

ISM Code
ISPS Code
MLC, 2006

FAQ BOOK

2022.12

(사) 한 국 선 급

머 리 말

해사산업 발전을 위하여 여러 분야에서 노력하고 계시는 고객 여러분들께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

포스트 팬데믹 시대를 맞이하는 가운데, 각 해운국의 선박 안전관리와 항만국 통제(PSC)는 한층 강화되고 있는 실정입니다. 더불어, 우리 선급의 고객인 해운선사들로부터 고품질의 인증심사 서비스에 대한 요구도 지속적으로 증가하고 있습니다.

이에, 고객 및 현장 심사원들로부터 자주 문의되는 ISM/ISPS/MLC 인증심사에 대한 개정된 기준 및 가이드에 따라 수정/보완하여 FAQ를 발행하였습니다.

한국선급은 앞으로도 고객 여러분들이 문의 또는 건의하는 사항에 대하여 적극적으로 청취할 것이며, 현장에서 이루어지는 여러가지 애로사항들을 개선하기 위하여 최선의 노력을 다할 것입니다.

끝으로, 고객 여러분의 행복과 번영을 기원하며 앞으로도 한국선급에 대한 변함없는 성원과 격려를 부탁드립니다.

감사합니다.

2022년 12월

(사)한국선급 협약본부장 윤 부 근

목 차

I. ISM (국제안전경영 코드)

- 1. 공통 적용 ----- 4
- 2. 대한민국 국적 적용 ----- 12

II. ISPS (선박 및 항만시설 보안 코드)

- 1. 선박보안심사 및 선박보안계획서(SSP) 승인 ----- 19
- 2. SOLAS XI-1 / XI-2장 및 기타 ----- 30

III. MLC (해사노동협약)

- 1. 일반 사항 ----- 30
- 2. 제1장 선원의 선상 근로를 위한 최저요건 ----- 34
- 3. 제2장 근로조건 ----- 38
- 4. 제3장 거주설비, 오락시설, 식량 및 조달 ----- 41
- 5. 제4장 건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장 보호 ----- 44
- 6. 제5장 준수 및 집행 ----- 50
- 7. 2018년 개정사항 ----- 53

I. ISM

1. 일반 적용

Q: 선박의 관리선사 변경 없이 선주만 변경된 경우 별도의 심사를 실시하여야 하는가?

A: 관리선사가 변경되지 않았으므로 별도의 심사는 불요합니다. 단 ISM Code 3.1에 의거하여 기국에 선주가 변경된 사항을 보고하여야 합니다.

Q: Working language 를 영어로 지정한다면 사업장의 시스템 문서(절차, 지침) 및 안전경영 관련 모든 자료(교육자료 및 공문 등)가 영어로 번역되어 본선에 제공되어야 하는가?

A: Working language가 영어라고 해서 모든 제 규정을 영어로 제공하여야 할 필요는 없습니다. 다만, 출항 전 필수지침 및 SMS에 따른 해당업무에 관한 정보(절차, 지침, 교육자료 등)를 제공할 때는 그 선원이 이해할 수 있는 언어로 제공하면 됩니다.

Q: ISM Code 3.1에서 “선박운항에 대한 책임이 있는 주체가 선주가 아닌 경우, 그 선주는 그러한 주체의 성명과 세부사항을 기국정부에 보고하여야 한다” 라고 되어 있는데 구체적인 확인 방법은 어떻게 되는가?

A: ISM Code 3.1 에 따른 보고의 형태는 기국마다 상이합니다. 대한민국의 경우 인증주체인 사업장에 대하여 해상화물운송사업등록증 또는 해상여객운송사업 면허증 또는 안전관리 대행업 등록증을 발급하고 있으며, 파나마의 경우 ISM Company declaration 을 승인하고 있습니다. (기타 기국들은 통상 파나마 기국과 같은 방식을 가지고 있으나, 구체적 사항은 기국 별 확인이 필요 합니다.)

그러나, 파나마 선박의 Interim 심사에서는 선주의 Power of Attorney, 또는 BBC 계약서 등의 자료로 ISM COMPANY 의 확인을 갈음합니다. (파나마 기국지침 MMC-176 에 따라, ISM Company declaration 을 승인받기 위해 Interim or Short-term SMC 가 필요하게 되었기 때문) 단, Initial/Renewal/Annual/Intermediate ISM 심사 시에는 기존과 동일하게 ISM Company declaration 을 확인하여야 합니다.

Q: 인증심사 불합격 및 재인증심사에 해당되는 경우는 어떠한 사안들인가?

A: 사업장 또는 선박의 인증심사 시 아래의 인증심사 시행기본 요건 미 충족이 식별되거나 식별된 중부적합사항에 대한 즉각적인 시정조치가 완결되지 않거나 경부적합사항으로 경감될 수 없는 경우, 심사팀장은 해당 인증심사를 중지하고 불합격 처리합니다;

- 1) 안전경영이행실적이 3 개월에 미치지 못하는 경우
- 2) 내부 심사가 실시되지 않은 경우
- 3) ISM Code 에 따른 DOC 인증주체가 확인되지 않은 경우
- 4) 사업장의 경우, 문서심사에 따른 시정조치가 완료되지 않았거나 경영자 검토가 시행되지 않은 경우
- 5) 선박의 경우, 강제증서(국제협약 등)가 유효하지 않은 경우
- 6) PSC 대응절차가 수립되지 않았거나, PSC 지적 사항에 대한 시정조치가 전혀 시행되지 않은 경우
- 7) 선원의 시스템 숙지가 열악하여 심사가 진행되지 않는 경우
- 8) 시스템의 이행 정도가 매우 미흡하여 담당자가 관련절차나 기록서를 찾지 못하여 심사 진행이 어려운 경우

Q: 사업장 또는 선박 심사 불합격 시 취하여 할 조치는 어떻게 되는가?

A: 불합격 판정 즉시 협약심사팀에 통보하여야 합니다. 사업장이 심사불합격으로 중지된 인증심사를 다시 받고자 하는 경우 충분한 시정조치 및 인증심사 준비를 시행한 후 최초 신청된 심사의 종류로 인증심사 신청서를 제출하고, 해당 심사의 범위로 재인증심사를 받아야 합니다.

Q: 한국선급에서 발행한 만기 DOC 를 소지한 상태에서 기국/선종을 추가할 때 요구되는 심사의 종류는 무엇인가?

A: 이미 만기 DOC 를 소지한 상태이므로 기본적인 시스템 문서를 포함하여 안전경영시스템을 운영할 자격이 있음을 고려하여 다음과 같은 심사를 적용합니다.

국적추가: INTERIM 심사 (0.5M/D)

선종(&국적)추가: 문서심사 + INTERIM 심사 (1M/D)

-> 심사 후 12 월 유효한 INTERIM DOC 발급

해당 선박을 도입하고 최소 시스템 이행실적 3 개월이 지난 후 만기 DOC 발급을 위하여 다음의 심사를 진행합니다;

국적추가: INITIAL 심사 (0.5M/D)

선종(&국적)추가: INITIAL 심사 (1M/D)

-> 심사 후 현장에서는 단기증서 발급

-> 본부에서 기존 DOC 와 동일한 유효기간의 만기 DOC 발급

Q: 타선급에서 발행한 선급 증서를 보유한 선박이 한국선급에서 ISM 인증이 가능한가?

A: QSCS 인증을 받고 있는 선급에 등록된 선박이라면 가능합니다. 다만, 대한민국 국적선인 경우, 우리 선급이 인증기관으로 유일하게 지정 받았으므로 QSCS 인증을 받고 있지 않은 선급에 등록되었더라도 예외로 할 수 있습니다. (예: 한국해양교통안전공단 등록 선박)

Q: 계선 종료 후 운항재개 시 SMC 증서는 어떤 절차를 통하여 효력이 회복되는가?

A: 계선 종료 후 운항재개 시 기국의 지침을 적용하며, 기국의 지침이 별도로 없는 경우 아래의 절차를 따릅니다.

1) 계선기간이 3 개월 이상 6 개월 미만

- 갱신 또는 중간심사의 시기에는 해당 심사를 시행하고, 증서가 만료 또는 중간심사의 시기를 지난 경우, 임시심사로 시행됩니다. 다만, 주관청의 별도 규정이 있는 경우, 해당 규정을 적용합니다.

2) 계선기간이 6 개월 이상

- 기존 증서는 무효화되며, 임시심사를 시행합니다.

Q: 타선급에서 발행한 DOC 를 보유한 선박이 한국선급에서 SMC 심사가 가능한가?

A: QSCS 선급으로부터 발급한 해당 국적/선종에 대한 유효한 DOC 를 보유하고 있으면 SMC 심사는 가능합니다.

Q: 선박의 경우 선명변경 및 선종변경(이종선종에서 단일선종으로의 변경)이 있을 때 적용되는 심사는?

A: 선명이 변경되거나 선종이 이종선종에서 단일선종으로의 변경되는 경우(예시: OBO 에서 BULK 선박으로 변경)에, 검사원이 작성한 검사보고서가 있다면, 검사보고서를 검토하여 증서를 재발급할 수 있습니다.

Q: 사업장 주소 이전 및 사명변경에 대하여 적용되는 심사는?

A: 사업장 수시심사를 시행하고 관련 DOC 및 SMC를 발급할 수 있습니다.

- 현장 심사를 통하여 사업장의 조직과 책임의 변동여부, SMS 문서의 변경여부, 각 선박에 대한 CSR의 변경여부 등을 확인합니다.

Q: 인증기관 이전 심사 진행 절차는?

- A:
- 1) QSCS 증서를 소지한 선급이 발급한 인증서일 경우에 해당되며, 인증기관 이전신청을 접수한 지부는 이를 즉시 협약심사팀에게 연락하여야 합니다.
 - 2) 다음 사항에 대한 확인이 이루어진 후 인증기관 이전심사가 진행됩니다.
 - 현존 증서가 유효한지 여부
 - 이전 선급이 시행한 심사는 그 선급에 의해 만족스럽게 완료되었는지 여부
 - 이전 선급에 의해 식별된 중부적합 사항이 종결되었거나 경부적합으로 경감되었는지 여부
 - 3) TOC 심사 후, 이전 증서를 승계하여 인증서를 발급합니다. (Interim 증서 포함)
 - 4) 선박 심사의 경우 선급이전 심사 신청이 접수된 경우라도, 국적변경 및 관리사 변경이 수반되면 임시심사가 진행되어야 합니다.
 - 5) 연차/중간심사 또는 갱신심사 시기에 인증기관 이전심사가 신청된 경우, 인증기관 이전심사를 먼저 시행한 후 이들 심사를 진행합니다. (단 선급이전 심사가 정기적 심사 M/D에 포함될 수 있음)
 - 6) QSCS 증서를 소지한 선급이 발급한 인증서가 아닌 경우에는 인증기관 이전심사의 대상이 되지 않습니다. 이 경우 안전관리체제 이행실적(3개월 이상)이 있는 경우, 최초심사로 진행합니다.

Q: 선사로부터 수신한 부적합 사항의 시정조치가 불만족스러운 경우, 시정조치 기한의 연장이 가능한가?

- A: 경부적합 사항의 시정조치가 미흡한 경우에는 사업장에 재시정 조치를 요구하여야 합니다. 재시정조치를 위하여 필요하다고 판단하는 경우, 부적합사항이 식별된 날부터 3개월을 초과하지 않는 범위 내에서 시정조치 기한을 연장할 수 있습니다. 중부적합사항은 합의된 시정조치 기간을 연장하여 줄 수 없습니다. 다만, 경감된 경우에는 최초 식별된 날로부터 3개월까지 시정조치 기한을 재지정하여 줄 수 있으나, 재지정된 시정조치 기간을 다시 연장할 수는 없습니다.

Q: 회사 또는 선박에 대한 임시(Interim)심사 가 적용되는 경우는 어떠한 경우인가?

A : 회사에 대한 수시(INTERIM)심사는 다음과 같은 경우에 시행합니다;

- 1) 새로운 회사를 설립하거나,
- 2) 새로운 선종이 추가되거나
- 3) 기국이 추가되는 경우

선박에 대한 수시(INTERIM)심사는 다음과 같은 경우에 시행한다.

- 1) 회사가 선박을 새로 건조한 경우
- 2) 회사가 선박을 도입하는 경우
- 3) 개조 등으로 인해 선종이 변경 또는 추가되는 경우
- 4) 선박의 기국이 변경된 경우
- 5) 선박 안전경영증서 발급 후 일정기간(6 개월) 이상 운항하지 않은 선박의 운항을 재개하는 경우

Q: 신조선 인도 시 선박에 대한 Interim 심사를 수검하려고 하는 경우 부득이 선박 일정 상 전체 선박 승무원이 탑승하지 않은 상태에서 심사 진행이 가능한가?

A: 선박에 대한 INTERIM)심사는 통상의 운항상태가 아닌 경우에도 최소승무정원증서(Safe Manning Certificate)에서 요구하는 승무원이 전부 배승된 경우라면 심사가 가능합니다.

Q: 국적증서 등 강제증서가 발급되지 아니한 상태에서 선박 Interim SMC 발급이 가능한가?

A: 선박 임시심사는 국적증서, 선급증서, 협약증서 및 운항에 필요한 강제증서(이하 ‘강제증서’)가 발급된 상태에서 시행하는 것이 원칙이지만, 건조 중인 신조선 또는 중고선을 도입하여 국적을 변경하는 경우, 다음의 조건을 만족하는 경우에는 임시심사를 시행할 수 있습니다. 다만, SMC 는 강제증서가 발급되었음을 확인한 뒤, 발급이 됩니다.

- 선박 운항에 필요한 최소승무정원 이상의 선원이 승선
- 당해 항구에서 강제증서에 대한 취득을 위한 진행.

Q: 선박의 설비 및 구조 등의 변경으로, Gross Tonnage(총톤수)가 변경되는 경우에 SMC 발급 절차는 어떻게 되는지?

A: G/T 변경에 따른 SMC 를 재발급 받으셔야 합니다. 검사원의 확인 및 해당 선박의 강제증서(국적증서 및 톤수증서 등)를 확인하고, 심사원이 비방문 검증으로 발급해 드립니다. SSP 및 DMLC Part2 도 G/T 변경에 따른 재승인 이 필요함을提醒您합니다.

Q: ISM 인증심사 시 MLC 요구사항인 최소 휴식시간에 대하여 확인해야 하는가?

A: MLC 2006 협약의 최소 휴식시간에 관련하여, 사업장은 선박의 모든 운항조건 하에서 안전운항을 확보하는데 적합한 배승을 보장토록 2015.1.1. 일자로 ISM Code ISM Code 6.2.2가 개정·시행되어, ISM 인증심사 시 선원의 최소 휴식시간에 대하여 확인하여야 합니다.

Q: 사업장 및 선박의 내부심사 언제 시행하여야 하는가?

A: 2010.7.1. 일자로 개정 시행된 ISM Code 12.1에 따라, 이전 사업장 또는 선박 내부심사 일자로부터 12개월(365일)을 넘지 않는 간격으로 사업장 및 선박에 대하여 내부심사를 시행하여 합니다.

Q: 2015.1.1. 일자로 개정·시행된 ISM Code 12.2 에 따른 안전관리체제 업무 위임의 범위 및 방법은?

A: ISM Code의 적합성에 영향을 미치는 업무 중 일부 업무를 위임할 경우, 사업장은 위임 업체 선정기준 및 관리방법에 대한 문서화된 절차를 수립 및 유지하여야 하며, 위임 범위는 사업장이 자체적으로 수행할 수 있는 업무에 대해서만 위임이 가능합니다. 아울러, 위임업체 관리업무에 대해서는 위임이 불가합니다.

