

MSI Marine News

Topics

● 해상보험종합정보사이트 **MARINE@vi**에도 꼭, 방문 부탁드립니다. (http://www.ms-ins.com/marine_navi/)



국제 화물수송에 있어서의 손해발생 경향에 대해서(국제 해상보험연합 연차총회(2010)로부터)

<시작하면서>

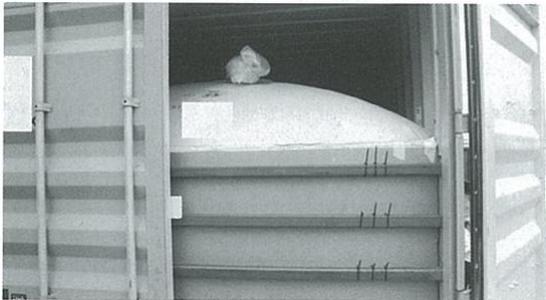
해상보험업계의 국제조합인 국제해상보험연합(International Union of Marine Insurance; IUMI)은 매년 연차 총회를 개최하여 화물·선박·양상(洋上)건조물 등 해상보험의 대상이 되는 사항과 관련한 모든 최신정보를 발신·교환하는 장을 제공하고 있습니다. 그와 관련하여 금번에는 작년 취리히에서 개최된 연차총회(이하 “IUMI2010”)에서 거론된 다양한 테마 가운데 국제화물수송에 있어서의 최근 손해발생 경향에 초점을 맞춰 그 개요를 소개하겠습니다.

1. 플렉시백(Flexibag)
2. 해적피해
3. 도난
4. 대설(大雪)·홍수

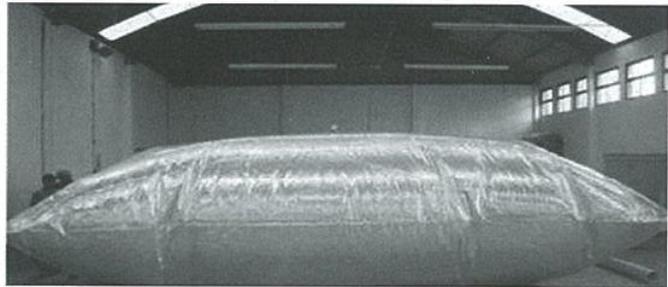
<본문>

1. 플렉시백(Flexibag)

화물수송에 있어서 컨테이너 내에 장착된 플렉시백을 이용한 액체화물의 수송이 최근 몇 년 증가하고 있습니다. 플렉시백이란 1 봉지로 컨테이너를 채우는 것이 가능한 대형 폴리에틸렌제 일회용 백이며, 1 봉지당 드럼캔 100 통분 상당의 대용량이 있습니다. 가격 면, 위생 면에서의 장점을 배경으로 액체 화학품에서 오일, 와인까지 폭넓게 이용되고 있습니다.



(그림 1) 컨테이너에 실은 플렉시백



(그림 2) 부풀려진 플렉시백(출처: IUMI2010)

한편, 플렉시백의 사용에 의해 컨테이너 내에서 과다한 액체의 흔들림이 발생할 가능성이 있어서 수송 중에 큰 힘이 컨테이너 내면에서 외면을 향해 움직인 결과, 컨테이너 벽을 안쪽에서 곡손(曲損)시킬 위험성이 있습니다. 그 중에는 컨테이너 문을 파손시켜 플렉시백이 튀겨져 나오는 사례나 컨테이너 선상에 적재된 하부의 컨테이너에 곡손이 발생해서 적재된 컨테이너의 무게에 견디지 못해 전체가 쓰러져 버리는 사례도 발생하고 있습니다. 또한, 플렉시백 자체의 파손에 의해 내부의 액체가 새어 나와 다른 컨테이너나 선창을 오염시키거나 본선 펌프 기능 등을 손상시킬 가능성도 있습니다.



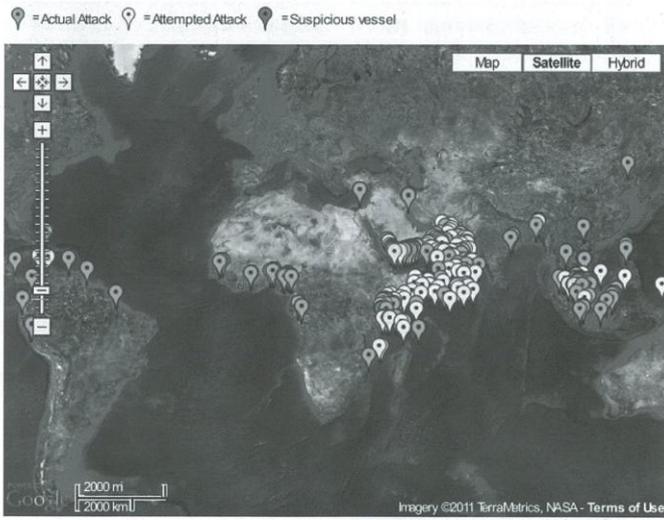
(그림 3) 하부 컨테이너 벽이 뒤틀려 하중에 견디지 못해 한쪽으로 쏠린 컨테이너(출처: IUMI2010)

플렉시백 이용 시의 주의점으로 하기 내용들을 지적하고 있습니다.

