IMO/IMPA/아시아포럼 주요일정 및 소식

순서	기 간	회 의 명	장소

- IMO(국제해사기구)는 하반기 대부분 재택근무 진행하며, 온라인 회의로 대체함
- 코로나19(COVID-19)의 여파로 2021년도 7월 31일까지 우선 온라인회의 진행 예정

〈2021년도 IMO 회의 일정〉

순서	기 간	회 의 명
1	01.11 ~ 01.15	제45차 IMSO 자문위원회(IMSO45)
2	02.15 ~ 02.19	제7차 인적요소, 훈련 및 당직 전문위원회(HTW7)
3	03.22 ~ 03.26	제8차 오염예방 및 대응 전문위원회(PPR8)
4	03.29 ~ 04.01	국제유류오염보상기금 회의(IOPC FUNDS)
5	04.08	제33차 특별이사회(C/ES.33)
6	04.12 ~ 04.16	제44차 런던협약/런던의정서 과학그룹회의(LC/SG44)
7	04.19 ~ 04.23	제8차 항해·통신 및 수색·구조 전문위원회(NCSR8)
8	05.05 ~ 05.14	제103차 해사안전위원회(MSC103)
9	06.01 ~ 06.07	제45차 간소화위원회(FAL45)
10	06.15 ~ 06.18	제76차 해양환경보호위원회(MEPC76)
11	06.28 ~ 07.02	제125차 이사회(C125)
12	07.12 ~ 07.16	제7차 IMO 협약이행 전문위원회(III7)
13	07.26 ~ 07.30	제108차 법률위원회(LEG108)
14	09.06 ~ 09.10	제7차 화물 및 컨테이너 운송 전문위원회(CCC7)
15	09.20 ~ 09.24	제71차 기술협력위원회(TCC71)
16	10.04 ~ 10.08	제104차 해사안전위원회(MSC104)
17	10.18 ~ 10.22	제43차 런던협약/제16차 런던의정서 자문회의(LC43/LP16)
18	11.01 ~ 11.05	제77차 해양환경보호위원회(MEPC77)
19	11.08 ~ 11.12	국제유류오염보상기금 회의(IOPC FUNDS)
20	11.17 ~ 11.19	제126차 이사회 및 제34차 특별이사회(C126&C/ES.34)
21	11.29 ~ 12.08	제32차 총회(A32)
22	12.09	제127차 이사회(C127)

출처 : IMO홈페이지(www.imo.org), IMO KOREA(www.imokorea.org), IMPA홈페이지(www.impahq.org)

IMO 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

■ 자율운항선박 실용화 국제협력조직 MASSPorts 출범

8월 4일(화) IMO 8개 회원국(대한민국, 중국, 덴마크, 핀란드, 일본, 네덜란드, 노르웨이, 싱가포르)은 화상회의를 통해 자율운항선박 실용화 국제협력조직인 MASSPorts를 출범하기로 결정했다. 동 조직은 빠른 시일내 자율운항선박의 상용화, 자율운항선박 관련 항만개발에 착수하기 위해 싱가포르 정부에서 주도하여 출범하기로 했으며 IMO 자율운항선박의 실증실험에 관한 잠정지침을 기준으로 새로운 지침 마련에 착수할 예정이다.

MASS : Maritime Autonomous Surface Ship

■ 세계해사의 날 맞아 웨비나 개최

9월 24일(목) “선원: 해운미래의 핵심(Seafarers: at the core of shipping's future)”을 주제로 한 IMO 세계해사의 날 행사를 웨비나로 개최했다. 회원국 대표단, 국제기구 및 관련 산업계 연사들이 대거참석했으며 COVID-19 사태가 긍정적인 변화의 촉매제가 될 수 있도록 국제적인 협력을 강화해야한다는 데 의견을 같이했다.

