

해외에서의 선박도입 간편해진다 선박미수입 사실확인 절차 간소화

선박미수입 사실확인 절차가 대폭 간소화되어 해외에서 선박을 도입할 경우 선사의 경제적·시간적 부담이 크게 완화될 전망이다. 선박미수입 사실확인 은 내국인이 외국에서 선박을 취득한 후 장기간 국내에 입항할 계획이 없어 수입신고가 곤란할 경우, 선박이 수입되지 않았다는 사실을 확인하는 선박미수입 사실확인서를 발급하여 수입통관을 하지 않고도 선박의 소유권 보존등기가 가능하도록 하는 제도로서, 단순히 수입통관을 위해 외국에서 빈 배로 입항할 경우 발생하는 추가비용 등 경

제적 손실을 방지하기 위해 1998년부터 도입·운영해 오고 있다.

그러나, 기존에 확인서 발급을 위해서는 선박의 매매사실을 증명하기 위해 매매계약서에 대해 공증을 거친 후 해외공관장의 확인을 받아야 하는 등 일부 선사에서 절차 및 비용상의 부담을 호소해 온 형편이다. 이와 관련하여, 국토해양부(장관 권도엽)에서는 관련규정인 선박미수입 확인 절차 예규를 개정(6월16일)하여 공증 및 해외공관장의 확인 절차를 생략함으로써 절차를 대폭 간소화하였다.

해양부, IT 활용 무인 자율운항제어선 국산화 개발 추진 국산 지능형 무인선 개발 2011년부터 본격 추진할 계획

국토해양부(장관 권도엽)는 그동안 유인선박이 수행하던 해양조사·감시 등을 효율적으로 대체할 수 있는 국산 지능형 무인선 개발을 금년부터 본격적으로 추진한다고 밝혔다.

이를 위해, 3월 15일 주관 연구기관 선정공고와 6월10일 관련 전문가 평가위원회의 선정평가 심의 과정을 통해 한국해양연구원이 선정되었다.

무인선 개발은 2011년부터 2015년까지 2단계에 걸쳐 총 200억원이 투입되며 실해역에서 자율적으로 충돌회피가 가능한 자체운용 및 선박 탑재형 무인선 기술개발을 목표로 하고 있다

1단계로 2011년~2013년까지 3년간은 135억원을 투입하여 최적의 선체모형 및 무인선 자동 회수 시스템을 설계하고, 운항기술 및 원격 선박통제 제어기술 등 원천기술을 개발할 예정이다.

그리고 2014년부터 2015년까지 65억원이 투입되는 2단계 사업에서는 시제품 및 회수 시스템을 제작하여 시제선 실해역 성능시험 등 제품화를 통해 본격적인 상용화를 추진할 계획이다.

무인선은 승무원들의 피로누적에 의한 안전사고를 예방하고, 24시간 해양조사 및 불법어로단속 등 해양조사·감시 활동 등을 수행하며, 향후 악천후



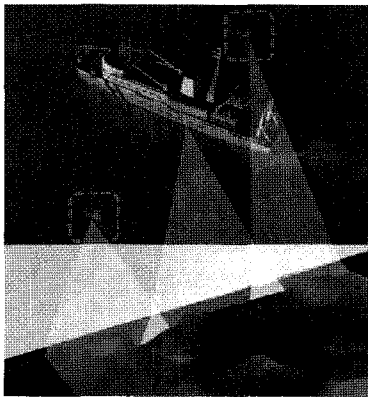
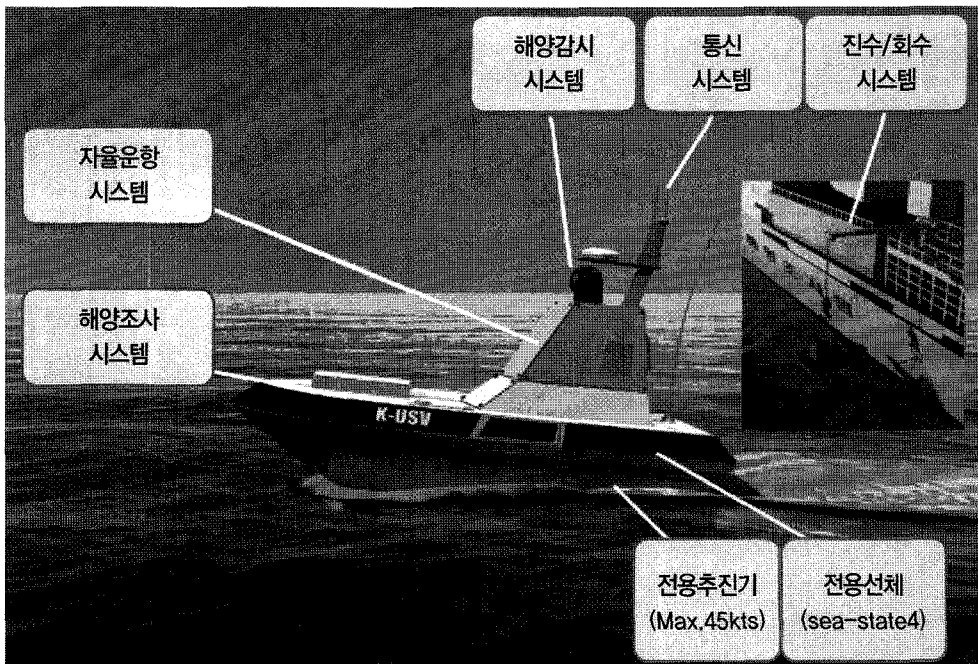
시 조난선 인명구조 지원 등 다양한 분야에 활용될
전망으로 민간 및 군수 등에서 무인선의 활용에 대
한 관심이 증가되고 있는 상황이다.

