



Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

- Flash*
- Highlight*
- Final*

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash* - *Highlight* - *Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

Subject : NCSR 1 – News Final

제 1차 항해통신·수색구조전문위원회(이하 “NCSR”)가 2014년 6월 30일에서 7월 4일까지 IMO 본부에서 개최 되었습니다. NCSR 1차 회의 결과 관련하여, 1차 소식지 News Flash 및 2차 소식지 News Highlight로 주요의제에 대한 요약사항을 알려드린 바 있습니다. 이번 3차 소식지 News Final에서는 결정사항에 대한 요약 및 선사, 조선소 및 제조자의 준비가 필요한 사항을 안내하여 드립니다.

아울러, 금번 회의에서 결정되거나 합의된 사항일지도 향후 MSC 또는 MEPC에서 채택 이후에 발효가 됨을 유의하시기 바랍니다.

1. e-navigation 전략이행계획 (SIP, Strategy Implementation Plan) 개발

- 관련 규정 : 요건 개발 또는 항해통신 장비 성능기준 개정
- 논의 배경 : 2006년 MSC 81차에서 “전자적인 방법으로 해상 안전, 보안과 해양환경 보호를 위해 출발지부터 목적지까지 항해와 관련된 여러 서비스를 개선하여 선박과 육상의 해양 정보 수집, 통합, 교환, 표현, 분석이 잘 조화될 수 있도록 하는 것”을 목적으로 하는 e-navigation의 이행을 위하여, 전략계획 및 비전 개발을 위한 “e-navigation 전략 개발”이란 의제를 승인함

2008년 MSC 85차에서 e-navigation의 개발과 이행을 위한 전략 초안을 승인하였고, 2014년 11월 예정된 MSC 94차에서는 e-navigation 전략 이행계획(SIP)의 승인 및 e-navigation 이행을 위한 향후 작업계획과 후속조치를 논의할 예정임

- 회의내용 및 결과 : e-navigation 개발과 이행을 위한 전략이행계획(SIP)* 개발을 마무리하고 통신작업반에서 작업한 초안을 MSC 94 차 승인을 위하여 제출하기로 합의 함

* e-navigation 전략 이행 계획(SIP) 초안의 주요 목적은 2015~2019년 동안 5가지 우선 솔루션을 이행하기 위한 통합적인 정보를 관련업계에 제공하는 한편, 솔루션 이행을 위한 제품 및 서비스 개발관련 계획을 제시하는 것임



Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

Flash

Highlight

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash* - *Highlight* - *Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

SIP 초안 승인 후 e-navigation 의 이행과 개발을 위한 IMO 주도의 지속적인 활동과 새로운 의제개발의 필요성에 대한 여러 국가들(대한민국, 호주 등 14개국)의 발언이 있었음. 이에 대해 의장과 사무국은 NCSR에 부여된 임무가 기술적인 사항 논의 및 SIP 초안을 MSC에 제출하는 것이므로 SIP 승인 이후 향후 작업계획 및 후속조치에 대한 논의는 MSC 94차에서 이루어져야 한다는 발언으로 논의를 종결함

e-navigation 이행을 위해 인간중심설계(HCD), 사용성 평가(U-TEA), 소프트웨어 품질보증(SQA), 시범사업결과보고(Testbeds) 지침들이 개발 후 승인 되었음. 이중 HCD, U-TEA, SQA 3개의 지침을 통합지침(Consolidated guideline)으로 개발하는 것으로 결정되어 이를 수행하기 위한 회기간 통신작업반이 구성되었음

- ◆ 적용 : SOLAS 적용 대상 선박
- ◆ 발효 : 미정 (빨라도 2018년 이후로 예상됨)
- ◆ Implication : 위원회의 e-navigation 전략 이행계획(SIP) 승인, e-navigation 이행을 위한 향후 작업계획 및 후속조치에 주목하고, 장기적으로는 아래의 조치를 고려할 것
 - √ Shipowners : 향후 e-navigation 이행을 위한 비용부담 (현존선에 대한 e-navigation 확장성 고려)을 줄이고, e-navigation 서비스의 효율적 활용 (선박 및 선박운항 관리 업무 전산화 등 선박과 선사의 인프라 구축)을 위한 준비
 - √ Shipbuilders : 향후 e-navigation 이행 시 e-navigation에 대한 확장성을 갖는 선박설계 및 선박 시스템 구축
 - √ Manufacturers : e-navigation 기반 시스템(항해통신장비) 개발

