



# 국제기구 및 선진국, 해운산업에 대한 규제 점차 강화 최근에는 중국과 인도 등 개도국들도 규제수위 높여

최근들어 국제기구를 비롯하여 선진국들이 해양환경 보전과 관련한 규제를 대폭 강화하고 있는데다 중국과 인도 등 개도국인 개도국들도 해운산업에 대한 규제수위를 높여 나감에 따라 해운경영 여건이 날로 악화되고 있다. 특히, 이같은 규제강화는 선박의 운항원가를 높여 해운기업의 채산성에도 악영향을 끼치고 있어 이에 대한 대책 마련이 시급한 실정이다. 다음은 해운산업에 대한 국제기구 및 각국의 규제조치를 정리한 것이다.(편집자 주)

## 1. 해양환경과 관련된 규제조치

해양환경 보전을 위한 규제강화는 국제해사기구(IMO)와 선진국들의 주도로 추진되고 있다. IMO는 해양환경 보전을 위해 선박의 대기오염배출규제협약을 채택, 발효시킨데 이어 밸러스트배출 통제협약도 2009년부터 시행할 예정이다. 또 밸러스트 탱크 보호도장기준도 2006년 12월8일 수주한 물량부터 벌크선과 탱크선에 한해 우선 적용된다.

그리고, 미국의 로스앤젤리스(LA)와 롱비치(LB)항만은 오염물질 저감을 위해 항계 20마일 이내에서 저속운항토록 하고 있으며, 향후 강제규정으로 확대시켜 나갈 방침이다. 이와 함께 캘리포니아주는 금년 1월부터 선박의 보조기기(발전기, 보일러) 사용연료(SOx 0.5% 이하 포함된 연료유 사용)를 규제하고 있다.

### ▶ 밸러스트수 배출 규제협약

국제해사기구(IMO)가 2004년에 제정한 선박의 밸러스트수 배출 규제협약의 이행을 앞두고 최근 들어 해운회사들의 고민이 깊어지고 있다.

이 협약은 2009년 1월부터 신조되는 400G/T 이상의 모든 선박에 대해 밸러스트수 처리장치를 설치하도록 요구하고 있으나, 아직까지 IMO의 승인

을 받은 밸러스트 수 처리장치가 없을 뿐만 아니라 최근 신조선의 발주가 폭주하고 있어 국제기준에 맞는 선박을 2009년부터 신조하기가 현실적으로 불가능하기 때문이다.

선박 밸러스트수 배출 규제협약은 해양 생태계에 악영향을 미치는 외래 생물종과 콜레라와 같은 병원균이 선박의 밸러스트 수를 통해 전 세계 해양으로 이동하는 것을 차단하기 위해 400톤 이상의 선박에 대해 밸러스트 수 관리계획과 관리 기록부를 작성하여 시행하도록 요구하고 있다.

이에 따라 국제항해에 종사하는 모든 선박은 육지에서 200마일 이상 떨어진 수심 200미터 이상의 바다에서 밸러스트 수를 교환해야 하고, 선박에 들어 있는 밸러스트수를 바다에 배출할 때는 국제기준에 맞는 처리장치를 사용해 관리하도록 규정하고 있다.

지난번 IMO에서 개최된 해양환경보호위원회에서 선주들은 이같은 문제점을 집중적으로 거론하며, 협약의 이행 시기를 연기해달라고 요청했다.

그러나 회의에 참석한 각국 대표들은 이미 협약을 비준한 국가도 있기 때문에 협약의 적용시기를 늦추는 것은 불가능하다는 입장을 표시하면서 2008년 4월 회의에서 이 문제를 최종적으로 결정하기로 했다.

한편, 유럽연합(EU) 조선소협회는 현실적으로 있지도 않은 밸러스트 수 처리장치를 선박에 설치 하라고 요구하는 것은 어불성설이라고 비판하면서 조선소와 선사의 경우 이미 2009년 치의 선박 건조 계약을 끝낸 상태이기 때문에 IMO 기준을 이행하 기가 쉽지 않다는 입장이다.

