

선급 및 강선규칙 개정(안)(국문)

(회보)

8편



2025. 09.
선체규칙개발팀

개정의 배경 및 내용

1. 개정배경:

(1) Resolution MSC 550(108) SOLAS II-2 개정안 반영 (2026년 1월 1일 시행)

: 7장, 501. 화물구역 경계 보호. : 36인 이상 여객선의 특수분류구역 및 Ro-Ro구역 방화 요건이 13장의 요건과 중복되어 삭제함.

: 13장 4절. 차량, 특수분류, 개방/밀폐형 Ro-ro 구역 및 자동차 운반 목적의 노출갑판의 구조적 방화 개정 및 개구 배치 요건 신설.

2. 개정내용: 신규대비표 참조

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 7 장 화재 차단</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 4 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 5 절 화물구역 경계의 보호</p> <p>501. 화물구역 경계의 보호</p> <p>1. 36인 초과 여객선에서 특수분류구역 및 로로구역의 경계 격벽과 갑판은 A-60 급 기준으로 방열되어야 한다. 다만, 102. 3항 (2)호 (나)의 ㉔, ㉕, ㉖의 한쪽 면이 그 구획일 경우에는 A-0급까지 경감될 수 있다. 연료유탱크가 특수분류구역의 하방에 있는 경우 그들 구역 간 갑판방열성은 A-0급으로 경감될 수 있다.</p> <p>2. 여객선에서 특수분류구역으로 통하는 방화문이 폐쇄되어 있을 때 선교에서 그 폐쇄상태를 나타내는 표시기를 갖추어야 한다.</p> <p>3. 탱커에서 원유 및 인화점이 60℃ 이하인 석유정제품을 운송하는 화물탱크를 보호하기 위해서 화물에 화재가 전파되는 것을 방지할 수 있도록 열에 약한 재료는 밸브, 부착품, 탱크개구덮개, 탱크통풍관 및 화물유관에 사용되어서는 안 된다. 【지침 참조】</p> <p style="text-align: center;">제 6 절 <생략></p>	<p style="text-align: center;">제 7 장 화재 차단</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 4 절</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 화물구역 경계의 보호</p> <p>501. 화물구역 경계의 보호</p> <p>1. 여객선에서 특수분류구역으로 통하는 방화문이 폐쇄되어 있을 때 선교에서 그 폐쇄상태를 나타내는 표시기를 갖추어야 한다.</p> <p>2. 탱커에서 원유 및 인화점이 60℃ 이하인 석유정제품을 운송하는 화물탱크를 보호하기 위해서 화물에 화재가 전파되는 것을 방지할 수 있도록 열에 약한 재료는 밸브, 부착품, 탱크개구덮개, 탱크통풍관 및 화물유관에 사용되어서는 안 된다. 【지침 참조】</p> <p style="text-align: center;">제 6 절 <생략></p>

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 보호</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 폐위된 차량구역 및 로로구역과 특수분류구역에서 가연성 증기의 발화 방지</p> <p>201. 통풍장치</p> <p>1. ~ 4. <생략></p> <p>5. 상설 개구부 [지침 참조]</p> <p>이 구역의 외판, 끝단, 갑판 상부에 있는 상설개구부 배치 시 그 화물구역의 화재때문에 생존정의 탑재장소, 퇴선위치 및 화물구역 상방의 선루, 갑판실내 거주구역, 업무구역, 제어장소에 위험이 미치지 않도록 한다.</p> <p>202. ~ 205. <생략></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 구조 보호</p> <p>401. 구조 보호</p> <p>7장 102.에도 불구하고 36인 초과 여객선에서 특수분류구역 및 로로구역과 경계하는 격벽, 갑판을 A-60급으로 방열하도록 한다. 그러나 7장 102.의 2항 (3)호 (나) ⑤, ⑨ 및 ⑩구역이 그 구획 한쪽을 경계하는 경우 A-0급으로 감소시킬 수 있다. 연료유탱크가 특수분류구역이나 로로구역 하방에 있는 경우 그들 구역 간 갑판 보전을 A-0급으로 감소시킬 수 있다.</p>	<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역, 개방 및 밀폐 로로구역, 및 차량 운송 목적의 노출갑판의 보호 (2026)</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 폐위된 차량구역 및 로로구역과 특수분류구역에서 가연성 증기의 발화 방지</p> <p>201. 통풍장치</p> <p>1. ~ 4. <생략></p> <p>5. 상설 개구부 [지침 참조]</p> <p>화물선의 경우, 화물 구역의 외판, 끝단, 갑판 상부에 있는 상설개구부 배치 시 그 화물구역의 화재때문에 생존정의 탑재장소, 퇴선위치 및 화물구역 상방의 선루, 갑판실내 거주구역, 업무구역, 제어장소에 위험이 미치지 않도록 한다. (2026)</p> <p>202. ~ 205. <생략></p> <p style="text-align: center;">제 3 절 <생략></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 구조적 방화 및 개구부 배치 (2026)</p> <p>401. 구조적 방화 (2026)</p> <p>1. 36인 초과 여객선에서 특수분류구역 및 로로구역과 경계하는 격벽, 갑판을 A-60급으로 방열하도록 한다. 그러나 7장 102.의 2항 (3)호 (나) ⑤, ⑨ 및 ⑩ 구역이 그 구획 한쪽을 경계하는 경우 A-0급으로 감소시킬 수 있다. 연료유탱크가 특수분류구역이나 로로구역 하방에 있는 경우 그들 구역 간 갑판 방열을 A-0급으로 감소시킬 수 있다.</p>

현행	개정안
<p>2. Where a special category space or ro-ro space is sub-divided with internal decks, the fire rating of these decks shall be determined based on the capacity and arrangement of the fixed water-based fire-extinguishing system. If the fixed water-based fire-extinguishing system cannot simultaneously cover the applicable area above and below a given deck, this deck shall be of "A-30" standard while any ramps and doors between decks shall be made of steel and of a design being as tight as practical.</p> <p>402. Arrangement of openings in ro-ro spaces and special category spaces</p> <p>1. Openings in the side plating, the ends or deckhead of the ro-ro space shall be situated and arranged so that a fire in the ro-ro space does not endanger:</p> <p>(1) stowage areas for survival craft; (2) embarkation stations and assembly stations, including access to such stations; and (3) accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses above the ro-ro space.</p> <p>Openings are not permitted for all decks directly below these objects and within a safety distance of minimum 6.0m measured horizontally.</p> <p>2. This requirement does not apply to openings fitted with closing arrangements, such as ramps and doors. Ramps and doors shall be of steel for all decks directly below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, and minimum "A-0" for all decks directly below survival craft, embarkation stations and assembly stations.</p> <p>3. Openings are, however, accepted in ro-ro spaces below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, when the fire integrity of the ship's side, including windows and doors, is "A-60" on boundaries in a rectangular area measured 6.0 m horizontally forward and aft of the openings and vertically minimum two deck levels above the deck level with the opening. "A-0" windows protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0L/min per square metre may be accepted as equivalent to "A-60" windows. Ventilation inlets shall be designed to minimize the risk of contamination. [See Guidance]</p>	<p>2. 특수분류구역 또는 로로구역이 내부 갑판으로 구획된 경우, 이러한 갑판의 방열 등급은 고정식 물소화장치의 용량 및 배치를 기준으로 결정되어야 한다. 고정식 물소화장치가 해당 갑판 위아래 구역을 동시에 보호할 수 없는 경우, 이 갑판은 A-30급으로 방열되어야 한다. 반면, 갑판 사이의 램프와 문은 강재로 제작되어야 하며, 가능한 한 밀폐되도록 설계되어야 한다.</p> <p>402. 로로구역 및 특수분류구역의 개구부 배치 (2026)</p> <p>1. 로로구역의 측판, 끝단 또는 상부 갑판의 개구부의 배치시 로로구역의 화재 때문에 다음 구역에 위험이 미치지 않도록 해야 한다.</p> <p>(1) 생존정의 탑재장소 (2) 승정장소 및 소집장소(해당 장소로의 접근로 포함) (3) 로로구역 위 선루와 갑판실 내 통상적으로 사람이 배치되는 업무구역과 거주 구역 및 제어장소</p> <p>수평으로 측정하여 최소 6.0 m의 안전거리 이내와 이들 장소 바로 아래에 있는 모든 갑판에는 개구부가 허용되지 않는다.</p> <p>2. 이 요구 사항은 램프 및 문과 같은 폐쇄 장치가 장착된 개구부에는 적용되지 않는다. 경사로 및 문은 거주구역, 제어장소 및 통상적으로 인원이 배치되는 업무구역 바로 아래의 모든 갑판은 강재이어야 하며, 생존정, 승정장소 및 소집장소 바로 아래의 모든 갑판은 최소 A-0급이어야 한다.</p> <p>3. 그러나, 거주구역, 제어장소 및 통상적으로 인원이 배치되는 업무구역 아래에 있는 로로구역에서는 개구부가 허용된다. 이때 창문 및 문을 포함한 선측의 화재방열성은 해당 개구부로부터 수평으로 앞뒤 6.0 m까지 그리고 개구부가 있는 갑판으로부터 수직으로 최소 두 갑판 높이 위까지의 직사각형 구역 경계에서 A-60급이어야 한다. 최소 5.0 L/(min · m²)의 분사율(application rate)을 가진 물소화장치로 보호되는 A-0급 창문은 A-60급 창문과 동등한 것으로 인정될 수 있다. 환기 흡입구는 오염 위험을 최소화하도록 설계되어야 한다. 【지침 참조】</p>

