여야 한다.

제21조 회원은 향운교역소에 교역에 종사하는 대표자를 두어야 하며, 이 대표자는 향운교역소에서 실시하는 교육훈련을 이수하여야 한다.

제22조 회원은 회원회의를 거쳐 향운교역소의 업무에 대한 비평과 건의를 제출할 수 있다. 회원회의는 회원 2/3 이상의 요구에 의해 소집된다.

제23조 향운교역소는 회원의 적격여부를 정기적으로 심사한다.

제 4 장 이 사 회

제24조 이사회는 향운교역소의 권력기구이다.

제25조 이사회는 이사장 1인, 부이사장 1~2인과 5~7인의 이사로 구성되며 총 인원수는 홀수이어야 한다. 이사회에는 2~3인의 회원이사를 둔다. 이사장과 부이사장은 상해시 인민정부와 국무원 교통주관부문의 공동임명을 받으며, 이사는 이사장의 지명에 대해 상해시 인민정부가 비준한다.

제26조 이사회는 매년 2회에 걸쳐 소집되며, 특수한 상황이 있을 시 이사장의 결정에 따라 특별회의를 소집할 수 있다. 이사회결의는 회원 2/3 이상의 표결 동의로 효력을 발생한다.

제27조 이사회는 주요 업무는 아래와 같다.

- (1) 향운교역소 장정, 교역규칙 및 기타 관련규정의 제정
- (2) 향운교역소의 업무계획과 보고의 심사
- (3) 향운교역소의 중대문제에 대한 결정 및 처리

- (4) 항운교역소 총재의 임명·해임
- (5) 회원자격 취소의 결정

제 5 장 총 재

제28조 항운교역소는 이사회 영도하의 총재책임제로 운영되며 총재는 항운교역소의 법정대표인이다. 총재는 이사장이 이사 중에서 지명하여 이사회의 동의를 받아야 하며 부총재는 총재가 지명하여 이사회의 동의를 받아야 한다.

제29조 총재의 직권

- (1) 이사회의 결의를 집행하고 이사회에 그에 대한 보고를 함
- (2) 항운교역소 일상업무의 주관
- (3) 항운교역소 내부기관 설치의 결정 및 간부에 대한 임면권
- (4) 직원의 임명과 퇴직에 관한 사항
- (5) 회원에 대한 자격취소 이외의 처벌결정
- (6) 교역의 임시정지에 대한 결정
- (7) 이사회에서 부여한 기타 직권

제30조 항운교역소는 총재 영도하에 업무를 집행한다. 부총재는 총재를 보좌하며 총재가 유고로 업무를 수행할 수 없을 때 총재의 직책을 대신 집행한다.

제 6 장 경비와 회계제도

제31조 항운교역소의 경비

- (1) 회비
- (2) 의석비
- (3) 교역수속비
- (4) 기타 합법적인 수입

제32조 항운교역소의 경비는 항운교역소의 일상경비, 건설 및 발전을 위해 사용함

제33조 회계제도

- (1) 국가의 관련법규와 재무회계제도에 따라 항운교역소의 회계제도를 제정한다.
- (2) 국가의 관련규정에 따라 항운교역소 주관부문과 제세부문에 연도별 재무 보고를 한다.

제 7 장 쟁의처리와 처벌

제34조 항운교역소는 회원이 교역과정 중 발생한 쟁의의 조정신청을 담당한다

제35조 회원은 교역과정 중 발생한 쟁의가 항운교역소에서 조정되지 않을 시 법에 따라 중재신청을 하거나 법원에 소송을 제기할 수 있다.

제36조 회원이 본 규정이나 항운교역소의 기타 규정을 위반하였을 시에는 「상해 항운교역소 위반회원에 대한 처벌방법」의 규정에 따라 처벌하고 경위에 따라 공고한다.

제 8 장 부 칙

제37조 항운교역소의 규칙 및 기타 관리방법은 별도 제정한다.

제38조 본 장정은 항운교역소 이사회에서 해석 책임을 진다.

제39조 본 장정은 이사회 통과후 효력을 발생한다.

상해항운교역소 교역규칙

제 1 장 총 칙

제1조 상해항운교역소의 교역활동규범의 원활한 진행과 당사자의 합법적인 권익 보호를 위하여 「상해항운교역소 관리규정」과 「상해항운교역소 장정」에 의해 본 규칙을 제정한다.

제2조 항운교역소의 교역활동은 공개·공정·공평과 신의성실의 원칙에 따라야 한다.

