

북한항구 입항절차

조성인*

〈목 차〉	
I. 서언	IV. 남북한 해운 교류의 원활화를 위해 고려되어야 할 사항
II. 북한의 개항항	
III. 북한 항구 입항절차	

I. 서언

1995년 북한의 수해피해를 지원하기 위한 쌀 15만톤이 남한 국적선박에 의해 운송되면서부터 국적선의 북한 항구 입항이 시작되었습니다. 그리고, 5년이 지난 2000년도에는 총 30만톤의 비료가 국적선에 의해 운송되었습니다. 물론 모두 다 아는 바와 같이, 1995년 이전부터 남한 해운회사의 외국적 용선선박들이 남·북의 바다를 연결하여 지속적인 운항을 하고 있었고, 현재에도 금강산 유람선을 제외하고도 최소 월 1회 이상 남과 북의 해운교류가 이루어지고 있습니다. 그렇지만, 남한 국적선이 북한에 입항하는 것은 남과 북 정부간 합의가 있지 않는 한 불가능한 실정이며, 남과 북의 합의에 의해 국적선이 북한에 입항하더라도 상당히 복잡한 절차를 밟아야 합니다.

이에 남·북의 해운 활성화를 위해 북한의 개항항구 및 선박이 입항하는 절차와 해운교류를 위해 고려되어야 할 과제들을 간략하게 정리하고자 합니다.

II. 북한의 개항항

북한 항구의 구체적인 상황은 공개되지 않고 있으며, 일반 상선들이 입항에 매우 중요한 수심마저도 정확하게 측정·확인되지 않고 있음. 특히, 북한 해역 내에서는 Echo Sounder 등 수심측정기로 수심을 측정하는 행위를 포함하여 사진촬영 및 개략적인 도면 작성도 엄격하게 금지되어 있는 바, 정확한 Data 확보가 어려운 실정임.

* 대보해운(주) 기획실 팀장

1. 남포항

- 북한의 최대 공업지역인 평양의 갑문이며, 북한을 대표하는 항구.
- 선석 : 약 9개, Draft : 약 10m
- Anchorage draft : 13~27m 수심
- 인천항과 같은 갑문으로 서해안의 큰 조수간만의 차를 극복한 항구.
- Panamax급 선박의 입항도 가능하나, 수심제한으로 인해 Anchorage에서 일부 Barge 작업 후 접안 작업을 수행해야 함.
- 남포항 입항 및 출항은 갑문 통과시간에 맞춰 이루어지며, 입항은 오전에 출항은 오후에 이루어짐.

2. 해주항

- 선석 2개, 수심 7m
- Anchorage 수심 11.4m
- 10,000 DWT급 선박까지 입항·작업이 가능함.

3. 원산항

- 선석 주변의 수심이 7.9m이며, Wharf 길이가 274m임.
- 통상 7,000DWT 이하 선박만이 입항가능.

4. 흥남항

- 선석 주변 수심이 6.7~7.9m임.
- Anchorage 수심 12m

5. 청진항

- 북한 해군이 주둔하고 있는 항구로써, 동항과 서항으로 나뉘어짐.
- 나진항과 함께, 청진~나진 지구의 중심항으로 자리잡고 있었으나, 주변 공단의 발전이 기대에 미치지 못하여 1997년 이후 무역량이 급감하였음.
- 1995년에는 약 20,000DWT급 선박도 입항하였으나, 수심(약 7.5m)이 낮아져 최근에는 10,000DWT급 선박의 입항도 어려운 실정임.

6. 정리

북한의 개항항구들은 주변의 공업단지를 중심으로 조성되어 있으나, 심각한 연료 및 전력난은 육상하역설비의 잦은 가동 중단 및 육상 운송수단 부족 등과 같이 북한 항구들의 기능저하로 연결되어 개항항구들이 본래의 기능을 잃어가고 있는 실정임. 더욱이 1994년부터 해마다 계속된 홍수로 인한 토사유입으로 북한 항구의 수심이 전반적으로 낮아져 있는 상황으로, 각 항구의 수심확보를 위한 조치가 필요한 상황이며, 또한 적정 수심 확보이전이라도 전면적인 수심 측정으로 선박의 안전한 입·출항 보장을 위한 조치가 필요한 상황임.

Ⅲ. 북한 항구 입항절차

1. 남한 내 절차

- 수송장비 운행 승인
- 한국 선원 승선한 경우, 북한 방문 증명 신청
- 북한 항해 완료 후 항해 완료 보고

2. 북한 절차

- Entry Permission : 입항 예정항구 북한 대리점(KOSA : Ocean Shipping Agency of the D.P.R.K)에 북한 항구 입항예정일 10일 이전(통상 화물 선적전)에 입항예정일, 화물종류 및 양 등을 통보, 입항허가 여부를 확인하는 절차임.
- 입항 예정일 통보
 - 정기선의 경우에는 매월 25일 이전에 KOSA에 다음 월 입항예정선박명, 국적, 호출부호 등을 통보
 - 부정기선의 경우에는 10일전에 입항예정일, 선명, 국적, 승무원 명부, 호출부호 등 선박의 전반적 사항을 통보하며, 입항 24/12/4시간 전에 선박 위치 및 속도 등을 통보함.
- 입항 수속
 - 입항 1시간 30분전 경 VHF로 입항하는 항구의 북한 대리점을 호출, 투표 예정시간 통보하면, 도선사 승선 시간 등 입항관련 제반 정보가 통보됨으로써 입항수속이 개시됨.
 - 투표 후, 투표 위치 통보하면, 도선사 1~2명, 위생검사원, 해안통행검사원 등이 승선함.

