

CHAPTER 01 STCW란?

CHAPTER 02 용어 정의

CHAPTER 03 통제 규정

CHAPTER 04 당직 규정

CHAPTER 05 기타 규정

10

S T C W

1 제정 배경

1967년, 라이베리아 선적의 토리 캐니언(Tory Canyon)호가 원유 10만톤을 싣고 영국으로 향하던 중, 암초에 부딪혀 원유 7만톤이 대량으로 유출되고 선박에 남아있던 3만톤은 영국 공군의 폭격으로 불태운 사건이다.

선장은 당시 거센 조류와 어선군으로 일정이 늦어지자, 속도를 늦추고 변침하는 대신 선박의 최대속도인 15.75노트로 암초지대를 돌파하기로 오판하면서 결국 암초에 정면 충돌하였다.

사건 초기 파악된 기름띠는 길이 30km, 너비 6.5km, 가장 두꺼운 곳은 46cm로 그 당시 기준 사상 최대의 유출사고였다.

이 사건으로 원유유출과 같은 2차 피해와 환경재앙에 대해서도 선주에게 막대한 책임을 묻는 국제협약이 제정되었으며, 유류 오염 시 공해상 개입에 관한 협약(해난사고로 인한 유류오염에 따른 위험을 연안국이 방지·완화·제거하는데 필요한 조치를 공해에서도 취할 수 있는 권리를 인정)이 채택·발효되었다.

우리나라 최대의 해양오염 사건으로 기록된 서프린스호는 원유 약 5,000톤, 헤세이 스피리트호는 원유 약 12,000톤 이었습니다!



2 협약 제정 및 개정

STCW 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers

(1) 협약의 구성

- 본문 Article : 적용범위, 정의, 증서의 인정 등, Annex 및 Code의 법적 지위
- Ch. 1 일반 규정 : 훈련기관 승인 기준, QMS, 증서 관리, 통제 등
- Ch. 2 항해 부문 : 선장·항해사의 자격 및 훈련 기준, BRM 등
- Ch. 3 기관 부문 : 기관장·기관사·전기전자 담당자의 기준, ERM 등
- Ch. 4 통신 부문 : GMDSS 및 무선통신사 자격 기준
- Ch. 5 특수선 부문 : 탱커, LNG선 등 종사자의 교육 기준
- Ch. 6 안전 응급 : 기초안전, 생존·구조, 소화, 응급처치 등의 훈련 기준
- Ch. 7 대체 자격 : 등가 자격, 대체 인증 절차
- Ch. 8 당직 : 당직 기준, 휴식시간, 적절한 주의경계, 음주약물 금지 등

(2) 2010 마닐라 개정*

전자항법장비(ECDIS), 자동화 설비, 선원 피로(Fatigue) 문제 등 현대 해운환경의 변화에 대응하기 위한 내용을 대폭 반영하여 개정.

① 증서(Certificate) 용어 구분

- i. COC; Certificate of Competence
 - 항해사, 기관사, 다기능해기사 등에게 발급되는 해기사의 면허
- ii. COP; Certificate of Proficiency
 - 특정선박, 안전 및 보안 등과 관련하여 발급되는 교육이수 증서

② 직무 능력 중 보안(Security) 능력 강조 및 보안 교육 신설

- i. I/4조 통제 절차
 - 당직 근무 및 “보안”에 관한 기준이 준수되지 않았다는 명백한 근거가 있는 경우 항만국 통제관은 선원의 능력을 평가할 수 있다.
 - 보안관련 능력의 평가는 SOLAS에 규정된 특정 보안업무를 담당하는 자에게만 적용하고, 그 외는 면허로 인증한다.

* 윤명오, 2010년 STCW 개정협약의 주요 내용과 교육계의 대응, 해양환경안전학회지 제16권 제3호, pp.295-300, 2010

ii. 선박보안 교육

- ISPS 적용 선박에 승선할 모든 선원에 대해 보안관련 친숙훈련, 보안인식교육을 신설 및 강제화
- 보안 당직 담당자 및 선박보안책임자 증서의 자격기준 규정

③ 해기사 교육 과목 확대

i. 항해사

- 전자해도(ECDIS) 운용
- 리더십과 팀워크 능력 등
- 선교자원관리(BRM)에 관한 지식과 운영능력
- 선박교통관리(VTS)에 관한 절차와 통신 능력

ii. 기관사

- 선내 통신 설비의 이용
- 리더십과 팀워크 능력
- 기관실자원관리(ERM)에 관한 지식과 운영능력
- 기관사고, 해양오염사고를 방지하기 위한 주의
- 기관 운용, 보수 정비, 전자/전기 제어시스템 등의 항목 세분화·구체화

④ 새로운 자격·면허 신설

- 전자·전기사(Electro technical officer) : 운항급 사관으로 전기, 전자 및 제어기기의 운용과 정비를 담당
- 유능 갑판부원(Able seafarer deck) : 항해당직, 항해계기 운용, 전압/투묘작업, 화물 취급, 갑판기기, 구명설비의 운용을 담당할 수 있는 갑판부원 면허
- 유능 기관부원(Able seafarer engine) : 기관당직 및 관련 장비의 감시와 작동, 기관 설비의 정비 및 수리 직무를 담당할 수 있는 기관부원 면허

⑤ 기타 개정

i. 최소 휴식시간에 대한 기준

- 기존 임의 24시간 동안 최소 휴식시간 10시간 및 2회 이내 분할(하나는 적어도 6시간)에 추가하여
- 임의의 7일 중 최소 휴식시간 77시간 보장 및 휴식시간 사이 간격은 최대 14시간 이상이 될 수 없도록 규정

ii. 증서 재발급 체계 구체화 및 강화(승선경력+재교육+평가)

iii. 마약/알코올의 남용 방지

iv. 선원 의료 기준(신체검사) 강화

3 협약의 적용

체약국 국기를 게양할 권리를 가진 항해선 근무 선원에게 적용한다.

제 3 조 적용

본 협약은 다음 선박에 승무하는 사람을 제외하고 당사국의 국기를 게양할 권리를 가진 항해선에 승무하는 선원에게 적용된다.

(a) 군함, 해군보조함 또는 국가에 의하여 소유되거나 운항되고 전적으로 정부의 비영리적 업무에 종사하는 기타의 선박. 그러나 각 당사국은 자국에 의하여 소유되거나 운항되는 선박의 운항 또는 운항능력을 저해하지 아니하는 적절한 조치를 채택하여, 이러한 선박에 승무하고 있는 사람이 본 협약의 요건을 합리적이고 실행가능한 한 충족하게 하여야 한다.

(b) 어선

(c) 교역에 종사하지 아니하는 오락용 요트

(d) 원시형 목선

The Convention shall apply to seafarers serving on board sea-going ships entitled to fly the flag of a Party except to those serving on board:

(a) warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a State and engaged only on governmental non-commercial service; however, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that the persons serving on board such ships meet the requirements of the Convention so far as is reasonable and practicable;

(b) fishing vessels;

(c) pleasure yachts not engaged in trade; or

(d) wooden ships of primitive build.

1 정의

1. Articles 제2조 정의



- (1) “당사국”이란, 본 협약이 발효한 국가를 말한다.

“Party” means a State for which the Convention has entered into force;

- (2) “주관청”이란, 선박이 그 국기를 게양할 권리를 가진 당사국의 정부를 말한다.

“Administration” means the Government of the Party whose flag the ship is entitled to fly;

- (3) “증명서”란, 어떠한 명칭으로든지, 주관청 또는 그의 권한에 따라 발급되거나 그 소지자가 동 문서상에 기재된 대로 또는 국내규정에 의하여 권한이 부여된 대로 승무하도록 주관청이 인정하는 유효한 문서를 말한다.

“Certificate” means a valid document, by whatever name it may be known, issued by or under the authority of the Administration or recognized by the Administration authorizing the holder to serve as stated in this document or as authorized by national regulations;

- (4) “증명된”이란, 정당하게 증명서를 소지하고 있음을 말한다.

“Certificated” means properly holding a certificate;

- (5) “항해선”이란, 전적으로 내해를 운항하거나 차폐된 수역 내 또는 항만규칙이 적용되는 지역 내의 수역이나 이에 근접된 수역을 항행하는 선박 이외의 선박을 말한다.

“Sea-going ship” means a ship other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

2. 제 I/1조 정의

2025
기출!!

- (1) “선장”이란 선박의 지휘권을 가진 사람을 말한다.

Master means the person having command of a ship;

- (2) “해기사”란 국내법 또는 규정에 따라 그렇게 지정되거나 또는 법령에 의하여 지정되지 않은 경우에는 단체협약 또는 관습에 의하여 지정된 선장 이외의 선원의 일원을 말한다.

Officer means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or, in the absence of such designation, by collective agreement or custom;

2025
기출!!

- (3) “갑판해기사”란 본 협약 제 2장에 따라서 자격을 갖춘 해기사를 말한다.

Deck officer means an officer qualified in accordance with the provisions of chapter II of the Convention;

- (4) “1등항해사”란 선장 다음의 지위에 있으며, 선장의 유고시에 선박의 지휘권을 맡게되는 해기사를 말한다.

Chief mate means the officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;

- (5) “기관해기사”란 본 협약 제 3장에 따라서 자격을 갖춘 해기사를 말한다.

Engineer officer means an officer qualified in accordance with the provisions of regulation III/1, III/2 or III/3 of the Convention;

2025
기출!!

- (6) “기관장”이란 선박의 기계적 추진, 기계와 전기 설비의 운전 및 보수관리에 대한 책임을 지는 수석 기관해기사를 말한다.

Chief engineer officer means the senior engineer officer responsible for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship;

- (7) “1등기관사”란 기관장 다음의 지위에 있으며 기관장의 유고시 선박의 기계적 추진 또한 기계와 전기 설비의 운전 및 보수관리에 대한 책임을 맡게 되는 기관해기사를 말한다.

Second engineer officer means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

- (8) “보조기관사”란 기관해기사가 되기 위하여 훈련을 받고 있으며, 국내법 또는 규정에 의하여 그렇게 지정된 사람을 말한다.

Assistant engineer officer means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;

- (9) “무선통신사”란 전파규칙에 따라서 주관청에 의하여 발급되거나 또는 인정된 적절한 증명서를 소지하고 있는 사람을 말한다.

Radio operator means a person holding an appropriate certificate issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations;

- (10) “GMDSS 무선통신사”란 본 협약 제 4장에 따라 자격을 갖춘 사람을 말한다.

GMDSS radio operator means a person who is qualified in accordance with the provisions of chapter IV of the Convention;



- (11) “부원”이란 선장 또는 해기사가 아닌 선원의 일원을 말한다.

Rating means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

- (12) “유조선”이란 석유 또는 석유제품을 산적하여 운송할 목적으로 건조된 선박을 말한다.

Oil tanker means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;

- (13) “케미컬탱커”란 국제산적케미칼코드(IBC Code) 제 17장에 열거된 액체화학물질의 산적운송을 위하여 건조 또는 개조된 선박을 말한다.

Chemical tanker means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;

- (14) “액화가스탱커”란 국제가스운반선코드(IGC Code) 제 19장에 열거된 일체의 액화가스 또는 기타 제품의 살적운송을 위하여 건조 또는 개조되어 사용되는 선박을 말한다.

Liquefied gas tanker means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the International Gas Carrier Code;

- (15) “여객선”이란 “1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약”에 따라 정의된 선박을 말한다.

Passenger ship means a ship as defined in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended;

- (16) “로로여객선”이란 로로 화물구역 또는 1974년 해상에서의 인명안전을 위한 국제협약에 정의된 로로 구역과 특별종류의 구역이 있는 여객선을 말한다.

Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro spaces or special cat-

egory spaces as defined in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), as amended;

- (17) “기능”이란 STCW 코드에 규정된 바와 같이 선박의 운항, 해상인명의 안전 또는 해양 환경의 보전을 위하여 필요한 과업, 임무 및 책임의 집합을 말한다.

Function means a group of tasks, duties and responsibilities, as specified in the STCW Code, necessary for ship operation, safety of life at sea or protection of the marine environment;

- (18) “승무경력”이란 증명서 또는 기타 자격의 발급 및 갱신에 관련되는 선내에서의 복무를 말한다.

Seagoing service means service on board a ship relevant to the issue or revalidation of a certificate or other qualification;

- (19) “해기사면허증”이란, 본 부속서 제 II장, 제 III장, 제 IV장 또는 제 VII장의 조항에 따라, 선장, 해기사 및 GMDSS 무선종사자를 위해서 발급되고 배서된 증명서이며, 그 합법적 소지자로 하여금 그 증명서에 명시된 책임수준에서 관계되는 직무를 수임하고 기능을 수행할 수 있는 권리를 부여한다.

Certificate of competency(COC) means a certificate issued and endorsed for masters, officers and GMDSS radio operators in accordance with the provisions of chapters II, III, IV or VII of this annex and entitling the lawful holder thereof to serve in the capacity and perform the functions involved at the level of responsibility specified therein;

- (20) “적임증명서”란, 동 협약에서 규정하는 훈련, 해기능력 또는 승무경력에 관련된 요건을 충족하였음을 증명하는 선원에게 발급되는 해기사면허증 이외의 증명서를 말한다.

Certificate of proficiency(COP) means a certificate, other than a certificate of competency issued to a seafarer, stating that the relevant requirements of training, competencies or seagoing service in the Convention have been met;

- (21) “증빙서류”란, 해기사면허증이나 적임증명서 이외의 서류로서 동 협약의 관련 요건을 충족하였음을 입증하기 위하여 사용되는 문서를 말한다.

Documentary evidence means documentation, other than a certificate of competency or certificate of proficiency, used to establish that the relevant requirements of the Convention have been met;

2 해기능력의 분류 (A-1/1조)

1. 해기능력

“해기능력의 기준”이란, 여기에 규정된 바와 같이 지식, 이해도 및 증명된 기술에 관하여 명시된 기준 또는 수준을 반영하는 것으로서, 국제적으로 합의된 표준에 따라서 선내에서의 기능을 적절히 수행하기 위하여 성취되어야 할 기술의 정도를 말한다.

- . 1 항해
- . 2 하역작업과 적부
- . 3 선박운항의 통제와 선상의 인명관리
- . 4 선박기관공학
- . 5 전기, 전자 및 제어공학
- . 6 보수관리와 수리
- . 7 무선통신

2. 책임등급

책임등급은 관리급, 운항급, 보조급으로 분류된다.

(1) “관리급”이란 다음과 관련되는 책임등급을 말한다.

- 1. 항해선에서 선장, 1등항해사, 기관장 또는 1등기관사로서 승무하는 것
- 2. 지정된 책임영역 내의 모든 기능이 적합하게 수행되게 하는 것

(2) “운항급”이란 다음과 관련되는 책임등급을 말한다.

- 1. 항해선에서 항해 또는 기관당직을 담당하는 해기사 또는 정기적 무인기관 구역에 대한 지정기관사 또는 무선통신사로서 승무하는 것
- 2. 적절한 절차에 따라, 그리고 그 책임분야에 대하여 관리급으로 승무하는 사람의 지시 하에, 지정된 책임범위 내에서 수행하는 모든 기능에 대하여 직접적으로 통제를 하는 것

(3) “보조급”이란 운항급 또는 관리급으로 승무하는 사람의 지시 하에서, 항해선에서 부여된 과업, 임무 또는 책임의 수행과 관련한 책임등급을 말한다.

1. Standard of competence

Standard of competence means the level of proficiency to be achieved for the proper performance of functions on board ship in accordance with the internationally agreed criteria as set forth herein and incorporating prescribed standards or levels of knowledge, understanding and demonstrated skill;

- . 1 Navigation
- . 2 Cargo handling and stowage
- . 3 Controlling the operation of the ship and care for persons on board
- . 4 Marine engineering
- . 5 Electrical, electronic and control engineering
- . 6 Maintenance and repair
- . 7 Radiocommunications

2. Level of responsibility

(1) Management level means the level of responsibility associated with:

- 1. serving as master, chief mate, chief engineer officer or second engineer officer on board a seagoing ship, and
- 2. ensuring that all functions within the designated area of responsibility are properly performed;

(2) Operational level means the level of responsibility associated with:

- 1. serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as electro-technical officer or as radio operator on board a seagoing ship, and
- 2. maintaining direct control over the performance of all functions within the designated area of responsibility in accordance with proper procedures and under the direction of an individual serving in the management level for that area of responsibility;

(3) Support level means the level of responsibility associated with performing assigned tasks, duties or responsibilities on board a seagoing ship under the direction of an individual serving in the operational or management level;

1 Article 제10조 통제

- (1) PSCO에게 자격증명에 관한 통제를 받아야 한다. 증명서는 인정되어야 한다.
- (2) 결함이 발견되면, 결함상세 + 위험 판단 근거를 서면으로 통보 for 적절한 조치
- (3) 결함 시정 안되면 출항금지 + IMO 보고
- (4) 통제 시에 부당한 출항정지 or 출항지체 No! + 선박의 손해 배상 받을 권리
- (5) 비당사국 선박도 당사국과 최소 동일한 기준으로

(1) 제 3조에 따라 제외된 선박 이외의 선박은 어느 당사국의 항구 내에 정박하고 있는 동안, 본 협약에 의하여 자격증명을 갖추어야 하는 승무원인 모든 선원이 그러한 자격이 있거나 적절한 완화증서를 소지하고 있는지를 검증하기 위하여 동 당사국에 의하여 정당히 권한을 부여받은 관리의 통제를 받아야 한다. 증명서를 부정확한 방법으로 취득하였거나 증명서의 소지자가 동 증명서를 원래 지급받은 사람이 아니라고 믿을만한 명백한 근거가 없는 한 동 증명서가 인정되어야 한다.

(2) 제(1)항 또는 “통제절차”에 관한 제 I/4조에 규정된 절차에 의하여 어떤 결함이 발견된 경우에 동 통제업무를 수행하는 관리는, 적절한 조치가 취해질 수 있도록 서면으로 이러한 사실을 그 선박의 선장과 그 선박이 국기를 게양할 권리를 가진 국가의 영사 또는 그의 부재중에는 가장 가까운 외교대표 또는 해운당국에 즉시 통보하여야 한다. 그러한 통보에는 발견된 결함의 상세한 내용과 그 당사국이 이러한 결함이 인명, 재산 또는 환경에 위험을 초래한다고 판단한 근거가 명시되어야 한다.

(3) 본 조 (1)항에 따른 통제를 시행함에 있어서, 선박의 규모와 유형 및 항해의 기간과 특성을 고려하여, 제 I/4조 제3항에서 규정된 결함이 시정되지 아니하고, 또한 이러한 사실이 인명, 재산 또는 환경에 위험을 초래한다고 판단되는 경우 통제를 시행하는 당사국은 이러한 위험을 제거하여 상기요건을 충족시키지 아니하는 한 그 선박이 출항하지 못하도록 하는 조치를 취하여야 한다. 취하여진 조치사항은 신속하게 사무총장에게 제출되어야 한다.

(4) 본 조에 따라 통제를 시행할 때 선박의 부당한 출항정지 또는 지체를 회피하기 위한 모든 가능한 노력이 이루어져야 한다. 선박이 부당하게 출항정지 또는 지체되면 동 선박은 그로부터 발생하는 일체의 손해나 훼손에 대한 배상을 받을 권리가 있다.

(5) 본 조는 비당사국의 국기를 게양할 권리가 있는 선박이 당사국의 국기를 게양할 권리가 있는 선박보다 더 유리한 대우를 받지 아니하도록 적절하게 적용되어야 한다.

1 Article X Control

(1) Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued.

(2) In the event that any deficiencies are found under paragraph (1) or under the procedures specified in Regulation I/4 – “Control Procedures”, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the master of the ship and the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative or the maritime authority of the State whose flag the ship is entitled to fly, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

(3) In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation I/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary-General.

(4) When exercising control under this Article, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is so detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom.

(5) This Article shall be applied as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non-Party than is given to ships entitled to fly the flag of a Party.

2 Annex I/4조 통제절차

1. 통제 범위 : 증명서, 안전배승요건 선원의 수, 당직근무 기준 위배 명백 근거 + 평가
 - 충돌, 좌초, 좌주 / 불법 물질 배출 / 불규칙·불안전 조종 / 그 밖에
2. 그 밖에 인명, 재산, 환경에 위험을 끼치는 운항에 포함되는 것 = 출항정지 요건
 - 증명서 미비 / 안전배승요건 미준수 / 당직배치·운용자격·휴식 미비
3. 2를 시정하지 못하면 출항정지

1. 본문 제 10조에 따라 정당한 권한이 있는 통제관에 의하여 행사되는 통제는 다음으로 국한되어야 한다.

