



2007년도 외항해운업계를 달군 주요 이슈 BDI지수 1만포인트 돌파, 서해안 기름유출 사고 등

다사다난했던 정해년(丁亥年)은 이제 노을 속으로 사라지고 곧 무자년(戊子年) 새해를 맞는다. 2007년 한해도 여느 때와 마찬가지로 나라 안팎에서 크고 작은 사건이 끊이지 않았으며, 특히 해운부문에서도 예외없이 크고 작은 이슈들로 인해 희비가 교차되기도 했다. 특히, 부정기건화물선시황이 폭등하여 발틱운임지수(BDI)가 사상 최초로 1만포인트를 넘어서는가 하면, 한해를 마무리하는 마지막달인 12월에는 서해안에서 대규모 기름유출 사고가 발생하여 모든 이들의 가슴을 졸이게 했다. 다음은 2007년도 외항해운업계의 주요이슈를 정리한 것이다.(편집자 주)

▶ BDI운임지수 1만포인트 돌파

건화물선 해운경기를 가늠할 수 있는 BDI(Baltic Dry Index)가 지난 10월 10일 1만218포인트를 기록, 역사상 최초로 1만포인트를 돌파한데 이어 지난 12월4일에는 1만285포인트로 최고봉을 기록했다.

이후 소폭의 조정을 거치면서 12월20일 현재 9,392포인트로 하락했지만 여전히 높은 수준을 유

지하고 있다. 이에 따라 벌크선의 용선료도 크게 폭등, 케이프사이즈 벌크선의 1일 용선료가 한 때, 25만달러에 육박하기도 했다.

Fearnleys의 주간보고서에 따르면, 17만 2,000DWT급 케이프사이즈 벌크선의 TCT Cont/Far East 용선료는 12월20일 현재 21만 7,000달러를 기록하고 있으며, 파나막스이 경우는 대서양횡단이 1일 8만달러에 육박하고 있다.

특히, 2007년중 17만2,000DWT급 케이프사이즈 벌크선의 TCT Cont/Far East 1일 용선료는 연초에 8만1,000달러로 최저치를 기록했으며, 최고치는 24만5,000달러를 기록한 것으로 분석됐다.

또한, 북미걸프-극동항 곡물운임도 톤당 120달러를 웃도는 등 케이프사이즈는 물론, 파나막스와 핸디막스 등 선형에 관계없이 벌크선시황이 폭등세를 보이고 있다.

이러한 벌크선의 초호황은 중국 철강석 수요가 꾸준히 증가하고 있는데다 호주항만의 체선현상으로 인한 벌크선의 공급부족이 심화됐기 때문으로 분석되고 있다.

최근 벌크선 시장이 초호황을 이어가면서 케이프 사이즈 신조가 늘어나고 있으며, 수주강세 및 선박 건조설비 부족이라는 구조적인 수급불균형으로 인





해 케이프사이즈 벌크선의 신조선가가 천정부지로 뛰고 있다.

또한 비용 및 시간적 부담이 최소화하기 위해 싱글헬 VLCC가 벌크선으로 개조되고 있으며, 신조 중인 탱커도 벌크선으로 개조되는 일까지 일어나고 있다. 또한 벌크선 용선료도 상승하고 있어 미국을 중심으로 곡류 수송을 위해 컨테이너선을 활용하는 사례들이 늘어나고 있다.

전문가들은 벌크선의 시황은 신조선의 대량인도에도 불구하고, 중국의 수요지속과 인도, 러시아, 브라질 등의 경제호조에 힘입어 당분간 고공행진을 이어갈 것으로 전망하고 있다.

▶ 서해안에서 대형 기름유출사고

충남 태안 앞바다에서 예인선 삼성 T-5가 예인 중이던 부선이 2007년 12월7일 7시15분에 투모 정박중이던 유조선과 충돌하여 유조선 화물창이 파공되어 원유유출 사고가 발생하였다. 이 사고로 유조선에 실려 있던 원유 1만2,547kl가 해상에 유출되었다.

