

IMO 제51차 선박설계 및 의장 전문위원회(DE) 참석결과 보고

I. 일반사항

- 회의명 : 제51차 선박설계 및 의장 전문위원회(51st Session of Subcommittee on ship Design and Equipments)
- 기간/장소 : 2008. 2. 18. ~ 2. 22.(5일) / 독일 본, Maritim Hotel Bonn
- 참석자 : 안전기획팀 주임검사원 강길보

II. 의제목차

- 의제1. 의제의 채택
- 의제2. IMO 타 기구의 결정 사항
- 의제3. 결의서 A.744(18)의 개정
- 의제4. 가스를 연료로 사용하는 선박의 기준 개발
- 의제5. 특수목적선코드(SPS Code)의 검토
- 의제6. 경보 및 지시장치에 관한 코드(Alarm and Indicators Code)의 개정
- 의제7. 이동식식추장치(MODU) 코드의 개정
- 의제8. 구명정의 사고 예방을 위한 조치
- 의제9. 구명설비의 적합성
- 의제10. 팽창식구명뗏목 정비주기 연장을 위한 시험 기준
- 의제11. 북극유빙해 운항선박에 대한 지침의 개정
- 의제12. 결의서 A.760(18)의 개정
- 의제13. 고속선의 운항제한 지침
- 의제14. 보호도장의 유지 및 보수 지침
- 의제15. 검사용 영구 접근설비의 부식보호 요건 및 기준

- 의제16. 구조시스템(Recovery System)의 성능기준
- 의제17. 새로운 구명설비의 승인 지침
- 의제18. MEPC.1/Circ.511과 관련 MARPOL 부속서 I 및 부속서 VI 요건 검토
- 의제19. 화물유 탱크 도장 및 부식보호
- 의제20. SOLAS 제II-1/1.3 규칙 및 제II-1/3-6 규칙 해석
- 의제21. 석면재를 포함한 물질의 사용에 관한 SOLAS 요건 검토
- 의제22. 국제선급연합회(IACS) 통일해석에 대한 검토
- 의제23. DE 52차 작업계획 및 의제
- 의제24. 2009년도 의장 및 부의장 선출
- 의제25. 기타 안건
- 의제26. 항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책 보장을 위한 지침
- 의제27. “산적화물선” 용어의 정의
- 의제28. 해사안전위원회 보고

III. 의제별 논의경과 및 회의결과

의제 2	타 기구의 결정사항
------	------------

- 사무국에서 BLG 11, SLF 50, FSI 15, MEPC 56, NAV 53, DSC 12, MSC 83 및 FP 52의 결정사항을 보고하고, DE 51 전문위원회에서 다루어야 할 사항에 대하여 적절한 조치를 취할 것을 요청함. 각 사안들은 해당의제별로 다루기로 함

의제 3 결의서 A. 744(18)의 개정

1. DE 51/3 : 검사강화지침을 IACS 통일규칙 유조선에 대한 선체검사기준과 일치시키기 위한 개정 안(IACS)

회의결과

- ICS, 브라질, 터키 등 많은 국가들이 선박검사 관련 규정의 상이로 인하여 발생할 수 있는 선주의 불편을 최소화하기 위하여 IACS에서 주장한 다음의 사항에 동의함
 - 결의서 검사강화지침의 부록B(유조선 요건)가 가열된 연료유 또는 화물유탱크와의 인접 여부와는 무관하게 선령이 5년을 초과하는 유조선의 평형수 탱크는 전 회의 정기 또는 중간검사 시 경화보호도장의 상태가 양호(GOOD) 미만으로서 적정(Fair) 또는 불량(Poor)인 경우 연차 검사를 시행하도록 개정되어야 함
- DE 51/3 제6.4항의 “CAS SoC에 따른 단일 선체유조선의 퇴출연도에 선박 유지에 대한 관심도 저하의 가능성이 있다”는 IACS의 주장에 대하여 추가 검토가 필요함을 언급하여 의장이 동 건에 대한 추가 논의를 위하여 통신작업반을 결성하도록 지시함

2. DE 51/3/1:검사계획회의의 참석자에 대한 개정 안(IACS)

회의결과

- 사전 검사계획회의에 참석할 인원을 통신작업반에서 논의하고 “선장 또는 회사나 선장이 지정한 대리인을 인정하기 위한 지침”을 마련하여 DE 52에 제출하기로 결정함

의제 4 가스를 연료로 사용하는 선박의 기준개발

1. DE 51/4 : BLG 11의 결과 (사무국)

회의결과

- BLG 12/7/1에서 가스를 연료로 사용하는

선박에 대한 기술적 검토와 임시지침의 완결을 목표로 통신작업반을 재구성하였음

- DE 51/4의 부록(가스를 연료로 사용하는 선박에 대한 안전 지침)의 내용 중 제6장(압축기 및 가스 엔진)의 일부 내용을 아래와 같이 수정함
 - 가스엔진 및 관련 시스템은 모든 상황에서 폭발하지 않아야 함
 - 가스가 공기와 혼합하여 공급될 때 화염억제 장치(flame arrestor)의 수량이 충분하여야 함
 - 배기시스템이 폭발에 견딜 수 있어야 함
 - 가스엔진의 크랭크케이스가 폭발하지 않을 것

