



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### Subject: Newsflash of MSC 98

제98차 해사안전위원회(이하 "MSC"라 칭함)가 2017년 6월 7일에서 6월 16일까지 IMO 본부에서 개최 되었습니다. 이와 관련하여 MSC 98차 주요 사항 및 요약내용은 아래와 같습니다.

참고로 IMSBC Code를 제외한, 금번 회기에 채택된 SOLAS 협약 및 관련 코드들에 대한 개정사항들은 4년 주기 발효 제도에 따라 2020년 1월 1일부터 발효하게 됩니다. 금번 IMSBC Code 개정사항은 2019년 1월 1일 발효하게 됩니다.

## 1. 강제 문서 및 비강제 문서들에 대한 개정사항의 채택 (의제 3)

### 1.1 차량운반선의 정의에 관한 SOLAS II-2 장 관련 규칙의 개정

MSC 98 은 MSC 97 이 전용의 차량 및 트럭 운반선(PCTC)만이 SOLAS II-2 장 20-1 규칙을 따를 필요가 있다는 SSE 의 결정에 대해 주목하여 현재 로로화물선 또는 콘로화물선도 포함하는 것처럼 보이는 차량 운반선에 대한 기존 정의를 명확화하고 II-2 장 20-1 규칙과 II-2 장 3.56 규칙 사이에서 문맥상 일관성을 유지하기 위해 SOLAS II-2 장 3.56 규칙 및 20-1 규칙의 개정안을 채택하였다.

이에 따라, 기존의 SOLAS II-2 장 3.56 규칙 및 20-1.2.1 규칙이 다음으로 대체되었다.

#### II-2 / 3.56 규칙

*.56 차량운반선이라함은 화물을 로로구역 또는 차량구역에만 실어서 수송하는 화물을 적재하지 않고 사람이 타지 않은 차량의 수송을 위해 설계된 화물선을 의미한다.*



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### II-2 / 20-1.2.1 규칙

2.1 20 규칙의 요건을 충족시키는 것에 부가해서 압축 수소 또는 압축 천연가스를 자주용으로 탱크에 적재한 차량을 화물로서 수송하기 위해서 2016년 1월 1일 이후 건조된 차량운반선은 이 규칙의 3 절부터 5 절까지의 요건을 따라야 한다.

### 후속조치사항

- 1) **PCTC 선주 및 관리회사**는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 해당 선박에 20-1 규칙을 적용하시기 바랍니다.
- 2) **조선소**는 PCTC 선박건조 시 압축 수소 또는 압축 천연가스를 자주용으로 탱크에 적재한 차량을 화물로서 수송하도록 설계된 선박에는 개정사항에 대하여 참고하여 관련 규정을 적용하시기 바랍니다.
- 3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.
- 4) **RO**는 상기 개정사항을 주지하여 해당 선종(PCTC)에 대해서만 II-2/20-1 규칙을 적용하여야 하며 선주 및 운항자, 조선소로부터 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

### 1.2 자주추진용 탱크를 가지는 자동차가 '일반화물'로서 운반되는 경우에 관한 SOLAS II-2 장 관련 규칙의 개정

모든 선박에 있어 자주추진용 탱크를 가지는 자동차가 차량, 특수분류 및 로로구역의 요건을 만족하지 않는 화물구역에서 '일반화물'로서 운반되는 경우 (즉, 자주용 연료를 사용하지 않고 적양하되는 경우) 위험물을 운송하는 선박에 대한 추가적인 방화요건을 다룬 SOLAS II-2/19 규칙과 IMDG Code 의 요건을



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

만족한다면 차량, 특수분류 및 로로구역에 추가되는 방화요건을 다룬 20 규칙을 만족시킬 필요가 없도록 한 개정안이 채택되었다.

이에 따라, 기존의 II-2/20 규칙의 2.1 절이 2.1.1 절로 바뀌고 다음의 2.1.2 절이 2.1.1 절 뒤에 추가되었다.

Reg. II-2/20

*2.1.2 모든 선박에서, 자주용으로 차량의 탱크에 연료를 실은 차량은 다음의 모든 조건을 충족하는 경우, 차량구역 및 특수분류구역 또는 로로구역이 아닌 화물구역에 실어서 수송할 수 있다.*

- .1 해당 화물구역 내에서 자주하지 않을 것;*
- .2 해당 화물구역은 19 규칙의 관련 요건을 만족시킬 것; 및*
- .3 차량이 SOLAS VII/1.1 규칙에 정의된 IMDG 코드의 요건에 따라 수송될 것*

### 후속조치사항

1) 선주 및 운항자는 모든 선종에 있어 차량구역 및 특수분류구역 또는 로로구역이 아닌 화물구역에 자주용으로 차량의 연료탱크를 가진 차량을 운반하는 경우 상기 개정사항에 대하여 참고하여 관련 규정을 적용하시기 바랍니다.

2) 조선소는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 해당 선종의 건조 시에 관련 규정을 참조하여 적용하시기 바랍니다.

