

# IMO 제55차 복원성, 만재흘수선 및 어선안전 전문위원회(SLF)

## I. 일반사항

- 회의명 : IMO 제55차 복원성, 만재흘수선 및 어선안전 전문위원회 (55th Session of Sub-committee on Stability, Load-Lines and Fishing Vessels Safety)
- 기간/장소 : '13. 2. 18~2. 22.(5일간) IMO Headquarters, 영국 런던
- 참석자 : KST 기술지원실 최경신 차장

## II. 주요 의제 목차

1. [의제 1] 의제 채택
2. [의제 2] IMO 타 기구 결정사항
3. [의제 3] 2세대 비손상복원성 기준 개발
4. [의제 4] 여객선의 항구로의 안전한 회항을 위한 지침 개발
5. [의제 5] 탱커의 손상복원성 검증 지침 개발
6. [의제 6] 탱커의 손상복원성 적하지침기기 본선 설치 강제화
7. [의제 7] 로로여객선의 손상복원성기준 검토
8. [의제 8] SOLAS II-1 구획 및 손상복원성 요건 개정
9. [의제 9] 1969 톤수협약의 신뢰성 및 통일적 이행 확립을 위한 규정개발
10. [의제 10] Towing 및 Anchor Handling 관련 2008 IS Code Part B 요건 개발

11. [의제 11] IACS 통일해석 검토
12. [의제 12] 선회사의 최대횡경사각 관련 2008 IS Code요건 개정
13. [의제 13] 극지방 운항선박에 대한 강제요건 개발
14. [의제 14] SLF 56차 의제
15. [의제 15] 2014년도 의장 및 부의장 선출
16. [의제 16] 기타사항
17. [의제 17] 해사안전위원회(MSC) 보고

## III. 주요의제 논의경과 및 회의결과

의제 1	의제 채택 및 작업반 구성
------	----------------

- WG 1 : 2세대 비손상 복원성기준 개발
- WG 2 : 구획 손상복원성
- WG 3 : 1969톤수협약의 신뢰성 및 통일적 이행 확립을 위한 규정개발
- DG 1 : 탱커의 손상복원성 검증 지침 개발
- DG2 : '12년 케이프타운 협정서 가입국의 어선 척수 계산 절차

의제 3	2세대 비손상복원성 기준 개발
------	------------------

### 논의 배경 및 경과

- Res. A167\* 등 IMO 내의 모든 비손상복원성 기준을 통합한 비손상복원성코드(Res. A749)가 채택되었으며, A749는 MSC Res.75(69)로 일부 규정이 개정되었음

\* Res. A167 : 여객선과 100미터 미만의 화물선에 대한 비손상복원성기준(현행 IS Code 전신의 일부임)

- SLF 45차('02)부터 Res. A749의 개정작업을 시작하였으며, 강제요건으로 적용할 기준은 Part A에, 해양구조물 등 특정 선박에 대한 기준은 권고 기준으로서 Part B에 규정함. MSC 85차(08. 12)에서 「2008 비손상복원성코드」를 채택하고, 2008 비손상복원성코드 Part A를 강제로 적용하도록 SOLAS 2-1장 제5규칙을 개정하였음
- 동 코드 Part A에는 동적복원력 문제가 있는 선박을 주관청이 인지하고 예방조치를 취하도록 규정하고 있으며, 각 국이 동일한 안전요건을 적용하도록 관련 기준을 개발하도록 함
- 이에 따라 SLF(51)는 동적복원력기준을 개발하도록 의제명 “비손상복원성코드의 검토”를 “2세대 비손상복원성기준”으로 변경하였음
- SLF(52)부터 식별된 5가지 복원성 손실 모드에 대하여 1, 2단계 취약성 기준, 직접복원성해석 방법 및 운항지침을 개발하고 있음

주요 회의결과

- 1단계 및 2단계 기준
  - 파라메트릭 롤에 대한 1단계 및 2단계 기준 작성 및 환경 조건 결정
  - 순수복원성 상실에 대한 1단계 및 2단계 기준 작성 및 환경 조건 결정
  - 파라메트릭 롤에 대한 2단계 기준의 직접 복원성평가(수치해석 기법)는 통신작업반에서 적절한 절차를 개발 결정
  - 브로칭, 데드쉽 조건의 1단계 및 2단계 기준 작성(Part 2 결정사항)
  - 과도한 가속도 문제는 현 기준안 적용시 대부분의