의제 5 특수목적선코드의 검토

회의결과

- SPS Code적용 선박의 구획 및 손상복원성 요건을 여객선 수준으로 강화하자는 SLF 50의 결과에 동의함(영국, 독일 등 찬성)
- 중국, 프랑스 및 마셜아일랜드는 화물운송자 및 offshore platform 작업자를 special person으로 정의하자는 의견을 제시하였지만, 노르웨이, 미국 등 다수의 국가들은 안전 및 운항에 대한 교육을 받지 않았으므로 special person이 아닌 여객으로 인정하기로 결정함 (작업자의 범위를 on deck상으로 한정)
- 그리스는 SOLAS XI-2의 규정을 준용토록 한 제11장 보안규정과 관련하여 ISPS Code 적용에 대하여는 좀더 논의가 필요함을 언급하였으며, MSC 84에서 논의하기로 결정함
- SPS Code의 강제화 여부를 WG.5에서 논의 하였으나, 결정을 내리지 못하여 MSC 84에서 강제화 여부를 결정하기로 함
- MODU Code를 만족하는 경우 SPS Code의 적용을 받지 않도록 문구 삽입

- 실습프로그램에 대하여 국가에서 승인하는 프로그램으로 한정

의제 6 | 정보 및 지시장치에 관한 코드의 개정

1. DE 51/6 : NAV 53, DSC 12, 편집기술작업반의 결과(사무국)
2. DE 51/6/1 선교경보관리에 관한 성능기준(Bridge alert management)의 성능기준(독일)

회의결과

- IACS에서 NAV 53, DSC 12의 결과를 적용하여 정보 및 지시장치 코드 개정안을 제출토록 결정하였으며, 동의제의 작업완료일을 2009년으로 연기함(DE 52에서 정보 및 지시장치코드 개정을 완료함)
- 통합선교시스템(IBS) 지침의 개발과 관련하여 추가논의가 필요함을 언급하며, NAV와 DE 전문위원회에서 서로 연계하여 작업하기로 결정함

의제 7 | 이동식시추장치(MODU) 코드의 개정

회의 결과

- PS Code의 내용을 이동식시추선 코드에 추가 적용하지 않을 것을 분명히 함
- 제1장 용어 정의의 형식을 다른 Code에서 사용하는 형식으로 수정함. oil fuel unit의 정의에서 SOLAS Chap. II-2의 정의에 따라 oil fuel 이송 펌프는 제외하기로 잠정적으로 하고 FP 53에서 검토를 요청하기로 함
- 전용 해수 평형수 탱크의 보호 관련하여 자체 승강장치의 pre-load tanks는 포함시키고, 진흙 탱크 및 스피드 캔(해양구조물의 굴착용 설비)은 제외시키기로 함

- 위치안정장치에 대한 경사시험 관련 사항을 추가함
- 추진장치가 없는 장비에 대해 기록장치를 요구하지 않으므로 자체승강장치의 재킷(Jacket) 시스템 운전에 대한 기록 관련 문구를 삭제함
- 위험지역의 전기설비 관련하여 IADC의 제안 및 부속서 2에 포함된 대체 문구를 고려하여 새로운 6.6절을 부속서에 제시하고, 6.6.1 및 6.6.3의 주석에 국제전기표준회의 권고(IEC recommendation)의 목록을 포함시킴
- 제9장 방화안전에서 중국의 방열등급표 및 덕트에 대한 제안을 일부 수정하여 반영함
- 특히, 탈출수단에 대한 요건에서 '탈출 경로에 대한 구체적인 요건이 없으므로 국제화재 안전장치 코드(FSS Code) 제13장의 탈출 경로 요건을 적용하자' 는 아국의 의견을 수락하여 이를 반영함
- 진흙처리구역 및 시추정 구역에 대한 소화설비 배치에 대한 문구는 현재 사고 기록이 없으므로 이를 삭제하고 FP 53에 관련사고 기록을 제출하도록 함
- 총회 결의서 752(18)의 탈출로 상의 탈출 유도 등 배치는 여객선에 대한 요건이므로 화물선에 대한 적용을 위하여 ISO 15370: 2001와 유사한 기준을 만들 것을 ISO에 요청하기로 함
- FP 52에서 동의한 휴대식 소화기의 수와 배치에 대한 통일 해석 관련 MSC circular 초안 이동식시추선의 특성 및 국제석유시추협회 제안의 받아들여 표 9-3(휴대식 소화기 수 및 배치 일부 수정함
- 구멍정 및 구조정을 매 3개월마다 해상에 진수 및 운행해야 한다는 조항은 몇 국가에서 기후상태가 위험을 초래할 수 있어 3개월마다 실행이 어렵다고 주장함에 따라 긴 논쟁 끝에 시추시 기후 상황을 고려한다는 문구를 추가하기로 함

의제 8 구명정의 사고예방을 위한 조치

1. 자유낙하식 구명정의 좌석과 좌석 공간에 관한 통신작업반의 보고서와 그에 대한 제안 (DE 51/8, DE 51/8/1)

□ 회의결과

- 승정원에 대한 평균 몸무게를 82.5kg으로 결정, 10mm이상의 쿠션, 머리 측면에 구부릴 수 있는 지지대 제공하고, 접이식이 아니어야 함
- 상해위험과 안정성의 의심으로 머리벨트 도입에 대한 부분은 삭제함
- 좌석의 넓이가 승정원의 어깨넓이보다 좁을 경우의 상해위험이 있음을 논의하고 이 경우 상해방지를 위한 구조와 배치를 할 것을 추가. 좌석 사이는 최소 480mm 공간 확보하고, 미끄럼방지 표면과 안전벨트 제공할 것
- 좌석판과 등받이 간격은 최소 90도로 하고 좌석 판의 너비(영당이 폭)는 최소 480mm로 함
- 내부 좌석 규정을 상세하게 하여 그림을 추가함

