

# 제1회 한국선주협회장배 코리아요트경기대회 성료

## ORC클럽(프로) 부문에서 The Winave가 우승



한국선주협회장배 코리아요트경기대회가 5월3일, 4일 양일간 성공리에 개최됐다. 부산시 수영만 요트경기장을 출발하여 통영시 도남관광단지까지 약 100km 구간의 경기에서 ORC클럽(프로) 부문에서는 The Winave가 우승을 차지했으며, 오픈(아마추어) 부문에서는 IRIS2가 우승을 차지했다.(성적표 참조)

이에 앞서 한국선주협회(회장 이진방)와 대한요트협회(회장 박순호)는 5월3일 13:30 부산시 해운대구 그랜드호텔 22층 스카이홀에서 각계인사와 선수단 등 200여명이 참석한 가운데 제1회 한국선주협회장배 코리아요트대회 개막식을 갖고 부산 수영만-통영 구간의 레이스에 들어갔다.

국토해양부를 비롯하여 해양경찰청, 한국해양대학교, (주)세정의 후원으로 열린 이번 대회는 크루즈급 요트만을 대상으로 한 요트대회로서 13개팀이 참가하여 열띤 경쟁을 벌였다.

한국선주협회는 지난 2005년부터 해양의 중요성을 널리 알리기 위해 초중고와 대학 및 일반부 등

전국규모의 요트경기대회를 개최해 왔으나, 전세계적으로 크루저급 요트대회가 보편화되고 있고, 요트인구의 저변확대를 위해서는 크루즈급 요트대회가 효과적이라는 판단하에 금번 대회부터 처음으로 크루저급만을 대상으로 경기를 가졌다.

이날 개막식에서 이진방 회장은 대회사를 통해 "21세기 「해양의 시대」를 맞이하여 각국은 해양세력 확충을 위해 열띤 경쟁을 벌이고 있다"고 밝히고 이는 해양력이 곧 국력을 좌우하는 국부의 원천으로서 그 가치가 무궁무진하기 때문이라고 강조했다.

이 회장은 "천연자원의 보고이자 대량화물 수송로인 바다는 우리 인류의 영원한 생활터전이자 후손에게 물려줄 마지막 유산으로서 바다에 우리의 미래가 있고, 번영이 있고, 희망이 있으며, 우리가 해양

### [코리아요트대회 성적]

#### ORC 클럽(프로)

1위	The Winave
2위	IRIS
3위	RAN
4위	NAIAD
5위	미스서울
6위	BIBARI

#### 오픈(아마추어)

1위	IRIS2
2위	SCHERZEN
3위	DRAKE
4위	CLARISSA
5위	NARA



강국을 추구하는 당위성도 여기에 있으며, 해양의 중요성을 널리 알리기 위해 열리는 이번 대회의 목적도 이와 맥을 같이하고 있다”고 강조하고 “이번 대회가 바다의 날을 기념하고 해양에 대한 대국민 인식제고와 함께 크루저요트의 저변확대와 요트 대중화에 기여하고, 요트가족 여러분의 우정과 화합을 다지는 축제의 장이 되기를 바란다”고 말했다.

대한요트협회 박순호 회장은 축사를 통해 “최근 들어 요트인구의 확산과 함께 요트가 대중적인 레포츠로서 서서히 각광받고 있다”고 밝히고, 올해로서 네 번째 요트대회를 주관하고 있는 한국선주협회의 역할에 대해 감사를 표명했다.

이어 이진방 회장은 이날 요트대회에 참가한 선

수단에게 경기참가 기념명패를 전달하면서 승패를 떠나 경기에 최선을 다해 줄 것을 당부했다.

한편, 대한요트협회 박순호 회장은 요트의 대중화와 요트인구의 저변확대에 기여한 이진방 회장에게 감사패를 전달했다.

이날 개막식에는 박인호 부산항발전협의회 대표를 비롯하여 추형호 한국해기사협회 회장, 박진수 한국해양대 해사대학장, 박정화 해군 작전사령관, 김승수 남해지방해양경찰청장 등이 참석했다.

이번 대회와 관련하여 한국선주협회는 “해양스포츠의 진흥과 바다의 중요성에 대한 국민적 관심도를 높이고, 해운산업에 대한 대국민 인식제고를 위해 협회장배 전국요트대회를 유치하여 지난 1995년부터 전국규모의 요트경기대회를 대한요트협회와 공동으로 개최하고 있다”고 밝히고, 이 대회를 계기로 해양에 대한 인식이 개선되고, 더 나아가 일반국민들도 해양스포츠에 대해 보다 많은 관심과 애정을 가져 줄 것을 당부했다.



## 한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달 광양선박, 글로비스, 단성해운, 미포쉬핑 등 19개사



이진방 한국선주협회장은 4월17일 오전 협회 대회의실에서 협회에 신규가입한 회원사 대표들에게 회원증을 전달하고, 협회 활동에 적극 참여해줄 것을 당부했다.

이진방 회장은 신규가입한 외항해운기업 대표 및 임원과 협회 임직원 등 40여명이 참석한 가운데 열린 회원증 전달식에서 인사말을 통해 “우리 협회는 지난 1960년에 설립된 이후, 지금까지 오로지 회원사의 권익증진과 해운경영 환경개선을 위하여 지속적으로 매진하여 온 결과, 해운관련제도가 선진화되어 한국상선대의 국제경쟁력이 크게 제고되었다”고 강조했다.

이 회장은 또 “매년 정례적으로 사장단 연찬회를 개최하여 회원사간에 화합을 도모함은 물론, 특히 중소형 회원사들의 애로사항 해소에도 많은 노력을 기울이고 있다”며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 빠른 시일내

에 해운빌딩을 확보할 계획이라고 말했다.

이 회장은 “이번에 신규가입한 회원사들이 기업을 경영해 나가는 과정에서 제도적인 어려움에 봉착할 경우, 즉시 협회로 알려주시면 협회가 최선을 다해 어려움이 해결될 수 있도록 노력하겠다”며, 협회 가입을 거듭 축하했다.

이번에 회원증을 받은 신규 회원사는 광양선박을 비롯하여 글로비스, 단성해운, 미포쉬핑, 조성해운, 디엠씨마리타임, 청야해운, 키스코해운, 조엔쉽핑, 넵튠마린, 대원마리타임, 엠이씨해운, 동림뱅크, 지오리드오션쉽핑, 성제해운, 하나마린, 에스에스마린, 해광상선, 진로해운 등 19개 외항해운기업이다.

이들 선사들의 협회가입으로 한국선주협회 회원사는 모두 145개사로 늘었다.

한편, 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년말 129개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.



# 단일선체유조선 벌크선 개조시 SOLAS 협약 일부 적용 해양부, 선협 건의 수용함으로써 개조에 따른 비용 줄어

단일선체 유조선의 벌크선 개조가 붐을 이루고 있는 가운데 SOLAS 규정에 따라 선박 개조시 설치해야하는 설비들이 대폭 줄어들어 국적선사들의 선박 개조비용 부담이 크게 완화될 전망이다.

국토해양부는 한국선주협회의 건의를 받아들여 단일선체 유조선의 벌크선 개조시 SOLAS 개정협약의 일부만 적용하고 대부분 면제키로 결정했다.

협회는 지난 4월26일 SOLAS 개정협약은 기국주관청의 판단에 따라 선박개조시 신조선에 준하는 강화된 설비를 적용토록 하고 규정하고 있으나 이들 설비는 대부분 전면 개조가 아니면 구조적으로 반영이 불가능하다며 선박개조시 SOLAS 협약적용을 면제해줄 것을 건의했다.

국토해양부는 협회의 건의를 받아들여 최근 SOLAS 규정중 △연료유 공급관 및 누출관 격리 △빗물유입방지장치 등 일부만 적용하고 대부분의 규정을 면제하거나 규정적용을 교체시까지 유예키로 결정했다.