Q: 안전관리책임자의 주요 업무 중 적어도 1 년에 1 회 이상의 방선을 하여야 한다고 했는데 소속 선박 모두를 1 년에 1 회 이상 방선을 하여야 하는가?

A: 전체 소속 선박에 대하여 방선은 불요하나 운항중인 선박 중 적어도 1 년에 1 회 이상의 방선과 결과의 기록이 필요하며, 계획 수립 시 특정 선박에 편중되지 않고 균등하게 방선이 가능하도록 계획 수립이 필요합니다. 특히, 신규 도입된 선박인 경우 우선적으로 방선할 수 있도록 고려하여야 합니다.

Q: 출항 전 전선원에게 제공하고 있는 출항 전 필수지침에 포함되어야 할 내용은 무엇 인가?

- A: 출항 전에 제공해야 할 필수적인 지침서에는 다음 사항이 반드시 포함되어야 합니다;
- 1) 책임, 권한 및 상호관계가 명시된 해당직무
 - 2) 식별된 비상시 임무
 - 3) 안전수칙

Q: 회사의 최초심사 및 선박의 최초심사를 신청 시 필요한 전제조건 무엇인가?

A: 각 최초심사 별 심사 전 만족되어야 하는 사항은 다음과 같습니다;

*** 회사 최초심사**

- 1) 육상부문에 대한 안전경영시스템을 3월 이상 시행한 증거
- 2) 인증을 받으려는 기국별, 선종별로 적어도 1척에 대한 안전경영 시스템을 3월 이상 시행한 증거
- 3) 회사 및 기국별, 선종별 1척 이상의 선박에 대한 내부심사기록
- 4) 문서심사에 따른 시정조치 완료
- 5) 경영자 검토 시행 증거
- 6) ISM Code 에 따른 DOC 인증주체 서면 확인(국적증서 상 선주가 위임한 경우에 한함.)
- 7) 회사 소속의 기국별, 선종별 1척 이상의 선박에 대한 관련협약증서 및 선급 증서 보유 여부

***선박 최초심사**

- 1) 해당 선박의 선종에 적합한 DOC 가 회사에 발급되었고 사본이 본선에 비치
- 2) 주관청의 요건 또는 선급의 규칙에 대한 적합성 유지
- 3) 강제증서(국제협약 등에 의한)의 유지
- 4) 안전경영시스템을 3월 이상 시행한 증거
- 5) 내부심사 기록
- 6) ISM Code 에 따른 DOC 인증주체 서면확인(국적증서 상의 선주가 위임한 경우에 한함.)

Q: 회사에 대한 문서심사에서 식별된 지적사항의 시정조치 기한은 언제까지 인가?

A: 회사에 대한 문서심사에서 식별된 지적사항은 늦어도 회사 최초심사 전까지 시정조치가 완료되어야 하며, 최초심사 시 심사원에게 문서심사 지적사항에 대한 시정조치 완료통보서를 제시하여야 합니다.

Q: 안전관리적합증서(DOC) 및 선박안전관리증서(SMC)의 유효기간을 연장할 수 있는가?

A: 안전관리적합증서(DOC) 및 선박안전관리증서(SMC)의 연장은 다음과 같습니다.

*** 안전관리적합증서(DOC)**

- 1) 임시 안전관리적합증서 및 만기 안전관리적합증서의 연장은 불가합니다.

* 선박안전관리증서(SMC)

1) 임시 선박안전관리증서(SMC): ISM Code 14.3 에 따라 최대 6 개월까지 연장이 가능합니다.

- ISM Code 14.3 주관청, 또는 주관청의 요청에 의거 협약의 타당사국 정부는, 특별한 경우에, 임시선박안전관리증서의 유효기간을 만료일로부터 6 개월을 넘지 아니하는 기간으로 추가로 연장할 수 있다.

2) 선박안전관리증서(SMC): ISM Code 13.13 또는 13.14 에 따라 최대 3 개월까지 연장이 가능합니다.

- 13.13 갱신인증심사가 완료되었으나 새로운 선박안전관리증서가 현행 증서의 만료일 전까지 선박에 비치하거나, 발급될 수 없는 경우, 주관청 또는 주관청이 인정한 기관이 현행 증서에 이서하였다면 그 증서는 만료일부터 5 개월이 넘지 않는 기간 동안 유효한 것으로 인정한다.

- 13.14 선박안전관리증서가 만료되는 때에 선박이 심사를 받기로 되어 있는 항구에 있지 아니하는 경우, 주관청은 증서의 유효기간을 연장할 수 있다. 그러나 이러한 연장은 단지 그 선박이 심사를 받기로 되어 있는 항구까지의 항해를 완료할 수 있도록 하기 위할 때에 한하며 특히 그것이 적당하고 합리적이라고 인정되는 경우에 한하여 허용되어야 한다. 증서는 3 개월 이상의 기간에 대하여 연장될 수 없고 연장의 허용을 받은 선박이 심사를 받아야 할 항구에 도착하면 새로운 선박안전관리증서를 발급받지 아니하고는 그 항구를 출항할 수 없다. 갱신인증심사를 완료한 경우 새로운 선박안전관리증서는 연장이 허용되기 전의 증서의 만료일로부터 5 년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

Q: ISM 심사와 관련하여 원격심사를 진행할 수 있는가 ?

A: 원격심사는 정기적심사의 현장 심사와 동등한 유효성을 확인할 수 없어 부득이 한 사정이 없는 한 진행하지 않습니다. 단, 부득이 한 사정을 고려하여 회사가 기국이 승인을 득한 경우, 원격심사 지침에 따라 원격심사를 진행할 수 있습니다.

2. 대한민국 국적 적용

Q: 한국 사업장의 주소가 구주소(지번주소)에서 신주소(도로명주소)로 변경되는 경우에도 수시심사를 적용해야 하는가?

A: 실제로 주소가 이전된 것은 아니기 때문에 수시심사를 적용하지 않습니다. 이 경우, 사업장에서 사업자등록증과 함께 협약심사팀으로 증서재발행을 요청하면 관련 증서를 재발행합니다.

Q: 해외에서 외국선박을 수입하여 한국으로 임시항해를 하는 경우(한국적으로 도입), ISM 의 면제가 가능한가?

A: ‘해사안전법 시행규칙 제37조 4항’에 따라, 외국으로부터 선박을 구입하여 국내 또는 국외(국내항으로 입항 전 수리·검사 등을 위하여 외국항으로 항해하는 경우를 포함한다)로 국제항해를 하는 경우에는 ISM 인증심사에 합격하지 아니하여도 선박의 항행이 가능합니다. (면제가능)

참고로, ISPS는 ‘국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 시행규칙 제14조 3항’에 따라, 국제항해선박에 해당하지 아니하는 선박을 외국에서 수입하여 국내로 1회만 항해하는 경우 ISSC를 미소지하여도 선박의 항행이 가능합니다. 즉, 수입하여 내항선으로 사용하시는 것과 별개로, 수입 당시 국제 항해하지 않는 선박이어야 ISPS 면제가 가능합니다. MLC는, 우리 선급이 한국정부로부터 MLC 면제에 대한 권한 위임을 받지 못하였기 때문에 지방청에 문의할 수밖에 없는 점을 참고바랍니다.

Q: 한국적을 운영하는 신규 사업장의 임시인증심사 시에는 안전관리대행업 등록이 되어 있지 않더라도 심사가 가능한가?

A: 사업장 임시인증심사의 신청 시, 제출해야 할 공통 서류에 해상화물/여객운송사업 등록증 또는 안전관리대행업등록증이 포함되어 있긴 하나, 예외조항에 대한 의미가 불분명하여 해양수산부 질의 결과, 사업장의 임시인증심사 시에는 법 적용 대상(선박)이 없기 때문에 안전관리대행업 등록증이 발급되지 않아도 무방함을 확인하였습니다. 따라서, 사업장 임시인증심사에서 안전관리대행업 등록이 되어 있지 않더라도 심사가 가능합니다.

Q: 한국적 선박의 경우, 임시인증심사 시 해상화물/여객운송 사업 또는 안전관리대행에 등록이 되어 있지 않더라도 심사가 가능한가?

A: 대한민국 국적의 선박인 경우 임시인증심사 시 해상화물운송사업 또는 해상여객운송사업 또는 안전관리 대행에 등록이 되어 있지 않더라도 인증심사는 가능합니다. 단, 증서는 해사안전법 관련규정에 따라 선박이 등록된 해상화물운송사업등록증 또는 해상여객운송사업면허증 또는 안전관리대행등록증이 제출되어야만 발급이 가능합니다.

Q: 해사안전법 시행령 제 16 조[별표 3]의 비교에 따르면 한국적 외항 선박을 관리하는 사업장에서 안전관리책임자의 근무경력에 1 년 이상의 승선경력을 포함하여야 한다고 되어 있는데 승선경력의 기준은 어떻게 되는가?

A: 외항선 사업장의 경우, 2급 항해사, 2급 기관사 또는 2급 운항사 이상의 면허를 소지한 상태 하에서 1년 이상의 승선경력(해당 면허를 발급받아 선박에서 근무한 경력으로 지방 해양수산청에서 발급하는 승선경력 증명서로 확인)을 의미합니다. 즉, 2급 이하의 면허를 가진 상태에서의 승선경력은 해당되지 않습니다.

Q: 상기 질문에 관련하여, 외항선 사업장의 경우 3 급 면허를 소지한 사람은 영원히 안전관리 책임자가 될 수 없는가?

A: 해사안전법 시행령 제16조[별표3] 외항선 안전관리책임자의 경력기준 제2호에 외항선 “외항선 안전관리자로 3년 이상 근무한 경력”과 안전관리책임자 교육을 수료한 경우 안전관리책임자의 업무를 수행할 수 있다고 규정하고 있습니다.

예) 2012.5월 안전관리자 교육을 수료한 경우, 안전관리자로 3년을 근무한 2015.5월부터 안전관리책임자의 자격기준 중 경력기준(2급 이상의 해기사 면허 소지)을 충족할 수 있습니다. 아울러, 안전관리책임자 교육도 수료하여야만 안전관리책임자 업무를 수행할 수 있습니다.

Q: 해사안전법 시행령 제 16 조 [별표 3]에 따른 안전관리책임자 및 안전관리자의 인원 수 산정에 기준이 되는 선박 척수에 BBCHP 또는 외국적 선박도 포함이 되는가?

A: 해사안전법 시행령 제16조 [별표3]에 따른 안전관리책임자 및 안전관리자의 인원 수 산정에 기준이 되는 선박은 순수한 한국적 선박으로 기산됩니다. 즉 BBCHP 선박은 제외하고 기산합니다.

Q: 한국적 선박을 관리하는 사업장의 안전관리책임자 및 안전관리자의 인원수 산정은 어떻게 합니까?

A: 해사안전법 시행령 별표 3 “안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준 및 인원”의 규정에 따라 인원수를 산정합니다.

예 1.) 대한민국 국적의 외항선 13척을 관리하는 선사

- 안전관리책임자: 1명(2급 이상 해기사 면허 소유자)
- 안전관리자: 5명(관련규정에 외항선을 5척 이상 관리하는 경우 3척당 1명의 안전관리자가 요구됨에 따라 13을 5로 나누어 4.33이 나오나 소수점 이하는 올림으로 계산하여 5명으로 산정)
- ▶ 안전관리책임자가 안전관리자 한명에 대하여 겸임이 가능하여 안전관리자는 최소 4명으로 산정 가능

예 2.) 대한민국 국적의 외항선 13척 및 내항선 25척을 동시에 관리하는 선사

- 안전관리책임자: 1명(2급 이상 해기사 면허 소유자)
- 안전관리자: 외항선 및 내항선 인원수를 각각 산정
- ▶ 외항선 5명
- ▶ 내항선 5명(관련규정에 내항선을 16척 이상 관리하는 경우 6척당 1명의 안전관리자가 요구됨에 따라 25을 6로 나누어 4.16이 나오나 소수점 이하는 올림으로 계산하여 5명으로 산정)
- ▶ 안전관리책임자의 안전관리자 겸임은 외항선 또는 내항선 안전관리자 한명만을 겸임 가능하여 외항선 4명/내항선 5명 또는 외항선 5명/내항선 4명으로 산정 가능

Q: 2024 년 시행되는 선박안전관리사제도는 무엇인가?

A: 안전관리체제의 시행을 위해 선임하는 안전관리(책임)자의 업무수행의 전문성을 확보하기 위해 국가 자격으로 선박안전관리사제도를 도입하여 선박안전관리사자격 취득자에 한하여 안전관리(책임)자를 선임할 수 있도록 함.

부록: 안전관리체제 관련 대한민국 법령 발췌

1. 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준(해사안전법 시행령 별표 3)

구 분			국제항해에 종사하는 선박 (이하 "외항선"이라 한다)의 사업장	국제항해에 종사하지 아니하는 선박(이하 "내항선"이라 한다)의 사업장
자격 기준	경력 기준	책임자	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경력이 있는 사람 1. 2 급 항해사, 2 급 기관사 또는 2 급 운항사 이상의 면허를 가지고 외항선 또는 해당 사업장에서 3 년 이상 근무한 경력 2. 외항선 안전관리자로 3 년 이상 근무한 경력	4급 항해사, 4급 기관사 또는 4급 운항사 이상의 면허를 가지고 선박 또는 해당 사업장에서 2년 이상 근무한 경력
		관리자	3 급 항해사, 3 급 기관사 또는 3 급 운항사 이상의 면허를 가지고 외항선 또는 해당 사업장에서 2 년 이상 근무한 경력	
	교육 기준	책임자	16 시간 이상 교육 수료	14 시간 이상 교육 수료
		관리자	14 시간 이상 교육 수료	12 시간 이상 교육 수료
인원		책임자	1 명 이상	1 명 이상
		관리자	4 척 이하: 2 척당 1 명 이상	8 척 이하: 4 척당 1 명 이상
			5 척 이상: 3 척당 1 명 이상	9 척 이상 15 척 이하: 5 척당 1 명 이상
				16 척 이상: 6 척당 1 명 이상
비고				
1. 안전관리책임자 및 안전관리자의 자격기준은 위 표에 따른 경력기준 및 교육기준을 모두 갖추어야 한다.				
2. 위 표의 근무경력에는 1 년 이상의 승선경력을 포함하여야 한다.				
3. 위 표의 교육기준에 따른 교육은 정부대행기관에서 해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 실시한다.				
4. 안전관리책임자는 안전관리자를 겸임할 수 있다.				
5. 사업장 소속 선박이 1 척(내항선은 2 척 이하)인 경우에는 선박소유자가 경력기준을 충족하지 아니하여도 안전관리책임자의 업무를 수행할 수 있다.				
6. 하나의 사업장에 외항선과 내항선이 동시에 있는 경우의 안전관리책임자의 자격기준 및 인원은 다음 각 목의 구분에 따른다.				
가. 안전관리책임자: 외항선의 기준을 적용한다.				
나. 안전관리자: 내항선 및 외항선의 자격기준 및 인원을 각각 적용한다.				

