

1978年の 船員の 訓練, 資格證明 및 當直 勤務에 관한 國際協約의 對策方案(續)

金 周 年

A Study of Measures for International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

Kim, Joo-Nyon

目 次

1. 序 論	原則 및 運用上の 指針에 관한 勸告
1. 研究의 背景과 目的	Ⅳ. 機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則
2. 研究方法概要	Ⅴ. 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 運用上の 指針에 관한 勸告
2. 本 論	Ⅵ. 港內에서 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 原則 및 運用上の 指針에 관한 勸告
Ⅰ. 航海當直中에 遵守하여야 할 基本原則	3. 結 論
Ⅱ. 航海當直을 擔當하는 航海士를 위한 運用上の 指針에 관한 勸告	參考文獻
Ⅲ. 港內에서 碇泊當直을 擔當하는 航海士를 위한	

Abstract

Pursuant to Resolution A.248(VII) of 15 October 1971 adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the Organization convened an International Conference on Training and Certification of Seafarers which was held in London from 14 June to 7 July 1978.

As a result of its deliberations, the Conference adopted the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. Korea may become a Party by ratification, acceptance, approval or accession in the future, so as to compete and cooperate with other advanced nations of the shipping world.

Therefore, this research, with the aim of finding out some solving measures of the contradictions between this Convention and the Korean prevailing laws for its enforcement, recommends to legislate in the prevailing laws about "Regulation II/1; Basic principles to be observed in keeping a navigational watch, Resolution I; Annex Recommen-

dation on operational guidance for officers in charge of a navigational watch, Resolution 3; Annex Recommendation on principles and operational guidance for deck officers in charge of a watch in port, Regulation III/1; Basic principles to be observed in keeping an engineering watch, Resolution 2; Annex Recommendation on operational guidance for engineer officers in charge of an engineering watch, Resolution 4; Annex Recommendation on principles and operational guidance for engineering officers in charge of an engineering watch in port," which were lacked in our joint research of 1978, and to abide by the translation of the original of the Convention, enacting, as the Article III, paragraph 3 of the Marine officer's Law, to be "In order to attain the aim of this law, the basic principle to be observed during the watch aboard ship is to follow the contents of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978.

1. 序 論

1. 研究의 背景과 目的

1976年 3월에 Liberia 便宜國籍船의 大型油槽船인 Torry Canion號가 英國 近海에서 坐礁되어 約 11萬7千톤의 原油를 流出하여 英國沿岸을 汚染하는 未曾有의 大火災가 發生하였다. 이를 契機로 하여 船員의 船舶 運航 技術의 未熟으로 起因하는 海難事故를 防止하기 爲하여 船員의 技能知識基準을 國際的으로 統一하려는 움직임이 IMCO를 中心으로 進行되어 왔다.

이러한 活動을 더욱 促進하는 몇가지 要因이 發生하였다.

첫째로 1976年 12月에서 翌年初에 이르기까지 美國東西海岸에서 發生한 Liberia 籍船舶의 7隻을 包含한 11隻의 海難事故가 發生하였고 特히 Boston알바다의 Argo Merchant號의 坐礁로 約 2萬킬로의 原油가 流出된 事故는 美國沿岸에서 發生한 最大의 것이며 莫大한 被害를 주었다. 이들 一聯의 海難事故는 世論을 刺戟하여 油槽船의 構造規制와 乘務員의 訓練, 資格에 關하여 IMCO의 規制強化를 要請하는 1977年 3月의 "Carter 聲明"의 契機가 되기도 하였다.

둘째로 1978年 3월에 佛國海岸에서 發生한 Liberia籍의 Amco Cadiz號의 海難事故는 積載中인 原油 20萬톤의 大部分이 流出되어 約 150km의 海岸을 汚染시켜 Torry Canion號의 油濁事件을 凌駕하는 史上 最惡의 海洋汚染을 惹起시켰다. 이와같은 大規模의 海難事故는 海洋環境의 保護에 關한 國際輿論을 強化하여 本協約의 內容을 더욱 嚴格하게 하였다.

셋째로 Ameco Cadiz 號海難事故 直前に 있었던 英國, 佛國, 西獨, 和蘭, 白耳義 덴마크, 노르웨이, 스웨덴 등의 8個國의 "基準以下船"統制에 關한 Memorandum의 宣言이다. 이 Memorandum은 北海沿岸의 8個國이 自國에 入港하는 船舶을 点檢, 調査하여 海上 人命安全條約과 國際滿載吃水線條約, 商船의 最低基準을 遵守하지 않는 "基準以下船"을 統制하겠다는 것이다.

이러한 活動의 現段階에 있어서의 成果로서 1978年 6月 14日부터 7月 7日까지 英國의 런던에서 船員의 訓練, 資格證明 및 當直勤務의 基準에 關한 國際會議가 開催되었다. 3週間에 걸친 討議의 結果 1978年의 船員의 訓練, 資格證明 및 當直勤務에 關한 國際協約이 採擇되었다.

우리나라도 先進海運國과의 競爭力을 向上시키고 國際協力을 促進시키기 爲하여 必然的으로 締約國으로서 批准承認하고 加盟하여야 할 立場에 있다.

이 研究는 이러한 背景에서 이 協約이, 國內法에 미치는 影響을 國內法과 對比하여 國內法과의 相衡點 및 諸般問題點을 導出하여 이에 對處할 解決方案을 事전에 講究함으로써 派生되는 諸般副作用

을 最小限으로 減少시키고 最善策을 發掘하여서 協約에 對한 肯定的 雰圍氣를 造成하여 그 施行에 萬全을 期하는데 一助가 되도록하는데 있다.

2. 研究方法 概要

1978年의 共同研究를 通하여 IMCO 協約과 現行法을 對比하여 國內法制의 改正 및 補完策을 講究하여 國內法制의 改正 試案을 作成하고 國內法改正에 따른 後發問題點을 檢討한바 있다.

本研究는 1978年의 共同研究에서 未盡한 部分 即 航海當直中에 遵守하여야 할 基本原則, (協約附屬書 第Ⅱ章 第Ⅱ/1規則), 機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則(協約 附屬書 第Ⅲ章 第Ⅲ/1規則) 航海當直을 擔當하는 航海士를 爲한 運用上의 指針에 關한 勸告(決議書1의 附屬書), 機關當直을 擔當하는 機關士를 爲한 運用上의 指針에 關한 勸告(決議書2의 附屬書), 港內에서 碇泊當直을 擔當하는 航海士를 爲한 原則 및 運用上의 指針에 關한 勸告(決議書3의 附屬書), 港內에서 機關當直을 擔當하는 機關士를 爲한 原則 및 運用上의 指針에 關한 勸告(決議書4의 附屬書)等에 關하여 國內法에 規制하도록 하였다. 따라서 既히 船舶職員法 第3條 第3項을 新設하여 “이法의 目的을 達成하기 위하여 船舶에 있어서 當直中 遵守하여야 할 基本原則은 海運港灣廳長이 따로 定한다”로 規制한 條項을 다음과 같이 修正하여 “이法의 目的을 達成하기 위하여 船舶에 있어서 當直中 遵守하여야 할 基本原則은 1978年의 船員의 訓練, 資格證明 및 當直勤務에 關한 國際協約에서 採擇된 當直中 基本原則과 指針 및 勸告의 內容을 適用한다”로 定하고 그內容은 原文대로 翻譯하여 援用하도록 하였다.

