

# 유럽정기선사협 공동운임설정 중단 제안

## 공동운임 대신 개별적으로 운임수준 결정

최근 유럽집행위원회(European Commission)가 정기선 해운동맹의 공동가격설정에 대한 독점금지법 적용 면제조항을 검토하고 있는 가운데, 유럽의 정기선사들이 공동운임 설정을 중지하겠다는 제안을 해 관심이 증폭되고 있다.

유럽 항로를 운항하는 24개 정기선사협회(ELAA : European Liner Affairs Association)는 유럽위원회(EC) 경쟁총국에 대해 해운 동맹의 근간을 이루는 운임 설정 기능을 포기하는 제안서를 제출했다.

본 제안서는 금년 6월에 「해운 동맹에의 독점 금지법(경쟁법) 포괄 적용 제외를 규정한 동맹 규칙(유럽 이사회 규칙 4056-86)을 폐지한다」라는 기본 견해를 공표한 EC의 의향을 따르는 내용이다.

수요·공급의 예측이나 시장점유율, 할증료 등 6개 분야에서 정보를 교환하거나 교섭하는 기능은 남겨 두지만, 태평양항로안정화협정(TSA) 등에서 인정되고 있는 가이드라인(구속력이 없는 지표) 설정 기능은 포함시키지 않으므로, 운임 인상시에 일률적인 발표가 없어져 개별선사와 하주의 완전한 자유 교섭이 이루어질 것으로 예상되고 있다.

EC는 9월2일 홈페이지상에 ELAA가 8월6일자로 제출한 제안서를 공개했다. 협회는 국제적으로 외항 카르텔에 대한 비난이 강해지는 가운데 사전에 EC와 수면 아래의 교섭으로 운임설정 기능의 폐지가 불가피하다는 방향으로 결심을 굳힌 것으로 알려졌다.

ELAA는 동맹의 힘의 원천이라고도 말할 만

한 운임의 설정 기능은 철폐하지만, △선복 이용율과 시장 규모에 관한 정보 교환·의논 △ 화물의 이동 상황에 관한 정보 교환·의논 △ 수급 예측에 대한 평가와 공표 △시장점유율에 관한 정보 교환 △과거의 운임 지표 작성 등의 기능은 유지하기로 했다.

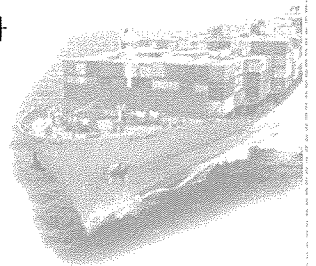
이와함께 ELLA는 새로운 체제의 공정성을 확보하기 위해 각 사에서 낸 필요 정보를 입력하여 공유 및 공표 할 수 있는 정보로 가공하는 조직도 마련할 계획이다. 이와 관련하여 정보 입력과 정보 출력의 사이에 블랙 박스를 마련해 제3자 기관이 관리하는 형태가 유력할 것으로 분석되고 있다.

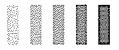
EC는 9월중에 법개정 보고서(white paper)를 발표할 전망이지만, 이 안에 동맹에 대한 독금법 적용 제외의 폐지와 함께, ELAA의 제안서가 포함되어질 것으로 관측되고 있다.

동제안이 수용될 경우, 법률의 제정 및 발효는 2, 3년 후에 이루어 질 것으로 예상되고 있다.

이에 대해 일부 해운 관계자들은 운임설정 기능이 없어져 동맹이라고 말할 수 있을지 의문이라고 지적했다.

로이즈리스트는 만일 이러한 제안이 채택이 된다면, 1870년대부터 정기선분야의 골격을 이루었던 해운동맹(conference)이 사실상 종말을 고하게 되는 효과가 있을 것으로 진단했다.