### ▶ 미국, 독자적인 밸러스트수 규제법안 추진

미국 정부가 도입을 검토하고 있는 독자적인 밸 러스트수 처리 규제법안이 최근 의회의 상원 통상 과학 운수위원회를 통과했다. 동 법안은 IMO의 밸 러스트수 규제에 비해 100배 엄격한 기준을 담고 있으며, 향후의 스케줄은 불명하지만 상원 본회의 에서 심의될 것으로 예상되고 있다.

법안은 민주당의 다니엘 이노웨 의원이 제출한 것으로 특히 플랑크톤 처리에 대해 엄격한 내용이 되고 있어 동물플랑크톤과 식물플랑크톤 모두 '10 입방미터당 1개'로 규정, IMO 기준을 100배 웃돌 고 있다.

동내용에 대해 밸러스트수 규제를 잘 아는 관계 자는 "플랑크톤 1개 찾는데 방대한 코스트가 든다" 고 지적해 거의 현실성이 없다는 견해를 표명했다.

### ▶ 대기오염방지규칙의 발효

지난 2004년 5월18일 대기오염방지규칙의 발효 요건이 충족됨에 따라 오는 2010년 강화된 배출기 준을 적용하는 방안이 IMO에서 논의중이다. 더구 나 CO<sub>2</sub> 배출의 추가규제와 관련하여 2005년에 배 출지표를 마련했으며, 2010년 배출규제 방침이 수 립, 시행될 예정으로 있다.

이 협약의 주요골자를 보면, 질소산화물 배출기 준 적합증서를 취득한 엔진 장착 등 일정기준 이하 로 질소산화물이 배출되는 엔진 또는 세정장치를 설비하도록 규정하고 있으며, 황산화물 배출억제를

위해 연료유의 황 함유량을 일반해역의 경우 4.5% 이하로 규제하는 한편, 황산화물배출제한지역(발틱 해, 북해 등)에 대해서는 1.5% 이하로 제한하고 있다.

이밖에도 할론 등 오존파괴물질 사용을 금지하 고, 휘발성 유기화합물의 배출을 금지하고 있다.

### ▶ 선박재활용협약 채택추진

지난 2003년 IMO 총회에서 선박재활용지침 관 련 총회 결의서를 채택했다. 선박의 신조시부터 폐 선까지 선박에 사용되고 탑재되는 유해한 물질의 관리를 위해 지침서를 채택한 것이다. 이어 IMO는 2005년 총회에서 선박재활용에 대한 강제적용을 위해 선박재활용협약 초안을 채택했다. IMO는 2007년까지 선박재활용협약의 개발을 완료하고, 오는 2009년 외교회의에서 채택 할 방침으로 있다.

이 협약이 채택되어 발효될 경우 선사측에서는 △Green passport 의 작성(선박운항 중 발생하는 재활용물질 관리서) △유해물질목록표 확보 △운항 중 잠재 유해 물질의 사용 최소화 △폐기물 생성의 최소화 등에 주력해야 한다.

그리고 노후선박의 해체시 △재활용 시설의 선정 및 계약 △재활용 준비 및 재활용 계획서의 작성 △ 오염방지를 위한 준비사항의 실행 △재활용 준비 검증증서 확보 등 제반절차를 밟아야 하는 등 사전 준비를 철저히 해야한다.

### ▶ 오염사고 형사처벌에 대한 EU규칙

1999년 2월 에리카호, 2002년 11월 프레스티지 호의 오염사고로 해양오염에 대한 경각심이 고조된 가운데 사고로 인한 오염이외에도 고의적으로, 또 는 업무상 과실로 인한 폐유유출로 북해 및 발틱해 에 미세한 유류막이 광범위하게 상존한다는 환경단 체의 주장이 제기되었다.

이에 따라 고의적으로(또는 중대한 과실로) 오염



사고가 발생할 경우 이에 대해 형사처벌을 하도록 하는 EU규칙이 2005년 9월 채택되었다.

이에 대하여 2005년 12월, Intercagro, Intertanko, 그리스해운협력위원회(Greek Shipping Cooperation Committee), 로이드선급 등으로 구성된 연합체(Coalition)는 동 EU규칙의 법적 타당성 검토를 위하여 영국고등법원에 제소하였다. 영국고등법원은 2006년 7월 연합체의 소송에 대한 판결을 위해 구주사법재판소에 동 규칙의 의미를 명확히 해달라는 선결적 판결(preliminary ruling)을 요청하였다.

