

부정기건화물선시황 고공행진으로 사상최고의 호황 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료 20만달러에 육박

부정기건화물선시황의 고공행진이 지속되면서 사상최고의 호황을 맞고 있다. 특히, 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료가 처음으로 20만달러를 돌파하는 등 연일 최고치를 경신하고 있다.

한국선주협회가 최근 외신과 해운리서치기업들의 자료를 분석한 결과에 따르면, 부정기건화물선의 운임수준을 나타내는 발틱운임지수인 BDI는 10월3일 현재 9,561 포인트로 지난 1월초 4,421 포인트에 비해 2배 이상 상승했으며, 지난 2006년 6월초 2,478 포인트에 비해 4배 가량 상승했다.

더구나, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선의 운임지수인 BCI는 10월3일 1만4,000여포인트로 금년 1월초 6,026 포인트에 비해 2.3배 이상 상승했으며, 지난 2006년 6월초의 3,082 포인트에 비해 4.5배 이상 상승하는 등 사상최대의 호황을 기록하고 있다.

이에 따라 부정기 벌크선 용선료의 고가행진이 지속되고 있다. Fearnleys의 주간보고서에 따르면, 최근(10월1-5일) 케이프사이즈 벌크선(17만 2,000DWT)의 경우 주요 항로인 유럽-극동항 철광석 수송항로에서 1일당 스팟용선료가 최근 20만달러에 육박하고 있다. 금년초 1일당 8만1,000달러 수준이던 용선료가 2.5배 가량 오른 것이다.

이와함께 13만5,000~16만5,000DWT급 선박의 경우도 태평양라운드에서 1일 용선료가 17만달러를 상회하고 있다.

이에 따라 철광석과 석탄의 운임도 급등하고 있다. 10월3일 현재 호주 동안-일본항 석탄운임은 톤당 34.5달러 수준을 유지하고 있으며, 브라질 선적-일본항 철광석 운임은 톤당 79달러 수준을 유지



하고 있다.

이는 중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월의 초호황 국면을 크게 상회하는 것으로 이상과열 현상이 지속되고 있다.

케이프사이즈 선박의 강세로 인해 파나마스형 선박의 용선료도 가파르게 상승하고 있다. 7만DWT급 파나마스형 선박의 경우 태평양라운드 1일 용선료가 7만8,000달러를 기록하고 있다. 이에 따라 10월3일 현재 북미 걸프-일본/극동항 곡물운임이 톤당 106.82달러를 기록하고 있으며, 북미서안-일본항 곡물운임도 톤당 72달러 수준에 달하고 있다.

올들어 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 부정기건화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 호주 및 브라질의 철광석 수출물량이 급격히 증가하는데 전례 없는 현물운임의 상승요인과 함께 기간용선료의 강세가 주된 원인으로 풀이되고 있으나, 이러한 요인들 만으로는 최근의 시황강세를 설명하는데 한계가 있는 것으로 지적되고 있다.

시황리서치 기관들도 최근의 초호황 장세에 대해 뚜렷한 분석을 내놓지 못하고 있을 정도로 상승일변도가 지속되고 있다.

선협, 방제분담금 부과기준 현실에 맞게 조정 건의 해양환경관리법시행령 및 시행규칙(안) 의견제출

한국선주협회는 최근 해양환경관리법시행령 및 시행규칙(안)에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고, 법령개정시 반영하여 줄 것을 요청했다.

협회는 검토의견을 통해 해양환경관리법시행령의 사업관리단의 구성(제18조)과 관련하여 원활한 관리단 업무를 위해서는 정부 학계 및 업계의 적절한 협의가 필요한 사항이나 관련 사업관리단에 업계 담당자가 누락되어 있다고 밝히고, 이의 개선을 건의했다.

협회는 또 해양환경관리위원회의 위원(제19조) 규정에 대해 해양환경에 대한 심의에 해양관련업계의 대표가 참여할 수 있도록 관련조항을 신설, 해양환경에 관한 정책을 논의함에 있어서 민·관·업계가 함께 논의하여야 한다는 입장을 전달했다.