파손된 유조선은 홍콩국적의 14만6,848톤 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호이고, 예인선 삼성 T-5호에 예인되던 부선인 삼성 1호(1만 1800톤)는 300톤급 해상크레인을 적재하고 있었다.

사고가 발생하자, 해양수산부는 이날 8시30분에 중앙사고수습본부부를 설치하고 긴급 대책회의를 개최하여 전국 가용 방제장비를 태안지역으로 집결토록 하는 등 발빠른 조치를 취했다.

특히, 해양수산부는 사고직후 중앙사고수습본부부를 설치, 관련기관 등에 사고상황을 전파하고, 장관 주재 긴급 대책회의를 개최하여, 전국 가용 방제장비의 대산향 집결 지시 및 현장 사고수습대책본부 인원보강(본부 국장급), 인근 지방청 인력지원 보강(인천, 평택, 군산, 목포)등의 조치를 취했다.

기름유출 사고 보름이 지난 12월22일 현재 민·관·군 총력 방제와 자원봉사 물결이 이어지면서 해안가의 응급 방제율은 모래해변을 중심으로 70%를 넘어섰으며 해상도 일부 타르 덩어리만 남아 응급방제가 거의 완료되는 등 빠른 진척을 보이고 있다.

사고 발생 당시 모항 앞에서 만대까지 40km의 해안가에 밀려왔던 검은 찌꺼기는 10일이 지나면서 상당부분 수거돼 일부 구간에만 기름찌꺼기가 산발적으로 남아있는 상태다.

외국 전문가들은 태안의 방제속도를 보고 “기적을 일궈내고 있다”며 놀라고 있다. 기름 방제 현장을 찾은 유엔과 유럽연합(EU)을 비롯해 스페인·일본·싱가포르·미국 등 세계 각국의 전문가들은 “불과 10여일만에 이렇게 빨리 기름을 제거하다니 놀랍다”고 입을 모았다.

12월14일부터 현장 조사와 사고수습 지원을 하고 있는 미국 연안경비대(USCG) 소속 방제전문가와 미국 해양대기청(NOAA) 해양생태계 연구원으로 구성된 미 방제실 무팀은 “짧은 시간에 해안 부착유를 제거한 것은 매우 놀랍다(incredible)”



고 했다.

▶ 승선근무예비역제도 도입

승선근무예비역제도가 국회본회의를 통과했다. 국회는 7월3일 개최된 제10차 국회본회의에서는 국회의원 181명의 찬성과 2명의 기권으로 승선근무예비역제도 도입을 주요내용으로 한 병역법 일부개정법률안을 통과시켰다.

이에 따라 2008년 1월1일부터 해기사 면허를 소지하고 3년간 승선근무를 하게 되면 현역복무를 대체하게 됨으로써 해기사 수급난이 해소될 전망이다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국 및 목포해양대학교 등 관련 업계에서는 현행 병역법상 산업기능요원제도에 의한 대체복무제도로 유지되어 오던 승선근무 인력의 병역제도가 정부의 방침에 의거하여 오는 2002년부터 폐지됨에 따라 이에 대한 대책마련에 주력하여 왔다.

특히, 한국선주협회, 전국해상산업노동조합연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교는 지난 3월에 승선근무예비역 병역제도도입 추진위원회를 구성했다.

이와 함께 이 위원회는 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

위원회는 또 두차례에 걸쳐 서명운동에 참여한 1만5,000여명의 서명부를 국회에 제출하고, 해기사 병역제도의 의원입법을 건의했다.

이에 지난 5월29일 윤원호 의원 등 59인이 발의한 병역법 일부개정법률안과 6월5일 정부가 제출한 병역법 일부개정법률안을 6월18일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 국방위원회에 상정한 후 제안설명과 대체토론을 거쳐 법률안심사소위원회에 회부하였다.

이상 2건의 법률안에 대하여 6월25일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 법률안심사소위원회에서 심도 있는 심사를 한 결과, 2건의 법률안은 각각 폐기하고 위원회대안으로 제안하기로 의결했다.

