



제11차 IMO 선박 설계 및 건조 전문위원회(이하 “SDC”)가 2025년 1월 13일부터 17일까지 영국 런던 IMO 본부에서 개최됨. 동 News Flash는 SDC 11의 주요 기술사안에 대한 논의결과를 브리핑 함.

### 1. 탱커선이 아닌 선박의 비상예인장치에 관한 지침 개발 (의제 3)



탱커선이 아닌 선박의 비상예인장치에 관한 지침 개발과 관련, SDC 11은 지난 SDC 10에서 개발 완료하지 못한 비상예인장치 구성요소의 강도 기준에 대해 이번 회기에 제출된 자료들을 바탕으로 관련 논의가 진행되었으나, 논의과정에서 제시된 강도 기준은 충분한 적용 경험이 쌓이지 않음을 고려하여 ‘임시’ 지침으로 개발하기로 결정함. 이에 초안 작업반을 개설하여 상세 지침 개발 작업을 지시하였으며, 다음 사항에 대해 합의하였음.

- 탱커선이 아닌 선박에 비상예인장치의 배치를 위한 시간 관련 내용을 추가함.
- 비상예인장치 구성요소에 요구되는 예인 하중에 대해 선박 의장수(EN)를 활용한 다음의 범위 설정.

선박 의장수(EN)	요구 예인 하중 (kN)
EN < 3,000	1,000
3,000 ≤ EN < 10,000	2,000
EN ≥ 10,000	0.2 x EN 또는 그 이상 (기국의 결정에 따라)

- SDC 10에서 개정 필요성이 식별된 MSC.1/Circ.1175/Rev.1 과 MSC.1/Circ.1255의 개정 초안을 완결함.

논의 끝에, 아래의 지침들에 대한 개발 또는 개정을 완료하였으며, MSC 110차에 승인을 위해 제출될 예정임.

- 1) 탱커선이 아닌 선박의 비상예인장치에 관한 임시지침 개발
- 2) 선상 예인 및 계류 장비에 관한 지침(MSC.1/Circ.1175/Rev.1) 개정안
- 3) 비상 예인 절차 준비에 관한 선주/운영자를 위한 지침(MSC.1/Circ.1255) 개정안

상기 지침들이 승인될 경우, MSC 108차에 채택된 탱커가 아닌 총톤수 20,000톤 이상인 선박의 비상예인장치에 관한 SOLAS II-1/3-4 규칙 개정안이 동 지침들과 함께 2028년 1월 1일 건조일을 기준으로 신규 선박에 시행될 예정임.

### 2. IP Code 및 관련 지침에 대한 추가 개발 (의제 4)

IP Code 및 관련 지침의 추가 개발을 위한 향후 작업 계획과 복원성 계산 시 산업 인력 무게 기준의 일관된 적용을 위해, IP Code 5장 2항에 명시된 요건과 동일한 요건을 IP Code 4장에 반영하는 개정안에 대한 논의가 진행됨.

- 복원성 계산 시 산업 인력 무게 기준과 관련하여 초안작업반(Draft Group)을 개설하여 논의되었으며, 산업 인력(IP)의 무게 규정을 IP Code 5 장 2 항에 명시된 무게 기준(90kg)과 동일하게 IP Code 4 장에도 일관되게 적용할 필요가 있다는 의견 따라, 아래의 개정 초안에 동의하고 이를 MSC 승인을 위해 제출하기로 결정함.

(개정안) IP Code, IV장, 2규칙

2.1.7 각 산업 인력의 무게는 선박 복원성계산에서 75kg 아닌 90kg로 가정되어야 하며, 이는 다음과 같은 선박에 적용됨:

- .1 건조 계약일이 [발효일] 이후인 선박; 또는
- .2 건조 계약이 없는 경우, 용골이[발효일 + 6개월] 이후 거치 혹은 이와 유사한 건조 단계에 있는 선박; 또는
- .3 인도일이 [발효일 + 4년] 이후인 선박.

