제17차 아시아선주대표자회의(ASF) 공동발표문 채택

ASF 위상강화 및 아시아역내 선주들 협력방안 협의

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ASF 사무국은 업무보고를 통해 5-S 위원회 및 IMO 관련 회의 참석, 사무실 임대 및 집기 완비, ASF 공식 웹사이트 구축 등을 추진했다고 보고했다. 사무국은 2008년에 △ASF의 IMO 자문기구 지위 획득을 위한 추진 작업 승인 △ASF 정관 개발을 위한 작업반 구성합의 △인도의 ASF 가입문제와 관련하여 인도선협과 협의 등을 추진하겠다고 밝혔다.

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

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

▷ 해운경제검토위원회

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

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

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

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

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

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

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

[정기선 해운의 독점금지법 적용면제] 선사간 업무제휴(특히, 선박공동운항 및 운임요율조정)에 관한 독점금지법 면제제도가 아시아 및 EU에서 재검토 중이라는 사실이 주목되었다. 특히, 대표들은 인도의 불확실한 상황에 대하여 깊은 우려를 표명하였다. 동 위원회 위원들은 국제 정기선 운항체제의 건전성을 위해 관련 당사자에게 독금법 면제제도의 필요성을 이해시키는데 필요한 조치를 취해야 한다는데 의견을 같이했다.

[기타 이슈] 대표들은 늦어도 2012년 7월부터 외국 선적항에서 모든 미국향 컨테이너에 대하여 전수보안검사를 시행한다는 미국 법률이 모든 컨테이너에 대하여 검사 가능한 지와 상기 장비의 설치가(이용이) 가능한지 등 수많은 문제를 내포하고 있는데 대해 우려를 표명하였다. 상기 이슈들이 타이베이에서 개최된 지난 동 위원회 중간회의 보고서와 현 상황과 연계되어 주목된 바, 대표들은 글로벌 경제침체와 연료유 가격 앙등과 같은 최근 상황에 유연하게 대처할 필요가 있다는 것을 재확인하였다.

▷ 선박재활용위원회

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▷ 선원위원회

선원위원회는 2007년 12월6일 중국 쵸우샨에서 제13차 중간회의를 개최하였다. 동 위원회 의장인 리 샨 민씨는 제17차 ASF에 다음의 이슈들을 강조하였다.

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

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

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

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

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

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

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

▷ 항행안전환경위원회

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

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

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

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

[선박장거리식별추적무선설비] ASF는 국제해사기구가 선박장거리식별추적무선설비(LRIT) 시행과 관련, 몇 가지 주요 사안에 대하여 결의한 것을 주목하였고, LRIT 규칙이 2008년 1월 1일부로 발효되었으며, 2008년 12월 31일 시행된다는 점을 주목하였다.

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

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

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

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

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

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

명확히 정의된 장단기 목표치에 더불어, 황함유량

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

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

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

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

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

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

그러나 도선사는 선박의 도선 중 항해구성 요소 중 중요한 위치를 차지하고 있다. 왜냐하면 도선사는 안전하게 항만수역과 수로를 항해하기 위한 의사결정 시 중대한 역할을 수행하기 때문이다. 항해에 관한 사고 발생 시, 도선사는 종종 조언자로만 여겨지고 또한 아예 책임을 지지 않는다.

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

▷ 선박보험법제위원회

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

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

당해 초안이 금년도 6월부터 7월까지 개최될 제41차 UNCITRAL 총회에서 좀 더 검토되어짐으로써 추가적으로 수정되어질 가능성이 있다.

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

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

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

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

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

당해 재정증명서 비치 요건이 매우 많은 수에 해당하는 선박들에게 적용될 것이고 현재까지 단지 20개국만이 비준하였기 때문에, 대표들은 당해 협약을 비준한 국가들과 국제 P&I클럽에 공히 협약 체약국 교역에 참여하고 있는 선박들에게 관련 증서를 제공해 줄 필요가 있음을 조속히 진지하게 검토해 줄 것을 촉구한다.

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

▷ 차기 회의

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

▷ ASF 개요

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

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

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

선협, 선박재활용협약 관련 관계기관 대책회의 개최

협약 발효시 해운 및 조선부문에 미치는 영향 분석

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

선진해운국가그룹(CSG), 항만적체와 해상보안 등 현안협의

5월19-21, 미국 워싱턴에서 회합갖고 해운발전 중점 논의

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

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

또 경쟁정책과 교역부문에서는 제3국 해운이슈와 관련하여 △인도네시아 항만의 터미널 사용료 징수 △베트남의 화물세 징수 △베네수엘라의 화물유보제 도입 등을 논의했다. 그리고 △정기선 해운동맹의 독점금지 규정의 면제 △WTO/DDA 협상 △UNCITRAL 채택과 비준 전망 등에 대해서도 협의했다.

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

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

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

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

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

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

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

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

이밖에도 '선박에 의한 이산화탄소 배출 저감대책' 세미나에서는 선박 및 항공기에 의한 이산화탄소 배출규제 논의 활성화에 주목하는 한편, 선박 및 항공기 운항의 국제성으로 규제기준 설정에 어려움이 있고, 배출규제와 관련한 기준설정 노력과 기금조성 방안 등이 제기되었다.