그리고, 이날 열린 제4차 국방위원회는 법률안심사소위원장의 심사보고를 듣고, 법률안심사소위원회가 제안한 대안을 위원회안으로 받아들여 이상 2건의 법률안을 본회의에 부의하지 아니하기로 하고 위원회대안을 제안하기로 의결했다.

이번 병역법개정으로 해운업체는 안정적으로 해기 인력을 확보하고, 해양대학교와 해사고는 병역혜택 확대로 지속적으로 우수학생을 모집할 수 있게 됐다.

특히 세계 5위 해운강국으로 가기 위한 초급해기사 확보가 원활히 이루어져 장기적으로 해양인프라를 확보하고, 전신나 유사시에는 국가안보를 대비할 수 있게 돼 국가경제와 안보에 크게 기여하는 계기가 될 것으로 보인다.





▶ 항만노무 상용화제도 정착

지난 2005년 5월6일 '항만노무공급체제 개편을 위한 노사정 협약서'가 체결된 지 2년여만인 올해 부산항과 인천항, 평택항의 노무공급체제가 상용화로 전환했다. 인천항과 평택항은 100% 상용화로 전환됐고 부산항 5개 부두의 항운노조원 870여명에 대한 상용화가 완료됐다. 올해는 약 130여년간 이어져온 도급제 방식의 항만인력공급 방식이 상시 고용체제로 전환되기 시작한 역사적인 한해로 기억될 것이다.

상용화가 적용된 3개항만 노사는 일단 표면적으로는 큰 무리없이 상용화체제가 도입, 정착됨에 따라 반색하는 분위기다.

항만인력공급체제 개혁의 핵심은 항운노조 소속의 근로자를 항만물류기업이 상시 고용하는 방식으로 전환하여 기업에게 인력운영의 자율성을 주고 항운노조의 독점적 노무공급권을 소멸시키는 것이다.

참여정부 이전에도 항운노조의 상용화를 추진하였으나 항운노조의 반발, 대규모 보상금의 요구 등으로 실패하였다. 하지만 참여정부에서는 지원특별

법 제정과 항만별 노사정 개편위원회를 구성한 후 노사정이 타협과 합의를 통하여 항만노조 상용화를 이루어 냈다.

부산항은 2007년 1월부터 상용화체제를 도입하였으며, 노조원 1,224명이 물류기업에 상시 고용되었다. 노조가 강하게 요구하던 작업권 보상없이 상용화를 도입하였고, 향후 5년간 45%의 인력에 대해 구조조정이 가능할 것으로 예측된다.

인천항은 2007년 7월 상용화체제 도입이 확정되었으며, 노조원 1,741명이 물류기업에 상시 고용될 예정이다. 부두별 인력배분, 근로시간 등에 대해 타항만의 상용화 지침이 될 정도로 상세한 부분까지 노사정이 합의하였다.

평택항은 2007년 7월 상용화체제가 도입되었으며 노조원 275명이 물류기업에 상시 고용되었다. 전체 노조원 모두가 상용화 대상에 포함되어 개별 단위 노조의 노무공급권이 완전 소멸되는 첫 번째 사례로 평가되고 있다.

항운노조 상용화로 물류기업의 인건비가 절감되고, 항만생산성이 향상되었을 뿐 만 아니라 항운노조원도 4대보험 혜택을 모두 받는 등 근로조건이

향상되었다. 이번 항만인력공급체제 개혁은 외국의 항만개혁과 비교시 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄, 강제적인 구조조정 등과 같은 사회적 갈등 없이 해결되었으며, 개혁에 따른 소요비용도 상대적으로 적은 비용이 소요된 것으로 분석되고 있다.



▶ 2012 여수세계박람회 유치 성공

2007년 11월27일 새벽 6시경 프랑스 파리 팔레드 콩그레에서 열린 제142차 세계박람회기구(BIE) 총회의 개최지 선정을 위한 투표에서 피말리는 접전 끝에 여수가 모로코 탕헤르를 물리치고 2012년 세계박람회 개최지로 최종 선정되었다.

