



한국선주협회, 금년에는 해운산업 위기극복에 주력키로 2009년 정기총회에서 올해 사업계획 및 예산규모 확정



한국선주협회(회장 이진방)는 올해 회원사들간의 신뢰와 화합을 바탕으로 해운산업 위기극복을 위해 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

협회는 1월15일 협회 대회의실에서 2009년도 이사회와 정기총회를 개최하고, 지난해 사업실적 및 예산집행내용을 승인한 뒤 올해 주요사업계획과 예산안을 심의, 확정했다.

외항해운기업 CEO 및 임원 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 “지난 2008년 해운시장은 세계금융대란의 여파로 불과 5개월만에 천당에서 지옥으로 추락하는 등 해운역사상 부침이 가장 심했던 한해였다”며, 지난 한해 운임폭락과 금융시장 경색으로 어려움을 겪은 외항해운업계 CEO들을 위로 했다.

또한, 이 회장은 “협회에서는 해운산업 위기극복을 위해 긴급 사장단회의와 회장단회의에 이어 민

관 테스크포스팀을 구성하여 주1회 정례대책회의를 통해 대응방안을 모색하는 한편, 금융권에 선박금융을 재개하여 줄 것을 강력히 건의하는 등 선제대응에 최선의 노력을 경주했으나, 금융시장의 경색으로 어려움이 많았다”고 말했다.

특히, 이 회장은 “새해에도 글로벌 경기침체는 지속될 것으로 예상되나, 세계 각국이 경기부양을 위한 공조체제와 정책의지가 확고함에 따라 세계금융시장 불안이 조기에 해소될 것으로 보인다”며, “우리 해운기업들이 지금 전개되는 최악의 상황만 잘 견디어 낸다면, 보다 개선된 환경 속에서 힘차게 도약할 수 있는 기회가 올 것”이라고 강조했다.

이어 국토해양부 신평식 물류항만실장은 격려사를 통해 “글로벌 금융위기로 해운산업이 어려움에 처했으나, 우리는 지난 1980년대 해운산업합리화와 1990년대 IMF를 슬기롭게 극복한 저력이 있다”

며, 외항해운업계 CEO들이 힘을 모아 위기극복을 위해 더욱 노력하여 줄 것을 당부했다.

신 실장은 또 외항해운업계가 위기극복을 위한 자구노력을 강화할 때 정부에서도 다각적인 지원방안을 모색할 것이라며, 업계의 지속적인 자구노력 등을 주문했다.

협회는 이날 정기총회에서 올해 중점사업 추진방향을 해운산업 위기상황 조기극복에 두고 세부시행방안을 마련하여 이를 적극 추진키로 했다. 협회는 이를 위해 조선·금융산업과의 긴밀한 협력과 정부당국의 과감한 지원을 이끌어낼 계획이다.

협회는 또 제주특구등록제, 국제선박등록제 등 경쟁력 강화제도의 지속적인 발전과 톤세제도의 일몰연장 및 개선 등 해운제도의 개선을 지속적으로 추진하고, 사장단 연찬회와 각종 의견수렴창구 활성화 등을 통해 회원사간 신뢰 및 유대를 강화하는데 주력할 방침이다.

이외함께 협회는 대량화물 수송권 확보로 안정적 수송기반을 마련하기 위해 선하주 협력체제를 더욱 강화하고, 항만 및 항만부대사업의 효율상승 과제 등 우리 항만의 경쟁력 제고에도 많은 노력을 기울여 나가기로 했다.

아울러, 협회는 승선근무예비역 병역제도의 원만한 시행과 해기사 구인난 해소, 해기사 면허체계의 합리적인 개편을 통한 선원제도 개선, 해상안전 및 환경관련 제도에도 역점을 두고 추진키로 했다.

그리고, 국제민간해

운기구(ICS, BIMCO)의 가입 및 ASF 활동강화로 한국해운의 위상을 강화하고, 일-대만항로 개방을 위한 과감한 조치 전개와 한-인도 이중과세 면제범위 확대 등 양자부문의 국제해운협력을 강화하는 한편, 인도, 동지중해, 흑해, 중남미 국가와의 해운협력 증진을 통해 틈새시장을 개척하고, 선주책임 강화법제에 능동적으로 대처해 나가기로 했다.

이밖에도 협회는 사회기여사업 발굴 및 지속적인 추진과 전국해양산업총연합회 활동 강화 등 해양산업의 대국민 이미지 개선에 주력함은 물론 해운홍보를 강화하고, 조사 및 연구기능을 강화키로 했다.

한편, 이날 정기이사회에서는 외항해운 영업활동을 중단하거나 협회비를 체납한 14개 회원사의 협회퇴회를 승인했다.

이에 따라 이날부터 협회 회원자격을 상실한 해운업체는 가림해운을 비롯하여 글로벌로지스틱스, 듀오해운, 에스에이치마린, 케이원해운, 브리지마린, 세경선박, 시노파이스트해운, C&라인, C&상선, C&중공업, C&해운, 퍼스트쉽핑, 동일해운이다.





부정기건화물선 시황 최근 바닥세에서 탈출하여 상승세 지속 BDI 지난해 10월27일 이후 3개월 만에 1,000 포인트 상회

최근들어 부정기건화물선 시황이 바닥을 확인하고 강한 반등세를 보이고 있다.

