

국제해사기구(IMO)¹⁾

제76차 해사안전위원회(MSC 76)²⁾ 회의결과

신 현 복/선박검사기술협회 차장

I. 회의개요

1. 기간 및 장소

- 기간 : 2002년 12월 2일 ~ 12월 13일 (2주간)
- 장소 : 국제해사기구(IMO) 본부, 영국 런던

2. 참가국 수

- 102개국 정부대표, 4개 UN기구, 7개 정부간기구, 44개 비정부간자문기구

3. 아국 대표단(14명)

- 해양수산부 : 안전정책담당관 김종의(수석대표), 해양정책과장 임기택, 정형택

IMO 담당관, 안전정책담당관실 정태성 주임

- 주영대사관 : 정순석 해양수산관
- 해양경찰청 : 김병로 경감
- 서울대학교 : 이기표 교수
- 선박검사기술협회 : 신현복 차장
- 한국선급 : 권용석 부장, 이영선 팀장, 이형철 런던사무소장
- 선주협회 : 조봉기 실장
- 한진해운 : 김명복 차장
- 현대중공업 : 전승호 과장

II. 주요 회의내용 및 결과

1. 1974년 해상인명안전협약(SOLAS)³⁾ 등 개정 사항

- (1) SOLAS 제 II-1장 개정

1) IMO (International Maritime Organization) : 국제연합의 경제사회이사회 산하 특별전문기구로 국제해운에 영향을 미치는 각국의 차별적 조치 및 불필요한 제한을 철폐하고, 해상안전 및 해양환경보호를 위한 각종 국제협약을 채택 및 시행하는 정부간 기구

2) MSC (Maritime Safety Committee) : 이 위원회는 국제해사기구의 주요의결기관으로 협약의 위임규정에 따라 9개의 각 분야별 전문위원회를 두고 선박, 화물, 여객 및 선원의 안전전반에 걸친 제반사항들을 처리한다.

3) SOLAS (International Convention for the Safety Of Life At Sea) : 국제해상인명안전협약, 국제적으로 통일된 원칙과 그에 따른 규칙의 설정에 의하여 해상에서의 인명안전 증진 및 선박의 안전을 위한 선박의 구조, 설비 및 운항에 관한 최저기준의 설정

제3-6규칙(화물구역에 대한 통행설비) 신설

○ 내용

검사 및 두께측시 접근의 편의를 제공하기 위하여 영구적인 접근수단을 강구한 것으로 새로운 통행로를 신설하거나 선체구조물 또는 뗏목을 이용하여 정밀검사를 가능하도록 함. 상세한 기술기준은 MSC 회람 문서로 채택함

○ 적용대상선박

총톤수 500톤이상의 유조선 및 총톤수 20,000톤이상의 벌크선으로서 2005. 1. 1일 이후 건조되는 선박

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

제31규칙(기관제어장치)제6항 신설

○ 내용

자동화 선박의 기관제어 시스템을 항해선교에서 조작함에 있어 shut-down 또는 slow-down에 대비한 경보제공 등 안전설계요건을 규정함

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

(2) SOLAS 제Ⅱ-2장 개정

제3규칙(용어의 정의) 및 제19규칙(위험물의 운송) 개정

○ 내용

국제해상위험물코드(IMDG Code)⁴⁾가 강제화됨에 따라 위험물분류의 변경(class 3의 통합) 및 class 5.2 위험물의 감판하 또는 폐위된 로로구역내 적재금지 등 관련 규정 개정

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

(3) SOLAS 제Ⅲ장 개정

제26규칙(로로여객선에 대한 추가요건)제1.4항 및 제2.5항 신설

○ 내용

로로여객선에 대하여는 구명뗏목 4척당 1개의 Radar Transponder⁵⁾를 비치하도록 강화함

○ 적용대상선박 : 모든 로로여객선

※ 2004. 7. 1일 이전에 건조된 선박은 2004. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 검사시까지

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

(4) SOLAS 제Ⅻ장 개정

제12규칙(수위탐지기) 신설

○ 내용

화물창, 발라스트탱크 및 공소(dry space 포함)에 가시·가청 경보기를 설치도록 규정함

○ 적용대상선박 : 모든 벌크선

※ 2004. 7. 1일 이전에 건조된 선박은 2004. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 검사시까지

