

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
노무현 대통령 항만노무공급 상용화 조기정착 지원	2
지성해운, 제오마린 등 13개선사 협회 회원가입	4
선협·무역협회, 상호협력을 위한 협약서(MOU) 체결	5
승선근무예비역제도 관련법령 국회본회의 통과	7
상법(해상편) 일부개정법률안 임시국회에서 통과	10

해운이슈	18
항만노무공급체제 100년만에 획기적으로 개혁	18

업계동정	24
------	----

해사정보	34
국제물류투자펀드 올 하반기까지 1조5,000억원 조성	34
한국과 베트남, '해기면허인정협정(Undertaking)' 체결	35
우리나라 해운 및 조선 선진해운그룹에 정식 가입	36
선박연료유 가격의 양등으로 선박운항원가 급상승	38
올 상반기 아시아-유럽항 컨테이너물동량 21% 증가	39
일본선주협회, 총회에서 톤세제도입 적극 추진키로	40
인도 국적선박 숙련선원의 부족으로 잇따라 침몰	44

해운일지	46
------	----

노무현 대통령 항만노무공급 상용화 조기정착 지원 외항해운, 항운노조 및 하역, 무역업계 대표 초청 격려



노무현 대통령은 앞으로 항운노조 상용화체제가 조기에 정착될 수 있도록 깊은 관심을 가지고 지원과 협력을 아끼지 않겠다고 밝혔다.

노 대통령은 7월24일부산항과 인천항 평택항의 항만인력공급체제 개혁합의를 이뤄 낸 노·사·정 관계자 150여명을 초청한 오찬간담회에서 “한국경제가 세계경제 속에서 성공하는 경제로 가고 마침내 선진국 경제를 이뤄내기 위해서는 물류 선진화가 핵심적인 요소인데 이는 항만노무공급체제 개편이라는 숙제를 풀지 않으면 성공할 수 없다”면서 그간의 노고를 격려했다.

노 대통령은 “앞으로 물류 선진화 또는 동북아 물류허브 구축이라고 하는 국가적 전략을 성공시켜 나가는데 여러분들이 묵은 숙제를 풀어주셔서 이제

우리가 확실하게 자신감을 가질 수 있게 됐다”고 밝혔다.

노 대통령은 또 “항만노무인력 상용화를 통해 항만 효율성이 향상되면, 우리 상품의 국제경쟁력이 높아지고 항만에서의 물동량도 증가하게 되어 결국 수출도 증가하고 항운노조 조합원에게도 혜택이 돌아가게 될 것”이라고 강조했다.

노 대통령은 이어 “하역업하시는 분들은 앞으로 비용 절감하고 싶을 것이고 화주들도 빨리 운임이 낮아지기를 바라실 것”이라며, “서로 약속한 것은 5년 뒤, 10년 뒤 확실한 효율적인 경영을 위한 투자라 생각하시고 멀리 내다보고 함께 가주시면 감사하겠다”고 말했다.

또 “노동계도 당장 많은 것을 잃었다고 생각하지



마시고 직업 안전이라든지 전체적인 미래의 안정된 직업으로서 전망 있는 생활을 설계할 수 있다고 크게 내다보고 가주시면 감사하겠습니다”고 덧붙였다.

노 대통령은 마지막으로 “신뢰와 선의가 갖고 있는 생산성과 그 잠재력은 매우 크다”고 강조한 노 대통령은 “끝났다 생각하지 마시고 성공 단계에 들어서기까지 앞으로 계속 협력, 대화해 달라”고 당부했다.

이날 청와대 오찬에는 강무현 해양수산부장관을 비롯하여 최봉홍 전국항운노조연맹 위원장, 이국동 전국항만물류협회 회장 등 항만 노·사·정 관계자를 비롯해 이진방 한국선주협회장 등 주요선사 및 화주대표 등이 참석했다.

항만인력공급체계 개혁은 100년 넘게 항운노조가 독점적으로 공급해 온 항만근로자를 하역회사가 직접 정규직원으로 상시고용하는 방식으로 전환한 것을 골자로 한다. 이에 따라 항만근로자는 앞으로 완전고용과 정년, 4대보험 적용 등의 근로조건을 보장받게 되고, 하역회사들은 자유로운 인력운용으로 작업 효율성을 높일 수 있을 것으로 예상되고 있다.

이번 항만인력공급체계 개혁으로 부산항은

을 1월부터, 평택항은 7월부터 상용화 체제로 전환됐고, 인천항도 지난 18일 노·사·정 세부협약서 체결에 성공해 오는 11월 상용화 체제로 전환될 예정이다.

특히 이번 개혁은 강제적인 구조조정으로 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄 등 사회적 갈등이 컸던 영국·프랑스 등 외국 사례와 달리, 노·사·정이 평화적 합의를 끌어낸 참여정부의 대표적인 갈등해소 모델이 됐다는 점에서 호평을 받고 있다.

정부는 지난 2005년 5월부터 항만노조의 독점적 노무공급권 개선을 목표로 항운인력 상용화 정책을 추진해왔다.

한편, 이날 청와대 오찬에는 외항해운업계에서 이진방 한국선주협회장(대한해운 회장)을 비롯하여 고려해운 박정석 사장, 남성해운 김영치 사장, 대보해운 노재영사장, 범주해운 이상복 사장, 선우상선 정대균 사장, 신성해운 박영규 사장, C&해운 이상기 사장, SK해운 이정화 사장, STX팬오션 이종철 사장, 우양상선 김동식 사장, 유코카캐리어스 박성호 전무, 장금상선 정태순 사장, 진양해운 홍승두 사장, 창명해운 이경재 사장, 태영상선 박영안 사장, 팬스타라인닷컴 김현겸 회장, 현대상선 노정의 사장, 흥아해운 김태균 사장, 한국선주협회 김영무 상무 등이 참석했다.



지성해운, 제오마린 등 13개 선사 협회 회원가입 한국선주협회 회원사는 모두 120개사로 늘어나

지성해운을 비롯하여 제오마린(주), 명산해운(주), (주)티씨티마리타임, 한창해운(주), 디에스해운(주), 하나로해운(주), 두원상선(주), (주)마리소, (주)삼진유조선, 보양해운(주), (주)에스원마리타임, 엔에이치엘개발(주) 등 외항해운 13개사가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득했다. 이로써 한국선주협회 회원사는 모두 120개사로 늘었다.

이번에 협회 회원으로 가입한 지성해운(대표 성영만)은 자본금 14억원에 2만7,986G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다.

또 제오마린(대표 차영덕)은 2만2,145G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 3월에 외항부정기화물운송사업을 등록했다. 명산해운(대표 최경란)은 1만7,061G/T급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난 3월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다.

그리고, 티씨티마리타임(대표 김태수)은 1만7,183G/T급 벌크선 1척을 사선으로 보유중이며, 자본금은 10억원에 금년 1월에 외항부정기화물운송사업에 진출했다. 한창해운(대표 이세정)은 4,585G/T와 8,228G/T급 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며, 금년 4월에 해양수산부에 등록했다.

디에스해운(대표 이덕상)은 4,154G/T와 4,690G/T의 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며, 지난 5월에 해양수산부로부터 등록증을 취득했다. 하나로해운(대표 이희석)은 2,500G/T급 벌크

선과 5,075G/T급 예선을 보유, 운항중이며 금년 5월에 등록증을 취득했다.

두원상선(대표 이석기)은 3,000-4,200G/T급 벌크선 2척을 보유하고 있으며, 지난 2월에 등록증을 교부받았다. 마리소(대표 이재석)는 6,601G/T급 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 지난 4월에 외항화물운송사업을 등록했다.

삼진유조선(대표 박성진)은 2,500G/T급 LPG선을 3척을 보유하고 있으며, 지난 5월에 해양수산부로부터 등록증을 취득했다. 보양해운(대표 최치현)은 5,441G/T급 일반화물선 1척을 갖고 있으며, 금년 2월에 등록증을 교부받았다. 에스원마리타임(대표 김성욱)은 5,433G/T급 일반화물선 1척을 보유중이며, 금년 3월에 해양수산부로부터 해운업등록증(선박대여업)을 취득했다. 엔에이치엘개발(대표 유중식)은 2,400-3,000G/T급 LPG선 2척을 보유중이며, 지난 2월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 교부받았다.

이번에 협회에 신규가입한 이들 13개 외항선사들은 모두 금년에 해양수산부에 등록했으며, 보유선박외에 다수의 용선선박을 운항하고 있다.



선협 · 무역협회, 상호협력을 위한 협약서(MOU) 체결

양 산업의 동반 성장을 위하여 적극 협력기로 합의



우리나라 해운업계와 무역업계가 수출입 화물의 안정적 수송과 양 산업의 동반 성장을 위하여 적극 협력해 나가기로 했다.

한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 6월22일 오후 3시 서울 삼성동 한국무역협회 회의실에서 강무현 해양수산부 장관과 김영주 산업자원부 장관, 이인수 해운물류본부장과 선화주 관계자 등 100여명이 참석한 가운데 무역업계와 해운업계간의 협력을 위한 협약서(MOU)를 체결했다.

양 협회는 이번 MOU 체결을 계기로, 국내 주요 선·하주 업체들이 참여하는 '선하주협의회'를 정례적으로 개최하고, 선·하주 관계를 증진하기 위한 실질적인 사업들을 공동으로 발굴하여 추진해 나가기로 하였다.

최근 환율 하락, 국제유가 상승, 미국의 경기둔화 그리고, 중국의 긴축조치 등으로 인해 우리나라의 수출여건이 계속 악화되고 있는 상황속에서 국내 무역업계와 해운업계가 이번 MOU 체결을 통해 신뢰를 바탕으로 협력관계를 구축하게 되면 수출입 화물의 원활한 수송과 경제 활성화에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

무역업은 2006년 수출 3,255억달러를 달성하는 등 우리나라를 세계 12위의 무역대국으로 끌어 올렸으며, 해운업도 203억달러를 벌어들이는 등 우리나라를 세계 8위의 해운강국으로 성장시켰다.

그러나, 우리나라 경제성장에 대한 수출입의 기여율이 65%에 이르고, 수출입 화물의 99.7%가 해상을 통해 수송되고 있는 상황에서, 해상운임, 대량

한국무역협회 - 한국선주협회 MOU 체결식

· 일시 : 2007. 6. 22(금), 15:00

· 주최 : 한국무역협회 하주협의회

한국선주협회



화물의 장기운송계약 등과 관련된 양 업체간의 상반된 이해관계는 전체적인 국가 경쟁력을 저해하는 요인으로 지적되기도 하였다.

이 날 이진방 한국선주협회장은 인사말을 통해 “양 업계가 신뢰관계 조성을 통해 사상 처음으로 선·하주간 협력 필요성에 합의하고, 대내외에 선포하는 뜻 깊은 자리”라고 MOU 체결의의를 밝히면서, “양 업체간의 협력체제 구축을 위한 자율적인 노력이 본격화되어 모두에게 Win-Win이 되길 바란다”라고 말했다.

이희범 한국무역협회장도 “우리나라가 무역 1조 달러를 달성하고, 글로벌 무역강국으로 도약하기 위해서는 무역업과 해운업간의 긴밀한 관계 조성이 필수적”이라고 밝히면서, “이번 공동협약의 정신에 따라 수출입 화물의 안정적 수송과 운임 안정을 위해 국적 선사들과 긴밀히 협력해 나갈 것”이라고 강조했다.

한편, MOU 체결식에 참석한 김영주 산업자원부장관은 격려사를 통해, “우리 경제의 성장에는 그 중심에 무역업계와 해운업계가 있었다”며 그 동안의 노고를 치하하고, “앞으로도 무역업과 해운업의

상생발전을 위해 상호협력이 지속되기를 희망한다”고 밝혔다.

또한, 강무현 해양수산부 장관은 “한·미 FTA 타결 등과 함께 무역업계와 해운업계간의 관계증진은 시너지효과를 유발시킬 수 있을 것”이라고 말하면서, “무역업과 해운업이 화합과 결속으로 동반 성장해 줄 것”을 당부했다.

한편, 이날 MOU 체결식에 앞서 한국무역협회, 한국선주협회, 무역업계와 해운업계 등 총 24개 업체의 대표들로 구성된 ‘선하주협의회’가 개최되어, 선·하주 협력을 위한 추진방안 등을 논의하였다.

선하주협의회는 향후 정기선분과와 부정기선분과 등으로 나누어 해상운임 안정, 수출입 화물의 안정적 수송, 선·하주 협력 모범사례에 대한 공동 연구 및 조사, 해운물류정책 관련 대정부 건의 등을 본격적으로 추진해 나갈 계획이다.

정부측 관계자는, “선하주협력체제가 상충될 수 있는 이해관계를 뛰어 넘어, 이중업종간 상호 win-win하는 모범적인 협력모델로 발전되길 기대하며, 항공운송 등 타 유사분야로도 협력문화가 파급될 수 있을 것”이라고 말했다.

승선근무예비역제도 관련법령 국회본회의 통과

해기면허소지 3년간 승선근무시 현역복무 대체

승선근무예비역제도가 국회본회의를 통과했다. 국회는 7월3일 개최된 제10차 국회본회의에서는 국회의원 181명의 찬성과 2명의 기권으로 승선근무 예비역제도 도입을 주요내용으로 한 병역법 일부개정법률안을 통과시켰다.

이에 따라 2008년 1월 1일부터 해기사 면허를 소지하고 3년간 승선근무를 하게 되면 현역복무를 대체하게 됨으로써 해기사 수급난이 해소될 전망이다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국 및 목포해양대학교 등 관련 업계에서는 현행 병역법상 산업기능요원제도에 의한 대체복무제도로 유지되어 오던 승선근무 인력의 병역제도가 정부의 방침에 의거하여 오는 2012년부터 폐지됨에 따라 이에 대한 대책마련에 주력하여 왔다.

특히, 한국선주협회, 전국해상산업노동조합연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교는 지난 3월에 승선근무예비역 병역제도도입 추진위원회를 구성했다.

이와 함께 이 위원회는 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

추진위원회는 건의를 통해 “우리나라는 오늘날 세계 1위의 조선강국, 세계 8위의 해운국으로 성장했으며, 이는 우리나라가 건국 이후 겨우 60여년의 짧은 기간동안 이룩한 신화로서, 이 신화의 배후에는 우수한 해운전문 인력의 피땀 어린 노고와 헌신이 있었다”고 밝히고 오는 2012년 산업기능요원제

도 폐지에 따른 대책을 마련하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 또 “우리나라의 해운전문인력은 우수한 승선근무인력에 기반을 두고 있으며, 승선근무인력은 국가 경제무역전쟁의 일선에서 에너지·물자수송 업무 등에 복무하는 현역 제4군이라 해도 과언이 아니다”며, 지금 이 순간에도 상선대와 원·근해어선단에 승선하여 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 임무를 수행하고 있는 승선근무인력을 현역 제4군으로 인정하는 ‘승선근무 예비역 병역제도’의 도입을 강력히 건의했다.

정부는 2007년 2월 비전2030 인적자원 활용 2+5전략을 발표하면서 이에 따른 국가 병역제도개선을 위한 기본방향을 제시했다. 주요골자를 요약하면 ①예외없는 병역의무 이행 ②병역의 단순 이원화(군복무+사회복무) ③현역 복무기간의 단계적 단축 ④2012년 이후 전환복무, 대체복무의 폐지 등이다.

추진위원회가 대정부 건의서를 제출하게 된 배경은 전세계의 상선대 규모는 날로 증가하고 있으나, 고급 선원인력의 부족현상은 심각한 상황에 이르러 선박운항에 상당한 차질이 예상되고 있기 때문이다.

사실상, 우리나라 국가경제는 무역의존도가 매우 높고 국제교역량의 99.8%가 해운에 의하여 이루어지고 있으며, 해운력은 우리나라의 무역발전과 경제성장의 촉진, 외화획득 및 절약을 통한 국제수지의 개선, 조선산업 및 관련 산업의 발달, 고용창출, 국위선양 등에 크게 기여하고 있다.

그러나, 최근들어 해상근무가 3D업종으로 인식되면서 해기사들의 이직률이 위험수위에 다다른 데

다, 전 세계적으로도 상선사관의 부족현상이 날로 심화되는 추세에 있어 조만간 해기인력의 극심한 부족으로 선박운항이 중단되는 사태가 속출할 것으로 우려되고 있다.

우리나라의 경우 해기사 부족문제가 일본 등 경쟁국에 비해 심각한 것은 외항상선대는 최근들어 연간 60여척 이상 늘어나는데 반해 해기사 공급은 한정되어 있고, 이직률이 높기 때문이다. 더구나 일본이나 유럽국가들처럼 외국인 해기사를 고용할 수 없기 때문에 문제의 심각성이 더하다.

이에 추진위원회는 ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입을 통한 해운력과 해군력의 상호연계는 우리나라가 해양강국이 되기 위한 필수요건이라며, 해양수산업계의 건의를 수용하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 “해운력은 해군력과 함께 국가 해양력의 양대 축의 하나이며, 지정학적으로 3면이 바다이고 부존자원이 빈약하여 무역의존도가 매우 높은 우리나라가 21세기 신 해양시대에 세계 5위권의 해양강국 실현 목표를 달성하려면 해양 분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위한 ‘승선근무예비역 병역제도’를 반드시 도입해야 한다”고 강조했다.

추진위원회는 대정부 건의와 함께 병역법의 개정을 위한 의원입법을 추진하였다. 이를 위해 한국선주협회 등 해운 및 수산단체와 국회바다포럼(대표 이영호 의원)은 5월7일 국회의원회관 소회의실에서 ‘국가경제 및 안보를 위한 승선근무 예비역 병역제도 도입’을 위한 세미나를 개최했다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국원양어업협회, 목포해양대학교, 한국해양대학교 등 해운·수산단체와 해양교육기관은 해기사병역제도 개선을 위해 1만인 서명운동을 전개하는 등 ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입을 적극 추진하였다.

특히, 한국선주협회는 최근 두차례에 걸쳐 서명

운동에 참여한 1만5,000여명의 서명부를 국회에 제출하고, 해기사 병역제도의 의원입법을 건의했다.

이에 지난 5월29일 윤원호 의원 등 59인이 발의한 병역법 일부개정법률안과 6월5일 정부가 제출한 병역법 일부개정법률안을 6월18일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 국방위원회에 상정한 후 제안설명과 대체토론을 거쳐 법률안심사소위원회에 회부하였다.

