

# IMO 제19차 기국준수전문위원회(FSI)

## I. 일반사항

- 회의명 : IMO 제19차 기국준수전문위원회  
(19th Session of Sub-committee  
on Flag State Implementation)
- 기간/장소 : '11. 2. 21~2. 25(5일간)  
IMO Headquarters, 영국 런던
- 참석자 : 해상안전팀 선임검사원 최은진

## II. 의제 목차

1. [의제 5] 해양사고의 통계 및 조사
2. [의제 6] 항만국통제(PSC)의 조화로운 시행
3. [의제 11] HSSC에 따른 검사지침 검토
4. [의제 13] IMO 강제협약 이행 코드의 검토
5. [의제 14] RO 코드의 개발

## III. 의제별 논의경과 및 회의결과

### 의제 5 해양사고의 통계 및 조사

- IMO Website에 공개하기 위하여 회기간 통신작업반에서 발굴한 30건의 해양사고 분석서에 대하여 작업반을 구성하여 논의한 결과, 최종적으로 23건(인명피해 10건, 좌초 4건, 충돌 5건, 전복·침몰 3건, 기관손상 1건)을 승인함
- MEPC 60/16 문서에 따른 허베이스피리트호 해양오염사고의 기술적 검토에 대한 사항
  - 허베이스피리트호 사고와 관련하여 MEPC 60/16에서 제시한 해양오염사고의 기술적 측면에 대한 전문가 검토의견은 향후 GISIS에 최종 조사보고서가 제출된 후 재검토하기로 결정함
- 도선사의 도선 중 발생한 해양사고 분석
  - 최근 5년간 발생한 도선사의 도선 중 선교팀과의 부적절한 협력으로 발생한 해양사고 95건의 분석결과에 대하여 논의함
  - 논의 결과 도선사와 선교팀 상호간 역할의 중요성, 의사교환 및 협력 그리고 교육훈련 필요성 등에 대한 의견이 제시되었으나 관련 규정의 개정 필요성은 없다고 보았으며, 관련 문서의 추가 고려를 위해 NAV 및 STW 전문위원회에 제출하기로 함
- 주요 해양사고에 대한 Safety Issue 발굴
  - 복원성 과다로 인한 선원인명사고(대형 컨테이너선 Chicago Express)는 추가 고려를 위해 관련 문서를 NAV, SLF, DE 및 STW 전문위원회에 제출하기로 함
  - 화물창내 선원인명사고(석탄운반선 La Donna I)는 산적고체화물 코드(IMSBC Code)에 대한 추가 고려를 위해 관련 문서를 DSC 전문위원회에 제출하기로 함
  - 계류삭 절단에 의한 인명사고(여객선 Black Watch)와 선교 항해설비의 부적절한 조작으로 인한 충돌사고(컨테이너선 Beluga Sensation)는 추가 고려를 위해 NAV 전문위원회에 제출하기로 함

○ 인명사고의 급증원인 분석

- 사무국은 GISIS상 2008년 및 2009년 급증한 인명사고와 관련하여 작업반에서 원인을 분석하여 조인하도록 요청하였으나, 작업반에서는 GISIS에 입력된 자료가 사고 발생일자와 자료입력일자가 달라 최근 동향을 반영하지 못한다고 지적함
- 따라서 향후 IMO 사무국에서 2006년 이후 인명사고와 관련된 보다 상세한 자료(선종, 운항형태, 사고종류 등)를 제공한 후 차기 회의에서 검토하기로 결정함

- Action taken code 19 : 선박이 출항정지에 해당되는 경우 및 ISM Code 이행에 있어 심각한 불이행이 식별되었을 경우, 관련 보고서에 ISM 관련 결함(Group code 2500)을 기재하고 선박의 출항 전, 기국 또는 RO에 의해 안전관리 심사를 시행하도록 요구
- 점검결과가 만족스럽다면 점검 후 action taken code의 순서는 19→18→10 또는 18→10으로 변경