현재, 구주사법재판소의 최종판시를 기다리고 있으며, 만약 동 규칙에 대하여 구주의회의 손을 들어 줄 경우 EU회원국에 입출항하는 300톤 이상의 모든 선박은 오염사고 발생시 형사처벌의 가능성이 높아졌으며 고의적인 유출은 물론 고의성이 없더라도 직무소홀로 인한 유출에 대해서도 적용되어 처벌받게 될 것으로 전망되고 있다.

▶ 미국 상원, 선박배기가스 규제법안 심의

최근 미 상원의원이 발의한 선박 배기가스 배출 규제법안(Marine Vessels Emission Reduction Act 2007)의 공청회가 열려 관심을 끌었다. 이 법안은 향해 선박은 미국 연안의 200해리 내에서 연료의 유황함유비율을 현재의 2.7%에서 최소 1% 이하로 줄이는 것은 물론, 2012년부터 모든 선박에 대해 배출가스를 줄이기 위한 선진기술의 도입을 의무화하고 있다.

이 법안은 특히 기존의 IMO의 '선박의 대기오염 방지협약(Prevention of Air Pollution from Ships : MARPOL Annex VI)'의 이행이 미비하다는 우려와 함께 선박에서 배출된 대기 오염물질로 인해 미국 항만 인근 주민들의 환경권이 침해되고 있다는 여론이 반영된 것이다.

또한 이 법안은 현재 미국의 LA/LB 등 주요 항만을 중심으로 강화되고 있는 환경기준과의 연계성을 고려된 것이어서 귀추가 주목되고 있다.

▶ 캘리포니아주 선박대기오염규제 입법추진

미국 캘리포니아주가 독자적으로 선박대기오염 규제를 위한 입법을 추진하고 있다.

전 세계적으로 선박 및 해상의 안전과 환경보호를 위해 국제해사기구(IMO)는 국가간 논의 및 협의를 통해 새로운 국제규제들을 제정하여 시행하고 있지만, 일부 국가에서는 독자적인 법을 제정하여 규제함에 따라 이들 국가 항만에 입항하는 선박들은 어쩔 수 없이 해당국가의 규제를 따르고 있다.

그러나, 이번에 미국 캘리포니아주에서 추진하고 있는 대기환경규제는 선주들에게 상당한 비용부담을 떠안게 할 것으로 예상되고 있다.

이러한 규제가 입법화될 경우 선박은 별도의 연료유를 사용해야 하며, 이 연료유의 가격이 기존에 비해 3배나 되는 고가인데다 국내에서는 생산되지 않아 선박운항비용의 증가는 물론, 연료유 수급에 상당한 차질을 빚을 것으로 우려되고 있다.



또한, 현재 운항중인 컨테이너선, 자동차운반선 및 일부 벌크선에서는 여분의 연료 저장시설이 없으므로 별도의 연료저장탱크를 신설해야 하는 등 어려움이 많을 것으로 예상되고 있다.

## 2. 해운산업에 대한 규제강화

### ▶ 독점금지법 적용제의 철회

2000년대 들어와 유럽연합(EU), 호주, 싱가포르 등이 정기선해운에 대한 독점금지법 적용 면제제도 변경을 위한 논의에 착수하였다. 한편, 전 세계 해운업계는 정기선해운의 독점금지법 적용제외규정이 철폐될 경우, 생존을 위한 파괴적 경쟁이 유발되어 세계해운시장의 붕괴로 이어질 것으로 보고 현행 체제의 유지를 위해 적극 노력하고 있는 실정이다.

#### [ EU의 동향 ]

구주집행위원회(European Commission)는 '정기선동맹에 대한 독점금지법 적용면제제도'를 담은 'Regulation(EEC) No 4056/86'의 폐지문제를 수년간 검토해 왔다.

그 결과, EU는 2005년 12월 동 폐지제안인 'Proposal for a Council Regulation repealing Regulation (EEC) No 4056/86'을 확정하고 입법권을 갖고 있는 구주연합각료이사회(Council of the European Union)에 제출하였다.