부정기건화물선 시황의 명암을 나타내는 BDI 지수가 지난 1월19일 868 포인트를 기록한 이후 10여일간 지속적으로 상승하면서 1월27일 1,000 포인트를 돌파한데 이어 1월30일 현재 1,070 포인트를 기록하고 있다. 이같은 BDI 지수는 1월2일 773 포인트에 비해 38.4% 상승한 것이다.

최근의 부정기선 운임지수는 그동안 시황폭락의 단초를 제공했던 케이프사이즈와 파나막스가 상승세를 견인하고 있다.

케이프사이즈 운임지수(BCI)와 파나막스 운임지수(BPI)는 연초대비 45.6%와 47.2%나 급등했다. 수프라막스인덱스(BSI)도 24.6% 상승하면서 전선형에서 상승세를 기록하고 있다.

4개항로 평균용선료의 경우는 케이프사이즈의 상승세가 두드러졌다. 1월30일 케이프사이즈 용선료는 1만 7,410달러로 연초대비 93.5%나 급등했고, 파나막스도 4,000달러대에서 6,300달러대로, 수프라막스도 5,300달러대로 상승했다.

특히 케이프사이즈에서는 3만달러대에서 성약되는 경우도 나오고 있고, 기간용선료가 스팟용선료를 크게 웃도는 등 별커시황이 본격적인 바닥탈출

에 나서고 있다는 분석이다.

사실상, 최근 부정기선 시황 상승은 케이프사이즈 선형이 주도하고 있으며, 특히 중국의 중소형 철강업체를 중심으로 한 철광석 수입재개가 시황상승을 견인하고 있는 것으로 분석되고 있다.

중국 철강업체와 브라질 자원대기업간 가격협상이 거의 마무리 단계에 접어들면서 시황회복에 대한 기대가 그 어느 때 보다도 고조되고 있다. 4월부터 적용되는 철광석 가격갱신이 조만간 마무리 될 것으로 예상되는 가운데 브라질 철광석 수출기업들이 최근 케이프사이즈 선박의 용선활동에 가세함에 따라 협상타결이 임박했음을 암시하고 있다.

이에 따라 2월말 또는 3월초부터 케이프사이즈 수요가 증가될 것으로 예상되고 있다.

이와 관련하여, 일본의 신일본제철 등은 철광석 가격협상 타결에 대비해 2월 초에 전년 대비 40% 인하된 운임으로 장기운송계약(COA) 오퍼를 낼 계획인 것으로 알려졌다.

또한, 일본선사들은 중국의 경기부양책으로 향후 2-3년간 철강수요가 1억-1억5,000만톤정도 추가 발생할 것으로 전망했다.

1월1일부터 27일까지 철광석 수송과 관련하여 성약된 케이프사이즈 벌크선은 모두 82건으로 지난 12월의 68건에 비해 20% 증가했고, 이는 지난해 9월 이후 최다의 성약건수이다.

더구나, 세계해운시장을 좌지우지하는 중국의 경기부양 효과가 금년 4/4분기부터 가시화될 것으로 예상되고 있어 본격적인 시황회복은 하반기부터 이루어 질 것으로 전망되고 있다.

[부정기선 운임지수(BDI) 추이]

구분	1/1	1/15	1/20	1/27	1/28	1/29	1/30
BDI	773	908	872	1,004	1,014	1,036	1,070
BCI	1,361	1,850	1,719	2,035	2,006	1,972	1,981
BPI	540	502	494	588	633	719	795

[벌크선 선형별 용선료 현황 (1년 기준)]

구 분	1월27일	1월20일	금년 최저치
Capesize	23,500 \$	22,500 \$	21,500 \$
Panamax	11,000 \$	11,000 \$	11,000 \$
Handymax	10,250 \$	10,000 \$	9,500 \$

(자료) Fearnleys Weekly, 2008. 1. 28

총액 4조위안(지방은 별도로 30조위안)의 경기부양책을 시행할 것으로 보이는 가운데 그 초점이 기간시설 등에 투자될 계획으로 있어 수송수요가 크게 증가할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 또한, 중국 정부는 최근 철강업 등의 지원책을 발표했다. 경제위기 속에서 어려움에 처해있는 강제 수출기

업의 세부담을 경감하고, 시설비용 등을 지원하는 등의 대책을 통해 경기부양을 촉진시킨다는 계획이다.

한편, 최근에 유럽을 운반중인 중국의 원자바오(溫家寶) 총리는 2월2일자 파이낸셜타임스(FT) 아시아판과의 인터뷰에서 중국의 경기를 자극하고 소비를 부추기기 위해 “모든 방법을 동원할 것”이라며, 강력한 추가 경기부양책을 검토중이라고 말했다. 원 총리는 “경기부양책은 새롭고 시의적절하고 강력한 것”이라며 “이는 경기 후퇴를 막기 위해 선제적으로 취해져야 한다”고 강조했다. 원 총리의 이 같은 발언은 조만간 또 다른 대규모 부양책을 내놓겠다는 것이어서 주목되고 있다.