SOLAS 개정협약에 따르면 선박 신조 또는 개조시 협약 제2장과 제5장에 의거 △밸러스트 탱크의 안벽 특수코팅 의무화 △예비 연료탱크 설치 △전기공급장치의 이중화 △에인 및 계류설비의 하부보강 강도 요건 강화 △각 엔진별 연료공급/회수파이프 격리 △할론소화장치 금지 △기관실 국부소화장치 의무화 △갑판적일 때 시계 500m까지 확보 △항해자료기록(VDR설치) 등의 설비를 갖추도록 하고 있다.

협회는 선박개조시 SOLAS 개정협약이 요구하는 설비들은 선박의 설계 및 건조과정에서 구조적으로



반영되어야 가능하고 실제로 적용하기 위해서는 신조에 버금가는 정도의 전면 개조 공사가 불가피해 설비 수용이 불가능하다고 지적했다.

협회는 또 SOLAS 개정협약에 따라 설비 장착을 위해 선박의 구조를 변경할 경우 오히려 선박안전과 관련해 치명적인 위험이 증가한다고 국내외 전문가들이 밝히고 있고 해외에서는 극히 일부 설비를 제외하고 개조선박에는 개정협약을 적용하지 않고 있다고 밝혔다.

한편 단일선체 유조선의 벌크선 개조시 SOLAS 개정협약이 강제화됐더라면 국적선사들은 막대한 개조비용 및 시간을 투자해야만 할 뻔했다.

가령 벌크선의 밸러스트탱크에 보호도장을 적용할 경우 공사비용은 200만달러이상, 공사기간은 50일이상 추가되는 것으로 조사됐으며 할론소화장치 대신 CO2 장비로 교체할 경우 공사비용은 100만달러이상, 공사기간은 70일 이상 추가되는 것으로 나타났다.

# 한국선주협회 국제협약 등 ‘알기 쉬운 해사법강좌’ 개설

## 부산대 김인현 교수 초빙, 선협 및 회원사 임직원 대상



한국선주협회는 최근에 제정 또는 개정작업중인 선주책임과 관련된 국제협약에 대하여 협회와 회원사 임직원들의 이해를 높이고, 각종 협약 제개정으로 인한 변화에 능동적으로 대응하기 위하여 4월24일 협회 대회의실에서 제1회 ‘알기 쉬운 해사법강좌’를 개설했다.

이날 첫번째 강좌에는 부산대학교 김인현 교수를 초빙하여 UNCITRAL 국제운송법조약에 대해 알아보았다. 협회와 회원사 임직원 등 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 강좌에서 김 교수는 먼저 강의 이해를 위한 법률의 기초적 개념에 대해 설명했다.

김 교수는 강행규정에 대해 △선량한 풍속 기타 사회질서에 반하는 규정 △당사자의 의사나 임의규정 보다도 우선 적용되고 △당사자의 의사가 이를

개폐하지 못한다고 정의했다. 그리고 이는 경제적 인 약자를 보호하기 위한 규정이라고 덧붙였다.

예를 들어 상법 제790조(운송인의 책임경감금지)와 제663조(보험계약자의 불이익변경금지)가 이에 해당된다고 했다. 김 교수가 강의한 UNCITRAL 국제운송법조약 초안의 주요내용은 다음과 같다.

### ▷ 국제조약 목적은 상거래의 원활화

국제조약의 목적은 상거래의 원활화에 있다고 설명했다. 운송관련 국제조약의 경우 해상운송은 △헤이그 △헤이그-비스비 △함부르크로 대별되며, 도로운송에 관한 CMR 및 항공운송에 관한 바르샤바조약이 있다. 미국은 헤이그체제이며, 한국과 일본은 헤이그 비스비체제를 채택하고 있다.

해상운송관련 국제조약은 국제운송에 적용되며, 출발항 뿐만 아니라 도착항이 체약국인 경우에도 적용된다. 일방의 국가가 체약국이 아니라도 적용되는 경우가 있다. 그 예로 한국이 비체약국이라도, 미국이 체약국이면 조약이 적용된다. 이에 따라서 한국의 운송인 혹은 송하인은 조약에 구속된다.

### ▷ 계약자유 원칙과 강행규정과 의 관계

운송법 초안의 강행규정여부(제81조)와 관련하여 운송인의 의무와 책임을 면제, 감경하는 것은 무효

가 된다.(제1항) 의무를 강화하는 것은 가능하다. 그러나, 책임을 감경하면 무효가 된다. 이

### [적용범위]

종류	지리적 적용범위	증권·계약
헤이그 비스비/상법	출항 화물, 국제운송(없음)	선하증권 발행된 경우만적용 (증권 + 운송계약)
함부르크	입출항 화물 모두	운송계약 + 증권
운송법 초안	입출항 화물 모두	정기선 운송계약 + 증권

**[계약자유의 원칙]**

종류	운송인/화주	갑판적 화물
헤이그 비스비/(상법)	운송인의 편면적 강행규정	있음(상세하지 못함)
함부르크	상동	상세한 규정
운송법 초안	- 운송인의 의무책임을 감경하면 무효 - 송하인의 의무책임증가하면 무효, 감경하면 무효	상세한 규정

※ 주 : 대량장기정기화물규정 존재하며, 운송인에 유리함.

는 법정책임제한액보다 낮추면 무효가 된다는 것이다.

또 송하인의 의무와 책임을 면제, 감경, 증가하는 것은 무효가 된다.(제2항) 송하인의 위험물에 대한 통지의무를 없도록하는 약정은 무효가 된다. 특히, 증가시키는 것도 무효가 되는 점에서 운송인과 다르다. 예컨대, 송하인의 과실책임을 무과실책임으로 만드는 것은 무효가 된다. 20차에서 최종 확정되었다. 헤이그-비스비에는 없는 내용이다.

그러나 조약에서 별도로 예외규정을 둔 경우는 적용이 배제된다.(제82조) 그 예로 대량장기정기화물(volume contract), 갑판적, 생동물, FIO 계약 등이다. 이는 우리 상법에는 없는 규정으로서 결국 송하인의 의무가 강화된다.

대량장기정기화물(volume contract) 미국의 service contract에 해당된다. 대량화물을 장기적으로 운송하는 경우에 적용되는데 정의규정에서 어느 정도의 화물인지 정하지 않았다. 또한, 운송인과

**[감항성주의의무]**

종류	운송물에 대한 의무	감항능력주의의무
헤이그 비스비/(상법)	수령, 인도 의무 없음 (수령, 인도 의무 있음)	존재, 발항당시 (존재, 발항당시)
함부르크	수령, 인도 의무 있음	존재, 발항당시
운송법 초안	수령, 인도 의무 있음	존재, 발항당시 및 항해중

※ 주 : 운송인에 불리함

송하인 사이에는 계약자유의 원칙이 적용된다. 예컨대, 운송인의 책임이 정한 액수보다 낮아질 수 있으며, 송하인도 의무도 낮아질 수 있다.

그리고, 송하인을 보호하는 규정이 있다. 이는 당사자가 긴밀히 협상할 것을 전제로 하고 있다.

제3자의 경우에는 그 자의 동의 등이 있는 경우에 제한적으로 적용된다. 우리 법에는 없는 규정이다.

**▷ 운송인의 권리와 의무**

운송인의 감항능력주의의무(제15조)와 관련, 감항능력주의의무와 운송물에 대한 주의의무는 운송인이 부담한다. 감항능력주의의무는 운송인이 운송기간 내내 부담하여야 한다. 헤이그 비스비에서는 발항당시로 국한된다. 우리 상법은 헤이그 비스비 규칙에 비하여 운송인에게 불리하다.

**[책임제도]**

종류	운송물에 대한 의무	감항능력주의의무
헤이그 비스비/상법	과실 추정주의	입증책임 불명확
함부르크	과실 추정주의	입증책임 불명확
운송법 초안	과실 추정주의	입증책임 송하인

또 운송인의 책임(제18조)은 과실추정주의(presumed fault liability)로서 운송인이 과실이 없음을 입증하지 않으면 책임을 부담하여야 한다.

