



# 한국선주협회, 2006년도 정기총회 성료

## 화합 통해 세계일류해운국가 도약 다짐



한국선주협회(회장 장두찬)는 올해 회원사간 화합과 안정을 바탕으로 우리나라가 명실상부한 선진 해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 모든 역량을 집중해 나가기로 했다.

협회는 1월10일 대회의실에서 2006년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의, 원안대로 통과시켰다.

외항해운업계 대표 50여명이 참석한 가운데 장두찬 회장 주재로 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2005년도 주요업무 추진실적 및 수지결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편,

2006년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 확정 지었다.

이날 총회에서 장두찬 회장은 개회사를 통해 『지난해 해운시황은 전년도 호황세가 이어지는 듯 하였으나, 하반기 후에는 일부 선종의 시황이 조정국면으로 진입하였고 해상테러 예방과 선박안전을 위한 국제기구의 규제 강화 등은 부담으로 작용했다.』고 밝히고, 그러나, 국내 해운경영환경은 톤세제도 도입 등 해양수산부의 "해운하기 좋은나라" 건설을 위한 정책들이 차례로 결실을 보면서 과거 어느 때보다 좋아졌으며, 그간 정부의 노력에 대해 감사를 표명했다.

장 회장은 또 『올해 우리 업계의 화두는 선박수급인 것 같다』며, 『금년 중 인도될 신조선은 전년도에 이어 5,000만DWT를 상회할 것으로 예상되는데 반하여 노후선박의 해체는 800만DWT 미만에 그쳐 공급과잉이 예상되고 이에 따른 조정이 불가피 할 것으로 보이며 여기에 고유가와 고금리 및 미 달러화의 약세등도 유념해야 할 것』이라고 강조했다.

특히, 장 회장은 『BRICs의 경제발전과 연료탄의 수요증가, 중동지역의 경기호조 등이 해운시황의 호재로 작용할 것이 예상되기는 하지만 우리 모두 시황조정에 대비한 리스크 관리에 철저를 기하여 안정적인 성장기반을 확실히 다져야 한다』고 말하고, 올 한해는 우리 모두 신뢰와 화합을 바탕으로 해운의 지속적인 발전과 해운수입 300억달러 달성, 그리고 우리나라가 세계 일류해운국가로 자리매김하는 뜻 깊은 해가 되도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 강무현 해양수산부 차관은 이재균 해운물류 국장이 대독한 치사를 통해 『지난 2년간 우리나라 해운산업은 해운시장의 호황과 시의적절하게 도입한 선진해운제도에 힘입어 양적으로나 질적으로 괄목할만한 성장을 이루었으며, 해운산업의 위상 또한 크게 높아졌다』며, 해운업계 지도자들의 노력과 협조에 대해 감사의 뜻을 표명했다.

강 차관은 또 『올해 세계해운시장은 선박공급 과잉으로 전반적으로 약세를 보일 것으로 예상되는 만큼, 불황에 대비하는 지혜와 각오를 새롭게 다져야 할 것』이라고 강조하고, 정부는 톤세제도의 차질 없는 시행과 3국간 영업기반 확충을 위한 BRICs 등 성장잠재력이 높은 국가와의 외교 강화, 선박금융회사 활성화, 외국인선원의 고용범위 지속적인 확대 등을 적극 추진해 나가겠다고 밝혔다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력

강화에 진력하며, 특히 톤세제도 정착과 선원선박제도의 선진화 등 선진 해운시스템의 체계적인 구축과 운영에 역점을 두고 세부시행계획을 마련하여 이를 적극 추진키로 했다.

또 회원사간 유대를 더욱 강화함은 물론, 업계 공동이익과 발전을 위해 노력하며, 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 전용선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 구축키로 했다.

이와함께 선박 금융지원 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위해 선박투자회사, 제2금융권 등의 금융지원 확대방안을 적극 모색하는 한편, 항만노무공급체제 상용화의 조기 정착을 통해 항만운영의 극대화가 이루어질 수 있도록 노력해 나가기로 했다.

