

# 선급의 역할 및 존재 이유



한국선급(KR)이 가입된 국제선급연합회(IACS, International Association of Classification Societies) 회원선급들은 선박안전 및 깨끗한 바다를 위해 기술지원, 인증 및 연구-개발 등으로 해사 안전과 규정에 독보적인 기여를 하고 있다.

## A 소개

### A1 선급이란 ?

선급(Classification Society)의 목적은 해사안전 및 해양오염방지에 있어 해사 지식 및 기술의 축적을 바탕으로 해사 산업계 및 입법 기관 등에게 선급/협약 검사서비스 및 도움을 제공하기 위함이다.

선급 검사(Ship Classification)의 목표는

1) 선체/부속물 주요부분의 구조강도/온전함 및 2) 선박 운항을 위해 설치된 추진-조타시스템/발전기/보조 시스템 등의 신뢰성/기능 등을 검증하기 위함이다. 선급은 고유의 선급 규칙을 개발 및 적용하고 기국을 대신하여 국제/국내법 준수 여부를 확인함으로써 그 목표를 성취하고자 한다.

오늘날 상업적 선박의 대다수는 선급에 의해 수립된 기준에 따라 건조 및 검사되고 있다. 이러한 기준들은 각 선급들에 의해 출판된 규정으로서 발간된다.



해당 선박에 적용가능한 선급 규칙에 따라 설계 및 건조된 선박에 대해서는, 선급증서의 발행을 요청할 수 있다.

그러나, 이러한 증서가 그 선박의 안전성, 적합성 또는 감항성을 완전히 보장하는 것을 의미하지는 않으며 그렇게 이해되어서는 안 된다. 이는 해당 선박이 선급 증서를 발급하는 선급에 의해 개발 및 출판된 규칙을 만족하고 있음을 입증할 뿐이다. 또한, 선급은 정기적 검사 기간 사이 선박 인력 운용/운항/보수유지 등에 대한 통제권이 없으므로 인명안전, 해상재산 또는 선박 감항성의 보증기관(Guarantor)이 아니다.

전세계 50여 개의 기관들이 자신들의 활동을 해사 선급 서비스로 규정하고 있다. 그렇지만, 그 모든 기관들이 선급으로서의 모든 기준(부록 1)을 만족시키지는 아니한다. 선급으로서의 모든 기준을 만족하는 기관들만이 국제선급연합회(IACS, International Association of Classification Societies)의 멤버로서 인정받을 수 있다. 전세계적으로 국제무역에 종사하는

모든 상업적 선박의 90퍼센트 이상이 국제선급연합회 산하 회원선급들에게 입급되어 있는 것으로 추정된다(한국선급은 국제선급연합회의 12개 회원 선급 중 하나임).

선급은 해사 안전 체계의 한 요소이다. 그 외 해사 안전에 책임이 있거나 이를 증진하는데 관련이 있는 곳은 선주, 조선소, 기국, 항만당국, 보험, 선박금융, 용선주(Charterer)이며 물론 선원도 포함된다.

선급 및 선급검사의 역할은 국제해상인명안전조약(SOLAS) 및 국제만재흘수선협약(International Convention on Load Line)에서 인정 받고 있다. 협약검사의 역할은 이 글의 뒤쪽에서 설명하고 있다.

독립적이고 자체규제적이며 외부 감사를 받고 있는 기관으로서, 선급은 선박설계, 조선, 선박소유, 선박운항, 선박관리, 유지-보수, 보험 또는 용선 등과 연관된 어떠한 상업적 이해관계를 가지지 아니한다. 선급 규칙을 수립하는데 있어 각 선급은 관련 지식 또는 경험을 가진 산업계 및 학계의 조언 및 검토를 받을 수 있다.

선급 규칙은 선체/부속물의 구조강도 및 선박 운항을 위해 설치된 추진-조타시스템/발전기/보조시스템 등의 적절성 등에 대한 기준을 수립하도록 개발된다. 선급 규칙은 설계코드로서 사용될 목적으로 개발되지 않았으며 그렇게 사용될 수도 없다.