현행	개정안
<p>4. Openings for mechanical ventilation of ro-ro and special category spaces are permitted below accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures, if the opening is protected by a closing device, with a closing arrangement not likely to be cut off in case of a fire in the ro-ro spaces, capable of being closed from a readily accessible position. The closing device shall be made of steel or other fire-resistant material. Such openings are not permitted below survival craft, the emergency generator and air intakes for the engine-room(s).</p> <p>5. Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire in the ro-ro space or special category space.</p> <p>403. Arrangement of weather deck intended for the carriage of vehicles</p> <p>1. Appropriate arrangements shall be made so that a fully developed fire on weather decks intended for the carriage of vehicles does not endanger:</p> <p>(1) stowage areas for survival craft;</p> <p>(2) embarkation stations and assembly stations including access to these; and</p> <p>(3) accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.</p> <p>2. Appropriate arrangements shall be made providing a safety distance, measured horizontally, from the designated vehicle lanes of more than 6.0 m to accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.</p> <p>3. The safety distance can be reduced to 3.0 m when boundaries, including windows and doors, within 6.0 m are of "A-60" integrity. Alternatively, "A-0" boundaries protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent.</p> <p>4. Survival craft and embarkation stations, including access to these, shall be protected with a safety distance of more than 12.0 m. Safety distances shall be measured horizontally.</p> <p>5. Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire on the weather deck intended for carriage of vehicles.</p>	<p>4. 로로구역 및 특수분류구역의 기계적 환기를 위한 개구부는 로로구역 내 화재 시에도 차단되지 않는 폐쇄 장치가 제공되고 쉽게 접근할 수 있는 위치에서 닫을 수 있는 폐쇄 장치로 보호되는 경우, 선루의 거주구역, 업무구역 및 제어장소 아래에 허용된다. 폐쇄 장치는 강재 또는 기타 내화 재료로 만들어야 한다. 이러한 개구부는 생존정, 비상 발전기 및 기관실의 공기 흡입구 아래에는 허용되지 않는다.</p> <p>5. 상기 요건에도 불구하고, 선박의 주 추진, 발전 및 비상 발전에 사용되는 기관의 공기 흡입구는 로로구역 또는 특수분류구역의 화재로 인한 오염 위험을 최소화하도록 위치하여야 한다.</p> <p>403. 차량 운송 목적의 노출갑판 배치 (2026)</p> <p>1. 차량 운송을 위한 노출갑판에서 완전히 발달한 화재 때문에 다음 구역에 위험이 미치지 않도록 적절히 배치해야 한다.</p> <p>(1) 생존정의 탑재장소</p> <p>(2) 승장장소 및 소집장소(이 구역에 대한 접근로 포함)</p> <p>(3) 노출갑판에 인접한 선루와 갑판실 내 통상적으로 인원이 배치되는 업무구역과 거주구역 및 제어장소</p> <p>2. 전용 차선에서부터 노출갑판에 인접한 갑판실과 선루의 거주구역, 제어장소 및 통상적으로 인원이 배치되는 업무구역까지 수평으로 6.0 m 이상의 안전거리가 제공되도록 적절히 배치하여야 한다.</p> <p>3. 창문 및 문을 포함하는 6.0 m 내의 경계가 A-60급 방열인 경우 안전거리는 3.0 m까지 줄일 수 있다. 대안으로, 최소 5.0 L/(min • m²)의 분사율을 가진 물소화장치로 보호되는 A-0급 경계는 A-60급과 동등한 것으로 인정될 수 있다.</p> <p>4. 접근로를 포함한 생존정 및 승선장소는 수평으로 12.0 m 이상의 안전거리로 보호되어야 한다.</p> <p>5. 상기 요건에도 불구하고, 선박의 주 추진, 발전 및 비상 발전에 사용되는 기관의 공기 흡입구는 차량 운송을 위한 노출갑판의 화재로 인한 오염 위험을 최소화하도록 위치하여야 한다.</p>

선급 및 강선규칙 적용지침 개정(안)(국문)

(회보)

8편



2025. 09.
선체규칙개발팀

개정의 배경 및 내용

1. 개정배경: (2026년 1월 1일 시행)

- (1) MSC.1/Circ.1684의 요건과 일치시키기 위한 지침 개정
: 9장 503.의 3항을 개정함.

- (2) MSC.1/Circ.1511(Rec.1)의 요건과 일치시키기 위한 지침 개정
: 10장 203.의 6항 (2)호 및 8항 (2)호를 개정함.

- (3) IACS UI 269/Rev.2의 개정사항 반영
: 10장 203.의 9항 (3)호를 신설함.

- (4) Resoultion MSC.550(108)의 각주를 반영
: 13장 402.를 신설함.

- (5) 선급 및 강선규칙 전반과 용어 통일 위한 수정
: emergency steering position - 비상조타장소 (<- 비상조타위치)

2. 개정내용: 신규대비표 참조

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 1 장 일반사항</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. ~ 102. <생략></p> <p>103. 용어의 정의</p> <p>1. ~ 4. <생략></p> <p>5. 규칙 103.의 18항에서 다음 사항을 포함하여야 한다. (2022) 【규칙 참조】</p> <p>(1) 주요 항해설비는 특히 조타장소, 컴퍼스, 레이더 및 방향지시장치를 포함한다.</p> <p>(2) 비상조타위치를 포함한 조타기실은 제어장소로 간주하지 않는다.</p> <p>(3) ~ (4) <생략></p> <p>6. ~ 11. <생략></p>	<p style="text-align: center;">제 1 장 일반사항</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반사항</p> <p>101. ~ 102. <현행과 동일></p> <p>103. 용어의 정의</p> <p>1. ~ 5. <생략></p> <p>6. 규칙 103.의 18항에서 다음 사항을 포함하여야 한다. (2022) 【규칙 참조】</p> <p>(1) 주요 항해설비는 특히 조타장소, 컴퍼스, 레이더 및 방향지시장치를 포함한다.</p> <p>(2) 비상조타장소를 포함한 조타기실은 제어장소로 간주하지 않는다.</p> <p>(3) ~ (4) <생략></p> <p>6. ~ 11. <생략></p>

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 9 장 구조 보전</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 탱커의 압력/진공으로부터 화물탱크구조 보호</p> <p>501. ~ 502. <생략></p> <p>503. 화물탱크의 안전조치</p> <p>1. ~ 2. <생략></p> <p>3. 규칙 503.의 2항에 따른 2차 수단의 대체로서 압력감시장치를 설치하는 선박의 경우, 과압 경보의 설정값은 압력/진공 밸브의 과압설정값보다 높아야 하고, 부압 경보의 설정값은 압력/진공 밸브의 진공설정값보다 낮아야 한다. 경보 설정값은 화물탱크의 설계압력 범위 내에 있어야 한다. 설정값은 고정되어야 하고 작동 중에 차단되거나 조정되어서는 안 된다. 다만, 서로 다른 타입의 화물을 운송하고 각 화물용으로 다른 설정값을 갖는 압력/진공 밸브를 사용하는 선박에는 각각의 화물에 대한 설정값이 조정될 수 있다.</p> <p>504. <생략></p>	<p style="text-align: center;">제 9 장 구조 보전</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 탱커의 압력/진공으로부터 화물탱크구조 보호</p> <p>501. ~ 502. <현행과 동일></p> <p>503. 화물탱크의 안전조치</p> <p>1. ~ 2. <현행과 동일></p> <p>3. <u>규칙 503.의 2항 및 규칙 2장 403.의 2항 (2)호를 적용함에 있어서, 규칙 503.의 2항에 따른 2차 수단의 대체로서 압력감시장치를 설치하는 선박의 경우, 과압 경보의 설정값은 압력/진공 밸브의 과압설정값보다 높아야 하고, 부압 경보의 설정값은 압력/진공 밸브의 진공설정값보다 낮아야 한다. 경보 설정값은 화물탱크의 설계압력 범위 내에 있어야 한다. 설정값은 고정되어야 하고 작동 중에 차단되거나 조정되어서는 안 된다. 다만, 서로 다른 타입의 화물을 운송하고 각 화물용으로 다른 설정값을 갖는 압력/진공 밸브를 사용하는 선박에는 각각의 화물에 대한 설정값이 조정될 수 있다.</u> (2026)</p> <p>504. <현행과 동일></p>

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 10 장 탈출 설비</p> <p style="text-align: center;">제 2 절 탈출 설비</p> <p>201. ~ 202. <생략></p> <p>203. 기관구역의 탈출수단</p> <p>1. ~ 5. <생략></p> <p>6. 규칙 203.의 1항 (1)호, (4)호 및 (6)호에서 다음 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(1) <생략></p> <p>(2) 기관구역은 작업용 플랫폼 및 통행로를 포함하며 한층 이상의 갑판에서의 중간 갑판을 포함한다. 이러한 경우, 이 구역내의 최하층 갑판, 플랫폼 또는 통로를 이 구역의 하부로 간주한다.</p> <p style="padding-left: 40px;">갑판 사이의 작은 작업 플랫폼이나 의장품 및 기기의 접근 시에만 사용하는 작은 작업 플랫폼은 2개의 탈출설비를 설치할 필요는 없다.</p> <p>(3) <생략></p> <p>7. <생략></p> <p>8. 규칙 203.의 2항 (1)호, (3)호, (5)호 및 (6)호에서 다음 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(1) <생략></p> <p>(2) A류 기관구역은 작업용 플랫폼과 통로를 포함하며, 한층 이상의 갑판에서의 중간갑판을 포함한다. 이 경우, 이 구역내의 최하층 갑판, 플랫폼 또는 통로를 이 구역의 하부로 간주한다.</p> <p style="padding-left: 40px;">갑판 사이의 작은 작업 플랫폼이나 의장품 및 기기의 접근 시에만 사용하는 작은 작업 플랫폼은 2개의 탈출설비를 설치할 필요는 없다.</p>	<p style="text-align: center;">제 10 장 탈출 설비</p> <p style="text-align: center;">제 2 절 탈출 설비</p> <p>201. ~ 202. <생략></p> <p>203. 기관구역의 탈출수단</p> <p>1. ~ 5. <현행과 동일></p> <p>6. 규칙 203.의 1항 (1)호, (4)호 및 (6)호에서 다음 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(1) <현행과 동일></p> <p>(2) 기관구역은 작업용 플랫폼 및 통행로를 포함하며 한층 이상의 갑판에서의 중간 갑판을 포함한다. 이러한 경우, 이 구역내의 최하층 갑판, 플랫폼 또는 통로를 이 구역의 하부로 간주한다. <u>최하층을 제외한 각 갑판에서, 보호된 구획 외에 하나의 탈출수단만 제공되는 경우, 해당 갑판 높이의 보호된 구획에는 자동폐쇄식 방화문을 설치하여야 한다.</u> 갑판 사이의 작은 작업 플랫폼이나 의장품 및 기기의 접근 시에만 사용하는 작은 작업 플랫폼은 2개의 탈출설비를 설치할 필요는 없다. <u>(2026)</u></p> <p>(3) <현행과 동일></p> <p>7. <현행과 동일></p> <p>8. 규칙 203.의 2항 (1)호, (3)호, (5)호 및 (6)호에서 다음 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>(1) <현행과 동일></p> <p>(2) A류 기관구역은 작업용 플랫폼과 통로를 포함하며, 한층 이상의 갑판에서의 중간갑판을 포함한다. 이 경우, 이 구역내의 최하층 갑판, 플랫폼 또는 통로를 이 구역의 하부로 간주한다. <u>최하층을 제외한 각 갑판에서, 보호된 구획 외에 하나의 탈출수단만 제공되는 경우, 해당 갑판 높이의 보호된 구획에는 자동폐쇄식 방화문을 설치하여야 한다.</u> 갑판 사이의 작은 작업 플랫폼이나 의장품 및 기기의 접근 시에만 사용하는 작은 작업 플랫폼은 2개의 탈출설비를 설치할 필요는 없다. <u>(2026)</u></p>

현행	개정안
<p>(3) ~ (4) <생략></p> <p>9. <u>규칙 203.의 2항 (2)호와 (3)호에서 화물선의 조타기실로부터의 탈출설비는 다음 요건을 만족하여야 한다.</u></p> <p>(1) 비상조타원치가 없는 조타기실은 1개의 탈출설비만 요구된다.</p> <p>(2) 비상조타원치가 있는 조타기실은 개방갑판으로 통하는 직접적인 출입로가 있는 경우 1개의 탈출설비만 제공될 수 있다. 개방갑판으로 통하는 직접적인 출입로가 없는 경우에는 2개의 탈출설비가 제공되어야 한다.</p> <p><새롭게 추가></p> <p>205. <생략></p>	<p>(3) ~ (4) <현행과 동일></p> <p>9. <u>규칙 203.의 2항 (2)호와 (3)호에서 화물선의 조타기실로부터의 탈출설비는 다음 요건을 만족하여야 한다.</u></p> <p>(1) 비상조타장소가 없는 조타기실은 1개의 탈출설비만 요구된다.</p> <p>(2) 비상조타장소가 있는 조타기실은 개방갑판으로 통하는 직접적인 출입로가 있는 경우 1개의 탈출설비만 제공될 수 있다. 개방갑판으로 통하는 직접적인 출입로가 없는 경우에는 2개의 탈출설비가 제공되어야 한다.</p> <p>(3) <u>규칙 203.의 2항 (2)호의 마지막 문장에서 허용되고 규칙 203.의 2항 (3)호에 의한 면제는 선박의 크기와 관계없이 적용되어야 한다. (2026)</u></p> <p>205. <현행과 동일></p>