. 1 본 협약에 의하여 증명서가 발급될 것이 요구되는 승무중인 모든 선원이 증명서 또는 유효한 완화증서를 소지하고 있는지 또는 승무자격증을 받기 위한 신청이 제 I/10조 제5항에 따라 주관청에게 제출되었다는 증빙서류를 갖추고 있는지를 본문 제 10조 제1항에 따라 검사하는 것

. 2 승무중인 선원의 수와 증명서가 주관청의 안전배승요건에 적합한지를 검사하는 것

. 3 다음의 어느 하나가 발생하였기 때문에 당직근무의 기준이 준수되지 않았다고 믿을만한 명백한 근거가 있을 경우, 본 협약에 의하여 요구되는 바와 같은 당직근무 및 보안 기준을 준수하기 위한 그 선박의 선원의 능력을 STCW 코드 제 A-I/4조에 따라 평가하는 것

3. 1 그 선박이 충돌, 좌초, 또는 좌주하였거나,

3. 2 항해중, 정박중 또는 접안중에 그 선박으로부터 국제협약 하의 불법인 물질이 배출되었거나,

3. 3 그 선박이 불규칙적으로 또는 안전하지 아니한 방법으로 조종되었고 그로 인하여 기구에 의하여 채택된 항로규칙 또는 안전항해실무와 절차가 준수되지 아니하였거나, 또는

3. 4 그 밖에 그 선박이 인명, 재산 또는 환경에 위험을 초래하거나 보안을 위협하는 방법으로 운항되고 있을 경우



2. 인명, 재산 또는 환경에 위험을 끼친다고 간주되는 결함에는 다음이 포함된다.

. 1 선원이 증명서를 소지하지 못하거나 적합한 증명서를 갖추지 못하거나, 유효한 완화증서를 갖추지 못하거나 또는 승무자격증을 발급받기 위한 신청이 제 I/10조 제5항에 따라 주관청에게 제출되었다는 증명서류를 제시하지 못하는 것

. 2 주관청의 안전배승요건을 준수하지 못하는 것

. 3 주관청에 의하여 그 선박에 대하여 명시된 요건에 적합한 항해 또는 기관당직 배치를 따르지 아니하는 것

. 4 안전항해 또는 안전무선통신 또는 해양오염의 방지를 위하여 필수적인 장치를 운용할 자격이 있는 사람이 당직에 임하지 못하는 것

. 5 항해개시 시의 첫 당직과 후속 교대당직에 충분하게 휴식을 취하였고 또한 기타 임무에 적합한 사람이 임하지 못하는 것

3. 통제를 시행하는 당사국이 제2항에 규정된 결함을 시정하지 못한 것이, 인명, 재산 또는 환경에 위험을 끼친다는 결정을 한 경우가, 당사국이 본문 제10조에 따라 선박의 출항을 정지시킬 수 있는 유일한 근거가 되어야 한다.

2 Annex I/4 Control Procedure

1 Control exercised by a duly authorized control officer under article X shall be limited to the following:

. 1 verification in accordance with article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated in accordance with the Convention hold an appropriate certificate or a valid dispensation, or provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;

. 2 verification that the numbers and certificates of the seafarers serving on board are in conformity with the applicable safe manning requirements of the Administration; and

. 3 assessment, in accordance with section A-I/4 of the STCW Code, of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping and security standards, as appropriate, as required by the Convention if there are clear grounds for believing that such standards are not being maintained because any of the following have occurred:

. 3.1 the ship has been involved in a collision, grounding or stranding, or

. 3.2 there has been a discharge of substances from the ship when under way, at anchor or at berth which is illegal under any international convention, or

. 3.3 the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routing measures adopted by the Organization or safe navigation practices and procedures have not been followed, or

. 3.4 the ship is otherwise being operated in such a manner as to pose a danger to persons, property, the environment, or a compromise to security.

2 Deficiencies which may be deemed to pose a danger to persons, property or the environment include the following:

. 1 failure of seafarers to hold a certificate, to have an appropriate certificate, to have a valid dispensation or to provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;

. 2 failure to comply with the applicable safe manning requirements of the Administration;

. 3 failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the Administration;

. 4 absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation, safety radiocommunications or the prevention of marine pollution; and

. 5 inability to provide, for the first watch at the commencement of a voyage and for subsequent relieving watches, persons who are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

3 Failure to correct any of the deficiencies referred to in paragraph 2, in so far as it has been determined by the Party carrying out the control that they pose a danger to persons, property or the environment, shall be the only grounds under article X on which a Party may detain a ship.

3 Code A I/4조 통제절차

1. 제 I/4조 제1.3항에 규정된 사건 중 어느 하나가 발생한 결과에 대한 동 조의 평가 절차는, 해기능력을 갖추어야 할 선원의 일원이 그 발생사안에 관련된 필요한 기술을 사실상 갖추고 있는지를 검증하는 형식을 취하여야 한다.

2. 이러한 평가를 할 때, 선박절차는 국제안전관리(ISM)코드에 관련되는 것이며 본 협약의 규정은 안전하게 선박운항절차를 실행하기 위한 해기능력에 한정되어 있다는 점에 유의하여야 한다.

3. 본 협약에 의한 통제절차는 이 코드 제 A편에 정의된 대로 선내의 각 선원의 해기능력의 기준과 당직근무와 관련된 선원의 기술에 대한 것으로 한정되어야 한다. 해기능력에 대한 선상의 평가는 선원의 증명서에 대한 검증으로 개시되어야 한다.

4. 증명서의 검증에 관계없이, 제 I/4조 제1.3항에 의한 평가시에 선원에게 임무를 수행하는 장소에서 관련된 해기능력을 입증할 것을 요구할 수 있다. 그러한 입증은 당직근무의 기준과 관련하여 운항요건이 충족되었는지에 대한 검증과 또한 선원의 해기능력의 수준 내에서 비상상황에 적합한 대응을 하는지에 대한 검증을 포함할 수 있다.

5. 평가에 있어서, 본 코드 제 A편에 제시된 평가에 대한 표준, 그 기준의 범위 및 해기능력을 입증하는 방법만이 위 평가시 사용되어야 한다.

6. 보안관련 해기능력의 평가는 SOLAS 협약 제 XI/2조에서 정하는 바에 따라서 명백한 근거가 있는 경우에만 특정의 보안임무가 부여된 선원에 대하여 실시되어야 한다. 그 밖의 모든 경우에 있어서는 그 평가는 선원의 증명서 및/또는 승무자격증에 대한 검증에 한정되어야 한다.

3 Code A I/4 Control Procedures

1 The assessment procedure provided for in regulation I/4, paragraph 1.3, resulting from any of the occurrences mentioned therein shall take the form of a verification that members of the crew who are required to be competent do in fact possess the necessary skills related to the occurrence.

2 It shall be borne in mind when making this assessment that onboard procedures are relevant to the International Safety Management (ISM) Code and that the provisions of this Convention are confined to the competence to safely execute those procedures.

3 Control procedures under this Convention shall be confined to the standards of competence of the individual seafarers on board and their skills related to watchkeeping as defined in part A of this Code. Onboard assessment of competency shall commence with verification of the certificates of the seafarers.

4 Notwithstanding verification of the certificate, the assessment under regulation I/4, paragraph 1.3 can require the seafarer to demonstrate the related competency at the place of duty. Such demonstration may include verification that operational requirements in respect of watchkeeping standards have been met and that there is a proper response to emergency situations within the seafarer's level of competence.

5 In the assessment, only the methods for demonstrating competence together with the criteria for its evaluation and the scope of the standards given in part A of this Code shall be used.

6 Assessment of competency related to security shall be conducted for those seafarers with specific security duties only in case of clear grounds, as provided for in chapter XI/2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). In all other cases, it shall be confined to the verification of the certificates and/or endorsements of the seafarers.

1 Annex VIII Reg.2 당직배치와 준수되어야 할 원칙

1. 주관청은 언제나 모든 항해선에서 당시의 상황과 조건에 적합한 안전한 당직과 당직들이 지속적으로 유지되기 위해서 준수되어야 할, STCW 코드에 규정된 요건, 원칙과 지침에 대하여 회사, 선박소유자, 선장, 기관장 및 모든 당직근무자의 주의를 환기시켜야 한다.

2. 주관청은 모든 선박의 선장에게 당시의 상황과 조건을 고려한 안전한 당직과 당직들을 유지하기 위한 적절한 당직배치가 시행되도록 요구하여야 하며, 또한 선장의 일반적인 지시에 따라,

. 1 항해당직을 담당하는 해기사는 자신이 물리적으로 선교 또는 그에 바로 연결된 해도실 또는 선교제어실과 같은 장소에 위치하고 있을 때에 언제나 자신의 임무기간 중 선박을 안전하게 항해할 책임이 있다.

. 2 무선통신사는 자신의 임무기간 중 적절한 주파수 상에서 지속적으로 무선통신 청수당직을 유지할 책임이 있다.

. 3 기관당직을 담당하는 해기사는, STCW 코드에 정의된 대로 또한 기관장의 지시에 따라, 기관구역에 출석할 것이 요청되는 즉시 출두하여야 하며 또한 필요한 경우 자신의 책임기간 중 실제로 기관구역에 머물러야 한다.

. 4 선박의 정박 또는 계선 중에는 적절하고 효과적인 당직 또는 당직들이 언제나 안전을 목적으로 유지되어야 하며, 또한 만약 선박이 유해한 화물을 수송하고 있다면 그러한 당직 또는 당직들을 조직함에 있어 그 유해한 화물의 성질, 양, 포장 및 적부와 또한 선내, 해상 또는 육상에서의 당시의 모든 특별한 조건이 철저하게 고려되어야 한다.

. 5 적용가능하다면, 보안 목적으로 적절하고 효과적인 당직이 유지되어야 한다.

1

VIII/2 Watchkeeping arrangements and principles to be observed

1 Administrations shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and all watchkeeping personnel to the requirements, principles and guidance set out in the STCW Code which shall be observed to ensure that a safe continuous watch or watches appropriate to the prevailing circumstances and conditions are maintained on all seagoing ships at all times.

2 Administrations shall require the master of every ship to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe watch or watches, taking into account the prevailing circumstances and conditions and that, under the master's general direction:

. 1 officers in charge of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they shall be physically present on the navigating bridge or in a directly associated location such as the chartroom or bridge control room at all times;

. 2 radio operators are responsible for maintaining a continuous radio watch on appropriate frequencies during their periods of duty;

. 3 officers in charge of an engineering watch, as defined in the STCW Code, under the direction of the chief engineer officer, shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces and, when required, shall be physically present in the machinery space during their periods of responsibility;

. 4 an appropriate and effective watch or watches are maintained for the purpose of safety at all times, while the ship is at anchor or moored and, if the ship is carrying hazardous cargo, the organization of such watch or watches takes full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions prevailing on board, afloat or ashore; and

. 5 as applicable, an appropriate and effective watch or watches are maintained for the purposes of security."

2 Code A VIII/2 (3) 일반적 당직근무 원칙

당직은 다음의 선교 및 기관실 자원관리 원칙에 근거하여 수행되어야 한다.

- . 1 상황에 따라서 당직근무자에 대한 적절한 배치가 되도록 할 것
- . 2 당직근무자를 배치할 때 개인의 자격 또는 직무적합성에 관한 일체의 제한을 고려할 것
- . 3 당직근무자는 그들의 개개인의 역할, 책임 그리고 팀의 역할에 관하여 확고히 이해할 것
- . 4 선장, 기관장 그리고 당직을 담당하는 해기사는 정보, 설비/장치 그리고 다른 종사자와 같은 가용 자원을 가장 효과적으로 활용하여 적절한 당직을 유지할 것
- . 5 당직근무자는 설비/장치의 기능과 작동을 이해하여야 하며, 그 취급에 친숙할 것
- . 6 당직근무자는 각 위치/설비/장치로부터의 정보와 그 정보에 대응하는 방법을 이해할 것
- . 7 위치/설비/장치로부터의 정보는 모든 해당 당직근무자 간에 적절하게 공유될 것
- . 8 당직근무자는 모든 상황에서 적절한 의사소통을 유지할 것
- . 9 당직근무자는 안전을 위하여 취하여야 할 조치에 대해 의문이 있을 때, 지체없이 선장/기관장/당직을 담당하는 해기사에게 보고할 것

2

Code A VIII/2 (3) Watchkeeping Principles In General

8 Watches shall be carried out based on the following bridge and engine-room resource management principles:

. 1 proper arrangements for watchkeeping personnel shall be ensured in accordance with the situations;

. 2 any limitation in qualifications or fitness of individuals shall be taken into account when deploying watchkeeping personnel;

. 3 understanding of watchkeeping personnel regarding their individual roles, responsibility and team roles shall be established;

. 4 the master, chief engineer officer and officer in charge of watch duties shall maintain a proper watch, making the most effective use of the resources available, such as information, installations/equipment and other personnel;

. 5 watchkeeping personnel shall understand functions and operation of installations/equipment, and be familiar with handling them;

. 6 watchkeeping personnel shall understand information and how to respond to information from each station/installation/equipment;

. 7 information from the stations/installations/equipment shall be appropriately shared by all the watchkeeping personnel;

. 8 watchkeeping personnel shall maintain an exchange of appropriate communication in any situation; and

. 9 watchkeeping personnel shall notify the master/chief engineer officer/officer in charge of watch duties without any hesitation when in any doubt as to what action to take in the interest of safety.

3 Code A VIII/1조 당직임무에 대한 적합성



1. 휴식시간

2. 당직을 담당하는 해기사 또는 당직의 일부를 구성하는 부원으로서 안전 및 오염방지 그리고 보안업무에 관련된 임무가 부여된 모든 사람은 최소한 다음 이상의 휴식시간이 제공되어야 한다.

. 1 임의의 24시간에 최소한 10시간의 휴식시간

. 2 임의의 7일(1주간)에 최소한 77시간의 휴식시간

3. 이 휴식시간은 2회 이내로 나눌 수 있으며, 그 기간 중 하나는 적어도 6시간이어야 한다. 그리고 연속된 휴식시간간의 간격은 14시간을 초과할 수 없다.

9. 당사국은, 휴식시간이 임의의 7일의 기간마다 70시간 이상일 것을 조건으로, 제 2.2항과 제3항에서 요구하는 휴식시간에 대한 예외를 인정할 수 있다.

제2.2항에서 규정하는 주간 휴식시간에 대한 예외는 연속된 2주 이상의 기간으로 허가되어서는 아니된다. 선내에서 2개의 예외기간 간의 간격은 그 예외기간의 2배 이상이어야 한다.

제2.1항에서 규정하는 휴식시간은 3개를 초과하여 분할하여서는 아니되고, 그 중 하나는 6시간 이상이어야 하고, 나머지 2개도 1시간 이상이어야 한다. 연속적인 휴식시간 사이의 간격은 14시간을 초과하지 않아야 한다. 이러한 예외는 임의의 7일間に 2회의 24시간 이상 확대되지 않아야 한다.

2. 휴식시간의 예외와 보상

4. 비상시 또는 그 밖의 우선되는 운항조건인 경우에는 제2항 및 제3항에 규정된 휴식시간에 대한 요건을 준수하지 아니할 수 있다. 소집, 소화 및 구명정 훈련 그리고 국내 법령 및 국제 규범에 규정된 훈련은 휴식시간에 대한 방해를 최소화하고 또한 피로를 유발하지 않는 방식으로 시행되어야 한다.

8. 이 조의 어떤 것도 선박, 선내의 인명 또는 화물의 당면한 안전을 위하여 또는 해상에서 조난을 당한 선박이나 인명을 구조하기 위하여 필요한 일체의 작업을 수행하도록 선원에게 요구할 선장의 권리를 침해하는 것으로 간주되지 아니한다. 따라서 선장은 정상적인 상황으로 회복될 때까지 계획된 휴식시간을 중지하고 선원들에게 필요한 작업을 수행하도록 요구할 수 있다. 정상 상황으로 회복된 후 실행 가능한 한 빨리 선장은 계획된 휴식시간 중에 근로를 한 선원에게 적절한 기간의 휴식을 제공하도록 하여야 한다.

3 Code A VIII/1 Fitness for Duty

2 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties shall be provided with a rest period of not less than:

- . 1 a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period; and
- . 2 77 hours in any 7-day period.

3 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

9 Parties may allow exceptions from the required hours of rest in paragraphs 2, 2 and 3 above provided that the rest period is not less than 70 hours in any 7-day period.

Exceptions from the weekly rest period provided for in paragraph 2, 2 shall not be allowed for more than two consecutive weeks. The intervals between two periods of exceptions on board shall not be less than twice the duration of the exception.

The hours of rest provided for in paragraph 2, 1 may be divided into no more than three periods, one of which shall be at least 6 hours in length and neither of the other two periods shall be less than one hour in length. The intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours. Exceptions shall not extend beyond two 24-hour periods in any 7-day period.

4 The requirements for rest periods laid down in paragraphs 2 and 3 need not be maintained in the case of an emergency or in other overriding operational conditions. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8 Nothing in this section shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

6. 예컨대, 무인기관실 운항시 선원이 호출되어 정상적인 휴식시간이 작업에 대한 호출로서 방해되었다면, 적당한 보상 휴식시간이 제공되어야 한다.

7. 주관청은 이 조의 준수에 대한 감시와 확인을 위해서, 선원의 일별 휴식시간의 기록을 통용언어 또는 선박의 언어와 영어로 표준화된 형식으로 유지하게 하도록 요구하여야 한다. 선원은 자신과 관계된 기록의 사본을 받을 수 있으며, 선장 또는 선장이 지명하는 사람 그리고 선원이 서명하여야 한다.

5. 주관청은 당직계획표를 잘 볼 수 있는 곳에 게시하게 하여야 한다. 이 당직계획표는 통용언어 또는 선박의 언어와 영어로서 표준화된 형식으로 수립되어야 한다.

6 When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

7 Administrations shall require that records of daily hours of rest of seafarers be maintained in a standardized format, in the working language or languages of the ship and in English, to allow monitoring and verification of compliance with the provisions of this section. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them, which shall be endorsed by the master or by a person authorized by the master and by the seafarers.

5 Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible. The schedules shall be established in a standardized format* in the working language or languages of the ship and in English.

1 Annex I/14조 회사의 책임

1. 각 주관청은, 제 A-I/14조에 따라서, 회사가 현행 협약의 규정에 따라 자기 선박에 승무하도록 선원을 임명하는 것에 대하여 책임을 지게 하여야 하며 또한 각 회사에게 다음 각 호의 사항을 요구하여야 한다.

. 1 자기 선박에 임명된 각 선원이 본 협약의 규정에 의하여 주관청이 정한 대로 적합한 증명서를 받았을 것

. 2 자기 선박이 주관청의 안전배승요건에 합치하여 배승될 것

. 3 협약에서 요구하는 바에 따라 자기 선박에 승무하는 선원이 보수교육 및 최신화교육을 받을 것.

. 4 자기 선박에 고용된 모든 선원에 관련되는 문서와 자료를 유지하고 쉽게 이용할 수 있게 하여야 하며, 이 문서와 자료는 선원의 경력, 훈련, 의료적합성 및 임명된 직무와 관련한 해기능력을 포함하여야 하나 이에 한정되지는 아니한다.

. 5 선원이 자기 선박에 임명된 즉시 자신의 특정임무와 모든 선박의 배치, 설비, 장치, 절차 및 일상업무 또는 비상임무에 관련되는 선박의 특성을 숙지하고 있을 것

. 6 비상상황과 안전 또는 오염의 방지 또는 완화에 있어서 핵심적인 기능을 수행하기 위하여 선원의 임무를 효과적으로 조정할 수 있도록 선원의 정원을 정할 것

. 7 1974년 SOLAS 협약 및 그 개정규정 제 5장 제 14조 제3항 및 제4항에 따라 선박에서 항상 효과적인 구두 의사소통이 이루어지도록 하여야 한다.

Regulation I/14 Responsibilities of companies

1 Each Administration shall, in accordance with the provisions of section A-I/14, hold companies responsible for the assignment of seafarers for service on their ships in accordance with the provisions of the present Convention, and shall require every such company to ensure that:

.1 each seafarer assigned to any of its ships holds an appropriate certificate in accordance with the provisions of the Convention and as established by the Administration;

.2 its ships are manned in compliance with the applicable safe manning requirements of the Administration;

.3 seafarers assigned to any of its ships have received refresher and updating training as required by the Convention;

.4 documentation and data relevant to all seafarers employed on its ships are maintained and readily accessible, and include, without being limited to, documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties;

.5 seafarers, on being assigned to any of its ships, are familiarized with their specific duties and with all ship arrangements, installations, equipment, procedures and ship characteristics that are relevant to their routine or emergency duties;

.6 the ship's complement can effectively coordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to safety, security and to the prevention or mitigation of pollution; and

.7 at all times on board its ships there shall be effective oral communication in accordance with chapter V, regulation 14, paragraphs 3 and 4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), as amended.

CHAPTER 01 MARPOL 이란?

CHAPTER 02 73 Protocol Article

CHAPTER 03 Annex 1 Oil

CHAPTER 04 Annex 2 Noxious Liquid

CHAPTER 05 Annex 5 Garbage

CHAPTER 06 Annex 6 Air Pollution

11

MARPOL

기출로 해상안전론 맛보기

MARPOL 협약은 내용이 굉장히 방대합니다. 각각의 부속서들은 주제별로 굉장한 규제들을 담고 있지요. 우리에게 시간이 많다면 모든 내용을 다 둘러보고 싶지만, 언제나 시간은 제한적이기 때문에 우선순위와 효율을 생각해야 합니다.

기출문제는 MARPOL이 담고 있는 규제내용을 생각할 때 어려운 내용이 출제되지는 않았습다. 그리고 매 시험마다 STCW와 함께 거의 1문제씩 출제가 되었습니다.

이러한 출제경향을 고려하여 론박스터디에서는 여러분들의 효율적인 공부를 위해 MARPOL을 중요도에 따라 아래와 같이 선별하여 교재를 만들었습니다.