2019년에 103억불 규모로 예상되는 세계 무인선
시장 선점을 위하여 선진국을 중심으로 무인체계
구축 프로젝트가 추진되고 있으나, 우리의 경우 기
초연구에 불과하여 관련 기술개발 보유가 시급한

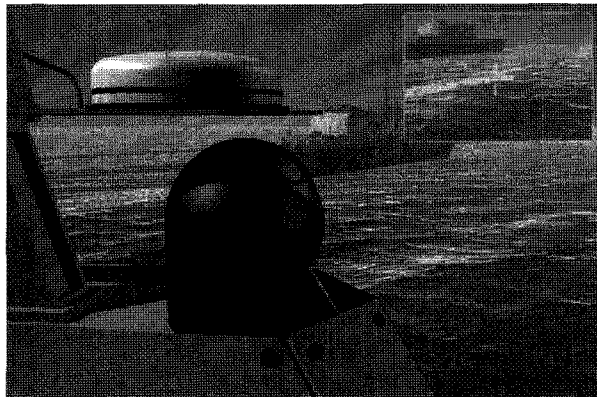
실정이다.

국토해양부 관계자는 세계수준의 국내 IT·조선
기술의 융합을 통해 기술 진입단계인 무인선의 원
천기술을 확보하여 "해양감시 및 유/무인선 해양조
사, 해양레저 등 미래 해양산업 인프라 구축에 일
조할 수 있을 것으로 기대된다"고 밝혔다.

다목적 지능형 무인선 개념도



USV + 해양조사선 동시 탐사



불법선박 원격감시

* USV : Unmanned Surface Vehicle(무인 수상정)

해양부, 블루오션에서 미래 해양과학기술을 찾다

해양 R&D 11대 중점추진사업 과제 선정

국토해양부(장관 권도엽)는 미래 국가 신성장 동력의 잠재성이 높은 해양 R&D 중점추진사업을 선정하였다고 밝혔다. 사업 선정에는 해당 분야의 개발 잠재성, 전 지구적 현안인 기후변화 및 해양환경오염 대응, 미래 녹색 신산업 창출 기여 등이 고려되었다.

● 해양과학 기초 인프라 구축 분야

① 수중 무선 통신 시스템 개발 해양자원의 개발: 수중 무인화 전투체계(NCW) 등에 활용 가능한 수중 고속·장거리 이동 통신 시스템 개발 추진

② 차세대 심해용 무인잠수정 개발: 수중 유영과 해저보행 기능을 이용하여 우리나라 연근해 환경과 대양의 심해에서 정밀 근접탐사와 작업이 가능한 심해용 무인잠수정 기술 개발 추진

③ 대형 해양과학조사선 건조: 녹색성장을 위한 자원 및 에너지 확보, 전 지구적 기후변화 규명, 안전항로 확보 등을 위해 대양에서 해양과학연구를 수행할 첨단 대형 해양과학조사선(5,000톤급) 건조 추진

④ 종합해양과학기지 구축: 한반도 선단해역에 해양과학기술을 구축하여 해양관측을 체계적으로 수행함으로써 해양·기상·어장예보 적중률 제고에 필요한 실시간 해양 정보제공과 해양예보 실용화 추진

⑤ 남극 제2기지 구축: 극지 빙하, 환경변화 등 남극대륙에서의 특성화된 연구를 위해 남극 대륙내 환경 친화적 신개념을 적용한 남극 제 2기지 건설 추진

● 미래 첨단 해양과학기술 분야

① 해양바이오에너지 기술개발: 화석에너지 고갈에 따른 에너지 안보불안과 온실가스 감축의무

등에 대응하여 해양생물로부터 경제성 있는 해양 바이오연료를 추출하기 위한 원천 기술 확보 및 대량생산체제 구축 추진

② 해양 용존자원 추출 개발: 육상자원 고갈 및 각국의 자원 무기화·원자재 가격 상승에 대비, 해수로부터 리튬·우라늄 등 전략자원 추출 기술개발 추진

③ CO₂ 해양지중저장 기술개발: 기후변화 및 포스트 교토의정서상의 온실가스 감축요구에 대응하기 위하여 발전소 등 발생원에서 포집된 대규모 이산화탄소(CO₂)를 해양퇴적층에 환경친화적으로 저장시키는 기술 개발 추진

● 해양 안전 및 환경기술 분야

① 차세대 VTS(u-VTS) 기술개발: 신규 디지털 해상통신(Digital VHF)을 위한 단말/기지국 연동 Testbed 구축, 차세대 VTS 핵심 알고리즘 개발 및 검증용 다중센서 개발 등을 통한 차세대 융합 시제품 개발 추진

② 해양생태계 교란생물 제어기술 개발: 해양생태계 교란생물(유독성 플랑크톤과 유해성 비브리오팀)의 우리나라 연안역 유입현황 파악 및 해양생태계에 미치는 영향을 연구하고 이에 대한 대책 수립 추진

③ 장기 해양생태계 연구 사업: 전지구적 기후변화와 연안 해양생태계의 장기적인 변화를 예측하여 국가적 차원의 대책수립 추진

국토해양부 관계자는 선정된 과제에 대해 예산 투자를 확대함으로써 내실있는 연구성과를 도출할 수 있도록 하고, 조기 실용화에도 적극 나설 계획



국토해양부, 천리안위성 발사 1주년성과 발표

독자적 해양·기상 데이터 확보 성능검증 및 계획

국토해양부(장관 권도엽), 교육과학기술부(장관 이주호), 방송통신위원회(위원장 최시중), 기상청(청장 조석준)은 6월 27일 국내 최초의 다목적 정지궤도 인공위성인 천리안의 발사 1주년을 맞이하여 천리안위성의 개발성과 및 앞으로의 운영계획을 밝혔다.

천리안위성은 지난 2003년부터 7년 동안 국토해양부, 교육과학기술부, 방송통신위원회, 기상청이 공동개발한 위성으로, 기상영상과 해양영상을 촬영할 수 있는 두 대의 고성능 카메라와 국산화에 성공한 광대역 방송통신 중계기를 탑재하고 있다.

