

國際海事協約의 最近動向에 對하여

—SOLAS를 中心으로—

朴 容 喆

1. 序 言

UN國際海事機構(IMO)의 主된 目的은 海上에서의 人命과 財産을 保護하고 海洋環境의 汚染을 防止하는 것이다. 이러한 目的을 達成하기 爲하여 IMO는 지난 25년 동안 거의 30個에 달하는 國際協約을 採擇하였으며, 이와 關聯된 많은 技術規則을 發展시켜 왔다.

海洋汚染防止에 크게 기여하게 될 MARPOL 73/78 協約은 1983年 10月 2日에 이미 發效가 되었다.

한편, 海事安全에 關聯된 協約中 가장 重要하고 특히 船舶의 設計, 構造 및 設備에 直接 影響을 주는 SOLAS 協約은 지난 1980年 5月 SOLAS 74가 發效된 이후에도 數次에 걸쳐 광범위한 改正이 이루어 졌다.

이러한 광범위한 改正作業은 事實上 SOLAS 74의 퇴진이며 새로운 SOLAS(83)의 登揚을 意味한다고 볼 수 있다.

本稿는 SOLAS 74協約이 發效된 1980年 5月以後에 改正 또는 發效되는 協約의 內容中 主要事項들에 대하여 說明함으로써 SOLAS의 最近 改正 動向을 理解하는데 도움을 주고자 作成된 것이다.

끝으로 IMO에서 採擇한 모든 協約의 發效現況 및 相互關係, 海事安全과 직접關聯된 協約의 機能別 分類, 기타 IMO 沿革中 主要事項들에 대하여는 부록으로 수록하였다.

2. SOLAS 74의 改正來歷

SOLAS 74는 SOLAS 60을 광범위하게 改正하여 各章의 技術要件을 強化 또는 合理化한 것이다.

1978年 2月 Tanker의 安全에 關한 SOLAS 78 PROTOCOL이 採擇됨으로써 協約內容中 Tanker의 安全에 關聯된 條項이 強化되었다.

그후 1981년에는 船舶의 區劃 및 復原性, 機關 및 電氣設備을 다루고 있는 Chapter II와 航海의 安全을 다루고 있는 Chapter V에 대하여 많은 改正이 이루어 졌으며, 2次 改正으로 1983년에는 救命設備에 關한 CHAPTER III의 技術要件이 強化되었고 危險物의 運送에 關한 Chapter VII에 IBC 및 IGC CODE를 強制事項으로 추가하였다.

SOLAS 78 PROTOCOL은 1981年 5月 1日 이미 發效되었으며, 1981年의 1次 改正案은 1984年 9月 1日 發效될 예정이다.

1983年 2次 改正案은 “無言의 受諾”(Tacit approval)로 1986年 7月 1日 發效될 展望으로 있다.

3. 1974 SOLAS 主要改正事項

3.1. 1978 SOLAS PROTOCOL

1970年代에 들어서면서 잇달아 發生한 Tanker의 대형사고를 계기로 IMO는 1978年 2月 런던에서 탱커의 安全 및 汚染防止에 關한 國際會議을 開催하여 1974年 SOLAS 協約을 일부 改正 및 強化한 1978年 議定書를 採擇하게 되었으며 本 의정서는 1981年 5月 1日 發效되었다.

本 議定書에서는 주로 Tanker의 Inert Gas System의 設置, 操舵裝置, Radar 裝置 등에 對한 의무화 조항을 담고 있으며, 定期的인 檢査의 強化 등 Tanker 安全을 위한 새로운 規定을 制定施行토록 하였다. 1978 SOLAS PROTOCOL의 主要內容은 다음과 같다.

(1) 檢査 및 證書

① 船齡 10年以上의 Tanker에 대하여는 貨物船 安全設備證書의 發給後 1年 經過日 前後 3個月 以內에 救命設備, 消火設備 및 Inert Gas System, 航海用具 등에 對한 中間檢査를 받아야 함.

② 船齡 10年 以上의 Tanker는 貨物船 安全構造證書

接受日字 : 1984年 5月 14日.

* 本 論文은 1984年 4月 21日 蔚山現代重工業(株)에서 開催되었던 學會春季研究發表會에서 發表되었던 論文인.

