

선급 및 강선규칙 개정사항

(제 1편 선급등록 및 검사)



- 주 요 개 정 내 용 -

(1) 2019.05.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

- 검사보고서 통지방법 최신화
- 증서 및 보고서 보관관련 최신화
- 공동선급선관련 사항 추가
- 입거주기 연장제도관련 선종에 Liquefied Gas Carrier로 개정 및 Barge 추가

(1) 2019.05.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 4 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>501. ~ 503. <생략></p> <p>504. 검사보고서 선박의 등록검사와 선급유지를 위한 지정된 검사를 받은 선박에 대하여는 선박검사보고서를 발급한다. <u>선박검사보고서에는 선박의 요목, 검사성적, 차기검사의 종류 및 시기 등을 기재하고 선박소유자에게 대한 통지서로 대응한다.</u></p> <p>505. 증서 및 보고서의 보관 선급증서, 단기선급증서, 건명서 및 검사보고서 등은 선장이 항시 선내에 보관하고 우리 선급 검사원이 요구할 경우에는 이를 제시하여야 한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 4 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>501. ~ 504. <현행과 동일></p> <p>504. 검사보고서 <i>(2019)</i> 선박의 등록검사와 선급유지를 위한 지정된 검사를 받은 선박에 대하여는 선박검사보고서를 발급한다. 선박검사보고서에는 선박의 요목, 검사결과, 차기검사의 종류 및 시기 등을 기재한다. <u>선박소유자는 "KR e-Fleet"(Website)에서 관련 정보를 확인할 수 있다.</u></p> <p>505. 증서 및 보고서의 보관 【지침 참조】 (2019) 선급증서, 단기선급증서, 건명서 및 검사보고서 등은 선장이 항시 선내에 보관하고 우리 선급 검사원이 요구할 경우에는 이를 제시하여야 한다.</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 최고경영층 지시사항 검사보고서 통지방법을 현행에 맞게 최신화</p> <p>- 영문(survey results)</p> <p>- SK Shipping의 개정요청사항 반영 (보고서 보관 기한 및 전자보고서(문서?) 보관 가능)</p>

현행	개정안	개정 사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. ~ 111. <생략> 112. 원격검사기술 (Remote Inspection Techniques, RIT) (2019) <생략> <u><새롭게 추가></u></p> <p>113. ~115. <생략> <이하 생략></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 입거검사</p> <p>601. ~ 604. <omitted> 605. 입거주기 연장제도</p> <p>1. 일반</p> <p>(1) “입거주기 연장제도”는 어떠한 경우이든 관련된 기국의 승인을 받아야 한다. 다만, 관련된 기국이 이 규칙을 승인 또는 인정한 것이 해당 선박에 대한 입거주기 연장제도의 적용을 승인한 것은 아니며, 입거주기 연장제도의 적용에 대하여는 별도로 개별 기국의 승인을 받아야 한다.</p> <p>(2) “입거주기 연장제도”는 Liquefied Gas Carrier 부호의 선박 중 LNG Carrier, RoRo Ship 부호, Container Ship 부호, Cargo Ship 부호를 갖는 선박 및 14절에 규정된 일반건화물선에 적용한다. (2018)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. ~ 111. <생략> 112. 원격검사기술 (Remote Inspection Techniques, RIT) (2017) <현행과 동일> 113. <u>공동선급선의 유지</u> 【지침 참조】 (2019)</p> <p>1. <u>공동선급선의 경우 우리선급과 공동선급간에 채택된 협정에 따라 선급이 유지되도록 한다.</u> 2. <u>공동선급선의 유지(정기적 검사 등)시 업무절차는 별도로 정하는 지침에 따른다.</u></p> <p>114. ~116. (2019) <현행과 동일> <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 입거검사</p> <p>601. ~ 604. <omitted> 605. 입거주기 연장제도</p> <p>1. 일반</p> <p>(1) “입거주기 연장제도”는 어떠한 경우이든 관련된 기국의 승인을 받아야 한다. 다만, 관련된 기국이 이 규칙을 승인 또는 인정한 것이 해당 선박에 대한 입거주기 연장제도의 적용을 승인한 것은 아니며, 입거주기 연장제도의 적용에 대하여는 별도로 개별 기국의 승인을 받아야 한다.</p> <p>(2) “입거주기 연장제도”는 <u>다음의 선종에 적용한다. (2019)</u> <u>(가) Liquefied Gas Carrier,</u> <u>(나) RoRo Ship,</u> <u>(다) Container Ship,</u> <u>(라) Cargo Ship(2장 14절에 규정된 일반건화물선 포함)</u> <u>(마) Barge</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>“공동선급선의 유지” 항목 신설함 : 현존선 검사업무 절차서(QP-12), 6.3.10 참조함</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 국내영업팀 개정요청 (DBD5000-8-2019, 19.3.18)에 의거 LPG Carrier도 포함되는 모든 액화가스 산적 운반선에 적용으로 개정</p> <p>- 검사업무팀의 요청에 의거 Barge 추가 및 구성 간략화 (인도네시아 국적선 관련)</p>

(1) 2019.06.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1. ~ 26. <생략></p> <p>27. 원격검사기술(Remote Inspection Techniques, RIT) (2017)</p> <p>원격검사기술이라 함은 검사원의 직접적이고 물리적인 접근 없이 구조물의 모든 부분을 검사할 수 있는 기술을 말한다.(국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec.42 참조)</p> <p><u><새롭게 추가></u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1. ~ 26. <생략></p> <p>27. 원격검사기술(Remote Inspection Techniques, RIT)이라 함은 검사원의 직접적이고 물리적인 접근 없이 구조물의 모든 부분을 검사할 수 있는 기술을 말한다.(국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec.42 참조) (2017)</p> <p><u>28. 원격검사(Remote Survey)라 함은 검사원이 선박에 직접 입회하여 검사하는 대신에 우리선급이 선박 소유자가 제출한 전자파일 형태(사진, 비디오, 문서 사본 등)의 자료를 검토하고, 필요한 경우 실시간 영상으로 해당 선박과 통신하여 수행하는 검사를 말한다. 이러한 원격검사를 인정하는 제도를 원격검사 제도라 한다. (2019)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 원격검사의 용어의 정의 도입</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 10 절 임시검사</p> <p>1001. 임시검사 【지침 참조】</p> <p>임시검사는 선급의 등록을 받은 선박이 정기적 검사를 받을 시기 이외에 다음에 해당하는 경우에 한다.</p> <p>(1) 선체 또는 기관의 주요부 또는 우리 선급의 검사를 받은 주요 의장품 또는 비품에 손상을 받은 때 및 수리 또는 변경을 하고자 할 때</p> <p>(2) ~ (7) <생략></p> <p>1002. 검사사항</p> <p>임시검사에서는 1001.의 규정에 따라 필요한 사항을 검사하거나 시험 또는 조사를 한다.</p> <p><새롭게 추가></p>	<p style="text-align: center;">제 10 절 임시검사</p> <p>1001. 임시검사 【지침 참조】</p> <p>임시검사는 선급의 등록을 받은 선박이 정기적 검사를 받을 시기 이외에 다음에 해당하는 경우에 한다.</p> <p>(1) 선체 또는 기관의 주요부 또는 우리 선급의 검사를 받은 주요 의장품 또는 비품에 손상을 받은 때 및 수리 또는 변경을 하고자 할 때</p> <p>(2) ~ (7) <생략></p> <p>1002. 검사사항</p> <p>임시검사에서는 1001.의 규정에 따라 필요한 사항을 검사하거나 시험 또는 조사를 한다.</p> <p style="text-align: center;">제 11 절 원격검사 (2019)</p> <p>1101. 원격검사</p> <p>(1) 적용</p> <p><u>(가) 선박소유자의 신청에 따라 국제항해에 종사하는 선박에 적용 할 수 있으며, 선박의 기국, 용도, 상태 등에 따라 적용이 제한될 수 있다.</u></p> <p><u>(나) 여객선, 잠수선, 원자력선, 수중익선, 공기부양선 및 고속선은 원격검사 대상에서 제외한다.</u></p> <p><u>(다) 원격검사시 요구되는 자료나 조건이 충족되지 못하거나 주의를 요하는 손상이나 결함이 식별되거나 우리 선급이 필요하다고 인정하는 경우 원격검사가 취소되며 전통적인 검사가 시행되어야 한다.</u></p> <p>(2) 원격검사의 종류</p> <p><u>아래와 같은 항목에 대하여 원격검사가 가능하며 우리 선급이 인정하는 경우 추가로 원격검사가 가능하다.</u></p> <p><u>(가) 기관장치 계속검사(Continuous Machinery Survey)</u></p> <p><u>(나) 축발출 검사 3개월 연장검사</u></p> <p><u>(다) 보일러 검사 3개월 연장검사</u></p> <p><u>(라) Minor Damage 검사</u></p> <p><u>(마) 미해결된 지적사항 또는 결함사항에 대한 수리 또는 시정조치 확인 검사</u></p>	

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 11 절 ~ 제 18 절 <생략></p> <p><이하 생략></p>	<p>(3) <u>원격검사의 조건</u></p> <p>(가) <u>상기 (2), (라)의 “Minor Damage 검사”와 관련하여, 식별된 손상 또는 Statutory 항목은 우리 선급이 입회하지 않을 경우 기국의 승인이 요구될 수도 있다. 일반적으로 허용한도를 넘어서는 쇄모에 의한 좌굴, 흠, 이탈 및 파괴 등의 손상이 있는 경우 또는 광범위한 지역의 쇄모가 허용한도를 초과하여 선체 구조, 수밀 또는 풍우밀의 보전성에 영향을 주거나 줄 수 있다고 판단되는 경우에는 우리 선급 검사원의 임검이 요구된다.</u></p> <p>(나) <u>상기 (2), (마)의 “미해결된 지적사항 또는 결함사항에 대한 수리 또는 시정조치 확인검사”와 관련하여, Statutory와 관련된 일부 항목에 대하여는 기국의 승인을 받아야 한다.</u></p> <p>(다) <u>선박소유자는 선급에서 요구하는 자료를 제출하여야 한다.</u></p> <p>(라) <u>선박은 원격검사를 수행하는 동안 최소한 인터넷 연결이 가능하여야 한다.</u></p> <p>(마) <u>필요한 경우, 우리 선급과 선박 사이에 실시간 양방향 통신(영상 및 음성)이 원활히 이루어질 수 있는 환경이 제공되어야 한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 12 절 ~ 제 19 절 <생략></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p style="text-align: center;">- 절 변경됨</p>

- 주요 개정 내용 -

(1) 2020.01.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

- IACS UR Z1(Rev.7, May 2019) 및 UR Z7(Rev.27, Oct 2018) 개정사항 반영
- IACS QS(Quality Secretary)의 권고안 반영
- Marshall Island's Casualty Inspection Report의 Comments 반영
- 타 선급규칙 Bench Marking
- 내부고객(품질감사팀, 검사업무팀, 여수광양지부 등)의 개정요청서 반영
- 그 외 규칙적용시 발견된 불합리한 요건에 등에 대한 개정

(2) 2020.01.01일자 시행사항 (검사신청일 기준) for CoC

- IACS UR Z7(Rev.28, May 2019), Z7.1(Rev.15, Jun 2019), Z7.2(Rev.8, May 2019),
Z10.1(Rev.24)/Z10.2(Rev.36)/Z10.3(Rev.19)/Z10.4(Rev.16)/Z10.5(Rev.19, May 2019) 개정사항 반영
- IACS PR1C(Rev. 6, Apr 2019), PR20(Rev.3 May 2019) 개정사항 반영

(3) (건조계약일 또는 고조파필터 개조 후의 검사신청일 기준)

- IACS UR E24(Rev.1 Dec 2018) 개정사항 반영
 - 고조파필터를 포함하는 선내 배전시스템에 대한 고조파왜곡의 적용범위를 명확히 하도록 요건을 개정함.

(4) 2020.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

- IACS UR Z7.1(Rev.15, Jun 2019) 및 IACS PR1C(Rev.6, Apr 2019) 개정사항 반영
- 타 선급규칙 Bench Marking
- 내부고객(부산지부, 여수광양지부 등)의 개정요청서 반영
- 그 외 규칙적용시 발견된 불합리한 요건에 등에 대한 개정

(5) 2020.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준) - 용어의 정의

- IACS UR Z7.1(Rev.15, Jun 2019) 및 IACS PR1A(Rev.7, May 2019), PR1B(Rev.4, May 2019), PR1C(Rev.6, Apr 2019), PR35(Rev.1, Apr 2019) 개정사항 반영
- 타 선급규칙 Bench Marking
- 그 외 품질문서 및 선급검사요령 등 참조
- 내부고객(부산지부, 여수광양지부 등)의 개정요청서 반영
- 그 외 규칙적용시 발견된 불합리한 요건에 등에 대한 개정

(6) 2020.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준) - 기타

- IACS UR Z7(Rev.28, May 2019) 개정사항 반영
- 내부고객(부산지부, 여수광양지부 등)의 개정요청서 반영

(1) 2020.01.01.일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 부터 103. <생략></p> <p>104. 동등효력 【지침 참조】 <u>이 규칙을 대체할 수 있는 방안이 이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우 이에 대한 허용을 고려할 수 있다.</u></p> <p>105. 신기술 【지침 참조】 <u>우리 선급은 이 규칙을 직접적으로 적용할 수 없는 새로운 설계원칙 또는 특징에 기초하거나 이를 적용한 선박에 대하여 실험, 계산 또는 기타 우리 선급에 제공된 정보에 기초하여 등록하는 것에 대하여 고려할 수 있다.</u></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 부터 103. <생략></p> <p>104. 동등효력 (2020) 【지침 참조】 <u>이 규칙에 만족하지 않거나 적용할 수 없는 대체설계 및 신기술이 이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우, 이에 대한 허용을 고려할 수 있다.</u></p>	<p>- 1편에 규정하는 것이 적절한 지 검토</p> <p>- 동등효력으로 통합함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 절 ~ 제 6 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 7 절 선박소유자의 협력의무</p> <p><u><새롭게 신설></u></p> <p>(참고사항)</p> <p>3.3.1 The classification of a ship is based on the understanding that the ship is loaded, and operated and maintained in a proper manner by competent and qualified crew or operating personnel according to the environmental, loading, operating and other criteria on which classification is based. - BV</p> <p>The classification of a vessel is based on the understanding that the vessel is loaded, operated and maintained in a proper manner by competent and qualified crew or operating personnel. -by IACS Why</p> <p>3.3.2 Ships are to be maintained at all times, at the diligence of the Owners, in proper condition complying with international safety and pollution prevention regulations.- by BV</p> <p>3.3.3 Any document issued by the Society in relation to its interventions reflects the condition of the ship as found at the time and within the scope of the survey. <u>It is the Interested Party's responsibility to ensure proper maintenance of the ship until the next survey required by the Rules.</u> It is the duty of the Interested Party to inform the Surveyor when he boards the ship of any events or circumstances affecting the class. - by BV</p> <p>선박의 운항과 유지의 관점을 포함하여, 선박의 안전 및 적합성에 총체적인 책임을 갖는 사람은 선주라는 것이 강조되어야 한다. - by IACS Why</p> <p>검사 후 선박의 상태를 유지하는 것은 고객의 책임 - <u>선박검사신청서 뒷면 Terms and Condition</u></p>	<p style="text-align: center;">제 2 절 ~ 제 6 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 7 절 선박소유자의 <u>책임 및</u> 협력의무</p> <p><u>701. 일반 (2020)</u></p> <p><u>1. 등록된 선박이 환경, 적재, 운항 및 그 외 선급규칙을 기본으로 한 요건에 따라 능력이 있고 자격을 갖춘 선원 또는 운항관리자에 의해 적합하게 선적, 운항 및 유지되고 있다는 이해를 바탕으로 한다.</u></p> <p><u>2. 등록된 선박에 적용되는 모든 협약증서의 유효성의 보장을 포함하여 국제만재흡수협약, 해상인명안전협약 및 기타 관련 협약 등이나 그 외 정부의 관계 제 규정이 준수되는 적절한 상태로 항상 유지되도록 해야 한다.</u></p> <p><u>3. 선급증서의 유효성 보장을 포함하여 선급규칙에 요구되는 차기 검사시까지 등록된 선박의 적절한 유지관리를 보장하는 책임이 있다.</u></p>	<p>검사업무팀 e-mail 요청 (19.3.25) : 타선급 선박 = 검사가 완료되지 않은 상태에서 운항하다가 전손된 선박과 관련하여 선주측이 제기한 불만사항을 IACS Quality Secretary가 조사하여 불만 사항이 타당하지 않음을 통보한 건으로 이의 재발 방지를 위한 권고안으로 다음을 요청함.</p> <p>= Making it explicit and clear in members rules that it is the ship owner's responsibility to ensure the validity of all relevant and applicable class and statutory certificates.</p>

현행	개정안	개정사유
<p>701. 보고사항 선급에 등록된 선박에 대하여 다음의 경우가 발생한 경우에는 지체 없이 우리 선급에 보고하여야 한다. (1) 선급유지에 영향을 주는 해난사고 <u>〈새롭게 추가〉</u></p> <p>(2) 선박의 입거 또는 상가 (3) 선박의 계선 또는 해체 (4) 선박의 소유자 변경 (5) 탈급 (6) 기타 선급에 영향을 미치는 변경사항</p> <p>702. ~ 703. 〈생략〉 〈생략〉</p> <p style="text-align: center;">제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록</p> <p>901. 선급정지 및 회복 1. 〈생략〉 2. 다음의 경우 우리 선급의 선급정지절차에 따라 선급이 정지될 수 있다. (1)~(5) 〈생략〉 (6) 연차검사 시 지정된 또는 기한이 지난 계속검사항목이 검사되지 아니하거나 또는 합의에 의하여 연기되지 아니한 경우 <u>〈새롭게 추가〉</u></p> <p>(7) 검사 수수료를 지불하지 아니한 경우 선급정지사유가 해소된 경우 또는 기한이 지난 검사가 만족하게 조치되었다고 확인한 경우 선급은 회복된다. 우리 선급이 결정한 선급정지는 선급정지사유가 발생한 일자부터 발효되며 지정된 항목 및/또는 검사가 조치되어 선급이 회복될 때까지는 유효하다.</p> <p>〈이하 생략〉</p>	<p>702. 보고사항 (2020) 선급에 등록된 선박에 대하여 다음의 경우가 발생한 경우에는 우리 선급에 보고하여야 한다. (1) 선급유지에 영향을 주는 해난사고 <u>(2) 2장 107. 2항에서 언급하는 “신속하고 완전한 수리”에 해당되는 부위가 발견되는 경우(최소 허용한도를 초과한 경우)</u> <u>(3) 수밀 또는 풍우밀의 보전성에 영향을 줄 수 있는 선체구조 손상이 식별된 경우</u> (4) 선박의 입거 또는 상가 (5) 선박의 계선 또는 해체 (6) 선박의 소유자 변경 (7) 탈급 (8) 기타 선급에 영향을 미치는 변경사항</p> <p>703. ~ 704. (2020) 〈현행과 동일〉 〈현행과 동일〉</p> <p style="text-align: center;">제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록</p> <p>901. 선급정지 및 회복 1. 〈현행과 동일〉 2. 다음의 경우 우리 선급의 선급정지절차에 따라 선급이 정지될 수 있다. (1)~(5) 〈현행과 동일〉 (6) 연차검사 시 지정된 또는 기한이 지난 계속검사항목이 검사되지 아니하거나 또는 합의에 의하여 연기되지 아니한 경우 <u>(7) 1장, 702. 선박소유자의 책임 및 협력의무 중 “보고사항”에 언급된 항목에 대하여 우리 선급에 보고하지 않은 경우</u> (8) 검사 수수료를 지불하지 아니한 경우 선급정지사유가 해소된 경우 또는 기한이 지난 검사가 만족하게 조치되었다고 확인한 경우 선급은 회복된다. 우리 선급이 결정한 선급정지는 선급정지사유가 발생한 일자부터 발효되며 지정된 항목 및/또는 검사가 조치되어 선급이 회복될 때까지는 유효하다.</p> <p>〈이하 현행과 동일〉</p>	<p>Conclusion by Marshall Islands' Casualty Investigation Report of STELLAR DAISY(2019)</p> <p>1) ineffective enforcement by the Society's Rules to ensure Owner was reporting identified damage as potential contributing factors.</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유
<p>7. 계선 중인 선박이 기한을 지난 정기적 검사가 있는 상태에서 계선위치로부터 <u>수리/검사장소까지</u> 항해를 하고자 하는 경우 선박에 대한 선급정지는 보류될 수 있고, 우리 선급이 기한이 지난 검사 및 계선기간을 고려한 범위에 대하여 검사를 하고 만족한 상태에 있다는 조건으로, 계선위치로부터 <u>수리/검사장소까지</u> 단일직항의 평형수항해를 허용할 수 있다. 이 경우 의도하는 항해에 대한 조건이 명시된 단기 선급증서를 발행할 수 있다. 이 요건은 계선되기 전에 이미 선급이 정지된 선박에는 적용할 수 없다.</p> <p>8. 선택적 부기부호와 관련된 요구사항을 만족시키지 못하는 경우, 해당 부기부호에 한해서만 정지 또는 철회시킬 수 있으며, 이 경우 선급은 계속 유지된다. (2018)</p> <p><이하 생략></p>	<p>7. 계선 중인 선박이 기한을 지난 정기적 검사가 있는 상태에서 계선위치로부터 수리/검사/<u>또 다른 계선</u> 장소까지 항해를 하고자 하는 경우 선박에 대한 선급정지는 보류될 수 있고, 우리 선급이 기한이 지난 검사 및 계선기간을 고려한 범위에 대하여 검사를 하고 만족한 상태에 있다는 조건으로, 계선위치로부터 <u>수리/검사/또 다른 계선</u> 장소까지 단일직항의 평형수항해를 허용할 수 있다. 이 경우 의도하는 항해에 대한 조건이 명시된 단기 선급증서를 발행할 수 있다. 이 요건은 계선되기 전에 이미 선급이 정지된 선박에는 적용할 수 없다. (2020)</p> <p>8. 선택적 부기부호와 관련된 요구사항을 만족시키지 못하는 경우, 해당 부기부호에 한해서만 정지 또는 철회시킬 수 있으며, 이 경우 선급은 계속 유지된다. (2018)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR1C(Rev.6, Apr 2019), Section A.1.8 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1~15. <생략></p> <p>16. 도장상태(coating condition)에 대한 구분은 다음과 같다.</p> <p>(1) 양호(good) : 점식(spot rusting)이 없거나 작은 점식만 있는 상태</p> <p>(2) 보통(fair) : 횡보강재의 가장자리와 용접 결합부에 대하여 국부적인 도막의 탈락이 있거나 또는 고려하는 부위 중 20% 이상에 대하여 가벼운 부식(light rusting)이 있는 상태로 불량에서 정의한 것을 제외한 상태</p> <p>(3) 불량(poor) : 고려하는 부위 중 20% 이상에 대하여 도막의 탈락이 있거나 10% 이상에 심한 부식(hard scale)이 있는 상태</p> <p><새롭게 추가></p> <p><생략></p> <p>113. 검사준비 (2019)</p> <p>1. ~ 3. <생략></p> <p>4. 해상 부양상태에서의 검사</p> <p>(1) ~ (3) <생략></p> <p>(4) 보트 또는 뗏목을 이용한 탱크검사는 일기예보와 예상되는 해상상태에 따른 선체운동을 감안하고 안전장비 등을 고려하여 검사원이 충분히 안전하다고 인정하는 경우에 한하여 실시할 수 있다.</p> <p>[지침 참조]</p> <p><새롭게 추가></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1~15. <현행과 동일></p> <p>16. 도장상태(coating condition)¹⁾에 대한 구분은 다음과 같다. (2020)</p> <p>(1) 양호(good) : 점식(spot rusting)이 없거나 작은 점식만 있는 상태</p> <p>(2) 보통(fair) : 횡보강재의 가장자리와 용접 결합부에 대하여 국부적인 도막의 탈락이 있거나 또는 고려하는 부위 중 20% 이상에 대하여 가벼운 부식(light rusting)이 있는 상태로 불량에서 정의한 것을 제외한 상태</p> <p>(3) 불량(poor) : 고려하는 부위 중 20% 이상에 대하여 도막의 탈락이 있거나 10% 이상에 심한 부식(hard scale)이 있는 상태</p> <p>(비고) ¹⁾ 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec. 87 (Guidelines for Coating Maintenance & Repairs for Ballast Tanks and Combined Cargo/Ballast Tanks on Oil Tanker) 참조. (2020)</p> <p><현행과 동일></p> <p>113. 검사준비 (2019)</p> <p>1. ~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 해상 부양상태에서의 검사¹⁾ (2020)</p> <p>(1) ~ (3) <현행과 동일></p> <p>(4) 보트 또는 뗏목을 이용한 탱크검사는 일기예보와 예상되는 해상상태에 따른 선체운동을 감안하고 안전장비 등을 고려하여 검사원이 충분히 안전하다고 인정하는 경우에 한하여 실시할 수 있다. [지침 참조]</p> <p>(비고) ¹⁾ 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec. 39 (Safe Use of Rafts or Boats for Survey) 참조. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS Z10.1, Z10.3 및 Z10.4에 기존에 언급되어 있는 사항을 금번에 추가함</p> <p>- IACS UR Z7, Z7.1, Z10.1~Z10.5에 기존에 언급되어 있는 사항을 금번에 추가함.</p>

현행	개정안	개정 사유
<p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. 검사시기 <생략></p> <p>202. 선체, 의장 및 소방설비</p> <p>1. 검사는 선체, 창구덮개, 창구코밍, 폐쇄장치, 의장 및 관련 배관이 만족한 상태로 유지되고 있음을 보증하기 위하여 시행한다.</p> <p>(1) ~ (29) <생략></p> <p>(30) 화물구역, 차량구역, 로로구역에서 방화구조를 검사 하고, <u>실행 가능하고 적합한 경우 여러 개구를 폐쇄하는 제어수단의 작동을 확인한다.</u> (2017)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. 검사시기 <현행과 동일></p> <p>202. 선체, 의장 및 소방설비</p> <p>1. 검사는 선체, 창구덮개, 창구코밍, 폐쇄장치, 의장 및 관련 배관이 만족한 상태로 유지되고 있음을 보증하기 위하여 시행한다.</p> <p>(1) ~ (29) <현행과 동일></p> <p>(30) 화물구역, 차량구역, 로로구역에서 방화구조를 검사 하고, <u>압축 수 소 또는 천연가스를 자주용 연료탱크에 보유한 차량을 화물로서 운송하는 차량운반선에 대해서는 화재안전장치를 검사하여야 한다. 또한 실행 가능하고 적합한 경우 여러 개구를 폐쇄하는 제어수단의 작동을 확인한다.</u> (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z1 (Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res. A.1120(30) Annex 1 (EA) 1.2.2.14를 반영 하여 개정함</p>

현행	개정안	개정 사유
<p>204. 선종별 추가요건 [지침 참조]</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) : <내용 생략> (1) <생략> (2) 불활성가스장치 검사 특히, (가)부터 (다) <생략> <u>(라) 데크 씰(deck seal) 또는 이중차단 배출장치, 및 역류방지밸브의 외관을 검사한다. 또한, 데크 씰의 자동공급 및 배출을 점검 또는 이중차단 배출밸브의 작동을 점검하고, 역류방지밸브의 작동을 점검한다. (2019)</u></p> <p>(마)부터 (아) <생략> <u>(EA) 1.2.3.2.10 checking the means for separating the cargo tank not being inerted from the inert gas main;</u> <u>(EA) 1.2.3.2.11 checking the alarms of the two oxygen sensors positioned in the space or spaces containing the inert gas system;</u></p>	<p>204. 선종별 추가요건 [지침 참조]</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) : <내용 현행과 동일> (1) <현행과 동일> (2) 불활성가스장치 검사 특히, (가)부터 (다) <현행과 동일> <u>(라) 역류방지장치에 대해서는 다음을 검사한다. (2020)</u> <u>(a)데크 씰(deck seal) 및 역류방지밸브의 외관을 검사한다. 또한, 데크 씰의 자동공급 및 배출을 점검하고 결빙을 방지하기 위한 장치를 점검한다.</u> <u>(b) 이중차단 배출밸브가 설치된 경우에는 이중차단 배출밸브 및 역류방지밸브의 외관을 검사한다. 또한, 동력상실 시 자동작동을 포함한 이중차단 배출밸브의 작동을 점검하고, 역류방지밸브의 작동을 점검한다.</u> <u>(c) 역류방지장치로서 직렬로 된 2개의 차단 밸브 및 그 중간에 벤트 밸브를 설치하는 경우, 벤트밸브의 자동작동 및 밸브의 오작동에 대한 경보를 점검한다.</u> (마)부터 (아) <현행과 동일> <u>(자) 불활성가스주관으로부터 불활성화 되지 않는 화물탱크를 분리하는 수단을 점검한다. (2020)</u> <u>(차) 불활성 가스장치가 설치된 구역 내에 위치한 2개의 산소검지기의 경보 기능을 점검한다. (2020)</u></p>	<p>- IACS UR Z1 (Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 1 (EA) 1.2.3.2.4 부터 1.2.3.2.6을 반영하여 개정함</p> <p>- IACS UR Z1 (Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 1 (EA) 1.2.3.2.10 및 1.2.3.2.11</p>

