



# IMO News Final MSC 110



제110차 해사안전위원회(이하 'MSC')가 2025년 6월 18일부터 27일까지 위원회 소관의 광범위한 안전사안들을 논의하기 위해 런던에서 개최됨. MSC 110 직후 발행된 News Flash에 추가하여 동 News Final은 주요 기술사안에 대한 MSC 110의 최종 논의결과를 브리핑함.

## MSC 110의 주요결과

해사안전위원회는 제110차 회기에서 SOLAS 및 각종 강제 코드에 대한 다수의 개정 사항을 채택하였으며, 이는 2028년 1월 1일부터 발효될 예정입니다. 이번 개정은 광범위한 해사 안전 이슈를 다루고 있으며, 급변하는 해사 산업 환경 속에서 선박 안전을 지속적으로 강화하고자 하는 위원회의 노력을 반영합니다. 이번 회기에서 채택된 주요 개정 사항은 다음과 같습니다.

- 내화구획 및 방열 관련 SOLAS II-2/11의 정정사항
- 도선사용 승강장치에 대한 개선사항
- 고속선의 구멍조끼 비치
- IMSBC Code의 개정(08 -25)

그러나 이번 회기 시 제기된 다양한 이견으로 인해, 위원회는 MSC 109이 승인한 IGC Code의 개정안 채택을 연기하기로 결정하였으며, CCC 전문위원회가 추가 검토하도록 지시하였습니다.

강제적인 문서 외에도, 위원회는 기술 지침 및 통일 해석을 포함한 여러 비강제적 문서를 승인하였으며, 이들 문서는 다음과 같은 다양한 주제를 포함하고 있습니다.

- 탱커 이외 선박용 비상예인장치에 관한 잠정 지침
- 선박의 예인 및 계류 장비에 관한 개정 지침
- 승·하선 수단의 제작, 설치, 유지보수 및 검사에 관한 개정 지침
- 경보 및 표시기 코드 (2025)
- 기관실용 대기 중 유분 검지기에 관한 개정된 실무 코드
- 전용 구조정 진수장치, PFOS를 포함한 소화약제, 연기 및 열 복합 탐지기의 설치 간격, 비-인증 하역설비에 대한 하중시험 및 정밀검사 등을 포함한 구멍설비 및 화재설비에 관한 다수의 통일 해석
- 구멍조끼의 부력시험절차와 관련된 결의서 MSC.81(70) 및 MSC.1/Circ.1628/Rev.3의 개정
- 폐위구역의 진입에 관한 개정된 권고

또한, SOLAS IV장 및 V장, 1988 Load Line Protocol, IP Code, 2011 ESP Code, LSA Code, 결의서 MSC.402(96) 등 주요 문서에 대한 개정안이 승인되었으며, 이는 향후 공식적으로 채택될 예정입니다.

MSC 110은 또한 안전한 탈탄소화 및 안전한 디지털화를 포함하는 미래 지향적 주제에 대한 논의를 진전시켰습니다. 주요 중점 분야로는 자율운항선박에 대한 비강제적 코드 개발, 대체 연료 및 신기술을 활용한 온실가스 감축을 지원하기 위한 안전한 규제 프레임워크 구축, 그리고 해사 사이버 보안 강화를 위한 해결책 모색 등이 포함됩니다.

요약하자면, MSC 110은 다양한 해사 안전 이슈에 대해 유의미한 성과를 도출하였습니다. 동 KR News Final이 최신 IMO 결정에 대한 이해와 이행에 도움이 되기를 기대합니다.

지난 6월 발간된 MSC 110 News Brief에서 수정되거나 추가된 부분은 밑줄로 표기하였음을 참조 바랍니다.

## 협약 및 강제적 IMO 문서의 개정 채택

MSC 110은 2024년 12월 MSC 109에서 승인된 각종 협약 및 강제적 IMO 문서의 개정사항들을 공식 채택하였습니다. 이번 개정은 SOLAS, IGC Code, 1994/2000 HSC Code, IMSBC Code 등을 포함하며, 새롭게 대두되는 안전 및 선박 운항상의 문제에 대응하기 위한 위원회의 지속적인 노력을 반영한 것입니다. 주요 개정 내용은 다음과 같습니다.

### 내화구획 및 방열 관련 SOLAS II-2/11의 정정

#### 배경

격벽과 갑판의 화재 안전성 기준과 관련하여, SOLAS II-2/11.2 및 11.4.1 에서는 SOLAS II-2/9 요건에 대한 참조가 정확하지 않았음. 현행 SOLAS II-2/11.2 는 여객선에 적용되는 표만을 참조하고 있는 반면, SOLAS II-2/11.4.1 은 화물선에 대한 요건만을 참조하고 있음. 이러한 참조는 선종에 관계없이 적용될 수 있도록 관련된 모든 표를 포함하여야 함.

#### 적용

- 관련 산업계: 선주 및 조선소
- 시행일: 2028년 1월 1일
- 적용대상: 모든 선박 (소급적용)
- 채택문서: 결의서 MSC.572(110)

### SOLAS II-2/11.2 및 11.4.1의 개정

오기 사항을 정정하기 위해 SOLAS II-2/11.2 및 11.4.2는 SOLAS II-2/9의 모든 관련 표를 참조하도록 개정되었으며, 이를 통해 여객선과 화물선 모두에 대해 누락 없는 지침을 제공하게 됨.

#### 영향

이 정정은 화재 안전 기준의 적용에 있어 명확성과 일관성을 확보하는 것을 목표로 함. 따라서 이 개정으로 인한 영향은 없다고 판단됨.

출처: MSC 110/21/Annex 1

### 도선사용 승강장치에 대한 개선사항

#### 배경

SOLAS V/23의 요건, 결의서 A.1045(27)의 최소 기준 및 MSC.1/Circ.1428의 지침에도 불구하고, 도선사용 승강장치의 안전 미비로 인해 도선사 사망을 포함한 사고가 지속적으로 발생하고 있음. 많은 경우 도선사 사다리가 적절히 유지·보수되지 않거나 정기적으로 점검되지 않았으며, 안전하지 않거나 부적절한 방식으로 사용되고 있음.

#### 적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 장비 제조자
- 시행일: 2028년 1월 1일  
도선사가 탑승할 수 있는 모든 선박과 2028년 1월 1일 이후 설치되는 도선사 승하선 설비에 적용됨. 이 날짜 이전에 설치된 설비에 대해서는 다음과 같이 소급 적용됨:
- 적용대상:
  1. SOLAS 적용 선박의 경우 2029년 1월 1일 이후 첫 번째 검사 시
  2. SOLAS 비-적용 선박의 경우 2030년 1월 1일까지

하지만, 주관청은 MSC.1/Circ.1690 에 따라 위에 명시된 날짜보다 먼저 이러한 개정 사항을 시행할 수 있음.

• 채택문서:

결의서 MSC.572(110), MSC.573(110), MSC.574(110), MSC.576(110), MSC.577(110) 및 MSC.1/Circ.1428/Rev.1

도선사용 승강장치에 관한 SOLAS V/23 의 개정 및 강제성능기준의 신설

도선사용 승강장치의 안전과 표준화를 개선하기 위해 SOLAS V/23 이 강제성능기준의 채택과 함께 전면 개정됨.

특히, 2028 년 1 월 1 일 이후 설치되는 도선사용 승강장치는 새로운 강제성능기준의 도입부, 파트 A, 파트 B 및 파트 C 에 따라 설계, 제조, 고박 및 설치되어야 함. 이러한 요구사항은 상기에 설명된 유예 기간까지 2028 년 1 월 1 일 전 설치된 기존 설비에도 소급 적용되며, 이로 인해 물리적인 변경이 수반될 수 있음. 두가지 경우 모두 관련 설비는 성능기준의 파트 F 에 따라 승인되어야 함.

또한, 모든 도선사용 승강장치는 설치일과 관계없이 2028년 1월 1일부터 성능기준의 파트 D 및 E에 따라 보관, 보수·유지, 점검 및 운용되어야 함.

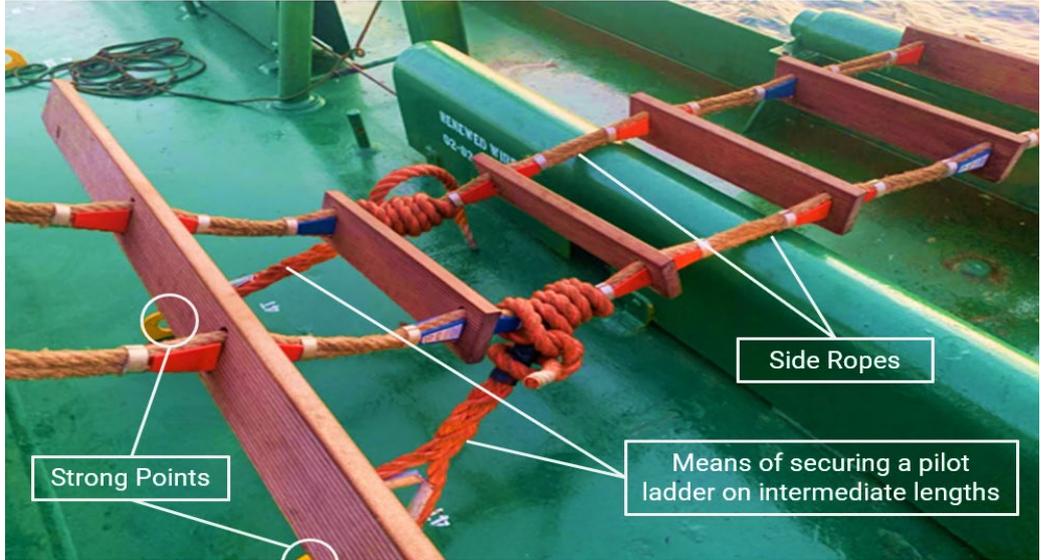
결의서 MSC.576(110)에 의해 채택된 새로운 강제성능기준은 SOLAS V/23 및 결의서 A.1047(27)에 수록된 이전 요구사항을 통합할 뿐만 아니라 다양한 측면에서 안전수준을 개선하고 명확성을 부여함. 이전 요구사항 대비 주요 차이점은 아래와 같이 요약될 수 있음. 상세사항은 성능기준의 원문을 참조 바람.