2. 중부적합사항 예시(해양수산부 훈령, 인증심사사무처리 규정, 별표)

구 분	중부적합사항
1. 해상에서의 안전 및 환경보호에 기본방침	<p>가. 선박의 안전운항, 안전한 작업환경 제공 등 안전관리 목표와 그 목표를 달성하기 위한 방침의 미설정</p> <p>나. 가. 에서 설정한 안전관리 방침의 미시행. 미유지 및 안전관리 방침의 시행. 유지 여부 미확인</p> <p>다. 선박. 인원 및 환경에 대하여 식별된 모든 위험에 대한 평가 미실시 및 관련 절차 미수립</p> <p>라. 안전관리대행업체의 경우 선박소유자, 선박, 선원 등의 관리주체 간 협조가 되지 않는 객관적인 증거의 확인된 경우</p>
2. 선박소유자의 책임 및 권한에 관한 사항	<p>가. 육. 해상 종사원의 책임과 권한, 상호관계의 미규정</p> <p>나. 안전관리(책임)자의 임무수행에 필요한 자원 및 육상지원의 미제공 또는 불충분한 제공</p> <p>다. 시행령 [별표 3]에 따른 안전관리(책임)자의 인원수 미충족</p> <p>라. 안전관리체제에 대한 선박소유자의 이행의지, 이해도가 부족한 객관적인 증거가 확인된 경우</p>
3. 안전관리책임자의 선임 및 임무에 관한 사항	<p>가. 시행령 [별표 3]에 따른 안전관리(책임)자의 자격기준 미충족</p> <p>나. 안전관리(책임)자가 선박의 안전운항 및 오염방지활동을 감시하지 않은 경우</p> <p>다. 선박의 안전운항 및 오염방지에 필요한 자원과 육상지원이 적절하게 제공되는 지 여부를 확인하지 않은 경우</p> <p>라. 안전관리체제의 수립. 시행과 관련하여 그 책임과 임무에 대하여 숙지하지 못한 경우</p>
4. 선장의 책임 및 권한에 관한 사항	<p>가. 선장의 최우선적인 결정권한과 책임 미규정</p> <p>나. 선장이 가.의 최우선적인 결정권한에 대해 모르거나 실제적으로 행사하지 않은 경우</p> <p>다. 선장의 최우선적인 결정권한이 회사로부터 침해된 객관적인 증거가 확인된 경우</p> <p>라. 기상상황을 고려하지 않은 항로설정 및 선박운항</p> <p>마. 과적. 과승</p> <p>바. 선박안전경영시스템(SMS)에 대한 선장 검토 미시행</p>

<p>5. 인력의 배치 및 운영에 관한 사항</p>	<p>가. 선장이 해상종사원을 지휘할 수 있는 적절한 자격을 보유하지 않은 경우</p> <p>나. 해상종사원이 국내. 외 관련 법규에 따른 해당자격증을 소지 하지 않은 경우</p> <p>다. 안전관리체제 지원에 필요한 교육. 훈련절차의 미수립 또는 관련 종사원이 훈련을 이행하지 않은 경우</p> <p>라. 담당자가 연료유 등 선박에서 사용하는 유류의 취급절차를 모르거나 취급절차를 이행하지 않은 경우</p> <p>마. 담당자가 비상통신기기(GMDSS 장비)의 운용을 못하는 경우</p> <p>바. 담당자가 레이더 작동 방법을 모르거나, 작동 방법을 알고 있다하더라도 본선의 충돌 가능성 여부를 판단하지 못하는 경우</p> <p>사. 특수작업(밀폐 장소/높은 장소/ 화기작업 등)에 종사하는 자가 안전절차를 모르거나 안전절차를 이행하지 않은 경우</p> <p>아. 신규 및 새로운 직무를 맡은 전입직원에 대한 출항 전 필수지침의 미제공</p> <p>자. 해상종사원이 SMS 와 관련된 업무 수행 시 효과적으로 의사소통을 못하며, 통용어로 정한 언어를 이행하지 못하는 경우</p> <p>차. 선박의 안전운항을 위하여 필수적으로 승선해야할 해상종사원이 협약 또는 국내법령에서 정한 수준에 따라 배승되지 않은 경우</p> <p>카. 해당 직무에 대한 선원의 지식이 현저히 부족한 경우</p>
<p>6. 선상운용계획에 관한 사항</p>	<p>가. 상급사관이 안전관리책임자(DP)를 인지하지 못하거나, 연락수단을 알고 있지 못하고, 실제로 연락이 되지 않는 경우</p> <p>나. 비상대응을 포함한 인명안전 및 해양환경오염과 직결되는 SMS 에 관련된 문건이 통용언어 또는 선원이 이해하지 못하는 언어로 된 경우</p> <p>다. 담당자가 특별보호관리대상 승객에 대한 관리절차를 모르거나 그 절차를 이행하지 않은 경우(여객선에 한함)</p> <p>라. 자체운항통제기준을 설정하지 않거나 설정한 기준을 준수하지 않은 경우</p> <p>마. 자체 운항통제기준에 적합하다 하더라도 해. 기상 상황을 고려하여 선박의 항행 지속 가능 여부를 종합적으로 판단하지 아니하고 항행을 계속하여 인명이나 선박의 안전에 중대한 위험을 초래한 경우</p>

7. 비상대책의 수립에 관한 사항	<p>가. 비상대응을 위한 연습 및 훈련절차의 미수립 또는 관련 종사원의 해당 훈련 미이행</p> <p>나. 관련 종사원이 소화, 퇴선 등의 비상대응 훈련에 익숙하지 아니하거나 비상대응훈련을 실시하지 않은 경우</p> <p>다. 비상예인절차 미수립 또는 관련 종사원이 그 절차를 이해하지 못하는 경우(외항선에 한함)</p> <p>라. 유조선 또는 화학제품운반선 등의 선원이 유증기 제거작업 및 화물창 청소 절차를 이해하지 못하거나 관련 절차에 따라 해당 작업을 이행하지 않을 경우</p>
8. 사고, 위험상황 및 안전관리체제의 결함에 관한 보고와 분석에 관한 사항	<p>가. 선장이나 선사가 해양사고 발생사실을 지방청이나 해양안전경비서에 통보하지 않은 경우</p> <p>나. 이전 PSC(항만국통제) 검사로부터 같은 결함사항이 반복 지적된 경우</p> <p>다. 발생한 해양사고 및 부적합사항에 대한 재발방지 절차를 수립하지 않은 경우</p> <p>라. 정당한 사유없이 해양안전심판원의 안전관리체제 이행 개선을 위한 재결처분(권고, 명령)을 따르지 않은 경우</p>
9. 선박의 정비에 관한 사항	<p>가. 중대설비, 시스템 및 예비설비에 대한 점검이 SMS 의 일상정비 업무에 포함되어 있지 않거나 점검이 제대로 시행되지 않는 경우</p> <p>나. 정비절차가 강제규칙 및 규정의 요건을 만족하지 못하거나, 정비절차대로 시행하지 못하여 관련사고, 사건 등이 발생한 경우나 정비 미흡으로 같은 종류의 사건, 사고가 재발한 경우</p>
10. 문서 및 자료관리에 관한 사항	<p>안전경영 문서, 협약 증서 등 법정 증서가 없거나 유효하지 않은 경우</p>
11. 안전관리체제에 대한 선박소유자의 확인, 검토 및 평가	<p>가. 경영검토가 시행되지 않은 경우</p> <p>나. 내부심사가 시행되지 않은 경우(별표 11 제 2 호를 적용받는 선박에 대하여는 매월 방선이 이루어지지 않은 경우, 단 주무심사관이 불가피하다고 인정한 경우 2 개월내에 1 회를 실시하여야 한다)</p> <p>다. 안전관리체제와 관련하여 사업장의 업무를 위임받은 자들에 대한 사업장의 주기적 검증이 이루어지지 않은 경우</p>

II. ISPS (선박 및 항만시설 보안 코드)

1. 선박보안심사 및 선박보안계획서(SSP) 승인

Q: SSP 개정 승인 관련

A: 질의 내용:

1) 다른 RSO 에서 승인한 SSP 에 대해서 KR 에서 개정 승인 가능여부?

개정 승인은 SSP 를 승인한 RSO 에서만 가능하므로, KR 의 개정 승인은 불가능합니다. 개정 승인은 SSP 전체 내용이 ISPS Code 의 요구사항에 부합되며, 개정된 내용도 ISPS Code 의 요구사항에 부합된다는 의미이므로, 개정된 내용만 검토하고 SSP 를 승인할 수는 없기 때문입니다.

참고로, SSP 를 개정하여 개정 전 SSP 를 승인한 RSO 가 아닌 다른 RSO 에게 승인을 요청할 수는 있으나, 이 경우의 SSP 승인은 개정된 내용에 대한 승인이 아닌 전체 내용에 대하여 승인을 요청하는 것이며 따라서, 새로 승인된 SSP 내용에 따른 보안시스템의 이행 상태에 대한 선박심사를 필요로 합니다.

또한, 개정된 SSP 에 대하여 원래 SSP 를 승인한 RSO 로부터 재승인 받는 경우에도 해당 RSO 는 개정된 내용에 대하여 추가심사가 필요한지 여부를 판단하도록 되어 있습니다.

2) SSP 승인기관과 심사기관이 다를 경우, SSP 가 기국에 접수되었다는 문서 형식은?

이 질의는 Interim 심사의 경우에 해당된다고 판단되는데(Initial shipboard verification 의 경우에는 선박심사를 수행하는 RSO 가 선박 현장에서 승인된 SSP 를 확인하여야 하므로), 별도의 문서 형식은 정하여 진 것이 없습니다. 따라서, 어떤 방법이든 RSO 에 SSP 가 제출되어 있음을 입증만 하면 됩니다. KR 의 경우, E-mail 을 이용하여 SSP 접수증을 송부해 주고 있습니다.

3) 기존 Panama 선박에서 사용하는 SSP 를 선명/사업장 등 일부만 변경하여 사용 가능한지?

SSP 는 해당 선박의 SSA 를 바탕으로 수립하도록 되어있습니다. 따라서, 다른 선박의 SSP 에 선명만을 바꾸어서 사용하는 것은, 동형선이 아니라면, 가능하지 않으며, 동형선이라도, 각 선박의 특정한 고유 특징을 반영하도록 되어 있습니다.

Q: SSP 상의 단순 변경(예, G/T, 전화번호, CSO 이름 등) 시 SSP 재승인 수수료가 적용되는가?.

A: SSP 상의 단순 변경(예, G/T, 전화번호, CSO 이름 등)은 별도 수수료 없이 재승인 가능하며, SSP 내 Appendix 등과 같이 KR Endorse 가 날인되지 않은 Page 는 사업장에서 자체적으로 수정하여 사용이 가능합니다. 단, 보안 시스템 상의 개정이나 개정되는 양이 많은 경우 수수료가 적용됩니다.

SSP 승인 및 재승인 관련해서는 IACS PR24(Procedural Requirements for ISPS Code Certification)을 반영한 KR 협약심사기준 2 편 ISPS 인증심사 '2.3 항 사례별 승인 진행'을 참고하시기 바랍니다.

번호	사례	승인 종류	검토범위	발급문서
1	새로운 선박 도입	최초 승인	ISPS Code A 편, B 편 8.1~13.8 및 기국지침	SSP 승인 및 승인 레터 발급
2	기국 변경	최초 승인	ISPS Code A 편, B 편 8.1~13.8 및 기국지침	SSP 승인 및 승인 레터 발급
3	사업장 변경	최초 승인	ISPS Code A 편, B 편 8.1~13.8 및 기국지침	SSP 승인 및 승인 레터 발급
4	인증기관 이전 (QSCS 인증 선급인 경우)	최초 승인 (사업장 요청 시)	ISPS Code A 편, B 편 8.1~13.8 및 기국지침	SSP 승인 및 승인 레터 발급
5	인증기관 이전 (QACS 인증 선급이 아닌 경우)	최초 승인	ISPS Code A 편, B 편 8.1~13.8 및 기국지침	SSP 승인 및 승인 레터 발급
6	선종 변경	재승인	변경사항	SSP 재승인 및 개정된 승인 레터 발급
7	보안장비의 변경	재승인	변경사항	SSP 재승인 및 개정된 승인 레터 발급
8	ISPS CODE A 9.4 의 내용 변경	재승인	변경사항	SSP 재승인 및 개정된 승인 레터 발급
9	선명 변경	재승인	변경사항	SSP 재승인 및 개정된 승인 레터 발급
10	사업장명 또는 주소 변경	재승인	변경사항	SSP 재승인 및 개정된 승인 레터 발급

주의사항: 주관청의 별도 규정이 있는 경우, 해당 규정을 적용한다.

Q: 인증기관 이전심사 시 SSP 승인은 필수적인가?

A: 필수 사항이 아닙니다. 기국 또는 기국이 인정한 RSO에 승인된 SSP가 본선에 제공된 경우 이를 인정합니다. 다만, 회사의 편의상 요청이 있는 경우 최초 승인 가능합니다.

Q: 선박이 QSCS 인증을 받지 않은 선급 등의 R(S)O에 ISM 인증(DOC or SMC) 또는 ISPS 인증을 받은 경우 SSP 승인이 가능한가?

A: 특별한 제한사항이 없습니다.

예. 파나마 기국 선박의 경우 QSCS 인증 선급이 아닌 다른 정부대행 기관에 DOC, SMC or ISSC 인증 발급 유지하고 있습니다. 이런 경우에도 회사의 신청이 있다면 SSP 승인이 가능합니다.

Q: 한국적 선박 ISPS 해외심사 시 증서 유효기간은 어떻게 되는가?

A: 표제 건 관련하여, 한국적 선박에 대한 ISPS 해외심사 시 증서의 유효기간

- 아 래 -

1. 관련 규정

"해양수산부와 (사)한국선급간의 해상인명안전협약에 따른 선박보안심사업무의 대행에 관한 협정" 제 6 조 "보안증서의 발행 및 이서"

2. 적용 내용

상기 협정문 제 6 조에 의하면, ISPS 최초/임시 선박보안심사 수행 후 각각

1) 최초선박보안심사 - 3 개월 유효의 단기국제선박보안증서

2) 임시선박보안심사 - 3 개월 유효의 임시국제선박보안증서

유효기간으로 증서를 현장에서 발행토록 요청하고 있습니다.

예를 들어 임시선박보안심사를 해외에서 실시하더라도, 6 개월 유효기간이 아닌 3 개월 유효기간의 증서를 발행해야 합니다.

3. 한국적 선박 ISPS 심사 Workflow

사업장에서 해당 선박의 선적항을 관할하는 해양수산지방항만청에 심사 신청 → 한국정부가 KR 에 협조요청공문 발송 → 협조요청서의거 KR 이 해외에서 심사 시행 → 심사 후 3개월의 단기/임시증서 발행 → 관련 보고서 본부 송부 → 본부 사열 후, 해당 선박의 관할 지방해양수산청으로 보고서 송부 → 해당 관할 지청에서 만기 선박보안증서 또는 임시 선박보안증서를 발행하여 사업장으로 증서 원본 송부

Q: 파나마 국적 선박의 ISPS 심사 후 ISSC 발급 절차는 어떻게 되는가?

A: PMA 는 ISPS 갱신심사 완료 후 보안인증심사대행기관(RSO)에게 5 개월을 초과하지 않는 단기증서 발급에 대한 권한만 부여 하였으며, Full Term ISSC 는 MMC-205 에 따라 ISSC online application(<http://certificates.amp.gob.pa/certificates>) 에서 선주가 직접 관련서류 및 증서발급 비용을 납부하고 발급 받습니다. 단, ISPS 최초심사 시에는 RSO 가 단기증서를 발급할 수 없으며 동일 절차로 PMA 에서 Full Term ISSC 발급함.

Q: 본선 선장님이 선박보안평가(SSA)를 수행할 수 있는가?

A: 1. 관련 규정

ISPS Code Part A/Sec.8.2 에 의하면 "선박보안을 평가할 수 있는 기술을 지닌 전문가에 의해 수행"되도록 규정하고 있습니다.

