

선협, 아덴만 해적피해 예방위해 사설경호 모색

우리 상선대의 보호를 위한 강력한 조치필요



이 날 회의에서 국토해양부는 올해 상반기 전세계 해적사건은 전년 동기 대비 약 10%가 감소했다고 밝혔다. 이를 자세히 살펴보면 침입 71건, 피랍 12건, 피격 11

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 소말리아 인근의 아덴만 해역에서 항해중인 선박의 해적피해 사례가 빈번하게 발생함에 따라 이에 대한 대응책의 일환으로 국제사설경호회사를 활용하는 방안을 적극 검토키로 했다.

협회와 국토해양부는 9월24일 협회 대회의실에서 외항해운업계 안전담당 부서장과 국토해양부 해사안전정책담당관 등이 참석한 가운데 '아덴만 해적피해 예방을 위한 선사간담회'를 갖고 다각적인 대응방안을 협의했다.

특히, 이날 간담회에서 국토해양부 이장훈 해사안전정책관은 최근 아덴만 수역에서 발생한 해적피해 상황 및 정부측의 대책 등을 설명하고, 조만간 가시적인 조치가 있을 것이라고 말했다.

건, 침입실패 20건 등 총 114건의 해적사건이 보고되었으며, 피해 선원은 포로 190명, 피랍 6명, 사망 7명, 실종 7명 등 총 210명이다.

반면, 소말리아 인근 해역에서는 작년 상반기에 17건 발생했으나, 금년상반기에는 24건이 발생하여 약 60% 증가하였다. 특히, 아덴만에서의 해적사건이 급증하여 2007년 상반기에 7건 발생한데 비해, 2008년 상반기에는 19건이 발생했다.

최근 아덴만의 해적 사건동향을 살펴보면, 해적활동 해역이 소말리아 동안에서 아덴만으로 이동 중이다.

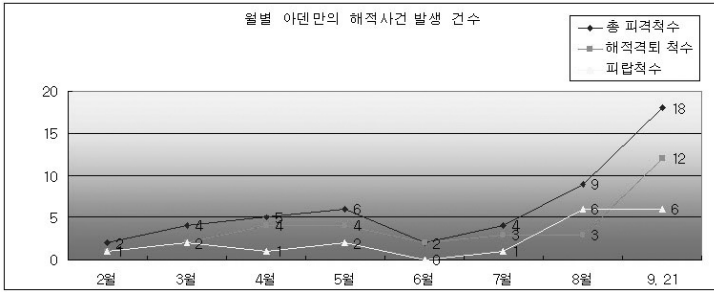
2007년 소말리아 인근 해역에서 발생한 해적사건 44건 중 약 30%인 13건이 아덴만에서 발생한 반면, 2008년에는 해적사건 총 59건 중 약 85%인 50건이 아덴만에서 발생했다.

9월22일 현재까지 아덴만에서 해적과 조우한 선박은 모두 50척으로 이 중 19척은 피랍되고, 31척은 격퇴하였다.

최근 2개월동안 아덴만에서 해적활동

《아덴만에서 발생한 해적사건 건수》

연 도	'05년 상반기(전체)	'06년 상반기(전체)	'07년 상반기(전체)	'08년 상반기
발생건수	4 (10)	9 (10)	7 (13)	19 ()



이 급증하고 피랍선박도 급증했다.

금년 아덴만에서 발생한 해적사건 총 50건 중 54%인 27건이 최근 2개월동안 발생하였고, 피랍선박 19척 중 12척이 동 기간 중 피랍되었다.

또 대부분의 사고가 주간과 여명시간대에 발생하고 있으며, 선박피랍 여부는 선종과 관련 있기보다는 견현의 높이 및 속력 등과 관련성이 큰 것으로 보인다.

이에 따라 국토해양부는 해적을 격퇴하기 위한 최선의 방법은 가능한 빨리 해적선을 발견하고 회피조션(Evasive Maneuvering)을 하는 것이라고 설명했다. 아덴만의 해적위험 해역 거리가 약 530마일로 연합해군이 해적 예방을 위해서 크게 도움을 주지 못하고, 해적은 중화기로 무장하고 있어 선박에 침입한 이후에는 격퇴할 수 있는 방법이 없으므로 최대한 침입하지 못하도록 하는 것이 최선이라는 것이다.

