

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
제17차 아시아선주대표자회의(ASF) 공동발표문 채택	2
선협, 선박재활용협약 관련 관계기관 대책회의 개최	9
선진해운국가그룹(CSG), 항만적체와 해상보안 등 현안협의	10
선협 '제1회 알기 쉬운 해사법강좌' 두 번째 개최	13

---

해운이슈	19
우리 해운기업 세계해운시장 주도할 수 있는 능력배양 시급	19

---

업계동정	28
------	----

---

해사정보	36
제13회 '바다의 날' 기념행사 여수 오동도에서 개최	36
해양부, 2828억원 규모 '바다로11호 선박투자회사' 인가	39
대우조선해양 나이지리아 국영석유회사와 합작선사 설립	41
일본 톤세제 도입을 위한 관련법률안 참의원 본회의 통과	42
부정기선시황 상승세 지속으로 케이프사이즈 용선료 급등	43
국제유가 급등에 따른 선박연료유 대안논의 본격화	44

---

해운일지	46
------	----

---

## 제17차 아시아선주대표자회의(ASF) 공동발표문 채택 ASF 위상강화 및 아시아역내 선주들 협력방안 협의



아시아역내 선주 대표들은 2008년 6월2일부터 4일까지 중국 보아오에서 제17차 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum)를 개최하고, ASF 산하 5개 위원회에서 논의된 주요이슈들을 정리한 공동발표문을 채택했다.

동 회의에는 호주, 중국, 대만, 홍콩, 일본, 한국 선주협회 및 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남 선주협회로 구성된 ASEAN선주협회연합회(FASA) 대표 132명이 참가하였다. 동 회의는 개최국인 중국선주협회 웨이 지아푸 회장이 주재하였다.

제17차 ASF 총회에 이어 '국제해운단체 원탁회의단' 소속 고위직과의 간담회가 열렸다.

회의 개최 서두에 대표들은 지난 5월 발생한 쓰촨 지진과 미얀마 태풍으로 피해를 입은 희생자를 위한 묵념의 시간을 가졌다. ASF 회원 선협들은 희생자 구호를 위한 가능한 최대의 지원과 기부를 각 회

원선사에 독려하자는데 의견을 같이하였다.

그동안 아시아선주들은 세계해운 관련 전 부문에서 중요한 역할을 수행해 왔다. 때문에 글로벌 해운에 영향을 미칠 주요 이슈와 관련하여 ASF는 아시아선주가 상호협력과 전원합의의 방식으로 해운산업에 있어서 ASF의 위상을 증진하고 강화하기 위하여 국제사회에 목소리를 점차 드높여야 한다는 점을 재확인하였다.

아울러 국제해사기구를 위시하여 국제사회에서 논의되는 사안에 대하여 아시아선주의 견해를 반영하기 위하여 ASF 회원선협들이 각국 정부에 ASF의 견해를 분명히 제기하도록 독려하는 것을 재확인하였다. 작년 제16차 ASF 총회에서 싱가포르에 ASF 사무국을 설립키로 합의하고 ASF 사무국규칙을 채택하였다.

동 규칙에 따라 ASF 회장단회의의 설립과 함께 동 회의에 ASF 사무국장 선출에 관한 권한이 부여되

었고, 2007년 7월 초대 ASF 사무국장이 선임되었다. 그리고 2007년 1월 ASF 사무국을 설립하였다. ASF는 5-S 위원회를 필두로 사전적이고 효과적인 방법으로 해운과 관련된 주요 사항을 다루고 있다.

특히, 이진방 한국선주협회장은 제3차 ASF 회장단 회의 및 공동발표문채택회의 등 우리나라 해운업계를 대표하여 견해를 표명하였다.

또 박정원 한진해운 사장은 해운경제검토위원회 부의장 자격으로 세계해운시장에 대하여 총회에서 보고했다.

그리고 협회 김영무 전무는 선박재활용협약에 대한 우리나라 준비상황을 총회시 보고하고 관련 연구용역 결과를 ASF 회원 선협에 회람하겠다고 강조했다.

특히 김 전무는 “선박재활용협약은 해운시장에서 지속적으로 살아남으려는 선주와 선박운항자에게는 매우 중요하다”고 강조하고, “동 협약 관련 이해당사자, 즉 정부, 선급, 해운전문기관, 조선협회, 위험물검사원 등에게 금년도 내에 동 협약의 법제화와 시행에 관한 연구용역을 제안하였다”고 설명했다.

김 전무는 “동 연구는 우리 협회 후원으로 곧 진행될 것이며, 연구기간 동안 ASF 회원선협의 의견을 구하고 또한 재활용절차 및 기준의 단순화와 명백화를 위해 작업반 구성을 위해 노력하겠다”며, ASF 회원 선협과 연대하여 제58차 해양환경보호위원회에 우리의 의견을 제출코자 노력하겠다고 밝혔다.

특히, 이번 제17차 ASF 공동발표문 채택에 앞서 회원국 선주협회장이 참여하는 제3차 ASF 회장단 회의가 개최돼 ASF 사무국장 업무평가와 함께 2007년 결산내용 및 2008년 예산안을 심의했다.

ASF 사무국은 업무보고를 통해 5-S 위원회 및 IMO 관련 회의 참석, 사무실 임대 및 집기 완비, ASF 공식 웹사이트 구축 등을 추진했다고 보고했

다. 사무국은 2008년에 △ASF의 IMO 자문기구 지위 획득을 위한 추진 작업 승인 △ASF 정관 개발을 위한 작업반 구성 합의 △인도의 ASF 가입문제와 관련하여 인도선협과 협의 등을 추진하겠다고 밝혔다.

이번 제17차 ASF에는 우리측에서 이진방 회장을 대표로 하여 수석부회장인 박정원 한진해운 사장, 부회장인 김성만 현대상선 사장, 박정석 고려해운 사장, 이운재 흥아해운 회장, 그리고 협회 김영무 전무와 이철중 차장 등이 참가했다.

제17차 ASF에서 위원회별로 제기된 주요 이슈에 대한 견해와 활동을 정리한 공동발표문은 다음과 같다.

## ▷ 해운경제검토위원회

ASF는 2007년 11월 21일 타이베이에서 개최된 제20차 해운경제검토위원회 중간회의에 주목하였다. 동 위원회 의장인 아키미츠 아쉬다씨는 총회 보고 시 다음의 이슈들을 강조하였다.

[세계경제] 동 회의는 미국 발 서브프라임 모기지론 부실 사태로 인한 불확실성이 점차 글로벌 금융시스템으로까지 확산되는 양상을 보였었던 점을 주목하였다. 시장현실에 근거하지 않은 반응을 자제하고 세계경제에 예의주시해야 함을 대표들에게 독려했다.

[건화물 및 유조선부문] 건화물 부문에 있어서, 특히 중국의 철광석 수입 급증과 같이 해상물동량 급증으로 인해 유례없는 호황을 누렸던 것으로 보고되었다. 대표들은 당분간 시장을 위축시킬 경제요소가 출현하지 않을 것이라는 데에 의견을 같이 하였다.

유조선시장은 2007년 내내 원유가격 앙등과 미국의 에너지 수요 감소(비록 금년 초부터 급격한 수요 증가를 보이고는 있으나)로 인하여 약세에 머물렀다.



[정기선부문] 미주 태평양 항로에 있어서, 2007년 상반기 총 물동량이 전년 동기 대비 약 7% 증가된 것으로 보고되었으나, 하반기 교역성장률은 주택관련 자재의 물동량 감소로 마이너스를 기록하였다. 2007년도 한해 동안의 교역신장률은 1%이다. 아시아역내 교역에 있어서 동아시아 및 서아시아에서의 화물 수송의 결과로 견조한 성장세를 유지하였다.

대표들은 상기 항로들에서의 현재 정기선 운임수준으로는, 특히 연료유 가격 상승과 항만에서의 체선으로 인한 운항원가 보전은 물론, 미래수요를 위한 설비투자에 턱없이 부족하다는데 깊은 우려를 표명했다.

동 회의는 고객이 요구하는 유효한 서비스 수준을 유지하기 위해서는 아시아 정기선사 최고경영자들이 상기 문제점을 해결해야 할 필요가 있다고 강조하였다.

[정기선 해운의 독점금지법 적용면제] 선사간 업무제휴(특히, 선박공동운항 및 운임요율조정)에 관한 독점금지법 면제제도가 아시아 및 EU에서 재검토 중이라는 사실이 주목되었다. 특히, 대표들은 인도의 불확실한 상황에 대하여 깊은 우려를 표명하였다. 동 위원회 위원들은 국제 정기선 운항체제의

건전성을 위해 관련 당사자에게 독금법 면제제도의 필요성을 이해시키는데 필요한 조치를 취해야 한다는데 의견을 같이했다.

[기타 이슈] 대표들은 늦어도 2012년 7월부터 외국 선적항에서 모든 미국향 컨테이너에 대하여 전수보안검사를 시행한다는 미국 법률이 모든 컨테이너에 대하여 검사 가능한 지와 상기 장비의 설치(이용) 가능한지 등 수많은 문제를 내포하고 있는데 대해 우려를 표명하였다. 상기 이슈들이 타이베이에서 개최된 지난 동 위원회 중간

회의 보고서와 현 상황과 연계되어 주목된 바, 대표들은 글로벌 경제침체와 연료유 가격 양등과 같은 최근 상황에 유연하게 대처할 필요가 있다는 것을 재확인하였다.

## ▷ 선박재활용위원회

ASF는 2008년 3월10일 인도네시아 자카르타에서 개최된 제11차 선박재활용위원회 중간회의를 주목하였다. 동 위원회 의장인 이놀드 왕씨는 총회 보고에서 다음의 이슈들에 대해 강조하였다.

[선박재활용 활동] ASF는 국제해사기구 해양환경보호위원회가 개발 중인 '선박재활용에 관한 IMO 협약 초안'과 '협약관련 지침서'의 최근 진전사항에 대해 심도 있게 논의하였다.

안전하고 환경친화적인 선박재활용은 선박재활용시설, 선주, 조선업자, 조선기자재업자 및 당해정부와 같은 모든 이해당사자의 공동노력에 의해 행해져야 한다는 것을 확인하였다. 선박이 재활용시설로 순조롭게 인도되기 위해서는 선박재활용절차가 간소해져야 한다.

[환경에 관한 우려사항] ASF는 유해물질 재고목록 개발을 위한 지침서 초안에 따라 현재 일본정부



의 선내 유해물질 재고목록에 관한 개발 시도에 주목하였다. 동 시도의 결과를 바탕으로 개발된 재고 목록 개정 초안은 제58차 해양환경보호위원회에 제출될 예정이다.

동 위원회는 통일된 유해물질 재고목록 양식의 개발 중요성에 공감하지만, 동시에 선주가 재고목록을 준비함에 있어 적절한 자질과 전문지식이 부족하기 때문에 선박구조와 설비에 특화된 지식을 갖춘 정부, 선급, 조선업자 및 조선기자재업자가 그 준비에 적극적으로 참여하여야 함을 확인하였다.

ASF는 관리, 운영, 감사 및 선박재활용시설에 대한 제3자 인증을 주로 다루고 있는 ISO 30000 시리즈와 선박재활용협약 및 협약 관련 지침서를 개발하고 있는 국제해사기구 활동과의 중복됨을 우려하였다. 선박재활용시설에 관한 ISO 표준은 선박재활용협약 초안과 그 지침서가 다루는 분야를 포함할 예정이다.

따라서 위원회는 선박재활용시설 및 재활용시설 소재국 정부와 같은 이해당사자들이 혼란스러워할 수 있고 어떠한 기준, 지도(指導), 지침을 기본협약으로 적용해야 하는지 혼동을 줄 수 있기 때문에, 선박재활용에 대하여 이중잣대를 적용해서는 안된다는 점에 합의하였다.

[안전하고 환경친화적인 선박재활용에 관한 국제협약] 위원회는 협약 추가개발 작업일정(2008년 10월 제58차 해양환경보호위원회에 협약 최종안 상정, 2009년 5월 홍콩 외교회의에서 협약을 채택 예정)에 주목하였다. 세계 해운업계의 주요 역할을 담당해 온 아시아선주는 좀 더 안전하고 환경친화적인 선박재활용을 촉진하기 위해 지속적으로 논의할 것을 확인하였다.

## ▷ 선원위원회

선원위원회는 2007년 12월6일 중국 조우산에서 제13차 중간회의를 개최하였다. 동 위원회 의장인 리 산민씨는 제17차 ASF에 다음의 이슈들을 강조하였다.

[선원 구인과 훈련] ASF는 선원고용에 대한 과도한 경쟁을 야기하는 수요증가(결국 선원의 권리침해를 포함하여 시장왜곡이 발생할 것임)로 인한 선원고용시장의 불균형을 심각한 우려와 함께 주목하였다. ASF는 이것이 지속적인 선원부족 문제에 대한 해결책을 모색하는데 도움이 되지 않을 것이며 선주는 선원 수와 자질을 개선하는데 노력을 경주해야만 한다는 점을 고려하였다.

대표자들은 많은 국가의 정부와 사기업들이 청년들에게 선원직을 택할 수 있도록 인센티브제도를 마련한 점을 주목하는데 고무되었다. ASF 회원들의 국가 및 지역내 선원수가 작년과 대비하여 증가된 것에 만족감을 표명하였다.

[선원당직 및 훈련에 관한 협약검토] ASF는 STCW협약 및 코드의 전반적인 개정 과정을 또한 주목하였고, 'IMO 선원당직 및 훈련에 관한 전문위원회' 산하 작업반의 노력에 감사의 뜻을 전하였다.

동 포럼은 전 세계 선원고용과 공급이 아시아지역에서 이뤄지고 있다는 사실에 입각하여, ASF 회원 선협들이 STCW 95 협약 이행에 관한 경험을 공유하고, 향후 IMO 회의에서 개별 정부와 긴밀하게 협력함으로써 상기 검토(STCW 협약 및 관련 코드 개정) 작업에 적극적으로 참여하고 기여해야 한다는 데 동의하였다.

이는 동 협약 및 관련코드의 개정이 체계적이고 조직적인 방법으로 이뤄져야하고, 아시아 지역 국가와 해운산업의 이해를 적극 반영하기 위함이다.

[국제노동기구 해사통합협약 2006] ASF는 해사통합협약 촉진을 위한 국제노동기구의 노력을 주목하였고, 노사정 고위대표단이 개별 국가와 지역을

방문 시 ASF 회원 선협들이 제공한 지원에 대하여 감사를 표하였다. ASF는 협약의 최종 비준 절차가 원활히 이뤄지고 있다는 점과 늦어도 2010년 또는 2011년에 협약이 발효될 것에 고무되었다. ASF 회원들은 협약의 조기 비준을 위하여 개별국가를 독려하기로 의견을 같이 하였다.

## ▷ 항행안전환경위원회

동 위원회 의장인 테오씨는 제14차 중간회의(2007년 1월30일 태국 방콕)에서 논의된 항행안전과 해양환경보호 관련 이슈에 대하여 최신 보고서를 제출하였다. 다음의 이슈들이 논의되었다.

**[해적 및 무장강도]** ASF는 2007년 한 해 동안 및 2008년 1/4분기까지의 해적 및 무장강도 발생률이 증가하였음을 우려와 함께 주목하였다. 상기 사건·사고 발생 증가율은 소말리아와 나이지리아에서의 현저한 공격사례 증가가 크게 기인하였다. 현재 아프리카는 피해건수의 전 세계 50% 이상을 차지하는 가장 위험한 지역으로 분류된다.

ASF는 2007년 아시아권 수역에서 현저하게 감소한 공격사례에 주목하였다. 동 회의는 동남아시아지역에서의 해적 및 무장강도가 인도네시아, 말레이시아 및 싱가포르 연안 3국의 지속적인 항공/해상 통합 순찰과 선박이 해적출몰지역 통항 시 자체 경계 및 사전조치로 잘 예방되고 있다는 점에 또한 고무되었다.

동 회의는 선박이 동 해협을 통항할 때마다 또는 해적출몰지역 특히 소말리아와 나이지리아 교역에 참여할 때마다 경계태세를 유지해 줄 것을 모든 선박에 경고하였다.

**[선박장거리식별추적무선설비]** ASF는 국제해사기구 선박장거리식별추적무선설비(LRIT) 시행과 관련, 몇 가지 주요 사안에 대하여 결의한 것을 주목하

였고, LRIT 규칙이 2008년 1월 1일부로 발효되었으며, 2008년 12월 31일 시행된다는 점을 주목하였다.

LRIT 시스템 하에서는, 각 선박은 LRIT 정보를 수신할 수 있는 데이터 센터와 연결되어야 한다. 마찬가지로, 기국은 정부 운영 데이터 센터(NDC) 또는 지역 데이터센터(RDC)를 설립할지를 결정할 필요가 있을 것이다.

몇몇 기국들이 그룹을 구성하여 운영하는 협동 데이터 센터(CDC)와 같은 대체안도 가능할 것이라는 점이 주목되었다. 항행안전환경위원회는 중간회의에서 선주에게 기국이 데이터 센터를 설립하지 않을 수도 있다는 점과 그 파급효과를 충분히 인지하고 있어야 함을 강조하였다. 그러한 상황에서, 기국정부는 타 정부 또는 상업적인 위탁을 통하여(타국에 위치한 또는 개인 사업자가 운영하는) 기존의 데이터 센터와의 협력을 모색해야 할 것이다.

실례 시, 선주는 정부 또는 동 서비스 제공자와 함께 해결책을 스스로 찾아야 할 것이다.

이러한 경우, 데이터 전송비용은 선주에게 부담될 것이다. 이러한 점에서 ASF는 모든 선주에게 LRIT 관련 의무사항을 확실히 충족하기 위해서는 기국정부와 직접 연락할 것을 강력히 촉구하는 바이다.

**[MARPOL 부속서 VI 검토 - 선박으로부터의 배기가스 배출]** ASF는 제57차 국제해사기구 해양환경보호위원회에서 선박연료유 황함유량 제한치에 대한 결의사항을 주목하였다.

이러한 제한치는 2008년 10월 개최 예정인 제58차 회의에서 채택될 예정이다. 동 회의는 상기 정해진 제한치가 무조건적인 규정이 아닌 목표를 지향한 것이며, 필요한 조절과 새로운 설비의 적용을 가능하도록 시간을 모든 이해당사자에게 할애하였기 때문에 점증적으로 이행될 것임에 고무되었다.

명확히 정의된 장단기 목표치에 더불어, 황함유량

저감기술의 혁신과 실질적이고 전체적인 대기오염 배출저감 대체 기술이 개발되기를 고대하는 바이다.

ASF는 초안 문구에 대하여 모든 이해당사자의 합의를 이끌어 낸 해양환경보호위원회의 성공에 대하여 격찬하였으며, 우리의 대기와 해양환경을 보호하기 위한 다양한 발제(initiative)들에 대하여 아시아선주의 의식을 일깨울 것을 다짐하였다.

[온실가스 저감] 항행안전환경위원회는 동 회의에 온실가스 특히 이산화탄소 배출에 대하여 국제해사기구가 긴급한 문제로써 다루고 있다는 점을 알렸다. ASF는 온실가스와 관련하여 기술적, 운영상의, 시장지향적인 문제에 대하여 논의하기 위하여 2008년 6월23일-27일까지 오슬로에서 개최 예정인 IMO 회기간 회의를 주목하였다.

