

IMO 제39차 방화소위원회 (MSC/FP)회의보고

이 두 형 / 화공연구실 연구원

I. 머리말

“Safer Ships, Cleaner Oceans”라는 기치 아래 1959년 유엔 산하기구로 설립된 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)는 137개 회원국과 2개 준회원국을 가진 국제기구로써, 선박의 안전한 운항과 해양오염방지를 위한 여러가지의 활동을 전세계적인 차원에서 추진하고 있다.

선박 및 선박용 물건의 형식승인 시험기관으로서 금번의 IMO 제39차 방화소위원회 회의에 참석한 계기로 IMO의 조직 및 활동사항에 대하여 알아보고 이번 회의에서 논의되었던 내용들을 소개하고자 한다.

II. IMO 소개

1. 설립배경

금세기초 국제간 교역이 활발해지고 선박량이 늘어나면서 해사관련 문제들이 야기되고 또한 대형 해난사고가 빈발함에 따라 해운분야 문제를 다룬 전문가의 필요성이 대두되었다. 1948년 2월 UN Maritime Conference에서 정부간 해사자문기구(Intergovernmental Maritime Consultative Organization: IMCO) 설치에 관한 협약을 채택하였는데 이 협약은 해운등록 톤수가 각기 100만톤 이상의 선박량을 보유한 7개국을 포함 21개국의 수락에 의하여 발효되도록 규정되어 있었다.

1958년 3월 17일 발효요건이 충족되어 첫번째 IMCO총회가 1959년 1월 런던에서 개최되어 UN산하 12번째 전문기구로 탄생되었다.

1982년 9월 22일부터 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)로 개칭하여 현재에 이르고 있다.