국제선급연합회 회원 선급의 적절한 규칙에 따라 건조된 선박은 관련 검사 합격 시 해당 선급으로 입급 될 수 있다. 선박이 운항 중에는 해당 선급은 선급규칙의 지속적인 준수여부를 확인하기 위해 주기적인 검사를 실시한다. 선급요건 관련 결함이 명백하거나 또는 정기적 선급 검사 사이에 발생하는 손상 등이 있다면, 선주는 지체 없이 그 선급에게 이를 통지할 의무가 있다.

**선박의 입급은 해당 선박이 능력이 있고 자격을 갖춘 선원 또는 운항관리자에 의해 적합하게 선적, 운항, 유지 및 보수되고 있다는 이해를 바탕으로 한다.**

**정기적 또는 비정기적 검사 시 선박이 관련 선급 규칙을 만족하고 있다고 판단될 때만 그 선박이 입급을 유지할 수 있다.**

선급은 통상 다년간 다양한 선종으로부터 얻어진 실증적 경험 및 기술 요건의 개발을 위한 적절한 연구를 바탕으로 선급 규칙을 개발한다.

선급(Classification Societies)은 종종 ‘Class Society’ 또는 ‘Class’ 로 지칭되기도 한다.

## A2 왜 '선급' 이라 부르는가 ?

18세기 후반 해양 보험업자들은 런던 소재 로이드 커피숍(Lloyd' s coffee shop)에 모여 보험 적용 선박들에 대한 “**독립적인 기술 평가 시스템**” 을 개발하였다. 그 목적을 위해 1760년 위원회(Committee)가 설립되었으며, 그러한 노력의 최초 결과물이 1764년에서 1766년까지 매년 발간된 로이드 선명록(Lloyd's Register Book)이다.

당시, 각 선박 별 상태를 매년 등급화(Classify)하기 위한 조치가 이루어졌다. 선체상태는 그 건조 상태 및 이후 평가에 따라 A, E, I, O 또는 U로 분류되었다. 장비는 G, M 또는 B, 즉 양호(Good), 중간(Middling) 또는 불량(Bad)으로 분류되었다. 그 후, G-M-B는 1-2-3으로 대체되었으며, 이것이 “A1” , 즉 “최고 또는 최상의 등급” 을 의미하는 표현의 원조라 할 수 있다.

선급(Classification)의 개념은 점차 다른 국가 및 보험업계로 전파되었다. 프랑스선급(BV, Bureau Veritas)이 1828년 앤드워프에서 설립되었으며, 1832년 파리로 이전하였다. 영국선급(Lloyd' s Register of British and Foreign Shipping” 이 1834년 독립적 선급으로서 재조직되었으며, 그 해 선박건조 및 검사를 위한 규칙이 발간되었다.

이탈리아선급(RINA, Registro Italiano Navale)은 1861년에 설립되었으며, 미국선급(ABS, American Bureau of Shipping)은 1862년까지 그 기원을 쫓을 수 있다. 1850년대 후반 노르웨이 보험업계의 선박건조를 위한 공통규칙채택은 1864년 노르웨이선급(DNV, Det Norske Veritas)의 설립으로 이어졌다. 독일선급(GL, Germanischer Lloyd)은 1867년, 일본선급(ClassNK, Nippon Kaiji Kyokai)은 1899년 설립되었다. 러시아선급(RS, Russian Maritime Register of Shipping)은 1913년도 설립된 River Register로부터 파생되었다. 최근에는 1936년 폴란드선급(PRS, Polish Register of Shipping), 1949년 유고슬라비아선급(현 CRS, Croatian Register of Shipping), 1956년 중국선급(CCS, China Classification Society), 1960년 한국선급(KR, Korean Register) 및 1975년 인도선급(IRS, Indian Register of Shipping)의 설립이 잇따랐다.

선급업무가 진보함에 따라 선박에 등급을 부여하는 관행은 일부 경우를 제외하고 대체되었다. **오늘날에는 선박이 선급규칙에 “부합”하거나 “부합하지 않다”는 두 가지로만 평가한다.** 그 결과, 선급이 유지(In)되거나 유지되지 않는(Out) 상황이 발생한다. 이 이외에도, 각 선급들은 일련의 선급부기부호(Notation)를 개발하였으며 이를 해당 선박에 부여할 수 있다. 이는 해당 선종에 한정되거나 표준선급요건들을 초과하는 부가적인 자발적 요건을 만족시키고 있음을 의미한다.

