

# 韓國海運의 發展過程에 關한 研究

尹 常 松

## A Study on the Process of Development of Korean Shipping

Yun, Sang-Song

目 次	
I. 序 論	VI. 發 展 期
II. 草 創 期	V. 結 論
III. 形 成 期	參 考 文 獻

### Abstract

The purpose of this paper is to establish the order and system in maritime administration and to contribute to the development of Korean Shipping in the aspect of management and administration.

In this paper the author has intended to find out the unique characters, types and periodic features of Korean shipping. At the same time, the peculiar concept and origin of our shipping and its changing process have been studied. The development of Korean shipping is classified into three periods by the author: (1) beginning period from the earliest records of history to 1910; (2) founding period from 1910 to the establishment of the Republic of Korea Government; (3) developing period from the establishment of our government to the present.

Considering the difference in nature between shipping and maritime administration, the author dealt with them respectively and the former firstly, then the latter secondly in logical order.

## I. 序 論

本論文의 目的은 우리나라 海運 및 海運行政의 發展過程을 歷史的으로 分析·檢討함으로써 우리나라 海運行政의 秩序와 體系를 確立하고 앞으로의 우리나라 海運發展에 行政學的으로 貢獻하고자 하는 데에 있다.

本論文에서는 특히 우리나라 海運行政의 固有한 性質, 形態 및 時代的 特徵을 發見하는데 努力했으며 original 한 概念과 制度의 發芽를 探究하고 또한 그 變遷過程도 아울러 考察하였다.

筆者는 우리나라 海運 및 海運行政史를 便宜上 3段階로 分類하였다. 卽 古代로부터 1910년까지를 草創期라 보고 1910년부터 大韓民國政府樹立時까지를 形成期라 稱하였으며 그 後로부터 1968년까지의 Period를 發展期라고 불렀다.

海運과 海運行政의 性質의 差異點을 考慮하여 兩者를 獨立的으로 論하였는데 論理的 順序로서 海運을 먼저 認明하고 그 다음에 海運行政面을 다루었다.

## II. 草創期(古代—1910年)

本節에서는 우리나라 海運 및 海運行政의 發祥의 起源을 發見하고자 한다.

草創期의 特徵으로서는 주로 漕運과 租稅를 中心으로 한 前近代의 또는 原始的 段階를 들 수 있으나 現代의 意義의 概念과 制度는 찾아 볼 수 없었다.

史前時代에 있어서의 韓半島 海上交通에 대해서도 밝혀진 바가 없다.

崔南善의 古事通<sup>1)</sup>에 의하면 「지방에서 二千七百年 前부터 支那에는 큰 戰亂이 여러 百年 繼續하여 백성이 避難하여 살 곳을 차질 때, 朝鮮의 조흔 말을 듣고...東方의 사람은 바다를 건너서 연방 朝鮮안으로 드리워서 사랏다...」라고 되어 있다.

이것을 볼 때 西紀 紀元前 600年代에 벌써 中國本土와 韓半島間에 海上交通이 이루어졌던 것으로 推測된다.

韓國海洋史<sup>2)</sup>의 記錄을 보면 西紀 1世紀에 櫛文土器를 使用하던 種族들이 原始的 船舶을 가지고 沿岸航行을 한 것으로 되어 있다. 또한 史前遺物의 文化樣相에서 韓半島와 日本의 것이 서로 類似한 점으로 미루어 볼 때 그 當時에 벌써 彼此間에 緊密한 海上交通이 있었던 것 같다.

그 뿐만 아니라 新羅人의 對唐貿易은 公貿易과 私貿易에 있어 대단히 發達하였었다. 公貿易은 소위 朝貢이라는 形式으로 이루어졌고, 私貿易은 民間人에 의하여 이루어진 것으로서, 對

1) 崔南善, 古事通(京城: 三中堂書店, 1943), p. 12.

2) 海軍本部 戰史編纂官室, 韓國海洋史(서울: 海軍本部, 1955), pp. 55-56. 櫛文土器를 使用하던 時期의 年代에 대해서는 歷史家間에도 異論이 區區한데 大體로 新石器時代 末期인 西紀 紀元 前後로 보는 學者가 많다.

唐 海上交通이 頻繁해짐에 따라 公·私貿易의 規模는 점차 더욱 커졌다. 그 交通路로는 지금의 全南 靈岩方面에서 黑山島를 經由하여 上海方面으로 통하는 것과 京畿道 南陽灣에서 黃海를 건너 山東方面으로 가는 길이 있었다<sup>3)</sup>.

이 밖에도 玄海灘을 舞臺로 삼아 日本沿岸에 進出하여 活躍하기도 하였고, 西南海를 根據로 하여 西쪽의 中國 및 東쪽의 日本과 交易하여 東方의 海上權을 독차지 하고 있었다.

즉 當時 黃海에는 中國人 海賊이 橫行하여 新羅人이 그 奴隸로 많이 끌리어 갔었다. 828—9年頃 新羅 興德王時代에 이 海賊을 退治한 張保皋는 海上活躍의 快傑로서 淸海鎮을 根據로 하여 一大 軍事的 勢力을 扶植하였을 뿐만 아니라, 船舶을 많이 建造하여 中國과 日本으로 往來하면서 大規模의 貿易을 하여 海上의 霸王 노릇을 하였다<sup>4)</sup>.

848年(文聖王 9年)에는 日本의 入唐僧을 新羅商船이 輸送하였다 하니<sup>5)</sup> 그 當時의 頻繁한 海上交通은 이 史實으로서도 充分히 알 수 있다.

高麗 初期에 이르러서는 重要的 水路에 漕倉을 두어 漕運을 國家財政上으로 重要視하는 등 國內海運은 상당한 關心꺼리로 되어 있었다.

한편 國際的으로서는 對宋 海上交通이 契丹의 政治的 壓力으로 40餘年間이나 絶交되었으나, 宋商의 麗京出入은 前과 다름 없이 繼續되었다. 1058년에는 靈岩地方의 木材를 採伐하여 大船을 建造하여 宋과의 交易을 計劃하였으나 宰臣들의 反對로 中斷되고 말았다.

1223年(高宗 10年)부터는 日本邊海의 不良輩들로 이루어진 倭寇가 高麗沿海는 勿論 元의 沿海까지도 隨時로 侵犯하여 왔는데 高麗의 戰艦은 1380年(禰王 6年)에 錦江入口을 侵入한 倭寇船 500隻을 擊破 全燒시킨 바 있다. 1388年(昌王 元年)에는 戰艦 100隻으로 倭寇의 巢窟이었던 對馬島를 征伐한<sup>6)</sup> 일도 있었는데 이러한 史實로 보아 高麗末葉의 海上勢力은 대단하였음을 짐작할 수 있다.

이와 같이 이 時代의 韓國人은 海洋進出에 대한 天稟的 素質을 지니고 일었는데도 不拘하고 當時의 社會階級制度가 上流層, 庶民層, 賤民層으로 이루어져서 海運은 賤民層에 屬하는 職業으로 賤視되었기 때문에 歐洲諸國이나 日本에 比하여 海運의 發展은 크게 뒤떨어지게 된 것이다.

이제 草創期의 海運行政을 살펴 보건대 古朝鮮時代에는 海上交通이 原始的이었으므로 海運行政이라고 할 만한 것이 있을 수 없었다.

그러나 新羅時代에 와서는 상당한 海上交通이 있었다. 三國史記에 의하면 眞平王(597—632年) 때에 船府署가 있었고 文武王(661—681年) 때에는 船府令一員을 두어<sup>7)</sup> 南支那海까지 통하게 하

3) 震檀學會, 韓國史〈古代編〉(서울: 乙酉文化社, 1956), p. 706.

4) 李丙謙, 韓國史大觀(서울: 普文閣, 1964年), pp. 143-145 參照.

5) 金孝錄, 海運經濟論(서울: 章旺社, 1954), p. 46.

6) 李基白, 國史新論(서울: 泰成社, 1961), pp. 191-192 參照.

7) 海運10年略史(서울: 交通部海運局, 1955), p. 6.

이 新羅의 威勢를 보여 주었으며 또 沿岸交通으로는 稅穀漕運 등이 있었다 하니 이러한 것이 우리나라 海運行政의 起源이 되었다고 할 수 있다.

高麗時代의 漕運은, 國家의 租稅收入으로 徵收되는 穀物을 水路에 의하여 王京에 輸送하는 國家運營의 生命線의 役割을 하였다<sup>8)</sup>. 즉 成宗時에 있었던 內·外官職의 大改革에 의하여 重要水路邊 12個處에 漕倉을 두어서 收集된 租稅를 京倉에 漕運하여 國家財政上 重要한 役割을 擔當케 하였다. 12個倉의 名稱과 位置는 正確히 밝혀진 바 없으나 韓國海洋史에 의하면 <第1表>와 같다.

地 名	倉 名	浦 名	現 地 名
忠 州	德 興 倉	麗 水 浦	忠北忠州郡可金面(漢江岸)
原 州	興 元 倉	銀 蟾 浦	江原道原州郡富論面(漢江岸)
牙 山	河 陽 倉	便 涉 浦	京畿道振武郡(安城川河口)
富 城	永 豐 倉		忠南端山郡聖淵面
保 安	安 興 倉	濟 安 浦	全北扶安郡沙律浦下流
臨 防	鎮 城 倉	朝 宗 浦	全北熊津江河口
羅 州	海 陵 倉	通 津 浦	全南羅州錦江岸
靈 光	芙 蓉 浦	芙 蓉 浦	全南靈光南方河川下流
靈 岩	長 興 倉	潮 東 浦	全南靈光東方河川下流
昇 州	海 龍 倉	潮 陽 浦	全南順天東川河口
泗 州	通 陽 倉	通 潮 浦	泗川南方十里
合 浦	石 頭 倉	螺 浦	慶南馬山

資料：海軍本部 戰史編纂官室, 韓國海洋史, 1955, p. 55, pp. 139-140.