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

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

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

한국선주협회 2008년도 사장단연찬회 6월20일 개최

부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 토론

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

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

특히 이번 연찬회에서 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야 등 4개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 토의할 예정이다.

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

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

제2회 국토해양부장관배 전국 카누 · 드래곤보트대회 성료

중 · 고등학생과 대학생, 일반인 등 1,000명의 선수 참가

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

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

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

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

선협 '제1회 알기 쉬운 해사법강좌' 두 번째 개최

부산대 김인현 교수 초빙, 선협 및 회원사 임직원 참여

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

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

▷ 불법행위로서의 유류오염사고

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

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

[계약책임과의 관계]

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

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

▷ 계약책임과의 관계

계약책임과의 관계에서 불법행위는 모든 경우에

적용할 수 있다.

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

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

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

▷ 청구권경합의 문제

청구권은 원고에게 피고에 대한 소제기 자격을 부여하는 것으로, 운송중의 사고는 손해배상청구의 이론 구성을 계약위반 또는 불법행위로 구성 가능하다. 이에 학설이 나뉘는데, 먼저 청구권경합설적 입장에서는 불법행위/계약위반 모두에 청구권이 있다는 것이고, 법조경합설에서는 계약책임 하나만 인정하는 입장이다. 우리나라 대법원 입장은 청구권경합설을 따른다.

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

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

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

[보험의 분류]

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

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

▷ 사용자의 책임

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

연대책임으로 양자 중 누구에게나 100%의 손해배상청구가 가능하지만, 이중 배상은 안 되며, 사용자는 피용자에게 구상이 가능하다. 구상범위로 국가배상법에서는 공무원이 경과실 시 구상권을 허용하지 않는다고 밝히고 있으며, 민법에서는 이러한 제한이 없으나 해석으로 제한을 시도하고 있다. 유배법(CLC)의 경우 좋은 예가 된다. 선주의 피용자군(선원, 도선사 등)에게 직접청구가 불가하다. 구상도 고의 혹은 인식 있는 무모한 행위가 아니면 안 된다.

▷ 보험의 정의

보험이란 우연한 사고에 대하여 보험사고로 인한 손해를 보상해 주는 것이다.

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

▷ 책임보험

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

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

제3자의 지위(직접청구권, direct action)를 살펴보면, 제3자는 보험자와 아무런 관계가 없다. 보험계약자가 도산이 된 경우 피해자는 배상을 받지 못하게 되는데, 제3자의 피해구제를 위하여 보험에 강제가입하게 한다. 제3자에게 청구권을 법에서 부여하므로 법정효력에 의하여 제3자(by operation of law)는 보험자에게 보험금을 직접 청구가능하다.

[차이점]

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

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

▷ 유류오염사고 배상보상제도

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

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

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

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

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

▷ 유조선의 지속성유류

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

책임제한 액수는 2003년 11월부터 5천톤 이하의 선박은 452만SDR(약 6백만달러)이고 그 이상의 선박은 톤당 631SDR을 여기에 가산한다. 최대배상액수는 8977만7,000SDR(약 1억4,000만달러)이다. 제7조 제1항에 의해 2000톤 이상의 선주는 강제보험에 가입하여야 한다.

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

우리나라 유배법과의 차이점은 첫째, 나용선자도 등록 선주와 같이 연대책임을 부담하고, 둘째, 강제보험가입자의 범위가 200톤 선주 이상(제14조, 제21조)이며, 셋째, 후순위 우선특권을 부여(제43조)한다는 것이다. 후순위 우선특권이란 상법의 선박우선특권에 후순위로 추가되는 것이며, 화주의 경우에 특히 유리하다.

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

▷ 추가기금 최고 10억달러까지 보상

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

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

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

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

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

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

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

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

▷ EU, 해상안전제안 Ⅲ 제정

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

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

▷ 선박연료유협약

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

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

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

국내 항행선의 경우에는 일본은 적용을 제외하고 있는데, 국내 항행선이 보험가입을 하지 않는 경우가 있으므로 적용이 검토된다. 강제보험금액을 얼마나 하는가의 문제에 대하여는 1976 LLMC 혹은 개정의정서의 액수를 초과하지 않는다고 한다(제7조 제1항). 또한 인적사고가 동반되는 경우를 고려한다. 일본, 영국은 물적손해와 인적손해의 합산으로 정한 책임제한액이 가입이 강제되는 최저보험금액이 되는데 반해, 우리나라는 일본, 영국보다 책임제한액수가 낮다. 따라서 사고발생시, 피해자의 보상이 충분하지 않을 가능성이 있다. 유배법과 달리 다른 채권자들과 경합하는 점을 고려할 필요가 있고(제6조), 충돌 상대선박, 부두 소유자, 연료유로 인한 피해자 모두가 채권자가 된다. 강제보험가입 최저금액으로는 300톤 미만의 경우 인적손해(상법 제 747조 제1항 제2호) 167,000SDR + 물적손해(상법 제 747조 제1항 제3호) 83,000SDR을 합한 250,000SDR(약 3억 5천만원)이 된다. 선박우선특권을 인정할 것인가의 문제에 대해서는 책임제한권의 부여에 대한 반대급부이므로 허용검토가 필요하다(일본은 불인정함).

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

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

해양문화재단, 대한민국해양사진대전 공모

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

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

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

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

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