

# 선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)

(제 1편 선급등록 및 검사)

(내부의견 조회)



선체/기관 규칙 개발팀

## - 주 요 개 정 내 용 -

- (1) 2019.01.01, 03.02,일자 시행사항 (검사신청일 기준)
  - 선급기술규칙 제개정에 따른 선급부호 추가 및 삭제
  
- (2) 2019.07.01일자 시행사항 (검사신청일, 검사시작일 및 프로그램 승인일 기준)
  - IACS UR Z10.2(Rev. 33, 34, 35 Corr.1 Sep 2018)의 개정사항 반영
  - 선회식 추진장치에 대한 프로펠러 축검사 요건  
(여수광양지부 제개정 요청(YSU6100-795-2018))
  - 기관장치의 계속검사  
(난징지부 제개정 요청(NAJ6100-254- 18))
  - 내부고객(검사업무팀, 고객지원팀)의 개정요청 반영 등
  - CM 요건 개정 및 CBM(condition based maintenance) 요건 추가
    - PMS 요건에서 CM에 대한 항목을 삭제함. (지침 9절 및 부록 1-8의 1항 및 2항)  
(IACS UR Z20 Rev.1 반영), (검사시작(commence)일 기준)
    - CM 요건 개정 및 CBM(condition based maintenance) 요건 추가 (부록 1-8의 3항)  
(IACS UR Z27 New 및 IACS UR Z18 Rev.8 반영), (프로그램 승인일 기준)

(1) 2019.01.01/03.02일자 시행사항  
(검사신청일 기준)

현행	개정안	개정사유																				
<p align="center"><b>부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</b></p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>(비고) <sup>(35)</sup> : 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: 20%;">추가특기사항 (2018)</th> <th style="width: 80%;">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)</td> <td align="center">&lt;생략&gt;</td> </tr> <tr> <td><u>CSMS1</u>, <u>CSMS2</u>, <u>CSMS3</u>, <u>CSMS1(C)</u>, <u>CSMS2(C)</u>, <u>CSMS3(C)</u> (2018)</td> <td>해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박</td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="2">&lt;추가&gt;</td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="2">&lt;추가&gt;</td> </tr> </tbody> </table> </div>	추가특기사항 (2018)	적용규정	NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)	<생략>	<u>CSMS1</u> , <u>CSMS2</u> , <u>CSMS3</u> , <u>CSMS1(C)</u> , <u>CSMS2(C)</u> , <u>CSMS3(C)</u> (2018)	해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박	<추가>		<추가>		<p align="center"><b>부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 및 기재요령</b></p> <p>1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>(비고) <sup>(35)</sup> : 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: 20%;">추가특기사항 (2018)</th> <th style="width: 80%;">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)</td> <td align="center">&lt;현행과 동일&gt;</td> </tr> <tr> <td><u>CS1</u>, <u>CS2</u>, <u>CS3</u>, <u>CS1(C)</u>, <u>CS2(C)</u>, <u>CS3(C)</u> (2019)</td> <td>해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 <u>운용하는</u> 선박</td> </tr> <tr> <td><u>CS READY</u> (2019)</td> <td><u>해상 사이버보안 관리 시스템 지침</u>에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박</td> </tr> <tr> <td><u>AL1</u>, <u>AL2</u>, <u>AL3</u>, <u>AL4</u>, <u>AL5</u> (2019)</td> <td><u>자율운항선박 지침</u>에서 규정하는 자율화시스템을 갖춘 선박</td> </tr> </tbody> </table> </div>	추가특기사항 (2018)	적용규정	NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)	<현행과 동일>	<u>CS1</u> , <u>CS2</u> , <u>CS3</u> , <u>CS1(C)</u> , <u>CS2(C)</u> , <u>CS3(C)</u> (2019)	해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 <u>운용하는</u> 선박	<u>CS READY</u> (2019)	<u>해상 사이버보안 관리 시스템 지침</u> 에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박	<u>AL1</u> , <u>AL2</u> , <u>AL3</u> , <u>AL4</u> , <u>AL5</u> (2019)	<u>자율운항선박 지침</u> 에서 규정하는 자율화시스템을 갖춘 선박	<p>* 해당되는 추가특기사항의 개정과 관련해서는 각 관련지침 발효 전 회보로 발행될 예정이며 이에 따른 1편 적용지침 개정사항은 회보발행 없이 2019년 version에 반영 예정임</p> <p>- 부호를 간단, 명료하게 수정함. &lt;2019년 3월 2일 부터 적용&gt;</p> <p>- 시스템을 운용 전에 부여할 수 있는 부호(CS READY) 추가함. &lt;2019년 3월 2일 부터 적용&gt;</p> <p>- 자율운항선박 지침이 개발됨에 따라 해당 부기부호를 추가함.&lt;2019년 1월 1일 적용&gt;</p>
추가특기사항 (2018)	적용규정																					
NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)	<생략>																					
<u>CSMS1</u> , <u>CSMS2</u> , <u>CSMS3</u> , <u>CSMS1(C)</u> , <u>CSMS2(C)</u> , <u>CSMS3(C)</u> (2018)	해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박																					
<추가>																						
<추가>																						
추가특기사항 (2018)	적용규정																					
NVH-V1, NVH-V2, NVH-V3 (2017)	<현행과 동일>																					
<u>CS1</u> , <u>CS2</u> , <u>CS3</u> , <u>CS1(C)</u> , <u>CS2(C)</u> , <u>CS3(C)</u> (2019)	해상 사이버보안 관리 시스템 지침에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 <u>운용하는</u> 선박																					
<u>CS READY</u> (2019)	<u>해상 사이버보안 관리 시스템 지침</u> 에서 규정하는 해상 사이버보안 관리 시스템을 갖춘 선박																					
<u>AL1</u> , <u>AL2</u> , <u>AL3</u> , <u>AL4</u> , <u>AL5</u> (2019)	<u>자율운항선박 지침</u> 에서 규정하는 자율화시스템을 갖춘 선박																					

## (2) 2019.07.01일자 시행사항

(검사신청일, 검사시작일, 프로그램 승인일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;"><b>제 2 장 선급검사</b></p> <p style="text-align: center;"><b>제 9 절 기관장치의 계속검사</b></p> <p>902. 검사사항 <b>【규칙 참조】</b></p> <p>1. <b>규칙 902.</b>의 1항 및 2항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 <b>지침 부록 1-7</b>을 말한다.</p> <p>2. <b>규칙 902.</b>의 3항에서 “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 <b>지침 1장 801.</b>의 6항에 해당되는 경우를 말한다.</p> <p>3. <b>규칙 902.</b>의 4항에서 여객선의 CMS 적용 시 다음에 적합하여야 한다.</p> <p>(1) 여객선에는 안전운항을 강화하기 위하여 원칙적으로 CMS를 적용하지 아니한다. 다만, 주 및 보조기관 이외의 보기에 대하여는 CMS 제도를 적용할 수 있다.</p> <p>(2) 여객선의 주 및 보조기관의 개수별 개방검사 시기는 아래 표를 따를 수 있다. 다만, 특수한 구조의 고속내연기관에 대하여는 <b>규칙 303.</b>의 2항 (2)호 및 <b>규칙 502.</b>의 1항 (1)호 (나)에 따를 수 있다.</p> <p style="text-align: center;">[이하 생략]</p>	<p style="text-align: center;"><b>제 2 장 선급검사</b></p> <p style="text-align: center;"><b>제 9 절 기관장치의 계속검사</b></p> <p>902. 검사사항 <b>【규칙 참조】</b></p> <p>1. <b>규칙 902.</b>의 1항 및 2항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 <b>지침 부록 1-7</b>을 말한다.</p> <p>2. <b>규칙 902.</b>의 3항에서 “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 <b>지침 1장 801.</b>의 6항에 해당되는 경우를 말한다.</p> <p>3. <b>규칙 902.</b>의 4항에서 여객선의 CMS 적용 시 다음에 적합하여야 한다.</p> <p><u>(1) 부록 1-7의 표 2를 적용함에 있어 본선 기관장의 점검은 인정되지 않으며 검사원의 입회 하에 검사를 실시하여야 한다. (2019)</u></p> <p>(2) 여객선의 주 및 보조기관의 개수별 개방검사 시기는 아래 표를 따를 수 있다. 다만, 특수한 구조의 고속내연기관에 대하여는 <b>규칙 303.</b>의 2항 (2)호 및 <b>규칙 502.</b>의 1항 (1)호 (나)에 따를 수 있다.</p> <p style="text-align: center;">[이하 생략]</p>	<p>- 난징지부(NAJ6100-254 - 18)에서 개정 요청한 사항으로 여객선에도 CMS를 적용할 수 있고 CMS를 적용하되 기관장에 의한 검사를 인정하지 않고 검사원 입회하여 개방검사를 할 수 있도록 요청함.</p>