- IP Code 및 관련 지침의 추가 개발을 위한 향후 작업 계획과 관련하여, 본 회의장에서 IP Code는 2024년 7월 1일에 시행된 이후 이행 경험이 아직 부족한 상황이므로, 충분한 이행 경험이 축적될 때까지 SDC에서 관련 논의를 종결하고, 이 결정 사항을 MSC에 보고하기로 함.

### 3. 화재 또는 침수 사고 후 여객선 시스템의 능력평가를 위한 잠정 설명 주해 및 관련 회람문서의 개정 (의제 5)

SDC 10으로부터 위임된 사항을 바탕으로 회기간 작업반이 개설되어 화재 및 침수 사고 후 여객선 시스템의 능력평가를 위한 잠정 설명 주해를 기술하는 MSC.1/Circ.1369의 구조와 본문 내용의 개정에 대한 논의를 진행함. 이에, SDC 11은 회기간 실무작업반 보고서와 제출된 문서들을 바탕으로 회기중 작업반을 개설하여 관련 상세 논의를 진행하였음. 이번 회기에서 잠정 설명 주해의 개정에 대한 다음 사항을 고려하여 상세 논의를 진행하였으나, 시간 제약으로 개정안 개발을 완료하지 못하고 추가 작업을 위한 회기간 실무작업반을 개설하여 논의를 이어 가기로 합의함.



- SDC 11은 잠정 설명 주해가 선원의 훈련 등 선박 운용 관련 사항을 포함해야 한다는데 동의하였음. 이에, SDC에서 잠정 설명 주해의 개정 작업이 완료된 후 STCW 협약에 대한 검토가 필요함에 주목하여 HTW<sup>1</sup>전문위원회의 검토가 이루어져야 할 것에 공감함. 또한, 여객선 검사 시 현장 검사원에 의한 ‘Safe Return to Port(이하 SRtP)’ 준수 여부 확인 규정에 대해, III<sup>2</sup>전문위원회의 검토가 이루어져야 할 것에 공감하여, 각 전문위원회에 제공할 정보들을 준비하는 것을 회기간 실무작업반의 위임 사항으로 설정함.

### 4. 2011 ESP 코드 개정 (의제 6)

SDC 11 차 회의에서는 회기간 실무작업반 결과보고서를 바탕으로 작업반(Working Group)이 개설되어, 원격검사기술(RIT) 사용을 허용하기 위한 2011 ESP Code 개정 및 가이드라인의 개발을 위한 논의가 진행됨.

<sup>1</sup> 인적요인, 훈련 및 당직 전문위원회 (HTW)  
<sup>2</sup> IMO 기구 이행에 관한 전문위원회 (III)

- SDC 11 차 회의 작업반(Working Group)에서 산적화물선 및 유조선의 현존선 정밀검사(Close-up Survey)시 원격검사기술(Remote Inspection Technique, RIT) 사용을 허용하기 위한 관련 정의, RIT 사용을 위한 요건 및 전문공급업자의 승인 절차 등 2011 ESP Code 개정 초안이 수립됨. 관련 개정안은 MSC 110에 승인 후, MSC 111에 채택되어 2028년 1월 1일부로 시행될 예정임.
- 원격검사기술(RIT) 사용을 허용하기 위한 가이드라인은 초안작업반(DG)에서 시간 부족으로 SDC 11 차 회의 이후 회기간 실무작업반을 개설하여 논의하기로 결정함.
- 결의서 MSC.525(106)에 따라 개정된 2011 ESP Code 와 일치되도록 MSC.1/Circ.1502(선장 감독하의 지시에 따른 화물 기름 탱크 경계의 압력 테스트에 대한 지침)의 개정안에 동의하였으며 승인을 위하여 MSC에 제출할 예정임.