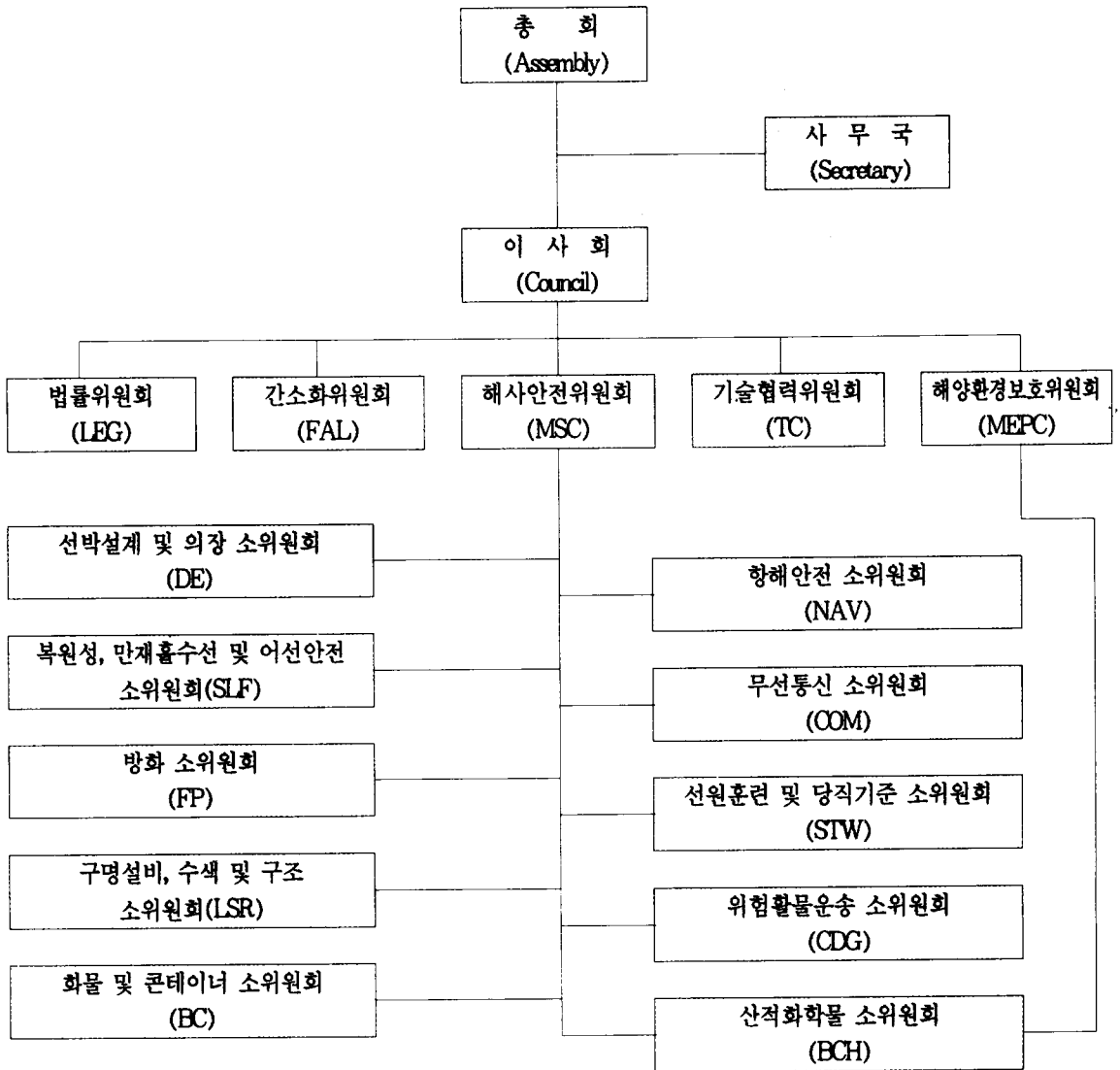
2. 조직과 역할

IMO가 추구하는 목표인 “보다 안전한 선박과 보다 깨끗한 바다”를 달성하기 위하여 국제 해운에 관한 제반 기술적인 사항에 대하여 각국간의 협력을 도모하고 해사안전과 해양오염 방지를 위한 기준을 제정하며 국제간의 해상교통을 원활하게 하기 위한 모든 문제들을 심의, 권고하거나 협정 또는 규정을 채택하는 역할을 수행하며 그 조직과 역할은 다음과 같다.

가. 총회(Assembly)

IMO를 관장하는 최고의결기관으로서 매 2년마다 1회씩 정기총회가 개최되며 137개 회원국과 2개의 준회원국으로 구성되어 있다. (1992. 7. 8 현재)

총회는 사업계획 및 예산, 결산의 승인, 이사회보고서 및 상정된 안건의 심의 및 결의, 이사국 선출 및 사무총장의 승인, 협약 체결을 위한 국제회의의 소집 등의 역할을 한다.



*** 회의개최**

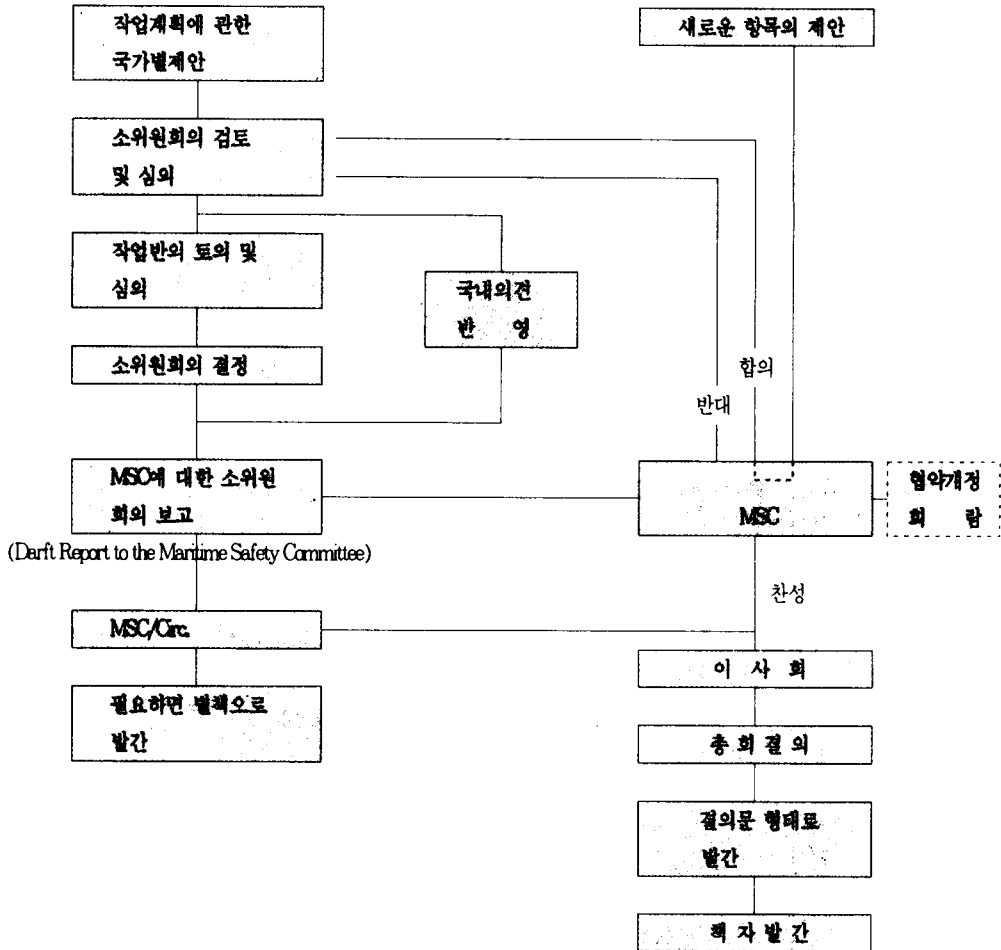
- 총회 : 2년마다 1회 개최
- 이사회 : 연 2회 개최
- 위원회 : 연 1-2회 개최
- 소위원회 : 연 1-2회 개최
- 필요에 따라 특별작업반(Ad Hoc Working Group) 구성