이와함께 해양오염영향조사(제16조) 규정에 대해서는 오염물질 배출에 따른 피해는 유출량도 문제가 되지만 더 큰 문제 및 영향은 유출지역에 따라 좌우되고, 오염물질 유출사고시 해류의 흐름이 연안쪽이 아니라면 방제도 용이하며 그 피해도 연안에서 발생하는 소규모 유출사고보다 적다고 강조하고, 이 조문 3항2에 오염물질의 확산으로 양식시설 등의 대량 피해가 예상되는 경우에 명시되어 있듯이 피해가 확대되는 경우 이미 긴급한 조사를 명하고 있으므로 배출량에 의한 긴급조사는 불필요한 조항인 만큼 삭제하여 주도록 건의했다.

방제선·방제장비의 배치기준(별표 7)의 경우 5만톤 이상의 유조선과 10만kl이상 저장시설에 각각 별도로 배치하게 되어 있는 방제선을 한척만 배치토

록 개정하거나, 기름저장시설에 규정된 배치기준보다 높은 방제선·방제장비가 배치되어 있을 경우 유조선의 방제선 배치 면제되도록 개선하여 줄 것을 요망했다.

이와 관련하여 협회는 유조선이 운송하는 기름이 저장시설로 이송되는 과정 또는 저장시설의 기름이 유조선으로 이송되는 과정의 경우 선박 및 저장시설에 별도의 배치기준을 적용, 그 결과 방제선 및 방제장비 이중배치로 방제분담금 과다 징수의 한 원인으로 작용하고 있다며, 이 경우 선박 및 기름저장시설에 적정규모의 방제선 1척을 배치토록 하고 그 비용을 적정수준으로 선사 및 정유사에 분담하는 것이 보다 합리적이라고 강조했다.

분담금의 부과기준 및 절차(별표 9)의 경우도 과다하게 책정되어 있다고 밝히고, 방제분담금을 이해관계자인 방제조합에서 발주한 연구용역을 기준으로 요율(안)을 결정하는 것은 형평성에 어긋난다고 지적했다. 특히, 한국선주협회 및 정유협회의 경우 관련 정보 제공시기 및 내용의 부실함 등을 문제로 용역시 검토 위원에서도 빠져 있었다며, 결론적으로 수익자의 시각에서 논리를 개발하고 결정한 인상안에 불과한 만큼 개선이 필요하다는 입장을 피력했다.

현재 보유한 방제능력은 7,562톤으로서 목표방제능력 7,500톤을 초과달성했으나, 실제 해양오염사고의 유출량은 최근 10년간 평균 1,158kl에 불과하고, 사고 규모별로는 10kl이상 100kl미만으로서 설립 초기 단가 산정시 최소 단위인 100톤보다 소규모



인 만큼 주요 오염원인자는 분담금 부과 주 대상인 기름저장시설이나 유조선사가 아닌 소형 영세어선인 점 등을 종합하면 신규투자의 필요성은 없는 것으로 판단된다고 강조했다.

다만, 현재의 방제능력(7,562톤) 산정 기준은 유회수기 기준으로서, 방제선박, 유처리제 등 기타 장비의 적정성을 검토할 필요가 있다고 밝히고, 방제분담금 요율 산정의 기초가 되는 순투자금액을 산정함에 있어 정부가 투자했던 부분(방제선 건조비 지원액 등)마저 향후 민간이 부담하게 될 방제분담금만 가지고 대체하겠다는 사고는 법률적 측면이나 재무회계적 측면에서 불합리한 처사임을 거듭 강조했다.

협회는 방제분담금의 법적성격이 원인자 부담금이라는 이유로 해양오염 주원인의 염려가 있다고 간주되는 기름 저장시설의 소유자인 정유 회사와 유조선, 비유조선의 소유자인 선박회사가 부담하여 10여년 이상 동안 조합의 살림이 운영되고 있다고 밝히고, 실제로 해양오염을 발생시키고 있는 주원인자는 분담금 부담자가 아닌 소형 영세어선인 점등을 감안하면 원인자 부담금의 성격보다 헌법 제35조의 국가의 환경보전의무의 공익적 성격이 강하다고 볼 수 있다며, 국가가 지원하는 합헌적인 현실적 방제분담금요율을 적용하여 줄 것을 요청했다.