2. 구명정의 이탈장치에 관한 통신작업반 보고서와 그에 관한 제안(DE 51/8, DE 51/8/2, DE 51/8/5, DE 51/8/7)

□ 회의결과

- 후크 시스템, 이탈장치에 대한 새로운 안전 채택 제안하고 안전편에 대한 초안 수정을 제안함(ILAMA)
- 설계요구 조선, 고장, 물에 뜰때까지 상해를 방지하기 위한 장치, 이탈기어 메카니즘에 대한 면밀한 숙고가 필요함
- 구명정 부하상태 이탈장치에 대해서는 논의 시간이 충분치 않고, 이탈장치와 관련한 사고 문제가 큰 우려임을 지적하며, 통신작업반을 구성할 것을 위원회에 요청함. 통신작업반이 회기간에 구성된다면 이탈기어에 관련된 문서 (DE 50/12, DE 51/8/2, DE 51/8/5)와의 공동 작업과 후크에 대한 작업반 구성도 고려

- 또한 통신작업반에서는 기존의 불안전하게 설계된 이탈장치의 소급 퇴출(신환)기준을 마련키로 결정함

3. 구명정, 진수장치, 이탈장치의 서비스 인력 요건에 관한 제안 (DE 51/8/3, DE 51/8/4, DE 51/8/8, DE 51/8/9, DE 51/8/10)

□ 회의결과

- 아국은 회의 시작 전에 MSC 83/9/5에서 구명설비제조자협회의 의견에 반대하였던 파나마, 도미니카, 핀란드, INTERCARGO 등을 접촉하여 공감대를 형성하였음
- 구명설비제조자로부터의 승인 여부에 상관 없이 독립서비스제공자(ISP)를 주관청이 승인하도록 하여야 하며, 주관청의 승인제도를 제조자 및 서비스업자에게도 모두 공평하게 적용하도록 하자는 아국의 의견에 대하여 네덜란드, 파나마, 바하마, 도미니카, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO 등 대다수의 국가가 전적으로 지지함
- 구명설비에 대하여 점검할 수 있는 주체를 주관청이 승인한 제조자, 제조자가 인정하는 자격을 갖춘 자에 부가하여 독립서비스 제공자(ISP)도 구명설비를 점검할 수 있도록 결정함
- 경험적 자료가 필요함을 이유로 “구명정, 진수장치, 부하상태이탈기어 서비스, 유지보수 제공자의 요건에 관한 임시 권고”로 결정하고 이에 대한 세부 사항과 인력의 자격요건을 부속서로 제시
 - 권고는 제조업자와 서비스제공자에게 동일하게 적용되어야 함
 - 서비스 제공자가 갖추어야할 조건(품질시스템, 장비, 기술인력 등)
 - 주관청의 승인 지침(외국에 있는 사업자에 대한 승인 문제 등)
 - 주관청의 승인사업자 명단제공 의무

- 기술자의 교육훈련 및 증서발급에 관한 사항
- 주요 부품을 서비스 제공자가 제공하도록 보증해야 한다는 요건이 추가됨. 특정 부품이 제조자로부터 공급되지 않는 경우에는 서비스 제공자가 서비스를 거절하고 이 사항을 주관청에 알리도록 함
- 인력의 요건
 - 장비제조업자나 국내 혹은 국제 기준에 따라 인증되어야 하고, 충분한 도구 사용능력을 갖출 것, 충분한 재료와 부속품 확보, 문서화된 자격 시스템을 갖출 것 등을 제시
 - 구명정 사고요인과 관련 규정 숙지, 부하상태 이탈기어와 진수이치를 포함한 구명정의 설계와 제작 능력, MSC.1/Circ.1206의 부속서 1에 제시된 교육과 실습훈련을 마칠 것
 - 장비 분해, 재조립, 작동의 조정을 포함하는 기술적 훈련과 자격 인증된 상급자의 관리감독하의 학습훈련이 진행될 것
 - 능력평가와 훈련수행능력에 따라 단계가 명시되어야 하고, 유효기간은 인증서에 서면으로 명시되어야 하면 인증서 발행일로부터 3년 이내 이어야 함

4. 구명정 관련 사고예방을 위한 조치에 관한 통신작업반의 보고서(DE 51/8)

- 10도 트림 및 20도 횡경사에 대한 정의를 명확히 할 필요가 있으므로 동 내용을 통신작업반에서 추가 논의하기로 결정함

의제 9 | 구명설비의 적합성

회의결과

- 통신작업반 보고서 및 아국문서(DE 51/9/1, INF.8)에 기초하여 LSA Code 4.4.항 및 구명설비 시험기준(MSC 81(70)의 개정안을 마련함

