

IMO 제86차 해사안전위원회(MSC 86)

참석결과 보고

I. 일반사항

- 회의명 : IMO 제86차 해사안전위원회
(Committee on Marine Safety,
85th session)
- 기간/장소 : 09. 5. 27~6. 5
IMO Headquarters, 영국 런던
- 참석자 : 검사제도팀 최기중 선임검사원

II. 의제목차

1. [의제 5] 목표기반 신조선 건조 기준
2. [의제 6] LRIT(선박장거리위치추적) 관련 사항
3. [의제 17] 공식 안전성 평가
4. [의제 18] 선박 해적 및 무장 강도 행위

III. 의제별 논의경과 및 회의결과

의제 5 | 목표기반 신조선 건조 기준

□ 관련 문서

- MSC 85/26 MSC 85차 회의 결과 보고서
- MSC 85/WP.5 & MSC 85/WP.5/Add.1
MSC 85차 GBS 작업반 보고서

□ MSC 85 주요결정사항

- 지난 MSC 85차에서 신조의 산적화물선 및 유조선에 대한 GBS의 Tier I~II는 완성하였으나, 시간적 제약으로 Tier III의 A편(검증절차)의 미결사항(I), 검증관련 자원

(resources), 선박건조파일(SCF)에 포함될 자료에 대한 지침, 자체평가를 중심으로 한 대체검증절차 등에 대하여 완성을 하지 못하였고 MSC 86차에서 논의 및 완성하기로 함

- 또한, GBS 관련 SOLAS 개정안은 상기 미결 사항으로 인하여 MSC 86차로 승인이 연기됨
- 따라서, 금번 MSC 86차 회의에서는 상기 미결 사항 등을 완성하고 SOLAS를 승인하는 작업이 주 작업이 될 것임
- MSC 84차에서는 GBS 개발을 위한 일반지침(generic guidelines) 완성, 안전수준 개념의 타당성을 검증하기 위한 계획개발 및 GBS 장기개발계획 등을 MSC 86차에서 논의하기로 하였으나, MSC 86차에 Prescriptive GBS 완성작업이 우선 배정되었으므로 본 건 관련 논의는 MSC 87차로 순연될 것으로 예상됨
- GBS에 대한 아국의 기본입장 : 장기적으로 GBS는 조선산업의 기술경쟁력 제고와 안전수준접근(SLA)의 장점(투명성, 일관성 및 안전수준 조종용이)을 고려할 때 아국은 SLA 기반의 GBS를 지지하며, Prescriptive GBS도 조속히 완성되는 쪽을 지지함

1. MSC 85차에서 논의된 유조선과 산적화물선을 위한 GBS를 재정리한 문서(MSC 86/5, 사무국)

□ 의제 개요

- MSC 85차 GBS 작업반에서 논의된 유조선과 산적화물선을 위한 GBS에 대하여 금번

회기(MSC 86)에 작업이 용의하도록 사무국이 재정리한 문서임

□ 의제 내용

- MSC 85차 GBS 작업반의 결과보고서(MSC 85/WP.5와 MSC 85/WP.5/Add.1)에 대하여 GBS와 관련한 협약문서(SOLAS 개정안, MSC 결의안, MSC 회람문서)를 부록으로 재정리 하였으며, 또한 IMO에서 사용 중인 문서형식과 일관성을 갖도록 편집(editorial changes)을 함
- GBS 작업반에서 향후 더 논의를 위해 []로 미결처리 한 사항은 그대로 유지([])하였으며, IMO의 법률사항을 다루는 부서의 권고에 따라서 “verification of compliance”를 “verification of conformity”로 변경함

□ 회의 논의 내용

- 특이사항이 없었으며 작업반이 아래와 같이 구성됨
 - GBS 작업반의 참석자는 첨부 참석자 명단 참조
 - 참석자 :
 - 1) 아국 참석자 KR 기술연구소 이흥구 책임연구원, 현대중공업 이훈곤 차장/이재욱 차장, 삼성중공업 박종우 차장, 한국해양연구원 이종갑 부장
 - 2) 다른 나라 참석자(의장 : 미국의 Patrick Little) : 약 70명 참석

2. 선박건조파일(SCF)에 포함될 자료에 대한 지침(guideline)과 검증관련 자원(resources)에 대한 검토 (MSC 86/5/1, GBS 작업반 의장)

□ 의제 개요

- 이 문서는 선박건조파일에 들어갈 자료에 대한 지침(guideline)과 검증절차와 관련된

자원(resources)에 대하여 MSC 85차 GBS 작업반의 논의사항을 보고한 문서임

□ 논의 경과

- MSC 85차에서 선박건조파일(SCF) 지침과 검증자원 문제에 대하여 GBS 작업반에서 논의하였으나 시간적 제약으로 논의를 하지 못하고 작업반 의장이 MSC 86차에 문서를 제출하기로 함

□ 의제 내용

- 선박건조파일(SCF)에 들어갈 자료에 대한 지침 : MSC 85차 GBS 작업반은 시간적 제약으로 SCF관련 문서(MSC 85/5/5의 14.3절 및 16절과 MSC 85/5/8의 2.1절)를 논의하지 못하여 MSC 86 작업반에서 논의하기로 함
 - MSC 85/5/5(CESA)의 14.3절 및 16절 : 지적재산권(IPR) 침해로 인한 SCF 자료의 위험을 최소화하기 위한 방안
 - MSC 85/5/8(한국)의 2.1절 : SCF에 들어갈 자료를 나타내는 표 중 “Calculating conditions and results” 항목에 대하여 정의가 모호하므로 정의를 분명히 할 것을 제안함
- 검증절차관련 자원(resources) : MSC 85차 GBS 작업반은 사무국에서 제출한 GoE의 검증비용관련 문서(MSC 85/WP.3)를 검토하고, 다수의 규칙세트가 GBS의 검증신청을 받을 경우에 대하여 검증 비용, 검증시간 및 전문가 수를 평가하여 부록 1에 나타내었음
- 또한, GBS 작업반은 검증비용의 지불방법에 대하여 Option 4 및 5를 추가 제안하였음 (Option 1~3은 MSC 85/WP.3에서 제안됨)
 - Option 1 : GoE의 모든 비용에 대하여 전문가를 지명한 정부가 지불
 - Option 2 : 검증을 신청한 규칙 제출자가

- 모든 비용 지불
- Option 3 : GoE는 무보수, 여행 및 일당은 IMO에서 지불
- Option 4 : GoE는 무보수, 여행 및 일당은 규칙 제출자가 지불
- Option 5 : 등록 톤수에 따라서 정부로부터 기부된 기금을 마련하여 GoE의 모든 비용 지불

□ 회의 논의 내용

- 상기 재원 Option에 대하여 다음과 같은 의견이 제안됨
 - INTERTANKO : Option들에 대한 지식 없이 재원에 대한 해결책이 나올 수 없으므로 작업반에서 논의되기를 제안함
 - 일부 대표(파나마, 노르웨이, 독일, 이태리, 네덜란드 등)는 비용을 어떻게 충당하는 것이 최상의 방법인지를 찾아볼 것을 제안함
 - 대다수의 대표(바하마, 스페인, Marshall Island, 칠레, 싱가포르, 그리스 등)은 규칙 제출자가 지불하는 Option 2를 지지함
 - 아르헨티나 : MSC 86/5/4 15.2절(GoE의 여행 및 일당은 규칙제출자가 지불하고, GoE 작업비용은 전문가를 지명한 국가 지불)을 고려할 것을 제안
 - IACS : 비용 관련하여 다음과 같이 3가지 문제점을 제시함
 - ① 규칙개발 및 유지에 선급의 비용이 과다 소요
 - ② IMO의 기능(공공성)
 - ③ 규칙제출자가 지불(책임성)
- 검증에 필요한 자원(resources)과 관련하여 규칙제출자가 검증비용에 책임이 있다는 위원회의 결정을 고려하여 작업반에서는 자체평가와 감사에 기초하여 검증수행에 필요한 재원을 검토함

- 규칙 제출자가 감사를 수행하기 위해 필요한 여행과 일당(DSA) 뿐만 아니라 전문가(auditor) 비용(IMO의 기준 비용으로 일일당 US\$400)도 지불하기로 결정함
- 추가작업으로 작업반 대다수는 검증유지(Maintenance of verification)의 경우, 감사를 받을 개정규칙의 량에 비례하여 감사팀의 모든 비용(전문가 비용, 여행 및 일당)을 지불하기로 함
- 재정관련 문제로 규칙제출자와 감사자 사이에 직접적인 관계를 우려하여 기구(IMO)가 감사자와 직접 계약하기로 하였으며, 기구의 관행(practices)에 따라서 규칙제출자로부터 비용을 받기로 함
- 검증지침의 실행에 사무국의 추가 직원의 도움과 계약관련 일을 수행할 상임 비서와 직원이 필요함을 인식하였고, 일부 대표는 추가직원에 대한 비용도 규칙제출자가 지불할 것을 제안하였으나, 작업반의 작업 범위(TOR) 밖의 문제로 이를 반대함
- 한질의 규칙에 대하여 최초 검증비용은 약 US\$ 50,000이 예상됨(계산조건 : 5명으로 구성된 감사팀, 15일 동안 감사가 가능하도록 잘 만들어진 제출문서, 전문가 비용(US\$400/일), 각 감사자의 여행 및 일당(US\$4,000))
- 검증유지 비용은 매년 약 US\$50,000을 예상함(계산조건 : 총 20개의 규칙세트가 5% 정도로 개정되었을 때)

□ 회의 결과

- 작업반은 검증비용은 규칙 제출자가 모든 비용(감사자비용, 여행 및 일당)을 지불하기로 결정하였으나 본회의장에서 차기회의에서 결정하기로 연기함
- SCF 지침작업은 MSC 87차에 완성하기로 함(6절 및 7절 참조)

후속 조치사항 및 향후대응 방안

- SCF 관련사항은 다음 7절 참조

3. GBS 개발을 위한 일반(generic) 지침 (MSC 86/5/2, 통신작업반 의장)

의제 개요

- MSC 84차에서 작업된 GBS 개발을 위한 “일반(generic) 지침”의 초안에 대하여 통신작업반을 가동하여(MSC 84차~MSC 86차) 보완 작업한 보고서임

논의 경과

- MSC 84차에서는 유조선과 산적화물선에 대한 GBS가 거의 마무리되어 감에 따라 GBS를 전선종 및 선박의 전 분야에 확대하기 위한 소위 Generic GBS 개발을 위한 장단기 계획을 수립하고 Generic GBS Guideline 초안을 작성함
- 동 지침 초안을 MSC 86차에서 완성하고자 통신작업반을 가동하여 Generic GBS Guideline 초안에 대한 보완 작업을 수행하고 MSC 86에 보고서를 제출하기로 함

의제 내용

- 통신작업반은 GBS 개발을 위한 일반지침(generic guideline)에 대하여 다음사항을 작업하였음
 - 검증절차(Tier III)의 검증방법 및 기준 등을 더 개발
 - GBS의 유효성을 감시하기 위한 절차 개발

회의 논의 내용

- 유조선과 산적화물선을 위한 GBS 완성작업 때문에 본 건은 이번 회기에 다루지 못함을 알리고 GBS의 장기작업에서 고려하기로 함

후속 조치사항 및 향후대응 방안

- Generic GBS에 대한 논의가 다음회기로

연기됨에 따라서 기 제안된 내용들에 대한 검토와 자체적인 사례개발을 토대로 의제 문서의 작성 등 MSC 87차에 대비한 준비를 할 필요가 있음

4. 위험도기반의 선박설계에 대한 승인지침 (MSC 86/5/3, 덴마크), (MSC 86/5/13, 그리스)

의제 개요

- 위험도 기반으로 설계된 선박에 대한 승인 절차의 일반지침을 제시함(MSC 86/5/3, 덴마크)
- 위험도 기반 설계방법의 적용 및 결정론적 기반의 GBS에 대한 완성 필요성에 대한 의견을 제시함(MSC 86/5/13, 그리스)

의제 내용

- 선박의 설계 및 건조분야에서 결정론적 규정(prescriptive regulation)의 대체방안(alternatives : 여기서는 위험도 기반 설계)을 허용하는 규정들이 현재 IMO 협약의 특정 분야에 존재하지만 실제적으로 적용할 수 있는 통일된 절차(unified process)가 부족하므로 덴마크는 위험도 기반으로 설계된 선박에 대한 승인절차의 일반적인 지침을 제시함(MSC 86/5/3, 덴마크)
- 그리스는 상기 덴마크의 지침이 향후 SLA-based GBS 개발 작업에 좋은 참고자료로서 활용될 수 있음을 지지하나, 동 사안의 관련 논의로 결정론적 기반의 GBS 완성이 지연되지 않기를 주장함(MSC 86/5/13, 그리스)

회의 논의 내용

- 일부대표(독일, 이태리, 바하마, 스페인, 중국, 호주, 미국 등)는 덴마크 문서가 GBS 장기개발에 사용되기를 제안하였고, 또한 FSA 작업에서도 고려할 것을 제안함

- 의장은 GBS 장기개발 및 FSA 작업에 참조하기를 제안함

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

- 위험도기반 설계 및 승인지침은 국내 조선 업계에서 익숙하지 않은 개념으로 기존의 설계절차에 큰 영향이 예상되며, 따라서 설계자의 관점에서 구체적인 검토가 요구됨
- 향후 SLA-based GBS 개발 작업에 참고 자료로서 활용하여야 할 것임