현행	개정안	개정 사유
<p>2. 케미컬탱커 :</p> <p>추가로 다음과 같이 전반적인 현상을 검사하여야 한다. 다만, 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 효력시험 및 개방검사를 요구할 수 있다.</p> <p>(1) 부터 (18) <생략></p> <p>(19) 실행가능한 한 과부압 방지를 위한 압력/부압 밸브 및 2차수단과 프레임스크린을 포함하여 화물탱크 벤트장치를 검사한다.</p> <p>(20)부터 (44) <생략></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 :</p> <p>추가로 화물적재 또는 배출하는 동안 다음과 같이 전반적인 현상을 검사한다. 화물탱크 및 불활성 화물창 구역에 대하여 특별히 요구하지 않는 한 검사할 필요 없다. 다만, 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 효력시험 및 개방검사를 요구할 수 있다.</p> <p>(1) ~ (10) <생략></p> <p>(11) 손상시 생존 요건에 대한 특별한 배치가 양호한지 확인한다. <u><새롭게 추가></u></p> <p>(12) 화물지역에 있는 선교문과 창문, 선루와 갑판실의 현창과 창문이 만족한 상태인지 확인한다.</p> <p>(13) <u>화물펌프실과 화물압축기실을 검사한다.</u></p> <p>(14) ~ (53) <생략></p> <p><이하 생략></p>	<p>2. 케미컬탱커</p> <p>추가로 다음과 같이 전반적인 현상을 검사하여야 한다. 다만, 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 효력시험 및 개방검사를 요구할 수 있다.</p> <p>(1) 부터 (18) <현행과 동일></p> <p>(19) 실행가능한 한 과부압 방지를 위한 압력/부압 밸브 및 2차수단과 프레임스크린을 포함하여 화물탱크 벤트장치를 검사한다. <u>또한 적용되는 경우, 불활성가스로 화물탱크를 퍼징하는 장치를 검사한다. (2020)</u></p> <p>(20)부터 (44) <현행과 동일></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 :</p> <p>추가로 화물적재 또는 배출하는 동안 다음과 같이 전반적인 현상을 검사한다. 화물탱크 및 불활성 화물창 구역에 대하여 특별히 요구하지 않는 한 검사할 필요 없다. 다만, 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 효력시험 및 개방검사를 요구할 수 있다.</p> <p>(1) ~ (10) <현행과 동일></p> <p>(11) 손상시 생존 요건에 대한 특별한 배치가 양호한지 확인한다.</p> <p>(12) <u>화물지역의 분리에 대하여 대체설계 및 배치가 적용된 경우, 관련 승인문서에 명시된 시험, 검사 및 정비요건이 있다면 이에 따라서 검사한다. (2020)</u></p> <p>(13) 화물지역에 있는 선교문과 창문, 선루와 갑판실의 현창과 창문이 만족한 상태인지 확인한다. <u>(2020)</u></p> <p>(14) <u>탈출로를 포함하여 화물기기구역 및 터렛구획을 검사한다. (2020)</u></p> <p>(15) ~ (54) <u>(2020)</u> <현행과 동일></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z1 (Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 5 (DA) 1.2.2.10</p> <p>- IACS UR Z1 (Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 5 (GA) 2.2.2.2를 반영하여 신설함</p> <p>- 번호 조정 -Annex 5 (GA) 2.2.2.4를 반영 - 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 절 중간검사</p> <p>301.~ 303. <생략></p> <p>304. 선종별 추가요건</p> <p>연차검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 검사를 하여야 한다.</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) :</p> <p>다음과 같이 가능한 범위에서 추가로 검사하여야 한다.</p> <p>(1) 다양한 배관장치의 검사 시 그 상태에서 의심이 생기면 압력시험 및 측정을 요구할 수 있다. 예를 들면 이중판 용접과 같은 수리에 대하여 특히 유의한다.</p> <p>(2) 선령 10년이 넘는 경우 선택한 화물구역의 내부검사</p> <p>(3) 위험구역(화물펌프실 및 화물탱크의 인접지역 등)에 있는 전기설비의 절연저항시험. 다만, 적절한 시험기록을 유지하고 있는 경우 최근 기록을 인정할 수 있다.</p> <p><생략></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 :</p> <p>추가로 다음과 같이 검사하여야 한다. 또한 가스프리상태에서 실시하여야 하며 통상 화물적재 또는 배출시 할 수 없는 시험범위이어야 한다. 또한 화물취급설비 및 정확한 성능을 위해 자동제어, 경보, 안전장치를 포함하여야 한다.</p> <p>(1) 적용가능한 경우 배관 및 독립형탱크는 선체에 전기적으로 접지되었는지 확인한다.</p> <p>(2) 일반적으로 위험구역(화물펌프실 및 화물탱크의 인접지역 등)에서 설비, 시설, 전선의 결함을 조사하기 위해 전기설비와 케이블을 검사하고 회로선의 절연저항을 측정한다. 이때 적절한 시험기록을 유지하고 있으면 최근 기록을 인정할 수 있다.</p> <p><새롭게 추가></p> <p>(3) 해당되는 경우 강구조물의 가열장치가 만족한지 확인한다.</p> <p>(4)~(9) <생략></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 절 중간검사</p> <p>301.~ 303. <현행과 동일></p> <p>304. 선종별 추가요건</p> <p>연차검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 검사를 하여야 한다.</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) :</p> <p>다음과 같이 가능한 범위에서 추가로 검사하여야 한다.</p> <p>(1) 다양한 배관장치의 검사 시 그 상태에서 의심이 생기면 압력시험 및 측정을 요구할 수 있다. 예를 들면 이중판 용접과 같은 수리에 대하여 특히 유의한다.</p> <p>(2) 위험구역(화물펌프실 및 화물탱크의 인접지역 등)에 있는 전기설비의 절연저항 시험. 다만, 적절한 시험기록을 유지하고 있는 경우 최근 기록을 인정할 수 있다. (2020)</p> <p><현행과 동일></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 :</p> <p>추가로 다음과 같이 검사하여야 한다. 또한 가스프리상태에서 실시하여야 하며 통상 화물적재 또는 배출시 할 수 없는 시험범위이어야 한다. 또한 화물취급설비 및 정확한 성능을 위해 자동제어, 경보, 안전장치를 포함하여야 한다.</p> <p>(1) 적용가능한 경우 배관 및 독립형탱크는 선체에 전기적으로 접지되었는지 확인한다.</p> <p>(2) 일반적으로 위험구역(화물기기구역 및 화물탱크의 인접지역 등)에서 설비, 시설, 전선의 결함을 조사하기 위해 전기설비와 케이블을 검사하고 회로선의 절연저항을 측정한다. 이때 적절한 시험기록을 유지하고 있으면 최근 기록을 인정할 수 있다.</p> <p>(3) <u>드라이 케미컬 분말 소화장치의 분배관은 건조공기로 통기시험(air blow test)을 하여야 한다. (2020)</u></p> <p>(4) 해당되는 경우 강구조물의 가열장치가 만족한지 확인한다.</p> <p>(5) ~<u>(10)</u> <현행과 동일></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z1(Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 1 (Cln) 2.3.3.2 및 2.3.3.3을 반영하여 삭제함</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- (GIn) 2.3.2.3</p> <p>- IACS UR Z1(Rev.7 May 2019) 2.7에 따라 IMO Res.A.1120(30) Annex 5 (Gln) 2.3.2.4 를 반영하여 추가함</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유																																																		
<p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. ~ 402. <생략></p> <p>403. 검사사항</p> <p>(7) 탱크 및 구역의 내부검사</p> <p>(가) 표 1.2.3에서 정하는 탱크 및 구역을 포함한 모든 구역에 대하여 내부검사를 한다.</p> <p>(나) 탱크 내부검사 시에는 판 및 늑골, 빌지웰, 측심관, 통풍관, 흡입 및 배출 장치도 검사한다.</p> <p><생략></p> <p>표 1.2.3 정기검사 시 탱크 및 구역의 내부검사 최소범위 (2017)</p> <table border="1" data-bbox="94 635 999 1098"> <thead> <tr> <th colspan="2">정기검사 구분 탱크 또는 구역</th> <th>제1차 정기검사</th> <th>제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">화물창(이중갑판이 있는 경우 이를 포함), 화물탱크</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"><생략></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">연료유탱크 △</td> <td>기관실</td> <td colspan="4" rowspan="3" style="text-align: center;"><생략></td> </tr> <tr> <td>화물지역</td> </tr> <tr> <td>기관실 및 화물지역 외(설치된 경우)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">유회유탱크 △</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">1개</td> </tr> <tr> <td colspan="2">청수탱크 △</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">1개</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고)</p> <p>1. 적용은 탱크의 용도에 의한 분류를 우선으로 한다. ○ : 모든 탱크 및 구역에 대하여 내부검사를 시행한다. △ : 다음에 따른다. 1) 이 요건은 (구조적)일체형탱크에 적용한다. 2)~4) <생략> <u><새롭게 신설></u></p> <p>2. <생략> <u><이하 생략></u></p>	정기검사 구분 탱크 또는 구역		제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	화물창(이중갑판이 있는 경우 이를 포함), 화물탱크		○	○	○	○	<생략>						연료유탱크 △	기관실	<생략>				화물지역	기관실 및 화물지역 외(설치된 경우)	유회유탱크 △		-	-	-	1개	청수탱크 △		-	1개	○	○	<p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. ~ 402. <현행과 동일></p> <p>403. 검사사항</p> <p>(7) 구역의 내부검사 <u>(2020)</u></p> <p>(가) 표 1.2.3에서 정하는 <u>선체 및 선루내의</u> 모든 구역에 대하여 내부검사를 한다. <u>(2020)</u></p> <p>(나) 탱크 내부검사 시에는 판 및 늑골, 빌지웰, 측심관, 통풍관, 흡입 및 배출 장치도 검사한다.</p> <p><현행과 동일></p> <p>표 1.2.3 정기검사 시 구역의 내부검사 최소범위 (2020)</p> <table border="1" data-bbox="1032 635 1915 1054"> <thead> <tr> <th colspan="2">정기검사 구분 구역</th> <th>제1차 정기검사</th> <th>제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"><현행과 동일></td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고)</p> <p>1. 적용은 탱크의 용도에 의한 분류를 우선으로 한다. ○ : 모든 구역에 대하여 내부검사를 시행한다. △ : 다음에 따른다. 1) 이 요건은 (구조적)일체형탱크에 적용한다. 2)~4) <현행과 동일></p> <p><u>2. 선체의 일부를 형성하지 아니하는 연료유탱크의 경우는 502.의 2항 (9)호 (다)에 따라 검사한다. (2020)</u></p> <p><u>3. <현행과 동일> (2020)</u> <u><이하 현행과 동일></u></p>	정기검사 구분 구역		제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	<현행과 동일>						<p>- 여수광양지부 요청(YSU6000-729-2018, '18.9. 10) : 내부검사시 어떤 구획을 검사하는지 ?</p> <p>- LR 규칙 참조</p> <p><u>정의(Definition)</u> <u>구역(Space)</u> : 화물창 및 탱크를 포함한 각각의 독립된 구획 (compartment)을 말한다.</p> <p>- 현행에 맞게 개정함</p> <p>- 번호조정</p>
정기검사 구분 탱크 또는 구역		제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																																															
화물창(이중갑판이 있는 경우 이를 포함), 화물탱크		○	○	○	○																																															
<생략>																																																				
연료유탱크 △	기관실	<생략>																																																		
	화물지역																																																			
	기관실 및 화물지역 외(설치된 경우)																																																			
유회유탱크 △		-	-	-	1개																																															
청수탱크 △		-	1개	○	○																																															
정기검사 구분 구역		제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																																															
<현행과 동일>																																																				

현행				개정안			개정사유
표 1.2.4 정기검사 시 두께계측 최소범위 1. 일반선박				표 1.2.4 정기검사 시 두께계측 최소범위 1. 일반선박			- IACS UR Z7 (Rev.27 Oct 2018)의 TABLE 1 반영 IACS Rec.82 (Rev.1 Oct 2018)중 Aft Peak Bulkhead 정의 변경으로 내용을 일치시키기 위하여 함께 개정됨. (Aft Peak Bulkhead is a term applied to the first main transverse watertight bulkhead forward of the stern. The An aft peak tank is the compartment any tank in the narrow part of the stern aft of this last watertight bulkhead)
제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	제1차 및 제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	
1. 선박 전체에 걸친 의심지역	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 화물구역에 있어서 1개의 횡단면에 대한 갑판의 각 판	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 화물구역에 있어서 2개의 횡단면(서로 다른 화물구역에서 1개씩 취한다) ^{4), 5), 6), 7)} 3. 모든 화물창의 창구덮개 및 코밍(판 및 보강재) ⁹⁾ 4. <u>선수 및 선미피크탱크</u> 내부재 5.~6. <생략>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 화물구역에 있어서 최소한 3개의 횡단면 ^{5), 6), 7)} 3. 모든 화물창의 창구덮개 및 코밍(판 및 보강재) ⁹⁾ 4. <u>선수 및 선미피크탱크</u> 내부재 5. 선박의 전 길이에 대한 노출된 상갑판의 각 판 6. ~ 12. <생략>	<현행과 동일>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 화물구역에 있어서 2개의 횡단면(서로 다른 화물구역에서 1개씩 취한다) ^{4), 5), 6), 7)} 3. 모든 화물창의 창구덮개 및 코밍(판 및 보강재) ⁹⁾ 4. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u> 5.~6. <현행과 동일>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 화물구역에 있어서 최소한 3개의 횡단면 ^{5), 6), 7)} 3. 모든 화물창의 창구덮개 및 코밍(판 및 보강재) ⁹⁾ 4. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u> 5. 선박의 전 길이에 대한 노출된 상갑판의 각 판 6. ~ 12. <현행과 동일>	
(비고) 1)~9) <생략>				(비고) 1)~9) <현행과 동일>			

현 행				개 정 안			개 정 사유															
표 1.2.4 정기검사 시 두께측측 최소범위 (계속) 2. 기타선박				표 1.2.4 정기검사 시 두께측측 최소범위 (계속) 2. 기타선박			- IACS UR Z7 (Rev.27 Oct 2018)의 TABLE 1 반영 IACS Rec.82 (Rev.1 Oct 2018)중 Aft Peak Bulkhead 정의 변경으로 내용을 일치시키기 위하여 함께 개정됨. (Aft Peak Bulkhead is a term applied to the first main transverse watertight bulkhead forward of the stern. The An aft peak tank is the compartment any tank in the narrow part of the stern aft of this last watertight bulkhead)															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>제1차 정기검사</th> <th>제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역</td> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 1개의 횡단면에서, 노출된 상갑판⁵⁾, 선측외판 및 선저외판의 각 판</td> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판⁵⁾, 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. <u>선수 및 선미피크 탱크 내부재</u></td> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. <u>선수 및 선미피크탱크 내부재</u></td> </tr> <tr> <td colspan="4">(비고) 1) ~ 5) <생략></td> </tr> </tbody> </table>	제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	1. 선박 전체에 걸친 의심지역	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 1개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판		1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. <u>선수 및 선미피크 탱크 내부재</u>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판 ⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. <u>선수 및 선미피크탱크 내부재</u>	(비고) 1) ~ 5) <생략>				<table border="1"> <thead> <tr> <th>제1차 및 제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><현행과 동일></td> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판⁵⁾, 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u></td> <td>1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(비고) 1) ~ 5) <현행과 동일></td> </tr> </tbody> </table>	제1차 및 제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	<현행과 동일>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판 ⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u>	(비고) 1) ~ 5) <현행과 동일>	
제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																			
1. 선박 전체에 걸친 의심지역	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 1개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. <u>선수 및 선미피크 탱크 내부재</u>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판 ⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. <u>선수 및 선미피크탱크 내부재</u>																			
(비고) 1) ~ 5) <생략>																						
제1차 및 제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																				
<현행과 동일>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서, 노출된 상갑판 ⁵⁾ , 선측외판 및 선저외판의 각 판 3. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u>	1. 선박 전체에 걸친 의심지역 2. 중앙부 0.5L 내의 2개의 횡단면에서 선측외판의 각 판 3. 선박의 전 길이에 대하여, 1) 노출된 상갑판의 각 판 ⁵⁾ 2) 대표적인 노출된 선루갑판(선미루, 선교루 및 선수루)의 각 판 3) 평형수흡수선과 만재흡수선 사이의 선택된 선측외판에 대하여 각 현마다 1조의 각 판 4) 선저외판 5) 평판용골 4. 선수 및 선미피크 <u>평형수탱크</u> 내부재 <u>(2020)</u>																				
(비고) 1) ~ 5) <현행과 동일>																						

현행	개정안	개정사유																														
<p>표 1.2.6 정기검사 시 탱크 압력시험 범위</p> <table border="1" data-bbox="120 280 987 571"> <thead> <tr> <th>탱크 \ 정기검사 구분</th> <th>제1차 정기검사</th> <th>제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크</td> <td>△</td> <td>△</td> <td>△</td> <td>△</td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고)</p> <ol style="list-style-type: none"> 적용은 탱크의 용도에 의한 분류를 우선으로 한다. 탱크의 주위 벽은 공기관상단 또는 평형수겸용 화물창인 경우 창구상단 근처까지의 수두로 시험하여야 한다. 연료유탱크, 윤활유탱크 및 청수탱크의 주위 벽은 사용상태에서 일어날 수 있는 최고액면의 수두로 시험하여야 한다. ○ : 모든 탱크의 주위 벽에 대하여 압력시험을 시행한다. △ : 연료유탱크, 윤활유탱크 및 청수탱크의 압력시험은 탱크경계에 대한 외부검사가 만족스럽고, 선장으로부터 압력시험이 규정에 따라 만족한 결과로 시행되어 왔다는 것이 확인되는 경우 특별히 고려할 수 있다. 화물탱크(액화가스 산적운반선의 화물탱크 제외)의 경우 내부 및 외부 검사를 하고 검사원이 양호하다고 인정하는 경우 생략할 수 있다. 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 탱크 압력시험을 확대할 수 있다. [지침 참조] 	탱크 \ 정기검사 구분	제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)	○	○	○	○	연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크	△	△	△	△	<p>표 1.2.6 정기검사 시 탱크 압력시험 범위</p> <table border="1" data-bbox="1066 280 1910 571"> <thead> <tr> <th>탱크 \ 정기검사 구분</th> <th>제1차 정기검사</th> <th>제2차 정기검사</th> <th>제3차 정기검사</th> <th>제4차 및 이후 정기검사</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크</td> <td>△</td> <td>△</td> <td>△</td> <td>△</td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고)</p> <ol style="list-style-type: none"> 적용은 탱크의 용도에 의한 분류를 우선으로 한다. 탱크의 주위 벽은 공기관상단 또는 평형수겸용 화물창인 경우 창구상단 근처까지의 수두로 시험하여야 한다. 연료유탱크, 윤활유탱크 및 청수탱크의 주위 벽은 사용상태에서 일어날 수 있는 최고액면의 수두로 시험하여야 한다. ○ : 모든 탱크의 주위 벽에 대하여 압력시험을 시행한다. △ : (2020) 1) 이 요건은 일체형 탱크에 대하여 적용한다. 2) 연료유탱크, 윤활유탱크 및 청수탱크의 압력시험은 탱크경계에 대한 외부검사가 만족스럽고, 선장으로부터 압력시험이 규정에 따라 만족한 결과로 시행되어 왔다는 것이 확인되는 경우 특별히 고려할 수 있다. 3) 선체의 일부를 형성하지 아니하는 연료유탱크는 502.의 2항(9)호(다)에 따라 검사한다. 화물탱크(액화가스 산적운반선의 화물탱크 제외)의 경우 내부 및 외부 검사를 하고 검사원이 양호하다고 인정하는 경우 생략할 수 있다. 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 탱크 압력시험을 확대할 수 있다. [지침 참조] 	탱크 \ 정기검사 구분	제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사	모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)	○	○	○	○	연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크	△	△	△	△	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10) 반영</p> <p>- 현행에 맞게 개정함</p>
탱크 \ 정기검사 구분	제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																												
모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)	○	○	○	○																												
연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크	△	△	△	△																												
탱크 \ 정기검사 구분	제1차 정기검사	제2차 정기검사	제3차 정기검사	제4차 및 이후 정기검사																												
모든 물탱크(평형수 겸용 화물창 포함 및 청수탱크 제외) 및 모든 화물탱크 (2018)	○	○	○	○																												
연료유탱크, 윤활유탱크, 청수탱크	△	△	△	△																												

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용</p> <p>1. <생략></p> <p>2. 특정 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사에 대한 절차요건 <이하 생략></p> <p>(1) 재화중량이 20,000톤 이상인 검사강화제도(ESP) 부호를 갖는 선박에 대하여 제3차 정기검사부터 시행하는 모든 정기검사 및 중간검사의 선체검사사항인 이 요건이 적용되는 선체구조와 배관장치의 검사는 최소한 2명의 정검사원에 의하여 시행하여야 한다. 재화중량이 100,000톤 이상인 산적화물선(이중선체 산적화물선 제외)인 경우 선령 10년과 15년 사이에 시행하는 중간검사의 선체사항인 이 요건이 적용되는 선체구조와 배관장치의 검사는 최소한 2명의 정검사원에 의하여 시행하여야 한다. (2017)</p> <p>(2) (1)호는 최소한 2명의 정검사원이 요구되는 검사를 수행하기 위해 동시에 본선에 입회해야 함을 의미한다. 공동선급선에 대한 2명의 정검사원 요건은 기국의 관련법규에 적합한 경우 각 선급으로부터 1명의 검사원이 입회하는 것으로 충족할 수 있다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용</p> <p>1. <현행과 동일></p> <p>2. 특정 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사에 대한 절차요건 <이하 생략></p> <p>(1) 재화중량이 20,000톤 이상인 검사강화제도(ESP) 부호를 갖는 선박에 대하여 제3차 정기검사부터 시행하는 모든 정기검사 및 중간검사의 선체검사사항인 이 요건이 적용되는 선체구조와 배관장치의 검사는 최소한 2명의 정검사원에 의하여 시행하여야 한다. 재화중량이 100,000톤 이상인 산적화물선(이중선체 산적화물선 제외)인 경우 선령 10년과 15년 사이에 시행하는 중간검사의 선체사항인 이 요건이 적용되는 선체구조와 배관장치의 검사는 최소한 2명의 정검사원에 의하여 시행하여야 한다. (2017)</p> <p>(2) (1)호는 최소한 2명의 정검사원이 요구되는 검사(항해 중 검사(voyage survey)에도 적용됨)를 수행하기 위해 동시에 본선에 입회해야 함을 의미한다. 공동선급선에 대한 2명의 정검사원 요건은 기국의 관련법규에 적합한 경우 각 선급으로부터 1명의 검사원이 입회하는 것으로 충족할 수 있다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 품질경영팀 구두 comments 반영 : IACS PR20에 기존에 언급되어 있는 사항을 추가함. - Notes중 1번 사항을 반영함</p>

(2) 2020.01.01일자 시행사항

(검사신청일 기준) - for CoC(지적사항)

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 8 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록</p> <p>901. 선급정지 및 회복</p> <p>1. ~ 5. <생략></p> <p>6. 선박소유자 또는 우리 선급의 통제한계를 정당하게 넘어서는 불가항력의 상황으로 인하여 선박이 허용된 기간의 만료시점에 기한이 지난 검사를 완료할 수 있는 항구에 있지 아니한 경우 우리 선급은 다음의 조건으로 합의된 양하항까지의 직항을 선급유지상태로 허용할 수 있다. 또한 필요한 경우 검사를 완료할 수 있는 합의된 항구까지의 평형수항해를 허용할 수 있다. [지침 참조]</p> <p>(1) 선박기록의 검토</p> <p>(2) 현재 항구에서 예상치 못하게 검사원이 본선에 입회할 수 없는 경우 첫 번째 도착항에서 지정된 검사 및/또는 기한이 지난 검사 그리고 지적사항/선급유지조건에 대한 검사</p> <p><생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1. ~ 16. <생략></p> <p>17. 신속하고 완전한 수리(prompt and thorough repair)라 함은 당해 검사 시 완료하는 영구수리로서, 검사원이 만족하고 수리와 관련하여 어떠한 선급유지조건 또는 지적사항도 남기지 않는 수리를 말한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 8 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록</p> <p>901. 선급정지 및 회복</p> <p>1. ~ 5. <현행과 동일></p> <p>6. 선박소유자 또는 우리 선급의 통제한계를 정당하게 넘어서는 불가항력의 상황으로 인하여 선박이 허용된 기간의 만료시점에 기한이 지난 검사를 완료할 수 있는 항구에 있지 아니한 경우 우리 선급은 다음의 조건으로 합의된 양하항까지의 직항을 선급유지상태로 허용할 수 있다. 또한 필요한 경우 검사를 완료할 수 있는 합의된 항구까지의 평형수항해를 허용할 수 있다. [지침 참조]</p> <p>(1) 선박기록의 검토</p> <p>(2) 현재 항구에서 예상치 못하게 검사원이 본선에 입회할 수 없는 경우 첫 번째 도착항에서 지정된 검사 및/또는 기한이 지난 검사 그리고 지적사항에 대한 검사 (2020)</p> <p><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>1.~ 16. <현행과 동일></p> <p>17. 신속하고 완전한 수리(prompt and thorough repair)라 함은 당해 검사 시 완료하는 영구수리로서, 검사원이 만족하고 수리와 관련하여 어떠한 지적사항도 남기지 않는 수리를 말한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR1C(Rev. 6 Apr 2019), Section A.1.7의 b) 반영</p> <p>- IACS Z10.1(Rev.24, May '19)-1.2.14, Z10.2(Rev.36, May 2019) - 1.2.16, Z10.3(Rev.19, May 2019) - 1.2.14, Z10.4(Rev.16, may 2019) - 1.2.15, Z10.5(Rev.19, May 2019) - 1.2.16, Rec96(Rev.1, May 2019) - 2.4.4.의 (m) 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p>107. 수리</p> <p>1.~4. <생략></p> <p>5. 2항에 명시된 선체구조에서 발견된 손상이 격리된 것이고 선체구조의 보전성에 영향을 미치지 아니하는 국부적인 것인 경우(예를 들면, 크로스데크스트립 내의 작은 구멍), 검사원은 주위구조에 대하여 평가를 한 후 국제선급연합회(IACS)의 절차요건(PR) No.35 (Procedure for Imposing and Clearing Recommendation/Condition of Class)에 따라 풍우밀 또는 수밀보전성을 다시 확보하기에 적합한 임시수리를 하고 이후 영구수리를 완료하고 선급을 계속 유지할 수 있도록 기한을 정하여 이와 관련된 <u>지적사항/선급유지조건</u>을 지정할 수 있다.</p> <p><생략></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. 검사시기</p> <p>1. 첫 번째 정기검사는 최초 등록검사 완료일로부터 5년 이내에 시행되어야 하며, ~ 여기서 '예외적인 경우(exceptional circumstance)'라 함은 입거시설을 이용할 수 없는 경우, 수리시설을 이용할 수 없는 경우, 필요한 자재, 장비 또는 예비품이 없는 경우 또는 악천후를 피하기 위한 조치로 인하여 지연된 경우를 말한다.</p> <p>(1) 연차검사에 준하는 검사</p> <p>(2) <u>지적사항/선급유지조건</u>에 대한 재확인</p> <p>(3) 시행 가능한 범위까지 정기검사의 진행</p> <p>(4) 입거검사 지정일이 선급검사연장의 마지막 일자 이전에 도래하는 경우 승인된 수중검사업자에 의한 수선하부 선체에 대한 검사를 시행하여야 한다. 입거검사의 연장이 전회 입거검사 완료일로부터 36개월을 넘지 아니하는 경우 수면하부에 대한 미결된 <u>지적사항/선급유지조건</u>이 선박에 없는 조건으로 승인된 수중업자에 의한 수선하부 선체에 대한 검사는 면제될 수 있다.</p> <p>이 경우 차기 정기검사의 지정일은 원래 지정된 정기검사일로부터 산정하여 지정한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p>107. 수리</p> <p>1.~4. <생략></p> <p>5. 2항에 명시된 선체구조에서 발견된 손상이 격리된 것이고 선체구조의 보전성에 영향을 미치지 아니하는 국부적인 것인 경우(예를 들면, 크로스데크스트립 내의 작은 구멍), 검사원은 주위구조에 대하여 평가를 한 후 국제선급연합회(IACS)의 절차요건(PR) No.35 (Procedure for Imposing and Clearing <u>Condition of Class</u>)에 따라 풍우밀 또는 수밀보전성을 다시 확보하기에 적합한 임시수리를 하고 이후 영구수리를 완료하고 선급을 계속 유지할 수 있도록 기한을 정하여 이와 관련된 <u>지적사항</u>을 지정할 수 있다. <u>(2020)</u></p> <p><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. 검사시기</p> <p>1. 첫 번째 정기검사는 최초 등록검사 완료일로부터 5년 이내에 시행되어야 하며, ~ 여기서 '예외적인 경우(exceptional circumstance)'라 함은 입거시설을 이용할 수 없는 경우, 수리시설을 이용할 수 없는 경우, 필요한 자재, 장비 또는 예비품이 없는 경우 또는 악천후를 피하기 위한 조치로 인하여 지연된 경우를 말한다.</p> <p>(1) 연차검사에 준하는 검사</p> <p>(2) <u>지적사항</u>에 대한 재확인 <u>(2020)</u></p> <p>(3) 시행 가능한 범위까지 정기검사의 진행</p> <p>(4) 입거검사 지정일이 선급검사연장의 마지막 일자 이전에 도래하는 경우 승인된 수중검사업자에 의한 수선하부 선체에 대한 검사를 시행하여야 한다. 입거검사의 연장이 전회 입거검사 완료일로부터 36개월을 넘지 아니하는 경우 수면하부에 대한 미결된 <u>지적사항</u>이 선박에 없는 조건으로 승인된 수중업자에 의한 수선하부 선체에 대한 검사는 면제될 수 있다. <u>(2020)</u></p> <p>이 경우 차기 정기검사의 지정일은 원래 지정된 정기검사일로부터 산정하여 지정한다.</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z7(Rev.28, May 2019), Z7.1(Rev.15 Jun 2019), Z7.2(Rev.8 May 2019), Z10.1(Rev.24, May 2019), Z10.2(Rev.36, May 2019), Z10.3(Rev.19, May 2019), Z10.4(Rev.16, May 2019), 및 Z10.5(Rev.19, May 2019)의 1.3.3 반영</p> <p>- IACS PR1C(Rev.6 Apr 2019), Section A.1.1.1 의 b)와 d) 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용</p> <p>1. <생략></p> <p>2. 특정 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사에 대한 절차요건 이 요건의 목적은 검사의 질을 향상시키고자 함이다. 이 요건은 화물지역 내에 있는 화물창/탱크, 펌프실, 코퍼댐, 파이프터널 및 보이드스페이스와 모든 평형수탱크에 대한 선체구조 및 배관장치에 대한 검사에 적용한다. 산적화물선의 경우, 화물지역 내에 있는 임의로 선정된 연료유탱크는 3장 2절 산적화물선과 3장 6절 이중선체 산적화물선에 적용되는 조항에 따라서 검사되어야 한다. 아래에 명시된 선박크기 및 검사범위를 고려하여, 1명 이상의 검사원이 요구되는 구역, 화물창 또는 탱크 검사를 시행하는 것이 보다 효과적이며, 지적된 수리에 대한 검사 및 선급유지조건/지적사항에 따라 요구되는 조치를 취하는 동안에 서로 협력하고 협의하는 것이 보다 더 효과적이다. (2017)</p> <p>(1) ~ (2) <생략></p> <p>(3) 각 입회검사원이 요구되는 검사의 모든 검사항목을 시행하여야 하는 것은 아니지만, 이들은 서로 협의하여 요건이 적용되는 검사 부위의 상태를 파악하기 위하여 필요한 범위까지 공동으로 현상검사 및 정밀검사를 시행하여야 한다. 이러한 검사의 범위는 신환, 수리 및 기타 지적사항이나 선급유지조건과 관련하여 검사를 완료하기 위하여 요구되는 조치에 대하여 검사원간에 충분히 합의되어야 한다. 각 검사원은 검사보고서에 공동서명을 하거나 동등한 방식으로 그들이 해당검사를 공동으로 수행하였음을 표시하여야 한다. (2017)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용</p> <p>1. <현행과 동일></p> <p>2. 특정 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사에 대한 절차요건 이 요건의 목적은 검사의 질을 향상시키고자 함이다. 이 요건은 화물지역 내에 있는 화물창/탱크, 펌프실, 코퍼댐, 파이프터널 및 보이드스페이스와 모든 평형수탱크에 대한 선체구조 및 배관장치에 대한 검사에 적용한다. 산적화물선의 경우, 화물지역 내에 있는 임의로 선정된 연료유탱크는 3장 2절 산적화물선과 3장 6절 이중선체 산적화물선에 적용되는 조항에 따라서 검사되어야 한다. 아래에 명시된 선박크기 및 검사범위를 고려하여, 1명 이상의 검사원이 요구되는 구역, 화물창 또는 탱크 검사를 시행하는 것이 보다 효과적이며, 지적된 수리에 대한 검사 및 지적사항에 따라 요구되는 조치를 취하는 동안에 서로 협력하고 협의하는 것이 보다 더 효과적이다. (2020)</p> <p>(1) ~ (2) <현행과 동일></p> <p>(3) 각 입회검사원이 요구되는 검사의 모든 검사항목을 시행하여야 하는 것은 아니지만, 이들은 서로 협의하여 요건이 적용되는 검사 부위의 상태를 파악하기 위하여 필요한 범위까지 공동으로 현상검사 및 정밀검사를 시행하여야 한다. 이러한 검사의 범위는 신환, 수리 및 기타 지적사항과 관련하여 검사를 완료하기 위하여 요구되는 조치에 대하여 검사원간에 충분히 합의되어야 한다. 각 검사원은 검사보고서에 공동서명을 하거나 동등한 방식으로 그들이 해당검사를 공동으로 수행하였음을 표시하여야 한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR20 (Rev.3 May 2019) 반영</p>