3) 주관청은 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

4) **RO** 는 상기 개정사항을 주지하여 차량구역 및 특수분류구역 또는 로로구역이 아닌 화물구역에 자주용으로 차량의 연료탱크를 가진 차량을 운반하는 경우에 대하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

### 1.3 36 인 이하의 여객을 수송하는 여객선의 화재의 방지와 관련한 SOLAS II-2 장 관련 규칙의 개정

이 개정안은 36 인 이하의 여객을 수송하는 여객선 창문의 화재방열성에 대한 SOLAS II-2 장의 요건을 명확하게 하기 위한 것으로 SOLAS II-2/9.4.1.3.3 을 2 개의 절로 나누었는데, 첫 번째 절은 36 인을 초과하는 여객을 수송하는 여객선에 적용되는 요건이고 두 번째 절은 36 인 이하의 여객을 수송하는 요건이다. 36 인 이하의 여객을 수송하는 여객선의 경우 생존정, 활강 장치(escape slide) 및 승정장소를 면하고 있는 창문들이나 이러한 구역의 아래에 위치한 창문들은 적어도 A-0 급으로 방열성을 갖추어야 한다.

이에 따라, 다음의 4.1.3.4 부터 4.1.3.6 항이 기존의 4.1.3.3 항 뒤에 새로이 추가되었다.

#### II-2 / 9 규칙

4.1.3.4 4.1.3.3 규칙의 요건에도 불구하고 4.1.3.5 규칙 및 4.1.3.6 규칙의 요건이 2020 년 1 월 1 일 이후에 건조되는 선박에 적용되어야 한다.

4.1.3.5 36 인을 초과하는 여객을 수송하는 선박의 경우 생존정, 승정 및 소집 장소, 외부 계단, 탈출로로 이용되는 개방갑판에 면한 창과 구멍뿔목 및 탈출용 활강장치, 승정 장소 아래에 위치한 창들은 표 9.1 에서 요구되는 방열성을 갖추어야 한다. 전용의 자동 스프링클러 헤드가 창에 제공될 경우, A-0 급 창들도 동등하게 인정된다. 이 절에서의 스프링클러 헤드는 다음의 요건을 갖추어야 한다.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

Flash

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

.1 창 위에 설치된 전용의 헤드이고 종래의 천장 스프링클러에 추가하여 설치되어야 하거나; 또는

.2 종래의 천정 스프링클러 헤드가 그러한 유리창에 평균적으로 평방미터당 5 liter/min 의 비율로 분사되어 보호되도록 배치되어야 하고 추가되는 창 구역이 대상 면적의 계산에 포함되어야 하거나

.3 기구에 의해서 승인된 지침에 따라 시험 및 승인된 물분무 노즐로서 구멍정 승정 장소 아래 선측에 위치한 창은 적어도 A-0 급과 동등한 것이어야 한다.

4.1.3.6 36 인 이하의 여객을 수송하는 선박의 경우, 생존정, 탈출용 활강장치, 소집장소에 면한 창들 및 그러한 구역의 아래에 위치한 창들은 적어도 A-0 급과 같은 방열성을 갖추어야 한다.

### 후속조치사항

1) 여객선 선주 및 운항자는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 건조 중이거나 건조 예정인 해당 여객선이 있다면 위의 방열요건을 숙지하여 적용하시기 바랍니다.

2) 조선소는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 건조 중이거나 건조 예정인 해당 여객선이 있다면 위의 방열요건을 숙지하여 적용하시기 바랍니다.

3) 주관청은 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.

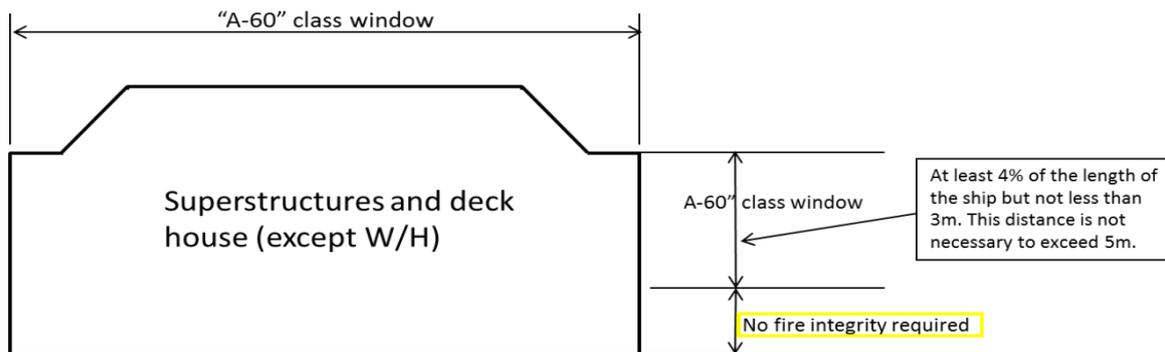
4) RO 는 상기 개정사항을 주지하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 여객선 방열요건에 대한 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### 1.4 선교 창에 대한 화재보존성 적용에 관한 IGF Code 11.3.2 규칙 개정 사항

IGC Code의 화재보존성 요건을 SOLAS 요건과 동일하게 적용하기 위한 IGC Code 3.2.5 항 개정안이 지난 MSC 97 차에서 채택됨에 따라 IGF Code 에도 IGC Code 와 동일한 문구상 오류가 있음이 식별되어 SOLAS II-2장 및 IGC Code 3.2.5 항 요건과 일치시키기 위한 IGF Code 11.3.2 항 개정안이 MSC 98 차에서 채택되었다.

