

IMO 제52차 선박설계 및 의장전문위원회(DE 52) 참석결과 보고

I. 일반사항

- 회의명 : IMO 제52차 선박설계 및 의장전문위원회(52nd Session of Sub-committee on Ship Design and Equipment)
- 기간/장소 : '09. 3. 16~3. 20(5일간)
IMO Headquarters, 영국 런던
- 참석자 : 기술지원팀 박기완 선임검사원

II. 의제 목차

1. 의제 채택 및 작업반의 구성
2. IMO 타기구의 결정사항
3. 결의서 A.744(18)의 개정
4. 경보 및 지시장치에 관한 코드의 개정
5. 이동식 시추장치 코드(MODU Code)의 개정
6. 구명정 사고예방을 위한 조치
7. 구명설비의 적합성
8. 팽창식 구명뗏목의 정비주기연장을 위한 시험 기준
9. 북극 유빙해역에서의 운항선박 지침 개정
10. 결의서 A.760(18)의 개정
11. 고속선 운항제한 통일 지침
12. 보호도장성능기준의 유지 및 보수에 대한 지침
13. 구조시스템(Recovery System)의 성능기준
14. 화물유 탱크 도장 및 부식방지
15. 항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책 보장을 위한 지침

16. 구명설비 요구사항의 새로운 체계(frame-work)의 개발
17. IACS 통일해석(UJ)의 고려
18. DE 53차 작업계획 및 의제
19. 2010년도 의장 및 부의장 선출
20. 기타 안건
21. 해사안전위원회(MSC) 보고서

III. 의제별 논의경과 및 회의결과

의제 3	결의서 A.744(18)의 개정
------	-------------------

1. 의제도입 배경 및 논의경과

- DE 51(08. 2)는 강화검사(ESP)지침(총회 결의서 744(18))을 개정한 MSC 결의서 261(84)의 내용을 보완하고 편제(구성 형태)를 검토하여 DE 52에 그 결과를 제출하도록 지시함
- DE 52에 제출된 통신작업반 작업결과(DE 52/3)
 - 단일선측 유조선의 퇴출시기 측면에서 현행 단일선측 유조선 검사강화지침에 대하여 퇴출시기 전까지는 지침을 유지해야 함을 확인함
 - 현재는 결의서(A. 744/18)가 단일선측 산적화물선, 이중선측 산적화물선, 이중선체 유조선, 이중선체 유조선 이외의 유조선에 대한 규정으로 나누어져 있으나
 - 이를 모든 강화검사(ESP) 대상 선박에게 적용할 수 있는 기본(공통) 부분과 각각의 선종에 대한 특별 요건 부분으로 분리하자는

의견이 있어 통신작업반에서 논의가 되었으나 합의를 이루지 못하였음

시스템(IBS, MSC 결의서 64(67)) 지침의 일부 분인 선교정보관리 성능기준 개정안(DE 52/4/31)과 경보 및 지시장치에 관한 코드에 대한 수정 문서를 제출하였음(DE 52/4/3)

2. 주요 회의내용 및 결과

- DE 52 통신작업반의 작업결과(DE 52/3)를 바탕으로 강화검사(ESP) 지침을 어떤 형태(편제)로 구성할지를 논의하였음
- 일부는 공통된 선종 부분과 그 이외 전용선박으로 나누자는 의견이 있었고, 다른 일부는 각각의 선종별로 편제를 구성하자는 의견이 있었으나
- 전문위원회는 간단하면서도 사용자 편의 위주의 편제를 위하여 ESP 지침을 가능한 한 IACS 편제(Z10 시리즈)에 맞추어 구성하는데 동의하였음
- 전문위원회는 DE 51에서 구성되었던 통신작업반을 재구성하여 금번 회기에 논의된 사항 등을 고려하여 지침의 개정안을 마련하고 DE 54에 보고토록 지시함

2. 주요 회의내용 및 결과

- 우리나라, 영국 및 미국 등 총 9개국으로 초안 작업반을 구성하여 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 1995」개정안 마련작업을 진행하였음
 - 작업반 논의 내용 및 본회의 결정사항
 - 코드 개정안 중 “경고” 및 “주의”에 대한 정의는 산업 규격에서 사용되는 것과 달라 혼란이 예상되지만 통합선교시스템 등에서 사용하고 있는 점을 감안 현 코드에서는 그대로 사용하기로 함
 - 새롭게 정의한 신호(signal)는 가청경보로 정의하고 표시기(indicator)는 가시경보로 정의함
 - 경보 및 지시장치의 ‘집합’과 ‘결합’ 두 용어 간의 표현이 명확하지 않아 “경보 및 지시장치의 집합과 결합은 선박의 안전 운전을 책임져야하는 직원에게 필수 정보를 제공해야 한다(10.1)”라고 규정함
 - 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 2009」 내용 중 이동식 시추선에 관한 사항은 MODU 코드의 최종 채택(MSC 86의 승인)을 받아야 하므로 MODU 코드 승인 이후 최종 편집 및 수정 작업을 추진하기로 함
 - 향후 동 코드가 개정될 경우 동 제목을 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 2009」로 하고 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 1995」는 삭제하기로 함
3. 우리나라 후속조치 사항
- 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 2009」(권고 기준) 개정안에 대한 논의결과를 국내 해운

의제 4 경보 및 지시장치에 관한 코드의 개정

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 러시아 연방과 국제선급협회(IACS)는 MSC 79(04. 11)에서 「경보 및 지시장치에 관한 코드, 1995」를 DE 전문위원회에서 개정 검토하도록 제안함(MSC 79/20/1)
 - Code 요건을 업데이트하여 IMO 기준과 일치시키고 모순된 부분이나 불필요한 중복을 제거토록 함
- DE 50(07. 3)에서는 경보 및 지시장치의 형식 및 위치 결정, 현행 코드 상 모순사항의 삭제 또는 수정 등의 개정사항을 검토하고 이를 NAV 53 및 FP 52 등에 검토 요청하였음
- NAV 54(08. 6)는 DE의 요청에 따라 통합선교

및 조선업계에 전파하여 이를 참고할 수 있도록 할 것

의제 5	이동식 시추장치 코드(MODU Code)의 개정
------	----------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 49('06, 2)에서 착륙장 유도등 변경사항을 「이동식 시추선 코드」에 반영하기 위한 통신 작업반을 구성하고 그 작업결과를 제출함 (DE 50/11)
- MODU Code는 권고사항이므로, 강제성 문구를 식별하여 삭제
- DE 51('08, 2)은 사무국으로 하여금 「이동식 시추선 코드」개정안에 대한 통합된 문구를 준비하여 DE 52에 제출토록 요청함
- DE 51의 작업반 결과 MODU 코드 6.6.1항 및 6.6.3항(위험지역에서의 전기설비요건)의 주석*을 유지하거나 삭제할 것인지 여부에 대하여 DE 52에 제출하여 논의 후 결정하기로 함
- * 위험지역에서 사용하게 될 전기 장비와 전선에 대하여 국제전기표준위원회(IEC, International Electro-technical Commission)의 이동식 시추선에 대한 전기표준 항목임
- 사무국은 DE 50 및 51에서 논의 된 결과 및 코드 개정과 관련한 다른 전문위원회 (COMSAR, SLF, FP 등)의 의견을 취합한 「이동식 시추선 코드」개정안을 제출하였으며, 이에 대하여 미국, 중국 및 국제석유시추업 협회(IADC, International Association of Drilling Contractors)가 의견을 제출함(DE 52/5)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 사무국에서 준비한 「이동식 시추선코드」

(MODU Code) 개정안을 바탕으로 새로운 「2009 이동식 시추선코드(안)」(권고 기준)을 마무리 하였으며, MSC 86의 승인과 총회 26의 채택을 위하여 제출하기로 함