** 正會員, 韓國船級協會

의 有效期間의 中間 前後 6個月 以內에 操舵裝置, 電氣設備, 펌프실, 화물유 배관설비 등에 대한 中間檢査를 받아야 함.

③ 船舶의 寄港國의 主管廳은 證書의 有效期間內 일지라도 船舶의 設備狀態가 實質的으로 證書의 記載事項과 같지 않다고 認定될 경우에는 不定期의 檢査 (Unscheduled Inspection)을 行하기 위한 措置를 취할 수 있다. (基準未達船舶에 대한 規制의 強化)

(2) 貨物탱크의 保護

① 20,000DWT 以上의 新 原油運搬船 및 石油製品運搬船은 Inert Gas System을 設置하여야 함.

② Inert Gas System은 70,000DWT 以上의 現存 原油運搬船에 대해서는 議定書 發效後 2年內, 20,000~70,000DWT의 船舶에 대해서는 4年內 強制的으로 設置하여야 함.

③ 20,000~40,000DWT의 現存 原油運搬船으로서 60m³/hr 以上의 容量을 갖는 固定된 洗淨器가 使用되지 않을 경우 主管廳은 免除規定을 둘수가 있다. 그러나 Inert Gas System은 原油洗淨이 이루어지고 있을때는 항상 요구됨.

④ Inert Gas System은 70,000DWT 以上의 現存 石油製品運搬船에 대해서는 議定書 發效後 2年內 그리고, 40,000~70,000DWT의 船舶 및 60m³/hr 以上의 容量을 갖는 洗淨機가 設置된 20,000DWT 以上의 船舶에 대해서는 發效後 4年內 設置하여야 함.

(3) 操舵裝置 要件의 追加

① 10,000 GT 以上의 모든 탱커는 航海船橋로부터 각각 독립적으로 作動할 수 있는 2個의 遠隔操舵 制御系統을 갖추어야 함.

② 10,000 GT 以上의 新 탱커의 主操舵裝置는 同等의 能力을 갖는 2個 以上의 독립된 動力裝置로 構成되어야 함.

(4) 航海의 安全

*1,600~10,000 GT의 모든 船舶은 Radar를 設置하여야 하며 더우기 10,000 GT 以上의 船舶에 대하여는 각각 독립적으로 자동하는 Radar를 2대 以上 設置하여야 함>(*Radar에 관한 要件은 1981年 IMO 總會에서 500 GT 以上으로 다시 改正됨).

3.2. 1974 SOLAS에 대한 1981 改正

1981年 11月 런던에서 開催된 第45次 IMO 海事安全委員會에서 1974 SOLAS에 대한 改正案을 심의 採擇하였다.

本 會議에서 改正된 內容은 主로 區劃 및 復原性, 機關 및 電氣設備를 다루고 있는 Chapter II-1과 防火,

探知 및 消火와 關係가 있는 Chapter II-2에 대한 광범위한 規則의 改善이 이루어 졌으며 Chapter IV, V 및 VI에 대하여도 部分的으로 改正되었고 Chapter III은 편집상의 改편이 이루어 졌다.

특히, 航海의 安全에 관한 Chapter V에서는 航海設備의 關聯規則이 크게 強化되었다. 上記의 1974 SOLAS의 1次改正 內容中 主要事項만을 言及하면 다음과 같다. (다만, 여객선 關聯條項에 대하여는 편의상 생략함)

(1) 區劃 및 復原性(Chapt. II-1 B편)

① 貨物船의 Collision Bulkhead의 위치는 船首에서 船長(L)의 5% 또는 10m 中 작은쪽의 길이 이상 떨어져 설치하여야 하며 8%를 넘어서는 아니됨.

② 절연된 貨物艙을 비롯한 모든 수밀구역으로부터 排水할 수 있는 Bilge Pumping System을 설치하고 해수의 逆流을 防止할 수 있도록 하여야 함.

③ Main Bilge 장치에는 적어도 2臺의 Pump를 연결하고 그中 하나는 主機關 구동으로도 可한.

(2) 機關 및 電氣裝置(Chapt. II-1 C 및 D편)

① 主機關은 補助機關의 어느 하나에 고장이 발생하더라도 作動에 이상이 없도록 裝置되어야 함.

② 主機關 및 推進裝置와 關聯된 補機들은 船舶이 정적인 상태에서 15°, 동적인 狀態에서 22.5°의 횡요와 7.5°의 피칭에도 作動될 수 있도록 設置되어야 함.