2. 답변 내용

- ① 선장님이 교과과정(Curriculum) 상에 KR 의 CSO/SSO 교육처럼 SSA 가 포함된 교육을 받았다면, 상기 규정에 언급된 전문가로 볼 수 있으므로 SSA 수행 가능합니다.
- ② 만약 해양수산연수원으로부터 SSO 교육만을 받았다면, 연수원의 Curriculum 내용을 확인하여 SSA 과정이 포함되어 있다면 인정할 수 있지만 그렇지 않은 경우는 인정할 수 없습니다.

Q: SSP 검토관련

A: SSP 검토 시 검토확인 STAMP 를 국/영문 모두에 다 날인하여 하는 논의에 대하여, 협약심사팀의 공식 결론은 SSP 의 영문 VERSION 에만 검토확인 STAMP 를 한다(PR 24 에 따라서)로 결정되었습니다.

Q: 선박보안통신 관련 기재사항

A: 통신사항과 관련하여 보안기록으로 기록하여야 하는 사항은 일상적인 본선위치, 선요금 등과 같은 사항이 아니라 보안에 직접적인 관련이 있는 내용을 통신한 사항으로 아래와 같습니다.

- 선박에 있었던 특정한 위협
- 선박이 현재 있거나 과거에 정박했던 항만시설에 대한 위협

(예를 들면 납치나 폭탄테러 위협 등의 내용을 유.무선으로 전달받거나 전달한 내용)

Q: 본선에 승무정원은 수시로 바뀌는 경우가 많습니다. 그에 따라서 SSP 상에 보안당직조직 및 비상대응 조직이 본선에서 실제로 행하는 조직(승무정원 및 진급으로 인한 직책 변경 등)과 상이할 때 조직도를 적절하게 교육하여 사용 가능한지?

A: ISPS Code 제 9.5 및 19.1.4 에 따르면 보안시스템은 주관청의 승인 없이 개정되어서는 아니 되며, 시스템의 개정사항은 승인을 받아야 하는 것으로 해석될 수 있습니다. 소속 선박 중 승무정원의 변동으로 보안시스템의 변경이 불가피하다면(보안임무를 부여 받는 선원의 승무정원 변경) SSP 는 개정 승인이 되어야 합니다.

Q: 선박 육해상합동보안연습 시 사선이 많을 경우 (당사선의 경우 30 척) 전부를 시행하기에는 무리가 있어 그중 한척만 실제 육상과 합동으로 훈련 시행 후 이에 대한 교육자료를 나머지 선박으로 배포하여 선박에서 자체적으로 교육 및 육해상합동보안연습을 시행하여도 무관하다는 해수청에서 언급이 있었는데 파나마 국적선에서도 가능한지?

A: ISPS Code 에서는 EXERCISE 에 대하여 4 가지 방법을 제시하고 있습니다. 즉,

- Full Scale;
- Live;
- Tabletop simulation; or
- Seminar

그리고 EXERCISE 는 관련자들이 참여하는 훈련을 의미하고 있으며, EXERCISE 의 목적을 Communication, Coordination 등을 테스트하기 위한 것으로 규정하고 있습니다(ISPS Code part B/13.7).

아직, 파나마 정부는 EXERCISE 방법에 대하여 우리나라 정부처럼 특별한 지침을 주지 않고 있습니다. 따라서, 기국 주관청에서 특별히 지침이 없는 한, 선박에서 교육자료를 단순히 회람하는 것만으로는 위의 EXERCISE 라고 보기는 어려울 것으로 보입니다.

EXERCISE 과 관련해서는, 해양수산부에서 제공한 교육자료를 바탕으로 최소한 회사(CSO)와 선박(SSO) 간에 원활한 통신체계가 구축되어 운영되는지 여부, 육.해상 협조와 협력, 필요한

자원의 동원 및 가용성 그리고 선박의 지원요청에 대한 육상의 적절한 대응이 이루어지는지 여부에 대한 훈련을 시행하실 것을 권고 드립니다.

Q: 최초(Initial)보안심사 수검 전에 내부심사 시행여부 확인

A: 1) ISPS PART/A 19.4.2.4 항에는 임시증서(INTERIM ISSC)가 발급되기 위한 조건 중 하나로서, 회사보안책임자는 임시심사일로부터 6 개월 이내에 내부심사를 계획하는 것을 포함한 시스템이행계획서를 작성하여야 하므로, 최초심사 시 심사원은 그 계획서에 따라 내부심사가 이행되었는지를 확인 해야합니다.

2) 확인결과 특별한 이유 없이 계획 되로 이행되지 않은 경우에는 이를 지적사항으로 처리할 수 있으나, 내부심사가 최초심사 이후로 계획되어 있으면 그 계획대로 시행할 것을 회사에 권고하여 주시기 바랍니다.

Q: 본선에 SSO 가 항상 재선하고 있어야 하는지?

A: ISPS Code 에서는 SSO 의 재선의무에 대해서는 명확한 규정이 없습니다. 그러나 선박에 대한 보안위협이 항해 중일 때 보다는 정박 중일 때 증대하는 특성 및 SSO 가 보안에 대한 중대한 이행책임이 있는 사실을 고려할 때 현실적으로 SSO 가 SSO 업무대행자 없이 이선하기는 곤란하다고 판단됩니다. 실제로 업무대행자(Alternative Security SSO)를 지정하도록 요구하는 기국 정부들(예 : 싸이프러스)이 있으며, 최근 MSC(STCW.6/Circ.11)에서도 SSO 의 유고시의 문제를 관심을 갖고 있고 해결하도록 하고 있는 등의 움직임을 고려할 때 SSO 의 대행자의 지정을 권고 드립니다.

업무대행자(Alternative Security Officer)가 지정되는 경우 SSO 와 똑같은 정도의 지식을 숙지하고 있어야 하며 교육을 받아야 합니다.

Q: Alternative SSO 관련 규정 및 기국별 지침은?

A: 1. Alternative SSO 는 선박보안책임자와 동등한 업무를 수행하므로 요구되는 지식을 갖추고 교육/훈련을 받아야 합니다.

2. 선박보안책임자 관련 기국지침으로 파나마, 라이베리아, 사이프러스 등이 있으니 참조하시기

바랍니다.

- 1) PANAMA : SSO 는 선박의 상급사관 지정을 권고하며 1 명 이상을 지정할 수 있음
- 2) LIBERIA : SSO 는 1 등항해/기관사 이상의 직급으로 지정되어야 하며, SSO 업무 대행자 지정을 권고함
- 3) CYPRUS : SSO 대행자를 지정하여야 하며, SSP 에 SSO(대행자포함)의 직책 등을 포함하여야 하고 SSO(대행자 포함)을 기관사관으로 지정할 경우, 그의 권한이 기관구역에만 한정되지 아니하고 최우선적인 권한을 지님을 명기하여야 함.

Q: ISPS 보안 훈련(Drill)에 대한 시행 규정은?

A: 매 훈련(Drills)시 수행되어야 하는 훈련의 종류 수는 기국 주관청의 지침에 따라야 합니다. ISPS Code 에서는 훈련을 시행하는 주기까지는 정하였지만, 그 이상의 상세한 지침이 없습니다. 영문 표현으로는 'Drills'로 되어 있습니다. 복수로 표현되어 있기 때문에 모든 식별된 보안의 위협에 대하여 매 훈련시 마다 훈련하여야 한다는 주장도 있고, ISPS Code 어디에도 매 훈련 시 모든 위협에 훈련하여야 한다는 내용은 없으며 단순히 복수일 뿐이므로 몇 가지 씩만 해도 된다는 주장도 있습니다. 이 때문에 해석상 혼란이 있어서, 우리나라에서 IMO 의 MSC 회의에 정확한 지침을 필요하다는 문서를 제출한 적이 있었는데, 각 주관청이 알아서 판단할 문제로 결론지어 IMO 의 상세지침은 제시되지 못하였습니다. 선원들의 훈련부담을 고려하여 모든 보안위협에 대한 훈련을 매번 다하지 않아도 된다는 입장의 주관청도 있으나 대부분의 편의치적국 주관청은 명확한 지침이 없습니다.

주관청의 지침이 있는 경우에는 주관청 지침에 따르되, 주관청이 명확한 지침을 제시 않은 경우에는 선원의 훈련부담 및 보안위협 대응능력 보유 두 가지 모두를 고려하여, 매 훈련 시 2~3 가지 훈련을 시행하되, 1 년 안에 모든 훈련을 시행하도록 권고하고 있으며, 이는 승선인원의 25%이상이 교체된 경우에 실시하여야 하는 훈련의 범위에도 동일하게 적용될 수 있습니다.

Q: SSP 에 보안과 안전이 상충하는 구역에 대한 관리 방법은?

A: ISPS Code B 9.18/19 항에 의거 선박보안계획서(SSP)에는 모든 제한구역에 대하여 명확하게 수립된 출입통제정책 및 실행방법이 포함되어 있어야 합니다. 제한구역에 대한 출입통제 절차에 대하여 선박보안계획서(SSP)에 규정된 해당 보안등급별 보안조치를 이행하시면 되겠으며, Oil Major 검사 시 지적된 안전과 보안이 상충되는 구역에 대한 내부 시건장치 미설치 및 Door 개방에 대해서는 ISPS CDOE 및 기타의 규정에서 별도 규정된 사항이 없으므로

CDI/Oil Major 의 요구사항에 따라 적절히 안전을 보완하는 추가 조치를 시행하시기 바랍니다 (예, 화재시 거주구역 비상탈출로 및 외부진압반 출입로 지정, Cable banding locking 유지 후 보안 순찰 보강절차 마련 등)

Q: 선박보안관련 외부 출입문 통제 방법은?

A: ISPS Code B 9.14.7 항(선박에 대한 접근) 및 동 코드 B 9.18-19(선박에서의 제한구역)에 의거하면 선박에 대한 접근은 "인원이 배치되지 않은 출입구에 대하여 잠금 또는 기타수단으로 봉쇄"하여야 하며, 선박에서 지정된 모든 제한구역에 대하여 명확하게 수립된 출입통제정책 및 실행방법이 포함되어 있어야 한다고 규정되어 있습니다. 이에 따라, 현재 각 선박은 동 코드에 따라 보안등급 1 등급으로 항만 기항 시에 제한구역으로 지정된 거주구역 Door 에 대하여 적절한 내부시건장치 또는 기타수단인 Cable- banding locking 등으로 접근 제한조치를 시행하시면 되겠습니다.

Q: 해적대응 관련 사항 SSP 반영 유무 및 방법은?

A: Citadel 운용지침, 보안요원 탑승 절차, BMP(Best Management Practices) 이행에 대한 SSP 반영 유무는 별도 ISPS CODE 에서 요구하는 바는 아니으나, 최근 Marshall Island, Liberia, Panama 등 특정기국에서 고위험해역(High Risk Area)을 통항하는 선박에 대해서는 이에 대한 반영을 요구하는 지침을 발행하는 경우도 있기에 해당 기국지침을 참조하시어 SSP 부록(Appendix) 등에 적절히 반영하시어 선박보안시스템을 운영하시면 되겠습니다. 이에 대한 상세한 정보는 IMO MSC Circular(1334, 1337, 1405,1406)등을 참조하시기 바랍니다. 또한, 일부 탱커선사는 개정된 SIRE VIQ 관련 조항에 따라 해적방지 대책인 Vessel Hardening Plan 을 SSP 부록(Appendix)에 삽입하여 관리하는 경우도 있으니 참고하시기 바랍니다.

Q: 파나마 국적 선박이 국내 내항만을 운항하는 경우 ISPS 심사 시행?

A: Panama 기국에 이와 관련하여 직접 문의한 결과 "선박이 운항하는 내항을 관할하는 기국의 지침에 따른다"라는 회신이 왔습니다. ISPS 관련 국내법인 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률에 국제항해에 종사는 선박에만 동 법이 적용토록 규정하고 있으므로, 대한민국의 내항만을 운항하는 외국적 내항 선박은 국제협약과 국내법에 따라 ISPS 인증심사의 적용 대상이

아니지만 대한민국 PSC 점검 대상이 될 수 있으므로 해당 기국에서는 인정한 RSO로부터 ISPS 인증심사를 수감 받을 수 있도록 권고 합니다.

Q: Cyber Risk Management 에 대한 절차가 SSP 에 반영되어야 하는가?

A: 1) IMO 에서는 최근 이슈되고 있는 해상 사이버 위협에 대응하기 위하여 Cyber Risk Management 에 대한 많은 논의 끝에 MSC 98 차 회기에서 Resolution MSC.428(98)을 채택하였습니다. 핵심문구는 하기와 같습니다.

The resolution encourages administrations to ensure that cyber risks are appropriately addressed in existing **Safety Management Systems (as defined in the ISM Code) no later than the first annual verification of the company's Document of Compliance after 1 January 2021.**

2) 마셜아일랜드, 파나마 등 일부 기국은 IMO Res.을 인용하여 기국 선박에게 사이버보안관리에 대한 준비를 촉구하는 Circular 를 발행하였으나 SSP 에 Cyber Risk Management 절차를 삽입하여 SSP 재승인 받을 필요는 없을 것으로 사료됩니다. 선사 요청으로 영국 Songa Management 등 일부 유럽 선사의 경우 SSP 에 Cyber security 관련 Chapter 를 별도 삽입하여 재개정 받은 경우도 있으니 참고하시기 바랍니다.

Q: 파나마 기국 선박의 인증기관 이전심사 시 증서 발급 절차는?

A: 아래의 지침을 참조하십시오.

- 1) 2020.1.1 이후부터 모든 보안인증심사대행기관(RSO)은 RSO 이전에 대하여 기국 (isps@amp.gob.pa) 에 통보해야 하며 'Notification form for Transfer of ISPS Certification' 작성하여야 한다.
- 2) 보안인증심사대행기관(RSO) 변경 심사가 완료되면 심사원은 본선 ISSC 증서에 이서하여야 하며 기국에 의해 ISSC 증서가 재 발행 될 필요는 없다.
- 3) 이전된 새로운 ISPS 인증기관에 대한 정보를 최신화 하기 위하여 보안인증심사대행기관(RSO)은 이서된 ISSC와 보고서 사본을 기국(isps@amp.gob.pa)에 송부하여야 한다.

Q: 선박이 QSCS 인증을 받지 않은 선급에 등록된 경우 SSP 승인 또는 보안심사 시행 가능한가?

A: 한국선급은 원칙적으로 선박에 대한 보안심사 및 선박보안계획(SSP) 승인을 시행하지 않습니다. 다만, 주관청의 특별 규정이 있는 경우에는 그러하지 아니합니다.

Q: ISPS Code 대비 대한민국 법률에서 요건하는 특이사항은 어떤 것이 있는가?

A: 선박보안책임자의 자격요건, 증서 미소지 국제항해선박의 항해금지 예외 사항, 보안합의서 및 내부보안심사 주기 등에 대한 요건사항이 있습니다. 아래를 참고하시기 바랍니다.

