

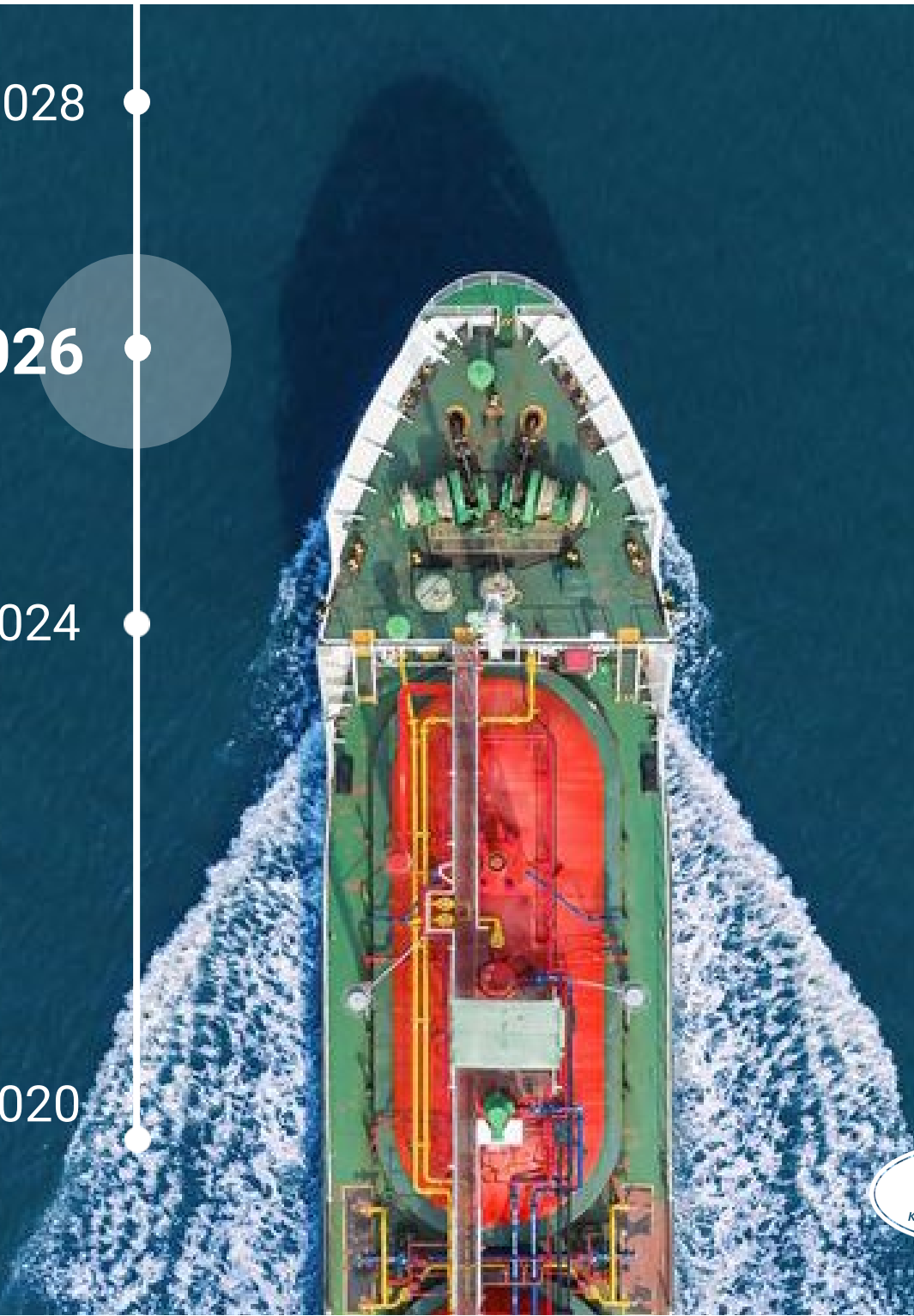
2026년부터 시행되는
SOLAS 및 관련 강제 코드 개정사항

2028 ●

2026 ●

2024 ●

2020 ●





Contents

- 서문
- 개정사항 리스트
- 파트 1 – SOLAS 등
- 파트 2 – IGF Code
- 파트 3 – 기타 코드

서문

동 문서는 4년주기 발효제도에 추가하여 임시중간 개정으로서 2026년 시행 예정인 SOLAS 및 관련 강제 코드들의 개정사항들을 소개한다.

SOLAS 및 관련 강제 코드들의 4년주기 개정

SOLAS 협약 및 관련 강제 코드들은 IMO의 해사안전위원회(이후 “MSC”)에 의해 채택되는 개정을 통해 정기적으로 업데이트된다. 이와 관련, 4년주기 개정이란 SOLAS 및 관련 강제 코드들의 개정이 MSC.1/Circ.1481에 따라 매 4년마다 시행되는 프로세스를 일컫는다.

4년주기 발효제도는 선박의 화재안전, 구명설비, 항해장비 및 구조설계 등을 포함한 해사안전과 연관된 폭넓은 범위의 SOLAS 요건들을 아우르며, SOLAS 협약 하의 강제 문서들 또한 포함한다. 다만, SOLAS 하의 강제 코드 중 지속적으로 개정되는 2011 ESP Code, IMDG Code 및 IMSBC Code와 관련 화물 리스트를 수록한 IBC Code의 17장 및 IGC Code의 19장 등은 4년주기 발효 제도에서 제외한다.

2026년 1월 1일 발효를 위한 임시중간 개정

COVID-19로 인한 지연을 고려하여 제104차 MSC는 SOLAS 및 관련 강제 코드들의 개정사항들을 신속히 시행할 수 있도록 현행 4년주기 개정에 추가하여 2026년 1월 1일이라는 임시 시행일을 도입하기로 결정한 바 있다.

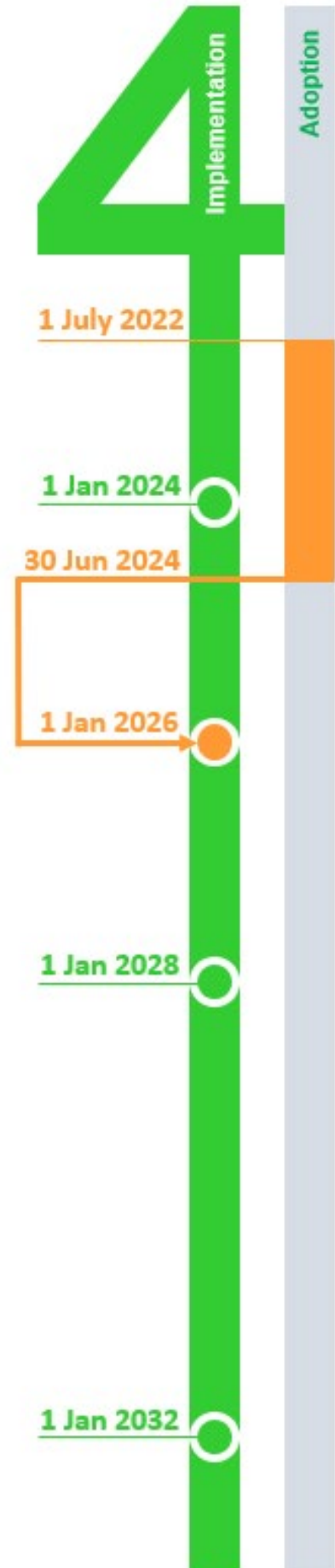
따라서, 2022년 7월 1일부터 2024년 6월 30일 사이 채택된 SOLAS 및 관련 강제 코드들의 개정사항들은 2026년 1월 1일부터 효력을 가질 예정이다.

2026년 발효되는 SOLAS 및 관련 강제 코드 개정사항

동 문서는 원칙적으로 2022년 7월 1일부터 2024년 6월 30일까지의 기간(즉, 제106차에서 제108차까지의 MSC 회기) 동안 채택되어 2026년 1월 1일 발효 예정인 SOLAS 및 관련 강제 협약들의 개정사항들을 소개하고자 한다.

또한, 4년 주기 발효에는 해당하지 않지만 사안의 긴급성으로 인해 MSC가 별도로 채택한 2026년 7월 1일 시행 개정사항도 포함하였다.

2026년에 발효되나 4년 주기 발효에 해당하지 않는 기타 안전 관련 IMO 협약 및 강제 코드들은 동 문서에 포함되지 않았다.



개정사항 일람표

파트 1: SOLAS 등

Page 1	하역설비 및 앵커 핸들링 윈치
P3	인화점에 관한 연료유 안전
P4	연료유 품질
P4	제어장소 및 화물제어실의 화재탐지 및 화재경보장치
P5	PFOS를 함유한 소화약제의 사용 및 보관 금지
P6	신조 및 현존 로로 여객선의 화재안전
P9	전자경사계의 설치
P10	해상 유실 컨테이너의 보고
P10	극지해역을 운항하는 SOLAS 비-적용선에 대한 안전조치

파트 2: IGF Code

P12	정의: 2026년 1월 1일 이후 건조된 선박
P12	Air lock: 문턱 높이
P13	압력도출밸브
P14	탱크 압력 및 온도 제어
P15	LNG 벙커링 매니폴드
P16	LNG 연료공급의 이중화 및 격리 요건 완화
P17	연료공급관의 환기
P18	Gas consumer의 유지보수를 위한 수동조작 폐쇄밸브의 설치
P18	이중 가스연료관의 환기요건 개정
P19	LNG 연료공급장치의 외측관 또는 덕트 설계압력
P20	연료준비실의 화재보호
P21	연료준비실의 휴대용 소화기
P21	위험구역의 분류: LNG 연료탱크의 방벽 간 구역
P22	연료탱크의 액면계
P23	벙커링 작업
P23	단순 오기/문구 수정

파트 3: 기타 코드

P25	극저온 재료로서 고망간강의 사용
P25	가스 운반선 독성 화물의 연료 사용
P26	전폐형 구멍정의 환기
P27	환기설비가 설치된 전폐형 구멍정의 연차정밀검사
P28	구멍조끼의 수중 성능
P29	구멍정 또는 구조정의 진수를 위한 단일 폴 및 후크 장치
P30	생존정 및 구조정의 강하 속도
P30	Grain Code: 곡물 운송을 위한 신규 적재조건
P31	2011 ESP Code: 두께 측정 업체에 대한 승인
P32	보호도장 성능 기준(PSPC)의 경미한 수정

파트 1 - SOLAS 등

파트 1 은 주로 2026 년 1 월 1 일 발효되는 SOLAS 협약의 개정사항을 다룬다. 또한 SOLAS 협약의 개정사항과 연계된 강제 코드(예: FSS Code, Polar Code 등)의 개정사항들을 함께 다루고 있다.

하역설비 및 앵커 핸들링 윈치¹

배경

2011 년 뉴질랜드 등이 MSC 89/22/12 문서를 통해 논의 과제로서 제안한 이래 하역설비 및 앵커 핸들링 윈치와 관련된 안전 이슈들은 SDC 전문위원회의 장기 의제로서 논의된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 장비 제조자
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 설치되는 하역설비 및 앵커 핸들링 윈치. 일부 요건은 2026 년 1 월 1 일 전 설치된 설비에도 소급 적용

SOLAS II-1/2.30 부터 2.33 규칙 및 II-1/3-13 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.532(107))

1

이 개정사항은 선급 규칙 및/또는 ILO Convention No.152 를 통해 규제되어온 바 있는 하역설비 및 앵커 핸들링 윈치에 대한 IMO 의 협약 요건을 수립하였다. 이러한 개정의 일환으로 SOLAS II-1 장 하에 ‘하역설비’, ‘앵커 핸들링 윈치’ 및 ‘하역장구’ 등과 같은 각종 용어의 정의가 2 규칙에 추가되고, 하역설비 및 앵커 핸들링 윈치의 안전조항이 신규 3-13 규칙으로 신설되었다.