2. 本 論

1978年 船員의 訓練, 資格證明 및 當直勤務의 基準에 關한 國際協約의 附屬書 第Ⅱ/1 規則「航海當直中 遵守하여야 할 基本原則」決議書 1의 附屬書「航海當直을 擔當하는 航海士를 위한 運用上의 指針에 關한 勸告」決議書 3의 附屬書「港內에서 碇泊當直을 擔當하는 航海士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 關한 勸告」協約附屬書 第Ⅲ章 機關部 第Ⅲ/1 規則「機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則」決議書 2의 附屬書「機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 運用上의 指針에 關한 勸告」決議書 4의 附屬書「港內에서 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 關한 勸告」를 原案대로 翻譯하여서 다음과 같이 提示한다.

Ⅰ. 航海當直中에 遵守하여야 할 基本原則

1. 締約國은 船舶所有者, 船舶運航者, 船長 및 當直勤務者에 대하여 安全한 航海當直이 恒常 維持되게끔 確保하기 위하여 遵守하여야 할 다음의 原則에 대하여 注意를 喚起할 수 있도록 監督하여야 한다.

2. 모든 船舶의 船長은 當直勤務의 配置가 安全한 航海當直을 維持하기 위하여 充分하도록 確保하는 義務를 진다. 船長의 全般的인 指揮下에서 當直航海士는 當直中 特히 衝突이나 坐礁의 防止에 關聯될 境遇 船舶을 安全하게 運航할 責任을 진다.

3. 모든 船舶에서 最小限 다음 事項을 包含하는 基本原則을 考慮하여야 한다.

4. 當直配置

(a) 當直의 構成은 恒常 當時의 狀況과 條件에 대하여 充分하고 適切하여야 하며 또한 適合한 警視(Lookout) 維持의 必要性을 考慮한 것이어야 한다.

(b) 適切한 甲板部員들이 當直에 參加하는 것을 包含하여 브리지 當直의 構成을 決定할 때에는 特히 다음 事項을 考慮하여야 한다.

- (i) 브리지는 어떠한 境遇든지 無當直의 狀態로 놓아 두어서는 아니 된다는 것
- (ii) 氣象條件, 視野 및 晝夜의 區別
- (iii) 當直을 擔當하고 있는 航海士로 하여금 附加的인 任務遂行을 必要로 하게될지도 모르는 航海上的 危險要素들의 接近
- (iv) 레이더 또는 電子船位表示裝置等の 航海援助裝置 및 船舶의 安全航海에 影響을 미치는 其他의 裝置를 使用하는 것 및 그 作動狀態
- (v) 船舶에 自動操舵裝置가 設置되어 있는가의 與否.
- (vi) 航海當直에 관하여 其他의 特殊한 運航狀態의 結果 일어나는 特別한 必要性

5. 任務에 대한 適合

當直體制는 當直勤務를 하는 航海士나, 當直部員들의 能力이 疲勞에 의하여 弱화되지 아니하도록 되어야 한다. 當直의 任務는 航海을 開始할 때의 最初의 當直者와 이와 交代하여 當直에 들어가는 次直者는 充分히 休養되고 다른面에서도 任務에 適合하도록 編成되어야 한다.

6. 航海

(a) 豫定된 航海는 모든 關聯된 情報를 考慮하여서 事전에 計劃되어야 하며 또 設定된 針路는 航海開始前에 再檢되어야 한다.

(b) 當直中 船舶이 반드시 計劃된 針路를 따르도록 하기 위하여 必要한 利用可能한 航海援助裝置를 使用하여 操舵中의 針路, 船位, 및 速力은 자주 確認되어야 한다.

(c) 當直航海士는 船内の 모든 安全設備과 航海設備의 設置位置 및 作動에 대하여 잘 알고 있어야 하며 또 그런 設備의 作動限度를 잘 알고 이를 考慮하여야 한다.

(d) 當直航海士에게는 船舶의 安全한 航海를 妨害하는 어떠한 任務도 割當되거나 또는 이를 떠맡아도 아니된다.

7. 航海設備

(a) 當直航海士는 그에게 맡겨져 있는 모든 航海設備를 가장 效果的으로 使用하여야 한다.

(b) 레이더의 使用中 當直航海士는 適用되는 海上 衝突豫防規則에 包含된 레이더의 使用 規則에 恒常 따를 必要가 있는 것을 留意하여야 한다.

(c) 必要한 경우에는 當直航海士는 操舵裝置, 機關 및 音響信號裝置를 躊躇없이 使用하여야 한다

8. 航海上的 義務와 責任

(a) 當直航海士는

(i) 適切하게 交代될 때까지 當直을 維持하여야 하고 어떠한 경우든지 브리지를 떠나서는 아니 된다.

(ii) 船長이 브리지에 있는 경우에도 船長이 當直航海士에게 그가 責任을 지겠다는 것을 明確하게 알리고 또 이것을 相互間에 確認될 때까지는 船舶의 安全한 航海에 대하여 繼續責任을 진다.

(iii) 安全에 關聯하여 어떠한 行動을 取하는나에 대하여 疑問이 있을 때에는 船長에게 알려야 한다.

(iv) 當直을 引受할 次直者가 明白히 그의 義務를 效果的으로 遂行하는 能力이 없다고 믿어지는 理由가 있을 때에는 그 者에게 當直을 引繼하여서는 아니되며, 이 경우에는 當直航海士는 그 事實을 船長에게 알려야 한다.

(b) 當直을 引受한 경우에는 當直을 引受하는 次直航海士는 船舶의 推定位置 또는 眞位置를 確認하며 豫定の 航路, 針路 및 速力을 確認하고 또 自身の 當直中에 遭遇될 것으로 豫想되는 航海上的 어떠한 危險에도 注意하여야 한다.

(c) 當直中 船舶의 航海에 關聯한 動向과 活動에 관한 適切한 記錄이 이루어져야 한다.

9. 警視(Look out)

船舶에 놓여 있는 狀況 및 衝突, 坐礁 其他 航海上의 危險을 充分히 判斷할 目的으로 適切한 警視를 維持하는 外에, 警視의 任務에는 遭難中의 船舶 또는 遭難航空機, 遭難者, 難破船 및 殘骸의 發見을 包含하여야 한다. 警視를 行할 때는 다음 事項을 遵守하여야 한다.

(a) 警視를 하는 者는 適合한 警視를 維持하는데 充分한 注意를 기우릴 수 있어야 하며 그 職務를 妨害하는 어떠한 任務도 맡아서는 아니되며 또 割當되어서도 아니된다.

(b) 警視를 行하는 者의 任務과 操舵員의 任務와는 區別되어 있고 操舵手는 操舵中에는 警視를 行하는 者로 생각 되어서는 아니된다. 다만 操舵員이 操舵位置에서 妨害物이 없어서 全周圍를 볼 수 있고 또 夜間에는 視野의 制限 其他 適切한 警視의 維持에 대한 다른 障害가 없는 小形船에 있어서 는 그러하지 아니한다.

當直航海士는 晝間에 있어서 다음의 각 경우에는 單獨으로 警視를 行할 수 있다.