그리고, 불감항에 대한 입증책임이 명시적으로 송하인에게 전가된다.(제5항). 송하인이 손해배상을 청구하면, 운송인이 무과실임을 입증하거나, 면책사유의 하나로 인함을 주장해야 하며, 송하인은 불감항과

**[책임제한액]**

종류	포장당 책임제한액	Kg당 책임제한
헤이그 비스비/ (개정 상법 제797조)	666.67 SDR (개정전 상법 500 SDR)	2 SDR (개정전 상법 없음) (개정상법 적용 3년 유예)
함부르크	835 SDR	2.5 SDR
운송법 초안	875 SDR	3 SDR

손해와 상당한 인과관계가 있음을 입증하여야 한다. 운송인은 손해를 야기하지 않았거나 감항성주 의무를 다하였음을 입증하면 책임을 부담하지 않는다. 우리 상법과 동일하다.

또 운송인의 책임제한권(제61조)과 관련, 운송인은 포장당 책임제한의 권리를 가진다. 포장당 875SDR, kg당 3SDR 중에서 큰 것으로 책임을 제한 할 수 있다. 헤이그 비스비의 666.67 SDR/2SDR보다 높다. 함부르크 규칙은 835SDR/2.5SDR, CMR는 8.33 SDR/Kg, 독일 등 국내법은 17SDR/kg이다. 이 조항은 운송인에게 불리하다.

이와함께 지연손해에 대하여는 운임의 2.5배로 책임이 제한된다.(제62조) 지연손해는 지연으로 인한 물적 손해와 결과적(경제적) 손해로 나누어진다. 여기서 말하는 것은 결과적 손해로서 부속 도착의 지연으로 보속공장가동이 지연됨으로써 발생한 손해이다.

또한, 당사자간에 약정한 시간에 도착하지 않은

**[운송물 불법인도]**

종류	불법인도의 경우	책임제한 배제사유
헤이그 비스비/(상법)	책임제한 대상이 아님(논란) (학설판례상 책임제한의 대상임)	고의 혹은 인식있는 중과실
함부르크	책임제한 대상이 아님	상동
운송법 초안	책임제한 대상이 됨	상동

※ 주 : 운송인에 불리함

경우에만 지연손해를 배상한다.(제 22조) 이 규정은 합리적인 시간에서 명시적으로 합의한 시간, 합의한 시간으로 변경되어 왔다. “합의한”의 의미가 무엇인지는 각국 법원에 일임되었다.

불법인도의 경우 헤이그 비스비규

칙하에서는 운송인의 의무가 양륙에 한정되었기 때문에 불법인도는 조약의 범위에 속하지 않는다는 주장이 있었다. 따라서 책임제한을 할 수 없었다. 그러나 이번에는 이 부분도 책임제한의 범위에 넣었다.

책임제한 배제사유는 운송인 자신의 고의 혹은 인식있는 중과실(무모한 행위)로서 우리 법과 동일하다.

**[운송인의 면책제도]**

종류	항해과실	화재면책
헤이그 비스비/상법	있음	있음
함부르크	폐지	입증책임 송하인에게
운송법 초안	폐지	있음, 엄격히 적용 (운송인에 불리하게)

한편, 항해과실면책등(제18조)에 있어서 헤이그 비스비(상법)에서는 운송인의 선박사용인이 과실이 있어도 항해상 과실은 송하인에 대하여 면책된다. 조약 초안에서는 폐지되었다.

그러나, 화재면책은 축소된 형태로 존치되었다. 헤이그 비스비에서는 운송인 자신의 과실이 있을 때에는 면책되지 않지만, 선박사용인의 과실에는 면책이 되었다.

조약초안에서는 운송인 자신의 과실이 있으면 면책이 되지 않는다. 또

한 선박사용인의 과실이 있는 경우도 면책되지 않는 것으로 변경되었다. 기타 면책카탈로그는 그대로 존속했으며, 송하인의 과실에 의하여도 면책된다. 이 조항은 운송인에게 불리하도록 되어 있다.

## ▷ 송하인의 권리와 의무

운송물 인도청구권(제47, 48, 49조)과 관련하여

### [처분권]

종류	규정
헤이그 비스비/(상법)	규정 없음/(있음)
함부르크	규정 없음
운송법 초안	상세한 규정을 가짐

유통운송증권의 소지인은 운송물 인도청구권을 가진다. 운송증권과 상환하여야 한다. 비유통운송증권에서는 수하인으로 증명되는 자가 인도청구권을 가진다.

상환성을 갖는 비유통운송증권(우리 나라의 배서 금지기명식 선하증권)은 증권에 기재된 자가 운송

### [송하인의 의무]

종류	일반의무	정확성
헤이그 비스비/상법	송하인 명시 의무 없음	있음, 무과실 책임
함부르크	송하인 명시 의무 없음	있음, 무과실 책임
운송법 초안	감화능력 의무, 정보제공 의무	있음, 무과실 책임

▲ 주: 송하인에게 불리함

증권을 상환하여서 운송물을 인도받는다.

또 처분권(제52조 이하)은 운송물의 다른 인도 장

### [송하인의 책임]

종류	일반의무	위험물
헤이그 비스비	과실 책임	무과실 책임
함부르크	과실 책임(입증책임 운송인)	무과실 책임
운송법 초안	과실 책임(입증책임 화주)	무과실 책임

▲ 주: 송하인에게 불리함



소에서 인도요구, 수하인의 변경이 가능한 처분권자에게 허용된 권리를 말한다. 처분권자는 운송물의 수하인, 인도장소를 제한적으로 변경할 수 있다. 운송인의 정상적인 영업을 방해하지 않는 범위에서 이루어진다. 새롭게 규정된 것으로 송하인에게 유리하다. 우리 상법에도 있지만 미흡한 실정이다.

운송물에 대한 운송적합성 유지의무(제28조)와 관련, 송하인은 운송물이 운송기간 중 적절하게 운송될 수 있도록 운송적합성을 갖추어서 운송인에게 제공하여야 한다. 동 의무에 위반하여 손해가 발생하면, 운송인이 손해배상책임을 진다. 우리 상법이나 헤이그 규칙에 없는 것으로 운송인에게 유리하다.

또한, 운송물에 대한 정보제공의무(제30조)에 대해 송하인은 운송물의 운송에 대하여 운송인에게 적절한 정보를 제공하도록 하고 있다. 적절한 정보를 제공하지 않은 경우에 운송인은 사고가 화주의 과실에 기인하였음을 주장하면 송하인이 자신의 과실은 사고와 인과관계가 없음을 입증하여야 한다. 이는 송하인에게 불리하다.

## ▷ 관할과 중재



[관할과 중재]

종류	관할/중재	전속적 합의관할
헤이그 비스비/(상법)	규정없음/(규정없음, 학설)	규정없음(유효함)
함부르크	규정있음	규정있음(선택의 하나 불과)
운송법 초안	선택사항/대량장기정기화물규정있음	규정있음(선택의 하나 불과), 그러나, 국내법으로 가능

관할(제69조 이하)은 어느 국가에서 재판을 받느냐는 문제. 준거법은 어느 법을 적용하느냐의 문제를 규정한 조항이다. 선하증권상 특정한 국가를 관할로 기재한다.(전속적 합의관할) 이 규정은 선하증권을 이용한 개품운송계약의 부합계약성에서 출발하여 송하인을 보호하기 위한 것이다.

이 규정에 의하면, 특정한 4곳에서만 원고는 소를 제기할 수 있다.(제69조) 운송인의 주소지, 수령지, 인도지, 최초 선적항구 혹은 최후 양륙항구가 있는 국가로 규정하고 있다. 현재 사용되고 있는 합의관할도 선택 가능한 한 곳에 지나지 않는다. 함부르크 및 미국의 COGSA 개정안의 입장이 반영되었다.

전속적 합의관할도 가능하다.(제70조) 회의중 선주국이 이를 추가한 것이다. 결국 합의안으로 대량장기정기화물의 경우에만 가능하도록 했다. 이에 선주국들이 반대하고 나섰다.

