

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
선주협회 여수세계박람회 유치 후원금 30억원 기탁	2
선협·무역협회, 2007년도 선화주 선상워크숍 개최	6
선협·선원노련 외항상선 선원정책협의회 개최	8
BBCHP 선박의 수입신고는 반드시 해야 한다.(상)	10

---

해운이슈	14
EC, 해상운송서비스에 관한 EC 조약81조 적용지침 공표	14

---

업계동정	24
------	----

---

해사정보	34
국회 농림해양수산위원회 해양수산부 국정감사 실시	34
노·사 양측 선원최저임금 월 98만3천원으로 합의	36
부정기선시황 급등 일본 화력발전소 COA 차질	41
아시아-중동항로의 컨테이너 물동량 증가로 운임상승	42
TSA, 2008년도 북미항로 운임인상계획 확정발표	43
일본선사 NYK, MOL, K-Line 등 3사 경영실적 호조	44

---

해운일지	46
------	----

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
선주협회 여수세계박람회 유치 후원금 30억원 기탁	2
선협·무역협회, 2007년도 선화주 선상워크숍 개최	6
선협·선원노련 외항상선 선원정책협의회 개최	8
BBCHP 선박의 수입신고는 반드시 해야 한다.(상)	10

---

해운이슈	14
EC, 해상운송서비스에 관한 EC 조약81조 적용지침 공표	14

---

업계동정	24
------	----

---

해사정보	34
국회 농림해양수산위원회 해양수산부 국정감사 실시	34
노·사 양측 선원최저임금 월 98만3천원으로 합의	36
부정기선시황 급등 일본 화력발전소 COA 차질	41
아시아-중동항로의 컨테이너 물동량 증가로 운임상승	42
TSA, 2008년도 북미항로 운임인상계획 확정발표	43
일본선사 NYK, MOL, K-Line 등 3사 경영실적 호조	44

---

해운일지	46
------	----

# 선주협회 여수세계박람회 유치 후원금 30억원 기탁 10월19일 2012 여수세계박람회 유치 후원협정 체결



한국선주협회(회장 이진방)는 10월19일 2012년 여수세계박람회 유치를 위해 후원금 30억원을 여수엑스포유치위원회에 기탁했다.

해양수산부는 10월19일 오후 5시 서울 계동 해양부 대회의실에서 강무현 해양부 장관을 비롯하여 이은 차관, 박정원 한국선주협회 수석부회장(한진해운 사장), 이국동 한국항만물류협회장등 해운 및 항만업계 대표와 단체장 등 80여명이 모인 가운데 40억원 상당의 후원금을 전달하는 ‘2012 여수세계엑스포 유치 후원 협정’을 체결식을 가졌다.

이 자리에서 박정원 수석부회장은 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장과 외항해운업계에서 모은 30억원의 후원협정을 체결, 이 후원금을 강무현

해양수산부 장관에게 전달했다.

이어 강 장관은 외항해운업계의 후원금 30억원과 항만물류업계와 관련단체에서 후원한 10억원 등 40억원의 후원금을 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장에게 전달하고, 동 행사의 유치를 위해 민간 모두가 노력하여 줄 것을 당부했다.

특히, 강 장관은 이날 해양수산업계의 후원금 기탁에 사의를 표하고 개최지 선정까지 국내외 네트워크를 활용해 민간 유치활동을 활발히 전개해 줄 것을 요청했다.

이어 한국선주협회 박정원 수석부회장은 “엑스포는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 경제·문화 월드컵으로서 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과



뿐만 아니라, 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”고 강조하고, 우리 외항해 운업계의 정성을 한데 모은 후원금이 여수엑스포 유치라는 유종의 미를 거두는데 보탬이 될 수 있기를 기원한다고 말했다.

이번 협정에 따라 해양부와 해운 및 항만단체들은 남은 기간동안 신문과 방송, 인터넷 포털 사이트 등 다양한 통로로 약 30억원을 들여 여수엑스포 대국민 홍보를 실시하고 있다.

2012년 세계엑스포 최종 개최지는 오는 11월 26일 프랑스 파리 세계박람회기구(BIE) 총회에서 결정된다.

한편, 한국선주협회는 해양수산부를 비롯하여 외

교통상부, 여수엑스포유치위원회의 후원하에 여수 세계박람회 여수유치를 위한 범국민적 열기를 한데 모으는 대규모 이벤트 행사를 11월14일 하오 7시부터 올림픽공원(올림픽 홀)에서 개최한다.

‘희망의 돛 출정식 및 콘서트’ 행사는 해양을 주제로 추진되는 여수박람회 유치를 위해 한국선주협회와 유치위원회간 유치후원협정 체결에 따른 것으로 해운항만가족은 물론 서울시민 등 약 4,000여명이 참석한다.

이 날 행사는 출정식과 한마음 콘서트 등 1, 2부로 나뉘어 진행되는데 콘서트는 음악방송인 M-Net과 공동으로 수퍼주니어를 비롯하여 M(이민우), 신혜성, 윤도현밴드, 코요테, 윤하, VOS, 장혜

진, 엔젤, 아웃사이더, 강진, 정재욱 등 가수들이 출연한다.

이와함께 한국선주협회는 2012 여수세계박람회 유치를 위해 지하철 역내광고를 비롯하여 TV방송 공익광고, 포털사이트인 Daum을 통한 유치기원 홍보이벤트, 주요지하철 역내 PDP 동영상광고, KTX 동영상 광고, KBS-TV(과학채널 및 시사투나잇) 방송기획 제작방영 등 홍보사업을 펼치고 있다.



## 여수엑스포 유치에 따른 경제효과 10조원 이상 예상 신규 고용효과도 9만명 이상에 달하는 '문화 월드컵'



세계박람회 유치를 위한 국가간 경쟁이 치열한 이유는 경제효과가 막대할 뿐만 아니라 개최지역을 세계에 알릴 수 있는 등 부수효과도 무시할 수 없기 때문이다

엑스포는 원래 상품의 매매와 교환, 문화와 정보의 교환을 뜻하는 말이다. 이 용어로 박람회가 열린 것은 1851년 런던엑스포가 처음이다. 영국 빅토리아 여왕 시절 귀족인 알바르공이 창시한 이 행사는 영국의 권위와 업적을 세계에 자랑하고 대중을 계몽하는 데 그 목적이 있었다. 당시 영국 여왕은 외교경로를 통해 세계 각국에 참가를 직접 권유해 당

시로선 엄청나게 많은 25개국이 함께하는 세계적 잔치가 됐다.

이런 개최 방식은 엑스포의 전통으로 자리 잡았는데, 월드컵 같은 스포츠 행사와 달리 엑스포는 정부가 직접 나서 행사를 유치하는 게 특징이다. 행사국을 뽑는 데도 정부가 한 표를 행사한다. 각국은 엑스포에 참가해 자기 나라 이름의 국가관을 지어 최근의 업적과 문화 등을 자랑한다. 지금까지 세계박람회(BIE)가 공인한 엑스포는 전 세계에서 모두 105회에 불

과하다. 그만큼 엑스포를 유치하려면 엄청난 경쟁을 거쳐야 한다.

엑스포 개최 경쟁이 치열한 것은 이 행사의 경제·문화적 파급 효과가 크기 때문이다. 개최 도시의 이미지가 업그레이드하는 전기가 되는 것은 기본이고, 엑스포를 개최하면 정부가 엄청난 예산을 들여 해당 지역의 사회간접자본 개발 등에 공을 쏟기 때문에 단시일 안에 집약적 지역발전이 가능하다.

가령, 캐나다 몬트리올은 1967년 박람회 개최 때 조성한 섬이 아직도 관광지로 꾸준한 인기를 끌고

있다. 일본은 지난 1970년 오사카박람회를 국가발전의 전환기로 꼽고 있을 정도이다. 이 박람회에서 일본은 하이테크 산업을

여수 엑스포의 경제 효과는

구분	88년 서울 올림픽	93년 대전 엑스포	2002년 한·일 월드컵	2012년 여수엑스포(추정)
개최 기간	16일	3개월	1개월	3개월
관람객	290만 명	1400만 명	350만 명	795만 명
생산 유발	4조7000억원	3조1000억원	11조5000억원	10조원
부가가치	1조8000억원	1조3000억원	6조7000억원	4조원
고용 유발	34만 명	21만 명	35만 명	9만 명

자료:한국해양수산개발원 (KMI)



집중 부각해 제2차 세계대전 패전국이라는 멍에를 벗고 국제사회에서 선진국으로 인정받는 계기가 됐다.

또 스페인은 지난 1992년 세비야박람회를 계기로 침체된 세비아와 안달루시아 지방에 35만 명의 고용증대 효과를 거두었다. 스페인 내부적으로는 남부와 북동부 지역 간 소득격차를 줄여 국민통합에 한걸음 다가서는 계기가 되는 등 막대한 효과를 거두었다.

여수를 중심으로 한 한반도의 남해안 지역은 한려수도의 수려한 풍광을 자랑하지만 이를 관광자원으로 최대한 활용하지 못해 왔다. 이번 여수엑스포는 여수 뿐만이 아니라 고흥·남해 등 인근 남해안을 잇는 남해 관광시대를 여는 시발점이 될 것으로 평가되고 있다. 천혜의 자연 환경을 보호한다는 '환경 엑스포'로서의 의미도 가꿀 수 있을 것으로 기대되고 있기 때문이다.

일단 엑스포 개최가 결정되면 여수 인근에는 도로·철도·항만·공항 등 사회간접자본이 대거 확충되고, 일대 섬들을 잇는 연륙교가 건설된다. 이를 위해 1조7,000억원의 예산이 투입될 예정이다. 이



같은 사회간접자본이 정비되면 엑스포가 끝나도 이 지역에 접근이 쉬워지면서 많은 관광객이 몰릴 것이다. 국토의 균형발전이라는 과제를 엑스포를 계기로 풀게 되는 것이다.

여수박람회는 또 '해양'이라는 주제를 통해 우리나라를 21세기 해양 선진국가로 육성하겠다는 국가 경영전략을 세계에 알리는 계기로 삼겠다는 복안도 있다. 역사상 바다를 지배한 민족이 세계를 지배했듯이 미래에도 해양력이 한 나라의 생존과 번영을 결정할 것이라는 해양입국의 메시지도 담을 계획이다.

2012년 세계박람회 개최지는 11월27일 파리에서 열리는 BIE 제142차 총회에서 회원국들의 비밀투

표를 통해 최종 확정된다. 현재 이 박람회에 출사표를 던진 도시는 여수를 비롯해 탕헤르(모로코)와 브로츠와프(폴란드) 세 도시이다.

여수가 2012엑스포 개최지로 결정되면, '살아있는 바다, 숨 쉬는 연안'을 주제로 2012년 5월12일부터 8월12일 전남 여수시 신항 지역 141만㎡에서 개최된다.



## 선협 · 무역협회, 2007년도 선화주 선상워크숍 개최

### 선하주간 협력을 통한 공동 발전방안 중점적으로 협의



운송인의 물류시설 이용에 따른 재정적 위험부담이 경감되고 저렴한 수송비용과 양질의 서비스를 제공받을 수 있음은 물론, 운송에 대한 운송업자의 전문지식을 활용할 수 있는 잇점이 있으며, 선주들은 수송시설 및 장비활용의 극대화와 거래 수준에 대한 예측가능으로 적정한 시설투자 및 인력계획이 가능하고 안정적인 화물확보로 규모의 경제효과를 누릴 수 있다고 말했다

한국선주협회와 한국무역협회는 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 위해에서 2007년도 선화주 워크숍을 개최하고, 선하주간 협력증진을 통한 공동 발전방안을 중점적으로 논의했다.

선하주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진된 이번 선상워크숍은 10월19일 인천-석도항로에 취항중인 카페리선 'HUADONG PEAL II'호에서 진행됐다.

이날 선상워크숍에서 한국해양수산개발원 황진회 부연구위원은 '선하주간 상생과 공동번영을 위한 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "신뢰는 기업 경쟁력의 원천으로서 선화주 협력관계도 신뢰 속에서 이루어져야 한다"고 강조하고, 선화주 협력증진은 화주와 선주 모두에게 편익을 가져다 준다고 지적했다.

황 부연구위원은 선화주 협력이 증진되면, 화주들은

또 황 부연구위원은 선화주 협력관계를 보다 강화하기 위해서는 무엇보다도 상호 신뢰관계 구축이 중요하다고 강조한 뒤 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △장기운송계약 확대 △원자재 도입시 무역조건을 FOB 등으로 전환 △항만 등 물류시설 공동투자 △선화주 합작선사 설립 △해외자원개발 공동진출 등도 선화주 협력증진을 위해 바람직하다고 말했다.

이어 한국무역협회 김길섭 사무국장은 '해운규제 개혁과 무역의 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "최근 들어 환율하락과 국제유가 및 원자재 가격상승 등 3중고로 대외무역환경이 악화됨에 따라 수출채산성이 지속적으로 떨어지고 있다"고 강조하고, "이같은 악조건으로 인해 화주기업, 특히 중소화주기업들의 출혈수출이 심각한 상황에 직면해 있다"며 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

김 국장은 또 “정기선해운에 대한 독점금지법 적용 제의 철회 움직임이 EU를 중심으로 가시화되고 있고, 중국과 인도 등도 선사동맹의 THC 공동부과 등에 제동을 거는 등 주요 국가의 해운정책이 변하고 있다”며, 해운항만분야의 규제가 수요자 중심으로 개혁되어야 한다고 말했다.

김 국장은 무역업계와 해운업계의 상생을 위해서는 상호신뢰 형성에 노력하고 항로별 공동대화 협의체를 정례화하는 등 선화주협의회의를 활성화하는 한편, 정부의 협력과 지원이 필요하며, 선진국의 바람직한 선화주 협력모델을 벤치마킹하여 한국형 선화주 협력모델을 구축해야 한다고 강조했다.

이번 선화주 위그샵에는 참가한 선화주협의회 위원을 비롯하여 한국선주협회 및 한국무역협회 관계자와 해양수산부, 산업자원부 담당자 등 40여명은 석도, 위해의 항만 시찰과 함께 항만당국을 예방, 협력방안을 논의했다.

그리고, 10월21일 오후 중국 웨이하이에서 열린 선화주 간담회에서는 우리나라 선화주의 신뢰회복을 위해 가칭 선화주의 날이 필요하다는데 인식을 같이했다. 한국선주협회 김영무 상무와 한국무역협회 김재숙 상무, 정부측인 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 산업자원부 김성철 유통물류팀장 등 참석자들은 선화주 신뢰확보 차원에서 이같은 내용에 합의하고, 관련실무회의를 진행시키기로 했다.

이와함께 선화주 양측은 중남미지역 등 부상하는 신흥지역에 대한 물동량 수요, 국적선사의 참여방안 등의 연구용역을 공동으로 진행시키기로 했다. 이러한 방안에 합의한 배경은 지난 6월경 한진해운 등 국적선사들이 중동항로에서 철수함에 따라 국내 하주들이 선복량 확급에 상당한 애로를 겪고 있는데다 이로인해 운임이 급등하면서 국내 하주들이 국적선사의 항로개설을 요망한데 따른 것이다.

또한, 양측은 실질적인 선화주협력을 위해 해양수산부와 산업자원부 등 관계부처 관계자와 양측 운영위원이 참여하는 정기적인 모임을 분기별 혹은 반기별로 갖기로 하는 한편 실무진들은 최소 매월 한차례씩 모여 양측의 현안문제에 대해 논의하기로 했다.

선화주측은 이번엔 논의된 문제를 내년초에 실행시키기 위해 지속적으로 논의하기로 했다. 정부측도 이같이 방안에 적극 협력하기로 약속했다.

이번 세미나는 지난 6월 선화주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진됐으며, 한국선주협회와 한국무역협회가 공동으로 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 웨이하이에서 선화주간 협력관계 증진 및 상호 관심사항 협의를 통해 선화주 공동 발전방안을 모색하기 위해 마련된 것이다.

이번 선화주 선상위그샵에는 선사측에서 대한해운 이만호 부장을 비롯해 장금상선 이만구 이사, STX팬오션 허욱 차장, 씨앤티 나성태 이사, 태영상선 조정래 이사, 한진해운 김명성·차순창 부장, 현대상선 문태희 부장, 이상재 차장, 흥아해운 김철 차장, 협회 김영무 상무, 황영식 부장, 박승진 사원 등이 참석했다.

하주측에서는 범한판토스 최대현 상무를 비롯하여 바스프 송원근 상무, 삼성전자로지텍 이준희 부장, 한솔제지 김철한 팀장, 현대중공업 추용호 부장, 새한미디어 김윤현 팀장, 대림H&L 마채준 차장, 대우일렉트로닉스 임규웅 과장, 하주협의회 김재숙 상무, 김길섭 국장, 백재선 부장 등이 참석했다.

정부측에서는 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 양혜원 사무관, 산업자원부 김성철 유통물류팀장이 참석했다.

선화주들은 이번 선상세미나와 함께 장보고기념관 등을 함께 관람하는 등 친목과 서로에 대한 우의를 다졌다.



# 선협 · 선원노련 외항상선 선원정책협의회 개최

## 노사 양측, 현재와 미래 한국해운 선원인력난 공감



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 11월 2일 협회 대회의실에서 외항상선 선원정책협의회를 갖고 외항해운 선원현황 및 대책과 노사정 실무협의회 결과 등을 협의했다.

협회 이종철 해무위원장(STX팬오션 사장)을 비롯한 해무원원과 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장을 비롯한 선사 노조위원장들이 참석한 가운데 열린 이날 협의회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 외항해운부문의 선원수급 현황과 향후 대책에 대한 설명을 들은 뒤 대책을 논의했다.

특히 이날 협의회에서 노사 양측은 현재와 미래 한국해운의 선원 인력난, 해기전승을 위한 한국인선원 유지방안, 필수선대 지정선박의 확대 등에 대해 공감했으나, 일부 사안에 대해 의견을 달리했함에 따라 재차 회합을 갖고 논의하기로 했다.

하지만, 지정선박의 외국인 승선규모를 톤수에 따라

검토하기로 했으며, 1만G/T 이하 선박의 경우 승선직급 제한없이 승선하는 방안 검토하기로 했다.

그리고, 필수선대 확대와 관련해서는 노조측에서는 필수선대 규모를 260척으로 하는 방안을 제시했으나, 정부예산 등을 감안하여 88척을 지정기로 하는 등 정부의 정책을 수용하기로 했다.

이밖에도 노조측이 제시한 선원 근로조건 개선방안 등 이날 논의된 사안 중 의견차를 보였던 사항에 대해서는 11월 중 정책소위를 개최하

여 구체적으로 논의하기로 했다.

이날 협의회에는 선주측에서 이종철 해무위원장을 비롯하여 대한해운 박찬민 상무, 한진해운 홍영식 상무, 현대상선 이택규 상무, STX팬오션 임채업 실장, SK해운 강석환 상무, C&상선 한영환 상무, 고려해운 백관선 이사, 협회 박찬재 전무, 김영무 상무, 이철중 차장 등이 참석했다.

선원노련에서는 박희성 위원장을 비롯하여 STX팬오션 김필두 위원장, KSS해운 문철수 위원장, SK해운 김두영 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 태영연합 갑갑상 위원장, C&상선 선은현 위원장, 두양상선 조치구 위원장, 현대상선 이중환 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 천경해운 김용백 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 국적선해운 안이문 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 삼선로직스 장태근 위원장, 해상노련 김수조 본부장, 이유승 국장 등이 참석했다.

# 선협, Marine Money와 국제선박금융포럼 공동개최

## 11월8일 서울 그랜드하얏트호텔 리젠시볼룸에서

한국선주협회와 선박금융 국제전문매체인 Marine Money는 11월8일 서울 그랜드하얏트 호텔 리젠시볼룸(1층)에서 '국제 선박금융 포럼'을 공동 개최한다.

해운산업의 기초자산인 선박의 확보 및 이를 위한 기업과 국내의 금융권과의 긴밀한 관계유지와 활발한 정보교환은 국내 해운업계의 지속적인 관심사항이었다. 특히 최근 다양한 선박 금융상품의 등장과 국내 해운업계의 활발한 선박확보 활동 등으로 이러한 필요성이 점증하고 있는 상황이다.

이에 따라 협회는 우리나라 선주들에 대한 국내의 금융업계의 관심을 제고하고 국내 선박금융 시장에 대한 국내외 관련업체와의 이해의 장을 마련하기 위해 선박금융 국제전문기관인 Marine Money와 공동으로 '국제 선박금융 포럼'을 개최한다.

이번 포럼은 우리나라에서 처음으로 개최되는 선박금융 관련 국제포럼으로서 국내외 선주, 은행권, 투자회사, 개인 투자자, 조선업계, 변호사, 브로커, 컨설턴트, 언론 등 관련 전문가들이 대거 참석하여 각종 정보 교환, 향후

의 국내외 선박금융시장에 관한 전망 및 토론 등을 통한 다양한 의견 교환 및 정보가 제공될 예정이다.

이날 포럼의 주요의제를 보면, △거시·미시경제 보고(아시아 경제, 해운시장, 선박금융, 조선산업 등 각 분야 전문가의 발표) △선주를 위한 혁신적인 보험 및 금융상품 소개 △한국, 노르웨이, 독일 및 싱가포르의 선박금융 소개 △미국의 서브프라임 위기에 따른 국제 금융시장의 변화에 대한 주제발표 뒤 중견선사와 대형 선사 관계자들의 토론이 있을 예정이다.

대형선사의 토론에서는 유코카캐리어스의 Bjørn Ersman CFO(최고재무관리자), 현대상선의 신재희 상무, STX Pan Ocean의 유천일 전무, SK해운의 유홍근 팀장 등이 토론자로 참석하며, 중견선사의 토론에서는 선주협회의 김명무 상무의 사회로 SW해운의 김경득 사장, 쉬핑랜드의 이희선 사장, C&해운의 이상기 사장, 고려해운의 신용화 전무, 신성해운의 신용경 전무 등과 함께 중견선사의 성장전략 및 이용가능한 선박금융 구조 등에 대해 토론할 예정이다.

## 전경련 규제개선관련 도선사제도 의견 해양부 제출

한국선주협회는 전국경제인연합회가 규제개혁위원회에 제출한 도선사제도와 관련한 검토의견을 최근 해양수산부에 제출하고, 현행 유지를 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 현재 도선법 제 34조의2에 의해 도선사의 수급, 도선료 조정, 도선도 개선 등을 협의하는 '도선운영협의회'가 구성·운영되고 있으며, 이 협의회는 도선사, 선주 등 직접당사자 및 관련분야 전문가들로 구성되어 있어 협의절차의 객관성, 공정성, 투명성 등이 확보되어 있다고 밝히고 도선사 수급계획을 수립하기 위한 별도의 협의기구는 불필요한 만큼 현행 제도의 유지가 바람직하다고 강조했다.

그러나, 협회는 도선사 선발시험시 적성검사를 의무화하고, 도선사고의 방지 및 도선서비스 개선을 위해 도선사의 신체검사 연례화 등 도선사 신체검사제도와 도선사에 대한 외부 평가제도는 도입할 필요가 있다는 의견을 제시했다. 이와 함께 협회는 도선사 선발 시험제도의 체계화, 합리화, 전문화 등을 위한 시험 관리 기준의 도입을 중·장기적으로 검토해 볼 필요가 있다는 입장을 전달했다.

# BBCHP 선박의 수입신고는 반드시 해야 한다.(상)

## 도입관세 없다고 수입신고 않으면 제재받아

지난 1998년 이전까지만해도 해운선사들은 BBC HP 선박확보절차(선주협회 실수요자 추천 → 해양부 선정 → 한국은행 신고)등을 이행하는 과정에서 자연스럽게 수입신고 절차를 숙지하였다. 그러나, 1998년 이후에는 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지됨에 따라 신설회사 실무자나 새로 소임을 맡은 담당자들이 제반 절차를 제대로 숙지하지 못하여 수입신고를 누락하는 사례가 최근 적발되어 문제가 되고 있다. 다음은 BBCHP 선박의 수입신고의 필요성과 제반절차 등을 '브릿지 합동 관세 사무소 김덕용 관세사'의 도움을 받아 정리한 내용을 (상)(하)로 나누어 실는다.(편집자 주)

BBCHP 선박의 경우 수입신고 대상인지 신규 외항 화물운송사업자는 알지 못하는 경우가 많다. 1998년 이전에는 BBCHP 선박확보 지침이 있어 BBCHP 금융한도(10억불 범위)내 실수요자 선정이 되어야 선박확보가 이루어졌다.

선박확보 절차는 한국선주협회의 실수요자 추천, 해양수산부의 선정, 한국은행 신고 등을 거쳐서 관계부처의 수입신고 확인을 하게 되었다.

동 절차가 1998년 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지된 후 회사의 신용도에 따라 선박금융을 하게 되었고, 수입신고도 관계기관의 확인절차가 없기 때문에 선가상환 후 수입신고 하는 것으로 인식할 수가 있고, BBCHP선박을 다른 선사나 외국선사에 대선해준

선박으로, 국내입항 하고 국내선주가 국내입항 사실을 모르고 수입신고 하지 않는 경우에 무신고 수입선박이 될 수 있다. 아예 선박이 국내입항하지 않으면 수입신고 대상이 아니다.

「수입신고 필증」은 선가상환 종료 후 선박 등기시에 반드시 필요한 서류로 초기 선박운항 시점에서는 단순히 수입신고 하는 것 뿐이지만, 잘 보관하여 선박 등기시 첨부로 사용하여야 한다.

수입물품에는 관세를 부과(관세법 제14조)하도록 되어 있고, 다른 세금보다 우선징수(관세법 제3조)하도록 되어 있으며, 관세율(관세법 제49조)은 크게 기본세율과 잠정세율로 구분하고 별표 관세율표(제50조)의해 관세를 부과한다.

### [BBCHP 선박확보 신고관련부처]

신고내용	관련규정	부처	용도	수입신고 필증 제출여부	비고
임대차계약신고	외환관리법 제18조	한국은행 또는 외국환은행	외환관리	없음	3천만불 이상 한국은행신고
사업계획신고 국제선박등록 제주특구등록	해운법 제12조 국제선박등록법 제4조 제주특별법 제47조	해양수산부 해양수산부 제주도	해운업관리 국제선박관리 제주등록	없음 없음 없음	임대차계약서제출 국제선박등록증제출
선박입출항허가	관세법 제135조 및 제136조	세관	운수기관의 감시	없음	
선박등기	대법원등기예규 제1106호	법원	등기	있음	BBCHP계약종료 등기당시

선박의 경우에는 관세율표에 제89류「선박과 수상구조물」에 8901(순항선, 유람선, 페리보트, 화물선, 부선 및 이와 유사한 선박)과 8902(어선 및 어획물의 가공 또는 저장용 선박)에 “무세”를 적용하도록 되어있다.

무세적용 받음에도 불구하고 수입신고를 하지 않아 사실행위 무신고 수입(밀수입죄)에 해당되는 경우 형사처벌과 선박몰수·추징, 양벌적용을 받게 되어 회사의 막대한 피해를 가져오게 된다.

BBCHP(국적취득조건부나용선)의 신조선 확보와 중고선 확보를 하고 국내에 처음 입항하는 경우에 수입신고를 반드시 해야만 한다.

BBCHP선박은 수입신고 대상이며 수입신고 시기는 국내 최초입항 시점으로 우리나라 항만에 입항할 경우에 해당된다.



## 1. BBCHP 선박의 수입신고 대상여부

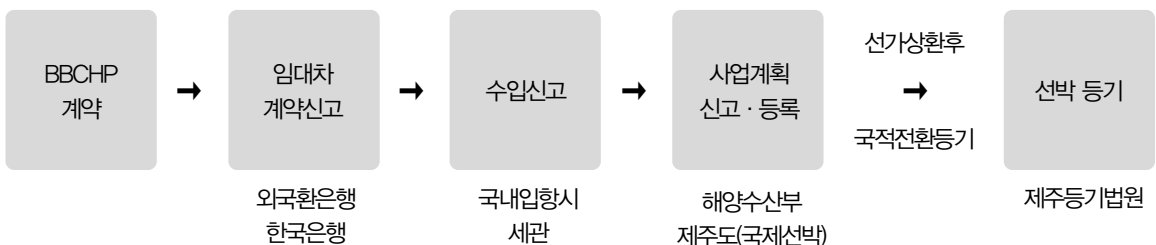
BBCHP선박은 외국적선(편의치적)이며, 운수기관으로 국내항에 입항하는데 수입통관 의미가 있는지. 1997년 전까지 선박관세(2.5%)가 있을 때와 달리 지금은 수입관세가 무세적용 되는데 수입신고가 무의미하지 않느냐. 국적취득조건부로 선가상환 후 최초입항시 입항신고서를 선박 등기시에 첨부하여 제출하도록 하면 되지 않느냐는 의문도 있다.

BBCHP(국적취득조건부)는 외국선주로부터 나용선 계약한 용선자(국내인)가 외국환은행(한국은행)에 임대차 신고하여 국제리스 형식으로 금융상환 종료 후

소유권이 이전되는데 관세법상 수입신고 대상이 되는지, 어느 시기에 수입통관을 하면 되는지 해운선사 실무담당자들이 혼선을 빚는다.

관세법상「수입」은 외국물품을 국내로 가져오는 것을 의미한다. 현행 관세법에서 BBCHP 선박을 수입대상이라고 하는 유권해석 및 판례가 있어 결론적으로 BBCHP 선박은 수입대상이 분명하고 반드시 수입통관 해야된다.

그렇지 않으면 무신고 수입(고의적 사실로 확인)으로 밀수입죄에 해당되는 경우 형사처벌은 물론 해당선박의 몰수·추징과 담당자 및 법인도 처벌 받는다.





## 2. 수입의 정의

### (1) 관세법 관련 규정에서 정하는 수입의 정의

BBCHP 선박이 관세법상 수입대상인지 관련규정을 먼저 이해해야 된다. 관세법 제2조(정의)에서 '수입'이라 함은 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역울 경우 하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것도 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것을 말한다.

또 '외국물품'이라 함은, 가) 외국으로부터 우리나라에 도착된 물품으로서 제 241조제1항의 규정에 의한 수입의 신고가 수리되기 전의 것 나) 제241조제1항의 규정에 의한 수출의 신고가 수리된 물품으로서 「물품은 수출·수입 또는 반송하고자 하는 때에는 당해 물품의 품명, 규격, 수량 및 가격, 기타 대통령령이 정하는 사항을 세관장에게 신고하여야 한다.」

### (2) 대외무역법에서 정하는 수입의 정의

대외무역법 시행령 제2조제4호 수입은 1) 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 외국으로부터 국내물품을 이동하는 것과 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인수하는 것으로서, 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것 2) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의2(용역의 범위)의 규정에 의한 용역의 제공으로서 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 제공하는 것 3) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의3(전자적 형태의 무체물)의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 정보통신망을 통한 전송, 그밖에 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 인도하는 것으로 정의하고 있다.

### (3) 국제기구 등에서 수입의 정의

WCO(World Customs Organization 세계 관세기구)

국제관세 용어집에는 '수입'이란 "어떤 물품을 관세영역으로 가져오거나 가져오게 하는 행위"라고 정의하고 있으며, 무역통계 작성지침 제14절에는 '수입'이란 "일국의 경제영역으로 반입됨으로써 그 나라의 물적자원 총량을 증가시키는 모든 상품의 이동하는 것. 다만, 단순히 한나라를 통과하는 것이나 일시적 반입되는 것은 제외한다"고 되어있다.

## 3. 수입신고대상에 관한 유권해석 및 대법원 판례

### (1) 수입신고대상 여부에 관한 유권해석

국적취득조건부 나용선 수입신고 대상여부(재무부 관세제도 1242-371, 79, 6, 8) 답변요지 : 국적취득조건부나용선이 우리나라에 최초 입항 하였을 때 동 선박은 우리나라 사람에게 비록 소유권이 없다고 할지라도 우리나라 사람에 의하여 실질적으로 사용하는 것으로 관세법상 외국물품으로 보아 수입신고를 하고 그 면허를 받아야 한다.

### (2) 수입대상의 여부에 관한 대법원 판례

대법원은 민사소송법에 의하여 내국인에게 외국선박이 경락된 경우, 관세부와 대상인 수입에 해당하는지의 여부 및 요건에 대하여 "선박의 경우는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니고 수입면허를 받지 아니한 선박이라도 우리나라의 국적을 취득하고 사용에 제공된 때에는 관세법상 수입에 해당하는 것으로 보아야 하며, 외국 국적 선박에 관한 경매절차에서 경락허가결정을 받은 다음 경락대금을 완납하고 위 선박에 관하여 우리나라의 국적을 취득하고 운항에 제공하

였다면 위 선박은 관세부와 대상이 되는 수입물품에 해당한다.”고 판결(대법원 96누10522, 1997. 10. 10 판결)하였다.

### (3) BBCHP선박에 대한 대법원 판례

“선박의 경우에는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로는 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니며, 다만 우리나라에 거주하는 자가 외국에 있던 선박의 사실상 소유권 내지 처분권을 취득하고 나아가 그 선박이 우리나라에 들어와 사용에 제공된 때에는 형식적으로는 그 선박이 우리나라의 국적을 아직 취득하지 아니하였더라도 실질적으로는 관세부과의 대상이 되는 수입에 해당한다고 보는 것이 실질과세의 원칙에 비추어 타당하고, 외국의 선박을 국내 거주자가 취득하면서 편의치적의 방법에 의하여 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게 한 다음 이를 국내에 반입하여 사용에 제공하게 한 때에도 위에서 말하는 관세법상의 수입에 해당하게 되는 것이다.”라고 판결(대법원 2000도354, 2000. 5. 12, 대법원 2003도8014, 2004. 3. 26)했다.

국적취득조건부 용선계약이라 함은 용선계약의 형식을 취하고는 있으나 실질적으로는 선박의 매매로서 그 매선 대금을 일정기간 동안 분할하여 지급하되 그 기간동안 매수인이 선박을 사용할 수 있는 것으로서 선박수입의 특수한 형태라 할 것이므로, 국적취득조건부 용선계약에 의한 선박의 도입은 그 국적취득여부를 불문하고 관세법상의 수입에 해당된다.(대법원 1983. 10. 11선고 82누 328판결)

## 4. 관세법 등에서 적용하는「실질과세 원칙」



### 의 의미

실질과세의 원칙은 소득·수익·재산·행위 등과 같은 과세표준 및 과세요건 사실을 판정하면서 형식적인 기준을 배제하고 그 실질적인 기준에 따라야 한다는 원칙이다. 현행의 국세기본법 제14조(실질과세의 원칙)

제1항 과세의 대상이 되는 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 귀속이 명의일 뿐이고 사실상 귀속되는 자가 따로 있는 때에는 사실상 귀속되는자를 납세의무자로 하여 세법을 적용한다. 제2항 세법중 과세표준의 계산에 관한 규정은 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 명칭이나 형식에 불구하고 그 실질내용에 따라 적용한다.

관세법의 실질과세원칙 적용을 하게 되면 BBCHP나 BBC선박 또는 다른 형태의 소유인 경우에 실질적으로 내국인 소유라면 수입신고 대상이 된다. 이 경우 외환관리법 위반까지 적용될 수가 있다.(11월호에 계속)

# 선주협회 여수세계박람회 유치 후원금 30억원 기탁 10월19일 2012 여수세계박람회 유치 후원협정 체결



한국선주협회(회장 이진방)는 10월19일 2012년 여수세계박람회 유치를 위해 후원금 30억원을 여수엑스포유치위원회에 기탁했다.

해양수산부는 10월19일 오후 5시 서울 계동 해양부 대회의실에서 강무현 해양부 장관을 비롯하여 이은 차관, 박정원 한국선주협회 수석부회장(한진해운 사장), 이국동 한국항만물류협회장등 해운 및 항만업계 대표와 단체장 등 80여명이 모인 가운데 40억원 상당의 후원금을 전달하는 ‘2012 여수세계엑스포 유치 후원 협정’을 체결식을 가졌다.

이 자리에서 박정원 수석부회장은 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장과 외항해운업계에서 모은 30억원의 후원협정을 체결, 이 후원금을 강무현

해양수산부 장관에게 전달했다.

이어 강 장관은 외항해운업계의 후원금 30억원과 항만물류업계와 관련단체에서 후원한 10억원 등 40억원의 후원금을 여수엑스포유치위원회 이윤복 사무총장에게 전달하고, 동 행사의 유치를 위해 민간 모두가 노력하여 줄 것을 당부했다.

특히, 강 장관은 이날 해양수산업계의 후원금 기탁에 사의를 표하고 개최지 선정까지 국내외 네트워크를 활용해 민간 유치활동을 활발히 전개해 줄 것을 요청했다.

이어 한국선주협회 박정원 수석부회장은 “엑스포는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 경제·문화 월드컵으로서 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과



뿐만 아니라, 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”고 강조하고, 우리 외항해 운업계의 정성을 한데 모은 후원금이 여수엑스포 유치라는 유종의 미를 거두는데 보탬이 될 수 있기를 기원한다고 말했다.

이번 협정에 따라 해양부와 해운 및 항만단체들은 남은 기간동안 신문과 방송, 인터넷 포털 사이트 등 다양한 통로로 약 30억원을 들여 여수엑스포 대국민 홍보를 실시하고 있다.

2012년 세계엑스포 최종 개최지는 오는 11월 26일 프랑스 파리 세계박람회기구(BIE) 총회에서 결정된다.