5. 자체평가를 기초로 한 대체검증절차 및 코멘트

□ 관련문서

- MSC 86/5/4, 캐나다/노르웨이/스웨덴
- MSC 86/5/5, IACS
- MSC 86/5/8, 스페인/INTERTANKO
- MSC 86/5/11, 스페인/ARGENTINA
- MSC 86/5/12, 한국
- MSC 86/5/14, 영국조선학회(RINA)

□ 의제 개요

- MSC 85차 위원회의 요청에 따라서 자체 평가를 기초로 한 대체검증절차를 제안함 (MSC 86/5/4, 캐나다, 노르웨이 및 스웨덴)
- MSC 85차 위원회의 요청에 따라서 대체 검증절차를 제안함(MSC 86/5/5, IACS)
- 대체검증방법에 반대하는 코멘트 문서를 제출함(MSC 86/5/8, 스페인과 INTERTANKO/ MSC 86/5/11, 스페인과 ARGENTINA)
- 캐나다 등이 제안된 대체검증절차(MSC 86/5/4)에 대한 코멘트문서를 제출함(MSC 86/5/12, 한국)
- Tier III 검증절차와 관련 캐나다 등의 안과 유사한 자체검증절차를 제안함(MSC 86/5/14, 영국조선학회(RINA))

□ 논의 경과

- Pilot Panel은 Tier III 검증절차를 정립하기 위해서 IACS 공통규칙인 CSR(Tanker)을 이용하여 두 차례에 걸쳐 시험 적용하여 Tier III 검증절차를 거의 마무리하였으며, MSC 85차에 결정된 주요 사항은 다음과 같음 (GoE에 의한 현 검증절차에 따른 검증방법을 “철저한 검증(through check)”이라 함)
 - GoE의 위원수는 사안(최소검증 또는 검증 유지, 제출된 규칙의 복잡성 등)에 따라서 변경하되, PP인인 최대 11명의 전문가를 구성하는 것은 어려움이 있으므로 7~9명으로 하기로 함
 - GoE의 임기제한(3년)은 자원(resource)과 관련하여 너무 제한적이므로 삭제하기로 함
 - 의사결정방식(Group of Experts) : PP가 제안한 2가지 안(다수결 및 2/3)에 새로 추가한 60:40을 포함한 3가지 의사결정방식 (Simple, two-thirds majority, 60:40)에 대하여 각국의 의견이 분분하여 의장은 거수로 선호도를 조사하고 다수 의견인 “two-thirds majority”로 결정함
 - 사무총장에게 GoE를 추천 하는 단체는 정부 (Administration) 및 또는 비정부 기구로 하기로 함
- 그러나, MSC 85차에서 일부 대표는 PP에 의해 만들어진 GoE에 의한 검증절차(철저한 검증)는 전문가 비용과 시간이 많이 들고, 검증의 책임성 문제와 이용가능 전문가 수를 고려할 때 현 검증절차가 너무 복잡하여 실행에 어려움이 있다는 우려를 제시하였으며, 스웨덴은 자체평가를 중심으로 한 대체검증 절차를 제안하였으나 구체적인 검증절차를 제안하지 못하여 위원회는 MSC 86차에 대체 검증절차를 제출할 것을 요청하였음

□ 의제 내용

- 캐나다 등 제안(MSC 86/5/4) : GoE에 의한 검증비용, 전문가 수 및 검증시간을 줄이고 자 검증을 자체평가(self-assessment) 및 규칙개발절차를 위주로 하고, 기존 GoE 대신에 감사팀(Audit team: 3~4명)에 의한 방문감사(Audit)를 제안함
- IACS의 제안(MSC 86/5/5) : 감사팀에 의한 감사(Audit)를 없애고 선급규칙개발 절차를 보장(자체평가 단계를 추가)하고, 선급의 규칙개발절차에 따른 기술위원회가 규칙의 GBS 적합성을 검증함
- 스페인과 INTERTANKO의 제안(MSC 86/5/8) : 검증절차는 다음과 같이 GoE에 의한 철저한 검토를 제안함
 - 검증작업은 독립된 검토이어야 함
 - 제출된 규칙의 적합 검증은 규칙개발에 사용된 가정 및 키 요소의 실제적 검토가 필요
 - 선급은 규칙 내용에 책임이 있음
- 스페인과 ARGENTINA의 제안(MSC 86/5/11) : 대체검증(MSC 86/5/4) 문서에서 제기된 아래의 문제에 대하여 코멘트를 하였고 Pilot Panel의 작업결과에 지지를 함
 - 규칙의 책임성 문제(규칙의 내용이 아니라 적용에 문제임)
 - 검증을 수행하는 전문가 문제
 - 검증비용 문제 등
- 아국의 코멘트(MSC 86/5/12) : 아국은 캐나다 등이 제안한 대체검증방법에 지지하나 약간 다른 입장을 제안함. 즉, 감사팀 대신에 현 GoE를 그대로 활용하되 자체평가를 강화하여 GoE의 검증작업이 자체평가를 위주로 검증하도록 하고, 자체평가의 질을 높이기 위해 지침개발의 필요성을 제안함
- 영국조선학회(RINA)의 제안(MSC 86/5/

14) : 선급에 의한 자체검증절차 및 전문가 단체에 의한 감사/감시를 제안함 (캐나다 등의 제안과 거의 동일)

□ 회의 논의 내용

[본회의장]

- 검증방법(철저검증, 자체평가)에 대하여 각국 대표는 다음과 같이 의견을 제시하였고, 의장은 자체평가(audit 고려)와 철저검증에 대하여 작업반에서 추가논의할 것을 결정함 <자체평가>

- 캐나다 안 지지 : 미국, 러시아
- 캐나다 안과 IACS 안지지 : Nigeria, 터키, 독일, 나이베리아
- IACS 안 지지 : 우크라이나, Belize, 이태리
- 자체평가 지지 : 덴마크(한국 안에 긍정적), 중국, 일본, 남아프리카

<철저검증>

- 스페인 등의 철저검증 지지 : 칠레, 바하마, 그리스, 브라질, 파나마, 호주, 페루, Marshall Island, Intertanko, 아르헨티나

[작업반]

- 검증절차는 규칙개발자의 자체평가와 IMO의 감사를 기본으로 하여 다음의 두 가지 원칙에서 개발하기로 함
- 규칙개발자는 규칙이 GBS를 만족하게 할 책임이 있음
- IMO(audit team)에 의한 감사는 감사할 내용에 제한을 두지 않고 샘플링 감사에 기초함
- 감사시간의 결정에 도움을 줄 기본 자료의 부재로 작업반은 단지 감사계획을 목적으로 3개월(Calendar time)의 기간을 감사기간으로 정하였음
- 작업반의 대다수는 단일 규칙세트에 대하여 15일(3weeks)을 감사기간으로 정하고 그 기간에 대한 감사비용을 산정하였음

- 감사비용 산정조건 :
 - 잘 문서화되고 완성된 문서 제출
 - 제출된 문서의 질과 감사자의 경험에 따라서 상기 비용은 변경될 수 있음
- 작업반은 개정규칙에 대한 감사방법을 논의 하였으며, 작업반의 대다수 대표 지지로 일년 단위로 제출된 개정규칙의 10%를 감사하기로 함
- 현실적으로 상기 10%를 맞추기 어려울 지라도 이것은 목표 값으로서, 개정규칙의 숫자, 감사자의 경험 등을 고려하여 실제로 %를 변경할 수 있도록 함
- 추가적으로, 개정규칙의 감사규정에 대한 이해를 돕고자 다음과 같이 부가설명을 함
 - 10% 감사 : 특정 년도(a particular year)에 제출된 모든 개정규칙의 10%를 말함 (제출자 단위의 개정규칙에 대한 10%를 의미하지 않음)
 - 감사팀은 안전과 환경보호 관점에서 좀 더 해로운 개정규칙을 선정하여 감사함
- 철저검증과 비교하여 검증분량이 줄어들음에 따라서 감사팀의 구성은 3명 또는 5명으로 하며, GBS의 적합판정은 과반수 (simple majority)로 결정하기로 함
- 감사에서 얻은 경험으로 검증 규칙(verification guidelines)을 정기적으로 검토하고 최신화하기 위한 규정을 MSC 결의안에 넣기로 함
- 감사계획 관점에서 규칙검증 요청서와 지명 받을 감사자에 대하여 정부가 예비평가작업이 필요함을 논의하였고, 감사와 관련한 여러 이해당사자들에게 필요한 별도의 지침작업을 다음회기에 추가로 할 것을 제안함
- SCF에 포함될 자료에 대한 지침작업 완성 이 MSC 87차로 연기됨에 따라서 설계투명성과 관련한 검증지침 B편의 자료요건 (10.2.1)은 []으로 미결 처리함

- 재활용규정과 관련하여 영국대표는 최근 홍콩에서 채택된 선박재활용협약과 관련하여 협약이 강제로 시행 될 때까지 환경친화적인 재료에 대한 적합한 기준이 없고, 또한 규정이 나라마다 다르기 때문에 GBS 내의 재활용규정을 삭제할 것을 제안함
- 그러나, 작업반의 대다수는 재활용 협약에서 언급하는 재활용 물질의 목록을 현 GBS의 재활용 요건(Tier III.15)에 반영하여 균형이 맞도록 Tier III.15를 개정하기로 함

□ 회의 결과

- 검증방법으로 자체평가와 IMO(Audit team)의 감사를 기본으로 하여 기존의 GoE에 의한 검증방법을 수정하여 새로운 검증방법을 규정하였음(기존 철저한 검증과 자체평가를 고려한 대체방법을 혼합한 새로운 방법으로 아국이 제출한 GoE가 감사를 하는 제안이 반영된 것으로 판단함)
 - 규칙제출자가 모든 감사비용을 부담하기로 하였으나 본회의장에서 차기회의에서 결정하기로 함
- 후속 조치사항 및 향후대응 방안
- 금번회기에 유조선과 산적화물선에 대한 GBS가 완성 및 승인되고, GBS가 2016년에 강제 적용될 것이므로 RO 및 정부는 GBS를 만족 하는 규칙준비에 충분한 대비가 필요할 것임

6. 선박건조파일(SCF)에 포함될 자료(MSC 86/5/7, 호주)

□ 의제 개요

- 선박건조의 설계와 승인과 관련하여 지적 재산의 공개를 위한 불필요한 규정을 부과하지 않고 선박건조파일의 사용자 요구를 충족시키기 위한 선박건조파일의 최소요건을 제안하는 문서임

□ 논의 경과

- MSC 85차 작업반은 SCF에 포함될 자료에 대한 지침작업을 논의하였으나 시간적 제약으로 완성하지 못하고 GBS 작업반 의장이 MSC 86차에 문서를 제출하기로 함

□ 의제 내용

- 선박건조파일(SCF)의 기능을 제공하고 산업계에 불필요한 부담을 주지 않은 상태에서 사용자의 요구를 충족시키기 위하여 다음 사항들이 선박건조파일(SCF) 지침에 추가되어야 하며, 제목으로 “SCF의 최소 요건(항목)”인 새로운 4절(new paragraph 4)을 제안함
4. 다음을 포함하는 파일에 의해서 3절의 규정은 만족하는 것으로 간주한다.

- 1 지정된 선급규칙에 따라 선박이 건조되었는지를 인증하는 선급의 서명된 서면상의 성명(statement), 그리고 이것은 그 규칙이 IMO에 의해 검증되었다는 검증증명서(reference)와 날짜를 포함한다.
- 2 구조 부재의 신환을 위한 강재의 최소 두께와 등급을 포함한 선박의 모든 주요 선체 구조도면
- 3 선박이 선급 등록 유지를 하는 것과 관계 없이 선박의 중요사고와 관련하여 검증이 의문시 되는 경우, 검증된 규칙에 따른 선박의 적합성을 상세히 설명하는 파일에 어느 기국이나 항만국 또는 연안국이 접근할 수 있도록 하기 위하여 선박건조를 인증하였던 선급에 의한 서명된 서면상의 보증(Undertaking)

□ 회의 논의 내용

- 일부대표(한국, ICS 등)는 호주제안에 지지를 표하고 SCF 지침 보완작업에서 검토되기를 제안함. 의장은 작업반에서 상세 논의하도록 결정함

[작업반]

- 다음 7절의 작업반 내용과 동일

□ 회의 결과

- SCF 지침의 보완작업으로 산업계를 대표한 SCF 작업에서 호주의 제안을 고려하기로 함

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

- 다음 7절 참조

7. 선박건조파일(SCF)에 포함될 지침관련 산업계의 견(MSC 86/INF.10, CESA, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, OCIMF & IACS)

□ 의제 개요

- 지적 재산보호를 고려한 SCF 내에 포함될 자료에 대한 지침의 완성을 돕고자 산업계(조선소, 선주사 및 선급협회)가 공동으로 작업한 프로젝트에 대한 작업진도 보고서임

□ 논의 경과

- MSC 85차 GBS 작업반은 시간적 제약으로 SCF관련 문서(MSC 85/5/5의 14.3절 및 16절과 한국의 MSC 85/5/8의 2.1절)를 논의하지 못하고 MSC 86작업반에서 논의하기로 하였음

□ 의제 내용

- 산업계(industry partners)는 CESA(조선소 대표)를 중심으로 선주(ICS, BIMCO 등)와 IACS가 공동으로 산업계간의 논의를 통해 지적재산보호와 설계투명성 사이의 균형을 고려한 “SCF에 포함될 자료에 대한 지침 모델”을 만들기로 하고 작업을 수행하였으며, 그 작업의 진행상황을 보고함