현행	개정안	개정사유
<p align="center"><b>제 18 절 한국 선박안전법 또는 어선법 적용대상선박에 대한 특별규정</b></p> <p>1801. 한국 선박안전법 적용선박에 대한 특별규정 (2017) <a href="#">【규칙 참조】</a></p> <p>1. 부터 5. &lt;생략&gt; &lt;신설&gt;</p>	<p align="center"><b>제 18 절 한국 선박안전법 또는 어선법 적용대상선박에 대한 특별규정</b></p> <p>1801. 한국 선박안전법 적용선박에 대한 특별규정 (2017) <a href="#">【규칙 참조】</a></p> <p>1. 부터 5. &lt;현행과 동일&gt;</p> <p><a href="#">6. 902.의 3항 (1)을 적용함에 있어서, 한국 선박안전법 적용 여객선에는 원칙적으로 CMS를 적용하지 아니한다. 다만, 주 및 보조기관 이외의 보기에 대하여는 CMS 제도를 적용할 수 있다. (2019) ↓</a></p>	<p>- 한국 선박안전법 적용 여객선에는 보기(auxiliaries)를 제외한 주 및 보조기관에 대해서는 CMS를 적용하지 않으므로, 관련 내용을 신설함. (선박안전법시행규칙 별표 15 1), 2)참조)</p>

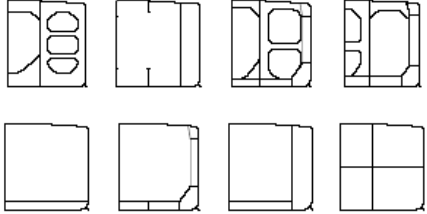
## 현 행

## 개정 사유

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

#### 1. 선급부호

##### 1.1 선종 및 특기사항

선종	특기사항	비고
1. Oil Tanker <sup>(2-0)</sup> (Double Hull) <sup>(2-2)</sup> (FAC) <sup>(1)</sup> (FAO) <sup>(1)</sup> (FBC) <sup>(1)</sup> (CSR) <sup>(2-4)</sup>	Crude Product Crude/Product Product/Asphalt Asphalt	<p><sup>(1)</sup> : 선종 중 1, 3, 4, 8, 9 및 18란에서의 FA, FB, FAC, FAO 및 FBC의 의미는 각각 다음과 같다.</p> <p style="margin-left: 20px;">FA : Flash point above 60°C                      FB : Flash point of 60°C and below                      FAC : FA with controlled tank vents                      FAO : FA with open tank vents                      FBC : FB with controlled tank vents</p> <p><sup>(2-0)</sup> : 2.0의 기재요령 참조</p> <p><sup>(2-1)</sup> : 일반적으로 일체형탱크를 가지고 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 중간갑판과 같은 특이한 구조적배치를 가지는 경우를 포함하여 단일 및 이중선체구조의 탱커에 부기한다.(그림 1 참조)</p> <p style="margin-left: 20px;">주의: 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제19규칙에 적합하지 아니한 Oil Tanker는 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제20규칙 및/또는 제21규칙에 의하여 단계적으로 퇴출될 것을 요구하는 국제 및/또는 국내 법규에 따라야 할 수 있다.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>그림 1 Oil Tanker 'ESP'의 중앙횡단면 예</b></p> <p><sup>(2-2)</sup> : 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선체 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박에 부기한다.</p> <p><sup>(2-3)</sup> : 모든 화물탱크가 독립형탱크인 경우에 부기하며 <b>규칙 1편</b>의 적용 시 유조선 및 이중선체 유조선에 대한 부가적 요건(ESP 요건)은 적용하지 아니한다.</p> <p><sup>(2-4)</sup> : <b>규칙 12편</b> 또는 <b>규칙 13편</b>의 요건에 적합한 선박에 부기한다.</p>

- 중국 PSCO가 M/T "Duke xxx"(C/No.: xxxxxx, DWT: 3,xxx)의 선급증서 Notation에는 Double Hull로 되어있는데, IOPP-B증서의 5.8.1, 1.(Double hull) 항목에는 해당표시가 없으며, 5.8.2(Double bottom) 항목에만 해당표시가 되어있다는 지적사항(협약심사팀 정성훈 책임 comment) 및 고객지원팀 개정요청 공문(CST6000-14-2018, 3/18)인 "선급 규칙 및 MARPOL 협약상의 Double hull 개념 상이" 관련 사항 반영함



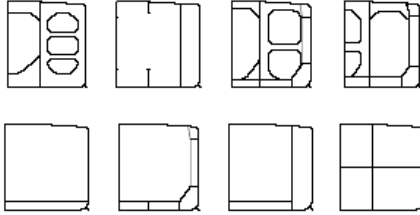
개 정 안

개 정 사유

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

1. 선급부호

1.1 선종 및 특기사항

선종	특기사항	비고
<p>1. Oil Tanker<sup>(2-0)</sup> <u>(2019)</u>  <u>(Double Hull)</u><sup>(2-2)</sup>  <u>(Double Hull)(EXP)</u><sup>(2-3)</sup>                      (FAC)<sup>(1)</sup>                      (FAO)<sup>(1)</sup>                      (FBC)<sup>(1)</sup>                      (CSR)<sup>(2-5)</sup></p>	<p>Crude Product Crude/Product Product/Asphalt Asphalt</p> <p>Asphalt<sup>(2-4)</sup></p>	<p>&lt;현행과 동일&gt;</p> <p><sup>(2-1)</sup>: 일반적으로 일체형탱크를 가지고 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 중간갑판과 같은 특이한 구조적배치를 가지는 경우를 포함하여 단일 및 이중선체구조의 탱커에 부기한다.(<u>그림 1</u> 참조)                      주의: 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제19규칙에 적합하지 아니한 Oil Tanker는 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 제20규칙 및/또는 제21규칙에 의하여 단계적으로 퇴출될 것을 요구하는 국제 및/또는 국내 법규에 따라야 할 수 있다.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>그림 1 Oil Tanker 'ESP'의 중앙횡단면 예</b></p> <p><sup>(2-2)</sup>: 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선체 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박에 부기한다. <u>추가하여 이중선체의 배치는 적용지침 7편 10장 102.1.에 따른다. (2019)</u></p> <p><sup>(2-3)</sup>: <sup>(2-2)</sup>에 해당되지 않는 선박으로서, 주로 기름을 산적하여 운송하기 위하여 건조된 선박으로 화물탱크가 화물지역의 전 길이에 걸쳐 보이드스페이스용 또는 평형수용의 이중선체 및 이중저로 구성된 이중선체에 의하여 보호되는 선박에 부기한다. <u>(2019)</u></p> <p><sup>(2-4)</sup>: 모든 화물탱크가 독립형탱크인 경우에 부기하며 <u>규칙 1편</u>의 적용 시 유조선 및 이중선체 유조선에 대한 부가적 요건(ESP 요건)은 적용하지 아니한다. <u>(2019)</u></p> <p><sup>(2-5)</sup>: <u>규칙 12편</u> 또는 <u>규칙 13편</u>의 요건에 적합한 선박에 부기한다. <u>(2019)</u></p>

- 중국 PSCO가 M/T "Duke xxx"(C/No.: xxxxxx, DWT: 3,xxx)의 선급증서 Notation에는 Double Hull로 되어있는데, IOPP-B증서의 5.8.1, 1.(Double hull) 항목에는 해당표시가 없으며, 5.8.2(Double bottom) 항목에만 해당표시가 되어있다는 지적사항(협약심사팀 정성훈 책임 comment) 및 고객지원팀 개정요청 공문(CST6000-14-2018, 3/18)인 "선급 규칙 및 MARPOL 협약상의 Double hull 개념 상이" 관련 사항 반영함

<sup>(2-2)</sup>: 적용지침 7편 10장 102. 1. - "분리평형수탱크와 화물유탱크의 크기 및 배치와 이중선체의 배치는 1973/78 해양오염방지협약의 관련 규정에 적합하여야 한다."