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

제13규칙(배수장치) 신설

○ 내용

충돌격벽의 전방에 있는 발라스트탱크 및 맨앞쪽 화물창의 전방으로 연장되어 있는 dry spaces의 빌지를 배수할 수 있는 장치를 설치도록 규정함

○ 적용대상선박 : 모든 벌크선

※ 2004. 7. 1일 이전에 건조된 선박은 2004. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 제1종중간 또는 정기검사시까지. 다만, 2007. 7. 1일을 초

4) IMDG Code(International Maritime Dangerous Goods Code) : 국제해상위험물운송규칙, 3,000여종에 달하는 위험물의 해상운송을 위한 적재방법 등을 규정한 국제규칙, '65. 9월 국제해사기구(IMO)에 의해 채택

5) RADAR TRANSPONDER(레이다반사기) : 구명설비로서 타 선박의 9GHz 레이다에서 조난신호를 확인할 수 있도록 하는 레이다 전파 반사장치

과 금지

- 발효예정일 : 2004년 7월 1일

(5) 포장된 핵연료, 플루토늄 및 방사능폐기물의 안전한 운송을 위한 국제코드(INF Code)⁶⁾ 개정

- 제1장제1.1항(용어의 정의) 및 제1.2항(적용) 개정

- 내용

INF 화물의 정의에 IMDG Code에 의한 화물을 언급함

- 발효예정일 : 2004년 7월 1일

2. 해상보안을 강화하기 위한 조치 내용

(1) SOLAS 제 V 장 개정

- 제19규칙(항해장치 및 설비의 탑재요건)제2.4.2항 개정

- 내용 : 2002. 7. 1일전에 건조된 국제항해에 종사하는 선박에 대한 국제자동식별장치(AIS)⁷⁾의 설치시기를 앞당김

- 적용대상선박 : 여객선 및 탱커를 제외한 총톤수 300톤이상 50,000톤미만의 선박

- 설치시기 : 2004. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 안전설비검사일 또는 2004. 12. 31일중 빠른 시기까지

(2) SOLAS 제 XI 장 개정

- 제 XI 장(해상안전 강화를 위한 특별조

치)을 제 XI-1 장으로 함

- 제 3 규칙(선박식별번호) 제 4 항 개정 및 제 5 항 신설

- 내용

선박식별번호를 다음의 장소에 영구적으로 표시토록 함

- 만재홀수선상 선박의 선미부 혹은 선박중앙부 좌우현중 어느 한쪽, 선루의 좌우현중 어느 한쪽 혹은 선루의 전방, 또는 여객선의 경우 공중으로 부터 볼 수 있는 수평면상의 장소

- 기관구역의 횡단격벽중 1, 탱커의 경우 펌프실내의 해치웨이중 1, 또는 로로구역에 가지는 선박의 경우 로로구역의 횡단격벽중 1의 장소로서 쉽게 접근할 수 있는 장소

- 적용대상선박 : 총톤수 100톤이상의 모든 여객선 및 총톤수 300톤이상의 모든 화물선

- 발효예정일 : 2004년 7월 1일

- ※ 2004. 7. 1일 이전에 건조된 선박은 2004. 7. 1일 이후 처음으로 예정된 입거일까지 표시하여야 함

- 제 5 규칙(선박이력기록부) 신설

- 내용

다음 사항이 기록된 선박이력기록부(CSR : Continuous Synopsis Record)의 발급 및 비치에 관하여 규정함

- 선박의 국적, 등록일자, 선박식별번호

6) 1986년 사용후핵연료(Irradiated Nuclear Fuel: INF)를 운송하던 페리선 모비프린스호(m/v MOBY PRINCE)에서 900℃가 넘는 높은 온도의 화재가 45시간동안 발생하는 사고가 보고됨에 따라 이러한 물질을 운송하는 선박에 대한 요건을 국제해사기구(IMO)가 검토하기 시작하여 1992년 국제원자력기구(IAEA)의 도움으로 그 기초안이 만들어지고 그 후 국제연합환경계획(UNEP)가 추가로 참여하였다. 그 결과 안전한 해상운송과 해양환경을 보호하기 위하여 플루토늄과 고준위방사성물질을 포함하여 사용후핵연료 규칙(INF Code: Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on board Ships)을 1993년 IMO 제 18차 총회가 결의 748로 채택되었다.