### A3 국제선급연합회(IACS, International Association of Classification Societies)

국제선급연합회(IACS)의 기원은 1930년의 국제만재흘수선협약(ILLC)에 그 기원을 찾을 수 있다. 동 협약은 그 협약 상 문구인 “*as much uniformity as possible in the application of the standards of strength upon which freeboard is based...*(만재흘수선은 가능한 한 통일된 강도기준을 기초로 부여된다)”를 보장하도록 선급 간 협력을 강조하였다.

동 협약에 따라 이탈리아선급(RINA)은 1939년 주요 선급들 간 첫 회의를 주최하였으며, 미국 선급(ABS), 프랑스선급(BV), 노르웨이선급(DNV), 독일선급(GL), 영국선급(LR) 및 일본선급(NK) 등이 참석하여 통일기준의 개발을 위한 선급들간의 협력에 동의했다.

1955년 두 번째로 주요 선급들간 회의가 개최되었으며 그 결과 “특정 주제에 관한 작업반(Working Parties on specific topics)”이 설립되었으며 1968년 7개 주요 선급들로 구성된 국제선급연합회(IACS)의 설립으로 이어졌다. 1969년 국제선급연합회(IACS)는 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)로부터 자문기관의 지위를 부여 받았으며, 관찰자 지위(Observer status)를 가진 비정부기구(NGO) 중 유일하게 규정을 개발하고 적용할 수 있는 기관이다.

**국제선급연합회(IACS)의 품질시스템 인증체계(QSCS, Quality System Certification Scheme)는 IACS 회원유지를 위해 각 회원 선급들이 만족하여야 할 강제사항이다.** 동 품질인증 체계(QSCS)는 국제선급연합회의 홈페이지에서 그 상세를 확인할 수 있다.



국제선급연합회(IACS)는 평의회(Council)에 의해 관장되는데 각 회원선급들의 주요경영층 인사가 참여한다.

평의회(Council) 산하에는 각 회원선급의 관리자 급 인사들로 구성된 일반정책그룹(GPG, General Policy Group)이 존재하며 평의회(Council)의 정책, 방향 및 장기 계획에 영향을 미치는 활동들을 기안 및 실행한다.

일반정책그룹(GPG)의 의장직은 평의회(Council) 의장선급에 의해 수행된다. 국제선급연합회(IACS)의 기술활동들은 일반적으로 전문작업반(Working Group)을 통해 수행되며, 일반정책그룹(GPG)에서 이를 관장한다.

국제선급연합회(IACS)는 그 사무국을 런던에, 그 품질시스템 인증체계(QSCS)의 작업센터(Operation Center)를 영국 사우스햄턴에 두고 있다. 국제선급연합회(IACS)의 정관(Charter), 절차(Procedures), 활동 프로그램 상세, 기술규정 및 기타 출판물들은 그 홈페이지를 통해 이용 가능하다.

## B 선급

### B1 선급업무의 범위

발행된 선급규칙을 이행함에 있어서, 선급의 과정은 다음과 같이 이루어 진다:

- 적용되는 선급규칙에 적합함을 검증하기 위해 신조선의 설계도면 및 관련문서의 기술적 검토
- 선박이 승인된 설계도면 및 선급규칙에 따라서 건조되는 지를 검증하기 위해 조선소에서 선급검사원에 의한 선박 건조과정 입회
- 선박의 구성품이 해당 선급규칙 요건에 만족하는 지를 검증하기 위해 철판, 기관, 발전기 및 주조제품과 같은 주요 구성품을 공급하는 생산 시설에 대한 선급검사원의 입회
- 해당 선급규칙 요건의 만족여부를 검증하기 위해 선박의 인도 전 선박과 관련장비에 관한 해상시운전 및 작동시험에 대한 선급검사원의 입회
- 상기 사항들이 만족 하는 경우, 선급은 조선소/선주의 선급증서 발행요청을 검토하고, 만족하다고 판단하는 경우, 선급 지정을 승인할 수 있고 선급증서를 발행함
- 선주는 선박을 운용하는 동안, 선급유지를 위해서 반드시 선박이 관련 선급 규칙 요건을 지속적으로 만족하는 지를 검증 받기 위해서 본선에 입회하여 시행하는 정기적인 선급검사를 신청하여 검사를 받아야 함

선급규칙은 선박의 모든 구조나 장비들에 관한 사항을 포함하지는 않으며, **운항에 관한 요건을 포함하지 않는다**. 일반적으로 선급의 범위를 벗어나는 사항들은 다음과 같다 : 설계 및 제조공정, 기기 및 특정장비 (예, 윈치)의 형식 및 출력 선택, 선원 또는 운항자의 수 및 자격, 선박의 형태, 화물운송용량 및 조종성능, 선체진동, 예비품, 구명설비 및 정비용 장비. 그러나 이러한 사항들은 선종이나 지정된 선급부기부호에 따라서 선급사항으로 고려될 수도 있다.