제3조 항운교역소의 교역범위는 국제해상화물운송, 국내연안과 양자강 화물운수, 항만업무, 선박임차와 선박매매 및 교통부에서 허가한 기타 업무로 한다.

제4조 항운교역소는 협상이나 경매를 교역방식으로 한다.

제5조 본 규칙은 항운교역소에서의 모든 교역활동에 적용된다.

제 2 장 교역지점과 시간

제6조 교역지점은 상해시 동대명로 485-495호 항운교역소내로 한다.

제7조 월요일에서 금요일까지를 교역일로 하며(법정공휴일은 제외), 교역일은 오전장과 오후장으로 구분, 오전장은 상오 9시반에서 11시반까지로 하며, 오후장은 13시에서 16시까지로 한다.

제8조 특수한 상황으로 교역의 정상적인 진행에 애로가 있을 시 개폐업시간을 변경하거나 교역의 일시중단을 선포할 수 있다.

제9조 교역의 시작과 끝은 경적을 울려 신호한다.

제 3 장 출시대표와 감리원

제10조 회원은 항운교역소에 교역인원을 파견하여 출시대표로 할 수 있다. 항운교역소에서 규정한 인원수를 초과하여 출시대표를 파견할 수 없다.

제11조 출시대표는 항운교역소에서 발급하는 증명서를 지참한다.

제12조 출시대표는 단지 소속회원의 지령에 따라 교역활동에 종사하며, 회원은 출시대표의 장내 교역활동에 대해 책임을 진다.

제13조 선박의 매매 이외의 출시대표는 교역이 이루어지기 전이나 예정가격 철

회전에 시장에 출두하여야 한다.

제14조 항운교역소 교역청의 근무인원은 감리원과 조작용으로 구분한다. 상기 인원이 교역청에 출입할 때에는 회장을 패용하고 규정된 복장을 착용하여야 한다.

제15조 감리원은 교역질서를 유지하고 교역행위를 감독하며 업무의 협의를 진행 시키고 자문에 응하며 출시대표의 업무위탁을 접수한다.

제16조 조작용은 접수된 업무의 전산처리를 위탁하고 교역에는 간여치 않는다.

제17조 별도의 인원이 교역청에 출입코자 할 때에는 항운교역소의 허락을 받아야 한다.

제 4 장 교 역 가 격

제18조 국가규정 이외의 교역가격은 교역쌍방의 자주적인 결정에 의한다. 항운 교역소는 항운시장의 구체적 상황에 따라 지도가격을 공포할 수 있으며 상하 유동폭을 규정할 수 있다. 교역가격이 폭등하거나 폭락할 시 항운교역소는 최고가격과 최저가격을 정할 수 있으며, 필요시는 교역의 일시중단을 선포할 수 있다.

제 5 장 교역조건과 절차

제19조 교역관련선박은 항운교역소에 등록하고 관련화물은 항운교역소 화물시세에 수록하여야 하며, 화물은 해상운수의 요구조건에 부합하여야 한다.

제20조 항운교역소의 교역절차

- (1) 교역위탁, 교역쌍방은 각자의 필요에 따라 교역을 위탁할 수 있으며 교역소의 전산시스템을 통해 공포한다.
- (2) 매매성립의향, 출시대표는 항운교역소에 대해 매매성립의향을 표시할 수 있다.
- (3) 협상, 항운교역소의 감리원은 매매의 성립을 위하여 협상을 진행시킬 수 있다.
- (4) 매매성립동기, 교역쌍방은 매매수립후 통일인쇄양식의 매매성립 동기표를 제출한다.

제21조 항운교역소에서 선박용선교역시 선박임대인이 수수료를 납부한다. 항운

교역소에서 선박매매교역시 선박매수인이 신용보증금을 보관시키고 선박매도인은 수수료를 납부한다. 합의서 이행 중 위약행위가 있을 시 신용보증금은 손해를 입은 자의 손실보상을 위해 사용되어질 수 있다.

제22조 항운교역소에 등록되지 않은 선박이나 수록되지 않은 화물은 항운교역소 내에서 거래할 수 없다. 이미 항운교역소 전산계통에 수록된 선박이나 화물을 철회할 시 항운교역소의 동의를 얻어야 하며 이 때 관련설명자료를 제출하여야 한다.

제23조 항운교역소에서 운수계약을 체결할 시 항만업무를 경영하는 회원은 우선적으로 하역권을 확보할 수 있다.

제24조 매매성립 등기표는 교역성립의 의향증명이며, 교역쌍방은 이를 엄격히 준수하여야 한다

제 6 장 부 칙

제25조 교역조작절차는 별도 제정한다.