한편, 한국선주협회는 해양수산부를 비롯하여 외

교통상부, 여수엑스포유치위원회의 후원하에 여수 세계박람회 여수유치를 위한 범국민적 열기를 한데 모으는 대규모 이벤트 행사를 11월14일 하오 7시부터 올림픽공원(올림픽 홀)에서 개최한다.

‘희망의 돛 출정식 및 콘서트’ 행사는 해양을 주제로 추진되는 여수박람회 유치를 위해 한국선주협회와 유치위원회간 유치후원협정 체결에 따른 것으로 해운항만가족은 물론 서울시민 등 약 4,000여명이 참석한다.

이 날 행사는 출정식과 한마음 콘서트 등 1, 2부로 나뉘어 진행되는데 콘서트는 음악방송인 M-Net과 공동으로 수퍼주니어를 비롯하여 M(이민우), 신혜성, 윤도현밴드, 코요테, 윤하, VOS, 장혜

진, 엔젤, 아웃사이더, 강진, 정재욱 등 가수들이 출연한다.

이와함께 한국선주협회는 2012 여수세계박람회 유치를 위해 지하철 역내광고를 비롯하여 TV방송 공익광고, 포털사이트인 Daum을 통한 유치기원 홍보이벤트, 주요지하철 역내 PDP 동영상광고, KTX 동영상 광고, KBS-TV(과학채널 및 시사투나잇) 방송기획 제작방영 등 홍보사업을 펼치고 있다.





## 여수엑스포 유치에 따른 경제효과 10조원 이상 예상 신규 고용효과도 9만명 이상에 달하는 '문화 월드컵'



세계박람회 유치를 위한 국가간 경쟁이 치열한 이유는 경제효과가 막대할 뿐만 아니라 개최지역을 세계에 알릴 수 있는 등 부수효과도 무시할 수 없기 때문이다

엑스포는 원래 상품의 매매와 교환, 문화와 정보의 교환을 뜻하는 말이다. 이 용어로 박람회가 열린 것은 1851년 런던엑스포가 처음이다. 영국 빅토리아 여왕 시절 귀족인 알바르공이 창시한 이 행사는 영국의 권위와 업적을 세계에 자랑하고 대중을 계몽하는 데 그 목적이 있었다. 당시 영국 여왕은 외교경로를 통해 세계 각국에 참가를 직접 권유해 당

시로선 엄청나게 많은 25개국이 함께하는 세계적 잔치가 됐다.

이런 개최 방식은 엑스포의 전통으로 자리 잡았는데, 월드컵 같은 스포츠 행사와 달리 엑스포는 정부가 직접 나서 행사를 유치하는 게 특징이다. 행사국을 뽑는 데도 정부가 한 표를 행사한다. 각국은 엑스포에 참가해 자기 나라 이름의 국가관을 지어 최근의 업적과 문화 등을 자랑한다. 지금까지 세계박람회(BIE)가 공인한 엑스포는 전 세계에서 모두 105회에 불

과하다. 그만큼 엑스포를 유치하려면 엄청난 경쟁을 거쳐야 한다.

엑스포 개최 경쟁이 치열한 것은 이 행사의 경제·문화적 파급 효과가 크기 때문이다. 개최 도시의 이미지가 업그레이드하는 전기가 되는 것은 기본이고, 엑스포를 개최하면 정부가 엄청난 예산을 들여 해당 지역의 사회간접자본 개발 등에 공을 쏟기 때문에 단시일 안에 집약적 지역발전이 가능하다.

가령, 캐나다 몬트리올은 1967년 박람회 개최 때 조성한 섬이 아직도 관광지로 꾸준한 인기를 끌고

있다. 일본은 지난 1970년 오사카박람회를 국가발전의 전환기로 꼽고 있을 정도이다. 이 박람회에서 일본은 하이테크 산업을

여수 엑스포의 경제 효과는

구분	88년 서울 올림픽	93년 대전 엑스포	2002년 한·일 월드컵	2012년 여수엑스포(추정)
개최 기간	16일	3개월	1개월	3개월
관람객	290만 명	1400만 명	350만 명	795만 명
생산 유발	4조7000억원	3조1000억원	11조5000억원	10조원
부가가치	1조8000억원	1조3000억원	6조7000억원	4조원
고용 유발	34만 명	21만 명	35만 명	9만 명

자료:한국해양수산개발원 (KMI)

집중 부각해 제2차 세계대전 패전국이라는 멍에를 벗고 국제사회에서 선진국으로 인정받는 계기가 됐다.

또 스페인은 지난 1992년 세비야박람회를 계기로 침체된 세비아와 안달루시아 지방에 35만 명의 고용증대 효과를 거두었다. 스페인 내부적으로는 남부와 북동부 지역 간 소득격차를 줄여 국민통합에 한걸음 다가서는 계기가 되는 등 막대한 효과를 거두었다.

여수를 중심으로 한 한반도의 남해안 지역은 한려수도의 수려한 풍광을 자랑하지만 이를 관광자원으로 최대한 활용하지 못해 왔다. 이번 여수엑스포는 여수 뿐만이 아니라 고흥·남해 등 인근 남해안을 잇는 남해 관광시대를 여는 시발점이 될 것으로 평가되고 있다. 천혜의 자연 환경을 보호한다는 '환경 엑스포'로서의 의미도 가꿀 수 있을 것으로 기대되고 있기 때문이다.

일단 엑스포 개최가 결정되면 여수 인근에는 도로·철도·항만·공항 등 사회간접자본이 대거 확충되고, 일대 섬들을 잇는 연륙교가 건설된다. 이를 위해 1조7,000억원의 예산이 투입될 예정이다. 이



같은 사회간접자본이 정비되면 엑스포가 끝나도 이 지역에 접근이 쉬워지면서 많은 관광객이 몰릴 것이다. 국토의 균형발전이라는 과제를 엑스포를 계기로 풀게 되는 것이다.

여수박람회는 또 '해양'이라는 주제를 통해 우리나라를 21세기 해양 선진국가로 육성하겠다는 국가 경영전략을 세계에 알리는 계기로 삼겠다는 복안도 있다. 역사상 바다를 지배한 민족이 세계를 지배했듯이 미래에도 해양력이 한 나라의 생존과 번영을 결정할 것이라는 해양입국의 메시지도 담을 계획이다.

2012년 세계박람회 개최지는 11월27일 파리에서 열리는 BIE 제142차 총회에서 회원국들의 비밀투

표를 통해 최종 확정된다. 현재 이 박람회에 출사표를 던진 도시는 여수를 비롯해 탕헤르(모로코)와 브로츠와프(폴란드) 세 도시이다.

여수가 2012엑스포 개최지로 결정되면, '살아있는 바다, 숨 쉬는 연안'을 주제로 2012년 5월12일부터 8월12일 전남 여수시 신항 지역 141만㎡에서 개최된다.



## 선협 · 무역협회, 2007년도 선화주 선상워크숍 개최

### 선하주간 협력을 통한 공동 발전방안 중점적으로 협의



운송인의 물류시설 이용에 따른 재정적 위험부담이 경감되고 저렴한 수송비용과 양질의 서비스를 제공받을 수 있음은 물론, 운송에 대한 운송업자의 전문지식을 활용할 수 있는 잇점이 있으며, 선주들은 수송시설 및 장비활용의 극대화와 거래 수준에 대한 예측가능으로 적정한 시설투자 및 인력계획이 가능하고 안정적인 화물확보로 규모의 경제효과를 누릴 수 있다고 말했다

한국선주협회와 한국무역협회는 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 위해에서 2007년도 선화주 워크숍을 개최하고, 선하주간 협력증진을 통한 공동 발전방안을 중점적으로 논의했다.

선하주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진된 이번 선상워크숍은 10월19일 인천-석도항로에 취항중인 카페리선 'HUADONG PEAL II'호에서 진행됐다.

이날 선상워크숍에서 한국해양수산개발원 황진회 부연구위원은 '선하주간 상생과 공동번영을 위한 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "신뢰는 기업 경쟁력의 원천으로서 선화주 협력관계도 신뢰 속에서 이루어져야 한다"고 강조하고, 선화주 협력증진은 화주와 선주 모두에게 편익을 가져다 준다고 지적했다.

황 부연구위원은 선화주 협력이 증진되면, 화주들은

또 황 부연구위원은 선화주 협력관계를 보다 강화하기 위해서는 무엇보다도 상호 신뢰관계 구축이 중요하다고 강조한 뒤 △선사의 서비스 능력 및 품질 강화 △장기운송계약 확대 △원자재 도입시 무역조건을 FOB 등으로 전환 △항만 등 물류시설 공동투자 △선화주 합작선사 설립 △해외자원개발 공동진출 등도 선화주 협력증진을 위해 바람직하다고 말했다.

이어 한국무역협회 김길섭 사무국장은 '해운규제 개혁과 무역의 협력방안'이라는 주제발표를 통해 "최근 들어 환율하락과 국제유가 및 원자재 가격상승 등 3중고로 대외무역환경이 악화됨에 따라 수출채산성이 지속적으로 떨어지고 있다"고 강조하고, "이같은 악조건으로 인해 화주기업, 특히 중소화주기업들의 출혈수출이 심각한 상황에 직면해 있다"며 선화주 협력의 중요성을 역설했다.

김 국장은 또 “정기선해운에 대한 독점금지법 적용 제의 철회 움직임이 EU를 중심으로 가시화되고 있고, 중국과 인도 등도 선사동맹의 THC 공동부과 등에 제동을 거는 등 주요 국가의 해운정책이 변하고 있다”며, 해운항만분야의 규제가 수요자 중심으로 개혁되어야 한다고 말했다.

김 국장은 무역업계와 해운업계의 상생을 위해서는 상호신뢰 형성에 노력하고 항로별 공동대화 협의체를 정례화하는 등 선화주협의회의를 활성화하는 한편, 정부의 협력과 지원이 필요하며, 선진국의 바람직한 선화주 협력모델을 벤치마킹하여 한국형 선화주 협력모델을 구축해야 한다고 강조했다.

이번 선화주 위그샵에는 참가한 선화주협의회 위원을 비롯하여 한국선주협회 및 한국무역협회 관계자와 해양수산부, 산업자원부 담당자 등 40여명은 석도, 위해의 항만 시찰과 함께 항만당국을 예방, 협력방안을 논의했다.

그리고, 10월21일 오후 중국 웨이하이에서 열린 선화주 간담회에서는 우리나라 선화주의 신뢰회복을 위해 가칭 선화주의 날이 필요하다는데 인식을 같이했다. 한국선주협회 김영무 상무와 한국무역협회 김재숙 상무, 정부측인 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 산업자원부 김성칠 유통물류팀장 등 참석자들은 선화주 신뢰확보 차원에서 이같은 내용에 합의하고, 관련실무회의를 진행시키기로 했다.

이와함께 선화주 양측은 중남미지역 등 부상하는 신흥지역에 대한 물동량 수요, 국적선사의 참여방안 등의 연구용역을 공동으로 진행시키기로 했다. 이러한 방안에 합의한 배경은 지난 6월경 한진해운 등 국적선사들이 중동항로에서 철수함에 따라 국내 하주들이 선복량 확급에 상당한 애로를 겪고 있는데다 이로인해 운임이 급등하면서 국내 하주들이 국적선사의 항로개설을 요망한데 따른 것이다.

또한, 양측은 실질적인 선화주협력을 위해 해양수산부와 산업자원부 등 관계부처 관계자와 양측 운영위원이 참여하는 정기적인 모임을 분기별 혹은 반기별로 갖기로 하는 한편 실무진들은 최소 매월 한차례씩 모여 양측의 현안문제에 대해 논의하기로 했다.

선화주측은 이번엔 논의된 문제를 내년초에 실행시키기 위해 지속적으로 논의하기로 했다. 정부측도 이같이 방안에 적극 협력하기로 약속했다.

이번 세미나는 지난 6월 선화주 협력 MOU 체결에 따른 첫번째 실행방안으로 추진됐으며, 한국선주협회와 한국무역협회가 공동으로 10월19일부터 22일까지 중국 석도와 웨이하이에서 선화주간 협력관계 증진 및 상호 관심사항 협의를 통해 선화주 공동 발전방안을 모색하기 위해 마련된 것이다.

이번 선화주 선상위그샵에는 선사측에서 대한해운 이만호 부장을 비롯해 장금상선 이만구 이사, STX팬오션 허욱 차장, 씨앤티 나성태 이사, 태영상선 조정래 이사, 한진해운 김명성·차순창 부장, 현대상선 문태희 부장, 이상재 차장, 흥아해운 김철 차장, 협회 김영무 상무, 황영식 부장, 박승진 사원 등이 참석했다.

하주측에서는 범한판토스 최대현 상무를 비롯하여 바스프 송원근 상무, 삼성전자로지텍 이준희 부장, 한솔제지 김철한 팀장, 현대중공업 추용호 부장, 새한미디어 김윤현 팀장, 대림H&L 마채준 차장, 대우일렉트로닉스 임규웅 과장, 하주협의회 김재숙 상무, 김길섭 국장, 백재선 부장 등이 참석했다.

정부측에서는 해양수산부 지희진 해운정책팀장, 양혜원 사무관, 산업자원부 김성칠 유통물류팀장이 참석했다.

선화주들은 이번 선상세미나와 함께 장보고기념관 등을 함께 관람하는 등 친목과 서로에 대한 우의를 다졌다.



# 선협 · 선원노련 외항상선 선원정책협의회 개최

## 노사 양측, 현재와 미래 한국해운 선원인력난 공감



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 11월 2일 협회 대회의실에서 외항상선 선원정책협의회를 갖고 외항해운 선원현황 및 대책과 노사정 실무협의회 결과 등을 협의했다.

협회 이종철 해무위원장(STX팬오션 사장)을 비롯한 해무원원과 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장을 비롯한 선사 노조위원장들이 참석한 가운데 열린 이날 협의회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 외항해운부문의 선원수급 현황과 향후 대책에 대한 설명을 들을 뒤 대책을 논의했다.

특히 이날 협의회에서 노사 양측은 현재와 미래 한국해운의 선원 인력난, 해기전승을 위한 한국인선원 유지방안, 필수선대 지정선박의 확대 등에 대해 공감했으나, 일부 사안에 대해 의견을 달리했함에 따라 재차 회합을 갖고 논의하기로 했다.

하지만, 지정선박의 외국인 승선규모를 톤수에 따라

검토하기로 했으며, 1만G/T 이하 선박의 경우 승선직급 제한없이 승선하는 방안 검토하기로 했다.

그리고, 필수선대 확대와 관련해서는 노조측에서는 필수선대 규모를 260척으로 하는 방안을 제시했으나, 정부예산 등을 감안하여 88척을 지정기로 하는 등 정부의 정책을 수용하기로 했다.

이밖에도 노조측이 제시한 선원 근로조건 개선방안 등 이날 논의된 사안 중 의견차를 보였던 사항에 대해서는 11월 중 정책소위를 개최하

여 구체적으로 논의하기로 했다.

이날 협의회에는 선주측에서 이종철 해무위원장을 비롯하여 대한해운 박찬민 상무, 한진해운 홍영식 상무, 현대상선 이택규 상무, STX팬오션 임채업 실장, SK해운 강석환 상무, C&S상선 한영환 상무, 고려해운 백관선 이사, 협회 박찬재 전무, 김영무 상무, 이철중 차장 등이 참석했다.

선원노련에서는 박희성 위원장을 비롯하여 STX팬오션 김필두 위원장, KSS해운 문철수 위원장, SK해운 김두영 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 태영연합 갑갑상 위원장, C&S상선 선은현 위원장, 두양상선 조치구 위원장, 현대상선 이중환 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 천경해운 김용백 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 국적선해운 안이문 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 삼선로직스 장태근 위원장, 해상노련 김수조 본부장, 이유승 국장 등이 참석했다.

# 선협, Marine Money와 국제선박금융포럼 공동개최

## 11월8일 서울 그랜드하얏트호텔 리젠시볼룸에서

한국선주협회와 선박금융 국제전문매체인 Marine Money는 11월8일 서울 그랜드하얏트 호텔 리젠시볼룸(1층)에서 '국제 선박금융 포럼'을 공동 개최한다.

해운산업의 기초자산인 선박의 확보 및 이를 위한 기업과 국내외 금융권과의 긴밀한 관계유지와 활발한 정보교환은 국내 해운업계의 지속적인 관심사항이었다. 특히 최근 다양한 선박 금융상품의 등장과 국내 해운업계의 활발한 선박확보 활동 등으로 이러한 필요성이 점증하고 있는 상황이다.

이에 따라 협회는 우리나라 선주들에 대한 국내외 금융업계의 관심을 제고하고 국내 선박금융 시장에 대한 국내외 관련업체와의 이해의 장을 마련하기 위해 선박금융 국제전문기관인 Marine Money와 공동으로 '국제 선박금융 포럼'을 개최한다.

이번 포럼은 우리나라에서 처음으로 개최되는 선박금융 관련 국제포럼으로서 국내외 선주, 은행권, 투자회사, 개인 투자자, 조선업계, 변호사, 브로커, 컨설턴트, 언론 등 관련 전문가들이 대거 참석하여 각종 정보 교환, 향후

의 국내외 선박금융시장에 관한 전망 및 토론 등을 통한 다양한 의견 교환 및 정보가 제공될 예정이다.

이날 포럼의 주요의제를 보면, △거시·미시경제 보고(아시아 경제, 해운시장, 선박금융, 조선산업 등 각 분야 전문가의 발표) △선주를 위한 혁신적인 보험 및 금융상품 소개 △한국, 노르웨이, 독일 및 싱가포르의 선박금융 소개 △미국의 서브프라임 위기에 따른 국제 금융시장의 변화에 대한 주제발표 뒤 중견선사와 대형 선사 관계자들의 토론이 있을 예정이다.

대형선사의 토론에서는 유코카캐리어스의 Bjørn Ersman CFO(최고재무관리자), 현대상선의 신재희 상무, STX Pan Ocean의 유철일 전무, SK해운의 유홍근 팀장 등이 토론자로 참석하며, 중견선사의 토론에서는 선주협회의 김명무 상무의 사회로 SW해운의 김경득 사장, 쉬핑랜드의 이희선 사장, C&해운의 이상기 사장, 고려해운의 신용화 전무, 신성해운의 신용경 전무 등과 함께 중견선사의 성장전략 및 이용가능한 선박금융 구조 등에 대해 토론할 예정이다.

## 전경련 규제개선관련 도선사제도 의견 해양부 제출

한국선주협회는 전국경제인연합회가 규제개혁위원회에 제출한 도선사제도와 관련한 검토의견을 최근 해양수산부에 제출하고, 현행 유지를 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 현재 도선법 제 34조의2에 의해 도선사의 수급, 도선료 조정, 도선도 개선 등을 협의하는 '도선운영협의회'가 구성·운영되고 있으며, 이 협의회는 도선사, 선주 등 직접당사자 및 관련분야 전문가들로 구성되어 있어 협의절차의 객관성, 공정성, 투명성 등이 확보되어 있다고 밝히고 도선사 수급계획을 수립하기 위한 별도의 협의기구인 불필요한 만큼 현행 제도의 유지가 바람직하다고 강조했다.

그러나, 협회는 도선사 선발시험시 적성검사를 의무화하고, 도선사고의 방지 및 도선서비스 개선을 위해 도선사의 신체검사 연례화 등 도선사 신체검사제도와 도선사에 대한 외부 평가제도는 도입할 필요가 있다는 의견을 제시했다. 이와 함께 협회는 도선사 선발 시험제도의 체계화, 합리화, 전문화 등을 위한 시험 관리 기준의 도입을 중·장기적으로 검토해 볼 필요가 있다는 입장을 전달했다.

# BBCHP 선박의 수입신고는 반드시 해야 한다.(상)

## 도입관세 없다고 수입신고 않으면 제재받아

지난 1998년 이전까지만해도 해운선사들은 BBC HP 선박확보절차(선주협회 실수요자 추천 → 해양부 선정 → 한국은행 신고)등을 이행하는 과정에서 자연스럽게 수입신고 절차를 숙지하였다. 그러나, 1998년 이후에는 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지됨에 따라 신설회사 실무자나 새로 소임을 맡은 담당자들이 제반 절차를 제대로 숙지하지 못하여 수입신고를 누락하는 사례가 최근 적발되어 문제가 되고 있다. 다음은 BBCHP 선박의 수입신고의 필요성과 제반절차 등을 '브릿지 합동 관세 사무소 김덕용 관세사'의 도움을 받아 정리한 내용을 (상)(하)로 나누어 실는다.(편집자 주)

BBCHP 선박의 경우 수입신고 대상인지 신규 외항 화물운송사업자는 알지 못하는 경우가 많다. 1998년 이전에는 BBCHP 선박확보 지침이 있어 BBCHP 금융한도(10억불 범위)내 실수요자 선정이 되어야 선박확보가 이루어졌다.

선박확보 절차는 한국선주협회의 실수요자 추천, 해양수산부의 선정, 한국은행 신고 등을 거쳐서 관계부처의 수입신고 확인을 하게 되었다.

동 절차가 1998년 외환자유화로 실수요자 선정 절차가 폐지된 후 회사의 신용도에 따라 선박금융을 하게 되었고, 수입신고도 관계기관의 확인절차가 없기 때문에 선가상환 후 수입신고 하는 것으로 인식할 수가 있고, BBCHP선박을 다른 선사나 외국선사에 대선해준

선박으로, 국내입항 하고 국내선주가 국내입항 사실을 모르고 수입신고 하지 않는 경우에 무신고 수입선박이 될 수 있다. 아예 선박이 국내입항하지 않으면 수입신고 대상이 아니다.

「수입신고 필증」은 선가상환 종료 후 선박 등기시에 반드시 필요한 서류로 초기 선박운항 시점에서는 단순히 수입신고 하는 것 뿐이지만, 잘 보관하여 선박 등기시 첨부로 사용하여야 한다.

수입물품에는 관세를 부과(관세법 제14조)하도록 되어 있고, 다른 세금보다 우선징수(관세법 제3조)하도록 되어 있으며, 관세율(관세법 제49조)은 크게 기본세율과 잠정세율로 구분하고 별표 관세율표(제50조)의해 관세를 부과한다.

### [BBCHP 선박확보 신고관련부처]

신고내용	관련규정	부처	용도	수입신고 필증 제출여부	비고
임대차계약신고	외환관리법 제18조	한국은행 또는 외국환은행	외환관리	없음	3천만불 이상 한국은행신고
사업계획신고 국제선박등록 제주특구등록	해운법 제12조 국제선박등록법 제4조 제주특별법 제47조	해양수산부 해양수산부 제주도	해운업관리 국제선박관리 제주등록	없음 없음 없음	임대차계약서제출 국제선박등록증제출
선박입출항허가	관세법 제135조 및 제136조	세관	운수기관의 감시	없음	
선박등기	대법원등기예규 제1106호	법원	등기	있음	BBCHP계약종료 등기당시

선박의 경우에는 관세율표에 제89류「선박과 수상구조물」에 8901(순항선, 유람선, 페리보트, 화물선, 부선 및 이와 유사한 선박)과 8902(어선 및 어획물의 가공 또는 저장용 선박)에 “무세”를 적용하도록 되어있다.

무세적용 받음에도 불구하고 수입신고를 하지 않아 사실행위 무신고 수입(밀수입죄)에 해당되는 경우 형사처벌과 선박몰수·추징, 양벌적용을 받게 되어 회사의 막대한 피해를 가져오게 된다.

BBCHP(국적취득조건부나용선)의 신조선 확보와 중고선 확보를 하고 국내에 처음 입항하는 경우에 수입신고를 반드시 해야만 한다.

BBCHP선박은 수입신고 대상이며 수입신고 시기는 국내 최초입항 시점으로 우리나라 항만에 입항할 경우에 해당된다.



## 1. BBCHP 선박의 수입신고 대상여부

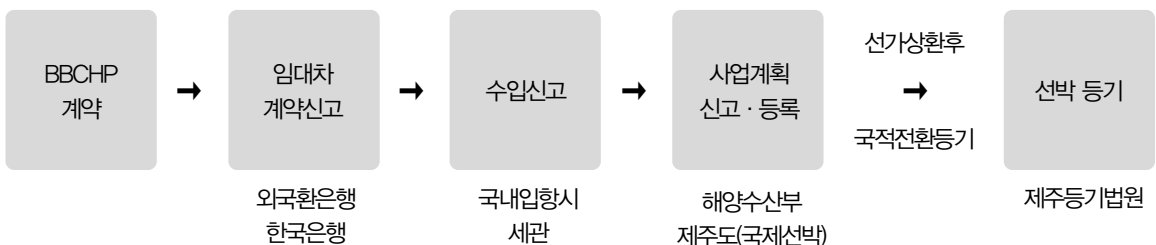
BBCHP선박은 외국적선(편의치적)이며, 운수기관으로 국내항에 입항하는데 수입통관 의미가 있는지. 1997년 전까지 선박관세(2.5%)가 있을 때와 달리 지금은 수입관세가 무세적용 되는데 수입신고가 무의미하지 않느냐. 국적취득조건부로 선가상환 후 최초입항시 입항신고서를 선박 등기시에 첨부하여 제출하도록 하면 되지 않느냐는 의문도 있다.

BBCHP(국적취득조건부)는 외국선주로부터 나용선 계약한 용선자(국내인)가 외국환은행(한국은행)에 임대차 신고하여 국제리스 형식으로 금융상환 종료 후

소유권이 이전되는데 관세법상 수입신고 대상이 되는지, 어느 시기에 수입통관을 하면 되는지 해운선사 실무담당자들이 혼선을 빚는다.

관세법상「수입」은 외국물품을 국내로 가져오는 것을 의미한다. 현행 관세법에서 BBCHP 선박을 수입대상이라고 하는 유권해석 및 판례가 있어 결론적으로 BBCHP 선박은 수입대상이 분명하고 반드시 수입통관 해야된다.

그렇지 않으면 무신고 수입(고의적 사실로 확인)으로 밀수입죄에 해당되는 경우 형사처벌은 물론 해당선박의 몰수·추징과 담당자 및 법인도 처벌 받는다.





## 2. 수입의 정의

### (1) 관세법 관련 규정에서 정하는 수입의 정의

BBCHP 선박이 관세법상 수입대상인지 관련규정을 먼저 이해해야 된다. 관세법 제2조(정의)에서 '수입'이라 함은 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역울 경우 하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것도 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것을 말한다.

또 '외국물품'이라 함은, 가) 외국으로부터 우리나라에 도착된 물품으로서 제 241조제1항의 규정에 의한 수입의 신고가 수리되기 전의 것 나) 제241조제1항의 규정에 의한 수출의 신고가 수리된 물품으로서 「물품은 수출·수입 또는 반송하고자 하는 때에는 당해 물품의 품명, 규격, 수량 및 가격, 기타 대통령령이 정하는 사항을 세관장에게 신고하여야 한다.」

### (2) 대외무역법에서 정하는 수입의 정의

대외무역법 시행령 제2조제4호 수입은 1) 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 외국으로부터 국내물품을 이동하는 것과 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인수하는 것으로서, 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것 2) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의2(용역의 범위)의 규정에 의한 용역의 제공으로서 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 제공하는 것 3) 비거주자의 거주자에 대한 제2조의3(전자적 형태의 무체물)의 규정에 의한 전자적 형태의 무체물을 정보통신망을 통한 전송, 그밖에 산업자원부 장관이 정하여 고시하는 방법으로 인도하는 것으로 정의하고 있다.

### (3) 국제기구 등에서 수입의 정의

WCO(World Customs Organization 세계 관세기구)

국제관세 용어집에는 '수입'이란 "어떤 물품을 관세영역으로 가져오거나 가져오게 하는 행위"라고 정의하고 있으며, 무역통계 작성지침 제14절에는 '수입'이란 "일국의 경제영역으로 반입됨으로써 그 나라의 물적자원 총량을 증가시키는 모든 상품의 이동하는 것. 다만, 단순히 한나라를 통과하는 것이나 일시적 반입되는 것은 제외한다"고 되어있다.

## 3. 수입신고대상에 관한 유권해석 및 대법원 판례

### (1) 수입신고대상 여부에 관한 유권해석

국적취득조건부 나용선 수입신고 대상여부(재무부 관세제도 1242-371, 79, 6, 8) 답변요지 : 국적취득조건부나용선이 우리나라에 최초 입항 하였을 때 동 선박은 우리나라 사람에게 비록 소유권이 없다고 할지라도 우리나라 사람에 의하여 실질적으로 사용하는 것으로 관세법상 외국물품으로 보아 수입신고를 하고 그 면허를 받아야 한다.

### (2) 수입대상의 여부에 관한 대법원 판례

대법원은 민사소송법에 의하여 내국인에게 외국선박이 경락된 경우, 관세부와 대상인 수입에 해당하는지의 여부 및 요건에 대하여 "선박의 경우는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니고 수입면허를 받지 아니한 선박이라도 우리나라의 국적을 취득하고 사용에 제공된 때에는 관세법상 수입에 해당하는 것으로 보아야 하며, 외국 국적 선박에 관한 경매절차에서 경락허가결정을 받은 다음 경락대금을 완납하고 위 선박에 관하여 우리나라의 국적을 취득하고 운항에 제공하

였다면 위 선박은 관세부와 대상이 되는 수입물품에 해당한다.”고 판결(대법원 96누10522, 1997. 10. 10 판결)하였다.

### (3) BBCHP선박에 대한 대법원 판례

“선박의 경우에는 그것이 우리나라와 다른 나라를 왕래하는 등의 특수성이 있으므로 선박이 우리나라의 영역에 들어온 것만으로는 그 선박이 수입되었다고 볼 것은 아니며, 다만 우리나라에 거주하는 자가 외국에 있던 선박의 사실상 소유권 내지 처분권을 취득하고 나아가 그 선박이 우리나라에 들어와 사용에 제공된 때에는 형식적으로는 그 선박이 우리나라의 국적을 아직 취득하지 아니하였더라도 실질적으로는 관세부과의 대상이 되는 수입에 해당한다고 보는 것이 실질과세의 원칙에 비추어 타당하고, 외국의 선박을 국내 거주자가 취득하면서 편의치적의 방법에 의하여 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게 한 다음 이를 국내에 반입하여 사용에 제공하게 한 때에도 위에서 말하는 관세법상의 수입에 해당하게 되는 것이다.”라고 판결(대법원 2000도354, 2000. 5. 12, 대법원 2003도8014, 2004. 3. 26)했다.

국적취득조건부 용선계약이라 함은 용선계약의 형식을 취하고는 있으나 실질적으로는 선박의 매매로서 그 매선 대금을 일정기간 동안 분할하여 지급하되 그 기간동안 매수인이 선박을 사용할 수 있는 것으로서 선박수입의 특수한 형태라 할 것이므로, 국적취득조건부 용선계약에 의한 선박의 도입은 그 국적취득여부를 불문하고 관세법상의 수입에 해당된다.(대법원 1983. 10. 11선고 82누 328판결)

## 4. 관세법 등에서 적용하는「실질과세 원칙」



### 의 의미

실질과세의 원칙은 소득·수익·재산·행위 등과 같은 과세표준 및 과세요건 사실을 판정하면서 형식적인 기준을 배제하고 그 실질적인 기준에 따라야 한다는 원칙이다. 현행의 국세기본법 제14조(실질과세의 원칙)

제1항 과세의 대상이 되는 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 귀속이 명의일 뿐이고 사실상 귀속되는 자가 따로 있는 때에는 사실상 귀속되는자를 납세의무자로 하여 세법을 적용한다. 제2항 세법중 과세표준의 계산에 관한 규정은 소득·수익·재산·행위 또는 거래의 명칭이나 형식에 불구하고 그 실질내용에 따라 적용한다.

관세법의 실질과세원칙 적용을 하게 되면 BBCHP나 BBC선박 또는 다른 형태의 소유인 경우에 실질적으로 내국인 소유라면 수입신고 대상이 된다. 이 경우 외환관리법 위반까지 적용될 수가 있다.(11월호에 계속)

# EC, 해상운송서비스에 관한 EC 조약81조 적용지침 공표 정기선 운임동맹 포괄면제 폐지 내년 10월18일부로 발효

구주공동체 집행위원회(EC)는 2007년 9월14일부로 해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조의 적용에 관한 지침을 공포했다. 동 지침의 주요골자를 보면, '정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 규정을 폐지하였으며, 2008년 10월18일부로 발효된다. 다음은 한국선주협회가 입수한 지침 전문을 정리한 것이다.(편집자 주)

## 1. 적용지침 개요

1) 2006년 9월25일 이사회 규정 제1419/2006호가 공포됨으로써 집행위 규정 제4056/86호가 폐지되고, 구주공동체 조약 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)가 해상운송에 적용되며, 이사회 규정 제1/2003호의 적용범위가 연안운송과 국제부정기해운으로 확대되었다. 이 지침은 이러한 변화에 따라 직접적으로 영향을 받게 되는 해상운송서비스분야의 시장을 정의하고 협력 및 협정을 평가함에 있어 집행위원회가 따라야 할 원칙을 정하고 있다.

2) 이 지침은 EU 항만을 입출항하는 사업자와 사업가단체들의 협력 및 협정이 제81조를 준수하는지의 여부를 평가하기 위한 것으로 동 지침은 타 부분에 대하여 적용되지 않는다.

3) 규정 제1419/2006호는 제81조 및 제82조에 규정된 경쟁관련 규칙의 이행을 명시한 이사회 규정 제1/2003호(2006. 12. 16)와 카보타지와 부정기선 서비스를 포함하기 위하여 제81조 및 제82조에 따른 향후 조치 이행을 명시한 집행위 규정 제773/2004호(2004. 4. 7)의 적용범위를 확대하였다. 2006년 10월18일자로 해상운송서비스 전 부분에 대하여 일반 적용된다.

4) 또한, 규정 제1419/2006호는 운임동맹체계가 제81조 3항의 기준을 충족시키지 못하기 때문에

'정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)의 적용에 관한 규정 제4056/1986호(1986. 12. 22)를 폐지하였다. 포괄면제 폐지는 2008년 10월 18일부로 발효된다. EU 항만을 입·출항하는 정기선사는 제81조에 반하는 행위를 하여서는 아니 된다. 이는 타 사법기관이 인정하더라도 명백히 또는 암묵적으로 운임 책정 또는 협정 논의를 하여서는 아니된다.

5) 이러한 지침은 구주이사회에 의해 이미 발표된 지시를 보조한다. 해상운송서비스가 경쟁관계 선사들간 광범위한 협력 및 협정에 의해 특징지어지기 때문에 수평적 협력 및 협정에 대한 제81조의 적용지침과 제81조 3항의 적용지침은 특히 관련이 깊다.

6) 정기선 선사들(consortia) 간의 협정, 결의 및 관례에 대하여 제81조 3항을 적용한다는 집행위 규정 제823/2000호(2000. 4. 19)는 공동서비스에 관한 정기선 부문에서의 수평적 협력협정에 적용된다. 집행위 규정 제823/2000호는 제81조의 1항의 금지조항이 두 개 이상의 선사(consortia) 간 협정에는 적용되지 않는다는 조건으로 제81조 3항에 따라 조건들을 규정하였다. 규정 제1419/2006호 도입으로 인한 변화에 따라 검토될 예정이다.

7) 본 지침은 사법재판소(Court of the Justice) 또는 유럽공동체 제1심재판소(Court of First Instance of the European Communities)에 의해 해석된 제81조에 저촉되지 않는다. 동 지침의 원

칙은 케이스별로 구체적인 상황에 적용될 것이다.

8) 집행위원회는 동 지침을 시행일부로 5년간 적용한다.

## 2. 해상운송서비스

### 2-1. 범 위

9) 정기선 서비스, 카보타지 및 부정기선 서비스는 규정 제1419/2006호에 의한 변화에 직접적으로 영향을 받는다.

10) 정기선 서비스는 특정지역 항만에 일반적으로 잘 알려진 항로로 정기적으로 컨테이너를 이용하여 화물을 운송함을 의미한다. 정기선 서비스의 기타 특징으로는 시간표와 운항일자가 미리 공표하고 화주가 서비스를 이용할 수 있게 하는 것이다. 규정 제4056/86호 제1항의 3호(a)에는 부정기선 서비스를 산적화물운송 또는 항해 또는 기간용선의 형태(기타 공급과 수요의 조건에 따라 건별로 운임이 자유로이 체결될 경우 비정기 또는 비공표 운항 스케줄의 형태 포함)로 1명 이상의 화주에게 전부 또는 일부 용선선박에 의해 운송되는 산화물운송으로 정의했다. 대부분의 경우 단일품목을 선적하여 비정기적으로 운송하는 것을 뜻한다. 카보타지는 EU 회원국의 2개 이상 항만을 연결하여 부정기선 및 정기선을 포함한 해상운송서비스를 제공하는 것을 의미한다.

### 2-2. 회원국간 교역효과

11) 제81조는 회원국간 교역에 영향을 끼칠 수 있는 모든 협정에 적용된다. 회원국간 교역에서의 효과를 얻기 위하여 일련의 객관적 법률 요소 또는 협정(agreement)이나 행위(conduct)가 직·간접적이며 실제적이거나 잠재적으로 회원국간 교역의 패턴에 영향을 끼칠 수 있다 예를 들어, 단일시장이라는 목표달성을 불가능하게 한다는 사실에 기초하여,

충분한 개연성을 가지고 무조건적으로 예견 가능해야 한다. 집행위는 동 지침상 유사교역이 제81조 및 제82조에 포함된 교역개념의 효과에 어떻게 적용될 것인지에 대한 조언을 내놓았다.

