

# IMO 제51차 복원성·만재흡수선 및 어선안전 전문위원회(SLF) 참석결과 보고

## I. 일반사항

- 회의명 : IMO 제51차 복원성·만재흡수선 및 어선안전 전문위원회(51st Session of Subcommittee on Stability · Loadline and on Fishing vessel safety)
- 기간/장소 : 08. 7. 14 ~ 7. 18(5일간)  
IMO 본부, 영국 런던
- 참석자 : 선체제도팀 최경신 책임검사원

## II. 의제목차

1. 의제의 채택
2. 타 기구의 결정사항
3. 개정된 SOLAS II-1에 대한 해설서 개발
4. 비손상 복원성 코드(IS Code) 검토
5. 선박길이 12미터 미만 소형어선의 안전
6. 선박설계와 안정성 향상을 위한 1969 톤수협약 개정 검토
7. 고속선 운항제한 요건의 일치를 위한 지침 개발
8. 손상상태 여객선의 시간에 따른 생존률
9. IACS(국제선급연합회) 통일해석 검토
10. 개방된 수밀문에 의한 선박의 생존성 평가 지침
11. 손상 후 항구로의 회항 중 복원성 및 내항성능
12. 폐위된 차량구획 및 특수분류구획의 배수설비 지침

13. 탱커 및 산적화물선의 손상복원성 검증 지침
14. SLF 52 작업계획 및 의제
15. 2010년도 의장 및 부의장 선출
16. 기타사항
17. 해사안전위원회(MSC) 보고에 대한 검토

## III. 의제별 논의경과 및 회의결과

### 의제 1 의제 채택 및 작업반의 구성

- 의제는 Provisional Agenda (SLF 51/1/1) 대로 이의 없이 채택함
- 회기 중 3개의 실무작업반(W.G)과 1개의 초안 작업반(D.G)를 구성하였음
  - 작업반(WG) 1 : 구획 및 손상복원성 (의제3)
  - 작업반(WG) 2 : 비손상복원성 (의제4)
  - 작업반(WG) 3 : 소형어선의 안전 (의제5)
  - 초안작업반(DG) 1 : 선박설계와 안정성 향상을 위한 1969 톤수협약 개정 검토 (의제6)

### 의제 2 IMO 타기구의 결정사항

- 전문위원회는 MEPC57, MSC83/84, DE51, STW39 및 COMSAR12 결정사항을 주목하고 관련 의제 논의시 동 사항을 함께 검토하기로 함
- MSC 84는 차기 SLF 52회의를 2010년 개최하기로 하였음

의제 3	개정된 SOLAS II-1에 대한 해석서 개발
------	---------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의경과

- 개정된 SOLAS II-1(09. 1. 1 발효)에 대한 기술적 배경 및 적용지침 개발 의제로서 2007년 1월 승인된 MSC/Circ.1226\*에 포함되지 않은 사항을 보완하는 사항임
- ※ MSC/Circ.1226 : SOLAS II-1 개정 후, 적용에 통일을 기하기 위하여 지침을 마련함  
Interim Explanatory Notes(잠정 해설서)로 승인하였으며 손상복원성 계산의 기술적 배경을 상세히 언급
- ※ 현재의 작업은 1226에 포함되지 않은 내용을 추가 보완하는 작업임

2. 주요 회의내용 및 결과

- 개정된 SOLAS II-1에 대한 해석서 개발
  - 개정 SOLAS II-1의 기술적 배경 및 각 규칙 별로 필요한 해설 및 적용지침을 제정하였음
  - 이증서를 생략하는 경우에 대하여 대체 요건으로서 손상복원성을 계산하는 요건(복원정은 0.12미터보다 크고, 횡경사각은 25도 이내)을 명확히 하였음
  - 제35-1규칙(벌지펌핑설비) 관련, 현재 FP 전문위원회에서 폐위된 로로구획의 배수설비요건을 개발 중이므로 관련 내용을 삭제함
  - IACS는 기관실의 이증저 높이요건 완화 관련, 통일해석을 제정하여 SLF 52에 제출을 희망하였으나, 현행 기준으로서도 충분하므로 통일해석을 제정하지 않도록 하였음
  - 독일은 모든 국가가 동일하게 적용하도록 해석서를 강제화하도록 제안하였으나 지지받지 못하였음
- 침수탐지설비 지침 (SOLAS II-1/22-1 규칙 관련)