- 플렉시백의 내용물을 관련법규에 따르고 운송인에게 올바르게 개시(開示)할 것.
- 컨테이너 내에 여분의 공간이 생기지 않도록 컨테이너 용량을 채울만한 양의 액체를 수송할 것
- 동봉에는 충분히 주의를 기울이고 낮은 품질의 플렉시백은 사용하지 말 것
- 유해물질 등 플렉시백의 사용이 적당하지 않은 화물의 수송에는 탱크컨테이너를 사용할 것

2. 해적피해

동남아시아에 있어서 해적손해는 각 나라의 해운 협회나 선사의 노력에 의해 대폭 감소했습니다. 한편, 소말리아 해적은 예전부터 아덴만 주변을 중심으로 활동하고 있었지만 당해 해역의 각국 경비가 강화된 것을 배경으로 최근에는 인도양을 향해 활동범위를 넓히고 있습니다. 국제상업회의소(International Chamber of Commerce: ICC)는 웹사이트 상에 전세계 해적에 의한 습격상황을 집약해 놓은 『live piracy map』 을 게재해 놓아 이 연간 총집계판으로서 위에서 언급한 경향을 확인할 수 있습니다.



2010年の海賊襲撃マップ (出展: IMB Piracy Map2010)

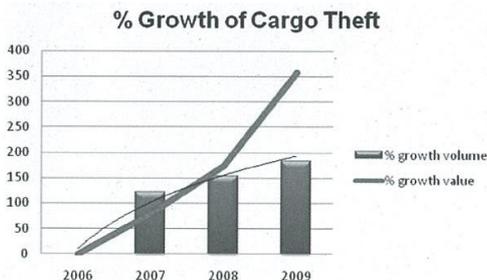
(그림 4)2010년 해적습격 지도(출처: IMB Piracy Map2010)

One Earth Future Foundation(각주 1)의 리포트에 의하면 2010년도 해적에 의한 습격은 430 건, 성공한 납치 건수는 44 건으로 보도되고 있습니다. 각 국의 해상 보안 활동이나 선사의 대책이 빛을 발해 납치 성공 건수는 2009년도 54 건에서 감소했지만, 한편으로는 1 건당 몸값 요구 금액은 증가했습니다. 2010년에 지급된 몸값 지불 금액은 2009년도의 1억 7천 7백 만 불에서 34% 증가해 2억 3천 8백 만 불이라고 보고되고 있습니다. 해적은 이 금액으로 장비를 증강시켜 해적선의 성능을 향상시키고 무기도 충실히 하는 경향이 있습니다.

선박의 항해에 있어서 해적대책은 20 노트(knot)이상의 속도, 위성 추적 장치, 습격방지 울타리, 위험해적을 우회 하는 것 등이 있습니다. 일부 탱크 등은 아덴만 수에즈운하의 항로를 피해 시간과 비용을 들여서라도 아프리카대륙 남단까지 우회하는 항로를 취하고 있는 사례도 있습니다. 보다 강화되고 있는 해적에 대해서는 국가 차원의 대책-각국 호위함에 의한 호송선단과 같은 민간 협조의 중요성이 높아지고 있습니다.

3. 도난·강도

전세계 화물 도난피해는 건수, 피해금액 모두 증가하고 있고 특히, 금액 면에서의 증가 경향이 현저하다고 보고되었습니다.



(出典: IUMI2010)

(그림 5)(출처: IUMI2010)

Freight Watch International(각주 2)에 의하면 **도난위험이 가장 높은 지역으로 브라질, 멕시코, 남아프리카가 거론되고** 있습니다. 브라질에서는 창고 강탈습격이나 트럭납치가 증가, 수송과정·보관과정을 불문하고 도난발생률이 높아지고 있습니다. 도시별로는 상파울루가 가장 높고, 국내의 도난 손해 건수가 약 절반을 차지하고 있습니다. 남아프리카에서는 정치적인 무 대책과 경제성장 중에서 도난이 증가하고 있고 하루에 3.5 건의 트럭납치가 발생하고 있고 창고습격도 퍼져가고 있습니다.