이산화탄소 배출제한치, 이산화탄소 배출 관련 선박설계 지수 (선박디자인에 따라 이산화탄소 배출치 달라짐) 및 덴마크가 제안한 전세계 연료유 할당제도와 이산화탄소 거래제도와 같은 시장지향적인 틀 마련 등 장단기적 방안들이 논의될 예정이다.

동 회의는 향후 해상을 통한 교역이 증가될 것이라는 점을 강조하면서, IMO에 해운산업을 위한 적절한 온실가스 저감대책을 수립해 줄 것을 촉구하였다.

[도선사 - 자격요건, 인력난 및 책임] 해상운송에 있어서, 대부분의 분별 있는 선주는 수준 높은 항해안전수칙을 적용한다. 하지만, ASF는 항해 중 또는 도선 중 선박사고가 증가 일로에 있다는 점을 주목하였다. 최근 동 문제는 상기 직업군에 있어서 자격을 갖춘 인력의 심각한 부족에 의해 더욱 복잡해졌다.

그러나 도선사는 선박의 도선 중 항해구성 요소 중 중요한 위치를 차지하고 있다. 왜냐하면 도선사는 안전하게 항만수역과 수로를 항해하기 위한 의사결정 시 중대한 역할을 수행하기 때문이다. 항해

에 관한 사고 발생 시, 도선사는 종종 조연자로만 여겨지고 또한 아예 책임을 지지 않는다.

동 회의는 도선사를 항만수역내 선박항해에 있어 똑같은 인적 자원으로 간주하였으며 따라서 항해 팀에게 제공되는 조언과 결정은 인적 과실 요소와 위험으로 인식되어야 할 것이다. 또한 동 회의는 도선사 자격기준과 훈련이 국제해사기구 A.960(23) - 도선사를 위한 훈련/증명 및 운항수칙에 관한 권고에 엄격히 합치되어야 함에 의견을 같이하였다. ASF는 도선사 과실 문제와 도선사 자격 및 책임에 있어서 IMO차원에서 다뤄져야한다고 본다.

## ▷ 선박보험법제위원회

선박보험법제위원회 제13차 중간회의가 2008년 4월8일 홍콩에서 개최되었다. 동 위원회 의장인 조지 차오씨를 대신하여 동 위원회 간사가 그의 총회 보고에서 다음의 이슈들을 강조하였다.

[UNCITRAL 국제운송법조약 초안] 동 회의는 금년도 1월에 합의된 '전부 또는 부분적으로 해상을 통해 이루어지는 국제화물 운송계약에 관한 UNCITRAL 신조약' 초안에 대해 주목하고, 지난 수년 간 우리 업계를 대신하여 열심히 그리고 헌신적으로 동 조약 제정과정에 참여해 준 ICS 및 BIMCO, 국제 P&I클럽 대표들에게 마음을 다해 사의를 표하였다.

당해 초안이 금년도 6월부터 7월까지 개최될 제 41차 UNCITRAL 총회에서 좀 더 검토되어짐으로써 추가적으로 수정되어질 가능성이 있다.

대표들은 조약 제61조에 규정되어 있는 운송인 책임제한액들이 헤이그 비스비 규칙과 함부르크 규칙상의 그것들보다 높게 정해져 있다는 점과 책임제한액들이 이전의 화물손해클레임 기록의 검토를 뒷받침되는 그러한 것이 아닌 다른 논리들에 근거

해서 결정되어 진 것으로 보였던 점 등 선박보험법 제위원회의 우려에 주목하였다. 동 위원회 견해로는, 상기 제안된 (선주책임)제한액은 일부 국가들, 특히 아시아역내 국가들의 협약 비준에 있어 장애물이 될 가능성이 있다.

**[HNS협약 및 협약 개정의정서 초안]** 유해·위험 물질의 해상운송에 관한 책임과 보상에 관한 국제 협약(HNS협약)이 1996년 국제해사기구에서 채택된 바 있으나, 비준 요건이 충족되지 않아 아직 발효되지 않고 있다. 동 회의는 당해 협약이 관심을 끌고 있지 못하는 이유와 함께 우려들을 불식시키고 비준촉진을 시도하기 위한 관련의정서 초안 개발작업이 IOPC 산하 'HNS Focus Group'에 의해서 진행되고 있다는 점을 주목하였다.

대표들은 당해 협약의 조기비준이 우리 업계의 이익에 부합한다는 점 그리고 제안된 해법이 범세계적으로 적용되어지는 것이며 아울러 기 정착되어진 선주와 화물소유자간 책임 배분원칙을 약화시키지 않는 한, 이를 지지할 것에 합의하였다.

**[선박연료유협약]** 선박연료유에 의한 오염사고 발생시 선주 민사 책임에 관한 국제협약(2001) (Bunker 협약)이 2008년 11월 21일 발효되어질 것 이라는데 대해 주목하였다. 상기 일자부터, 총톤수 1,000톤 이상의 선박으로서 당해 협약 비준국에 등록된 선박 또는 당해 협약 비준국항만에 입항 또는 출항하는 선박의 경우 당해 협약 체약국에 의해 발급된 재정증명서(협약 미비준국 선박의 경우 비준국 정부로부터 보험증서에 대한 유효인증서를 발급 받아야 함)를 본선 내에 비치하여야 한다.

당해 재정증명서 비치 요건이 매우 많은 수에 해당하는 선박들에게 적용될 것이고 현재까지 단지 20개국만이 비준하였기 때문에, 대표들은 당해 협약을 비준한 국가들과 국제 P&I클럽에 공히 협약

체약국 교역에 참여하고 있는 선박들에게 관련 증서를 제공해 줄 필요가 있음을 조속히 진지하게 검토해 줄 것을 촉구한다.

**[전쟁합동위원회 지정구역]** ASF는 전쟁합동위원회가 선박 전쟁, 파업, 테러 및 관련위험 지역에 대하여 검토하여 2008년 5월 동 지역에 관한 개정된 리스트를 발표(發布)하였음을 주목하였다. 동 회의는 전쟁합동위원회가 몇몇 아시아 지역에서의 선박 공격 감소와 보안 강화가 이뤄졌다는 점을 인식하여 개정 리스트에서 상기 지역 제외를 재고해 줄 것을 호소하는 바이다.

## ▷ 차기 회의

제18차 ASF는 2009년 5월25일부터 27일까지 대만 타이난(臺南) 에버그린 플라자호텔에서 개최될 예정이다. 대표들은 중국 보아오에서 개최된 제17차 ASF를 훌륭하게 치러 낸 중국선주협회 회장과 협회 직원에게 감사의 뜻을 표하였다.

## ▷ ASF 개요

아시아선주대표자회의(ASF)는 호주, 중국, 대만, 홍콩, 일본 그리고 한국 선주협회 및 동남아국가연합선주협회연합회(FASA) 등이 결성한 자발적인 단체이다.

ASF의 목적은 아시아 선주국의 이익을 증진하기 위함이다. ASF 연차 총회 사이의 기간 중 계속사업은 다섯 개의 상임위원회, 즉 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 항행안전 및 환경위원회, 선박보험법제위원회에 의해 수행되어지고 있다.

ASF 소속 선주 및 선박관리자들은 전 세계 화물 운송선대 중 약 50%를 지배하고 운용하고 있는 것으로 추산된다.



# 선협, 선박재활용협약 관련 관계기관 대책회의 개최

## 협약 발효시 해운 및 조선부문에 미치는 영향 분석

한국선주협회(회장 이진방)는 6월2일 선박재활용협약과 관련하여 관계기관 대책회의를 갖고 대응방안을 논의했다.

국토해양부를 비롯하여 해양경찰청, 한국선급, 한국조선협회, 한국해양수산개발원 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 한국선주협회로부터 선박재활용협약 발효시 우리 해운 및 조선업계에 미치는 영향에 대해 설명을 들은 뒤 공동대응방안을 협의했다.

특히, 이날 회의에서는 효율적인 대응을 위해서는 이에 대한 연구용역이 시급하다는데 의견을 모으고, 해운업계에서는 향후 연구내용으로는 재활용협약 자체의 정보 확인사항, 관련 업계에 미치는 영향 및 대응방안, 향후 국내법 입법화관련 세부적인 검토 등이 필요하다는 의견이 제시하였다.

그리고, 조선업계에서는 재활용기금 조성방안, 당사국 및 비당사국 문제, 감사 주체 등의 내용 및 정책, 경제적 영향분석과 협약의 본문 및 지침서 개발 등이 포함되어야 한다는 입장을 표명하였다.

또 한국선급에서는 기술적인 부분은 일본, 독일 등의 국가에서 개발할 것이고, 연구용역의 방향과 포함되는 내용 등을 선정하는 것이 중요하다고 강조했다.

원양어업협회에서는 업계에 많은 영향을 끼칠 것으로 예상되는 만큼 구체적으로 검토할 것이며, 연구용역 참여는 일단 긍정적으로 검토하겠다고 말했다.

한국해양연구원은 연구용역 내용에 재활용협약의 영향 평가, 입법화 내용이 반영이 되어야 하며, 협약에 대한 전반적인 부분 및 MEPC 58차, 중간회기 작업반 회의까지 반영되어야 한다고 의견을 제시했다.

이날 회의 결과, 참석자들은 △재활용협약의 전반적인 내용 △MEPC 58차 회의 및 중간회기 작업반회의 결과 △국내 현황파악 △해외동향 분석 △입법화 추진까지 반영 등을 선박재활용협약 연구용역에 반영되어야 한다는데 의견을 같이했다.

또한, 한국선주협회는 연구용역 공동발주 제안과 관련하여 원양어업, 조선, 선급, 선박안전기술공단(KST), 해운조합 등은 협약의 직접적인 당사자들이므로 공동발주에 참여해 줄 것을 요청했다. 연구기간은 협약채택이 예상되는 오는 2009년 외교회의 채택시까지로 정하고, 연구용역은 관련단체의 최종 입장이 정리 되는대로 결정기로 했다.

이날 회의에는 국토해양부 해사기술과 김철홍 주무관을 비롯하여 해양경찰청 고성덕 계장, 한국선급 김성철 책임검사원, 이혁인 선임검사원, KST 장용훈 과장, 조선협회 권봉기 대리, 대우조선 김양수 부장, 현대중공업 권오중 차장, 현대삼호중공업 정재석 차장, STX조선 박근호 대리, KMI 김형태 본부장, 해양연구원 전태병 박사, 조선기자재협회 강재종 상무, 선협 정해용 상무, 황영식 부장, 김경훈 대리 등이 참석했다.

## 선진해운국가그룹(CSG), 항만적체와 해상보안 등 현안협의 5월19-21, 미국 워싱턴에서 회합갖고 해운발전 중점 논의



선진해운국가그룹(CSG)과 미국 해사청간 정기회의가 5월19일부터 21일까지 미국 워싱턴 AFL-CIO(미국의 최대노동조직인 노동총연맹) 본부에서 개최돼 항만적체 문제를 비롯하여 해상보안, 정기선 해운동맹의 독점법 적용제의 등 해운현안에 대해 폭넓게 협의했다.

CSG 의장과 미 해사청 부청장이 공동의장으로서 주재한 금번 회의에서는 △항만적체, 병목현상과 해결방안 △운송시스템의 개선방안 △ISPS Code 4년의 회고 및 국제적인 노력 △미국 입항 컨테이너 화물에 대한 100% 사전검색 문제 등에 대한 주제 발표와 토론이 있었다.

또 경쟁정책과 교역부문에서는 제3국 해운이슈와 관련하여 △인도네시아 항만의 터미널 사용료 징수 △베트남의 화물세 징수 △베네수엘라의 화물 유보제 도입 등을 논의했다. 그리고 △정기선 해운 동맹의 독점금지 규정의 면제 △WTO/DDA 협상

△UNCITRAL 채택과 비준 전망 등에 대해서도 협의했다.

이와 함께 △환경보호에 관한 IMO 협약 발효: MARPOL Annex I (Prevention of pollution by oil) △발라스트수관리협약 △선원부족에 따른 문제점과 전망 등에 대해 논의했다. 이밖에도 '선박에 의한 이산화탄소 배출 저감대책'을 주제로 한 세미나가 열렸다.

특히, 이번 회의에서 CSG는 유럽의 항만시설 부족에 따른 항만적체를 언급했다. 아울러, 미국, LA., LB 등의 항만적체 심각성을 제기했다. 이에 대해 관계자들은 항만 운영 효율성 확대와 시설확충 계획을 설명했다.

더구나, CSG는 미국 입항 컨테이너 화물에 대한 100% 사전검색은 검색 비용과 시간소요에 따라 물류에 악영향과 함께 실효성 불투명하다고 지적했으며, 이에 대해 미국측은 전면적 시행을 위해 연구를

진행중이며, 시범운영의 결과를 의회에 보고할 예정이라고 밝혔다. 그리고 동 문제에 관하여 관련 국가들과 지속적으로 협의할 것을 표명했다.

또 경쟁정책과 교역에 관한 토론에서 CSG는 제3국(인도네시아, 베트남, 베네수엘라) 해운이슈를 소개하고 해결방안이 시급히 강구되어야 한다는 입장을 표명했다. 이 토론에서 일본측은 해운동맹에 대한 독점금지법 적용면제 유지의 필요성을 주장했다. 이에 대해 미국측은 WTO/DDA 협상에 대해 고려하고 있다는 원론적 입장을 표명하는데 그쳤다.

또 해양환경 보전과 관련하여, CSG는 Ballast water 기준강화를 위한 미국의 입법추진에 우려를 표명하였으며, 미국측은 국제적인 통일기준 마련의 필요성을 역설했다.

참석자들은 이와 관련하여 Ballast water 규제를 위해 처리기술의 개발 및 인증이 가장 중요한 사안이라는데 의견을 같이하는 한편, 선주들의 자발적 IMO 협약이행을 독려하는데 노력하기로 했다.

또 선원 부족, 특히 해기사 부족이 국제적인 문제로 부각되고 있음을 상호 인식하고 해결책은 선원직업 매력화에 있는 만큼, 이러한 문제해결을 위해 공동노력을 기울여 나가기로 했다.

이밖에도 '선박에 의한 이산화탄소 배출 저감대

책' 세미나에서는 선박 및 항공기에 의한 이산화탄소 배출규제 논의 활성화에 주목하는 한편, 선박 및 항공기 운항의 국제성으로 규제기준 설정에 어려움이 있고, 배출규제와 관련한 기준설정 노력과 기금 조성 방안 등이 제기되었다.

한편, CSG(the Consultative Shipping Group)는 Cotton Club 회원국가 정부 대표자들로 구성된다. Cotton Club은 워싱턴DC에 주재하고 있는 각 나라 대사관의 해운관계자로 구성된 비공식 조직으로서 벨기에, 캐나다, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 그리스, 독일, 이탈리아, 일본, 대한민국, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 포르투갈, 싱가포르, 스페인, 스웨덴, 영국 등 18개국과 EU위원회 미국대표가 참여하고 있으며 매월 정례적으로 모임을 갖는다. 회원국에 영향을 미치는 미국의 법률, 해운정책에 대한 의견 및 정보를 교환하는 것을 목적으로 하고 있다.

CSG는 지난 1960년 미국의 해운시장 개방을 목적으로 설립됐으며, 2년마다 정기모임을 갖고 회원국에 불리한 영향을 미칠 수 있는 사안에 대해 의견을 미 행정부와 의회에 제기하고 있다. 의장국은 통상 3-4년을 임기로 추천을 통해 선출되며, 현 의장은 덴마크 Jorgen Hammer Hansen 해사청장으로 2007년에 선출되었다.

금번 회의에는 CSG 의장인 Mr. Jorgen Hammer Hansen 덴마크 해사청장과 미국 해사청 Ms. Julie A. Nelson 부청장 등 회원국 대표 90여명이 참석했으며, 우리측에서는 국토해양부 지희진 해운정책과장과 한국선주협회 이철중 차장이 참석했다.



## 한국선주협회 2008년도 사장단연찬회 6월20일 개최 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 토론

한국선주협회(회장 이진방)는 6월20일, 21일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2008년도 사장단 연찬회를 갖고 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의한다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검해 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2002년부터 정례적으로 연찬회를 개최하고 있다.

특히 이번 연찬회에서 사장단은 정기선분야를 비

롯하여 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 4개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 토의할 예정이다.

또한 이번 연찬회에서는 포스코경영연구소 탁승문 철강연구센터장을 초빙해 ‘세계자원전쟁의 향방과 시사점’을 주제로 6월20일 강의를 가질 예정이다.

한국선주협회는 이번 연찬회에서 제기된 각종 현안사항이나 의견을 취합하여 대정부 건의와 함께 국토해양부의 정책수립시 반영될 수 있도록 할 방침이다.

## 제2회 국토해양부장관배 전국 카누·드래곤보트대회 성료 중·고등학생과 대학생, 일반인 등 1,000명의 선수 참가

한국해양소년단연맹이 주관하고 국토해양부가 후원하는 제2회 국토해양부 장관배 전국 카누·드래곤보트 대회가 5월24일 토요일 한강 거북선 나루터에서 개최되었다.

경기는 초등부, 중등부, 고등부, 대학부, 일반부로 편성되어, 카누는 200m(팀 4명), 드래곤보트는 500m(팀 12명) 직선거리를 두고 토너먼트 방식으로 진행되었으며, 종목별 1위는 국토해양부 장관상, 2위는 한국선주협회장상이 각각 수여되었다.

종목별 경기 후 일반인을 대상으로 여러 가지 수상체험활동을 갖는 다채로운 행사도 함께 이루어졌으며, 전체행사는 오전 10시 개회식을 시작으로 오후 4시까지 진행되었다.

2012여수세계박람회 성공개최를 기원하고, 해양레저 문화 확산을 통한 해양레포츠 산업 육성을 위해 계획된 이번 대회에는 학생·일반인 등 1,000여명이 참가하였다.



# 선협 '제1회 알기 쉬운 해사법강좌' 두 번째 개최

## 부산대 김인현 교수 초빙, 선협 및 회원사 임직원 참여

한국선주협회는 최근 제·개정중인 선주책임과 관련된 국제협약에 대하여 협회와 회원사 임직원들의 이해를 높이고, 여러 협약의 제·개정으로 인한 변화에 능동적으로 대응하기 위해 제1회 '알기 쉬운 해사법강좌'를 개설해 지난 4월 24일 첫 번째 강좌를 시작했다.

이어 5월 8일 "유류오염손해배상제도 및 선박연료유 협약"의 주제를 가지고 두 번째 강좌를 가졌다. 이날 강좌도 부산대학교 김인현 교수를 초빙하여 협회와 회원사 임직원 등 50여명이 참석하였다. 이날 강좌에서 김 교수는 기초적 법률지식 개념을 바탕으로 유류오염사고에 대해 불법행위로서 접근하여 쉽게 설명하였다.

### ▷ 불법행위로서의 유류오염사고

김 교수는 불법행위(민법 제750조)란 고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있는 것이라고 설명했다.

그리고 원고에게 입증책임을 부담한다는 것은 부담자에게 불리한 것이며, 이에 따르면 해사불법행위에서는 원고가 불리하다는 것이다.