(i) 船舶이 處해 있는 狀況이 注意깊게 檢討되어서 그렇게 하여도 安全하다는 것이 疑心없이 立證되었을 때

(ii) 적어도 다음 關聯要素를 包含하여 모든 關聯事項이 充分히 考慮되었을 때

— 氣象狀態

— 視野

— 通航量

— 航海上의 危險의 接近

— 航路分離水域內 또는 그 附近을 航行할 때의 必要한 注意

(iii) 船舶이 處해 있는 狀況이 變하여서, 必要로 할때 補助者를 即時브리지에 呼出할 수가 있는 경우.

10. 導船士가 乘船하고 있을 때의 航海

導船士가 乘船하고 있을 경우에도 導船士의 任務 및 義務에도 不拘하고 船舶의 安全에 대한 船長 또는 當直航海士의 任務 및 義務가 免除되는 것은 아니다. 船長과 導船士는 航海方法, 地域의 條件 및 船舶의 特性에 關한 情報를 交換하여야 한다. 船長과 當直航海士는 導船士에게 充分히 協力하여야 하며 또 船舶의 位置와 動向에 關하여 正確한 點檢을 持續하여야 한다.

11. 海洋環境의 保護

船長 및 當直航海士는 運航 또는 事故로 因한 海洋環境에 끼칠 汚染의 重大한 影響을 알고 있어야 하며 특히 關聯되는 國際規則과 港灣規則의 範圍內에서 이와 같은 汚染을 防止하기 위한 모든 可能한 豫防策을 取하여야 한다.

II. 航海當直을 擔當하는 航海士를 위한 運用上의 指針에 關한 勸告

(序文)

1. 이 勸告는 航海當直을 擔當하는 航海士(以下當直航海士라 한다)에게 一般의 適用되는 指針에 關한 것이며 船長은 適切한 경우에는 이를 補充할 것이 期待된다. 當直航海士는 自己의 任務의 效率的인 遂行이 海上에서의 人命과 財産의 安全 및 海洋環境의 汚染防止를 위하여 必要하다는 것을 認識하는 것이 重要하다.

(總則)

2. 當直航海士는 船長의 代理者이며 그의 主된 義務는 恒時 船舶의 安全한 航海에 있다. 當直航海士는 恒時 適用되는 海上 衝突豫防規則에 따라야 한다.

3. 當直航海士는 恒時 效率的인 警視가 維持되도록 하는 것이 特別히 重要하다. 海圖室이 分離되어 있는 船舶에서는 當直航海士는 不得已한 경우에 그의 航海上의 任務의 必要한 遂行을 위하여 短

時間 海圖室에 들어가 될 경우 그리하여도 安全하다는 것을 미리 確認할 것이며 또 반드시 效率的인 警視가 維持되도록 確認하여야 한다.

4. 當直航海士는 機關이 自己 뜻대로 使用된다는 것을 留意하여야 하며 必要한 경우에는 機關의 使用를 망설이어서는 아니된다. 그러나 可能한 限 行하려고 하는 機關速力의 變更豫告는 時機에 알맞게 注意를 喚起시켜야 한다.

또 當直航海士는 停止距離를 包含하여 自船의 操縱上의 性能을 가지고 있음을 認識하여야 한다.

5. 當直航海士는 또 音響信號裝置가 自己 뜻대로 使用된다는 것을 留意하여야 하며 適用되는 海上 衝突豫防規則에 따라 이 裝置를 使用하는 것을 망설이어서는 아니된다.

(航海當直의 引繼)

6. 當直을 引受하고자 하는 次直航海士는 特히 夜間視覺의 調節에 대하여 自身의 當直構成員이 各者의 任務를 遂行할 能力이 充分하도록 確保하여야 한다.

7. 當直을 引受하고자 하는 次直航海士는 自身의 視力이 明暗의 狀況에 充分히 調節되고 또 다음 事項에 관하여 自身의 確認을 마칠때까지는 當直을 引受하여서는 아니된다.

(a) 船舶의 航行에 關한 船長의 一般命令 및 其他의 特別한 指示事項

(b) 船舶의 位置, 針路, 速力 및 吃水

(c) 現在의 그리고 豫測되는 潮汐, 海流, 날씨, 視野 및 이 要素들이 針路 및 速力에 미치는 影響

(d) 적어도 다음 狀況을 包含한 航海의 狀態

(i) 當直中 現在使用되고 또는 앞으로 使用될 수 있는 모든 航海設備과 安全設備의 作動의 狀態

(ii) 자이로콤파스와 磁氣콤파스의 誤差

(iii) 視野內 또는 附近에 있는 것으로 알려진 船舶의 存在 및 動向

(iv) 當直中에 遭遇될 狀況 및 危險

(v) 船體의 傾斜, 트림, 海水密度 및 “스코트”(註)가 船底下間隔(餘裕水深)에 미치는 可能性이 있는 影響

8. 萬一에 當直航海士가 交代될 時間에 危險回避를 위하여 操船其他의 措處를 取하고 있으면 當直의 交代는 그러한 措處가 끝날 때까지 延期되어야 한다.

(航海設備의 定期的 点檢)

9. 船內에 設置되어 있는 航海設備의 作動点檢은 航海中 可能한 限 그리고 事情이 許容되는 限 자주 實施하여야 하고 또 特히 航海에 미치는 危險狀況이 豫見될 때에는 자주 点檢하여야 하고 適當하다고 생각되는 때에는 이들 点檢은 記錄되어야 한다.

10. 當直航海士는 다음 事項을 確認하기 위하여 定期的인 点檢을 하여야 한다.

(a) 操舵員 또는 自動操舵裝置에 의한 操舵가 正確한 針路를 確保하고 있는 것.

(b) 標準콤파스의 誤差가 當直中 적어도 1회, 可能하다면 그 針路變更이 있는 후 測定할 것 標準콤파스와 자이로 콤파스는 자주 比較하고 또 리피터 콤파스는 마스터콤파스에 同調하고 있는 것.

(c) 自動操舵 裝置는 當直中적어도 1회 手動으로 하여 試驗하는 것

(d) 航海燈, 信號燈, 其他 航海設備가 適切하게 機能을 發揮하는 것

(自動操舵裝置)

(註) “스코트”: 船舶이 航行하는 경우, 船體沈下 및 트림의 變化에 의하여 생기는 船底下의 餘裕水深이 減少하는 것을 말한다. 그 効果는 얇은 水域에서 顯著하고 船舶의 速力의 減少에 따라 減退한다.

11. 當直航海士는 恒時 <1974年の 海上에 있어서의 人命의 安全에 관한 國際協約>의 第5章 第19規則(註)의 要件에 따르는 것이 必要하다는 것을 留意하여야 한다. 當直航海士는 潜在的인 危險狀態를 安全한 方法으로 處理할 수 있도록 充分한 餘裕로써 操舵員을 配置하고 操舵를 手動으로 轉換할 必要性을 考慮하여야 한다.

船舶이 自動操舵의 狀態로 있는 경우에는 當直航海士가 補助者도 없는 狀態에서 緊急動作을 取하기 위하여 警視를 中斷하는 狀況이 發生하게 하는 것은 極히 危險하다. 自動操舵에서 手動操舵로의 轉換 또는 그의 反對의 轉換은 責任이 있는 職員에 의하여 또는 그의 監督下에 이루어져야 한다.

(電子航海援助裝置)

12. 當直航海士는 裝備된 電子航海援助裝置의 性能과 限界를 包含하여 그의 使用法을 徹底하게 잘 알고 있어야 한다.

