

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
선협, 유럽경쟁법 개정반대 의견서 EU 등에 제출	2
올해 3/4분기 해운시황 강보합세 유지 전망	27
선박 및 항만시설 보안관련 법률제정안 의견제출	36
무역의 날 포상관련 수출실적 확인절차 등에 대한 설명회	36

---

### 업계동정 37

---

해사정보	40
항만인력공급체제의 개편위한 관련법령 공포	40
부산항 정기기항 국내외 선사 국제노선 급증	41
한·미FTA 서비스분야 방송 등 100개 개방제외	42
유럽선사들, 9000TEU 이상 초대형선 집중 발주	43
세계 정기선사들 북미 동안항로 잇따라 개설했다	44
아시아 건화물선 운임선물시장 성장잠재력 지대	45

---

### 해사일지 46

## 선협, 유럽경쟁법 개정반대 의견서 EU 등에 제출 해운산업에 대한 독금법 적용 면제제도 유지요청

한국선주협회(회장 장두찬)는 최근 EU의 해운산업에 대한 경쟁법 개정 움직임에 대한 의견서를 유럽연합 각료이사회와 유럽공동체 집행위원회에 제출하고, EU의 관련 경쟁관계법 법제화 과정에서 수용될 수 있도록 배려하여 줄 것을 요청했다.

유럽집행위원회(EC; European Commission)는 해운동맹에 대한 독점금지법 포괄면제를 규정한 'Regulation (EEC) No 4056/86'과 관련하여 철폐 여부를 수년간 검토한 끝에 지난 2005년말 동규칙의 폐지를 추진키로 최종적으로 결정했다.

이에 따라 EC는 European Union에서 입법권을 갖고 있는 유럽연합각료이사회(Council of the European Union)에 2005년 12월14일자로 동규칙 폐지를 제안하는 'Proposal for a Council Regulation repealing Regulation (EEC) No 4056/86'을 제출한 바 있다.

이와 관련하여 우리 협회는 최근 유럽집행위원회의 Regulation (EEC) No 4056/86 폐지 제안에 반대하는 공식 의견서를 유럽집행위원회와 유럽연합 각료이사회에 제출하고, 동규칙의 폐지를 재고하여 줄 것을 요청했다.

협회는 이들 양 기관에 제출한 의견서에서 독점금지법적용 면제제도(antitrust law immunity)의 완전 폐지는 당해 산업의 사실상 집중화라는 부정적인 결과로 이어질 수 있으며 살아남은 운송인들간 독과점체제 내에서 유발될 수 있는 반경쟁적 결탁(anti-competitive collusion)이라는 위협에 처하게 된다고, 현행 규정을 유지하여 줄 것을 건의했다.

협회는 Regulation (EEC) 4056/86 폐지를 목적으로 한 유럽집행위원회 제안을 채택하는 것 보다

는 교역안정화 차원에서 미국 OSRA type의 'limited antitrust law immunity'를 유지해 주도록 요청했다.

특히, 협회는 유럽의회에서도 EC측에서 제안한 해운산업에 대한 독금법 적용배제제도 완전 철폐에 대해 반대결의를 채택한 바 있음을 상기시키고, 동의견들이 대안법 체계 작성시 적절히 반영되어야 한다는 점을 역설했다.

이와함께 협회는 이같은 요청을 받아들일 수 없을 경우 유럽선사협의회(ELAA)에서 제출한 대안을 차선책으로 채택해 줄 것을 촉구했다.

한편, EC는 정기선사 해운동맹의 가격설정 등의 관행이 EU 경쟁법에 부합되지는 않으나, 운송의 안정성 확보 등 순기능적 측면이 공정경쟁에 의한 이익보다 크다고 판단, 1986년 위원회 규칙 4056/86을 채택하면서 동 관행에 대해 EU 경쟁법 적용의 예외를 인정하여 왔다.

위원회 규칙 4056/86 의거 해운동맹을 통한 공동가격설정, 공급제한 및 운항시간조절 등을 허용했다.

그러나, EC는 2000년대 들어 비동맹 선사들의 시장지배력 확대와 컨소시엄 및 얼라이언스 결성 등 선사간 협력체제가 강화되는 등 시장환경이 급변함에 따라 경쟁법 적용제외 존속여부를 검토하기 시작했다.

특히, EC는 2003년 3월부터 동 예외조치 유지 필요성에 대한 검토를 진행한 결과, 해운동맹이 해운서비스의 안정성을 해치고 있다고 잠정적으로 결론짓고 2004년부터 관련업체와 예외조치 폐지방안에 대한 협의에 착수하였다.



**KOREA SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

10th Fl., Sejong Bldg., 100 Dangju-dong, Chongro-ku, Seoul, Korea Tel:(822)739 1555/6 Fax:(822)739 1564 e-mail: hycyeong@shipowners.or.kr

Mr. Javier Solana  
Secretary General/High Representative  
Council of the European Union  
Rue de la Loi, 75 B-1048 Bruxelles,  
Belgium

12th June 2006, Seoul

Dear Mr. Javier Solana,

**Re: Comments on termination of the Regulation (EEC) No 4056/86 (Conference Block Exemption)**

Before anything else, I should express deepest thanks to Your Excellency Javier Solana, Secretary General of the European Union for exerting every constructive efforts to meet the various needs of the international shipping industry and moreover to create the favourable environment for fostering the sound and sustainable development of the world economy.

Korea Shipowners' Association (KSA) is the sole and unique juridical body representing the interests of all the Korean shipping companies engaged in international shipping, whose controlling tonnage amounts approximately to 27.3 million dead weight ton (3.25 percent of the world total fleet) as of 1<sup>st</sup> January 2005.

If you generously permit me, belated though, I would like to have the honor to submit Korea Shipowners' Association's comments with respect to the EU's competition policy to maritime transport in general and the 'Proposal for a Council Regulation repealing Regulation (EEC) No 4056/86' presented by European Commission on 14th December 2005 in particular.

KSA acknowledges that the Commission's reasons for undertaking the current review of the block exemption for liner shipping contained in Regulation 4056/86. However, KSA believes that the justification of the antitrust law immunity contained in the preamble to the Regulation essentially remains the same as ever. And therefore, I hereby submit KSA's view that it seems to us that it is inevitable that, whatever kind it may be, a kind of institutional machinery which meets the very justification should be maintained. I would like to explain KSA's reasoning for this belief first.

Maybe you are well aware that there is general recognition amongst all interested parties worldwide such as shipowners, shippers and governments that limited antitrust law immunities have facilitated cooperation between liner companies, ensuring that lines are better able to use their resources efficiently, and to increase their range of services and markets in order to more effectively satisfy shippers' demands in terms of

frequency, reliability, quality and price.

However, a total withdrawal of antitrust law immunity would lead to substantial industry concentration and sees the danger of anti-competitive collusion within the oligopoly of surviving carriers. Altering fundamental and long-held policies could create far-reaching consequences not only for the shipping industry players immediately concerned, but also for the cost and efficiency of the movement of much of the world's trade. I would like to explain why such a kind of situations could be brought about. What I would like to mention is four-fold.

The first point is that, in making the world trade system to be smoothly functioned and operated, it is required as the necessary condition and prerequisite that the supply of maritime transport services should be provided, to say the least of it, at the level of its maximum demand by region

The second point is that the demand on the maritime transport services worldwide is extremely biased due to the world trade imbalances caused by the disparity in the industrial structures and the development stages by region. In other words, the East Asian region has its economic structure relatively centered over the secondary industries whereas the European and North American regions the tertiary industries. For instance, main producers of the industrial products is in East Asia and their major consumers are in Europe and North America. Consequently, (containerized) liner shipping of industrial products has extremely biased in structure in transporting from Asia to Europe, and from Asia to North America.<sup>1)</sup>

The third point is that in case of container vessels, no appropriate alternative demand market on transport services ( for instance, it is not feasible physically, practically or in economic efficiency viewpoints to transport low-rate primary products such as grain in containers returning from America to East Asia) has been found to resolve the structural oversupply of return leg of voyages departed from Asia (North America ⇒ East Asia; Europe ⇒ East Asia) ensued by such extreme tendency.

And, moreover, maritime transport is a product which has a unique characteristic of service, that is, simultaneity in production and consumption. And therefore unsold freight capacity is lost forever; this feature contrast strikingly with that of manufactured goods.

Due to the factors mentioned just above, highly sophisticated competition policy, if introduced into liner shipping, might bring cutthroat competition to the maritime

1) As a matter of fact, the second point, extreme bias in demand in maritime transport services is analyzed objectively in Global Insight Report (Paragraphs 284, 325, 401, 448 and 479), and also shows in the statistics attached to the 'Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86' (Table 1 & Table 2). However, it was overlooked in the process of drawing conclusion and recommendations. The analysis by using the figures shown in the aforesaid report indicates that maritime transport demand has shown extreme bias of 220% towards North American direction on Asia-North America trade (Eastbound: 9,632,000TEU, Westbound: 4,375,000TEU, Trade imbalance: 5,267,000TEU) while 171% toward European direction on Asia(Far East+South)-Europe trade(Westbound: 7,967,000TEU, Eastbound: 4,663,000TEU, trade imbalance: 3,304,000TEU).



transport sector, especially to return leg of the voyages departed from Asia (North America ⇒ Asia; Europe ⇒ Asia); such competition might even block, instead, achieving the objective of maximizing social welfare, the ultimate goal of the competition policy. Then, such cutthroat competition might ruin the desired competition mechanism into destructive one, resulting in failure of liner shipping market, which would not be functioning properly. In addition, it might have efficient and normal shipping sector fall into a vicious cycle of structural chain of bankruptcy, instead of driving out existing inefficient participants from market through competitions. From mid-and-long-term perspective, this might make it impossible for users to be provided with efficient and stable quality maritime transport services. As a result, it might seriously deteriorated overall quality of social welfare system.

And, therefore, Korea Shipowners' Association cordially request Your Excellency to understand such kind of the fundamental problems, especially, caused by the trade imbalances worldwide and consequential directionally-biased structural oversupply of spaces in the world major liner trade routes, when considering the current issue, the competition policy; and seriously consider not to adopt Commission's proposal of the total repeal of the Regulation (EEC) No 4056/86, but to maintain limited antitrust law immunity in liner shipping instead.

We, Korea Shipowners' Association strongly believe that it is one of the good and desirable option to incorporate the US OSRA type limited antitrust immunity, which is recommended as a viable second-best way by the OECD at the recommendations (paragraphs 204 to 205) in the final report of the workshop on competition policy in liner shipping (DST/DOT(2002)2)<sup>2)</sup>, in the EU's future competition law system, your esteemed European Union may adopt as a substitute for the Regulation (EEC) No 4056/86. This option also merit attention and scrutiny in that if your esteemed Council takes this kind of option, it would improve the compatibility level amongst the competition regimes to the maritime transport sector and thus reduce the related

2) 「Competition Policy in Liner Shipping - Final Report (DST/DOT(2002)2)」 published by OECD on 16th April 2002

" Para 204. Perhaps a way forward out of this impasse can be built on those points that are mutually agreeable and/or recognised by both sides. In light of the findings of this report, countries should review their existing regulations and anti-trust exemption, as appropriate, to ensure that they best take into account changed market circumstances. Such a review should focus on those points that are mutually agreeable and/or recognised by both sides. In particular four points stand out:

1. Both sides agree to the concept of direct negotiations between shipper and carriers.
2. Both sides, based on their acceptance of OSRA and individually negotiated rates and conditions, are not averse to contractually protecting (and rendering confidential) key elements of those negotiations.
3. Both sides are relying less on collectively agreed rates and conditions.
4. Both sides view that carriers can and should seek to co-ordinate with each other on the operational aspects of providing liner services.

Para 205. These four points of agreement serve to frame the following principles that represent the 'second-best' way forward on the matter of the organisation of liner markets. While elements of these principles can be found in the 1998 United States Ocean Shipping Reform Act or the EU's competition policies pertaining to consortia in liner shipping, it would be incorrect to view these principles as redundant, if only because OSRA only covers the US trades, just as the EU consortia policy only covers the EU trades. The vocation of these principles is to provide a framework for governments throughout the OECD within which to craft their competition policies for the liner shipping sector when these come up for examination."

conflicts of law. And further we cordially request you once again to seriously consider to accept ELAA proposal as a substitute of the Regulation 4056/86, in case the said kind of option, limited antitrust law immunity, regrettably be decided not to be incorporated in the European Union's competition law system as the very substitute, it is because this ELAA option might reduce or dissolve the afore-said problems partially, at least.

And, with pleasure, I would like to conclude my comments by saying that Korean shipping community shares the same view on this matter with the European Parliament in full-scale, and thus wholeheartedly support the Resolution No P6\_TA(2005)0466 European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))<sup>3)</sup>, which was adopted on 1st of December 2005. We

3) European Parliament resolution No P6\_TA(2005)0466 「European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))」 adopted by European Parliament on 1st December 2005

" The European Parliament,

1. Calls upon the Commission and all parties concerned to understand that the purpose of the review of Regulation (EEC) No 4056/86 should be to preserve, and promote the expansion of, a viable and competitive European shipping sector within the framework of the Lisbon Strategy in conjunction with transport policy strategy, as summarised in the White Paper and the Marco Polo I and the Marco Polo II programmes, and that it is vital to do so especially in view of the fact that new maritime powers have emerged, namely China, South Korea, and Taiwan;
2. Calls upon the Commission carefully to consider the consequences of a possible alternative system for the entire marine transport sector, namely members and non-members of liner conferences and their competitors (independent bodies) their customers (shippers) and the final consumers;
3. Notes that the conclusions of the study by Global Insight do not provide a solid basis for abolishing the block exemption for maritime conferences, as the shortcomings outlined in previous studies in terms of scope and data were not really dealt with in this latest study either; calls upon the Commission to take this into consideration in the framework of its new proposal and to discuss it with the circles concerned, with Parliament and with the Council;
4. Calls upon the Commission, in the event of amendment of Regulation (EEC) No 4056/86 to bear in mind existing legal and operating regimes in other countries (USA, Australia, Japan and Canada), since any misalignment of the European system in relation to those regimes might create destabilising socio-economic effects worldwide and lead to protectionist measures;
5. Emphasises the likelihood of adverse consequences in the event of a general overhaul of the system, not so much for large merchant shipping lines, but rather for small and medium-sized ones, and emphasises also that there is no evidence that the abolition of liner conferences will bring about a fall in prices;
6. Notes that full liberalisation involving the abolition of the exemptions for liner conferences provided for in Regulation (EEC) No 4056/86 will necessitate corresponding changes to Regulation (EC) No 823/2000, which was itself amended by Regulation (EC) No 611/2005, which provides for block exemptions for consortia of liner shipping companies;
7. Maintains that any regulation in the sector will need to allow for the nature of regions affected by specific constraints, for example regions of the type described in Article 299(2) of the Treaty, which depend on the continued provision of services with special characteristics;
8. Underscores, as far as they comply with Community competition law, the importance of an increasing number of forms of cooperation, such as framework agreements, by virtue of which carriers, whether or not they are members of conferences, are able flexibly to coordinate their competitive conduct on the market in relation to freight rates and other service conditions;
9. Concludes, on the basis of the case-law of the Court of First Instance (Joined Cases T-191/98, T-212/98 to T-214/98 *Atlantic Container Line AB and Others v Commission*, "the TACA case"), that the regulation of vessel capacity is permissible only if no artificial demand is created along with increases in freight rates and only if the power of conferences to fix freight rates has been significantly limited, the four cumulative conditions laid down in Article 81(3) of the Treaty thus being fulfilled, if only partially;
10. Points out that while Regulation (EEC) No 4056/86 endorses the system of closed conferences, it also allows free trade, which means that substantive competition from outsiders is ensured and that no further restrictions on competition from liner conferences is permitted;
11. Supports the Commission's intention to review - rather than repeal - Regulation (EEC) No 4056/86 with a view to ensuring compatibility with the rules of competition, chiefly by excluding the possibility of a direct fixing of freight prices and by authorising the fixing by the conferences of a reference price or a price index under an alternative system, in accordance with the case law



strongly believe that the various points indicated in the European Parliament's Resolution should be fully noted when devising the alternative legal regime as the follow-up 4056/86 review process.

And lastly I would like to have an honor to convey Korean shipping community's heart-felt acknowledgement and gratitude for the Council of the European Union's endeavor at the betterment of the world trade environments, rationalizing the related legal system in particular.

Looking forward to your positive consideration, and I remain.

Yours sincerely,

  
Doo Chan CHANG  
Chairman  
Korea Shipowners' Association

of the European Court of Justice, and by ensuring that surcharges and associated costs are calculated transparently and after dialogue with shippers, and stresses that any such review must safeguard the stability of freight rates, the high quality of services and sound competition for all enterprises, whatever their size;

12. Takes the view that the proposal of the ELAA contains interesting points, including the introduction of a price index and the creation of discussion forums for carriers, shippers and other industry players, which should be taken up by the Commission, pursuant to competition rules, in drafting any amending regulation, and that any such new regulation might be made to come into force for a limited period of five years after the expiry of which an assessment would be carried out; takes the view that the Commission should examine the compliance of these points with the four cumulative conditions laid down in Article 81(3) of the Treaty;

13. Considers that, whichever alternative solution is chosen, a transitional period should be envisaged to enable all operators (carriers, shippers and other industry players) to adapt to the new regulatory framework;

14. Calls upon the Commission, within its terms of reference and on the basis of undertakings under the Code of Conduct for Liner Conferences to hold discussions with the other contracting parties before proposing amendment or repeal of Regulation (EEC) No 4056/86; believes that those discussions should seek to find the most appropriate method of adaptation for Member States (those that still have bilateral commitments under the Code of Conduct) to the possible new legal status, with a view to avoiding any adverse consequences;

15. Points out that the tramp sector remains overwhelmingly deregulated and operates on the basis of the rules of fair competition; supports the Commission proposal for these services to be brought within the scope of Regulation (EC) No 1/2003;

16. Considers it to be in the interests of legal certainty and clarity that the Commission should establish, in a single process, guidelines as regards the compatibility of bulk pools and specialised trades with the rules of competition, subject to the proviso, however, that it should not do so until the proposals have been published and consultations held with the circles concerned;

17. Points out that the cabotage services sector has already been deregulated pursuant to Regulation (EEC) No 3577/92; takes the view that given that these services are carried out between ports in one and the same Member State, intra-Community trade between the Member States is not affected (Articles 81 and 82 of the Treaty) and consequently there is no need or legal obligation for this sector to be brought within the scope of Regulation (EC) No 1/2003;

18. Calls upon the Commission not to continue with the proposal to abolish the arrangements contained in Article 2 of Regulation (EEC) No 4056/86 governing the legality of technical agreements, since it believes that retaining a purely legal framework governing technical agreements will contribute to legal certainty and a better orientation for service providers;

19. Calls upon the Commission not to continue with the proposal to repeal Article 9 of Regulation (EEC) No 4056/86 which provides for negotiations to be held in the event of a conflict between Community law and the law of third countries, especially in view of the Commission's intention to revise competition law relating to maritime transport;

20. Instructs its President to forward this resolution to the Council and the Commission."

Attachment

## WORLD CONTAINER TRADES 2003

Estimated 2003 world container trade by routes ('000 teu)									
East - West	Eastbound		Westbound		Directional imbalance (Westbound/Eastbound)		Total		
	absolute	%	absolute	%	absolute (W-E)	ratio	absolute	%	% of world total
Transpacific	9,632	54.05%	4,375	24.95%	-5,257	0.45	14,007	39.62%	15.41%
Transatlantic	2,051	11.51%	3,201	18.26%	+1,150	1.56	5,252	14.86%	5.78%
Europe-Far East	4,063	22.80%	6,967	39.74%	+2,904	1.71	11,030	31.20%	12.13%
Europe-Mid East	1,450	8.14%	450	2.57%	-1,000	0.31	1,900	5.37%	2.09%
N.America-Mid East	256	1.44%	139	0.79%	-117	0.54	395	1.12%	0.43%
Far East-Mid East	370	2.08%	2400	13.69%	+2,30	6.49	2,770	7.84%	3.05%
<b>Total East - West</b>	<b>17,822</b>	<b>100.00%</b>	<b>17,532</b>	<b>100.00%</b>	<b>-290</b>	<b>0.98</b>	<b>35,354</b>	<b>100.00%</b>	<b>38.89%</b>
North - South	Southbound		Northbound		Directional imbalance (Northbound/Southbound)		Total		
	absolute	%	absolute	%	absolute (N-S)	ratio	absolute	%	% of world total
Europe-Latin America	569	6.31%	1,204	13.39%	+635	2.12	1,773	9.01%	1.95%
Europe-South Asia	600	6.65%	1,000	11.12%	+400	1.67	1,600	8.13%	1.76%
Europe-Africa	1,350	14.97%	700	7.79%	-650	0.52	2,050	10.42%	2.25%
Europe-Australasia	364	4.04%	124	1.38%	-240	0.34	488	2.48%	0.54%
N.America-Latin America	1,684	18.68%	1,951	21.70%	+267	1.16	3,635	18.47%	4.00%
N.America-South Asia	194	2.15%	439	4.88%	+245	2.26	633	3.22%	0.70%
N.America-Africa	176	1.95%	138	1.53%	-38	0.78	313	1.59%	0.34%
N.America-Australasia	190	2.11%	160	1.78%	-30	0.84	350	1.78%	0.38%
Far East-Latin America	750	8.32%	1,000	11.12%	+250	1.33	1,750	8.89%	1.92%
Far East-South Asia	500	5.55%	250	2.78%	-250	0.5	750	3.81%	0.82%
Far East-Africa	850	9.43%	725	8.06%	-125	0.85	1,575	8.00%	1.73%
Far East-Australasia	1,750	19.41%	850	9.45%	-900	0.49	2,600	13.21%	2.86%
Mid East-South Asia	40	0.44%	450	5.01%	+410	11.25	490	2.49%	0.54%
Other (North - south)							775	3.94%	0.85%
Other (South - North)							895	4.55%	0.98%
<b>Total North - South</b>	<b>9,017</b>	<b>100.00%</b>	<b>8,991</b>	<b>100.00%</b>	<b>-26</b>	<b>1.00</b>	<b>19,677</b>	<b>100.00%</b>	<b>21.64%</b>
Intra - regional	Southbound		Northbound		Directional imbalance		Total		
							absolute	%	% of world total
Asia							25,970	72.38%	28.57%
Europe							6,700	18.67%	7.37%
North America							1,200	3.34%	1.32%
Mid East							180	0.50%	0.20%
Latin America							750	2.09%	0.82%
South Asia							325	0.91%	0.36%
Africa							355	0.99%	0.39%
Australasia							400	1.11%	0.44%
<b>Total Intra - Regional</b>							<b>35,880</b>	<b>100.00%</b>	<b>39.47%</b>
<b>World Total</b>							<b>90,912</b>		

**Remarks:**

- Source: Table 2 of the Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86
- Original Source: Drewry shipping Consultant Ltd. The Drewry Container Market Review - "004/05.
- Directional imbalances for the respective trade route are calculated by using the figures obtained by the original source.