천리안위성은 2010년 6월 발사 이후 목표위치인 동경 128.2도, 고도 3만5,800km 적도 상공에 성공적으로 안착하여, 약 7개월의 운용시험 기간을 거친 후 2011년 4월부터 기상/해양영상 및 방송통신서비스를 본격적으로 제공하고 있다. 천리안위성 개발 및 운용 성과로서는 정지궤도 확보를 위한 국제적 경쟁이 치열한 상황에서 천리안위성 개발 성공으로 우리나라와 동일경도인 동경 128.2도상의 위성궤도주파수를 확보함으로써 정지궤도 위성 개발국가로서 대외적 위상을 제고하였다는 것이다.

천리안위성의 기능 시험을 위해 발사 이후 약 7개월 동안 수행된 궤도상시험(IOT)을 통하여 국내 기술진은 중대형 정지궤도 위성의 독자적인 운용 기술 및 기상과 해양 영상자료의 수신·처리 및 검·보정 기술을 습득하였다. 또한 국산화 통신시스템의 안정적 운용 및 성능유지 등을 통해 정지궤

도 통신위성과 관제시스템 개발역량에 대한 신뢰성을 대내외적으로 확보하였다. 이로써 전적으로 수입에 의존하였던 방송통신위성에 수입 대체효과가 기대되고 있다.

천리안위성 운용현황에 대해서 보면 현재 천리안위성의 기상탑재체와 해양탑재체는 매일 170여장의 기상영상과 8장의 해양영상을 촬영하여 지상으로 전송하고 있으며, 이는 국민 생활에 필수적인 일기 예보, 한반도 연안 해양환경 감시, 연구 등에 활용되고 있다.

특히 기상영상은 2011년 4월 1일부터 기존에 일본 기상위성으로부터 제공되던 자료를 대체하여 국내 언론사, 기상자료 수요기관 등에 공식적으로 제공되고 있다.

해양영상은 지금까지 기존의 위성으로 볼 수 없었던 해양환경의 미세한 변화를 볼 수 있다는 것이 확인되어, 그 효용성이 앞으로 크게 높아질 것으로 기대된다. 통신탑재체는 2011년 4월, 9개의 활용기관을 선정하여 관련산업 기술과 서비스 개발 인프라로서 기능을 수행하고 있다. 특히 실험위성으로써 산학연의 연구개발 테스트베드 역할을 통해 3DTV나 UHDTV와 같은 실감방송 기술개발과, 공공재난통신망(기상청, 소방청)과 난시청 해소(KBS)와 같은 공공선도시범서비스 검증용으로 활용되고 있다.

천리안위성의 관제·운용은 한국항공우주연구원에서 담당하고 있으며, 기상청 국가기상위성센터와 한국해양연구원 해양위성센터에서는 기상·

해양 자료의 수신·처리 및 서비스, 한국전자통신연구원 통신위성운용센터에서는 방송통신 장비 및 서비스 실험을 각각 담당하고 있다.

천리안위성의 기상영상은 국가기상위성센터(nmsc.kma.go.kr), 해양영상은 국토해양부 국가공간정보센터(www.nsic.go.kr)와 한국해양연구원 해양위성센터(kosc.kordi.re.kr)의 웹페이지를 통해 일반인에게도 제공되고 있다. 통신탑재체는 한국전자통신연구원 통신위성운용센터 홈페이지(coms.etri.re.kr)를 통해 상시적으로 사용신청을

받고 있다. 향후계획으로는 천리안위성은 앞으로 남은 7년의 임무수명 기간 동안 한반도 상공을 지키며, 국내 기상·해양 관측, 통신서비스 뿐 아니라 국내외 재해·재난 대응, 국제 공동연구 등에 활용될 예정이다.

교육과학기술부와 한국항공우주연구원은 6월 28일 관계기관과 공동으로 '천리안위성 활용워크숍'을 개최하여 천리안위성 활용현황 및 계획을 점검하고 천리안위성 활용의 저변확대를 위한 방안을 논의하였다.

해양사고심판에서도 무료변론의 길이 열려

해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 공포

국토해양부 중앙해양안전심판원(원장 임기택)은 국선심판변론인제도·징계유예제도 신설 및 특별조사부 운영방법 개선 등이 반영된 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 개정안이 2011년 6월 15일 공포되었다고 밝혔다. 이번 개정은 심판절차의 간소화와 심판 당사자의 권익보호를 위해 기존 심판제도의 운영상 미비점을 보완하고 국제해사기구 해양사고조사코드의 국제적 발효(2010년1월)에 따른 국내법 정비를 위해 2009년부터 추진해 오던 숙원사업이었다.

주요 개정내용을 살펴보면, 그동안 빈곤 등으로 법률자문을 받을 수 없었던 경제적·사회적 약자도 무료로 변론을 받을 수 있는 국선심판변론인제도가 신설되었다.

※ 사회적 약자 : 미성년자, 70세 이상인 자, 청각 또는 언어장애인, 심신장애의 의심이 있는 자, 빈곤 또는 그 밖의 사유로 심판변론인을 선임할 수 없는 자

그리고 직무능력 부족으로 인한 해양사고의 경우 해기사에 대해 업무정지 등과 같은 징계의 집행 대신에 사고에 방에 필요한 교육을 이수하게 함으로써 징계를 유예할 수 있는 제도가 도입되었다. 또한 해양안전심판원 특별조사부의 해양사고 조사가 독립적으로 수행될 수 있도록 특별조사부의 조사 및 운영 방법 등을 해양사고의 조사 및 심판에 관한 국제협약에 맞게 규정하는 한편, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 미비점 등이 개선·보완되었다.

이번 개정안이 시행되면 그간 해양사고조사·심판에 있어 사각지대에 있던 생계형 해양종사자들의 권익이 크게 신장되고 해양심판원이 국제해양사고조사 분야의 선도그룹 역할이 가일층 배가되는 등 그 위상이 강화될 것으로 전망된다. 중앙해양안전심판원 관계자는 개정법률안이 발효되는 2011년 12월 15일전까지 관련 하위법령을 조속히 마련하여 국선심판변론인제도와 징계유예제도 등이 차질없이 시행될 수 있도록 최선의 노력을 다 할 것이라고 밝혔다.