# 일선협, 선사간협정 현행제도 유지 요청

## 호주 정부 자문기관에 검토의견서 제출

일본선주협회는 호주가 추진하고 있는 외항선 시간협정에 대한 독점금지법적용제의 개정작업에 대해서, 적용제외대상인 현행제도의 유지를 요청하는 의견서를 8월13일, 호주정부자문기관에 제출했다.

호주는 6월부터 외항선시간협정(동맹, 협의협정, 컨소시엄 등)에 대한 독점금지법적용제외를 정한 '1974년 관행법' 제10장의 개정작업에 착수했다.

호주는 9월 중순에 방침을 확고히 한 후, 10월 말 공청회에서 상의하고 12월23일까지 최종보고서를 완결할 계획인 것으로 알려졌다.

호주의 독점금지법적용제외 개정과 관련하여 「Shipping Australia Limited」(SAL, 일본대형선사 3개사 가입)는 이미 현상유지를 요청하는 의견서를 제출했으며, 일본선주협회 또한 SAL의 코멘트를 지지하는 동시에 독금법적용제외제도에 관한 기본 입장을 밝혔다.

현재 정기선사업 등은 독금법적용제외제도에 하에 확립되어있는 것을 근거로 하여, 신뢰할 수 있는 서비스를 제공하고, 대폭적인 비용 절감, 서비스품질, 효율성 개선이 가능하게되었음을 지적했다.

독금법적용제외는 해운업계뿐만 아니라 고품질의 정기선서비스를 누리고 있는 하주를 포함, 무역업계 전반에 유익함을 주장했다.

독금법적용제외 폐지시, 선사간에 발생할 수 있는 파멸적경쟁과 정기선 시장이 과점 상태가 되는 것을 열거함으로, 동제도의 폐지에 강한 우려를 표명했다.

정기선동맹, 협정의 운영에서 중요한 것은 투

명성을 극대화하여 확보하는 것으로, 선사간협정과 일본하주협회간의 협의메커니즘이 충분히 확립되어 하주·선주 쌍방의 균등한 이익배분 실현에 공헌하고 있는 일본 해운환경을 예를 들었다.

이러한 객관적인 정세 등으로부터 호주와 교역(trade)에 관해, 선사간협정 활동에 관한 정부규제의 도입이 필요하다는 것은 전적으로 생각하고 있지 않음을 강조하고, 호주의 현행법제의 유지를 요청했다.

## 미국 해상테러대책 관련 개정법안시행 외국선사 보안계획 승인조항 삭제

부시 미국 대통령이 8월9일 해상테러대책 관련 개정법안(HR2443)에 서명함으로써 이날부터 시행에 들어갔다. 당초 개정법안에는 IMO에 의한 테러대책의 개정 SOLAS조약에 신설된 조항처럼 외국선사가 수립한 선박보안계획(SSP)에 대해 미 연안경비대(USCG)의 승인과정을 거치도록 했으나, 미 의회의 심의과정에서 삭제됐다.

개정 SOLAS조약의 국제선박·항만보안(ISPS) 코드는 SSP에 대해 선박 기국(주관청) 또는 인증보안단체(RSO)가 승인하는 것을 요구하고 있다.

이에 앞서, 미 하원은 테러대책 강화차원에서 미국 항만에 입항하는 외국선박에 대해 USCG가 SSP를 승인하는 방안을 모색해 왔다.

미 하원의 이같은 방안에 대해 EU와 일본 등이 강력히 반대했으며, 특히 상원과 업무량 폭증을 우려한 USCG도 크게 반대했다.

이에 따라 지난 7월에 개최된 상·하원 양원협의회에서 동조항을 삭제키로 합의했었다.

## 아시아-미국항 컨테이너물동량 최고 기록 상반기 511만TEU로 전년동기비 15% 증가

올 상반기중 아시아에서 미국으로 수출된 컨테이너물동량은 전년동기대비 15% 증가한 511만4,000TEU로 과거 최고를 기록했다.