신규 SOLAS II-1/3-13 규칙의 상세요건들은 MSC 107 시 함께 승인된 ‘앵커 핸들링 윈치에 관한 지침’ (MSC.1/Circ.1662) 및 ‘하역설비에 관한 지침’ (MSC.1/Circ.1663)에 수록됨.



하역설비



앵커 핸들링 윈치

¹ 앵커 핸들링 윈치는 해저작업에 있어 타 선박 또는 타 MODU의 묘(Anchor) 및 계류삭(Mooring line)의 설치, 회수 및 재위치 등에 사용되는 윈치를 의미 (SSE 4/WP.4의 9항에 따라 본선 자체의 묘 작업을 위한 일반적인 앵커 윈드라스를 의미하지 않음)

설치일 및 장비	적용 요건
2026.1.1 이후 설치되는 하역설비	• 선급규칙 또는 주관청이 인정가능한 표준에 따라 설계, 제작 및 설치되어야 함. • 설치 후 그리고 수리 또는 변경 후 하중시험 및 정밀검사가 시행되어야 함. • 안전사용하중(SWL)이 영구적으로 표기되고 관련 거증서류가 제공되어야 함.
2026.1.1 전 설치되는 하역설비	• 2026.1.1 이후 첫번째 정기검사까지 ‘하역설비 지침’ (MSC.1/Circ. 1663)에 따라 시험 및 정밀검사가 시행되어야 함. • 안전사용하중(SWL)이 영구적으로 표기되고 관련 거증서류가 제공되어야 함.
2026.1.1 이후 설치되는 앵커 핸들링 윈치	• ‘앵커 핸들링 윈치 지침’ (MSC.1/Circ. 1662)에 따라 설계, 제작, 설치 및 시험되어야 함.
2026.1.1 전 설치되는 앵커 핸들링 윈치	• 2026.1.1 이후 첫번째 정기검사까지 ‘앵커 핸들링 윈치 지침’ (MSC.1/Circ. 1662)에 따라 시험 및 정밀검사가 시행되어야 함.

이와 관련, MSC 106은 이미 설치된 기존 하역설비의 인증에 대해 아래 요약된 바와 같은 이해를 승인한 바 있으며, 그 상세는 MSC 106/19의 11.52항에서 찾을 수 있다.

- ILO Convention No.152 와 같은 타 국제협약 하에서 발급된 유효한 증서를 가지는 기존 하역설비는 SOLAS II-1/3-13.2.4 규칙을 만족하는 것으로 간주되어야 함; 그리고
- 타 국제협약 하에서 발급된 유효한 증서를 가지지 않는 기존 하역설비는 주관청 또는 주관청이 인정한 선급이 발급한 사실확인서(Factual Statement) 등에 의해 SOLAS II-1/3-13.2.4 규칙을 만족하는 하는 것으로 문서화되어야 함.

영향

기국 주관청이 별도로 지시(예: 기국 고유의 인증제도)하지 않는다면, KR 은 SOLAS II-1/3-13 규칙의 준수를 위해 관련 KR 선급규칙에 따라 발급되는 하역설비 시험-검사증서 및 하역설비기록부를 통해 다음과 같은 하역설비들의 인증을 지속 예정이다.

- 2026 년 1 월 1 일 이후 설치되는 신규 하역설비; 및
- ILO Convention No.152 하의 유효한 증서(KR 하역설비 증서/기록부 포함)를 소지한 2026 년 1 월 1 일 전 설치된 기존 하역설비

따라서, 신조선박의 경우, 선급규칙에 따라 선택 사항으로서 요구되던 KR 하역설비 증서/기록부(즉, KR 선급부호 LG 가 부여된 경우)는 SOLAS II-1 장 3-13 규칙을 만족하기 위해 사실상 강제화 된다.

2026년 1월 1일 전 설치되고 유효한 증서를 소지하지 않은 기존 하역설비의 경우 2026년 1월 1일 이후 도래하는 첫번째 정기검사일까지 하중시험, 정밀검사, 안전사용 하중(SWL) 표기 등 검사 완료 후 사실 확인서(factual statement)가 발급되어야 한다.

설치일에 관계없이 하역설비는 MSC.1/Circ.1663 및 해당되는 경우 선급규칙에 따라 시험, 정밀검사, 점검, 운용 및 유지보수 되어야 한다.

기국 주관청이 1,000 kg 미만의 안전사용하중을 가지는 하역설비를 명시적으로 배제하지 않는다면, 그러한 하역설비들은 신설된 SOLAS II-1/3-13 규칙의 적용을 받게 된다.

인화점에 관한 연료유 안전

배경

2020년부터 MSC는 부적합한 연료유 사용에 따른 위험을 중심으로 연료유 안전 문제를 논의해왔다. 특히, 연료유의 인화점은 적절한 규제 조치가 필요한 주요 안전 문제 중 하나였다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 연료유 공급자
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: 2012년 7월 1일 전 건조된 선박을 포함한 모든 선박

SOLAS II-2/3.59, 3.60, 3.61, 4.2.1.6, 4.2.1.7 및 4.2.1.8 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.520(106))

3

이 개정사항은 SOLAS II-2/4.2.1 규칙의 인화점 요건(즉, 인화점 60°C 미만인 연료유 사용금지)을 충족하지 않는 연료유의 공급을 규제하는 것을 목표로 한다. 이에 따라, 연료유 공급자는 선박에 연료를 공급하기 전에 SOLAS II-2/4.2.1 규칙을 준수한다고 인증하는 선언서를 제공해야 하며, 사용된 시험 방법을 명시해야 한다. 또한, 선박에 공급된 연료유의 Bunker Delivery Note (BDN)에는 측정된 인화점 자체 또는 인화점이 70°C 이상으로 측정되었음을 확인하는 진술을 포함해야 한다.

대표 샘플을 분석²하여 부적합 사례가 확인된 경우, 주관청은 해당 사례를 IMO에 보고하고, 부적합 연료유를 공급한 연료유 공급자에 대해 적절한 조치를 취해야 한다.

영향

이 개정사항은 최소 인화점 60°C를 충족하지 않는 연료유를 선박에 공급하는 연료유 공급자를 규제하기 위한 법적 근거를 제공한다.

그러나 다음의 사항들에 설명된 바와 같이 연료유 공급자 외의 다른 이해관계자들도 영향을 받을 수 있다:

- 선주와 운항자는 벙커링 전후 자사의 선박이 인화점 요건을 충족함을 확인하는 문서를 확보하도록 보장해야 함 (예: SOLAS II-2/4.2.1 규칙을 준수함을 증명하는 연료유 공급자의 사전 선언서 및 연료유 인화점을 기재한 BDN 등)

² 연료유 샘플은 ISO/IEC 17025:2017 등에 따라 인정된 실험실에 의해 ISO 2719:2016에 따라 분석되어야 함

- 주관청은 이러한 개정에서 발생하는 권한과 책임을 인식하고, 이를 적절히 시행하기 위한 국내법(확인된 부적합 사례에 대해 적절한 조치를 포함)을 수립하는 것을 고려해야 함.

연료유 품질

배경

2020 년부터 MSC 는 부적합한 연료유 사용에 따른 위험을 중심으로 연료유 안전 문제를 논의하였으며, 안전적인 관점에서 SOLAS 내에 연료유의 품질을 보장하는 요건이 부족하다는 우려가 제기된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 연료유 공급자
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2012 년 7 월 1 일 전 건조된 선박을 포함한 모든 선박

SOLAS II-2/4.2.1.9 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.550(108))

이 개정사항은 연료유 품질을 보장하여 선박 및 사람의 안전을 위협하거나 선박의 기관 성능에 부정적인 영향을 미치지 않도록 하는 것을 목표로 한다. 이들은 MARPOL Annex VI 18.3.1.1.3 규칙과 거의 동일하며, 선박의 안전운항에 영향을 미치는 연료유 품질을 규제하기 위한 SOLAS 협약의 법적 근거를 마련한다.

영향

이 개정사항은 선언적 성격의 신설요건으로 선박의 설계나 운항에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상된다.

제어장소 및 화물제어실의 화재탐지 및 화재경보장치

배경

선교와 같은 제어장소에 화재 탐지 및 경고 시스템이 설치되지 않아 인원이 부재한 경우 조속한 화재 탐지가 어려울 수 있다는 우려가 제기된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 화물선

SOLAS II-2/7.5.5 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.550(108))

2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 화물선의 고정식 화재탐지 및 화재경보장치는 선박의 화재보호방식(IC, IIC 및 IIIC)과 관계없이 모든 제어장소(예: 선교 및 화재제어실) 및 화물제어실을 커버할 수 있어야 한다.

이 개정사항의 후속조치로서 MSC.1/Circ.1456 에 수록된 SOLAS II-2 장의 기존 통일해석이 MSC.1/Circ.1456/Rev.1 을 통해 업데이트되었으며, 2026 년 1 월 1 일 전에 건조된 화물선의 제어장소 및 화물제어실은 고정식 화재탐지 및 화재경보장치에 의해 커버될 필요가 없음을 명확히 하였다.



영향

화재탐지 및 화재경보장치는 화물선의 제어장소 및 화물제어실에 자발적으로 설치되어온 경우가 많다. 이 개정으로 인해 그러한 설치가 강제화 되었으므로 신조 선박의 설계단계에서 누락되지 않도록 면밀한 조치가 요구된다.

CO2 Room 은 SOLAS II-2/10.4.3 규칙에 따라 화재 방열의 적용에 국한하여 제어장소로 간주되나 SOLAS II-2/3.18 규칙 상 포함된 '제어장소'의 정의에 따라 이 개정사항의 적용에 있어 일반적으로 제어장소로 분류되지 않는다. 특히, SSE 8 은 SSE 9/20 의 112 페이지에 기록된 바와 같이 CO2 Room 및 유사구역에 고정식 화재탐지 및 화재경보장치가 필요하지 않다고 결론 내린 바 있음을 참조하기 바란다.

PFOS 를 함유한 소화약제의 사용 및 보관 금지

배경

과불화옥탄술폰산(이하 'PFOS')은 사람, 다른 생물 및 환경에 해로운 것으로 알려졌으며, 2009 년부터 잔류성 유기 오염물에 관한 스톡홀름 협약에 의해 그 사용이 전반적으로 금지되어 왔다. 이에 따라 SOLAS II-2 장에도 유사한 규제가 도입되어야 한다는 제안이 제시된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 고속선을 포함한 모든 선박 (단, 2026 년 1 월 1 일 전 건조된 고속선은 2026 년 1 월 1 일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 소급 적용한다.)