나. 이사회(Council)

이사회는 총회가 열리지 않는 기간 중 기구의 제반기능을 수행하며 각 위원회의 권고, 보고에 대한

검토 및 총회제출, 사업계획 및 예산결산의 총회제출, 사무총장임명, 타 국제기구와의 협정체결 등 총회업무를 보조하는 역할을 수행한다.

해사안전위원회(MSC)업무 흐름도



현재 이사회는 선복량, 교역량 및 지역적 안배를 기준으로 3개의 범주로 나뉘어 있으며(우리나라는 Category C(지역대표 해운국)에 속한 이사국임), 앞으로는 이사국 수가 32개국에서 40개국으로 늘어날 예정이다.(93년 11월, 18차 총회결정)

다. 위원회(Committee)

(1) 해사안전위원회 (Maritime Safety Committee : MSC)

해사안전위원회는 기구의 기술적 업무를 수행하는 가장 상위의 위원회이다. 여기에는 10개의 소위원회가 구성되어 있고 그 명칭에서 알 수 있듯이 선박 및 선원의 안전문제에 관한 업무를 다루며 위원회가 직접 다루기 어려운 전문적이고 구체적인 문제들을 심의 토의하여 그 결과를 위원회에 제출한다.

때로는 소위원회에서 보다 더 상세한 문제를 다루기 위하여 소위원회 내에 특별작업반(Ad Hoc Working Group)을 구성하여 전문적인 문제를 토의하기도 한다.

(2) 해양환경보호위원회(Maritime Environment Protection Committee : MEPC)

해양환경보호위원회는 1973년 11월에 총회에서 설립되었으며 선박으로부터의 해양환경오염을 방지하고 제어하는 활동을 조정한다. 해사안전위원회에 속해 있는 산적화학물소위원회(BCH Sub-Committee)는 오염문제와 관련이 있을때 MEPC의 소위원회가 된다.

(3) 법률위원회(Legal Committee : LEG)

법률위원회는 원래 1967년 Torrey Canyon 사고로 야기된 법률적 문제를 다루기 위하여 설립되었다가 이후 상임 위원회가 되었다.

이 위원회는 기구의 활동범위내에서 발생하는 모든 법률적 문제를 다룬다.

(4) 기술협력위원회(Technical Cooperation Committee : TC)

기술협력위원회는 해사분야에서 특히 개발도상국에 대해 기술지원을 제공하는 기구의 업무를 조정한다.

(5) 간소화위원회(Facilitation Committee :

FAL)

간소화위원회는 국제간의 해상교통을 원활하게 유지하는 역할과 활동을 책임지고 있다. 이러한 역할과 활동은 다른 항구나 터미널을 입·출항할 때 요구되는 문서들을 간소화하고 절차들을 줄이는데 그 목적이 있다.

(6) 사무국(Secretariat)

사무국은 약 300명의 직원이 IMO의 모든 업무가 원활히 수행될 수 있도록 사무총장을 돕고 있다. 사무총장은 이사회에서 임명하여 총회에서 승인을 받아 선출한다.

라. 기 타

IMO는 기구의 목적을 보다 효율적으로 달성하기 위하여 UN 및 UN 산하전문기구, 여타 국제기구와 긴밀하게 협조하고 있으며 필요시에는 합동회의를 개최하기도 한다. 또한 UN의 전문기구는 아니지만 구주경제공동체(EEC) 등 32개 정부간 기구와 국제선 급연합회(IACS) 등 49개 비정부간 기구와도 유대관계를 갖고 IMO의 자문단체 자격을 부여하여 회의시 옵서버로 참석할 수 있도록 하고 있다.