선협 · 국토해양부, 해군 해기사 면허취득 교육과정 개설 토역 해군의 일자리 창출위해 외항상선 해기사로 영입

한국선주협회와 국토해양부는 전역한 해군 부산관 및 사관들의 일자리 창출을 위해 이미 전역했거나 전역 예정인 해군을 대상으로 3급 해기사 면허취득 교육과정을 한국해양수산연수원에 개설했다.

이는 국토해양부와 해군간 업무협약 실천의 일환으로 국토해양부, 해군, 한국선주협회 및 한국해운조합 관계자들이 지난해부터 협의하여 시행하게 된 제도로서 해운분야에 부족한 해기사를 보충하고, 아울러 해상생활의 실전경험이 있는 해군 경력자에 대한 상선 취업기회 제공을 목적으로 한 것이다.

이같은 해군 해기사 면허취득교육은 2009년 2월2일부터 2월13일까지 2주간 과정으로 진행되며, 수료 후 해기사 국가자격시험(2/14)에 응시, 32명(항해 18명, 기관 14명)의 해기사를 배출하여 선사에 취업 알선할 예정이다. 국토해양부는 향후 업계의 만족도 분석을 통하여 확대여부를 검토할 계획이다.

한편, 한국선주협회는 2월3일 부산시 광안리에서 이번에 해기사 면허취득교육에 참여한 해군 전역자 및 전역예정자 32여명과 강신길 한국해양수산연수원장을 비롯한 교수진을 초청하여 만찬간담회를 갖고 교육에 전념하여 줄 것을 당부했다.

협회 김영무 전무는 이 자리에서 인사말을 통해 “선상생활이 풍부하고, 항해 및 기관분야의 전문가들이 해기사 면허취득 교육과정에 참여한데 대해 환영한다”며, 협회는 교육 후 해기사 면허취득과 함께 관련교육을 이수할 경우 취업하는데 어려움이 없도록 최대한 노력하겠다고 말했다.

해운 및 조선업계, 경제위기 극복 은행연합회에 공동건의 외항해운·조선업체에 대한 운영자금과 제작금융 지원토록

한국선주협회(회장 이진방)와 한국조선협회(회장 최규원)는 1월21일 경제위기 극복을 위한 공동건의서를 전국은행연합회에 제출하고, 외항해운 및 조선업체에 대한 운영자금과 제작금융을 지원하여 줄 것을 요청했다.

양 협회는 공동건의를 통해 우리나라는 세계 6위의 상선 보유국으로서 2010년에는 세계 5위의 해운 강국으로 부상할 것으로 전망되고 있으며, 조선산업은 수주량 면에서 세계 1위를 고수하고 있다고 밝히고, 최근 글로벌 금융위기에 따른 금융경색으로 양 업계의 어려움이 가중되고 있는 만큼 금융지원이 시급하다고 강조했다.

해운 및 조선산업은 연간 100조원 이상의 외화매출을 올리는 우리 경제의 성장 동력으로서 국가경제를 지탱하는 중추산업으로 확고한 뿌리를 내리고 있으나, 최근 미국발 금융대란에 따른 금융시장 불안이 전 세계적으로 확산되면서 세계경제가 극도로 침체되는 양상을 보이고 있으며, 우리 금융시장도 크게 경색되어 많은 해운기업들이 유동성 부족에 시달리고 있다.

특히 신조선 건조와 관련한 금융계약이 체결되어 건조 중에 있는 신조선박에 대한 중도금 대출까지 다양한 이유로 금융기관이 여신을 기피함에 따라 그 피해가 조선업계는 물론, 연관산업으로까지 확산되고 있다.

더구나 세계금융시장 불안에 따른 이례적이고 일시적인 선박의 자산가치 하락으로 선박의 공정한 시장가격이 형성되지 못하고 거래 역시 거의 이뤄지지 않는 상황에서 선박의 자산가치를 평가하여 금융기관이 대출금의 중도상환을 요구하는 경우가

발생되고 있어 어려움이 가중되고 있다.

이에 따라 양 협회는 해운 및 조선업계가 현재의 위기를 극복하기 위하여 상호 협력하고 있다고 밝히고, 상황이 개선될 때까지 금융조달이 원활하게 이루어질 수 있도록 계약된 신조선박의 원활한 건조지원과 해운 및 조선업체에 대한 운영자금 및 제작금융을 전폭적으로 지원하여 줄 것을 강력히 건의했다.

양 협회는 해운·조선업체에 대한 운영자금 및 제작금융 지원과 관련하여 원금상환기한 연장 등 채무를 조정하고, 선박의 일시적인 자산가치 하락에 따른 추가담보 내지 선가상환 요구를 유예하는 한편, 조선산업의 경쟁력 강화를 위한 제작금융의 지원을 촉구했다.

양 협회는 또 신조선박의 원활한 건조를 위해 신조선 건조계약이 체결된 신조선 중도금의 원활한 공급과 선수금 환급 보증한도를 증액시켜 줄 것을 요망했다.



2009 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료 육·해·공 수송산업 CEO, 관련 단체장 등 600여명 참석



전국해양산업총연합회(회장 이진방 한국선주협회장)와 전국교통단체총연합회(회장 김종원)는 1월 12일 세종문화회관 1층 세종홀에서 '2009년 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회'를 갖고 국가경제 위기극복에 앞장설 것을 다짐했다.