### [계약책임과의 관계]

종류	대상	규율방법
불법행위	모든 사람과의 관계	법률로서만이 가능
계약	특정한 사람과의 관계	계약으로 가능

그 이유로는 입증자료가 선박에 있기 때문이고, 우리나라는 discovery제도가 없다고 설명했다. 입증책임의 어려움을 덜어주는 방법으로는 △무과실 책임제도의 도입 △공해소송 등에서 입증책임의 전환 △과실추정주의가 있다. 과실문제에서는 과실은 주의의무 위반과 같은 의미이고, 주의의무를 찾는 것은 선박운항에서 대단히 중요한 문제이다.

### ▷ 계약책임과의 관계

계약책임과의 관계에서 불법행위는 모든 경우에



적용할 수 있다.

계약자유의 원칙은 당사자 자치의 원칙으로 제3자에게 적용될 수 있는지의 문제가 있으나 법률로서 규율하는 방법밖에 없다. 예외적으로 제3자를 위한 계약이 있다.

여기서 김 교수는 계약책임문제에 대해서 두 가지 예를 들었는데, 첫 번째 예로 '도선사의 법적책임문제'이다. 계약책임의 문제(선주↔도선사)에는 도선계약이 존재하고 약관으로 처리가 가능하다. 또한 도선약관에 따라 도선료로 제한이 가능하다. 불법행위의 문제(컨테이너부두공단↔도선사)는 약관으로 처리할 수 없으며, 그 예로 갠트리 크레인 손상되어 30억 손해가 발생하였다면, 30억 전액을 지급하여야 한다고 설명했다. 현실적 대안은 법률로 책임을 제한하는 것인데, 도선법에 도선료의 10배 등으로 책임제한 한다는 방법 등 사전적인 입법 활동이 필요하다. 노출된 위험을 제거하여 안정적인 경제활동이 되어야 한다.

두 번째 예로는 '선급협회의 법적책임'인데, 선주↔선급협회 사이는 선급계약이 존재하기 때문에 약관으로 처리가 가능하지만, 화주, 오염피해자↔선급협회는 법률로서 책임을 제한하여야 하며, 개정 선박안전법상에는 정부대행검사의 경우에 책임제한 제도를 두고 있다.

## ▷ 청구권경합의 문제

청구권은 원고에게 피고에 대한 소제기 자격을 부여하는 것으로, 운송중의 사고는 손해배상청

구의 이론 구성을 계약위반 또는 불법행위로 구성 가능하다. 이에 학설이 나뉘는데, 먼저 청구권경합설적 입장에서는 불법행위/계약위반 모두에 청구권이 있다는 것이고, 법조경합설에서는 계약책임 하나만 인정하는 입장이다. 우리나라 대법원 입장은 청구권경합설을 따른다.

그 예로 선원이 선창덮개를 열어둠으로써 화물에 사고가 발생했다면 운송계약의 이행을 잘못된 것으로, 선원의 과실로 화주의 운송물에 대한 소유권이 침해된 것이다.

이는 민법 제750조 요건을 충족하여 원고 화주는 불법행위/채무불이행 모두를 청구원인으로 소제기 가능하다. 이는 원고가 불법행위로 패소한 다음, 채무불이행으로 다시 소제기 가능하다는 말과 같다.

선하증권의 책임제한규정 '불법행위에 기한 청구권'에 적용되는가에 대한 문제에 대해서는 원칙적

### [보험의 분류]

기준	보험	내용
손실대상	손해보험	· 피보험자의 재산상의 손실을 보상함 · 해상보험, 화재보험, 운송보험, 책임보험등
	인보험	· 피보험자의 생명 신체의 사고에 정액의 보상을 함 · 상해보험, 사망보험
영리성	영리보험	-
	상호보험	· 보험계약자 = 보험자 · 상법이 적용됨 · P&I보험
가입의사	임의보험	· 적하보험 · 선박(선체보험)
	강제보험	· 보험의 가입이 강제화된 것 · 자동차종합보험- 대인, 대물 · 해상분야- 유조선의 손해배상보장계약, 선원재해보상보험, 난파물제거비용에 대한 보험, 선박연료유 손해배상보장계약, 여객운송(2002년 개정아테네협약)

으로 적용되지 않는다. 국제조약의 태도는 해상운송에 대하여는 적용있다는 것이다. 도선약관에 대해서는 대법원 입장으로 보아 적용없을 가능성이 높다. 그러므로 도선사 책임에 대한 합의를 전제로 입법적 조치가 필요하다.

## ▷ 사용자의 책임

사용자의 책임에 대해서는 사용자가 피용자의 과실에 대하여 책임을 부담한다. 사실상 무과실책임으로 운용되나, 법문 상으로는 과실책임, 선임, 감독 등에 과실을 요구한다.

연대책임으로 양자 중 누구에게나 100%의 손해배상청구가 가능하지만, 이중 배상은 안 되며, 사용자는 피용자에게 구상이 가능하다.

구상범위로 국가배상법에서는 공무원이 경과실 시 구상권을 허용하지 않는다고 밝히고 있으며, 민법에서는 이러한 제한이 없으나 해석으로 제한을 시도하고 있다. 유배법(CLC)의 경우 좋은 예가 된다. 선주의 피용자군(선원, 도선사 등)에게 직접청구가 불가하다. 구상도 고의 혹은 인식 있는 무모한 행위가 아니면 안 된다.

## ▷ 보험의 정의

보험이란 우연한 사고에 대하여 보험사고로 인한 손해를 보상해 주는 것이다.

보험자대위(Subrogation)(상법 제 681조, 제682조)란 보험자가 보험금액을 지급하고, 잔존물(선박)과 청구권(손해배상청구권)에 대하여 보험자가 권리를 취득하게 되는 것이다.

## ▷ 책임보험

책임보험이란 피보험자(선주)가 제3자에게 부담하게 된 책임에 대하여 보험자는 피보험자의 그 책임에 대한 손해보상을 약속하는 보험으로 피보험자가 보험료지급을 약속하는 보험계약이다.

이 보험은 불법행위와 밀접한 관련이 있는데 제3자는 가해자에게 불법행위에 기한 손해배상청구권을 가지고, 가해자가 책임보험에 가입함으로써 원만한 손해가 배상되도록 한다.

제3자의 지위(직접청구권, direct action)를 살펴보면, 제3자는 보험자와 아무런 관계가 없다. 보험계약자가 도산이 된 경우 피해자는 배상을 받지 못하게 되는데, 제3자의 피해구제를 위하여 보험에 강제가입하게 한다. 제3자에게 청구권을 법에서 부여

### [차이점]

종류	경우	적용법률	책임제도/책임	제한보험
일반	선박선박의 병커/비지속성유	상법/민법	과실책임 상법상 책임제한	임의보험
유조선	유조선의 지속성유	유배법 상법/민법	무과실책임 유배법상 책임제한	강제책임보험

하므로 법정효력에 의하여 제3자(by operation of law)는 보험자에게 보험금을 직접 청구가능하다.

영국 귀족원에서 인정하는 선지급(pay-to-be paid)원칙은 피보험자인 선주가 먼저 피해자에게 배상을 하여야 그 때 비로소 보험자의 보험금지급 의무가 발생하는 것이다. 만약 선주가 피해자에게 배상을 하지 못하는 사정이 있다면 보험자의 보험금지급의무가 발생하지 않고, 선원/화주 등이 P&I에게 직접청구권을 행사하지 못한다.

## ▷ 유류오염사고 배상보상제도

현행법 하에 유류오염사고는 두 가지 경우로 분류할 수 있는데 첫째는 일반 선박의 유류오염사고,

둘째는 유조선의 유류오염사고이다. 일반선박의 유류오염사고에 대해서는 상법/민법의 적용이 가능하다. 유조선의 유류오염사고는 특수한 사정을 감안해야 한다.

유조선의 사고 시는 피해가 대규모이고, 피해자의 보험미가입 등의 보호가 필요하다. 정유선사의 보상체제안으로 편입이 가능하기에 별도의 체제가 가능하다.

선주의 책임제한제도는 총체적책임제한제도와 운송인의 책임제한제도로 분류할 수 있다. 먼저 총체적책임제한제도는 3가지로 분류되는데, ▷1976년 LLMC는 선박소유자에게 선박톤수에 따른 책임의 제한을 허용하고, 고의 혹은 인식있는 중과실에는 책임이 배제된다. 그리고 모든 선박을 대상으로 한다. ▷1996년 의정서에 따르면, 책임제한의 액수가 증액되고 일본의 가입에 따라 국내법화 되었다. ▷CLC 등이 있다.

두 번째로 운송인의 책임제한제도도 3가지로 분류할 수 있는데, ▷해상운송 포장 당 책임제한제도는 운송인과 화주사이에 계약관계에 기하고 포장당 666.67 SDR 또는 2 SDR/Kg 중에서 큰 것에 따른다. ▷둘째로 여객의 경우 1인당 책임제한제도를 적용할 수 있고, 마지막으로 ▷대형사고의 경우 총체적 책임제한제도의 이용도 가능하다.

## ▷ 유조선의 지속성유류

유류오염손해배상을 위한 민사책임협약(CLC)에 의하면 등록선주는 무과실책임(엄격책임)을 부담하고, 피해자는 선주의 과실을 입증할 필요가 없으며 이는 손해배상청구에서 유리함을 의미한다.

책임제한 액수는 2003년 11월부터 5천톤 이하의 선박은 452만SDR(약 6백만달러)이고 그 이상의 선박은 톤당 631SDR을 여기에 가산한다. 최대배상액

수는 8977만7,000SDR(약 1억4,000만달러)이다. 제7조 제1항에 의해 2000톤 이상의 선주는 강제보험에 가입하여야 한다.

피해자에게는 직접 청구권이 주어지고(제7조 제8항), 증서를 소지하지 않으면 입항이 불허된다(제7조 제 10항). 제척기간은 손해발생일로부터 3년, 사고발생일로부터 6년(제8조)이며, 책임제한액수에 대한 개정절차가 있다(제15조).

우리나라 유배법과의 차이점은 첫째, 나용선자도 등록 선주와 같이 연대책임을 부담하고, 둘째, 강제보험가입자의 범위가 200톤 선주 이상(제14조, 제 21조)이며, 셋째, 후순위 우선특권을 부여(제43조)한다는 것이다. 후순위 우선특권이란 상법의 선박 우선특권에 후순위로 추가되는 것이며, 화주의 경우에 특히 유리하다.

국제유류오염보상기금(IOPC FUND)협약이란 일정액수까지를 정유사가 기금을 마련하여 지급하는 보상체제이다. 펀드의 책임제한액까지 보상하며 선주보험미가입의 경우 펀드의 책임한도액까지 보상한다. 정유사는 원유수입량에 따라 국가별로 할당되는 기금을 각출하고, 일본, 이탈리아, 한국 등의 순서로 기금을 많이 납부한다. 협약에 의해 보상하는 경우(제4조 제1항)는 배상책임을 부담하는 자가 없게 되는 경우, 선주가 배상을 하지 못하는 상황(무보험), 선주책임제한액을 넘어서는 손해에 대해서이다.

## ▷ 추가기금 최고 10억달러까지 보상

추가기금협약은 펀드의 책임제한액 이상을 보상하기 위한 정유회사들이 만든 기금이고, 희망하는 국가에 한해서만 별도로 추가기금에 가입한다. 현재 유럽 및 일본 등 13개국이 가입하여 2005년 3월에 발효되었다. 추가기금은 최고 7억5,000만



SDR(약 10억달러)까지 보상하고 이 보상금은 CLC와 FUND의 보상액을 포함한다.

우리나라가 만약 가입하게 되면 상당한 부담금을 납부하여야 하는데 이에 상당하는 만큼의 배상을 받을 수 있을지 여부는 미지수이다.

IOPC펀드의 행정기구는 런던에 사무국이 있으며, 우리나라는 3번째 부담국이나, 아직 직원파견을 못하였다.

STOPIA(Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) / TOPIA(Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement)는 추가기금협약체제 도입시 정유사들은 지나치게 많은 액수의 책임을 분담한다는 점에 불만을 표시하고, OCIMF(정유회사협의체), CLC와 FUND협약의 전면적 개편을 요구함에 따라 FUND회의에서 작업반이 구성되어 활동하게 되었다. 개편논의는 선주들에게 부담을 주게 될 것으로 예상되는데, 국제 P&I Club은 Fund보상액의 일정부분을 선주가 부담하자고 제안하였고, 이를 계기로 펀드협약의 개편을 위한 작업반 논의는 중단되었다.

2005년 개정 STOPIA 및 TOPIA에서 STOPIA는 추가협약에 가입한 국가의 2만9,548톤 이하의 소형유조선 오염사고에만 적용된다. 추가기금협약에서 보상하게 되는 액수 중 2,000만SDR(약 2,600만달러)까지를 국제 P&I Club에서 FUND에게 전보하여 준다는 약속을 하게 된다.

TOPIA는 추가기금협약 가입국에서 모든 크기의 유조선에서 오염사고가 발생하면 추가기금협약이 배상한 액수의 50%를 P&I가 지급하고, 국제P&I와 FUND는 이러한 내용을 담은 약정서를 체결한다. 여기서 P&I는 직접 청구할 수 있는 법적권리가 있음을 인정한다. 2005년 STOPIA는 추가기금협약의 발효일인 2005년 3월부터 시행된되었다.

2006년 개정한 STOPIA 및 TOPIA에 대해 살펴보면, 동년도 2월 국제 P&I Club은 STOPIA를 추가기금협약국가에서 92FUND 가입국가로 확대시켰다. 이는 2006년 2월 20일부터 시행되었고, 2006년 3월 FUND회의에서 CLC국가에게 확대적용 여부가 논의되었으나, 펀드가입에 부정적인 영향을 준다는 이유로 부결되었다. 그 예로 해운조합 등은 국제 P&I Club 가입선택이 아니므로 STOPIA 적용대상이 아니다.

## ▷ EU, 해상안전제안 III 제정

유럽연합의 움직임은 살펴보면, 에리카호 사고 이후 2005년 11월 EU위원회에서는 해상안전제안 III(Maritime Safety PackageⅢ)를 유럽연합의회에 법안으로서 제안하여 통과되었고, 이 법안의 공식 이름은 COM(2005)593 final이다. 유럽연합국가의 관할하의 해역에서 총톤수 300톤 이상의 선박에게 오염 등 민사책임협약에 적용하고 다만, 1996년 LLMC내용은 톤수를 불문하고 적용된다. 모든 EU국가는 1996년 LLMC의 회원국이 되었고, CLC에서 책임제한제도 철폐를 위해 노력하였다. 이에 1996년 LLMC를 EU법에 추가하였다.

모든 선주들은 1996년 LLMC책임제한액 두 배 이상의 강제보험에 가입해야하며, 이는 EU회원국의 EEZ에 선박이 입항하는 순간부터 적용된다. 비회원국의 선박에 대하여는 중과실인 경우에도 책임제한배제사유가 되도록 함으로써 현행(고의 혹은 인식있는 중과실-무모한 과실)보다 책임제한이 쉽게 깨어지게 되었다.

## ▷ 선박연료유협약

연료유협약(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)의

내용을 살펴보면, 엄격책임주의에 따르고 있고 책임제한이 허용되거나 독자적인 제도(FUND)는 없다. 따라서 국내법의 책임제한제도가 적용된다. 우리나라는 현재 1976년 LLMC체제이다. 모든 항행선박을 대상으로 하며 소형선박 및 어선도 포함된다. 국내 항행선에 대하여는 유보 규정이 있으나, 일본에서는 국내 항행선을 제외하고 있다. 1,000톤 이상의 선박에 대하여는 강제보험의 가입을 요구하고 있다(일본은 100톤 이상). 최저 보험금액은 국내의 LLMC에 따르고(일본은 1996 LLMC에 따름), 피해자에게 직접청구권이 허용된다. 피해자의 경우 일반 채권자들과 경합하게 되고, 정부는 국적선과 입항선박에 대하여도 증명서를 발급하고, 이 증서가 없으면 입항이 거부된다.

국내법 수용방안에 대하여 유배법에 추가하는 방안이 있는데, 일본은 강제보험가입 선박을 100톤 이상으로 하고 있는데, 우리나라도 보험가입 하지 않는 선박이 있으므로 100톤 이상으로 해야 하는지의 의문시되고, 이 경우 국제조약과 불일치하는 면이 부담이 된다.

국내 항행선의 경우에는 일본은 적용을 제외하고 있는데, 국내 항행선이 보험가입을 하지 않는 경우가 있으므로 적용이 검토된다. 강제보험금액을 얼마나 하는가의 문제에 대하여는 1976 LLMC 혹은 개정의정서의 액수를 초과하지 않는다고 한다(제7조 제1항). 또한 인적사고가 동반되는 경우를 고려한다. 일본, 영국은 물적손해와 인적손해의 합산으로 정한 책임제한액이 가입이 강제되는 최저보험금액이 되는데 반해, 우리나라는 일본, 영국보다 책임제한액수가 낮다. 따라서 사고발생시, 피해자의 보상이 충분하지 않을 가능성이 있다. 유배법과 달리 다른 채권자들과 경합하는 점을 고려할 필요가 있고(제6조), 충돌 상대선박, 부두 소유자, 연료유로

인한 피해자 모두가 채권자가 된다. 강제보험가입 최저금액으로는 300톤 미만의 경우 인적손해(상법 제 747조 제1항 제2호) 167,000SDR + 물적손해(상법 제 747조 제1항 제3호) 83,000SDR을 합한 250,000SDR(약 3억 5천만원)이 된다. 선박우선특권을 인정할 것인가의 문제에 대해서는 책임제한권의 부여에 대한 반대급부이므로 허용검토가 필요하다(일본은 불인정함).

선주의 부담부분에서는 보험료인상이 제기되는데 무과실책임이므로 현재보다 책임부담 가능성이 높아지고, 보장계약증명서를 발급받아야 한다.

정부의 부담부분에서는 국적선 및 비국선으로서 입항선박에 대하여 증명서를 발급해야하고, PSC 등이 문제된다.

## 해양문화재단, 대한민국해양사진대전 공모

해양문화재단(이사장 최낙정)과 국토해양부는 5월1일부터 31일까지 해양의 중요성에 대한 국민적 관심제고와 관련단체들의 해양활동 등을 홍보하기 위하여 국민 각계각층이 직접 참여하는 해양사진대전을 개최하였다.

이 기간중 공모된 작품은 2,508점(639명 응모)으로 이 가운데 600여점이 예심을 통과하였다. 6월10일에 열린 본심에서 통과된 입선작은 오는 7월부터 8월초까지 전시될 예정이다. 제3회 대한민국해양사진대전 접수 결과 △해양의식 215점 △해양관광(섬, 바다) 564점 △해양환경(오염 등) 336점 △해양산업 134점 △해양레포츠 156점 △기타 1,103점 등이다.

심사방법은 사진전문가로 구성된 심사위원회에서 실시하며, 심사위원은 심사의 공정성 및 전문성 확보를 위하여 내·외부 전문가로 구성했다.

당선작은 6월16일 해양문화재단 등 홈페이지 게재 및 개별통보 등을 통해 발표되며, 시상식은 7월4일 오전 11시 세종홀에서 열릴 예정이다.

이어 입선작품은 7월4일부터 10일까지 서울메트로미술관1, 2관(경복궁역)에서 전시되며, 부산 등 순회전시도 가질 예정이다.