또한, 아덴만 통과시 주의사항으로는 ▷수에즈 운하 통과 후 또는 스리랑카 통과 후에는 선박자동 식별시스템(AIS) 정보 중 선명, 호출부호 이외의 정보 삭제 ▷레이다를 활용하는 등 견시를 철저히 하여 조기에 회피 조션 실시 ▷위험해역 항해시 소화호스를 스프레이모드로 전환하여 선외로 분사 ▷최근 해적사건이 빈발하고 있는 항행한전 해역의 중간부분(050° E)은 가능한한 야간에 전속력으로 통과 ▷ 위기 상황 발생시 가능한 빨리 관계기관에 보고할 것 등이다.

이 날 회의에서는 해적피해 방지를 위한 논의사항으로 아덴만 통과 예정 선박에 대한 항행계획 및 위치정보 통보, 국제전문 보안요원 탑승 등이 제기되었다.

아덴만 통과 예정 선박에 대한 항행 계획 수립시 통과 7일전 및 3일전에

선사가 국토해양부에 문서로 통보하는 선박모니터링시스템 제도는 통과 예정선박 현황을 관리함으로써 긴급상황 발생시 신속 대응할 수 있다.

이와 관련하여 협회는 화물을 만재한 저속운항 선박에 대하여 국제전문 보안요원을 아덴만 통과시에 탑승하는 안에 대해서는 몇 가지 애로 사항이 있으나 사고예방에 큰 도움을 줄 것으로 판단되므로 국적외항선사들을 대상으로 아덴만 수역을 통항할 예정인 선박을 파악하여 국제시설보안업체와 일괄 계약하는 방안을 적극 추진기로 했다.

국토해양부 관계자는 정부 차원에서 아덴만 수역의 해적피해 예방을 위해 여러 가지 방안을 모색하고 있다며, 외항해운업계에서도 협회를 중심으로 적극적인 예방책이 강구될 수 있도록 지혜를 모아 야 할 것이라고 강조했다.

이 날 토론에서 한진해운 조종만 부장은 사설경호업체의 경호 서비스 구매경험에 대한 설명을 했으며, 이에 다른 선사에서도 많은 관심을 표명하였다.

한편, 협회는 국토해양부를 비롯하여 국방부, 외교부 등 정부 관계부처에 해군과견 등 우리 상선대의 보호를 위한 강력한 조치를 취하여 줄 것을 건의했다.

구분	2007년			'08.9.22까지		
	소계	피랍	격퇴	소계	피랍	격퇴
아덴만	13	1	12	50	19	31
소말리아 동안	31	11	20	9	6	3
계	44	12	32	59	25	34

유류오염손해배상보장법 전부개정 관련 워크숍 개최

유조선 이외의 일반선박의 책임보험 가입의무화 등

국토해양부와 한국선주협회는 10월1일 협회 대회 의실에서 오는 11월에 발효되는 선박연료유협약(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)의 원활한 이행을 돕기 위하여 선사 이행사항 및 유류오염손해배상보장법 전부개정 내용 등에 대한 워크숍을 개최했다.

국토해양부는 2008년 11월21일부터 일반선박(유조선 제외)의 연료유에 의한 오염피해 배상을 주요 골자로 한 선박연료유협약이 제정·발효됨에 따라 이를 국내법에 수용하기 위해 유류오염손해배상보장법을 개정했으며, 이날 국적외항선사들을 대상으로 시행에 차질이 없도록 이행사항 등을 중점적으로 설명했다.

이같은 규정을 수용한 유류오염손해배상보장법(이하 유배법)의 주요개정내용을 살펴보면, 첫째, 유조선 이외의 일반선박의 책임보험 가입의무화를 골자로 하는 '선박연료유협약'을 수용하기 위한 조문을 신설하였다. 또한, 총톤수 1,000톤수 초과 선박의 연료유 오염피해에 대한 피해배상을 위한 선주의 책임보험 가입을 의무화하였다.

둘째, 현행 국제기금의 유류오염 보상한도액(3,216억원)을 초과하는 유조선 오염사고에 대비하여 추가기금협약 관련 조문을 신설하였다. 향후 우리나라가 추가기금협약에 가입한 이후 관련 조문이 시행될 수 있도록 부칙에 규정하였다.

셋째, 유류저장부선의 저장유류에 의한 오염피해에 대한 피해배상을 위한 조문을 신설하였다. 200톤 이상의 지속성 유류를 저장하는 유류저장부선에



대한 책임보험가입을 의무화하였다.