13. 音響測深機는 貴重한 航海援助裝置이며 適切하다고 認定하는 때에는 언제든지 이를 使用하여야 한다.

(레이다)

14. 當直航海士는 레이다의 限界를 適切히 考慮하여, 適切하다고 認定하는 때에는 레이다를 使用하여야 하며 또 視野가 制限되거나 或은 制限될 것이 豫想되는 경우 및 交通이 輻輳하는 水域에 있어서는 恒時레이다를 使用하여야 한다.

15. 當直航海士는 레이다를 使用하고 있을 때에는 適切한 距離尺度를 選擇하여야 하고 映像을 注意깊게 觀察하고 效果의으로 플로팅하여야 한다.

16. 當直航海士는 可及的 빠르게 映像을 探知할 수 있도록, 使用하는 距離尺度가 充分히 寬은 間隙을 두고 轉換될 수 있도록 반드시 確保하여야 한다.

17. 작은 映像이나 弱한 映像은 探知되지 아니한다는 것을 留意하여야 한다.

18. 當直航海士는 充分한 時間的 餘裕를 가지고 플로팅 또는 系統的 分析이 開始되도록 하여야 한다.

19. 맑은 날씨에는, 當直航海士는 可能한 限 언제든지 레이다 演習을 實施하여야 한다.

(沿岸水域의 航海)

20. 船舶에 備置된 最大尺度의 海圖이고 그 海域에 適當하고 또 利用可能한 最新의 情報에 의하여 補正된 것을 使用하여야 한다. 船位의 決定은 자주 行하여야 하며 事情이 許諾하면 두가지 以上の 方法에 의하여 行하여야 한다.

21. 當直航海士는 關聯되는 모든 航海物標를 積極的으로 確認하여야 한다.

(淸명한 날씨)

(註) 第19規則 오토파일럿의 使用

(a) 交通輻輳區域에서 視野가 좁은 狀況 및 其他危險한 航海狀況에 있어서 自動操舵가 使用되는 경우에는 船舶의 操舵를 即時 手動으로 操縱할 수 있도록 하여야 한다.

(b) 위의 狀況에 있어서는 當直航海士는 恒時 操舵制御를 引受할 準備를 하여야 하는 有資格操舵員를 遲滯없이 利用할 수 있도록 하여야 한다.

(c) 自動操舵에서 手動操舵로, 그리고 手動操舵에서 自動操舵로의 轉換은 責任 있는 航海士의 監督에 의하여 또는 그의 監督下에 行하여야 한다.

22. 當直航海士는 衝突의 危險을 早期에 探知하는 手段으로서 接近하여오는 船舶에 대한 콤파스 方位를 頻繁히 正確하게 測定하여야 한다. 콤파스方位에 明確한 變化가 認定되는 경우에도, 特別히 巨大船 또는 洩引船에 接近할 때 또는 近距離로 船舶에 接近할 때에는 衝突의 危險이 있을 수 있다. 當直航海士는 또 適用되는 海上 衝突豫防規則에 따라 早期에 積極的으로 措處를 取하고 뒤이어 그 措處가 所期의 效果를 거두고 있는 지를 点檢하여야 한다.

(視野가 制限되는 狀態)

23. 視野가 制限되는 狀態에 놓여있고 또는 그것이 豫想될 때에 있어서 當直航海士의 重要한 責務는 適用되는 海上 衝突豫防規則의 關聯되는 規則 特別히 霧中信號를 吹鳴하는 것, 安全한 速力으로 進行하는 것 및 機關을 即時 機動되도록 準備하여 놓는데 관한 規則에 따르는 것이다. 이에 덧붙여 當直航海士는 다음 措置를 取하여야 한다.

(a) 船長에게 報告하는 것(24參照)

(b) 適合한 警視員 및 操舵員을 配置하고 交通이 輻輳하는 水域에 있어서는 即時 手動操舵로 轉換하는 것.

(c) 航海燈을 揭示하는 것.

(d) 레이더를 作動하고 利用하는 것

當直航海士는 停止距離를 包含하여 自船의 操舵特性을 알고 있어야하며 他船도 相異한 操舵特性을 가지고 있다는 것을 認識하는 것이 重要하다.

(船長 부르기)

24. 當直航海士는 다음 事態가 發生하면 即時 船長에게 알려야 한다.

(a) 視野가 制限되는 狀態에 놓여있거나 또는 制限될 것이 豫想될 때

(b) 交通의 狀況 또는 他船의 動向에 問題가 있을 때

(c) 針路를 維持하는데 있어서 어떠한 困難이 發生하였을 때

(d) 豫定時間까지 陸岸 또는 航海物標을 볼 수 없거나 또는 測深할 수 없을 때

(e) 豫期치 아니한 陸岸 또는 航海物標가 보이거나, 測深에 豫期치 아니한 變化가 생긴 때

(f) 機關, 操舵裝置 또는 其他의 主要한 航海設備에 故障이 생긴 때

(g) 荒夫時에 있어서 날씨에 의한 損傷이 發生할 憂慮가 있을 때

(h) 船舶이 流水이나 遺棄物과 같은 航海에 妨害가 되는 障害物에 遭遇하였을 때

(i) 其他 非常狀態 또는 當直航海士가 조금이라도 疑心하게 되는 狀況에 있을 때

위와 같은 狀況에 있어서 即時 船長에게 알려야함은 勿論 이에 덧붙여 當直航海士는 狀況에 따라 必要한 境遇에는 船舶의 安全을 위하여 即刻의인 措處를 取하는 것을 망설이어서는 아니된다.

(導船士가 乘船하고 있는 경우의 航海)

25. 當直航海士는 導船士의 行動 또는 意圖에 관하여 조금이라도 疑心하게 될 때에는 導船士에게 說明을 要請하여야 한다. 그럼에도 不拘하고 疑心이 尚存하면 그는 即時 船長에게 알림과 동시에 船長이 오기전에 必要한 어떠한 措置든 取하여야 한다.

(當直員)

26. 當直航海士는 適切한 警視를 包含한 安全한 當直遂行을 確固히 하기위하여 適切한 指示 및 情報를 當直勤務員에게 주어야 한다.

(錨泊하고 있는 船舶)

27. 船長은 錨泊中에 航海當直을 繼續할 必要가 있다고 認定하면 이를 行하여야 한다. 그러나 當直航海士는 모든 狀況下에서 錨泊中 다음 措置를 取하여야 한다.

(a) 實施可能한 限 錨泊 船位를 適當한 海圖上에 記入하고 狀況이 許諾되면 固定된 航路標識 또는 既知의 陸上物標의 方位을 測定함으로써 船舶이 確實하게 錨泊位置에 있는 것을 充分하게 頻繁히 確認하는 것.

(b) 效率적인 警視가 維持되는 것을 確保하는 것

(c) 船內巡視가 定期的으로 行하여지는 것을 確保하는 것

(d) 氣象과 潮流의 狀況 및 海面狀態를 觀測하는 것.

(e) 船舶이 走錨하면 船長에게 報告하고 必要한 모든 措置를 取하는 것

(f) 船長의 指示에 따라 主機關 其他 機關이 運轉可能한 狀態에 있는 것

(g) 視野가 惡化되면 船長에게 알리고 또 適用되는 海上衝突豫防規則에 따르는 것

(h) 必要에 따라 恒常適切한 燈火 및 形象物을 揭示하고 適切한 音響信號를 吹鳴하는 것을 確保하는 것.