- 「2009 이동식 시추선코드(안)」은 구획, 복원성 및 기관설치 등 총 14개의 장과 부속서로 구성되었으며 당초 사무국의 마련한 개정안 내용에 일부 문구 수정을 하여 안을 결정함
- 국제민간항공기구(ICAO)가 ICAO의 협약 부속서 14(비행장) 및 2부(헬리콥터 이착륙장) 규정을 개정 중에 있음
- 이러한 개정이 MODU Code에 영향을 미치는 점을 감안하여 우선 MSC 86('08, 5)에 'SOLAS 및 MODU Code에 포함된 헬리콥터 설비 규정에 대한 개정' 의제로 작업프로그램을 제안하고
- ICAO 규정 개정 시점(2011년)에 맞추어 향후 DE 전문위원회의 새로운 의제로 포함시키기로 하고 본 의제는 논의를 종료하기로 함

의제 6	구명정 사고 예방을 위한 조치
------	------------------

□ 구명정 부하이탈기 디자인(구조설계)

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 51('08, 2)에서 논의된 구명정 관련 사고 예방을 위한 조치에 대하여 통신작업반에게 아래의 내용을 검토하고 DE 52에 제출하도록 지시함
- 구명정 부하상태이탈기 디자인(구조 설계)에 대해 비상안전장치(Fail Safe)* 도입 및 이에 따른 관련 국제구명설비코드 및 구명설비의 시험기준에 대한 개정
- ※ Fail Safe : 시스템의 일부에 고장이나

- 잘못된 조작이 있어도 안전장치가 작동하여 사고를 방지하도록 되어 있는 기구
- 불량하고 불안정한 디자인의 부하상태이탈기 후크에 대한 정의 개발 및 그러한 디자인을 결정하는 기준 및 그러한 후크의 교체에 대한 시기에 대한 검토

2. 주요 회의내용 및 결과

- 구멍정 부하상태이탈기 후크의 디자인에 대한 3가지 옵션(fail-safe, self-locking, self-locking with counter-rotating cam)에 대하여 논의
- 새로 설치될 후크에 대하여 단지 하나의 옵션이 아닌 3가지를 적절히 혼합한 디자인을 고려하여 디자인 기준을 개발할 것과 현존 후크에 대하여 불량하고 불안정한 디자인을 결정하는 기준에 대하여 논의하여 그 결과를 보고할 것을 작업반(WG 1)에 지시함
- 작업반 논의 내용 및 본회의 결정사항
 - 1) 새로 설치될 구멍정 부하상태이탈기 후크에 대한 디자인
 - 비상안전장치(Fail Safe)를 고려한 구멍정 부하상태이탈기 후크의 설계 요건 마련
 - 작동 장치(메카니즘)에 의해 고의로 열기 전까지 후크는 완전히 닫힌 상태를 유지하여야 함
 - 테일/캠 후크를 이용하는 메카니즘의 경우는 캠이 본래 위치로부터 양쪽 방향으로 45도까지 어디에 위치하더라도 동요사항을 만족하여야 함
 - 작동 장치(메카니즘)이 완전히 닫혀진 상태에서는, 구멍정의 무게가 동 메카니즘으로 어떠한 힘도 전달하여서는 아니됨
 - 잠금 장치의 경우 후크로부터 전달되는 부하 때문에 잠금 장치가 열리지 않도록 디자인 되어야 함

- 수압 잠금장치(hydrostatic interlock)가 제공되는 경우 구멍정이 수면으로부터 떨어지는 즉시 자동으로 잠금상태로 되어야 함
- 구멍정이 하강하여 수면 상에 위치하는 경우에 대한 별도의 지시 수단이 제공되지 않는 경우 그러한 지시 수단으로서 수압 잠금장치(hydrostatic interlock)가 제공되어야 함
- 후크 및 이탈핸들 등의 모든 부품들은 해상 환경에서 부식을 방지할 수 있는 재료로 되어야 함. 또한, 사용되는 기간 동안의 예상되는 마모가 작동 장치(메카니즘)의 정상적인 기능에 영향을 미치지 않도록 디자인 및 제조 허용오차가 고려되어야 함
- 국제구멍정제조자협회(ILAMA)는 구멍정 제어장치에 대한 표준화 논의를 위한 기초 문서를 제공하였으며, 작업반은 이를 바탕으로 DE 53 통신작업반을 통하여 추가 논의하기로 결정함
- 2) 현존 부하상태 이탈 장치가 불량하고 불안정한 디자인인지 여부의 평가 기준
 - 작업반은 아래와 같은 기준을 만족하지 못하는 부하상태이탈장치는 불량하고 불안정한 디자인으로 간주되어야 한다고 결정함. 따라서, 동 기준들을 만족하지 못하는 현존 이탈기 후크는 추후에 교체가 요구되도록 함
 - 후크 등의 메카니즘이 완전히 닫혀진 상태에서는, 구멍정의 무게가 작동 메카니즘으로 어떠한 힘도 전달하여서는 아니됨
 - 잠금 장치의 경우, 후크로부터 전달되는 부하 때문에 잠금 장치가 열리지 않도록 디자인 되어야 함
 - 수압 잠금장치가 제공되는 경우, 구멍정이 수면으로부터 떨어지는 즉시 자동으로

잠금상태로 되어야 함

- 부식을 방지할 수 있는 재료는 새로 설치 되는 부하상태 이탈기에만 적용하기로 함
- 상기 기준을 만족하지 못하는 “불량하고 불안정한 디자인”의 이탈기 후크에 대한 평가, 식별 및 교체는 복잡한 문제가 될 것임으로
- 작업반은 이러한 평가에 대하여 도움을 줄 수 있도록 MSC Circular로 지침을 개발하기로 하였고, 동 사안을 DE 53 통신작업반을 통하여 논의하기로 결정함

3) 새로운 후크 디자인에 대한 고장모드 영향 분석(FMEA*)

- 새로운 후크의 디자인에 대한 FMEA의 사용이 국제구명설비코드에 포함되어 강제적으로 적용이 되어야 하는지에 대한 논의가 이뤄짐

* 고장모드영향분석(Failure Mode Effect Analysis) : 어떤 제품 또는 시스템을 구성하고 있는 단위요소들에 대해 각 단위요소가 고장을 일으켰을 때, 전체 제품 또는 시스템이 고장을 일으킬 확률을 계산하여 그 제품을 구성하는 단위 인자들의 중요성을 식별하는 신뢰성 평가 기법임

- 하지만 작업반은 FMEA의 사용을 강제화시키기 위해서는 보다 상세한 논의가 이뤄져야 하며, 국제구명설비제조자협회(ILAMA)에게 다음회기 논의를 위한 관련 의제를 제출할 것을 요청함

4) 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고(결의서 MSC.81(70))의 개정

- 작업반은 구명정 부하상태이탈기 메카니즘에 대한 시험 절차를 개선시켜야 될 필요성을 인식하고 DE 53 통신작업반에서 추가 논의를하기로 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 현존선에 설치된 구명정 부하상태 이탈장치가 불량하고 불안정한 디자인인지 여부의 평가 기준이 결정됨에 따라 동 기준을 만족하지 못하는 후크의 경우 교체가 이뤄져야 할 것으로 예상되므로 동 논의결과를 관련 산업계에 전파할 것
- 현존 구명정 부하상태이탈장치에 대한 평가, ‘식별 및 교체에 대한 지침’이 차후 통신작업반을 통하여 MSC Circular로서 개발될 예정이므로, 통신작업반에 참여하여 관련 논의 경과를 확인하여야 함

□ 추락방지장치(Fall Preventer Devices: FPDs)

