

IMO 제82차 해사안전위원회(MSC) 회의결과

I. 일반사항

- 회 의 명 : IMO 제82차 해사안전위원회
(82nd Session of the Maritime Safety Committee)
- 기간/장소 : '06. 11. 29.~12. 8. (10일간)
Polat Renaissance Hotel,
Istanbul, Turkey
- 참석자 : 미래기획단 연효흠 주임검사원

II. 의제 목차

1. 의제의 채택, 신입장에 대한 보고
2. 다른 IMO 회의의 결정사항
3. 강제협약에 대한 개정안의 검토 및 채택
4. 해상보안강화를 위한 조치
5. 목표기반(Goal-based) 신조선 건조 기준
6. 개정 STCW 협약의 이행
7. 선박설계 및 의장(DE49 결과보고)
8. 무선통신 및 수색·구조(COMSAR 10 결과보고)
9. 산적액체 및 가스(BLG10 결과보고)
10. 기국협약준수(FSI14 결과보고)
11. 항해안전(NAV52 결과보고)
12. 복원성, 만재흡수선 및 어선안전(SLF49 결

- 과보고)
- 13. 위험물, 고체화물 및 컨테이너(DSC11 결과보고)
- 14. 해상안전 및 보안에 관한 기술지원 하위프로그램
- 15. 인적요인의 역할
- 16. 공식 안전성 평가
- 17. 선박에 대한 해적 및 무장 강도 행위
- 18. 협약의 이행 및 관련사항
- 19. 타기구와의 관계
- 20. 위원회 지침의 적용
- 21. 작업계획
- 22. 2007년도 의장 부의장 선출
- 23. 기타사항
- 24. 제81차 위원회 보고서의 검토

III. 의제별 논의경과 및 회의결과

의제 1	의제의 채택
------	--------

가. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- MSC 82/1, MSC 82/1/1로 제출된 의제들의 없이 채택함.
- 회의 진행은 3개 작업반과 1개 초안 작업반을 운영함

- W.G 1 : 해상보안강화 (의장 : Mr. J. Parkinson, 호주)
- W.G 2 : 목적기반신조선건조기준 GBS (의장 : Mr. M. Huss, 스웨덴)
- W.G 3 : 인적요소의 검토 (의장 : Dr. W. Moore, 라이베리아)
- D.G 1 : 강제협약 개정 (의장 : Mr. C. Abbate, 이태리)

나. 주요 회의내용 및 결과

- 주요회의 내용 및 결과는 아래의 해당 의제 결과 보고와 같음.

의제 2	다른 IMO 회의의 결정사항
-------------	------------------------

가. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- MSC 81(2006. 5.) 이후 IMO 타 기구에서 결정된 사항들을 검토함.

나. 주요 회의내용 및 결과

- MSC와 관련된 TC 56, C 96, FAL 33, MEPC 55, LEG 92 회의의 결과들에 대하여 금번회기 중 예정된 각 의제에서 함께 다루도록 함.

의제 3	강제협약에 대한 개정안의 검토 및 채택
-------------	------------------------------

가. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- MSC 81에서 승인, '06.5.29. 공문 No. 2716으로 회람된 '74 SOLAS(II-1, II-2, III 및 XII, SOLAS 부속서에 대한 부록), FSS Code, LSA Code, IBC, IGC, '94/'20 HSC 개정안의 채택을 요청함

- MSC 81에서 승인되어 '06.5.23. 공문 No. 717로 회람된 '66 국제만재흡수선협약과 관련한 '88 의정서 Annex B의 개정사항의 채택을 요청함
- INMARSAT 이외의 GMDSS를 위한 이동 위성제공자를 SOLAS에서 인정하고, 이에 대한 감독기능의 수행 주체를 결정하기 위한 제안들이 제출됨(MSC 82/3/2, 82/3/25 및 82/8/10)
- MSC 81에서 승인된 산적화물선의 이중선 측구역 및 모든 선박의 전용 해수밸러스트 탱크의 보호도장 성능기준에 대한 추가 의견이 제출됨(MSC 82/3/17 및 82/3/18)
- MSC 81에서 승인된 DSC Code 및 GC Code의 개정과 구명설비 시험에 대한 수정 권고안의 채택을 요청함
- MSC 81에서 원칙적으로 승인된 SOLAS II-1 및 III(부속서 1)에 대한 대체설계 및 배치의 승인지침(MSC Circular)의 승인을 요청함. 영국 등에서 이에 대한 의견을 제출함

나. 주요 회의내용 및 결과

- (1) 1974 SOLAS 개정 (Res. MSC.216(82))
1974 SOLAS 채택국 1/3 이상이 참석한 확대 해사안전위원회에서는 다음과 같이 SOLAS 협약 개정사항을 채택함.

- 1) Chapter II-1, II-2, III, XII 및 Appendix 개정(Res.MSC.216(82), 부속서 1) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

○ Chapter II-1 개정

- 현행 Reg. 3.2 규칙 소문이 다음과 같이 개정됨

- 3-2규칙의 제목이 “모든 선박의 지정된 밸러스트 탱크 및 산적화물선 이중 선측 공간의 보호도장”으로 바뀌며, 적용시기에 계약일 개념이 도입됨

총톤수 500톤 이상의 선박으로서, 다음에 해당하는 모든 선박의 해수 발라스트 탱크 및 길이 150m 이상 산적화물선의 이중선측공간은 Res. MSC. 215(82)로 채택된 보호도장 성능기준을 만족해야함:

- '08년 7월 1일 이후 건조계약 또는 '09년 1월 1일 이후 용골이 거치되거나 '12년 7월 1일 이후 인도 되는 선박,
- 98년 7월 1일 이후 건조되는 유탱커 및

산적화물선의 모든 지정 해수밸러스트 탱크는 MSC47(66)에 따른 요건에 만족할 것

- 보호도장 시스템에 대한 유효성은 선박이 운항되는 동안 기구가 개발예정인 지침에 따라 기구에 의해 검증되어야 함

○ 보호도장 성능기준(PSPC)의 채택: Res.

MSC.216(82)으로 채택된 SOLAS Reg. II-1/3-2 개정 규칙에서 강제화 하고 있는 보호도장 성능기준을 Res. MSC. 215(82)로 채택함(2008. 7. 1일 발효)

이 보호도장 성능기준은 일반원칙, 도장기술화일(Coating Technical File: CTF) 요건, 도료의 시험 및 승인 요건, 도장검사원의 자격 요건, 아래와 같은 성능요건, 도장과정의 검사요건 등을 담고있음.

번호	항 목	내 용
1	발효일	- 계약일 기준 2008년 7월 1일 이후 또는 2012년 7월 1일 이후에 인도되는 선박 - 계약이 없을 경우는 2009년 1월 1일 이후 K/L 되는 선박
2	적용 대상선	- 총톤수 500톤 이상의 모든 선박 - 150m 이상의 산적화물선의 이중 선측 공간
3	건도막 두께	- Epoxy 320µm (90/10)
4	분진량	- ISO의 분진량 기준에 의한 분진크기 3 이상은 분진량 1로 관리(테이핑 관찰법 적용) - 분진크기 2이하는 철판 표면에서 확대경을 사용하지 않고 보이면 제거(테이핑 미적용)
5	염분도	- 50 mg/m ² NaCl
6	DFT 측정 기준	- 기존 Annex3를 적용시 VLCC의 경우 측정만 5개월 소요 - 기존 Annex 3 대비 약 40% 수준으로 합의
7	Stripe Coat	- Two stripe coating for edge part 단, 용접선은 1회 적용 가능하나, 자동 용접선도 포함.
8	모서리 가공	- 2R, 3-pass 또는 동등 기준
9	표면 처리	- Shop primer 손상 부위는 Sa 2.5 기준으로 합의 - 비손상 Shop primer는 본 도장과 상용성(compatibility)을 입증할 경우는 제거하지 않음 - 본 도장과 상용성이 없을 경우는 비손상 Shop primer를 70% 이상 제거
10	표면 조도	- 30 ~ 75µm
11	탑재 후 표면처리	- Butt : St 3 or better - 25m ² 를 넘는 연속된 damage 또는 2% 이하는 St 3, 이상은 Sa 2.5
12	연마 포함물	- 도막 층간에 있는 연마 포함물은 제거