## 현 행

## 개정 사유

2. ~ 14. <생략>

선종	특기사항	비고
15-1. Tug Boat (2018)	<b>A</b> (용도)	- : 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.
	B (노출감판 상에 요구되는 방폭)	
	- Salvage Supply Anchor Oil Recovery(GA, GB 또는 GC) <sup>(25)</sup>	GA 또는 GC <sup>(24)</sup>
15-2 Pusher (2018)	- (Type A) (Type B)  Pusher/Tug (Type A) (Type B)	Type A : permanent connection 형식 Type B : removable connection 형식
16. Work Vessel	- Launch Cable Layer Crane Anchor Ice Breaker Supply Oil Recovery(GA, GB 또는 GC) <sup>(25)</sup> Salvage Repair Work Tender <a href="#">&lt;새롭게 추가&gt;</a>	- : Work 전용인 경우에는 기재불요 (25) : 다음에 따른다. 1) GA : 누출유를 수거, 저장하고 누출유 처리작업 구역, 저장구역 및 노출감판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GB : 누출유를 수거, 저장하고 누출유 처리작업 구역 및 저장구역에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 3) GC : 누출유를 수거, 저장하고 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다.

- 검사업무팀 E-mail 요청 (2018.09.11)에 의거

ABS로부터 TOC 예정 선박인 TUG BOAT의 특기사항 부호와 관련하여, OSV선종의 특기사항 부호인 FFS1으로 지정가능 여부 문의함

= 아래 =

1) 현 ABS 선급부호 :  
+A1 Towing Vessel, **Fire Fighting Vessel Class 1** 등

\* 선체규칙개발팀의 회신 E-mail (2018.9.20)에 근거하여 개정함.

- Oil recovery 및 Dredging의 **겸용 목적의 선박**에 대하여 특기사항에 **Dredging 추가함**

## 개 정 안

## 개 정 사유

2. ~ 14. <현행과 동일>

선종	특기사항	비고
15-1. Tug Boat <a href="#">(2019)</a>	A* (용도)	<p><u>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)</u></p> <p>- : Tug 또는 Pusher 전용의 경우 별도 기재 불요 (24) : 다음에 따른다. 1) GA : 타선소화설비와 관련하여 노출갑판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GC : 타선소화설비와 관련하여 노출갑판 상에 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다.</p>
	B (노출갑판 상에 요구되는 방폭)	
15-2 Pusher (2018)	GA 또는 GC <sup>(24)</sup>	<p>- : Tug 또는 Pusher 전용의 경우 별도 기재 불요 (24) : 다음에 따른다. 1) GA : 타선소화설비와 관련하여 노출갑판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GC : 타선소화설비와 관련하여 노출갑판 상에 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다.</p> <p>Type A : permanent connection 형식 Type B : removable connection 형식</p>
	- (Type A) (Type B)  Pusher/Tug (Type A) (Type B)	
16. Work Vessel	- Launch Cable Layer Crane Anchor Ice Breaker Supply Oil Recovery(GA, GB 또는 GC)(25) Salvage Repair Work Tender <a href="#">Dredging (2019)</a>	<p>- : Work 전용인 경우에는 기재불요 (25) : 다음에 따른다. 1) GA : 누출유를 수거, 저장하고 누출유 처리작업 구역, 저장구역 및 노출갑판 상에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 2) GB : 누출유를 수거, 저장하고 누출유 처리작업 구역 및 저장구역에 요구되는 방폭요건을 만족하는 선박에 부기한다. 3) GC : 누출유를 수거, 저장하고 방폭요건을 적용하지 않는 선박에 부기한다.</p>

- 검사업무팀 E-mail 요청 (2018.09.11)에 의거

ABS로부터 TOC 예정 선박인 TUG BOAT의 특기사항 부호와 관련하여, OSV선종의 특기사항 부호인 FFS1으로 지정가능 여부 문의함

= 아래 =

1) 현 ABS 선급부호 :  
**+A1 Towing Vessel, Fire Fighting Vessel Class 1**  
등

\* 선체규칙개발팀의 회신 E-mail (2018.9.20)에 근거하여 개정함.

- Oil recovery 및 Dredging의 **겸용 목적의 선박**에 대하여 특기사항에 **Dredging 추가함**

현행			개정사유
17. ~ 24. <현행과 동일>			
선종	특기사항		비고
25-1. Floating LNG Storage and Regasification Unit	A	B	(C) : 현존선을 부유식 액화 가스구조물로 개조하여 우리 선급에 등록하는 경우에 부기한다. Disconnectable : 계류장치와 라이저로부터 구조물을 분리하는 수단을 갖춘 자항 부유식 액화가스 구조물인 경우에 부기한다.
	(C) Disconnectable	Regasification Export	
25-2. Floating LNG Production, Storage and Offloading Unit	(C) Disconnectable	Process Import	
<이하 생략>			

개정안			개정사유
17. ~ 24. <현행과 동일>			
선종	특기사항		비고
25-1-1. Floating LNG Storage and Regasification Unit	A	B	(C) : 현존선을 부유식 액화 가스구조물로 개조하여 우리 선급에 등록하는 경우에 부기한다. Disconnectable : 계류장치와 라이저로부터 구조물을 분리하는 수단을 갖춘 자항 부유식 액화가스 구조물인 경우에 부기한다.
	(C) Disconnectable	Regasification Export	
25-1-2. Floating LNG Regasification Unit	(C) Disconnectable	Regasification Export	
25-1-3. Floating LNG Storage Unit	(C) Disconnectable	Export	
25-2. Floating LNG Production, Storage and Offloading Unit	(C) Disconnectable	Process Import	
<이하 현행과 동일>			- 저장 또는 재기화 기능이 없는 구조물에 대한 부호를 신설함

현행	개정안	개정사유																																
<p>(비고) <sup>(35)</sup> : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="170 400 400 485">추가특기사항 (2018)</th> <th data-bbox="400 400 898 485">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="170 485 898 533" style="text-align: center;">&lt;생략&gt;</td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 533 400 692">LFFS (dual fuel, gas only) (2018)</td> <td data-bbox="400 533 898 692"><u>천연가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 저인화점 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b>의 요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="170 692 898 852" style="text-align: center;">&lt;신설&gt;</td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 852 400 975">EGC Ready D (D, O, C, H) (2018)</td> <td data-bbox="400 852 898 975"><b>지침 5편 부록 5-15-A</b>에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박</td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 975 400 1134">EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG) (2018)</td> <td data-bbox="400 975 898 1134"><b>지침 5편 부록 5-15-A</b>에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박</td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 1134 400 1219">FC, FC-PWR</td> <td data-bbox="400 1134 898 1219" style="text-align: center;">&lt;생략&gt;</td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 1219 400 1283">WS</td> <td data-bbox="400 1219 898 1283" style="text-align: center;">&lt;생략&gt;</td> </tr> </tbody> </table>	추가특기사항 (2018)	적용규정	<생략>		LFFS (dual fuel, gas only) (2018)	<u>천연가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 저인화점 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b> 의 요건에 적합한 선박	<신설>		EGC Ready D (D, O, C, H) (2018)	<b>지침 5편 부록 5-15-A</b> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박	EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG) (2018)	<b>지침 5편 부록 5-15-A</b> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박	FC, FC-PWR	<생략>	WS	<생략>	<p>(비고) <sup>(35)</sup> : 다음의 추가특기사항은 해당 규정에 적합한 경우 부기한다. 추가특기사항은 선체사항인지 기관사항인지에 관계없이 선체부호 아래 특기사항 다음의 위치에 부기한다.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1008 400 1238 485">추가특기사항 (2018)</th> <th data-bbox="1238 400 1736 485">적용규정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1008 485 1736 533" style="text-align: center;">&lt;현행과 동일&gt;</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 533 1238 692">LFFS (dual fuel, gas only) (2018)</td> <td data-bbox="1238 533 1736 692"><u>액화가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 LNG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b>의 요건에 적합한 선박 (2019)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 692 1238 852"><u>LFFS</u> (LPG dual fuel, LPG only) (2019)</td> <td data-bbox="1238 692 1736 852"><u>액화가스 산적운반선</u> 이외의 선박 중 LPG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙 부록 2</b>의 요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 852 1238 975">EGC Ready D (D, O, C, H)</td> <td data-bbox="1238 852 1736 975"><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u>에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박 (2019)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 975 1238 1134">EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG)</td> <td data-bbox="1238 975 1736 1134"><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u>에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박 (2019)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 1134 1238 1219">FC, FC-PWR</td> <td data-bbox="1238 1134 1736 1219" style="text-align: center;">&lt;현행과 동일&gt;</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1008 1219 1238 1283">WS</td> <td data-bbox="1238 1219 1736 1283" style="text-align: center;">&lt;현행과 동일&gt;</td> </tr> </tbody> </table>	추가특기사항 (2018)	적용규정	<현행과 동일>		LFFS (dual fuel, gas only) (2018)	<u>액화가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 LNG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b> 의 요건에 적합한 선박 (2019)	<u>LFFS</u> (LPG dual fuel, LPG only) (2019)	<u>액화가스 산적운반선</u> 이외의 선박 중 LPG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙 부록 2</b> 의 요건에 적합한 선박	EGC Ready D (D, O, C, H)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박 (2019)	EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박 (2019)	FC, FC-PWR	<현행과 동일>	WS	<현행과 동일>	<p>- LPG연료 추진선박의 요건 신설에 따른 부호 추가.</p> <p>- 배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 신설로 인해 인용 규정을 수정함.</p>
추가특기사항 (2018)	적용규정																																	
<생략>																																		
LFFS (dual fuel, gas only) (2018)	<u>천연가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 저인화점 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b> 의 요건에 적합한 선박																																	
<신설>																																		
EGC Ready D (D, O, C, H) (2018)	<b>지침 5편 부록 5-15-A</b> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박																																	
EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG) (2018)	<b>지침 5편 부록 5-15-A</b> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박																																	
FC, FC-PWR	<생략>																																	
WS	<생략>																																	
추가특기사항 (2018)	적용규정																																	
<현행과 동일>																																		
LFFS (dual fuel, gas only) (2018)	<u>액화가스</u> 산적운반선 이외의 선박 중 LNG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙</b> 의 요건에 적합한 선박 (2019)																																	
<u>LFFS</u> (LPG dual fuel, LPG only) (2019)	<u>액화가스 산적운반선</u> 이외의 선박 중 LPG 연료를 사용하는 기관을 설치한 선박으로서 <b>저인화점연료선박 규칙 부록 2</b> 의 요건에 적합한 선박																																	
EGC Ready D (D, O, C, H)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 기본설계를 수행한 선박 (2019)																																	
EGC Ready I (D, O, C, H, SR, EX, WR, CH, SD, EG)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 4절</u> 에 따라 배기가스 세정장치의 사용을 위하여 부분적으로 상세설계를 수행하고 설치를 한 선박 (2019)																																	
FC, FC-PWR	<현행과 동일>																																	
WS	<현행과 동일>																																	