○ 출항정지에 해당되는 결함

- SMC 및/또는 DOC의 복사본이 선박에 비치되어 있지 않은 경우
- 본선에 유효하지 않은 SMC가 비치되어 있는 경우
- SMC 중간 확인 기한이 지난 경우
- SMC 기간이 초과되고, 기국에서 연장에 대한 승인이 없을 경우
- DOC 유효기간 초과 또는 회수
- SMC에 나타나 있는 선종이 DOC 목록에 기재되지 않은 경우
- DOC 연차심사의 증거가 본선에 없는 경우
- DOC상 DOC 증서 사본 번호와 승인 페이지 수가 같지 않은 경우
- 회사명, 회사주소 또는 DOC의 발행 정부가 SMC와 동일하지 않은 경우

○ ISM 관련 결함에 대한 보고

- PSCO가 검사 결과 ISM Code의 불이행 혹은 효율성 결함으로 사항을 결론 내리면 PSC 검사보고서에 ISM 관련 결함이 기록됨 (보고서에 "(ISM)" 추가)

○ 전문위원회는 PSCO를 위한 ISM Code 관련 지침의 추가 개발의 필요성에 공감, Paris MoU에서 제안한 내용을 참조하여 기존 PSC 절차서의 ISM 점검지침을 보완해 나가기로 함

**의제 6** | **항만국통제(PSC)의 조화로운 시행**

1. PSCO를 위한 ISM Code 지침

- Paris MoU 위원회에서 자체 개발한 새로운 개념의 ISM Code 관련 지침을 소개함
- 선박의 검사
  - 사전승선 준비
  - 최초검사 : 일반적인 절차에 따라 본선의 이력 등을 확인하고 ISM Cert, DOC 및 SMC에 대한 적절한 비치 확인
  - 상세검사 : PSCO의 판단에 따라 기술 및/또는 운영과 관련된 결함에 대해 3가지로 분류하여 고려
  - 확대검사 : 확대점검은 Paris MoU 절차 및 지침에 따라 진행
- 기술, 운영 및 ISM 관련 결함사항에 대한 후속 조치
  - Action taken code 18 : ISM Code 이행에 있어 불이행 혹은 효율성 결함이 식별되었을 경우, 관련 보고서에 ISM 관련 결함(Group code 2500)을 기재하고 내부안전심사 및 시정조치를 3개월 내에 하도록 요구

## 2. 미국, Paris 및 Tokyo MoU에 의한 중점관리 대상 기국

- 최근 3년간(2007~2009년) 통계 결과 중점관리 대상 기국을 식별
  - Paris, Tokyo MoU 및 USCG에서 모두 중점관리 대상 기국으로 등재된 나라 : St. Kitts and Nevis, Belize
  - 두 지역에서 중점관리 대상 기국으로 등재된 나라 : 캄보디아, 북한 등 9개국
  - 아국은 미국에서 중점관리대상 기국으로 식별되어 있어 Qualship21 회복을 위한 정부와 선사의 노력이 필요

## 3. Paris/Tokyo MOU 2011년 집중점검캠페인(CIC) 시행

- Paris 및 Tokyo MOU에서 구조안전 및 만재흡수선에 대하여 2011년 집중점검캠페인('11. 9. 1~11. 30)을 시행할 예정

|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| <b>의제 11</b> | <b>HSSC에 따른 검사지침 검토</b> |
|--------------|-------------------------|

### 1. HSSC에 따른 검사지침 개정안

- FSI의 장기 의제인 “검사조화제도(HSSC)에 따른 검사지침(Res.A.997(25))의 검토”와 관련하여, 제·개정된 협약을 시기적절하게 검사지침에 반영하기 위하여 개정안에 대하여 검토함
- 사무국은 FSI 18의 요청에 따라 ① “HSSC에 따른 검사지침, 2011” 총회 결의서 초안, ② Res.A.997(25)(HSSC에 따른 검사지침, 2007) 및 Res.A.1020(26)의 개정안 ③ 동 검사지침 개정안에 아직 반영되지 않은 강제협약 개정안 목록을 FSI 19에 제출함
- IAPP 증서 추록 관련 회람(Circular) 개정

- MEPC.1/Circ.718에는 IAPP 증서 추록 서식을 가능한 빠른 시기(at the earliest possible opportunity)에 사용하도록 권고하고 있으나 “가능한 빠른 시기(at the earliest possible opportunity)”는 “즉시(immediately)”가 아닌 “개정서식 발효 후 첫 번째 검사(when the first inspection would be due)”로 해석되어야 함에 동의하고 MEPC.1/Circ.718을 개정하여 줄 것을 요청함
- HSSC에 따른 검사지침(Res.A.997(25)) 개정안을 마련하여 MSC 89(2011) 및 MEPC 62(2011)의 승인을 거쳐 A 27(2011)에서 채택 예정임