**5. 현측사다리 및 갱웨이의 안전망 설치에 관한 승하선 수단의 제작, 설치, 유지 및 검사에 대한 지침(MSC.1/Circ.1331) 개정 (의제 7)**



SDC 11 은 지난 SDC 10 에서 시간적 제약을 이유로 완료하지 못한 승하선 수단의 제작, 설치, 유지 및 검사에 대한 지침(MSC.1/Circ.1331) 개정안에 대해 추가 검토를 진행하였음. 특히, 지난 SDC10 의 논의 결과로부터 식별된 ISO 표준 적용 관련 개정 필요 사항에 대해 제출된 문서를 함께 검토하였으며, 다음 사항에 대해 최종 합의하였음.

- MSC.1/Circ.1331 개정 초안에 ‘2026년 7월 1일 이후 설치된’이라는 표현에 대해 구체적으로 추가하고, 아래 표와 같이 선박건조일과 현측사다리, 갱웨이 및 현측사다리 원치의 설치일에 따라 적용되는 ISO 표준을 명확하게 구분하여 기술하는 개정 초안을 개발함.

현측사다리 및 갱웨이	2026년 7월 1일 전 설치	2026년 7월 1일 이후 설치
선박건조일 2010년 1월 1일 전	합리적이고 실현가능한 범위 내에서 본 지침을 준수	ISO 5488:1979 혹은 5488:2015
		ISO 7061:1993 혹은 7061:2015 혹은 7061:2024
선박건조일 2010년 1월 1일 이후	ISO 5488:1979	ISO 5488:2015
	ISO 7061:1993	ISO 7061:2015 혹은 7061:2024
현측사다리 원치	2026년 7월 1일 전 설치	2026년 7월 1일 이후 설치
선박건조일 2010년 1월 1일 전	합리적이고 실현가능한 범위 내에서 본 지침을 준수	ISO 7364:1983 혹은 7364:2016
선박건조일 2010년 1월 1일 이후	ISO 7364:1983	ISO 7364:2016

SDC 10에서 결정된 다음의 개정 사항을 포함하여 최종 지침 개정안은 MSC 110차에 승인을 위해 제출될 예정이며, MSC에서 승인될 경우 기존 지침을 대체하게 됨.

- 1) SDC 10에서 결정된 개정 사항
  - 현측사다리 및 갱웨이의 안전망 설치에 관한 선원의 안전 조치
  - 안전망을 대체하기 위한 안전 조치
  - 안전망의 검사 및 유지보수에 관한 지침
  - 현측사다리, 갱웨이 및 사다리 원치에 관한 정기적 시험

2) 2026년 7월 1일 또는 그 이후 설치된 장비에 관한 기준

- 2026년 7월 1일 이후에 건조 계약이 이루어진 선박; 또는 계약이 없는 경우, 2026년 7월 1일 이후에 용골이 거치되거나 또는 이와 동등한 건조단계에 있는 선박;
- 상기 규정된 선박 이외의 선박의 경우 장비에 대한 계약 인도일, 계약 인도일이 없는 경우 2026년 7월 1일 이후 선박에 대한 장비의 실제 인도일.

**6. 전통적 및 비전통적 방식의 추진 및 조타 시스템을 모두 다루기 위한 SOLAS II-1장(파트 C) 및 V장, 그리고 관련 협약문서 개정 (의제 8)**

지난 SDC 10 은 SOLAS II-1 장 28~30 규칙 및 관련 협약 지침 개정에 대해 논의하였으나, 개정 방향에 대한 합의에 도달하지 못해, 회기중 작업반을 개설하여 추가 논의를 진행함. 하지만, 개설된 작업반에서도 전통적 및 비전통적 추진 및 조타 방식의 SOLAS 적용에 대한 사항과 조종성능 규정의 의무 적용에 대한 사항에 대해 일치된 의견을 도출하지 못해 회기간 실무작업반을 구성하여 추가 논의를 진행하였으나 여전히 의견 차이가 존재하여 최종 합의되지 못하고 논의 결과를 정리하여 SDC11 에 보고서가 제출됨.

이에, SDC 11 은 SOLAS II-1/28~30 규칙 및 관련 협약 지침에 대한 개정 방향을 결정하기 위한 전문가 작업반을 구성하고, 회기간 실무작업반에서 제출된 보고서와 의제 문서들을 바탕으로 아래 사항들을 논의함.

- SOLAS II-1/28-1 및 II-1/29-1 규칙 초안 본문에 기술된 적용, 선박 조종 성능, 조타 시스템의 고장 내성(Failure tolerance), 단일/복수의 조타 시스템이 설치된 선박 관련 세부 사항과 여객선을 위한 SRtP 규정과의 일관성 등.
- 기존 SOLAS 규정의 개정에 따른 관련 협약 문서들(결의서 MSC.137(76)<sup>3</sup>, 결의서 A.467(XII)<sup>4</sup>, 결의서 A.601(15)<sup>5</sup>, 결의서 MSC.64(67)<sup>6</sup>, MSC.1/Circ.1053<sup>7</sup>, MSC.1/Circ.1536<sup>8</sup>)의 개정 필요성 식별 및 필요 시 개정 초안을 개발.

논의 과정에서 SDC 11 은 현 단계에서 SOLAS II-1 장(파트 C) 및 V 장의 개정과 기타 관련 협약 문서 개정작업에 상당한 기술적 검토가 필요하다는 점을 고려, 2032 년에 새로운 SOLAS 규정 발효를 보장하기 위해 MSC 110 에 작업 완료 목표 연도를 2025 년에서 2028 년으로 연장할 것을 요청하기로 결정함.

**7. 갑판구조의 보호난간 설치 요구 사항에 관한 국제 만재흡수선 협약의 1988년 의정서 25 규칙 개정 (의제 9)**



지난 SDC 10 에서 논의된 국제 만재흡수선 협약의 1988 년 의정서 25 규칙 개정안에 대해 원칙적으로 동의하였음. 하지만, 시간적 제약에 이유로 보호 난간을 대체해서 제공되는 체인의 적절한 처짐 기준에 대한 논의를 마무리하지 못하였음. 이에, SDC 11 은 체인 처짐에 관한 의견을 담은 문서를 고려하여 마무리하지 못한 국제 만재흡수선 협약의 1988년 의정서 25규칙 (3) 항 (d)에 대해 논의를

<sup>3</sup> 결의서 MSC.137(76), 선박조종성에 대한 기준

<sup>4</sup> 결의서 A.467(XII), 총톤수 10,000톤 이상 100,000톤 미만의 탱커, 케미컬 탱커 및 가스 운반선에 대한 비-중복 타기 액츄에이터 허가 지침

<sup>5</sup> 결의서 A.601(15), 본선 조종성 정보의 규정 및 표시에 대한 권고

<sup>6</sup> 결의서 MSC.64(67), 새로 개정된 성능 기준 채택

<sup>7</sup> MSC.1/Circ.1053, 선박조종성에 대한 기준에 대한 주해서

<sup>8</sup> MSC.1/Circ.1536, SOLAS II-1장 29.3 및 29.4 규칙에 대한 통일해석

진행하였고, 해당 규칙의 후단에 “합리적으로 실행 가능한 한 조여지고 분리할 수 있어야 함”이란 일반적인 문구로 체인 처짐에 관한 규정을 추가하는 것에 합의함.

기존	개정 합의안
(d) 선박의 정상적인 운용을 위해 필요한 경우, 두 개의 고정된 스텐션과/또는 불워크 사이에 설치된 체인은 허용됨.	(d) 선박의 정상적인 운용을 위해 필요한 경우, 두 개의 고정된 스텐션과/또는 불워크 사이에 설치된 체인은 허용됨, 그리고 그 체인은 합리적으로 실행 가능한 한 조여지고 분리할 수 있어야 함.

SDC 10에서 결정된 다음의 개정 사항을 포함하여 본 협약 개정안은 MSC 110차에 승인, MSC 111차에 채택을 위해 제출될 예정임

- 문풀(Moonpool)과 같은 해상으로 직접 연결된 개구 주변의 보호난간 또는 불워크의 설치규정 추가
- 모든 노출 갑판 상에 놓인 보호난간의 횡봉에 대해 2 열/3 열이 아닌 3 열로 통일 적용

최종 채택될 경우, 2028년 1월 1일 또는 그 이후 용골 거치일의 국제 항해에 종사하는 길이 24m 이상의 모든 신규 선박에 적용될 예정임.

## 8. IMO 안전, 보안 및 환경관련 협약 규정에 대한 통일해석 (의제 10)

규정의 의도가 명확하지 않은 경우 일관된 적용을 보장하기 위해 제안된 통일해석에 동의하고 MSC 110차에 승인을 위해 제출될 예정임.

### (1) 원격 제어 충돌격벽 밸브 관련 통일해석 제안 :

SOLAS II-1장 12.6.2 규칙은 선수 탱크에 존재하는 평형수를 배출하기 위한 관은 하나로 유일해야 하며, 이 관의 열고 닫힘을 제어하는 충돌격벽의 ‘원격 제어 밸브’는 ‘화물선의 건현 갑판 혹은 여객선의 격벽 갑판 상부에서 조작할 수 있어야 함’을 명시하고 있음.

이 규정에 대해, ①상호 보완적인 의미로 해석하여 수동 또는 유압 등의 기계적 방식으로 제어되어야 하는지 혹은 ②분리해서 해석하여 유압 등에 의한 원격 제어 시스템에 따른 기계적 방식으로 제어되어야 하는지, 다양한 해석이 존재할 수 있음이 식별됨. 이에, IACS는 SOLAS II-1장 12.6.2 규칙에서 제시하는 ‘원격 제어 밸브’에 대해 ①상호 보완적인 의미로 해석되어야 함을 설명하며, 허용 가능한 배치를 함께 제시함.

SDC 11 은 제안된 통일해석에 대해 ‘Three Safeguards<sup>9)</sup>’(MSC 108 에서 합의된 통일해석이 충족해야 하는 기준)를 만족하는 것으로 간주됨으로 이에 동의함. MSC 110 에 승인을 위해 제출될 예정임.

### (2) 기관구역 탈출 설비 배치 관련 통일해석 개정안 관련 제안 :

SOLAS II-2장 13.4.1 규칙(여객선) 및 13.4.2 규칙(화물선)에 사용된 기관구역의 ‘하부(Lower part)’ 용어에 대해,

<sup>9)</sup> 1) 통일해석은 협약 및 관련 문서의 요건들을 수정하기 위한 것이 아니어야 함.  
 2) 통일해석은 협약의 요구 사항의 해석을 넘어서지 말아야 함.  
 3) 통일해석은 협약의 요구 사항과 모순되어서는 안됨.

SOLAS에선 명확하게 정의를 내리고 있지 않음. 이에, IACS는 MSC 95에 이것의 정의에 대해 기술하는 통일해석인 MSC.1/Circ.1511을 제출하였고, 채택되었음.

통일해석 개발 시, IACS는 기관구역의 탈출 설비의 일부가 플랫폼 또는 통로 상부의 가장 낮은 갑판과 이어져야 함을 제시하였음. 하지만, 통일해석의 해석에 있어 IACS의 본래 제작 의도와는 다른, 기관구역의 탈출 설비가 직접적으로 가장 낮은 갑판, 플랫폼 혹은 통로로부터 시작되어야 함으로 간주하고 있는 이해관계자들이 있음을 식별함.

이에, IACS는 기관구역의 탈출 설비에 대한 통일해석을 기술하는 MSC.1/Circ.1511의 내용의 해석에 모호함이 발생할 수 있는 부분을 명료하게 수정하기 위해, 탈출 설비는 가장 낮은 갑판으로부터 상부 2.3m 높이까지의 범위 내에서 시작되는 것을 허용하는 개정안을 제안함.

제안된 통일해석에 대해 SDC 11은 'Three Safeguards' 중 협약 요건에 대한 해석을 넘어서고 있음을 지적하며, 'Three Safeguards'를 만족하지 못한다고 결론지었음. 다만, MSC.1/Circ.1511/Rev.1에 대해 보다 명확한 관점을 제공할 필요성이 식별되어, 이번 회기에 참여한 회원국 및 국제기구의 MSC.1/Circ.1511/Rev.1에 대한 의견을 종합하여 아래와 같이 정리하였음.

- '하부(Lower part)'는 가장 낮은 갑판(Lowest deck level) 혹은 플랫폼(Platform) 혹은 통로(Passageway)로 간주되어야 함을 확인함.
- 대다수의 회원국들이 MSC.1/Circ.1511/Rev.1에서 명시하는 '하부(Lower part)'에 대한 해석에 대해, "가장 낮은 갑판, 플랫폼 혹은 통로 중에서 가장 낮은 것을 의미하는 것이 아님"에 동의하였음을 주목함. 다만, 일부 회원국들은 이 해석에 대한 반대 의견을 표명하였음을 확인함.
- III 11 에 이번 SDC 11 의 논의 결과를 고려할 것을 요청함. 기국의 협약 해석과 항만국 통제 검사관의 해석이 충돌할 수 있는 문제를 제기하여, 항만국 통제 활동의 일관성을 위한 잠재적인 지침의 개발 필요성에 대한 검토를 요청함.

### (3) IACS 통일해석 SC 4와 5 삭제 제안 :

SOLAS II-1장 42.2.3.1 규칙 및 42.2.4.1 규칙에 사용되는 '모든 선내 통신 장비'에 대한 해석의 필요성으로 통일해석 SC 4와 5가 채택되어 사용되었음. 하지만, 통일해석이 채택된 1985년 이래로 여객선에서의 각기 다른 비상 상황에 대한 새로운 규칙들이 소개되어 관련 규정들이 개정되었고, 이러한 개정은 비상 상황에 대한 이해를 향상시켰음. 이에, 비상 상황에서 장비에 전원을 공급하는 것이 더 이상 비상 전원에 의존하지 않고 작동이 가능해짐에 따라, 통일해석 SC 4와 5의 필요성이 더 이상 존재하지 않음을 설명하며 IACS는 통일해석 SC 4와 5의 삭제를 보고하였고, SDC 11은 이를 확인함.

## 9. 선박 구조의 섬유강화 플라스틱(FRP) 사용에 대한 지침 (의제 11)

지난 SDC 10 은 선박 구조의 섬유강화 플라스틱(이하 'FRP') 사용 관련 임시 지침(MSC.1/Circ.1574)의 개정에 대한 논의를 시작했으며, 특히 화재 안전 및 재활용 문제와 관련된 FRP 사용의 잠재적인 문제를 해결하기로 합의하여 회기간 실무작업반을 개설하여 추가 논의함.

SDC 11 은 지난 회기간 실무작업반의 보고서와 제출된 의제 문서들을 참조하여 FRP 임시 지침의 개정 범위 및 관련된 다른 문서들의 개정 필요성에 대해 논의하였음.

특히, 논의 과정에서 지침 개정 범위에 하중 지지 구획(load-bearing divisions)과 글로벌 강도(global strength)에 기여하는 요소를 포함시킬 필요성에 대한 많은 의견이 있었으나, 이는 작업범위가 확대된 것으로 간주됨으로 위원회의 승인이 필요한 사항을 분명히 하였음. 이와 관련하여, 관심있는 회원국 및 국제기구에게 FRP 임시 지침의 개정 내용에 대해 제안하고자 하는 사항들을 MSC 110에 제출해줄 것을 요청함.