현행		개정안		개정사유																																		
<table border="1"> <tr> <td>추가특기사항 (2018)</td> <td>적용규정</td> </tr> <tr> <td>RP1, RP2, RP1-S, RP2-S</td> <td><u>지침 5편 부록 5-11</u>에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-SCR</td> <td><u>지침 5편 부록 5-10</u>에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGR</td> <td><u>지침 5편 부록 5-13</u>에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGC (2017)</td> <td><u>지침 5편 부록 5-15</u>에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">&lt;추가&gt;</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">&lt;추가&gt;</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">&lt;생략&gt;</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">&lt;신설&gt;</td> </tr> </table>	추가특기사항 (2018)	적용규정	RP1, RP2, RP1-S, RP2-S	<u>지침 5편 부록 5-11</u> 에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-SCR	<u>지침 5편 부록 5-10</u> 에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-EGR	<u>지침 5편 부록 5-13</u> 에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-EGC (2017)	<u>지침 5편 부록 5-15</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	<추가>		<추가>		<생략>		<신설>		<table border="1"> <tr> <td>추가특기사항 (2018)</td> <td>적용규정</td> </tr> <tr> <td>RP1, RP2, RP1-S, RP2-S</td> <td><u>지침 5편 부록 5-10</u>에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-SCR</td> <td><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 1절</u>에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGR</td> <td><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 2절</u>에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGC-D . O, C, H (2019)</td> <td><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u>에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGC(R) )-D, O, C, H (2019)</td> <td><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u>에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(이중화 요건)</td> </tr> <tr> <td>EEAS-EGC(S) )-D, O, C, H (2019)</td> <td><u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u>에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(형식승인 및 기자재 검사)</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">&lt;현행과 동일&gt;</td> </tr> <tr> <td>FTS (2019)</td> <td><u>지침 5편 6장 부록 5-13</u>의 요건에 따라 연료유처리 시스템을 설치한 선박</td> </tr> </table>	추가특기사항 (2018)	적용규정	RP1, RP2, RP1-S, RP2-S	<u>지침 5편 부록 5-10</u> 에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-SCR	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 1절</u> 에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-EGR	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 2절</u> 에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-EGC-D . O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박	EEAS-EGC(R) )-D, O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(이중화 요건)	EEAS-EGC(S) )-D, O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(형식승인 및 기자재 검사)	<현행과 동일>		FTS (2019)	<u>지침 5편 6장 부록 5-13</u> 의 요건에 따라 연료유처리 시스템을 설치한 선박	<p>- 배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 신설로 인해 인용 규정을 수정함.</p>
추가특기사항 (2018)	적용규정																																					
RP1, RP2, RP1-S, RP2-S	<u>지침 5편 부록 5-11</u> 에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-SCR	<u>지침 5편 부록 5-10</u> 에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-EGR	<u>지침 5편 부록 5-13</u> 에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-EGC (2017)	<u>지침 5편 부록 5-15</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
<추가>																																						
<추가>																																						
<생략>																																						
<신설>																																						
추가특기사항 (2018)	적용규정																																					
RP1, RP2, RP1-S, RP2-S	<u>지침 5편 부록 5-10</u> 에서 규정하는 복수 추진 및 조타장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-SCR	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 1절</u> 에서 규정하는 촉매 환원제로서 암모니아 또는 우레아를 사용하는 선택적 촉매환원장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-EGR	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 2절</u> 에서 규정하는 배기가스 재순환장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-EGC-D . O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박																																					
EEAS-EGC(R) )-D, O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(이중화 요건)																																					
EEAS-EGC(S) )-D, O, C, H (2019)	<u>배기가스 배출 저감장치에 대한 지침 제 3절</u> 에서 규정하는 배기가스 세정장치를 위한 추가요건에 적합한 선박(형식승인 및 기자재 검사)																																					
<현행과 동일>																																						
FTS (2019)	<u>지침 5편 6장 부록 5-13</u> 의 요건에 따라 연료유처리 시스템을 설치한 선박																																					

## 현 행

### 1.2 추가설비부호

다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.

추가설비부호	적용규정	
선체사항	<생략>	
	<신설>	
기관사항	<생략>	
	<u>Battery</u> (2018)	선박용 <b>대용량</b> 배터리시스템 지침에서 규정하는 50 kWh 이상의 용량을 가진 <b>대용량</b> 배터리시스템을 설치한 선박
	LNG Bunker (2018)	<생략>
	VRS (2018)	<생략>

## 개 정 안

### 1.2 추가설비부호

다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.

추가설비부호	적용규정	
선체사항	<현행과 동일>	
	<u>ADUW</u> (2019)	<u>지침 4편 부록 4-3의 심해 및 비보호수역에서 규정하는 묘박설비를 설치한 선박</u>
기관사항	<현행과 동일>	
	<u>Battery-M,</u> <u>Battery-A</u> (2019)	선박용 <b>대용량</b> 배터리시스템 지침에서 규정하는 50 kWh 이상의 용량을 가진 <b>대용량</b> 배터리시스템을 설치한 선박
	LNG Bunker (2018)	<현행과 동일>
	VRS (2018)	<현행과 동일>