# 우리 해운기업 세계해운시장 주도할 수 있는 능력배양 시급

## KMI · 선협 · 정부, 해운물류산업 발전위한 합동워크숍 개최

우리나라 해운산업은 21세기 국가성장 엔진으로서 그 역할을 다하기 위해서는 해운기업에 대한 세제지원정책의 지속적인 시행과 선원문제를 포함한 해운인력의 안정적 확보방안이 시급히 마련되어야 할 것으로 지적되었다. 또 선화주간 실질적인 협력관계가 구축과 다양한 사업분야에서 우리의 해운기업이 세계해운시장을 주도할 수 있는 능력을 배양할 수 있도록 자율적인 경영체제 확립이 필요한 것으로 분석되었다. 다음은 해운물류산업 발전을 위한 공동워크숍 주제발표 내용을 간추린 것이다.(편집자 주)

### ■ 해운물류산업 발전 공동워크숍

한국해양수산개발원(KMI)이 주최하고, 국토해양부와 한국선주협회가 주관한 해운물류산업의 발전을 위한 합동워크숍이 6월5일 선협 대회의실에서 개최되었다. 국토해양부 김희국 국장을 비롯한 정부 관계자와 외항해운업계 및 KMI 관계자 등 60여 명이 참석한 가운데 열린 이날 합동워크숍에서는 △제1주제 우리나라 해운산업의 선진화 방향(길광수 한국해양수산개발원 연구위원) △제2주제 외국의 선원양성정책과 시사점(김수업 한국해양수산개발원 부연구위원) △제3주제 일본의 톤세제 도입과 시사점(김형태 한국해양수산개발원 해운물류연구본부장) 등에 대한 주제발표 후 토론을 가졌다.

### ■ 우리나라 해운산업의 선진화 방향

우리나라 해운산업을 둘러싼 대내외의 유·불리의 여건에 대응하여 진정한 세계일류의 선진 해운강국으로 성장·발전하기 위해서는 우리보다 앞서 있는, 또는 세계 해운산업계를 선도해 나가는 국가들의 해운산업 선진화 전략행보를 본받을 필요가 있다.

우리나라 해운산업 선진화 과제로 △해운산업의 위상강화 △성장동력 강화 △고부가가치 산업 등을 지적했다.

특히, 해운산업의 위상강화를 위해서는 해운산업이 고부가가치 미래 성장엔진 산업이라는 점, 관련 산업영역이 넓다는 점을 인식시켜 줄 수 있는 정책과 싱가포르의 ‘런던 플러스(London Plus)’와 같은 종합적인 발전전략이 필요하다.

또한, 2003년부터 영국이 범국가적으로 추진하고 있는 ‘Sea Vision UK’와 같은 정책을 추진하여 해운산업에 대한 국민적 관심을 높여 젊은이들로 하여금 해운산업 및 관련 산업분야에서 일자리를 찾을 수 있도록 장려하는 범국가적인 정책이 필요하다.

성장동력을 강화하기 위해서는 첫째, 해운기업에 대한 세제지원정책은 지속적으로 시행되어야 하며, 둘째, 선원 문제를 포함하여 해운인력의 안정적 확보방안이 시급히 마련되어야 한다. 셋째, 선·화주간 실질적인 협력관계가 구축되도록 해야하며, 넷째, 다양한 사업분야에서 우리의 해운기업이 세계해운시장을 주도할 수 있는 능력을 배양할 수 있도록 자율적인 경영체제를 보장해 주어야 한다.

다섯째, 우리나라를 대표하면서 글로벌 해운 브랜드를 가진 글로벌 메가 캐리어를 육성하는 한편, 마지막으로 여섯째, 우리나라 중소선사들이 저렴하고 신속하게 선박을 수리할 수 있는 중소선박 전용 수리 조선소를 확대해야 한다.



고부가가치 산업화의 과제에 대해서는 선박금융 기능을 강화해야 하고, 이를 위해서는 우리나라도 타 국가 정책처럼 선박금융을 전담하는 해운금융기관을 설립하여 우리 선사로 하여금 고가의 선박을 장기적이고 안정적으로 경쟁력 있는 조건으로 확보할 수 있도록 해야 할 것이다. 동시에 현행 선박투자회사제도를 더욱 활성화시켜 국적선사의 선박확보를 지속적으로 확대할 수 있는 방안도 강구해야 할 것이다.

또한, 우리 해운산업이 고부가가치 산업으로 발전하고 지속적으로 성장하기 위해서는 새로운 사업 및 시장의 발굴과 확대가 필요하다.

### ■ 외국의 선원양성정책과 시사점

선원관련 주요현안으로 선원 부족문제와 선원고령화문제에 대해 언급했는데, 선원 부족 문제에 대해서 해운경기 호황에 따른 선박증가로 선원의 수요가 증가했으나, 세계선원 시장에서 선원부족으로 나타났다.

향후 해운시장에 인도될 선박량도 폭발적이기 때문에 이들 선박에 승선할 선원수요에 따라 당분간

고급선원 부족현상은 지속될 것으로 전망된다. 사관 선원 부족현상은 자연스럽게 선원임금 상승으로 이어져 국내선원은 물론, 외국선원의 경우 임금이 크게 인상되었다.

또한, 잘 훈련된 선원확보에 곤란을 겪고 있는데 높은 임금을 주고서라도 양질의 선원을 확보하기를 원하나 쉽지 않은 실정이고, 유럽 및 일본 선사들이 고임금으로 해외선원들을 채용하고 있다.

아울러, 선원고령화문제에 대해서는 우리나라를 포함한 일본, 대만 등 대부분의 선원수요국에서는 선원의 고령화로 인한 해기전송의 단절이 우려되고 있다.

국가별 선원수급 입장에 대해서 각 이해관계에 따라 살펴보면, 선원수요 국가의 입장은 대부분의 OECD국가나 해운선진국은 선원수급에 있어서 우리나라와 유사한 입장으로 영국, 일본, 대만 등의 나라가 대표적인데, 선원이 되고자 하는 자국민이 갈수록 감소하고 있다.

즉, 자국선대의 유지와 해운산업 및 연관산업에 필요한 인력들을 공급하기 위해서는 젊은 인력들이 지속적으로 선원으로 유입되어야 하나 현실은 선원



이 되기 위한 인원이 정체 또는 감소하는 실정이다. 때문에 대부분의 국가에서의 선원정책은 자국국민의 승선을 장려하는 정책과 외국선원의 승선을 허용하는 정책을 함께 사용하고 있다.

자국 상선대의 원활한 운영, 나아가 관련 산업에 필요한 인력공급까지를 염두에 두고 자국선원을 양성하는 정책과, 유능한 해외 선원을 적시에 채용하여 자국선대를 운영하는 정책이 선원수요 국가의

승선했을 때 잘 적응할 수 있는 선원을 고용하기를 원한다.

마지막으로 복합적인 국가의 입장에서 보면, 선원의 수급이 해외 선원을 주로 고용하는 국가와 선원을 공급하는 국가로만 구성되었다면 단순해질 수 있으나 현실은 복잡하다. 우리나라의 경우는 해외 선원송출국가이면서 동시에 해외선원 고용국가인 특이한 구조를 가지고 있다. 선원의 수급은 보통 다음의 단계를 거치는 것으로 관측되고 있는데 이는 국가경제의 성장과도 관련이 있으며 우리나라가 그 대표적인 예라고 할 수 있다.

우리나라의 경우 사관급은 해외 송출이 이루어질 정도로 아직까지는 양성과 수급이 균형을 이루고 있으나 부원급의 경우는 해외 선원 고용을 확대하고 있다. 대만의 경우도 우리나라와 유사하여 해운법 및 선원법에서 대만선박에 승선하는 대만선

#### [선원수급의 단계별 변화]

단계	자국선원	해외선원	비고
경제 도약기	자국상선 자국선원주의	없음	해운선진국 초창기 모습 선원양성 기관 활성화
경제 성장기	자국선원 충족 해외 승선 확대	없음	해외 선원 송출 본격화
경제 발전기	사관충족 부원 부족현상 발생	부원 채용 사관 중심의 해외 송출	부분적인 불균형 발생
경제 성숙기	사관, 부원 모두 부족현상	해외 선원 고용 확대	자국 선원 유지 정책 해외 선원 고용 증가

주요 정책이라 할 수 있다.

선원공급 국가의 입장을 보면, 필리핀을 비롯한 베트남, 미얀마, 인도네시아 등 많은 개발도상국에서 여전히 많은 인력들이 선원이 되기를 희망하고 있으며 특히 해외취업을 선호한다. 이는 개인적으로는 더 높은 급여와 더 나은 근무여건 때문이기도 하지만 국가가 정책적으로 이를 권장, 육성하고 있기 때문이다. 이들 국가에는 많은 선원양성 기관들이 있으며 매년 많은 수의 선원들이 배출되어 해외 취업 등에 나서고 있다.

선원송출 국가에서는 자국의 선원들이 해외에서 합당한 대우를 받으며 능력을 발휘하기를 희망하고 있으며, 이를 위해 많은 투자와 지원을 병행하고 있으나, 많은 선원기관들이 난립해 있기 때문에 그 중에서 옥석을 가리기는 힘들다. 게다가 많은 선사들의 경우 좀 더 유능하고 훈련된 선원, 자사의 배를

원, 대만선박에 승선하는 외국 선원, 외국선박에 승선하는 자국 선원에 대한 기준을 정하여 두고 있다.

중국의 경우는 우리나라 성장기와 유사하여 중국 선박은 중국선원으로 채우고 해외선박에 송출하는 단계이다. 우리나라의 경우 선원문제가 복잡적이기 때문에 해결방안 역시 단순하지가 않은 실정이다.

가장 이상적인 방안은 지속적으로 선원이 양성될 수 있는 사회적, 경제적인 구조를 갖추는 한편 구인이 어렵거나 경쟁력이 없는 부분은 해외선원 고용 등의 방법으로 보완하는 것을 검토해 볼 수 있다. 다음에서는 우리와 유사한 문제에 직면한 국가들의 선원 수급에 대해 대처하는 방안을 살펴았다.

#### ▶ 영국

전통적인 해운강국이라 칭해지는 영국의 경우도

선원문제는 매우 심각한 화두로 부상되었다. 즉 영국 상선대의 감소에 따라 영국국민이 영국 상선에 승선할 기회가 축소되었고 육상에서의 취업기회 증대와 소득증가에 따라 선원이 되려는 인원이 감소하였다.

영국의 경우 제3국을 통한 선원교육이나 외국선원 출신의 고용만으로는 'Maritime London' 이라고 하는 해사관련 기능의 중심지 역할을 지속적으로 유지하는데 한계가 있음을 인식하고 선원양성을 위해 톤세제도를 도입하였다.

톤세제도 도입시 해기사 15명당 1명의 비율로 실습생(cadet) 양성을 주장하여 해운업계가 수락함으로써 영국해운 재생의 기틀을 마련하였다. 톤세를 적용받기를 희망하는 선사는 톤세 적용을 받기 위해 연간단위의 선원양성을 위한 Core Training Commitment(CTC)를 제출하여 정부로부터 승인을 받는다.

또한, 톤세 적용을 받기 위해 최소훈련요건(MTO, Maritime Training Obligation)을 준수해야 한다. 여기서 사관을 위한 최소훈련요건이란 톤세를 적용받는 선박에 승선하는 선원을 기준으로 사관 15명당 1명의 사관후보생을 훈련하는 것이다.

또 부관을 위한 최소훈련요건이란 선사가 매년 단위로 부원의 채용계획 및 경력개발 등에 대해 위원회 차원의 검토를 받도록 규정하고 있다. 제출된 계획은 영국선주협회가 의장으로 있는 부원특별위원회에 의해 승인을 받는다. 사관은 선박의 운항에 대한 책임을 지고 있고 해사관련 직업군에 대한 주요 인력 공급원이기 때문에 상대적으로 훈련요건이 엄격하고 훈련 시간도 많이 소요된다.

영국의 선원정책은 선원 훈련과 해기전승을 영국의 해운산업 및 연관산업을 발전시키는 핵심요소로 간주하고, 톤세제도와 선원훈련을 연계하여 시너지 효과를 유도하고 있다. 직접적인 선원훈련이 어려운 경우 기금을 납부함으로써 직접적인 훈련을 대체하고 있다.



## ▶ 일본

일본정제는 무역량의 99%, 국내수송화물량의 38%를 해상수송에 의존하기 때문에 선박과 선원을 매우 중요하게 인식하고 있으나 육상직의 임금상승 및 승전기피로 인해 일본선원은 크게 감소했다. 외항해운은 외국인선원 승선에 의해, 내항해운은 고령화의 진전과 후계자 부족 등을 이유로 1974년 28만명이었던 일본인 선원은 2006년에는 외항해운은 2,600명, 내항해운은 3만명으로 감소했다.

이에 일본은 톤수표준제도의 도입과 연관된 일본인 선원의 계획적 증가를 위한 노력과 해사산업의 건전한 발전을 위한 인재확보 및 육성을 위한 시책을 수립하고 있다.

또한 자국선원 변화에 적극 대응하는 개념으로 지금까지 상선대학, 고등상선전문학교 등의 공교육기관으로부터 공급되는 선원을 확보하여 왔으나, 세계적인 해운경기의 활황세와 톤세제도의 시행이라는 두 가지 요인으로 말미암아 지금까지의 선원 확보정책을 바꾸게 되었다. 선대확충을 위하여 많은 해기사가 필요하나 현재의 공교육시스템 하에서는 일본인 해기사 공급이 부족하며 톤세제도의 실행에 즈음하여 일본정부는 해사클러스터의 핵심인재요소인 일본인 해기사 고용의 증대를 기대하고 있다. 이와 같은 이유로 기존의 선원확보는 평생선원 개념의 포기, 해기관련 공적교육기관 출신자이

외에도 해기사가 될 수 있는 일반대학 출신자를 고용하기 시작했다는 점에서 크게 변화했다.

일본의 선원확보에서 변화의 특징은 선원확보를 선사가 양성교육까지 적극적으로 행하는 것이다. 일본선사에 비하여 상대적으로 선대규모가 작은 국내선사가 일본선사와 같은 선원양성의 내생화를 추구하는 것은 매우 힘들므로 우수한 국내 및 외국 해기사의 확보 및 양성을 위하여는 산·관학의 연계가 무엇보다 중요하다. 이를 위하여 국내의 해기사 양성과정의 개편이 필요하다. 평생선원의 개념에서 탈피하여 해사클러스터에서 필요로 하는 다양한 인재를 양성하는 캐리어 패스 플래닝 개념의 해기전문교육으로 개편되어야 한다.

## ▶ 대만

해운에 대한 의존도가 절대적인 대만의 경우, 1970년대에는 선원수가 5만명에 이르렀으나 1990년대 들어 5,000명 수준으로 감소하는 등 대만선원의 급격한 감소에 직면했다. 이는 대만의 육상 직업의 평균임금이 꾸준히 인상되었고, 중국이나 동남아 국가의 저임금 선원 고용의 증가와 더불어 다른 선원수요국가와 마찬가지로 선원의 고령화로 인한 여러 가지 문제가 나타나고 있다.

대만선사의 경우 정치적인 이유로 중국 직기항이 금지되어 있기 때문에 물동량이 급증하고 있는 중국에 기항하기 위해 편의치적을 선택하였으나, 편의치적이 대만선원 수요를 줄이는 요인으로 작용했다.

대만선사들의 선원수요는 기존선박 외에 향후 인수될 선박에 승선했던 이원을 포함하면 연간 수백명이 필요하다. 기관사 등 선원의 부족과 더불어 고임금 대만선원만으로 선대를 운영하기 어렵기 때문에 선박의 치적을 변경하거나 대만선원에 비해 임금이 약 절반정도인 중국이나 동남아시아 선원들을 승선

시키고 있다.

대만 해기사들의 수가 1,918명인데 비해 외국 해기사는 3,132명으로 외국해기사가 훨씬 많으며, 외국 부원은 4,821명으로 대만 부원에 비해 3배나 더 많은 실정이다.

현재 대만에서 선사들이 필요로 하는 선원의 유일한 공급원은 해양계 학교와 그 졸업생들이다. 해양대학교의 졸업생들이 초급사관이 되기 위해서는 시험 합격, 각종 훈련이수, STCW-95 조약에서 규정한 승선 훈련을 마쳐야 한다.

대만의 선원교육체제는 해사고등학교, 해양전문대학, 해양대학의 3단계로 나누어지며, 해사고등학교는 중학교 3년 과정을 마치고 진학하는 것으로 대만에는 4개의 해사고등학교가 있다.

해사고를 졸업하는 학생수는 매년 항해과 70명, 기관과 200명 정도이며, 전문대학 및 해양대학을 포함한 대학 졸업생 수는 항해과 400명, 기관과 450명 정도이다. 대만 선원법 등에 따르면 재학생들은 자격이 갖춰진 사관이 되기 위해서는 항해과는 최소 1년, 기관과는 최소 6개월 이상의 승선경험이 있어야 한다.

학생들이 승선을 기피하는 요인은 정부의 법제도, 선사의 정책, 학생들의 의지, 선원직의 특징 등이 혼합된 것으로 이 문제를 해결하기 위해서는 관련 기관들의 협력이 필요하다.

이에 대만 정부, 해운업계, 교육계의 대표자들이 지속적인 회의를 통해 대만학생들의 승선 증가를 위해 마련한 대책은 △해기사 시험규정 및 훈련과정의 개정 △해기사 시험을 일반 학생들에게 개방, △영어 능력 및 전문지식 향상 △승선을 기치하는 선원직업의 특징들을 완화 등이다. 해양교육정책백서에 따라 전 교육과정에 걸쳐 해양사상을 고취하고 해양관련산업에서 필요로 하는 인력을 육성하기 위해 5년 단위의 국가계획에 따라 장기적이고 체계적으로 관련 인프라를 정비하고 인력을 양성한다.

**▶ 시사점**

우리나라 역시 일본, 대만 등 해운에 대한 의존도가 높고 자국선대가 발달한 나라와 마찬가지로 국적선원, 특히 해기사의 부족문제에 직면했다. 이는 대부분의 선원수요국들이 경험하고 있으며 향후에도 이러한 부족현상은 계속될 것으로 전망된다. 선박의 지속적인 증가도 원인이지만 선원수요국에서 자체적으로 해기사를 충분히 공급하지 못하고 필리핀과 같은 선원공급국에 주로 의존하고 있는 상황이 일시에 개선되기는 어려운 현실이다.

선원부족은 해운업계만의 문제가 아니고 교육계, 물류업계, 정부가 함께 대책을 마련해야 할 사안이다.

선원 육성 및 훈련 정책을 정비하고 강화함에도 불구하고 선원직이 갖는 고유한 특성이나 과거의 고임금이나 해외여행 기회 같은 장점이 많이 희석된 상황에서 부족한 선원은 해외선원에 의존해야 한다. 이를 위해 일본의 사례에서 보는 것처럼 양성기관과 긴밀한 협력관계를 유지하는 방법 등 직접적이고 장기적인 투자로 해외선원양성에 힘써야 한다.