(i) 船舶에 의한 汚染에서 環境을 保護하는 措置를 取하고 適用되는 汚染防止規則에 따르는 것

Ⅲ. 港內에서 碇泊當直을 擔當하는 航海士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 關한 勸告

(序文)

1. 이 勸告는 港內에서 通常狀態로 安全하게 繫船 또는 錨泊하고 있는 船舶에 適用한다. 遮蔽되어 있지 아니한 泊地에 있는 船舶에 대하여는 國際協約 第Ⅱ/1規則「航海當直中에 遵守하여야 할 基本原則」 및 「航海當直을 擔當하는 航海士를 위한 運用上의 指針에 關한 勸告」에 定하여진 追加의 豫防措置를 參照하여야 한다. 特別한 種類의 船舶 또는 貨物에 대하여는 特別한 要件을 必要로 할 수 있다.

2. 船舶所有者, 船舶運航者, 船長 및 當直航海士는 다음의 原則 및 運用上의 指針을 考慮하여야 한다.

(當直配置)

3. 船舶이 港內에 있을 때의 當直勤務를 위한 配置는 다음 事項과 같아야 한다.

(a) 人命, 船舶, 貨物 및 港灣의 安全을 確保하게 하는 것.

(b) 國際規則, 國內規則 및 地方規則을 遵守하는 것

(c) 船內의 秩序를 維持하고 通常의 業務를 遂行하는 것.

4. 船長은 繫船의 狀態, 船舶의 類型 및 任務의 性質에 따라 當直의 構成 및 當直의 時間을 決定하여야 한다.

5. 危險貨物을 積載하고 있지 아니한 500 登錄總噸未滿의 船舶에 있어서는 船長은 港內에서 當直維持를 위하여 適切한 能力을 가진 者를 누구라도 任命하는 경우를 除外하고 그외의 船舶에서는 能力있는 甲板部 航海士가 當直을 擔當하여야 한다.

6. 效率적인 當直勤務를 할 수 있도록 必要한 設備을 準備하여야 한다.

(當直의 引繼)

7. 當直航海士는 當直을 引受받을 次直航海士가 任務를 有效하게 遂行하는 能力이 없다고 믿을 만한 어떠한 理由라도 있을 때에는 그에게 當直을 引繼하여서는 아니되며 이러한 경우에는 船長에게 事實대로 報告하여야 한다.

8. 當直을 引受받을 次直航海士는 當直을 引繼하는 航海士로부터 다음 事項에 關하여 情報을 받아야 한다.

(a) 碇泊場所의 水深, 船舶의 吃水 및 滿潮 및 干潮의 潮高와 潮時(물때), 繫留索의 조임도, 닻의 配置, 닻줄의 늘어짐, 또 船舶의 安全에 主要한 繫留에 關한 다른 特徵 및 主機의 狀態와 緊急使用에 對한 利用可能의 程度

(b) 船內에서 遂行되어야 할 모든 作業, 積載된 貨物 또는 殘留하고 있는 貨物 또는 揚貨後의 船上의 殘留物等의 性質, 數量 및 그 配置

(c) 빌지 및 벨러스트 탱크 內의 水位

(d) 揭示되어 있는 信號 또는 燈火

(e) 船內에서 必要로 하는 乘務員數 및 船內에 있는 其他 모든 人員數

(f) 消防設備의 狀態

(g) 特別한 港灣規則

(h) 船長의 通常命令 및 特別命令

(i) 緊急事態가 發生하든지 또는 援助가 要請되는 경우에 船舶과 埠頭職員 및 灣港當局者間의 利用可能한 通信方法

(j) 船舶의 安全 및 汚染으로부터의 環境保護에 關한 重要한 其他狀況

9. 引受받을 次直航海士는 다음 事項에 關하여 確認하여야 한다.

(a) 繫留索 또는 닻줄의 조임 狀態가 充分한 것

(b) 適切한 信號 또는 燈火가 適切하게 揭揚되고 揭示되어 있는 것

(c) 安全措置 및 防火規則이 遵守되어 있는 것

(d) 積載 또는 揚貨되고 있는 有害 또는 危險貨物의 性質 및 이에 對한 흘름이나 또는 火災가 發生하였을 때에 있어서 取하여야 하는 適切한 措置를 그가 알고 있는 것

(e) 外部條件 또는 狀況이 自船을 危險하게 하지 아니하고 自船이 他船을 危險하게 하지 아니하는 것

10. 當直을 引繼할 때에 萬一에 重要한 作動이 行하여 저 있을 때는 船長으로부터 달리 命令이 있는 경우를 除外하고는 當直을 引繼할 航海士는 이 作動을 마쳐야 한다.

(當直勤務)

11. 當直勤務航海士는 다음과 같은 措置를 取하여야 한다.

(a) 適切한 間隙을 두고 船舶을 點檢하기 위하여 巡視하는 것

(b) 特別 다음 事項에 對하여 留意하는 것

(i) 特別 潮汐의 轉換時 또는 干滿의 差가 큰 碇泊場所에 있을 때는 舷門사다리, 닻줄 또는 繫留索의 狀態 및 조임 狀態에 留意를 하여야 하며 萬一에 必要하다면 이들의 正常的인 作動狀態를 確保하게끔 措置를 取하는 것

(ii) 荷役할 때 또는 벨러스트 調整中에 있어서 危險한 傾斜 및 트림을 避하기 위하여 吃水船底 下間隙(餘裕水深) 및 船舶의 狀態

(iii) 날씨와 海象에 注意를 하여야 한다.

(iv) 安全을 위한 豫防措置 및 火災防止에 關한 모든 規則의 遵守

(v) 빌지 및 탱크의 水位

(vi) 船內에 있는 모든 者 및 그 居處 特別 遠隔의 區劃 또는 遮蔽된 區劃에 있는 者들에 對하여

(vii) 信號 또는 燈火의 揭示

(c) 荒天의 경우 또는 暴風警報를 受信한 경우에는 船舶, 乘務員 및 貨物을 保護하기 위하여 必要한 手段을 取하는 것.

(d) 自船에 의한 環境汚染을 防止하기 위한 모든 部分措置를 取하는 것

(e) 船舶의 安全을 危脅하는 緊急時에는 警報를 울리고, 船長에게 알리고 船舶의 損傷을 防止하기 위한 모든 可能한 措置를 取하며 萬一에 必要하면 陸上의 所管當局 또는 附近의 船舶으로부터 援助를 要請하는 것

(f) 火災의 경우 船舶에 危險을 미치지 아니하고 船內에 放水할 수 있는 概略的인 水量에 대하여 陸上消防當局에 助言을 할 수 있도록 하기 위하여 復原性의 狀態를 알고 있는 것

(g) 遭難中의 船舶 또는 사람에 대하여 援助를 提供하는 것

(h) 프로펠러를 回轉하고자 할 때에는 事故나 損傷을 防止하기 위하여 必要한 豫防措置를 取하는 것

(i) 船舶에 影響을 미치는 모든 重要事件을 適切한 航海日誌에 記入하는 것

Ⅳ. 機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則

1. 締約國은 船舶所有者, 船舶運航者, 船長, 機關長 및 當直勤務者에 대하여, 安全한 機關當直이 恒常 維持되게끔 確保하기 위하여 遵守하여야 할 다음의 原則에 대하여 注意를 喚起할 수 있도록 監督하여야 한다.