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- DE 51('08. 2)에서 논의된 구명정 관련 사고 예방을 위한 조치에 대하여 통신작업반에게 추락방지장치의 사용 및 관련 국제구명설비코드 등에 대한 개정을 검토할 것을 DE 52에 제출하도록 지시함
- 영국은 DE 52에서 구성될 구명설비 작업반에서의 검토에 도움이 되도록 “추락방지장치의 부착 및 사용”에 대한 지침 및 “추락방지장치 부착과 관련한 형식승인, 변경, 교체, 시험, 설치 및 검사에 대한 지침”을 제출함(DE 52/6/6, DE 52/6/7)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 작업반 논의 내용 및 본회의 결정사항
- 추락방지장치는 보다 안전한 개선된 후크 디자인이 전 세계적으로 적용될 때까지 현존 부하상태이탈기 후크에 대하여 사용되는 임시 조치라는 것을 명확히 함

- 잠금핀과 고리줄 둘 다 추락방지장치로서 사용될 수 있으며, 정비, 훈련, 비상 시 등 언제나 사용될 수 있다는데 동의함
- 영국이 제출한 문서(DE 52/6/6 및 DE 52/6/7)를 바탕으로 “추락방지장치의 부착 및 사용에 대한 지침”을 개발하였고, MSC 86 승인을 위하여 제출하기로 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 구명정 사고 예방을 위하여 잠금핀과 고리줄 등의 추락방지장치(FPD)가 사용될 예정이므로, MSC Circular로 채택될 ‘추락방지장치의 부착 및 사용에 대한 지침’의 내용을 해운업계 등에 전달하여 추락방지장치가 안전하게 사용될 수 있도록 하여야 함

□ 트림과 횡경사의 불합리한 조건의 정의

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- MSC 82(06. 12)는 “트림과 횡경사의 불합리한 조건” 정의 관련 SOLAS 개정*에 대하여 DE와 SLF 전문위원회에 추가 검토를 지시함
- * SOLAS 제3장 3규칙(정의)에 “트림과 횡경사의 불합리한 조건”이라는 정의를 추가하는 개정
- SLF 49(06. 7)는 하나의 정의를 이용해 SOLAS 제3장의 서로 다른 요건들에 적용하는 것은 충분하지 않음을 인식
- DE 전문위원회(DE 50 및 51)는 다양한 선박에 적용할 수 있는 “트림과 횡경사의 불합리한 조건”의 정의에 대하여 검토하였으나 지금까지 진전이 없는 상태임

2. 주요 회의내용 및 결과

- “트림과 횡경사의 불합리한 조건”과 관련한

SOLAS 제3장 및 국제구명설비코드의 개정에 대하여 논의하고 그 결과를 보고하도록 작업반에 지시함

- 작업반에서는 시간 제약으로 동 사안에 대한 논의가 이뤄지지 못하고 DE 53 통신작업반에서 독일이 제안한 문서(DE 52/6/2)를 바탕으로 SOLAS 및 국제구명설비코드에 대한 개정에 대한 논의가 이루어지도록 DE 53 통신작업반 수행업무(Terms of Reference)를 지정함

□ 구명정 사고 예방 방안에 관한 MSC 회람문서(MSC.1/Circ.1206)의 개정

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- DE 51(08. 2)에서 논의된 구명정 관련 사고 예방을 위한 조치에 대하여 통신작업반에게 아래의 내용을 검토하고 DE 52에 제출하도록 지시함
- 구명정, 진수장치 및 부하이탈기의 서비스 제공자에 대한 승인 기준에 대한 권고 채택과 관련한 회람문서(MSC.1/Circ.1206)의 개정
- MSC.1/Circ.1206는 제조자 또는 제조자로부터 승인된 서비스 제공자만이 구명정, 진수장치 및 부하이탈기의 정비를 할 수 있었으나
- MSC 84(08. 5)에서 주관청이 인정한 독립 서비스제공자도 이러한 정비가 가능하도록 결정함에 따라 현행 MSC.1/Circ.1206의 내용에 대한 개정이 필요하게 됨

2. 주요 회의내용 및 결과

- DE 52 통신작업반에서 작업한 MSC.1/Circ.1206에 대한 개정안(DE 52/6/1, Annex 4)을 검토 후 약간의 문구수정을 거쳐 동 개정안에 대한 초안을 작성함

- 퇴선훈련에 대한 지침 관련 제안(SOLAS 제3장 19.3.3.3, 퇴선훈련중 구명정의 진수시 선원들이 반드시 구명정에 승선해야 되는 것은 아니라는 점, DE 52/6/8)을 반영하여 MSC.1/Circ.1206의 Annex 2 “구명정을 이용한 퇴선훈련시 안전에 대한 지침”의 내용을 일부 수정함

○ “구명정, 진수장치 및 부하상태이탈기 서비스 제공자의 승인 조건에 관한 임시 권고”(MSC.1/Circ.1277)의 적용상 혼선 예방을 위하여 SOLAS에 대한 개정을 제안*한 의제 문서(MSC 85/7/2)를 검토하였으나, 작업반은 이미 제안한 내용이 MSC.1/Circ.1277 안에 충분히 포함되어 있음을 결론 내림

* 제안 개정 내용: 구명정, 진수장치 및 부하상태 이탈기는 본선 정비 및 수리를 위해서 전용도구, 여유부속 및 기타부품이 제공되어야 함

□ 퇴선훈련(SOLAS 제3장 19.3.3.3)과 관련한 에 대한 지침

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- 도미니카 및 스웨덴 등 6개국은 현재 여러 국가의 항만국 통제 과정에서 퇴선훈련 중 구명정의 진수 시 선원들이 반드시 구명정에 승선해야 된다고 요구하고 있는 실정이므로
- 퇴선훈련 중 구명정의 진수 시 선원들이 반드시 구명정에 승선해야 한다고 요구하고 있지 않는 SOLAS 제3장 19규칙을 감안하여 이를 명확히 하는 IMO Circular가 발행되어야 함을 의견 제시하고 이와 관련한 MSC Circular 초안을 제시함(DE 52/6/8)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 본회의장에서는 일본, 우크라이나 및 이란

등 대부분의 국가가 MSC Circular의 발행에 대하여 찬성하였으며, DE 전문위원회 의장은 동 Circular의 승인을 위해 MSC 86에 보고하기로 결정함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 퇴선훈련 중 구명정의 진수 시에 선원들이 구명정에 꼭 승선해야 되는지 여부는 선장의 판단에 의해 결정될 수 있다는 것을 해운업계에 전파하여, 무리한 훈련 진행으로 인한 구명정 사고를 사전에 예방할 수 있도록 할 것

의제 7	구명설비의 적합성
------	-----------

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- DE 51('08. 2)에서는 화물선에서의 구명정 탑승자 및 구조정의 탑승자의 체중의 증가를 반영하는 ‘국제구명설비코드 및 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고(결의서 MSC.81(70))의 개정’을 개발하였으며
- MSC 84('08. 5)에서는 세계적인 선원의 체격 증가 현실을 반영하기 위해 이를 승인함
- DE 51은 구명설비 통신작업반을 재구성하였으며 이들로 하여금 탑승자의 체중 증가의 구명뗏목 및 진수장치에의 적용(구명뗏목의 체적변화가 구명뗏목의 수 및 탈출시간에 미치는 영향을 포함)에 대한 검토 및 관련 ‘국제구명설비코드 및 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고’(MSC 결의서 81(70))의 개정안 마련을 지시함
- DE 51 통신작업반은 이에 대한 작업결과를 제출함(DE 52/7)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 작업반(WG 1)에 대하여 DE 51 통신작업반

작업결과(DE 52/7)를 바탕으로 국제구명설비코드와 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고에 대한 개정안 마련 작업을 마무리하라고 지시함