- 구명정 승정원의 몸무게와 관련한 SOLAS Chapter IV 수정. 통신작업반의 보고서를 기초로 각기 다른 몸무게의 적용을 결정
 - 화물선의 구명정 설계 시 평균체중은 75kg에서 82.5kg으로 증가(10% 증가)
 - 여객선의 구명정 설계 시 기준은 75kg을 그대로 유지함
 - 구조정에 대하여도 관련 개정안을 마련함
 - 구명뗏목에 대하여는 유사한 개정작업을 통신작업반에서 계속 작업하기로 함
- 구명정 표시(LSA 코드 4.4.9.1)에 관해서는 통신작업반 보고서에 근거하여 여객선과 화물선 둘 다 수정되어야 하고, 특정 표시에 관해서는 유연성을 적용할 것
- 좌석 강도 시험과 충격시험(결의서 MSC.81 (70))에서 좌석하중을 늘릴 필요 없다는 것에 동의함
- 장시간의 논의 끝에 LSA 코드에 따라 구조정도 일관성을 위해 82.5kg 가정이 이루어져야 함에 동의함
- 아국이 제출한 방수복 훈련결과 보고서(DE 51/9/1 및 INF.8)에 기초하여 구명정 내부에서 방수복 착용에 대한 가이드를 담은 회람안을 마련하고 MSC 84에 승인 요청. 이 회람문서는 훈련 시에는 방수복 착용훈련의 유용성을 인정하나 전폐형 구명정 내부에서는 착용하지 말 것을 권고함. 이 권고에는 우리나라가 제출한 보고서를 참고 문서로 명기함. 또한 방수복은 구명정에 승선하지 못하고 찬물에 빠진 사람을 위한 것이며 구명정 내부에서 사람을 보호하기 위한 용도는 아님을 명시함

의제 10 | 팽창식구명뗏목 정비주기 연장을 위한 시험 기준

회의결과

- 호주가 구명뗏목의 팽창 작동 기준을 150N에서

200N으로 변경할 경우 노약자나 저체온증을 겪는 생존자로 하여금 작동을 어렵게 하여 생존확률을 저하시킬 수 있으므로 150N을 유지하자고 주장 하였으나 결정을 내리지 못하고 의장이 통신 작업반에서 논의하도록 지시함

- 선박구명설비코드 4.2.10에 적합한 팽창식구명 뗏목은 첫 12년 동안은 30개월을 초과하지 아니하는 간격으로 정비되어야 함을 규정하고 있지만 이미 몇몇 구명뗏목제조업체들의 제품은 아주 견고하게 제작되어 있으므로 굳이 12년이라는 기한을 정하지 말자는 크루즈선사협회의 주장에 대하여 통신작업반에서 함께 논의하도록 지시함

의제 11 북극유빙해 운항선박에 대한 지침의 개정

회의결과

- BLG 12에서는 heavy grade oil을 운송하는 선박에 대하여 MARPOL Annex I/Reg.17 부분을 논의하였음. MEPC에 High Priority로 북극유빙해 지역에서의 중질유의 운송 문제를 올려줄 것을 요청함
- 핀란드는 헬싱키 대학에서 북극유빙해역에서의 선박의 운항 요건을 Ice Navigator들에게 훈련시켜왔음. 이를 바탕으로 동 유빙해역에서의 훈련 과정을 개발할 필요가 있다고 주장하고 이를 STCW의 교육 과정에 삽입하도록 제안함
- SLF에 SOLAS II-1과 관련된 내용을 검토하도록 요청할 예정임. 캐나다를 통신작업반 의장으로 하여 2009년 완성을 목표로 지침에 대한 개정 추진

의제 12 결의서 A.760(18)의 개정

1. DE 51/12 : 구명설비 표시기준의 개정(사무국)

회의결과

- 동 의제에 대하여 제출된 문서가 없어 DE 52

에서 추가로 논의하기로 결정함

- 국제표준화기구(ISO)가 DE 52에 관련 문서를 제출하기로 결정함

의제 13 고속선의 운항제한 지침

회의결과

- 형식승인을 받은 해상탈출설비를 갖춘 고속선은 악천후해상시험(heavy weather sear trail)에서의 최대파고에서도 운항할 수 있도록 결정함
- 고속선의 운항제한 통일지침을 현존에서도 적용할지 결정하지 못하여 통신작업반을 결성하여 추가 논의 후 DE 52에 결과를 제출하기로 결정함

의제 14 보호도장의 유지 및 보수 지침

1. DE 51/14, 14/Add.1, 14/Add.2 : 보호도장의 유지 및 보수 지침(중국)

회의결과

- 아국의 참석자를 포함하여 약 40명이 작업반에 참여함
- 유지 및 보수에 대한 정의는 단기적인 측면에서 선주측이 임의로 행하는 유지, PSPC의 기본 정신에 따라 중장기적인 도장품질유지를 위한 보수로 합의하고, 전체적인 GUIDELINE의 FRAME도 상기 취지에 맞추어 유지와 보수를 별도의 장으로 분리하여 작성함
- 롤러의 사용 및 사용제한에 대해서는 선주국가 그룹과 아국을 의견을 지지하는 나머지 그룹으로 의견이 계속 대치되어 의장이 중재안으로 현재의 문장을 PSPC 원문대로 수정/삽입하기로 함
("Stripe coats shall be applied by brush or roller. Roller to be used for scallops, ratholes, etc., only")

- 허용염분도 기준은 아국의 주장대로 총 염분도 기준 80mg/m³으로 결정됨
- 유지 및 보수를 분리하여 도장작업기준을 확정하였으며, 중장기적인 보호도장성능유지를 보수작업은 다음과 같이 원칙적으로 신조시의 PSPC 기준을 따르도록 함
 - 표면처리 : St 3 or Sa 2.5 for “FAIR” 상태 Sa 2.5 for “POOR” 상태
 - 도막두께 : 250um for 10년 목표내구연한 320um for 15년 목표내구연한
- 도장기술철(CTF)은 유지 및 보수 도장 시에도 신조 시와 같이 모든 도장작업 및 검사관련 사항을 기록하여야 한다는 아국의 주장과, 선원, 등에 의한 수리 시 각종 측정 및 기록을 현실적으로 불가하다는 선주국가 그룹의 주장이 첨예하게 대립하였으며, 원칙적으로 제반 유지 및 보수도장작업시의 기록이 유지되어야 한다는 쪽으로 결론이 내려짐