자비에르 솔라나

사무총장

유럽연합 각료이사회

벨기에 브뤼셀

Rue de la Loi, 75 B-1048

2006년 6월 12일, 서울

존경하는 자비에르 솔라나각하,

EEC규칙 제4056/86호 (정기선동맹에 대한 독점금지법 포괄면제) 폐지문제에 관한 의견서

본인은, 무엇보다도 먼저, 유럽연합 사무총장이신 자비에르 솔라나 각하께 국제해운산업부문의 다양한 요구들을 만족시켜 주시고 더 나아가 세계경제의 건전하고도 지속가능한 성장을 견인 촉진하는 우호적인 환경을 조성해내 고자 온갖 종류의 건설적인 노력을 다 해주신데 대해 진심으로 감사의 뜻을 표하고자 합니다.

한국선주협회는 2005년 1월1일 현재 기준으로 전세계 상선대의 3.25%에 해당하는 2천7백3십만 dwt의 선박을 지배하고 있는 국제해운업 종사 대한민국 해운회사들의 이해를 대표하고 있는 하나뿐인 유일한 법적기구입니다.

각하께서 본인에게 관대함을 베풀어 허용해주신다면, 이미 늦기는 하였으나, 해운송부문에 적용되고 있는 유럽연합의 경쟁정책 일반 그리고 특히 2005년 12월 14일 귀 집행위원회에 의해 제출되어진 'EEC규칙 제 4056/86호의 폐지를 위한 각료이사회 규칙 제정 심의안'과 관련하여 한국선주협회의 의견서를 제출하는 영광을 갖고자 합니다.

한국선주협회는 규칙 제 4056/86호에 담겨져 있는 정기선해운에 대한 (독점금지법) 포괄면제 제도에 대해서 왜 귀 집행위원회가 금번의 재검토작업을 수행하고 있는 지 그 동기 및 이유에 대해서는 동의합니다. 그러나, 한국선주협회는 당해 규칙 서문에 담겨져 있는바 독점금지법 면제제도에 대한 정당성 옹호논리는 그 본질에 있어 과거 어느 때와 같이 변함없이 유효하다고 굳게 믿고 있습니다. 그러므로 본인은, 그것이 어떠한 종류가 되어지든 간에, 당해 정당성 옹호 논리를 만족시킬 수 있는 제도적장치가 유지되는 것이 반드시 필요한 것으로 생각된다는 한국 선주협회의 견해를 여기에 제출하고자 합니다. 그러면 먼저 한국선주협회의 이러한 믿음이 기초하고 있는 추론 근거에 대해 설명 드리겠습니다.

아마도 선·화주들 그리고 각국 정부 등 전 세계의 모든 이해당사자들 간에 '제한적인 독점금지법 적용 면제제도(limited antitrust law immunity)'가 정기선사들 간의 협력을 촉진함으로써 당해 정기선사들로 하여금 보유 자원들을 효율적으로 이용할 수 있도록 하게하고 그 결과로서 배선빈도 및 신뢰도, (서비스의) 품질 및 가격 등 건지에서 화주들의 요구에 더욱더 효과적으로 응할 수 있도록 하기 위해 자신들의 수행 서비스 영역 및 시장을 확대하는 것을 보장해 왔다는 점에 대해 대체적으로 공통된 인식이 모아져 있다는 점을 잘 알고 계실 것입니다.

하지만, 독점금지법 적용 면제제도(antitrust law immunity)의 완전 폐지는 당해 산업의 사실상의 집중화라는 (부정적인) 결과로 이어질 수 있으며 살아남은 운송인들 간 독과점체제 내에서 유발될 수 있는 반경쟁적 결탁

(anti-competitive collusion)이라는 위험에 맞닥뜨리게 될 것입니다. 근본적이면서도 오래 동안 유지되어왔던 정책들을 변경하는 것은 직접적인 이해관계를 갖고 있는 해운산업부문의 당사자들 뿐 아니라 세계교역 대부분에 있어서의 물류 가격 그리고 효율 면에 있어서도 오랜 기간에 걸친 광범위한 파급효과를 초래케 될 수 있습니다. 그러면 어떠한 이유로 해서 그러한 종류의 상황들이 나타날 수 있게 되는 지에 대해 설명 드리도록 하겠습니다. 제가 지적하고자 하는 것은 크게 나누어 네 부분으로 이루어져 있습니다.

그 첫 번째는 세계교역시스템이 원만하게 기능하고 운용되게 되려면 해상운송서비스 공급이 매 지역별로 아무리 적게 잡더라도 당해 서비스에 대한 수요 최대치 수준으로 이루어져야만 한다는 것을 그 전제되는 조건으로 하며 또한 필요조건으로 요구하고 있다는 점입니다.

그 두 번째는 전 세계적으로 해상운송서비스에 대한 수요가 산업구조 및 발전단계의 지역별 차이가 가져온 세 계무역 불균형 때문에 극심할 정도로 한 쪽으로 치우쳐져 있다는 점입니다. 다시 말씀드리자면, 유럽 및 북미주 지역은 당해 경제의 중심축을 삼차산업에 두고 있는 반면 동아시아지역은 그 중심축을 이들 지역들과 대비시켜볼 때 이차산업에 두고 있다는 점입니다. 예를 들자면, 공산품들에 대한 주요 생산자들은 동아시아지역에 소재하고 있는 반면 동 생산물에 대한 주소비자들은 유럽 및 북미주 지역에 살고 있습니다. 그 결과로 공산품들에 대한 정기(컨테이너)선 운송은 아시아로부터 유럽 방향 그리고 아시아로부터 북미주 방향으로의 극단적 수준의 구조적 쏠림 현상이 계속 나타나고 있습니다.<sup>1)</sup>

세 번째 점은 컨테이너선의 경우 이러한 극단적 편향성 때문에 야기되는 아시아향 북항부문(북미주 동아시아; 유럽 동아시아)의 구조적 공급과잉사태를 해결해내기 위한 적절한 대체 운송서비스 수요시장(예컨대, 미주로부터 동아시아로 오게 되는 북항 컨테이너에 곡물 등과 같은 저가의 일차산품을 수송한다는 것은 물리적으로나 실제적으로 또는 경제효율 면에서 타당한 선택이라 할 수 없을 것임)을 전혀 찾아낼 수 없다는 점입니다.

그리고 더욱이 해상운송은 서비스 고유의 독특한 특성, 즉 생산과 소비의 동시성을 갖고 있는 생산물이라는 점입니다. 그러므로 해서 판매되지 못한 적하 공간(freight capacity)은 영원히 잃어버리는 것이 됩니다. 이러한 특성을 갖고 있다는 점이 제조업 생산품들과 현저하게 대비되는 점이라 하겠습니다.

앞서 말씀드린 제반 요인들로 인하여, 아주 엄밀한 경쟁정책은, 만약 정기선해운부문에 도입되어지게 된다면, 해상운송부문, 특히 아시아향 북항 구간(북미주 아시아; 유럽 아시아구간)에 있어 목 자르기 경쟁을 초래하게 될런지도 모릅니다. 그럼으로 해서 그러한 경쟁은 경쟁정책이 당초 추구하고 있는바 궁극적 목표인 사회적 후생의 극대화라는 목표를 달성하는 대신 오히려 이를 막아버리는 것이 될 지도 모릅니다. 그리고 나아가 그러한 목 자르기 경쟁은 바람직한 경쟁구조를 파괴적인 것으로 바꾸어내어 정기선 해운시장에서의 시장의 실패를 초래케 함으로서 시장기구가 적절하게 작동되지 못하게 할런지도 모릅니다. 여기에 더해 그것은 경쟁을 통해 기존의 무능한 시장참여자들을 당해 시장에서 퇴출해내는 대신, 효율적이고 정상적인 해운부문을 구조적 연쇄파산이라는 악순환

1) 사실상, 두 번째 지적한 사항인 해상운송서비스에 대한 수요의 극단적인 치우침 현상은 Global Insight Report (제 284, 325, 401, 448 및 479절)에서 객관적으로 분석되어지고 있으며, '규칙 4056/86 재검토에 관한 2005년 7월 13일자 집행위원회 심의자료(Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86)'에 첨부되어 있는 표1 및 표2에도 나타나 있습니다. 그러나 이것은 결론 및 권고안들을 도출하는 과정에서 간과되어졌습니다. 위에서 말씀드린 보고서에서 제시된 통계수치들을 이용 분석해보면 해상수송 수요는 아시아-북미간 교역의 경우 북미주 방향으로 220% (동향물량: 9,632,000TEU, 서향물량: 4,375,000TEU, 교역 불균형량: 5,267,000TEU) 한편 아시아(극동 및 동남아시아)-유럽간 교역에 있어서는 유럽 방향으로 171% (서향물량: 7,967,000TEU, 동향물량: 4,663,000TEU, 교역 불균형량: 3,304,000TEU)라는 극단적인 쏠림 현상을 보이고 있습니다.

의 굴레 속으로 밀어 넣어버릴 런지도 모릅니다. 중장기적 관점에서 볼 때, 이것은 효율적이며 안정적인 고품질의 해상운송서비스를 동 서비스 이용자들이 공급받는 것을 불가능한 것이 되게 만들 가능성도 있습니다. 그 결과로, 이는 사회복지시스템의 전반적인 질을 심각하게 후퇴시키는 것이 될 수 있습니다.

그러므로 한국선주협회는 각하께 현재 쟁점 현안이 되고 있는 바 경쟁정책을 검토함에 있어 이러한 종류의 근본적인 문제점들, 특히 범세계적 차원의 교역불균형 그리고 그 결과로 일어나는 주요 정기선항로에서의 극단적 편향성을 보이고 있는바 구조적인 공급과잉 문제 등을 이해해 주시고, 아울러 EEC규칙 제 4056/86호를 완전폐지 하지는 집행위원회 제안을 채택하지 말고 대신 정기선해운부문에 있어 제한적인 독점금지법 적용면제제도를 유지하는 것을 진지하게 고려해 주실 것을 간곡하게 요청 드리는 바입니다.

우리 한국선주협회는, 정기선해운부문 경쟁정책에 관한 워크샵 최종보고서(DSTI/DOT(2002)2)<sup>2)</sup>에 담겨져 있는 권고(제 204 및 제 205항)에서 OECD에 의해 실행가능한 차선택으로 권고되어진 바, 미국 OSRA 형태(미국 외항 해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act)에 담겨져 있는 형태)의 제한적인 독점금지법 적용면제 제도(limited antitrust law immunity)를, 귀 유럽연합이 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 대체법제로 채택하실 가능성이 있는 EU의 향후 경쟁법체계 내에 편입시키는 것도 훌륭하고도 바람직한 대안 중 하나가 될 수 있으리라고 굳게 믿고 있습니다. 동 대안은 또한, 귀 각료사회에서 이러한 종류의 대안을 채택해주신다면, 해운산업부문에 적용되어지는 경쟁법제들 간의 양립성 수준을 개선시키는 것이 될 수 있으며 그럼으로 해서 관련 법제간의 충돌을 완화시킬 것이라는 점에서도 주목을 받을 만하며 아울러 진지하게 검토해볼만한 가치가 충분히 있다고 생각됩니다. 나아가 우리는 만약에 상술한 종류의 대안 즉 '제한적인 독점금지법 적용면제 제도(limited antitrust law immunity)'가 유감스럽게도 (4056/86호에 대한) 당해 대안으로서 유럽연합의 경쟁법체계의 한 부분으로 편입되어질 수 없다고 최종적으로 결정지어 지게 된다면, ELAA의 제안을 제 4056/86호 규칙에 대한 대안으로서 수용하는 것을 진지하게 검토해주실 것을 다시 한번 간곡하게 요청 드리는 바입니다. ELAA대안은 앞서 말씀드린바 문제들을 부분적이기

2) 2002년 4월 16일 OECD 발간 「정기선해운부문 경쟁정책 - 최종보고서 (DSTI/DOT(2002)2) (Competition Policy in Liner Shipping - Final Report (DSTI/DOT(2002)2))

제 204절 아마도 이러한 교착상태를 타개하고 앞으로 나아갈 수 있게 하는 방법은 서로 받아드릴 수 있고 양측이 서로 인정할 수 있는 그러한 요소들을 기초로 하여서 구축되어질 수 있다. 본보고서에 기술된 연구결과들에 비추어 보면, 각국은 그것들이 변화된 시장상황을 최대한 고려대상에 넣을 수 있도록 보장하기 위하여 자국이 갖고 있는 현행의 법규들과 독점금지법 면제제도를, 타당한 경우, 재검토해야 한다. 그러한 재검토작업은 양측에 의해 서로 받아드려질 수 있고/ 또는 양측으로부터 인정받을 수 있는 그러한 요소들에 집중되어야 한다. 특히 눈이 띄는 대표적인 네 가지 요소는 다음과 같다.

1. 양측은 선·화주들 간 직접교섭이라는 개념에 합의하고 있다.
2. 양측은, OSRA 방식의 수용 그리고 개별 교섭 요율 및 조건들에 기초하여, 계약에 의해 보호되고 있는 (그리고 비밀이 유지되는) 당해 교섭의 핵심요소들을 귀찮아하지 않을 것이다.
3. 양측은 집단적으로 책정되어진 요율 및 조건들에 보다 적게 의존할 것이다.
4. 양측은 운송인들이 정기선 서비스 공급에 있어 동 공급방식 운용 차원에서 서로 조정·협력하려 노력할 수 있으며 또한 노력해야만 한다고 여기고 있다.

제 205절 협정상의 이들 4개 핵심요소들은 정기선시장을 조직하는 문제에 있어 향후 취할 수 있는 차선의 방향을 묘사하는 하기 원칙들의 틀을 짜는 데 기여할 것이다. 이들 원칙들이 담고 있는 요소들은 1998년 미국 외항해운개혁법(1998 United States Ocean Shipping Reform Act)이나 정기선부문 컨소시엄에 관한 EU의 경쟁정책들에서 찾아볼 수 있지만, 이들 원칙들이 불필요한 것이라고 말하는 것은, EU의 컨소시엄에 대한 정책이 단지 EU기중점 교역만을 그 대상으로 삼고 있는 것과 꼭 마찬가지로 OSRA 역시 오직 미국기중점 교역만을 그 대상으로 삼고 있지만 한다면, 정확한 것이라고 할 수 없다. 이러한 원칙들이 담당해야할 임무는 OECD회원국 정부들이 정기선해운부문에 대한 경쟁정책들을 심의를 위해 상정하게 되면 이들 경쟁정책을 정교화 하는 데 있어 사용되는 기본 틀을 제공하고자 하는 것이다.



는 하지만 적어도 완화시키거나 해소시킬 수 있는 가능성은 있기 때문입니다.

그리고 본인은 대한민국 해운공동체가 이 문제에 있어 유럽의회와 전적으로 그 입장을 같이하고 있음과, 그럼으로 해서 2005년 12월 1일자로 채택되어진바, 제 P6\_TA(2005)0466호 결의 '해상운송에 대한 제반 EC 경쟁규칙들의 적용에 관한 유럽의회 결의 (European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))<sup>3)</sup>를 전폭적으로 지지하고 있다는 점을 밝히면서 본인의 의견서를 마무리하는 기쁨을 갖고자합니다. 우리는 당해 유럽의회 결의에서 지적되어진바 제반 사항들이 4056/86 재검토에 대한 후속과정으로서 대안법체계를 작성하는 데 있어 아주 유념하여야 될 것이라 굳게 믿고 있습니다.

2005년 12월 1일 유럽의회에 의해 채택되어진 유럽의회 결의 제 P6\_TA(2005)0466호 「해상운송에 대한 제반 EC 경쟁규칙들의 적용에 관한 유럽의회 결의 (European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))

유럽의회는,  
.....

1. EEC규칙 제 4056/86호에 대한 재검토의 목적은 백서와 Marco Polo I 및 Marco Polo II 프로그램에 요약되어 있는 바, 운송정책에 대한 전략과 관련된 Lisbon 전략의 틀 내에서 유럽 해운산업부문이 확대되고 또한 유럽 해운산업부문이 생존가능하고 경쟁력을 갖는 것이 되도록 유지·촉진하고자 하는 것이어야만 한다는 점을 집행위원회와 관련 모든 당사자들이 이해해 줄 것을 요구한다.
2. 모든 해상운송부문, 즉 정기선동맹의 회원들 및 비회원들, 그들에 대한 경쟁자들 (독립 기관들), 고객들 (화주들) 그리고 최종 소비자들을 위한 채택 가능한 대안체제가 어떠한 결과들을 가져오게 되는 지 신중하게 검토해줄 것을 집행위원회에 요구한다.
3. Global Insight의 연구에서 제시된 결론들이, 연구의 범위 및 자료 등 측면에 비추어볼 때 이전 연구들에서 그 윤곽이 나타났던바 결함들이 금번의 연구에서도 또한 사실상 다루어지지 않았다는 점에서, 해운동맹에 대한 독점금지법 포괄면제제도를 철폐하기위한 확고한 근거를 제공하고 있지 못하다는 점에 주목하고; 당 위원회의 신규 제안 구상에 있어 이러한 점을 참작해 줄 것과 이러한 점을 관련 이해당사자들 그리고 유럽의회 및 각료이사회 등과 협의해 줄 것을 집행위원회에 요구한다.
4. EEC규칙 제 4056/86호를 개정할 경우에는, 유럽의 해당 체계가 당해국의 법체계들과 관련해서 그것이 어떠한 것이 되었든 벗어나게 짜여 지는 것은 법체계적으로 불안정한 사회경제적 효과들을 유발하게 될 런지도 알 수 없으며 또한 이러한 사태는 보호주의적인 조치들을 양산하는 결과를 빚어낼 수도 있다는 점에서, 여타 국가들 (미국, 호주, 일본 및 캐나다)의 현행 법체계 및 운영방식들을 유념해주도록 요구한다.
5. 제도를 전면적으로 개폐할 경우, 대형선사들에 대해서는 그리 심각한 것이 아니나 중소형선사들의 경우에는 상당정도의 부정적인 결과들을 초래해 할 가능성이 있다는 점을 강조하며, 또한 정기선동맹제도의 폐지가 가격인하를 가져오게 될 것이라는 어떠한 증거도 없다는 점을 강조한다.
6. EEC규칙 제 4056/86호에 규정되어있는 정기선동맹에 대한 (독점금지법) 적용제외 제도의 폐지를 수반하는 전면적인 자유화는, 정기선사 컨소시엄들에 대한 (독점금지법) 포괄면제를 규정하고 있는, EC규칙 제823/2000호 (EC규칙 제 611/2005호에 의해 개정)에 대한 상응하는 개정을 필연적인 결과로 수반케 된다는 점에 주목한다.
7. 이 부문과 관련된 법규는 그것이 어떠한 것이 되었든 특정 제약요건들로 인해 영향을 받는 지역들, 예컨대 다른 것들과 구별되는 특징들을 갖는 특수한 서비스를 계속해서 받는 것에 의존해야만 하는 (구주연합)조약 제299(2)조에 기술되어있는 바 형태의 지역들이 갖고 있는 특수한 상황들을 고려대상에 넣는 것이 되어야할 것이라는 점을 단언한다.
8. 공동체의 경쟁법제를 준수하고 있는 한에서는, (전략적 제휴)협정들과 같은 점점 늘어나고 있는바 다양한 형태의 협력체제들은, 그것이 있음으로 해서 선사들이, 정기선동맹선사든 맹외선사든 불문하고, 운임요율 및 기타 운항조건 등과 관련해서 자신들이 실행에 옮기고 있는 경쟁행위들을 시장과 유연하게 조화시키고 통합해낼 수 있게 한다는 점에서 그 중요성을 강조한다.
9. 제1심법원(Court of First Instance)의 판례 (T-191/98, T-212/98 ~ T-214/98 통합사건 판례 Atlantic Container Line AB 등과 집행위원 회간 소송사건, 일명 "TACA 케이스") 에 기초하여, 선박량 조절은 운임요율의 인상과 더불어 그 어떠한 종류의 인위적인 수요도 창출되지 아니하는 그러한 경우에 한해 그리고 조약 제 81(3)조에 기술되어있는 4개 조건들이 누가 적용 집행됨으로서, 동맹이 운임요율을 책정하는 힘이, 비록 부분적이라 할지라도, 현저할 정도로 제한되어지고 있는 그러한 경우에 한해 허용되어질 수 있다고 결론을 내린다.
10. EEC규칙 제 4056/86호는 폐쇄동맹제도를 지지하는 한편으로, 동 규칙은 맹외선들로 하여금 실질적인 경쟁을 행할 수 있도록 보장하고 또한 정기선동맹들이 부과할 수도 있는 어떠한 종류의 추가적인 경쟁제한조치들도 용인하고 있지 않다는 의미에서, 자유무역 또한 인정하고 있다는 점을 지적한다.