한국선주상호보험, 日 정부로부터 국제적 인정 획득 KP&I 가입증서만으로 일본 기항 허용, 불편 해소

한국선주상호보험이 일본 정부로부터 인정받게 됨에 따라 앞으로 우리나라 선박들이 일본 항만에 기항 할 때의 시간과 비용 낭비 등 불편이 해소될 전망이다.

일본 국토교통성은 9월27일 한국선주상호보험조합(회장 이윤재, KP&I)을 지정보험자(Designated Insurer)로 추가 선정한다고 관보를 통해 밝혔다.

이에 따라 KP&I에 가입된 선박은 27일 이후부터 일본 국토교통성의 보험가입확인증서를 따로 발급받을 필요 없이 KP&I 가입증서만으로 일본 항만에 기항할 수 있다.

종전에는 KP&I 가입 선박들이 일본 국토교통성으로부터 P&I 보험가입 사실을 확인하는 증서를 받아야만 일본 항만에 기항할 수 있었다.

이 증서 발급받는 데는 보통 3~4일이 걸리고 40~50만원이 드는데다 매년 갱신해야 해 불편했다. 국토교통성은 그간 일본 보험사와 IG(International Group: 선진 P&I 클럽)만을 지정보험자로 승인해왔다.

해양수산부 관계자는 “일본 국토교통성이 이번에 KP&I만을 지정보험자로 추가 선정한 사실은, KP&I가 그동안 신뢰할 만한 재정상태와 사고처리 경험을 확보함으로써 선진 P&I 클럽과 함께 국제무대에서 서비스를 수행할 수 있음을 입증한 것”라고 평가했다.

KP&I는 지난 2000년부터 서비스를 시작해 2007년 9월 현재 우리나라 선박 506척(357만GT, 117개사)이 가입하고 있으며 연간 보험료로는 77억여원을 수입하고 위험부담준비금은 90억여원이 적립돼 있다.

단일선체 유조선(VLCC) 개조시 PMA 적용면제 건의 해양부 개조선박 대외경쟁력 고려, 적용면제키로



한국선주협회는 단일선체 유조선(VLCC)의 대형 벌크선(VLOC) 개조시 검사용접근설비(PMA) 적용을 면제하여 줄 것을 해양수산부에 건의했다.

협회는 해양수산부에 제출한 건의서를 통해 국제해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 개정으로 단일선체 유조선(S/H VLCC)의 퇴출시한이 도래함에 따라 국내의 해운업체에서는 동종의 선박을 재활용하기 위해 이중선체 유조선 또는 대형벌크선(VLOC)으로의 개조작업을 진행중에 있다고 밝히고, 타국가 적용사례 및 개조선박의 대외경쟁력을 고려하여 PMA 적용의 면제를 요청했다.

국내에서 단일선체 유조선을 대형벌크선으로 개조하는 경우 PMA 설치여부가 논란이 되고 있으나, 지난 2006년 11월29일부터 12월28일까지 터키 이스탄불에서 열린 국제해사기구(IMO) 제82차 해사안전위원회(MSC)에서 이중선체 유조선으로 개조시 PMA 적용을 면제한다는 의견을 승인한 바 있다.

이에 따라 협회는 단일선체 유조선의 이중선체 유조선 개조시와의 형평성과 경쟁국가의 적용사례, 그리고 작업의 어려움과 선박의 대외 경쟁력 등을 고려하여 대형벌크선으로의 개조시 PMA 적용을

면제시켜 줄 것을 건의했다.

이같은 건의에 대해 해양수산부는 회신을 통해 단일선체 유조선을 대형벌크선으로 용도변경시 PMA 적용여부는 주관청의 결정사항으로 판단되므로 국적선의 국제경쟁력 강화를 위해 PMA 설치를 면제하겠다고 밝혔다.

