

☛ 홈 > 뉴스 > 해운 > 외항

컨테이너 수리비 13% 절감 가능

제2회 COA 한국회의 성황리에 마무리 컨테이너 유지보수 및 최신기술 선보

[0호] 2009년 12월 18일 (금) 14:03:00

곽용신



▲ COA의 Brian Darnowki회장이 CIC규정에 대해 설명하고 있다.

선사들이 임대해서 사용하는 컨테이너 박스의 수리비용을 획기적으로 줄여줄 수 있는 방법이 제시돼 주목된다.

컨테이너오너협회(Container Owners Association ; COA) 한국지사가 지난 11일 서울 웨스틴조선 호텔에서 개최한 제2회 COA 한국회의에서 COA의 Brian Darnowki회장은 최근 COA가 지정한 CIC 규정을 채택할 경우 기존 IICL5규칙을 적용할 때보다 컨테이너 수리비용을 최대 13%까지 절감할 수 있다고 밝혔다.

IICL5는 국제컨테이너임대업체협회(IICL)가 컨테이너 반납시 필요한 규정들을 제정한 규칙으로 대부분의 국적선사들이나 포워드, 콘솔업체들이 이 규정에 의거해 컨테이너를 빌려쓰고 반납할 때 수리를 해서 컨임대업체들에게 반납을 하고 있다.

문제는 IICL5가 컨임대업체들이 만든 조항이다 보니 반납시 수리 조항이 많아 비용이 크게 발생한다는데 있다. 이에 따라 COA는 컨테이너를 임대해서 사용하는 입장에서 새롭게 규정을 만들었는데 이것이 CIC(Common Interchange Criteria) 규정이다.

브라이언 회장은 “CIC 규정을 적용해 컨테이너를 수리하고 반납할 경우 기존 IICL5보다 최대 12.9%까지 수리비용이 절감되는 것으로 조사됐다. 최근 COA회의를 통해 COA 회원사들은 일괄적으로 CIC 규정에 의거 컨테이너 임대를 처리하기로 합의했다”고 설명했다.

이에 따라 국적선사들이나 포워더, 콘솔업체들은 컨테이너를 임대할 때 해당 임대사가 만약 COA 가입회원사라면 CIC 규정에 의거해 임대계약 체결을 요구할 수 있고 이를 통해 약 12.9%의 수리비용 절감을 기대할 수 있게 됐다.

다만 브라이언 회장은 “아직까지 전세계 컨테이너 수리업체들이 CIC 규정을 제대로 인지하지 못할 수 있기 때문에 CIC 규정이 필요한 경우 COA 지역사무소나, COA 사무국에 문의하면 된다”고 설명했다.

이번 COA 한국회의에서는 이외에도 △컨테이너 보안장치 기술개발 현황 및 대응방안 △플렉시 탱커 안전관리규정 시행 및 대응방안 △컨테이너안전관리제(ACEP)의 국내현안 문제 등이 발표되고 논의돼 많은 호응을 받았다.

컨테이너 보안장치 기술개발과 관련해서는 RFID보다 한단계 진보한 시스템으로 평가되고 있는 SaviTrack 컨테이너와 동아대학교에서 개발하고 있는 지능형 컨테이너에 대해 발표됐다. SaviTrack 컨테이너는 GPS를 이용해 단순한 위치추적뿐만 아니라 화물의 보안, 상태 등을 종합적으로 제공받을 수 있는 최첨단 시스템으로 현재 개발의 거의 완료됐고 내년초께 상용화를 앞두고 있다.

최근 기하 급수적으로 증가하고 있는 플렉시 탱커에 대한 안전관리 실태도 보고됐다. 플렉시 탱커는 일반 철제 컨테이너 속에 비닐팩같은 것을 장착해 액체화물을 운송할 수 있도록 하는 것으로 지난해말 기준으로 20만개 이상이 유통되고 있으며 2014년에는 50만개 이상이 유통될 것으로 예상되고 있다. 이처럼 플렉시 탱커 이용률이 크게 증가하면서 운송과정중 플렉시 탱커가 파손되는 사고가 급증하고 있다. 플렉시 탱커가 파손되면 기타 화물의 파손 및 환경오염과 같은 부가적인 피해가 발생하기 때문인 안전관리 규정이 반드시 필요한 상황이다.

이에 따라 최근에 COA 플렉시 탱커 워킹그룹이 플렉시 탱커 안전관리규정을 제정해 내년부터 시행키로 했다. COA의 플렉시 탱커 안전관리규정에는 플렉시 탱커 품질 규정, 설치규정, 운영 관리규정 등이 포함돼 있다.

최근 문제가 되고 있는 컨테이너안전관리제도가 집중 논의됐다. ACEP제도는 30개월마다 시행토록 하고 있는 컨테이너 검사(CSC) 규정을 완화해 각국 항만당국으로부터 컨테이너선사가 지속적으로 컨테이너를 관리하고 있다는 승인서(ACEP)를 발급하는 방식이다. 최근 ACEP와 관련된 문제는 국토해양부가 임대 컨테이너에도 일괄적으로 해당선사의 ACEP 데커를 부착해야한다고 권고하면서 발생되고 있다. 컨테이너선사들은 “임대컨테이너의 경우 해외에서도 자사 ACEP 데커를 붙이도록 규정하는 사례는 거의 없다. 임대컨테이너에 일일이 자사 ACEP 데커를 붙이는 것은 시간, 비용의 낭비”라며 제도시행을 재고해달라고 요청했다.

한편 전병진 COA 한국대표는 “이번 세미나는 컨테이너와 관련된 최신 유지보수 및 최신기술을 알

아 볼수 있는 자리였다. 이번 세미나에서 다뤄진 CIC나 ACEP의 경우 제대로만 적용된다면 선사들의 컨테이너 유지보수비용을 크게 줄여줄 수 있는 제도다. 그러나 선사들이 이에 대한 정보를 제대로 얻지 못하고 있다. COA는 바로 선사들의 이러한 비용절감을 위해 연구하고 제도를 만들고 대응하는 역할을 하고 있다. 현재 한진해운과 현대상선 등이 COA 가입돼 있지만 더많은 중소 국적선사들이 COA 가입해 많은 혜택을 받을 수 있었으면 좋겠다”고 밝혔다.

<2nd COA Korea Regional Branch Meeting 주요 발표주제>

△컨테이너 유지보수

- CIC 컨테이너 표준검사/수리기준
- CSC 개정사항
- 대체 개발품 '바닥재 및 도장(페인트)'동향
- 컨테이너 장비교환
- 컨테이너 안전관리제도(ACEP) 국내 현안 문제 논의
- 슬라이딩 오픈 탑 컨테이너 개발 현황

△컨테이너 보안장치 기술개발 현황 및 대응방안

- E-seal & RFID 최근 발전 동향
- 새로운 패러다임, 지능형 컨테이너란?
- Savi Trak 시스템 개발 현황

△플렉시 탱커 안전관리규정 시행 및 대응방안

- 플렉시탱커란?
- 'Flexitank Code of Practice' 제정 및 시행 안내

© 한국해운신문(<http://www.maritimepress.co.kr>) 무단전재 및 재배포금지 | 저작권문의

 