A-1: 경력 요건(「선박직원법」에 따른 선박직원으로서의 승무한 경력이 3년 이상인 자), 전문지식 요건(법 제40조에 따른 보안교육기관에서 제50조제6항 각 호(제3호·제4호 및 제6호는 선박에 관련된 내용만 해당됨)의 내용이 포함된 보안교육을 12시간 이상 받은 자)

A-2:

1. 법 제13조제1항 및 영 제6조제1항·제2항에 따른 국제선박보안증서등의 유효기간이 끝난 경우로서 「선박안전법」 제8조부터 제12조까지에 따른 검사를 받거나 같은 법 제18조제1항에 따른 형식승인을 받기 위하여 시운전을 하는 경우
2. 국제항해선박에 해당하지 아니하는 선박을 수리하기 위하여 왕복 1회만 항해하는 경우
3. 국제항해선박에 해당하지 아니하는 선박을 외국에서 수입하여 국내로 1회만 항해하는 경우

A-3:

- ① 선박보안책임자와 항만시설보안책임자는 선박항만연계활동 또는 선박상호활동을 함에 있어서 상호 간에 이행하여야 하는 구체적인 보안조치사항에 대한 합의서(이하 “보안합의서”라 한다)를 작성하여 교환할 수 있다.
- ② 해양수산부장관은 제1항에도 불구하고 보안사건이 발생하는 등 해양수산부령으로 정하는 사유가 있는 때에는 선박보안책임자와 항만시설보안책임자로 하여금 보안합의서를 작성·교환하도록 권고할 수 있다. 이 경우 선박보안책임자와 항만시설보안책임자는 특별한 사유가 없는 한

이에 따라야 한다.

③ 보안합의서의 작성방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.

A-4:

① 국제항해선박소유자 및 항만시설소유자는 선박 및 항만시설에서 이루어지고 있는 보안상의 활동을 확인하기 위하여 보안에 관한 전문지식을 갖춘 자를 내부보안심사자로 지정하여 1년 이내의 기간을 주기로 내부보안심사를 실시하여야 한다.

② 제1항에 따른 내부보안심사의 내용·절차 및 내부보안심사자의 자격요건 등은 해양수산부령으로 정한다.

내부보안심사자의 자격 요건은 총괄보안책임자와 동일하다.

2. SOLAS XI-1 / XI-2 장 및 기타

Q: Dual Class 인 선박에 대한 SSAS 설치 확인 건

A: 1. 질문 내용

- 1) 자사 Oil Tanker 선의 Class 가 "NK & KR Dual"로 되어 있고
- 2) ISPS 심사는 DNV 에서 시행한 경우, SSAS 설치확인을 KR 에서 할 수 있는가?

2. 답변 내용

- 1) Dual Class 인경우 협약증서의 발행 주체가 어디인가를 먼저 확인하여야 하며,
- 2) (확인결과) 협약주체가 NK 이므로 NK 의 관련절차(ISPS 심사를 시행한 RSO 가 SSAS 설치확인 추가 심사 시행)에 의거,
- 3) DNV 가 SSAS 설치에 따른 추가 심사를 시행하여야 함.

2006.8.29 협약증서 발행주체가 KR 이라도 RSO 가 아닌 이상 설치 검사를 할 수 없다.

Q: ITC/ National Tonnage 가 상이할 경우 ISPS 적용 건

A: 표제 건과 관련하여, 최근 MSC 80 차 회의에서 논의된 내용을 아래와 같이 소개하오니 각 심사원님들께서는 업무에 참조하시기 바랍니다.

- 아 래 -

1. 적용일 : 2008 년 7 월 01 일

2. MSC 회의 논의 내용

- 화물선의 건조시기와 상관 없이 ITC 협약에 따라 ISPS Code 를 적용하여야 함.

★ 선사에서 구 톤수와 ITC 톤수가 달라 ISPS 적용 대상이 아니라는 Statement 를 발행을 요청할 경우, 상기 내용을 설명하여 주시고 발급하지 않도록 주의하시기 바랍니다.

Q: 선박보안심사 시 선박보안경보장치(SSAS)의 작동여부확인

A: 1) 장비에 Dummy Test 기능이 있는 경우 그 기능을 작동하는 것으로 대처할 수 있으나, 그러하지 아니한 장치의 경우는 실제 SSAS 경보를 발송하여 수신여부를 확인바랍니다.

2) 이 경우 각 기국의 SSAS Test 절차를 확인하고 지정된 보안경보 수신처로 Test 바랍니다.

Q: 선박매각 시 CSR 관리

A: SOLAS XI-1 장 제 5 규칙 6 항에 따라 선박 매각 시 CSR 은 항상 원본이 본선에 유지되어야 하므로 선박을 인수하는 매수자에게 CSR 을 전달 하여야 합니다. 그 외 ISPS CODE 및 관련 협약에서 선박매매과정에서 선주가 조치하여야 할 사항으로 규정된 내용은 없습니다. 이에 따라, 선박을 구매하는 매수자는 반드시 매각 과정에서 CSR 원본의 본선 비치 유무를 확인하여야 하며, 분실, 훼손 또는 사본만 비치 할 경우 PSC 결함으로 식별됐을 있으니 주의하여야 합니다.

Q: 파나마 국적 선박의 SSAS Test 절차

A: 2018 년 1 월 1 일부터 파나마 주관청이 개발한 선박 식별 및 감시장치의 전자플랫폼 (electronic SSAS platform)을 통해 Annual Test 가 시행되어야 합니다. 또한 차기 선박보안심사 시 보안인증심사대행기관은 ISPS Code A/10.1.10 에 명시된 SSAS 장비의 작동상태 및 관련 기록에 대하여 확인하여야 합니다. (Panama MMC 133)

Q: 마셜 국적 선박의 SSAS Test 절차

- A: 1) 마셜 주관청은 2017 년 4 월 1 일부터 선박보안경보시스템 경보를 선박으로부터 직접 수신하지 않고 사업장(CSO) 또는 사업장이 지정한 외부업체를 통해 수신할 예정이며 마셜 주관청은 실제 경보만 수신합니다. (수신처 : dutyofficer@register-iri.com)
- 2) 선박보안경보시스템 작동 테스트 또한 사업장 또는 사업장이 지정한 외부업체로 송신하여 검증하여야 합니다.

Q: CSO 교육 이수 증서 관련

- A: 1. SSO 는 RESOLUTION MSC.209(81)에 의해 STCW 협약이 개정됨에 따라 동 협약 A-VI/5 의 TABLE 에 따른 업무수행능력을 입증하도록 요구되고 있으며, 경과 규정으로 기존 SSO 에 대해서는 승인된 교육을 이수하는 등의 경우 SSO 로서의 적격성을 인정할 수 있도록 하고 있습니다.
2. 한국선급에서는 CSO/SSO 교육과정을 STCW 협약에서 요구하는 내용을 충족하는 내용으로 진행하여 왔기 때문에 기 교육 이수자에게 STCW 협약증서에 적합하다는 이수증으로 갱신하여 주고 있습니다.

3. 그러나 STCW 협약은 선원의 교육과 훈련 등에 관한 협약으로 육상 근무자인 CSO에 대해서는 언급하고 있지 않으며, IMO는 CSO에 대해서 GUIDELINE으로 CSO가 갖추어야 할 지식에 대하여 제시하고 있을 뿐 특별히 강제요건으로 요구하고 있는 내용이 없습니다. 따라서, 각 정부에서도 CSO에 대해서는 교육이수증에 대한 지침을 갖고 있지 않으며 현재로는 갱신할 필요가 없습니다.

Q: CSO Refresher Training(보수교육)에 대한 규정

A: CSO Refresher Training(보수교육)에 대해서는 관련 협약, Code 및 국내법에서 따로 요구하고 있지 않습니다. 다만, 일부 탱커선사 Oil Major TMSA(Tanker Management Self-Assessment) 수감 시 CSO 교육이수 일자가 너무 오래 되었을 경우 추가로 CSO Refresher Training을 권고하는 경우도 있으니 참고하시기 바랍니다.

Q: 내항선으로 국내항 기항 시 보안합의서(DoS)는 작성해야 하는가?

- A: 1. 일부 국내항만은 출입통제가 없는 내항선 부두(ISPS Code 적용이 되지 않는 부두)에 입출항하는 경우가 있는데 이러한 경우 보안합의서를 작성해야 하는가?
-> 일시적 자격변경으로 국제항해에 종사하며 ISSC를 보유하고 있으므로 보안합의서를 작성하실것을 권고드립니다. 이는 외국항만에서의 PSC의 점검시 불필요한 지적을 예방하고 본선의 보안 향상을 위함입니다.
2. 작성해야 할 경우, 항만시설 보안책임자가 내항부두에는 지정되어 있지 아니한데 보안합의서 상 항만시설 보안책임자는 누구로 지정해야 하는지?
-> 항만시설의 보안과 관련한 책임자가 있는 경우 관련 책임자와 보안합의서를 작성하시면 되고 없을 시, 본선 측에서만 작성하시고 보안합의서상 상대방 작성자의 부재와 관련한 Remark를 기록하시어 규정된 보관기한 만큼 본선에 비치하여 주시기 바랍니다.
3. 만약 외국항에서 출입통제가 되지 않는 부두에 접안할 경우 보안합의서 작성은 어떻게 해야하는지?
-> 상기 2의 답변을 준용 및 선박보안계획서상 보안합의서 작성 절차에 따라 운용하시기 바랍니다.

III. MLC (해사노동협약)

1. 일반 사항

Q: 해사노동협약 적용 대상은?

A: 어업에 종사하는 선박, 범선, 전함 또는 해군 보조함을 제외하고, 공·사유를 불문하고 통상적으로 상업적 활동에 종사하는 모든 선박(전적으로 내해를 항행하거나 차폐된 수역 내 또는 항만규칙이 적용되는 지역 내의 수역이나 이에 근접한 수역을 항행하는 선박 이외의 선박) 및 이 협약이 적용되는 선박에서 어떠한 직무로든 고용되거나 종사하거나 일하는 모든 선원에게 적용됩니다.

Q: 해사노동협약 인증검사 대상은?

A: 국제항해(어느 하나의 국가로부터 그러한 국가의 외부의 항구까지의 항해)에 종사하는 총톤수 500 톤 이상 선박, 그리고
회원국의 국기를 게양하고 다른 나라의 항구로부터 또는 항구들 사이를 운항하는 총톤수 500 톤 이상 선박

상기 선박은 해사노동적합증서와 해사노동적합선언서 제 1 부 및 2 부를 선박에 비치해야 합니다.

Q: 해사노동협약 인증검사 종류 및 절차는?

A: ① 임시인증검사(Interim Inspection)

; 인증검사 완료일로부터 6 개월 유효기간의 임시해사노동적합증서가 발급되며, 다음 경우에 시행됩니다.

- 신조 선박이 인도되는 경우
- 선박의 기국 변경이 되는 경우
- 선박소유자가 새로운 선박에 대한 운항 책임을 맡은 경우
- 선박이 계선 등의 사유로 6 개월 이상 기간 동안 운항에 종사하지 않은 선박이 운항을 재개할 경우
- 선박의 선종이 변경 또는 추가되었을 경우

- ② 최초인증검사(Initial Inspection)
; 1 개월 이상의 해사노동협약을 이행한 실적이 있는 경우 시행 가능함. 해사노동적합선언서 제 2 부에 대한 최종 승인이 이루어지며, 인증검사 완료일로부터 5 년 유효기간의 해사노동적합증서가 발급됩니다.
- ③ 중간인증검사(Intermediate Inspection)
; 최초인증검사와 갱신인증검사 사이 또는 갱신인증검사와 갱신인증검사 사이에 시행되는 인증검사로서, 해사노동적합증서 제 2 연차일과 제 3 연차일 사이에 시행됩니다.
- ④ 갱신인증검사(Renewal Inspection)
; 해사노동적합증서 유효기간 종료일 전 3 개월 이내에 시행됩니다.
- ⑤ 특별인증검사(Additional Inspection)
; 상기 인증검사 외에 시행되는 검사를 말하며 다음의 경우에 시행됩니다.
- 인증기관 이전 검사의 경우
 - 거주구역의 실질적 개조가 있는 경우
 - PSC 지적에 따라 선박소유자가 요청하는 경우(필요 시, 기국의 사전승인이 요구됨)
 - 심각한 결함사항이 경감된 경우

Q: 해사노동협약 인증검사에 따른 결함사항 시정기한 관련하여, 한국적선과 외국적선간에 차이점이 있는지?

A: 한국적선은 결함의 시정조치(기한 : 최대 25 일)가 완료된 후에 증서 발급 또는 배서를 합니다. 반면에, 외국적선은 결함의 시정조치(기한 : 최대 3 개월) 완료 여부와 상관없이 시정조치 계획이 수립되는 경우, 증서 발급 또는 배서를 합니다.

Q: 해사노동적합선언서 제 1 부에 언급되는 “실질적 동등사항(Substantial equivalencies)” 의미는?

A: 협약 본문 제 6 조 제 3 및 4 항에 따라, 기준(Standard)의 요건을 이행할 처지에 있지 않는 회원국은 해당 요건에 실질적으로 동등한 자국의 법령 또는 그 밖의 조치를 통하여 요건을 이행할 수 있음. 이러한 경우, 기국이 발행하는 해사노동적합선언서 제 1 부에 해당 내용이 기입되어야 합니다.

Q: 해사노동적합선언서 제 1 부에 언급되는 “면제사항(Exemptions)” 의미는?

A: 협약 제 3 장(거주설비, 오락시설, 식량 및 조달)에 규정된 바와 같이 권한당국에 의해 인정된 면제사항이 있는 경우, 기국이 발행하는 해사노동적합선언서 제 1 부에 해당 내용이 기입되어야 합니다. 제 3 장에서 규정된 면제사항은 다음과 같습니다.

- ① 기준 제 3.1.9 조 (a)
 - 여객선 이외의 선박에는 각 선원에 대하여 개별 침실이 제공된다. 다만, 권한당국은 총톤수 3000 톤 미만의 선박 또는 특수목적선에 대하여 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후 이러한 요건의 면제를 허가할 수 있다.
- ② 기준 제 3.1.9 조 (m)
 - 선장, 기관장 및 1 등 항해서에 대하여는 침실 이외에 침실에 딸린 거실·휴게실 또는 적절한 공간이 추가로 제공된다. 권한당국은 총톤수 3000 톤 미만의 선박에 대하여 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후 상기 요건을 면제할 수 있다.
- ③ 기준 제 3.1.10 조 (a)
 - 식당은 침실과 떨어져 있어야 하며, 가능한 한 주방과 가까운 거리에 위치하도록 한다. 권한당국은 총톤수 3000 톤 미만의 선박에 대하여 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후 이러한 요건을 면제할 수 있다.
- ④ 기준 제 3.1.11 조 (b)
 - 위생시설은 항해 선교 및 기관구역 또는 기관실 제어장소에서 쉽게 접근할 수 있는 범위 내에 있도록 한다. 권한당국은 총톤수 3000 톤 미만의 선박에 대하여 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후 이러한 요건을 면제할 수 있다.
- ⑤ 기준 제 3.1.15 조
 - 모든 선박은 갑판부 및 기관부가 이용하기 위한 별도의 사무실 또는 공동 사무실을 마련한다. 권한당국은 총톤수 3000 톤 미만의 선박에 대하여 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후 이러한 요건을 면제할 수 있다.
- ⑥ 기준 제3.20조에 따라, 각 회원국은 관련 선박소유자 및 선원 단체와 협의 후, 승선 인원과 선박의 크기를 고려하여, 그리하는 것이 합리적이라면, 다음 사항을 총톤수 200톤 미만의 선박에 적용하는 것을 면제할 수 있음.
 - 기준 제3.7조 (b) : 냉방장치
 - 기준 제3.11조 (d) : 각 침실에 온수와 냉수를 사용할 수 있는 세면기
 - 기준 제3.13조 : 세탁시설
 - 기준 제3.9조 (f) 및 (h)~(l) : 바닥 면적

Q: DMLC Part I 및 II 발행일에 대한 별도 요건이 있는가?