- 통신작업반보고서(SLF 51/3/1)의 제안을 검토한 후, MSC Circular안을 제정하였음

○ 개정된 SOLAS II-1의 개선

- 개정된 SOLAS II-1의 일부 규칙의 개선이 필요함을 인식하고, SLF에 새 의제로서 다루도록 MSC에 승인 신청함

○ 로로여객선의 손상복원성 (MSC 84 지시사항)

- SDS 통신작업반에서 2009 SOLAS의 손상복원성기준과 Stockholm Agreement를 적용한 1990 SOLAS의 손상복원성기준과의 동등성을 검토하도록 함

○ 극지 운항선박의 요건

- DE 51(08. 2)은 남극에서 운항하던 “EXPLORER”호 침몰\* 관련, 이증저 설치 문제, IACS의 대빙(對氷) 구조 기준의 적용, 손상복원성 등을 검토하도록 통신작업반을 결성하였음

- 이와 관련, 2009 SOLAS의 손상복원성은 일반 항해 상태에서 발생할 충격을 반영한 확률론적 개념의 기준이며, 유빙과의 충격을 고려한 결정론적 개념은 아니므로, 이 문제는 별도로 다루어야 함. 한편, SOLAS II-1/8규칙은 결정론적 개념의 선측 손상요건이므로 유용할 수 있으므로 동 내용을 사무국이 DE에 통보하도록 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 대부분의 적용지침이 각 주관청이 동일한 기준을 적용하도록 명확히 한 것으로서 적용상 문제가 없다고 판단됨

- 다만, 우리나라가 제안한 주기관 하부에 설치되는 L.O Sump. Tank의 well의 높이 관련 일부 컨테이너선 및 자동차운반선에 문제가 있으므로 이에 대한 면제요건을 제안하여 독일/중국/일본의 지지를 받았으나 일부국가의 반대로 반영되지 않았음. 따라서 L.O Sump Tank의 높이조정 또는 nonreturn valve의 설치 및 주

- 관청 별로 별도의 면제 승인 등 후속조치가 요구됨
- SOLAS II-1의 개정이 SLF to 의제로 채택되었으므로 불합리한 규정의 개정을 제안하는 의제문서를 개발할 것

**의제 4 비손상복원성코드의 검토**

**1. 의제도입 배경 및 논의 경과**

- Res. A167\* 등 IMO 내의 모든 비손상 복원성 기준을 통합하여 비손상 복원성코드가 채택되었으며, MSC Res.75(69)\*\*로 일부 규정이 개정되었음. SLF 45차('02)부터 개정작업을 시작하였음
- 일반기준 및 기상기준은 강제요건으로 Part A에 규정하고, 해양구조물 등 특정 선박에 대한 기준은 권고 기준으로서 Part B에 규정하였으며, MSC 83차('07, 10)에 승인 신청하여 2008 비손상복원성코드로서 채택하였음
- 영국, 독일 및 일본은 동적 복원력기준에 관한 차세대 비손상복원성 기준을 개발하도록 제안하였음

**2. 주요 회의내용 및 결과**

- B/D 비율이 큰 선박의 복원성 기준
  - B/D 비율이 큰 선박의 복원성기준은 MSC 85에서 승인예정인 2008 비손상복원성코드의 해석서에 충분히 반영되었음을 인식하고, 별도의 기준을 만들지 않기로 함. 해석서에는 B/D 비율이 큰 선박이 정의가 해상보급선(Offshore Supply Vessel)의 정의와 일치하므로 동 선박의 복원성기준을 적용할 수 있도록 규정하였음
- 기상기준 (Weather Criterion)
  - 항행구역별(원양, 연해, 평수)로 풍압을 차등하게 적용하자는 제안 관련, SLF 48에서 다루었으므로, 현행 기준을 유지하기로 하였으며,