2. DE 51/14/1 : 평형수 탱크 및 이중선축공간에 적용되는 보호도장 성능기준에 대한 지침개발(IACS외 7개 단체)

회의결과

- IACS는 자신들이 주관하여 제출한 문서로서 비록 정상적인 IMO의 절차는 따르지 않았지만 금번 회기내에 본건이 처리되기를 희망하며, 염분도 기준 및 롤러의 사용에 대해서는 IACS와 같은 NGO가 아닌 IMO 회원국이 결정함이 바람직하다고 함
- 중국은 제목의 문서가 정상적인 절차를 거치지 않았으므로 차기 MSC의 WORK PLAN으로서 정상적인 지침을 받아 다음번 DE에서 논의되기를 희망하고 있으며 여기에는 일본도 같은 견해를 보임. 그러나 아국은 PSPC GUIDELINE 중 상당 부분은 합의가 완료된 사항으로 조기 결정되는 것도 바람직함을 중국 및 일본 측 당사자와 피력하였으며, 현재 작성된 DRAFT

GUIDELINE을 그대로 적용하는 조건으로의 금번 회기 논의에는 찬성한다는 동의를 받았으나,

- 본회의 진행과정에서 의장의 직권으로 PSPC GUIDELINE 관련 사항은 차기 MSC의 WORK PLAN으로 지침을 받아 다음 DE 52차에서 논의토록 결정함
- 당사자인 IACS는 염분도 기준 및 STRIPE COATING 도구 외에는 이미 관련 당사자들이 모두 동의한 상태임으로 별도로 차기 MSC 혹은 DE에서 논의할 사항이 아니라는 의견이며, INF. 형식으로 (차기) 본회의에서 회원국이 심의 후 회람형식으로 진행시킬 것이라고 전망하고 있으며, WORKING GROUP에서 IACS는 동 GUIDELINE이 IMO에서 결정되기 전까지 자신들은 UI (UNIFIED INTERPRETATION) 형태로 IACS 지침을 작성할 것이며, 논란 사항은 다음과 같이 표현키로 함
 - STRIPE COATING TOOL : 결합 없이 도장되는 것을 전제로 붓 또는 롤러 사용
 - 염분도는 총 염분도 기준으로 50mg/m³ 적용

3. DE 51/14/2 : 선체보호도장 적용지침에 관한 의견(일본)

- 의제문서 DE 51/14/1과 같이 절차상의 문제로 금번 회기 시 논의되지 못함

4. DE 51/14/3 : 보호도장의 유지 및 보수 지침에 대한 의견(유럽조선소 협회)

- 보호도장성능기준 4.2.2의 허용 염분도를 80mg/m³으로 결정함

5. DE 51/14/4 : 평형수 탱크 및 이중선축공간에 적용되는 보호도장 성능기준에 대한 의견(BIMCO, 그리스)

- 의제문서 DE 51/14/1과 같이 절차상의 문제로 금번 회기에서 논의하지 않고 DE 52에서 논의하기로 결정함

의제 15	검사용 영구 접근설비에 대한 부식 보호 요건 및 기준
--------------	--------------------------------------

회의결과

- 2월 19일부터 WORKING GROUP 토의가 시작되었으며, 의장포함 약 40명이 본 WORKING GROUP에 참여함(아국 대표 5명 포함)
- 접근설비에 대한 보호도장적용에 대해서는 다음과 같이 대부분 아국의 의견이 반영/결정됨
 - TITLE을 PSPC에 언급된 내용대로 REQUIREMENT에서 GUIDELINE으로 변경
 - 도금 및 도금 후 도장시의 적용 표준은 그리스 등에서 ISO 기준에 따라 표면처리를 한 상태에서 도장되어야 함을 주장하였으나, 다수의 지지를 얻은 아국의 주장대로 ISO 1461+도료 업체 추천으로 결정
 - 도금 후 도장 시 표면처리는 아국의 주장대로 다수가 동의하여 ISO 12944-5 혹은 도료업체 추천으로 결정
 - 일부 선주국가에서 주장하는 스위핑(블라스팅), 등에 의한 적절한 표면 거칠기 조성은 불명확한 문장으로 인한 혼란이 야기될 수 있으므로 원안대로 삭제 유지

의제 16	구조시스템(Recovery System)의 성능기준
--------------	-------------------------------------

회의 결과

- 국제선주동맹과 크루즈선주협회는 본선에서 선원들이 구조시스템과 관련된 훈련 시 다칠 수 있다는 가능성을 언급하고 우려를 표명함
- 대다수의 회원국들이 해상상태가 좋지 않을 경우 실행상의 어려움이 많다는데 의견을 같이하였으며, 의장은 동 구조시스템의 성능기준을 2012년까지 강제화하기로 결정된 내용임을 설명하고 통신 작업반을 결성함

의제 17	새로운 구명설비(Novel type)의 승인지침
--------------	-----------------------------------