2020.01.01일자 시행사항

(건조계약일 또는 고조파필터 개조 후의 검사신청일 기준)

현행	개정
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. ~ 202. <생략></p> <p>203. 기관, 전기 및 추가설비</p> <p>1. - 26. <생략></p> <p>27. 선내 배전시스템에 고조파필터가 포함될 경우, 주모선에 가해지는 고조파 왜곡 수준에 대한 계측기록을 확인한다. 다만, 펌프용 전동기와 같이 단일 용도의 주파수 드라이브에 설치되는 고조파필터는 본 요건을 적용하지 않을 수 있다. (2017)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. ~ 202. <현행과 동일></p> <p>203. 기관, 전기 및 추가설비</p> <p>1. - 26. <현행과 동일></p> <p>27. 선내 배전시스템의 주모선에 고조파필터가 설치되는 선박의 경우, 주모선에 가해지는 고조파 왜곡 수준에 대한 계측기록을 확인한다. 다만, 펌프용 전동기와 같이 단일 용도의 주파수 드라이브에 설치되는 고조파필터는 제외한다. (2020) 【지침 참조】</p> <p><이하 현행과 동일></p>

(3) 2020.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 선급부호</p> <p>201. 선급부호 [지침 참조] 우리 선급에 등록된 선박에 부여하는 선급부호는 다음에 따른다. <u><새롭게 추가></u></p> <p><생략></p> <p>(7) 특기사항 <u>화물의 종류 또는 화물특성에 따른 선박의 구조 및 탱크의 형식 등에 대한 특기사항이나 대빙구조, 수중검사, 적재조건, 설계온도, 압력 및 화물의 겉보기 비중, 구조강도평가, 피로강도평가, 선체건조감시, 산적화물선의 침수상태 종강도/허용적재하중/파형횡격벽 등을 표시하는 부기부호로서 선종부호 다음에 추가로 부기할 수 있다. 또한 선박의 특정한 항해구역 또는 항해조건에 대하여도 부기할 수 있다.</u> <u><새롭게 추가></u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 선급부호</p> <p>201. 선급부호 [지침 참조] 우리 선급에 등록된 선박에 부여하는 선급부호는 다음에 따른다. <i>(2020)</i></p> <p>1. 선급부호는 신청자(선박소유자 또는 건조자)의 신청에 따라 관련규정의 적합 여부를 검토하고 만족하는 경우에 부여하며, 아래 (7)호 및 (8)호에 추가하여 신청자가 특정화물이나 용도 등에 대하여 특기사항을 신청하고 우리 선급이 적절하다고 인정하는 경우에도 이를 특기사항으로 부기 할 수 있다.</p> <p>2. 우리 선급은 이미 부여된 선급부호가 의도한 서비스(선종 및 용도), 항해 및 /또는 그 외의 요구된 규칙 등에 적합하지 않다는 것을 인지한 경우, 신청자와 협의해서 언제든지 선급부호를 변경하거나 최신화 할 수 있다. <현행과 동일></p> <p>(7) 특기사항 <i>(2020)</i> 해당 선종부호에 적용 가능한 경우 부여되며 화물의 종류 또는 화물특성에 따른 선박의 구조, 탱크의 형식, 적재조건, 설계온도, 압력 및 화물의 겉보기 비중 등을 표시하는 부기부호로서 선종부호 아래에 부기하며, 또한 선박의 특정한 항해구역 또는 항해조건에 대하여도 <u>특기사항으로</u> 부기할 수 있다.</p> <p>(8) 추가특기사항 <i>(2020)</i> 특정 선종에 관계없이 요건에 적합하면 부여되며, 구조강도평가, 피로강도평가, 선체건조감시, 대빙구조, 수중검사, 산적화물선의 침수상태 종강도/허용적재하중/파형횡격벽 등을 표시하는 부기부호로서 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 적용지침 1편 1장 2절 201. 2에서 규칙으로 이동</p> <p>- BV 규칙 참조함</p> <p>- 특기사항과 추가특기사항을 구분함 (선급부호안내서 참조함)</p>

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 13 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. 일반</p> <p>1. 적용</p> <p>(1) 이 규정은 2장의 다른 규정에 추가하여 자항으로 고체화물을 운송하는 총톤수 500톤 이상의 모든 일반건화물선에 대하여 적용한다. 다만, 다음 선박은 적용을 제외한다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 검사강화제도 적용대상 산적화물선 및 이중선체 산적화물선 - 컨테이너전용운반선 - 로로운반선 - 냉동운반선 - 우드칩전용운반선 - 시멘트전용운반선 - 가축운반선 - 갑판화물선(갑판 상부에만 화물을 적재하도록 설계된 선박) - 상갑판까지 화물창의 전 높이 및 화물지역의 전 길이에 걸쳐 연장된 이중선체를 가지는 이중선체구조의 일반건화물선 <p>그러나 이 규정의 적용으로부터 제외되는 상기 나열된 선박의 경우라 할지라도 단일화물창 화물선에 대하여는 1402.의 7항 및 1404.의 7항의 요건을 적용한다. (2019)</p> <p>일반건화물선의 선체검사와 관련하여, 단일선체 화물창 및 이중선체 화물창이 혼합된(hybrid) 화물창 배치를 가지는 일반건화물선의 경우, 단일선체 화물창 구역에만 이 규정을 적용한다. (2019)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 13 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. 일반</p> <p>1. 적용</p> <p>(1) 이 규정은 2장의 다른 규정에 추가하여 자항으로 고체화물을 운송하는 총톤수 500톤 이상의 모든 일반건화물선에 대하여 적용한다. 다만, 다음 선박은 적용을 제외한다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 검사강화제도 적용대상 산적화물선 및 이중선체 산적화물선 - 컨테이너전용운반선 - 로로운반선 - 냉동운반선 - 우드칩전용운반선 - 시멘트전용운반선 - 가축운반선 - 갑판화물선(갑판 상부에만 화물을 적재하도록 설계된 선박) - 상갑판(이중선체구조를 갖는 선박임에도 불구하고 최전방 화물창의 선수 단에서 여러 프레임의 단일 선체를 갖는 선박에 대하여는 특히 주의하여 검사를 해야 한다.)까지 화물창의 전 높이 및 화물지역의 전 길이에 걸쳐 연장된 이중선체를 가지는 이중선체구조의 일반건화물선 (2020) <p>그러나 이 규정의 적용으로부터 제외되는 상기 나열된 선박의 경우라 할지라도 단일화물창 화물선에 대하여는 1402.의 7항 및 1404.의 7항의 요건을 적용한다. (2019)</p> <p>일반건화물선의 선체검사와 관련하여, 단일선체 화물창 및 이중선체 화물창이 혼합된(hybrid) 화물창 배치를 가지는 일반건화물선의 경우, 단일선체 화물창 구역에만 이 규정을 적용한다. (2019)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z7.1 (Rev.15, Jun 2019) 의 1.1.1 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p>1402. 연차검사</p> <p>1. ~ 6. <생략></p> <p>7. 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 23-3규칙 및 25규칙에 만족한 후의 단일화물창 화물선에 대한 추가 연차검사요건(1401.의 1항 (1)호 참조)</p> <p>화물창의 수위감지기에 대한 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 23-3규칙 및 25규칙의 요건에 적합한 선박의 경우 연차검사는 임의의 수위감지장치 및 그 경보에 대한 검사 및 시험을 포함하여야 한다.</p> <p><비고 신설></p> <p><생략></p> <p>1404. 정기검사</p> <p>1.~6. <생략></p> <p>7. 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 23-3규칙 및 25규칙에 만족한 후의 단일화물창 화물선에 대한 추가 정기검사요건(1401.의 1항 (1)호 참조)</p> <p>화물창의 수위감지기에 대한 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 23-3규칙 및 25규칙의 요건에 적합한 선박의 경우 정기검사는 모든 수위감지장치 및 그 경보에 대한 검사 및 시험을 포함하여야 한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p>1402. 연차검사</p> <p>1. ~ 6. <현행과 동일></p> <p>7. 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 25규칙에 만족한 후의 단일화물창 화물선에 대한 추가 연차검사요건(1401.의 1항 (1)호 참조)</p> <p>화물창의 수위감지기에 대한 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 25규칙의 요건에 적합한 선박¹⁾의 경우, 연차검사는 임의의 수위감지장치 및 그 경보에 대한 검사 및 시험을 포함하여야 한다. (2020)</p> <p>비고 (2020)</p> <p>¹⁾ 산적화물선 이외의 화물선으로서 견현갑판 아래에 단일의 화물창을 가지는 선박 또는 견현갑판 아래에 여러 개의 화물창이 있지만 견현갑판까지 달하는 최소한 1개 이상의 수밀격벽에 의하여 구분되지 아니하는 화물창을 가지는 선박(이하「단일화물창의 화물선」이라 한다)으로서 다음에 해당되는 선박은 7편 3장 14절 1403.의 3항에서 정하는 요건에 따라 관련 장치를 설치하여야 한다.</p> <p>(1) 1998년 7월 1일 이후 건조된 길이 80미터 미만의 선박</p> <p>(2) 1998년 7월 1일 전에 건조된 길이 100미터 미만의 선박</p> <p>다만, 화물창 양쪽에 내저판에서 견현갑판에 달하는 적당한 폭을 가진 수직의 수밀구획을 가진 선박은 규칙 7편 3장 14절 1403.의 3항에서 요구되는 수위감지기를 설치하지 아니할 수 있다.</p> <p><현행과 동일></p> <p>1404. 정기검사</p> <p>1.~6. <현행과 동일></p> <p>7. 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 25규칙에 만족한 후의 단일화물창 화물선에 대한 추가 연차검사요건(1401.의 1항 (1)호 참조)</p> <p>화물창의 수위감지기에 대한 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 25규칙의 요건에 적합한 선박(1402. 7항 참조)의 경우 정기검사 모든 수위감지장치 및 그 경보에 대한 검사 및 시험을 포함하여야 한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-620-2018, 2018. 3.3) 및 IACS UR Z7.1 (Rev.15, Jun 2019)의 3.3 반영</p> <p>- '09년 1월 1일부로 SOLAS Reg.II-1/23-3이 SOLAS Reg.II-1/25로 완전히 대체됨</p> <p>- 어떤 선박이 해당되는지?</p> <p>- 규칙 7편 3장 1402.의 2항 참조함</p> <p>(협약검사내규 SC, 2.6) : 견현갑판 하 단일 화물창을 갖는 선박 중에서 전 화물구역 길이 방향으로 내저판에서 견현갑판까지 수밀 이중선층을 갖는 선박은 침수경보장치를 설치할 필요가 없음.</p> <p>- 여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10.) 반영 및 IACS UR Z7.1(Rev.15, Jun 2019)의 2.6 반영</p>

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p>제 18 절 한국 선박안전법 또는 어선법 적용대상선박에 대한 특별규정</p> <p>1801. 한국 선박안전법 적용대상선박에 대한 특별규정 [지침 참조]</p> <p>1. ~ 2. <생략></p> <p>3. 301.(중간검사)의 적용에 있어 선령 30년(산정은 진수일로부터 기산) 이상의 선박으로서 길이 24 m 이상인 선박은 매 검사기준일 전후 3개월 이내에 중간검사 및 입거검사(수중검사 불가)를 시행한다. (2018)</p> <p>4. 3항의 규정에 따른 중간검사 시 다음 각 호의 해당 규정은 301.에 따라 전회 정기검사 완료일로부터 2번째 또는 3번째 검사기준일의 전후 3개월 이내에 시행하는 중간검사 시에만 적용한다.</p> <p>(1) 1403. (2) 1503. (3) 3장 201.의 1항 (3)호, (4)호, (6)호 및 203. (4) 3장 303. (5) 3장 403. (6) 3장 503. (7) 3장 603.</p> <p><이하 생략></p>	<p>제 18 절 한국 선박안전법 또는 어선법 적용대상선박에 대한 특별규정</p> <p>1801. 한국 선박안전법 적용대상선박에 대한 특별규정 [지침 참조]</p> <p>1. ~ 2. <현행과 동일></p> <p>3. 301.(중간검사 시기)의 적용에 있어 선령 30년(산정은 진수일로부터 기산) 이상의 선박으로서 길이 24 m 이상인 선박은 매 검사 기준일 전후 3개월 이내에 3절(중간검사)에 따른 중간검사 및 입거검사(수중검사 불가)를 시행한다. (2020)</p> <p>4. 3항의 규정에 따른 중간검사 시 다음 각 호의 해당 규정은 301.(중간검사 시기)에 따라 전회 정기검사 완료일로부터 2번째 또는 3번째 검사기준일의 전후 3개월 이내에 시행하는 중간검사 시에만 적용한다. (2020)</p> <p>(1) 1403. (일반건화물선의 선체 중간검사) (2) 1503. (액화가스 산적운반선의 선체 중간검사) (3) 3장 201.의 1항 (3)호, (4)호, (6)호 및 203. (산적화물선의 일반 및 선체 중간검사) (4) 3장 303. (유조선의 선체 중간검사) (5) 3장 403. (케미컬탱커의 선체 중간검사) (6) 3장 503. (이중선체 유조선의 선체 중간검사) (7) 3장 603. (이중선체 산적화물선의 선체 중간검사)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 부산지부 개정요청서 (by 쪽지 2019.4.29) 반영</p> <p>30년, 24M이상의 연차 검사에 해당하는(4.를 따르지 않는) 중간검사의 검사규정 명확화</p>

(4) 2020.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준) - 용어의 정의

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 6 절 검사신청</p> <p>601. 등록검사 [지침 참조] 제조중등록검사를 받고자 하는 선박에 있어서는 선박제조자가, 제조후등록검사를 받고자 하는 선박에 있어서는 선박소유자가 검사신청을 하여야 한다.</p> <p>602. 등록후 검사 [지침 참조] 선급유지를 위하여 행하는 선박의 검사는 <u>선박소유자(선박입차인, 선박소유자의 대리인 또는 선박입차인의 대리인 및 선장을 포함한다. 이하 같다)</u>가 검사신청을 하여야 한다.</p> <p>603. 증서의 재교부 선급증서, 단기선급증서, 견명서 및 검사보고서의 재교부 신청과 반환은 선박소유자가 조치하여야 한다.</p> <p style="text-align: center;">〈이하 생략〉</p>	<p style="text-align: center;">제 6 절 검사신청</p> <p>601. 등록검사 [지침 참조] 제조중등록검사를 받고자 하는 선박에 있어서는 선박제조자가, 제조후등록검사를 받고자 하는 선박에 있어서는 선박소유자가 검사신청을 하여야 한다.</p> <p>602. 등록후 검사 [지침 참조] 선급유지를 위하여 행하는 선박의 검사는 <u>선박소유자</u>가 검사신청을 하여야 한다. <u>(2020)</u></p> <p>603. 증서의 재교부 선급증서, 단기선급증서, 견명서 및 검사보고서의 재교부 신청과 반환은 선박소유자가 조치하여야 한다.</p> <p style="text-align: center;">〈이하 현행과 동일〉</p>	<p>- 1장 101.의 “용어의 정의”로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>별도의 명문규정이 없는 한 2장 및 3장에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.</p> <p>2. 산적화물선(bulk carrier)이라 함은 일반적으로 화물구역 내에 단일갑판, 이중저, 톱사이드탱크 및 호퍼사이드탱크를 가지는 구조로서 주로 건화물을 산적하여 운송하는 선박을 말하며 겸용선(combination carrier)을 포함한다. 단일선체 겸용선의 경우 3장 3절의 규정에도 따라야 한다. 광석운반선 및 겸용선은 산적화물선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편) 적용대상에는 포함되지 않는다. (2017)</p> <p>다음의 선박은 산적화물선 및 유조선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 13편) 적용대상에는 포함되지 않는다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 광석운반선 - 겸용선, - 우드칩운반선 - 10톤 이상의 그랩, 동력삽(power shovel) 또는 화물창구조에 손상을 줄 수 있는 다른 수단에 의하여 하역을 하지 않는 시멘트운반선, 비산회(fly ash)운반선 및 설탕운반선 - 자체 하역기능을 가진 내저판구조의 선박 <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) 이중선체 산적화물선(double skin bulk carrier)이라 함은 일반적으로 화물구역 내에 단일갑판, 이중저, 톱사이드탱크 및 호퍼사이드탱크를 가지는 구조로, 화물창은 윈탱크의 너비에 관계없이 이중선체층으로 이루어지고 주로 건화물을 산적하여 운송하는 선박을 말하며 광석운반선(ore carrier) 및 겸용선(combination carrier)과 같은 형태의 선박을 포함한다. 겸용선의 경우 3절 또는 5절의 규정에도 따라야 한다. 광석운반선 및 겸용선은 산적화물선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편) 적용대상에는 포함되지 않는다. (2017)</p> <p>다음의 선박은 산적화물선 및 유조선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 13편) 적용대상에는 포함되지 않는다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 광석운반선 - 겸용선 - 우드칩운반선 - 10톤 이상의 그랩, 동력삽(power shovel) 또는 화물창구조에 손상을 줄 수 있는 다른 수단에 의하여 하역을 하지 않는 시멘트운반선, 비산회(fly ash)운반선 및 설탕운반선 - 자체 하역기능을 가진 내저판구조의 선박 	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>〈현행과 동일〉</p> <p>1. 〈현행과 동일〉</p> <p>2-1. 산적화물선(bulk carrier)이라 함은 일반적으로 화물구역 내에 단일갑판, 이중저, 톱사이드탱크 및 호퍼사이드탱크를 가지는 구조로서 주로 건화물을 산적하여 운송하는 선박을 말하며 겸용선(combination carrier)을 포함한다.</p> <p>2-2. 이중선체 산적화물선(double skin bulk carrier)이라 함은 일반적으로 화물구역 내에 단일갑판, 이중저, 톱사이드탱크 및 호퍼사이드탱크를 가지는 구조로, 화물창은 윈탱크의 너비에 관계없이 이중선체층으로 이루어지고 주로 건화물을 산적하여 운송하는 선박을 말하며 광석운반선(ore carrier) 및 겸용선(combination carrier)과 같은 형태의 선박을 포함한다.</p> <p>단일선체/이중선체 겸용선의 경우 3장 3절 또는 3장 5절의 규정에도 따라야 한다. 광석운반선 및 겸용선은 산적화물선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편) 적용대상에는 포함되지 않는다.</p> <p>다음의 선박은 산적화물선 및 유조선에 대한 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 13편) 적용대상에는 포함되지 않는다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 광석운반선 - 겸용선 - 우드칩운반선 - 10톤 이상의 그랩, 동력삽(power shovel) 또는 화물창구조에 손상을 줄 수 있는 다른 수단에 의하여 하역을 하지 않는 시멘트운반선, 비산회(fly ash)운반선 및 설탕운반선 - 자체 하역기능을 가진 내저판구조의 선박 (2020) 	<p>- 산적화물선(이중선체 산적화물선 포함)에 대한 용어의 정의를 통합함.</p> <p>3장, 6절 601.의 “용어의 정의”에서 “이중선체 산적화물선”을 2장 101.로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p>3. 유조선(oil tanker)이라 함은 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박을 말하며 광석 등과 기름을 겸용하여 운송하는 선박도 포함된다.</p> <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사 제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>이중선체 유조선(double hull oil tanker)</u>이라 함은 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선측 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박을 말한다.</p> <p><u>〈새롭게 추가〉</u></p> <p>4. 케미컬탱커(chemical tanker)라 함은 7편 6장 17절에 규정된 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다.</p> <p>5. 탱커(tanker)라 함은 인화성이 있는 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다.</p> <p>6. 액화가스 산적운반선(liquefied gas carrier)이라 함은 7편 5장 19절에 규정된 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다.</p>	<p>3-1. 유조선(oil tanker)이라 함은 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박을 말하며 광석 등과 기름을 겸용하여 운송하는 선박도 포함된다.</p> <p>3-2. <u>이중선체 유조선(double hull oil tanker)</u>이라 함은 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선측 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박을 말한다.</p> <p>4. <u>기름(Oil)이라 함은 원유, 연료유, 슬러지, 폐유 및 정제유를 포함한 모든 형태의 석유를 말하며 7편 6장 17절에 규정된 석유화학물질은 제외한다. (2020)</u></p> <p>5. 케미컬탱커(chemical tanker)라 함은 7편 6장 17절에 규정된 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다. (2020)</p> <p>6. 탱커(tanker)라 함은 인화성이 있는 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다. (2020)</p> <p>7. 액화가스 산적운반선(liquefied gas carrier)이라 함은 7편 5장 19절에 규정된 액체화물을 산적하여 운송하는 선박을 말한다. (2020)</p>	<p>3장, 5절 501.의 “용어의 정의”에서 “이중선체 유조선”을 2장 101.로 이동함</p> <p>- Marpol 73/78 Annex I/Reg.1 반영함</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의 7. <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 주로(primarily) 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사 제 2 절 산적화물선</p> <p>201. 일반 2. 용어의 정의 (1) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로(solely) 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말하며 평형수검용 화물창에 과도한 부식이 있는 경우 평형수검용 화물창도 평형수탱크로 취급한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반 2. 용어의 정의 (3) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반 2. 용어의 정의 (3) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반 2. 용어의 정의 (4) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반 2. 용어의 정의 (2) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말하며 평형수검용 화물창에 과도한 부식이 있는 경우 평형수검용 화물창도 평형수탱크로 취급한다.</u> <u>이중선체탱크는 톱사이드탱크 또는 호퍼사이드탱크와 연결되어 있을지라도 별개의 탱크로 간주한다.</u></p>	<p>8. <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 주로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</u> <u>3장 2절 및 6절의 적용을 받는 산적화물선 및 이중선체 산적화물선의 경우, 평형수탱크라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말하며 평형수검용 화물창에 과도한 부식이 있는 경우 평형수검용 화물창도 평형수탱크로 취급한다. 이중선체탱크는 톱사이드탱크 또는 호퍼사이드탱크와 연결되어 있을지라도 별개의 탱크로 간주한다.</u> <u>또한 3장 3절, 4절 및 5절의 의 적용을 받는 유조선, 케미컬탱커 및 이중선체 유조선의 경우, 평형수탱크라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다. (2020)</u></p>	<p>3장, 2~6절의 “용어의 정의”에서 “평형수탱크”를 2장 101.로 이동함</p>