이번 SDC 11에서 화재안전성과 재활용 문제 등 종결하지 못한 사항들을 포함하여 회원국들 간 합의된 위임 사항에 대한 추가 작업을 위해 회기간 실무작업반을 개설하고, 논의를 계속 진행하기로 합의하였으며, 본 임시지침 개정 작업의 완료 목표 연도를 2026년까지로 연장하도록 MSC 110에 요청할 것에 합의함.

## 10. 2009 선박 경보 및 지시장치에 관한 코드 검토 (의제 12)

SDC 11은 2009 선박 경보 및 지시장치에 관한 코드(Code on Alarms and Indicators, 1995)의 내용에 대해 동 코드가 채택된 이후부터 새로 개발되어 채택되거나 개정된 다른 국제 협약과의 불일치 혹은 모순되어 있는 부분이 식별되는 경우, 개정 조치를 취할 것을 요청 받음. 이에, SDC 11은 이와 관련하여 회원국 및 국제기구에서 제출된 문서를 함께 참조하여, 회기중 작업반에서 논의하였음.



특히, 논의 과정에서 2009 선박 경보 및 지시장치에 관한 코드에서 아래의 새로운 지침이 업데이트되고 확대되는 것에 동의함.

- 배기가스 정화 시스템(EGCS) 지침(MEPC.340(77))
- 국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)
- 선박 평형수 관리시스템 승인에 관한 규정((BWMS Code, 결의서 MEPC.300(72))
- 국제 산업인력 운송선 안전코드(IP Code)
- 저인화점 연료선박에 관한 안전코드(IGF Code)

회기중 작업반에서 완료한 2009년 선박 경보 및 지시장치에 관한 코드의 개정안은 MSC 110과 MEPC 83에 승인, A 34에 채택을 위해 제출될 예정임. 또한, 회기중 작업반에서 IMO 문서의 지속적인 개정에 따라 해당 코드의 최신화를 유지하는 방법에 대한 논의도 진행하였으며, SDC 11은 정기적으로 이를 업데이트할 것에 동의함.

## 11. 선박의 수중방사소음 저감에 관한 경험축적단계 (의제 15)

SDC 10의 권고에 따라 MEPC 82는 선박의 수중방사소음 저감 관련 의제를 MEPC 85에 할당할 것을 검토하였음. 미래에 열릴 회기의 과중한 업무량과 개설할 수 있는 회기중 작업반/초안 작업반의 수의 제한에 따라 MEPC 82는 다음의 사항에 대해 합의함.

- 이 의제에 대해 SDC 11, 12의 잠정 의제로 채택하고, 회원국, 국제기구 및 사무국에 경험축적기와 수중방사소음 저감 조치 계획 관련 기술적 사항을 기술한 문서들을 제출해 줄 것을 요청.

- 회원국, 국제기구 혹은 SDC 전문위원회에서 요구하는 위원회 수준의 의사 결정이 필요한 사항을 MEPC 83, 84 및 85 에 포함.

이에 SDC 11 은 MEPC 82 에 제출된 수중 방사소음 저감 관련 문서들과 이번 회기에 제출된 문서들을 검토하였으며, 추가적인 논의가 회기 간에 진행되어야 할 필요가 있음을 확인하고, 회기간 실무작업반을 개설하여 다음 사항을 고려하여 논의를 계속 진행하기로 합의함.

- 수중방사소음 저감을 위한 행동 계획의 기술적 목표를 검토하고 진행하기 위한 다음 단계를 개발.
- 개정된 수중방사소음 계측에 관한 지침의 적용 및 활용에 대한 진행 상황을 평가하기 위한 프레임워크와 경험축적기간의 결과에 대한 공유 데이터베이스 및 기타 리소스 개발.
- 해양 부문의 수중방사소음 배출에 관한 연구를 선정/평가하여 지식 격차를 논의, 관련 성과/결과를 통합.
- 사무국과의 협력을 통해, 지식 격차가 확인된 분야를 다루는 연구의 위임사항 초안을 마련

또한, SDC 11 은 관심있는 회원국 및 국제기구에 본 의제와 관련된 필요한 정보나 연구 결과를 제출해 줄 것을 독려함.