7) AIS(Automatic Identification System) : 선박자동식별장치, 선박대 선박, 선박대 육상관제소간에 선박의 위치정보 등을 자동 송수신함으로 선박의 충돌방지 및 해난수색구조활동을 지원하기 위한 시스템으로 해상교통이 많은 해협, 교차점, 해상통항분리대 등의 구역에서 상대선박의 식별을 용이하게 하기 위한 항해 장비

호, 선명, 선적항, 소유자 주소·성명, 해당 정부의 선박등록 종료일 등 13개 항목

- 적용대상선박 : 이 장의 적용을 받는 모든 선박

○ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

※ 2004. 7. 1일이전에 건조된 선박은 2004. 7. 1일 이후부터의 선박이력을 기록하여야 함

(3) SOLAS 제XI-2장(해상보안 강화를 위한 특별조치) 신설

□ 배경 및 목적

항공기에 의한 9.11일 미국테러와 관련, 미국 및 영국의 주도하에 해상에서의 테러행위를 방지하기 위하여 선박 및 항만시설에 대한 보안규정을 새로이 제정함

□ 규정의 구성

이 장의 규정은 10개 규칙과 이에 대한 시행을 위하여 금번 외교회의에서 결의 서로 채택된 “선박및항만시설의 보안을위한국제코드”(ISPS Code)로 구성되어 있으며 또한, 동 코드는 Part A(강제규정) 및 Part B(권고규정)으로 나뉘어 있음

□ 적용대상

○ 국제항해에 종사하는 다음의 선박

- 고속여객선을 포함한 여객선
- 총톤수 500톤이상의 고속선을 포함한 화물선
- 해양시추선

○ 국제항해에 종사하는 선박에 제공되는 항만시설

※ 원래 국제항해 선박에 제공되지 않지만 가끔 국제항해 선박의 출입항에 제공되는 자국 영해내의 항만시설에 대하여도 이 장 및 ISPS Code Part A의 관련 규정의 적용범위를 정하여야 함

□ 발효예정일 : 2004년 7월 1일

□ 규정의 내용

○ SOLAS 제XI-2장

- 용어의 정의, 적용, 선박 및 회사의 요건

- 선박보안을 위한 선장의 재량

- 선박보안경보장치

· 2004. 7. 1일 이후 건조된 선박

· 2004. 7. 1일 이전 건조된 총톤수 500톤이상의 유조선, 액화가스산적운송선, 산적화물선 및 고속화물선은 2004. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 무선검사일까지

· 2004. 7. 1일 이전 건조된 총톤수 500톤이상의 기타 화물선 및 해양시추선은 2006. 7. 1일 이후 처음으로 도래하는 무선검사일까지 설치

- 항만시설의 요건, 대체 및 동등배치

- 정보의 제공, 선박통제, 회사의 구체적인 책임

○ ISPS Code

- 총칙(서론, 목적, 기능상의 요건 등), 용어의 정의, 적용

- 계약당사국의 책임, 보안선언서, 회사의 의무

- 선박보안, 선박보안평가, 선박보안계획서, 기록서

- 회사보안관, 선박보안관, 교육 및 훈련

- 항만시설보안, 항만시설보안평가, 항만시설보안계획서, 항만시설보안관, 교육 및 훈련

- 선박검증 및 증서

3. 벌크선의 안전 강화

(1) 벌크선의 침몰사고 방지를 위한 대책 마련

□ 개요 및 논의경과

영국 선적 벌크선인 Derbyshire

호⁸⁾의 침몰사고와 관련하여 해사안전위원회 및 동 위원회 산하 전문위원회에서는 그 동안 영국, 일본, IACS 등이 수행한 산적화물선의 침몰사고 방지를 위한 공식안전평가(FSA)결과를 토대로 30개의 위험성통제방안(RCOs)에 대한 잠정권고목록안을 작성하였으며 금번 회기시 동 목록안을 심의하고 이 들중 16개의 최종 목록을 채택하였음

(2) 1988 LL Protocol⁹⁾ 개정안 심의

□ 개요 및 논의경과

제45차 복원성·만재흡수선및어선안전전문위원회(SLF)¹⁰⁾가 요청한 1988 LL Protocol 개정안중 위원회에 대하여 심의 요청한 사항에 대한 결과임

□ 심의결과

○ 창구덮개에 대한 설계하중(개정안 제16-1규칙)