이에 따라 IGF Code 적용 대상 선박의 선교 창에 대한 의도치 않은 A-0 급 보존 방열 요건을 더 이상 요구하지 않게 되었다.



11.3.2 개방 갑판에서 연료유 탱크와 인접하는 거주구역, 업무구역, 제어장소, 탈출로 및 기관구역의 모든 경계는 A-60 급 구획으로 보호되어야 한다. A-60 급 구획은 항해선교 갑판의 하방까지 연장되어야 하고 조타실의 창을 포함한 위의 어떠한 경계도 "A-0"급 이상이어야 한다.

1) **선주 및 운항자**는 상기 개정사항을 참고하여, 건조 중이거나 건조 예정인 해당 선박이 있다면 조타실 창에 불필요하게 A-0 를 적용할 필요가 없음을 주지하여 기국에 이를 확인하고 조치를 취할 수 있어야 합니다.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

2) **조선소는** 상기 개정사항을 주지하고, 건조 중이거나 건조 예정인 해당 선박에 대하여 조타실 창에 A-0 를 적용할 필요가 있는지를 기국에 확인 후, 선주, 선급과 협의하여 조타실에 A-0 창을 설치하지 않아도 될 것입니다.

3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 선주, 조선소 및 RO에 필요하다면 이러한 협약상의 오류를 전파하고 선주나 조선소 선급으로부터 문의가 올 경우에 조타실 창에 A-0 를 적용할 필요가 없음을 확인시켜주도록 해야 합니다.

4) **RO 는** 상기 개정사항을 주지하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 문의가 올 경우 이를 동 개정사항에 대한 내용을 안내하고 필요하다면 기국에 이를 확인하여 조타실 창에 A-0 를 적용하지 않아도 됨을 알려야 합니다.

### 1.5 구조정 탑재 면제요건의 명확화를 위한 1994 및 2000 HSC CODE 에 대한 개정

본 개정안은 길이 20 미터 및 30 미터 미만의 고속선이 각기 거의 수면에 의식이 없는 채로 떠있는 사람을 구조해야 하는 최악의 조건에서도 선박을 조종 가능하도록 설비를 갖추고 구조작업을 선박의 향해 선교로부터 볼 수 있다는 전제하에서 구조정을 탑재하는 것을 면제하도록 하는 것이다. 이 개정안이 2020 년 1 월 1 일부터 발효될 것을 고려하여 새로운 MSC 회람서 MSC.1/Circ.1569 가 승인되었고 각 회원국들에게 조기 적용 등을 포함한 조치를 취할 것을 요청하였다.

#### 후속조치사항

1) **선주 및 운항자**는 상기 개정사항을 참고하여 20 미터 및 30 미터 미만의 고속선에 구조정 탑재가 면제됨을 유념하시기 바랍니다.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

2) **조선소는** 상기 개정사항을 참고하여 20 미터 및 30 미터 미만의 고속선의 건조 시에는 해당 선박에 구조정 탑재가 면제됨을 유념하시기 바랍니다.

3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.

4) **RO 는** 상기 개정사항을 주지하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 고속선의 구조정 요건에 대한 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

### 1.6 원치와 원치 브레이크에 적용되는 시험하중의 불일치를 수정하기 위한 MSC. Res. 81(70) 및 LSA CODE 개정

LSA Code 와 MSC.Res.81(70)에 있는 원치와 원치 브레이크의 시험 요건이 서로 불일치 함이 식별되어 LSA Code 와 MSC.Res.81(70)의 관련 요건들을 수정하기로 한 개정안이 MSC 98 에서 채택되었다.

이에 따라, LSA Code 6 장 6.1.1.5 항 및 6.1.1.6 항은 다음과 같이 수정되었다.

6.1.1.5 원치 **제동장치**를 제외한 진수설비 및 이의 부속구들은 최대작동하중의 2.2 배 이상의 공장내력정하중시험을 견딜 만한 충분한 강도를 가져야 한다.

6.1.1.6 진수설비에 관련하여 사용되는 구조부재, 모든 블록, 풀, 패드아이, 링크, 걸쇠 및 모든 다른 의장들은 지정된 최대 작동하중 및 제작에 사용되는 재료의 최대 강도를 기초로 한 안전계수로 설계되어야 한다. 원치의 구조부품을 포함한 구조부재에는 최소 안전계수 4.5 를 적용하여야 하며, 풀, 서스펜션 체인, 링크 및 블록에는 최소 안전계수 6 을 적용하여야 한다.