해운산업, 2010년 외화가득액 300억달러 돌파

외화가득액 2008년 이후 2년만에 회복세

국토해양부(장관 권도엽)는 2010년에 우리나라 해운산업의 외화가득액(한국은행 통계기준)이 302.7억달러를 달성해 2008년 이후 2년만에 300억 달러대를 회복했다고 밝혔다.

이는 2009년 231.6억달러에 비해 31% 증가한 수치로서 2008년 금융위기 이후 해운선사의 경영난 심화로 감소했던 외화가득액이 2010년에 경기회복으로 다시 증가한 것이다.

이로써 해운산업은 우리나라 서비스 총 수출액의 40% 내외를 차지하면서, 반도체, 핸드폰 등 주요 제조업과 함께 우리나라에서 가장 많이 달러를 벌어들이는 서비스 산업으로 다시 한번 자리매김하였다.

관세청 10대 수출품목을 보면 1위 반도체 515억불, 2위 선박 471억불, 3위 유무선전화기 375억불, 4위 석유제품 319억불, 5위 자동차 318억불, 6위

해운 303억불등이다.

한편, 외화가득액에 국내수입까지를 포함한 매출액 기준(선주협회 통계기준)으로 보면 2010년에 331.9억달러를 달성하여 1972년 1억달러에 불과했던 우리 해운산업이 40년만에 332배 규모로 성장하였다.

수출입물량의 99.8%를 운송하고, 철강·조선·항만 등 전후방 산업에 미치는 파급효과도 매우 큰 점을 감안하면, 해운산업이 우리경제 성장에 선도적 역할을 해왔다고 할 수 있다.

이러한 해운업의 생산유발효과는 GDP의 3% 규모에 달한다.

하지만 2010년에 보여준 해운산업의 일시적 회복세에도 불구하고 아직 긴장을 늦출 수는 없는 상황이다.

2011년 들어 해운시황은 선박공급 과잉, 유가급

해운산업 외화가득액

(단위 : 억달러)

구 분	2006	2007	2008	2009	2010
해운분야 외화가득액(A)	203.0	274.7	379.6	231.6	302.7
서비스산업 중 비중	40.7	43.4	49.2	39.8	36.6

(출처 : 한국은행)

국적선사 매출액 추이

(단위 : 억달러)

구분	'70	'80	'85	'90	'95	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
운임수입	0.8	18.9	21.1	39.7	102.5	148.6	241.8	262.2	365.6	469.7	244.2	331.9

(출처 : 한국선주협회)

	2008년	2009년	2010년	2011년 1분기
매출액	317,360	213,843	281,308	61,721
영업이익	24,055	△20,721	12,234	△3,408

등, 원자재값 급등과 기상이변에 따른 물동량 감소 등 영향으로 침체조짐을 보이고 있기 때문이다.

이에 따라 2010년에 흑자를 냈던 주요 선사의 경영실적도 2011년 1분기에 다시 적자로 전환되었다.

이와 관련하여 해운업계는 경영 여건악화에 대비하여 감속운항, 연료 수급지 최적화, 노후선박 해체 등 원가절감과 수급조절을 위한 자구노력을 기울이고 있다. 정부에서도 안정적인 선박금융 지원을 통해 업계가 최근의 해운시장 침체를 슬기롭게 극복할 수 있도록 선박펀드와 관련한 규제를 적극 완화하고 있다.

또한 해운시황 위축기에 안전판 역할을 담당해 온 구조조정기금 선박펀드도 계획대로 집행될 수 있도록(2011년 5,000억원) 금융위 등 관계기관과 긴밀히 협의해 나갈 예정이다.

아울러 우리 해운산업이 세계시장을 선도하는 전략산업으로 도약할 수 있도록, 글로벌 선박관리 회사 육성, 크루즈산업 활성화, 중량물 운송시장 등 새로운 영역을 개척하여 우리 해운산업의 신성장 동력으로 육성해 나갈 계획이다.

선박금융 · 고부가가치 · 전문인력 정부지원 강화 조찬 간담회, 해운업 신성장동력으로 육성해야

국토해양부(장관 권도엽)는 6월29일, 반포동 메리어트호텔에서 열린 주요 해운선사 대표(CEO)와 가진 간담회에서 “우리 해운산업이 지속 발전할 수 있도록 선박금융기반을 강화하고 선박관리업 등 고부가가치 분야를 새롭게 성장 동력화하는데 주력할 계획이다”고 밝혔다.

이종철 한국선주협회장을 비롯한 해운업계 대표는 우리나라가 2020년 세계 3위 해운국으로 도약하기 위해서는 취약한 선박금융을 강화하는 정책이 무엇보다 필요하며 정부의 지원을 요청하였다. 또한, 해운산업이 지속적으로 발전하기 위해서는 고급해기사 등 해운인력의 원활한 수급이 필요한 만큼, 젊은 사람들이 해운에 매력을 느낄 수 있도록 해상근무자에 대한 세제혜택 등을 건의하였다.

국토부장관은 최근 해운시황이 고유가, 선박공급과잉 등으로 어려운 만큼, 해운업계 스스로 운항원가를 절감하기 위한 자구노력을 기울여 나가고 경영효율화와 새로운 물동량 창출에 적극 나서 달라고 당부하였다. 정부는 우리 해운산업이 세계시장을 선도하는 전략산업으로 도약할 수 있도록 취약한 선박금융기반을 강화해 나가고, 전문 해운인력을 체계적으로 양성해 나가는 한편, 선박관리업, 해양크루즈, 해양플랜트 서비스 산업 등 고부가가치 해운산업도 적극 육성해 나가겠다고 밝혔다.



해운선사를 대상으로 소말리아 해적대응 전문교육 실시 각계 전문가, 선원대피처 대피방법 등 비상대응요령 교육

소말리아 해적위험해역을 취항하는 선원과 선박 회사를 대상으로 해적피해 예방 및 대응요령에 대한 집중 교육이 6월24일 오후 2시부터 부산(한진 해운 대강당)에서 실시되었다.