SOLAS II-2/1.2.10 및 II-2/10.11 규칙 (결의서 MSC.532(107)); 1994 HSC Code 7 장 7.9.4 항 (결의서 MSC.536(107)); 및 2000 HSC Code 7 장 7.9.4 항의 개정사항 (결의서 MSC.537(107))

이 개정사항은 PFOS 을 함유한 소화약제(예: 폼 용액)의 사용 및 보관을 금지한다. 선박에 사용 또는 보관 중인 소화약제가 PFOS 를 함유한 것으로 확인되는 경우, 2026 년 1 월 1 일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 적절한 육상수용시설로 폐기되어야 한다.

영향

PFOS 를 함유한 소화약제(예: 폼 용액)는 아래에 나열되었으나 이에 국한되지 않는 소화장치 및 장비에 사용되거나 본선에 보관되지 않아야 한다.

- 고정식 포말소화장치
- 갑판 포말소화장치
- 휴대식 포말소화기; 및
- 휴대식 포말방사기



2026 년 1 월 1 일 이후 준수 여부를 확인하기 위해, PFOS 가 포함되지 않았음을 증명하는 문서화된 증거자료(예: 제조자 선언서, 시험성적서 등)가 본선에 제공되고 비치되어야 한다. 선주는 문서화된 증거자료를 제공하지 않으면 이 개정사항을 준수하지 않은 것으로 간주될 수 있으며, 이로 인해 본선의 해당 소화약제가 육상수용시설로 폐기되어야 하는 상황으로 이어질 수 있음을 유념해야 한다.

신조 및 현존 로로 여객선의 화재안전

배경

2010 년대 중반에 발생한 일련의 로로 여객선 사고는 차량갑판에서 발생한 화재에 대한 해당 선종의 취약성을 입증하였으며, IMO 는 2017 년부터 2023 년까지 FIRESAFE I 및 II 연구 ³를 기반으로 관련된 안전규정을 강화하기 위한 활발한 논의를 지속하였다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 로로 여객선 또는 차량구역, 특수분류구역 및/또는 로로구역을 가진 여객선 (단, 일부 요건들은 2028 년 1 월 1 일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 2024 년 1 월 1 일 전 건조된 선박에도 소급 적용된다.)

SOLAS II-2/20 규칙 등의 개정사항 (결의서 MSC.550(108))

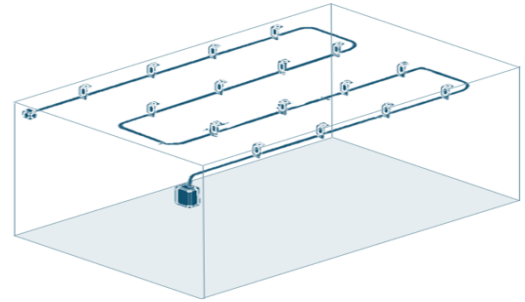
이 개정사항은 2026년 1월 1일 이후 건조된 신조 여객선에 있어 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 화재안전을 강화하며 차량 운송을 위한 노출갑판의 요건을 신설함. 그 주요 내용은 다음과 같음.

³ <https://www.emsa.europa.eu/firesafe.html> 상 게시된 EMSA의 FIRESAFE 연구 참조

- 개별적으로 구분 가능한(individually identifiable) 고정식 화재탐지 및 화재경보장치가 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역 내 연기 및 열 탐지기로서 제공되어야 한다. 열 탐지기 대신 선형적 열 탐지기(linear heat detector)가 대안적으로 고려될 수 있다. (SOLAS II-2/20.4.1.1 부터 20.4.1.4 규칙까지)

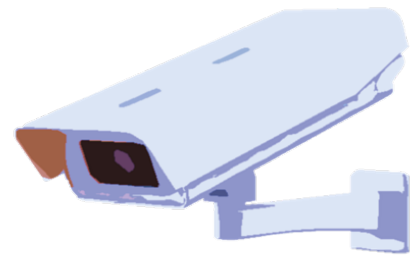


결합형 열-연기 탐지기



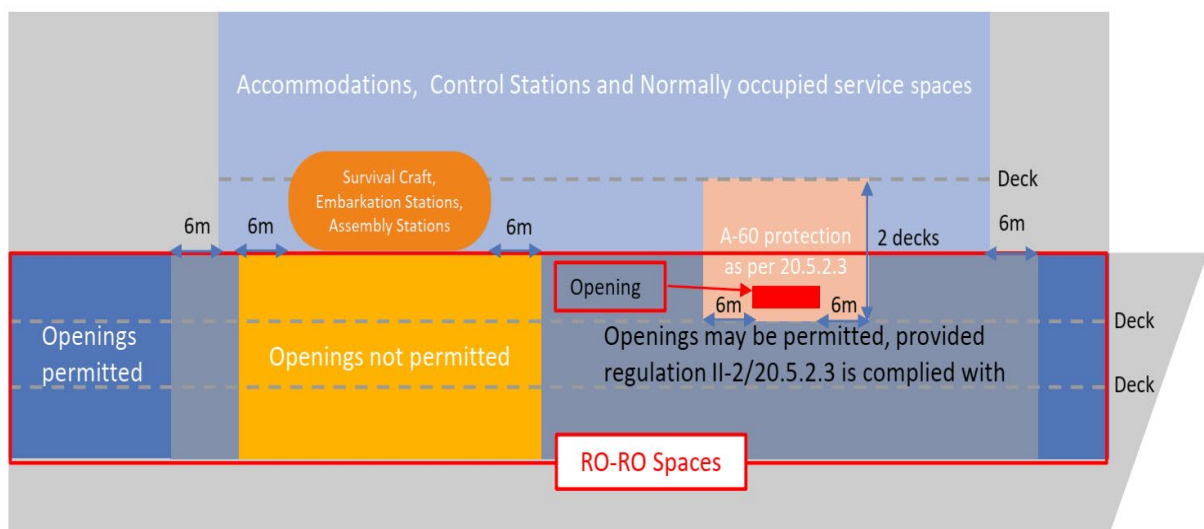
선형적 열 탐지기

- 항해 중 화재 당직이 항시 유지되는 특수분류구역의 경우, 기존과 달리 고정식 화재탐지 및 화재경보장치가 더 이상 면제될 수 없다. (SOLAS II-2/20.4.3.1 규칙)
- 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에는 즉각적 재생(playback) 및 최소 7 일의 기록 저장이 가능한 효과적인 비디오 모니터링 장치가 설치되어야 한다. (SOLAS II-2/20.4.4 규칙)
- 물 방사기(water monitor)로 구성된 고정식 물-기반 소화장치가 차량 운송을 위한 노출갑판의 화재를 진압할 수 있도록 설치되어야 한다. 이러한 물 방사기는 FSS Code 의 신설 조항, 즉, 7 장 2.5 항을 만족해야 한다. 이와 관련하여 노출갑판 상 누적되는 소화수를 효과적으로 제거할 수 있도록 125% 용량의 배수 설비가 제공되어야 한다. (SOLAS II-2/20.6.2.1 및 20.6.2.2 규칙)



비디오 모니터링 장치

- 로로구역의 개구(opening)에 관한 구체적 요건들이 수립되었으며, 아래 그림은 허용 가능한 개구의 배치를 개괄적으로 예시한다. 그림에도 불구하고, 램프(ramp) 및 문과 같이 강 또는 A-0 등급의 폐쇄장치를 갖춘 개구는 그 설치 위치에 관계없이 허용될 수 있다. (SOLAS II-2/20.5.2 규칙)



로로 여객선 상 허용 가능한 개구의 배치

- 고정식 가압수 분무장치(fixed pressure water-spraying system)가 설치된 경우, 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역 내 데크, 격벽 및 수직 경계면에 고정식 소화장치의 구역을 쉽게 식별할 수 있도록 적절한 표지 및 마킹이 표시되어야 한다. (SOLAS II-2/20.7 규칙)

2026 년 1 월 1 일 전에 건조된 **현존 여객선**에 있어 이 개정사항은 기 설치된 본선 화재안전장치들의 기능을 강화하고 차량 운송을 위한 노출갑판의 요건이 신설하였다. 이러한 소급요건들은 현존 여객선에 적용 후 2028 년 1 월 1 일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 현장 검사원에 의해 확인되어야 한다. 그 세부 사항은 다음과 같다.

- 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 고정식 화재탐지 및 화재경보장치는 연기 및 열 탐지기를 구비해야 한다. 이 경우, 열탐지기는 연기 탐지기의 설치 간격 및 범위 요건(즉, 5.5m 및 74m²)을 준수해야 한다. (SOLAS II-2/20.4.1.6 규칙)
- 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에는 즉각적 재생(playback) 및 최소 24 시간의 기록 저장이 가능한 효과적인 비디오 모니터링 장치가 설치되어야 한다. (SOLAS II- 2/20.4.4 규칙)
- 물 방사기(water monitor)로 구성된 고정식 물-기반소화장치가 차량 운송을 위한 노출갑판의 화재를 진압할 수 있도록 로로 여객선에 설치되어야 한다. 단, 그 용량은 FSS Code 의 신설 요건이 아닌 SOLAS 본문에 별도 신설된 요건을 따라야 한다. (SOLAS II-2/20.6.2.3 규칙)



물 방사기

FSS Code 7 장 2.5 항과 9 장 2.3.1, 2.4.2.2 및 2.5.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.555(108))

상기와 같은 SOLAS II-2/20 규칙 등의 개정에 맞추어 고정식 화재탐지 및 화재경보장치의 강화된 설계특성 및 물 방사기로 구성된 고정식 물-기반 소화장치의 신설 요건을 뒷받침할 수 있도록 아래와 같이 FSS Code 가 개정되었다.

이와 관련, 2026 년 1 월 1 일 이후 건조(K/L)된 로로 여객선의 노출갑판 상 차량 운송을 위해 물 방사기로 구성된 '고정식 물-기반 소화장치'의 엔지니어링 사양이 수립되었다. (FSS Code 7 장 2.5 항)

또한, 결합형 연기-열 탐지기 및 선형적 열 탐지기의 요건이 고정식 화재탐지 및 화재경보장치의 엔지니어 사양에 포함되었으며, 2026 년 1 월 1 일 이후 건조(K/L)되는 선박에 적용된다. (FSS Code 9 장 2.3.1 및 2.4.2.2 항)

탐지기 종류	탐지기 당 최대 바닥 면적	탐지기 중심 간 최대 거리	격벽으로부터의 최대 거리
결합형 연기-열 탐지기	74 m ²	9 m	4.5 m

2026 년 1 월 1 일 이후 건조(K/L)된 로로 여객선에 설치되는 고정식 화재탐지 및 화재경보장치의 가시 가청 화재신호 요건을 신설되었다. (FSS Code 9 장 2.5.1 항)

영향

SOLAS II-2/3.42 의 정의에 따르면 '로로 여객선'은 로로구역이나 특수분류구역을 가진 여객선을 의미한다. 따라서, 엄밀한 의미에서 로로 여객선은 차량구역, 특수분류구역 또는 로로구역을 가지는 여객선과 일치하지 않을 수 있다.

예를 들어 차량구역만을 가지는 여객선은 로로 여객선으로 간주되지 않는다. 따라서, 이 개정사항의 적용에 있어 개별 요건에 따라 적용되는 여객선의 종류가 달라질 수 있음에 유념하기 바란다

결합된 연기-열 탐지기는 이미 시장에 출시되어 있어 있다. 이를 현존 여객선의 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에 교체 설치하는 것은 제조자에 따라 다를 수 있으나 비교적 용이하게 수행(예: 탐지기 교체 및 제어반 업데이트 등) 가능할 것으로 예상된다. 따라서, 관련 선사는 화재탐지 및 경보장치의 교체 정도를 제조자와 미리 협의할 것을 권고 드린다.