선박의 운항과 유지의 관점을 포함하여, 선박의 안전 및 적합성에 총체적인 책임을 갖는 사람은 선주라는 것이 강조되어야 한다. 선급의 유효성은 해당 선박의 선급유지에 영향을 미칠 수 있는 모든 사항에 대해 공개적이고 투명하게 해당선급과 협력하여야 하는 사항으로 건조 중에는 조선소에 의해 결정되고 일단 운항을 시작하면 선주에 의해 결정된다. 선주의 경우, 선박의 선급유지에 영향을 미칠 수 있는 어떠한 손상이나 변형에 대해 해당 선급에 알리는 신뢰성 있는 마음 가짐이 특별히 요구된다. 만약 의문이 있는 경우, 선주는 선급에 통보하고 선박이 관련 선급 기준에 만족하는지 여부를 결정하기 위한 검사 계획을 수립하여야 한다.

선급 검사원은 검사를 위해 12개월 주기로 한번만 선박에 승선한다. 이러한 검사 시에, 검사원이 선박의 구조나 기기의 전체를 자세히 점검하는 것은 사실상 불가능하고 그렇게 기대 되지도 않는다. 이러한 검사는 부식될 수 있고, 가장 강한 응력에 노출되거나, 피로나 손상이 예상되는 선박이나 기관의 관련 부분에 대한 실제 경험 및 선령을 기초로 작성된 지침에 따른 샘플링 검사가 된다.

## B2 선급의 부여, 유지, 중지 및 취소

선박건조 중에 선급규칙에 만족함을 검증하기 위한 도면의 검토 및 선박검사가 만족스럽게 완료되는 경우 해당 선박에 선급이 부여된다(입급된다). 현존선의 경우, 기존 선급에서 새로운 선급으로 이전할 때 특별한 절차를 적용한다.

선급을 유지하기 위해서 선박에 생애검사 제도를 적용한다. 이러한 검사에는 선급 정기, 중간, 연차 그리고 입거검사가 있다. 더불어, 프로펠러 축 및 선미관 축 등의 검사, 보일러 검사, 기관검사 및 해당되는 경우, 추가의 선급 부기부호의 유지에 관련된 검사를 포함한다.

선급검사는 선체, 기관, 장비 및 장치의 상태가 해당되는 선급규칙에 적합한지를 확인하기 위해 관련 선급요건에 따라 수행된다.



검사와 검사 사이에 선박을 적절히 관리 할 책임은 선주의 책임이다. 선급규칙에 대한 선박의 지속적인 적합성에 영향을 미칠 수 있는 어떠한 사고나 조건들을 해당 선급에 알리는 것은 선주나 선주를 대표하는 사람의 의무이다.

선급의 유지조건들을 만족하지 않은 경우, 선급이 그러한 상황을 인지하는 경우 선급은 중지, 취소 될 수 있으며 다른 부기부호로 변경될 수 있다.

### B3 선급검사

선급검사는 일반적으로 다음 사항으로 이루어진 시각 검사이다:

- 검사를 위해 선급규칙에 식별된 사항에 대한 전반적인 검사
- 샘플링 검사를 기반으로 한, 선택된 사항에 대한 상세한 점검
- 해당되는 사항에 대한, 시험, 측정 및 시운전에 대한 입회검사

검사원은 선박의 선급에 영향을 미치는 선체, 기관, 및/또는 기타설비의 부식, 구조적 결함 또는 손상을 식별한 경우, 선급규칙 및 검사원의 의견을 기초로 보완 조치, 적절한 권고 및/또는 조건을 선급의 유지를 위해 부여할 수 있다.