그런데 이들 漕倉中 忠州와 原州만이 內陸에 있어서 漢江을 利用하였고, 다른 漕倉들은 海岸地方에 設置되어 沿岸航海로써 開城에 漕運한 것이 原則으로 되어 있었다.

이 一聯의 漕倉은 所管地域의 租稅收納이 끝나면 翌年 漕運時期까지 이를 保管하였다가, 京倉에 가까운 곳에서는 4월까지, 遠隔地에서는 5월까지 漕運하였다.

또 그 細則으로서 期間內에 發船한 것이 難破되어 3人 以上の 艀工, 5人 以上の 水夫가 沈沒했을 때는 追徵치 않았으나, 期間後에 發船하여 難破했을 때에는 그 州縣官과 倉官은 勿論 生還한 艀工, 水夫에 까지도 同等하게 追徵시키는 등의 制度가 마련되어 있었다. 또 다음과 같은 措置까지 併行되었음은 興味로운 일이라 하겠다.

8) 李丙燾, op. cit., p. 170.

첫째, 1,000年代의 中葉인 靖宗時代 以後에는 漕運의 隻數와 積載量을 漕倉別로 다음과 같이 制限하였다.

靖宗時의 漕運隻數와 積載量

倉	名	編	制	各 船 積 載 量
德	興	倉	平低船 20隻	200石
興	元	倉	" 21隻	200名
기	타	倉	哨馬船 6隻	1,000石

資料 : 韓國海洋史, 1955, p. 141.

즉 河川을 많이 利用하는 內陸倉에는 規模와 吃水가 작은 平底船, 海岸線 가까이 設置된 기타 10個倉에는 積載量이 많은 哨馬船으로 編成케 하였다.

둘째, 高麗 末期에 이르러 難破의 防止策으로 頻繁히 覆沒하는 險所인 安興梁을 避하기 위하여 瑞山·泰安郡의 最狹部인 掘浦를 뚫어 加露林港에 通하게 하는 工事を 數次 着手한 일이 있었다. 그런데 이러한 工事は 尼륙 成功하지는 못하였으나 現代의 水路, 運河 또는 浚渫 등의 工事に 該當하는 港灣行政의 始初가 된 것이라고 볼 수 있다.

<第2表> 成宗時의 漕運運賃

倉	名	運 賃
朝	陽, 石 頭	5石에 1石
海	龍	6石에 1石
長	興, 海 陵	8石에 1石
芙蓉, 鎮安, 安興		9石에 1石
河	陽	13石에 1石

資料 : 韓國海洋史, p. 141.

이와 같은 運賃과 賠償은 다 田夫의 負擔으로 되어 있었으나 農民의 勞苦는 極甚하였다. 그러다가 高麗朝의 王權이 整備됨에 따라 漕運도 圓滑하게 運營되었는데 後期에 이르러서는 中央權力의 衰退로 國家行政이 癱痺되었고 특히 沿岸漕運船이 倭寇의 好餌가 됨으로써 점차 廢倉하기에 이르렀다.

李朝時代의 海運을 보면 國內水運으로는 高麗時代와 같이 漕運이 있어서 海路는 勿論 漢江과 連絡할 수 있는 河川까지도 이에 利用되었다. 즉 海岸과 河口 또는 上流의 適當한 場所에 各各 海運倉과 水運倉을 두어 京倉에 運送하는 海運이 存在하였다.

또 對外海運으로서는 對日 海上交通이 있었지만 1400年代 世宗朝初에 對馬島를 征伐한 後 杜

9) 韓國海洋史, op. cit., p. 350.

絶되었는데, 그로 인하여 物資의 供給을 받지 못하게 된 對馬島人은 크게 苦痛을 느끼게 되었다. 그리하여 對馬島主 宗貞盛이 謝罪와 아울러 通交許可를 申請하여 왔으므로 그 請을 許諾하여 熊川의 乃面浦, 東萊의 富山浦(釜山) 및 蔚山の 鹽浦 등 三浦를 열어 倭人의 貿易交通을 公許하고 거기에 倭館을 두어 居留, 交易 또는 接待의 場所로 삼았다.

李朝 末葉에 와서 海運은 또다시 不振하게 되었는데 이것은 鎖國政策에 起因한 것이었다. 帝政露國 大藏省編 韓國誌<sup>10)</sup>는 이에 관하여 「韓國政府는 鎖國主義를 取하게 되어…遠洋航海도 嚴禁된 만큼 韓國의 航海業의 萎縮된 것도 그 結果라고 아니 할 수 없다」라고 記錄하였다.

그런데 그 後 鎖國政策을 버리고 1876年 2月 日本의 植民政策의 豫備의 段階에 지나지 않은 兩國間의 修交條約이 締結되어 翌年부터 對日通商이 시작되었다. 그리하여 日本은 日本郵船會社의 前身인 當時의 三菱會社로 하여금 長崎 및 對馬島와 釜山間에 航路를 新設하였는데, 이것

〈第3表〉 1893年(高宗 30年) 各國 貿易船 入港 一覽表

區 別	國 名	隻 數	噸 數
汽 船	朝 鮮	141	34,662
	日 本	383	281,655
	清 國	18	14,011
	其 他	39	27,441
	小 計	581	357,769
帆 船	朝 鮮	149	6,804
	日 本	55	5,174
	清 國	—	—
	其 他	—	—
	小 計	204	11,978
장 크	朝 鮮	—	—
	日 本	518	17,395
	清 國	19	365
	其 他	—	—
	小 計	537	17,760
總 計		1,322	387,507

資料：李基白, 國史新論, 1961, p. 301.

이 韓國에 있어서의 外國航路의 始初가 된 것이다.

이와 같이 日本은 그 海運勢 力を 점차 強化하여 1880年에 住友會社가 大阪·釜山間의 航路를, 1885년에는 日本郵船會社가 釜山과 元山經由의 海蔘 航路와 仁川經由 芝罘, 天津 및 牛莊에 이르는 航路를 開設 함으로써<sup>11)</sup> 韓國海運은 實質의 으로 日本의 支配下에 놓이게 되었다.

當時 貿易品을 積載하고 開放된 三港에 出入한 商船은 主로 日本人 所管으로서 그 實績을 보면 1887年(高宗 24年)의 總入國 商船 716隻 181,297噸 中の 673隻 172,337噸을 차지 하고 있었다<sup>12)</sup>. 이 船舶들은 上海에서 輸出되는 洋品을 日

10) 震檀學會, 韓國史〈最近世編〉, op. cit., p. 94.

11) 金孝錄, op. cit., p. 46.

12) 李丙巖, op. cit., p. 497.

本의 神戶, 長崎 등에서 轉積하고 來航하였다. 또한 1893年(高宗 30年)에 우리나라에 入港한 船舶과 國別 輸出入貿易額을 보면 <表3表> 및 <第4表>와 같이 日本所管의 船舶隻數에 있어서 全體의 70% 以上이며 貿易額에 있어서도 60% 以上이었음을 볼 수 있다.

<第4表> 893年<高宗 30年> 國別 輸出入額 比較表 單位: 圓

國名	輸 出 額	%	輸 入 額	%
清 國	134,085	7.9	1,905,698	49.1
日 本	1,543,114	90.9	1,949,043	50.2
露 國	20,917	1.2	25,414	0.7
計	1,698,116	100.0	3,880,155	100.0

資料: 李基白, 國史新論, p. 302.

그 뿐만 아니라 國內海運에 있어서도 在來의 帆船은 造船技術의 不足으로 運航에 不適하였으므로 韓國政府는 開國에 따라 外國船舶을 雇備하지 않을 수 없게 되었다. 外國船舶은 規則上 未開港 港口의 出入이 不可能하였으므로 그 解決策으로서 修好條規와 附隨規則 등을 適用하여 日本船舶의 自由로운 沿岸航行을 可能하게 하였다.

그리하여 韓國海運은 完全히 日本人手中에 들어가고 우리 政府에는 海運에 關聯된 施設조차 거의 없는 形勢이었다. 그리다가 淸日戰爭이 끝난 後에야 겨우 海運의 必要性을 覺醒하게 되어 1896年에 비로소 政府가 所有하였던 蒼龍, 顯益 및 海龍 등 3隻을 日本郵船會社에 貸與하여 政府保護下에 北韓方面으로 就航케 하였다<sup>13)</sup>.

이와 때를 같이 하여 既開港場인 仁川 外에 새로이 鎮南浦, 木浦 및 群山 등을 開港하여 內外貨物의 增加를 보게 되었다. 이리하여 韓國人間에도 海運에 대한 關心이 생기게 되어 1900年에 仁川在住 韓國人들이 中心이 되어 內地郵遞와 貨物輸送을 目的으로 한 資本金 20萬圓의 合資會社를 創立하여 日新號(147噸), 順新號(97噸) 등 2隻의 社船과 蒼龍(536噸), 顯益(709噸) 및 漢城號(1,027噸) 등 3隻의 政府所有船으로서 仁川港을 起點으로 鎮南浦, 群山, 濟州, 釜山 및 元山까지의 沿岸航路를 開拓하였다. 또한 1901年에는 仁川在住 韓國人들 만으로 通運社라는 汽船會社를 創立하여, 日本人이 漢江航路에 使用하던 天草丸과 住江丸 등 2隻을 讓渡받아 海州와 京畿·忠淸 兩道間의 沿岸航運에 着手하였다<sup>14)</sup>.

그 後 諸般 國內事情이 複雜해 짐에 따라 政治的 利害關係를 둘러싸고 諸外國은 그들의 勢力 扶植 手段으로서 海港의 使用과 沿岸의 航海權을 獲得하려고 努力하였다. 마침내 1904年 露日 戰爭後 韓·日間에 議定書가 成立됨으로써 前記 兩 會社의 運航은 中止당하고 韓國沿岸의 航海

13) 柳川 勉, 朝鮮交通及運輸(京城:朝鮮事情社, 1925), p. 109.