전속적 합의관할에 대하여는 국가가 동 관할에 대한 장을 적용하지 않는다는 선언을 함으로써 적용받지 않을 수 있다.(제77조) 이 조항이 합의안으로 성립되었다.

그러나, 우리나라 운송인이 삼국간 운송에 종사할 때 동 조약이 적용되어 전속적 합의관할이 무효가 된다. 전속적 합의관할 약정에 장애가 있으므로 운송인에게 불리하다.

또 중재(제78조 이하)는 관할과 유사한 구조이다. 관할의 규정을 회피하는 수단으로 사용될 것을 우려, 사적절차임이 강조되기도 하였다. 국가가 그 적용을 선언함으로써 적용을 받지 않을 수 있다. 운송

인에 불리하나 선언기법을 통하여 현재제 고수가 가능하다.

▶ 대량장기정기화물(volume contract)

장기정기대량화물의 운송으로서 미국의 service contract의 일종이다. 동 계약은 운송인과 송하인의 협상력이 동등하다고 보아, 계약자유의 원칙이 적용된다.

따라서, 강행규정의 적용을 받지 않아도 된다. 그러나, 운송인의 감항성의무, 송하인의 정보제공의무와 위험화물의무 등 공익적 사항은 제외된다.

또 소형화주, 벌크화물의 운송인에게 불리하다. 대형화주와 운송인의 경우에는 운송인이 불리하다. 정의규정에서 제한이 없으므로 문제로 지적되고 있다.(제1조 제2항) 우리 상법이나 헤이그 비스비에는 없는 내용이다.



# 한국상선대 3,676만DWT로 전년비 15% 증가, 세계 6위

## 30대 해운국의 선박보유량 7.0% 증가한 9억5,016만DWT

2008년 세계 30대 해운국의 선박 보유량은 전년 대비 7.0% 증가한 9억5,016만DWT로 집계됐다. 나, 평균 선령은 16.5년으로 전체에 비해 약간 높은 편이다.

독일에 본부를 둔 해운리서치회사인 ISL의 Shipping Statistics and Market Review(2008년 1월)의 자료를 인용해 한국해양수산개발원(KMI)이 발간 자료에 따르면 국가별 선박 보유국 순위로는 1위 그리스, 2위 일본, 3위 독일, 4위 중국, 5위 노르웨이, 6위 한국 순이었다.

이들 국가중 1위부터 5위까지는 순위 변동이 없으나, 우리나라의 선박 보유량은 3,676만DWT로 전년 대비 15% 증가해서 세계 순위에서도 지난해 8위해서 6위로 2단계 높아졌다.

홍콩(3,378만DWT)과 미국(3,300만DWT)은 각각 전년 대비 25.2%, 27.3% 감소했으며, 이에 따라 홍콩은 7위를 유지했으나, 미국은 2단계 낮아졌다.

세계 30대 해운국의 외국 적선 비율을 68.8%이며, 이는 지난해에 비해 높아진 것이다.

이에 비해 일본과 독일의 외국적선비율은 각각 93.0%, 84.5%로 다른 국가에 비해 높은 편이지만, 보유 선박의 평균 선령은 각각 8.6년, 8.9년으로 전체 선령 평균인 15.4년에 비해 낮은 편이다.

반면, 우리나라 외국적선 보유 비율은 50.3%로 다른 국가에 비해 낮은 편이

【 세계 30대 해운국 선박 보유량 현황(2008년 1월) 】

순위 (07년)	국가	국적선		국취부나용선		합계	
		척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
1 (1)	그리스	734	55,524	2,353	120,187	3,087	175,711
2 (2)	일본	633	11,296	2,800	149,426	3,433	160,722
3 (3)	독일	375	14,618	2,814	79,895	3,189	94,513
4 (4)	중국	1,628	33,359	1,347	49,704	2,975	83,064
5 (5)	노르웨이	514	13,423	886	31,695	1,400	45,118
6 (8)	한국	685	18,272	378	18,488	1,063	36,760
7 (7)	홍콩	309	18,420	310	15,361	619	33,782
8 (6)	미국	230	6,827	706	26,172	936	32,999
9 (10)	싱가포르	454	16,401	290	11,861	744	28,262
10 (12)	덴마크	261	10,158	507	16,415	768	26,573
11 (11)	대만	86	3,980	493	22,368	579	26,348
12 (9)	영국	287	10,209	383	16,013	670	26,221
13 (13)	러시아	997	5,253	478	12,058	1,475	17,311
14 (14)	이탈리아	510	11,441	186	5,419	696	16,861
15 (30)	캐나다	94	521	206	16,169	300	16,690
16 (15)	인도	337	13,683	52	2,092	389	15,775
17 (19)	터키	490	6,592	513	6,591	1,003	13,183
18 (18)	사우디	46	788	69	12,131	115	12,920
19 (17)	벨지움	65	5,918	112	5,706	177	11,623
20 (24)	말레이시아	234	6,936	66	3,754	300	10,690
21 (20)	이란	113	6,492	44	3,706	157	10,198
22 (23)	UAE	40	459	305	8,148	345	8,607
23 (22)	인니	693	4,757	118	2,438	811	7,195
24 (25)	스웨덴	154	1,942	202	5,075	356	7,018
25 (27)	사이프러스	111	2,903	136	3,622	247	6,525
26 (26)	프랑스	116	2,840	134	3,541	250	6,381
27 (21)	네덜란드	435	3,580	164	2,274	599	5,853
28 (28)	쿠웨이트	39	3,963	29	1,348	68	5,311
29 (36)	베트남	320	2,838	49	1,203	369	4,042
30 (34)	태국	288	3,470	34	435	322	3,905
	합계	11,278	296,863	16,164	653,296	27,442	950,160

주 : 1,000 GT 이상

자료 : ISL, Shipping Statistics and Market Review, 2008. 1.

## 세계해사대학 교수/학생 26명 4월27일부터 5월3일 방한 선협, 4월31일 한강유람선 선상에서 만찬간담회 가져

국제해사기구(IMO) 부설 세계해사대학(WMU, World Maritime University) 교수 및 학생 26명이 국토해양부와 교육기관 및 해운·조선산업 견학을 위해 4월27일부터 5월3일까지 방한했다.

금번 방한단은 국토해양부, 부산지방해양항만청 및 해양경찰청을 방문하여 우리나라 선진 해양안전 관리 제도에 대해 학습하고 선박안전기술공단, 한국선급, 현대중공업 등 선박검사기관 및 관련 산업 시설을 견학했다.

이와함께 한국선주협회는 4월31일 오후 6시 한강 유람선 선상으로 방문단을 초청하여 만찬을 겸한 간담회를 가졌다.

이번 방문을 통하여 우리나라와 WMU간 지속적인 인적교류 및 기술협력 활성화 계기를 마련함으로써 국제해사무대에서의 우리나라 지지세력 확보는 물론 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 있는 아국의

해운·조선산업을 홍보하여 미래의 고객을 확보하는데 많은 도움이 될 것으로 예상하고 있다.

우리나라는 2003년부터 WMU에 매년 약간명의 학생에게 장학금을 지급하고 있으며, 장학금 수혜자들이 각종 IMO 회의시 우리나라를 지지하고 있는 등 상당한 효과가 있는 것으로 알려져 있다. 특히 개도국 출신 재학생은 자국 해사안전청장 등 고위직공무원으로 진출하는 경우가 많아 우리나라가 국제해사무대에서 활동하는데 있어 많은 도움이 되고 있다.

WMU는 IMO가 해사전문인력 양성을 위해 지난 83년 스웨덴 말뫼에 설립한 석사과정의 해사전문교육기관으로서 지금까지 우리나라 출신 42명을 포함하여 세계 150개국에서 2,300여명의 졸업생을 배출했다

## 선주협회, 톤세제도 개선을 위한 작업반 회의 개최 선박제원 신고절차 및 선박운항신고 개선방안 협의

한국선주협회는 4월24일 협회 회의실에서 톤세제도 개선을 위한 작업반회의를 개최하고 선박제원 신고절차 등의 개선방안을 중점적으로 협의했다.