③ 船舶의 시운전시의 Stopping time, Stopping distance 등에 대한 기록이 本船에 비치되어야 함.

④ 操舵裝置에 대하여는 1978 SOLAS PROTOCOL의 要件을 세밀히 규정하였음.

⑤ 貨物船의 非常電源裝置를 세밀히 規定하였으며 더욱 強化하였음.

⑥ 無人機關室의 火災, 경보, 통신장치 등에 대한 安全要件을 新設하였음.

(3) 防火, 火災探知 및 消火(Chapt. II-2)

① 貨物탱크 保護에 관한 1978 SOLAS PROTOCOL을 그대로 수용하되 Inert Gas System에 관하여 상세히 規定하였음.

② 할로젠화된 탄소수소 消火裝置에 관한 要件과 本裝置의 使用可能 장소를 기관실, 펌프실, 차량적재 화물창으로 제한하여 使用할 수 있는 規定을 新設함.

③ Cargo Tank의 Venting, Purging, Gas freeing 등에 관한 規定을 新設함.

④ 居住區域과 業務區域內의 격벽의 火災安全措置로서 區域內의 火災탐지 및 경보장치, 自動 Sprinkler 裝置 및 내부 격벽의 火災安全度 等の 有無에 따라 Me-

thod I C, Method II C, Method III C로 區分하고 각 경우에 따라 防火構造의 要件을 새로히 規定하였음. (Tanker는 Method I C에 국한되며, 객선은 제외됨)

⑤ 탱커의 火災 安全措置를 위한 區劃의 分離 및 위치 등에 대한 관련조항이 대폭 개선되었으며 특히 Combination Carrier에 대한 Tank의 保護 및 火災安全措置에 관한 新設規定을 包含시켰음.

⑥ 탱커에는 4組의 Fireman's outfits를 비치토록 함.

⑦ International Shore Connexion은 500 GT 以上の 모든 船舶에 대하여 비치토록 함.

⑧ 機關區域의 消火裝置로서 Portable foam applicator unit의 設置要件을 新設함.

(4) 航海의 安全(Chapt. V)

① 총 톤수 150톤 以上の 船舶의 航海用具에 대한 要件을 新設함.

② 총 톤수 500톤 以上の 船舶은 Radar를 備置하여야 하며 1984. 9. 1. 이후 建造되는 船舶은 Gyro-compass 및 Repeater를 備置토록 함.

③ 自動 Radar plotting 補助裝置를 船舶의 톤수에 따라 規定하였음.

④ Echo-sounding device는 1,600 GT 以上の 現存 船舶에도 設置토록함. (新船舶은 GT 500 以上)

⑤ 1984. 9. 1 以後 建造되는 총 톤수 100,000톤 以上の 船舶에는 旋回速度指示器(Rate of turn indicator)를 設置토록 함.

⑥ 기타 航海補助設備에 대한 改正이 있었음.

(5) 穀類의 運送

총 톤수 500톤 미만의 貨物船에도 適用하도록 強化하였음. 上記의 改正案은 1984年 3月 1日 以前에 締約國의 1/3 또는 世界船隊의 50% 以上에 이르는 商船의 船腹量에 달하는 締約國에 의하여 거부되지 않는 限 1984年 9月 1日에 發效될 예정이다.

3.3. 1974 SOLAS에 대한 1983 改正

1983年 6月 第48次 海事安全委員會에서 1974 SOLAS에 대한 두번째의 改正案을 討議하여 採擇하였다. 이 改正案은 주로 1974 SOLAS 協約의 救命設備에 관한 Chapter III의 大部分을 改善 또는 強化하였다. 또한 危險物의 運送(Chapter VII)에 관하여는 International Bulk Chemical Code (IBC)와 International Gas Carrier Code(IGC)를 強制事項으로 결정 추가하였다. 기타 Chapter II-1 및 II-2에 대하여도 부분적인 추가 改正이 있었다.

上記의 1983年 改正案의 主要事項만을 言及하면 다음과 같다.