* 금번 채택 시 한국문서 및 그리스에서 제기한 주요쟁점 사항:

- Section 3에서 주관청의 역할을 명시하기 위해 “The Administration may, if it so requires, participate in the agreement process”를 삽입키로 함
- 도료형식승인은 주관청에서 인정된 시험기관에서 시험을 하고 주관청에서만 승인증을 발급토록 하자는 한국제안에 대하여는 각국의 제도상의 차이가 있기 때문에 현행 문구를 유지키로 함
- 도장검사의 공정성 확보를 위해 개인 자격의 도장검사원을 인정하지 말고 주관청이 인정한 단체(회사)의 검사원만 인정하자는 한국의 제안에 대하여 독립성 보장을 위한 완전한 방법이 아니라는 이유 등으로 현행 규정을 유지키로 함
- 페인트 더칠시 롤러와 브러시의 사용 장소를 명확히 하자는 한국의 제안에 대하여 영문 표현상 다소 애매한 부분이 있긴 하지만 현행 문구를 유지키로 함
- 보호도장기준의 채택일정 등을 고려하여 상기와 같이 한국 등의 개정제안들을 수용하지 않고 현행 문구를 유지키로 하였으나, 현재 보호도장에 대한 후속작업을 진행 중인 선박 설계 및 의장 전문위원회에 관련 자료를 제출하여 추가적인 세부토의를 하도록 함
- 현 규정 중 Administration or R.O로 되어 있는 부분은 SOLAS 제1장 기본 사항에 의해 Administration으로 만 표기되어도 같은 의미를 가지므로 이와 관련 된 문구를 전체를 수정함

- 아국의 문서로 제출한 ISO 19840기준의 삭제(도막두께 측정 기기의 교정 관련)에 대하여는 한국제안대로 이를 삭제하고 SSPC-PA2를 언급함.
- 성능기준상에서 언급하고 있는 각종 산업계 표준(ISO standards 등)은 Res. A911에 따라 foot note로 조정함.

○ Chapter II-2 개정

- 유람선 Star Princess의 cabin balcony 화재에 따른 후속조치로서 여객선의 cabin balcony 화재안전에 대한 추가 조치를 담은 II-2 개정을 채택함.
- Reg. 3에 cabin balcony에 대한 정의 추가
- Reg. II-2/4.4(Primary deck covering: 2008. 7.1일 이후 건조선), 5.2.3 (Probability of ignition) 및 기타 화재 안전 조치 요건을 선실 발코니에 적용키로 함(현존선은 2008. 7. 1. 이후의 첫 번째 검사일 까지)
- Reg. 5-Fire growth potential : 발코니에 대한 방화구조요건 및 가구류에 대한 방화규정 강화로, 현존선에 대한 소급 적용일자는 2008년 7.1일 이후 첫 검사일 까지임. 선실발코니의 가구류는 화재 위험성이 재한적인 것이어야 하며(단, 고정식 분무장치와 화재탐지 및 경보장치가 있는 경우 제외) 발코니를 분리하는 partition은 불연성 재질이어야 함)
- Reg. 6-Smoke generation potential and toxicity: 2008. 7.1일 이후 건조선에 적용

- Reg. 7-Detection and alarm: 2008.
7.1일 이후 건조선에 적용
- Reg. 9-Containment of fire: 2008.
7.1일 이후 건조선에 적용
- Reg. 10-Fire fighting

○ Chapter III 개정

“트림과 경사의 불리한 조건(unfavourable conditions of trim and list)”에 대한 정의는 현행 안으로는 불합리하다는 지적에 따라 DE 및 SLF에서 재검토하여 관련 SOLAS 개정안을 마련하도록 함. 따라서 MSC 81에서 승인된 SOLAS Chap. III 개정안 중 이와 관련된 모든 개정조항 들은 모두 제외하고 채택됨.

- Reg. 6.4.3: 화물선에서 비상경보가 울리는 장소 추가
- Reg. 19.3.3.4: 자유낙하구명정의 자유낙하 주기는 3개월로 강화, 자유낙하 대신 2차 진수수단(Davit)에 의해 진수 가능하도록 완화
- Reg. 20 작동준비 정비 및 검사:
 - * 팽창형 구명동의 정비요건 추가(20.8)
 - * 기존의 원치하중 1.1배 진수장치 시험을 의장품 및 인원을 만재한 구명정 무게의 1.1배로 현실화함
 - * 자유낙하구명정의 부하상태이탈기의 정비요건을 명확히 하고 구명뗏목용 진수장치의 자동이탈기 정비요건을 추가함
- Reg.21, Reg.31, Reg.32, Reg.35의 개정

○ Chapter XII 개정

- 보호도장 요건이 II-1/3-2규칙으로 통합됨에 따라 산적화물선에 대한 보호도장 요건(6.3규칙)을 삭제함
- Reg. 12 및 13: II-1장 개정에 따른 인용문구 수정

○ Appendix(증서양식) 개정

- 개정 II-1/3-2규칙에서 보호도장 요건이 선박 계약일 및 인도일 기준으로 발효되도록 함에 따라 증서양식에 이를 포함하도록 함
- 여객선 및 화물선의 증서양식에 LRIT 및 AIS를 추가함
- 핵여객선 안전증서 상 인용문구 “II-1/13”을 “II-1/18”로 교체함

2) Chapter II-1 개정(Res. MSC.216(82), 부속서 2): 2008. 7월 1일 accept 되고 “2009년 1월 1일” 발효

- 지난 5년간 작업한 여객선의 안전에 관한 관련 규정을 신설함:
 - Reg.8-1 “침수사고 시 여객선 시스템의 능력” 신설
 - * 길이 120m 및 주수직구회이 3개 이상인 2010년 7월 1일 이후 건조선에 적용
 - * 금번 신설되는 II-2/21.4규칙(화재시 회항능력)에 명기된 시스템들은 어느 한 수밀구획의 침수 시에도 작동하도록 함.
 - * 손상으로 추진능력이 상실된 경우(예인시) 및 상실되지 않은 경우에 대하여 항구로의 안전한 귀환을 위한 조건(Si=1)은 논란 끝에 재 수립되어야 한다는 결

론을 내리고 SLF에서 다시 논의하여 개정안을 제출하도록 함. 따라서 금번 채택된 개정사항에서는 제외됨

- Reg. 22-1 : 격벽갑판하부의 모든 수밀 구역에는 침수감지시스템 설치요건 신설 (2010. 7. 1일 이후 건조되는 36인 이상 여객을 운송하는 선박에 적용)

* 침수감지시스템에 대한 지침은 추후 개발 예정임.

- 위 개정사항들의 발효절차상의 문제를 해결하기 위해 지난 MSC 80 에서 채택되어 발효절차를 밟고있는 II-1장 전면개정 사항 (Res. MSC.194(80): 확률론적 이론에 기초한 손상복원성 규칙의 통합요건 등을 담고 있으며 2009.1.1일 발효예정)을 금번에 다시 통합하여 채택함(re-adoption). 따라서 Res. MSC.194(80)은 의미가 없어짐.

- 3) Chapter II-1, II-2 및 III 개정(Res. MSC.216(82), 부속서 3): 2010. 1월 1일 accept 되고 “2010년 7월 1일” 발효
여객선 안전에 관한 지난 5년간의 작업과 여객선 cabin balcony 화재에 따른 추가 조치를 담은 개정사항을 다음과 같이 채택함.