선박에서 만족하지 못하기 때문에 이 문제를 해결하기 위하여 통신작업반에서 추가로 검토하기로 결정

- 기준 개발 시한 계획 연장
  - 회기간 동안 수행되었던 검증결과를 분석한 결과 현재의 1단계 및 2단계 기준안에서 일부 기술적인 문제가 발견되어 작성된 기준에 대한 검증작업을 위하여 완료목표를 1년 더 연장하기로 하고, 직접해석에 대해서는 복잡성을 고려하여 충분한 검증을 위해 3년 더 연장하기로 결정. 각 항목별 완료 시한은 다음과 같이 변경됨
  - 1단계 및 2단계 기준 확정 : SLF 56
  - 직접 해석 및 운항지침에 사용될 수치해석 툴/방법에 대한 사양 확정 : SLF 56
  - 더 많은 적용을 위한 Explanatory Notes 준비 : SLF 56
  - 직접해석 절차 개발 : 2017
  - 최종 Explanatory Notes 개발 : 2017
  - 적용 경험 수집 및 1, 2단계 기준 단순화 : 2017

후속조치 사항

- 결정된 1단계 및 2단계 기준을 다양한 선종에 대하여 적용해 본 후 문제점을 파악하여 수정안 제시
- 파라메트릭 롤 2단계에 대한 해석 지침 개발
- 직접해석 툴에 대한 국내기술 수준을 파악하여 사양을 제시하고, TFT를 통하여 직접해석 툴 개발을 위한 조선소 및 선급간 협의

의제 4	여객선의 항구로의 안전한 회항을 위한 지침 개발
------	----------------------------

논의 배경 및 경과

- 여객선 손상 시 항구로 회항을 할 것인지 여부를

판단하기 위해서는 손상복원성 검토가 필요하며, 복원성 검토를 위한 적하지침기기를 본선에 설치하거나 육상지원시스템을 갖추도록 하는 지침(MSC.1/Circ.1400)이 '11. 5 개발 완료됨

- 동 지침에 따른 적하지침기기의 손상복원성 계산모듈 승인 지침의 개발 및 교차침수설비 평가를 위한 표준방법에 대한 권고(Res.MSC.245(83))의 개정 논의

주요 회의결과

- 교차침수설비 평가를 위한 표준방법에 대한 권고(Res.MSC.245(83))의 개정
- SLF 55/4/1(핀란드) 문서관련, 수정 제안된 “Outlet effect on reduction factor F” 변경에 동의(식 2.4)
- SLF 55/4/2(일본) 문서관련, 수정 제안된 Duct형 교차침수설비의 평형에 이르는 시간 계산식의 마찰계수(k) 수정에 동의
- Res.MSC.245(83) Appendix 1에 표현된 교차침수시의 구획상태를 표현한 그림들을 좀 더 단순/명확하게 수정
- 여객선에 설치되는 적하지침기기의 손상복원성 계산모듈의 승인 관련 지침개발에 대한 사항은 시간 제약으로 차기 회의에서 논의예정

후속조치 사항

- 여객선의 교차침수설비 계산 시 기존의 수식에서는 지나치게 빠른 cross-flooding이 발생하는 것으로 계산되었으나(양호하게 계산됨), 앞으로는 금번 회의에서 수정된 계산방법에 따라 계산되어야 함
- 본 수식 개정은 신조선에만 적용되는 것으로 현재 유럽에서 건조된 여객선들의 교차침수설비를 검토하여 향후 국내 여객선 건조 시 교차

침수설비에 문제가 없도록 대비하여야 할 것임 설비를 규정하고 재활용 시 위험 구역의 안전한 입실 기준, 입실을 위한 안전 점검 주기, 비상 대응 계획서, 유해물질의 관리 방법, 석면을 포함하는 물질의 취급 방법 등 안전하고 친환경적인 선박 재활용을 위해 취해야 할 조치 사항 등을 규정

