

IACS 공통구조규칙 발효시 파장예상

발효앞서 신조선 발주 폭증할 듯

국제선급협회연합(IACS)이 검토중인 유조선과 벌크선의 공통구조규칙(CSR)이 신조선의 발주를 부추길 것으로 예상되고 있다.

일본해사신문(1. 14)에 따르면, 이 규칙이 예정대로 발효될 경우 유조선과 벌크선은 2006년 1월1일 이후 계약되는 신조선에 적용된다.

이 공통규칙이 적용되면, 현행 규칙에 따라 건조된 선박에 비해 강재사용량이 증가하기 때문에 선가상승이 불가피하게 돼 발효이전에 신조선을 확보하려는 움직임이 가시화될 것으로 예상되고 있다.

하지만, 공통규칙에 대해 해운·조선업계가 크게 반발하고 있어 예정대로 발효하게 될지는 불투명한 실정이다.

공통규칙인 CSR은 유조선의 경우 로이드선급(LR), 미국선급협회(ABS), 노르웨이선급협회(DNV)가 조인트유조선프로젝트(JTP)에 따라 수립했으며, 벌크선의 경우 일본선급협회(NK) 등 나머지 IACS 회원들이 조인트벌크프로젝트(JBP)에 의거하여 입안했다.

CSR의 초안에 의하면, 선체중량이 현행 규칙에 비해 2~9% 가량 증가한다. 대형 유조선인 VLCC의 경우 선체중량이 8~9% 가량 증가하고, 철광석 수송 전용선인 케이프사이즈 벌크선의 경우는 2~3% 가량 선체중량이 증가할 것으로 분석되고 있다.

즉, 선박 건조에 사용되는 강재 중량이 그 만큼 많아져 선박을 발주하는 해운선사는 선가상승에 따른 부담이, 신조선을 수주하여 건조하는 조선소는 원가상승에 따른 부담이 불가피할 것으로 우려되고 있다.

지난해 11월, IACS는 CSR에 대한 의견수렴을 위해 일본 요코하마에서 해운 및 조선관계자들이 참석한 가운데 회합을 가졌는데, 이 자리에서 IACS는 CSR가 발효될 경우 VLCC의 탱크부문에서 강재중량이 2,000톤 가량 증가한다고 설명했으나, 한국과 일본조선공업회가 각각 시산한 결과, 3,000톤의 강재가 추가 소요되는 것으로 나타났다.

한·일 양국 조선관계자는 이 회의에서 IACS 관계자에 대해 시산결과를 들이대며, IACS 시산에 문제가 있음을 지적하기도 했다.

특히, 일본조선공업회는 지난해 11월16일, IACS 초안의 내용이 졸속으로서 매우 불명확하다고 비난하는 이례적인 성명을 발표했다.

CSR를 제정하게 된 근본적인 배경은 해난사고로 인한 해양환경 피해를 최소화하기 위한 것으로 그동안 선급규칙은 각국 선급협회에 따라 차이가 났지만, 지난 2002년 스페인 연안에서 발생한 유조선 'Prestige'호의 침몰·기름 유출사고 이후, 국제해사기구(IMO)의 요청으로 IACS가 선체구조와 관련된 규칙의 통일작업에 착수했다.

한편, IACS에서 마련한 공통규칙에 대해 해운·조선업계가 크게 반발하고 있어 발효여부는 매우 불투명한 것으로 전해지고 있다.