해양수산부는 PMA 설치를 면제하는 대신 용도변경 후 철저한 안전관리가 이루어 질 수 있도록 회원선사에 통보하여 줄 것을 당부했다.

한편, 단일선체 유조선의 대형벌크선 개조현황을 비롯하여 배경, 비용, PMA 적용현황 등은 다음과 같다.

[개조현황] 단일선체 유조선이 MARPOL 협약 발효로 국제해운 시장에서 퇴출시한이 도래함에 따라 동 선박을 재활용하기 위해 이중선체 유조선 또는 대형벌크선으로 개조하는 사례가 발생하고 있다. 단일선체 유조선의 대형벌크선으로의 개조시 주요한 개조, 수리 또는 변형으로 간주한 PMA 적용여부에 대한 심층 검토가 필요한 것으로 지적되고 있다.

[개조배경] 대형벌크선 신조시 고가의 선가 및 건조기간이 부담으로 작용하고 있다. 케이프사이즈(18만DWT) 벌크선의 경우 신조가는 8,300만달러, 대형벌크선(30만DWT)의 신조가는 약 1억2,000만달러 수준이다. 더구나, 신조 건조시 2010년 이후에나 인도가 가능하다. 이에 반해 단일선체 유조선을 재활용한 대형벌크선으로의 개조비용과 시간적 부담은 크게 경감된다. PMA 적용제외시 6개월 이내 인도 가능하며, 비용도 6,300만달러 수준으로 저렴하다. 이는 단일선체유조선의 선가 4,300만러



와 개조비용 약 2,000만달러를 합한 금액이다. PMA 적용시 적당 638만달러의 추가비용과 1개월 이상의 공기지연이 예상된다.

이와함께 유사한 선체구조로 개조가 용이한 것도 개조를 서두르는 이유이다. 단일선체 유조선과 대형벌크선은 공히 2열 종격벽 구조로 매우 유사한 선체 구조를 가지고 있으며 화물창(Cargo Hold) 이중저, 화물창 덮개(Hatch Cover) 신설 및 화물 비중차에 따른 적절한 선체보강 작업등으로 비교적 용이하게 개조가 가능하다.

그리고 저렴한 운임으로 외국선사와 경쟁우위를 확보할 수 있는 잇점이 있다. 개조시 일본 대형선사들과의 경쟁력 확보는 물론, 검증된 운임 및 수송방식으로 획기적인 원료수송 원가절감이 가능하다는 것이다.

[PMA 적용기준] 적용대상은 △2006년 1월1일 이후 건조되는 총톤수 500톤 이상의 유조선 및 총

톤수 20,000톤 이상의 벌크선 △1986년 7월1일 이후에 여객선으로 개조되는 화물선 △주관청이 PMA 적용을 결정한 선박이다. 1986년 7월1일 이후 주요한 개조, 수리, 변형 이루어진 선박 중 주관청이 합리적이고 실행가능하다고 판단한 경우 적용된다.

[PMA 적용상 문제점] 개조된 이중선체 유조선에는 PMA 적용이 면제됨에 따라 형평성 문제가 발생할 소지가 농후하다. IMO 제82차 MSC에서는 단일선체 유조선을 이중선체 유조선이나 FPSO/FSU로 개조하는 경우 주요한 개조임에도 PMA 적용을 면제한다는 제49차 선박설계 및 설비 전문위원회(2006. 2. 20 ~ 24, 런던) 의견을 승인하였다.

대형벌크선으로의 개조를 주요한 개조로 간주한다 하더라도, PMA가 면제되는 이중선체 유조선의 개조작업과 비교시 개조범위도 소규모이며, 공사기간도 짧으므로 더욱 완화된 기준적용이 타당하다는 것이다.

사실상, 접근설비 설치작업자체가 난해하여 조선소에서도 작업을 기피하는 경향이 있다. 신조설계 및 블록제작 단계에서는 PMA 설치가 용이하나, 개조선박의 경우 설치작업이 어렵다. 그 이유는 고소 Stage 설치 및 기존 구조물 간섭으로 인한 시공이 곤란하고, 기존 선체구조의 일부 훼손 및 변경이 불가피한데다 신조설치 대비 구조 안전성이 결여되기 때문이다. 향후 결함 발생시 치명적 인명사고가 우려된다.