□ 최종 권고안 목록 및 작업 계획

반 영 사 항	적용대상	소관 전문위원회	작업회기	완료연도
○ 이중외판구조	신조선	DE	2	2004
○ 현행 침수시 강도기준 적용	"	"	2	2004
○ 화물창 늑골의 강도강화	현존선	"	1	2003
○ 화물의 alternate 적재금지	"	DE/DSC	2	2004
○ 보호도장의 성능기준	신조선	DE	2	2004
○ 강판 수리 및 선박건조기준	모든 선박	"	1	2003
○ 선수갑판 부착물 및 작은 창구의 보호	"	"	1	2003
○ 창구덮개 잠금장치에 대한 기준	"	"	1	2003
○ 침수경보장치에 대한 성능기준	"	"	1	2003
○ 방수복	"	"	1	2003
○ 자유낙하식 구명정	신조선	"	2	2004
○ 적재/복원성 정보의 개선	신조선	SLF/DE	2	2004
○ 항만국통제관의 훈련	모든 선박	FSI	1	2004
○ 산적화물선코드(BC Code)의 강제화	DSC에서 결정	DSC	1	2003

8) 영국국적의 벌크캐리어 "Derbyshire"호는 1980. 9. 10 오키나와 근방을 향해 중 대풍 Orchid를 만나 전선원과 함께 외부와의 교신도 없이 침몰하여 그 원인을 알 수 없었는데 최근 침몰선박의 잔해를 수중촬영하는데 성공하므로써 그 원인을 추정할 수 있게 되었다. 영국정부는 수중촬영된 사진들을 정밀 분석하여 Derbyshire호의 문제점으로 "1번창 해치 커버 및 해치코밍의 강도, 견련 및 선수높이, 선수부의 예비부력, 해치커버 및 선수부의 하중경감방안, 선수부까지의 안전통행로"등을 지적하였다.

9) 1988 LL Protocol (Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966)

: 1988년 11월 IMO에서 주최한 해사안전국제회의에서 검사 및 증서발급의 통일제도(HSSC)를 1966 LL협약에 도입하기 위한 1988 LL의정서를 채택하였으며, 그동안 미발효상태에 있었던 LL협약의 4차례 개정분을 동 의정서에 포함시켰다. 즉, 1971년 개정(규칙문구의 수정, 해역 및 계절대역의 개선), 1975년 개정(목수수락철차 도입), 1979년 개정(호주연안해역의 변경) 및 1983년 개정(칠레남부 연안의 하기대역 및 열대대역의 변경) 및 다수의 기술규칙개정이 그것이다.

10) SLF(Sub-Committee on Stability, Loadline & Fishing Vessel Safety) : 복원성, 만재흡수선 및 어선안전 전문위원회

- 산적화물선의 제1번 화물창 침수방지를 위하여 창구덮개 설계하중(Hatch cover Design load) 계산공식의 계수를 4.0에서 5.0으로 수정하여 Hatch cover 강도를 강화하였으며 상기 Design load는 New ship에만 적용
- “모든 해상상태(In any sea condition)에서”의 문구(개정안 제16-1(8) 규칙)
‘기존 화물창 덮개의 폐쇄상태가 수평방향의 하중에 견디도록 설계되어야 한다’로 규정된 규정중 “모든 해상상태(In any sea condition)에서”라는 문구를 개정안대로 하여 설계환경을 강화함
 - 예비부력(개정안 제39규칙)
산적화물선의 선수부 침수시 선박의 부력을 확보하여 침몰사고방지를 위해 예비부력(Reserve buoyancy)에 관한 규정을 완화 조정함.