III. IMO 39차 방화소위원회

1. 일반사항

이번 제39차 방화소위원회는 1994년 6월 27일부터 7월 1일까지 5일간의 일정으로 영국 런던소재 IMO본부에서 개최되었다. 요시다 의장의 사회로 진행된 이번 회의에는 33개 회원국 141명과 1개 준회원국 5명 및 옵서버로서 9개단체 19명이 참석하였고 우리나라에서는 주영대사관 김종태 해무관을 수석대표로 4명이 참석하였다.

2. 회의진행

소위원회는 19개의 안건을 의제로 채택하고 3개의 작업반(Working Group)을 구성하여 아래의 의제들을 검토하였고 나머지 의제들은 본회의에서 검토하였다.

- 작업반 1: 화재시험절차의 확립(의제 3 관련)
- 작업반 2: 소화장치(의제 5 관련)
- 작업반 3: 위원회에 의해 승인된 SOLAS 1974의 해석 및 개정(의제 6 관련)

3. 주요 의제별 토의내용

가. 화재시험절차의 확립

(1) Fire-resisting divisions

HSC Code(고속선기준) 7. 2. 1에는 관련 시험절차에 대한 언급이 없는 상태로 "fire-resisting divisions"에 관한 정의가 기술되어 있다. 노르웨이(DE 37/5/2)가 제출한 화재시험절차 초안을 근거로 논의한 결과 이에 대한 MSC 결의안 초안을 작성하여 DE 38차 소위원회에 제출하기 위해서 통신작업반을 구성키로 하였다. 또한 65차 MSC회의에서 이를 채택할 수 있도록 DE 38차소위원회가 시험절차의 개발을 완료하도록 요청키로 하였다.

(2) Fire-restriction materials

HSC Code(고속선기준) 7. 2. 2에서는 "fire-restricting

material”은 IMO에서 정한 기준에 적합할 것을 요구하고 있다.

소위원회는 작업반에서 개발한 MSC 결의안 초안 “연소시 발생하는 연기와 독성 생성물에 관한 잠정 기준”을 승인하고, 제64차 MSC 회의에서 이 MSC 초안을 승인해 줄 것과 회원국에 회람시킬 것을 요청하기로 하였다.

또한 소위원회는 비록 기준에서는 독성가스 생성물의 측정을 요구하지는 않으나 연기발생은 독성가스생성과 관계가 있음을 인정하였다.

(3) 연기와 독성

소위원회는 작업반의 논의(FP 39/WP. 4의-10항)에 주목하였으며, MSC 결의안 초안 “연소시 발생하는 연기와 독성 생성물에 관한 잠정기준”을 승인하고 제64차 MSC회의에서 이 결의안 초안을 채택해 주도록 요청하였다. 아울러 소위원회는 이 잠정기준이 더욱 검토되어야함을 인정하고 시험방법을 개선하기 위하여 회원국 정부가 이를 적용하고 수집된 data와 의견을 소위원회에 보고해 줄 것을 요청하였다.

이와 관련하여 위원회에 “연기와 독성기준” 및 “고속선기준”의 완료목표일을 1996년으로 연장하는 것을 승인해주도록 요청하였다.

(4) 창문 및 유리 칸막이를 통한 복사열

37차 방화소위원회에서 A, B, F급 구역의 내화시험절차에 대한 개정안을 채택하였다.(총회결의 A.754(18)로 채택됨)

그러나 이 개정 시험절차는 유리창을 통한 복사열의 시험에 적용하는데는 문제가 있다는데 동의하고 별도의 시험절차를 개발하기로 하였다.

제38차 방화소위원회에서는 미국이 제출한 A, B, F급 구역에 대한 내화시험절차 개정안의 부속서로 제안한 복사열시험방법을 검토하고 이를 기초로 시험절차를 개발하기로 하였다.

이번 39차 소위원회에서는 회원국들이 시험방법에 관하여 보다 많은 제언과 의견들을 제40차 소위원회에 제출해 주도록 요청하였고 미국대표는 내년 소위원회에 보다 확실한 시험방법을 제출하겠다고 제안하였다.

(5) 최대 화재하중 기준 초안

러시아연방 대표는 다음 회기까지 그들의 확립된 화재하중 계산방법을 제시하겠다고 하였으며, 소위원회는 회원국들이 화재하중 계산방법과 그들의 경험에 관한 정보를 제출해 줄 것을 요청하였다.

(6) 새로운 작업계획

결의안 A. 653(16)에 포함된 기준은 바닥장식재와 플라스틱 파이프에 대해서는 적용이 곤란하다는 견해를 검토한 결과 소위원회 역시 “표면연소성에 관한 기준”을 제정하기 위한 새로운 작업이 필요함을 인식하고 위원회에 1996년을 완료예정일로 한 새로운 작업항목의 설정을 승인해 주도록 요청하기로 하였다.

(7) 주관청이 인정한 시험소 리스트

소위원회는 7개 주관청이 사무국에 그들의 인정된 시험소명단을 통보해 왔음을 주목하고, 사무국이 제40차 회의 이전까지 광범위한 시험소 리스트를 준비할 수 있도록 아직 사무국에 통보하지 않은 주관청들은 94년말까지 이에 관한 정보를 사무국에 제출해 줄 것을 요청하였다.

나. 소화장치

(1) 1994년 10월 1일 발효되는 MSC.24(60) 개정에 따라 현존 여객선의 거주구역 및 업무구역, 계단폐위구역 및 복도에의 자동스프링클러설비의 설치를 다음과 같이 강제 적용키로 하였다.

-SOLAS '74 이전선박: 1997년 10월 1일부터

-SOLAS '74 여객선: 2005년 10월 1일 또는 15년중 늦은쪽

(2) 자동스프링클러설비 및 이와 동등한 기구의 설치가 있어서 동등물로 인정되는 스프링클러의 승인에 관한 지침이 총회 결의 A.755(18)로 승인되었다.

(3) 1994년 10월 1일 발효되는 MSC 27(61) 개정안이 할론소화설비의 신설을 금지함에 따라 물을

이용한 소화설비에 관한 시험방법 초안을 준비키로 하였다.

(4) 새로운 할론소화설비 설치는 잠수선에도 허용하지 않기로 하였다.

다. 위원회에 의해 승인된 SOLAS 74의 해석 및 개정

(1) 제63차 MSC 회의에서는 SOLAS 74의 개정을 MSC 31(63)으로 채택하고 다음 개정을 1998년 7월 1일 발효시키는데 동의하였다.

(2) MSC 27(61)로 개정된 SOLAS 74의 II-2장의 해석에 관한 MSC 회람 초안을 승인하고 이의 배포를 의한 승인을 요청하기로 하였다.

라. 해난사고에 있어서의 인적요인의 역할

소위원회는 소화설비의 신속한 이용규정의 개발이 시급함에 따라 Drafting Group을 구성하고 FP 39/13/1의 내용을 기초로 개정안을 제출토록 한 결과 다음 사항이 고려되어야 함을 주목하였다.

-선박의 일반적인 화재방지 조치

- 소화장치의 시험, 검사, 유지 및 운전
- 선박 소화 당사자에 대한 능력기준
- 화재제어도

마. 1995년도 의장 및 부의장 선출

소위원회는 1995년도 의장에 Mr. K. Yoshida(일본), 부의장에 Mr. C. Rodriguez Carl(칠레)를 선출하였다.

IV. 맺는말

우리 협회가 국제적인 기관으로의 도약을 위해 노력하는 시점에서 세계 각국의 전문가들이 모이는 회의에 참석하여 인적교류와 화재안전분야의 세계적인 흐름을 파악하고 새로운 정보들을 보다 빠르고, 정확하게 파악하여 이에 대비하는 등의 적극적인 활동은 매우 중요한 일이라 생각된다.

방재시험연구소가 선박용 물건에 대한 형식 승인 시험을 수행하고 있는 바 이번의 방화소위원회와 같은 IMO 활동에 지속적으로 참여하여 경험을 쌓고 관련분야에 대한 전문적이고 체계적인 기술을 축적하여 나간다면 앞으로 해상에서의 안전을 확보하기 위한 국제적인 노력에 기여할 바를 찾을 수 있으리라 생각한다. (FIU)

언제 방화제품의 성능 시험이 필요한가?

기술 개발	신제품, 재료에 대한 품질과 성능을 시험·평가하고자 할 때.
해외 수출	해외규격 및 발주기관 기준의 적합 여부를 판정하고자 할 때.
설비 보수	설치된 제품의 법령적합 여부 또는 성능유지 상태를 시험하고자 할 때.
물품 검수	KS 등 국내·외 관련기준의 적합 여부 등을 판단하고자 할 때.
보험요율 적용	화재위험도 판정 등으로 보험요율을 유리하게 적용하고자 할 때.
기 타	기타 방화제품 등에 대한 성능시험이 필요한 때.