- SCF를 본선에 보관할 “SCF”와 육상에 보관할 “SCF Supplement”로 구분
- “SCF 지침 모델”이 완성되지 못하였으므로 MSC 87차에 동 사항을 제출하여 논의되기를 제안함

□ 회의 논의 내용

[작업반]

- CESA 대표는 산업계가 공동으로 SCF 지침 작업을 진행하고 있으며 시간적 제약으로 지침을 완성하지 못하고 MSC 87차에 제출할 것임을 설명함
- 일본, 한국 등 일부 대표는 SCF 지침이 “Guideline”이므로 MSC 87차로 연기되어도 금번 회기에 GBS 승인에 문제가 없음을 설명함
- 일부 대표는 이번 회기에 GBS(SOLAS 개정안, GBS 기준 및 지침)를 승인 후 다음 회기에 GBS가 채택될 때 SCF 지침을 포함시켜 채택할 수 있음을 제시함

□ 회의 결과

- 작업반 의장은 산업계가 SCF 지침을 완성하여 다음 MSC 87에 제출할 것을 지시함

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

- GBS 작업반 종료이후에 산업계(조선소, 선주 및 선급협회 대표가 아래와 같이 별도의 비공식회의를 소집하고 향후 산업계의 SCF 지침보완작업에 대하여 작업범위 및 작업계획을 논의함

※ SCF 지침보완작업을 위한 산업계간 비공식 모임

1) 회의 목적 : SCF Guideline에 대한 조선업계의 공동대응을 위한 계획 협의

2) 참석자 :

Ms. Jing Shen(Policy Advisor, CESA)

Mr. O. Kitamura(SAJ, MHI)

Mr. S. Kato(Universal HI, Japan)

Mr. T. Yukichi(Kawasaki, Japan)

Mr. Chen Yingtao(Deputy Director, Shipbuilding Division, Ministry of Industry and IT of China)

이훈곤(현대), 박종우(삼성), 이동권(대우)

3) 회의 내용 :

- MSC86차에서 SCF지침을 확정하지 못한 상황에서 산업계 공동의 지침은 87차 이전에 확정, 87차에서 제출되어 논의되어야 함
- 86차 이후의 협의 일정은 2009년 9월 서울에서 열리는 Tripartite Dialog에서 지침에 대한 산업계 합의를 이루기 위해 조선업계의 공동대응이 필요함
- 기존 산업계 논의를 통해서 제시되었던 지침서 포함 내용을 토대로 한, 중, 일, 유럽조선업계의 의견을 Informal Correspondence Group 형태로 협의 진행 예정
- 공동대응을 위한 시간계획은 먼저 지침서 내용에 대하여

① 6월말까지 1st comment 제출

② Tripartite 2주전까지 2nd comment 제출

③ Tripartite에서 Shipping과 협의 확정
- 지침서에 따라 추가되어야 할 지적재산권 보호의 Concept에 대하여

① 현재까지 마련된 내용을 CESA에서 Forwarding

② 8월말까지 1st comment 하기로 함

8. 순치수 산정(net scantlings) 정의에 대한 추가 제안(MSC 86/5/6, 스페인)

□ 의제 개요

- MSC 85차에서 합의된 Tier II 기능요건 중 순치수 산정 정의와 관련하여 스페인은 불분명한 정의로 야기될 수 있는 위험성을 우려하여 추가조치를 제안함

□ 논의 경과

- MSC 85차에서 순치수 정의에 대하여 격론을 거쳐 아래와 같이 합의안을 만들었음

- Pilot Panel이 제안한 순치수 산정 재정의 (“Hull girder global strength”)에 대하여 일본은 선체의 전체강도(Global stress/strength)로 표현할 것을 제안하고, 한국은 일차 지지부재(Primary support members)를 포함할 것을 제안하였음. 그러나 작업반의 대다수는 아래와 같은 수정안으로 결정함
“.....global strength of hull girder and primary supporting structures,.....”
 - 의제 내용
 - 스페인은 이미 MSC 85차에서 합의된 순치수 정의에 우려를 표명하고 추가요건을 아래와 같이 제안함
순치수 설계는 구조부재가 비손상 상태에서 설계하중을 견딜 수 있는 구조강도를 제공하여야 한다. 다만, Hull girder와 일차 지지부재의 종강도(global strength) 및 피로 강도를 평가시 선박의 수명 동안 예상되는 적정한 재료두께를 고려하기 위하여 순치수에 부식여유의 일부분을 고려할 수 있다. 단, 어떠한 경우에도 추가량은 선박의 일생동안의 검사와 모니터링에 대한 현존하는 요구치와 일치해야 한다.
 - 회의 논의 내용
[작업반]
 - 스페인 대표는 순치수 산정 정의가 불분명하게 정의되어 있어 선박의 구조안전에 우려를 표하였음
 - 작업반의 대다수가 본 정의는 이미 지난 회기에 합의된 사항으로 수정요청을 반대함
 - 회의 결과
 - 스페인의 개정요구가 받아들이지 못하고 MSC 85차에서 결정된 원안을 유지하기로 함
9. 개정된 선급규칙의 실행과 관련된 부 영향(negative effects)(MSC 86/5/9, 영국)
- 의제 개요
 - 선급규칙의 개정사항 실행에 관한 초안 규정의 부 영향을 요약한 문서임
 - 논의 경과
 - MSC 85차에서 PP가 제안한 검증절차와 관련하여 최초검증 후 개정규칙에 대한 검증 유지(maintenance of verification) 절차에 대하여 검토하였고, 정기적 규칙 검증의 설명과 관련 현 지침을 더 보완하기로 함
 - 의제 내용
 - 규칙개정사항이 GBS에 따르는지에 대해 MSC, GoE, 또는 다른 전문가 단체에 의한 확인(confirmation) 없이 규칙개정사항이 수행될 수 있도록 위원회가 규정안을 재고려할 것을 요청하며, SOLAS 규정이 다른 IMO협약 보다 우선하는 것을 고려할 때 이 영향이 SOLAS 개정안(제Ⅱ-1/3-10)에서 해결되어야 할 것을 제안함
 - 회의 논의 내용
[작업반]
 - 개정규칙의 잠재적 부 영향(negative effect)에 대하여 작업반은 검토하고, 기존 검증절차는 규칙개발절차에 영향을 주지 않는다고 결론을 내렸으며, 이 문제를 기준 및 검증지침 검토 시 적절히 고려하기로 하였음
 - 회의 결과
 - 최초검증 이후에 규칙개정사항은 감사팀의 감사에서 별도 언급이 없는 한 자체평가로 GBS의 적합여부를 정하기로 함
 - 또한, MSC에서 별도로 정하지 않는다면 개정 규칙의 감사팀 감사결과가 어떤 부적합 판정이 나와도 이미 계약된 선박에는 영향을 주지

않도록 함(MSC 86/WP.5 부록 2, 6.3절 참조)

후속 조치사항 및 향후대응 방안

- 전 5절 참조

10. 검증방법으로 대체검증절차가 결정될 경우 관련 SOLAS 개정안의 수정 제안(MSC 86/5/10, 노르웨이)

의제 개요

- 검증방법이 대체검증절차(MSC 86/5/4)로 결정될 경우 관련 SOLAS 개정안(MSC 86/5)에서 수정될 사항을 제안함

논의 경과

- 전 5항의 대체검증절차의 논의 경과 참조

의제 내용

- 제안된 대체검증절차의 경우, SOLAS 개정안이 선급(또는 규칙개발자)과 IMO 사이에 관계임
- 따라서 제안된 SOLAS 개정안에 아래와 같이 수정이 요구됨
 - SOLAS II-1/3-10.3 규칙에서 IMO의 GBS 적합성 심사 대상으로 “정부의 국내법”은 비논리적이므로 삭제 제안함
 - SOLAS II-1/3-10.2.2 규칙은 최신의 선박 재활용 협약을 규정하여야 함
 - SOLAS II-1/3-10.4 선박건조파일과 관련하여 선급의 역할을 정의하지 않아서 더 적절한 다른 위치(GBS 규정 내)로 이동되어야 함

회의 결과

- 선박재활용 관계 및 RO 용어 사용관련 제안(노르웨이, MSC 86/5/10)에 대하여 작업반은 검토하고, 기존 검증절차는 규칙개발절차에 영향을 주지 않는다고 결론을 내렸지만 이 문제를 기준 및 검증 지침을 검토시 적절히

고려하기로 함

- “RO”는 통상 협약에서 사용되는 용어이고 정부를 대신해 권한을 행사하는 기관의 용어이기 때문에, “RO” 대신에 “선급”을 사용하지 않기로 함
- 재활용관련 노르웨이의 제안(“Environment friendly”)가 환경적으로 수용할 수 있거나 재활용물질을 포함할 수 있는 것으로 개정 제안)에 작업반의 대다수는 반대하고, 대신에 검증지침에서 유연성을 주기로 함

후속 조치사항 및 향후대응 방안

- 전 5절 참조

11. 선박의 구조규칙을 개발하기 위한 지침(MSC 86/INF.3, IACS)

의제 개요

- IACS의 구조규칙을 개발하기 위한 지침을 제공함

의제 내용

- 규칙개발의 원칙과 절차에 따라 선급이 규칙을 개발할 수 있도록 한 지침
- GBS의 Tier I, II에 따라서 선급규칙을 개발하도록 지침을 제공함

의제 6 LRIT(선박장거리위추적) 관련 사항

1. 제7차 LRIT 특별작업반 회의 결과보고서(MSC 86/6/1, 사무국)

의제개요

- 2009년 3월 9일~13일, IMO 본부에서 개최된 제7차 LRIT 특별작업반 회의 결과 보고서 승인 요청
 - LRIT 기술사양 및 XML 변경

- LRIT 테스트 방안 및 절차에 관한 문서 변경
- COMSAR 13차 의견 반영
- LRIT 감사와 관련된 내용 논의(비용, 목적, 범위, 방법 등)

□ 논의경과

- MSC 202(81) : SOLAS 개정안 채택
- MSC 210(81) : LRIT 성능기준 및 기능 요건 채택
- MSC.1/Circ.1219 : LRIT 임시 기술사양 승인
- MSC(82) LRIT Coordinator로서 IMSO 선정
- MSC 242(83) : LRIT정보 이용범위 확대 (항해안전및환경보호) 결의서 채택
- MSC 243(83) : 미국의 임시 IDE 설치 결의서 채택
- MSC.263(84) : LRIT 성능기준 및 기능 요건 (개정) 승인
- MSC.264(84) : 임시 IDE 설치 결의서 개정 승인
- MSC.1/Circ.1256 : LRIT 제도 이행 지침 채택
- MSC.1/Circ.1257 : LRIT 선박 적합성 테스트 실시 및 인증 지침 채택
- MSC.1/Circ.1258 : LRIT 정보 요청 및 수신에 관한 수색구조 지침 채택
- MSC.1/Circ.1259 : 임시 LRIT 기술 사양 (개정) 채택(공식적인 문서 미 발행)
 - IDE, IDC 및 LRIT 시스템내 통신에 관한 기술사양 개정안 승인
 - DDP에 관한 기술사양 개정안 승인
 - 선박설비의 LRIT정보 송신요건 적합성 검사 및 증명서교부에 관한 지침을 승인
- 제1차~제6차 특별작업반(Ad hoc WG) 운영
 - LRIT 성능기준, 기술사양 및 XML 스키마에 대한 개정사항을 논의
 - LRIT 테스트 프로토콜 및 테스트 체크리스트

스트 작성을 논의

- LRIT 시스템 구축 추진 현황
 - DDP(LRIT Data Distribution Plan) 서버 구축 완료
 - IDE 구축 완료
 - 8개 DC 구축 완료
- 2008년 제1차~제6차 LRIT 특별작업반 회의를 통해 LRIT의 성능기준, 기술 사양, 테스트 절차 및 방안 등 개발 됨
- 2009년 1월부터 운영환경과 개발테스트 환경에서 LRIT 시스템(DC, IDE, DDP)이 운영 및 테스트 되고 있으며, 성능기준, 지침서 회람, 기술 사양 개정이 필요한 사항들이 논의됨

□ 의제 내용

- 가) LRIT 시스템 구축 진행 상황
 - LRIT 관련 정보 IMO에 제출
 - MSC.1/Circ.1298(LRIT 제도 이행 지침)의 부속서 1의 모든 내용을 기재 후, IMO에 제출해야 함
 - 테스트 ASP의 권한에 대한 특별한 기술 내용이 없는 한, 테스트 ASP가 적합성 시험을 수행하고 적합성 보고서를 발급 하는 것으로 간주함
 - CDC 구축 경험 공유
 - 호주는 NDC를 CDC(협력정보센터)로 확대 구축한 경험 발표함
- 나) LRIT 기술사양에 관한 사항
 - LRIT 기술사양 및 스키마 변경 사항
 - SAR 위치 요청 시,
 - * DataUserRequestor를 SAR 당국의 LRIT ID를 사용해야 함
 - * 사각형 위치의 길이가 2000nm 이상이면 안됨(Receipt code 7)
 - * 원의 반지름이 999nm 이상이면 안됨