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 1월 소말리아 해적피해예방대책을 수립·시행하고 있으나, 소말리아 해적의 공격해역이 계속 확대되고 공격형태가 다양해지고 있어 이에 대한 주의를 촉구하고, 선원·선사 스스로 해적피해를 예방하기 위한 역량을 강화할 수 있도록 이번 교육을 실시하였다고 밝혔다. 이번 교육에는 소말리아 해적위험해역을 취항하는 선원 및 선박회사 직원 등 약 100 여명이 참가하였으며, 최근 해적공격 동향과 선사자구책 모범사례 등이 소개되고, 특히 해군, 보안업체, 선박검사 전문가에 의해 선원대피처 설치·운영 등에 대한 비상대응요령이 집중적으로 교육되었다.

한편, 현재 소말리아 해적은 5월 이후 인도양이 여름철 장마철로 전환되면서 해상기상이 악화되자 비교적 해상상태가 양호한 홍해에서 집중적으로 공격을 시도하고 있다. 또한 아덴만의 각국 함정을 피해 아라비아해 북쪽 오만만 입구 또는 인도 남서 인근 연안에서도 공격을 감행하고 있어 인근해역을 항해하는 선박의 각별한 주의와 통항지침 준수가 요구된다.

국토해양부는 이러한 해적동향에 따라 6월22일 소말리아 해적위험해역 통항지침을 보완하여 해운 업계에 배포하는 한편 이들 해역에 대해 해적경고를 발령한 바 있다. 이번 교육에 이어 7월말 경 운항중인 선박과 선사·청해부대와 함께 해적피해 방지 민·관합동 해상 모의훈련을 실시할 계획임을 밝히고 이러한 교육과 훈련을 통해 우리 선원과 선사들의 해적대응 역량이 한층 강화될 것으로 기대했다.

국토해양부, 개도국 공무원 대상 한국의 해양환경정책 전파 피지 등 10개국 고위공무원 초청, 해양환경국제교육훈련 실시

국토해양부(장관 권도엽)는 동아시아 8개국과 남태평양 2개 도서국 등 10개국 중앙(지방)행정기구 해양분야 고위공무원을 대상으로 우리나라 해양환경정책에 대한 교육을 6월13일부터 6월17일까지 5일간 올림피아호텔에서 실시하였다고 밝혔다. 이번 교육에는 피지 토지지원부 카우 필리몬(Kau Filimone) 차관, 베트남 해양도서부 응우옌 당다오(Nguyen Dang Dao) 부청장 등 18명이 참가하였다. 금번 교육은 2010년도 제1차 국제교육훈련에 이어 두 번째로 실시하는 종합적인 정책교육사업으로 우리나라의 해양환경 정책의 추진체계와 성과 등을 공유함으로써 개발도상국의 해양환경관리 비전과 체계 구축에 일조하는데 의의가 있다.

주요 교육과정으로는 한국의 해양환경정책 개관, 기후변화 적응, 해양 정책과 해양과학이 융합한 해양과학 R&D 정책 등의 이론 강의와 사회조력발전소, 해양연구기관 등 해양관련 시설을 견학하는 현장학습으로 구성하였다.

해운산업 선도하는 해운선진국가간 협의회 열려

선진해운그룹(CSG) 회의 벨기에에서 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 선진해운그룹(CSG, Consultative Shipping Group) 정기총회가 6월23일부터 24일까지 이틀간 벨기에(브뤼셀)에서 개최되었다. CSG 회의는 해운분야의 자유롭고 공정한 경쟁환경을 조성하기 위해 1962년 설립된 해운선진국가간 협의체로서, 세계 해운산업에 대한 동향과 전망을 제공하고 해운분야 주요 현안에 대한 국가간 정보교환 및 국제협력을 통해 해운 산업의 자유화를 앞당기는 데 큰 역할을 하여왔다.

이번에 벨기에에서 개최된 CSG 회의에는 국토해양부 물류항만실 주성호 실장이 참가하였으며, 국제해상 물동량에 대한 전망, 소말리아 해적문제, 리스회계기준의 개정이 해운산업에 미치는 영향 등에 대하여 우리 정부의 입장을 발표하였다.

특히, 소말리아 해적문제에 대응한 무장보안서비스와 관련하여 IMO에서는 각 국가별로 대처토록 하고 있으나, 최근 무장보안 서비스업체에 대한 자격

인증, 선정절차, 책임소재, 무기사용 등이 문제가 되고 있으므로, IMO 차원에서 해상 사설무장보안서비스 제공업체에 대한 지침 개발이 요구된다고 입장을 밝혔다. 아울러 국제회계기준원(IASB)이 국제회계기준(IFRS)중 개정안으로 제시한 리스회계기준과 관련하여, 그간 해운회사간 선박 용대선(임대) 계약에 따른 용선료는 회계처리상 비용으로 인식해왔으나, 새 개정안이 시행될 경우 용선료를 부채로 인식하게 되어 부채비율이 급등하고 해운회사의 신규자금조달 곤란, 대외신용도 악화 등이 우려가 되는 만큼, 해운업의 특성을 고려하여 리스회계 기준 개정안이 보완될 수 있도록 CSG에서 IAAB에 공동의견을 제출할 것을 건의하였다.

CSG 회의는 매년 회원국간 교대로 정기총회를 개최하고 있으며, 우리나라는 2007년 회원국에 가입하여 2010년 부산에서 회의를 개최한 바 있다. 한편, 2012년 CSG 회의는 싱가포르에서 개최될 예정이다.