### 후속조치사항



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

- 1) **선주 및 운항자**는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 관련 규정을 이해하시어 진수설비, 원치 및 이의 부속구들의 검사준비에 활용하시기 바랍니다.
- 2) **조선소**는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 관련 규정을 이해하시어 신조 시 진수설비, 원치 및 이의 부속구들의 검사준비에 활용하시기 바랍니다.
- 3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.
- 4) **RO** 는 상기 개정사항을 주지하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 진수설비, 원치 및 이의 부속구들의 검사준비에 관한 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

### 1.7 IMSBC CODE 에 대한 개정

CCC 3 에서 동의된 IMSBC Code 개정 초안이 E&T 26 에서 최종안이 작성되어 MSC 98 에서 채택되었다. 이번 IMSBC Code 개정 초안에서는 새로운 개별 화물 스케줄의 추가 및 기존의 화물 스케줄에 대한 개정사항, 50mm 크기까지의 석탄의 TML(운송수분한계)을 결정하기 위한 새로운 시험 방법 및 석탄의 스케줄에 대한 개정, 비응집성 화물에 새로운 화물 목록 추가, 보크사이트를 그룹 A 화물(액상화될 수 있는 화물)로 재분류하는 개정 등이 포함되었다.

### 후속조치사항

- 1) **IMSBC 가 적용되는 산적화물선을 운송하는 선주 및 운항자**는 상기 개정사항에 대하여 참고하여 코드에서 내용이 바뀐 화물 등의 운송 시에 관련 규정을 활용하시기 바랍니다.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

- 2) **조선소는** 상기 개정사항에 대하여 참고하여 관련 규정을 이해하시기 바랍니다.
- 3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 필요하다면 법령 및 지침에 반영하는 조치가 필요합니다.
- 4) **RO 는** 상기 개정사항을 주지하여 IMSBC 코드 개정사항에 대하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내 바랍니다.

### 1.8 SOLAS II-1의 개정안 채택

#### 1.8.1 화물선의 선수충돌격벽 관통 배관의 버터플라이 밸브 사용에 대한 허용

SOLAS II-1장 개정안에 포함되어 있는 화물선 충돌격벽을 관통하는 관에 버터플라이 밸브 사용을 허용하는 SOLAS II-1장 12.6.1규칙 개정안이 채택되었고 이와 관련된 Notification of amendment Circular 가 함께 승인되었다.

6.1 제 ~~5.2~~ 6.2항의 규정이 적용되는 경우를 제외하고, 충돌격벽은 화물선의 견현갑판 및 여객선의 격벽갑판 하방에서는 선수탱크의 액체를 처리하기 위한 1개의 관만을 관통시킬 수 있다. 단, 관에는 화물선의 견현갑판 및 여객선의 격벽갑판 상부에서 조작할 수 있는 나사조임식 밸브를 부착하여야 하며 밸브 체스트는 선수창내의 충돌격벽측에 설치위치하여야 한다. 그러나 주관청은 모든 운항상태에서 밸브에 쉽게 접근할 수 있고 밸브가 있는 구역이 화물구역이 아닌 것을 조건으로 충돌격벽의 후부에 이 밸브를 설치하는 것을 허가할 수 있다. 화물선의 경우에는 이 대신에 견현갑판 상부에서 조작이 가능하고 시트나 플랜지에 의해서 적절히 지지되는 버터플라이 밸브의 설치가 가능하다.



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### 1.8.2 수밀해치에 대한 시험 요구사항 포함

기존에 수밀문에 대해서만 요구되던 수밀시험이 수밀해치로까지 확대되어 요구하도록 관련 SOLAS II-1 장 16 규칙의 개정안이 채택되었다.

이에 따라, 기존의 문구들은 아래와 같이 개정되었다.

#### 규칙 16 – 수밀폐쇄장치의 건조 및 최초 시험

1.1 이 규칙에 규정하는 수밀문, 수밀해치, 현창, 현문, 재화문, 밸브, 관, 재받이통 및 쓰레기통의 설계, 재료 및 구조는 주관청이 인정하는 것이어야 한다.

1.2 그러한 밸브, 문, 해치 및 장치는 적합한 표시를 하여 최대의 안전을 확보하도록 적절히 사용하여야 한다. 그리고

1.3 .....

2. ~~여객선 및 화물선의~~ 수밀문은 침수의 최종 또는 중간 단계에서 받을 수 있는 최대 수두의 수압으로 시험한다. 손상복원성 요건을 적용받지 않는 화물선의 경우, 수밀문 및 해치는 개구의 아래 단부터 건현갑판 위 1 미터까지 수두의 수압으로 시험한다.

### 1.8.3 SOLAS II-1/22 의 개정 및 관련 회람서 개정안 승인

MSC 는 기국의 권한 위임에 대한 사항과 문들에 대한 분류를 복원성 자료에 포함되는 것이 SOLAS II-1/22.3 규칙에 반영되어야 함을 결정하고 다음과 같이 기존의 요건을 변경하였다.