- 도선사 승선지점에서 통신실, 육분의, 망원경, 측심기 및 카메라 등이 시봉되며, 이 시점 이후부터 북한 대리점을 제외한 어떠한 곳도 선박과의 직접 교신이 중단됨.
- 선박의 접안 이후, 동·식물 검역, 세관검사 등이 이루어짐.
- 통상의 경우, 선박 접안 이후에도 작업 상황 확인 등을 위해 육상에 하선하는 경우에도 대리점의 허가가 있어야 하는 등 일반적인 국가와는 상당히 다른 규제가 많이 존재함.

IV. 남북한 해운 교류의 원활화를 위해 고려되어야 할 사항

남북 관계는 남북 정상간의 만남 이후 경의선 복원 사업 등을 통해 갈라져 있던 남북 경제를 하나로 합치기 위한 노력들이 이어지고 있습니다. 이와 발맞춰 남북 해운 교류 역시 활발해 질 것으로 기대하며, 그 동안 남북 해운을 경험한 실무자로서 남북 해운 교류의 활성화를 위해 평소에 문제로 느껴오던 사항을 정리하고자 합니다.

- 남북 직교역 시, 남한 내 절차 간소화
 - 선박의 출항을 위한 수송장비 운행 승인 및 항해 종료 후 보고 절차뿐만 아니라, 물자 교역을 위한 사전 승인제도 등의 절차 간소화 필요
- 교역 물자에 대한 검수 문제
 - 북한의 물품 수송 시 가장 어려운 문제는 무역업자들이 남한에 반입될 물품의 품질과 남한에서 반출된 물품의 인도 수량이 객관적으로 검증된 제3자에 의한 확인이 불가능하다는 점임. 오랜 시간 자본주의 사회와의 교류가 없었던 북한에서는 객관적 검증을 자신들에 대한 불신으로 받아들이고 있어, 북한 내에서 품질 및 수량에 대한 확인작업을 거부하여 선박에서 이를 요구하는 경우 선박의 출항이 상당기간 지연될 가능성이 상존함.
- 북한 해역에서의 사고 발생 시 처리 문제
 - 선박이 북한 해역에서 사고가 발생하는 경우, 이의 해결을 위한 방안이 현재에는 전무한 상황임. 세계 유수의 P&I Club 연락소로 북한 KOSA가 지정되어 있기는 하나, 통신 및 적절한 Surveyor 존재 여부도 확인되지 않고 있어, 현재는 북한 해역에서 사고가 발생하지 않기만을 바라는 실정임.
- 통신과 관련한 문제
 - 북한 해역에 외국선박이 입항하면 모든 통신장비가 시봉됨. 따라서, 유일한 통신 수단은 제3국에 위치한 중개 대리점을 통해 북한 KOSA에 선박과의 교신을 의뢰하는 방법밖에 없는 실정임. 이로 인해 작업 현황 및 선박 동정을 파악하는데 굉장한 어려움을 겪어왔음. 특히, 작업 중에 특이사항이라도 발생하는 경우에는 몇일간 선박 동정이 전혀 파악되지 않는 경우도 있었음. 이러한 문제 해결을 위해 남북간 전화

통화 또는 일정한 방법을 통한 직 교신 방안이 마련되어야 하는 실정임.

· 현행 법규로 인한 제약

- 해운에서는 선박의 임대차가 매우 활발하게 이루어짐. 따라서, 앞으로는 북한 선박을 남한 해운회사가 용선하는 경우도 있을 것임. 이 경우, 선박과 빈번한 교신이 필요하게 되며, 이 경우 남한 해운회사 직원은 불특정 북한 주민(선원)과 긴밀하게 접촉하게 됨. 이러한 상황이 발생하는 경우, 현행 법률로는 풀 수 없는 문제가 발생할 수 있으며, 만약 현 시점에서 북한 선박의 임대차를 위해 필요한 절차도 확인되지 않고 있는 실정임.

전반적으로 남·북의 해운교류에는 많은 장애가 존재하고 있는 것이 사실임. 특히 선박 운항의 기본사항인 항로 설정에 있어서도 북한 항구에 입항하는 선장들이 항상 고민하고 있는 실정임. 따라서, 남북 해운교류를 위한 조속한 협의가 필요하다 사료됨.