물 방사기로 구성된 고정식 물-기반 소화장치는 노출갑판 상에 차량 운송을 위한 구역을 가지는 경우에만 요구된다. 따라서, 그러한 구역이 본선에 지정되어 있지 않다면 해당 요건이 미치는 영향은 미미할 것으로 사료된다.

SOLAS II-2 장 하의 현재 요건들은 화물선에 결합형 연기-열 탐지기 또는 선형적 열 탐지기의 설치를 요구하지 않는다. 그럼에도 불구하고, 본선의 화재 위험을 고려하여 그러한 화재탐지기를 자발적으로 화물선에 설치할 경우, FSS Code 9 장의 개정된 1.1 항에 해당된다면 개정된 2.3.1 항 및 2.4.2.2 항의 관련 요건들을 준수해야 한다. 이는 SOLAS II-2 장에 따라 FSS Code 를 만족하는 고정식 화재탐지 및 화재경보장치의 설치가 요구되는 구역의 경우, 결합형 연기-열 탐지기를 자발적으로 설치하더라도 FSS Code 의 신설요건에 따라 탐지기 간 최대거리가 9 미터를 넘지 않아야 함을 의미한다. 이로 인해 특히 2026년 1월 1일 이후 용골이 거치되는 PCTC의 로로구역 등에 결합형 연기-열 탐지기가 자발적으로 설치되는 경우, 탐지기 간 최대거리 11 미터를 적용한 기존 설치 대비 그 설치 수량이 대폭 증가할 것으로 전망된다.

전자경사계의 설치

배경

전자경사계 성능기준(결의서 MSC.363(92))이 2013 년 개발된 바 있으나, SOLAS 협약 하에서 전자경사계의 설치가 강제요건은 아니었다. 다만, 산적화물선 전복 또는 해상컨테이너 유실 등 사고가 지속됨에 따라 선교에 설치되는 전자경사계를 통해 선박 횡경사 정보를 선원 및 VDR 에 제공해야 할 필요성이 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조(K/L)되는 3,000 GT 이상 컨테이너선 및 산적화물선

SOLAS V/2.8, 2.9, 18 및 19.2.12 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.532(107))

이 개정사항은 2026.1.1 이후 건조되는 3,000 GT 이상 컨테이너선 및 산적화물선에 전자경사계의 설치를 의무화한다. 이와 관련, ‘산적화물선’ 및 ‘컨테이너선’의 용어 정의가 SOLAS V 장에 적용하기 위해 신설되었으며, 전자경사계 성능기준(Resolution MSC.363(92))이 SOLAS V 장 18 규칙 하에 주석으로 기재되었다.

영향

가끔씩 산적 건화물을 운송하는 화물선 및 갑판상 컨테이너를 적재하는 일반화물선에는 전자경사계가 요구되지 않으며, 전자경사계의 백업 시스템 또한 필요하지 않다. MSC 106/19 문서의 13.47 항을 참조 바란다.

VDR 성능기준(개정사항을 포함한 결의서 MSC.333(90))에 따라 전자경사계가 설치된 경우 선박의 VDR에 연결되어야 하며, 선박의 횡요 운동이 VDR의 재생 시 확인될 수 있는 수준이어야 한다.

해상 유실 컨테이너의 보고

배경

최근 발생한 일련의 해상 컨테이너 유실은 선박 항해 상 위협으로 대두되고 있기에, IMO 차원의 포괄적 규제 조치가 시급히 수립되어야 한다는 우려가 제기된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 주관청
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: 모든 선박



SOLAS V/31 및 32 규칙의 개정사항 (결의서 MSC.550(108))

해상에서 유실된 컨테이너의 탐지, 위치 식별, 추적 및 회수에 관한 보고 절차를 수립하기 위해 SOLAS V/31.2 및 V/32.3 규칙이 개정되었다. 신규 31.2 규칙은 자선의 컨테이너를 분실하거나 해상에서 유실된 컨테이너를 발견하는 경우 관련 당사자, 즉, 선장, 선사 및 기국의 역할과 책임을 명시하며, 신규 32.3 규칙은 보고되어야 하는 정보의 범주를 규정한다.

영향

이 개정사항은 선장, 선사 및 기국 주관청의 새로운 보고 의무를 수립한다. 따라서, 선장 및 당직 항해사들에게 SOLAS V/31.2 및 V/32.3 규칙에 따라 요구되는 새로운 보고 의무를 적절히 교육하고 이를 선박의 운항절차서에 명시할 것을 권고한다.

극지해역을 운항하는 SOLAS 비-적용선에 대한 안전조치

배경

2017년 Polar Code 시행 이후, 극지해역을 운항하는 선박 중 다수를 차지하는 어선과 같은 SOLAS 비-적용선이 국제적 안전규제에서 제외된 것에 대한 우려가 제기되었다. 이러한 규제의 공백을 해결하기 위해 IMO는 유람요트 및 어선을 위한 임시 안전 지침을 개발하였으며, 그 일환으로 SOLAS XIV장과 Polar Code의 강제 요건이 개정되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026년 1월 1일

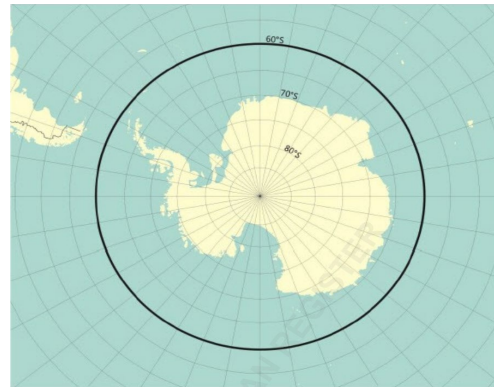
- 적용대상: 이하에 언급된 SOLAS 비-적용선 (단, 현존 SOLAS 비-적용선이 극지해역을 항해하려는 경우, 이 개정사항은 2027년 1월 1일까지 소급 적용되어야 한다.)

SOLAS XIV 장 (결의서 MSC.532(107))과 Polar Code 파트 I-A 의 9-1 장 및 11-1 장

SOLAS XIV 장의 개정사항은 Polar Code 파트 I-A 의 신규 9-1 장(항해안전) 및 11-1 장(항해계획)과 함께 다음 범주의 SOLAS 비-적용선에 대한 극지해역 항해 안전요건을 제공한다.

- 전장 24m 이상 어선;
- 무역에 종사하지 않는 300GT 이상 유람요트; 그리고
- 300GT 이상 500GT 미만 화물선

MSC 106 의 결정에 따라 Polar Code 파트 I-A 의 9-1 장 및 11-1 장 요건에 적합함을 나타내는 증서는 기국 주관청의 재량에 맡기기로 하였다.



극지해역의 범위 (북극 및 남극해역)

영향

SOLAS 비-적용선 중 극지해역에서 조업하는 어선들이 이 개정사항의 영향을 가장 많이 받을 것으로 예상된다. 전장 24m 이상 어선은 극지해역을 운항할 경우 원칙적으로 Polar Code 파트 I-A 의 9-1 장 및 11-1 장을 준수해야 하지만, 9-1 장(항해장비)의 적용은 기국 주관청의 정책에 따라 완화될 수 있다. 증서발급 및 적용요건이 국내법에 따라 결정될 수 있으므로 기국 주관청의 추가 지침이 필요하다.

이와 관련하여, KR 은 선주 등의 요청이 있을 경우 적절한 검사를 수행한 후 관련된 적합증서(SOC)를 발행할 수 있다.

파트 2 – IGF Code

MSC 108 은 천연가스연료의 사용과 관련된 다양한 안전 사안을 해결하고 Code 내 오기사항을 수정할 수 있도록 IGF Code 의 개정사항들을 결의서 MSC.551(108)을 통해 채택하였다. 이 개정사항은 2026 년 1 월 1 일부터 발효되며, 전반적으로 2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 신조선에 적용되나 일부 조항은 모든 선박에 소급 적용된다.

정의: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 선박

배경

‘2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 선박’이라는 표현의 정의는 결의서 MSC.551(108)에 의해 채택된 IGF Code 개정사항의 적용일을 설명하는데 있어 필수적이다.

적용

- 관련 산업계: 전체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: ‘2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 선박’이라는 표현을 사용하는 모든 IGF Code 요건

IGF Code 파트 A 의 2.2.43 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

12

IGF Code 내 사용된 ‘2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 선박’이라는 표현은 아래와 같은 선박들을 일컫는다.

- 2026 년 1 월 1 일 이후 건조 계약이 체결된 선박; 또는
- 건조계약이 없는 경우, 2026 년 7 월 1 일 이후 용골이 거치되거나 유사한 건조단계에 있는 선박; 또는
- 2030 년 1 월 1 일 이후 인도되는 선박

영향

결의서 MSC.551(108)에 의해 채택된 IGF Code 개정사항의 적용범위를 명확히 파악할 수 있도록 상기 정의에 대한 모든 관련자들의 주의가 필요하다.

Air lock: 문턱 높이

배경

IGF Code 파트 A-1 의 5.11.1 항에 따라 비-위험구역에서 위험구역으로 직접적 접근(Direct Access)는 허용되지 않는다. 운항목적 상 출입구가 필요한 경우, Air Lock 이 설치되어야 한다.

기존 5.12.1 항에 따라 Air Lock 은 각각 위험구역 및 비-위험구역과 접하는 가스밀 문이 설치되어야 하며, 그 문턱 높이는 최소 300mm 가 요구된다. 다만, 침수 위험을 고려 시 그 문턱높이가 위험구역으로 이어지는 바깥쪽 문에만 요구되는 것인지 명확하지 않다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A 의 5.12.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

Air lock 의 문턱 높이 요건(즉, 최소 300mm)은 위험구역으로 연결되는 문에만 적용됨을 명시하였다.



영향

이 개정사항은 Air Lock 문턱높이의 적용에 있어 규제를 완화하는 효과가 있으며, Air Lock 문의 설계 변경으로 이어질 수 있다. 따라서, 조선업계는 Air Lock 설계에 이 개정사항이 반영될 수 있음을 유념해야 한다.

압력도출밸브

배경

IGF Code 파트 A-1 의 6.7.2.2 항에 따라 액화가스 연료탱크는 최소 2 개의 압력도출밸브가 설치되어야 하며, 어느 압력도출밸브의 고장 또는 누출 시 이를 차단할 수 있어야 한다. 다만, 한 밸브가 차단되었을 때 이를 제외한 나머지 압력도출밸브들의 용량이 연료탱크의 압력상승을 완전히 처리하기에 충분하지 않다는 우려가 제기되었다.