**의제 5    탱커의 손상복원성 검증 지침 개발**

논의 배경 및 경과

- 탱커의 손상복원성을 검증하기 위한 지침 개발

주요 회의결과

- 탱커의 손상복원성요건 검증을 위한 지침안(MSC CIRCULAR) 개발 완료하여 MSC 92차(2013. 06)에 제출할 예정
- 적하지침기기를 이용한 손상복원성 계산시 적용되어야 할 최대 흡수의 표현이 각 기준(MARPOL Annex I, IBC Code 및 IGC Code 등) 별로 상이하므로 이들 표현의 통일을 위한 논의를 추후하기로 함
- 또한 ICLL 및 2008 IS Code에는 복원성계산을 하기만재흡수선까지만 하도록 규정하고 있어 위 MARPOL 등의 규정과도 일치하지 않으므로 향후 개정의 필요성에 대하여 동의함
- 아국은 손상복원성 평가 시 적용되는 최대 흡수의 표현의 통일(대부분의 회원국에서는 열대흡수라 보고 있음) 뿐만 아니라 이러한 해석을 현존선에 적용할 경우 발생할 수 있는 문제점(구획의 수정 등 개조 및 건현 재지정)에 대하여 본 회의장에서 발언함

후속조치 사항

- 향후 탱커의 손상복원성을 검증할 때 적용하여야

할 최대 흡수의 표현의 통일에 관한 논의 시 아국이 제시한 문제점을 다시 제기할 필요성이 있으며, 현존선에 대한 열대흡수에서의 손상 복원성 평가 자료를 더 많이 확보하는 등 대비가 필요함

- 아울러 현행 2008 IS Code 및 ICLL 규정에서 복원성 평가 시에 적용하는 하기만재흡수율 열대흡수로 개정하는 의제가 추후 채택될 경우에 대비하여 이에 대한 영향 및 대책 검토가 필요함

<b>의제 6</b>	<b>탱크의 손상복원성 적하지침기기 본선 설치 강제화</b>
-------------	-----------------------------------

논의 배경 및 경과

- 손상복원성 및 비손상복원성 계산 기능을 갖춘 적하지침기기의 탱커선 설치 강제화를 위한 관련 규정 개정사항

주요 회의결과

- 적하지침기기의 설치강제화를 위하여 MARPOL Annex 1, BCH Code, IBC Code, EGC Code, GC Code, IGC Code, 2011 HSSC Guideline 개정안 개발 완료하여 MSC 92차(2013.06)에 제출 예정
- 신조선이 적용되는 건조계약일, 용골거치일 및 인도일은 미정
- 적용일자 이후 인도되는 선박은 MSC.Circ/1229의 성능기준에 따른 복원성 검증을 위한 적하지침기기가 설치되어야 함
- 적용일자 이전 인도된 선박이라 하더라도 적용일자 이후의 첫 번째 정기검사일 자(늦어도 5년 이내)까지는 MSC.Circ/1229의 성능기준에 따른 적하지침기기가 설치되어야 함
- 적용일자 이전 선박으로 적하지침기기가 이미

- 설치되어 있으면 이를 인정하나 승인을 득해야 함
- 다만 전용서비스 선박, 주관청의 승인을 받고 원격으로 복원성 검증을 받는 선박 및 승인받은 범위 내로 화물을 적재한 유조선, 케미컬 탱커선 및 액화가스 운반선 등은 주관청이 적하지침기기의 설치를 완화할 수 있음
- IOPP증서 및 기타 기준의 적합증서는 승인된 적하지침기기가 설치되었는지 그리고 설치되지 않은 경우 손상복원성 검증방법을 표시하도록 개정됨

후속조치 사항

- 향후 개정안 발효에 대비하여 선급에서는 적하지침기기의 설치가 요구되는 선박을 사전에 식별하여 선주에 통보할 필요성이 있음
- 적하지침기기의 프로그램 작성을 위해 선주사로부터 도면 등 자료 요청이 있을 수 있으므로 상기 개정사항을 조선협회 회원사에 통보하여 이에 대한 원활한 협조가 이루어질 수 있도록 조치 필요
- 또한 개정안 발효에 대비 선급에서는 상기 개정사항을 적하지침기기 MAKER에 통보하여 적하지침기기가 기한 내에 설치될 수 있도록 사전 조치 필요
- 개정안 발효 시 국내 관련 규정 반영 필요

<b>의제 7</b>	<b>로로여객선에 대한 손상복원성 기준 개정</b>
-------------	------------------------------