회의 결과

- 단 한 구성원만이 결의서 A.520(13)의 수정을 제안하였고, 이 또한 지지를 얻지 못했으므로 새로운 구명설비(Novel type)의 승인기준에 대한 지침의 논의는 필요 없음
- 간단한 논의 후 위원회는 DE 52 의제로 기 채택된 “구명설비 요건의 새로운 체제의 개발”에 대한 논의시에 새로운 구명설비 문제를 포함한 SOLAS III장 전체에 대한 논의가 이루어질 것이므로 결의서 A.520(13)의 개정 검토 착수는 필요 없음

의제 18	MEPC.1/Circ 511과 관련 MARPOL 부속서 I 및 부속서 VI 요건 검토
--------------	--

1. DE 51/18 : 현존하는 오염방지설비의 폐지 제안(사무국)

회의 결과

- 시간 부족으로 DE 51/18의 5절 MEPC.60 (33)과 A.586(14) 결의사항인 오염방지장치의 제안된 단계적 폐지에 따른 실용성, 폐지 일정 등 총 3가지 항목에 관한 논의를 하지 못하였으며, 비정규그룹회의에서 기초안을 작성하였고 향후 이에 대한 DE 52차에서 추가 의제로 진행할 예정임

2. DE 51/18/1(덴마크), DE 51/18/3 (INTERTANKO) : 통신작업반 보고서 및 의견

회의결과

- MARPOL 부속서 I, IOPP 승인 형식 A/B, 오일 기록부 I과 II, 빌지와 슬러지 취급 시스템 승인 지침서 관련 MEPC circular 최종 수정안이 승인되었으며 MEPC 에 제출될 예정임.
- 빌지 배출 시스템 관련 MSC-MEPC circular 최종 수정안이 승인되어 MEPC 및 MSC에 제출될 예정임

- 인화점 이상의 슬러지 가열을 통한 물의 기화에 관한 논의(슬러지내 물의 양을 줄이는 효과가 있음)가 계속 되었으며 이 처리 방법이 안전과 환경적인 문제에서 확실히 규정하기 위한 FP 회의에 이 안전에 대한 요청하기로 함
- 부속서 III 소각기 용량에 관한 INTER-TANKO는 소각로의 최소사양을 설정할 수 없다라고하는 옵션 2를 제안하였으며 이에 사이플러스, 노르웨이, 네델란드, USA, 그리스, 덴마크, 마샬군도, 영국, 프랑스, 파나마에서 지지하였으며 일본은 소각기 또는 다른 슬러지 감소 장치의 용량과 같은 슬러지 탱크의 용량을 줄일 수 있다라고 하는 옵션 4를 제안하였으며 이에 바하마가 지지하였다. 결론은 옵션 2를 선택하였으며 MARPOL 부속서 I 의 규정 12.1의 통일안 15.1.5에 대한 취소를 MEPC에 요청할 것이며, MEPC에서의 승인을 위한 사항으로 옵션 4에 대한 사항도 제공할 예정임

의제 19 화물유 탱크 도장 및 부식보호

□ 회의 결과

- 2월 19일부터 WORKING GROUP 토의가 시작 되었으며, 의장포함 약 40명이 본 WORKING GROUP에 참여함(아국 대표 5명 포함)
- 의제 19(원유운반선 부식방지관련 SOLAS 개정안)에서 일본이 주장하는 내식성강판에 대해 보호도장 성능기준과 동등함을 전제로 시험 목적으로의 실선 적용을 할 수 있도록 문구를 별도의 삽입함
- SOLAS 개정안의 적용 선종은 초기안대로 원유 운반선에 한해 적용하는 것으로 하였으나, 별도 논의될 보호도장 성능기준의 적용선종도 SOLAS 개정안과 동일하게 되도록 의견을 개진할 예정임
- SOLAS 개정안에 그리스가 주장한 비 부식성

- 화물을 운반하는 선박에 대한 보호도장 면제는 화물 및 화물운송시의 제반 조건을 향후 개발될 비 부식성 화물에 대한 지침서에 따라 증명된 것에 한해 보호도장을 면제하는 것으로 최종 정리됨
- 의제 19(보호도장 성능기준)에 대해서는 적용선 종은 SOLAS 개정안과 동일하게 원유운반선에만 한정하는 것으로 논의됨
- 도장작업 범위에 HORIZONTAL STRINGER를 포함시키자는 사우디아라비아의 제안에 INTERTANKO, 등이 동조하여 논란을 거듭하였으며, DE의 지침에 따라 제출된 문서를 위주로 논의를 하자고 아국 대표들이 강력히 주장하여 도장범위를 확대하는 문구를 초안에서 제외시킴
- 또한, 자신들이 제출한 문서를 근거로 STRIPE COATING TOOL을 제한하려는 문구 삽입을 시도한 그리스의 제안도 본 의제와 다른 의제 14에 제출한 문서임을 지적하여 이를 철회시킴
- SHOP PRIMER와 CRUDE OIL과의 적합성 시험 필요하지 않음을 CEFIC(유럽도료업계)에서 주장하였고, 이를 아국은 지지하였으나 그리스, 등의 반대로 결국 본문에서 동 사항이 삭제되지는 못함. 그러나, 이를 회의록에 기록으로 남겨 차후 재론할 여지를 남겨둠
- 탑재 후 표면처리 기준에 대해 IPPIC(국제도료협회)가 제안한 바닥면의 손상 허용치 2% 요구는 IPPIC를 대리하여 회의에 참석한 CEFIC(유럽도료업계)와의 별도의 협의를 통해 WORKING GROUP 토의 시 발언을 통해 동 요구를 철회시켰으며, 중국이 제안한 천정부의 손상 허용치 20% 허용 주장은 논란을 거듭한 끝에 기존의 2% 보다는 다소 유리한 3% 수준으로 의견이 모아짐
- 도료성능시험은 시간상 본회기중에는 불가함, 따라서 기존의 IACS주관 JWG를 이용하여 추가적인 검토 및 지침을 마련하여 차기 DE 52차에서 논의토록 결론지음