기출문제에서도 볼 수 있듯이 가장 중요한 부분은 부속서 1 Oil 입니다. 그리고 Annex 6 대기 오염이 있겠습니다. 나머지 부속서에서는 간단한 정의와 주요 내용들을 살펴보겠습니다.

Annex	Subject	Included
1	기름에 의한 오염방지를 위한 규칙 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil	O
2	산적유해액체물질에 의한 오염규제를 위한 규칙 Regulations for the Control of Pollution By Noxious Liquid Substances in Bulk	△
3	포장된 형태로 선박에 운송되는 유해물질에 의한 오염방지를 위한 규칙 Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances carried by sea In Packaged Form	X
4	선박으로부터의 오수에 의한 오염방지를 위한 규칙 Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships	X
5	선박으로부터의 폐기물에 의한 오염방지를 위한 규칙 Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships	O
6	선박으로부터의 대기오염방지를 위한 규칙 Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships	O

연도	기출문제
2019	해상안전론 첫 시행. SOLAS only.
2020	SOPEP(선박해양오염비상계획서) 비치 규정 협약 본문(영문) 해석 - MARPOL Annex1 Reg. 37. 1~2
2021	MARPOL 협약 중 다음에 대하여 기술하시오. - 화물유가 섞인 액상유성혼합물 배출조건 5가지 - X, Y, Z류 배출조건 3가지 - X, Y, Z, OS 물질의 정의
	STCW Leadership and Teamwork 교육의 특징 및 필수 포함 항목 5가지
2022	400톤 이상의 선박이 기름을 배출할 수 있는 조건 [빈칸넣기]
2023	IMDG 관련 해석 원문 중 빈칸넣기 : Side tank, Clean ballast tank, Dead weight, Density
2024	Marpol 협약 배경 및 부속서 1~6 영문으로 기술
2025	STCW 용어 중 빈칸넣기 - Party, Master, Deck Officer, Chief engineer officer, Rating



1 제정 배경

1. 1967 Tory Canyon 호

IMO가 단순 안전규제를 넘어 환경·배상 분야로 활동을 확장하는 계기가 되었고, 1973년 MARPOL 협약 채택 및 1969 CLC(민사책임협약) 등의 제정에 직접적인 자극제가 되었다.

그러나 1973년 MARPOL 협약은 발효요건을 충족하지 못해 상당 기간 발효되지 못하고 있었다.

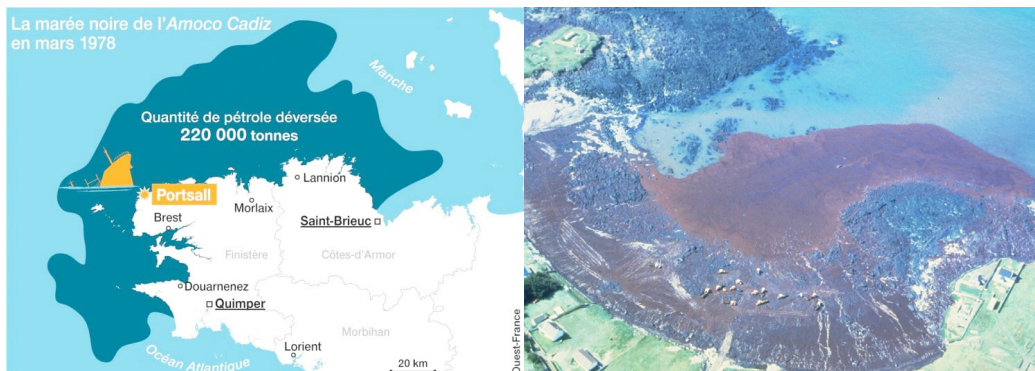
2. 1978 Amoco Cadiz 호

1978년 프랑스 브르타뉴 해안에서 좌초되어 대규모 원유 유출 사고를 일으킨 VLCC 선박이다. 강한 돌풍과 높은 파도로 인해 조타기가 고장나면서 선박이 제어 불능 상태가 되었고, 예인선으로 견인을 시도했다. 악천후로 예인줄이 연결이 어려웠을 뿐만 아니라 다시 끊어지길 반복하는 동안 유조선은 점차 해안에 가까워졌고 결국 암초에 좌초되었다.

계속되는 폭풍우로 선박은 파손되어 전소하면서 선적 중인 원유 전량인 약 22만톤의 원유가 주변 해역으로 모두 유출되었다. 프랑스 브르타뉴 해안선 약 350km가 오염되면서 해양 환경과 생물에 심각한 피해를 입혔다.

프랑스 정부는 미국 석유 회사 Amoco를 상대로 약 20억달러의 손해 배상 청구를 제기하였으며, 1990년 미국 석유 회사 Amoco에서 프랑스에 약 2억 달러를 지불했다.

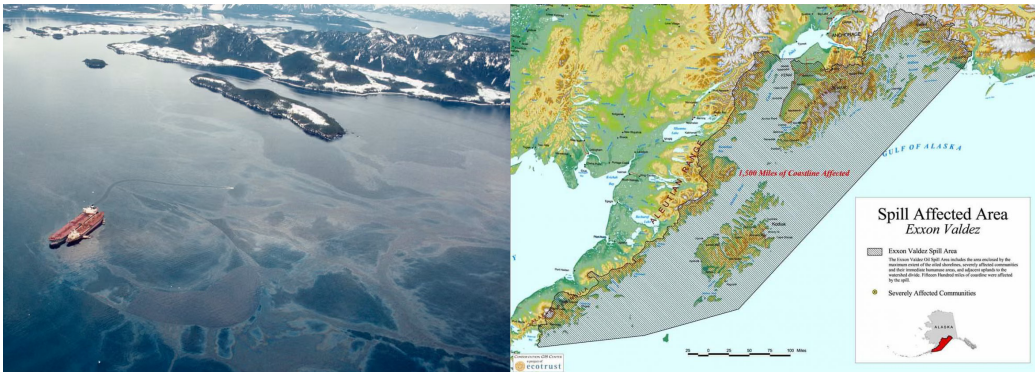
이 사고를 계기로 지지부진했던 MARPOL 73 협약을 흡수·통합하는 형태로 1978 의정서를 정비하여 채택하였고 MARPOL 73/78이 1983년 발효되었다.



3. 1989 Exxon Valdez 호

미국 알래스카 발데즈를 출항해 3시간여만에 좌초되며 약 3만 7천톤의 원유를 유출하였다. 미국 역사상 최악의 연안오염 사고 중 하나로 평가되며, 청정 알래스카 해역에 발생한 대규모 해양오염을 전세계 언론이 집중 보도하였다.

이후 미국은 자국에 출입하는 모든 탱커선에 이중선체를 의무화하였고(OPA 90), 동시에 IMO에 이중선체 의무화를 촉구하여 92년 Annex 1 개정을 통해 신조 유조선 뿐만 아니라 기존 단일선체 유조선에 대해서도 단계적인 규제·퇴출 기한을 정하였다.



4. Annex 6 Prevention of Air Pollution from Ships

1970년대를 시작으로 80~90년대에 이르며 선박 연료유(고황 중유)에서 배출되는 SOx·NOx·VOC 등이 연안국의 대기질 및 산성강우에 상당한 기여를 한다는 연구결과가 꾸준히 나오고, 육상 배출원에 대한 규제 강화에 비해 국제항행 선박이 규제 사각지대에 있다는 비판이 제기되었다.

IMO 내부에서도 대기오염 문제를 인식하고 있었으나, 1970년대 유류·화학물에 의한 해양오염이 우선순위였기 때문에 1980년대 후반부터 별도 부속서 도입을 위한 검토를 본격화하였다.

1997년 MARPOL Annex 6를 별도 채택하며 NOx 배출 상한 설정, 연료유의 황함유량 상한 설정, 선내 소각 등 대기오염 행위 규제, ECA* 개념을 도입하였다.

* ECA: Emission Control Area 배출규제해역

- 2005년부터 북해, 발트해, 북미 동서 연안, 카리브해 등의 지정을 시작으로 2022년 지중해 등이 채택되어 2025년부터 발효되었다.

2 협약의 목적

이 협약의 당사국은,

인간환경 전반, 특히 해양환경을 보존할 필요성을 인식하고,

선박으로부터의 기름 및 기타 유해물질의 고의, 과실 또는 사고로 인한 유출이 오염의 중대한 요인이 된다는 것을 인식하며,

또한 환경보호를 주된 목적으로 하여 체결된 최초의 다자협약인 1954년 기름에 의한 해양오염방지를 위한 국제협약의 중요성을 인정하고 동 협약이 해양 및 연안환경을 오염으로부터 보존하는데 중대한 공헌을 하였음을 인정하며,

기름 및 기타 유해물질에 의한 해양환경의 고의적인 오염을 완전히 제거하고 동물질의 사고로 인한 배출을 최소화할 것을 희망하며,

기름에 의한 오염에 한정되지 아니하는 보편적인 성격의 규칙을 제정함으로써 상기 목적을 가장 잘 달성할 수 있다는 것을 고려하여,

다음과 같이 합의하였다.

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this objective may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:



3 협약의 구성

73 Protocol Articles

78 Protocol Articles

97 Protocol Articles

Annex 1

기름에 의한 오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Annex 2

선적 유해액체물질에 의한 오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances In Bulk

Annex 3

포장된 형태로 선박에 의하여 운송되는 유해물질에 의한 오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried
By Sea In a Packaged Form

Annex 4

선박으로부터의 오수에 의한 오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

Annex 5

선박으로부터의 폐기물에 의한 오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Annex 6

선박으로부터의 대기오염방지를 위한 규칙

Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

1 용어의 정의

- (1) “유해물질”은 동 물질이 해양에 투기되는 경우 인간의 건강을 해치거나, 생물자원 및 해양 생물을 해치거나, 해양의 쾌적성을 손상시키거나 기타 해양의 적법한 이용을 저해할 우려가 있는 물질을 의미하며, 이 협약에 의하여 규제되는 모든 물질을 포함한다.

“Harmful substance” means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

- (2) 유해물질 또는 동 물질을 함유하는 유출액에 관하여 “배출”은 원인여하를 불문하고 선박으로부터의 모든 유출을 의미하며 유실, 폐기, 누출, 누설, 배수, 방출 또는 공출을 포함한다.

“배출”에는 다음의 것이 포함되지 아니한다.

- i. 1972년 11월 13일에 런던에서 채택된 폐기물 및 기타 물질의 투기에 의한 해양 오염의 방지에 관한 협약에서 규정하고 있는 투기, 또는
- ii. 해저광물자원의 탐사, 채굴 및 이에 관련된 해양에서의 가공작업으로부터 직접적으로 발생하는 유해물질의 유출, 또는*
- iii. 오염의 감소 또는 규제에 관한 합법적인 과학적 연구를 목적으로 하는 유해물질의 유출

“Discharge”, in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

“Discharge” does not include:

- i. dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or
- ii. release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or
- iii. release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

- (3) “선박”은 해양환경에서 운항되고 있는 모든 형태의 배를 의미하며, 수중익선, 공기부양선, 잠수선, 부유선 및 고정 또는 부양되어 있는 플랫폼을 포함한다.

“Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

- (4) “주관청”은 선박이 그 권한 하에서 운항되고 있는 국가의 정부를 의미한다. 어느 국가의 국기를 게양할 자격이 있는 선박에 대한 주관청은 그 국가의 정부로 한다. 연안국이 천연자원의 탐사 및 채굴을 목적으로 주권을 행사하는 연안에 인접한 해저와 해상의 탐사 및 채굴에 종사하고 있는 고정 또는 부양되어 있는 플랫폼에 대한 주관청은 동 연안국의 정부로 한다.

“Administration” means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

- (5) “사고”란 유해물질 또는 동 물질을 함유하는 유출액이 해양에 배출되었거나 또는 배출될 우려가 있는 사건을 의미한다.

“Incident” means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

2 Article 5 & 7 통제 관련 규정

1. 제 5 조 증서 및 선박의 검사에 관한 특별규정

(1) 이 조 제2항의 규정에 따를 것을 조건으로, 규칙의 규정에 따라 협약 당사국의 권한 하에 발급된 증서는 타 당사국에 의하여 인정되며, 이 협약상의 어떠한 목적을 위하여도 타 당사국에 의하여 발급되는 증서와 동일한 효력을 가지는 것으로 간주된다.

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) 규칙의 규정에 따라 증서를 비치하여야 하는 선박은 당사국의 관할권 하에 있는 항구 또는 해양터미널 내에 있는 동안 동 당사국으로부터 정당하게 권한을 부여받은 관리의 검사를 받는다. 이 검사는 선박 또는 그 설비의 상태가 동 증서의 기재사항과 실질적으로 합치되지 아니하다고 믿을 만한 명백한 근거가 존재하지 아니하는 한 선내에 유효한 증서가 있다는 것을 확인 하는 것에 한정된다.

그러한 경우, 또는 선박이 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는, 검사를 행한 당사국은 동 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려가 없이 항해할 수 있을 때까지 동 선박이 출항하지 아니할 것을 보장하는 조치를 취하여야 한다. 다만, 동 당사국은 선박이 가장 가까운 적절한 수리장소로 항해할 목적으로 항구 또는 해양터미널을 떠나는 것을 허가할 수 있다.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate.

In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) 외국선박이 이 협약의 규정에 합치하고 있지 아니하다는 것을 이유로 당사국이 선박에 대하여 자국의 관할권 하에 있는 항구 또는 해양터미널에 들어오는 것을 거부하거나 어떠한 조치를 취하는 경우에는, 동 당사국은 즉시 동 선박이 그의 국기를 계양할 자격이 있는 당사국의 영사나 외교관에게 통보하거나 그것이 불가능한 경우에는 선박의 주관청에 통보하여야 한다.

선박에 대하여 항구 또는 해양터미널에 들어오는 것을 거부하거나 어떠한 조치를 취하기 전에 당사국은 선박의 주관청에 협의를 요청할 수 있다. 당사국은 선박이 규칙의 규정에 따른 유효한 증서를 가지고 있지 아니한 경우에는 동 선박의 주관청에 그 사실을 통보하여야 한다.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned.

Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) 이 협약의 비당사국의 선박이 보다 유리한 대우를 받지 아니하도록 하기 위하여 필요한 경우 당사국은 동 선박에 대하여 이 협약상의 제반요건을 적용하여야 한다.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

2. 제 7 조 선박의 부당한 지연 Undue Delay to Ships

(1) 이 협약 제4조, 제5조 또는 제6조에 따라 선박이 부당하게 억류되거나 지연되지 아니하도록 하기 위하여 가능한 모든 노력을 행해야 한다.

(2) 이 협약 제4조, 제5조 또는 제6조에 따라 선박이 부당하게 억류되거나 지연될 경우에는 동 선박은 그로 인하여 입은 손해에 대한 배상을 청구할 권리를 가진다.

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

1 A1 Ch.1 용어의 정의

1. 기름 관련

- (1) 기름이라 함은 원유, 연료유, 슬러지, 폐유 및 정제유를 포함한 모든 형태의 석유(이 협약 부속서Ⅱ 석유화학물질은 제외한다)를 말하며, 또한 전술한 일반원칙에 한정되지 아니하고 이 부속서 부록1에 열거된 물질을 포함한다.

Oil means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than those petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.

- (2) 원유라 함은 그것을 운송에 적합하도록 처리하였는지를 불문하고, 지하에 자연적으로 존재하는 액체상태의 탄화수소혼합물을 말하며, 다음의 것을 포함한다 :

- . 1 증류시킬 수 있는 약간의 분류물이 제거된 원유 ; 그리고
- . 2 증류시킬 수 있는 약간의 분류물이 첨가된 원유

Crude oil means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- . 1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- . 2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

- (3) 유성혼합물이라 함은 유분을 함유한 혼합물을 말한다.

Oily mixture means a mixture with any oil content.

- (4) 연료유라 함은 당해 기름을 적재하는 선박의 추진기관 및 보조기관과 관련하여 연료로서 사용되는 모든 기름을 말한다.

Oil fuel means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

- (5) 유성잔류물(슬러지)이라 함은 주기관 또는 보조 기기를 위한 연료유나 윤활유의 청정으로부터 발생하는 것, 기름 필터링장치로부터 발생하는 분리된 폐유, 기름받이에 모아지는 폐유, 그리고 폐유압유 및 폐윤활유와 같이 선박의 통상 운항 중에 발생하는 잔존 폐유 물질을 말한다.

Oil residue (sludge) means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.

- (6) 유성잔류물(슬러지) 탱크라 함은 표준배출연결구 또는 기타 승인된 처리수단을 통해 직접적으로 처리될 수 있는 유성잔류물(슬러지)을 저장하는 탱크를 말한다.

Oil residue (sludge) tank means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.

- (7) 유성빌지수라 함은 기관구역에서 누설이나 보수작업으로 인하여 기름에 오염된 물을 말한다. 빌지웰, 빌지 배관, 탱크 상부 또는 빌지 저장탱크를 포함하여 빌지 계통으로 유입되는 어떠한 액체도 유성 빌지수로 간주한다.

Oily bilge water means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.

- (8) 유성빌지수 저장탱크라 함은 유성 빌지수의 배출, 이송 또는 처분 전에 유성빌지수를 저장하는 탱크를 말한다.

Oily bilge water holding tank means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal.

- (9) 유분의 순간배출율이라 함은 어느 순간에 있어서 시간당 리터 단위로 배출된 기름을 당해 순간에 있어서 노트 단위의 선박 속력에 의해 나눈 비율을 말한다.

Instantaneous rate of discharge of oil content means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

- (10) 백만분율(ppm)은 부피의 단위에 의한 물의 백만분의 일을 말한다.

Parts per million (ppm) means parts of oil per million parts of water by volume.

2. 해역 관련

- (1) 가장 가까운 육지. 가장 가까운 육지로부터라 함은 국제법에 따라 당해 영역의 영해를 설정하기 위한 기선으로부터를 말한다.

Nearest land. The term from the nearest land means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law.

- (2) 특별해역이라 함은 그의 해양학상 및 생태학상의 조건과 교통의 특수한 성격으로부터 인정되는 기술적인 이유로 기름에 의한 해양오염 방지를 위한 특별한 강제조치의 채택이 요구되는 해역을 말한다.

Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

이 부속서의 목적상, 특별해역은 다음과 같이 정의된다.

. 1 지중해해역(the Mediterranean Sea area)이라 함은 북위41도의 위도선을 지중해와 흑해의 경계선으로하여 지브롤타 해협에 있어서 서경 5도36분의 자오선을 서단으로하여 그 내의 해역과 만을 포함한 고유의 발틱해를 말한다.

. 2 발틱해해역(the Baltic Sea area)이라 함은 보드니아만, 핀란드만 및 스카게락만의 스카우를 지나는 북위 57도44. 8분의 위도선을 경계선으로 하는 발틱해의 입구를 포함한 고유의 지중해를 말한다.

. 3 흑해해역(the Black Sea area)이라 함은 북위 41도의 위도선을 지중해와 흑해의 경계선으로 하는 고유의 흑해를 말한다.

. 4 홍해해역(the Red Sea area)이라 함은 수에즈만 및 아카바만을 포함하여 라스시아네와 하스무라드를 연결한 항정선을 남단으로 하는 고유의 홍해를 말한다.

. 5 걸프해역(the Gulfs area)이라 함은 라스알하드와 라스알파스테를 연결하는 항정선의 북서부에 위치하는 해역을 말한다.