- 횡요각 산정 관련한 영국의 제안은 모형시험에 사용된 선박의 B/D 비율이 상대적으로 큰 선박이며, 이 문제 또한 SLF 48에서 다루었으므로 새로운 기준이 합의될 때까지 현행 기준을 유지하기로 함

- 차세대 비손상복원성기준-회기간 작업반 계획
  - 차세대 비손상 복원성기준을 검토할 Sample ship 선정

- 2009년 3월까지 계산결과 취합
- 계산 결과를 바탕으로 차세대 비손상 복원성 기준 초안 작성

- 차세대 비손상복원성기준의 구성
  - 용어정의 및 적용
  - 안전수준

- 취약성 기준 (VULNERABILITY CRITERIA)
- 파라메트릭 기준 (PARAMETRIC CRITERIA)
- 성능기반 기준 (PERFORMANCE-BASED CRITERIA)
- 최소운항지침
- 복원력 손실의 판단 및 기술형태에 따라 4가지로 분류

- 확률적 성능기반기준
- 결정론적 성능기반기준
- 확률적 매개변수 기준
- 결정론적 매개변수 기준
- 해상에서 선박운항에 발생하는 위험한 현상 (파라메트릭 롤링, 브로우칭, 서프라이딩 등)을 피할 수 있도록 운항지침서를 개발

- 2008 비손상복원성코드의 조기 이행
  - 2008 비손상복원성코드는 SOLAS II-1 및 ICLL 제10규칙의 개정에 따라 2010년 7월 1일 발효예정임. 이와 관련, 협약 발효 전인 [2008년 12월 5일] 이후에 건조되는 선박에 조기에 적용하도록 권고하는 MSC Circular을 MSC 85에 제출하기로 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 비손상복원성코드 개정작업이 완료(2008 비손상 복원성코드)되었으며, IMO는 각 국이 협약발효 일 (2010. 7월 1일) 보다 조기에 이행하도록 권고 하였음. 우리나라는 동 코드의 주요내용을 국내 선박 복원성기준에 반영하였으나, 아직 반영되지 않은 사항이 있으므로 협약발효에 대비하여 국내 기준을 정비하고 관련 업계에 홍보하여야 함
- 영국/독일/일본은 각종 모형시험 및 수치계산을 통하여 차세대 복원성기준 개발 및 사전 대책활동을 하고 있음. 국내 관련 단체 및 기관의 참여 및 대책수립이 요구됨

**의제 5 소형어선의 안전**

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- SLF 47(04)에서 FAO는 길이 12미터미만 선박이 국제안전관리 범위에서 제외되어 있음과 해상에서의 많은 인명사고가 소형어선에서 발생하므로 소형어선에 대한 국제적인 안전지침을 제정하도록 제안함
- SLF 의제로서 2005년에서 2009년으로 5년 간으로 승인됨
- 전 세계의 각기 다른 어선의 작업환경, 해역특성, 어선선형 등에 공통 적용할 안전지침 제정을 위해 Design Category(ISO/DIS 12215-5.3)\*의 개념을 도입함
- ※ 평균풍속 및 유의파고별로 항해구역을 Category A, B, C1, C2 및 D로 구별함

Design Category	A	B	C1	C2	D
유의파고(m)	7	4	2	1	0.5
Wind force Beaufort	10	8	6	5	4
Wind speed(m/s)	28	21	17	14	10