이어 유럽연합 해운동맹 포괄면제 규칙인 Reg. 4056/86을 폐지하는 각료이사회 규칙을 2006년 9월 25일 공표하였다. 동 규칙은 2년간의 유예기간 종료 후 발효예정이며, EC는 유예기간 중 해운업에 대한 경쟁법 적용지침을 개발할 예정이다.

이와 관련하여 EC 경쟁총국은 정기선해운 부문 컨소시엄에 대한 독점금지법 포괄면제제도는 계속해서 시행되어질 것이고, 동 조치는 정기선사들 간

의 협력을 촉진할 것이며 그들로 하여금 보유 선복을 더욱더 효율적으로 이용할 수 있게 할 것이라는 EC측 입장을 밝혔다. 하지만, EC가 세계 해운업계의 의견을 어느정도 수렴하여 경쟁법 적용지침을 개발한다 하더라도 정기선사들의 영업활동이 크게 위축될 것으로 예상되고 있다.

#### [ 일본의 동향 ]

일본 공정거래위원회(Fair Trade Commission)도 유럽, 미국, 호주 등에서의 관련 움직임에 주목하고, '경쟁법제 및 정책에 대한 연구그룹'을 출범시킨 후 자국법제(해상운송법) 내에 포함되어 있는 해운산업에 대한 독점금지법 적용 면제제도에 대한 재검토에 들어갔다.

이와 관련하여 동 그룹은 2006년 6월 16일자로 현행 해운산업에 대한 독점금지법 적용면제제도 폐지작업에 착수할 것을 권고하는 내용의 보고서를 공정거래위원회에 제출하였다.

일본 공정거래위원회는 동 보고서 내용을 공시하고 2006년 9월 15일까지 이해당사자의 의견을 조회하였고 이와 함께 동 위원회는 독점법 적용 면제제도 유지에 대한 근거가 없다는 종전의 입장을 전면적으로 철회하지는 않았으나, 당초 입장에서 일부 후퇴하여 12월 6일자로 최종결정권을 상대적으로 현행 체제에 우호적인 입장을 갖고 있는 것으로 추정되는 일본 국토교통성에 이관하였다. 국토교통성은 현행 제도 유지여부에 대해 검토에 착수하였다.

#### [ 미국의 동향 ]

미국경쟁법의 개선방안을 검토중인 미국 경쟁법 현대화위원회(AMC : Antitrust Modernization Commission)는 최종보고서를 2007년 상반기중에 의회와 대통령에게 제출한다.

AMC는 미국경쟁법의 현대화를 위한 입법 및 행정적 권고사항 등을 포함한 최종보고서를 마련하여



대통령과 의회에 제출하기 위한 목적으로 2004년 4월부터 3년간 존속하는 한시기구로서 경쟁법의 문제점과 개선방안을 중점적으로 연구하고 있다.

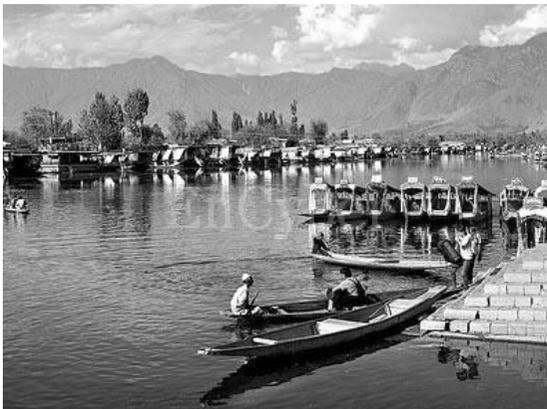
AMC가 2006년말까지 연구한 최종보고서 초안은 미국의 경쟁법 집행은 근본적으로 건전(fundamentally sound)하다는 입장이며, 변화하는 글로벌 경제를 반영하고 시장의 변화에 충분히 탄력적(flexible)이라는 평가를 내린 것으로 알려졌다.

하지만, 경쟁법 적용면제는 △경쟁에 의해서는 소비자후생증대라는 사회적 목표를 달성하기 어려운 경우와 △시장실패를 치유하기 위한 경우에 한해 매우 제한적으로 적용하여야 한다는 권고사항을 강조하고 있는 것으로 전해졌다.

