

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
제1회 한국선주협회장배 코리아요트경기대회 성료	2
한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달	4
단일선체유조선 벌크선 개조시 SOLAS 협약 일부 적용	5
한국선주협회 국제협약 등 '알기 쉬운 해사법강좌' 개설	6
KMI 2008년 2/4분기 해운시황전망 설명회 개최	13

해운이슈	22
UNCITRAL 국제운송법조약 등 국제협약 선주책임 강화	22

업계동정	28
------	----

해사정보	36
한국과 중국 황해해역 선박안전 공동 관리하기로 합의	36
국토해양부, 국적선 외국항만 출항정지 예방대책 추진	37
수출입은행, 세계최대 컨테이너선 4척 맞춤형 금융지원	40
유엔 안전보장이사회 소말리아 해적소탕위한 결의안 추진	41
브라질-중국간 케이프사이즈 용선료 1일당 22만달러 돌파	42
IMO, 선박대기오염 방지 MARPOL 부속서 수정안 승인	43
LA/LB항 대기오염 방지 연료변경 인센티브 도입 검토	44

해운일지	46
------	----

제1회 한국선주협회장배 코리아요트경기대회 성료 ORC클럽(프로) 부문에서 The Winave가 우승



한국선주협회장배 코리아요트경기대회가 5월3일, 4일 양일간 성공리에 개최됐다. 부산시 수영만 요트경기장을 출발하여 통영시 도남관광단지까지 약 100km 구간의 경기에서 ORC클럽(프로) 부문에서는 The Winave가 우승을 차지했으며, 오픈(아마추어) 부문에서는 IRIS2가 우승을 차지했다.(성적표 참조)

이에 앞서 한국선주협회(회장 이진방)와 대한요트협회(회장 박순호)는 5월3일 13:30 부산시 해운대구 그랜드호텔 22층 스카이홀에서 각계인사와 선수단 등 200여명이 참석한 가운데 제1회 한국선주협회장배 코리아요트대회 개막식을 갖고 부산 수영만-통영 구간의 레이스에 들어갔다.

국토해양부를 비롯하여 해양경찰청, 한국해양대학교, (주)세정의 후원으로 열린 이번 대회는 크루즈급 요트만을 대상으로 한 요트대회로서 13개팀이 참가하여 열띤 경쟁을 벌였다.

한국선주협회는 지난 2005년부터 해양의 중요성을 널리 알리기 위해 초중고와 대학 및 일반부 등

전국규모의 요트경기대회를 개최해 왔으나, 전세계적으로 크루저급 요트대회가 보편화되고 있고, 요트인구의 저변확대를 위해서는 크루즈급 요트대회가 효과적이라는 판단하에 금번 대회부터 처음으로 크루저급만을 대상으로 경기를 가졌다.

이날 개막식에서 이진방 회장은 대회사를 통해 "21세기 「해양의 시대」를 맞이하여 각국은 해양세력 확충을 위해 열띤 경쟁을 벌이고 있다"고 밝히고 이는 해양력이 곧 국력을 좌우하는 국부의 원천으로서 그 가치가 무궁무진하기 때문이라고 강조했다.

이 회장은 "천연자원의 보고이자 대량화물 수송로인 바다는 우리 인류의 영원한 생활터전이자 후손에게 물려줄 마지막 유산으로서 바다에 우리의 미래가 있고, 번영이 있고, 희망이 있으며, 우리가 해양

[코리아요트대회 성적]

ORC 클럽(프로)

1위	The Winave
2위	IRIS
3위	RAN
4위	NAIAD
5위	미스서울
6위	BIBARI

오픈(아마추어)

1위	IRIS2
2위	SCHERZEN
3위	DRAKE
4위	CLARISSA
5위	NARA



강국을 추구하는 당위성도 여기에 있으며, 해양의 중요성을 널리 알리기 위해 열리는 이번 대회의 목적도 이와 맥을 같이하고 있다"고 강조하고 "이번 대회가 바다의 날을 기념하고 해양에 대한 대국민 인식제고와 함께 크루저요트의 저변확대와 요트 대중화에 기여하고, 요트가족 여러분의 우정과 화합을 다지는 축제의 장이 되기를 바란다"고 말했다.

대한요트협회 박순호 회장은 축사를 통해 "최근 들어 요트인구의 확산과 함께 요트가 대중적인 레포츠로서 서서히 각광받고 있다"고 밝히고, 올해로서 네 번째 요트대회를 주관하고 있는 한국선주협회의 역할에 대해 감사를 표명했다.

이어 이진방 회장은 이날 요트대회에 참가한 선

수단에게 경기참가 기념명패를 전달하면서 승패를 떠나 경기에 최선을 다해 줄 것을 당부했다.

한편, 대한요트협회 박순호 회장은 요트의 대중화와 요트인구의 저변확대에 기여한 이진방 회장에게 감사패를 전달했다.

이날 개막식에는 박인호 부산항 발전협의회 대표를 비롯하여 추형호 한국해기사협회 회장, 박진수 한국해양대 해사대학장, 박정화 해군 작전사령관, 김승수 남해지방 해양경찰청장 등이 참석했다.

이번 대회와 관련하여 한국선주협회는 "해양스포츠의 진흥과 바다의 중요성에 대한 국민적 관심도를 높이고, 해운산업에 대한 대국민 인식제고를 위해 협회장배 전국요트대회를 유치하여 지난 1995년부터 전국규모의 요트경기대회를 대한요트협회와 공동으로 개최하고 있다"고 밝히고, 이 대회를 계기로 해양에 대한 인식이 개선되고, 더 나아가 일반국민들도 해양스포츠에 대해 보다 많은 관심과 애정을 가져 줄 것을 당부했다.



한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달 광양선박, 글로비스, 단성해운, 미포쉬핑 등 19개사



이진방 한국선주협회장은 4월17일 오전 협회 대회의실에서 협회에 신규가입한 회원사 대표들에게 회원증을 전달하고, 협회 활동에 적극 참여해줄 것을 당부했다.

이진방 회장은 신규가입한 외항해운기업 대표 및 임원과 협회 임직원 등 40여명이 참석한 가운데 열린 회원증 전달식에서 인사말을 통해 “우리 협회는 지난 1960년에 설립된 이후, 지금까지 오로지 회원사의 권익증진과 해운경영 환경개선을 위하여 지속적으로 매진하여 온 결과, 해운관련제도가 선진화되어 한국상선대의 국제경쟁력이 크게 제고되었다”고 강조했다.

이 회장은 또 “매년 정례적으로 사장단 연찬회를 개최하여 회원사간에 화합을 도모함은 물론, 특히 중소형 회원사들의 애로사항 해소에도 많은 노력을 기울이고 있다”며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 빠른 시일내

에 해운빌딩을 확보할 계획이라고 말했다.

이 회장은 “이번에 신규가입한 회원사들이 기업을 경영해 나가는 과정에서 제도적인 어려움에 봉착할 경우, 즉시 협회로 알려주시면 협회가 최선을 다해 어려움이 해결될 수 있도록 노력하겠다”며, 협회 가입을 거듭 축하했다.

이번에 회원증을 받은 신규 회원사는 광양선박을 비롯하여 글로비스, 단성해운, 미포쉬핑, 조성해운, 디엠씨마리타임, 청야해운, 키스코해운, 조엔선펙, 넵

툰마린, 대원마리타임, 엠이씨해운, 동림탱커, 지오리드오션선펙, 성제해운, 하나마린, 에스에스마린, 해광상선, 진로해운 등 19개 외항해운기업이다.

이들 선사들의 협회가입으로 한국선주협회 회원사는 모두 145개사로 늘었다.

한편, 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년말 129개사로 해운상황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.



단일선체유조선 벌크선 개조시 SOLAS 협약 일부 적용 해양부, 선협 건의 수용함으로써 개조에 따른 비용 줄어

단일선체 유조선의 벌크선 개조가 붐을 이루고 있는 가운데 SOLAS 규정에 따라 선박 개조시 설치해야하는 설비들이 대폭 줄어들어 국적선사들의 선박 개조비용 부담이 크게 완화될 전망이다.

국토해양부는 한국선주협회의 건의를 받아들여 단일선체 유조선의 벌크선 개조시 SOLAS 개정협약의 일부만 적용하고 대부분 면제기로 결정했다.

협회는 지난 4월26일 SOLAS 개정협약은 기국주관청의 판단에 따라 선박개조시 신조선에 준하는 강화된 설비를 적용토록 하고 규정하고 있으나 이들 설비는 대부분 전면 개조가 아니면 구조적으로 반영이 불가능하다며 선박개조시 SOLAS 협약적용을 면제해줄 것을 건의했다.

국토해양부는 협회의 건의를 받아들여 최근 SOLAS 규정중 △연료유 공급관 및 누출관 격리 △빗물유입방지장치 등 일부만 적용하고 대부분의 규정을 면제하거나 규정적용을 교체시까지 유예기로 결정했다.

SOLAS 개정협약에 따르면 선박 신조 또는 개조시 협약 제2장과 제5장에 의거 △밸러스트 탱크의 안벽 특수코팅 의무화 △예비 연료탱크 설치 △전기공급장치의 이중화 △에인 및 계류설비의 하부보강 강도 요건 강화 △각 엔진별 연료공급/회수파이프 격리 △할론소화장치 금지 △기관실 국부소화장치 의무화 △갑판적일 때 시계 500m까지 확보 △항해자료기록(VDR설치) 등의 설비를 갖추도록 하고 있다.

협회는 선박개조시 SOLAS 개정협약이 요구하는 설비들은 선박의 설계 및 건조과정에서 구조적으로



반영되어야 가능하고 실제로 적용하기 위해서는 신조에 버금가는 정도의 전면 개조 공사가 불가피해 설비 수용이 불가능하다고 지적했다.

협회는 또 SOLAS 개정협약에 따라 설비 장착을 위해 선박의 구조를 변경할 경우 오히려 선박안전과 관련해 치명적인 위험이 증가한다고 국내외 전문가들이 밝히고 있고 해외에서는 극히 일부 설비를 제외하고 개조선박에는 개정협약을 적용하지 않고 있다고 밝혔다.

한편 단일선체 유조선의 벌크선 개조시 SOLAS 개정협약이 강제화됐더라면 국적선사들은 막대한 개조비용 및 시간을 투자해야만 할 뻔했다.

가령 벌크선의 밸러스트탱크에 보호도장을 적용할 경우 공사비용은 200만달러이상, 공사기간은 50일이상 추가되는 것으로 조사됐으며 할론소화장치 대신 CO2 장비로 교체할 경우 공사비용은 100만달러이상, 공사기간은 70일 이상 추가되는 것으로 나타났다.

한국선주협회 국제협약 등 ‘알기 쉬운 해사법강좌’ 개설

부산대 김인현 교수 초빙, 선협 및 회원사 임직원 대상



한국선주협회는 최근에 제정 또는 개정작업중인 선주책임과 관련된 국제협약에 대하여 협회와 회원사 임직원들의 이해를 높이고, 각종 협약 재개정으로 인한 변화에 능동적으로 대응하기 위하여 4월24일 협회 대회의실에서 제1회 ‘알기 쉬운 해사법강좌’를 개설했다.

이날 첫번째 강좌에는 부산대학교 김인현 교수를 초빙하여 UNCITRAL 국제운송법조약에 대해 알아봤다. 협회와 회원사 임직원 등 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 강좌에서 김 교수는 먼저 강의 이해를 위한 법률의 기초적 개념에 대해 설명했다.

김 교수는 강행규정에 대해 △선량한 풍속 기타 사회질서에 반하는 규정 △당사자의 의사나 임의규정 보다도 우선 적용되고 △당사자의 의사가 이를

개폐하지 못한다고 정의했다. 그리고 이는 경제적인 약자를 보호하기 위한 규정이라고 덧붙였다.

예를 들어 상법 제790조(운송인의 책임경감금지)와 제663조(보험계약자의 불이익변경금지)가 이에 해당된다고 했다. 김 교수가 강의한 UNCITRAL 국제운송법조약 초안의 주요내용은 다음과 같다.

▷ 국제조약 목적은 상거래의 원활화

국제조약의 목적은 상거래의 원활화에 있다고 설명했다. 운송관련 국제조약의 경우 해상운송은 △헤이그 △헤이그-비스비 △함부르크로 대별되며, 도로운송에 관한 CMR 및 항공운송에 관한 바르샤바조약이 있다. 미국은 헤이그체제이며, 한국과 일본은 헤이그 비스비체제를 채택하고 있다.

해상운송관련 국제조약은 국제운송에 적용되며, 출발항 뿐만 아니라 도착항이 체약국인 경우에도 적용된다. 일방의 국가가 체약국이 아니라도 적용되는 경우가 있다. 그 예로 한국이 비체약국이라도, 미국이 체약국이면 조약이 적용된다. 이에 따라서 한국의 운송인 혹은 송하인은 조약에 구속된다.

▷ 계약자유 원칙과 강행규정과 관계

운송법 초안의 강행규정여부(제81조)와 관련하여 운송인의 의무와 책임을 면제, 감경하는 것은 무효

가 된다.(제1항) 의무를 강화하는 것은 가능하다. 그러나, 책임을 감경하면 무효가 된다. 이

[적용범위]

종류	지리적 적용범위	증권·계약
헤이그 비스비/상법	출항 화물, 국제운송(없음)	선하증권 발행된 경우만적용 (증권 + 운송계약)
함부르크	입출항 화물 모두	운송계약 + 증권
운송법 초안	입출항 화물 모두	정기선 운송계약 + 증권

[계약자유의 원칙]

종류	운송인/화주	갑판적 화물
헤이그 비스비/(상법)	운송인의 편면적 강행규정	있음(상세하지 못함)
함부르크	상동	상세한 규정
운송법 초안	- 운송인의 의무책임을 감경하면 무효 - 송하인의 의무책임증가하면 무효, 감경하면 무효	상세한 규정

※ 주 : 대량장기정기화물규정 존재하며, 운송인에 유리함.

는 법정책임제한액보다 낮추면 무효가 된다는 것이다.

또 송하인의 의무와 책임을 면제, 감경, 증가하는 것은 무효가 된다.(제2항) 송하인의 위험물에 대한 통지의무를 없도록하는 약정은 무효가 된다. 특히, 증가시키는 것도 무효가 되는 점에서 운송인과 다르다. 예컨대, 송하인의 과실책임을 무과실책임으로 만드는 것은 무효가 된다. 20차에서 최종 확정되었다. 헤이그-비스비에는 없는 내용이다.

그러나 조약에서 별도로 예외규정을 둔 경우는 적용이 배제된다.(제82조) 그 예로 대량장기정기화물(volume contract), 갑판적, 생동물, FIO 계약 등이다. 이는 우리 상법에는 없는 규정으로서 결국 송하인의 의무가 강화된다.

대량장기정기화물(volume contract) 미국의 service contract에 해당된다. 대량화물을 장기적으로 운송하는 경우에 적용되는데 정의규정에서 어느 정도의 화물인지 정하지 않았다. 또한, 운송인과

[감항성주의의무]

종류	운송물에 대한 의무	감항능력주의의무
헤이그 비스비/(상법)	수령, 인도 의무 없음 (수령, 인도 의무 있음)	존재, 발항당시 (존재, 발항당시)
함부르크	수령, 인도 의무 있음	존재, 발항당시
운송법 초안	수령, 인도 의무 있음	존재, 발항당시 및 항해중

※ 주 : 운송인에 불리함

송하인 사이에는 계약자유의 원칙이 적용된다. 예컨대, 운송인의 책임이 정한 액수보다 낮아질 수 있으며, 송하인도 의무도 낮아질 수 있다.

그리고, 송하인을 보호하는 규정이 있다. 이는 당사자가 긴밀히 협상할 것을 전제로 하고 있다.

제3자의 경우에는 그 자의 동의 등이 있는 경우에 제한적으로 적용된다. 우리 법에는 없는 규정이다.

▷ 운송인의 권리와 의무

운송인의 감항능력주의의무(제15조)와 관련, 감항능력주의의무와 운송물에 대한 주의의무는 운송인이 부담한다. 감항능력주의의무는 운송인이 운송기간 내내 부담하여야 한다. 헤이그 비스비에서는 발항당시로 국한된다. 우리 상법은 헤이그 비스비 규칙에 비하여 운송인에게 불리하다.

[책임제도]

종류	운송물에 대한 의무	감항능력주의의무
헤이그 비스비/상법	과실 추정주의	입증책임 불명확
함부르크	과실 추정주의	입증책임 불명확
운송법 초안	과실 추정주의	입증책임 송하인

또 운송인의 책임(제18조)은 과실추정주의(presumed fault liability)로서 운송인이 과실이 없음을 입증하지 않으면 책임을 부담하여야 한다.

그리고, 불감항에 대한 입증책임이 명시적으로 송하인에게 전가된다.(제5항). 송하인이 손해배상을 청구하면, 운송인이 무과실임을 입증하거나, 면책사유의 하나로 인함을 주장해야 하며, 송하인은 불감항과

[책임제한액]

종류	포장당 책임제한액	Kg당 책임제한
헤이그 비스비/ (개정 상법 제797조)	666.67 SDR (개정전 상법 500 SDR)	2 SDR (개정전 상법 없었음) (개정상법 적용 3년 유예)
함부르크	835 SDR	2.5 SDR
운송법 초안	875 SDR	3 SDR

손해와 상당한 인과관계가 있음을 입증하여야 한다. 운송인은 손해를 야기하지 않았거나 감항성주의의무를 다하였음을 입증하면 책임을 부담하지 않는다. 우리 상법과 동일하다.

또 운송인의 책임제한권(제61조)과 관련, 운송인은 포장당 책임제한의 권리를 가진다. 포장당 875SDR, kg당 3SDR 중에서 큰 것으로 책임을 제한할 수 있다. 헤이그 비스비의 666.67 SDR/2SDR보다 높다. 함부르크 규칙은 835SDR/2.5SDR, CMR는 8.33 SDR/Kg, 독일 등 국내법은 17SDR/kg이다. 이 조항은 운송인에게 불리하다.