의제 20 SOLAS II-1/1.3 및 II-1/3-6 규칙 해석

회의 결과

- IACS 제출 문서 중 해석상 오해의 소지가 있는 부분을 삭제하고 용어 일부를 보완하여 MSC 85에서 최종 승인 요청 예정
- MSC Circ.650에 주요 개조에 대한 정의 부분을 포함하도록 개정하기로 함
- 단일선체 유조선에 이중선체 유조선으로 개조하는 것과 관련하여 기국 정부는 SOLAS 요건의 이행을 사안별로 결정하기로 함
- 개조에 대한 SOLAS, 해양오염방지협약 및 국제만재흡수선협약 요건 적용 범위에 대해 전반적인 논의가 필요하다는 IACS의 의견에 동의하고 향후 MSC에 Working program으로 제출하기로 함

의제 21 석면재를 포함한 물질의 사용에 관한 SOLAS 요건 검토

회의 결과

- 최근 기술의 발전으로 비싸지 않은 석면 대체 재료가 개발되는 등 기자재 업체가 석면이 포함되지 않은 제품을 조달할 수 있음. 또한, 대체 재료를 사용한 제품이 안전성이나 기능면에서도 문제가 없음. 이에, 인체에 유해한 석면 포함 재료의 사용을 허용하고 있는 현재 SOLAS Reg.II-1/3-5를 개정하여 석면 사용을 전면 금지해야 한다고 주장함
- 대다수 국가가 일본 안전을 찬성했으며, 프랑스는 기타 다른 MODU Code, SPS Code, HSC Code 등까지 확대 적용할 것을 주장함. 원안을 수용하여 MSC 85에 상정하기로 함

의제 22 IACS 통일해석(UI)에 대한 검토

1. DE 51/22 : SOLAS III/16.1의 명확화(IACS)

회의 결과

- SOLAS Reg.III/16.1에 따라 각 현에 적어도 한 개의 승정용 사다리가 설치되도록 하자는 IACS의 주장이 받아들여 MSC 85에 승인을 위하여 제출하기로 결정함

2. DE 51/22/1 : “해수전용평형수탱크”의 정의

회의 결과

- 해수전용평형수탱크의 정의에 대한 해석이 필요함을 인식하고 IACS로 하여금 DE 52에 통일해석을 제출하도록 지시함

3. DE 51/22/2 : 먼 곳에 위치한 생존정의 배치

회의 결과

- 매듭로프를 SOLAS Reg.III/11.7에 따라 먼 곳에 위치한 생존정에서 수면까지 내려가게 할 수 있는 승정을 위한 다른 방법의 하나로 허용하지 않기로 결정함

의제 23 DE 52차 작업계획 및 의제

회의 결과

- DE 51 의제 중 SPS Code의 검토(의제 5), 구명설비의 적합성(의제 9), 검사용 접근설비의 부식보호 요건 및 기준(의제 15), 새로운 구명설비의 승인지침(의제 17), MARPOL 부속서 I 및 부속서VI 요건 검토(의제 18), SOLAS II-1/1.3 규칙 및 II-1/3.6 규칙해석(의제 20) 및 석면재를 포함한 물질의 사용에 관한 SOLAS 요건 검토(의제 21)는 작업계획을 완료함에 따라 이를 2009년도 의제에서 삭제함
- 5개의 회기간 통신작업반을 구성하여 추가 논의하기로 결정함
 - 구명설비
 - 북극 유빙해 운항선박에 대한 지침의 개정
 - 고속선의 운항제한 지침

- 항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책보장을 위한 지침
- 검사강화지침(Res.744(18))의 개정
- 5개의 작업반을 구성하기로 결정함
 - 구명설비
 - 경보 및 지시장치에 관한 코드의 검토
 - 이동식시추선(MODU) 코드의 개정/어선 지침 (상황에 따라 변동)
 - 북극 유행해 운항선박에 대한 지침의 개정
 - 화물유 탱크 도장

의제 24 2009년도 의장 및 부의장 선출

회의 결과

- 회원국의 적극적인 지지를 받아 현 의장인 독일의 Mrs. Annliese Jost와 부의장인 중국의 Mrs. Xiang Yang이 2009년 의장과 부의장으로 재선됨
- 아국 대표단은 현 부의장이 재 선출되도록 적극 지지함

의제 25 기타 안전

1. DE 51/25 및 DE 51/25/Add.1 : 12미터 미만 소형어선의 안전지침(사무국)

회의 결과

- 노르웨이, 미국, 일본 등은 12m 미만 소형어선의 안전지침 초안(SLF 51/5)에 대한 지지를 표명하였으며 동 의제 완료일이 2010년 임에 주목함
- 의장은 동 초안 중 DE관련 사항(제1장, 2장, 4장, 6장, 7장)에 대한 의견사항을 DE 52에 문서로 제출받기로 하였으며, 기타작업(Any other business)으로 재논의하기로 결정함