‘ 권고(Recommendation) ’ 와 ‘ 선급의 조건(condition of class) ’ 은 국제선급연합회(IACS)의 각 선급이 같은 사항에 다르게 쓰이는 용어이다. 예를 들어, 선급유지를 위해 지정된 기간 내에 이루어져야 할 특별한 조치, 수리 또는 검사요청 등에 대한 요건이다.

선급이 부여된 선박은 인도 후 정기적인 검사 프로그램을 적용을 받는다. 이러한 검사는 5년 주기가 기본이며, 선급 연차, 중간 및 선급 정기(매 5년 마다 실시) 검사가 있다. 이 규정된 검사들의 강도는 선령에 따라 증가한다.

선급의 정기(갱신)검사는 선박의 구조, 주요기기 및 보조기기, 시스템 및 장치가 관련 선급규칙을 만족하고 있는지를 검증하기 위해 광범위한 검사로서 대부분은 선박을 물 밖으로 들어내어 시행한다. 선체 검사는 규정된 경우, 두께계측이 선급규칙에 규정된 검사의 입회시행 및 입회 검사원이 필요하다고 판단되는 경우의 추가시험에 의해 보충된다. 이러한 검사는 구조적 적합성이 관련규칙에 포함된 기준에 만족하는지 평가하고 심한 부식, 큰 변형, 파괴, 손상 또한 기타 구조적 성능저하를 보이는 곳을 식별하기 위함이다. 선박의 선령, 크기, 선종 및 상태에 따라서, 선급 정기검사는 완료하는데 몇 주가 소요될 수도 있다.

선급중간검사 (대략, 두 정기검사의 중간 정도에 실시됨)는 선급규칙에 규정된 검사 및 점검으로 선박이 일반적으로 선급요건을 만족하는지 여부를 결정하기 위한 것이다. 선박의 선종 및 선령에 따라서, 입회검사가 요구 될 수 있으며 선체의 검사는 선급규칙에 규정된 경우 및 입회 검사원이 필요하다고 판단하는 경우 두께계측이 요구될 수도 있다.





연차검사 시에는 선박이 일반적인 검사가 행하여 진다. 연차검사는 선박의 선체, 장비 및 기관의 일반적인 외관검사와 선박이 선급규칙 요건을 만족하고 있는지 여부를 결정하기 위해 필요하고 실제적이고 현실적인 범위에서 몇 가지 입회시험을 포함한다. 특정 노후선의 경우, 일부 선체의 내부 검사를 포함할 수 있다. 선박의 선령, 크기, 선종 및 상태에 따라서, 연차검사는 몇 시간에 서 며칠이 소요될 수 있다.

## C 규칙(Rules), 규정(Regulations), 지침(Guidance)의 개발

### C1 규칙개발의 역사

선급규칙은 각 선급이 광범위한 연구개발 및 검사 경험을 토대로 다년간에 걸쳐 개발되어왔다. 추가하여, 일부 통일규칙(Unified Requirements)은 IACS 회원선급들이 승인하여 개별 선급의 규칙으로 반영 시킨다.

뒤에서 상술하겠지만, 협약 요건은 국제해사기구(IMO)에서 개발하고, 필요한 경우 IACS는 협약에 대한 해석을 개발/채택한다.

### C2 향후 규칙개발

규칙 및 규정은 지속적인 연구 또는 실제 경험을 바탕으로 지속적인 개정을 필요로 한다.

해상운송의 시행과 관련된 수용 가능한 수준의 위험도의 결정은 국제해사기구(IMO)에서 각국 정부대표단을 통해 표명되는 국제사회의 결정에 최종적으로 달려있다. 이러한 규칙은 서술적(prescriptive) 이거나 목표기반(goal based) 이다. 서술적인 규칙에 대해서는 선급들이 IACS의 지원아래 국제기준의 의도 및 적용을 명확히 하기 위해 통일해석을 개발할 수 있다. 목표기반 규칙의 경우에는 IMO에서 광의적인 요건(목표)을 확립한 다음 선급들이 산업계에서 IMO에서 정한 이 목표를 달성할 수 있도록 구체적인 규칙을 개발하도록 한다. 현재 IMO는 유조선 및 산적화물선의 선체구조에 대한 새롭고 투명한 목표기반적인 규제 체계에 초점을 두고 있다. 이러한 새로운 규제 체계는 광범하게 서술적인 국제협약 및 국내규정, 선급규칙 및 국제기준의 복잡한 현재 체계에 커다란 변화가 필요함을 의미한다.