이와함께 지연손해에 대하여는 운임의 2.5배로 책임이 제한된다.(제62조) 지연손해는 지연으로 인한 물적 손해와 결과적(경제적) 손해로 나누어진다. 여기서 말하는 것은 결과적 손해로서 부속 도착의 지연으로 보속공장가동이 지연됨으로써 발생한 손해이다.

또한, 당사자간에 약정한 시간에 도착하지 않은

[운송물 불법인도]

종류	불법인도의 경우	책임제한 배제사유
헤이그 비스비/(상법)	책임제한 대상이 아님(논란) (학설판례상 책임제한의 대상임)	고의 혹은 인식있는 중과실
함부르크	책임제한 대상이 아님	상동
운송법 초안	책임제한 대상이 됨	상동

※ 주 : 운송인에 불리함

경우에만 지연손해를 배상한다.(제22조) 이 규정은 합리적인 시간에서 명시적으로 합의한 시간, 합의한 시간으로 변경되어 왔다. “합의한”의 의미가 무엇인지는 각국 법원에 일임되었다.

불법인도의 경우 헤이그 비스비규칙하에서는 운송인의 의무가 양륙에 한정되었기 때문에 불법인도는 조약의 범위에 속하지 않는다는 주장이 있었다. 따라서 책임제한을 할 수 없었다. 그러나 이번에는 이 부분도 책임제한의 범위에 넣었다.

책임제한 배제사유는 운송인 자신의 고의 혹은 인식있는 중과실(무모한 행위)로서 우리 법과 동일하다.

[운송인의 면책제도]

종류	항해과실	화재면책
헤이그 비스비/상법	있음	있음
함부르크	폐지	입증책임 송하인에게
운송법 초안	폐지	있음, 엄격히 적용 (운송인에 불리하게)

한편, 항해과실면책등(제18조)에 있어서 헤이그 비스비(상법)에서는 운송인의 선박사용인이 과실이 있어도 항해상 과실은 송하인에 대하여 면책된다. 조약 초안에서는 폐지되었다.

그러나, 화재면책은 축소된 형태로 존치되었다. 헤이그 비스비에서는 운송인 자신의 과실이 있을 때에는 면책되지 않지만, 선박사용인의 과실에는 면책이 되었다.

조약초안에서는 운송인 자신의 과실이 있으면 면책이 되지 않는다. 또

한 선박사용인의 과실이 있는 경우도 면책되지 않는 것으로 변경되었다. 기타 면책카탈로그는 그대로 존속됐으며, 송하인의 과실에 의하여도 면책된다. 이 조항은 운송인에게 불리하도록 되어 있다.

▷ 송하인의 권리와 의무

운송물 인도청구권(제47, 48, 49조)과 관련하여

[처분권]

종류	규정
헤이그 비스비/(상법)	규정 없음/(있음)
함부르크	규정 없음
운송법 초안	상세한 규정을 가짐

유통운송증권의 소지인은 운송물 인도청구권을 가진다. 운송증권과 상환하여야 한다. 비유통운송증권에서는 수하인으로 증명되는 자가 인도청구권을 가진다.

상환성을 갖는 비유통운송증권(우리 나라의 배서 금지기명식 선하증권)은 증권에 기재된 자가 운송

[송하인의 의무]

종류	일반의무	정확성
헤이그 비스비/상법	송하인 명시 의무 없음	있음, 무과실 책임
함부르크	송하인 명시 의무 없음	있음, 무과실 책임
운송법 초안	감화능력 의무, 정보제공 의무	있음, 무과실 책임

▲ 주: 송하인에게 불리함

증권을 상환하여서 운송물을 인도받는다.

또 처분권(제52조 이하)은 운송물의 다른 인도 장

[송하인의 책임]

종류	일반의무	위험물
헤이그 비스비	과실 책임	무과실 책임
함부르크	과실 책임(입증책임 운송인)	무과실 책임
운송법 초안	과실 책임(입증책임 화주)	무과실 책임

▲ 주: 송하인에게 불리함



소에서 인도요구, 수하인의 변경이 가능한 처분권자에게 허용된 권리를 말한다. 처분권자는 운송물의 수하인, 인도장소를 제한적으로 변경할 수 있다. 운송인의 정상적인 영업을 방해하지 않는 범위에서 이루어진다. 새롭게 규정된 것으로 송하인에게 유리하다. 우리 상법에도 있지만 미흡한 실정이다.

운송물에 대한 운송적합성 유지의무(제28조)와 관련, 송하인은 운송물이 운송기간 중 적절하게 운송될 수 있도록 운송적합성을 갖추어서 운송인에게 제공하여야 한다. 동 의무에 위반하여 손해가 발생하면, 운송인이 손해배상책임을 진다. 우리 상법이나 헤이그 규칙에 없는 것으로 운송인에게 유리하다.

또한, 운송물에 대한 정보제공의무(제30조)에 대해 송하인은 운송물의 운송에 대하여 운송인에게 적절한 정보를 제공하도록 하고 있다. 적절한 정보를 제공하지 않은 경우에 운송인은 사고가 화주의 과실에 기인하였음을 주장하면 송하인이 자신의 과실은 사고와 인과관계가 없음을 입증하여야 한다. 이는 송하인에게 불리하다.

▷ 관할과 중재

[관할과 중재]

종류	관할/중재	전속적 합의관할
헤이그 비스비/(상법)	규정없음/(규정없음, 학설)	규정없음(유효함)
함부르크	규정있음	규정있음(선택의 하나 불과)
운송법 초안	선택사항/대량장기정기화물규정있음	규정있음(선택의 하나 불과), 그러나, 국내법으로 가능

관할(제69조 이하)은 어느 국가에서 재판을 받는다는 문제. 준거법은 어느 법을 적용하느냐의 문제를 규정한 조항이다. 선하증권상 특정한 국가를 관할로 기재한다.(전속적 합의관할) 이 규정은 선하증권을 이용한 개품운송계약의 부합계약성에서 출발하여 송하인을 보호하기 위한 것이다.

이 규정에 의하면, 특정한 4곳에서만 원고는 소를 제기할 수 있다.(제69조) 운송인의 주소지, 수령지, 인도지, 최초 선적항구 혹은 최후 양륙항구가 있는 국가로 규정하고 있다. 현재 사용되고 있는 합의관할도 선택 가능한 한 곳에 지나지 않는다. 함부르크 및 미국의 COGSA 개정안의 입장이 반영되었다.

전속적 합의관할도 가능하다.(제70조) 회의중 선주국이 이를 추가한 것이다. 결국 합의안으로 대량장기정기화물의 경우에만 가능하도록 했다. 이에 선주국들이 반대하고 나섰다.

전속적 합의관할에 대하여는 국가가 동 관할에 대한 장을 적용하지 않는다는 선언을 함으로써 적용받지 않을 수 있다.(제77조) 이 조항이 합의안으로 성립되었다.

그러나, 우리나라 운송인이 삼국간 운송에 종사할 때 동 조약이 적용되어 전속적 합의관할이 무효가 된다. 전속적 합의관할 약정에 장애가 있으므로 운송인에게 불리하다.

또 중재(제78조 이하)는 관할과 유사한 구조이다. 관할의 규정을 회피하는 수단으로 사용될 것을 우려, 사적절차임이 강조되기도 하였다. 국가가 그 적용을 선언함으로써 적용을 받지 않을 수 있다. 운송

인에 불리하나 선언기법을 통하여 현재제 고수가 가능하다.

▷ 대량장기정기화물(volume contract)

장기정기대량화물의 운송으로서 미국의 service contract의 일종이다. 동 계약은 운송인과 송하인의 협상력이 동등하다고 보아, 계약자유의 원칙이 적용된다.

따라서, 강행규정의 적용을 받지 않아도 된다. 그러나, 운송인의 감항성의무, 송하인의 정보제공의무와 위험화물의무 등 공익적 사항은 제외된다.

또 소형화주, 벌크화물의 운송인에게 불리하다. 대형화주와 운송인의 경우에는 운송인이 불리하다. 정의규정에서 제한이 없으므로 문제로 지적되고 있다.(제1조 제2항) 우리 상법이나 헤이그 비스비에는 없는 내용이다.



한국상선대 3,676만DWT로 전년비 15% 증가, 세계 6위

30대 해운국의 선박보유량 7.0% 증가한 9억5,016만DWT

2008년 세계 30대 해운국의 선박 보유량은 전년 대비 7.0% 증가한 9억5,016만DWT로 집계됐다.

나, 평균 선령은 16.5년으로 전체에 비해 약간 높은 편이다.

독일에 본부를 둔 해운리서치회사인 ISL의 Shipping Statistics and Market Review(2008년 1월)의 자료를 인용해 한국해양수산개발원(KMI)이 발간 자료에 따르면 국가별 선박 보유국 순위로는 1위 그리스, 2위 일본, 3위 독일, 4위 중국, 5위 노르웨이, 6위 한국 순이었다.

이들 국가중 1위부터 5위까지는 순위 변동이 없으나, 우리나라의 선박 보유량은 3,676만DWT로 전년 대비 15% 증가해서 세계 순위에서도 지난해 8위에서 6위로 2단계 높아졌다.

홍콩(3,378만DWT)과 미국(3,300만DWT)은 각각 전년 대비 25.2%, 27.3% 감소했으며, 이에 따라 홍콩은 7위를 유지했으나, 미국은 2단계 낮아졌다.

세계 30대 해운국의 외국 적선 비율을 68.8%이며, 이는 지난해에 비해 높아진 것이다.

이에 비해 일본과 독일의 외국적선비율은 각각 93.0%, 84.5%로 다른 국가에 비해 높은 편이지만, 보유 선박의 평균 선령은 각각 8.6년, 8.9년으로 전체 선령 평균인 15.4년에 비해 낮은 편이다.

반면, 우리나라 외국적선 보유 비율은 50.3%로 다른 국가에 비해 낮은 편이

【 세계 30대 해운국 선박 보유량 현황(2008년 1월) 】

순위 (07년)	국가	국적선		국취부나용선		합계	
		척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
1 (1)	그리스	734	55,524	2,353	120,187	3,087	175,711
2 (2)	일본	633	11,296	2,800	149,426	3,433	160,722
3 (3)	독일	375	14,618	2,814	79,895	3,189	94,513
4 (4)	중국	1,628	33,359	1,347	49,704	2,975	83,064
5 (5)	노르웨이	514	13,423	886	31,695	1,400	45,118
6 (8)	한국	685	18,272	378	18,488	1,063	36,760
7 (7)	홍콩	309	18,420	310	15,361	619	33,782
8 (6)	미국	230	6,827	706	26,172	936	32,999
9 (10)	싱가포르	454	16,401	290	11,861	744	28,262
10 (12)	덴마크	261	10,158	507	16,415	768	26,573
11 (11)	대만	86	3,980	493	22,368	579	26,348
12 (9)	영국	287	10,209	383	16,013	670	26,221
13 (13)	러시아	997	5,253	478	12,058	1,475	17,311
14 (14)	이탈리아	510	11,441	186	5,419	696	16,861
15 (30)	캐나다	94	521	206	16,169	300	16,690
16 (15)	인도	337	13,683	52	2,092	389	15,775
17 (19)	터키	490	6,592	513	6,591	1,003	13,183
18 (18)	사우디	46	788	69	12,131	115	12,920
19 (17)	벨지움	65	5,918	112	5,706	177	11,623
20 (24)	말레이시아	234	6,936	66	3,754	300	10,690
21 (20)	이란	113	6,492	44	3,706	157	10,198
22 (23)	UAE	40	459	305	8,148	345	8,607
23 (22)	인니	693	4,757	118	2,438	811	7,195
24 (25)	스웨덴	154	1,942	202	5,075	356	7,018
25 (27)	사이프러스	111	2,903	136	3,622	247	6,525
26 (26)	프랑스	116	2,840	134	3,541	250	6,381
27 (21)	네덜란드	435	3,580	164	2,274	599	5,853
28 (28)	쿠웨이트	39	3,963	29	1,348	68	5,311
29 (36)	베트남	320	2,838	49	1,203	369	4,042
30 (34)	태국	288	3,470	34	435	322	3,905
합계		11,278	296,863	16,164	653,296	27,442	950,160

주 : 1,000 GT 이상

자료 : ISL, Shipping Statistics and Market Review, 2008. 1.

세계해사대학 교수/학생 26명 4월27일부터 5월3일 방한 선협, 4월31일 한강유람선 선상에서 만찬간담회 가져

국제해사기구(IMO) 부설 세계해사대학(WMU, World Maritime University) 교수 및 학생 26명이 국토해양부와 교육기관 및 해운·조선산업 견학을 위해 4월27일부터 5월3일까지 방한했다.

금번 방한단은 국토해양부, 부산지방해양항만청 및 해양경찰청을 방문하여 우리나라 선진 해양안전 관리 제도에 대해 학습하고 선박안전기술공단, 한국선급, 현대중공업 등 선박검사기관 및 관련 산업 시설을 견학했다.

이와함께 한국선주협회는 4월31일 오후 6시 한강 유람선 선상으로 방문단을 초청하여 만찬을 겸한 간담회를 가졌다.

이번 방문을 통하여 우리나라와 WMU간 지속적인 인적교류 및 기술협력 활성화 계기를 마련함으로써 국제해사무대에서의 우리나라 지지세력 확보는 물론 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 있는 아국의

해운·조선산업을 홍보하여 미래의 고객을 확보하는데 많은 도움이 될 것으로 예상하고 있다.

우리나라는 2003년부터 WMU에 매년 약간명의 학생에게 장학금을 지급하고 있으며, 장학금 수혜자들이 각종 IMO 회의시 우리나라를 지지하고 있는 등 상당한 효과가 있는 것으로 알려져 있다. 특히 개도국 출신 재학생은 자국 해사안전청장 등 고위직공무원으로 진출하는 경우가 많아 우리나라가 국제해사무대에서 활동하는데 있어 많은 도움이 되고 있다.

WMU는 IMO가 해사전문인력 양성을 위해 지난 83년 스웨덴 말뫼에 설립한 석사과정의 해사전문교육기관으로서 지금까지 우리나라 출신 42명을 포함하여 세계 150개국에서 2,300여명의 졸업생을 배출했다

선주협회, 톤세제도 개선을 위한 작업반 회의 개최 선박제원 신고절차 및 선박운항신고 개선방안 협의

한국선주협회는 4월24일 협회 회의실에서 톤세제도 개선을 위한 작업반회의를 개최하고 선박제원 신고절차 등의 개선방안을 중점적으로 협의했다.

국적외항선사 실무담당자 15명으로 구성된 작업반은 이날 선박제원 신고절차와 관련하여 현행 선박 호출번호와 IMO번호 입력으로 동일한 선박이 많이 잡혀 IMO 번호건수로 고정하도록 개선하는 것이 바람직하다는 의견이 있었다.

또 필요없다고 판단되는 '조선소'란 등 불필요한 항목은 시간절약 차원에서 삭제하고 전산상으로 승인시 자동 직인시스템으로의 개선을 적극 추진키로 했다.

선박운항 신고와 관련해서는 국제선박등록일을 해양부에 등록된 날짜에 자동으로 연계되도록 개선하고 사용률과 운항일수를 신고자가 볼 수 있도록 개선하는 방안을 논의했다.

KMI 2008년 2/4분기 해운시황전망 설명회 개최

원양정기선시황 2/4분기에 상승세로 전환전망

한국해양수산개발원은 4월8일 한국선주협회 대회의실에서 국적외항선사 관계자 60여명이 참석한 가운데 '2008년 1/4분기 해운시황 동향과 2/4분기 전망' 설명회를 갖고 최근의 해운시장 변화와 향후 전망에 대해 설명했다.

특히 이날 설명회에서 KMI는 아시아-북미 및 구주항로의 경우 금년 1/4분기중에는 약세를 보였으나, 2/4분기에는 상승세로 전환될 것으로 내다봤다.

또 부정기건화물선시황의 경우도 올 1/4분기중에 소폭 조정을 받으면서 BDI 지수가 다소 하락했으나, 2/4분기에는 탄탄한 펀더멘탈로 상승국면에 진입할 것으로 예상했다.

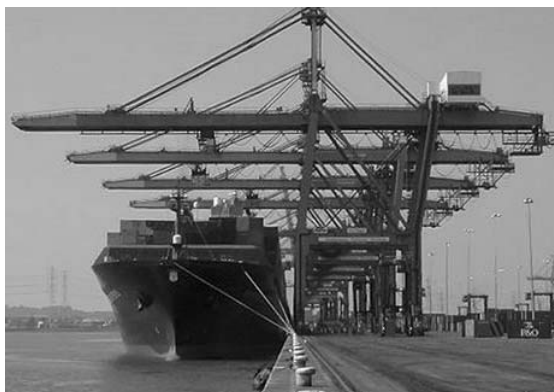
그리고 진정국면에 진입한 유조선시황은 전통적인 비수기가 도래함에 따라 하락세를 보일 것으로 분석했다. 다음은 KMI가 이날 발표한 전망자료를 요약정리한 것이다.

■ 정기선 시장

▷ 원양정기항로 동향 및 전망

금년 1/4분기 아시아-북미 및 구주정기항로의 시황을 보면 북미항로의 경우 부분적으로 운임이 하락했으며, 유럽항로도 양방향 모두 운임이 하락했다.

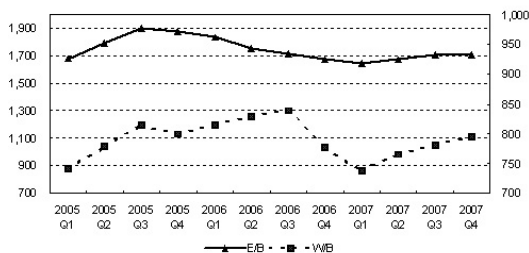
특히, 북미항로는 물동량 증가세가 둔화되었으며 운임은 대체로 하락했는데, 이는 전통적인 비수기와 미국의 서브프라임 모기지론 사태로 물동량은 전반적으로 기대에 못 미쳤으며, 달러 약세에 따른 아시아권의 수입 증가가 변수로 작용했기 때문으로 분석된다.