넷째, 법률안 구성을 조정(제1장부터 제5장)하였다.

현행 유배법의 유조선에만 관한 규정인 제2장부터 제5장까지의 소제목들을 제2장으로 통합하고, '추가기금에 대한 청구 및 분담금 등'을 포함하여 제2장을 제1절부터 제5절까지 구분하였다. 또한, 일반선박 및 유류저장부선을 제3장으로 구분하는 등 법률안 구성을 알기 쉽게 조정하였다.

마지막으로, 현행 유배법이 적용되지 않는 유류저장부선에 의한 유류오염사고가 지속적으로 발생하고 있어 제도적 보완이 필요했다.

유배법의 적용대상 유류인 지속성 유류(원유, 중유, 운활유 등)를 저장하는 부선임에도 운송을 하지 않는 고정용이라는 사유로 유배법 적용이 배제되어 피해보상의 사각지대로 존재하고 있기 때문이다. 주요 개정내용을 살펴보면 다음과 같다.

▶ 선박연료유 협약 적용대상인 총톤수 1,000톤 초과선박에 대한 책임보험 가입의무화(안 제47조 및 제48조)

선박연료유 협약이 국제발효(08.1.1)됨에 따라 동

협약의 수용을 위해 선박연료유로 인한 오염피해 배상에 관한 조문을 신설하였다. 이는 협약과 동일한 기준을 적용하여 총톤수 1,000톤 초과 일반선박의 책임보험 가입을 의무화한 것이다.

대상선박 현황 및 추가비용을 살펴보면 총톤수 1,000톤 초과 국적 대상선박 700척(외항 526, 내항 151, 원양어선 23척) 중에서 외항선은 책임보험에 100% 가입해있고, 내항선은 약 60%(89척) 가입 및 원양어선은 약 90%에 가입(21척)한 상태이다.

책임보험 미가입 선박의 보험가입 시 해운산업의 추가비용 발생은 연간 3억 2천만원(64척 × 500만원)에 달할 것으로 추정된다.

기대효과로는 국제협약의 적기 수용으로 국적선박의 외국항 입항에 차질이 없도록 하게되고, 우리나라 연안에서 해양사고로 인한 유류오염손해에 대한 체계적인 배상제도를 정립하게 된다.

▷ 200톤 이상의 지속성 유류를 저장하는 고정용 유조부선에 대한 보장계약 체결 의무화 (안 제47조 및 48조)

200톤 이상의 지속성 유류를 저장하는 고정용 유조부선에 대해서도 이동용 유조부선과 같은 책임보험을 의무화하는 규정을 신설하였다. 이 중 유배법 적용대상 유류가 아닌 비지속성 유류(휘발유, 경유 등)를 저장하는 고정용 유조부선은 대상에서 제외한다.

대상선박 현황 및 추가비용을 살펴보면, 전국의 고정용 부선 64척 중 유배법 대상 유류인 지속성 유류(원유, 중유, 윤활유)를 저장하는 부선은 12척이며, 5척은 책임보험에 가입해있는 상황이다. ('08.5 기준)

책임보험 미가입 선박의 보험가입시 업계의 추가비용 부담은 연간 1억원(7척 × 1,500만원)에 달할 것으로 추정된다.

기대효과로는 고정용 유조부선에 의한 오염사고

시 유류오염 피해자 구제 및 사업자 보호를 동시에 달성할 수 있을 것으로 본다.

▷ 피해규모가 국제기금 보상한도액을 초과할 경우에 대비 추가기금에 대한 청구 및 분담금 조항을 신설 (안 제30조 및 31조)

추가기금에 대한 보상 청구 및 분담금 규정을 신설하였다. 이는 보상청구, 분담금 납부 등에 관한 규정은 기본적으로 현행 국제기금과 관련된 규정을 준용하지만, 추가기금 관련조항을 우리나라가 협약에 가입한 이후 발효되도록 부칙에 규정하였다.

추가 기금 가입시 추가비용을 살펴보면, 추가기금 보상한도액인 1조 2천억원규모의 오염피해가 발생하는 경우 분담금 납부주체인 정유업계의 부담은 증가된다. 대략 현 기금 부담액(1,794억원)의 8.3%인 149억원에서 추가기금부담액(8660억원)의 12.7%인 1,099억원이 추가된 1,248억원이 될 것으로 예상된다.