**■ 일본의 톤세제 도입과 시사점**

일본 자민당은 2007년 12월13일 톤세제 도입을 당론으로 결정하고, 금년 5월30일 중의원에서 관련 법률이 통과됨으로써 톤세제 도입이 정식 확정되었다. 톤세제 도입은 일본 해운산업의 지속적인 경쟁력 저하를 반전시키기 위해 일본 해운기업이 절실하게 도입을 요구한 정책이었던 만큼, 톤세제 도입으로 인해 향후 일본 해운기업은 그동안 줄기차게 감소되어 온 일본적선대의 증가 및 일본인 선원의 고용 증대, 질 높은 수준의 일본인 해기의 지속적 전승을 위한 도약의 기회로 작용될 것이 기대되고 있다.

**▶ 톤세제 도입배경**

일본 정부가 이번에 톤세제를 도입하게 된 궁극적인 목적은 일본 해운산업의 국제 경쟁력이 지속적으로 하락하고 있는 추세를 반전시켜 보려는 절박한 정책의지에 기인한 것이다. 그 동안 줄기차게 일본 해운산업의 국제경쟁력이 하락해온 데에는 △ 높은 법인세 △일본 국적선 규모의 지속적 하락 △ 일본선사의 상선대 규모 감소 등의 요인이 작용하고 있다.

일본의 법인세는 35%로서 우리나라의 25%와 비교하면 국제적으로도 매우 높은 편에 속한다. 이에 따라 최근 들어와 해운경기의 세계적 호황으로 인해 일본 해운기업이 많은 수입을 획득했음에도 불구하고 높은 세율로 인해 당기순이익은 그다지 높지 않은 문제점이 노정되어 왔다.

다음으로 일본 해운기업에 대한 높은 세율은 일본인 선원의 높은 인건비와 함께 일본적선의 운항 비용을 높이는 요인으로 작용해 왔다.

일본인 선원을 승선시킨 선박의 적당 인건비는 저비용국가의 외국인 선원을 승선시킨 선박과 비교하여 무려 1.5배나 높은 것으로 나타났는데, 높은 일본인 선원의 인건비 때문에 일본의 해운기업은 선박운항원가를 절감하기 위해 부단한 노력을 해왔고, 일본정부도 이를 지원하기 위해 1998년에 국제선박제도를 도입하였으나, 일본적선의 규모 감소 추세를 반전시키지는 못했다.

위와 같은 복합적 요인으로 인해 최근의 세계적인 해운경기 호황에도 불구하고 일본선사의 상선대 증가 규모는 독일, 중국, 네덜란드 등과 비교하면 상대적으로 낮은 수준이다.

**▶ 톤세제 도입목적**

김 본부장은 이러한 일본의 대내외적 환경과 결부하여 일본의 톤세제 도입 목적에 대해 5가지로



요약했다.

#### ① 선대투자 기반 조성

일본의 해운기업에 대한 높은 세율은 일본선사들의 높은 매출액 및 경상이익에도 불구하고 세후 당기순이익을 낮추게 함으로써 신규선대에 대한 투자 의욕을 약화시켰다. 그리하여 신규선대에 대한 투자촉진 기반을 조성해주는 것이 무엇보다 중요한 과제로 대두되었고, 그리하여 세금인하가 가능한 톤세제도를 도입한 것이다.

#### ② 일본산업의 국제경쟁력 뒷받침

일본의 높은 해운세제는 국제적으로 단일시장으로 형성되어 있는 세계 해운시장에서 일본 해운기업의 가격경쟁력을 떨어뜨리고 그 결과 운항비 인상을 통하여 일본 화주기업의 물류비를 인상시키는 요인으로 작용하였다.

특히 일본에서는 자국 원재료 수송의 70% 내외를 일본상선대가 담당하고 있는데, 높은 세율로 인한 높은 운항비 구조는 일본화주기업의 원재료 수송에 따른 물류비 수준을 인상시키는 요소로 작용하였다.

이에 따라 일본 화주기업의 안정적인 원재료 수송을 도모하고 물류비를 절감하여 일본 제조기업의 국제경쟁력을 제고시키기 위한 방안의 하나로서 톤세제가 도입되었다.

#### ③ 외국 해운산업과 경쟁조건의 균일화

일반적으로 외항해운 이외의 산업도 국제시장에서 수익에 대한 과세경감조치를 취하는 국가의 기업과 경쟁하고 있다. 그러나, 일본의 외항해운산업은 제도상의 불리한 여건에도 불구하고 사실상 호조를 보여 왔고, 경영 측면에서 역경에 처해있는 업체는 외항해운산업 이외에도 많이 있다..

그러나 타 산업과 상이한 외항해운산업의 고유특성 중 하나는 경쟁관계가 국제적으로 형성된 단일시장에 노출되어 있다는 사실이다. 이와 같이 세계적으로 균일한 자유시장에서 외항해운기업간 경쟁

력 격차를 벌어지게 하는 결정적 요인이 수익에 대한 과세이다.

외항해운기업의 경상이익은 모두 본사의 소재국에서 과세되기 때문에 일본의 선사가 톤세제도를 채택하고 있는 타국과는 달리 높은 세금이 부과되고 있기 때문에 경쟁의 결과는 매우 우려될 수밖에 없는 것이다.

#### ④ 조세정책의 국제적 일치

세계 주요 해운국은 이미 톤세제를 시행하고 있는데 1996년도에 네덜란드 및 노르웨이에서 도입된 톤세제는 10여년 사이에 급속히 확산되어 2007년 현재 전세계 16개 국가가 톤세제를 실시하고 있다.

세계 선복량의 48% 정도가 톤세제의 대상이고, FOC 국가 선복량을 합하면 60% 가량이 낮은 세율 구조의 혜택을 입고 있다. 이러한 상황에서 일본의 외항해운기업만 톤세제를 적용받지 못하면 일본 해운기업은 국제 해운시장에서 상당히 불리한 조건에 처할 수밖에 없게된다.

이러한 상태가 지속되면 일본 해운기업은 대형화주기업의 대량화물수송을 위한 국제경쟁입찰 등에서 불리한 상황에 놓이게 되고, 중장기적으로는 외국해운기업과 경영체력상의 격차가 확대되어 시장변동에 대한 대응력을 갖추기 힘들게 된다.

이에 따라 상대적으로 불리한 일본 해운기업의 국제경쟁력 저하를 방지하기 위한 조세정책의 국제





적인 일치를 도모하기 위해 톤세제 도입은 필수불가결한 것으로 인식되었다.

### ⑤ 일본 해사산업의 육성

일본 해운산업의 국제경쟁력은 그동안 지속적으로 하락추세를 보여왔으며, 이러한 상황에서 쇠락해가는 일본의 해운산업에 대해 세제지원까지 해가면서 육성해야 할 필요성이 있는가에 대한 의문이 제기된 바도 있었다.

그러나 해운기업은 국제시장에서 동일한 경쟁조건이 확보되어야만 상호 경쟁이 가능하다는 주장이 전개되면서 세제개편이 요구되었다.

이에 대해 일본의 세제당국은 특정산업에 특정세제 인정 시 국내산업간의 경쟁조건이 파괴되기 때문에, 단순히 동일업종에 있어서 외국과의 균형을 맞추어야 한다는 논리만으로는 톤세제의 도입이 곤란하다는 의견도 개진되었다.

각계의 빗발치는 요구사항에 직면한 재무성 및 총무성은 2007년 9월 톤세제 도입을 정식으로 수용하기로 하고 구체적인 내용확정을 위해 국토교통성과 절충에 들어가기 시작하였다. 그러나 결국 해운산업은 일본의 높은 대외의존도를 감안할 경우 국제시장에서의 경쟁조건과 일치시켜 육성이 필수불가결하다는 의견으로 종합되었다.

### ▶ 톤세제 주요내용

톤세제 적용 대상기업은 일본의 외항운송사업자에게 제한되고 톤세제의 적용대상선박은 '일본적선'에 제한하는 것으로 결정되었음. 처음에는 일본적선에만 제한하지 않고 일본선사가 실질적으로 지배하는 외국적선에 대해서도 확대할 것이 요구되었으나, 최종적으로는 외국적선과 용선 등은 제외되고 일본적선에 제한되었다.

톤세제는 조세특례초치(대상 인정기간은 2년)로서 도입되었고, 인정기간은 해상운송법 개정일 이

후 2년간이며 적용기간은 인정 후에 개시되는 사업연도부터 5년간 계속 적용하며, 5년 경과 후에는 국토교통성이 실시(實施) 평가를 하고, 재인정을 받으면 10년간 적용할 수 있도록 하고 있다. 그리고 톤세제와 법인세 중 적용세제는 선사가 선택할 수 있도록 하였으나 톤세제는 신청하는 모든 해운기업에 무조건 적용시켜주는 것은 아니며, 일정한 요건을 설정하고 있다.

### ▶ 톤세제 특징

김 본부장은 일본이 금년도에 도입한 톤세제의 특징을 아래와 같이 몇 가지 지적하였다.

첫째, 톤세제 적용 대상을 '일본적선'에 제한하고 있다는 점이다.

세계 주요국 대다수가 톤세제 대상선박을 자국적선뿐만 아니라 외국적선으로 확대하고 있는데 반해 일본은 이번 제도 도입 시에 '일본적선'에 국한시키고 있는데, 이는 일본정부가 자국적선대의 감소추세를 반드시 되돌려 보겠다는 강력한 의지가 작용한 것으로 판단된다.

둘째, 톤세제 적용 요건을 상당히 엄격하게 설정하고 있다.

톤세제 적용기업에 대해서는 톤세제 적용 후 5년 이내에 일본적선을 일정수준(약 1.5배 정도)으로 늘리고, 10년 이내에 일정규모의 일본인 선원에 대한 훈련실시, 일정규모(약 2배)의 일본인 선원 증대를 조건으로 설정하고 있으며 이 조건의 충족 여부를 국토교통성이 점검하도록 하고 있다.

셋째, 톤세제는 도입 과정에서 정치인들이 매우 적극적인 지원을 하였다. 2007년 들어와 일본해운업계와 국토교통성 등이 톤세제 도입을 위한 적극적인 노력을 경주하자, 2월27일 여당인 자민당이 '해사입국추진의원연맹'을 설치하여 톤세제를 비롯한 종합적인 해사정책의 검토를 개시하였다.

## ▶ 시사점

### ① 톤세제 장기간 적용

일본은 톤세제를 10년간 적용되도록 허용하고 있다. 이와 같이 장기간을 부여하고 있는 것은 그만큼 세율인하가 일시적·단기적으로 필요한 조치라고 인식하고 있기 때문이다. 이에 따라 우리나라도 현재 5년간 한시적으로 적용하고 있는 톤세제의 연장 및 장기화가 필요하다고 판단된다.

### ② 신규선대 확보의 내부기반 구축

선사의 경쟁력 및 영업규모는 운항선대규모에 의해 결정되는 경향이 강하므로 선대확충이 최우선적으로 요구된다. 그런데 선대확보에는 방대한 자금이 소요되는데, 선박건조자금을 외부 금융기관에 의존할 경우 높은 금융비용으로 인해 운항원가가 상승될 수밖에 없다.

이러한 상황에서 일본정부는 톤세제 시행으로 확보되는 외항해운기업의 내부유보금을 축적시켜 이 자금으로 선대투자가 이루어지도록 유도하고 있다. 이에 따라 우리나라도 톤세제 시행으로 인해 절감되는 외항선사의 내부유보금이 선대투자자로 연계되도록 유도해 나가야 할 것이다.

### ③ 국내산업의 경쟁력 뒷받침

톤세제 도입에 따른 일본선사의 운항원가 인하는 자국 화주기업 원재료의 물류비를 인하시켜주고 안정적인 물자 운송에 공헌하도록 하여 일본 제조업의 국제경쟁력을 강화시키겠다는 의미가 내포되어 있다고 할 수 있다.

이는 나아가 일본 선사와 일본 대량화물 화주간의 장기 수송 관련 협력관계를 더욱 공고히 할 것으로 예상되므로 우리나라도 톤세제를 국내선사와 국내대량화주와의 관계를 보다 밀접히 정립해 나가는 데 활용해 나가야 할 것이다.

### ④ 국내선사의 삼국간 운송 경쟁력 제고

톤세제 도입은 일본선사의 운항원가 인하를 통해 3국간 운송시장으로의 진출도 촉진할 것으로 판단된다. 우리나라도 톤세제를 통해 외항해운기업이 제3국간 운송시장으로서의 진출을 보다 더 강화해 나가야 할 것이다.

### ⑤ 국내선원의 증대 및 질 높은 해기 전승

일본의 톤세제 도입은 향후 일본인 선원의 대폭적 증가를 유도할 것으로 예상되고 있음. 현재 2,600여명에 불과한 외항선원수가 향후 10년 내에 5,000여명으로 증가할 것으로 전망된다. 선원의 육성은 해운산업의 발전에 결정적인 영향을 미치지만, 질 높은 해기사의 육성에는 약 10여년이 소요되는 점을 감안하여 일본정부는 톤세제 도입을 통해 의도적·계획적으로 일본인 선원의 육성 목표까지 지향하고 있다.

이는 일본이 우수한 해기사의 확보를 통한 해운 국가로서의 위상을 결코 포기하지 않겠다는 확고한 의지의 표현으로 판단된다. 이러한 점을 감안하여 우리나라도 국내 선원의 지속적인 감소경향을 반전시켜 우수한 한국인 선원의 추가 육성과 해기의 전승 및 해사산업의 발전을 위한 발판으로 톤세제를 활용해 나가야 할 것이다.





## 대림H&L

### LPG선 2척을 신조 발주

대림H&L(대표 기의석)이 최근 일본조선소에 5000m³급 LPG선 2척을 신조 발주했다.

최근 발표된 신조선 마켓데이터에 따르면 대림H&L은 일본 SHITANOE SHIPYARD에 5000m³급 LPG선 2척을 2011년 6월과 8월에 각각 인도하는 조건으로 신조 발주했다. 이번 계약은 이미 지난 4월에 체결됐으며 선가는 총 400억원 정도인 것으로 전해졌다.

현재 3,500~6,400m³급 LPG선 총 8척을 보유하고 있는 대림H&L은 과거 SHITANOE SHIPYARD에 LPG선 5척을 발주해 건조한 바 있다. 대림H&L은 주로 일본과 싱가포르간 LPG를 운송하고 있으며 유럽에도 일부 운항을 하고 있다.

한편 대림H&L은 SPP조선에 5만DWT급 MR 프로젝트 탱커 2척을 발주해 건조 중이다. 척당 선가는 5,200만달러로 올해 초 발주됐으며 납기는 2011년 1/4분기다.

## C&그룹

### 내년 상반기에 국제크루즈 개설

C&그룹(회장 임병석)은 부산-모지간 국제 카페리항로 개설·운영과 동북아 크루즈 추진을 위해 지난해 5월 C&크루즈(대표이사 정정민)를 설립한 데 이어 지난5월23일 개최된 C&크루즈사업 설명회에서 재무투자자인 City Bridge사와 투자협약(MOU)을 체결하는 등 동북아 크루즈 사업을 위한 구체적인 행보에 나섰다.

C&크루즈 정정민 대표는 “현재 객실 800실에 여객정원이 1,700명정도되는 6만톤급 크루즈선을 검사와 있다. 늦어도 올해 말이면 도입이 가능할

것으로 예상하고 있다. 크루즈선을 도입해 내년 4월까지 인천항에 정박시켜 일반인들에게 공개하고 5월부터는 본격적인 운항을 시작할 계획”이라고 밝혔다.

C&크루즈는 4월부터 10월까지 하절기에는 인천항을 모항으로 하고 10월부터 다음해 4월까지 동절기에는 일본 모지항으로 하는 동북아 크루즈를 계획하고 있다.

하절기에는 인천항을 기점으로 중국 대련, 천진, 청도, 연태, 상해, 제주, 부산, 일본 모지 등을 선택적으로 기항하게 되고 동절기에는 일본 모지를 기점으로 부산, 제주, 일본 오키나와, 나가사키, 홋카이도, 니카타 등을 선택적으로 기항하는 항로를 준비하고 있다. 또 하절기에는 인천-상해-부산-모지-니카타-홋카이도-블라디보스톡-베링해를 연결하는 9박10일짜리 장기항로도 구상중이다.

C&크루즈는 또 월드와이드 크루즈를 서비스하는 메이저 크루즈 선사들과 얼라이언스를 체결, 일본까지만 기항을 하는 월드와이드 크루즈와 이용객을 스위치해 보다 다양한 서비스를 제공하는 사업도 구상 중에 있다.

## STX팬오션

### 올 1/4분기 매출액 1조8530억원

국내 최대 벌크선사 STX팬오션(대표이사 이종철 부회장)은 1/4분기에 시황변동에 대비하여 안정적인 선복 확보와 화물계약을 적절히 대응한 결과, 매출 1조8,530억, 영업이익 2,754억 규모(국제회계기준 매출 22억5,000만불, 영업이익 2억8,700만불)로 전년 동기대비 각각 104.3%, 246.5% 증가했다. 분기단위로는 사상 유례없는 실적을 기록했다.

벌크선 시장의 급등으로 기록적인 성장을 지속하고 STX팬오션은 기존 핵심 사업분야인 벌크선 부



문의 수익성을 극대화하는 한편 벌크선 부문에 집중되어있는 역량을 탱커, 컨테이너선 등 비벌크선 부문으로 분산하여 안정적인 성장세를 이어 나간다는 계획이다.

2007년 매출 실적 기준으로 벌크선 비중이 약 90%를 차지하고 있는 STX 팬오션은 작년 이후 지속되고 있는 벌크선 시황의 고공행진이 향후에도 중국의 철강 수요량 증가와 인도의 산업화 등으로 수년간 지속될 것으로 전망하고 있으나, 핵심분야의 지속적인 호황을 신규사업에 대한 투자기회로 삼아, 시황 변동 등 외부변수의 영향에도 안정적인 성장과 수익을 창출할 수 있는 사업구조를 구축하기 위해 비벌크선 분야에도 대규모 투자를 집행하고 있다고 밝혔다.

## 유코카캐리어스

한국해양대에 선박모형 기증



유코카캐리어스(대표 얀 에빈 왕)는 최근 한국해양대학교에 바이킹 선박모형을 기증했다. 한국해양대 해양박물관은 지난 5월30일 바이킹선 모형인 '오세베르그호' 기증식이 있었다고 밝혔다.

자작나무를 주재료로 한 모형선박은 2007년에 제작된 것으로, 이 배의 원형인 오세베르그호는 820년경에 만들어져 현재 노르웨이 오슬로 바이킹

박물관에 소장돼 있으며 바이킹선으로서 역사적 가치가 뛰어나다고 대학 측이 전했다.

기증자는 유코 카 캐리어스(EUKOR Car Carriers Inc.)의 얀 에빈 왕(Jan Eyvin Wang) 사장으로 그는 지난 2005년에도 자동차운반선 모형 선박을 한국해양대에 기증한 바 있다.

## 장금상선/씨앤라인

부산-시코쿠항로 공동배선

장금상선(대표 정태순)과 씨앤라인(대표 황정규)은 오는 7월부터 '부산-시코쿠·세토우치' 항로에서 공동배선을 전격 실시할 예정이다. 이를 위해 6월8일부터 약 한달간 시범운항에 들어갔다.