○ 작업반 논의 내용 및 본회의 결정사항

- 1) 탑승자 몸무게 기준의 적용관련 논의 사항
 - 구명뗏목 탑승자의 몸무게 기준을 여객선과 화물선의 차이 없이 하나(82.5 kg)로 통일하는 것에 동의함
 - 하지만, 여객선의 경우는, 구명뗏목은 82.5kg 기준에 의해 시험되긴 하지만, 구명뗏목의 진수장치의 안전하중의 경우는 75kg을 기준으로 하여 그 안전하중을 결정하기로 함
 - 동 사안을 반영하는 MSC Circular 안을 마련하기로 하고 DE 53 통신작업반 업무에 포함시킴. 이에 따라 DE 52 전문위원회에 “구명설비 적합성”에 대한 작업 완료일을 2010년으로 연장하도록 요청함
- 2) 국제구명설비코드 및 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고(결의서 MSC.81(70)) 개정 관련
 - 해상탈출설비는 일반적으로 여객선에만 적용되므로, DE 52/7에 의해 제안된 것과는 달리 동 개정안을 해상탈출설비에는 적용하지 않기로 결정함

의제 8	팽창식 구명뗏목의 정비주기 연장을 위한 시험기준
------	----------------------------

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- 팽창식 구명뗏목의 정비주기 연장을 위한 시험 기준은 화물선과 여객선의 구분이 없으며, 현재의 구명뗏목에 적용하는 것이 아니라 30개월의 검사주기로 새로이 개발된 구명뗏목에 적용하기 위해서 개발됨

○ DE 51은 통신작업반에 대하여 DE 51/10 (팽창식 구명뗏목의 정비주기 연장을 위한 시험기준) 문서 등을 고려하여 다음 사항을 지시함

- 국제구명설비코드, 구명설비의 시험에 관한 개정된 권고(결의서 MSC. 81(70)), 팽창식 구명뗏목 서비스업자의 승인 조건에 관한 권고(결의서 A.761(18))에 대한 개정안 개발
- 현존 SOLAS 제3장 20규칙*에 따라 기국이 팽창식 구명뗏목의 정비주기 연장을 허용할 때 이에 대한 지침으로서의 MSC 회람문서 초안 개발
- * 구명뗏목 및 구명설비의 작동 준비 시험 검사에 관한 규정임
- DE 51 통신작업반은 이에 대한 작업결과 보고서(DE 52/8)를 제출함

2. 주요 회의내용 및 결과

- DE 51 통신작업반 작업결과 보고서(DE 52/8) 부속서 2(구명뗏목 및 구명설비의 작동 준비 시험검사에 관한 SOLAS 제3장에 대한 개정안) 및 부속서 3(국제구명설비코드에 대한 개정안)에 대한 논의는 경험 및 검증이 미비한 상태로 시기상조이므로 추후에 논의하기로 함
- 부속서 1(30개월을 초과하지 않는 팽창식 구명뗏목의 정비 주기 연장의 승인에 관한 지침)의 MSC Circular 개정 작업만 마무리 하도록 작업반에 지시함
- 작업반 논의 사항 및 본회의 결정사항
 - 작업반에서는 다른 의제의 논의 시간을 고려하여 작업반 내 별도의 전문가 모임을 구성하여 MSC Circular 초안 개정 작업을 진행하였고 그 결과에 대하여 작업반 내에서 추가 검토되었음
 - 개정 초안 중 정비주기가 기존 17개월에서

30개월로 더 연장되는 점을 감안 구멍뚫목의 유효기한 품목의 교체 관련하여 팡창식 구멍뚫목 서비스업자의 승인 조건에 관한 권고(결의서 A.761(18))의 기준 보다 더 엄격한 기준을 적용하는 것으로 결정하고 MSC 86에 보고하기로 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 팡창식구멍뚫목의 정비 주기가 기존 17개월에서 30개월로 더 연장하기 위한 지침을 마련한 것으로 우리나라의 팡창식구멍뚫목 정비사업장에 동 내용을 전파하여 업무에 참고할 수 있도록 할 것

의제 9 북극유빙해역에서의 선박운항 지침 개정

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 남극조약 자문회의(ATCM, Antarctic Treaty Consultative meeting, 27차, '04. 5)가 MSC 79('04. 12)에 “북극 유빙해역에서의 선박운항지침*”(MSC/Circ.1056, MEPC/Circ.399)의 개정을 요청
- * 동 지침은 북극 유빙해의 기후조건을 고려하여 현 SOLAS협약 이상의 추가 규정의 필요성에 따라 제정된 권고 지침으로 파트 A(건조), 파트 B(장비), 파트 C(운항), 파트 D(환경보호 및 위험제어)총 네 부분으로 구성되어 있음
- DE 50('07. 3)에서 27차 ATCM 회의결과를 검토하여 북극 유빙해역에서의 선박운항지침에 반영하였으며, 반영된 지침에 대하여 DE 51에서 통신작업반을 구성하고 그 논의한 결과를 보고서로 제출함(DE 52/9/1)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 지침의 제목관련 “극지 유빙해역(ice-covered)

에서의 선박운항 지침”중 ‘극지 유빙해역’이라는 제한을 두지 말고 ‘극지해역’으로 대체하여 남극도 포함하는 것으로 결정

- 지침의 제목관련 “Guideline”을 “Code”로 변경하여 강제화하지는 미국 및 라이베리아의 의견이 있었으나, 바하마, 호주 및 파나마 등 더 많은 회원국이 추후 논의를 더 거쳐 강제적용 여부를 결정하지는 의견이 있어 “Guideline”으로 유지하기로 결정함
- 작업반 회의결과
 - 현 지침의 “오염물질(pollutants)”에 대한 정의는 이를 명확히 하기 위하여 MARPOL 정의를 따르기로 결정함
 - 북극해역의 지침을 남극해역까지 적용함에 따라 극지해역에 대한 회원국의 법적 관할 지역이 상이하고 선박의 운항 환경이 다르므로 “남극해역과 북극해역을 국제항행하는 선박”으로 그 범위를 결정함.
 - 복원성관련 SLF의 검토 결과에 대하여, 현 지침은 개정된 SOLAS 제2장과 불일치함을 지적하고 손상복원성요건은 SOLAS II-1/7.2를 따르기를 결정함
 - 본 개정 지침을 해사안전위원회(MSC)와 해양환경보호위원회(MEPC)로부터의 승인 및 총회의 채택을 위한 제출을 결정하고
 - 향후 “극지운항선박 코드 개발”이라는 새로운 논의 과제에 대하여 DE전문위원회 차원의 작업 프로그램을 제안함

의제 10 결의서 A.760(18)의 개정

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 50('07. 3)은 LSA 통신작업반에게 구명설비 표시관련 규정(결의서 A.760(18))에 대한 개정 준비 작업을 지시함

- DE 51에서 ISO는 선박 표식에 관한 새로운 기준(ISO 24409)에 대한 작업이 진행 중임을 알리고, 동 기준에 대한 작업 현황을 DE 52 전에 제공하기로 함
- DE 51은 ISO 기준 24409가 결의서 A.760(18) 개정 작업의 기본이 되어야 됨을 인식하고, ISO 기준 24409 작업이 완료된 후에 결의서 A.760(18) 개정 작업을 진행하기로 동의함