국적외항선사 실무담당자 15명으로 구성된 작업반은 이날 선박제원 신고절차와 관련하여 현행 선박 호출번호와 IMO번호 입력으로 동일한 선박이 많이 잡혀 IMO 번호건수로 고정하도록 개선하는 것이 바람직하다는 의견이 있었다.

또 필요없다고 판단되는 '조선소'란 등 불필요한 항목은 시간절약 차원에서 삭제하고 전산상으로 승인시 자동 직인시스템으로의 개선을 적극 추진키로 했다.

선박운항 신고와 관련해서는 국제선박등록일을 해양부에 등록된 날짜에 자동으로 연계되도록 개선하고 사용률과 운항일수를 신고자가 볼 수 있도록 개선하는 방안을 논의했다.

# KMI 2008년 2/4분기 해운시황전망 설명회 개최

## 원양정기선시황 2/4분기에 상승세로 전환전망

한국해양수산개발원은 4월8일 한국선주협회 대회의실에서 국적외항선사 관계자 60여명이 참석한 가운데 '2008년 1/4분기 해운시황 동향과 2/4분기 전망' 설명회를 갖고 최근의 해운시장 변화와 향후 전망에 대해 설명했다.

특히 이날 설명회에서 KMI는 아시아-북미 및 구주항로의 경우 금년 1/4분기중에는 약세를 보였으나, 2/4분기에는 상승세로 전환될 것으로 내다봤다.

또 부정기건화물선시황의 경우도 올 1/4분기중에 소폭 조정을 받으면서 BDI 지수가 다소 하락했으나, 2/4분기에는 탄탄한 펀더멘탈로 상승국면에 진입할 것으로 예상했다.

그리고 진정국면에 진입한 유조선시황은 전통적인 비수기가 도래함에 따라 하락세를 보일 것으로 분석했다. 다음은 KMI가 이날 발표한 전망자료를 요약정리한 것이다.

### ■ 정기선 시장

#### ▷ 원양정기항로 동향 및 전망

금년 1/4분기 아시아-북미 및 구주정기항로의 시황을 보면 북미항로의 경우 부분적으로 운임이 하락했으며, 유럽항로도 양방향 모두 운임이 하락했다.

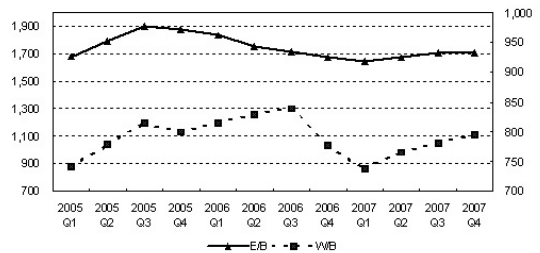
특히, 북미항로는 물동량 증가세가 둔화되었으며 운임은 대체로 하락했는데, 이는 전통적인 비수기와 미국의 서브프라임 모기지론 사태로 물동량은 전반적으로 기대에 못 미쳤으며, 달러 약세에 따른 아시아권의 수입 증가가 변수로 작용했기 때문으로 분석된다.



하지만, 건화물선 운임이 높게 형성됨에 따라 일부 벌크화물이 컨테이너화됨으로써 전반적으로 긍

#### [북미항로 운임 추이]

(단위 : TEU)



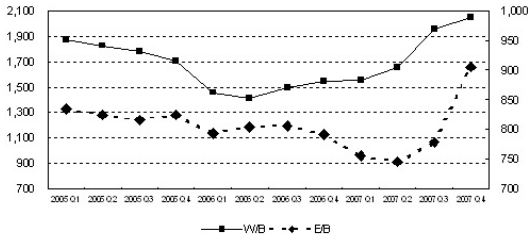
(자료) CI, 2008년 3월

정적인 영향을 끼쳤으며, 선사들의 지속적인 선대조정으로 소식률은 예년과 같은 수준으로 유지했다.

한편, 2/4분기에는 북미 및 유럽항로 모두 상승세로 전환될 것으로 KMI는 전망했다.

북미항로에 가장 큰 영향을 미치는 미국경제는 2008년 2/4분기에 서브프라임 모기지론 사태와 주택경기 침체로 전반적인 경기 하락이 예상되고 있으며, 큰 폭의 물동량 회복 및 운임 상승은 다소 어려울 것으로 전망된다.

그러나 북경 올림픽 특수 및 달러화 약세에 따른 아시아권의 수입 증가가 예상되고 있어 이에 따른 [유럽 항로 컨테이너 운임 추이] (단위 : TEU)



(자료) CI, 2008년 1월

소폭의 운임 상승이 예상된다. 더구나, 지난 2007년에 적극적인 선대조정을 통해 운임 수준을 유지시킨 바 있는 선사들이 선대운영 합리화 기조를 유지하고 있으며, 특히 5월 장기운송계약(SC) 갱신기간에는 유류할증, 피크시즌 할증 등을 이용하여 추가적인 운임인상도 가능할 것으로 예상된다.

금년 2/4분기 북미항로 운임지수는 동향이 7.6 포인트, 서향은 6.3 포인트 상승할 전망이다.

또 유럽항로는 EU 경제의 안정세 회복으로 수입 물동량은 감소하고 그 동안 증가된 선복 영향으로 운임 상승폭은 크지 않을 것으로 전망된다. 아시아-유럽항 컨테이너물동량은 2008년에도 8% 정도의 증가가 예상되지만 수출입 불균형 및 선복과잉 등으로 큰 폭의 시황상승은 어려울 것으로 예상된다.

더구나, 동유럽 등 신흥시장의 물동량이 계속 증가하는 가운데, 1만 TEU급 초대형선을 포함한 신조선 투입도 지속될 것으로 예상된다. 2/4분기 유럽항로 운임지수는 동향이 2.3 포인트, 서향은 2.5 포인트 상승할 전망이다.

### ▶ 근해항로

2008년 1/4분기중에 한-일 및 한-러항로는 강세를 보였다. 근해항로는 선적물량 상한제(Ceiling)를 도입한 한-일항로와 수출 물동량의 증가세가 지속된 한-러항로의 운임이 강세를 나타냈다.

그러나, 한-중항로는 수출입운임이 모두 소폭 하락하였고, 동남아항로는 수출입운임이 소폭 하락한 반면, 수입은 소폭 상승했다. 한-중항로의 경우, 춘절 연휴 50년만의 폭설 및 티베트 사태 등 정치적 불안 요인이 시황악재로 작용하면서 물동량과 운임이 모두 하락했다.

근해항로의 경우 2/4분기에는 전반적인 강보합세 및 상승세를 보일 것으로 기대된다. 근해항로는 전반적으로 1/4분기와 비교해 강보합세를 유지하는 가운데 한-일항로, 한-중수출항로, 동남아항로 등에서 운임이 소폭 상승할 것으로 전망된다.

이는 계절적인 물동량 증가요인, 베트남, 러시아 등 특정지역의 물동량 증가 추세 및 선사들의 지속적인 항로 개편을 통한 선복 축소 노력 등이 동시에 이루어질 것으로 기대되기 때문이다.

한편, 근해항로에서는 항로합리화를 통한 선복조정이 중요한 변수로 작용할 전망이다. 최근 근해항로 선사들은 한-일항로를 중심으로 소위 항로합리화를 통해 선사간 출혈경쟁을 피하면서 상호 협력을 통해 운임을 정상수준으로 회복하려는 움직임이 강하게 나타나고 있다.

이와 같은 움직임이 더욱 확산되어 선사간 신뢰 구축으로 연결될 필요가 있으며, 타 항로 특히 한-중항로에서도 항로합리화를 통한 적극적인 협력이 요구된다.