특히, 임기택 IMO 사무총장은 국제해운의 글로벌 규제기관인 IMO는 협력정신의 계승, 지속가능한 경제회복을 위한 새로운 파트너쉽 구축, 유엔 지속가능한개발(SDGs) 추진을 위해 노력할 것을 언급했다.

■ IMO, 사이버 공격으로 홈페이지 일시 폐쇄

9월 30일(수) 국제해사기구(IMO)의 공용 웹사이트 및 내부 인트라넷 서비스가 외부로부터 사이버 공격을 받아 즉시 홈페이지 내 주요 시스템을 중단하고 UN IT 보안 전문가들과의 협력을 통해 공격 원인을 파악하여 네트워크 시스템을 원상태로 복구했다.

최근 국제컨테이너선사 CMA CGM사와 운수물류업체 Toll사, 대형컨테이너선사인 MSC사 등이 악성코드의 공격을 받는 등 해양사이버보안 관련 사고가 잦아지고 있어 사이버보안 전문가들은 포스트 코로나 시대에도 원격 및 자율기술 발전이 가속화되므로 각 기업의 적절한 조치가 사이버 공격 위험방지 및 손해경감에 필수적이라 강조했다.

■ IMO-대한민국, GHG-SMART 프로그램 협약 체결

10월 27일(화) 대한민국(해양수산부 장관 문성혁)과 IMO(사무총장 임기택)는 최빈국(LDC), 군소도서국(SIDs) 등 개발도상국들의 해운 온실가스배출량 감축을 위한 교육 프로그램 수립을 위한 협약을 체결하였으며, 이를 통해 IMO 해운항만 분야의 온실가스 감축을 위한 초기전략 이행이 촉진될 예정이라고 밝혔다.

GHG-SMART 프로그램은 선박기인 온실가스 감축을 위한 초기전략 달성에 기여할 것으로 기대되며, 선종별 탄소집약도 감소, 신기술 개발, 제로 에미션 연료 등 다양한 방면에서 개도국을 지원하여 기술과 정책의 격차를 해소하고자 진행된다.

〈출처 IMO 소식과 국제해사동향 뉴스레터〉

순서	기 간	회 의 명	장소

■ IMPA(국제도선사협회)는 하반기 대부분 일정 취소하고 온라인 회의로 대체
■ 2021년도 회의 일정 미정

IMPA 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

■ 도선사승하선설비 안전 캠페인 진행(IMPA SAFETY CAMPAIGN) (2020.9.15. IMPA NOTICE 945)

- 국제도선사협회(IMPA)는 전 세계 도선사와 함께 2020년 10월 1일(목)부터 15일(목)까지 2주간 전 세계적으로 도선사용 승하선설비 안전 캠페인을 진행
- 기간 중 도선사는 국내 항만에 입출항하는 선박의 도선사용 승하선설비가 현행 SOLAS 협약 규정에 맞게 설치되었는지 현장 확인하고 설비 상태가 극히 불량하여 안전에 저해될 경우 승하선 거부 혹은 PSC 고발 조치로 대응할 예정임을 공문/홈페이지 등을 통해 안내
- 특히, 최근 추락사고가 잦은 Trapdoor 설비 등 도선사용 승하선설비가 규정에 맞게 설치·운영될 수 있도록 안내·점검해줄 것을 당부

■ TRAPDOOR 설치·운용 관련 안내(IMPA NEWS LETTER ISSUE48, JULY 2020)

- 2019년~2020년 사이 최근 미국 뉴욕항 등에서 규정에 맞지 않은 'Trapdoor' 사용에 따른 추락사고 사망자가 계속 발생함
- 이에 따라 국제도선사협회(IMPA)는 관련 설비에 대한 규정 이행과 개선을 촉구하는 서신을 국제해사기구(IMO)에 전달하고 미국, 영국, 뉴질랜드, 일본 등에서도 개별적으로 관련내용을 적극 소개하고 개선을 촉구함
- 한국에서는 2020년도 도선지 여름호(69호) "해외정보" 코너에서 안전캠페인을 집중소개하고 Trapdoor 관련 내용을 간략히 언급함
- 한편, 2020년도 10월에 진행된 캠페인에는 Trapdoor 관련 내용을 아래와 같이 상세히 소개해 이용자 등에 알림 (※ 조선소, 선급, 도선선, 사다리제작 업체 등 업계 참고 요청)