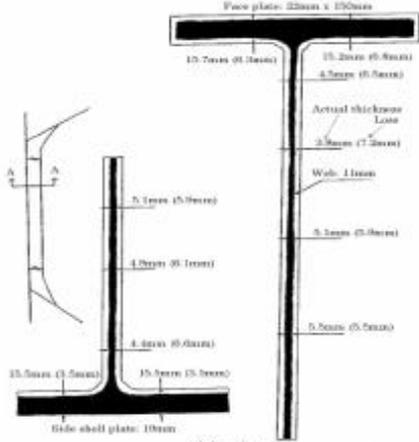
현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>8. 구역(space)이라 함은 화물창 및 탱크를 포함한 각각의 독립된 구획(compartment)을 말한다.</p> <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 2 절 산적화물선</p> <p>201. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1)~(2) <생략></p> <p>(3) <u>구역(space)이라 함은 화물창, 탱크, 화물창에 인접하는 코퍼덱 및 보이드스페이스, 갑판 및 선체 외부를 포함한 각각의 독립된 구획을 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1)~(3)</p> <p>(4) <u>구역(space)이라 함은 화물창, 탱크, 화물창에 인접하는 코퍼덱 및 보이드스페이스, 갑판 및 선체 외부를 포함한 각각의 독립된 구획을 말한다.</u></p> <p><이하 생략></p>	<p><u>9. 구역(space)이라 함은 화물창, 탱크를 포함한 각각의 독립된 구획(compartment)을 말한다. 3장 2절 및 6절의 적용을 받는 산적화물선 및 이중선체 산적화물선의 경우, 구역(Space)이라 함은 화물창, 탱크, 화물창에 인접하는 코퍼덱 및 보이드 스페이스, 갑판 및 선체외부를 포함한 각각의 독립된 구획(compartment) 을 말한다. (2020)</u></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10.) 반영</p> <p>- 구역관련 재검토</p> <p>- 3장 2절 및 6절의 “ . 용어의 정의”에서 “구역”을 2장 101.로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>9. <u>횡단면(transverse section)에는 갑판, 선측, 선저, 이중저 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재가 포함된다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p><u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판, 호퍼사이드판, 톱윙탱크의 하부판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사 제 2 절 산적화물선</p> <p>201. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(2) <u>횡단면(transverse section)에는 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판, 호퍼사이드판, 종격벽 및 톱윙탱크의 하부판에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p>	<p><u>10. 횡단면(transverse section)에는 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판, 호퍼경사판, 톱사이드 경사판, 및 종격벽과 이들판에 붙어있는 종늑골 및 거더 등 종강도에 기여하는 모든 종통부재를 포함한다.</u> <u>횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다. (2020)</u></p>	<p>- contributing to longitudinal hull girder strength, (BV 규칙 참조)</p> <p>2장 14~15절 및 3장, 2~6절의 “용어의 정의”에서 “횡단면”을 2장 101.로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(2) <u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(3) <u>횡단면(transverse section)에는 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 호퍼사이드톱윙 내측판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p>		<p>2장 14~15절 및 3장, 2~6절의 “용어의 정의”에서 “횡단면”을 2장 101.로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>12. 과도한 부식(substantial corrosion)이라 함은 두께계측에 따른 부식의 유형을 평가한 결과 부식의 정도가 우리 선급이 정한 최모한도 이내에 있으나 최모한도의 75%를 초과하여 부식된 상태를 말한다. 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편, 12편 또는 13편)에 의하여 건조된 선박인 경우 과도한 부식이라 함은 두께계측에 따른 부식의 유형을 평가한 결과 계측된 두께가 $t_{ren}+0.5\text{mm}$와 t_{ren} 사이에 있는 부식된 상태를 말한다. 신환두께(t_{ren})라 함은 신환되어야 하는 구조부재의 최소허용두께(mm)를 말한다.</p> <p><u>〈새롭게 추가〉</u></p> <p>13.~21. 〈생략〉</p>	<p>14. 과도한 부식(substantial corrosion)이라 함은 두께계측에 따른 부식의 유형을 평가한 결과 부식의 정도가 우리 선급이 정한 최모한도 이내에 있으나 최모한도의 75%를 초과하여 부식된 상태를 말한다. 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편, 12편 또는 13편)에 의하여 건조된 선박인 경우 과도한 부식이라 함은 두께계측에 따른 부식의 유형을 평가한 결과 계측된 두께가 $t_{ren}+0.5\text{mm}$와 t_{ren} 사이에 있는 부식된 상태를 말한다. 신환두께(t_{ren})라 함은 신환되어야 하는 구조부재의 최소허용두께(mm)를 말한다. (2020)</p> <p>15. 최모한도를 초과한 부식(excessive corrosion)이라 함은 두께계측에 따른 부식의 유형을 평가한 결과 부식의 정도가 우리 선급이 정한 최모한도를 넘어서 부식된 상태를 말하며 해당 강재는 신환되어야 한다. (2020)</p> <p>16. 광범위한 부식(extensive corrosion)이라 함은 고려하는 부위 중 강제 표면의 70% 이상이 피팅부식을 포함하여 심한부식(hard scale)이나 느슨한 스케일의 부식으로 얹아지는 증거를 수반한 부식된 영역을 말한다. (2020)</p> <p>17. ~25. (2020) 〈현행과 동일〉</p>	<p>- 이동식 굴착구조물, IACS Rec. 82 및 DNV.GL규칙 참조함</p> <p>- 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항</p> <p>101. 용어의 정의</p> <p>22. <u>화물지역(cargo length area)이라 함은 모든 화물창과 화물창에 인접하는 연료유탱크, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스를 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)이라 함은 화물탱크, 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 압축기실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(3) <u>화물지역(cargo area)이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p>	<p><u>26-1. 건화물을 운반하는 선박의 화물지역 (Cargo length area, ship carrying dry cargo)이라 함은 모든 화물창과 화물창에 인접하는 연료유탱크, 코퍼덱, 평형수탱크, 파이프터널, 및 보이드스페이스를 포함한 선박의 부분을 말한다. (2020)</u></p> <p><u>26-2. 액체를 산적하여 운반하는 선박의 화물지역(Cargo area, ship carrying liquid cargo in bulk)이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 압축기실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다. (2020)</u></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10) 반영 및 BV규칙 참조함</p> <p>2장 15절 및 3장 3~5절의 “용어의 정의”에서 “화물지역”을 2장 101.로 이동함</p> <p>- 화물지역에 <u>파이프 터널</u> 추가함(3장 2절의 산적화물선 및 6절의 이중선체 산적화물선 참조)</p>

현행	개정안	개정사유
<p>(새롭게 추가)</p> <p>23. 피팅부식(pitting corrosion)은 주위의 일반부식보다 많이 국부적으로 쇠모된 산재한 부식점 및/또는 부식된 부분을 말한다. 피팅강도는 그림 1.2.1과 같다. <생략></p> <p>24. 단부부식(edge corrosion)은 판, 보강재 및 1차 지지부재의 자유변과 개구 주위의 국부적인 부식을 말한다. 단부부식의 예는 그림 1.2.2와 같다. <생략></p> <p>25. 홈부식(grooving corrosion)은 보강재나 판의 버트(butt)나 심(seam)에 있거나 인접한 보강재와의 용접연결부 주위에 있는 전형적인 국부쇠모를 말한다. 홈부식의 예는 그림 1.2.3과 같다.</p> <p>26. ~ 27. <생략></p>	<p>27. 일반부식(general corrosion or overall corrosion or uniform corrosion)이라 함은 코팅되지 않은 탱크 내부 표면 또는 코팅이 완전히 열화된 탱크 표면에서 균일하게 발생할 수 있는 비보호 녹으로 나타난다. 녹의 스케일은 끊어짐으로써 신선한 금속이 부식에 노출되지만 과도한 손실이 발생할 때까지 두께를 육안으로 판단 할 수 없다. 일반부식은 그림 1.2.1과 같다</p>  <p style="text-align: center;">그림 1.2.1 일반부식</p> <p>28. 피팅부식(pitting corrosion)은 주위의 일반부식보다 많이 국부적으로 쇠모된 산재한 부식점 및/또는 부식된 부분을 말한다. 피팅강도는 그림 1.2.2와 같다. (2020) <현행과 동일></p> <p>29. 단부부식(edge corrosion)은 판, 보강재 및 1차 지지부재의 자유변과 개구 주위의 국부적인 부식을 말한다. 단부부식의 예는 그림 1.2.3과 같다. (2020) <생략></p> <p>30. 홈부식(grooving corrosion)은 보강재나 판의 버트(butt)나 심(seam)에 있거나 인접한 보강재와의 용접연결부 주위에 있는 전형적인 국부쇠모를 말한다. 홈부식의 예는 그림 1.2.4와 같다. (2020)</p> <p>31. ~ 32. <현행과 동일></p>	<p>- ABS, 규칙, IACS Rec.76 (Guidelines for Surveys, assessment and Repair of Hull Structure - Bulk Carrier) 및 Rec.82 (Surveyor's Glossary Hull Terms & Hull Survey Terms) 참조</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(4) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p> <p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(4) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(5) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p>	<p>33. <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다. (2020)</p>	<p>평형수탱크에 대한 용어의 정의를 통합함</p> <p>- 3장 3~5절의 “용어의 정의”에서 “평형수겸용 화물탱크”를 2장 101.로 이동함</p>

현행	개정안	개정사유
<p>〈새롭게 추가〉</p>	<p>34. 일체형탱크(integral tank or tank of integral(structural) type)라 함은 선체구조의 일부를 구성하고, 인접하는 선체구조에 응력을 주는 하중에 의하여 인접하는 구조와 같은 영향을 받는 탱크를 말한다. (2020)</p> <p>35. 독립형탱크(independent tank)라 함은 자기지지형 탱크로서 선체구조를 구성하지 아니하고 또한 선체강도상 필요로 하지 않는 것을 말한다. (2020)</p> <p>36. 멤브레인탱크(membrane tank)라 함은 인접하는 선체구조에 의하여 단열재를 통하여 지지된 얇은 막으로 구성되는 비자기지지형의 탱크를 말한다. (2020)</p> <p>37. 세미멤브레인탱크(semi-membrane tank)라 함은 적재상태에 있어서 비자기지지형의 탱크로서 인접하는 선체구조에 의하여 단열재를 통하여 지지되는 부분과 하나의 막으로 구성되는 탱크를 말한다. (2020)</p> <p>38. 강력갑판(strength deck)이라 함은 선박의 길이의 어느 곳에서나 외판이 달하는 최상층의 갑판을 말한다. 다만, 저선수미루를 제외하고는 길이가 0.15L이하인 선루가 있는 곳에서는 선루갑판 바로 아래의 갑판을 그 곳의 강력갑판으로 간주한다. 설계상의 형편에 따라서 길이가 0.15L을 넘는 선루가 있는 곳에서도 선루갑판의 바로 아래의 갑판을 강력갑판으로 간주할 수 있다. (2020)</p> <p>39. 건현갑판(freeboard deck)라 함은 일반적으로 최상층 전통갑판을 말한다. 다만, 최상층 전통갑판의 노출부에 상설폐쇄장치를 갖지 아니한 개구가 있는 경우에는 그 갑판 바로 아래의 전통갑판을 말한다. (2020)</p> <p>40. 현측후판(sheer Strake)이라 함은 선측외판의 최상부판을 말한다. (2020)</p> <p>41. 선루(superstructure)라 함은 건현갑판 상에 설치되고 상부에 갑판을 갖는 구조물로서 선측으로부터 선측까지 이르기나 또는 선측외판으로부터 0.04 ㄹ을 넘지 아니하는 위치에 그 측판을 가지고 있는 것을 말하며 저선미루는 선루로 간주한다. (2020)</p> <p>42. 갑판실(deck house)이라 함은 건현갑판 또는 선루갑판에 상에 설치된 상부에 갑판을 가지고 있는 구조물로서 선루의 정의에 맞지 않는 구조를 말한다. (2020)</p> <p>43. 바람 및 물막이 스트레이크 (Wind and Water Strakes)라 함은 평형수 흡수선과 만재흡수선 사이에 있는 선측외판의 스트레이크로서 통상 만재 흡수선(load waterline) 부근에 위치한 2개의 스트레이크 이며, 선박의 트림으로 인해서 스트레이크는 선박 길이에 따라 다를 수 있다. (2020)</p>	<p>여수지부 요청(YSU6000-729-2018, 2018.9.10) 반영 : 내부검사시 선체볼이 구획을 검사하고 있으나 그 정의를 분명히 할 것을 요청</p> <p>-규칙 7편 5장 401. 6. 참조</p> <p>- 규칙 7편 5장 401. 4. 참조</p> <p>- 규칙 7편 5장 401. 5. 참조</p> <p>- 규칙 7편 5장 401. 7. 참조</p> <p>- 규칙 3편 1장 116. 참조</p> <p>- 규칙 3편 1장 114. 참조</p> <p>- 규칙 13편 1부 1장 4절 표 7 참조</p> <p>- 규칙 3편 1장 118. 참조</p> <p>- 규칙 13편 1부 1장 1절 2.4.6 참조</p> <p>- 규칙 13편 1부 1장 4절 표 7 및 ABS규칙 참조함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p><u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판, 호퍼사이드판, 톱잉탱크의 하부판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p><생략></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다.</u></p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)이라 함은 화물탱크, 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 압축기실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 2장 14절 및 15절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 산적화물선</p> <p>201. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>평형수탱크(ballast tank)</u>라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말하며 평형수검용 화물창에 과도한 부식이 있는 경우 평형수검용 화물창도 평형수탱크로 취급한다.</p> <p>(2) <u>횡단면(transverse section)</u>에는 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판, 호퍼사이드판, 종격벽 및 튜빙탱크의 하부판에 있는 판, 중늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</p> <p>(3) <u>구역(space)</u>이라 함은 화물창, 탱크, 화물창에 인접하는 코퍼덱 및 보이드스페이스, 갑판 및 선체외부를 포함한 각각의 독립된 구획을 말한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 산적화물선</p> <p>201. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) 2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 3장 2절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)</u>은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 중격벽에 있는 판, 중늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)</u>이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</p> <p>(3) <u>평형수탱크(ballast tank)</u>라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</p> <p>(4) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 3장 3절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>횡단면(transverse section)</u>은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 중격벽에 있는 판, 종늑골 및 거더 등과 같은 모든 종통부재를 포함한다. <u>횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p>(2) <u>화물지역(cargo area)</u>이라 함은 화물탱크, 슬롭탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역을 포함한 선박의 부분을 말한다.</p> <p>(3) <u>평형수탱크(ballast tank)</u>라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</p> <p>(4) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 3장 4절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>1. 적용 <생략> 2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>이중선체 유조선(double hull oil tanker)</u>이라 함은 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선체 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박을 말한다.</p> <p>(2) <u>횡단면(transverse section)</u>은 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 종격벽에 있는 판, 중늑골 및 거더 등과 같은 모든 중통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</p> <p>(3) <u>화물지역(cargo area)</u>이라 함은 화물탱크, 슬립탱크 및 화물탱크에 인접하는 화물/평형수 펌프실, 코퍼덱, 평형수탱크 및 보이드스페이스 그리고 이들 장소가 있는 갑판구역에 포함하는 선박의 부분을 말한다.</p> <p>(4) <u>평형수탱크(ballast tank)</u>라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말한다.</p> <p>(5) <u>평형수겸용 화물탱크(combined cargo/ballast tank)</u>라 함은 선박운항의 일상적인 부분으로서 화물 또는 평형수의 운송에 사용되는 탱크를 말하며 평형수탱크로 취급한다. 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제4장 18.3규칙에 따라서 예외적인 경우에 한하여 평형수를 운송할 수 있는 화물탱크는 화물탱크로 취급한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일> 2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10.) 반영</p> <p>- 3장 5절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

현 행	개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반</p> <p>1. 적용 <생략></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>이중선체 산적화물선(double skin bulk carrier)이라 함은 일반적으로 화물구역 내에 단일갑판, 이중저, 톱사이드탱크 및 호퍼사이드탱크를 가지는 구조로, 화물창 윙탱크의 너비에 관계없이 이중선체으로 이루어지고 주로 건화물을 산적하여 운송하는 선박을 말하며 광석운반선(ore carrier) 및 겸용선(combination carrier)과 같은 형태의 선박을 포함한다.</u></p> <p><생략></p> <p>(2) <u>평형수탱크(ballast tank)라 함은 전적으로 해수평형수용으로 사용하는 탱크를 말하며 평형수겸용 화물창에 과도한 부식이 있는 경우 평형수겸용 화물창도 평형수탱크로 취급한다. 이중선체탱크는 톱사이드탱크 또는 호퍼사이드탱크와 연결되어 있을지라도 별개의 탱크로 간주한다.</u></p> <p>(3) <u>횡단면(transverse section)에는 갑판, 선측외판, 선저외판, 내저판 및 호퍼사이드톱윙 내측판 및 종격벽에 있는 판, 중늑골 및 거더 등과 같은 모든 중통부재를 포함한다. 횡식 늑골구조의 선박인 경우 횡단면은 횡단면을 따라 인접한 늑골 및 그 단부 브래킷을 포함한다.</u></p> <p>(4) <u>구역(space)이라 함은 화물창, 탱크, 화물창에 인접하는 코퍼덱 및 보이드스페이스, 갑판 및 선체외부를 포함한 각각의 독립된 구획을 말한다.</u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601. 일반</p> <p>1. 적용 <현행과 동일></p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>(1) <u>2장 1절 101. 용어의 정의를 참조한다. (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 3장 6절 “용어의 정의”의 내용이 2장 101.로 이동되었으므로 삭제함</p>

(5) 2020.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준) - for Miscellaneous

현행	개정안	개정사유																				
<p style="text-align: center;">제 3 절 중간검사</p> <p>301. 검사시기 302. 선체, 의장 및 소방설비 중간검사는 연차검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 사항에 대하여 검사한다. 1. 평형수탱크 및 화물구역에 대한 내부검사는 표 1.2.1에 따른다.</p> <p>표 1.2.1 평형수탱크 및 화물구역 내부검사</p> <table border="1" data-bbox="96 598 1003 842"> <thead> <tr> <th></th> <th>5년<선령≤10년</th> <th>10년<선령≤15년</th> <th>15년<선령</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평형수탱크</td> <td colspan="3" rowspan="3" style="text-align: center;">〈생략〉</td> </tr> <tr> <td>화물창</td> </tr> <tr> <td>화물탱크⁶⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고) 1) ~ 2) 〈생략〉 3) 이중저 평형수탱크를 제외하고 평형수탱크에 대하여 경화보호도장을 하지 않았거나, 연화도장 또는 반경화도장을 한 경우, 또는 도장이 불량한 상태이나 재도장을 하지 않은 경우 해당구역은 매년 내부검사를 하여야 한다. 4) 이중저 평형수탱크에서 3)과 같은 상태가 발견되는 경우 해당구역은 매년 내부검사를 할 수 있다. 5) ~ 6) 〈생략〉</p> <p>〈이하 생략〉</p>		5년<선령≤10년	10년<선령≤15년	15년<선령	평형수탱크	〈생략〉			화물창	화물탱크 ⁶⁾	<p style="text-align: center;">제 3 절 중간검사</p> <p>301. 검사시기 302. 선체, 의장 및 소방설비 중간검사는 연차검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 사항에 대하여 검사한다. 1. 평형수탱크 및 화물구역에 대한 내부검사는 표 1.2.1에 따른다.</p> <p>표 1.2.1 평형수탱크 및 화물구역 내부검사</p> <table border="1" data-bbox="1025 598 1883 842"> <thead> <tr> <th></th> <th>5년<선령≤10년</th> <th>10년<선령≤15년</th> <th>15년<선령</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평형수탱크</td> <td colspan="3" rowspan="3" style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</td> </tr> <tr> <td>화물창</td> </tr> <tr> <td>화물탱크⁶⁾</td> </tr> </tbody> </table> <p>(비고) 1) ~ 2) 〈현행과 동일〉 3) 이중저 평형수탱크를 제외하고 평형수탱크에 대하여 경화보호도장을 하지 않았거나, 연화도장 또는 반경화도장을 한 경우, 또는 도장이 불량한 상태이나 재도장을 하지 않은 경우 해당탱크는 매년 내부검사를 하여야 한다. <u>(2020)</u> 4) 이중저 평형수탱크에서 3)과 같은 상태가 발견되는 경우 해당탱크는 매년 내부검사를 할 수 있다. <u>(2020)</u> 5) ~ 6) 〈현행과 동일〉</p> <p>〈이하 현행과 동일〉</p>		5년<선령≤10년	10년<선령≤15년	15년<선령	평형수탱크	〈현행과 동일〉			화물창	화물탱크 ⁶⁾	<p style="text-align: center;">개정사유</p> <p style="text-align: center;">- IACS UR Z7 (Rev.28 May 2019) 4.2.3 및 4.2.4 반영</p>
	5년<선령≤10년	10년<선령≤15년	15년<선령																			
평형수탱크	〈생략〉																					
화물창																						
화물탱크 ⁶⁾																						
	5년<선령≤10년	10년<선령≤15년	15년<선령																			
평형수탱크	〈현행과 동일〉																					
화물창																						
화물탱크 ⁶⁾																						

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 5-2 절 정기검사(선종별 추가요건)</p> <p>정기검사(선종별 추가사항)는 중간검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 검사를 한다.</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) : 다음의 검사사항을 추가로 검사를 하여야 한다.</p> <p>(1) 펌프실에서 펌프의 고정상태, 축 스테어링박스, 격벽 관통부 및 통풍장치의 상태를 검사하여야 한다.</p> <p>(2) 화물탱크의 내저판에서 과도한 점식이 없는지 확인하기 위해서 검사하여야 한다.</p> <p>(3) 화물탱크의 화물유 흡입관에서 벨마우스를 떼어내고 그 부근의 외판 및 격벽을 검사한다.</p> <p>(4) 탱크 및 구역의 모든 배관장치, 노출갑판상 화물유관, 브리더벨브, 벤트의 플레임스크린, 퍼지장치, 가스프리장치, 불활성가스장치, 기타 모든 관장치를 검사한다. 또한 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 배관의 압력시험이나 계측을 실시하여야 한다.</p> <p>[지침 참조]</p> <p>2. <생략></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 : 다음의 검사사항을 추가로 검사하여야 한다.</p> <p>(1)부터 (8) <생략></p> <p>(7) 관련 구성품 화물 취급과 관련된 화물유펌프, 압축기, 프로세스압력용기, 액체질소탱크, 열교환기, 기타 구성품 및 원동기를 포함하여 메탄 보일오프의 연소장치를 시험하여야 한다.</p> <p>(8) <생략></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 5-2 절 정기검사(선종별 추가요건)</p> <p>정기검사(선종별 추가사항)는 중간검사에서 요구하는 사항에 추가하여 다음 검사를 한다.</p> <p>1. 유조선(탱커 포함) : 다음의 검사사항을 추가로 검사를 하여야 한다.</p> <p>(1) 펌프실에서 펌프의 고정상태, 축 스테어링박스, 격벽 관통부 및 통풍장치의 상태를 검사하여야 한다.</p> <p>(2) 화물탱크의 내저판에서 과도한 점식이 없는지 확인하기 위해서 검사하여야 한다.</p> <p>(3) 화물탱크의 화물유 흡입관에서 벨마우스를 떼어내고 그 부근의 외판 및 격벽을 검사한다.</p> <p>(4) 구역의 모든 배관장치, 노출갑판상 화물유관, 브리더벨브, 벤트의 플레임스크린, 퍼지장치, 가스프리장치, 불활성가스장치, 기타 모든 관장치를 검사한다. 또한 검사원이 필요하다고 인정하는 경우 배관의 압력시험이나 계측을 실시하여야 한다. (2020) [지침 참조]</p> <p>2. <현행과 동일></p> <p>3. 액화가스 산적운반선 : 다음의 검사사항을 추가로 검사하여야 한다.</p> <p>(1)부터 (8) <현행과 동일></p> <p>(7) 관련 구성품 화물 취급과 관련된 화물유펌프, 압축기, 프로세스압력용기, 액체질소탱크, 열교환기, 기타 구성품 및 원동기를 포함하여 메탄 보일오프의 연소장치를 검사하여야 한다.</p> <p>(8) <현행과 동일></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10) 반영</p> <p>정의(Definition) 구역(Space) : 화물창 및 탱크 를 포함한 각각의 독립된 구획 (compartment)을 말한다.</p> <p>- examined 에 대한 번역 수정</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. ~ 1403. <생략> 1404. 정기검사 1. <생략> 2. 탱크 보호(tank protection) (1)~(2) <생략> (3) 구역 내의 경화보호도장이 양호한 상태인 경우 정밀검사 및 두께계측의 범위를 도장하부구조의 실제평균상태를 확인하기에 충분한 정도로 감소시켜 시행할 수 있다. (2019) 3. <생략> 4. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 연료유탱크, 운할유탱크 및 청수탱크를 제외한 <u>모든 탱크 및 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다.</u> <생략></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. ~ 1503. <생략> 1504. 정기검사 1. ~ 2. <생략> 3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 연료유탱크, 운할유탱크 및 청수탱크를 제외한 <u>모든 탱크 및 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다.</u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 14 절 일반건화물선의 선체검사</p> <p>1401. ~ 1403. <현행과 동일> 1404. 정기검사 1. <현행과 동일> 2. 탱크 보호(tank protection) (1)~(2) <현행과 동일> (3) <u>탱크</u> 내의 경화보호도장이 양호한 상태인 경우 정밀검사 및 두께계측의 범위를 도장하부구조의 실제평균상태를 확인하기에 충분한 정도로 감소시켜 시행할 수 있다. (2020) 3. <현행과 동일> 4. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 연료유탱크, 운할유탱크 및 청수탱크를 제외한 <u>모든 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다.</u> (2020) <생략></p> <p style="text-align: center;">제 15 절 액화가스 산적운반선의 선체검사</p> <p>1501. ~ 1503. <현행과 동일> 1504. 정기검사 1. ~ 2. <현행과 동일> 3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 연료유탱크, 운할유탱크 및 청수탱크를 제외한 <u>모든 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다.</u> (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS UR Z7.1 (Rev.15 June 2019)의 2.2.3.2 반영</p> <p>- 여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10) 반영</p> <p>정의(Definition) 구역(Space) : 화물창 및 탱크 를 포함한 각각의 독립된 구획 (compartment)을 말한다.</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용 <생략></p> <p>102. 검사준비</p> <p>1. <생략></p> <p>2. 검사조건(conditions for survey)</p> <p>(1) <생략></p> <p>(2) 화물창, 탱크 및 구역들은 출입에 안전하도록 하여야 한다. 화물창, 탱크 및 구역들은 가스프리를 시키고 적절히 환기시켜야 한다. 탱크, 보이드스페이스 또는 폐위구역에 들어가기에 앞서 그 구역 내의 공기에는 위험한 가스가 없고 충분한 산소가 있음이 검증되어야 한다.</p> <p><생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 산적화물선</p> <p>201.~203. <생략></p> <p>204. 정기검사</p> <p>1. ~ 3. <생략></p> <p>4. 현상검사 및 정밀검사 범위</p> <p>(1) 각 정기검사 시에는 201.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 탱크 및 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. 화물지역 내의 연료유탱크는 다음에 따라 검사를 하여야 한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 장 검사강화제도 적용대상선박의 선체검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. 적용 <현행과 동일></p> <p>102. 검사준비</p> <p>1. <현행과 동일></p> <p>2. 검사조건(conditions for survey)</p> <p>(1) <현행과 동일></p> <p>(2) 구역(화물창, 탱크 포함)들은 출입에 안전하도록 하여야 한다. 구역(화물창, 탱크 포함)들은 가스프리를 시키고 적절히 환기시켜야 한다. 탱크, 보이드스페이스 또는 폐위구역에 들어가기에 앞서 그 구역 내의 공기에는 위험한 가스가 없고 충분한 산소가 있음이 검증되어야 한다. (2020)</p> <p><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 산적화물선</p> <p>201.~203. <현행과 동일></p> <p>204. 정기검사</p> <p>1. ~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 현상검사 및 정밀검사 범위</p> <p>(1) 각 정기검사 시에는 201.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. 화물지역 내의 연료유탱크는 다음에 따라 검사를 하여야 한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 여수지부 개정 요청서(YSU6000-729-2018, 2018.9.10.) 반영 및 오타 수정</p> <p>정의(Definition)</p> <p>구역(Space)</p> <p>: 화물창 및 탱크 를 포함한 각각의 독립된 구역(compartment) 을 말한다.</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>301. ~ 303. <생략> 304. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~(3) <생략> (4) 갑판상의 화물관장치(원유세정장치(COW)의 관장치 포함) 및 (3)호에서 정하는 탱크 및 구역 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. <생략></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 301.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 <u>모든 탱크 및 구역</u>에 대하여 현상검사를 하여야 한다. <생략></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. ~ 403. <생략> 404. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~(3) <생략> (4) 갑판상의 화물관장치 및 (3)호에서 정하는 탱크 및 구역 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. ~ <생략></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 401.의 1항 (2)호 (가) 및 (나)에서 정하는 <u>모든 탱크 및 구역</u>에 대하여 현상검사를 하여야 한다. <이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 절 유조선</p> <p>302. ~ 303. <현행과 동일> 304. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~(3) <현행과 동일> (4) 갑판상의 화물관장치(원유세정장치(COW)의 관장치 포함) 및 (3)호에서 정하는 <u>구역</u> 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. <현행과 동일></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 301.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 <u>모든 구역</u>에 대하여 현상검사를 하여야 한다. <u>(2020)</u> <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 케미컬탱커</p> <p>401. ~ 403. <현행과 동일> 404. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~(3) <현행과 동일> (4) 갑판상의 화물관장치 및 (3)호에서 정하는 <u>구역</u> 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. ~ <현행과 동일> <u>(2020)</u></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 401.의 1항 (2)호 (가) 및 (나)에서 정하는 <u>모든 구역</u>에 대하여 현상검사를 하여야 한다. <u>(2020)</u> <이하 현행과 동일></p>	<p>- 여수지부 개정 요청서(YSU6000-729-2018, 2018. 9.10.) 반영</p> <p><u>정의(Definition)</u> 구역(Space) : 화물창 및 탱크 를 포함한 각각의 독립된 구획 (compartment)을 말한다.</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. ~ 503. <생략> 504. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~ (3) <생략> (4) 갑판상의 화물관장치(원유세정장치(COW)의 관장치 포함) 및 (3)호에서 정하는 탱크 및 구역 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. ~ <생략></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 501.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 탱크 및 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. <생략></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601.~603. <생략> 604. 정기검사</p> <p>1. ~3. <생략> 4. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 601.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 탱크 및 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. 화물지역 내의 연료유탱크는 다음에 따라 검사를 하여야 한다. <이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 5 절 이중선체 유조선</p> <p>501. ~ 503. <현행과 동일> 504. 정기검사</p> <p>1. 일반 (1)~ (3) <현행과 동일> (4) 갑판상의 화물관장치(원유세정장치(COW)의 관장치 포함) 및 (3)호에서 정하는 구역 내의 화물 및 평형수 관장치에 대하여 밀폐성 및 만족한 상태로 유지되는지를 확인하기 위하여 검사를 하고 사용압력으로 작동시험을 하여 검사원이 만족하여야 한다. ~ (2020) <현행과 동일></p> <p>3. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 501.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. (2020) <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 6 절 이중선체 산적화물선</p> <p>601.~603. <현행과 동일> 604. 정기검사</p> <p>1. ~3. <현행과 동일> 4. 현상검사 및 정밀검사 범위 (1) 각 정기검사 시에는 601.의 1항 (1)호 (가) 및 (나)에서 정하는 모든 구역에 대하여 현상검사를 하여야 한다. 화물지역 내의 연료유탱크는 다음에 따라 검사를 하여야 한다. (2020) <이하 현행과 동일></p>	<p>여수지부 개정요청서 (YSU6000-729-2018, 2018.9.10.) 반영</p> <p>정의(Definition) 구역(Space) : 화물창 및 탱크 를 포함한 각각의 독립된 구획 (compartment) 을 말한다.</p>

선급 및 강선규칙 개정(안)

(최종)

제1편 “선급등록 및 검사”

2019. 12.