근해항로에서의 운임 회복은 수요 측면에서의 물동량 상승보다는 공급 측면의 선복 과잉을 어떻게 조정하느냐가 주요한 관건이기 때문이다. 또한 2/4

분기에는 지속되는 고유가로 선사들이 유류할증료 등을 인상하는 등 외생변수에 의한 추가적 운임 상승이 불가피할 것으로 분석된다.

이에 따라 선사들은 고객과의 긴밀한 유대관계를 유지하여 운임 인상에 대한 오해가 발생하지 않도록 세심한 배려가 필요하다.

### ▷ 컨테이너선 종합용선지수

2008년 2/4분기에는 컨테이너 용선료를 나타내는 HR지수가 1,415 포인트를 기록할 것으로 예상된다. 컨테이너선 종합용선지수(HR지수)는 2008년 들어 등락을 거듭하면서 완만한 상승세를 나타냈으며, 2008년 3월19일에는 1,382.9를 기록하여 2007년 10월 이후 최고치를 나타냈다.

## ■ 건화물선 시장

### ▷ 2008년 1/4분기 동향

2008년 1/4분기 BDI 종합운임지수 전기 대비 26.8% 하락했다. 주요 건화물선 운임지수는 전 선종에 걸쳐 전기대비 하락했는데, BCI는 32.2%, BPI는 30.5% BSI는 25.1% 하락했다.

### [케이프사이즈시황 변동요인]

구 분		주 요 요 인
1/4분기	하락요인	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기상재해 및 항만시설 등의 문제로 인한 잇따른 항만폐쇄</li> <li>• 서브프라임 사태로 신용경색이 오면서 FFA 시장이 약세를 보임</li> <li>• 중국의 철강업체와 철광석 수출국간의 가격협상 미타결</li> <li>• 전통적인 약세 시즌</li> <li>• 경기침체 등의 심리적 요인 작용</li> </ul>
2/4분기	강세요인	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 철광석 및 석탄 수요 강세</li> <li>• 철광석수출국과 중국 철강업체간 가격협상 타결에 따라 물동량 증대</li> <li>• 항만폐쇄 요인 제거</li> <li>• 시장의 심리적 요인</li> </ul>
연평균	강보합세 요인 (전년대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 화물에 대한 수요가 전년과 비슷</li> <li>• 탄탄한 펀더멘탈 유지</li> <li>• 시장의 단기적인 요인으로 일시적인 등락 가능성 있음</li> </ul>



2007년 사상 최고의 호황을 시현했던 건화물선 해운시장은 2008년 1/4분기 들어 초기에 하락한 후 조정 국면이 이어졌다. 서브프라임 모기지론 사태에 따른 신용경색으로 FFA 시장의 자금 이탈, 자연재해 및 항만 사고 등으로 인한 선적불능 사태, 철광석 가격협상의 지연 등이 하락요인으로 작용했다.

### ▷ 2008년 2/4분기 전망

부정기건화물선시황의 경우 2008년 2/4분기에 상승세로 전환될 전망이다. 특히, 케이프사이즈 운

**[파나막스사이즈시황 변동요인]**

구 분		주 요 요 인
1분기	약세 요인	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국의 폭설, 호주의 홍수, 인도네시아 석탄 재고 부족 등으로 석탄공급 차질 발생</li> <li>• 브라질 항만시설의 문제로 철광석 선적 불능</li> <li>• 미국 서브프라임 사태로 인한 경기침체 우려</li> </ul>
2분기	강세요인 (전 분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 곡물 시즌 도래(3분기 말에 가서야 수요 감소 전망)</li> <li>• 석탄의 ton-mile 증대</li> <li>• 철광석 및 석탄 수요 증대 등 펀더멘탈이 견고</li> <li>• 1분기 시황의 각종 약재 해소</li> </ul>
연평균	강보합세 (전년도 대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 파나막스선 수급불균형이 지속될 것으로 보임</li> <li>• 시장의 펀더멘탈이 견고</li> <li>• 중국의 곡물에 대한 지속적인 수요</li> <li>• 경기침체에 대한 요인 해소</li> </ul>

임은 탄탄한 펀더멘탈로 상승세가 두드러질 것으로 분석됐다.

KMI 패널조사에 따르면 2/4분기 브라질-극동(일본) 16만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 69.14달러로 1/4분기 62.02달러에 비해 11.5% 상승할 것으로 전망된다.

또한 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기용선료도 2/4분기 평균 12만 5,000달러로, 1/4분기 10만4,905달러에 비해 19% 가량 상승할 것으로 예상된다.

2/4분기 케이프사이즈 시황이 강세를 보일 것으로 전망하는 이유로는 △철광석 및 석탄 수요가 여전히 강세를 보이고 있고 △주요선사와 중국 철강 업체간 가격협상 타결로 물동량이 원래대로 회복할 것으로 보이며 △1/4분기의 운임하락 요인으로 작용한 항만폐쇄 요인이 사라졌고 △남미의 곡물시즌이 도래하는 것이 예상되기 때문이다.

한편, 2008년 연평균 케이프사이즈 시황은 2007년과 비교하여 보합세 또는 강세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △철광석과 석탄에 대한 수요가 2007년과 비슷할 것으로 예상되며 △선복수급이 균형을 이루면 강세장을 유지할 것으로 예상되기 때문이다.

다만, 중국정부의 지속적인 성장억제 정책 등으로 인해 단기적으로 등락은 있을 것으로 예측된다.

한편, 파나막스사이즈 운임은 성수기 도래로 연중 최고치를 기록할 전망이다.

KMI 패널조사에 따르면 2008년 2/4분기 미결프-극동(일본)향 5만4,000DWT급 곡물 운반선 운임은 톤당 평균 127달러로, 1/4분기 122.5달러에 비해 3.71% 상승할 것으로 예상된다. 또한 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 2/4분기 1일 정기용선료도 평균 6만8,333달러로 1/4분기 5만 5,000달러에 비해 24.2% 상승할 것으로 예상된다.

이와 같이 2/4분기 파나막스사이즈 운임이 상승할 것으로 예측되고 있는 이유는 △전통적으로 2/4분기는 곡물이 출하되는 시즌으로 3분기 말에 가서야 수요 감소가 이루어질 것이라는 분석이 많으며 △인도의 대중국 수출 규제 움직임 등으로 톤-마일(ton-mile) 증가가 예상되며 △철광석과 석탄이 총 1억4,000만톤의 물동량 증대가 예상되고 중국의 철강수요가 약 12% 성장이 예측되는 등 펀더멘탈이 견고하며 △케이프사이즈 시장에서 보듯이 1/4분기 시황의 약재가 다수 해소되었기 때문이다.

한편, 2/4분기 파나막스사이즈 시황의 상승 분위

**[핸디막스사이즈시황 변동요인]**

구 분		주 요 요 인
1/4분기	약세 요인	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중대형선 시황 하락으로 인한 캐스캐이딩 효과(cascading)</li> <li>• 중국발 긴축정책으로 전체적인 톤 마일 감소</li> <li>• 미국의 시멘트 수입 감소</li> <li>• 불가항력으로 인한 선적불능 증대</li> </ul>
2/4분기	강세요인 (전 분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 남미 곡물시즌과 인도 몬순시즌을 앞둔 물량 증대</li> <li>• 중동 경기 붐으로 인한 철재 시멘트 수요 증대</li> <li>• 원자재 가격상승으로 인한 가수요 생성</li> <li>• 1분기 적체된 화물 방출</li> </ul>
3/4분기	강보합세 요인 (전년 대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대형선 지속적인 호황에 따른 동반 상승</li> <li>• 대형선의 선복수급불균형 지속</li> <li>• 중국, 인도 이외의 지속적인 중동 특수</li> </ul>

기는 3/4, 4/4분기에 다소 하향 안정세를 보일 것으로 예상되지만, 2007년과 비교할 때는 강보합세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △파나막스선의 수급 불균형이 지속될 것으로 보이는데다 △시장의 수급상황 등 펀더멘탈이 견고하며 △중국의 올 겨울 폭설로 인하여 곡물수요가 증가하였으며 △경기 불안감에 대한 심리적인 요인도 다소 해소될 것으로 보이기 때문이다.