[ 인도의 동향 ]

인도경쟁위원회(Competition Commission of India)가 최근 정기선사들에 대한 규제를 강화하면서 운임 담합을 금지하도록 촉구하고 나섰다.

인도 화주들은 최근 런던에 소재하고 있는 19개 글로벌 선사들의 해운동맹인 India Pakistan Bangladesh Ceylon Conference(IPBCC)의 자의적인 운임 인상에 불만을 토로한 함에 따라 인도 정부는 지난 2002년 제정된 경쟁법(Competition Act) 수정안을 의회에 제출했다.



수정안의 주요골자를 보면, 카르텔 구성을 통해 부과된 불공정 행위에 대해서는 운항수입의 10% 이상 또는 불공정 행위로 벌어들인 수익의 3배 이상에 해당하는 벌금을 부과한다는 것이다. 그리고 인도는 화주와 선주 간의 운임 협상을 공정히 진행하기 위한 조정 기구의 설립을 검토하고 있다.

이같은 인도의 움직임은 유럽연합이 2008년 10월부터 해운동맹의 행위를 금지하는 움직임과 궤를 같이하고 있는데, 앞으로 각국의 규제 움직임이 확산될 것으로 예상됨에 따라 선사들의 입지가 더욱 좁아질 것으로 전망된다.

[ 중국의 동향 ]

중국은 지난 2006년 화주단체들의 고발에 따라 정기선사들의 중국에서 터미널처리비용을 부과하는 것이 부당하다고 결정한 바 있으며, 일-중항로에 만연되어 있는 제로 운임 등 운임덤펍 행위를 근절하기 위해 선사들을 대상으로 관련 자료를 제출토록 요구한 바 있다. 중국이 이같은 조치를 발동한 것은 최근 들어 유럽연합(EU) 등이 그 동안 정기선사들에게 부여했던 독점적 혜택을 점차적으로 철폐하기 시작한 것과 궤를 같이 하는 것으로 해석된다. 중국은 최근 들어 자국에 취항하는 컨테이너 정기선사들의 불공정 해운서비스 제공행위에 적극 개입하고 있다.

이처럼 중국은 해운동맹 폐지에 대한 구체적인 공식입장을 정하지는 않은 상황이나 각종 규제 제도를 도입하고 있으며, 해운시장에 대한 직접적인 규제도 강화하고 있다.

특히, 중국은 지난 8월30일 역사상 최초로 '독점금지법'을 제정(2008년 8월1일 발효)함으로써 시장경쟁체제의 면모를 갖추게 될 것으로 예상되는데, 이 법의 제정에 따라 그 동안 중국 시장 내에서 활동하던 물류기업들이 공정하게 경쟁할 수 있는 기반이 마련되었다고 할 수 있다.

특히, 농업 등 일부 행위만을 이 법의 적용 예외로 하고 있어 해운, 항만, 물류 기업들에게도 이 법이 적용될 것으로 보이며, 이에 따른 파장이 예상된다. 중국은 '해운조례'에서 해운동맹의 공동가격 설정 등을 인정하고 있으나 상위법인 독점금지법이 발효되면 이같은 행위가 독점적 행위로 규제 대상이 될 수 있기 때문이다.

이에 대해 중국 교통부 관계자는 좀 더 면밀한 법률적 검토가 필요하다는 정도의 입장을 표명하고 있어 이에 대한 결론이 귀추가 주목되고 있음에 취항선사들의 세심한 주의가 요망되고 있다.

#### [ 호주의 동향 ]

호주정부는 지난 2004년 6월부터 외항선사간의 협의체(동맹, 협의협정, 컨소시엄 등)에 대한 독점금지법 적용제외를 정한 '1974년 거래관행법' 제 10장의 개정작업에 착수하였다.

호주정부 자문기관인 생산성위원회는 2005년 2월 외항선사간 협의체의 포괄적 독금법 적용제외를 폐지하고 개별심사의 대상으로 전환해야 한다는 중간보고서를 발표하였다.

이어 동 위원회는 지난 2005년 11월 최종보고서를 작성하여 호주 정부에 제출했는데, 그 내용은 2004년 10월 작성한 보고서와 거의 유사한 것으로 알려져 있다.