논의 배경 및 경과

- 1995 SOLAS 개정 당시 일부 유럽 국가들은 손상 후 차량갑판에 해수가 유입되는 것을 추가로 고려하도록 제안하였으나, 반영되지 않고 일부 유럽 국가들만 적용하는 Stockholm

Agreement(SA)로 채택

- 로로 여객선에 대한 1990+SA와 2009 SOLAS의 동등성 여부 검토 및 필요시 2009 SOLAS 개정

주요 회의결과

- 로로여객선은 WOD(Water on deck)의 영향을 고려하여 다른 선박보다 더 높은 생존구획지수(SI)가 요구되어야 한다는 대전제에 대해 WG 대부분 동의
- SLF 55/7/1, 55/INF.6 55/INF.10 문서에 따라 잔여 건현에 대한 고려가 Swod 계산 이전에 선행되어야 된다는 주장이 일부 제시되었음
- 영국 등 일부국가에서는 WOD효과를 고려하여 잔여 건현이 여객선에 대한 손상 복원성 기준 개정에 필수적인 요소라고 주장하였으나, 미국을 위시한 다른 국가들의 반대로 잔여 건현에 관한 사항은 추후 다시 논의하기로 결정
- 다수 국가들의 동의에 따라 생존구획지수 인자인 “GZmax” 와 “Range value”만으로 WOD가 발생하는 로로여객선에 대한 손상복원기준 개정을 논의하기로 함
- 아래의 3가지 옵션을 가지고 충분히 논의한 결과 2안이 다수 의견으로 채택되었음(우리나라 대표단은 2안 지지)

	GZ (m)	Range Value(deg.)
Option 1	0.25	25
Option 2	0.20	20
Option 3	0.25	20

- LLH의 Ramp는 Watertight이어야 함을 확인함

후속조치 사항

- 본 의제의 핵심인 WOD 영향에 따른 손상복원성

계산은 SA로부터 출발하였고, 그것의 평가 방법인 잔여 건현 요구사항이 WG에서 다수의견으로 제외되었음에도 불구하고 총회에서 영국을 비롯한 일부 편의치적국 등은 잔여건현의 요건이 WOD의 영향에 따른 손상복원성 계산 방법으로 고려되어야 함을 강력하게 요구

- WOD의 영향을 고려한 손상복원성 평가 방법이 첨예하게 대립하고 있으므로 향후 여객선 건조시 두 가지 손상복원성 계산 방법을 모두 검토할 필요성이 있음

의제 8	SOLAS II-1 구획 및 손상복원성 기준 개정
------	-----------------------------

논의 배경 및 경과

- SOLAS Chapter II-1 2006 Amendment 및 주석 적용과정 중에 식별된 문제점 등을 개정하는 의제

주요 회의결과

- SOLAS II-1 Reg. 4(구획 및 복원성) 개정안은 SLF55/8/1(독일), 8/6(미국) 문서를 기반으로 일부 수정하여 개정 완료
- SOLAS II-1 Reg. 5-1(선장에게 제공하여야 하는 복원성자료) 및 7-2(계수 SI의 계산) 개정안은 통신작업반 작업 결과의 원안을 그대로 승인함
- 여객선의 생존성 증대를 위한 방안(SLF55/8/5(미국))에 대하여는 아래와 같은 결과를 도출함
  - 유럽에서 진행중인 여객선 손상복원성 연구 결과를 바탕으로 SOLAS II-1/6 의 요구구획지수 증가가 요구됨
  - 생존성 증대를 위한 검토방향은 특정 인자에 국한되지 않고 전반적인 관점에서 진행되어야 함

- FSA(Formal Safety Assessment, 공식안전성 평가) 전문가에게 본 의제 검토방향에 대해 질의하기로 하였으며, 특히 위험 예방과 비용적인 관점에서 최적의 결과가 도출되도록 관련 지침을 마련할 것을 요구함
- 아국에서 길이 80m 미만 화물선의 이중저 요건에서 기관구역 전체를 손상가능범위에서 제외하는 제안에 대해서는 SOLAS II-1/Reg.9의 “이중저는 가능한 한 충돌격벽에서 선미격벽까지 설치하여야 한다”라는 규정에 위반되며 선박의 안전측면에서 문제가 되므로 지지를 얻지 못함
- Screw down Valve 및 Butterfly Valve 사용에 관한 사항은 시간 제약으로 아래와 같이 일부 논의되었고, SLF56차에서 재논의하기로 함
  - 유럽 대부분의 국가는 Butterfly Valve 사용에 대해서는 동의하나 그 위치를 Collision Bulkhead 후방에 두는 것으로 한정시키고자 함
  - Bulkhead 후방에 설치할 경우, 두 가지의 제약조건(①쉽게 접근가능하며, ②화물창 구역이 아닌 곳에 설치)을 충족해야 하므로 선종에 따라 부수적인 설계 변경이 발생할 수 있음