이상 2건의 법률안에 대하여 6월25일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 법률안심사소위원회에서 심도 있는 심사를 한 결과, 2건의 법률안은 각각 폐기하고 위원회대안으로 제안하기로 의결했다.

그리고, 이날 열린 제4차 국방위원회는 법률안심사소위원장의 심사보고를 듣고, 법률안심사소위원회가 제안한 대안을 위원회안으로 받아들여 이상 2건의 법률안을 본회의에 부의하지 아니하기로 하고 위원회대안을 제안하기로 의결했다.

대안을 마련하게 된 이유는, 그동안 승선인력에 대하여는 산업기능요원으로 편입하여 수산업 또는 해운업 분야의 기간산업체에서 일정기간 근무하는 경우 복무를 마친 것으로 하던 것이 금년 2월 발표된 병역제도개선방안에 의해 2012년부터 전면 폐지됨에 따라 승선근무예비역제도를 도입하여 해양인적자원을 안정적으로 확보하고 비상시 이들을 활용할 수 있도록 필요한 사항을 정하려는 것이다.

또한, 국방개혁의 일환으로 우수한 군 인력을 확보하고 군 인력의 전문성을 높이기 위하여 ‘국방개혁에 관한 법률’에서 유급지원병제의 도입근거가 마련됨에 따라 현역병으로 복무중인 사람 또는 제1국민역에 편입된 사람 중에서 본인의 지원에 의해 연장 복무할 수 있도록 하는 등 유급지원병제의 시행 및 운영에 관하여 필요한 사항을 정하도록 하려는 것이다.

대안의 주요내용을 보면, 승선근무예비역은 항해

사 또는 기관사로서 전시·사변 또는 이에 준하는 비상시에 국민경제에 긴요한 물자와 군수물자를 수송하기 위한 업무 또는 이와 관련된 업무의 지원을 위하여 소집되어 승선 근무하는 사람으로 정의(안 제2조제1항제11호의5 신설)했다.

또 현역병으로 복무중인 사람 또는 제1국민역에 편입된 사람 중에서 본인의 지원에 의해 연장 복무할 수 있도록 하는 등 유급지원병제의 시행 및 운영에 관하여 필요한 사항을 정하도록 하였다.(안 제20조의2 신설).

아울러, 항해사·기관사의 면허가 있는 사람은 원에 의하여 승선근무예비역에 편입할 수 있도록 했다.(안 제21조의2 신설).

그리고, 승선근무예비역에 편입된 사람은 항해사·기관사로서 3년간 승선근무하여야 하며, 그 기간을 마친 경우 승선근무예비역의 복무를 마친 것

으로 본다(안 제23조의2 신설)고 규정하였다.

이밖에도 승선근무예비역의 복무를 마친 사람 중 40세 이하의 사람에 대하여는 전시·사변이나 동원령이 선포된 때 또는 국방상 필요한 경우에는 예비역 장교 또는 부사관의 병적에 편입할 수 있도록 했다.(안 제83조제1항제2호의2 신설).

이번 병역법개정으로 해운업체는 안정적으로 해기인력을 확보하고, 해양대학교와 해사고는 병역혜택 확대로 지속적으로 우수학생을 모집할 수 있게 됐다.

특히 세계 5위 해운강국으로 가기 위한 초급해기사 확보가 원활히 이루어져 장기적으로 해양인프라를 확보하고, 전시나 유사시에는 국가안보를 대비할 수 있게 돼 국가경제와 안보에 크게 기여하는 계기가 될 것으로 보인다.

국제항해선박 및 항만시설 보안법률 검토의견 제출 선협, 관련법 시행규칙 선박보안장비조항 삭제건의

한국선주협회는 최근 국제항해 선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 검토의견을 해양수산부에 제출하고 동법 시행규칙 제정안 중 제18조 항만보안장비 등의 조항을 삭제하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 ISPS Code 상에 강제화되어있는 보안장비는 없으며, 특히 보안장비의 지정은 선박의 특성에 맞게 자율적으로 보안계획서에 지정하여 운영토록 하는 것이 바람직하다고 강조하고, 다른 나라의 경우 금속탐지기를 선박에서 보안장비로 사용하는 사례 없다며, 이같은 규정의 삭제를 요청했다.

이와 함께 협회는 보안장비를 불필요하게 강제화

하여 외국항에서 부적합 지적원인을 제공할 우려가 있으며, 더욱이 선박위치보고용 단말기는 보안장비로 보기에는 무리가 있다고 지적했다.

협회는 또 법 제36조(내부오안심사)와 관련하여 ISPS Code 상에 내부보안심사에 대한 언급은 없으나, 최초 코드 도입시 선사 자율적으로 1년 주기를 제안하여 시행하고 있는 사항이며 현재 ISM 점검주기와 동일하게 시행되고 있다고 밝히고, 법적으로 1년내로 주기를 명시하여 실제 ISM 주기(1년, 전후 3개월)와 차이가 발생하는 문제가 있는 만큼 선박 특성상 입항주기가 정확하지 않으므로 점검주기의 유연한 적용을 요망했다.

상법(해상편) 일부개정법률안 임시국회에서 통과 선주책임한도액 상향관련조항 3년간 유예키로

법무부가 마련하여 국회에 제출한 상법(해상편) 일부개정법률안이 제268회 임시국회 마지막 날인 7월3일 최종적으로 수정가결되었다.

이번 상법(해상편)개정은 지난 2001년 9월 한국해법학회가 해상법개정문제연구회를 구성하여 상법개정방향에 대한 검토를 개시한 이래 학계, 법조계 및 선하주업계 등 각계각층이 근 7년간 노력한 결실이며, 1991년 개정이후 16년만의 개정이다.

한국선주협회는 이번 상법(해상편) 개정작업에 적극 참여하여 외항해운업계의 입장을 최대한 반영한 결과, 당초 법무부가 제안한 개정안 중 선주책임한도액을 헤이그-비스비 규칙과 동일하게 증액되 시행시기를 3년간 유예하고, 선하주간 준거법합의에도 불구하고 우리 상법의 적용을 강제하는 조항의 삭제 등 일부수정되는 등의 성과가 있었다.

이에 앞서 한국선주협회 상법 해상편 개정안(정부안)에 대한 검토의견을 국회에 제출하고, 의안 심의과정에서 우리 해운업계의 의견을 합리적으로 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 상법 개정안의 대부분 조항들에 대해서는 이견이 없으나, 핵심조항이라 할 수 있는 운송인의 책임한도에 중량책임 제한제도를 도입(제797조)하는 조항과 개품운송에 대한 선주책임제한규정에 대해 한국 상법을 강제 적용하도록 새로이 규정(제817조)한 조항 등을 삭제하여 줄 것을 요청했다.

협회는 의견서에서 이러한 내용들은 해상운송과 관련된 여러 경제주체들 간의 역관계를 운송인에 대해 크게 불리한 방향으로 변경함으로써 그 균형을 더욱 심화시켜 지금까지 유지되어 오던 상거래

관행에 큰 혼란을 초래할 가능성이 있다며, 국회의 정책적인 배려를 요망했다.

협회는 또 이러한 규정들은 해상운송 관련 핵심 경제주체인 운송인들 뿐만 아니라 화주들에게조차 제도 도입으로 인한 이익 보다는 역으로 부담만을 가중시키는 불합리한 조문들이라고 강조하고, 상법 개정안 심의시 우리 해운업계의 의견이 긍정적으로 수용되어 해운 및 무역입국으로의 도약을 위한 제도적 틀이 되어질 수 있도록 합리적인 방향으로 개정하여 줄 것을 건의했다.

특히, 협회는 지난 6월4일 국회 법사위에서 주최한 상법개정 간담회에서도 외항해운업계의 입장을 강력히 개진하였다.

한국선주협회 박찬재 전무는 이날 간담회에서 첫째, 개정안 제797조에서 선주의 책임한도에 기존의 포장당 책임한도에 추가해서 중량당 책임제한 제도를 새롭게 도입하였는데 우리 업계에서는 화주에게 실질적인 혜택이 돌아가는 것도 아니면서 일부 해운업자들에게만 부담을 가중시키는 결과를 초래할 것으로 생각되어 이에 대해 반대한다는 입장을 분명히 했다.

둘째, 신설되는 개정안 제817조에서 운송물의 수령지, 선적지, 양륙지 등이 대한민국인 경우에 개품운송계약상의 준거법 합의를 인정하지 않고 강행적으로 한국 상법을 따르도록 하였으나 이는 계약의 자유라는 대원칙을 훼손하는 것은 물론 그로 인하여 선주의 영업상의 융통성이 심대하게 제한될 것으로 우려되므로 이 조항의 철회를 촉구하였다.

셋째로, 복합운송인의 책임에 대한 신설조항인 제816조에서 손해발생구간이 불분명할 경우 법원

이 운송거리, 운임 등을 참작하여 주된 운송구간을 결정하고 그 구간에서 적용될 법에 따라 선주의 책임을 정하도록 하고 있는데, 법원이 주된 운송구간을 정함에 있어 무리가 따를 것으로 예상되며, 결정에 대한 예측가능성이 현저히 떨어질 것으로 생각되어 다른 대안을 찾아야 한다고 강조했다.

다음은 한국선주협회가 제시한 의견이다.

▷ 선주책임제한금액 상향 및 중량당 책임 제한 제도 도입에 대한 의견

정부는 의안번호 3788로 국회에 제출한 이번 「상법일부개정안」에서 개정안 주요내용을 소개하면서, “세계적으로 널리 통용되는 「헤이그-비스비 규칙」을 참고하여” 매 포장당 또는 선적단위당 책임한도 금액을 상향하고 중량당 책임제한 제도를 새로이 도입한다고 취지를 밝히고 있다.

이처럼, 이번 해상법 개정 목표 중 중요한 것 하나는 해운강국으로서 세계적인 지위에 걸맞은 해상법제를 마련하고 내용도 국제적 추세에 순응하여 신뢰를 제고한다는 명분론이었는데, 그런 의미에서 이 조항을 중요 개정사항 중 하나로 학계나 법조계가 꼽아온 것으로 알고 있다.

그러나 헤이그-비스비 규칙이라는 협약자체의 가입에 대한 논의는 도외시 한 채 내용의 수용여부만을 가지고 해운강국으로서 세계적인 지위나 국제적 신뢰성을 제고한다는 논리는 건강부회가 아닌가 생각된다. 실질적으로 이런 점을 고려해 볼 때 이 조항의 개정과 우리 해상법의 국제화와의 관련성은 사실상 미미할 것으로 보인다.

명분론과 더불어 실리론적인 측면에서도 한번 살펴보면, 국민경제라는 거시적인 측면에서 볼 때, 현행규정을 개정안과 같이 개정하여 선주의 책임한도를 높이게 되면 교역량이 증가한다거나 감소할 것이라는 전문적인 자료나 견해는 아직 보고된 바 없다.

또한 현행규정을 개정한다고 해서 국적선의 사용이 증가하거나 감소할 것이라는 전문적인 자료나 견해도 없다. 참고로, 현행조항은 91년 개정 시 처음 도입된 후 현재까지 16년간 유지되어온 조항으로서 그간 우리 해운의 발전이나 교역증대에 중대한 걸림돌로 작용하고 있다는 지적이나 문제제기는 없었으며, 개정되어야 한다는 주장은 오로지 명분론에 치우친 주장이었을 뿐 실제적인 이득이 계량화되거나 실리적인 측면에서 주장된 바는 없다.

거시적인 관점에서 미시적인 관점으로 각도를 바꾸어 생각해 보면, 선주의 배상책임이 올라가면 화주의 부담이 그만큼 줄어들 것이라고 생각하기 쉬우나 현실은 그렇지 않다. 화물보험에 가입하는 대다수의 화주는 화물 피해에 대하여 자신이 가입한 보험사로부터 보험금을 타는 것으로 피해를 복구한다. 선주의 배상금액이 인상되니 하주가 보험사에 내는 보험금이 줄어들 것이라고 생각될 수 있으나 현행 화물보험료는 더 이상 인하될 수 없을 정도의 바닥수준이다.

보험회사는 어떻게?

보험회사의 구상금이 많아져 수익이 개선되거나 보험료가 인하될 것이라는 생각은 현실적으로 일어나기 어려운 것이 사실이다.

다만, 의당 가입하여야 하는 적하보험에 가입하지 않은 극소수의 영세화주나 이사짐 주인과 같은 비기업형 화주에게 배상액이 증가되는 이득이 주어질 것이지만 이도 궁극적으로는 운임상승으로 귀결되어 그 이득이 감쇄될 것이다.

그렇다면 적하보험자에게 돌아갈 이득은 얼마나 될까?

보험개발원에 따르면 최근 10년간의 국내 적하보험 손해율이 연평균 40%대이고 보험금 지급액 중 구상금이 1%정도 밖에 안 되므로 선주책임한도액의 증액으로 인한 구상금 증가는 이 1%에도 크게

미치지 못할 것이다.

따라서 딱히 계산하기는 어렵지만 추정컨대 상법의 선주책임 확대에 의한 적하보험자의 손해율의 감소는 결국 0.1%에도 미치지 못한다 할 것이므로 이번 상법의 개정으로 적하보험자의 이득, 내지는 화주의 적하보험료 인하를 기대하기란 실질적으로 곤란할 것이다.

더군다나 우리나라 손해보험회사의 매출액 구성 비중 적하보험이 차지하는 비율은 0.8% 정도인 점을 고려한다면 책임제한규정의 변경에 따른 적하보험자의 손익의 변화는 감지자체가 어려운 제로 수준이라 할 것이다.

그러나 하주, 내지는 화물보험자와는 달리, 핫코일과 같은 철제화물을 주요화물로 삼고, 선하증권상의 준거법을 대개 우리 상법으로 삼고 있는 우리나라의 중소형 선사에게 개별적으로 미치는 영향은 매우 크다.

예를 들어, 핫코일 1개는 대개 12톤 정도이고 화물가액은 800만원 정도이다. 현행 상법상 포장당 책임한도는 500 SDR이므로 운송인의 책임한도는 핫코일 1개당 미화 약 750불 즉 원화로 71만원 정도인데 반해, 개정안에 의한 포장당 책임한도는 666.67 SDR로 약 1,000불 즉 원화로 95만원 정도여서 이것만으로도 약 30%의 인상효과가 발생한다.

그런데 여기에 중량당 책임제한규정이 도입되면 이는 Kg당 2 SDR이므로 운송인의 책임한도액은 핫코일 1개당 미화 36000불 (12000kg × 2 SDR × 1.5 USD/SDR) 즉 약 3400만원에 달하므로 책임한도액이 화물가액을 초과하여 입법취지와는 완전히 다른, 책임제한의 이익은 상실되고 결국은 화물가액 전액인 800만원을 고스란히 다 배상하게 되고 만다.

즉, 배상금액이 71만원에서 11배가 넘는 800만원

으로 인상되는 것이다. 물론, 이 배상금은 선주가 가입하고 있는 P&I보험에서 보상받게 되지만 이 경우 선주가 지불해야 할 보험요율이 크게 오를 것은 자명한 이치이다.

3-4천톤 선박의 연간 P&I보험료는 3-4만불이 보통인데, 연간 핫코일 4, 5개만 손상되면 손해 배상한 3,200만원 내지 4,000만원을 보험금으로 받게 되므로 이는 연간보험료 규모와 맞먹게 된다. 즉, 보험료 손해율이 100%에 달하게 되어 차년도 보험요율은 상당히 인상되고 말 것이다.

대개 이 정도 크기의 선박은 연간 평균 약 15개 정도의 핫코일을 손상시키게 되며 따라서 대략 1000만원 정도의 손해배상금을 지급하고 있는데 (71만원 × 15개 = 1,065만원) 중량책임제한제도가 도입되면 손해배상금액이 1억 2000만원 (800만원 × 15개 = 1억 2000만원) 으로 예상되며 P&I보험 업계에 알아본 바, 약 3-4배정도 보험료 인상이 예상된다고 한다.

이는 척당 연간 1억원 정도의 순손실을 의미하고, 매출원가가 약 2.6% 증가하는 것과 같은 결과를 초래하는 것이다. 이는 해당 기업의 입장에서 볼 때에 엄청난 경쟁력의 상실일 뿐만 아니라 이러한 원가 상승은 일정부분 운임에 반영되어 결국 화주에게 전가될 수밖에 없을 것이므로 화주에게도 상응한 경쟁력의 상실을 의미하게 된다.

최대의 화주국인 미국은 우리와 같이 중량에 따른 책임제한규정 없이 오직 포장당 책임제한만 미화 500불로 정하고 있고, 유엔 무역법위원회(UNCITRAL)에서 작업 중인 새로운 해상화물운송 협약에서도 선주책임한도를 증액해야 한다는 논의는 전혀 없는 등 상황은 92년 상법 해상편에 해당조항을 처음 도입할 때와 전혀 변하지 않은 상황에서 이번 상법의 개정은 실리적인 측면에서도 얻는 것이 없고 명분론 차원에서도 득이 없는 결과를 초래

할 것이다.

▷ 준거법 합의 무효 및 상법 강행 적용에 대한 의견

다음으로 준거법 합의를 인정하지 않고 강행적으로 우리법을 적용하고자 하는 개정안 신설조항 제 817조에 대한 의견이다.

우선, 상법은 사법이고 그래서 개인의 자유가 가장 존중되는 법 분야이다. 따라서 어떤 법이 적용될 것인가 하는 것은 법 자체의 우월성에 따라 결정되어야 하는 것이지, 그것과는 아무 상관없이 특정법을 강제 적용하게 하는 것은 원론적으로 비합리적인 발상이라고 생각한다.

혹여 이러한 조항이 없으면 선주의 책임을 경감하는 것을 목적으로 선주책임이 낮은 준거법을 선하증권에 합의하여 교묘히 책임을 회피 내지는 경감할 것이라고 생각한다면 그야말로 큰 오해이다. 이미 우리 상법과 국제사법에 의거 이러한 경우는 외국법이 준거법으로 합의 지정된 경우에도 경감하지 못하도록 규정되어 있기 때문이다.