새해를 맞이하여 교통물류·해양산업 경제인들의 화합과 협력, 그리고 동반발전을 모색하기 위해 처음으로 육·해·공 수송산업계 CEO들과 국토해양부 장관과 차관, 국회의원, 관련단체장 등 600여명이 참석한 가운데 열린 이날 신년인사회는 국가경제와 교통물류·해양산업의 위기극복이 화두로 부각됐으며, 참석자들은 위기극복을 위해 최선을 다하기로 결의했다.

이날 신년인사회를 주관한 이진방 전국해양산업총연합회 회장은 신년사를 통해 "새해 들어서도 글로벌 경기침체는 지속될 것으로 예상되나, 경기부양을 위한 세계각국의 공조체제 강화로 세계금융시장 불안이 비교적 조기에 해소될 것으로 전망됨에 따라 우리 경제도 나아지고 해양산업의 위기도 조만간 극복할 수 있을 것으로 확신한다"고 밝혔다.

이 회장은 "교통물류·해양산업에 종사하시는 구성원 모두가 제자리에서 맡은 바 역할에 충실하고, 현재의 어려움을 극복하기 위해 모든 지혜와 역량을 모은다면, 작금의 위기를 기회로 바꿀 수 있을 것"이라고 강조했다.

이어 정종환 국토해양부 장관은 "지난해 우리 경제는 고유가와 세계적인 금융시장 불안으로 전례 없는 큰 시련을 겪었으며, 금년에도 작년 못지않게 어려울 것이라는 우려가 많다"고 강조하고, "그러나 우리는 1970년대 오일쇼크와 1990년대말 외환 위기를 극복한 저력이 있는 만큼, 희망을 잃지 않고 의지를 모아간다면, 지금의 위기를 넘어서는 것은 물론, 반드시 경제 도약의 발판도 마련할 수 있을 것"이라고 말했다.

정 장관은 또 "국토해양부는 올해 무엇보다 '녹색 뉴딜 사업을 통한 녹색성장'을 핵심 정책으로 추진하여 국토를 재창조하고 실물경기를 조기에 회복시키는 데 최선을 다하겠다"고 강조하고, "이와 더불어 위기를 맞고 있는 해운 및 교통물류 산업의 조기 안정화와 체질 개선을 통한 경쟁력 강화를 위해 최



대한의 지원을 해 나갈 것"이라며 교통물류·해양 산업 경제인들도 최선을 다하여 줄 것을 당부했다.

또한, 이병석 국토해양위원회 위원장은 "지금의 글로벌 경제위기라는 한파 속에 움츠러들지 말고 정신력으로 이겨내야 할 때"라고 강조하며 "경제침체로 다목적 차원의 정책을 모두 쏟아내고 있는 상황"이라고 전했다.

이어 이 위원장은 "초반의 위기에 부딪혀 이겨내지 않으면 만성으로 굳어진다."며 전 세계적인 경기 침체를 정신력으로 이겨낼 것을 강조했다.

그리고 바다와 경제 국회포럼 대표인 한나라당 박상은 의원은 "교통물류·해양산업의 위기극복을 위해 국회 차원에서 최선을 다하겠다."며, 우리 경제인들도 위기극복을 위해 앞장서 줄 것을 당부했다.

국회 국토해양위원회 소속인 민주당 김성곤 의원도 "최근 글로벌 금융위기로 우리 경제는 물론 교통물류·해양산업이 어려움을 겪고 있다"며, "오늘 참석한 경제인 여러분들이 단합하여 위기를 기회로 만들자"고 역설했다.

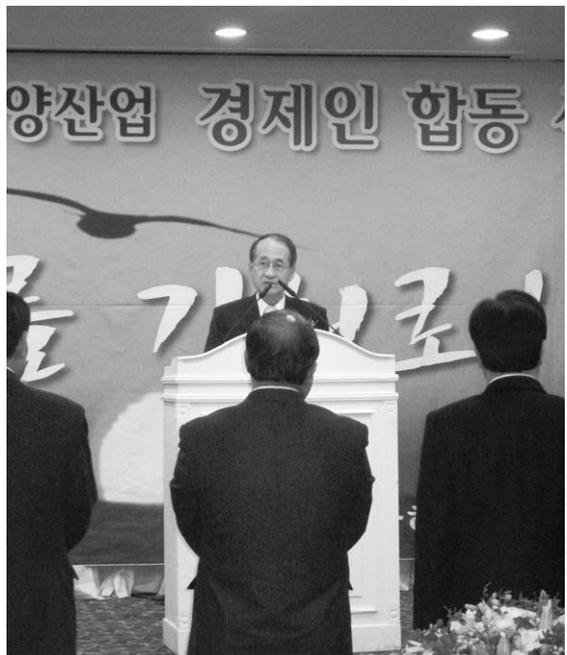
한편 이날 경제인 신년인사회에는 정부측에서 국토해양부 정종환 장관을 비롯하여 국토해양부 이재균 차관, 신평식 물류항만실장, 이장훈 해사안정정책관, 김광재 해운정책관, 지희진 해운정책과장, 해양경찰청 강희락 청장, 2011여수세계박람회 조직위원회 장승우 위원장, 강병일 사무총장, 윤학배 본부장 등이 참석했다.