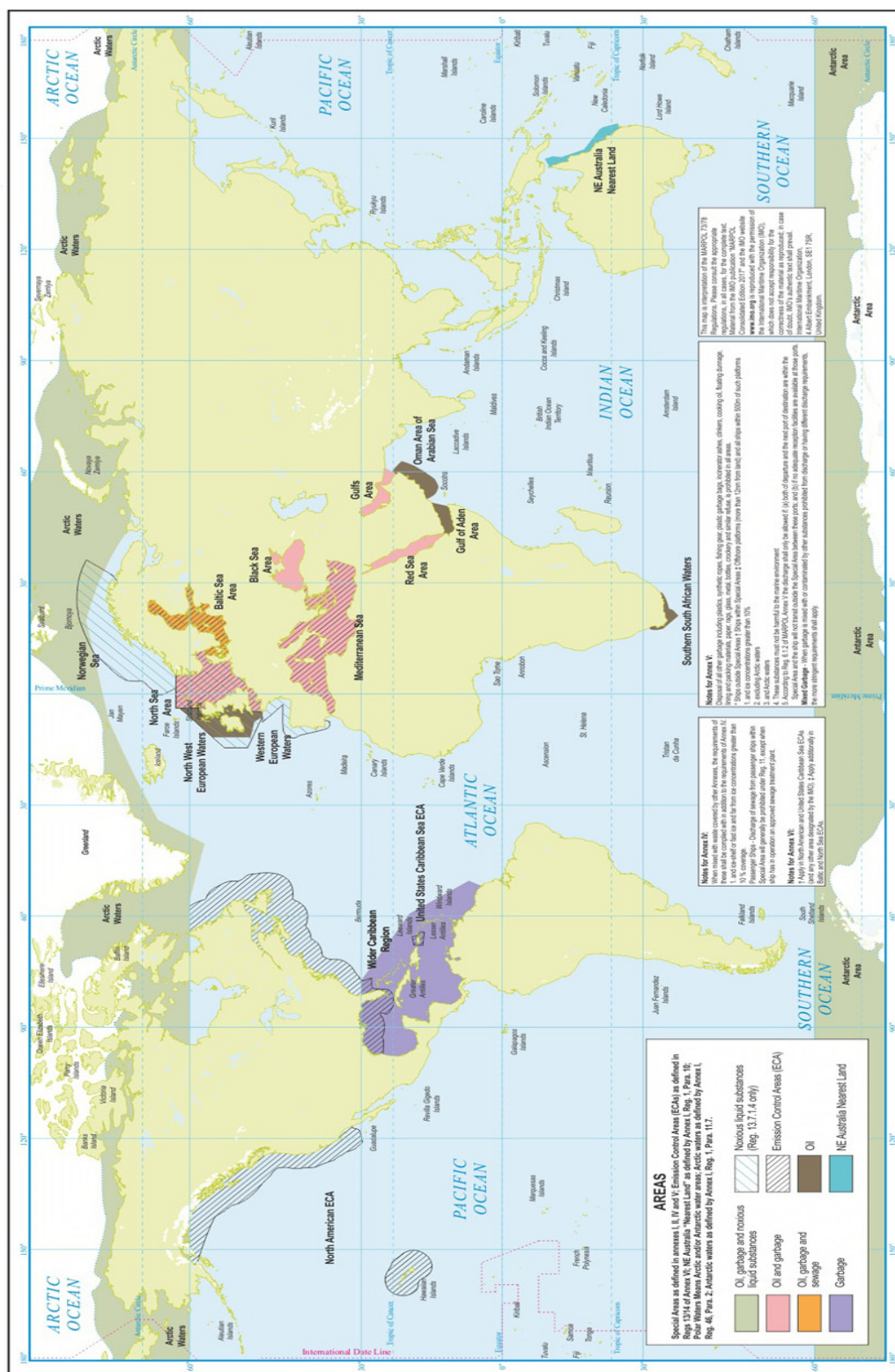
. 6 아덴만해역(the Gulf of Aden area)이라 함은 라스시아네와 하스무라드를 연결하는 항정선의 서쪽과 라스아시르와 라스파르타크를 연결하는 항정선의 동쪽에 위치하는 홍해와 아라비아해 사이의 아덴만의 일부를 말한다.

. 7 남극해역(the Antarctic area)이라 함은 남위 60도의 남쪽 해역을 말한다.

. 8 북서유럽수역(the North West European waters)이라 함은 북해 및 그 접근로, 아일랜드 해 및 그 접근로, 켈트 해, 영국 해협 및 그 접근로 그리고 아일랜드의 서쪽으로 바로 인접하는 북동 대서양을 말한다.

. 9 아라비안해의 오만해역(the Oman area of the Arabian Sea)

. 10 남서아프리카해역(the Southern South African waters)



3. 선체 관련

- (1) 선박에 있어서 용적 및 면적은 모든 경우에 형선까지를 계산한다.

Volumes and areas in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

- (2) 전부수선 및 후부수선은 선박 길이(L)의 전단 및 후단에서 취한다. 전부수선은 선박의 길이를 측정하는 수선이 선수재의 전단과 일치하는 것으로 한다.

Forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

- (3) 선박의 너비(B)라 함은 선박의 중앙에서 금속제외판을 가진 선박에 있어서는 프레임의 외면에서 외면까지, 기타 재질의 외판을 가진 선박에 있어서는 선체의 외면까지 측정한 선박의 최대너비를 말한다. 선박의 너비(B)는 미터단위로 측정한다.

Breadth (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

- (4) 재화중량(DW)이라 함은 비중 1.025의 수중에서 지정된 하기전현에 상응하는 만재할 수선까지 적재된 선박의 배수량과 당해 선박의 경하중량과의 차를 미터톤으로 표시한 것을 말한다.

Deadweight (DW) means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

- (5) 경하중량이라 함은 화물, 연료, 윤활유, 밸러스트수, 탱크 내의 청수 및 보일러급수, 소모품과 여객, 승무원 및 그들의 소지품을 공제한 선박의 배수량을 미터톤으로 표시한 것을 말한다.

Lightweight means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

- (6) 선측탱크라 함은 선측외판에 인접하는 탱크를 말한다.

Wing tank means any tank adjacent to the side shell plating.

- (7) 중앙탱크라 함은 중통격벽의 내측의 탱크를 말한다.

Centre tank means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

- (8) 어느 구역의 침수율이라 함은 그 구역의 전 용적 중에서 물이 채워질 수 있는 용적의 비율을 말한다.

Permeability of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

- (9) 건조된이라 함은 선박의 용골이 거치되거나 이와 동등한 건조단계에 있는 것을 말한다.

Constructed means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

- (10) 선박의 주요개조라 함은 다음을 의미한다.

- . 1 당해 선박의 치수 또는 운송 용량을 실질적으로 변경하는 것 ; 또는
- . 2 당해 선박의 종류를 변경하는 것 ; 또는
- . 3 당해 개조의 목적이 실질적으로 당해 선박의 연한을 연장하는 것이라고 주관청이 인정하는 것 ; 또는
- . 4 만약 당해 선박이 신선이라면, 현존선에는 적용되지 아니하는 이 협약의 규정을 적용받게 되는 정도로 당해 선박을 개조하는 것.

Major conversion means a conversion of a ship:

- . 1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
- . 2 which changes the type of the ship; or
- . 3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- . 4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

4. 설비 관련

- (1) 탱크라 함은 선박의 영구적인 구조로 형성되고 산적으로 액체를 운송하기 위하여 설계된 폐위구역을 말한다.

Tank means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

- (2) 슬롭탱크라 함은 탱크배수, 탱크세정수 및 기타 유성혼합물을 모으기 위하여 특별히 지정된 탱크를 말한다.

Slop tank means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

- (3) 청정평형수라 함은 최후에 기름이 운송된 후에 그곳으로부터의 배출액이 청명한 날 정지하고 있는 선박으로부터 맑고 잔잔한 해면에 배출된 경우에 눈으로 볼 수 있는 유막을 해면 또는 인접한 해안선에 생기게 하지 아니하거나, 해면하 또는 해안선상에 침전하는 슬러지 또는 에멀전을 생기게 하지 아니할 정도로 세정된 탱크 내의 평형수를 말한다.

당해 평형수가 주관청에 의하여 승인된 기름배출감시제어장치를 통하여 배출될 경우에는 유출액 중의 유분이 100만분의 15를 넘지 아니한다는 것이 당해 장치에 의하여 입증되면 눈으로 볼 수 있는 유막이 생기는 것에 관계없이 당해 평형수는 청정평형수로 한다.

Clean ballast means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines.

If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

- (4) 분리평형수라 함은 화물유 계통 및 연료유 계통으로부터 완전히 분리되어 있으며 평형수를 적재하기 위하여 또는 이 협약의 부속서에 각각 정의되어 있는 기름이나 유해물질 이외의 화물을 적재하기 위하여 영구적으로 설치되어 있는 탱크에 적재된 평형수를 말한다.

Segregated ballast means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

5. 선종 관련

- (1) 유탱커라 함은 그의 화물창에 주로 산적으로 기름을 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 선박을 말한다.

Oil tanker means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces.

- (2) 원유탱커라 함은 원유를 운송하는 무역에 종사하는 유탱커를 말한다.

Crude oil tanker means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

- (3) 정제유운반선이라 함은 원유 이외의 기름을 운송하는 무역에 종사하는 유탱커를 말한다.

Product carrier means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

- (4) 겸용선이라 함은 산적으로 기름 또는 고체화물을 운송하도록 설계된 선박을 말한다.

Combination carrier means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

- (5) 비자향 무인 바지선은 다음을 말한다

- . 1 기계적인 동력이 없다 ;
- . 2 기름을 운반하지 않음 (이 부속서의 규정 1. 1 에 정의됨)
- . 3 기름을 사용하거나 기름 잔류물(슬러지)을 생성할 수 있는 기계가 장착되어 있지 않는다.
- . 4 연료유 탱크 , 윤활유 탱크 , 유성 빌지 저장 탱크 및 오일 잔류물(슬러지) 탱크가 없다 . 그리고
- . 5 사람이나 살아있는 동물이 승선하지 않는다 ;

Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge means a barge that:

- . 1 is not propelled by mechanical means;
- . 2 carries no oil (as defined in regulation 1. 1 of this Annex);
- . 3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue (sludge);
- . 4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue (sludge) tank; and
- . 5 has neither persons nor living animals on board.

6. 기타 용어

- (1) 연차일이란 국제기름오염방지증서의 만료일에 해당하는 매년의 월일을 말한다.

Anniversary date means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

- (2) 전자기록부라 함은 하드카피 형태의 기록부 대신 동 부속서에 의해 요구되는 배출, 이송 및 기타 작업들에 대한 기록사항을 전자적으로 기록하는데 사용되는, 주관청으로부터 승인된 장치 또는 시스템을 말한다.

Electronic Record Book means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book.

2 A1 Ch.1 적용 제외 Exceptions (제4규칙)

이 부속서 제15 및 34규칙(기름배출통제) 및 극지운항선박 코드 Part II-A/1. 1. 1*규칙은 다음의 경우에는 적용하지 아니한다.

* 북극 해역에서 선박으로부터 모든 기름 또는 유류성 혼합물의 배출은 금지된다.

. 1 해상에 있어서 선박의 안전을 확보하거나 인명을 구조하기 위하여 필요한 기름 또는 유성혼합물의 해역에의 배출 ; 또는

. 2 선박 또는 그의 설비의 손상으로부터 발생한 기름 또는 유성혼합물의 해역에의 배출: 다만,

. 1 손상의 발생 또는 배출의 발견 후에 배출을 방지하거나 최소로 하기 위하여 합리적인 모든 조치가 취하여져 있을 것 ; 그리고

. 2 선박소유자 또는 선장이 고의로 손상을 일으키거나 손상이 생길 우려가 있는 것을 인식하고서도 그를 묵인한 경우에는 제외한다 ; 또는

. 3 오염사고를 최소화 하기 위해 특수한 오염사고 방제용으로 사용되는 기름을 함유하는 물질의 바다로의 배출은 주관청에 의해 승인될 것. 그러한 배출은 그것이 행하여지리라는 것이 예상되는 장소를 관할하는 정부의 승인을 받아야 한다.

. 1 the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

. 2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

. 1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

. 2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

. 3 the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

2 A1 Ch.2 검사, 증서 및 통제

1. 제6규칙 검사 Surveys

1 총 톤수 150톤 이상의 모든 유탱커 및 총 톤수 400톤 이상의 유탱커 이외의 모든 선박은 다음에 규정된 검사를 받아야 한다 :

. 1 선박이 항행에 사용되기 전 또는 이 부속서 제7규칙에 의하여 요구되는 증서가 최초로 발행되기 전의 **최초검사**

이 검사는 검사를 받은 선박에 대하여 이 부속서가 적용되는 범위에서, 당해 선박의 구조, 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료에 대한 완전한 검사를 포함하여야 한다. 이 검사는 구조, 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료가 이 부속서의 적용요건에 완전히 합치하고 있음을 확인하는 것이어야 한다;

. 2 주관청이 5년을 초과하지 아니하는 간격으로 규정한 **정기검사**

정기검사는 구조, 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료가 이 부속서의 적용요건에 완전히 따르고 있음을 확인하는 것이어야 한다.

. 3 국제기름오염방지증서의 2번째 연차일 전후 3개월 이내, 또는 3번째 연차일 전후 3개월 이내에 행하는 **중간검사**

이 검사는 이 규칙의 1. 4항에 규정된 연차검사 중의 하나를 대신하여야 한다. 중간검사는 기름배출감시제어장치, 원유세정설비, 유수분리장치 및 기름필터링장치를 포함한 설비와 이와 관련된 펌프 및 관 장치가 이 부속서의 적용요건에 완전히 적합하고 양호한 작동상태에 있음을 확인하는 것이어야 한다. 이 중간검사는 이 부속서 제7규칙 또는 제8규칙에 의하여 발행되는 증서에 이서되어야 한다.

. 4 국제기름오염방지증서의 매 연차일 전후 3개월 이내에 행하는 **연차검사**

이 검사는 이 규칙의 1. 1항에 언급된 구조, 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료의 일반적인 검사를 포함하는 것으로 이들이 이 규칙의 4. 1 및 4. 2항에 따라 **정비되고** 선박의 용도를 위해 만족하게 **유지되는** 것을 확인하기 위한 것이다. 이러한 연차검사는 이 부속서 제7규칙 또는 제8규칙에 의해 발행되는 증서에 이서되어야 한다.

. 5 이 규칙의 4. 3항에 규정된 조사 결과에 따른 수리 후 또는 어떠한 중대한 수리나 신환이 있을 때마다 상황에 따라 전반적 또는 부분적으로 행하는 **추가검사**

이 검사에서는 필요한 수리 또는 신환이 효과적으로 완료되었고 그러한 수리 또는 신환한 재료 및 시공이 모든 점에서 만족한 것이며 그 선박이 모든 점에서 이 부속서의 요건에 적합함을 확인하는 것이어야 한다.

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

. 1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

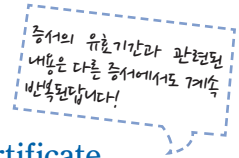
. 2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

. 3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1. 4 of this regulation.

The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

. 4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1. 1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraphs 4. 1 and 4. 2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

. 5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4. 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.



2. 제10규칙 증서의 유효기간 및 효력 Duration and validity of certificate

1 국제기름오염방지증서는 5년을 초과하지 않는 범위에서 주관청이 정하는 기간 동안 발행되어야 한다.

2. 1 이 규칙의 1항의 요건에도 불구하고, 현 증서의 만료일 전 3개월 범위 이내에 정기검사가 완료되는 경우, 새 증서는 정기검사의 완료일부터 현 증서의 만료일 후 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

2. 2 정기검사가 현 증서의 만료일 후에 완료되는 경우, 새 증서는 정기검사의 만료일로부터 현 증서의 만료일이 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

2. 3 정기검사가 현 증서 만료일의 3개월 전보다 먼저 완료되는 경우, 새 증서는 정기검사의 완료일로부터 그 정기검사의 완료일 후의 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2. 1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2. 2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2. 3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

4 정기검사가 완료되었으나 새 증서를 현 증서의 만료일 전에 발행할 수 없거나 그 선박에 비치할 수 없는 경우, 주관청에 의하여 권한을 위임받은 자 또는 단체는 현 증서에 이서할 수 있으며 그러한 증서는 현 증서의 만료일로부터 5개월을 초과하지 아니하는 연장기간 동안 유효한 것으로 인정된다.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 증서가 만료되는 시점에 선박이 검사를 받기로 되어있는 항구에 있지 아니한 경우, 주관청은 그 증서의 유효기간을 연장할 수 있다. 그러나 이 연장은 단지 그 선박이 검사를 받기로 되어있는 항구까지의 항해를 완료할 수 있도록 하기 위한 때에 한하며 특히 그것이 적당하고 합리적인 경우에 한해서 허용되어야 한다.

어떠한 증서도 3개월을 초과하여 연장될 수 없으며 연장을 허가받은 선박이 검사를 받기로 되어있는 항구에 도착했을 때는 새 증서를 발행받지 아니하는 한 그러한 연장에 의해 그 항구에서 출항할 수 없다. 정기검사가 완료되면 새 증서는 연장이 허용되기 전의 현 증서의 만료일로부터 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted **only for** the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

No certificate shall be extended for a period longer than **3 months**, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate **before the extension was granted**.

9 이 부속서의 제7 또는 8규칙에 따라서 발행된 증서가 다음의 경우에는 그 효력이 상실된다 :

- . 1 관련 검사가 이 부속서 제6. 1규칙에 규정된 기간 내에 완료되지 아니한 경우
- . 2 증서가 이 부속서의 제6. 1. 3 또는 6. 1. 4규칙에 따라서 이서되지 아니한 경우
- . 3 다른 기국으로 선박이 양도되는 경우.

새 증서를 발행하는 국가가 그 선박이 이 부속서의 제6. 4. 1 및 6. 4. 2항의 요건에 적합하다는 것을 충분히 만족할 때에만 새 증서가 발행되어야 한다. 당사국 간 양도의 경우, 양도 후 3개월 이내에 요청을 받으면, 이전에 그 국기를 게양할 자격이 있었던 선박의 당사국 정부는 양도 전 선박에 비치된 증서의 사본과 가능하면 관련 검사보고서의 사본을 가능한 조속히 주관청에 송부하여야 한다.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- . 1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6. 1 of this Annex;
- . 2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6. 1. 3 or 6. 1. 4 of this Annex; or
- . 3 upon transfer of the ship to the flag of another State.

A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulations 6. 4. 1 and 6. 4. 2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

3. 통제

(1) 제6규칙 검사 중 통제

3.1 이 부속서의 규정의 시행에 관한 선박의 검사는 주관청의 관리에 의하여 행하여져야 한다. 그러나, 주관청은 그 목적을 위하여 지명된 검사원 또는 주관청이 인정한 단체에 검사를 위임할 수 있다.

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3.2 이 규칙의 3.1항에 규정된 검사를 실시하는 검사원을 지명하거나 단체를 인정하는 주관청은 지명된 검사원 또는 인정된 단체에 최소한 다음의 권한을 부여한다.

- . 1 선박에 수리를 요구하는 것; 그리고
- . 2 입항국의 당국으로부터 요청이 있을 때 검사를 실시하는 것.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- . 1 require repairs to a ship; and
- . 2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

3.3 지명된 검사원 또는 승인된 단체는 선박 또는 그 설비의 상태가 증서의 기재사항과 실질적으로 일치하지 아니하거나 또는 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려없이 항행하기에 적합하지 아니하다고 인정하는 때에는 즉시 시정조치가 취해도록 하여야 하고, 그 후 주관청에 정식으로 통고하여야 한다.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration.

시정조치가 취해지지 아니하는 경우에는 증서를 회수하고, 즉시 주관청에 통고하여야 한다. 선박이 타 당사국의 항구에 있는 경우에는 입항국의 당국에도 즉시 통고하여야 한다. 주관청의 관리, 지명된 검사원 또는 승인된 단체가 입항국의 당국에 통지한 때에는 당해 입항국 정부는 이 규칙에 의한 의무를 이행하기 위하여 필요한 지원을 당해 관리, 검사원 또는 단체에 제공하여야 한다.

필요에 따라 그 입항국의 정부는 선박이 해양환경을 부당하게 해칠 우려없이 항해할 수 있을 때까지 또는 이용가능한 가장 가까운 적절한 수리장소로 항행할 목적으로 항구를 떠날 수 있을 때까지 당해 **선박의 출항금지 조치**를 취하여야 한다.

If such corrective action is not taken the **Certificate shall be withdrawn** and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.

When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that **the ship shall not sail** until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 모든 경우에 있어서 관련 주관청은 그 검사의 완전성 및 유효성을 충분히 보장하고 동 의무를 충족시키기 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4.1 선박 및 그 설비의 상태를 이 협약의 규정에 적합하게 유지하므로서, 선박이 모든 면에서 항상 해양환경을 부당하게 해치지 아니하고 항해할 수 있도록 하여야 한다.

4.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

4.2 이 규칙의 1항에 따른 선박의 검사가 종료된 후에는 설비 또는 부착물의 직접적인 교환을 제외하고 주관청의 허가없이 검사의 대상이 되는 구조, 설비, 장치, 부착물, 배치 또는 재료의 변경을 행하여서는 아니된다.

4.2 After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

4.3 선박에 사고가 발생한 때마다, 또는 선박의 본래 모습 또는 이 부속서의 대상이 되는 그 설비의 유효성이나 완전성에 실질적인 영향을 미치는 결함이 발견되었을 때에는 당해 선박의 선장 또는 소유자는 가급적 조속히 당해 증서의 발행에 책임이 있는 주관청, 승인된 단체 또는 지명된 검사원에게 보고하여야 한다. 그리하여 당해 주관청, 승인된 단체 또는 지명된 검사원은 이 규칙의 1항에 의하여 요구되는 검사가 필요한지 여부를 결정하기 위한 조사를 개시하여야 한다.

당해 선박이 타 당사국의 항구에 있는 경우에는 당해 선박의 선장 또는 소유자는 입항국의 당국에도 즉시 보고하여야 하며 지명된 검사원 또는 승인된 단체는 당해 보고가 행하여진 것을 확인하여야 한다.

4.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary.

If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

(2) 제11규칙 운항상 요건에 관한 항만국 통제

1 선장 또는 선원이 기름에 의한 오염방지와 관련한 선내의 필수절차에 익숙하지 못하다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 타 당사국의 항구 또는 해상 터미널 내에 있는 선박은 이 부속서의 적용을 받는 운항상 요건에 관하여 그러한 협약 당사국에 의하여 정당한 권한을 부여받은 검사관에 의하여 점검을 받아야 한다.