적용

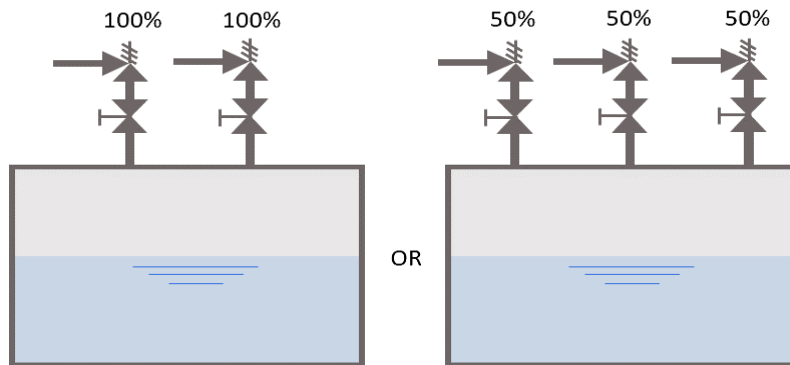
- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 6.7.3.1.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

각 액화가스 연료탱크의 압력도출장치는 어느 1 개의 압력도출밸브를 차단하더라도 나머지 압력도출밸브의 합산 용량이 해당 장치에 요구되는 총 도출 용량을 만족하도록 설계되어야 한다.

영향

현 규정 하에서는 일반적으로 각각 합산 처리 용량의 50%를 가지는 2 개의 압력도출밸브가 설치되고 있다. 그러나 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박은 상기 기술된 사항과 아래 예시된 바와 같은 설계변경이 불가피하다.



Examples of allowable combined capacity of PRV

탱크 압력 및 온도 제어

배경

IGF Code 파트 A-1 의 6.9.1.1 항은 연료의 증기압력을 견딜 수 있도록 설계된 탱크를 제외하고 액화가스 연료탱크의 압력 및 온도를 다음과 같은 네가지 수단 중 한가지 방법만을 사용하여 상시 유지할 것을 요구한다.

14

- 증기의 재액화;
- 증기의 열산화;
- 축압; 또는
- 액화가스 연료냉각

반면, 이 요건의 기반이 되는 IGC Code 7.1.1 항은 화물탱크의 압력 및 온도 제어에 있어 네가지 수단 중 하나 이상의 방법을 사용하도록 허용한다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 6.9.1.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항은 다음 중 한가지 이상의 방법을 활용하여 액화가스 연료탱크의 압력 및 온도를 상시 유지하도록 해명하였다.

- 증기의 재액화;

- 증기의 열산화;
- 축압; 또는
- 액화가스 연료냉각

영향

기존 6.9.1.1 항의 적용에 있어 1 개 이상의 수단(예를 들어, Type C 독립형 탱크는 열산화 및 축압을 동시에 이용)이 이미 전반적으로 사용되어 왔다. 따라서, 이번 개정이 선박의 설계 및 배치에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 전망된다.

LNG 벙커링 매니폴드

배경

기존 IGF Code 파트 A-1 의 8.4.1 항에 따라 벙커링 매니폴드의 연결은 Dry Disconnect 형식이어야 하며 추가적 안전을 위해 Dry Break Away Coupling/Self-sealing quick release 등이 요구된 바 있다. 다만, 벙커링 매니폴드의 연결에 적용되어야 할 상세요건 또는 표준에 있어 기존 8.4.1 항이 명확하지 않다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 연료 공급자
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: IGF Code 가 적용되는 모든 선박이 2026 년 1 월 1 일 이후 LNG 연료를 수급하는 경우 (소급적용)

IGF Code 파트 A 의 4.2.2 항 그리고 파트 A-1 의 8.4.1 에서 8.4.3 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항에 따르면 벙커링 매니폴드의 연결에는 통상적으로 인정되던 Dry Disconnect/Connect Coupling^{4, 5} 뿐만 아니라 수동/유압연결 커플러⁶, 또는 볼트체결 플랜지⁶ 등도 사용될 수 있다. (8.4.1 항)

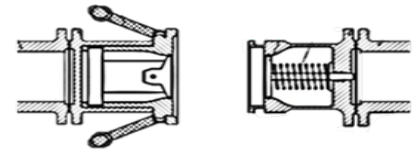
다만, 벙커링 매니폴드의 연결을 위해 수동/유압연결 커플러 또는 볼트체결 플랜지를 사용하는 경우, LNG 또는 가스 누출의 위험을 완화하기 위해 설계 단계에서 위험성 평가⁶를 수행하고 관련 운영절차를 수립해야 한다. (8.4.2 항)

벙커링 공급 측에 설치되지 않는 한, 비상 상황 시 신속한 물리적 분리를 가능케 하는 Emergency Release Coupler (ERC)/Emergency Release System(ERS)⁶가 제공되어야 한다. (8.4.3 항)

⁴ Dry Disconnect/Connect Coupling: LNG 또는 가스의 누출을 최소화하기 위해 볼트 체결 없이 노즐과 리셉터클로 구성되어 호스 벙커링 시스템의 신속한 연결 및 분리를 가능케 하는 기계장치

⁵ ISO 21593:2019 – Ships and marine technology — Technical requirements for dry-disconnect/connect couplings for bunkering liquefied natural gas

⁶ ISO 20519:2021 – Ships and Marine Technology – Specification for Bunkering of Liquefied Natural Gas Fuelled Vessels



Dry-Disconnect/Connect Coupling



영향

개정된 8.4.1 및 8.4.2 항을 시행함에 있어 Code 의 8.4.1.1 항에 따른 Dry Disconnect/Connect Coupling 이 선박의 병커링 작업을 위해 사용되는 유일한 수단이 아닌 경우, 병커링 배치에 관한 위험성 평가가 시행되고 관련된 운항절차가 선박의 연료취급매뉴얼 내에 수립되어야 한다. 이러한 신규 요건은 그 시행 상 유예기간을 가지고 있지 않기에 2026 년 1 월 1 일부터 LNG 연료의 병커링 시 관련 요건이 즉시 준수되어야 한다.

LNG 연료공급의 이중화 및 격리 요건 완화

배경

단일연료가 사용되는 경우(즉, Gas Only Engine 이 사용되는 경우), 연료공급장치는 장치 내 연료누출이 출력상실로 이어지지 않도록 고안되어야 한다. 이를 위해 IGF Code 파트 A-1 의 기존 9.3.1 항은 연료탱크와 Consumer 사이의 연료공급시스템이 완전히 이중화 되고 격리될 것은 요구하였다.

하지만, 해당 IGF Code 요건을 시행하는 동안 식별된 현실적 어려움을 해결하는 과정에서 서로 다른 종류의 연료를 사용함으로써 완전한 이중화 및 격리를 달성할 수 있는 이중연료장치의 경우와 달리 단일 LNG 연료장치의 경우 2 대 이상의 엔진 또는 보조추진장치를 설치하여 출력상실의 위험을 완화할 수 있는 대안적 방법이 있음을 식별하였다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 9.3.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항은 단일연료를 사용하는 경우 요구되는 연료공급장치의 이중화 및 격리를 더 이상 완전한 수준까지 요구하지 않으며, SOLAS II-1/26.3 규칙에 따라 주관청이 연료공급장치의 누출 또는 고장 시 대안적으로 추진성능의 부분적 감소를 인정할 수 있도록 허용한다.

영향

Gas-Only Engine 의 경우, 2 개 이상의 엔진 또는 보조추진장치를 설치하여 개정된 9.3.1 항의 요건을 만족할 수 있다. 하지만 연료공급장치의 이중화 및 격리 요건을 만족하기 위해 개별 엔진 또는 엔진 그룹에 구분되어 연료가 공급될 수 있도록 분리된 가스연료공급장치는 여전히 필요하다고 사료된다.

Gas-Only Engine 은 제한된 수의 유럽 내항선에 사용된 바 있다. 대형 선박에 적합한 Gas-Only Engine 이 이미 개발되었으나, 그 상업적 수요는 거의 없었다. 따라서, 이 개정사항이 현 시점에서 조선산업에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 전망된다.

연료공급관의 환기

배경

IGF Code 파트 A-1 의 기존 9.4.7 항은 Master Fuel Gas Valve 가 자동으로 폐쇄될 경우, 연료가스의 역류로 인한 화재폭발위험을 저감하기 위해 Double Block/Bleed Valve 와 Consumer 사이의 연료공급관만이 자동적으로 환기(Ventilated)될 것을 요구해왔다.

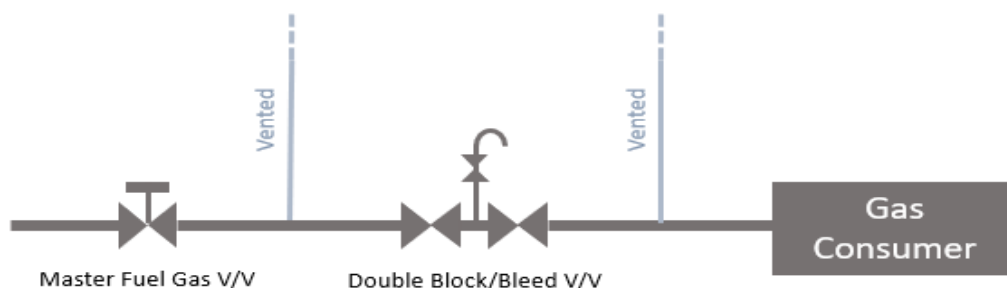
다만, Consumer 의 설계 및 배치와 상관없이 Master Fuel Gas Valve 와 Consumer 사이의 모든 연료공급관 구간이 환기되어야 한다는 의견이 제기된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 9.4.7 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

Master Gas Fuel Valve 가 자동으로 폐쇄될 경우, 그 하류의 모든 가스 공급관은 자동으로 환기(vented)되어야 한다.



영향

설계 상 변경사항이 발생할 수 있음을 고려하여, 조선업계의 조치가 요구된다.

연료공급관의 환기와 관련하여 개정된 9.4.7 항을 시행함에 있어 기존의 ‘ventilated’에서 ‘vented’라는 표현으로 치환되었기에 N2 Purging 과 같은 강제환기가 더 이상 요구되지 않는다.

Gas consumer 의 유지보수를 위한 수동조작 폐쇄밸브의 설치

배경

IGF Code 파트 A-1 의 기존 9.4.8 항은 **엔진**으로 이어지는 연료공급관의 Double Block/Bleed Valve 전단에 1 개의 수동조작 폐쇄밸브를 요구하였다. 이 수동조작 폐쇄밸브는 연료공급관의 어느 개소가 수리되어야 하는 경우 충분한 격리를 제공하기 위해 설치된다. 이러한 측면에서 수동조작 폐쇄밸브의 필요성(수리 시 사용)은 엔진 및 그 외 Consumer 간 차이가 있지 않다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 9.4.8 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항은 엔진뿐만 아니라 **모든 종류의 Consumer** 로 이어지는 연료공급관의 Double Block/Bleed Valve 전단에 1 개의 수동조작 폐쇄밸브가 요구될 수 있도록 9.4.8 항에 사용된 ‘엔진’이라는 용어를 ‘Gas consumer’로 수정하였다.

영향

IGF Code 파트 A-1 의 9.4.2 항은 이미 Consumer 로 이어지는 연료공급관에 Master Gas Fuel Valve 와 연속하여 설치되는 수동조작 폐쇄밸브를 요구 중이다. 그럼에도 불구하고, 기존 설계에 따라 수동조작 폐쇄밸브가 추가로 설치되어야 하는 경우를 배제할 수는 없다. 전반적으로 이번 용어수정이 연료공급관의 배치에 미치는 영향은 미미하다고 평가된다.