미국 경기가 최근 추축한 양상을 보이고 있으나, 주택경기 활성화 등으로 컨테이너물동량이 지난 2월을 제외하고 지속적으로 증가, 대부분의 취항선사들이 만선상태를 유지하고 있다.

또 동향로의 6월중 물동량은 전년동월대비 23% 증가한 91만5,000TEU를 기록했으며, 이 가운데 중국이 53% 증가한 53만TEU로 전체물

동량의 58%를 차지했다.

이에 비해, 올 상반기중 아시아의 대미 수입컨테이너 물동량은 200만TEU로 전년동기대비 9% 증가했다.

한편, 올 상반기중 아시아-유럽행 FEFC 기준 컨테이너물동량은 251만5,000TEU로 전년동기의 211만2,000TEU에 비해 19%가 증가하는 등 아시아-미주 및 구주항로의 컨테이너물동량이 계속해서 큰 폭으로 증가하고 있다.

## BHP, 일 JEF와 철광석 광산 공동개발 합작사 설립, 2005년 하반기부터 철광석 생산

호주의 세계적인 광산업체인 BHP Billiton사와 일본의 JFE 철강은 최근 합작사를 설립하기로 합의했다.

이 합작사의 철광석 수출량은 1억 7,000만 톤 이상, 금액으로는 약 40억 달러에 이를 것으로 예상된다.

BHP Billiton사가 일본 철강회사와의 합작사업에 합의한 것은 이번이 처음으로, 이 회사는 기자회견에서 합작사 설립으로 앞으로 11년간 매년 철광석 1,600만 톤의 판로를 확보한 셈이라고 밝혔다.

한편 JFE 철강은 최근 가와사키 철강과 NKK를 합병했다. 이번에 설립되는 BHP Billiton-JEF 합작사와 파트너들은 BHP Billiton이 개발하고 있는 호주 북동부 안디(Yandi)광산을 공동

으로 개발하여 2005년 하반기부터 철광석을 생산할 예정인데, '웨스턴 4'로 지칭되는 이 광구의 철광석 매장량은 1억900만 톤에 이르는 것으로 알려졌다.

또 채굴되는 '피스톨라이트(pistolite)' 철광석은 철재생산에는 처음으로 사용되는 것으로 이번의 공동 개발로 안디 광산의 채굴 기간도 더 늘어날 것으로 보인다.

BHP Billiton사는 이번 합작사업으로 발생하는 이익의 68%, JEF 철강은 20%를 가지기로 합의하였으며, 합작파트너인 일본 이토추 광업(Itochu Minerals & Energy of Australia) 호주법인과 미쯔이 광업(Mitsui Iron Ore Corp)사에 각각 6.4%, 5.6%의 이익이 돌아가는 것으로 알려졌다.

## 독일선주 2/4분기중 컨선 67척 발주 2,750TEU급 최상의 투자수익률 보장 강조

독일 선박금융회사인 Fondshaus Hamburg사는 올 2/4분기중 독일선주들이 67척(선복량 163,000TEU)의 컨테이너선을 발주하였다고 보고했다. 이 가운데 Bertram Rickmers사가 14척(선복량 기준 5만2,000TEU)을 발주하여 단일업체로는 최대 규모를 기록하였다.

또한, 독일 선주들은 다른 선박금융회사인 MPC Capital사를 통해 P&O Nedlloy사로부터 총 14척의 파나막스급 컨테이너선을 구입한 것은 물론, 8척의 컨테이너선(선복량 6만

3,000TEU)을 중고선 시장에서 구입하였다. 이와함께 15척의 신조 컨테이너선(선복량 3만 8,000TEU)을 인도받았다.

Fondshaus Hamburg사의 Michael Nief nd 씨는 신조선가, 용선료, 운항비이자율 등을 모두 고려한 결과, 현재로서는 2,750TEU급 선박이 최상의 투자수익률을 보장한다고 강조했다.

한편, 금년 6월30일 현재 5,000TEU급 이상 세계 컨테이너선 발주량 274척 가운데 109척을 독일의 선주들이 발주하였다.