제26조 본 규칙은 항운교역소가 해석 책임을 진다.

제27조 본 규칙은 이사회 통과후 시행한다.

사단법인 일본해운집회소 정관

제 1 장 총 칙

제1조(명칭) 본 사단은 사단법인 일본해운집회소(The Japan Shipping Exchange, Inc.)라고 한다.

제2조(사무소 소재지) 본 사단은 주된 사무소를 동경도 중앙구에 두며, 종된 사무소를 신호시에 둔다

제3조(목적) 본 사단은 해사에 관한 상거래의 건전한 진보발달을 도모하며, 널리 해사관계 제산업의 융성에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제4조(사업) 본 사단은 전조의 목적을 달성하기 위해 다음 각호의 사업을 한다.

1. 해사에 관한 제반의 학술연구
2. 해사에 관한 상거래상의 제계약서식류의 제정
3. 해사에 관한 조사, 정보 및 도서의 편찬·발행
4. 해사에 관한 일체의 분쟁에 대한 중재, 조정 및 해사에 관한 일체의 감정 또는 증명
5. 해사상거래의 계약 기타 관행 등에 관한 상담, 조언
6. 해사관계거래 촉진 조장을 위한 시설의 제공, 기타 조치
7. 기타 필요한 사업

제 2 장 회 원

제5조(회원의 종류) ①본 사단의 회원은 정회원, 찬조회원, 특별회원 및 명예회원으로 한다.

②정회원은 제3조의 목적에 찬성하며 또한 해운, 조선, 무역, 손해보험, 기타 여기에 관계있는 사업을 영위하는 개인 또는 법인 혹은 여기에 준한 단체, 기타 이사가 추천한 자로 한다.

③찬조회원은 제3조의 목적에 찬성하는 전항 이외의 개인 또는 법인 혹은 여기에 준한 단체, 기타 이사가 추천한 자로 한다.

④특별회원은 해사에 관한 학식과 경험이 있고, 또한 이사회가 추천한 자로 한다.

⑤명예회원은 본 사단에 대해 공로가 있고, 또한 이사회가 추천한 자로 한다.

제6조(입회 및 탈회) ①본 사단의 정회원 및 찬조회원으로 되고자 하는 자는 문서로서 신청, 이사회의 승인을 얻어야 한다.

②정회원 및 찬조회원이 탈회하고자 할 때는 탈회서를 회장에게 제출하여야 한다.

제7조(대표자의 지정) ①대표자 중 법인 및 여기에 준하는 단체는 그 대표자를 지정하여 신고하여야 한다. 이를 변경한 경우도 마찬가지이다.

②전항의 지정대표자는 본 사단에 관한 일체의 행위에 대하여 당해회원의 대표권을 가진다.

제8조(부원의 지정) ①정회원은 당해 회원의 직원 중에서 부원을 지정할 수 있다.

②정회원은 지명한 부원의 이름을 신고하여야 한다. 이를 변경한 경우도 마찬가지이다.

③부원은 정회원 대신에 총회 및 이사회에 출석하여 의결권을 행사할 수 있다.

제9조(입회금, 회비 등) 정회원 및 찬조회원은 별도로 정한 바에 의해 입회금 및 회비를 납입하여야 한다. 또한 필요한 경우에는 임시회비 혹은 특별부과금을 부담하여야 한다.

제10조(자격의 상실) 정회원 및 찬조회원은 다음 각호의 1에 해당할 때는 그 자격을 상실한다.

1. 탈회의 신청이 있을 때
2. 해산 및 파산, 금치산 또는 준금치산의 선고를 받은 때
3. 제명된 때

제11조(제명) 회원이 다음 각호의 1에 해당할 때는 총회의 의결에 의해 제명할 수 있다.

1. 본 사단의 명예를 손상하거나 본 사단의 취지에 반하는 행위가 있을 때
2. 두드러지게 회비를 납입하지 않은 때

제12조(권리의 포기) 정회원 및 찬조회원은 그 자격을 잃은 경우에 있어서도 입회비 및 이미 납입한 회비의 반환, 기타 재산일체의 청구를 할 수 없다.

제13조(회원명부) 본 사단의 회원명부는 주된 사무소에 비치하여 두고, 회원에 대한 변경이 있을 때마다 이를 정정하여야 한다.

제 3 장 임 원 등

제14조(임원의 정수) 본 사단의 임원으로서 이사 30명 이상 40명 이내(회장, 이사장, 전무이사, 상무이사를 포함), 감사 5명 이내를 둔다.

제15조(임원의 선임) ①회장, 이사장, 이사 및 감사는 총회에서 선임한다.