즉, “규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자간의 특약은 효력이 없다.”고 한 현행상법 제790조 제1항의 강행규정은, “입법목적에 비추어 준거법에 관계없이 해당 법률 관계에 적용되어야 하는 대한민국의 강행규정은 이 법에 의하여 외국법이 준거법으로 지정되는 경우에도 이를 적용한다.”고 규정된 국제사법 제7조 (대한민국 법의 강행적 적용)에 의거 강행규정으로 작용하게 되는 것이다.

간혹 우리나라의 중소선사의 선하증권의 경우 선하주와 아무 관계도 없는 영국이나 호주나 일본을 재판관할 또는 준거법으로 지정하는 경우가 있는데, 이는 해상편의 강행규정을 회피하기 위해서가 아니라 선주가 선하증권을 면밀히 작성하지 못했거나 외국의 것을 그냥 복사해서 사용하는 경우에 나타나는 이례적인 사례이고 대개 한국법원, 한국법

을 택하고 있다.

또한 현재 유엔 무역법위원회에서 새로운 국제조약이 논의 되고 있듯이 실제 국제해상운송의 법제는 빠르게 변천을 거듭하고 있는 상황에서 상법 적용을 강제 적용하도록 일반화 하는 것은 예측하지 못한 많은 다른 문제를 일으킬 수 있다고 생각한다.

더군다나 이는 국수주의적인 인상을 주는 것으로서 이러한 규정의 도입은 더욱 신중을 기해야 할 것이다. 특히 이 규정은 미국의 해상화물운송법 (Carriage of Goods by Sea Act; COGSA)에서 차용하고 있는 바, 본래 국수주의적인 경향이 강한 미국의 규정을 우리가 꼭 닮아가야 하는지 다시 한번 생각해 볼 일이다.

이와 더불어 미국의 항구로 들어오거나 미국의 항구에서 나가는 모든 외항화물운송계약에 적용을 강제화하고 있는 미국의 해상화물운송법이 운송회사에게 거부감 없이 받아들여지고 있는 이유를 주목해 보아야 할 것이다.

최대 화주국인 미국의 해상화물운송법은 1936년에 성안되었으며 그 내용은 헤이그규칙과 유사하고 운송인의 책임제한제도는 헤이그규칙과 동일하게 중량당 책임제한 규정 없이 포장당 책임제한만을 규정하고 있다.

그 후 헤이그 규칙이 개정되고 인플레이션도 많았음에도 불구하고 미국은 동 법의 선주책임제한금액을 변경하지 않음으로써(포장당 500불) 헤이그-비스비 규칙보다 선주에게 유리한 것이 되었고 그로 인해 모든 해상운송업자들이 이 법의 적용을 환영하고 있는 것이라는 점을 절대로 간과해서는 안 될 것이다.

반면 우리의 이번 상법개정안은 선주책임 한도는 미국과 비교하여 월등한 수준으로 끌어 올려놓고 선주에게 유리한 미국법을 준거법으로 합의하지 못하게 하는 처사로서 누구 위한 개정안인지 되묻지

않을 수 없다.

그럼에도 불구하고 우리법을 강제해보자는 상법 개정특별분과위원회 및 법무부의 취지는 우리 재판정의 장려라는 편협한 국수주의적 의도 말고는 달리 생각할 수가 없다.

만약 제소자제를 우리나라에 집중시키자는 것인 동 제안의 취지라면 이는 상당히 천박한 상업적인 국내 법률가나 변호사의 논리이고 매우 국수주의적인 논리라 할 것이다. 제소가 한국에서 많이 일어나면 누가 이익을 보고 누가 손해를 보는지 집중적으로 따져 봐야 할 일이다. 국민의 세금으로 운영되는 우리 법원이 외국화주가 제기하는 소송에 시간을 허비하고 우리 선사들도 늘어가는 소송에 인력과 시간을 소비하는 것이 과연 바람직한 지향점인지 의문이 간다.

이번 개정안대로 상법이 개정된다면 상황이 어떻게 변하게 될지 생각해 보고자 합니다. 한미간의 해상화물 화주의 경우 현재는 미국의 책임제한이 포장당 500불이고 한국은 500 SDR 즉 약 750불이어서 대체로 미국에서 제소하고 있는데, 중량 1 kg 당 2 SDR의 중량당 책임제한이 생기고 포장당 책임제한액도 666.67 SDR (약 1,000불)로 인상되며, 두 금액 중 큰 금액으로 배상해야 하는 상황이 되면 과거보다 훨씬 많은 소송이 국내에서 제기될 것이다.

이것이 바로 개정특위나 법무부가 추구한 것이라면 그 목표는 충분히 달성되고도 남을 것이다. 그러나 이러한 경우 누가 손해보고 누가 이익을 보게 될 것인가에 대해 심사숙고해 보아야 할 것이다.

해운업계는 분명 손해를 볼 것이다. 그런데 화주는 책임제한과 상관없이 적하보험금을 수령하고 나면 사건에서 벗어나게 된다는 점, 그리고 적하보험자들의 이익은 전체적으로 볼 때 대단히 미미할 것임과 그래서 화주들이 적하보험자로부터 환급받게 될 이익은 없을 것이라는 것은 이미 앞에서 예시한

바 있다.

이 경우 선하주 당사자들에 더하여 우리 법원 또한 외국화주를 위해 전적으로 우리 국민의 시간과 돈(세금)을 써 가며 소송을 감당하는 부담을 져야 하는 주체가 되게 된다는 점도 주목해야 할 일이다.

▷ 복합운송의 책임문제에 대한 의견.

이번 상법개정안은 복합운송에 대한 신설조항으로 제816조를 규정하고 있다. 즉, 복합운송 도중 손해발생 시, 발생 운송구간이 명확하면 그 구간에 적용되는 법규를 적용하여 책임관계를 정하고, 운송구간이 명확하지 않을 경우는 주된 운송구간을 정해 그 구간에 적용되는 법규를 기초로 책임을 정하는 것으로 규정하고 있다. 아울러 주된 운송구간은 법원이 판단토록 하고 있다.

그러나 주된 운송구간이라는 애매한, 내지는 분쟁의 소지가 많은 개념을 도입함으로 인해 혼란이 가중될 것으로 예상되어 본 조항의 대안을 제시코자 한다.

본 신설조항은 분란을 부채질하는 것은 물론 재판결과에 대한 예측가능성을 현격히 저하시켜 보험을 통한 안정적인 사업운영을 저해할 것이다. 즉, 육상도로 운송, 철도 운송, 항공운송 마다 운송인의 책임규정이 서로 현격히 상이하며 또 국가마다 다른 상황에서 법원이 어느 운송구간을 주된 운송구간으로 판결할지 전혀 예측할 수 없는 상황이 된다면 운송인으로서의 얼마만큼의 보험을 어떻게 들어야 만일의 사태에 대비할 수 있을지 혼란만을 초래할 뿐이다.

따라서 이에 대한 대안으로 손해발생구간이 불분명할 경우는 해상구간에서 손해가 발생한 것으로 간주하여 책임관계를 정하는 것이 합리적이라고 사료된다.

▷ 그 밖의 사항들에 대한 의견

우선 이번 상법개정의 시의성에 대한 의견이다.

이미 아시는 바와 같이 현재 유엔 무역법위원회 UNCITRAL은 헤이그-비스비 규칙을 대체하는 국제운송법을 새롭게 작성하고 있다. 금년 말까지 협약초안에 대한 축조심의를 마치고 내년 말경 최종적으로 협약이 채택될 전망이다.

이번 협약은 최근까지의 국제운송 신기술을 반영하고 선하주의 책임과 의무를 동시에 강화시키는 등 많은 변화가 예상되고 있다. 이런 점을 고려할 때 과연 현시점에서 상법 개정의 시의적절한지 의문을 제기하지 않을 수 없다.

또한 세계5위 해운국으로의 해운육성이라는 해양수산부의 의욕적인 기획과 더불어 이번 상법개정안을 다시 한번 곱씹어 보고자 한다.

해양수수산부는 국내 해운산업을 2010년 세계 5위로 육성하기 위해 향후 약 3조원을 투자할 계획

이라고 밝힌 바 있다. 국적선사들의 경쟁력 확보를 위해 선박금융을 활성화하고 국적선 선복증대 방안을 마련하며, 해운인력 확보 등을 골자로 하고 있다. 해양수산부의 이러한 야심찬 계획과 이번 상법 개정안이 과연 얼마나 조화를 이루는지 생각해볼 때, 우리 해운업계의 관점에서는 두 가지 사안이 정면 배치된다는 생각을 지울 수 없다.

그럼에도 불구하고 현행상법의 개정이 필요한 것이라 한다면, 심각한 문제를 야기할 수 있는 상기 세 가지 이슈에 대한 우리 해운업계의 의견은 반드시 수용되어야 할 것이다.

즉, 중량당 책임제한 관련 조항(제797조)이 삭제되고 상법 강제적용 관련 신설 개정안(제817조)은 마땅히 철회되어야 할 것이며, 복합운송 관련 문제 조항(제816조)은 수정되어야 할 것이다.

한국선주협회 해운세제 일몰제 대책반 구성운영 연구용역 등을 통해 해운세제 당위성 입증추진

톤세제도와 제주선박등록특구제도, 국제선박등록제도 등 해운세제의 일몰제 적용에 따른 대책이 마련된다.

한국선주협회는 대한해운, SK해운, STX팬오션, 유코카캐리어스, 한진해운, 현대상선 등 외항해운업체와 해양수산부 관계자들이 참석한 가운데 7월 10일 해운세제 일몰제 적용에 따른 대책을 마련하기 위해 대책반 회의를 갖고 향후 활동방향에 대해 논의했다.

해운세제 일몰제는 정부의 조세특례제한법과 지방세법 개정에 따라 2010년부터 적용될 예정으로 관련 업단체에서는 정례 대책반 회의와 연구용역을 통해 해운세제의 당위성을 입증해 나갈 예정이다.

지난 2005년부터 시행된 톤세제는 조세특례제한법에 따라 2010년부터 일몰제 적용을 받도록 되어 있으며, 제주특구 등록선박은 취득세와 재산세, 지방교육세, 공동시설세를 100% 면제해 주었으나, 올해부터 2009년 12월 31일까지 면제되도록 조특법이 개정됐다.

또 국제선박에 대해서도 취득세 100% 면제, 재산세 50% 감면, 공동시설세 100% 면제해 주었으나 2009년 12월 31일까지 면제되도록 지방세법이 개정됐다.

이와 관련 한국선주협회는 해운세제 일몰제 대책반회의를 지속적으로 갖고, 올 하반기 해양수산개발원에 선진 해운세제 연구 용역을 맡겨 해운세제의 당위성을 피력해나갈 계획이라고 밝혔다.

JNG · ITF 국제노사교섭협의회 부산에서 개최

2008/2009년 적용될 단체협약 체결 제2차 회의

전세계 선원고용자연합체(JNG)과 국제운수노련(ITF)은 2008/2009년 적용될 단체협약 체결을 위한 제2차 국제노사교섭협의회(IBF : International Bargaining Forum)를 7월24일부터 26일까지 부산 웨스턴조선호텔에서 가졌다.

금번 교섭에서는 Developed Economic Rating Fund 기금 설립문제를 비롯하여 해상여객 및 수화물에 관한 협약, ILO 통합협약을 반영한 CBA 개정 문제 등을 중점적으로 논의했다.

특히, 이번 회의에서 주요 이슈가 된 Developed Economic Rating Fund 기금 설립문제에 대해 장시간 논의를 하였으나 결론을 내지 못하고, 추후에 다시 논의하기로 했다.

또 해상여객 및 수화물에 관한 협약에 대한 정의 및 대상선박 등을 논의 하였으며 약간의 진전은 있었다. 2006년에 발효된 ILO통합해사협약을 CBA에 반영하는 문제에 대해서는 협의가 있었다.

또한, 금번 회의에서 논의하지 않은 사항은 오는 9월 런던회의에서 다루기로 하였으며, 2008/2009년 임금교섭은 이번 한국회의에서는 언급하지 않았고, 런던회의에서 다루기로 하였다.

한국선주협회는 이번 국제노사교섭협의회에 JNG의 일원으로서 참여했으며, 전국해상산업노동조합연맹은 ITF 일원으로 참여하였다.

이와함께 이번 교섭에는 JNG의 일원인 유럽선사 중심의 선원고용단체(IMEC)의 Ian Sherwood 회장과 일본선원고용자협회(IMMAJ)의 Nobuo Kayahara 회장, 대만선사인 에버그린(EMC)의 Fu, Yi-Hsing 부사장 등 사용자측에서 40여명이 참여했다. 그리고, 노조측에서는 ITF 관계자와 전

국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장 등 30여명이 참석했다.

한편, 외항해운업계에서는 현대상선 이택규 상무, 안정호 부장, 한진해운 홍영식 상무, 김종태 부장, 김군진 과장, 문권도 대리, STX POS 김장길 상무, 한중석 차장, 김영면 과장, 한국선주협회 박찬재 전무, 이철중 차장, 김경훈 대리, 김호성 대리가 참석했다.

국적선 25척 미 선박안전관리우수증서 획득

미국에 입항하는 범양상선, 대한해운 등 국적선 25척이 미국으로부터 선박안전관리우수증서(QUALSHIP 21)를 획득했다. QUALSHIP 21(Quality Shipping for the 21st Century)은 미국에서 자국항에 입항하는 기준 미달선을 퇴치하기 위해 미국 국내법 및 국제협약을 준수하는 선박에 대해 항만국통제 면제 등 인센티브를 부여하는 제도로 올해 1월 현재 캐나다, 중국, 홍콩 등 10개국 선박 518척이 가입돼 있다. 이 증서의 획득자격은 최근 3년간 평균 출항정지율이 1.0%이하인 국가소속 선박으로서 최근 36개월 이내에 미국에서 출항 정지된 사례가 없는 선박이어야 한다. 우리나라는 최근 3년간 미국에서 출항정지 사례가 없어 지난해 10월 Qualship 21 발급이 가능하다는 회신을 받았으며 지난달 말 대한해운 뉴호리즌호(New Horizon) 등 25척이 이 증서를 발급받았다. 이들 선박은 향후 2년간 미국 입항시 항만국통제를 면제받게 되어 선원의 항만국통제 점검준비에 대비한 심리적 중압감 해소, 선박의 입출항 시간 단축에 따른 물류개선효과와는 물론 화주와의 화물계약시 우위적 지위 확보도 기대할 수 있게 됐다.

국제보건규칙 발효에 따른 선박위생관리증서 발급 선박검사 범위 대폭 확대 및 검사내용 보다 구체화

세계보건기구(WHO) 및 세계 여러 국가들은 기존 및 신생 전염병의 세계적 확산을 방지하고 주요 질병에 대한 즉각적인 공동대처 및 예방을 위해 노력하고 있으며, 이와 관련된 2005년 국제보건규칙(IHR 2005 : International Health Regulation)이 금년 6월15일자로 발효되었다.

지난 2005년 5월23일 제58차 세계보건총회(World Health Assembly)에서는 개별 국가의 경계를 넘어서 세계공중보건의 확립을 위하여 주요 관리 질병의 범위를 확대하고 WHO와 국가 및 각 국가간의 국제협력 체제의 구축 및 유지 등을 주요 개정으로 하는 2005년 국제보건규칙을 채택한 바 있다.

전 세계적 공중위생보건의 향상을 위해 제정된 국제적 규정인 IHR(2005)에서는 2007년 6월15일부터 구서(면제)증서(Derattening/ Derattening Exemption Certificates)를 선박위생관리(면제)증서(Ship Sanitation Control (Exemption) Certificate)로 대체하도록 하고 있다.

이에 따라 선박검사의 범위가 대폭 확대되었고, 검사내용이 보다 구체화되었으며, 선박검사시 지적된 사항 및 관련당국의 의견 등 모든 정보는 전 세계적으로 공유된다.

따라서 새 증서의 발급이 예상되는 선박은 검사 예정지의 대리점 및 검역당국을 통해 사전에 관련 정보를 입수하여 숙지하는 것이 필요하다.

검역소 관계자에 따르면, 곧 국내에서도 선박위생관리(면제)증서를 발행할 예정이라고 하며, 현재 시행 관련하여 구체적인 절차 등을 준비중인 것으

로 알려졌다.

2007년 6월15일 이전에 발행된 구서(면제)증서는 발행일로부터 6개월까지 유효하다.

IHR(2005) 39조 '선박위생증서'는 선박위생관리(면제)증서의 유효기간은 발행일로부터 최장 6개월이며, 만약 검사 또는 요구된 통제조치(Control Measures)가 시행되지 않는 항구일 경우 1개월까지 연장될 수 있다.

또 선박위생관리(면제)증서의 미제출 또는 선박의 공중보건위험이 높다고 판단된 경우에는 관련 당국은 IHR 27조 1항(선박은 소독, 정화, 구제, 구충, 구서조치 등을 취하고, 필요시 선박의 공중보건 위험을 적절 수준으로 유지하기 위한 관련 전문가의 수배를 명함)에 따라 조치해야 한다.

이와 함께 선박위생관리(면제)증서는 IHR 부록3의 양식에 따른다. 그리고, 선박 또는 화물창이 비었을 때 언제라도 통제조치가 실시되며, 선박이 공선인 경우 선적 전에 통제조치가 실시된다.

요구되는 통제조치가 최종적으로 완료되었을 때 관련 당국은 선박위생관리증서를 발급하는데, 만약 선박이 병독을 매개하는 곤충, 전염원, 오염, 기타 감염매체 등으로 부터 안전하다고 판단될 시 관련 당국은 지정된 항구에서 선박위생관리면제증서를 발행한다. 선박이 공선인 경우 등 가능한 철저한 화물창 검사를 위한 조건이 갖추어 진 상황에서 선박검사가 시행된 경우에만 동 증서가 정상적으로 발급되며, 만약 통제조치가 적절하게 이루어지지 않았을 경우 관련당국은 선박위생관리증서상에 별도 소견 기재한다.