**□ 후속조치 사항**

- 유럽에서 진행중인 여객선에 관한 손상 복원성 연구가 곧 완료될 예정이며, 연구결과에 따라 추가적인 안정성 확보가 요구될 수 있으므로 연구진행 경과 및 결과에 주목할 것
- Screw down Valve 및 Butterfly Valve 사용에 대한 논의와 관련하여, valve 형식에 대해서는 Butterfly valve 사용을 확인 받았으나 설치 위치에 제한을 두려는 유럽 국가들의 공통적인 주장이 대세로 굳어질 가능성이 높으므로 이에

대한 사전 검토 및 차기 회의를 위한 대응 방안이 요구됨

- 대한민국, 중국, 일본의 경우 설치 위치에 관계 없이 Butterfly valve 사용을 주장하였으나, 유럽권의 강력한 주장으로 소수의 의견으로 간주되었음. 차기 회의 시 유럽 국가들의 많은 반대에 직면할 것으로 예상되는바 곧 개설될 통신작업반에서부터 우리나라의 의견을 강력하게 개진할 것

<b>의제 9</b>	<b>1969 톤수협약의 신뢰성 및 통일적 이행 확립을 위한 규정개발</b>
-------------	--

**□ 논의 배경 및 경과**

- 1969 톤수협약 적용과 관련, 각 나라별로 상이한 톤수협약 적용에 대한 문제점을 인식하고 국제적인 통일성을 기하기 위한 통일해석 및 규정 개발

**□ 주요 회의결과**

- 선박길이에 대한 통일해석
  - 타두재가 없는 선박의 경우 수선 간 길이의 96%를 길이로 함
  - 타가 1개 이상인 선박의 경우 최후단의 타두재를 기준 타두재로 하며, Colum-Stabilizer와 같이 선수·미가 명확하게 정의되지 않는 선박의 경우 전장의 96%를 길이로 함
- 주관청이 간주하는 변경 또는 개조에 대한 통일 해석
  - 현존선의 특권을 상실하게 되는 변경 또는 개조에 관하여, 톤수협약은 국제적인 기준이므로 국내총톤수에 대한 해석은 각국 정부에 일임하며, 국제총톤수의 경우 아래 표와 같은 방안을 제안하였으며, 변경량에 대한 최종 결정은 통신작업반에서 충분히 논의하기로

결정함

톤 수	500톤 미만	500톤 ~10,000톤	10,000톤 이상
변경량	10%	5%	1%

- 새로운 형식의 선박에 대한 통일해석
  - 새로운 형식의 선박이라 함은 현행 톤수협약 및 관련해석으로 톤수를 측정하기 어려운 선박을 말함
- 폐위 구역에 대한 통일해석
  - 폐위된 구역이 2(5)규칙에 정의된 제외상태에 적합하다면, 폐위구역은 총 폐위용적에서 제외되어야 하며 “폐위 및 포함구획”과 구별된 “폐위되었지만 제외구역”으로 취급되어야 함
- 제외 구역에 대한 통일해석
  - 창살의 개구(Opening)인정에 대한 확실한 결론을 정하지 못하고 창살의 설치목적 및 상태에 대하여 좀 더 논의하기로 함
  - 수직봉은 개구의 크기를 감소시키기 위한 장치로 고려되어서는 아니됨
  - “당해갑판 너비”란 당해 갑판구조물의 너비를 말함
  - 해수에 개방된 장소는 당해장소가 화물적재 또는 부력지지의 목적에 부합한다면 총 폐위용적에서 제외되어서는 아니됨
- 기타의 통일해석 개정은 시간 제약으로 인하여 결정하지 못하고 통신작업반에서 더 논의하기로 함
- 현존선에 대한 톤수협약의 적용에 대한 권고 결의서(A.758(18)) 및 A.791 (19)를 대체하는 결의서 초안을 작성함
- 선원 거주구역의 총톤수에서 제외(감톤)하자는 의견에 대하여 본회의에서 대다수의 국가들은 SLF의 목적은 선박의 안전에 대한 부분을 논의하는 회의로서 선원의 복지와 관련된 부분을 논하기에는 적절치 않음을 표시함