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 이 규칙 1항에 상황에서, 협약 당사국은 그러한 상황이 이 부속서의 요건에 부합하도록 지정될 때까지 해당 선박이 출항하지 못하도록 보장하는 조치를 취하여야 한다.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 이 협약의 제5조에 규정된 항만국 통제와 관련한 절차는 이 규칙에 적용되어야 한다.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 이 규칙의 어느 것도 이 협약에서 구체적으로 명시된 운항상 요건에 대한 통제를 시행하는 당사국의 권리 및 의무를 제한하는 것으로 해석되어서는 아니된다.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

3 A1 Ch.3 모든 선박의 기관구역

1. 제 14 규칙 기름필터링장치 Oil Filtering Equipment

1. 기름필터링장치(기본) 설치
 - 총톤수 400톤~10,000톤 미만 선박에 설치
 - 배출되는 유성혼합물의 유분농도 15ppm 이하
2. 기름필터링장치(추가) 설치
 - 총톤수 10,000톤 이상 선박에 설치
 - 대량 연료유 적재로 연료유탱크에 선박평형수 적재하는 선박에 설치(Reg. 16. 2)
 - 유분농도 15ppm 이하 + 15ppm 이상에서 경보 및 자동 배출 정지

1 이 규칙의 3항에 명시된 것을 제외하고 총 톤수 400톤 이상 및 10,000톤 미만의 선박은 이 규칙의 6항에 따른 기름필터링장치를 설치하여야 한다. 제16.2규칙에 따라 연료유탱크에 저장된 해수 선박평형수를 배출할 수도 있는 선박은 이 규칙의 2항을 준수하여야 한다.

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 이 규칙의 3항에 명시된 것을 제외하고 총 톤수 10,000톤 이상의 선박은 이 규칙의 7항에 따른 기름필터링장치(경보 + 정지 기능)를 설치하여야 한다.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

6 이 규칙의 1항에서 정한 기름필터링장치는 주관청이 승인한 설계로 된 것이어야 하며, 그 장치를 통하여 해양에 배출되는 어떠한 유성혼합물도 유분농도가 15ppm 이하로 되는 것을 확보하는 것이어야 한다.

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million.

7 이 규칙의 2항에서 정한 기름필터링장치는 이 규칙의 6항을 따라야 한다. 추가적으로, 이 장치에는 이 기준이 유지될 수 없는 경우에 이를 표시하는 경보장치가 설치되어야 한다. 유출액의 유분농도가 15 ppm을 초과하는 경우에는 유성혼합물의 배출을 자동적으로 정지시키는 것을 확보하는 장치가 설치되어야 한다.

7 Oil filtering equipment referred to in paragraph 2 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

4 주관청은 총 톤수 400톤 미만의 선박에 기름이나 유성혼합물을 선내에 저유하기 위한 설비 또는 이 부속서 제15.6규칙(400톤미만 선박의 기름배출)의 요건에 따라 기름이나 유성혼합물을 배출하기 위한 설비가 실행가능한 한 설치되도록 하여야 한다.

5 주관청은 다음의 경우 이 규칙의 1 및 2항의 요건을 면제해 줄 수 있다.

. 1 특별해역 또는 북극해역 내의 항해에만 전적으로 종사하는 선박, 또는;

. 2 왕복시간으로 24시간을 초과하지 않는 예정된 서비스에 종사하는 고속정의 안전을 위한 국제코드에 따라 증서발급된 선박 및 이러한 선박을 위해 여객/화물 운송이 아닌 재배치 항해에 적용되는 선박

. 3 상기 1 및 2항의 규정과 관련하여, 다음의 조건을 만족하여야 한다.

. 1 모든 유성빌지수를 선내에 보유하기 위하여 주관청이 만족하는 적당한 용량의 탱크를 설치할 것;

. 2 모든 유성빌지수는 선내에 보유하고 후에 수용시설에 배출할 것;

. 3 기름기록부 I 부에 배출량, 배출시각 및 배출항을 기재할 것.

. 4 선박이 기항하는 충분한 수의 항구나 터미널에서 그러한 유성빌지수를 수용하기 위하여 적절한 수용시설들이 이용 가능함을 주관청이 결정할 것;

. 5 국제기름오염방지증서에는, 요구되는 경우, 그 선박이 특별해역 또는 북극해역 내의 항해에만 전적으로 종사하거나, 이 규칙의 목적상 고속정으로 인정되었으며 그 서비스가 확인되었다는 취지가 동 증서에 이서될 것;



2. 제 15 규칙 기름배출의 통제 Control of Discharge of Oil

1 이 부속서 제4규칙(적용예외) 그리고 이 규칙의 2, 3, 및 6항 규정을 따르는 것을 조건으로, 선박으로부터 기름이나 유성혼합물의 해양에의 배출은 금지되어야 한다.

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

(1) 북극해역을 제외한 특별해역 외에서 배출

2 총 톤수 400톤 이상의 선박으로부터 기름 또는 유성혼합물의 바다로의 배출은 다음의 모든 조건을 만족하는 경우를 제외하고 금지된다:

- . 1 선박이 항행 중일 것;
- . 2 유성혼합물이 이 부속서의 제14규칙의 요건에 만족하는 기름필터링장치를 통하여 처리될 것;
- . 3 유출액 중의 유분이 희석되지 아니하고 15ppm을 초과하지 아니할 것;
- . 4 유성혼합물이 유조선의 화물펌프실 밑지로부터 생성되지 않을 것; 그리고
- . 5 유탱커의 경우, 유성혼합물이 기름화물잔류물과 혼합되지 않을 것.

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- . 1 the ship is proceeding en route;
- . 2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;
- . 3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- . 4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- . 5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

(2) 특별해역 내에서 배출

3 총 톤수 400톤 이상의 선박으로부터 기름 또는 유성혼합물의 바다로의 배출은 다음의 모든 조건을 만족하는 경우를 제외하고 금지된다:

- . 1 선박이 항행 중일 것;
 - . 2 유성혼합물이 이 부속서의 제14. 7규칙(필터 + 경보 + 정지)의 요건에 만족하는 기름필터링장치를 통하여 처리될 것;
 - . 3 유출액 중의 유분이 희석되지 아니하고 15ppm을 초과하지 아니할 것;
 - . 4 유성혼합물이 유조선의 화물펌프실 밑지로부터 생성되지 않을 것; 그리고
 - . 5 유탱커의 경우, 유성혼합물이 기름화물잔류물과 혼합되지 않을 것.
- 4 남극지역에 대하여, 선박으로부터 기름 또는 유성혼합물의 어떠한 해양배출도 금지한다.
- 5 이 규칙의 어떠한 규정도 특별해역 내의 항해를 그의 항해의 일부분으로 하는 선박이 이 규칙의 2항에 따라 특별해역 밖에서 배출하는 것을 금지하는 것은 아니다.

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

- . 1 the ship is proceeding en route;
- . 2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14. 7 of this Annex;
- . 3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- . 4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- . 5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

A++ Note

Polar Code Part 2-A Pollution Prevention Measures

1. 1. 1 북극 해역에서 선박으로부터 모든 기름 또는 유류성 혼합물의 배출은 금지된다.

1. 1. 1 In Arctic waters any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

2. 1. 1 In Arctic waters any discharge into the sea of noxious liquid substances (NLS), or mixtures containing such substances, shall be prohibited.

2. 1. 1 북극해역에서 유해 액체물질 또는 유해 액체물질이 포함된 혼합물의 배출은 금지된다.

(3) 북극해역 및 남극해역을 제외한 모든 해역에서 총 톤수 400톤 미만 선박에 대한 요건

6 총 톤수 400톤 미만 선박의 경우, 기름 및 유성혼합물은 후에 수용시설에 배출하기 위하여 선내에 보유하거나 다음의 규정에 따라 바다로 배출하여야 한다.

- . 1 선박이 항행 중일 것;
- . 2 선박은 유출액 중의 유분이 희석되지 아니하고 15ppm을 초과하지 않도록 확보되는 것으로 주관청에 의해 설계승인된 작동 설비를 설치하고 있을 것;
- . 3 유성혼합물이 유조선의 화물펌프실 밑지로부터 생성되지 않을 것; 그리고
- . 4 유탱커의 경우, 유성혼합물이 기름화물잔류물과 혼합되지 않을 것.

(4) 일반 요건

7 눈으로 볼 수 있는 유막이 선박 또는 그의 항적에 가까운 해면상 또는 해면 하에 생긴 경우에는 이 협약의 당사국 정부는 합리적으로 가능한 범위에서 이 규칙의 규정위반 유무에 관한 사실을 즉시 조사한다. 이 조사는 특히 바람 및 해상의 상태, 당해 선박의 항행경로 및 속력, 그 부근에 눈으로 볼 수 있는 유막의 배출가능성이 있는 기타의 배출원, 그리고 관련된 기름의 배출기록에 대하여 행한다.

8 해역에의 유출액 중에는 해양환경에 대하여 위험한 양이나 농도의 화학물질 또는 기타의 물질이나, 이 규칙에 정하는 배출조건의 위반을 은폐할 목적으로 혼입시킨 화학물질 또는 기타의 물질이 포함되어서는 아니 된다.

9 이 규칙에 따라서 바다로 배출할 수 없는 유성혼합물은 후에 수용시설에 배출하기 위하여 선내에 보유하여야 한다.

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

3. 제 16 규칙 기름과 선박평형수의 분리 및 선수탱크에서의 기름 적재

1 이 규칙의 2항에서 규정된 경우를 제외하고, 제1. 28. 2규칙에 정의된 1979년 12월 31일 후에 인도된 유-tanker 이외의 총톤수 4,000톤 이상의 선박과 제1. 28. 2규칙에 정의된 1979년 12월 31일 후에 인도된 총톤수 150톤 이상의 유-tanker는 연료유-tank에 선박평형수를 적재해서는 아니된다.

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1. 28. 2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1. 28. 2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 대량의 연료유를 적재할 필요에 따라 연료유 탱크에 청정평형수가 아닌 선박평형수를 적재할 필요가 있는 경우, 이러한 선박평형수는 수용시설에 배출하거나 이 부속서 제 14. 2규칙(만톤이상 = 필터 + 경보 + 정지)에 규정된 설비를 이용하여 이 부속서 제15규칙에 따라 바다로 배출하여야 한다. 그리고 기름기록부에 이를 기록하여야 한다.

2 Where the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with regulation 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14. 2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3 총톤수 400톤 이상의 선박으로, 1982년 1월 1일 후에 당해 선박의 건조계약이 되거나, 또는 건조계약이 없을 경우, 1982년 7월 1일 후에 당해 선박의 용골이 거치되거나 이와 동등한 건조단계에 있는 선박은 선수탱크 또는 충돌격벽보다 전방에 있는 탱크에 기름을 적재하여서는 아니된다.

3 In a ship of 400 gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

4 이 규칙의 1 및 3항에 적용받는 선박 이외의 모든 선박들은 합리적이고 실행가능한 한 이 항의 규정을 준수하여야 한다.

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

4. 제 17 규칙 기름기록부 I 부 - 기관구역 요건

1 총 톤수 150톤 이상의 모든 유탱커 및 유탱커 이외의 총 톤수 400톤 이상의 모든 선박에는 기름기록부 제 I 부(기관구역에서의 작업)를 비치하여야 한다. 기름기록부는 공식항해일지의 일부로서, 기구가 개발한 지침서에 따라 승인되어야 하는 전자기록부로서, 또는 기타 형식으로서 이 부속서의 부록 II에 정해진 서식에 따라야 한다.

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the Guidelines developed by the Organization, or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex.

2 선박의 기관구역에서 다음의 작업이 행하여졌을 경우에는, 가능하다면, 탱크에서 탱크를 기본으로 각 경우마다 기름기록부 I 부를 기록하여야 한다:

- . 1 연료유 탱크에 선박평형수 적재 또는 세정
- . 2 연료유 탱크로부터 더러운평형수 또는 세정수 배출
- . 3 유성잔류물(슬러지)의 수집 또는 처분 ;
- . 4 기관구역에 고인 빌지수의 선외배출 또는 기타 방법에 의한 처분; 그리고
- . 5 연료유 또는 산적 윤활유의 수급

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- . 1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- . 2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- . 3 collection and disposal of oil residues (oil residue (sludge));
- . 4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- . 5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

5 기름필터링장치의 어떠한 고장도 기름기록부I에 기록되어야 한다.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

3 이 부속서 제4규칙(적용제외)에 명시된 기름 또는 유성혼합물의 배출, 동규칙에 의하여 적용 제외되어있지 아니한 사고에 의한 배출이나 기타의 예외적인 배출의 경우에는 그 배출의 상황 및 이유를 기름기록부에 기재하여야 한다.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4 이 규칙의 2항에 기재된 각 작업은 기름기록부I에 지체없이 완전하게 기록하여 모든 사항이 그 기록부에 완전히 기록되도록 하여야 한다. 완료된 각 작업은 담당 사관 또는 당해 작업의 책임사관에 의해 서명되어야 하며, 기재된 각 면 또는 전자기록들의 무리는 선장에 의하여 서명되어야 한다.

국제기름오염방지증서를 비치하고 있는 선박에서는 기름기록부를 적어도 영어, 불어 또는 스페인어로 기재하여야 한다. 선박이 그의 국기를 게양할 자격이 있는 국가의 공용어로 기재한 경우, 이는 분쟁이나 불일치가 발생한 경우 우선하여 효력을 가진다.

4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page or group of electronic entries shall be signed by the master of ship.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

6 기름기록부I는 모든 합당한 경우에 점검하도록 쉽게 이용가능한 장소에 보관하여야 하며, 승무원이 없는 피예인선의 경우를 제외하고 선박 내에 보관하여야 한다. 기름기록부는 최후의 기록이 행해진 뒤로부터 3년간 보존하여야 한다.

6 The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

7 이 협약의 당사국 정부의 권한있는 당국은 이 부속서가 적용되는 선박이 당해 국가의 항구 또는 해양터미널에 있는 동안은 그 선박에 비치되어 있는 기름기록부를 점검할 수 있으며 또한 당해 기록부의 어느 기재에 대하여도 사본을 작성하여 당해 선박의 선장에게 그 사본이 당해 기재의 진정한 사본임을 증명하도록 요구할 수 있다.

이와 같이 작성된 사본으로써 선박의 기름기록부의 기재의 진정한 사본임을 당해 선박의 선장이 증명한 것은 어떠한 소송절차에 있어서도 그 기재가 기술하고 있는 사실의 증거로 할 수 있다. 이 항의 규정에 따라 권한있는 당국이 행하는 기름기록부의 점검 및 증명된 사본의 작성은 당해 선박에 부당한 지연을 일으키지 아니하도록 가능한 한 신속히 행하여야 한다.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry.

Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

4 A1 Ch.4 유탱커의 화물구역에 대한 요건

1. 설비

(1) 제18규칙 분리평형수 탱크 Segregated Ballast Tanks

1 제1.28.4규칙에 규정된 1982년 6월 1일 후에 인도된 재화중량톤수 20,000톤 이상의 모든 원유탱커 및 재화중량톤수 30,000톤 이상의 모든 정제유운반선은 분리평형수 탱크를 설치하고 이 규칙의 2항, 3항 및 4항, 또는 해당되는 경우 5항을 충족하여야 한다.

2 이 규칙의 3항 또는 4항에 정해진 경우를 제외하고, 분리평형수 탱크의 용량은 화물탱크를 선박평형수용으로 사용하지 아니하고 평형수 항해시에 안전하게 운항할 수 있도록 결정되어야 한다.

3 다음의 경우를 제외하고 어떠한 경우에도 화물탱크에 평형수를 적재하여서는 아니된다.

. 1 선박의 안전을 확보하기 위하여 선장의 판단에 의하여 화물탱크에 선박평형수를 추가로 적재하지 아니하면 아니될 정도의 황천항해와 같은 예외적인 항해의 경우 ; 그리고

. 2 유탱커 운항의 특수한 성질상 이 규칙의 2항에서 요구되는 양을 초과하여 선박평형수를 적재할 필요가 있는 예외적인 경우에 그와같은 유탱커 운항이 기구에서 정하는 예외적인 경우의 범주에 해당하는 경우.

. 1 검용선이 하역용 갠트리의 아래를 운항할 것이 요구되는 경우 ;

. 2 선적 및 하역장치로 인하여 모든 분리평형수탱크가 만수위가 될 때 얻어지는 홀수보다 더 깊은 탱커의 홀수가 요구되는 경우 ;

. 3 탱커가 낮은 교량의 아래를 통과할 것이 요구되는 경우 ;

. 4 안전항해를 위하여 지방 항만 또는 운하 규칙에서 특별한 홀수를 요구하는 경우 ;

. 5 규칙에 의해 허용되는 뗏목을 이용한 정밀점검 또는/및 철판 두께 계측 ; 그리고

. 6 탱크 수압시험.

. 3 이와같이 추가된 선박평형수는 이 부속서 제34규칙에 따라 처리되거나 배출되어야 하며 이는 부속서의 제36규칙에 명시된 기름기록부 II 부에 기록되어야 한다.

4 원유탱커의 경우, 이 규칙의 3항에서 허용된 추가적인 평형수는, 화물탱크가 기름의 양하 항구 또는 터미널로부터 출항 전에 이 부속서의 제35규칙에 따라 원유세정된 경우에만 당해 화물탱크에 적재되어야 한다.

[Reg. 35. 2] 화물탱크로의 평형수 적재 관련하여, 탱커의 운항형태 및 예상되는 기상 상태를 고려하여, 선박평형수가 원유세정된 화물탱크에만 적재되도록 하기 위하여 각 평형수 항해에 앞서 충분한 화물탱크를 원유세정하여야 한다.

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 5 as appropriate, of this regulation.

2 The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 or 4 of this regulation.

3 In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

.1 on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and

.2 in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph 2 of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

.1 when combination carriers are required to operate beneath loading or unloading gantries;

.2 when loading and unloading arrangements require the tanker to be at a draught deeper than that achieved when all segregated ballast tanks are full;

.3 when tankers are required to pass under a low bridge;

.4 when local port or canal regulations require specific draughts for safe navigation;

.5 close-up inspection or/and steel thickness measurement using rafts where permitted by the rules; and

.6 tank hydrostatic pressure tests.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph 3 of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 35 of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

2 With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(2) 제30규칙 펌핑, 배관 및 배출설비

1 모든 유탱커에 있어서 오염된 평형수 또는 기름으로 오염된 물을 배출하기 위하여 수용 시설에 연결되는 배출용 매니폴드는 선박의 양현측의 폭로갑판상에 위치하고 있어야 한다.

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil-contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

2 모든 총톤수 150톤 이상의 유탱커에 있어서 이 부속서 제34규칙에 의하여 허용되어 있는 평형수 또는 화물탱크구역에서 발생한 기름에 의하여 오염된 물의 해양에의 배출을 위한 배관은 폭로갑판 또는 가장 깊은 평형수 적재상태에서 흘수선 상부의 선측까지 인도되어야 한다.

2 In every oil tanker of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition.

3 제1. 28. 2규칙에 정의된 대로 1979년 12월 31일 후에 인도된 총 톤수 150톤 이상의 유탱커에 있어서는 이 규칙의 1항에 언급된 용도에 사용되고 있는 매니폴드 및 이 규칙의 2항에 언급된 관으로부터의 해양에의 배출을 눈으로 감시할 수 있는 상갑판 상 또는 그 보다 상부에서, 이 규칙의 6항에서 허용하고 있는 흘수선 하에 있어서의 배출을 제외하고, 화물탱크구역에서 발생한 선박평형수 또는 기름에 의하여 오염된 물의 해양에의 배출을 방지하기 위한 수단이 강구되어야 한다.

전화 또는 무선전화 장치와 같은 확실한 정보전달수단이 감시장소와 배출제어장소의 사이에 비치되어 있는 때에는 배출을 방지하기 위한 수단을 감시장소에 비치할 필요는 없다.

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1. 28. 2, means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph 6 of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph 2 of this regulation may be visually observed.

Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(3) 제31규칙 기름배출 감시 및 제어장치 Oil discharge monitoring and control system

1 이 부속서 제3규칙의 4 및 5항에 따르는 것을 조건으로 총 톤수 150톤 이상의 모든 유탱커는 주관청으로부터 승인된 기름배출감시제어장치를 갖춰야 한다.

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 당해 장치에 부착된 유분농도계를 고려함에 있어서 주관청은 기구에 의하여 권고된 사양에 유의하여야 한다. 이 장치에는 해리 당 리터로 표시한 배출량 및 총배출량, 또는 유분의 농도 및 배출율을 계속적으로 기록하는 기록장치가 설치되어 있어야 한다. 당해 기록은 일시를 판별할 수 있는 것이어야 하며, 적어도 3년간 보존하여야 한다.

2 In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years.

기름배출감시제어장치는 유출액이 해양에 배출될 때 작동을 개시하는 것이어야 하며, 기름의 순간배출율이 이 부속서의 제34규칙에 의하여 허용된 기준을 초과하는 때에는 유성혼합물의 배출을 자동적으로 확실히 정지시키는 것이어야 한다. 이 감시제어장치의 어떠한 고장 시에도 배출이 정지되어야 한다. 기름배출감시제어장치의 고장이 발생한 경우 수동으로 작동하는 대체 방법을 사용할 수 있다, 다만 그 결함 장치는 가능한 빨리 작동 가능하게 되어야 한다.

The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible.

항만당국의 허가를 조건으로 결함있는 기름배출감시제어장치를 가진 유탱커는 수리항으로 항진하기 전에 1회의 평형수 항해를 할 수 있다.

Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

2. 운용



(1) 제34규칙 기름배출의 통제 Control of discharge of oil

A. 북극해역을 제외한 특별해역 외에서 배출

1 이 부속서의 제4규칙 및 이 규칙의 2항의 규정에 따르는 것을 조건으로, 유탱커의 화물지역으로부터 기름 또는 유성혼합물의 바다로의 배출은 다음의 조건이 모두 충족되는 경우를 제외하고 금지된다:

- . 1 탱커가 항행 중일 것;
- . 2 탱커가 특별해역 내에 있지 아니할 것;
- . 3 탱커가 가장 가까운 육지로부터 50해리 밖에 것;
- . 4 유분의 순간배출율이 1해리 당 30리터를 초과하지 아니할 것;
- . 5 해역 내 배출되는 기름의 총량이 제1. 28. 1규칙에서 정의된 대로 1979년 12월 31일 이전에 인도된 유탱커에 있어서는 당해 잔류물이 일부로써 구성하고 있던 개별화물총량의 15,000분의 1 이하이고, 그리고 제1. 28. 2규칙에서 정의된 대로 1979년 12월 31일 후에 인도된 탱커에 있어서는 당해 잔류물이 일부로써 구성하고 있던 개별화물총량의 30,000분의 1 이하일 것; 그리고
- . 6 탱커가 이 부속서의 제29 및 제31규칙에 의하여 요구되는 기름배출감시제어장치 및 슬롭탱크 장치를 작동시키고 있을 것.

2 이 규칙 1항의 규정은 청정평형수 또는 분리평형수에는 적용하지 아니한다.

B. 특별해역 내에서 배출

3 이 규칙 4항의 경우를 제외하고, 특별해역 내에서 유탱커의 화물지역으로부터 기름 또는 유성혼합물의 바다로의 배출은 금지된다.

4 이 규칙 3항의 규정은 청정평형수 또는 분리평형수에는 적용하지 아니한다.

5 이 규칙의 어떠한 규정도 특별해역 내에서의 항해를 그의 항해의 일부분으로 하는 선박이 특별해역 외에 있어서 이 규칙의 1항에 따라서 배출하는 것을 금지하는 것은 아니다.

C. 총 톤수 150톤 미만 유탱커에 대한 요건

6 이 부속서의 제29, 31 및 32규칙의 요건은 총 톤수 150톤 미만의 유탱커에는 적용하지 아니하며, 이러한 유탱커에 있어서 이 규칙에 따른 기름 배출의 통제는 기름의 선내 잔류 및 모든 오염된 세정수의 수용시설로의 배출에 의하여 준수되어야 한다.

기름의 총량, 세정을 위하여 사용된 물의 총량 및 저장탱크에 되돌아온 세정수의 총량은 해양에의 배출이 허용된 유출액이 이 규칙의 규정을 충족하고 있음을 확실하고 유효하게 감시하기 위한 적절한 설비가 설치되어 있지 아니하는 한 전량을 수용시설에 배출하여야 한다.

A. Discharges outside special areas except in Arctic waters

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- . 1 the tanker is proceeding en route;
- . 2 the tanker is not within a special area;
- . 3 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- . 4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;
- . 5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
- . 6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.

4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities.

The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of this regulation are complied with.

(2) 제36규칙 기름기록부 (Part II -화물/평형수 조작 Cargo/ballast operations)

1 총 톤수 150톤 이상의 모든 유탱커에는 기름기록부 제Ⅱ부(화물유/평형수에 관한 작업)를 비치하여야 한다. 기름기록부는 공식항해일지의 일부로서, 기구가 개발한 지침서에 따라 승인되어야 하는 전자기록부로서, 또는 기타 형식으로서 이 부속서의 부록 II에 정해진 서식에 따라야 한다.

2 다음의 화물/평형수 조작이 선박에서 행하여진 경우, 해당되는 탱크마다 기름기록부 II 부에 기록하여야 한다.

- . 1 화물유의 적재;
- . 2 항해 중 화물유의 선내 이송;
- . 3 화물유의 양하;
- . 4 원유세정을 포함한 화물탱크의 세정;
- . 5 화물탱크 및 지정된 청정평형수 탱크에서의 밸러스팅;
- . 6 분리평형수로부터의 평형수를 제외한 평형수의 배출;
- . 7 슬롭탱크로부터 물의 배출;
- . 8 슬롭탱크 배출 조작 후 모든 적용되는 밸브 또는 동등한 장치의 잠금;
- . 9 슬롭탱크 배출 조작 후 화물 및 스트리핑 배관으로부터 지정된 청정평형수탱크의 격리를 위한 밸브의 잠금; 그리고
- . 10 잔류물의 처분.

6 기름배출감시제어장치의 어떠한 고장도 기름기록부 제Ⅱ 부에 기록되어야 한다.

4 이 부속서 제4규칙에서 규정하는 기름 또는 유성혼합물의 배출의 경우, 사고 또는 동 규칙에서 예상하지 아니한 예외적인 기름 배출의 경우에는 그 배출의 상황 및 이유를 기름기록부 제Ⅱ 부에 기록하여야 한다.

3 이 부속서의 제34. 6규칙에 적용되는 모든 유탱커는 기름의 총량, 세정수의 총량 및 저장탱크로 되돌아온 세정수의 총량을 기름기록부 제Ⅱ 부에 기록하여야 한다.

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the Guidelines developed by the Organization*, or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:

- . 1 loading of oil cargo;
- . 2 internal transfer of oil cargo during voyage;
- . 3 unloading of oil cargo;
- . 4 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
- . 5 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
- . 6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- . 7 discharge of water from slop tanks;
- . 8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;
- . 9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and
- . 10 disposal of residues.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.



5 A1 Ch.5 선상기름오염비상계획서

1. 제 37 규칙 선상기름오염비상계획서

1 총톤수 150톤 이상의 모든 유탱커 및 총톤수 400톤 이상의 유탱커 이외의 모든 선박은 주관청의 승인을 받은 선상기름오염비상계획서를 선내에 비치하여야 한다.

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan(SOPEP) approved by the Administration.

2 그러한 계획은 기구에 의해 개발된 지침서에 따라야 하며 선장과 사관의 통용 언어로 표기되어야 한다. 그 계획은 최소한 다음으로 구성되어야 한다:

. 1 기구에 의해 개발된 지침서를 근거로 하여 본 협약의 제8조와 의정서 I 에서 요구하는 대로, 기름오염사고 보고에 대하여 선장 또는 다른 본선 책임자가 취할 절차;

. 2 기름오염사고 발생 시 연락할 당국 또는 사람의 목록;

. 3 사고에 따른 기름의 유출을 감소시키거나 통제하기 위하여 본선 선원이 신속히 취할 조치에 대한 상세; 그리고

. 4 기름오염방제를 함에 있어서 국가 및 지역 당국과 함께 본선의 조치에 대해 협의하기 위한 본선의 절차 및 연락처

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

. 1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;+

. 2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

. 3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

. 4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 이 협약 부속서Ⅱ의 제17규칙이 적용되는 선박의 경우, 이러한 계획은 이 협약 부속서Ⅱ의 제17규칙에서 요구되는 유해액체물질에 대한 선상해양오염비상계획서에 통합될 수 있다. 이러한 경우, 이 계획의 제목은 “선상해양오염비상계획서”가 되어야 한다.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.

4 재화중량 5,000톤 이상의 모든 유탱커는 전산화된 육상기지의 손상복원성 및 잔류강도 계산프로그램에 신속히 접근할 수 있어야 한다.

4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerised, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

6 A1 Ch.8 해상에서 유-tanker들간의 기름화물 이송 중 오염의 방지

1. 제40규칙 적용범위

1 해상에서 유-tanker 간 기름화물 운송에 종사하는 총톤수 150톤 이상의 유-tanker는 2012년 4월 1일 이후 행하는 선박대선박 기름이송부터 이 장의 규칙들이 적용된다.

1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012.

3 이 장의 규칙들은 연료유 수급 작업에는 적용하지 않는다.

3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.

4 이 장에 포함된 규칙들은 해상에서 선박의 안전을 확보하거나 구명 목적 또는 오염으로부터 손상을 최소화하기 위하여 특정 오염사고에 대항하기 위한 선박대선박 기름이송에 대해서는 적용하지 않는다.

4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.

2. 제41규칙 안전과 환경보호에 관한 일반적인 규정

41.5 선박대선박 기름이송에 관한 기록은 3년간 본선에 보관되어야 하며 협약 당사국의 점검에 대비하여 항상 쉽게 이용 가능하여야 한다.

Records of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

3. 제42규칙 통보

1 협약 당사국의 영해 또는 배타적 경제수역 내에서 선박대선박 기름이송을 계획하는 이 장의 적용대상 각 유-tanker는 예정된 작업시작 48시간 전까지 관련 당사국에 통보하여야 한다.

제2항에 명시된 모든 정보를 48시간 전에 입수할 수 없는 예외적인 경우, 기름화물 배출 측의 유-tanker는 선박대선박 기름이송의 실시 예정임을 48시간 전에 협약 당사국에 통보하여야 하며 제2항에 명시된 정보를 최대한 빨리 당사국에 제공하여야 한다.

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations.

Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 이 규칙의 1항에 규정된 통보는 최소한 다음 사항을 포함하여야 한다.

- . 1 선박대선박 기름이송과 관련 있는 유탱커들의 선명, 국적, 신호부호, IMO번호 그리고 예상 도착시간
- . 2 계획된 선박대선박 기름이송을 시작하는 날짜, 시간 그리고 지리적 위치
- . 3 선박대선박 기름이송이 묘박 시 또는 항해 중에 수행되는지의 여부
- . 4 기름의 종류 및 양
- . 5 선박대선박 기름이송의 계획된 기간
- . 6 선박대선박 기름이송 서비스 제공자 또는 통솔자와 통솔자의 연락처에 대한 식별;
- . 7 유탱커가 제41규칙의 요건을 만족하는 선박대선박 기름이송계획서를 선박에 비치하고 있는지 여부 확인

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation shall include at least the following:

- . 1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;
- . 2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;
- . 3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;
- . 4 oil type and quantity;
- . 5 planned duration of the STS operations;
- . 6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
- . 7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.

3 만약 유탱커가 선박대선박 기름이송을 위한 위치 또는 지역에 유탱커의 예상 도착시간보다 6시간 넘게 변경 된다면, 유탱커의 선장, 선주 또는 대리점은 이 규칙의 제1항에 명시된 협약 당사국에 수정된 예상 도착 시간을 알려야 한다.

3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation.

1 정의

(1) 선박평형수 Ballast water

“청정 평형수”라 함은 X류, Y류 또는 Z류의 물질을 포함한 화물을 운송한 후 이 부속서의 규정에 따라서 완전히 세정하고 발생한 잔류물을 배출하여 비운 탱크에 적재된 평형수를 말한다.

“Clean ballast” means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

“분리 평형수”라 함은 평형수를 적재하기 위하여, 또는 이 협약 부속서에 각각 정의되어 있는 기름 또는 유해액체물질 이외의 평형수 또는 화물의 적재를 위하여 영구적으로 설치되어 있는 탱크에 적재된 평형수로서, 화물관 및 연료유관으로부터 완전히 분리된 것을 말한다.

“Segregated ballast” means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or cargoes other than oil or Noxious Liquid Substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.



(2) 유해액체물질 Noxious Liquid Substances

① X류 - 탱크세정 또는 평형수 배출작업에 의하여 해양에 배출된 경우, 해양자원이나 인체에 막대한 피해를 미치는 것으로 간주되므로, 해양환경으로 배출을 금지하는 것이 정당하다고 보는 유해액체물질.

Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

② Y류 - 탱크세정 또는 평형수 배출작업에 의하여 해양에 배출된 경우, 해양자원이나 인체에 위해를 미치거나 해양의 쾌적성 또는 기타의 적절한 이용에 해를 야기하므로 해양환경으로의 배출물의 품질과 양에 대한 제한을 하는 것이 정당하다고 보는 유해액체물질.

Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

③ Z류 - 탱크세정 또는 평형수 배출작업에 의하여 해양에 배출된 경우, 해양자원이나 인체에 경미한 위해를 야기하기 하므로, 해양환경으로의 배출물의 품질과 양에 대한 완화된 제한을 하는 것이 정당하다고 보는 유해액체물질.

Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

④ 기타 물질 : 기타물질이란 IBC 코드의 18장의 오염분류에서 OS(기타물질)로 표시된 것으로, 탱크세정 또는 평형수 배출 작업에 의하여 해양으로 배출시, 해양자원이나 인체에 경미한 위해를 미치거나 또는 해양의 쾌적성 기타 적절한 이용에, 지금 현재로는, 해가 없다고 간주되므로 이 부속서의 제6.1규칙에서 정의한 대로 평가되어 X류, Y류, Z류 범주를 벗어난 것으로 알려진 물질이다.

“기타 물질”로 언급된 물질만을 포함하는 빌지 또는 평형수 또는 기타 잔류물 또는 혼합물의 배출은 부속서의 어떠한 요건에도 적용을 받지 아니 한다.

Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

(3) 잠정평가물질

이 규칙 1항에 의하여 분류되어 있지 아니한 액체물질을 산적운송하기 위한 신청이 있는 경우, 당해 신청된 운항에 관련된 당사국 정부는 이 규칙2항에 정하는 지침에 따라 당해 신청된 운항에 대한 잠정평가를 확정하고 운항을 승인하여야 한다.

관련 정부사이에 완전한 합의가 이루어질 때까지 그 물질은 운송되어서는 아니 된다.

합의가 이루어진 후, 30일 이내의 가능한 한 빠른 시일 내에, 생산 또는 화주국가의 주관청은, 관련합의를 발의하면서, 기구에 통보하고 물질의 상세와 잠정평가를 제공하여 모든 당사국이 회람할 수 있도록 하여야 한다. 기구는 물질이 공식적으로 IBC코드에 공식적으로 포함될 때까지 그러한 모든 물질 및 잠정평가에 대한 등록부를 유지하여야 한다.

Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph 2 of this regulation.

Until full agreement among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried.

As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

(4) 잔류물

“잔류물”이라 함은 폐기물로 남은 유해액체물질을 말한다.

Residue means any noxious liquid substance which remains for disposal.

“잔류물/물 혼합물”이라 함은 어떤 목적(예, 탱크 세정, 밸러스팅, 빌지 슬롭)에 따라 물이 첨가된 폐기물을 말한다.

Residue/water mixture means residue to which water has been added for any purpose (e. g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).

2 적용제외(제3규칙)

1. 이 부속서의 배출요건 및 극지운항선박 코드 Part II-A/2장 요건은 다음의 경우에는 그러한 물질을 포함하는 유해액체물질 또는 그 혼합물을 해양으로 배출하는 것에 적용하지 아니 한다.

. 1 그러한 배출이 선박의 안전을 확보하거나 해상에서의 인명구조의 목적으로 필요한 때;

. 2 선박 또는 그 설비의 손상으로 인하여 배출될 때:

. 1 단, 손상 발생 후 또는 배출의 발견 후, 배출의 방지 또는 최소화를 위하여 모든 합리적인 주의조치가 취하여지는 것을 조건으로 한다. 그리고

. 2 선주 또는 선장이 의도적으로 손상을 야기하거나 손상의 결과에 대해서 인지하고 있었음에도 무모하게 행동한 경우는 제외한다; 또는

. 3 오염으로 인한 손상을 최소화하기 위하여 특정한 오염사고에 대처하기 위하여 사용될 때, 그러한 배출을 주관청이 승인할 때. 이러한 배출은 배출이 일어날 것으로 예상되는 관할권이 있는 정부의 승인을 받아야 한다.

1 The discharge requirements of this Annex and chapter 2 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

. 1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea;

. 2 results from damage to a ship or its equipment:

. 1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

. 2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

. 3 is approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

3 유해액체물질의 배출 통제(제13규칙)

(1) 배출규정

1.1 범주 X, Y 또는 Z로 지정된 물질, 그러한 것으로 잠정 평가된 물질의 잔류물 또는 이들 물질을 함유하는 선박평형수, 탱크세정수, 기타의 이들 혼합물은, 그러한 배출이 이 부속서에 포함된 적용가능한 운영 요건에 완전히 적합하지 아니하는 경우에는, 해양에 배출을 금지한다.

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 이 규칙에 따라서 예비세정 또는 배출절차가 시행되기 전에, 관련 탱크는 지침서에 규정된 절차에 따라 최대한 비워야 한다.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 이 부속서의 6규칙에서 언급된 것처럼 분류, 잠정 평가 또는 평가되지 아니한 물질 또는 이들 물질을 함유하는 선박평형수, 탱크세정수, 기타의 이들 혼합물의 운송은, 그러한 물질의 간접적인 해양배출과 함께 금지된다.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

A++ Note

NLS 특별해역

NLS에 대해서는 Oil, Garbage와 같은 특별해역이 따로 지정되어 있지 않으며 남극에 대한 배출금지 규정만 존재합니다. 그리고 일부 NLS(지속성부유물)에 대해서만 아래 해역에서만 배출금지할 것을 규정하고 있습니다.

- 북서유럽해역, 서유럽해역, 발틱해 해역, 노르웨이해역

p. 305의 Marpol Special Areas Map을 보면 넓은 빗금으로 Reg. 13. 7. 14(지속성부유물) only 라고 표시된 부분입니다.



(2) 배출기준

2.1 이 규칙의 규정이 범주 X, Y 또는 Z로 지정된 물질, 그러한 것으로 잠정 평가된 물질의 잔류물 또는 이들 물질을 함유하는 선박평형수, 탱크세정수, 기타의 이들 혼합물의 해양 배출을 허용하는 경우, 다음의 배출 기준이 적용된다:

. 1 선박이 자항선의 경우는 7노트 이상, 비자항선의 경우는 4노트 이상의 속력으로 항행 중일 것 :

. 2 수면하 배출이 설계된 최대 배출율을 넘지 아니하며 수면하 배출구를 통하여 수면 하에서 배출할 것 ; 그리고

. 3 가장 가까운 육지로부터 12해리 이상 떨어진 수심 25미터 이상의 장소에서 배출할 것.

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the following discharge standards shall apply:

. 1 the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

. 2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and

. 3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

(3) 남극해역에서의 배출

8.1 남극해역이란 남위 60° 이남해역을 말한다.

8.2 남극해역에서 유해액체물질 또는 이러한 물질을 포함하는 혼합물의 해양배출은 금지된다.

8.1 Antarctic Area means the sea area south of latitude 60°S.

8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

4 운항상 요건에 관한 항만국통제(제9규칙)

9.1 선박은 다른 당사국의 항구에 있을 때, 선장 또는 선원이 유해액체물질에 의한 오염방지에 관한 중요한 선상절차를 잘 모르고 있다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우에, 이 부속서의 운항상 요건에 관하여 그 당사국에 의하여 정당하게 위임을 받은 관리의 검사를 받는다.

9.2 이 규칙의 9.1항에 주어진 상황에서, 당사국은 상황이 이 규칙의 부속서의 요건에 따라 정상으로 돌아갈 때까지 선박이 출항하지 못하도록 하는 조치를 취하여야 한다.

9.3 이 협약의 제5조에 규정된 항만국통제에 관한 절차를 이 규칙에 적용하여야 한다.

9.4 이 규칙의 어느것도 이 협약에 특별히 규정한 운항상 요건의 통제를 수행하는 당사국의 권한과 책임을 제한하는 것으로 해석하여서는 아니 된다.

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

1 정의

(1) 폐기물 Garbage

“폐기물”이라 함은 이 협약의 타 부속서에 정의되어 있거나 열거된 물질을 제외하고 선박의 통상의 운항 중에 발생하고 연속적으로 또는 주기적으로 처분되는 모든 종류의 음식쓰레기, 생활 쓰레기, 운항 상 쓰레기, 모든 플라스틱, 화물 잔류물, 식용유, 어구 및 동물 사체를 말한다.

폐기물은 항해 중에 이루어지는 어업활동, 또는 양식 설비에 설치하기 위한 갑각류를 포함하여 어류의 이송 그리고 갑각류를 포함하여 수확한 어류의 처리를 위해 이러한 시설에서 육상으로 이송을 포함하는 양식 활동에 따라 발생하는 신선한 어류 및 그 일부는 포함하지 않는다.

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

(2) 특별해역 Special area

“특별해역”이라 함은 그의 해양학 및 생태학상의 조건과 교통의 특수한 성격으로부터 인정되는 기술상의 이유로 폐기물에 의한 해상오염의 방지를 위하여 특별한 강제조치의 채택이 요구되는 해역을 말한다.

Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

위도 경도를 절대 다
외울 필요는 없어요!
p.305 지도를 보며
위치를 익혀봅시다!

이 부속서의 적용 상 특별해역이라 함은 다음에 정의되는 지중해해역, 발틱해해역, 흑해해역, 홍해해역, 걸프해역, 북해해역, 남극해역 및 광역 캐리비안 해역을 말하며, 이 해역들은 다음과 같이 정의한다.

For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

. 1 지중해해역이라 함은 북위 41도의 위도선을 지중해와 흑해의 경계선으로 하여 서경 5도 36분의 경도선에 있어서 지브롤터 해협을 서단으로 하여 그 내의 해역과 만을 포함한 고유의 지중해를 말한다.

. 2 발틱해해역이라 함은 보스니아만, 핀란드만 및 스카게락해의 스카우를 지나는 북위 57도 44.8분의 위도선을 경계선으로 하여 발틱해의 입구를 포함한 고유의 발틱해를 말한다.

. 3 흑해해역이라 함은 북위 41도의 위도선을 지중해와 흑해의 경계선으로 하는 고유의 흑해를 말한다.

. 4 홍해해역이라 함은 스에즈만 및 아카바만을 포함하여 라스시아네(북위 12도 28.5분 동경 43도 19.6분)와 하스무라드(북위 12도 40.4분 동경 43도 30.2분)을 연결한 항정선을 남단으로 하는 고유의 홍해를 말한다.