- 요청자가 POLL을 통해 얻은 LRIT 정보를 받을 자격이 없는 경우, LRIT 정보 이용료는 LRIT 정보 요청 메시지를 전송한 요청자가 지불
- DDP polygon 이외의 내용이 유효하지 않은 경우의 처리 절차 추가(DC & IDE 측면)
- LRIT 전송 메시지 중 Receipt 메시지의 Destination 내용 명확히 함
- DDP polygon 가이드라인 구체화 함
- 작은 섬 나라를 위한 DDP polygon 가이드라인 설정
- LRIT 감사를 위해 각 DC 및 IDE가 LRIT 조정자에게 관련 데이터를 전달할 때 사용되는 XML 추가됨(LRITMessageLog.xml, ShipList.xml)
- 개정된 XML 스키마는 2009년 7월 1일부터 이행되도록 채택되어야 함
- DC를 구축한 정부 이외의 다른 정부에 LRIT 정보를 제공하는 건
 - LRIT 성능기준(개정)에는 RDC, CDC, IDC는 내부적으로 가입국들간의 LRIT 교환이 가능하며, 해당 기록을 저장하고 주기적으로 IDE에 송부하도록 되어 있지만, NDC가 다른 정부에게 LRIT 정보를 제공하는 것과 관련한 지침이 없음
 - 이에 따라, NDC가 DC를 구축한 정부 이외의 다른 정부에게 LRIT 정보를 제공하는 경우, 다음과 같은 절차를 따라야 함
 - * 내부적으로 사용국가 간의 LRIT 정보를 교환하며, 해당 기록을 저장하고 주기적으로 IDE에 송부해야 함. 또는
 - * 내부적으로 가입국들 간의 LRIT 정보를 교환한 기록을 저장하지 않고 주기적으로 IDE에 송부하지 않을 경우, 모든 LRIT 메시지는 IDE를 통해서 교환해야 함
- COMSAR 13의 요청 사항(MSC.1/Circ. 1297 SAR 지침서 개정)
 - SAR 당국의 LRIT 정보 요청 범위 확대 (미확인, 경계, 및 위험 상황에 처한 선박)
 - * 현재는 위기에 처한 사람을 수색 및 구조하는 용도로만 LRIT 사용가능함
 - * 특정선박의 최신 LRIT 정보, 저장된 LRIT 정보 요청 및 수신 가능
 - * 특정선박의 LRIT 정보 주문형 요청(poll) 가능
- 다) LRIT 시스템 테스트 관련 사항
 - 운영환경에서 운영중인 DC가 다른 당국에게 LRIT 정보를 제공하는 경우에 대한 테스트 프로토콜 및 절차 필요(RDC, CDC와 동일한 테스트 프로세스 적용)
 - 관련 DDP 내용을 테스트 및 운영 환경에 적용시킬 것
 - 해당 DC 가입국가 중에서 적어도 [1][2] 당국을 위한 테스트 실시해야 함. 이런 경우, DC는 IMO에 테스트에 참여하는 당국과 추가 테스트 상세 계획을 통보해야 하고, IMO는 해당 내용을 IDE, 테스트 파트너 DC, 및 LRIT Coordinator에게 제공해야 함
 - 다음과 같은 3가지 테스트 방안 및 절차 수립
 - 처음으로 테스트를 진행하며 해당 DC를 구축하지 않은 다른 당국에게 서비스를 제공하려고 하는 NDC & 처음으로 테스트를 진행하려고 하는 RDC 또는 CDC => 34개 모든 테스트 항목 시행
 - 운영환경에서 운영 중이며, 해당 DC를 구축하지 않은 다른 당국에게 서비스를 제공하려고 하거나 RDC 또는 CDC로 확대 되려고 하는 NDC => 10개 테스트 항목 시행
 - 운영환경에서 운영 중이며, 다른 당국에게

서비스를 제공하고 있으면서 이전 테스트에 참가하지 않은 나라에게 서비스를 제공하려고 하는 NDC 및 RDC 또는 CDC

=> 6개 테스트 항목 시행

- 라) LRIT 시스템 성능평가 및 감사 관련
 - IMSO는 MSC 86에 DC 및 IDE의 성능평가 및 감사를 위한 상세 수행 계획, 목적, 이행 방안 및 방법론 등을 제출할 것
 - LRIT 시스템 성능평가 및 감사를 위한 LRIT 정보 교환 기록 파일의 내용 및 형식 결정
 - DC 시스템 성능평가 및 감사 수행과 관련하여, LRIT Co-ordinator는
 - 항만국이 타 당국 선박의 LRIT 정보를 요청한 경우, NOA(Notice of Arrival)의 유효성은 체크하지 않음
 - DC에 LRIT 정보를 전송하는 선박의 리스트를 요청하고 수신할 자격이 있음

- 마) LRIT 시스템의 기술관련 전문가 추천
 - 각 당국은 LRIT 시스템의 기술관련 전문가를 IMO에 추천하기 바람. 현재, 미국과 캐나다만 추천함

□ 회의 논의 내용

- 선박에 대한 검사와 증서 발급 지침의 개정, LRIT 시스템의 기술사항의 개정 등에 대해 논의

□ 회의 결과

- 선박에 대한 검사와 증서 발급 지침의 개정, LRIT 시스템의 기술사항의 개정 등에 대해 특별작업반의 회의결과와 같이 개정키로 하였음
- 적합성 증서 서식을 개정하고 선박의 LRIT 시스템 기재사항을 어떻게 표시할 것인지 명확히 해석하여 지침에 포함시켰음
 - MSC.1/Circ.1257에 따라 '08. 12. 15 이전에

발급된 적합성 증서와(부속서 7.2와 7.3을 만족한다는 조건으로) MSC.1/Circ. 1296에 따라 '09. 6. 15 이전에 발급된 증서는 인정하기로 함

- 다만, 이 증서는 '09. 6. 15 이후에 재발행되거나 개정되어야 함
- 적합성 증서 서식이 변경되었으므로 ASP나 관련 당국에게 알려야 하고, 적합성 검사를 하고 있는 ASP에 대한 정보를 IMSO에 제출키로 함
- 최초의 정기 검사는 선박의 국적의 변경이나 당국에 의한 임시검사 등은 최초의 정기 검사로 보지 않기로 결정하였음
 - * LRIT의 선박에 적용은 '09. 1. 1 이후 도래하는 최초의 정기검사로부터 적용

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

- '09. 6. 15 이후 발급하는 적합성 증서의 양식이 변경됨에 따라 『선박위치발신장치의 설치기준 및 운영 등에 관한 규정(국토해양부 고시 제2009-148)』, 개정
 - 기발급한 적합성 증서는 가능한 조기에 재교부하도록 지방청에 지시
- 최초의 정기 검사의 해석에 대해서 선박검사기관에 통보
- 개정된 LRIT 장비 검사지침 및 증서 발급에 대해 지방청, 선박검사기관, ASP에 통보

2. LRIT 시스템의 성능평가 및 감사 수행을 위한 비용(MSC 86/6/2, IMSO)

□ 개요

- 결의서 MSC.263(84)의 14.7항에 따라 LRIT 조정담당자의 기능을 수행하기 위해 IMSO가 부과하는 비용에 관한 정보를 제공함

□ 논의 경과

- MSC 82차에서 IMSO가 LRIT 조정담당자로 선정되었고, 결의서MSC.275(85) 채택으로 인해 LRIT 조정담당자로 임명되었으며, 결의서MSC.263(84) LRIT 성능기준에 LRIT 조정담당자의 역할을 명시
- MSC 83차에서 IMSO는 LRIT 조정담당자의 역할 측면에서 LRIT 성능 감사를 어떻게 진행할 것인지에 대해 의제(MSC 83/6/7)를 제출하였으나, 채택되지 않음
- MSC 84차에서 위원회는 위원회의 검토 및 승인 또는 수락을 전제로, 개발 테스트를 완료한 DC가 운영 단계로 통합되도록 임시 승인하는 권한을 IMSO에 부여
- MSC 85차에서 IMSO는 제20차 IMSO 총회 결과 보고서를 바탕으로 LRIT 조정담당자 업무 수행 비용(MSC 85/INF.7) 계획안을 제출하였으나 차기 특별작업반회의에 관련 자료를 수정하여 다시 제출하고 검토기로 함

□ 의제 내용

- 제23차 IMSO 총회 결과임(2009년 1월 27일~29일)
- LRIT 사업 계획 변경 사유
 - LRIT 시스템 테스트 일정이 연기됨
 - 단지 7개 DC만 운영환경에서 운영 중(예산치 30~40)
 - 단지 7개 DC만 2009년 12월에 감사 가능
 - LRIT 시스템 이행이 2009년 7월 1일로 연기 되었으므로 7개 DC 이외의 DC는 2010년 까지 감사 이행 어려움
- LRIT 조정담당자 업무 수행 비용
 - '09년 약 7억4천(GBP 365,965)
 - * 현재 약 5억 부족(GBP 251,686)
 - * MSC 85차 = GBP 386k, MSC 83차 = GBP 724k

○ IMSO 서비스 비용('09년)

- DC 테스트 감사 비용(개발 환경을 완료하고 운영환경으로 통합되는 DC, 약 30개 DC) : 연간 약 1천 7백만원(GBP 8,500)
 - * MSC 85차 : GBP 2,500
- DC 연간 감사 비용(운영환경에 있는 7개 DC) : 연간 약 1천 7백만원(GBP 8,500)
 - * MSC 85차 : DC 당 정부 수 및 선박 수에 따라 차등, 아국의 경우 연간 GBP 10,160 (약 2천만원)
 - 특별 계약을 위한 일당 비용 : 약 320만원 GBP 1,600(2009년)
- 연간 감사 비용을 3등분할
 - 감사용 정보 제출(25%), DC에 IMSO의 감사 결과 제출(50%), 최종 보고서(25%)
- 모든 감사 비용은 IMSO가 최종감사보고서를 위원회 및 해당 DC에 제출하기전에 지급해야 함

□ 회의 논의 내용

- LRIT 조정자로 지정된 IMSO는 매년 데이터 센터를 감사하도록 하고 있으며, DC는 IMSO에게 비용을 지불하도록 규정하고 있음
- 연간 약 400천 영국 파운드에 해당하는 IMSO 감사 비용을 어떤 방식으로 분배하느냐가 주요 논의 사항이었음
- IMSO는 이에 대해 지난 2~3년간 많은 논의가 있었으나 아직 결론을 내지 못했으며, 그동안 장비 구매 및 인건비용을 지불하여 재정적인 어려움을 토로
 - 앞으로 총 약 40개의 DC가 구성될 것으로 예상되므로 각 DC는 약 1만 파운드를 지불해야 한다고 주장
 - * NDC에서 CDC 등으로 확대되는 경우에는 테스트 등 절차에 필요한 추가 비용은 요구하지 않겠다고 함

- * 시범(prototype) DC를 구축한 DC는 매년 기준일(anniversary date)에 감사를 수감해야 하므로 우리나라는 2010. 3. 16에 감사를 수감해야 함
 - IMSO의 주장에 대해 편의치적국을 비롯한 국적 선대가 적은 국과 개발도상국은 반대의 입장을 표명
 - 세인트 빈센트는 선박 등록으로 인한 수익의 약 18%를 LRIT 운영에 지불해야 한다고 주장하고 많은 선대를 보유한 DC가 비용을 많이 부담해야 한다고 주장
 - 바누아투는 많은 선대를 보유한 국가나 CDC가 더 많은 비용을 지불해야 할 것이라고 주장
 - 아국의 개발도상국의 제안을 지지하고, IMSO가 LRIT와 관련한 IMSO 비용을 공개하고, 이 비용을 DC에 등록된 계약국의 숫자와 선박 척수를 감안하여 합리적으로 분배해야 한다고 발언하였음
 - 회의 결과
 - 의장은 계약국의 의견을 감안하여 IMSO가 차기 MSC에 새로운 안을 제시하도록 함
 - 작업반에서는 합의하지 못하고 총회에서 IMSO가 차기 MSC에서 새로운 안을 제시하도록 하자고 결론짓고 다시 작업반 회의를 개최하였으나 최종 총회에서 개도국이 다시 문제를 제기하여 IMO 사무국과 IMSO 사무국이 협의한 후 다음 총회에 새로운 안을 제시하기로 함
 - 후속 조치사항 및 향후대응 방안
 - 차기 회의에 제출되는 IMSO의 새로운 안에 대해 검토하고, IMSO 감사비용은 선박척수와 DC에 등록한 계약국 숫자를 감안하여 결정하여야 한다는 아국의 입장을 견지
3. LRIT 시스템의 성능평가 및 감사 수행 - LRIT 조정자의 기능, 감사 목적, 수행 범위, 및 방법 제시(MSC 86/6/6, IMSO)
- 개요
 - IMSO가 DC/IDE 시스템 감사를 수행하는 목적, 범위, 및 방법론을 제시하고, 위원회가 이를 검토하고 결정하도록 하기 위함
 - 논의경과
 - MSC 83차에서 IMSO는 현재의 성능표준에 LRIT co-ordinator의 역할이 분명하지 않은 점을 지적하고 동 내용을 작업반에서 검토해 줄 것을 요청하였으나 역할을 확인하는 수준에서 정리하고 수정작업은 하지 않음
 - 의제 제출 배경
 - IMSO가 LRIT 조정담당자로 지정되었지만 어떻게 LRIT 시스템 감사를 수행해야 하는지에 대해 제5장 19-1 규정 및 LRIT 성능기준에 정해진 것이 없음
 - MSC 84차에서 LRIT 조정담당자의 역할이 정의된 성능기준이 채택됨
 - MSC 85차에서 IMSO가 DC/IDE 시스템 감사의 목적, 범위, 및 방법론을 제시하도록 요청됨
 - 의제 내용
 - LRIT 시스템 성능 검사 및 감사의 목적
 - 주목적
 - * 받을 자격이 없는 LRIT 정보를 받지 않는 것
 - * 받을 자격이 있는 주체(DC)가 LRIT 정보를 받는 것
 - 부목적
 - * SAR 당국이 요청하고 받을 자격이 있는 정보를 받는지 확인
 - * DC가 과도한 과금을 부과하지 않도록