이밖에 핸디막스사이즈의 경우도 곡물시즌 도래와 견고한 펀더멘탈로 상승세를 보일 전망이다.

KMI 패널 조사에 따르면 용선기간이 1년인 핸디

막스사이즈 건화물선 2/4분기 예상용선료는 평균 5만 6,000달러로 1/4분기 4만6,227달러에 비해 약 22.7% 상승할 것으로 전망된다.

올 2/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 이전 분기에 비해 상승할 것으로 보는 이유는 △남미 곡물시즌과 인도양 몬순시즌을 앞둔 물량 증대 △중동 경기붐으로 인한 철재/시멘트 수요 증가 △원자재가격 상승으로 인한 가수요 △1/4분기 적체된 화물 등으로 인해 물동량 증가가 기대되기 때문이다.

그러나 아르헨티나의 곡물 수출세 35% 인상으로 인한 수출량 감소가 예상되며, 중국의 철강수출 감

**[BDI 종합운임지수 및 선형별 운임지수 전망]**

(기준 : 1985. 1 = 1,000)

구분	실 적								추정 및 전망		
	2006				2007				2008		
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4*	2/4	연평균
BDI	2,439	2,554	3,593	4,169	4,669	5,987	7,412	10,290	7,527	8,379	7,347
BCI	3,437	3,281	4,827	5,652	6,602	8,402	9,953	14,909	10,109	12,104	9,819
BPI	2,257	2,415	3,416	4,036	4,514	5,743	7,662	10,239	7,118.	8,220	7,066
BSI	1,638	1,981	2,557	2,844	3,025	3,977	4,842	6,339	4,749.	5,470	4,815

주 : 1) BDI(Baltic Dry Index), BCI(Baltic Capesize Index), BPI(Baltic Panamax Index), BHMI(Baltic Handymax Index), BSI(Baltic Supermax Index)

2) BHMI는 2006년부터 BSI(Baltic Supermax Index)로 변경되었으며, 2006년 1월 3일=1,819임



소, 그리고 미국의 시멘트 수요 감소 등은 시장의 불안요소로 작용할 수 있을 것으로 지적되고 있다.

한편, 2008년도 연평균 핸디막스사이즈 용선료는 2/4분기 상승 후 하향안정화 될 전망이다, 2008년 용선료 출발점이 전년보다 높기 때문에 2008년 연평균 용선료는 전년대비 강세를 보일 것으로 전망된다.

그 이유는 △핸디막스사이즈 선형의 경우 대형선 시황 추세와 연동되어 있고 △타선형대비 신규인도되는 선박이 많지만 케이프사이즈나 파나마크의 선복수급 불균형이 지속적이며 △중국, 인도와 더불어 오일 달러의 유입으로 중동 특수가 지속할 것이라는 예측 때문이다.

### ▷ 건화물선 주요지수 전망

금년 2/4분기 BDI지수는 1/4분기 대비 11.3% 상승할 것으로 전망된다. 이같은 전망에 따라 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 2/4분기에 8,379 포인트 전후로, 이전 분기 7,527 포인트에 비해 11.3% 상승할 것으로 전망된다.

건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI 및 BSI 등도 상승할 것으로 예상되는데, 특히 BCI는 전분기 대비 19.7% 상승하여 가장 큰 폭의 상승이 있을 것으로 보이며, BPI는 15.5%, BSI는 15.2% 상승할 것으로 전망된다.

2008년도의 초반 조정은 일시적인 요인에 기인하였다고 판단되며, 2008년 역시 2007년도와 마찬가지로 강한 펀더멘탈을 바탕으로 낙관적인 시황을 유지할 것으로 전망된다. 다만, 미국의 금융위기, 원자재 값 폭등 등 시장을 위협하는 요소들도 상존하고 있어 단기적으로는 등락이 있을 수 있을 것으로 예상되고 있다.

### ▷ 2009년 이후 조정가능성 대비필요

KMI는 2008년의 경우 펀더멘탈의 견고한데다 신조선 인도량이 많지 않기 때문에 전선형에 걸쳐 선복수급의 불균형이 해소되지 않고 있어서 시황은 호황기조를 유지할 것으로 보인다. 그러나 2009년 이후 대량의 신조선 인도량이 증가함에 따라 시황 조정가능성이 대두되고 있으므로 이에 대한 대비가 필요할 것으로 전망된다.

신조선 인도량은 2008년에 2,800만DWT로 소폭증가한 후 2009년과 2010년에는 각각 5,690만DWT와 8,670만DWT로 대폭 증가할 것으로 예상된다.

또한 수요측면에서는 서브프라임 사태로 촉발된 미국경기의 악화와 중국의 긴축정책, 그리고 원자재 값의 폭등으로 인한 세계경제의 침체가능성 등으로 인하여 수요 위축 가능성을 배제할 수 없는 형국이다.

이러한 점을 감안할 때 2009년도 이후 시황조정 가능성을 염두에 두고 시장의 흐름을 면밀히 주시할 필요가 있다고 KMI는 분석했다.

## ■ 유조선 시황변화 특징과 운임 전망

### ▷ 1/4분기 유조선 시황변화와 특징

2007년 12월 세계 유조선 해운시장에서 VLCC 시황의 경우 전혀 예상하지 못했던 수준까지 상승하는 이상 현상을 보였다. 2007년 1~10월 기간 중 이 중선체 및 단일선체를 포함한 중동-극동항 VLCC 운임의 평균치는 WS 60.4 포인트에 불과했다.

그러나, 11월 중반 이후 주요항로 운임이 유례없는 급등세를 나타내기 시작했으며, 12월초(3~7일)에는 중동-극동항 VLCC 운임이 WS 200 포인트를 돌파했다.



2007년 11월 말 고공행진을 시작한 VLCC 시황은 12월 중순에는 WS 300 포인트 대를 돌파했으며, 12월19일에는 중동-극동항 운임이 WS 315.0 포인트를 기록하여 2004년 11월 이후 최고치에 도달했다.

특히, 중동-인도항 VLCC 운임은 12월18일 WS 335.0 포인트를 기록했으며, 이 기간 단일선체 운임도 중동-극동항 항로에서 WS 280~290 포인트 대를 형성했다.

VLCC 운임의 이와 같은 급등세의 이유로는 이어지는 고유가 추세와 이에 따른 다양한 요소가 심리적인 요인과 함께 작용한 것으로 분석되었다. 2007년 세계유가는 두바이 실물가격 기준으로 1/4분기 평균 배럴당 55.0달러를 시작으로 3/4분기에는 평균 배럴당 70.0달러에 도달했으며, 이와 같은 상승세는 4/4분기에도 계속되어 평균 배럴당 82.8달러를 기록했다.

세계 유가가 지속적으로 상승함에 따라 장기적으로 유가 안정을 기대하는 주요국이 비축 및 재고량을 우선 사용함에 따라 전 세계 석유 재고량이 지나치게 감소했으며, 결국 원유 수입을 재개할 수 밖에 없는 상황이 되었다.

또한, OPEC가 11월 소폭이나마 증산을 단행한 것과 단일선체 유조선에 광탄선으로 개조하거나 해

상 유류저장시설로의 용도 변경이 확산된 것도 일시적으로 선복수급이 악화되는 요인으로 작용했다.

특히 12월부터는 북반구에서 에너지 소비가 본격적으로 증가하는 혹한기에 들어감에 따라 난방유 소비가 급증하면서 석유 해상물동량이 크게 증가했다. 또한 2007년 12월7일 한국에서 단일선체 유조선 'Hebei Spirit' 호의 원유 유출 사고가 발생한 것도 시황을 급등하게 한 원인이 되었다.

이를 계기로 한국 정부는 광범위하게 허용되던 단일선체 유조선의 입항을 금지시킬 것임을 분명히 했으며, 현재 2015년으로 예정된 단일선체 유조선의 입항 허용기간을 단계적으로 2010~2011년까지 축소할 예정임을 밝힌 바 있다.