끝으로 본인은 세계교역환경의 개선 그리고 특히 관련 법체계의 합리화를 위해 지금까지 기우려주신 유럽연합 각료이사회에 대하여 대한민국 해운공동체를 대신하여 깊은 감사의 뜻을 표하는 영광을 갖고자 합니다.

각하의 배려를 고대하며,

경구

한국선주협회

회장 장두찬

11. 특히, 구주사법재판소(European Court of Justice)의 판례에 의거, 운임요율을 직접 책정할 가능성을 배제하고 대안체제 하에서 참고가격 또는 가격지수를 정기선동맹들로 하여금 결정할 수 있도록 권한을 부여함을 통해서, 그리고 할증료 및 부대비용들이 화주들과 대화를 갖은 후 투명하게 산출되어지는 것을 보장하는 방식을 통해서, 경쟁규칙들 간의 양립성이 보장되기를 기대하며 집행위원회의 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 재검토, 폐지가 아니라, 의지를 지지한다. 그리고 아울러 그러한 재검토는 운임율의 안정화, 고품질의 서비스 유지 그리고 모든 기업들, 그 크기가 어떠한 관계없이, 간의 간접한 경쟁을 보장해내는 그러한 것이 되어야만 한다는 점을 강조한다.
12. ELAA 제안은, 경쟁법규들에 의거, 규칙 개정안을 기초할 때 그것이 어떠한 것이 되게 되든지, 집행위원회에 의해서 채택되어져만 할, 가격 지수의 도입 그리고 선하주 및 여타 산업관련 당사자들 간의 협의체 창설 등을 포함하는 흥미로운 사항들을 담고 있다는 견해를 갖고 있다. 또한 그러한 규칙들은 그것이 어떠한 것이 되든 5년 정도의 일정기간동안 시행해 볼 수 있으며 만료일이 되면 재평가작업을 행해 볼 수 있을 것이라는 견해를 갖고 있다; 그리고 집행위원회는 이러한 사항들이 조약 제 81(3)조에 기술되어 있는 4개 조건들의 누가적용 요건에 부합하는지를 심층적으로 검토해 보아야만 한다는 견해를 갖고 있다.
13. 어떠한 대안이 채택되어지든, 모든 행위자들(선사, 하주 및 여타 산업의 행위자)들이 새로운 규제들에 적응해갈 수 있도록 하기위해 과도 기간을 두는 것을 마음에 두고 있어야한다고 여기고 있다.
14. 당해 위임권한(terms of reference)의 범위 내에서 그리고 정기선동맹의 행동규범에 관한 유엔협약 상의 의무들에 기초해서 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 개정 또는 폐지를 제안하기 전에 당해 협약을 비준하고 있는 다른 계약당사국들과 사전에 협의해 줄 것을 집행위원회에 요구한다. 그러한 협의들은 회원국들(정기선동맹행동규범에 관한 협약 하에서 쌍무간의 의무를 아직도 지고 있는 국가들)이, 그것이 어떠한 종류의 것이든 부정적인 결과들을 모두 회피해낼 수 있기를 기대하며, 처하게 될 수도 있는 새로운 법률상의 지위(legal status)에 적응해나가기 위한 가장 적절한 방법을 찾아내고자 시도하는 것이어야 한다고 믿는다.
15. 부정기선부문은 탈규제화된 상태가 계속해서 여전히 아주 높은 수준으로 이어지고 있으며 또한 공정경쟁원칙들에 기초하여 운영되고 있다는 점을 지적한다. 따라서 이러한 서비스들을 EC규칙 제 1/2003호의 적용대상 범위에 포함되도록 만들자는 집행위원회의 제안을 지지한다.
16. 부정기선부문 풀(bulk pools) 및 특수선부문 교역과 경쟁법체간의 양립성문제와 관련해서는, 집행위원회가, 단일한 일련의 과정을 통해(in a single process), 지침들을 제정하는 것이 - 단, 당해 제안들이 공시되고 또한 관련 업계와 협의되어질 때까지는 그렇게 하지 않는다는 것을 전제조건으로 할 경우에 한해 - 법적 확실성 및 명확성을 기하는 것이 될 것이라고 생각하고 있다.
17. 내항해운(cabotage) 서비스부문은 EEC규칙 제 3577/92호에 의거 이미 탈규제화 되어있다는 점을 지적한다. 이러한 서비스들은 동일한 단일 회원국 내에 소재한 항만들 사이에서만 이루어지고 있다는 점을 생각해보면, 회원국들 간에 이루어지는 공동체 역내교역에는 영향을 미치고 있지 아니하며 (조약 제 81조 및 제 82조) 그러한 까닭에 이 부분이 EC규칙 제 1/2003호의 적용범위 안으로 편입되어야 할 그 어떠한 필요성이나 법적 의무도 존재하지 아니한다는 견해를 갖고 있다.
18. 본 기관은 기술협정들(technical agreements)을 규율하는 법적 틀을 계속 유지하는 것은 법적 확실성을 담보해내고 서비스 공급자들에게 좀더 나은 방향감각을 제시하는 데 기여할 것이라고 믿고 있기 때문에, 기술협정들(technical agreements)의 적법성에 대한 준거법원이 되고 있는 EEC규칙 제 4056/86호 제 2조에 담겨져 있는 제도들을 폐기하지는 제안을 계속하지 말아 줄 것을 집행위원회에 요구한다.
19. 공동체 법제와 제삼국 법제가 서로 충돌할 경우 개척토록 되어있는 협상들에 대해 규정하고 있는 EEC규칙 제 4056/86호 제 9조를 폐지하지는 제안, 특히 해상운송 관련 경쟁법제를 개정하고자 하는 집행위원회의 의도가 깔려 있는 경우의 그러한 제안은 계속하지 말아 줄 것을 집행위원회에 요구한다.
20. 의장에게 본 결의를 각료이사회 및 집행위원회에 송부하도록 지시한다.

붙임

세계 컨테이너교역량 (2003년도)

항로별 세계 컨테이너교역 2003년도 추정치 ('000 teu)									
항로별 (동향 - 서향)	동향 물동량		서향 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
	물동량	%	물동량	%	서향 물동량 - 동향 물동량	서향물량/ 동향물량	항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
태평양항로	9,632	54.05%	4,375	24.95%	-5,257	0.45	14,007	39.62%	15.41%
대서양항로	2,051	11.51%	3,201	18.26%	+1,150	1.56	5,252	14.86%	5.78%
유럽-극동항로	4,063	22.80%	6,967	39.74%	+2,904	1.71	11,030	31.20%	12.13%
유럽-중동항로	1,450	8.14%	450	2.57%	-1,000	0.31	1,900	5.37%	2.09%
북미-중동항로	256	1.44%	139	0.79%	-117	0.54	395	1.12%	0.43%
극동-중동항로	370	2.08%	2400	13.69%	+2,30	6.49	2,770	7.84%	3.05%
동-서향항로 물동량 합계	17,822	100.00%	17,532	100.00%	-290	0.98	35,354	100.00%	38.89%
항로별 (남향 - 북향)	남향 물동량		북향 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
	물동량	%	물동량	%	북향 물동량 - 남향 물동량	북향물량/ 남향물량	항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
유럽-남미항로	569	6.31%	1,204	13.39%	+635	2.12	1,773	9.01%	1.95%
유럽-남아시아항로	600	6.65%	1,000	11.12%	+400	1.67	1,600	8.13%	1.76%
유럽-아프리카항로	1,350	14.97%	700	7.79%	-650	0.52	2,050	10.42%	2.25%
유럽-오세아니아항로	364	4.04%	124	1.38%	-240	0.34	488	2.48%	0.54%
북미-남미항로	1,684	18.68%	1,951	21.70%	+267	1.16	3,635	18.47%	4.00%
북미-남아시아항로	194	2.15%	439	4.88%	+245	2.26	633	3.22%	0.70%
북미-아프리카항로	176	1.95%	138	1.53%	-38	0.78	313	1.59%	0.34%
북미-오세아니아항로	190	2.11%	160	1.78%	-30	0.84	350	1.78%	0.38%
극동-남미항로	750	8.32%	1,000	11.12%	+250	1.33	1,750	8.89%	1.92%
극동-남아시아항로	500	5.55%	250	2.78%	-250	0.5	750	3.81%	0.82%
극동-아프리카항로	850	9.43%	725	8.06%	-125	0.85	1,575	8.00%	1.73%
극동-오세아니아항로	1,750	19.41%	850	9.45%	-900	0.49	2,600	13.21%	2.86%
중동-남아시아항로	40	0.44%	450	5.01%	+410	11.25	490	2.49%	0.54%
기타 (남향항로)							775	3.94%	0.85%
기타 (북향항로)							895	4.55%	0.98%
남-북향항로 물동량 합계	9,017	100.00%	8,991	100.00%	-26	1.00	19,677	100.00%	21.64%
항로별 (역내교역)	남향 물동량		북향 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
							항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
아시아지역 역내교역							25,970	72.38%	28.57%
유럽지역 역내교역							6,700	18.67%	7.37%
북미지역 역내교역							1,200	3.34%	1.32%
중동지역 역내교역							180	0.50%	0.20%
남미지역 역내교역							750	2.09%	0.82%
남아시아지역 역내교역							325	0.91%	0.36%
아프리카지역 역내교역							355	0.99%	0.39%
오세아니아지역 역내교역							400	1.11%	0.44%
역내 컨테이너교역량 합계							35,880	100.00%	39.47%
세계컨테이너교역 총량							90,912		

주:

- 출처: Table 2 of the Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86
- 원출처: Drewery shipping Consultant Ltd. The Drewery Container Market Review - "004/05.
- 항로별 수송수요 불균형도는 위 원전 자료에서 얻어진 통계 수치를 이용 계산되었음.





**KOREA SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

10th Fl., Sejong Bldg., 100 Dangju-dong, Chongro-ku, Seoul, Korea Tel:(822)739 1555/6 Fax:(822)739 1564 e-mail: hycyeong@shipowners.or.kr

Ms. Neelie Kroes  
Commissioner for Competition  
European Commission  
Rue de la Loi, 200-1049 Bruxelles,  
Belgium

12th June 2006, Seoul

Dear Ms. Neelie Kroes,

Re: Comments on termination of the Regulation (EEC) No 4056/86 (Conference Block Exemption)

Before anything else, I should express deepest thanks to Your Excellency Neelie Kroes, Commissioner for Competition for exerting every constructive efforts to meet the various needs of the international shipping industry and moreover to create the favourable environment for fostering the sound and sustainable development of the world economy.

Korea Shipowners' Association (KSA) is the sole and unique juridical body representing the interests of all the Korean shipping companies engaged in international shipping, whose controlling tonnage amounts approximately to 27.3 million dead weight ton (3.25 percent of the world total fleet) as of 1<sup>st</sup> January 2005.

If you generously permit me, belated though, I would like to have the honor to submit Korea Shipowners' Association's comments with respect to the EU's competition policy to maritime transport in general and the 'Proposal for a Council Regulation repealing Regulation (EEC) No 4056/86' presented by your esteemed Commission on 14th December 2005 in particular.

KSA acknowledges that the Commission's reasons for undertaking the current review of the block exemption for liner shipping contained in Regulation 4056/86. However, KSA believes that the justification of the antitrust law immunity contained in the preamble to the Regulation essentially remains the same as ever. And therefore, I hereby submit KSA's view that it seems to us that it is inevitable that, whatever kind it may be, a kind of institutional machinery which meets the very justification should be maintained. I would like to explain KSA's reasoning for this belief first.

Maybe you are well aware that there is general recognition amongst all interested parties worldwide such as shipowners, shippers and governments that limited antitrust law immunities have facilitated cooperation between liner companies, ensuring that lines are better able to use their resources efficiently, and to increase their range of services and markets in order to more effectively satisfy shippers' demands in terms of

frequency, reliability, quality and price.

However, a total withdrawal of antitrust law immunity would lead to substantial industry concentration and sees the danger of anti-competitive collusion within the oligopoly of surviving carriers. Altering fundamental and long-held policies could create far-reaching consequences not only for the shipping industry players immediately concerned, but also for the cost and efficiency of the movement of much of the world's trade. I would like to explain why such a kind of situations could be brought about. What I would like to mention is four-fold.

The first point is that, in making the world trade system to be smoothly functioned and operated, it is required as the necessary condition and prerequisite that the supply of maritime transport services should be provided, to say the least of it, at the level of its maximum demand by region

The second point is that the demand on the maritime transport services worldwide is extremely biased due to the world trade imbalances caused by the disparity in the industrial structures and the development stages by region. In other words, the East Asian region has its economic structure relatively centered over the secondary industries whereas the European and North American regions the tertiary industries. For instance, main producers of the industrial products is in East Asia and their major consumers are in Europe and North America. Consequently, (containerized) liner shipping of industrial products has extremely biased in structure in transporting from Asia to Europe, and from Asia to North America.<sup>1)</sup>

The third point is that in case of container vessels, no appropriate alternative demand market on transport services ( for instance, it is not feasible physically, practically or in economic efficiency viewpoints to transport low-rate primary products such as grain in containers returning from America to East Asia) has been found to resolve the structural oversupply of return leg of voyages departed from Asia (North America ⇒ East Asia; Europe ⇒ East Asia) ensued by such extreme tendency.

And, moreover, maritime transport is a product which has a unique characteristic of service, that is, simultaneity in production and consumption. And therefore unsold freight capacity is lost forever; this feature contrast strikingly with that of manufactured goods.

Due to the factors mentioned just above, highly sophisticated competition policy, if introduced into liner shipping, might bring cutthroat competition to the maritime

1) As a matter of fact, the second point, extreme bias in demand in maritime transport services is analyzed objectively in Global Insight Report (Paragraphs 284, 325, 401, 448 and 479), and also shows in the statistics attached to the 'Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86' (Table 1 & Table 2). However, it was overlooked in the process of drawing conclusion and recommendations. The analysis by using the figures shown in the aforesaid report indicates that maritime transport demand has shown extreme bias of 220% towards North American direction on Asia-North America trade (Eastbound: 9,632,000TEU, Westbound: 4,375,000TEU, Trade imbalance: 5,267,000TEU) while 171% toward European direction on Asia(Far East+South)-Europe trade(Westbound: 7,967,000TEU, Eastbound: 4,663,000TEU, trade imbalance: 3,304,000TEU).

transport sector, especially to return leg of the voyages departed from Asia (North America ⇒ Asia; Europe ⇒ Asia); such competition might even block, instead, achieving the objective of maximizing social welfare, the ultimate goal of the competition policy. Then, such cutthroat competition might ruin the desired competition mechanism into destructive one, resulting in failure of liner shipping market, which would not be functioning properly. In addition, it might have efficient and normal shipping sector fall into a vicious cycle of structural chain of bankruptcy, instead of driving out existing inefficient participants from market through competitions. From mid-and-long-term perspective, this might make it impossible for users to be provided with efficient and stable quality maritime transport services. As a result, it might seriously deteriorated overall quality of social welfare system.

And, therefore, Korea Shipowners' Association cordially request Your Excellency to understand such kind of the fundamental problems, especially, caused by the trade imbalances worldwide and consequential directionally-biased structural oversupply of spaces in the world major liner trade routes, when considering the current issue, the competition policy; and to seriously reconsider the total repeal of the Regulation (EEC) No 4056/86, and maintain limited antitrust law immunity in liner shipping instead.

We, Korea Shipowners' Association strongly believe that it is one of the good and desirable option to incorporate the US OSRA type limited antitrust immunity, which is recommended as a viable second-best way by the OECD at the recommendations (paragraphs 204 to 205) in the final report of the workshop on competition policy in liner shipping (DSTI/DOT(2002)2)<sup>2)</sup>, in the EU's future competition law system, your esteemed European Union may adopt as a substitute for the Regulation (EEC) No 4056/86. This option also merit attention and scrutiny in that if your esteemed Commission takes this kind of option, it would improve the compatibility level amongst the competition regimes to the maritime transport sector, and thus reduce the related conflicts of law. And further we cordially request you once again to seriously consider

2) 「Competition Policy in Liner Shipping - Final Report (DSTI/DOT(2002)2)」 published by OECD on 16th April 2002

" Para 204. Perhaps a way forward out of his impasse can be built on those points that are mutually agreeable and or recognised by both sides. In light of the findings of this report, countries should review their existing regulations and anti-trust exemption, as appropriate, to ensure that they best take into account changed market circumstances. Such a review should focus on those points that are mutually agreeable and/or recognised by both sides. In particular four points stand out:

1. Both sides agree to the concept of direct negotiations between shipper and carriers.
2. Both sides, based on their acceptance of OSRA and individually negotiated rates and conditions, are not averse to contractually protecting (and rendering confidential) key elements of those negotiations.
3. Both sides are relying less on collectively agreed rates and conditions.
4. Both sides view that carriers can and should seek to co-ordinate with each other on the operational aspects of providing liner services.

Para 205. These four points of agreement serve to frame the following principles that represent the 'second-best' way forward on the matter of the organisation of liner markets. While elements of these principles can be found in the 1998 United States Ocean Shipping Reform Act or the EU's competition policies pertaining to consortia in liner shipping, it would be incorrect to view these principles as redundant, if only because OSRA only covers the US trades, just as the EU consortia policy only covers the EU trades. The vocation of these principles is to provide a framework for governments throughout the OECD within which to craft their competition policies for the liner shipping sector when these come up for examination."



to accept ELAA proposal as a substitute of the Regulation 4056/86, in case the said kind of option, limited antitrust law immunity, regrettably be decided not to be incorporated in the European Union's competition law system as the very substitute, it is because this ELAA option might reduce or dissolve the afore-said problems partially, at least.

And, with pleasure, I would like to conclude my comments by saying that Korean shipping community shares the same view on this matter with the European Parliament in full-scale, and thus wholeheartedly support the Resolution No P6\_TA(2005)0466 European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))<sup>3)</sup>, which was adopted on 1st of December 2005. We

3) European Parliament resolution No P6\_TA(2005)0466 「European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))」 adopted by European Parliament on 1st December 2005

" The European Parliament,

1. Calls upon the Commission and all parties concerned to understand that the purpose of the review of Regulation (EEC) No 4056/86 should be to preserve, and promote the expansion of, a viable and competitive European shipping sector within the framework of the Lisbon Strategy in conjunction with transport policy strategy, as summarised in the White Paper and the Marco Polo I and the Marco Polo II programmes, and that it is vital to do so especially in view of the fact that new maritime powers have emerged, namely China, South Korea, and Taiwan;
2. Calls upon the Commission carefully to consider the consequences of a possible alternative system for the entire marine transport sector, namely members and non-members of liner conferences and their competitors (independent bodies) their customers (shippers) and the final consumers;
3. Notes that the conclusions of the study by Global Insight do not provide a solid basis for abolishing the block exemption for maritime conferences, as the shortcomings outlined in previous studies in terms of scope and data were not really dealt with in this latest study either; calls upon the Commission to take this into consideration in the framework of its new proposal and to discuss it with the circles concerned, with Parliament and with the Council;
4. Calls upon the Commission, in the event of amendment of Regulation (EEC) No 4056/86 to bear in mind existing legal and operating regimes in other countries (USA, Australia, Japan and Canada), since any misalignment of the European system in relation to those regimes might create destabilising socio-economic effects worldwide and lead to protectionist measures;
5. Emphasises the likelihood of adverse consequences in the event of a general overhaul of the system, not so much for large merchant shipping lines, but rather for small and medium-sized ones, and emphasises also that there is no evidence that the abolition of liner conferences will bring about a fall in prices;
6. Notes that full liberalisation involving the abolition of the exemptions for liner conferences provided for in Regulation (EEC) No 4056/86 will necessitate corresponding changes to Regulation (EC) No 823/2000, which was itself amended by Regulation (EC) No 611/2005, which provides for block exemptions for consortia of liner shipping companies;
7. Maintains that any regulation in the sector will need to allow for the nature of regions affected by specific constraints, for example regions of the type described in Article 299(2) of the Treaty, which depend on the continued provision of services with special characteristics;
8. Underscores, as far as they comply with Community competition law, the importance of an increasing number of forms of cooperation, such as framework agreements, by virtue of which carriers, whether or not they are members of conferences, are able flexibly to coordinate their competitive conduct on the market in relation to freight rates and other service conditions;
9. Concludes, on the basis of the case-law of the Court of First Instance (Joined Cases T-191/98, T-212/98 to T-214/98 Atlantic Container Line AB and Others v Commission, "the TACA case"), that the regulation of vessel capacity is permissible only if no artificial demand is created along with increases in freight rates and only if the power of conferences to fix freight rates has been significantly limited, the four cumulative conditions laid down in Article 81(3) of the Treaty thus being fulfilled, if only partially;
10. Points out that while Regulation (EEC) No 4056/86 endorses the system of closed conferences, it also allows free trade, which means that substantive competition from outsiders is ensured and that no further restrictions on competition from liner conferences is permitted;
11. Supports the Commission's intention to review - rather than repeal - Regulation (EEC) No 4056/86 with a view to ensuring compatibility with the rules of competition, chiefly by excluding the possibility of a direct fixing of freight prices and by authorising the fixing by the conferences of a reference price or a price index under an alternative system, in accordance with the case law of the European Court of Justice, and by ensuring that surcharges and associated costs are calculated transparently and after

strongly believe that the various points indicated in the European Parliament's Resolution should be fully noted when devising the alternative legal regime as the follow-up 4056/86 review process.