.3 항해 중 수밀문은 여객 또는 선원의 통행을 허용하기 위해서 또는 문 근처에서의 작업때문에 문이 열려있어야 하는 경우 열린 채로 있을 수 있다. 하지만, 이 문은 문을 통과한 후 또는 문 근처에서의 작업이 끝났을 경우에는



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

즉시 단혀야 한다. 기국은 기구\*에 의해서 발행된 지침을 고려하여 선박의 운항 및 생존성에 미칠 영향에 대한 충분한 고려 후에만 그러한 수밀문이 항해 중 개방될 수 있도록 허가할 수 있다. 항해 중 개방이 허용된 수밀문은 반드시 선박의 복원성 자료에 분명하게 명시되어야 하고 항상 즉시 폐쇄될 수 있도록 준비된 상태이어야 한다.

\* 항해 중 개방이 가능한 여객선의 수밀문에 대한 수정 지침을 참조할 것 (MSC.1/Circ.1564)

MSC.1/Circ.1564 '항해 중 개방이 가능한 여객선의 수밀문에 대한 수정 지침' 및 이에 수반한 위의 SOLAS II-1 장 개정안은 기국이 필요하다고 여기고 선박의 안전에 영향을 끼치지 않는다고 동의할 경우 여객선에 대한 수밀문을 열어둘 수 있는 가능성을 없앤 것이다. IMO 는 과거 수밀문이 개방된 채로 있을 수 있는 조건에 대한 지침서인 MSC.1/Circ.1380 을 발행하였으나, 동 기존 회람서의 부속서에 수밀문이 더 이상 영구적으로 열린 채로 있는 것을 허용하지 않도록 한 사실을 반영하여 최신화하였다.

### 1.8.4 기타 SOLAS II-1 의 개정안 채택

Single GM Limit Curve(각 흘수에 따라 복원성을 만족하기 위해 최소로 요구되는 GM 값을 Curve 로 나타낸 것)와 관련하여 각 흘수별로 다양한 Trim 으로 계산할 수 있는 방법이 받아들여지게 되었고, 경사시험 면제 산정의 기준이 되는 길이의 정의가 구획길이 대신 국제 만재흘수선 협약상 길이로 수정되었으며, 이중저 요건과 관련하여, 기존의 "Small Well"의 바닥높이는 어떠한 경우에도 500 mm 이상이 요구되었으나, 이를 만족하지 못할 경우 Reg.9.8 의 이중저 침수계산을 만족할 수 있도록 하는 동등 조항이 추가되는 등 대폭적인 개정안이 채택되었다

### 후속조치사항



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

1) **선주 및 운항자**는 상기 개정사항을 참고하여, 해당되는 선박의 경우, 건조 중이거나 건조 예정인 선박이 있다면 관련 규정이 적절히 적용되는지 확인해야 합니다. 또, 여객선의 경우 해당 규정을 숙지하시어 복원성 자료를 최신화하시기 바랍니다.

2) **조선소**는 상기 개정사항을 주지하고, 2020년 1월 1일 이후 건조계약 되거나, 건조계약일이 없는 경우 2020년 7월 1일 이후 용골이 거치되거나 이와 동등한 단계에 있거나, 2024년 1월 1일 이후 인도되는 선박에 대하여 관련 규정을 적용하여야 합니다.

3) **주관청은** 상기 개정사항을 인지하여 관련 규정이 우리나라의 기준으로 반영될 수 있도록 관련 법규의 개정을 준비해야 합니다.

4) **RO** 는 상기 개정사항을 주지하여 선주 및 운항자, 조선소로부터 문의가 있는 경우 관련 규정에 대한 내용을 안내하고 규정이 잘 적용되는지 도면승인 과정 등에서 검토되어야 합니다.

## 2. ISM 코드의 안전관리시스템에 사이버 리스크의 포함 (의제 5)

MSC 96에서는 MSC.1/Circ.1526으로 해상 사이버리스크 관리에 대한 임시 지침을 처음 승인한 바 있다. 이후 MSC 97에서 이란은 선박 및 선박과 상호 정보를 교환하는 육상시스템에 사이버보안 대책 및 절차의 적용을 보장하기 위한 강제 협약의 개발을 제안했다. MSC 97은 당시에 사이버 리스크 관리를 강제적인 성격으로 만드는 것이 가능한지에 대한 추가적인 고려 전에 FAL 41에서 이를 촉진하는 측면에서 검토작업을 마치기를 기다리는 것에 동의했었다. FAL 41은 MSC 98과 통일된 내용의 지침서를 동시에 승인하는 것을 전제로, MSC-FAL.3 '해상 사이버리스크 관리에 대한 지침'에 관한 회람서를 승인하는데 동의하였고 MSC 98에서도 동 회람서가 승인되었다.