4. 기타 전문위원회보고서 심의사항

(1) 선박설계 및 설비 전문위원회

□ 개요

제45차 DE¹¹⁾ 전문위원회 보고서를 전반적으로 심의하고, 전문위원회가 요청한 사항에 대하여 아래와 같이 조치를 취함

□ 조치내용

- 선박조종성기준
 - 선박조종성기준에 관한 MSC Res.을 채택함
 - ※ 동 기준은 2005. 1. 1일부터 강제화 됨
- 선박조종성기준에 대한 주해
동 주해에 대한 MSC Circ.를 승인하면서, 한국과 일본이 제출한 주해에 관한 추록 3(대형선의 정지거리)의 개정안을 심의한 결과, 몇몇 회원국들이 이를 검토할 전문가 불참을 사유로 해당 전문위원회인 DE가 더 심의 및 개발하도록 함
- WIG선의 잠정지침에 대한 MSC Cir.를 승인함
- “중강도 평가를 위한 두께계측의 샘플링 방법과 수리방법에 관한 지침”에 관한 MSC Cir.를 승인함
- 검사강화계획(ESP, Res. A744(18))에 대한 개정안을 승인하고, 인도가 제출한 “any five year period”의 해석에 관하여 인지된 변칙을 제거하기 위한 동 계획의 개정 요청 사안은 FSI 전문위원회가 긴급 사항으로 심의하도록 회부함
- 검사강화계획(ESP, Res. A744(18))에 대한 상태평가제도(CAS)¹²⁾

11) DE (Sub-Committee on Ship Design and Equipment) : 설계 및 설비 전문위원회

12) ESP (Enhanced Survey Programme) : 검사 강화 계획

CAS (Condition Assessment Scheme) : 상태 평가 계획

※ MARPOL 협약 제13G 규칙은 단일 선체구조 유조선의 조기폐선에 대한 규칙이다.

동 규칙은 다음과 같이 유조선을 세 범주로 정의하고 있다.

· Category 1 유조선: 화물로써 원유, 연료유, 중디젤유 또는 운활유를 운반하는 20,000 DWT 이상의 유조선, 그리고 이외의 기름을 운반하는 30,000 DWT 이상의 유조선을 의미하며, 이 범주의 유조선은 보통 Pre-MARPOL 유조선(MARPOL 협약체결 이전의 유조선)으로써 분리 발라스트 탱크 요건을 충족시키지 아니하는 선박을 말한다.

· Category 2 유조선: 화물로써 원유, 연료유, 중디젤유 또는 운활유를 운반하는 20,000 DWT 이상의 유조선과 이외의 기름을 운반하는 30,000 DWT 이상의 유조선을 말하며 분리 발라스트 탱크 요건을 갖추고 있다 (MARPOL 유조선).

· Category 3 유조선: Category 1, 2의 유조선 톤수미만의 것으로 5,000DWT이상의 유조선을 의미한다.

※ Category 1의 모든 선박은 2005년 이후부터, Category 2의 모든 선박은 2010년 이후부터 상태평가제도(CAS)가 적용된다.

- 수용에 대한 전문위원회의 결정을 지지함
- “체인로커 출입구 및 스펠링파이프의 폐쇄방법에 관한 대체방안”에 관한 전문위원회의 결정을 주목함
 - 구명정 사고방지 대책을 위한 작업계획(DE 45/27/Add.1)을 승인함
 - 기타 사항으로서, 개정된 SOLAS 및 2000년 HSC Code의 내용과 일치하지 않는 DSC Code 및 1994 HSC Code에 대하여 DE, NAV 및 COMSAR¹³⁾ 전문위원회에서 긴급사항으로 작업계획에 포함시켜 2004년 개정 작업을 완료하도록 조치하고, 동 규정의 개정전까지 선주, 기국, 항만국, 선급 등에 동 규정의 불일치에 대하여 주의를 촉구하는 MSC Cir.를 승인함

(2) 복원성, 만재흡수선 및 어선안전 전문위원회

□ 개요

제45차 SLF 전문위원회 보고서를 전반적으로 심의하고, 전문위원회가 요청한 사항에 대하여 아래와 같이 조치를 취함

□ 조치내용

- SOLAS II-1장 Parts A, B 및 B-1에서 손상확률 인자인 “p, r, v 및 s”에 대한 계산식 개정을 승인함.
- 1988 LL 의정서 부속서 B 개정안 (“벌크선의 안전”에 관한 작업내용 참조)
동 개정안이 2005년 1월 1일부터 발효되어야 한다는 전문위원회의 권고에 따라 제77차 해사안전위원회에