현행	개정안
<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 보호</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <생략></p> <p style="text-align: center;"><새롭게 추가></p>	<p style="text-align: center;"><u>제 13 장 차량구역, 특수분류구역, 개방 및 밀폐 로로구역, 및 차량 운송 목적의 노출갑판의 보호</u></p> <p style="text-align: center;">제 1 절 ~ 제 3 절 <현행과 동일></p> <p style="text-align: center;">제 4 절 구조적 방화 및 개구부 배치</p> <p><u>402. 로로구역 및 특수분류구역의 개구부 배치</u></p> <p>1. <u>규칙 402.의 3에서 환기 흡입구의 설계는 규칙 3장 1절, 규칙 6장 101., 규칙 7장 601.의 5항, 및 규칙 13장 201.의 4항을 참조한다. [규칙 참조]</u></p>

선급 및 강선규칙 개정사항

8편



2025. 6.
기관규칙개발팀

- 주요 개정 내용 -

- (1) 2026.01.01.일자 시행사항 (적용기준 하기 참조) : Res.MSC.550(108) 반영하여 SOLAS 개정 요건을 반영. (회보발행)
- 8편 2장 101. : 연료의 사용제한에 대한 요건 개정반영, 2026년 1월 1일 시행
 - 8편 5장 305. : 화물선의 화재탐지, 경보장치에 대한 요건 개정 반영, 2026년 1월 1일 시행 (선박 건조일 기준)
 - 8편 13장 관련 요건 : 차량구역, 특수분류구역 및 개방 및 폐워된 로로구역 그리고, 차량 운송을 위한 노출갑판의 보호와 관련한 SOLAS 개정사항 반영 2026년 1월 1일 시행 (선박 건조일 기준)

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 발화의 가능성</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 연료유, 운할유 및 기타 가연성유 배치</p> <p>101. 연료로서의 기름 사용 제한</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 별도로 정하지 않는 한, 인화점 60℃ 미만의 연료유를 사용할 수 없다. 2. 비상발전기에는 인화점 43℃ 이상의 연료유를 사용할 수 있다. 3. 인화점 43℃ 이상 60℃ 미만의 연료유는 다음 조건으로 사용될 수 있다(예를 들면, A류 기관구역 이외의 장소에 있는 비상소화펌프 엔진 및 보기에 공급). <ol style="list-style-type: none"> (1) 연료유탱크가 이중저 구획에 설치된 경우 외에는 A류 기관구역의 외부에 설치하여야 한다. (2) 연료유펌프의 흡입측에 기름 온도측정 수단을 갖추어야 한다. (3) 연료유여과기의 입구측과 출구측에 스톱밸브 또는 콕을 설치해야 한다. (4) 가능한 한 용접구조의 관이음이거나, 원추형 또는 구상형 유니언 관이음을 적용해야 한다. 4. 저인화점연료선박 규칙이 적용되지 않는 화물선의 경우, 인화점 60℃ 미만의 연료유(예, 원유) 사용은 이 연료유를 기관구역에 보관하지 않고, 장치 전체에 대해 우리 선급의 승인을 받은 경우 허용된다. (2018) 【지침 참조】 5. 저인화점연료선박 규칙이 적용되는 선박에는 인화점 60℃ 미만의 연료유 사용이 허용된다. (2018) <p><생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 발화의 가능성</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 연료유, 운할유 및 기타 가연성유 배치</p> <p>101. 연료로서의 기름 사용 제한</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 별도로 정하지 않는 한, 인화점 60℃ 미만의 연료유를 사용할 수 없다. 2. 비상발전기에는 인화점 43℃ 이상의 연료유를 사용할 수 있다. 3. 인화점 43℃ 이상 60℃ 미만의 연료유는 다음 조건으로 사용될 수 있다(예를 들면, A류 기관구역 이외의 장소에 있는 비상소화펌프 엔진 및 보기에 공급). <ol style="list-style-type: none"> (1) 연료유탱크가 이중저 구획에 설치된 경우 외에는 A류 기관구역의 외부에 설치하여야 한다. (2) 연료유펌프의 흡입측에 기름 온도측정 수단을 갖추어야 한다. (3) 연료유여과기의 입구측과 출구측에 스톱밸브 또는 콕을 설치해야 한다. (4) 가능한 한 용접구조의 관이음이거나, 원추형 또는 구상형 유니언 관이음을 적용해야 한다. 4. 저인화점연료선박 규칙이 적용되지 않는 화물선의 경우, 인화점 60℃ 미만의 연료유(예, 원유) 사용은 이 연료유를 기관구역에 보관하지 않고, 장치 전체에 대해 우리 선급의 승인을 받은 경우 허용된다. (2018) 【지침 참조】 5. 저인화점연료선박 규칙이 적용되는 선박에는 인화점 60℃ 미만의 연료유 사용이 허용된다. (2018) 6. <u>선박에 공급되고 사용되는 연료유는 선박의 안전을 위협하거나 기기의 성능에 악영향 또는 인명에 해를 끼쳐서는 안 된다. (2025)</u> <p><생략></p>	<p><2026. 1. 1 시행, 회보발행> * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.4.2.1.8</p>

개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 5 장 화재탐지장치 및 화재경보장치</p> <p style="text-align: center;">제 3 절 거주구역, 업무구역, 제어장소의 보호</p> <p>〈생략〉</p> <p>305. 화물선 (2025)</p> <p>거주구역, 업무구역 및 제어장소는 7장 103.의 1항 (1)호에 따라 다음과 같이 고정식 화재탐지장치 및 화재경보장치 및/또는 자동스프링클러, 화재탐지장치 및 화재경보장치로 보호되어야 한다. 【지침 참조】</p> <p>1. IC 방식</p> <p><u>2026년 1월 1일 이후 건조된 선박의 경우</u>, 거주구역 내의 모든 통로, 계단 및 탈출로, <u>그리고 모든 제어장소 및 화물제어실</u>에 연기 탐지를 하도록 고정식 화재탐지 및 화재경보장치를 설치하여야 한다.</p> <p>2. IIC 방식</p> <p><u>2026년 1월 1일 이후 건조된 선박의 경우</u>, 거주구역, 조리실 및 기타 업무구역을 보호하기 위하여 FSS 코드에 적합한 승인된 형식의 자동스프링클러장치, 화재탐지장치 및 화재경보장치를 설치해야 한다. 다만 보이드스페이스, 위생구역 등과 같이 화재위험이 적은 구역은 제외한다. 또한, 거주구역 내의 모든 통로, 계단 및 탈출로, <u>그리고 모든 제어장소 및 화물제어실</u>에 연기 탐지를 하도록 고정식 화재탐지 및 화재경보장치를 설치하여야 한다.</p> <p>3. IIIC 방식</p> <p><u>2026년 1월 1일 이후 건조된 선박의 경우</u>, <u>거주구역내의 통로, 계단 및 탈출로를 포함하여</u>, 모든 거주구역 및 업무구역의 화재 여부를 탐지할 수 있도록 고정식 화재탐지장치 및 화재경보장치를 설치해야 한다. 단, 보이드스페이스, 위생구역 등과 같이 화재위험이 적은 구역은 제외한다. 또한 거주구역 내의 모든 통로, 계단 및 탈출로, <u>그리고 모든 제어장소 및 화물제어실</u>에 연기 탐지용 고정식 화재탐지 및 화재경보장치를 설치해야 한다.</p> <p>〈생략〉</p>	<p>〈2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행〉 * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.7.5.5 - Res.MSC.550(108) 반영</p> <p>IC&IIC : 개정사항 반영</p> <p>IIIC : 국문표현 명확화 및 개정사항 반영</p> <p>(*) 전문위원회 문구수정 - “또한” 다음에 심표추가</p>

개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 보호, 개방 및 폐위된 로로구역 그리고 차량 운송을 위한 노출갑판의 보호</p> <p style="text-align: center;">제 1 절 일반요건</p> <p>101. 적용</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 차량구역, 특수분류구역, 로로구역은 이 규정 요건에도 적합하도록 한다. 2. 모든 선박에서 자가추진용으로 탱크에 연료를 적재한 차량은 다음의 조건이 준수된다면 차량, 특수분류구역 또는 로로구역 이외의 화물구역에서 운송될 수 있다. (2020) <ol style="list-style-type: none"> (1) 화물구역 내에서의 차량 운행은 금지된다. (2) 화물구역이 12장의 해당 요건에 적합하여야 한다. (3) 운반되는 차량이 SOLAS VII/1.1에 정의된 IMDG 코드에 적합하여야 한다. <p style="color: red;">3. 2026년 1월 1일 이전 건조된 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)은 301.의 6항, 304. 및 502의 3항을 따라야 한다. (2025)</p> <p><생략></p> <p style="text-align: center;">제 2 절 폐위된 차량구역 및 로로구역과 특수분류구역에서 가연성 증기의 발화 방지</p> <p><생략></p>	<p><2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행> * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.2.1.3</p>