②이사는 선출에 의해 상임이사 18명 이내를 선임한다.

③회장은 정관 제30조에서 정한 상설위원회에서 선임된 위원장을 이사회에 승인을 거쳐, 이사에 임명할 수 있다.

④회장은 이사회에 승인을 거쳐 전무이사 1명 및 상무이사 2명 이내를 임명할 수 있다.

제16조(임원의 직무) ①회장은 본 사단을 대표하여 會務를 총괄한다.

②이사장은 회장을 보좌하여 이사회가 결정한 본 사단 일체의 업무를 집행한다. 회장에게 사고가 있는 때에는 그 직무를 대리한다.

③전무이사는 회장 및 이사장을 보좌하여 會務를 관장한다. 상무이사는 전무이사를 보좌하여 회무를 분장한다. 또한 전무이사가 결원인 때는 미리 정해진 순위에 따라 그 직무를 행한다.

제17조(감사) ①감사는 민법 제59조의 직무를 행한다.

②감사는 이사회에 출석하여 의견을 진술할 수 있다.

제18조(임원의 임기) ①임원의 임기는 2년으로 한다.

②임원은 임기가 만료하여도 후임자가 취임하기까지는 계속하여 존임하지 않으면 안된다. 다만 특별한 사정이 있는 때는 이사회에 승인을 거쳐 바로 퇴임할 수 있다.

③임기중에 퇴임한 임원의 보충선임은 이사회가 할 수 있다.

④보결 또는 증원에 의해 선임된 임원의 임기는 전임자의 잔여기간으로 한다.

제19조(임원의 처우) 임원은 명예직으로 한다. 단 전무이사 및 상무이사는 그러하지 아니한다.

제20조(고문) ①본 사단에 고문 약간명을 둘 수 있다.

②고문은 해사에 관한 학식과 경험이 풍부한 자 중에서 이사회에 승인을 거쳐 회장이 위촉한다.

③고문은 회장의 자문에 응하며, 또는 그 자문사항에 관하여 이사회 및 상임이사회에 출석하여 의견을 말할 수 있다.

④고문의 임기는 2년으로 한다.

제 4 장 회 의

제21조(총회) 총회는 통상총회 및 임시총회로 하며, 정회원으로서 구성한다.

제22조(총회의 소집) ①통상총회는 매사업년도 종료 후 2개월 이내에 회장이 소집한다.

②임시총회는 필요에 따라 이사회 심의를 거쳐 회장이 소집한다.

③총원의 5분의 1 이상에 해당하는 정회원으로부터 회의의 목적사항을 기재한 문서로서 임시총회 소집청구를 받은 때는 회장은 그 청구가 있는 날로부터 30일 이내에 회의를 소집하여야 한다.

④총회를 소집하고자 할 때는 이사회 심의를 거쳐 총회개최일의 2주전까지 회의의 목적사항, 일시 및 장소를 표시한 문서로서 이사회 심의를 거쳐 바로 이를 총회에 부의할 수 있다.

제23조(총회의 의결사항) 총회는 이 정관에 별도로 정한 것 외에 다음 사항을 심의결정한다.

1. 사업보고 및 수지결산
2. 사업계획 및 수지예산
3. 기타 중요한 사항

제24조(총회의 성립 및 의결) ①총회는 정회원의 과반수가 출석하지 않으면 성립하지 않는다.

②총회의 의장은 회장이 한다. 회장유고시는 이사장이 여기에 해당한다. 회장, 이사장 모두 사고가 있을 때는 출석이사의 선임에 의한다.

③총회의 의사는 출석정회원의 과반수로써 결정하며, 가부동수일 때는 의장이 이를 결정한다.

④총회에 출석하지 않은 정회원은 소정의 대리위임장으로써 의결권을 행사하며 또는 다른 출석 정회원 내지 부원에게 의결권 행사를 위임할 수 있다. 이 경우 그 정회원을 출석자로 간주한다.

제25조(의결권) 총회에서 회원의 의결권은 각각 1개로 한다.

제26조(의사록) ①총회의 의장은 그 의사록을 작성하여 적어도 다음에 언급한 사항을 기재하여 의장 및 의장이 지명한 출석회원 3명 이상이 이것에 기명날인하여 주된 사무소에 비치하여야 한다.

1. 회의의 일시 및 장소

2. 회원수 및 출석자수

3. 의사의 경과 개요 및 그 결과

제27조(이사회) 이사회는 이사로서 구성하며, 이 정관에 별도로 정한 것 외에 다음 사항을 심의결정한다.