기 관 규 칙 개 발 팀

2020.01.01.일자 시행사항

(건조계약일 또는 고조파필터 개조 후의 검사신청일 기준)

● IACS UR E24(Rev.1 Dec 2018) 개정사항 반영

- 고조파필터를 포함하는 선내 배전시스템에 대한 고조파왜곡의 적용범위를 명확히 하도록 요건을 개정함.

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. - 202. <생략></p> <p>203. 기관, 전기 및 추가설비</p> <p>1. - 26. <생략></p> <p>27. 선내 배전시스템에 고조파필터가 포함될 경우, 주모선에 가해지는 고조파 왜곡 수준에 대한 계측기록을 확인한다. 다만, 펌프용 전동기와 같이 단일 용도의 주파수 드라이브에 설치되는 고조파필터는 본 요건을 적용하지 않을 수 있다. (2017)</p> <p>28. <생략></p> <p>204. <생략></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 - 제 18 절 <생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>201. - 202. <현행과 동일></p> <p>203. 기관, 전기 및 추가설비</p> <p>1. - 26. <현행과 동일></p> <p>27. 선내 배전시스템의 주모선에 고조파필터가 포함될 설치되는 선박의 경우, 주모선에 가해지는 고조파 왜곡 수준에 대한 계측기록을 확인한다. 다만, 펌프용 전동기와 같이 단일 용도의 주파수 드라이브에 설치되는 고조파필터는 본 요건을 적용하지 않을 수 있다 제외한다. (2017)(2020) 【지침 참조】</p> <p>28. <현행과 동일></p> <p>204. <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 - 제 18 절 <현행과 동일></p>	<p>(개정)</p> <p>- IACS UR E24(Rev.1)를 반영하여, 고조파필터를 포함하는 선내 배전시스템에 대한 고조파왜곡의 적용범위를 명확히 하도록 요건을 개정함.</p>

선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)(국문)

(외부의견조회)

제1편 선급등록 및 검사



2020. 2.
선체규칙개발팀

개정의 배경 및 내용

1. 개정배경

- (1) 지침 3편 부록 3-3(선체구조의 피로강도평가 지침) 개정에 따른 선급 부호 개정.

2. 개정내용 (개정안 참조)

현 행

개 정 안

개 정 사유

부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령

1. 선급부호

1.1 선종 및 특기사항

<생략> (비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.		
추가특기사항	적용규정	
SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) <i>(2019)</i>	DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2,	<u>지침 3편 부록 3-2부터 3-4</u> 에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통선 구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다. <u>규칙 14편</u> 에 따라 건조되는 컨테이너선은 <u>규칙 14편 7장 및 9장</u> 의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, DSA2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기한다.
<생략>	<생략>	

1.2 추가설비부호 <생략>

2. 선급부호 기재요령 <생략> ↓

현행	개정안	개정사유										
	<p style="text-align: center;">부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호</p> <p>1.1 선종 및 특기사항</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>〈현행과 동일〉</p> <p>(비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">추가특기사항</th> <th style="width: 70%;">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, FSA2, FSA3, SPR1, SPR2, HCM)</td> <td> <p>지침 3편 부록 3-2 및 3-3에서 규정하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR)부호를 갖는 선박은 SeaTrust(DSA1, FSA2[NA])를 포함하며 추가로 부기하지 않는다. 규칙 14편에 따라 건조되는 컨테이너선은 규칙 14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, FSA2)를 부기한다.</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음의 피로강도평가 해역 부호를 포함하여 부기한다.</p> <p style="margin-left: 20px;">[NA] : 북대서양 해역</p> <p style="margin-left: 20px;">[WW] : 세계 전역의 해역</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[NA]), SeaTrust(FSA1[WW]))</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음을 초과하는 설계 피로 수명을 갖는 선박에 대하여 [XX years]를 추가로 부기할 수 있다.</p> <p style="margin-left: 20px;">규칙 13편 및 14편 적용 대상선박 : 25년</p> <p style="margin-left: 20px;">그 외의 선박 : 20년</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[WW, 30 years])</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">SPR1, SPR2</td> <td>스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">HCM</td> <td>지침 3편 부록 3-4에서 규정하는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</td> <td style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</td> </tr> </tbody> </table> </div>	추가특기사항	적용규정	SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, FSA2, FSA3, SPR1, SPR2, HCM)	<p>지침 3편 부록 3-2 및 3-3에서 규정하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR)부호를 갖는 선박은 SeaTrust(DSA1, FSA2[NA])를 포함하며 추가로 부기하지 않는다. 규칙 14편에 따라 건조되는 컨테이너선은 규칙 14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, FSA2)를 부기한다.</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음의 피로강도평가 해역 부호를 포함하여 부기한다.</p> <p style="margin-left: 20px;">[NA] : 북대서양 해역</p> <p style="margin-left: 20px;">[WW] : 세계 전역의 해역</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[NA]), SeaTrust(FSA1[WW]))</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음을 초과하는 설계 피로 수명을 갖는 선박에 대하여 [XX years]를 추가로 부기할 수 있다.</p> <p style="margin-left: 20px;">규칙 13편 및 14편 적용 대상선박 : 25년</p> <p style="margin-left: 20px;">그 외의 선박 : 20년</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[WW, 30 years])</p>	SPR1, SPR2	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박	HCM	지침 3편 부록 3-4에서 규정하는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.	〈현행과 동일〉	〈현행과 동일〉	<ul style="list-style-type: none"> - FSA 부기부호에 피로강도평가 해역을 함께 표기하도록 개정. - FSA 부기부호에 설계 피로 수명을 함께 표기할 수 있도록 개정.
추가특기사항	적용규정											
SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, FSA2, FSA3, SPR1, SPR2, HCM)	<p>지침 3편 부록 3-2 및 3-3에서 규정하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR)부호를 갖는 선박은 SeaTrust(DSA1, FSA2[NA])를 포함하며 추가로 부기하지 않는다. 규칙 14편에 따라 건조되는 컨테이너선은 규칙 14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, FSA2)를 부기한다.</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음의 피로강도평가 해역 부호를 포함하여 부기한다.</p> <p style="margin-left: 20px;">[NA] : 북대서양 해역</p> <p style="margin-left: 20px;">[WW] : 세계 전역의 해역</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[NA]), SeaTrust(FSA1[WW]))</p> <p>FSA1 ~ FSA3 부호는 다음을 초과하는 설계 피로 수명을 갖는 선박에 대하여 [XX years]를 추가로 부기할 수 있다.</p> <p style="margin-left: 20px;">규칙 13편 및 14편 적용 대상선박 : 25년</p> <p style="margin-left: 20px;">그 외의 선박 : 20년</p> <p>(예: SeaTrust(FSA1[WW, 30 years])</p>											
SPR1, SPR2	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박											
HCM	지침 3편 부록 3-4에서 규정하는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.											
〈현행과 동일〉	〈현행과 동일〉											

현행	개정안	개정사유
	1.2 추가설비부호 <현행과 동일> 2. 선급부호 기재요령 <현행과 동일> ↓	

선급 및 강선규칙 적용지침 개정사항

(제 1편 선급등록 및 검사)



- 주 요 개 정 내 용 -

- (1) 2019.05.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)
- 공동선급선 내용 구체화
 - 증서 및 보고서의 보관관련 최신화

(1) 2019.05.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 [규칙 참조] 규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다.</p> <p><u><새롭게 추가></u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 [규칙 참조] 규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다.</p> <p>505. 증서 및 보고서의 보관 [규칙 참조] (2019) 규칙 505.에서 “건명서 및 보고서 등은 선장이 항시 선내에 보관”과 관련된 보관 기간 및 보관 방법은 다음에 따른다.</p> <p>(1) 보관 기간</p> <p style="padding-left: 20px;">(가) 영구 보관</p> <p style="padding-left: 40px;">(a) 제조중 등록검사 보고서(건명서 포함)</p> <p style="padding-left: 40px;">(b) 제조후 등록검사 보고서(건명서 포함)</p> <p style="padding-left: 40px;">(c) 개조검사관련 보고서(건명서 포함)</p> <p style="padding-left: 40px;">(d) 검사강화제도(ESP)관련 검사보고서</p> <p style="padding-left: 60px;">- 구획검사보고서</p> <p style="padding-left: 60px;">- 선체검사 요약서(executive hull summary)</p> <p style="padding-left: 60px;">- 두께계측 기록</p> <p style="padding-left: 20px;">(나) 5년 보관</p> <p style="padding-left: 40px;">그 외 정기적 검사 보고서 및 임시검사 보고서 등</p> <p>(2) 보관 방법</p> <p style="padding-left: 20px;"><u>전자파일 또는 인쇄물 형태로 보관</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- SK Shipping의 개정요청사항 반영 (보고서 보관 기한 및 전자보고서(문서?) 보관 가능)</p> <p>2018년 11월 15일 검사본부장 의견반영 (최초 및 개조관련 보고서는 영구, 그 외 보고서는 5년 보관이 바람직 함)</p> <p>- 검사업무팀 및 등록선업무팀의 의견 반영(심의회의 시)</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101., 104., 106., 107., 108., 109., <생략></p> <p>110. 두께계측 절차 (2018) 【규칙 참조】</p> <p>1. 두께계측에 대한 요령은 지침 부록 1-5에 따른다.</p> <p><u><새롭게 추가></u></p> <p>113. 검사의 준비 (2019)</p> <p>1. 규칙 113.의 1항 (6)호 및 (7)호를 적용함에 있어서 검사원은 케이싱, 내장판이나 라이닝 및/또는 방열재를 떼어낼 것을 요구하는 경우 다음 사항 등을 고려하여야 한다. 【규칙 참조】</p> <p>(1) 비정상적인 열화의 기록이나 징후 등 이상상태가 감지된 경우</p> <p>(2) 과도한 부식, 심각한 변형, 파괴, 손상 또는 기타 구조적 결함이 있거나 의심되는 경우</p> <p>(3) 쇠모된 또는 쇠모된 것으로 의심되는 경우</p> <p>(4) 쇠모의 진행이 현저하다고 판단되는 경우</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101., 104., 106., 107., 108., 109., <현행과 동일></p> <p>110. 두께계측 절차 (2018) 【규칙 참조】</p> <p>1. 두께계측에 대한 요령은 지침 부록 1-5에 따른다.</p> <p>113. 공동선급선의 유지 【규칙 참조】 (2019)</p> <p><u>1. 공동선급선이라고 할지라도 문서화된 협정이 없는 선박은 중복선급선으로 취급한다. (2019)</u></p> <p>114. 검사의 준비 (2019)</p> <p>1. 규칙 113.의 1항 (6)호 및 (7)호를 적용함에 있어서 검사원은 케이싱, 내장판이나 라이닝 및/또는 방열재를 떼어낼 것을 요구하는 경우 다음 사항 등을 고려하여야 한다. 【규칙 참조】</p> <p>(1) 비정상적인 열화의 기록이나 징후 등 이상상태가 감지된 경우</p> <p>(2) 과도한 부식, 심각한 변형, 파괴, 손상 또는 기타 구조적 결함이 있거나 의심되는 경우</p> <p>(3) 쇠모된 또는 쇠모된 것으로 의심되는 경우</p> <p>(4) 쇠모의 진행이 현저하다고 판단되는 경우</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>현행에 맞게 최신화함 (현재는 survey status의 포함되는 information for surveyor에 언급되어 있음) - 번호 조정</p>

- 주 요 개 정 내 용 -

(1) 2019.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

● IACS PR1A(Rev. 6 Jan 2019)의 B. 2.1.1의 개정사항 반영

(1) 2019.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <생략> 제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. ~ 402. <생략></p> <p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) 【규칙 참조】 <생략></p> <p>1. ~ 3. <생략></p> <p>4. 등록검사 <생략></p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우</p> <p>(가) <생략></p> <p>(a) 선체 등록검사</p> <p>(i) 선령 5년 미만의 선박은 연차검사와 동등한 정도로 검사한다.</p> <p>(ii) 선령 5년 이상 10년 미만의 선박은 연차검사 항목 및 대표적인 평형수탱크에 대하여 검사한다.</p> <p>(iii) 선령 10년 이상 20년 미만의 <u>선박은 연차검사 항목, 대표적인 평형수탱크 및 대표적인 화물구역에 대하여 검사한다.</u></p> <p><u>가스운반선인 경우 화물구역에 대한 내부검사를 대신하여 다음에 따른다.</u></p> <p>- 가능한 범위까지 화물탱크와 그 지지구조에 대한 외부검사를 포함하여, 화물탱크 주위의 대표적인 공간에 대한 검사</p> <p>- 화물격납설비가 올바르게 작동하는지를 검증하기 위하여 화물일지 및 작업기록에 대한 검토</p> <p><새롭게 추가></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <현행과 동일> 제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. ~ 402. <현행과 동일></p> <p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) 【규칙 참조】 <현행과 동일></p> <p>1. ~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 등록검사 <현행과 동일></p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우</p> <p>(가) <현행과 동일></p> <p>(a) 선체 등록검사</p> <p>(i) 선령 5년 미만의 선박은 연차검사와 동등한 정도로 검사한다.</p> <p>(ii) 선령 5년 이상 10년 미만의 선박은 연차검사 항목 및 대표적인 평형수탱크에 대하여 검사한다.</p> <p>(iii) 선령 10년 이상 20년 미만의 선박은 <u>다음을 제외하고</u> 연차검사 항목, 대표적인 평형수탱크 및 대표적인 화물구역에 대하여 검사한다. (2019)</p> <p>① <u>가스운반선인 경우, 화물구역에 대한 내부검사를 대신하여 다음에 따른다.</u></p> <p>- 가능한 범위까지 독립형 화물탱크와 관련 지지구조에 대한 외부검사를 포함하여, 주위의 평형수탱크 및 보이드스페이스에 대한 검사</p> <p>- 화물격납설비가 올바르게 작동하는지를 검증하기 위하여 화물일지 및 작업기록에 대한 검토</p> <p>② <u>선령이 10년 이상 15년 미만의 케미컬탱커의 경우, 내부 보강재와 늑골이 없는 화물탱크의 내부검사를 대신하여 주위의 평형수탱크, 보이드스페이스 및 갑판구조에 대하여 검사한다.</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- reflect IACS PR1A(Rev.6 Jan 2019), B.2.1.1</p> <p>* PR1A (Procedure for Transfer of Class)</p> <p>- 케미컬탱커와 관련하여, 내부 보강재와 늑골이 없는 화물탱크에 대한 내부검사의 대체검사 요건 추가</p>

- 주요 개정 내용 -

- (1) 2019.10.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)
 - ◎ 해수부, 해사기술과 요청사항 반영
 - 신속하고 완전한 수리의 경우, 고려해야하는 지역의 구체적 도면/사진 반영

- (2) 2020.01.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)
 - ◎ IACS UR Z1(Rev.7 May 2019) 개정사항 반영
 - ◎ 내부고객(품질감사팀, 등)의 개정요청서 반영
 - ◎ 기타 규칙적용시 발견된 불합리한 요건에 대한 개정

- (3) 2020.01.01일자 시행사항 (검사신청일 기준) for CoC
 - ◎ IACS PR1A(Rev.7 May 2019), PR1B(Rev. 4 May 2019) 개정사항 반영 등

- (4) 2020.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)
 - ◎ IACS PR1D(Rev.2 Apr 2019)의 개정사항 반영
 - ◎ 기타 규칙적용시 발견된 불합리한 요건에 대한 개정

(1) 2019.10.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>101., 104., 106. <생략> 107. 수리</p> <p>1. 규칙 107.의 2항에서 “선체구조, 수밀 또는 풍우밀의 보전성에 영향을 주거나 영향을 줄 수 있다고 검사원이 판단하는 경우”라 함은 선체구조에 좌굴, 흠, 이탈 또는 파괴 등의 손상이 발생하거나 수밀 또는 풍우밀 보전성을 상실하여 본선이 의도하는 항해나 운용을 안전하게 수행할 수 없다고 검사원이 판단하는 경우를 말한다. 【규칙 참조】 <u><새롭게 추가></u></p> <p>2. ~ 3. <생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>101., 104., 106. <현행과 동일> 107. 수리</p> <p>1. 규칙 107.의 2항에서 “선체구조, 수밀 또는 풍우밀의 보전성에 영향을 주거나 영향을 줄 수 있다고 검사원이 판단하는 경우”라 함은 선체구조에 좌굴, 흠, 이탈 또는 파괴 등의 손상이 발생하거나 수밀 또는 풍우밀 보전성을 상실하여 본선이 의도하는 항해나 운용을 안전하게 수행할 수 없다고 검사원이 판단하는 경우를 말한다. 【규칙 참조】</p> <p>2. 규칙 107.의 2항에서 “<u>신속하고 완전한 수리를 하여야 한다. 이 경우 고려하여야 하는 지역</u>”에 대한 보다 구체적인 부위는 부록 1-18을 참조한다. (2019) 【규칙 참조】</p> <p>3. ~ 3. <현행과 동일></p>	<p>- 해수부 해사기술과 지침 개정의견 반영된 검사업무팀의 쪽지에 의거(5/29) :</p> <p>1) 해당규칙 : 규칙 1편 2장 107. 2. (1) ~ (8)호</p> <p>2) 요청사항 : 상기 규칙의 선체구조 부재의 구조 손상에 따른 수리를 위하여 선사 및 정부 등에서 정확하게 이해할 수 없음에 따라, 그림 혹은 도면을 도시화 하여 쉽게 이해 할 수 있도록 조치 요청</p>

(2) 2020.01.01일자 시행사항
(건조계약되는 선박)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. ~ 402. <생략></p> <p>403. 검사사항</p> <p>1. ~ 8. <생략></p> <p>9. 규칙 403.의 1항을 적용함에 있어서 고강도 극후강판을 사용한 컨테이너선에 대한 안전조치로서 지침 부록 7-8의 3항에 적합해야 하는 선박인 경우, 제2차 정기검사 및 이후 매 짝수 정기검사(즉, 제4차, 제6차 정기검사 등)시에 지침 부록 7-8의 3항 및 표 1에 따라서 비파괴검사를 하여야 한다. 【규칙 참조】</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 정기검사(선체, 의장 및 소방설비)</p> <p>401. ~ 402. <현행과 동일></p> <p>403. 검사사항</p> <p>1. ~ 8. <현행과 동일></p> <p>9. 규칙 403.의 1항을 적용함에 있어서 고강도 극후강판을 사용한 컨테이너선에 대한 안전조치로서 지침 부록 7-8의 3항에 적합해야 하는 선박인 경우, 제2차 정기검사 및 이후 매 짝수 정기검사(즉, 제4차, 제6차 정기검사 등)시에 지침 부록 7-8의 3항 및 표 1에 따라서 비파괴검사를 하여야 한다. <u>(다만, 2020년 1월 1일 이후 건조계약되는 선박의 경우에는 적용하지 않는다.) (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 2019년 7편 개정사항 반영</p> <p>(Contracted for construction on or after 1 Jan 2020)</p>

(3) 2020.01.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>우리 선급의 규칙에 규정된 시험 및 검사는 특별히 규정된 경우를 제외하고는 검사원의 입회하에 시행하여야 한다.</p> <p>104. 동등효력 <u>【규칙 참조】</u></p> <p>규칙 104.에서 “이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우”라 함은 다음의 경우 등을 포함한다.</p> <p>(1) 우리 선급이 인정하는 기준(ISO, KS, ASME, JIS 등)에 적합한 경우, (2) 위험도기반 선택설계 승인지침에 따라 승인된 경우, 또는 (3) 우리 선급이 인정하는 검증된 사용실적이 있는 경우, 여기서 검증된 사용 실적이라 함은 충분한 기간 동안 손상 없이 요구되는 성능을 유지한 사용 기록을 가지고 있음을 말한다.</p> <p><u>〈새롭게 추가〉</u></p> <p>105. 신기술 <u>【규칙 참조】</u></p> <p>규칙 105.에서 실험, 계산 또는 기타 우리 선급에 제공된 정보에 대한 타당성 검증을 위하여 위험도기반 선택설계 승인지침을 적용할 수 있다.</p> <p style="text-align: center;">제 2 절 ~ 제 4 절 <생략> 제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 <u>【규칙 참조】</u></p> <p>규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다.</p> <p>〈이하 생략〉</p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>우리 선급의 규칙에 규정된 시험 및 검사는 특별히 규정된 경우를 제외하고는 검사원의 입회하에 시행하여야 한다.</p> <p>104. 동등효력 <u>【규칙 참조】</u></p> <p>규칙 104.에서 “이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우”라 함은 다음의 경우 등을 포함한다.</p> <p>(1) 우리 선급이 인정하는 기준(ISO, KS, ASME, JIS 등)에 적합한 경우, (2) 위험도기반 선택설계 승인지침에 따라 승인된 경우, 또는 (3) 우리 선급이 인정하는 검증된 사용실적이 있는 경우, 여기서 검증된 사용 실적이라 함은 충분한 기간 동안 손상 없이 요구되는 성능을 유지한 사용 기록을 가지고 있음을 말한다.</p> <p><u>〈4〉 국제선급 연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계(QSCS)에 적합함이 검증된 선급에서 이미 승인한 실적선의 동형선인 경우 (2020)</u></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 ~ 제 4 절 <생략> 제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 <u>【규칙 참조】</u></p> <p>1. 규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다. (2020) 2. 규칙 502. 이외에도 우리선급이 필요하다고 인정하는 경우, 단기선급 증서를 발행할 수 있으며, 이 경우는 우리 선급이 별도로 정하는 바에 따른다. (2020)</p> <p>〈이하 현행과 동일〉</p>	<p>- 회의록(Dual Class 및 Design Repeat 선택 거론시 도면 승인 관련 리스크 방안) 결과에 의거(2019년 5.29) : Design Repeat의 경우, 선급 및 강선 규칙의 동등효력을 보완하여 개정</p> <p>품질경영팀 comment on 2019. 10. 23</p> <p>- 규칙에서 신기술이 삭제됨</p> <p>검사업무팀 요청(SUR 4700-2377-2019, '19.11.29.) - 용도 변경된 VLOC 선박의 경우 임시수리 후 출항 또는 추가 구획검사를 완료하지 못하고 출항하는 경우 등을 대비해서 단기선급증서 발행 필요성 식별됨</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>202. 선체, 의장 및 소방설비</p> <p>1. ~ 2. <생략></p> <p>3. 규칙 202.의 2항을 적용함에 있어서 다음을 검사하여야 한다.</p> <p style="padding-left: 20px;">【규칙 참조】 (2017)</p> <p>(1) ~ (13)</p> <p>(14) 적합한 경우 전기설비 및 전선, 통풍, 보호복 및 휴대장비의 준비상태에 대한 점검과 급수, 빌지배출 및 물분부장치의 시험을 포함하여 위험물 운송을 위한 특별배치를 검사한다. (2017)</p> <p style="padding-left: 20px;"><새롭게 추가></p> <p style="margin-top: 20px;"><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 연차검사</p> <p>202. 선체, 의장 및 소방설비</p> <p>1. ~ 2. <현행과 동일></p> <p>3. 규칙 202.의 2항을 적용함에 있어서 다음을 검사하여야 한다.</p> <p style="padding-left: 20px;">【규칙 참조】 (2017)</p> <p>(1) ~ (13)</p> <p>(14) 적합한 경우 전기설비 및 전선, 통풍, 보호복 및 휴대장비의 준비상태에 대한 점검과 급수, 빌지배출 및 물분부장치의 시험을 포함하여 위험물 운송을 위한 특별배치를 검사한다. (2017)</p> <p style="padding-left: 20px;">(15) <u>노출감판 상부에 컨테이너를 운송하도록 설계된 선박에 대해서는, 해당되는 경우, 물분무 창(water mist lance)을 검사하고, 적합한 경우, 이동식 물모니터, 모든 필요한 호스, 장치 및 요구되는 고정 장구를 검사한다. (2020)</u></p> <p style="padding-left: 20px;">(16) <u>압축 수소 또는 천연가스를 자주용 연료탱크에 보유한 차량을 화물로서 운송하는 차량운반선에 대하여 가스연료의 탭지에 적합한 휴대용 가스탐지기를 점검하고 시험한다. (2020)</u></p> <p style="margin-top: 20px;"><이하 현행과 동일></p>	<p style="text-align: center;">개정사유</p> <p style="margin-top: 20px;">- IACS UR Z1(Rev.7 May 2019) 2.4에 따라 IMO Res. A.1120 (30) Annex 1 (EA) 1.2.2.2 및 1.2.2.15를 반영하여 신설함</p>

현행	개정안	개정사유																								
<p>부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항</p> <table border="1" data-bbox="125 432 927 927"> <thead> <tr> <th>선종</th> <th>특기사항</th> <th>비고</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">〈생략〉</td> </tr> <tr> <td>4. Oil/Chemical Tanker (Double Hull)⁽²⁻²⁾ <u>〈새롭게 추가〉</u> 'ESP'⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC)⁽¹⁾ (FAO)⁽¹⁾ (FBC)⁽¹⁾ (CSR)⁽²⁻⁴⁾</td> <td>선종 1란 및 3란⁽⁹⁾의 특기사항</td> <td>⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">〈생략〉</td> </tr> </tbody> </table>	선종	특기사항	비고	〈생략〉			4. Oil/Chemical Tanker (Double Hull) ⁽²⁻²⁾ <u>〈새롭게 추가〉</u> 'ESP' ⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC) ⁽¹⁾ (FAO) ⁽¹⁾ (FBC) ⁽¹⁾ (CSR) ⁽²⁻⁴⁾	선종 1란 및 3란 ⁽⁹⁾ 의 특기사항	⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조	〈생략〉			<p>부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령 <u>(2020)</u></p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항</p> <table border="1" data-bbox="1005 437 1839 932"> <thead> <tr> <th>선종</th> <th>특기사항</th> <th>비고</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</td> </tr> <tr> <td>4. Oil/Chemical Tanker <u>(2020)</u> (Double Hull)⁽²⁻²⁾ <u>(Double Hull)(EXP)</u>⁽²⁻³⁾ 'ESP'⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC)⁽¹⁾ (FAO)⁽¹⁾ (FBC)⁽¹⁾ (CSR)⁽²⁻⁴⁾</td> <td>선종 1란 및 3란⁽⁹⁾의 특기사항</td> <td>⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</td> </tr> </tbody> </table>	선종	특기사항	비고	〈현행과 동일〉			4. Oil/Chemical Tanker <u>(2020)</u> (Double Hull) ⁽²⁻²⁾ <u>(Double Hull)(EXP)</u> ⁽²⁻³⁾ 'ESP' ⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC) ⁽¹⁾ (FAO) ⁽¹⁾ (FBC) ⁽¹⁾ (CSR) ⁽²⁻⁴⁾	선종 1란 및 3란 ⁽⁹⁾ 의 특기사항	⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조	〈현행과 동일〉			<p>- 등록선 업무팀 구두 comment</p> <p>2019년판에 Oil Tanker에 대하여만 개정했으며, Oil/Chemical Tanker에 대하여는 누락됨.</p>
선종	특기사항	비고																								
〈생략〉																										
4. Oil/Chemical Tanker (Double Hull) ⁽²⁻²⁾ <u>〈새롭게 추가〉</u> 'ESP' ⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC) ⁽¹⁾ (FAO) ⁽¹⁾ (FBC) ⁽¹⁾ (CSR) ⁽²⁻⁴⁾	선종 1란 및 3란 ⁽⁹⁾ 의 특기사항	⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조																								
〈생략〉																										
선종	특기사항	비고																								
〈현행과 동일〉																										
4. Oil/Chemical Tanker <u>(2020)</u> (Double Hull) ⁽²⁻²⁾ <u>(Double Hull)(EXP)</u> ⁽²⁻³⁾ 'ESP' ⁽²⁻¹⁾⁽⁷⁻¹⁾ (FAC) ⁽¹⁾ (FAO) ⁽¹⁾ (FBC) ⁽¹⁾ (CSR) ⁽²⁻⁴⁾	선종 1란 및 3란 ⁽⁹⁾ 의 특기사항	⁽⁹⁾ : 2.2의 기재요령 참조																								
〈현행과 동일〉																										