그리고, 국가필수국제선박제도를 통해 해기전송의 토대를 마련함과 동시에 선원비 손실보상기준을 현실화하는 한편, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진해 나가기로 했다.

아울러 ILO 통합해사협약에 우리의 입장이 반영되도록 노력하고, 해상노동의 국제성과 해상안전 향상 및 선원의 국제경쟁력 제고측면을 함께 고려하면서 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처함은 물론, 해기사의 병역대체복무제도가 지속되도록 노력키로 했다.

또한, UN 해상물건운송협약 제정 작업을 비롯하여, WTO, IMO, ILO 등 국제기구의 해운관련 협상 과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 입장을 대변하고, 협상 상대국 시장의 자유화·개방화를 이끌어내는데 주력하는 한편, 새로운 해운시장 개척을 위해 BRICs 국가 및 동지중해·흑해 국가들과의 해운협력을 더욱 강화해 나가기로 했다.

이밖에도 일반인들을 대상으로 해운산업 이미지



제고를 위해 선주협회장배 요트대회 개최, 외항해 운업계 사회기여사업 취합 및 홍보 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진하고, 대국민 해운홍보와 해사정보 입수 및 분석, 그리고 연구조사 기능을 강화해 나가기로 했다. 협회의 2006년도 업무추진 기본방향은 다음과 같다.

한편, 이날 정기총회에서 장 회장은 톤세제도의 도입과 원활한 시행을 위해 노력하여 한국해운의 국제경쟁력 강화에 크게 기여한 해양수산부 김태석 사무관에게 감사패를 수여했다.

### [한국선주협회 2006년도 업무추진 기본방향]

1. 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 진력하며, 특히 톤세제도 정착, 시황 조사 및 분석 능력 제고, 선원선박제도의 선진화 등 선진 해운 시스템의 체계적 구축과 운영을 위해 적극 노력한다.
2. 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동 이익과 발전을 위해 노력한다. 특히, 해운시황 발표회, 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 활성화 시켜 정보공유의 폭을 넓히고, 더 나아가 우리나라 해운산업의 지속적인 발전을 도모한다.
3. 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 전용선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련한다.
4. 선박 금융지원 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위해 선박투자회사, 제2금융권 등의 금융지원 확대방안을 적극 모색한다.
5. 항만노무공급체제 상용화의 조기 정착을 통해 항만운영의 합리화와 생산성 향상을 도모하며, 부산 신항의 효율적 운영을 통해 항만하역능력의 극대화가 이루어질 수 있도록 노력한다.
6. 국가필수국제선박제도를 통해 해기전송의 토대를 마련함과 동시에 선원비 손실보상기준을 현실화하는 한편, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진한다.
7. ILO 통합해사협약에 우리의 입장이 반영되도록 노력하고, 해상노동의 국제성과 해상안전 향상 및 선원의 국제경쟁력 제고측면을 함께 고려하면서 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처해 나간다.
8. 임금채권보장제도의 정착, 비과세범위 유지·확대, 고용보험의 활용도 증진 등 선원 관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 적극 추진하며, 해기사의 병역대체복무제도가 지속되도록 노력한다.
9. ILO 최저임금 인상과 특별조합비 인상 등을 반영한 국제선박 외국인선원 단체협약이 개정되어 2006년 1월26일부터 시행되는 만큼, 선박별 단체협약이 원만하게 체결되도록 지원한다.
10. IMO에서 추진중인 신개념 선박구조기준 제정작업은 물론, 선박 및 선원관련 국제협약의 제·개정 과정에도 적극 참여하여 선주들에게 불필요한 부담이 가중되지 않도록 적극 노력한다.
11. 국제해상보안코드, 대기오염방지규칙, 밸러스트수관리협약 등 국제적으로 발효 준비중인 해상안전 및 환경관련 규제강화 움직임에 능동적으로 대처하는 한편, 선사들의 원활한 이행을 적극 지원한다.
12. UN 해상물건운송협약 제정 작업을 비롯하여, WTO DDA, IMO, ILO, APEC 등 국제기구의 해운관련 협상과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 입장을 대변하고, 협상 상대국 시장의 자유화·개방화를 이끌어내는데 주력한다.
13. 새로운 해운시장 개척을 위해 인도·브라질·