하지만 국제선주상호보험조합의 추가기금 부담액의 50%를 부담약정(TOPIA)에 따라 정유업계의 실질적인 부담은 약 4배 증가가 예상된다.

기대효과로는 우리나라가 추가기금에 가입할 경우 별도의 입법과정 없이 추가기금을 통한 피해보상이 가능케된다. 현 유배법 개정은 법제처 심사 중에 있으며, 11월경 국회에 제출될 예정이다.

심의가 끝난 후 내년 6월경 개정된 법률안이 시행될 것이며, 시행일에 맞춰 시행령, 시행규칙을 개정할 예정이다 있다.

시행 이후, 선사와 일반선박은 국내항 입항시 증서를 비치하고, 증서정보를 입항 사전에 통보하여야 하며, 국적선박은 국내에서 이 증서를 발급받아야 한다.

또한, 지방청은 입항선박 제공 정보를 확인하고, 필요시 승선하여 점검하여야 한다.

해운 및 항만단체 ‘전국해양산업총연합회’ 11월 출범

해양산업의 위상제고와 동반발전, 결속력 강화 목적



해양산업의 위상제고와 동반발전, 그리고 결속력 강화를 위한 ‘전국해양산업총연합회’ 11월에 정식으로 출범한다.

25개 해운 및 항만단체는 9월24일 한국선주협회에서 전체 사무국장회의를 갖고 총연합회 결성 경과보고 및 정관시안 심의, 발기인 창립총회 등에 대해 논의했으며, 11월중에 정식으로 출범시키기로 합의했다. 이날 회의에서는 해양산업의 위상제고와 공동발전을 위해 총연합회 결성 필요성에 모두 공감을 표했다.

아울러 명칭에 대해서는 장기적인 차원에서 ‘전국해양산업총연합회’로 하기로 하고, 발기인창립총회에서 최종 확정하기로 했다. 한편 조직구성은 회장 1인, 부회장 6인, 이사 10인 내외로 이사회를 구성운영하기로 했다.

또 임원 선임은 발기인 창립총회에서 임원선출위원회를 구성하여 선출하기로 하고, 부회장 중 1인을 수석부회장으로 선임하기로 합의했다. 또한, 총연합

회 예산조성에 대해서는 연회비는 100만원으로 하고, 임원단체는 특별회비를 따로 부과하기로 했다.

특히, 총연합회 발기인 창립총회는 11월 중 서울시내 호텔 등에서 개최하기로 하고, 임시의장은 해운항만업계 원로인사를 추대하는 형식으로 하기로 했다.

동 회의에는 한국국제물

류협회 정영진 상무, 한국항만물류협회 변진식 전무, 한국해기사협회 임재택 상무, 한국도선사협회 김종숙 전무, 한국해운중개업협회 기근도 사무국장, 한국해운대리점협회 김정성 전무, 한국선박관리협회 조종현 전무, 한국국제해운대리점협회 조진춘 전무, 한국물류협회 이민수 이사, 한국검수검정협회 김윤기 사무국장, 한국항만협회 정상국 국장, 선박투자운용회사협의회 석훈욱 이사, 한국서주상호보험조합 박범식 전무, 한국예선업협동조합 강신열 전무, 한국해운조합 정유섭 이사장, 해양관리공단 이상호 처장, 전국항운노동조합연맹 주명서 사무처장, 바다살리기국민운동본부 유경일 총장, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 사무처장, 한국해사위험물검사원 오진학 상무, 전국선박관리선원노동조합 박영훈 본부장, 한국해양소년단연맹 오세경 사무총장 직무대행, 선박안전기술공단 윤양균 기획팀장, 한국선주협회 김영무 전무, 양흥근 부장 등이 참석했다.

한국선주협회, 관세행정 패러다임 변화 설명회 개최

수출입안전관리 우수공인업체 세관절차 혜택 부여



또한 각국의 관세라인이 점차 확대되어 수출신고가 곧 수입신고가 되는 전지구적인 관세행정체제가 기획되고 있다고 설명하였다.

아울러 이 사무관은 이러한 추세를 구체화하기 위한 우수 공인업체(AEO)

한국선주협회(회장 이진방)는 9월29일 관세청 전략정보과 이일재 사무관을 초빙하여 「관세행정 패러다임 변화와 수출입안전관리 우수공인업체(AEO, Authorized Economic Operator) 제도」에 대한 설명회를 겸한 간담회를 가졌다.