파트	이전 요구사항 대비 주요 개정 및 변경사항
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도선사 사다리를 구성하는 사이드 로프의 직경이 20mm 이상 22mm 이하로 조정됨. 기존 요건 하에서는 최소 18mm 직경만을 요구하였음. (4.6 항)</li> <li>• 이중 길이(Double Length)로 구성된 사이드 로프의 중간 지점에는 심블(Thimble)이 설치되어야 함. 이로 인해 2028 년 1 월 1 일부터는 중간지점이 아닌 스플라이스(Splicing) 및 시징(Seizing) 처리된 끝단에 심블이 설치된 ISO 799-1:1999 의 예시와 같은 배치는 더 이상 인정되지 않음. 이 규정은 결의서 A.1045(27)의 2.2.1 항과 거의 유사하지만, 성능기준이 법적 강제사항으로 도입되었고 더 이상 ISO 799-1:2019 전체를 준수하도록 요구하지 않는다는 점에서 차이가 있음. 허용되는 구성과 허용되지 않는 구성의 예시는 아래와 같음. (4.6 항)</li> </ul>
파트 A	
파트 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 모든 고박용 포인트(Strong Point), 새클(Shackle) 및 고박용 로프(Securing Rope)의 최소파단강도(Breaking Strength)가 24kN 에서 <b>48kN</b> 으로 강화됨. (6.1 항)</li> </ul>
고박설비	

**파트**

**이전 요구사항 대비 주요 개정 및 변경사항**

- **고박용 포인트 및 새클의 파단강도(Breaking strength)** 또는 동등한 **안전사용하중(SWL)**을 명확하고 영구적으로 표시해야 함. 또한, 고박용 포인트, 새클 및 고박용 로프의 최소 파단강도 및/또는 마킹에 관한 증거자료를 선박에 비치하고 검사 목적으로 이용할 수 있어야 함. 단, 파단강도를 바탕으로 안전사용하중을 지정하기 위한 요건은 명시되지 않았음. (6.1 항).
- **중간 길이에서의 도선사 사다리 고정수단(Means of Securing a Pilot Ladder at Intermediate Length)**이 제공되도록 의무화되었으며, 각 사이드 로프와 미끄러지지 않도록 연결되어 사다리를 갑판 상의 고박용 포인트에 안전하게 고정시킬 수 있어야 함. 해당 고정수단은 형식 승인을 받아야 하며, SOLAS 안전증서에 기재되어야 함. (6.3 항 및 36 항 등)



- 도선사 사다리 및 승정 플랫폼을 선측으로 밀착시키기 위해 휴대용 수단(Removable Means)이 사용되는 경우, 1 인에 의해 설치 및 제거 가능해야 하며 다음과 같은 고정력(Holding Force)를 가지고 있어야 함. (6.2 항).
  1. 현측 사다리의 하단 플랫폼 고정: 최소 4 kN
  2. 도선사 사다리 또는 맨로프 고정: 최소 3 kN

**파트 A**  
현측 개구 및 문

- 건현갑판 하부의 현측 문이 바깥으로 열려야 한다는 LOAD LINE 21(1) 규칙을 고려하여, 도선사의 승하선을 위해 사용되는 현측 문이 바깥으로 열리는 것을 금지하던 기존 규정은 건현갑판 상부의 문에만 적용되도록 변경됨<sup>1</sup>. (7.1 항)

**파트 A**  
맨로프

- 맨로프는 ISO 1181:2004<sup>2</sup>에 따른 곰팡이 방지(Mildew-resistant) 마닐라 로프 또는 이와 동등한 재료로 만들어져야 함. (11.1 항)
- 맨로프에는 제조자, 제조일 및 승인에 대한 정보가 제조자에 의해 태그 되거나 영구적으로 표시되어야 함. (11.3 항)
- 맨로프는 형식 승인을 받아야 하며, SOLAS 안전증서에 기재되어야 함. (36 항 등)

<sup>1</sup> 이 개정은 건현갑판 하부에 설치된 현측문이 안쪽으로 열리는 것을 금지하는 것은 아님.

<sup>2</sup> ISO 1181:2004 - Fibre ropes - Manila ropes

**파트**

**이전 요구사항 대비 주요 개정 및 변경사항**

- 도선사 사다리가 원치 드럼(Drum)에 적재되는 경우, **드럼은 0.16m 이상의 직경을 가져야 하며 함몰된 고박점(Sunken Securing Point)을 가지고 있어야 함.** (16 항)

**파트 C**

도선사 사다리  
원치 릴



- 도선사 사다리, 맨로프 및 관련 장비의 **관리·보수유지·점검·보관 등에 관한 지침서**가 선박에 비치되어야 함. (24 항)
- 도선사용 승강장치는 **사용 전·후에 책임 있는 선박 사관**에 의해 검사되고 **3 개월마다** 정밀하게 검사해야 함. (25 항)
- 점검표, 주기적 점검 및 유지·보수를 위한 일정, 유지·보수 및 수리 지침서, 예비품 및 교체품 공급처 목록, 점검 및 유지·보수의 기록문서 등을 포함한 종합적인 **유지·보수 계획(Maintenance Plan)**을 수립 및 비치해야 함. (27 항)

**파트 D**

유지보수 및  
선상 검사

- 도선사 사다리의 발판(Step) 및 넓은 발판(Spreader Step)은 **수리 또는 교체가 금지**됨. (28 항).
- **최소 1 조의 예비용 도선사 사다리 및 맨로프**가 선박에 비치되어야 함. 예비품 세트 또한 SOLAS 안전증서에 기록되어야 함. (29 항 등).
- 예비품을 포함한 도선사 사다리 및 맨로프는 다음의 경우 **신환** 되어야 함.
  1. 성능기준에 부합하지 않는 경우
  2. 사용 시작일<sup>3</sup>로부터 **30 개월** 또는 제조일로부터 **36 개월** 중 먼저 도래하는 시기

**파트 E**

친숙화

- 도선사용 승강장치의 점검, 유지·보수, 설치 또는 작동에 종사하는 선내 인원은 할당된 업무를 수행하기 위한 친숙화 교육을 받아야 함. (31 항)

**파트 F**

승인

- 2028 년 1 월 1 일 이후 설치되는 도선사용 승강장치는 설치 전 성능기준에 따라 주관청의 승인을 받아야 함. (34 항)
- 성능기준 파트 A 의 5 항(결합형 배치), 6 항(고박설비), 7 항(현측 개구, 문 및 플랫폼), 8 항(선박 갑판으로의 접근) 및 10 항(도선사 보트의 안전한 접근을 위한 배치) 또는 파트 C (도선사 사다리 원치 릴의 설치)에 해당하는 도선사용 승강장치의 수리, 변경 또는 개조 시에는 설치일에 관계없이 주관청의 (재)승인을 득해야 함. 예를 들어, **2028 년 1 월 1 일 전 설치된 설비가 이변**

<sup>3</sup> 사용 시작일은 장비가 선박에 공급된 날짜가 아니라 실제로 선박에서 처음 사용된 날짜를 의미함. 이 날짜는 성능기준의 27.6항에 따라 기록□유지되어야 함.

**파트**

**이전 요구사항 대비 주요 개정 및 변경사항**

개정사항의 소급 적용으로 인해 변경 또는 개조가 필요한 경우에는 KR 의 재승인을 받아야 하며, 모든 수리 또한 동일한 방식으로 처리되어야 함. (34 항 및 35 항).

- 중간 길이에에서의 도선사 사다리 고정수단을 포함한 도선사 사다리와 맨로프는 성능기준에 따라 주관청의 형식승인을 받아야 함. (36 항)

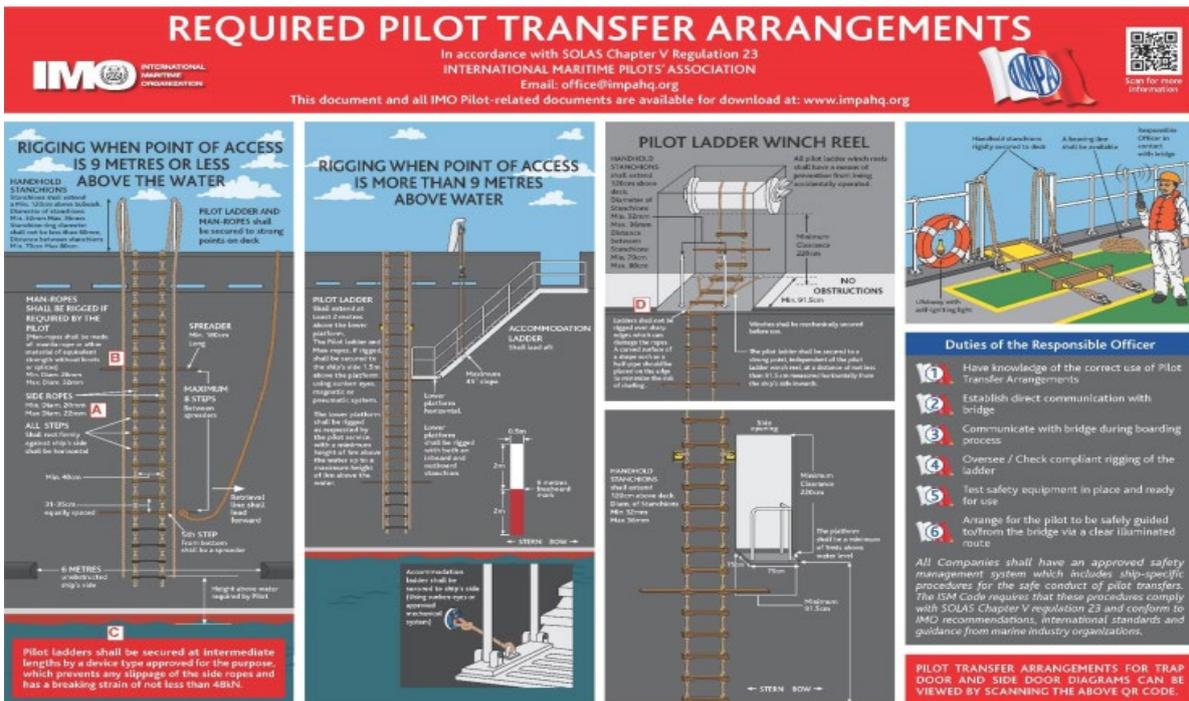
SOLAS, 1994/2000 HSC Code 및 SPS Code에 첨부된 안전증서 양식의 후속 개정

SOLAS V/23 및 새로운 강제성능기준에 대한 개정사항을 반영하여 SOLAS, 1994 HSC Code, 2000 HSC Code 및 2008 SPS Code 하의 다양한 안전증서에 첨부되는 설비기록부 양식이 다음 항목을 포함하도록 개정됨.

- 도선사 사다리 및 맨로프
- 예비용 도선사 사다리 및 맨로프
- 중간 길이에에서의 도선사 사다리 고정수단

도선사용 승강장치의 개정된 포스터 (MSC.1/Circ.1428/Rev.1)

개정된 SOLAS V/23과 새로운 강제성능기준의 요구사항을 반영하여, 도선사용 승강장치의 포스터가 MSC.1/Circ.1428/Rev.1에 수록된 바와 같이 업데이트되었음.



**자발적 조기시행**

마지막으로, MSC 110은 MSC.1/Circ.1690을 발간하여 각 주관청이 이번 개정사항의 발효일 전에 자발적으로 조기 시행할 수 있도록 장려함.

**영향**

이번 개정사항은 발효일 전 이미 설치된 설비를 포함하여 도선사용 승강장치의 설계 및 운용 요건에 상당한 변화를 가져온다고 판단됨. 따라서 산업계는 신조선뿐만 아니라 현존선에 대해서도 면밀하고 적절한 조치를 취해야 함.

출처: MSC 110/21/Annex 1, 2, 3, 5 및 6, MSC.1/Circ.1428/Rev.1 그리고 MSC.1/Circ.1690

## 고속선의 구명조끼 비치

### 배경

1994 및 2000 HSC Code 의 구명조끼 비치 요건은 결의서 MSC.201(81)에 의해 채택된 SOLAS III/7.2.1 의 개정사항을 반영하지 않아 SOLAS 요건과 차이가 있었음. 이로 인해 고속선에 탑승하는 유아(Infant) 및 체구가 큰 사람을 위한 개인 구명장비에 대한 규정에 공백이 존재해 왔음.

### 적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소, 장비 제조자
- 시행일: 2028년 1월 1일
- 적용대상:
  1. 2028년 1월 1일 이후 건조된 고속선
  2. 2028년 1월 1일 전 건조된 고속선 (소급유예: 2028년 1월 1일 이후 도래하는 첫 번째 정기검사일까지)
- 채택문서: 결의서 MSC.573(110) 및 MSC.574(110)

### 1994 및 2000 HSC Code의 8.3.5항 및 Annex 1 개정

1994 및 2000 HSC Code의 구명조끼 비치 요건을 SOLAS III장의 요건과 일원화하기 위해 각 HSC Code의 8.3.5항이 개정되어 고속선에도 아래와 같이 유아용 구명조끼 및 체구가 큰 사람을 위한 적절한 액세서리를 비치하도록 요구됨.