러시아를 비롯한 자원대국인 BRICs 국가 및 동지중해·흑해 국가들과의 해운협력을 적극 추진하고, 중국 등 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선을 위해 노력한다.

14. 정부에서 추진중인 중국, 인도, 브라질 등 여러 국가들과의 동시 다발적인 FTA 체결협상에 주도적으로 참여하여 상대국 해운시장의 자유화를 이끌어 내는데 최선을 다하고, 일·대만항로의 개방문제가 조속히 마무리될 수 있도록 추진한다.

15. 일반인들을 대상으로 해운산업 이미지 제고를 위해 선주협회장배 요트대회 개최, 외항해운업계 사회기여사업 취합 및 홍보 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진한다.

16. 선협 월보와 홈페이지를 통해 대국민 해운홍보를 적극적으로 전개하고, TV방송을 비롯한 언론매체와 인터넷 유명포털사이트를 이용하여 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 해사정보 입수 및 분석, 그리고 연구조사 기능을 강화한다.

## 국제선박 외국인선원 단체협약 갱신 적용 노사 대표 외국인선원 기본급 인상 등



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 국제선박 외국인선원 단체협약 개정에 합의, 1월26일부터 시행에 들어간다.

사측 대표인 협회 이진방 해무위원장(대한해운사장)과 박희성 전국해상산업노동조합연맹 위원장은 2005년 12월26일 부산 마린센터에서 개최된 외항선선원정책협의회에서 국제선박에 승선하는 외국인선원들에 대한 단체협약 갱신 합의서에 서명했다.

노사 양측은 단체협약 제27조(협약의 갱신)에 따라 2년마다 단체협약을 갱신하도록 합의한 바 있으며, 갱신내용은 노사 합의 서명후 1개월이 경과한 날부터 시행된다. 이에 따라 금번에 갱신된 단체협약은 1월26일부터 적용된다.

이번에 갱신된 단체협약의 주요내용을 보면, 국제노동기구(ILO) 권고임금이 2005년 1월1일부터 인상됨에 따라 AB선원을 기준으로 외국인선원 기본급을 465달러에서 500달러로 인상했다.

또 외국인선원 1인당 특별조합비를 월 3만원에서 월 4만원으로 인상했는데, 이는 국가필수국제선박제도 시행을 위한 부속합의시 노사 양측이 구두로 합의한 부분이다.

이와함께 외국인해기사 승무자격증 사본 고용협의회 제출조항을 신설, 외국인해기사가 승무자격증을 발급받은 즉시 사본을 협의회에 제출토록 했으며, 특별작업반 고용시 고용협의회 심의 근거를 마련했다.



# 한국선주협회 톤세제 세부시행 설명회 개최

## 톤세확인절차 및 세부적용기준, 신고요령 등



이어 한국선주협회 김영무 상무는 "지난 2000년 노무현 대통령의 해양수산장관 시절 우리 업계에서 톤세제도 도입을 건의했으며, 노 대통령도 당시 이 제도 도입의 필요성에 공감하고 이를 적극 검토하라고 지시한 바 있다"며, 이 제도를 도입하는데 5년이 걸렸다"고 톤세제 도입배경을

한국선주협회는 1월12일 해양수산부 강당에서 톤세제 세부시행계획 설명회를 개최했다.

