



IACS 공통구조규칙 발효시기 연기될 듯

선체의 강재중량 4% 증가수준으로 조정

한국선급(KR)을 비롯하여 영국선급(LR), 미국선급(ABS), 일본선급협회(NK) 등 세계의 주요 10개국 선급이 가입한 국제선급연합회(IACS)의 선체강도를 강화하는 공통구조규칙(CRS)의 발효시기가 재차 연기될 것으로 예상되고 있다.

오는 2006년 1월1일 이후에 계약되는 신조 유조선과 벌크선을 대상으로 적용될 예정인 선박의 공통구조규칙 초안에 대해 한국과 일본의 조선업계가 검증작업에 충분한 시간이 필요하다고 주장, 발효스케줄 지연이 불가피할 것으로 전망되고 있다.

당초 이 규칙이 예정대로 발효될 경우, 선가상승을 우려한 선주들이 신조선 발주를 앞당겨 올해 신조선 발주상담이 줄을 이을 것으로 전망됐으나, 발효시기가 불투명해짐에 따라 유조선과 벌크선의 신조발주 러시는 2006년 이후로 다소 늦어질 것으로 분석되고 있다.

특히, 이 규칙은 해운과 조선기업들의 경영에 직접적인 영향을 줄 것으로 예상되고 있는데, 최대 관심사항인 선체의 철판두께 증강에 수반하는 강재 사용량의 증가문제는 대형유조선 VLCC의 경우 종전대비 4% 증가하는 수준으로 의견차가 좁혀진 것으로 알려졌다.

유조선과 벌크선의 선체공통규칙은 지난 1990년대에 대형선박의 해난사고가 빈번하게 발생, 선박의 안전성을 요구하는 여론이 전세계적으로 빗발침에 따라 이같은 사고예방을 위해 IMO의 요청을 받아 IACS가 수립한 유조선과 벌크선의 선체구조에 관한 통일규칙이다.

세계 해운 및 조선업계의 반발에 의해 발효가

한번 연기된 바 있으며, IACS는 2006년 1월1일에 발효하는 것을 목표로 3월말까지 CSR의 제2차 초안을 정리해 6월말 개최예정인 이사회에서 채택할 예정이었다.

그러나, 2월말 일본의 도쿄와 한국의 부산에서 열린 해운·조선업계와의 회합에서 한국조선공업협회가 검증작업에 최소한 4개월이 필요하다고 주장함으로써 최종적인 검토의견이 7월중에야 나올 것으로 보여 6월말 IACS 이사회에서의 채택은 어려울 것으로 예상되고 있다.

일본조선공업협회와 일본선주협회는 2월말의 회합에서 규칙의 기반이 되는 설계조건 등을 유조선과 벌크선에 조화시켜야 할 것이라고 주장하면서 현행 규칙으로부터 CSR에의 이행에 수반되는 근본적인 모순점을 지적했기 때문에 IACS로서도 무시할 수 없는 입장이다.

CSR로 이행할 경우, 선체의 부식대책으로서 예비대가 증가하는 결과, 철판두께가 종전보다 두꺼워지고, 또한 선급간의 입급경쟁이 선박사고의 한 요인이라는 지적이 있기 때문에 발효되는 데는 다소 시일이 소요될 전망이다.

작년 11월 시산에서는, 강재의 증가는 VLCC의 경우가 7~8%에 이를 것으로 추산됐다. VLCC 1척을 건조하기 위해서 필요한 강재는 약 4만톤으로, 이 시산에서는 1척에 약 3000톤의 강재가 추가로 소요된다.

이후 IACS측은 금년 2월말 VLCC의 강재증가분을 4%로 하향조정하는 방안을 해운 및 조선업계측에 제시함으로써 의견차가 다소 좁혀졌으나, 양업계의 수락여부는 불투명한 실정이다.