(1) 救命設備 및 裝置(Chapt. III)

① 구명정은 종전의 Open type에서 추진기관을 갖춘 밀폐식(Closed type)으로 하여야 함. 단, 자기 직립식(Self-righting type)이고 自動排水機能을 갖춘 경우에는 기상 및 지역의 특성을 고려하여 部分 밀폐식으로 許容할 수 있다. (탱커는 제외)

② 탱커(액화 Gas 운반선 包含)는 기름불속에서 8分間 견딜 수 있는 耐火 구명정으로 비치하여야 하며, 유독성 蒸氣 또는 Gas를 분출하는 化學물탱커와 가스 탱커는 10分 以上 자체공기공급장치를 갖추어야 함.

③ 길이 85m 미만의 貨物船(탱커류 제외)은 兩舷 구명정을 구명뗏목으로 대체할 수 있음.

④ 船尾 自由낙하식 구명정이 비치된 경우는 양舷 구명정의 비치 대신에 구명 뗏목으로 대체할 수 있음. 단, 이 경우 구명뗏목의 진수장치 요함.

⑤ 貨物船에는 兩舷에 승선 人員 100%를 수용할 수 있는 구명뗏목을 갖추어야 함.

⑥ 화물선은 적어도 한척의 구조정(Rescue boat)을 비치하여야 함. 단, 구명정이 구조정의 요건에 맞는다면 구조정으로 인정할 수 있음.

⑦ 구명정 또는 구명뗏목이 船首 또는 船尾로부터 100m 이상의 위치에 탑재되어 있는 화물선은 추가의 구명뗏목을 선수 또는 선미에 비치하여야 함. (총 승선인원수)

⑧ 구명정 및 구명뗏목은 傾斜 20°에서도 進水가 可能하도록 장치되어야 함.

⑨ 총 톤수 20,000톤 以上の 船舶은 5Knots로 航進하고 있을 때 구명정을 진수시킬 수 있도록 設備되어야 함.

⑩ 기타 個人用 救命設備(防水救命服, 熱保護裝具等)에 대하여도 관계규정이 強化되었음.

(2) 無線電信 및 電話(Chapt. IV)

① 救命艇 및 구명뗏목용 非常位置標示無線裝置(EP-IRB)를 設置할 것을 권고하고, Walkie-Talkie 3臺를 비치토록 함(EPIRB 要件은 次期 IMO 총회에서 採擇될 예정)

② 無線當職에 관한 事項中 VHF 당직의 規定을 強化하였으며 無線電信裝置가 무선전화 조난구조수에서 發受信하는 無線電話裝置를 包含하도록 하였음.

(3) 危險物의 運送(Chapt. VII)

Gas Tanker와 Chemical Tanker의 構造 및 完全設備에 관하여는 International Bulk Chemical Code와 International Gas Carrier Code를 SOLAS 協約으로 수용함으로써 國際적으로 強制規定化 되었다. 또한 총 톤수 500톤 미만의 Chemical Tanker와 Gas Tanker에

대하여도 本 規定을 適用하도록 強化하였다.

위에 言及된 1983年 改正案은 1986年 7月 1日 發效될 展望이다. 다만, 구명정과 구조정 및 개인구명설에 관한 要件은 現存船舶에 對하여는 1991年 7月 1日에 發效되도록 연기하였다.

4. 結 言

以上 1974 SOLAS의 最近 改正事項에 대한 개요를 소개한 바와 같이 이번의 2次에 걸친 改正으로 商船의 設計, 構造, 裝備 및 運航에 관한 技術要件들이 광범위하게 改善되었으며, 이로써 船舶의 安全과 海上에서 人命의 安全을 위하여 크게 기여 하리라 본다.

한편 國際協約이 너무 자주 改正되고 技術規則이 지나치게 강화됨으로써 이를 充分히 수용하고 원활히 適用함에도 사실상 문제가 있다는 것도 인정되고 있다. 따라서 SOLAS 協約은 1983年의 2次 개정으로 금후 상당 期間은 改正事項이 별로 없을 것으로 예측된다.

이제 改正된 SOLAS는 그 發效時期가 얼마남지 않았으므로, 이에 대비하여 國內造船海運業界는 各별한 관심을 갖고 規則改正內容에 관한 充分한 事前檢討가 必要하다고 본다.

우리나라는 現在 造船에 있어서는 世界 第2位로 부상하였으나 이러한 國際協約의 制定에는 별로 적극적으로 참여하지 못하고 있다.