개 정 안	개 정 사 유
<p style="text-align: center;">제 3 절 탐지 및 경보 (2025)</p> <p>2026년 1월 1일 이전 건조된 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)은 2028년 1월 1일 또는 그 이후 첫 번째 검사일까지 301.의 6항을 만족하여야 한다.</p> <p>301. 고정식 화재탐지장치 및 경보장치 [지침 참조]</p> <p>303.의 1항을 제외하고, FSS 코드의 요건에 따른 고정식 화재탐지 및 경보장치를 갖추도록 한다. 고정식 화재탐지장치는 화재 발생 시 신속하게 탐지할 수 있도록 한다. 탐지기의 형식, 간격, 및 위치에 관해서 통풍의 영향과 기타 관련사항을 고려하여 우리 선급이 만족하도록 해야 한다. 설치 완료 후 보통 통풍 조건하에서 이 장치를 시험하여야 하며 우리 선급이 인정하도록 전반적인 반응시간을 갖추도록 한다.</p> <p>1항에서 4항의 요건은 2026년 1월 1일 이후 건조된 여객선에 적용한다. 2026년 1월 1일 이전 건조된 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박을 포함)은 6항 및 기존 적용되는 규칙의 301. 요건을 만족하여야 한다. 5항의 요건은 2026년 1월 1일 이후 건조된 화물선에 적용한다. 2026년 1월 1일 이전 건조된 화물선은 기존 적용되는 규칙의 301. 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>1. 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에는 개별적으로 식별 가능한 고정식 화재탐지 및 경보장치를 갖추어야 한다. 고정식 화재탐지 및 경보장치는 FSS 코드의 요건을 따라야 한다.</p> <p>(1) 고정식 화재탐지 및 화재경보장치는 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 연기 및 열을 탐지하는 것이어야 한다. 요구되는 열 탐지장치로서, 우리선급은 선형 열 탐지기(linear heat detectors)를 인정 할 수도 있다. 장치는 화재 발생을 신속하게 탐지하는 것이어야 한다. 탐지기의 위치는 환기 및 기타 관련 사항을 고려하여 우리선급이 만족하는 곳이어야 한다. 설치 후, 장치는 일반적인 환기 조건에서 시험되어야 하며, 전반적인 응답 시간은 우리선급이 만족하는 수준이어야 한다.</p> <p>2. 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에 고정식 물기반 딜루지(deluge) 시스템이 설치되는 경우, 화재 탐지 및 화재 경보장치는 해당 딜루지 시스템의 같은 구역을 식별할 수 있도록 배치되어야 한다.</p> <p>3. 화재탐지 및 경보장치는 신속하고 정확한 이해와 의사결정이 가능하도록, 정보를 논리적이고 명확하게 표시하는 시스템 인터페이스로 설계되어야 한다. 특히, 경보장치의 구간 번호체계는 이용 가능한 고정식 물 소화장치 또는 비디오 모니터링 시스템과 같은 다른 시스템과 일치하여야 한다.</p> <p>4. 차량 운송을 위한 노출감압 구역에는 고정식 화재탐지 및 경보장치를 갖추어야 한다. 고정식 화재탐지장치는 해당 구역의 어느 곳에서나 화재의 발생을 신속하게 감지할 수 있어야 한다. 탐지기의 형식과 간격 및 위치는 기상조건, 화물로 인한 방해 및 기타 관련 사항을 고려하여 우리선급이 만족하는 것이어야 한다. 오경보를 줄이기 위해 화물의 선적 또는 하역 중 및 선박의 항해 중과 같은 특정한 작동 순서에 대해 다른 설정값을 사용할 수도 있다.</p> <p>5. 화물선의 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에는 FSS 코드의 요건에 적합한 고정식 화재탐지 및 경보장치를 갖추어야 한다. 고정식 화재탐지장치는 화재 발생을 신속하게 탐지하는 것이어야 한다. 탐지기의 형식과 간격 및 위치는 환기 및 기타 관련 요인을 고려하여 우리선급이 만족하는 것이어야 한다. 설치 후, 장치는 일반적인 환기 조건에서 시험되어야 하며, 전반적인 응답 시간은 우리선급이 만족하는 수준이어야 한다.</p> <p>6. 2026년 1월 1일 이전 건조된 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)의 경우, 특수분류구역, 개방 및 폐워된 로로 및 차량구역에는 FSS 코드의 요건에 적합한 고정식 화재탐지 및 경보장치를 갖추어야 한다. 고정식 화재탐지장치는 화재 발생을 신속하게 탐지하는 것이어야 한다. 고정식 화재탐지 및 화재경보장치는 특수분류구역 및 로로구역의 연기 및 열을 탐지 하는 것이어야 한다. 이와 관련하여, 열 탐지기는 연기 탐지기에 적용되는 간격 및 탐지 영역 요건을 따라야 한다. 열 탐지기는 이미 연기 감지기가 있는 경우에만 요구된다.</p>	<p><2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행> * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.4& 20.4.1</p>

개 정 안	개 정 사유
<p>302. 시료채취연기탐지장치 개방된 로로구역, 개방된 차량구역, <u>및</u> 특수분류구역을 제외하고, 301.의 고정식 화재탐지 및 화재경보장치의 대체안으로 FSS 코드 요건에 적합한 시료채취연기탐지장치를 사용할 수 있다.</p> <p>303. 특수분류구역 1. 특수분류구역에 유효한 화재감시 <u>체계장치를</u> 유지하여야 한다. <u>다만, 항해 중 연속적인 화재 당직으로 화재 감시장치를 효과적으로 유지한다면 고정식 화재탐지 및 화재경보장치를 요구하지 아니한다.</u> 2. 수동 조작 콜포인트의 거리는 20 m 이내여야 하며, 그 구역의 출구 근처에 하나가 배치되어야 한다.</p> <p>304. 비디오 감시 <u>1항 및 2항의 요건은 2026년 1월 1일 이후 건조된 선박에 적용한다. 2026년 1월 1일 이전 건조된 차량구역, 특수분류구역 또는 로로 구역을 가지는 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)은 2028년 1월 1일 또는 그 이후 첫 번째 검사일까지 1항 및 2항의 요건을 만족하여야 한다.</u> 1. 여객선의 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에는 효과적인 비디오 감시 장치(Video monitoring system)을 배치하여 해당 공간이 연속적으로 감시되도록 하여야 한다. 해당 장치는 가능한 한 신속하게 화재 위치를 식별할 수 있도록 즉시 재생(playback)이 가능하여야 한다. 카메라는 화물 및 차량의 적재 후에도 전체 공간을 감시할 수 있는 충분히 높은 곳에 설치되어야 한다. 2. 비디오 감시 장치에 의해 녹화된 영상은, 2026년 1월 1일 이후 건조된 로로 여객선의 경우 최소 7일 동안, 그리고 2026년 1월 1일 이전 건조된 현존 로로 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)의 경우 최소 24시간 동안, 사람이 항시 배치되는 제어장소나 안전 센터에서 재생될 수 있어야 한다. 각 비디오 카메라와 해당 카메라로 감시되는 공간을 보호하는 고정식 물 소화 장치의 구역 간 연관성은 비디오 모니터 근처에 명확하게 표시되어야 한다. 선원에 의한 비디오 영상의 지속적인 감시는 요구되지 않는다.</p> <p style="text-align: center;">제 4 절 구조 보호</p> <p><생략></p>	<p><2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행> * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.4.3 : 국문표현교정 (fire patrol system은 장치가 아닌 체계를 의미)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.4.4</p> <p>(*) 전문위원회 문구수정 - 302. “로로구역, 개방된 차량구역, 특수분류구역”에서 “~개방된 차량구역 및 특수분류구역”으로 수정</p>

개 정 안

개 정 사유

제 5 절 소화

501. 고정식 소화장치

1. 차량구역과 로로구역으로써 특수분류구역이 아니고 화물구역 밖에서 밀폐할 수 있는 경우, 다음 중 어느 하나의 고정식 소화장치를 설치하여야 한다.
 - (1) FSS 코드의 규정에 적합한 고정식 가스소화장치
 - (2) FSS 코드의 규정에 적합한 고정식 고펽창포말소화장치
 - (3) FSS 코드 및 2항의 (1)호부터 (4)호까지의 규정에 적합한 고정식 물기반 소화장치 **【지침 참조】**
2. 특수분류구역과 밀폐할 수 없는 차량구역 및 로로구역에는 화재안전장치 코드의 관련 규정에 적합한 고정식 물기반 소화장치가 설치되어야 한다. 또한, 이 장치는 다음 요건을 만족하여야 한다. **【지침 참조】**
 - (1) 밸브 매니폴드측 압력게이지
 - (2) 각 매니폴드 밸브에 공급하는 구역을 분명하게 표시
 - (3) 밸브실 내에 비치된 정비 및 작동지침서
 - (4) 해당 소화장치의 완전한 배수를 위한 충분한 개수의 드레인밸브
3. 우리 선급은 모든 형식의 고정식 소화장치 사용을 인정할 수 있다. 다만, 차량구역이나 로로구역에서 일어나기 쉬운 화재를 제어할 때 실제 규모로 유류화재 모의실험에서 효과적이라고 입증된 고정식 소화장치를 허용할 수 있다.
4. 고정식 가압수분무장치를 설치할 때 이 장치의 작동 중에 다량의 물이 갑판상에 축적되기 때문에 발생할 수 있는 복원성 상실을 심각하게 고려하여 다음 배치를 하도록 한다.
 - (1) 여객선의 경우 **【지침 참조】**
 - (가) 격벽 갑판 상부의 해당 구역에서 물을 신속하게 선외로 직접 배출하도록 IMO MSC.1/Circ.1320을 고려하여 배수구를 설치한다.
 - (나) 로로여객선에서 국제만재흡수선협약에 따라 격벽갑판 상부로부터 폐쇄 작동할 수 있는 수단을 갖춘 배수용 배출밸브를 설치하여야 하며 운항 중 개방하도록 한다.
 - (다) (나)의 밸브의 동작을 항해일지에 기재하도록 한다.
 - (다) SOLAS 요건에 추가하여, 격벽갑판 하부에 있는 구역에서 펌핑 및 드레인 설비를 요구할 수 있다. 이 때 드레인배출장치는 IMO MSC.1/Circ.1320을 고려하여 물분무장치의 펌프용량과 요구되는 수의 소화호스노즐의 용량을 합한 양의 125% 이상을 배출할 수 있도록 한다. 보호구역 밖에 있는 소화장치 제어 부근에서 드레인장치 밸브를 조작 하도록 한다. 빌지웰의 저장용량을 충분하도록 하며 수밀구획 내 선박 양현으로 빌지웰 거리를 40 m 이하 되도록 한다.
 - (2) 화물선의 경우

드레인 배출 및 펌핑 장치에서 자유표면이 생기지 않아야 한다. 이 때 드레인 배출장치는 IMO MSC.1/Circ.1320을 고려하여 물분무장치의 펌프용량과 요구되는 수의 소화호스노즐의 용량을 합한 양의 125% 이상을 배출할 수 있도록 한다. 보호구역 밖에 있는 소화장치 제어 부근에서 드레인배출장치 밸브를 조작하도록 한다. 빌지웰의 저장용량을 충분하도록 하며 수밀구획 내 선박 양현으로 빌지웰 간 거리를 40 m 이하가 되도록 한다. 이것이 불가한 경우, 우리 선급에서 복원성자료 승인 시 복원성에 불리한 영향을 미치는 부가중량 및 물자유표면을 필요한 범위까지 고려하도록 한다. 또한 SOLAS에서 정한 바와 같이 선장에게 제공될 복원성자료에 이를 포함하도록 한다.
5. 모든 선박에서 폐워된 차량 및 로로구역과 특수분류구역에 대하여 고정식 가압수분무장치가 설치된 경우, IMO MSC.1/Circ.1320을 고려하여 배출장치의 막힘을 방지하는 수단이 마련되어야 한다.