여수세계박람회 유치를 통하여 우리나라는 10조원의 생산유발 효과와 4조원의 부가가치 유발효과가 기대되며 약 9만명의 새로운 일자리 또한 만들어질 것으로 기대된다.

사실 이번 BIE총회에서 세계박람회 투표는 한 치 앞을 내다 볼 수 없는 치열한 경쟁양상을 보였다. 특히 모로코를 지원하는 것으로 보이는 신규가입국이 대거 늘어나고 모로코 국왕이 각국 원수들에 대한 지지를 호소하기 위해 순방 외교를 펼치고 있다는 소문이 퍼지면서 이번에도 2002년도에 모나코 총회에서 중국 상해에 패해 눈물을 흘렸던 악몽을 되살아날지도 모른다는 위기감이 한국 유치단에 퍼지기도 했었다.

하지만 이번에 14표로 모로코 탕헤르를 누르고 박람회 유치에 성공함으로써 여수 지역 뿐만 아니라 이번 유치전을 주도한 해양수산부의 위상이 한층 높아졌다. 이번 2012 세계박람회 유치성공의 원인은 무엇보다도 중앙부처와 지자체간 효율적인 역할분담은 물론 현대자동차 등 민간기업의 적극적인 지원으로 BIE 회원국을 대상으로 한 효율적인 유치활동이 가능했기 때문으로 분석된다. 특히, 해양수산부 강무현 장관 이하 관계자들의 뜨거운 열정과 함께 한국선주협회 등 해운항만업계의 적극적인 지원과 유치에 대한 활동이 이번 세계 박람회 유치를 성공으로 이끈 원동력이 된 것으로 평가되고 있다.

한국선주협회(회장 이진방)는 10월19일 2012년 여수세계박람회 유치를 위해 후원금 30억원을 여수엑스포유치위원회에 기탁했다.

이날 개최된 후원협정 체결식에서 한국선주협회 박정원 수석부회장은 “엑스포는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 경제·문화 월드컵으로서 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과 뿐만 아니라, 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”고 강조하고, “우리 외항해운업계의 정성을 한데 모은 후원금이 여수엑스포 유치라는 유종의 미를 거두는데 보탬이 될 수 있기를 기원한다고 말했다.

여수세계박람회는 오는 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 3개월간 전라남도 여수시 신항부지 일원에서 개최되며, 세계박람회 개최를 위한 인프라 시설 확충에 약 7조 7000억원, 박람회 부지 및 시설조성에 1조 7000억원이 투자될 예정이며 박람회장을 중심으로 한 여수 인근에는 호텔, 리조트 등 박람회 참가자의 숙박시설 건립 등을 위해 민간에서 2조원이 투자될 계획이다.

정부는 준비기확단 운영과 원활한 사업집행을 위해 2008년 사업예산을 조기에 확보함은 물론 가칭 ‘2012여수세계박람회지원특별법’ 제정을 추진하고 있다.





▶ 선·하주 협력 MOU 체결

우리나라 선주와 하주들이 역사상 처음으로 수출입 화물의 안정적 수송과 양 산업의 동반 성장을 위해 적극 협력해 나가기로 했다. 그 일환으로 지난 6월 22일 한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 삼성동 무역센터 51층 중회의실에서 해양수산부 강무현 장관과 산업자원부 김영주 장관 등 정부 부처와 업계 관계자들이 참석한 가운데 선하주간 협력을 위한 협약서(MOU)를 체결했다.

선하주들은 이번 MOU 체결을 계기로 국내 주요 선하주업체들이 참여하는 '선하주협의회'를 정례적으로 개최하고, 선하주 관계를 증진하기 위한 실질적인 사업들을 공동으로 발굴하여 추진해 나가기로 했다. 또한 해양부와 산자부도 이러한 선하주 협력 활동을 지원하기로 했다.