12) 정기선사 또는 풀 오퍼레이터(pool operators)에 의해 제공되는 서비스는 특성상 회원국 항만과 제3국을 연결하거나 2개 이상 회원국간 수출입에 관여하기 때문에 국제성을 띤다. 대부분의 경우 그러한 서비스는 운송시장(중계서비스 포함)에 영향을 미치기 때문에 회원국간 교역에 영향을 끼칠 가능성이 있다.

13) 회원국간 교역에 미치는 영향은 동 조약 81조에 규정된 경쟁에 관한 규칙의 이행에 대한 규정 제1/2003호의 제3조의 적용범위를 결정하기 때문에 카보타지와 특히 관련이 깊다. 그러한 서비스가 회원국간 교역에 미치는 영향의 정도는 반드시 케이스별로 평가되어야 한다.

### 2-3. 연계시장

14) 제81조의 경쟁에 관한 효과를 평가하기 위하여 관련 상품(products) 및 지정학적 시장(markets)을 정의할 필요가 있다. 시장을 정의하는 목적은 체계적인 방법으로 사업자가 직면한 경쟁에서의 제약(competitive constraints)을 확인함에 있다. 본 문제에 관한 지시는 EC 경쟁법하의 시장을 정의한 공고(Community Notice)에서 찾아볼 수 있다. 동 지시는 또한 해상운송서비스 관련 시장을 정의하였다.

15) 연관 상품시장이라 함은 상품의 특징, 가격 및 사용의도를 이유로 고객에 의해 교환될 수 있거나 대체가능한 모든 상품과 서비스로 의미한다. 지정학적 시장이라 함은 ①관련사업자가 상품과 서비스의 수요 및 공급에 관여한 지역 ②경쟁조건이 충분히 동질적인 지역 ③인접지역과는 경쟁조건이 확연히 다르기 때문에 동 지역과는 확연히 구분이 될



수 있는 지역을 뜻한다. 만약 고객이 심각한 추가비용 또는 추가위험이 발생하지 않는 동시에 상대가격이 단기간에 작은 폭으로 변화하는 것에 대응하여 다른 서비스 제공자로 교체할 수 있는 위치에 있다면 운송인은 시장에 대한 지배적인 조건에 현저한 영향을 끼쳐서는 아니 된다.

### 2-3-1. 정기선 시장

16) 컨테이너 정기선서비스는 집행위 결의 및 법원 판결에 의해 정기선서비스 시장으로 인식되어 왔다. 비록 몇 건의 케이스에서 어느 정도 이러한 서비스가 대체 가능하지만, 기타 운송수단은 정기선서비스 시장에 포함되지 않았다. 컨테이너로 운송되는 화물량만큼 타 운송수단에 의해 쉽사리 운송되지 않기 때문이다.

17) 해상으로 운송되어야만 하는 특정 상품별 시장의 범위를 좁혀 정의하는 것도 적절할 수 있다. 예를 들어, 상하기 쉬운 물건의 운송에는 냉동컨테이너를 사용하여야 하거나 냉동선에 의해 운송되어야 한다. 컨테이너선 대신에 일반화물선을 이용해야만 하는 예외적인 상황도 발생할 수 있지만, 지속적으로 그러한 상황이 벌어지지는 않을 것이다. 거의 대부분의 상품 카테고리나 컨테이너 용기에 의해 운송되는 상품의 이용자들을 고려해 본다면, 일반화물선은 컨테이너선박의 그 자리를 대신하지 못한다. 그래서 컨테이너선박에 의한 운송에 대해서는 대체재가 없다.

18) 해당 지정학적 시장이라 함은 일반적으로 항만과 관련된 지역이다. 유럽에서의 해운서비스를 고려한다면, 현재까지 지정학적 시장은 북유럽과 지중해의 항만으로 파악되어 왔다. 정기선 시장에 있어서 지중해 시장과 북유럽 시장은 별도의 시장이다.

### 2-3-2. 부정기선 시장

19) 집행위는 아직 제81조를 부정기선에 적용하지 않고 있다. 사업자는 다음의 사항을 고려할 것이다.

#### ▶ 수요측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

20) 개별 운송 요청의 '주요 조건(main terms)'은 부정기 서비스 시장의 정의에서부터 출발한다. 왜냐하면 '주요 조건'은 운송 요청의 기본요소를 통상적으로 확인할 것이기 때문이다. 운송서비스 이용자의 요구사항(needs)은 교섭가능과 교섭불능 요소로 구성될 것이다. 일단 확인되었다면, 주요 조건의 교섭가능 요소(예 선종 또는 선박 크기)는 이러한 구체적인 요소와 관련된 시장이 이전의 운송요건에 규정된 것보다 더욱 확대된다는 점을 나타낼 것이다.

21) 부정기선 서비스의 본질은 운송계약의 다양성 때문에 다를 수 있다. 따라서 수요측에서 기간용선, 항해용선, 장기운송계약 하에서 어떠한 서비스를 고려해야 하는지 확실히 할 필요가 있을 수 있다. 이러한 상황이 발생한다면 상기 언급한 계약은 동일한 시장에 포함된다고 할 수 있다.

#### ▶ 공급측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

22) 화물의 물리적이고 기술적인 요건과 선종은 공급적인 측면에서의 시장을 결정한다. 만약 한 척의 선박이 교섭가능한 비용으로 단기간에 기존에 운송하던 화물이 아닌 다른 화물을 운송할 수 있다면, 부정기선 서비스 제공자는 여러 화물 유형의 운송에 대해 우의를 점할 것이다. 그러한 상황에서 해당 시장은 한 가지 이상의 화물 유형으로 구성될 것이다.

23) 그러나 특별한 운송 서비스를 제공하기 위하여 기술적으로 특수 건조된 선박의 유형이 많다. 한 척의 특수선들이 다른 종류의 화물을 운송할 수 있겠지만 불이익을 보는 것이 일반적이다. 그래서 기타 시장에서 우위를 점하는 특수한 운송서비스를 제공하는 자의 능력은 제한될 수 있다.

24) 선종은 선박의 크기에 따라 소분류된다. 규모의 경제로 인한 공개시장조건은 화물량과 선박의 크기 간에 불일치가 발생하여 서비스를 제공할 경

우 경쟁력 있는 운임을 제시할 수 없을 것으로 보인다. 게다가 선박 크기의 대체 가능성은 항만과 운하에서 만재할수선의 제약을 받는다. 그래서 일반적으로, 상이한 선박 크기의 대체가능성은 각각의 선박사이즈가 별개의 해당 시장을 구성하는지의 여부 평가를 필요로 한다.

25) 또한, 부정기선에서의 선박 크기별로 대체재(선박)의 연쇄작용(Chains of substitution, 케이프사이즈 선박에 화물을 더 이상 선적할 수 없을 경우 파나막스급 선박이 대신 선적하는 경우)이 존재하는 것을 고려하여야 한다. 어떠한 부정기선 시장에서는 선박 크기로 구별된 선박들간의 대체가 불가능할 수도 있다(이로 인해 독립된 시장 형성이 된다는 의미). 그럼에도 불구하고 연쇄대체효과(Chain substitution effects)는 상기 독립시장에서의 운임가격설정에 영향을 미치므로 그러한 시장이 포함되어 더 확대된 시장정의로 해석된다.

26) 어떠한 부정기선 시장에서는 해당 시장을 평가할 때는 선박이 'captive capacity'로 간주될 수 있는지의 여부 검토가 반드시 필요하고 고려하지 않아도 된다.

27) 서비스제공자의 신뢰도, 보안, 안전 및 법적인 규제사항 등과 같은 추가 요소는 수요공급 측면에서의 대체가능성에 영향을 미칠 수 있다. EC 회원국의 수역에서의 이중선체유조선에 대한 요건이 그 예이다.

#### ▶ 지정학적 측면

28) 운송조건은 통상적으로 선적·하역 항만 또는 지역과 같은 지정학적 요소를 포함한다. 이러한 항만에서는 수요측면으로부터 관련 지정학적 시장의 정의에 대한 방향을 제시한다.

29) 부정기선 시장에서 항만은 일반적으로 공급측면에 있어서 대체가능하다. 왜냐하면 서비스는 정해지는 것이 아니라 특정 공급에 대한 반응이기

때문이다. 어떤 항만 또는 지역에서의 특정 선종에 대한 터미널 및 수심제한 또는 환경규제와 같은 선박의 이동성 제약에 의해 항만의 대체가능성이 제한받을 수 있다.

30) 관련 지정학적 시장의 도해(圖解, delineation)를 위하여 선박재배치, 공선향해 및 교역불균형은 고려되어야 한다. 어떠한 지정학적 시장은 항로(방향)를 기초로 정의될 수 있고 기후 조건 또는 수확 시기는 간헐적으로 특정화물의 운송 수요에 일시적으로 영향을 미칠 수 있다.

### 2-4. 시장점유율 산출

31) 정기선 시장에서 화물량과 수송량 데이터는 몇몇의 집행위 결의 및 법원 판결에서 시장점유율 산출의 기초가 되어 왔다.

32) 부정기선 시장에서 서비스제공자는 운송계약을 따내기 위해 경쟁한다. 다시 말해, 그들은 항해(voyages) 서비스를 판매한다. 관련 특정 서비스에 따라 다양한 데이터는 운항자(operators)에게 연간 시장 점유율을 계산할 수 있도록 할 수 있다. 예를 들어, (a) 항차 (b) 화물량 또는 특정화물의 전체 운송에서의 value share (c) 기간용선 시장에서의 점유율 (d) 계약에 관한 교섭(contract negotiations) 관련 데이터 (e) 선종 및 크기에 의한 관련 선대에서의 적취율 등이다.

## 3. 해상운송 부문에서의 수평적 협정

33) 협력협정은 해상운송 시장의 일반적인 특징이다. 이러한 협정이 실제 또는 잠재 경쟁자에 의해 발효되거나 경쟁요소에 악영향을 끼칠 수 있다는 것을 고려할 때, 사업자는 경쟁규칙 준수에 특히 신경을 써야 할 것이다. 해상운송과 같은 서비스 시장에서, 협정이 해당시장에서의 끼치는 영향 평가를 위해 운임가격, 운송비용, 서비스의 질, 운항빈도, 서비스의 차별성, 혁신, 마케팅 및 서비스의 상업화

와 같은 요소가 특히 관련성이 높다.

34) 기술 협정, 정보교환 및 풀 협정 문제는 이 가이드라인에서 정한 서비스와 특히 관련이 깊다.

### 3-1. 기술 협정

35) 기술 협정의 어떠한 유형들은 조약 제81조의 규정된 금지사항에 해당되지 않을 수도 있다. 왜냐하면 그 유형들은 경쟁을 한정하지 않기 때문이다. 예를 들어, 수평적 협정의 경우에는 기술적인 개선을 행하거나 기술적인 협력을 얻어내기 위하여 단일한 목표와 효과를 지향한다. 환경 보호 기준의 이행과 관련된 협정은 이 카테고리에 포함될 수 있다는 것을 역시 고려해야 한다. 운임가격, 적재능력, 또는 기타 경쟁 요소와 관련된 경쟁자간 협정은 이 카테고리에 포함되지 않을 것이다.

### 3-2. 정기선사 부문에서 경쟁자간 정보교환

36) 정보교환시스템은 사업자끼리 정보 교환 또는 정보를 합의한 형태와 시기에 참여자에게 제공하기 전 정보수집 등의 절차를 대행하는 자에게 정보를 제공하는 것을 바탕으로 한 협정(agreements)을 수반한다.

37) 통계 자료와 일반 시장정보가 결집, 교환 및 발간되는 것은 타 산업에서 늘 상 벌어지고 있는 관행이다. 이렇게 발간된 시장정보는 시장투명성 및 고객의 지식을 향상시키는 유용한 수단이며, 효율성 증대를 기할 수 있다. 하지만 상업적으로 민감하고 산업화된 시장 데이터의 교환은 조약의 제81조를 위반할 가능성이 있다. 이 가이드라인은 정기선 서비스 제공자에게 그러한 정보교환이 경쟁규칙에 위반되는지의 여부를 평가할 때 도움을 주기 위함이다.

38) 정기선 부문에서 콘소시아에 참여하는 선박회사간 정보교환이 조약 제81조에 해당되지 않는다면, 그러한 정보교환이 정기선운송 서비스의 '공동 운항' 과 규칙 제823/2000의 포괄면제에 의한 '협

력에 관한 기타 형태'에 보조적이고 필요한 정도까지 인정된다. 또는 조약 제81조를 기초로 하여 정보교환이 정당할 경우에는 포괄면제와 상관없이 포괄면제의 범위 밖의 정보교환도 인정된다.

#### 3-2-1. 일 반

39) EU 경쟁법하의 정보교환시스템 평가 시, 다음의 구별이 확실히 정해져야 한다.

40) 정보교환은 반 독점경쟁 관행의 이행을 위한 촉진 메커니즘일 수 있다. 카르텔을 감시하는 기능이 있기 때문이다. 만약 정보교환이 반 독점경쟁 관행의 보조적인 역할을 수행한다면 정보교환에 대한 평가는 그 관행과 연계하여 반드시 수행되어야 한다. 이 가이드라인에는 그러한 정보교환에 대해 기술되지 않았다.

41) 그러나 정보교환은 본래적으로 조약 제81조를 위반할 수도 있다. 정보교환이 사업자간 경쟁이 제한된 결과로 시장 운영(operation of the market)에 있어서 불확실성을 줄이거나 제거할 때 이러한 상황이 발생한다.

42) 진정한 의미의 경쟁시장이 형성된 경우 교역 당사자간 투명성은 공급자간에 경쟁을 심화시킬 가능성이 있다. 더군다나 판례법에 따르면 조약 제81조는 사업자로 하여금 경쟁자의 기존 또는 예상 행위에 대하여 스스로가 재치 있게 적응을 하도록 방해하지 않는다.

43) 하지만 모든 시장참가자(economic operator)는 자율적으로 시장에서 자신이 추구하는 정책을 결정해야만 한다. 그래서 사업자는 경쟁자의 행위에 영향을 끼치거나 또는 (의도된) 행위를 밝히는 기타 오퍼레이터와 직·간접적으로 계약을 해서는 아니 된다. 단, 상품의 성질 또는 서비스, 크기(size)와 사업자 수 및 시장의 볼륨을 고려하여 이러한 계약의 목표 또는 효과가 해당 시장의 기존 요건에 상응하지 않는 경쟁조건을 낳아야 한다.

44) 유럽공동체 법원의 판례법에는 정보교환의 효과를 검토할 때 일반적인 지시가 규정되어 있다. 법원은 이미 경쟁이 상당히 줄어들어 과점시장에서 기타 공급자와 고객들을 제외하고 주요 경쟁자간에 자주 개별적인 세일즈에 관한 정확한 정보를 교환하는 것은 교역당사자간에 존재하는 경쟁을 실질적으로 훼손할 가능성이 있다고 보고 있다. 그러한 여건에서 정기적으로 시장 운영에 관한 정보 공유는 간헐적으로 모든 경쟁자에게 마켓포지션과 다양한 개별 경쟁자의 전략을 노출시키는 효과가 있다는 것을 찾아냈다. 아울러 사법재판소는 시장에서의 경쟁이 심화되지 않고 경쟁자들간 논의과정에서의 압박(pressure)으로 작용하여 사업자가 자율적으로 결정을 내리는 경우가 줄어들 때 정보교환시스템이 경쟁규칙을 위반할 수 있다는 것을 찾아냈다. 반대로 사법재판소는 경쟁자의 미래 성향에 관한 사업상 불확실성을 줄이지 못하는 분기별 운임가격 공표 시스템은 조약 제81조를 위반하지 않는다는 것을 발견했다.

45) 정보교환의 실제적 또는 잠재적 효과는 케이스별로 고려되어야만 한다. 그 이유로는 평가(assessment)의 결과는 각각의 케이스의 특징적인 요소들(factors)의 결합에 좌우되기 때문이다. 교환(exchange)이 이루어지는 시장구조(structure of the market)와 정보교환의 특징(characteristics)은 집행위가 정보교환에 대해 평가를 할 때 주요한 두 가지 요소이다. 아울러 그러한 평가는 정보교환 협정이 없는 경쟁상황과 비교하여 정보교환이 가질 수 있는 잠재적 효과를 반드시 고려해야만 한다. 조약 제81조에 의거, 교환은 경쟁요소에 대하여 악영향을 끼친다.

46) 아래의 지시는 조약 제81조하 경쟁제한(restriction of competition)의 분석과 관련이 있다. 제81조 제3항의 적용에 대한 지시는 공지사항(general notice)에서 찾아볼 수 있다.

### 3-2-2. 시장 구조

47) 집중정도(level of concentration)와 해당시장에 대한 수요공급 구조는 교환이 조약 제81조 1항의 범위에 속하는지의 여부를 판단할 때 주요한 이슈가 된다.

48) 집중 정도는 과점시장과 특히 관련이 깊다. 집중화된 과점시장에 대하여 제한적으로 영향을 끼칠 가능성이 있으며 덜 집중화된 시장에서 대해서는 지속적으로 끼칠 가능성이 있다. 집중화된 시장에서의 투명성은 아마도 회사 간 상호의존을 강화시킬 것이고 경쟁의 심화를 경감시킬 것이다.

49) 또한 수요공급 구조는 중요하다. 특히, 경쟁 운항자의 수, 운항자가 점유한 시장의 균형 및 안정성, 경쟁자간 구조적 연계가 있다. 집행위 역시 서비스의 동질성과 시장에서의 투명성과 같은 기타 요소를 분석할 수 있다.

### 3-2-3. 교환된 정보의 특징

50) 공공연하게 이루어지는 정보교환은 조약 제81조에 위반되지 않는다. 그러나 상업적으로 민감한 결합정보(combined information)와 잠재적으로 경쟁을 제한할 수 있는 교환행위를 가능토록 하는 기타정보를 이용하여, 정보교환이 공적으로 이용가능한 정보를 향상시키고 결합되도록 하는 것이 중요하다.

51) 운임가격, 적재용량 또는 운임원가와 같이 예전에 중요했으며 경쟁요소와 관련된 정보는 상업적으로 민감(commercially sensitive)하다고 볼 수 있을 것이다. 경쟁자간 그러한 데이터 교환은 상업적으로 덜 민감한 정보의 교환보다는 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다.

52) 정보는 개별적(individual) 또는 통합적(aggregated)일 수 있다. 개별 데이터는 지정 또는 확인된 사업자와 관계가 있다. 통합 데이터는 상당수의 개별 사업자로부터 데이터를 결합한 것이어서





각각의 데이터 확인은 불가능하다. 경쟁자간에 개별적으로 정보를 교환하는 것이 상업적으로 민감한 데이터일 경우 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다. 원칙적으로 통합 정보의 교환은 조약 제81조의 범위에 포함되지 않는다. 집행위는 통합의 정도에 대하여 특히나 관심을 둘 것이다. 정보는 사업자로 하여금 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 알 수 있도록 하기 위함이어서 쪼개어 질 수는 없다.

53) 데이터가 생성된 시기(age of the data)와 데이터와 관련된 기간(period to which it relates) 역시 중요한 두 가지 요소이다. 데이터는 과거, 현재 및 미래의 것일 수 있다. 과거 정보의 교환은 통상적으로 조약 제81조의 범위에 포함되는 것으로 간주된다. 왜냐하면 사업자의 미래 행위에 대하여 직접적으로 영향을 끼칠 수는 없기 때문이다. 과거의 사례를 보면, 집행위는 1년 이상 경과된 정보에 대해서는 과거 정보로, 1년 미만의 정보는 최신 정보로 간주해 왔다. 데이터가 해당시장에서 얼마나 진부한지를 고려하여, 과거 또는 최신 정보의 본질이 융통성을 발휘하여 평가되어야 한다. 미래 정보는 시장이 어떻게 변화할 것인가에 대한 사업자의 전망과 관련이 있거나 사업자가 해당시장에서 이행할 전략과 관련이 있다. 미래 데이터 교환은 특히 운임가격 또는 아웃풋과 관련이 있을 경우 문제가 될 가능성이 있다. 아마도 사업자가 시장에 적용시킬 사업상의 전략을 노출시킬 것이다. 그렇게 함으로써, 교환과 관련된 당사자간에 경쟁관계를 분명히 완화할 것이다. 결과적으로 잠재적으로 경쟁을 제한한다.

54) 교환 빈도(frequency of the exchange) 역시 고려되어야 한다. 데이터 교환 빈도가 높을수록 경쟁자가 반응하는 속도가 더 빨라진다. 이는 출혈 경쟁을 심화시키며 중국에는 시장에 대한 경쟁 행동(competitive actions)을 위해 인센티브를 낮춘다. 일명 숨겨진 경쟁이 제한될 수 있다.

55) 예를 들어, 정기선 시장에서 비록 개별 데이터라 할지라도 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 경쟁을 제한할 가능성이 없다. 천연자면, 데이터가 고려될 수 있는지의 여부는 데이터가 해당시장에 대해 끼치는 영향에 의해 반드시 결정되어야 한다. 데이터가 개별적인 것이 아닌 통합적인 것일 경우 과거 데이터로 변하는 시점이 짧아질 가능성이 있다. 데이터가 개별운송계약(individual shippers' or carriers' transactions)이 직접적인지 간접적인지 확인할 수 없는 적당한 수준으로 통합됐을 경우 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 마찬가지로 경쟁의 제한요건이 될 가능성이 없다.

56) 반대로 비록 통합형태이긴 하나, 공적으로 이용가능한 데이터를 사용하지 않은 적재용량 예측의 교환(특히 집중화된 시장에서)에 대한 평가시 주의가 요구된다. 정기선 시장에서는 적재용량 데이터가 경쟁행위를 조절하는 주요 지표이며 운임가격에 직접적으로 영향을 미친다. 품목별 교역량을 나타내는 통합 적재용량 예측은 몇몇의 또는 모든 운송인에 의해서 통상적인 정책(common policy)으로 채택되고 상기 경쟁 운임가격으로 서비스를 제공할 경우에만 독점적일 수 있다. 아울러 데이터 쪼갬의 위험성이 존재한다. 그 이유로는 정기선사의 개별적인 공표(announcement)와 결합되기 때문이다. 이는 사업자들로 하여금 마켓포지션과 경쟁자에 대한 전략 수립에 도움을 줄 것이다.

57) 정기선 시장에서의 운임지수는 컨테이너 운송의 평균운임 가격동락을 나타낸다. 통합 운임데이터를 기초로 한 운임지수는 조약 제81조를 위반할 가능성은 없다. 단, 사업자가 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 확인할 수 있도록 정보가 쪼개져서는 안 될 정도의 수준으로 정보가 통합될 경우에 한한다. 해당시장에 대하여 가능한 운임지표의 영향을 평가할 때, 데이터의 통합 정도, 예전에

차지하던 중요성 또는 최근의 영향 정도 및 운임지수 발표 빈도에 대하여 주의가 필요하다. 뿐만 아니라 어떠한 정보교환체제 전체의 모든 개별요소를 평가하는 것 역시 중요하다. 예컨대, 선복정보와 운임지수간의 정보교환의 경우 잠재적인 파급효과를 고려하여야 한다.

58) 경쟁을 제한하는 선사간 정보교환은 그럼에도 불구하고 나은 투자계획과 선복량의 적절한 이용과 같이 효율성을 배가할 것이다. 이러한 이점은 고객에게 전달되어야만 하고 조약 제81조에 규정된 정보교환의 독점적인 영향을 상쇄시킬 것이다. 이러한 문맥상 고객은 제한적인 협정에 의해 발생되는 이익의 공정한 분배를 획득해야 한다는 조약 제81조의 한 조건을 상기해야 한다. 조약 제81조에 규정된 4가지 요건 모두를 충족시킨다면, 조약 제81조의 금지규정은 적용되지 않을 것이다.

### 3-2-4. 정보와 산업구조의 효용성

59. 정보에 대하여 고객들의 공유가 늘어날수록 문제가 일어날 소지가 줄어든다. 시장 투명성이 오직 공급자의 이익을 위해서만 개선된다면, 고객이 '숨겨진 경쟁'에서 유발되는 이점을 획득할 가능성을 박탈하는 것일 수 있다. 공급자간 교환은 오직 진입장벽만을 형성하는 것일 수 있다.

60) 예를 들어, 정기선 시장에서는 운송자가 교환당사자간 라이벌 체제를 없앨 경우 최신 상세 데이터가 조약 제81조 1항을 위반하는지 논의하기 위해 회의를 개최한다. 이 경우 교환에 참가한 자들은 제 81조 3항의 4가지 요건을 충족하는 지에 대해 증명해야만 할 것이다. 이런 상황은 정기선사동맹(trade association) 내에서 행해지는 합법(공적으로 이용가능한 정보에 기초 또는 기술 및 환경 기준을 준수한 경우)한 논의와는 성격이 다르다.

### 3-3. 부정기선 시장에서의 풀 협정

61) 부정기선 부문에서의 수평적 협력 형태는 해

운 풀(shipping pool)이다. 풀에 대한 표준 모델은 없다. 그러나 아래와 같이 상이하게 세분화된 시장에서는 모든 풀에 나타나는 몇 가지 특징이 있다.

62) 표준적인 해운 풀은 (소유권이 다른) 상당수의 유사 선박으로 구성되며 단일한 경영자에 의해 운영된다. 풀 관리자는 통상적으로 마케팅활동, 운임 협상 및 수입과 운항원가 계산, 영업활동을 담당하고 선박소유자를 대표하는 이사회의 지시 하에 활동한다. 각 선주에게는 선박의 기술적 운영에 있어서 선박 안전, 선원, 유지 및 보수와 같은 책임이 있다. 비록 공동으로 풀 서비스가 판매되지만 회원 개개가 서비스를 제공한다.

63) 표준적인 해운 풀의 주요 특징은 공동 생산의 몇 가지 특징을 지닌 공동 판매이다. 공동 판매에 대한 지시와 수평적 협력협정에 관한 조약 제81조의 적용에 대하여 집행위 지침의 공동생산과 상호 관련이 있다. 하지만 풀에 관한 특징에서의 차이를 고려해 보자면 각각의 풀은 조약 제81조에 해당되는지의 여부 결정을 위해서 특히 조약 제81조의 3항의 네 가지 요건에 해당되는지 여부 결정을 위해서 케이스별로 분석이 되어야만 한다.

64) 이사회 규칙 제139/2004호의 범위에 해당되는 풀은 규칙 제1419/2006호에 의한 개정사항에 의해 직접적으로 영향을 받지 않는다. 왜냐하면 풀은 자발적인 경제주체(이사회 규칙 제139/2004호 참조)로서의 모든 기능을 다하는 공동기업으로 설립되기 때문이다. 관련 이슈에 관련된 지시는 특히 사업자간 경쟁 조절에 관한 이사회 규칙 제139/2004호 하의 집행위 통합 판결 고시(Commission Consolidated Jurisdiction Notice)에서 찾아볼 수 있다. 그러한 풀이 각자의 모기업의 경쟁행위를 협력하는 목적으로 삼거나 결과로 나타난다면 그러한 협력은 풀 운영이 공동시장에 부합되던지 간에 조약 제81조 1항 및 3항의 기준에 따라 평가되어야 한다.



### 3-3-1. 조약 제81조 1항에 해당되지 않는 풀

65) 풀에 참가하는 회사가 실제적으로나 잠재적으로 경쟁관계가 아니거나, 또는 경쟁관계에 있더라도 풀 협정상의 서비스를 개별적으로 공급하는 것이 도저히 불가능하다면, 그 풀 협정은 조약 제81조 제1항에서 금하고 있는 사항에 포함되지 않는다. 예컨대, 수송능력이 부족한 둘 또는 그 이상의 선주가 풀을 형성하되 다른 목적 없이 오직 장기운송계약에 입찰하고자 할 경우가 이런 경우에 해당된다. 개별 선주가 입찰에 참여할 수 없는 장기운송계약에 있어서, 그러나 현실에 있어서 풀에 참가하는 모든 선박이 계약에 따른 장기운송에 투입되지 않을 때 이윤극대화의 기회를 잃게 되고 풀을 구성하는 본래 목적의 소멸로 이어지게 된다.

66) 풀의 활동이 회원국간의 교역에 미치는 영향이 미미하여 경쟁 수준을 나타내는 관련 요소에 미치는 바가 없다면, 그러한 풀은 조약 제81조 제1항에 해당되지 않는다. 상기 두 번째 판단의 근거에는 가격담합과 공동마케팅 관련 조항을 포함할 수 없다. 회원국간의 교역에 미치는 영향이라는 첫 번째 판단근거에 관해서는 풀이 제공하는 운송서비스의 특성을 고려해야 한다.

### 3-3-2. 조약 제81조 1항에 일반적으로 포함되는 풀

67) 경쟁자간 풀 협정은 가격담합, 생산제한 또는 시장(또는 고객) 공유를 이용하여 경쟁을 제한할 경우 조약 제81조에 포함될 것이다. 가격담합을 포함한 경쟁자간 협정은 당사자의 시장에서의 영향력과는 상관없이 항상 조약 제81조 1항에 포함될 것이다.

### 3-3-3. 조약 제81조 1항에 포함될 수도 있는 풀

68) 풀 협정이 경쟁을 제한하지 않는 경우 해당시장에 대하여 미치는 영향 분석이 필요하다. 어떠한

협정은 운임가격, 운항원가, 서비스의 차별성, 서비스의 질 및 혁신과 같이 시장에서의 경쟁 요소에 악영향을 명백히 끼칠 경우 조약 제81조 1항에 해당된다. 협정은 체결당사자간 또는 체결당사자와 제3자간의 경쟁관계를 약화시킴으로써 효과를 볼 수 있다.

69) 시장에 대해 부정적인 영향을 끼칠 수 있는 풀의 역량은 협정의 취지, 해당시장에서의 구조적 요소와 함께 당사자들의 시장지배력을 고려한 경영 환경에 의존한다. 풀 협정이 직접적으로 협력에 영향을 미치는 시장과 밀접히 관련된 인접 시장에서의 당사자들 행위에 영향을 미치는지의 여부가 반드시 고려되어야 한다. 예컨대, 자동차운반 시장을 주요 시장으로 하는 풀의 참가자가 동시에 로로선을 운항하는 경우가 이런 경우에 해당될 것이다.

70) 협정의 본질과 관련해서는 풀 참가자는 풀 이외의 동일한 시장에서 활동을 금하는 조항이 포함되는지의 여부와 (풀의 사업 정책과 관련하여 풀 밖에서의 동일시장에서 풀 참가자의 경쟁행위에 부적절하게 영향을 미칠 수 있는) 교환의 상업적 민감 정도에 대하여 신중해야 한다. 전문경영자 고용기간 또는 풀 참가자, 원가, 수익 분배와 같이 풀 사이의 어떠한 연관성이라도 고려되어야 한다.

71) 해당시장에서의 구조적 요소와 관련해서는 만약 풀이 시장에 대하여 점유하는 것이 신통치 않다면 제한적인 영향을 끼칠 가능성이 없다. 시장 밀집도, 시장 내에서의 위치, 경쟁자의 수, 시간초과 시 시장점유율의 안정, 풀에서의 복수 회원, 시장진입장벽, 진입가능성, 시장투명성, 운송이용자의 구매효과, 서비스의 본질(예를 들어, 동종 서비스냐 이종 서비스냐)은 해당시장에서의 풀의 영향력을 평가시 추가적인 요소로서 고려되어야 한다.

### 3-3-4. 조약 제81조 3항의 적용가능성

72) 풀이 조약 제81조 1항에 해당될 경우 조약 81

조 3항의 네 가지 요건을 충족하는지 따져 보아야 한다. 다음의 사항들을 증명하는 것은 사업자들의 몫이다.

(a) 풀은 운송서비스의 질을 개선하거나 기술적 또는 경제적인 진보를 촉진한다. 풀이 효율을 창출한다는 것을 반드시 보여야 한다. 그 효율은 본래 경쟁의 한 부분으로서 원가를 줄이는 것이 아니라 경제활동의 통합으로부터 창출되어야만 한다. 투자와 기술적인 측면에서 당사자의 기여 정도가 재고되어야 한다.

(b) 위 (a)에서 언급된 경제적 효율은 풀 참가자 뿐만 아니라 고객에게 경쟁을 제한함으로써 발생되는 손실에 대하여 고객에게 보상해야한다는 점에서 이익을 제공해야 한다.

(c) 유사한 이익을 얻기 위한 덜 제한적인 방법은 없다.

(d) 풀은 해당 서비스의 상당한 부분에 대하여 경쟁을 배제할 가능성을 열어 두어서는 아니 된다.

한편, 동 지침의 핵심규정인 해상운송에 관한 EC 조약 제81조 및 제82조는 다음과 같다.

[제81조] 1. 다음은 공개 시장과 합치되지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있고 경쟁의 왜곡이나 규제의 회피를 목적으로 하거나 그 결과를 초래하는 사업자간 모든 협정, 사업자 단체의 결의 및 관행 그리고 특히 다음의 사항을 금지한다.

(a) 직·간접적으로 구매 가격, 판매 가격 또는 기타 교역조건 설정

(b) 생산, 시장, 기술 개발 또는 투자 제한

(c) 시장 점유 또는 공급의 원천

(d) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(e) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약

2. 이 조항에 의거 금지된 어떠한 협정 또는 결의는 자동적으로 무효이다.

3. 그러나 상기 단락 1의 조항은 다음의 경우에 한해 적용하지 아니 한다.

④ 어떠한 협정 또는 사업자간 협정 카테고리

⑤ 어떠한 결의 또는 사업자 단체의 결의 카테고리

⑥ 합의된 관행 또는 합의된 관행 카테고리

위의 항목들은 상품의 생산 또는 분배 개선에 기여하거나 기술적 또는 경제적인 진전을 촉진하는데 기여한다. 단 고객에게 이익을 공정하게 점유하도록 하고 다음의 항목을 행해서는 아니 된다.

(a) 목적 달성을 위해 필수적이지 않은 관련 규제를 사업자에게 부과하는 행위

(b) 해당 상품의 상당한 부분에 대하여 경쟁 배제 가능성을 사업자에게 부여하는 행위

[제82조] 공개시장에서 우월적인 위치에 있는 한 명 이상의 사업자에 의한 어떠한 남용이라도 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있기 때문에 공개시장의 의미에 합치하지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 특히 그러한 남용은 다음과 같다.

(a) 불공정한 구매가격 또는 판매가격 또는 불공정한 교역조건의 직·간접적인 강요

(b) 고객의 불이익을 초래하는 생산, 시세 또는 기술개발 제한

(c) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(d) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약



# EC, 해상운송서비스에 관한 EC 조약81조 적용지침 공표 정기선 운임동맹 포괄면제 폐지 내년 10월18일부로 발효

구주공동체 집행위원회(EC)는 2007년 9월14일부로 해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조의 적용에 관한 지침을 공포했다. 동 지침의 주요골자를 보면, '정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 규정을 폐지하였으며, 2008년 10월18일부로 발효된다. 다음은 한국선주협회가 입수한 지침 전문을 정리한 것이다.(편집자 주)

## 1. 적용지침 개요

1) 2006년 9월25일 이사회 규정 제1419/2006호가 공포됨으로써 집행위 규정 제4056/86호가 폐지되고, 구주공동체 조약 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)가 해상운송에 적용되며, 이사회 규정 제1/2003호의 적용범위가 연안운송과 국제부정기해운으로 확대되었다. 이 지침은 이러한 변화에 따라 직접적으로 영향을 받게 되는 해상운송서비스분야의 시장을 정의하고 협력 및 협정을 평가함에 있어 집행위원회가 따라야 할 원칙을 정하고 있다.

2) 이 지침은 EU 항만을 입출항하는 사업자와 사업가단체들의 협력 및 협정이 제81조를 준수하는지의 여부를 평가하기 위한 것으로 동 지침은 타 부분에 대하여 적용되지 않는다.

3) 규정 제1419/2006호는 제81조 및 제82조에 규정된 경쟁관련 규칙의 이행을 명시한 이사회 규정 제1/2003호(2006. 12. 16)와 카보타지와 부정기선 서비스를 포함하기 위하여 제81조 및 제82조에 따른 향후 조치 이행을 명시한 집행위 규정 제773/2004호(2004. 4. 7)의 적용범위를 확대하였다. 2006년 10월18일자로 해상운송서비스 전 부분에 대하여 일반 적용된다.

4) 또한, 규정 제1419/2006호는 운임동맹체계가 제81조 3항의 기준을 충족시키지 못하기 때문에

'정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)의 적용에 관한 규정 제4056/1986호(1986. 12. 22)를 폐지하였다. 포괄면제 폐지는 2008년 10월 18일부로 발효된다. EU 항만을 입·출항하는 정기선사는 제81조에 반하는 행위를 하여서는 아니 된다. 이는 타 사법기관이 인정하더라도 명백히 또는 암묵적으로 운임 책정 또는 협정 논의를 하여서는 아니된다.

5) 이러한 지침은 구주이사회에 의해 이미 발표된 지시를 보조한다. 해상운송서비스가 경쟁관계 선사들간 광범위한 협력 및 협정에 의해 특징지어지기 때문에 수평적 협력 및 협정에 대한 제81조의 적용지침과 제81조 3항의 적용지침은 특히 관련이 깊다.

6) 정기선 선사들(consortia) 간의 협정, 결의 및 관례에 대하여 제81조 3항을 적용한다는 집행위 규정 제823/2000호(2000. 4. 19)는 공동서비스에 관한 정기선 부문에서의 수평적 협력협정에 적용된다. 집행위 규정 제823/2000호는 제81조의 1항의 금지조항이 두 개 이상의 선사(consortia) 간 협정에는 적용되지 않는다는 조건으로 제81조 3항에 따라 조건들을 규정하였다. 규정 제1419/2006호 도입으로 인한 변화에 따라 검토될 예정이다.