- * LRIT 시스템의 능률성, 효율성, 안전성을 위한 권고 개발
- LRIT 시스템 성능 검사 및 감사의 수행 범위
 - 국제 LRIT 정보 센터(IDC)에 서비스를 제공하는 ASP 또는 CSP에 관한 감사는 위원회에서 IDE 구축을 결정할 때까지 LRIT 조정담당자에게 정보 제공할 필요 없음
 - 모든 DC의 감사 수행은 저장된 정보 및 가격 체계를 기반으로 실시
- * 매년 감사 대상이 되는 LRIT 정보 교환 기록을 선택하는 것과 데이터 량 : 한 달의 LRIT 정보 교환 기록
- * 감사대상이 되는 LRIT 정보 종류 : 부속서 2에 제시됨
- * DC의 감사를 지원하기 위해 또는 해당 DC로 들어온 LRIT 메시지(DC 자신의 교환목록이 제공하지 못하는)에 관한 정보를 제공하기 위해 IDE가 어떤 정보를 제공해야 하는가? LRIT 조정담당자가 요청하는 감사 대상 기간의 정보에 관한 IDE 저널을 제공해야 함
- * 감사자가 감사를 위한 데이터를 선택하는 것은 중요한 사안임. LRIT 조정담당자가 대상 월을 선택함. 모든 선택이 감사에 포함되지는 않고 특정 선택이 포함될 것임
- * 부속서 2에 체크리스트 기술됨. 선택된 기간 동안의 모든 정보에 해당하는 선택 위치가 제공되어야 한다는 것을 위원회가 결정할 것을 권고함
- * 감사 기간 동안의 DC의 기국에서 처리하는 모든 선택의 상세사항이 담긴 선택 리스트가 제공된다면, 모든 선택이 요청된 LRIT 정보를 교환했는지를 확인할 수 있을 것임
- IDE 및 가격 체계의 감사 수행
 - * 매년 감사 대상이 되는 LRIT 정보 교환 기록을 선택하는 것과 데이터 량 : 한 달의 LRIT 정보 교환 기록
- * 감사대상이 되는 IDE의 LRIT 정보 종류 : 감사대상 기간의 IDE 전체 저널
- * 당사국정부 및 SAR 당국이 요청하고 받을 권한이 있는 LRIT 정보만 받는지를 검사하기 위해서는 IDE 저널의 기록 사용
- DC의 성능 검사 및 감사의 수행 방법
 - 사전 감사 설문지, 전자 형식의 LRIT 교환 데이터
 - LRIT 조정담당자가 제안하는 LRIT 감사 수행 절차
 - * 12개월 전에 감사 날짜 수립
 - * 각 DC와 감사 날짜 동의 및 관련 비용 공지
 - * 감사 6개월 전에 다음과 같은 내용이 포함된 LRIT DC 연간 감사 공고 발행 : 감사 날짜 공지, 주요날짜 및 필요한 데이터 내용, 사전 설문지(DC 자체 인증), 데이터 제공 및 설문지 제공을 위한 행정적 협약, IMO 사무총장 및 위원회에 제출하기 전에 보고 절차문, 분쟁 해결 절차 문건
 - * 설문지와 요청한 감사 데이터 수신, 설문지 체크, 전용 S/W로 데이터 체크 및 불합격 리스트 작성, 불합격 리스트를 DC에 제출 ([한달]내에 해결)
 - * LRIT 조정담당자가 DC 응답을 받아서 분석하고, 설문지와 해결되지 않은 불합격 내용을 바탕으로 보고서(초안) 작성하여 DC 운영자에게 제출
 - * DC가 보고서 및 교정 내용에 대해 의견 제시. 최종 보고서를 IMO의 사무총장 및 DC에 제출
 - * LRIT 조정담당자가 권고 및 결론과 함께 위원회의 이전 세션 이후의 모든 감사 보고서의 요약서를 작성

- IDE의 성능 검사 및 감사 수행은 DC 감사 절차와 유사하게 진행될 예정
 - 위원회 및 DC/IDE에 보고
 - LRIT 조정담당자는 다음과 같은 내용이 담긴 보고서 제안
 - * 제목 : 관련 DC/IDE 및 날짜, 보고서 번호 명시
 - * 요약서 : 감사 결과를 요약한 표준 형식의 한 장짜리 문서
 - * 사전 감사 설문지 : 제기된 이슈 논의
 - * 통계 감사 내용 : LRIT 교환 데이터 체크 결과
 - * 비용 수준 : 필요한 경우만
 - * 결과 및 권고 내용
 - * DC(또는 IDE) 의견
 - * 부속서 : 1) 사전 감사 설문지, 2) 통계 테이블
 - 회의 논의 내용
 - IMSO의 감사와 관련하여 절차 등
 - DC가 IMSO에 등록된 선박 리스트를 제출하여야 하는지 여부
 - 회의 결과
 - IMSO가 어떤 사항에 대해서 어떻게 감사하고, DC는 무슨 준비를 해야 하는지에 대한 지침서를 작성
 - DC는 선박리스트를 IMSO에 제출하지 않기로 하고 IMSO가 필요하다면 다른 방법을 이용하여 보완토록 함
 - 후속 조치사항 및 향후대응 방안
 - 아국은 IMSO로부터 '10. 3월중에 감사를 받아야 하므로 지침서에 따른 감사 준비 철저
4. LRIT 시스템의 성능평가 및 감사 수행 - LRIT 조정담당자에게 관련 데이터를 전달하는 방법(MSC 86/6/7, IMSO)
- 의제 개요
 - LRIT 시스템의 성능평가 및 감사를 위해 DC 및 IDE가 LRIT 조정담당자에게 관련 데이터를 보내는 방법에 관한 방안 제시
 - 논의경과
 - 제6차 특별작업반에서 정보 암호화를 위해 LRIT 조정담당자에게 PKI 제공할 것을 권함. 또한 안전한 단-대-단 통신 권장
 - 제7차 특별작업반에서 2가지 옵션 제안
 - DVD 사용(안전한 배달 또는 메일 사용)
 - PKI 인증을 사용하여 DC/IDE와 LRIT 조정담당자 간에 안전파일전송프로토콜(SFTP, Secure File Transfer Protocol) 인터넷 접속(LRIT 조정담당자가 DC로부터 정보 획득)
 - MSC 85차에서 사무국이 PKI 발급 준비 완료됨을 보고함
 - 의제 내용
 - DC 및 IDE는 적어도 1년에 한번 감사를 위해 관련 데이터를 LRIT 조정담당자에게 전달해야 함
 - LRIT 조정담당자에게 PKI 발급에 관한 사무국의 반응
 - 사무국은 현재 DC 및 IDE에게 PKI를 발급하고 있음
 - 사무국이 LC에게 PKI 발급하기 위해서는 위원회에 검토를 제출해야 함
 - 사무국은 위원회에 초기 및 연간 비용이 얼마인지 그리고 법적 제한이 있는지 등을 담은 협정서를 제출해야 함
 - DC/IDE가 DVD로 관련 데이터를 제공하는 것은 비용이 많이 들고 시간도 오래 걸림
 - SFTP를 이용한 데이터 교환은 이미 DC/IDE와 하고 있는 것이고 비용도 적게 들고 LRIT 조정담당자가 부담하게 될 것임.

빠르고 안전하며, DC/IDE 및 LRIT 조정 담당자의 행정적 업무 부담 적을 것

- 위원회는 다음 두 가지 방법 중 하나를 결정하기 바람
 - 사무국이 PKI를 발급하여 안전한 전자 제출을 통한 LRIT 감사가 가능하게 할 것
 - 각 DC 및 IDE가 DVD에 데이터를 담아서 LRIT 조정담당자에 전달하는 방안

□ 회의 논의 내용

- 사무국이 IMSO에 PKI를 발급할 것인지 여부에 대해서 논의하였으며, IMSO는 자료를 CD나 DVD로 제출하기를 원하고 있음
- PKI 발급과 관련한 기술사항을 점검하고 및 안정성을 확보할 필요가 있어야 한다는 문제점이 제기되어 이의 확보방안에 대해서 논의

□ 회의 결과

- 사무국이 IMSO에 PKI를 발급하기로 하고, 모든 DC와 IDE 그리고 LRIT 조정자가 이용할 수 있도록 사용 지침서를 작성하여 다음 총회에 보고토록 함

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

- 차기 총회에 제출되는 PKI 사용지침서에 대한 주의

5. LRIT 정보를 공유하지 않는 것에 대한 의견 (MSC 86/6/4, 캐나다)

□ 의제 개요

- LRIT 시스템의 재정적 안전성을 확보하기 위하여 LRIT 정보를 공유하지 않는 것에 대한 의견

□ 논의 경과

- LRIT 시스템은 당사국 정부간의 LRIT 정보 교환을 통하여 재정적 안전성을 확보할 수 있음. 기국이 LRIT 비용을 지불하고 타국이

해당 정보를 요청함으로써 기국이 사용한 비용을 회수할 수 있게 됨

- MSC 85차에서 캐나다, 미국, 호주만 '09. 01. 01부터 연안국 및 항만국으로서 LRIT 정보를 수신할 계획임을 발표함

□ 의제 내용

- 장기적인 LRIT 시스템의 가용성은 기국, 항만국, 및 연안국으로서 LRIT 시스템에 참여하는 정부를 기반으로 함. 기국으로서 지불한 LRIT 비용을 다른 정부가 항만국 및 연안국으로서 해당 정보를 사용하고 요금을 지불해야 함
- 그러나, 현재까지 항만국 및 연안국으로서 타국의 LRIT 정보를 사용하겠다는 의지를 표명한 국가가 소수임. 이것은, LRIT 시스템을 전면적으로 이행하는 국가들에게 부담이 될 것임
- 따라서 LRIT 조정담당자는 LRIT 시스템의 성능평가 및 감사를 이행할 때, 다음사항을 점검해야 함
 - 한 정부가 요청하고 수신한 LRIT 정보를 다른 정부와 공유하지 않을 것(예, CDC 또는 RDC는 다른 DC에서 받은 정보를 내부적으로 공유할 수 없음)
 - LRIT 정보를 사용한 정부가 해당 비용을 지불하는 것
 - 정부가 DDP에 제공한 정보대로 연안국으로서 타국의 LRIT 정보를 수신할 것

□ 회의 논의 내용

- 캐나다의 주장에 대해 대부분의 국가가 동의하고 다만, LRIT제도가 조기에 시행되는 것도 재정적 안정성 확보에 중요하다고 표명
- 많은 국가가 위치 정보를 수신하지 않을 경우 재정적 안정성을 침해할 수 있다는 문제가 제기

* 우리나라는 연안국 및 항만국으로서 정보를 수신할 준비가 되어있음을 발표

□ 회의 결과

○ 대부분의 참가국은 아직까지 시행해 보지 않고 있다는 점에 대해 주지하고 약 1년 정도 운영한 후인 다음 위원회에서 추가 논의가 필요하다고 결론

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

○ '09. 7. 1부터 정보를 수신

6. LRIT 정보교환을 위한 LRIT 정보센터 간의 계약(MSC 86/INF.7, IMSO)

□ 의제 개요

○ LRIT 정보센터 간의 계약에 관해 논의한 LRIT DC 운영자 회의 결과에 관한 정보 제공
- LRIT 정보센터 간의 계약서 예시(안) 제시

□ 논의경과

○ LRIT DC간에 정보를 교환하기 위해서는 비용이 발생하므로 이에 관한 계약을 체결해야 함. IMO에서 각 국가에게 계약서 안을 제출할 것을 요청했지만 제출하는 국가가 없었음
○ 이에 따라, LRIT 정보센터 간의 계약에 관해 논의하는 특별 회의가 열리게 되었고 계약서 예시(안)을 작성하여 제출하게 됨

□ 의제 내용

○ LRIT 정보센터 간의 재정적 계약 관련
- LRIT DC 운영자 회의 결과('09. 03. 16 ~17, 리스본, IMSO & EMSA 주관)로서, LRIT 정보센터 간의 계약서 예시(안) 작성
- 회의 주요 내용
* DC간 가격에 사용하는 화폐단위는 SDR 또는 DC간 협의에 따라 결정
* 인보이스에는 상호 체크를 위해 거래내역 첨부

* DC간 계약에 본 계약서 예시(안) 사용 가능
• 각 정부 및 기업은 자체 규정에 의거 별도 계약서 사용 가능

* LRIT 정보 가격 산정 예시

• X=정기적 위치보고, 2X=폴링, 2x6X(12X)=주기변경요청

- DC간 계약 예시(안) 첨부

□ 회의 논의 내용

○ IMSO/EMSA가 주최한 회의에서 마련한 계약서 안에 대한 의견

○ DC간 계약을 할 경우 특별 서식을 사용할 수 있는지 여부

○ 계약을 체결하지 않은 상황에서 정보를 수신 하였을 경우에 발생하는 문제

* 바하마는 계약을 체결하지 않고 정보를 수신할 경우 최고 USD 0.5를 부과할 수도 있다는 입장

○ 최고/최저 정보이용료를 설정할 것인지 여부

□ 회의 결과

○ IMSO/EMSA 계약서(안)에 대해 문제점을 지적한 국가는 없으며, 특별히 자국에서 요구하는 서식이 없는 경우에는 이 서식을 이용하지는 입장