그러나 보고서를 접수받은 호주 정부는 아직까지도 독금법 적용제외 폐지여부 결정을 미루고 있으며, EC의 최근 결정을 고려하여 폐지여부가 조만간 결정될 것으로 전망되고 있다.

#### [ 싱가포르의 동향 ]

싱가포르 의회가 지난 2005년 10월 경쟁법(Competition Act)을 의결함으로써 2006년 1월부터 대부분의 규정이 시행에 들어갔다.

하지만, 싱가포르 경쟁위원회는 2005년 12월6일

정기선사의 경쟁법 면제에 관한 구체적인 세칙안을 공표하고, 동 세칙안의 시행을 주관부처인 통상산업부에 권고하였다.

이에 따라 싱가포르의 정기선 컨소시엄의 경우 10년을 기한으로 포괄적용제외를 허용하고, 동맹 및 항로안정화협정의 경우 기한을 명시하지 않은 채 당분간 포괄적용면제를 인정키로 결정했다. 동 세칙은 2006년 7월에 확정됐으며, 1월부터 소급 적용되고 있다.

#### ▶ 미국 등 해상보안활동 강화

##### [ 미국, 컨테이너 화물 100% 사전검색 의무화 ]

부시 미국 대통령은 8월3일 그동안 술한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 100% 사전 검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했으며, 이는 미국이 자국의 '물류보안(supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미한다.

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 한다. 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.

그러나 현재 미국 해운 및 화주단체 등은 국제 교류구조와 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 있음을 지적했다.

[ 멕시코 미국판 24시간 규칙시행 ]

멕시코는 사전 예고한 바와 같이 9월1일부터 모든 수입화물에 대해 화물정보(manifest)를 선적 36시간 전에 신고하도록 하는 이른바 24시간 규칙을 시행하고 있다.

이 규칙은 이미 시행하고 있는 수출화물 신고제도와 신고시간을 통일한 것이 특징인데, 멕시코로 수출하거나 멕시코에서 환적 되는 모든 화물은 선적항에서 선적36시간 에 화물정보를 신고하지 않으면 입항이 금지된다.

한편, 미국은 2001년 9.11 테러가 일어난 이후 자국의 물류보안을 강화하기 위해 미국행 컨테이너 화물에 대한 정보를 선적 24시간 전에 신고하는 것을 의무화했다.

▶ 베네수엘라, 해운항만산업 통제강화

최근들어 에너지 개발시설을 국유화하는 등 국가 기간 시설에 대한 정부 통제를 강화하고 있는 베네수엘라가 이번에는 해운과 항만 부문의 국가 개입을 강화하는 제도를 내놓았다. 최근 미국의 JOC에 따르면, 베네수엘라는 최근 화물 유통제도를 도입하고, 지방으로 넘겨줬던 항만 개발권한을 다시 중앙정부에서 회수한 것으로 전해졌다.

이에 따라 모든 수출입 화물은 베네수엘라에 등록된 선박이나 베네수엘라와 해운협정을 체결한 선박으로만 운송할 수 있다.

베네수엘라는 이같은 규정을 위반한 화주에 대해서는 운임에 해당되는 금액만큼 벌금을 부과하는 한편, 선원에 대해서는 선원 자격을 박탈하기로 했다.

또한 베네수엘라는 이같은 조치와 함께 2001년 법령에 따라 지방에 위임했던 항만 개발권을 무효로 하는 포고령을 발령, 항만 개발에 대한 중앙정부의 관리를 강화할 계획이다.

▶ 중국, 각종 규제조치 잇따라 추진

중국은 최근들어 선사들의 공동 운임 부과행위, 제로운임 등에 대한 규제를 강화하는 등 해운시장에 대한 규제수위를 더욱 높여 나가고 있다.

특히, 중국 교통부는 금년 3월 교통부 '국제해운 동맹 및 운임협의기구 등에 대한 관리감독 강화'를 시행하고 있다. 4월15일까지 중국에 취항하는 모든 정기선 해운동맹 및 운임협의기구에 대해 중국주재 연락사무소와 그 대표 등을 지정하여 등록토록 하는 한편, 운임이나 각종 할증료를 부과하거나 변경할 때는 반드시 하주 또는 하주단체와 협의하도록 했다. 또 동맹협약서, 운영협약서, 운임협약서는 체결



일부터 15일내에 교통부에 보고 등록하도록 했다.