하지만, 건화물선 운임이 높게 형성됨에 따라 일부 벌크화물이 컨테이너화됨으로써 전반적으로 긍

[북미항로 운임 추이]

(단위 : TEU)



(자료) CI, 2008년 3월

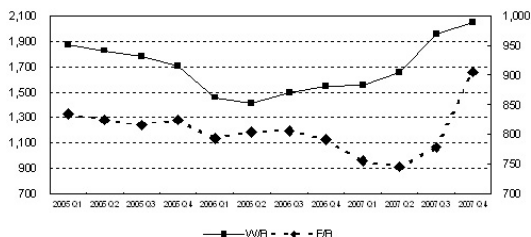
정적인 영향을 끼쳤으며, 선사들의 지속적인 선대조정으로 소석률은 예년과 같은 수준으로 유지했다.

한편, 2/4분기에는 북미 및 유럽항로 모두 상승세로 전환될 것으로 KMI는 전망했다.

북미항로에 가장 큰 영향을 미치는 미국경제는 2008년 2/4분기에 서브프라임 모기지론 사태와 주택경기 침체로 전반적인 경기 하락이 예상되고 있으며, 큰 폭의 물동량 회복 및 운임 상승은 다소 어려울 것으로 전망된다.

그러나 북경 올림픽 특수 및 달러화 약세에 따른 아시아권의 수입 증가가 예상되고 있어 이에 따른

[유럽 항로 컨테이너 운임 추이] (단위 : TEU)



(자료) CI, 2008년 1월

소폭의 운임 상승이 예상된다는 것이다. 더구나, 지난 2007년에 적극적인 선대조정을 통해 운임 수준을 유지시킨 바 있는 선사들이 선대운영 합리화 기조를 유지하고 있으며, 특히 5월 장기운송계약(SC) 갱신기간에는 유류할증, 피크시즌 할증 등을 이용하여 추가적인 운임인상도 가능할 것으로 예상된다.

금년 2/4분기 북미항로 운임지수는 동향이 7.6 포인트, 서향은 6.3 포인트 상승할 전망이다.

또 유럽항로는 EU 경제의 안정세 회복으로 수입 물동량은 감소하고 그 동안 증가된 선복 영향으로 운임 상승폭은 크지 않을 것으로 전망된다. 아시아-유럽항 컨테이너물동량은 2008년에도 8% 정도의 증가가 예상되지만 수출입 불균형 및 선복과잉 등으로 큰 폭의 시황상승은 어려울 것으로 예상된다.

더구나, 동유럽 등 신흥시장의 물동량이 계속 증가하는 가운데, 1만 TEU급 초대형선을 포함한 신조선 투입도 지속될 것으로 예상된다. 2/4분기 유럽항로 운임지수는 동향이 2.3 포인트, 서향은 2.5 포인트 상승할 전망이다.

▷ 근해항로

2008년 1/4분기중에 한-일 및 한-러항로는 강세를 보였다. 근해항로는 선적물량 상한제(Ceiling)를 도입한 한-일항로와 수출 물동량의 증가세가 지속된 한-러항로의 운임이 강세를 나타냈다.

그러나, 한-중항로는 수출입운임이 모두 소폭 하락하였고, 동남아항로는 수출운임이 소폭 하락한 반면, 수입은 소폭 상승했다. 한-중항로의 경우, 춘절 연휴 50년만의 폭설 및 티베트 사태 등 정치적인 불안 요인이 시황악재로 작용하면서 물동량과 운임이 모두 하락했다.

근해항로의 경우 2/4분기에는 전반적인 강보합세 및 상승세를 보일 것으로 기대된다. 근해항로는 전반적으로 1/4분기와 비교해 강보합세를 유지하는 가운데 한-일항로, 한-중수출항로, 동남아항로 등에서 운임이 소폭 상승할 것으로 전망된다.

이는 계절적인 물동량 증가요인, 베트남, 러시아 등 특정지역의 물동량 증가 추세 및 선사들의 지속적인 항로 개편을 통한 선복 축소 노력 등이 동시에 이루어질 것으로 기대되기 때문이다.

한편, 근해항로에서는 항로합리화를 통한 선복조정이 중요한 변수로 작용할 전망이다. 최근 근해항로 선사들은 한-일항로를 중심으로 소위 항로합리화를 통해 선사간 출혈경쟁을 피하면서 상호 협력을 통해 운임을 정상수준으로 회복하려는 움직임이 강하게 나타나고 있다.

이와 같은 움직임이 더욱 확산되어 선사간 신뢰구축으로 연결될 필요가 있으며, 타 항로 특히 한-중항로에서도 항로합리화를 통한 적극적인 협력이 요구된다.

근해항로에서의 운임 회복은 수요 측면에서의 물동량 상승보다는 공급 측면의 선복 과잉을 어떻게 조정하느냐가 주요한 관건이기 때문이다. 또한 2/4

분기에는 지속되는 고유가로 선사들이 유류할증료 등을 인상하는 등 외생변수에 의한 추가적 운임 상승이 불가피할 것으로 분석된다.

이에 따라 선사들은 고객과의 긴밀한 유대관계를 유지하여 운임 인상에 대한 오해가 발생하지 않도록 세심한 배려가 필요하다.

▷ 컨테이너선 종합운선지수

2008년 2/4분기에는 컨테이너 운선료를 나타내는 HR지수가 1,415 포인트를 기록할 것으로 예상된다. 컨테이너선 종합운선지수(HR지수)는 2008년 들어 등락을 거듭하면서 완만한 상승세를 나타냈으며, 2008년 3월19일에는 1,382.9를 기록하여 2007년 10월 이후 최고치를 나타냈다.

■ 건화물선 시장

▷ 2008년 1/4분기 동향

2008년 1/4분기 BDI 종합운임지수 전기 대비 26.8% 하락했다. 주요 건화물선 운임지수는 전 선종에 걸쳐 전기대비 하락했는데, BCI는 32.2%, BPI는 30.5% BSI는 25.1% 하락했다.

[케이프사이즈시황 변동요인]

구 분		주 요 요 인
1/4분기	하락요인	<ul style="list-style-type: none"> • 기상재해 및 항만시설 등의 문제로 인한 잇따른 항만폐쇄 • 서브프라임 사태로 신용경색이 오면서 FFA 시장이 약세를 보임 • 중국의 철강업체와 철광석 수출국간의 가격협상 미타결 • 전통적인 약세 시즌 • 경기침체 등의 심리적 요인 작용
2/4분기	강세요인	<ul style="list-style-type: none"> • 철광석 및 석탄 수요 강세 • 철광석수출국과 중국 철강업체간 가격협상 타결에 따라 물동량 증대 • 항만폐쇄 요인 제거 • 시장의 심리적 요인
연평균	강보합세 요인 (전년대비)	<ul style="list-style-type: none"> • 화물에 대한 수요가 전년과 비슷 • 탄탄한 펀더멘탈 유지 • 시장의 단기적인 요인으로 일시적인 등락 가능성 있음



2007년 사상 최고의 호황을 시현했던 건화물선 해운시장은 2008년 1/4분기 들어 초기에 하락한 후 조정 국면이 이어졌다. 서브프라임 모기지론 사태에 따른 신용경색으로 FFA 시장의 자금 이탈, 자연재해 및 항만 사고 등으로 인한 선적불능 사태, 철광석 가격협상의 지연 등이 하락요인으로 작용했다.

▷ 2008년 2/4분기 전망

부정기건화물선시황의 경우 2008년 2/4분기에 상승세로 전환될 전망이다. 특히, 케이프사이즈 운

[파나막스사이즈시황 변동요인]

구 분		주 요 요 인
1분기	약세 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 폭설, 호주의 홍수, 인도네시아 석탄 재고 부족 등으로 석탄공급 차질 발생 • 브라질 항만시설의 문제로 철광석 선적 불능 • 미국 서브프라임 사태로 인한 경기침체 우려
2분기	강세요인 (전 분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> • 곡물 시즌 도래(3분기 말에 가서야 수요 감소 전망) • 석탄의 ton-mile 증대 • 철광석 및 석탄 수요 증대 등 펀더멘탈이 견고 • 1분기 시황의 각종 악재 해소
연평균	강보합세 (전년도 대비)	<ul style="list-style-type: none"> • 파나막스선 수급불균형이 지속될 것으로 보임 • 시장의 펀더멘탈이 견고 • 중국의 곡물에 대한 지속적인 수요 • 경기침체에 대한 요인 해소

임은 탄탄한 펀더멘탈로 상승세가 두드러질 것으로 분석됐다.

KMI 패널조사에 따르면 2/4분기 브라질-극동(일본) 16만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 69.14달러로 1/4분기 62.02달러에 비해 11.5% 상승할 것으로 전망된다.

또한 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기용선료도 2/4분기 평균 12만 5,000달러로, 1/4분기 10만4,905달러에 비해 19% 가량 상승할 것으로 예상된다.

2/4분기 케이프사이즈 시황이 강세를 보일 것으로 전망하는 이유로는 △철광석 및 석탄 수요가 여전히 강세를 보이고 있고 △주요선사와 중국 철강업체간 가격협상 타결로 물동량이 원래대로 회복할 것으로 보이며 △1/4분기의 운임하락 요인으로 작용한 항만폐쇄 요인이 사라졌고 △남미의 곡물시즌이 도래하는 것이 예상되기 때문이다.

한편, 2008년 연평균 케이프사이즈 시황은 2007년과 비교하여 보합세 또는 강세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △철광석과 석탄에 대한 수요가 2007년과 비슷할 것으로 예상되며 △선복수급이 균형을 이루면 강세장을 유지할 것으로 예상되기 때문이다.

다만, 중국정부의 지속적인 성장억제 정책 등으로 인해 단기적으로 등락은 있을 것으로 예측된다.

한편, 파나막스사이즈 운임은 성수기 도래로 연중 최고치를 기록할 전망이다.

KMI 패널조사에 따르면 2008년 2/4분기 미겔프-극동(일본)향 5만4,000DWT급 곡물 운반선 운임은 톤당 평균 127달러로, 1/4분기 122.5달러에 비해 3.71% 상승할 것으로 예상된다. 또한 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 2/4분기 1일 정기용선료도 평균 6만8,333달러로 1/4분기 5만 5,000달러에 비해 24.2% 상승할 것으로 예상된다.

이와 같이 2/4분기 파나막스사이즈 운임이 상승할 것으로 예측되고 있는 이유는 △전통적으로 2/4분기는 곡물이 출하되는 시즌으로 3분기 말에 가서야 수요 감소가 이루어질 것이라는 분석이 많으며 △인도의 대중국 수출 규제 움직임 등으로 톤-마일(ton-mile) 증가가 예상되며 △철광석과 석탄이 총 1억4,000만톤의 물동량 증대가 예상되고 중국의 철강수요가 약 12% 성장이 예측되는 등 펀더멘탈이 견고하며 △케이프사이즈 시장에서 보듯이 1/4분기 시황의 악재가 다수 해소되었기 때문이다.

한편, 2/4분기 파나막스사이즈 시황의 상승 분위

[핸디막스사이즈시황 변동요인]

구 분		주 요 요 인
1/4분기	약세 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 중대형선 시황 하락으로 인한 캐스캐이딩 효과(cascading) • 중국발 긴축정책으로 전체적인 톤 마일 감소 • 미국의 시멘트 수입 감소 • 불가항력으로 인한 선적불능 증대
2/4분기	강세요인 (전 분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> • 남미 곡물시즌과 인도 몬순시즌을 앞둔 물량 증대 • 중동 경기 붐으로 인한 철재 시멘트 수요 증대 • 원자재 가격상승으로 인한 가수요 생성 • 1분기 적체된 화물 방출
3/4분기	강보합세 요인 (전년 대비)	<ul style="list-style-type: none"> • 대형선 지속적인 호황에 따른 동반 상승 • 대형선의 선복수급불균형 지속 • 중국, 인도 이외의 지속적인 중동 특수

기는 3/4, 4/4분기에 다소 하향 안정세를 보일 것으로 예상되지만, 2007년과 비교할 때는 강보합세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △파나막스선의 수급 불균형이 지속될 것으로 보이는데다 △시장의 수급상황 등 펀더멘탈이 견고하며 △중국의 올 겨울 폭설로 인하여 곡물수요가 증가하였으며 △경기 불안감에 대한 심리적인 요인도 다소 해소될 것으로 보이기 때문이다.

이밖에 핸디막스사이즈의 경우도 곡물시즌 도래와 견고한 펀더멘탈로 상승세를 보일 전망이다.

KMI 패널 조사에 따르면 용선기간이 1년인 핸디

막스사이즈 건화물선 2/4분기 예상용선료는 평균 5만 6,000달러로 1/4분기 4만6,227달러에 비해 약 22.7% 상승할 것으로 전망된다.

올 2/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 이전 분기에 비해 상승할 것으로 보는 이유는 △남미 곡물시즌과 인도양 몬순시즌을 앞둔 물량 증대 △중동 경기붐으로 인한 철재/시멘트 수요 증가 △원자재가격 상승으로 인한 가수요 △1/4분기 적체된 화물 등으로 인해 물동량 증가가 기대되기 때문이다.

그러나 아르헨티나의 곡물 수출세 35% 인상으로 인한 수출량 감소가 예상되며, 중국의 철강수출 감

[BDI 종합운임지수 및 선형별 운임지수 전망]

(기준 : 1985. 1 = 1,000)

구분	실 적								추정 및 전 망		
	2006				2007				2008		
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4*	2/4	연평균
BDI	2,439	2,554	3,593	4,169	4,669	5,987	7,412	10,290	7,527	8,379	7,347
BCI	3,437	3,281	4,827	5,652	6,602	8,402	9,953	14,909	10,109	12,104	9,819
BPI	2,257	2,415	3,416	4,036	4,514	5,743	7,662	10,239	7,118.	8,220	7,066
BSI	1,638	1,981	2,557	2,844	3,025	3,977	4,842	6,339	4,749.	5,470	4,815

주 : 1) BDI(Baltic Dry Index), BCI(Baltic Capesize Index), BPI(Baltic Panamax Index), BHM(Baltic Handymax Index), BSI(Baltic Supermax Index)

2) BHM은 2006년부터 BSI(Baltic Supermax Index)로 변경되었으며, 2006년 1월 3일=1,819임

소, 그리고 미국의 시멘트 수요 감소 등은 시장의 불안요인으로 작용할 수 있을 것으로 지적되고 있다.

한편, 2008년도 연평균 핸디막스사이즈 용선료는 2/4분기 상승 후 하향안정화 될 전망이다, 2008년 용선료 출발점이 전년보다 높기 때문에 2008년 연평균 용선료는 전년대비 강세를 보일 것으로 전망된다.

그 이유는 △핸디막스사이즈 선형의 경우 대형선 시황 추세와 연동되어 있고 △타선형대비 신규인도되는 선박이 많지만 케이프사이즈나 파나마크의 선복수급 불균형이 지속적이며 △중국, 인도와 더불어 오일 달러의 유입으로 중동 특수가 지속할 것이라는 예측 때문이다.

▷ 건화물선 주요지수 전망

금년 2/4분기 BDI지수는 1/4분기 대비 11.3% 상승할 것으로 전망된다. 이같은 전망에 따라 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 2/4분기에 8,379 포인트 전후로, 이전 분기 7,527 포인트에 비해 11.3% 상승할 것으로 전망된다.

건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI 및 BSI 등도 상승할 것으로 예상되는데, 특히 BCI는 전분기 대비 19.7% 상승하여 가장 큰 폭의 상승이 있을 것으로 보이며, BPI는 15.5%, BSI는 15.2% 상승할 것으로 전망된다.

2008년도의 초반 조정은 일시적인 요인에 기인하였다고 판단되며, 2008년 역시 2007년도와 마찬가지로 강한 펀더멘탈을 바탕으로 낙관적인 시황을 유지할 것으로 전망된다. 다만, 미국의 금융위기, 원자재 값 폭등 등 시장을 위협하는 요소들도 상존하고 있어 단기적으로는 등락이 있을 수 있을 것으로 예상되고 있다.

▷ 2009년 이후 조정가능성 대비필요

KMI는 2008년의 경우 펀더멘탈의 견고한데다 신조선 인도량이 많지 않기 때문에 전선형에 걸쳐 선복수급의 불균형이 해소되지 않고 있어서 시황은 호황기조를 유지할 것으로 보인다. 그러나 2009년 이후 대량의 신조선 인도량이 증가함에 따라 시황 조정가능성이 대두되고 있으므로 이에 대한 대비가 필요할 것으로 전망된다.

신조선 인도량은 2008년에 2,800만DWT로 소폭증가한 후 2009년과 2010년에는 각각 5,690만DWT와 8,670만DWT로 대폭 증가할 것으로 예상된다.

또한 수요측면에서는 서브프라임 사태로 촉발된 미국경기의 악화와 중국의 긴축정책, 그리고 원자재 값의 폭등으로 인한 세계경제의 침체가능성 등으로 인하여 수요 위축 가능성을 배제할 수 없는 형국이다.

이러한 점을 감안할 때 2009년도 이후 시황조정 가능성을 염두에 두고 시장의 흐름을 면밀히 주시할 필요가 있다고 KMI는 분석했다.

■ 유조선 시황변화 특징과 운임 전망

▷ 1/4분기 유조선 시황변화와 특징

2007년 12월 세계 유조선 해운시장에서 VLCC 시황의 경우 전혀 예상하지 못했던 수준까지 상승하는 이상 현상을 보였다. 2007년 1~10월 기간 중 이 중선체 및 단일선체를 포함한 중동-극동항 VLCC 운임의 평균치는 WS 60.4 포인트에 불과했다.

그러나, 11월 중반 이후 주요항로 운임이 유례없는 급등세를 나타내기 시작했으며, 12월초(3~7일)에는 중동-극동항 VLCC 운임이 WS 200 포인트를 돌파했다.



2007년 11월 말 고공행진을 시작한 VLCC 시황은 12월 중순에는 WS 300 포인트 대를 돌파했으며, 12월19일에는 중동-극동항 운임이 WS 315.0 포인트를 기록하여 2004년 11월 이후 최고치에 도달했다.

특히, 중동-인도항 VLCC 운임은 12월18일 WS 335.0 포인트를 기록했으며, 이 기간 단일선체 운임도 중동-극동항 항로에서 WS 280~290 포인트 대를 형성했다.