A: 협약에는 관련 요건은 없습니다. 그러나, IACS PR40(Procedural requirements for MLC)에 따라, 선박소유자가 작성하는 DMLC Part II의 발행일은 기국이 발행하는 DMLC Part I의 발행일과 같거나 그 이후이어야 합니다. 예를 들면, 다음과 같습니다.

- DMLC Part I 발행일 : 2019.09.01
- DMLC Part II 발행일 : On or after 2019.09.01

이는, 기국 지침이 반영된 DMLC Part I 을 바탕으로 DMLC Part II 을 작성해야 한다는 취지로 생각하시면 됩니다.

Q: MLC 협약 개정 사항은 있는가?

A: 협약은 아래와 같이 3 가지 개정사항이 있습니다.

① 2014 개정안 (발효일 : 2017.01.18)

- 유기된 선원의 송환 및 선박소유자의 책임에 대한 재정보증
※ 상기 재정보증 관련한 증거(예: 증서)는 2017.01.18 이후에 즉시 해당 선박의 선내에 게시되어야 합니다. 이와 관련하여, DMLC Part I 및 II 개정(15 항 및 16 항 추가)은 2017.01.18 이후 첫번째 도래하는 갱신인증검사 때까지 선내에 비치되어야 한다고 ILO 에서 발표하였습니다. 단, 기국별(예 : 마셜아일랜드의 경우, 2017.01.18 이후 최초 또는 첫번째 도래하는 갱신인증검사 때까지 요구하고 있음)로 상이하게 적용하고 있음을 유의하시기 바랍니다.

② 2016 개정안 (발효일 : 2019.01.08)

- 갱신인증검사 후, 불가피한 경우(사전에 기국 승인 요망)에 해사노동적합증서 유효기간을 5 개월 연장할 수 있는 문구가 해사노동적합증서에 추가됨
- 선상에서 선원에 대한 괴롭힘과 놀림을 방지하기 위하여, 협약 Guideline B4.3.1 에 다음과 같은 문구가 추가됨. Guideline(지침)은 MLC 협약에서 강제사항이 아니므로 자발적으로 적용하면 됩니다. 그러나, 마셜아일랜드의 경우, DMLC Part I 및 Marine Notice 7-049-1 을 통하여 아래 지침을 강제 적용하고 있음을 유의하시기 바랍니다.
※ Guideline B4.3.1
; 국제해운회의소와 국제운수노조연맹에서 공동으로 발행한 선상에서의 괴롭힘과 놀림을 없애기 위한 지침의 최신본을 고려한다.

③ 2018 개정안 (발효 예정일 : 2020.12.26)

- 피랍기간 중 선원근로계약 유지 및 임금 지급 의무규정 신설
(Standard A2.1.7 및 A2.2.7 신설)
- 피랍기간 중 선원 송환에 대한 권리보장 지침 신설
(Guideline B2.5.1.8 개정)

Q: 홍콩은 협약을 발효하였는가?

A: 2018 년 12 월 20 일로 발효하였습니다. 이에, 홍콩 정부는 2018 년 버전으로 새롭게 DMLC Part I 을 발행하고 있으며, 우리 선급도 기존에 발행하던 해사노동적합확인서(SOC)가 아닌 해사노동적합증서를 발행하고 있습니다.

2. 제1장 선원의 선상 근로를 위한 최저요건

규정 제1.1조 최저연령

Q: 18세 미만 선원의 안전 또는 건강을 위태롭게 할 수 있는 일에 대한 결정은 누가 하는가?

A: 기준 제1.1조 제4항은 18세 미만 선원의 안전 또는 건강을 해칠 수 있는 작업은 권한당국이 국제 기준을 고려하여 선박소유자 및 선원 단체와의 협의를 통해 결정하도록 규정하고 있습니다. 이와 관련하여, 지침 제4.3.10.2조는 다음과 같이 지침을 제공하고 있습니다.

(지침 제4.3.10.2조)

연소선원이 권한당국에 의하여 적절한 기술을 충분히 갖추었다고 인정된 경우를 제외하고는, 해당 규정에 연소 선원이 적절한 감독과 지도 없이는 사고의 특별한 위험성이 있거나, 건강상 혹은 신체의 발달상 유해하거나 또는 특별한 숙련, 경험 혹은 기능을 필요로 하는 일정한 종류의 작업에 종사하는 것에 대한 제한을 명시하여야 한다. 권한당국은 해당 규정에 의하여 제한되는 작업의 종류를 결정함에 있어, 다음과 관련된 작업을 특히 고려할 수 있음

- 무거운 적하 또는 중량물의 양하, 이동 또는 운반
- 보일러, 탱크 및 공소에 들어가는 것
- 해로운 소음과 진동수준에 노출되는 것
- 기중기 및 그 밖의 동력기기 그리고 기기를 조작 또는 그러한 장비의 조작자에 대한 신호수로서의 행위
- 계류작, 예인작 또는 닻 설비의 취급
- 악천후 시, 높은 곳 또는 갑판에서의 작업
- 야간당직근무
- 전기설비의 수리
- 잠재적인 유해물질 또는 위험물이나 유독물 및 전리방사선과 같은 해로운 물리적 인자에 노출되는 것
- 조리기계의 청소
- 선박용 구명정 취급 또는 담당

Q: 18세 미만의 선원이 야간 근로가 가능한가?

A: 협약 기준 제1.1조 제2항은 18세 미만 선원의 야간 근로를 금지하고 있습니다. 단, 선원 훈련 프로그램상 야간에 임무를 수행하도록 요구하는 경우, 권한당국은 선박소유자 및 선원 단체와의 협의 후, 야간 근로를 허용할 수 있습니다.

Q: 야간으로 규정하는 시간을 결정하는 국제적인 기준이 있는지? 아니면 각 주관청의 결정 사항인지?

A: 주관청에 따라 야간을 달리 결정할 수 있습니다. 하지만, 기준 제1.1조 제2항에는 자정 이전에 시작하여 익일 오전 5시 이후에 종료하는 최소 9시간의 기간이 포함되어야 한다고 규정하고 있습니다.

규정 제1.2조 건강진단서

Q: STCW 협약에서 요구하는 건강 진단은 협약의 요건을 만족하는가?

A: 협약 기준 제1.2조 제3항에는 STCW 협약을 침해하지 않는다고 규정하고 있습니다. STCW 요건에 따라 발급된 건강진단서는 규정 제1.2조의 목적상 권한당국에 의하여 인정됩니다. 이 협약 요건을 실질적으로 충족하는 건강진단서는 STCW가 적용되지 아니하는 선원의 경우에 마찬가지로 인정됩니다.

Q: 건강진단서의 유효기간은 어떻게 되는가?

A: 협약 제1.2조 제7항에 건강진단서의 최대 유효기간을 설정합니다. 관련 선원이 수행하게 될 특정 임무를 수행함에 있어서 요구되지 않거나 STCW 협약에서 더 짧은 기간을 요구하지 않는 경우, 건강진단서의 유효기간은 최대 2년간 유효합니다. 18세 미만의 선원의 건강진단서 유효기간은 최대 1년간 유효합니다. 색각에 대한 증명서는 최대 6년간 유효하다. 기국은 이러한 유효기간보다 짧은 유효기간을 설정할 수 있습니다.

Q: 선원은 건강진단서 없이 근로를 할 수 있는가?

A: 협약은 기준 제1.2조 제8항에 따라, 긴급한 경우에는 권한당국의 허가 하에 유효기간이 경과한 건강진단서를 소지하고 있는 선원이 제한된 기간 동안 근로할 수 있도록 허용하고 있습니다. 하지만, 대한민국 정부는 이를 인정하지 않고 있습니다.

Q: 항해 중 건강진단서의 유효기간이 경과한 경우는?

A: 협약 제1.2조 제9항에 따라, 항해 중 만료되는 건강진단서는 자격을 갖춘 의사로부터 건강진단서를 발급받을 수 있는 차 항구까지 유효하며 연장 기간은 최대 3개월을 넘지 않아야 합니다.

Q: 선원 건강진단서를 발급할 수 있는 사람은?

A: 협약 기준 제1.2조 제4항에 따라, 건강진단서는 자격을 갖춘 의사 또는 시력에 관한 별도의 진단서의 경우에는 권한당국이 그러한 진단서를 발급할 자격을 갖춘 것으로 인정한 사람에 의해 발급되어야 합니다.

Q: 협약은 건강진단서의 표준화된 양식이 있는지?

A: 협약은 건강진단서를 위한 표준화된 양식을 요구하지 않습니다. 하지만, 대한민국 정부는 선원법 시행규칙 별지 제23호의2서식을 요구하고 있습니다.

Q: 협약은 건강진단 비용을 누가 부담해야 하는지?

A: 협약 기준 제1.4조 5항에 따라, 건강진단 비용을 선원에게 부담시키고 있습니다. 하지만, 대한민국 정부는 선박소유자가 이를 부담해야 합니다.

규정 제1.3조 훈련과 자격증명

Q: STCW 협약에 의거하여 발행된 증명서는 협약의 훈련 요건을 만족하는가?

A: 협약 규정 제1.3조에 따라, 국제해사기구에서 채택된 강제규정인 STCW 협약에 따른 훈련 및 자격증명은 해사노동협약의 요건을 만족하는 것으로 간주되어야 합니다.

Q: 이러한 훈련 규정은 STCW 협약이 적용되지 않는 선원에게도 적용되는가?

A: 협약 규정 제1.3조 2항에 따라, 협약은 모든 선원이 개인안전에 관한 훈련을 받도록 규정하고 있습니다. STCW 협약에 따라 요구되지 않는 선원의 훈련 및 자격은 각 주관청의 국내법에 따라야 합니다. 예를 들어, 협약 규정 제3.2조에 따라, 음식을 준비하는 선내 조리사로 고용되는 선원은 자신의 선내 직책에 맞는 훈련을 받고 자격을 갖추어야 합니다.

규정 제1.4조 직업소개

Q: 선원직업소개소란 무엇인가?

A: 협약 전문 제2조 제1항에 따라, 선박소유자를 대리하여 선원을 모집하거나 선원의 직업소개에 종사하는 공공 또는 민간 영역의 모든 개인, 회사, 협회, 대리점 또는 그 밖의 조직을 말합니다. 대한민국의 경우, 선원법 제112조에 의거하여, 해운법 제33조에 따라 선박관리업을 등록한 자가 아니면 선원의 인력관리업무를 수탁하여 대행하는 업무(선원관리사업)를 하지 못합니다.

Q: 규정 제1.4조의 선박소유자의 책임은 무엇인가?

A: 협약에서는 선박소유자가 선원직업소개소를 이용하지 않고 직접 선원을 채용할 수 있도록 하였습니다. 하지만, 선박소유자가 선원직업소개소를 이용한다면, 선원직업소개소가 규정 제1.4조에 따라 면허 또는 자격 또는 규제되도록 조치를 취해야 합니다.

Q: 만약, 선원이 협약을 비준하지 않는 국가로부터 채용되는 경우는?

A: 협약 규정 제1.4조 제3항 및 기준 제1.4조 제9항에 따라, 협약을 비준하지 않는 국가에 소재하는 선원직업소개소를 통하여 선원을 채용하는 경우, 선박소유자는 실행 가능한 선원직업소개소가 기준 제1.4조의 규정에 맞도록 하여야 합니다. 검증 방법으로는 선박소유자에 의한 점검 또는 제3자 인증 등의 방법이 있을 수 있으며, 이 중 기국이 인정하는 방법에 따라 검증하면 됩니다.

라이베리아 기국의 경우, 협약을 비준하지 않은 국가에 소재하는 선원직업소개소에 대한 검증을 기국만 인정하고 있습니다.

Q: 선원직업소개소는 선원에게 비용을 부과할 수 있는가?

A: 협약 기준 제1.4조 제5항에 따라, 선원에 대한 직업소개 또는 고용과 관련하여 직접적이든 간접적이든, 전적이든 부분적이든 발생한 어떠한 수수료 또는 어떠한 비용도 선원에게 요구하지 않아야 합니다. 다만, 건강진단서, 선원수첩과 여권이나 기타 유사한 개인 여행문서의 발급비용은 제외함. 비자 발급비용은 선박소유자가 부담합니다.

3. 제2장 근로조건

규정 제2.1조 선원근로계약

Q: 선원근로계약서는 단체협약서를 어떻게 포함하는가?

A: 규정 제2.1조 제3항은 회원국의 자국 법규와 관행에 합치하는 범위까지, 선원근로계약은 일체의 적용 가능한 단체협약을 포함하는 것으로 이해되어야 합니다. 선원근로계약서는 선박소유자와 선원이 단체협약서 전체가 선원근로계약서의 일부분으로 간주할 수 있다는 것을 나타내는 문구를 사용하여 단체협약서를 포함할 수 있습니다.

Q: 선원근로계약서는 누가 서명하는가?

A: 기준 제2.1조 제1항(a)에 따라, 선원근로계약서는 선원과 선박소유자 또는 선박소유자의 대리인이 서명하여야 합니다. 적용 가능한 국내법에 선장과 같은 특정한 사람이 선박소유자를 대신하여 명백하게 위임권을 가지고 있다고 규정하는 경우를 제외하고, 선박소유자를 제외한 서명하는 사람은 선박소유자를 대표한다는 것을 나타내는 위임장 또는 다른 문서를 가지고 있어야 합니다.

Q: 선원근로계약서에 근로기간이 반드시 명시되어야 하는지?

A: 기준 제2.1조 제4항(g)<근로기간을 명시하지 않는 선원근로계약의 경우, 한쪽 당사자의 근로계약해지 조건 및 사전 예고기간. 다만, 선원보다 선박소유자의 예고 기간이 짧아서는 아니됨>에 따라, 근로기간이 반드시 명시되지 않아도 됩니다.

단, 기준 제2.5조(송환)에 따라, 최대 승선기간은 12개월 미만이어야 합니다.

규정 제2.2조 임금

Q: 협약에서는 선원에 대한 최소 임금을 정하였는가?

A: 협약은 선원을 위한 강제적인 최소 임금에 대한 규정하지 않았으며, 이에 관하여 각 기국의 국내법에 의해 처리하도록 하였습니다. 대한민국 정부의 경우, 선원법 제59조에 따라, 매년 최저임금을 고시하고 있습니다.

Q: 얼마의 간격으로 선원에게 임금을 지불하여야 하는가?

A: 선원은 적용 가능한 단체 협약에 따라서 한 달을 넘지 않는 간격으로 임금을 지불받아야 합니다.

Q: 선원이 임금을 자신의 가족에게 송금하는 경우 송금 수수료를 지불하여야 하는가?

A: 이 사항은 기국이 결정할 사항입니다. 기준 제2.2조 제3항, 제4항 및 제5항은 선원이 자신의 가족이나 부양자 또는 법적 수급자에게 자신의 임금의 일정 부분 또는 전부를 보낼 수 있는 수단을 가져야 한다고 요구하고 있습니다. 이러한 송금은 선원이 지목하는 자에게 선원이 원하는 시점에 직접적으로 이루어져야 하며 이러한 서비스에 대한 수수료는 적절한 수준이어야 합니다.

규정 제2.3조 근로시간 및 휴식시간

Q: 근로 시간 및 휴식 시간 모두 규제의 대상이 되는가?

A: 기준 제2.3조 제2항은 협약에서 요구하는 기간을 넘지 않는 최대 근로시간 또는 협약에서 요구하는 기간에 맞게 제공되어야 하는 최소 휴식시간을 요구하고 있습니다. 기국은 이러한 요건 중 하나를 선택하면 됩니다.