한편, 2008년 들어 VLCC 시황은 전반적으로 약세가 이어지는 진정국면을 나타냈으며, 특히 한국의 원유유출 사고를 계기로 이중선체 선박에 대한 선호도가 상승하면서 단일선체 유조선의 운임이 크게 하락했다. 1월 초까지 WS 250 포인트 대를 유지하던 중동-한국항 이중선체 VLCC 운임은 이후 하락하여 중순 이후에는 WS 90~100 포인트 대를 벗어나지 못했다.

단일선체 선박의 경우에도 1월 초에는 WS 200 포인트 대를 유지했으나 중순 이후에 WS 70 포인트 대까지 하락했으며, 중동-극동항 항로에서 통상적으로 10 포인트의 격차를 보이던 이중선체 및 단일선체 운임은 최고 70 포인트까지 확대되었다.

이후 VLCC 시황은, 극동지역 구정 연휴 및 서구지역 부활절 연휴 등을 기해 발생한 큰 폭의 등락을 제외하고는 큰 변화가 없는 상황이 이어졌다. 중동-극동항 VLCC 운임은 WS 90~130 포인트 대에서 등락했으며, 이중선체 및 단일선체 운임의 격차

### [VLCC 유조선시장 2/4분기 시황변동 요인]

구 분		주요 변수
상승요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 미국 달러화의 약세에 따른 석유소비 억제 심리의 약화</li> <li>• 중국 및 인도의 원유수입량 변화와 정유시설 증설</li> </ul>
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이종선체 선박에 대한 선호도의 지속적인 상승</li> <li>• 단일선체 유조선의 퇴출 확대 및 VLOC 개조 확산</li> <li>• 대형 선주의 시장지배력 강화</li> <li>• 베네수엘라의 미국 공급량 감축 추진</li> <li>• 주요국의 단일선체 유조선 운항금지 조치 확산</li> </ul>
하락요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고유가의 지속에 따르는 소비 억제 추세의 지속</li> <li>• OPEC의 생산량 확대 억제 및 감산기조 유지</li> </ul>
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이종선체 선박 중심의 신조선 인도 증가 및 선주 다변화</li> <li>• 장기간 지속되는 고유가에 따른 선박연료유가의 강세</li> </ul>

는 30~40 포인트의 범위에서 유지되었다.

한편, 세계 석유 소비 및 수요 증가세는 둔화되는 추세이다. 지속되는 고유가로 세계 석유 소비 및 수요 증가세가 다소 둔화되고 있는 가운데, 특히 국제 원유가격이 배럴당 100달러를 넘어서면서 실질적으로 효과가 나타나는 것으로 분석되고 있다.

#### ▷ 2/4분기 유조선 시황 전망

금년 2/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 WS 90 포인트 내외를 유지할 것으로 전망된다. 금년 2/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 전기대비 25.2% 하락한 평균 WS 92.8 포인트로 전망되었다.

국내 유조선 시황 전문가 설문조사 결과, 금년 2/4분기 유조선 운임은 전통적인 계절적 비수기가 도래함에 따라 1/4분기에 비해 상당 폭 하락하지만 예년의 2분기에 비해서는 상대적으로 높은 수준을 유지할 것으로 예상되었다.. 이는 지속되는 고유가가 유조선 시황 불안요인으로 작용할 것으로 예상되기 때문이다.

세계 유가가 사상 최고치를 경신하는 등 유례없는 고공행진을 계속함에 따라 산유국이 개발투자와 증산을 억제하고 전 세계적인 소비 위축이 해운수

요 증가세를 둔화시키는 등 시황악화 요인으로 작용하는 역효과가 나타나고 있다.

지속되는 고유가로 풍부한 외환보유고 및 수익성을 확보한 산유국들은 증산 필요성을 느끼지 않아 개발 투자를 지연시키고 있으며, 지난 3월 5일에 개최된 OPEC 석유장관 회담에서 원유생산 동결을 결의하는 등 물동량 증가 가능성은 희박한 상황이다.

또한 러시아가 원유수출세를 인상함에 따라 러시아의 금년 수출 물동량이 전년 대비 12.5% 감소하는 등 세계 원유 물동량 감소요인이 되고 있다.

시황조사 전문가 패널들은, 2분기는 고유가에 따라 전기 대비 약세가 전망되는 가운데, 달러화 약세, 연료비 상승, 이종선체 선박에 대한 선호도 증가 등으로 2007년 평균에 비해 높은 운임 수준이 유지될 것으로 전망했다.

그러나 세계경제의 침체 가능성, 고유가에 따른 세계 석유 소비 위축, 정제마진 감소로 인한 정유업체 가동률 하락, 신조선의 지속적인 시장 진입 등으로 물동량이 감소하며, 이에 따르는 선박수요 위축이 근본적인 시황 하락 요인으로 작용할 전망이다.

#### ▷ 2008년 유조선시황 전망

2008년 VLCC 운임은 연평균 WS 100.0 포인트를 유지할 전망이다. 국내 유조선 전문가 패널 조사 결과, 2008년 중동-극동항 VLCC 평균 운임은 WS 100.0 포인트로 전망되어 2007년 4/4분기 조사 결과에 비해 다소 높아졌다.

이는 지난해 평균 WS 89.5 포인트보다 10.5 포인트 높은 것이며, 지난 4/4분기의 조사 결과인 WS 84.2 포인트에 비해서도 15.8 포인트 높은 수준이다.

이와 같이 예상을 벗어난 높은 시황이 유지되는 이유는, 2007년 11월을 기해 이중선체 신조선의 인도가 다소 늦어진 가운데 단일선체 선박의 VLOC 개조 및 용도변경 등이 일시적으로 확산되는 등 선박수급이 악화되었으며, 특히 'Hebei Spirit' 호 사고로 인해 이중선체 유조선에 대한 수요가 집중된 것도 이를 가속화시킨 중요한 원인으로 분석되고 있다.

한편, 단일선체 VLCC 퇴출로 2010년 시황은 불안정할 것으로 전망된다. 최근 VLCC 시황은 조정국면에 있는 것으로 판단되지만, 2010년 이후에는 선박수급이 악화되면서 운임 및 용선료가 큰 폭으로 상승하는 상황에 직면할 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

전 세계적으로 반복되는 유류오염사고로 단일선체 선박을 조기에 퇴출시키는 움직임이 확산되고 있는 가운데, 이중선체 선박에 대한 적극적인 신조발주와 집중되는 신조선 인도로 2009년까지는 현재와 유사한 시황이 이어질 것으로 예상된다. 그러나 2010년 이후에 이중선체 선박의 신조선 인도가 점차 감소하면서 선박수요를 충족하지 못하는 등 수급 불안정이 재현될 가능성이 크다.

현재 세계 전체 VLCC 선대는 510척이며, 이 중에서 2010년까지 퇴출 대상인 단일선체 선박은

160척이다. 이에 반해 2010년까지 신조 인도될 예정인 이중선체 VLCC는 2008년 37척, 2009년 67척, 2010년 48척 등 모두 152척에 불과하다.

그 결과, 2009년까지는 세계 VLCC 선대가 선박수요를 충족시킬 수 있으며, 운임 및 용선료도 현재와 같은 수준을 크게 벗어나지 않는 상황이 이어질 것으로 예상된다.

그러나 해상 물동량 증가세가 어느 정도 유지될 것임을 고려할 때 단일선체 유조선의 해체가 집중되는 2010년 이후에는 선박부족 현상이 표면화되면서 일시적으로 운임 및 용선료가 상승하는 불안정한 상황이 나타날 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 해운업계에서는 선박투자 시기나 용선주기를 조정하는 등 단기적으로 예상되는 해운 조정기에 적극 대비해야 할 것이며, 중장기적으로는 2010년 이후 예상할 수 있는 해운호황에도 대비하는 자세가 필요하다고 KMI는 진단했다.