2. 이 規則에서 “當直”이란 말은 「當直을 構成하는 船員の 集團」을 뜻하고 또는 機關士가 機關室內에 있는 것이 必要로하든 아니하든 간에 「그 機關士가 責任을 지고 있는 期間」을 뜻하는 것으로 使用된다.

3. 모든 船舶에서 最小限 다음 事項을 包含하는 基本原則을 考慮하여야 한다.

4. 總則

(a) 모든 船舶의 機關長은 船長과 協議하여 機關當直勤務의 配置가 安全한 機關當直을 維持하는 데 充分하도록 確保하기 위한 義務가 있다. 適格인 機關部員이 當直에 加擔하는 경우를 包含시켜서 當直機關士의 構成을 決定할 때에는 特別히 다음 事項을 考慮하여야 한다.

(i) 船舶의 類型

(ii) 機關의 類型 및 狀態

(iii) 氣象, 氷海, 汚染水域, 淺水域, 緊急狀態, 損傷의 防止 또는 汚染의 除去等の 條件에 의하여 必要로하는 特別한 運航形態.

(iv) 當直者의 能力 및 經驗

(v) 人命, 船舶, 貨物 및 港灣의 安全과 環境의 保全

(vi) 國際規則, 國內規則 및 地方規則의 遵守

(vii) 船舶의 正常運航을 維持하는 것

(b) 當直을 擔當하는 機關士(以下當直機關士라 한다)는 機關長의 指揮下에서, 必要에 따라 그의 責任下에 있는 모든 機關 및 裝置의 檢査, 作動 및 試驗에 대하여 責任을 진다. 當直機關士는 機關長의 代理이며 그 主된 責務는 恒常, 船舶의 安全에 影響을 미치는 機關을 安全하고 效率的으로 運轉하고 保全하는데 있다.

(c) 機關長은, 船長과 協議하여 所要燃料, 물, 潤滑劑, 化學藥品, 消耗品과 其他의 豫備部品, 工具, 補給品 및 其他必要한 物品을 考慮하여 豫定航海에 必要한 것을 事전에 決定하여야 한다.

5. 運轉

(a) 當直機關士는 確立된 當直勤務配置가 반드시 維持되도록 하여야 한다. 當直의 要員으로 構

成된 機關部員은 當直機關士의 指揮下에 推進機關 및 補助裝置의 安全하고 效率的인 運轉을 돕도록 하여야 한다.

(b) 機關當直의 開始때에는 그時점에 있어서의 모든 機關의 運轉要素와 狀態가 確認되어야 한다. 適正하게 機能을 發揮하지 아니하여서 故障이 豫見되고 또 特別한 손질이 豫見되는 어떠한 機關이라도 이에 대하여 이미 取한 措置와 더불어 記錄되어야 한다. 萬一에 必要할 때에는 앞으로 取할 計劃을 作成하여야 한다.

(c) 當直機關士는 主推進裝置 및 補助裝置가 繼續的인 監視下에 있도록 하고 機關室 및 操舵機室에 대한 点檢이 適當한 間隔마다 行하여지고 또 發見된 故障을 修理하기 위한 適切한 措置가 取하여지도록 하여야 한다.

(d) 機關室이 有人의 狀態에 있을 때, 當直機關士는 推進方向 및 速度의 變更要請에 副應하여 推進裝置를 迅速하게 運轉할 수 있어야 한다. 機關室이 間歇的으로 無人의 狀態에 있을 때에는 指定된 當直機關士는 即時 對應할 수 있고 警報가 울리면 機關室로 即時 갈 수 있어야 한다.

(e) 브리지에서의 모든 命令은 敏捷하게 履行되어야 한다. 主推進裝置의 方向이나 速力의 變更은 特定한 船舶의 크기 또는 特性 때문에 記錄하는 것이 不可能하다고 主管廳이 決定한 경우를 除外하고 記錄하여야 한다. 當直機關士는 手動運轉方式의 경우에 機關準備狀態 또는 運轉狀態下에 있을 때는 主推進裝置의 制御裝置에 恒常 要員이 配置되도록 確保하여야 한다.

(f) 當直機關士에게는 主推進裝置 및 그의 附屬裝置에 관한 그의 監督義務를 妨害할 수 있는 어떠한 任務도 割當되거나 이를 맡아서도 아니되며 그는 반드시 正當하게 交代될 때까지는 主推進裝



- (c) 荒天의 경우 또는 暴風警報를 受信한 경우에는 船舶, 乘務員 및 貨物을 保護하기 위하여 必要한 手段을 取하는 것.
- (d) 自船에 의한 環境汚染을 防止하기 위한 모든 部分措置를 取하는 것
- (e) 船舶의 安全을 危脅하는 緊急時에는 警報를 울리고, 船長에게 알리고 船舶의 損傷을 防止하기 위한 모든 可能한 措置를 取하며 萬一에 必要하면 陸上의 所管當局 또는 附近의 船舶으로부터 援助를 要請하는 것
- (f) 火災의 경우 船舶에 危險을 미치지 아니하고 船內에 放水할 수 있는 概略的인 水量에 대하여 陸上消防當局에 助言을 할 수 있도록 하기 위하여 復原性의 狀態를 알고 있는 것
- (g) 遭難中의 船舶 또는 사람에 대하여 援助를 提供하는 것
- (h) 프로펠러를 回轉하고자 할 때에는 事故나 損傷을 防止하기 위하여 必要한 豫防措置를 取하는 것
- (i) 船舶에 影響을 미치는 모든 重要事件을 適切한 航海日誌에 記入하는 것

IV. 機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則

1. 締約國은 船舶所有者, 船舶運航者, 船長, 機關長 및 當直勤務者에 대하여, 安全한 機關當直이 恒常 維持되게끔 確保하기 위하여 遵守하여야 할 다음의 原則에 대하여 注意를 喚起할 수 있도록 監督하여야 한다.

2. 이 規則에서 “當直”이란 말은 「當直을 構成하는 船員의 集團」을 뜻하고 또는 機關士가 機關室內에 있는 것이 必要로하든 아니하든 간에 「그 機關士가 責任을 지고 있는 期間」을 뜻하는 것으로 使用된다.

3. 모든 船舶에서 最小限 다음 事項을 包含하는 基本原則을 考慮하여야 한다.

4. 總則

(a) 모든 船舶의 機關長은 船長과 協議하여 機關當直勤務의 配置가 安全한 機關當直을 維持하는데 充分하도록 確保하기 위한 義務가 있다. 適格인 機關部員이 當直에 加擔하는 경우를 包含시켜서 當直機關士의 構成을 決定할 때에는 特히 다음 事項을 考慮하여야 한다.