7) 본 지침은 사법재판소(Court of the Justice) 또는 유럽공동체 제1심재판소(Court of First Instance of the European Communities)에 의해 해석된 제81조에 저촉되지 않는다. 동 지침의 원

칙은 케이스별로 구체적인 상황에 적용될 것이다.

8) 집행위원회는 동 지침을 시행일부로 5년간 적용한다.

## 2. 해상운송서비스

### 2-1. 범 위

9) 정기선 서비스, 카보타지 및 부정기선 서비스는 규정 제1419/2006호에 의한 변화에 직접적으로 영향을 받는다.

10) 정기선 서비스는 특정지역 항만에 일반적으로 잘 알려진 항로로 정기적으로 컨테이너를 이용하여 화물을 운송함을 의미한다. 정기선 서비스의 기타 특징으로는 시간표와 운항일자가 미리 공표하고 화주가 서비스를 이용할 수 있게 하는 것이다. 규정 제4056/86호 제1항의 3호(a)에는 부정기선 서비스를 산적화물운송 또는 항해 또는 기간용선의 형태(기타 공급과 수요의 조건에 따라 건별로 운임이 자유로이 체결될 경우 비정기 또는 비공표 운항 스케줄의 형태 포함)로 1명 이상의 화주에게 전부 또는 일부 용선선박에 의해 운송되는 산화물운송으로 정의했다. 대부분의 경우 단일품목을 선적하여 비정기적으로 운송하는 것을 뜻한다. 카보타지는 EU 회원국의 2개 이상 항만을 연결하여 부정기선 및 정기선을 포함한 해상운송서비스를 제공하는 것을 의미한다.

### 2-2. 회원국간 교역효과

11) 제81조는 회원국간 교역에 영향을 끼칠 수 있는 모든 협정에 적용된다. 회원국간 교역에서의 효과를 얻기 위하여 일련의 객관적 법률 요소 또는 협정(agreement)이나 행위(conduct)가 직·간접적이며 실제적이거나 잠재적으로 회원국간 교역의 패턴에 영향을 끼칠 수 있다 예를 들어, 단일시장이라는 목표달성을 불가능하게 한다는 사실에 기초하여,

충분한 개연성을 가지고 무조건적으로 예견 가능해야 한다. 집행위는 동 지침상 유사교역이 제81조 및 제82조에 포함된 교역개념의 효과에 어떻게 적용될 것인지에 대한 조언을 내놓았다.

12) 정기선사 또는 풀 오퍼레이터(pool operators)에 의해 제공되는 서비스는 특성상 회원국 항만과 제3국을 연결하거나 2개 이상 회원국간 수출입에 관여하기 때문에 국제성을 띤다. 대부분의 경우 그러한 서비스는 운송시장(중계서비스 포함)에 영향을 미치기 때문에 회원국간 교역에 영향을 끼칠 가능성이 있다.

13) 회원국간 교역에 미치는 영향은 동 조약 81조에 규정된 경쟁에 관한 규칙의 이행에 대한 규정 제1/2003호의 제3조의 적용범위를 결정하기 때문에 카보타지와 특히 관련이 깊다. 그러한 서비스가 회원국간 교역에 미치는 영향의 정도는 반드시 케이스별로 평가되어야 한다.

### 2-3. 연계시장

14) 제81조의 경쟁에 관한 효과를 평가하기 위하여 관련 상품(products) 및 지정학적 시장(markets)을 정의할 필요가 있다. 시장을 정의하는 목적은 체계적인 방법으로 사업자가 직면한 경쟁에서의 제약(competitive constraints)을 확인함에 있다. 본 문제에 관한 지시는 EC 경쟁법하의 시장을 정의한 공고(Community Notice)에서 찾아볼 수 있다. 동 지시는 또한 해상운송서비스 관련 시장을 정의하였다.

15) 연관 상품시장이라 함은 상품의 특징, 가격 및 사용의도를 이유로 고객에 의해 교환될 수 있거나 대체가능한 모든 상품과 서비스로 의미한다. 지정학적 시장이라 함은 ①관련사업자가 상품과 서비스의 수요 및 공급에 관여한 지역 ②경쟁조건이 충분히 동질적인 지역 ③인접지역과는 경쟁조건이 확연히 다르기 때문에 동 지역과는 확연히 구분이 될



수 있는 지역을 뜻한다. 만약 고객이 심각한 추가비용 또는 추가위험이 발생하지 않는 동시에 상대가격이 단기간에 작은 폭으로 변화하는 것에 대응하여 다른 서비스 제공자로 교체할 수 있는 위치에 있다면 운송인은 시장에 대한 지배적인 조건에 현저한 영향을 끼쳐서는 아니 된다.

### 2-3-1. 정기선 시장

16) 컨테이너 정기선서비스는 집행위 결의 및 법원 판결에 의해 정기선서비스 시장으로 인식되어 왔다. 비록 몇 건의 케이스에서 어느 정도 이러한 서비스가 대체 가능하지만, 기타 운송수단은 정기선서비스 시장에 포함되지 않았다. 컨테이너로 운송되는 화물량만큼 타 운송수단에 의해 쉽사리 운송되지 않기 때문이다.

17) 해상으로 운송되어야만 하는 특정 상품별 시장의 범위를 좁혀 정의하는 것도 적절할 수 있다. 예를 들어, 상하기 쉬운 물건의 운송에는 냉동컨테이너를 사용하여야 하거나 냉동선에 의해 운송되어야 한다. 컨테이너선 대신에 일반화물선을 이용해야만 하는 예외적인 상황도 발생할 수 있지만, 지속적으로 그러한 상황이 벌어지지는 않을 것이다. 거의 대부분의 상품 카테고리화 컨테이너 용기에 의해 운송되는 상품의 이용자들을 고려해 본다면, 일반화물선은 컨테이너선박의 그 자리를 대신하지 못한다. 그래서 컨테이너선박에 의한 운송에 대해서는 대체재가 없다.

18) 해당 지정학적 시장이라 함은 일반적으로 항만과 관련된 지역이다. 유럽에서의 해운서비스를 고려한다면, 현재까지 지정학적 시장은 북유럽과 지중해의 항만으로 파악되어 왔다. 정기선 시장에 있어서 지중해 시장과 북유럽 시장은 별도의 시장이다.

### 2-3-2. 부정기선 시장

19) 집행위는 아직 제81조를 부정기선에 적용하지 않고 있다. 사업자는 다음의 사항을 고려할 것이다.

#### ▶ 수요측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

20) 개별 운송 요청의 '주요 조건(main terms)'은 부정기 서비스 시장의 정의에서부터 출발한다. 왜냐하면 '주요 조건'은 운송 요청의 기본요소를 통상적으로 확인할 것이기 때문이다. 운송서비스 이용자의 요구사항(needs)은 교섭가능과 교섭불능 요소로 구성될 것이다. 일단 확인되었다면, 주요 조건의 교섭가능 요소(예 선종 또는 선박 크기)는 이러한 구체적인 요소와 관련된 시장이 이전의 운송요건에 규정된 것보다 더욱 확대된다는 점을 나타낼 것이다.

21) 부정기선 서비스의 본질은 운송계약의 다양성 때문에 다를 수 있다. 따라서 수요측에서 기간용선, 항해용선, 장기운송계약 하에서 어떠한 서비스를 고려해야 하는지 확실히 할 필요가 있을 수 있다. 이러한 상황이 발생한다면 상기 언급한 계약은 동일한 시장에 포함된다고 할 수 있다.

#### ▶ 공급측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

22) 화물의 물리적이고 기술적인 요건과 선종은 공급적인 측면에서의 시장을 결정한다. 만약 한 척의 선박이 교섭가능한 비용으로 단기간에 기존에 운송하던 화물이 아닌 다른 화물을 운송할 수 있다면, 부정기선 서비스 제공자는 여러 화물 유형의 운송에 대해 우의를 점할 것이다. 그러한 상황에서 해당 시장은 한 가지 이상의 화물 유형으로 구성될 것이다.

23) 그러나 특별한 운송 서비스를 제공하기 위하여 기술적으로 특수 건조된 선박의 유형이 많다. 한 척의 특수선들이 다른 종류의 화물을 운송할 수 있겠지만 불이익을 보는 것이 일반적이다. 그래서 기타 시장에서 우위를 점하는 특수한 운송서비스를 제공하는 자의 능력은 제한될 수 있다.

24) 선종은 선박의 크기에 따라 소분류된다. 규모의 경제로 인한 공개시장조건은 화물량과 선박의 크기 간에 불일치가 발생하여 서비스를 제공할 경

우 경쟁력 있는 운임을 제시할 수 없을 것으로 보인다. 게다가 선박 크기의 대체 가능성은 항만과 운하에서 만재할수선의 제약을 받는다. 그래서 일반적으로, 상이한 선박 크기의 대체가능성은 각각의 선박사이즈가 별개의 해당 시장을 구성하는지의 여부 평가를 필요로 한다.

25) 또한, 부정기선에서의 선박 크기별로 대체재(선박)의 연쇄작용(Chains of substitution, 케이프사이즈 선박에 화물을 더 이상 선적할 수 없을 경우 파나막스급 선박이 대신 선적하는 경우)이 존재하는 것을 고려하여야 한다. 어떠한 부정기선 시장에서는 선박 크기로 구별된 선박들간의 대체가 불가능할 수도 있다(이로 인해 독립된 시장 형성이 된다는 의미). 그럼에도 불구하고 연쇄대체효과(Chain substitution effects)는 상기 독립시장에서의 운임가격설정에 영향을 미치므로 그러한 시장이 포함되어 더 확대된 시장정의로 해석된다.

26) 어떠한 부정기선 시장에서는 해당 시장을 평가할 때는 선박이 'captive capacity'로 간주될 수 있는지의 여부 검토가 반드시 필요하고 고려하지 않아도 된다.

27) 서비스제공자의 신뢰도, 보안, 안전 및 법적인 규제사항 등과 같은 추가 요소는 수요공급 측면에서의 대체가능성에 영향을 미칠 수 있다. EC 회원국의 수역에서의 이중선체유조선에 대한 요건이 그 예이다.

#### ▶ 지정학적 측면

28) 운송조건은 통상적으로 선적·하역 항만 또는 지역과 같은 지정학적 요소를 포함한다. 이러한 항만에서는 수요측면으로부터 관련 지정학적 시장의 정의에 대한 방향을 제시한다.

29) 부정기선 시장에서 항만은 일반적으로 공급측면에 있어서 대체가능하다. 왜냐하면 서비스는 정해지는 것이 아니라 특정 공급에 대한 반응이기

때문이다. 어떤 항만 또는 지역에서의 특정 선종에 대한 터미널 및 수심제한 또는 환경규제와 같은 선박의 이동성 제약에 의해 항만의 대체가능성이 제한받을 수 있다.

30) 관련 지정학적 시장의 도해(圖解, delineation)를 위하여 선박재배치, 공선행해 및 교역불균형은 고려되어야 한다. 어떠한 지정학적 시장은 항로(방향)를 기초로 정의될 수 있고 기후 조건 또는 수확 시기는 간헐적으로 특정화물의 운송 수요에 일시적으로 영향을 미칠 수 있다.

### 2-4. 시장점유율 산출

31) 정기선 시장에서 화물량과 수송량 데이터는 몇몇의 집행위 결의 및 법원 판결에서 시장점유율 산출의 기초가 되어 왔다.

32) 부정기선 시장에서 서비스제공자는 운송계약을 따내기 위해 경쟁한다. 다시 말해, 그들은 항해(voyages) 서비스를 판매한다. 관련 특정 서비스에 따라 다양한 데이터는 운항자(operators)에게 연간 시장 점유율을 계산할 수 있도록 할 수 있다. 예를 들어, (a) 항차 (b) 화물량 또는 특정화물의 전체 운송에서의 value share (c) 기간용선 시장에서의 점유율 (d) 계약에 관한 교섭(contract negotiations) 관련 데이터 (e) 선종 및 크기에 의한 관련 선대에서의 적취율 등이다.

## 3. 해상운송 부문에서의 수평적 협정

33) 협력협정은 해상운송 시장의 일반적인 특징이다. 이러한 협정이 실제 또는 잠재 경쟁자에 의해 발효되거나 경쟁요소에 악영향을 끼칠 수 있다는 것을 고려할 때, 사업자는 경쟁규칙 준수에 특히 신경을 써야 할 것이다. 해상운송과 같은 서비스 시장에서, 협정이 해당시장에서의 끼치는 영향 평가를 위해 운임가격, 운송비용, 서비스의 질, 운항빈도, 서비스의 차별성, 혁신, 마케팅 및 서비스의 상업화



와 같은 요소가 특히 관련성이 높다.

34) 기술 협정, 정보교환 및 풀 협정 문제는 이 가이드라인에서 정한 서비스와 특히 관련이 깊다.

### 3-1. 기술 협정

35) 기술 협정의 어떠한 유형들은 조약 제81조의 규정된 금지사항에 해당되지 않을 수도 있다. 왜냐하면 그 유형들은 경쟁을 한정하지 않기 때문이다. 예를 들어, 수평적 협정의 경우에는 기술적인 개선을 행하거나 기술적인 협력을 얻어내기 위하여 단일한 목표와 효과를 지향한다. 환경 보호 기준의 이행과 관련된 협정은 이 카테고리에 포함될 수 있다는 것을 역시 고려해야 한다. 운임가격, 적재능력, 또는 기타 경쟁 요소와 관련된 경쟁자간 협정은 이 카테고리에 포함되지 않을 것이다.

### 3-2. 정기선사 부문에서 경쟁자간 정보교환

36) 정보교환시스템은 사업자끼리 정보 교환 또는 정보를 합의한 형태와 시기에 참여자에게 제공하기 전 정보수집 등의 절차를 대행하는 자에게 정보를 제공하는 것을 바탕으로 한 협정(agreements)을 수반한다.

37) 통계 자료와 일반 시장정보가 결집, 교환 및 발간되는 것은 타 산업에서 늘 상 벌어지고 있는 관행이다. 이렇게 발간된 시장정보는 시장투명성 및 고객의 지식을 향상시키는 유용한 수단이며, 효율성 증대를 기할 수 있다. 하지만 상업적으로 민감하고 산업화된 시장 데이터의 교환은 조약의 제81조를 위반할 가능성이 있다. 이 가이드라인은 정기선 서비스 제공자에게 그러한 정보교환이 경쟁규칙에 위반되는지의 여부를 평가할 때 도움을 주기 위함이다.

38) 정기선 부문에서 콘소시아에 참여하는 선박회사간 정보교환이 조약 제81조에 해당되지 않는다면, 그러한 정보교환이 정기선운송 서비스의 '공동 운항' 과 규칙 제823/2000의 포괄면제에 의한 '협

력에 관한 기타 형태'에 보조적이고 필요한 정도까지 인정된다. 또는 조약 제81조를 기초로 하여 정보교환이 정당할 경우에는 포괄면제와 상관없이 포괄면제의 범위 밖의 정보교환도 인정된다.

#### 3-2-1. 일 반

39) EU 경쟁법하의 정보교환시스템 평가 시, 다음의 구별이 확실히 정해져야 한다.

40) 정보교환은 반 독점경쟁 관행의 이행을 위한 촉진 메커니즘일 수 있다. 카르텔을 감시하는 기능이 있기 때문이다. 만약 정보교환이 반 독점경쟁 관행의 보조적인 역할을 수행한다면 정보교환에 대한 평가는 그 관행과 연계하여 반드시 수행되어야 한다. 이 가이드라인에는 그러한 정보교환에 대해 기술되지 않았다.

41) 그러나 정보교환은 본래적으로 조약 제81조를 위반할 수도 있다. 정보교환이 사업자간 경쟁이 제한된 결과로 시장 운영(operation of the market)에 있어서 불확실성을 줄이거나 제거할 때 이러한 상황이 발생한다.

42) 진정한 의미의 경쟁시장이 형성된 경우 교역 당사자간 투명성은 공급자간에 경쟁을 심화시킬 가능성이 있다. 더군다나 판례법에 따르면 조약 제81조는 사업자로 하여금 경쟁자의 기존 또는 예상 행위에 대하여 스스로가 재치 있게 적응을 하도록 방해하지 않는다.

43) 하지만 모든 시장참가자(economic operator)는 자율적으로 시장에서 자신이 추구하는 정책을 결정해야만 한다. 그래서 사업자는 경쟁자의 행위에 영향을 끼치거나 또는 (의도된) 행위를 밝히는 기타 오퍼레이터와 직·간접적으로 계약을 해서는 아니 된다. 단, 상품의 성질 또는 서비스, 크기(size)와 사업자 수 및 시장의 볼륨을 고려하여 이러한 계약의 목표 또는 효과가 해당 시장의 기존 요건에 상응하지 않는 경쟁조건을 낳아야 한다.

44) 유럽공동체 법원의 판례법에는 정보교환의 효과를 검토할 때 일반적인 지시가 규정되어 있다. 법원은 이미 경쟁이 상당히 줄어들어 과점시장에서 기타 공급자와 고객들을 제외하고 주요 경쟁자간에 자주 개별적인 세일즈에 관한 정확한 정보를 교환하는 것은 교역당사자간에 존재하는 경쟁을 실질적으로 훼손할 가능성이 있다고 보고 있다. 그러한 여건에서 정기적으로 시장 운영에 관한 정보 공유는 간헐적으로 모든 경쟁자에게 마켓포지션과 다양한 개별 경쟁자의 전략을 노출시키는 효과가 있다는 것을 찾아냈다. 아울러 사법재판소는 시장에서의 경쟁이 심화되지 않고 경쟁자들간 논의과정에서의 압박(pressure)으로 작용하여 사업자가 자율적으로 결정을 내리는 경우가 줄어들 때 정보교환시스템이 경쟁규칙을 위반할 수 있다는 것을 찾아냈다. 반대로 사법재판소는 경쟁자의 미래 성향에 관한 사업상 불확실성을 줄이지 못하는 분기별 운임가격 공표 시스템은 조약 제81조를 위반하지 않는다는 것을 발견했다.

45) 정보교환의 실제적 또는 잠재적 효과는 케이스별로 고려되어야만 한다. 그 이유로는 평가(assessment)의 결과는 각각의 케이스의 특징적인 요소들(factors)의 결합에 좌우되기 때문이다. 교환(exchange)이 이루어지는 시장구조(structure of the market)와 정보교환의 특징(characteristics)은 집행위가 정보교환에 대해 평가를 할 때 주요한 두 가지 요소이다. 아울러 그러한 평가는 정보교환 협정이 없는 경쟁상황과 비교하여 정보교환이 가질 수 있는 잠재적 효과를 반드시 고려해야만 한다. 조약 제81조에 의거, 교환은 경쟁요소에 대하여 악영향을 끼친다.

46) 아래의 지시는 조약 제81조하 경쟁제한(restriction of competition)의 분석과 관련이 있다. 제81조 제3항의 적용에 대한 지시는 공지사항(general notice)에서 찾아볼 수 있다.

### 3-2-2. 시장 구조

47) 집중정도(level of concentration)와 해당시장에 대한 수요공급 구조는 교환이 조약 제81조 1항의 범위에 속하는지의 여부를 판단할 때 주요한 이슈가 된다.

48) 집중 정도는 과점시장과 특히 관련이 깊다. 집중화된 과점시장에 대하여 제한적으로 영향을 끼칠 가능성이 있으며 덜 집중화된 시장에서 대해서는 지속적으로 끼칠 가능성이 있다. 집중화된 시장에서의 투명성은 아마도 회사 간 상호의존을 강화시킬 것이고 경쟁의 심화를 경감시킬 것이다.

49) 또한 수요공급 구조는 중요하다. 특히, 경쟁 운항자의 수, 운항자가 점유한 시장의 균형 및 안정성, 경쟁자간 구조적 연계가 있다. 집행위 역시 서비스의 동질성과 시장에서의 투명성과 같은 기타 요소를 분석할 수 있다.

### 3-2-3. 교환된 정보의 특징

50) 공공연하게 이루어지는 정보교환은 조약 제81조에 위반되지 않는다. 그러나 상업적으로 민감한 결합정보(combined information)와 잠재적으로 경쟁을 제한할 수 있는 교환행위를 가능토록 하는 기타정보를 이용하여, 정보교환이 공적으로 이용가능한 정보를 향상시키고 결합되도록 하는 것이 중요하다.

51) 운임가격, 적재용량 또는 운임원가와 같이 예전에 중요했으며 경쟁요소와 관련된 정보는 상업적으로 민감(commercially sensitive)하다고 볼 수 있을 것이다. 경쟁자간 그러한 데이터 교환은 상업적으로 덜 민감한 정보의 교환보다는 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다.

52) 정보는 개별적(individual) 또는 통합적(aggregated)일 수 있다. 개별 데이터는 지정 또는 확인된 사업자와 관계가 있다. 통합 데이터는 상당수의 개별 사업자로부터 데이터를 결합한 것이어서



각각의 데이터 확인은 불가능하다. 경쟁자간에 개별적으로 정보를 교환하는 것이 상업적으로 민감한 데이터일 경우 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다. 원칙적으로 통합 정보의 교환은 조약 제81조의 범위에 포함되지 않는다. 집행위는 통합의 정도에 대하여 특히나 관심을 둘 것이다. 정보는 사업자로 하여금 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 알 수 있도록 하기 위함이어서 쪼개어 질 수는 없다.

53) 데이터가 생성된 시기(age of the data)와 데이터와 관련된 기간(period to which it relates) 역시 중요한 두 가지 요소이다. 데이터는 과거, 현재 및 미래의 것일 수 있다. 과거 정보의 교환은 통상적으로 조약 제81조의 범위에 포함되는 것으로 간주된다. 왜냐하면 사업자의 미래 행위에 대하여 직접적으로 영향을 끼칠 수는 없기 때문이다. 과거의 사례를 보면, 집행위는 1년 이상 경과된 정보에 대해서는 과거 정보로, 1년 미만의 정보는 최신 정보로 간주해 왔다. 데이터가 해당시장에서 얼마나 진부한지를 고려하여, 과거 또는 최신 정보의 본질이 융통성을 발휘하여 평가되어야 한다. 미래 정보는 시장이 어떻게 변화할 것인가에 대한 사업자의 전망과 관련이 있거나 사업자가 해당시장에서 이행할 전략과 관련이 있다. 미래 데이터 교환은 특히 운임가격 또는 아웃풋과 관련이 있을 경우 문제가 될 가능성이 있다. 아마도 사업자가 시장에 적용시킬 사업상의 전략을 노출시킬 것이다. 그렇게 함으로써, 교환과 관련된 당사자간에 경쟁관계를 분명히 완화할 것이다. 결과적으로 잠재적으로 경쟁을 제한한다.

54) 교환 빈도(frequency of the exchange) 역시 고려되어야 한다. 데이터 교환 빈도가 높을수록 경쟁자가 반응하는 속도가 더 빨라진다. 이는 출혈 경쟁을 심화시키며 중국에는 시장에 대한 경쟁 행동(competitive actions)을 위해 인센티브를 낮춘다. 일명 숨겨진 경쟁이 제한될 수 있다.

55) 예를 들어, 정기선 시장에서 비록 개별 데이터라 할지라도 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 경쟁을 제한할 가능성이 없다. 천연자면, 데이터가 고려될 수 있는지의 여부는 데이터가 해당시장에 대해 끼치는 영향에 의해 반드시 결정되어야 한다. 데이터가 개별적인 것이 아닌 통합적인 것일 경우 과거 데이터로 변하는 시점이 짧아질 가능성이 있다. 데이터가 개별운송계약(individual shippers' or carriers' transactions)이 직접적인지 간접적인지 확인할 수 없는 적당한 수준으로 통합됐을 경우 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 마찬가지로 경쟁의 제한요건이 될 가능성이 없다.

56) 반대로 비록 통합형태이긴 하나, 공적으로 이용가능한 데이터를 사용하지 않은 적재용량 예측의 교환(특히 집중화된 시장에서)에 대한 평가시 주의가 요구된다. 정기선 시장에서는 적재용량 데이터가 경쟁행위를 조절하는 주요 지표이며 운임가격에 직접적으로 영향을 미친다. 품목별 교역량을 나타내는 통합 적재용량 예측은 몇몇의 또는 모든 운송인에 의해서 통상적인 정책(common policy)으로 채택되고 상기 경쟁 운임가격으로 서비스를 제공할 경우에만 독점적일 수 있다. 아울러 데이터 쪼갬의 위험성이 존재한다. 그 이유로는 정기선사의 개별적인 공표(announcement)와 결합되기 때문이다. 이는 사업자들로 하여금 마켓포지션과 경쟁자에 대한 전략 수립에 도움을 줄 것이다.

57) 정기선 시장에서의 운임지수는 컨테이너 운송의 평균운임 가격동락을 나타낸다. 통합 운임데이터를 기초로 한 운임지수는 조약 제81조를 위반할 가능성은 없다. 단, 사업자가 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 확인할 수 있도록 정보가 쪼개져서는 안 될 정도의 수준으로 정보가 통합될 경우에 한한다. 해당시장에 대하여 가능한 운임지표의 영향을 평가할 때, 데이터의 통합 정도, 예전에

차지하던 중요성 또는 최근의 영향 정도 및 운임지수 발표 빈도에 대하여 주의가 필요하다. 뿐만 아니라 어떠한 정보교환체제 전체의 모든 개별요소를 평가하는 것 역시 중요하다. 예컨대, 선복정보와 운임지수간의 정보교환의 경우 잠재적인 파급효과를 고려하여야 한다.

58) 경쟁을 제한하는 선사간 정보교환은 그럼에도 불구하고 나은 투자계획과 선복량의 적절한 이용과 같이 효율성을 배가할 것이다. 이러한 이점은 고객에게 전달되어야만 하고 조약 제81조에 규정된 정보교환의 독점적인 영향을 상쇄시킬 것이다. 이러한 문맥상 고객은 제한적인 협정에 의해 발생되는 이익의 공정한 분배를 획득해야 한다는 조약 제81조의 한 조건을 상기해야 한다. 조약 제81조에 규정된 4가지 요건 모두를 충족시킨다면, 조약 제81조의 금지규정은 적용되지 않을 것이다.

### 3-2-4. 정보와 산업구조의 효용성

59. 정보에 대하여 고객들의 공유가 늘어날수록 문제가 일어날 소지가 줄어든다. 시장 투명성이 오직 공급자의 이익을 위해서만 개선된다면, 고객이 '숨겨진 경쟁'에서 유발되는 이점을 획득할 가능성을 박탈하는 것일 수 있다. 공급자간 교환은 오직 진입장벽만을 형성하는 것일 수 있다.

60) 예를 들어, 정기선 시장에서는 운송자가 교환당사자간 라이벌 체제를 없앨 경우 최신 상세 데이터가 조약 제81조 1항을 위반하는지 논의하기 위해 회의를 개최한다. 이 경우 교환에 참가한 자들은 제 81조 3항의 4가지 요건을 충족하는 지에 대해 증명해야만 할 것이다. 이런 상황은 정기선사동맹(trade association) 내에서 행해지는 합법(공적으로 이용가능한 정보에 기초 또는 기술 및 환경 기준을 준수한 경우)한 논의와는 성격이 다르다.

### 3-3. 부정기선 시장에서의 풀 협정

61) 부정기선 부문에서의 수평적 협력 형태는 해

운 풀(shipping pool)이다. 풀에 대한 표준 모델은 없다. 그러나 아래와 같이 상이하게 세분화된 시장에서는 모든 풀에 나타나는 몇 가지 특징이 있다.

62) 표준적인 해운 풀은 (소유권이 다른) 상당수의 유사 선박으로 구성되며 단일한 경영자에 의해 운영된다. 풀 관리자는 통상적으로 마케팅활동, 운임 협상 및 수입과 운항원가 계산, 영업활동을 담당하고 선박소유자를 대표하는 이사회의 지시 하에 활동한다. 각 선주에게는 선박의 기술적 운영에 있어서 선박 안전, 선원, 유지 및 보수와 같은 책임이 있다. 비록 공동으로 풀 서비스가 판매되지만 회원 개개가 서비스를 제공한다.

63) 표준적인 해운 풀의 주요 특징은 공동 생산의 몇 가지 특징을 지닌 공동 판매이다. 공동 판매에 대한 지시와 수평적 협력협정에 관한 조약 제81조의 적용에 대하여 집행위 지침의 공동생산과 상호 관련이 있다. 하지만 풀에 관한 특징에서의 차이를 고려해 보자면 각각의 풀은 조약 제81조에 해당되는지의 여부 결정을 위해서 특히 조약 제81조의 3항의 네 가지 요건에 해당되는지 여부 결정을 위해서 케이스별로 분석이 되어야만 한다.

64) 이사회 규칙 제139/2004호의 범위에 해당되는 풀은 규칙 제1419/2006호에 의한 개정사항에 의해 직접적으로 영향을 받지 않는다. 왜냐하면 풀은 자발적인 경제주체(이사회 규칙 제139/2004호 참조)로서의 모든 기능을 다하는 공동기업으로 설립되기 때문이다. 관련 이슈에 관련된 지시는 특히 사업자간 경쟁 조절에 관한 이사회 규칙 제139/2004호 하의 집행위 통합 판결 고시(Commission Consolidated Jurisdiction Notice)에서 찾아볼 수 있다. 그러한 풀이 각자의 모기업의 경쟁행위를 협력하는 목적으로 삼거나 결과로 나타난다면 그러한 협력은 풀 운영이 공동시장에 부합되던지 간에 조약 제81조 1항 및 3항의 기준에 따라 평가되어야 한다.





### 3-3-1. 조약 제81조 1항에 해당되지 않는 풀

65) 풀에 참가하는 회사가 실제적으로나 잠재적으로 경쟁관계가 아니거나, 또는 경쟁관계에 있더라도 풀 협정상의 서비스를 개별적으로 공급하는 것이 도저히 불가능하다면, 그 풀 협정은 조약 제81조 제1항에서 금하고 있는 사항에 포함되지 않는다. 예컨대, 수송능력이 부족한 둘 또는 그 이상의 선주가 풀을 형성하되 다른 목적 없이 오직 장기운송계약에 입찰하고자 할 경우가 이런 경우에 해당된다. 개별 선주가 입찰에 참여할 수 없는 장기운송계약에 있어서, 그러나 현실에 있어서 풀에 참가하는 모든 선박이 계약에 따른 장기운송에 투입되지 않을 때 이윤극대화의 기회를 잃게 되고 풀을 구성하는 본래 목적의 소멸로 이어지게 된다.

66) 풀의 활동이 회원국간의 교역에 미치는 영향이 미미하여 경쟁 수준을 나타내는 관련 요소에 미치는 바가 없다면, 그러한 풀은 조약 제81조 제1항에 해당되지 않는다. 상기 두 번째 판단의 근거에는 가격담합과 공동마케팅 관련 조항을 포함할 수 없다. 회원국간의 교역에 미치는 영향이라는 첫 번째 판단근거에 관해서는 풀이 제공하는 운송서비스의 특성을 고려해야 한다.

### 3-3-2. 조약 제81조 1항에 일반적으로 포함되는 풀

67) 경쟁자간 풀 협정은 가격담합, 생산제한 또는 시장(또는 고객) 공유를 이용하여 경쟁을 제한할 경우 조약 제81조에 포함될 것이다. 가격담합을 포함한 경쟁자간 협정은 당사자의 시장에서의 영향력과는 상관없이 항상 조약 제81조 1항에 포함될 것이다.

### 3-3-3. 조약 제81조 1항에 포함될 수도 있는 풀

68) 풀 협정이 경쟁을 제한하지 않는 경우 해당시장에 대하여 미치는 영향 분석이 필요하다. 어떠한

협정은 운임가격, 운항원가, 서비스의 차별성, 서비스의 질 및 혁신과 같이 시장에서의 경쟁 요소에 악영향을 명백히 끼칠 경우 조약 제81조 1항에 해당된다. 협정은 체결당사자간 또는 체결당사자와 제3자간의 경쟁관계를 약화시킴으로써 효과를 볼 수 있다.

69) 시장에 대해 부정적인 영향을 끼칠 수 있는 풀의 역량은 협정의 취지, 해당시장에서의 구조적 요소와 함께 당사자들의 시장지배력을 고려한 경영 환경에 의존한다. 풀 협정이 직접적으로 협력에 영향을 미치는 시장과 밀접히 관련된 인접 시장에서의 당사자들 행위에 영향을 미치는지의 여부가 반드시 고려되어야 한다. 예컨대, 자동차운반 시장을 주요 시장으로 하는 풀의 참가자가 동시에 로로선을 운항하는 경우가 이런 경우에 해당될 것이다.

70) 협정의 본질과 관련해서는 풀 참가자는 풀 이외의 동일한 시장에서 활동을 금하는 조항이 포함되는지의 여부와 (풀의 사업 정책과 관련하여 풀 밖에서의 동일시장에서 풀 참가자의 경쟁행위에 부적절하게 영향을 미칠 수 있는) 교환의 상업적 민감 정도에 대하여 신중해야 한다. 전문경영자 고용기간 또는 풀 참가자, 원가, 수익 분배와 같이 풀 사이의 어떠한 연관성이라도 고려되어야 한다.

71) 해당시장에서의 구조적 요소와 관련해서는 만약 풀이 시장에 대하여 점유하는 것이 신통치 않다면 제한적인 영향을 끼칠 가능성이 없다. 시장 밀집도, 시장 내에서의 위치, 경쟁자의 수, 시간초과 시 시장점유율의 안정, 풀에서의 복수 회원, 시장진입장벽, 진입가능성, 시장투명성, 운송이용자의 구매효율, 서비스의 본질(예를 들어, 동종 서비스냐 이종 서비스냐)은 해당시장에서의 풀의 영향력을 평가시 추가적인 요소로서 고려되어야 한다.

### 3-3-4. 조약 제81조 3항의 적용가능성

72) 풀이 조약 제81조 1항에 해당될 경우 조약 81

조 3항의 네 가지 요건을 충족하는지 따져 보아야 한다. 다음의 사항들을 증명하는 것은 사업자들의 몫이다.

(a) 풀은 운송서비스의 질을 개선하거나 기술적 또는 경제적인 진보를 촉진한다. 풀이 효율을 창출한다는 것을 반드시 보여야 한다. 그 효율은 본래 경쟁의 한 부분으로서 원가를 줄이는 것이 아니라 경제활동의 통합으로부터 창출되어야만 한다. 투자와 기술적인 측면에서 당사자의 기여 정도가 재고되어야 한다.

(b) 위 (a)에서 언급된 경제적 효율은 풀 참가자 뿐만 아니라 고객에게 경쟁을 제한함으로써 발생되는 손실에 대하여 고객에게 보상해야한다는 점에서 이익을 제공해야 한다.

(c) 유사한 이익을 얻기 위한 덜 제한적인 방법은 없다.

(d) 풀은 해당 서비스의 상당한 부분에 대하여 경쟁을 배제할 가능성을 열어 두어서는 아니 된다.

한편, 동 지침의 핵심규정인 해상운송에 관한 EC 조약 제81조 및 제82조는 다음과 같다.

[제81조] 1. 다음은 공개 시장과 합치되지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있고 경쟁의 왜곡이나 규제의 회피를 목적으로 하거나 그 결과를 초래하는 사업자간 모든 협정, 사업자 단체의 결의 및 관행 그리고 특히 다음의 사항을 금지한다.

(a) 직·간접적으로 구매 가격, 판매 가격 또는 기타 교역조건 설정

(b) 생산, 시장, 기술 개발 또는 투자 제한

(c) 시장 점유 또는 공급의 원천

(d) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(e) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약

2. 이 조항에 의거 금지된 어떠한 협정 또는 결의는 자동적으로 무효이다.

3. 그러나 상기 단락 1의 조항은 다음의 경우에 한해 적용하지 아니 한다.

④ 어떠한 협정 또는 사업자간 협정 카테고리

⑤ 어떠한 결의 또는 사업자 단체의 결의 카테고리

⑥ 합의된 관행 또는 합의된 관행 카테고리

위의 항목들은 상품의 생산 또는 분배 개선에 기여하거나 기술적 또는 경제적인 진전을 촉진하는데 기여한다. 단 고객에게 이익을 공정하게 점유하도록 하고 다음의 항목을 행해서는 아니 된다.

(a) 목적 달성을 위해 필수적이지 않은 관련 규제를 사업자에게 부과하는 행위

(b) 해당 상품의 상당한 부분에 대하여 경쟁 배제 가능성을 사업자에게 부여하는 행위

[제82조] 공개시장에서 우월적인 위치에 있는 한 명 이상의 사업자에 의한 어떠한 남용이라도 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있기 때문에 공개시장의 의미에 합치하지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 특히 그러한 남용은 다음과 같다.

(a) 불공정한 구매가격 또는 판매가격 또는 불공정한 교역조건의 직·간접적인 강요

(b) 고객의 불이익을 초래하는 생산, 시세 또는 기술개발 제한

(c) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(d) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약

## 고려해운

2년 연속 무사고, 무재해 달성

고려해운(대표 박정석)이 선박의 안전 운항으로 최근 2년 연속 무사고, 무재해를 달성했다.

이를 기념하여 고려해운은 10월 18일에 부산사 무소에서 축하 행사를 가졌으며 박정석사장이 참석하여 해상직원들의 노고를 격려했다.