항만노무공급체제 100년만에 획기적으로 개혁 항운노조, 동북아물류중심국가 건설에 적극 동참

인천항 항만인력 상용화가 7월5일 실시된 인천항운노조원 찬반투표에서 가결됨에 따라 확정되었다. 이번 인천항 체제 개편은 부산항과 평택당진항(평택지역) 상용화에 이은 세 번째 성과로 인천노조 항만분야 노조원 전체(1,741명)가 상용화되어 그 인원이 역대 최대규모(부산 1,224명, 평택 275명)이다. 이에 따라 인천을 비롯하여 부산, 평택 당진항에서 100년만에 항만에서의 노무공급체제가 획기적으로 개편된다. 다음은 항운노무인력 상용화에 따른 의의 및 추진상황, 경제적 파급효과 등을 정리한 것이다.(편집자주)



서울 종로에서 역사적인 만민공동회가 열린 해인 1898년 47명의 부두하역근로자들이 함북 성진에서 최초로 부두노조를 결성한 후 1900년대에 들어와 원산, 진남포, 목포, 군산, 장항항에서 근로자들이 잇따라 노동조합을 결성, 이를 통해 하역회사에 집단적인 노무공급을 하게 된다.

하역업체는 이들을 고용하기 위해 항운노조측에 작업에 필요한 인력을 건마다 수시로 요청해야 하는 불편을 겪어왔다. 이 같은 항운노조의 노무공급

독점권이 100년이 지난 참여정부에서 역사의 뒤안길로 사라지게 됐다. 철저히 항운노조에 귀속된 일용직 인력은 노·사·정 합의를 통해 지난해 부산항에 이어 평택, 인천항에서 항만운송사업자가 정규직으로 고용하는 제도로 바뀌게 되는 '항만노무인력 상용화'가 실현된 것이다.

▶ 노무공급 독점권 100년만에 퇴장

노무현 대통령은 7월24일 항만노무공급체제를

성공적으로 개편한 항운노조, 물류기업, 항만이용자 및 해양수산부 공무원 등 관계자들을 청와대로 초청해 오찬을 함께하며 그동안의 노고를 치하하고 격려했다.

노대통령은 이날 “이번 항만노무공급 체제 개혁이 외국과 달리 인위적인 구조조정, 파업 없이 사회적 갈등을 최소화한 한국형 개혁모델을 제시한 대표적인 개혁사례”라며 개편과정에 참여한 노사정 관계자들을 격려했다.

정부는 항만인력 상용화가 기업의 고용자율권을 보장하고 항만생산성 향상을 통한 물류비 절감으로 국민경제 전반에 긍정적인 영향을 미치고 동북아 물류중심으로 나아가는 데 든든한 토대가 될 것으로 보고 있다.

▶ 항만노무인력 상용화 배경

항운노조의 독점적 인력공급체제는 우리 항만 100년의 역사와 뿌리를 같이 하는 것으로 과거 인력위주의 하역 환경에서 비롯됐다.

기존 인력공급체제는 기계화되고 자동화된 현대 항만환경에서는 적합하지 않으며, 주변 항만과의 경쟁이 치열해져 감에 따라 시급한 개선 과제로 대두됐다.

특히 2005년 초 항운노조 채용비리 사건을 계기로 기존 항운노조의 항만근로자 독점공급체제에 대한 개혁요구가 다양하게 표출되기 시작한 것이 결정적인 계기가 됐다.

그동안 전국항만에 종사하는 근로자는 하역업체 소속의 근로자와 항운노조 소속의 근로자 등 2원적인 구조로 공급되고 있다. 항만근로자 중 약 절반수준은 하역업체 소속으로 장비운전이나 현장 관리업무를 담당하고, 나머지 절반정도는 항운노조 소속으로 단순 노무작업에 종사하고 있다.

이들을 하역업체가 고용하기 위해서는 항운노조

측에 작업에 필요한 인력을 건마다 수시로 요청해야 한다.

항운노조가 조합원에 가입해야만 일할 기회를 부여하는 클로즈드숍(closed shop) 형태로 운영되고 있는 만큼 사실상 항운노조는 독점적 지위를 확보한 인력공급회사 역할을 하고 있다.

법률상으로는 복수 항운노조 설립도 가능하지만 현실에서는 기존 노조의 막강한 영향력 등으로 지난 1898년 성진항에서 노조가 결성된 이후 100년간 이같은 노무공급체계가 유지돼 왔다.

이처럼 철저히 항운노조에 귀속된 일용직 인력을 노·사·정 합의를 통해 항만운송사업자가 정규직으로 고용토록한다는 것이 바로 ‘항만노무인력 상용화’다.

▶ 항만노무인력 상용화 왜 필요한가

현행 항운노조의 가장 큰 문제점은 비효율성이다. 현행 항만노무공급체제는 상용화된 컨테이너선 용터미널 등 일부 부두를 제외하고는 항운노동조합이 사실상 독점적인 노무공급권을 행사하고 있어 항만물류기업의 자율적인 고용권이 제한되고 합리적인 경영이 곤란한 상황이다.

또한 항운노동조합의 우위적 지위로 합리적인 노사관계가 형성되지 못해 신설부두에 대한 노무공급권·손실보상금 주장, 현대화 및 자동화를 위한 장비 도입 시 실업보상금 요구 등 비합리적인 관행이 지속돼 왔다.

이로 인해 항만의 현대화 및 기계화가 지연되고 과잉인력이 하역작업에 투입됨으로써 우리 항만의 생산성을 저하시키고 경쟁력을 약화시키는 주요한 원인이 되고 있다. 나아가 이러한 문제점은 우리 항만에 대한 부정적인 이미지를 형성시키고 외국자본의 투자매력도를 떨어뜨림으로써 외국선사 및 다국적 물류기업 유치에 걸림돌로 작용할 수 있다.

▶ 한국형 항만개혁 모델 제시

항운노조의 인력공급독점 문제는 정부 출범 때부터 주요 개혁과제로 선정돼 추진되었으나 항운노조의 강력한 반발, 국민적인 공감대 부족, 추진력 저하 등으로 좌초됐다.

이번 추진 과정 중에도 무산될 위기가 있었으나 정부가 일관된 개혁의지를 보여줌으로써 우리 항만 역사의 기념비적 성과를 이뤄냈다.



우리나라보다 앞서 상용화를 도입한 나라에서는 기존 체제를 강제 폐지하고 인위적인 구조조정으로 인해 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄 등 사회적 갈등이 컸으나, 우리나라는 기존 체제에 대한 이해를 바탕으로 노·사·정 합의절차를 거쳐 사회적인 갈등이나 인위적인 구조조정 없이 이뤄냈다는 데 의미가 크다.

특히 여러 당사자 간의 갈등을 대화와 타협, 그리고 합의라는 민주적이고 투명한 절차를 통해 해결하는 실제 사례를 제시하고, 어느 일방 당사자에게 유리한 방식(zero-sum)인 아닌 노·사·정 모두에게 이익이 되는 상생(win-win)의 갈등해결 시스템을 제시했다.

▶ 항만인력 상용화를 위한 추진방향

이번 항만노무공급체제의 개편은 항만물류기업이 항운노동조합원을 정규직원으로 채용하는 방식(상용화)으로 진행된다.

상용화 대상은 항운노동조합 업무영역 중에서 항만분야로 한정해 추진하고, 철도·농수산물·보세창고 부문은 이번 상용화 대상에서 제외된다.

전 항만에 상용화 체제를 도입할 계획이나 우선 부산항, 평택항, 인천항에서 실시하고 그 외의 항만에는 물동량 추이, 항만인력 운영여건 등 항만별 상용화 여건에 따라 노·사·정간의 협의를 통해 상용화 논의를 확대해 나갈 계획이다.

또한 상용화에 의한 대규모 실업 등 사회적인 파장을 최소화하기 위해 취업을 희망하는 모든 노조원을 고용하고, 기존 정년 및 임금수준을 보장하며, 항만물류기업에 고용되지 않고 퇴직을 희망할 경우에는 생계안정을 위한 지원금을 지급하게 된다.

이러한 전반적인 개편방안은 근로조건 보장사항, 재정지원근거 등을 담은 '항만인력공급체제의 개편을 위한 지원특별법'을 근거로 추진된다.

[부산항] 항만분야 전체 노무인력 8,650명 중 5개 TOC(부두운영회사) 부두의 노조원 1,224명이 상용화 대상이며, 공용부두·창고·CY 노조원은 제외된다. 부두별로 노조원 및 하역회사가 고정되어 있고 임금수준도 상이(평균 292만원)하여 체제개편이 상대적으로 용이하다. 희망퇴직(28.2%)을 포함하여 상용화 인력의 16%가 55세 이상의 고령자로서 향후 5년간 45%의 인력에 대해 구조조정이 가능하다.

[인천항] 전체 노조원(2,700명) 중 항만분야 전원(1,741명)이 상용화 대상으로 포함되었으며, 철도·농수산물 분야 노조원은 제외된다. 전체 부두에 전 노조원이 순환 배치되는 인력운영체제로서 임금도 전체 노조원에게 균등배분(평균 월 370만원)된다. 부

두별 인력배분, 근로시간, 공동인력관리기구 등은 타 항만의 상용화 시행지침이 될 정도로 상세한 부분까지 합의한 상태이다.

[평택항] 전체 노조원(275명)이 모두 상용화 대상에 포함됨으로써 개별 단위노조의 노무공급권이 완전 소멸되는 첫 번째 사례이다. 기아차부두 개장(2007. 7)에 따른 물량감소를 우려한 노조가 자발적으로 협상을 제안하고 임금도 하향조정(월 500만원 → 372만원)하였다. 실제 상용화 시점보다 빨리 도입을 확정하여 지리적으로 근접하여 경쟁관계에 있는 인천항 상용화를 촉발하는 계기가 되었다.

▶ 상용화를 위한 정부의 재정지원

현행 항만노무공급체제는 항만생성 초기부터 자생적으로 정착된 것으로 법률상 사용자가 없어서 정부의 재정지원 없이는 개혁 추진이 불가능한 특성을 갖고 있다.

정부는 상용화를 경제적인 측면에서 물류비 절감 및 국가 경쟁력 강화 등 그 효과가 국민경제 전반에 미친다는 점을 고려할 때 재정지원을 통해서라도 가능한 한 빨리 추진할 계획이다.

또한, 사회적인 측면에서도 상용화 과정에서 실업 등에 따른 사회적 충격을 완화하고 항만근로자의 생계를 안정화하기 위해서는 최소한의 국고 지원이 불가피하다고 보고 있다.

우리나라에 앞서 상용화를 도입한 나라에서는 항만 개혁을 성공시키기 위해 국가에서 필요한 재원의 50%이상을 부담했다.

국내에서도 항만분야는 아니지만, 석탄산업 합리화(1989)시 석탄산업 종사자에 대해 퇴직금과는 별도로 정부에서 근로자 대책비 형식으로 보상한 사례가 있다.

▶ 외국의 노무공급제도 현황

외국 주요 항만의 노무공급체제는 일반 노사관계와 같이 항만하역업체가 자율적으로 하역근로자를 고용해 하역작업에 투입하는 방식이다.

항만 근로자의 노동조합은 기업별 노조로 오픈숍(open shop) 형태로 운영되고 있고 단체교섭 등 근로조건 개선을 위한 일반 노조의 역할만을 수행토록 하고 있다.

항만인력의 직종마다 차이가 있으나 장비운영인력, 검수검량 인력 등은 하역업체에서 고용하고 신호수(signal man) 등 단순 인력은 인력시장으로부터 공급받고 있다. 주요 항만의 전체 현장인력대비 상용인력은 80 ~ 90% 정도다.

▶ 외국의 항만노무관련 개혁사례

영국, 프랑스, 호주 등 주요 선진국가들은 1980년대 말부터 90년대 중반에 국가 및 중앙정부의 강력한 의지로 항만노무 관련 개혁을 통해 상용화를 도입했다.

영국은 정부가 강력한 의지를 가지고 1989년 '항만노무법(Dock Labour Act)'을 제정한 후, 항만노조 위주의 노무공급 체제를 폐지하고 상용화를 실시했다.

아시아에서는 대만이 1997년 항만민영화 정책을 추진하면서 항만노조의 노무공급 독점권을 전격적으로 폐지하고 민간 하역회사에 의한 상용화를 도입했다.

이 국가들은 대부분 정부 주도로 특별법을 제정해 상용화를 추진했으며 개혁과정에서의 마찰을 최소화하기 위해 노·사·정 합의를 바탕으로 개혁을 추진했다는 특징을 보이고 있다.

소요비용 중 많은 부분을 중앙정부가 부담했으며, 항만노무개혁을 위한 국민적지지 및 공감대 형성이 성공의 필수요건이었다.

상용화를 도입한 국가들은 물류비 절감 등 큰 효

과를 나타내고 있다. 영국, 프랑스 등 항만노무공급 체제 개편을 실행한 선진국들은 항만생산성이 향상되고 물류비용이 절감되는 등 개편으로 인한 혜택을 향유하고 있다.

상용화 이후 영국 52%, 호주 50%, 뉴질랜드 33%의 인력절감 효과를 나타내고 있다. 또한 항만 시설 확충과 장비 현대화로 생산성이 증대되어 선박의 항내 체류시간이 최소 14%(대만)에서 최대 100%(호주)까지 단축된 것으로 나타났다.

▶ 상용화에 따른 기대효과

항운노조원은 일용직 근로자에서 항만물류기업의 정규직원으로 바뀌게 되어 근로기준법 등 노동 관련 법령의 적용을 받게 되고, 그로인한 안정적인 소득보장 및 고용보험 등 4대 보험, 유급휴가 혜택 등 법적·사회적·경제적 지위가 향상된다.

항만물류기업에게는 인력관리 등 부두운영에 대한 자율성이 확대되어 물류비가 절감되고, 장비현대화를 촉진할 수 있는 여건이 조성되어 항만생산성 향상 및 서비스의 질을 높일 수 있게 됐다.

국가 전체적으로는 우리항만에 대한 대외신인도가 향상돼 외국선사의 신규유치는 물론 다국적 물류기업의 투자유치에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

[인건비 절감효과] 하역업체의 자율적인 인사권이 확보되어 신규채용·투입인력에 대한 조정이 가능해 투입인력이 감소하고 임금의 하

향조정 효과가 나타날 것으로 분석된다. 단기적으로는 희망퇴직으로 연간 약 332억원, 중장기적으로는 자

연감소·인력대체 등으로 연간 731억원 절감될 것으로 분석된다.

[생산성 향상 효과] 하역업체의 부두운영 자율성이 확보됨에 따라 인력운영이 일원화되고 장비 현대화가 촉진되어 하역시간 단축 등 하역생산성이 향상된다. 외국항만의 경우 상용화 이후 선박의 항내 체류시간이 감소된 것으로 조사됐는데, 대만은 14%, 호주는 50%, 뉴질랜드는 60% 가량 감소되었다. 부산·인천·평택항에서 하역시간 단축으로 해운기업의 선박운항비용이 중장기적(10~15년)으로 연간 202억원정도 절감될 것으로 예상된다. 특히 근로자의 근로시간 증가, 장비 현대화 등으로 항만 하역시간 단축될 전망이다. 부산항은 19%, 평택당진항은 32%, 인천항은 17% 가량 단축될 것으로 분석된다.

[생산성 향상효과]

(단위 : 억원)

구분	생산성 향상	접안료 절감	용선료 절감	합 계
부산항	19%	4	50	54
평택항	32%	2	113	115
인천항	17%	12	21	33
합 계		18	184	202

또한, 하역시간 단축으로 인해 해운기업의 선박운항비용 절감될 것으로 예상된다. 부산·인천·평

[인건비 절감효과]

(단위 : 억원)

구분	내 용	부산항	평택항	인천항	합 계
도입기(즉시)	· 희망퇴직에 의한 인력감소	132	50	150	332
정착기(10~15년)	· 정년퇴직에 의한 잉여인력 해소	158	22	-	180
안정기(20년~)	· 시장임금 근로자로 대체	33	51	135	219
합 계		323	123	285	731

택항에서 하역시간 단축으로 해운기업의 선박운항비용이 증장기적(10~15년)으로 연간 202억원 절감될 것으로 전망된다.

[항운노조원의 근로조건 향상] 항운노조원은 일용직 근로자로서 근로기준법 조항이 대부분 적용되지 않으며, 특히 4대 보험 혜택 모두를 부여받지는 못하는 실정이다. 4대 보험 중 국민연금·건강·산재보험은 노사간 협의에 의해 적용된다. 이번 상용화로 인하여 항만 물류기업의 정규직원으로 전환됨에 따라 근로기준법 등 노동관련 법령이 적용되고 4대 보험 혜택을 모두 받게 된다.

[대외 신인도 향상] 해외선사 및 물류기업이 우리 항만에 기항이나 투자를 고려할 때 우려하던 항운노조 문제가 해결됨으로써 대외 신뢰도가 향상될 것으로 기대되고 있다. 외국 주요 선대의 기항, 다국적 물류기업의 유치 등을 위한 걸림돌이 해소되어, 동북아 물류중심 실현이 가속화될 수 있을 것으로 예상된다.

▶ 항만노무개혁의 의의

항만노무개혁은 참여정부의 대표적인 개혁사례로 평가되고 있다. 항운노조의 인력공급독점 문제는 우리 근대 항만역사와 뿌리를 같이 하는 100년 동안 유지되어 온 고질적인 관행으로서 정부 출범 때마다 주요 개혁과제로 선정되어 추진되었으나 항운노조의 강력한 반발, 국민적인 공감대 부족, 추진력 저하 등으로 좌초되었다.

이번 추진과정 중에도 무산될 위기가 있었으나, 정부가 일관된 개혁의지를 보여줌으로써 이루어낸 우리 항만역사의 기념비적 성과로 길이 남을 전망



이다.

[한국형 항만개혁 모델 제시] 외국의 항만개혁시 기존체제를 강제폐지하고 인위적으로 구조조정하여 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄 등 사회적 갈등이 발생하였다. 그러나, 우리나라의 경우는 기존체제에 대한 이해를 바탕으로 노·사·정 합의절차를 거쳐 사회적인 갈등이나 인위적인 구조조정 없이 이루어 냄으로써 그 성과가 돋보이고 있다. 특히, 강제적 구조조정에 따르는 비용(보상금 등) 등이 발생하지 않아, 과거 연구용역에서 제시되었던 비용보다 훨씬 적은 비용으로 개혁이 가능, 한국형 항만개혁 모델을 제시했다는 점에서 국내외에서 높은 평가를 받고 있다.

[새로운 갈등해결 모델제시] 여러 당사자 간의 갈등을 대화와 타협, 그리고 합의라는 민주적이고 투명한 절차를 통해 해결하는 실제사례를 제시했다는 점에서 후한 점수를 받고 있다. 어느 일방 당사자에게 유리한 방식(zero-sum)인 아닌 노·사·정 모두에게 이익이 되는 상생(win-win)의 갈등해결 시스템을 제시했다는 것이다.