현행	개정안	개정사유																
<p>(비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1" data-bbox="163 381 943 751"> <thead> <tr> <th data-bbox="174 491 338 539">추가특기사항</th> <th data-bbox="338 491 902 539">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="174 539 902 587">〈생략〉</td> </tr> <tr> <td data-bbox="174 587 338 671">WS</td> <td data-bbox="338 587 902 671">규칙 4편 6장 201.의 규정에 따라 화물창이 선측내장판으로 보호된 선박</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="174 671 902 719">〈이하 생략〉</td> </tr> </tbody> </table>	추가특기사항	적용규정	〈생략〉		WS	규칙 4편 6장 201.의 규정에 따라 화물창이 선측내장판으로 보호된 선박	〈이하 생략〉		<p>(비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1" data-bbox="1077 381 1856 751"> <thead> <tr> <th data-bbox="1088 491 1252 539">추가특기사항</th> <th data-bbox="1252 491 1816 539">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1088 539 1816 587">〈현행과 동일〉</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 587 1252 635">-</td> <td data-bbox="1252 587 1816 635">-</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1088 635 1816 683">〈이하 현행과 동일〉</td> </tr> </tbody> </table>	추가특기사항	적용규정	〈현행과 동일〉		-	-	〈이하 현행과 동일〉		<p>- 2016년판 규칙 4편 6장 “내장판”이 삭제됨</p> <p>WS: With Sparring</p>
추가특기사항	적용규정																	
〈생략〉																		
WS	규칙 4편 6장 201.의 규정에 따라 화물창이 선측내장판으로 보호된 선박																	
〈이하 생략〉																		
추가특기사항	적용규정																	
〈현행과 동일〉																		
-	-																	
〈이하 현행과 동일〉																		

현행	개정안	개정사유
<p>2. 선급부호 기재요령 일반적인 선급부호체계는 다음의 형태로 이루어진다.</p> <p><선체></p> <p><기관></p> <p>(1) 규칙 1장 201.의 (1)에서 규정하는 등록부호 (2) 규칙 1장 201.의 (2)에서 규정하는 선체부호 (3) 규칙 1장 201.의 (4)에서 규정하는 선체 및 기관의장부호 (4) 규칙 1장 201.의 (6) 및 전 1.1에서 규정하는 선종부호 (5) 규칙 1장 201.의 (7) 및 전 1.1에서 규정하는 특기사항 (6) 규칙 1장 201.의 (7) 및 전 1.1의 비고(32)에서 규정하는 추가특기사항 (7) 규칙 1장 201.의 (5) 및 전 1.2에서 규정하는 추가설비부호(선체 및 기관사항) (8) 규칙 1장 201.의 (3)에서 규정하는 기관부호</p> <p><이하 생략></p>	<p>2. 선급부호 기재요령 - 전체 삭제</p>	<p>선급부호안내서 부록 1로 이동함 (2019년 선급부호안내서)</p>

현행	개정안	개정사유																								
<p>3.0 특기사항</p> <p>Example :</p> <p>한정된 항로 및 한정된 시기에만 항해할 목적으로 감소된 scantling을 적용한 경우</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>✕ KRS 0 - Barge Between Korea and Sakhalin service during May and June</p> </div> <p>※ 우리 선급의 대빙등급과 Finnish-Swedish Ice Class Rules 2010 및 Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations의 대빙등급 비교</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 50%;">우리 선급의 대빙등급</th> <th style="width: 50%;">Finnish-Swedish Ice Class Rules 2010의 대빙등급</th> </tr> <tr> <td>IA Super</td> <td>IA Super</td> </tr> <tr> <td>IA</td> <td>IA</td> </tr> <tr> <td>IB</td> <td>IB</td> </tr> <tr> <td>IC</td> <td>IC</td> </tr> <tr> <td>*</td> <td>II</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center; margin-top: 10px;"> <tr> <th style="width: 50%;">우리 선급의 대빙등급</th> <th style="width: 50%;">The Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations의 대빙등급</th> </tr> <tr> <td>IA Super</td> <td>Type A</td> </tr> <tr> <td>IA</td> <td>Type B</td> </tr> <tr> <td>IB</td> <td>Type C</td> </tr> <tr> <td>IC</td> <td>Type D</td> </tr> <tr> <td>ID</td> <td>Type D</td> </tr> </table> <p>(비고) *) 우리 선급의 ID등급은 선수부 보강을 요구하고 있으므로, Finnish-Swedish Ice Class Rules의 II 등급과는 서로 상이함.</p> <p>〈이하 생략〉</p>	우리 선급의 대빙등급	Finnish-Swedish Ice Class Rules 2010의 대빙등급	IA Super	IA Super	IA	IA	IB	IB	IC	IC	*	II	우리 선급의 대빙등급	The Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations의 대빙등급	IA Super	Type A	IA	Type B	IB	Type C	IC	Type D	ID	Type D	<p>3.0 특기사항 - 전체 삭제</p>	<p>선급부호안내서 부록 1로 이동함 (2019년 선급부호안내서)</p>
우리 선급의 대빙등급	Finnish-Swedish Ice Class Rules 2010의 대빙등급																									
IA Super	IA Super																									
IA	IA																									
IB	IB																									
IC	IC																									
*	II																									
우리 선급의 대빙등급	The Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations의 대빙등급																									
IA Super	Type A																									
IA	Type B																									
IB	Type C																									
IC	Type D																									
ID	Type D																									

현 행

개정 사유

부록 1-12 제조중등록검사 시의 선체검사

표 1 선체검사항목활동 표										
참조	진조기능	선급 검사요건	선급 검사방법	IACS 문서*	정부대행 요건 및 관련 문서	건조 중 검사원이 사용가능하여야 하는 문서	선박건조철을 위한 문서	특정활동	이 신조업무를 위한 선급의 제안	
2.5 <u>(2018)</u>	정렬/조립 또는 용접배치에 취약한 지역 ¹⁾ , 정의된 경우에 대한 적합성	승인된 도면에 따라 정렬/조립/간격의 점검	입회 및 검토	Rec 47		해당 조선소기준 및 인정된 기준 및 규칙, 승인된 도면 또는 기준, 조선소검사기록	해당되는 경우, 취약지역에 대한 승인도면	최신 승인도에 관련된 정보가 작업장에서 사용가능한지에 대한 검증		
								모든 작업장에서 만족한 조립 및 정렬을 확보하기 위한 공정에 대한 검증		
								조립작업 중에 끝단가공이 없어진 경우, 다시 가공되는지에 대한 검증		
								큰 간격 및 정렬의 차이를 보상하기 위한 수정절차가 정위치에 있는지에 대한 검증		

품질경영팀 구두의견 반영, 강제 요건과 참조사항으로 구분함

(비고)

1) 취약한 지역에 대하여는 다음의 자료를 이용할 수 있다.

- a) 선체건조감시 부기부호 “Sea Trust(HCM)”를 부여받은 선박의 경우 승인된 선체건조감시계획서 또는,
- b) 해당되는 경우, 승인된 선체구조접근 지침서 또는,
- c) 선종별 대표적인 취약부위(부록 1-12-4) 또는,
- d) 다음의 인쇄물을 참고한다.

- 유조선 : Guidance Manual for Tanker Structures by TSCF나 Double Hull Oil Tankers - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structures By IACS(Rec 96) 또는 최신 IMO 총회 결의 A1047(27)(2011 ESP Code)
- 산적화물선 : Bulk Carriers Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure by IACS(Rec 76) 또는 최신 IMO 총회 결의 A1047(27)(2011 ESP Code)
- 일반건화물선 : General Dry Cargo Ships - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure By IACS(Rec. 55)
- 컨테이너선 : Container Ship - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure By IACS(Rec. 84) 등

개 정 안

개 정 사유

부록 1-12 제조중등록검사 시의 선체검사

표 1 선체검사항목활동 표									
참조	건조기능	선급 검사요건	선급 검사방법	IACS 문서*	정부대행 요건 및 관련 문서	건조 중 검사원이 사용가능하여야 하는 문서	선박건조철 을 위한 문서	특정활동	이 신조업무를 위한 선급의 제안
2.5	정렬/조립 또는 용접배치 에 취약한 지역 ¹⁾ , 정의된 경우, 에 대한 적합성	승인된 도면에 따라 정렬/조립/간격 의 점검	입회 및 검토	Rec 47		해당 조선소기준 및 인정된 기준 및 규칙, 승인된 도면 또는 기준, 조선소검사기록	해당되는 경우, 취약지역에 대한 승인도면	최신 승인도에 관련된 정보가 작업장에서 사용가능한지에 대한 검증 모든 작업장에서 만족한 조립 및 정렬을 확보하기 위한 공정에 대한 검증 <이하 현행과 동일>	

품질경영팀 구두의견 반영, 강제 요건과 참조사항으로 구분함

(비고)

1) 취약한 지역에 대하여는 다음의 자료를 이용할 수 있다.

a) 선체건조감시 부기부호 “Sea Trust(HCM)”를 부여받은 선박의 경우 승인된 선체건조감시계획서 또는,

b) 해당되는 경우, 승인된 선체구조접근 지침서 또는,

c) 기타 참고 자료 (2020)

i) 선종별 대표적인 취약부위(부록 1-12-4) 또는,

ii) 다음의 인쇄물을 참고한다.

- 유조선 : [Guidance Manual for Tanker Structures by TSCF나 Double Hull Oil Tankers - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structures By IACS\(Rec 96\) 또는 최신 IMO 총회 결의 A1047\(27\)\(2011 ESP Code\)](#)

- 산적화물선 : [Bulk Carriers Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure by IACS\(Rec 76\) 또는 최신 IMO 총회 결의 A1047\(27\)\(2011 ESP Code\)](#)

- 일반건화물선 : [General Dry Cargo Ships - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure By IACS\(Rec. 55\)](#)

- 컨테이너선 : [Container Ship - Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure By IACS\(Rec. 84\) 등](#)

2020.01.01일자 시행사항

(검사신청일 기준) -CoC(지적사항)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <현행과 동일> 제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401.~402. <생략></p> <p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) [규칙 참조]</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p>1. ~ 3. <생략></p> <p>4. 등록검사</p> <p>등록검사는, 선급유지를 위한 정기적 검사로 시행하도록 요구되는 것은 아니지만, 선급유지를 위한 정기적 검사로서 시행할 수 있다. 선급유지를 위한 특정 정기적 검사 시까지 적합하여야 하는 <u>지적사항 및/또는 선급유지조건</u>은 등록검사를 선급유지를 위한 특정 정기적 검사로 시행하지 아니하는 이상, 또는 <u>지적사항 및/또는 선급유지조건</u>이 기한이 지나지 아니하는 이상 등록검사 시에 시행/적합할 필요는 없다.</p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우</p> <p>(가) <생략></p> <p>(나) 선령이 15년 미만인 선박의 경우 (가)에 규정된 모든 해당검사를 만족하게 완료하기 전까지, 그리고 기한이 지난 모든 검사 및 기한이 지난 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>을 선박소유자에게 탈급선급이 명시한 바대로 완료 및 시정하기 전까지는 단기선급증서 또는 화물을 운송할 수 있게 하는 다른 문서를 발급하여서는 아니 된다.</p> <p>선령이 15년 이상인 선박의 경우 (가)에 규정된 모든 해당검사를 만족하게 완료하기 전까지, 그리고 기한이 지난 모든 검사 및 기한이 지난 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>을 탈급선급이 완료 및 시정하기 전까지는 단기선급증서 또는 화물을 운송할 수 있게 하는 다른 문서를 발급하여서는 아니 된다. ~</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <현행과 동일> 제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401.~402. <현행과 동일></p> <p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) [규칙 참조]</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p>1. ~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 등록검사</p> <p>등록검사는, 선급유지를 위한 정기적 검사로 시행하도록 요구되는 것은 아니지만, 선급유지를 위한 정기적 검사로서 시행할 수 있다. 선급유지를 위한 특정 정기적 검사 시까지 적합하여야 하는 <u>지적사항</u>은 등록검사를 선급유지를 위한 특정 정기적 검사로 시행하지 아니하는 이상, 또는 <u>지적사항</u>이 기한이 지나지 아니하는 이상 등록검사 시에 시행/적합할 필요는 없다. (2020)</p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우</p> <p>(가) <현행과 동일></p> <p>(나) 선령이 15년 미만인 선박의 경우 (가)에 규정된 모든 해당검사를 만족하게 완료하기 전까지, 그리고 기한이 지난 모든 검사 및 기한이 지난 모든 <u>지적사항</u>을 선박소유자에게 탈급선급이 명시한 바대로 완료 및 시정하기 전까지는 단기선급증서 또는 화물을 운송할 수 있게 하는 다른 문서를 발급하여서는 아니 된다.</p> <p>선령이 15년 이상인 선박의 경우 (가)에 규정된 모든 해당검사를 만족하게 완료하기 전까지, 그리고 기한이 지난 모든 검사 및 기한이 지난 모든 <u>지적사항</u>을 탈급선급이 완료 및 시정하기 전까지는 단기선급증서 또는 화물을 운송할 수 있게 하는 다른 문서를 발급하여서는 아니 된다. ~ (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR 1A(Rev.7 Apr 2019) Section B, (e 1) 반영</p> <p>- IACS PR 1A(Rev.7 Apr 2019) Section A.1.1.2 반영</p> <p>- IACS PR 1A(Rev.7 Apr 2019) Section A.1.1.3 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p>(다) 단기선급증서 및 선급증서의 유효성은 탈급선급이 지정한 날짜 및 명시한 바대로 완료하여야 하는 미결된 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>에 따라 제약을 받는다. 미결된 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>은 그 검사지정일과 함께 다음에 명시되어야 한다.</p> <p>(a) 단기선급증서 및/또는 선급검사보고서 및 (b) 선급증서가 발급되는 경우 검사현황</p> <p>(라) 탈급선급으로부터 추가의 미결된 검사 또는 <u>지적사항/선급유지조건</u>이 접수되는 경우에도 해당되는 경우 (나) 및 (다)에 따라야 한다. 만일 이러한 추가의 정보가 단기선급증서를 발급한 후에 접수되는 경우 기한이 지난 모든 검사 또는 <u>지적사항/선급유지조건</u>에 대하여 첫 번째 도착항에서 다음에 따라 처리되어야 한다.</p> <p>(a) ~ (b) <생략></p> <p>(2) 중복선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) <생략> (나) 첫 번째 선급에 의하여 제공된 선급현황의 <u>지적사항/선급유지조건</u>을 고려하여 (1) (가)의 요건에 따라서 등록검사를 시행한다. (3)~(4) <생략></p> <p>5. 우리 선급의 중복선급선으로서 상대선급에서 탈급하는 경우 (1) 선령이 15년 미만인 선박의 경우 상대선급의 기한이 지난 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>에 대하여 검사가 가능한 첫 번째 도착항에서 완료하고 상대선급의 미결된 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>에 대하여는 상대선급의 지정일까지 완료하여야 한다.</p> <p>선령이 15년 이상인 선박의 경우 상대선급의 기한이 지난 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>은 상대선급에 의하여 완료되어야 하고 상대선급의 미결된 모든 <u>지적사항/선급유지조건</u>에 대하여는 상대선급의 지정일까지 완료하여야 한다.</p>	<p>(다) 단기선급증서 및 선급증서의 유효성은 탈급선급이 지정한 날짜 및 명시한 바대로 완료하여야 하는 미결된 모든 <u>지적사항</u>에 따라 제약을 받는다. 미결된 모든 <u>지적사항</u>은 그 검사지정일과 함께 다음에 명시되어야 한다. <u>(2020)</u></p> <p>(a) 단기선급증서 및/또는 선급검사보고서 및 (b) 선급증서가 발급되는 경우 검사현황</p> <p>(라) 탈급선급으로부터 추가의 미결된 검사 또는 <u>지적사항</u>이 접수되는 경우에도 해당되는 경우 (나) 및 (다)에 따라야 한다. 만일 이러한 추가의 정보가 단기선급증서를 발급한 후에 접수되는 경우 기한이 지난 모든 검사 또는 <u>지적사항</u>에 대하여 첫 번째 도착항에서 다음에 따라 처리되어야 한다. <u>(2020)</u></p> <p>(a) ~ (b) <현행과 동일></p> <p>(2) 중복선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) <현행과 동일> (나) 첫 번째 선급에 의하여 제공된 선급현황의 <u>지적사항</u>을 고려하여 (1) (가)의 요건에 따라서 등록검사를 시행한다. <u>(2020)</u> (3)~(4) <현행과 동일></p> <p>5. 우리 선급의 중복선급선으로서 상대선급에서 탈급하는 경우 (1) 선령이 15년 미만인 선박의 경우 상대선급의 기한이 지난 모든 <u>지적사항</u>에 대하여 검사가 가능한 첫 번째 도착항에서 완료하고 상대선급의 미결된 모든 <u>지적사항</u>에 대하여는 상대선급의 지정일까지 완료하여야 한다.</p> <p>선령이 15년 이상인 선박의 경우 상대선급의 기한이 지난 모든 <u>지적사항</u>은 상대선급에 의하여 완료되어야 하고 상대선급의 미결된 모든 <u>지적사항</u>에 대하여는 상대선급의 지정일까지 완료하여야 한다. <u>(2020)</u></p>	<p>- IACS PR1A (Rev.7, May, 2019) Section A.1.5 반영</p> <p>- IACS PR1A (Rev.7, May, 2019) Section A.1.7 반영</p> <p>- IACS PR1B (Rev.4, May 2019) Section A.1.3.3 반영</p> <p>- IACS PR1B(Rev. 4, May 2019) Section D.1.1.1, i)와 ii) 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p>(2) 선급증서의 유효성은 상대선급이 지정한 날짜 및 명시한 바대로 완료하여야 하는 미결된 모든 지적사항/선급유지조건에 따라 제약을 받는다. 미결된 모든 지적사항/선급유지조건은 그 검사지정일과 함께 다음에 명시되어야 한다.</p> <p>(a) ~ (b) <생략></p> <p>(3) 상대선급으로부터 추가의 지적사항/선급유지조건이 접수되는 경우에도 해당되는 경우 (1) 및 (2)에 따라야 한다. 만일 이러한 추가의 지적사항/선급유지조건이 단기선급증서를 발급한 후 또는 선급증서에 이서한 후에 접수되는 경우 기한이 지난 모든 지적사항/선급유지조건에 대하여 검사가 가능한 첫 번째 도착항에서 선박의 선령에 따른 해당선급에 의하여 처리되어야 한다.</p> <p>(4) 검사를 시행하는 첫 번째 항구에서 시설을 이용할 수 없는 경우 상대선급이 기한이 지난 지적사항/선급유지조건에 대한 검사를 완료하기 위하여 시설을 이용할 수 있는 항구까지의 직항을 허용할 수 있다.</p> <p><이하 생략></p>	<p>(2) 선급증서의 유효성은 상대선급이 지정한 날짜 및 명시한 바대로 완료하여야 하는 미결된 모든 지적사항에 따라 제약을 받는다. 미결된 모든 지적사항은 그 검사지정일과 함께 다음에 명시되어야 한다. (2020)</p> <p>(a) ~ (b) <현행과 동일></p> <p>(3) 상대선급으로부터 추가의 지적사항이 접수되는 경우에도 해당되는 경우 (1) 및 (2)에 따라야 한다. 만일 이러한 추가의 지적사항이 단기선급증서를 발급한 후 또는 선급증서에 이서한 후에 접수되는 경우 기한이 지난 모든 지적사항에 대하여 검사가 가능한 첫 번째 도착항에서 선박의 선령에 따른 해당선급에 의하여 처리되어야 한다. (2020)</p> <p>(4) 검사를 시행하는 첫 번째 항구에서 시설을 이용할 수 없는 경우 상대선급이 기한이 지난 지적사항에 대한 검사를 완료하기 위하여 시설을 이용할 수 있는 항구까지의 직항을 허용할 수 있다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR1B (Rev.4, May 2019) Section D.1.5 반영</p> <p>- IACS PR1B (Rev.4, May 2019) Section D.1.7 반영</p> <p>- IACS PR1B (Rev.4, May 2019) Section D.1.4 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">부록 1-13 선박소유자 선체 점검 및 정비 프로그램</p> <p>1. <생략> 2. 요건 (1) 선체에 관련된 미결된 <u>지적사항/선급유지조건</u>은 이 프로그램의 적용을 받기 전에 완료되어야 한다. (2) 선급유지를 위한 정기적인 검사는 이 프로그램에 영향을 주는 선체구조 및 방식조치에 관련된 미결된 <u>지적사항/선급유지조건</u>이 없이 최신화되어야 한다. <생략></p>	<p style="text-align: center;">부록 1-13 선박소유자 선체 점검 및 정비 프로그램</p> <p>1. <현행과 동일> 2. 요건 (1) 선체에 관련된 미결된 <u>지적사항</u>은 이 프로그램의 적용을 받기 전에 완료되어야 한다. <u>(2020)</u> (2) 선급유지를 위한 정기적인 검사는 이 프로그램에 영향을 주는 선체구조 및 방식조치에 관련된 미결된 <u>지적사항</u>이 없이 최신화되어야 한다. <u>(2020)</u> <현행과 동일></p>	<p style="text-align: center;">- 용어 통일</p>

(4) 2020.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 선급부호</p> <p>201. 선급부호 【규칙 참조】</p> <p>1. 규칙 201.의 (2)호부터 (4)호의 규정 중 연해구역 및 평수구역에 대한 구분은 다음에 따른다. 다만, 각 기국정부에서 명시된 정의가 있을 경우에는 기국정부의 정의에 따른다. (가) 연해구역 : 해안으로부터 20마일(1마일을 1852m로 한다) 이내의 구역. (나) 평수구역 : 호수, 하천 및 항내의 구역.</p> <p><u>2. 선급부호는 신청자(선박소유자 또는 건조자)의 신청에 따라 관련규정의 적합 여부를 검토하고 만족하는 경우에 부여하며, 규칙 201.의 (7)호에 추가하여 신청자가 특정화물이나 용도 등에 대하여 특기사항을 신청하고 우리 선급이 적절하다고 인정하는 경우에도 이를 특기사항으로 부기할 수 있다.</u></p> <p>3. 규칙 201.의 (3)호의 규정은 주추진기관을 갖는 선박에 적용한다.</p> <p>4. 규칙 201.의 (2)호부터 (4)호의 규정 중 항해구역에 제한을 받는 선박의 선체부호, 기관부호 및 의장부호에 적용하는 규정은 다음에 따른다.</p> <p><생략></p> <p>5. 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령은 지침 부록 1-1의 규정에 따른다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 선급부호</p> <p>201. 선급부호 【규칙 참조】</p> <p>1. 규칙 201.의 (2)호부터 (4)호의 규정 중 연해구역 및 평수구역에 대한 구분은 다음에 따른다. 다만, 각 기국정부에서 명시된 정의가 있을 경우에는 기국정부의 정의에 따른다. (가) 연해구역 : 해안으로부터 20마일(1마일을 1852m로 한다) 이내의 구역. (나) 평수구역 : 호수, 하천 및 항내의 구역.</p> <p>2. 규칙 201.의 (3)호의 규정은 주추진기관을 갖는 선박에 적용한다. (2020)</p> <p>3. 규칙 201.의 (2)호부터 (4)호의 규정 중 항해구역에 제한을 받는 선박의 선체부호, 기관부호 및 의장부호에 적용하는 규정은 다음에 따른다. (2020)</p> <p><현행과 동일></p> <p>4. 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세는 지침 부록 1-1의 규정에 따른다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 2. 적용지침 1편 1장 2절 201. 2에서 규칙으로 이동 후 삭제함</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정</p> <p>- 번호 조정 및 선급부호 기재요령은 선급부호안내서 부록 1로 이동함 (2019년 선급부호 안내서)</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. 제조후등록검사 【규칙 참조】</p> <p>1.~3. <생략></p> <p>4. 우리 선급은 재료시험, 비파괴시험, 수압시험 및 해상시운전 등을 포함한 추가적인 검사, 시험 및 측정을 요구할 수 있다.</p> <p>5. <u>등록신청을 하기 전 5년의 어느 일부 기간 동안에 선박이</u></p> <p>(1) 우리 선급, 또는</p> <p>(2) <u>그 선박을 등록하고 있었을 당시 국제선급연합회(IACS)의 QSCS(Quality System Certification Scheme)에 적합함이 검증된 선급에 등록되었던 경우, 검사요건에 대하여 특별히 고려할 수 있으나 지침 403.에서 요구하는 것보다 작아서는 아니 된다.</u></p> <p>6. 선급이전(TOC)되는 여객선 및 어선의 경우, 검사항목은 상기 항목 중 1, 2, 3 및 4항까지만 적용한다. (2017)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. 제조후등록검사 【규칙 참조】</p> <p>1.~3. <현행과 동일></p> <p>4. 우리 선급은 재료시험, 비파괴시험, 수압시험 및 해상시운전 등을 포함한 추가적인 검사, 시험 및 측정을 요구할 수 있다.</p> <p>5. 등록신청을 하기 전 5년의 어느 일부 기간 동안에 선박이, <u>우리선급 또는 국제선급연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계(QSCS)의 적합함이 검증된 선급에 등록되었었고 탈급 후 개조나 변경이 없을 경우, 검사요건은 특별히 고려할 수 있으나 다음에서 요구하는 것 보다 작아서는 아니 된다.</u></p> <p>(1) <u>우리선급에 등록되었던 선박의 경우, 기한이 지난 모든 검사 및 기한이 지난 지적사항</u></p> <p>(2) <u>국제선급연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계(QSCS)의 적합함이 검증된 선급에 등록되었던 선박의 경우, 적용지침 403.(선급이전) 요건과 동일한 검사</u></p> <p>6. 선급이전(TOC)되는 여객선 및 어선의 경우, 검사항목은 상기 항목중 1, 2, 3 및 4항까지만 적용한다. (2017)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- IACS PR1D (Rev.2 Apr.2019), Section B.2.3 반영</p>

현행	개정안	개정사유
<p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) [규칙 참조]</p> <p>1. ~ 3. <생략></p> <p>4. 등록검사 <생략></p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우 <생략></p> <p>(2) 중복선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) <u>중복선급선(double classed vessel)</u>이라 함은 두 개의 선급에 등록된 선박으로서 각 선급이 마치 그 선박의 유일한 선급인 것처럼 모든 검사를 각 선급의 요건과 일정에 따라서 시행하는 선박을 말한다. (나) 첫 번째 선급에 의하여 제공된 선급현황의 지적사항/선급유지조건을 고려하여 (1) (가)의 요건에 따라서 등록검사를 시행한다.</p> <p>(3) 공동선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) <u>공동선급선(dual classed vessel)</u>이라 함은 두 개의 선급에 등록된 선박으로서 업무의 분담에 대하여 문서화된 협정을 맺은 선박을 말한다. (나) 최소한 연차검사 수준의 등록검사를 시행한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) [규칙 참조]</p> <p>1. ~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 등록검사 <현행과 동일></p> <p>(1) 선급이전으로 우리 선급에 등록하는 경우 <현행과 동일></p> <p>(2) 중복선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) 첫 번째 선급에 의하여 제공된 선급현황의 지적사항/선급유지조건을 고려하여 (1) (가)의 요건에 따라서 등록검사를 시행한다. (2020)</p> <p>(3) 공동선급선으로 우리 선급에 등록하는 경우 (가) 최소한 연차검사 수준의 등록검사를 시행한다. (2020)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 순서조정</p> <p>- 순서조정</p>

현행	개정안	개정사유												
<p align="center">부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항 <생략></p> <div data-bbox="161 507 940 1417" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1" data-bbox="174 619 927 1359"> <thead> <tr> <th>추가특기사항</th> <th>적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2019)</td> <td>지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.</td> </tr> <tr> <td>SPR1, SPR2,</td> <td>스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박</td> </tr> </tbody> </table> <p align="center"><이하 생략></p> </div>	추가특기사항	적용규정	SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2019)	지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.	SPR1, SPR2,	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박	<p align="center">부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항 <현행과 동일></p> <div data-bbox="1075 513 1854 1423" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(비고) ⁽³⁵⁾ : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1" data-bbox="1088 625 1845 1366"> <thead> <tr> <th>추가특기사항</th> <th>적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2020)</td> <td>지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다. <u>14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, DSA2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기한다.</u></td> </tr> <tr> <td>SPR1, SPR2,</td> <td>스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박</td> </tr> </tbody> </table> <p align="center"><이하 현행과 동일></p> </div>	추가특기사항	적용규정	SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2020)	지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다. <u>14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, DSA2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기한다.</u>	SPR1, SPR2,	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박	<p>- 14편 부기부호 추가</p>
추가특기사항	적용규정													
SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2019)	지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다.													
SPR1, SPR2,	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박													
추가특기사항	적용규정													
SeaTrust (DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3, HCM, SPR1, SPR2) (2020)	지침 3편 부록 3-2부터 3-4에서 규정 하는 선박의 구조강도평가, 피로강도평가 또는 선체건조감시에 대한 지침에 따라 건조된 선박. 다만, (CSR) 부호를 갖는 선박에 대하여는 SeaTrust(DAS1, DAS2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기하지 아니한다. 다만, 산적화물선 및 유조선 공통구조규칙(규칙 13편)에 따라 건조되는 선박에는 선체건조감시 부기부호 SeaTrust(HCM)을 강제로 부기한다. <u>14편 7장 및 9장의 규정을 만족하는 경우, SeaTrust(DSA1, DSA2, FSA1, FSA2, FSA3)을 부기한다.</u>													
SPR1, SPR2,	스프링잉을 고려한 피로강도 평가 지침서에서 규정하는 선박의 피로강도 평가 기준에 적합한 선박													

선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)

(개발검토 : 외부의견 조회용)

제1편 "선급등록 및 검사"

2019. 11.