또한, PMA 설치에 따른 추가 소요비용의 과다도 문제점으로 지적되고 있다. 대형벌크선 개조선박에 PMA 적용시, 적당 638만달러가 추가로 소요되며, 업계 전체로는 9,570만달러의 비용이 발생하는 것으로 추산되고 있다.

그리고, 조선소 공기 추가소요 및 강재 사용량 증가에 따른 비용은 국내 수리조선소가 없는 관계로



해외조선소에 지불해야 하는 등 외화유출을 초래할 수 밖에 없는 실정이다.

현재 국적외항선사들이 개조예정 및 검토 선박은 대한해운 1척, 장금상선 3척, 시도상선 4척, 폴라리스 3척, 창명해운 2척, 현대상선 2척 등 15척에 달하고 있다.

[타국 PMA 적용사례] 국제적으로 PMA 적용사례는 아직까지 없는 것으로 조사되고 있다. PMA 발효(2006. 1. 1) 이후 현재까지 개조사례는 없으며 최근 영국, 싱가포르, 홍콩 등의 등록선박이 개조를 추진중이나 PMA설치는 대체수단(Raft) 비치로 같음하였다.

[국제협약 및 국내법에 따른 PMA 면제근거] 주요 개조의 정의에 따라 개조선박의 사안별로 주요 개조여부를 판단하여 적용 또는 면제를 결정하도록 하고 있다. SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1 및 MSC/Circ.650에 따라 규정된 구획의 변형 또는 복원성 손상여부 발생시 주요개조로 판단하고 있다. 각 개조선박의 설계도면을 근거로 주요개조여부를 판단하여 선박별로 적용 또는 면제 결정이 가능하다.

이와함께 국내법 또는 국제협약에 근거해서도 주요개조에 해당되지 않는다고 판단할 수 있다. 선박안전법 제5조의2제1항 및 동 법시행규칙 제17조에 근거하여 배의 길이·너비·깊이 또는 선박의 용도

(PMA 적용사례)

선사명	기국	적용여부
BW SHIPPING	싱가폴	적용면제
ZODIAC MARITIME	U.K	적용면제
	라이베리아	적용면제
HOSCO	홍콩	적용면제



가 변경되는 경우 변경허가를 받도록 명시되어 있으나, 동 변경허가를 주요한 개조의 판단기준으로 보기에는 무리가 있다. 설사 국내법의 근거가 미비하여 국제협약을 적용한다 하더라도 주관청은 동 개조를 SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1 및 MSC/Circ.650에 해당하는 주요개조가 아니라고 판단할 수 있다.

그리고, 협약 해석상 VLCC의 VLOC개조를 주요 개조로 판단한다 하더라도 주관청 결정에 따라 PMA 적용면제가 가능하다. SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1에는 주관청이 합리적이고 실행가능(Reasonable and Practicable)하다고 인정하는 한 주요 개조선박은 1986년 7월1일 이후에 건조된 선박의 요건에 적합하여야 한다고 명시하고 있다. PMA의 실효성, 적용상의 문제점 및 타기국 적용사례 등을 종합적으로 검토해 볼 때 개조선박에 PMA 적용 면제가 합리적이다.

또한, 국내법에도 적용상 문제점이 있는 기준은 면제가 가능토록 명시하고 있다. PMA적용상의 문제점 및 타기국 적용사례 등을 근거로 주관청이 PMA 적용을 면제할 수 있다.



선협 등 7개 해운기관 해사고 혁신방안 양해각서 체결 유능한 해기사 양성, 고부가가치 해운물류인력 확보



한국선주협회 등 7개 해운단체(기관)는 실무능력을 갖춘 유능한 해기사 양성과 고부가가치 해운물류인력 확보를 위해 상호협력해 나가기로 했다.