국적외항선사 실무담당자 120여명이 참석한 가운데 열린 이날 설명회에서 해양수산부 이재균 해운물류국장은 "해양수산부에서 그동안 우리나라를 해운하기 좋은 나라로 만들기 위해 많은 정책들을 도입하여 시행함으로써 이제 제도적으로는 선진국에 뒤지지 않는다"고 밝히고, 앞으로 남은 과제는 선원문제로서 선원의 고용안정과 고용탄력성 확보라고 강조했다.

이 국장은 또 톤세시행과 관련하여 "처음 시행하는 제도이니 만큼 아직 미흡한 점이 많고 완벽히 시행될 수 있을지도 확실치 않지만 정부와 업계가 많은 대화를 갖고 협력해서 미비한 점은 고쳐나가지"고 당부했다.

설명했다.

특히 김 상무는 "해양수산부와 협회가 머리를 맞대어 해운하기 좋은 나라건설을 위해 각종 새로운 제도들을 도입함으로써 우리나라의 해운제도가 크게 개선됐다"고 밝히고 제주선박등록특구제도와 톤세제도 등은 일본과 대만에서 벤치마킹할 정도로 선진화된 제도인 만큼 톤세제 시행에 차질이 없도록 협조하여 줄 것을 당부했다.

이어 톤세제 도입과 관련하여 실무를 총괄하는 협회 황영식 차장이 톤세제 확인절차 및 적용요건, 세부적용기준, 톤세기업의 회계 및 톤세산출 등에 대해 설명했으며, 해양수산부 김태석 사무관은 톤세제 신고 전산시스템 접속요령 등에 대해 설명했다.

황 차장은 설명회 자료 발표에 앞서 "선박현황에 대한 자료작성을 충실히 해서 불이익을 당하는 일

이 없도록 해달라"고 당부하고, 통세제 신청시 어려운 점이 있으면 언제든지 협회에 문의하면 적극적으로 돕겠다"고 약속했다.

통세제 신고 전산시스템은 해양수산부 홈페이지(<http://www.momaf.go.kr>)에서 전자민원창구를 선택하거나 전자민원창구로 곧바로 접속(<http://badasori.momaf.go.kr>)해 해양수산정보 조회-유관단체정보입력 순으로 들어가 선사별 아이디 및 비밀번호로 로그인을 해 이용하면 된다.

다음은 통세제도 시행과 관련하여 예상되는 주요 사항에 대한 질의응답을 정리한 것이다.

## 1. 통세제도는 언제부터 시행되며 1차 적용 기간은 언제부터 언제까지인가?

▶ 2005년 1월1일부터 시행 되고 있으며 12월결산 법인의 경우 2005. 1. 1~2009. 12. 31 까지가 1차 적용기간이며, 12월 결산법인이 아닌 경우 2005 사업년도 시작일부터 2009 사업년도 종료일까지가 1차 적용기간이다.

### □ 2년이상으로 용선한 외국선박별로 다음의 사례별 용선 및 기준선박의 계산은 어떻게 하는가?

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박이 중도에 침몰하였을 경우

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박을 선주가 중도에 매각함으로써 용선계약이 해지된 경우

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박을 용선한 한국선사가 중도에 자사선으로 매입한 경우

### □ 통세는 모든 해운기업이 신청할 수 있는가?

▶ 외항운송사업을 영위하는 해운기업 중 "2년미만의 외국선주 소유 용선선박"의 연간운항순톤수가 "기준선박(선박회사 소유 국제선박 및 2년이상의 기간으로 용선한 한국선사 소유 국제선박)"의 연간운

항순톤수의 5배 이내인 해운기업"만 신청 가능하다.

▶ 단, 외국선박을 용선하지 않거나, 용선한 외국선박의 용선기간이 모두 2년이상이고 실제로 2년이상 용선하여 운항한 경우에는 외항해운업 등록선사이면 통세 적용신청이 가능하다.