2. 주요 회의내용 및 결과

- ISO의 제8기술위원회 제1소위원회 제3작업반은 선박 표식에 관한 기준인 ISO 24409 시리즈(화재보호, 구명설비 및 탈출수단에 대한 선박 표식의 디자인, 위치 및 사용)* 작업을 계속 진행하고 있음
- * ISO 24409는 1부 디자인 원칙, 2부 카탈로그, 3부 실행 코드 등 3개의 부(part)로 구성 되어 있음
- ISO 24409 시리즈가 완성될 경우 동 시리즈안의 새로운 기준들이 “구명설비의 표식” (결의서 A.760(18)) 및 “여객 안전 지침에 관한 개정 가이드라인”(MSC/Circ. 699)에도 적용될 수 있을 것임
- ISO의 작업이 늦어지는 관계로 호주는 동 의제에 대한 완료일(target completion date)을 더 늘리자는 제안을 하였으나, 의장은 기존 2010년 완료일을 그대로 유지하기로 결정함
- 의장은 회원국들에게 ISO 관련 기술 소위원회(ISO/TC8/SC1)의 논의에 참가하고, ISO에서 DE 53에 제출하게 될 문서를 바탕으로 결의서 A.760(18)의 개정과 관련된 의견 문서를 제출해달라고 요청함

3. 우리나라 후속조치 사항

- ISO 24409 시리즈가 개정된 후에 관련 결의서

등에 반영 여부를 결정할 예정이므로 현재로서는 특별한 후속조치가 불요함

의제 11	고속선 운항제한 통일지침
--------------	----------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 51('08. 1)에서 고속선 운항제한 통일지침에 대한 통신작업반 보고(DE 51/13) 이후 파고 및 선박 생성과 등에 대한 논의가 마무리되지 못함
- DE 51에서 통신작업반을 재구성하여 이에 대하여 논의하고 그 결과를 포함한 고속선 운항제한 통일지침 초안(DE 52/11/1)과 동 지침에 관련한NAV 54 및 SLF 51 등의 논의 결과를 검토하는 의제임

2. 주요 회의내용 및 결과

- 본 지침 초안의 첨부 C의 선박 생성과에 의한 위험 평가 부분을 삭제할 것을 결정하고, 동 삭제 문구와 관련된 규정에 대하여 검토하고 이를 수정함
- 검토된 지침을 MSC Circular로 동의하고, 차기 MSC 승인을 위하여 상정하기로 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 향후 투입되는 국제항간에 투입되는 고속선에 대하여 운항제한을 할 경우에는 동 코드를 적용하게 되므로 동 회의결과를 참고할 수 있도록 관련 해운업계 및 검사기관 등에 전파할 것

의제 12	보호도장성능기준의 유지 및 보수에 대한 지침
--------------	---------------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 51('08. 2)에서 논의된 유조선에 대한 보호도장성능기준의 유지 및 보수에 관한 지침을

기초로 유조선에 제외한 타 선종에 대한 지침을 추가로 마련하기 위한 의제임

- IACS에서 제출한 타 선종의 “참조부위(Area under consideration)”에 대한 사항을 검토하기 위한 의제임

2. 주요 회의내용 및 결과

- 작업반 논의 내용 및 본회의 결정사항
 - “참조 부위(Area under consideration)”는 현재 초안에 언급된 유조선 기준에 IACS가 제출한 문서에 언급된 타 선종 기준을 추가한 통합본으로 작업반 논의를 시작함
 - 참조 부위에 언급된 사이드 탱크를 표시한 그림은 실제 선박형상에 맞춰 수정함
 - 입체도 옆에 표기된 단면도는 기존 유조선의 그림과 일관성을 유지하기 위해 삭제함
 - 현재 칼라로 표기된 그림은 IMO document 작성 규정에 따라 흑백으로 수정할 것을 스페인이 제안하여 반영하기로 함
- 작업반에서 논의된 보호도장성능기준의 유지 및 보수에 대한 지침을 토대로 적용일자를 2011년 1월 1일로 하여 MSC 86차 승인을 거쳐 MSC circular로 회원국에 회람하기로 결정함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 보호도장 성능기준 적용 대상 선박의 인도 후 유지 및 보수에 적용되는 사항이므로 회의 결정 사항을 국내 해운 조선업계에 전파조치 필요

의제 13 구조시스템의 성능기준

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- COMSAR 10('06, 3)은 구조시스템의 장착을 전 선종, 현존선 및 신선으로 확대하기 위한

SOLAS 개정안을 MSC 81('06, 5)에 제출함
- 현재는 로로여객선(현존선 포함)에 대하여 구조수단(MOR : Means of Rescue)을 제공할 것을 요구(SOLAS 제3장 26규칙)

- MSC 81('06, 5)은 DE에서 현존선 및 신선에 적용할 구조시스템의 성능기준을 개발하도록 하고 STW에서 개발된 성능기준 관련 훈련 기준을 개발하도록 지시함
- DE 51은 통신작업반에게 구조시스템의 성능기준에 관한 통신작업반 보고서(DE 51/16)를 기초로 하여 구조시스템에 대한 SOLAS 및 국제구명설비코드의 개정안을 추가 검토하고 그 결과를 DE 52에 보고하도록 함

2. 주요 회의내용 및 결과

- 구조시스템의 성능기준은 구조목적을 달성할 수 있는 기능 요건을 기초로 하여 개발되어야 된다는데 많은 회원국들이 동의함
- 국제해운회의소(ICS)가 제안한 “인명구조를 위한 구조시설”에 대한 지침(DE 52/13/1)에 대하여 많은 나라들의 지지가 있었음
- 구조시스템에 대한 성능기준에 대한 통신작업반 보고서(DE 52/13) 및 ICS의 “인명구조를 위한 구조시설”에 대한 지침 등을 바탕으로 구조시스템에 대한 성능기준을 개발하기 위하여 통신작업반을 구성하기로 결정함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 구조시스템 성능기준 관련 SOLAS 개정은 신선 및 현존선을 포함한 모든 선박에 관련된 사항이므로, 기존에 설치된 구조수단들도 활용될 수 있는 방향으로 개발될 수 있도록 통신작업반에 참여하여 의견 개진할 것

의제 14 화물류 탱크도장 및 부식방지

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- MSC 82차에서 평형수 탱크 및 산적화물선 이중선층 공간 보호도장성능기준을 채택하면서 유조선의 화물류 탱크에 대한 부식방지 규정에 대해 강제화를 전제로 DE 51차 작업의제로 선정
- DE 51차 회의 시 작업반 논의를 통해 적용선종, 적용범위 및 작업방법에 대해서는 원칙적인 합의를 하였으며
- 도료시험방법에 대해서는 국제 도료 및 인쇄용 잉크 협회(IPPIC, International Paint and Printing Ink Council) 주관 하에 몇 차례 논의를 거쳐 도료시험방법에 대한 초안이 작성 되었으나 도료업체와 선주사 그룹의 의견이 일치되지 않아 추가 논의 혹은 개발기간의 연장을 요청하고 있는 상태임

2. 주요 회의내용 및 결과

- 화물류 탱크 보호도장성능기준에 대해서는 지침에 따라 다음의 3가지 선택사항으로 논의가 진행
 - (1안) 성능기준 없이 SOLAS 개정안만 마련 하고 도료시험방법을 포함한 보호도장 성능기준은 차기 회의 시 마련
 - (2안) 도료시험방법을 제외하고 보호도장 성능기준과 SOLAS 개정안만 마무리 (이 경우 도료시험방법은 비강제화)
 - (3안) 이번 회기에 도료시험 방법을 포함한 보호도장 성능기준과 SOLAS 규정을 일괄하여 마무리하여 MSC에 보고
- 스웨덴 및 영국 등은 3안 지지, 일본은 1안 지지, 노르웨이는 초안 작업반에서 논의 필요 주장, 파나마는 이런 근본적인 사항은 초안