14) 韓國海洋史, op. cit., pp. 428-429 參照.

權은 또다시 日本人 手中에 들어갔다.

1905年 露日戰爭에서 勝利한 日本政府는 1908年 元山에 있는 吉田船船部에 대하여 3萬圓을 貸與, 釜山과 雄基間에 命令航路를 開設케 하였는데, 이것이 우리나라에 있어서 日本政府가 開設한 最初의 命令航路가 된 것이다<sup>15)</sup>.

1909년에 釜山汽船이 新設되자 韓國政府는 3萬圓을 貸與하여 浦項과 釜山間의 命令航路에 就航토록 하였으며 또 木浦의 日人 竹內<sup>16)</sup>에게 年額 5千圓을 貸與하여 多島海와 木浦 및 群山間의 命令航路를 開設케 하였다.

이와 같은 日本人에 대한 補助金의 下附와 沿岸航行에 대한 特典의 賦與는 원래부터 海運知識이 薄弱하고 民族資本이 缺乏한 韓國海運을 完全히 日本人手中에 專擔시키게 하였으므로 韓國海運이 發展할 餘地는 完全히 없어졌다.

李朝時代의 海運行政面을 考察하던 역시 高麗時代와 같은 漕運과 漕倉制度의 段階에서 더 벗어난 것이 없었으나 時日이 經過함에 따라 차츰 重要한 國家的 問題로서 論議되어 그 制度整備에 관한 여러가지 行政의 施策이 있게 되었다. 즉 當時의 漕倉은 時代의으로 變移하여 戶曹管下로서 全羅道와 忠清道에 各各 1倉씩, 宜惠廳 管轄로서 嶺南에 3倉이 있었으며, 漕艇의 積載量과 收納期限도 地方에 따라 別途로 定하는 등의 制度가 마련되었다.

또한 漕艇外의 一般 民間船舶을 有償徵發하여<sup>17)</sup> 漕運에 補充하는 制度도 있었는데 이는 現代의 徵發制度和 恰似하다.

이러한 漕運制度 以外에 造船獎勵政策도 마련되었다. 그 例로는 造船用 材木에 限해서 新造・補修別로 所要量을 規定하여 伐採禁止 山林도 伐採할 수 있도록 한 特例를 들 수 있다.

또 水路政策으로서는 高麗時代에 試圖되었던 마와 같이 冠丈頭과 孫仝頭 附近에 運河를 만들어 險路를 避하려 하였으나 이 計劃은 實現되지 못하였다<sup>18)</sup>.

漕運에 의한 稅制面을 본다면 漕船은 無稅였으나 漁船에 대하여는 이를 戶曹와 各其 所屬官廳에 登錄케 하여 課稅하였다. 그 課稅原則은 大略 다음과 같이 경우에 따라 서로 다른 基準<sup>19)</sup>에 依據해서 課稅하였다. 즉 ① 完全한 船舶과 半破船에 대한 差異, ② 宮廷의 直屬船舶은 無

15) 朝鮮郵船株式會社 25年史(京城: 朝鮮郵船株式會社, 1937), p. 3.

16) 柳川 勉, op. cit., p. 110에는 竹內라고 되어 있다.

17) 韓國古典國譯委員會, 國譯大典會通(서울: 高天出版社, 1960), p. 218.

18) 安興梁을 避하려는 運河는 蘇泰(泰仁) 縣境 즉 現 瑞山郡泰安 東方의 半島頂部를 掘鑿하고자 한 것으로 高麗代에도 仁宗, 恭愍王 兩代에 試圖되었다가 이루지 못하고 朝鮮 世祖代에도 申叔舟가 이를 推進하였으나 成功하지 못하였으며 그 뒤에도 孝宗, 顯宗, 兩代에 그 議論이 있었으나 着手되지 못하였으나 이곳이 泰安掘浦이다. 顯宗10년에는 安興 南・北에 각각 倉을 두어 漕船의 稅穀은 南倉에서 下陸하여 車馬로 北倉까지 보내고 漕船은 空船으로 冠丈項을 지나 北倉에서 다시 稅穀을 싣도록 하였으나 民弊가 많아 곧 廢止되었다. 孫仝項을 避하려는 運河는 富平地의 最短距離를 뚫어 幸州西方의 漢江으로 直結코자 한 것으로 麗代에도 崔怡가 試圖한 일이 있고 朝鮮代에도 金安老가 復始하다가 成功하지 못하였다. 이곳이 金浦掘浦이다. (萬機要覽 財用編 漕轉, 震檀學會, 韓國史〈近世前期編〉, pp. 531-532 參照)

19) 韓國海洋史, op. cit., pp. 415-418.



稅, ③ 漁船稅의 基準은 漁獲에 依據, 一定基準 以下의 船舶은 免稅, ④ 商船에 對해서는 船舶稅 以外에 行商稅 附加 및 船型의 大小에 따른 稅率의 差等 등이다. 또한 이와 같은 基準 以外에 特殊目的으로 使用되는 船舶에 對하여는 免稅 또는 減稅制度가 있었다. 그 例로서 六鎭所 管의 漁·監·船稅는 本部에 留置하였던 制度를 들 수 있다.

그러나 이러한 稅率도 實際로는 行政의 紊亂으로 말미암아 原則대로 適用되지 못하였다. 따라서 水運은 衰退되었고 私船所有主는 苛酷한 船稅徵收의 對象이 되었다. 또한 商船의 輻輳하는 着港地에는 客主와 土豪들이 不當한 浦口錢을 徵收하는 惡習이 橫行되었다. 이와 같은 船稅制度가 우리 民族의 海洋進出意慾을 衰退시킨 하나의 原因이 되었다고도 볼 수 있겠다.

다음으로 對外的인 海運行政面을 보면 주로 日本船舶에 對한 就航制限政策과 李朝 末期의 屈辱的인 對口關係에 根據를 둔 日本海運行政의 實質的인 干涉을 들 수 있다. 즉 韓日修交條規가 法的인 根據로 되어 이루어진 여러 章程과 規則<sup>20)</sup>에 依據하여 日本船舶은 韓國에서 自由로운 運航을 할 수 있는 反面에 韓國人에 對하여는 零細海運까지 抹殺시키려고 壓力을 加하였다. 그 一例로서 日本海運業者들은 1906年 10月 15日에 當時의 統監 伊藤博文에게 「韓國船舶에 對한 檢査法 制定에 關한 請願書」<sup>21)</sup>라는 越權的인 建議書를 提出하여 韓國船舶에 對한 行政的 統制를 加할 것을 建議하였다. 이 請願은 韓日合併과 동시에 實施되었는데 이것은 비록 日帝의 強迫에 의한 것이었으나 우리나라에 있어서 船舶檢査法實施의 契機가 된 것이다.

統監府가 設置된 後 韓國政府는 海運業의 獎勵를 위하여 日本人 經營의 韓國沿岸航路에 對하여 補助金을 支給하여 數線의 命令航路를 開設케 하였다.

이 航路는 1910年 韓日合併과 동시에 自動的으로 朝鮮總督府의 管轄로 繼承됨으로써 우리나라 海運行政의 自主性은 完全히 喪失되고 말았다.

### Ⅲ. 形成期(1910—1948年)

形成期의 우리나라는 日本 및 美軍政의 支配下에 놓여 있었으므로 自主性 있는 海運 및 海運行政을 期待할 수 없었다.

그러나 保有船舶噸數의 增加, 內·外航의 開始, 各種 海運關係法令의 發布, 命令航路의 開設, 또는 여러 港灣의 修築 등의 實績으로 볼 때 이 時期에 現代的 意義의 海運과 그 行政이 우리

20) 1876年 8月에 締結된 通商章程中 於朝鮮國 議定諸港 日本國人民 貿易規則 第8則은 「朝鮮政府或是其人民にして諸物品を不開港の國岸に運輸せんとするときは日本國商船を雇入ることを得べし雇主或し人民ならば朝鮮政府の免狀に照して雇役すべし」로 되어 있고 1890年 10月에 公布된 在朝鮮國 日本人民 貿易規則并 海關稅目 第99條에 는 「朝鮮國沿海運輸の領相數、及( )日本國商船其( )何國の物品たるもの

稅, ③ 漁船稅의 基準은 漁獲에 依據, 一定基準 以下의 船舶은 免稅, ④ 商船에 對해서는 船舶稅 以外에 行商稅 附加 및 船型의 大小에 따른 稅率의 差等 등이다. 또한 이와 같은 基準 以外에 特殊目的으로 使用되는 船舶에 對하여는 免稅 또는 減稅制度가 있었다. 그 例로서 六鎭所 管의 漁·監·船稅는 本部에 留置하였던 制度를 들 수 있다.

그러나 이러한 稅率도 實際로는 行政의 紊亂으로 亂하여 原則대로 適用되지 못하였다. 따라서 水運은 衰退되었고 私船所有主는 苛酷한 船稅徵收의 對象이 되었다. 또한 商船의 輻輳하는 着港地에는 客主와 土豪들이 不當한 浦口錢을 徵收하는 惡習이 橫行되었다. 이와 같은 船稅制度가 우리 民族의 海洋進出意慾을 衰退시킨 하나의 原因이 되었다고도 볼 수 있겠다.

다음으로 對外的인 海運行政面을 보면 주로 日本船舶에 對한 就航制限政策과 李朝 末期의 屈辱的인 對日關係에 根據를 둔 日本海運行政의 實質的인 干涉을 들 수 있다. 즉 韓日修交條規가 法的 根據로 되어 이루어진 여러 章程과 規則<sup>20)</sup>에 依據하여 日本船舶은 韓國에서 自由로운 運航을 할 수 있는 反面에 韓國人에 對하여는 零細海運까지 抹殺시키려고 壓力을 加하였다. 그 一例로서 日本海運業者들은 1906年 10月 15日에 當時의 統監 伊藤博文에게 「韓國船舶에 對한 檢査法 制定에 관한 請願書」<sup>21)</sup>라는 越權的인 建議書를 提出하여 韓國船舶에 對한 行政的 統制를 加할 것을 建議하였다. 이 請願은 韓日合併과 동시에 實施되었는데 이것은 비록 日帝의 強迫에 의한 것이었으나 우리나라에 있어서 船舶檢査法實施의 契機가 된 것이다.

統監府가 設置된 後 韓國政府는 海運業의 獎勵를 위하여 日本人 經營의 韓國沿岸航路에 對하여 補助金을 支給하여 數線의 命令航路를 開設케 하였다.

이 航路는 1910年 韓日合併과 동시에 自動적으로 朝鮮總督府의 管轄로 繼承됨으로써 우리나라 海運行政의 自主性은 完全히 喪失되고 말았다.

### Ⅲ. 形成期(1910—1948年)

形成期의 우리나라는 日本 및 美軍政의 支配下에 놓여 있었으므로 自主性 있는 海運 및 海運行政을 期待할 수 없었다.

그러나 保有船舶噸數의 增加, 內·外航의 開始, 各種 海運關係法令의 發布, 命令航路의 開設, 또는 여러 港灣의 修築 등의 實績으로 볼 때 이 時期에 現代的 意義의 海運과 그 行政이 우리

20) 1876年 8月에 締結된 通商章程中 於朝鮮國 議定諸港 日本國人民 貿易規則 第8則은 「朝鮮政府或是其人民にして諸物品を不開港の國岸に運輸せんとするときは日本國商船を雇入るることを得べし雇主或し人民ならば朝鮮政府の免狀に照して雇役すべし」로 되어 있고 1890年 10月에 公布된 在朝鮮國 日本人民 貿易規則並 海關稅目 第22款에는 「朝鮮國沿海運輸の便租整ふ迄の間日本國商船は其の何國の物品たるを問はず之を搭載し通商各港の間を往來するを得べし」라고 되어 있다.

21) 仁川府史에 의하면 이 請願書의 趣旨는 다음과 같다. 즉 當時 韓國에는 船舶檢査法이 制定되어 있지 않아 韓國船舶이 아무 拘束 制裁없이 運航하여 日本船舶에 不利하였으므로 이를 制止하기 위하여 韓國船舶에 對한 檢査法 制定을 請願한 것이다. (仁川府史, 1935, pp. 785-786 參照)

나라에 形成된 것을 알 수 있다.

韓日合併後 日本은 그 첫 行政措置로서 既成 命令航路의 運航滿期가 되던 1912年을 期하여 海運業體의 統合을 試圖하였다. 그리기 위하여 資本金 300萬圓의 朝鮮郵船株式會社를 設立하고 沿岸定期航路 9個線에 대한 航海遂行을 命令하였으며 또한 內陸産業의 開發目的으로 大同江과 錦江에 河川航路를 開設케 하였다.

그런데 當時 우리나라 在籍船의 大宗을 이루고 있던 朝鮮郵船株式會社 所屬船에 의한 命令航路의 實績은 <第5表>와 같다.

<第5表> 朝鮮郵船株式會社 命令航路(1912-1922年)

年 度	隻數	G/T	貨 物		乘 客	
			噸 數	運 賃 (圓)	員 數 (人)	運 賃 (圓)
1912	17	4,054	82,450	232,066	131,514	208,783
1913	19	5,026	98,074	249,541	125,877	229,612
1914	19	4,804	109,727	258,365	134,844	223,231
1915	24	9,044	179,684	401,177	166,977	277,777
1916	23	8,051	272,469	746,056	214,290	392,462
1917	22	9,047	284,856	1,223,612	262,181	506,986
1918	24	10,495	345,232	2,050,699	327,396	731,542
1919	24	12,544	336,002	1,962,334	355,647	917,138
1920	19	11,646	232,234	1,501,354	182,009	823,350
1921	19	11,489	275,307	1,390,414	169,208	685,071
1922	22	15,261	331,937	1,551,866	211,881	889,818

資料：柳川 勉，朝鮮交通及運輸，p. 116.

海運行政面에 있어서도 海運의 경우와 같이 日本의 支配를 받았다. 그렇기 때문에 주로 沿岸航路에 대한 命令航路開設과 港灣修築 등에 注力하였고, 總督府傘下의 朝鮮郵船株式會社와 그의 傍系會社로 하여금 大部分의 海運을 獨占시킴으로써 個人의 海運企業은 極度로 抑制되었다. 더우기 韓國人의 海運參與는 徹底하게 排除되었고 海運行政部門이나 海運企業體에는 어느 다른 部門에서도 찾아 볼 수 없을 만큼 그 參與가 許容되지 못하였다<sup>22)</sup>.

또한 朝鮮外置籍船의 沿岸貿易禁止(reservation of coastal trades)制度가 中日戰爭의 勃發로 1937年의 戰時船舶管理法에 依據, 廢棄됨으로써<sup>23)</sup> 韓國海運行政은 名實 共に 日本에 隸屬되어

22) 이러한 政策의 例로서 1911年 1월에 設立된 朝鮮郵船株式會社의 發起人 11名中에 韓國人이 전혀 參與치 못하였음을 볼 수 있고 (朝鮮郵船株式會社 25年史, op. cit., p. 5 參照); 또한 解放當時의 海運行政官廳이었던 朝鮮總督府 海事課와 朝鮮郵船株式會社에는 韓國人의 參與는 거의 없었음을 들 수 있다. (海運10年略史, op. cit., p. 162 參照)

23) 朝鮮總督府 官報<1937. 11, 10>.

버렸다. 그런데 日帝下에 施行된 重要한 海運行政措置의 하나인 命令航路의 實施狀況을 1939年의 例에서 보면 <第6表>와 같다.

<第 6 表> 1939年度 命令航路 一覽表

近海(日本 및 中國間)	13線	朝鮮郵船 등 5 社	29隻	44,300G/T
沿 岸	2〃	朝 鮮 汽 船	3〃	650 〃
河 川	2〃	鴨 綠 江 航 運	47〃	256 〃
寄 港 航 路	4〃	日 本 郵 船 等	4〃	17,000 〃
計	21線		83隻	62,206 〃

資料：朝鮮總督府施政 30年史, pp. 682-683.

이 以外에 他官廳의 補助로 이루어진 大阪商船會社 및 澤山汽船會社 등의 自營航路就航까지 포함하면 1938年 現在 韓國을 起終點 또는 寄港地로 하는 對 日本 및 對外國定期航路에 就航한 船舶은 56線 110隻에 295,540噸이었고, 沿岸 및 河川定期航路에 就航한 船舶 147線 240隻分 11,096噸까지를 포함하면 總計 203線 350隻에 306,636噸에 다달았다<sup>24)</sup>.

港灣修築에 있어서는 統監府時代에 着手한 釜山, 仁川, 元山 및 鎮南浦 등 11個所의 港灣修築工事が 合併後 그대로 繼續되었는데<sup>25)</sup> 1917년에 鎮南浦와 新義州가 竣工되었고 1918년에는 仁川築港의 閘門式 船渠가 完成되었다<sup>26)</sup>. 그리고 1922년에는 淸津, 城津 및 群山 등 6個 港灣의 修築에 着手하였는데 1925年頃에 城津港이 完工된 바 있다. 그 後에도 港灣修築은 繼續되어 麗水, 雄基 및 馬山 등을 비롯하여 群小港灣의 修築과 아울러 既成港灣의 擴張工事も 兼行됨으로써 1940年頃에 이르러서는 200餘 大小港灣이 修築되었다.

命令航路 및 港灣修築 등 政策的 行政外의 一般 海運行政은 韓國實情에 準據한 獨自的인 行政方針에 의한 것이 아니고, 日本 本國의 海運行政에 準하여 順次的으로 施行되었을 뿐이다. 1936년에 이르러서는 「海上에 있어서의 人命安全을 위한 國際條約」(International Convention for the Safety of Life at Sea)과 「國際滿載吃水線條約」(International Convention on Load Lines)에 對應하기 위하여 日本法과 同一한 內容으로 된 朝鮮船舶安全法을 公布하는 등<sup>27)</sup> 점차 現代海運行政의 樣相을 갖추게 되었다.

第2次 世界大戰中 海運行政은 戰時體制로 統制되었으리 이를 위하여 다음과 같은 立法 및 行政措置가 取하여졌다.

24) 施政30年史. op. cit., p. 684.

25) Ibid., p. 66.

26) Ibid., p. 121.

27) Ibid., p. 345.

즉 海員審判制의 改正, 朝鮮船員令의 改正, 臨時船舶管理法의 制定, 船員保險의 實施, 管海官廳의 增設, 航路標識의 增設 등과 日本國家總動員法에 따르는 細則으로서 朝鮮船員職業能力申告令 施行規則, 船員給料臨時措置規則, 船舶運航技術者養成令 및 海運統制令 施行規則 등이 制定 實施되었다.

前述한 行政措置를 最後로, 日本은 1945年 8월에 敗戰하고 우리나라로부터 撤收하였는데 이로써 8·15解放까지의 모든 海運行政은 日本 本國의 海運行政에 副應되도록 施行되었을 뿐 決코 우리나라의 自主的 海運行政의 구실을 못하였다는 것은 두말할 必要도 없다.

1945年 8·15解放 當時의 保有船腹은 南韓의 朝鮮郵船株式會社 所屬 大型船 6隻 8,000餘% 小型 民間船 10餘萬% 北韓의 小型船 約 2萬%으로서 大部分이 平均 18年 以上の 老齡船이었고 그 90% 以上은 日本人의 所有로 되어 있었다.

이러한 微弱한 船腹조차도 그 大部이 第2次 世界大戰中の 戰禍로 喪失되었으며 殘存한 一部 船舶은 解放當時 日本海域에 있었거나 또는 美軍의 仁川進駐 以前에 이미 日本水域으로 廻航하였었다. 船舶의 實在與否에 不拘하고 解放 當時의 全 保有噸數는 <第7表>와 같다.

그 後 美軍政 當局은 점차 加重하여 가는 沿岸輸送難을 緩和시키기 위하여 在日 美軍司令部

<第7表> 登簿船統計(1945年 3月現在)

船 種	積 量 噸 數	隻 數	G/T	G/T
汽	20噸 — 50噸	478	17,514	8,321
	50 — 100	221	14,734	7,446
	100 — 200	73	12,048	8,087
	200 — 300	13	3,252	1,810
	300 — 400	13	4,484	2,563
	400 — 500	9	3,995	2,665
	500 — 600	11	5,895	3,534
	600 — 700	4	2,543	1,214
	700 — 800	3	2,227	1,293
	800 — 900	5	4,389	2,689
船	900 — 1,000	1	917	538
	1,000 — 2,000	11	15,203	8,728
	2,000 — 3,000	5	11,891	7,238
	3,000 — 4,000	3	10,586	4,932
	小 計	855	109,732	61,058

帆 船	20噸 — 50噸	857	27,512	20,313
	50 — 100	326	21,758	14,814
	100 — 200	142	17,793	13,447
	200 — 300	1	295	217
	小 計	1,326	67,358	48,792
	總 計	2,181	177,090	109,850

船鑑札船統計(1943年末 現在)

汽 船		1,907	17,066	7,912
帆 船		17,825	191,566	128,671
	總 計	19,742	208,633	136,583

資資：海運十年略史, pp. 27—29.

에 要請<sup>28)</sup>하여 舊 朝鮮郵船株式會社 所屬船인 金泉丸, 平安丸, 櫻島丸 등의 5隻을 日本으로부터 返還받아 援助物資의 國內輸送과 三陟無煙炭의 海上輸送에 從事케 하였다. 1946年 5月 16日 부터는 美陸軍輸送船인 2,000噸級 Baltic型船 8隻을 貸與받아 前記 船舶과 더불어 朝鮮郵船株式會社로 하여금 運航시킴으로써 점차 沿岸輸送의 負擔을 緩和시킨 바 있었다.

그 後 美國은 軍用船인 LST型船과 FS型船을 貸與해 주기로 하였는데 그 中 LST型船은 1947年 6月에 釜山에서, FS型船은 同年末 Manila에서 韓國측에 引受되었다.

LST型船 2隻이 釜山에서 朝鮮郵船株式會社에 의하여 引受되자 當時의 運輸部는 이들 船舶의 直營을 시작하였으며 곧 이어 朝鮮郵船株式會社에서 運營中이던 前記 Baltic型船 8隻까지 移管 運航함으로써 朝鮮郵船株式會社와 더불어 大型船舶의 二大運營體를 이루게 된 것이다.

前述한 貸與船舶은 그 後 美國의 對韓 援助計劃인 2,500萬弗中에 包含키로 되었다. 이리 하여 1948年 4月까지에 이르는 동안 LST型船 12隻, FS型船 11隻, LT型船 2隻, YMS型船 2隻, Y7型船 1隻, Baltic型船, 7隻 및 APC型船 2隻 都合 40隻이 導入되어<sup>29)</sup> 運輸部는 繼續 그 運營을 擔當하게 되었다.

28) 美軍政法令 第33號에 의하여 1945年 8月 9日 現在의 韓國置籍 및 韓國水域에 現存하였던 日本人 所有 船舶은 美軍政廳의 所有로 되었으므로 그에 該當한 船舶全部를 返還하라는 韓國側要求가 韓日會談의 重要案件의 하나였는데 日本側은 오히려 金泉丸 外 數隻은 當時 在韓美軍政廳의 要請으로 在日美軍總司令部가 一時貸與한 것이므로 다시 日本에 返還하라고 要求하였다. 그런데 1945年 10月 17日字 在韓美軍政廳과 在日美軍總司令部間에 韓國沿岸 石炭輸用船으로 金泉丸 外 5隻의 派韓피도록 合議된 바 있어, 金泉丸은 1951年 11月 8日에 釜山에서, 平安丸은 1950年 2月 14日에 日本 門司에서 引繼되었다. 이에 관하여는 1951年 4月 16日字 ECA로부터 大韓民國 法務部長官에로의 公翰, 1951年 9月 1日字 및 1951年 9月 29日字 GHQ로부터 Korean Diplomatic Mission in Tokyo에로의 書翰 參照.

29) 韓國產業經濟10年史 (서울: 韓國產業銀行, 1955), p. 203.

이와 같은 船舶은 주로 美軍物資 輸送과 海外 歸還同胞 輸送<sup>30)</sup> 등의 不定期 海外就航 또는 三陟無煙炭 轉送을 비롯한 軍政當局의 指定輸送에 從事하였다.

한편 對外 貿易船으로서는 1948年 4월에 朝鮮郵船株式會社 所屬船 櫻島號가 最初의 對外 處女就航으로 香港航路를 開拓하였다<sup>31)</sup>.

그 當時의 船腹은 1947年 5月末 現在 解船 등 小型船까지 合하여 約 247,000<sup>6</sup>噸<sup>32)</sup>(帆船32,000噸 包含)으로서 解放 當時에 比하던 약간 增加되었다.

이에 美軍政에 의한 海運行政을 考察하여 보면 1945年 9月 9日 軍政이 시작되자 同年 10月 31日의 海運行政事務 引繼書에 의하여 日帝下의 海運行政機構인 交通局海運課의 業務 一切를 日本人으로부터 引受받코<sup>33)</sup>, 同年 12月부터는 一線行政機關(field office)인 港灣廳으로 하여금 各 船舶에 대한 運航許可證을 發付케 하였다. 그리하여 船舶의 所有 內容에 관한 臨檢을 實施하고 舊 日本人 所有船舶의 占有者를 그의 管理人으로 任命, 運營케 하였다.

이러한 소위 敵產船舶業務는 管財業務라 하여 一般 海運行政과 分離되어 1946年 5월에 新設된 運輸部海事局 敵產船舶課에서 管掌하게 되었다. 그러나 管財事務는 行政力이 確立되지 못하였던 當時로서는 萬全을 期할 수가 없었고 船舶의 占有나 所有에 있어서도 日本人으로부터 이미 買收한 것처럼 假裝한 것 또는 中國商人이나 歸還同胞에 의한 各種의 搬入 船舶 등으로 큰 混亂을 惹起시켰다. 그리하여 美軍政 當局은 1946年 10月 25日에 「船舶에 관한 件」<sup>34)</sup>이라는 訓

30) 1948年 5月 自由中國의 本土 撤收時 上海 및 天津에 居留하던 韓國僑胞의 本國送還에 LST型船이 從事한 바 있다.

31) 海運10年略史, op. cit., p. 270.

32) Ibid., p. 122.

33) 海運行政事務引繼書의 主要한 內容은 다음과 같다. (海運10年略史, op. cit., pp. 20-39 參照)

- ① 建造融資에 관한 件
- ② 計劃造船 建造補助에 관한 件
- ③ 計劃造船에 관한 件
- ④ 船舶修繕에 관한 件
- ⑤ 重質油 使用裝置에 관한 件
- ⑥ 瓦斯 發生裝置 設置에 관한 件
- ⑦ 船舶登錄에 관한 件
- ⑧ 船舶檢査에 관한 件
- ⑨ 船員動員에 관한 件
- ⑩ 船員養成에 관한 件
- ⑪ 船員의 募集, 職業紹介 및 生必物資 配給에 관한 件
- ⑫ 船員保險에 관한 件
- ⑬ 船員手帖發給에 관한 件
- ⑭ 船舶職員事務에 관한 件
- ⑮ 水先區 및 水先人에 관한 件
- ⑯ 海上輸送統制에 관한 件
- ⑰ 海運關係 外廓團體의 助成
- ⑱ 命令航路의 補助에 관한 件
- ⑲ 海上運貨 設定에 관한 件
- ⑳ 生必物資 輸送船腹에 관한 件

34) Ibid., p. 96.

수를 發布하여 다음과 같은 兩東을 시작하였다.

즉 ① 5噸 以上の 船舶은 登錄하고 運航許可證을 交付받게 하였다. ② 登錄船舶에는 港口別로 一連番號를 交付하였다. ③ 商船船員을 登錄케 하였다. ④ 中國船舶에 對하여는 出入港을 指定하였다. ⑤ 38度線 以北과의 交易은 商務部와 駐韓 美軍機關의 許可事項으로 하였다. ⑥ 韓國領海內에 出入하는 荷物과 人員에 對하여 不法運航에 從事하는 船舶과 船員을 偵察·拿捕하여 沒收하고, 運輸部 海務局이 이를 引受 處理케 하였다.

이와 같은 船舶關係業務에 關한 行政과 아울러 美軍政 運輸部 當局은 高級船員 養成機關을 設置하였는데 이는 韓國海運의 將來에 對備한 遠視的 行政措置로서 特記할 만한 것이다.

한편 船舶運航面에 있어서는 1946年 5월에 美軍政 當局이 「北韓과의 物資交流에 關한 責任指示」<sup>35)</sup>를 下達하여 數次의 對 以北 船舶運航을 許容한 바 있었고 그 後 朝鮮郵船株式會社 所屬船 櫻島丸 與南港抑留事件<sup>36)</sup>이 發生하자 對北航海를 中斷시킨 일들을 볼 수 있다.

國內運航面에 있어서는 1948年 2月 定期船便인 「무자개航路」<sup>37)</sup>를 開拓하여 交通部 部營船舶인 美製鋼鐵船 FS型船 570噸級 6隻을 就航케 하였는데 이것은 當局이 沿岸交通의 改善에 큰 도움을 준 異彩로운 行政措置였다고 할 수 있다.

이 밖에도 1947年 8월에 施行을 본 仁川, 群山, 墨湖, 末浦, 釜山 및 濟州 등의 開港<sup>38)</sup>은 港灣關係 海運行政에 있어서 하나의 主要한 措置였다고 할 수 있다.

## VI. 發展期(1948—1968年)

大韓民國 政府樹立을 契機로 우리나라 海運 및 海運行政은 後進性을 脫皮하고 傳統的인 阻害要因을 除去함으로써 計劃的 制度의 變化를 追求할 수 있는 機會를 갖게 되었다. 그러나 5·16 軍事革命 以前까지는 政治的인 不安, 海運景氣의 沈滯 또는 政策上의 貧困 등의 理由로 括目할 만한 計劃的 發展은 이루어지지 못하였다.

35) Ibid., p. 234.

36) 朝鮮郵船株式會社는 政府 및 美軍當局 指示에 의하여 和信産業株式會社와 對 以北 物資輸送契約을 締結하고 그 第一船으로 1948年末에 櫻島丸을 與南으로 出帆시켰다. 이 措置는 1946年 以後 數次에 걸친 小型船의 對 以北就航이 無事의 任務遂行된 것에 의하여 이루어졌는데 이와 같은 大型船의 對 以北就航에 對하여는 船員의 安全 등을 杞人憂天의 많은 反對論議가 있었다. 그러나 美軍과 政府當局의 保證 및 第一船이 38°線 以南으로 無事의 歸航함이 確認되었을 때에 비로소 第二船을 出帆시킨다는 條件下에 數隻의 船舶을 繼續 配船키로 단 바 있었다. 그런데 이 計劃은 櫻島丸이 與南에 入港 直後 抑留되므로써 中斷되었다. 그 後의 本船動靜에 對한 情報은 入手된 바 없으나 6·25動亂時의 南下避難民들의 口에 의하면 蘇聯으로 廻航되었다 한다. 그리고 船員은 그 當時 數個月의 抑留生活 끝에 1949年初 釋放되어 陸路로 38°線 以南으로 歸還하였으나 通信士 2名만은 그레로 抑留된 後 消息이 알려지지 않고 있다.

37) 韓國産業經濟10年史, op. cit., p. 297.

38) Ibid., p. 299.



이에 本節에서는 5·16軍事革命 以前の 海運에 관하여 몇 가지의 特徵에만 言及하고 주로 5·16軍事革命 以後의 우리나라 海運의 發展狀況과 이 時期의 海運行政을 考察하기로 한다.

大韓民國政府 樹立後부터 5·16軍事革命 以前の 우리나라 海運의 特徵은 다음과 같다.

첫째, 韓國動亂의 勃發로 인하여 一般商船의 徵發, 美貸與船舶의 日本撤收 등에 따르는 一時의 船腹不足의 現象이 나타났다. 反對現象으로서는 韓國動亂後 美貸與船舶의 復歸, 船舶의 新規導入 또는 2次에 걸친 對日通商 斷切措置 등으로 船腹의 過剩狀態가 나타났는데 이러한 現象은 海運景氣의 變動이 甚하였음을 意味한다.

둘째, 이러한 環境속에서도 1950年 大韓海運公社가 發足되었으며 1952年 10월에 極東海運株式會社 所屬船 高麗號 그리고 1953年 2월에 大韓海運公社 所屬船 東海號 및 西海號가 對美航路에 處女就航하였음은 特記할 만한 事實이라 하겠다.

셋째, 第2共和國 治下에서는 對日通商의 積極政策으로 國內船腹의 不足을 招來하게 되어 船舶導入의 氣運이 釀成되었다. 그러나 9個月間의 執權後 5·16軍事革命을 맞이함으로써 實質的인 海運振興을 이루지 못하였다.

이와 같은 特徵을 가진 第1 및 第2共和國 治下의 海運에 이어 5·16軍事革命後에는 우리나라 海運의 樣相이 크게 變形을 이루게 되었다. 즉 第1次 經濟開發5個年計劃의 樹立으로 諸般產業에 대한 外資導入과 外國借款이 活潑해짐으로써 韓國海運은 船舶導入의 促進과 國內造船의 實現으로 점차 活氣를 띠게 되었다.

1962年 12月 大韓海運公社의 對 Sweden 930萬弗 借款契約<sup>39)</sup>의 成立을 契機로 하여 1963년에 數隻의 對日 船舶導入이 實現되었으며, 잇달아 對外借款에 의한 船舶導入 氣運이 漸高하여 新規 海運業者가 簇出하는 등 마침내 海運에 대한 一大景氣가 釀成되기 시작하였다.

그리하여 1954년부터는 많은 船舶이 導入됨으로써 1965年 5月는 大韓海運公社 導入船 4隻 4萬餘噸이 對美 定期航路에 就航하였고, 繼續된 導入船舶은 對日航路를 비롯한 東南亞航路에 進出하였다.

〈第8表〉 導入 및 建造船舶 統計(1964—1966年)

年 度	種 別	導 入		國 內 建 造		計	
		隻數	噸 數	隻數	噸 數	隻數	噸 數
1964		4	11,200	1	500	5	11,700
1965		11	52,600	1	700	12	53,300
1966		11	37,800	3	5,300	14	43,100
計		26	101,600	5	6,500	31	108,100

資料：韓國船主協會, 船舶統計 print(1967).

39) 500萬弗 船舶購買 綜合經緯書(서울：大韓海運公社, 1965), pp.1-3.

또 政府補助에 의한 新造船의 實需要者가 激增하는 등 海運은 점차 振興의 樣相을 보이게 되어, 1966年末 現在 韓國船主協會 傘下의 500<sup>噸</sup>級 以上 對外就航船舶은 19個社의 72隻分 23萬<sup>噸</sup>에 이르렀다. (1964—1966) 3年間의 船舶增加狀態는 <第8表>와 같다.

이와 같이 500<sup>噸</sup>級 以上 商船의 增加는 3年間에 10餘萬<sup>噸</sup>에 달하였으며 기타 各種 船舶은 5·16後에 <第9表>에서 보는 바와 같이 增加하였다.

<第9表> 登錄船舶 統計表 (1960—1967年) 單位：千噸

年度	總 計		客 船		貨 物 船		漁 船		油 槽 船		其 他	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1960	11,175	343	207	12	1,987	156	8,002	102	50	12	929	61
1961	12,213	369	215	12	2,002	154	8,869	112	58	12	1,069	79
1962	12,679	375	210	13	1,781	150	9,553	118	67	11	1,068	83
1863	9,820	284	220	15	1,240	131	7,903	111	80	11	377	16
1964	10,697	317	225	15	1,174	156	8,766	118	105	12	427	16
1965	11,826	370	238	16	1,224	183	9,776	139	132	14	456	18
1966	12,562	470	234	17	1,232	254	10,462	161	145	19	489	19
1967	13,475	708	221	16	1,200	327	11,315	188	180	156	559	21

資料：交通部，海運統計年報(1967)，pp.144—145.

한편 輸送面에서 보면 韓國船舶에 의한 對外 海上輸送量은 1961年의 120餘萬<sup>噸</sup>에서 4年後인 1965年에 160餘萬<sup>噸</sup>으로 增加되었고. 그 收入運賃은 370餘萬<sup>弗</sup>에서 3倍 以上인 1,200餘萬<sup>弗</sup>로 上昇되었는데 그 推移는 <第10表>와 같다.

<第10表> 外航船實績(1961—1966年, 三國間 輸送 包含) 單位：千/MT, 千<sup>弗</sup>

種 別	年 度	1961	1962	1963	1964	1965	1966
		定期船	337	397	598	637	751
輸 送 量	不定期船	899	960	821	999	1,328	
	計	1,236	1,297	1,419	1,636	2,079	2,067
收入通貨	定期船	1,789	3,190	4,069	4,685	5,582	
	不定期船	1,956	4,790	4,422	5,789	7,145	
	計	3,745	7,980	8,491	10,474	12,727	19,600

資料：經濟白書(1966), p.124; 交通部 海運統計(1966年末 現在), pp.121,253.

이처럼 韓國海運은 그 船腹에 있어서나 輸送量에 있어서 淸으로 括目할 만한 進展을 이룬 것

으로서 이러한 傾向은 經濟開發計劃의 進展에 따라 더욱 顯著하게 나타날 것으로 보인다. 1966年 9月末 現在 韓國海運의 活動實態는 <第11表>와 같다.

<第11表> 韓國海運活動實態表(1966年 9月末 現在)

		區 間	船 型(G/T)	隻 數	船 腹(G/T)	
外 航 船	定 期	韓 美 間	6,000—1,000	5	38,000	
		韓 泰 間	3,000	3	12,000	
		韓 日 間	500—3,000	7	8,500	
	不 定 期			60	145,000	
				計	75	203,500
內 航 船	計		貨 物 船	245	63,000	
			油 槽 船	130	9,000	
			旅 客 船	231	15,000	
			計	606	87,000	

資料：同和年鑑 <1967年>, p. 569.

이 表에 의하면 1966年 9月 現在의 外航船은 203,000% 內航船은 87,000%으로 되어 있다. 이를 200% 以上の 鋼鐵船으로 본다면 1966年末 現在 128,761%으로 計算된다. 그런데 1967年 에는 大型油槽船이 導入되었고, 잇달아 新規導入船이 增加하여 1967年末에는 소위 外航可能船 인 200%級 以上 船腹은 400,000% 內外에 이르렀다.

다음으로 海運行政面을 본다면 大韓民國 政府樹立을 契機로 모든 海運行政機能이 交通部에 集中됨으로써 歷史上 最初의 自主的 海運行政이 開始되었다. 그리하여 우리나라 海運行政의 正常化를 위한 最初의 整地作業으로서 過去에 制定된 朝鮮船舶令을 廢棄하였다.

最初의 行政措置로서는 日本色 一掃의 意義에서 船鑑札을 船證牌라고 改稱하는 동시에 船名에 「丸」字를 붙이는 것을 禁하였다<sup>40)</sup>.

1948年 11月 10日에 이르러서는 從來에 使用하던 船舶運航許可證을 廢止하고 船舶國籍證書와 船證牌를 發行하였으며, 1948年 9月 11日字 「大韓民國政府와 美合衆國政府間의 財政 및 財産에 관한 最初 協定」<sup>41)</sup> (Initial Financial and Property Settlement Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the United States of America)에 依據하여 從前의 敵産船舶을 韓國政府에 移讓하는 措置 등이 取하여졌다.

이처럼 海運行政이 점차 整備되고 船腹이 增加되는 反面에 高級船員의 不足으로 因한 無資格

40) 海運10年略史, op. cit., p. 97.

41) Ibid., p. 98.

者의 乘船과 無序秩然 勞動運動의 餘波는 船員의 權威를 失墜시킴으로써 그前途가 매우 憂慮되  
었다. 그리하여 1949年 2月 1日 地方管海官廳의 整備와 더불어 船員係가 設置되었으며 船舶技  
術에 대한 免許問題, 船員公認問題 등에 관한 行政節次가 重要目標로 設定되어 1949年 3月에  
交通部告示 第16號에 의한 「商船士官免許狀授與 및 試驗執行에 관한 件」<sup>42)</sup>이 公布되었다.

또 沿岸船舶 運賃面에 있어서는 解放 以來 自由運賃制로 放任되어 있던 것을 1950年 4月 1日  
부터 定期客船과 一般貨物船을 區別하는 二元制運賃의 認可制<sup>43)</sup>를 採擇하여 政府統制를 받게  
하였다.

그리고 港灣關係에 있어서는 1947年 8月에 釜山, 仁川, 群山, 墨湖, 木浦 및 濟州 등 諸港이  
開港場으로 決定되고 이어 1949年 5月에 麗水 및 馬山이 追加로 開港되었다<sup>44)</sup>. 그러나 港灣은  
그 管理에 있어서 形式上 大韓民國政府의 責任下에 있기는 하였으나 大部分의 港內 取扱物資가  
援助物資였기 때문에 自主的인 港務行政은 別로 進展을 보지 못하였다.

그 反面 航路標識에 있어서는 1949年에 그 事務가 統衛部에서 交通部에 移管된 後<sup>45)</sup> 그 復舊  
工事に 注力한 結果 電燈施設 6個所, 霧信所 2個所, 應急新設證標 4個所 및 補給船舶의 修理 등  
을 實施하는 한편, 技術者 養成과 아울러 現存施設의 管理와 點燈의 徹底 등에 있어서 一步 前  
進한 바 있다.

그리고 對外的으로는 1950年 4月 15日 駐日聯合軍司令官과의 사이에 「大韓民國과 占領下 日  
本間의 暫定海運協定」<sup>46)</sup> (Interim Shipping Agreement between the Republic of Korea and  
Occupied Japan)을 締結하였다. 이는 聯合國과 日本間에 講和條約이 發效하기 前까지의 暫定的  
協定으로서 相互間에 對等한 第三國船舶으로서의 待遇를 保障해 하는 內容으로 되어 있었다.

이리하여 海運行政은 점차 모든 면에서 安定을 이루게 되었는데 1950年 6月 韓國動亂이 勃發  
되면서부터 다시 混亂이 일어나기 시작하였다. 그리하여 우선 敵性船舶의 侵入防止와 1·4後退  
後의 船舶實態 確認 등의 必要上 1951年 2月 5日부터는 朝鮮船舶令에 의한 登錄과 重疊되는 戰  
時登錄을 實施하기에 이르렀다. 또 戰時에 있어서 船員의 質的 向上과 그 需給計劃을 樹立하기  
위하여 1951年 11月에 交通部告示 第174號로서, 解放前에 各國이 發行한 各種 各색의 海技免許  
狀을 韓國政府의 統一된 形式으로 書換함으로써 그에 대한 統制를 實施하였다<sup>47)</sup>.

한편 船腹面에 있어서는 動亂의 進行에 따라 軍輸品 輸送이 激增하였기 때문에 民需物資 輸  
送이 大部分 外國船舶에 의하여 專擔되었으므로 이에 對備할 國內船腹의 擴充이 切實히 要請되  
었다. 이에 政府는 그 所有弗로서 1952년부터 釜山號, 馬山號 등 6隻의 大型船舶을 導入하기에

42) Ibid., p. 191.

43) 經濟年鑑 <1957年版> (서울: 韓國銀行調查部, 1957), 1, p. 146.

44) 韓國產業經濟10年史, op. cit., p. 299.

45) Ibid., p. 301.

46) 海運10略史, op. cit., p. 275.

47) Ibid., p. 191.

이르렀다.

그 뿐만 아니라 動亂中 UN軍의 後方輸送을 위하여 많은 日本 機帆船이 韓國沿岸 就航과 港內操作에 從事하였는데 이런 事態를 默認할 수 없었던 海運行政當局은 1952年 UN軍側에 대하여 日本 機帆船의 撤收 또는 韓國船員과의 代替를 強力히 要求한 結果 雙方의 圓滿한 合議가 이루어져서 그에 對應하기 위해 第1次 造船計劃을 樹立하기도 하였다.

그 後 戰局이 好轉됨에 따라 海洋主導權이 我軍側에 掌握되던서부터는 海運行政이 점차 戰時體制로 바뀌게 되었다. 즉 戰時輸送의 圓滑을 期하기 위하여 船舶輸送事業所를 設置하였고, 運航業의 效率의 運營, 業者間의 無益한 競争 및 物資濫載의 防止 또는 物價政策上의 見地에서 運航業統制와 水上運賃統制를 實施하기에 이르렀다.

또 北韓에서 南下하여 온 船舶의 增加에 따른 所有權의 認定과 그들의 沿岸輸送에의 寄與 등을 위하여 交通·國防 兩部合同으로 軍保有 越南船舶 處理委員會<sup>48)</sup>의 活動과 아울러 戰時船舶 登錄을 實施하였다.

韓國動亂이 1954年 7월에 休戰되자 戰災復舊와 産業復興의 中樞的 事業의 하나로서 輸送力 強化에 注力하기 위하여 港灣과 標識의 復舊, 老朽船代替, 沈沒船撈揚 등 海運行政의 再整備가 進行되었다.

1955年 2月 17일에 이르러서는 海運行政의 一元化를 위한 海務廳의 新設을 보기에 이르렀다.

그리하여 그 主要目標로서 戰災被害의 復舊, 造船 5個年計劃, 老朽船代替 5個年計劃, 沈沒船 引揚 5個年計劃, 仁川 第2船渠 築造計劃 및 港灣浚渫事業 등이 推進되었다.

造船事業面에 있어서는 大韓造船公社로 하여금 船舶修理에만 置重하였던 方針을 變更케 하고 年間 生産能力을 造船 1萬噸, 造機 7.500馬力으로 그 施設을 갖추기 위하여 政府保有弗과 ICA 援助資金을 放出하였으며 中小規模의 造船工場에 대하여도 政府保有弗에 의한 造船計劃을 策定하였다. 한편 政府保有弗로 導入한 造船資材를 老朽船代替 5個年計劃의 目的에 優先적으로 活用시키기 위하여 財務部次官과 海運局長을 各各 委員長 및 副委員長으로 하는 老朽船代替建造委員會<sup>49)</sup>를 發足시켜 그의 促進을 企圖하기도 하였다.

또한 保有船腹의 增大와 沿岸水路의 危險을 除去하기 위하여 第2次 世界大戰中에 沈沒한 大型鐵鋼船 100餘隻 24萬餘톤을 撈揚하여 再生시키려는 5個年計劃을 樹立하기도 하였다.

이와 같은 船腹의 增大와 船舶性能의 向上을 위한 모든 計劃과 併行하여 保有船腹의 稼動率을 높이고자 動亂中 破壞되어 激減되었던 荷役能力을 向上시키기 위한 港灣復舊策으로 各港口의 浚渫事業을 促進시키기도 하였다.

또한 港灣荷役施設은 休戰 直後부터 그 復興가 <第12表>와 같이 進行되었으나 1958年末 現在

48) 經濟年鑑(1955年版), op. cit., I, p. 170.

49) Ibid. <1958年版>, I, p. 98.

〈第12表〉 1957年末 現在 港灣施設 被害復舊狀況

區 分	動 亂 前	被 害 量(A)	復 舊 量(B)	B/A (%)
防 波 堤	21,500m	5,389m	9,574m	178
岸 壁	7,200m	1,448m	390m	27
物 揚 場	27,600m	2,675m	6,424m	240
棧 橋	40基	29基	33基	114
臨 港 倉 庫	36,000坪	16,902坪	24,240坪	143

資料：海務廳 1958年度 事業計劃書.

로 動亂前水準인 1,000萬噸에도 未及한 900萬噸 程度였으므로 荷役施設의 現代化를 위하여 年間能力 1,400萬噸을 目標로 하는 5個年工事計劃을 樹立하였다.

이러한 戰災復舊 以外的 海運行政面에서는 國內航路中 收支不均衡에 起因한 廢船을 防止하고 자 1956年 12月 7日의 大統領令 第1,202號로 航路補助規程<sup>50)</sup>을 公布하여 每年 3千萬圓의 國庫補助를 支給토록 하였다.

한편 群小海運企業의 續出에 의한 大型船舶의 導入에 따라 船舶檢查部門의 國際條約加入이 要請되었다. 1954年 6月 11日 「國際滿載吃水線條約」(International Convention on Load Lines), 1954年 8月 1日 「船舶衝突規定統一에 관한 條約」(The Convention for the Unification of Certain Rules relating to Ship Collision) 및 「海難救助規程의 統一에 관한 條約」(The International Convention for the Unification of the Certain Rules relating to Salvage at Peerils at Sea), 1954年 8月 14日 「海上人命安全을 위한 條約」(International Convention for the Safety of Life at Sea) 등 여러 條約에 加入함으로써 國際航路에의 進出을 위한 海運國家로서의 面貌를 갖추기에 이르렀다.

〈第13表〉 1957年末 現在 航路標識現況

種 類	總 基 數	運 營 數	未 復 舊 數
有 看 手 燈 臺	41	34	7
無 看 手 燈 臺	80	65	15
掛 燈 浮 標	55	31	24
霧 信 號	20	12	8
無 線 局	7	3	4
其 他 標 識	117	74	43
計	320	227	101

資料：海務廳 1958年度 事業計劃書.

50) Ibid., I, p. 98.

航路標識에 있어서는 解放後의 未復舊狀態에 의하여 韓國動亂으로 被害가 莫甚하였던 것을 1953년에 비로소 그 一部를 復舊하기 시작하여 1957년까지에는 <第13表>에서 提示되는 바와 같이 그 半 程度를 復舊시켰다.

前述한 바와 같이 海運行政은 海務廳 創設後 모든 部門에서 상당한 實績을 올린 바 있으나, 1961年 10월에 이르러 第11次 政府 機構改革에 의하여 海務廳이 解體되었다.

더우기 5·16軍事革命後의 海運行政은 第1次 經濟開發5個年計劃의 一環으로 船舶導入의 促進, 老朽船의 代替 등의 船質改良을 위시하여 航路開設 및 그 維持, 航路標識의 改善, 船員의 雇傭 增大 등에 總力을 集中하기에 이르렀다. 그리하여 1962年末 Sweden으로부터의 930萬弗 借款契約을 비롯하여 各種 借款이 成立되어 船舶導入은 점차 活氣를 띠게 되었다.

一面 國內 落島에 대한 命令航路로서 1964年과 1965년에 各各 12個 航路 및 7個 航路를 開設하여 每年 700萬圓의 航路補助金을 支給기로 하였다.

또한 船質改良도 老朽船體의 改良과 機關의 代替로 區分되어 年次的으로 그 實績을 올렸다. 이를 위한 國內造船 獎勵策으로서 政府補助와 融資方途를 마련하기도 하였다. 이와 併行하여 船舶建造用의 導入資材에 대한 免稅 등이 取해져서 마침내 解放後 처음으로 大型船舶의 建造를 보기까지에 이르렀다.

그러나 이러한 海運用船腹의 擴張과 더불어 漁船用船腹의 擴充을 위한 外國船導入과 國內造船方案이 活潑하게 講究됨에 따라 海運, 水產 및 造船 등에 있어서 各 行政機關間의 有機的 協助가 缺如됨이 점차 表面化하기에 이르렀다. 이에 그 解決策으로서 過去의 海務廳과 같은 海事行政의 一元化가 眞摯하게 論議되기 시작하였는데, 우선 三者間의 綜合的 政策樹立에 의한 實質的인 行政實効를 圖謀하고자 1965년에 海事行政特別審議委員會<sup>51)</sup>를 發足시켜 그 調整事務를 擔當하게 하였다.

標識 및 港灣關係의 行政實情을 본다면 航路標識에 있어서는 1966년까지의 5個年計劃事業을 推進하였으며, 港灣運營關係 行政에 있어서는 對外荷動에 따른 外航船의 出入이 增加함에 따라 港灣行政의 一元化를 위한 行政機構改編이 論議될 程度로 상당한 進展이 있었다. 그리고 外貨獲得의 一部門을 擔當하는 港灣收入은 港界內營業, 導船料, 港灣施設料 및 標識利用料 등으로서 그 額數는 <第14表>와 같이 每年 增加하는 傾向에 있어 海運行政上의 重要한 位置를 차지하고 있는 것이다.

1962	1963	1964	1965	1966
579	1,110	744	909	3,145

資料：海運局長室 備置 card.

51) 이 委員會는 1966年 3月 2日 大統領令에 의하여 發足되었으나 實質的인 業務는 이미 1966年中에 開始되었다.

## V. 結 論

우리나라 海運과 海運行政은 草創期나 形成期는 勿論이러나와 發展期에 있어서도, 5·16軍事革命 以前까지는 所謂 海運으로 指稱할만한 規模와 體系가 이루어진 바가 없었다 하겠다. 그러므로 5·16革命後의 特色을 살피기 위하여 海運의 實態를 비롯한 一般的 事項을 除外한 그 以外의 몇 가지 事項에 言及함으로써 結論으로 삼고자 한다.

첫째는, 韓日國交 正常化가 實現하게 됨에 따른 對日 請求權問題에 있어서 韓日會談의 開催契機가 되었던 船舶返還問題를 들 수 있다. 이 問題에 관하여는 時急한 船腹擴張策이 對日 請求權 策定에 優先되어야 한다는 海運界의 要望<sup>52)</sup>에 呼應하고자 海運行政 當局은 對日 請求權에 船舶返還이 最大限 反映되도록 努力하였다. 그러나 結局은 一括的인 請求權 策定으로 船舶返還은 이루어지지 못하고 다만 對日借款 등의 一部分을 차지하는 程度에 그치고 말았다.

둘째로는, 解放 直後부터 論議되어 오던 海難審判制度가 1963년부터 施行을 보게 된 것을 들 수 있다.

셋째로는, 水路行政이 1963년에 海軍으로부터 交通部로 移管되어 그 機能을 發揮하게 되었다.

넷째로는, 船舶檢査公務員의 海外常駐制<sup>53)</sup>를 들 수 있다. 이는 遠航船舶의 政府檢査를 위한 本國歸航을 必要치 않게 함으로써 運航能率의 向上을 期하는데 그 目的이 있는 것이다<sup>54)</sup>. 그럼에도 不拘하고 過去에는 國家豫算關係上 그 實現을 보지 못하여 檢査業務 遂行上에 莫大한 支障을 招來하여 왔던 것이다.

이 船舶檢査公務員의 海外常駐制 實施는 近來 遠航海運 뿐만 아니라, 外國에 母港을 둔 遠洋漁業에 從事하는 船舶에 대한 製造 및 定期檢査의 實施를 위하여 그 解決方案을 마련한 것으로서 海運行政上의 一大 前進이라 할 수 있는 것이다.

다섯째로는, 1967年 2月 28日의 海運振興法<sup>55)</sup>의 通過를 들 수 있다. 이 法은 提案說明에서 밝힌 바와 같이 1958년에 制定을 본 造船獎勵法, 1956年 制定의 航路補助規程 및 輸出貨物의 國內船舶 積取原則을 內容으로 하고 있다. 그런데 이 法의 趣旨는 自國의 保護育成을 위하여 金融面과 稅制面에서 對外航路를 支援하고, 老朽施設을 改良함으로써 國際競爭力을 培養하도록 하는 法的 措置로서, 그 主要骨字로는 海運振興의 目的 達成을 위한 海運審議會의 設置라고 하였다.

52) 1963年 7月 23日字 韓國海運組合의 「對日 船舶返還請求에 關한 陳情書」參照.

53) 1967年 2月 29日字로 改正된 「交通部職制」第 9條.

54) 船舶檢査를 위한 海外駐在制度를 隣國인 日本은 이미 1927년에 實施하였다. 여기에 있어서는 船舶檢査를 民間의 船級協會에 委託하여 世界 到處에 있는 便宜한 港口에서 定期 또는 特別檢査를 施行하도록 하였다. (高野進, 船船業の經營 [東京:文雅堂, 1927], p. 504.) ; 우리나라에서도 1960年 6月 20日에 韓國船級協會를 創設하여 船舶檢査를 施行하고 있다. 現在 政府는 日本과 伊太利兩國에 檢査員을 常駐시키고 있다.

55) 이에 관하여는 1966年 12月 6日의 「海運振興法 提案說明」 및 1967年 1月 30日의 「海運振興法代案」參照.



이처럼 海運行政은 그 對象範圍와 業務量이 擴大되어 점차 複雜化됨에 따라 그 行政機構의 擴張이 또다시 要望되기에 이르렀다. 이러한 機構問題와 더불어 今後의 海運行政이 指向과 使命은 실로 重大한 바가 있는 것이다.

### 參 考 文 獻

- 1) 經濟白書(서울, 大韓民國政府, 1966.).
- 2) 經濟年鑑(서울, 韓國銀行, 1955—1968.).
- 3) 高野 進, 船舶業의 經營(東京: 文雅堂, 1927.).
- 4) 交通部, 海運10年略史(서울: 交通部海運局, 1955.).
- 5) 金孝錄, 海運經濟論(서울: 章旺社, 1954.).
- 6) 對日船舶返還請求에 關한 陳情書(서울: 韓國海運組合, 1963.).
- 7) 500萬弗 船舶購買 綜合經緯書(서울: 大韓海運公社, 1965.).
- 8) 柳川 勉, 朝鮮交通及運輸(京城: 朝鮮事情社, 1925.).
- 9) 李基白, 國史新論(서울: 養成社, 1961.).
- 10) 李丙燾, 韓國史大觀(서울: 普文閣, 1964.).
- 11) ECA—大韓民國法務部長官 書翰(1951. 4. 16.).
- 12) 仁川府, 仁川府史(1935).
- 13) 朝鮮施政 30年史(京城: 朝鮮總督府, 1940.).
- 14) 朝鮮郵船 25年史(京城: 朝鮮郵船株式會社, 1937.).
- 15) 朝鮮總督府官報(1937. 11. 10).
- 16) G, H, Q, —KOREAN Diplomatic mission in Tokyo 書翰(1951. 9. 29.).
- 17) 震禮學會, 韓國史(서울: 乙酉文化社, 1956.).
- 18) 崔南善, 古事通(京城: 三中堂書店, 1943.).
- 19) 韓國古典國譯委員會, 國譯大典會通(서울: 高大出版社, 1960.).
- 20) 韓國產業經濟10年史(서울: 韓國產業銀行, 1955.).
- 21) 海軍本部, 韓國海洋史(서울: 海軍本部, 1955.).
- 22) 海運統計(서울: 交通部, 1968.).