Q: 임의의 24시간(Any 24-hour period)이란 무엇인가?

A: "1시간 이상의 휴식시간을 끝내고 근로를 재개할 때부터 임의의 24시간을 기산할 수 있다"라는 라이베리아 주관청 규정을 준용하여 한국선급은 적용하고 있습니다.

Q: 휴식시간 또는 근로시간의 기준에 대한 예외 규정이 있는가?

A: 기준 제2.3조 제13항에 따라, 기국이 최대근로시간 또는 최소휴식시간에 대한 예외를

허용하는 단체협약서를 승인 또는 등록하기 위하여 국내법, 규정 또는 절차를 수립하는 것을 허용하고 있습니다. 그러한 예외는 당직 선원이나 단기 항해에 종사하는 선박에 근무하는 선원들에게 보다 빈번한 휴가, 장기간 휴가 또는 보상휴가를 주는 것을 고려해야 합니다.

규정 제2.7조 승무수준

Q: 해사노동협약은 선박의 최소승무에 대하여 규정하고 있는가?

A: 협약에서는 선박에 승무하여야 하는 선원의 구체적인 수를 정하지는 않았으며 이러한 사항은 선박의 종류에 따라 각 기국의 주관청이 정하도록 하였습니다. 하지만, 기준 제2.7조는 권한당국이 발급한 최소안전승부정원증서 또는 이와 동등한 증서에 따라서 모든 운항 조건하에서 선박의 인명의 안전과 보안이 보장되고 또는 이 협약의 기준을 충족할 수 있도록 승무 규모와 자격의 관점에서 적절한 선원을 승무할 수 있도록 요구하고 있습니다.

Q: 협약에서 요구하는 승무 정원은 안전승무정원증서에서 요구하는 승무 정원과 같은가?

A: 기국이 안전승무정원을 정할 때 고려하는 사항에 따라 다를 수 있습니다. 만약, 주관청이 안전승무정원을 정할 때 음식 및 급식에 관련된 해사노동협약의 규정 제3.2조 및 기준 제3.2조의 요건을 포함하여 협약의 기준 제2.7조의 요건을 고려되었다면 이 둘은 같습니다.

4. 제3장 거주설비, 오락시설, 식량 및 조달

규정 제3.1조 거주설비 및 오락시설

Q: 제3장의 거주설비에 대한 요건은 현존선에 적용되는가?

A: 규정 제3.1조 제2항에 따라 거주설비에 관련된 요건은 관계 회원국에 대해 해사노동협약이 발효된 날 또는 그 이후에 건조된(용골거치) 선박에 적용합니다. 협약 발효 전 건조된 선박은 ILO 협약 제92호 및 제133호 그리고 각 기국의 국내법이나 관습에 따라 적용 가능한 범위까지 계속 적용합니다.

Q: 침실은 선박의 흘수선 아래에 위치할 수 있는가?

A: 기준 제3.1조 제6항(c) 및 (d)에 따라 여객선 및 특수 목적선을 제외한 선원의 침실은 선박의 중앙 또는 선미의 만재흘수선보다 높은 곳에 위치하여야 합니다.

다만, 예외적인 경우로서 선박의 크기, 형태 또는 용도에 따라 만재흘수선보다 높은 곳에 설치하는 것이 실행 불가능할 경우에는 선수부에 배치할 수 있으나 어떠한 경우에도 충돌 격벽의 전방에 설치하여서는 안됩니다. 권한당국은 채광 및 통풍이 만족스러울 경우, 선원거주구역을 만재흘수선 아래에 설치하는 것을 허용할 수 있습니다. 그러나, 어떠한 경우에도 작업통로의 바로 밑에 설치하여서는 안됩니다.

Q: 특수 목적선은 무엇인가?

A: 특수 목적선은 국제해사기구 특수 목적선에 대한 안전 코드 및 이후 개정판에 따라 건조된 특수한 선박으로 실습선 또는 다른 선박을 의미합니다.

Q: 선원은 항상 개별 침실을 제공받아야 하는가?

A: 기준 제3.1조 제9항(a)에 따라 여객선을 제외한 선박은 각 선원에 대하여 개별 침실이 제공되어야 합니다. 다만, 주관청은 총톤수 3000톤 미만의 선박 또는 특수목적선에 대하여 관련 선박소유자 및 선원단체와 협의 후 이 요건의 면제를 허가할 수 있습니다.

Q: 실습생은 개별 침실을 제공받아야 하는가?

A: 각국마다 실습생에 대한 입장 및 용어는 다를 수 있습니다. 실습생은 선박에서의 경험을 필요로 하는 특별한 자격을 얻기 위해 훈련 프로그램을 수행하는 젊은 사람이라는 용어를 참조할 수 있습니다. 해사노동협약에서는 실습생의 침실에 대해 다른 선원과 달리 거주설비에 대하여 직접적으로 명시하지는 않습니다.

Q: 하루 일정의 항해에 종사하는 선박에서 선원 침실이 제공되어야 하는가?

A: 기준 제3.1조 제9항은 거주설비에 요구되는 사항을 다루고 있습니다. 만약 선박이 선원이 수면을 취할 필요가 없는 항로에 종사하는 경우, 침실은 필요하지 않습니다.

Q: 선원은 개인 위생 설비를 제공받아야 하는가?

A: 기준 제3.1조 제11항에 따라, 선박은 위생시설은 남성용과 여성용으로 구분되어야 합니다. 또한, 모든 선박에는 개인 시설이 제공되지 않는 6명 이하의 인원 당 최소한 1개의 수세식 화장실, 하나의 세면기 및 하나의 욕조 또는 샤워기가 편리한 위치에 설치되어야 합니다.

Q: 개인 또는 2~3인용 위생설비의 바닥 면적은 침실의 바닥 면적을 계산하는데 포함되는가?

A: 기준 제3.1조에 침실의 최소 바닥면적에 대한 세부 요건을 마련하였지만, 바닥 면적을 측정하는 방법에 대해서는 언급하지 않습니다. 하지만, 지침 제3.1.5조 제6항에 침대, 옷장, 서랍장 및 의자가 차지하는 구역은 바닥면적의 측정 시 포함할 것을 권고하고 있습니다. 그럼에도 불구하고, 자유롭게 움직일 수 있는 공간으로 하기에 곤란하거나 가구를 설치할 수 없을 정도로 작거나 불규칙한 공간은 바닥면적에서 제외하도록 권고하고 있습니다.

규정 제3.2조 식량 및 조달

Q: 선박의 조리에 종사하는 선원은 자격증을 소지하고 있어야 하는가?

A: 협약은 선박의 조리에 종사하는 선원이 훈련을 받고 자격을 갖추도록(trained and qualified) 요구하고 있으나, 반드시 자격증을 소지하도록 요구하는 것은 아닙니다.

Q: 협약에서 식수(Drinking water) 품질 기준이 수립되어 있는가?

A: 협약에는 동 건 관련한 명확한 규정은 없습니다. 하지만, 라이베리아 규정을 참고하여 품질 관리를 해야 할 것입니다. 예를 들면, 도크 중 또는 2년 중 짧은 기간마다 식수 저장 탱크를 청소 및 소독을 시행하여야 하며, 식수 시험 결과 오염이 발견되면 좀 더 자주 시행해야 합니다. 청수 호스는 사용 전 씻어내야 하며, 6개월을 넘지 않는 간격으로 소독해야 합니다. WHO 지침에 따라 정기적으로 식수 품질을 시험하여야 함. 또한, 식수를 공급 받기 전, 식수 품질 보고서를 받아볼 수 있어야 합니다.

5. 제4장 건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장 보호

규정 제4.1조 선내 및 육상에서의 의료관리

Q: 의료 관리는 어떠한 조치를 의미하는가?

A: 건강보호 및 의료관리를 위하여 선박소유자는 규정 제4.1조에 따라 원칙적으로 무료로 제공하여야 합니다. 협약에서는 필수적인 치과진료를 명시하고 이외 다른 특정한 치료에 대하여 식별하지는 않았으며 이는 각 기국의 국내법 또는 규칙에 따라 정하도록 하였습니다. 기국은 선원의 직무에 관련된 건강보호, 의료관리 및 선내의 근로에 특정되는 특별한 규정이 적용되도록 하며 선원에게 필요한 약품, 진단 및 치료용 의료장비 및 의료설비 그리고 의료정보 및 의료 전문가를 신속하게 이용하는 것을 포함하여 육상 근로자가 일반적으로 이용할 수 있는 것과 동등한 건강보호 및 의료관리가 제공되도록 국내법을 갖추어야 합니다. 건강 증진 및 건강 교육 프로그램과 같은 예방적 조치를 포함하여야 합니다. 선원은 실행 가능한 경우, 기항 항구에서 지체 없이 자격을 갖춘 의사 또는 치과의를 방문할 수 있는 권리를 가지고 있습니다. 비준국은 자국 영토 내에 있는 선박에 승선해 있는 선원 중 긴급한 의료 지원이 필요한 경우 선원에게 자국 시설에 대한 접근권을 부여해야 합니다.

Q: 모든 선박은 선내 의사를 승선시켜야 하는가?

A: 기준 제4.1조 제4항(b) 및 (c)에 따라 100명 이상을 운송하고(꼭 선원일 필요는 없음) 3일을 초과하는 기간의 국제항해에 통상적으로 종사하는 선박은 의료관리를 제공할 책임을 가지는 의사를 승무시켜야 합니다. 또한 기국은 항해 기간, 형태 및 조건과 선원의 수를 고려하여 의사가 승선하여야 하는 다른 선박을 국내법 또는 규정을 명시하여야 합니다. 의사가 승무하지 않는 선박은 최소한 자신의 통상적 직무의 일부로서 의료관리 및 약품관리를 담당할 선원 1명 또는 의료응급처치를 제공할 능력이 있는 최소한 1명의 선원이 승무하도록 하여야 합니다. 이러한 선원은 STCW 협약의 요건을 만족하는 의료 관리에 관한 훈련을 만족스럽게 이수하여야 합니다.

Q: 의료함에 포함되어야 하는 것은?

A: 기준 제4.1조 제4항(a)에 따라 모든 선박에는 의료함, 의료장비 및 의료지침서를 비치하여야 하고, 이들에 대한 세부사항이 책임당국에 의해 규정되고, 정기적인 점검을 받아야 합니다. 국내요건은 선박의 종류, 승선인원수, 항차의 특성, 목적지 및 기간 그리고 국내 및 국제적으로 권고된 의료기준을 고려하여야 합니다. 의료함의 내용물 및 다른 관련 사항에 관하여 지침 제4.1조 제4항은 국제 선박 의료 지침의 최신판을 포함하여 관련 국제 지침을 고려하도록 요구하고 있습니다.

규정 제4.2조 선박소유자의 의무

Q: 선박소유자의 책임은 무엇인가?

A: 선박 및 육상에서의 건강보호 및 의료관리를 제공하는 것에 추가하여, 협약은 규정 제4.2조에 따라 기국이 자국 선박에 고용된 선원에게 그들이 선원근로계약에 의거 업무를 수행 중에 발생하거나 또는 당해 계약에 의거 그들의 고용에 기인한 질병, 상해 또는 사망에 따른 재정적 결과와 관련하여 선박소유자로부터 물질적인 지원 및 보조를 받을 수 있도록 요구하고 있습니다. 이러한 재정적 결과는 임금, 의료 비용 및 기타 다른 비용을 포함합니다.

Q: 선박소유자의 책임에는 어떠한 비용이 포함되는가?

A: 선박소유자는 선원의 질병, 부상 및 사망에 따른 재정적 결과에 대하여 물질적인 지원 및 부양을 제공하여야 합니다.

- 의료관리, 의약품 보급 및 치료를 포함하여 의료관리 비용, 식사 및 숙박을 위한 비용, 질병 또는 상해 선원이 선내에 체류하거나 또는 이 협약에 따라 송환될 때까지의 임금 전액, 국내 법령 또는 단체협약에 규정한 바에 따라 선원이 회복될 때까지 또는 만약 더 빠른 경우 현금 급여를 받을 권리가 발생할 때까지 임금의 전액 또는 일부 금액의 지불
- 국내법, 선원근로계약 또는 단체협약이 정한 바에 따라 업무상 상해, 질병 또는 위험에 기인한 사망 또는 장기적인 장애에 대한 보상을 하기 위한 재정 보증
- 계약 기간 동안 선내 또는 육상에서 발생한 사망의 경우에 매장비용
- 질병, 상해 또는 사망한 선원이 선내 남긴 재산의 안전하게 보관하는 비용

Q: 선박소유자의 책임에 제한은 있는지?

A: 기준 제4.2조에 따라 국내법 또는 규정에 따라 상해 발생일자 또는 질병의 개시일로부터 최소 16주의 기간 동안 의료관리, 식사 및 숙박 비용 및 임금의 전액 또는 일부를 지불하는 것으로 선박소유자의 책임을 제한할 수 있습니다.

Q: 선박소유자의 책임에 대한 예외가 있는가?

A: 기준 제4.2조 제5항에 따라 국내법 또는 규정에 의해 선박 소유자의 책임을 예외로 둘 수 있습니다.

- 당해 선박의 업무와 관계없이 발생한 상해
- 고의적 위법에 기인한 상해 또는 질병
- 계약 체결 시 고의적으로 은폐한 질병 또는 지환

기준 제4.2조 제6항은 국내법령으로 의료관리, 식사, 숙박 및 매장 비용에 대하여 공공당국이 부담하는 경우, 선박소유자의 책임은 면제할 수 있습니다.

지침 제4.2조 제2항은 선원이 강제질병보험, 강제재해보험 또는 근로자보상제도에 대하여 청구하는 경우, 선박소유자의 책임을 중지하는 국내법 또는 규정을 마련하도록 권고하고 있습니다.

Q: 협약 기준 제4.2조에 따라, 기국의 국내 법률에 의해 마련되어야 할 선박소유자 책임에 대한 재정보증 시스템이 포함해야 할 최소 요건은 무엇인가?

A: 협약 기준 제4.2.1조 8항에 따라, 다음의 최소 요건을 충족할 수 있도록 기국의 국내 법률이 마련되어야 합니다.

- 선원근로계약서에 기술되어 있는 경우, 계약상 보상은 전액 그리고 지체 없이 지불
- 계약상 금액보다 적은 액수로 수락하도록 압력이 있어서는 아니됨
- 선원의 장기 장애로 인해 해당 선원이 수급할 보상액수를 산정하기 어려운 경우, 선원의 과도한 궁핍을 피하기 위해 임시 지급이 이루어져야 함
- 선원은 다른 법률적 권리를 침해 받지 않고 지급 받아야 하며, 그 지급은 선박소유자에 대하여 선원이 제기한 다른 청구에 기인하고 동일 사건에 의해 발생한 손해에 대해서는 선박소유자가 상쇄할 수 있음
- 계약상 보상에 대한 청구는 관계 선원 또는 근친, 또는 선원의 대리인 또는 지정된 수익자에 의해 직접 제기될 수 있음

Q: 재정보증의 문서 증거 또는 증서에는 어떠한 정보가 포함되어 하나?

A: 다음 정보들이 포함되어야 합니다.

- 선명
- 등록항
- 호출번호
- IMO 번호
- 재정보증사명 및 주소
- 선원의 구호(보험담보) 요청 담당 책임자 연락처
- 선박소유자명
- 재정보증 유효기간
- 재정보증사가 동 증서가 해당 협약 요건을 충족한다는 증명

규정 제4.3조 건강과 안전보호 및 사고 방지

Q: 선박의 안전위원회는 언제 설립되어야 하는가?