○ Chapter II-1 개정

- Reg. 41.6 신설: 여객선의 모든 침실에는 문에 다다를 수 있는 보조 등이 설치되어야 하며 구조명의 전원 상실시 자동으로 점등되어 최소 30분간 유지할 수 있을 것
- Reg.55 “Alternative design and arrangements” 신설
· 대체설계 및 배치의 승인지침과 관련하여

여 SOLAS Reg. II -2/17을 참조하여 SOLAS II-1장 PART F/55규칙을 신설함

- 금번 개정된 II-1장 및 III장에서 언급되어있는 대체설계 및 배치에 대한 지침서를 MSC.1/Circ.1212로 승인함. 이 지침서는 II-1(구획 및 복원성) 및 III장(구명설비)의 대체설계 및 배치에 대하여 기술적인 정당성을 확보하기 위한 공학적인 설계개념을 담고 있으며 대체설계의 방법, 서류제출, 승인 및 증서 발급 등 일련의 절차 포함하고 있음

○ Chapter II-2 개정

- Reg. 3 “정의”에 “재해 시의 안전구역”과 “안전센터”에 대한 정의 추가
- Reg. 7-Detection and alarm: 고정식 화재 감지 및 화재 알람 시스템요건 개정. Cabin에 설치된 감지기 요건 신설
- Reg. 8-Control of smoke spread: safety center의 통풍요건 신설
- Reg. 9-Containment of fire: Atrium 보호요건 등 신설
- Reg. 10-Fire fighting: 폐위공간 및 개방갑판에 설치된 경우 추가
- Reg. 13-Means of escape: Public space 탈출요건 개정
- Reg. 21-Casualty threshold, safe return to port and safe areas :
* 적용대상: 길이 120m 이상으로 3개 이상의 주 수직 구역을 가진 2010. 7. 1일 이후 건조된 여객선

- * 요건: 일정 범위를 초과하지 않는 화재 사고 시 자력으로 회항하기 위해 작동되어야 할 시스템을 정함.
- * 이와 관련하여 항구로의 안전한 귀항과 질서있는 탈출 및 퇴선을 위해 작동되어야 할 시스템들의 성능기준은 MSC.1/Circ.1214로 승인 발행함.
- Reg. 22 - 화재발생 후에도 작동되어야 하는 시스템의 설계기준 :
 - * 손상한계를 넘어 퇴선을 하여야 하는 경우에도 작동상태를 유지해야할 시스템의 설계범위 규정
 - * 길이 120m 이상으로 3개 이상의 주 수직 구역을 가진 2010. 7. 1일 이후 건조된 여객선
 - * 이와 관련하여 항구로의 안전한 귀항과 질서있는 탈출 및 퇴선을 위해 작동되어야 할 시스템들의 성능기준은 MSC.1/Circ.1214로 승인 발행함.
- Reg. 23-Safety centre on passengers ships: 비상상황 관리를 위해 필요한 공간에 관한 규정을 신설함
 - * 2010. 7. 1일 이후 건조된 여객선에 적용
 - * Safety center의 위치, 배치 등의 요건을 규정함
 - * Safety Center의 배치에 관한 배치 및 인간공학적 설계에 관한 지침은 추후 개발 예정임.

○ Chapter III 개정

- Reg. 4 구명설비의 평가, 시험 및 승인: Novel life-saving appliances의 승인

시 주관청의 확인사항(38규칙에 따른 공학적 분석 요건 등)을 추가함. 승인 지침은 추후 개발기로 함.

- 규칙 38 구명설비의 대체설계 및 배치: alternative design을 인정하기 위한 방법론을(공학적 분석 등)에 신설함
- * 금번 개정된 III장에서 언급되어있는 대체설계 및 배치에 대한 지침서를 MSC.1/Circ.1212로 승인함. 이 지침서는 II-1(구획 및 복원성) 및 III장(구명설비)의 대체설계 및 배치에 대하여 기술적인 정당성을 확보하기 위한 공학적인 설계개념을 담고 있으며 대체설계의 방법, 서류 제출, 승인 및 증서 발급 등 일련의 절차 포함하고 있음
- * 대체설계의 Performance criteria가 필요하다는 의견(MSC82/3/19)에 대하여 위원회는 DE50에서 추가 작업하여 작성하도록 함.

○ Footnote 개정

- Reg.V/34에 footnote를 추가함 (원격지를 운항하는 여객선의 항해계획 작성에 관한 지침(총회결의서로 채택예정)을 참조하도록 함)

(2) 1974 SOLAS 1988 의정서 개정 (Res. MSC.227(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

SOLAS 1988 Protocol 채택국 1/3 이상이 참석한 확대 해사안전위원회에서는 다음과 같이 SOLAS 협약 개정사항을 채택함.

○ Appendix 개정

- 여객선 및 화물선의 증서 및 기록(Form P, E 및 C)를 개정하여 LRIT 및 AIS를 추가시킴.

(3) 1966 Load Line 협약 1988 의정서의 개정(Res. MSC.223(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

- Annex B, Annex 1, Chapter II, Reg 22. :
 - 인용구 항목 번호 수정으로 적용 범위를 변경함
- Annex B, Annex 1, Chapter III, Reg 39. :
 - “ d_1 는 깊이 D의 85%에서의 수심”을 “ d_1 는 최소형심의 85%에서의 수심”으로 현행 문구를 명확히 함

(4) Code for Fire Safety Systems(FSS Code) 개정 (Res. MSC.217(82))

- Chapter 4, 6, 7 및 9 개정(Res. MSC.217(82, Annex 1) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효
 - Chapter 4. Fire Extinguishers. Section 3. Engineering specifications: 휴대식 포말방사장치 요건에 대한 개정
 - Chapter 6. Fixed foam Fire-extinguishing systems. Section 2. Engineering specifications: 고정식 포말소화장치 요건에 대한 개정
 - Chapter 7. Fixed pressure-spraying and water-mist fire-extinguishing systems: Section 2. Engineering

specifications(고정식 가압수 분사 소화장치)에 대한 개정.

- * 기관실 및 화물펌프룸의 water mist 소화 시스템은 MSC/Circ. 1165에 기초하여 주관청의 승인을 받아야함.
- * cabin balcony의 고정식 가압 water spray 시스템은 기구가 개발 예정인 지침에 따라 승인 받아야 함.

- Chapter 9. Fixed fire detection and fire alarm systems: cabin balcony에 설치된 고정식 화재탐지장치 및 화재경보장치는 기구가 개발예정인 지침에 따라 승인받아야 함.

○ Chapter 9 개정(Res. MSC.217(82, Annex 2) : 2010. 1. 1일 accept 되고 “2010년 7월 1일” 발효

- Chapter 9. Fixed fire detection and fire alarm systems:
 - * 여객선에서, 고정식 화재탐지 및 경보장치는 각 탐지기와 수동조작 콜 포인트를 원격에서 개별적으로 식별가능해야 함.
 - * 여객선에 대한 안전강화조치로 화재탐지섹션 및 수동조작 콜 포인트는 단일 주수직구역 내에만 설치되어야 함

(5) International Life-saving Appliance (LSA) Code 개정 (Res. MSC.218(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

- Chapter 1. 일반사항
 - 구명동의 및 방수복 요건 일부 개정

○ Chapter 4, 생존정

- 구난식량(4.1.5.1.18) 및 구난식수(4.1.5.1.19)의 용기 및 성분 등을 상세 규정함.
- 팽창형 구명뗏목의 팽창장치는 모두 ISO 15738에 적합하도록 명확히 함(4.2.2.3)
- 팽창형 구명뗏목 출입구의 특성 중 “반고정식” 및 “경식” 삭제(4.2.4.1, 4.3.4.1)
- 185kg 초과 구명뗏목의 경우 수납용기에 무게를 표시하도록 추가(4.2.6.3)
- 구명정 승인증서에 구명정의 예인능력 표기 추가(4.4.1.2.9)
- 여객의 구명정의 신속한 탑승을 10분 이내 탑승으로 수정(4.4.3.1)
- 구명정의 “25인승 구명뗏목” 예인능력을 “본선에 탑재된 가장 큰 구명뗏목”으로 수정(4.4.6.8)
- 폴 진수식 구명정의 이탈장치의 무부하 상태 및 부하상태 요건을 좀 더 명확히 함(4.4.7.6)
- 고속구조정의 이탈장치 요건 신설(4.4.7.7)은 노르웨이의 제안(MSC 82/3/29)에 따라 개정사항에서 삭제함
- 구명정 램프를 외부 및 내부로 명확히 규정함(4.4.7.11, 4.4.7.12)
- 구명정의 구난식수도 상기 구명뗏목(4.1.5.1.19)와 동일하도록 규정함. 따라서 이후로는 구명정에도 승인된 구난식수를 비치하여야 함.
- 자유낙하구명정의 요구되는 자유낙하 높이가 요건 삭제(4.7.3.3 삭제)