전국해양산업총연합회에서는 이진방 회장을 비롯하여 수석부회장인 이국동 한국항만물류협회장, 한국선급 오희균 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국도선사협회 이귀복 회장, 전국해상산업노동조합 방동식 위원장, 한국선주상호보험조합 이운재 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 한국해사문제연구소 박

현규 이사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 전국항운노동조합연맹 최봉홍 위원장, 바다살리기운동본부 정태순 총재, 한국선원복지교용센터 김용태 이사장 등이 참석했다.

그리고 해운업계에서는 한국선주협회 수석부회장인 김성만 현대상선 사장을 비롯하여 한진해운 김영민 부사장, STX팬오션 이종철 부회장, 김대유 사장, 추성엽 부사장, 대한해운 김창식 사장, 고려해운 박정석 사장, 창명해운 이경재 사장, 우양상선 김동식 사장, 진양해운 홍승두 사장, 태영상선 박영안 사장, 삼호해운 양희권 사장, 조강해운 오학균 사장 등이 참석했다.

교통물류산업계에서는 교통단체총연합회 안철진 부회장을 비롯하여 신동재 부회장, 한국공항공사 성시철 사장, 교통안전공단 정상호 이사장, 코레일 심혁운 사장, 대한항공 이종희 사장, 아시아나항공 운영두 사장, 현대자동차 이광선 사장 등이 참석했다.



선협, 허베이스피리트호 인도선원 석방위해 탄원서 제출

인도선원 유죄판결 후 ICS, BIMCO 등 국제여론 악화

한국선주협회(회장 이진방)은 최근 허베이 스피리트호 인도선원 판결에 대한 국제여론 악화로 인해 우리나라 외항해운업계가 위협에 빠지는 것을 막기 위해 대법원에 인도선원 석방을 위한 탄원서를 제출했다. 협회는 또 탄원서를 영문으로 번역하여 인도선주협회에도 통보했다.

대전지방법원은 지난해 12월10일 태안 유류오염 사고 항소심에서 대형유류오염을 발생시킨 '허베이 스피리트' 호의 인도인 선장과 1등 항해사에 대해 유죄를 선고하고 법정구속했다.

선장에게는 금고 1년6월에 벌금 2,000만원을, 1등 항해사에게는 금고 8월에 벌금 1,000만원을 선고했다. 1심에서는 무죄판결을 받았었다. 이들 인도인 선장과 1등 항해사에게 유죄를 선고한 이유는 유조선 당직항해사의 경계외무 소홀과 충돌 후 사후조치가 미흡했기 때문이다.

대전지방법원은 삼성중공업 예인선단 관련자들에 대해서도 징역형 및 벌금형을 선고했다. 해상크레인 선장에게는 징역 1년6월을, 예인선단 선장에게는 징역 2년6월에 벌금 200만원을 선고했다.

특히, 국제해운협의회(ICS)와 국제해운연맹(ISF), 국제탱커선주협회(INTERTANKO), 국제P&I클럽그룹(International Group of P&I Clubs) 등 민간해운단체들은 회람문서를 통해 회원들로 하여금 각국 정부를 대상으로 금번 판결에 대한 우려를 표명하고, 외교적으로 우리나라 정부를 압박해 줄 것을 요청했다.

이에 따라 협회는 최근 대법원에 인도선원 석방을 위한 탄원서를 제출하고 은전을 베풀어 줄 것을 요청했다.

협회는 탄원서를 통해 우리 해운업계는 2007년 12월7일 태안유류오염사고가 발생하자마자 기름제거 작업에 직접 참여하여 태안해역 복원에 미약하나마 일손을 보탤며 이를 계기로 선박의 안전운항 필요성을 다시 한번 절감했다고 밝히고, 인도선원 유죄선고에 대한 국제여론이 악화일로에 있는 만큼 배려하여 줄 것을 요청했다.

협회는 또 국제운수노조(ITF)에서 한국인 소유선박 및 한국으로 입항하는 모든 선박에 대하여 승선을 거부하는 캠페인을 전개하고 있으며, 또한 인도 현지에서도 한국산 제품의 불매운동이 펼쳐지고 있다며, 국제해운민간단체들이 고의가 아닌 우발적인 해양사고에 대해 선원에게 형사처벌을 가하는 것은 국제해운 관행에 어긋난다며 우려하고 있는 정황을 고려하여 줄 것을 요망했다.

협회는 상기와 같은 부정적인 활동에 대하여 우리나라 사법체제의 실정을 알리고 우리 법원의 결정을 존중하여 줄 것을 요청하는 등 나름대로 국제해운민간단체들의 반한 감정 해소를 위하여 적극적인 노력을 기울여 왔다고 밝히고, 선원에 대한 형사처벌이 선원직에 대한 매력을 상실시켜 우리나라 뿐만 아니라 전 세계적으로 선원구인난이 더욱 악화될 수 있다며 대법원의 선처를 호소했다.