선하주간 협력관계 모색은 지난 1999년에도 추진되어 (가칭)수출입물류개선협의회를 만들기로 한 바 있으나 운임에 대한 합의가 이루어지지 않아 끝내 무산된바 있다. 이번에 국내 선하주가 MOU 체결을 통해 협력관계를 구축하게 됨에 따라 수출입 화물의 원활한 수송과 경제 활성화에 크게 기여할

것으로 기대되고 있다. 이와 관련 한국선주협회와 한국무역협회는 지난 10월 19일부터 22일까지 중국 석도와 위해에서 2007년도 선하주 워크숍을 개최하고, 선하주간 협력증진을 통한 공동 발전방안을 중점적으로 논의한 가운데 특히 10월 21일 오후 중국 위해에서 열린 선하주 간담회에서 선하주 양측은 중남미지역 등 부상하는 신흥지역에 대한 물동량 수요, 국적선사의 참여방안 등의 연구용역을 공동으로 진행시키기로 했다.

또한, 선하주는 실질적인 선하주협력을 위해 해양수산부와 산업자원부 등 관계부처 관계자와 양측 운영위원이 참여하는 정기적인 모임을 분기별 혹은 반기별로 갖기로 하는 한편 실무진들은 최소 매월 한차례씩 모여 양측의 현안문제에 대해 논의하기로 했다. 또 이번에 논의된 문제를 내년초에 실행시키기 위해 지속적으로 논의하기로 했다.

선하주간의 협력분위기가 그 어느때 보다도 고조되고 있는 가운데 한국전력공사의 자회사인 한국서부발전이 국적외항선사들의 반발에도 불구하고 지난 11월에 유연탄 장기수송을 위한 국제입찰을 강행함으로써 비난을 받기도 했다.

▶ 미국 컨테이너 100% 사전검색 의무화

부시 미 대통령은 2007년 8월3일 그동안 술한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 대해 100% 사전검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했다.

이는 미국이 자국의 '물류 보안 (supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미하는 것이다.



이 법률은 9·11 테러 이후 미국이 자국의 보안 강화를 위해 수입 컨테이너 화물을 외국항만에서 사전에 검색하는 컨테이너 보안협정(CSI)으로써, 미국으로 대량살상무기(WMD) 등이 밀반입되는 것을 차단하는 것을 목적으로 하고 있다. 이는 외국항만에서 미국 세관원(CBP)의 지원하에 컨테이너 화물 검색기(X-ray)로 컨테이너 내부를 검색함으로써 위험화물을 사전에 탐지하는 것이 핵심인 것으로 알려졌다.

또한 이 법률은 제정 이후 5년 이내에 외국항만에서 사전 검색을 의무화하고, 사전 검색이 이뤄지지 않은 컨테이너 화물(환적화물 포함)은 미국으로 반입할 수 없도록 하고 있으며, 여객기로 운송되는 컨테이너 화물에 대해서도 3년 이내에 100% 검색을 의무화한다는 내용을 담고 있다.

전문가들은 이 법안이 미국에서 처음 상정됐을 때 현실적으로 문제가 많다고 보고 부시 미 대통령 뿐 아니라 해운·무역업계, 관련 정부 부처 등이 이에 반대하는 입장이었음을 지적하며, 이 법률의 통과가 2008년 미국 대통령 선거를 겨냥한 민주당과 공화당의 이해가 반영된 '정치적인 타협의 산물'로 평가하고 있다.

그러나 현재 미국 해운 및 화주단체 등은 국제 교역구조와 기술 개발수준을 고려했을 때 이 제도는 실제로 이행이 불가능하다고 반발하고 있으며, 유럽연합의 경우 이 제도가 도입되면 이익보다는 오히려 국제교역에 심각한 피해를 초래할 것이라고 경고한 바 있다.

전문가들은 이 제도가 시행될 경우 예상되는 문제점으로 현재의 기술로는 컨테이너 화물의 100% 검색이 사실상 불가능하다는 점을 지적하고 있다.