2. 주요 회의내용 및 결과

- SLF51/5, SLF51/5/1, SLF51/5/2, SLF51/5/3 & SLF51/5/4
  - 관련 전문위원회에서 검토한 소형어선안전기준의 검토결과 (SLF 51/5/2, SLF51/5/4) 및 ILO의 어업분야의 개정협약(C.188, C.199)을 반영하여 관련 기준 등을 수정하였음
  - 파나마는 통신작업반이 전문위원회에 통신작업반보고서를 제출한 후에도 지속적인 통신작업으로 통신작업반보고서의 내용이 변경되었음을 지적하고, 통신작업반에 참여하지 않은 국가들의 동기준의 검토한계가 있었음을 피력함
  - 동기준의 향후 작업계획을 다음과 같이 결정함
    - 2008/2009 : 관련전문위원회의 관련부분의 검토
    - 2010 : 동기준의 최종(안) 작성완료 및 MSC 승인요청
  - FAO가 제출한 부속서 II의 목선구조기준을 검토하여 개정하였음
  - 구조기준과 복원성요건에 대하여는 지속적인 개정 가능성을 언급하였음
  - 작업반은 FAO가 제출한 국제적인 어선안전기준의 이행을 위한 지침서의 개발(SLF51/5/3)을 검토하고, 기본골격을 구성하였으며, 지침서의 개발에 “MARPOL-how to do it”이 유용한 정보를 제공할 수 있음에 동의하였으며, 기본골격은 다음과 같음

항목	담당국가
서언	모든국가
도입	남아프리카/FAO/ILO
법률시행	남아프리카/FAO
행정상의 요건	일본
제정능력	FAO
시행	아이슬랜드/FAO
운용상의 안전	남아프리카/FAO/ILO
기술기준의 통일	한국/스페인
인적요소	ILO
참고문헌	모든국가

- 동 지침서 개발의 기한을 고려하여 통신작업반의 구성을 전문위원회에 요청하기로 하고, 동 지침서의 초안을 SLF 52차 전문위원회에 제출하기로 하였으며, 우리나라는 동 지침서의 “기술기준의 통일” 부분의 개발담당국가로 지정됨
- 작업반은 MSC84차의 지시사항 및 본회의의 지적사항인 소형레저선과 어선이 해양환경에 미치는 영향에 대한 검토사항에 대하여 논의하였으며, 논의결과 동 지적사항은 매우 중요한 사항이지만 토레모리노스 어선안전협약, 어선안전코드, 자발적인 지침 및 소형어선안전기준은 해양오염 및 레저선에 대하여는 규정하고 있지 않음을 언급함
- MARPOL협약은 이러한 선박들에도 적용되어야 하며, 동작업반의 구성원들은 환경문제에 대한 전문가들이 아니므로 이러한 사항은 타 UN산하기구 및 비정부간 기구와 상의하여 MEPC가 위임해야 한다는 의견에 동의함
- 작업반은 토레모리노스 어선안전협약의 조속한 발효를 위한 작업에 대한 SLF 51/INF.7 및 SLF 51/2/2에 대하여 검토하고, 동 협약의 비준을 저해하는 기술적 사항에 대하여 논의하였으며, 우리나라는 국내어선의 어업허가에 따른 어선크기의 제한에 따라 동 협약의 요건등을 만족시키기 어려움을 피력하였으며, 일본 및 중국도 우리나라의 의견에 동의하고 3국이 협조하여 동 사항에 공동대처하기로 함
- 작업반은 IMO사무국이 C 93/4 Add.2의 부속서에 기초하여 선박길이 24미터이상 어선이 500척이상인 국가에 대하여 상담에 착수할 것을 권고하고, 초기 상담 작업에 사용될 설문서를 작성하였으며, 동 협약의 이행을 위한 협정서초(안) 준비를 위해 통신작업반의 구성을 전문위원회에 요청하기로 함

- 사무국이 각 국에 대한 상담이 완료되면, 이러한 정보는 동 협약의 비준 및 발효를 확대하기 위한 협정서초(안)의 준비 및 기술기준의 개정을 위해 통신작업반에서 검토하기로 함