○ Chapter 5, 구조정

- 구명정의 6노트 24시간 연료탱크 준용규

- 정 삭제(5.1.1.1)하여 구조정은 6노트 4시간(5.1.1.6) 규정만 만족하도록 명확히 함
- 구조정 모든 인원의 방수복 착용 및 필요시 구명동의 착용을 추가(5.1.1.3.2)
- 구조 및 생존정의 지휘 시 제어 및 조타 위치의 시야확보 규정 추가(5.1.1.12)
- 팽창형 구조정의 완전팽창 상태 유지 규정 삭제(5.1.3.11)
- 고속구조정의 추가요건 신설(5.1.4)
 - 잔잔한 바다에서 3인 탑재시 20노트로 4시간, 인원 및 설비 만재시 8노트 4시간에 해당하는 연료 탑재
 - 자체복원 또는 2인 이하 선원에 의한 즉각적 복원 가능
 - 원격 조타가 가능하여야 하고, 비상시 조타장치를 직접 조종
 - 전복시 자동정지 또는 조타수가 비상정지할 수 있고, 복원시 재시동 가능. 또한 전복시 250ml를 초과하는 연료 또는 윤활유의 손실이 없을 것
 - 가능한 한 일점지지(single-point suspension) 강하식일 것
 - 인원 및 설비의 4배 정하중에도 견딜 수 있을 것
 - 핸드프리 방수형 VHF 비치

○ Chapter 6 진수 및 승정설비

- 2.2배 내력 정하중시험은 공장에서 시행하도록 규정(6.1.1.5)
- 무거운 폴 block이 위험을 야기하는 경우에만 recovery strip을 설치하도록 완화(6.1.1.11)
- 운전자 위치와 관계없이 항상 수동 브레

- 이크가 작동하도록 명확히 함(6.1.2.11)
- 수리를 위해 hanging-off 수단을 구명 정 진수장치에 비치하도록 추가(6.1.2.13)
- 고속구조정용 진수장치 추가요건 신설 (6.1.7)
 - 파도로 인한 진동 완충장치 설치
 - 원치에는 모든 해상상태에서 자동고속으로 와이어가 팽팽해지는 장치 설치
 - 원치 브레이크는 순차적으로 작동하여 급격한 작동시에도 사용하중 0.5배 이상의 추가하중이 발생하지 않을 것
 - 만재시 강하속도 1m/sec 이하, 설비 및 6인 탑재시 회수속도 0.8m/sec 이상, 4.4.2로 계산된 인원 탑재시에도 회수 가능할 것.
 - 공선시 트림과 경사가 가장 불리한 경우에도 구조정을 바다 표면에 내렸을 때 원치에는 와이어가 3바퀴 이상 남아 있을 것
- 해상탈출설비 경사각을 “30-35도 범위 내”에서 “최대 55도”로 수정(6.2.2.1.5.2)
- 수직 해상탈출설비 요건 신설
 - 트림과 경사가 가장 불리한 경우에도 사용가능할 것
 - Integrated 구명뗏목 설치시 독립된 강하수단을 가질 것
- Chapter 7 기타 구명설비
 - 비상경보장치가 거주 및 정상적인 선원 작업구역 전역에 걸쳐 들을 수 있어야 하는 규정 삭제(7.2.1.1)
 - 비상경보장치의 확성기 없는 선실의 경우의 규정 삭제(7.2.1.2)

○ Foot note

- Para. 4.4.1.4 및 4.4.6.9에 MSC/Circ. 1006에 대한 주석을 추가함
- * LSA Code 개정사항의 조기시행
 - 미국 등(MSC 82/3/21)의 주장에 따라 MSC 81차에서 채택된 LSA Code 개정사항(MSC. 201(81), MSC.207(81): 2010. 7. 1일 발효예정) 및 금번 채택된 LSA Code 개정사항(MSC 218(82):2008. 7. 1일 발효 예정)의 조기시행을 촉구하는 회람문서를 MSC.1/Circ.1215로 승인함. 또한 주관청은 조기시행이 이루어진 자국선에 대하여 적절한 문서를 발행하여 PSC에서 그러한 조치를 수용하도록 함.
- (6) IBC Code 개정 (Res. MSC.219(82)) : 2008. 7. 1일 accept 되고 “2009년 1월 1일” 발효
 - Chapter 11. Fire protection and fire extinction :
 - * 국부 소화장치 대상 등의 적용요건 개정
 - 기관구역의 국부소화장치는 총톤수 2,000톤 이상의 선박에만 적용
 - 화물펌프실의 가스누출탐지장치 등 요건은 총톤수 500톤 이상의 선박에만 적용
 - 비상탈출용 호흡구는 총톤수 500톤 이상의 선박에만 적용
 - 11.1.4항 추가: 2009년 1월 1일 건조된 500톤 이상의 선박은 2009. 1. 1일 이후 도래하는 첫 번째 입거검사 까지(단 늦어도 2012. 1. 1.까지) 가연성 증기의 집중에 대한 연속적인 모니터링 시스템을 설치해야 함.

- Chapter 17. Summary of minimum requirements :

* MARPOL Annex II, Reg. 6.3에 따라 잠정평가된 유해액체물질의 혼합물(MEPC 55/23/Add.1 참조)이 IBC Code의 유해액체물질 목록에 포함됨.

(7) IGC Code 개정 (Res. MSC.220(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

- Chapter 1 Definition: 1.3항 개정

- Chapter 3 Ship arrangement: 3.3(화물 펌프룸 및 화물압축기실) 개정

- Chapter 11 Fire Protection and Fire Extinction: 11.1(Fire safety requirement), 11. 2(Fire water main equipment) 및 11.5(화물펌프룸 및 화물압축기실) 개정

- Chapter 12 Mechanical Ventilation in the cargo area: 1983 SOLAS II-2/59.3에 대한 인용을 “SOLAS Reg. II-2/4.5.2.6 and 4.5.4”로 개정

- Chapter 19. Summary of minimum requirements :

- Dimethyl, Carbon dioxide의 두 종류의 물질이 최소요건 기준에 포함됨

* 산적액화 이산화탄소를 운송하는 선박에 대한 IGC 의 IGC Code 해석 및 적용에 관한 회람문서를 MSC.1/Circ.1213으로 승인함

(8) 1994 HSC Code 개정 (Res. MSC. 221(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

- Chapter 1, 8, 13, 14. Annex1, 7 및 Foot note 개정

’96 SOLAS, ’00 SOLAS 등의 채택에 따라 발생된 개정사유에 대하여 개정함

(9) 2000 HSC Code 개정(Res. MSC.222(82)) : 2008. 1. 1일 accept 되고 “2008년 7월 1일” 발효

- Chapter 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 18, Annex1, 6, 7, 8, 9, 10, 12 및 Foot note 개정

’96 SOLAS, ’00 SOLAS 등의 채택에 따라 발생된 개정사유에 따라 전면 개정함

(10) 비강제 협약의 개정

1) Dynamically Supported Craft(DSC) Code 개정 (Res. MSC.224(82)) : 2008년 7월 1일부터 유효