아·태지역 해상안전 수장(首長)들 제주에 모두 모이다

제12차 아·태 해상안전 기관장 회의 제주도에서 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 아시아 태평양 연안 국가의 해상안전 관련 정부간 모임인 제12차 아·태 해상안전기관장회의를 6월 2일과 3일, 양일간 제주(서귀포 롯데호텔)에서 개최하였다고 밝혔다. 해상안전 기관장 회의는 1996년 호주 브리스베인에서 제1차 회의를 개최한 이래 17개국 및 5개 국제기구를 대상으로 12개월에서 18개월 간격으로 개최되고 있다. 이번 행사에는 미국, 중국, 일본, 호주, 캐나다, 뉴질랜드, 베트남 등 아시아 태평양지역 16개국과 국제해사기구(IMO) 등 3개 국제기구에서 55여명이 참석하였다. 주요 참석자로는 한국 주성호 국토해양부 물류항만실장, 선원표 해상안전정책관, 호주 해상안전청장, 캐나다 교통부 해상안전국장, 중국 해사국 부국장, 뉴질랜드 해상청장, 베트남 해상안전청장, 국제항로표지협회 사무총장 등이 있다.

이번 회의에서는 해적행위에 대한 대응방안, 주요 해양사고의 교훈, 해사노동협약에 대한 항만국통제, 지역내 기술협력 등 6개 주제에 관하여 각 국의 정책소개와 국가간 협력방안 등 19건의 발표와 토의가 있었다.



아시아 지역국가 해적 검거 및 퇴치 공조체계 강화키로

위험해역 통항선박에 대한 연안국의 신속한 구조협력 기대



아시아 해적퇴치협정(ReCAAP) 14개 체약국과 인도네시아·말레이시아 등의 해적전담기관 대표 30여명이 참석한 제4차 고위급 회의가 6월8일부터 6월9일까지 이틀간 서울 매리어트 호텔에서 개최되었다.

국토해양부(장관 권도엽)에 따르면 이번 회의에서는 남지나 해역, 싱가포르·말라카 해협 등 아시아 해적위험지역내에서 해적 퇴치·피해예방을 위한 협정 체약국간 협력 증진방안과 소말리아 해적피해 방지방안 등이 집중 논의되었다. 회의에 참석한 각국 대표는 자국의 해적대응전담조직과 해적퇴치 활동 사례를 소개하고 해적피해를 예방하기 위하여 각 체약국간 협력이 매우 중요하다는 데 인식을 같이 했다.

참석국가 중 인도(해안경비대)는 최근에 소말리아 해적이 피랍선박을 모선으로 삼아 인도 서쪽해역까지 진출하고 있는 상황을 설명하면서, 2011년 중동 해역에서의 해적모선 검거사례를 소개하고

향후 해적검거 및 퇴치활동에 보다 적극적인 군사작전을 취할 계획임을 밝혔다. 또한, 이번 회의를 국토해양부와 공동 주최한 아시아해적퇴치협정(ReCAAP) 사무국에서는 2010년 중남지나해 등에서 발생한 선박피랍 및 무장강도 사건의 경우, 해적피습정보 발생 후 기국과 연안국의 신속한 대응조치 그리고 인근 통항선박의 신고 등으로 피해선박을 안전하게 구조할 수 있었다고 발표하고 각 체약국 연락기관과 협정 사무국간 비상연락망 구축의 중요성을 강조하였다.

아울러 우리나라는 위험해역 통항선박을 24시간 모니터링하면서 소말리아 해역에 파병된 함정과 Hot-line을 운영하는 등 비상대응체계를 유지하고 선원대피처 설치 의무화 등 선사사주책 이행을 강화하고 있음을 발표하고, 이러한 노력이 국제기구 차원에서의 정부간 공동노력으로 확대 발전될 필요성이 있음을 강조했다.

국토해양부는 금번 회의를 통하여 소말리아 해적이 출몰하는 인도양 해역에 인접해 있는 인도를 포함하여 아시아 해적우범해역의 연안국들과 공조체계를 확립하고 유대를 강화함으로써, 향후 유사시 우리 선박에 대한 연안국의 신속한 구조협력체계를 더욱 공고히 할 수 있을 것으로 기대했다.

한편, 국토해양부는 현재 ReCAAP 정보공유센터(싱가폴 소재, 총 17명) 운영을 위하여 과장급 1명을 파견하고 있으며, 아시아 국가들의 해적퇴치 역량강화 등을 위해 매년 1억원의 기술협력기금을 동 센터에 기여하고 있다.

2011년 5월 전국 항만물동량 전년동월대비 2.7% 증가

부산항 컨테이너 물동량 역대 월별 최고실적기록

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 5월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 1억948만톤으로 전년동월(1억659만톤)에 비해 2.7%로 소폭 증가하였고 부산항의 컨테이너 물동량은 역대 월별 최고실적인 63만8,000TEU를 기록했다고 밝혔다.

항만별로 보면, 평택·당진항, 울산항, 부산항은 목재류와 유류 등 수출입 증가로 전년 동월 대비 30.1%, 8.8%, 5.6%로 증가했으나, 포항항과 기타항(목포항, 동해항, 군산항)은 철광석과 무연탄 등이 수출입 감소로 전년 동월 대비 각각 29.6%, 5.0%로 감소하였다.

품목별로 전년 동월과 비교하면, 유류와 철재는 수출입 물량 증가에 힘입어 각각 13.7%, 10.1%로 증가한 반면, 광석, 모래 및 화공품은 11.5%, 10.6%, 9.6%로 각각 감소하였다.

전국 항만의 5월 컨테이너 물동량(추정)이 185만 4,000TEU로 지난해 같은달(171만9,000TEU)에 비해 7.8%(13만5,000TEU) 증가했다고 발표했다.

수출입화물(114만7,000TEU)은 지난해 동월보다 5.4%, 환적화물(66만7,000TEU)은 10.8% 각각 증가하였으며, 특히 연안화물(3만9,000TEU)은 지난해 동월보다 대폭(40.2%) 증가하였다.