### □ 통세적용 기간중 결손이 발생한 경우에도 세금을 납부하여야 하는가?

▶ 통세를 선택한 기업은 연속되는 5사업연도 동안 의무적으로 통세적용을 받으므로 결손 발생시에도 당연히 통세를 납부하여야 한다.

### □ 통세제도 적용기간은 5년인데, 이 경우, 기업이 적용신청시기를 임의로 선택할 수 있는가?

▶ 통세의 적용기간은 임의로 선택할 수 없으며 다음의 기준에 따라야 한다.

- 2004. 12. 31이전에 설립된 기업(12월 결산법인 기준)은 2005. 1. 1부터 5년을 주기로 통세 또는 법인세를 선택해야 한다.

예를 들어, 1차 적용기간 종료연도는 2009. 12. 31까지이며, 2차 적용기간은 2010. 1. 1부터 2014. 12. 31까지임. 이 경우 2차 적용신청기한 마감일인 2011년 3. 31까지 신청을 하지 않으면 5년간은 통세적용을 받을 수 없음(법인세를 선택한 것으로 간주됨)

- 2005. 1. 1 이후 외항해운업을 등록한 법인은 당해 법인의 설립일이 속하는 사업연도부터 연속한 5사업연도까지가 당해 법인의 1차통세 적용기간이며, 당해법인은 설립최초 사업연도 과세표준 신고기한까지 통세적용을 신청하지 않을 경우 5년간은 통세를 적용받을 수 없으며, 그 이후 5년도 동일하다.

신설법인은 설립연도에 당해법인의 통세적용기간이 5년단위로 영구히 확정되며, 기업이 임의로 적용기간을 선택할 수 없음



□ 2005. 1. 10이후 신규 등록된 통세기업의 최초 사업연도 사업기간이 1년 미만일 경우 통세적용 신청시 연간운항 순톤수의 계산은 실제 사업기간동안 운항한 선박을 기준으로 산출해야하는가? 아니면 실제사업기간동안 운항한 선박을 1년간 운항한 것으로 환산하여 산출해야 하는가?

▶ 통세는 당해 사업기간 동안 실제 운항한 순톤수를 기준으로 납부한다.

□ 2005. 1. 1부터 선사가 반드시 관리해야 할 사항은?

▶ 용선의 경우 국제톤수증서사본을 반드시 확보하여야 한다.

▶ 용선계약을 명확하게 하여 용선일자가 입증되어야 한다.

▶ 또한, space · slot charter의 경우 선박 전체에서 용선한 비율이 입증될 수 있도록 계약을 명확하게 하여야 한다.

☞ 용선선박의 통세 = 용선선박의 순톤수 용선일수 사용률

▶ 상기 서류는 통세 적용 신청 또는 해양부와 세무서의 요구가 있으면 언제든지 제출하여야 하며, 정기 세무감사시에도 제출하여야 한다.

□ 통세는 매년 신고하여야 하는가?

▶ 법인세 납부 신고시 매년 신고하여야 한다.  
- 통세적용기업 요건 확인을 위해 매년 해양수산부의 확인을 받아야 하며, 관할 세무서에도 신고를 하여야 한다.

□ 소유선박을 대선한 경우에도 통세를 내야하는가?

▶ 대선한 경우 선박소유자와 용선자 모두 동일한 통세를 내야한다.

□ 소유선박을 대선한후 다시 대선한 선사로부터 재용선한 경우 소유선박에 대한 통세는 2번을 내야 하

는가?

▶ 소유선박으로서 1번, 대선선사로부터 용선한 선박으로서 1번 즉, 동일한 선박에 대해 소유자가 2번, 용선자가 1번 총 3번의 통세를 납부해야 한다.(사용률은 용선 비율만큼 별도 적용)

□ 2005. 1. 1 이전에 발생한 국제선박 양도차익 손금산입금액(80% 일시상각충당금)으로 2005. 1. 1 이후 매입한 선박은 감가상각기간 동안 매년 상기 일시상각충당금(과세이연을 위한 손금산입액)은 익금에 산입해야 하는데 이 경우 해운소득과 비해운소득중 어느 소득에 해당되는가?