국제물류투자펀드 올 하반기까지 1조5,000억원 조성

해양수산부, 국민은행과 수협은행 업무협약 체결



협은행이 공동주관사로 참여해 국내 은행권, 보험사, 연기금 등 기관투자자를 대상으로 사모펀드로 자금을 모집하게 되며, 해외 항만개발 및 인수·운영, 해외 물류센터 및 물류단지 개발, 물류기업 인수·합병(M&A) 등에 투자하게 된다.

펀드는 총 1조5,000억원 규모로 조성될 예정이며, 이 중 민간자본은 총 1조원~1조2,000억원

을 조성할 예정이다. 해외 항만개발, 물류센터 조성, 물류기업 인수 등 국제 물류사업에 전문적으로 투자하기 위한 국제물류투자펀드가 올 하반기까지 1조5,000억원 규모로 조성된다.

해양수산부는 강무현 해양부 장관과 강정원 국민은행장, 장병구 수협은행장이 참석한 가운데 7월 일 오전 11시 해양부 대회의실에서 업무협약을 체결하고 3개 기관간 펀드조성을 위해 공동 협력한다고 밝혔다.

협약에 따르면 정부는 민간자본의 유치를 촉진하기 위해 물류펀드에 일부 자본을 출자하고, 펀드자본의 안정적인 투자 및 운용을 위해 투자 프로젝트 발굴, 투자대상국과의 협상 등을 지원하기로 했다.

또 양 은행은 물류펀드 출자기관을 대표하는 출자주관사로서 원활한 펀드설립을 위해 투자자모집, 펀드 주요조건 확정, 펀드등록 등 물류펀드 설립관련 절차를 수행하기로 했다.

이에 따라 국제물류투자펀드는 국민은행과 수

협은행이 공동주관사로 참여해

국내 은행권, 보험사, 연기금 등 기관투자자를 대상으로 사모펀드로 자금을 모집하게 되며, 해외 항만개발 및 인수·운영, 해외 물류센터 및 물류단지 개발, 물류기업 인수·합병(M&A) 등에 투자하게 된다.

펀드는 총 1조5,000억원 규모로 조성될 예정이며, 이 중 민간자본은 총 1조원~1조2,000억원

을 조성할 예정이다. 또한 해양부는 글로벌 물류네트워크 구축의 국가 전략 목표를 달성하고, 민간자본 유입을 촉진하기 위해 항만공사, 컨공단 등 물류관련 공기업과 함께 총 3000억원~5000억원 규모의 공공자금을 출자할 계획이다.

이번 사모펀드 조성을 계기로 지난해부터 준비해온 우리 항만과 연계한 국제물류네트워크 구축사업이 본격적인 탄력을 받을 것으로 예상된다. 한편, 펀드설립에 앞서 해외 프로젝트 발굴 및 투자를 위해 지난 3월 비상설 협의기구인 '국제물류투자협의체'가 발족해 현재 국내 물류기업, 건설사, 금융기관 및 물류 관련 협회 등 총 97개 기관이 참가하고 있다.

해양부는 이 협의체를 통해 전 세계 해외 유망 물류 프로젝트를 적극 발굴하고, 실제 투자가 활발히 이뤄지도록 투자정보 제공, 타당성 조사 등을 행·재정적으로 지원해 나갈 계획이라고 밝혔다.

한국과 베트남, ‘해기면허인정협정(Undertaking)’ 체결

상대국 면허발급 검사 및 해기품질기준 평가결과 공유



기적으로 검사하고 해기품질기준 평가결과를 공유토록 했다.

아울러 해기사의 훈련·자격증명 등 제도상 중대한 변경이 있을 경우 90일 이내에 상대국가에 통보하고, 징계의 목적으로 해기면허를 취소하고자 할 경우에는 그 사유를 30일 이내에 통보토록 하고 있다.

협정의 유효기간은

우리나라 외항선에 베트남 해기사가 승선할 수 있게 됐다. 이에 따라 해기사 구인에 어려움을 겪고 있는 우리 국적선사에 큰 도움이 될 것으로 예상된다.

해양수산부는 6월27일 오전 해양부에서 이인수 해운물류본부장과 트란 탄 민 베트남 해사청차장이 참석한 가운데 양국간 ‘해기면허인정협정(Undertaking)’ 체결식을 가졌다.

협정에 따르면 이번 협정은 양국간 해기면허인정을 위한 것으로 양국의 해사관련 국내법을 침해하지 않도록 했다.

협정은 또 해기면허 인정증서를 발급받기 위한 필수 전제조건으로 상대국가의 철저한 협약이행을 명시하고 있다.

이와 함께 상대국의 면허발급 시설과 절차를 주

5년이며, 일방이 파기통지를 하지 않은 경우 유효기간이 5년 자동 연장된다.

국제해사기구(IMO)의 ‘선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 협약(STCW협약)’에 따르면 외항상선에 외국인 해기사를 승선시키기 위해서는 당사국간 해기사면허증과 교육이수증 등을 인정하는 해기면허인정협정을 체결하고, 이에 따라 배서증서(Endorsement)를 발급하도록 하고 있다.

지난 2003년 6월 노사간에 국적 외항상선에 외국인 해기사를 고용하기로 합의한 이후 2005년 11월 미얀마 해기사 4명이 처음으로 우리 국적선에 승선하기 시작한 이래 6월 현재 미얀마 219명, 필리핀 192명, 인도네시아 123명, 중국 99명 등 총 633명의 외국인 해기사가 승선하고 있다.



우리나라 해운 및 조선 선진해운그룹에 정식 가입

세계 8위 해운과 세계 1위 조선국으로서 위상제고

우리나라가 해운·조선분야 선진국가들간 협의체인 '선진해운그룹'(CSG : Consultative Shipping Group)에 정식 가입했다.

해양수산부는 최근 선진해운그룹측의 가입요청을 지난 6월 중순 우리나라가 수용함에 따라 6월 말부터 공식적으로 회원국으로 활동하게 됐다고 밝혔다.

우리나라는 1990년대 말부터 선진해운그룹 가입을 추진해 왔으나, 그룹측이 지난 40년간 유럽 국가와 일본으로 회원국을 제한해 왔기 때문에 그동안 가입이 지연돼 왔다. 그러나 최근 세계 8위의 해운산업과 세계 1위의 조선산업 등으로 한국의 영향력이 커진 데다 CSG측의 회원국 다변화 정책 등이 맞물리면서 이번 가입이 성사됐다.

당초 선진해운그룹은 미국의 해운정책에 대해 유럽국가들과 일본이 공동 대응하기 위해 지난 1960년대에 만들어진 비공식 협의체였으나, 최근

에는 해운·조선분야 글로벌 질서를 주도하는 대표적인 협의체로 발전했다.

현재 선진해운그룹에는 그리스, 일본, 독일, 노르웨이, 영국, 덴마크, 이탈리아, 벨기에, 네덜란드, 스웨덴, 프랑스, 스페인, 포르투갈, 핀란드 등 14개국이 활동하고 있으며, 이들이 보유하고 있는 선복량규모는 전 세계 선복량의 약 56%인 5억 톤에 달하고 있다.

선진해운그룹은 주요 사안이 발생할 때마다 미국 해사당국과 회의를 개최하고 있으며, 매달 워싱턴에서 회원국 대표들이 참석하는 '코튼 클럽(Cotton Club) 회의'도 개최한다. 우리나라도 이달부터 이 회의에 공식적으로 참여할 예정이다.

해양부 관계자는 “이번 선진해운그룹에 가입으로 해운·조선분야의 국제 동향과 정보 파악이 용이해졌다”면서 “앞으로 우리나라 해운·조선산업 발전에 큰 도움이 될 것”이라고 말했다.

정부, 부산 및 광양항 활성화위해 적극 지원키로

정부는 7월3일 이은 해양수산부 차관 주재로 재정경제부, 기획예산처 등 관련부처 및 지자체, 관련기관 등 관계자 20여명이 참석한 가운데 제4차 부산·광양항 경쟁력 강화위원회를 개최하여 부산항·광양항 활성화 방안, 부산항 신항 시설 개발 및 부산·광양항 배후부지 적기 공급 방안, 항만 배후수송시설 적기 공급 방안 등 부산항·광양항의 경쟁력 강화를 위한 대책을 논의했다.

먼저, 부산·광양항 활성화와 관련하여 항만인프라 확충 계획, 수출입 및 환적화물 증대 방안 등 그동안 추진한 정책에 대해 추진사항을 중간 점검하고, 미진한 부분에 대해서는 관계기관이 공동노력하기로 했다.

특히, 아직 활성화가 미흡한 부산항 신항의 조기활성화를 위해 배후단지에 물류기업 유치 및 자유무역지역 확대 지정과 해상서류서비스 등 신항의 원활한 화물처리를 위한 방안에 대해 부산항만공사(BPA), 부산신항만주식회사(PNC), 부산시 등 관계기관이 공동노력하기로 했다.

해양수산부, 울산항만공사(UPA) 7월5일 공식 출범

선진적인 항만운영시스템 갖추고 제2의 도약 선언

울산항만공사(UPA-Ulsan Port Authority)가 5일 공식 출범했다.

이로써 지난 1963년 개항 이래 정부가 운영해온 울산항이 본격적인 민간 경영시대를 맞이하게 됐으며, 치열하게 전개되고 있는 주변항만들과의 경쟁에 적극 대응할 수 있는 선진적인 항만운영시스템을 갖추고 제2의 도약이 기대된다.

해양수산부는 지난해 10월 개정·공포된 ‘항만공사법’에 따라 설립근거를 마련하고 지난 1월3일 해양수산부차관을 위원장으로 하는 ‘울산항만공사 설립위원회’를 구성한 이후 6개월여의 설립 작업과 울산청 등으로부터의 업무이관, 항만운영체제 전환에 따른 점검 과정 등을 거쳐 출범 준비를 해왔다.

이날 출범식에는 한덕수 국무총리, 강무현 해양수산부장관, 박맹우 울산광역시장, 김종운 울산항만공사 사장 등 주요인사, 공사의 임직원 등 50여명이 참석한 가운데 울산시 남구 달동 삼호빌딩 청사에서 현판제막식을 가졌다.

이어 부대행사로 롯데호텔에서는 ‘국제 산업물류 중심항만 도약을 위한 발전전략 보고회’가 중앙 및 울산지역 관계기관, 해양수산업계, 학계, 종교계, 시민대표 등 주요인사 250여명이 참석한 가운데 울산항만공사의 출범을 축하하고 울산항의 발전적 미래를 기원하는 자리를 가졌다.

김종운 사장은 보고회에서 울산항만공사의 출범 의의, 울산항의 국제경쟁력 제고 방안, 세계속의 중심항만으로 발전하기 위한 전략을 제시하는 등 울산항의 새로운 관리운영을 담당하는 책임자로서 포부를 밝혔다.

공업항 개발계획으로 개설된 울산항은 항만공사를 도입함으로써 독립채산제 등 기업회계방식에 의해 항만이 관리운영되며 울산항 개항 이후 45년간 계속된 정부관리체제에서 벗어나 본격적인 민간운영시대를 맞이하게 됐다.

노무현 대통령은 지난 6월30일 초대사장에 김종운(전 현대미포조선 부사장)씨를 임명했으며, 해양부는 최고 의결기구인 초대 항만위원 11명을 선임했다.

복합운송업 명칭 ‘국제물류주선업’으로 변경

복합운송주선업의 명칭이 ‘국제물류주선업’으로 변경된다. 또 그동안 논란이 되어왔던 복합운송주선업의 지방이양등록이 현행과 같이 중앙정부사무에 존치기로 했다.

한국복합운송협회에 따르면 7월3일 국회 본회의에서 ‘화물유통촉진법’의 법률명칭을 ‘물류정책기본법’, ‘복합운송주선업’의 명칭을 ‘국제물류주선업’, ‘한국복합운송주선업협회’의 명칭을 ‘국제물류주선업협회’로 변경하는 법률안이 통과됐다.

개정법률안은 벌칙내용에 있어 △국제물류주선업에 등록하지 아니하고 국제물류주선업을 경영한 자는 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하고, △변경등록을 하지 아니하고 등록한 사항을 변경한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 변경했다. 이밖에도 제43조의 규정에 의한 ‘국제물류주선업(현행 복합운송주선업) 등록’을 건설교통부장관이 각 시도지사에게 완전 이양할 것을 규정한 법안에 대해서는 지방이양에 따른 문제점과 중앙정부사무의 당위성을 수용하여 현행과 같이 중앙정부사무(건교부장관에게 등록)로 존치기로 했다.



선박연료유 가격의 앙등으로 선박운항원가 급상승

C중유가격 싱가포르에서 톤당 400달러선 돌파

선박연료용 C중유(벙커) 가격이 전 세계적으로 지속적으로 상승함에 따라 선박의 운항원가가 급등, 선사들의 채산성을 위협하고 있다.

일본해사신문에 따르면, 아시아지역 최대의 중유시장인 싱가포르에서 벙커가격이 7월20일과 23일 2영업일 연속으로 톤당 400달러를 초과하여 과거 최고치를 기록하였다.

특히, 일본선사인 NYK를 비롯하여 MOL, K-Line 등 해운대기업 3사는 연간 약 1,500만톤의 벙커를 소비, 평균 가격이 톤당 1달러 상승할 경우 연간 3억엔 전후의 코스트 상승요인이 된다. 더구나, 일본에서는 원자력발전소의 정지에 수반하는 석유화력발전소의 재가동으로 중유수급이 타이트한 양상을 보이고 있어 일본적 벙커를 외지에 변경하려는 움직임도 나타나고 있다.

석유상품지표인 플라츠에 의하면, 싱가포르에서 적재하는 벙커가격(360 CST 품종)은 7월20일 408.5달러로 역대 최고치를 기록했다. 7월23일에는 톤당 403.5달러로 다소 하락했지만 여전히 400달러를 넘는 수준이다.

벙커가격이 이처럼 상승하고 있는 최대의 이유는 세계적으로 원유가격이 상승하고 있기 때문이다. 원유 선물시장에 의하면, 최근 거래되고 있는 WTI(서부텍사스), 브렌트 원유, 두바이산 원유의 가격이 1배럴당 일제히 70달러 이상으로 상승했다. 이 때문에 싱가포르의 벙커가격도 덩달아 상승하고 있다.

선박용 벙커가격의 상승은 해운 각사의 운항코스트의 상승요인이 된다. 현재, 일본해운 대기업 3사의 벙커소비량은 △NYK가 연간 520만톤 △

MOL이 500만톤 △K-Line이 460만톤 등으로 이들 선사들은 3/4분기의 벙커가격을 톤당 330-340달러로 산정, 최근의 거래가격과 큰 격차를 보이고 있다.

벙커가격은 지난 2005년 이후 지속적으로 상승해 왔다. 2007년 3월기에는 일본해운 대기업 3사 합계로 전년대비 318억엔의 벙커코스트 상승비용을 계상했다.

이들 해운선사들의 벙커 소비량 가운데 약 절반은 하주들과 조정하는 BAF(연료비 할증료)등이 적용되기 때문에 직접적인 영향을 받는 것은 1사당 230만-250만톤 정도이다.

싱가포르의 지난 2006년 벙커의 평균가격은 321달러였지만, 금년 1-6월 평균은 332 달러로 이미 10달러 정도 웃돌고 있다.

한편, 일본에서는 니가타현 나가고에 해상지진의 영향 등으로 도쿄전력의 카시와자키 카리와 원자력 발전소가 정지되었다. 이에 따라 도쿄전력과 칸사이전력은 석유계 화력을 재가동시킬 방침으로 월간으로 70만킬로리터의 원유 및 중유가 추가로 소요될 전망이다..

일본내에서의 벙커가격은 현재 424 달러까지 상승하고 있지만, 중유시장이 타이트해지면서 가격이 더 오를 것으로 전망되고 있다.

일본의 외항선 상당수는 외국에서 벙커를 구입하지만, 아시아역내 근해에서 강재를 수송하는 근해취항 선박은 일본내에서 벙커를 구입하는 경우가 많다. 이 때문에 MOL의 근해선사파트 등은 대만 등 해외에서 벙커를 구입하는 방안을 적극 검토하고 있다.

올 상반기 아시아-유럽항 컨테이너물동량 21% 증가

중국발 북유럽항 물량이 전체물동량의 59%를 차지

올들어 아시아지역에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량이 큰 폭으로 증가하고 있다.

외신에 따르면, 올 상반기중 유럽운임동맹(FEFC) 소속선사들이 수송한 아시아발 유럽항 컨테이너물동량은 451만8,000TEU로 전년동기에 비해 21%가 증가했다.

이 물동량 가운데 북유럽지역으로 수출된 컨테이너화물은 전년동기대비 19% 증가한 291만5,000TEU를 기록했으며, 지중해지역 전용은 24% 증가한 160만3,000TEU에 달하는 등 아시아발 북미항과는 대조적으로 컨테이너물동량의 높은 증가세가 1년간 지속되고 있다.

특히, 이 항로에 취항중인 주요선사들이 8,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선을 잇따라 투입하고 있지만, 물동량 증가세가 두드러져 선박수급이 악화될 조짐을 보이지 않고 있다.

올 상반기중 북유럽지역으로 수출된 컨테이너화물물동량의 선적국별 증감현황을 보면, 중국발이 25% 증가한 172만1,000TEU로 전체의 59%를 차지했다. 홍콩에서 수출된 컨테이너화물 18만4,000TEU를 합할 경우 점유율은 65%에 달한다.

이와 함께 두자리수의 증가율을 기록한 국가를 보면, 한국이 37% 증가한 13만TEU를 기록했으며, 베트남은 18% 증가한 14만7,000TEU, 태국은 28% 증가한 13만4,000TEU, 일본은 10% 증가한 23만6,000TEU를 각각 기록하였다.

도착지 기준으로는 독일이 21% 증가한 59만9,000TEU를 기록했으며, 영국은 22% 증가한 65만TEU에 달했다. 또한 러시아는 50%, 폴란드

는 47% 증가하는 등 큰 폭으로 증가하고 있다.

지중해로 나간 물동량의 경우, 중국이 27% 증가한 104만7,000TEU로 가장 많고, 이어 한국이 29% 증가한 12만3,000TEU, 베트남이 40% 증가한 4만6,000TEU, 태국이 34% 증가한 6만7,000TEU를 기록하였다.