기본원칙은 적절하게 건조, 운항, 유지되는 선박이 선박의 화물 및 선원 그리고 정해진 운항 수명(operational life)동안 환경에 아주 적은 위험이 되도록 하기 위해 명확하고 입증가능하며 검증할 수 있는 목표를 확립하는 것이다. 이러한 목표지반적인 접근법은 서술적인 규칙이 지배하는 규정준수의 사고방식을 기능적인 위험도 기반의 요건으로 뒷받침되는 벤치마킹의 사고방식으로 옮기는데 목적이 있다. 이러한 사고의 전환은 해운업계에 새로운 기술 및 대책신을 촉진하는 방법으로 정해진 목표를 동일한 수준의 안전성을 갖는 대체 설계(alternative design)를 통해서도 달성할 수 있음을 의미한다.



IMO가 설정한 체계에서 IACS 회원선급의 역할은 그 목표들을 뒷받침하는 구체적인 규칙 기준을 개발하는 것이다. 이것은 이러한 규칙이 모든 IACS 회원선급에게 공통적으로 적용될 것임을 의미한다.

현존하는 유조선 및 산적화물선의 선체 구조에 대한 공통규칙은 2006년 4월 1일부터 적용하는 것으로 2005년 12월에 채택되었다. 이것은 아주 야심찬 프로젝트로 국제선급연합회(IACS)가 관여했던 해상규칙 개발에 있어서 가장 중요한 스텝 중 하나이다.

### C3 국제선급연합회(IACS) 결의서

### C3.1 일반

IACS는 공통규칙 프로젝트 뿐만 아니라 기술적 또는 절차적인 문제에 대해서 IACS의 일반정책 그룹(GPG, General Policy Group)이 감독하는 작업반(Working Group)을 통해 일반적으로 IACS 결의서를 개발하고 있다.

아래에 결의안의 종류를 열거하고 있으며 IACS 웹사이트에서도 확인할 수 있다.

### C3.2 통일규칙(Unified Requirements)

IACS Charter의 Annex 4에 정의된 대로 통일규칙은 IACS 회원선급이 채택하는 최소 기술요건으로 개별 회원선급의 이사회의 비준에 따라 개별선급의 규칙 및 규정에 반영 되어야 한다. 통일규칙은 최소 요건을 설정하고 개별 IACS 회원선급들은 자유롭게 더욱더 엄격한 요건을 채택할 수 있다.

통일규칙은 선급의 특정한 규칙 요건 및 규정에 직접적으로 연관되거나 포함되어 있는 문제와 관련이 있으며 선급의 규칙 및 규정의 수립에 관한 일반적인 철학에 관련이 된다. 통일규칙의 존재가 회원선급이 통일규칙과 관련된 선종 또는 해상구조물에 대한 규칙이 없는 경우에 개별규칙을 발행할 것을 요구하는 것은 아니다.

유보(Reservations): 개별회원선급들은 독자적인 의사결정기구를 가지고 있으므로 통일규칙 초안을 개발하는 과정 또는 외부검토에서 예상하지 못했던 특정부분이 회원선급의 이 기구에서 적절치 않은 것으로 판단되는 상황이 발생할 수 있다. 이러한 경우에는 해당 선급은 다른 회원선급들에게 통일규칙의 일부 또는 전부에 대한 유보(Reservation)를 선언하고 이에 대한 기술적인 근거를 제공해야 할 의무가 있다. 개별 통일규칙에 대한 유보(Reservation) 현황은 IACS 웹사이트에 게시되어 있다.

### C3.3 공통규칙(Common Rules)

공통규칙은 선급규칙의 다양한 영역을 다루는 IACS 공통규칙으로 일단 IACS Council에서 채택되면 모든 회원선급은 유보(Reservation)의 선택권이 없이 적용해야만 한다. IACS Charter의 Annex 4에 정의된 대로 IACS 공통선체규칙(Common Structure Rules, CSR)은 2006년 4월 1일 이후 계약되는 산적화물선 및 이중선체 유조선의 선체 구조에 대한 최소한의 요건을 포괄적으로 규정한 규칙이다.

