

해양수산부 고시 제2021-114호

「선박설비기준」 일부를 다음과 같이 개정 고시합니다.

2021년 06월 03일
해양수산부장관

1. 개정이유

IMO 국제협약(해상인명안전협약, SOLAS) 개정사항을 국내법에 수용하고, 일부 표기 오류를 수정하고자 함

2. 주요내용

- 가. 해상시운전 시 만재흘수 상태에서 조타장치의 시험이 곤란한 경우에 대한 시험방법을 별도로 신설함(안 별표 9 개정)
- 나. 선박에 설치하는 등화(선등)의 시험기준 중 최소광도 산출식의 표기 오류를 수정함(안 별표 13 개정)

3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 「선박안전법」
- 나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음
- 다. 합 의 : 해당기관 없음
- 라. 기 타 : 신·구조문대비표 붙임

선박설비기준 일부개정고시안

선박설비기준 일부를 다음과 같이 개정한다.

별표 9 제3호 중 다목을 다음과 같이 한다.

다. 해상시운전

(1) 해상시운전시에 행하는 조타장치의 시험방법은 KSV0819 “선박용 조타장치-해상시운전의 시험방법”에 의할 것

(2) 만약 해상시운전 시에 선박의 만재흘수에서 최대설계피치 및 주기관의 연속최대회전수에 상응하는 속력(보조조타장치의 경우 연속최대회전수의 1/2에 상응하는 속력 또는 7노트, 두 가지 속력 중 큰 속력)으로 항진 중에 동 요건에 적합함을 입증하는 것이 불가능한 경우에는, 아래의 방법 중 한 가지 방법으로 항진하여 동 요건에 적합함을 입증할 수 있다.<신설 2021. 0. 00.>

(가) 해상시운전 시 선박이 이븐킬 상태로 타를 완전히 물에 잠그고, 최대설계피치 및 주기관의 연속최대회전수에 상응하는 속력(보조조타장치의 경우 연속최대회전수의 1/2에 상응하는 속력 또는 7노트, 두 가지 속력 중 큰 속력)으로 항진할 것.

(나) 만약 해상시운전 시 타를 완전히 물에 잠그는 것이 불가능한 경우, 제안된 해상시운전 적재상태에서 물속에 잠긴 타의 면적을 사용하여 적절한 시운전 전진 속력을 계산한 후 해당 속력으로 항진할 것. 계산된 시운전 전진 속력은 주조타장치에 대하여 최소한 선박의 만재흘수 상태에서 최대설계피치 및 주기관의 연속최대회전수에 상응하는 속력(보조조타장치의 경우 연속최대회전수의 1/2에 상응하는 속력 또는 7노트, 두 가지 속력 중 큰 속력)으로 항진하는 것과 동등한 힘 및 토크

가 가해질 수 있는 것이어야 한다.

(다) 해상시운전 적재상태에서의 타력 및 타 토크를 만재 상태의 것으로 신뢰할 수 있게 예측하고 추정하는 방법으로 향진할 것.

별표 13 제3호 중 가목을 다음과 같이 한다.

가. 선등은 수평방향으로 제11호의 규정에 의한 사광각도의 범위(이하 “수평사광범위” 라 한다)에서 다음 산식에 의한 최소광도(이하 “최소광도” 라 한다) 이상의 광도를 유지하는 것이어야 한다. 다만, 장등, 현등, 양색등, 선미등 및 예선등에 있어서는 수평사광범위의 경계보다 안쪽으로 5도의 범위에 있는 광도는 최소광도의 50퍼센트까지 이를 감할 수 있다.

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D} \text{ <개정 2021. 0. 00.>}$$

이 식에서

I는 최소광도(칸델라)

T는 2×10^{-7} (럭스)

D는 광달거리(마일)

K는 대기의 투과율 0.8(13마일 정도의 시정을 기준으로 한다)

부 칙

이 고시는 발령한 날부터 시행한다.