- 24시간 미만 항해하는 고속여객선의 경우, 여객정원의 최소 2.5%에 상당하는 유아용 구명조끼
- 24시간 이상을 항해하는 고속여객선의 경우, 모든 유아에 대한 유아용 구명조끼
- 모든 고속선에 있어 성인용 구명조끼가 몸무게 140kg까지 및 가슴둘레가 1,750mm까지의 사람에게 적합하도록 설계되지 않은 경우, 체구가 큰 사람을 위한 충분한 수의 액세서리



그 결과, 각 HSC Code의 Annex 1에 수록된 고속선 안전증서 양식 또한 유아용 구명조끼의 수량을 기입할 수 있도록 개정됨.

### 영향

고속선을 건조하는 조선소 및 운영하는 선사는 개정된 구명조끼 비치 요건을 준수하도록 적절한 조치를 취해야 함.

출처: MSC 110/21/Annex 2 및 3

## IMSBC Code의 개정(08-25): 산적 건화물의 운송

### 배경

IMSBC Code는 지속적인 개정 및 개선의 일환으로서 매 2년마다 개정되어 온 바 있으며, MSC 110은 E&T 41이 최종개발한 IMSBC Code 개정사항(08-25)을 채택함.



### 적용

- 관련 산업계: 선주, 조선소 및 화주
- 시행일: 2027년 1월 1일 (자발적 조기 시행일: 2026년 1월 1일)
- 적용대상: 산적 건화물을 운송하는 선박 (예: 산적화물선 및 가끔씩 산적 건화물을 운송하는 일반화물선 등)
- 채택문서: 결의서 MSC.575(110)

### IMSBC Code의 개정(08-25)

동 개정사항(08-25)는 IMSBC Code의 Appendix 1에 수록된 산적 건화물들을 아래 표와 같이 개정 및 추가함.

개정현황	산적화물운송명 (BCSN)	그룹	위험	화물검토 <sup>4</sup>
개정	ALUMINIUM FERROSILICON POWDER UN 1395	B	UN 1395	불요
개정	ALUMINIUM SILICON POWDER, UNCOATED UN 1398	B	UN 1398	불요
개정	ALUMINIUM SMELTING BY-PRODUCTS or ALUMINIUM RE-MELTING BY-PRODUCTS UN 3170	B	UN 3170	불요
신규	ALUMINIUM SULPHATE GRANULAR	B	MHB	요구
신규	APATITE CONCENTRATE	A	-	요구
신규	ASPHALT GRANULATES	C	-	요구
개정	CASTOR BEANS UN 2969 <sup>5</sup>	B	UN 2969 MHB	불요
신규	CRUSHED GRANODIORITE, COARSE	C	-	요구
개정	DIRECT REDUCED IRON (A), Briquettes, hot-moulded	B	MHB	불요
개정	DIRECT REDUCED IRON (B), Lumps, pellets, cold-moulded briquettes	B	MHB	불요
신규	FERRIC SULPHATE GRANULAR	B	MHB	요구
개정	FERROSILICON UN 1408 with 30% or more but less than 90% silicon (including briquettes)	B	UN 1408	불요
개정	FERROSILICON with at least 25% but less than 30% silicon, or 90% or more silicon	B	MHB	불요
개정	FERROUS METAL BORINGS, SHAVINGS, TURNINGS or CUTTINGS UN 2793 in a form liable to self-heating	B	UN 2793	불요
개정	FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated. Moisture content greater than 5% but not exceeding 12%, by mass. Fat content not more than 15% <sup>6</sup>	B	UN2216	불요

<sup>4</sup> "개정" 화물의 경우, 이 열은 선박이 계속 해당 화물을 운송하기 위해 화물검토가 필요한지 여부를 표기함. "개정" 또는 "신규" 상태에 관계없이 화물을 처음 운송하고자 하는 경우에는 화물검토는 항상 요구됨.

<sup>5</sup> 이 BCSN은 "CASTOR BEANS or CASTOR MEAL or CASTOR POMACE or CASTOR FLAKE UN 2969"로부터 개정되었음.

<sup>6</sup> 이 BCSN은 IMSBC Code 개정(07-23) 전에는 "FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated", IMSBC Code 개정(07-23) 이후에는 "FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED Anti-oxidant treated" 라는 명칭이었음.

개정현황	산적화물운송명 (BCSN)	그룹	위험	화물검토 <sup>4</sup>
신규	FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED	C	-	요구
신규	IRON ORE BRIQUETTES	C	-	요구
개정	IRON ORE PELLETS	C	-	불요
신규	PEA PROTEIN CONCENTRATE PELLETS	C	-	요구
신규	PHOSPHATE ROCK FINES (uncalcined)	A	-	요구
신규	TUFF, COARSE	C	-	요구
신규	ZINC SLAG (coarse)	C	-	요구

## 관련된 IMO 문서의 개정

IMSBC Code 개정사항(08-25)과 함께 다음과 같은 비-강제 IMO 문서들이 승인되었음.

- MSC.1/Circ.1395/Rev.7: 개정된 Circular 는 고정식 가스소화장치가 면제될 수 있는 고체 산적 화물의 목록에 BCSN “ALUMINIUM SULPHATE GRANULAR”, “CASTOR BEANS UN 2969” 및 “FERRIC SULPHATE GRANULAR”를 추가함.
- MSC.1/Circ.1264/Rev.1: 개정된 Circular 는 화물창 훈증에 적용되는 선박의 안전한 살충제 사용에 관한 개정된 권고를 제공함. 이 문서는 느슨한 알약 형태의 훈증제가 화물창 내에 소진되지 않은 채 남아 있을 위험이 크기 때문에 사용하지 말 것을 경고하며, MSC.1/Circ.1396에 따라 이미 승인된 개정사항을 함께 반영함.
- MSC.1/Circ.1358/Rev.1: MSC.1/Circ.1264에 대한 참조를 이번 회기 승인된 MSC.1/Circ.1264/Rev.1로 업데이트하여 개정 승인됨.
- MSC.1/Circ.1266/Rev.1: SOLAS II-2/19.4에 따라 발행되어야 하는 CDG 적합증서의 표준 양식이 이미 폐기된 BC Code 가 아닌 IMSBC Code 를 언급하도록 개정됨.

상기에 따라 SOLAS II-2/19.4 및 SOLAS VI/4에 주석으로 수록된 상기 회람서의 이전 버전들을 차기 SOLAS 출판물에서 업데이트하기로 결정함.

## 영향

IMSBC Code 개정사항(08-25)에 따른 “신규” 산적 건화물을 운송하고자 하는 경우, 선사는 자발적 조기 시행일인 2026년 1월 1일부터 KR에 화물검토를 요청하고 그에 따라 IMSBC 증서 및 (해당되는 경우) 관련 증서의 재발급을 위한 검사를 신청할 수 있음.

상기 표에서 “개정” 상태로 표시된 산적 건화물이 선박의 IMSBC 증서에 이미 포함되어 있는 경우 별도의 화물검토 없이 계속 운송할 수 있음. 다만, 다음과 같은 산적 건화물은 선박의 IMSBC 증서 및/또는 CDG 증서에 이미 포함되어 있더라도 BCSN 및 증서에 기재되는 관련 정보가 변경되어야 하므로 2027년 1월 1일 이후 시행되는 검사 시 IMSBC 증서 및 CDG 증서를 재교부 받아야 함.

개정 전 BCSN	IMSBC Code의 개정(08-25)에 따라 변경된 BCSN	화물검토
CASTOR BEANS or CASTOR MEAL or CASTOR POMACE or CASTOR FLAKE UN 2969	CASTOR BEANS UN 2969	불요
FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated	FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated. Moisture content greater than 5% but not exceeding 12%, by mass. Fat content not more than 15% <sup>7</sup>	불요
FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED Anti-oxidant treated		불요 <sup>8</sup>

<sup>7</sup> 이 BCSN은 IMSBC Code 개정(07-23) 전에는 “FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated”, IMSBC Code 개정(07-23) 이후에는 “FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED Anti-oxidant treated” 라는 명칭이었음.

<sup>8</sup> IMSBC Code의 준수를 위한 화물검토는 필요하지 않지만, 선박이 Class 9 화물의 운송을 인증하는 CDG 증서를 발급받은 적이 없다면 CDG 요건(즉, SOLAS II-2/19)의 준수를 위해 별도의 화물검토가 필요할 수 있음.

이와 관련하여 "CASTOR BEANS UN 2969"의 운송을 위해서는 SOLAS II-2/10.7 에 따라 화물구역에 요구되는 고정식 가스소화장치의 설치가 면제될 수 있음.

출처: MSC 110/21/Annex 4, MSC.1/Circ.1264/Rev.1, MSC.1/Circ.1266/Rev.1, MSC.1/Circ.1358/Rev.1, and MSC.1/Circ.1395/Rev.7

## 채택 연기: 다수 안전요건과 관련된 IGC Code의 개정



결의서 MSC.370(93)에 의해 채택된 이른바 New IGC Code 가 발효된 2016년부터 산업계는 Code 의 다양한 규정에 대해 명확한 지침을 마련할 것을 지속적으로 요구해 왔으며, 그 결과 다수의 통일해석이 개발된 바 있음. 또한, 환경 보호 및 온실가스 배출저감을 위한 신기술과 개념을 반영해야 한다는 요구도 점차 증가하고 있음.

이에 따라 2022년에 착수된 IGC Code 에 대한 전면 검토를 통해, CCC 전문위원회는 광범위한 안전 사안을 다루는 IGC Code 의 다양한 사항과 관련된 개정안을 개발하였음. 이 개정안은 이번 회기 시 채택을 위해 MSC 109에서 승인된 바 있으며, 2016년 이후 채택된 모든 개정사항과 함께 IGC Code 의 통합본으로 발간될 예정이었음.

그러나 이번 회기 시 제기된 다양한 이견으로 인해, 위원회는 해당 개정안의 채택을 연기하기로 결정하였으며, CCC 전문위원회로 이관하여 MSC 110/WP.7의 Annex 14 및 15만을 바탕으로 추가적인 검토 및 교정을 수행하도록 지시함. 이 개정안은 CCC 전문위원회의 검토를 거쳐 MSC 111에서 다시 승인되고 MSC 112에서 채택된 후, 2028년 7월 1일 발효될 것으로 전망됨.

출처: MSC 110/WP.7/Annexes 14 및 15

## 비·강제 IMO 문서

MSC 110 은 산하 전문위원회에서 개발된 비·강제 IMO 문서들을 다음과 같이 채택하거나 승인함.

### 탱커 이외 선박용 비상예인장치에 관한 잠정 지침

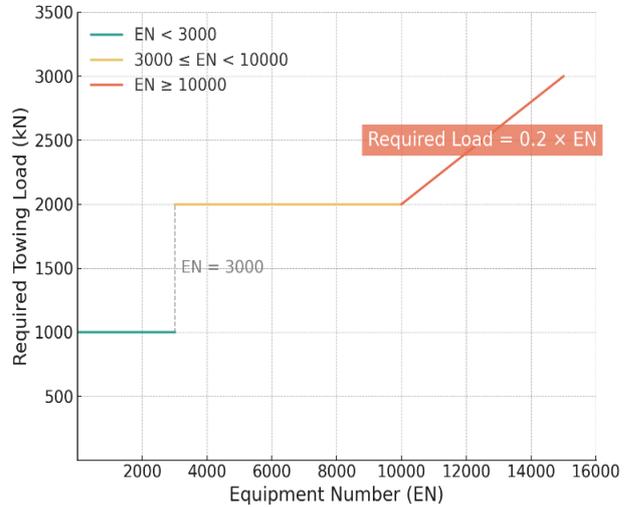
탱커가 아닌 대형 선박의 고장이나 좌초로 인한 위험에 대응하기 위하여, SOLAS II-1/3-4.2 가 2024 년 결의서 MSC.549(108)에 의해 개정되었으며, 이에 따라 2028 년 1 월 1 일 이후 건조되는 20,000 GT 이상의 비-탱커 선박에는 비상예인장치의 설치가 요구됨.