And lastly I would like to have an honor to convey Korean shipping community's heart-felt acknowledgement and gratitude for the European Commission's endeavor at the betterment of the world trade environments, rationalizing the related legal system in particular.

Looking forward to your positive consideration, and I remain.

Yours sincerely,

  
Doo Chan CHANG  
Chairman  
Korea Shipowners' Association

dialogue with shippers, and stresses that any such review must safeguard the stability of freight rates, the high quality of services and sound competition for all enterprises, whatever their size;

12. Takes the view that the proposal of the ELAA contains interesting points, including the introduction of a price index and the creation of discussion forums for carriers, shippers and other industry players, which should be taken up by the Commission, pursuant to competition rules, in drafting any amending regulation, and that any such new regulation might be made to come into force for a limited period of five years after the expiry of which an assessment would be carried out; takes the view that the Commission should examine the compliance of these points with the four cumulative conditions laid down in Article 81(3) of the Treaty;

13. Considers that, whichever alternative solution is chosen, a transitional period should be envisaged to enable all operators (carriers, shippers and other industry players) to adapt to the new regulatory framework;

14. Calls upon the Commission, within its terms of reference and on the basis of undertakings under the Code of Conduct for Liner Conferences to hold discussions with the other contracting parties before proposing amendment or repeal of Regulation (EEC) No 4056/86; believes that those discussions should seek to find the most appropriate method of adaptation for Member States (those that still have bilateral commitments under the Code of Conduct) to the possible new legal status, with a view to avoiding any adverse consequences;

15. Points out that the tramp sector remains overwhelmingly deregulated and operates on the basis of the rules of fair competition; supports the Commission proposal for these services to be brought within the scope of Regulation (EC) No 1/2003;

16. Considers it to be in the interests of legal certainty and clarity that the Commission should establish, in a single process, guidelines as regards the compatibility of bulk pools and specialised trades with the rules of competition, subject to the proviso, however, that it should not do so until the proposals have been published and consultations held with the circles concerned;

17. Points out that the cabotage services sector has already been deregulated pursuant to Regulation (EEC) No 3577/92; takes the view that given that these services are carried out between ports in one and the same Member State, intra-Community trade between the Member States is not affected (Articles 81 and 82 of the Treaty) and consequently there is no need or legal obligation for this sector to be brought within the scope of Regulation (EC) No 1/2003;

18. Calls upon the Commission not to continue with the proposal to abolish the arrangements contained in Article 2 of Regulation (EEC) No 4056/86 governing the legality of technical agreements, since it believes that retaining a purely legal framework governing technical agreements will contribute to legal certainty and a better orientation for service providers;

19. Calls upon the Commission not to continue with the proposal to repeal Article 9 of Regulation (EEC) No 4056/86 which provides for negotiations to be held in the event of a conflict between Community law and the law of third countries, especially in view of the Commission's intention to revise competition law relating to maritime transport;

20. Instructs its President to forward this resolution to the Council and the Commission."



Attachment

## WORLD CONTAINER TRADES 2003

Estimated 2003 world container trade by routes ('000 teu)									
East -West	Eastbound		Westbound		Directional imbalance (Westbound/Eastbound)		Total		
	absolute	%	absolute	%	absolute (W-E)	ratio	absolute	%	% of world total
Transpacific	9,632	54.05%	4,375	24.95%	-5,257	0.45	14,007	39.62%	15.41%
Transatlantic	2,051	11.51%	3,201	18.26%	+1,150	1.56	5,252	14.86%	5.78%
Europe-Far East	4,063	22.80%	6,967	39.74%	+2,904	1.71	11,030	31.20%	12.13%
Europe-Mid East	1,450	8.14%	450	2.57%	-1,000	0.31	1,900	5.37%	2.09%
N.America-Mid East	256	1.44%	139	0.79%	-117	0.54	395	1.12%	0.43%
Far East-Mid East	370	2.08%	2400	13.69%	+2,30	6.49	2,770	7.84%	3.05%
<b>Total East - West</b>	<b>17,822</b>	<b>100.00%</b>	<b>17,532</b>	<b>100.00%</b>	<b>-290</b>	<b>0.98</b>	<b>35,354</b>	<b>100.00%</b>	<b>38.89%</b>
North - South	Southbound		Northbound		Directional imbalance (Northbound/Southbound)		Total		
	absolute	%	absolute	%	absolute (N-S)	ratio	absolute	%	% of world total
Europe-Latin America	569	6.31%	1,204	13.39%	+635	2.12	1,773	9.01%	1.95%
Europe-South Asia	600	6.65%	1,000	11.12%	+400	1.67	1,600	8.13%	1.76%
Europe-Africa	1,350	14.97%	700	7.79%	-650	0.52	2,050	10.42%	2.25%
Europe-Australasia	364	4.04%	124	1.38%	-240	0.34	488	2.48%	0.54%
N.America-Latin America	1,684	18.68%	1,951	21.70%	+267	1.16	3,635	18.47%	4.00%
N.America-South Asia	194	2.15%	439	4.88%	+245	2.26	633	3.22%	0.70%
N.America-Africa	176	1.95%	138	1.53%	-38	0.78	313	1.59%	0.34%
N.America-Australasia	190	2.11%	160	1.78%	-30	0.84	350	1.78%	0.38%
Far East-Latin America	750	8.32%	1,000	11.12%	+250	1.33	1,750	8.89%	1.92%
Far East-South Asia	500	5.55%	250	2.78%	-250	0.5	750	3.81%	0.82%
Far East-Africa	850	9.43%	725	8.06%	-125	0.85	1,575	8.00%	1.73%
Far East-Australasia	1,750	19.41%	850	9.45%	-900	0.49	2,600	13.21%	2.86%
Mid East-South Asia	40	0.44%	450	5.01%	+410	11.25	490	2.49%	0.54%
Other (North - south)							775	3.94%	0.85%
Other (South - North)							895	4.55%	0.98%
<b>Total North - South</b>	<b>9,017</b>	<b>100.00%</b>	<b>8,991</b>	<b>100.00%</b>	<b>-26</b>	<b>1.00</b>	<b>19,677</b>	<b>100.00%</b>	<b>21.64%</b>
Intra - regional	Southbound		Northbound		Directional imbalance		Total		
							absolute	%	% of world total
Asia							25,970	72.38%	28.57%
Europe							6,700	18.67%	7.37%
North America							1,200	3.34%	1.32%
Mid East							180	0.50%	0.20%
Latin America							750	2.09%	0.82%
South Asia							325	0.91%	0.36%
Africa							355	0.99%	0.39%
Australasia							400	1.11%	0.44%
<b>Total Intra - Regional</b>							<b>35,880</b>	<b>100.00%</b>	<b>39.47%</b>
<b>World Total</b>							<b>90,912</b>		

Remarks:

- Source: Table 2 of the Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86
- Original Source: Drewry shipping Consultant Ltd. The Drewry Container Market Review - "004/05.
- Directional imbalances for the respective trade route are calculated by using the figures obtained by the original source.





닐리 크로스

경쟁담당 집행위원

구주공동체 집행위원회

벨기에 브뤼셀

Rue de la Loi, 200-1049

2006년 6월 12일, 서울

존경하는 닐리 크로스각하,

EEC규칙 제4056/86호 (정기선동맹에 대한 독점금지법 포괄면제) 폐지문제에 관한 의견서

본인은, 무엇보다도 먼저, 경쟁담당 집행위원이신 닐리 크로스 각하께 국제해운산업부문의 다양한 요구들을 만족시켜 주시고 더 나아가 세계경제의 건전하고도 지속가능한 성장을 견인 촉진하는 우호적인 환경을 조성해내고자 온갖 종류의 건설적인 노력을 다 해주시는데 대해 진심으로 감사의 뜻을 표하고자 합니다.

한국선주협회는 2005년 1월1일 현재 기준으로 전세계 상선대의 3.25%에 해당하는 2천7백3십만 dwt의 선박을 지배하고 있는 국제해운업 종사 대한민국 해운회사들의 이해를 대표하고 있는 하나뿐인 유일한 법적기구입니다.

각하께서 본인에게 관대함을 베풀어 허용해주신다면, 이미 늦기는 하였으나, 해상운송부문에 적용되고 있는 유럽연합의 경쟁정책 일반 그리고 특히 2005년 12월 14일 귀 집행위원회에 의해 제출되어진 'EEC규칙 제4056/86호의 폐지를 위한 각료이사회 규칙 제정 심의안'과 관련하여 한국선주협회의 의견서를 제출하는 영광을 갖고자 합니다.

한국선주협회는 규칙 제 4056/86호에 담겨져 있는 정기선해운에 대한 (독점금지법) 포괄면제 제도에 대해서 왜 귀 집행위원회가 금번의 재검토작업을 수행하고 있는 지 그 동기 및 이유에 대해서는 동의합니다. 그러나, 한국선주협회는 당해 규칙 서문에 담겨져 있는바 독점금지법 면제제도에 대한 정당성 옹호논리는 그 본질에 있어 과거 어느 때와 같이 변함없이 유효하다고 굳게 믿고 있습니다. 그러므로 본인은, 그것이 어떠한 종류가 되든지 간에, 당해 정당성 옹호 논리를 만족시킬 수 있는 제도적장치가 유지되는 것이 반드시 필요한 것으로 생각된다는 한국선주협회의 견해를 여기에 제출하고자 합니다. 그러면 먼저 한국선주협회의 이러한 믿음이 기초하고 있는 추론 근거에 대해 설명 드리겠습니다.

아마 각하께서도 선·화주들 그리고 각국 정부 등 전 세계의 모든 이해당사자들 간에 '제한적인 독점금지법 적용 면제제도(limited antitrust law immunity)'가 정기선사들 간의 협력을 촉진함으로써 당해 정기선사들로 하여금 보유 자원들을 효율적으로 이용할 수 있도록 하게하고 그 결과로서 배선빈도 및 신뢰도, (서비스의) 품질 및 가격 등 견지에서 화주들의 요구에 더욱더 효과적으로 응답할 수 있도록 하기 위해 자신들의 수행 서비스 영역 및 시장을 확대하는 것을 보장해 왔다는 점에 대해 대체적으로 공통된 인식이 모아져 있다는 점을 잘 알고 계실 것입니다.

하지만, 독점금지법 적용 면제제도(antitrust law immunity)의 완전 폐지는 당해 산업의 사실상의 집중화라는 (부정적인) 결과로 이어질 수 있으며 살아남은 운송인들 간에 만들어진 독과점체제 하에서 유발된 반경쟁적 결탁

(anti-competitive collusion)이라는 위험을 맞게 될 것입니다. 근본적이면서도 오래 동안 유지되어왔던 정책들을 변경하는 것은 직접적인 이해관계를 갖고 있는 해운산업부문의 당사자들 뿐 아니라 세계교역 대부분에 있어서의 물류 가격 그리고 효율 면에 있어서도 오랜 기간에 걸친 광범위한 파급효과를 초래케 될 수 있습니다. 그러면 어떠한 이유로 해서 그러한 종류의 상황들이 나타날 수 있게 되는 지에 대해 설명 드리도록 하겠습니다. 제가 지적하고자 하는 것은 크게 나누어 네 부분으로 이루어져 있습니다.

그 첫 번째는 세계교역시스템이 원만하게 기능하고 운용되게 되려면 해상운송서비스 공급이 매 지역별로 아무리 적게 잡더라도 당해 서비스에 대한 수요 최대치 수준으로 이루어져야만 한다는 것을 그 전제되는 조건으로 하며 또한 필요조건으로 요구하고 있다는 점입니다.

그 두 번째는 전 세계적으로 해상운송서비스에 대한 수요가 산업구조 및 발전단계의 지역별 차이가 가져온 세계무역 불균형 때문에 극심할 정도로 한 쪽으로 치우쳐져 있다는 점입니다. 다시 말씀드리자면, 유럽 및 북미주 지역은 당해 경제의 중심축을 삼차산업에 두고 있는 반면 동아시아지역은 그 중심축을 이들 지역들과 대비시켜볼 때 이차산업에 두고 있다는 점입니다. 예를 들자면, 공산품들에 대한 주요 생산자들은 동아시아지역에 소재하고 있는 반면 동 생산물에 대한 주소비자들은 유럽 및 북미주 지역에 살고 있습니다. 그 결과로 공산품들에 대한 정기(컨테이너)선 운송은 아시아로부터 유럽 방향 그리고 아시아로부터 북미주 방향으로의 극단적 수준의 구조적 쏠림 현상이 계속 나타나고 있습니다.<sup>4)</sup>

세 번째 점은 컨테이너선의 경우 이러한 극단적 편향성 때문에 야기되는 아시아향 북항부문(북미주 동아시아; 유럽 동아시아)의 구조적 공급과잉상태를 해결해내기 위한 적절한 대체 운송서비스 수요시장(예컨대, 미주로부터 동아시아로 오게 되는 북항 컨테이너에 곡물 등과 같은 저가의 일차산품을 수송한다는 것은 물리적으로나 실제적으로 또는 경제효율 면에서 타당한 선택이라 할 수 없을 것임)을 전혀 찾아낼 수 없다는 점입니다.

그리고 더욱이 해상운송은 서비스 고유의 독특한 특성, 즉 생산과 소비의 동시성을 갖고 있는 생산물이라는 점입니다. 그러므로 해서 판매되지 못한 적하 공간(freight capacity)은 영원히 잃어버리는 것이 됩니다. 이러한 특성을 갖고 있다는 점이 제조업 생산품들과 현저하게 대비되는 점이라 하겠습니다.

앞서 말씀드린 제반 요인들로 인하여, 아주 엄밀한 경쟁정책은, 만약 정기선해운부문에 도입되어지게 된다면, 해상운송부문, 특히 아시아향 북항 구간(북미주 아시아; 유럽 아시아구간)에 있어 목 자르기 경쟁을 초래하게 될런지도 모릅니다. 그럼으로 해서 그러한 경쟁은 경쟁정책이 당초 추구하고 있는바 궁극적 목표인 사회적 후생의 극대화라는 목표를 달성하는 대신 오히려 이를 막아버리는 것이 될 지도 모릅니다. 그리고 나아가 그러한 목 자르기 경쟁은 바람직한 경쟁구조를 파괴적인 것으로 바꾸어내어 정기선 해운시장에서의 시장의 실패를 초래케 함으로서 시장기구가 적절하게 작동되지 못하게 할런지도 모릅니다. 여기에 더해 그것은 경쟁을 통해 기존의 무능한 시장참여자들을 당해 시장에서 퇴출해내는 대신, 효율적이고 정상적인 해운부문을 구조적 연쇄파산이라는 악순환

4) 사실상, 두 번째 지적한 사항인 해상운송서비스에 대한 수요의 극단적인 치우쳐짐 현상은 Global Insight Report (제 284, 325, 401, 448 및 479절)에서 객관적으로 분석되어지고 있으며, '규칙 4056/86 재검토에 관한 2005년 7월 13일자 집행위원회 심의자료(Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86)'에 첨부되어 있는 표1 및 표2에도 나타나 있습니다. 그러나 이것은 결론 및 권고안들을 도출하는 과정에서 간과되어졌습니다. 위에서 말씀드린 보고서에서 제시된 통계수치들을 이용 분석해보면 해상수송 수요는 아시아-북미간 교역의 경우 북미주 방향으로 220% (동향물량: 9,632,000TEU, 서향물량: 4,375,000TEU, 교역 불균형량: 5,267,000TEU) 한편 아시아(동동 및 동남아시아)-유럽간 교역에 있어서는 유럽 방향으로 171% (서향물량: 7,967,000TEU, 동향물량: 4,663,000TEU, 교역 불균형량: 3,304,000TEU)라는 극단적인 쏠림 현상을 보이고 있습니다.

의 굴레 속으로 밀어 넣어버릴 런지도 모릅니다. 중장기적 관점에서 볼 때, 이것은 효율적이며 안정적인 고품질의 해상운송서비스를 동 서비스 이용자들이 공급받는 것을 불가능한 것이 되게 만들 가능성도 있습니다. 그 결과로, 이는 사회복지시스템의 전반적인 질을 심각하게 후퇴시키는 것이 될 수 있습니다.

그러므로 한국선주협회는 각하께 현재 쟁점 현안이 되고 있는 바 경쟁정책을 검토함에 있어 이러한 종류의 근본적인 문제점들, 특히 범세계적 차원의 교역불균형 그리고 그 결과로 일어나는 주요 정기선항로에서의 극단적 편향성을 보이고 있는바 구조적인 공급과잉 문제 등을 이해해 주시고, EEC규칙 제 4056/86호를 완전폐지하는 것을 진지하게 재검토해 주실 것과 대신 정기선해운부문에 있어 제한적인 독점금지법 적용면제제도를 유지해주시길 것을 간곡하게 요청 드리는 바입니다.

우리 한국선주협회는, 정기선해운부문 경쟁정책에 관한 워크샵 최종보고서(DSTI/DOT(2002)2)<sup>5)</sup>에 담겨져 있는 권고(제 204 및 제 205항)에서 OECD에 의해 실행가능한 차선택으로 권고되어진 바, 미국 OSRA 형태(미국 외항 해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act)에 담겨져 있는 형태)의 제한적인 독점금지법 적용면제 제도(limited antitrust law immunity)를, 귀 유럽연합이 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 대체법제로 채택하실 가능성이 있는 EU의 향후 경쟁법체계 내에 편입시키는 것도 훌륭하고도 바람직한 대안 중 하나가 될 수 있으리라고 굳게 믿고 있습니다. 동 대안은 또한, 귀 집행위원회에서 이러한 종류의 대안을 채택해주시다면, 해운산업부문에 적용되어지는 경쟁법제들 간의 양립성 수준을 개선시키는 것이 될 수 있으며 그럼으로 해서 관련 법제간의 충돌을 완화시킬 것이라는 점에서도 주목을 받을 만하며 아울러 진지하게 검토해볼만한 가치가 충분히 있다고 생각됩니다. 나아가 우리는 만약에 상술한 종류의 대안 즉 '제한적인 독점금지법 적용면제 제도(limited antitrust law immunity)'가 유감스럽게도 (4056/86호에 대한) 당해 대안으로서 유럽연합의 경쟁법체계의 한 부분으로 편입되어질 수 없다고 최종적으로 결정지어 지게 된다면, ELAA의 제안을 제 4056/86호 규칙에 대한 대안으로서 수용하는 것을 진지하게 검토해주시길 것을 다시 한번 간곡하게 요청 드리는 바입니다. ELAA대안은 앞서 말씀드린바 문제들을 부분적이기

5) 2002년 4월 16일 OECD 발간 「정기선해운부문 경쟁정책 - 최종보고서 (DSTI/DOT(2002)2) (Competition Policy in Liner Shipping - Final Report (DSTI/DOT(2002)2))

제 204절. 아마도 이러한 교착상태를 타개하고 앞으로 나아갈 수 있게 하는 방법은 서로 받아드릴 수 있고 양측이 서로 인정할 수 있는 그러한 요소들을 기초로 하여서 구축되어질 수 있다. 본보고서에 기술된 연구결과들에 비추어 보면, 각국은 그것들이 변화된 시장상황을 최대한 고려대상에 넣을 수 있도록 보장하기 위하여 자국이 갖고 있는 현행의 법규들과 독점금지법 면제제도를, 타당한 경우, 재검토해야 한다. 그러한 재검토작업은 양측에 의해 서로 받아드려질 수 있고/ 또는 양측으로부터 인정받을 수 있는 그러한 요소들에 집중되어야 한다. 특히 눈이 띄는 대표적인 네 가지 요소는 다음과 같다.