VLCC 운임의 이와 같은 급등세의 이유로는 이어지는 고유가 추세와 이에 따른 다양한 요소가 심리적인 요인과 함께 작용한 것으로 분석되었다. 2007년 세계유가는 두바이 실물가격 기준으로 1/4분기 평균 배럴당 55.0달러를 시작으로 3/4분기에는 평균 배럴당 70.0달러에 도달했으며, 이와 같은 상승세는 4/4분기에도 계속되어 평균 배럴당 82.8달러를 기록했다.

세계 유가가 지속적으로 상승함에 따라 장기적으로 유가 안정을 기대하는 주요국이 비축 및 재고량을 우선 사용함에 따라 전 세계 석유 재고량이 지나치게 감소했으며, 결국 원유 수입을 재개할 수 밖에 없는 상황이 되었다.

또한, OPEC가 11월 소폭이나마 증산을 단행한 것과 단일선체 유조선에 광탄선으로 개조하거나 해

상 유류저장시설로의 용도 변경이 확산된 것도 일시적으로 선박수급이 악화되는 요인으로 작용했다.

특히 12월부터는 북반구에서 에너지 소비가 본격적으로 증가하는 혹한기에 들어감에 따라 난방유 소비가 급증하면서 석유 해상물동량이 크게 증가했다. 또한 2007년 12월7일 한국에서 단일선체 유조선 'Hebei Spirit' 호의 원유 유출 사고가 발생한 것도 시황을 급등하게 한 원인이 되었다.

이를 계기로 한국 정부는 광범위하게 허용되던 단일선체 유조선의 입항을 금지시킬 것임을 분명히 했으며, 현재 2015년으로 예정된 단일선체 유조선의 입항 허용기간을 단계적으로 2010~2011년까지 축소할 예정임을 밝힌 바 있다.

한편, 2008년 들어 VLCC 시황은 전반적으로 약세가 이어지는 진정국면을 나타냈으며, 특히 한국의 원유유출 사고를 계기로 이중선체 선박에 대한 선호도가 상승하면서 단일선체 유조선의 운임이 크게 하락했다. 1월 초까지 WS 250 포인트 대를 유지하던 중동-한국항 이중선체 VLCC 운임은 이후 하락하여 중순 이후에는 WS 90~100 포인트 대를 벗어나지 못했다.

단일선체 선박의 경우에도 1월 초에는 WS 200 포인트 대를 유지했으나 중순 이후에 WS 70 포인트 대까지 하락했으며, 중동-극동항 항로에서 통상적으로 10 포인트의 격차를 보이던 이중선체 및 단일선체 운임은 최고 70 포인트까지 확대되었다.

이후 VLCC 시황은, 극동지역 구정 연휴 및 서구지역 부활절 연휴 등을 기해 발생한 큰 폭의 등락을 제외하고는 큰 변화가 없는 상황이 이어졌다. 중동-극동항 VLCC 운임은 WS 90~130 포인트 대에서 등락했으며, 이중선체 및 단일선체 운임의 격차

[VLCC 유조선시장 2/4분기 시황변동 요인]

구 분		주요 변수
상승요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 미국 달러화의 약세에 따른 석유소비 억제 심리의 약화 • 중국 및 인도의 원유수입량 변화와 정유시설 증설
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 이중선체 선박에 대한 선호도의 지속적인 상승 • 단일선체 유조선의 퇴출 확대 및 VLOC 개조 확산 • 대형 선주의 시장지배력 강화 • 베네수엘라의 미국 공급량 감축 추진 • 주요국의 단일선체 유조선 운항금지 조치 확산
하락요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 고유가의 지속에 따르는 소비 억제 추세 지속 • OPEC의 생산량 확대 억제 및 감산기조 유지
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 이중선체 선박 중심의 신조선 인도 증가 및 선주 다변화 • 장기간 지속되는 고유가에 따른 선박연료유가의 강세

는 30~40 포인트의 범위에서 유지되었다.

한편, 세계 석유 소비 및 수요 증가세는 둔화되는 추세이다. 지속되는 고유가로 세계 석유 소비 및 수요 증가세가 다소 둔화되고 있는 가운데, 특히 국제 원유가격이 배럴당 100달러를 넘어서면서 실질적으로 효과가 나타나는 것으로 분석되고 있다.

▷ 2/4분기 유조선 시황 전망

금년 2/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 WS 90 포인트 내외를 유지할 것으로 전망된다. 금년 2/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 전기대비 25.2% 하락한 평균 WS 92.8 포인트로 전망되었다.

국내 유조선 시황 전문가 설문조사 결과, 금년 2/4분기 유조선 운임은 전통적인 계절적 비수기가 도래함에 따라 1/4분기에 비해 상당 폭 하락하지만 예년의 2분기에 비해서는 상대적으로 높은 수준을 유지할 것으로 예상되었다.. 이는 지속되는 고유가가 유조선 시황 불안요인으로 작용할 것으로 예상되기 때문이다.

세계 유가가 사상 최고치를 경신하는 등 유례없는 고공행진을 계속함에 따라 산유국이 개발투자와 증산을 억제하고 전 세계적인 소비 위축이 해운수

요 증가세를 둔화시키는 등 시황악화 요인으로 작용하는 역효과가 나타나고 있다.

지속되는 고유가로 풍부한 외환보유고 및 수익성을 확보한 산유국들은 증산 필요성을 느끼지 않아 개발 투자를 지연시키고 있으며, 지난 3월 5일에 개최된 OPEC 석유장관 회담에서 원유생산 동결을 결의하는 등 물동량 증가 가능성은 희박한 상황이다.

또한 러시아가 원유수출세를 인상함에 따라 러시아의 금년 수출 물동량이 전년 대비 12.5% 감소하는 등 세계 원유 물동량 감소요인이 되고 있다.

시황조사 전문가 패널들은, 2분기는 고유가에 따라 전기 대비 약세가 전망되는 가운데, 달러화 약세, 연료비 상승, 이중선체 선박에 대한 선호도 증가 등으로 2007년 평균에 비해 높은 운임 수준이 유지될 것으로 전망했다.

그러나 세계경제의 침체 가능성, 고유가에 따른 세계 석유 소비 위축, 정제마진 감소로 인한 정유업체 가동률 하락, 신조선의 지속적인 시장 진입 등으로 물동량이 감소하며, 이에 따르는 선박수요 위축이 근본적인 시황 하락 요인으로 작용할 전망이다.

▷ 2008년 유조선시황 전망

2008년 VLCC 운임은 연평균 WS 100.0 포인트를 유지할 전망이다. 국내 유조선 전문가 패널 조사 결과, 2008년 중동-극동항 VLCC 평균 운임은 WS 100.0 포인트로 전망되어 2007년 4/4분기 조사 결과에 비해 다소 높아졌다.

이는 지난해 평균 WS 89.5 포인트보다 10.5 포인트 높은 것이며, 지난 4/4분기의 조사 결과인 WS 84.2 포인트에 비해서도 15.8 포인트 높은 수준이다.

이와 같이 예상을 벗어난 높은 시황이 유지되는 이유는, 2007년 11월을 기해 이중선체 신조선의 인도가 다소 늦어진 가운데 단일선체 선박의 VLOC 개조 및 용도변경 등이 일시적으로 확산되는 등 선복수급이 악화되었으며, 특히 'Hebei Spirit' 호 사고로 인해 이중선체 유조선에 대한 수요가 집중된 것도 이를 가속화시킨 중요한 원인으로 분석되고 있다.

한편, 단일선체 VLCC 퇴출로 2010년 시황은 불안정할 것으로 전망된다. 최근 VLCC 시황은 조정국면에 있는 것으로 판단되지만, 2010년 이후에는 선복수급이 악화되면서 운임 및 용선료가 큰 폭으로 상승하는 상황에 직면할 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

전 세계적으로 반복되는 유류오염사고로 단일선체 선박을 조기에 퇴출시키는 움직임이 확산되고 있는 가운데, 이중선체 선박에 대한 적극적인 신조발주와 집중되는 신조선 인도로 2009년까지는 현재와 유사한 시황이 이어질 것으로 예상된다. 그러나 2010년 이후에 이중선체 선박의 신조선 인도량이 점차 감소하면서 선복수요를 충족하지 못하는 등 수급 불안정이 재현될 가능성이 크다.

현재 세계 전체 VLCC 선대는 510척이며, 이 중에서 2010년까지 퇴출 대상인 단일선체 선박은

160척이다. 이에 반해 2010년까지 신조 인도될 예정인 이중선체 VLCC는 2008년 37척, 2009년 67척, 2010년 48척 등 모두 152척에 불과하다.

그 결과, 2009년까지는 세계 VLCC 선대가 선복수요를 충족시킬 수 있으며, 운임 및 용선료도 현재와 같은 수준을 크게 벗어나지 않는 상황이 이어질 것으로 예상된다.

그러나 해상 물동량 증가세가 어느 정도 유지될 것임을 고려할 때 단일선체 유조선의 해체가 집중되는 2010년 이후에는 선복부족 현상이 표면화되면서 일시적으로 운임 및 용선료가 상승하는 불안정한 상황이 나타날 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 해운업계에서는 선박투자 시기나 용선주기를 조정하는 등 단기적으로 예상되는 해운 조정기에 적극 대비해야 할 것이며, 중장기적으로는 2010년 이후 예상할 수 있는 해운호황에도 대비하는 자세가 필요하다고 KMI는 진단했다.



UNCITRAL 국제운송법조약 등 국제협약 선주책임 강화 아시아선주대표자회의(ASF), 선주책임 강화에 적극 대응

최근들어 선주책임과 관련한 국제사회에서의 논의가 심상치 않다. 해상안전 및 해양환경보전이라는 미명하에 선주책임을 대폭 상향 시키려는 의도가 다분하기 때문이다. 2008년 4월 8일 홍콩에서 아시아선주들이 회합을 갖고, 이러한 현황에 대해 심도 있게 논의하고 선주책임을 강화하려는 국제협약의 제정 및 개정 움직임에 적극 대응해 나가기로 했다. 다음은 선주책임을 대폭 강화하려는 국제협약의 제·개정 움직임을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)

▶ ASF 보험법제위원회에서 중점 논의

아 시 아 선 주 대 표 자 회 의 (ASF : Asian Shipowners' Forum) 보험법제위원회는 4월8일 홍콩에서 제13차 위원회를 열고 최근에 제정 또는 개정논의가 진행중인 국제협약의 동향에 대해 의견을 나누고 파급여파에 대해 심도있게 논의했다.

특히, 이 회의에서는 최근에 국제적으로 논의되고 있는 선주책임과 관련된 협약 등에 대한 것이었다.

주요의제는 △UNCITRAL 국제운송법조약 초안 최종성안 △HNS협약 의정서 초안 개발 △선주의 민사책임 및 재정보증에 대한 EU규칙 초안 △선박 연료유협약 발효 △통합 보험증서 모델 개발 △기타 안건으로는 보험업계의 선원 및 육상 선원관리 실태 평가 등이었다.

▶ UNCITRAL 국제운송법조약 초안

UNCITRAL¹⁾ 국제운송법조약²⁾이란 해상(육상구간 포함)을 통해 화물을 수송하는 운송인과 화주간의 권리/의무/책임관계 등을 정한 강행규정이다.

기준운송법인 헤이그 조약, 헤이그-비스비 조약,

함부르크 조약 및 UN복합운송조약 등이 있으나 그 기능을 다하고 있지 못함과 동시에 컨테이너라이제이션의 일반화 및 전자상거래의 급속한 발전 등 운송관계법 체계를 재정비하고 통일된 규칙의 필요가 대두되었다.

동 조약 초안의 경과로는 2008년 1월 조약 초안 확정(일부 조항 제외)되었고, 2008년 6월 16일-7월 11일까지 제41차 UNCITRAL회의에서 채택될 예정이다. 발효요건은 20개국 비준 후 12개월 지난 시점으로 미국이 주도적으로 참여하고 있다는 점, 아프리카 국가의 전폭적인 지지를 받고 있다는 점에서 조기 발효가 예상된다. 해상운송뿐만 아니라 육상운송을 포함하므로 복합운송이 동 조약의 적용 대상이다.

조약의 주요 내용으로는 첫째, 항해과실면책³⁾이 폐지된다. 개정 상법과 헤이그-비스비 규칙에서 정한 운송인의 책임제한액(666.67 SDR/포장당 또는 2 SDR/Kg)보다 높은 875 SDR/포장당 또는 3 SDR로 상향 조정안이 확정되었다. 운송인의 책임제한액 증액은 손해발생 불분명 손해와 연계되어 논의되었는데, 최종적으로 책임제한액을 증액시키

1) United Nations Commission on International Trade Law, UN 국제상거래법위원회

2) UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

3) 우리나라 상법에는 "해상운송인, 즉 선박의 소유자는 선장, 선원, 도선사 기타 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위로 인하여 생긴 화물손해에 대하여 배상책임을 지지 않는다."라고 규정하고 있음

고 손해발생 불분명 손해에 대해서 동 협약을 적용하기로 결정⁴⁾되었다.

둘째, 대량장기정기화물운송계약(Volume Contract) 이 기존 운송조약과는 달리 도입되었다. 동 운송법조약은 강행규정으로서 운송인과 화주가 책임과 의무를 감경시키는 계약은 무효가 되지만, 대등한 교섭력을 지닌 운송인과 화주간 대량 정기 화물 운송계약은 동 강행규정을 적용하지 않아도 된다.

즉, 대량 정기 화물운송계약을 통하여 운송인과 화주는 각각 책임과 의무를 강화할 수도 낮출 수도 있다는 말과 일맥상통한다. 동 계약을 체결하지 못하는 소형화주는 대형화주보다 불리한 점이 있다.⁷⁾

셋째, 감항능력주의 의무는 발항시에만 국한되는 것이 아니라 전 항해에 대하여 계속된다.

넷째, 지연손해에 대해서는 운송인과 화주간 '합의된 시간'⁸⁾에 화물이 운송되지 못 할 경우, 운송인의 책임제한액은 운임의 2.5배로 확정되었다.

동 조약 주요 내용에 대해서만 간략하게 정리하였으나, 그 내용이 방대하고 전문적인 법률용어가 많아 선사 담당자의 이해도가 떨어질 수밖에 없을 것이다.

이에 우리 정부에서는 동 조약에 대한 대응방안과 기존 운송조약과의 비교분석을 위해 2008년 6월경 연구용역을 실시할 계획이다.

2008년 6월 16일 - 7월 11일 까지 제 41차 UNCITRAL회의가 개최된다. 동 회의에 선주책임에 관해 불합리한 사항에 대해 마지막으로 우리 업계 입장을 전달할 예정이나, 강대국들의 논리에 밀려 업계 입장 반영 가능성은 높지 않다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의 입장은 대량장기정기화물운송계약으로 인해 선주국 뿐

만 아니라 화주국도 동 조약에 대한 비준을 하지 않을 것이며, 선주책임제한액의 대폭 증액으로 아시아역내 국가들은 비준을 하지 않을 것이라는 점을 확인했다.

국내 대응 현황으로는 2008년 4월 4일, 국토해양부에서 동 조약 관련 설명회를 개최하고 국내 이해당사자의 의견 교환하였으며, 화주측은 환영을, 선주측은 우려를 표명하였다. 이에 대한 의견조율이 필요할 것으로 판단된다. 향후 정부입장에 우리 협회 의견을 최대한 반영하여 2008년 6월 UNCITRAL 회의에 의견을 개진할 예정이다.

동 조약에 대한 우리 협회 입장은 다음과 같다.
①ASF 선박보험법제위원회와 ASF 차원에서 선주 상호간 책임과 의무가 어떻게 상향 또는 하향되는지 동 협약 초안과 헤이그 규칙, 헤이그-비스비 규칙, 함부르크 규칙과의 비교 분석이 필요함
②특히, 항해과실 면책 폐지와 감항능력주의 의무의 전항해 지속이 해운업 경영에 큰 부담으로 작용할 것이며, 이에 ASF 차원에서 2008년 6월 개최될 UNCITRAL 총회시 아시아 선주의 우려를 전달해야 함

현재의 흐름상 동 조약에 대한 우리 업계 입장을 반영시키기는 어려울 것이나, 마지막까지 업계의 우려사항을 피력하고, 반영시킬 것이다.

▶ HNS협약 개정의정서 초안개발

HNS 협약⁹⁾이란 위험·유해물질(HNS, Hazardous & Noxious Substances)에 의한 오염사고 발생시 그 책임과 손해배상에 관한 국제협약이다. 1996년 채택되었으나, 현재까지 10개국만 비준하여 협약 발효 요건 충족시키지 못하고 있다.

4) 동 협약이 복합운송을 다루고 있다는 점을 감안해야 함. 만약 유럽 내 도로에서 화물손해가 발생한 경우 운송인 책임제한액이 18 SDR/Kg으로 해상운송시 보다 훨씬 높음. 해상과 도로로 화물이 운송되면서 불분명한 손해가 발생한 경우 동 협약을 적용함(도로운송보다는 낮은 책임제한액 적용)

7) 소형화주는 대형운송인이 불공정한 계약체결을 중용할 가능성에 대해 우려하고 있음

8) 각국 국내 법원에서 합의된 시간에 대해 판단을 내리는 것으로 결정

협약 적용대상 물질은 비지속성 유류, 유해액체 물질, 포장상태 유해물질, 산적액체물질, 산적고체 위험물, LNG, LPG 등 6천종에 달하고, HNS에 의한 오염사고와 HNS에 의한 화재와 폭발사고에 의한 피해의 손해에 대하여 보상한다.

협약 적용대상 선박은 200톤 이상 HNS를 운송하는 선박으로 200톤 이하 내항선은 계약국의 판단에 따라 제외 가능하다. HNS협약 주요 내용은 다음과 같다.

▶ 오염사고 발생시 손해배상 절차

제1단계는 선주가 가입한 보험을 이용하여 협약에서 정한 금액까지 오염사고에 의한 피해에 대하여 손해배상하는 것이다.

그리고, 제2단계는 선주(보험사)가 오염사고 피해자에게 충분한 보상을 못할 경우, HNS Fund가 추가적으로 보상하는 것이다.