- 이에 대해 국제운송노조(ITF)를 비롯한 몇몇 국가들은 선원의 충분한 휴식 등을 통하여 선박의 안전운항을 성취할 수 있으므로 감톤의 필요성을 발언
- 선원 거주구역의 감톤에 대하여 SLF 55/9/3 문서를 검토하고 아래와 같이 결정함
  - 수에즈 운하 규정과 같은 현행 거주공간에 대한 측정기준과의 연관관계를 고려해야 함
  - 결의서 초안의 거주구역에 대한 정의는 충분치 않으며, 좀 더 명확히 할 필요가 있음
  - 결의서 초안의 제안된 측정방법이 거주공간을 측정하기에 충분한 자료를 보여주지 못함
  - 2006해사노동협약은 실습원의 거주공간을 명백히 다루지 못하고 있음
  - 현존선에 대한 해사노동협약의 확대시행 및 연관성을 고려해야 함
  - 본 제도의 시행은 좀 더 논의되어야 하며 IMO에 의한 작업의 진행을 위하여 다음과 같은 준비가 필요함에 동의함
    - 각국은 해사노동협약의 시행에 대한 충분한 경험을 보유하고, 시행에 대한 정보의 제공이 요구됨
    - IMO사무국은 본 제도의 타당성 및 정확한 측정을 확립하기 위한 필요한 정보를 획득하기 위하여 ILO사무국과의 연락이 요구됨
    - 필요할 경우 해사안전위원회(MSC)는 타 전문위원회의 검토를 포함한 본 제도의 시행을 위한 의견제시 등 적절한 조치가 요구됨
- 통신작업반의 구성을 요청하고, 통신작업반 위임사항을 아래와 같이 결정함
  - 작업반 보고서 및 SLF 55/9문서를 기초로 톤수협약 통일해석초안에 대한 검토 및 TM.5/Circ.5를 대체할 문서의 개발
  - 선원거주구역의 감톤에 대한 논의

- SLF 56에 통신작업반 보고서 제출

후속조치 사항

- 통신작업반에 참여하여 통일해석의 개정방안 검토
- 선원거주구역의 감톤과 관련하여 관련 정부 부처, 선주 및 선원관련 유관기관에 대한 의견 조희 후 우리나라의 대응방안 마련 필요

의제 10	Towing 및 Anchor Handling 관련 2008 IS Code Part B 요건 개발
-------	--

논의 배경 및 경과

- Towing 및 Anchor Handling 작업시의 복원성 기준과 운용상의 지침을 2008 IS Code Part B에 추가하는 것임

주요 회의결과

- Lifting 작업이 Anchor Handling 작업과 유사하므로 의제 제목에 Lifting Operation을 추가하기로 함
- Towing, Lifting, Anchor Handling 작업에 대한 복원성 요건을 2008 IS Code에 포함시키기 위하여 다음 항에 대한 수정안 제시됨
  - Part B 제목 수정
  - 2.4.3, 3.1.5, 3.4.2.3, 2.4.2.7.5, 3.4.2.8.2 항 수정
  - 3.4.1.7., 3.4.1.8, 3.4.2.9, 3.4.2.10 항 추가
- 제안된 수정안 검토 및 기술적 보완을 위하여 통신작업반 구성하여 계속 검토하기로 함
- 최종 시한을 SLF 56으로 1년 연장

후속조치 사항

- 통신작업반 참여하여 논의 경과 주시할 것

의제 11	IACS UI(통일해석) 검토
-------	------------------

논의 배경 및 경과

- 건현계산과 관련하여, 1966 국제만재흡수선 협약 및 1988 의정서의 36(6)규칙에 규정된 연속된 창구의 트렁크 취급과 관련한 통일해석임

주요 회의결과

- 대다수의 회원국에서는 하나로 연속된 창구만이 트렁크로 취급될 수 있다는데 동의함

후속조치 사항

- IACS UI가 상기 지적사항 반영하여 개정될 것 이므로 건현 계산시 이를 고려하여야 함

의제 12	선회시의 최대횡경사각 관련 2008 IS Code 요건 개정
-------	--------------------------------------