○ 계약을 체결하지 않은 상황에서 정보를 수신한 경우에는 제83차 MSC 회의에서 결정한 바와 같이 최고 USD 0.5를 최고로 하자고 합의

○ 새로운 DC가 시험하거나 Production Environment가 되는 경우의 절차를 규정

□ 후속 조치사항 및 향후대응 방안

○ 회의 결과에 따라 '09. 6. 25까지 계약 완료

7. MSC 86/6/3 코멘트, 군도국가의 지리적 영역(polygon) 관련 (MSC 86/6/5, 미국)

□ 의제 개요

○ SOLAS 군도국가의 지리적 영역을 DDP에 포함시키기 위한 지침 마련

□ 논의경과

- MSC 85차에서 군도국가의 내수면을 영해로 처리하는 것 논의함

□ 의제 내용

- MSC 85차에서 군도국가의 내수면을 영해로 처리하는 것 논의함
 - 외각의 작은 섬들을 연결하여 기선을 만들 경우, 넓은 영역이 될 수 있고, 타국의 내수면에 위치한 선박의 LRIT 정보를 항만국 및 연안국으로서 받을 수 없기 때문에, 선박이 고의로 LRIT 정보를 송신하지 않기 위해 그 영역으로 들어갈 수 있음
 - 따라서, 군도 국가의 내수면을 영해로 처리하기로 하고 관련하여 지리적 영역을 설정함에 있어 지침을 작성기로 함
- 위원회는 본 지침을 승인하고, 군도국가들이 본 지침을 이행하도록 과도기간을 2009년 12월 31일까지로 승인해 줄 것
- 미국은 세인트빈센트&그레나딘의 군도국가의 지리적 영역(polygon) 작성 지침에 관한 의제 문서에 대한 검토 의견 제출
 - 연안국 및 항만국으로서 타국선박의 LRIT 정보를 수신할 권한에 대해 설명하며 의제 MSC 85/6/3 지지함
 - 위원회에서 LRIT 이행을 위해 본 이슈를 명확히 하기 위해 성능기준을 변경하고 채택해야 한다고 말함

□ 회의 논의 내용

- 특별한 논의 사항 없음

8. 기타 논의 사항

가. POLYGON의 지정에 대한 문제(그리스)

- 그리스는 터키가 해양법을 포함한 국제법에서 지정한 영해보다 훨씬 넓은 구역을

영해로 지정하고 있으며, 1,000마일 이내의 지역에 대해서 polygon을 지정할 수 있다는 것을 근거로 다른 국가의 해역까지 polygon으로 지정하고 있다는 문제를 제기하였음

- 터키와 호주는 MSC 84에서 결정한 바와 같이 polygon은 다른 나라의 주권을 침해하지 않는다고 주장하였으며, 사이프러스와 스웨덴은 그리스의 입장을 지지하였음
- 특히, 사이프러스는 터키 선박이 터키 영해가 비합리적으로 넓어 터키가 지정한 영해(해안에서 최대 98마일)내에서 항해하는 선박은 위치보고를 하지 않는 문제점이 있다고 주장

- 의장은 MSC는 정치적인 문제에 대하여 논의하는 장소가 아니라 기술적인 문제를 다루는 장소이므로 정치적인 문제는 정치적으로 해결해야 한다고 언급하고 그리스가 제기한 문제에 대해서 종결

나. 국제정보교환소(IDE)의 운영

- 미국의 IDE 운영기한이 2011년에 종료됨에 따라 그 이후에 IDE를 운영하는 국가를 지정해야 함

* 현재는 IDE를 운영하고자하는 국가가 없어 미국이 자발적으로 운영중임

- 미국은 하드웨어를 포함하여 소유권 이전이 가능한 소프트웨어(오라클 데이터는 포함되지 않을 수 있음)까지 이전할 수 있다는 입장이며, IDE에 문제가 생길 것에 대비하여 연중 감시해야 한다는 입장

- 이에 대해 사무국은 IDE를 운영하고자 하는 국가는 최소한 MSC 87차 이전에 의향서 제출을 요구

다. 어선에 LRIT의 적용

- 독일은 어선에 대한 LRIT 적용 문제를 제기하였으며, 이에 대한 각국가의 해석에 차이가

있었으나 사무국은 어선의 LRIT 적용 여부는 기국이 결정해야 할 문제이며, 만약 기국이 어선의 LRIT 자료를 제공받고 있는 경우에는 다른 국가에 자료를 제공하여야 한다고 결정하였음

* 호주는 적용하지 않고 마셜군도는 적용하고 있다고 함

* 우리나라는 어선에 대해서는 LRIT를 적용하지 않고 있으나, 선주가 원할 경우(외국에서 조업하는 관계로 선주 편의를 위해서 LRIT에 가입 허용)

라. LRIT 구축이 지연되고 있는 국가에 대한 한시적인 적용 유예

○ 사무국의 조사결과 2009년 연말까지 총 40개의 DC가 구축될 것으로 예상하며 10여 개의 DC를 제외하고는 '09. 6. 30까지 물리적으로 운영이 불가능할 것이라고 예상

○ 미국은 이에 대해 다시 연장할 것인지에 대해 논의해야 한다고 주장하였으나, 기국의 준비가 지연으로 인한 제도 적용 지연을 선박에 피해를 주지 않기로 하였음

마. NDC가 CDC로 변경된 경우에 시험

○ NDC가 CDC로 변경될 경우에 다시 시험을 거쳐야 하는지에 대해서 사무국은 NDC에서 CDC로 변경될 경우 시험해야 하는 항목은 시험해야 하고, 비용은 청구하지 않을 것이라고 밝혔음

○ DC가 upgrade될 경우에 대해서 사무국은 DB나 바이러스 프로그램이 upgrade된 경우에는 다시 시험하지 않을 것이나 소프트웨어나 윈도우 등이 변경된 경우에는 시험을 해야 한다고 함

○ 이에 대해 IMO 사무국은 NDC에서 CDC로 변경될 경우 이 사실을 IMO에 알리고 시험 결과보고서를 제출하여야 한다고 언급

바. SAR 정보의 경우 민간기업에 제공할 수 있는지 여부

○ 네델란드는 SAR 자료는 민간기업도 수신할 수 있어야 한다고 주장

○ 사무국은 ID는 1개만 부여될 것이므로, 민간기업에 알려야 한다면 이 ID가 주어진 기관에 의뢰하여야 한다고 하였음

○ 이에 대해 IMSO는 정보의 교환은 감사항목이며 반드시 등록된 기관만 조회할 수 있어야 한다고 주장

○ 포르투갈은 상업용 요트의 적용여부에 대해서 적용되어야 한다고 주장하였으며, 사무국은 SOLAS 적용대상 선박에 대해서는 LRIT 제도를 적용해야한다고 밝혔음

사. 선박의 국적변경시 LRIT 장비의 호환 문제

○ LRIT 장비는 사용 위성에 따라 언어가 다르므로 NDC마다 수용 가능한 기종이 다를 수 있음

예) 우리나라 국적인 경우 LRIT장비로 사용할 수 있는 장비가 파나마 국적으로 변경된 경우에는 사용 불가

○ 국적이 변경될 경우 새로운 국적의 DC가 기존 장비를 사용 가능하도록 조치해야 하는 것은 아니라고 합의

○ 외국 선박 구매와 관련하여 국적선사를 보호하기 위하여 이를 선사에 알릴 예정

의제 17 공식 안전성 평가

의제 개요

○ FSA(Formal Safety Assessment)는 IMO에서 개발한 체계적이고 합리적인 의사결정을 위한 절차 및 방법론으로서 주요 협약 제·개정에서 있어 FSA 연구보고서의 제출을 권고하고 있음

- 이에 따라 EU SAFEDOR 프로젝트¹⁾ 결과의 일부로 덴마크에서 제출한 5종의 선박에 대한 FSA 연구보고서 검토를 위한 전문가 그룹(Expert Group) 구성 및 검토 착수

□ 논의 경과

- FSA는 MSC62차에 영국의 제안에 의해 논의가 착수되었고, 잠정지침(MSC/Circ.829 - MEPC/Circ.335)을 거쳐 MSC 74에서 관련 지침(MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392)이 완성되었음
- MSC 74차(2001) 및 MEPC 47차(2002)에서 IMO의 rule making process로서 Formal Safety Assessment(FSA)를 승인함
- MSC 74차 및 MEPC 47차에서 인적요소 분석과정(HEAP, Human Element Analysing Process)의 사용에 대한 지침 및 IMO의 rule making process로 FSA 를 사용하는 것을 승인함(MSC/Circ.1022-MEPC/Cir.391)
- MSC 81차에서부터 FSA Guidelines 및 적용상의 문제점 보완작업을 통하여 FSA Guideline(MSC 83/INF.2) 및 이의 적용을 위한 지침을 개정하였음(MSC-MEPC.2/Circ.6)
- EU SAFEDOR 프로젝트에서는 위험도 기반의 법규체계 구축의 일환으로 LNG 선박 등 5종의 선박에 대한 FSA를 수행하였으며, 그 결과를 MSC 83, MSC 85 및 MEPC 58에 제출함
- MSC85에서는 MSC 86회의에서 덴마크에서 제출한 5종의 선박에 대한 FSA 연구결과를 검토하기 위한 전문가그룹(Expert Group)을

구성하기로 함

- 이에 따라 사무국에서는 각 회원국 정부 및 자문기구에 전문가그룹(GoE)의 구성을 위한 전문가 추천을 요청하고, MSC-MEPC.2/Circ.6에 따라 전문가그룹이 수행할 작업 내용을 제시함 (MSC 86/17)

□ 의제 내용

- 검토대상문서
 - LNG선에 대한 FSA결과문서 및 관련 상세 보고서(MSC 83/21/1, MSC 83/INF.3)
 - Container선에 대한 FSA결과문서 및 관련 상세보고서(MSC 83/21/2, MSC 83/INF.8)
 - 크루즈선에 대한 FSA결과문서 및 상세 보고서(MSC 85/17/1, MSC 85/INF.2)
 - Ro-Pax선에 대한 FSA결과문서 및 관련 상세보고서(MSC 85/17/2, MSC 85/INF.3)
 - Crude Oil Tanker에 대한 FSA결과문서 및 관련 상세보고서²⁾ (MEPC 58/17/2, MEPC 58/INF.2)
- 검토내용
 - FSA Guideline(MSC/Circ.1023)과 HEAP과 FSA의 활용을 위한 지침서(MSC-MEPC2/Circ.6)의 방법론이 적용되었는지 고려
 - 가정이 논리적이고 시나리오가 관련된 사건과 정확히 일치하는지 확인
 - Input data의 타당성과 투명성(예를 들어, 과거의 사실에 기초한 데이터, 종합적이며 유용한 데이터 등) 확인
 - 위험통제요소와 각 요소들 간의 연계성이 적절히 검증되었는지 확인

1) EU FP6 (RTD Framework Program)의 통합 프로젝트(Integrated Project)의 하나로 2005년부터 4년간 2,000만 유로를 투입하여 수행한 연구개발 프로젝트. 선박의 안전성을 획기적으로 향상하고 관련 산업의 경쟁력을 강화하기 위한 수단으로 위험도 기반 설계 및 승인, 법규체계의 개발을 주요내용으로 하고 있음.