이날 설명회에서 이 사무관은 9. 11 사태를 전후로 세계적인 관세행정의 패러다임이 변하고 있는 현황에 대해 상세히 설명하고 관련업계에서는 그러한 변화에 발맞추어 나가야 하며 이는 선택의 문제이기 보다는 생존의 문제로서 수출입 물류 관련 산업이 이러한 변화에 적응해가지 않으면 살아남기 힘든 상황임을 강조하였다.

이일재 사무관은 9. 11 사태 이전까지의 관세행정이 추구해온 목표가 「신속」이었다면 사태 이후의 포인트가 「안전」으로 선화하였으며, 이전에는 수출입 신고개별 건건이 관세행정의 대상이었다면 이제는 수출, 물류 기업체가 행정대상으로 변해가고 있다고 설명하였다.

제도에 대해 소개하고 세관이 정한 물류보안 기준을 충족하는 우수 공인업체에는 향후 통관절차 면제 등 세관절차 상의 혜택이 부여될 것이라고 설명하였다.

또한 관세청은 AEO 제도의 도입을 위한 법적근거 마련을 위해 관세법을 개정하였고(08. 1. 1, 제255조의 2 신설) 수출입 안전관리 우수 공인업체에 대한 통관상의 혜택 제공 등을 명시하였다고 밝혔다.

이로써 우리나라에서 공인된 업체는 다른 세관당국에 의해서도 인정되어 각종 혜택을 부여받을 것이며, 이미 미국, EU, 싱가포르, 일본, 뉴질랜드 등 여러 나라에서도 제도를 시행 또는 도입 중에 있다고 설명하였다.

그리고 관세청은 2009년 1월 1일 수출입안전관리 우수공인업체(AEO) 제도의 시행에 앞서 시행중인 시범사업을 통해 이 제도(안)의 미흡한 점과 업체의 애로사항 등을 청취·보완하고 있으며 앞으로 도 많은 선사의 관심과 이해를 당부하였다.

EC, 해상운송서비스에 관한 경쟁규칙 적용 지침서 채택 정기선 해운 포괄면제 폐지 금년 10월 18일부터 시행

유럽집행위원회(EC)는 제한적인 비즈니스 관행(restrictive business practices)과 관련하여 최근 EC 조약 규칙 제81조를 해상운송서비스에 적용하는 지침서를 채택하였다.

이는 2007년 각계각층의 의견수렴절차를 거친 것으로 2006년 유럽이사회는 정기선해운동맹에 대한 EU 경쟁법규칙 적용 면제를 폐지했다.

2008년 10월부터 정기선사들은 비즈니스 관행들에 대해 경쟁규칙을 준수하는지 여부를 스스로 점검해야 할 것이다. 동 지침서는 이러한 변화와 관련된 사항에 대하여 해상운송업자의 이해를 돕고, 시장 확장, 정기선사간 정보교환, 부정기선 운항(컨테이너에 선적되지 않은 벌크 화물의 비정기적 해상 운송)자간 운항협력협정(operational co-operation agreements), 즉 풀 협정(pool agreements)에 관한 세부사항을 규정하고 있다.

경쟁담당 집행위원인 Neelie Kroes는 “유럽경제의 많은 분야에 영향을 끼치는 해상운송의 중요성을 고려해 봤을 때, 가격을 낮추고 서비스의 질을 높이면서 해상운송부문이 최대한 경쟁적으로 운영이 되어야 한다”며, “EU 경쟁법규칙에 관하여 해상운송업자에게 지침을 제공함으로써, 이러한 지침서는 해상운송부문에서 좀더 나은 집행을 향해 중대한 발자취를 남길 것”이라고 평가했다.

이사회규정 4056/86은 정기선 운항자로 하여금 컨테이너 화물운송에 관한 선복조절과 가격 결정을 목표로 한 일명 ‘동맹’을 설립운영하는 형태로 EU 경쟁법 규칙의 면제를 허용하였다. 2006년 9월 이사회는 EU 경쟁법규칙 적용면제를 철폐하고,

2008년 10월18일부터 그러한 조치를 시행하기로 결정하였다.

아울러 이사회는 반경쟁규칙의 적용범위를 연안 운송(한 국가에서 두 지점 간 화물운송)과 부정기선 해운서비스까지 확대하기로 결정하였다. 이는 집행위원회가 현재 모든 타 경제부문에 행사하는 조사권과 집행권을 연안운송과 부정기선해운에까지 확대 행사할 수 있다는 것을 의미한다.