〈 트랩도어(Trapdoor) 설치 관련 안내 〉

1. 관련 규정

SOLAS V23 3.3.2.1 ...In the case of a combination arrangement using an accommodation ladder with a trapdoor in the bottom platform(i.e. embarkation platform), the pilot ladder and man ropes shall be rigged through the trapdoor extending above the platform to the height of the handrail.

☞ 결합형태의 사다리 사용시, 도선사용 사다리는 "트랩도어(통로문)"를 통과해 하부플랫폼의 난간(handrail) 높이까지 연장설치 되어야 한다.

IMPA 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

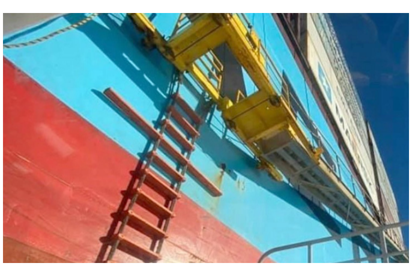
Res. A.1045(27) 3.7 *If a trapdoor is fitted in the lower platform to allow access from and to the pilot ladder, the aperture should not be less than 750 mm x 750 mm. The trapdoor should open upwards and be secured either flat on the embarkation platform or against the rails at the aft end or outboard side of the platform and should not form part of the hand holds. In this case the after part of the lower platform should also be fenced as specified in paragraph 3.5 above, and the pilot ladder should extend above the lower platform to the height of the handrail and remain in alignment with and against the ship's side.*

2. 규정 이행 사항

승하선 높이 9m 이상인 경우, **결합형태(도선사용 사다리+현측사다리) 사다리는 안전포스터(Required Boarding Arrangements for Pilots)와 같이 설치**해야하나(2012년 7월 1일 이후 건조된 선박은 필수) 부득이하게 트랩도어를 설치하는 경우,

a. 도선사용 사다리가 트랩도어를 통과해 현측사다리 하단플랫폼의 난간(handrail) 높이까지 설치
b. 현측사다리의 하단플랫폼이 선측에 고정
c. 도선사용 사다리는 선측과 나란하게 설치
d. 트랩도어 개구부의 규격은 적어도 750mm×750mm 이상
e. 트랩도어는 위쪽으로 열림
f. 트랩도어는 승선플랫폼 등에 수평으로 고정 등

3. 예 시

잘못된 설치 예시 (Bad case)	잘못된 이유 (Why)
  	• 도선사용 사다리는 트랩도어를 통과해 하단플랫폼에서 핸드레일 높이까지 연장되지 않음. • 도선사용 사다리가 하단플랫폼 보다 아래에 있음. 이 경우 도선사는 발판이 하단플랫폼 보다 아래에 있고 높이가 균등하지 않아 플랫폼에 발을 딛기 위해 몸을 비트는 등 불필요하고 불안전한 동작을 함. • 특히, 하단플랫폼을 선측에 확실히 고정(securing)하지 않는 경우 더욱 위험. • 일부 플랫폼은 규정사이즈(750X750)를 만족하지 않아 통과하는데 어려움이 따르기도 함 등