- HSC 코드 개정과 같이 8장을 SOLAS 3장 개정사항들을 참조하여 진수설비 정밀검사, 윈치 제동시험, 팽창형 구멍뗏목 및 해상탈출설비 개방정비 주기, 신형 구명설비의 승인 및 이후 정비 관련 사항등을 추가 또는 개정함

- SOLAS 5장 개정사항들을 참조하여 AIS 및 VDR을 요건화하고 ECDIS를 해도 대용으로 규정함

2) GC Code 개정 (Res. MSC.225(82)) : 2008년 7월 1일부터 유효

SOLAS II-2장 개정사항들을 참조하여 EEBD, 운항요건, 튀김 기름을 사용하는

요리설비에 대한 요건 등을 추가하고, 할론 소화설비의 신규설치를 금지함

3) 구명설비 시험기준(MSC.81(70)) 개정 (Res. MSC.226(82)) : 2008년 7월 1일부터 유효

- Lifebuoy drop test의 문구를 보다 명확히 하여 수정(1.3)
- 자동 팽창형 구명동의 요건 추가(2.10.1.1)
- 방수복 및 노출보호복 착용시간을 5분으로 명확히 하고, 부력요건 만족을 위한 일부 팽창실 허용(3.1.3, 3.1.7)
- 각종 신호탄류의 조도 및 색도를 명확히 함.(4.6.2, 4.7.2 및 4.8.3)
- hose test시 구명뗏목 내에 고이는 물을 4리터 이하로 명확히 하고(5.12), 기타 문구를 수정하여 의미를 명확히 함
- 구명정 낙하시험시 좌석 당 무게는 100kg으로 문구 추가(6.4.3), 구명정 침수시 수물인원 질량의 제외를 위한 수물범위, 공기공급장치의 시험시간 등 현행의 애매한 시험기준들을 수치화하여 보다 명확하게 규정함
- 구조정의 들것 size 신설(7.1.3), 고속구조정 복원 요건 추가(7.1.7 및 7.4.1), 팽창형 구조정 재료요건 수정(7.2.14), 구조정 모터와 연료탱크 및 프로펠러 등의 위치요건 신설(7.7.11)
- 진수장치의 launching ramp 시험하중은 사용하중의 2.2배 신설(8.1.1)
- 구명설비의 위치지시등 색조 수치화 (10.1.3, 10.4.7)

- 수압이탈장치의 solar radiation test 요건 신설(11.2.5.6)
- 구명정 및 구조정 검정 시 이탈장치와의 연결부위의 정하중요건 신설(2편 5.3.4)
- 진수장치 검정 시 launching ramp 시험하중은 사용하중의 2.2배 신설(6.1.1)
- 구명동의 RTD의 하중요건 수정 (Appendix 1)

의제 4	선박설계 및 의장 (DE 49 결과보고)
------	------------------------

가. 의제도입 배경 및 논의경과

- DE 49차 회의의 결과 중 MSC 81에서 검토된 긴급 사항을 제외한, DE 49 결정 사항에 대하여 MSC의 검토를 요청함.

나 주요 회의내용 및 결과

- 최근의 SOLAS Chap. III 개정과 관련하여 1974 SOLAS 협약 하에서의 면재증서발급에 대한 SLS.14/Circ.115를 개정하고 이를 SLS.14/Circ.115/Add.4로 승인/발행 함.
- 유조선의 개조시 PMA 요건의 적용 II-1/3-6(PMA 요건)은 MARPOL을 만족시키기 위해 단일선체에서 이중선체로 변경하거나 FPSO/FSU로 개조하는 유조선에는 적용하지 않는다는 DE 49의 견해를 승인함. 이 경우 개조과정에서 현저한 새로운 구조물(substantial new structure)이 추가되는 경우 그 새 구조물은 PMA 요건을 만족하여야 한다는 견해도 승인함.
- SOLAS Reg. II-1/1.3 주요 개조, 변경에 포함되는 해석

IACS는 DE49에서는 CAS로 인하여 이중 선체로 개조하는 유조선의 개조부위에 대한 PMA 적용여부와 관련된 결론은 내린 바 있으나 현행 SOLAS Reg.II-1/1.3.1 및 MSC/Circ.650에 규정된 구획 및 복원성 차원의 주요개조 이외의 부분에 대해서도 주요개조에 대한 정의를 개발할 필요성이 있음을 SLF 48/17/1에서 거론하여 DE 49에 요청하였음을 상기시킴. 따라서 다음과 같은 해석을 제안함.(MSC 82/7/1)

- 선체 치수의 대폭적인 변경: 새로운 선체 중앙부를 추가하여 선박의 길이를 키우는 것. 이 경우 II-1장의 모든 개정사항을 적용하여야 함
- 선종 변경: 유조선이 산적화물선으로 변경되는 경우 추가 또는 변경되는 여하한 구조, 기계 및 장치도 II-1장의 모든 개정사항을 적용하여야 함
- PMA(영구접근설비, SOLAS Reg.II-1/3-6) 적용 여부에 대한 해석: 이중선체로 개조하는 유조선의 개조부위에 대하여는 PMA를 적용하지 않음. 다만, 화물구역 전체를 교체하거나 화물구역 일부를 추가로 삽입하여 선박의 길이를 변경하는 “대폭적인 새로운 구조물”에는 적용함

위원회는 이 사안을 DE의 작업계획 “Interpretation of SOLAS Reg. II-1/1.3 and II-1/3-6”으로 포함시킴(DE 50에서 초기검토 후 DE 51에서 본격적인 검토)

의제 5	무선통신 및 수색·구조(COMSAR 10 결과보고)
------	------------------------------

가. 의제도입 배경 및 논의경과

- 사무국은 MSC81차에서 논의하도록 한 긴급사항을 제외하고 COMSAR 10차 회의에서 논의된 것에 대하여 위원회가 적절한 조치를 취하도록 요청함.

나. 주요 회의내용 및 결과

- 국제적 수색구조 활동에 연관된 원격 의료 지원 서비스(TMSS)간의 의료 정보 교환에 관한 지침을 MSC 회람 문서 MSC.1/Circ. 1218로 승인함
- 선박의 강제 구비 의약품의 공급과 선상에서의 의약품 공급 현황에 대하여 발견된 문제점과 WHO, ILO의 조언을 구하는 연락 문서를 전달토록 한 작업에 대해 이를 승인함
- Res A. 888(21) 개정 및 그에 따른 SOLAS Chap. IV의 개정
- INMARTSAT 이외의 GMDSS 이동위성 제공자를 SOLAS에서의 인정하는 것과 및 이에 대한 감독과 관련하여 IMO는 추가적인 위성사업자와 LRIT의 감독이 가능하도록 IMO 협약을 개정하였음을 알렸으며, IMO 또는 각 정부가 감독하여야 한다는 미국 측의 SOLAS Chap. IV. 개정안에 대하여, 장시간 검토 후 다음과 같이 결정됨
- INMARTSAT 이외의 GMDSS 이동 위성제공자를 SOLAS에서 인정함
- MSC는 GMDSS 이동 위성제공자의 신규 가입에 필요한 evaluation 및 recognition을 시행함

- GMDSS 이동 위성업무 제공자에 대한 감독은 IMO가 시행함
- 상기와 같은 결정을 반영하여 COMSAR 11에서 Res. 888(21)의 개정이 이루어져야 하며, 이에 따라 SOLAS Chap. IV의 개정이 이루어질 것(MSC 83에 제출)
- 동 건과 관련하여 미국은 GMDSS 이동 위성업무 제공자에 대한 감독을 IMO가 하는 것에 대해 강한 불만을 표하였으며, IMO는 해당협약의 발효과정에 있으므로 당분간 감독기능을 하지 못하게 될 것임을 지적함. 따라서 상기의 결정 사항들을 Reserve함.