1. 양측은 선·화주들 간 직접교섭이라는 개념에 합의하고 있다.
2. 양측은, OSRA 방식의 수용 그리고 개별 교섭 요율 및 조건들에 기초하여, 계약에 의해 보호되고 있는 (그리고 비밀이 유지되는) 당해 교섭의 핵심요소들을 귀찮아하지 않을 것이다.
3. 양측은 집단적으로 책정되어진 요율 및 조건들에 보다 적게 의존할 것이다.
4. 양측은 운송인들이 정기선 서비스 공급에 있어 동 공급방식 운용 차원에서 서로 조정·협력하려 노력할 수 있으며 또한 노력해야만 한다고 여기고 있다.

제 205절. 협정상의 이들 4개 핵심요소들은 정기선시장을 조직하는 문제에 있어 향후 취할 수 있는 차선의 방책을 묘사하는 하기 원칙들의 틀을 짜는 데 기여할 것이다. 이들 원칙들이 담고 있는 요소들은 1998년 미국 외항해운개혁법(1998 United States Ocean Shipping Reform Act)이나 정기선부문 컨소시엄에 관한 EU의 경쟁정책들에서 찾아볼 수 있지만, 이들 원칙들이 불필요한 것이라고 말하는 것은, EU의 컨소시엄에 대한 정책이 단지 EU기종점 교역만을 그 대상으로 삼고 있는 것과 꼭 마찬가지로 OSRA 역시 오직 미국기종점 교역만을 그 대상으로 삼고 있지만 한다면, 정확한 것이라고 할 수 없다. 이러한 원칙들이 담당해야할 임무는 OECD회원국 정부들이 정기선해운부문에 대한 경쟁정책들을 심의를 위해 상정하게 되면 이들 경쟁정책을 정교화 하는 데 있어 사용되는 기본틀을 제공하고자 하는 것이다.



는 하지만 적어도 완화시키거나 해소시킬 수 있는 가능성은 있기 때문입니다.

그리고 아울러 본인은 대한민국 해운공동체가 이 문제에 있어 유럽의회와 전적으로 그 입장을 같이하고 있음과, 그럼으로 해서 2005년 12월 1일자로 채택되어진바, 제 P6\_TA(2005)0466호 결의 '해상운송에 대한 제반 EC 경쟁규칙들의 적용에 관한 유럽의회 결의 (European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI))<sup>6)</sup>를 전폭적으로 지지하고 있다는 점을 밝히면서 본인의 의견서를 마무리하는 기쁨을 갖고자합니다. 우리는 당해 유럽의회 결의에서 지적되어진바 제반 사항들이 4056/86 재검토에 대한 후속과정으로서 대안법체계를 작성하는 데 있어 아주 유념하여야 될 것이라 굳게 믿고 있습니다.

6) 2005년 12월 1일 유럽의회에 의해 채택되어진 유럽의회 결의 제 P6\_TA(2005)0466호 「해상운송에 대한 제반 EC 경쟁규칙들의 적용에 관한 유럽의회 결의 (European Parliament resolution on the application of EC competition rules to maritime transport (2005/2033(INI)),

" 유럽의회는,  
.....

1. EEC규칙 제 4056/86호에 대한 재검토의 목적은 백서와 Marco Polo I 및 Marco Polo II 프로그램에 요약되어 있는 바, 운송정책에 대한 전략과 관련된 Lisbon 전략의 틀 내에서 유럽 해운산업부문이 확대되고 또한 유럽 해운산업부문이 생존가능하고 경쟁력을 갖는 것이 되도록 유지·촉진하고자 하는 것이어야만 한다는 점을 집행위원회와 관련 모든 당사자들이 이해해 줄 것을 요구한다.
2. 모든 해상운송부문, 즉 정기선동맹의 회원들 및 비회원들, 그들에 대한 경쟁자들 (독립 기관들), 고객들 (화주들) 그리고 최종 소비자들을 위한 채택 가능한 대안체제가 어떠한 결과들을 가져오게 되는 지 신중하게 검토해줄 것을 집행위원회에 요구한다.
3. Global Insight의 연구에서 제시된 결론들이, 연구의 범위 및 자료 등 측면에 비추어볼 때 이전 연구들에서 그 윤곽이 나타났던바 결론들이 금번의 연구에서도 또한 사실상 다루어지지 않았다는 점에서, 해운동맹에 대한 독점금지법 포괄면제제도를 철폐하기위한 확고한 근거를 제공하고 있지 못하다는 점에 주목하고; 당 위원회의 신규 제안 구상에 있어 이러한 점을 참작해 줄 것과 이러한 점을 관련 이해당사자들 그리고 유럽의회 및 각료이사회 등과 협의해 줄 것을 집행위원회에 요구한다.
4. EEC규칙 제 4056/86호를 개정할 경우에는, 유럽의 해당 체계가 당해국의 법체계들과 관련해서 그것이 어떠한 것이 되었든 언타가게 짜여 지는 것은 법체계적으로 불안정한 사회경제적 효과들을 유발하게 될 런지도 알 수 없으며 또한 이러한 사태는 보호주의적인 조치들을 양산하는 결과를 빚어낼 수도 있다는 점에서, 여타 국가들 (미국, 호주, 일본 및 캐나다)의 현행 법체계 및 운영방식들을 유념해주도록 요구한다.
5. 제도를 전면적으로 개폐할 경우, 대형선사들에 대해서는 그리 심각한 것이 아니나 중소형선사들의 경우에는 상당정도의 부정적인 결과들을 초래할 가능성이 있다는 점을 강조하며, 또한 정기선동맹제도의 폐지가 가격인하를 가져오게 될 것이라는 어떠한 증거도 없다는 점을 강조한다.
6. EEC규칙 제 4056/86호에 규정되어있는 정기선동맹에 대한 (독점금지법) 적용제외 제도의 폐지를 수반하는 전면적인 자유화는, 정기선사 컨소시엄들에 대한 (독점금지법) 포괄면제를 규정하고 있는, EC규칙 제823/2000호 (EC규칙 제 611/2005호에 의해 개정)에 대한 상응하는 개정을 필연적인 결과로 수반케 된다는 점에 주목한다.
7. 이 부문과 관련된 법규는 그것이 어떠한 것이 되었든 특정 제약요건들로 인해 영향을 받는 지역들, 예컨대 다른 것들과 구별되는 특징들을 갖는 특수한 서비스를 계속해서 받는 것에 의존해야만 하는 (구주연합)조약 제299(2)조에 기술되어있는 바 형태의 지역들이 갖고 있는 특수한 상황들을 고려대상에 넣는 것이 되어야할 것이라는 점을 단언한다.
8. 공동체의 경쟁법제를 준수하고 있는 한에서는, (전략적 제휴)협정들과 같은 점점 늘어나고 있는바 다양한 형태의 협력체제들은, 그것이 있음으로 해서 선사들이, 정기선동맹선사들 맹외선사들 불문하고, 운임요율 및 기타 운항조건 등과 관련해서 자신들이 실행에 옮기고 있는 경쟁행위들을 시장과 유연하게 조화시키고 통합해낼 수 있게 한다는 점에서 그 중요성을 강조한다.
9. 제1심법원(Court of First Instance)의 판례 (T-191/98, T-212/98 ~ T-214/98 통합사건 판례 Atlantic Container Line AB 등과 집행위원회 회간 소송사건, 일명 "TACA 케이스") 에 기초하여, 선복량 조절은 운임율의 인상과 더불어 그 어떠한 종류의 인위적인 수요도 창출되지 아니하는 그러한 경우에 한해 그리고 조약 제 81(3)조에 기술되어있는 4개 조건들이 누가 적용 집행됨으로서, 동맹이 운임율을 책정하는 힘이, 비록 부분적이라 할지라도, 현저할 정도로 제한되어지고 있는 그러한 경우에 한해 허용되어질 수 있다고 결론을 내린다.
10. EEC규칙 제 4056/86호는 폐쇄동맹제도를 지지하는 한편으로, 동 규칙은 맹외선들로 하여금 실질적인 경쟁을 행할 수 있도록 보장하고 또한 정기선동맹들이 부과할 수도 있는 어떠한 종류의 추가적인 경쟁제한조치들도 용인하고 있지 않다는 의미에서, 자유무역 또한 인정하고 있다는 점을 지적한다.

끝으로 본인은 세계교역환경의 개선 그리고 특히 관련 법체계의 합리화를 위해 지금까지 기우려주신 유럽집행위원회의 노고에 대하여 대한민국 해운공동체를 대신하여 깊은 감사의 뜻을 표하는 영광을 갖고자 합니다.

각하의 배려를 고대하며,

경구

한국선주협회

회장 장두찬

11. 특히, 구주사법재판소(European Court of Justice)의 판례에 의거, 운임요율을 직접 책정할 가능성을 배제하고 대안체제 하에서 참고가격 또는 가격지수를 정기선동맹들로 하여금 결정할 수 있도록 권한을 부여함을 통해서, 그리고 할증료 및 부대비용들이 화주들과 대화를 갖은 후 투명하게 산출되어지는 것을 보장하는 방식을 통해서, 경쟁규칙들 간의 양립성이 보장되기를 기대하며 집행위원회의 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 재검토, 폐지가 아니라, 의지를 지지한다. 그리고 아울러 그러한 재검토는 운임율의 안정화, 고품질의 서비스 유지 그리고 모든 기업들, 그 크기가 어떠한의 관계없이, 간의 건전한 경쟁을 보장해내는 그러한 것이 되어야만 한다는 점을 강조한다.

12. ELAA 제안은, 경쟁법규들에 의거, 규칙 개정안을 기초할 때 그것이 어떠한 것이 되게 되든지, 집행위원회에 의해서 채택되어져만 할, 가격 지수의 도입 그리고 선하주 및 여타 산업관련 당사자들 간의 협의체 창설 등을 포함하는 흥미로운 사항들을 담고 있다는 견해를 갖고 있다. 또한 그러한 규칙들은 그것이 어떠한 것이 되든 5년 정도의 일정기간동안 시행해 볼 수 있으며 만료일이 되면 재평가작업을 행해 볼 수 있을 것이라는 견해를 갖고 있다. 그리고 집행위원회는 이러한 사항들이 조약 제 81(3)조에 기술되어 있는 4개 조건들의 누가적용 요건에 부합하는지를 심층적으로 검토해 보아야만 한다는 견해를 갖고 있다.

13. 어떠한 대안이 채택되어져든, 모든 행위자들(선사, 하주 및 여타 산업의 행위자들)이 새로운 규제들에 적응해갈 수 있도록 하기위해 과도 기간을 두는 것을 마음에 두고 있어야한다고 여기고 있다.

14. 당해 위임권한(terms of reference)의 범위 내에서 그리고 정기선동맹의 행동규범에 관한 유엔협약 상의 의무들에 기초해서 EEC규칙 제 4056/86호에 대한 개정 또는 폐지를 제안하기 전에 당해 협약을 비준하고 있는 다른 계약당사국들과 사전에 협의해 줄 것을 집행위원회에 요구한다. 그러한 협약들은 회원국들(정기선동맹행동규범에 관한 협약 하에서 쌍무간의 의무를 아직도 지고 있는 국가들)이, 그것이 어떠한 종류의 것이든 부정적인 결과들을 모두 회피해낼 수 있기를 기대하며, 처하게 될 수도 있는 새로운 법률상의 지위(legal status)에 적응해나가기 위한 가장 적절한 방법을 찾아내고자 시도하는 것이어야 한다고 믿는다.

15. 부정기선부문은 탈규제화된 상태가 계속해서 여전히 아주 높은 수준으로 이어지고 있으며 또한 공정경쟁원칙들에 기초하여 운영되고 있다는 점을 지적한다. 따라서 이러한 서비스들을 EC규칙 제 1/2003호의 적용대상 범위에 포함되도록 만들자는 집행위원회의 제안을 지지한다.

16. 부정기선부문 풀(bulk pools) 및 특수선부문 교역과 경쟁법체간의 양립성문제와 관련해서는, 집행위원회가, 단일한 일련의 과정을 통해(in a single process), 지침들을 제정하는 것이 - 단, 당해 제안들이 공시되고 또한 관련 업계와 협의되어질 때까지는 그렇게 하지 않는다는 것을 전제조건으로 할 경우에 한해 - 법적 확실성 및 명확성을 기하는 것이 될 것이라고 생각하고 있다.

17. 내항해운(cabotage) 서비스부문은 EEC규칙 제 3577/92호에 의거 이미 탈규제화 되어있다는 점을 지적한다. 이러한 서비스들은 동일한 단일 회원국 내에 소재한 항만들 사이에서만 이루어지고 있다는 점을 생각해보면, 회원국들 간에 이루어지는 공동체 역내교역에는 영향을 미치고 있지 아니하며 (조약 제 81조 및 제 82조) 그러한 까닭에 이 부분이 EC규칙 제 1/2003호의 적용범위 안으로 편입되어져야 할 그 어떠한 필요성이나 법적 의무도 존재하지 아니한다는 견해를 갖고 있다.

18. 본 기관은 기술협정들(technical agreements)을 규율하는 법적틀을 계속 유지하는 것은 법적 확실성을 담보해내고 서비스 공급자들에게 좀더 나은 방향감각을 제시하는 데 기여할 것이라고 믿고 있기 때문에, 기술협정들(technical agreements)의 적법성에 대한 준거법원이 되고 있는 EEC규칙 제 4056/86호 제 2조에 담겨져 있는 제도들을 폐기하지는 제안을 계속하지 말아 줄 것을 집행위원회에 요구한다.

19. 공동체 법제와 제삼국 법제가 서로 충돌할 경우 개치토록 되어있는 협상들에 대해 규정하고 있는 EEC규칙 제 4056/86호 제 9조를 폐지하지는 제안, 특히 해상운송 관련 경쟁법제를 개정하고자 하는 집행위원회의 의도가 깔려 있는 경우의 그러한 제안은 계속하지 말아 줄 것을 집행위원회에 요구한다.

20. 의장에게 본 결의를 각료이사회 및 집행위원회에 송부하도록 지시한다.

붙임

세계 컨테이너교역량 (2003년도)

항로별 세계 컨테이너교역 2003년도 추정치 ('000 teu)									
항로별 (동항 - 서항)	동항 물동량		서항 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
	물동량	%	물동량	%	서항 물동량 - 동항 물동량	서항물량/ 동항물량	항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
태평양항로	9,632	54.05%	4,375	24.95%	-5,257	0.45	14,007	39.62%	15.41%
대서양항로	2,051	11.51%	3,201	18.26%	+1,150	1.56	5,252	14.86%	5.78%
유럽-극동항로	4,063	22.80%	6,967	39.74%	+2,904	1.71	11,030	31.20%	12.13%
유럽-중동항로	1,450	8.14%	450	2.57%	-1,000	0.31	1,900	5.37%	2.09%
북미-중동항로	256	1.44%	139	0.79%	-117	0.54	395	1.12%	0.43%
극동-중동항로	370	2.08%	2400	13.69%	+2,30	6.49	2,770	7.84%	3.05%
동-서항항로 물동량 합계	17,822	100.00%	17,532	100.00%	-290	0.98	35,354	100.00%	38.89%
항로별 (남항 · 북항)	남항 물동량		북항 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
	물동량	%	물동량	%	북항 물동량 - 남항 물동량	북항물량/ 남항물량	항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
유럽-남미항로	569	6.31%	1,204	13.39%	+635	2.12	1,773	9.01%	1.95%
유럽-남아시아항로	600	6.65%	1,000	11.12%	+400	1.67	1,600	8.13%	1.76%
유럽-아프리카항로	1,350	14.97%	700	7.79%	-650	0.52	2,050	10.42%	2.25%
유럽-오세아니아항로	364	4.04%	124	1.38%	-240	0.34	488	2.48%	0.54%
북미-남미항로	1,684	18.68%	1,951	21.70%	+267	1.16	3,635	18.47%	4.00%
북미-남아시아항로	194	2.15%	439	4.88%	+245	2.26	633	3.22%	0.70%
북미-아프리카항로	176	1.95%	138	1.53%	-38	0.78	313	1.59%	0.34%
북미-오세아니아항로	190	2.11%	160	1.78%	-30	0.84	350	1.78%	0.38%
극동-남미항로	750	8.32%	1,000	11.12%	+250	1.33	1,750	8.89%	1.92%
극동-남아시아항로	500	5.55%	250	2.78%	-250	0.5	750	3.81%	0.82%
극동-아프리카항로	850	9.43%	725	8.06%	-125	0.85	1,575	8.00%	1.73%
극동-오세아니아항로	1,750	19.41%	850	9.45%	-900	0.49	2,600	13.21%	2.86%
중동-남아시아항로	40	0.44%	450	5.01%	+410	11.25	490	2.49%	0.54%
기타 (남항항로)							775	3.94%	0.85%
기타 (북항항로)							895	4.55%	0.98%
남-북항항로 물동량 합계	9,017	100.00%	8,991	100.00%	-26	1.00	19,677	100.00%	21.64%
항로별 (역내교역)	남항 물동량		북항 물동량		왕항 · 복항 간 수송수요 불균형도		합계		
							항로별 물동량 합계	%	세계컨테이너교역 총량 중 점유비율
아시아지역 역내교역							25,970	72.38%	28.57%
유럽지역 역내교역							6,700	18.67%	7.37%
북미지역 역내교역							1,200	3.34%	1.32%
중동지역 역내교역							180	0.50%	0.20%
남미지역 역내교역							750	2.09%	0.82%
남아시아지역 역내교역							325	0.91%	0.36%
아프리카지역 역내교역							355	0.99%	0.39%
오세아니아지역 역내교역							400	1.11%	0.44%
역내 컨테이너교역량 합계							35,880	100.00%	39.47%
세계컨테이너교역 총량							90,912		

주:

- 출처: Table 2 of the Commission Discussion Paper of 13 July 2005 on the Review of Regulation 4056/86
- 원출처: Drewery shipping Consultant Ltd. The Drewery Container Market Review - "004/05.
- 항로별 수송수요 불균형도는 위 원전 자료에서 얻어진 통계 수치를 이용 계산되었음.



# 올해 3/4분기 해운시황 강보합세 유지 전망

## 선협 · 해운산업연구원, 해운시황 설명회



올 3/4분기 해운시황은 당초 예상과는 달리 전반적으로 강보합세를 유지할 것으로 전망됐다.

한국선주협회와 한국해양수산개발원(KMI)은 7월12일 협회 대회의실에서 외항해운업계 관계자 60여명이 참석한 가운데 2006년도 3/4분기 해운시황전망 발표회를 가졌다.

이날 KMI 임진수 실장 등 분야별 연구담당자 5명은 해운환경 분야를 비롯하여 정기선, 부정기선, 유조선 시황전망에 발표했는데, 정기선시황의 경우 아시아-북미 및 유럽항로 운임은 소폭 상승할 것으로 전망됐다. 그러나 한-중항로와 한-일항로, 동남아항로의 운임은 약보합세 또는 보합세를 유지할 것으로 분석됐다.

또 부정기선의 경우 케이프사이즈 운임은 철광석

가격인상 타결 이후 물동량 증가로 상승이 예상되며, 파나막스와 핸디막스사이즈도 호조를 보일 것으로 예상됐다. 이밖에도 유조선시황은 전년도와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망됐다.

다음은 이날 발표한 설명회 내용을 요약정리한 것이다.

### □ 3/4분기 해운시황 변화요인과 특징

#### ▶ 초대형 컨테이너선 확보경쟁 가열

지난해부터 초대형 컨테이너선의 시장 투입이 본격화되고 있는 가운데, 최근 들어 주로 유럽 및 중국계 선사들이 9,000 TEU 급 이상의 초대형 컨테이너선을 집중적으로 발주·확보하고 있다.

특히 이같은 경향은 금년 5월 이후 유럽 선사들의 가세로 두드러지게 나타났는데, 지금까지 선사들은 주로 8,000 TEU 급 컨테이너를 주로 발주해 왔다.

유럽지역 선사들이 이같은 9000TEU 급 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 주도하고 있어 향후 이들 선사를 중심으로 컨테이너 운송 시장이 재편될 가능성이 큰 것으로 지적되고 있다.

특히 이들 선사가 증강된 수송능력을 바탕으로 시장점유율을 높이기 위해 저가운임공세로 나설 경우 경쟁력이 약한 선사는 수익이 감소할 가능성도 배제할 수 없는 실정이다.

### ▶ 북미항로 물동량 증가율 둔화 우려

세계경제가 완만한 하락 기조 국면에 진입하고 있는 가운데, 동-서항로 물동량 증가율이 서서히 감소하고, 선박량은 지속적으로 증대될 것으로 예상되고 있다.

최근 글로벌 인사이트에 따르면, 올해 아시아-북미 태평양 동향항로(eastbound transpacific) 교역 물동량 증가율은 작년의 12.6%에 못 미치는 10.1%로, 내년에는 이보다 더 둔화된 9.6%가 될 것으로 예상됐다.

아시아발 유럽행 항로의 경우에도 교역량 증가율이 2004년 17.5%, 2005년 14.5%로 증가폭이 줄어든데 이어 올해에는 12.5%, 내년에는 10.2%로 지속적으로 둔화될 것으로 전망된다.

[항로별 수출입 물동량 현황과 전망] (단위: 천TEU)

연도	아시아/북미 항로		아시아/유럽 항로	
	아시아→북미	북미→아시아	아시아→유럽	유럽→아시아
2004년	12,272	4,130	7,786	3,388
2005년	13,825	4,368	8,912	3,690
2006년	15,219	4,608	10,028	3,841
2007년	16,676	4,845	11,051	4,048
2008년	18,082	5,091	11,859	4,324

(자료) Global Insight, CI(2006. 4)를 이용, KMI 재작성

또한, 물동량 증가세가 둔화되는 가운데, 선박량 증가세는 지속되고 있는 것도 문제로 지적되었다.