- (i) 船舶의 類型
- (ii) 機關의 類型 및 狀態
- (iii) 氣象, 氷海, 汚染水域, 淺水域, 緊急狀態, 損傷의 防止 또는 汚染의 除去等の 條件에 의하여 必要로하는 特別한 運航形態.
- (iv) 當直者의 能力 및 經驗
- (v) 人命, 船舶, 貨物 및 港灣의 安全과 環境의 保全
- (vi) 國際規則, 國內規則 및 地方規則의 遵守
- (vii) 船舶의 正常運航을 維持하는 것

(b) 當直을 擔當하는 機關士(以下當直機關士라 한다)는 機關長의 指揮下에서, 必要에 따라 그의 責任下에 있는 모든 機關 및 裝置의 檢査, 作動 및 試驗에 대하여 責任을 진다. 當直機關士는 機關長의 代理이며 그 主된 義務는 恒常, 船舶의 安全에 影響을 미치는 機關을 安全하고 效率的으로 運轉하고 保全하는데 있다.

(c) 機關長은, 船長과 協議하여 所要燃料, 물, 潤滑劑, 化學藥品, 消耗品과 其他의 豫備部品, 工具, 補給品 및 其他必要한 物品을 考慮하여 豫定航海에 必要한 것을 事전에 決定하여야 한다.

5. 運轉

(a) 當直機關士는 確立된 當直勤務配置가 만드시 維持되도록 하여야 한다. 當直의 要員으로 構

成된 機關部員은 當直機關士의 指揮下에 推進機關 및 補助裝置의 安全하고 效率的인 運轉을 돕도록 하여야 한다.

(b) 機關當直의 開始때에는 그時점에 있어서의 모든 機關의 運轉要素와 狀態가 確認되어야 한다. 適正하게 機能을 發揮하지 아니하여서 故障이 豫見되고 또 特別한 손질이 豫見되는 어떠한 機關이라도 이에 대하여 이미 取한 措置와 더불어 記錄되어야 한다. 萬一에 必要할 때에는 앞으로 取할 計劃을 作成하여야 한다.

(c) 當直機關士는 主推進裝置 및 補助裝置가 繼續的인 監視下에 있도록 하고 機關室 및 操舵機室에 대한 点檢이 適當한 間隔마다 行하여지고 또 發見된 故障을 修理하기 위한 適切한 措置가 取하여지도록 하여야 한다.

(d) 機關室이 有人의 狀態에 있을 때, 當直機關士는 推進方向 및 速度의 變更要請에 副應하여 推進裝置를 迅速하게 運轉할 수 있어야 한다. 機關室이 間歇的으로 無人의 狀態에 있을 때에는 指定된 當直機關士는 即時 對應할 수 있고 警報가 울리면 機關室로 即時 갈 수 있어야 한다.

(e) 브리지에서의 모든 命令은 敏捷하게 履行되어야 한다. 主推進裝置의 方向이나 速力의 變更은 特定한 船舶의 크기 또는 特性 때문에 記錄하는 것이 不可能하다고 主管廳이 決定한 경우를 除外하고 記錄하여야 한다. 當直機關士는 手動運轉方式의 경우에 機關準備狀態 또는 運轉狀態下에 있을 때는 主推進裝置의 制御裝置에 恒常 要員이 配置되도록 確保하여야 한다.

(f) 當直機關士에게는 主推進裝置 및 그의 附屬裝置에 관한 그의 監督義務를 妨害할 수 있는 어떠한 任務도 割當되거나 이를 맡아서도 아니되며 그는 반드시 正當하게 交代될 때까지는 主推進裝置와 補助裝置가 繼續的인 監督狀態下에 있도록 確保하여야 한다.

(g) 機械裝置, 電氣裝置, 油壓裝置, 壓縮空氣裝置와 이들의 制御裝置와 이에 聯關되는 安全裝置을 包含하여 모든 機關 및 居住設備用의 裝置의 補修, 管理 및 在庫品과 豫備品の 使用에 관한 記錄에 充分한 注意가 傾注되어야 한다.

(h) 機關長은 當直機關士가 當直中에 遂行할 모든 豫防的 補修, 損傷制御 또는 修理措置를 熟知하고 있도록 確保하여야 한다. 當直機關士는 그의 責任下에 作動하는 모든 機械裝置의 遮斷, 側路通過 및 調整에 대하여 責任을 져야하며 實施한 모든 作業은 記錄하여야 한다.

(i) 當直機關士는 任務를 마치고 前에 主機關과 補助機關에 관한 모든 事項이 適切하게 記錄되는 것을 確保하여야 한다.

(j) 當直機關士는 火災가 發生한 경우에는 即時 船舶과 그 乘務員의 安全에 대한 危險을 避하기 위하여 船舶의 速度의 減少, 切迫한 操舵의 不能, 船舶의 推進裝置의 停止 또는 發電出力의 모든 變化가 發生하여서 取하여지는 機關室內에서의 緊急措置 또는 이와 類似한 安全에 관한 危險을 브리지에 通報하여야 한다. 이 通報는 發生할 可能性이 있는 海難을 回避할 수 있는 어떠한 措置라도 取할 수 있도록 最大限 利用 가능한 時間을 브리지에 주기위하여 될 수 있는대로 變化가 이어나가전에 이루어져야 한다.

(k) 機關室이 機關準備狀態에 있을 때는 當直機關士는 運轉의 狀態에 있어서 使用되는 모든 機關과 裝置가 언제든지 利用 가능한 狀態에 있고 充分한 豫備動力이 操舵裝置 其他 必要한 裝置에 使用할 수 있도록 確保하여야 한다.

6. 當直要件

(a) 當直의 모든 構成員은 各自에게 分擔된 當直任務에 熟達하여야 한다. 더욱 모든 當直構成員은 그 船舶에 관하여 다음과 같은 知識이나 技能을 가져야 한다.

(i) 適切한 船內의 通信裝置의 使用에 관한 知識

(ii) 機關室로부터의 脱出經路에 관한 知識

(iii) 機關室의 警報裝置에 關한 知識 및 여러가지 警報 特히 炭酸가스의 警報를 識別할 수 있는 能力

(iv) 機關室內의 消火裝置의 位置와 使用에 關한 知識

(b) 航海中の 當直의 構成은 恒常 自動作動方式 또는 手動作動方式의 兩者間에 船舶의 運航에 影響을 미치는 모든 機關의 安全한 運轉을 確保하는데 適當한 것이어야 한다. 또 周圍의 環境과 狀況에 따라 適當한 것이어야 한다. 이와 같은 것을 達成하기 위하여 特히 다음 事項을 考慮하여야 한다.

(i) 恒常, 船舶의 安全한 運航에 影響을 미치는 機關을 適切하게 監督하는 것

(ii) 遠隔作動의 推進裝置와 操舵裝置 및 이것들의 制御裝置의 狀態, 信賴性, 制御하는 場所 및 破損 또는 緊急한 事態에서 手動作動方式으로 할 경우와 關聯된 節次

(iii) 火災探知, 消火 또는 火災 抑制裝置 또는 器具의 位置 및 作動法

(iv) 船舶의 安全한 航海, 繫留 또는 繫岸 操縱에 影響을 미치는 補助裝置, 豫備裝置 또는 非常裝置의 使用方法과 作動狀態

(v) 船舶의 모든 運航狀態에 있어서 機關裝置의 效率的 運轉을 確保하기 위하여 機關裝置의 狀態를 維持하는데 必要한 手段 및 措處

(vi) 機關當直에 關하여 特別한 運航狀態의 結果로서 發生하는 附加的인 其他의 必要性

(c) 遮蔽되어 있지 아니한 錨地에서 碇泊하고 있을 때는 機關長은 航海中の 當直을 維持하느냐의 與否를 船長과 協議하여야 한다.