IMPA 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

■ 도선사 승하선 관행에 관한 연구 진행

- 국제도선사협회(IMPA)는 최근 잦은 도선사 추락사고에 주목해 ‘도선사 승하선 관행에 관한 연구(IMPA Working Group on Board Practices)’ 예정이며 특히, 도선사 승하선시 높이(Freeboard)에 따른 도선선의 위치 설정(본선 밀착 혹은 분리)과 부상정도에 대해 중점적으로 연구할 예정
- 이에 따라 도선사 승하선 시 추락사고를 경험했거나 관련 내용에 대한 의견 혹은 지침 등의 제보 접수중(사고사례, 추락높이, 추락위치-도선선/해상, 부상정도, 의견 등)
  - 제보처 : 이메일(kmpilot@kmpilot.or.kr) 혹은 구두(02-784-6022)
  - 관련문의 : 협회 혹은 국제업무전문위원회 위원 울산항 곽상민 도선사

제84차 IMPA 집행위원회 회의결과 보고서

인천항 도선사 최영식 / 국제도선사협회 부회장

회의 개요

1. 참 석 자 : 최영식(인천) IMPA 부회장
2. 날 짜 : 2020년 12월 8일(화)~9일(수)
3. 장 소 : 화상회의로 진행

들어가며

지난번과 마찬가지로 Zoom 영상회의 방식으로 12월 8일은 4개 소위원회, 9일은 집행위원회 본회의를 이틀에 걸쳐 진행하고 그 결과를 보고함

회의 결과

■ Safety Sub Committee

- 한국시간 12월 8일 21시부터 이튿날 새벽 1시까지 회장, 부회장 2명, 자문위원 4명과 사무총장 총 8명이 영상회의에 참가
- Safety Survey Report

  10월 초 2주간 시행한 도선사승하선설비 안전 캠페인에 역대 최고기록은 총 6,394건 보고. 브라질 2,817건을 보고해 극찬. 결함율은 12% 정도로 아직도 많은 위험이 잠재되어 있으며, 한국은 인천 12, 여수 3, 울산 1, 동해 1, 제주 1건 총 18건으로 겨우 0.3%의 저조한 참여율을 보임. 아시아권에서 홍콩 217건, 일본 182건, 중국 132건, 태국 127건과 비교해보아도 우리 회원들의 관심이 아직 부족한 편이며 나의 생명과 직결될 수도 있는 도선사 사다리 안전에 대한 관심과 참여가 절실함. 사다리의 결함이 없는 경우도 보고하게 되어 있음을 참고 요망

  캠페인이 한 달 정도는 지속되어야 휴무나 휴가 중에 있는 도선사까지 참여할 수 있지 않나하는 제안도 있었고, 앱과 서면 모두 가능한 보고체계가 자료의 중복과 혼란이 있어서 앱으로 단일화하자는 의견도 제시됨

- Pilot Ladder Trap Door

  금년 2월 미국 도선사 한명이 Trap Door로 승선 중 추락하여 사망한 이래(금년 7월 회원들에게 배부된 THE INTERNATIONAL PILOT issue No. 48의 4~5쪽 참조) 각국 도선사회에서 많은 연구와 제안이 접수되었으며 ISO 2004, ISO 2019가확정이 되면 관련 규정을 재검토할 예정. 뉴질랜드 도선사회는 사다리를 갑판까지 설치할 것을 요구하고 있으나 IMPA는 현재 도선사 사다리가 Trap door의 플랫폼 상부 핸드레일까지 설치하는 것으로 되어 있는 것(the ladder extend to the handrail above the platform)을 2미터 상부까지 설치하는 것으로 개정하려고 가닥을 잡음

- Pilot Ladder Poster Review

  도선사사다리 고박(Lashing) 방법과 Trap Door Arrangement가 추가로 포스터에 포함되도록 소위원회 구성하기로 함. 이외에도 문구 수정의견도 접수되어 2쪽짜리 포스터 제작 예상

- Fall Arresters(추락방지 장치)

  도선사 승하선 안전을 위해서 Fall arrester를 사용하자는 제안이 접수되었으나, 요동치는 승하선 현장에서는 채택하기 어려울 뿐만 아니라 오히려 위험을 가중시킬 수도 있다고 판단