### ▶ 미국 동안 올워터 서비스 증가

2004년 미국 서안에서 발생한 항만 체증을 계기로 수에즈운하를 이용한 미 동안 서비스, 즉 올워터 서비스가 파나마 운하를 경유하는 서비스에 비해 경쟁력이 있다는 평가가 나오면서 선사 및 화주, 항만 당국의 관심이 높아지고 있다.

이같은 분석이 나오는 것은 최근 파나마 운하가 높은 통항료와 예약 및 대기 시간이 길어짐에 따라 선박이 통과하는데 어려움이 많기 때문이다.

이에 따라 최근 주요 정기선사들은 수에즈를 이용해 주로 남중국과 동남아에서 미국으로 향하는 화물을 운송하는 서비스 개선을 확충하고 있다.

드류리(Drewry Shipping Consultants)는 최근 보고서에서 수에즈 운하를 이용한 올 워터 서비스가 경쟁력을 갖는 이유를 4가지로 분석했는데, △첫째, 파나마나 수에즈 운하를 불문하고, 올 워터 서비스(all-water service)에 대한 수요가 크게 늘 것이라는 점 △둘째, 과거 2년 전과 달리 NY/NJ(New York, New Jersey) 등 미 동안 항만들이 포스트 파나마급 선박이 기항할 수 있는 충분한 수심조건을 갖추기 시작했다는 점 △셋째, 미국의 내륙 철도 운임 상승, 파나마 운하의 통과료 인상 및 할증료가 높아졌다는 점 △마지막으로, 선박과잉으로 인해 용선료 수준이 예년에 비해 크게 낮아졌다는 점 등을 들었다.

### ▶ 중국 교통부, THC 담합행위 규제

중국이 최근 자국 항만에서 '같은 시기에 같은 액수'의 터미널 처리비(또는 터미널 화물 조작료 : THC)를 부과해온 컨테이너 정기 선사의 행위는 담합행위로 규정, 규제조치를 내렸다.

징계를 받은 업체는 태평양항로안정화협정(TSA), 유럽-극동 운임 동맹(FEFC) 등 중국 항만에 기항하는 6개 운임동맹 또는 운임협의회 소속 선사이다. 중국화주협회는 선사들이 2002년부터 20피트와 40피트 컨테이너에 대해 각각 45달러와 67달러씩 THC를 부과하자 교통부에 시정조치를 요구한 바 있다.

중국 화물의 경우 대부분 FOB(Free On Board)로 수출되고 있어 수하인(consignee)이 운임을 지급하는데도 선사가 중국 화주에 대해 THC를 부과했기 때문에 특히 문제가 됐다.

이에 대해 중국 교통부는 운임 동맹 선사들의 THC 담합행위는 공정한 해운질서를 파괴하는 행위라고 지적하고, 문제가 된 선사는 중국 국제해운조례에 따라 각각 벌금을 부과하고, 선사들은 개별적으로 THC를 공시하는 한편, 운임동맹은 기존의 THC 부과 기준을 개정하고 소속선사는 이와 별도로 THC를 부과할 수 있다는 점을 밝히라고 요구했다.

또한 THC는 운임의 일부이므로 운임을 지급하는 자가 부담하는 것이 타당하다는 입장을 분명히 했다.

### ▶ 중국과 홍콩 항만보안료 부과

중국이 지난 6월1일부터 자국 항만에 입·출항하는 화물(선사)에 대해 3년 동안 한시적으로 항만 보안료(Port Security Charges)를 부과하고 있다. 중국은 이같은 제도를 시행하기 위해 지난 4월 항만 부담금에 관한 규칙을 개정, 근거를 마련했다.

그러나, 중국 교통부는 이 같은 항만 보안료 부과 결정 이후 사용 방법 등을 놓고 화주들의 불만이 거세지자 별도로 구체적인 사용지침을 작성, 각 항만 당국에 통보했다.

즉, 징수한 항만 보안료의 5분의 1은 항만 주변의 공공시설의 보안 시스템을 설치하고 유지하는 비용으로 충당하고, 나머지는 비용은 각 항만의 보안 시

스템에 사용하도록 지침을 정한 것이다.

중국이 이같은 제도를 도입한 것은 2004년 7월부터 시행하고 있는 ISPS Code를 이행하는데 따른 비용을 충당하기 위한 것이다.

### ▶ 시베리아횡단철도 운송량 급감

극동러시아 블라디보스톡항을 경유해 시베리아 횡단철도(TSR)를 통과하는 컨테이너 물량이 지속적으로 감소하고 있어 한-러시아 극동항만을 운항하는 선사의 어려움이 가중될 전망이다.

올해 1~5월간 보관과 재수입 등의 목적으로 핀란드를 비롯해 러시아 인접 국가를 경유하여 러시아로 수송되던 통과화물은 전년동기 대비 85% 감소하였다.

또한 블라디보스톡항의 처리물량도 급속히 줄어들고 있는데, 올해 1분기 처리량은 전년 동기 대비 80% 이상 감소했으며, 5월 처리량(423 TEU)도 지난해 5월 대비 95% 줄었다.

### ▶ 태평양항로 소석률 90% 유지

태평양항로안정화협정(Transpacific Stabilisation Agreement : TSA)에 소속되어 있는 11개 선사들의 아시아-북미 항로의 소석률이 90% 이상을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

올해 약 4개월 기간 중 미 서안 서비스는 90% 중반의 소석률을 보이고 있으며, 파나마 운하를 경유하는 미 동안 서비스는 100%의 소석율을 기록하였다.

그러나 이처럼 양호한 운항실적에도 불구하고 대부분의 해운산업 관계자들은 해운시장이 침체기에 들어서고 있다고 분석하고 있다.

전 세계적으로 선박공급량이 올해에 16%, 내년에 15% 증가할 것으로 예상되는 가운데, 컨테이너 교역량은 10% 정도에 그칠 것으로 전망되고 있기 때문이다.



그러나, TSA는 아직까지 태평양 항로에 대한 낙관적인 전망을 내놓고 있다. TSA는 Piers(Port Import-Export Reporting Service)의 데이터를 인용, 1월과 2월의 물동량이 작년 동기에 비해 20% 이상의 증가세를 보이고 있다고 주장하는 한편, - 특히 중국과 미국 간의 교역량이 24% 증가함에 따라 아직 미국의 경제적 기반이 견고하여 컴퓨터, 통신기기 및 기계류 등에 대한 소비수요가 견실하다는 설명이다.

## □ 3/4분기 정기선항로 운임전망

### ▶ 북미항로 운임 소폭 상승 예상

3분기 태평양 동향항로(E/B)는 전통적인 성수기를 맞이하여 아시아발 미국행 수출화물이 견조한 성장세를 유지할 것으로 전망된다.

미국의 유가 상승, 금리 인상 및 부동산 시장의 하향세로 경기 둔화에 대한 우려감이 있으나, 연착륙에 성공할 경우 성장세는 양호한 수준을 유지할 것으로 예상된다.

아시아 발 북미 행 컨테이너화물 중 중국 화물의 비중은 약 65% 정도이며 향후 5년간 75% 수준에 이를 것으로 전망된다.

한국과 일본 기업이 생산기지를 중국으로 이전하고 있는 것도 향후 중국 수출화물의 증가세를 더욱

자극할 것으로 전망되는데, 특히 중국이 위안화의 약세기조를 유지할 것으로 보이는 반면, 원화와 엔화의 강세기조는 지속될 것으로 예상되어 제조기지의 중국 이전은 계속될 것으로 보인다.

해운시장은 본격적인 성수기에 돌입하면서 미 서안을 제외하고 북미 전 지역에서 성수기 할증료(Peak Season Surcharge: PSS)의 부과가 가능할 것으로 전망되는데, TSA는 미 서안 서비스에 대한 할증료로 40피트 컨테이너 당 400달러를 계속해서 부과하는 한편, 미 동안 및 걸프 연안 서비스에 대한 할증료는 7월15일부터는 500달러, 그리고 8월 15일부터 11월15일까지는 600달러로 인상한다고 발표하였다.

3/4분기 태평양 서향항로(W/B)는 7월 연휴 및 휴가로 인해 물량 증가세는 다소 완화될 것으로 전망되나 현재 운임은 유지될 것으로 예상된다.

캐나다의 대 아시아 수출 물량도 호조를 유지할 것으로 예상된다. 공급측면에서는 아시아행 미동안 서비스가 지속적으로 강화될 것으로 분석된다.

### ▶ 구주항로 운임 소폭 상승 전망

3/4분기 유럽 서향항로는 성수기를 맞아 전년 동기 대비 11% 내외의 견조한 물동량 증가가 기대되고 있으나 공급측면에서 전년 동기 대비 12.5% 내외의 선복증가가 예상되어 2/4분기에 이어 초과선복으로 인한 집하경쟁이 지속될 것으로 전망된다.

3/4분기 휴가철에 따른 일시적인 영향은 있겠지만 물동량의 지속적인 증가가 예상되며, 레진(resins) 등 화학제품과 가전 및 타이어 등의 꾸준한 수출 증대도 기대된다.

극동지역, 특히 중국에서 동구권, 발틱 3국 및 동지중해 등으로 수출되는 소비재가 지속적인 증가세를 나타낼 것으로 전망되고, 서유럽의 경우 독일의 전반적인 경기 회복 및 소비 활성화에 따라 독일 행



수출 물동량이 전년 대비 약 10% 증가할 것으로 기대되며, 영국행 수출화물도 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

그러나 3/4분기 이후 유럽연합의 반덤핑 품목 확대, 중국정부의 특정산업에 대한 관세 환급 축소, 위안화 절상 등 중국 수출에 대한 악재가 있어 물동량이 약세로 돌아설 수도 있다는 견해도 관측되고 있다.

2/4분기 중 소식률은 전년 수준을 약간 하회하고 있으나 3/4분기 이후 지속적으로 증가하여 연말에는 전년수준을 상회할 수 있을 것으로 기대된다.

또한 전반적인 적용에는 어려움이 있을 것으로 예상되지만, 7월1일부로 통화할증료(CAF)의 인상(6월 현재 6.1%에서 8.4%로 인상)과 유류할증료의 인상(6월 현재 20피트 당 301달러를 313달러로 인상), 그리고 8월 1일부터 20피트 당 90달러, 40피트 당 180달러의 성수기 할증료의 부과로 운임은 전반적으로 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 유럽 동향항로 (E/B)는 7월 계절적 비수기를 맞이하여 운임 경쟁이 가중되는 양상을 나타낼 것으로 전망된다.

전반적인 상황을 고려할 때, 서향항로 운임은 건조한 물동량 증가세와 각종 할증료의 부과에 힘입어 상승할 것으로 예상되나, 1.4% 정도의 소폭 증가에 머물 것으로 전망되며, 동향항로 운임은 수요증가에 힘입어 약보합세를 나타낼 것으로 예상된다.

### ▶ 한-중항로, 약보합 유지

전문가 패널 조사 결과, 한/중 항로의 3분기 운임은 수출항로가 2분기와 유사한 수준을 유지하고, 수입항로는 2분기 대비 1.8% 하락할 것으로 예상되었다.

대부분의 전문가 패널들은 여름 비수기에 접어들어 따라 물량이 다소 줄어들 것으로 예상했으나, 현

재 한-중항로 운임 수준이 낮게 형성되어 있어 큰 폭의 추가 하락은 없을 것으로 전망했다.

그러나 2분기 경우 운임정책 시행과 유가할증료 인상 등 실질운임 상승효과가 있었으나, 3분기에는 이러한 요인이 적어 결과적으로 운임은 약보합세를 보일 전망이다.

전문가 패널들은 시황 하락요인으로 △계절적 비수기 진입 △선사간 과열 경쟁 지속 등을 지적했다. 시황 상승요인으로는 △레진 화물량 증가(상해, Ningbo지역 중심) △선박 감축 △원양항로 시황 개선에 따른 로컬화물 집하 자제 △선사협의체 차원의 운임안정화 노력 등을 지적했다.

### ▶ 한-일항로 운임 보합 예상

전문가 패널 조사 결과, 3/4분기 한-일항로는 수입운임이 0.8% 하락하는 등 운임이 보합세를 보일 것으로 전망되었다.

패널들은 물량은 꾸준히 이어질 것으로 전망되나, 선박 과잉으로 인한 운임경쟁이 지속되어 운임은 소폭 하락 내지 보합세로 나타날 것이라고 답변했다.

한-일항로 시황호조 요인으로는 △일본의 기계 및 전자제품 수출물량 증가 △부대비용 징수를 통한 운임인상 효과 △선사협의체를 통한 공동운임정책 시행 등을 들었다.

이에 반해 시황하락 요인으로는 △선박 추가 투입 및 로컬포트 신규 서비스 개설 △계절적 비수기 진입 △3국적 선사의 시장점유 확대 △수출기업의 물류비 인하 압력 등을 들었는데, 전체적으로 시황 하락요인이 지배적이라는 견해를 보였다.

한편, 한국근해수송협의회를 중심으로 서류발급비 인상, 유가할증료 징수 등의 조치를 시행한 데 이어 오는 8월부터 터미널비용(THC)을 인상하기로 하는 등 부대비용 징수를 통해 원가보전을 모색하

고 있어 성공적으로 시행될 경우 운임 상승효과로 나타날 것으로 예상된다.

## ▶ 동남아항로 운임 소폭상승 기대

전문가 패널 조사 결과, 3/4분기 동남아항로의 운임은 수출입항로 모두 2% 내외씩 소폭 상승할 것으로 예상되었다.

패널들은 동남아항로 물량이 꾸준한 증가세를 보이고 있으며, 선사협회의 의해 부대운임(유가할증료) 징수를 통한 운임회복을 강력히 추진하고 있어 이는 운임이 소폭 상승하는 효과로 나타날 것이라 고 답변했다.

그러나 3/4분기 계절적 비수기 돌입한다는 점, 그리고 국적선사들의 시장점유율이 30% 미만인 점 등을 감안할 때 이러한 시도가 전체적인 시황약세를 반전시킬 수 있을지 여부는 불투명한 것으로 분석됐다.

동남아항로 시황 상승요인으로는 △수입물량 증가세 지속 △부대운임 징수를 통한 운임 상승 △한-동남아 교역규모 확대 등을 들었다.

이에 반해 시황 하락요인으로는 △비수기 돌입 △원화강세 등으로 인한 수출채산성 악화 △저가정책을 펴는 외국 선사들의 시장점유 확대 △선대 개편 및 신규서비스 개설에 따른 선복 증가 △중국 직기항 서비스 증가에 따른 환적수요 감소 등이 지적되었다.

## ▶ 3/4분기 컨선 종합용선지수 전망

컨테이너 종합용선지수(HR 종합용선지수)는 3/4분기에 완만한 하락세를 나타낼 것으로 예상되며 분기 평균 1,340 포인트 수준에 머물 것으로 전망된다.

근래 2, 3년간의 해운호황기에 발주된 대형 컨테이너 선박들이 작년 하반기부터 본격적으로 원양항

로에 배치되고 있고, 향후 더욱 가속화될 것으로 예상되어 용선 가격은 전반적으로 하락 기조를 유지할 것으로 예상된다.

또한, 지난 상반기 동안 선사들의 선대 개편 및 신규 서비스 개설 등이 거의 마무리됨에 따라 신항로 개척, 물동량 급증 등 용선선박 수요를 견인할 요소가 별로 남아있지 않다는 점도 용선가격 하락의 요인으로 지적되고 있다.

이와 함께, 대형선박의 지속적인 투입은 기존의 간선항로를 운항하던 중형 선박을 피더 네트워크로 전배시키는 효과를 나타낼 것으로 예상되는데, HR 지수의 산정대상 선형이 4,500 TEU급 이하의 중소형선임을 감안할 때, 중소형 선박의 상대적 수요 감소는 HR 지수에 부정적인 요인으로 작용할 여지도 있는 것으로 분석됐다.

그러나 동서 기간항로 물동량의 성장세가 아직 견조하고, 3분기 중 중국 수출화물의 구성이 동절기용 섬유류 등 부피가 큰 화물의 비율이 높으므로 해상수송수요 측면에서 긍정적인 요인으로 작용할 것이라는 의견도 제기되고 있다.

## □ 3/4분기 건화물선 운임 전망

### ▶ 케이프사이즈 운임 상승 전망

3/4분기 브라질-극동(일본) 14만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 22.87달러로 2분기 21.32달러에 비해 7.3% 상승할 것으로 전망된다.

또한 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기 용선료도 3분기에 평균 2만 9,000달러로, 2분기 2만5,185달러에 비해 15.1% 상승할 것으로 예상된다.

이같이 3/4분기 케이프사이즈 시황 수준이 높아질 것으로 보는 이유로는 △중국에 브라질 광산업 체들과 19% 철광석 가격 인상안에 합의함에 따라



철광석 수입이 가시화 되고 △핸디/파나막스의 상승에 따라 상대적으로 낮게 형성되어 있는 케이프의 시황을 끌어 올리는 효과를 가져 올 것으로 전망되기 때문이다.

또한 △중국 제철소들은 인수합병(M&A)을 통한 이합집산 과정에서 인수합병의 주체가 되려는 의도에서 재고 축적 경쟁을 치열히 전개할 것으로 예상되고 있고 △선주들이 심리적으로 향후 마켓 전망을 낙관적으로 보고 있으며 △호주 선적항의 수출이 원활하게 되어 물동량 증가가 예상되는 한편, △세계 철강 가격의 꾸준한 상승으로 철광석 수요 증가가 예상되는데다 △기상재해 등으로 인한 1~2분기 미 선적량까지 선적해야하는 상황이므로 3/4분기 높은 수준의 시황이 이어질 전망이다.

한편, 2006년 4/4분기 케이프사이즈 시황도 강보합세로 이어질 전망이다. 이같은 전망은 △중국과 브라질 철광석 업체간 가격 타결로 인한 철광석의 꾸준한 수입 증가가 예상되고 △호주 선적항의 수출이 원활하게 되는 한편, 계절적 수요 증가로 물동량 증가 예상되고 있는데 기인한 것이다.

#### [케이프사이즈 운임 및 용선료 전망]

(단위 : US\$/톤, US\$/day)

구 분	실 적				전 망			
	2005년				2006년			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기*	3/4분기	4/4분기
운임 브라질-일본 145,000DWT	33.86	28.35	22.57	26.96	22.51	21.32	22.87	22.95
용선료 1년 150,000DWT	56,125	48,213	31,363	34,121	26,600	25,185	29,000	29,250

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

2) \*는 추정치임

#### ▶ 파나막스사이즈 운임 상승 예상

3/4분기 미겔프-극동(일본) 5만 2,000DWT급 곡물운반선 운임은 톤당 평균 38.65달러로, 2/4분기 37.33달러에 비해 3.5% 상승할 것으로 예상된다.



또한 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료도 평균 2만500달러로, 2/4분기 1만8,500달러에 비해 10.8% 상승할 것으로 예상된다.

이같이 3/4분기 파나막스사이즈 운임이 상승할 것으로 예측되는 이유는 △용선주들이 향후 시황을 낙관적으로 전망하고 있으며 △특히, 중국 및 인도 향 철광석, 석탄 물동량의 꾸준한 증가 전망되기 때문이다.

이와함께 △미국향 핸디막스 화물의 파나막스 대체는 당분간 지속될 것으로 예상되고 △중국 경제의 연착륙 예상, 일본/유럽 경제의 건조세로 인한 물동량의 증가는 신조선 인도량 증가에도 불구하고 강보합세를 유지하는 배경으로 작용할 것으로 전망되기 때문이다.

#### [파나막스사이즈 운임과 용선료 전망]

(단위 : US\$/톤, US\$/day)

구 분	실 적				전 망			
	2005년				2006년			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기*	3/4분기	4/4분기
운임 브라질-일본 145,000DWT	33.86	28.35	22.57	26.96	22.51	21.32	22.87	22.95
용선료 1년 150,000DWT	56,125	48,213	31,363	34,121	26,600	25,185	29,000	29,250

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

2) \*는 추정치임

한편, 2006년 3/4분기 파나막스사이즈 시황의 상승 분위기는 4/4분기에도 이어질 전망이다, 이는 △전통적인 강세의 시기일 뿐만 아니라 약세 요인이 없다는 점 △미국 곡물 출하에 따른 수요 증가가 예상되기 때문이다.

## ▶ 핸디막스사이즈 용선료 상승

용선기간이 1년인 핸디막스사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료는 평균 1만9,200달러로 2/4분기 1만6,522달러에 비해 16% 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 2/4분기에 비해 높아질 것으로 보는 이유는 △2006년 말까지 지속적인 수요(철광석, 시멘트, 석탄, 철강 등) 증가가 예상되고 △태평양, 대서양 등 양대 수역에서의 수요는 1~2분기와 다름없이 견조한데다 △대부분의 전망이 올해는 2004/5년과는 달리 여름장세(약세장)가 없을 것이라는 데 동의 하고 있기 때문이다.