## 개 정 사유

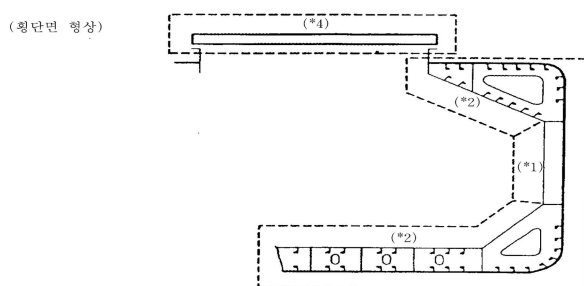
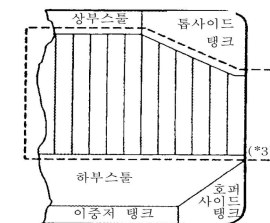
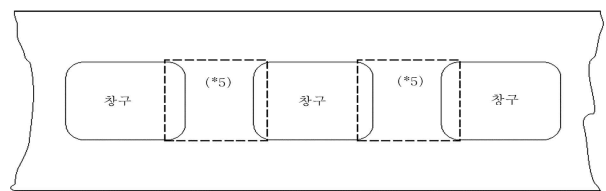
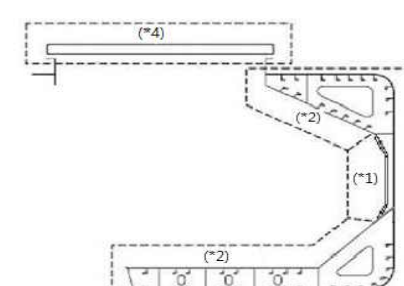
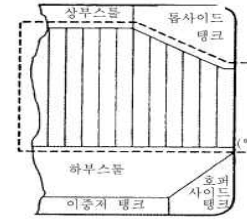
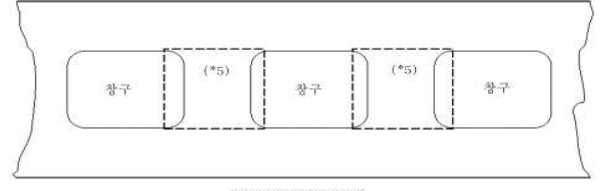
- 지침 4편, 부록 4-3 “**심해 및 비보호수역에서의 묘박 설비**”의 제정과 관련된 **추가설비부호**를 아래와 같이 **신설**함.

= 아 래 =

**ADUW**(**A**nchoring in **D**eep and **U**nsheltered **W**ater)

- 선박용 배터리시스템 지침이 개정됨에 따라 해당 추가설비부호를 개정함.

- 지침 5편 6장 부록 5-13 연료유처리시스템 적용되는 선박에 설비부호 부여함.

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;"><b>부록 1-6 정밀검사 대상부위</b></p> <p>1. &lt;생략&gt;  (1) &lt;생략&gt;  (2) ESP 부호를 갖는 산적화물선의 정밀검사 대상부위</p> <p>(횡단면 형상)</p>  <p>(화물장, 횡격벽 형상)</p>  <p>(화물창구 축선내에 있는 갑판의 판)</p>  <p style="text-align: center;">정밀검사 부위</p> <p style="text-align: center;">&lt;이하 그림 : 생략&gt;  비고 (*1)부터 (*5)는 <b>규칙 표 1.3.13</b> 참조.</p> <p>&lt;이하 생략&gt;</p>	<p style="text-align: center;"><b>부록 1-6 정밀검사 대상부위</b></p> <p>1. &lt;현행과 동일&gt;  (1) &lt;현행과 동일&gt;  (2) ESP 부호를 갖는 산적화물선의 정밀검사 대상부위 <a href="#">(2019)</a></p> <p>(횡단면 형상)</p>  <p>(화물장, 횡격벽 형상)</p>  <p>(화물창구 축선내에 있는 갑판의 판)</p>  <p style="text-align: center;">정밀검사 부위</p> <p style="text-align: center;">&lt;이하 그림 : 생략&gt;  비고 (*1)부터 (*5)는 <b>규칙 표 1.3.13</b> 참조.</p> <p>&lt;이하 현행과 동일&gt;</p>	<p>- IACS UR Z10.2 (Rev.33, 34, 35 Corr.1, Sep 2018) Sheet 14를 반영하여 횡단면 형상을 이중선측에서 선측능골로 변경함.</p>



현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;"><b>부록 1-9 워터제트 추진장치 및 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster)에 대한 검사기준</b></p> <p>1. 워터제트 추진장치 및 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster)에 대한 검사는 다음에 따른다.</p> <p>(1) 워터제트 추진장치 &lt;생략&gt;</p> <p>(2) 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster) (2017)</p> <p>(가) 부터 (라) &lt;생략&gt;</p> <p>(마) 프로펠러 축검사 및 기어장치 개방검사</p> <p>(a) 검사주기는 전회검사일로부터 5년으로 한다.</p> <p>(b) 프로펠러축의 밀봉장치를 개방하여 검사한다.</p> <p>(c) <b>규칙 2장 702.의 1항 (1)호 (나) 및 (다)에 따라 표면결함 탐상법에 의한 검사를 한다.</b></p> <p>(d) <b>각 베어링의 상태를 검사한다.</b></p> <p>(e) <u>기어장치를 개방하여 검사한다. 다만 인도 후 첫 번째 검사에서는 윤활유 분석, 외관검사, 운전기록 등을 검토하여 만족하는 경우 개방검사를 생략할 수 있다.</u></p> <p>2.1 &lt;생략&gt;</p>	<p style="text-align: center;"><b>부록 1-9 워터제트 추진장치 및 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster)에 대한 검사기준</b></p> <p>1. 워터제트 추진장치 및 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster)에 대한 검사는 다음에 따른다.</p> <p>(1) 워터제트 추진장치 &lt;현행과 동일&gt;</p> <p>(2) 선회식 추진장치(azimuth or rotatable thruster) (2017)</p> <p>(가) 부터 (라) &lt;현행과 동일&gt;</p> <p>(마) 프로펠러 축검사 및 기어장치 <b>개방</b>검사 (2019)</p> <p>(a) 검사주기는 전회검사일로부터 5년으로 한다.</p> <p>(b) 프로펠러축의 밀봉장치를 개방하여 검사한다.</p> <p>(c) <b>규칙 2장 702.의 1항 (1)호 (나) 및 (다)에 따라 표면결함 탐상법에 의한 검사를 한다.</b></p> <p><b>(d) 다음을 포함하는 운전기록을 검토하여야 한다. (2019)</b></p> <p>(i) 윤활유 분석 기록</p> <p>(ii) 운전상태에 대한 기관장 진술서</p> <p><b>(e) 분해하지 않고도 확인 가능한 기어장치의 내부를 검사한다. 다만, (d)의 검토결과가 만족스럽지 않거나 검사원이 필요하다고 판단하는 경우, 기어장치를 개방하여 검사하여야 한다. (2019)</b></p> <p>2.1 &lt;현행과 동일&gt;</p>	<p>- 윤활유 분석 및 운전상태를 검토하고, inspection hole 등을 통해 분해하지 않고 검사할 수 있는 부분을 검사한 후 결과가 만족스럽지 않은 경우에만 개방검사를 하도록 함.</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;"><b>제 2 장 선급검사</b></p> <p style="text-align: center;"><b>제 9 절 기관장치의 계속검사</b></p> <p>902. 검사사항 <a href="#">[규칙 참조]</a> &lt;생략&gt;</p> <p>903. 예방정비제도</p> <p>1. <b>규칙 903.</b>의 1항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 <b>지침 부록 1-8</b>을 말하며, “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 <b>지침 1장 801.</b>의 6항에 해당되는 경우를 말한다. <a href="#">[규칙 참조]</a></p> <p>2. <b>규칙 903.</b>의 2항을 적용함에 있어서 확인검사 및 연차심사는 다음과 같다. <a href="#">[규칙 참조]</a></p> <p>(1) 확인검사</p> <p>(가) <u>승인한 후 12개월</u> 이내에 우리 선급에서 확인검사를 하여야 한다.</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) <u>검사를 실시하고 확인 상태가 양호할 경우 이 시스템을 기술한 보고서를 우리 선급에 제출하고 이 시스템을 사용할 수 있다.</u></p> <p>(다) <u>확인검사 시 PMS 승인증서를 확인하여야 한다.</u></p> <p>(2) 연차심사</p> <p>(가) 부터 (바) &lt;생략&gt;</p>	<p style="text-align: center;"><b>제 2 장 선급검사</b></p> <p style="text-align: center;"><b>제 9 절 기관장치의 계속검사</b></p> <p>902. 검사사항 <a href="#">[규칙 참조]</a> &lt;생략&gt;</p> <p>903. 예방정비제도</p> <p>1. <b>규칙 903.</b>의 1항에서 “우리 선급이 별도로 정하는 지침”이라 함은 <b>지침 부록 1-8</b>을 말하며, “검사원이 필요하다고 인정하는 경우”라 함은 <b>지침 1장 801.</b>의 6항에 해당되는 경우를 말한다. <a href="#">[규칙 참조]</a></p> <p>2. <b>규칙 903.</b>의 2항을 적용함에 있어서 확인검사 및 연차심사는 다음과 같다. <a href="#">[규칙 참조]</a></p> <p>(1) 확인검사</p> <p>(가) <u>PMS를 승인한 후 12개월</u> 이내에 우리 선급에서 확인검사를 하여야 한다.</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><u>(다) 검사를 실시하고 확인 상태가 양호할 경우 PMS를 기술한 보고서를 우리 선급에 제출하고 승인된 PMS는 CMS를 대체할 수 있다.</u></p> <p><u>(라) 확인검사 시 PMS 승인증서를 확인하여야 한다.</u></p> <p>(2) 연차심사</p> <p>(가) 부터 (바) &lt;현행과 동일&gt;</p>	<p>- 승인의 대상을 명확히 함. (UR Z20 rev.1)</p> <p>- 시스템을 PMS로 용어 수정함. 제출 및 사용하는 대상이 PMS임을 명확히 함.(UR Z20 rev.1)</p>