그러나 우리나라의 海運造船業界의 권익을 보호하고 원활한 國際活動과 地位向上을 위하여는 各種 國際協約과 관련된 規則의 調查研究事業을 적극적으로 推進할 것은 물론, 이러한 規則의 制定 및 改正에 선도적인 位置에 도달하도록 國內 關聯業界의 共同努力이 절실히 要望되고 있다.

부 록

- (1) IMO 沿革中 主要事項
- (2) 海事安全과 關聯된 協約
- (3) 主要海事協約의 機能別 相互關係

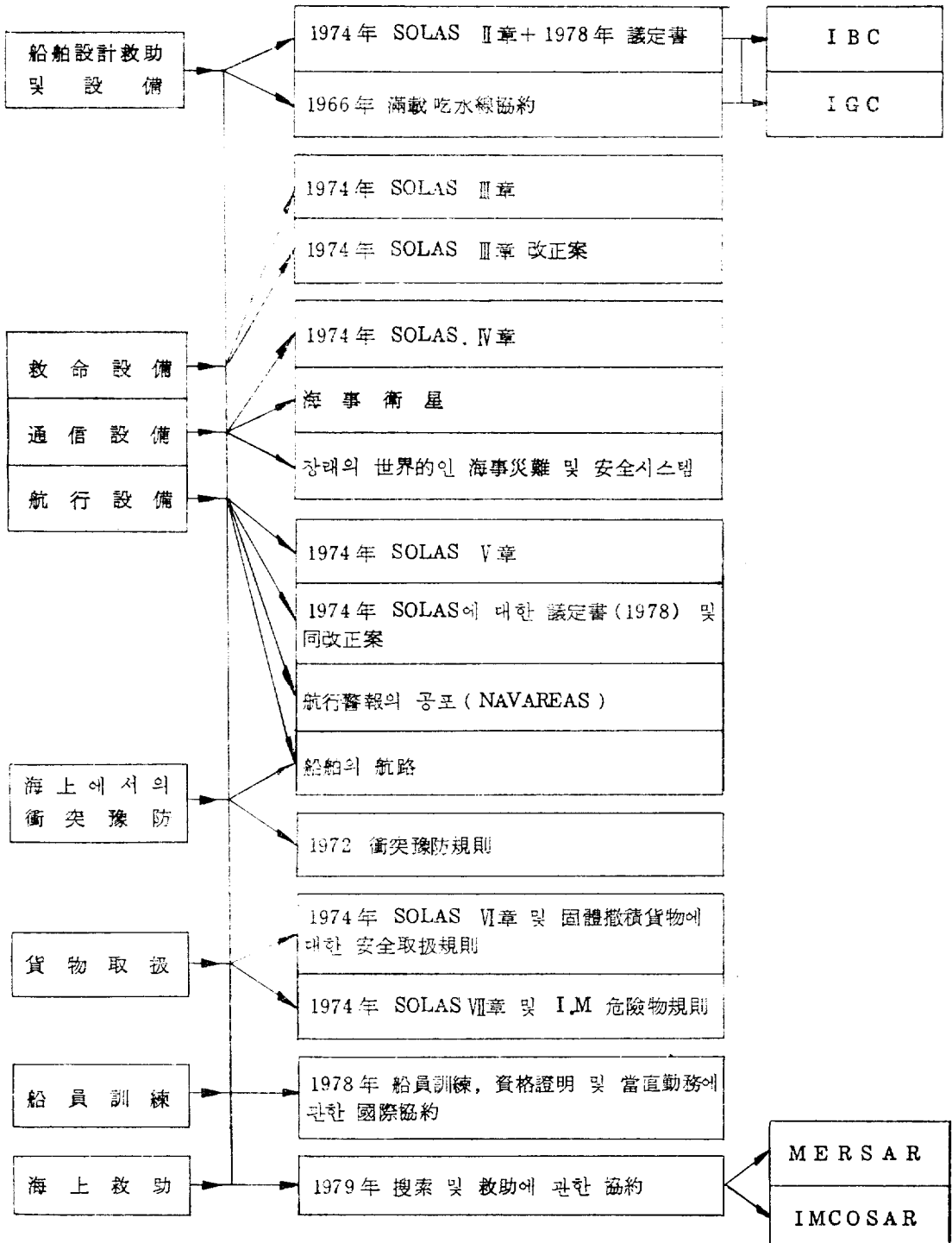
(1) IMO沿革中 主要事項

IMO 發展過程에서의 主要事項과 처음 20年間의 業績을 아래에 要約한다.