한편, 이같은 분위기는 2006년 4/4분기에도 지속될 것으로 전망되는데, 그 이유는 △2006년 말까지 지속적인 수요가 증가할 것이란 점, 그리고 △3/4분기의 상황이 지속될 것으로 보이며 전통적인 강세의 시기란 점 때문이다.

## [핸디막스사이즈 용선료 전망]

(단위 : US\$/day)

구 분	실 적				전 망			
	2005년				2006년			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기*	3/4분기	4/4분기
운임 USG-일본 52,000DWT	61.01	54.86	39.03	43.77	35.60	37.33	38.65	39.23
용선료 1년, 파나막스평균	32,021	20,779	12,317	12,950	11,181	11,722	20,500	21,333

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

2) \*는 추정치임

## ▶ 3/4분기 건화물선 주요지수

건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 3/4분기에 2,937포인트로, 2/4분기 2,522포인트에 비해 16.4% 상승하여 건화물선 시장은 강보합세를 보일 전망이다.

이에 따라 건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI, BSI 가운데 BSI는 전 분기대비 13% 상승하여 가장 큰 폭의 상승이 있을 것으로 보이며, BPI는 12%, BCI는 8.5% 상승할 것으로 전망된다.

건화물선 시황은 지난해 7월 중국의 신철강정책으로 철광석 물동량이 둔화되면서 BDI 기준으로 하한선이 2,000포인트로 예상되었다.

그러나 예상외로 핸디막스 및 파나막스 시황의 호조와 함께 중국의 제철소가 철광석 가격인상 타격을 늦추면서 3/4분기 이후 물동량이 늘 전망이며, 전통적인 성수기와 맞물려 시황 강세를 견인할 전망이다.

이에 따라 BDI지수는 4/4분기까지 평균 3,000포인트까지 육박할 것으로 전망되고 있다.

한편, 클락슨에 따르면 금년말 기준 예상 선박량은 3억6,650만 DWT인데, 5월 기준 건화물선의 선대량은 3억5,380만 DWT로 1,300만DWT가 앞으로 인도될 것으로 전망되고 있다. 이는 금년 인도 예정선박량 2,450만 DWT의 53%에 해당된다.

따라서 전반적으로 2006년 이후 다소 비관적 입장에 있던 건화물선 시황은 예상과는 달리 낙관적 전망이 지배할 것으로 보인다.

## □ 유조선 운임 전망

## ▶ 중동-극동항 VLCC 운임 전년수준

금년 3/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 84.5포인트를 나타낼 것으로 전망되었다.

국내 유조선 전문가 설문조사 결과에 의하면, 유조선 운임이 전분기보다 상승할 것으로 전망되는

것은 계절적 요인에 의한 전통적인 성수기로 접어들면서 원유수요가 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

## [2006년 유조선 운임지수 전망]

(단위 : WS)

구 분	실 적							
	2005년				2006년			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	1/4분기	2/4분기*	3/4분기	4/4분기
유선료 1년 헨디마크평균	25,688	20,650	15,813	14,846	13,836	16,552	19,200	20,000

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

3/4분기에 VLCC 운임 시황이 호조를 보일 것으로 전망되는 이유는 계절적 성수기로 접어들면서 주요 국가의 원유 수입량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

중국을 포함한 OECD 주요 국가들의 견조한 경제 성장세가 지속됨에 따라 고유가 상황에도 불구하고 원유수요는 지속적으로 증가될 것으로 전망된다.

공급 측면에서는 VLCC 신조선 인도가 지난해보다는 상대적으로 적어 시장에서 충분히 소화될 것으로 예상된다.

### ▶ 2006년 연간 유조선시황 강세 유지

2006년 중동-극동항 VLCC 유조선 운임은 2005년 평균치인 WS 104.6포인트에 비해 WS 3.7포인트 하락한 WS 100.9포인트를 나타낼 전망이다.

노후선박의 해체 증가율 감소와 VLCC 이외의 신조 유조선들의 인도로 전체 선복이 증가하는 공급과잉 상황이 전개됨에도 불구하고 유조선 시황이 견조세를 유지할 것으로 예상된다.

에너지 시장 역시 고유가로 인한 압박과 에너지 물류 공급사슬내의 예상치 못한 돌발 상황으로 매우 불안한 상태이다.



특히, 유조선 운임시장은 외부충격에 따른 불안정한 상태를 계속 보일 것으로 전망되는 가운데 해상운송 시장의 변화로 새로운 기회와 긍정적인 효과가 나타날 가능성도 높은 것으로 분석됐다.

### ▶ 유조선시장 환경 변화 가속화

원유의 선물가격이 현물가격보다 높은 콘탱고(contango) 현상이 심화됨에 따라 선진국의 대형 정유사들이 재고확보를 위한 목적으로 대형 유조선을 저유시설로 활용하기 시작하였다.

OECD 회원국가들의 원유 비축량은 지난 20년 이래 최대 수준을 기록하고 있다. 또 지난 2년간 미국 멕시코만의 석유생산은 연속적인 허리케인 피해와 내부 생산 지연 및 빈번한 정제시설 사고 발생으로 가동률이 현저히 감소하였다.

이에 따라 줄어든 미국 내 생산량을 보충하기 위해 서아프리카 수역으로부터 VLCC 선박을 통한 원거리 원유 수입이 확대되어 톤마일이 늘어났다. 따라서 세계 경제 및 에너지 시장에 대한 정확한 정보 수집과 경향을 파악하여 흐름에 능동적으로 대처할 필요가 있는 것으로 지적됐다.



## 선박 및 항만시설 보안관련 법률제정안 의견제출 선협, 항만시설 보안료 징수규정 삭제토록 건의

한국선주협회는 최근 선박 및 항만시설 보안에 관한 법률제정안에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고, 법령제정시 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 보안시설 확보비용은 항만시설주의 항만시설 운영비용(운영원가)의 일부이며, 항만시설 운영에 소요되는 제반 비용은 시설운영자가 이용자로부터 징수하는 사용료(하역료)에 포괄적으로 포함되어 있다고 강조하고, 항만보안료를 징수토록 규정한 법률제정안 제23조 항만시설 보안료 징수규정을 삭제하여 줄 것을 요청했다.

특히, 협회는 항만시설 운영과 관련된 추가비용

발생시 시설운영자는 법률에 근거하지 않고도 당해 비용을 이용자로부터 징수하는 것은 상식이라고 강조하고, 만약 시설보안료 징수를 법으로 정할 경우 앞으로 항만시설 관련비용이 추가로 발생할 때 마다 법으로 정해야 하는 모순이 발생할 우려가 있다며 항만시설 보안료 징수에 반대한다는 입장을 피력했다.

협회는 보안시설 확보에 따른 비용 보전은 법으로 정할 사항이 아니며, 시설운영자와 사용자가 상 관행에 따라 시장에서 자율적으로 결정할 사안이라고 밝히고, 동 규정의 삭제를 거듭 건의했다.

## 무역의 날 포상관련 수출실적 확인절차 등에 대한 설명회

### 2006년도 무역의 날 포상에 해운기업의 참여 가능

한국선주협회는 7월11일 협회 회의실에서 무역의 날 포상관련 수출실적 확인절차 등에 대한 설명회를 가졌다.

그동안 제조업의 수출물품에만 적용되던 수출의 범위가 관련법령의 개정을 통해 해운서비스용역(운수업)까지 확대됨에 따라 2006년도 무역의 날 포상에 해운기업의 참여가 가능하게 됐다.

국적외항선사 기획 및 회계, 경리담당자들이 참석한 가운데 열린 이날 설명회에서는 외국에서 상계처리후 입금된 매출액에 대한 실적 산출방안, 수출실적 발생기간과 입금일자와의 불일치로 발생하는 수출실적의 산출방안, 은행의 확인절차 등 포상을 위한 수출실적 산출방안에 대한 설명과 함께 실의응답이 있었다.

한편, 한국선주협회는 7월19일 협회 회의실에서 지방해운대리점료 조정관련 대책회의를 갖고 선형별, 선종별 요율조정방안을 협의했다.

국적외항선사 실무담당자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 지방해운대리점협회에서 요청한 대리점료 요율인상안을 보고받은 뒤 구체적인 조정폭을 논의했다. 협회는 매년 지방해운대리점협회와 대리점요율 협정안을 체결, 8월1일부터 적용해 왔다.



## 봉신

5600톤급 케미컬선 강재절단식



중견 국적선사  
봉신(선우해운)  
이 지난해 10월  
경 목포지역 조  
선소인 (주)동방  
에 발 주 한  
5,600DWT급  
케미컬탱커 2척  
에 대한 스틸커

팅(강재절단)식이 7월13일 오후 1시 현지에서 개최됐다.

이날 행사에는 선우상선 정대균사장, (주)동방 함로수사장, 한국선급(KR) 김종철 목포지부장, 신한은행 및 신한캐피탈 관계자 등이 참석한 가운데 개최됐다.

봉신이 지난해 발주했던 이들 선박은 이날 강재절단식을 시작으로 본격적인 건조작업에 들어가 내년 2007년 6월경 1차선을 완공할 예정이다. 당시 봉신이 발주한 선박은 2척+옵션 2척 등 4척이다.

선우상선은 현재 7척의 케미컬탱커를 보유하고 있어 이들 신조선을 인도받을 경우 모두 9척으로 늘어나게 된다.

## SK해운

창립 24주년 기념식 거행

SK해운(대표 이정화)은 지난 6월28일 제24주년 창립기념일(6월29일)을 맞아 본사 20층 대회의실에서 기념식을 거행했다. 올해는 본사 전임



직원뿐만 아니라 일본 및 싱가포르 현지법인에서 근무하는 현지 채용인도 참석하여 뜻 깊은 시간을 가졌다.

이 날 이정화 사장은 기념사를 통해 SK해운이 대한민국의 자원수송 전문기업으로 성장하는데 노고를 아끼지 않은 임직원들에게 감사의 뜻을 전하고, 경영환경의 불안정성 및 불가측성이 심화되는 하반기도 철저한 Risk Management를 바탕으로 이익관리에 만전을 기할 것을 당부했다.

이 날 SK ManShip상 수여식도 거행되었으며, 이 사장은 해상 직원 및 지방, 해외 근무직원에게도 감사와 격려의 뜻을 전했다.

## STX Pan Ocean

도성어촌계와 자매결연

STX Pan Ocean(대표 이종철)은 '1사 1(어)촌 자매결연'운동의 일환으로 6월27일 충남 서산에 위치한 도성어촌계와 자매결연을 맺었다.

자매결연 체결 행사에는 STX Pan Ocean 임직원과 해당기관 및 어민들이 참석했으며, 행사 후 함께 점심식사를 하고 해안청소를 하며 서로에 대한 관심과 신뢰를 쌓아가는 시간을 가졌다.

STX Pan Ocean은 이날 어촌계 입구에 '도성어촌계-STX Pan Ocean 자매결연 마을'이라고



적힌 안내 입간판을 설치했으며, 자연이 아름답고 굴과 낙지 등 청정해역의 풍부한 수산물이 많은 이 지역의 지속적인 지원을 약속했다.

## 장금상선

### 인천항 LCL 서비스 개시

장금상선(대표 정태순)이 7월 하순부터 일본·인천·평택간 주 1항차 항로에서 오사카·고베·나고야발 인천항 LCL 서비스를 개시했다. 이 선사는 이미 이 항로에서 일본발 평택항 LCL 서비스를 실시하고 있다.

인천 LCL의 인수 제1선은 7월20일 오사카를 출발하는 'Sinokor Masan'호로 알려졌다. 이 선박의 일본 항만출항은 오사카(목요일)/고베(목요일)/나고야(금요일) 순이다.

한편, 장금상선은 7월1일부로 서철호 과장을 차장으로 승진시키는 등 직원 승진인사를 단행했다.

△차장 : 서철호, 이명고, 손영도, 손정환 △과장 : 정호일, 이성욱, 안성진, 최성권, 이제현, 박대형, 박성수 △대리 : 호수현, 김정모, 고준영, 정웅, 박상석, 김민중, 황정진, 이윤성, 안진구, 박진영, 손효준 △계장 : 강일훈, 유국일, 이용석, 이만성, 민동현, 박정혜, 최유정, 정수진, 전필선

## 한진해운

### '브레머하펜호' 구주항로 투입

한진해운(대표 박정원)이 최근 세계에서 가장 빠른 6,500TEU급 초고속 최첨단 컨테이너선인 한진 '브레머하펜호'를 아시아-구주 노선에 투입했다.

한진해운은 7월5일 울산 현대중공업에서 명명식을 가진 6,500TEU급 초고속 컨테이너 사선인 한진 브레머하펜(Hanjin Bremerhaven)호를 7월11일부터 아시아-구주를 운항하는 FEX(Far East Europe Express Service)항로에 투입, 서비스를 대폭 강화했다.

한진 브레머하펜호는 한진해운의 6,500TEU급 신조 시리즈 8척 중 처음으로 투입되는 최신행 사선이다. 이 선박은 5만8,000재화중량톤(Dead Weight Ton)으로 컨테이너 적재능력 6,655 TEU, 길이 304미터, 엔진출력 9만3,000마력으로 세계에서 가장 빠른 초고속 컨테이너선이다.

또한, 최근에 건조된 9,000-10,000 TEU 급 최신행 선박들 보다 더 빠른 세계 최고의 초고속 운항 속도를 자랑한다.

## 현대상선





## 소니사 '최우수 선사상' 선정돼

현대상선(hmm21.com, 대표 노정익)이 세계적인 전자회사인 일본의「소니(SONY)」사로부터 3년 연속 '최우수 선사상(Global Partnership Carrier, GPC)'을 수상했다고 최근 밝혔다.

소니사는 매년 자사와 거래하고 있는 해운기업을 대상으로 서비스 경쟁력, 선대 규모, 협력 관계 등의 요소를 종합적으로 고려하여 최우수 선사를 선정하고 있는데, 현대상선은 20여개의 세계 일류 해운업체 중 가장 우수한 평가를 받은 것이다. 특히 소니사로부터 3년 연속으로 '최우수 선사상'을 수상한 업체는 국내에서 현대상선이 유일하다.

현대상선측은 "3년 연속 최우수 선사로 선정된 것은 철저한 고객 맞춤형 서비스를 통해 신뢰를 얻었기 때문"이라며, "이를 계기로 현대상선의 대내외 이미지를 제고하고, 앞으로의 수송계약에서도 다른 경쟁사에 비해 유리할 것으로 기대한다"고 말했다.

현대상선은 지난해 소니사의 컨테이너 물량 중 20,000TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)를 수송했으며, 올해는 약 50% 증가한 30,000TEU에 이를 것으로 예상되어 3,500만달러 이상의 매출효과가 있을 것으로 보고 있다.

## 흥아해운

### 직원 승진 및 주재원 발령

흥아해운(회장 이윤재)은 7월1일부로 총 48명의 직원들에 대한 승진인사와 함께 12명의 주재원에 대한 인사이동을 단행했다.

[승진] △부장대우 : 김성곤(안전관리팀) △과장대우 : 백근형(상해사무소), 박준형(울산사무

소), 이석영(공무팀), 강승욱(뽕바이사무소), 안종인(회계팀) △과장 : 이훈호(인천영업소업무팀), 김상국(업무팀), 박재홍(울산사무소), 류규열(수입삼국간영업팀), 하만기(영업팀), 문제식(영업팀), 이희연(전산팀), 정두고(영업팀) △대리 : 김효정(영업팀), 박진숙(수입삼국간영업팀), 서승희(수입삼국간영업팀), 손지영(총무팀), 김성민(업무팀), 박형도(수입삼국간영업팀), 박신용(인천영업소업무팀), 김택록(운항팀), 이학준(해사팀) △계장 : 손희정(수출영업팀), 안정미(수출영업팀), 차승민(인천영업소업무팀), 김승빈(재무팀), 김민철(총무팀), 윤성욱(전산팀), 유성만(수출영업팀), 금은희(업무심사팀), 진병훈(영업팀), 박정서(재무팀), 박영기(수출영업팀), 윤인철(수출영업팀), 황문석(수입삼국간영업팀), 손병철(운항팀), 김명진(수출영업팀), 전희진(업무심사팀), 윤선재(회계팀), 정우송(기획팀), 이상욱(해사팀) △4급 : 김보라(총무팀), 이정민(업무팀), 김승빈(업무팀), 김은숙(관리팀), 송영임(컨테이너관리팀), 전정은(수입삼국간영업팀)

[주재원 변경] △수출영업팀 정훈 대리→자카르타 사무소 △수입삼국간영업팀 류규열 과장→팔라룸푸르 사무소 △회계팀 오지현 계장→방콕 사무소 △팔라룸푸르 사무소 곽동현 차장→수입삼국간영업팀 △자카르타사무소 장계용 과장→수출영업팀 △방콕사무소 김우재 대리→업무심사팀 △심천 중국본부 한영락 차장→상해 중국본부 △수입삼국간영업팀 장석기 대리→상해 중국본부 △수입삼국간영업팀 신성훈 대리→상해 중국본부 △상해 중국본부 채희준 대리→수입삼국간영업팀 △안전관리팀 김명민 과장→오사카안전감독관 △오사카안전감독관 김권추 차장→공무팀장



# 항만인력공급체제의 개편위한 관련법령 공포

## 항만인력공급체제 개편 위원회의 구성과 운영사항 규정

지난해 12월 항만인력공급체제의 개편을 위한 지원특별법이 제정된 이후 약 6개월이 지난 6월 30일 국무회의의 심의를 거친 항만인력공급체제의 개편을 위한 지원특별법시행령이 공포(대통령령 제19604호)되어 이 날부터 시행에 들어갔다.

정부에서 이 법령을 제정한 것은 항만에서의 생산성을 높이기 위하여 항운노동조합원을 항만운송사업자 등이 상시 고용하는 방식으로 항만인력공급체제를 전환하는 것을 주된 내용으로 하는 '항만인력공급체제의 개편을 위한 지원특별법'이 지난 2005년 12월23일 제정공포되어 2006년 3월24일 시행 됨에 따라 정년 전에 희망 퇴직하는 조합원에 대하여 국가가 지급하는 생계안정지원금의 지급기준·지급방법 및 그 환수범위 등을 세부적으로 정하기 위해서이다.

이와함께 항운노동조합원의 권익보호를 위하여 항만운송사업자들에게 취할 수 있는 불이익조치의 세부사항을 정하고, 그 밖에 항만인력공급체제 개편위원회의 구성 및 운영에 관한 사항을 정하는 등 동법에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 정하기 위해서이다.

이번에 공포된 지원특별법시행령의 주요골자를 보면, 항운노동조합원의 근로조건 보장을 위한 조치(영 제2조)로서 정부는 항만운송사업자등이 고용한 항운노동조합원에 대하여 항만인력공급체제 개편 전에 적용되던 고용·정년·임금수준 등 근로조건에의 보장사항을 이행하지 아니한 경우에는 시정권고를 하거나 항만시설 임대기간의 단축

또는 계약해지 등의 불이익조치를 할 수 있도록 했다.

또 생계안정지원금의 지급대상·지급기준 및 지급방법(영 제4조 및 별표 1)을 정했다. 정부가 지급하는 생계안정지원금의 지급대상은 항운노동조합원으로서 항만인력공급체제를 개편함에 있어 고용되지 아니하면서 동시에 조합을 탈퇴한 자로 한정하고, 지급기준은 정년 잔여기간별로 구분하여 항만별 월평균임금액을 기준으로 산정하도록 하며, 생계안정지원금은 현금으로 일시에 지급하도록 했다.

그리고, 생계안정지원금의 환수 범위 및 금액(영 제5조 및 별표 2)을 규정했다. 생계안정지원금을 지급받은 자가 항운노동조합원에 재가입하거나 항만운송사업자들에게 재고용되는 경우에는 재가입하거나 재고용된 날까지의 기간별로 차등을 두어 환수하고, 지원금을 초과하여 지급받은 경우에는 그 초과분을, 지급대상자가 아닌 자가 지급받은 경우에는 지원금 전액을 각각 환수하도록 했다.

이밖에도 항만인력공급체제개편위원회의 구성 및 운영(영 제7조) 규정을 두었다. 위원회의 위원장은 지방해양수산청장이 되고, 위원회의 위원은 항운노동조합과 항만운송사업자등이 추천하는 자 각 4인 및 항만이용자대표와 항만공사가 추천하는 자 각 1인 중에서 해양수산부장관이 임명 또는 위촉하도록 하며, 위원회의 특성을 반영하여 재적위원 3분의 2의 찬성으로 의결하도록 했다.

# 부산항 정기기항 국내외 선사 국제노선 급증

## 정기선 실태조사, 71개 선사 · 255개항로 운용

세계 5위 컨테이너 항만인 부산항에 정기 기항하는 선사와 국제항로가 4년 전에 비해 크게 늘어난 것으로 나타났다.

부산항만공사에 따르면, 최근 부산항 기항 정기 컨테이너 선박에 대한 실태조사를 벌인 결과, 부산항에 정기선을 기항시키고 있는 선사는 국적선사 16개, 외국선사 55개 등 71개사였다.

이들 선사는 부산항에서 전세계 100개국의 500개 항만을 상대로 255개 서비스 노선을 개설, 운용중인 것으로 조사됐다.