2) MEPC 결과에 따라 검토여부 결정

- 불확실하고 민감한 문제가 FSA 연구에 맞게 적절히 다루어졌는지 확인
- 평가의 범위가 FSA 연구와 맞는지 확인
- FSA 연구에 참가한 전문가의 전문성이 과제를 다루기에 적합했는지 확인
- 상기 사항에 대하여 보고서를 작성하되, 강점 및 취약점에 대한 논의, FSA Guideline 및 HEAP/FSA 사용에 대한 Guidance와 관련한 교훈, 이들의 적용 및 결론을 뒷받침하는 데 사용된 근거를 포함할 것

□ 회의 논의 내용

[본회의장]

- 덴마크가 제출한 FSA보고서(4건) 검토를 위한 전문가 그룹(Expert Group) 구성 및 작업계획(Terms of Reference)과 관련한 사무국의 제안 설명
- 아국대표단은 EU SAFEDOR 프로젝트의 결과로서 일련의 보고서 제출 및 이를 검토하기 위한 전문가그룹 구성이 시의적절한 조치를 인식하고, IMO에서의 주요 의사 결정 수단으로서 FSA 방법론의 검증 및 확대적용을 위한 계기가 될 것을 촉구함
- 전문가 그룹 구성 및 보고서 검토와 관련한 그리스 문서(MSC 86/17/2) 설명
- MSC-MEPC.2/Circ.6에 따라 해당 FSA 작업에 참가했던 전문가의 참여를 제한하되, 필요한 경우 보고서 검토에 필요한 정보 제공 등 역할을 분명히 명시할 것을 요구
- FSA Guideline(MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.393 및 MSC 83/INF.2)을 기초로 제출된 보고서에 대한 검토결과를 설명하고 전문가그룹에서 자세히 토의할 것을 강조
- 전문가그룹 회의결과(MSC 86/wp.9)의 검토

과정에서 회기간 회의 개최에 대한 일부 반대 의견이 있었으나 전문가그룹(Expert Group)의 특성을 고려하여 EG의 의견을 수용함

[전문가그룹회의]

- 전문가 그룹(Expert Group)의 구성³⁾ 및 임무 확인
- 전문가 그룹의 구성은 각 회원국 및 자문 기구가 추천하여 사무국에서 선정한 25명의 전문가로 구성하고(MSC 86/17/3), 의장은 일본의 Mr. K. Yoshida가 맡기로 함
- 본회의장에서 제기된 SAFEDOR FSA 프로젝트 참여자(덴마크의 Mr. Juhl)의 전문가 그룹 참여는 정보제공 등의 필요성과 자격에 문제가 없음을 확인함
- 검토방법 및 일정 협의
- MSC86 회기 중에는 제출된 보고서에 대한 예비검토(Preliminary Review)로서 각 선종별로 제안자의 설명 및 토의를 진행하기로 하고, 통신작업 및 회기간 회의(Inter-cessional meeting)를 통해 세부적인 검토 작업을 진행하기로 함
- MEPC에 제출된 Crude Oil Tanker에 대한 보고서는 MEPC 59의 결과에 따라 결정될 예정이며, MSC 87에 제출예정인 Open-top Container에 대한 보고서에 대한 검토 여부는 본회의장의 지침에 따르기로 함
- 전문가그룹에서는 각 선종별 FSA 작업팀으로부터 연구개요 및 자체검토결과에 대한 설명과 토의를 통한 예비검토(preliminary review)를 수행함
- Ro Pax선 : Dr. Luis Guarin and Prof. Dracos Vassalos, SSRC
- Cruise Ship : Mr. David Cummings,

3) 우리나라에서는 해양연구원의 이종갑 박사, 한국선급의 박재홍 박사가 전문가그룹에 포함되었으며, 이번 회의에는 김정미 연구원(선박안전기술공단), 이재욱 박사(현대중공업)가 옵서버로 참가

Carnival PLC

- LNG Vessel : Dr. Rolf Skjong, DNV
- Container : Dr. Peter Sames, GL

□ 회의 결과

- 각 보고서에 대한 예비검토 결과(공통사항)는 다음과 같이 요약됨
- SAFEDOR프로젝트에서 수행한 High-level FSA는 몇 가지 선종에 대한 위험도 수준(risk level)을 추정하고 향후 안전 및 환경보호를 위한 가능한 수단(Risk Control Options: 이하 RCO)를 제안하기 위함. 따라서, 제안된 RCO에 대한 IMO의 즉각적인 조치를 요구하지는 않음. 본 연구결과로 추정된 위험도 수준(risk level)이 향후 선박의 안전성 제고를 목적으로 한 위험도기반 방법론의 적용 확산에 도움이 될 것으로 판단되나, 각 선종별 FSA 연구결과로 식별된 RCO가 서로 유사하며, 따라서 보다 구체적인 FSA 및 선종별로 구체적인 RCO의 식별이 필요함을 지적함
- FSA 연구팀 참가자의 전문성은 FSA 결과를 판단함에 있어 매우 중요한 요소이며, 따라서 프로젝트 팀의 구성, 구성원의 간략한 경력, 의사결정방법 등이 보고서에 포함되어야 함
- SAFEDOR FSA에서 사용하는 LMIU, LRFPP 등 상용데이터베이스는 사고의 원인(causes) 및 아차사고(near misses) 등에 대한 정보가 부족함. 또한 IMO GIGIS는 상세한 정보를 포함하고 있으나 사고데이터가 부족함. 따라서, 이들 데이터베이스의 사용에 각별한 주의가 요구됨. 그리고, 데이터의 투명성과 관련하여 SAFEDOR FSA에서 사용된 데이터베이스의 공개가 도움이 될 것이나 지적재산권 등의 문제로 공개가 어려움을 인식함. 그러나 FSA 보고서에는

적용된 데이터의 범위, 및 사고데이터의 분석 및 위험요소(hazards)의 식별방법을 분명히 명시해야 함. 또한 다른 FSA에서 사용된 데이터를 사용할 경우, 참조한 FSA 및 이들 간의 연관성을 명시해야 함

- FSA Step 1(HAZID)에서는 사고데이터를 기초로 경험하지 않은 위험요소(hazards) 및 발생가능한 사고(accidents)를 식별할 수 있으며, 이를 위해 해운회사의 아차사고(near miss)와 선급의 검사데이터(survey data)가 매우 유용함
- 대부분의 보고서에서 HAZID 단계(step 1)에서 식별된 위험요소들과 이후 단계에서 수행한 위험도 분석 작업(step 2~4)간의 연관성이 부족하며, 또한 주로 인명손실과 직접 관련된 위험요소 및 RCO에 초점을 맞추고 있음을 지적함. 따라서, HAZID 단계에서 식별된 모든 주요 위험요소들이 고려되어야 할 것임. 아울러, 수행한 HAZID 데이터를 web site를 통해 공개해 줄 것을 요청함(현재는 크루저선에 대한 보고서만 공개되어 있음)
- 일부 FSA는 사고 예방(prevention) 보다는 피해최소화(mitigation)를 위한 수단에 치중하고 있으며, 또한 식별된 위험요소와 분석결과 선정된 RCO간의 관계가 분명하지 않음. 또한 비용편익분석을 위한 평가기준(criteria)이 명시되지 않음
- 일부 FSA의 경우, 분석 및 판단결과에 대한 민감도 및 불확실성(Sensitivity and Uncertainty)에 대한 검증이 수행되지 않았음을 지적함. 기존의 관련 지침(Guidelines)에 언급은 있으나 보다 구체화할 필요가 있음
- Guideline에서 제시한 방법에 따라 의견 일치의 정도(degree of concordance)에 대한 내용을 포함할 것으로 제안함

- 그 밖에 SAFEDOR FSA가 안전문제에 국한하여 다루고 있으며, 추후 FSA연구에서는 환경(environmental issue)은 물론 재산(property) 문제도 고려할 것을 제안함
- 그리고, 대부분의 선종에 대한 위험도모델(risk model)의 유사성을 고려하여 많은 노력이 필요하겠지만 표준모델(generic risk model)의 개발을 제안함
- SAFEDOR 프로젝트가 종료됨에 따라 FSA팀으로부터 검토에 필요한 정보 및 질문에 대한 답변의 제공은 가능할 것으로 보나 재계산(re-calculation), 재해석(re-analysis) 등 추가적인 작업이 요구되는 제안은 지양되어야 할 것임
- ※ 그러나 향후 다른 FSA를 위해서 제안 및 comment에 제한이 있어서는 안 된다고 지적되었음(by Greece)
- 향후 작업계획 및 방법
 - 회기에 임박하여 전문가그룹이 구성됨에 따라, 대부분의 전문가들이 상세검토를 위한 준비가 부족하였으며, 따라서 위원회로부터 주어진 과제를 완료하기 위한 추가적인 검토가 필요함에 동의함
 - 이에 따라, 각 전문가별로 질의사항 및 검토 의견을 7월말까지 작성하여 제안자를 통하여 SAFEDOR팀에 전달하고, 회신결과를 토대로 별도의 회기간 회의('09. 11. 2~11. 6, IMO본부)를 개최하기로 함
- 본회의장에서 통신작업 및 회기간 회의를 반대하는 일부 의견(Bahama 등)이 제시되었으나, 본 전문가그룹의 특성(voluntary, individual and interdependence)과 계획된 검토작업의 조기완료를 위해 회기간 회의 개최를 허락함
- 통신작업 및 회기간 회의결과를 토대로
 - 2009년 1월말까지 보고서 초안을 완성하고, 보완작업을 거쳐 MSC 87일정에 따라 보고서를 제출하기로
 - 통신작업을 위하여 일본 NMRI의 Dr. Y. Ogawa를 의장을 보조할 coordinator로 선정함
- 후속 조치사항 및 향후대응 방안
 - SAFEDOR FSA 결과검토를 위한 작업반 구성 : 2009년 7월말까지 4건의 SAFEDOR FSA 연구결과에 대한 검토의견 및 질문사항을 제출하기로 되어 있으나 대상선종이 다양하고 관련 보고서의 내용이 방대한 데 비해 검토를 위한 기간이 촉박함. 따라서, 한시적으로 선급, 조선소, 대학, 연구소 등의 FSA 관련 전문가들로 특별작업반 구성이 필요함
 - FSA 교육과정 개설 및 국내 FSA 전문가그룹 구성 : IMO의 주요 협약 제·개정에 있어 합리적인 의사결정의 수단으로 FSA 연구 결과를 요구하고 있으며, 또한 다양한 분야의 FSA 연구결과를 검토하기 위한 전문가그룹의 구성이 예상됨에 따라 국내에서도 FSA 연구 및 IMO의 FSA 전문가그룹에 참여할 다양한 분야의 전문가 집단이 요구됨. 이에 따른 전문가의 확보를 위해서는 현재 IACS에서 운영하고 있는 FSA 교육과정의 국내(한국선급) 개설이 요구됨
 - FSA 연구 및 의제문서 개발 : 향후 SLA기반의 GBS, 일반화물선을 포함한 주요 협약의 제·개정작업에 우리나라가 적극적으로 참여하기 위해서는 관련 FSA 연구 및 그 결과를 토대로 한 의제문서의 제출이 요구되며, MSC 87회의를 위한 준비가 착수되어야 할 것임 또한 기존의 FSA Guideline 적용에 따른 문제점과 이를 보완하기 위한 구체적인 내용(표준 risk model 등)의 제안도 가능할 것임

의제 18 선박 해적 및 무장 강도 행위

1. MSC 86/18 : 분기별 및 월별 해적 보고서 (MSC 86/18, 사무국)

□ 의제 내용

- 2008년 해적 및 무장강도 사건 보고
 - 2008년 해적 및 무장강도의 발생수는 306건으로 2007년 282건에 비해 8.5% 증가
 - 해적이 5건 이상 발생한 주요 해역은 동 아프리카, 남중국해의 일부지역인 극동해역, 서아프리카, 남미 및 캐리비안해, 인도양 순이고 기간별로 2007년과 비교해 남중국해는 67건에서 73건으로 증가, 동아프리카는 60건에서 136건으로 증가하고 서아프리카는 60건에서 50건으로 감소, 인도양은 40건에서 26건, 말라카해협은 12건에서 2건, 남미 및 캐리비안 해역은 25건에서 19건, 아라비아해에서는 7건에서 1건으로 감소하였으며 발생해역은 대부분 선박이 표박하거나, 정박한 동안 영해나 내수에서 발생하였고 유형은 대부분 선원들이 칼이나 총을 소지한 5~10명의 그룹을 이룬 해적이 공격
 - 인명피해는 6명의 선원 피살, 42명의 선원이 부상, 774명의 선원이 억류/감금당하였고, 38명의 선원이 실종되었고 51척의 선박이 납치되고 1척은 실종
 - 1984년부터 2008년 12월까지 해적 및 무장 강도의 전체 수는 4,821건임

2. MSC/Circ.622, MSC/Circ.623와 Resolution A.922(22)의 개정을 위한 통신작업반 보고(덴마크_조정국, MSC 86/18/1)

□ 의제 개요

- MSC/Circ.622(해적피해예방을 위한 정부의 대응 요령), MSC/Circ.623(해적피해예방을 위한 선주, 회사, 선박운영자, 선장 및 선원의 행동 지침서) 및 총회결의서 A.922(22)(해적 사건에 대한 조사에 관한 code)의 개정을 위한 통신작업반 결과 보고서를 보고

□ 논의 경과

- 통신작업반의 설립
 - 제84차 MSC에서 덴마크를 조정국으로 통신작업반을 구성하고 MSC/Circ.622/Rev.1, MSC/Circ.623/Rev.3 및 Resolution A.922(22)의 전면적 재검토 및 업데이트를 하기로 함
 - 제85차 MSC에서 방글라데시가 제안(85/18/2)한 MSC/Circ.622/Rev.1, MSC/Circ.623/Rev.3에 ReCAAP의 존재 및 역할 반영을 부속서에 삽입하기로 함
 - 통신작업반은 작업범위는
 - * 범죄의 현재 경향 및 행태 및 지역별 대응을 고려
 - * SOLAS 11-2장 및 ISPS 코드에 포함된 해상 보안을 증진 수단 고려
 - * 제84차 MSC 덴마크, ITF, ICC의 제안 (MSC84/17/4, annex, MSC84/17/2, MSC84/17/4) 고려
 - * 선원들이 해적 및 무장 강도에 의해 공격, 납치 또는 억류되었을 경우 권고사항 고려
 - * 아시아 해적 퇴치 정보공유센터(ReCAAP-ICS)에 관한 사항 포함
 - 제86차 MSC에 최종보고서를 제출하기로 함
- 제85차 MSC 논의사항
 - 해적의 체포, 구금 및 기소를 위한 법적 기반 시설 설립 등 회원국 지원의 기술적 협력 활동이 필요사항 제의
 - 일부 대표의 상선 무장에 대하여 위원회는

무기소지는 억제되어야 하며 비무장 보안 경비의 이용은 개별 회사가 판단할 문제이며, 경계 강화를 위한 비무장 보안 직원은 가능하나 무장 전문 선박보안 탑승은 기국이 결정할 문제로 함

○ 통신작업반 활동 사항(12~22)