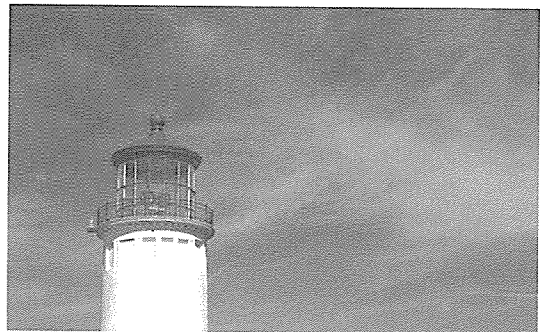
## CSCL, 8,400TEU급 컨선 유럽항로 배치 최근 유럽항로 물동량 증가와 운임호조

CSCL(China Shipping Container Lines)사는 삼성중공업에서 곧 인도받는 8,400 TEU급 초대형 컨테이너선을 당초 계획했던 태평양항로 대신 유럽항로에 투입할 계획이다.

CSCL사는 지난 7월 캐나다 시판(Seapan)사가 삼성중공업에 발주한 세계 최대 규모인 8,400TEU급 총 5척 가운데 1척인 'CSCL Asia' 호를 인도받아 태평양항로에 투입한 바 있다. 이 회사는 조만간 인도받을 두 번째 선박 'CSCL Europe' 호를 당초 계획대로 태평양항로에 투입하는 대신 최근의 물량이 늘어나고, 운임이 상승하고 있는 유럽항로에 투입할 방침이다. 금년 상반기 CSCL사의 태평양항로와 유럽항로 수출화물의 소식률은 각각 105%와 111%를

기록하여 선복량 부족현상이 나타나고 있다.

이에 따라 태평양항로 수출화물운임은 TEU당 1,345달러였는데 반해 유럽항로 수출화물 운임은 TEU당 1,588달러에 달했다. 그러나 CSCL사는 향후 인도될 나머지 세 척 선박은 계획대로 태평양 항로에 투입할 예정이다.



## 미국 폐유유출 고발자에 210만달러 보상 선박오염방지법 도입 이후 가장 많은 금액

미국은 최근 바다에 선박 폐유를 버린 유조선사의 내부 고발자에 대해 벌금의 절반인 210만달러를 보상금으로 지급한 것으로 알려졌다.

미국 법무부에 따르면, OMI사 소속 유조선 'Guadalupe' 호는 지난 8월 6일 유수분리기를 사용하지 않고, 선박에서 발생한 폐유를 바다에 고의로 배출한 혐의가 인정되어 3년의 집행유예와 함께 420만달러의 벌금처분을 받았다.

미국이 이 선박 2등 기관사인 내부고발자에 대해 벌금의 50%에 해당하는 보상금을 지급키로 했는데, 이 고발자는 2001년 9월 'Guadalupe' 호가

뉴저지 Carteret항만에 도착한 직후 폐유를 무단으로 배출한 사실을 경찰에 제보했다.

미국 법무부는 이 같은 거액의 내부고발자 보상금 지급은 선박오염방지법에 이 규정이 도입된 이후 가장 많은 금액이라고 밝혔다.

이밖에도 미국 법원은 최근 선박 폐유와 녹슨 고철 쓰레기 등을 미시시피 강에 버린 미국 벌크선사 Sabine사에 대해 200만달러의 벌금형을 선고하면서 이 금액의 50%를 내부고발자인 3명의 선원에게 보상금으로 지급하도록 결정했다.

## 초대형 및 파나막스형 컨선 신조활발 대형컨테이너선 신조선가 1억달러 웃돌아

최근들어 대형선형과 파나막스형 컨테이너선에 대한 신조발주가 활발히 추진되고 있다.

컨테이너물동량의 증가와 운임상승에 따른 정기선사들의 수익성 확대에 힘입어 8,000 TEU급 초대형선과 4,800TEU급 내외의 파나막스형 컨테이너선의 신조발주가 활발한데, 이들 선박의 준공시기는 2007-2008년이 될 것으로 예상되고 있다.