상기 개정사항에 대한 상세 기술규정으로선 탱커 이외 선박용 비상예인장치에 관한 잠정 지침이 SDC 전문위원회에 의해 개발되었으며 MSC 110에 의해 MSC.1/Circ.1691로 승인됨.

이 잠정 지침은 SOLAS II-1/3-4.1에 따라 20,000 DWT 이상의 탱커에 적용되는 결의서 MSC.132(75)에 의해 개정된 기존의 탱커용 비상예인 장치 지침(결의서 MSC.35(63))과는 다음과 같은 점에서 차이가 있음.

- Pick-up Gear, Towing Pennant 및 Chafing Gear 는 선택사항으로 분류되며, 기존 예인 및 계류에 사용되는 볼라드(Bollard) 및 비트(Bitt)를 스트롱포인트(Strong Point)로 활용하는 것을 허용함으로써 설계 유연성을 향상시킴.
- 예인설비의 구성요소는 예인하중을 견딜 수 있는 충분한 사용 강도를 가져야 하며, 최소 예인하중은 선박의 의장수(EN)<sup>9</sup>를 기준으로 오른쪽 그래프와 같이 결정됨. 다만, 여러 설비들의 예인하중을 합산하여 요구되는 예인하중을 만족할 수 있음.
- 비상예인장치의 주요 구성품인 스트롱포인트 및 폐쇄형 페어리드(Closed Fairlead)는 선수 또는 선미 중 한 곳에 설치되어야 함.



출처: MSC.1/Circ.1691

### 선박의 예인 및 계류 장비에 관한 개정 지침

선박의 예인 및 계류 장비에 관한 개정 지침(MSC.1/Circ.1175/Rev.1)은 SOLAS II-1/3-8과 관련하여 일반적인 예인 및 계류를 위한 선박 설비 및 선체 지지 구조의 설계 및 건조에 관한 규정을 제공함.

본 Circular 는 개정된 SOLAS II-1/3-4 가 적용되지 않는 비상예인장치에 대한 적용을 명확히 하기 위해 MSC.1/Circ.1175/Rev.2 로 개정됨. 또한, 이번 개정은 SOx Scrubber 및 기타 장비의 설치로 인해 연돌(Funnel) 치수가 커진 경우를 고려하여 의장수(EN) 계산식을 개선하는 내용을 포함하며, IACS UR A1, A2 및 Rec.10 의 최신 개정사항을 반영함.

출처: MSC.1/Circ.1175/Rev.2

### 비상예인절차의 개발에 관한 개정 지침

기존 SOLAS II-1/3-4.2 의 시행을 지원하기 위하여 “비상예인절차의 개발에 관한 지침”이 MSC.1/Circ.1255 로 발간된 바 있음. 이번 회기에서 승인된 MSC.1/Circ.1691에 따라 비상예인장치의 예인하중이 선박의 의장수(EN)를 기준으로 결정됨을 반영하여, 비상예인절차서에 포함되어야 할 선박 고유의 정보로 의장수를 명시할 수 있도록 해당 지침이 MSC.1/Circ.1255/Rev.1 으로 개정됨.

출처: MSC.1/Circ.1255/Rev.1

### 선장의 감독에 따른 화물유 탱크 압력시험에 관한 개정 지침

유조선에서 선원이 수행하는 화물탱크 압력시험이 인정될 수 있는 절차 및 조건을 명확히 하기 위하여 2011 ESP Code 가 결의서 MSC.525(106)을 통해 지난 2022 년에 개정된 바 있음. 이러한 개정사항에 맞추어 기존 MSC.1/Circ.1502 에서

<sup>9</sup> 비상예인장치의 예인하중 산정을 위한 선박 의장수(EN) 계산 시 갑판적 화물의 측면투영면적이 포함되어야 함.

제공되던 "선장의 감독에 따른 화물유 탱크 압력시험에 관한 지침"을 개정하였으며 현상검사 또는 정밀검사 전 압력시험을 수행하도록 명시함. 개정된 지침은 MSC.1/Circ.1502/Rev.1 로 발행 예정.

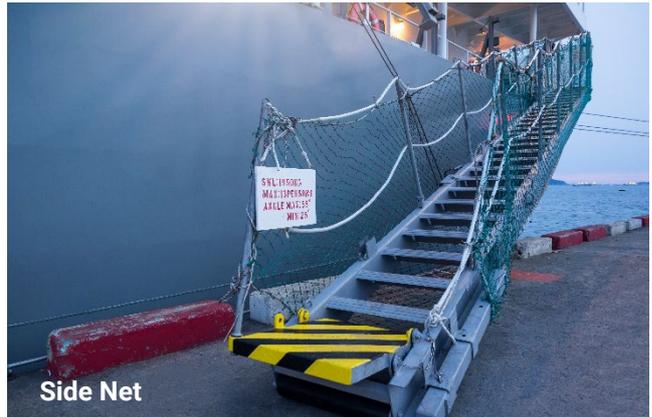
출처: MSC.1/Circ.1502/Rev.1

### 승·하선 수단의 제작, 설치, 유지보수 및 검사에 관한 개정 지침

MSC.1/Circ.1331에 수록된 승·하선 수단의 제작, 설치, 유지보수 및 검사에 대한 지침은 SOLAS II-1/3-9의 이행을 지원하기 위한 상세 요건을 제공함. 이번 개정을 통해 승·하선 중 인원의 추락 위험을 줄이기 위해 현측망(Side Net)의 사용 요건이 신설되었으며, 이를 안전망(Safety Nets)의 대안으로 인정할 수 있도록 함.



Safety Net



Side Net

또한, 2026년 7월 1일 이후 설치 또는 교체되는 현측 사다리(Accommodation Ladder), 갱웨이(Gangway) 및 조작 윈치에 적용될 수 있는 ISO 표준들에 대한 참조를 최신화 하였으며, IACS Rec.119 에 맞추어 현측 사다리 및 갱웨이의 정적 하중시험 및 조작 윈치의 작동시험 절차를 명확히 함.

	2010.1.1 전 건조된 선박		2010.1.1 이후 건조된 선박	
	2026.7.1 전 설치	2026.7.1 이후 설치	2026.7.1 전 설치	2026.7.1 이후 설치
현측 사다리	ISO 5488:1979	ISO 5488:1979 or 2015	ISO 5488:1979	ISO 5488:2015
갱웨이	ISO 7061:1993	ISO 7061: 1993, 2015 or 2024	ISO 7061:1993	ISO 7061:1993, 2015 or 2024
현측 사다리용 윈치	ISO 7364:1983	ISO 7364:1983 or 2016	ISO 7364:1983	ISO 7364:2016

개정된 지침은 MSC.1/Circ.1331/Rev.1 으로 승인됨.

출처: MSC.1/Circ.1331/Rev.1



### 경보 및 표시기 코드 (2025)

경보 및 표시기 코드는 2009년 개정 발간 후 채택된 다양한 IMO 문서의 개정사항을 반영하기 위해 전면적으로 개정되었음. 개정된 코드는 지난 4월 MEPC 83에서 승인되었으며, 이번 MSC 110에서도 추가 승인되었음. 코드의 개정안은 2025년 11월 개최 예정인 제34차 IMO 총회(Assembly)에서 공식 채택될 예정.

출처: MSC 110/21/Annex 14

### SOLAS II-1/12.6.2의 통일해석

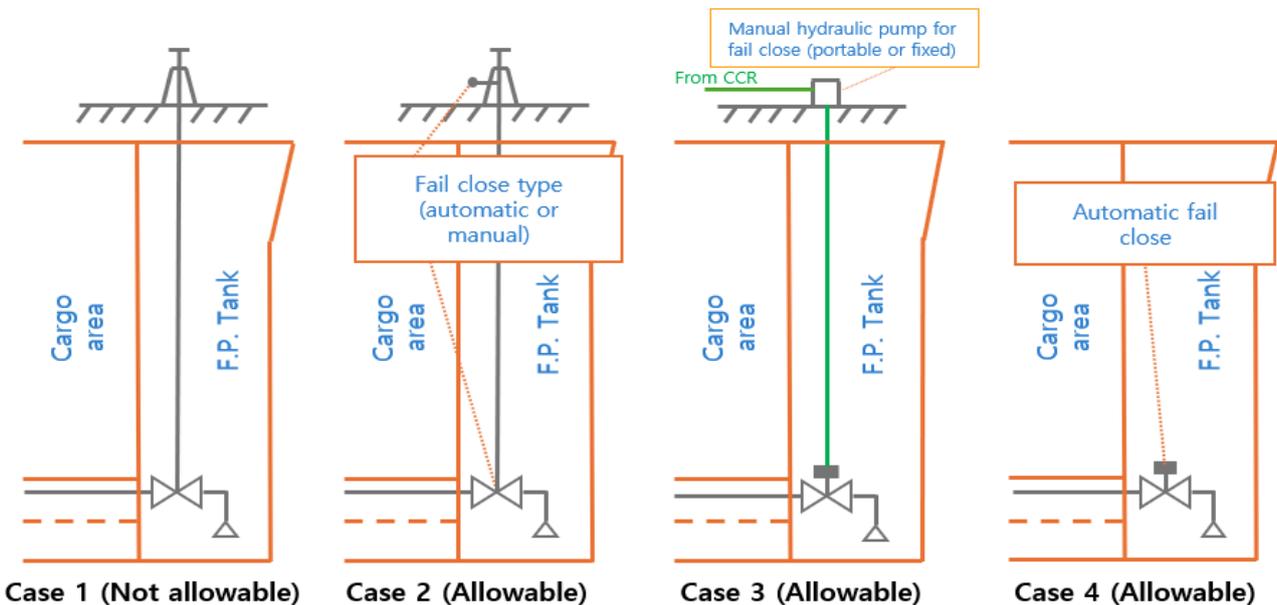
2024년 1월 1일 이후 건조되는 선박의 경우, 결의서 MSC.474(102)에 의해 채택된 SOLAS II-1/12.6.2은 더 이상 선박의 충돌격벽을 관통하는 배관에 허용 가능한 밸브의 종류(즉, 스크류 다운 밸브 또는 버터플라이 밸브)를 제한하지 않음.

대신 밸브의 제어 방식과 위치에 대한 요구사항이 강화됨. 이와 관련하여, 개정된 12.6.2항에 사용된 "원격제어밸브(Remotely Controlled Valves)"라는 용어로 인해 기계식 작동 밸브만을 허용하는 것으로 오해될 수 있다는 우려가 제기된 바 있음.

이에 대한 명확한 지침을 제공하기 위해 KR은 IACS를 통해 IMO로 통일해석을 제안한 바 있으며, 이는 IACS UI SC 306으로 채택되고 이번 회기 시 MSC.1/Circ.1692로 승인됨. 이 통일해석은 SOLAS II-1/12.6.2에 따른 밸브 배치와 관련하여 다음과 같은 지침을 제공함.

- 갑판상 수동밸브(Deck-standing Manual V/V)와 기계식 작동 밸브는 고장 시 닫힐 수 있는 기능(Fail-Close Function)을 갖추고 있을 경우 모두 허용될 수 있음.
- 고장 시 닫힐 수 있는 기능은 자동으로 작동되거나 격벽갑판(여객선) 또는 건현갑판(화물선) 상부에서 수동으로 작동될 수 있어야 함.

