

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.