현행	개정안	개정사유
<p>(사) 상태감시장치(CM)를 사용할 경우 성능시험, 확인검사 및 입의 발취식 판독에 대해서는 검사원의 판단 하에 실행가능하고 합리적으로 실시하여야 한다.</p> <p>(아) 상기 요건을 만족하게 완료하면 PMS를 유지하도록 한다.</p> <p><b>3. 부터 5. &lt;생략&gt;</b></p>	<p><del>(사) 상태감시장치(CM)를 사용할 경우 성능시험, 확인검사 및 입의 발취식 판독에 대해서는 검사원의 판단 하에 실행가능하고 합리적으로 실시하여야 한다.</del></p> <p>(아) 상기 요건을 만족하게 완료하면 PMS를 유지하도록 한다.</p> <p><b>3. 부터 5. &lt;현행과 동일&gt;</b></p>	<p>- CM의 내용은 3항에서 규정하며, PMS에서는 CM의 내용을 삭제함. (UR Z20 Rev.1)</p>

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;"><b>부록 1-8 예방정비제도 절차</b> <b>(Planned Maintenance System Procedure : PMS)</b></p> <p><b>1. 일반사항</b></p> <p>(1) 선박소유자의 요청에 의거 <b>그림 1 승인절차 흐름도</b>에 따라 우리 선급의 승인을 받아야 한다. 또한 다음 서류를 포함하여 <b>표 1</b>에 의한 자료를 제출하여야 한다.</p> <p>(가)부터 (마) &lt;생략&gt;</p> <p><u>(바) 상태감시설비의 목록과 사양</u></p> <p><u>(사) 상태감시설비의 기본자료</u></p> <p><u>(아) 예방정비절차의 목록 및 계획</u></p> <p>(2) 상기 서류에 추가하여 본선에 다음 서류를 활용하여야 한다.</p> <p>(가) (1)의 최신판</p> <p>(나) 보수유지검사(제조사 또는 조선소)</p> <p><u>(다) 기기의 전번 개방이후 모든 자료와 최초 기본자료를 포함한 상태감시자료.</u></p> <p>(라) 참고 문서(동향 조사 절차 등)</p> <p>(마) 수리 및 신환을 포함한 보수유지 기록</p> <p>(3) <u>매년 연차보고서에 다음 사항을 포함시켜 우리 선급에서 검토하여야 한다.</u></p> <p>(가) (1)의 (다), (라), (마), (사) 및 나머지항목의 변경 사항</p> <p>(나) (2) (다)</p> <p><u>(다) 허용범위를 초과하는 기관 디스플레이 동작변수에 대한 충분한 동향분석(진동주파수범위포함)</u></p>	<p style="text-align: center;"><b>부록 1-8 예방정비제도 절차</b> <b>(Planned Maintenance System Procedure : PMS)</b></p> <p><b>1. 일반사항</b></p> <p>(1) 선박소유자의 요청에 의거 <b>그림 1 승인절차 흐름도</b>에 따라 우리 선급의 승인을 받아야 한다. 또한 다음 서류를 포함하여 <b>표 1</b>에 의한 자료를 제출하여야 한다.</p> <p>(가)부터 (마) &lt;현행과 동일&gt;</p> <p><del>(바) 상태감시설비의 목록과 사양</del></p> <p><del>(사) 상태감시설비의 기본자료</del></p> <p><u>(바) 예방정비절차의 목록 및 계획</u></p> <p>(2) 상기 서류에 추가하여 본선에 다음 서류를 활용하여야 한다.</p> <p>(가) (1)의 최신판</p> <p>(나) 보수유지검사(제조사 또는 조선소)</p> <p><del>(다) 기기의 전번 개방이후 모든 자료와 최초 기본자료를 포함한 상태감시자료.</del></p> <p>(다) 참고 문서(동향 조사 절차 등)</p> <p>(라) 수리 및 신환을 포함한 보수유지 기록</p> <p>(3) <u>(1)호 (다) 및 (마)에 따라 요구되는 정보와 (1)호의 나머지 항목의 변경사항에 대한 정보를 포함하여, 당해 연도 운전을 포함하는 연간 보고서는 우리 선급에서 검토하(1)여야 한다.</u></p> <p><del>(가) (1)의 (다), (라), (마), (사) 및 나머지항목의 변경 사항</del></p> <p><del>(나) (2) (다)</del></p> <p><del>(다) 허용범위를 초과하는 기관 디스플레이 동작변수에 대한 충분한 동향분석(진동주파수범위포함)</del></p>	<p>- CM의 내용은 3항에서 규정하며, PMS에서는 CM의 내용을 삭제함. (UR Z20 Rev.1)</p> <p>- CM의 내용은 3항에서 규정하며, PMS에서는 CM의 내용을 삭제함. (UR Z20 Rev.1)</p> <p>- CM 내용을 삭제함에 따른 연차보고서의 포함 내용 수정. (UR Z20 Rev.1)</p>

현행	개정안	개정사유
<p>(4) 일반적으로 PMS의 간격은 CMS의 간격을 초과하지 아니하여야 한다. 다만, 긴 시간의 보수유지를 요구하는 부품은 제조자의 권고 사항을 근거로 연장할 수 있다. <u>그러나 만약 승인된 상태감시장치가 유효하면 CMS의 기간을 근거로 한 기관 검사 간격을 연장할 수 있다.</u></p> <p>(5) PMS는 컴퓨터시스템으로 프로그램화하고 유지 관리하여야 한다. 다만, 현재 이미 승인된 설계에는 적용하지 아니할 수 있다. 컴퓨터시스템은 디스크/테이프, CD와 같은 백업장치를 포함하여야 하며 일정한 간격으로 최신화하여야 한다.</p> <p><b>2. PMS 기관장 책임</b> &lt;내용 생략&gt;</p> <p style="text-align: center;"><b>그림 1 승인절차 흐름도</b> &lt;내용 생략&gt;</p> <p><b>표 1 제출자료</b> &lt;내용 생략&gt;</p> <p><b>표 2 PMS의 기관장 정비보수점검 항목</b> &lt;내용 생략&gt;</p>	<p>(4) 일반적으로 PMS의 간격은 CMS의 간격을 초과하지 아니하여야 한다. 다만, 긴 시간의 보수유지를 요구하는 부품은 제조자의 권고 사항을 근거로 연장할 수 있다. <del>그러나 만약 승인된 상태감시장치가 유효하면 CMS의 기간을 근거로 한 기관 검사 간격을 연장할 수 있다.</del></p> <p>(5) PMS는 컴퓨터시스템으로 프로그램화하고 유지 관리하여야 한다. 다만, 현재 이미 승인된 설계에는 적용하지 아니할 수 있다. 컴퓨터시스템은 디스크/테이프, CD와 같은 백업장치를 포함하여야 하며 일정한 간격으로 최신화하여야 한다.</p> <p><b>2. PMS 기관장 책임</b> &lt;내용 현행과 동일&gt;</p> <p style="text-align: center;"><b>그림 1 승인절차 흐름도</b> &lt;내용 현행과 동일&gt;</p> <p><b>표 1 제출자료</b> &lt;내용 현행과 동일&gt;</p> <p><b>표 2 PMS의 기관장 정비보수점검 항목</b> &lt;내용 현행과 동일&gt;</p>	<p>- CM의 내용은 3항에서 규정하며, PMS에서는 CM의 내용을 삭제함. (UR Z20 Rev.1)</p> <p>- 그림 및 표의 내용은 PMS에 해당되는 내용이므로 2항 밑으로 이동함.</p>