### 3. 우리나라 후속조치 사항

- 어선안전코드, 자발적인지침 및 소형어선안전기준의 적용지침에 대하여 우리나라가 기술기준의 통일(Understanding of The Technical provision)부분의 개발담당국가로 지정되었으므로 관련기관의 동작업의 참여가 요구되며, 동작업을 우리나라의 어선안전기술을 전 세계에 널리 전파할 수 있는 기회로 만들어야 할 것임
- 어선안전협약의 1993 토레모리노스 의정서의 조속한 발효를 위하여 기술기준을 개정하기 위한 의제가 채택되었으므로, 어선안전 관련 법령의 검토 및 우리나라의 의견을 반영한 의제 문서 개발 등 적극적인 대책활동이 요구됨

<b>의제 6</b>	<b>선박 설계와 안정성을 향상시키기 위한 1969 톤수협약 개정 검토</b>
-------------	---

#### 1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 선박의 톤수를 작게 하기 위하여 컨테이너선 등은 갑판적재량을 증가시키는 등, 현행 선박의 톤수 측정협약이 선박의 설계 및 안전에 영향을 미치고 있음
- 그리고 톤세 결정에 끼치는 장기적 효과와 관련하여 제3의 톤수(등록톤수) 제도의 도입 등에 대하여 논의

#### 2. 주요 회의내용 및 결과

- 1969 톤수협약 개정에 대한 각국의 의견
  - 다수의 국가들로부터 1969 톤수협약이 명확하고, 계산이 간편하며, 이를 개정할 경우의 혼란 및 빈번한 개정이 있을 경우의 혼란에 우려를 표하였음

- 1969 톤수협약을 개정할 경우, 각종 세금 등 경제적인 논리보다는 선박의 안전을 증진시킬 수 있는 효과가 있는가에 초점을 두어야 함을 주장하였음
- 상기에도 불구하고 해상부동산 개념의 도입 및 개정시의 장단점을 분석하여 MSC에 보고하기로 함
- 협약을 개정할 경우, 발효를 용이하게 할 수 있도록 목수수락절차의 도입을 검토하여야 함. 이 경우 Article이 개정되므로 1969 톤수협약에 관한 의정서가 되고, 또한 외교회의를 개최하여 채택하여야 함. 한편, 사무국은 다른 협약 관련 2009년 및 2010년에 연속하여 외교회의가 개최되므로 톤수협약 관련 외교회의를 개최할 경우, 2011년이 적절함을 상기시켰음
- 1969 톤수협약 개선을 위한 Options
  - 완료목표를 2011년 연장하고, 통신작업반을 결성하여, 안전을 증진시킬 수 있는 option을 분석하기로 함

<b>의제 7</b>	<b>고속선의 운항제한 조건의 일치성을 위한 지침</b>
-------------	---------------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과
  - 고속선의 최악의 운항여건과 운항제한에 대해 주관청마다 각기 다른 해석에 따라 운항조건을 결정하는 일치된 방법을 요구하는 문서가 RINA (영국조선학회)에서 제출됨
  - “고속선의 운항제한 조건의 일치성을 위한 지침”으로 SLF50(07. 5)부터 새로운 의제로 채택하여 2008년까지 완료를 목표로 함
2. 주요 회의내용 및 결과
  - DE 51에서 결성된 통신작업반에서 SLF 관련 수직기속도, 내항성능 파고의 계측 등에 관하여 논의된 사항이 소개되었으나, SLF 51에서