○ Long-Range Identification and Tracking of Ships

- 미국은 MSC82/8/5로 SOLAS Chap. 5 Reg.19-1의 규칙개정 내용(MSC 202(81))과 관련된 성능 표준 및 기능 요건(MSC210(81))에 따라 LRIT의 coordinator를 IMO가 하여야 하며, IMO가 준비되는 시점 까지 미국이 LRIT 데이터 센터와 데이터 교환 역할을 수행할 것을 제안 함
- 동 건과 관련하여 장시간의 토의가 있었으며 다음과 같이 결정됨

- * LRIT coordinator의 역할을 IMO가 시행함
- * 동 협약이 발효되는 2008.1.1 까지 기간 안의 준비 역시 IMO가 시행함.(준비기금 등의 언급은 있었으나 기타 상세 논의는 없었음)
- * IMO의 LRIT 가동에 대한 보완책으로 contingency plan의 수립이 필요한가

- 에 대한 격론이 있었으나, 불필요하며 모든 준비 및 시행을 IMO가 시행하기로 함
- 아국은 지정된 coordinator에게 contingency plan을 떠나 LRIT 시행 위한 및 시행 등 모든 책임이 지정된 coordinator에게 부여되어야 함을 피력함
- 미국은 상기 결정과 contingency plan이 없는 사실에 대하여 Reserve 함
- 상기와 같은 미국의 Reservation에 대하여 사이프러스는 Reservation의 의미, 즉 coordinator가 inmarsat LRIT data center에 대한 감독도 reserve하는가 하는 점을 분명히 해 줄 것을 요청하였으며, 이에 미국은 IMO의 coordinator를 reserve하는 것이며, LRIT 시행과 관련한 모든 data 처리 등은 LRIT data center를 이용하여 정상적으로 구입하고 제공할 것임을 알림
- 위원회는 LRIT 중간 회기간 작업반 보고서를 검토하고 LRIT의 초기 시행을 돕기 위해 국제 LRIT data exchange에 대한 기술 사양, 국제 LRIT data center에 대한 기술사양, LRIT system과의 통신에 관한 기술사양, LRIT system 시험 프로토콜 및 Data Distribution Plan의 수립/유지에 대한 지침을 담은 "Interim LRIT Technical Specifications and other matters"를 담은 MSC.1/Circ. 1219를 승인/발행하고 지정된 LRIT Co-ordinator와 모든 회원국에게 이를 잠정지침으로 사용토록 함(추후 final 지침 개발예정)

- Ad hoc Working Group on the Engineering aspects of LRIT 재결성
다음 사항들을 검토하기 위해 Ad hoc group을 재결성하고 2-4회의 모임을 갖은 후 보고서를 MSC83에 제출토록 함.
- * 기술사양의 추가 검토(MSC 82/8/1)
- * 요구되는 기술 문서 최신화(msc 82/8/11 고려)
- * Technical costing and billing standards 개발
- * International LRIT Data Center와 International LRIT Data Exchange 수립 시 고려할 기술 기준 개발 등

위원회는 또한 촉박한 LRIT 시행일과 COMSAR 11의 회의 시점을 고려하여 LRIT에 대한 의견 문서의 제출마감일을 2006. 12.22일까지로 연장하고 이에 대한 comments 문서(4 page 이하)의 제출마감일을 2007. 1. 19일까지 연장함.

- Inter-sessional MSC Working Group 결성
 - * costing and billing에 대한 법률적/재정적 측면의 마무리
 - * IMO와 LRIT 시스템상의 각종 body들과의 법률협정서 초안의 마무리 및 MSC83 제출
 - * 회의는 2007 5월에서 6월 사이 개최
- Data Distribution Plan은 2009. 1.1일부터 운용을 시작하여 2008. 7.1일 시행에 차질이 없도록 함.
- MSC82/8/3
 - WRC-07에 대한 IMOdml 입장을 정리

하기 위해 IMO/ITU 3차 회의 결과 보고로, 문서 보고에 대한 특별한 이견은 없었음

- MSC82/8/4
 - 여객선구조프로젝트(SAR research program)의 세계해사대학에서의 수행 보고와, 관련 사고정보 수집 등의 작업에 소요되는 경비 요청 등에 대하여 이견 없이 승인됨
- MSC82/INF. 4, 13
 - 동 Information 문서에 대한 소개가 있었음

의제 5	산적 액체 및 가스 (BLG 10 보고) (의제 9)
------	-------------------------------

가. 의제도입 배경 및 논의경과

- 사무국은 BLG10(2006. 4. 3 - 4. 7 개최)에서 MSC82차에서 조치요청한 사항(MSC 81에서 처리한 긴급사항 제외)을 제출함.

나 주요 회의내용 및 결과

- MARPOL Annex I 화물과 해양연료유의 운송을 위한 해양물질 안전자료(MSDS)의 비치를 강제사항으로 만드는 SOLAS 제6장(화물의 운송에 제5-1 규칙(해양물질 안전자료))의 신설안을 승인하고 MSC 83차에서 채택 될 수 있도록 회람토록 함.
- BLG 9/4/1에서 검토된 벤젠을 산적 운송하는 선선의 인신보호를 위한 구조요건을 권고사항(Recommendations)에서 임의 규정(Voluntary)으로 하여 MSC.1/Circ. 1220으로 승인함

- BLG10은 SOLAS Reg. II-2/4.5.1.1의 Pump Room 요건을 밸리스트 펌프나 연료유 이송펌프가 단독으로 설치되는 Pump Room에는 적용하지 않고 화물펌프, 스트리핑 펌프, 슬롭펌프, 원유세정펌프 및 이와 유사한 펌프가 설치된 장소에 Pump Room Safety을 적용한다는 IACS 통일해석 SC188을 원안대로 승인하고 MSC Circ.1097 개정안을 작성하여 승인 요청함. 위원회는 이를 FP 51에서 검토 후 MSC 83에 승인요청토록 함.
- 제20차 ESPH 작업반 결과 중 긴급사항(MSC 82/9/2)들은 모두 동의함.

의제 6	항해안전(NAV 52 결과보고) (의제 11)
-------------	----------------------------------

가. 의제도입 배경 및 논의경과

- 사무국은 NAV 52에서 논의되었던 사항에 대해 위원회가 조치를 취하도록 요청함

나. 주요 회의내용 및 결과

- Res.A.858(20)에 따라 “Off the coast of Norway from Vardo to Rost”, “In the SUNK area and northern approaches to the Thames estuary” 및 “Off Neist Point”에 대한 새로운 통항분리계획(TSS)을 COREG.2/Circ.58로 승인함. 2007. 7.1일 0000 UTC 발효
- Res. A.858(20)에 따라 “In the Strait of Gibraltar” 등 5개 지역의 기존 통항분리제도에 대한 개정을 COREG.2/Circ.58로 승인함. 2007. 7.1일 0000 UTC 발효.

- Res.A.858(20)에 따라 “Gulf of Venice의 강제 앵커링” 지역 등 6개 지역의 통항분리제도외의 기존 routing measures에 대한 개정을 SN.1/Circ.257로 승인함. 2007. 7.1일 0000 UTC 발효.
- Res.A.858(20)에 따라 “Galapagos 특별 민감해역(PSSA)의 새로운 강제 선박보고제도”를 Res. MSC. 229(82)로 채택하고 SN.1/Circ.258로 승인후 회람토록 함. 2007. 7.1일 0000 UTC 발효.
- Res.A.858(20)에 따라 “Great belt지역” 및 “Gulf of Finland”의 기존 강제 선박보고제도”를 Res. MSC. 230(82) 및 Res. MSC. 231(82) 각각 채택하고 SN.1/Circ. 258로 승인후 회람토록 함. 2007. 7. 1일 0000 UTC 발효.
- 선박보고제도를 위한 XML 형식에 대한 NAV52의 논의 결과를 COMSAR 11에 제출한 사실 보고 및 동 조치에 대하여 endorse 함.
- ECDIS 개정 성능기준의 개정 및 선박용 갈릴레오 수신장치의 성능기준을 각각 Res. MSC. 232(82) 및 Res. MSC. 233(82)로 채택함.
- NAV에서 발행한 SN.1/Circ.255(Additional guidance on chart datums and the accuracy of position on charts)를 endorse 함.
- SOLAS Chap. V의 통일 해석을 MSC.1/Circ.1224로 승인/발행함.
- 비상난파표시 부위(buoy)에 대한 SN.1/Circ.259를 승인/발행함.