이와함께 중국 교통부는 해상교통 안전과 선박의 해양환경 오염방지를 강화하기 위해 지난 7월 '해운기업 안전 및 오염방지 관리규정'을 발표했다. 내년 1월1일부터 시행되는 이 규정의 주요 내용을 살펴보면, 해운기업은 안전 및 오염방지 관리 제도를 구축하거나 개선해야 한다.

구체적으로는 적절한 안전 및 오염방지 전담요원 배정, 안전 및 오염방지관리에 있어 선장의 최종결정권 확인, 관련 교육훈련제도의 구축 등을 마련해야 하며, 선박소유자나 경영인 및 용선자 등은 소속 선박의 안전 및 오염방지 관리업무를 기타 해운기업에 위탁할 수 있도록 했다.

중국교통부에서 별도로 지정하는 해운기업은 안전관리체계를 구축하고, 관할해사당국으로부터 안전 및 오염방지능력 합격증명서, 선박은 안전관리증서를 발급받도록 규정하고 있으며, 관할해사당국은 해운기업이 합격증명서를 발급받지 않았거나 해운기업 또는 선박이 합격증명과 안전관리증서 발급요건에 미달한 사항을 발견한 경우, 즉시 시정을 요구할 수 있다. 시정에 불응하는 경우에는 운항금지, 입출항 금지 등 강제 행정처분을 내릴 수 있도록 규정하고 있다.

### 3. 향후 전망 및 대응방안

이처럼 각국의 해운시장 규제강화에 따른 움직임은 그 속도가 빠르지는 않으나, 각국별로 체계화되고 있다.

이에 따라 해운시장에 있어서 선사들의 입지는 약화되는 한편, 화주들의 입김은 더욱 강화될 것으로 예상되고 있다.

글로벌 해운시장의 변화에 따른 이 같은 문제는, 해운시장 규제가 바람직한가에 대한 것인데, 각국별로 상황을 달리할 것으로 예상되나 현재로서는

과거에 비해 선사에 대한 규제가 강화될 것이라는 데 이견이 없다는 점이다.

또한, 이러한 해운시장의 규제는 단순히 선사들의 불공정 행위를 적발하는 문제를 떠나 물류기업의 성장 및 보호로 귀착될 수 있는데, 예를 들어 중국은 독점금지법 제정으로 중국 기업의 인수합병 시이를 심사토록 하고 있어 일부 전문가들은 중국 물류기업에 대한 인수합병이 더욱 어려워질 것으로 예상하고 있다.

마지막으로 각국별로 체계화되고 있는 해운시장에 대한 규제 문제는 향후 해운 경쟁력을 평가하는 요소로 작용할 것으로 전망되고 있는데, 이는 글로벌 이슈로서 어느 방향으로 든 해운시장에서 문제를 해결하는 데 국가가 선도적 역할을 하게 될 것으로 예상되기 때문이다.

특히, 우리나라의 경우 한중일 삼국간의 협력을 기초로 한 적극적인 검토가 필요할 것으로 판단되는데, 글로벌 해운시장에서의 선사들에 대한 규제 강화 움직임과 함께 한중항로가 개방될 예정으로 있는 우리나라는 국적선사의 보호 차원에서 이 같은 기능의 확대필요성에 대한 검토가 요구된다.

아울러, 해양환경 보전을 위한 국제기구의 규제 강화에 대해서는 한국선주협회가 지속적으로 대응 논리를 개발하고, 필요한 경우 아시아선주대표자회의(ASF)와 공조를 통해 적극 대응해 나가고 있으나, 개별국가의 규제강화 조치에 대해서는 대응하는데 한계가 있는 실정이다.

이에 따라 협회는 사안별로 정부의 해운협정 체결과정에 적극 참여하여 업계의 입장을 대변하고 있으며, 정부 차원에서도 양자간 협상 등을 통해 개선될 수 있도록 대정부 건의 등을 강화하고 있다. 이와 더불어 선사에서도 취항항로와 취항선대의 특성을 고려하여 이에 대한 대비를 준비해야 할 것으로 분석되고 있다.