협회는 특히 지난해 7월 국제해사기구 사무총장이 우리정부에 당해 인도선원의 출국금지 해제를 요청한 바 있으며, 한-인도 해운회담 시에도 인도 정부가 우리 정부에 이같이 요청했다며, 인도적인 차원에서 그들에게 은전을 베풀어 우리 사법부의 존엄성을 유지하면서도 국제사회의 기대에 부응하는 길을 도모하여 주실 것을 간곡히 요청했다.



선박배출 온실가스저감 및 선박재활용협약 대응방안 모색 국토해양부, KMI, 해운회사 등 각계 전문가들 대책협의

한국선주협회(회장 이진방)는 1월16일 협회 회의실에서 선박배출 온실가스 저감 및 선박재활용협약에 대응하기 위한 대책회의를 갖고 신조선 에너지 효율 설계지수(EEDI) 개발 등에 대해 협의했다.

국토해양부를 비롯하여 외항해운업계, 한국해양수산개발원, 선급협회, 조선업계 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 국제해사기구(IMO)의 온실가스 저감문제와 선박재활용협약의 문제점과 향후 대응방안에 대해 폭넓게 논의했다.

특히, 이날 회의에서는 IMO 온실가스 저감문제와 관련하여 신조선 에너지 효율 설계지수(EEDI) 개발, 현존선 에너지 효율 운항지수(EEOI) 개발 및 탄소세, 배출권 거래권 등 온실가스기금에 대해 협의했는데, 선급 및 조선업계에서는 목포해양대학에서 연구한 설계지수에 대해 재검토를 요청하였다.

그리고 금년 3월초에 개최될 예정인 온실가스 2차 중간회기작업반 회의 전에 설계지수를 최종적으로 개발하여 동 회의에 제출하기로 하였다.

또한, 현존선에 대한 운항지수 개발과 관련해서는 선박별로 기준치를 구해 평균치를 구하는 것은 어려운 것으로 예상되므로 금년 7월에 개최하는 MEPC회의에서 운항지수에 대한 선사의견을 적극 개선하기로 했다.

아울러 탄소세, 배출권거래권 등 온실가스 기금에 대해서는 논의가 시작되는 단계이므로 관련 업계와 공동 대응기로 합의했다.

선박재활용협약과 관련해서는 우선 한국선주협회측에서 선박재활용협약 개요를 설명하고, 선박재

활용협약과 관련된 예상 쟁점사항을 보고했다.

협회는 보고를 통해 협약 발효요건에 관한 사항에 대해서는 발효요건이 정해지지 않아 외교회의에서 논의될 예정이며, 신조선 및 현존선의 위해물질 목록 작성에 관한 사항에 대해서는 위해물질 목록을 작성할 전문인력이 없는데다 선급과 선사에서도 전문인력이 없다고 설명했다.

협회는 또 선박재활용기금에 관한 사항에 대해서는 협약의 내용에 포함되지 않았으나 향후 논의가 될 예정이므로 이에 대한 대응방안 검토가 필요하다고 강조했다.

이같은 현안사항에 대해 협의한 결과, 우선 발효요건은 가장 늦게 발효되도록 연구진이 방안을 검토하여 국토해양부와 한국선주협회에 제출하기로 하였다. 또한 위해물질 목록작성과 관련하여 연구진이 선급과 선사의 도움을 받아 위해물질목록을 작성하기로 하였다.

이밖에도 재활용기금에 대해서는 향후 논의가 진행될 것에 대비하여 대응방안을 검토하여 국토해양부와 한국선주협회에 제출하기로 결정하였다.

이 날 회의에는 국토해양부 해사기술과 이국토해양부 해사기술과 이기상 사무관, 김철홍 주무관, KMI 임종관 부장, 최중희 박사, 전형진 박사, 고형정 박사, 조선협회 권봉기 대리, 현대중공업 장용훈 과장, 한국선급 류경부 책임검사원, 김성철 책임검사원, 이혁인 선임, 한진해운 김영렬 부장, 박동현 부장, SK해운 허기영 부장 선주협회 황영식 부장, 김경훈 대리 등 30여명이 참석했다.

선협, 부산과 서울에서 톤세업무처리요령 설명회 가져

국토해양부는 세제 적격기업 확인서 발급요령 설명



한국선주협회와 국토해양부는 2009년 톤세제 업무처리요령에 대한 국적외항선사들의 이해를 돕기 위해 1월5일, 7일, 9일 등 3차에 걸쳐 부산과 서울에서 설명회를 가졌다.

톤세제 업무처리 요령에 대해서는 협회 문준영 차장이, 톤세제 적격기업 확인서 발급요령에 대해서는 국토해양부 해운정책과 신영락 주무관이 설명했다. 금번 설명회의 내용을 요약하면, 2009년도 톤세제 변경사항으로는 시간 단축을 위해 선박제원 신고 승인처리절차를 선주협회 승인으로 종료하게 되었다. 하지만, 신규 선박에 한해 증빙서류(운항선

박신고 동일)를 제출해야 한다.

또한, 종전에는 적격요건 확인서를 3월30일에 일괄 승인하였으나, 2009년에는 선착순으로 적격요건 확인서를 발급하게 되어, 미리 서류를 제출 하는 것이 유리하게 되었다.

아울러, 별지 3호서식(운항선박 내역) 및 적격요건 확인 신청서 제출시 △톤세 선택시 법인세 경감액 △경영실적 및 재무현황(2008년도)을 동시에 제출하여야 한다.