- Pilot Ladder Securing Study

  도선현장에서 가장 흔하게 보는 사다리 결합방식은 side rope 양쪽을 shackle로 갑판에 고정하는 것인데 Res. 1045(27)에는 “the pilot ladder should be secured to a strong point”라고만 되어 있어서 각국마다 항만마다 도선사들이 선호하는 방식이 달라서 많은 혼란과 오해가 있었음

IMPA 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

뉴질랜드의 Troy Evans라는 도선사가 다양한 형태의 결합 방법에 대한 방대한 Load test를 IMPA에 보내왔는데, Side rope를 Band sling으로 잡아서 Shackle로 갑판의 Strong point에 결합하는 것이 가장 안전한 것으로 나타남.
이에 안전위원회는 현안으로 다루며 노르웨이 검사기관에 의뢰하기로 결정

■ Navigation Technology Sub-committee

- 12월 9일 새벽 3시부터 1시간 동안 회장 4명, 부회장 1명, 자문위원 2명과 사무총장 총 5명이 영상회의에 참가

- Review of PPU Guidance
BP의 수석감독이 회사선박들의 무선 PPU의 작동이 불안정하고 IMPA의 PPU Design Guideline에 무선설치에 대한 언급이 없다고 지적한 데 대하여 메이커에 문의하는 한편, Guideline을 재검토하기로 함

- Recommendations on usage of ECDIS and preventing Incidents
OCIMF에서 만든 상기문서가 도선사에게도 많은 도움이 되리라고 보고 회원들에게 공급하며 홈피에서 조회가 가능하도록 할 예정

- Suggested Video about GPS Signal Jamming/Spoofing and Norwegian Solution GPS Signal Jamming/Spoofing이 무엇이며, 노르웨이 정부에서는 어떻게 해결하고 있는가가 유튜브에 잘 나와 있음(유투브서 Support tools for the pilot service검색) 인천에서도 간혹 북한에서 GPS Jamming 신호가 발신되어 선박의 위치가 전혀 엉뚱하게 잡히는 경우가 있음

■ Professional Standards & Qualifications Sub-Committee

- PIANC Climate Change Declaration - NaCC
전 영국도선사 회장 Don Cockril의 PIANC내에서 IMPA의 입장대변에 대한 감사를 표하며 NaCC(National Anti-Corruption Commission)의 활동에 지지를 표하기로 함

- IMPA Membership Flyer update
사무총장은 IMPA에 대한 관심과 가입을 검토하는 도선사 단체가 점차 증가하고 있다고 보고

■ Governance, Planning and Finance Sub-Committee

- 금년 한해 코로나 사태로 인해 모든 회의와 행사가 축소 또는 중단되면서 각종 비용집행이 되지 않아서 내년 회비는 동결하기로 함

■ 집행위원회 본회의

- 집행부 전원이 참석하여 12월 9일 21시부터 자정까지 화상회의를 진행

- IMO FAL44
중국과 몇 개국이 IAPH(International Association of Ports and Harbors)회의에서 Port Call Optimization Project을 제안하여 CG(통신작업반)에 참여하기로 함.
Port Call Optimization Project란 다수의 선사와 주요항구가 2014년 결성한 조직체로서(부산항도 참여) 본선의 입출항 실시간 동정을 관계되는 선사, 대리점, 터미널, 도선사 및 심지어 선식업자, 급유업체까지 모든 물류체인이 공유하면서 재박시간을 단축하고 매끄러운 입출항을 도모하는 시스템으로 우리 도선사의 승하선 시간도 깐깐하게 추적될 여지가 있음

- IHMA(International Harbor Masters Association) Conference
도선사를 VTS 요원으로 활용하는 건이 다루어졌는데, 이미 로테르담에서는 오래 전부터 SBP(shore based pilot)가 제공되었음이 언급. IALA 수장은 Port Call Optimization을 언급하였고 무인선박은 한참동안 현실화되지 않을 것으로 전망함. 한 대형선주는 항만부근에서 많은 도선사고가 발생한다고 P&I Club에서 연구해 볼 것을 요청함

- IMPA 2021 -Cancun
코로나19로 인해 연기되었던 멕시코 칸쿤 총회는 2021년 5월로 연기되었으나 현 상황을 반영하여 11월로 연기하는 것을 멕시코 측과 협의하기로 함. 끝.