2. DE 51/25/1 : 선박으로부터의 기름배출 통제를 위한 전자적 수단(사무국)

회의 결과

- 금번 회기에서 선박으로부터의 기름 배출 통제와 관련한 전자적 수단에 대하여 논의하지 않음

3. DE 51/25/2 : 코드, 권고, 지침, 기타 비강제 문서들(사무국)

회의 결과

- IMO에서 개발한 전세계통합해운정보시스템에 각 기국별로 비강제로 적용하는 규정들을 식별하고 최신회 하도록 결정함
- 사무국에서 비강제 문서에 대한 GISIS 모듈을 개발하기로 결정함

의제 26 항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책 보장을 위한 지침

회의 결과

- 수밀문의 개방이 허용되는 기준 및 시기와 관련하여 바하마가 자국 내에서 동 건과 관련한 지침이 있음을 설명하였음
- 항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책 보장을 위한 지침 개발을 위하여 회기간 통신 작업반을 결성하기로 결정함

의제 27 “산적화물선” 용어의 정의

회의 결과

- 영국을 의장으로 비공식 작업반을 구성하여 SOLAS의 산적화물선 정의에 대한 해석, SOLAS XI-1/2장 개정 및 SOLAS 제9장 및 제12장의 주석에 대한 개정 등을 논의하였으나 ‘산적화물선’ 정의에 대한 결론을 내지 못하고 함
- 비공식 작업반을 의장인 영국이 WP.8을 본회의에 제출하였으나, 많은 국가가 비공식적인 작업

- 반에서 수행된 결과를 작업반의 동의 절차를 거치지 않고 문서 내용의 편집 및 문서 성격을 전문가 그룹 문서로 제출한 것에 대한 이견을 포함
- 의장이 아래 내용의 작업 문서는 유지하되 참고만 하는 것으로 함
 - SOLAS Reg. IX/1.6의 산적화물선 정의에 대한 개정된 해석에 대한 MSC 결의서 초안
 - SOLAS Reg. XI-1/2 개정 초안
 - 시간적 제약으로 SOLAS IX장 및 XII장 관련 주석의 개정 사항을 논의하지 못함
 - 산적화물선의 정의를 결말짓기 위한 DE의 추가 공식 작업이 필요하므로 적절한 조치를 취할 것을 권고함

IV. 참가 소견(후속조치 및 건의사항)

- 빌지수 통합 처리시스템을 포함한 기관구역에서의 유성폐기물 취급에 관한 지침 관련 해양오염방지협약 부속서 I 및 부속서 VII 요건 검토(의제 18)
 - 현존하는 오일처리시스템의 단계적인 퇴출에 따라 회원국들은 대응방안을 마련하는 등 자국의 이익을 위해 적극 노력하였으며, 특히 일본은 실험을 통한 데이터를 제시하여 자국의 이익을 대변하고 있었음
 - 아국 또한 관련 업계와의 적극적인 협력을 통한 대응 방안 마련이 필요함
- 구명설비 관련(구명정의 사고예방을 위한조치, 구명설비 적합성) 검토(의제 8)
 - 전 세계적으로 구명설비와 관련하여 일어나는 사고들과 구명설비 기술력에 대한 지대한 관심을 반영하듯 작업반에도 많은 수의 각 대표단이 참가했다. 특히 점심시간을 이용한 이 탈장치 관련 프레젠테이션은 유럽의 선진화된 기술력과 연구개발 투자를 엿볼 수 있는 좋은 기회였다. 작업반에 참가한 대표단들은

실새없이 발언을 하며 국제 표준의 재·개정에 있어, 자국의 이익과 손해를 잘 따져 가며 조목 조목 지적하는 모습을 볼 수 있었다. 우리나라도 현 산업의 상황을 자세히 파악하여, 기술력을 가진 업체와 제품의 판로까지 개척할 수 있는 좋은 기회로 이용할 수 있도록 예리한 판단과 적극적인 발언 및 의사 반영이 끊임없이 이루어졌으면 한다.

- 보호도장 관련 검토
 - 본 회의 시작 하루 전 한·중·일·유럽 조선 국가간의 사전 모임을 통하여 회의 시 상호 협조기로 협의함으로써 회기 중 각종 현안 문제에 대해 아국이 원하는 방향으로 결정되는데 많은 도움이 되었음
 - 또한, 평소보다 많은 인원이 회의에 참가함으로써 작업반활동에서의 적극 적인 대응은 물론 서로의 역할을 분담하여 이해당사국들을 설득하는 등 아국의 주장이 본 회의 시 관철되도록 노력하였음
 - 금번 회의 시 결정된 사항은 물론 현재 진행 및 차후논의 예정인 사항에 대하여 조선협회를 통해 관련 업계(철강업체 및 도료업체)에 회람하는 등 정보를 전달하여 적용에 능동적으로 대처토록 할 것
- 특수목적선 코드(SPS Code)의 검토(의제 5)
 - 특수목적선의 복원성 요건이 여객선 수준으로 강화됨은 물론 IMDG CODE에서 언급하고 있는 위험물질을 선용품으로 적재시 동 코드의 재반 규정을 적용토록 결정됨에 따라 동 내용을 관련업계에 전파할 것
 - MSC 84에서 동 코드의 강제화 여부가 결정될 수 있으므로 현재 SOLAS상 적용되는 구명 및 방화 요건 등과 비교 분석하여 강제화 여부에 대한 아국의 입장을 정립하고 그에 따른 준비가 요망됨