기 관 규 칙 개 발 팀

- 주 요 개 정 내 용 -

(1) 2020.01.01일자 시행사항 (건조계약일 기준)

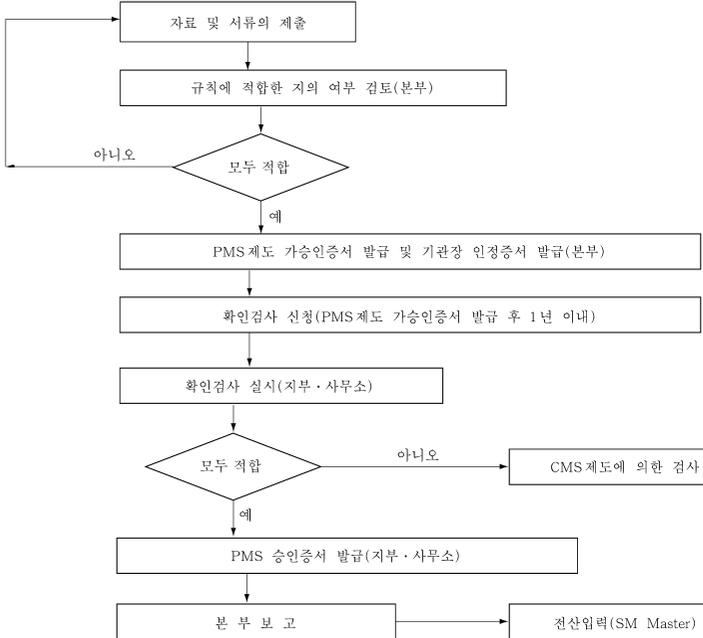
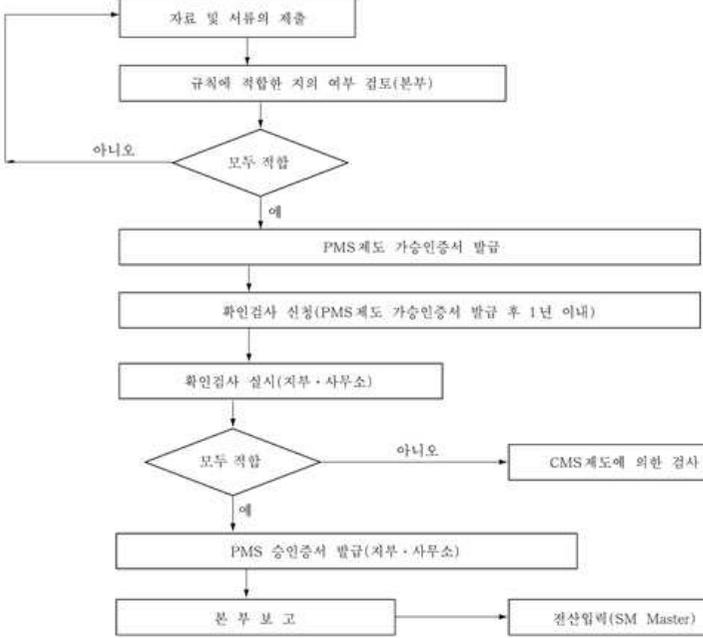
- 기관장치 계속검사증에서 보기가 기관장의 점검 대상으로 인정될 수 있도록 개정함.

(2) 2020.07.01.일자 시행 사항(건조계약일 기준)

- PMS 기관장의 자격에 대한 확인 절차를 개정함.

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 기관장치의 계속검사</p> <p>902. 검사사항 【규칙 참조】</p> <p>1. 규칙 902.의 1항 및 2항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 지침 부록 1-7을 말한다.</p> <p>2. 규칙 902.의 3항에서 “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 지침 1장 801.의 6항에 해당되는 경우를 말한다.</p> <p>3. 규칙 902.의 4항에서 여객선의 CMS 적용 시 다음에 적합하여야 한다.</p> <p>(1) 부록 1-7의 표 2를 적용함에 있어 본선 기관장의 점검은 인정되지 않으며 검사원의 입회 하에 검사를 실시하여야 한다. (2019)</p> <p style="text-align: center;"><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 기관장치의 계속검사</p> <p>902. 검사사항 【규칙 참조】</p> <p>1. 규칙 902.의 1항 및 2항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 지침 부록 1-7을 말한다.</p> <p>2. 규칙 902.의 3항에서 “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 지침 1장 801.의 6항에 해당되는 경우를 말한다.</p> <p>3. 규칙 902.의 4항에서 여객선의 CMS 적용 시 다음에 적합하여야 한다.</p> <p>(1) 부록 1-7의 표 2를 적용함에 있어 주 및 보조기관에 대하여 본선 기관장의 점검은 인정되지 않으며 검사원의 입회 하에 검사를 실시하여야 한다.(2020)</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p>	<p>(개정)</p> <p>- 보기가 기관장의 점검 대상으로 인정될 수 있도록 개정함.(2020.1.1. 시행)</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 기관장치의 계속검사</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p>903. 예방정비제도</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p>2. 규칙 903.의 2항을 적용함에 있어서 확인검사 및 연차심사는 다음과 같다. 【규칙 참조】</p> <p>(1) 확인검사</p> <p>(가) PMS를 승인한 후 12개월 이내에 우리 선급에서 확인검사를 하여야 한다. (2019)</p> <p>(나) 확인검사를 하는 동안 검사원은 다음 사항을 검증하여야 한다.</p> <p>(a) PMS가 승인된 자료에 따라 실행되고 있으며 본선에 있는 구성품과 시스템의 형식 및 복잡성이 적합하여야 한다.</p> <p>(b) PMS는 연차심사에서 요구하는 서류를 제출하여야 하고 선급 유지를 위한 검사와 시험요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(c) 본선 선원이 PMS를 숙지하여야 한다.</p> <p style="text-align: center;"><신설></p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p>(2) 연차심사</p> <p style="text-align: center;"><생략></p> <p style="text-align: center;"><신설></p> <p>(사) 상기 요건을 만족하게 완료하면 PMS를 유지하도록 한다.</p> <p style="text-align: center;"><생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 선급검사</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 9 절 기관장치의 계속검사</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p>903. 예방정비제도</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p>2. 규칙 903.의 2항을 적용함에 있어서 확인검사 및 연차심사는 다음과 같다. 【규칙 참조】</p> <p>(1) 확인검사</p> <p>(가) PMS를 승인한 후 12개월 이내에 우리 선급에서 확인검사를 하여야 한다. (2019)</p> <p>(나) 확인검사를 하는 동안 검사원은 다음 사항을 검증하여야 한다.</p> <p>(a) PMS가 승인된 자료에 따라 실행되고 있으며 본선에 있는 구성품과 시스템의 형식 및 복잡성이 적합하여야 한다.</p> <p>(b) PMS는 연차심사에서 요구하는 서류를 제출하여야 하고 선급 유지를 위한 검사와 시험요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(c) 본선 선원이 PMS를 숙지하여야 한다.</p> <p>(d) 기관장이 해당 국가가 발행한 최상급 면허를 소지하고 있는지 확인하여야 한다.</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p>(2) 연차심사</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p> <p>(사) 기관장이 해당 국가가 발행한 최상급 면허를 소지하고 있는지 확인하여야 한다.</p> <p>(아) 상기 요건을 만족하게 완료하면 PMS를 유지하도록 한다.</p> <p style="text-align: center;"><현행과 동일></p>	<p>(개정)</p> <p>- 기관장의 인정증서 발급에 대한 규정(부록 1-8 2항)을 삭제하고, 이에 대신하여 확인검사/연차심사 시 기관장의 면허를 확인하는 절차를 추가함.(2020. 7.1)</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">부록 1-8 예방정비제도 절차 (Planned Maintenance System Procedure : PMS)</p> <p style="text-align: center;">〈생략〉</p> <p>2. PMS 기관장 책임</p> <p>(1) 우리 선급 규칙에 따라 아래와 같이 기관장 자격이 인정되는 경우 인정증서를 발급한다. (가) 해당 국가가 발행한 최상급 면허를 소지하고 있을 것 (나) 선박소유자(또는 선박관리회사)가 추천하고 우리 선급이 인정할 것</p> <p style="text-align: center;">〈생략〉</p>  <pre> graph TD A[자료 및 서류의 제출] --> B[규칙에 적합한 지의 여부 검토(본부)] B --> C{모두 적합} C -- 아니오 --> A C -- 예 --> D[PMS 제도 가승인증서 발급 및 기관장 인정증서 발급(본부)] D --> E[확인검사 신청(PMS 제도 가승인증서 발급 후 1년 이내)] E --> F[확인검사 실시(지부·사무소)] F --> G{모두 적합} G -- 아니오 --> H[CMS 제도에 의한 검사] G -- 예 --> I[PMS 승인증서 발급(지부·사무소)] I --> J[본부 보고] J --> K[전산입력(SM Master)] </pre> <p style="text-align: center;">그림 1 승인절차 흐름도</p> <p style="text-align: center;">〈생략〉</p>	<p style="text-align: center;">부록 1-8 예방정비제도 절차 (Planned Maintenance System Procedure : PMS)</p> <p style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</p> <p>2. PMS 기관장 책임</p> <p>(1) 선박소유자(또는 선박관리회사)는 기관장이 PMS 대상 기기를 유지 보수할 자격이 있는지 확인해야 할 책임이 있으며, 기관장은 최상급 면허를 소지하고 있어야 한다.</p> <p style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</p>  <pre> graph TD A[자료 및 서류의 제출] --> B[규칙에 적합한 지의 여부 검토(본부)] B --> C{모두 적합} C -- 아니오 --> A C -- 예 --> D[PMS 제도 가승인증서 발급] D --> E[확인검사 신청(PMS 제도 가승인증서 발급 후 1년 이내)] E --> F[확인검사 실시(지부·사무소)] F --> G{모두 적합} G -- 아니오 --> H[CMS 제도에 의한 검사] G -- 예 --> I[PMS 승인증서 발급(지부·사무소)] I --> J[본부 보고] J --> K[전산입력(SM Master)] </pre> <p style="text-align: center;">그림 1 승인절차 흐름도</p> <p style="text-align: center;">〈현행과 동일〉</p>	<p>(개정)</p> <p>- 인정증서 발급에 대한 요건을 삭제하고, 이에 대신하여 확인검사/연차심사시 기관장의 면허(최상급 면허)를 확인하도록 규정을 개정함.(지침 2장 9절 903.2항 참조) (2020.7.1.)</p>

선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)

(제 1편 선급등록 및 검사)

(외부의견 조회용)

2020. Jan.



- 주요 개정 내용 -

(1) 2020.03.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

- 동등효력 요건 개정(해양수산부 지도감독 결과에 따른 개선필요사항 반영),
- 도면승인 절차서(QP-18, Rev.43)- 표 7. “지부에서 승인하는 도면“ 개정내용 반영
- 복원성 시험 요건 개정 및 부록 1-2 비손상 복원성 지침 삭제 (2008 IS Code 요건 참조로 개정됨)
- 부록 1-1중 Tug Boat의 특기사항에 Fire-Fighting 재 신설

(1) 2020.03.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현 행	개 정 안	개 정 이 유
<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>우리 선급의 규칙에 규정된 시험 및 검사는 특별히 규정된 경우를 제외하고는 검사원의 입회 하에 시행하여야 한다.</p> <p>104. 동등효력 [규칙 참조]</p> <p>규칙 104.에서 “이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우”라 함은 다음의 경우 등을 포함한다.</p> <p>(1) <u>우리 선급이 인정하는 기준(ISO, KS, ASME, JIS 등)에 적합한 경우,</u></p> <p>(2) <u>위험도기반 선박설계 승인지침에 따라 승인된 경우, 또는</u></p> <p>(3) <u>우리 선급이 인정하는 검증된 사용실적이 있는 경우, 여기서 검증된 사용실적이라 함은 충분한 기간 동안 손상 없이 요구되는 성능을 유지한 사용기록을 가지고 있음을 말한다.</u></p> <p>(4) <u>국제선급 연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계(QSCS)에 적합함이 검증된 선급에서 이미 승인한 실적선의 동형선인 경우 (2020)</u></p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 선급등록</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>우리 선급의 규칙에 규정된 시험 및 검사는 특별히 규정된 경우를 제외하고는 검사원의 입회 하에 시행하여야 한다.</p> <p>104. 동등효력 [규칙 참조]</p> <p>규칙 104.에서 “이 규칙과 동등하다고 우리 선급이 인정하는 경우”라 함은 다음의 경우 등을 포함한다.</p> <p>(1) <u>우리 선급이 인정하는 공인된 국제 기준 (ISO, IEC 등) 또는 국가 기준 (KS, JIS, ASME 등)으로서, 선급기술규칙 에서 각각 인용하고 있는 경우, 우리 선급이 인정하는 기준(ISO, KS, ASME, JIS 등)에 적합한 경우 (2020)</u></p> <p>(2) <u>위험도기반 선박설계 승인지침에 따라 승인된 경우, 또는</u></p> <p>(3) <u>우리 선급이 인정하는 검증된 사용실적이 있는 경우, 여기서 검증된 사용실적이라 함은 충분한 기간 동안 손상 없이 요구되는 성능을 유지한 사용기록을 가지고 있음을 말한다.</u></p> <p>(4) <u>국제선급 연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계 QSCS(Quality System Certification Scheme)에 적합함이 검증된 선급에서 이미 승인한 실적선의 동형선인 경우 (2020)</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>해수부가 식별한 개선필요사항, 선박시설기준 적용 완화 조건의 적정성 (2019-K-5(개선))</p> <p>- 해수부와 협의된 사항임</p> <p>- 품질경영팀 의견 반영</p> <p>- (4)는 회보 No. 2019-10-E('19.10.23.)에 의거 2020년 1월 1일에 의거 기 적용됨</p>

현행	개정안	개정이유
<p style="text-align: center;">제 3 절 제조중등등록검사</p> <p>301. 제조중등등록검사 <생략></p> <p>302. 도면승인 [규칙 참조]</p> <p>1.~3. <생략></p> <p>4. 검사 및 시험방안서 조선소는 다음을 포함한 검사 및 시험을 받고자 하는 항목에 대한 방안서를 해당 검사 및 시험에 앞서 검사원에게 제출하여야 한다.</p> <p>(1) 검사 및 시험방안(ITP : Inspection and Test Plan)</p> <p>(2) 완결된 강제작업의 검사를 위한 방안 - 일반적으로 블록분할도를 말하며 선행탑재 및 탑재 또는 기타 관련단계에서 블록 상호간의 연결에 대한 상세를 포함한다.</p> <p>(3) 필요한 경우 용접 전 조립검사방안</p> <p>(4) 모든 수밀 및 풍우밀폐장치 뿐만이 아니라 구조시험(누설 및 정수압)방안</p> <p>(5) 비파괴 검사방안</p> <p>(6) 복원성시험방안</p> <p>(7) 시운전방안</p> <p>(8) 도장시공사양서 및 품질관리방안(PSPC 부기부호를 갖는 선박인 경우 표면처리에 대한 검사 및 도장절차 포함)</p> <p>(9) 하역설비검사방안(해당되는 경우)</p> <p>(10) 선상검사방안(Onboard Test Procedure)</p> <p><u><새롭게 추가></u></p> <p>(11) 특정 선박형식 또는 정부대행요건에 대한 기타 방안(해당되는 경우)</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 3 절 제조중등등록검사</p> <p>301. 제조중등등록검사 <현행과 동일></p> <p>302. 도면승인 [규칙 참조]</p> <p>1.~3. <현행과 동일></p> <p>4. 검사 및 시험방안서 (2020) 조선소는 다음을 포함한 검사 및 시험을 받고자 하는 항목에 대한 방안서를 해당 검사 및 시험에 앞서 검사원에게 <u>승인용 또는 참고용으로</u> 제출하여야 한다.</p> <p>(1) 승인용</p> <p>(가) 검사 및 시험 방안서(ITP : Inspection and Test Plan)</p> <p>(나) 용접 전 조립검사 방안(필요한 경우)</p> <p>(다) 모든 수밀 및 풍우밀 폐쇄장치를 포함한 뿐만이 아니라 구조시험(누설 및 사수시험 포함 정수압)방안서</p> <p>(라) 비파괴 검사방안</p> <p>(마) 복원성시험 방안서</p> <p>(바) 시운전 방안서</p> <p>(사) 도장시공 사양서 및 품질관리방안(PSPC 부기부호를 갖는 선박인 경우 표면처리에 대한 검사 및 도장절차 포함)</p> <p>(아) 하역설비 검사 방안서 (해당되는 경우)</p> <p>(자) 선상검사 방안서(Onboard Test Procedure)</p> <p>(차) 선체건조감시 계획서 (해당되는 경우)</p> <p>(카) 특정 선박형식 또는 정부대행요건에 대한 기타 방안(해당되는 경우)</p> <p>(2) 참고용</p> <p>(가) <u>완결된 강제작업의 검사를 위한 방안 - 일반적으로 블록분할도를 말하며 선행탑재 및 탑재 또는 기타 관련단계에서 블록 상호간의 연결에 대한 상세를 포함</u></p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>- 도면승인 절차서(QP-18, Rev.43)- 표 7. “지부에서 승인하는 도면” 개정내용 반영</p>

현행	개정안	개정이유
<p>307. 복원성시험 [규칙 참조]</p> <p>1. 규칙 307.의 1항을 적용함에 있어서 국제항해에 종사하지 아니하는 선박으로서 선박길이가 24m 미만인 다음 각 호에 해당되는 선박은 적용을 제외한다.</p> <p>(1) 예인, 해난구조, 준설 또는 측량에 사용되는 선박 (2) 부선 (3) 여객선이 아니거나 카페리선이 아닌 선박으로서 호수, 하천, 항만 안에서만 항해하는 선박 (4) 기름 또는 폐기물 등을 산적하여 저장하는 해상구조물 (5) 위험물을 산적하여 저장하는 해상구조물</p> <p>2. 복원성시험이라 함은 경사시험과 동요시험을 말한다. 다만, 지침 부록 1-2에 규정된 계산식에 의하여 선박의 횡요주기를 산출할 수 있는 경우에는 특별히 요구되는 경우를 제외하고 동요시험을 생략할 수 있다.</p> <p>3. 비손상 시의 복원성기준 및 복원성자료 작성기준은 지침 부록 1-2에 따른다.</p> <p>4. 규칙 307.의 2항에 따라 복원성 적하지침기기를 설치하는 경우 승인절차는 지침 부록 1-10에 따른다.</p>	<p>307. 복원성시험 (2020) [규칙 참조]</p> <p>1. 규칙 307.의 1항을 적용함에 있어서 국제항해에 종사하지 아니하는 선박으로서 선박길이가 24m 미만인 다음 각 호에 해당되는 선박은 적용을 제외한다.</p> <p>(1) 예인, 해난구조, 준설 또는 측량에 사용되는 선박 (2) 부선 (3) 여객선이 아니거나 카페리선이 아닌 선박으로서 호수, 하천, 항만 안에서만 항해하는 선박 (4) 기름 또는 폐기물 등을 산적하여 저장하는 해상구조물 (5) 위험물을 산적하여 저장하는 해상구조물</p> <p>2. 복원성시험이라 함은 경사시험과 동요시험을 말한다. 다만, 2008 IS Code Part A 지침 부록 1-2에 규정된 계산식에 의하여 선박의 횡요주기를 산출할 수 있는 경우에는 특별히 요구되는 경우를 제외하고 동요시험을 생략할 수 있다. (2020)</p> <p>3. 비손상 시의 복원성기준 및 복원성자료 작성기준은 지침 부록 1-2에 따른다.</p> <p>3. 4. 규칙 307.의 2항에 따라 복원성 적하지침기기를 설치하는 경우 승인절차는 지침 부록 1-10에 따른다. (2020)</p>	<p>1. 지침 부록 1-2의 내용이 현행의 2008 IS Code의 일부만 반영하므로 적용지침 부록1-2를 refer하지 않고 2008 IS Code를 refer하도록 개정 및 관련지침 부록 1-2를 삭제하고자 함.</p> <p>* 기본기술팀 의견 반영함.</p>

현행	개정안	개정이유
<p style="text-align: center;">제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. 제조후등록검사 【규칙 참조】 <생략></p> <p>402. 도면의 제출 【규칙 참조】</p> <p>1. 제조후등록검사 시에는 다음의 도면 및 자료를 제출하여야 하며, 선박의 특성 및 용도에 따라 우리 선급이 필요하다고 인정하는 도면 및 자료의 목록을 추가로 선박소유자에게 통보하여 제출받아야 한다.</p> <p>(1) 선체관계 : 각 3부씩 제출(다만, (자), (차), (타), (하) 및 (거)는 2부 제출)</p> <p>(가) 일반배치도</p> <p>(나) 중앙횡단면도</p> <p>(다) 강제배치도</p> <p>(라) 외판전개도</p> <p>(마) 횡격벽 구조도</p> <p>(바) 타 및 타두재 구조도</p> <p>(사) 선미재 구조도</p> <p>(아) 창구덮개 구조도(해당 선박에 한함)</p> <p>(자) 용적도</p> <p>(차) 적하지침서(해당 선박에 한함)</p> <p>(카) 적하지침기기 시험성적서(해당 선박에 한함)</p> <p>(타) 선체선도 또는 이와 동등한 자료(해당선박에 한함) (2018)</p> <p>(파) 목재 적재 장치도(목재 만재홀수선의 지정을 희망하는 경우)</p> <p>(하) 복원성자료(배수량등록선도 또는 표 포함)</p> <p>(거) 손상복원성자료(해당 선박에 한함)</p> <p><생략></p> <p>(6) 기타</p> <p>(가) 검사보고서(건명서 및 최초기록부 포함)의 사본 : 1부</p> <p>(나) 본선이 보유하는 선급, 검사, 협약 등에 관한 증서의 사본 : 1부</p> <p>(다) 필요한 경우 본선의 경력, 현상을 구체적으로 표시하는 자료 : 1부</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">제 4 절 제조후등록검사</p> <p>401. 제조후등록검사 【규칙 참조】 <현행과 동일></p> <p>402. 도면의 제출 【규칙 참조】</p> <p>1. 제조후등록검사 시에는 다음의 (1) ~ (5)의 도면 및 자료((1)의 (자) 및 (타)는 제외)를 승인용으로 제출하여야 하며, 아래 (1)의 (자), (타) 및 (6)은 참고용으로 제출하여야 한다. 또한 선박의 특성 및 용도에 따라 우리 선급이 필요하다고 인정하는 도면 및 자료의 목록을 추가로 선박소유자에게 통보하여 제출받아야 한다. (2020)</p> <p>(1) 선체관계 : 각 3부씩 제출(다만, (자), (차), (타), (하) 및 (거)는 2부 제출)</p> <p>(가) 일반배치도</p> <p>(나) 중앙횡단면도</p> <p>(다) 강제배치도</p> <p>(라) 외판전개도</p> <p>(마) 횡격벽 구조도</p> <p>(바) 타 및 타두재 구조도</p> <p>(사) 선미재 구조도</p> <p>(아) 창구덮개 구조도(해당 선박에 한함)</p> <p>(자) 용적도-참고용(2020)</p> <p>(차) 적하지침서(해당 선박에 한함)</p> <p>(카) 적하지침기기 시험성적서(해당 선박에 한함)</p> <p>(타) 선체선도 또는 이와 동등한 자료(해당선박에 한함)-참고용(2020)</p> <p>(파) 목재 적재 장치도(목재 만재홀수선의 지정을 희망하는 경우)</p> <p>(하) 복원성자료(배수량등록선도 또는 표 포함)</p> <p>(거) 손상복원성자료(해당 선박에 한함)</p> <p><현행과 동일></p> <p>(6) 기타</p> <p>(가) 검사보고서(건명서 및 최초기록부 포함)의 사본 : 1부</p> <p>(나) 본선이 보유하는 선급, 검사, 협약 등에 관한 증서의 사본 : 1부</p> <p>(다)필요한 경우 본선의 경력, 현상을 구체적으로 표시하는 자료 : 1부</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>화물선팀의 구두 comment에 의거</p> <p>- 기본기술팀 의견 반영</p>

현행	개정안	개정이유
<p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) 【규칙 참조】 국제선급연합회(IACS)의 QSCS(Quality System Certification Scheme)에 적합함이 검증된 선급에 등록되어 있는 선박을 우리 선급에 등록하고자 할 경우에 제출하여야 할 도면의 종류 및 검사사항은 다음과 같으며, 선박의 특성 및 용도에 따라 우리 선급이 필요하다고 인정하는 도면 및 자료의 목록을 추가로 선박소유자에게 통보하여 제출받아야 한다.</p> <p>1. 제출도면 및 자료 (2018) (1) 선체관계 : 각 1부씩 제출 (가) 일반배치도 (나) 중앙횡단면도 (다) 강재배치도 (라) 외판전개도 (마) 횡격벽 구조도 (바) 타 및 타두재 구조도 (사) 선미재 구조도 (아) 창구덮개 구조도(해당 선박에 한함) (자) 용적도 (차) 적하지침서(해당 선박에 한함) (카) 목재 적재 장치도(목재 만재홀수선의 지정을 희망하는 경우) (2018) (타) 복원성자료(배수량등곡선도 또는 표 포함) (2018) (파) 손상복원성자료(해당 선박에 한함) (2018) (하) 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편, 12편 또는 13편)에 따라 건조된 선박인 경우 각 구조요소에 대한 건조두께, 신환두께 및 모든 자발적인 추가두께를 나타내는 도면 (2018) <이하 생략></p>	<p>403. 타선급선의 등록검사 또는 선급이전(TOC(Transfer of Classification)) (2017) 【규칙 참조】 국제선급연합회(IACS)의 QSCS(Quality System Certification Scheme)에 적합함이 검증된 선급에 등록되어 있는 선박을 우리 선급에 등록하고자 할 경우에 제출하여야 할 도면의 종류 및 검사사항은 다음과 같으며, 선박의 특성 및 용도에 따라 우리 선급이 필요하다고 인정하는 도면 및 자료의 목록을 추가로 선박소유자에게 통보하여 참고용으로 제출받아야 한다.</p> <p>1. 제출도면 및 자료 (2020) (1) 선체관계 : 각 1부씩 제출 (가) 일반배치도 (나) 중앙횡단면도 (다) 강재배치도 (라) 외판전개도 (마) 횡격벽 구조도 (바) 타 및 타두재 구조도 (사) 선미재 구조도 (사) (아) 창구덮개 구조도(해당 선박에 한함) (2020) (아) (자) 용적도 (2020) (자) (차) 적하지침서(해당 선박에 한함) (2020) (차) (카) 목재 적재 장치도(목재 만재홀수선의 지정을 희망하는 경우) (2020) (카) (타) 복원성자료(배수량등곡선도 또는 표 포함) (2020) (타) (파) 손상복원성자료(해당 선박에 한함) (2020) (파) (하) 국제선급연합회(IACS)의 공통구조규칙(규칙 11편, 12편 또는 13편)에 따라 건조된 선박인 경우 각 구조요소에 대한 건조두께, 신환두께 및 모든 자발적인 추가두께를 나타내는 도면 (2020) <이하 현행과 동일></p>	<p>- 품질경영팀 의견 반영</p> <p>검사업무팀의 쪽지 개정요청에 의거(2019.12.13) - PR 1A(TOC) 해당도면이 없음</p>

현행	개정안	개정 이유
<p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 [규칙 참조]</p> <p>1. 규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다. (2020)</p> <p>2. <u>규칙 502. 이외에도 우리선급이 필요하다고 인정하는 경우, 단기선급 증서를 발행할 수 있으며, 이 경우는 우리 선급이 별도로 정하는 바에 따른다. (2020)</u></p> <p>〈이하 생략〉</p>	<p style="text-align: center;">제 5 절 증서 및 보고서</p> <p>502. 단기선급증서 [규칙 참조]</p> <p>1. 규칙 502.의 2항에서 “단일직항 등을 허용하는 경우”라 함은 규칙 901.의 5항 및 7항에 해당되는 경우 등을 말한다. (2020)</p> <p>2. 규칙 502. 이외에도 우리선급이 필요하다고 인정하는 경우, 단기선급 증서를 발행할 수 있으며, 이 경우는 우리 선급이 별도로 정하는 바에 따른다. (2020)</p> <p>〈이하 현행과 동일〉</p>	<p>- 규칙으로 1장 502.로 이동</p> <p>- (2)는 회보 No. 2019-11-E(2019.10.23.)에 의거 2020년 1월 1일에 의거 기 적용됨</p>

현 행

개정 사유

부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령

1. 선급부호

1.1 선종 및 특기사항

1. ~ 14. <생략>

선종	특기사항		비고
15-1. Tug Boat	A* (용도)	B (노출감판 상에 요 구되는 방폭)	A* : 특기사항, A(용도),와 관련하여, Offshore Support Vessel(OSV)의 특기사항 부호인 FFS1, FFS2, FFS3 또는 FF의 요건을 만족하는 경우, OSV의 특기사항 부호를 부여할 수 있다. (2019) - : Tug 또는 Pusher 전용의 경우 별도 기재 불요 (24) : 다음에 따른다. 1) GA : 타선소화설비와 관련하여 노출감판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GC : 타선소화설비와 관련하여 노출감판 상에 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다. Type A : permanent connection 형식 Type B : removable connection 형식
	- Salvage Supply Anchor <이전 특기사항 추가> Oil Recovery(GA, GB 또는 GC) ⁽²⁵⁾	(GA 또는 GC) ⁽²⁴⁾	

<이하 생략>

- 환경배관팀 개정요청 공문(ENP4700-5376-2019, 2019.11.15.)
: Fire fighting 특기사항이 규칙에서 삭제되었으나 Tug Boat 신조 신청서에 지속적으로 Fire Fighting 특기사항이 표기되어 접수됨.