▶ HNS Fund

HNS 협약은 IOPC의 CLC와 FUND 협약⁹⁾을 모델로 제정되어, 해상운송으로 HNS를 수령 받는 자로부터 분담금을 받아 기금을 조성한다. HNS

Fund에는 4개의 계정(Oil¹⁰⁾, LNG, LPG 및 기타 물질)으로 구성되어 있다.

다음의 사유로 협약 비준 실적이 저조하여 'HNS Focus Group'은 협약 개정의정서 개발 착수하였다. 첫째, LNG 계정에 분담금 납부 문제¹²⁾ 둘째, 수령인에 대한 정의 문제¹³⁾ 마지막으로 협약 비준 시 또는 이후 매년 '분담금 납부 기준이 될 화물량 보고서(contributing cargo report)'를 제출하지 않고 있음을 이유로 해서 동 그룹은 2008년 3월12일 회합, 다음의 내용을 의정서 초안에 삽입하였다.

① LNG 수입자를 수령인으로 간주하고 분담금을 전적으로 납부케 하자는 안

② 분담금 납부 기준인 화물량을 IOPC 사무국에 보고할 때 포장상태 HNS를 제외하자는 안(화물량 보고당사자인 정부가 포장상태 HNS 화물량을 관리감독하기가 어렵기 때문(소량인 경우가 대부분임)에 IOPC에 보고하기가 어려움. 개정의정서(안)에 따르면 포장상태 HNS가 HNS Fund에 기여할 필요가 없어지게 되므로, 포장상태 HNS에 의한 오염사고시 일반계정에서 보상해야 하므로 포장 상태 HNS 수령인 이외의 수령인들이 부담하게 됨. 선화주간 공동 분담 정신에 위배됨으로 해서 포장상태 HNS 운송인의 선주책임제한액을 상향조정하는 안

9) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

10) 지속성 유류 오염사고에 관한 협약

11) 비지속성 유류

12) 협약 상 분담금 납부자는 양륙항에서 양륙직전에 소유권을 갖는 자로 규정됨. 그런데 양륙직전 소유자는 무역거래조건(FOB, CIF, DES)에 따라 달라져 통상적으로 50%정도씩 각각 LNG 수입자와 수출자가 양륙직전 소유권자(HNS Fund LNG 계정에 50대50의 비율로 분담금을 납부)임. 그런데 개정 의정서(안)에 따르면 LNG 수입자가 100% 소유권자가 됨으로 해서 HNS Fund LNG 계정에 분담금을 전적(50% → 100%)으로 납부해야 할 것임. FOB 및 CIF로 하면 소유권이 선적시에 수입자에게 넘어오지만, DES(Delivered Ex Ship, 착선인도가격조건)로 하면 소유권이 선적 시에 넘어 오는 것이 아니라 입항하여 양륙 시에 넘어오는 것임

최근 한국가스공사는 예멘 LNG사와 FOB계약(2008년~2028년), 러시아 LNG사와 FOB계약(2008년~2028년), 말레이시아 LNG사와 DES계약(2008년~2028년)을 체결하였음. 개정 의정서(안)가 채택되고 발효된다면, 가스공사의 부담이 증가할 것이며 우리나라 LNG 소비자공급가가 올라 국민경제에 파급효과가 클 것임

2008년 3월 14일 모나코에서 개최된 IOPC Fund 회의에서 HNS협약을 주제로 논의한 결과, 분담금 납부에 대한 형평성 차원에서 LNG 수입자도 부과하기로 합의하고, 2008년 10월에 IMO 법률위원회 회의에 상정해 통과시킬 예정. 우리나라와 일본정부는 LNG 수입자에 분담금 부과 안을 최종적으로 채택되지 않도록 노력할 방침임

13) 협약상 수령인은 'Packaged HNS(포장상태 위험유해물질)' 및 'HNS in bulk(산적 위험유해물질)'를 해상을 통해 수령 받는 자로 규정하고 있음. 이에 'Packaged HNS 수령인 개념을 수령인의 정의에서 제외시키자는 것임

도 포함)

③ ‘분담금 납부 기준이 될 화물량 보고서 (contributing cargo report)’ 미제출에 대한 징계 조치(화물량 보고서를 1년 이내에 제출하지 않으면 HNS Fund로부터 보상받지 못하게 하자는 안)

동 협약 개정의정서에 대한 쟁점사항은 협약 개정의정서가 채택·발효되면 포장상태 HNS 수령인은 더 이상 HNS Fund에 분담금을 납부하지 않게 되어, 산적 HNS 수령인은 HNS Fund 분담금을 전적으로 부담해야 한다는 점¹⁴⁾이다. 이렇게 된다면, 산적 HNS 수령인은 자신의 부담을 경감하기 위해 포장상태 HNS 운송인의 책임제한 증액을 요구하고 있으며, 이에 몇몇 선주단체와 정부는 반대를 하고 있는 상황이다.

하지만, 포장상태 HNS 운송인이 책임제한 증액을 계속 반대한다면, 결국엔 HNS Fund 체계(상기 언급된 2단계)가 깨질 염려가 있다. 따라서 해운업계에서는 협약 개정의정서 개발 및 채택 저지를 위해 동 협약의 조기 발효가 필요하다고 주장하고 있다. 협약 개정의정서가 채택될 경우 협약에서 정한 운송인과 수령인간의 책임 분배 원칙이 손상될 것을 우려하고 있다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의는 동 협약 의정서 채택 저지하기 위해, 협약을 조기에 발효시켜야 한다고 결의하였다.

그러나, 의정서 초안이 국제적이고 선주와 화주 간 책임원칙을 고수하고 국제적으로 통용될 수 있는 해법을 제시한다면, 동 위원회는 이를 지지할 것이라는 입장을 표명했다. 아울러, LNG 관련 분담금 논의 결과가 LNG 수입국과 수출국 모두를 만족시키지 못했다는 점에서 우려를 표명하였다.

HNS협약과 관련하여 국토해양부는 동 협약 비

준 여부에 관한 용역을 실시할 예정이다. 지식경제부와 한국가스공사간 회의를 개최했으나, 현재까지 특별한 조치는 없는 실정이다.

우리 협회는 현재 협약에 명시된 선주와 위험·유해화물 관련 당사자간 책임에 대한 형평성이 깨져서는 안 된다는 입장을 주장하고 있다. 금년도 6월에 중국에서 개최될 제17차 ASF에 이러한 의견을 피력할 예정이다.

▶ 선주의 민사책임 및 재정보증에 대한 EU규칙 초안

1999년 2월 에리카 호 오염사고 이후 EU는 대대적인 안전강화 및 환경보호 조치를 단행하였다. ‘Maritime Safety Package I’, ‘Maritime Safety Package II’라는 통칭 하에 2001~2002년 중 여러 가지 안전강화 규칙이 제정, 시행하였다.

하지만, 2002년 11월 프레스티지 호 오염사고가 발생하여 『Maritime Safety Package III』라는 일련의 해상안전통합정책(7개 규칙으로 구성)이 기획되었다. 동 통합정책에 포함된 『선주의 민사책임 및 재정보증에 관한 EU규칙¹⁵⁾』은 선주의 민사책임과 강화하고 그에 따른 재정보증을 강제하고 있다. 유럽집행위원회는 동 규칙 초안을 2005년 11월 유럽이사회에 제출하였다.

동 초안의 주요 내용은 다음과 같다.

· 해상채권제한협약(LLMC)¹⁶⁾ 96년 개정협약을 EU법률로 수용¹⁷⁾

· HNS 협약, Bunker 협약¹⁸⁾의 선주책임 관련 국제협약에 대하여 EU 회원국들의 조속한 비준 유도

· 선원송환재정보증제도 도입

· 선주책임에 대한 재정보증증서 발급제도 도입

14) HNS Fund에 기여하는 자는 포장상태 HNS 수령인과 산적 HNS 수령인임. 협약 의정서 발효시 더 이상 포장상태 HNS화물 수령인이 HNS Fund에 기여할 필요가 없음. 자동적으로 산적 HNS 수령인의 부담이 증가할 것임

15) 초안 Draft EU Directive on Civil Liabilities and Financial Responsibilities of Shipowners

국제민간해운단체의 끊임없는 로비에도 불구하고, 유럽의회는 2007년 3월 EU규칙 초안을 원안대로 승인하여, EU회원국들의 비준을 기다리고 있다.

동 규칙에 따른 선주의 부담사항은 △전통적인 선주책임제한 권리 침해한다는 것이다. 즉, 'intent or recklessness with knowledge¹⁶⁾'의 전제하에 행해진 과실의 경우 책임제한 권리를 급하고 선주의 무한책임을 부과하고 있는 것이 현행제도의 골격이지만, EU 규칙에는 'gross negligence²⁰⁾'라는 용어를 새로 도입하여 "누가보아도 취했어야 할 통상적인 주의의무를 해태할" 경우로 확대하였다.

△재정 증명서(financial security) 발급 및 선내비치를 강제하고 있다. △선박의 무해통항권리 침해²¹⁾ 하고 있다. △LLMC 비체약국 소속 선박의 선주책임제한액 상향하고 있다.

EU회원국 중 일부는 현재 동 규칙을 자국 법제로 수용하지 않고 있어, 유럽이사회는 최근 동 EU 규칙 개정을 위해 회합하였다. 해운업계의 우려를 상당 부분 고려하여 동 규칙 개정안을 발표하였으나, 여전히 강제보험 및 선주책임제한액 상향조정은 원안대로 포함되어 있는 실정이다.

금번 중간회의에서는 P&I 보험증서업무상 혼선가능성이 있으며, 현재 피해를 입은 자들에게 최대한 신속히 배상 가능한 최고 금액을 정하는 선주책임제한제도의 기능에도 역시 혼선가능성이 있다는 우려를 표명하였다. 아울러 동 위원회는 EU의장국의 절충안에 주목하지만, 여전히 동 규칙에 대한 우려를 멈출 수가 없다는 입장을 밝혔다.

현재 해운업계 입장은 동 규칙의 사문화(死文化)를 기대하고 있고 있으며, 우리 협회는 오염사고 발생에 따른 손해배상제도의 강화가 직접적으로 해상안전의 증진에 도움이 될 수 있다고는 볼 수 없음을 강조하고 전통적으로 이미 정착된 선주책임제도의 근간을 바꾸는 동 규칙은 EU 역내뿐만 아니라 전세계적인 혼란을 야기함을 유럽이사회가 감안하여 동 EU규칙을 개정하기를 고대하고 있다.

EU의 법제에 대해 우리 정부나 업계가 실질적인 개정을 이끌어 낼 수는 없을 것이다. 하지만 우리 협회는 아시아선주와의 연대뿐만 아니라, 국제해운 민간단체와의 협력을 통해 선주에게 부담이 되는 사항에 대한 개정을 이끌어 낼 계획이다.

▶ 선박연료유협약 발효

선박연료유협약이란 선박연료유에 의한 오염사고 발생시 선주 민사책임에 관한 국제협약이다. 발효시점은 2008년 11월 21일로, 현재 동 협약을 비준한 국가는 바하마, 불가리아, 크로아티아, 사이프러스, 에스토니아, 독일, 그리스, 아이슬란드, 자메이카, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 폴란드, 사모아, 시에라리온, 싱가포르, 슬로베니아, 스페인, 통가, 영국으로 20개국이다.

동 협약의 주요 내용으로는 △1976 LLMC 수준의 선주책임제한액을 요구하고 △협약 적용 대상 선박은 총톤수 1,000톤 이상 일반화물선(유조선 제외)으로서 △협약 요건에 따라 보험증서 유지 또는 기타 재정보증서를 유지해야 한다.

16) International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

17) 1996 LLMC 선주책임제한액은 1976 LLMC보다 250~300% 인상된 금액임

18) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

19) 우리 상법에서는 이 문구를 "고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게"라고 번역하여 수용

20) EU 규칙 본문에 "gross negligence"를 "conduct showing an unusual lack of due diligence and care, and a consequent disregard of what should in principle have been clear to everyone in a given situation"으로 정의함

21) EU 회원국의 관할수역(EEZ) 진입하는 300톤 이상 선박은 증서를 소지하고 있다는 사실을 최소 24시간 전에 관계당국에 보고해야 함. UNCLOS에 따르면 연안국은 영해(territorial sea)에 관할권을 행사할 수 있다고 규정된 바, 배타적경제수역까지 관할권 행사범위를 넓힌 것임

즉, 협약 비체약국적 선박이 체약국 소재 항만을 이용하기 위해서는, 당해선박은 보험증서 및 기타 재정보증서에 대해서 체약국의 유효인증서를 발급받아 유지해야 한다.

이와함께 △보험자에 대하여 피해자의 직접청구권을 인정하고 △CLC와 Fund 협약을 모델로 제정되었기 때문에, 기타 책임과 배상절차는 비슷하다.

하지만 동 협약 발효에 따른 문제점을 생각해 볼 수 있다. 비체약국적 선박의 보험증서 및 기타 재정보증서에 대하여 체약국 유효인증서를 2008년 11월 21일까지 취득해야 한다. 이에 대해, 국제 P&I 클럽은 상기 문제점에 대한 해결방안을 조만간 발표하겠다고 전하였다.

국내적으로 우리 정부는 동 협약 비준 필요성에 대한 연구용역을 2008년 6월 착수할 예정이지만, 동 협약 일부 조항을 ‘유류오염손해배상보장법’ 전부개정안에 일부 수용하여 입법예고를 할 예정이다.

즉, 동 협약 비준에 긍정적으로 생각하고 있다는 점이다. 하지만, 자칫 우리 정부의 비준이 늦어질 경우 우리나라 선대의 체약국 유효인증서 발급과 관련된 행정적인 부담이 가중될 가능성이 농후하다.

우리 협회는 원칙적으로 금번 국제 P&I 클럽 발표에 환영을 표하면서, 우리나라 선대의 체약국 유효인증서 발급과 관련된 행정적인 부담이 가중될 것으로 예상되므로 국제 P&I 클럽과 동 협약 체약국에서 시급히 해결방안을 마련해 줄 것을 촉구하는 한편, ASF 차원에서도 이 문제를 거론할 예정이다.

▶ 통합 보험증서 모델 개발

2007년 5월 나이로비에서 개최된 IMO 외교회의에서 통합 선박보험증서(single model insurance certificate) 개발에 대한 결의서를 채택하였다.

2007년 10월 개최된 제93차 IMO 법률위원회는 IMO 사무국에게 통합 증서 개발을 요청하였다.

우리 협회는 동 증서 개발에 적극 환영을 표했으며, 마찬가지로 제17차 ASF에 지지의사를 밝힐 예정이다.

▶ 기타 안건

보험업계의 선원 및 육상 선원관리 실태 평가에 대해서도 해운업계가 크게 우려하고 있다.

합동선박보험위원회(Joint Hull Committee, JHC)²²⁾는 2006년 4월7일 “선주(피보험자)가 검사원(surveyor)을 고용하여 육상 선박관리 실태 보고서(surveyor's report)를 작성케 한 후, 그 보고서를 바탕으로 해상보험업자와 선주가 보험계약을 체결토록 하는” 조항(JH 2006/010C, office management assessment)을 신설하였다.

동 위원회는 해상사고의 주 원인이 선원(자질) 부족이라 단정한 후, 2007년 9월21일 ‘JH 2006/010C’를 개정하여, 육상 선원관리뿐만 아니라 선원까지 평가범위를 확대하는 조항(JH 2007/010C, crew and office management assessment)을 발표하였다. 개정 조항의 주요 내용은 △선주는 보험계약 체결 전, 검사원을 고용하여 선원과 육상 선원관리 실태에 대한 보고서를 작성케 하고 △동 보고서는 해상보험업자에 제출되어, 보험계약에 참고가 될 것이며 검사원 고용비용은 선주(피보험자)가 부담한다는 것이다.

제13차 ASF 선박보험법제위원회 중간회의는 동 안건 관련 입장을 표명하지 않았다.

국내적으로는 동 조항 개정 발표 이후 아직까지 우리나라 해상보험사에 적용사례가 보고된 적 없는 것으로 파악되고 있다.

22) joint initiative of the International Underwriting Association of London(런던국제보험협회) and Lloyd's Underwriters' Association(로이드보험자협회)



고려해운

창립 54주년 기념식



고려해운(대표 박정석)은 4월17일 창립 54주년을 맞아 서울 본사에서 임직원이 참석한 가운데 기념식을 가졌다.

박정석 사장은 기념사를 통해 “최근 해운시장은 글로벌 경쟁이 더욱 심화되고 고유가 등 외부 환경의 불확실성이 증대되고 있다”며, “임직원간에 단합하고 창의와 도전정신으로 역량을 강화하여 기업 경쟁력을 제고시키자”고 당부했다.

또한 이날 기념식에서는 장기 근속자 및 육·해상 모범사원에 대한 표창이 있었다.

글로벌리스

제3회 한국 RFID 산업화 대상 수상

종합물류인증기업 글로벌리스(대표 김치웅)가 지식경제부 주관 ‘제3회 한국 RFID 산업화 대상’에서 대상인 대통령상을 수상하는 영예를 안았다.

이번 시상식은 2006년부터 금년 2월까지 지식경제부에서 주관하는 “IT혁신 네트워크 구축사업”에 참여하여 RFID를 이용한 물류정보화 혁신에 대한 탁월한 성과를 인정받아 수상하게 된 것이다.

글로벌리스는 2006년 지식경제부 주관, 한국전자거래협회가 주최하는 “IT혁신 네트워크 구축사업”에

서 1차 사업으로 자동차부품 협력업체와 글로벌리스 CKD센터에 이르기까지 적시납입체제(u-JIT) 및 납품 차량 HIGH PASS 제도 등의 실시간 협업 조달 모니터링 시스템을 구축하였으며 이에 대한 성과를 인정받아 지난해 10월 “제11회 대한민국 e비즈니스 대상” 산업자원부 장관상을 수상한바 있다.

2007년부터 시작된 2차 사업에서는 RFID시스템을 해외 현지 공장까지 확장, 국토해양부 항만 RFID 인프라 정보를 이용하여 전 물류 거점의 종합 Tracking관리를 통한 글로벌 SCM 시스템 구축을 완료했다.