작업반에서 논의하는 것은 바람직하지 않다는 의견이 제시되었음

○ 초안작업반 회의결과

- 의제 12를 논의하기 위해 구성된 작업반 (DG2)에서 도료시험방법을 제외한 화물류 탱크 보호도장 성능기준에 대해 논의를 진행함
- SOLAS 규정 초안 중 보호도장의 대체수단으로 일본이 주장하는 내식성장판의 적용을 위한 문구 조정 작업이 진행되었으며
- INTERTANKO, 그리스 등이 주장하여 내식 성장판의 경우 일반 강판의 설계기준과 동일한 내구연한 25년을 유지하는 조건이 추가 되었고, 그 성능기준은 별도로 개발하는 것으로 결정함
- 줄 도장 도구에 대해 그리스에서는 현재의 IACS 통일해석에 있는 문구를 추가하자는 의견을 제시하였으나, 작업반 업무범위에서 벗어나므로 본회의장에 의견 제시할 것을 요구하고 반영시키지 않기로 함
- 화물류 탱크의 보호도장성능기준을 적용한 선박에 대한 유지 및 보수 지침은 평형수 탱크 및 이중선층 공간과 구조 등에서 차이가 있으므로 IMO에서 추후 별도로 지침을 개발 하여야 함
- 도료인증시험을 대신하는 실선적용시험시의 원유는 일반적인 원유로 대체하자는 국제도료 협회의 의견과 현재의 문구를 유지하자는 의견이 팽팽히 대립하여 이는 차기 통신작업 반에서 논의하기로 결정함
- 작업반 보고서에 대한 본회의 검토 시 그리스는 상기 줄 도장 도구에 대한 현재의 IACS 통일 해석을 화물류 탱크 보호도장 성능기준에 삽입 하자고 주장하였으나
- IACS 통일해석에 관한 사항으로 동 의제

논의 목적과는 맞지 않아 더 이상 논의되지 못함

- 도료시험방법을 포함한 화물유 탱크 보호도장 성능기준에 대하여 통신작업반 보고서로 DE 53차에 제출되어 마무리 되도록 함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 도료시험방법 등의 결정을 위한 통신작업반이 구성 운영될 예정이므로 동 작업반에 참여하여 회의 진행 사항을 파악하고, 주요한 결정사항이 있는 경우에는 국내 조선 및 도료업체에 전파 조치 필요

의제 15	항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책보장을 위한 지침
-------	--

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- MSC 83('07. 5)에서 “항해중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책보장을 위한 지침”을 DE 51의 새로운 의제로 채택하여 논의하도록 함
- DE 51('08. 2)은 바하마는 자국 내 지침을 소개하였고, 회기 간 통신작업반을 결성하여 DE 52에 보고서를 제출하도록 지시함
- 상기사항에 대하여 생존성에 개방된 수밀문이 미치는 영향에 대한 SLF 51 회의결과(DE 52/15)를 사무국이 제출하였으며, DE 51 통신작업반은 “항해 중 수밀문의 개방유지 필요성 결정에 대한 일관성 있는 정책보장을 위한 지침”에 대한 논의결과를 문서로 제출함(DE 52/15/1)

2. 주요 회의내용 및 결과

- 수밀문 폐쇄 면제 선박에 대한 취급 방안

및 수밀문이 폐쇄된 상태로 운항되어야 하는 지역을 고려했을 경우의 주관청을 위한 지침으로서의 적합성에 관한 의견이 있었으나

- 전문위원회는 통신작업반을 재구성하기로 하고 DE 52/15/1 문서, 본회의장에서의 의견 등을 고려하여 DE 53에 작업결과 보고서를 제출하도록 함

의제 16	구명설비 요구사항의 새로운 체계 (framework)개발
-------	---------------------------------

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- DE 49에서 일본은 구명설비 요건에 대한 시스템적 접근 관련 연구용역이 진행 중임을 소개하였고, 구명설비 요구사항의 새로운 체계가 필요함을 지적함
- 일본은 이와 관련한 새로운 작업 의제에 대하여 MSC 82에 제안하였고, MSC 82는 “구명설비 요구사항의 새로운 체계”를 DE 전문위원회의 우선 작업의제로 포함시키기로 결정함
- DE 51에서 일본은 “구명설비 요구사항에 대한 체계 개발”과 관련한 연구 진행 보고서(DE 51/17)를 제출하였음
- DE 51은 “구명설비 요구사항의 새로운 체계 개발”을 2012년 완료 목표로 DE 전문위원회 작업의제에 포함시킴
- 일본은 “신개념선박건조기준(GBS)의 목적(Tier I) 및 기능요건(Tier II)의 구명설비 요건에 대한 적용”의 연구를 수행하고 동 연구결과에 대하여 DE 52의 검토를 요청함

2. 주요 회의내용 및 결과

- 신개념선박건조기준 중 목적(1단계)과 기능

요건(2단계)의 개념을 구명설비에 대한 요구 사항을 개발하는데 적용한 연구 결과(DE 52/16)에 대한 논의가 이뤄졌으며

- 목표 및 기능요건의 설정 등을 포함한 목표 기반의 접근방법에 대한 지지가 있었으며, 일본은 아래 사항에 대하여 관심있는 회원국과 논의 후 DE 53에 관련문서를 제출하겠다고 DE 전문위원회에 제안하였음
- 구명설비 관련 규정에 대한 목표 및 기능 요건 초안을 기초로 하여, SOLAS 제3장 및 국제 구명설비코드의 지속적인 검토
- SOLAS 규정 및 관련 국제구명설비코드 및 구명설비의 시험에 대한 개정된 권고의 개정안 개발

의제 17 IACS 통일해석(UI)의 고려

- 산적화물선의 이중선측구역 및 모든 선박의 전용해수밸러스트탱크의 보호도장 성능기준 (PSPC) - 결의서 MSC 215(82) 적용 (IACS)

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- IACS의 협약관련 통일해석 중 보호도장성능 기준에 대한 검토결과임

2. 주요 회의내용 및 결과(보호도장성능기준 관련)

- 영국, 일본 및 ICS 등은 보조검사원에 대한 성격 및 자격에 관한 보다 구체적인 내용이 통일해석에 언급되어야 함을 의견 제시함
- 그리스는 줄 도장 도구로서 롤러의 사용제한을 지지하고, 전처리단계에서 보다 강화된 검사가 수행되어야 하며, 검사 횟수도 통일해석에 언급된 월 1회를 좀 더 횟수를 늘리고 층간검사를 공식적으로 하여야 함을 주장함
- 우리나라는 줄 도장 도구에 대한 불명확한

문장으로 인한 해석상의 문제가 있음을 지적함과 별도의 검증 없이 특정도구를 제한하는 것은 향후 새로운 도구의 개발을 막는 결과를 초래할 수 있으므로 해당 통일해석을 적용하지 않을 것을 주장하였고 이를 최종 DE 보고서에 언급되도록 함

- 국제 도로 및 인쇄용 잉크 협회(IPPIC, International Paint and Printing Ink Council) 또한 중 도장 도구로 인한 도장 품질의 변화는 없으므로 줄 도장 본래의 목적을 위해 도구의 제한을 두지 말아야 함을 의견제시하고 우리나라의 의견을 지지함

- 의장은 영국 등이 요청한 보조검사자(검사 보조)에 대해서는 추가적인 검토를 IACS에서 하여야 함을 지적하면서 도로시험 및 줄 도장도구 등을 포함한 IACS 통일해석에 대한 논의는 본 의제 논의범위를 벗어나므로 DE에서 더 이상 조치를 취하지 않기로 결정함