. 5 걸프해역이라 함은 라스알하드(북위 22도 30분 동경 59도 48분)와 라스알파스테(북위 25도 04분 동경 61도 25분)를 연결한 항정선의 북서단에 위치하는 해역을 말한다.

. 6 북해해역이라 함은 다음 사이의 경계 내에 있는 해역을 포함하여 고유의 북해를 의미한다.

. 1 북위 62도의 남쪽과 서경 4도의 동쪽 사이의 북해;

. 2 스카게락해협, 그 남쪽 한계는 북위 57도 44.8분의 스카우갑에서 동쪽으로 그은 위도선; 그리고

. 3 영국 해협과 서경 5도의 동쪽 및 북위 48도 30분의 북쪽으로의 영국해협 접근해역 사이.

. 7 남극해역이라 함은 남위 60도의 남쪽의 해역을 말한다.

. 8 광역 캐리비안 해역이라 함은 플로리다 동쪽에서 북위 30도의 위도선과 서경 77도 30분의 경도선, 그 교차점에서 북위 20도 위도선과 서경 59도의 경도선의 교차점까지 있는 항정선, 그 지점에서 북위 7도 20분의 위도선과 서경 50도의 경도선과의 교차점까지 있는 항정선, 그 지점에서 프랑스의 기아나의 동쪽 경계선까지 있는 항정선 서남쪽으로 구성되는 경계선 내에서 대서양의 일부와 그 내의 만 및 해역을 포함하는 멕시코만과 고유의 캐리비안 해를 말한다.

2 해상으로의 폐기물 배출 규정

1. 제 3 규칙 해상으로의 폐기물 처분에 관한 일반적 금지

1. 동 부속서의 제4, 5, 6, 7 규칙 및 동 부속서 13.1규칙에 언급된 극지운항선박 코드 Part II-A/5.2장의 요건을 제외하고, 해상으로의 모든 폐기물의 배출은 금지된다.
2. 동 부속서의 제7규칙에 규정된 것을 제외하고, 합성로프, 합성어망, 플라스틱제의 쓰레기 봉지, 플라스틱 제품의 조각재를 포함한 모든 플라스틱류(그러나 이들에 한정된 것은 아님)의 해양에 처분은 금지한다.
3. 동 부속서의 제7규칙에 규정된 것을 제외하고, 식용유의 해양에 처분은 금지한다.

1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex and section 5.2 of part II-A of the Polar Code, as defined in regulation 13.1 of this Annex.

2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.

3 Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

2. 제 4 규칙 특별해역 외에 있어서 폐기물의 배출

1. 이 부속서의 제5규칙, 제6규칙 및 제7규칙의 규정에 따르는 것을 조건으로, 다음 폐기물의 해상으로의 배출은 선박의 항해 중에만 허용되어야 하며, 가장 가까운 육지로부터 가능한 한 멀리 떨어져 행하여야 하지만 어떠한 경우에도 다음의 거리에 미달하는 경우는 처분을 금지한다 :

1 Discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

. 1 분쇄기 또는 연마기를 통하여 배출된 음식쓰레기에 대하여 가장 가까운 육지로부터 3해리. 그러한 가루로 된 또는 분쇄된 음식찌꺼기는 25mm 이하의 구멍 뚫린 망을 통과할 수 있어야 한다.

. 1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

. 2 상기 . 1에 따라서 처분되지 아니한 음식쓰레기는 가장 가까운 육지로부터 12해리.

. 2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph . 1 above.

. 3 일반적으로 이용 가능한 하역방법을 통하여 회수될 수 없는 화물잔류물에 대하여 가장 가까운 육지로부터 12 해리. 이러한 화물잔류물은 동 부속서 부록 1에 명시된 기준에 따라 기구가 개발한 지침을 고려하여 해양환경에 해로운 것으로 분류된 어떠한 물질을 포함하지 않아야 한다.

. 3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, in accordance with the criteria set out in appendix I of this Annex.

. 4 동물 사체의 경우, 기구가 개발한 지침서를 고려하여, 배출은 가능한 한 가장 가까운 육지로부터 멀리 떨어진 곳에서 이루어져야 한다.

. 4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4. 폐기물이 각각 다른 배출요건을 가지거나 배출이 금지된 기타의 물질에 의하여 혼합되거나 오염되었을 때에는 보다 엄격한 쪽의 요건을 적용한다.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

3. 제 6 규칙 특별해역 내에 있어서 폐기물의 배출

1. 특별해역 내에서 다음 폐기물의 해상으로의 배출은 선박의 항해 중이며 다음과 같은 경우에만 허용된다.

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

. 1 음식쓰레기의 해양에의 배출은 가능한 한 육지로부터 멀리 떨어져서 행해져야 하지만, 어떠한 경우에도 가장 가까운 육지 또는 빙봉으로부터 12해리 미만이어서는 안된다. 음식쓰레기는 분쇄되거나 연마되어야 하며, 25밀리미터 이하의 개구를 가진 스크린을 통과할 수 있는 것이어야 한다. 음식쓰레기는 기타의 폐기물에 의하여 오염되지 않아야 한다.

가금류 및 가금류 일부를 포함하여 외래조류 제품의 남극해역에서의 배출은 살균처리가 되지 않았다면 금지된다.

. 1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type.

Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

. 2 일반적으로 이용 가능한 하역방법을 통하여 회수될 수 없는 화물잔류물의 배출은 다음의 조건들을 모두 만족시켜야 한다.

. 1 화물창 세정수 내 화물 잔류물이 이 부속서 부록 1에 명시된 기준에 따라 해양 환경에 유해한 것으로 분류된 물질을 포함하지 아니할 것

. 2 곡물을 제외한 SOLAS VI장 1-1. 2규칙에 정의된 고체산적화물은 부록 1에 따라 분류되어야 하고 해양환경에 유해한지 여부에 대해 화주가 신고하여야 한다

. 3 세정제 또는 세정첨가제가 기구가 개발한 지침을 고려하여 해양환경에 유해한 것으로 분류된 물질을 포함하지 아니할 것;

. 4 출항 항구와 차기 입항 항구가 특별해역 내에 있으며, 선박은 그들 항구 사이에 있어서 특별해역 외부로 지나지 아니할 것;

. 5 기구가 개발한 지침을 고려하여 그들 항구에서 이용 가능한 수용시설이 없을 것

. 6 이 항의 상기 . 2. 1 부터 . 2. 5 항의 조건들이 만족되었다면, 잔류물을 포함하는 화물창 세정수의 배출은 가능한 한 가장 가까운 육지 또는 빙봉으로부터 멀리 떨어져서 행해져야 하며, 가장 가까운 육지 또는 빙봉으로부터 12해리 미만이어서는 안된다.

. 2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

. 1 Cargo residues contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment according to the criteria set out in appendix I of this Annex;

. 2 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment.

. 3 Cleaning agents or additives contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment taking into account guidelines developed by the Organization;

. 4 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;

. 5 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and

. 6 Where the conditions of subparagraphs . 2. 1 to . 2. 5 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2. 갑판 및 외판 세정수에 포함된 세정제 또는 세정 첨가제는 해양으로 배출될 수 있다. 하지만, 기구가 개발한 지침을 고려하여 이러한 물질들은 해양환경으로 유해한 물질이어서는 안된다.

2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

4. 폐기물이 각각 다른 배출요건을 가지거나 배출이 금지된 기타의 물질에 의하여 혼합되거나 오염되었을 때에는 보다 엄격한 쪽의 요건을 적용한다.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

4. 제 7 규칙 적용제의 Exceptions

이 부속서 제3, 4, 5, 6규칙 및 극지운항선박 코드 Part II-A/5.2 규칙은 다음의 경우에는 적용하지 아니 한다.

. 1 해상에 있어서 선박 및 승선자의 안전을 확보하거나 인명을 구조하기 위하여 필요한 선박으로부터의 폐기물의 배출; 또는

. 2 선박 또는 그의 설비의 손상에 기인하는 폐기물의 우발적인 상실. 다만, 손상의 발생전후에 우발적인 상실을 방지하거나 최소로 하기 위하여 합리적인 모든 조치가 취하여져 있는 것을 조건으로 한다; 또는

. 3 선박으로부터의 어구의 손실 사고, 다만, 그 상실을 방지하기 위하여 합리적인 모든 조치가 취해져야 한다; 또는

. 4 해양환경보호 또는 선박이나 선원의 안전을 위한 선박으로부터 어구의 배출

Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex and section 5. 2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:

. 1 The discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

. 2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

. 3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or

. 4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.

3 폐기물 관리계획 및 폐기물기록부(제10규칙)

총톤수 100 톤 이상의 모든 선박과 협약의 타 당사국의 영해 내에 있는 항구 또는 해상 터미널에 종사하는 승선인원 15 인 이상의 정원을 가진 모든 선박과 고정된 또는 부유식 플랫폼은 폐기물 기록부를 비치하여야 한다.

Every ship of 100 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book.

. 1 폐기물의 해양 또는 수용시설로의 배출, 또는 완전 소각은 폐기물 기록부에 즉시 기록되어야 하며 책임사관에 의하여 소각 또는 배출 일자에 서명되어야 한다. 기록이 완료된 폐기물 기록부의 각 페이지 또는 전자기록들의 무리는 선장이 서명하여야 한다.

. 1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page or group of electronic entries of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship.

. 2 동 부속서 제 4, 5, 6규칙 또는 극지코드 Part II-A 5장의 5.2항에 따른 해양으로의 배출 시마다 일자, 시간, 선박의 위치(위도 및 경도), 폐기물의 범주 및 배출된 추정량(M3)을 포함하여 기록해야 한다. 화물잔류물의 배출은 시작 및 종료위치가 상기 내용에 추가로 기록되어야 한다;

. 2 The entry for each discharge into the sea under regulations 4, 5, 6 or section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall include date and time, position of the ship (latitude and longitude), category of the garbage and the estimated amount (in cubic metres) discharged. For discharge of cargo residues the discharge start and stop positions shall be recorded in addition to the foregoing;

. 3 소각 완료 시마다 일자, 시간, 소각을 시작 및 정지시점에서의 선박의 위치(위도 및 경도), 소각된 폐기물의 범주 및 범주별 소각된 추정량(M3)을 포함하여 기록하여야 한다;

. 3 The entry for each completed incineration shall include date and time and position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration, categories of garbage incinerated and the estimated amount incinerated for each category in cubic metres;

. 4 타선박 및 항만수용시설로의 배출 시마다 배출 일자, 시간, 배출시설 또는 선명, 배출된 쓰레기의 범주, 각 범주별 배출된 추정량(M3)을 포함하여 기록하여야 한다;

. 4 The entry for each discharge to a port reception facility or another ship shall include date and time of discharge, port or facility or name of ship, categories of garbage discharged, and the estimated amount discharged for each category in cubic metres;

. 5 폐기물 기록부는 수용시설로부터 받은 영수증과 함께 본선 또는, 고정식 또는 부유식 플랫폼에 보관되어야 하며 그리고 적절한 시기에 검사를 위하여 손쉽게 이용 가능한 장소에 비치되어야 한다. 이 기록부는 최종 기재일로부터 최소 2년 동안 보존하여야 한다;

. 5 The Garbage Record Book along with receipts obtained from reception facilities shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;

. 6 이 부속서의 7규칙에 언급된 폐기물의 어떠한 배출 또는 손실사고 발생 시 손실 또는 배출이 일어난 일자, 시각, 항구 또는 선박의 위치(위도 및 경도 및 알 수 있다면 수심), 사유, 배출 또는 손실된 폐기물의 범주, 각 범주별에 대한 추정량 및 일반사항을 폐기물 기록부에, 총톤수 100 톤 미만의 선박의 경우는 본선의 공식 항해 일지에 기록하여야 한다.

. 6 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 100 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official logbook of the date and time of occurrence, port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known), the reason for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, categories of garbage discharged or lost, estimated amount for each category in cubic metres, reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks.

4. 주관청은 다음의 경우 폐기물 기록부의 요건을 면제할 수 있다 :

- . 1 승선인원 15인 이상의 정원을 가지고 1시간 이내의 연속된 항해에 종사하는 선박
- . 2 고정식 또는 부유식 플랫폼.

4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

- . 1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or
- . 2 Fixed or floating platforms.

A++ Note

폐기물 기록부 기록사항 요약

대상선박		총톤수 100톤 이상 선박, 승선인원 15명 이상 모든 고정식·부유식 플랫폼	
기록 사항	해양	일자, 시간	화물잔류물 배출 시작~종료 위치
	수용시설	위치(경위도)	시설명(선명), 영수증
	소각	폐기물 범주&추정량(m³)	소각 시작~종료 위치
	배출사고		수심, 사유

4 운항상 요건에 관한 항만국 통제 (제9규칙)

1. 선장 또는 선원이 폐기물에 의한 오염방지와 관련한 선내의 필수절차에 익숙하지 못하다고 믿을 만한 명백한 근거가 있는 경우, 타 당사국의 항구 또는 해상 터미널 내에 있는 선박은 이 부속서의 적용을 받는 운항상 적용에 관하여 그러한 협약 당사국에 의하여 정당히 권한을 부여받은 검사관에 의하여 검사를 받아야 한다.

2. 이 규칙의 제1항의 상황에 처해있는 경우, 협약 당사국은 그러한 상황이 이 부속서의 요건을 만족할 때까지 그 선박이 출항을 못하도록 하는 조치를 취하여야 한다.

3. 이 협약의 제5조에 규정된 항만국 통제와 관련한 절차는 이 규칙에 적용되어야 한다.

4. 이 규칙의 어느 것도 이 협약에서 구체적으로 명시된 운항상 요건에 대한 통제를 시행하는 당사국의 권리 및 의무를 제한하는 것으로 해석되어서는 아니된다.

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

1 정의

1. 대기오염 관련

(1) 배출 Emission

“배출”이라 함은 이 부속서에 의해 통제되는 선박으로부터 대기 또는 해상으로의 모든 배출을 의미한다.

Emission means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

(2) 배출 통제 지역 Emission Control Area (ECA)

“배출 통제 지역”이라 함은 NO_x, SO_x 및 미립자(P.M) 또는 이 세 가지 형태의 배출로 인한 대기오염 그리고 이것들로 인한 인간의 건강과 환경에 미치는 나쁜 영향을 방지, 감소 또는 통제하기 위하여 선박으로부터의 배출에 대한 특별한 강제조치의 채택이 요구되는 지역을 말한다.

Emission control area means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment.

(3) 비합리적인 배출제어 방법 Irrational Emission Control Strategy

“비합리적인 배출제어 방법”이란 선박이 정상작동 상태에 있을 때, 적용되는 배출 시험절차에서 예상되는 수준 아래 단계로 배출제어장치의 유효성을 감소시키는 방법이나 수단을 의미한다.

Irrational emission control strategy means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

(4) 연료유 Fuel Oil

“연료유”란 선박에 공급되어 사용될 목적으로 제공되는 모든 연료를 말한다.

Fuel oil means any fuel delivered to and intended for use on board a ship.

(5) 선내 소각 Shipboard Incineration 및 선내 소각기 Shipboard Incinerator

“선내 소각”이라 함은 선박이 정상적인 운항 중에 발생하는 폐기물이나 기타 물질을 선내에서 소각하는 것을 말한다.

Shipboard incineration means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

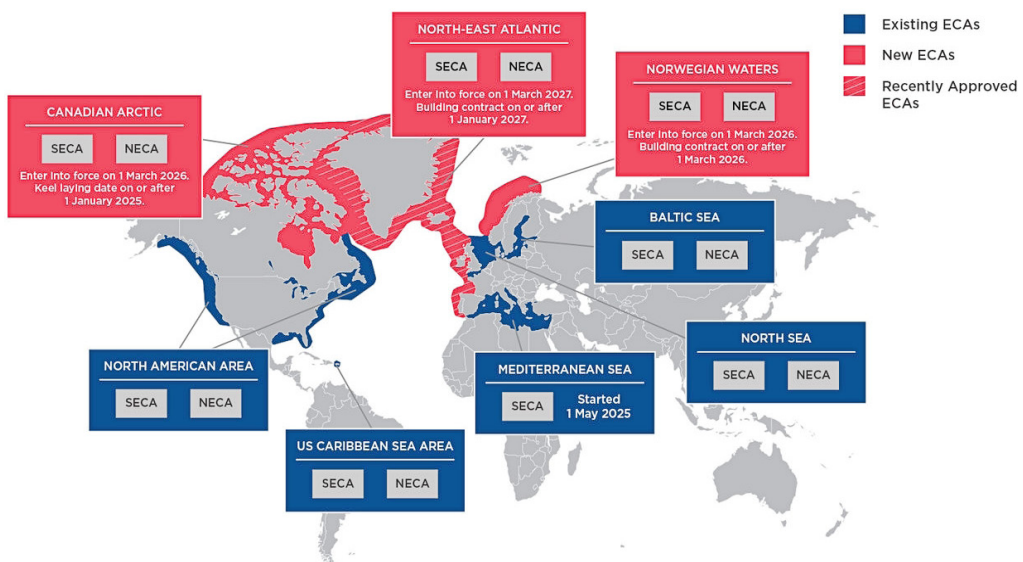
“선내 소각기”라 함은 소각을 주목적으로 설계된 선내 설비를 말한다.

Shipboard incinerator means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

(6) 사업장 Company

“사업장”이란 선박소유자 또는 선박소유자로부터 선박의 운항책임을 맡고 또한 선박의 안전경영 및 안전운항과 오염 방지를 위한 국제안전경영코드에 의하여 부여되는 모든 의무와 책임을 지기로 동의한 선박관리자 또는 나용선자와 같은 어떤 조직 또는 개인을 말한다.

Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, as amended.



2. 선박 관련

(1) 주요 개조 Major Conversion

이 부속서의 제4장과 관련하여 “주요개조”란 선박의 다음과 같은 개조를 의미한다:

- . 1 당해 선박의 치수, 운송능력 또는 엔진 출력을 실질적으로 변경하는 것 ; 또는
- . 2 당해 선박의 종류를 변경하는 것 ; 또는
- . 3 당해 개조의 목적이 실질적으로 당해 선박의 연한을 연장하는 것이라고 주관청이 인정하는 것 ; 또는
- . 4 만약 당해 선박이 신선이라면, 현존선에는 적용되지 아니하는 이 협약의 규정을 적용받게 되는 정도로 당해 선박을 개조하는 것 ; 또는
- . 5 선박의 에너지 효율을 실질적으로 변경하고 이 부속서의 제24규칙에 규정된 해당 “EEDI 허용값” 또는 제25규칙에 규정된 해당 “EEXI 허용값”을 선박이 초과할 수 있는 어떠한 변경을 포함하는 것.

Major conversion means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

- . 1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or
- . 2 which changes the type of the ship; or
- . 3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or
- . 4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or
- . 5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 24 of this Annex or the applicable required EEXI as set out in regulation 25 of this Annex.

(2) 전통 추진 방식 Conventional Propulsion

“전통 추진 방식”이란 제4장과 관련하여 왕복내연기관에 의해 작동되며 직접 또는 기어 박스를 통해 추진 샤프트에 결합하여 추진하는 방법을 의미한다.

Conventional propulsion in relation to chapter 4 means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

(3) 비전통 추진 방식 Non-conventional Propulsion

“비전통 추진 방식”이란 이 부속서 제 4장과 관련하여 전통 추진 방식 외에, 디젤-전기 추진 방식, 터빈 추진 방식, 그리고 하이브리드 추진 방식을 말한다.

Non-conventional propulsion in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

(4) 항해(항주)거리 Distance Travelled

“항해(항주)거리”란 항해(항주)한 대지거리(distance travelled over ground)를 말한다.

Distance travelled means distance travelled over ground.

(5) 현존선 Existing Ship

“현존선”이란 신선이 아닌 선박을 말한다.

Existing ship means a ship which is not a new ship.

신선은,
13.1.1 이후 건조계약
13.7.1 이후 통괄처리
15.7.1 이후 인도

(6) 여객선 Passenger Ship

“여객선”이란 12인을 초과하는 여객을 운송하는 선박을 말한다.

Passenger ship means a ship which carries more than 12 passengers.

(7) 크루즈 여객선 Cruise Passenger Ship

“크루즈 여객선”이란 제4장과 관련하여 화물 갑판을 가지지 않는 여객선으로 오로지 승객의 숙박 및 수송을 위해 설계된 선박을 말한다.

Cruise passenger ship in relation to chapter 4 means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

(8) 일반화물선 General Cargo Ship

“일반화물선”이란 주로 일반화물을 운송할 목적으로 설계된 선체에 갑판이 다층이거나 단층인 선박을 말한다. 이 정의에서 가축 운반선, 바지 운반선, 중량물 운반선, 요트 운반선, 핵연료 운반선과 같은 일반화물선을 위한 기준선의 계산에서 제외되는 특별한 건화물선은 제외한다.

General cargo ship means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

(9) 컨테이너선 Container Ship

“컨테이너선”이란 컨테이너를 화물창이나 갑판에 실어 운송할 목적으로만 설계된 선박을 말한다.

Containership means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

(10) 탱커 Tanker

“탱커”란 MARPOL 부속서 I의 제1규칙에 정의된 유탱커, MARPOL 부속서 II의 제1규칙에 정의된 케미컬 탱커 또는 NLS 탱커를 말한다.