발라스트수협약 2009년 1월 이후 건조선박 적용

국제해운협회의(ICS, International Chamber of Shipping)는 발라스트수에 대한 기술적인 사항을 규정한 새로운 규칙의 적용유예를 건의한 선주들의 의견을 국제해사기구(IMO)가 거절함으로써 선주들이 궁지에 몰렸다고 전했다.

IMO가 승인한 관련기술이 존재하지 않음에도 불구하고 발라스트수협약(ballast water convention) 규칙에 의해 2009년 1월 이후 건조된 선박에는 해수처리시스템을 의무적으로 장착해야 한다.

2007년 7월초 개최된 IMO 해양환경보호위원회에 동 문제점을 해결하기 위한 ICS의 시도에도 불구하고 위원회 참가대표자들은 동 규칙의 개정에 동의하지 않았다. 이러한 규칙으로 말미암아 선주와 조선소에 명백한 실망감을 안겨 주었고, IMO 기준에 부합한 선박을 건조할 수 없게 될 가능성이 제기됐다.

IMO MEPC회의에 참석한 대다수 정부관계자는 발라스트수협약 규칙과 관련한 기술과 장비가 개발되기 전까지는 협약적용 일자를 연기하자는 ICS의 제안에 대하여 호의적인 반면, 협약을 이미 비준한 국가에서는 반대하였다.

이와 관련, 2008년 4월 차기 MEPC회의 개최 전까지 어떠한 결정도 내리지 말자고 합의하였다. 하지만 ICS는 이미 2009년도 건조계약을 체결한 선주와 조선소에게는 너무 늦은 처사라고 지적했다.



일본선주협회, 총회에서 톤세제도입 적극 추진키로

신임회장엔 K-Line 마에가와 히로유키 사장 선임



일본선주협회는 6월 29일 제60차 통상총회를 개최하고 신임회장엔 K-Line 마에가와 히로유키(前川 弘幸) 사장(사진)을 만장일치로 선임했다. 마에가와 신임회장은 이날 취임했다.

특히, 일본선주협회는 이날 통상총회에서 올해 주요사업계획 등을 심의의결하는 한편, 톤수표준세제의 실현을 통한 일본외항해운의 경쟁력 강화 등을 골자로 한 7개항의 중점추진 사업방향을 결의했다.

일본선주협회는 이날 총회에서 발표한 결의문을 통해 “사방이 바다로 둘러싸여 있고, 자원이 부족한 관계로 안정적인 해상운송의 확보는 지금이 중요하다”고 강조하고, “유럽, 미국, 한국 등 주요 해운국이 톤세제를 잇따라 도입, 동세제는 지금 해운의 국제 표준이 되고 있다”며 톤세제 도입을 적극 추진한다고 밝혔다.

일본선주협회는 또 “해운업계에 있어 선박의 안전운항은 당연한 책무이며, 일본해운 기업이 일본국민의 생활에 필요불가결한 물자를 향후에도 안정적으로 수송해 나가야 하기 때문에 안전에 지속적인 노력을 기울여 나가야 한다”는 입장을 분명히 했다.

일본선주협회가 결의한 사항은 △안전운항의 철저 △환경보전의 추진 : 지구 환경보전에 이바지하는 국제적 대처에의 적극적 관여 △톤수표준

세제의 실현을 시작으로 일본의 외항해운 경쟁력 강화 : 국제경쟁력 있는 톤수표준세제의 도입 실현과 필요한 정책금융 및 연계제도의 확보 △경제·사회의 변화에 맞는 구조개혁 실현 △국제문제의 적절한 대응 : 외항선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도의 유지와 테러·해적 문제등의 대책 △내항해운과 관련된 여러문제의 대응 : 내항선원 부족문제 등 △선원문제의 적절한 대응 : 일본인 해기사의 확보·육성책 확립 등이다.

한편, 이날 취임한 마에가와 신임회장은 취임인사를 통해 “현재 외항해운업계에 있어서 과거에 경험한 적이 없는 호황이 계속되고 있으나, 이러한 호황을 누리고 있는 것은 일본의 해운만이 아니다”며, 호황기에 현금을 착실히 적립하여 외국기업의 위협에 일본해운이 노출되는 사례를 사전에 방지해야 한다”고 강조했다.

마에가와 회장은 또 “오늘 총회결의에 따라 추진해야 할 최대 중점과제들을 실현하기 위해 최선을 다 해야 한다”며, 최우선적으로 톤수표준세제의 실현을 시작으로 하는 일본외항해운의 경쟁력 강화에 주력하겠다고 말했다.

이와 함께 “해운기업에 있어 저리 또는 장기안정자금을 확보할 수 있는 정책금융은 불가결하므로, 필요에 따라서 대응해 나갈 계획”이라고 밝혔다.

이밖에도 수로제도 개혁의 마무리와 국제 선원문제에의 대응, 외항선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도에의 대처 등에 대해서도 적극적인 자세로 임하겠다고 강조했다.

미국 서해안항만 노사간 노동협약 개정교섭 난항

미 LA/LB 양 항만에서의 파업 가능성 우려돼

미국 서해안항만의 남캘리포니아 지구에서 일하는 일부의 항만노동조합과 선사측의 노동협약 개정교섭이 난항을 겪고 있어 로스앤젤레스/롱비치(LA/LB) 양항에서 파업의 가능성이 높아지고 있다.

외신에 따르면, 이 지구의 노사는 협정개정을 둘러싸고 지금까지 교섭을 계속해 왔지만 합의에 이르지 못하고 있다. 지난 7월1일을 기해 기한이 만료됐기 때문에 종전의 협정을 연장하여 적용하면서 노사교섭을 실시해 왔다.

그러나 지금에 와서 선사측이 조합측에 최종안을 제시, 현지시간 7월24일을 최종 교섭으로 양자가 합의할 수 없으면, 조합측은 파업에 돌입할 가능성이 높다는 분석이 나왔다. 피크시즌을 맞이한 미 서해안의 게이트웨이에서는 현재 노사교섭의 향방을 긴장 속에서 지켜보고 있는 상황이다.

이번 노동협약의 개정을 맞이한 것은 국제항만 창고노동조합(ILWU)에 소속된 사무직원조합(OCU, 조합원 900명)으로서 지난 2004년에 체결한 3년간의 협약이 금년 6월30일을 기해 종료됨에 따라 협약갱신을 위해 선사·터미널 14사의 대표와 협의를 실시해 왔다.

현지로부터의 보도 등에 의하면, 선사·터미널측은 OCU 측에 대해 신협정에서는 향후 3년간에 임금 14%, 연금 13%의 인상안을 제시했다.

이에 대해서 조합측은 임금 40%, 연금 60%의 인상을 요구해 교섭이 난항을 겪고 있다. 조합측에서는 이외에도 종전에 터미널마다 결정하고 있던 최저임금을 전터미널 공통으로 결정하고 계약을 맺도록 요구하고 있다고 한다.

현재 터미널은 평상 그대로의 운영이 계속되고 있어 눈에 띈 혼란은 발생하지 않고 있다.

골드만삭스, 미국내 최대 항만운행사 Carrix에 지분투자

골드만삭스 인프라스트럭처 파트너스(Goldman Sachs Infrastructure Partners)는 최근 미국내 최대 항만운행사인 'SSA머린(SSA Marine)'의 모회사인 'Carrix'에 상당한 지분을 투자했다.

이번 계약과 관련하여 골드만삭스측은 글로벌 항만운영상업에서 Carrix가 중대한 성장기회를 포착하는 계기가 될 것이라고 말했다. 지분매입가격 등 자세한 투자내역은 알려지지 않았다.

Carrix와 골드만삭스의 기술, 네트워크 및 연계자산(combined resources)은 Carrix에 대한 강력한 파트너십을 창출하고, 직원들에게 더 많은 기회를 제공한다고 Carrix CEO인 존 헤밍웨이는 계약건에 대해 설명했다.

골드만삭스 인프라스트럭처 파트너스그룹 스티브 펠드만 회장은 "우리가 Carrix의 일원이 되어 기쁘다. Carrix는 노련하며 이미 증명된 업적을 가진 업계수위의 경영진을 보유하고 있으며, 핵심 자산에 대한 최상의 포트폴리오를 운영한다. 또한, Carrix는 새로운 주요 파이프라인 프로젝트들을 보유하고 있다."고 말했다.

SSA머린과 마찬가지로 타이드웍스 테크놀로지(Tideworks Technology)도 Carrix의 자회사이다. SSA머린은 미국의 로스앤젤레스/롱비치, 오�클랜드, 시애틀, 파나마, 멕시코 및 칠레에 11개의 컨테이너터미널을 보유한 세계적 인 항만터미널회사이다.



소말리아와 나이지리아 납치사건으로 해적발생 급증 올 2/4분기중 말라카해협에서의 해적피해사례 없어

말라카해협에서의 해적피해사례는 급격히 줄고 있는데 반해 소말리아와 나이지리아에서의 해적 피해가 크게 늘고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다.

국제해양국(IMB, International Maritime Bureau)에 따르면, 소말리아 해적사고 및 나이지리아 납치사건으로 인하여 금년 2/4분기중 전세계 해적피해사례가 37% 증가한 것으로 나타났다.

말레이시아 쿠알라룸푸르에 위치한 IMB 해적 신고센터에 보고된 2/4분기 해적신고건수는 지난 몇년 동안의 해적사고 발생건수가 감소하는 긍정적인 동향을 뒤집었다.

올 상반기 전세계에서 발생한 해적사고 건수는 126건으로 전년동기의 127건과 비슷한 수준이나, 유독 2/4분기에 집중되었다.

IMB Potengal Mukundan 국장은 “지난 3년간 해적사고가 꾸준히 감소한 반면, 금년도 2/4분기 통계는 우리가 현재 정반대 동향(해적사고 증가)을 목격하고 있다는 점을 반증한다. 소말리아와 나이지리아는 폭력적인 납치가 다반사인 매우 위험한 지역”이라고 강조했다.

IMB 보고서 통계에 의하면, 지난 3년간 중화기로 무장한 해적들에게 선박 13척이 납치됐으며, 152명이 인질로 잡혔다. 그리고, 41명이 납치되었고 3명이 살해됐다는 것이다.

특히, 금년에 IMB 해적신고센터에 보고된 17건의 해적사고 중 선박 8척(85명)이 납치되었다. 아울러 나이지리아에서는 19건의 사고가 발생했다. 아울러 현재까지 15척의 선박에 무단승선했으며,

1척이 납치되었다. 이와함께 선원 40명이 납치됐으며, 24명이 인질로 잡혔다.

Mukundan 국장은 “라고스(Lagos) 근해에서 정박 중인 유조선과 모박중인 탱커는 특히 해적들의 목표가 되고 있다”고 말했다. 나이지리아와 소말리아에서의 상황이 악화일로에 있는 반면, 주요 항로 중 하나인 말라카해협의 경우는 올 2/4분기에 해적피해 사례가 한건도 발생하지 않았다.

인도네시아에서는 금년 1/4분기에 24건의 해적 사고가 발생하였지만 작년도 동기간 대비 33건보다는 줄었으며, 2003년 동기간에 발생건수(64)에 비해서는 괄목할 만한 수준으로 개선되었다.

그랜드얼라이언스, 중국항로 기항지 등 변경

태평양항로에 컨테이너선을 취항시키고 있는 그랜드얼라이언스(Grand Alliance of Transpacific Trade) 회원인 Hapag-Lloyd, NYK, OOCL은 7월19일 Central China Express Service(CCX)를 재구성하고 갱신하기로 했다.

동 얼라이언스는 현재 CCX 항만로테이션을 8월부터 Ningbo-상하이-로스앤젤레스-Ningbo로 조정하며, 상하이의 양산터미널을 기항할 예정이다. 또한, 4,000TEU급 선박 4척을 5,500TEU급으로 대체 투입할 계획이다. 이와 함께, 상하이에서 로스앤젤레스까지 직기항서비스(10일)를 제공할 예정이다.

1998년도 결성된 동 얼라이언스는 전세계 정기선사 중에서 수위를 차지하는 컨소시엄이다. 동 얼라이언스는 Hapag-Lloyd(독일), MISC Berhad(말레이시아), NYK(일본) 및 OOCL(홍콩)로 구성된다.

올 상반기 중국의 컨테이너화물 처리량 24% 증가

상하이항 홍콩항 제치고 세계 2위 항만으로 부상

올들어 중국 주요항만에서 처리된 컨테이너화물량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

이 기간중 중국 항만에서 처리한 컨테이너 물동량은 5,253만TEU로 전년동기대비 24.1% 증가했으며, 중국 10대 항만의 경우 평균 25%에 달하는 증가율을 보인 것으로 나타났다.

특히, 상하이항은 전년동기대비 24.1% 증가한 1,251만TEU를 처리하여 홍콩항(1,155만TEU)보다 약 100만TEU를 초과, 세계 2위로 부상하였고, 선전항도 전년동기대비 10% 증가한 918만TEU를 처리하여 홍콩항과의 격차를 지속적으로 줄여나가고 있다.

더구나, 광저우항은 주강 델타지역의 난샤항 개

발에 힘입어 3년 연속 40% 이상의 성장을 보이고 있다. 올 상반기 동안에 437만TEU를 처리하여 전년동기대비 42.6% 증가하였으며, 그중 난샤항의 처리량은 204만TEU로 전년동기보다 무려 69.6%나 폭증했다.

또한 닝보항은 국제노선의 증가 등에 힘입어 443만TEU를 처리, 물동량이 전년동기에 비해 38.7% 증가했다.

이와 함께 발해만에 있는 북중국 항만들도 컨테이너화물 처리량이 급격하게 늘어나고 있는 것으로 나타났다. 칭다오항은 27.5% 증가한 462만TEU를 처리해 북부지역 1위항만 입지를 굳혔으며, 톈진항은 국가개발정책에 힘입어 전년동기대비 20.6% 증가한 336만 TEU를 처리하였다.

그 외 다롄항과 잉커우항의 처리량도 중국의 동북진흥전략 추진에 따라 전년동기대비 각각 19.2%, 38.9% 증가한 174만TEU와 70만TEU를 처리했다.

전문가들은 금년 상반기 중국의 컨테이너 물동량이 크게 늘어난 것은 최근 몇 년 동안 이어지고 있는 수출 성장세가 그대로 지속되고 있고, 선박의 대형화 및 국제 서비스항로의 증가, 그리고 7월1일 수출환급세율 인하를 앞두고 기업들이 수출 물동량을 크게 늘렸기 때문이라고 분석하고 있다.

한편, 컨테이너화물을 포함한 중국 항만의 전체 처리물동량도 큰 폭으로 증가하고 있다. 올 상반기 중국 주요항만의 처리물동량은 25억5,197만톤으로 전년동기대비 15.5% 증가하였다.

[중국 10대 컨테이너 항만 처리실적]

순위	항만	2007년 상반기 (만TEU)	증감률 (%)
1	상하이항	1,251.49	24.10
2	선전항	918.23	10.00
3	칭다오항	461.76	27.50
4	닝보-저우산항	447.00	38.60
5	광저우항	437.23	42.60
6	톈진항	335.71	20.60
7	샤먼항	219.68	18.40
8	다롄항	173.86	19.20
9	렌윈강항	84.08	39.80
10	잉커우항	69.74	38.90



인도 국적선박 숙련선원의 부족으로 잇따라 침몰

인도해안경비대, 침몰원인은 침수와 기계적 결함

최근들어 인도는 자국선박이 숙련선원 등의 부족으로 자국연안에서 잇따라 침몰함에 따라 대책 마련에 부심하고 있다.

지난 5월 중순부터 최근 2개월간 주로 기계적 결함으로 15척의 선박이 인도 연안에서 침몰했다. 숙련된 선원의 부족으로 어려움을 겪고 있다고 인도 해운관련 감사원(regulator)과 선주들은 입을 모았다.

침몰 원인으로는 침수와 기계적 결함, 즉 선박 점검상태에 대한 문제라고 인도해안경비대 부사령관인 Pankaj Agarwal씨가 로이터통신에 밝혔다. 이는 선박출항전 철저한 검사가 없다는 것을 의미한다. 사고 선박의 경우 연령 18년 이상이고 선박의 범위는 총톤수 866톤급 벌크선(특히, 철강)에서부터 연근해 보급선들이다.

선박회사 및 정부관계자는 숙련된 인력의 심각한 부족으로 어려움을 겪고 있으며, 이는 안전기준을 저하시키고 감항성(seaworthiness) 없는 선박의 운항을 허용하는 꼴이라고 한 관계자는 전했다.

인도선주협회 S.S. Kulkarni 사무국장은 근해 선박에 대한 강력한 규제가 없다고 로이터통신과의 인터뷰에서 밝혔다.

지난 5월26일 이후 15척의 선박이 침몰을 했는데, 침몰선박은 파마나와 마샬군도와 같은 편의치적국 소속 선박이 대부분인 반면 7척은 인도국적선이였다.

7월초 인도의 공기업인 'Oil and Natural Gas Corp' 소속 보급선(1986년 건조)이 인도 서부해

안 근처에 침몰했다. 17명이 승선 중이었으며, 그 중 9명이 구조되었다.

선박에는 최소 12명의 선원이 필요하지만 대다수 선박에는 12명 미만이 승선하고 있다고 정부의 한 관계자가 말했다.

연안수송 선박회사는 불황을 겪고 있고, 이로 인해 비용절감을 위해 안이한 방법을 취하고 있다고 익명을 요구한 업계 관계자가 말했다.

BIMCO측은 2005년만 따져 볼 때 유능선원 1만명이 부족하다고 추산했다.

중국 조강생산량 을 상반기 19% 증가

중국의 조강생산량이 계속해서 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 나타났다.

중국 국가통계국의 집계에 의하면, 중국의 2007년 상반기 조강생산량은 전년동기에 비해 19% 증가한 2억3,758만톤을 기록하였다. 2007년 연중에는 과거 최고의 4억7,000만~4억8,000만톤에 달해 전년실적(4억1,878만 톤)을 12~15% 웃돌 것으로 예상되고 있다.

특히 금년 6월 한달간 주강생산량은 4,212만톤으로 전년동월대비 15% 증가했다.