### C3.4 통일해석(Unified Interpretation)

IACS Charter의 Annex 4에 정의된 대로 통일해석은 IMO 문서의 요건 적용과 관련하여 발생하는 문제에 대한 결의서이다. 통일해석은 협약규정 또는 IMO 결의서가 기국의 판단으로 남겨

둔 부분 또는 조금 더 정확한 문구가 필요한 부분에 대해서 통일된 해석을 제공한다. 통일해석은 적절하게 관련된 기국에 회람되고 IMO에 정보제공 및 후속조치를 위해서 제출된다.

통일해석은 등록된 선박의 기국에서 관련된 규정의 해석에 대한 확실한 지시사항을 발행하지 않은 경우 회원선급은 통일해석을 반드시 적용해야 한다.

### C3.5 절차요건(PR, Procedural Requirements)

IACS Charter의 Annex 4에 정의된 대로 IACS PR은 절차와 관련한 기술적인 문제에 대한 결의서이다. 회원선급은 이 카테고리에 있는 요건을 준수하고 IACS 사무국은 일부 요건을 준수한다. PR은 정해진 기간 내에 회원선급의 규정 및 절차서에 반영되어야 한다.

### C4 기타 간행물

IACS는 선급문제나 비선급문제 그리고 산업계에 도움이 될 만한 사안들에 대한 지침 및 권고들을 만들고 있다.

### D 검사원

#### D1 검사원의 자질 및 자격

다음의 Memorandum of 1834에서 이를 잘 설명하고 있다.



“선급위원회는 재능이 있고 진실하며 결단력 있는 사람을 검사원, 즉 시스템 및 심사 숙련한 이점에 대한 실제적인 효과를 반드시 구체적으로 확신하는 사람으로 선정하는데 있어서 세심한 주의와 분별력을 동원해 왔다. 선급위원회가 판단하기에 처한 상황에서 신뢰와 능력을 가지고 중요한 임무를 수행하고, 검사원의 감독하에 모든 당사자들에게 엄격하고 치우치지 않는 공명정대함을 보장할 수 있는 능숙한 사람만 임명해 왔다.”

검사원과 심사자의 훈련, 자격, 감시는 관련 IACS PR 에 규정되어 있다.

## E 선박의 법정요건(Statutory)에 따른 증서발급 업무

### E1 구성

유엔해양법협약(UNCLOS)는 국가가 선박의 등록을 인정하는 것을 포함하는, 해상 및 관련 분야에 대한 다양한 측면을 다루는 우산(umbrella) 협약이다. 일단 선박이 등록되면, 기국(선박이 등록되어 있는 국가)은 유엔해양법협약의 이행에 명백한 의무가 생긴다. 특히, 이 협약 94조에 명기되어 있듯이, 기국은 “기국의 국기를 게양하는 선박들의 행정, 기술 및 사회적인 문제들에 대한 관할과 통제를 효과적으로 행사해야 한다” 및 “기국의 국기를 게양하는 선박에 대한 조치들은 해상에서의 안전을 보장하여야 한다” 를 준수해야 한다.

IMO(국제해사기구)에서, 수역내의 어느 국가나 기타 항구에 선박을 등록하는 것과 해상에서의 안전 및 환경 보호의 증진에 대한 효용을 높이기 위한 통일된 요건들이 제정되어 왔다. 이러한 요건들은 통상 “Statutory(법정요건)” 으로 일컬어 진다.

일반적으로, 다음과 같이 4개 분야를 다룬다

- 1) 선박의 설계 및 구조 적합성 측면 - 만재흘수선 및 비손상/손상 복원성, 필수적인 추진, 조타 장치 등;
- 2) 통상적인 선박 운항과 관련된 오염 관리;
- 3) 항해 지원, 오염, 화재 방지를 포함한 사고 예방;
- 4) 오염에 대한 통제 및 탈출을 포함한 사고(화재, 침수 등) 후 조치

상기 항목 중 일부분 혹은 전부를 해당 선급의 규칙에서 다루고 있다.



SOLAS(해상인명안전협약)의 제2-1장의 3-1규칙에 따르면, 이 협약의 다른 규칙의 요건에 추가하여, “선박은 제11-1장 제1규칙에 따라 주관청의 인정을 받은 선급의 구조, 기계 및 전기적 요건 또는 그와 동등한 안전수준을 가진 주관청의 국내기준에 따라 선박은 설계되고, 건조되고 유지되어야 한다”라고 되어 있다.