고려해운 관계자는 “고객에게 최상의 서비스를 제공하고 운항 스케줄의 정확성을 유지하기 위해 항상 선박을 최상의 조건으로 안전운항을 해오고 있으며 이러한 노력이 아무런 인명사고나 재산사고가 없는 좋은 결과를 가져왔다”고 말했다.

고려해운의 무사고, 무재해 운항은 업계의 모범적인 사례로 고객들에게 서비스의 신뢰성을 한층 높일 수 있게 될 것으로 기대된다.

## C&라인

중동 서비스 개시

C&라인(대표 유해기)은 10월28일부터 코파칸-제벨알리-카라치를 연결하는 중동지역 서비스를 개시했다. 동남아해운은 사명을 C&라인으로 변경했다.

고객의 요구를 충족시키는 다양한 서비스 확충의 일환으로 개설된 중동지역 서비스의 기항지는 부산을 기점으로 하여 상하이-치완-싱가포르-코파칸-제벨알리-카라치-싱가포르-치완 순이다.

이에 앞서 C&라인의 전신인 동남아해운은 지난 8월31일 본사 대회의실에서 임시주주총회를 개최하고, 동남아해운이 발행할 주식수의 증액 및 2004년 이후 지속된 ‘적자회사’라는 나쁜 이

미지에서 탈피하고, C&그룹의 일원으로서 새로운 이미지 구축 및 world-wide 해운선사로서의 도약에 적합한 ‘C&라인’으로 사명을 변경하는 안전을 주주 대다수의 찬성으로 가결했다.

## C&해운

8만1,000톤급 벌크선 발주

C&해운(대표 임갑표 부회장)이 계열사인 C&중공업에 8만1,000톤급 벌크선을 발주했다. C&그룹 계열사인 C&중공업은 그룹 관계사인 C&해운으로부터 약 4,900만달러 규모(미화기준)의 선박 1척을 수주했다고 22일 밝혔다.

C&중공업이 C&해운으로부터 수주한 8만1,000톤급 벌크선은 2009년말께 인도된다.

이로써 C&중공업은 그동안 그리스, 대만, 이탈리아의 선주사로부터 수주하는 등 지금까지 총 15억 5000만달러 규모의 선박 30척(옵션 4척포함)을 수주하게 되었다.

C&그룹 고위관계자는 이번 계열사인 C&해운과의 신규선박수주와 관련 “그룹내 해운물류선사와 조선계열사간의 시너지 효과를 창출하는 첫번째 수·발주이다”며 “앞으로도 해운물류 및 조선시장의 경기동향을 감안해 그룹내 시너지 효과 극대화에 노력할 방침”이라고 말했다.

C&그룹은 오는 2015년까지 해운물류사업분야에서 자사선 100척 확보를 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

C&중공업은 이와함께 최근 관계당국으로부터 목포 삼진공단내 제1조선소 사업부지 확충 인·허가를 획득하고 해수면 매립작업에 착수했다.

C&중공업은 사업장 확충등을 통해 삼진공단내 제1조선소의 연간 12척 건조능력(8만1,000톤급 기준)을 최대 24척으로 배증시킬 방침이다.



## KSS해운

증권거래소에 상장



KSS해운(대표 윤장희)이 상장을 위해 주식 공모 청약 마감한 결과 205.14대 1를 기록했다. 이로써 KSS해운은 순조롭게 10월 26일 상장하게 됐다.

KSS해운은 지난 10월 17일부터 18일까지 기명식 보통주를 청약했으며 규모는 신주모집 16만 1120주와 구주매출 1만 2774주를 합한 총 17만 3894주로, 이중 우리사주로 총 주식의 20%인 3만 4779주가 우선 배정되었고, 나머지 13만 9115주중 3만 4779주(20.0%)는 일반 청약자에게 공모되었고 나머지 10만 4336주(60.0%)는 기관 투자자에게 배정되어 공모됐다.

일반공모 첫날인 17일 청약 경쟁률은 6.43대 1을 기록해 좋은 출발을 보였으며 18일까지 최종결과 공모금액 113억원(3만4779주)에 2,318억원(713만 4520주)이 몰려 205.14 대 1의 경쟁률을 기록했다.

이번 공모를 통해 KSS해운은 발행제비용을 제외하고 총 109억1,571만원을 얻게 되었으며, KSS해운은 주식 청약을 통해 얻어진 자금을 케미칼 탱커선 2척(6,500DWT 및 3,850DWT)을 취득에 주로 사용할 계획이다.

3,850DWT의 케미칼 탱커는 일본에서 신조하는 방식으로 취득하고, 6,500DWT 케미칼 탱커는 중고시장에서 약 5년 정도의 선령을 가진 선박을 확보할 예정이다.

## STX팬오션

중국과 인도 연결하는 항로개설

STX팬오션(대표 이종철)이 중국과 인도를 연결하는 새로운 컨테이너 서비스를 개설했다.

STX팬오션은 10월15일부터 세계 유수 해운선사인 대만 에버그린(세계4위), 양밍 라인(세계 15위) 등과 공동으로 1500TEU급 5척을 투입, 중국-인도지역 서비스를 개시했다고 최근 밝혔다.

CSI(China Straits India)로 명명된 이번 노선은 세계에서 컨테이너 물동량이 가장 급증하고 있는 중국과 인도 지역을 환적 없이 직기항으로 운항함으로써 신속하고 안전한 운송에 대한 하주의 니즈를 충족시켜 줄 것으로 기대를 모으고 있다.

특히, 전 세계에 걸쳐 컨테이너 서비스망을 구축하고 있는 에버그린 등과 공동 운항함으로써 효과적인 신규 시장 확보는 물론 최적화된 고객서비스가 가능할 것으로 전망된다.

국내 최대 벌크선사인 STX팬오션은 최근 사업다각화의 일환으로 컨테이너 사업에 대한 투자를 확대하고 있다. 현재 총 29개의 항로를 운항중인 STX팬오션은 이번 중국-인도 직항 서비스에 이어 연내 2,500TEU급 5척이 투입되는 한국-중동 직기항 서비스에 참여함으로써 아시아 권역 서비스망을 확충할 계획이다.

STX팬오션 관계자는 “2005년 컨테이너선 사업을 신성장 전략사업으로 채택한 이후 매년 100% 이상의 매출 증가세를 보여주고 있다”고 밝히고, 선대확충과 해외 네트워크 및 서비스망 확대 등을 통해 컨테이너선 사업 비중을 지속적으로 확대해 나가겠다고 말했다.

이 서비스의 기항지는 상해-닝보-홍콩-싱가폴-나바샤바-콜롬보-싱가폴-파시르구당(말레이시아)-람차방(태국)-홍콩-상해이다.





## 태영상선

일본 콘솔서비스 제공

태영상선(대표 박영안)은 PGI와 공동으로 인천항 발 일본 주요지역을 잇는 콘솔 서비스를 개시했다.

인천항과 도쿄, 요코하마 등 일본 주요 항만간 정기컨테이너 항로를 운영하고 있는 국적선사인 태영상선은 LCL 카고 전문 운송업체인 (주)피지아이와의 업무 제휴를 통해 지난 9월17일부터 인천항 출발 일본행 콘솔 서비스(Consolidation Service)를 제공하고 있다.

인천항에서 처음 제공되는 이번 서비스는 일본과 무역을 하는 수도권의 중소형 화주들에게 물류비 절감에 큰 도움이 될 것으로 보인다. 특히 LCL 카고의 일본 수출을 위해 부산으로 화물을 보내야했던 사업자들은 인천항을 이용할 경우 상당한 효과를 거둘 것으로 보인다.

태영상선과 피지아이는 인천항 내항 2부두에 위치한 우련통운의 CFS(Container Freight Station)를 화물 작업기지로 하여 현재 주 3항차 서비스를 제공하고 있다. 매주 수요일과 토요일에는 인천-도쿄-나고야-요코하마 항로를, 매주 일요일에는 인천-고베-오사카 항로를 서비스한다.

한편, 태영상선은 10월1일자로 2007년도 하반기 직원 정기 승진 인사를 단행했다.

△과장 : 방명환(인천사무소) △대리 : 정영란(경영기획팀) △계장 : 김수현(경영기획팀), 최정희(재래선영업팀) △6급 : 강은경(인천사무소)

## (주)한진

통관취급법인 면허 취득

(주)한진(대표 이원영)은 통관취급법인 면허를 취



득해 10월15일부터 수출입화물에 대한 통관 업무를 개시했다.

이에 따라 한진은 고객 및 화주에게 수출입 물품의 통관 규정에 대한 사전 정보를 제공하는 등 차별화된 수출입 물류 서비스를 제공할 것으로 예상된다.

한진 관계자는 “사업 초기에는 국제택배, 항공포위딩 부문 통관 수행 안정화에 역점을 둘 것”이라며 향후 포장이사, 글로벌 3자물류, 해상특송 부문으로 확대할 계획이라고 말했다.

한편, 한진은 10월18일, 19일 양일간 대전종합터미널에서 각 지점 교통안전 담당자를 대상으로 안전교육을 실시했다. 이번 안전교육에서는 사고 사례 및 사고 처리 방법, 심폐소생술 및 교통사고 발생시 응급대처 방법 등의 교육이 실시되었으며, 점소별 교통사고 현황 분석을 통해 전직원이 무사고 운동 정착을 다짐하는 자리가 되었다.

## 한진해운

미 동부지역 전용터미널 설립

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 미국 동부지역에 최첨단 전용터미널을 설립한다.

한진해운과 잭슨빌 항만청은 10월18일 오후 5시 한진해운 본사에서 ‘한진해운 잭슨빌 전용터미널



(Hanjin Shipping Jacksonville Container Terminal) 설립을 위한 MOU(양해각서)를 교환했다.

이번 MOU 체결에는 '존 페이톤(John Peyton)' 잭슨빌 시장이 프레드릭 페린(Frederick R. Ferrin) 잭슨빌 항만청장과 함께 직접 참석하여 박정원 사장과 본 MOU에 서명하였다. 미국 동부의 플로리다주 잭슨빌항에 위치할 한진해운 전용터미널은 2개 선석이 구축되어 연간 약 100만 TEU의 물량 처리를 목표로 하고 있으며, 2011년에 개장할 예정이다.

금번 MOU 체결에 대해 박정원 사장은 "2015년 완공 예정인 파나마 운하 확장과 선대 대형화 추세에 따라 미국 동부지역의 전략적 물류기지 확보 필요성이 대두되었다"며, "미 서해안 3개 전용터미널에 추가하여 미국 동부지역에 전용터미널 설립함으로써, 미국 동안지역에 보다 안정적인 선석을 확보함은 물론 카리브해(Caribbean Sea) 지역 신규 시장 개척을 위한 해상물류 허브(Hub)를 구축하게 되어 향후 물류비용 절감, 운항 정시성 제고에 따른 고객 서비스 향상을 꾀하는 동시에 타 해운회사의 물량을 유치하여 터미널 운영 수익도 창출하는 등 다각적인 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대한다"고 밝혔다.

한편, 한진해운은 현재 총 11개의 전용터미널(국내 4개와 해외 7개)을 운영하고 있으며, 작년 12월

에 네덜란드 로테르담 전용터미널 그리고 올해 3월에는 베트남 터미널 개발을 위한 MOU를 각각 체결하였으며, 향후 중국을 포함한 아시아 지역과 지중해 등 유럽지역에 전용터미널 확대를 지속적으로 검토해 나갈 방침이다.

잭슨빌(Jacksonville) 전용터미널 개발계획에 따르면, 선석길이는 750m(2개선석)에 총면적은 약 170에이커(약 68만평방미터)이며, 컨테이너화물 처리능력은 100만TEU 수준이다. 이 터미널은 오는 2011년 초 개장목표로 건설된다.

잭슨빌(Jacksonville)은 미국내 14번째로 큰 도시로 플로리다(Florida)주 북동부 두볼시(Duval County)에 위치, 대서양에 접한 심수항과 철도망을 보유한 교통의 요지이다.

한편, 한진해운의 전용터미널은 총 11개로 국내에 4개(감천, 감만, 광양, 평택), 해외에 7개가 있다. 해외터미널의 경우 미국의 롱비치(Long Beach, 오클랜드(Oakland), 시애틀(Seattle), 일본의 도쿄(Tokyo), 오사카(Osaka), 대만의 카오슝(Kaohsiung), 벨기에의 안트워프(Antwerp) 등이다.

## 현대상선

### 한국 문화체험 행사개최

현대상선은 지난 15일 경기도 용인 현대인재개발원에서 전 세계 14개국, 60여명의 외국인 직원들을 초대해 사물놀이, 풍물 등을 직접 체험하는 '한국 문화체험' 행사를 가졌다고 16일 밝혔다.

회사측은 1800여 명 외국인 직원들과의 스킨십 강화를 위해 해외 현지직원 본사방문 행사를 매년 실시하고 있다고 설명했다.

태국 법인에 근무 중인 나타판 씨는 "장구, 북, 팽과리, 징과 같은 생소한 악기와 리듬에 잠시 당황



했지만, 열심히 따라하다 보니 ‘딩딩 덩 따 쿵따’ 하는 장단에 ‘얼쑤’라는 추임새가 절로 입에 붙었다”고 전했다.

현대상선 노정의 사장은 “글로벌 기업이라는 특성상 국내 직원 뿐 아니라 세계 각지에서 활동하고 있는 외국인 현지 직원들의 역할이 매우 중요하다”며 “이번 행사가 해외 현지직원들이 현대상선과 한국의 문화를 이해하고, 결속력을 다지는데 도움이 되기를 바란다”고 말했다

한편, 해마다 특색 있는 달력을 제작해 주목을 받아 현대상선이 올해는 해외법인과 지점 직원을 포함한 전 직원들을 대상으로 ‘바다사진 컨테스트’를 실시해 내년도 달력을 만들었다.

이 달력에는 파도를 헤치고 나아가는 선박, 고드름이 얼어붙어 있는 선체, 선상에서의 훈련장면, 바다에서 바라보는 아름다운 석양 등 직접 배를 타 보지 않고는 평소에 접할 수 없는 바다의 생생한 장면들이 담겨 있다

현대상선은 10월 중순부터 이 달력을 해외에 조기에 배포해 마케팅에 들어갔다.

현대상선은 “200여 작품이 컨테스트에 응모해 이중 우수작 12편을 선정했다”며 “배에 승선한 직원들이 바다를 찍은 사진 또는 해외지점의 외국인 현지 직원들이 보내온 선박이나 항만 풍경 등이 생생하게 나타나 있어 색다른 사진을 감상하는 재미가 있다”고 설명했다.

회사 관계자는 “컨테스트에 출품된 직원들의 사진이 전문가들의 작품 못지 않았다”며 “앞으로도 홍보물에 직원들의 작품을 적극 활용할 계획”이라고 말했다.

이 달력은 미주, 유럽, 일본, 홍콩, 국내에서 사용될 10종류로 총 수량은 10만부에 달하며, 전 세계 4개 본부, 25개 현지법인, 73개 해외지점에 뿌려진다.

이렇게 각 영업조직에 배포된 달력은 고객, 투자

자, 유관 단체 등에 전달되어 내년 한 해 동안 현대상선의 ‘대표 홍보물’ 역할을 하게 될 것이라고 회사측은 덧붙였다.

## 홍아해운

### 한국-중동항로 개설

홍아해운이 유럽시장 진출 교두보 마련을 위해 20년만에 중동시장에 진출했다.

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 10월말부터 한진해운의 선복을 이용해 한국-중동서비스를 개설했다. 당분간은 수출서비스만 실시하게되며, 부산·중국에서 중동을 격주로 묶는다. 중동측 기항지는 KHOR FAKKAN, DUBAI(JEBEL ALI), 카라치(파키스탄) 등 3개항으로, 홍아해운으로서는 20년만에 실시되는 중동서비스로 사실상의 첫번째 중동서비스라는 평가다.

홍아해운은 한진해운이 운영하는 2,000TEU급 3척이 투입되는 바이위크리서비스의 선복을 빌리게 되며, 서비스 1선은 10월27일 부산 출항의 'Hanjin Qingdao'호부터다. 이 서비스는 당분간 격주로 운항되다 선복을 추가하면서 주간서비스로 전환될 예정이다. 중동서비스를 주간으로 운항하기 위해서는 최소 5척의 선박이 필요하다.

한편 이번 항로는 한진해운이 10월27일부터 개설하는 FMS노선(중동노선)으로 서비스루트는 BUSAN -SHANGHAI -CHIWAN-SINGAPORE -KHOR FAKKAN -DUBAI(JEBEL ALI) -KARACHI-SINGAPORE -CHIWAN-BUSAN-SHANGHAI 순이다.

홍아해운측은 “20년전 중동시장에 진출했다 철수한 바 있다”고 밝히고, 이번 중동 3개항서비스는 유럽진출시장의 교두보를 마련하기 위한 것이라고 강조했다.

## 목포해양대학교 대학본부 신청사 개청식



목포해양대학교(총장 신철호)는 2007년 10월9일 대학본부 신청사 개청식을 거행했다.

이번 개청식에는 목포시장, 목포대학교총장, 세무서장, 서해지방해양경찰서장, 목포지방해양수산청장, 목포상공회의소 회장, Tokyo Marine(주) 사장 등 주요 내외빈이 참석하였다.

특히, Tokyo Marine(주)에서는 학생들의 교육환경을 위하여 최첨단 e-강의실과 케미컬 탱커 실습실 각 1실을 지원한다는 약정서를 목포해양대학교에 전달해 눈길을 끌었다.

목포해양대학교 대학본부 신청사신청사는 연면적 5,656㎡에 지하 1층, 지상 5층의 규모로 66억 8,000여만원의 예산을 투입, 2004년 4월에 착공해 3년6개월간의 공사를 거쳐 완공되었다.

대학본부 신청사는 총장실과 행정실, 전자계산소, 산학협력단, 어학실, 전시실 등으로 사용된다. 특히 4층을 English Zone으로 지정하고 최첨단 교육시설을 갖춘 음영음향독서실, 어학실, e-어학강의실 등을 설치하였으며, 전담 원어민 교수 3명을 배치하였다. 더불어 English Zone에서는 모든 대화와 수업을 외국어만 사용하게 함으로써 학생

들의 국제 경쟁력 강화에 기여할 것으로 기대된다.

또한, 목포해양대학교는 구분부 건물에도 학생들을 위한 최첨단 e-강의실을 추가 설치를 계획하는 등 글로벌 인재 양성을 위해 외국어 교육 강화에 심혈을 기울이고 있다.

## 부산항만공사

국제물류투자펀드에 1,000억원 출자

부산항만공사(BPA)가 해외 항만·물류센터 개발을 위해 정부가 조성 중인 국제물류투자펀드에 1000억원을 출자하기로 했다.

이 펀드는 BPA가 동북아 환적화물 유치기지로 삼기 위해 개발을 적극 검토 중인 러시아 극동 항만은 물론, 남북경협 대상지로 거론되고 있는 북한 나진항 개발의 지원 자금으로 투입될 것이라는 전망이다.

BPA는 내년부터 오는 2012년까지 매년 150억~250억원씩, 모두 1000억원을 국제물류투자펀드에 출자할 방침이라고 최근 밝혔다. 이 출자안은 10월 19일 개최되는 항만위원회에 상정되었다.

이 펀드는 정부와 항만공사가 3000억원을, 금융권과 연기금 등 국내 기관투자자들이 1조7000억원을 각각 출자해 2조원 규모로 조성되며 산업은행과 국민·수협은행이 각각 1조원씩 나눠 운용하게







된다.

BPA는 먼저 러시아 연해주 자루비노항과 나호드카항 개발에 이 펀드를 활용, 현재 두 항만에 소규모 컨테이너 선석을 개발해 중국 동북 3성과 러시아에서 나오는 환적화물을 부산항으로 유치하는 방안을 모색하고 있다.

## 울산항만공사

울산항 부두정비 본격 착수

울산항만공사(UPA·사장 김종운)는 울산항 본항 부두의 공용도로와 야적장에 대한 전면 보수공사에 들어갔다고 최근 밝혔다.

이번 공사는 차량 및 장비의 안전통행 확보와 화물 야적의 효율성 증대를 위해 실시되는 것으로 지난 16일 시작돼 12월14일 끝난다. 전체 공사 면적은 5638㎡이며, 사업비는 1억6,000만 원이다.

그동안 울산항 본항 공용도로와 야적장은 대형 차량의 빈번한 통행 등으로 많이 파손돼 통행과 하역에 불편이 초래됐으며 도로 파손에 따른 소음과 분진도 발생해 왔다.

울산항만공사팀 관계자는 “이번 정비 공사가 마무리되면 항만 이용자의 불편이 해소되는 것은 물론 울산항의 대외 이미지도 좋아질 것으로 기대된다”고 말했다.

## 전국해상산업노동조합연맹

순직선원 합동위령제 거행

전국해상산업노동조합연맹(위원장 박희성)은 10월19일 부산 영도 동삼동 소재 순직선원위령탑에서 제29회 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제를 거행했다.



많은 유가족과 연맹 조합원 및 관계 단체장들이 참석한 가운데 열린 이날 이날 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제는 오전 11시 정각 부산항에 정박한 모든 선박들이 추모의 뜻으로 기적 장성 1발을 시작으로 개식선언, 위패봉안, 종교의식, 추도사 등의 순서로 순직선원들의 명령들을 추모했다.

매년 실시하는 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제 행사는 해양개척의 용지를 품고 오대양에 도전하였다가 불의에 유명을 달리한 순직선원의 명령을 봉안하고 그 넋을 위로하기 위하여 1979년 2,279위의 위패봉안을 시작으로 금년 58위를 포함 한 총 8,872위의 위패가 봉안되었다.

이 행사의 주관단체는 전국해상산업노동조합연맹, 한국선원복지고용센터, 한국선주협회, 한국원양어업협회, 한국선박관리업협회, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회, 한국해기사협회 등 8개 단체이며, 해양수산부와 부산광역시가 후원했다.

## 한국도선사협회

제1회 한·호 도선사 간담회 개최

한국도선사협회(회장 이귀복)는 지난해 한국·호주 양국 도선사간 정보교환 및 국제무대에서의 상호 협조, 도선기술 향상과 해양사고 방지를 위해



체결된 한·호 도선사 양해각서(MOU)의 내용에 따라 지난 10월17일, 18일 양일간 제1회 한·호 도선사 간담회가 서울 롯데호텔 에메랄드룸에서 개최했다.

양국 도선사간 친목도모를 겸한 이번 간담회에는 호주도선사협회 측에서 Rory Main(호주도선사회장), Steve Pelecanos(브리즈번도선사회 회장, IMPA 부회장), Peter Mckeown(멜번 도선사), Peter Liley(브리즈번 도선사)가, 우리협회 측에서는 이귀복 회장, 옥덕용부회장(인천항), 김병우 부회장(여수항)을 비롯하여 전국 각 도선사회에서 총 22명의 도선사가 참석하였다.

첫날 워크숍에서 우리협회 이귀복 회장은 개회사를 통하여 “이번 간담회의 일부인 워크숍이 앞으로 양국 도선사들의 도선업무 수준 향상을 위한 소중한 논의의 장이 될 것”이라 하면서, “2009년 호주에서 개최될 모임에서는 오늘의 워크숍이 밑거름이 되어 한층 발전된 한국의 도선제도를 소개할 기회가 되기를 바란다”라고 말했다. 이어진 주제발표 시간에는 ‘도선의 현대화’ (Rory Main), ‘브리즈번 도선사회의 역사’ (Steve Pelecanos), ‘브리즈번도선사회의 안전관리시스템’ (Peter Liley), ‘선교자원관리’ (Steve Pelecanos) 등의 내용으로 호주도선사 측의 발표가 있었으며, 우리협회 측에서는 ‘한국 도선제도에 대한 소개’ (여수항 황성현 도선

사) 및 ‘브리즈번과 부산의 도선제도 비교’ (부산항 김수룡 도선사)에 관한 발표가 있었다.

주제발표 후 이어진 질의응답 시간에는 호주에서 개발한 BRM(선교자원관리)와 선박조종 시뮬레이터를 통한 도선업무의 기준 마련, 도선기술 향상과 해양사고 방지를 위한 호주도선사협회의 방안과 우리나라 도선제도의 현황 및 발전방향 등에 대하여 집중 토론하는 시간을 가졌다.

한편, 다음날 저녁 환송만찬 행사에서는 해양수산부 문해남 해운물류본부장이 참석하여 “한국·호주 도선사들의 도선기술 향상과 우호증진을 위한 이번 간담회가 성공리에 개최된 점을 진심으로 축하한다”며 앞으로 양국 도선사협회가 더욱 더 긴밀한 관계를 유지할 수 있도록 정부에서 적극 지원하겠다고 말했다.

앞으로 2년마다 양국이 번갈아 개최할 예정인 한·호 도선사 간담회는 우리나라 도선업무의 발전은 물론 호주도선사협회와의 지속적 협력체제 구축을 통하여 양국 도선제도의 발전과 해양안전에 크게 기여 할 것으로 기대된다.

## 한국컨테이너부두공단 화주초청 간담회 개최

한국컨테이너부두공단(이사장 : 정이기)은 10월 18일 GS칼텍스 등 여수산단 11개사의 물류 담당자를 초청하여 광양항 홍보 설명회를 가졌다.

이번 설명회는 공단이 올해 수립한 전사적 마케팅 대책의 일환으로 광양항의 배후권역에 위치한 여수산단의 물류담당자를 광양항으로 초청해 이루어졌다.

이날 광양항 홍보관에서 열린 설명회에서 공단은 광양항 개발 및 운영현황, 활성화 대책 등을 소개



했다. 화주들은 광양항에서 시행중인 항만마일리지카드제도에 대해 많은 관심을 나타냈다. 이어 최근 준공된 3단계 1차 컨테이너부두와 월드마린센터, 포스코 광양제철소를 견학했다. 설명회에 참석한 한 업체 관계자는 “석유화학시장의 활성화로 물량이 늘어나고 있다”며 이러한 물량을 처리할 수 있도록 적극적인 선사 라인 증설 및 광양항 홍보를 주문했다.

한편, 여수국가산업단지에는 전남 동부권의 산업동맥으로 GS 칼텍스와 LG화학, 여천NCC, 한화석유화학 등 216개 기업이 입주해 있다.

## 한국해양대학교

### 국제 VTS세미나 개최

한국해양대학교(총장 김순갑)는 해양수산부와 함께 한·중·일 공동해역에서 해상교통 데이터 및 해상안전정보를 교환·공유하는 해상교통관제망 구축 방안을 모색하기 위한 ‘국제 VTS세미나(A New Concept of VTS : Global Perspectives)’를 10월23~24일 부산 BEXCO컨벤션홀에서 개최했다.

해상교통관제시스템(VTS)은 해상교통량이 복잡한 항만부근과 좁은 수로 등에 설치해 오가는 선박을 감시하는 한편, 해상안전정보를 제공해 안전한 항행보장과 효율적인 항만운영 및 해양환경을 보호하는 시스템으로 우리나라는 1993년 포항항에 처음 도입 후 14개 무역항만과 진도 연안에 설치돼 선박안전운항의 길잡이가 되고 있다.

최근 세계 각국은 선박 안전에 대해 새로운 통신기술 발달로 지역항만의 해상교통관제에서 벗어나 인접해역 센터 간 정보를 연계 공유하는 광역 해상교통관제시스템으로 확장하고 인근국가 간 인접센터의 정보를 교환·공유하는 등 글로벌화 하는

추세이다.

지난 5월 중국연안에서 골든로즈 호 충돌사고가 발생한 후 국내 해운업계에서는 동북아 해역을 공동으로 이용하는 국가인 중국, 일본과 해상교통 데이터 및 해상안전정보를 교환·공유할 필요성이 제기돼 왔으며 그 대책으로 인접국가간 해상교통관제망 구축이 추진되고 있다.

이번 세미나에서는 연안의 인접 센터 간 정보를 공유하고 연계하는 광역 VTS를 운영하고 있는 호주, 이탈리아 등의 전문가와 핀란드, 러시아, 에스토니아 3국 공동해역에서 정보를 교환하고 공유하는 글로벌 VTS 운영에 대해 핀란드 전문가가 구축 운영 사례를 발표했다.

특히, 해양수산부 전병조 안전관리관은 극동지역인 한·중·일간의 광역 VTS망 구축을 위한 공동협력방안을 발표하는 등 중국, 일본의 해상교통관제시스템과 AIS(선박자동식별장치) 구축 운영방안의 시안을 발표했다.

## 한국해양수산개발원

### 남북한 해양수산 협력방안 세미나

한국해양수산개발원(원장 이정환)은 10월8일 롯데호텔 크리스탈볼룸에서 강무현 해양수산부 장관과 이종오 경제인문사회연구회 이사장, 이종구 수협중앙회 회장 등이 참석한 가운데 ‘남북한 해양수산 협력방안 세미나’를 개최하였다.

이번 세미나는 한국해양수산개발원이 주최하고, 해양수산부의 후원으로 열리며, 최근의 남북정상 회담과 맞물려 향후 해운, 항만, 수산, 해양 부문에서 남북한 간의 실질적인 협력 추진방안을 논의하는 장으로 성황리에 진행되었다.

세미나 제1부에서는 ‘남북한 수산 부문 협력방안’을 주제로 발표 및 토론이 진행되었으며, 세부

적으로는 서해공동어로수역 지정과 관련하여 각종 협력사업과 북한의 수산업 지원 방안, 그리고 북한 수산의 대중국 의존 탈피 등이 논의되었다.

또한 세미나 제2부에서는 '남북한 해운항만물류 부문 협력방안'을 주제로 해주항 활용 및 항만배후 경제특구 건설, 해주직항로 개설, 골재채취 등 한강하구 공동이용 방안 등이 심도 있게 논의되었다.

이 두 부문은 향후 남북경제 협력방안을 논의하는 데 실질적인 추진정책이 될 것이라는 점에서 중요한 의미를 지닌 것으로 평가된다.

이정환 한국해양수산개발원장은 이번 '남북한 해양수산 협력방안 세미나'가 남북정상회담의 성과 공유 및 공감대 확산에 기여하고, 향후 남북한 해양수산 협력사업 발전방향을 모색하는 데 유익한 자리가 될 것으로 기대한다고 말하였다.

## 한국해양수산연수원 해사법규 특별강좌 실시

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 직원의 자질 향상을 통한 대고객 서비스 강화를 위해 최근 8차례에 걸쳐 해사법규 특별강좌를 실시했다.

직원들의 자질 향상 및 업무수행능력 향상을 위해 실시된 이번 특별강좌는 선원법 및 선박직원법, 해상교통법, 어선원 환경, 통신 등 국내법과 STCW 협약, MARPOL 73/78 및 PSC, SOLAS, 국제해사기구 소개 등 국제법에 대한 강의로 진행됐다.

이번 특별강좌는 국제적으로 관련분야에서 활발한 활동을 하는 연수원 교수진이 각 분야별로 강의를 담당하였으며, 강좌별로 90분의 강의와 토론으로 이루어졌다.

해사법규 특별강좌를 통해 연수원 직원들은 국내법 및 국제협약에 대한 지식을 한층 더 습득함으로

써 연수원을 찾는 고객에게 더욱 더 전문적인 서비스를 하는데 큰 도움이 되고 있다.

앞으로도 연수원에서는 고객에게 더욱 더 전문적이고 향상된 서비스를 제공하기 위해 교직원들을 대상으로 전문 교육을 계속적으로 실시해 나갈 계획이다.

## 한국해양오염방제조합 2007년도 경영혁신워크숍

한국해양오염방제조합(이사장 이용우)은 10월15일, 16일 양일간 경기도 양평 대명콘도에서 2007년도 경영혁신워크숍을 개최했다.

이번 행사는 혁신성과의 종합점검과 현재 추진중인 혁신과제의 성공적 마무리에 필요한 혁신동력 유지방안을 모색하고 혁신리더의 리더십 강화를 위해 실시되었으며, 본부 각 부서 및 지부별 혁신리더 30여명이 참석하였다.

워크숍 행사는 이사장과의 대화의 시간, 주제별 분임토의, 명사 초청강연 등의 일정으로 진행되었다.

'참여정부의 혁신추진방향'이라는 주제로 해양수산부 최명범 서기관이, '삼성전자의 혁신사례'라는 주제로 정호진 삼성전자(주) 혁신단장이 초청되어 강연을 실시하였으며, 혁신인력개발 등 혁신역량 강화를 위한 다양한 주제들로 내실 있는 분임토의가 이루어 졌다.

또한 첫날에는 '2007년도 제2차 경영혁신전진대회' 행사를 2007년도 경영혁신워크숍과 병행하여 실시하였으며 혁신리마인드 행사를 가졌다.

한국해양오염방제조합은 현재 해양환경관리공단 출범이라는 큰 과제를 앞두고 있는 시점에서 이번 전진대회를 통해 혁신의 중요성을 다시 한번 되새기고 한발 더 나아가 혁신을 주도하는 선두 주자로서 자리매김을 공고히 할 것을 다짐하였다.



## 고려해운

2년 연속 무사고, 무재해 달성

고려해운(대표 박정석)이 선박의 안전 운항으로 최근 2년 연속 무사고, 무재해를 달성했다.

이를 기념하여 고려해운은 10월 18일에 부산사 무소에서 축하 행사를 가졌으며 박정석사장이 참석하여 해상직원들의 노고를 격려했다.

고려해운 관계자는 “고객에게 최상의 서비스를 제공하고 운항 스케줄의 정확성을 유지하기 위해 항상 선박을 최상의 조건으로 안전운항을 해오고 있으며 이러한 노력이 아무런 인명사고나 재산사고가 없는 좋은 결과를 가져왔다”고 말했다.

고려해운의 무사고, 무재해 운항은 업계의 모범적인 사례로 고객들에게 서비스의 신뢰성을 한층 높일 수 있게 될 것으로 기대된다.

## C&라인

중동 서비스 개시

C&라인(대표 유해기)은 10월28일부터 코파칸-제벨알리-카라치를 연결하는 중동지역 서비스를 개시했다. 동남아해운은 사명을 C&라인으로 변경했다.

고객의 요구를 충족시키는 다양한 서비스 확충의 일환으로 개설된 중동지역 서비스의 기항지는 부산을 기점으로 하여 상하이-치완-싱가포르-코파칸-제벨알리-카라치-싱가포르-치완 순이다.

이에 앞서 C&라인의 전신인 동남아해운은 지난 8월31일 본사 대회의실에서 임시주주총회를 개최하고, 동남아해운이 발행할 주식수의 증액 및 2004년 이후 지속된 ‘적자회사’라는 나쁜 이

미지에서 탈피하고, C&그룹의 일원으로서 새로운 이미지 구축 및 world-wide 해운선사로서의 도약에 적합한 ‘C&라인’으로 사명을 변경하는 안전을 주주 대다수의 찬성으로 가결했다.

## C&해운

8만1,000톤급 벌크선 발주

C&해운(대표 임갑표 부회장)이 계열사인 C&중공업에 8만1,000톤급 벌크선을 발주했다. C&그룹 계열사인 C&중공업은 그룹 관계사인 C&해운으로부터 약 4,900만달러 규모(미화기준)의 선박 1척을 수주했다고 22일 밝혔다.

C&중공업이 C&해운으로부터 수주한 8만1,000톤급 벌크선은 2009년말께 인도된다.

이로써 C&중공업은 그동안 그리스, 대만, 이탈리아의 선주사로부터 수주하는 등 지금까지 총 15억 5000만달러 규모의 선박 30척(옵션 4척포함)을 수주하게 되었다.

C&그룹 고위관계자는 이번 계열사인 C&해운과의 신규선박수주와 관련 “그룹내 해운물류선사와 조선계열사간의 시너지 효과를 창출하는 첫번째 수·발주이다”며 “앞으로도 해운물류 및 조선시장의 경기동향을 감안해 그룹내 시너지 효과 극대화에 노력할 방침”이라고 말했다.

C&그룹은 오는 2015년까지 해운물류사업분야에서 자사선 100척 확보를 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

C&중공업은 이와함께 최근 관계당국으로부터 목포 삼진공단내 제1조선소 사업부지 확충 인·허가를 획득하고 해수면 매립작업에 착수했다.

C&중공업은 사업장 확충등을 통해 삼진공단내 제1조선소의 연간 12척 건조능력(8만1,000톤급 기준)을 최대 24척으로 배증시킬 방침이다.



## KSS해운

증권거래소에 상장



KSS해운(대표 윤장희)이 상장을 위해 주식 공모 청약 마감한 결과 205.14대 1를 기록했다. 이로써 KSS해운은 순조롭게 10월 26일 상장하게 됐다.

KSS해운은 지난 10월 17일부터 18일까지 기명식 보통주를 청약했으며 규모는 신주모집 16만 1120주와 구주매출 1만 2774주를 합한 총 17만 3894주로, 이중 우리사주로 총 주식의 20%인 3만 4779주가 우선 배정되었고, 나머지 13만 9115주중 3만 4779주(20.0%)는 일반 청약자에게 공모되었고 나머지 10만 4336주(60.0%)는 기관 투자자에게 배정되어 공모됐다.

일반공모 첫날인 17일 청약 경쟁률은 6.43대 1을 기록해 좋은 출발을 보였으며 18일까지 최종결과 공모금액 113억원(3만4779주)에 2,318억원(713만 4520주)이 몰려 205.14 대 1의 경쟁률을 기록했다.

이번 공모를 통해 KSS해운은 발행제비용을 제외하고 총 109억1,571만원을 얻게 되었으며, KSS해운은 주식 청약을 통해 얻어진 자금을 케미칼 탱커선 2척(6,500DWT 및 3,850DWT)을 취득에 주로 사용할 계획이다.