허용 가능한 배치와 허용 불가능한 배치의 예시는 다음과 같음.



출처: MSC.1/Circ.1692

### 선원 건강진단서 및 인정된 검진 의사에 대한 정보 접근성

위원회는 선원 건강진단서와 인정된 검진 의사에 대한 정보 접근성을 높이기 위해 결의서 MSC.579(110)을 채택함. 이 결의서는 IMO 회원국들에게 선박 회사가 선원 건강진단서의 유효성을 확인할 수 있도록 보장하고, 인정된 의료종사자 목록과 관련 검증 도구를 정부의 공식 웹사이트를 통해 영어로 공개하도록 권고함. 또한, 전 세계적인 투명성과 일관성을 높이기 위해 IMO의 GISIS 포털을 통해 이러한 정보를 자발적으로 제공하도록 장려함.

출처: MSC 110/21/Annex 15

### 대체연료 및 신기술을 사용하는 선박의 선원 훈련을 위한 잠정 지침

2023년 IMO 온실가스(GHG) 전략에 따라 대체연료 및 신기술을 사용하는 선박의 안전한 운항을 지원하기 위해 잠정 지침이 STCW.7/Circ.25로 승인됨. 이 지침은 이러한 선박에 승선한 선원의 교육 과정 개발 및 승인을 위한 공동 참조 자료로 활용되는 것을 목표로 함. 비록 강제 규정은 아니지만, 숙련된 선원의 운용을 보장하고 대체연료 및 신기술을 활용한 선박으로 안전한 전환을 촉진하는 데 기여하고자 함. 이 지침은 향후 적용경험을 바탕으로 추가 검토될 예정.

출처: STCW.7/Circ.25

## 전용 구조정의 진수장치와 관련된 LSA Code 6.1.1.3항 및 6.1.2.2항의 통일해석

LSA Code 6.1.1.3항에 따르면 진수장치는 생존정 또는 구조정을 진수할 때 중력 또는 선박 전원과 독립된 축적된 기계적 동력(Stored Mechanical Power)만을 사용해야 함.

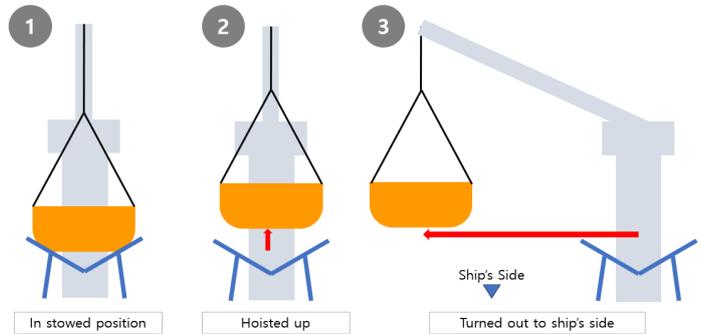


그러나 전용 구조정의 진수 시 축적된 기계적 동력을 사용하여 구조정을 적재위치로부터 들어올리기 어려운 경우가 자주 발생하였으며, 이러한 기능적 제약은 PSC에 의해 반복적으로 지적된 바 있음.

이러한 문제를 해결하기 위해 들어올리는 높이를 최소화할 수 있는 기울임 거치대(Tilting Cradle)와 같은 실용적 방안이 권장되어 왔으나, 이는 법적 강제요건이 아니었기에 일괄 강제 시행될 수는 없었음.

이러한 문제를 해결하기 위해 한국선급은 IACS를 통해 IMO에 관련 제안문서를 제출하고 SSE 전문위원회에서 수년간 후속 논의를 주도하였음. 그 결과, 위원회는 이번 회기에서 MSC.1/Circ.1693을 승인하였으며, 화물선의 경우 전용 구조정을 적재위치에서 들어올리는 작업(2단계)을 진수 과정이 아닌 진수 준비 과정의 일부로 간주하며, 구조정 탑승 전 수동으로 들어올린 후(2단계) 현측으로 선회(3단계)시키는 것은 허용 가능하다고 명시함.

또한, MSC.1/Circ.1693는 결의서 MSC.459(101)에 의해 개정된 LSA Code 6.1.1.3항에 따라 축적된 기계적 동력을 사용하지 않고 수동으로 선회하여 진수되는 화물선 구조정의 경우, 적재위치에서 들어올려 선회하는 과정이 구조정 내부에서 조종될 필요가 없다고 LSA Code 6.1.2.2항의 통일해석을 제공함.



출처: MSC.1/Circ.1693

## PFOS 함유 소화약제와 관련된 SOLAS II-2장 및 1994/2000 HSC Code의 통일해석

결의서 MSC.532(107), MSC.536(107) 및 MSC.537(107)에 의해 각각 개정된 SOLAS II-2/10.11과 1994/2000 HSC Code의 7.9.4항에 따라 2026년 1월 1일부터 PFOS 함유 소화약제(예: 폼 용액)의 사용 및 보관이 금지 예정. 하지만, 동 요건은 어떠한 방식으로 그 준수여부가 확인되어야 하는지 상술하지 않음.

이를 해결하기 위해 위원회는 MSC.1/Circ.1694로 다음과 같은 통일해석을 승인함.

- PFOS 농도가 10mg/kg(중량 기준 0.001%)를 초과하는 소화약제는 PFOS 를 함유한 것으로 간주됨.
- 제조자 선언서<sup>10</sup> 또는 시험성적서 등은 PFOS 가 함유되지 않았음을 입증하는 문서로 인정될 수 있음.
- 2026년 1월 1일 전 설치된 모든 소화약제에 입증 문서가 없는 경우, 샘플 시험이 요구됨.



이 통일해석은 2026년 1월 1일부터 시행 예정임. IACS는 MSC.1/Circ.1694에 상응하는 IACS UI SC 309 및 UI HSC 11을 최근 발간한 바 있음을 참조 바람. 더 상세한 사항은 KR 기술정보 2025-IMO-12를 참조.

출처: MSC.1/Circ.1694

<sup>10</sup> 제조자 선언서에는 폼 형식, 생산일, 배치번호, 형식승인 등과 같은 폼 용액에 대한 정보가 포함되어야 함.

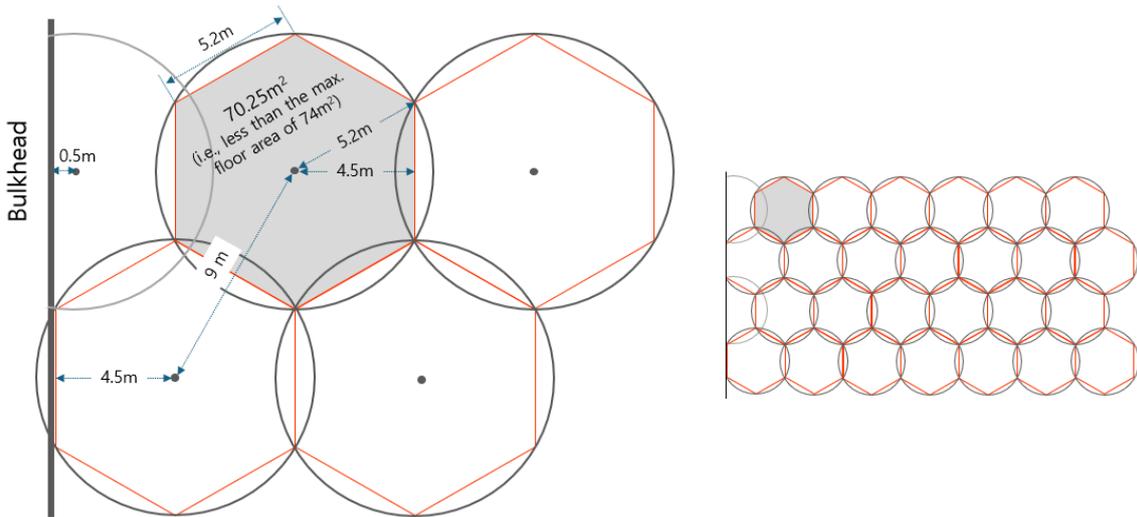
## 연기 및 열 복합 탐지기의 설치 간격에 관한 FSS Code의 통일해석

결의서 MSC.555(108)에 의해 채택된 FSS Code 9장의 개정된 표 9.1은 아래와 같이 연기 및 열 복합 탐지기에 대한 설치 간격 요건을 신설하며, 2026년 1월 1일 이후 건조된 선박에 적용됨.

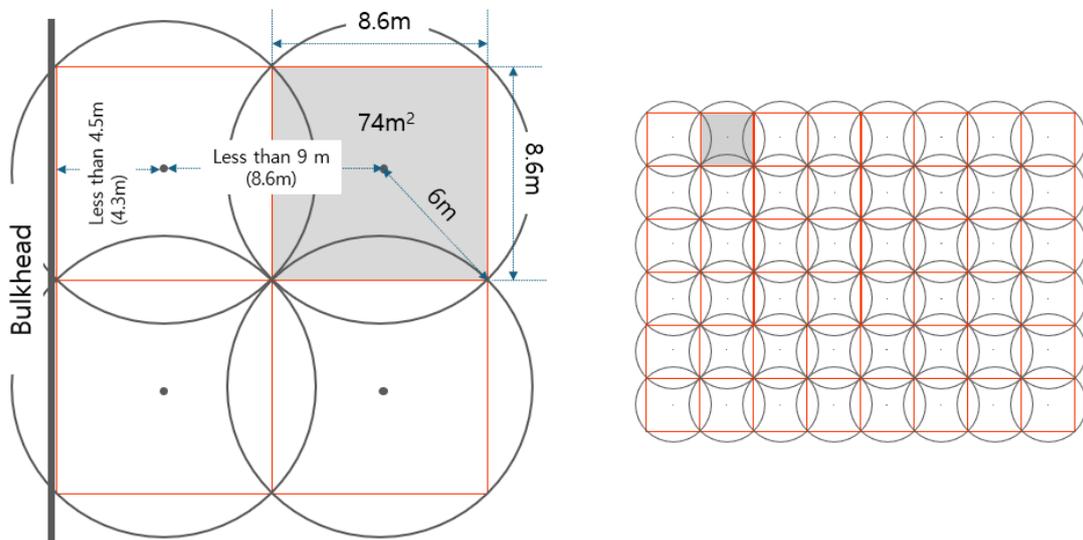
Type of detector	Maximum floor area per detector (m <sup>2</sup> )	Maximum distance apart between centres (m)	Maximum distance away from bulkheads (m)
Heat	37	9	4.5
Smoke	74	11	5.5
<b>Combined smoke and heat</b>	<b>74</b>	<b>9</b>	<b>4.5</b>

복합 탐지기는 열 탐지기 및 연기 탐지기와 다른 설치 간격 요건을 가지며, 이로 인해 실제 설계에 적용 시 혼선이 발생해 옴. 이를 해결하기 위해 위원회는 설치 간격의 산정에 적용할 수 있는 인정 가능한 원칙을 예시적 지침과 함께 제시하는 통일해석을 MSC.1/Circ.1695로 승인함.

- 육각형 배치를 사용하여 탐지기 간의 최대거리(9m)를 기준으로 설치 간격을 결정



- 사각형 배치를 사용하여 탐지기 당 최대바닥면적(74 m<sup>2</sup>)을 기준으로 설치 간격을 결정



이러한 통일해석은 FSS Code 9장의 개정된 표 9.1의 발효일과 연동하여 2026년 1월 1일부터 효력이 발생함.