전국 무역항 항만물동량

(단위:천톤,%)

구분	'08.5월	'09.5월	'10.5월	최근 3개월			'11.4월
				'11.5월	'11.2월	'11.3월	
총 물 동 량	99,136	90,795	106,588	93,494	111,465	107,629	109,482
전년동월 대비	1.8	△8.4	17.4	8.3	13.1	7.7	2.7
수 출 입	77,928	69,810	83,934	77,415	90,561	87,660	88,530
연 안	21,208	20,985	22,654	16,079	20,904	19,969	20,952

2011년 5월 주요 항만별 물동량

(단위:천톤,%)

구분	부산항	울산항	광양항	인천항	평택·당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	25,551	16,199	18,549	13,304	7,850	5,584	3,724	18,721
전년동월 대비	5.6	8.8	2.6	1.7	30.1	5.3	△29.6	△5.0



2011년 5월 주요 품목별 물동량

(단위:천톤,%)

품 목 별	유류	광석	유연탄	철재	모래	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	32,524	8,377	8,667	8,517	5,167	4,361	4,463	3,565	33,841
전년 대비	13.7	△11.5	△0.1	10.1	△10.6	△9.6	△7.1	△2.3	2.4

2006년~2011년 5월 전국 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU)

구 분	'06. 5	'07. 5	'08. 5	'09. 5	'10. 5	'11. 5
합계 (증가율)	1,352 (4.1%)	1,510 (11.7%)	1,584 (4.9%)	1,333 (△15.8%)	1,719 (28.9%)	1,854 (7.8%)
수출입 (증가율)	857 (6.7%)	948 (10.7%)	1,034 (9.0%)	861 (△16.7%)	1,089 (26.4%)	1,147 (5.4%)
환적 (증가율)	487 (2.4%)	553 (13.5%)	543 (△1.9%)	457 (△15.8%)	602 (31.9%)	667 (10.8%)
연안 (증가율)	7 (△63.0)	8 (13.3%)	8 (△5.9%)	16 (95.4%)	28 (77.1%)	39 (40.2%)

이는 지난 3월(186만9,000TEU) 180만TEU를 처리한 이후 3개월 연속으로 180만TEU 이상을 달성한 것은 글로벌 경기회복 지속추세가 반영된 것으로 분석된다.

부산항의 5월 물동량은 전년 동월보다 10.7% 증가한 139만9,000TEU를 기록하였다. 수출입화물은 주요 국가와의 교역 확대에 힘입어 8.5% 증가한 75만TEU를 처리하여 증가세를 이어갔다.

환적화물은 부산항 기항 상위 10대 선사외 환적화물 증가율이 15.9%를 기록하는 등 선사들이 부산항을 환적항만으로 꾸준히 이용함에 따라 역대 월별 최고실적(63만8,000TEU)을 기록하였다.

광양항의 5월 물동량은 Grand Alliance(GA)와 머스크 선사에서 대형 신조선 투입함에 따라 양하물량이 일시 줄어들어 전년 동월 대비 5.6% 감

소한 17만3,000TEU를 기록하였으나, 6월말부터는 증가될 것으로 전망된다.

GA는 독일의 Hapag-Lloyd, 대만의 OOCL, 일본의 NYK Line으로 구성된 연합이다.

인천항의 5월 물동량은 중국의 청도항 등 해상에 안개주의보 발령에 따른 일부 서비스 기항 취소로 전년 동월 대비 3.0% 감소한 16만8,000TEU를 기록하였다.

한편, 5월 세계 10대 항만의 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 6.2% 증가한 1,610만TEU를 처리하며 완만한 증가세를 보였고, 부산항은 두 자리수 증가율에 힘입어 닝보-저우산항과의 격차를 벌리며 세계 5위를 유지하였다.

상하이항(278만TEU)은 전년 동월 대비 8.2% 증가하여 1위를 지켰고, 환적 비중이 높은 싱가포르

2011년 5월 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구분	부산항			광양항			인천항		
	처리량	증가율		처리량	증가율		처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비
전체	1,399	2.2%	10.7%	173	△4.1%	△5.6%	168	△5.2%	△3.0%
수입화물	380	△2.9%	11.3%	73	11.8%	6.4%	86	△5.6%	0.8%
수출화물	370	0.4%	5.7%	73	△3.2%	△9.3%	75	△4.8%	△6.6%
환적화물	638	6.5%	12.8%	25	△33.0%	△20.0%	1	△7.9%	△28.5%

2011년 5월 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU)

'11.5월 순위	항만	'10년 5월	'10년 1~5월	'11년 5월	'11년 1~5월	전년대비	
						동월	누계
1	상하이(中)	2,570	11,394	2,780	12,692	8.2	11.4
2	싱가폴	2,423	11,669	2,572	12,093	6.1	3.6
3	홍콩	2,034	9,418	1,976	9,594	△2.9	1.9
4	선전(中)	1,865	8,466	1,874	8,724	0.5	3.0
5	부산	1,264	5,741	1,415	6,513	12.0	13.4
6	닝보-저우산(中)	1,228	5,057	1,285	5,901	4.6	16.9
7	광저우(中)	1,088	4,965	1,194	5,280	9.7	6.3
8	칭다오(中)	997	4,668	1,146	5,464	14.9	17.1
9	텐진(中)	852	3,827	956	4,571	12.2	19.4
10	카오슝	805	3,761	902	3,997	12.0	6.3
	계	15,126	68,966	16,100	74,829	6.4	8.5

*각 항만 홈페이지 등 참조(두바이항, 로테르담항은 공식통계 미발표)
 -2010년 기준 두바이 8위, 로테르담 10위 기록

(257만2,000TEU, 6.1%증가)과 홍콩항(197만 6,000TEU, 2.9%감소)은 각각 2위, 3위를 유지하였으나 증가세는 답보 상태를 보였다.

칭다오항(8위, 114만6,000TEU), 텐진항(9위,

95만 6,000TEU), 카오슝항(10위, 90만 2,000TEU)은 전년동월대비 각각 14.9%, 12.2%, 12.0% 증가하면서 선전하였다.