개 정 안	개 정 사유
<p>502. 차량 운송을 위한 노출갑판의 고정식 물 소화장치 (2025)</p> <p>1.항 및 2.항의 요건은 2026년 1월 1일 이후 건조된 로로 여객선에 적용한다. 2026년 1월 1일 이전 건조된 차량구역, 특수분류구역 또는 로로구역을 가지는 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)은 2028년 1월 1일 또는 그 이후 첫 번째 검사일까지 3.항의 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>1. 여객선의 차량 운송을 위한 노출갑판을 보호하기 위한 모니터 기반의 고정식 물 소화장치 설치를 하여야 한다. 모니터는 FSS 코드의 요건을 만족하여야 한다.</p> <p>2. 여객선의 차량 운송을 위한 노출갑판을 보호하기 위한 고정식 물 소화장치가 설치되는 경우, 드레인 장치를 갖추어야 한다. 해당 드레인 장치는 모니터 용량 과 요 구되는 수의 소화 호스 노즐의 용량을 합한 합계용량의 125% 이상을 배출할 수 있어야 한다.</p> <p>3. 2026년 1월 1일 이전 건조된 여객선(2012년 7월 1일 이전 건조된 선박 포함)의 경우, 차량 운송을 위한 노출갑판을 보호하기 위한 모니터 기반의 고정식 물 소화 장치를 설치하여야 한다. 모니터는 차량 운송을 위한 노출갑판 구역의 차량이 간섭을 받지 않고 보호할 수 있는 위치에 가능한 한 배치되어야 한다. 모니터의 작동은 해당 모니터로 보호되는 구역의 화재로 인하여 방해 받지 않도록, 안전한 접근로나 원격 제어를 통해 보장되어야 한다. 각 모니터의 용량은 최소 1,250 L/min이어 야 한다. 선박의 크기 및 배치로 인하여, 요구되는 용량이 실용적이지 않을 경우 우리선급은 더 낮은 용량을 인정할 수도 있다. 또한, 2026년 1월 1일 이전, 모니터 기반의 고정식 물 소화장치를 이미 설치한 선박에 대하여, 우리선급은 대체 배치를 허용할 수도 있다.</p> <p>502503. 휴대식 소화기</p> <p>1. 차량이 운송되는 각 화물창이나 구획의 각 갑판에 휴대식 소화기를 비치하여야 한다. 그 구역 양측으로 20 m 이하 거리로 배치해야 한다. 그러한 화물구역의 각 통 로에 최소한 소화기 1개를 비치하도록 한다.</p> <p>2. 1항에 추가하여 차량구역, 로로구역, 특수분류구역에서 차량자체 연료유탱크를 자체주행용으로 사용하는 경우 다음 소화설비를 갖추도록 한다. 【지침 참조】</p> <p>(1) 물분무방사기 최소 3개</p> <p>(2) FSS 코드에 적합한 휴대식 포말방사기 1개, 다만, 이러한 로로구역에서 휴대식 포말방사기를 최소한 2개 사용할 수 있도록 한다.</p> <p style="text-align: center;">제 6 절 의사결정 (2025)</p> <p>601. 의사결정</p> <p>1.항의 요건은 2026년 1월 1일 이후에 건조된 여객선에 적용한다.</p> <p>1. 여객선의 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역에 고정식 가압수분무장치가 설치된 경우, 고정식 소화장치의 구역을 쉽게 식별할 수 있도록 갑판, 격벽 및 수직 경계 에 적절한 표지 및 표시를 하여야 한다. 적절한 표지 및 표시는 화물이나 고정 설비에 의한 간섭을 고려하여 선원의 일반적인 이동 경로에 맞게 조정되어야 한다. 구역 번호 표시는 발광성 재료로 되어야 한다.(발광성 재료의 평가 및 시험에 관한 FSS 코드 11장 참조) 구역 내에 표시된 구역 번호는 섹션 밸브(section valve) 식별 및 안전 센터 또는 사람이 항시 배치되는 제어장소에서의 구역 식별과 동일해야 한다.</p>	<p><2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행> * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.6.2</p> <p>(*) 전문위원회 문구수정 - 502.3 "노출갑판 구역의 차량을"에서 "차량"로 수정</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20.7</p>

개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 67 절 자가 추진용으로 탱크에 압축수소 또는 압축천연가스를 채운 자동차를 화물로서 운송하는 차량운반선의 요건 (2017)</p> <p>601701. 목적 <생략></p> <p>602702. 자가추진용으로 탱크에 압축천연가스를 채운 자동차를 화물로서 운송하기 위한 구역의 요건 <생략></p> <p>603703. 자가 추진용으로 탱크에 압축수소를 채운 자동차를 화물로서 운송하기 위한 구역의 요건 <생략></p> <p>604704. 탐지 <생략></p>	<p>〈2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행〉 * Res.MSC.550(108)</p> <p>- SOLAS II-2/Reg.20-1 : 조문 체계 수정</p>

선급 및 강선규칙 적용지침 개정사항

8편



2025. 6.
기관규칙개발팀

- 주요 개정 내용 -

(1) 2026.01.01.일자 시행사항 (선박 건조계약일, 회보발행)

● IACS UI SC 307 반영 : SOLAS 요건 통일해석 개정 반영

(2) 2026.01.01.일자 시행사항 (선박 건조일, 회보발행)

● Res.MSC.550(108) 반영 : 규칙의 SOLAS 요건 개정 반영으로 인한 번호체계 수정 및 관련 사항 수정

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 2 장 발화의 가능성 제 4 절 탱커 화물지역</p> <p>410. 탱커의 화물펌프실 보호 【규칙 참조】</p> <p>3. 규칙 410.의 3항에서 탄화수소가스의 농도를 연속적으로 감지할 수 있는 장치는 다음에 따른다.</p> <p><생략></p>	<p style="text-align: center;">제 2 장 발화의 가능성 제 4 절 탱커 화물지역</p> <p>410. 탱커의 화물펌프실 보호 【규칙 참조】</p> <p>3. 규칙 410.의 3항에서 탄화수소가스의 농도를 연속적으로 감지할 수 있는 장치는 다음에 따른다.</p> <p><생략></p> <p><u>4. 규칙 410.의 3항 및 410.의 4항을 적용함에 있어 다음을 따른다. (2025) 【규칙 참조】</u></p> <p><u>(1) 화물 및 화물증기(가연성, 밀도 등)의 특성을 고려하여 감지기의 형식 및 배치가 결정되어야 한다.</u></p> <p><u>(2) 화물펌프실의 상부 및 하부에는 적절한 수의 감지기 또는 샘플채취구가 설치되어야 하며, 최소한 다음 장소를 감지할 수 있도록 배치되어야 한다.</u></p> <p><u>(가) 각 화물펌프의 수직 상부 또는 두 개의 화물펌프 사이 수직 상부</u></p> <p><u>(나) 화물펌프실 바닥의 최저부에서 상방 30cm 이내</u></p> <p><u>(다) 화물펌프실 천정/정부에서 하방 1m 이내</u></p> <p><u>(라) 화물펌프실의 길이 또는 너비 10m 마다 1개의 감지기</u></p> <p><u>(마) 공기 순환이 감소되는 구역 (예: 리세스 모서리(recess corner)).</u></p> <p><u>(3) 펌프실 내 액위가 높은 경우, 펌프실, 화물제어실, 기관제어실 및 항해 선교에 지속적인 가시가청 경보를 발하여야 한다. ↓</u></p>	<p><2026. 1. 1 시행 (선박 건조계약일), 회보발행> * IACS UI SC 307</p>

현 행

개 정 안

개정 사유

제 5 장 화재탐지장치 및 화재경보장치

제 5 장 화재탐지장치 및 화재경보장치

<2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행>

제 3 절 거주구역, 업무구역, 제어장소의 보호

제 3 절 거주구역, 업무구역, 제어장소의 보호

303. 36인을 넘지 않는 여객을 운송하는 여객선에 대한 요건

303. 36인을 넘지 않는 여객을 운송하는 여객선에 대한 요건

규칙 303.의 2항 및 305.에서 FSS 코드 8장에 적합한 스프링클러장치의 펌프 및 압력 탱크의 크기는 IMO MSC.1/Circ.1556에 따라 결정한다. (2018) 【규칙 참조】

규칙 303.의 2항 및 305.에서 FSS 코드 8장에 적합한 스프링클러장치의 펌프 및 압력 탱크의 크기는 IMO MSC.1/Circ.1556에 따라 결정한다. (2018) 【규칙 참조】

305. 화물선

305. 화물선

거주구역, 업무구역의 구획배치 및 보호방식은 지침 그림 8.5.1을 기준으로 한다. 이때, IIC 방식으로 건조된 선박의 탐지장치는 거주구역 블록(accommodation block)에만 적용되며, 거주구역 블록으로부터 멀리 떨어진 업무구역에는 고정식 화재탐지장치를 설치할 필요가 없다. 【규칙 참조】

거주구역, 업무구역의 구획배치 및 보호방식은 지침 그림 8.5.1을 기준으로 한다. 이때, IIC 방식으로 건조된 선박의 탐지장치는 거주구역 블록(accommodation block)에만 적용되며, 거주구역 블록으로부터 멀리 떨어진 업무구역에는 고정식 화재탐지장치를 설치할 필요가 없다. 【규칙 참조】

- Res.MSC.550(108) 반영으로 규칙 개정됨에 따라, 적용지침을 재검토하였음.
- 기존 UI SC 160으로 반영된 적용지침 또한 UI의 개정이 필요함에 따라, 현재 적용지침에 반영된 UI의 내용을 삭제함.
- 제어장소에 연기탐지기를 설치하는 표기를 수정하여 그림8.5.1을 개정

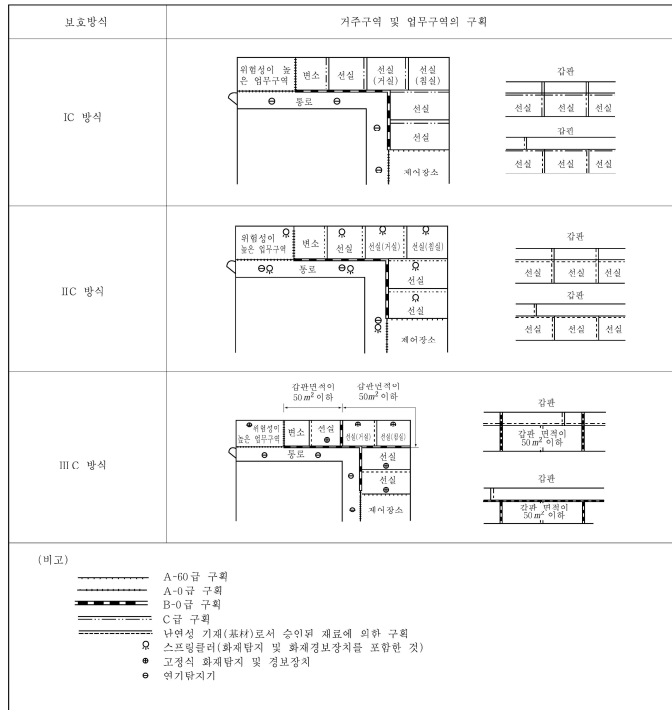
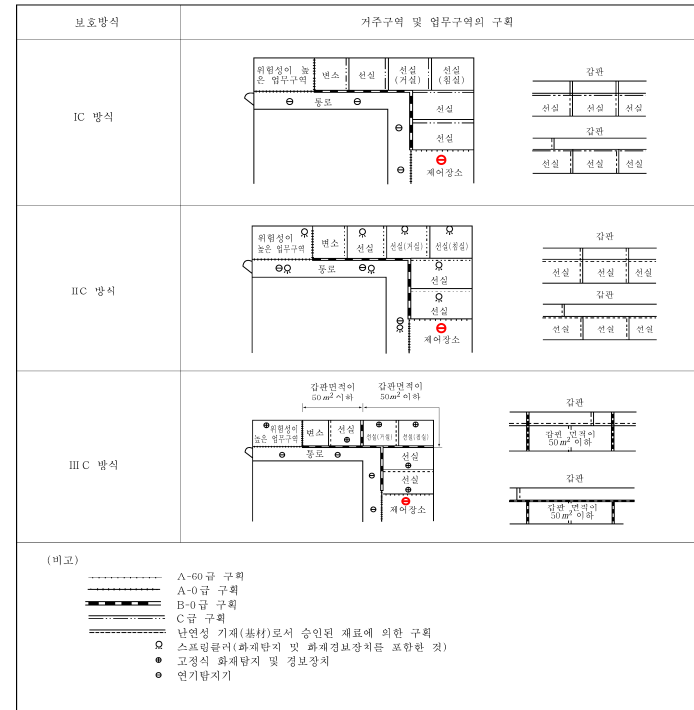