출처: MSC.1/Circ.1695

## 비·인증 하역설비에 대한 하중시험 및 정밀검사의 문서화 관련 SOLAS II-1/3-13.2.4 의 통일해석



2026년 1월 1일부터 하역설비는 그 설치일과 관계없이 SOLAS II-1/3-13의 적용을 받음.

MSC 106 에서 결정된 바에 따르면 시행일 전 설치된 하역설비 중 타 국제협약(예: ILO Convention No. 152)에 따라 인증되지 않은 설비의 경우 2026년 1월 1일 이후 도래하는 첫 번째 정기검사 시까지 하중시험 및 정밀검사를 실시하고 주관청 또는 그 인정기관(RO)으로부터 사실 확인서(Factual Statement)를 발급받아 SOLAS II-1/3-13.2.4 의 준수에 대한 증거자료로 비치해야 함.

이러한 결정사항을 반영하고 일관된 시행을 원활히 하기 위해 위원회는 사실 확인서의 내용 및 양식에 관한 통일해석을 MSC.1/Circ.1696로 승인하였음. 이 통일해석은 IACS UI SC 310으로도 발간되어 2026년 1월 1일부터 모든 선박에 적용됨을 참조 바람.

출처: MSC.1/Circ.1696

## 기관실용 대기 중 유분 검지기에 관한 개정된 실무 코드

기관실에서 방출되는 기름 분사·분무, 증발된 연료 또는 기름 방울 등은 화재로 이어질 수 있는 위험 환경을 조성할 수 있음. 기관실의 유분 검지가 SOLAS II-2 장에 따른 강제요건은 아니지만, MSC.1/Circ.1086 은 지난 20여 년간 이러한 감지기의 설치, 운용 및 유지보수에 관한 지침으로 활용되어 왔음. 이에 최신 기술 발전과 산업계의 관행을 반영하기 위하여, 개정된 코드가 이번 회기에서 MSC.1/Circ.1086/Rev.1 로 승인되었음.

출처: MSC.1/Circ.1086/Rev.1

## 구멍조끼의 부력시험절차: 결의서 MSC.81(70) 및 MSC.1/Circ.1628/Rev.3 의 개정

결의서 MSC.81(70)과 MSC.1/Circ.1628/Rev.3 은 각각 구멍설비(LSA)의 시험에 대한 권고 및 구멍설비 평가·시험성적서의 표준양식을 제공함. 이와 관련하여, 해당 문서에 수록된 구멍조끼의 부력시험절차가 LSA Code 의 2.2.1.11 항 등과 일치하지 않는다는 우려가 제기된 바 있음. 이러한 우려를 해결하기 위해 결의서 MSC.81(70)과 MSC.1/Circ.1628/Rev.3 가 각각 결의서 MSC.580(110) 및 MSC.1/Circ.1628/Rev.4 에 의해 개정되었으며, 이를 통해 24 시간 침수 후 구멍조끼의 부력 손실 5%를 평가하기 위한 시험절차 및 합격기준을 명확히 규정되었고, 최초 부력 측정 전 갇힌 공기를 제거하기 위한 사전조치를 추가됨.

출처: MSC 110/21/Annex 19 및 MSC.1/Circ.1628/Rev.4

## 폐위구역의 진입에 관한 개정된 권고

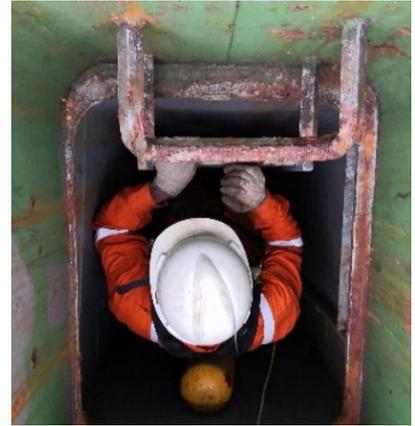
2011년 채택 이후, 결의서 A.1050(27)은 선박 내 폐위구역 진입에 관한 IMO 의 운항 지침으로 활용되어 왔음. 그러나 반복되는 사고로 고려하여 결의서 A.1050(27)에 명시된 권고사항들이 아래와 같은 주요 개정을 통해 상당히 개선됨.

- 폐위구역 진입에 관한 안전관리: 인원의 교육강화를 강조하고, 폐위구역 진입훈련에 관한 신규 요건을 수립함.
- 위험 식별 및 위험성 평가: 폐위공간 기록부(Enclosed Space Register)의 개발에 관한 최신 지침을 포함하도록 개선됨.

- 대기 중 가스농도 측정: SOLAS 요건에 적합한 장비의 사용을 의무화하며, 화물 및 철의 산화로 인한 산소 고갈과 관련된 위험을 관리하기 위한 지침을 제공하는 부록이 신설됨.
- 진입 허가 및 비상대응계획: 두 문서의 예시가 개정 또는 신설됨.

이 개정된 권고는 이번 회기에서 결의서 MSC.581(110)으로 채택되었음. 그 결과, 기존 결의서 A.1050(27)은 2025년 11월 개최 예정인 제 34차 IMO 총회에서 폐지될 예정.

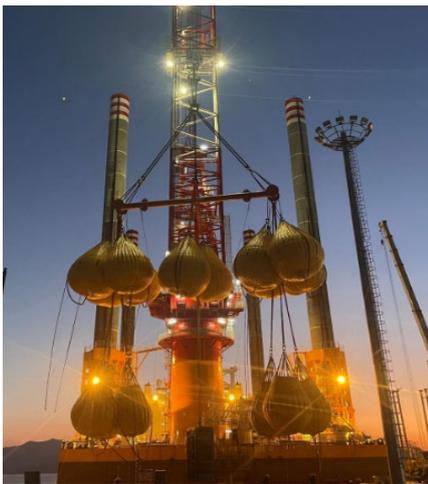
출처: MSC 110/21/Annex 28



## IMO 강제 규정의 향후 개정 사항

2025년에 개최된 SDC 11, SSE 11 및 NCSR 12의 보고 결과를 검토한 후, 위원회는 강제 협약 및 IMO 문서에 대한 개정안을 승인하였으며, 이들은 아래에 요약된 바와 같이 2026년 상반기에 개최될 MSC 111 또는 MSC 112에서 채택될 예정. 다만, 이러한 개정안이 법적 구속력을 갖기 위해서는 향후 공식적인 채택 절차가 필요함.

### 산업인력을 운송하는 화물선의 인원 무게 기준



산업인력의 체중은 Offshore 작업과 관련된 신체적 특성과 착용 장비로 인해 일반적으로 평균보다 높은 것으로 추정됨. 이를 반영하여, IP Code의 Part V에서는 12인 초과 산업인력을 운송하는 고속화물선의 복원성 계산 시 적용되는 인원의 중량을 90kg으로 규정하고 있는데, 이는 표준 체중 75kg를 적용하는 HSC Code보다 강화된 안전조치임.

한편, Intact Stability Code Part A의 3.1.1.1항은 비손상 복원성 계산 시 인원의 단위중량을 75kg으로 정의하고 있음. 그러나 화물선에 적용되는 IP Code의 Part IV는 고속화물선에 적용되는 Part V와 달리 별도의 체중기준을 명시하고 있지 않아 원칙적으로 IS Code의 요건이 적용됨.

이러한 차이를 해결하기 위해, MSC 110은 IP Code의 Part IV에 2.1.7항을 신설하는 것을 승인하였으며, 이를 통해 복원성 계산 시 75kg 대신 90kg의 단위 체중을 사용하도록 명시함.

이 개정안은 MSC 111에서 채택 시 2028년 1월 1일 발효되며, IP Code의 적용을 받는 화물선 중 2028년 1월 1일 이후 건조 계약되거나 2032년 1월 1일 이후 인도되는 선박에 적용될 예정임.

출처: MSC 110/21/Annex 11

### 자유낙하식 구명정의 모의진수

SOLAS III/19.3.4.4은 자유낙하식 구명정을 6개월을 초과하지 않는 간격으로 자유낙하 방식으로 진수하도록 요구하고 있으며, 이러한 시험의 대안으로 모의진수(Simulated Launching)도 허용하고 있음. 그러나 모의진수 장치에 대한 구체적인 설계요건의 부족하여 모의진수 중 사고 발생 위험이 증가하거나 실제 사고로 이어져 왔다는 우려가 제기됨.

이러한 문제를 해결하기 위하여 MSC 110은 자유낙하식 구명정의 이탈장치를 실제 진수 없이 시험하기 위한 설비의 설계요건을 규정하는 LSA Code 4.7.7항을 다음과 같이 승인함.



- 자유낙하식 구명정의 최대사용하중 기준 최소 6의 안전계수 적용
- 부식방지재료의 사용 (폴 및 사용 시만 설치되는 장비 제외)

이에 따른 후속조치로서 결의서 MSC.402(96)의 6.2.3 항과 6.2.7 항에 대한 개정안 또한 MSC 111 의 채택을 목표로 승인되었으며, 이를 통해 모의진수 장치를 연차정비 대상으로 명시함.

상기 개정안들은 MSC 111 에서 채택 시 2028 년 1 월 1 일에 발효되며, 2031 년 1 월 1 일 이후 설치되는 자유낙하식 구명정에 적용 예정.

이와 관련하여, 위원회는 상기 개정안들을 지원하기 위하여 MSC 111 에서 다음 IMO 문서의 개정안을 함께 승인하기로 결정함.

- 개정된 구명설비의 시험에 대한 권고 (결의서 MSC.81(70))
- 구명정 시스템의 작동 및 유지보수 매뉴얼 개발에 관한 개정 지침 (MSC.1/Circ.1205/Rev.1)
- 결의서 MSC.320(89)에 의해 개정된 LSA Code 4.4.7.6 항의 통일해석 (MSC.1/Circ.1529)
- 구명정을 이용한 퇴선훈련 시 안전에 관한 지침 (MSC.1/Circ.1578)
- 개정된 구명설비 평가 및 시험 성적서 표준양식 (생존정) (MSC.1/Circ.1630/Rev.3)

출처: MSC 110/21/Annex 16, 17 및 18



### 2011 ESP Code: 원격검사기술(RIT)의 활용

원격검사기술(Remote Inspection Technology, RIT)은 검사원이 직접 물리적으로 접근하지 않고 선체 구조를 검사하는 수단을 의미함. RIT 는 선급 규칙에 따라 선체검사 등에 있어 활용되어 왔으나, 그 활용 가능 여부가 지금까지 2011 ESP Code 에 공식적으로 명시된 바는 없었음.

산적화물선 및 유조선의 선체 정밀검사에 대한 보완책으로 RIT 활용을 원활히 하기 위해 MSC 110 은 2011 ESP Code 의 개정안을 승인함. 이 개정안은 RIT 의 정의 및 요건, RIT 를 서비스하는 전문공급업체의 승인절차 등을 신설함.

이 개정안은 MSC 111 에서 채택 시 2028 년 1 월 1 일 발효될 예정이며, 향후 이에 상응하는 IACS UR Z10 시리즈의 요건 또한 개정 예정.

출처: MSC 110/21/Annex 12

### 1988 Load Line Protocol 에 따른 보호난간 요건의 일원화

갑판실, 선루 및 상갑판 등 선박 내 다양한 높은 구역에서 인원이 추락할 위험은 큰 차이가 없음. 그러나 1988 Load Line Protocol 의 25 규칙에서는 선루 및 건현갑판에 3 열 횡봉의 보호난간을 설치하도록 요구하는 반면, 그 외 노출갑판에는 2 열 횡봉의 보호난간을 요구하는 등 선내 위치에 따라 상이한 보호난간 요건이 적용된 바 있음.