는 특별한 제안이 제기되지 않았음. 따라서 이와 관련 제안이 있는 경우, DE 통신작업반에 의견을 직접 제출하도록 요청함

<b>의제 8</b>	<b>손상 여객선의 시간별 생존성</b>
-------------	------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과
  - 여객선 안전 관련, IMO는 SOLAS II-1/8-1 (여객선의 침수 사고후의 시스템 능력), II-2/21, 22 및 23(여객선의 안전센터)규칙을 채택('06. 12. 8)하여 여객선의 안전 요건을 강화시켰음
  - 손상된 여객선이 안전하게 자항 혹은 예인에 의하여 항구로 회항할 수 있기 위해서는 손상 복원성과 생존성 확보의 필요성이 제기되었으나, 현재 기술적 수준으로 여객선의 복잡한 내부구조를 반영한 정도 높은 해석기술이 개발되어 있지 않음
  - ITTC는 세계 여러 기관(네델란드(마린), 영국(SSRC, 선박안정성연구센터) 등)에서 성능평가를 실시하고 그 결과를 보고하였음
2. 주요 회의내용 및 결과
  - ITTC는 두 척의 모형시험 및 수치모델에 의한 평가결과를 발표하였음. 평가 척수가 너무 작으며, 또한 그 결과(모형시험과 수치계산 결과)의 차이가 크므로, 여러 국가의 참여를 요청하고, 완료 목표를 2011년으로 연장하였음

<b>의제 9</b>	<b>IACS(국제선급연합회) 통일해석 검토</b>
-------------	------------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과
  - IACS가 IMO에 제출하는 각 협약의 통일해석 검토
  - IACS는 각 협약의 통일해석을 제정하는 경우 IMO에 제출하고, 각 전문위원회에서 검토함

후, 필요시 IMO 결의서로 채택하고 있음

2. 주요 회의내용 및 결과

- 제출된 IACS 통일해석
  - UI LL65 : 갑판화물을 운송하는 건현이 감소된 선박
  - UI SC55 : 경사시험을 대신하는 경하중량 산정시험
  - UI SC161 : 갑판적 목재화물의 손상복원성 계산
- UI LL 65의 적용일자를 개정된 SOLAS II-1의 발효일자와 일치시켜야 함
- UI SC161 관련 MSC/Circ.998이 재검토 되어야 하며, UI SC161의 적용일자를 명확히 하여야 한다는 지적이 있었음
- 상기에 대하여 다음 회기에 IACS 입장을 요청함

의제 10	개방된 수밀문에 의한 선박의 생존성 평가 지침
-------	---------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 현행 SOLAS II-1/15규칙(여객선의 수밀격벽의 개구) 제9.2항 및 개정된 SOLAS II-1/22규칙(물의 유입방지 및 제어) 제4항은 개방된 상태를 유지할 수 있는 수밀문을 설치할 수 있도록 규정하고 있으며,
- 이러한 문은 선박의 운항 및 생존성을 평가한 후 결정되도록 규정 하고 있음
- MSC 82(06. 11)에서 개방된 수밀문에 의한 선박의 생존성 평가의 중요성을 감안하여 “개방된 수밀문에 의한 선박의 생존성 평가 지침”을 새로운 의제로 채택하여 SLF 50차(07. 5)부터 논의하도록 함

2. 주요 회의내용 및 결과

- 대부분의 국가는 현존선과 신선의 요건을 분리

하여 적용하는 독일의 제안을 지지하였음

- DE 전문위원회는 작동지침을 개발하고, SLF는 생존성 관점에서 의제 3에 따라 결정되는 SDS 통신작업반을 통하여 신선과 현존선을 구분하여 수밀문의 설계 및 제작 지침을 개발하기로 하였음

의제 11	손상 후 항구로의 회항 중 복원성 및 내항성능
-------	---------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- SLF 50은 손상된 여객선이 안전하게 자력 또는 예인을 통한 항구로의 안전한 회항을 위한 설계요건을 규정하기 위하여 SOLAS II-1/8-1 규칙(여객선의 침수 사고 후의 시스템 능력)을 개정하기로 결정함
- 또한 손상 후 항구로의 회항 중 침수 중간단계의 복원성요건을 검토하기로 하고 통신작업반을 결성하였음