이러한 변화는 해상운송부문에 있어서 새로운 경쟁체제의 시작을 의미한다. 집행위원회는 새로운 체제가 경쟁적인 시장을 조성하도록 하기 위하여 EC 조약 제81조를 해상부문 적용에 관한 지침을 제공기로 합의하였다.

2007년말 발간된 지침서 초안에 대한 의견수렴절차를 거친 후 동 초안은 채택되었다. 동 지침서는 정기선 부문에서의 정보교환과 선주단체에 관한 규칙을 명백히 설명하고 부정기선 풀(tramp pool)에 대한 법적 처리(legal treatment) 지침을 제공한다.

특히 최종 지침서는 처음에 반경쟁적으로 보이는 풀 협정이 고객에게 향상된 질의 서비스 또는 낮은 가격과 같은 친경쟁적 효과에 의해 다시 바뀌는(반경쟁적 풀 협정이 아닌) 상황에 대해서도 자세히 설명해 놓았다.

정기선 부문을 다루는 지침서 조항은 정기선 해운에 대한 포괄 면제 폐지 조치가 2008년 10월18일부터 시행되어 5년간 적용된다는 것이다.

해상운송서비스에 적용되는 경쟁규칙의 개정내용은 정기선 Consortia의 포괄면제규정 개정 초안에 대한 의견수렴을 거쳐 몇 달 후에 완성될 예정이

다. 동 개정 초안에는 공동서비스(Consortia) 제공을 목적으로 한 광범위한 협력을 선사에게 할 수 있도록 허용한다.

동 지침서는 해운부문에 대한 경쟁규칙 적용에 관한 가이드라인을 제시하고 있는데 이는 다음과 같다.

▷우리는 해운부문에 대한 경쟁규칙 적용에 관한 지침서가 왜 필요한가?

현재 전 해운부문은 EU 경쟁규칙에 적용되기 때문에 이사회 규정 (EC) 1/2003의 조항에 의거, 선사는 그들이 맺고 있는 협정이 동 규칙에 합당한지를 스스로 점검해야 한다. 해운부문에 대한 경쟁규칙 적용에 관한 지침서는 이러한 업무를 선사가 이행할 수 있도록 돕기 위함이다.

▷지침서의 적용범위는 어디까지인가?

동 지침서의 적용범위는 연안운송, 정기선 서비스, 부정기선 서비스와 같은 전 해운부문이다. 동 지침서에 규정된 원칙은 특정한 모든 사안별 상황을 염두에 두고 적용해야 한다는 것이며, 동 지침서는 타 경제부문에 대해서는 적용되지 않는다는 점이다. 정기선 부문을 다루는 동 지침서의 내용은 정기선 해운에 대한 포괄면제 폐지조치 등이 2008년 10월 18일부터 시행되어 5년간 적용된다는 것이다.

▷현행 집행위원회 안내가 해운부문에 있어서 기업 관행(business practices) 평가와 관련이 있는가?

①동업종간 협력 협정(horizontal cooperation agreement)에 대하여 EC 조약 제81조 적용 관련 집행위원회 지침서, ②조약 제81조 제3항적용에 관한 지침서, ③관련시장(relevant market) 정의에 관한 집행위원회 고시 및 ④중요하지 않은 협정(agreements of minor importance)에 관한 집행

위원회 고시는 해운시장에서의 기업 관행을 평가할 때 특히 관련이 된다.

▷해운부문에서 관련시장은 무엇인가?

관련시장 획정의 주요 목적은 기업의 영업이 행해지고 있는 시장에서 기업이 직면한 경쟁제한 요소를 체계적인 방법으로 확인하는 것에 있다. 동 지침서는 정기선 및 부정기선 시장 획정 시 집행위원회의 분석방법(analytical framework)을 규정하였다. 시장획정은 특히 관련시장 획정에 관한 집행위원회 1997 고시 내 규정된 원칙에 근거하였다.

정기선 부문에 있어서 동 지침서는 원양 정기선시장 획정에 관한 기존 EU 법원 판례를 통합하였다.