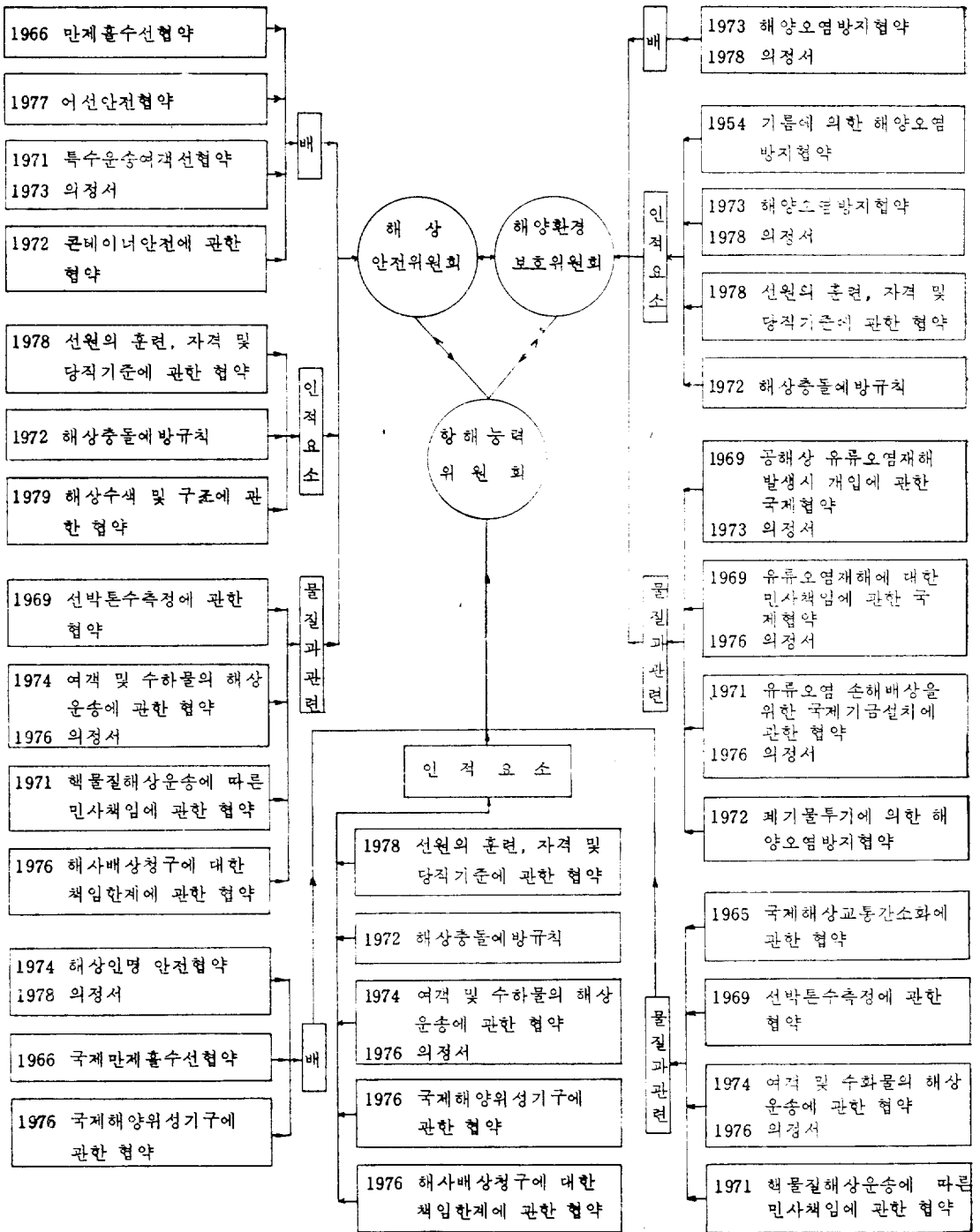
- 1958. 3. 17. IMO 創設協約 發效
- 1959. 1. 1次 IMO 總會 LONDON에서 開催
- 1960. 6. IMO에서 召集한 會議에서 採擇된 1948 正式文書에 代替하기 위한 海上人命安