2. GMDSS 현대화 세부검토를 위한 개요 초안 승인

- 관련 규정 : SOLAS 4장 개정 또는 무선통신설비 성능요건 개정
- 논의 배경 : GMDSS는 안전을 향상시키고 조난선박의 위치 파악 및 구조를 용이하게 하기 위하여 사용되는 전세계적으로 합의된 일련의 안전절차, 설비의 종류 및 통신 프로토콜로서, 경보(조난중인 선박의 위치결정 포함), 수색 및 구조 조정,



Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

Flash

Highlight

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash - Highlight - Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

위치 결정, 해사안전정보 방송, 일반통신 및 선교 대 선교 통신과 같은 다양한 기능을 수행함.

하지만 이러한 GMDSS 시스템의 대부분이 오랜 세월 동안 사용 되고 낙후되어 2009 년 COMSAR 13 차 회의에서 GMDSS 의 현대화에 대한 체계적인 검토의 필요성이 제기됨.

MSC 86 approved 차에서 GMDSS 시스템의 검토 및 최근 무선 통신 발달과 수색구조 체제의 변화를 반영한 GMDSS 의 현대화 작업을 수행하기 위하여, "GMDSS 의 구성요소와 절차의 검토 필요성을 확립하기 위한 범위연구"의 작업 의제를 승인하여 현재까지 논의가 진행 중에 있음.

● 회의내용 및 결과 : GMDSS 의 기능을 10 가지로 수정하여 각각의 기능에 대한 검토사항들을 식별한 GMDSS 현대화 세부 검토를 위한 개요(Outline) 초안 및 회기간 통신작업반 설립이 승인됨.

회기간 통신작업반에서는 승인된 GMDSS현대화 세부 검토를 위한 개요(Outline) 초안을 바탕으로 추가 개발 및 GMDSS 현대화에 따른 관련 SOLAS IV장 협약개정안 초안을 검토 후, 제 10차 IMO/ITU 전문가 그룹 회의의 추가 검토를 거쳐 차기 NCSR 2 차 회의에 최종 결과를 제출할 예정임.

또한 GMDSS 현대화 작업과 e-navigation 전략이행 계획의 이행 작업이 상호 협력하에 함께 이루어질 필요성이 언급 되었으며, GMDSS 무선통신이 e-navigation에 주요한 구성 요소로서 상호 협력 작업에 따른 많은 이점들이 예상되는바 상호 협력에 관한 상세 범위 및 방안에 대하여 MSC 94차에 의제 문서가 제출될 예정임.

◆ 적용 : SOLAS 4장 적용 대상 선박

◆ 발효 : 미정 (GMDSS 현대화 계획이 MSC 98차(2017)에서 승인 예정이며, 승인 후 GMDSS 현대화 계획의 이행이 예상됨)

◆ Implication

√ Shipowners, Shipbuilders, Manufacturers : 최종적으로 기존의 GMDSS 시스템의



Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

Flash

Highlight

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash* - *Highlight* - *Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

조정 및 변경이 예상되는바 향후 GMDSS 현대화 관련 IMO 논의 경과에 주목할 것

3. 극지해역 선박운영에 관한 강제코드 (Polar Code) 개발

- 관련 규정 : 새로운 Code 개발 및 SOLAS/MARPOL 개정을 통한 Code 강제화
- 논의 배경 : 지구온난화로 인해 극지방의 해빙속도가 빠르게 증가하고 있으며, 이러한 환경변화로 북극항로에 대한 관심이 확산되고 있음. 이에 따라 극지해역을 운항하는 선박에 대한 안전성을 확보하기 위해, 2009년 MSC 86차에서 강제규정인 극지방운항선박 안전코드(Polar Code)의 제정을 위한 작업 의제를 채택하여 논의가 진행 중에 있음.

Polar code 관련 논의 중 SDC 1 차 회의(2013)에서 Polar code 초안 중 항해 및 통신과 관련된 9 장 및 10 장을 NCSR1 차에서 추가 검토 후, MSC 94 차(Polar code 채택 예정) 회의에 바로 제출할 것을 요청함.

