



# LA시 항만국 입항선박 환경규제 강화

## 항만시설 확충 환경에 밀려 체선유발 해운선사 비용부담 증가로 이어질 듯

미국 최대의 컨테이너항만인 로스엔젤리스(LA)항이 심각한 화물적체 현상을 해소하기 위한 항만시설 확충 보다는 입항선박에 대한 환경규제를 강화할 움직임을 보이고 있어 해운선사들이 크게 긴장하고 있다.

환경문제를 중시하고 있는 LA시에서는 시내 대기오염의 20%를 차지하고 있는 것으로 알려지고 있는 항만시설 확장에는 부정적인 자세를 취하는 반면에 LA시 항만당국에서는 최근에 새로운 환경규제를 취할 계획으로 있어 이 항만에 취항하는 정기선사들의 환경비용 부담이 가중될 것으로 전망되고 있다.

LA시 항만국평의회는 작년말 대기정화 프로그램으로서 향후 4년간에 총액 5,290만달러의 환경대책 예산을 확정지었다. 이 대책에 의하면, LA시 항만국은 AMP시스템(부두 안벽에 접안중인 선박으로부터의 배기가스를 방지하기 위한 전원을 공급하는 설비)을 갖춘 컨테이너선을 운항하는 컨테이너선사에 대해 1사당 81만달러의 보조금을 지급한다는 것이다.

특히 LA시 항만국의 이같은 조치는 예산지원을 통해 LA항 기항선사의 AMP 대응을 촉진시켜 환경문제에 능동적으로 대처하는 등 규제를 더욱 강화하기 위한 포석으로 풀이되고 있다.

LA시 대기오염은 미국 전역에서도 1, 2위를 다퉈 정도로 심각한 상황인 것으로 알려지고 있는데, 2002년에 취임한 Han 시장은 환경 문제를 중요 과제로 채택하여 대기오염의 삭감방안을 추

진하고 있다.

LA시는 그 방안의 일환으로서 추진된 조치가 지난해 5월 차이나쉬핑의 터미널에 세계에서 처음으로 도입된 AMP시스템이다. 현시점에서 AMP 시스템은 차이나쉬핑의 터미널 뿐이지만 앞으로는 다른 터미널에서도 도입해 나갈 예정이라고 밝힌 바 있다.

LA시 항만국이 추진하고 있는 환경규제 조치는 AMP 시스템 도입 이외에도 선박이 LA항의 20마일 이내에 들어서면 선박의 속도를 12 노트 이하에 감속하는 '20마일 규제'가 있다.

이 규제는 아직 강제력이 없고 입항선박이 자율적으로 감속하도록 요청하고 있지만 조만간 강제화될 것으로 예상되고 있다. 특히, LA시 항만국은 20마일 이내에서 40마일 이내로 규제폭을 더 확대할 움직임을 보이고 있다.

이러한 엄격한 환경 규제의 전형적인 사례는 작년말에 P&O네드로이드가 임대할 때 우선교섭권을 획득한 '그린터미널'이다.

LA시 항만국은 동터미널을 임대하는 조건으로 다양한 환경규제를 포함 시켰다. 예를 들면, 동터미널 개업 3년 이내에 기항 컨테이너선의 70%를 AMP 시스템을 갖추도록 의무화하는 한편, 입항선박의 '40마일 이내 규제', 플론을 사용한 냉동컨테이너의 반입금지, 야드내의 차량에의 환경 규제 등 다양한 조건이 들어가 있다.

현재 AMP 시스템을 도입하고 있는 것은, 세계에서 LA항, 차이나쉬핑의 터미널뿐이다. 그러

나 LA시 항만국은 향후 다른 터미널에서도 임대 계약 갱신시에는 '그린터미널'에서 도입한 엄격한

환경조건을 내걸 계획이어서 기항선사들의 비용 증가는 불가피할 것으로 예상되고 있다.

## BALTIC 신조발주 표준계약서 개정추진

### 중국조선소 부각으로 계약서 서식강화

국제해운단체인 BIMCO가 최근 30여년간 사용되어 온 신조선 발주 표준계약서의 개정을 세계 각국의 해운 및 조선업계에 호소하고 있어 관심을 끌고 있다.

BIMCO는 중국 조선소에서 발주하는 신조선이 하루가 다르게 증가함에 따라 표준계약서의 서식을 엄격히 할 필요가 있다고 보고 갱신을 적극 추진하고 있다.

그러나 한국과 일본조선업계에서는 표준계약서의 서식변경에 대해 '선주에게 유리한 서식변경을 추진하는 것이 아니냐'는 경계의 목소리도 나오고 있다.

조선소는 일반적으로 일본조선공업협회나 AWES(유럽조선공업협회)가 작성한 표준계약서를 기준으로 하여 각사 독자적인 사양을 포함시킨 계약서식을 사용하고 있다.

해운업계에서는 사실상 표준계약서가 작성된 1970년대는 신조선을 발주하는 해운업계 보다는 조선업계가 주도적인 역할을 했다고 주장한다.

특히, 해운업계에서는 현행 표준계약서가 사용 연한이 30년 가까이되는 신조선의 보증기간이 1년 밖에 안되고, 더구나 속력이나 납기에 유예를 마련하고 있는 등 「불평등 조약이다」라고 강하고 비난하고 있다.

BIMCO는 작년 11월 요코하마시에서 개최된 해

운, 조선, 선급에 의한 국제회에서도 표준계약서의 개정을 호소했으나, 현시점에서 구체적 방침은 분명히 하고 있지 않다.

BIMCO가 신조선 발주 표준계약서식의 개정을 요구하는 배경에는, 중국 조선소 약진을 들수 있는데, 중국 조선소는 건조능력을 급속히 확대하는 한편, 조선계약을 둘러싼 선주와의 마찰이 빈번하게 발생하고 있다.

이에 따라 BIMCO는 회원인 해운선사와의 계약내용을 보다 엄격하게 하여 중국에서의 리스크를 최소화하려는 의도로 분석되고 있다.

BIMCO에는 현재 세계 123개국의 해운기업이나 브로커, 선급협회, 금융기관 등 2,500이상의 기업이 가입하고 있으며, 그동안 용선계약서의 표준화 등을 손수 다룬 경험이 있다.