2. 주요 회의내용 및 결과

- 손상 후 회항 요건은 설계요건이 아닌 운항 지침이어야 한다는 미국의 제안에 다수가 동의하였으며, 복원성을 계산할 수 있는 컴퓨터의 필요성이 제기되었음
- SDS 통신작업반에 다음 사항을 검토하여 SLF 52에 보고하도록 함
  - 손상 후 회항 시의 복원성기준 개발
  - 손상 후 회항 시의 운항지침 개발
  - SOLAS II-1/8-1 개정안 작성

의제 12	폐위된 차량구획 및 특수분류 구획의 배수설비 지침
-------	-----------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- MSC 83(07. 10)은 소방설비의 물이 로로 구획

에서 신속히 배수되지 않을 경우의 문제점 관련 제출된 문서 MSC 83/3/2 및 83/25/2\*를 FP 주관 하에 SLF 전문위원회에서도 다루어 2009년 완료하도록 새 의제로 채택하였음

2. 주요 회의내용 및 결과

- 동 건에 대하여 SLF 49는 SLF 49/WP.1에서 동 건 관련, 다음과 같이 결정하였음
  - 폐워된 차량구획 및 특수분류 구획의 배수설비는 스프링클러 및 소화펌프 등 유입되는 물의 총량의 2/3를 배수할 수 있는 설비를 각 현에 설치하고, 배수구가 막히지 않도록 grill을 설치하여야 함
- 사무국은 동 결정 내용을 FP에 알리도록 요청됨

<b>의제 13</b>	<b>탱커 및 벌크캐리어의 손상복원성 검증 지침</b>
--------------	--------------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 영국은 탱커선 및 벌크캐리어의 50% 이상이 복원성자료와 다른 pattern의 적하를 하고 있음
- 복원성은 본선에서 확인 가능하지만 손상복원성의 만족은 본선에서 확인하지 않고 운항하는 문제점을 지적하고 이를 근본적으로 해결하도록 MSC에 제안하여, MSC 83은 이 문제를 SLF에서 다루도록 새 의제로 지정하였음

2. 주요 회의내용 및 결과

- 영국은 복원성자료와 다른 적하를 할 경우 모든 탱커선에 대하여 출항 전에 손상복원성의 만족을 검증하여야 한다고 주장하였으나,
- 일부 국가는 현존선에 대하여는 복원성 자료내의 적하상태와 비교하여야 하며,
- 한편 일부 국가는 PSC를 위한 지침도 개발하도록 제안하였음

- 대부분의 국가는 대부분의 선박이 손상복원성에 여유가 많으며, 특히 설계의 문제로서 다루어지지 출항 전에 검증할 문제가 아니라는 IPTA, OCIMO 및 ICS의 주장에 동의하였음. 따라서 선종별/크기/선령 별로 손상복원성 관련 문제 유무를 판단할 수 있는 정보를 조사하여 다음 회기에 제출하기를 요청하였음

<b>의제 14</b>	<b>SLF 52 작업계획 및 의제</b>
--------------	-------------------------

- 2009년에는 SLF 회의가 없으며, SLF 52는 2010년 개최됨
- 의제 4 “비손상복원성코드의 검토” 의제명을 “차세대 비손상복원성기준”으로 변경하였음
- MSC 84의 지시에 따라 다음 새 의제를 채택함
  - 입찰자가 운항하는 여객선의 안전 요건
  - 1993 토레모리노스 의정서의 이행에 관한 협정 개발
  - SOLAS II-1 구획 및 손상복원성기준의 개정

<b>의제 16</b>	<b>기타사항</b>
--------------	-------------

- 1988 LL Protocol과 1966 LL Convention의 안전요건 차이
  - 1988 LL Protocol을 비준하지 않은 국가(브라질, 태국 등)가 있고, 1988 LL Protocol은 2003년 개정에서 창구덮개 등 많은 기술규칙을 강화하였으나, 1966 LL Convention은 동 개정이 없었으므로 안전요건에 차이가 있음
  - 이를 해소하기 위한 방안은 Res. A. 883(21)을 적용하든가 또는 「1988 Protocol 2003 개정」을 적용하는 것임. 이와 관련, IACS는 현재 95개국의 1988 Protocol 비체약국으로부터 동 방안에 대한 지시를 받지 못하였음을 보고하였음