- 회의내용 및 결과 : Polar Code 초안 중 항해 및 통신과 관련된 9 장 및 10 장에 대하여 NCSR 작업반에서 추가검토 후, 의미가 불분명하거나 논란의 소지가 있는 문구의 삭제 또는 명확화, 장비나 선박을 특정 하는 단어를 포괄적 의미의 단어로 대체등 Polar Code 초안에 대한 수정 작업을 완료함.

또한 Polar Code 9 장 및 10 장의 적용 대상선박에 대한 논의가 이루어졌으나 일단 SOLAS 적용 선박들에만 한정하고, Non-SOLAS 선박 및 기타 선종에 대한 POLAR CODE의 적용 여부는 차후에 논의하기로 결정함.

상기 추가 검토 및 수정 작업 완료 된 Polar Code 9 장 및 10 장을 지난 MSC 93 차에서 승인된 Polar Code Part 1 (9 장 및 10 장 제외) 및 Polar Code 강제화를 위한 SOLAS XIV 장 개정안과 함께 MSC 94 차에 채택을 위하여 제출하기로 결정함.

올해 10 월에 개최된 MEPC 67 차에서 Polar Code Part II (오염방지조치) 및 관련 MARPOL 개정안을 원칙적으로 승인함.

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash* - *Highlight* - *Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

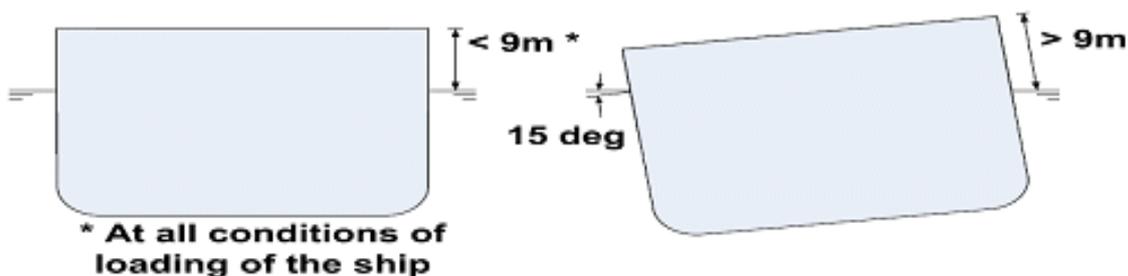
- ◆ 적용 : SOLAS 및 MARPOL 적용 대상 선박 중 극지 해역 운항 선박
- ◆ 발효 : 미정 (2017년 이후 예상)
- ◆ Implication

√ Shipowners, Shipbuilders, Manufacturers : 위원회 (MSC 및 MEPC)의 Polar code 초안 승인/채택 결과 및 향후 논의 진행 경과에 주목할 것

4. IACS 통일해석

.1 도선사용 승강장치 (SOLAS 제 5장 23.3.3 규칙)

- 관련 규정 : SOLAS 제 5장 23.3.3 규칙의 통일 해석(Unified Interpretation) 개발
- 논의 배경 : SOLAS 제 5장 23.3.3규칙에서 요구하는 도선사용 승강장치 (도선사용 사다리 또는 현측사다리)에 대한 15도 반대 경사 고려 여부를 명확하게 하기 위하여, IACS에서 2013년 NAV 59차 회의에 이와 관련한 통일해석 초안을 제출하여 관련 논의가 진행됨.
- 회의내용 및 결과 : SOLAS 제 5장 23.3.3규칙에 따라 요구되는 도선사용 승강장치 (도선사용 사다리 또는 현측사다리)의 15도 반대 경사 고려에 관한 통일해석(MSC Circular) 초안을 MSC 94차에 승인을 위하여 제출하기로 결정함.





Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

Flash

Highlight

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash* - *Highlight* - *Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

현재까지 대부분 IACS 선급에서 도선사용 사다리와 결합된 현측사다리(즉, 콤비네이션 배치)의 배치 여부를 결정 시 15 도 반대 경사 상황을 고려 하지 않고 있음 (즉, 15 도 반대경사는 도선사의 승하선이 가능한 일반적인 상황이 아닌 선박의 손상이나 의도치 않은 화물의 이동등으로 인하여 선박의 침수 및 경사가 발생한 비상상황으로 간주)

하지만, NCSR 1 차 회의 논의 후 개발된 동 통일 해석에 따르면, 15 도 반대경사 적용 시에만 수면으로부터 선박에의 출입을 위한 위치까지의 거리가 9 미터를 넘는 경우 일지라도 도선사용 사다리에 추가하여 현측사다리(즉, 콤비네이션 배치)를 배치하여야 함.

◆ 적용 : SOLAS 적용 대상 선박

◆ 발효 : MSC 94차 회의에서 MSC Circular로 승인 예정임

◆ Implication

√ Shipowners, Shipbuilders, Manufacturers : MSC 위원회의 Circular (통일해석, Unified Interpretation) 승인 결과 (특히 동 Circular의 적용일)에 주목할 것.

승인 예정 Circular상에 별도의 Circular 적용일이 명시되지 않는 경우, 해당 Circular가 현존선에도 소급 적용 되어야 하는 문제 (현존선에 현측사다리를 추가 설치 시, 선주 측 추가 비용 및 운항 스케줄 변경 등)가 예상됨

.2 ECDIS 및 해도 비치에 따른 협약 증서 기재

- 관련 규정 : SE, PS 및 CSS 증서 기록부 작성에 관한 MSC Circular(통일해석) 개발
- 논의 배경 : ECDIS의 백업으로 종이해도를 비치한 선박에서 종이해도를 ECDIS의 고장 시 백업 용도가 아닌 주요 항해 수단으로 사용하는 것이 각종 검사 시 꾸준히 지적되어옴

이에 따라 IACS 가 NAV 59 차에 선박이 ECDIS 와 종이해도를 함께 본선에 비치하고, 둘 중 하나만을 주요 항해 수단으로 한정하지 않고, 이러한 장비들을 함께 항해수단으로 사용하고자 하는 경우 해당 협약 증서상에 이를 표시하는 방안을 명확하게 해 줄 것을 제안함.



Final of IMO Meeting

NCSR1 (30 June – 4 July, 2014)

BRIEFING STATUS

Flash

Highlight

Final

Briefings of IMO Meeting are sequentially released by 3 steps as *Flash - Highlight - Final*.

Ref.: IMO-0024-2014

● 회의내용 및 결과 : 종이해도 또는 ECIDS 중 하나만을 향해 수단으로 한정하지 않고 이러한 장비들을 함께 향해수단으로 사용하고자 하는 경우, 본선의 ECDIS 또는 종이해도의 비치 조건에 따른 협약증서(Form E, Form P 및 C)의 기재에 관한 IACS 통일 해석(MSC Circular) 초안을 MSC 94차에 승인을 위하여 제출하기로 결정함.

상기 통일 해석에 대한 논의 시 ECDIS 의 백업으로 제공된 종이해도를 주요항해 수단으로 사용되는 것을 반대하는 의견이 있었으나, SOLAS 협약에서는 ECDIS 의 강제 비치만 요구하고 있지 ECDIS 를 항시 주요항해 수단으로 사용하도록 요구 하고 있지 않으며 실제 ECDIS 의 운영은 선박 운항자가 결정하여야 할 사항 (예 : 품질메뉴얼상 명시)이라는 의견에 대부분 회원국이 동의하여 IACS 통일해석에 동의가 이루어짐.

동 통일해석 Notes 에 따라 ECDIS 의 백업으로 비치된 종이해도를 Main ECDIS 의 고장 시에만 백업으로 사용하는 것뿐 아니라 주요 항해수단으로 사용하는 것이 인정 가능함

- ◆ 적용 : SOLAS 적용 대상 선박 중 ECDIS 강제 비치 선박
- ◆ 발효 : MSC 94차 회의에서 MSC Circular로 채택 예정임
- ◆ Implication

√ Shipowners, Shipbuilders, Manufacturers : MSC 위원회의 Circular 의 승인 결과를 주목할 것 <끝>

P.I.C: Seo Ji-man / Defuty senior surveyor

Convention & Legislation Service Team

Tel: + 82 70 8799 8327

Fax: + 82 70 8799 8339

E-mail: convention@krs.co.kr

협약법제팀장

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.