이중 가스연료관의 환기요건 개정

배경

IGF Code 파트 A-1 의 9.6.1 항은 가스안전 기관구역 내 위치한 연료관이 이중관 또는 덕트에 의해 완전히 밀폐되어야 한다고 규정하며, 이중관이 1) 불활성 가스 가압, 2) 기계식 음압(undere-pressure) 환기 및 3) 기타 동등한 방법 등의 세가지 환기요건들 중 하나를 만족하도록 요구 중이다. 그러한 세가지 환기요건 중 불활성 가스 가압 방식은 9.6.1.1 항이며 그 상세는 다음과 같다.

- 내측 연료관과 외측관 사이의 공간을 가스연료보다 높은 압력의 불활성가스로 가압
- 불활성 가스의 압력 상실 시 적절한 경보; 및

- 내측 연료관이 고압가스 용일 경우, Master Gas Valve 의 폐쇄 시 Master Gas Valve 와 엔진 사이의 관은 불활성 가스로 자동으로 Purging 되도록 배치

상기 중 마지막 항목은 기술적 근거가 부족하며 불필요한 오해로 이어질 수 있다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: IGF Code 가 적용되는 모든 선박 (소급적용)

IGF Code 파트 A-1 의 9.6.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항은 9.6.1.1 항의 요건 중 고압 내측관 요건(즉, 상기 세번째 항목)을 삭제하였다. The last sentence of paragraph 9.6.1.1 of the Code, i.e. the third bullet point above, was deleted from paragraph 9.6.1.1 of the Code.

영향

이 개정사항이 선박이 설계 및 배치에 영향을 미칠 수 있음을 고려 시 조선업계의 주목이 필요하다. 다만, 주로 기존 요건을 완화할 뿐만 아니라 9.6.1.1 항을 만족하는 배치가 잘 활용되지 않음을 고려 시 산업계에 미치는 영향은 미미할 것으로 전망된다.

LNG 연료공급장치의 외측관 또는 덕트 설계압력

배경

연료공급장치의 외측관 및 덕트의 설계압력은 원칙적으로 내측 연료관의 최대 작동 압력(max. working pressure) 이상이어야 한다. 다만, 작동 압력이 1.0 MPa 이상인 연료공급장치에 한하여 대안적으로 외측관 및 덕트의 설계압력을 최대 충만 압력(max. built-up pressure) 등으로 완화할 수 있었다.

적용

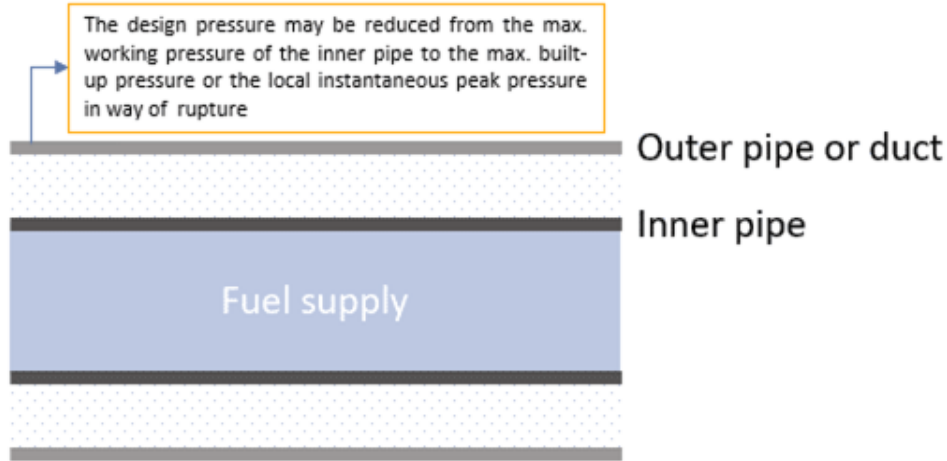
- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 9.8.1, 9.8.2 및 9.8.4 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

이 개정사항은 내측 연료관의 최대 작동 압력(즉, 1 MPa 이상 또는 미만)에 관계없이 외측관 및 덕트의 설계압력을 내측관 파열 시 최대 충만 압력 또는 국부순간 최고 압력 중 높은 값으로 완화하는 것을 허용한다.

영향

이 개정사항은 내측 연료관의 최대 작동 압력이 1MPa 이하인 경우에도 연료관장치 외측관 또는 덕트의 설계 압력에 완화를 적용할 수 있는 근거를 마련하였다. 따라서, 연료공급관의 설계 시 그러한 완화를 적용할 수 있다.



연료준비실의 화재보호

배경

IGF Code 파트 A-1 의 기존 11.3.1 항은 펌프, 압축기, 열교환기, 기화기 및 압력용기 등 연료준비를 위한 설비를 포함하는 구역이 화재보호의 목적 상 A 류 기관구역으로 간주되어야 한다고 규정한다. 그러한 구역은 Code 의 2.2.17 항에 따라 일반적으로 연료준비실로 분류된다.

이와 관련, 11.3.1 항에 사용된 '화재보호'라는 문구는 그 적용범위에 있어 탈출로를 포함하는지 여부 등이 명확하지 않았다.

2019 년부터 IACS UI GF 13 는 IGF Code 의 11.3.1 항에 사용된 '화재보호'라는 표현이 탈출수단을 포함하지 않는 구조적 화재보호를 의미한다고 통일해석을 제공해왔다. 구조적 화재보호는 SOLAS II-2/9 규칙에 기술되어 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 11.3.1 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

11.3.1 항의 이슈를 해명하기 위해, 이 개정사항은 연료준비실이 SOLAS II-2/9 규칙의 적용목적 상 A 류 기관구역으로 간주되어야 한다고 명시한다.

영향

IACS UI GF 13에 수록된 통일해석을 통해 IACS 회원 선급들은 이미 유사한 규정을 2019년부터 시행해온 바 있다. 따라서, 이 개정으로 인한 산업계 영향은 미미할 것으로 전망된다.

연료준비실의 휴대용 소화기

배경

IGF Code 11.8 항에 의해 요구되는 고정식소화장치에 추가하여 연료준비실을 완전히 보호할 수 있도록 휴대용 수단을 요구해야 한다는 제안이 있었다. 이는 휴대용 소화기를 사용하면 고정식 소화장치를 사용하지 않고도 신속히 화재를 진압할 수 있기 때문이다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: IGF Code가 적용되는 모든 선박 (단, 2026년 1월 1일 전 건조된 선박은 2026년 1월 1일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 이 개정요건을 만족해야 함.)



IGF Code 파트 A-1의 11.6.2 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

타 협약 요건에 따라 요구되는 휴대용 소화기에 추가하여 최소 5kg 용량의 휴대용 분말 소화기 1개를 연료준비실(fuel preparation room)에 배치해야 한다.

영향

휴대용 분말 소화기가 선박의 연료준비실에 배치되어 있지 않다면, 2026년 1월 1일 이후 도래하는 첫번째 검사 시까지 제공되어야 한다. SOLAS II-2/10.3.3 규칙에 따라 그 Spare 또한 함께 제공되어야 하며, 그러한 조치는 선박의 화재제어도에 반영되어야 한다.

위험구역의 분류: LNG 연료탱크의 방벽 간 구역

배경

IGF Code 상의 위험구역 분류가 IEC 60092 및 IGC Code와 일치해야 한다는 제안이 있었다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소

- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

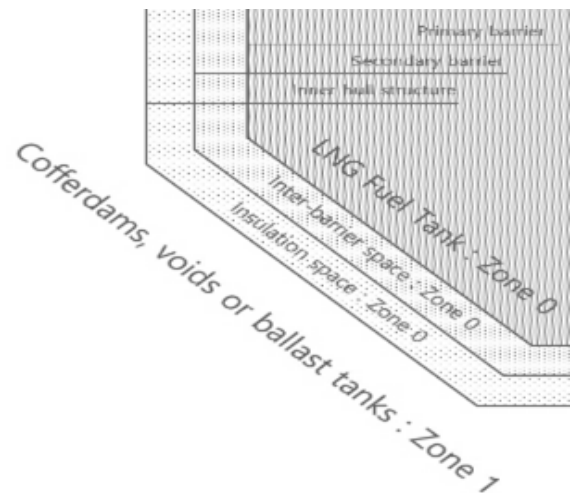
IGF Code 파트 A-1 의 12.5 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

IEC 60092 의 위험구역 분류와 일치하도록 연료탱크의 방벽 간 구역(inter-barrier space) 분류를 기존 위험구역 Zone 1 에서 Zone 0 으로 강화하였다.

영향

2026 년 1 월 1 일 이후 건조된 선박의 경우, 위험구역의 측면에서 방벽 간 구역(inter-barrier space)의 재분류로 인해 그 인접구역들 또한 다음과 같이 재분류될 수 있다:

구역	2026년 전 건조	2026년 후 건조
방벽 간 구역	Zone 1	Zone 0
방열구역	Zone 1	Zone 0
인접구역 (예: cofferdams, voids 또는 ballast tank 등)	비-위험구역	Zone 1



연료탱크의 액면계

배경

IGF Code 파트 A-1 의 기존 15.4.1.3 항에 따르면 다음과 같은 두가지 종류의 LNG 연료탱크 액면계가 허용된다.

- 간접식 장치 (예: 중량 또는 유량계측)
- 연료탱크를 관통하지 않는 밀폐식 장치

탱크를 관통하는 밀폐식 장치의 사용 및 설치는 IGF Code 하에서 명시적으로 허용되지 않았으나 IGC Code 하에서는 오랜 기간을 통해 입증된 신뢰성을 바탕으로 이미 허용되어 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 건조되고 IGF Code 가 적용되는 선박

IGF Code 파트 A-1 의 15.4.1.3 항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

IGC Code 하에서 허용된 바와 같이 액화가스 연료탱크를 관통하는 밀폐식 장치는 IGF Code 하의 허용된 LNG 연료탱크 액면계로서 포함되었다. 다만, 그러한 액면계는 탱크연결부로 간주되어야 하며, 연료탱크 상부에 직접 거치되지 않았다면 가능한 탱크 가까이에 폐쇄밸브가 설치되어야 한다.

영향

관련 요건이 부재함에도 불구하고 새롭게 추가된 액면계 형식은 IGF Code 가 적용되는 LNG 연료탱크에 이미 널리 사용되고 있다. 따라서, IGF Code 에 새로운 요건이 수립되었음에도 불구하고 선박 설계 및 배치에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상된다.

병커링 작업

배경

1.0MPa를 초과하는 압력으로 병커링 중 LNG 누출 사고가 발생하였다. 병커링 라인의 밸브가 닫힌 상태에서 펌핑이 이루어지면서, 액화된 극저온 액체의 배출을 위해 설치된 압력도출밸브가 개방되는 상황이 반복적으로 발생했다. 그 결과, 대량의 LNG가 벤트 마스트로 유입되어 선박과 항만으로 확산되었으며, 이는 승무원과 육상 작업자에게 위험한 상황을 초래하였다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 LNG 연료 공급자
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: IGF Code가 적용되는 모든 선박 (발효 즉시 적용)

IGF Code 파트 C-1의 18.4.1.1항의 개정사항 (결의서 MSC.551(108))

상기와 같은 사고 위험을 해소하고자 IGF Code 파트 C-1의 18.4.1.1항이 개정되었으며 선장 및 병커업체가 병커링 전 서면을 통해 상호 합의해야 하는 항목에 최소/최대 제한운송압력 및 온도, 병커라인의 압력도출밸브(PRV) 설정치 등을 추가하였다.