순서	기 간	회 의 명	장소

■ 아시아도선사포럼(APMPF: Asia Pacific Maritime Pilots' Forum)의 하반기 일정 없음

■ 2021년도 제3차 아시아포럼 일정 미정

■ 아시아도선사포럼은 2017년 8월 30일(수) 제1차 인도네시아 발리 포럼에서 시작됨. 한국, 중국 뿐만 아니라 호주와 파푸아뉴기니 등 13개국이 참여함. 포럼은 도선의 전문성(Professionalism)과 지속성(Sustainability) 향상을 목표로 2년마다 포럼을 개최하기로 함. 제2차 포럼은 호주 시드니에서 열림

아시아포럼 주요소식 (2020.7. ~ 12.)

■ 뉴질랜드협회, Trapdoor 설치·운용 가이드라인 발간

· 뉴질랜드도선사협회(회장 Capt.Steve Banks)는 11월 4일(수) "RIGGING OF COMBINATION BOARDING ARRANGEMENTS WITH TRAPDOORS" 가이드라인을 만들고 Dunedin에서 열린 컨퍼런스에서 공개함

· 해당 자료에는 올바른 승하선사다리(Trapdoor 포함) 설치를 위한 18개 문항의 체크리스트가 포함되어 있으며, 사례별 사진이 다양하게 수록되어 이해를 도움

CHECKLIST

FOR RIGGING A COMPLIANT COMBINATION BOARDING ARRANGEMENT IN NEW ZEALAND

(THIS INCLUDES PLATFORMS WITH A TRAPDOOR)

	PILOT LADDER BOARDING ARRANGEMENT REQUIREMENTS	YES	NO
1	Pilot ladder and accommodation ladder must be secured to the ship's side separately and not to each other in any way		
2	Pilot ladder must be secured to ship's structure at strongpoints, not to handrails or pipes		
3	Pilot ladder must be secured/bowsed to ship's side 1.5 metres above platform		
4	Pilot ladder must be a continuous length, extending at least 2 metres above platform		
5	No rails, bars or beams should obstruct pilot's ability to grasp side ropes or stand on steps until they are level with platform		
6	Inboard railings on platform with a trapdoor must not obstruct ladder		
7	Accommodation ladder must be secured/bowsed to ship's side separately from pilot ladder. Magnets or suction pads may be used for this purpose		
8	If the pilot ladder is stored on a reel, the ladder must be secured to strongpoints on deck, and the reel locked separately		
9	Trapdoor must open outwards, be secured to platform structure and not provide a handhold		
10	Accommodation ladder platform must be horizontal		
11	Manropes if required must be secured to ship's structure, not to the platform		
12	Manropes must be bowsed to ship's side or passed around side ropes 1.5 metres above the platform		
13	Manropes must be 28 – 32 mm diameter and not have knots at bottom end		
14	There must be stanchions or handrails adjacent to the ladder within easy reach to assist the pilot transferring from the ladder to the platform		
15	If tripping/retrieval line is attached to ladder, it should be attached above lowest spreader and lead forward		
16	If pilot ladder is certified to ISO standards, it should be strength tested or replaced every 30 months		
17	Pilot ladder steps must rest firmly against the ship's side		
18	The pilot must not be required to lean outwards to pass through the trapdoor accessway		

출처 : IMO홈페이지(www.imo.org), IMO KOREA(www.imokorea.org), IMPA홈페이지(www.impahq.org)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS