

# | 해양사의 한 장면 |

# 최초의 국적취득조건부 나용선 안동호

\* 편집장 주 : 2018년 8월 현재 우리나라는 외항선 1626척, 7227만DWT을 보유해 세계 7위의 해운국으로 성장하였다. 1945년 8월 해방 당시 외항선 3척을 보유했던 국가가 70여년만에 척수 기준 500여배 이상 성장하였다. 이러한 급성장의 배경에는 수출주도형 경제개발 정책, 해양대의 양질의 해기사 양성과 함께 국적취득조건부 나용선의 도입이 자리잡고 있었다. 그동안 한국해운업계에서는 1963년 4월 서울해운의 'Union Star호'로 알려져 왔다. 그러나 2019년 작고한 협성해운 창업자 왕상은 회장의 평전에는 1963년 9월에 도입한 '안동호'가 최초의 국적취득조건부 나용선이라고 밝히고 있다. Union Star호는 용선 기간이 끝나고 1967년에 원 선주에게 반환되었기 때문에 한국적을 취득하지 못했기 때문이다. 아래에서는 『초계 왕상은 평전』(이종욱 지음, 도서출판 PASS, 2008, 162-168쪽)의 내용을 전재한다.

## 한국 최초의 국적취득조건부 나용선 안동호

왕상은 회장은 1962년 한국 최초로 5천 DWT급 원목선 룡강(龍岡)호를 일정기간이 지나면 한국 국적을 취득하는 국적취득조건부 나용선 형태로 확보해 운항을 개시했다. 이것이 한국 최초의 국취부 나용선이었지만, 이 배는 3국간 항로에 취항하는 데 그쳤다. 공식적으로 한국정부로부터 수업허가까지 받은 국취부 나용선은 1963년 9월부터 운항을 시작한 왕상은 회장의 협성해운 소속 안동호다.

왕상은 회장이 한국 최초로 국취부 나용선 운항을 성사시킨 배경은 이러했다. 우선 한국 최초로 매닝업을 시작하다 보니 한국 선원으로 채워진 나용선 형태의 선박운항을 누구보다 일찍 접하게 되었다. 그런 상황에서 1962년 영국 선주가 중국 양쯔강 유역에 하역용으로 운항하

던 1-2백톤급 부선이 처음에는 용선으로 시작되었다가 시간이 지나면서 소유권이 중국 선사로 넘어가는 형태의 용선계약서를 홍콩에서 입수한 적이 있었다. 이에 앞서 항만 하역과 관련해 트럭을 운행하면서 나중에는 운전기사에게 불하해 주는 형식으로 소유권을 넘기는 지입식 형태도 눈여겨 본 적이 있었다. 이러한 경험이 뒷받침되어 매입 조건부 즉 한국적 취득 조건부 나용선 운항을 한국에서 처음 시작한 것이었다.

여기서 한 가지 반드시 짚고 넘어가야 할 사항이 있다. 한국 선주협회가 발간한 〈선협 30년사〉에는 한국 최초의 국취부 나용선은 1963년 4월 서울해운이 운항을 개시한 유니온 스타(Union Star)호라고 적혀 있다.

이는 확실한 착오인데, 그 근거는 이리하다. 첫째, 이 배는 한국인을 선원으로 채웠으며, 대만 선주가 한국의 해상인력을 믿지 못해 중국인 선장과 기관장을 감독으로 승선시켰다는 사실이다.

둘째, 왕상은 회장의 룡강호가 1962년 국취부 나용선을 개시했는데도, 이 기록이 〈선협30년사〉에 빠지게 된 것은 룡강호가 3국간 운항 선박인 데다가 이 당시 왕상은 회장의 협성해운은 선주협회에 회원으로 가입하지 않아서 기록이 없을 수밖에 없다는 것이다.

셋째, 유니온 스타호는 1967년 초 선주에게 반선되었다는 기록이 해운항만청이 발간한 〈한국해운항만사〉에 적시되어 있는데, 이 점은 〈선협30년사〉의 기록이 잘못되었음을 결정적으로 입증한다.

반면, 안동호의 경우는 한국 최초의 국적취득조건부 나용선이라는 낯선 방식으로 도입하는 바람에 수입을 관장하는 상공부로부터 수입 허가를 받았고, 또한 외환업무를 관장하는 재무부 외환국에서도 제반 허가를 받은 기록을 지니고 있다.

한국해운사에 큰 의미를 부여할 수밖에 없는 한국 최초의 국취부

나용선 안동호는 처음 시도하는 선박 도입 방식이었기에 이에 따른 에피소드 또한 적지 않았다.

매입에 따른 금융을 일으킨 곳이 홍콩이었다. 따라서 계약이 성사된 홍콩의 한국 영사로부터 계약서의 서명 유무라는 단순한 확인 서명을 받는 과정이 필요했는데 여기서부터 사건이 일어났다.

영사는 해운업을 모르는데다 한국 최초라서 기존 사례가 없는 국취부 나용선을 이상하게 생각하고 서명을 주저하다 이미 성립된 계약이라 어쩔 수 없이 결국 서명은 했지만, 본국의 중앙정보부에 수상하다는 보고를 해버렸다.

당시 홍콩에는 공산당 관계자들이 많이 암약하던 터라 한국 영사는 외상으로 고가의 배를 가져온다는 설명이 도무지 납득되지 않아 혹시 불온 자금이 아닌지 하는 의구심을 갖게 된 것이었다.

이로 인해 중정 부산지부장이 왕상은 회장을 불러 철저한 조사를 시작했고, 왕 회장은 국취부 나용선에 대해 상세히 설명했지만 지부장은 도무지 알아듣지 못했다.

하는 수 없이 왕 회장은 국적서 도입의 중요성, 특히 선원 취업이 지닌 국가 경제적인 면에서의 중요성까지 설파한 뒤 정부로부터 정식으로 수입허가까지 받았음을 밝혔고, 어찌 되었든 배는 일단 가져와야 한다고 덧붙였다.

그리고도 미심쩍어하는 지부장에게 “그럴리 없겠지만, 만약 문제가 발생하면 배는 압류하면 될 것이고, 나 또한 잡아 놓으면 되지 않겠느냐”고 말함으로써 마무리 지었다.

여기서 안동호 도입 과정을 좀 더 상세히 살펴보기로 하자.

## 첫 항차부터 높은 수익성 확보

1963년 9월 14일 김동화 선장(해양대 1기)과 김병수 기관장(해양대 4기) 외 25명의 선원으로 구성된 선박인수팀이 안동호가 정박해 있던 네덜란드 로테르담 항을 향해 출발했다.

당시는 직항 항공편이 없어 일본 동경으로 가 1박 한 뒤 인도 뉴델리와 터키의 이스탄불, 유고의 베오그라드 공항을 거쳐 서독의 프랑크푸르트에 도착해 최종 목적지인 네덜란드행 비행기에 올랐다.

당초에는 선박왕 오나시스가 운영하던 올림픽 에어라인에 탑승하기로 되어 있었으나 차질이 발생해 서독의 루프트한자 항공기를 타고 암스테르담으로 갈 수밖에 없었다. 이 날이 4월 16일이었다.

여기서부터는 일이 쉽게 풀렸다. 이곳의 협성해운 대리점 선사인 Ruys & Co.의 주선으로 로테르담까지 전용버스로 달렸다. 그리고 이들을 기다리고 있던 협성해운 고문 안센 씨의 영접을 받아 선원클럽에서 하룻밤을 보내고 다음날부터 안동호 운항에 필요한 각종 선용품을 보급받으면서 15일간 로테르담항에서 지냈다.

이처럼 오랜 시간 준비한 끝에 한국 최초의 국적취득조건부 나용선으로 운항을 개시한 6천톤급 원목 및 벌크 겸용선인 안동호는 첫 항차부터 높은 수익성을 기록해 왕상은 회장의 마음을 흐뭇하게 만들었다. 로테르담 항에서 이란이 수입하는 철강제품을 실었는데, 이는 영국의 불틱해운거래소 소속 화물 브로커에게 의뢰한 결과라고 왕상은 회장은 밝혔다.

이어진 왕상은 회장의 회고에 의하면, 로테르담 항을 출항한 안동호는 이란의 호람샤르 항에 입항, 철강제품을 내리고는 회교도들이 먹는 아랍 대추를 싣고 인도네시아로 가서 하역한 뒤 거기서는 원목을 싣고 최종 목적지인 인천항에 들어왔는데, 그때가 1963년 12월 초였다.

‘한편, 협성해운에서는 사상 최초의 국적취득조건부 나용선으로서 연  
불방식에 의한 선가상환이라는 한국에서는 처음 시도하는 특이한 방  
식의 선박 도입인 만큼 각종 인허가를 받기 위해 수시로 정부 각 부  
처를 드나들었다.

여기서도 한국 최초의 국취부 나용선 방식을 관료들에게 설명하느  
라 애를 먹었는데, 최종적으로 결재를 받아냄으로써 행정적 절차를 모  
두 완료했다. 안동호 도입에 대한 재무부의 허가 과정은 당시 협성해  
운 실무자가 기록으로 남겨 두어 왕상은 회장의 한국 최초 국취부 나  
용선 도입 사실을 완벽하게 뒷받침해주고 있다.

끝으로 반드시 짚고 넘어갈 사안이 하나 더 있다. 바로 국적취득조  
건부 나용선 도입이 한국해운업계에 미친 영향이다.

우선 범양상선의 창업자인 박건석 회장이 범양상선 초기 5만톤급  
탱커를 국취부 나용선으로 들어오려고 왕상은 회장을 자주 찾아와 의  
견을 구한 바 있었다. 이를 계기로 왕상은 회장과 박건석 회장은 골프  
도 자주 쳤으며, 후에 해운합리화 조치시 한국선주협회 회장이었던 박  
회장이 국회의원이었던 왕 회장을 빈번하게 만나 협조를 요청했었다.

이밖에도 왕상은 회장이 시도한 국취부 나용선 방식은 한국 원양어  
선업계로까지 영향을 미쳐 상당수의 원양어선 선주들이 선박 도입에  
활용하기도 했다.

특히 1960년까지만 해도 미미했던 국적 선대들이 1970년대에 접어  
들면서 국내 수출물량의 폭발적인 증가에 힘입어 선복수요가 급증했  
을 때 한국 선주들의 보편적 선박 도입 형태가 바로 국취부 나용선이  
었다.

무엇보다 1976년 초 해운항만청이 발족하면서 국적 선박 증강을 한  
국 해운업의 최대 과제로 삼고 잇달아 강제적인 선복증강 정책, 즉 일  
정량 이상의 선복량을 보유해야 운항업 면허를 발급했을 때 국내 선

주들이 가장 선호했던 선박 도입 형태가 바로 국취부 나용선이었다.

이후 당국의 정책적 오류 때문에 국적 선박이 과도하게 도입되어 해운 합리화 조치가 시행되었지만, 현재에 이르기까지 국내 선주들, 특히 중소 선주들이 선복을 증강하려고 할 때 국취부 나용선 방식을 우선적으로 적용하고 있다.

따라서 왕상은 회장이 한국 최초로 국취부 나용선 방식을 개시했다는 사실은 오늘날 우리나라가 세계 상위권 해운국으로 발돋움하는 데 결정적 기여를 했다는 의미이기도 하다.