이러한 상이한 요건을 일원화하기 위하여, MSC 110 은 25 규칙의 개정안을 승인하였으며, 이에 따라 모든 노출갑판 및 해상에 접근 가능한 구역(예: Moon Pool 가장자리 등)에 3 열 횡봉의 보호난간을 설치하도록 적용 범위를 확대함. 또한, 이 개정안은 보호난간 대신 고정식 체인을 사용할 경우, 체인은 가능한 한 조여져야 함을 명확히 규정함

이 개정안은 MSC 111 에서 채택 시 2028 년 1 월 1 일 발효되며, 2028 년 1 월 1 일 이후 용골이 거치되는 선박에 적용 예정.



출처: MSC 110/21/Annex 13

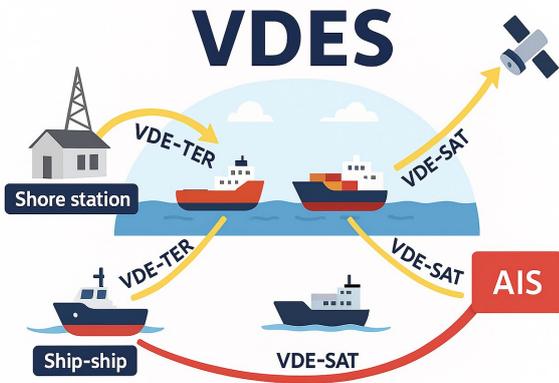
## 이전 LSA Code 개정사항의 적용조항

MSC 109 당시, 위원회는 LSA Code 의 개정사항들을 수록한 결의서 표지에 포함되어 있던 적용조항들을 Code 의 본문에 수록하기로 결정한 바 있음. 이 결정에 따라, 이번 회기 시 다수의 개정사항들을 기안 후 승인하였으며 MSC 111 시 채택 예정.

구체적으로 LSA Code 의 개정된 2.2.1.6.2, 4.4.7.6.8, 4.4.7.6.17, 4.6.6, 4.6.7 및 6.1.1.3 항에 그 적용일들을 명시하도록 수정되었음. 또한, Code 의 서문과 함께 2.2.1.18, 4.4.7.6.18, 4.6.8 및 6.1.1.3 항도 개정되는 적용일 문구를 보다 명확히 할 수 있도록 개정 또는 신설됨.

출처: MSC 110/21/Annex 16

## AIS 의 대안으로써 VHF 데이터 교환 시스템(VDES)의 도입



VHF 데이터 교환 시스템(VDES)은 AIS(자동식별장치)의 기능을 확장하는 첨단 해상 통신 시스템으로, AIS, 어플리케이션 특수 메시지(ASM), 지상 VHF 데이터 교환(VDE-TER), 위성 VHF 데이터 교환(VDE-SAT) 등의 네가지 구성요소를 통합하여 운영됨.

VDES 는 VHF 대역에서 운용되며, 선박, 육상 당국 및 위성 간의 안전하고 자동화된 양방향 디지털 데이터 교환을 가능하게 하는 시스템임. 높은 가용성과 데이터 무결성을 확보하도록 설계되었으며, 선원의 개입을 최소화하여 자동으로 운용됨. 또한, 전자항법(e-navigation)을 지원하고 항해의 안전성, 보안성 및 효율성을 향상시키며, 표준화된 보고를 통해 연안국이 선박,

적재 화물 및 승객에 대한 정보를 신속하게 파악할 수 있도록 지원함.

이와 관련하여, VDES의 탑재 및 사용을 AIS의 대안으로 허용하기 위해, SOLAS V장 및 Appendix의 여러 조항과 1994 및 2000 HSC Code의 해당 조항에서 "AIS"라는 문구 다음에 "또는 VDES"라는 문구가 추가될 예정임.

이 개정사항을 지원하기 위하여 위원회는 MSC 111 에서 다음과 같은 IMO 문서들을 함께 승인하기로 결정함.

- IMO 법규 프레임워크로의 VDES 도입
- 선박용 VDES 성능기준
- 선박용 VDES 운용을 위한 지침

상기와 같은 개정안은 MSC 111 에서 채택 시 2028 년 1 월 1 일 발효되며, 국제항해에 종사하는 300 GT 이상 모든 선박, 국제항해에 종사하지 않는 500 GT 이상 화물선, 그리고 모든 여객선(톤수 제한 없음)에 적용 예정.

출처: MSC 110/21/Annex 22, 23, 24, 25, 26 및 27

## 모든 RMSS를 통한 MSI 및 SAR 관련 정보의 배포

INMARSAT 에 추가하여 Iridium 및 BMDSS 등의 인정된 이동 위성 서비스(RMSS)가 도입되면서, 해상안전정보(MSI) 및 수색구조(SAR) 관련 정보가 모든 유형의 RMSS 를 통해 제공되지 않고 있다는 우려가 제기된 바 있음.



이에 따라, MSC 110은 SOLAS 체약국이 모든 유형의 RMSS를 통해 MSI와 수색·구조(SAR) 관련 정보를 배포하여야 한다는 성실의무를 명확히 하기 위해 SOLAS IV/5, V/4, V/5에 대한 개정안을 승인함.

상기 개정안을 지원하기 위해 위원회는 MSC 111 시 결의서 MSC.509(105)/Rev.1<sup>11</sup>의 개정안을 함께 승인하기로 결정함.

이 개정안은 MSC 111에서 채택 시 2028년 1월 1일 발효 예정.

출처: MSC 110/21/Annex 20 및 21

## 자율운항선박: 목표-기반의 MASS Code 개발

### MASS Code의 개발 현황

MSC 110은 비-강제 MASS Code의 개발을 계속하기 위해 자율운항선박에 관한 작업반을 설립하였으며, 작업반은 Code의 정의, 인적요소 및 증서 양식을 제외한 대부분의 초안에 대한 작업을 성공적으로 마무리함.

출처: MSC 110/WP.8/Annex 1

### 업데이트된 작업 계획

위원회는 목표-기반 MASS Code의 개발을 위한 로드맵을 다음과 같이 업데이트함.

- 2025년 9월 비-강제 MASS Code 개발을 지속하기 위한 MASS 회기간 작업반 개최
- 2026년 5월 MSC 111에서 비-강제 MASS Code의 개발완료 및 채택
- 2026년 12월 MSC 112까지 경험축적기간(Experience-Building Phase) 운용을 위한 프레임워크 개발
- 2026년부터 경험축적기간(Experience-Building Phase) 운용
- 2028년부터 강제 MASS 코드 개발 개시
- 2032년 1월 1일 발효를 목표로 2030년 7월 1일 전 강제 MASS 코드 채택

출처: MSC 110/21/Annex 8

## 온실가스 감축을 위한 대체연료 및 신기술

### 현 규제의 미비점과 장애요인 식별: 대체연료 및 신기술

위원회는 여러 회기 동안 선박의 온실가스(GHG) 배출 저감을 목표로 하는 다양한 대체연료와 신기술을 식별해온 바 있음. MSC 108 이후 설립된 회기 간 작업반의 논의를 바탕으로, MSC 110은 관련 논의를 계속 진행하였으며, 대체연료와 신기술로의 안전한 도입을 위한 규제상의 미비점과 장애요인을 검토하고 이를 해결하기 위한 권고사항을 마련하였음.



<sup>11</sup> GMDSS를 위한 무선 서비스 제공

주요 대체연료 및 신기술을 도입과 관련하여 식별된 미비점, 장애요인, 그리고 개선을 위한 권고사항은 다음과 같음.

• **메탄올 및 에탄올 연료**

현 규제의 미비점으로는 IBC Code 와 MSC.1/Circ.1621<sup>12</sup>에서 메탄올 및 에탄올의 상이한 독성기준으로 인해 서로 다른 관련 요건을 가지고 있음이 식별됨. 또한, 기존의 고정식 물·분무 또는 가스 소화장치가 알코올 화재에 효과적이지 않다는 우려가 제기되었음. 이에 따라, MSC.1/Circ.1621 를 CCC 에서 개정하고 및 FSS Code 를 SSE 에서 개정하는 것으로 권고됨.

• **연료전지(Fuel Cell)**

MSC.1/Circ.1647<sup>13</sup>이 수소-기반 시스템 등 최신 설계 및 운용을 충분히 반영하지 못하고 있다는 우려가 제기됨. 이에 따라, 이 Circular 를 개정하여 관련 정의 및 설계 개념을 명확히 하고, ISO 및 IEC 등 국제표준과 안전조치를 일치시키며, 환기 및 배기장치의 제한사항을 수립하고, ESD 보호구역과 가스안전구역의 분리를 요구할 수 있도록 권고함. 이러한 문제들을 해결하기 위해, 위원회는 CCC 전문위원회에서 당초 계획 중인 연료전지에 대한 강제 규정 개발 시 이러한 사항들이 고려되어야 한다고 권고함.

• **핵·추진 선박**

초기형 가압경수로 및 직접 증기 사이클을 기반으로 1980년대 초 개발된 바 있는 기존 원자력 상선을 위한 안전코드(결의서 A.491(XII))는 소형 모듈형 원자로(SMR) 등 첨단 원자력 기술을 규제하기에 한계가 있다고 지적됨. 이에 따라 MSC 108에 제출된 갭 분석(Gap Analysis)을 바탕으로 IAEA 기준과 일치하며, 기술 중립적이고 목표 기반 방식으로 해당 코드를 SDC 전문위원회가 개정하도록 권고되었음.

• **선상 탄소 포집 및 저장(OCCS) 시스템의 안전**

선상 탄소 포집 및 저장 시스템의 도입을 위해서는 현 IMO 협약이 다루지 않는 새로운 안전 및 법적 과제를 해결해야 함. 특히, 선박 운항 중 포집된 이산화탄소(CO<sub>2</sub>)의 저장 및 취급은 IMDG Code의 전통적 적용범위를 벗어나기 때문에 그 분류, 격리 및 운송안전 등의 측면에서 많은 우려가 제기됨.

한국선급은 OCCS 설치 승인 등의 경험을 바탕으로 대한민국 정부를 통해 MSC 108 로 관련 규정 개발을 위한 의제문서를 제출하였으며, MSC 109 에서 기술적 내용을 발표하고, MSC 110 에는 관련 정보문서를 제출하는 등 OCCS 안전기준의 개발을 적극 추진해온 바 있음. 이를 해결하기 위해 CCC 12 에서 OCCS 시스템의 안전지침을 개발할 것이 권고됨.



• **리튬·이온 배터리**

선박에서 리튬·이온 배터리 기반 에너지저장시스템(BESS)의 사용 증가에도 불구하고, IMO 차원의 안전요건이 부재하다는 우려가 제기됨, 이에 따라 소화요건을 포함한 리튬이온 배터리의 특성을 반영하여 기술 중립적이며 목표 기반의 잠정 지침을 개발해야 한다는 필요성이 식별됨. 또한, 이러한 잠정 지침은 초고용량 축전기(Super Capacitor) 및 나트륨·이온 배터리 등 다양한 에너지 저장 기술을 수용하는 방향으로 SSE 12 에서 개발할 것이 권고됨.

상기 기술된 사항 외에도 위원회는 12 종의 대체연료 및 20 종의 신기술과 관련하여 식별된 규제 장벽 및 공백을 관련 전문위원회(즉, SDC, SSE 및 CCC 전문위원회)에 할당하였으며, 이에 대한 작업계획을 수립하도록 지시함. 업무 분배에 관한 상세내역은 MSC 110/WP.9/Annex 3, 4 및 5 를 참조 바람.