영향

이 개정사항의 시행을 위해 선주는 선박 및 LNG 연료 공급자 간 작성되는 합의서 또는 안전점검표가 2026년 1월 1일부터 신설된 항목들을 포함할 수 있도록 조치해야 한다. 그러한 합의서 또는 점검표 양식이 선박의 안전관리체계의 일환으로서 포함되어 있다면 이 개정사항에 반영될 수 있도록 업데이트되어야 한다.

단순 오기/문구 수정

배경

IGF Code에서 여러 가지 오타나 오류가 식별되었다.

적용

- 관련 산업계: 전체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 해당사항 없음

IGF Code 의 여러 조항에 대한 수정 (결의서 MSC.551(108))

IGF Code 에서 식별된 오류는 아래 회색으로 표시된 부분처럼 수정되었다.

IGF Code 조항	수정 사항
5.3.3.3 항 및 5.3.4.4 항	Tank Fuel containment system
6.4.15.3.1.2 항	the relative density of the car ge fuel
6.7.3.1.1.2 항	gas fuel tank type
7.3.2.1 항	$t = (t_0 + b + c) / (1 - a /100)$ (mm)
16.3.5.1 항	primary tank barrier

영향

단순한 문구 수정에 해당하므로 산업계에 미치는 영향은 없다.

파트 3 - 기타 코드

파트 3은 파트 1과 2에서 다루지 않은 강제 코드의 개정사항을 다룬다.

극저온 재료로서 고망간강의 사용

배경

산업계는 최소설계온도 -165°C 의 극저온 서비스용 재료로서 고망간강을 개발한 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: -165°C 까지의 설계온도에서 사용되는 화물 탱크, 2차 방벽 및 프로세스압력용기를 위한 판, 형재 및 단조품

IGC Code 6장의 표 6.3의 개정사항 (결의서 MSC.523(106)) 및 IGF Code 파트 A-1의 7장 표 7.3의 개정사항 (결의서 MSC.524(106))

이 개정사항은 최소설계온도가 -165°C 인 판, 형재 및 단조품에 대해 고망간강을 극저온 재료로 사용할 수 있도록 허용한다. 고망간강의 사용은 기국 주관청이 다른 동등한 기준을 제공하지 않는 한 MSC.1/Circ.1599/Rev.3에 따라 시행되어야 한다.

영향

고망간강의 극저온 서비스 적용에 대한 개정된 지침을 제공하고 IGC 및 IGF Code에 현재 각주로 기재된 MSC.1/Circ.1599/Rev.2가 개정되어 MSC.1/Circ.1599/Rev.3로 대체되었다. MSC.1/Circ.1599/Rev.3에 따르면 고망간강과 호환되는 제품으로 암모니아, 부탄, 부탄-프로판 혼합물, 이산화탄소(CO_2), 에탄, 에틸렌, 메탄(LNG), 펜탄 및 프로판 등이 있으며, 선박 설계 시 이러한 제품을 화물 또는 연료로 운송하는 데 고망간강을 사용하는 것을 고려할 수 있다.

가스 운반선 독성 화물의 연료 사용

배경

IGC Code의 19장에 등재된 독성화물 중 암모니아는 온실가스를 생성하는 주요 원인인 CO_2 의 배출이 없기에 친환경 연료 옵션으로 부각되고 있다. 그러나 현행 IGC Code는 암모니아를 포함한 독성화물을 선박 연료로 사용하는 것을 법적으로 금지하고 있었다.

IGC Code 전면검토의 일환으로서 CCC 전문위원회는 2022년부터 2023년까지 가스 운반선의 연료로서 암모니아를 포함한 독성화물의 사용을 허용하는 방안을 모색한 바 있다. 이러한 노력은 온실가스의 배출을 줄이기 위한 글로벌 이니셔티브와 일맥상통한다.

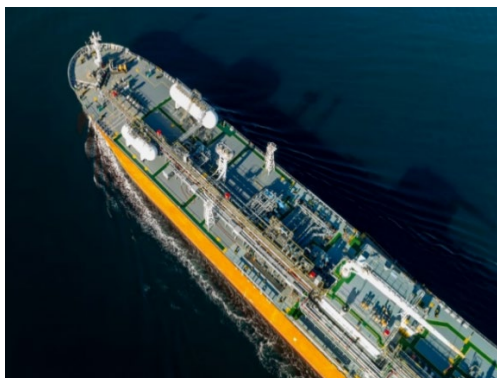
적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026년 7월 1일
- 자발적 조기시행: MSC.1/Circ.1681 참조
- 적용대상: 2016년 7월 1일 이후 건조(K/L)된 IGC Code가 적용되는 가스 운반선 (단, 독성화물을 연료로 사용하고자 하는 경우 적용)

IGC Code 16.9.2 항의 개정사항 (결의서 MSC.566(109))

IGC Code 16.9.2 항이 다음과 같이 개정되었다:

- 연료사용금지: 가장 높은 수준의 안전요건이 적용되는 Type 1G 선박을 통해 운송해야 하는 화물(즉, 독성화물)로 제한된다; 그리고
- 암모니아와 같이 Type 2G/2PG 선박을 통해 운송해야 하는 독성화물은 천연가스와 동등한 수준의 안전이 유지되는 경우 주관청의 승인 하에 선박연료로서 사용될 수 있다.



영향

이 개정사항의 일환으로서 IMO는 암모니아 화물의 선박연료사용에 관한 지침을 2026년까지 개발하고 개정된 IGC Code 16.9.2 항의 각주로 포함할 예정이다.

IGC Code 16장에 상세요건이 제공된 LNG 화물의 연료 사용과 달리, 암모니아 화물을 선박 연료로 사용하고자 하는 경우 향후 개발될 지침을 바탕으로 기국 주관청의 승인을 받아야 한다.

MSC.1/Circ.1681에 따라 기국 주관청은 이 개정사항을 2026년 7월 1일 전에 자발적으로 조기 시행할 수 있다.

이 개정사항은 소급 적용되므로 그 시행일 전이라도 기국 주관청과의 협의 하에 암모니아 화물을 선박 연료로 사용하는 가스선의 건조를 고려할 수 있다.

전폐형 구명정의 환기

배경

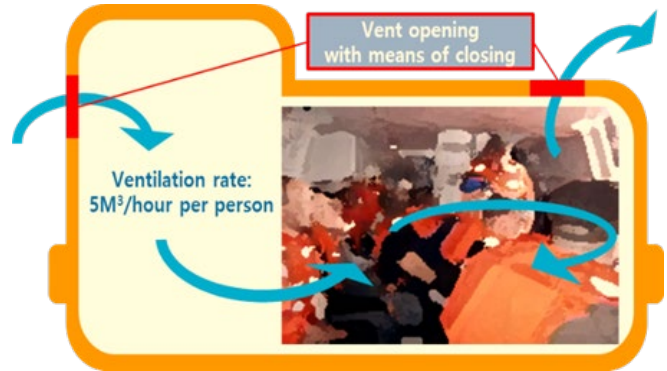
MOL Comfort 호 침몰 사고 조사 결과, 구명정 환기설비의 부재가 퇴선 후 전폐형 구명정 내 온도 상승, CO₂ 레벨 증가 및 호흡 방해로 이어질 수 있다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: 2029년 1월 1일 이후 설치되는 전폐형 구명정

LSA Code 4 장 4.6.6 항 및 4.6.7 항의 개정사항 (결의서 MSC.535(107))

이 개정사항은 전폐형 구명정에 대한 환기 요건을 수립한다. 환기수단은 동력 또는 수동 타입으로 설치할 수 있으며, 폐쇄할 수 있는 적절한 방법을 갖추어야 하고, 구명정이 수용하도록 승인된 총 승선인원 1인당 5m³/hour의 환기 용량을 만족해야 한다.



영향

구명정 제조업체는 결의서 MSC.544(107) 및 MSC.1/Circ.1630/Rev.2에 따라 LSA Code 개정사항을 만족하는 전폐형 구명정을 위한 환기 시스템을 조속히 개발할 것으로 기대된다. 이와 함께, 그러한 구명정의 인증을 위한 기국 주관청의 법규체계(예: MED)도 마련되어야 한다.

이와 관련하여, 새로운 환기 요건을 만족하는 전폐형 구명정은 다음과 같은 경우에 설치되어야 함을 유념하기 바란다. (즉, 2029년 1월 1일 이후 설치):

- 2029년 1월 1일 이후 건조 계약된 선박: 모든 전폐형 구명정
- 2029년 1월 1일 전 건조 계약된 선박 (현존선 및 신조선 포함): 장비의 계약 인도일 (구매자와 판매자 간)이 2029년 1월 1일 이후 설치되는 전폐형 구명정 (계약 인도일이 없을 경우, 구명정의 실제 설치일을 적용)

환기설비가 설치된 전폐형 구명정의 연차정밀검사

배경

결의서 MSC.402(96)은 SOLAS III/20.11을 뒷받침하며, 구명정, 구조정, 진수장치 및 이탈장치를 서비스하는 전문 공급자의 승인 및 활동에 대한 상세 요건을 제공하는 강제 IMO 문서이다.

이와 관련하여, LSA Code 4장 4.6.6항 및 4.6.7항이 결의서 MSC.535(107)에 의해 개정되어 전폐형 구명정의 환기설비에 관한 새로운 요건이 수립된 바 있다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 기자재 제조업체 및 LSA 전문공급자
- 시행일: 2026년 1월 1일
- 적용대상: 환기 시스템이 설치된 전폐형 구명정의 연차정밀검사 및 작동시험

결의서 MSC.402(96)의 개정사항 (결의서 MSC.559(108))

승인된 전문공급자가 수행하는 연차정밀검사 및 작동시험 시 점검되어야 할 신규 항목으로 전폐형 구명정의 환기 시스템이 포함되었다.

영향

SOLAS III/20.11 규칙 및 결의서 MSC.402(96)에 따라 구명정을 서비스하는 전문공급자는 소속 정비기술자들이 전폐형 구명정의 환기설비(설치된 경우)를 적절히 검사하고 서비스할 수 있도록 면밀히 조치해야 한다. 이에 따라 전문 공급자는 서비스 시 사용하는 점검표의 업데이트를 고려할 수 있다.

선사는 승인된 전문 공급자가 2026 년 1 월 1 일 이후 수행하는 연차정밀검사 및 작동시험에 구명정의 환기 설비(설치된 경우)가 포함되는지 확인할 것을 권장한다.

구명조끼의 수중 성능

배경

현 구명조끼 시험 요건이 부력 및 복원성 등 일관된 성능을 충분히 보장하지 못할 수 있다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 제공되는 구명조끼

LSA Code 2 장 2.2.1.6.2 항의 개정사항 (결의서 MSC.554(108))

LSA Code 2.2.1.6.2 항이 구명조끼의 수중 성능을 개선하고 일관성을 보장하기 위해 개정되었다. 2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 보급되는 구명조끼는 의식이 없는 착용자를 얼굴이 위로 향하도록 돌려놓을 수 있는 부력과 복원성을 갖추어야 하며, 이때 입만 아니라 코 또한 물 밖에 완전히 노출되어야 한다.