이러한 설명회에서는 국토해양부 김대수 사무관이 대선소득이 해운소득에 포함되는지에 대한 국세청 질의회신내용에 대해 설명했다. 국세청에 질의를 통해 회신받은 내용은 '대선소득이 비해운소득에 해당한다'는 것이다.

이에 협회에서는 재질의하였고, 추후 이 질의내용에 대해 국토해양부, 기획재정부, 국세청에서 협의할 예정이다.

국토해양부에서는 이에 대해 현행과 같이 개별선박표준이의 계산시 대선수입을 해운소득으로 처리할 수밖에 없다는 입장을 밝혔고, 톤세 적용선사는 이미 3년간 해운소득으로 처리했다고 말했다.

이에 협회는 개별선박 표준이의 계산시 대상선박, 운항일수, 사용률은 조특법시행령 제104조의 8(해운기업의 법인세 과세표준 계산특례)에 따라 소유선박 및 용선선박을 대상으로 하며 대선을 제

[톤세 선택시 법인세 경감액]

(단위 : 천원)

회사명	톤세 미선택시 법인세(A)	톤세 선택시 법인세			차액(A-B)
		해운소득	비해운소득	합계(B)	

[경영실적 및 재무현황(2008년도)]

(단위 : 억원)

경영실적	금액	재무현황	금액
매출액		자산	
매출원가		부채	
영업이익		자기자본	
경상이익		부채비율	
당기순이익		자기자본 비율	

외한다고 되어있지 않아 현행대로 해운 소득에 포함시켜 신고해야 한다고 입장을 밝혔다.

선박제원신고는 1월30일까지, 운항선박내역은 3월30일까지 신고해야하며, 적격요건 확인서 발급은 선박운항내역 및 요건 확인서 신청 일자별로 처리된다. 또한, 해운업 실태조사 제출은 1월13일까지, 요건확인신청서 제출시에는 경영실적 및 재무제표를 제출하여야 한다.

미국 세관의 '10+2 Rule' 발효로 준비서류 대폭 늘어 벌칙을 수반하는 완전시행은 2010년 1월26일부터

미국의 '10+2 Rule'이 금년 1월26일 발효됨으로써 미국에 수출하는 기업은 추가로 준비해야 할 서류가 최대 12개까지 늘어나게 됐다.

우리 협회가 입수분석한 정보에 따르면, 미국 국토안전부(Department of Homeland Security) 세관국경경비국(Customs and Border Protection, CBP)은 2008년 11월25일 관보를 통해 새로운 『Supply Chain』상 안보조치인 '10+2 Rule'의 잠정최종규칙(interim Final Rule)을 발표했다.

'10+2 Rule'은 종래 수입통관절차에서는 요구되지 않던 데이터(수입자 10개 항목, 수송자 2개 항목)를 외국항에서 선적 24시간 전까지 CBP에 제출하도록 의무화 한 규정이다.

'10+2 Rule'의 원초치명은 『Importer Security filing and additional carrier requirements』이다. 동 규칙 제 4.7c(d)와 4.7d(f), 149.2(g)조에서 발효일을 1월26일로 규정함에 따라 이날부터 시행에 들어간 것이다.

다만, 완전시행일까지는 벌칙이 적용되지 않으며, 위반에 대한 벌칙을 수반하는 조치의 완전실시는 시행후 1년이 경과한 2010년 1월26일부터 적용된다.

벌칙은 화물의 상품가액이 아닌 1건당 5,000달러로 규정되어 있다. '10+2 Rule'의 새로운 수입자 요건을 살펴보면, ① Container stuffing location ② Consolidator(Stuffer)는 가능한 빨리(최소한 미국 도착 24시간 전까지) 제출할 것을 요구하고 있으며, ③ 제조자(또는 공급자) (Manufacture (or supplier)) ④ 판매처 (ship to party) ⑤ 산지국(Country of origin) ⑥ HTSUS (Commodity HTSUS number)은 선적 24시간 전에 제출하되, 미국 도착 24시간 전까지 수정이 가능하다.

한편, CBP는 오는 6월 1일까지 상기 6개 데이터에 대한 공개의견을 받을 예정이어서, 동 조치의 적용에 대한 다소의 변화가 예상된다.

EU 해군 등 아덴만수역 추천통항로 2월1일부터 변경 홍해 항행선박간 충돌위험 예방 등 통항분리대 제공

EU Naval Force(EU NAVFOR-<http://www.mschoa.org>), UKMTO(United Kingdom Maritime Trade Operations) 및 CMF(Combined Maritime Forces)는 최근 국제해운동맹의 제안에 따라 2009년 2월1일부터 현재의 아덴만 추천 통항로(recommended transit corridor through the GOA)를 변경한다고 발표했다.