머스크 라인, 이란 Tidewater사 터미널 사용중단

미국의 이란 핵무기 수입 방지를 위한 항만제재



미국의 이란제재에 따라서 머스크 라인을 포함한 세계적인 선사들이 이란 항만에 위치한 Tidewater사의 터미널 사용을 중단할 것이며 이로 인해서 해당 항만인 이란의 Bandar Abbas항에 대한 새로운 대책이 필요할 것으로 예상된다.

미국 워싱턴은 이란의 가장 큰 선사인 IRISL과의 계약에 대해서도 새로운 제재관련 조항들을 추가하였다. 추가된 조항들의 주요 내용으로는 P&I 보험의 중단, 석유정제 제품의 운송 중단 등이 있으며 해당사항은 미국에서 Bandar Abbas 항만으로 입항을 하는 제3국의 선사들에게도 해당이 된다.

덴마크의 머스크 라인은 이란에서 인양구조작업과 예선 서비스등 다양한 서비스를 제공하고 있었지만, 앞으로 머스크 라인도 미국에서 이란에 대해서 시행하려는 모든 제재에 동의하며 지속적으로 이란제재에 따라서 행동할 것이라고 머스크 그룹

의 대변인이 전하였다.

머스크 라인을 포함한 다른 선사들도 최근 미국의 이란 Tidewater사 제재에 대해서 동참할 것으로 예상된다.

미국정부는 Tidewater사가 이슬람 혁명수비대 소유 회사라고 믿고 있으며, 이러한 미국의 이란 제재는 이란이 핵무기 시설을 보유하지 못하도록 하기 위한 것이다.

이란은 현재까지 UN안전보장이사회의 규칙을 무시하고 Tidewater사의 터미널과 Bandar Abbas항

만을 이용하여 무기를 수출입 하는데 이용하여 왔다.

또한 홍콩선사인 OOCL도 중동 Express Service를 6월 15일부로 중단하였다. 그리고 다른 국적선사들도 이란으로 물품들을 운송할 때 자국의 선박으로 해당 항만에 직접 들어가지 않고 두바이의 Simatech Shipping과 같은 피터선사를 이용하여 다른 항만을 통해서 운송할 것으로 예상된다.

Tidewater와 터미널 운영계약을 맺었던 싱가포르의 SRCT운영사도 2009년에 Tidewater사의 터미널에서만 220만TEU의 컨테이너 처리량을 기록하였지만 현재는 계약을 끊은 상태이다. 한편, 2011년 1월 함부르크에 본사를 둔 터미널 운영사인 HHLA사도 Tidewater 와 계약을 끊었다고 밝혀졌다.

컨테이너 화물 해상운송사고 방지 시스템 구축

화물 정보 공유로 다각적인 컨테이너 정보 관리 가능

Mediterranean Shipping Co사와 Maersk Line사를 중심으로 부정확한 컨테이너 선적, 무게 신고 등으로 발생하는 해상사고들을 줄이기 위하여 앞으로 새로운 운항 시스템을 적용하기로 협의하였다.

새롭게 구축이 될 시스템의 목적은 해상 운송시 빈번히 발생하는 컨테이너 화물 사고를 최소화 하기위해서 최대한 많은 정보를 선사들이 서로 공유하기 위함에 있는 것이다.

이러한 시스템의 정착으로 많은 선사들은 정확한 정보를 신속하게 얻을 수 있게 되어 컨테이너 관련 사고를 예방할 수 있고, 특히 사고 발생시 즉각적으로 대응할 수 있게 된다는 장점이 있다.

CMA CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd 사들은 아직은 실험단계에 있는 시스템의 구축을 위해서 적극적으로 협조할 뜻을 밝혀왔고, 시스템의 명칭은 Cinsnet(Cargo Incident Notification System Network)으로 명명이 되었다.

Cinsnet 시스템은 COA(Container Owners' Association)이 운영을 하게 될 것이고, 이러한 시스템 구축 작업에는 선사들뿐만 아닌 국제 P&I 클럽과 TT클럽들도 함께 참여를 할 것이라고 밝혀왔다.

처음 세웠던 계획대로 시스템 구축 진행이 정상적으로 된다면 Cinsnet(Cargo Incident Notification System Network)은 9월부터 운영을 시작할 수 있을 것이다. 현재 시스템에 대한 다양한 의견들을 수렴하고 있으며 다른 컨테이너 선사들도 시스템 구축에 참여를 할 수 있다.

컨테이너 화물 불량 포장, 부정확한 컨테이너 무게 신고, 화학약품 누출 등 사고를 유발할 수 있는 요소들을 포함한 다양한 정보들을 Cinsnet에 저장될 것이다.

이렇게 Cinsnet에 저장된 자료들을 통하여 앞으로 선사들은 더욱 안전한 방법으로 컨테이너 해상 운송업을 운영할 수 있을 것이고, 해상안전을 중시하는 문화를 세계 선사들에 증진시키고 화물을 손상없이 운송을 할 수 있을 것으로 기대가 된다.

현재까지 컨테이너 선사들은 컨테이너 사고에 대해서 관련 증거자료나 문서보다는 구두로만 전해 듣는 것이 대부분이었기 때문에 사고에 대한 신빙성과 정확성이 떨어졌었던 것이 사실이다. 그러나 이러한 시스템의 구축으로 통계, 데이터를 실시간으로 관리할 수 있기 때문에 정확한 증거자료를 수집할 수 있게 되는 것이다. 또한 이러한 시스템이 구축이 된다면 만약의 사고 발생시 즉각적으로 대처할 수 있게 되어 그 피해를 최소화 할 수 있다는 것이 관련사들의 의견이다.

지난 몇해동안 발생한 해상 사고들 중에 대다수를 차지하였던 부분이 부정확한 컨테이너 무게 신고 때문이었던 점에 기인하여, 이를 방지하기 위해 IMO(International Maritime Organization)는 정확한 컨테이너 무게 신고 의무화 정책을 시행해 오고 있다. 그러나 이러한 의무화 정책에도 불구하고 컨테이너 박스 무게에 대한 정확한 신고가 이루어지지 않고 있어 Cinsnet 시스템에 대한 업계의 기대가 높아지고 있다.