3,850DWT의 케미칼 탱커는 일본에서 신조하는 방식으로 취득하고, 6,500DWT 케미칼 탱커는 중고시장에서 약 5년 정도의 선령을 가진 선박을 확보할 예정이다.

## STX팬오션

중국과 인도 연결하는 항로개설

STX팬오션(대표 이종철)이 중국과 인도를 연결하는 새로운 컨테이너 서비스를 개설했다.

STX팬오션은 10월15일부터 세계 유수 해운선사인 대만 에버그린(세계4위), 양밍 라인(세계 15위) 등과 공동으로 1500TEU급 5척을 투입, 중국-인도지역 서비스를 개시했다고 최근 밝혔다.

CSI(China Straits India)로 명명된 이번 노선은 세계에서 컨테이너 물동량이 가장 급증하고 있는 중국과 인도 지역을 환적 없이 직기항으로 운항함으로써 신속하고 안전한 운송에 대한 하주의 니즈를 충족시켜 줄 것으로 기대를 모으고 있다.

특히, 전 세계에 걸쳐 컨테이너 서비스망을 구축하고 있는 에버그린 등과 공동 운항함으로써 효과적인 신규 시장 확보는 물론 최적화된 고객서비스가 가능할 것으로 전망된다.

국내 최대 벌크선사인 STX팬오션은 최근 사업다각화의 일환으로 컨테이너 사업에 대한 투자를 확대하고 있다. 현재 총 29개의 항로를 운항중인 STX팬오션은 이번 중국-인도 직항 서비스에 이어 연내 2,500TEU급 5척이 투입되는 한국-중동 직기항 서비스에 참여함으로써 아시아 권역 서비스망을 확충할 계획이다.

STX팬오션 관계자는 “2005년 컨테이너선 사업을 신성장 전략사업으로 채택한 이후 매년 100% 이상의 매출 증가세를 보여주고 있다”고 밝히고, 선대확충과 해외 네트워크 및 서비스망 확대 등을 통해 컨테이너선 사업 비중을 지속적으로 확대해 나가겠다고 말했다.

이 서비스의 기항지는 상해-닝보-홍콩-싱가폴-나바샤바-콜롬보-싱가폴-파시르구당(말레이시아)-람차방(태국)-홍콩-상해이다.



## 태영상선

일본 콘솔서비스 제공

태영상선(대표 박영안)은 PGI와 공동으로 인천항 발 일본 주요지역을 잇는 콘솔 서비스를 개시했다.

인천항과 도쿄, 요코하마 등 일본 주요 항만간 정기컨테이너 항로를 운영하고 있는 국적선사인 태영상선은 LCL 카고 전문 운송업체인 (주)피지아이와의 업무 제휴를 통해 지난 9월17일부터 인천항 출발 일본행 콘솔 서비스(Consolidation Service)를 제공하고 있다.

인천항에서 처음 제공되는 이번 서비스는 일본과 무역을 하는 수도권의 중소형 화주들에게 물류비 절감에 큰 도움이 될 것으로 보인다. 특히 LCL 카고의 일본 수출을 위해 부산으로 화물을 보내야했던 사업자들은 인천항을 이용할 경우 상당한 효과를 거둘 것으로 보인다.

태영상선과 피지아이는 인천항 내항 2부두에 위치한 우련통운의 CFS(Container Freight Station)를 화물 작업기지로 하여 현재 주 3항차 서비스를 제공하고 있다. 매주 수요일과 토요일에는 인천-도쿄-나고야-요코하마 항로를, 매주 일요일에는 인천-고베-오사카 항로를 서비스한다.

한편, 태영상선은 10월1일자로 2007년도 하반기 직원 정기 승진 인사를 단행했다.

△과장 : 방명환(인천사무소) △대리 : 정영란(경영기획팀) △계장 : 김수현(경영기획팀), 최정희(재래선영업팀) △6급 : 강은경(인천사무소)

## (주)한진

통관취급법인 면허 취득

(주)한진(대표 이원영)은 통관취급법인 면허를 취



득해 10월15일부터 수출입화물에 대한 통관 업무를 개시했다.

이에 따라 한진은 고객 및 화주에게 수출입 물품의 통관 규정에 대한 사전 정보를 제공하는 등 차별화된 수출입 물류 서비스를 제공할 것으로 예상된다.

한진 관계자는 “사업 초기에는 국제택배, 항공포위딩 부문 통관 수행 안정화에 역점을 둘 것”이라며 향후 포장이사, 글로벌 3자물류, 해상특송 부문으로 확대할 계획이라고 말했다.

한편, 한진은 10월18일, 19일 양일간 대전종합터미널에서 각 지점 교통안전 담당자를 대상으로 안전교육을 실시했다. 이번 안전교육에서는 사고 사례 및 사고 처리 방법, 심폐소생술 및 교통사고 발생시 응급대처 방법 등의 교육이 실시되었으며, 점소별 교통사고 현황 분석을 통해 전직원이 무사고 운동 정착을 다짐하는 자리가 되었다.

## 한진해운

미 동부지역 전용터미널 설립

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 미국 동부지역에 최첨단 전용터미널을 설립한다.

한진해운과 잭슨빌 항만청은 10월18일 오후 5시 한진해운 본사에서 ‘한진해운 잭슨빌 전용터미널



(Hanjin Shipping Jacksonville Container Terminal) 설립을 위한 MOU(양해각서)를 교환했다.

이번 MOU 체결에는 '존 페이톤(John Peyton)' 잭슨빌 시장이 프레드릭 페린(Frederick R. Ferrin) 잭슨빌 항만청장과 함께 직접 참석하여 박정원 사장과 본 MOU에 서명하였다. 미국 동부의 플로리다주 잭슨빌항에 위치할 한진해운 전용터미널은 2개 선석이 구축되어 연간 약 100만 TEU의 물량 처리를 목표로 하고 있으며, 2011년에 개장할 예정이다.

금번 MOU 체결에 대해 박정원 사장은 "2015년 완공 예정인 파나마 운하 확장과 선대 대형화 추세에 따라 미국 동부지역의 전략적 물류기지 확보 필요성이 대두되었다"며, "미 서해안 3개 전용터미널에 추가하여 미국 동부지역에 전용터미널 설립함으로써, 미국 동안지역에 보다 안정적인 선석을 확보함은 물론 카리브해(Caribbean Sea) 지역 신규 시장 개척을 위한 해상물류 허브(Hub)를 구축하게 되어 향후 물류비용 절감, 운항 정시성 제고에 따른 고객 서비스 향상을 꾀하는 동시에 타 해운회사의 물량을 유치하여 터미널 운영 수익도 창출하는 등 다각적인 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대한다"고 밝혔다.

한편, 한진해운은 현재 총 11개의 전용터미널(국내 4개와 해외 7개)을 운영하고 있으며, 작년 12월

에 네덜란드 로테르담 전용터미널 그리고 올해 3월에는 베트남 터미널 개발을 위한 MOU를 각각 체결하였으며, 향후 중국을 포함한 아시아 지역과 지중해 등 유럽지역에 전용터미널 확대를 지속적으로 검토해 나갈 방침이다.

잭슨빌(Jacksonville) 전용터미널 개발계획에 따르면, 선석길이는 750m(2개선석)에 총면적은 약 170에이커(약 68만평방미터)이며, 컨테이너화물 처리능력은 100만TEU 수준이다. 이 터미널은 오는 2011년 초 개장목표로 건설된다.

잭슨빌(Jacksonville)은 미국내 14번째로 큰 도시로 플로리다(Florida)주 북동부 두볼시(Duval County)에 위치, 대서양에 접한 심수항과 철도망을 보유한 교통의 요지이다.

한편, 한진해운의 전용터미널은 총 11개로 국내에 4개(감천, 감만, 광양, 평택), 해외에 7개가 있다. 해외터미널의 경우 미국의 롱비치(Long Beach, 오클랜드(Oakland), 시애틀(Seattle), 일본의 도쿄(Tokyo), 오사카(Osaka), 대만의 카오슝(Kaohsiung), 벨기에의 안트워프(Antwerp) 등이다.

## 현대상선

### 한국 문화체험 행사개최

현대상선은 지난 15일 경기도 용인 현대인재개발원에서 전 세계 14개국, 60여명의 외국인 직원들을 초대해 사물놀이, 풍물 등을 직접 체험하는 '한국 문화체험' 행사를 가졌다고 16일 밝혔다.

회사측은 1800여 명 외국인 직원들과의 스킨십 강화를 위해 해외 현지직원 본사방문 행사를 매년 실시하고 있다고 설명했다.

태국 법인에 근무 중인 나타판 씨는 "장구, 북, 뿔과리, 징과 같은 생소한 악기와 리듬에 잠시 당황





했지만, 열심히 따라하다 보니 ‘딩딩 덩 따 쿵따’ 하는 장단에 ‘얼쑤’라는 추임새가 절로 입에 붙었다”고 전했다.

현대상선 노정의 사장은 “글로벌 기업이라는 특성상 국내 직원 뿐 아니라 세계 각지에서 활동하고 있는 외국인 현지 직원들의 역할이 매우 중요하다”며 “이번 행사가 해외 현지직원들이 현대상선과 한국의 문화를 이해하고, 결속력을 다지는데 도움이 되기를 바란다”고 말했다

한편, 해마다 특색 있는 달력을 제작해 주목을 받아 현대상선이 올해는 해외법인과 지점 직원을 포함한 전 직원들을 대상으로 ‘바다사진 컨테스트’를 실시해 내년도 달력을 만들었다.

이 달력에는 파도를 헤치고 나아가는 선박, 고드름이 얼어붙어 있는 선체, 선상에서의 훈련장면, 바다에서 바라보는 아름다운 석양 등 직접 배를 타 보지 않고는 평소에 접할 수 없는 바다의 생생한 장면들이 담겨 있다

현대상선은 10월 중순부터 이 달력을 해외에 조기에 배포해 마케팅에 들어갔다.

현대상선은 “200여 작품이 컨테스트에 응모해 이중 우수작 12편을 선정했다”며 “배에 승선한 직원들이 바다를 찍은 사진 또는 해외지점의 외국인 현지 직원들이 보내온 선박이나 항만 풍경 등이 생생하게 나타나 있어 색다른 사진을 감상하는 재미가 있다”고 설명했다.

회사 관계자는 “컨테스트에 출품된 직원들의 사진이 전문가들의 작품 못지 않았다”며 “앞으로도 홍보물에 직원들의 작품을 적극 활용할 계획”이라고 말했다.

이 달력은 미주, 유럽, 일본, 홍콩, 국내에서 사용될 10종류로 총 수량은 10만부에 달하며, 전 세계 4개 본부, 25개 현지법인, 73개 해외지점에 뿌려진다.

이렇게 각 영업조직에 배포된 달력은 고객, 투자

자, 유관 단체 등에 전달되어 내년 한 해 동안 현대상선의 ‘대표 홍보물’ 역할을 하게 될 것이라고 회사측은 덧붙였다.

## 홍아해운

### 한국-중동항로 개설

홍아해운이 유럽시장 진출 교두보 마련을 위해 20년만에 중동시장에 진출했다.

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 10월말부터 한진해운의 선복을 이용해 한국-중동서비스를 개설했다. 당분간은 수출서비스만 실시하게되며, 부산·중국에서 중동을 격주로 묶는다. 중동측 기항지는 KHOR FAKKAN, DUBAI(JEBEL ALI), 카라치(파키스탄) 등 3개항으로, 홍아해운으로서는 20년만에 실시되는 중동서비스로 사실상의 첫번째 중동서비스라는 평가다.

홍아해운은 한진해운이 운영하는 2,000TEU급 3척이 투입되는 바이위크리서비스의 선복을 빌리게 되며, 서비스 1선은 10월27일 부산 출항의 'Hanjin Qingdao'호부터다. 이 서비스는 당분간 격주로 운항되다 선복을 추가하면서 주간서비스로 전환될 예정이다. 중동서비스를 주간으로 운항하기 위해서는 최소 5척의 선박이 필요하다.

한편 이번 항로는 한진해운이 10월27일부터 개설하는 FMS노선(중동노선)으로 서비스루트는 BUSAN -SHANGHAI -CHIWAN-SINGAPORE -KHOR FAKKAN -DUBAI(JEBEL ALI) -KARACHI-SINGAPORE -CHIWAN-BUSAN-SHANGHAI 순이다.

홍아해운측은 “20년전 중동시장에 진출했다 철수한 바 있다”고 밝히고, 이번 중동 3개항서비스는 유럽진출시장의 교두보를 마련하기 위한 것이라고 강조했다.

## 목포해양대학교 대학본부 신청사 개청식



목포해양대학교(총장 신철호)는 2007년 10월9일 대학본부 신청사 개청식을 거행했다.

이번 개청식에는 목포시장, 목포대학교총장, 세무서장, 서해지방해양경찰서장, 목포지방해양수산청장, 목포상공회의소 회장, Tokyo Marine(주) 사장 등 주요 내외빈이 참석하였다.

특히, Tokyo Marine(주)에서는 학생들의 교육환경을 위하여 최첨단 e-강의실과 케미컬 탱커 실습실 각 1실을 지원한다는 약정서를 목포해양대학교에 전달해 눈길을 끌었다.

목포해양대학교 대학본부 신청사신청사는 연면적 5,656㎡에 지하 1층, 지상 5층의 규모로 66억 8,000여만원의 예산을 투입, 2004년 4월에 착공해 3년6개월간의 공사를 거쳐 완공되었다.

대학본부 신청사는 총장실과 행정실, 전자계산소, 산학협력단, 어학실, 전시실 등으로 사용된다. 특히 4층을 English Zone으로 지정하고 최첨단 교육시설을 갖춘 음영음향독서실, 어학실, e-어학강의실 등을 설치하였으며, 전담 원어민 교수 3명을 배치하였다. 더불어 English Zone에서는 모든 대화와 수업을 외국어만 사용하게 함으로써 학생

들의 국제 경쟁력 강화에 기여할 것으로 기대된다.

또한, 목포해양대학교는 구분부 건물에도 학생들을 위한 최첨단 e-강의실을 추가 설치를 계획하는 등 글로벌 인재 양성을 위해 외국어 교육 강화에 심혈을 기울이고 있다.

## 부산항만공사

국제물류투자펀드에 1,000억원 출자

부산항만공사(BPA)가 해외 항만·물류센터 개발을 위해 정부가 조성 중인 국제물류투자펀드에 1000억원을 출자하기로 했다.

이 펀드는 BPA가 동북아 환적화물 유치기지로 삼기 위해 개발을 적극 검토 중인 러시아 극동 항만은 물론, 남북경협 대상지로 거론되고 있는 북한 나진항 개발의 지원 자금으로 투입될 것이라는 전망이다.

BPA는 내년부터 오는 2012년까지 매년 150억~250억원씩, 모두 1000억원을 국제물류투자펀드에 출자할 방침이라고 최근 밝혔다. 이 출자안은 10월 19일 개최되는 항만위원회에 상정되었다.

이 펀드는 정부와 항만공사가 3000억원을, 금융권과 연기금 등 국내 기관투자자들이 1조7000억원을 각각 출자해 2조원 규모로 조성되며 산업은행과 국민·수협은행이 각각 1조원씩 나눠 운용하게





된다.

BPA는 먼저 러시아 연해주 자루비노항과 나호드카항 개발에 이 펀드를 활용, 현재 두 항만에 소규모 컨테이너 선석을 개발해 중국 동북 3성과 러시아에서 나오는 환적화물을 부산항으로 유치하는 방안을 모색하고 있다.

## 울산항만공사

울산항 부두정비 본격 착수

울산항만공사(UPA·사장 김종운)는 울산항 본항 부두의 공용도로와 야적장에 대한 전면 보수공사에 들어갔다고 최근 밝혔다.

이번 공사는 차량 및 장비의 안전통행 확보와 화물 야적의 효율성 증대를 위해 실시되는 것으로 지난 16일 시작돼 12월14일 끝난다. 전체 공사 면적은 5638㎡이며, 사업비는 1억6,000만 원이다.

그동안 울산항 본항 공용도로와 야적장은 대형 차량의 빈번한 통행 등으로 많이 파손돼 통행과 하역에 불편이 초래됐으며 도로 파손에 따른 소음과 분진도 발생해 왔다.

울산항만공사팀 관계자는 “이번 정비 공사가 마무리되면 항만 이용자의 불편이 해소되는 것은 물론 울산항의 대외 이미지도 좋아질 것으로 기대된다”고 말했다.

## 전국해상산업노동조합연맹

순직선원 합동위령제 거행

전국해상산업노동조합연맹(위원장 박희성)은 10월19일 부산 영도 동삼동 소재 순직선원위령탑에서 제29회 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제를 거행했다.



많은 유가족과 연맹 조합원 및 관계 단체장들이 참석한 가운데 열린 이날 이날 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제는 오전 11시 정각 부산항에 정박한 모든 선박들이 추모의 뜻으로 기적 장성 1발을 시작으로 개식선언, 위패봉안, 종교의식, 추도사 등의 순서로 순직선원들의 명령들을 추모했다.

매년 실시하는 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제 행사는 해양개척의 용지를 품고 오대양에 도전하였다가 불의에 유명을 달리한 순직선원의 명령을 봉안하고 그 넋을 위로하기 위하여 1979년 2,279위의 위패봉안을 시작으로 금년 58위를 포함 한 총 8,872위의 위패가 봉안되었다.

이 행사의 주관단체는 전국해상산업노동조합연맹, 한국선원복지고용센터, 한국선주협회, 한국원양어업협회, 한국선박관리업협회, 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회, 한국해기사협회 등 8개 단체이며, 해양수산부와 부산광역시가 후원했다.

## 한국도선사협회

제1회 한·호 도선사 간담회 개최

한국도선사협회(회장 이귀복)는 지난해 한국·호주 양국 도선사간 정보교환 및 국제무대에서의 상호 협조, 도선기술 향상과 해양사고 방지를 위해





체결된 한·호 도선사 양해각서(MOU)의 내용에 따라 지난 10월17일, 18일 양일간 제1회 한·호 도선사 간담회가 서울 롯데호텔 에메랄드룸에서 개최했다.

양국 도선사간 친목도모를 겸한 이번 간담회에는 호주도선사협회 측에서 Rory Main(호주도선사회장), Steve Pelecanos(브리즈번도선사회 회장, IMPA 부회장), Peter Mckeown(멜번 도선사), Peter Liley(브리즈번 도선사)가, 우리협회 측에서는 이귀복 회장, 옥덕용부회장(인천항), 김병우 부회장(여수항)을 비롯하여 전국 각 도선사회에서 총 22명의 도선사가 참석하였다.

첫날 워크숍에서 우리협회 이귀복 회장은 개회사를 통하여 “이번 간담회의 일부인 워크숍이 앞으로 양국 도선사들의 도선업무 수준 향상을 위한 소중한 논의의 장이 될 것”이라 하면서, “2009년 호주에서 개최될 모임에서는 오늘의 워크숍이 밑거름이 되어 한층 발전된 한국의 도선제도를 소개할 기회가 되기를 바란다”라고 말했다. 이어진 주제발표 시간에는 ‘도선의 현대화’ (Rory Main), ‘브리즈번 도선사회의 역사’ (Steve Pelecanos), ‘브리즈번도선사회의 안전관리시스템’ (Peter Liley), ‘선교자원관리’ (Steve Pelecanos) 등의 내용으로 호주도선사 측의 발표가 있었으며, 우리협회 측에서는 ‘한국 도선제도에 대한 소개’ (여수항 황성현 도선

사) 및 ‘브리즈번과 부산의 도선제도 비교’ (부산항 김수룡 도선사)에 관한 발표가 있었다.

주제발표 후 이어진 질의응답 시간에는 호주에서 개발한 BRM(선교자원관리)와 선박조종 시뮬레이터를 통한 도선업무의 기준 마련, 도선기술 향상과 해양사고 방지를 위한 호주도선사협회의 방안과 우리나라 도선제도의 현황 및 발전방향 등에 대하여 집중 토론하는 시간을 가졌다.

한편, 다음날 저녁 환송만찬 행사에서는 해양수산부 문해남 해운물류본부장이 참석하여 “한국·호주 도선사들의 도선기술 향상과 우호증진을 위한 이번 간담회가 성공리에 개최된 점을 진심으로 축하한다”며 앞으로 양국 도선사협회가 더욱 더 긴밀한 관계를 유지할 수 있도록 정부에서 적극 지원하겠다고 말했다.

앞으로 2년마다 양국이 번갈아 개최할 예정인 한·호 도선사 간담회는 우리나라 도선업무의 발전은 물론 호주도선사협회와의 지속적 협력체제 구축을 통하여 양국 도선제도의 발전과 해양안전에 크게 기여 할 것으로 기대된다.

## 한국컨테이너부두공단 화주초청 간담회 개최

한국컨테이너부두공단(이사장 : 정이기)은 10월 18일 GS칼텍스 등 여수산단 11개사의 물류 담당자를 초청하여 광양항 홍보 설명회를 가졌다.

이번 설명회는 공단이 올해 수립한 전사적 마케팅 대책의 일환으로 광양항의 배후권역에 위치한 여수산단의 물류담당자를 광양항으로 초청해 이루어졌다.

이날 광양항 홍보관에서 열린 설명회에서 공단은 광양항 개발 및 운영현황, 활성화 대책 등을 소개





했다. 화주들은 광양항에서 시행중인 항만마일리지카드제도에 대해 많은 관심을 나타냈다. 이어 최근 준공된 3단계 1차 컨테이너부두와 월드마린센터, 포스코 광양제철소를 견학했다. 설명회에 참석한 한 업체 관계자는 “석유화학시장의 활성화로 물량이 늘어나고 있다”며 이러한 물량을 처리할 수 있도록 적극적인 선사 라인 증설 및 광양항 홍보를 주문했다.

한편, 여수국가산업단지는 전남 동부권의 산업동맥으로 GS 칼텍스와 LG화학, 여천NCC, 한화석유화학 등 216개 기업이 입주해 있다.

## 한국해양대학교

### 국제 VTS세미나 개최

한국해양대학교(총장 김순갑)는 해양수산부와 함께 한·중·일 공동해역에서 해상교통 데이터 및 해상안전정보를 교환·공유하는 해상교통관제망 구축 방안을 모색하기 위한 ‘국제 VTS세미나(A New Concept of VTS : Global Perspectives)’를 10월23~24일 부산 BEXCO컨벤션홀에서 개최했다.

해상교통관제시스템(VTS)은 해상교통량이 복잡한 항만부근과 좁은 수로 등에 설치해 오가는 선박을 감시하는 한편, 해상안전정보를 제공해 안전한 항행보장과 효율적인 항만운영 및 해양환경을 보호하는 시스템으로 우리나라는 1993년 포항항에 처음 도입 후 14개 무역항만과 진도 연안에 설치돼 선박안전운항의 길잡이가 되고 있다.

최근 세계 각국은 선박 안전에 대해 새로운 통신기술 발달로 지역항만의 해상교통관제에서 벗어나 인접해역 센터 간 정보를 연계 공유하는 광역 해상교통관제시스템으로 확장하고 인근국가 간 인접센터의 정보를 교환·공유하는 등 글로벌화 하는

추세이다.

지난 5월 중국연안에서 골든로즈 호 충돌사고가 발생한 후 국내 해운업계에서는 동북아 해역을 공동으로 이용하는 국가인 중국, 일본과 해상교통 데이터 및 해상안전정보를 교환·공유할 필요성이 제기돼 왔으며 그 대책으로 인접국가간 해상교통관제망 구축이 추진되고 있다.

이번 세미나에서는 연안의 인접 센터 간 정보를 공유하고 연계하는 광역 VTS를 운영하고 있는 호주, 이탈리아 등의 전문가와 핀란드, 러시아, 에스토니아 3국 공동해역에서 정보를 교환하고 공유하는 글로벌 VTS 운영에 대해 핀란드 전문가가 구축 운영 사례를 발표했다.

특히, 해양수산부 전병조 안전관리관은 극동지역인 한·중·일간의 광역 VTS망 구축을 위한 공동협력방안을 발표하는 등 중국, 일본의 해상교통관제시스템과 AIS(선박자동식별장치) 구축 운영방안의 시안을 발표했다.

## 한국해양수산개발원

### 남북한 해양수산 협력방안 세미나

한국해양수산개발원(원장 이정환)은 10월8일 롯데호텔 크리스탈볼룸에서 강무현 해양수산부 장관과 이종오 경제인문사회연구회 이사장, 이종구 수협중앙회 회장 등이 참석한 가운데 ‘남북한 해양수산 협력방안 세미나’를 개최하였다.

이번 세미나는 한국해양수산개발원이 주최하고, 해양수산부의 후원으로 열리며, 최근의 남북정상 회담과 맞물려 향후 해운, 항만, 수산, 해양 부문에서 남북한 간의 실질적인 협력 추진방안을 논의하는 장으로 성황리에 진행되었다.

세미나 제1부에서는 ‘남북한 수산 부문 협력방안’을 주제로 발표 및 토론이 진행되었으며, 세부

적으로는 서해공동어로수역 지정과 관련하여 각종 협력사업과 북한의 수산업 지원 방안, 그리고 북한 수산의 대중국 의존 탈피 등이 논의되었다.

또한 세미나 제2부에서는 '남북한 해운항만물류 부문 협력방안'을 주제로 해주항 활용 및 항만배후 경제특구 건설, 해주직항로 개설, 골재채취 등 한강하구 공동이용 방안 등이 심도 있게 논의되었다.

이 두 부문은 향후 남북경제 협력방안을 논의하는 데 실질적인 추진정책이 될 것이라는 점에서 중요한 의미를 지닌 것으로 평가된다.

이정환 한국해양수산개발원장은 이번 '남북한 해양수산 협력방안 세미나'가 남북정상회담의 성과 공유 및 공감대 확산에 기여하고, 향후 남북한 해양수산 협력사업 발전방향을 모색하는 데 유익한 자리가 될 것으로 기대한다고 말하였다.

## 한국해양수산연수원 해사법규 특별강좌 실시

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 직원의 자질 향상을 통한 대고객 서비스 강화를 위해 최근 8차례에 걸쳐 해사법규 특별강좌를 실시했다.

직원들의 자질 향상 및 업무수행능력 향상을 위해 실시된 이번 특별강좌는 선원법 및 선박직원법, 해상교통법, 어선원 환경, 통신 등 국내법과 STCW 협약, MARPOL 73/78 및 PSC, SOLAS, 국제해사기구 소개 등 국제법에 대한 강의로 진행됐다.

이번 특별강좌는 국제적으로 관련분야에서 활발한 활동을 하는 연수원 교수진이 각 분야별로 강의를 담당하였으며, 강좌별로 90분의 강의와 토론으로 이루어졌다.

해사법규 특별강좌를 통해 연수원 직원들은 국내법 및 국제협약에 대한 지식을 한층 더 습득함으로

써 연수원을 찾는 고객에게 더욱 더 전문적인 서비스를 하는데 큰 도움이 되고 있다.

앞으로도 연수원에서는 고객에게 더욱 더 전문적이고 향상된 서비스를 제공하기 위해 교직원들을 대상으로 전문 교육을 계속적으로 실시해 나갈 계획이다.

## 한국해양오염방제조합 2007년도 경영혁신워크숍

한국해양오염방제조합(이사장 이용우)은 10월15일, 16일 양일간 경기도 양평 대명콘도에서 2007년도 경영혁신워크숍을 개최했다.

이번 행사는 혁신성과의 종합점검과 현재 추진중인 혁신과제의 성공적 마무리에 필요한 혁신동력 유지방안을 모색하고 혁신리더의 리더십 강화를 위해 실시되었으며, 본부 각 부서 및 지부별 혁신리더 30여명이 참석하였다.

워크숍 행사는 이사장과의 대화의 시간, 주제별 분임토의, 명사 초청강연 등의 일정으로 진행되었다.

'참여정부의 혁신추진방향'이라는 주제로 해양수산부 최명범 서기관이, '삼성전자의 혁신사례'라는 주제로 정호진 삼성전자(주) 혁신단장이 초청되어 강연을 실시하였으며, 혁신인력개발 등 혁신역량 강화를 위한 다양한 주제들로 내실 있는 분임토의가 이루어 졌다.

또한 첫날에는 '2007년도 제2차 경영혁신전진대회' 행사를 2007년도 경영혁신워크숍과 병행하여 실시하였으며 혁신리마인드 행사를 가졌다.

한국해양오염방제조합은 현재 해양환경관리공단 출범이라는 큰 과제를 앞두고 있는 시점에서 이번 전진대회를 통해 혁신의 중요성을 다시 한번 되새기고 한발 더 나아가 혁신을 주도하는 선두 주자로서 자리매김을 공고히 할 것을 다짐하였다.



## 국회 농림해양수산위원회 해양수산부 국정감사 실시

해양부, 연말까지 해기전승 위한 제도적 기반 마련



제269회 국회 농림해양수산위원회의 해양수산부를 대상으로 한 국정감사가 10월17일 해양수산부 대회의실에서 실시됐다.

이날 해양수산부 강무현 장관은 인사말과 업무 보고를 했으며 18명의 농림해양위 소속 국회의원들이 나서서 국정감사를 위한 질의를 하고 장관의 답변을 들었다.

특히, 이날 국정감사에서 해양수산부는 업무보고를 통해 해양수산부는 해양영토의 체계적 관리와 생명력 넘치는 바다 구현을 위해 도서와 EEZ 등 국내외 해양영토에 대한 관리권을 강화하고 친환경적 연안관리 체제 및 해양환경 관리 인프라 구축에 최선을 다하고 있다고 밝혔다.

또한 세계물류시장을 선도하는 동북아 물류 허

브로 도약하기 위해 주요 거점항만의 인프라를 적기에 구축하고 항만서비스 및 생산성 향상을 통해 항만경쟁력을 제고하고 물류네트워크 구축 등으로 신규화물 창출의 토대를 강화해 나갈 계획이다.

이와 함께 부산항과 광양항의 선석과 배후단지를 차질없이 개발하고 고부가가치 창출을 위해 자유무역역 지정을 확대해 나갈 방침이다.

이에 따라 부산항은 2008년까지 18선석을 완공하고 북측의 배후단지 69만평방미터를 추가로 조성하며 광양항은 2011년까지 20선석을 건설하고 해후단지 388만평방미터를 조성된다.

특히, 해양수산부는 초일류 해운서비스산업 육성 및 해양안전망 확충에도 노력해 나가고 있다고 보고했다. 이를 실천하기 위해 국제해운의 경쟁력을



제고하고 연안해운의 활성화에도 힘쓸 계획이다.

이미 2007년 6월에 선하주 상생을 위한 선하주 협력체제 구축 MOU를 체결한 바 있다. 또한 오는 12월까지 선원 고용 탄력성과 해기전승을 위한 제도적 기반을 마련함으로써 국적선사들의 국제경쟁력을 제고할 방침이다.

연안여객 서비스의 제고등을 통해 '해상여객운송사업법'을 제정하고 경유 유류세액 인상분을 보조(2007년도는 341억원)할 방침이다.

해양수산부는 또 해운전문 인력의 양성과 선원의 근로조건 개선에도 힘쓰고 있다. 해운항만전문인력 양성교육 과정을 내실화하고 일부의 법정 선원교육을 자체 교육이나 수탁교육으로 전환하는 방안을 추진하고 있다.

아울러 해양안전관리시스템 선진화를 위해 해양안전관리 총괄, 조정기능, 평가관리를 할 수 있도록 법령 제정을 추진하고 있으며 지난 4월 국제해사기구(IMO) 회원국 안전감사를 성공적으로 수감한 것을 계기로 오는 12월에 IMO A그룹 이사국에 재진출 하도록 최선을 다하고 있다.

해양수산부는 또한 수산업의 자생력 확보와 어업인의 '삶의 질' 제고에 힘쓰고 고품질의 안전한 수산물을 안정적으로 공급하는데도 노력할 방침이다. 수산자원회복사업의 본격적인 추진과 어업구조개편에 나서며 시장 개방에 대비한 특별대책을 마련하고 어업인의 지원을 확대할 방침이다. 안전한 수산물의 생산과 공급 체제를 강화하고 친환경 양식 생산 기반 확대 및 수산물 유통 체계의 선진화에 노력할 방침이다.

해양수산부의 주요 현안 사항은 △2012년 여수 세계박람회 유치 △ 적조 태풍 피해 현황 및 지원 대책 △소말리아 피랍선원 석방 추진 △ FTA 협상 동향과 FTA 국내 대책 △ 남북정상회담 해양수산분야 후속 조치 등이다.

제269회 국회 상정 법률안은 총 9건으로 제정이 2건, 개정이 7건이다. 현재 농해수위에서 계류 중인 법률안은 모두 8건으로 제정 법률안은 '수산동물지리병관리법안'과 '양식 수산물 재해 보험 법안' 등 2건이다. 또한 개정 법률안은 공유수면 매립법, 해상교통안전법, 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 선박투자회사법, 독도의 지속가능한 이용에 관한 법률 등 모두 6개이다.

### 해양부, 해적신고 도상훈련 실시 한국상선대 대응능력 및 국제공조체제 강화

해양수산부는 싱가포르 소재 해적정보공유센터(ISC)와 합동으로 우리나라 국적선의 해적 발생을 가정한 신고훈련을 10월16일 오전 실시했다.

이번 훈련은 항해중인 한국 선박에 해적선이 접근해오는 것을 가정해 해당 선박이 해적발생 사실을 해양부에 신고하고, 해양부가 해적정보공유센터에 통보하면 해적정보공유센터는 사고 주변국 구조기관에 협조요청을 해 주변국에서 즉시 공조체제를 취해 대응토록 하는 도상훈련이다.

이 훈련은 앞으로 우리나라 선박의 해적 대응능력을 높이고 국제 공조체제를 강화하기 위해 매년 1회씩 정기적으로 실시할 예정이다.

해적정보공유센터와 정기적으로 합동훈련을 하는 한편, 해적정보를 제공받아 말라카해협 등 취약해역에서의 국제공조는 물론 자체 대응능력을 강화함으로써 우리나라 선박의 해적발생 피해가 줄어든 것으로 기대된다.

한편, 해양수산부는 한국선박의 피해를 줄이기 위해 지난 5월부터 해적정보공유센터를 통해 입수되는 해적정보를 관련 단·업체에 즉시 제공하고 있다.

아시아지역 해적정보공유센터는 아세안 10개국 및 한, 중, 일, 인도, 방글라데시, 스리랑카 등 총 16개 계약국이 해적정보 공유, 해적경보 발령 등 계약국간 해적대응하기 위해 싱가포르에 설치한 사무국이다.





# 노·사 양측 선원최저임금 월 98만3천원으로 합의

해양부 중재로 8.5% 인상, 2008년 1월부터 적용



경제상황을 반영하여 결정한 것이라고 설명했다.

그러나 현재 대부분의 사업장에서 실제로 최저임금 보다 높은 수준의 임금을 지급하고 있어 이번 인상으로 선원들은 임금 인상효과 보다는 퇴직금, 재해보상금 등에 있어 혜택을 받게 될 것으로

선원 노·사 단체는 해양수산부 중재 하에 10월 29일 오후 해양수산부 해운물류본부장실에서 '08년도에 적용되는 선원최저임금을 월 98만 3,000원(어선원 재해보상 시 적용되는 임금 산정을 위한 최저액 월 120만3,000원)으로 합의하는데 서명했다.

양 단체는 이번 합의안이 전년대비 8.5% 인상된 수준으로서 육상근로자 최저임금 인상률 8.3%(85만2,020원 : 시간당 3,770원, 월 226시간 근로 기준)와 최근 5년간 선원최저임금 인상률 (12.52%)을 고려하고 육상 근로자에 비해 상대적으로 어렵고 힘든 해상근로의 특수성 및 현재의

보인다.

최저임금액 및 인상률 등 최저임금액에 미달하는 선원근로계약은 그 부분에 한하여 무효이며 선박소유자는 재해보상 최저기준액 이상이 보장되는 선원재해보험에 가입하여야 함을 적극 홍보해 자율적 이행을 유도하는 한편, 향후 선원근로감독관의 사업장 감독 시 최저임금의 준수 등 이행실태를 중점 점검할 계획이라고 밝혔다.

이번 합의사항은 해양수산부 내 해운항만·수산분야 정책자문위원회의의 자문을 거쳐 오는 12월께 최종 고시될 예정이며, 내년 1월1일부터 12월 31일까지 적용된다.

# 해양부, 취약 국적선에 대한 기국통제(FSC) 강화

## 외국항만 항만국통제에 대한 국적선 대응능력 제고

부산지방해양수산청(청장 : 박인섭)은 10월22일부터 11월30일까지 외국항에서 우리국적선에 대한 항만국통제(PSC)에 대비하기 위하여 안전관리가 취약한 국적선에 대한 기국통제를 강화한다고 밝혔다.

최근 해운경기 호황에 따른 기준미달선박의 증가현상과 우리나라 선박의 외국항만 항만국통제 출항정지 증가추세에 대응하기 위하여 유럽지역 등에서 출항정지 이력이 있는 선박 있는 총 24척의 국적선에 대하여 부산항 입항시 매 6개월 주기로 특별안전점검을 통하여 엄격한 기국통제(FSC)를 시행중이다.

금년 들어 우리 국적선은 9월 현재 총 22척이 외국항에서 출항정지된 바 있으며, 최근 3년

(2004~2006) 평균 출항정지 건수인 14척 보다 높은 수치를 기록하며 증가추세에 있어 관련선사 및 선박들의 철저한 사전대비가 요구되는 시점이다.