그림 8.5.1 거주구역 및 업무구역의 구획배치 및 보호방식



— 14 — 그림 8.5.1 거주구역 및 업무구역의 구획배치 및 보호방식

현행	개정안	개정사유
<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 보호</p> <p style="text-align: center;">제 3 절 탐지 및 경보</p> <p>301. 고정식 화재장치 및 경보장치 【규칙 참조】</p> <p>노출감판에 자체연료유탱크를 갖춘 차량을 운반하는 선박에는 이 요건을 적용할 필요가 없다.</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 소화</p> <p>501. 고정식 소화장치</p> <p>1. 규칙 501.의 1항 (3)호 및 2항에서 FSS 코드에 적합한 고정식 물소화장치라 함은 IMO MSC.1/Circ.1430에 따라 형식승인되고 설계 및 설치요건을 만족하는 고정식 소화장치를 말한다. 또한, MSC.1/Circ.1272에 따라 기 수행된 화재 및 구성품 시험은 유효한 것으로 인정한다. 【규칙 참조】</p> <p>2. 규칙 501.의 4항 (1)호에서 (가), (나), (다)는 격벽갑판 상부에, (라)는 격벽갑판 하부에 적용된다. 【규칙 참조】</p> <p>3. 노출감판에 자체연료유탱크를 갖춘 차량을 운반하는 선박에는 이 요건을 적용할 필요가 없다.</p> <p>502. 휴대식 소화기</p> <p>규칙 502.의 2항에서 자주용 연료유 탱크를 가진 차량을 적재하고 있는 개방 또는 폐위된 컨테이너를 싣는 화물창은 휴대식 소화기, 물분무방사기 및 포말방사기를 비치할 필요가 없다. 【규칙 참조】 ⇓</p>	<p style="text-align: center;">제 13 장 차량구역, 특수분류구역 및 로로구역의 보호, 개방 및 폐위된 로로구역 그리고 차량 운송을 위한 노출감판의 보호</p> <p style="text-align: center;">제 3 절 탐지 및 경보</p> <p>301. 고정식 화재장치 및 경보장치 【규칙 참조】</p> <p>노출감판에 자체연료유탱크를 갖춘 차량을 운반하는 선박에는 이 요건을 적용할 필요가 없다.</p> <p style="text-align: center;">제 5 절 소화</p> <p>501. 고정식 소화장치</p> <p>1. 규칙 501.의 1항 (3)호 및 2항에서 FSS 코드에 적합한 고정식 물소화장치라 함은 IMO MSC.1/Circ.1430에 따라 형식승인되고 설계 및 설치요건을 만족하는 고정식 소화장치를 말한다. 또한, MSC.1/Circ.1272에 따라 기 수행된 화재 및 구성품 시험은 유효한 것으로 인정한다. 【규칙 참조】</p> <p>2. 규칙 501.의 4항 (1)호에서 (가), (나), (다)는 격벽갑판 상부에, (라)는 격벽갑판 하부에 적용된다. 【규칙 참조】</p> <p>3. 노출감판에 자체연료유탱크를 갖춘 차량을 운반하는 선박에는 이 요건을 적용할 필요가 없다.</p> <p>502. 휴대식 소화기</p> <p>규칙 502.의 2항에서 자주용 연료유 탱크를 가진 차량을 적재하고 있는 개방 또는 폐위된 컨테이너를 싣는 화물창은 휴대식 소화기, 물분무방사기 및 포말방사기를 비치할 필요가 없다. 【규칙 참조】 ⇓</p>	<p>〈2026. 1. 1 시행 (선박 건조일), 회보발행)〉</p> <p>- 13장의 제목을 개정 반영</p> <p>- Res.MSC.550(108) 반영으로 SOLAS 규정이 변경됨에 따라, 과거 발행되어 적용지침에 반영된 UI SC73 관련 사항은 삭제함.</p>

선급 및 강선규칙 적용지침 개정사항

8편



2025. 5.
기관규칙개발팀

- 주요 개정 내용 -

(1) 즉시시행사항 (회보발행)

- AFP-C(EV) 부기부호 관련 요건 개정 - 부기부호 요건을 부분적으로 만족하는 선박에 대하여 부기할 수 있도록 개정, 인공지능 기반 카메라 관련 부기부호(FI) 요건 신설 및 관련 요건등의 명확화

개 정 안

개정 사유

부록 8-9 화물선에 대한 추가 요건 (2021)
제 4 절 화물구역의 보호 (AFP-C)

402. 로로화물선 및 자동차운반선 (2022)

1. 적용

이 요건은 다음의 부기부호를 부여받고자 하는 로로화물선 또는 자동차운반선에 적용된다.

- (1) AFP-C: 화물구역에 2항의 요건이 추가 적용된 선박
- (2) AFP-C(EV): 화물구역에 3항의 요건이 추가 적용된 PCC 부기부호를 부여받은 자동차 또는 자동차/트럭 전용운반선 (2024)

(가) AFP-C(EV)를 부여함에 있어서, 3항의 요건을 부분적으로 만족하는 선박의 경우, AFP-C(EV) 부호에 추가하여 괄호 안에 만족하는 항목에 해당하는 부호를 하나 또는 이들의 조합으로 부여할 수 있으며 각 항목에 대한 부호는 다음과 같다. (2025)

- (a) FD - 3항 (1) (가)를 따르는 고정식 연기 및 열탐지기(Combined type smoke and heat detector), 화재경보장치
- (b) FC - 3항 (1) (나)를 따르는 카메라 (CCTV)
- (c) FI - 3항 (1) (다)를 따르는 인공지능 기반 카메라 (AI CCTV)
- (d) FT - 3항 (1) (라)를 따르는 휴대식 열 화상 탐지기
- (e) FE - 3항 (2)를 따르는 고정식 소화장치
- (f) FA - 3항 (3) (가) 및 (나)를 모두 따르는 추가 장비

2. AFP-C

모든 로로 구역 및 차량구역에는 연기를 감지할 수 있도록 개별적으로 식별 가능한 고정식 화재탐지기장치 및 화재경보장치를 배치 및 설치하여야 한다.

3. AFP-C(EV) (2022)(2025)

로로 구역 및 차량구역에서의 배터리 구동 전기차의 운송과 관련하여, 소화를 위한 계획이 선내에서 이용 가능하여야 하며, 다음의 요건을 만족하여야 한다.

(1) 화재 탐지 및 화재경보장치

- (가) 모든 로로 구역 및 차량구역에는 고정식 연기 및 열탐지기(Combined type smoke and heat detector), 화재경보장치를 배치 및 설치하여야 한다.
- (나) 배터리 구동 전기차가 적재되는 로로 구역 및 차량구역을 감시를 할 수 있는 카메라(CCTV)를 설치하여야 한다. 항해선교 또는 화재제어장소에서 사람이 컬러 영상으로 감시가 가능하여야 한다.
- (다) 상기 (나)의 대안으로, 배터리 구동 전기차가 적재되는 로로 구역 및 차량구역을 감시를 할 수 있는 인공지능 기반의 카메라(AI CCTV)를 설치할 수 있으며, 이는 항해선교 또는 화재제어장소에서 사람이 컬러 영상으로 감시가 가능하여야 한다.

(타)(라) 최소 2개의 방폭형 휴대식 열 화상 탐지기를 선내에 비치하여, 주기적으로 로로 구역 및 차량구역의 온도를 측정할 수 있어야 한다.

(2) 소화

로로 구역 및 차량구역에는 SOLAS Ch. II-2/20.6.1에 적합한 고정식 소화장치를 설치하여야 한다. 로로 구역 및 차량구역에 고정식 CO₂ 소화장치가 설치되는 경우, CO₂ 방출관과 소화주관을 연결할 수 있는 접속구(스플리스 또는 플렉시블호스)를 설치하여, CO₂ 방출노즐로 물을 공급할 수 있도록 배치하여야 한다. 동 배치의 목적은 화재가 발생한 상황에서 CO₂ 소화제의 전량 방출 이후 또는 고정식 CO₂ 소화장치의 작동 불능 시, CO₂ 방출노즐로 물을 공급하여, 로로 구역 및 차량구역의 온도를 식힐 수 있는 보조의 수단을 제공하기 위함이다.

(3) 추가 장비

- (가) SOLAS Ch. II-2에서 요구되는 소방원장구에 추가하여, 최소 2조의 소방원장구를 배터리 구동 전기차를 적재하는 지정된 구역 인근의 쉽게 접근할 수 있는 장소에 비치하여야 한다.
- (나) 배터리 구동 전기차를 적재하는 밀폐 가능한 화물구역마다 최소 1개의 물분무 창(Water mist lance) 및 최소 1개의 질식소화덮개(소화포)를 함께 비치하여야 한다.

<즉시시행>
* AFP-C(EV)부기부호를 부분적으로 만족하는 선박에 대한 부기를 위하여 신설

- 부분적으로 요건을 만족하는 선박에 대한 부기부호 신설
- 부기부호의 예 :
3항 (1) (가) 및 (나)를 만족하는 선박의 경우, AFP-C(EV)(FD, FC)를 부여.