이 항로는 당초 씨앤라인이 132TEU급 Korex Pusan호를 투입해 이요미시마·마츠야마·이마지-부산-마츠야마·이마지·이와쿠니-부산-이요미시마순으로 8자형 배선을 주간 정요일로 서비스하고 있었다.

또 한편에서는 장금상선이 255TEU급 Sinokor Ulsan호를 투입해 이요미시마·토쿠시마-부산-미즈시마·이와쿠니·히로시마·이요미시마-부산-이요미시마 순으로 주간 정요일로 서비스하는 등 거의 유사한 항로를 운영하고 있었다.

그러나 두 선사는 이번 항로합리화를 통해 하나의 서비스로 통합되게 되었다.

통합된 항로에는 장금상선의 Korex Pusan호 1척에 의해 이요미시마·이마지·마츠야마·이와쿠니·히로시마 등 일본 5개항 발착 서비스만 실시하게 된다.

다만, 6개월씩 양사가 번갈아 항로를 운영하게 되며, 최초 6개월간은 장금상선이 운항을 맡는 것으로 알려졌다.

결과적으로 씨앤라인은 새롭게 히로시마서비스





를 개시하게 됐으며, 장금상선은 이미지·마츠야마 서비스를 추가하는 형태로 업그레이드 됐다.

특히, 이들 두 선사는 이번 항로통합으로 투입선 축소에 따른 운임안정화는 물론 반선에 따른 용선료 절감, 항만비용과 병커가 등 비용을 분담할 수 있게 되었다.

통합된 운항루트는 부산-이요미시마/토쿠시마/이미지/마츠야마-부산-이요미시마/미즈시마/이와쿠니/히로시마-부산 순이다.

## 진양해운

평택-청도간 카페리항로 취항



진양해운(사장 홍승두)이 평택과 청도를 오가는 첫 국제 카페리선 취항을 성공리에 마치고 본격 운항에 들어갔다.

진양해운은 지난 5월27일 평택항 국제카페리부두에 접안한 ‘퀸 칭다오호’ 선상에서 처녀취항을 기념하는 오찬회를 열었다. 이날 오찬회에는 평택 지방해양항만청 이병주 청장, 황해정기선사협의회 정태순 회장, 경기평택항만공사 양병관 사장, 평택 컨테이너터미널 한동희 사장, 동방 장세강 사장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국선주협회 김영무 전무, 연운항훼리 이정형 평택지사장 등 평택지역 소재 해양항만청과 CIQ기관, 협력업체, 하

주, 여행사 임직원 등 300여명이 참석했다.

이날 행사는 그간의 사업 추진경과 보고 및 선장·기관장의 안전항해 신고 등의 순으로 진행됐으며 특히 참가자들은 축하 화환 대신 쌀을 기부해 평택지역 독거노인과 소년소녀가장 돕기에 쓰기로 했다.

주 3항차 평택항과 청도항을 연결하게 되는 퀸 칭다오 호는 1만6,500톤급 카페리선으로 여객 750명과 컨테이너 화물 200TEU를 운송할 수 있으며 선내에 사우나, 노래방, 헬스시설, 음식점, 회의실, 면세점 등을 갖추고 있다.

퀸 칭다오호는 과거 창명해운이 개설한 군산-청도항로에 투입됐던 선박으로 진양해운이 5년간 용선해 40여일간의 대대적인 내부 수리를 거쳤다. 이날 오후 5시에 평택항을 출발한 퀸 칭다오호에는 여객 230명이 탑승했으며 컨테이너화물 12개가 실렸다.

퀸 칭다오호는 5월28일 오전 9시 청도항에 입항했으며 청도항만국 및 시관계자와 물류업계, 중국 언론사 등 150여명이 참석한 가운데 취항식이 열렸다. 진양해운 홍승두 사장은 인사말을 통해 “청도에 항로를 개설한 것은 뜻 깊은 일”이라며 “100년이 가도 무너지지 않는 튼튼한 항로를 개설할 것”이라 말했다.

## KSS해운

LPG 운반선 1척 신조발주

KSS해운(대표 윤장희)은 지난 5월29일 일본 미쓰비시중공업과 7만8,000㎥급 LPG 운반선 1척을 963억3,20만원에 2012년 6월 인도받는 조건으로 신조 발주 계약을 체결했다고 밝혔다.

이미 미쓰비시중공업에서 건조한 7만8,000㎥급 대형 LPG 운반선 3척을 운항하고 있는 KSS해운

은 중장기 선박 확보계획에 따라 대형 LPG선 1척을 추가로 발주하게 됐다고 설명했다.

이번에 발주한 LPG선은 길이 230m, 폭 36.6m에 5만DWT급 대형가스선으로 가스 7만 8,500m³를 적재하고 16.5노트의 속력으로 운항이 가능하다. 지난 2005년 12월에 미쓰비시중공업에서 인도받은 7만8,000m³급 LPG 운반선 'Gas Friend' 호와는 자매선이다.

KSS해운은 이번 발주로 발주잔량을 총 3척으로 늘리게 됐다. KSS해운은 지난 2006년 9월 일본 Shitanoe조선에 8,500DWT급 케미컬탱커 1척을 24억5700만엔에 2009년 12월 인도받는 조건으로 신조 발주했으며, 2007년 11월 Shitanoe조선에 다시 케미컬 탱커 1척을 17억 9900만엔에 2010년 6월에 인도받는 조건으로 신조 발주해 건조중이다.

KSS해운은 또 케미컬 탱커 사업 부문을 강화하기 위해 6,500DWT급 중고 케미컬탱커 도입을 검토하고 있는 것으로 전해졌다.

한편 KSS해운은 현재 7만8,000m³급 LPG 운반선 3척, 3만5,420m³급 LPG선 1척, 5,000m³급 LPG선 1척, 3500m³급 LPG선 2척 등 총 7척의 LPG선을 보유하고 있으며 3,200~3,900DWT급 케미컬탱커 선대 6척도 운항하고 있다.

## 팬스타라인닷컴

부산-일본간 국제크루즈서비스 개시

팬스타라인닷컴(대표 감현겸 회장)은 지난 4월2일 팬스타 허니호를 투입, 부산을 모항으로 남해안의 절경을 감상할 수 있는 연안크루즈를 시작해 대한민국 최초의 크루즈 시대를 연데 이어 5월30일에는 부산에서 출발해 일본의 주요 관광지를 기항하는 국제크루즈 서비스를 개시했다.

이는 지난 두 달간 통영, 여수, 완도, 제주 등 남해

안의 기항지 순항과 부산항에서의 원나잇 크루즈에서 얻은 뜨거운 호응에 힘입은 것으로 일본의 히로시마, 벳부, 마쓰야마 등 주요 온천명소를 순항하는 최초의 국제적 크루즈 출항이라는 점에서 큰 의미가 있다.

그동안 국제 크루즈를 위해서는 비행기를 타고 현지로 이동해야 하는 Flight & Cruise에 의존할 수 밖에 없었으나 이제는 국내에서 편리하게 국제 크루즈를 즐길 수 있게 되었으며 늘 외국의 대형 크루즈선이 정박해있던 부산항 또한 국제 크루즈 시대를 여는 모항으로서의 기지역할을 하게 된 것이다.

팬스타 크루즈의 이번 5월 30일 항차에는 현재 약 210명의 예약 되어 있으며, 히로시마와 마쓰야마를 기항할 예정이다.

## 한진해운

세계적인 종합물류기업으로 도약

한진해운(대표 박정원, [www.hanjin.com](http://www.hanjin.com))이 적극적인 투자를 통한 외형확장과 新 성장동력인 해운물류 연계사업의 적극적인 추진을 통해 글로벌 종합물류기업으로 성장하겠다고 밝혔다.

한진해운은 5월13일 초대형 유조선(VLCC Verry Large Crude Carrier) 2척을 발주했다고 발표하고, 현재 20%대인 벌크사업 비중을 중장기적으로 적극 확대한다는 방침 아래 지난해 싱가포르에 탱커 전문법인을 설립한데 이어 올해 4월 자회사인 거양해운을 흡수 합병하는 등 사업역량 확보와 함께 지배선대 확장에도 전력을 다하고 있고 설명했다.

또한 올해 약 20여척의 중장기 용선선박을 인도받는 등 약 30여척의 케이프 사이즈 벌크선을 포함하여 현재 100여척의 벌크선대를 향후 5년 내에 약 250척 규모로 확대시켜 나갈 계획이라고 전했다.



컨테이너사업 부문은 규모의 경제를 통한 운송원가 절감 및 서비스 경쟁력 강화와, 글로벌 해운시장의 선박 대형화 추세에 적극 대응하기 위한 차원에서, 올 2월 1만3,000TEU급 극초대형 컨테이너선 9척을 12년 이상의 장기용선 방식으로 확보하였다.

한진해운은 지속적인 투자를 통해 현재 컨테이너선복량 약 35만TEU의 세계 11위 수준(AXS-Alphaliner 세계 해운물류 통계기관의 2008년 3월 기준)을 2012년까지 현재 운영선박 대비 90%로 대폭 증가한 약 67만TEU로 세계 7위권(AXS-Alphaliner 2008년 3월 Order book 기준)으로 끌어 올린다는 복안이다.

또한, 지속적인 투자와 지배 선단 확대를 통해 컨테이너와 벌크 사업부문의 핵심역량을 계속 강화해나감과 동시에 신 성장동력인 해운물류 연계사업도 적극적으로 추진하고 있다.

## 현대상선

올 1/4분기 영업이익 1,728억원

현대상선(대표 김성만, www.hmm21.com)이 올 해 1/4분기 영업이익 1,728억원을 기록하며 지난해보다 대폭 향상된 영업실적을 발표했다.

현대상선이 발표한 1/4분기 영업실적에 따르면, 매출액은 전년 동기 대비 41.6% 증가한 1조 6,020억원을 기록하고, 영업이익은 1,728억원으로 198.4%의 큰 증가세를 보였다. 당기순이익은 721억원으로 지난 해 90억원 적자에서 흑자 전환했다.

이러한 실적은 △초대형 선대의 지속적인 투입으로 큰 폭으로 증가한 수송능력과 △주요 기간항로 및 신규 시장에서의 영업망 확대·강화 노력 △컨테이너 부문에서의 운임률 회복 △고비용 저효율 서비스 정리 등 원가절감 △드라이벌크 및 유조선

부문 업황 호조세에 힘입어 실적 개선을 보인 것이라고 회사측은 설명했다.

부문별 매출액은 컨테이너 부문 9,864억원, 벌크 및 기타 부문 6,156억원을 시현했다. 특히, 영업이익을 보면, 컨테이너 부문은 지난해 117억 적자에서 올해 377억원으로 흑자 전환했으며, 벌크 부문은 전년보다 93.8% 증가한 1,347억원으로 매출 대비 영업이익률 22%의 두드러지는 실적을 보였다.

현대상선은 “고유가 등 각종 원가 상승 요인에도 불구하고 영업이익이 대폭 늘어난 것은 그간 추구해온 수익성 위주의 영업 전략이 주효한 것”이라며, “신규 수익원의 발굴과 항로 및 선대의 최적화, 서비스의 질적 향상, 벌크 부문에서의 수익 극대화 노력을 계속해 향후 더 좋은 실적을 올릴 것으로 기대한다”고 말했다.

한편, 현대상선이 신흥시장에 6개 신규항로를 동시다발적으로 개설하며 ‘공격경영’에 나섰다. 현대상선은 아시아-호주 간에 2개의 신규항로를 개설, 5월11일과 12일 대만 카오슝과 일본 요코하마에서 각각 서비스를 개시했다고 밝혔다.

현대상선의 아시아-호주 간 신규항로는 각각 중국과 호주를 바로 연결하는 FA2(Far East-Australia 2), 일본에서 출발, 중국을 거쳐 호주로 기항하는 FAL(Far East-Australia) 등 2개 서비스로 구성되어 있다.

## 목포해양대학교

체육대회 및 해성제 개최

목포해양대학교(총장 신철호)는 5월 20일부터 23일까지 2008년도 체육대회 및 해성제를 개최하였다.

목포해양대학교 총학생회 주관으로 열린 이번 행사에서 신철호 총장은 격려사를 통해 학생들에게



체육대회를 통하여 각자의 심신단련은 물론 선후 배와 동기간의 우애를 더욱 돈독히 하고, 교직원들 과도 가깝게 정을 나누는 기회를 가짐으로써 대학 생활을 보다 밝고 활기 있게 가꾸어 나가는 시간이 되기를 바라며, 지나친 경쟁보다는 상호 격려와 화합을 먼저 생각하고 스포츠 정신을 발휘하여 각자 자기 관리에 최선을 다해 주기를 당부하였다.

이번 체육대회는 축구경기를 시작으로 축구, 탁구, 농구, 발야구, 배구, 배드민턴, 릴레이 마라톤, 철인3종경기, 단체줄넘기, 100M달리기, 400M달리기 등으로 치뤄 졌으며,축제의 한마당인 제22회 해성제 행사는 22일부터 노래자랑, 동아리공연, 초청가수 공연, 메이크업 강연회 등 다양한 프로그램과 행사로 진행되었다.

## 부산항만공사

인센티브제도 개편 연구용역

부산항의 볼륨 인센티브제도가 환적화물의 실질적 증대를 위한 방향으로 개편된다. 부산항만공사(BPA)는 5월21일 부산지방해양항만청과 선사, 운영사 등 관계자 30여명이 모인 가운데 부산항 환적화물 증대를 위한 인센티브제도 개편에 관한 연구용역 착수보고회를 개최했다.

BPA의 의뢰로 동명대 항만물류산업연구소(소장 박남규)가 수행하는 이번 용역은 현행 볼륨 인센티브제도의 효과를 분석하고 타당성 여부를 검증, 환적물동량과 인센티브간의 시물레이션을 통해 개선방안을 도출하기 위해 시행된다.

또한 주요항만들의 인센티브 현황과 물량증대 사례를 조사하고 선사별 인터뷰 등을 통해 대중소형선사별 지원방안을 강구, 최적의 인센티브안을 검토한다는 계획이다.

BPA는 올 연말쯤 연구결과가 나오면 내년부터는

개선된 인센티브안을 참고해 부산항 운영에 반영해 나갈 예정이다.

부산항의 환적화물 볼륨인센티브 제도는 전년도 5,000TEU 이상을 처리한 선사를 대상으로 실적 인센티브와 물량증가 인센티브를 합산, 적용해왔으며 BPA는 2004년부터 지난해까지 선사 등에 총 430억원의 인센티브를 지급해왔다.

## 한국중소형조선협회

창립총회 갖고 정식 출범

경남, 전남, 부산, 울산 등의 11개 중소형 조선소와 20여 조선기자재 업체 대표들은 경남도 이창희 정무부지사 등 도내 주요 기관단체장 등이 참석한 가운데 5월21일 창원컨벤션센터에서 ‘한국중소형조선협회’를 창립총회를 갖고 본격적인 업무에 들어갔다.

참석자들은 이날 경남 통영에 소재한 21세기조선 황계주 대표이사를 초대회장으로 선임했으며, 전남 목포의 C&중공업 김기희 부사장을 부회장으로, 21세기조선 문귀호 회장을 고문으로 선출했다. 이어 설립취지문을 발표하고, 2008년 사업계획 및 수지예산, 정관심의, 향후 추진일정 등에 대하여 논의했다.

경남도 이창희 정무부지사는 축사에서 “중국정부에서 야심차게 추진하고 있는 2015년 세계조선 1위 강국부상과 국수국조(國需國造)정책(중국의 화물은 중국 선박으로 수송하고, 중국선박은 자국에서 건조하겠다는 취지의 정책) 등은 우리나라 조선산업 경쟁력의 위협적인 요소”임을 강조하면서 후발조선국과의 경쟁에서 생존하기 위해 특화된 선종개발 등 적극적인 대비가 필요한 시점임을 강조했다.

황계주 초대 협회장은 인사말을 통해 “한국중소



형조선협회는 앞으로 조선기자재 관련 산업과의 연계협력해 상호 WIN-WIN 체계구축, 인력수급, 보건복지, 환경문제 등 공동협력 방안 모색, 세계 조선시장의 치열한 경쟁을 대비한 능동적인 역량 함양 등에 힘써 나가겠다"고 밝혔다.

## 한국컨테이너부두공단 광양항 운영사 대표자 간담회

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 6월4일 월드마린센터에서 광양항 컨테이너부두 운영사 대표자 간담회를 갖고 물동량 증대 방안 등 현안사항에 대해 논의했다.

이 날 간담회에서 컨공단 정이기 이사장은 "수출입 경기의 호조세에도 불구하고 경쟁항만의 급성장, 최근 연료비 상승에 의한 선사 간 공동운항등 대내외 여건의 어려움으로 광양항의 물동량 증가세가 둔화되고 있다"며 "목표물량인 210만TEU 달성을 위해 공단·운영사가 상호 긴밀한 협력관계를 구축해 물량 유치에 총력을 경주해야 한다"고 밝혔다.

특히 정 이사장은 "항만 운영의 주체라 할 수 있는 운영사들이 고품질의 서비스 제공에 최선을 다하고, 고객유치를 위한 항만마케팅 활동에 적극 참여해 줄 것"을 당부했다.

## 한국해기사협회

제28대 협회장에 민흥기씨 당선



한국해기사협회 제28대 협회장에 민흥기씨가 당선됐다. 한국해기사협회는 5월29일 부산 마린센터 3층 국제회의장에서 개최된 제54차 정기총회에서

회장선거를 실시하고 참석 대의원 79명 중 46명의 지지를 이끌어낸 민흥기 후보를 제28대 협회장으로 선임했다.

이날 협회장 선거는 박빙의 승부가 예상됐었으나, 민흥기 회장이 1차 투표에서 과반수 득표에 성공하면서 싱겁게 판가름이 났다. 1번 추형호 후보는 31표, 2번 태길산 후보는 0표, 3번 유명운 후보는 2표, 4번 민흥기 후보는 46표를 각각 득표, 민흥기 회장이 58% 과반수 지지를 받았다.

민흥기 회장은 "잔잔한 바다는 훌륭한 선장을 만들지 못한다고 합니다. 저는 이 자리에 오기까지 치열한 2차례의 선거를 거쳤고 한층 더 성숙됐습니다. 저를 지지해 주신 여러분들께 감사 말씀을 드리며 앞으로 두 귀를 열고 여러분들의 충지와 아이디어를 모아서 협회를 운영해 나가도록 하겠습니다"라며 당선사를 가름했다.

민 회장은 지난해 4월 보궐선거에서 한차례 맞붙어 추형호 후보에 4표차로 석패한 바 있는데 1년만에 다시 치러진 본 선거에서는 추 후보와 15표차로 비교적 쉽사리 회장에 당선됐다. 민흥기 회장은 한국해양대학교 기관학과 25기로 범양상선(STX팬오션)에서 승선 근무를 했고 범양상선 공무감독을 거쳐 한국해기사협회 상무, 한국해양수산연수원 행정처장, 인천분원장, 한국선원복지협회(복지고용센터) 이사, 한국해양대학교 총동창회 총무, 사무국장, 해양소년단 부산연맹 이사 등을 역임하는 등 그동안 해기사협회와 한국해양대학교 총동창회에서 활발한 활동을 해왔다.