- 서 채택을 위한 심의를 하기 위하여 동 개정안을 각 회원국에 회람키로 하고, 1966 LL Convention 채택 당사국에게 동의정서의 채택당사국이 되도록 촉구하는 총회결의서를 개발키로 함
- 향후 1988 LL Protocol 개정에 있어서 전문위원회가 심의하여야 할 사항을 주목함
- 어선안전
어선안전코드 및 자발적 지침의 개정에 관하여 전문위원회가 취한 조치 특히 동 코드의 Part A의 개정 시작을 추인하고 전문위원회의 작업반에 전문가가 참여할 수 있도록 회원국 및 관련 국제기구에 요청함.
- 비손상 복원성 코드(IS Code)
동 코드의 개정을 위하여 전문위원회가 합의한 장·단기 작업계획에 동의하고 장기 작업계획에 대한 상세한 활동계획을 제77차 MSC에 제출하도록 요청함.
- 대형여객선의 안전
대형여객선의 안전에 관한 작업 진척사항을 보고받고 구획 및 손상복원성(SDS) 통신 작업반에서 계속 진행하도록 함.
- 1995 SOLAS Conference Res. 14에 의한 “개정된 모형시험 방법”을 심의하고 MSC Res.를 통하여 채택함.
- 타 전문위원회로부터 나온 유사한 결과들을 통합하기 위한 2000 HSC Code Chap. 2의 해석 초안을 승인하고, 통합작업은 DE 전문위원회에 계 회부함

13) COMSAR (Sub-committee on Radiocommunications and Search and Rescue) : 무선통신 및 수색구조 전문위원회

(3) 위험물, 고체화물 및 컨테이너 전문위원회

□ 개요

제7차 DSC 전문위원회 보고서를 전반적으로 심의하고, 전문위원회가 요청한 사항에 대하여 아래와 같이 조치를 취함

□ 조치내용

- IMDG Code 요건의 면제
2006년 1월 1일부로 발효되는 강제 IMDG 코드에 대한 2004년 개정전에 동 코드의 요건을 적용받지 아니하는 경우들을 규정화하고 그런 규정들을 수행할 방법에 관한 절차가 필요함에 따라 E&T Group에게 적절한 MSC 회람문서를 준비하도록 요청하고 제77차 MSC에서 승인하기로 함.
- 화물고박지침서 및 화물정보
화물고박매뉴얼의 작성을 위한 지침을 개정하는 것이 적절한 고박 및 적부문제를 해결할 수 없다는 전문위원회의 견해와 컨테이너내의 적절한 적부 및 고박방법을 추진함.
- 위험물이 개입된 사고보고
위험물이 개입된 사고 보고서는 DSC가 심의하고 해양사고 보고서는 FSI가 심의토록 하되, 위험물이 개입된 해양사고는 DSC도 포함하기로 합의함.
- 육상에서 IMDG 코드의 시행
새로운 IMDG 코드에 따른 ILO 규정 및 훈련프로그램 진행과 관련하여 “육상에서의 IMDG 코드의 이행” 항목을 전문위원회의 작업계획에서 삭제하기로 결정함.

III. 참가자 의견

- 금번 회기에서 결정된 다음 사항에 대해서는 현존선 및 향후 건조되는 선박의 선가에 상당한 영향을 미치는 사안이므로 선박소유자, 조선소 및 관련업계에 홍보하여 사전 대비토록 하여야 할 것임.
 - SOLAS 개정 사항 중 화물창내의 통행 설비 및 침수경보장치 설치에 관한 조항
 - 산적화물선 안전강화조치 중 이중선체 구조, 선수루 설치 및 자유낙하구멍 정비치 등
 - 산적화물선의 안전에 관한 작업반에서 심의한 1988 LL 의정서 개정사항 중 금번 회기에서 결정된 창구덮개 설계하중 개정 및 예비부력 신설 조항
- 산적화물선의 침수 경보장치 설치 및 배수장치의 적정성 규정(신, 현존선 모두 적용)이 2004년 7월 1일부터 시행됨에 따라 이를 관련 선사 및 조선소에 홍보하고 특히 DE 전문위원회에서 개발 예정인 침수경보장치의 성능 기준에 대하여 제조업체와 협의를 통해 동 장치의 검사 및 수급에 차질이 없도록 사전 대책 마련이 필요함.
- 대형선의 정지거리에 관한 선박 조종성 기준 개정사항은 일본과 협력하여 차기 DE 전문위원회 및 MSC에서 우리나라의 안이 수용되도록 계속적인 검토 및 지원이 요망됨.
- DSC Code 및 1994 HSC Code 개정사항과 관련한 MSC 회람문서에 대하여 해당 선사에 대한 홍보가 필요함.