출처: MSC 110/WP.9

<sup>12</sup> Interim Guidelines for the safety of ships using methyl/ethyl alcohol as fuel

<sup>13</sup> Interim Guidelines for the safety of ships using fuel cell power installations

## 인화점 60°C 이상의 가스연료를 사용하는 선박에 대한 IGF Code 의 적용



IGF Code 의 제목은 가스 또는 저인화점 연료를 사용하는 선박을 언급하는 반면, IGF Code 를 강제화하는 SOLAS II-1 장 파트 G 에서는 인화점 60°C 미만의 저인화점 연료를 사용하는 선박에 적용된다고 규정해 왔음. 이러한 차이로 인해, 인화점이 60°C 이상인 가스연료를 사용하는 선박에 IGF Code 를 적용할 수 있는지 여부가 명확하지 않다는 우려가 제기됨. 이는 인화점 60°C 이상의 대체연료(예: 암모니아)를 사용하는 선박에 투자하는 산업계에 규정 적용 상의 불확실성을 초래할 수 있음.

상기와 같은 우려를 해소하기 위하여 SOLAS II-1/2.34, 56 및 57의 개정안이 MSC 109 시 승인된 바 있으며, 이번 회기 채택 예정이었음. 이 개정안은 SOLAS II-1장, IGF Code 및 관련 IMO 문서의 여러 조항에 대한 후속 개정으로 이어짐. 이와 관련, MSC 110은 MSC 110/6/6 문서를 검토 후 관련 후속 개정사항들을 논의 및 기안함.

특히, SOLAS II-1/2.29에 규정된 "저인화점 연료(low-flashpoint fuel)"의 정의에서 가스연료에 대한 언급이 삭제됨. 이는 모든 종류의 가스연료가 60°C 미만의 인화점을 가져야 한다는 저인화점 연료의 정의에 반드시 부합하는 것은 아니기 때문.

또한, SOLAS II-1/2.28 및 55, 그리고 IGF Code 의 여러 조항들이 SOLAS II-1/2.29, 2.34, 56 및 57 의 개정된 정의와 표현에 맞추어 다음과 같이 수정됨.

- "Gaseous fuel or" 및 "Gas or", 또는 "Gaseous or" 등의 표현이 "Low-flashpoint fuel"이라는 문구 앞에 추가됨.
- IGF Code 2.2.18항에 수록된 "가스(gas)"의 정의가 SOLAS II-1/2.34에 신설된 "가스연료(gaseous fuel)"의 정의와 일치하도록 수정됨.
- IGF Code 2.2.28항에 수록된 "저인화점 연료(low-flashpoint fuel)"의 정의가 SOLAS II-1/2.29의 개정안과 일치하도록 개정됨.

MSC 109 시 승인된 사항을 포함한 상기 개정안은 MSC 111에서 승인 후 MSC 112의 채택을 거쳐 2028년 7월 1일 발효될 것으로 전망됨. 상기 개정으로 인한 각종 비강제 IMO 문서들의 업데이트는 향후 위원회에서 MSC 110/6/10 문서를 고려하여 논의 후 별도 승인될 것으로 예상됨.

출처: MSC 110/WP.7/Annex 16 및 17

## One-Ship One-Code: 가스 운반선에 대한 IGF Code 의 적용

MSC 95 의 결정, 즉, 소위 말하는 One-Ship One-Code 정책에 따라, IGF Code 는 IGC Code 가 적용되는 가스 운반선에는 적용되지 않았음. 그러나 LNG 및 대체 연료의 사용이 증가하면서, SOLAS II-1/56.4 이 가스 운반선에 IGC Code 및 IGF Code 를 함께 적용하는 것을 배제하는지 의문이 제기되었음. MSC 109 에서 논의를 개시한데 이어서, 위원회는 대한민국과 SIGTTO 등이 금번 회기 각각 제출한 문서를 논의하는 등 관련 논의를 지속함.



여러 제안된 옵션들을 심사숙고한 끝에, 위원회는 관련 정책을 일부 수정하기로 결정함. 특히, IGC Code 의 19 장에 등재된 제품을 연료로 사용하는 경우, IGC Code 의 적용을 받는 가스 운반선에는 IGF Code 가 적용되지 않도록 한다고 IGF Code 의 적용 제외 사항을 변경함. 다만, 19 장에 명시되지 않은 가스 또는 저인화점 연료를 사용하는 가스 운반선에 대해서는 IGC Code 기반의 관련 지침을 적용할 수 있도록 법적 근거를 마련하기로 함. 이러한 IGC Code 기반 지침은 향후 IGF Code 의 부분적 적용을 포함할 뿐만 아니라 가스 운반선 전용의 안전요건을 수록할 것으로 전망.

이러한 정책 변화를 반영하기 위해, 위원회는 SOLAS II-1/56.4 및 56.5, IGC Code 1.1.1.2 항 및 IGF Code 서문(Preamble)의 개정안을 논의하였으나, 그 최종화 및 승인은 MSC 111 로 연기됨.

해당 개정안의 채택을 용이하게 하기 위해, 위원회는 인화점이 60°C 이상인 가스 연료를 사용하는 선박에 대한 IGF Code 적용과 관련된 SOLAS II-1/2.34, 56 및 57 의 개정사항을 금번 회기 채택하지 않고 연기하기로 결정함. 이 개정안들은 당초 이번 회기에서 채택될 예정이었음.

이러한 정책 변화는 가스운반선에 새로운 대체연료의 안전한 사용을 가능하게 할 뿐만 아니라 규정의 적용을 명확히 하고 IMO 의 탈탄소 목표를 달성하는데 기여할 것으로 기대함.

출처: MSC 110/WP.7/Annex 15, 16 및 17

## 신규작업과제

MSC 110은 이번 회기에 제출된 새로운 작업 제안들을 논의하고 아래와 같이 승인함. "Biennial"로 분류된 작업과제들은 위원회 또는 담당 전문위원회에 의해 2026-2027년 기간 내에 긴급하게 시작되며, "Post-biennial"로 분류된 결과물은 2026-2027년 기간 이후 적절한 시점에 개시될 예정.

New outputs approved by MSC 110	Responsible bodies	
Development of performance standards for Ranging mode (R-mode) in radionavigation receivers	NCSR	Biennial (2026-2027)
Clarification of applicable equipment standards for fire-fighters' outfits in chapter 3 of the FSS Code	SSE	Post-biennial (one session)
Development of engine control room alert management (ECRAM) performance standards	SDC	Biennial (2026-2027)
Revision of resolution MSC.81(70) concerning requirements for testing the compliance of pyrotechnics	SSE	Post-biennial (two sessions)
Mitigation of fire risks caused by leakages from low-pressure fuel pipes and lubrication oil pipe, and use of thermal imaging cameras when inspecting insulations, in engine rooms	SSE	Post-biennial (two sessions)
Revision of the LSA Code regarding lowering speed requirements for fast rescue boats	SSE	Post-biennial (one session)
Review and, if necessary, amendment of SOLAS regulations II-2/13.4.1.1 and 13.4.2.1 to clarify the requirements on escape arrangements from the lower part of machinery spaces	SDC	Biennial (2026-2027)
Revision of testing requirements for floor covering materials in SOLAS regulation II-2/6.2.1	SSE	Post-biennial (one session)
Revision of SOLAS regulation II-2/20 and chapter 7 of the FSS Code	SSE	Post-biennial (one session)
Review of the financial architecture of the LRIT system	MSC	Biennial (2026-2027)

New outputs approved by MSC 110	Responsible bodies	
	HTW	Post-biennial (four sessions)
Development of guidelines addressing risks of falls from height	HTW	Post-biennial (four sessions)
Comprehensive revision of the guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations and companies	III	Biennial (2026-2027)
Review of the Casualty Investigation Code and the associated implementation Guidelines (resolution A.1075(28))	III	Biennial (2026-2027)
Development of guidelines addressing the implementation of provisions left "to the satisfaction of the Administration", or equivalent, in the relevant mandatory IMO instruments	III	Biennial (2028-2029)
Application of resolution MSC.402(96) to high-speed craft and mobile offshore drilling units in the HSC Codes and MODU Codes	SSE	Post-biennial (Two sessions)

## 기타 의제



### 기관실 탈출로

기관실 내에서 가장 낮은 갑판까지 연결되지 않은 탈출 트렁크의 배치는 지난 18개월 동안 가장 논란이 많았던 안전 이슈 중 하나였음. 이 문제는 중국에서 반복적으로 발생한 항만국통제(PSC)의 억류 및 지적 사례들에서 비롯되었음.

IACS 는 올해 초 개최된 SDC 전문위원회로 MSC.1/Circ.1511/Rev.1 의 개정안을 제안하였으나, 해당 제안은 부결되어 여전히 해결되지 못한 채 남아 있었음. MSC 110 은 관련 PSC 문제가 지속되고 있다는 점을 고려하여 이번 회기에 제출된 여러 문서들을 바탕으로 해당 사안을 재논의하였음.

이와 관련하여, IACS 는 SOLAS II-2/13.4 에 사용된 “공간의 낮은 부분(lower part of the space)”이라는 용어가 반드시 공간 내 ‘가장 낮은 갑판’을 의미하는 것이 아니라, 가장 낮은 갑판, 플랫폼, 또는 통로 중 하나에 해당할 수 있다는 유연한 해석을 제안함. 반면, 라이베리아는 기술적 근거가 있는 경우를 제외하고는 탈출 트렁크의 하단이 반드시 기관실 내 가장 낮은 갑판에 도달해야 한다고 SOLAS II-2 장을 개정할 것을 제안함.

위원회는 심도 있는 논의 끝에 MSC.1/Circ.1689 를 승인하였으며, 이를 통해 해당 기국 정부로부터 이미 승인받은 기존 선박의 탈출 설비에 대해 항만국통제(PSC) 당국이 실용적인 접근방식을 취해 수용할 것을 요청함. 이는 IMO 차원의 결정이 이루어지거나, SOLAS 규정 II-2/13.4 가 개정되어 발효되기 전까지 적용되는 단기적 조치임. 또한, 장기적 조치로서, 위원회는 신규작업과제를 승인하고, SDC 전문위원회가 본 사안을 보다 심도 있게 검토한 후, 적절한 해결방안을 마련하여 MSC 111 에 보고하도록 지시함.

출처: MSC.1/Circ.1689

### LSA Code 의 Footnote 수정: ISO 18813-2022

LSA Code 4.1.5.1.18 및 4.1.5.1.19 항은 구멍뚫목에 필요한 품목으로 식량 및 식수의 비치 요건을 기술하며, 그 상세를 위해 ISO 18813:2006 를 주석으로서 참조 중. SSE 11 논의 결과, 위원회는 해당 Footnote 를 그 최신판인 ISO 18813:2022 를 참조하도록 수정하기로 결정하였으며, IMO 사무국이 이를 LSA Code 출판물 발간 시 반영하도록 지시함.

그러나 SSE 11/19/1 에서 식별된 바와 같이 ISO 18813:2022 의 내용이 LSA Code 와 차이가 있음을 고려하여, 위원회는 ISO 가 해당 표준을 Code 에서 명시하는 요건과 일치하도록 개정해 줄 것을 요청함.

## 해사 사이버 보안

해사 사이버 위험 관리 지침을 담고 있는 MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 에 더하여, 위원회는 해사 사이버 보안을 위한 비-강제 목표-기반(goal-based)의 사이버 보안 코드가 개발되어야 한다고 논의하였으며, 관련 논의를 개시할 수 있도록 관심있는 국가 및 국제단체가 관련 신규작업과제 제안을 MSC 111 로 제출하도록 요청함.

상기 브리핑 내용과 관련하여 문의사항이 있을 경우, 아래 담당자로 연락 바랍니다. 감사합니다.

### 협약업무팀장 한국선급

담당자: 김경용 수석검사원

Tel: +82 70 8799 8328

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