민 회장은 공약사항을 통해 해기사협회장 경영목표로 친목도모와 고객만족, 정책연구개발, 회원확보 및 재정확충 등을 추진하고 특히 협회 활동과 해기사에 대한 홍보를 강화해 해기사의 자긍심과 사기진작, 북항 재개발지역에 회관신축 추진 등을 약속한 바 있다.



## 한국해양대학교

### 실습선 원양항해 취항식

한국해양대학교(총장 오거돈)가 5월7일 2008학년도 1학기 실습선 원양항해 실습을 시작했다.

한국해양대학교는 5월7일 오전 10시30분 한국해양대학교내 부두앞에서 교직원과 학생, 학부모 등이 참석한 가운데 실습선 한바다호와 한나라호의 원양항해 취항식을 개최했다.

동남아 4개국 6개항을 27일간의 일정으로 기항하는 이번 원양항해실습에는 대만 카오슝해양대학교 교수 및 학생 24명이 한바다호에 동승해 승선실습 교육에 참여하며 양교간의 우호증진 및 체계화된 우리나라 해기교육의 우수성을 알리게 된다.

한바다호는 부산을 출항해 말레이시아(포트클랑)→대만(카오슝)→일본(가고시마)을 차례로 기항한 후 부산에 귀항할 예정이며 한나라호는 부산을 출항해 중국(해남도)→중국(청도)→일본(동경)을 차례로 기항한 후 부산항에 귀항할 예정이다.

한국해양대학교는 대한민국 해운산업을 주도할 우수 해기전문인력 양성을 목표로 매년 2회에 걸쳐 세계 각국을 순방하며 원양항해실습을 실시하고 있다.

## 한국해양수산개발원

### 강종희 부원장 원장직 대행



국내 유일의 해운항만수산 국책연구기관인 한국해양수산개발원(KMFI) 이정환 원장이 6월5일부로 퇴임함에 따라 강종희 부원장이 당분간 원장직을 대행하게 됐다.

이정환 원장은 지난 2005년 9월23일 3년 임기의 제5대 원장에 취임하였다. 그러나 이 원장은 지난 4월 국책연구기관장들이 사표를 제출할 때, 사표를 제출했으며 최근 사표가 수리돼 잔여 임기 3개월을 다 채우지 못하고 6월5일 이임식을 가졌다.

이 원장 사임으로 KMFI는 강 부원장 대행체제로 운영하게 됐다. 아직까지 신임 원장 인선에 대한 계획이 확정된 것이 없어 당분간 강 부원장 대행체제가 지속될 것으로 예상된다.

한편 KMFI 강종희 부원장은 선임연구원으로 해운물류연구본부 본부장직을 수행하다가 지난 3월1일 부로 부원장에 취임했다.

강 부원장은 서울대 해양학과 출신으로 울산해운, 범양상선, 삼미해운 등에서 근무하다 지난 1984년 6월부터 KMFI에서 연구활동을 시작해 그동안 해운항만물류분야 전문 저서와 100여편이 넘는 연구논문을 발표하는 등 한국해운산업 발전의 이론적 토대를 마련하는데 크게 공헌해 왔다.

## 한국해양연구원

### 강정극 신임원장 취임

한국해양연구원 강정극 책임연구원이 제7대 해양연구 원장에 선임됐다.

한국해양연구원은 20일 기초기술연구회에서 열린 임시이사회 결과에 따라 신임 원장에 강정극 박사가 임명됐다고 밝혔다.

신임 강정극 원장은 고려대 지질학과를 졸업하고 프랑스 올레앙대학(Orleans Univ)에서 광물자원학 박사 학위를 받은 후 현재 한국해양연구원 책임연구원으로 근무하고 있으며, 혁신평가단 단장, 해양연구개발전략회의 회장, 정부출연연구개발전략회의 이사 등을 겸하고 있다.



## 제13회 '바다의 날' 기념행사 여수 오동도에서 개최 STX팬오션 이종철 부회장 은탑산업훈장 수훈



국토해양부가 출범하고 첫 번째로 치러지는 제13회 '바다의 날' 기념행사가 지난 5월30일 '2012 여수세계박람회'가 개최되는 오동도에서 개최됐다.

이날 기념식에는 국토해양부 정종환 장관, 전라남도 박준영 지사, 국제박람회기구(BIE) 총회 장 피에르 라퐁(J.P.Lafon) 의장, 빈센트 곤잘레스 로세르탈레스(V.G. Loscertales) 사무총장 등 해양수산 관계자 및 지역민 3,000여명이 참석했다.

정부는 제13회 바다의 날을 기념해 해양관련 종사자들의 자긍심을 고취시키고 국민들의 해양의식을 제고하기 위해 금탑산업훈장을 비롯해 훈장 8명, 포장 10명, 대통령표창 19명, 국무총리표창 19명 등 총 56명의 해양수산업공자에게 정부포상

을 실시했다.

올해는 유독 노사관계 활성화를 위해 노력한 해운항만인의 포상이 많았다. 금탑산업훈장을 수상한 세방 권행석 사장이나 은탑산업훈장을 수상한 STX팬오션의 이종철 부회장은 모두 항운노조와 선원 문제를 해결한 공로를 크게 인정됐다. 이외에도 해운항만물류업계에서 노사관계 활성화를 위해 음양으로 노력한 사람들과 해운물류산업 활성화를 위해 노력한 사람들이 포상자에 대거 포함됐다.

### □ 금탑산업훈장 : 세방(주) 권행석 사장

세방(주) 권행석 사장은 항운노조상용화와 대북

철도 연계 운송, 내륙물류기지 구축, 자유무역지역 내 신규 물동량 및 외국인 투자 유치, 선석 조기 통합 등 국가의 시책에 적극 부응해 항만물류산업의 발전을 위해 헌신해 왔고, LME 지정창고 사업의 국내 최초 유치자로 항만정보화 및 자동화, 항만인프라 투자를 통한 항만의 선진화에 30여년 이상을 매진하여 왔으며 간단없는 항만산업이 국가산업 발전의 기반이 된다는 사명감을 가지고 항만평화를 위한 노사협력체제 구축을 통해 勞使不二의 경영철학을 구현하는 등 그 동안의 공로를 인정받았다.

#### □ 은탑산업훈장 : STX팬오션(주) 이종철 부회장

STX팬오션 이종철 부회장은 한국선주협회 해무위원장을 역임하면서 한국인 선원의 고용안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 채택을 성공적으로 이끌어 냈고 6개 해외법인과 15개 해외사무소를 통해 현지 독자사업 개발로 연간 10억불 이상의 외화획득 기반을 조성하는 등 한국 해운산업 발전에 기여한 공로를 인정받았다.

이 부회장은 또 국내 기업으로는 유일하게 STX팬오션이 싱가포르 증권거래소와 한국증권거래소의 동시상장을 성공적으로 이끌었으며 등기이사중 사외 이사를 절반 이상으로 선임하는 등 보다 투명한 경영시스템 정착을 위해 힘써왔고 총매출의 80% 이상을 해외에서 달성함으로써 연간 50억불 이상의 외화를 획득하는 등 무역강국 발전에도 크게 기여했다.

이 부회장의 가장 큰 공적은 해운업계에 선진형 노사관계 모델을 새롭게 제시했다는 것이다. 이 부회장은 올해초 채택된 노·사·정 공동선언문을 위해 지난해 수차례에 걸친 마라톤 실무협의를

주도해 선진형 노사관계 모델을 완성했다.

올해 초 채택된 노·사·정 공동선언문에 따라 한국인 선원 최소 5000명 유지 및 현행 고용수준 보장, 한국인 선원 규모 유지를 위해 필수선박 및 지정선박제도 도입, 한국인 선원의 유급 휴가 확대 및 정년연장 및 선원의 근로조건 개선과 복지증진을 위한 다양한 조치가 시행되게 됐다.

#### □ 철탑산업훈장 : 전국해상산업노동조합연맹 김수조 사무처장

해상노련 김수조 사무처장은 13년간의 승선경험을 토대로 선원노동조합 운동에 투신해 해상근로자들의 열악한 근로환경을 개선코자 노력하였으며 2005년 선원법의 대폭적 개정시 노조측 실무책임자로 참여하여 노사정 갈등없이 대타협을 통해 합리적 개정이 이루어지도록 최선을 다했다.

우리나라 해운상선대 강화와 해운산업의 질적 도약을 위해 국제선박등록법 제정에 앞장섰으며 특히 국제선박에 승선하는 외국인선원 수의 합리적 조정을 위한 협의에 적극 임함으로써 국제선박의 국제경쟁력 강화에 크게 기여했고 이후 선박톤세제도, 선박등록특구제도, 선박투자회사제도, 지정선박제도 등 우리나라 해운산업 선진화 정책을 주도하고 완성함으로써 일류 해운국가 기틀 마련에 크게 공헌했다.

#### □ 대통령 표창 : 농협중앙회 김관녕 세종로 지점장

이번에 대통령 표창을 받은 농협중앙회 김관녕 세종로 지점장은 신선박금융기법 개발 해운발전에 기여한 점이 높이 평가되었다. 김관녕 지점장은 기존의 BBCHP 방식과 농협중앙회의 기업대출 방식을 접목한 농협중앙회만의 새로운 선박금융기법을



도입해 해운업체의 대출취급에 따른 수수료를 절감하여 업계의 부담을 줄여주고 농협중앙회 단독으로 자금지원이 가능하게 함으로써 신속한 자금지원으로 해운산업발전에 크게 기여했다.

또한 미래산업인 해운업의 중요성을 인식하고 국내 선박금융의 발전을 위하여 농협중앙회에 선박금융 전담부서 설치를 추진하는 등 해운산업발전에 크게 기여했다.

제13회 바다의 날 정부 포상자 명단은 다음과 같다.

**[훈 장]** △금탑산업훈장 : 세방(주) 대표이사 권행석(權行碩) △은탑산업훈장 : STX 팬오션(주) 부회장 이종철(李鐘哲), 인성실업(주) 대표이사 박인성(朴仁成) △동탑산업훈장 : 한국지질자원연구원 책임연구원 한현철(韓顯鉉), 통조림가공수산업 협동조합 조합장 김재운(金在云) △철탑산업훈장 : (주)선광 부사장 이승민(李承敏), 전국해상산업노동조합연맹 사무처장 김수조(金守祚) △석탑산업훈장 : (주)세일종합기술공사 부회장 김혁기(金赫冀)

**[포 장]** △근정포장 : 전남대학교 교수 이규형(李奎亨) △산업포장 : (주)태영인더스트리 부사장 변대수(卞大洙), (주)부산국제물류 이사 김인호(金仁鎬), 경남해상산업노동조합 부위원장 정성근(鄭成根), 태흥건설산업(주) 대표이사 양정호(梁正鎬), (사)한국선급 본부장 김광수(金光守), (사)전국근해오징어채낚기연합회 회장 임학진(任鶴珍), 보령수산업협동조합 조합장 김성원(金聲遠), 동부수산(주) 대표이사 최용태(崔溶泰), (유)내고향시푸드 대표이사 김철호(金喆好)

**[대통령표창]** 한국해양소년단연맹 부총재 박영안(朴永安), (사)대한드레곤보트협회 사무총장 이

성수(李聖壽), 인천항운노동조합 부장 최두영(崔斗永), 대한통운(주)군산지사 지사장 유희열(柳熙烈), 농협중앙회 지점장 김관녕(金寬寧), 삼성전자로지텍(주) 부장 이준희(李準熙), 한국해운조합 실장 가재경(賈在景), (주)세광종합기술단상무이사 조충환(趙充煥), 선박안전기술공단 부장 설영만(薛榮滿), 한국해양연구원 책임연구원 홍기훈(洪基勳), (사)전국수산물중도매인협회 회장 박세형(朴世亨), 수협중앙회 부장 강신숙(姜信淑), 수협중앙회 부장 문기봉(文基鵬), 한국수산업경영인완도군연합회 고문 신이철(申二徹), 사조산업(주) 선장 황남주(黃南柱), 한국해양수산개발원 연구위원 주문배(朱文培), 한국해양연구원 연구원 유정석(柳廷錫), 한국국제물류주산업협회(단체), (주)건일엔지니어링(단체)

**[국무총리표창]** 경상남도 지방환경주사보 김정만(金正萬), 전라남도 여수시 지방해양수산주사 정철균(鄭哲均), (주)해양정보기술 상무이사 신동균(申東均), 한국해양연구원 책임기술원 한의수(韓義洙), (주)신창 부장 원영복(元營福), 평택항운노동조합 부위원장 최병구(崔炳九), (주)온바다해운 항해사 이남천(李南天), 신한개피탈(주) 본부장 신현갑(申鉉甲), 현대상선(주) 기관장 남창영(南昌永), (주)한국항만기술단 전무 장병모(張炳模), 대림산업(주) 부장 박성윤(朴聖允), 선박안전기술공단 부장 김종범(金鐘範), (사)한국선급 팀장 성운호(成潤鎬), 신암어촌계 어촌계장 이보근(李寶根), 한국해산어종모협회 이사 정채길(丁埰吉), 수협중앙회 팀장 김원길(金洵吉), 신라교역(주) 선장 이평규(李平揆), 경상남도 지방해양수산 주사보 황병두(黃炳斗), 공군제30방공관제단 군무원6급 김정서(金貞瑞)



## 해양부, 2828억원 규모 '바다로11호 선박투자회사' 인가

세계로선박금융, 5만8000톤급 벌크선 6척 건조추진

국토해양부는 5월14일 국내 선박투자회사제 운영 이래 단일 투자회사로서 최대인 2,828억원 규모의 '바다로 11호 선박투자회사'를 인가했다고 밝혔다.

세계로선박금융(주)가 운영하는 바다로11호 선박투자회사는 5월말 미래에셋증권을 통해 기관 사모로 560억원을 모집하고 여기에 우리은행 등으로부터의 대출 1,890억원과 창명해운의 선수금 390억원을 더해 5만8,000톤급 벌크선 6척을 건조한다.

이번에 모집되는 기관 사모펀드 560억원은 투자자에게 선박건조기간 포함 7년간 연 9%의 배당수익과 원금 분할상환을 약정한다. 이러한 원리금 상환 대금은 창명해운(주)이 선박을 다른 선주들에게 빌려줌으로써 얻는 용선료 수입으로 충당하게 된다.

그동안 선박펀드는 투자운용의 투명성 확보와 투자자 보호를 위해 1개 펀드당 선박 1척만을 보유하도록 엄격한 제한을 두어왔다. 그러나 지난 3

년여간 선박투자에 대한 운용사와 투자자의 경험 이 성숙되면서, 지난해 12월 정부는 선박투자회사법 개정을 통해 1개 펀드로 여러 척의 선박을 보유할 수 있도록 규제를 완화한 바 있다.

이러한 규제 완화의 결과로 '바다로11호'는 선박 6척을 동시에 건조하는 데 따른 6개의 선박투자회사 설립 대신 1개 회사만 설립함으로써 회사 설립 및 인가 절차를 간소화하고 운용비용을 대폭 줄일 수 있게 됐다. 선박투자회사제도는 IMF 이후 신용경색과 부채비율 제한으로 해운업계의 선박확보가 극히 부진하였던 시기에 민간 유동자금을 생산적인 자본재 투자에 활용하고자 2002년 도입됐다. 2004년도 첫 출시 이후 꾸준히 시장을 개척하여 2008년 5월14일까지 4조4500억원을 조성하고 89척의 선박을 확보해온 선박투자회사는 서브프라임 여파로 다시 위축된 선박금융시장에 지속적인 자금공급 수단으로 그 입지를 더욱 굳건히 할 것으로 전망된다.

## 해양오염 피해지원 등을 위한 특별법시행령 국무회의 통과

지난해 12월 7일 충청남도 태안군 앞 해상에서 발생한 허베이 스피리트호 유류오염사고로 인한 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등을 위한 특별법시행령이 6월3일 오전 국무회의를 통과했다.

국토해양부와 농림수산식품부가 공동으로 마련한 특별법 시행령은 지난 3월14일 공포된 특별법에서 위임한 사항과 시행에 필요한 사항을 담고 있으며, 관계부처 협의, 입법예고 및 공청회 등을 통해 제시된 피해주민과 전문가 의견을 적극 반영했다.

시행령의 주요 내용을 살펴보면, 먼저 피해주민의 지원 등에 관한 최종 정책결정기구인 유류오염사고특별대책위원회(위원장 국무총리)의 위원으로 12개 관계부처 장관 및 피해지역을 관할하는 지방자치단체의 장을 규정하였다. 또한 시·도지사가 지명하는 지방공무원을 조정위원회 위원으로 참여토록 하여 피해지역의 의견이 충분히 반영될 수 있도록 했다.





## 동해/속초와 블라디보스톡 등을 연결하는 항로개설 추진

### 동해·속초항과 일본-러시아간 2개 국제 신항로 개설

동해-사카미나토-러시아 블라디보스톡을 팬 돌림 서비스하는 DBS크루즈훼리(주)와 속초-니이가타-자루비노를 운항하는 (가칭)동북아훼리(주)의 항로개설이 활발히 진행되고 있다.

강원도 환동해출장소에 따르면 동북아를 연결하는 동해·속초항과 일본~러시아간 2개 국제 신항로 개설이 조기에 이루어질 수 있도록 동해지방해양항만청 등 유관기관이 유기적 협력체계를 구축한 것으로 알려졌다.

동해항에서 기항하는 DBS 크루즈훼리(주)(대표 박찬수)는 내년 2월 취항을 목표로 동해-일본 사카미나토-동해-러시아 블라디보스톡에 1만 5,000톤급 카페리선박(객실 500개)을 투입, 주 1항차 운항할 계획이다.

속초항을 기항하는 가칭 동북아훼리는 한국 51%(15.3억원, 강원도 10%, 속초시 10%, 범한상선 31%)와 일본 16%(4.8억원), 중국 16%(4.8억원), 러시아 17%(5.1억원)를 각각 출자하여 본사를 속초시에 두고, 속초-일본 니이가타-자루비노 항로를 주 1항차 운항할 계획이다.

이와 관련하여 DBS 크루즈훼리는 지난 2월21일 일본 사카미나토-러시아 블라디보스톡간 국제항로 개설을 위한 외항정기여객운송사업면허를 받았으며, 5월20일 동해지방해양항만청과 CIQ 입출항 관련기관이 참석한 가운데 사업설명

회를 개최했다.

또한전영만 강원도 환동해출장소장은 5월27일 일본을 방문하여 항로개설을 위한 준비사항을 점검하고 일본측의 적극적인 협조를 요청했다.

그러나, 한·중·러·일 4개국이 공동출자하여 제3섹터 방식으로 설립된 가칭 동북아훼리주식회사는 한국과 일본 참여사의 출자가 완료된 상태에서 러시아와 중국측의 출자가 미루어지고 있어 항로개설이 원활하지 못한 것으로 알려졌다.

한국측 민간사업자 동춘항운은 당초 속초와 자루비노, 블라디보스톡을 연결하는 백두산항로를 운항하였으나, 지난 4월1일부터 러시아측 사업자인 베리굿사에서 여객과 화물운임 인상을 요구함에 따라 자루비노 운항을 잠정 중단한 채 속초-블라디보스톡 구간만 운항하고 있는 실정이다.

이에 따라 강원도와 속초시는 지난 5월12일 일본 참여사인 북동아시아훼리재팬(주) 사장과 협의를 갖고 5월30일 러시아 블라디보스톡 White House에서 신항로 개설에 참여하는 4개국 지방정부 관계자와 민간 참여사 대표회의를 가졌다.