3. 우리나라 후속조치 사항

- 조선업계에서는 한국선급을 통해 IACS에 줄 도장도구에 대한 통일해석을 재검토하도록 요청하고, 별도의 기구(한/중/일/미국/유럽 조선 관계자회의 등)를 통해서도 IACS에 줄 도장도구에 대한 재검토가 필요하다는 의견을 제시할 것
- 그리스 등에서 줄 도장 도구의 제한과 관련된 문서를 차기 MSC에 제출할 개연성이 있으므로 우리나라도 이에 대비하여 줄 도장 도구의 제한에 대한 문제점을 연구하여 그 결과를 문서로 제출할 수 있도록 준비할 것
- 현재의 IACS 통일해석에 대한 사항은 관련 업계에 전파하여 시행에 차질이 발생하지 않도록 할 것

□ DE 52/17/1 : SOLAS 협약의 주요개조와 관련한 IACS 통일해석 (IACS)

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- IACS는 DE 51에서 단일선체 유조선의 주요 개조 시 강제협약 적용은 SOLAS, MARPOL, ILL 협약의 전반적인 측면에서 논의 되어야 한다는 의견을 개진함(DE 51/20/1)
- MSC 85(08, 12)를 통하여 아국과 IACS가 공동으로 작업프로그램을 제안하였고 DE 53의제로 채택됨
- 단일선체 유조선을 이중선체 유조선 또는 광석 운반선을 포함한 산적운반선으로의 주요 개조 시 SOLAS 적용에 대한 IACS 통일해석 적용을 알리기 위한 문서임

2. 주요 회의내용 및 결과

- MSC 85에 의하여 ‘유조선의 주요개조와 관련한 SOLAS, MARPOL, LL의 적용에 대한 해석’라는 의제로 작업프로그램이 승인 되었고, DE 53의 잠정 의제로 포함시켰으므로 동 사항에 대한 논의는 추후 DE 53에서 다루기로 결정

□ DE 52/17/2 : SOLAS 규정 II-1/27.5 : 기관 - 자동정지설비(IACS)

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- 유탄유 공급정지 등의 고장이 발생하여 기관에 중대한 손상을 입힐 우려가 있을 경우 자동적으로 기관을 정지시킬 수 있는 설비에 관한 통일해석임

2. 주요 회의내용 및 결과

- SOLAS II-1/27.5와 관련하여 IACS에서

제출한 통일해석에 대하여 이견 없이 회원국은 동의하고 MSC 회람문서를 MSC 86에 승인 요청하기로 함

□ DE 52/17/3 : MSC.1/Circ.1243 - 구멍뿔목으로의 승정을 위한 매듭로프의 사용(IACS)

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- 국제선급협회(IACS)가 매듭로프는 멀리 위치한 구멍뿔목으로의 승정을 위한 수단으로 인정될 수 없다는 의견을 제출한 문서임
- 가장 가까이에 있는 생존정으로부터 거리가 100m를 넘는 경우에는 추가의 구멍뿔목을 비치해야 한다는 규정(SOLAS 제3장 31.1.4)에 대한 통일해석인 MSC.1/Circ 1243*에 대하여 IACS는 의제문서 DE51/22/2를 통해 매듭로프를 멀리 위치한 구멍뿔목으로의 승정을 위한 수단으로 인정할 수 있는지 여부에 대한 검토를 요청함

* “SOLAS 제3장에 대한 통일해석”으로, 제3장 31.1.4에 따라 추가의 구멍뿔목이 비치된 경우, 그러한 구멍뿔목에 대하여 비치하여야 될 승정 수단, 조명, 방수복 등에 대한 통일해석임

- DE 51에서는 매듭로프를 그러한 수단으로 인정할 수 없다고 결론을 내렸고, IACS는 이러한 DE 51의 결정사항에 따라 매듭로프를 사용할 수 없다는 내용으로 IACS 통일해석 (UI SC 213)을 개정한 후 DE 52의 승인을 받기 위해 제출함

2. 주요 회의내용 및 결과

- DE 52는 이미 동 통일해석에 대한 승인이 DE 51에서 이루어진 점을 감안 매듭로프를 그러한 수단으로 인정할 수 없다고 결론을 내리고 IACS UI를 승인함

3. 우리나라 후속 조치사항

- 동 IACS 통일해석에 따라 멀리 위치한 구명 뗏목으로의 승정을 위한 수단으로 매듭로프를 사용하지 않도록 해운선사 등에 논의결과 전파할 것

□ DE 52/17/4 : SOLAS 규정 Ⅲ/13.4.2의 명확화

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- IACS가 구명뗏목의 자유부양 능력을 평가하기 위한 일관된 접근방법(명확화)을 전문위원회에 요청하는 의제문서임
- SOLAS 규정(Ⅲ/13.4.2, 생존정의 탑재)는 자유부양 능력을 평가할 수 있도록 별도로 규정되어 있지 않아 IACS에서 제기한 의제임

2. 주요 회의내용 및 결과

- IACS가 제기한 문서는 좀 더 많은 논의가 필요한 중요한 문제이므로, 회원국에 대하여 MSC에 이와 관련한 작업프로그램을 제출하도록 함

□ DE 52/17/5 : SOLAS 제3장, 국제화재안전시스템코드(FSS Code) 및 국제구명설비코드(LSA Code)의 개정에 대한 유효일 (IACS)

1. 의제도입 배경 및 논의 경과

- SOLAS 제3장(구명설비 및 장치), 국제화재안전시스템코드 및 국제구명설비코드의 개정안의 적용에 대한 IACS의 이해를 설명하고, 이에 대한 DE 전문위원회의 확인을 요청하는 문서임
- 총비상 경보장치 및 비상훈련 및 연습 등에 대한 SOLAS 제3장(구명설비 및 장치) 및 국제화재안전시스템코드 등에 대한 개정안이 발효되거나 발효될 예정임

- 국제화재안전시스템코드의 개정안에 대한 적용(결의서 MSC.217(82))

- 동 결의서의 부속서 1에 의해 채택된 개정안은 2008년 7월 1일에 발효하며, 이는 2008년 7월 1일 이후에 용골이 거치되거나 이와 동등한 건조단계에 있는 선박에 적용
- 동 결의서의 부속서 2에 의해 채택된 개정안은 2010년 7월 1일에 발효하며, 이는 2010년 7월 1일 이후에 용골이 거치되거나 이와 동등한 건조단계에 있는 선박에 적용

2. 주요 회의내용 및 결과

- IACS 해석의 필요성에 대하여 논의가 있었으나 전문위원회는 동 사안에 대한 추가 조치가 필요 없다는데 동의함
- 전문위원회는 FP 53에서는, 별도의 언급이 있지 않는 이상, 새로운 개정 규정은 발효일 이후에 건조된 선박에만 적용이 된다는 내용을 포함한 국제화재안전시스템코드(FSS Code) 개정안을 준비하기로 하였으므로 회원국에 대하여 FP 결정사항을 참고토록 요청함

□ DE 52/17/6 : 해수 평형수를 전용으로 적재하지 않는 탱크에 대한 보호도장 성능기준(PSPC)의 적용(IACS)

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- DE 49('06. 2)는 굴착수(Drilling water)를 운반하는 선박과 같이 화물로서 청수와 해수를 교대로 주입하는 탱크에 대해 보호도장성능 기준을 강제화할 수는 없다는 의견이 제출됨
- 전용 해수밸러스트 탱크에만 요건을 적용하므로 비(非)전용 탱크에는 적용하지 않음
- DE 51은 해수전용 평형수탱크의 정의에 대한 해석이 필요함을 인식하고 IACS로 하여금 DE 52에 통일해석을 제출하도록 지시함