- 1962. 4. 1954 油類汚染協約의 改正案이 IMO가 召集한 締約政府會議에서 採擇되었다. 改正案은 1967년에 發效하였다.
- 1965. 4. 國際海上交通簡素化協約이 IMO會議에서 採擇되었다. 이 協約은 1967년에 發效하였다.
- 1966. 4. 滿載吃水線協約이 IMO가 召集한 會議에서 採擇되었다. 이 協約은 1968년에 發效하였다.
- 1966. 5. 撤積貨物 Code 採擇됨.
- 1966. 11. 1960 SOLAS에 대한 첫 改正案이 IMO 總會에서 採擇됨.
- 1966. IMO의 첫 技術支援專門家 派遣
- 1967. 3. Torrey Canyon號 慘事로 惹起된 事態를 討議하기 위하여 IMO 緊急理事會가 召集됨. 理事會는 技術的, 法的側面에 관한 活動計劃을 採擇함.
- 1967. 6. 特別部署로서 法律委員會가 처음 設立 되었으며, 後에 理事會의 常設 補助機關이 됨.
- 1968. 9. 簡素化協約과 其他 關聯問題의 施行에 關하여 理事會를 諮問하기 위하여 簡素化 委員會가 設立됨.
- 1968. 11. 1960 SOLAS 改正案이 採擇됨.
- 1969. 6. 積量測定協約 採擇
- 1969. 10. 技術協力委員會 設立
- 1969. 10. 1960 SOLAS協約과 1954/62 海洋油類 汚染防止協約의 改正案이 總會에서 採擇됨. 1960改正案은 大體의으로 全海域에서의 油類排出完全禁止原則에 立脚하였다. 이 改正案들은 1978年 1월에 發效하였다.
- 1969. 11. Torrey Canyon號 事件 以後 다음과 같은 法的作業을 開始하였다. 公海上의 油類汚染事故時 介入에 關聯된 協約과 油類汚染損害에 대한 民事責任에 關한 協約 등 重要한 두개의 協約을 採擇하였다. 이 協約들은 各各 1975年 5月과 1975年 6월에 發效하였다.
- 1969. 11. 總會가 國際海上危險物 Code의 採擇을