이 개정사항은 강화된 요건에 따른 시험을 원활히 진행할 수 있도록 다음과 같이 관련 IMO 문서에 반영되었다:

- ‘구명설비시험에 관한 개정된 권고’ (결의서 MSC.81(70))를 개정한 결의서 MSC.563(108); 그리고
- ‘개정된 표준 구명평가 및 시험성적서 양식 (개인구명설비)’을 수록한 MSC.1/Circ.1628/Rev.2

영향

기자재 제조업체는 LSA Code 의 개정사항, 결의서 MSC.563(108) 및 MSC.1/Circ.1628/Rev.2 에 따라 구멍조끼의 수중 성능 시험을 실시하고, 2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 제공될 구멍조끼에 대한 형식 승인을 득하거나 갱신해야 한다.

2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 제공될 구멍조끼를 구매할 때, 선주/운항자 및 조선소는 기자재 증서 및/또는 시험 성적서 등을 통하여 해당 구멍조끼가 개정된 요건을 준수하는지 확인할 것을 권고한다.

구멍정 또는 구조정의 진수를 위한 단일 폴 및 후크 장치

배경

LSA Code 4.4.7.6.17 항에 따라 단일 폴 및 후크 장치는 4.4.7.6 항의 일부 요건에서 면제될 수 있다. 그러나 부하 이탈 성능이 있는 단일 폴 및 후크 장치에도 이 면제가 적용되는지 여부는 명확하지 않았다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 설치되는 구멍정 또는 구조정의 이탈장치



LSA Code IV 장의 4.4.7.6.8 및 4.4.7.6.17 항의 개정사항
(결의서 MSC.554(108))

상기와 같은 모호함을 해소하기 위해 LSA Code 4.4.7.6.8항과 4.4.7.6.17항이 개정되었다.

이와 관련하여 개정된 4.4.7.6.17항은 단일 폴 및 후크 장치에 부하 이탈 성능이 없을 경우에만 부하 이탈 장치와 관련된 요건이 적용되지 않음을 명확히 제시한다. 또한, 개정된 4.4.7.6.17항에서는 4.4.7.6.8항이 더 이상 면제 대상 항목으로 식별되지 않는다.

이러한 개정 과정에서 보트를 회수하는 동안 우발적 이탈이 발생하지 않도록 후크의 리셋 없이는 후크의 종류에 관계없이 어떤 하중도 지지할 수 없도록 4.4.7.6.8 항 또한 개정되었다.

영향

기자재 제조업체는 자사의 제품이 LSA Code 개정사항과 결의서 MSC.563(108)을 만족하는지 평가하고, 필요한 조치를 취한 후 2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 설치될 제품에 대한 형식 승인을 받거나 갱신해야 한다.

2026 년 1 월 1 일 이후 선박에 제공될 단일 폴 및 후크 장치의 이탈 장치를 구매할 때, 선주/운항자 및 조선소는 해당 제품이 개정된 요건을 준수하는지 여부를 기자재 증서 및/또는 시험 성적서를 통해 확인할 것을 권고한다.

생존정 및 구조정의 강하 속도

배경

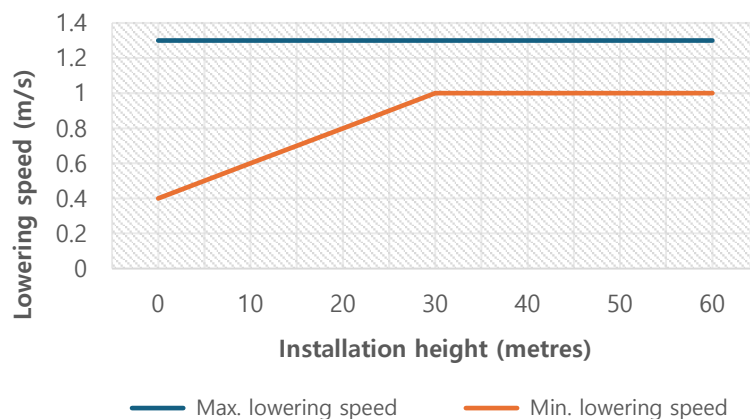
기존 LSA Code 6.1.2.8항에서는 생존정 및 구조정의 최소 강하 속도가 설치 높이에 비례하는 공식에 의해 결정된다. 이에 따라 선박 크기와 건현의 증가가 지나치게 빠른 강하 속도로 이어져 탑승자의 안전을 위협할 수 있다는 우려가 제기되었다.

적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 기자재 제조업체
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 설치되는 진수설비

LSA Code VI 장 6.1.2.8 항 및 6.1.2.10 항의 개정사항 (결의서 MSC.554(108))

LSA Code의 6.1.2.8항 및 6.1.2.10항이 생존정 및 구조정의 최소 강하 속도의 상한을 1.0 m/s로 설정하고 최대 하강 속도를 1.3 m/s로 제한하도록 아래 그래프에 예시된 바와 같이 개정되었다:



영향

2026년 1월 1일 이후 선박에 설치되는 진수설비의 설치 시험 중, 검사원은 생존정 및 구조정의 강하 속도가 개정된 LSA Code 요건을 만족하는지 확인할 예정이다.

Grain Code: 곡물 운송을 위한 신규 적재조건

배경

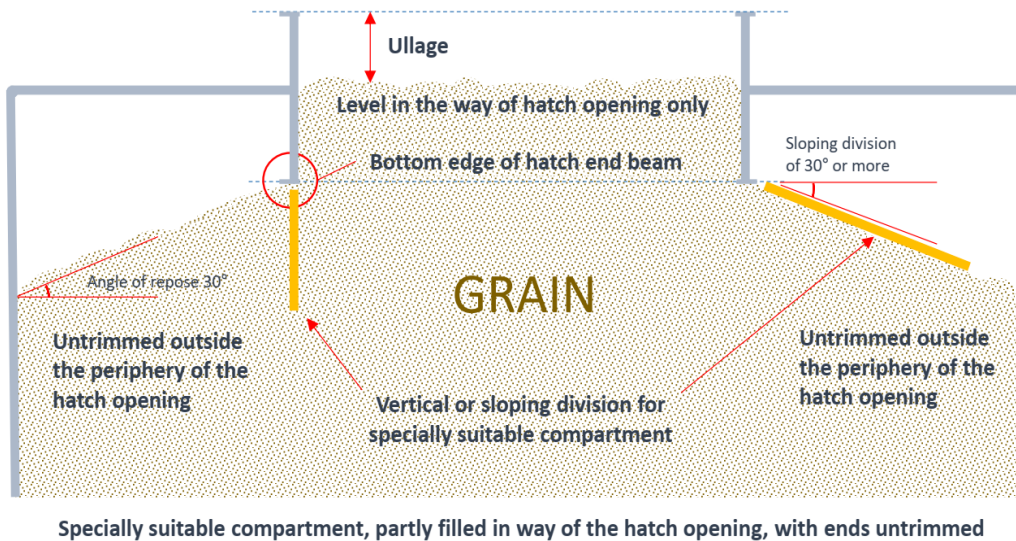
Grain Code는 1991년 결의서 MSC.23(59)로 채택된 이후 30여 년 동안 어떠한 개정도 없이 SOLAS VI 장 파트 C에 따라 강제 규정으로 시행되어 왔다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 화물 수하인
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일부터 신규 적재조건에 따라 곡물을 운송하고자 하는 모든 화물선

Grain Code 개정사항 (결의서 MSC.552(108))

Grain Code 는 ‘끝단의 평탄화 없이 해치 개구에서 부분적으로 채워지는 특수적합구획(specially suitable compartment partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed)’이라는 새로운 적재 조건을 도입하고, 이 조건 하에서 곡물이 운송될 수 있는 관련 요건을 수립하기 위해 개정되었다.



영향

2026 년 1 월 1 일 이후 새로운 적재 조건 하에 곡물을 운송하고자 하는 선박은 선주/운항자가 Grain Code 개정사항을 만족하는 Grain Loading Manual 을 준비하여 선급의 승인을 받아야 한다. 이미 승인된 Grain Loading Manual 이 있는 선박이 새로운 조건을 추가할 경우, 해당 매뉴얼은 재승인 받아야 한다.

이와 같은 승인 또는 재승인에 대한 자세한 사항은 KR 기본기술팀(stability@krs.co.kr)으로 문의 바람.

2011 ESP Code: 두께 측정 업체에 대한 승인

배경

2011년 ESP Code (산적화물선과 유조선의 검사강화제도에 관한 국제코드)는 선급 규칙인 IACS UR Z10 시리즈에서 유래하였다. 이로 인해 이 Code는 IMO의 강제규정보다 선급 규칙에 더 적합한 용어를 사용하는 경우가 종종 있다.

적용

- 관련 산업계: 주관청 및 두께 측정 업체

- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 주관청으로부터 승인받고자 하는 두께측정업체

2011 년 ESP Code 의 개정사항 (결의서 MSC.553(108))

2011 년 ESP Code 의 개정사항은 Code 의 각 파트에 포함된 ‘선체 두께 측정 업무에 종사하는 업체의 승인 및 인증 절차’를 수정함으로써 주관청(인정기관(RO)이 아닌)이 선체 두께 측정 업무에 종사하는 업체에 대한 심사 권한을 직접 행사할 수 있도록 명시하였다. 그러나 이러한 개정은 주관청이 2011 년 ESP Code 의 이행에 있어 두께 측정 업체에 대한 승인 권한을 인정기관(RO)에 위임하는 것을 금지하는 것은 아니다.

영향

단순한 문구 수정에 해당하므로 산업계에 미치는 영향은 없다.

보호도장 성능 기준(PSPC)의 경미한 수정

배경

‘NACE⁷ Coating Inspector Level 2’는 결의서 MSC.215(82) 및 MSC.288(87)에 의해 채택된 두 가지 ‘보호도장 성능 기준(PSPC)’의 6.1.1 항에 따라 도장 감독관 자격증명 중 하나로 인정되어 왔다.

적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2026 년 1 월 1 일
- 적용대상: 2026 년 1 월 1 일 이후 적용되는 도장 감독관 자격증명

보호도장 성능기준의 수정 (결의서 MSC.557(108) 및 MSC.558(108))

최근 NACE 는 사명을 AMPP⁸로 변경하였으며, 자격증명제도의 명칭 또한 ‘NACE Coating Inspector Level 2’에서 ‘AMPP Certified Coating Inspector’로 변경되었다. 해당 변경 사항을 반영하여 MSC 108 은 두 가지 보호도장 성능 기준에 대한 개정을 채택하였다.

이 개정사항을 반영하여 ‘보호도장의 보수 유지 및 수리에 관한 지침’ 및 ‘원유 운반선의 화물유 탱크를 위한 도장 시스템의 보수 유지 및 수리 절차에 관한 지침’이 각각 MSC.1/Circ.1330/Rev.1 및 MSC.1/Circ.1399/Rev.1 으로 개정 승인되었다.

영향

단순한 문구 수정에 해당하므로 산업계에 미치는 영향은 없다. 끝.

⁷ NACE: National Association of Corrosion Engineers

⁸ AMPP: Association for Materials Protection and Performance

General Manager
Convention & Legislation Service Team
Korean Register

Written by:

Mr Kim Kyoungyong / Principal Surveyor

Ms Jung Bohae / Principal Surveyor

Tel : +82 70 8799 8328

E-mail: convention@krs.co.kr

kykim@krs.co.kr / bhjung@krs.co.kr

Disclaimer

While every possible effort has been made to ensure accuracy and completeness of the contents contained in this technical information, the Korean Register assumes no responsibility for any errors or omissions contained herein, nor shall it be held liable for any actions taken by any party as a result of information retrieved from this technical information.