부정기선 부문에 있어서 관련시장은 운송서비스 사용자(화주)에 의해 바뀔 수 있는 모든 운송서비스로 구성된다. 부정기선의 지리상 위치가 변하기 쉽다. 왜냐하면 화주가 요구하는 화물선적지점으로 도달하기 위해서다. 따라서 관련시장은 전 세계, 지역별 또는 특정 항로를 기초로 또는 항만 범위를 기초로 확정될 수 있다. 사안별 분석이 이행되어야 할 것이다.

▷EU는 정기선동맹을 폐지하였지만 기타 국가에서는 인정하고 있다. 이는 해운산업에 어떠한 결과를 끼치는가?

동맹형태의 정기선운항에 대한 경쟁규칙 면제 폐지는 EU 교역과 관련된 동맹에 참여하는 모든 EU 국적 운송인과 비EU국적 운송인은 동맹 활동을 2008년 10월 18일자로 중단해야 한다는 것을 의미한다. 특히 EU교역에 있어서 가격결정과 선복조절을 중단해야 한다.

비록 타 국가는 정기선동맹을 인정한다고 하지만, 법률적 충돌은 발생하지 않을 것이다. 어느 한 국가가 운송인의 동맹 참여를 허용하고, 반면에 다

른 국가는 불허한다면 오직 한 가지의 경우가 있을 수 있다. 하지만 이번에는 그렇지 않다.

정기선 운송인은 계속적으로 컨소시아에 참여할 수 있다. 포괄 면제 규정(Block Exemption Regulation 823/2000은 정기선사에 공동 정기선 서비스 제공을 목적으로 한 운항 협력을 인정한다. 단 가격결정은 제외된다.

▷어떠한 종류의 협력이 정기선 운항자간 허용되는가?

정기선 운항자는 비즈니스 정보를 교환하거나 동업자단체모임(trade association)에서 만날 수 있을 것이다. 지침서는 어떠한 상황에서 상업적으로 민감한 정보 교환(commercially sensitive information)이 반경쟁적일 수 있는지 설명한다.

정기선 운항자가 스스로 EU 경쟁규칙 내 규정된 정보교환 허용범위를 점검할 수 있도록 분석방법과 관련사항이 동 지침서에 규정되어 있다. 또한 지침서에는 동업자단체모임에서 논의 가능한 범위가 요약되어 있다.

▷무엇이 풀 협정인가?

풀 협정이라는 것이 매우 광범위하지만, 일반적으로 풀은 소유자 각기 다른 상대방의 다른 선박들이 모인 것이다. 하지만 단순한 형태이다. 풀은 주로 상업적 경영을 맡은 단일의 관리자에 의해 운영된다.

▷부정기선 해운 풀에서의 공동 판매는 EU 경쟁규칙에 합치하는가?

공동판매의 형태로 한 경쟁자간 협정은 경쟁법률 하에서 세심한 주의를 요한다. 만일 풀 협정이 공동 판매뿐만 아니라 공동생산의 요소까지 포함한다면 공동판매 인지 공동생산인지 규명되어야 한다.

후자의 경우라면, 동 협정은 EC 조약 제81조를 저촉할 가능성은 적어 보인다.

▷모든 부정기선 풀(pool)이 반경쟁적인가?

부정기선 풀 협정 참여자들이 상호간 실질 또는 잠재적 경쟁자로 간주가 되지 않는다면, 동 협정은 문제가 없다. 더군다나 어떠한 조건 하에서 매우 낮은 시장점유율을 차지하는 풀은 문제를 일으킬 가능성이 별로 없다. 마지막으로, 반경쟁적 요소를 포함한 것처럼 보이는 풀이라도 고객에게 나은 서비스 또는 합리적인 가격을 제시한다면 허용된다. 이러한 점을 증명하는 의무는 풀 협정 당사자들에게 있다.

▷부정기선 해운 풀이 EU의 합병규정에 포함되는가?

만일 어느 부정기선 해운 풀이 제 구실을 갖춘 연합 단체로써 인정을 받고 동 합병 규정에 명시된 거래액 제한치를 충족시킨다면 동 합병 규정에 해당된다. 제 구실을 갖춘 연합 단체로 간주되기 위해서는, 부정기선 해운 풀이 동일 시장에서 자발적인 경제주체로서의 모든 기능을 지속적으로 수행해야 한다. 특히 동 풀은 일상 업무를 처리하는 관리자(management)와 금융, 직원 및 자산을 포함한 충분한 자원을 보유해야 한다.