이 제도가 미국이 주장하는 바와 같이 물류보안을 확보하는 데 기여하기보다는 지나치게 비용 지출만 강요하게 된다는 것이다.

한편, 우리나라의 경우는 미국과 컨테이너 보안



협정(CSI)을 체결하고 2003년부터 부산항에서 미국 수출 컨테이너 화물에 대한 사전 검색제도를 시행하고 있는데, 11월부터 부산항 감만 터미널에서 100% 검색 시범사업을 실시하고 있다.

▶ EC 독금법 적용제외 철폐

구주위원회(EC)는 2007년 9월14일부로 해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조의 적용에 관한 지침초안을 공포했다.

한국선주협회가 입수하여 분석한 EC의 지침전문을 요약정리한 바에 따르면, 동 지침은 해운부문에 대하여 EU 경쟁규칙의 변화의 측면에서 제안되었다. 주요골자를 보면, 정기선동맹 포괄면제가 이러한 변화에 의해 전면 폐지되었고, 부정기선 서비스에 대해서 EU 경쟁규칙을 적용한다는 것이다.

동 초안은 △정기선 서비스와 부정기선 서비스의 정의 △EU 회원국간 교역 효과 △연계 시장 정의 △해상운송 부문에 대한 동업종간(horizontal) 협정(기술협정, 정기선사간 정보교환 및 부정기선사간 풀협정) 등을 다루고 있다.

이와 관련하여 일부에서는 초안에 알맹이가 없다고 평가하고 있다. 아울러 위원회가 이전에 공포한 타 지침들, 즉 동업종간 협력 협정에 관한 지침



(Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements)과 조약 제81조 3항의 적용에 관한 지침(Guidelines on application of Article 81(3) of the Treaty)의 보완적인 성격에 그쳤다고 혹평하고 있다.

이에 따라 2008년 10월 중순부터 해운동맹에 대한 독점금지법(경쟁법) 적용제외 제도가 폐지되는 유럽에서는 업계/단체에 의한 정보교환을 일반공개 정보외에 집계가 끝난 정보 등에 한정해 용인될 방침이다.

EC가 이번에 분명히 한 경쟁법적용 가이드라인의 원안에 의하면, 화물의 이동이나 선복량에 관한 과거의 정보는 집계한 형태로 개별기업을 식별할 수 없으면 1년 미만에서도 적법이 될 수 있으나, 운임, 선복량, 코스트 등 상업적으로 영향을 미치는 정보의 교환은 위법으로 했다.

정기선 업계가 주목하는 정보교환의 허용범위에 대해서는 일반적으로 공개되고 있는 정보나 집계된 정보는 인정해 개별선사를 특정할 수 있는 정보는 위반이라는 견해를 나타냈다. 과거의 정보는 당초 '1년이상 경과하고 있는 것'이 조건이었지만, 이번은 '그 때의 상황에 따르고 판단한다'고 변경했으며, 선복수급의 최신정보도 경쟁제한이 되지않는 경우가 있도록 완화했다.

그리고, 운임지표도 운임정보가 적절히 집계되고 있으면 용인한다는 것이다. 선복량의 예측정보는

집계된 정보에서도 일반 공개되어 있지 않은 경우, 특히 과점 시장에서는 신중한 취급이 필요하다는 것이다. 아울러 공급/운임에 관한 예측 리포트의 교환에 대해서는 위법으로 했다.

한편, 이용자인 하주와 정보를 공유하는 것으로 문제(위법성)가 경감되나, 선사들만 새로운 정보를 교환하는 것은 위반으로 해 정보교환의 투명성을 높이는 노력을 선사 측에 요구하고 있다. 투자계획이나 소식률 향상 등에 연결되는 경영관련 정보의 경우 하주에게 이익이 환원되거나 반경쟁적 효과가 있을 때에는 정보교환이 인정된다

▶ 상법 일부개정법률안 국회통과

법무부가 마련하여 국회에 제출한 상법(해상편) 일부개정안법률안이 제268회 임시국회 마지막 날인 7월3일 최종적으로 수정가결되었다.