이처럼 중국의 조강생산 확대에 따라 철강원료를 수송하는 17만DWT급 케이프사이즈벌크선의 선박수급이 타이트해 용선료 상승이 계속되고 있다.

한편, 지난 5월 중순에는 케이프사이즈벌크선의 주요항로인 태평양라운드 용선료가 1일당 11만달러, 대서양-태평양의 크로스몰이 14만5,000달러에 달하는 등 과거 최고치를 기록하였다.

일본, 합리적인 해양정책 추진위해 해양기본법 제정

해양의 지속적인 개발과 해양환경 보전 대책마련

일본은 합리적인 해양정책을 추진하기 위해 해양기본법을 제정했다. 일본 정부는 유엔해양법조약에 의해 200해리까지 확대한 연안국의 관할해역을 둘러싼 인접국가와의 경쟁·대립, 해양자원의 난획, 해양환경오염의 심각화, 해일·고조나 해적·해상테러 등의 위협이 증대되면서 이러한 현안을 종합적으로 대처할 조직구성을 검토해 왔다.

이에 따라 일본은 최근 해양과 관련한 종전의 종적관계 행정을 수정, 정부와 민간이 하나가 되어 해양의 지속적인 개발·이용 및 해양의 환경보전을 통한 해양과 인류의 공생에 공헌할 수 있는 정책을 종합적으로 강구하기 위해 ‘해양기본법’을 제정하였다.

법률의 주요내용을 보면, 먼저 사업자의 책무로서 해양사업의 사업자는 기본이념에 따라 그 사업활동을 실시함에 있어서 국가 및 지방공공단체가 실시하는 해양에 관한 시책에 협력하도록 규정하고 있다.

이와 함께 국민의 책무로서 국민은 해양의 혜택을 인식하는 것과 동시에 국가 및 지방공공단체가 실시하는 해양에 관한 시책에 협력하도록 규정하고 있다.

또한, 해양기본계획으로서 해양에 관한 시책의 종합적이고 계획적인 추진을 위해 해양기본계획을 정하도록 하고 있으며, 해양에 관한 정세의 변화 및 해양에 관한 시책의 효과에 관한 평가를 근거로 5년마다 해양기본계획의 재검토를 실시해 필요한 변경을 할 수 있도록 하였다.

또 해양자원의 개발 및 이용의 추진을 명시하고 있다. 해양환경의 보전 및 해양자원의 지속적인 개발, 이용을 추진하기 위해 수산자원의 보존 및 관리, 수산 동·식물의 환경보전 및 개선, 어장의 생산력증진, 해저 또는 그 아래에 존재하는 석유, 가연성 천연가스, 망간광, 코발트광 등의 광물자원의 개발 및 이용을 위한 체제의 정비는 물론, 그 외의 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

아울러, 배타적 경제수역 등의 개발추진을 법률에 담고 있다. 배타적 경제수역 및 대륙붕의 개발, 이용, 보전 등에 관한 강화를 도모하기 위해 해역의 특성에 따른 배타적 경제수역 등의 개발추진, 배타적 경제수역 등에 있어서의 일본의 주권적 권리를 침해하는 행위의 방지, 그 외의 배타적 경제수역 등의 개발추진을 위해 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

그리고, 연안해역의 종합적 관리를 규정하고 있다. 연안해역에 관한 시책을 강구하는 것만으로는 연안해역의 자원, 자연환경 등의 혜택을 장래에 걸쳐 활용할 수 있도록 하는 것이 곤란하므로 연안해역에 있어서의 제반활동에 대한 규제, 그 외의 조치가 종합적으로 적절히 관리되도록 하였다. 또한 해일, 고조, 파랑, 그 외 해수 또는 지반의 변동에 의한 피해로부터 해안의 방호, 해안환경의 정비 및 보전, 해안의 적정한 이용의 확보에 충분히 유의하도록 했다.

이밖에도 종합해양대책본부의 설치를 명문화하였다. 해양에 관한 시책을 집중적이고 종합적으로 추진하기 위해 내각에 종합해양정책본부를 두었다.

고려해운

중국, 동남아, 인도연결 서비스

고려해운(대표 박정석)은 7월29일부터 중국, 동남아시아와 인도를 연결하는 새로운 서비스를 개시했다.

NIX(New India Express)로 명명된 이번 신규 노선은 대만의 Cheng Lie Navigation Co., Ltd.(이하 'CNC')와 공동운항 하는 노선으로 고려해운이 사선 KMTC PORTKELANG호, KMTC SHANGHAI호(이상 1,860TEU급) 등 총 4척을, CNC가 한 척을 투입하여 주 1항차 정기 서비스를 제공하게 된다.

이 서비스는 고려해운의 KMTC PORTKELANG호가 7월 29일(일) 부산을 출항하면서 시작되며, 서비스 루트는 Xingang - Qingdao - Busan - Hong Kong - Shekou - Singapore - Port Klang - Nhava Sheva - Port Klang - Singapore - Hong Kong - Busan - Xingang이다.

고려해운 관계자는 “이번 신규 항로 서비스는 최근 지속적인 성장세를 보이고 있는 싹과 칭다오항을 동남아시아/인도까지 연결함으로써 고객의 다양한 수요를 충족시켜줄 수 있을 것”이라고 밝혔다.

남성해운

일본 토야마신항에 기항

남성해운(대표 김영치)이 처음으로 일본 토야마신항에 기항하는 등 동 지역의 서비스를 강화했다. 이 항로의 선박 기항순서는 부산-니가타-토마코마이-하코다테-토야마신항-부산-광양-



다렌-칭다오-부산 등이다. 일본측의 최종 기항에 토야마신항을 추가해 부산, 광양, 다렌, 칭다오 사이에 직항 서비스를 실시한다.

제1편은 Star Apex호로 토야마신항에 7월24일 기항했다. 토야마신항에서 중국 직항서비스를 실시하고 있는 선사는 간바라기선이 처음이지만, 한중 취항선사가 배선하기는 남성해운이 처음이다.

한편, 남성해운이 난징/샤먼-일본(부산 경유) 구간 컨테이너 서비스를 8월부터 시작할 계획이다. 난징-일본 구간 서비스는 매주 수요일과 일요일 난징 항만에 기항하며, 샤먼-일본 구간 서비스는 매주 일요일 샤먼 항만에 기항한다. 난징/샤먼발 화물은 직접 부산으로 보내진 후 일본으로 운송되어, 운송 기간이 약 3일 단축 된다고 남성해운은 밝혔다.

지금까지 난징/샤먼발 일본행 화물은 지선 서비스로 상하이를 거쳐 일본으로 운송되었다.

대한해운

이 회장 경제리더대상 수상

대한해운(주)(www.korealines.co.kr) 이진방



회장이 6월26일 월간조선사가 주최하고 전국경제인연합회, 대한상공회의소, 한국기업평가가 공동후원한 2007 대한민국 경제리더 대상 시상식에서 (환경경영 부문) 2007 대한민국 경제리더 대상'을 수상했다.

월간조선은 급변하는 국내외 경제환경 속에서 창조적이고 혁신적인 경영기법으로 기업을 성장시키고 사회적 책임을 다하고 있는 기업인을 발굴하고자 올해 처음으로 경제리더 24인을 선정, 여의도 전경련회관에서 시상식을 개최했다.

이진방 회장은 IMF금융 위기 발생시 도산위기에 직면한 대한해운을 회생시키고 2003년 사장 취임 이후 연속 흑자경영을 유지하여 우수한 세계 해운선사와 견줄 수 있는 경쟁력있는 우수한 해운선사로 발전시켜 국가경제 발전에 기여하였다.

지난 1월 제25대 한국선주협회 회장으로 취임한 이 회장은 현재 한국물류학회 부회장, BIMCO 이사회 한국대표, 대한민국 해양연맹 부총재, 한국선급 이사 등을 겸임하면서 활발한 대외활동으로 한국 해운산업 발전에 지대한 공헌을 하고 있다.

'기업을 건전하게 성장시켜 사회에 공헌하고, 책임과 윤리경영, 인화단결'의 경영이념 하에 인재양성을 위한 발전기금을 지원함은 물론 해성사회윤리문제연구소 및 해로회에 학술지원을 함으로써 해운산업진흥을 위한 활동을 추진하였고 또한, 매년 전국재해구호협회와 사회복지공동모금회에 기부하는 등 사회 공헌 활동을 적극적으로 실천해왔다.

이진방 회장은 2003년 사장 취임 이후 영업조직의 확대 및 개편, 신 영업시스템 개발, ERP 시스템 UPGRADE, 내부회계관리제도 구축을 완료하여 영업능력과 경영환경, 재무구조를 개선시켜 2006년도 매출액을 2003년도 대비 약 200% 증가 시켰고, 2003년도의 부채비율 837%를 2006년에는 167%까지 감소시키는 등 대한해운 창사이래 최대의 경영성과를 이룩했다.

대한해운은 1994년 국내 최초로 BVQI의 ISO 9001:2000 인증서와 한국선급 ISM을 동시에 취득하였고, 2006년 'ISO 14001:2004' (환경경영 시스템) 인증 획득에 이어 2007년에는 'K-OHSMS 18001:2001'(안전보건경영시스템)을 보장함으로써 위험성을 체계적으로 관리하고 있다.

이와 같은 환경경영체제의 확립으로 현재까지 10여 년간 LNG 선박의 무사고 운항 성과를 달성하였으며, 10년 평균 0.61%의 낮은 이재율을 기록함으로써 대한해운의 무사고 운항 기술성을 대내외에 입증하고 있다.

한편, 이날 시상식에는 한진그룹의 조양호 회장, 삼성전자의 윤종용 부회장, LS그룹의 구자홍 회장 등 기업인과 은행장, 지방자치단체장, 경제단체장 등이 수상하였다.



대림H&L

가스선 대한해운에 매각

대림H&L(대표 기의석)이 대한해운에 7만 8500cbm급 가스선을 7월26일 매각한다고 7월18일 공시했다.

대림H&L은 7월18일 이사회를 열고, 가스선 MT Gaz Energy호를 매각기로 결정했다. 동사는 이번 선박 매각은 경영상의 이유라고 밝혔다. 매매가는 465억원으로 결정된 것으로 알려졌다.

(공시내용) △처분 목적물 : 선박(MT Gaz Energy) △처분 목적물 규모 : 78,500cbm △처분 가액 : 465억원(자산총액 대비: 55.9%) △거래상대방 : 대한해운(주) △처분목적 : 경영상의 이유 △처분예정일: 2007년 7월26일 △처분방법 : 직접보유자산의 처분 △이사회결의일(결정일) : 2007년 7월18일

동진상선

인천-일본 KEIHHN 서비스

동진상선(대표 오용환)이 오는 8월 6일부터 인천발 일본의 KEIHHN 서비스를 개시한다. 서비스는 인천기점 주 2항차(월, 목), 부산기점 주 3항차(화, 금, 토)로 실시한다.

동진상선 관계자는 “이번 서비스는 경인지역의 물류비 절감 효과는 물론 자사의 노선과 연계하여 모지, 하카다, 도쿠야마, 히로시마 지역으로의 서비스도 가능하게 되어 하주들에게 다양한 노선을 제공하게 된다”고 밝혔다. 또 보다 능률적이고 효율적인 물류 운송을 가능하게 할 것으로 기대된다고 전했다.

동진상선은 흥아해운, 동남아해운, 동영해운 등 한일항로를 취항하는 선사들과 연계하여 이번 서비스를 개시할 예정이며, 동일 노선에는 450teu~460teu급 컨테이너선 3척이 투입될 예정이다.

운항선박은 동진상선의 450teu급 다신(DAXIN)호, 동영해운의 460teu급 카리나스타(Carina Star)호, 동남아해운의 450teu급 스카이호프(Sky Hope)호가 투입될 예정이다.

(주)봉신

벌크선 1척 124억원에 처분

(주)봉신(대표 정인현)이 노후벌크선 1척을 124억원에 에스원마리타임에 매각한다고 7월11일 공시했다.

처분물건은 1984년 건조된 OCEAN DUKE호로, 총톤수는 1만5,575톤, 재화중량톤수는 2만 6,666톤으로 월드와이드노선에 투입되어 왔다.

봉신은 이와 관련 7월11일 이사회를 개최하고 이같이 결정했으며, 8월1일 에스원마리타임에 인도한다고 공시했다.

이에 앞서 봉신은 7월1일 오전 임시주주총회를 열고 국내외 자원개발사업 및 동 제품의 운송 등과 관련 정관변경안을 채택했다고 공시했다.

현재 봉신은 에콰도르 현지법인을 인수하여 2개의 개발광구 인수를 추진하고 있으며, 에콰도르 정부의 승인을 기다리고 있는 중으로 알려졌다.

봉신은 기계주물사업부와 해상운송을 영위하는 업체로서 2006년에도 67억원의 당기순이익을 실현하였고, 올해 매출액 1800억원, 영업이익 125억원을 목표로 잡았다고 밝혔다.

C&그룹

인도네시아 조선사업에 진출

C&그룹(회장 임병석)의 조선사업 계열사인 C&중공업이 인도네시아 조선사업에 진출한다. C&중공업은 7월25일 서울 신라호텔에서 인도네시아 DKB조선소와 선박건조 및 수리사업을 영위할 조인트 코퍼레이션 설립을 위한 투자양해각서(MOU)를 체결했다고 밝혔다.

DKB조선소는 인도네시아 자카르타에 위치한 국영조선소로 현재 선박수리 및 신조업을 영위하고 있다.

DKB조선소는 인도네시아 경제사절단의 일원으로 최근 방한해 이날 C&중공업과 MOU를 체결했다.

양사는 상호 협의에 따라 향후 5년내 DWT 5만톤급 선박을 연간 6척 건조 가능한 조선소 가동 및 장기적으로는 VLCC급 선박을 건조할 수 있도록 물적·기술적인 자본을 투자하기로 했다.

한편, C&그룹의 선박 전문 매니지먼트 회사인 케이씨라인(주)(대표 임갑표)이 미얀마 연방 최초로 민간 자본으로 설립되는 해운회사에 경영 노하우 전수 형태로 해외시장에 진출한다. 임갑표 케이씨라인(KCL)대표는 7월23일 한강 뷔페유람선상에서 미얀마 CB뱅크의 관계사인 KMA쉬핑의 U KHIN MAUNG AYE(우 킨 마웅 에이)회장과 양사간 투자협정(MOA)을 체결하고 해운물류사업을 비롯해 양사간 공동 관심사에 대해 협력을 다하기로 했다.

KMA쉬핑은 미얀마 최초의 민간 자본 설립 해운회사로 최근 현지 당국의 인허가 절차를 마쳤고 이르면 오는 11월께 1만DWT급 이상의 3척의

벌크선으로 공식 출범할 예정이다. KMA쉬핑은 벌크화물 중심으로 미얀마 수출입물을 운반한다.

케이씨라인은 KMA쉬핑에 자본출자는 없이 해운회사 설립 및 운영 등 벌크선사 관리 전반에 관한 해운 경영 노하우를 전수하는 방식으로 참여한다.

케이씨라인은 경영 노하우 전수에 따른 대가로 발생하는 순이익의 40%를 획득한다.

KMA쉬핑의 오너인 우 킨 마웅 에이 회장(45)은 현재 미얀마 민간 두번째 규모의 은행인 CB뱅크의 회장이며, 우리나라의 상공회의소로 비견되는 CCS (CENTRAL Co-OPERATIVE SOCIETY)의 총재로 활동중이다. KCL은 지난 1998년 설립된 국내 유수의 선박 안전관리 및 매니지먼트 전문 회사로 현재 총 20척의 선박관리 및 선원관리 업무를 수행하고 있는 C&그룹 계열사이다.

SK해운

창립25주년 기념식 거행

SK해운(대표 이정화)은 창사 25주년을 맞아 6월28일 워커힌 VISTA HALL에서 기념행사를





가졌다. 이정화 사장을 비롯한 본사 임직원 총 200여명이 참석한 가운데 거행된 이날 기념식은 창사기념행사, 자축연 및 석식의 순서로 거행되었다.

창립기념축사에서 이정화 대표는 “지난 25년간 SK해운이 안정적으로 성장·발전할 수 있었던 것은 임직원들의 지대한 공로가 있었기에 가능한 것”이었음을 강조하였다.

또한 앞으로 System 및 구성원의 Globality 수준을 지속적으로 제고하고, 신규 B/M 개발을 통한 다양한 Portfolio 전략을 구사하여 2nd To-be를 달성하고, 궁극적으로는 SUPLEX 수준의 Global 해운선사로 도약해 나가야 할 것이라고 강조하였다.

STX팬오션

중국 현지 합작물류법인 설립

STX팬오션(대표 이종철)이 중국 최대 물류기업인 시노트랜스(Sinotrans, 中國外運)그룹과 합작회사를 설립하고 중국내 물류사업 전개를 본격화한다.

STX팬오션은 최근 텐진 웨라톤 호텔에서 이종철(李鍾哲) 사장, 타오수운(陶素云) 시노트랜스 그룹 부총재, 왕슈쥬(王述祖) 텐진市 부주임 등 100여명이 참석한 가운데 현지 합작 물류법인 출범식을 가졌다.

STX팬오션과 시노트랜스가 6:4의 지분을 각각 투자한 이 회사의 이름은 ‘천진 STX-시노트랜스 로지스틱스(Tianjin STX-SINOTRANS Logistics Co.,LTD)’, 중국 현지법인명은 ‘천진 세운물류유한공사’이다.

이로써 STX팬오션은 지난해 칭다오에 설립한



‘청도세등극운물류유한공사’, ‘청도세등극물류 유한공사’ 2개의 물류법인에 이어 텐진에도 중국내 물류사업 확대를 위한 전략적 거점을 확보하게 됐다.

특히 텐진은 연간 2.6억톤의 화물(2006년 기준)을 처리하는 세계 6위 항만이자 STX팬오션 컨테이너 운송의 거점 지역으로, STX팬오션은 파트너사인 시노트랜스와 전략적 협력관계를 통해 텐진항과 연계한 육상운송, 포워딩(Forwarding), 통관 등의 물류 사업을 전개하게 된다.

STX팬오션은 이번 텐진 물류법인 설립을 계기로 세계 최대 화물운송시장으로 부상하고 있는 중국 물류시장 공략을 본격화할 계획이라고 밝혔다.