A: 선박의 안전위원회는 선박에 5명 이상의 선원이 승선하는 경우 설립되어야 합니다.

Q: 해사노동협약에서 규정하고 있는 '안전대표자'의 정의 및 자격요건은 무엇인가?

A: 해사노동협약 규정4.3.3 및 기준A4.3.2(d)는 각 회원국이 선내안전위원회 회의에 참석하는 안전대표자로서 지명 또는 선출된 선원의 권한을 명시하도록 하고 있습니다. 이와 관련하여 ILO가 발행한 Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006에서는 안전대표자는 가장 많은 부원이 종사하는 부서에서 대표하는 부원으로 지명하도록 명시되어 있으며, 대한민국의 경우, '선원의 안전 및 위생에 관한 규칙'을 마련하고 있으며, 동 규칙에는 안전대표자를 명시하지는 않고, 안전담당자를 명시하고 있으며, 자격요건에는 기관장 또는 2년 이상 승선 근무한 경험이 있는 기관사 중에서 임명을 해야 하고, 안전담당자의 임무가 규정되어 있습니다.

Q: 업무 상 사고 및 상해 또는 질병과 국내법령에 명시된 유사한 사고의 원인 및 상황에 대하여 조사를 할 때 어떤 사항이 고려되어야 하는가?

A: 지침 제 B4.3.6조에 따라 조사의 주제로 다음 사항을 포함하는 것을 고려해야 합니다.

- 작업장 외관, 기계류의 배치, 접근수단, 조명 및 작업방법과 같은 근로환경
- 업무상 사고와 업무상 상해 및 질병의 연령별 발생률
- 선내 환경에 의해 발생하는 특수한 생리적 또는 심리적 문제
- 특히 증가된 작업량의 결과로서 선내에서 육체적인 스트레스로 인하여 생기는 문제
- 기술발전의 결과 및 그로부터 생기는 문제와 기술발전이 승무원의 구성에 미치는 영향
- 일체의 인적 과실로 생기는 문제
- 괴롭힘과 놀림으로부터 발생하는 문제

규정 제4.5조 사회보장

Q: 사회 보장 및 사회 보호는 무엇인가?

A: 사회보장의 개념은 질병, 부상, 임신, 상해, 실직, 노령, 사망 등의 이유로 충분하지 않은 소득을 보상하기 위해 수당을 제공하기 위한 모든 조치를 의미하며 이는 ILO에서 보편적으로 사용되고 있습니다. 이러한 사회보장은 기여 또는 비기여 방식으로 구분됩니다. 사회 보호는 다양한 비상사태(질병, 임신, 부상, 실업, 노환, 사망)로 인하여 수입이 없거나 수입이 줄어들어 경제적 및 사회적 고통으로부터 사회 구성원을 보호하기 위해 공동체에서 공적으로 제공하는 것을 의미합니다. 이러한 사회 보호의 개념은 다양한 ILO 기준에 반영되어 있습니다. 정의상, 사회 보호는 사회 보장보다는 광의의 개념이며 좀 더 포괄적인 개념이며 이는 사회 보호가 사회 보장을 제공하기 위한 비법적 또는 개인적인 조치를 포함하기 때문입니다. 하지만 이는 사회 복지, 사회 보험 그리고 보편적 사회보장제도를 포함합니다. 세계적으로 많은 사회 및 기구가 이러한 사회 보호에 관하여 다르게 정의하고 있다는 점을 주의하여야 합니다.

Q: 해사노동협약은 어떠한 사회 보장을 요구하는가?

A: 협약은 모든 선원이 사회 보호를 받도록 요구하고 있습니다. 이는 직업 안전 및 건강, 건강 검진, 휴식 및 근로시간 및 급식과 관련하여 예방적 조치들을 포함하여 다수의 보완적인 조치들을 포함하고 있습니다. 사회 보호는 제4장의 의료관리(규정 제4.1조), 선박소유자의 책임(규정 제4.2조), 사회 보장(규정 제4.5조)으로 규정하고 있습니다. 규정 제4.5조는 및 기준 제4.5조는 사회 보장에 대하여 각 국가마다 다른 시스템 및 계획을 가지고 있다는 것을 반영하였습니다. 기준 제4.5조 제1항, 제2항 및 제3항은 비준국가는 자국에 통상적으로 거주하는 모든 선원에게는 적어도 3개의 사회 보장을 제공하도록 요구하고 있습니다.

Q: 사회 보장 항목이란 무엇인가?

A: 사회 보장 항목이란 지원이 필요한 비상사태와 관련된 다양한 형식의 수당을 의미하며 해사노동협약에서 언급한 9가지의 사회 보장은 ILO 협약 제102호 사회 보장에 관한 협약에서 언급하고 정의한 것과 동일합니다. 이러한 9가지의 사회 보장은 의료관리, 질병급여, 실업급여, 노령급여, 업무상 부상급여, 가족급여, 출산급여, 장애급여 및 유족급여입니다.

6. 제5장 준수 및 집행

Q: 16개의 인증 항목은 무엇인가?

A: 부록 A5-1에 따른 선원의 근로 및 생활 조건과 관련, 검사 및 인증을 받아야 할 16개의 항목은 다음과 같습니다.

- 최저연령
- 건강진단서
- 선원의 자격
- 선원고용계약
- 일체의 면허 또는 인증 또는 통제를 받는 사설 선원직업소개업체의 이용
- 근로 또는 휴식시간
- 선박에 대한 배승수준
- 거주설비
- 선내 오락설비
- 식량 및 조달
- 건강, 안전 및 사고방지
- 선내 의료관리
- 선내 불만처리절차
- 임금의 지급
- 유기된 선원을 위한 송환에 대한 재정적 보장
- 선주의 책임에 대한 재정적 보장

Q: DMLC 제1부에 포함되어야 하는 항목은?

A: 기준 제5.1.3조 제9항 및 제10항은 DMLC 제1부의 주요 요건에 관하여 기술하고 있습니다. DMLC 제1부는 부록 A5-II의 양식에 따라 주관청에 의해 다음을 이용하여 작성하여야 합니다.

- 이 기준의 제1항에 따라서 검사되어야 할 사항의 목록을 식별하는 것
- 필요한 범위까지, 국내 요건의 주요 내용에 대한 간결한 정보뿐만 아니라 관련 국내 법령에 대한 참조를 제공함으로써 이 협약의 관련 규정을 구체화하는 국내 요건을 식별하는 것
- 국내법령 하에 선박 특정의 요건을 인용하는 것
- 본문 제6조 3항에 따라 채택한 일체의 실질적으로 동등 규정을 기록하는 것
- 제3장에서 규정하는 책임당국이 허가한 면제사항을 명백히 표시하는 것

Q: DMLC 제2부에 포함되어야 하는 사항은?

A: 기준 제5.1.3조 제10항(b)에 따라 DMLC 제2부에는 검사와 검사 사이에 DMLC 제1부에 기술된 국내법에 계속적으로 적합하도록 채택된 조치 및 지속적인 개선을 확보하기 위하여 제안된 조치를 식별하여야 하며 이는 선박소유자가 작성하여야 합니다. DMLC 제2부에 기술하여야 하는 항목에 대한 자세한 지침은 지침 제5.1.3조 제2항 및 제3항에서 참조할 수 있습니다. 해사노동협약선언서는 무엇보다 해당 요건이 적절히 이행되고 있음을 확인하는데 있어 정부검사관, 항만국 통제 검사관 및 선원과 같이 관련되는 모든 사람이 이용할 수 있도록 하기 위해 작성된다는 점을 상기할 필요가 있습니다. DMLC 제2부 양식은 부록 A5-II에 제공되고 있습니다.

Q: 해사노동적합증서 및 해사노동적합선언서 원본은 본선에 보관하여야 하는가?

A: 기준 제5.1.3조 제12항에 따라 현재 유효한 해사노동적합증서 및 해사노동적합선언서를 본선에 보관하여야 하며 이들은 또한 각각의 사본을 선원이 이용할 수 있는 잘 보이는 곳에 게시하여야 합니다.

Q: 해사노동적합증서의 유효기간은 얼마인가?

A: 기준 제5.1.3조 제1항에 따라 해사노동적합증서의 유효기간은 최대 5년이며 기국의 법에 따라 5년보다 짧은 기간을 설정할 수 있습니다.

Q: 임시 해사노동적합증서는 갱신할 수 있는가?

A: 기준 제5.1.3조 제6항 또는 제8항에 따라, 임시 해사노동적합증서는 6개월을 넘지 않는 기간으로 발행하여야 합니다. 임시 해사노동적합증서는 최초 6개월에 추가하여 더 이상의 임시 증서가 발급되지 않아야 합니다.

Q: 해사노동적합증서는 언제 효력이 정지되는가?

A: 기준 제5.1.3조 제14항에 따라 해사노동적합증서의 효력이 정지되는 경우는 다음과 같습니다.

- 관련 검사가 협약에 명시된 기간 이내에 완료되지 아니할 경우
- 중간심사 기간 중 증서가 배서되지 아니할 경우;
- 기국의 변경 시

- 선주가 선박의 운항 책임을 맡지 아니 할 경우, 그리고
- 제3장에서 규정하는 구조 또는 설비에 실질적인 변경이 있을 경우

Q: 해사노동적합증서는 유효기간을 연장할 수 있는가?

A: 해사노동적합증서가 만료되기 전에 갱신검사가 완료된 후, 선박이 협약의 요건을 국내 법령 및 기타 조치를 계속해서 준수하는 것으로 판명되지만, 해사노동적합증서를 즉시 발행하여 선박에 비치할 수 없는 경우, 권한당국 또는 대행기관은 기존 해사노동적합증서 만료일부터 5개월 초과하지 않는 범위에서 증서 유효기간 연장할 수 있습니다.

Q: 선원은 선내불만처리절차를 사용하는 대신 기국의 주관청 또는 검사원에게 직접 불만을 제기할 수 있는가?

A: 선내불만처리절차가 가능한 가장 낮은 단계에서 불만을 해결하도록 요구하지만, 선원은 선원이 필요하다고 판단되면 선장에게 직접 또는 적절한 외부 기관에 직접 불만사항을 제기하는 권리를 갖습니다.

Q: MLC를 비준하지 않는 국가에서 MLC 증서를 발행할 수 있는가?

A: 아니요. MLC 2006 비준을 마친 국가만이 유효한 증서를 발행할 수 있습니다. MLC 2006을 비준하지 않은 일부 국가에서는 자체적 적합증서를 발행할 수 있습니다. 이것은 협약에서 다루고 있지 않습니다. 항만국은 그러한 문서를 고려할 의무는 없지만 그렇게 시행할 수도 있습니다.

규정 제5.2조 항만국 책임

Q: 항만국 통제 시 검사 항목은 무엇인가?

A: 항만국 통제 검사관에 의한 검사의 목적은 선박이 협약의 요건(선원의 권리 포함)에 적합한지를 판단하는 것입니다. 이러한 협약의 요건은 선원의 근로 및 생활 조건과 관련된 전문, 규정 및 코드 Part A(기준)에 규정되어 있다. Part B(지침)은 항만국 통제 검사의 대상은 아닙니다. 항만국 통제 검사는 원칙적으로 제5장 부록 A5-III에 규정된 선원의 근로 및 생활 조건에 관련된 16개 항목을 대상으로 합니다. 하지만, 선원의 근로 및 생활 조건에 관련된 협약의 다른 요건(16개 항목 이외 요건)에 대한 부적합 사항이 식별된다면 항만국 통제 검사관은 또한 적절한 조치를 취할 수 있습니다.

7. 2018년 개정사항

Q: 해사노동협약 2018년 주요개정사항은 무엇인가?

A: 규정 제2.1- “선원근로계약”, 규정 제2.2조- “임금”, 규정 제2.5조- “송환”에 선원이 해적 및 무장강도에 의해서 납치된 경우, 해당 권리의 유지에 관한 부분이 추가되었습니다.

Q: 해사노동협약 2018년 개정사항 적용일은 언제인가?

A: 2020년 12월 26일 이후

Q: 조치사항은 무엇인가?

A: 아래와 같이 각 기국별로 조치사항에 대한 별도의 지침을 발행하였습니다.

한국

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, 승무중인 선원을 위하여 선박에 ‘선박소유자의 의무로 선원 피랍 시 임금, 계약유지, 송환청구권이 유지된다’는 공람, 게시 포함. 또한 신규계약을 체결하는 선원을 위하여 근로계약상에 2018 개정안 관련 조항을 삽입하여 근로계약 체결

벨리제

- ‘20.12.26 이후 도래하는 첫번째 최초 또는 갱신 인증검사 이전까지 DMLC Part I 개정 및 2018 개정안과 상충되는 내용이 없는 경우, DMLC Part II의 개정은 불요함.

사이퍼러스

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, 유사 규정인 Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012 (Law 77(I)/2012)의 기국지침(Circular No: 20/2020)을 선박에 비치 포함.

홍콩

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, 선박소유자는 2018 개정안을 준수할 수 있도록 정책, 절차 및 선원근로계약서를 검토하여야 함.

아일오브만

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, 선박소유자는 2018 개정안을 준수할 수 있도록 정책 및 절차를 검토하여야 함. DMLC Part II와 선원근로계약서의 변경은 강제사항이 아니나, 새로운 규정과 모순되는 문구가 있는 경우 이러한 문서를 수정하여 함.

키리바시

- DMLC Part I, II의 개정이 필요함, '20.12.26 이후 도래하는 첫번째 갱신인증검사 이전까지 2018 개정안이 반영된 DMLC Part I 및 Part II를 선박에 비치 요함.

라이베리아

- '20.12.26 이후 도래하는 첫번째 갱신 인증검사 이전까지 DMLC Part I, II의 개정이 필요함.
- (PSC 검사 대비 등을 위하여 Marine Advisory: 35/2020 및 최신 Marine Notice MLC-003을 선박에 항시비치하여야 함)

말타

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, '20.12.26 이후 작성되는 선원근로계약서 그리고/또는 단체협약이 2018 개정안의 이행을 보장하여야 함.

마셜아일랜드

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, DMLC Part II의 자발적 반영 및 RO 검토 가능
- 선박소유자는 2018 개정사항이 반영된 근로계약서 또는 2018 개정사항이 반영된 CBA 또는 MI-108, 7.45.1의 문구를 선박에 제공하여야 함.

파나마

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, '20.12.26 이후 시행하는 임시, 최초, 중간 또는 갱신인증검사 시 개정안의 이행 여부를 검증되어야 함.

싱가폴

- DMLC Part I, II의 별도 개정이 필요하지 않으며, 선박소유자는 2018 개정안의 이행을 보장하기 위한 정책, 절차, 선원근로계약서 및 적용 가능한 단체협약을 검토하여야 함.

세인트빈센트

- '20.12.26 이후 도래하는 첫번째 최초 또는 갱신 인증검사 이전까지 DMLC Part I, II의 개정이 필요함. 선박소유자는 2018 개정안의 이행을 보장하기 위한 정책, 절차, 선원근로계약서 및 적용 가능한 단체협약을 검토하여야 함. 동 Circular를 본선에 보유하여야 함.

타발루

- '20.12.26 이후 도래하는 첫번째 최초 또는 갱신 인증검사 이전까지 DMLC Part I, II의 개정이 필요함.

바누아투

- FLEET SAFETY LETTER(No: 060120.GEN)를 비치함으로써 DMLC Part I의 2018개정안은 반영하는 것으로 간주함.

안티구아바부다

- '20.12.26 이후 도래하는 첫번째 인증검사 이전까지 DMLC Part II의 개정이 필요하며 선원근로계약서에 2018년 개정사항을 포함하여야 함.