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

해상 사이버 리스크 관리의 이행에 관하여 MSC 98 은 사이버리스크가 ISPS 코드와 ISM 코드 안에 있는 기존 규정의 일부로도 이행이 가능할 것이나, 일부 회원국에서는 해상 사이버 리스크 관리에 대한 강제 이행 방안을 논의할 필요가 있다는 의견에 주목하고, 사이버 리스크 관리에 대한 지침의 사용을 통해 좀 더 경험을 축적한 뒤 이에 대한 깊이 있는 논의가 필요하다는 데에 최종 합의하였다. 미국이 선박에 대한 사이버 리스크 위험 관리를 ISM 코드의 안전관리시스템에서 리스크 관리에 대한 부분에 포함하여 관리할 것을 제안하여, 2021 년 1 월 1 일 이후 회사의 안전관리적합증서(DOC)의 첫 번째 연차심사일까지 안전관리시스템에 사이버 리스크 관리를 포함하는 것을 강제사항이 아닌 권고사항으로 기국들에게 권고하기로 합의하였다. 참고로, 싱가포르와 BIMCO 는 선원들에게 사이버 문제에 대한 경각심을 불러 일으키기 위해 이미 사이버 리스크 관리에 관한 포스터를 제작하였고, 2.0 버전의 사이버 지침을 곧 배포할 예정이다. ISO 도 선상에서의 사이버 보안에 초점을 둔 사이버 리스크 안전 평가에 관한 표준화 작업을 이미 시작한 상태이다.

### 3. 신개념선박건조기준(GBS) (의제 6)

GBS 작업반은 MSC 97 차부터 지침서의 개선 논의를 시작하였고, MSC 97 차에서의 미결정 사항 및 미논의 사항이 금번 MSC 98 차에서 집중 논의되었으며 추가 개정논의는 MSC 99 에서 계속 진행 예정이다. (GBS 검증 지침서의 개정 작업은 MSC 100 차에서 최종 완료) 또, GBS-SLA 잠정지침 초안에 대한 의견 및 GBS-SLA 적용 예시에 대한 제안이 요청되어 금번 회기에서는 SOLAS Ⅲ장 기능요건 개발 관련 SSE 전문위원회의 작업 결과들을 검토하고 SLA 의 향후 진행방향을 논의하였다.



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### 4. 전문위원회 결과 보고서 (의제 7 ~ 11)

#### 4.1 OSV Chemical Code 의 승인 (의제 8, PPR 4)

PPR 1~3 차에 걸쳐 통신작업반 등에서 수행한 OSV Chemical Code 초안을 개정하는 작업을 실시하였고, 금년 PPR 4 에서 "OSV Chemical Code 개발" 작업반을 개설하여 초안 개정작업을 최종 마무리하였다. 이에 따라, PPR 4 는 총회 결의서 채택을 위해 MSC 98 차와 MEPC 71 차에 동시 승인을 요청하였고 MSC 98 차에서 먼저 승인이 이루어 졌다. 7 월에 있었던 MEPC 71 에서 OSV Chemical Code 를 승인함에 따라, 이 코드는 2017 년 12 월에 있을 30 차 총회에 제출될 예정이고, 총회에서 채택이 된다면 2018 년 7 월 1 일 이후 용골이 거치되는 OSV(Offshore Support Vessel)에 적용하는 것으로 권고될 예정이다.

이 새로운 Code 는 A.673(16) 결의안에 포함된 OSV 선박에 산적된 상태로 위험 및 독성액체물질을 수송하는 경우에 대한 지침을 대체하는 것이다.

이 코드는 결의안 A.673(16)에서와 같이 특별한 화물 목록은 포함하고 있지 않지만 OSV 가 다음과 같은 생산품과 혼합물을 수송하는 것을 허용하고 있다.

- IBC Code 및 MEPC.2/Circular 의 최신본의 17 장 및 18 장의 화물 목록에 있는 육상 생산품과 15 장 및 19 장을 참조하는 관련 물질
- IBC Code 및 MEPC.2/Circular 의 17 장 및 18 장의 화물 목록에 있는 유성/수성 진흙을 포함한 혼합물
- 액체이산화탄소 및 액화수소
- 오염된 백로드(backloads)

#### 4.2 현존 여객선의 침수 시 복원성 계산 지원수단 논의 (의제 10, SDC 4)

현재, 현존여객선이 침수 시 복원성 계산에 대한 지원수단 (Loading computer)에 대한 요건이 없으나, 동 요건의 소급적용을 위해서 SOLAS II-1/Reg.1 과 Reg.8-1 규칙의 개정안을 MSC 98 에서 승인하였다. (MSC 99 차에서 채택 예정)



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final.*

### 4.3 선박구조물에 FRP 의 사용에 관한 지침 (의제 10, SDC 4)

선박 구조물 내에서 FRP (Fibre Reinforced Plastic) 사용에 관한 임시가이드라인과 관련하여, SOLAS II-2 의 화재안전목표 및 기능요건 등을 반영하여 작성된 초안이 승인되었다. (MSC.1/Circ.1574)