(2) 海事安全과 關聯된 協約



(3) 主要海事協約의 機能別 相互關係



- (1) IMO沿革中主要事項 계속
1970. IMO는 Berners街 22番地에서 Piccadilly 101-104의 새 本部로 移轉함.
1971. 10. IMO會議에서 特別貿易旅客船協約이 採擇됨. 이 協約은 1974년에 發效함.
1971. 10. 1954 油類汚染協, 1960 SOLAS約協, 1966滿載吃水線協約에 대한 改正案이 採擇됨.
1971. 10. 撒積化學製品 Code 採擇됨.
1971. 12. 1969年 海洋油類汚染損害에 관한 會議의 要請에 따라 油類汚染損害賠償을 위한 國際基金設置協約이 IMO會議에서 採擇됨.
1971. 12. 核物質 海上運送分野에서 民事責任에 관한 協約이 採擇됨. 이 協約은 1975년에 發效됨.
1972. 6. 油類汚染에 관한 IMO便覽 第一卷이 發刊됨.
1972. 10. 核物質海上運送分野에서의 民事責任에 관한 協約이 採擇됨. 이 協約은 1977年 7월에 發效함.
1972. 12. 安全콘테이너協約이 採擇됨. 이 協約은 1977년에 發效함.
1973. 11. 船舶으로부터의 汚染防止協約이 採擇됨. 海洋汚染事件時 介介에 관한 議定書가 採擇됨.
1973. 11. 第9次 總會는 總會의 常設補助機關으로서 海洋環境保護委員會를 創設하였다.
1973. 11. 總會에서 簡素化協約과 1960 SOLAS 協約에 대한 改正案이 採擇됨.
1973. 11. IMO가 召集한 會議에서 1971 特別貿易旅客船協定에 대한 議定書가 採擇됨.
1974. 10. 第5次 緊急總會에서 理事會의 會員을 18名에서 24名으로 擴張하고 모든 會員에게 海事安全委員會를 開放한다는 IMO 協約에 대한 改正案을 採擇하였다.
1974. 11. 過去 8年間의 改正案을 統合한 새로운 海上人命安全 協約을 採擇함.
1974. 12. 아테네에서 IMO가 召集한 會議에서 旅客과 手荷物海上運送에 관한 아테네協約이 採擇됨.
1975. 1. IMO의 첫 地域海事諮問官이 늘어나는 技術支援事業의 一部로서 任命됨.
1975. 11. 總會가 滿載吃水線協約에 대한 改正案을 採擇함.
1975. 12. IMO는 London 廢棄物投棄禁止協約에 대하여 總長이 義務를 지는 責任機構로 指定되었다.
1976. 3. 海洋汚染에 관한 Symposium을 Mexico의 Acapulco에서 開催함.
1976. 9. 國際海上衛星機構(INMARSAT) 協約이 IMO가 召集한 會議에서 採擇됨.
1976. 11. 1969 民事責任協約, 1971 基金協約, 1974 ATHENS 協約에 대한 議定書가 採擇됨.
1976. 12. IMO管理下에 地中海地域 油類 Combating Center를 Malta에 設立함.
1977. 4. 漁船安全을 위한 Torremolinos 協約이 IMO會議에서 採擇됨.
1977. 4. IMO의 海事安全委員會는 IMO가 油槽船安全과 汚染防止에 관한 會議를 召集할 것을 提議한 美國 政府發議를 承認함.
1977. 11. 第10次 IMO 總會는 技術協力委員會를 制度化하고 將次 機構의 委任事項과 機能을 明白히 하는 것을 包含한 IMO 協約의 改正을 採擇하였다.
1977. 11. 簡素化協約의 改正案이 締約當事國會議에서 採擇됨.
1978. 2. 油槽船安全과 汚染防止會議는 1974 SOLAS와 1973 海洋汚染協約에 關聯된 議定된 議定書를 이들 協定の 要件強化와 早期發效를 促進할 目的으로 採擇함.
1978. 3. Amoco Cadiz號 慘事 23萬屯의 油類를 Brittany에 流出, IMO는 類似한 事件의 再發을 防止하기 위하여 즉각 措置를 講究할 것을 要求함. 其後 該 事件은 第1回 世界海運의 날 저녁에 發生하였다.
1978. 4. 海事安全委員會는 油槽船들이 佛蘭西沿岸으로부터 더욱 멀리 떨어져 航海하도록 Ushant 通行分離計劃을 改正함.
1978. 5. IMO理事會는 油槽船安全을 增進하기 위한 더욱 具體的인 對策樹立에 着手함.
- 1978.6~7 船員의 訓練·資格證書 및 當直勤務의 基準에 관한 國際協約이 採擇되었으며 이 問題만을 全的으로 다룬 첫 國際協

約이다.

1978. 10. 油類汚染損害賠償을 위한 國際基金設置協約의 發效, 첫 基金總會가 11월에 開催되고 London을 本部로 定함.

1979. 4. 海上探索과 救助에 관한 國際協約이 採擇됨.

1979. 5. Edinburgh公 Albert Embankment의 IMO 새 本部의 礎石을 놓다.

1979. 7. INMARSAT協約 發效, 理事會 첫 會議을 開催.

1979. 11. 第11次 IMO總會는 理事會 理事國數를 24에서 32로 擴張하는 IMO協約에 대한 改正案을 採擇.

1980. 5. 1974 SOLAS協約 發效함.

1981. 11. 1974 SOLAS의 1次 改正案이 採擇됨. Tacit Acceptance節次에 依하여 1984年 9月 1日 發效될 것임.

1982. 5. 1975 IMO協約 改正案이 發效, 機構의 名稱이 IMO로 變更(IMCO에서)되고 海洋環境保護委員會와 法律委員會가 共히

制度化됨.

1982. 7. 積量測定協約 發效

1982. 10. MARPOL 73/78를 그리스와 伊太利가 批准함으로써 發效要件充足

1982. 11. IMO 4 Albert Embankment 새 本部로 移轉

1983. 5. 女王 새 本部를 開館하다.

1983. 10. 10月 2日 MARPOL 73/78 發效

1984. 4. 4月 28日 1978 STCW協約 發效

參 考 文 獻

1. SOLAS 60 및 SOLAS 74
2. MARPOL 73/78
3. SOLAS 78 PROTOCOL
4. 1981 SOLAS AMENDMENTS
5. 1983 SOLAS AMENDMENTS
6. 국제해사기구 제45차 해사안전위원회 보고서
7. 국제해사기구 제48차 해사안전위원회 보고서
8. IMO 海事安全管理(海運港灣廳)