해양수산부를 비롯하여 한국선주협회, 한국해운조합, 선박관리업협회 및 부산·인천해사고등학교, 한국해양수산연수원 등 7개 기관은 9월13일 해양부에서 '해사고 혁신방안' 실행을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다.

산학정은 MOU를 통해 △학사관리 개선을 통한 해기사 교육질 향상 △효율적인 실습체계 개선 △실습학생 장학금 지원 △현장실습 확대 및 취업확대 △장기승선 유도를 위한 교육훈련 및 경력개발 지원 △육상 해운물류 양성 등에 대해 상호 협력하기로 했다.

또한 해사고 혁신을 지속적으로 추진하기 위해 '해사고 혁신 추진협의회'를 구성해 매월 1회 이상 회의를 개최하고, 현안이 발생할 때마다 수시로 회의를 열기로 했다.

해양부는 그동안 해사고 졸업생들이 졸업 후에도 해기사면허 취득을 위해 필요한 실습경력(1년)을 갖추는 과정에서 이탈하는 경우가 많아 이를 개선하기 위해

2+1 교육체제(2년 좌학, 1년 승선실습)를 도입하고 내년부터 한국해양수산연수원의 실습선(2척)을 활용해 체계적인 단체승선실습을 실시할 계획이다. 이와 함께 졸업생들의 취업을 지원하고, 장기승선을 유도하기 위한 중장기대책을 수립해 시행할 예정이다.

'해사고등학교 혁신방안'의 성공적 수행을 위한 상호협정 양해각서'의 주요내용을 보면, 각 기관은 기관별 전문성을 바탕으로 해사고등학교 재학생·졸업생의 교육훈련과 경력개발에 직접 참여하여 실무능력을 갖춘 유능한 해기사 양성 및 고부가가치 해운물류인력 확보에 적극 협력하기로 했다.

특히, 각 기관은 '해사고등학교 혁신방안'의 성공적 수행을 위하여 해사고등학교 학사관리 개선을 통한 교육의 질 향상 등이 원활히 추진될 수 있도록 공동 노력하기로 했다.

그리고, 해사고등학교 혁신방안의 지속적인 추진 및 활성화를 위하여 "해사고등학교 혁신 추진협의회"를 구성하여 운영하기로 했다. 동 협의회는 한국선주협회 해무팀장, 한국해운조합 경영지원1팀장, 한국선박관리업협회 사무국이사, 부산해사고등학교 교감, 인천해사고등학교 교감, 한국해양수산연수원 승선실습 센터장, 해양수산부 선원노정팀장 등으로 구성하며, 간사는 해양수산부 선원노정팀 해기담당장이 맡기로 했다.

또 동 협의회는 협력분야 사업들의 원활한 추진을 위하여 각 기관별 역할분담에 대한 세부계획을 마련하고, 해사고등학교 혁신방안 추진관련 현안 발생시 동 협의회에서 적극적으로 해결방안을 도출하며, 회의운영은 분기 1회 이상 정례개회를 원칙으로 하며, 현안 발생시에는 각 기관간 협의하에 수시로 개최하기로 했다.

EC 정기선해운 독금법적용제의 관련지침 초안공포

내년 10월부터 시행되며, 5년간 한시적으로 적용

구주위원회는 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 지침은 EU항만을 입·출항하는 선박과 관련한 사업자와 사업자단체에게 그들의 협정이 제81조에 상응하는지의 여부를 평가하는데 도움을 주기 위한 것으로 현재, 위원회는 동 초안에 대하여 의견을 수렴중이다.

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.

동 지침은 내년 10월부터 시행될 예정이며, 5년간 한시적으로 적용된다.

이에 따라 내년 10월 중순부터 해운동맹에 대한 독점금지법(경쟁법) 적용제의 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.

가이드 라인 원안은 유럽 위원회가 9월14일에 공시했으며, 내용에 대해서는 8주간 의견을 수렴한다.

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 소식을 항상 등에 연결되는 경영관련 정보의 경우 하주에게 이익이 환원되거나 반경쟁적 효과가 있을 때에는 정보교환이 인정된다.