현행	개정안	개정사유
<p><b>3. 상태감시장치(CM)</b></p> <p>(1) PMS를 승인 받은 선박에서 우리 선급이 승인한 상태감시장치(CM)를 설치한 경우에는, 정기적 검사 시에 우리 선급 검사원 입회하에 아래 사항을 확인검사받고 PMS에 의한 개방간격을 연장 받을 수 있다. 다만, (나)의 자료는 검사원에게 제출하여야 한다.</p> <p>(가) 상태감시장치(CM)의 기능 및 상태</p> <p>(나) 상태감시장치(CM)로부터 얻은 계측기록 또는 분석결과(표 3에서 참조)</p> <p>(다) 당해 기기의 현상(작동상태 포함)</p> <p>(2) 전 항에 의한 계측기록 또는 분석결과를 검토하고 이상이 있다고 인정하는 기기에 대하여 검사원은 개방검사를 요구할 수 있다.</p> <p>(3) 상태감시장치(CM)의 선내 설치 후 확인검사를 받아야 한다.</p>	<p><b>3. 상태 감시(CM) 및 상태 기반 정비(CBM) (2019)</b></p> <p>(1) 일반사항</p> <p>(가) 적용</p> <p>(a) 이 항은 상태 감시(Condition Monitoring) 결과가 선급 검사의 범위 또는 주기에 사용되는 경우 승인된 상태 감시 및 상태 기반 정비(Condition Based Maintenance) 절차에 적용한다.</p> <p>(b) 이 항은 CMS(Continuous survey of machinery)가 적용되는 장비 및 시스템과 선박 소유자가 요청하는 다른 장비 및 시스템에 적용될 수 있다. 유지 보수 절차에 포함될 상태 기반 정비 및 관련 감시 장비의 범위는 선박 소유자에 의해 결정된다.</p> <p>(c) 이 항은 승인된 PMS 검사 절차를 운영하는 선박에 적용할 수 있다.</p> <p>(d) 이 항은 모든 개별 항목과 시스템에 적용될 수 있다. 이 항에서 규정하지 아니한 사항에 대하여는 규칙의 관련 규정에 따른다.</p> <p>(2) 정의</p> <p>(가) 다음의 표준 용어는 (KS B) ISO 13372:2012에 정의되어 있다.</p> <p>(a) 상태 감시(CM) : 시간 경과에 따른 기계의 상태를 나타내는 정보 및 데이터의 수집과 처리</p> <p>(b) 진단 : 결함 또는 고장의 본질을 결정하기 위한 증상과 징후 검사</p> <p>(c) 상태 기반 정비(CBM) : 상태 감시 프로그램에 의한 정비</p> <p>(3) 상태 감시(CM)</p> <p>(가) 승인된 상태 감시(CM)시스템이 설치된 경우, 검사에 대한 신뢰도는 허용 가능한 상태 감시 결과에 기초할 수 있다. 상태 감시(CM) 결과는 연차 심사에서 검토되어야 한다.</p> <p>(나) 제한 파라메타는 원 장비 제조사 지침(OEM) 또는 인정된 국제 표준을 기반으로 해야 한다. 다만, 표 3의 파라메타를 포함하여야 한다.</p>	<p>- CM의 승인 및 검사요건에 대하여 구체적으로 규정하고 CBM 요건을 추가함. (UR Z27 New)</p>

변 행	개 정 안	개 정 사 유
	<p>(다) <u>상태 감시시스템은 기관장치의 상태에 대한 기존의 검사 기술과 동등 이상 수준의 신뢰를 제공해야 한다.</u></p> <p>(라) <u>시스템은 우리 선급의 절차에 따라 형식승인되어야 한다.</u></p> <p>(마) <u>장비의 상태를 잘 감시하기 위해 상태 감시시스템을 사용할 수 있으며, 정비에 대한 효율을 높이기 위해 상태 기반 정비 절차를 사용할 수 있다. 선박 소유자가 CM/CBM을 기준으로 검사 주기를 변경하는 경우 선급 승인이 필요하다.</u></p> <p>(바) <u>소프트웨어 시스템은 복잡한 알고리즘, 기계 학습 및 종합적인 장비/결합 데이터를 사용하여 지속적인 서비스에 대한 수용 가능성 또는 유지 보수 요건을 식별할 수 있다. OEM에서 권장하는 정비 및 상태 감시 제한과는 독립적일 수 있다. 이러한 유형의 소프트웨어 승인은 OEM 권장사항, 산업계 표준 및 선급 경험을 기반으로 한다.</u></p> <p>(사) <u>우리 선급은 CM 결과와 관계없이 필요하다고 인정되는 경우 기관장치를 시험 또는 개방할 수 있다.</u></p> <p>(4) <u>상태 기반 정비(CBM)</u></p> <p>(가) <u>선박 소유자가 CBM 접근법을 기반으로 설비 유지 보수를 원할 경우, 이는 ISM CODE의 요구 사항에 만족해야 한다.</u></p> <p>(나) <u>합의된 계획 정비(planned maintenance) 및 CBM 절차가 작동하는 경우, CMS 및 기타 검사 간격은 OEM 유지 보수 권장사항 및 수용 가능한 상태감시 결과에 따라 연장될 수 있다.</u></p> <p>(다) <u>제한 파라메타 (경보 및 경고)는 OEM 지침 또는 인정된 국제 표준을 기반으로 해야 한다. 다만, 표 3의 운전파라미터를 포함하여야 한다.</u></p> <p>(라) <u>CBM 절차는 전통적인 정비 기술에 대한 기관장치의 상태에 대해 동등하거나 더 높은 정도의 신뢰성을 제공해야 한다.</u></p> <p>(마) <u>절차는 우리 선급 절차에 따라 형식승인되어야 한다.</u></p> <p>(바) <u>소프트웨어 시스템은 복잡한 알고리즘, 기계 학습 및 종합적인 장비/결합 데이터를 사용하여 지속적인 서비스에 대한 수용 가능성 또는 유지 보수 요건을 식별할 수 있다. OEM에서 권장하는 정비 및 상태 감시 제한과는 독립적일 수 있다. 이러한 유형의 소프트웨어 승인은 OEM 권장사항, 산업계 표준 및 선급 경험을 기반으로 한다.</u></p>	

현행	개정안	개정사유
	<p>(5) <u>상태 감시(CM) 및 상태 기반 정비(CBM)의 승인 절차 및 조건</u></p> <p>(가) <u>선박 책임</u></p> <p>(a) <u>기관장은 CM 및 CBM을 담당하는 선박의 책임자이어야 한다.</u></p> <p>(b) <u>CM 및 CBM 절차에 다루어지는 항목의 개방 검사에 대한 문서는 기관장에 의해 보고되어야 한다.</u></p> <p>(c) <u>정비 문서 및 정비 프로그램을 업데이트하기 위한 전산 시스템에 대한 접근은 기관장 또는 다른 인가된 사람에 의해서만 허용되어야 한다.</u></p> <p>(d) <u>CM 및 CBM에 관련된 모든 인원은 적절한 훈련과 능력을 갖추어야 한다.</u></p> <p>(e) <u>CM은 일상적인 감시 또는 그의 판단에 따라 결정을 내리는 기관장의 책임을 대체하지 않는다.</u></p> <p>(나) <u>장비 및 시스템 요구사항</u></p> <p>(a) <u>CM 장비 및 시스템은 우리 선급 절차에 따라 형식 승인되어야 한다.</u></p> <p>(b) <u>CM / CBM 절차와 그 범위는 우리 선급의 승인을 받아야 한다.</u></p> <p>(c) <u>CBM 절차는 상태의 보고 및 정비에 대한 권고를 작성할 수 있어야 한다.</u></p> <p>(d) <u>절차의 운영 중에 제한 파라메타(경보 및 경고)가 수정되는 곳을 식별하기 위한 시스템이 제공되어야 한다.</u></p> <p>(e) <u>상태감시 및 상태기반 정비 절차가 원격 감시 및 진단을 사용하는 경우 (즉, 데이터가 선박에서 전송되고 원격으로 분석되는 경우) 시스템은 사이버 안전 및 보안에 대한 해당 표준을 충족해야 한다. 이러한 유형의 시스템을 작동시키는 선박은 통신 기능이 상실된 경우 선박을 운영하고 유지할 수 있어야 한다</u></p> <p>(f) <u>CBM 절차는 CM 시스템에 의해 예방되지 않은 결함과 예기치 않은 고장을 식별해야 한다.</u></p> <p>(g) <u>시스템은 일정한 간격으로 데이터를 백업하는 방법을 포함해야 한다.</u></p>	