이번 추천 통항로의 변침점 좌표변경은 홍해를 드나드는 선박간의 충돌위험을 줄이기 위해 통항분리대를 제공하기 위한 것으로 이는 연합해군 함정들이 상당한 유연성을 갖고 아덴만에서 테러방지작전을 수행할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

EU NAVFOR의 웹사이트 (<http://www.mschoa.org>)에 직접 접속하여 필요한 정보를 입력하면 접속용 ID및 PW를 발급받을 수 있다. EU NAVFOR에서는 소말리아 인근 해적들이 주요정보를 입수하지 못하도록 제출한 정보에 대한 확인작업을 거쳐 등록인의 개인 e-mail을 통해 직접 ID 및 PW를 발급하고 있다. 변경된 통항로 및 그룹통항로의 자세한 사항은 <http://www.mschoa.org/secure/UTC.aspx>으로 접속하면 직접 확인할 수 있다. 만일 동 웹사이트 이용에 불편함이 있으면 E-mail(postmaster@mschoa.org)을 이용하여 UKMTO에 연락하면 된다.

동 웹사이트의 정보는 회사보안책임자(Company Security Officer)를 통해 아덴만, 인접한 인도양 해역 및 소말리아 해안선으로부터 600마일 이내를 통항하는 모든 선박의 선장들에 배포해야 한다.

EU, CO₂ 배출총량에 해운·항공 포함 해운업계, 저감대책 IMO에서 정해야

EU는 새로운 유엔기후변화협약(교토의정서 대체)에 규정된 이산화탄소 배출 총량에 해운 및 항공 산업으로부터의 배출량을 포함시킬 계획이다.

선박이나 항공기의 이산화탄소 배출량은 선박이나 항공기의 도착국 또는 출발국의 정해진 배출량에 포함시킬 예정이다.

해운업계는 이산화탄소의 배출량을 저감시키는 책임에 대해 전적으로 통감하고 있으나, 저감대책에 대한 세부사항은 IMO에서 정해져야 한다는 입장이다.

이는 똑같은 조치가 선박국적에 상관없이 적용되어야 하기 때문이다. 해운은 여러 항만을 기항해야 하고 화물 운송에 의한 최종 수혜자가 누구인지 판단하기 어렵기 때문에 항공보다 복잡하다.

따라서 해운업계에서는 항공기에 적용할 법한 조치를 선박에 적용해서는 안된다는 주장이다. 해운업계는 연료효율성을 증가시키는 등 신기술을 접목하여 2020년까지 현재의 이산화탄소 배출량보다 15%정도 저감시킬 것으로 내다보고 있다.

각국 정부가 해운산업에 대하여 절대적인 이산화탄소 배출 기준치를 개별국 또는 국제적으로 적용하는 우를 범해서는 안된다는 여론이 해운업계에서 강하게 일고 있다.



선박연료유협약(Bunker Convention) 지난해 11월 발효 중국의 경우 금년 3월9일에 발효, BCC 선내비치해야

선박연료유에 의한 오염사고 발생시 민사책임제도를 규정한 선박연료유협약(Bunkers Convention)이 2008년 11월 발효되었다.

선박연료유협약증서(Bunkers Convention Certificates)가 비교적 순탄하게 발급되고 있다. 하지만 2009년 2월 20일부터 개시되는 P&I 증서 갱신과 관련, 새로운 선박연료유협약증서가 필요한 상황이다. 이와 관련, 현재 항만당국의 유연성이 절실히 필요한 때이다.

동 협약의 이행에 관한 논의를 위하여 덴마크항만청이 소집한 IMO 비공식 회의(2009년 1월)에서 각국 정부는 상기 사유에 의한 선박의 선박연료유협약증서 미소지에 대하여 원칙대로 적용하겠다는 입장이다.

한편, 중국 등 5개국이 Bunker Convention을 비준함에 따라 동 협약 체결국이 31개국으로 늘었다.

2008년 11월30일 현재 Bunker Convention의 체결국으로 확인된 국가는 총 31개국으로 China, Finland, Malaysia, Malta, St. Vincent & Grenadine 5개국이 새로 추가되었다.

Bunker Convention 체결국은 Bahamas, Bulgaria, China, Cook Island, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Greece, Hungary, Jamaica, Latvia, Liberia, Lithuania, Malaysia, Malta, Marshall Island, Norway, Poland, St. Vincent & Grenadine, Samoa, Sierra Leone, Singapore, Slovenia, Spain, Tonga, United Kingdom, Vanuatu이다.

최근 중국 Correspondent(Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.)의 소식에 따르면 중국 정부는 2008년 11월17일에 Bunker Convention을 비준하여 2009년 3월9일부터 시행한다.

이에 따라 2009년 3월9일부터 중국을 기항하는 선박은 동 협약 체결국으로부터 발급받은 Bunker Convention Certificate(BCC)를 선내에 비치해야 한다.

선협 광양지구협의회 위원장에 조기주씨 선임



한국선주협회 광양지구협의회는 지난 1월15일 회의를 갖고 신임위원장에 조기주(曹琪周) 한진해운 광양물류지점장을 선임

했다.

조 위원장은 1983년 한국해양대학교 항해학과를 졸업하고, 조강해운과 한진해운에서 10여년이상 승선근무한 뒤 1997년부터 한진해운 운항팀에서 근무하다 업무실력을 인정받고, 2006년부터 광양물류지점에 근무하면서 광양물류지점장으로 광양과 인연을 쌓았다.

한편, 전임 위원장인 현대상선 오관중 소장은 약 5년간 광양지구협의회를 이끌어왔다.