남산 힐튼호텔에서 거행된 이날 시상식에서 글로벌리스 김치웅 사장은 “뜻 깊은 상을 수상하게 되어 기쁘게 생각한다”며 “앞으로도 과감한 물류인프라와 IT부문 투자로 물류혁신을 이루어 고객사 비용 절감으로 고객감동을 실현하는 글로벌 물류기업으로 도약할 것”이라고 수상 소감을 밝혔다.

글로벌리스는 이번 구축사업으로 공급납기 향상 및 물류비, 재고비용 등 110억원의 원가절감 효과와 생산성의 향상을 이루었으며, 향후 해외 전 공장 확대 시 약 440억원의 비용절감 효과가 발생할 것으로 기대하고 있다. 이외에도 국내와 해외 현지공장 간 전 Supply Chain상의 물류정보 모니터링을 통해 one-stop total service의 강화로 고객서비스 향상에 크게 기여하게 되었다.



대한해운

금년 1분기 영업이익 1,110억원

대한해운(대표 이진방 회장)이 올해 1분기 1,110억원의 영업이익을 달성해 전년대비 무려 136.4%나 증가한 것으로 나타났다.

대한해운이 최근 발표한 2008년 1/4분기 경영실적에 따르면 대한해운을 올해 1분기에 6,810억원의 매출을 올려 지난해 1분기 매출 3,600억원 보다 89%나 증가했으며 영업이익은 1,110억원으로 지난해 470억원보다 무려 136.4% 증가했다.

대한해운은 올해 경영목표를 매출은 30% 증가한 2조5,000억원, 영업이익은 60% 증가한 5,200억원으로 정한 바 있는데 올해 1분기에 각각 89%, 136% 증가를 시현함에 따라 올해 경영목표에 달성에 한발짝 다가서게 됐다.

대한해운은 올해 1분기 경영실적이 크게 개선된 것과 관련해 매출은 운임을 상승과 환율상승에 따라 전년동기 대비 3,200억이 증가했고 영업이익은 저렴하게 확보한 용선선을 적기에 대선함으로써 크게 개선됐다고 설명했다.

또 벌크선과 LNG선을 중심으로 한 전용선대의 안정적인 영업활동과 급변하는 건화물 시장변동에 탄력적으로 대응한 것도 주요했던 것으로 판단했다.

반면 경상이익은 전년동기 3.18% 감소한 605억원을 기록했다. 대한해운은 1분기 원화약세에 따른 외환환산손실이 발생해 경상이익이 소폭 감소했으나 단순한 평가상의 수치 항목이므로 실제 영업측면에서는 큰 영향을 끼치지 않았다고 설명했다.

한편, 대한해운 관계자는 “현재 용선선박 중에서 대선이 70% 이상 완료 되었고, 이미 확정된 영업이익이 2007년 한해의 영업이익 수치를 이미 달성했다. 특히 중동시장의 건설경기 붐으로 인한 철강

수요 증대와 곡물 운송의 계절적 성수기가 다가옴에 따라 시황은 상승국면으로 가고 있어 연초 발표한 2008년도 사업계획은 무난히 달성 가능할 것으로 예상된다”며, 이에 따라 2009년 실적도 긍정적으로 나타날 것으로 전망했다.

C&중공업

제1호선 용골거치식 거행



C&그룹 계열사인 C&중공업(대표 임갑표)이 4월 28일 제1호선에 대한 용골거치식(Keel Laying)을 갖고 본격적인 선박건조에 들어갔다.

C&중공업은 이날 목포 삼진공단내 제1조선소에서 블록탑재작업의 시작을 알리는 ‘용골거치식’을 가졌다고 밝혔다.

용골거치식은 목재선박을 건조하던 시대에 선박의 바닥 중앙에서 선체를 버티는 장대한 골조역할을 하는 용골(龍骨: keel)에 특정인의 이름 첫 글자를 새겨 넣어 용골이 제대로 설치됐음을 인증하는 의식에서 유래한 전통으로 배의 선수에서 선미까지의 바닥을 받치는 중심 뼈대인 용골을 놓는 과정을 의미한다.

현대의 선박건조공법에선 미리 만든 선체블럭을 도크에 얹히는 공정을 말하며 선박의 본격적인 건조가 시작됨을 알리는 중요한 의미를 갖고 있다.

이날 행사에는 C&중공업이 처음으로 수주받은



선주사인 그리스 타킷마린사의 비탈리 티쉬첸코 (Vitaliy Tishenenco) 사이트매니저, C&그룹 임갑표 수석부회장 등 선주측과 C&중공업측 관계자들이 참석해 제1호선의 성공적인 건조를 기원했다.

C&그룹 관계자는 “재 수주잔량이 60여척에 이르는 등 2011년말까지의 일감이 거의 완료되어 있는 바, 최상의 조건으로 선별수주에 나서 수익성 극대화를 꾀하고 있다” 밝혔다.

한편, C&중공업은 현재 꾸준한 해외 수주활동을 통해 지금까지 총 60척(약 32억달러 규모)의 벌크선(47척(계약완료)+13척(옵션 및 LOI포함))을 수주해 놓은 상태다.

SK해운

무보증사채 신용등급 A

한국신용평가는 최근 SK해운(대표 이정화)의 무보증사채 신용등급은 A(안정적)로 유지하고 발행을 예정중인 제11회 무보증회사채 신용등급 역시 A(안정적)로 평가했다고 밝혔다.

한신평은 SK해운이 유조선과 벌크선 중심의 해운선사로서 SK에너지, SK가스 등의 원유 및 가스 수송을 담당하고 있고 지난해 매출액 및 보유선단 기준으로 국내 4~5위권에 해당되는 대형 해운선사라는 점을 평가 근거로 들었다. 지난해 SK해운 매출액은 전년대비 5.4% 증가한 1조8,712억원을 기록했다.

한신평은 전체 매출에서 SK에너지, SK가스, 한국가스공사 등과 체결한 원가보상방식의 COA(장기운송계약)가 30% 안팎을 차지하는 등 영업안정성이 양호하고 탱커, 가스, 벌크, 병커링 등 사업영역 다각화도 양호해 전반적인 사업기반은 우수하다고 판단했다.

또 2008년부터 신조선박이 대거 인도될 예정인

데다 SK에너지와의 COA 계약이 증가할 예정이어서 지속적인 외형성장이 가능할 것으로 전망했다.

다만 향후 수년간 대규모 선박도입이 예정돼 있어 이에 따른 재무부담의 증가가 예상된다면에서도 대주주의 지급보증, 풍부한 유동성, 양호한 현금창출력 등을 감안할 때 재무구조는 양호하게 유지될 것으로 판단된다고 분석했다.

STX팬오션

사상 최대규모 분기실적

STX팬오션이 사상 최대규모의 분기실적을 달성했다. STX팬오션은 최근 공시를 통해 올해 1/4분기 매출액 22.5억달러, 영업이익 2.9억달러의 실적(국제회계기준 적용)을 달성했다고 발표했다. 전년 동기 대비 매출액은 123.3%, 영업이익은 350.1% 증가한 수치이다.

사업부문별로는 벌크사업이 전년 대비 130.6% 증가한 20.6억달러의 매출을 기록하며 1/4분기 실적상승을 주도했고 컨테이너, 탱커 등의 비벌크 사업도 전년동기 대비 64.6% 증가한 1.86억달러를 기록했다.

신규선박 인도에 따른 특수선 운용 선대의 증가, 중국-유럽·중동간 물동량 증가, 아시아 권역의 컨테이너 신규 노선 개설이 특수선 부문 실적 향상을 주도한 것으로 분석된다.

한편 벌크 시장은 올해 초 BDI 지수 급상승에 따른 조정과 계절적 비수기 등의 요인으로 다소 주춤했으나 남반구 추수 시즌에 따른 곡물 물동량 증가, 중국의 원자재 수요 증가에 힘입어 운송 운임 및 운송량이 증가하는 등 지난 해에 이은 호황이 지속되고 있다.

벌크 운임 현황을 보여주는 BDI(Baltic Dry Index) 지수도 5월6일 현재 9,855 포인트를 기록

하며 지난 10월에 이어 1만포인트 재돌파를 앞두고 있다.

BDI 상승으로 벌크 전문 선사인 STX팬오션과 대한해운의 약진이 두드러진 가운데 대한해운은 올해 1분기 매출액 6,800억원, 당기순이익 609억원을 기록했고, STX팬오션은 매출액 1조 8,500억원, 당기순이익 2,766억원(국내회계기준 적용)을 기록하며 벌크시황 호황의 최대 수혜선사임을 입증했다.

STX팬오션 관계자는 “올해 초 항만 사고, 호주 홍수로 인한 철광석 등 원자재 운송 중단, 계절적 비수기 등의 요인으로 BDI 지수가 잠시 주춤했지만 중국의 원자재 수요가 다시 증가하는 등 최근 들어 급등세를 보이고 있다”며, 지난해에 이어 올해에도 벌크 시황은 호황이 지속될 것이라고 전망했다.

장금상선 등 3사

인천-청도-태국서비스 공동운항

장금상선(대표 정태순 회장)은 흥아해운, STX팬오션과 공동으로 4월28일부터 인천-중국 청도-태국을 연결하는 정기 컨테이너 서비스를 개시했다.

이번에 개설되는 인천-태국 정기 컨테이너 서비스(KCT : Korea China Thailand Service)는 4월 28일부터 1,440TEU급 컨테이너선 3척이 투입돼 인천항을 출항을 출항해 중국 청도를 거쳐 홍콩-방콕-람차방을 주 1회 직항으로 연결하는 공동운항서비스다.

KCT서비스는 경인지역 서비스를 특화해 이 지역 하주들의 수요에 부합하며 중국의 지속적인 성장세를 주도하고 있는 청도항에서 태국을 직접 연결함으로써 보다 신속한 서비스를 가능케 하여, 급격히 증가하고 있는 물동량에 능동적으로 대처하는 등 한국, 중국, 태국의 해운 수요에 적절하게 대응

할 수 있을 것으로 보인다.

한편 이번 신규서비스에 참여하는 3사는 앞으로 도 시장 상황과 화물수요에 적극적으로 대응하기 위해서 다양한 서비스 노선의 지속적인 개발을 적극 모색하는 등 고객 서비스의 질을 향상 시키기 위해 더욱 박차를 가할 계획이다.

〈KCT(Korea China Thailand Service) 개요〉

△구간 : 인천-청도-홍콩-람차방-방콕-람차방-홍콩-치완-인천

△서비스 개시일 : 2008년 4월28일 인천 출항

태영상선

조경래 이사 상무로 승진

태영상선(대표 박영안, www.taiyoungship.co.kr)은 창립 53주년을 맞아 4월2일 소공동 한진빌딩 6층 본사에서 박영안 사장 등 임직원이 참석한 가운데 창립기념식을 가졌다.

이날 기념식은 우수선박, 장기근속자 및 모범사원에 대한 포상과 박영안 사장의 격려사 등의 순으로 진행되었으며, 이날 저녁엔 창립기념 행사로 서소문 서울시립미술관에서 전시 중인 “할 쏘는 헤라클레스 저장 부르텔전”관람이 이어졌다.

박영안 사장은 격려사를 통해 “우리가 어떻게 지속적으로 성장해 나갈 것인가 하는 딜레마를 창의적이고 도전적인 신사고로 위기를 기회로 바꿀 줄 아는 지혜를 발휘하자”며, “53년의 나이에 걸맞는 명실상부한 중견기업으로 계속 전진할 수 있도록 임직원들의 노력과 수고”를 당부했다.

전쟁의 상흔이 채 가시기 전인 지난 1955년 우리나라 해운기업으로는 세 번째로 설립된 태영상선은, 한일 벌크정기선 서비스를 시작으로 하여 POSCO 철강수송 전용선 서비스, 근해항로 컨테이너서비스 등으로 점차 그 사업영역을 확대해 왔다.



한편, 태영상선은 4월1일자로 조경래 이사를 상무 이사로 승진발령하는 임직원 승진인사를 단행했다.

△상무이사 : 조경래(컨테이너영업팀, 물류팀, 인천사무소, 부산사무소 총괄 임원)

△이사대우 : 유동호(경영기획팀/재무관리팀장)

△차장 : 안지연(재무관리팀)

△대리 : 황선장(영업개발팀), 이준호(재래선영업팀), 송주석(컨테이너영업팀)

△계장 : 유희영(컨테이너영업팀), 정인철(운항팀), 이현두(인천사무소)

한진해운

미주 북-남미 서비스 개편

한진해운(대표 박정원)이 일본 K-Line, 대만 양밍라인, 칠레 해운회사인 CSAV 등과 함께 4월말부터 기존 미국 동부-남미서비스인 NSA(New South America) 노선을 전격 개편했다.

이번에 SNA(South North America Service)로 새롭게 선보이는 남미서비스는 기존 4척의 선대에 1척을 추가, 2,500TEU급 컨테이너선 총 5척을 투입해 운영된다.

SNA는 뉴욕, 볼티모어, 노포크, 찰스턴, 사오 프란시스코, 산토스, 리오 데 자네이로, 살바도르, 푸에르토 까베요, 뉴욕 순으로 기항할 예정이다.

한진해운 이번 노선 개편을 통해 향후 점진적인 시장 성장 가능성이 예상되는 남미 시장에서의 위상을 강화하고 보다 안정적인 선박(Vessel Space) 공급을 통해 동 시장에서 고객의 요구를 충족 시키는 효과가 있을 것으로 전망하고 있다.

특히 금번 노선은 기존 노선에 비해 미주 남-북미 지역 기항지(Calling Port)가 약 2배 정도 증가돼 동 지역의 대 고객 서비스가 크게 향상될 것으로 기대하고 있다.

한편, 한진해운은 앞으로도 시장상황과 운송 수요에 적극적으로 대응하기 위해 필요한 노선 개편 및 다양한 서비스 노선의 개발을 지속적으로 검토해 나갈 계획이다.

〈SNA(South North America Service) 서비스 개요〉

△구간 : New York-Baltimore-Norfolk-Charleston-Sao Francisco-Santos-Rio de Janeiro-Salvador-Puerto Cabello-New York(기존 NSA 구간: New York-Norfolk-Savannah-Itajai-Santos-New York)

△투입선박 : 2500TEU급 컨테이너선 5척

△서비스 개시 : 2008년 4월말, 뉴욕항 출항

현대상선

아시아-미주 서안간 항로 차별화

현대상선(대표 김성만, www.hmm21.com)이 세계적인 선사들과 협력하여, '아시아-미주 서안' 간 항로를 개편, 서비스를 차별화한다.

현대상선이 속해있는 제휴그룹인 TNWA(The New World Alliance, 현대상선, APL, MOL)는 5월 중순부터 중국, 일본의 주요항만과 미주 LA를 연결하는 PS3 (Pacific Southwest 3) 항로를 개편하면서 기존 중국에서 일본을 거쳐 미주로 물량을 수송하는 체제를 중국-미주 간, 일본-미주 간 2개 항로 체제로 나눈다. 이는 운송시간을 단축하면서도 보다 많은 항에 기항하여 고객에게 보다 효율적이고 안정적인 서비스를 제공하기 위함이다.

우선 시미즈(Shimizu), 오사카(Osaka) 등 일본의 주요 항만을 신규 기항지로 추가해 일본-미주 서안 간 서비스를 별도로 독립시킨 JAS(Japan-American Shuttle) 항로를 개설한다. JAS 항로는 2,800-3,000 TEU(1TEU는 20피트짜리 컨테이너

한 개) 급 컨테이너선 4척이 투입되어 기항지에 매주 1회씩 정기적으로 기항하는 주간 정요일 서비스로 운항된다. 5월 14일 첫 서비스를 시작하는 JAS 항로는 오사카(Osaka)-고베(Kobe)-나고야(Nagoya)-시미즈(Shimizu)-도쿄(Tokyo)-LA-오사카(Osaka) 등에 기항하게 된다.

JAS 항로 개설로 기존 PS3 항로가 일본을 거치지 않고 중국에서 미주 서안으로 바로 기항하게 됨에 따라 상하이(Shanghai)에서 LA까지의 운송시일이 단 11일이 걸리는 업계 최단(最短) 수준의 직항 서비스를 제공하게 된다. 중국과 미주 서안을 곧바로 연결하는 개편 서비스는 5월10일 닝보(Ningbo)에서 개시한다.

JAS와 마찬가지로 2,800~3,000 TEU급 컨테이너선 4척이 투입되며, 기항지는 닝보(Ningbo)-상하이(Shanghai)-LA-닝보(Ningbo)다.

현대상선 컨테이너항로기획팀의 양승인 상무보는 “이번 항로 개편을 통해 성장을 지속하고 있는 중국의 주요 항만과 미주 서안을 더욱 빠르게 연결하고, 일본 지역에서도 더욱 폭넓은 서비스를 제공할 수 있게 되었다”며, “TNWA 멤버사들과 협력하여 서비스 경쟁력을 높이고 컨테이너 주요 시장을 공략할 수 있는 계기가 될 것으로 기대한다”고 설명했다.

홍아해운

자매결연 어촌계 방문

홍아해운(대표 이윤재 회장)의 김태균 사장과 임직원이 자매결연을 맺은 신진도 어촌계(충청도 태안군)를 방문해 도시와 어촌을 잇는 화합의 시간을 가졌다.

이날 만남에서 홍아해운 김태균 사장은 “지난해



태안 기름유출사태에 대해 심심한 위로의 말씀을 드리며 아름다운 자연환경을 후세에 물려줘야 함은 우리의 의무이자 책임인 만큼 복구를 위한 지속적인 지원을 아끼지 않겠다”고 말했다.

또한 “어촌은 우리 마음의 고향으로 어촌이 잘되어야만 도시와 더불어 지역 모두가 함께 발전할 수 있다고 말하며, 어촌과 도시의 지속적인 만남이 이루어질 수 있도록 다양한 기회를 만들어 나갈 것”이라고 밝혔다.

김일두 어촌계장은 “홍아해운의 지속적인 지원에 감사 드리며, 앞으로도 더욱 돈독한 자매결연관계를 유지해 나갈 수 있도록 서로 노력해 나가기를 희망한다”고 답했다.