부산청 관계자는 이번 안전관리 취약선박에 대한 특별안전점검을 통하여 국적선들의 안전관리 수준 향상을 도모하고, 더 나아가 외국항만 항만국통제 수검요령 등에 대한 선원교육을 겸하여 시행함으로써 국적선의 항만국통제 대응능력을 제고할 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔다.

기국통제란 항만국통제에 대비되는 개념으로 외국항에서 항만국통제에 대비하기 위하여 우리 국적선에 대하여 정부가 항만국통제에 준하여 실시하는 특별안전점검을 말한다.

## 해양수산부, 선체 부식방지 위한 보호도장 의무화 내년 7월부터 국제항해 종사하는 500톤 이상 선박

일부 선박에 배가 녹스는 것을 막기 위한 보호 도장이 의무화 된다.

양수산부는 2008년 7월1일부터 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 선박에 해수전용 평형수 탱크가 설치되어 있거나 길이 150미터 이상의 산적화물선에 이중 선측 공간이 있는 경우 부식 방지를 위한 도장을 반드시 해야 한다고 밝혔다. 이번 조치는 지난해 12월 국제해사기구(IMO)가 해수전용 평형수 탱크 및 산적화물선의 내부 공간에 대한 보호도장 의무화 시키도록 해상인명안전협약을 개정한 데 따른 것이다.

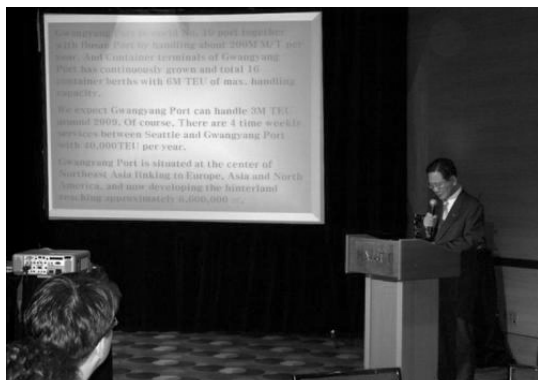
개정된 협약은 15년 동안 양호한 도장상태 유지를 목표로 도장시스템의 기본요건인 △건조막 두께 △염류(鹽類)의 한계 및 도장 제한조건 △도장의 검사 및 보수 등을 기록한 도장기술철 △시험기관의 지정기준 △도장시스템의 적합증서 교부 등에 관한 사항을 정하고 있다.

이에 따라 해양부는 '선체보호 도장에 관한 기준'을 마련해 국제항해에 종사하는 국내선의 부식을 막아 선체강도를 유지하고 선박이 안전하게 운항할 수 있도록 한 것이다.

이번 조치는 선박의 안전성 뿐 아니라 유지보수 비용을 절감하고 외국항 입·출항 시 항만국 통제(PSC)에도 대비할 수 있을 것으로 기대 된다.



## 광양항 해외홍보 미주지역 Road Show 성공적으로 개최 주요항과 교류협력 기반구축, 광양항 배후부지 투자유치



지난 10월15일부터 19일까지 캐나다의 밴쿠버와 미국 시애틀, LA/롱비치 지역에서 개최되었던 광양항 화물 유치를 위한 2007 미주 로드쇼가 성공리에 개최되었다.

현지에서 행사를 주관한 로드쇼 개최 합동 방문단(전남도, 광양시, 경제청, 여수해양청, 순천광양상공회의소 공동)에 따르면 세 차례의 홍보 설명회를 통해 광양항을 알릴 수 있는 기회를 가졌고 10여건의 투자자들이 광양 방문을 약속했으며 이미 두건의 투자협상이 구체적으로 진행되고 있다.

홍보설명회에는 캐나다 밴쿠버 80여명, 미국 시애틀 90여명, LA/LB 100여명 현지의 해운, 물류 및 화주 기업인들을 비롯해 미서부지역 최대일간지인 시애틀 타임즈의 제임스 비슬리 편집주간, 윌리엄 스테포드 시애틀 무역협회 회장 등 저명인사들도 다수 참석했다.

현지 언론도 깊은 관심을 나타냈는데 시애틀 타임즈, LA 라디오 코리아 생방송 인터뷰, 밴쿠버 KC TV, 중앙일보, 한국일보 등의 표지면에 보도돼 광양항의 브랜드 이미지를 크게 높였다는 평가

를 받고 있다.

또한 현지 기업인들은 광양항의 변모된 위상에 놀라고, 항만배후단지 투자에 매우 깊은 관심을 나타냈는데, A사의 경우는 건축자재 관련 목재제품, 제재목, 야외 설치용 방부제 테크재 제조 회사로 약 2만평의 부지를 원하고 있으며, B사는 시애틀의 풍부한 임산물을 광양항에서 가공해서 목재물류창고 운영을 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

북미에서 우리나라로 들어오는 목재(건축자재)는 220만 톤으로 광양항이 전진기지로서 활용된다면 화물유치에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

광양시는 이번 방문을 통해 광양항과 교류의 기반을 마련하기도 했는데 시애틀 항만청과 MOU 체결을 합의했으며 롱비치시와는 자매결연 체결을 통해 항만의 상호 협력 뿐 만 아니라 경제, 사회, 문화 교류를 통해 자유무역도시로서의 영역을 넓혀나갈 계획을 갖고 있다.

아울러 중국 동해안과 미국 서해안 지역을 네트워킹 해 광양항 물동량 창출 방안을 대대적으로 추진할 예정이며 특히 약 100만 명에 달하는 미국 서부지역의 교포 기업인중 자본을 축적한 투자자를 이끌어 낸다면 투자 효과가 크게 기대되는 분야로 평가된다.

또한 광양시에서는 시애틀 Microsoft 본사 방문을 통하여 얻은 아이디어를 통하여 광양시의 U-city 정책에 접목하는 등 이번 방문을 통하여 얻은 성과를 시의 미래 성장 동력을 찾는 데도 적극적으로 활용할 계획이다.

# STX, 국내 조선업계 숙원인 크루즈사업에 먼저 진출

## 노르웨이의 세계적인 크루즈선 조선사 지분 39.2% 인수

STX조선이 국내 조선업체들의 숙원사업으로 꼽히던 크루즈 사업에 먼저 진출했다.

STX는 10월23일 계열사인 RAMBERA AS를 통해 아커야즈의 지분 39.2%가량을 인수했다고 밝혔다. STX조선은 시간의 대량 매매를 통해 지분을 사들인 것으로 전해지고 있으며 총 투자금액은 8억달러에 달한다.

STX조선이 5억달러를 금전대여한 후 STX조선 US와 STX엔진US 등의 해외 자회사의 유상증자를 통해 3억달러를 추가로 투자했다.

국내 조선업체 사상 최대규모의 투자인 동시에 최대 규모의 해외 조선업체 인수다.

아커야즈의 지분이 상당부분 분산돼 있는 것으로 전해지고 있어 STX조선의 경영권 인수는 어렵지 않을 것으로 보이지만 이사회 승인 과정을 거쳐야 하기 때문에 경영권의 완전 인수까지는 어느 정도 시일이 소요될 것으로 예상되고 있다.

아커야즈는 현재 모건스탠리 등 기관투자자를 중심으로 주주가 구성돼 있다.

이번 STX의 아커야즈 인수는 무엇보다 크루즈 시장에 진출했다는 점에서 시사하는 바가 크다. 선박 1척당 건조단가가 수십억불에 달할 정도로 고부가가치 선박이 크루즈선은 '조선의 꽃'이라 불리는 조선기술의 정점이다.

그간 국내 조선업체들은 컨테이너선 등 선박시장에서 세계를 호령하면서도 크루즈선 건조기술을 보유하지 못해 세계 1위 조선국으로서의 위상에 부정적인 영향을 끼쳤었다. 강덕수 회장의 용단에 따라 STX그룹이 세계 크루즈 시장에 도전하

게 됨에 따라 한국 조선기술에 대한 평가도 격상될 것으로 기대된다.

또 유럽 조선업체 직접 인수를 통해 유럽 시장에 진출하면서 향후 다른 국내 조선업체들의 해외 진출 루트를 다양화 시킬 수 있는 시도라는 평을 받고 있다.

국내서는 대우조선해양이 지난 1997년 약 5,000만달러를 들여 루마니아 망갈리아조선소를 인수한 바 있으며, 중국 등지에 국내 조선업체들이 블록 공장 등을 설립한 예가 있으나 8억달러 상당의 해외 투자는 이번이 처음이다.

아커야즈사는 지난 1841년 설립된 대표적인 크루즈선 조선업체다. 세계 크루즈선 건조 분야에서 수위를 다투는 노르웨이의 우량 상장업체로 임직원은 2만여명에 달하는 것으로 알려졌다. 브라질 등 남미 공장은 물론 핀란드, 프랑스, 노르웨이, 독일, 루마니아 등 유럽 거점에 베트남, 우크라이나에 이르는 광범위한 해외 생산공장을 보유하고 있다.

조선, 에너지, 상선 분야에서 잇따른 M&A로 사세를 급속히 키워온 STX는 이번 아커야즈 인수로 단번에 세계 크루즈 분야의 강자로 뛰어오름과 동시에 성장신화를 계속해서 이어나가게 됐다.

특히 조선기자재와 엔진, 선박 건조, 해운의 황금 라인업을 구축하게 돼 그룹내 사업분야 시너지 효과를 적잖이 기대할 수 있게 됐다. 또 건조 생산성 향상과 기술 시너지 효과도 아울러 얻을 수 있게 됐다.





## 채이식 고려대 교수, IMO 법률위원회 의장에 재선

국제해사법학계에서 우리나라의 위상 강화 기대



고려대학교 채이식 법과대학장

우리나라 채이식(蔡利植) 고려대학교 법대학장이 국제해사기구(IMO) 법률위원회 의장직에 재선되었다.

해양수산부는 10월 25일(현지시각 24일) 국제해사기구(IMO)

60여개 회원국이 참석한 파나마시티에서 22일부터 개최중인 제93차 법률위원회에서 채이식 교수가 회원국의 만장일치로 3년 연속 의장직에 재선되었다고 밝혔다.

IMO 법률위원회는 각종 국제해사규범의 개발 및 국제해사협약의 법률적 해석을 위하여 국제해사법 분야의 최고 전문가들이 참석하는 핵심 위원회로 채교수는 지난 2005년 4월에 서구 및 북미 출신 인사들이 독점해온 의장직에 아시아인으로서는 최초로 선출되었다.

이번 채교수의 IMO 법률위 의장 재선은 16년간 국제해사법 전문가로서 쌓아온 지명도와 지난 2년간 의장활동을 수행하며 보여준 업무능력을 국제 해사법학계에서 인정 받은 결과로 받아들여지고 있다.

해양수산부 관계자는 “채교수의 IMO 법률위원회 의장 재선은 IMO A그룹 이사국으로서 해운·조선에 관련된 각종 국제기준의 제·개정 주도를 위한 노력을 강화하고 있는 우리나라의 위상을 더욱 높여 주는 계기가 되었다”고 밝혔다.

한편, 채교수는 1971년 고려대학교 법과대학 졸업 및 사법고시에 최연소로 합격하고 1983년에는 영국 변호사(Barrister) 자격증을 취득하였으며, 2004년부터 고려대학교 법과대학장으로 재직하고 있으며 한국해법학회의 고문으로도 활동하고 있다.

### [채이식 교수 약력]

△고려대학교 법과대학 행정학과 졸업(1971, 학사) △사법연수원 졸업(1972, 변호사) △London 대학교 정경학부 대학원 졸업(1980, 석사) △영국 사법연수원(Middle Temple) 졸업(1983, 영국 법정변호사) △고려대학교 법대교수(1985~2003) △미국 코네티컷트 대학 연구교수(1995~1996) △고려대학교 법과대학장(2004~현재) △국제해사기구(IMO) 법률위원회 한국정부 대표(약16회) △국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 한국수석대표(1994~현재) △해양수산부 해사법률고문, 한국해법학회 회장(2004~현재)

# 부정기선시황 급등 일본 화력발전소 COA 차질

## 파나막스형 용선료 지난 2000년대비 4배 이상 급등

최근들어 부정기선화물선시황의 폭등세가 지속되면서 일본의 석탄 화력발전소들이 대량화물에 대한 장기수송계약 체결에 어려움을 겪고 있다. 장기수송계약(COA) 교섭은 교섭 당시 스팟용선료의 수준을 고려해야 하기 때문이다.

화력발전소 연료로 사용되는 발전용 석탄(일반탄)은 호주산 스팟가격이 톤 당 74~76달러(뉴캐슬 선적)로 상승했지만, 국제유가의 급격한 상승으로 석유계 화력에 비하면 연료 코스트가 싸게 먹히기 때문에 수요는 계속해서 증가하고 있다.

특히, 일본의 경우 원자력 발전소의 가동중단 등으로 화력발전소측에서 최근 석탄수요가 증가함에 따라 선사측과 장기수송계약 교섭을 진행중인데 최근 용선료의 급격한 상승으로 협상에 차질을 빚고 있는 것으로 알려졌다.

지난 2000~2002년 당시 범용선형의 파나막스(panamax)를 대상으로 한 호주-일본간의 COA 용선료는 초봄에 교섭하는 1년물로 1일당 1만~1만5,000달러에 불과했으나, 2004년 이후의 시황 급등으로 인해 최근에는 4배 이상 상승한 수준에서 교섭이 이루어지고 있다.

일본에서 석탄 화력발전소가 1990년대 후반부터 2000년에 잇따라 신설됨에 따라 일본내에서의 전력 구성에서 차지하는 비중도 날로 확대되는 추세에 있다. 일본의 석탄 화력발전소 전기사업 연합회에 의하면, 지난 1990년 시점에서 석탄화력의 국내 전력공급 구성에서 차지하는 비율은 10%에 불과했지만, 2004년에는 24%까지 상승했다.

이에 따라 일본의 해운회사들이 전력용 석탄 수

송을 위해 장기수송계약을 체결한 핵심 전용선대만 해도 90척으로 증가했다.

당초 전문가들은 2004년들어 지구 온난화의 문제가 전세계적인 이슈로 부상하면서 석탄의 수요가 줄어든 것으로 전망했다. 천연가스 등과 비교할 때 이산화탄소의 배출량이 많아 일본의 전력회사들이 석탄화력의 증설계획을 사실상 중단한데다 2005년 2월에는 교토 의정서가 발효되어 석탄이나 석유 화력의 가동을 저하가 불가피한 상황에 직면했기 때문이다.

하지만 사면초가에 직면했던 전력탄 수송시장이 이외로 상승세를 지속하고 있다. 장기적으로는 환경문제 등으로 인해 전력탄 수송시장이 위축될 것으로 예상되고 있으나, 현 상태에서는 지금의 상승세가 당분간 꺾이지 않을 것으로 분석되고 있다.

특히, 일본의 경우 지난 7월에 발생한 니가타현 연안의 해저지진 등으로 도쿄전력 카시와자키 카리와 원자력 발전 1~7호기가 가동을 중단했다. 중단된 출력 821만킬로와트는 석탄화력에 사용하는 일반탄으로 환산하면 1,650만 톤으로 단순계산시 호주-일본간의 파나막스형 선박 약 20척의 수요로 연결된다. 더구나, 원유가격도 연일 최고 가격을 경신하고 있어 전력회사들은 앞으로도 석탄화력의 가동률을 높일 수 밖에 없는 상황이다.

이같은 제반상황을 고려할 때, 석탄 수송선박의 수요확대는 물론 운임도 강세를 유지할 것으로 예상되고 있어 전력회사들의 장기수송계약 교섭에서 해운회사들의 입김이 더욱 강해질 전망이다.



## 아시아-중동항로의 컨테이너 물동량 증가로 운임상승 정기선사들 중국에 집중, 일본 등 스페이스 부족 심화



아시아-중동항로의 컨테이너물동량 증가로 운임이 상승하는 가운데 이 항로에 취항중인 정기선사들이 투입선박을 중국에 집중함으로써 일본 등 일부 국가에서는 스페이스 부족난이 심화되고 있다.

아시아발 중동항로의 경우 최근들어 시장이 급속도로 확대되면서 중국으로부터의 잡화를 중심으로 화물의 이동이 큰폭으로 증가, 컨테이너운임 상승세가 두드러지고 있다.

이 때문에 이 항로에 취항중인 정기선사들은 운임이 비교적 비싼 중국에 투입선박을 집중하는 한편, 일본발 중동항로에 대한 스페이스 할당량을 삭감하고 있다. 이에 따라 일본 화주들이 중동으로 나가는 선박수배에 어려움을 겪고 있다. 일본발 중동항의 경우 중고 자동차를 중심으로 수요가 지속됨에 따라 이 항로의 운임이 금년 3월에 비해 40피트당 500-600달러 가량 상승한 것으로 알

려졌다.

현재 일본발 중동항로에 취항중인 선사는 머스크라인, APL, NYK 등으로 한정되어 있다. 지금까지 아시아에서 중동지역을 연결하는 중동전용항로의 경우 싱가포르 등 해협지역에서의 접속이 중심이었다.

그러나 최근에는 중국발 화물의 증가로 중

국을 중심으로 한 아시아로부터의 직항편도 증가하고 있으며, 투입선대도 2,000-3,000TEU형에서부터 5,000TEU형에 이르기까지 대형화하는 추세에 있다.

아시아-중동항로에 취항중인 정기선사들은 중국의 대중동 수출물량 증가에 맞춰 중동항로의 서비스를 확대해 나가고 있지만, 중국에 스페이스를 집중하는 대신 일본에 할당했던 스페이스를 점차 줄여나가고 있다. 일부 선사의 경우 일본에 할당했던 스페이스를 최근에 금년 4월에 비해 25% 가량 축소함으로써 일본에서 중동지역으로 수출되는 컨테이너화물이 환적항인 싱가포르에서 1개월 이상 대기하는 사태까지 벌어지고 있다. 이는 대부분의 정기선사들이 아시아에서 중동지역으로 나갈 때 싱가포르에서 환적하던 종전의 패턴에서 벗어나 직항서비스를 실시하고 있기 때문이다.

# TSA, 2008년도 북미항로 운임인상계획 확정발표

## 아시아발 북미서안항로 40피트컨테이너당 400\$

태평양항로안정화협정(TSA)은 10월2일 2008년도 아시아발 미국항 컨테이너화물의 운임인상 가이드라인(구속력이 없는 지표)을 발표했다.

운임 인상액은 아시아발 미국 서해안 지역착의 경우 40피트 컨테이너당 400달러, 동내륙 전용과 동해안 걸프지역 전용의 경우 600 달러이다.

북미동항은 고수급 상태가 계속될 뿐만 아니라 운항코스트의 상승압력도 커 선사측은 2007년도와 같이 일정액의 가격인상을 진행시킬 방침이다.

새로운 가이드라인에서는 연료유 할증료의 기준운임에의 편입이나 상한을 설정해 있는 현행의 계약체계에 대해서도 언급했다. 할증료를 기준운임으로부터 떼어내 연료유 가격의 변동에 맞추어 징수를 진행시키는 것이다.

특히, TSA는 피크시즌 할증료(PSS surcharge)를 40피트 컨테이너당 400달러로 설정했다. 적용기간은 내년 6월1일부터 10월1일까지로 하되 피크기의 상황에 따라 조정한다는 것이다.

또 2008년도 연간 서비스컨트랙트(SC)의 기간을 종전보다 2개월 늦추어 7월1일부터 2009년 6월30일까지 변경할 계획이다. TSA는 이에 대해 화주들에게 2008년의 운임체계가 2개월 연장이 되는 잊점이 있다고 설명하고 있다

이와 관련하여 일부 화주들은 미국에서의 법개정에 따라 항만노동자에게 생체인증 ID카드 도입이나, 로스앤젤레스항과 롱비치항에서의

노후화 트럭 규제에 수반하는 코스트부담 등을 고려한 것이 아니냐는 의견을 제기하고 있다.

이에 앞서 TSA는 지난 10월 홍콩에서 CEO 미팅을 가졌는데, 이 자리에서 연료유 가격상승분을 제외해도 운항코스트가 7-8% 증가하고 있다고 보고가 있었다. 내륙에서의 철도·트럭 운임, 항만내의 컨테이너 취급비용, 공컨테이너의 회송비용이 일제히 상승하고 있다는 보고도 있었다. 그리고 연료유 가격도 2007년 1월부터 9월까지 34% 증가했다.

수송량 등을 동조건으로 계산했을 경우 TSA 가입선사의 9월 연유코스트 총계는 1월에 비해 1억 3,200만달러 증가했다고 한다.

2008년의 수요예측은 전년대비 7-9% 증가할 것으로 전망하는 등 2007년에 비해 조금 나아질 것으로 보고 있다. 동 항로 투입선복량에 대해서는 가입선사들이 5.2% 증가하고, 비가입선사를 포함하면 6·3% 증가할 것으로 예측하고 있다.







## 일본선사 NYK, MOL, K-Line 등 3사 경영실적 호조

### 부정기선 부문의 경우 경상이익 70% 이상 증가

일본선사인 NYK, MOL, K-Line 등 대형 3사의 9월 중간기(2007. 4. 1-9. 30) 경영실적이 해운시황 호전에 힘입어 크게 개선된 것으로 나타났다.

외신에 따르면, 9월 중간기 일본 대형3사의 매출액은 부정기선과 정기선부문에서 높은 증가율을 기록했으며, 특히 부정기선부문의 경우 매출액이 전기대비 30% 가량 증가했고, 경상이익은 72-106% 증가한 것으로 집계됐다.

더구나, 이들 3사의 2008년 3월기(2007. 4. 1-2008. 3. 31) 부정기선부문의 경상이익은 최근의 급등한 해운시황에 힘입어 전년대비 56-72% 대폭 증가할 것으로 전망되고 있다.

또한, MOL의 부정기선부문 매출액은 처음으로 1조엔대를 돌파하여 NYK의 매출액을 능가할 것으로 분석되고 있다. MOL의 매출액이 이같이 증가하고 있는 것은 1년 미만의 스팟용선을 확대하고 있기 때문이다.

MOL의 케이프사이즈 스팟용선 비율은 30%에 달해 NYK와 K-line의 용선비율 10%를 크게 웃돌고 있어 부정기선 활황에 따른 효과를 톡톡히 보고 있다.

올 하반기 케이프사이즈 벌크선의 용선료는



MOL이 1일당 13만달러, NYK 12만달러, K-Line이 11만2,500달러 수준이지만, 최근 용선료가 1일당 18만-20만달러에 달해 수익성이 높은 편이다.

이와함께 1년 미만의 단기용선계약인 대부분의 일반 부정기선(중형 파나맥스 이하의 벌크선)도 수익에 크게 기여하고 있다.

금년 9월기 일본 대형3사의 부정기선 경영실적을 보면 MOL의 경우 매출액이 전기대비 29% 증가한 4,829억엔을 기록했으며, 경상이익은 78% 증가한 1,260억엔에 달했다.

또 NYK는 전기대비 32% 증가한 4,888억엔의 매출액에 72% 증가한 801억엔의 경상이익을 실현하였으며, K-Line은 34% 증가한 2,961억엔의

[부정기선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	4,829 (29%)	1,260 (78%)
NYK	4,888 (32%)	801 (72%)
K-Line	2,961 (34%)	524 (106%)

※ 주: ( )은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

[컨테이너선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	3,426 (23%)	79 (105%)
NYK	3,310 (14%)	77 ( - )
K-Line	3,008 (23%)	81 ( - )

※ 주: ( )은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

매출액과 106% 늘어난 524억엔의 경상이익을 기록하는 등 경영실적이 대폭 개선됐다.

이와함께 자동차전용선부문의 경우도 일본의 자동차 수출증가로 호조를 보이고 있다. 금년 4-9월중 NYK의 자동차 수송물량은 168만대로 전년동기대비 8% 증가했으며, K-Line과 MOL도 각각 166만대와 131만대로 9%와 1% 증가했다.

탱커부문은 VLCC를 중심으로 운임시황이 침체되고 있어 NYK의 경우는 거의 전년수준을 유지하는데 그쳤으며, MOL과 K-Line은 이익이 감소한 것으로 분석됐다.

한편, 이들 대형3사 컨테이너선부문의 2007년 9월중간기 실적은 아시아발 유럽항 물동량이 큰 폭으로 증가한데 힘입어 경상이익이 증가한 것으로 나타났다. 이들 3사의 경상이익은 적자였던 전기에 비해 350억엔 가깝게 개선됐다.

중간기에 이들 3사의 컨테이너선부문이 흑자로

돌아선 것은 지난 2005년 9월 중간기 이래 2기만이다. 이는 아시아발 유럽용을 중심으로 각 항로 모두 높은 소석률을 유지한데 따른 것이다. 그러나, 연료유 가격의 급등 여파로 향후 수익성은 그만큼 줄어들 것으로 전망되고 있다.

이 기간중 컨테이너부문의 실적을 보면, MOL의 경우 매출액은 전년대비 23% 증가한 3,424억 원을 기록했으며, 경상이익은 105% 늘어난 79억 엔에 달했다.

동서항로를 중심으로 물동량 증가가 두드러짐에 따라 선복수급은 점차 개선되어 운임회복이 지속될 것으로 예상되나, 연료유 가격도 가파르게 상승할 것으로 전망되고 있다.

이와 관련하여 K-Line의 사에키 타카시 상무는 “운임은 지난 2005년 수준까지 회복했지만, 코스트는 그 이상으로 상승하고 있어 수지가 압박받고 있다”고 말했다.

## 중국항만 컨테이너화물 취급량 월 1,000만TEU 넘어 9월 한달간 전년동월대비 21% 증가한 1,008만TEU

중국 항만의 컨테이너화물 취급물량이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

중국 교통부가 정리한 2007년 9월의 중국 전항만 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 21% 증가한 1,008만 600TEU로 집계되었다. 이 가운데 주요 연해항에서 처리한 물량은 20% 증가한 938만900TEU, 주요 하천항이 38% 증가한 69만9,700TEU였다.

항만별로는 상해항이 전년동월대비 13% 증가한 225만TEU로 1위를 차지했으며, 이어 심천항이 17% 증가한 204만2,600TEU를 기록했다.

9월 한달간 중국 전항만의 화물 취급량은 전년동월대비 13% 증가한 1억5,135만톤으로 집계됐으며, 이 중 연해항이 13% 증가한 1억3,936만톤, 하천항이 18% 증가한 1,199만톤이다.

올 1월부터 9월까지 중국 전항만에서 처리된 컨테이너화물 취급량은 전년 동기대비 23% 증가한 8,221만TEU로 집계됐다. 항만별로는 상해항이 전년동기대비 21% 증가한 1,934만7,400TEU를 기록했으며, 이어 심천항이 11% 증가한 1,493만7,200TEU, 청도항이 24% 증가한 700만8,700TEU, 영파항이 35% 증가한 697만5,300TEU, 5위 광저우항이 42% 증가한 680만8,800TEU 등이다.

한편, 9월 한달간 홍콩의 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 4% 증가한 204만9,000TEU로 집계됐다. 올 1-9월 누계의 홍콩항 컨테이너화물 처리량은 전년동기대비 2% 증가한 1,770만400TEU에 그쳐 상하이항에 추월당했다.



## 국회 농림해양수산위원회 해양수산부 국정감사 실시

해양부, 연말까지 해기전승 위한 제도적 기반 마련



제269회 국회 농림해양수산위원회의 해양수산부를 대상으로 한 국정감사가 10월17일 해양수산부 대회의실에서 실시됐다.

이날 해양수산부 강무현 장관은 인사말과 업무 보고를 했으며 18명의 농림해양위 소속 국회의원들이 나서서 국정감사를 위한 질의를 하고 장관의 답변을 들었다.

특히, 이날 국정감사에서 해양수산부는 업무보고를 통해 해양수산부는 해양영토의 체계적 관리와 생명력 넘치는 바다 구현을 위해 도서와 EEZ 등 국내외 해양영토에 대한 관리권을 강화하고 친환경적 연안관리 체제 및 해양환경 관리 인프라 구축에 최선을 다하고 있다고 밝혔다.

또한 세계물류시장을 선도하는 동북아 물류 허

브로 도약하기 위해 주요 거점항만의 인프라를 적기에 구축하고 항만서비스 및 생산성 향상을 통해 항만경쟁력을 제고하고 물류네트워크 구축 등으로 신규화물 창출의 토대를 강화해 나갈 계획이다.

이와 함께 부산항과 광양항의 선석과 배후단지를 차질없이 개발하고 고부가가치 창출을 위해 자유무역역 지정 확대를 추진해 나갈 방침이다.

이에 따라 부산항은 2008년까지 18선석을 완공하고 북측의 배후단지 69만평방미터를 추가로 조성하며 광양항은 2011년까지 20선석을 건설하고 배후단지 388만평방미터를 조성된다.

특히, 해양수산부는 초일류 해운서비스산업 육성 및 해양안전망 확충에도 노력해 나가고 있다고 보고했다. 이를 실천하기 위해 국제해운의 경쟁력을



제고하고 연안해운의 활성화에도 힘쓸 계획이다.

이미 2007년 6월에 선하주 상생을 위한 선하주 협력체제 구축 MOU를 체결한 바 있다. 또한 오는 12월까지 선원 고용 탄력성과 해기전승을 위한 제도적 기반을 마련함으로써 국적선사들의 국제경쟁력을 제고할 방침이다.

연안여객 서비스의 제고등을 통해 '해상여객운송사업법'을 제정하고 경유 유류세액 인상분을 보조(2007년도는 341억원)할 방침이다.

해양수산부는 또 해운전문 인력의 양성과 선원의 근로조건 개선에도 힘쓰고 있다. 해운항만전문인력 양성교육 과정을 내실화하고 일부의 법정 선원교육을 자체 교육이나 수탁교육으로 전환하는 방안을 추진하고 있다.

아울러 해양안전관리시스템 선진화를 위해 해양안전관리 총괄, 조정기능, 평가관리를 할 수 있도록 법령 제정을 추진하고 있으며 지난 4월 국제해사기구(IMO) 회원국 안전감사를 성공적으로 수감한 것을 계기로 오는 12월에 IMO A그룹 이사국에 재진출 하도록 최선을 다하고 있다.

해양수산부는 또한 수산업의 자생력 확보와 어업인의 '삶의 질' 제고에 힘쓰고 고품질의 안전한 수산물을 안정적으로 공급하는데도 노력할 방침이다. 수산자원회복사업의 본격적인 추진과 어업구조개편에 나서며 시장 개방에 대비한 특별대책을 마련하고 어업인의 지원을 확대할 방침이다. 안전한 수산물의 생산과 공급 체계를 강화하고 친환경 양식 생산 기반 확대 및 수산물 유통 체계의 선진화에 노력할 방침이다.

해양수산부의 주요 현안 사항은 △2012년 여수 세계박람회 유치 △ 적조 태풍 피해 현황 및 지원 대책 △소말리아 피랍선원 석방 추진 △ FTA 협상 동향과 FTA 국내 대책 △ 남북정상회담 해양수산분야 후속 조치 등이다.

제269회 국회 상정 법률안은 총 9건으로 제정이 2건, 개정이 7건이다. 현재 농해수위에서 계류 중인 법률안은 모두 8건으로 제정 법률안은 '수산동물지리병관리법안'과 '양식 수산물 재해 보험 법안' 등 2건이다. 또한 개정 법률안은 공유수면 매립법, 해상교통안전법, 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 선박투자회사법, 독도의 지속가능한 이용에 관한 법률 등 모두 6개이다.

### 해양부, 해적신고 도상훈련 실시 한국상선대 대응능력 및 국제공조체제 강화

해양수산부는 싱가포르 소재 해적정보공유센터(ISC)와 합동으로 우리나라 국적선의 해적 발생을 가정한 신고훈련을 10월16일 오전 실시했다.

이번 훈련은 항해중인 한국 선박에 해적선이 접근해오는 것을 가정해 해당 선박이 해적발생 사실을 해양부에 신고하고, 해양부가 해적정보공유센터에 통보하면 해적정보공유센터는 사고 주변국 구조기관에 협조요청을 해 주변국에서 즉시 공조체제를 취해 대응토록 하는 도상훈련이다.

이 훈련은 앞으로 우리나라 선박의 해적 대응능력을 높이고 국제 공조체제를 강화하기 위해 매년 1회씩 정기적으로 실시할 예정이다.

해적정보공유센터와 정기적으로 합동훈련을 하는 한편, 해적정보를 제공받아 말라카해협 등 취약해역에서의 국제공조는 물론 자체 대응능력을 강화함으로써 우리나라 선박의 해적발생 피해가 줄어든 것으로 기대된다.

한편, 해양수산부는 한국선박의 피해를 줄이기 위해 지난 5월부터 해적정보공유센터를 통해 입수되는 해적정보를 관련 단·업체에 즉시 제공하고 있다.

아시아지역 해적정보공유센터는 아세안 10개국 및 한, 중, 일, 인도, 방글라데시, 스리랑카 등 총 16개 체약국이 해적정보 공유, 해적경보 발령 등 체약국간 해적대응하기 위해 싱가포르에 설치한 사무국이다.





## 노·사 양측 선원최저임금 월 98만3천원으로 합의

해양부 중재로 8.5% 인상, 2008년 1월부터 적용



경제상황을 반영하여 결정한 것이라고 설명했다.

그러나 현재 대부분의 사업장에서 실제로 최저임금 보다 높은 수준의 임금을 지급하고 있어 이번 인상으로 선원들은 임금 인상효과 보다는 퇴직금, 재해보상금 등에 있어 혜택을 받게 될 것으로

선원 노·사 단체는 해양수산부 중재 하에 10월 29일 오후 해양수산부 해운물류본부장실에서 '08년도에 적용되는 선원최저임금을 월 98만 3,000원(어선원 재해보상 시 적용되는 임금 산정을 위한 최저액 월 120만3,000원)으로 합의하는데 서명했다.

양 단체는 이번 합의안이 전년대비 8.5% 인상된 수준으로서 육상근로자 최저임금 인상률 8.3%(85만2,020원 : 시간당 3,770원, 월 226시간 근로 기준)와 최근 5년간 선원최저임금 인상률 (12.52%)을 고려하고 육상 근로자에 비해 상대적으로 어렵고 힘든 해상근로의 특수성 및 현재의

보인다.

최저임금액 및 인상률 등 최저임금액에 미달하는 선원근로계약은 그 부분에 한하여 무효이며 선박소유자는 재해보상 최저기준액 이상이 보장되는 선원재해보험에 가입하여야 함을 적극 홍보해 자율적 이행을 유도하는 한편, 향후 선원근로감독관의 사업장 감독 시 최저임금의 준수 등 이행실태를 중점 점검할 계획이라고 밝혔다.

이번 합의사항은 해양수산부 내 해운항만·수산분야 정책자문위원회의의 자문을 거쳐 오는 12월께 최종 고시될 예정이며, 내년 1월1일부터 12월 31일까지 적용된다.

# 해양부, 취약 국적선에 대한 기국통제(FSC) 강화

## 외국항만 항만국통제에 대한 국적선 대응능력 제고

부산지방해양수산청(청장 : 박인섭)은 10월22일부터 11월30일까지 외국항에서 우리국적선에 대한 항만국통제(PSC)에 대비하기 위하여 안전관리가 취약한 국적선에 대한 기국통제를 강화한다고 밝혔다.

최근 해운경기 호황에 따른 기준미달선박의 증가현상과 우리나라 선박의 외국항만 항만국통제 출항정지 증가추세에 대응하기 위하여 유럽지역 등에서 출항정지 이력이 있는 선박 있는 총 24척의 국적선에 대하여 부산항 입항시 매 6개월 주기로 특별안전점검을 통하여 엄격한 기국통제(FSC)를 시행중이다.

금년 들어 우리 국적선은 9월 현재 총 22척이 외국항에서 출항정지된 바 있으며, 최근 3년

(2004~2006) 평균 출항정지 건수인 14척 보다 높은 수치를 기록하며 증가추세에 있어 관련선사 및 선박들의 철저한 사전대비가 요구되는 시점이다.

부산청 관계자는 이번 안전관리 취약선박에 대한 특별안전점검을 통하여 국적선들의 안전관리 수준 향상을 도모하고, 더 나아가 외국항만 항만국통제 수검요령 등에 대한 선원교육을 겸하여 시행함으로써 국적선의 항만국통제 대응능력을 제고할 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔다.

기국통제란 항만국통제에 대비되는 개념으로 외국항에서 항만국통제에 대비하기 위하여 우리 국적선에 대하여 정부가 항만국통제에 준하여 실시하는 특별안전점검을 말한다.

## 해양수산부, 선체 부식방지 위한 보호도장 의무화 내년 7월부터 국제항해 종사하는 500톤 이상 선박

일부 선박에 배가 녹스는 것을 막기 위한 보호 도장이 의무화 된다.

양수산부는 2008년 7월1일부터 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 선박에 해수전용 평형수 탱크가 설치되어 있거나 길이 150미터 이상의 산적화물선에 이중 선측 공간이 있는 경우 부식 방지를 위한 도장을 반드시 해야 한다고 밝혔다. 이번 조치는 지난해 12월 국제해사기구(IMO)가 해수전용 평형수 탱크 및 산적화물선의 내부 공간에 대한 보호도장 의무화 시키도록 해상인명안전협약을 개정한 데 따른 것이다.