- 영국은 MSC 83/22/5로서 ICLL 제24(4)에 따라 방수구 면적을 계산 할 때 모순이 발생함을 지적하였으며, 금번 회의에서 IACS는 동 건에 관한 검토를 하여 제출하기로 함

#### IV. 대표단 활동사항

- 각 작업반에 참여하여 적극적으로 아국의 입장을 발표하였음
  - SDS 작업반에서는 SOLAS II-1/9 관련 주기관 하부에 설치되는 L,O,Sump,Tank의 well의 높이 관련 일부 컨테이너선 및 자동차 운반선에 문제가 있으므로 이에 대한 면제요건을 제안하여 독일/중국/일본의 지지를 받았으나 일부국가의 반대로 반영되지 않았음. SOLAS II-1의 불합리한 규정을 개정하는 의제가 신설되므로 다음 회기에 동 규칙의 개정을 제안하는 문서를 제출할 예정임
  - 또한, 소형어선안전 작업반에도 적극적으로 참여하여, 어선안전기준의 이행을 위한 지침서의 개발 작업에 우리나라가 기술기준의 통일 작업을 담당하기로 하였음

#### V. 후속조치

- 개정된 SOLAS II-1 해석서 제정 관련
  - 2009년 1월 1일 발효되는 개정된 SOLAS II-1의 개정 관련 신선의 건조에 직접 영향을 미치므로 동 해석서를 조선업계에 홍보하여 선박설계 및 건조에 대비하도록 홍보
  - 이중저의 면제 요건이 강화되었으므로 각 조선소의 설계에 명확히 반영하도록 조치
  - SLF 52에 이중저 요건의 불합리함을 개선할 수 있는 의제문서 개발 검토 필요
- 비손상 복원성 코드의 개정 관련

- 개정된 비손상 복원성 코드가 2010년 7월 1일 발효되므로 국내 기준 반영 검토 및 조선업계에 홍보하여 선박설계 및 건조에 대비하도록 홍보
- 신 개념의 복원성기준을 검토하고 있으므로 관련 연구소 및 산업계의 적극적인 참여

#### ○ 소형어선의 안전 관련

- 어선안전협약의 토레모리노스 의정서의 조속한 발효를 위하여 기술기준을 개정하기 위한 의제가 채택되었음
- 어선안전 관련 법령의 검토 및 우리나라의 의견을 반영한 의제문서를 개발 등 적극적인 대책활동이 요구됨

#### ○ 탱커 및 벌크캐리어의 손상복원성 검증 지침 관련

- 모든 탱커선에 손상복원성을 매 항차 검증하고 이를 위하여 복원성 컴퓨터를 설치하는 것은 관련 산업계에 미치는 영향이 크므로, 대상 선박들의 손상복원성을 분석하여 SLF 52에 의제문서를 제출하여 적극 대처하여야 함

#### ○ 기타사항

- 차기 회의 등에 적극적으로 대응하기 위하여 회기간 통신작업반에 적극 참여하고 산업계와 정보를 공유하여 아국의 입장을 적극 대변하여야 할 것임
- 본 전문위원회의 작업범위가 DE 등 다른 전문 위원회와 많이 연계되어 있어 정보 수집, 교환 등 협력 필요

- SLF는 최근 비손상복원성, 손상복원성, 만재 흡수선 및 어선 안전 기준 등 주요 협약에 대한 기술규칙의 제정/개정 작업이 모두 완료되어, 2009년에는 회의 자체가 생략되는 등, 각국의 쟁점 사항이 거의 없어 금번 회의에는 아국의 의제문서 제출 등 활동이 저조하였음. 그러나 다음 회기(2010년)에는 1969 톤수협약의 개정 및 차세대 복원성기준의 개발 등 새 의제가 도입되므로 연구소 및 관련 단체의 적극적인 참여가 요구됨