논의 배경 및 경과

- 2008 IS Code의 여객선 복원성 요건 중 하나인 선회시 최대횡경사각의 10도 미만이어야 하는 요건을 개정하고자 함

주요 회의결과

- 일본, 이탈리아, ICS 등 다수의 국가에서는 제안된 요건이 시운전을 통하여 검증되어야 한다는 것과 관련하여 만재상태에서 이러한 시운전 검증은 위험하여 비현실적이라고 문제 제기됨
- 또한 일본, 노르웨이, 핀란드 등 다수의 국가는 실제적인 계산 결과 선회반경과 관련된 2008 IS Code의 수정이 불필요하다고 주장
- 논의 결과 및 제출된 문서를 근거하여 통신 작업반에서 검토하도록 함



후속조치 사항

- 통신작업반 참여하여 논의 경과 주시할 것

의제 13	극지방 운항선박에 대한 강제 요건 개발
-------	-----------------------

논의 배경 및 경과

- 극지방을 운항하는 선박에 대한 기준으로 개발되는 POLAR Code 중 복원성과 관련한 사항을 검토하는 것임

주요 회의결과

- 비손상복원성 작업반 및 SDS 작업반에 동의제를 검토하도록 하였으나, 작업반에 할당된 업무량 및 이 의제의 낮은 중요도로 검토되지 못하고 통신작업반 통하여 검토하도록 함

후속조치 사항

- 통신작업반 참여하여 논의 경과 주시할 것

의제 16	기타사항
-------	------

① BLG 검토 요청사항 관련

- BLG에서 검토 요청한 IGF Code개정 및 OSV Chemical Code의 개정안 검토는 추후 논의하기로 하였음

② NAV 검토 요청사항 관련

- NAV 58에서 요청한 전자 경사계의 성능기준 검토 관련하여서는 성능 기준 중 파라메트릭 롤은 2세대 비손상복원성지침 개발에서 논의되어 추후 복원성요건으로 반영될 예정이므로 횡요시의 알람기능은 불필요함

③ '93 토레몰리노스 어선안전의정서 이행을 위한 2012년 케이프타운 협정서

논의 배경 및 경과

- 2012년 10월 남아프리카공화국 외교회의를 통해 1993 토레몰리노스 의정서 이행을 위한 협정서가 채택되었으며, 외교회의 결의서 5항에 따라 협약적용 어선의 척수 산정방법에 대한 절차를 개발하고자 함

주요 회의결과

- 케이프타운 협정서 발효를 위한 비준국의 어선 척수 산정절차에 대한 MSC회람문서 초안을 작성함
- 어선척수 산정절차를 다음과 같이 3단계로 결정함
  - 비준국이 비준서를 기구에 제출할시 기국의 적용대상 어선(공해상에서 조업하는 어선)의 정보를 제출
  - 상기의 정보가 제출되지 않을 경우 FAO의 공해에서의 어선에 의한 국제 환경보호 및 관리준수 촉진을 위한 협정서(준수협정)에 따라 확보된 각 비준국의 적용대상 어선의 정보 확보
  - 상기의 정보가 제출되지 않을 경우 지역어업국(RFBs) 또는 관련 국제해사정보를 통하여 각 비준국의 적용대상 어선의 정보 확보
- '93 토레몰리노스 의정서를 비준한 국가는 2014. 2. 10까지 케이프타운 협정서의 비준 여부를 결정하여야 하며 협정서 비준일을 기준으로 협정서 적용대상 어선의 척수를 수탁자(IMO)에 통보하여야 함
- 상기 2. 및 3.의 경우 기탁자는 해당 비준국에게 어선척수의 확인을 요청하고, 해당 국가는 60일

이내에 정확한 답변을 제출하여야 하며, 답변이 없는 경우 수탁자가 상기의 절차에 의해 확보된 어선정보를 활용키로 함

하며, 원양산업협회 등 유관기관과 긴밀히 협조하여 적용대상 어선의 정확한 척수 확인 필요

후속조치 사항

○ 2012케이프타운 협정서 비준에 대비하여야

\* 세계자연보호기금(WWF)등 비정부간 기구들이 한·중·일 3국의 협정서 비준여부에 지대한 관심을 보이고 있음