이번 상법(해상편)개정은 지난 2001년 9월 한국해법학회가 해상법개정문제연구회를 구성하여 상법개정방향에 대한 검토를 개시한 이래 학계, 법조계 및 선하주업계 등 각계각층이 근 7년간 노력한 결실이며, 1991년 개정 이후 16년만의 개정이다.

한국선주협회는 이번 상법(해상편) 개정작업에 적극 참여하여 외항해운업계의 입장을 최대한 반영한 결과, 당초 법무부가 제안한 개정안 중 선주책임 한도액을 헤이그-비스비 규칙과 동일하게 증액하되 시행시기를 3년간 유예하고, 선하주간 준거법합의에도 불구하고 우리 상법의 적용을 강제하는 조항의 삭제 등 일부수정되는 등의 성과가 있었다.

이에 앞서 한국선주협회 상법 해상편 개정안(정부안)에 대한 검토의견을 국회에 제출하고, 의안 심의과정에서 우리 해운업계의 의견을 합리적으로 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 상법 개정안의 대부분 조항들에 대해서는 이견이 없으나, 핵심조항이라 할 수 있는 운송인의 책임한도에 중량책임 제한제



도를 도입(제797조)하는 조항과 개품운송에 대한 선주책임제한규정에 대해 한국 상법을 강제 적용하도록 새로이 규정(제817조)한 조항 등을 삭제하여 줄 것을 요청했다.

협회는 의견서에서 이러한 내용들은 해상운송과 관련된 여러 경제주체들 간의 역관계를 운송인에 대해 크게 불리한 방향으로 변경함으로써 그 균형을 더욱 심화시켜 지금까지 유지되어 오던 상거래 관행에 큰 혼란을 초래할 가능성이 있다며, 국회의 정책적인 배려를 요망했다.

협회는 또 이러한 규정들은 해상운송 관련 핵심 경제주체인 운송인들 뿐만 아니라 화주들에게 조차도 제도 도입으로 인한 이익 보다는 역으로 부담만을 가중시키는 불합리한 조문들이라고 강조하고, 상법 개정안 심의시 우리 해운업계의 의견이 긍정적으로 수용되어 해운 및 무역입국으로의 도약을 위한 제도적 틀이 되어질 수 있도록 합리적인 방향으로 개정하여 줄 것을 건의했다.

▶ ASF, 상설사무국 설치

제16차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 한국선주협회 주관으로 부산 해운대 웨스틴조선호텔에서 개최, ASF 상설사무국 설치문제를 비롯하여 5-S위원회에서 논의된 주요의제들에 대한 입장을 정리한 공동발표문이 채택됐다.

특히, 그동안 논의되어 왔던 상설사무국 설치문

제와 관련해서는 모든 결정을 각국 회장단이 참여하는 회장단회의에 일임함에 따라 금번 회의에서 처음으로 회장단회의가 열렸으며, 이 자리에서 ASF 상설사무국을 싱가포르에 설치하기로 결정했다.

또 사무국의 업무를 관장하는 사무국장 선임과 관련해서는 6월중에 각국 선주협회가 적격후보자 1인을 추천하면, 7월에 싱가포르에서 회장단회의를 갖고 적격심사 절차를 거쳐 결정하기로 했다.

이같은 결정에 따라 ASF 회장단은 지난 7월 싱가포르에서 회합을 갖고 우리나라와 일본, 중국선주협회에서 추천한 사무국장 후보를 심사한 뒤 중국선주협회에서 추천한 중국원양운수총공사(COSCO)의 Wang Cheng 부장을 신임 사무국장으로 선출했다.

싱가포르에 설치된 ASF 상설사무국은 앞으로 ASF의 위상제고를 위한 국제활동에 적극 참여함은 물론, 이슈 발생시 회원국 선주협회의 의견을 수렴하여 ASF 의장명의로 국제기구 등에 의견을 제출하고, ASF 회원 선주협회간 협력증진을 위한 업무에 주력하게 된다.