- MSC/Circ. 622/Rev. 1, MSC/ Circ. 623/Rev.3 및 A.922(22) 개정안 마련(12)
- IMB에서 Code of Practice for Investigation of Crimes of piracy and Armed Robbery Against Ships에 section B 추가 제안(13)
- 연락그룹회의가 산업계나 정부 그리고 ICC-IMB같은 비정부 기구의 행동요령을 부속서(ANNEX)에 포함할 것인지를 검토(14)
- 만약 위 14항이 부속서에 포함시킬 경우에는 위원회에서 A.922(22)를 어떻게 수정할 것인지에 대한 검토해 줄 것(15)
- 방글라데시가 제안한 ReCAAP를 MSC Circ.622와 623에 포함할 것인지 여부 검토하여 ReCAAP를 포함하기로 결정(16)
- 연락그룹회의는 지속적으로 MSC Circ. 622와 623과 R 922를 지속적으로 개정해야 한다고 판단(17)
- 위원회의 결정에 따라 무장요원의 탑승을 자제하도록 권고하였으며, 위원회에서 위 사항에 대한 문구를 수정 또는 발전시켜야 하는지 검토해 줄 것(18)
- 공해상에서 체포한 해적의 기소(처벌) 등과 관련하여 IMO는 전문가 패널 구성을 검토할 것(19)
- 전문가 그룹은 체포된 해적을 다른 나라로 이관하는 경우 발생할 수 있는 법률적인 문제점 등에서 검토하고, 연락망 등의 구축도 검토할 것(20)
- 기타 개정사항(21)

□ 회의논의내용

- 결의서 A.922(22) 개정과 관련하여 체포한 해적 처리 방안 논의를 위한 IMO 전문가 그룹 관련사항(Annex C paragraphs 3.2a to 3.2c)을 포함하지 않기로 함
- 방글라데시가 제안한 ReCAAP를 MSC Circ.622와 623에 포함할 것인지 여부 검토 결과, 아시아권 선박에 대한 해적 및 무장강도 사고 발생시 정보공유 절차에 ReCAAP를 포함하기로 결정
- 상선의 무기소지 및 무장전문요원의 승선과 관련하여 선박의 무기소지는 강력하게 억제되어야 하며 비무장 보안 직원의 고용은 선주 및 개별 선사사의 고유 재량임을 공감함
- 경계 강화를 위한 비무장 보안 직원은 가능하나 무장 전문 선박보안 탑승은 IMO에서 논의할 사항 보다는 기국이 결정할 문제라는 기본원칙에 대부분 국가가 전적으로 동의함
- 중국은 전문무장요원 승선 및 군함 등의 호위가 해적 공격 예방 방지에 효과적이라고 표명
- 독일을 비롯한 다수의 국가에서 해적에 관한 사항을 군대가 아닌 경찰기관에서 대응하는 경우가 많으므로 통신작업반에서 제안했던 '해군의 지휘 아래 군인이 승선'하는 것을 '군인 및 정부에 의해 정식으로 승인된 법 집행자' 로 문구 수정
- 상선의 무기소지는 해적의 총격으로 인해 인화성 화물 또는 비슷한 위험화물을 운송하는 선박에게 있어 보다 큰 위험이 발생할 수 있다는 것을 언급하며 MSC Circ.622의 개정안에 관련 문구 삽입에 동의
- 상선의 무기소지와 관련 선박이 타 연안국 · 항만국의 해역 및 항만에 진입하거나 입항하려고 할 때 기국과 연안국 · 항만국간의 법적 책임에 관한 장시간 논의가 있었으며

무장화된 선박은 연안국 및 항만국의 사법권을 존중하여 이들 국가의 규정 및 정책을 따라야 한다고 기본적 원칙 준수하는데 합의

- ITF, IFSMA 등은 선박의 무기소지 및 군인의 승선과 관련하여 염려 표명
 - 선사 및 기국은 선박에 무장인력의 승선을 거부하는 것을 선장 및 선원의 권리임을 요구
 - 선장과 무장인력 리더의 책임 구분의 필요성, 특히 해적상황 발생시 전체적인 지휘를 누가 할 것인가에 대한 명확한 언급이 필요함
 - 책임·안전문제, 선원을 위협한 지역으로 보내는 선주에 대한 '상당한 주의의무' 위반 문제, 국가적 법률체계 등에 충분한 논의가 없었음

3. 소말리아 연안 해적관련 CGPCS(연락그룹) 결과(작업반3)(MSC 86/18/2, 사무국)

□ 의제 내용

- 2009. 1. 14 최초 CGPCS(Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia) 설립되었고 4개의 작업반으로 나누어, 제3작업반에서 선박업계 자체 경계능력 강화를 위한 최적 관리방안(BMP)을 소개하였으며 주요 내용은 아덴만과 소말리아해역에서 운항하는 승선원, 선박 및 화물 안전의 보장임
- MSC/Circ.623/Rev.3 개정안의 보충문서로서 아덴만 및 소말리아 연안에서 최적 관리방안으로 MSC/Circ.623/Rev.3 개정안의 지역별 부속서로 제안하고 선원의 훈련과 관련하여 STW 소위원회에서도 논의 필요성 제시
 - 주요내용은 전형적인 해적 공격유형과, 최적 대응방법(통항전 일반계획, 항해계획, 방어 수단, 통항시 조치, 해적에 의해 공격을 받은 경우 조치, 해적이 승선하였을 경우 조치, 군 작전중의 조치) 등임

□ 회의 논의 내용

- 최적관리방안(BMP)에 관한 논의는 연락 그룹에서 많은 논의를 하였으므로 전체적인 내용은 수정하지 않는데 합의하였으며 구체적 사항에 있어 보다 효과적인 의미 전달을 위해 부분적 문구 수정
- 노르웨이 등은 해적의 공격을 감소시키기 위해 소방호스의 사용이 모든 선박에 적용이 되지 않는 등 문제점을 지적하였지만 ITF를 비롯 대부분 국가·기구는 BMP는 일반적인 권고사항이므로 지침을 그대로 두는 것에 의견 합의하였으며, 소방호스 사용으로 인한 선원들의 위험에 노출되는 것을 우려하며 선원 및 여객의 안전의 중요성을 강조
- 아덴만 또는 소말리아 해역에서 해적의 공격에 대비하여 AIS 전원을 끄고 운항하자는 논의에 대해 해적이 AIS 수신기를 통해 선박을 추적한다는 명백한 증거(나포된 해적선에서 수신기 미발견)가 없고, 따라서 MSCHOA를 경유하여 해군에 의해 제공되는 현재 지침대로 아덴만을 운항하는 선박은 AIS 스위치를 켜 채로 운항하고 다만, 사전 주의 조치로 서인도양을 운항하는 선박은 스위치를 끄고 운항하도록 함
- 해적의 공격에 인한 충격에 대비하여 선교 방어 능력강화 필요성에 대하여 대부분 나라에서 공감하였으나, BMP는 일반적인 권고 사항이며 선교에 대한 방호 설계 등은 기술적인 부분으로 이곳 BMP에서 규정할 사항이 아니라고 표명
- 해적의 공격 전술에 관한 정보를 위해 보다 강화된 규정의 제안에 대하여 BMP는 해적 공격을 단념시키거나 피하기 위한 것이 주목적이지 대응하는 것이 아니라고 결론을 지으면서 이러한 규정은 A.922(22) (해적

사건에 대한 조사에 관한 code)와 같은 IMO 지침으로도 충분하다고 표명

- 해적 대응과 관련하여 BMP는 ISPS 및 ISM Code와도 관련이 있으므로 관련하여 적용하는 것에 관해 논의 필요

4. 상선의 무기 휴대 및 무장 인력의 승선 (MSC 86/18/3, 사무국)

□ 의제 내용

- 제85차 MSC의 상선 무기 휴대 또는 무장 인력의 승선에 대한 논의에서 MSC의 무기 휴대 및 무장 인력 승선 제한에 대한 현재 입장의 역사적 배경에 관한 설명
 - 개인 및 선박의 안전보호를 위한 무기 휴대 및 이용 제한
 - 상선이 무장할 경우에는 공격자의 중무장을 유도하여 상황을 악화시키고 선상 휴대무기 자체가 공격자를 유인하는 수단이 될 수 있으며 무기사용은 특별한 훈련, 능력을 요구하며, 국가마다 다른 법률체제로 문제 발생

□ 회의 논의 내용

- 86/18/1에서 MSC/Circ.622/Rev.1, MSC/Circ.623/Rev.3 개정안과 함께 논의

5. 해적 및 무장강도 지침 재검토 관련 UN 인질 생존 지침서(MSC 86/18/4, 사무국)

□ 의제 내용

- 통신작업반의 해양종사자가 납치된 경우 권고사항 개발과 관련하여 사무국에서 지침서 개정 참고하도록 UN 직원에게 제공되는 “인질로 살아남기 지침서”를 제시

□ 회의 논의 내용

- 86/18/1의 MSC/Circ.623(해적피해예방을

위한 선주, 회사, 선박운영자, 선장 및 선원의 행동 지침서) 개정안 포함

6. MSC 86/18/2의 BMP에 어업 등 일부 관련 사항 개정(MSC 86/18/5, 프랑스/스페인)

□ 의제 내용

- MSC 86/18/2에서 BMP 관련 통신의 효율적 실행을 위해 대서양 EU의 해군 활동의 존재로 인한 일부 개정을 제안하여 아덴만에서 위협이나 공격을 받은 경우 선박은 MSCHOA(Maritime Security Centre Horn of Africa)에 최우선 연락과 그 밖의 지역에서는 UKMTO DUBAI (UK Maritime Trade Operations)에 연락
- 공격을 당했을 경우 어로구역에서 어선의 조치 사항, 신원확인 등 조치사항으로 구성된 어업활동과 관련한 최적의 관리방안 추가

□ 회의 논의 내용

[작업반]

- 어로구역에서 해적의 공격을 받을 경우 어선의 조치사항, 신원확인 등 조치사항으로 구성된 어업활동과 관련한 최적의 관리방안 지침을 BMP의 부속서로 삽입하기로 결정
- 작업반은 IMO는 이 어업활동에 관한 BMP가 MSCHOA의 웹사이트 공표되도록 요청
- MSCHOA의 권고에 따라 작업반은 어업활동과 관련한 추가적인 지침서 속에 소말리아 어선이 아닌 어선은 소말리아 연안에서의 어업 허가와 상관없이 200해리 안에서 어업 활동이나 통항을 하지 않도록 해야한다는 조항을 삽입키로 함
- ISFA는 요트 등과 같은 여가용 선박이 아덴만 및 소말리아 해역을 통항하지 않도록 하는 지침서를 마련, 현재 ISAR 웹사이트에서 이용되고 있으며 이 지침서가 조속히 MSCHOA

웹사이트에서도 이용될 수 있도록 기대함

7. 해적 피해자에 대한 ICMA의 의결서(MSC 86/18/6, ICMA)

□ 의제 내용

- 국제해상기독교인 모임(International Christian Maritime Association)에서 해적으로 인한 피해선원의 카운슬링, 의료지원 등 적절한 서비스를 선주가 제공하여야 한다는 의결서를 채택(2008. 10. 29, 홍콩)하고 이를 위원회에 제출

□ 회의 논의 내용

- 86/18/1의 MSC/Circ.623(해적피해예방을 위한 선주, 회사, 선박운영자, 선장 및 선원의 행동 지침서) 개정안 포함

8. 해적대응요령(MSC 86/18/7, ICC)

□ 의제 내용

- 해적사건과 관련하여 ICC가 다음에 대해 주장
 - 모든 선박은 해적사건을 보고해야하고 해적 피해를 예방하기 위해 적절히 대응해야 함
 - 정부는 경비정, 군함을 아덴만에 지속적으로 파견해야 함
 - 지부티 code of conduct에 따라서 지역 협력기구(regional capacity)의 설립에 필요한 자원 지원을 해야 함

9. 소말리아 해적피해예방 행동요령(MSC 86/18/8, ITF)

□ 의제 개요

- ITF가 MSC 86/18/2의 BMP에 대한 의견을

제시한 사항임

- ITF는 선주들이 선원을 보호하기 위하여 충분한 조치를 하고 있지 않다는 견해

□ 의제 내용

- ITF에서 다음 사항에 대한 의견을 제시
 - 선원을 위험에서 빠르게 빠져나오게 할 수 있는 지침
 - * 선원에게 소화호스를 발사하라고 하는 지침 PUT
 - 운영구역에 대한 추가적인 보호조치
 - 선원들에게 포로로 잡혔을 때의 행동요령과 선장에게 해적과 대응하였을 때 어떻게 스트레스를 감소시키는지
 - 포로로 잡혔을 때 선원가족들에 대한 지원
 - 카운슬링
 - 위험해역을 통항할 때 포로나 석방합의금에 대한 보험의 장점
 - 선원의 경험으로부터 얻은 교훈의 전파

10. 인적요소(MSC 86/18/9, ISF 등)

□ 의제내용

- MSC 86/18/4 내용을 보완하는 것으로, 해적의 공격 또는 나포된 상황에서 선원의 복지에 관심을 가져야 하는 선박소유자들이 취해야 할 조치사항 제공
- 많은 선주와 선박운영자들은 해적에 나포 감금된 기간 및 나포감금이 해제된 후에도 선원의 복지 지원 및 확보를 위해 실질적인 조치를 해야 함

□ 회의 논의 내용

- 86/18/1의 MSC/Circ.623(해적피해예방을 위한 선주, 회사, 선박운영자, 선장 및 선원의 행동 지침서) 개정안 포함