## 12. 기타 의제 (의제 16)

### 1) 단일 선측 구조의 산적화물선의 화물창 선측 횡능골에 대한 접근수단 관련 결의서 MSC.158(78) 및 2011 ESP 코드 간 비-일관적인 시행에 따른 결의서 MSC.158(78) 개정 제안

2011 ESP 코드는 단일 선측 산적 화물선의 화물창 선측 횡능골의 정밀 검사를 위한 접근수단에 대해 명시하고 있음. 또한, SOLAS II-1장 3-6 규칙과 결의서.MSC.158(78)에서도 마찬가지로 관련 사항을 명시하고 있음. 하지만, 두 규정 간 비-일관적인 내용이 존재함에 따라 산업계에서 발생할 수 있는 혼란을 경감시키고자 결의서 MSC.158(78)의 개정을 제안함.

구체적으로, SOLAS II-1장 3-6 규칙과 결의서 MSC.158(78)만이 선박에 적용되고 있던 시점에는 화물창 단일 선측 횡능골을 확인하기 위한 접근수단으로써 휴대용 사다리에 대해 규정하는 것이 없었고, 관련 지침(결의서 A.744(18))에 따라 검사를 진행하였기에 일관된 적용을 할 수 있었음.

하지만, 동 지침이 2011 ESP 코드에 의해 대체된 후, 휴대용 사다리에 대한 규정이 추가되면서 결의서 MSC.158(78)과 코드 간 비-일관성이 발생하게 되었음. 이에, 결의서 MSC.158(78)에서 기술하고 있는 내용 중 휴대용 사다리에 대한 사항을 2011 ESP 코드와 조화되도록 수정하는 개정을 제안함.

SDC 11은 2011 ESP 코드와 결의서 MSC.158(78) 간 비-일관된 규정이 존재함을 확인하였으나, 본 제안은 MSC에서 내려진 작업범위를 벗어난 것으로 간주됨으로 위원회에 이에 대한 추가 검토를 요청하는 것으로 결정함.

### 2) 2세대 비손상 복원성 기준 잠정 지침서 사용 경험

SDC 10의 요청에 따라 제출인(덴마크)은 'MAERSK ESSEN'의 컨테이너 유실 사고에 대한 구체적인 계산을 기술하고 있는 정보문서를 제출함(SDC 11/INF.3). 정보문서 관련, 제출인(덴마크)은 SDC 11이 컨테이너 유실과 관련된 의제를 다루는 차기 CCC 회의로도 이 문서에 대해 통지할 것을 요청함.

SDC 11은 관심있는 회원국 및 국제기구에 MSC.1/Circ.1627(2세대 비-손상 복원성 기준에 대한 임시지침)과 MSC.1/Circ.1652(2세대 비-손상 복원성 기준에 대한 임시 지침에 대한 잠정 설명 주해)의 개정 작업을 제안하는 '새로운 작업과제(New Output)'로 MSC 위원회에 제출할 것을 요청함. 또한, SDC 11은 '해상에서 컨테이너 손실을 방지하기 위한 조치 개발' 의제 아래 CCC 11가 본 문서에 대해 고려할 것을 요청함에 합의함.

SDC 10에서 회원국 및 국제기구에 요청한 바와 동일하게, 이번 회기에도 회원국 및 국제기구에 이 주제와 관련된 보고서 혹은 연구 결과를 제출해줄 것을 독려함.

문의사항은 아래 담당자에게 연락 바랍니다. 감사합니다.



#### 화물선팀장

담당자: 권기조 수석검사원  
Tel: +82 70 8799 8409  
Fax: +82 70 8799 8438  
E-mail: hull1@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.