- AI CCTV 설치 선박에 대한 부기 추가의견에 따라, 신설

- 내부의견조회시, 규정의 명확화 요구 식별되어 추가

개 정 안	개 정 사유
<p>(4) 배터리 구동 전기차 충전에 대한 권고 사항</p> <p>전기차 충전설비를 설치하는 경우, 선내에서의 전기차 충전은 차량을 하역하는 중 안전성이 확보된 경우에만 충전이 가능하며 다음 요소를 고려하여야 한다.</p> <p>(가) 일반적으로 차량 당 5kW 이하의 저/중속 출력을 가지는 충전설비로 충전하여야 한다.</p> <p>(나) 차량용 충전설비에 단락 또는 지락에 대하여, 계속적으로 인원이 배치되는 제어장소에 경보를 발하여야 한다. 해당 회로를 차단하는 장치는 쉽게 접근 가능한 곳에 위치하여야 하며 명확히 식별되어야 한다.</p> <p>(다) 충전 설비의 안전 운전을 위한 설명서가 선내에서 이용 가능하여야 한다. 충전기의 연결은 선원에 의하여 감시되어야 한다.</p> <p>(라) 화재의 발생 시, 인접한 곳에 피해와 영향을 최소화하는 장소에서 충전이 이루어져야 한다. 충전은 차량을 하역하는 중 안전성이 확보된 경우에만 하여야 하며, 화재 발생을 최소화할 수 있도록 안전절차(예를 들어, 충분한 환기 중 충전 및 배터리 충전율(SOC) 제한 등)를 준수하여야 한다.</p>	

선급 및 강선규칙 적용지침 개정사항

8편



2025. 9.
기관규칙개발팀

- 주요 개정 내용 -

(1) 2026.01.01.일자 시행사항 (선박 건조계약일, 회보발행)

◎ MSC.1/Circ.1683 : 가스프리 관련 배치 UI의 반영으로 인한 적용지침 신설 및 관련 인용규정 신설 - 8편, 7편 1장, 7편 6장 개정

개 정 안	개 정 사유
<p style="text-align: center;">제 8 편 방화 및 소화</p> <p style="text-align: center;">제 2 장 발화의 가능성</p> <p style="text-align: center;">제 4 절 탱커 화물지역</p> <p>〈생략〉</p> <p>406. 불활성화, 퍼징 및 가스프리</p> <p>1. 규칙 406.의 2항에서 별도로 정한 지침이란 부록 8-6의 21항을 말한다. 【규칙 참조】</p> <p>2. 규칙 406.의 3항 (1), (2), (3)의 출구의 수평방향 거리는 규칙 403.의 4항 (1)호 (다)에 따라 설치하여야 한다. (2019) 【규칙 참조】</p> <p>3. <u>규칙 406.의 1항을 적용함에 있어, 불활성 가스 공급관 및 선수/선미 하역 설비를 위한 관장치를 제외하고, 모든 화물관장치(화물탱크 벤트관, 압력도출관, 화물탱크 퍼징 및 가스프리 관/덕트를 포함)는 규칙 103. 6항 및 규칙 7편 6장 106. 6항에서 정의된 화물지역 내에 배치되어야 한다. 다만, 가스프리용 팬/블로워 및 관련 통풍용 관/덕트는 다음의 요건을 만족하는 경우에 한하여, 화물지역 외부의 선수부(forecastle area)에 위치할 수도 있다.(2025) 【규칙 참조】</u></p> <p>(1) <u>통풍용관/덕트는 화물관 또는 화물탱크 벤팅관/덕트에 영구적으로 연결되어서는 안되며, 다음을 추가적으로 만족하여야 한다.</u></p> <p>(a) <u>분리 가능한 연결부(스플리츠, 분리 가능한 덕트/호스 등)를 통한 연결방식이 구성 되어야 하며, (b)에 따른 2개의 차단밸브를 포함하여야 한다. 이러한 분리 가능한 연결부는 화물지역 내에 위치하여야 한다.</u></p> <p>(b) <u>화물 측(즉, 분리 가능한 연결부와 화물탱크 사이)에는 1개의 체크밸브가 설치되어야 한다. 가스프리용 팬/블로워 측(즉, 분리 가능한 연결부와 팬/블로워 사이)에는 차단밸브가 설치되어야 하며, 화물 측(즉, 분리 가능한 연결부와 화물탱크 사이)에도 1개의 차단밸브가 설치되어야 한다. 화물 측 차단밸브는 체크밸브 전단 또는 후단에 위치할 수 있으며, 체크밸브와 화물 측의 차단밸브의 조합을 대신하여, 유효한 폐쇄수단을 갖는 체크밸브가 분리 가능한 연결부와 화물탱크 사이에 위치할 수 있다.</u></p> <p>(c) <u>가스프리용 팬/블로워 측의 차단밸브는 팬/블로워가 기동된 후 열려야 하며, 차단밸브의 열림은 팬/블로워의 토출 압력에 연동되어(triggered/activated) 작동되는 것이어야 한다.</u></p> <p>(d) <u>가스프리용 팬/블로워가 정지하거나 가스프리 공기압이 손실된 경우, 팬/블로워 측의 차단밸브는 자동으로 닫히는 것이어야 한다.</u></p> <p>(e) <u>가스프리용 팬/블로워 측의 통풍용 덕트가 화물지역에 면하는 격벽을 관통하도록 배치된 경우, 팬/블로워 측의 차단밸브는 격벽에 직접 부착되어야 한다. 해당 차단밸브는 가스프리용 팬/블로워 실(room) 내부 또는 외부에 위치할 수 있다. 대안으로, 팬/블로워 측의 차단밸브는 격벽과는 떨어진 개방 갑판상에 설치할 수도 있다. 어떠한 경우에서도, 전기부품이 포함된 차단밸브가 위험구역에 설치된 경우, 해당 전기 부품은 위험구역에서 사용 가능한 승인된 안전형(IEC60092-502-1999참조)이어야 한다.</u></p> <p>(2) <u>가스프리용 팬/블로워의 흡기구(air intakes)부터 팬/블로워 측 차단밸브까지의 통풍용 관/덕트는 팬/블로워 측 차단밸브의 위치로 인하여 위험구역(차단밸브의 위치에 따름)에 일부분이 위치하는 경우를 제외하고는 비위험구역에 위치하여야 한다. 팬/블로워의 흡기구는 개방 갑판상의 비위험구역에 위치되어야 한다.</u></p> <p>(3) <u>가스프리 작업에 사용되지 않을 경우, 상기 언급된 분리 가능한 연결부는 분리되어야 하며, 모든 개구부는 맹판으로 폐쇄되어야 한다. 각 개구부 근처에는 “이 개구부는 가스프리 작업이 수행되지 않는 경우에는 맹판으로 폐쇄되어야 함.”을 알리는 경고문을 게시하여야 한다.</u></p> <p>(4) <u>가스프리용 팬/블로워 및 관련 통풍용 관/덕트는 다른 용도로 사용되어서는 안된다.</u></p> <p>(5) <u>가스프리용 팬/블로워는 스파크가 발생하지 않는 형식으로 규칙 8편 3장 104.에 적합한 것이어야 한다.</u></p> <p>(6) <u>가스프리용 팬/블로워를 구동하는 전동 모터가 덕트 내부나 화물지역에 위치하는 경우, 방폭형이어야 한다.</u></p> <p>(7) <u>적절한 안전 절차서가 본선에 제공되어야 하며, 특히 다음 사항을 포함하여야 한다.</u></p> <p>(a) <u>플렉시블 호스, 분리 가능한 덕트 또는 스플리츠는 가스프리 작업 시작 직전 또는 10분 이내에만 연결되어야 한다.</u></p> <p>(b) <u>차단밸브는 가스프리용 팬/블로워가 작동된 이후에만 열 수 있으며, 팬/블로워의 토출 압력과 연동된 인터락으로 작동이 제어되어야 한다.</u></p> <p>〈생략〉</p>	<p>〈2026. 1. 1 시행 (선박 건조계약일, 회보발행)〉</p> <p>* MSC.1/Circ.16 83 반영</p> <p>- 3.항 : MSC.1/ Circ.1683 반영 신설</p> <p>- Non-sparking fan관련 URF29 요건을 8편 해당규정 인용</p>

Amendments of Guidance Relating to the Rules for the Classification of Steel ships

Pt. 8 Fire Protection and Fire Extinction

(For Development Verification and Validation)



2025. 9.

Machinery Rule Development Team

- Main Amendments -

(1) Request for Establishment/Revision of Classification Technical Rules
〈ships contracted for construction on or after 2026/01/01〉

● Reflecting MSC.1/Circ.1684 to Ch 9 Sec 5. [MRD4800-193-2025]

(2) Request for Establishment/Revision of Classification Technical Rules
〈ships contracted for construction on or after 2026/07/01〉

● Clarification about the requirement statement for the safety device of cargo tank. [NAJ4800-10-2025]

(3) Request for Establishment/Revision of Classification Technical Rules
〈the device installed on or after 2026/12/04〉

● Reflecting MSC.1/Circ.677/Rev.1 to Ch 2 Sec 4. [MRD4800-192-2025]

Present	Amendment	Reason
<p style="text-align: center;">CHAPTER 9 STRUCTURAL INTEGRITY</p> <p style="text-align: center;">Section 5 Protection of Cargo Tank Structure Against Pressure or Vacuum In Tankers</p> <p>503. Safety measures in cargo tanks</p> <p>1. In applying 503. 2 of the Rules, a P/V breaker fitted on the IG main may be utilized as the required as the required secondary means of venting. Where the cargo is homogenous or for multiple cargoes where the vapours are compatible and do not require isolation. The height requirements of Ch 2, 403. 4 & 502. of the Rules and the requirements for devices to prevent the passage of flame of Ch 2, 403. 3 are not applicable to the P/V breaker provided the settings are above those of the venting arrangements required by 501. of the Rules. Where the venting arrangements are of the free flow type and the masthead isolation valve is closed for the unloading condition, the IG systems will serve as the primary underpressure protection with the P/V breaker serving as the secondary means. [See Rule]</p> <p>2. Inadvertent closure or mechanical failure of the isolation valves required by Ch 2, 403. 2 (2) of the Rules & Annex 8-5, 2 (10) (B) need not be considered in established the secondary means where the cargo is homogenous or for multiple cargoes where the vapours are compatible and do not require isolation since the valves are operated under control of the responsible ships officer and a clear visual indication of the operational status of the valves, and the possibility of mechanical failure of the valves is remote to their simplicity.</p> <p>3. For ships that apply pressure sensors in each tank as an alternative secondary means of venting as per 503. 2 of the Rules, the setting of the over-pressure alarm is to be above the pressure setting of the P/V-valve and the setting of the under-pressure alarm is to be below the vacuum setting of the P/V-valve. <u>The alarm settings are to be within the design pressures of the cargo tanks. The settings are to be fixed and not arranged for blocking or adjustment in operation.</u> An exception is permitted for ships that carry different types of cargo and use P/V valves with different settings, one setting for each type of cargo. The settings may be adjusted to account for the different types of cargo.</p>	<p style="text-align: center;">CHAPTER 9 STRUCTURAL INTEGRITY</p> <p style="text-align: center;">Section 5 Protection of Cargo Tank Structure Against Pressure or Vacuum In Tankers</p> <p>503. Safety measures in cargo tanks</p> <p>1. In applying 503. 2 of the Rules, a P/V breaker fitted on the IG main may be utilized as the required as the required secondary means of venting. Where the cargo is homogenous or for multiple cargoes where the vapours are compatible and do not require isolation. The height requirements of Ch 2, 403. 4 & 502. of the Rules and the requirements for devices to prevent the passage of flame of Ch 2, 403. 3 are not applicable to the P/V breaker provided the settings are above those of the venting arrangements required by 501. of the Rules. Where the venting arrangements are of the free flow type and the masthead isolation valve is closed for the unloading condition, the IG systems will serve as the primary underpressure protection with the P/V breaker serving as the secondary means. [See Rule]</p> <p>2. Inadvertent closure or mechanical failure of the isolation valves required by Ch 2, 403. 2 (2) of the Rules & Annex 8-5, 2 (10) (B) need not be considered in established the secondary means where the cargo is homogenous or for multiple cargoes where the vapours are compatible and do not require isolation since the valves are operated under control of the responsible ships officer and a clear visual indication of the operational status of the valves, and the possibility of mechanical failure of the valves is remote to their simplicity.</p> <p>1. 3. For ships that apply pressure sensors in each tank as an alternative secondary means of venting as per 503. 2 of the Rules, the setting of the over-pressure alarm is to be above the pressure setting of the P/V-valve and the setting of the under-pressure alarm is to be below the vacuum setting of the P/V-valve. The alarm settings are to be within the design pressures of the cargo tanks. The settings are to be fixed and not arranged for blocking or adjustment in operation. An exception is permitted for ships that carry different types of cargo and use P/V valves with different settings, one setting for each type of cargo. The settings may be adjusted to account for the different types of cargo. [See Rule]</p>	<p><1 Jan. 2026 (Contracted date), Circular will be issued.></p> <p>– Reflecting MSC.1/Circ.1684 & IACS UI SC140(Rev.4)</p>