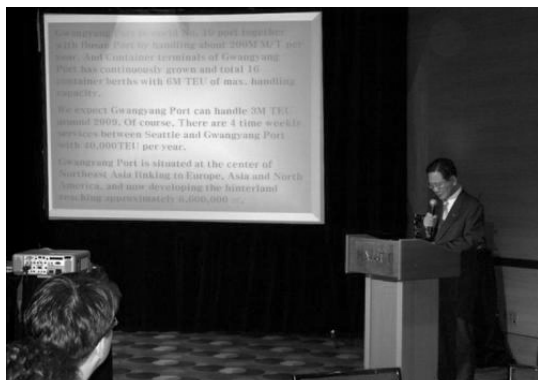
개정된 협약은 15년 동안 양호한 도장상태 유지를 목표로 도장시스템의 기본요건인 △건조막 두께 △염류(鹽類)의 한계 및 도장 제한조건 △도장의 검사 및 보수 등을 기록한 도장기술철 △시험기관의 지정기준 △도장시스템의 적합증서 교부 등에 관한 사항을 정하고 있다.

이에 따라 해양부는 '선체보호 도장에 관한 기준'을 마련해 국제항해에 종사하는 국내선의 부식을 막아 선체강도를 유지하고 선박이 안전하게 운항할 수 있도록 한 것이다.

이번 조치는 선박의 안전성 뿐 아니라 유지보수 비용을 절감하고 외국항 입·출항 시 항만국 통제(PSC)에도 대비할 수 있을 것으로 기대 된다.



## 광양항 해외홍보 미주지역 Road Show 성공적으로 개최 주요항과 교류협력 기반구축, 광양항 배후부지 투자유치



지난 10월15일부터 19일까지 캐나다의 밴쿠버와 미국 시애틀, LA/롱비치 지역에서 개최되었던 광양항 화물 유치를 위한 2007 미주 로드쇼가 성공리에 개최되었다.

현지에서 행사를 주관한 로드쇼 개최 합동 방문단(전남도, 광양시, 경제청, 여수해양청, 순천광양상공회의소 공동)에 따르면 세 차례의 홍보 설명회를 통해 광양항을 알릴 수 있는 기회를 가졌고 10여건의 투자자들이 광양 방문을 약속했으며 이미 두건의 투자협상이 구체적으로 진행되고 있다.

홍보설명회에는 캐나다 밴쿠버 80여명, 미국 시애틀 90여명, LA/LB 100여명 현지의 해운, 물류 및 화주 기업인들을 비롯해 미서부지역 최대일간지인 시애틀 타임즈의 제임스 비슬리 편집주간, 윌리엄 스테포드 시애틀 무역협회 회장 등 저명인사들도 다수 참석했다.

현지 언론도 깊은 관심을 나타냈는데 시애틀 타임즈, LA 라디오 코리아 생방송 인터뷰, 밴쿠버 KC TV, 중앙일보, 한국일보 등의 표지면에 보도돼 광양항의 브랜드 이미지를 크게 높였다는 평가

를 받고 있다.

또한 현지 기업인들은 광양항의 변모된 위상에 놀라고, 항만배후단지 투자에 매우 깊은 관심을 나타냈는데, A사의 경우는 건축자재 관련 목재제품, 제재목, 야외 설치용 방부제 테크재 제조 회사로 약 2만평의 부지를 원하고 있으며, B사는 시애틀의 풍부한 임산물을 광양항에서 가공해서 목재물류창고 운영을 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

북미에서 우리나라로 들어오는 목재(건축자재)는 220만 톤으로 광양항이 전진기지로서 활용된다면 화물유치에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

광양시는 이번 방문을 통해 광양항과 교류의 기반을 마련하기도 했는데 시애틀 항만청과 MOU 체결을 합의했으며 롱비치시와는 자매결연 체결을 통해 항만의 상호 협력 뿐 만 아니라 경제, 사회, 문화 교류를 통해 자유무역도시로서의 영역을 넓혀나갈 계획을 갖고 있다.

아울러 중국 동해안과 미국 서해안 지역을 네트워킹 해 광양항 물동량 창출 방안을 대대적으로 추진할 예정이며 특히 약 100만 명에 달하는 미국 서부지역의 교포 기업인중 자본을 축적한 투자자를 이끌어 낸다면 투자 효과가 크게 기대되는 분야로 평가된다.

또한 광양시에서는 시애틀 Microsoft 본사 방문을 통하여 얻은 아이디어를 통하여 광양시의 U-city 정책에 접목하는 등 이번 방문을 통하여 얻은 성과를 시의 미래 성장 동력을 찾는 데도 적극적으로 활용할 계획이다.

# STX, 국내 조선업계 숙원인 크루즈사업에 먼저 진출

## 노르웨이의 세계적인 크루즈선 조선사 지분 39.2% 인수

STX조선이 국내 조선업체들의 숙원사업으로 꼽히던 크루즈 사업에 먼저 진출했다.

STX는 10월23일 계열사인 RAMBERA AS를 통해 아커야즈의 지분 39.2%가량을 인수했다고 밝혔다. STX조선은 시간의 대량 매매를 통해 지분을 사들인 것으로 전해지고 있으며 총 투자금액은 8억달러에 달한다.

STX조선이 5억달러를 금전대여한 후 STX조선 US와 STX엔진US 등의 해외 자회사의 유상증자를 통해 3억달러를 추가로 투자했다.

국내 조선업체 사상 최대규모의 투자인 동시에 최대 규모의 해외 조선업체 인수다.

아커야즈의 지분이 상당부분 분산돼 있는 것으로 전해지고 있어 STX조선의 경영권 인수는 어렵지 않을 것으로 보이지만 이사회 승인 과정을 거쳐야 하기 때문에 경영권의 완전 인수까지는 어느 정도 시일이 소요될 것으로 예상되고 있다.

아커야즈는 현재 모건스탠리 등 기관투자자를 중심으로 주주가 구성돼 있다.

이번 STX의 아커야즈 인수는 무엇보다 크루즈 시장에 진출했다는 점에서 시사하는 바가 크다. 선박 1척당 건조단가가 수십억불에 달할 정도로 고부가가치 선박이 크루즈선은 '조선의 꽃'이라 불리는 조선기술의 정점이다.

그간 국내 조선업체들은 컨테이너선 등 선박시장에서 세계를 호령하면서도 크루즈선 건조기술을 보유하지 못해 세계 1위 조선국으로서의 위상에 부정적인 영향을 끼쳤었다. 강덕수 회장의 용단에 따라 STX그룹이 세계 크루즈 시장에 도전하

게 됨에 따라 한국 조선기술에 대한 평가도 격상될 것으로 기대된다.

또 유럽 조선업체 직접 인수를 통해 유럽 시장에 진출하면서 향후 다른 국내 조선업체들의 해외 진출 루트를 다양화 시킬 수 있는 시도라는 평을 받고 있다.

국내서는 대우조선해양이 지난 1997년 약 5,000만달러를 들여 루마니아 망갈리아조선소를 인수한 바 있으며, 중국 등지에 국내 조선업체들이 블록 공장 등을 설립한 예가 있으나 8억달러 상당의 해외 투자는 이번이 처음이다.

아커야즈사는 지난 1841년 설립된 대표적인 크루즈선 조선업체다. 세계 크루즈선 건조 분야에서 수위를 다투는 노르웨이의 우량 상장업체로 임직원은 2만여명에 달하는 것으로 알려졌다. 브라질 등 남미 공장은 물론 핀란드, 프랑스, 노르웨이, 독일, 루마니아 등 유럽 거점에 베트남, 우크라이나에 이르는 광범위한 해외 생산공장을 보유하고 있다.

조선, 에너지, 상선 분야에서 잇따른 M&A로 사세를 급속히 키워온 STX는 이번 아커야즈 인수로 단번에 세계 크루즈 분야의 강자로 뛰어오름과 동시에 성장신화를 계속해서 이어나가게 됐다.

특히 조선기자재와 엔진, 선박 건조, 해운의 황금 라인업을 구축하게 돼 그룹내 사업분야 시너지 효과를 적잖이 기대할 수 있게 됐다. 또 건조 생산성 향상과 기술 시너지 효과도 아울러 얻을 수 있게 됐다.





## 채이식 고려대 교수, IMO 법률위원회 의장에 재선

국제해사법학계에서 우리나라의 위상 강화 기대



고려대학교 채이식 법과대학장

우리나라 채이식(蔡利植) 고려대학교 법대학장이 국제해사기구(IMO) 법률위원회 의장직에 재선되었다.

해양수산부는 10월 25일(현지시각 24일) 국제해사기구(IMO)

60여개 회원국이 참석한 파나마시티에서 22일부터 개최중인 제93차 법률위원회에서 채이식 교수가 회원국의 만장일치로 3년 연속 의장직에 재선되었다고 밝혔다.

IMO 법률위원회는 각종 국제해사규범의 개발 및 국제해사협약의 법률적 해석을 위하여 국제해사법 분야의 최고 전문가들이 참석하는 핵심 위원회로 채교수는 지난 2005년 4월에 서구 및 북미 출신 인사들이 독점해온 의장직에 아시아인으로서는 최초로 선출되었다.

이번 채교수의 IMO 법률위 의장 재선은 16년간 국제해사법 전문가로서 쌓아온 지명도와 지난 2년간 의장활동을 수행하며 보여준 업무능력을 국제해사법학계에서 인정 받은 결과로 받아들여지고 있다.

해양수산부 관계자는 “채교수의 IMO 법률위원회 의장 재선은 IMO A그룹 이사국으로서 해운·조선에 관련된 각종 국제기준의 제·개정 주도를 위한 노력을 강화하고 있는 우리나라의 위상을 더욱 높여 주는 계기가 되었다”고 밝혔다.

한편, 채교수는 1971년 고려대학교 법과대학 졸업 및 사법고시에 최연소로 합격하고 1983년에는 영국 변호사(Barrister) 자격증을 취득하였으며, 2004년부터 고려대학교 법과대학장으로 재직하고 있으며 한국해법학회의 고문으로도 활동하고 있다.

### [채이식 교수 약력]

△고려대학교 법과대학 행정학과 졸업(1971, 학사) △사법연수원 졸업(1972, 변호사) △London 대학교 정경학부 대학원 졸업(1980, 석사) △영국 사법연수원(Middle Temple) 졸업(1983, 영국 법정변호사) △고려대학교 법대교수(1985~2003) △미국 코네티컷트 대학 연구교수(1995~1996) △고려대학교 법과대학장(2004~현재) △국제해사기구(IMO) 법률위원회 한국정부 대표(약16회) △국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 한국수석대표(1994~현재) △해양수산부 해사법률고문, 한국해법학회 회장(2004~현재)

# 부정기선시황 급등 일본 화력발전소 COA 차질

## 파나막스형 용선료 지난 2000년대비 4배 이상 급등

최근들어 부정기선화물선시황의 폭등세가 지속되면서 일본의 석탄 화력발전소들이 대량화물에 대한 장기수송계약 체결에 어려움을 겪고 있다. 장기수송계약(COA) 교섭은 교섭 당시 스팟용선료의 수준을 고려해야 하기 때문이다.

화력발전소 연료로 사용되는 발전용 석탄(일반탄)은 호주산 스팟가격이 톤 당 74~76달러(뉴캐슬 선적)로 상승했지만, 국제유가의 급격한 상승으로 석유계 화력에 비하면 연료 코스트가 싸게 먹히기 때문에 수요는 계속해서 증가하고 있다.

특히, 일본의 경우 원자력 발전소의 가동중단 등으로 화력발전소측에서 최근 석탄수요가 증가함에 따라 선사측과 장기수송계약 교섭을 진행중인데 최근 용선료의 급격한 상승으로 협상에 차질을 빚고 있는 것으로 알려졌다.

지난 2000~2002년 당시 범용선형의 파나막스(panamax)를 대상으로 한 호주-일본간의 COA 용선료는 초봄에 교섭하는 1년물로 1일당 1만~1만5,000달러에 불과했으나, 2004년 이후의 시황 급등으로 인해 최근에는 4배 이상 상승한 수준에서 교섭이 이루어지고 있다.

일본에서 석탄 화력발전소가 1990년대 후반부터 2000년에 잇따라 신설됨에 따라 일본내에서의 전력 구성에서 차지하는 비중도 날로 확대되는 추세에 있다. 일본의 석탄 화력발전소 전기사업 연합회에 의하면, 지난 1990년 시점에서 석탄화력의 국내 전력공급 구성에서 차지하는 비율은 10%에 불과했지만, 2004년에는 24%까지 상승했다.

이에 따라 일본의 해운회사들이 전력용 석탄 수

송을 위해 장기수송계약을 체결한 핵심 전용선대만 해도 90척으로 증가했다.

당초 전문가들은 2004년들어 지구 온난화의 문제가 전세계적인 이슈로 부상하면서 석탄의 수요가 줄어든 것으로 전망했다. 천연가스 등과 비교할 때 이산화탄소의 배출량이 많아 일본의 전력회사들이 석탄화력의 증설계획을 사실상 중단한데다 2005년 2월에는 교토 의정서가 발효되어 석탄이나 석유 화력의 가동을 저하가 불가피한 상황에 직면했기 때문이다.

하지만 사면초가에 직면했던 전력탄 수송시장이 이외로 상승세를 지속하고 있다. 장기적으로는 환경문제 등으로 인해 전력탄 수송시장이 위축될 것으로 예상되고 있으나, 현 상태에서는 지금의 상승세가 당분간 꺾이지 않을 것으로 분석되고 있다.

특히, 일본의 경우 지난 7월에 발생한 니가타현 연안의 해저지진 등으로 도쿄전력 카시와자키 카리와 원자력 발전 1~7호기가 가동을 중단했다. 중단된 출력 821만킬로와트는 석탄화력에 사용하는 일반탄으로 환산하면 1,650만 톤으로 단순계산시 호주-일본간의 파나막스형 선박 약 20척의 수요로 연결된다. 더구나, 원유가격도 연일 최고 가격을 경신하고 있어 전력회사들은 앞으로도 석탄화력의 가동률을 높일 수 밖에 없는 상황이다.

이같은 제반상황을 고려할 때, 석탄 수송선박의 수요확대는 물론 운임도 강세를 유지할 것으로 예상되고 있어 전력회사들의 장기수송계약 교섭에서 해운회사들의 입김이 더욱 강해질 전망이다.



## 아시아-중동항로의 컨테이너 물동량 증가로 운임상승 정기선사들 중국에 집중, 일본 등 스페이스 부족 심화



아시아-중동항로의 컨테이너물동량 증가로 운임이 상승하는 가운데 이 항로에 취항중인 정기선사들이 투입선박을 중국에 집중함으로써 일본 등 일부 국가에서는 스페이스 부족난이 심화되고 있다.

아시아발 중동항로의 경우 최근들어 시장이 급속도로 확대되면서 중국으로부터의 잡화를 중심으로 화물의 이동이 큰폭으로 증가, 컨테이너운임 상승세가 두드러지고 있다.

이 때문에 이 항로에 취항중인 정기선사들은 운임이 비교적 비싼 중국에 투입선박을 집중하는 한편, 일본발 중동항로에 대한 스페이스 할당량을 삭감하고 있다. 이에 따라 일본 화주들이 중동으로 나가는 선박수배에 어려움을 겪고 있다. 일본발 중동항의 경우 중고 자동차를 중심으로 수요가 지속됨에 따라 이 항로의 운임이 금년 3월에 비해 40피트당 500-600달러 가량 상승한 것으로 알

려졌다.

현재 일본발 중동항로에 취항중인 선사는 머스크라인, APL, NYK 등으로 한정되어 있다. 지금까지 아시아에서 중동지역을 연결하는 중동전용항로의 경우 싱가포르 등 해협지역에서의 접속이 중심이었다.

그러나 최근에는 중국발 화물의 증가로 중

국을 중심으로 한 아시아로부터의 직항편도 증가하고 있으며, 투입선대도 2,000-3,000TEU형에서부터 5,000TEU형에 이르기까지 대형화하는 추세에 있다.

아시아-중동항로에 취항중인 정기선사들은 중국의 대중동 수출물량 증가에 맞춰 중동항로의 서비스를 확대해 나가고 있지만, 중국에 스페이스를 집중하는 대신 일본에 할당했던 스페이스를 점차 줄여나가고 있다. 일부 선사의 경우 일본에 할당했던 스페이스를 최근에 금년 4월에 비해 25% 가량 축소함으로써 일본에서 중동지역으로 수출되는 컨테이너화물이 환적항인 싱가포르에서 1개월 이상 대기하는 사태까지 벌어지고 있다. 이는 대부분의 정기선사들이 아시아에서 중동지역으로 나갈 때 싱가포르에서 환적하던 종전의 패턴에서 벗어나 직항서비스를 실시하고 있기 때문이다.

# TSA, 2008년도 북미항로 운임인상계획 확정발표

## 아시아발 북미서안항로 40피트컨테이너당 400\$

태평양항로안정화협정(TSA)은 10월2일 2008년도 아시아발 미국항 컨테이너화물의 운임인상 가이드라인(구속력이 없는 지표)을 발표했다.

운임 인상액은 아시아발 미국 서해안 지역착의 경우 40피트 컨테이너당 400달러, 동내륙 전용과 동해안 걸프지역 전용의 경우 600 달러이다.

북미동항은 고수급 상태가 계속될 뿐만 아니라 운항코스트의 상승압력도 커 선사측은 2007년도와 같이 일정액의 가격인상을 진행시킬 방침이다.

새로운 가이드라인에서는 연료유 할증료의 기준운임에의 편입이나 상한을 설정해 있는 현행의 계약체계에 대해서도 언급했다. 할증료를 기준운임으로부터 떼어내 연료유 가격의 변동에 맞추어 징수를 진행시키는 것이다.

특히, TSA는 피크시즌 할증료(PSS surcharge)를 40피트 컨테이너당 400달러로 설정했다. 적용기간은 내년 6월1일부터 10월1일까지로 하되 피크기의 상황에 따라 조정한다는 것이다.

또 2008년도 연간 서비스컨트랙트(SC)의 기간을 종전보다 2개월 늦추어 7월1일부터 2009년 6월30일까지 변경할 계획이다. TSA는 이에 대해 화주들에게 2008년의 운임체계가 2개월 연장이 되는 잊점이 있다고 설명하고 있다

이와 관련하여 일부 화주들은 미국에서의 법개정에 따라 항만노동자에게 생체인증 ID카드 도입이나, 로스앤젤레스항과 롱비치항에서의

노후화 트럭 규제에 수반하는 코스트부담 등을 고려한 것이 아니냐는 의견을 제기하고 있다.

이에 앞서 TSA는 지난 10월 홍콩에서 CEO 미팅을 가졌는데, 이 자리에서 연료유 가격상승분을 제외해도 운항코스트가 7-8% 증가하고 있다고 보고가 있었다. 내륙에서의 철도·트럭 운임, 항만내의 컨테이너 취급비용, 공컨테이너의 회송비용이 일제히 상승하고 있다는 보고도 있었다. 그리고 연료유 가격도 2007년 1월부터 9월까지 34% 증가했다.

수송량 등을 동조건으로 계산했을 경우 TSA 가입선사의 9월 연유코스트 총계는 1월에 비해 1억 3,200만달러 증가했다고 한다.

2008년의 수요예측은 전년대비 7-9% 증가할 것으로 전망하는 등 2007년에 비해 조금 나아질 것으로 보고 있다. 동 항로 투입선복량에 대해서는 가입선사들이 5.2% 증가하고, 비가입선사를 포함하면 6·3% 증가할 것으로 예측하고 있다.







## 일본선사 NYK, MOL, K-Line 등 3사 경영실적 호조 부정기선 부문의 경우 경상이익 70% 이상 증가

일본선사인 NYK, MOL, K-Line 등 대형 3사의 9월 중간기(2007. 4. 1-9. 30) 경영실적이 해운시황 호전에 힘입어 크게 개선된 것으로 나타났다.

외신에 따르면, 9월 중간기 일본 대형3사의 매출액은 부정기선과 정기선부문에서 높은 증가율을 기록했으며, 특히 부정기선부문의 경우 매출액이 전기대비 30% 가량 증가했고, 경상이익은 72-106% 증가한 것으로 집계됐다.

더구나, 이들 3사의 2008년 3월기(2007. 4. 1-2008. 3. 31) 부정기선부문의 경상이익은 최근의 급등한 해운시황에 힘입어 전년대비 56-72% 대폭 증가할 것으로 전망되고 있다.

또한, MOL의 부정기선부문 매출액은 처음으로 1조엔대를 돌파하여 NYK의 매출액을 능가할 것으로 분석되고 있다. MOL의 매출액이 이같이 증가하고 있는 것은 1년 미만의 스팟용선을 확대하고 있기 때문이다.

MOL의 케이프사이즈 스팟용선 비율은 30%에 달해 NYK와 K-line의 용선비율 10%를 크게 웃돌고 있어 부정기선 활황에 따른 효과를 톡톡히 보고 있다.

올 하반기 케이프사이즈 벌크선의 용선료는



MOL이 1일당 13만달러, NYK 12만달러, K-Line이 11만2,500달러 수준이지만, 최근 용선료가 1일당 18만-20만달러에 달해 수익성이 높은 편이다.

이와함께 1년 미만의 단기용선계약인 대부분의 일반 부정기선(중형 파나맥스 이하의 벌크선)도 수익에 크게 기여하고 있다.

금년 9월기 일본 대형3사의 부정기선 경영실적을 보면 MOL의 경우 매출액이 전기대비 29% 증가한 4,829억엔을 기록했으며, 경상이익은 78% 증가한 1,260억엔에 달했다.

또 NYK는 전기대비 32% 증가한 4,888억엔의 매출액에 72% 증가한 801억엔의 경상이익을 실현하였으며, K-Line은 34% 증가한 2,961억엔의

[부정기선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	4,829 (29%)	1,260 (78%)
NYK	4,888 (32%)	801 (72%)
K-Line	2,961 (34%)	524 (106%)

※ 주: ( )은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

[컨테이너선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	3,426 (23%)	79 (105%)
NYK	3,310 (14%)	77 ( - )
K-Line	3,008 (23%)	81 ( - )

※ 주: ( )은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

매출액과 106% 늘어난 524억엔의 경상이익을 기록하는 등 경영실적이 대폭 개선됐다.

이와함께 자동차전용선부문의 경우도 일본의 자동차 수출증가로 호조를 보이고 있다. 금년 4-9월중 NYK의 자동차 수송물량은 168만대로 전년동기대비 8% 증가했으며, K-Line과 MOL도 각각 166만대와 131만대로 9%와 1% 증가했다.

탱커부문은 VLCC를 중심으로 운임시황이 침체되고 있어 NYK의 경우는 거의 전년수준을 유지하는데 그쳤으며, MOL과 K-Line은 이익이 감소한 것으로 분석됐다.

한편, 이들 대형3사 컨테이너선부문의 2007년 9월중간기 실적은 아시아발 유럽항 물동량이 큰 폭으로 증가한데 힘입어 경상이익이 증가한 것으로 나타났다. 이들 3사의 경상이익은 적자였던 전기에 비해 350억엔 가깝게 개선됐다.

중간기에 이들 3사의 컨테이너선부문이 흑자로

돌아선 것은 지난 2005년 9월 중간기 이래 2기만이다. 이는 아시아발 유럽용을 중심으로 각 항로 모두 높은 소석률을 유지한데 따른 것이다. 그러나, 연료유 가격의 급등 여파로 향후 수익성은 그만큼 줄어들 것으로 전망되고 있다.

이 기간중 컨테이너부문의 실적을 보면, MOL의 경우 매출액은 전년대비 23% 증가한 3,424억 원을 기록했으며, 경상이익은 105% 늘어난 79억 엔에 달했다.

동서항로를 중심으로 물동량 증가가 두드러짐에 따라 선복수급은 점차 개선되어 운임회복이 지속될 것으로 예상되나, 연료유 가격도 가파르게 상승할 것으로 전망되고 있다.

이와 관련하여 K-Line의 사에키 타카시 상무는 “운임은 지난 2005년 수준까지 회복했지만, 코스트는 그 이상으로 상승하고 있어 수지가 압박받고 있다”고 말했다.

## 중국항만 컨테이너화물 취급량 월 1,000만TEU 넘어 9월 한달간 전년동월대비 21% 증가한 1,008만TEU

중국 항만의 컨테이너화물 취급물량이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

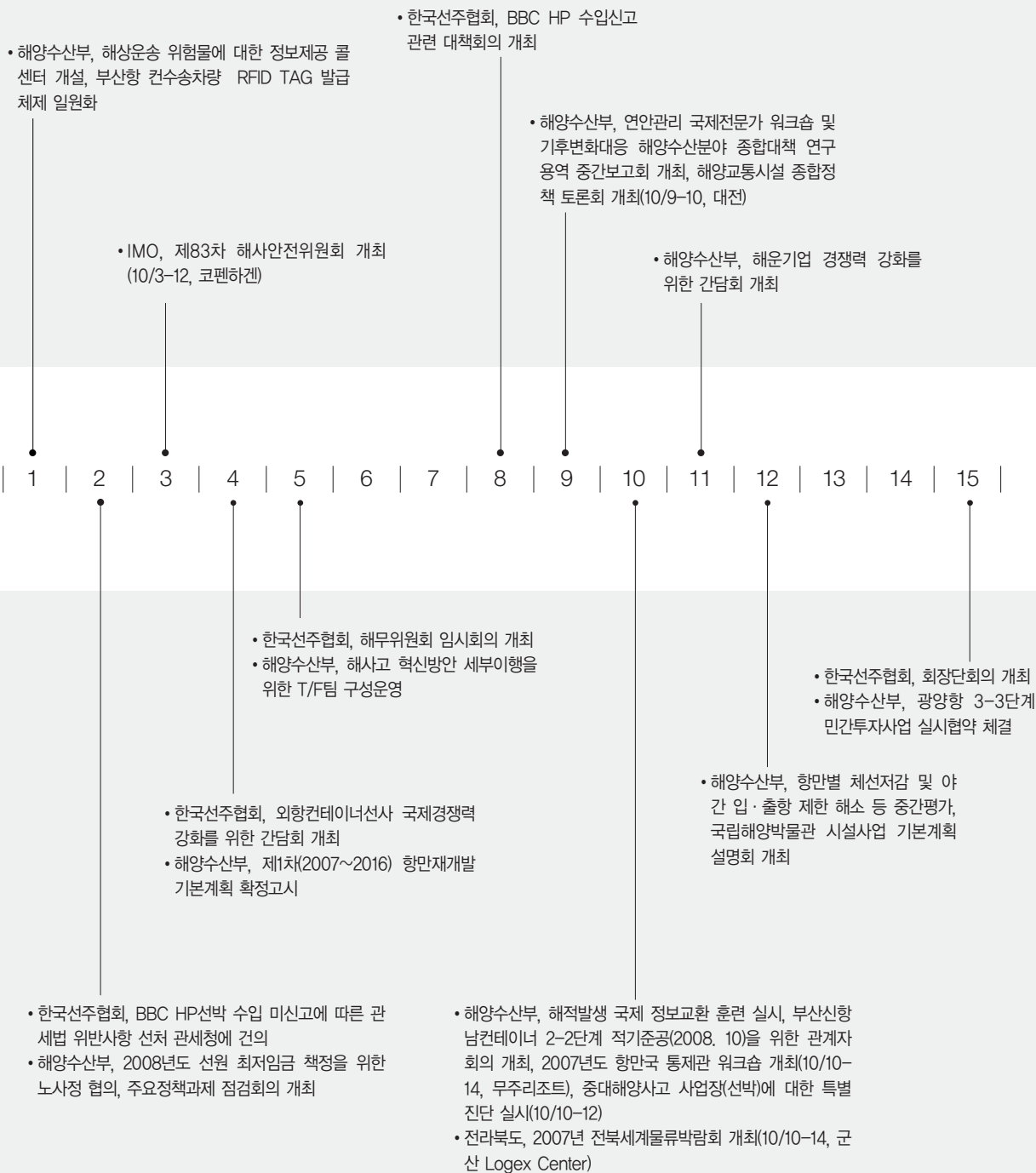
중국 교통부가 정리한 2007년 9월의 중국 전항만 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 21% 증가한 1,008만 600TEU로 집계되었다. 이 가운데 주요 연해항에서 처리한 물량은 20% 증가한 938만900TEU, 주요 하천항이 38% 증가한 69만9,700TEU였다.

항만별로는 상해항이 전년동월대비 13% 증가한 225만TEU로 1위를 차지했으며, 이어 심천항이 17% 증가한 204만2,600TEU를 기록했다.

9월 한달간 중국 전항만의 화물 취급량은 전년동월대비 13% 증가한 1억5,135만톤으로 집계됐으며, 이 중 연해항이 13% 증가한 1억3,936만톤, 하천항이 18% 증가한 1,199만톤이다.

올 1월부터 9월까지 중국 전항만에서 처리된 컨테이너화물 취급량은 전년 동기대비 23% 증가한 8,221만TEU로 집계됐다. 항만별로는 상해항이 전년동기대비 21% 증가한 1,934만7,400TEU를 기록했으며, 이어 심천항이 11% 증가한 1,493만7,200TEU, 청도항이 24% 증가한 700만8,700TEU, 영파항이 35% 증가한 697만5,300TEU, 5위 광저우항이 42% 증가한 680만8,800TEU 등이다.

한편, 9월 한달간 홍콩의 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 4% 증가한 204만9,000TEU로 집계됐다. 올 1-9월 누계의 홍콩항 컨테이너화물 처리량은 전년동기대비 2% 증가한 1,770만400TEU에 그쳐 상하이항에 추월당했다.



- 한국선주협회,
- 해양수산부, 해적발생 국제정보교환  
훈련 실시, 국제 VTS 세미나 개최  
(10/16-17, 부산)

- 한국선주협회, 2012 여수세계박람회 유치 후원금(30억원) 해양수산부에 전달
- 한국선주협회 · 한국무역협회, 2007년도 선화주 선상워크샵 개최(10/19-22, 중국 석도 및 위해)
- 해양수산부, 2012 여수세계박람회 유치 후원협정 체결식 거행, 글로벌 물류네트워크 추진상황  
점검회의, 위험물콜센터 설명회 및 위험물 점검제도(CIP)개선 간담회 개최
- 목포지방해양수산청, 목포항 대불부두(64번선석) 운행사 선정관련 설명회 개최
- 전국해상산업노동조합연맹 등 해양수산단체, 순직선원 위패봉안 및 합동위령제(제29차) 개최(부  
산 태종대)

- 한국선주협회, 국제물류투자펀드  
활용방안 설명회 개최
- 해양수산부, 유류오염손해배상기금  
(IOPC Fund)회의 결과 설명회 및  
항만물동량 예측시스템 구축 기반  
조성연구용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 국적선원의 해기전승 및 선원수급의  
탄력성 확보위한 외향선원노사협의회 개최

- 한국선주협회, BBC HP 수입신고 관련대책회의 개최
- 해양수산부, 선박안전기술개발 연구 중간보고회 개  
최, 글로벌 VTS 추진을 위한 국제 세미나 개최  
(10/23-24)
- 정부, 국제물류보안 동향 및 대응전략 세미나 개최

- 한국선주협회, 전국경제인연합회 규제  
개선 건의사항(도선사제도)에 대한 의  
견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, '08년 선원최저임금(98만  
3,000원) 합의사항 노사정 서명식 거  
행, ILO 해사노동협약 국내수용을 위한  
연구용역 최종보고회 개최

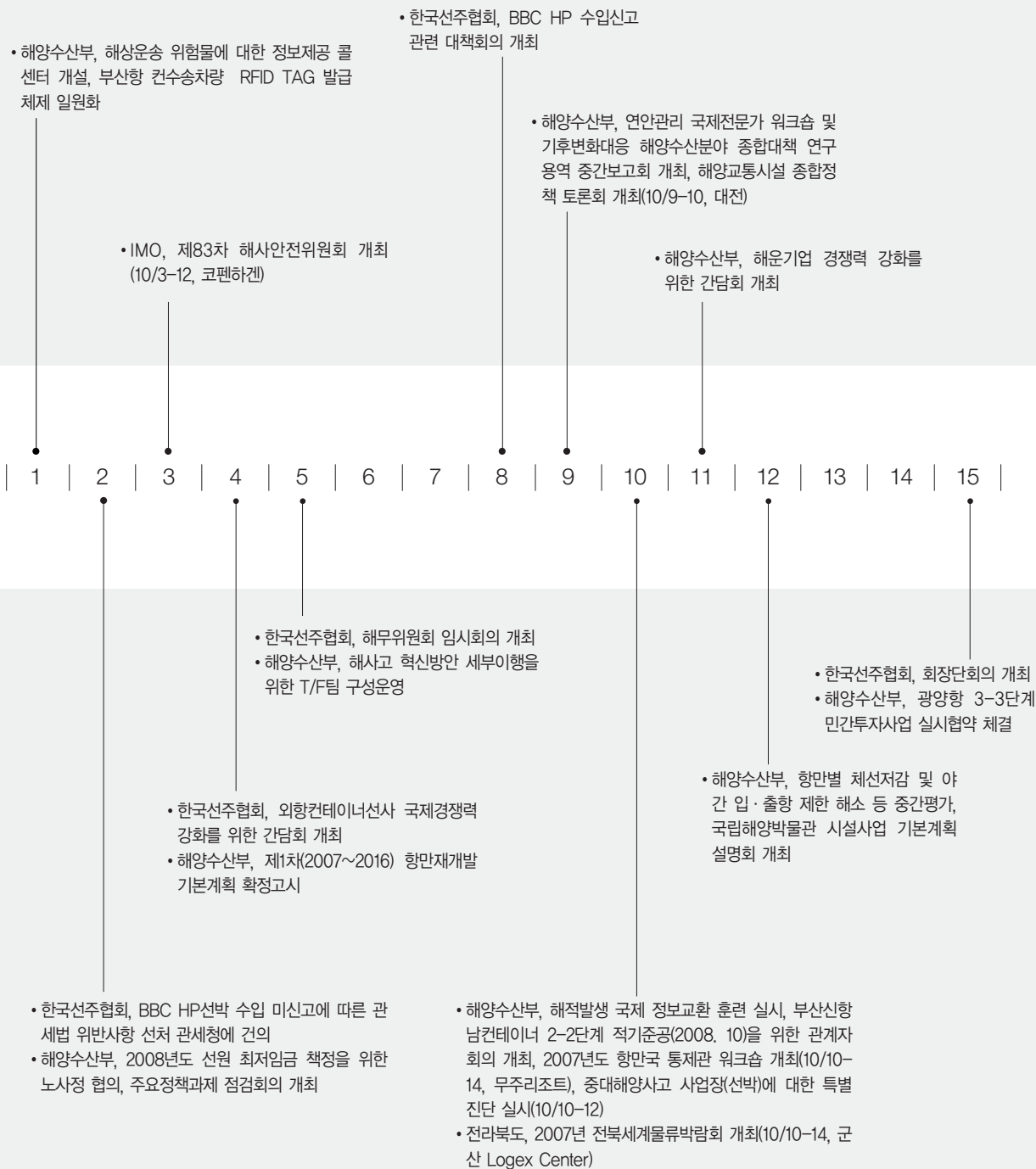
- 한국선주협회,
- 해양수산부, 국가필수국제선박운영협의  
회 구성운영

- 한국선주협회, 산업기능요원의 효율적 운영  
을 위한 배정인원 조정 해양수산부에 건의

- 해양수산부, 여수해양과학관 건립 관련  
자문위원회 개최

- 해양수산부, 해양법 국제학술 포럼 개최  
(10/17-18, 서울 그랜드힐튼호텔)





- 한국선주협회,
- 해양수산부, 해적발생 국제정보교환  
훈련 실시, 국제 VTS 세미나 개최  
(10/16-17, 부산)

- 한국선주협회, 2012 여수세계박람회 유치 후원금(30억원) 해양수산부에 전달
- 한국선주협회 · 한국무역협회, 2007년도 선화주 선상워크샵 개최(10/19-22, 중국 석도 및 위해)
- 해양수산부, 2012 여수세계박람회 유치 후원협정 체결식 거행, 글로벌 물류네트워크 추진상황  
점검회의, 위험물콜센터 설명회 및 위험물 점검제도(CIP)개선 간담회 개최
- 목포지방해양수산청, 목포항 대불부두(64번선석) 운행사 선정관련 설명회 개최
- 전국해상산업노동조합연맹 등 해양수산단체, 순직선원 위패봉안 및 합동위령제(제29차) 개최(부  
산 태종대)

- 한국선주협회, 국제물류투자펀드  
활용방안 설명회 개최
- 해양수산부, 유류오염손해배상기금  
(IOPC Fund)회의 결과 설명회 및  
항만물동량 예측시스템 구축 기반  
조성연구용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 국적선원의 해기전승 및 선원수급의  
탄력성 확보위한 외향선원노사협의회 개최

- 한국선주협회, BBC HP 수입신고 관련대책회의 개최
- 해양수산부, 선박안전기술개발 연구 중간보고회 개  
최, 글로벌 VTS 추진을 위한 국제 세미나 개최  
(10/23-24)
- 정부, 국제물류보안 동향 및 대응전략 세미나 개최

- 한국선주협회, 전국경제인연합회 규제  
개선 건의사항(도선사제도)에 대한 의  
견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, '08년 선원최저임금(98만  
3,000원) 합의사항 노사정 서명식 거  
행, ILO 해사노동협약 국내수용을 위한  
연구용역 최종보고회 개최

- 한국선주협회,
- 해양수산부, 국가필수국제선박운영협의  
회 구성운영

- 한국선주협회, 산업기능요원의 효율적 운영  
을 위한 배정인원 조정 해양수산부에 건의

- 해양수산부, 여수해양과학관 건립 관련  
자문위원회 개최

- 해양수산부, 해양법 국제학술 포럼 개최  
(10/17-18, 서울 그랜드힐튼호텔)