### 4.4 LSA Code 6.1.1.3 항의 통일된 이행 (의제 12, SSE 4)

화물선에서 생존성이 아닌 구조정에 한하여 수동 진수의 허용에 대한 LSA Code 개정안과 관련하여, 수동 진수는 진수설비의 구조를 간단하게 하고 신뢰성을 향상 시킨다는 주장에 따라 LSA Code 6.1.1.3 항 개정안이 제출되었다. 그런데, 이 개정안에 대해 구조정을 조작하는 선원이 구조정에 타지 않고 구조정 설비를 수동 진수하는 것이 모든 장비와 선원이 탑승한 채로 중력 혹은 축적된 동력원에 의해서 구조정을 진수하는 방법보다 더 현실적일 것이라는 긍정적인 면과 구조정을 조작하는 선원이 구조정이 선외 측으로 이동된 후에 구조정에 탑승하게 되어 위험한 상황을 초래할 수 있을 것이라는 우려가 함께 제기되었다. 그리고 이 외에도 이 개정안의 적용일을 장비의 설치일로 할 것인지 등에 대한 문제들이 토의 중에 드러나게 되었다. 논의 끝에 MSC 98 은 SSE 5 에 위의 문제들을 고려하여 LSA Code 6.1.1.3 의 개정안에 대해서 추가로 논의해볼 것을 지시하는 데에 합의하였다.

### 4.5 SOLAS 및 관련 기준 상 탈출로 표지 및 장비 위치 표시를 위한 요건 개정 (의제 12, SSE 4)

ISO 24409 시리즈를 고려하여 SOLAS II-2 장 13 규칙 및 III 장 9 규칙, 11 규칙 및 20 규칙의 요건을 통합시키기 위해서 IMO 결의서에 ISO 표준을 반영하기로 한 결의서 초안을 총회(A.30) 에서 채택을 위해 승인하였다.



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

### 4.6 탱커 화물지역 내 구역에 대한 SOLAS II-2/9.2.4.2 의 적용에 관한 통일해석(안) (의제 12, SSE 4)

화물취급 공구 창고(Cargo handling gear lockers), 드라이케미컬 저장실, 화물압축기실 등과 같은 구역들은 그러한 구역과 화물지역 사이의 경계에 대하여 방열구조를 적용해야 한다는 SOLAS II-2 의 통일해석에 대한 MSC 회람서는 현행 SOLAS 규정과 불일치를 야기할 수 있으므로 SSE 5 에서 재검토하여 본 위원회의 다음 회기에 보고하도록 지시하였다.

## 5. 기타사항

### 5.1 IMO 선박식별번호 제도에 관한 결의서 A.1078(28) 개정

MSC 92 는 어선을 포함한 총톤수 100 톤 이상의 선박에 대한 자발적인 적용을 허용하기 위하여 선박식별번호에 대한 결의서 A.1078(28)을 채택하였다. MSC 98 은 IMO 선박식별번호 제도의 비강제적 적용을 100 톤 미만의 여객선, 고속선 및 이동식해저굴착시설, 100 톤 이상의 비강재선체구조를 가진 어선 및 모든 동체안쪽에 모터를 장치한 전장(LOA) 12 미터까지의 100 톤 미만의 어선으로 확대하기 위해 결의서 A.1078(28)의 개정을 논의했다. 토론 후, MSC 98 은 III 4 의 추가적인 검토를 통해 A.30 에서의 채택을 위해 결의서 A.1078(28)을 철회하는 새로운 총회 결의서 초안작업을 마칠 것을 지시했다.

### 5.2 황함유율 0.5% 연료유의 인화점에 관한 안전성 검토 의견

MSC 98 에서는 60 도 미만의 저인화점 연료유의 사용이 IGF Code 에 적합한 선박에만 한정될 것이 다시 한번 확인되고 회의 참가자들에게 IGF Code 내에서 저인화점 연료유에 대한 특정 요건 개발을 위한 제안을 CCC 에 할 것을 독려했다. MSC 98 은 MEPC 71 에 2020 년 1 월 1 일부터 발효하는 0.5% 황함유량 제한 요건을 만족시키기 위한 혼합유의 사용과 관련한 안전성 측면을 고려하도록



Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

요청하고 PPR 에게 앞서 언급한대로 MEPC 71 에서 승인된 결과를 전제로 저유황 연료유에 대해서 식별되는 모든 안전 이슈에 대하여 본 위원회로 보고하도록 하였다.