이는 지난 2002년 49개 선사, 217개 항로에 비해 각각 44.9%와 17.5%가 증가한 것으로 항로의 경우 세계 3, 4위 항만인 중국 상하이항 230여개, 선전항 165개보다 많아 부산항이 동북아 중심항만임을 입증했다.

지역별 항로 분포는 일본이 60개로 가장 많았고 이어 동남아 44개, 중국 39개, 미국 36개, 남미 20개, 유럽 19개, 호주 10개 등 순으로 집계됐다. 특히 최근 4년 사이 동남아와 미국, 남미, 중동지역 서비스 노선이 눈에 띄게 늘어나 부산항이 세계적 항만으로 성장하고 있음을 보여줬다.

전체 항로 중 50개와 27개는 각각 광양항과 울산항을 이충으로 기항하고 있고, 외국선사들은 139개 항로를 개설하고 있으며 세계 30대 선사들 모두 부산항에 자사 선박을 기항시키고 있었다.

외국선사 가운데 일본 NYK와 프랑스 CMA-CGM, 중국 차이나쉬핑이 각각 가장 많은 10개 항로를, 싱가포르 APL과 중국 코스코 등이 각각

8개 항로를 운용 중인 것으로 나타났다.

국적선사의 경우 흥해해운이 중국, 일본, 동남아 등에 16개 항로를 개설해 가장 많았고 고려해운 14개, 범주해운 13개, 장금상선 11개, 한진해운 10개 등 순으로 뒤를 이었다.

한편, 부산항의 컨테이너 물동량은 2002년 945만3천TEU에서 지난해 1천184만3천TEU로 25.3% 늘어났다.

### 부산-히로시마항로 여객운송 재개

지난해 8월 중단된 부산-히로시마 항로의 여객운송이 재개될 전망이다.

해양수산부는 부산-히로시마 항로에 대한 사업자 선정 공고를 하고, 8월 중에 운송사업자를 최종 선정해 즉시 면허를 내줄 방침이라고 최근 밝혔다.

해양부는 공정한 사업자 선정을 위해 산·학·연 전문가로 가칭 '부산-히로시마 여객운송사업자 선정위원회'를 구성해 사업수행능력과 재무구조를 평가해 7할 이상의 점수를 획득한 사업자 중 총평점이 가장 높은 1개 업체를 사업자로 선정할 계획이다.

이와 관련 지난 6월21일에는 히로시마현 공항항만국장이 방한해 우리 정부 당국자와 항로재개를 협의한 바 있다.

부산-히로시마 항로는 '2002 한·일 월드컵' 공동개최를 계기로 히로시마현이 120억원을 투입해 히로시마항에 국제카페리여객부두를 신축하는 등 의욕을 보임으로써 시작됐다.

2002년 10월 (주)부관웨리에 면허된 부산-히로시마 항로는 지난해 8월 여객과 화물수요가 당초 예상보다 저조해 휴업에 들어갔으며, 대체선박을 확보하지 못해 지난 6월 자진 폐업했다.





## 한·미FTA 서비스분야 방송 등 100개 개방제외

외국인투자 제외·제한업종에 해운교육업 새로 추가

정부는 한-미 자유무역협정(FTA) 서비스 분야에서 방송, 전력, 회계, 의료 등 100여 개 부문을 시장개방 대상에서 제외하겠다는 입장을 미국 측에 제시했다.

한-미 양국은 FTA 2차 본협상 기간인 7월13일 상품분야의 개방을 5단계로 분류하는 개방원칙에 합의하고 서비스 분야 협상안을 교환했다. 양국은 농업, 섬유, 의약품 등 분야에서는 의견 차를 좁히지 못했다.

김종훈 한국 수석대표는 이날 브리핑에서 "양국이 현재 서비스 분야에서 개방 유보안을 교환했다"며 우리측은 한-싱가포르 FTA의 81개 유보안보다 많은 수준을 제시했다고 말했다.

한국 측 유보안에는 △방송, 전력, 우편 등 공공 분야 △법률, 회계, 세무, 건축, 의료, 변리사, 약국 서비스 등의 전문분야 △운송, 도박 등 100여 개 분야가 포함됐다. 외국인투자촉진법에서 외국인투자 제외, 제한업종으로 규정하고 있는 신문, 잡지, 뉴스제공업(통신사), 교육, 공연예술업 등도 포함됐으며, 안경점업과 해운교육업 등도 새로 추가됐다.

미국은 핵발전연료업, 내항해운 등을 유보 대상으로 제시한 것으로 알려졌다.

한국은 개방제외 업종별로 현행 법률상 외국인투자제한 조치 등을 밝히면 FTA에서도 이를 인정해 개방대상에서 제외하는 방식으로 개방유보

안을 제시했다. 7월부터 절반으로 줄어든 국산영화 의무상영제도(스크린 쿼터)와 기본통신산업의 외국인 지분 제한(49%) 등도 포함됐다.

회계, 약국 서비스 등 60여건은 현행 규제 외에 추가적인 규제를 할 수 없는 '현재 유보'로, 방송, 전력 등 40여건은 현재보다 더 큰 규제를 할 수 있는 '미래 유보'로 구분돼 제시됐다.

또 상품분야에서 한-미 양국은 개방원칙(frame) 협상에서 관세철폐 이행기간을 즉시 철폐부터 3, 5, 10년으로 나누기로 합의했다. 여기에 개방 예외 품목 등 포함할 '기타(Undefined)' 항목을 추가해 개방대상을 5단계로 분류하기로 한 것이다.

양국은 각 품목을 어느 단계에 포함할지를 정한 품목별 시장개방계획(양허안)을 다음달 중 교환하기로 했다.

한국은 농업 분야에서 쌀, 보리, 사과, 배, 쇠고기, 돼지고기 등을 시장개방에서 제외하거나 장기간에 걸쳐 관세를 감축해 나가는 '기타' 품목으로 제시할 계획이지만 미국은 폭넓은 개방을 요구하고 있다.

반면 섬유협상에서는 한국이 5년 이내에 시장을 개방하자고 주장하는 반면, 미국이 수입품 급증 때 일시적으로 수입을 중단할 수 있는 '특별세이프가드(긴급 수입제한조치)'의 도입을 요구하는 수세적 입장이다.

# 유럽선사들, 9000TEU 이상 초대형선 집중 발주

6월말 현재 인도됐거나 발주된 선박 80척여척

지난해부터 초대형 컨테이너선의 시장 투입이 본격화되고 있는 가운데, 최근들어서는 주로 유럽 선사를 중심으로 9,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선이 집중적으로 발주되고 있는 것으로 나타났다.

특히 이같은 현상은 5월 이후 유럽선사들의 가세로 더욱 두드러지고 있는데, 지금까지 정기 선사들은 주로 8,000 TEU 급 컨테이너를 주로 발주하는데 주력했다.

선사들이 9000 TEU 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 선호함에 따라 선가도 TEU당 1만 3,000달러가 넘는 등 상승세를 타고 있는 것으로 조사됐다.

일본해사신문과 CI 자료 등에 따르면, 6월 현재 인도하거나 신조 발주된 9,000TEU급 이상 초대형 컨테이너선은 모두 80척으로, 머스크 라인 등 유럽계 선사가 55척을, 코스크 등 중국계 선사가 25척을 발주 또는 인수했다.

유럽계 선사 중에서는 특히 지난해 영국의 피앤오 네들로이드를 인수한 머스크라인이 18척을 발주했으며, 중국계 선사 중에서는 코스크가 모두 13척을 발주, 선박 대형화를 주도하고 있다.

이같은 선박 가운데, 머스크 라인이 자회사인 오펜세 조선소에서 발주한 선박을 제외하면, 거의 대부분의 선박이 우리나라 조선소에 발주한 것이 특징이다. 초대형 컨테이너선 발주 가운데 관심이 쏠리고 있는 것은 세계 최대선사인 머스크라인이 1만2,000 TEU급 선박 14척을 포함해 모두 18척을 발주, 글로벌 리딩선사로서의 입지를 굳혀가고 있다는 점이다.

이와함께 유럽지역의 독립선사들이 이같은 9,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 주도하고 있어 향후 이들 선사를 중심으로 컨테이너 운송 시장이 재편될 가능성이 크다는 점이다.

또한 우리나라 2대 원양선사가 이같은 대열에 합류하지 못하고 있는 가운데, 중국계 선사가 25척을 발주, 앞으로 컨테이너 운송 시장은 선두 2개 그룹 중심으로 움직일 가능성이 더욱 커졌다는 점이다.

하지만 일부에서는 컨테이너선의 초대형화로 인해 시장선점을 위한 경쟁력 측면에서는 유리할지 모르나, 수익성에 대한 검증이 아직 명확하게 드러나지 않는 점을 들어 향후 적정선형에 대한 논란이 일 것으로 예상되고 있다.

[선사별 9000TEU이상 컨선 발주현황]

선사	선형	척수	조선소	준공
Maersk	12,000TEU	14	오렌세	07-11년
	9,100TEU	4	삼성	07-08년
MSC	9,200TEU	13	삼성	05-07년
	9,600TEU	8	삼성	09년
CMA-CGM	9,200TEU	4	현대중공	05-06년
	9,700TEU	4	대우조선	08-09년
	9,700TEU	4	교설회	09년
Evergreen	9,700TEU	4	현대중공	08년
COSCO	9,400TEU	9	현대중공	06-08년
	10,000TEU	4	NACKS	08-09년
CSCL	9,600TEU	8	삼성	06-07년
ZIM	9,700TEU	4	현대중공	09년



## 세계 정기선사들 북미 동안항로 잇따라 개설 내륙수송 비용 급증으로 운영비용 부담가중

최근들어 주요 정기선사들이 파나마 항로나 수에즈 운하를 경유하는 미 동안 서비스를 확대하고 있는 것으로 나타났다.

지난 6월 28일 짐(Zim Integrated Shipping Service)과 에미리트 해운(Emirate Shipping Line)이 3,000TEU급 선박 9척을 공동으로 배선, 파나마 운하를 경유하는 아시아-미국 동안서비스인 AGX를 개시하였다.

이 서비스는 짐이 7척, 에미리트가 2척을 투입하는 것으로 전해졌는데, 각각 이스라엘과 아랍에미리트가 국적인 두 독립선사 간의 전략적 제휴는 이익을 추구하는 선사들의 합리성을 보여 주는 특징적인 사례이다.

또한 지난 5월 하순 짐과 에미리트, 인도 선사인 SCI 및 CMA-CGM 산하 영국선사인 마크 앤드루스 등 4개 해운사가 수에즈 운하를 경유하는 아시아-미 동안 직항서비스인 IDX를 개설하고 6월부터 운항에 들어갔다.

이와 함께 기존의 아시아-북미동안-유럽 서비스인 ZCS에는 신규 대형선을 지속적으로 투입할 예정인데 현재 운항선박 14척 중 5,000TEU급 이상이 12척이며 올해 안에 나머지 2척도 대형선으로 교체할 예정이다.

그리고, 7월초 CKYH(COSCO, "K"-Line, Yang Ming, Hanjin) 그룹은 아시아-미 동안 서비스인 AWE-5에 찰스턴(Charleston)과 노포크(Norfolk)를 추가하는 서비스 개편을 발표하였는데, 이 항로는 상하이에서 사바나까지 이송시간이 22일인 초고속 서비스이다.

이처럼 미 동안 서비스에 대한 관심이 급증하

고 있는 이유는 최근 미 서안 서비스의 경우 초과 선복에 따른 지속적인 운임하락 압력이 작용하고 있고, 미 내륙을 경유하는 미니 랜드브리지(Mini Landbridge)와 내륙지점 복합운송(Inland Point Intermodal) 서비스의 경우 유가인상에 따른 내륙수송 비용의 급증으로 선사 운영비용에 부담을 가중 시키고 있기 때문이다.

이와함께 최근에 아시아-미 동안항 컨테이너물동량이 크게 늘면서 선복부족 현상을 빚음에 따라 이 항로 화주들이 선박확보에 애를 먹은 것도 주요인으로 작용하고 있는 것으로 분석됐다.

이에 따라 선사들은 미 동안 서비스에 대한 신규항로 개설과 기존 서비스의 확장을 적극적으로 추진하고 있는데, 화주의 입장에서조차 상대적으로 운임이 저렴한 미 동안 서비스를 선호하고 있어 현재 동안을 기.종점으로 하는 태평양 항로의 소석율은 100%에 이르고 있다.

더구나, 미 동안서비스 확장이 신규항로의 개설, 기존항로에 대한 기항지 추가, 대형선 투입에 따른 수송용량의 확대, 그리고 전통적인 서비스 루트인 파나마 운하가 아닌 수에즈 운하를 경유하는 방식 등 전방위적인 방식으로 추진되고 있다.

한편, 미 동안 서비스에 대한 수요급증과 때를 같이하여 지난 6월26일 파나마 대통령과 내각은 파나마 운하확장 계획을 승인하고 의회에 제출하였는데, 의회를 통과하게 되면 90일 후 국민투표를 통해 최종 결정이 이루어지게 된다.

이 계획이 실행되면 파나마운하 동항로의 인상은 물론, 확장공사에 따른 운하의 기능저하로 선박운항에 차질을 빚을 것으로 예상되고 있다.

# 아시아 건화물선 운임선물시장 성장잠재력 지대

## 건화물선 운임선물 시장규모 200억달러에 달해

아시아지역의 건화물선 운임선물 시장에 대한 성장잠재력이 큰 것으로 전망되고 있다. 현재 철광석, 석탄, 곡물을 포함한 건화물선 운임선물 시장의 규모는 200억달러에 이르고 있다.

아직까지는 현물시장의 규모가 운임선물 시장의 규모보다 2배이상 큰 것으로 나타나는데, 다른 산업분야에서는 선물시장의 규모가 현물시장보다 몇 배 이상으로 크다.

전문가들은 아시아 운임선물시장의 성장 가능성은 상당하지만, 시장에 대한 정확한 이해와 위험회피에 대한 인식 전환이 필요하다고 강조하고 있다.

기본적인 선행조건으로 시장 참가자들이 운임선물의 운영에 대한 정확한 이해와 위험관리에 대한 부정적 인식을 전환해야 하는 것이 시급하다는 지적이다.

홍콩의 노블 차터링(Noble Chartering)사의 라구나트(Raghunath) 사장에 따르면 아시아 시장의 유동성 부족문제가 새로운 시장 참가자들의 진입을 막고 있는 것으로도 알려졌다.

현재 아시아 지역의 경우 운임선물 시장의 25%를, 유럽이 70%, 그리고 미국이 5%를 차지하고 있다.

2004년에는 아시아가 10%를 차지하는데 그쳤는데, 점차 그 비중이 커져가고 있다. 앞으로 중국 제철회사, 일본 및 한국 해운회사, 호주 1차 상품 거래회사, 인도 해운 및 무역회사들이 운임선물시장에 진입할 가능성이 매우 높은 것으로 전해졌다. 특히, 인도는 다른 산업분야에서 선물시장이 발달되어 운임선물시장 활성화가 용이한 것으로 알려졌다.

상당한 중국 제철소들이 지대한 관심을 표명하고 있으며, 시장에 대한 준비를 보다 확실한 후 거래를 시작할 것으로 예상되고 있다.

### 독일 선박펀드 KG, 투자범위 다양화

최근 독일의 KG 금융사가 해외 진출 및 실물 투자의 다양화를 통해 수익성 창출에 나서고 있다.

최근 호주에서 상품 출시를 성공적으로 마친 KG 금융사인 HCI 캐피탈(Capital)의 경우 헝가리 시장으로 진출한 것으로 보도되었다.

이에 따라 헝가리 개인 투자자들은 7월1일부터 선박투자가 가능해진 것으로 알려졌다. 출시 예정인 Shipping Select XVII 펀드는 5척의 선박으로 구성되어 있는데, 컨테이너선 1척, 다목적선 1척, 2중 선체 유조선 1척, 건화물선 2척 등이다.

HCI의 랄프 프리드리히(Dr Ralf Friedrichs) 이사는 중.동유럽은 HCI가 시장확대를 노리는 주요 지역이라고 밝혀 향후 추가 시장 확대 가능성을 언급했다.

한편, HCI 캐피탈 등을 포함한 KG 펀드 운용사들이 최근 시황 하락 등으로 선박투자에 대한 투자 기회가 점차 줄어 항만투자(port investment)를 준비하고 있다.

이와 관련하여 HCI 캐피탈의 하랄드 크리스트(Harald Christ)는 독일 언론과의 인터뷰에서 정확한 시기를 언급할 수는 없으나 관련 금융사들과 논의중이라고 밝혔다. 또한 KG 시장을 통해 주로 컨테이너선, 유조선, 건화물선 등에 투자가 이루어졌으나, 최근 NSC라는 선사에게 3척의 자동치운 반선에 대한 투자가 이루어질 예정이라고 말했다.

이 선박은 크로아티아의 3 Maj 조선소에서 건조되어 2008년 STX Panocean에 용선, 인도될 것으로 알려졌다.





# 2006 6

- 해양수산부, 제11회 바다의 날 유공자 포상전수식, 국제물류서비스 혁신 과제 발굴회의 개최, 해상교통관제(VTS) 업무역량 제고를 위한 혁신워크숍 개최(6. 1~2)
- 기획예산처, 항만건설사업 예비타당성조사 추진상황 점검회의 개최
- 한국항해항만학회 창립기념 심포지움 개최

- 한국선주협회, JNG 회의 및 IBF 참가보고회 개최

- 부산지방해양수산청, 선박직원 승무기준개선 연구결과 공청회 개최

- 한국선주협회, 환적화물처리절차에 관한 특례고 시개정안에 대한 검토의견 관세청에 제출
- 해양수산부, 도선업무 제도개선 과제 발굴을 위한 토론회 개최, 10개 기업에 대한 종합물류기업 인증 심사결과 발표

- 한국선주협회, 중앙예선운영협의회의 실무위원회의 개최
- 해양수산부, 박의 안전설비기준 개정 고시, '해적피해 예방대책' 홍보책자 발간 배포

- 청와대, 대통령주재 제2차 물류·경제자유구역회의 개최
- 해양수산부, 항만민자사업 중장기 종합추진계획(안) 점검회의 및 한·중·일 물류장관회의 추진을 위한 협상전략반 최종회의 개최

- 해양수산부, 찾아가는 현장순회 Edu-ship 홍보 및 설명회 개최
- 부산지방해양수산청, 항로표지 기술혁신과 발전에 관한 세미나 개최

- 해양수산부, IMO 회원국감사(MAS) 수감 신청 및 부산항 신항 배후물류부지 입주기업 선정 발표

- 한국선주협회, 대북지원 비료수송 가능선박 현황 대한적십자사에 제출
- 해양수산부, 국제 물류서비스 혁신 및 브랜드 개발 워킹그룹 회의 및 부산항 인근해역 해상교통환경 개선방안 공청회 개최, 부산·인천·제주항 연안여객터미널 관리운영방안 협의

- 한국선주협회, 보세화물 입출항 하선하기 및 적재에 관한 고시 개정의견 관세청에 제출
- 해양수산부, 물류관련 입법 및 국가물류기본계획 공청회, 부산항 감만부두 선석통합 추진 관련 업무협의회, 항만민자사업 평가체계 향상방안 용역 최종보고회 개최

- 한국선주협회, 미국 캘리포니아주의 선박대기 오염 규제관련 의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 항만보안 관련 IT물류시스템 구축 방안 전문가 협의회 개최

- 해양수산부, 금융과 물류를 연계한 해외진출 방안 협의회 및 비유조선 사고 손해배상보장제도 개선회의 개최, 동북아 항만 과장급회의 개최 (6/19-3, 경주 및 울산항)
- 국제해사기구(IMO), 제96차 이사회 개최(6/19-23, 영국 런던)

- 한국선주협회, 화물유통촉진법 전부개정 법률안 (물류정책기본법안) 입법예고에 대한 검토의견 건 설교통부에 제출
- 해양수산부, 물류서비스 품질 혁신 방안 모색을 위한 워크숍 개최, 선원근로감독관 업무혁신 연찬 회 개최(6/22-23, 해양수산인력개발원)

- 한국선주협회, 제10회 해운·조선 발전협 의 회 개최
- 해양수산부, 지능형 항만물류시스템 연구개 발사업 워크숍 개최(6/29-30, 원주 한솔 오크밸리)

16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

- 해양수산부, 여름철 해양재난예방대책 관계관회 의 개최

- 한국선주협회, EU의 해운산업에 대한 경쟁법 개정 움직임에 대한 의견서를 유럽연합 각료이사회와 유럽공동체 집행위원회 에 제출
- 해양수산부, 국제물류 정보센터(KLIC) 구축 자문위원단 구성

- 해양수산부, 전국해상산업노동조합연맹 의장단 장관 간담회 개최, 항만서비스 향상을 위한 선상 민관합동 혁신 및 규제개선 토론회 실시(6/20-23)
- 부산항만공사, FRID기반 항만물류효율화사업 착수보고회 개최

- 해양수산부, 항만인력공급체제의 개편을 위 한 지원특별법시행령 제정공포, 도선법 하위 법령(시행령 및 시행규칙) 개정령 공포시행

- 한국선주협회, 2006년도 사장단 연찬회 개최(6/16-17, 용인 SK아카데미)
- 해양수산부, 부산(북항) 재개발 관련 국제세미나 개최, 글로벌 물류 기업 육 성 방안 협의회(6/16-19)