이에 따라 다렌, 상하이, 닝보, 선전 등의 중국 전역으로 물류거점을 계속해서 확대해 나가는 한편, 현재 운영중인 중국내 현지 거점을 적극 활용하여 복합물류 및 3자 물류 사업으로까지 사업영

역을 확대해 나간다는 전략이다.

이종철 사장은 이날 출범식 인사말을 통해 “텐진은 STX그룹 글로벌 전략의 핵심 지역인 중국의 관문이자 무역·해운·물류의 중심지”라고 말하고 “이번 시노트랜스 그룹과의 합작 물류법인 설립을 계기로 고객서비스 개선은 물론 해상과 육상 운송을 연계하는 물류 전 분야로 양사간 협력관계를 확대해 나가겠다”고 말했다.

장금상선

한일항로 서비스 강화

장금상선(대표 정태순)은 한일항로 일부 서비스의 투입선을 변경, 대형화하는 등 동 항로의 서비스를 강화했다.

부산-일본해 서비스에서는 현행의 210TEU급 Golden Voyage호 대신 새롭게 332TEU급 Jin Man Hai호를 투입했다.

이 항로의 선박 기항순서는 부산-니가타-나오에쓰-츠루가-부산 등이며, 변경되는 서비스는 7월2일 부산 출항편부터 시작되었다.

광양·부산-하카타서비스에서는 116TEU급 SS Ulsan호 대신 272TEU급 Sinokor Masan호를 투입했다. 이 선박의 기항지는 부산-광양-이요미시마-미즈시마-부산-광양-시모노세키-하카타-히비키-부산 등이며, 서비스는 7월3일 광양출발편부터 시작되었다.

한진해운

선박안전 문화혁신 캠페인

한진해운(대표 박정원)은 6-7월 전 선박에 대해 ‘ARE YOU SAFE?, I'M OK!’ 라는 타이틀로



선박안전문화혁신 Campaign을 실시하였다.

동 캠페인은 선박 안전결의문 낭독 및 안전 결의 대회 실시, 선박별 취약부분(Weak Point) 식별 및 개선 위한 안전의 날 행사실시, 선내 안전심볼, 표지, 마킹, 설비의 일체정비, 인명안전을 위한 작업별 안전가이드 공모 등을 실시했다.

또한 행사의 친근함을 주기 위해 안전 상징물(Safety Character)과 안전노래(Safety Song)를 제작 한진해운 전 선박으로 배포, Campaign의 효과를 극대화했다.

김명식 해사그룹장은 “안전 Campaign이 단순 일회성 행사가 아닌, 한진해운의 효율적인 선박 운항 및 정시성을 세계 최고 수준으로 확고히 정착시켜 나아가는 계기가 될 수 있도록 전개하겠다”고 설명했다.

한진해운은 선박의 안전운항을 통해 고객의 소중한 화물을 더욱 안전하게 운송함은 물론, 해상 환경오염 방지에도 최선을 다하고 있다.

이번에 실시한 세부 주요행사 △선박별 안전문화 혁신 결의대회 △선내 안전심볼, 표지, 마킹, 태그, 설비의 일체정비 △선박별 ‘안전의 날’ 행사 : 취약부분(Weak Point) 식별 및 개선활동을 전개, 전 선박과 공유 △인명안전 작업별 안전가



이드 공모 : 모음집 제작, 배포, 현업 위험예지 현업활동시 적용 등이다.

현대상선

해외영업 대폭 강화

현대상선(대표 노정익)이 아시아 신흥시장 베트남과 유럽의 관문인 이탈리아에 현지법인을 신설하고 해외영업 강화에 나섰다.

현대상선은 최근 베트남 호찌민 쉐라톤호텔에서 본사·현지 임직원과 베트남 지역 고객(하주), 유관기관 관계자 등 350여 명을 초청한 가운데 베트남 현지법인(Hyundai Merchant Marine Vietnam) 설립 출범식을 열었다고 밝혔다. (사진은 왼쪽에서부터 현대상선 베트남법인 합작 파트너인 제마텝 그룹 도반년 회장 (Mr. Do Van Nahn), 베트남 호찌민 해운 항만청 레던한 부청장 (Mr. Le Doan Hanh), 현대상선 유창근 컨테이너영업본부장)

베트남 현지법인은 호찌민에 위치한 본사에서 파견한 주재원 2명과 현지 직원 35명이 베트남 각 지역 화물 수송 영업, 선적·하역, 운임 책정, 신규 고객 발굴·관리 등 제반 영업 업무를 수행하게 된다.

현대상선은 1993년 호찌민에 현지 대리점을 개설해 베트남에 처음 진출한 후 2005년 지점으로 조직을 확대했다.

베트남의 급격한 경제 성장에 따른 물동량 증가로 영업력 강화 필요성이 대두되자 2년 만에 지점을 법인으로 승격시킨 것이다. 이번 현지법인 설립은 비용절감과 매년 20~25%씩 성장하는 베트남지역의 컨테이너물량을 확보하기 위한 것.

이에 앞서 현대상선은 지난 7월18일 이탈리아



제노바에 이탈리아법인을 출범시키고 본사에서 파견된 주재원과 현지인 직원을 포함해 29명으로 업무를 개시했다. 이탈리아는 중·동부 유럽으로 통하는 관문 격인 지중해 지역에 위치해 동유럽 국가들의 EU 가입 증가로 점차 지정학적 중요성이 커가는 지역이다.

홍아해운

직원 승진인사 단행

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 7월1일부로 48명의 직원에 대한 승진인사와 팀장급 인사이동을 단행했다.

[승진] △차장 : 김익준(기획팀), 박정식(전산팀), 박진수(보험팀), 윤철근(부산업무팀), 이종영(방콕사무소), 이창훈(수출영업팀), 전주호(탱커팀), 조성민(업무심사팀) △과장 : 강승욱(뽕바이사무소), 박준형(울산사무소), 백근형(상해사무소), 안종인(회계팀), 이석영(공무팀) △과장대우

: 김정근(해외영업팀), 김철(부산업무팀), 김현진(전산팀), 박종석(해외영업팀), 박재한(운항팀), 성세봉(총무팀), 이동기(부산관리팀), 이재기(해사팀), 이재정(해외영업팀), 장세훈(운항팀), 정지흠(수출영업팀), 채희준(수입영업팀) △대리: 김규승(수출영업팀), 김석진(부산업무팀), 김영순(부산업무팀), 김유영(수출영업팀), 노경후(재무팀), 박인호(청도사무소), 박정욱(업무심사팀), 송주영(해사팀), 이화동(해외영업팀), 임현정(안전관리팀), 조성길(전산팀) △계장: 김은주(수출영업팀), 김태훈(기획팀), 박항순(재무팀), 빈효진(부산업무팀), 이주미(수출영업팀), 이지수(탱커팀), 이진명(컨테이너관리팀), 윤덕효(컨테이너관리팀), 임대호(전산팀), 주지희(울산사무소), 최선희(컨테이너관리팀) △4급: 박미영(재무팀).

[주재원 인사이동] △해외영업팀 안성현 대리 → 홍콩사무소.

[팀장전보 및 발령] △컨테이너관리팀장: 곽동현 차장 △총무팀장: 김광규 부장 △수입영업팀장: 오정혁 차장 △해외영업팀장: 오 흠 차장 △부산영업팀장: 여병중 차장 △기획팀장(보험팀장 겸임): 홍재선 부장

부산항만공사

부산항 운영사에 인센티브 지급

올 하반기부터 특정 선사를 상대로 연간 10만 TEU(1TEU는 20피트 컨 1개) 이상의 환적화물을 추가 유치한 부산항 운영사에 대해서도 인센티브가 지급된다.

부산항만공사(사장 이갑숙)는 환적화물 유치를 위해 부산항 이용선사에 이어 부두 운영사에 계도 인센티브제를 시행하기로 했다.



부산항만공사(BPA) 최고 의결기구인 항만위원회는 7월30일 제36차 항만위원회를 열고 BPA가 제출한 부산항 '퀵' 터미널 운영사 환적화물 유치 인센티브제도 도입안을 심의, 의결했다. 이에 따라 7월부터 내년말까지 개별 계약 선사의 기준년도 대비 환적화물 증가량이 연간 10만개 이상인 운영사는 선사에 지급되는 것과는 별도로 일정액의 인센티브를 받을 수 있게 됐다.

인센티브는 1차 년도의 경우 연간 30만개 미만 증가시에는 TEU당 5천원을, 30만개 이상 증가시에는 TEU당 7천원을 지급해 물량을 많이 유치한 운영사에게 더 많은 혜택이 돌아가도록 했다. 또 2차 년도는 1차 년도 증가 물량을 그대로 유지한 경우 전년도 지급액의 50%를, 전년도 증가물량을 초과할 경우 TEU당 5천원 또는 7천원을 지급하도록 했다.

이에 따라 특정 운영사의 1, 2차년도 환적화물 증가물량이 각각 35만개와 40만개일 경우 1차 년도에는 24억5천만원(35만개×7천원)을, 2차 년도에는 15억7천5백만원(12억2천5백만원+5만개×7천원)의 인센티브를 받게 된다.

BPA는 이번 인센티브제는 선사와의 계약 주체인 부두 운영사에게 인센티브를 제공함으로써

더 많은 환적화물을 유치하기 위한 것이라고 설명했다.

BPA는 그러나 국내항만간 과당 경쟁을 방지하기 위해 국내항만 및 터미널간 이동 물량은 인센티브 지급 대상에서 제외했으며, 대상 물량이 50만개를 초과할 경우 운영사와 협의를 거쳐 인센티브 금액을 따로 정하도록 했다.

한편, BPA는 이날 항만위원회에 부산항부두관리공사 신임 황수철 사장 승인건과 '공공기관의 운영에 관한 법률' 제정·시행에 따른 정관 개편 추진계획, 부산항 북항~신항간 해상 셔틀전용선 운영사 선정 결과 등을 보고했다.

인천항만공사 공사출범 2주년 기념식 거행

인천항만공사(IPA, 사장 서정호)가 7월11일 오전 10시30분 한준규 항만위원장과 서정호 IPA 사장 등 임직원 전원이 참석한 가운데 출범 2주년 기념식을 갖고 새로운 출발을 다짐했다. 이날 출범 2주년 기념식은 외부행사 등 허례허식을 삼가하고 3주년을 향한 노력의 의지를 다진다는 차원에서 임직원들만 참석한 가운데 내부행사로 간소하게 치러졌다.



서정호 사장은 이날 출범 2주년 기념사를 통해 “지난 2년간 항만위원회를 포함해 인천시청, 인천지방해양수산청 등 관계기관을 도움을 받아 인천항만공사는 안정적인 성과를 이뤄냈다”며, 인천신항 건설 등 우리에게 주어진 책무를 확실하게 인식하고 미래를 향해 더욱 열심히 노력하자고 당부했다.

한준규 항만위원장은 출범 축사를 통해 “물동량 증대와 배후부지 개발 등 인천항만공사가 지난 2년 동안 일궈낸 성과는 놀라울 정도”라며, “여러분들이 지금처럼 노력해 간다면 황해권 최고의 교류거점 중심으로 성장한다는 인천항의 비전을 빠른 시일 안에 달성될 것”이라고 격려했다.

한편 이날 출범 2주년 기념식에서는 안상수 인천광역시장의 표창장 전수식도 함께 열렸다. 안상수 시장은 인천항만공사가 항만 활성화를 통해 인천시의 발전에 이바지 한 점을 기려 공사 우수 직원 4명을 선정해 표창장을 전달했다. 문광석 전략기획팀 과장과 한신규 개발계획팀 대리, 이수아 마케팅팀 주임, 신재완 갑문운영팀 주임 등이 표창장과 부상을 받았다. 표창장은 서정호 사장이 대신 수여했다.

한국선급 유럽위원회 개최

한국선급(KR, 회장 오공균)이 유럽위원회를 통해 유럽지역에서 한국의 기술력과 인지도를 꾸준히 향상시켜 나가고 있다.

한국선급은 지난 6월25일 런던(London Underwriting Centre)에서 오공균 회장과 전영기 기술본부장 등 한국선급 관계자와 국제해사업체를 대표하는 8명의 멤버 등이 참석한 가운데 제



4차 한국선급 유럽위원회(KR European Committee)를 개최하여 성공리에 마쳤다고 밝혔다.

이번 유럽위원회는 국제탱커선주연합회(INTERTANKO)의 사무총장 겸 한국선급 유럽위원회 의장인 Mr. Peter Swift의 사회로 진행된 가운데 한국선급의 현황, 항만국 통제(PSC) 지적 및 해난에 대비한 사전 예방조치, 협약 전산화 프로그램인 KR-CON에 대한 소개와 최근 국제해사기구(IMO)에서 논의 되고 있는 목표기반 신조선 구조기준(Goal-based new ship construction standards: GBS)에 대한 토의가 활발히 이루어졌다.

특히 INTERCARGO에서 발표한 2006년도 한국선급 등록 Bulk선박에 대한 PSC실적 결과 한국선급이 최고 수준에 있음에 대하여 위원들이 만족을 표시하고 새로 구성된 한국선급 임원진에 대한 축하와 함께 기대를 표명했다.

한국선급은 2004년부터 매년 런던에서 개최해 오고 있는 유럽위원회를 통해 유럽 해운업계에 한국선급의 현황 및 기술력을 소개함으로써 한국선급의 국제적 인지도를 꾸준히 향상시켜 왔다.

한국해양수산연수원 체험수상안전교육 개최

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 부산응급의료정보센터, 부산YMCA와 공동으로 '선원가족과 일반시민이 함께하는 체험수상안전교육'을 개최했다.

7월22일 한국해양수산연수원에서 열린 이번 체험수상안전교육은 2006년에 이어 두 번째 개최 되었으며 일반시민 300여명과 강사 및 봉사단 100여명이 참여했다.

체험수상안전교육에서는 수영장, 바닷가 등에서 물놀이를 할 때 그 위험성을 알리고 익사사고 예방 및 익수 사고 발생시 행동요령을 교육하고 실습하였다.

또한 연수원 교관 및 자원봉사자의 진행에 따라 수상안전교육 외에 소화교육, 완강기 하강 교육 등에 대한 이론과 실습도 함께 이루어졌다.

선원가족과 일반시민이 함께하는 체험수상안전교육은 무료로 진행되었으며, 참여자에게는 수상안전교육 기본과정 이수 수료증도 교부했다.





- 해양수산부, 해양수산물통계연보 및 해양수산물통계 표준매뉴얼 배포
- 부산지방해양수산청, 여름철 해양사고 예방을 위한 국제여객선 안전점검 실시(7/2-16)

- 한국선주협회, 국제항해 선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 검토의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 국민은행 및 수협은행과 국제물류 투자펀드 설립 업무협약 체결, IMO 제53차 항해안전전문위원회 대비 대책회의 개최
- 아시아지역 해적퇴치협정(ReCAAP), 특별이사회 개최(7/4-6, 싱가포르)

- 해양수산부, 부산신항 선박수리 조선소건설 해양수산부에 건의

- 한국선주협회, 유류오염손해배상보장법 개정안에 대한 검토의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 제2차 해양환경관리공단 설립추진위원회 및 해양과학기술 R&D 발전방안 모색을 위한 간담회 개최, 해운항만물류분야 혁신워크숍 개최(7/11-12, 천안 상록리조트)
- 부산광역시·부산항만공사, 부산북항 재개발 마스터플랜 최종안 확정발표

- 해양수산부, 부산항 신항 배후단지 물류센터 준공
- 정부, 경제정책조정회의에서 해양레저스포츠 활성화방안 협의

- 해양수산부, 국립해양박물관 시설사업기본계획(안) 마련, 해양안전대책 이행실태 합동 현장 점검 실시(7/5-11)
- 인천지방해양수산청, 인천신항 진입도로 및 호안축조공사(1공구) 입찰공고
- 울산항만공사, 출범기념식

- 한국선주협회, 2007년도 산업기능요원 인원배정 조정내용 국적외항선사에 통보
- 해양수산부, 해기사 명예의 전당 건립을 위한 관계기관 회의 개최
- 해양수산인력개발원, 선원근로감독관 직무교육과정 개설(7/12-13)

- 한국선주협회, 해운세제 일몰제 대책반 제1차 회의 개최
- 해양수산부, 신항만 신규지정 및 건설기본계획 등 변경고시, 항만시설 불법사용 개선대책 수립

- 해양수산부, 부산·광양항 경쟁력 강화 위원회 개최(7. 3/대회의실)
- 국회, 병역법 일부개정법률안(해기사 병역제도 도입) 및 상법 해상편 개정법률안 심의의결

• 한국선주협회, 개정 상법 해상편 설명회 개최

• 해양수산부, 글로벌 물류네트워크 구축 실무협의
회 및 수륙양용 관광선박 검사기준 마련을 위한
관계자회의 개최

- 한국선주협회, 난파물 제거협약관련 설명회 개최, 2008년도
산업기능요원 신규 지정업체 선정추천 및 소요인원 제출
- 해양수산부, 제2회 대한민국 해양사진대전 시상식 거행(정동
시네마), 항만국통제 시행실태 현장점검(7/19-20)
- 국무조정실, 제3차 새만금 환경대책 실무위원회 참석

- 한국선주협회, 일반/LNG선박 대리점료에 관한
협정 갱신내용 국적외항선사에 통보
- 해양수산부, 해기사양성 지정교육기관 일제점검
추진(7/23-24)

- 한국선주협회, 외국인선원 취업현황 해양
수산부에 통보
- 해양수산부, 광양항 활성화를 위한 간담회
및 항만공사 제도개선방안 관련 Working
Group 회의 개최

- 한국선주협회, 대량화주 해운업 참여관련 긴급회의
개최
○ 해양수산부, 광역위성항법보정시스템 구축 정책토
론회 및 여수항 해상교통관제센터 준공식 개최

- 청와대, 항만노무공급체제 개혁관련 유공자
격려 오찬행사
- 국제노사교섭협의회의, 단체협약 체결을 위한
2차 회의 개최(7/24-26, 부산)

- 해양수산부, 국적선 출항정지 예방대책 설명회 개최
- 해양수산부 · 해군, '해양력 발전협의회' 구성 MOU 체결

• 해양수산부, 항만자유무역지역 임대료 확정 · 공고

- 해양수산부, 항만공사제도 개선방안 관련 Working Group 회의 및 부산항
신항 북 '컨' 물류부지 기반시설 설치관련 실무회의 개최