2. 주요 회의내용 및 결과

- IACS가 제시한 해석을 원칙적으로 지지하고 더 이상 이 문제에 대하여 추가 조치사항은 없음을 동의함

의제 18 DE53 작업계획 및 의제

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- 2010년에는 제53차 및 제54차 DE를 각각 2월과 10월에 2회에 걸쳐 개최할 계획으로 위원회(Council) 승인을 기다리고 있으며 제53차 및 제54차 전문위원회의 잠정의제와 작업계획에 대해 논의하였음
- 의장과 사무국은 DE 53에 5개 작업반 및 초안 작업반을 구성하고 급번 회기에 4개의 통신 작업반의 결성을 제안하였으나, 통신작업반은 3개로 조정됨
 - DE 53 작업반 및 초안작업반
 - 구명설비기구
 - 화물유탱크의 도장 및 부식보호
 - 로로여객선 이외의 여객선의 선저검사요건에 대한 대체 배치
 - 여객선으로부터의 부속선 운항에 적용할 수 있는 안전규정
 - 국제선급협회 통일해석에 대한 고려
 - DE 52 통신작업반
 - 총회 결의서 744(18) (강화검사 지침) 개정
 - 구명설비기구
 - 화물유 탱크의 도장 및 부식보호

의제 20 기타 안전

1. 의제 도입 배경 및 논의 경과

- 선박설계 및 의장전문위원회에 의제로 설정된 사항 이외의 사항에 대해 논의하는 의제임

2. 주요 회의내용 및 결과

- 일본이 제출한 정보 문서인 비상예인절차서 예시(DE 52/20/INF. 2)에 대하여는 특별한 이견이 없었음
- ‘로로 여객선을 제외한 여객선에 대한 선저 검사 요구사항에 대한 대안 (DE 52/20/INF. 3, DE 52/20/4)은 더 많은 논의가 필요하여 DE 53 잠정의제로 설정하고 작업반 또는 초안 작업반을 구성하는 것으로 결정
- 해양구조물 선박 분류에 대한 명확한 정의의 필요성을 제안한 특수목적선 코드의 검토 (DE 52/20/INF. 8)에 대한 논의 결과 MSC 85에서 ‘해양산업 선박의 명확화 및 해양 구조물 지원정에 대한 코드의 필요성’을 전문 위원회의 새로운 작업프로그램으로 채택 하였으므로 DE 53의 잠정 의제로 포함 시킴
- 도선사 이송장치 안전성 향상(NAV 통신작업 반의 중간보고서, DE 52/20/1) 논의 결과 도선사의 기계식 승강장치 금지의 현존선에 대한 단계적 적용에 대한 우려와 기술적인 논의가 있었음을 NAV 통신작업반의 의장에게 전달하고 사무국으로 하여금 적절한 조치를 취할 것을 요청함
- 승하선 사다리 및 갱웨이(Gangway)의 구조, 설치, 유지 및 검사에 관한 지침(DE 52/20/Rev.1, DE 52/20/2)에 대하여 논의한 결과 동 내용을 MSC 회람문서 승인을 위해 MSC 86에 제출하기로 결정
- IMarEST(해양공학, 과학 및 기술협회)의 오염방지설비(발지 처리시설)의 유지보수, 작동, 고장진단의 안내서(DE 52/20/3)에 대하여 대부분의 회원국은 MEPC 회람문서 로써 충분하다고 의견을 모았으나, 기술적인 부분은 좀 더 논의가 필요함을 결정

- 결의서 MEPC.107(49)에 적합하기 위한 현 오염방지설비의 개선 및 퇴출에 대한 논의 (DE 52/20/5, DE 52/20/14, DE 52/20/15, DE 52/20/16, DE 52/20/17)
 - 미국이 제안한 현존 기름오염방지 설비의 단계적 퇴출은 산업계 및 주관청에 과도한 부담을 강요하기 때문에 결의서 MEPC.60(33)에 따라 승인된 모든 현존 설비의 강제적 퇴출에 대해 대다수 회원국은 동의하지 않았음
 - 덴마크가 제안한 에멀전(emulsion) 차단을 위한 부가 장치에 대한 시험절차는 향후 노후 장비에 대해 갱신이 강제될 경우 기본절차로써 가능할 것이나 기술적인 논의 및 연구가 더 필요한 것으로 결정
 - 동 의제는 전문위원회의 의제 또는 작업프로그램으로 고려되지 않았으므로, 관심 회원국으로 하여금 MEPC에 작업프로그램으로 제안할 것을 요청함
- 길이 12미터 미만의 갑판 있는 어선 및 갑판 없는 어선의 안전 권고(DE 52/20/8)에 대한 사항은 설계 범주(Design Category) C1, C2를 범주 C 하나로 통합하고 문구 일부를 수정하여 SLF 52차에 전달하기로 함
- 헬리콥터/선박 운영에 대한 국제해운회의소의 안내서(DE 52/20/7)에 대한 논의는 안내서이므로 각 회원국에 대하여 참고자료로 활용토록 함
- 결의서 A.997(25) 2007 검사 및 증서에 관한 조화제도에 따른 검사지침(DE 52/20/8)에 대한 논의 결과 동 사안은 항해안전과 관련한 사항으로 DE 전문위원회의 논의 범위에 해당하지 않는 것으로 결정하고, 이를 NAV 전문위원회에 넘기기로 함
- 1994 HSC 및 2000 HSC Code 적용 관련

(DE 52/20/9, DE 52/20/10, DE 52/20/11)에 대한 사항은 DE 전문위원회의 논의 범주를 벗어남에 따라 COMSAR 전문위원회에 문서를 제출하도록 프랑스에 요청함

- 2000 HSC Code의 개정에 관한 결의서 MSC.222(82)의 현존선 및 신조선 적용일자 명확화를 위하여 제안한 프랑스 문서(DE 52/20/12, DE 52/20/13)에 대하여 DE 전문위원회는 2000 HSC 코드의 해석에 대한 MSC Circular 초안에 대하여 동의하였음
- “MSC NAPOLI”의 사고에 대한 조사보고서 (DE 52/20/18) 논의 결과
 - 유럽위원회(EC)는 “MSC NAPOLI”에 대한 사고 조사 및 사후 조치에 대한 관심을 가지고 IACS에게 IACS UR S11(중강도 기준)의 내용을 검토하여 그 결과를 DE 전문위원회에 알리도록 하였음을 밝힘
 - 유럽위원회는 현재 IACS UR S11은 선박의 길이의 40%만 적용한다는 사실을 주목하고 동 UR S11을 선박의 전 길이에 걸쳐 적용하는 것을 검토할 것을 제안함
 - IACS는 현재 동 사항을 검토 중이고, 검토 완료 후 그 결과를 IMO에 제출할 예정임을 DE 전문위원회에 알림

IV. 참가 소견 및 건의사항

- 선체보호도장 관련 줄 도장 시 롤러사용 제한의 필요성을 그리스가 해사안전위원회 등에 관련 문제를 제출할 개연성이 있으므로 줄 도장 시 롤러사용 제한의 부당함을 증명할 수 있는 기술적 검토 등 이에 대한 사전 대비가 있어야 할 것임
- 화물유 탱크 보호도장의 대체 방안으로 내식성 강판이 사용가능토록 SOLAS 개정안이 마련

- 중에 있으므로 우리나라도 내식성 강판을 개발하여 원유운반선 건조 시 국제경쟁력을 갖출 수 있도록 해야 함
- 구명설비기구 관련 통신작업반 회의에 참여하여 논의 경과를 살피고 필요한 경우 그 내용을 우리나라 해운업계 및 팽창식 구명뗏목 정비 업체 등에 알려 이에 대비할 수 있도록 해야 함
 - 전문위원회는 새로 설치되는 구명정 이탈기 후크에 대한 제조 설계 요건을 새로이 마련하고 후크 및 이탈핸들 등의 모든 부품들은 부식 방지 재료로 하도록 할 계획임

“국민으로부터 신뢰받는 청렴한 국토해양부가 되겠습니다.”

– 부조리 신고는 국토해양부(www.mltm.go.kr) 부조리신고센터 –