### 5.3 검사를 위한 접근수단에 대한 기술규정(결의서 MSC.158(78)) 및 벌크캐리어 외의 단일화물창을 가진 선박 및 벌크캐리어에 대한 수위감지장치를 위한 성능기준(MSC.188(79))의 SOLAS II-1 장 및 XII 장에 대한 통일해석 (MSC.1/Circ.1572)

독립형 화물유탱크에 대한 MSC.Res.158(78)의 접근수단의 적용, FPSO/FSU 의 SOLAS II-1 장 3-6 규칙 적용의 면제, 선원 혹은 자격있는 검사원에 의한 접근설비에 대한 주기적인 검사, 선체구조접근매뉴얼 등을 포함한 접근수단에 대한 해석, 여객선 및 화물선의 수밀격벽의 문, SOLAS II-1 장 26.4 규칙의 적용을 위한 데드쉽 상태, 전력원/공급/ 제어를 위한 필수적인 설비와 그 외 다른 부류들에 대한 감시, 벌크캐리어와 벌크캐리어 외 단일화물창을 가진 선박의 수위감지장치에 대한 성능 기준 등에 대한 통일해석이 승인되었다.

### 5.4 SOLAS II-1/2.20 및 II-2/3.21 규칙에 대한 통일 해석 (MSC.1/Circ.1573)

SOLAS II-1/2.20 과 II-2/3.21 규칙에 언급된 재화중량(Deadweight)의 정의에 대한 통일 해석이 승인되었다.

증서에 표기되는 재화중량: 관련 협약 증서에 표기되는 재화중량톤수를 결정하기 위해서는 이븐킬 상태의 배수량이 사용되어야 한다.

### 5.5 VDR, S-VDR, AIS and EPIRB 의 연차 시험과 관련한 SOLAS 규정의 통일해석 (MSC.1/Circ.1576)

VDR, AIS, EPIRB 의 연차성능시험에 대한 통일 해석이 승인되었다.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

VDR(또는 S-VDR) 및 AIS 의 연차성능시험은 검사와 증서의 조화제도 하에서 연차/정기적/정기 검사의 Time Window 내에서 이루어져야 한다. 그러나 관련 증서의 이서(Endorsement) 및 갱신(Renewal)을 위한 검사완료일보다 늦어져서는 안된다.

EPIRB 의 연차시험은 정해진 검사의 Time Window 내에서 이루어져야 하지만 관련 증서의 이서 및 갱신을 위한 검사완료일보다 늦어져서는 안된다.

### 5.5 IBC, BCH, IGC, GC 및 EGC Code 하에서 적합증서 작성에 대한 지침 (MSC-MEPC.5)

MEPC 66 은 MARPOL 부속서 1, IBC Code 및 BCH Code 등에 대한 개정안을 채택하였는데 이 개정안은 복원성 기기가 비손상 및 손상 복원성 요건을 만족한다는 것을 검증할 수 있는 능력을 갖추도록 하는 요건을 반영하기 위해서 IOPP 증서 및 부록과 산적위험화학물 운송을 위한 적합증서의 서식을 개정하였고 MSC 93 에서도 위와 같은 IBC, BCH, IGC, GC 및 EGC Code 개정안을 채택하였다. 그러나, 2016 년 1 월 1 일 전에 건조된 현존선의 경우, 적합증서를 본선의 첫 번째 정기검사 전에 다시 발행해야 할 경우도 있을 수 있다는 점이 제기되었다. (예를 들면 기국 변경이나 화물의 변경이 일어날 경우 등) 즉, 승인된 복원성 기기를 비치해야 하는 요건을 만족해야 하는 날짜가 해당 선박에 아직 도래하지 않았을 경우에는, 본선은 승인된 복원성 기기를 설치하지 않아도 되는데 이럴 경우 IBC, BCH, IGC, GC 및 EGC Code 하에서 적합증서를 아래와 같은 형식으로 취소선이 표시된 상태에서 발행하여야 한다.

(다음 페이지에 계속)



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final.*

That the ship must be loaded:

~~.1\* only in accordance with loading conditions verified compliant with intact and damage stability requirements using the approved stability instrument fitted in accordance with paragraph 2.2.6 of the Code;~~

~~.2\* where a waiver permitted by paragraph 2.2.7 of the Code is granted and the approved stability instrument required by paragraph 2.2.6 of the Code is not fitted, loading shall be made in accordance with one or more of the following approved methods:~~

(i) \* in accordance with the loading conditions provided in the approved loading manual, stamped and dated ..... and signed by a responsible officer of the Administration, or of an organization recognized by the Administration;  
or

~~(ii) \* in accordance with loading conditions verified remotely using an approved means .....; or~~

(iii) \* in accordance with a loading condition which lies within an approved range of conditions defined in the approved loading manual referred to in (i) above; or ;

끝.



# Briefings of IMO Meeting

## MSC 98 (7 June ~ 16 June 2017)

No. IMO-0009-2017

BRIEFING STATUS

*Flash*

*Final.*

---

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 2 steps as *Flash* - *Final*.

협약법제팀장

담당자:

허강이 책임검사원

Convention & Legislation Service Team

Tel: +82 70 8799 8322

Fax: +82 70 8799 8339

E-mail: [convention@krs.co.kr](mailto:convention@krs.co.kr)

### Disclaimer

Although all possible efforts have been made to ensure correctness and completeness of the contents contained in this information service, the Korean Register of Shipping is not responsible for any errors or omissions made herein, nor held liable for any actions taken by any party as a result of information retrieved from this information service