이날 행사에서 홍아해운은 디지털 전산장비 등 지원품을 전달하였고 앞으로도 신진도 어촌계와 서로 상생할 수 있는 여러 가지 풍성한 행사를 진행해 나갈 것을 약속하였다.

한편, 홍아해운 2005년 신진도 어촌계와 자매결연을 맺은 이후로 구명조끼, 기름 방제작업용 의류 및 장화 등 해양장비를 공급하고 있을 뿐만 아니라, 신진도 사랑에 앞장서 야외간판설치 등 신진도의 발전과 홍보를 위하여 다양한 지원을 아끼지 않고 있다.



목포해양대학교

한진해운과 MOU 체결



목포해양대학교(총장 신철호)는 4월30일 10:00 한진해운(사장 박정원)과 대학본부 2층 회의실에서 산학장학생 제도 시행을 위한 양해각서 체결식을 거행하였다.

이번에 체결된 산학장학생제도는 해운전문인력 양성을 위한 장학제도 시행을 목적으로 운영하고 승선실습과 연계된 자기개발학습비를 지원할 예정이다. 장학생은 매년 한진해운에서 장학금지급 인원 및 지원기준을 정하여 목포해양대학교의 추천을 받아 한진해운에서 선발한다. 이 날 한진해운은 박정원 사장을 대신하여 김영민 총괄부사장 등이 참석하였다.

한진해운은 우수한 해운전문인력 양성을 위하여 목포해양대학교에 1996년과 2004년에 4억5,000여만원의 어학기자재 등을 지원하였으며, 대학의 연구역량 강화를 위하여 교수들에게 2001년부터 현재까지 7,000여만원을 지원하고 있다.

인천항만공사

인천항 발전을 위한 업무협약 체결

인천항만공사(IPA 대표 서정호)는 4월30일 인천

항 물동량 증대 및 활성화를 위한 마케팅 전략의 일환으로 2008년 한해 동안 인천항을 이용해 화물을 수출하는 포워더 업체에 현금 인센티브 1억원을 지급하기로 했다고 발표했다.

포워더 업체란 화주의 부탁을 받고 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지 집하, 입출고, 선적, 운송, 보관, 배송 등 일체의 물류업무를 대행하는 기업을 뜻한다.

화주가 특별한 항만을 지정하지 않는 이상 포워더 업체가 화물을 싣거나 내릴 항만을 결정하게 된다. 따라서 포워더 업체에 대한 인센티브 지급과 다양한 물류시스템 개선을 통해 인천항 물동량 증대를 이끌어낸다는 판단에 따라 포워더 인센티브를 도입하게 됐다.

인천항에 도입된 포워더 현금 인센티브는 국내 항만에서 최초로 시도되는 마케팅 전략이다. 그동안 광양항에서 포워더들을 대상으로 마일리지를 적립해 혜택을 준 사례는 있지만 현금 인센티브는 인천항이 처음이다.

서정호 인천항만공사 사장은 “포워더 인센티브 도입을 통해 수도권 수출화물의 인천항 이용이 더욱 활발해질 것으로 기대하고 있다. 도입 첫해라 인센티브 금액이 만족스럽지 않겠지만 앞으로 매년 금액을 늘리면서 제도적인 보완을 해나갈 계획”이라고 밝혔다.

인천항만공사가 마련한 포워더 인센티브의 세부 기준은 다음과 같다. 연간 1,000TEU 이상 인천항을 통해 화물을 수출한 포워더 업체를 대상으로 수출물량 1TEU당 900원의 인센티브를 지급하게 된다. 단 업체당 최대 지급액은 2천만원으로 제한하게 된다.

또한 우량 포워더 업체를 양성한다는 취지에 따라 인천본부세관에서 과태료를 부과 받은 업체는 1건당 9만원의 금액을 차감하게 된다.

한국해양대

원양항해 실습 출항식

한국해양대 2008학년도 1학기 실습선 원양항해 실습 출항식이 5월7일 한국해양대 내 부두 앞에서 거행되었다.

한국해양대(총장 오거돈)는 이날 2008학년도 1학기 실습선(한바다호, 한나라호) 원양항해 실습 출항식을 한국해양대학교 학내 교직원, 학생 및 학부모 등이 참석한 가운데 거행했다.

한국해양대에 따르면 한국해양대학교는 대한민국 해운산업을 주도할 우수 해기전문인력양성을 목표로 매년 2회에 걸쳐 세계 각국을 순방하며, 원양항해실습을 실시하고 있다.

이번 원양항해 실습에는 동남아 4개국 6개항을 27일간의 일정으로 기항하고, 대만 카오슝해양대학교 교수 및 학생 24명이 한바다호에 동승하여 승선실습 교육에 참여할 예정으로 양교간 우호증진 및 체계화된 우리나라 해기교육의 우수성을 알릴 예정이다.

한국해양대 동문CEO 장학회

재학생 180명에게 장학금 전달

한국해양대학교 동문CEO 장학회 회장인 이경재 창명해운 사장은 4월15일 오후 6시 동 대학 후생복지관 5층에서 오거돈 총장에게 장학증서를 전달했다. 동문CEO 장학회는 일반 동문장학회와는 달리 지역 및 국가발전에 모범이 되는 동문 CEO들이 주축으로 활성화되어 4년째 후배들에게 장학금을 전달하고 있으며, 올해는 손태원 학생(해사수송과학부) 등 180명에게 장학금 1억8천 만원을 전달하였다.

이날 장학회에 감사의 뜻을 전한 오거돈 총장님



은 "동문CEO들이 지역과 국가발전을 위해 인재양성에 기여하는 것도 노블레스 오블리제 정신의 실현이다" 며 재학생들도 이를 본받아 면학에 힘써주길 당부했다.

한국해운조합

선주배상책임공제 설명회

한국해운조합(이사장 정유섭)에서는 조합 공제계약자들을 대상으로 선주배상책임공제 설명회를 개최하였다.

이번 설명회는 조합 선주배상책임공제 가입선박의 계약기간이 금년 5월15일자로 만료됨에 따라 선주배상책임공제 재계약에 있어 공제 계약자들에게 효율적인 정보를 제공하기 위해 개최되었다.

또한 연안해운업체들의 경영지원에 실질적인 도움이 될 수 있는 해상보험(P&I)의 현황과 다양한 보험 관련 정보 등을 제공하는 한편 조합 공제사업의 현황 및 담보내용 등을 비롯하여 공제가입금의 선택, 고정보험료 방식 채택, 담보범위 확대 제공, 보증장(Guarantee) 발급 및 제공, 안정적인 재보험 구성, 안전관리 강화 등 조합 공제의 장점을 상세히 설명하고, 폭 넓은 해외 네트워크 구축 현황과 일본 국토교통성(MLIT)으로부터 P&I 지정보험자로 확정된 내용에 대한 안내 등으로 진행되었다.



한국과 중국 황해해역 선박안전 공동 관리하기로 합의 황해해역 여객선의 위치정보를 공유하여 안전운항 도모

국토해양부는 우리나라와 중국 간을 운항하는 정기여객선의 실시간 위치정보를 중국과 공유하여 관리하기로 합의함으로써 여객선의 안전운항에 크게 기여할 수 있게 되었다고 밝혔다.

5월5일, 6일 양일간 중국 사천성 성도에서 개최된 제9차 한·중 해사안전국장회의에서는 황해해역 운항선박의 안전운항 확보방안과 선박평형수로 인한 황해해역의 해양생태계 교란을 방지하기 위한 양국 간 협력사항 등이 주로 논의되었다.

그동안 선박이 연안에서 50해리 정도 멀어지면 수신이 곤란했던 선박위치자동식별신호(AIS)를 중국과 통합관리하기로 합의함에 따라, 황해해역 내의 운항선박에 대한 위치추적이 가능하게 되어, 선박충돌사고를 피할 수 있도록 사전정보를 제공할 수 있는 등 안전운항관리가 한층 강화될 것으로 기대된다.

이를 위해, 양국은 금년 6~7월 중에 한·중 운항 정기여객선에 대하여 AIS 수신신호를 공유관리하고, 점차 황해해역을 항해하는 모든 선박의 위치정보도 공유관리를 확대하기로 하였다.

지난 2004년부터 한·중 운항 정기여객선에 대해서 양국이 각각 6개월 간격으로 안전점검을 실시해왔으나, 지난 4월 우리나라가 실시한 점검결과 일부 여객선에서 여객보호를 위한 비상대응능력 등이 다소 미흡한 것으로 드러났다.

이에 따라, 양국 해사당국은 증가하고 있는 양국 간의 정기여객선에 대한 안전을 확고히 하기 위해 오는 7월에 국제안전협약에 근거한 특별안전진단(항만국통제)을 합동으로 실시하여 여객보호대책이 미흡한 선박에 대해서는 출항을 정지시키는 등 강력히 대처할 계획이라고 밝혔다.

한편, 2012년부터 적용되는 선박평형수관리협약에 대비하여 내년부터 한·중 공동으로 황해해역에 대한 수중생물 위해도 평가 등을 실시하여 위해도가 낮은 경우에는 양국 간을 운항하는 정기선에 대하여 협약적용을 면제하도록 원칙적인 합의를 함으로써, 새로운 협약의 적용으로 해운활동에 지장이 초래되지 않도록 노력하기로 하였다.

외국에서 선박평형수를 신고 황해를 거쳐 양국으로 입항하는 부정기선은 향후 양국의 지속적인 연구 및 협의를 통해 2011년까지 공동으로 지정하게 될 선박평형수 교환해역에서 양국 해양생태계에 위협이 없는 황해해역의 물로 선박평형수를 교환한 후 입항하여야 한다.

특히, 금번 해사안전국장회의에서 한·중 간에 황해를 운항하는 모든 선박에 대한 실시간 위치정보를 공유하기로 합의한 것은 선박위치정보를 국가 간에 공유하는 최초의 사례로써 한·중 간 운항선박의 안전확보에 큰 의미를 갖는다.

국토해양부, 국적선 외국항만 출항정지 예방대책 추진

선박안전관리 부실선사에 대해 강력한 조치 취하기로

국토해양부는 국적선의 외국항 출항정지 예방을 위해 강력한 조치를 취하겠다고 밝혔다.

국토해양부 해사안전정책과 황의선 사무관은 지난 4월30일 JW메리어트호텔에서 국토해양부와 한국선급이 공동 개최한 '해운선사 사장단 간담회'에서 '국적선 안전품질관리 종합대책' 발표를 통해 선박안전관리 부실 선사에 대해 강력한 조치를 취하겠다고 밝혔다.

국토해양부는 최근 3년간 외국항에서 출항정지당한 53척의 선박과 선박안전관리평가지수가 높은 선박 69척 등 총 122척의 선박을 중점관리대상선박으로 지정했으며 이들 선박에 대해 분기별로 특별점검을 실시해 단순 결함이 발견되면 당해 항만에 시정토록 조치할 계획이다.

또 1년 이내에 소유 선박중 출항정지선박이 있는 경우 선박관리 부실선사로 지정하고 특별 심사도 실시할 계획이다. 선박관리 부실선사 지정 규정은 선사 규모별로 상이한데 소유선박 5척 이하 선사는 출항정지 선박이 2척이상일 경우, 소유선박 6-10척인 선사는 출항정지 선박이 3척 이상인 경우, 소유선박 11척이상인 선사는 출항정지 선박이 4척 이상인 경우 선박안전관리 부실선사로 지정돼 특별심사를 받게 된다.

단 보유선박 관리를 대행업체에 위탁했을 경우는 대행업체를 특별심사하게 되며 특별심사 결과 안전관리가 부실한 것으로 판명될 경우 소유하고 있는 모든 선박에 대한 특별점검을 실시한다는 방침이다.

국토해양부는 또 외국항에서 출항정지된 선박에 대해 선박안전법에 따라 선주에게는 최고 200

만원의 과태료를 부과하고 국내 입항하는 최초 항만에서 특별점검 및 심사를 병행실시를 받게 되며 최고경영자의 안전관리의식 및 대책의 실효성 등 체제 점검도 실시한다는 계획이다.

황 사무관은 최근 국적선사들이 중고선을 도입을 크게 늘리면서 출항정지선박 증가율이 크게 늘어나고 있다고 지적했다. 실제로 지난 2004년 출항정지 선박이 4척에 불과했으나 2007에는 무려 30척이 출항정지를 당해 3년새 출항정지 증가율을 높아진 것으로 나타났다.

선사의 안전관리 미숙으로 선박이 출항정지되면 당해 선박은 PSC/FSC 집중 점검대상이 돼 선박의 운항구역이 위축되고 선원의 피로도가 증가해 해양사고를 일으킬 가능성이 커질 뿐만 아니라 선사도 선박운항제한으로 영업경쟁력이 저하되고 중점관리대상으로 추가비용이 발생하는 악영향을 끼치게 된다. 또 국가적으로 국가 전체 출항정지율이 증가해 국적선대의 경쟁력을 저하시키고 안전관리수준평가에서 악영향을 받게된다.

황 사무관은 최근 유럽지역에서 출항 정지된 6척의 국적선 사례를 조사한 결과 출항정지에 따라 평균 4일이 지연됐고 이에 따른 비용이 적당 4.3 억원에 달하는 것으로 나타났다고 밝혔다.

한편, 국토해양부는 국적선의 안전수준 제고를 위해 정부에서 안전기준을 설정하고 양질의 선원을 공급하는 등 해사안전책을 수립해 시행하고, 일본·중국·러시아 등 양자 협의회를 통해 PSC 협력을 강화할 계획이며 싱가포르, 홍콩, EU 등과 도쿄MOU를 통한 상호협력기반을 확대해나갈 계획이라고 밝혔다.



KSF선박금융 거북선 2-3호 선박투자회사 증시 상장

해경청 500톤급 경비함 8척과 3,000톤급 1척 등 9척

KSF선박금융의 거북선2호 선박투자회사와 거북선3호 선박투자회사가 4월25일 증권선물거래소 유가증권시장에 상장되었다.

거북선2-3호 선박투자회사는 지난해 7월 31일 설립됐으며 대우조선해양과 현대중공업에서 경비함정을 건조한 뒤 해양경찰청에 인도하고 해양경찰청으로 부터 연불(延拂) 판매계약에 의거 대금을 회수하게 된다. 거북선2호 선박투자회사는 지난해 12월14일 해양수산부에서 승인을 받았으며 대우조선해양에 해양경찰청의 500톤급 경비함정 5척과 300톤급 경비함 3척 등 총 8척을 총 1,650억원에 2010년 11월까지 인도하는 조건으로 인도하는 조건으로 신조 발주했다.

거북선2호 선박투자회사는 일반공모를 통해 약 137억원, 대출금 1,378억원, 정부지분금 247억원

등으로 함정건조 대금을 마련할 계획이다.

거북선3호 선박투자회사도 지난해 12월 14일 해양수산부에서 승인을 받았으며 현대중공업에 해양경찰청의 3,000톤급 신형 대형경비함정 1척을 604억5,000만원에 2010년 11월에 인도하는 조건으로 신조 발주했다.

거북선3호선박투자회사는 일반공모를 통해 마련한 약 60억원과 대출금 600억원으로 함정건조 대금을 마련하게 된다.

거북선2-3호 선박투자회사는 함정 인도 후 해양경찰청으로부터 지급받는 대금을 재원으로 투자자들에게 원금과 수입금을 지급하게 되는데 수입분배금은 수입분배기준일 현재의 주주명부에 등재된 주주 또는 등록질권자에게 지급하며 수입분배기준일은 4월9일로부터 매 3개월이다.

국토해양부 제2회 장보고 대상 수상자로 경상북도 선정

국토해양부는 최근 실시된 '제2회 장보고 대상' 최종심사에서 9명의 예비후보 중 경상북도가 장보고대상 수상자로 선정되었다고 밝혔다.

경상북도는 동해를 관광레저공간으로 조성하고, 해양포럼 등 해양관련 학술연구 활동 활성화의 기틀을 마련하는 등 해양문화 분야에서 탁월한 공적이 있는 것이 높게 평가되었으며, 향후 이 분야 성장을 주도할 가능성 역시 참작되었다고 국토해양부는 설명했다.

장보고대상 수상자는 대통령상과 1,500만원의 상금 외에도 명실공히 해양분야를 대표하는 인재라는 명예를 얻게 된다. 최종심사결과 장보고대상과 아울러 △국무총리상을 수상하는 장보고 본상에는 이판묵(해양연구원 해양탐사장비연구사업단 단장) △국토해양부장관상을 수상하는 장보고상에는 김용삼(월간조선 전략기획실장), 채길웅(고대항해탐험연구소 소장), 안산시, 조명래(한국해양구조단 단장), (주)영진공사, 조재우(소금박물관장), 김철곤(한국무역협회 이사)가 수상자로 선정되었다.

국토해양부 관계자는 심사과정에서 공적이 우수한 후보들간에 우열을 가리기 힘들었으며, 심사위원들이 독창성과 성장가능성 등 장보고 대사의 정신을 충분히 드러낼 수 있는 후보인지 여부에 중점을 두고 심사했다고 밝혔다.

중앙해양안전심판원 해운선사대표 초청 간담회

해양안전 위한 심판원의 역할과 발전방안 협의



중앙해양안전심판원(원장 이인수)은 4월16일 새로 이전한 순화동 청사 회의실에서 주요 해운선사대표들을 초청하여 간담회를 개최했다.

실용정부와 국토해양부 출범에 따른 국정철학을 공유하고 현장중심의 심판행정을 구현하기 위한 이번 간담회에는 현대상선, 한진해운, SK해운 등 14개 주요 해운선사 관계자들이 참석하였으며, 심판원의 그 동안 주요 성과와 앞으로 추진할 과제를 설명하고 해양안전을 위한 심판원의 역할과 발전 방안에 대한 토론과 의견을 경청하는 순서로 진행되었다.

이 날 참석자들은 그동안 경직되고 무거운 분위기의 기관으로 생각됐던 해양안전심판원에서 현장의 목소리를 듣고 정책에 반영하고자 하는 열린 행정을 보여주는 것에 대해 감사의 뜻을 전하면

서, '외국에서 발생한 해양사고의 국적선박과 선원 보호방안', '선원 자질 향상과 해양사고방지를 위한 해기사 임금체계 개선방안', '해양안전 정책 반영을 위한 권고 강화 방안' 등 해양안전 분야의 현실과 문제점을 지적하고, 일선 해운선사로서 해양사고 방지를 위한 협력을 다짐했다.