Tanker means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

(11) 가스운반선 Gas Carrier

“가스운반선”은 MARPOL 부속서 VI의 제 4장과 관련하여, 이 규칙 2.16 항에 정의된 LNG 운반선 외에 어떠한 액화가스를 산적으로 운송하는데 사용하도록 건조되거나 개조된 화물선을 말한다.

Gas carrier in relation to chapter 4 means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 2.16 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

(12) LNG 운반선 LNG Carrier

“LNG 운반선”이란 이 부속서 제 4장과 관련하여 액화천연가스를 산적으로 운송하는데 사용하도록 건조되거나 개조된 화물선을 말한다.

LNG carrier in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

(13) 로로 화물/여객선 Ro-ro Ship

“로로 화물선”이란 롤온-롤오프 화물 수송 차량을 운송하기 위해 설계된 선박을 말한다.

Ro-ro cargo ship means a ship designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units.

“로로 화물선(차량 운반선)”이란 빈 자동차와 트럭을 운송하기 위해 설계된 다층 갑판의 롤온-롤오프 화물선을 말한다.

Ro-ro cargo ship (vehicle carrier) means a multi-deck roll-on-roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

“로로 여객선”이란 롤온-롤오프 화물구역을 가지고 있는 여객선을 말한다.

Ro-ro passenger ship means a passenger ship with roll-on-roll-off cargo spaces.

2 적용 예외

이 부속서의 규칙은 다음의 경우에는 적용되어서는 아니 된다. :

- . 1 해상에서 인명을 구조하거나 선박의 안전을 확보하기 위해 필요한 어떤 배출 ; 또는
- . 2 선박 또는 그 설비의 손상으로 인한 배출 :
 - . 2.1 손상의 발생 후 또는 배출을 발견한 후에, 배출을 방지하거나 최소화할 목적으로 모든 합리적인 예방조치가 취하여지는 것을 조건으로 한다. ; 그리고
 - . 2.2 만일 소유자나 선장이 의도적으로 손상을 시켰거나 사고가 발생할 우려가 있는 데도 이에 대한 조치를 태만히 한 경우는 제외된다.

Regulations of this Annex shall not apply to:

- . 1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- . 2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
 - . 2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and
 - . 2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

3 검사와 증서

1. 대기오염방지검사와 대기오염방지증서

(1) 대기오염방지검사(Reg. 5. 1)

1 총 톤수 400톤 이상의 모든 선박 그리고 모든 고정식 및 부유식 시추선 또는 기타 플랫폼들은 제3장에 적합함을 확인하기 위해 다음의 검사를 받아야 한다:

. 1 **최초검사**는 선박이 운항하기 전 또는 이 부속서의 제6규칙에 의한 증서가 최초로 발행되기 전에 받아야 한다. 이 검사는 이 부속서의 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료가 제3장의 적용규정을 충분히 만족하는 것을 확보하는 것이어야 한다.

. 2 주관청이 정한 **정기검사의 기간은 5년을 넘지 않는 간격으로** 한다, 다만 이 부속서의 제9. 2, 9. 5, 9. 6 또는 9. 7규칙이 적용되는 경우에는 예외로 한다. 정기검사는 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료가 제3장의 규정을 충분히 만족하는 것을 확보하는 것이어야 한다.

. 3 **중간검사는 국제대기오염방지증서의 2번째 연차일 전후 3개월 이내, 또는 3번째 연차일 전후 3개월 이내 한번 실시되며, 이 중간검사는 이 규칙의 제1. 4항에 정의된 연차검사 중 하나를 대체한다.** 중간검사는 설비 및 배치가 제3장의 적용요건에 완전히 적합하고 양호한 작동 상태에 있음을 확인하는 것이다. 이 중간검사는 이 부속서의 제6규칙 및 제7규칙에 의하여 IAPP 증서에 이서되어야 한다.

. 4 **연차검사는 증서의 매 연차일 전후 3개월 이내에** 실시되며, 이 검사는 이 규칙 제 1. 1항에 언급된 설비, 장치, 부착물, 배치 및 재료의 일반적인 검사를 포함하는 것으로 이들이 이 규칙 제5항에 따라 정비되고 선박의 용도에 만족하게 유지되는 것을 확인하기 위한 것이다. 연차검사는 이 부속서 제6규칙 및 제7규칙에 의해 발행되는 IAPP 증서에 이서되어야 한다.

. 5 이 규칙의 제5항에 규정된 중요한 수리나 신환이 있을 때마다, 또는 이 규칙 제6항에 규정된 조사 결과에 따른 수리 후 전반적으로 또는 부분적으로 행하는 **추가검사**를 실시하여야 한다. 이 검사에서는 필요한 수리 또는 신환이 효과적으로 완료되었고 그러한 수리, 신환 재료 및 시공이 모든 점에서 만족하며, 그 선박이 이 부속서의 제3장의 요건에 적합함을 확인하는 것이어야 한다.

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig or other platform shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex.

(2) 국제대기오염방지증서의 발행(Reg. 6. 1)

1 국제대기오염방지증서는 이 부속서 제5규칙의 규정에 의하여 최초 또는 정기검사를 한 후 다음의 선박에 발행되어야 한다.

. 1 타 당사국의 관할 항구 또는 해상 터미널로 향하는 항해에 종사하고 있는 400톤 이상의 모든 선박.

. 2 타 당사국의 관할 또는 주권하에 있는 수역으로 향하는 항해에 종사하고 있는 플랫폼과 시추선.

1 An International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

. 1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

. 2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

(3) 국제대기오염방지증서의 유효기간 및 효력(Reg. 9. 1)

1 국제대기오염방지증서는 5년을 넘지 않는 범위에서 주관청이 정하는 기간으로 발행되어야 한다.

1 An IAPP Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 이 규칙의 제1항의 요건에도 불구하고 :

. 1 현증서의 만료일 전 3개월 이내에 정기 검사가 완료되는 경우, 새 증서는 정기검사의 만료일부터 현 증서의 만료일 후의 5년을 넘지 아니 하는 날까지 유효하다.

. 2 정기검사가 현증서의 만료일 후에 완료되는 경우, 새 증서는 정기 검사의 만료일로부터 현증서의 만료일 후의 5년을 넘지 아니하는 날까지 유효하다.

. 3 정기검사가 현증서의 만료일의 3개월 전에 완료되는 경우, 새 증서는 정기검사의 완료일로부터 정기검사의 완료일 후의 5년을 넘지 아니하는 날까지 유효하다.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

. 1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

. 2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and

. 3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

4 정기검사가 완료되었으나 새 증서를 현증서의 만료일 전에 발행할 수 없거나, 또는 그 선박에 비치할 수 없는 경우, 주관청에 의하여 권한을 위임받은 자 또는 단체는 현 증서에 이서할 수 있으며 그러한 증서는 현 증서의 만료일로부터 5개월을 초과하지 아니하는 연장기간에 대하여 유효한 것으로 인정된다.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.

5 증서가 만료되는 시점에, 선박이 검사를 받기로 되어 있는 항구에 있지 않는 경우, 주관청은 그 증서의 유효기간을 연장할 수 있다. 그러나 이 연장은 단지 그 선박이 검사를 받기로 되어 있는 항구까지의 항해를 완료할 수 있도록 하기 위한 때에 한하며 특히 그것이 적당하고 합리적인 경우에 한해서 허용되어야 한다.

어떠한 증서도 3개월을 초과하여 연장될 수 없으며, 연장을 허가받은 선박이 검사를 받기로 되어 있는 항구에 도착했을 때는 새 증서를 발급받지 아니하는 한 그러한 연장에 의해 그 항구를 출항할 수 없다. 정기검사가 완료되는 경우, 새 증서는 연장이 허용되기 전의 현 증서의 만료일로부터 5년을 초과하지 아니하는 날까지 유효하다.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 이 부속서의 제6규칙 또는 제7규칙에 따라서 발행된 증서는 다음의 어느 경우나 그 효력이 상실된다:

- . 1 검사가 이 부속서의 제5. 1규칙(검사)에 명시된 기간 내에 완료되지 아니한 경우;
- . 2 증서가 이 부속서 제5. 1. 3항(중간) 또는 제5. 1. 4(연차)항에 따라서 이서되지 아니한 경우;
- . 3 선박의 국적을 타국적으로 변경하는 경우. 새 증서를 발행하는 국가가 그 선박이 이 부속서의 제5. 4규칙(EEDI검사)의 요건에 적합하다는 것을 충분히 만족할 때에만 새 증서는 발행되어야 한다.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- . 1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5. 1 of this Annex;
- . 2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5. 1. 3 or 5. 1. 4 of this Annex; and
- . 3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5. 4 of this Annex.

2. 에너지효율설계지수검사와 증서 및 확인서

(1) 에너지효율설계지수검사(Reg. 5. 4)

4 이 부속서의 제4장이 적용되는 선박은 기구가 개발한 지침서를 고려하여 다음의 검사를 또한 받아야 한다 :

. 1 최초검사는 신선이 운항하기 전 또는 국제에너지효율(IEE) 증서가 발행되기 전에 받아야 한다. 이 검사는 실측 EEDI가 제4장의 요건에 따르고 있는지, 그리고 이 부속서 제26규칙에서 요구하는 선박에너지효율관리계획(SEEMP)이 본선에 있는지를 검증한다.

. 2 전반적 또는 부분적 검사는 이 규칙이 적용되는 신조 선박의 주요 개조 후 실시한다. 이 검사는 필요시 실측 EEDI가 재계산 되고 이 부속서의 제24규칙의 요건을 만족하는지 확인하여야 하며, 이때 개조되는 선박의 선종 및 크기에 적용되는 감축계수는 제2. 2. 18 규칙에 따른 원래 선박의 계약, 용골거치 또는 인도일자에 상응하는 값을 적용한다.

3 신선 또는 현존선의 주요개조가 매우 광범위하여 주관청이 새로이 건조되는 선박으로 간주하는 경우, 주관청은 EEDI 계산값에 대한 최초검사의 필요성 여부를 결정하여야 한다.

. 4 현존선의 경우, 제 26규칙에 따라서 에너지효율관리계획(SEEMP)의 선박 비치 요건에 대한 검증은 2013년 1월 1일 이후 첫 번째의 이 규칙 1항에 식별된 첫 번째 중간 또는 정기검사 시에 실시한다.

. 5 주관청은 27규칙(연료량 데이터 수집 및 보고)을 적용받는 선박에 대하여, 선박에너지효율관리계획(SEEMP)이 이 부속서 26. 2(SEEMP)규칙을 준수함을 확인해야 한다. 이런 확인은 선박의 첫 번째 보고 기간 전 방법론 및 절차가 준비되어있음을 확인하기 위해 이 부속서 27규칙에 따라 자료 수집 전 완료되어야 한다. 확인증(COC, confirmation of compliance)이 제공되어야 하며 선박에 비치되어야 한다.

. 6 주관청은 제 28 규칙(CII)이 적용되는 각 선박에 대해 SEEMP 가 이 부속서의 제 26. 3. 1 규칙을 준수함을 보장해야 한다. 이는 2023 년 1 월 1 일 전에 수행되어야 한다. 확인증(COC)은 선박에 제공되고 본선에 비치되어야 한다 .

5 설비는 이 부속서의 규정에 적합하게 유지되어야 하며 검사를 받는 설비, 장치, 부착물, 배치 또는 재료는 주관청의 서면 승인 없이는 변경되어서는 아니된다. 이 부속서의 규정을 준수하는 설비 및 부속품의 직접적인 교환은 허용된다.

6 동 부속서에 적용을 받는 장비의 효율 또는 완전성에 본질적으로 영향을 주는 사고가 선박에서 발생하거나 결함이 발견될 때는 선장 또는 선박 소유자는 관련증서의 발급에 책임을 지고 있는 주관청, 지정된 검사원 또는 승인된 단체에 최대한 가장 빠른 시간 이내에 보고를 하여야 한다.

4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account the guidelines adopted by the Organization:

. 1 An initial survey carried out before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board;

. 2 A general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a new ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2. 2. 18 of this Annex;

. 4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 26 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013;

. 5 The Administration shall ensure that for each ship to which regulation 27 applies, the SEEMP complies with regulation 26. 2 of this Annex. This shall be done prior to collecting data under regulation 27 of this Annex in order to ensure the methodology and processes are in place prior to the beginning of the ship's first reporting period. Confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the ship;

. 6 The Administration shall ensure that, for each ship to which regulation 28 applies, the SEEMP complies with regulation 26. 3. 1 of this Annex. This shall be done prior to 1 January 2023. Confirmation of compliance shall be provided to, and retained on board, the ship;

5 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

6 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

(2) 국제에너지효율증서의 발행 (Reg. 6. 4)

4 국제에너지효율(IEE) 증서는 총톤수 400톤 이상의 선박이 타당사국의 관할 항구 또는 해상 터미널로 향하는 항해에 종사하기 전에 이 부속서의 제5. 4규칙(에너지효율설계지수검사)의 조항에 따른 검사 후 발행하여야 한다.

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5. 4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

(3) 국제에너지효율증서의 유효기간(Reg. 9. 10)

10 국제에너지효율증서는 아래 제11항의 조항을 따르는 조건으로 선박의 일생동안 유효하다.

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 이 부속서에 따라서 발행된 국제에너지효율증서는 다음의 어느 경우 그 효력이 상실된다:

- . 1 선박이 운항을 중단하거나 선박의 주요개조 후 새로운 증서가 발행되는 경우
- . 2 선박의 국적을 타국적으로 변경하는 경우.

새 증서를 발행하는 국가가 그 선박이 이 부속서의 제4장의 요건에 적합하다는 것을 충분히 만족할 때에만 새 증서는 발행되어야 한다. 협약당사국 사이의 국적변경의 경우, 변경 후 3개월 이내에 요청을 받으면, 선박이 이전에 그 국기를 게양할 자격이 있었던 당사국 정부는, 국적변경 전 선박에 비치된 증서의 사본과, 가능하면 관련 검사보고서의 사본을 가능한 한 조속히 주관청에 송부하여야 한다; 또는

. 3 이 부속서의 제3 규칙이 적용되지 않는 한, 이 부속서 제 5. 5규칙에 규정된 바와 같이, 검사에 포함된 선박의 장비, 시스템, 부속품, 배치 또는 재료가 주관청의 명시적인 승인 없이 변경된 경우

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- . 1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or
- . 2 upon transfer of the ship to the flag of another State.

A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports; or

. 3 if the ship's equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey were changed without the express approval of the Administration, as provided for in regulation 5. 5 of this Annex, unless regulation 3 of this Annex applies.

(4) 연료유 소모량 보고와 운항적 탄소 집약도 지수(CII)에 관한 적합확인서 (Reg. 6. 6)

6 이 부속서의 제 27.3규칙에 따라 보고된 데이터를 수신하고 이 부속서의 제 28.2 규칙에 따라 연간 운항적 CII를 획득하면, 주관청 또는 주관청에 의해 정당하게 권한을 부여 받은 단체는;

. 1 데이터가 이 부속서의 제 27규칙에 따라 보고되었는지를 결정해야 한다 .

. 2 보고된 연간 운항적 CII 계산값이 이 부속서의 제 27규칙에 따라 제출된 데이터를 기반으로 계산되었음을 확인해야 한다 .

. 3 검증된 연간 운항적 CII 계산값을 기반으로 이 부속서의 제 28.6규칙에 따라 선박의 운항적 탄소 집약도 등급을 결정해야 한다. 그리고

. 4 이 부속서의 제 6.6.1에서 6.6.3규칙에 따른 결정 및 검증 시, 연초부터 5개월 이내에 연료유 소비 보고 및 운항적 탄소 집약도 등급과 관련된 적합확인서를 선박에 발행해야 한다.

. 4 issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating to the ship no later than five months from the beginning of the calendar year, upon determination and verification pursuant to regulations 6.6.1 to 6.6.3 of this Annex. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

8 이 부속서의 규칙 28에 따라 3년 연달아 D 등급 또는 E 등급을 부여받은 선박은 시정 조치 계획이 정당하게 개발되고 SEEMP에 반영되어야 하며 주관청 또는 이 부속서의 규칙 28.7 및 28.8에 따라 정당하게 승인된 기관이 확인하지 않는 한 적합확인서는 발행되지 않는다.

8 Notwithstanding paragraph 6 of this regulation, a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex shall not be issued a Statement of Compliance unless a plan of corrective actions is duly developed and reflected in the SEEMP and verified by the Administration or any organization duly authorized by it in accordance with regulations 28.7 and 28.8 of this Annex.

(5) 운항적 탄소 집약도 적합확인서의 유효기간(Reg. 9. 12)

12 이 부속서 6.6 규칙에 따라 발행된 적합확인서는 해당 증서가 발행된 역년 및 다음 해 첫 5개월까지 유효하다. 이 부속서 6.7(국적변경 또는 사업장 변경)규칙에 따라 발행된 적합확인서는 해당 증서가 발행된 역년, 다음해 및 다다음해 첫 5개월까지 유효하다. 모든 적합확인서는 적어도 5년간 본선에 보관되어야 한다.

12 The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.6 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following calendar year. The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.7 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All Statements of Compliance shall be kept on board for at least five years.

3. 선박에너지효율관리계획서(SEEMP)

1 각 선박은 해당 선박 고유의 선박 에너지 효율 관리 계획(SEEMP)을 선박에 비치해야 한다. 이 계획은 선박의 안전 관리 시스템(SMS)의 일부로 될 수 있다.

2 총톤수 5,000톤 이상 선박의 경우, SEEMP는 이 부속서의 제 27.1규칙에 의해 요구되는 데이터를 수집하는 데 사용되는 방법과 선박 주관청에 데이터를 보고하는 데 사용되는 프로세스에 대한 설명을 포함해야 한다.

3 총톤수 5,000톤 이상 선박이 이 부속서의 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14에서 2.2.16, 2.2.22와 2.2.26에서 2.2.29 규칙의 범주 중 하나 이상에 해당되는 경우:

.1 2023년 1월 1일 이전에 SEEMP에는 다음이 포함되어야 한다.

.1 이 부속서의 28규칙에 의해 요구되는 선박의 연간 운항적 CII를 계산하는데 사용되는 방법과 이 값을 선박의 주관청에 보고하는데 사용되는 프로세스에 대한 설명

.2 이 부속서의 28 규칙에 명시된 대로 향후 3년 동안 연간 운항적 CII 허용값

.3 연간 운항적 CII 허용값이 향후 3년 동안 어떻게 달성될 것인지를 문서화하는 실행 계획

.4 자체 평가 및 개선 절차.

.2 3년 연속 D 등급 또는 이 부속서의 규칙 28(CII)에 따라 E 등급을 받은 선박의 경우 SEEMP는 연간 운항적 탄소집약도 지수 허용값을 달성하기 위한 시정 조치 계획을 포함하도록 이 부속서의 규칙 28.8에 따라 검토되어야 한다.

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan(SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System.

2 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the SEEMP shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by regulation 27.1 of this Annex and the processes that will be used to report the data to the ship's Administration.

3 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex:

.1 On or before 1 January 2023 the SEEMP shall include:

.1 a description of the methodology that will be used to calculate the ship's attained annual operational CII required by regulation 28 of this Annex and the processes that will be used to report this value to the ship's Administration;

.2 the required annual operational CII, as specified in regulation 28 of this Annex, for the next three years;

.3 an implementation plan documenting how the required annual operational CII will be achieved during the next three years; and

.4 a procedure for self-evaluation and improvement.

.2 For a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex, the SEEMP shall be reviewed in accordance with regulation 28.8 of this Annex to include a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

3 운항상 요건에 관한 항만국 통제(제10규칙)

1 선장 또는 선원이 대기오염방지와 관련한 선내의 필수절차에 익숙하지 못하다고 믿을만한 명백한 근거가 있는 경우, 타 당사국의 항구 또는 해상 터미널 내에 있는 선박은 이 부속서의 적용을 받는 운항상 요건에 관하여 그러한 협약 당사국에 의하여 정당한 권한을 부여받은 검사관에 의하여 검사를 받아야 한다.

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 이 규칙의 제1항의 상황에서, 협약 당사국은 상황이 이 부속서의 요건을 만족할 때까지 그 선박이 출항을 못하도록 하는 조치를 취하여야 한다.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take steps to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 이 협약의 제5조(Article)에 기술되어 있는 항만국 통제와 관련한 절차는 이 규칙에 적용되어야 한다.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 이 규칙의 어느 것도 현 협약에서 구체적으로 명시된 운항상 요건에 대한 통제를 시행하는 당사국의 권리 및 의무를 제한하는 것으로 해석되어서는 아니 된다.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

5 이 부속서의 제4장과 관련하여, 이 협약의 제5조에 의거하여 항만국 검사는, 해당 할 경우, 연료유 소모량 보고, 운항적 탄소집약도 등급, 국제에너지효율증서 및 선박 에너지효율 관리계획과 관련된 유효한 적합확인서가 본선에 있는지 확인할 수 있다.

5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with article 5 of the present Convention.

6 이 규칙 제5항의 요건에도 불구하고, 항만국 검사는 선박 에너지 효율 관리 계획이 이 부록의 제 28규칙에 따라 선박에 의해 적법하게 이행되는지 여부를 검사할 수 있다.

6 Notwithstanding the requirements in paragraph 5 of this regulation, any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the ship in accordance with regulation 28 of this Annex.