강원도 환동해출장소 관계자는 “러시아, 중국측 신항로 개설 출자금 완료와 함께 빠른 시일 내에 신항로가 개설될 수 있도록 노력하겠다”며 “앞으로 신항로가 원활히 운영될 수 있도록 공동대책을 강구해 나갈 것”이라고 밝혔다.

# 대우조선해양 나이지리아 국영석유회사와 합작선사 설립

## 국영해운회사인 나이다스사, 15만톤급 유조선 용선운항

나이지리아 국영해운회사인 나이다스사가 용선한 러시아 선적의 15만톤급 유조선인 나탈리(Nataly)호가 첫 운항을 시작했다.

대우조선해양에 따르면 지난해 나이지리아 국영석유회사(NNPC)와 합작 설립한 나이다스사(NIDAS, Nigeria Daewoo Shipping Ltd.)가 20일 첫 원유 운송을 시작한 것으로 알려졌다. 이 배는 6월초 스웨덴의 브루피요르덴항에 도착하여 신고 간 13만톤의 원유를 하역할 예정이다.

이번 운항은 한국 기업으로는 처음으로 나이지리아 정부와 합작회사를 설립해 성공한 사례로서 이를 바탕으로 한 다른 한국 기업의 현지 진출에도 긍정적인 효과를 줄 수 있을 것으로 기대된다.

또한 대우조선해양 입장에서 서비스 산업인 해운사업에 첫발을 내디뎠고, 나이지리아 정부도 1958년부터 원유를 수출한 이래 처음으로 자국의 해운회사가 운송을 시작했다는 데 큰 의미를 둘 수 있다.

이번 운송을 시작으로 나이다스사는 앞으로 액화천연가스(LNG)나 건화물, 컨테이너의 운송뿐만 아니라 정유 제품의 수입이나 육상 물류 사업까지 그 영역을 확장할 계획이다. 이렇게 되면 이 회사의 매출은 최고 1조2000억원까지 확대될 수 있을 것으로 기대된다.

대우조선해양은 이러한 합작사의 성공을 바탕으로 이 지역 시장 공략을 위한 전략적 거점으로 발전시켜 지역과 밀착한 컨트리 마케팅의 시금석이 될 것이라고 전망했다.

나이지리아는 무역의 90%가 해상운송을 통해

이루어지고 있지만, 자체 해운회사가 없는 관계로 그 수익의 대부분을 외국기업으로 돌아가고 있었다. 이에 나이지리아 정부는 국가 자체적으로 운영하는 해운회사를 필요로 했지만 자체적으로는 경험과 관리능력이 부족해 국제적으로 명성과 능력이 있는 파트너를 찾고 있던 중 대우조선해양과 해운회사를 설립한 것으로 알려졌다.

대우조선해양의 남상태 사장은 “이번 나이지리아에서의 성공을 바탕으로 해외 거점 지역을 중심으로 다양한 사업기회를 찾아가겠다”며, “이러한 효과적인 컨트리 마케팅을 통해 회사와 그 지역 국가가 함께 성장하는 모델을 만들어 나가겠다”고 밝혔다.

한편, 이번 나이다스사의 첫 원유 운송을 기념하기 위해 5월19일 나이지리아 현지에서는 나이지리아의 아주모고비아 에너지석유부 장관과 이브리힘 에너지전력부 장관, 이기동 주나이지리아 한국대사 등 70여명이 참석해 기념행사를 가졌다.





## 일본 톤세제 도입을 위한 관련법률안 참의원 본회의 통과 경쟁국들의 톤세제 도입으로 국제경쟁력 제고위해 도입

일본이 마침내 톤세제도 도입을 확정했다. 톤세제도 도입을 위한 '해상운송법 및 선원법의 일부를 개정하는 법률안'이 5월30일 참의원 본회의에서 다수의 찬성으로 가결됐다.

이에대해 일본선주협회는 이날 즉시 톤세법 도입에 노력해온 해운당국인 국토교통성과 의권들에게 사의를 표명했다.

이번 톤세법안 성립에 따라 앞으로 세부적인 내용 설계가 본격화될 전망이며, 현재 편의직적중인 상당수 일본 상선대들이 일본선적을 되찾을 것으로 예상된다.

일본 해운업계는 그동안 안정적인 국제 해상운송력 확보와 유럽의 해운국가를 비롯해 우리나라 등 기존 톤세도입 국가들과의 대등한 경쟁을 위해 톤세제도 도입을 주창해 왔다.

그러나, 일본선적 선박은 일본상선대의 약 10% 정도에 지나지 않아 실질 세금절감액수는 모든 기존 일본선적이 톤세적용을 받더라도 세제절감혜택이 그리 크지 않을 것으로 전망되고 있다.

그리고, 과세대상 이익을 산출하는 이익 수준은 기존 다른 나라와 같은 수준이지만, 전업선주(대선업자)는 톤세적용을 받을 수 없으며, 외항선박 운항사업자(선사)만 톤세 혜택을 보는 것으로 알려졌다. 이러한 일본판 톤세제도는 일본선원 육성이라는 취지에 호응한 것으로 풀이된다.

이와관련, 일본선주협회는 “톤세법안은 국제 경쟁 조건의 균형을 도모하는 것으로, 일본 선적·일본인 선원을 증가시켜, 안정적인 국제 해상운송의 확보를 도모할 것”으로 기대했다.

국토교통성과 일본선주협회 등은 “일본 무역의 99.7%를 해상운송에 의지하고 있으며, 일본적 선

박 수를 현재의 2배, 일본인 선원을 1.5배이상 증가시킨다는 계획에 최우선 노력한다”는 입장을 나타냈다.

일본 교통정책심의회는 일본 톤세제도의 세부 내용을 확정하여 늦어도 2009년 초에는 시행한다는 목표를 설정하였다. 이에 따라 일본 외항선사는 톤세제도 도입으로 국제경쟁에서 더 유리한 조건을 획득하게 되었으며, 톤세제도가 세계 해운분야의 표준세제로 자리 잡는 계기가 될 것으로 전망되고 있다.

한편, 일본이 여타 경쟁국가들과는 달리 톤세도입이 지연된 것은 이미 일본선사들의 경쟁력이 충분한데, 왜 굳이 톤세제도를 도입해야 하느냐는 논란 때문이었다. 특히 일본 등록선대 규모는 톤세제도 도입 없이도 이미 세계 1위에 등극했기 때문에 반대론자의 저항이 매우 컸던 것으로 알려졌다.

이같은 상황에서 선박 톤세제도를 도입함으로써 일본은 해운산업 발전을 위한 또 하나의 새로운 전기를 맞이하게 되었다. 등록선대 선박량 기준으로 세계 1위 해운국인 일본이 톤세제도 도입을 확정함에 따라 세계 각국의 조세당국은 그 배경에 많은 관심을 기울이고 있다. 일본은 노르웨이, 싱가포르, 영국 등과는 달리 세계 최대의 해운국임과 동시에 전자, 자동차 등 국제경쟁력을 보유한 산업이 많은 경제대국이기 때문이다.

일본이 이같은 여건에도 불구하고 톤세제도를 도입한 것은 해운산업의 안정적이고 지속적인 성장을 도모하기 위해서이다. 톤세제도는 대규모 투자가 요구되고 경기 변동이 심한 해운산업의 특성에 가장 적합한 제도로 일본과 같은 대형 선주국에서 특히 필요한 것으로 판단했기 때문이다.

# 부정기선시황 상승세 지속으로 케이프사이즈 용선료 급등

## 주요 4개항로 케이프사이즈 1일 용선료 23만달러 웃돌아

부정기선시황의 상승세가 지속됨에 따라 케이프사이즈를 중심으로 벌크선의 용선료가 강세를 보이고 있다. 6월5일자 런던 시장은 강세가 지속되면서 케이프사이즈 벌크선의 용선료는 서호주-중국간에 과거 최고치인 1일 26만달러를 돌파하였다.

브라질 선적 철광석은 구체적인 성약이 없기는 하지만, 항로간의 시세가격 등에서 거래수준은 거의 30만달러에 육박하고 있는 것으로 알려지고 있다.

세계 주요 4개항로 평균은 케이프사이즈인 철강원료 수송선의 경우 전일대비 2,395달러 상승한 23만3,988달러를 기록하고 있다. 해운회사의 케이프사이즈 벌크선 운항코스트는 건조년이나 선가에 의해 가지각색이지만, 1일 3만달러 전후가 기준이 되고 있는 점을 고려할 때, 단순계산으로 현재의 용선료 시황은 전세계 평균으로 8배 가까운 수준까지 상승하고 있다.

2004년 11월, 중동-일본간의 VLCC가 WS 315까지 상승했던 적이 있는데, 동 수준은 당시의 용선료 환산으로 22만-23만달러로 당시 최고치로 기록되었다.

VLCC는 중국 원유수입량의 증가나 노후선 배제에 수반해 수십년에 한번 있을 'WS 300 시세'를 경험했지만, 현재의 케이프사이즈 시황은 당시의 용선료 수준을 재연하는 상황이라고 일본선사의 한 관계자는 말했다.

특히, 이처럼 급격한 시황상승은 장기수송계약(COA)시에 비교적 비싼 스팟배선 등으로 적자운

항 리스크도 있어 용선이나 운임계약의 타이밍을 맞추기가 어려운 실정이다.

한편, 파나마스형 벌크선의 주요 4개항로 용선료 평균은 1일 8만444달러, 핸디막스는 6만5,948달러에 달하고 있다. 부정기선 운임지수인 BDI(1985년=1000)는 6월9일 현재 1만1,500 포인트를 상회하고 있다.

### 유럽항로 운임동맹 오는 10월 해산

아시아-유럽항로에 취항중인 정기선사들이 오는 10월 구주운임동맹(FEFC)의 해산을 앞두고 대책마련에 부심하고 있다. 특히, 이 항로 취항선사들은 동맹의 해산으로 각종 통계와 시황을 분석하는 모임의 해체되는 것에 대해 불안감을 느끼고 있다. 하지만, 이같은 조치가 전반적인 시황에 어떠한 영향을 끼칠지에 대해서는 미지수이다.

정기선동맹을 유럽연합(EU) 경쟁법의 포괄적용제외를 규정하는 유럽위원회규칙(4056-86)이 금년 10월18일자로 시행됨에 따라 구주운임동맹은 폐지된다. 이 규칙에 따라 유럽을 중심으로 한 정기선항로에서의 동맹은 금지된다.

선사측에게서는 "동맹 폐지 후의 유럽항로에 대해서는 미래를 예측할 수 없다"며, 향후 아시아-유럽항로의 전망에 대해 불안감을 감추지 않고 있다. 지금까지는 동맹에 의해 전반적인 시황이나 공식적인 통계가 공표되어 연간 운임인상계획이다 선박투입 등 영업계획을 수립할 수 있었지만, 앞으로 이러한 정보제공이 차단된다.

물론, 통계지표는 씽크탱크 등의 공표물을 대체하는 등 커버할 수 있지만, 선사측의 공식 발표가 없어지게 되면, 여러 가지 해석이 나올 수 있어 영업전략 수립에 상당한 어려움이 있을 것으로 예상되고 있다.





## 국제유가 급등에 따른 선박연료유 대안논의 본격화 골드만삭스, 국제유가 2010년이전 배럴당 200\$ 전망

두바이산 원유가 배럴당 130달러까지 치솟는 고유가가 지속되면서 해운업계의 시름이 깊어지고 있다. 해운업계의 매출 원가 중 연료유가가 차지하는 비율은 약 60% 정도로 고유가가 지속되면 지속될수록 해운업계의 경영악화는 눈덩이처럼 커지기 때문이다.

특히, 세계적인 투자은행 골드만삭스(Goldman Sachs)는 국제유가가 2010년 이전에 배럴당 200달러까지 오를 것으로 전망하는 등 국제유가의 고공행진이 지속됨에 따라 선박연료유 대안문제에 대한 논의가 본격화되고 있다.

10년 전인 1998년 3월17일 국제유가는 배럴당 11달러에 불과하였으나, 2007년 1월 사상 최초로 100달러 분수령을 넘어섰으며, 현재는 130달러 수준에 이르렀다. 3년전 '유가 100달러 시대'를 전망했던 골드만삭스가 도저히 있을 법하지 않은 '유가 200달러 시대'를 다시 예고하고 있다. 이에 따라 해운 및 항공업계를 포함한 국제공급사슬(Global Supply Chain)상의 모든 기업들이 크게 긴장하고 있다.

세계 해운업계는 2008년 말경에는 국제유가가 배럴당 200달러를 돌파할 것이라는 최악의 시나리오를 이미 아젠다(Agenda)로 채택하고 있다. 이와 같이 고유가가 지속되는 가운데 해운업계는 선박연료유인 병커(bunker)유의 대체연료에 대한 본격적인 논의를 시작했다.

해운업계에서는 병커유를 대체할 수 있는 연료로 바이오연료(Biofuel), 재생에너지(Renewable sources of energy), 전기(Electric power) 및 핵연료(Nuclear technology) 등을 염두에 두고 있

으나 이들 대체연료들은 비용 등에서 현실성이 낮은 대안으로 지적되고 있다. 가장 현실성이 큰 대체연료로는 액화천연가스(LNG)가 제시되는 등 이에 대한 관심이 집중되고 있다.

이와 관련하여 지난 5월초 독일의 대표적인 해사산업분야 전문 컨설팅그룹인 'GL(Germanischer Lloyd)' 사는 LNG를 대체연료로 사용할 수 있다는 연구 결과를 직접 발표해 눈길을 끌고 있다.

1,500TEU급 컨테이너선이 톤당 400달러에 병커유(HFO)를 사용할 경우 비용측면에서 LNG로 대체하는 것과 동일한 경제적 효과가 발생하는 것으로 분석되었다.

이 때 3%의 화물적재공간 감소가 요구되지만, 최근의 고유가(HFO 530달러/톤, 5월초) 추세를 감안하면 비용절감 효과가 증대되고 있는 것으로 예상되며, 또한 LNG가 병커유에 비해 특히 친환경적이어서 환경 분야로부터의 호응도가 매우 크기 때문이다.

또 단기적으로 연료유가 상승에 따른 경영악화를 만회하고자 유가할증료(BAF)를 인상하는 형태로 하주에게 일정부분 유가 상승분을 전가시키는 전략도 앞다투어 내놓고 있다.

선박용 연료유로 사용되는 병커유(HFO ; Heavy Fuel Oil)는 고유가 영향으로 연일 상승, 5년 전인 2003년 1월 톤당 175달러 선에 불과했으나 올해 1월에는 톤당 503달러를 넘어섰고 5월초에는 톤당 530달러를 넘어선 것으로 조사됐다.

이처럼 선박연료유가 천정부지로 치솟자 해운업계는 고유가에 따른 경영악화를 타계하고자 장단기 대책 마련에 고심하고 있다.

# 중국, 해운강국 비전달성 위해 선원육성정책 적극 추진

## ‘선원육성 가속화하기 위한 10대 조치’ 내년부터 시행

전 세계적으로 선원부족난이 확산되는 가운데, 선원대국인 중국이 자국 수요의 충족 및 해운강국의 비전 달성을 위해 선원육성에 박차를 가하고 있다.

지난 4월 선전에서 개최된 국제해사포럼에서 교통운송부(기존 교통부, 우정총국, 민용항공총국을 통합하여 올해 3월 신설)는 ‘선원육성을 가속화하기 위한 10대 조치’를 발표하고, 내년 1월부터 본격 시행한다고 밝혔다.

이번 조치의 주요 골자는 △선원양성관리 전자시스템 개선 △선원종합평가체제 구축 △고급선원 실습제 도입 △선원양성 통신교육 강화 △해사대학 강사능력의 향상 등이다.

특히, 금년 4월부터 3급 해기사에 대해 실습제를 도입하는 한편, 2급 해기사로의 진급기간을 기존의 12개월에서 18개월로 연장하는 등 고급선원의 실무능력 및 자질향상 등에 주력하고 있다.

교통운송부 통계에 의하면 현재 중국인 선원은 155만명에 달하는 등 명실공히 세계 선원대국으로 등장했다. 그 중 외항선원은 51만명(해기사 17만명 포함), 내항선원은 100만명에 달하며, 연간 해외송출 규모는 4만 명으로 세계 선원시장의 4%를 차지하고 있다.

최근 자국의 선박량 증가에 따른 수요를 충족하기 위해 선원의 해외송출을 비공식적으로 제한하고 있다. 또한 2007년 말 현재 선원양성대학 37개, 선원직업 훈련기관 50여개를 보유하고 있으며, 연간 해기사 육성규모는 세계 1위를 차지하고 있다.

특히 고급선원의 경우 12개 본과대학, 13개 전과대학(3년제), 12개 중등전문대학(2년제)이 있으며, 2007년 양성규모는 1만 7,000명으로 전년대비 30% 증가했다.

최근 교통운송부는 상해해사대학, 우한이공대학, 하문집미대학 등에 7,000여만 위안을 투입하여 해기사 훈련시설 개선을 추진하고 있으며, 특히 대련해사대학은 약 2억 위안을 투입하여 선진국 수준의 원양실습선을 건조하여 지난 4월17일에 공식운항에 들어갔다.

### 유엔 안보리 해적소탕 결의안 채택

앞으로 소말리아에서 출몰하고 있는 해적소탕을 위해 외국의 해군들이 소말리아 영해에 진입할 수 있게되어 소말리아 해적퇴치에 획기적인 계기가 될 전망이다.

유엔안보리는 현지시각 6월 2일 소말리아 해적퇴치 목적으로 외국정부가 소말리아 영해 내 진입하는 것을 승인하는 요지의 유엔 안보리 결의(1816호)를 채택했다.

이번 결의에는 안보리 비이사국중 우리나라, 일본, 스페인, 네덜란드, 그리스, 노르웨이, 호주, 덴마크 등이 공동 제안국으로 참여했다.

결의안 요지는 △해적퇴치를 위한 외국정부의 소말리아 영해진입 허용 △소말리아 및 인근국에 대한 기술 지원 촉구 △소말리아 해적 퇴치를 위한 관련국간 형사관할권 행사 공조 등이다.

이에 대해 우리 정부는 유엔 안보리 결의(1816호) 채택을 환영하며, 소말리아 해적 예방 및 퇴치에 대한 유엔 안보리 차원의 관심과 조치를 평가한다고 공식 발표했다.



- 한국근해수송협의회, 항로개편관련 대표위원회 개최
- 국토해양부, 해군인력 활용을 위한 관계기관회의 및 선박금융 선진화 3단계 전략 보고회 개최

- 한국선주협회, 한국선주협회장배 코리아요트 대회 개최(5/3-4, 부산 수영만 요트경기장)

- 한국선주협회, 제1회 알기쉬운 해사법 강좌 (유류 오염손해배상제도 및 선박연료유협약)

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

- 한국선주협회, 해운세제관련 설명회 개최

- 국토해양부, 해적사고 예방대책회의 개최
- 부산지방해양항만청, 해적사고 예방대책회의 개최

- 한국선주협회, 제2회 알기쉬운 해사법 강좌(HNS협약 및 난파물 제거협약)
- 국토해양부, 위험물운송 통합안전관리 전문가회의 개최