- 사전에 항해안전정보없이 미사일을 발사하는 행위에 대하여 일본 등의 제안(MSC 82/11/1)에 따라 Res.A706(17) 및 MSC.Circ.893의 주목을 촉구하는 새로운 회람 MSC.1/Circ.1225를 승인/발행함. 당사국인 북한은 이에 대하여 NAV 52에서 견지한 입장에 변함이 없음을 천명함.
- 노르웨이는 만일 Res.MSC.192(79)의 시행(2008년 7월 1일)전까지 레이더의 테스트를 위한 어떠한 시뮬레이터도 개발되어 지지 못한다면, IEC test standard는 Res.MSC.192(79)의 만족여부를 확인할 수 없게 되며, 결국 미래의 레이더는 Res.MSC.192(79)을 채택함으로써 기대되었던 향상된 성능을 보이지 못하게 될 것이라고 주장함. 따라서, 레이더에 대한 개정된 IMO 성능기준의 효과적인 적용을 위해서는 Benchmark Target Simulator 개발이 해결책이며, 이를 위해서는 기금이 모여져야 하고, 회원국 및 industry에게 기금모금에 참여를 요청함

의제 7	복원성, 만재홀수선 및 어선안전 (SLF 49 결과보고) (의제 12)
------	---

가. 의제도입 배경 및 논의경과

- 사무국은 SLF 49에서 논의되었던 사항들에 대해 위원회가 조치를 취하도록 요청하는 문서를 제출함.

나. 주요 회의내용 및 결과

- 전면 개정된 SOLAS II-1 구획 및 손상복원성규칙의 임시 주해서를 MSC.1/Circ.

1226으로 승인/발행함.

- 개정 II-1/12규칙에 언급된 “Step”과 “Recesses”에 대한 정의가 필요없다는데 동의함.
- SOLAS 및 Load Line 1988 의정서에서 Intact Stability Code, Part A를 강제화하기 위한 작업이 진행중이며 SLF 50에서 관련 개정안이 마련될것임을 주목하며 다음 사항을 승인/발행함;
 - MSC.1/Circ. 1227: 기상기준의 대체평가에 대한 임시지침의 주해서
 - MSC.1/Circ.1228: 선장에 대한 해상에서의 위험한 상황의 회피에 관한 지침 (MSC/Circ. 707)의 개정
 - MSC.1/Circ.1229: 복원성기기의 승인에 대한 지침
- 손상복원성 요건이 확률론적인 방식에 따라야 하는 IMO 협약들을 고려함에 있어서 1988 Load Line Protocol과 관련하여 개정된 SOLAS II-1/4.1의 규칙의 foot note .6과 .7 끝에 “except ships intended for the carriage of deck cargo”를 삽입하는 것을 승인하고 사무국에서 다음 번 책자 발행 시 주석에 반영토록 함.
- 독일이 제안한 open-top 컨테이너선의 톤수측정과 관련된 저의의 개정(MSC 82/12/1)과 관련하여 “cargo hatches”를 “total cargo hatchway clear opening area”로 교체하기로 함. 이를 Res. MSC. 234(82) Recommendations concerning tonnage measurement of open-top containerships로 채택함.

III. 참고사항

- 다음의 프레젠테이션 실시됨
 - IACS : GBS에 대한 IACS의 의견 (11/29)
 - 미국, 일본 : SOLAS 비적용선박의 해상보안 증진 방안 (11/29)
 - 미국 : LRIT 코디네이터 방법 (11/30)
 - 일본 : 부식방지철판 소개 및 고탄화수소 운송 선박 소개 (11/30)
 - 터키 : 항만관제 시스템 소개 (12/1)
 - 일본 : 천연가스 수산화입상체 운반선 (12/1)
 - 덴마크 : SOLAS V/22 규칙의 준수 (12/4)
 - 터키 : 해양사고와 PSC에 대한 위험관리 비교 (12/4)

IV. 후속조치사항

- 협약개정
 - 선박보호도장 기준의 도입, 구명설비 기준의 개정 및 기타 강제 및 비강제 협약에 대한 많은 개정사항 등이 채택되어 2008. 7. 1일, 2009. 1. 1일 및 2010. 7. 1일 시행될 예정이다. 따라서 이 협약 개정사항들의 적절한 시행을 위한 법령정비작업등 제도적인 정비와 관련 지침의 제정, 업계의 홍보 등 후속조치에 만전을 해야함. 특히 여객선의 안전과 관련한 기준들이 대폭 추가되었음(선박길이 및 주 수직구획의 숫자를 기반으로 한 사고 후 안전한 귀환을 위한 요건, 기관실 이중화 요건, 발코니 화재 안전 요건 등)으로 이에 따른 설계자들의 준비가 요구됨.

- 승인된 지침(Guidelines/guidance)
 - 금번 승인되어 MSC/Circular 등으로 발행된 각종 검사지침, 승인지침 등을 관련단체에 전파하고 해당 단체는 이의 시행을 위한 준비작업을 요함.
- 선박보호도장관련
 - 선박보호도장과 관련하여 현행 기준이 도료의 형식 승인 절차, 검사원의 자격 및 검사 절차에 대해 책임과 권한 등에 대하여 아국 자체의 내규를 수립하여 이에 대응할 필요가 있음.
 - 금번 채택된 기준은 아국 조선산업에 영향이 막대하므로 발효일(2008. 7. 1.) 전까지 관련 산업계에서 준비에 만전을 기하도록 적극 홍보가 요망됨. 특히 사정이 열악한 중소형 조선소의 준비에 최선을 다해야함.
- Goal Based Standards(GBS)
 - ACS 공통규칙(CSR)을 대상으로 한 pilot project 수행을 위한 패널 및 GBS Tier IV class rule 검증을 위한 전문가 그룹(GoE)에 국내 전문가 참여
 - ※ 2007년 1월 15일까지 패널 구성이 완료됨으로 관련 그 이전에 관련 전문가를 사무국에 추천하여야 함
 - SLA 관련 국내 연구개발 및 관련 국가들과의 협력체계 구축 필요
 - GBS와 관련하여 한국이 제출한 문서를 기본으로 Tier III 구성이 작성되었는바 이와 관련하여 Pilot Project Working Group 개최 예정임(이 2007. 3월중 런던)
 - ※ GBS Pilot Team 스케줄은 다음과 같으며, 기간에 맞추어 CG 및 관련 회의에

관련 전문가가 참여할 필요가 있음

- 2007. 1. 15~ 2월말 : CG운영
- 2007. 3월초 : 1차 회의
- 2007. 3월중순~4월말 : CG운영
- 2007. 5월중순 : 2차 회의
- 2007. 6월중순 : CG운영
- 2007. 7. 1 까지 : MSC 83에 문서 제출

○ MSC/Circ.1206의 강제시행 문제

당분간은 동 Circ.1206을 비강제로 요건으로 시행하기로 결정하였으며 동시에 금번에 제출된 문서들을 모두 DE로 이관시킴. DE는 관련 문제를 세부적으로 검토 후 위원회로 하여금 늦어도 2010년까지는 효과를 발휘 할 수 있는 최종 결론내릴 수 있도록 작업 후 보고토록 함. 따라서 선주들이 불편이 없도록 조치하고, DE에서 논의 시 금번 제출한 아국 문서를 바탕으로 우리나라 의견 반영요함.

○ 유조선 화물창의 부식방지 철판

- 일본이 제출한 화물창의 부식방지 철판의 사용에 대하여 DE에서 논의하게 됨에따라 향후 아국의 제철산업 및 조선산업에 큰 영향이 예상되며 이와 관련한 심도있는 연구와 대응이 필요함.