선급 검사에 대한 결과물이 해당 선박이 상응하는 법적인 요건(만제흘수선 혹은 안전한 구조-선체, 기관, 보일러, 전기장치 등)에 적합한 것으로 간주되는 증거로 받아들여지는 경우, 이러한 측면에서 선급이 인정기관(Recognized Organization)으로 인정받는다면, 이 선급검사는 기국을 대신한 법정검사의 지위를 사실상 인정 받는다.

선박이 선급으로부터 정지되거나 취소된다면, IACS(국제선급연합회) 회원선급은 관련된 기국에 동 사실을 통보하고, 필요한 정보를 웹사이트에 제공한다. 이에 따라, 일반적으로 기국은 구조와 설비에 관한 법령에 따른 증서를 무효화한다.

## E2 인정기관 (Recognized Organizations)

SOLAS(해상인명안전협약) 및 다른 국제 협약들은 선박에 대한 점검 및 검사를 인정기관에 위임하는 것을 허용한다. 이것은 사실 상당수의 기국들이 법령에 따라 필요한 점검 및 검사를 그들의 자체직원으로서 하여금 시행할 수 있도록 하기 위한 적절한 기술적인 경험, 맨파워나 세계적인 검사망이 없기 때문이다. 인정기관(선급)에 권한을 위임하는 범위는 기국의 결정사항이며 선급과 기국(주관청)이 맺는 양해각서(MOU)에 관련내용이 명확히 기재된다. 대개의 경우에 인정기관은 선박에 대한 수리나 다른 시정 조치를 요구할 수 있고, 필요한 조치가 취해지지 않을 경우 관련 증서를 회수하거나 무효화 할 수 있는 권한이 주어진다 (예, SOLAS 1장 6규칙).

IMO 결의서 A.739(18)은 인정기관에 대한 최소 강제요건을 규정한다.

근본적으로 이 결의서는 인정기관이 기술적인 역량을 입증하고 윤리적 행위에 대한 원칙을 가지고 통제 할 것을 요구한다. 인정기관은 기국(주관청)에 의해 인정된 독립적인 품질인증기관에 의해 품질시스템의 적합성을 평가 받아야 한다.



A.739(18) 및 A.789(19)는, 인정기관의 검사 및 증서발급 기능에 대한 기준을 기술하는 IMO 결의서로서 기국이 허가한 인정기관이 만족해야 하는 요건들을 제공하고 있다. IACS 회원들은 SOLAS의 체약국인 약 100개 기국(주관청)에 의해 IMO 결의서 A.739(18) 및 A.789(19)를 충족시키고 있다.

인정기관은 기국을 대신하여 수행하는 업무에 대한 책임이 있다. 협약요건의 점검과 검사 업무의 원칙은 선급검사(점검과 검사하는 시점에 선박이 적용 요건들을 만족한다는 것을 인정기관이 검증하는 것)와 전체적으로 동일하다. 이러한 점검과 검사의 범위는 각국 정부가 채택한 국제협약을 근거로 하는 정부 법령에 규정되어 있다. 여기에 기국이 요구하는 추가적인 지침들도 포함된다.

IACS 회원 선급들은 일반적으로 자기 선급에 등록되지 않은 선박에 대한 정부대행 검사를 수행하지 않는다. 이러한 정책의 예외로서 ISM Code(국제안전경영코드) 및 ISPS Code(국제선박 및 항만시설보안 코드)증서 발급업무를 들 수 있다. 이는 공통적인 SMS(선박안전경영시스템) 또는 SSP(선박보안계획)를 이행하는 것이 회사에 효율적이라고 생각 될 때, 선대의 선박들이 하나 이상의 선급에 입급 되어 있으나 ISM Code(국제안전경영코드)와 ISPS Code(국제선박 및 항만보안 코드)의 인증은 한 선급으로부터 인증 받는 경우이다. 그러나, SMS 또는 SSP의 지속적인 유효성에 문제가 있다고 판단하는 경우에 등록선급이 선주, ISM을 심사하는 선급 및/또는 기국에 이러한 사항들을 통보하는 시스템이 갖추어져 있다.