또한, 유럽에서도 많은 도난이 발생하고 있어 영국, 프랑스, 이탈리아, 네덜란드 등이 도난 위험이 높은 나라이며, 특히 네덜란드에서는 2005년부터 2009년인 5년간의 도난 건수가 5 배 이상으로 증가했다고 보고되고 있습니다. 스페인이나 동유럽 제국에서도 현저하게 증가하고 있고, 이것은 갠단들이 활동범위를 넓혔기 때문이라고 할 수 있습니다.

심지어 튀니지의 혁명을 계기로 중동 제국에서 빈곤이나 독재정치에 대한 불만이 높아지고 있다는 것이 현안이 되고 있습니다. 본 원고 집행 중에는 이집트에서도 폭동 데모가 발발해서 내각이 총 사직함으로 인해 상당히 혼란한 정세이지만 폭동이 난다면 통상의 경찰기능이 움직이기 어려워 도난·약탈·파괴행위의 위험이 높아집니다. 일반적으로는 인구가 증가하고 있는 나라는 젊은 층의 비율이 높고, 폭동이나 혁명이 일어나기 쉬워 이란, 사우디아라비아, 시리아, UAE, 카타르 등 인구증가가 눈에 띄는 국가들을 포함하는 중동에서 이러한 사태가 더욱이 번질 우려가 있어 주의가 필요합니다.

4. 대설(大雪)·홍수

2010 년은 아이티나 칠레의 대지진, 파키스탄·스리랑카에서의 홍수 등 대규모 자연재해가 발생, 심지어 2010 년 말부터 금년 초에 걸쳐 세계적으로 자연재해가 동시발생 했습니다. 유럽, 미국의 넓은 지역이나 일본의 산간지방 등에서 기록적인 대설이 관측되어 경제활동에 큰 영향을 끼쳤습니다. 더욱이 유럽에서는 눈이 그친 후 라인강을 중심으로 눈이 녹으면서 엄청나게 강물이 증가해 광범위하게 범람, 도로·건물이 침수하게 되는 사태가 발생했습니다. 또한, 오스트레일리아 퀸즈랜드주에서는 오스트레일리아 자연재해 역사상 최악이라고 할 수 있는 폭우·홍수가 발생해 퀸즈랜드의 브리즈번을 포함해 거대한 피해를 입었습니다. 특히, 주목된 것은 오스트레일리아의 세계적 수출상품인 석탄의 채굴에 영향이 있었고, 퀸즈랜드주 자연협회에 의하면 오스트레일리아에 57 개 있는 탄광의 대부분이 **조업정지의 피해를 입었습니다.** 오스트레일리아는 설탕 생산에서도 오스트레일리아 우위에 있으며, 사탕수수 밭이 침수되어 일본도 큰 피해가 발생했습니다. 이 외에도 같은 시기에 브라질, 남아프리카에서도 심각한 홍수가 발생했습니다.

다발하는 홍수는 기업활동의 커다란 위험이 되어 지구 규모의 기후변동이 지적되는 와중에 종래의 고정관념에서 벗어나 모든 지역에서 경계가 필요하다고 할 수 있습니다. 물류 정체, 창고·사무소 내 재물손해, 자원 가격의 상승 등 많은 손실을 발생시킬 수 있는 자연재해 위험을 확인하고 그 위험에 대비할 필요성이 높아지고 있습니다.

<마치면서>

물류 국제화의 진전이나 그에 상응한 수송 기술의 진보는 종래에 없던 이익을 우리들에게 가져다 줌과 동시에 수송중인 화물에 새로운 위험이 발생할 가능성을 유발하고 있습니다. 또한, 해적이나 도난, 자연재해라는 세계공통의 문제는 앞으로도 큰 위협일 뿐만 아니라, 그 위험도 커져가고 있다고 할 수 있습니다. 이러한 위험을 사전에 회피해서 컨트롤하기 위해서는 우선 항상 최신 정보를 입수할 것, 그에 더해 개개의 필요에 상응하는 적절한 대책을 강구하는 것이 필요합니다.

(각주 1)One earth Future Foundation 은 『world beyond war』 를 추구하는 미국 비영리·민간 싱크탱크입니다.

(각주 2)Freight Watch International 은 물류의 보안에 있어서의 뉴스, 리포트를 발신하고 있는 컨설팅 팜입니다.

References

IUMI2010 <http://www.iumi.com/index.cfm?id=7294>

P&I 특별회보 제 10-021 호

손해방지 서큘러 No. 08-10(2010) gardyourcargo

국토교통성 HP <http://www.mlit.go.jp/maritime/safetyenv/kotaishinsa/kotaishinsatop.html>

Somalia Piracy (2010) Exclusive Analysis

The Economic Cost of Piracy (2011) OCEANS BEYOND PIRACY