- 비고란에 본선에 설치된 타선소화설비가 “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행규칙 [별표2] ”소화설비 등 시설기준”에 적합한 경우 Fire Fighting 특기사항을 부여할 수 있다“ 삽입

개 정 안

개 정 사유

부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령

1. 선급부호

1.1 선종 및 특기사항

1. ~ 14. <생략>

선종	특기사항		비고
15-1. Tug Boat (2020)	A* (용도)	B (노출감판 상에 요구되는 방폭)	A* : 특기사항, A(용도),와 관련하여, Offshore Support Vessel(OSV)의 특기사항 부호인 FFS1, FFS2, FFS3 또는 FF의 요건을 만족하는 경우, OSV의 특기사항 부호를 부여할 수 있다. (2019) - : Tug 또는 Pusher 전용의 경우 별도 기재 불요 (24) : “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행규칙 별표2 소화설비 등 시설기준”에 적합한 경우 “Fire-Fighting” 특기사항을 부여하며 GA 또는 GC는 다음에 따른다. 1) GA : 타선소화설비와 관련하여 노출감판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GC : 타선소화설비와 관련하여 노출감판 상에 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다. Type A : permanent connection 형식 Type B : removable connection 형식
	- Salvage Supply Anchor Fire-Fighting(GA 또는 GC) ⁽²⁴⁾ Oil Recovery(GA, GB 또는 GC) ⁽²⁵⁾	(GA 또는 GC) ⁽²⁴⁾	

<이하 현행과 동일>

- 환경배관팀 개정요청 공문(ENP4700-5376-2019, 2019.11.15.)
: Fire fighting 특기사항이 규칙에서 삭제되었으나 Tug Boat 신조 신청서에 지속적으로 Fire Fighting 특기사항이 표기되어 접수됨.

- 비고란에 본선에 설치된 타선소화설비가 “선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 시행규칙 [별표2] “소화설비 등 시설기준”에 적합한 경우 Fire Fighting 특기사항을 부여할 수 있다” 삽입

현 행	개 정 안	개 정 이 유
<p style="text-align: center;"><u>부록 1-2 비손상 복원성 지침</u></p> <p style="text-align: center;"><u>서문 <생략></u></p> <p style="text-align: center;"><u>A편 강제기준 <생략></u></p> <p style="text-align: center;"><u>B편 특정선종에 대한 권고사항 및 추가지침 <생략></u></p> <p style="text-align: center;"><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">부록 1-2 비손상 복원성 지침 <i>(2020)</i></p> <p style="text-align: center;">서문 <생략></p> <p style="text-align: center;">A편 강제기준 <생략></p> <p style="text-align: center;">B편 특정선종에 대한 권고사항 및 추가지침 <생략></p> <p style="text-align: center;"><이하 현행과 동일></p>	<p>적용지침에 지침 부록 1-2를 refer 하지 않고 2008 IS Code를 refer 하기로 함</p>

현행	개정안	개정 이유
<p style="text-align: center;">부록 1-12 제조중등등록검사 시의 선체검사</p> <p>1. ~ 7. <생략></p> <p>8. 신조활동에 대한 검사 및 시험방안서</p> <p>(1) 조선소는 검사 및 시험을 받고자 하는 항목에 대한 방안을 제공하여야 한다. 이들 방안을 시작회의 때 검토 및 승인을 위하여 제출할 필요는 없다. 이 방안서는 다음을 포함하여야 한다.</p> <p>(가) 완결된 강제작업의 검사를 위한 방안 - 일반적으로 블록분할도를 말하며 선행탐재 및 탐재 또는 기타 관련단계에서 블록 상호간의 연결에 대한 상세를 포함한다.</p> <p>(나) 필요한 경우 용접 전 조립검사방안</p> <p>(다) 모든 수밀 및 풍우밀폐쇄장치 뿐만이 아니라 구조시험(누설 및 정수압)방안</p> <p>(라) 비파괴 검사방안</p> <p>(마) 특정 선박형식 또는 정부대행요건에 대한 기타 방안</p> <p>(2) 방안서 및 이 방안서에 대한 모든 변경사항은 해당 검사활동이 진행되기 전에 검토할 수 있도록 충분한 시간을 두고 검사원에게 제출되어야 한다.</p> <p>(3) (1)호 및 (2)호에 추가하여, 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 A-1편 3-10 규칙 적용대상 유조선 및 산적화물선인 경우 부록 1-12-2를 참조할 것.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">부록 1-12 제조중등등록검사 시의 선체검사</p> <p>1. ~ 7. <생략></p> <p>8. 신조활동에 대한 검사 및 시험방안서</p> <p>(1) 조선소는 검사 및 시험을 받고자 하는 항목에 대한 방안을 제공하여야 한다. 이들 방안을 시작회의 때 검토 및 승인을 위하여 제출할 필요는 없다. 이 방안서는 다음을 포함하여야 한다. <u>(2020)</u></p> <p>(가) 완결된 강제작업의 검사를 위한 방안 - 일반적으로 블록분할도를 말하며 선행탐재 및 탐재 또는 기타 관련단계에서 블록 상호간의 연결에 대한 상세를 포함한다. <u>(참고용)</u></p> <p>(나) 필요한 경우 용접 전 조립검사방안 <u>(승인용)</u></p> <p>(다) 모든 수밀 및 풍우밀폐쇄장치 뿐만이 아니라 구조시험(누설 및 정수압)방안 <u>(승인용)</u></p> <p>(라) 비파괴 검사방안 <u>(승인용)</u></p> <p>(마) 특정 선박형식 또는 정부대행요건에 대한 기타 방안 <u>(승인용)</u></p> <p>(2) 방안서 및 이 방안서에 대한 모든 변경사항은 해당 검사활동이 진행되기 전에 검토할 수 있도록 충분한 시간을 두고 검사원에게 제출되어야 한다.</p> <p>(3) (1)호 및 (2)호에 추가하여, 해상인명안전협약(SOLAS) 제2-1장 A-1편 3-10규칙 적용대상 유조선 및 산적화물선인 경우 부록 1-12-2를 참조할 것.</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>품질경영팀 의견 반영함</p> <p>- 적용지침 1장, 3절 302. 4. 검사 및 시험방안서와 일치시킴</p>

현행	개정안	개정 이유
<p style="text-align: center;">부록 1-16 탱크 및 밀폐경계에 대한 시험절차 (2018)</p> <p>제조중 등록검사에 있어서 구조시험, 누설시험 및 사수시험은 다음에 따른다.</p> <p>1. 일반사항 <생략></p> <p style="text-align: center;">A편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 적용대상선박</p> <p>1.~ 3. <생략></p> <p>4. 시험절차</p> <p>(1) ~ (3) <생략></p> <p>(4) 시험방법</p> <p>(가) ~ (다) <생략></p> <p>(라) 탱크 공기압 시험</p> <p>(a) 모든 경계의 용접부, 탑재용접이음부 및 관의 연결부를 포함한 관통부는 승인된 절차에 따르며, 대기압과의 차이가 +15kPa 이상의 안정된 압력 하에 비눗물/세제 또는 전용제품과 같은 누설탐지용액을 도포하여 검사하여야 한다.</p> <p>(b) 시험압력에 해당하는 수두를 유지하기 위하여 충분한 높이의 U자관을 설치하여야 한다. U자관의 횡단면적은 탱크에 공기를 공급하는 관의 횡단면적보다 커야한다. <u>요구되는 시험압력을 검증하기 위해 두 개의 교정된 압력게이지를 사용하는 배치는 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec. No.140 (Recommendation for Safe Precautions during Survey and Testing of Pressurized Systems)의 조항 F5.1과 F7.4를 고려해서 인정할 수 있다.</u></p> <p>(c) 시험 용접부는 이중검사를 실시하여야 한다. 첫 번째 검사는 누설탐지용액을 도포하는 즉시 실시하며, 두 번째 검사는 나타나는데 시간이 걸릴 수 있는 작은 누설을 검출하기 위하여 약 4~5분 후에 실시하여야 한다.</p> <p><이하 생략></p>	<p style="text-align: center;">부록 1-16 탱크 및 밀폐경계에 대한 시험절차 (2018)</p> <p>제조중 등록검사에 있어서 구조시험, 누설시험 및 사수시험은 다음에 따른다.</p> <p>1. 일반사항 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">A편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 적용대상선박</p> <p>1.~ 3. <현행과 동일></p> <p>4. 시험절차</p> <p>(1) ~ (3) <현행과 동일></p> <p>(4) 시험방법</p> <p>(가) ~ (다) <현행과 동일></p> <p>(라) 탱크 공기압 시험</p> <p>(a) 모든 경계의 용접부, 탑재용접이음부 및 관의 연결부를 포함한 관통부는 승인된 절차에 따르며, 대기압과의 차이가 +15kPa 이상의 안정된 압력 하에 비눗물/세제 또는 전용제품과 같은 누설탐지용액을 도포하여 검사하여야 한다.</p> <p>(b) 시험압력에 해당하는 수두를 유지하기 위하여 충분한 높이의 U자관을 설치하여야 한다. U자관의 횡단면적은 탱크에 공기를 공급하는 관의 횡단면적보다 커야한다. <u>U자관 대신에 두 개의 압력게이지를 사용하는 경우</u>, 요구되는 시험압력을 검증하기 위해 두 개의 교정된 압력게이지의 를 사용하는 배치는 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec. No.140 (Recommendation for Safe Precautions during Survey and Testing of Pressurized Systems)의 조항 F5.1과 F7.4를 고려해서 인정할 수 있다. (2020)</p> <p>(c) 시험 용접부는 이중검사를 실시하여야 한다. 첫 번째 검사는 누설탐지용액을 도포하는 즉시 실시하며, 두 번째 검사는 나타나는데 시간이 걸릴 수 있는 작은 누설을 검출하기 위하여 약 4~5분 후에 실시하여야 한다.</p> <p><이하 현행과 동일></p>	<p>통영지부 및 거제지부 구두 문의</p> <p>한글 only</p> <p>KR Survey Panel의 해석에 의거 ('19년 12월 12일, 화물선 팀 메일 참조)</p> <p>- Survey Panel에서는 두 개의 압력게이지를 사용하는 것을 U-tube를 사용하는 것과 동등하게 볼 수 없다고 판단함. (이유는 과압이 걸렸을 때 2개의 압력게이지를 이용하는 방법이 U자관을 사용하는 방법보다 위험 하다고 봄)</p> <p>- 이러한 이유로 Survey Panel에서는 적절한 압력도출 장치가 설치되었을 경우 두 개의 압력게이지를 사용하는 것을 인정 가능 하다고 판단되어 현재와 같이 개정됨)</p>

현행	개정안	개정이유
<p>(아) 침투시험</p> <p>맞대기 용접부 또는 기타 용접이음부의 시험은 저 표면장력 유체를 구획 경계 또는 구조배치의 한쪽에 도포하는 방법을 사용한다. 규정된 시간 이후에 경계의 반대쪽에서 액체가 발견되지 않는 경우, 구획 경계의 밀폐성이 검증된 것으로 본다. 특정한 경우, 누설검출을 돕기 위하여 반대쪽에 현상액을 칠하거나 뿌릴 수 있다.</p> <p><u><그림 추가></u></p> <p><이하 생략></p>	<p>(아) 침투시험</p> <p>맞대기 용접부 또는 기타 용접이음부의 시험은 저 표면장력 유체를 구획 경계 또는 구조배치의 한쪽에 도포하는 방법을 사용한다. 규정된 시간 이후에 경계의 반대쪽에서 액체가 발견되지 않는 경우, 구획 경계의 밀폐성이 검증된 것으로 본다. 특정한 경우, 누설검출을 돕기 위하여 반대쪽에 현상액을 칠하거나 뿌릴 수 있다. <u>(그림 1 참조)</u></p> <p><u>(2020)</u></p> <div data-bbox="1108 574 1601 949" data-label="Image"> <p>Finding Leaks with Dye Penetrant</p> <p>1. Cleaning, grease removal and drying of the object.</p> <p>2. Penetrant is applied to one side of the wall.</p> <p>3. The developer is applied to the other side.</p> <p>4. Inspection for indications on the developer side.</p> <p>Crack Indication</p> </div> <p>그림 1. 침투시험 방법 (from IACS Hull Panel)</p> <p><이하 현행과 동일></p>	

- 주 요 개 정 내 용 -

(2) 2020.07.01일자 시행사항 (검사신청일 기준)

◎ IGS관련 추가설비부호 적용규정 일부 개정됨

(2) 2020.07.01일자 시행사항
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정이유												
<p style="text-align: center;">부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항 <생략> 1.2 추가설비부호 다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.</p> <table border="1" data-bbox="134 544 960 673"> <thead> <tr> <th colspan="2">추가설비부호</th> <th>적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>기관 사항</td> <td>IGS</td> <td>규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박</td> </tr> </tbody> </table>	추가설비부호		적용규정	기관 사항	IGS	규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박	<p style="text-align: center;">부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항 <생략> 1.2 추가설비부호 다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.</p> <table border="1" data-bbox="1032 549 1861 750"> <thead> <tr> <th colspan="2">추가설비부호</th> <th>적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>기관 사항</td> <td>IGS</td> <td>규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박 <u>다만, 액화가스 산적운반선은 지침 7편 5장 905.의 1항에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박</u></td> </tr> </tbody> </table>	추가설비부호		적용규정	기관 사항	IGS	규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박 <u>다만, 액화가스 산적운반선은 지침 7편 5장 905.의 1항에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박</u>	<p>- 규칙 8편 2장 405.은 탱커의 화물 탱크 불활성에 대한 요건임. 액화가스 산적운반선에 해당되는 요건을 적용하도록 규정함.</p>
추가설비부호		적용규정												
기관 사항	IGS	규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박												
추가설비부호		적용규정												
기관 사항	IGS	규칙 8편 2장 405.에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박 <u>다만, 액화가스 산적운반선은 지침 7편 5장 905.의 1항에서 규정하는 불활성가스장치를 설치한 선박</u>												

선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)

(제 1편 선급등록 및 검사, 부록 1-18)

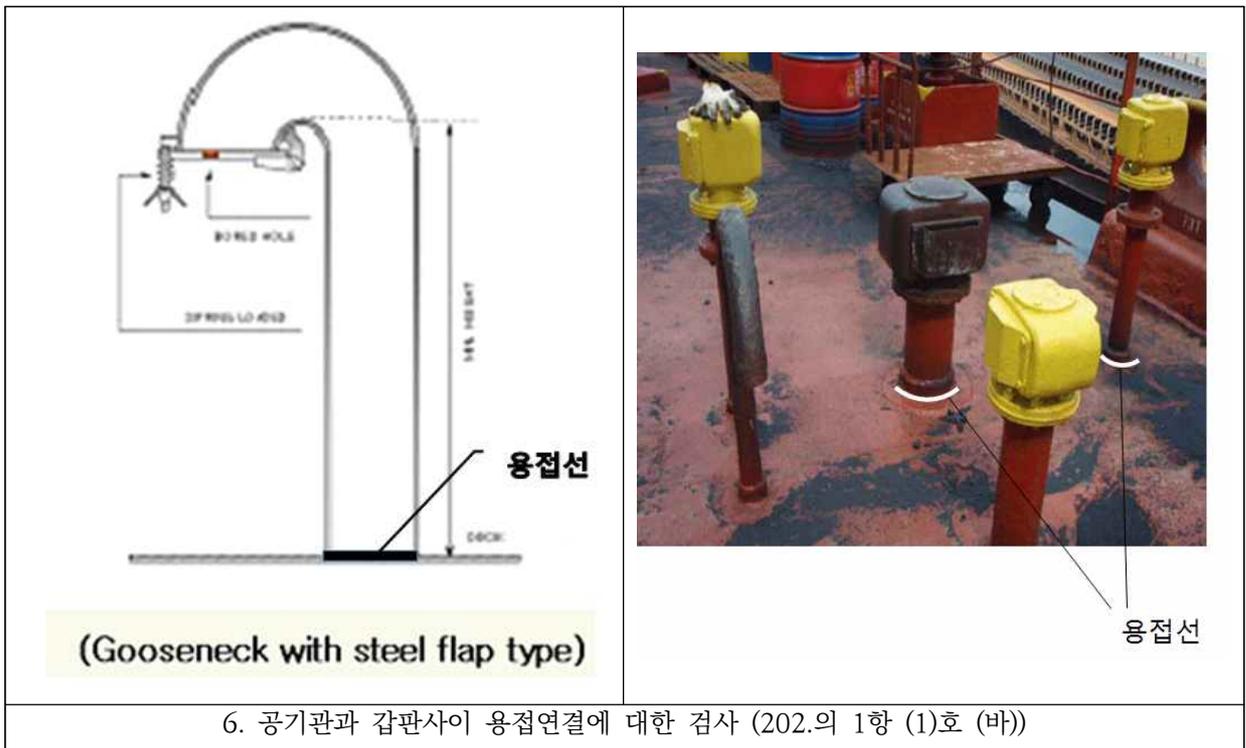
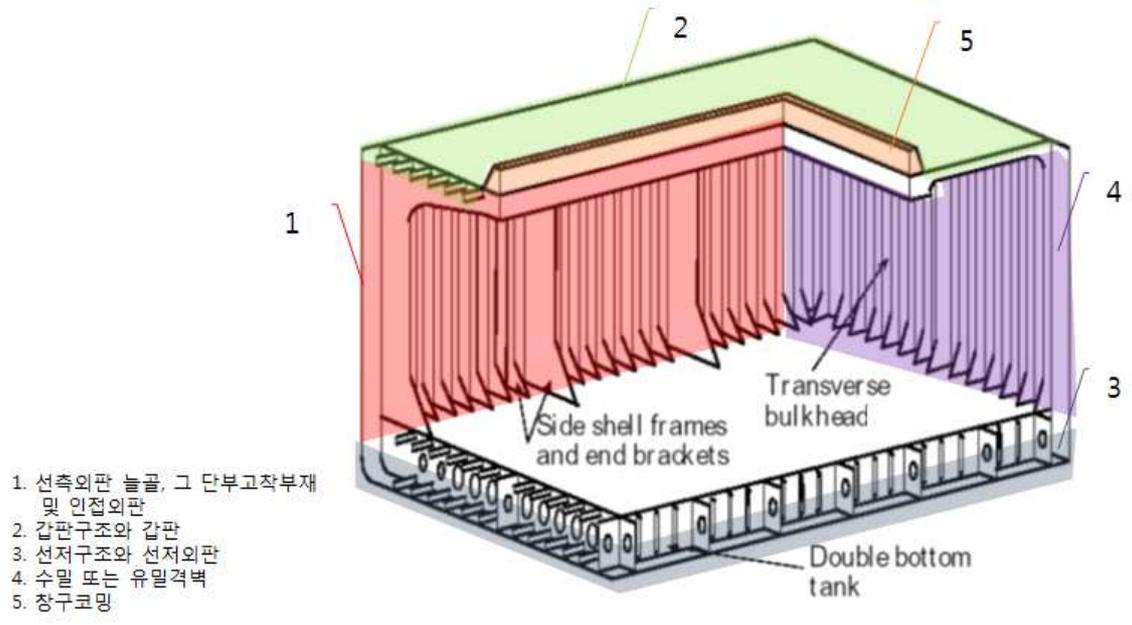
(외부의견 조회용)



부록 1-18 신속하고 완전한 수리의 경우 고려하여야 하는 지역(구조부재) (2019)

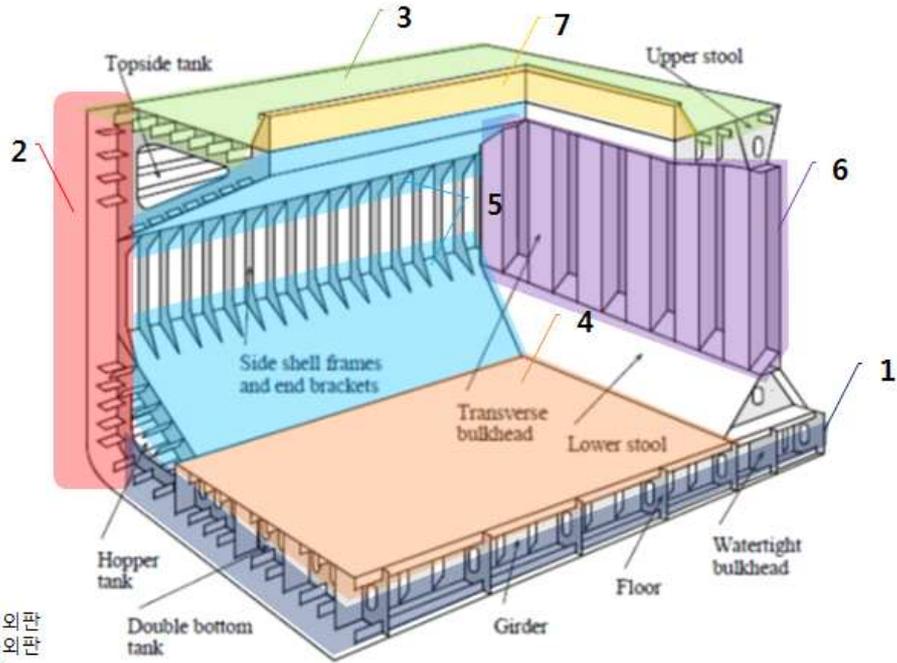
1. 지침 1-12 표 1에서 언급하는 일반선박, 산적화물선, 이중선체 산적화물선 및 이중선체 유조선의 대표적인 “신속하고 완전한 수리의 경우 고려하여야 하는 지역, 구조부재 등의 예를 개략적인 그림 또는 사진으로 나타내면 다음과 같다.

(1) 일반선박



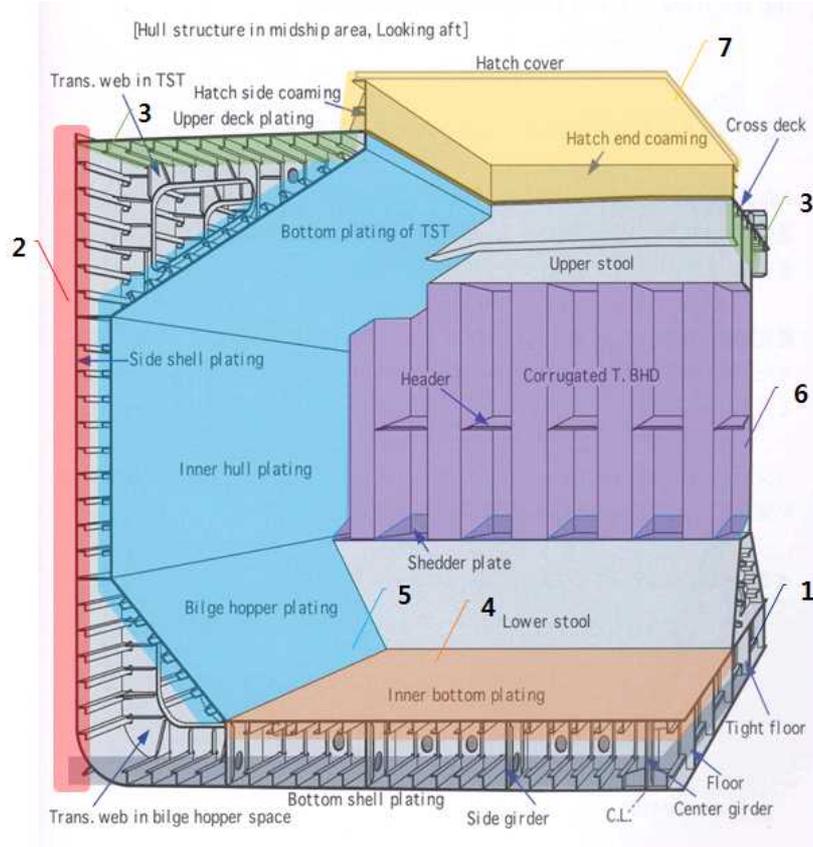


(2) 산적화물선



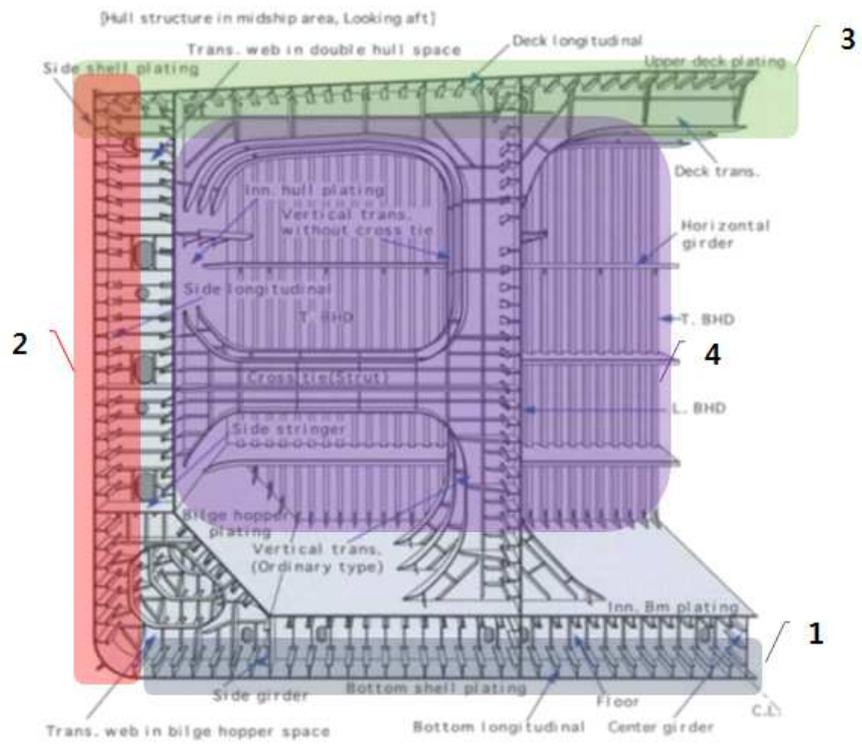
1. 선저구조와 선저외판
2. 선측구조와 선측외판
3. 갑판구조와 갑판
4. 내저판구조와 내저판
5. 내측구조와 내측판
6. 수밀 또는 유밀격벽
7. 창구코밍

(3) 이중선체 산적화물선



1. 선저구조와 선저외판
2. 선측구조와 선측외판
3. 갑판구조와 갑판
4. 내저판구조와 내저판
5. 내측구조와 내측판
6. 수밀 또는 유밀격벽
7. 창구덮개 및 창구코밍

(4) 이중 선체 유조선



1. 선저구조와 선저외판
2. 선측구조와 선측외판
3. 갑판구조와 갑판
4. 수밀 또는 유밀격벽