현행	개정안	개정사유
	<p><u>(다) 문서 및 정보</u></p> <p><u>(a) 절차의 승인을 위해 다음의 문서가 제출되어야 한다.</u></p> <p><u>(i) 소프트웨어 시스템 및 CM 매개 변수 변경 절차</u></p> <p><u>(ii) 절차에 포함될 장비의 목록</u></p> <p><u>(iii) 수용 가능한 상태 모니터링 매개 변수</u></p> <p><u>(iv) CBM 절차에 대한 설명</u></p> <p><u>(v) 상태 감시 장비의 리스팅, 규격 및 유지 보수 절차</u></p> <p><u>(vi) 상태 모니터링 기능이 있는 장비의 기준 데이터</u></p> <p><u>(vii) CM 결과 분석 책임자 및 회사 자격</u></p> <p><u>(b) 상기 문서 이외에도 다음 정보가 선내에 제공되어야 한다.</u></p> <p><u>(i) 상기 (가)의 모든 문서에 대한 최신화</u></p> <p><u>(i) 유지 보수 지침 (제조업체 및 조선소);</u></p> <p><u>(ii) 기계의 이전 개방 이후의 모든 데이터와 원본 기본 데이터를 포함하는 상태 감시 데이터</u></p> <p><u>(iii) 참조 문서 (추세 조사 절차 등)</u></p> <p><u>(iv) 보수 및 갱신을 포함한 유지 보수 기록</u></p> <p><u>(v) 소프트웨어 시스템 및 매개 변수 변경 기록</u></p> <p><u>(vi) 센서 교정 기록 / 인증 / 상태</u></p> <p><u>(라) 승인 유효성</u></p> <p><u>(a) 연차 심사는 CM / CBM 절차의 유효성을 유지하기 위하여 수행되어야 한다.</u></p> <p><u>(b) 이 절차가 유지 보수 기록 또는 기관장치의 일반적인 상태에서부터 만족스럽게 수행되지 않는 경우 CM/ CBM 검사는 우리 선급이 취소할 수 있다.</u></p> <p><u>(c) 선박의 매매, 선박 관리자의 변경 또는 선급의 변경이 있는 경우에는 본 절차에 대해 재승인되어야 한다.</u></p> <p><u>(d) 선박 소유자는 서면으로 선급에 통보함으로써 CM/CBM의 기관 검사를 취소할 수 있다. 그리고, 이 경우 지난 연차 심사 이후 절차에 따라 검사된 항목은 검사원의 입회하에 확인을 받은 후 인정될 수 있다.</u></p>	

현행	개정안	개정사유
	<p><u>(6) 검사</u></p> <p><u>(가) 설치 검사</u>  상태 감시 장치는 우리 선급 규칙에 따라 설치 및 검사되어야 하며, 일련의 기준 계측 값이 설치 검사 시에 확보되어야 한다.</p> <p><u>(나) 확인 검사</u></p> <p><u>(a) 설치 검사 후 6 개월 이후에 우리 선급 검사원의 입회하에 확인 검사를 실시하여야 하며 늦어도 첫 번째 연차 검사 때까지 실시하여야 한다.</u></p> <p><u>(b) 확인 검사중에 다음 사항이 검사원에 의해 확인되어야 한다.</u></p> <p><u>(i) 기준 데이터와의 비교를 포함하여 승인 문서에 따라 CM / CBM 절차가 확인되어야 한다.</u></p> <p><u>(ii) 본 절차는 연차 심사에 필요한 문서를 작성하고, 선급 유지를 위한 검사 및 시험에 만족하여야 한다.</u></p> <p><u>(iii) 승선 선원은 본 절차의 운영에 익숙해야 한다.</u></p> <p><u>(iv) 절차의 운영 중에 변경된 모든 제한 매개 변수(경보 및 경고)의 기록</u></p> <p><u>(v) 감시 장비의 고장 기록은 상태 감시 체계가 효과적/ 충분함을 보장하기 위해 검토되어야 한다.</u></p> <p><u>(c) 확인 검사가 실시되고 순서대로 확인이 되면 그 절차를 기술한 보고서를 우리 선급에 제출하여 시스템을 운영할 수 있다.</u></p> <p><u>(다) 연차 심사</u></p> <p><u>(a) CM 및 CBM 절차에 대한 연차 심사는 연차 검사와 동시에 수행해야 한다.</u></p> <p><u>(b) 이 심사의 목적은 절차가 올바르게 작동하고 기관장치가 만족스럽게 기능을 발휘했는지 확인하는 것이다. 여기에는 마지막 심사 이후 수정된 모든 제한 파라메타 (경보 및 경고)가 포함된다. 해당 항목의 일반적인 검토가 수행되어야 한다.</u></p>	

현행	개정안	개정사유
	<p>(c) <u>성능 및 유지 관리 기록은 이전 조사 이후 기관장치가 만족스럽게 기능했는지 또는 허용 공차를 초과하는 기관장치 작동 매개 변수에 대한 조치가 취해 졌는지 확인하기 위해 검사해야 한다.</u></p> <p>(d) <u>고장 또는 오작동에 대한 상세 정보가 제공되어야 한다.</u></p> <p>(e) <u>검사원의 재량에 따라, 상태 감시 / 상태 기반 유지 보수 장비가 사용되는 기능 검사, 확증 검사 및 무작위 검사 관독은 가능한 한 합리적으로 수행되어야 한다.</u></p> <p>(f) <u>CM시스템과 관련된 기관장 및 기타 선원의 친밀도가 검증되어야 한다.</u></p> <p>(g) <u>센서와 장비의 교정 상태가 검증되어야 한다.</u></p> <p>(h) <u>결함 및 고장 이후 CM / CBM 시스템의 적합성이 검토되었는지 확인</u></p> <p>(라) <u>손상 및 수리</u></p> <p>(a) <u>구성 부품 또는 기관장치의 손상은 선급에 보고되어야 한다. 그러한 손상된 부품 또는 기관장치의 수리는 검사원이 만족할때까지 하여야 한다.</u></p> <p>(b) <u>수행된 수리 및 유지 보수에 대한 세부 사항을 조사해야 한다. 예비품으로 교체된 모든 기관장치의 부품은 우리 선급 검사원이 검사할 때까지 가능한 한 선상에 비치하여야 한다.</u></p> <p>(c) <u>결함 및 고장 데이터는 시스템 출력이 적절함을 보장하기 위해 검토되어야 한다. 필요하다면 고장 데이터를 검토 한 후 CM 및 CBM 체계를 개정할 수 있는 방법이 있어야 한다.</u></p>	

현행	개정안	개정사유								
<p data-bbox="168 244 660 272">표 3 상태감시장치를 위한 기관 운전파라메타</p> <table border="1" data-bbox="172 293 891 858"> <thead> <tr> <th data-bbox="172 293 365 341">항목</th> <th data-bbox="365 293 891 341">운전파라메타</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="172 341 891 858" style="text-align: center;"> <p data-bbox="490 584 573 612">&lt;생략&gt;</p> </td> </tr> </tbody> </table>	항목	운전파라메타	<p data-bbox="490 584 573 612">&lt;생략&gt;</p>		<p data-bbox="1061 244 1554 272">표 3 상태감시장치를 위한 기관 운전파라메타</p> <table border="1" data-bbox="1066 293 1785 858"> <thead> <tr> <th data-bbox="1066 293 1258 341">항목</th> <th data-bbox="1258 293 1785 341">운전파라메타</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1066 341 1785 858" style="text-align: center;"> <p data-bbox="1346 584 1507 612">&lt;현행과 동일&gt;</p> </td> </tr> </tbody> </table>	항목	운전파라메타	<p data-bbox="1346 584 1507 612">&lt;현행과 동일&gt;</p>		
항목	운전파라메타									
<p data-bbox="490 584 573 612">&lt;생략&gt;</p>										
항목	운전파라메타									
<p data-bbox="1346 584 1507 612">&lt;현행과 동일&gt;</p>										