### 2. LSA Code 개정안의 적용 범위

- DE 54에서 LSA Code 개정안의 적용시점을 설치일 기준으로 하는 것에 동의함에 따라 전문위원회에서 설치일에 따른 적용시점 지정에 대하여 논의하였으나 합의점을 이루지 못함
- 이에 전문위원회는 LSA Code 개정안 적용과 관련하여 향후 구성될 통신작업반(CG)에서 추가 논의하기로 함
- 통신작업반의 논의사항을 바탕으로 FSI 20(2012)에서 재논의 예정임

|              |                           |
|--------------|---------------------------|
| <b>의제 13</b> | <b>IMO 강제협약 이행 코드의 검토</b> |
|--------------|---------------------------|

- IMO 강제협약 이행 코드와 감사의 강제화에 대하여 작업반을 설치하여 논의함
- IMO 강제협약 이행 코드의 새로운 이름을 논의하여 “IMO Instrument Implementation Code(IIC)”로 정함

- 본회의장에서 미국이 제출한 FSI 19/J.4 문서는 이행 코드의 적절한 위치에 삽입하여 square bracket으로 두고 이번 회기에는 논의하지 않기로 함
- 전문위원회는 square bracket으로 남겨둔 부분을 제외하고 IMO 강제협약 이행 코드의 개정안에 대한 검토가 완료되어 이에 대해 동의하였고 square bracket으로 남겨진 부분에 대한 의견은 FSI 20에 제출하여 논의 예정임
- FSI 18/WP.3에 포함된 협약 개정안에 FSI 19/13/4(미국), FSI 19/13/5(일본), FSI 19/13/7(중국)로 제안된 내용을 고려하여 Text를 작성하여 FSI 19/WP.4 annex 2로 첨부하였고 회원국으로부터 제출된 의견을 포함하여 FSI 20에서 상세히 검토하기로 함
- 회기간 작업이 필요하지 않아 통신작업반은 설치하지 않기로 함

**의제 14 RO 코드의 개발**

- EU 국가가 MSC 84(08, 5)에서 RO의 지정·위임 및 감독 기준 제정, RO에 대한 독립적 감사제도 도입 등을 제안하여 RO 코드 제정을 위한 작업반을 구성하여 논의함
- 작업반에서 FSI 19/14에 포함된 안을 기반으로 논의하여 FSI 19/WP.4 annex 3의 RO 코드의 초안을 마련함
- RO 코드는 1974 SOLAS, MARPOL, 1988 Load Lines Protocol을 개정하여 묵시적 수락

- 절차에 따라 강제화 할 예정이며 RO 코드는 MSC-MEPC Resolution으로 채택될 것임
- RO 코드가 발효되면 Res.A.739(18)과 A.789(19)는 폐지되어야 하며 다양한 강제협약에 적절한 조정이 이루어져야 함
- RO 코드의 채택과 주관청이 RO에 대한 평가를 완료하기 위한 RO 코드 강제화 규정의 발효 사이의 시간차에 대한 고려가 필요함
  - 사무국에서는 RO 코드가 MSC 92와 MEPC 65에서 채택될 것으로 예상
- 전문위원회는 사무국이 저작권 관련하여 RO 코드의 개발에 다양한 ISO 규정이 사용되었음을 ISO에 확인하도록 요청함
- MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307, MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 및 MSC-MEPC.5/Circ.2의 내용은 비강제 사항으로 RO 코드에 적절히 넣기로 함
- RO 코드에 새로운 Text를 삽입하자고 본회의장에서 미국이 제안한 내용(FSI 19/J.4)과 관련하여 제안된 내용을 RO 코드의 적절한 위치에 square bracket으로 넣고 이번 회의에서는 논의하지 않기로 함. 그리고 전문위원회는 이 사항을 논의하기 위하여 MSC 89과 MEPC 62에 문서를 제출하기로 함
- FSI 19/14/2로 중국이 제안한 내용도 결론에 도달하지 못해 RO 코드의 Part II의 5와 6에 넣어 통신작업반에서 논의하기로 함
- RO 코드의 완료기한을 2012년까지 연장하기로 함