특히, 4,700TEU급 컨테이너선의 신조가격은 6,666만달러로 1TEU당 평균 신조가격은 1만4,200달러로 집계되는 등 신조선가가 크게 상승하고 있다.

한편, 수퍼 포스트파나막스급(2007년 인도) 신조를 위한 선석이 얼마남지않자, 입찰의 과열

로 컨테이너선 신조가는 1억달러를 넘어섰다.

9,000 TEU급을 신조할 수 있는 8개의 선석(slot)을 차지하기 위한 선주들의 경쟁으로 현대중공업과 삼성중공업은 척당 1억500만달러에서 1억1,000만달러를 제시했다.

대우조선해양은 현재 7척의 컨테이너선(2007년 인도) 수주를 위해 협상중이고, 수주가는 척당 1억달러에 육박하고 있다.

삼성중공업은 9,200 TEU급 컨테이너선을 수주 중이고, 동일한 규모로 5척(2007년 완성)을 더 신조할 수 있는 충분한 여유가 있는 것으로 로이즈리스트가 보도했다.

# IACS 新 구조기준에 대해 의견 대립 아시아와 EU해운업계 후판강화방안 놓고

국제선급연합회(IACS)가 추진중인 탱커와 벌크선의 신규구조 기준 공동규칙에 대해 아시아와 구주해운업계의 의견이 대립되고 있다.

그리스선주를 중심으로 한 구주해운업계는 선체구조 강화를 목적으로 부식에 대비한 선체 후판증대가 필요하다고 주장하고 있다.

그러나 아시아해운업계는 종전 각 선급에 의한 규정을 충분히 보완·활용하면 안전이 확보된다고 선체 부식예비대책에 강력히 반발하고 있다.

아시아와 구주 각 해운업계의 이같은 의견은 지난 6월 전세계를 대상으로 한 의견수렴 결과

로서 IACS가 발표했다.

IACS의 구조기준공통규칙은 파랑에 의한 하중 및 선체부식 등의 평가·해석을 통해 이론적인 안전기준의 구축을 목적으로 제정된 것으로 오는 2005년 7월 이후 계약선부터 적용될 전망이다.

한편, 新 구조기준은 벌크선의 경우 KR(한국), NK(일본), RINA(이탈리아) 등 7개국 선급이 담당했으며, 탱커규칙의 경우 LLOYD(영국), ABS(미국), DNV(노르웨이) 등 3개국 선급이 담당했다.)

# ILO '선원신분증명서조약' 2005년 발효 프랑스와 요르단 비준으로 발효요건 충족

국제노동기구(ILO)는 8월17일 해상테러대책을 강화하기 위해 제정된 '선원의 신분증명서조약'(ILO 제185호 조약)이 요르단의 비준에 따른 발효요건(2개국) 충족으로 2005년 2월 발효된다고 발표했다.

동조약은 지문 등 생태정보기술을 이용하여 본인확인기능을 강화하는 내용을 포함하고 있으나, 강제화하는 문제는 계속 논의중이다.

동조약을 비준한 프랑스와 요르단 2개국은 금년에 새로운 선원신분증명서를 발행할 계획이다.

동조약은 2개국이 비준, 6개월이 경과하면 바

로 발효되는데, 4월27일 프랑스가, 8월9일 요르단이 각각 비준함으로써 2005년 2월9일 발효된다.

생태정보기술에 의한 확인기법에 대해서는 ILO 이사회가 지난 3월 회합에서 선원의 지문정보를 신분증명서의 국제표준바코드에 저장하여 활용하는 방식을 승인했다.

한편, 동조약의 생태정보기술 규정은 전세계적으로 강제화되는 것이 아니고, 비준국간에만 효력이 발생하기 때문에 실효성을 거두기가 어려울 것으로 예상된다.