1. 총회의 목적사항 및 그 내용, 일시 및 장소

2. 총회에 의해 위임된 사항

3. 기타 업무의 집행에 관한 사항에서 이사회가 필요하다고 인정한 것

제28조(이사회 소집) ①이사회는 회장이 소집하고 그 의장으로 된다.

②이사회는 이사의 과반수가 출석하지 않으면 성립하지 않는다.

③이사회 의사는 출석이사의 과반수로써 결정하며, 가부동수인 때는 의장이 이를 결정한다.

④이사회 의장은 의사록을 작성하여 이를 주된 사무소에 비치하여야 한다.

제29조(상임이사회) ①상임이사회는 회장, 이사장 및 상임이사로서 구성하며 본 사단 운영상 중요한 사항을 처리한다.

②전조의 규정은 상임이사회에 준용한다.

제 5 장 위원회

제30조(위원회의 설치) ①본 사단의 필요에 의해 이사회의 결의를 거쳐 상설 또는 임시의 위원회를 둘 수 있다.

②위원회의 위원은 정회원 및 정회원의 임원, 명예회원 및 당해사항에 관한 학식과 경험이 있는 자 중에서 이사회의 승인을 거쳐 회장이 위촉한다.

제31조(위원회의 운영) 전조에 규정한 사항 외에 위원회에 관한 사항은 이사회의 심의를 거쳐 별도로 정한다.

제 6 장 사무국

제32조(사무국) ①본 사단에 사무국을 둔다. 사무국은 사무국장이 주재한다.

②사무국에 관한 사항은 이사회의 의결을 얻어 회장이 별도로 정한다.

제 7 장 자산 및 회계

제33조(사업연도) 본 사단의 사업연도는 매년 4월 1일에 시작하여 다음 해 3월 31일에 끝난다.

제34조(자산의 구성) 본 사단의 자산은 입회금, 회비, 기금, 기부금 기타 수입으로 한다.

제35조(자산관리) 본 사단의 자산은 회장이 관리하며 그 관리방법은 이사회회의결을 얻어 별도로 정한다.

제36조(경비의 지불) 본 사단의 경비는 자산으로 지불한다.

제37조(사업계획 및 수지예산) 회장은 매 사업연도의 사업계획 및 수지예산을 작성하여 이사회회의결을 얻어 총회에 제출하여야 한다.

제38조(사업보고 및 재무제표 등) ①회장은 매 사업연도 종료후 2개월 이내에 그 사업연도의 사업보고서, 재산목록, 대차대조표, 수지결산서를 작성하여 감사의 감사를 거친 후 이사회회의 승인을 얻어, 총회에 제출하여야 한다.

②감사는 전항의 제서류에 대한 감사결과를 총회에 보고하여야 한다.

제39조(서류의 보존) 전조의 규정에 의해 총회의 승인을 거친 서류, 기타 일체의 회계장부 및 기록은 이를 주된 사무소에 비치하여야 한다.

제 8 장 정관의 변경 및 해산

제40조(정관의 변경) 이 정관을 변경하고자 할 때는 총회에서 출석한 회원의 3분의 2 이상의 의결을 얻어 운수대신의 허가를 얻어야 한다.

제41조(해산) 본 사단은 총회에서 출석한 정회원의 3분의 2 이상의 의결을 얻지 않으면 해산할 수 없다.

제42조(잔여재산의 처분) 본 사단의 해산에 따른 잔여재산은 총회에서 출석한 정회원의 3분의 2 이상의 의결을 얻은 후 운수대신의 허가를 받지 않으면 처분할 수 없다.

제 9 장 잡 칙

제43조(잡칙) 본 정관에 의해 본 사단의 업무를 집행하기 위해서 필요한 사항은 이사회회의결을 얻어 회장이 별도로 정한다.

부 칙

1. 이 정관은 운수대신의 허가가 있는 날로부터 시행한다. 단 제33조의 규정은 이 정관의 인가가 있는 해의 익년부터 시행한다.
2. 구 정관의 규정에 의한 출자는 이 정관의 시행에 따라 입회금으로 대체한다.
3. 정관 제15조의 규정에 상관없이 1972년 5월 31일부터 2년간에 한하여 이사의 정원을 44명 이내로 한다.

서울海運去來所 設立 및 運營方案

1997年 12月 24日 印刷

1997年 12月 30日 發行

編輯兼 洪 承 湧
發行人

發行處 韓國海洋水產開發院
서울특별시 강남구 삼성동 154-10

전 화 569-2761~8 FAX. 565-7403

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版·印刷 永信印刷公社 267-3550