▶ 비해운 소득에 해당된다.

□ 선박을 단위로 용선하지 않고 화물을 단위로 수송계약을 할 경우(컨테이너 화물의 피더 수송 등)의 통세 계산방식은?

▶ 위탁수송 선박의 Loadable Capacity 및 국제총톤수 증서를 확보해야 하며, 수송계약도 명확하게 하여 용선한 순톤수 비율 및 용선일자가 서류로 명확하게 입증되어야 한다.

□ 외항선박이 해운법 제26조의 2에 의해 내항선으로 일시 자격변경하여 국내항간에서 수출입 화물이 아닌 국내항간 이동 화물을 운송했을 경우 해운소득으로 볼수 있는가?

▶ 소유자가 투입한 경우 : 비해운 소득이다.  
▶ 용선자가 투입한 경우 : ?

□ 공동운항 선박의 통세 산출 방식은?

▶ 공동운항선박별 참여비율에 따라 사용율을 적용하여 통세를 납부하면 된다.(소유선박이라 하더라도 사용률은 공동운항 비율 적용)

- 공동운항 이외의 소유선박의 사용률 : 100%

□ 공동운항에 투입한 선박의 기준선박 계산은 소유 선박 개념인가 공동운항 참여비율 개념인가? 또한, 공동운항에 참여한 타사선박 사용비율은 용선 계산시 어떠한 기준이 적용되는가?

▶ 공동운항에 참여한 선박은 소유선박이라 하더라도 기준선박 계산시 참여비율만큼만 기준선박으로 인정된다.

▶ 공동운항선사의 타사 사용선박의 용선비율 계산은 일반적인 용선 개념이 적용된다. 즉, 타사의 투입선박이 용선일 경우 2년이상 용선이나, 2년이하 용선이나 또는 외국선박이나 한국 국제선박이나에 따라 5배 계산에 포함여부가 각각 결정된다.

□ 동일선사가 내항화물운송사업 및 외항화물 운송사업에 동시에 등록한 경우, 당해선사의 내항화물운송사업에 등록된 선박의 자격변경에 의한 외항화물운송기간 동안은 통세가 적용되는가?

▶ 통세는 외항해운선사(화물 및 여객선사)의 외항화물 및 여객 운송선박으로 등록된 선박의 외항운송에 사용된 기간에 대해서만 적용된다. 따라서 내항화물등록업체는 통세적용 대상이 아니며, 당해업체의 내항화물선으로 등록된 선박도 원칙적으로 통세 적용제외 대상이다.

- 일시 자격변경으로 외항구간을 운항하였다라도 당해선박의 면허가 내항선사의 내항선으로 등록되어 있기 때문에 통세적용을 받을 수 없다.

□ 조세특례제한법 제104조의 10 제 ③항에서 "비해운소득에서 발생한 결손금은 선박표준이익과 통산하지 아니하며, 해운 소득에 대하여는 국세기본법 조약과 이 법 및 제3조 제1항 각호에 규정된 법률에 의한 비과세 세액면제 세액 감면 세액공제 또는 소득공제 등의 조세특례를 적용하지 아니한다."라는 규정의 구체적 의미는?

▶ 통세를 비해운소득에서 발생한 결손금과 상계하여 통세를 감면받을 수 없다는 의미이다.

- 통세만 발생하고 비해운부문의 법인세가 결손인 경우 통세를 납부하여야 한다.

▶ 해운소득에서 발생한 통세는 해운부문의 기납부세액(이자소득에 대한 원천징수 법인세 등)이 있더라도 통세와 상계하여 감면할 수 없으며, 해운소득의 기납부세액은 비해운소득의 법인세와도 상계할 수 없다.