▷지침서는 「정기선 해운동맹에 대한 포괄면제 규정」에 영향을 끼치는가?

아니다. 2005년 동 규정은 2010년까지 연장되기로 결정됐다. 정기선사와 운송서비스이용자는 모두 포괄면제 조치가 잘 작동한다고 생각하고 있다. 2010년 이후 포괄면제 적용에 대해서 집행위원회는 정기선 해운 동맹에 대한 포괄면제 규정의 갱신에 대해서 이해당사자들의 의견을 수렴하고자 관련 규정 초안과 연구용역보고서를 조만간 발표할 예정이다.

국제해운단체, 해적피해 각국 비난하는 성명서 채택

각국 정부의 미숙한 대응과 해군 비협조로 피해확산

국제해운연맹(ISF)를 비롯한 국제해운단체들은 최근 소말리아 해적피해와 관련한 각국 정부의 태도를 크게 비난하는 성명서를 채택하고, 아덴만에서의 해적피해 예방을 위해 테스크포스연합을 가동하기로 하는 등 주도적인 역할을 수행하기로 했다.

국제해운단체들이 이같이 해적피해에 대해 목소리를 높이고 있는 것은, 해군이 소말리아해역에서 활동하는 해적들의 무차별적인 공격으로부터 상선들과 선원들을 보호하지 못하고 있기 때문이다.

특히, 국제민간단체들은 만약 민간항공기가 매일 이렇게 납치되었다면, 각국 정부의 태도가 달랐을 것이라고 강조하고 있다. 세계경제에 활력을 불어넣어주는 상선들이 각국 정부에 의해 무시당하고 있다고 성토했다.

세계해운업계는 홍해와 수에즈운하를 경유하여 유럽에서 아시아로 연결되는 세계에서 가장 중요한 해로 중 하나인 이 해역의 안전을 연안국 등의 해군이 보호하지 않고 있는데 대해 경악하고 있다.

9. 11 테러이후 세계해운업계는 국제사회의 테러에 대한 우려에 공감했기에, 엄격하고 강화된 새로운 안전규정을 준수하기 위해 엄청난 비용을 감수하고 있다.

그러나, 세계 교역량의 90%를 수송하고, 세계경제를 움직이는 상선대가 해적들에 의해 공격을 받았을 때, 각국 정부에서는 이를 방관함은 물론, 해당 선박에서 자체적으로 보호수단을 강구해야 한다는 입장을 보였다.

따라서 국제해운단체들은 각국 정부에서 해적피해 예방차원에서 강력하고 가능한 수단인 해군함을

지원하고, 아덴만에서의 해적행위에 대해 강력하게 대처해줄 것을 촉구했다.

또한, 각국 정부는 해적퇴치를 위해 2008년 6월2일 제정된 UN결의안 1816호(공해에서 범죄행위 대응을 위한 국가들의 권리에 대한 국제법)에 의거하여 즉각 해군함을 출동시켜야 한다고 강조했다.

최근 아덴만수역에서 중무장한 해적들의 출몰은 아덴만과 홍해/수에즈 운하통항을 기피하는 용선자들과 협상을 벌이고 있는 선사들에게 막대한 타격을 주고 있다. 결국 선사들은 희망봉을 통해 선박을 우회하기로 결정했다.

이는 많은 선박들의 항해기간을 몇 주 연장하게 되어 운항비용 부담을 크게 가중시킴은 물론, 국제무역, 재고관리, 연료가격, 원자재 등에도 악영향을 끼칠 것으로 분석되고 있다. 이러한 현상은 일부국가에 국한된 것이 아니라 세계무역 뿐만 아니라 세계경제에도 악영향을 미치게 될 것으로 보여진다.

이들 국제해운단체들은 IMO가 이 문제의 심각성을 인식하고, UN과 UN안전보장이사회에 적절한 대응을 취할 수 있도록 해운업계에서 요청하고 있는데 대해 주목하고 있다. 하지만, 이들 단체들은 가장 시급한 것이 정부와 해군에 대해 중요한 무역중추의 안전을 재정비하는 것을 요청하는 것이라고 강조하고 있다.

이번 공동성명에 참가한 단체는 국제해운연맹(ISF)을 비롯하여 발틱국제해운회의소(Bimco), 국제해운회의소(ICS), 국제건화물선주협회(INTER-CARGO), 국제유조선선주협회(INTERTANKO), 국제운송노동자조합(ITWF) 등이다.