○ 브릿지의 인간공학적 설계

- 지난 MSC 78차에 제출된 아국 문서(MSC 78/11/4, MSC/Cir.982 개정관련 의견)가 인간공학 측면을 감안하여 다음 NAV 53에서 추가 검토하도록 하였음. 동 문서는 현재 NAV 회의에서 작업지시가 내려졌으나 관련 업무가 진행이 되지 않았는데 금번 회의에서 다시 제기하여 재검토의 기회를 얻는 성과가 있었음. 따라서 동문서를 지금

시점에서 재검하여야 하며 관련 전문가의 NAV 회의 참가를 검토해야 함.

○ FAO/IMO Joint Working Group관련

- 2007년 7월중 FAO 본부 (이태리 로마)에서 FAO, IMO 합동 작업반이 개최될 예정으로 주요 의제로 IUU 어업 관련 사항, 토레몰리노스 협약 관련 사항이 논의될 예정이므로 의제에 대한 검토가 필요함

- IMO에 통보된 참가 예정국가로는 우리나라를 비롯하여 중국, 일본, 이태리, 터키, 러시아, 아르헨티나, 라이베이라 등이 있음

○ 강제협약 이행 코우드 개정 관련

- 강제 IMO 요건의 이행을 위한 코드(Res. A. 973(24))에 대한 개정에 대한 아국 문서가 FSI로 이관되어 작업을 계속할 것이므로 문서작성 시 cover 하지 못한 협약 변경 사항에 대해 추가 검토문서를 FSI 15로 제출해야함. 또한, 금번 위원회에서 한국이 동건을 FSI이 계속작업계획(Continuous work item)으로 지정할 것을 제안 한것을 승인하고 관련 문서를 MSC 83에 제출토록 하였으므로 해당문서를 MSC 83에 반드시 제출해야 함.

○ 구명설비 요건의 체계적인 검토를 통한 개편

- MSC 82/21/7로 일본이 제안한 의제로, 구명설비 요건들에 대한 쉬운 이해와 실제적인 현실상황을 반영 및 새로운 기술들에 부합하기 위한 새로운 체계적 접근방법을 제안하고 있음. 이는 금번회의 시 새 작업계획으로 채택되어 DE를 주관으로 하여 COMSAR 및 FP가 같이 작업하게 될 예정임. 구명설비 전반에 대한 검토작업이 될

것이며 동 의제가 SOLAS 구명설비 요건 등에 미칠 영향을 고려할 때 초기부터 체계적인 준비와 관여가 필요함.

○ 화물창의 보호도장요건 도입

유조선의 화물창 코팅과 관련하여 금번 아국 강력한 발언과 적극적인 홍보에 힘 입에 위원회의 검토가 최소 1년 이상 연기되었으며 동 안은 1년 이후에 채택될 것임. 아울러, 동건과 관련하여 IACS 주도의 산업계와의 합동 작업반이 구성되어 코팅 성능기준 초안이 작성된 상태로, 아국은 지속적인 검토와 필요 시 독자적인 성능기준안 개발도 검토 시행하여야 할 것으로 판단됨

○ General Cargo Ship Safety

- MSC 82/21/19로 러시아에 의한 General Cargo Ship에 대한 안전을 강화하자는 의견에 모든 기국이 공감을 하였으며, 이를 시행을 위해 MSC 83에 ad-hoc group을 설치하여 현행 규정의 적정성을 검토하고 필요한 작업을 시행할 계획임. 따라서, 기국은 동건과 관련한 의견 정보를 MSC 83에 제출할 것을 요청함.

- 동건은 향후 IMO의 주요 검토 의제로 검토될 것으로 판단되며, 아국의 적극적인 문서 제출 등 참여가 필요하겠음.

○ 통신작업반의 참가

- GBS 통신작업반 (2개)
- 비 SOLAS 적용선의 보안조치/지침서 개발 통신 작업반

○ LRIT 문제

- LRIT의 기술문제를 검토하기 위한 Ad hoc Working Group on the Engineering

aspects of LRIT 재결성됨에 따라 이에 참가하고 해당 회의(2-4회)에 참석요함(1차 회의는 2007. 2. 12일에 개최되는 COMSAR 11 전 주임)

- 촉박한 LRIT 시행일과 COMSAR 11의 회의 시점을 고려하여 4 page 이하 의 LRIT에 대한 의견 문서의 제출마감일을 2007. 1. 19일까지 연장함에 따라 우리나라의 문서제출 필요성 검토

- LRIT의 costing and billing에 대한 법률적/재정적 측면의 마무리업무 등을 하계될 Inter-sessional MSC Working Group (2007 5월에서 6월 사이 개최 예정)의 참가 검토

○ 기타사항

- 2006. 12. 30 16:00 전병조 안전관리관, 임기택 해양수산관은 터키 교통부 차관과 면담하여 다음 사항을 협의하였음

* 터키 정부는 흑해(Black Sea)지역의 물동량 처리를 위한 신항만 건설(2곳)을 추진 중이며, 물류 활성화 차원에서 해외 투자를 고려중 인바 한국이 희망할 경우 긍정적으로 검토 및 환영의사를 피력하였음

* 따라서 정부차원의 검토가 필요하다고 판단됨

※ 현재 PSA (싱가포르), DPI(아랍 에미리트)가 투자 중에 있음

V. 참가소견

○ GBS 관련

- 산적화물선 및 유조선을 위한 GBS의 경우,

파일럿 프로젝트의 결과가 매우 중요한 요소가 될 것임. 특히 pilot project는 Tier III의 class rule의 검증을 위한 체계 뿐 만 아니라 Tier I (goals), Tier II (functional requirements)의 확정에도 영향을 줄 수 있음. 따라서, pilot project 패널에 국내 전문가의 참여가 필수적임. 아울러, 관련 통신작업반에 적극적으로 참여하여 GBS 개발과 관련한 국내 산업계, 특히 산적화물선 및 유조선에 주로 건조하는 중소형조선소의 의견을 반영함은 물론 이를 위한 사전준비를 할 수 있도록 협력체계가 필요함.

- SLA 기반 GBS의 경우, 현재 구조문제를 중심으로 한 산적화물선 및 유조선의 GBS 보완을 포함하여 모든 선종, 모든 분야를 포함하고 있으므로, 국내 산업계가 이를 주도하기 위해서는 장기작업계획, 지침서 개발 등을 포함한 구체적인 작업에의 적극적인 참여가 필요함. 특히 위험도 허용기준 (risk acceptance criteria), 위험도모델 (risk model), 관련 도구의 개발 및 검증을 위해서는 체계적인 연구개발이 필요하며, 그 결과가 문서로 제출되어야 할 것임.

○ 강제협약 이행 코우드 개정 관련

우리나라는 IMO 감사제도의 수립과정에서 활발하게 활동한바있으며 IMO 협약전반을 검토한 많은 분량의 문서들을 다수 제출하여 크게 기여하여 왔음. 이와 관련하여 최근에 시작된 IMO 감사제도의 원활한 시행을 위해 한국은 IMO 요건의 이행을 위한 코드(Res. A. 973(24))에 대한 개정 요청 및 동 요건의 변경사항 확인을 위한 FSI의 지속적인 검토 요청하는 문서(MSC82/23/5)를 제출함. 금번에 제출한 MARPOL 부속서등에 대한 분석자료 등에 대하여 회원국들로부터 감사표명이 있었으며 한국의 제시한 방향에 대한 적극적인 지지로 위원회는 FSI 15로 하여금 후속작업 후 그 결과를 차기 MSC83 및 MEPC 56에 제출하도록 함. 또한 한국에서 FSI의 관련 작업계획을 MSC 83에 제출하도록 요청함. 한국은 이러한 문서의 제출과 성공적인 반영으로 IMO 협약의 이행 및 IMO 감사제도의 시행에 대한 적극적인 자세를 다시 한번 회원국들에게 확인시켜주었으며 방대한 자료조사를 통한 결과의 제출로 IMO에 기여를 이룸.