□ 컨테이너의 용선계약을 TEU 단위로 하였을 경우 운항순톤수의 계산 및 입증은 어떻게 해야 하는가?

▶ 용선한 TEU가 선박당 총 TEU에서 차지하는 비율이 용선비율, 즉, 사용율이며 그 비율을 당해 선박의 순톤수에 곱하여 운항순톤수를 구해야 한다.

※예) 총 선복량(Loadable TEU)이 10,000TEU이고, 순톤수가 50,000 톤인 선박에서 2,000TEU를 용선하였을 경우 사용률은 20%(2,000TEU / 10,000TEU 100=20%) 이며, 당해선사의 일일 운항순톤수는 10,000 NET TON이다.(50,000NET TON 20%)

▶ 또한, 컨테이너의 용선계약시 당해선박의 국제톤수증서 외에 선적TEU(Loadable TEU)를 입증할 수 있는 서류도 반드시 확보해야 한다.

□ 외항해상운송활동과 관련된 차입금 등에 대한 이자율 상승 및 환율변동으로 인한 손실발생 위험을 회피하고자 차입금 등의 상환 스케줄에 상응되는 계약기간 동안 이자율 옵션, 이자율 스왑 등의 파생상품 계약을 체결한 상태에서 상기 차입금을 상환만기 도래 이전에 조기 상환한 후에 그에 상응하는 파생상품 계약을 해지하지 아니하여 발생한 파생소득은 해운소득인가 비해운소득인가?

▶ 비해운소득이다.





# 올해 정기선 해운전망 기관별로 다소 엇갈려 Drewry는 부정적, MOL과 TSA는 긍정적

올해 세계정기선업계의 화두가 '선박공급 과잉'으로 집약되고 있는 가운데 해운시황 전망과 관련하여 세계적인 해운시장 조사전문회사들과 대형선사 조사팀들의 분석이 엇갈리게 나오고 있어 귀추가 주목되고 있다.

한국선주협회(회장 장두찬)가 최근에 발표된 올해 해운시황 전망보고서들을 분석한 결과, Drewry와 Howe Robinson 등 정기선부문 해운시황 조사 분석 전문기업들은 시장 전망에 대해 대체적으로 부정적인 시각을 갖고 있는 것으로 나타났다.

이에 반해 일본선사인 MOL을 비롯하여 태평양항로안정화협정(TSA), 아시아선주대표자회의(ASF), 구주운임동맹(FEFC) 등 세계 유수 정기선사 및 협의체에서는 긍정적으로 예상하고 있다.

Drewry Shipping Consultant는 최근 2년간 기록적인 호황을 보였던 원양정기선시장이 2006년에는 선박과잉으로 불안정한 양상을 보일 것으로 분석했다. 2006~2007년중 상당량의 신조선이 시장에 투입되나, 아시아-중동, 지중해항로 물동량 증가가 일정부분 흡수하여 연착륙이 가능할 것으로 내다봤다. 하지만, 아시아-북미항로 등 동서항로의 경우는 시황 변동폭이 클 것으로 진단했다.

또한, 컨테이너선용선지수를 발표하고 있는 Howe Robinson은 2006년과 2007년에 신조선의 급격한 증가로 선박과잉이 심화되어 향후 수년간 시황이 하락할 것으로 전망했다. 초대형 신조컨테이너선이 집중적으로 몰리는 아시아-북미 및 구주항로의 운임하락은 불가피할 것으로 예상했다.

특히, 금융기업인 City Group은 정기선시장의

경우 현 운임수준을 유지하려면 연간 수송수요가 14% 증가해야 하나 현실적으로는 어려우며, 정기선항로 해상물동량이 향후 4년간 연평균 10% 이내 증가할 경우 운임이 대폭 하락할 것으로 전했다.