한편, 이인수 원장은 이날 간담회를 마치는 자리에서 해양사고 방지를 위한 가장 효과적인 방법인 선원에 대한 투자를 당부하고, 앞으로 국내 선박과 선원 보호는 물론, 정확한 조사와 심판을 통해 공신력 있는 해양안전심판원이 될 수 있도록 최선의 노력을 다할 것과, 다양한 현장의 목소리를 직접 듣고 정책에 반영할 수 있는 자리를 자주 마련할 것을 약속하였다.



수출입은행, 세계최대 컨테이너선 4척 맞춤형 금융지원

5억1,200만달러 SF방식으로 지원, 대우 4척, 삼성 3척

한국수출입은행이 세계 최대 컨테이너선 수출에 맞춤형 금융(Structured Finance)을 지원한다.

수출입은행은 4월18일 대우조선해양 등 국내 조선사들이 세계 굴지의 컨테이너선사인 프랑스 CMA-CGM에 수출하는 초대형 컨테이너선 7척에 대해 5억1,200만달러를 지원한다고 밝혔다.

이번에 수출되는 선박은 대우조선해양이 건조하는 1만3,300TEU급 극초대형 컨테이너선 4척, 삼성중공업이 건조하는 8,500TEU급 초대형 컨테이너선 3척 등 총 7척으로 척당 선가가 1억 7,000만 달러에 이르는 초고가이다.

특히 1만3,300TEU급 선박은 이제까지 건조된 적이 없는 세계 조선 역사상 최대 크기 선박으로, 국내 조선산업이 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 있음을 입증하고 있다.

수출입은행은 이번에 선박을 발주한 CMA-CGM에 대출 3억742만달러, 대외채무보증 2억

495만달러를 맞춤형 금융 방식으로 제공한다.

선박에 대해 가속감가상각을 허용하는 프랑스의 세제를 활용해 선주가 가장 유리한 조건에서 선박을 구입할 수 있도록 최적의 금융 솔루션을 제공, 우리 조선사들이 부가가치가 높은 선박을 수출할 수 있도록 지원했다.

수출입은행은 지난 2002년부터 국내 조선사가 신규로 건조한 선박을 수입하는 해외 해운사나 특수목적법인(SPC)에 계약금액의 80% 범위 내에서 맞춤형 금융을 제공하고 있다.

수출입은행 관계자는 “우리 조선산업이 세계 최고의 경쟁력을 유지할 수 있도록 발주국의 세제 특성과 최첨단 금융기법을 활용한 금융지원을 더욱 확대할 것”이라고 밝혔다.



유엔 안전보장이사회 소말리아 해적소탕위한 결의안 추진

유조선에 대한 로켓공격 등 세계경제 위협하는 수준

유엔이 최근들어 선박 승무원들에 대한 인질과 동향선박에 대한 무차별적인 공격으로 세계경제에 위협을 가하고 있는 소말리아 해적과의 전쟁에 나섰다.

안전보장이사회(안보리) 상임이사국인 미국과 프랑스가 소말리아 해적 소탕 결의안을 추진하고 있다고 AP통신이 4월22일 보도했다.

결의안 초안의 핵심은 해적선으로 인정되면 어느 나라 배든 사전 승인 없이도 해당국 영해로 들어가 이들을 붙잡을 수 있도록 하자는 것이다. 지금까지 공해상에서 해적선을 발견해 뒤쫓아갔도 해적선이 다른 나라 영해로 도주하면 국제법상 추격할 수 없었다. 이 결의안이 나오게 된 것은 올 들어 소말리아 해적들이 더욱 날뛰고 있기 때문이다. 금년 1-3월 이 지역에서 발생한 해적들의 공격은 49건에 달했다. 지난해 같은 기간에 비해 20% 증가한 숫자다.

최근에는 더욱 기승을 부려 4월21일에는 소말리아 인근 아덴 만에서 일본 유조선을 공격했다. 이 사실이 알려지자 국제유가가 급등해 한때 사상 최고 기록인 배럴당 117달러까지 치솟기도 했다.

이와 관련하여 일본선사인 NYK는 4월21일 오전 10시10분경(일본 시간, 현지시간 오전 4시10분 경) 예멘 공화국 에덴만 인근해상 약 440km에서 자사의 26만DWT급 대형유조선 Takayama호가 소형 괴선박 1척으로부터 로켓공격을 당했다고 이날 밝혔다.

Takayama는 지난 4월4일 오전 2시 40분(일본

시간)에 올산항을 출항해 사우디아라비아 얀브항으로 향해 항행중이었다고 한다. 이 선박에는 일본인 7명, 필리핀인 16명, 합계 23명(선장 포함)이 승선하고 있었지만, 다행히 인명피해는 없었다.

이와관련, 일본 교토통신은 정체 불명의 소형선박에서 유조선 선수부로 로켓이 발사됐으며, 이로 인해 연료유가 누출돼 수백 갤런의 기름이 누출됐다고 보도했다. 나중에 확인된 바로는 유조선 선체에 1인치 크기의 파공이 생긴 것으로 알려졌다.

전날인 4월20일에는 스페인 참치어선을 박격포로 위협한 뒤 납치했다. 이달 초에는 프랑스 국적의 요트가 끌려갔다.

이처럼 해적에 의한 피해가 세계 경제에까지 영향을 줄 정도로 심각해지자 미국과 프랑스가 나서게 된 것이다.

이번 결의안은 별 이견 없이 통과될 것으로 예상된다. 그러나 안보리에서 가결하려면 회원국들의 의견 수렴 절차를 거쳐야 하므로 최종 처리까지는 2-3주가량 걸릴 전망이다.

한국 선원들도 소말리아 해적 때문에 많은 피해를 봤다. 지난해 10월에는 일본 화학물질 운반선 골든노리호에 탔던 한국 선원 2명이 동료 20여명과 함께 해적들에게 붙잡혔다. 해적들은 몸값 100만 달러(약 10억원)를 요구하며 골든노리호를 억류하고 있다가 2개월 만인 12월 선원들을 놔둔 채 배에서 철수했다. 지난해 5월에도 원양어선 마부노 1·2호에 탔던 한국 선원 4명이 납치됐다가 6개월 만에 풀려났다.



브라질-중국간 케이프사이즈 용선료 1일당 22만달러 돌파 여름철로 접어들면 1일당 25만달러에 달할 것으로 전망

철광원료 수송선인 케이프사이즈 벌크선의 용선료가 연일 급등하고 있다. 4월 중순부터 상승세를 보이고 있는 케이프사이즈 벌크선의 용선료는 브라질산 철광석의 수출이 증가하면서 대서양 수역에서 선박 확보 경쟁이 가열됨에 따라 브라질-중국간의 용선료는 금년들어 최고치인 1일당 22만달러를 돌파한 것으로 알려지고 있다.

특히, 일본선사인 MOL 관계자는 여름철로 접어들면서 과거 최고치인 1일당 25만달러 경신도 가능할 것으로 전망하고 있다.

4월24일자 런던 시장에 의하면, 케이프사이즈의 주요 4 항로 평균 용선료는 전일대비 1만1,616달러 오른 16만2,556달러로 보고되는 등 1일간의 상승폭도 금년들어 최고수준을 기록했다. 파나마스(panamax)도 1,020달러 오른 7만4,693달러, 핸디막스도 1,380달러 오른 5만5,164달러를 각각 기록했으며, 이같은 상승세는 5월들어서도 지속되고 있다.

부정기선 시황을 견인하고 있는 것은 철강원료 수송선박인 케이프사이즈 벌크선(17만-18만 DWT급)으로 브라질산 철광석의 아시아지역 수출이 본격화되고 있어, 대서양수역에서의 케이프 사이즈 확보를 위한 경쟁이 가열되고 있다.

브라질의 주요 선적항인 폰타 · 데 · 마테이라항을 위한 배선은 아시아지역 기준으로 원거리이기 때문에 선사들은 통상적으로 유럽지역에서 석탄을 수송한 뒤 케이프사이즈 벌크선을 배선한다. 그러나, 유럽지역에서 선적을 위해 대기하는 선박 수에 비해 화물수요가 크게 웃돌고 있어 용선료가

급등하고 있는 것으로 분석되고 있다.

시장 관계자에 의하면, 현재 브라질-중국간 철광석의 해상운임은 1톤당 83-84달러로 상승했으며, 18만DWT의 케이프 사이즈를 배선했을 경우, 1일당 용선료는 22만달러 전후로 환산이 된다는 것이다.

브라질-중국간은 케이프사이즈의 배선 패턴 중에서도 가장 항해거리가 길고, 원료수송의 수요동향을 대표하는 지수로 평가되고 있다. 지난해 11월에 과거 최고치인 1일당 25만달러에 이르렀던 케이프사이즈 벌크선의 용선료가 중국의 철광석 수입량이 증가하고 있는 것을 배경으로 금년에는 1일당 30만달러 돌파도 가능할 것이라는 전망이 일본 해운업계에서 나오고 있는 상황이다.



IMO, 선박대기오염 방지 MARPOL 부속서 수정안 승인

황산화물질 배출상한선 2012년1월부터 3.5%로 저감

기후변화 방지를 위한 온실가스 저감이 국제사회 화두로 떠오르는 가운데 지난 4월4일 런던에서 폐막된 제 57차 IMO 해양환경보호위원회의(MPEC)에서 국제해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 VI 수정(안)이 승인됨에 따라 해운부문에서도 선박 대기오염 방지를 위한 구체적인 일정이 마련됐다.

수정안은 오는 10월에 열리는 제58차 해양환경보호위원회의에서 최종 채택될 예정이며 100개 이상 국가에서 적용될 것으로 예상된다.

선박의 황산화물질 배출 감축을 위해 배출 상한선을 현재의 4.5%에서 2012년 1월부터 3.5%로 감소시키고 2018년에 이행가능성을 검토하는 조건으로 오는 2020년까지 0.5%에서 1.0%로 감소시키고 2015년 1월까지 0.5%로 감소시켜야 한다.

또 엔진에서 배출되는 질산화물질 감축과 관련 해선 2016년 1월이후 건조되는 선박에 대해 질산화물질 배출량이 3.4g/kwh 이하인 'TIRE-III' 엔진의 장착을 의무화하도록 했다.

MPEC는 온실가스 저감을 위해 IMO 규제의 기본적인 틀을 마련했는데, 그 내용은 실효성있는 온실가스배출 감소 대책 마련, 모든 국가에 대한 구속력있고 동등한 적용, 경쟁 왜곡의 최소화, 글로벌 무역과 성장을 저해하지 않는 지속 가능한 환경 개선, 목표에 기초한 접근방식, 해운산업의 기술개발과 R&D 지원, 장려 및 촉진, 에너지 효율화를 위한 선도적인 기술 수용, 실질적이고 명쾌하며 시행이 용이한 기술을 수용하는 것 등이다.

MARPOL 부속서 VI가 발효되면 해운회사들은

지금보다 배출가스가 저감되는 연료를 사용해야 하므로 현재보다 50%이상의 연료비 상승이 예상되며 조선산업 역시 친환경 선박건조 기술개발이 향후 선박수주의 중요한 경쟁요인으로 작용할 것으로 예상된다.

중국항만 컨테이너량 1억TEU 넘어

중국 전체항만의 컨테이너화물 처리량이 최초로 1억TEU를 돌파한 것으로 나타났다.

중국 교통 운수부가 정리한 2007년(1-12달) 전항만 컨테이너취급량은 전년대비 22% 증가한 약 1억 1,400만TEU로 처음으로 1억TEU를 넘어섰다.

이 중 주요 연해항(외항)은 22% 증가한 1억500만TEU를 기록했으며, 주요 하천항(연안)은 25% 증가한 974만TEU를 기록했다. 연간 100만TEU 이상을 처리하는 항만은 16개항으로 전년도 14개항에서 2개항이 늘었다.

특히, 지난해 세계 컨테이너항만의 랭킹에서도 상하이항이 홍콩을 제쳐 2위로 등극하는 등 지속적으로 증가하고 있는 화물량을 반영하여 중국 항만의 성장세가 두드러지고 있다.

지난해 중국의 항만별 컨테이너취급량을 보면 △상하이항이 전년대비 20% 증가한 2,615만TEU로 1위를 차지했으며, 이어 △심천항이 14% 증가한 2,110만TEU △청도항이 23% 증가한 946만TEU △영파-후니아마항이 32% 증가한 943만TEU △광저우항이 39% 증가한 926만TEU 등으로 각각 집계됐다.



LA/LB항 대기오염 방지 연료변경 인센티브 도입 검토

오는 7월1일에 개최되는 워크샵에서 확정 발표할 예정



LA/LB 항만 당국은 항만내 대기 질 개선을 위해 일정 조건을 충족하는 선박에 대하여 인센티브를 부여하는 방안을 검토중이라고 발표했다.

4월9일 롱비치에서 열린 워크샵에서 양 항만의 환경관리 담당자들은 이같이 밝히면서, 자세한 내용은 7월1일에 개최되는 워크샵에서 확정 발표할 예정이라고 밝혔다.

롱비치항의 환경전문위원인 Tomley는 연료변경 인센티브제도는 지난 3월 양항 당국에 의해 승인되었으며, 현재는 Clean Air Action Plan에서 설정된 청정연료 사용목표에 얼마나 적합한가를 검토중이라고 설명하였다.

연료변경 인센티브제의 목적은 항만을 입출항하는 선박에 대하여 보다 청정한 연료를 사용하도록 만드는 것으로, 항만당국은 선박연료인 벙커유의 가격과 선박용 경유(MGO)의 가격차이 즉 비

용손실을 선사에게 보상하게 된다.

연료변경인센티브의 혜택을 받기 위해서는 다음과 같은 두 가지의 전제조건을 충족시켜야 한다. 첫째, 양항에 입출항 하는 선박이 캘리포니아의 대기자원위원회(ARB) 규제에 맞게 MGO를 보조엔진에서도 사용해야 하며, 둘째, 항만으로부터 40해리 내에서는 12노트 속도로 운항해야 한다.

동제도의 혜택을 받기 위해서는 LA/LB항을 입출항하는 선주들이 5월 이후 등록을 해야 하는데, 항만당국이 보상가치를 평가할 수 있도록 연료 사용기록, 영수증 등 회계시 필요한 자료 등 상세 자료를 항만당국에 제출해야 한다.

동제도 시행으로 인하여 LB항은 990만달러, LA 항은 860만달러가 소요될 것으로 추정되고 있다.

일본 대형3사 올해 실적 엔고와 유가급등으로 둔화예상

MOL의 세전순익은 3% 증가한 3,100억엔에 그칠 전망



지난해 사상 최대 실적을 기록한 일본 해운업체가 엔 강세와 유가 상승으로 인해 급격한 실적 둔화 양상을 경험할 수 있다는 우려가 제기되고 있다.

니혼게이지신문(日本經濟新聞)은 최근 일본 3대 해운사들이 지난 회계연도에는 높은 운임을 부과하는 것이 가능했기 때문에 최대 실적을 누릴 수 있었지만, 올해는 세전순익 증가율이 낮은 한 자리 수에 그칠 것으로 보인다고 전했다.

이 신문에 따르면, MOL은 세전순익이 3% 증가한 3,100억엔으로, NYK는 5% 늘어난 2,100억엔, 그리고 K-Line은 2% 늘어난 1,300억엔 정도를 각각 예상하고 있다.

NYK의 경우 항공운송에서 발생한 손실이 100억엔 약간 넘는 정도로 줄어들 것으로 기대되지만, 해상운송 영업의 수익은 줄어들 것으로 전망했다.

지난 2007 회계연도에는 철강석 및 석

탄 등을 운반하는 벌크선 운임이 크게 오른 덕분에 MOL의 순익은 60%, NYK는 80%, 그리고 K-Line의 경우 무려 100% 증가율을 기록한 것으로 분석되고 있다.

발틱건화물지수는 올들어 저점에서 거의 40%나 급등하는 등 벌크선 운임은 여전히 양호한 편이다.

MOL은 올해 매출액이 4% 늘어나며 2조엔을 넘어설 것으로 보고 있고, NYK는 5% 증가한 2.7조엔을 예상하고 있다.

수입이 대부분 달러화로 이루어지기 때문에, 엔화 강세는 순익을 잠식하는 역할을 하게된다. 엔/달러 100엔을 상정할 경우 MOL은 순익이 600억엔, NYK는 400억엔, 그리고 K-Line은 200억엔 약간 못미치는 정도로 줄어들게 된다.

국제유가 상승으로 인한 연간 투입비용 증가 규모는 각사당 약 200억~300억엔에 이를 것으로 전망되고 있다고 니혼게이지신문은 전했다.





- 한국선주협회 · 한국해양수산개발원, 2008
년도 2/4분기 해운전망 설명회 개최
- 아시아선주대표자회의(ASF) 선박보험법제위
원회 중간회의 개최(4/8-9, 홍콩)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |

- 부산지방해양수산청, 감천항로
및 남항 항로조정회의 개최
- 한국근해수송협의회, 운항 및
기획팀장회의 개최

- 국토해양부, 단일선체유조선 개조관련 선박
방선 조사실시
- 한국근해수송협의회, 수출입 합동운영위원회
개최

- 한국선주협회, 외국인선원 고용
협의회 개최
- 한국항만연수원, 인천연수원 교
육과정 설명회 개최

• 한국선주협회, 회장단회의 개최
(ASF 회의 일정 및 안전 협의)

• 한국선주협회, 통세제도 운영
절차 개선방안 협의, 제1회 알
기쉬운 해사법강좌 개설

• 한국선주협회, 예선운영
및 업무처리요령 개정의
견 국토해양부에 제출

• 한국선주협회, 신규 회원사 19개
사에 회원증 전달
• 국토해양부, 해사고 2+1 교육 승
선실습협의회 개최

• 한국선주협회, 도선법 일부개정관
련 검토의견 국토해양부에 제출

• 한국선주협회, BBC HP 원천징수
관련회의 개최