Present	Amendment	Reason
<p style="text-align: center;">CHAPTER 8 FIRE FIGHTING</p> <p style="text-align: center;">Section 6 Fire-extinguishing Arrangements In Cargo Spaces</p> <p>601. Fixed gas fire-extinguishing systems for general cargo (2018) [See Rule]</p> <p>1. The fire-fighting system for coal carriers is to comply with these requirements.</p> <p>(1) <u>Wiring and electrical equipment fitted in cargo holds, spaces having direct openings to cargo holds and zones within 3 m from ventilating openings of cargo holds are to comply with the requirements of electrical equipment for coal carriers in Pt 7, Ch 3, Sec 16 of the Rules.</u></p> <p>(2) Portable instruments to measure the atmosphere (densities of methane, oxygen and carbon monoxide) of upper parts in cargo holds are to be provided, and two restricted measuring holes (penetrating the walls and in use, permitting a small quantity of cargo vapour to be exposed to the atmosphere, but when not in use, completely closed) per hold, each both port and starboard sides of the hatch cover, are to be provided.</p> <p>(3) Two self-contained breathing apparatuses required by 901. of the Rules are to be provided, without no requirement of additional ones.</p> <p>(4) Prohibition of arrangements adjacent to hot areas shall satisfy the following requirements.</p> <p>and their related equipment are provided so as not to exceed limited temperature, the Society may permit exemption from the requirements of (A), (B), (C) or (D) above in consideration of the data.</p> <p><i><Omitted></i></p>	<p style="text-align: center;">CHAPTER 8 FIRE FIGHTING</p> <p style="text-align: center;">Section 6 Fire-extinguishing Arrangements In Cargo Spaces</p> <p>601. Fixed gas fire-extinguishing systems for general cargo (2018) [See Rule]</p> <p>1. The fire-fighting system for coal carriers is to comply with these requirements.</p> <p>(1) Wiring and electrical equipment fitted in cargo holds, spaces having direct openings to cargo holds and zones within 3 m from ventilating openings of cargo holds are to comply with the requirements of electrical equipment for coal carriers in Pt 7, Ch 3, Sec 16 of the Rules.</p> <p>(1) Wiring and electrical equipment fitted in cargo holds, cargo hold ventilator ducts, and spaces having openings (doors, hatches, etc.,) in bulkheads or decks of cargo holds are to comply with the requirements of electrical equipment for coal carriers in Pt 7, Ch 3, Sec 16 of the Rules.</p> <p>(2) Portable instruments to measure the atmosphere (densities of methane, oxygen and carbon monoxide) of upper parts in cargo holds are to be provided, and two restricted measuring holes (penetrating the walls and in use, permitting a small quantity of cargo vapour to be exposed to the atmosphere, but when not in use, completely closed) per hold, each both port and starboard sides of the hatch cover, are to be provided.</p> <p>(3) Two self-contained breathing apparatuses required by 901. of the Rules are to be provided, without no requirement of additional ones.</p> <p>(4) Prohibition of arrangements adjacent to hot areas shall satisfy the following requirements.</p> <p>and their related equipment are provided so as not to exceed limited temperature, the Society may permit exemption from the requirements of (A), (B), (C) or (D) above in consideration of the data.</p> <p><i><Omitted></i></p>	<p>Deletion of the requirement regarding 3m from cargo hold venting openings.</p>

Present	Amendment	Reason
<p style="text-align: center;">CHAPTER 2 PROBABILITY OF IGNITION</p> <p style="text-align: center;">Section 4 Cargo Areas of Tankers [See Guidance]</p> <p>403. Cargo tank venting</p> <p>1. <i>⟨Omitted⟩</i></p> <p>2. In applying 403. 3 of the Rules, refer to MSC/Circ.677(including amendments in accordance with MSC/Circ.1009 and MSC.1/Circ.1324 & 1325) on revised standards for the design, testing and locating of devices to prevent the passage of flame into cargo tanks in tankers MSC/Circ.450/Rev.1 on revised factors to be taken into consideration when designing cargo tank venting and gas-freeing arrangements. And ullage openings do not include cargo tank openings that are fitted with standpipe arrangements with its own manually operated shutoff valve. Examples include the common 1" to 2" diameter standpipe arrangements that are used for sampling, monitoring or measuring of ullage/temperature/interface, oxygen, liquid and hand dipping in the cargo tank. And ullage plugs, sighting ports and tank cleaning openings are not to be arranged in enclosed spaces.</p> <p>And then the designs, arrangements, tests of devices to prevent the passage of flame are to be in accordance with followings. The devices are to be type approved by this Society. 【See Rule】</p>	<p style="text-align: center;">CHAPTER 2 PROBABILITY OF IGNITION</p> <p style="text-align: center;">Section 4 Cargo Areas of Tankers [See Guidance]</p> <p>403. Cargo tank venting</p> <p>1. <i>⟨Omitted⟩</i></p> <p>2. In applying 403. 3 of the Rules, refer to MSC.1/Circ.677/Rev.1 and MSC.1/Circ.1325 MSC/Circ.677(including amendments in accordance with MSC/Circ.1009 and MSC.1/Circ.1324 & 1325) on revised standards for the design, testing and locating of devices to prevent the passage of flame into cargo tanks in tankers MSC/Circ.450/Rev.1 on revised factors to be taken into consideration when designing cargo tank venting and gas-freeing arrangements. And ullage openings do not include cargo tank openings that are fitted with standpipe arrangements with its own manually operated shutoff valve. Examples include the common 1" to 2" diameter standpipe arrangements that are used for sampling, monitoring or measuring of ullage/temperature/interface, oxygen, liquid and hand dipping in the cargo tank. And ullage plugs, sighting ports and tank cleaning openings are not to be arranged in enclosed spaces.</p> <p>And then the designs, arrangements, tests of devices to prevent the passage of flame are to be in accordance with followings. The devices are to be type approved by this Society. 【See Rule】</p>	<p>⟨Apply to the device installed on or after 4 Dec. 2026⟩</p> <p>Revised by MSC.1/Circ.677/Rev.1</p>

선급 및 강선규칙 개정(안)(국문)

(외부의견조회)

Pt 8 Annex 8-9 화물선에 대한 추가 요건



2026. 1.

선 체 규칙 개발 팀

- 주요 개정 내용 -

적용일자: 2026년 7월 1일 (건조되는 선박)

- (1) 부록 8-9, 컨테이너선의 추가 소화요건 개정: 화물창 담수(湛水)와 관련한 선급부호 세분화
- (기존) AFP-C(FSC): 담수 소화설비(주수·배수·수위감시) 및 담수 시 구조 안전성 요건을 모두 만족하는 경우
 - (신설) AFP-C(FSC-Structure): 설비 요건을 제외하고, 담수 시 구조 안전성 평가 요건만을 만족하는 경우

현행	개정안	개정사유
<p>부록 8-9 화물선에 대한 추가 요건 (2021)</p> <p>제 1 절 일반사항 <생략></p> <p>제 2 절 거주 구역의 보호(AFP-A) <생략></p> <p>제 3 절 기관구역의 보호 (AFP-M) <생략></p> <p>제 4 절 화물구역의 보호 (AFP-C)</p> <p>401. ~ 404. <생략></p> <p>405. 컨테이너선</p> <p>1. ~ 4. <생략></p> <p>5. AFP-C(FSC) (Flooding System for Container Hold)</p> <p>(1) 적용</p> <p><u>(가) 이 부기부호는 컨테이너 화물창의 소화를 위하여 개별 컨테이너 화물창을 담수시키는 특수장치와 담수 후의 원활한 배수를 위한 장치가 설치된 선박에 부여한다.</u></p>	<p>부록 8-9 화물선에 대한 추가 요건 (2026)</p> <p>제 1 절 일반사항 <현행과 동일></p> <p>제 2 절 거주 구역의 보호(AFP-A) <현행과 동일></p> <p>제 3 절 기관구역의 보호 (AFP-M) <현행과 동일></p> <p>제 4 절 화물구역의 보호 (AFP-C)</p> <p>401. ~ 404. <현행과 동일></p> <p>405. 컨테이너선</p> <p>1. ~ 4. <현행과 동일></p> <p>5. AFP-C(FSC) 및 AFP-C(FSC-Structure) (Flooding System for Container Hold)</p> <p>(1) 적용</p> <p><u>(가) 일반사항</u></p> <p><u>이 지침은 컨테이너 화물창의 소화를 위하여 화물창을 담수시키는 경우에 적용한다. 이때, 담수된 화물창의 배수를 완료한 후 운항하는 것을 조건으로 한다.</u></p> <p><u>(나) AFP-C(FSC)</u></p> <p><u>이 부기부호는 개별 컨테이너 화물창을 담수시키는 장치(주수 및 배수)와 수위 감시 장치 등이 설치되고, 담수 시의 구조 안전성이 확보된 선박에 부여한다. 이 경우, 아래 (2)호부터 (9)호까지의 규정을 모두 만족하여야 한다.</u></p> <p><u>(다) AFP-C(FSC-Structure)</u></p> <p><u>이 부기부호는 (나)호의 설비 요건((2)호부터 (6)호까지의 관장치, 주수,</u></p>	

<p>(나) <u>화물창 담수장치는 하나의 컨테이너 화물창이 담수되도록 설계하여야 하며, 복수의 화물창이 담수되어서는 안 된다. 관련 절차를 포함한 절차를 비치하여야 한다.</u></p> <p>(2) ~ (9) <생략> ↓</p>	<p><u>배수, 제어 및 감시 장치 등은 적용하지 않으나, 담수 시의 구조 안전성 평가 요건을 만족하는 선박에 부여한다. 이 경우, 아래 (7)호 및 (9)호의 규정을 만족하여야 한다. 이 부기부호를 부여받은 선박이 추후 상기 (나)호에서 정하는 설비를 구비하고 관련 요건에 대한 적합성이 확인되는 경우, AFP-C(FSC)로 부기부호를 변경할 수 있다.</u></p> <p>(라) <u>담수 제한 및 절차</u> <u>화물창의 담수는 동시에 하나의 화물창에 한하여 가능하도록 하여야 하며, 복수의 화물창이 담수되어서는 안 된다. 또한, 관련 절차를 포함한 절차를 비치하여야 한다.</u></p> <p>(2) ~ (9) <현행과 동일> ↓</p>	<p>기국(파키스탄)의 의견을 반영하여, FSC-Structure에서 FSC 부기부호로 변경 시 필요한 요건을 명확히 함.</p>
--	---	--