이에 반해 아시아-북미항로에 취항중인 대형정기선사들의 모임인 TSA는 해상운임이 단순히 수요공급에만 의존하지 않는 만큼, 여러 변수들을 감안할 때 2006년까지 강세를 지속할 것으로 전망했다.

또 ASF는 중국 경제 급성장이 컨테이너 물동량을 크게 증가시켰듯이, 2006년에도 동서항로의 물동량이 크게 증가하여 수급균형이 유지됨으로써 최근의 시황패턴이 지속될 것으로 분석했다.

그리고, ASF 해운경제검토위원회 의장인 아키히쓰 아시다 MOL 사장은 지난 12월 개최된 중간회의에서 2006년도 시황전망과 관련, "컨테이너, 벌커, 탱커의 시황에 관해 선박공급 과잉이 지적되고 있지만 정확한 데이터 분석 결과, 수급균형은 무너지지 않을 것이라고 확인할 수 있었다"며 선박과잉이 우려할만한 수준이 아니라고 강조했다.

이와함께 FEFC도 동유럽, 러시아, 지중해지역의 수송수요 증가로 2006년 아시아~구주항로에서 90%의 소식률을 유지할 수 있을 것으로 진단했다.

이밖에도 일본선주협회 쿠니오 스즈키(鈴木邦雄) 회장(MOL 회장)은 1월6일 일본해사프레스와 가진 신년인터뷰에서 일본 해운회사의 실적은 2004년부터 호조를 보이기 시작하여 지난해 정점을 기록했고, 금년에도 크게 하락할 요인이 없는 만큼, 3년동안 연속해서 과거 최고 수준의 시황을 보일 것으로 전망했다.

# 선원 교육훈련과정 합리화방안 연구보고회

## 국제협약 국내수용위해 합리적 방안 모색



한국선주협회는 1월19일 협회 대회의실에서 선원 교육훈련과정 합리화 방안 연구용역 최종보고회를 가졌다.

국적외항선사 선원담당 부서장 및 전국해상산업 노동조합연맹 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날

보고회에서 연구용역을 맡은 한국해양대학교 부설 해사문제연구소 지상원 책임연구원은 연구결과를 보고했다.

금번 연구용역은 한국선주협회를 비롯하여 전국 해상산업노동조합연맹, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국해기사협회가 공동을 발주한 것이다.

연구목적은 국제해사기구(IMO)의 선원 훈련 및 자격증명, 당직근무에 관한 국제협약(STCW)협약이 선원들의 교육 및 훈련과정과 기준을 강화하는 방향으로 개정되었고, 세계 각국이 항만국통제(PSC)를 통하여 선원의 자격에 대한 규제를 강화함에 따라 이를 국내법에 수용함에 앞서 합리적인 방안을 마련하기 위해서이다.

## 2006년도 외항해운 산업기능요원 408명 배정

### 산업기능요원 축소에도 전년대비 2명 늘어

외항화물 운송업분야의 2006년도 산업기능요원 배정인원이 408명으로 전년도에 비해 2명 증원됐다.

병역자원 감소에 따른 산업기능요원 축소에도 불구하고 외항해운업계에 배정된 인원이 늘어난 것은 해운산업의 특성과 중요성을 감안한 것으로 이번엔 범한상선이 신규 지정업체로 지정되었다.

특히, 2006년도 지정업체에 대한 산업기능요원의 배정결과, 내·외항 등 해운업 분야에는 14개 업체가 신규 지정업체로 선정되었으며, 기존 지정업

체에는 총 718명이 배정되어 지난해와 비슷한 수준(711명)을 보였다.

해운업 분야는 총 88개 업체에서 1,068명을 신청하였고, 해양계학교의 면허 취득예정자가 983명임을 감안하여 면허취득자의 8/10 범위내에서 별도 배정되었다.

한편, 2006년도 전체 산업기능요원 신청 및 배정 결과를 보면, 4361개 업체에서 1만4171명을 신청했으나, 2290개 업체에 4,500명이 배정됐다.