7. 當直任務에의 適應

當直體制는 當直者의 能力이 疲勞에 의하여 損傷되지 아니하여야 한다. 機關長은 航海를 開始할 때의 最初의 當直者 및 이와 交代하여 當直에 들어가는 次直者는 充分히 休養되고 또 任務에 適合하도록 當直의 任務를 編成하여야 한다.

8. 海洋環境의 保護

모든 機關士와 機關部員은 運航 또는 事故로 因한 海洋環境에 끼칠 汚染의 重大한 影響을 알고 있어야 하고 特히 關聯되는 國際規則과 港灣規則의 範圍內에서 이와 같은 汚染을 防止하기 위한 모든 可能한 豫防策을 取하여야 한다.

V. 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 運用上의 指針에 關한 勸告

(序 文)

1. 이 勸告는 다음의 경우에 當直을 擔當하는 機關士(以下當直機關士라 한다)에게 一般적으로 適用되는 運用上의 指針에 關한 것이다.

(a) 航海중에 機關當直을 行하는 경우(第Ⅰ部)

(b) 遮蔽되어 있지 아니하는 錨地에서의 機關當直의 경우(第Ⅱ部)

2. 機關長은 適切하다고 認定하는 경우에는 이 運用上의 指針을 補完하여야 한다.

3. 當直機關士는 自身의 當直任務의 效率的인 遂行이 海上에 있어서의 人命과 財産의 安全 및 海洋環境의 汚染防止를 위하여 必要하다는 것을 認識하여야 한다. 이 勸告에 있어서 使用되는 「當直」이란 말은 文脈에 따라 「當直을 構成하는 船員의 集團」 또는 機關士가 機關室에 있는 것이 必要로 하든 아니하든간에 「그 機關士가 責任을 지고 있는 期間」의 어느것이든 適切하다고 認定하는 것을 뜻한다.

4. 모든 船舶에서 最少限 다음 事項을 包含하는 運用上의 指針을 考慮하여야 한다.

第 I 部 航海中の 機關當直

(總 則)

5. 當直機關士는 機關長의 代理者이며 그의 主된 責務는 恒時 船舶의 安全한 運航에 影響을 미치는 機關의 安全하고 效率的인 運轉과 整備를 하는데 있다. 當直機關士는 速力과 回轉 方向의 變更에 關聯된 브리지로부터의 命令이 언제든지 即時 實施되도록 確保하여야 한다.

6. 當直機關士는 確立된 當直勤務配置가 維持되도록 確保하여야 한다. 當直要員으로 된 機關士의 全般的인 指揮下에서 推進機關 및 補助裝置의 安全하고 效率的인 運轉을 도와야 한다.

7. 當直機關士는 正當하게 交代될 때까지 主推進機關과 補助裝置를 繼續하여 監督하여야 한다. 當直機關士는 裝置의 機能不良 또는 故障을 監視하고 報告하며 正常的인 調整, 必要한 整備, 其他 必要한 職務를 遂行하고 指示하기 위하여 機關室 및 操舵機室에 대한 適切한 巡視가 實施되는 것을 確保하여야 한다.

8. 當直機關士는 機關에 有害한 影響을 미치거나, 人命 또는 船舶의 安全을 危殆롭게 하는 潜在的인 危險狀態에 關하여 報告하도록 當直의 다른 構成員에게도 指示하여야 한다.

9. 當直機關士는 機關室의 當直이 監督되는 것을 確保하여야 하고 또 當直의 構成員이 能力을 喪失하는 경우에는 交代要員을 手配하도록 確保하여야 한다. 當直은 機關室의 裝置 또는 操縱槓의 手動運轉을 妨害하는 狀態로, 機關室이 監督되지 아니하는 狀態로 放置하여서는 아니된다.

10. 當直機關士는 裝置의 故障, 火災, 浸水, 破裂, 衝突, 坐礁 또는 다른 原因으로 發生한 損傷의 影響을 抑制하기 위하여 必要한 措施를 取하여야 한다.

11. 當直機關士는 全當直員이 消防裝置, 損傷制御裝置의 數, 位置, 類型과 이것들의 使用法 및 遵守하여야 할 여러가지 安全上の 豫防措置를 熟知하고 있도록 確保하여야 한다.

12. 當直機關士는 負傷을 일으킬 수 있는 機關室內의 潜在的인 危險을 알고 있어야 하고 應急 治療를 할 수 있어야 한다.

13. 當直機關士는 機關長이 機關室에 있는 경우라도 機關長이 特히 責任을 진다는 것을 말하고 이것이 서로 確認될 때까지는 機關室內의 運轉에 대하여 繼續 當直의 責任을 져야한다.

(當直引繼)

14. 當直機關士는 當直을 引受할 次直機關士가 그의 任務를 有效하게 遂行할 수 없다고 믿을만한 어떠한 理由라도 있을 때에는 그에게 當直을 引繼하여서는 아니되며, 이러한 경우에는 機關長에게 事實대로 알려야 한다. 當直을 引受할 次直機關士는 그의 當直要員이 各自의 任務를 效率的으로 遂行하는데 明白하게 充分히 건딜 수 있는 狀態에 있는 것을 確認하여야 한다.

15. 當直을 引受할 次直機關士는 機關日誌를 檢討하여 그것이 自己自身の 觀察과 一致하고 있는 것을 確認할 때까지는 當直을 引受하여서는 아니된다.

16. 當直을 引受하기에 앞서 當直을 引受받을 次直機關士는 적어도 다음 事項에 關하여 確認하여야한다.

(a) 船內의 裝置와 機關의 運轉에 關聯된 機關長의 一般命令 및 特別指示事項

(b) 機關 및 裝置에 關하여 實施되는 모든 作業의 性質, 이에 關聯되는 船員 및 潜在的 危險

(c) 밀지, 벨러스트탱크, 슬러탱크, 豫備탱크, 淸水탱크 및 汚水탱크內의 물, 또는 찌꺼기의 量과 該當되는 경우에는 그 狀態, 그리고 그 內容物의 使用 또는 處理를 위한 特別要件

(d) 豫備탱크, 세트링탱크, 데이탱크, 其他 燃料貯藏設備의 燃料의 狀態와 量

(e) 衛生設備의 處理에 關한 特別要件

- (f) 各種의 主裝置 및 補助裝置의 狀態와 運轉法
- (g) 該當되는 경우 監視 및 制御裝置의 狀態 그리고 어느 裝置가 手動으로 運轉되는가 하는 것
- (h) 該當되는 경우 火災安全制御裝置, 限界制御裝置, 燃燒制御裝置, 燃料供給制御裝置, 其他 蒸汽보일러의 運轉에 關한 裝置를 包含하여 自動보일러 制御裝置의 狀態 및 運轉法
- (i) 惡天候, 氷海, 汚染水域 또는 淺水域으로 起因하는 潜在的인 危險한 狀態
- (j) 裝置의 故障 또는 有害한 船舶의 狀態때문에 必要로하는 特別한 運轉方法
- (k) 機關室部員에 割當된 任務에 關한 報告
- (l) 消火器具의 利用可能性

(機關의 定期点檢)

17. 自身의 管轄下에 있는 機關을 定期的으로 点檢하는 것은 當直機關士의 責任이다.
- (a) 主機關과 補助機關, 制御裝置, 指示盤, 船內通信裝置가 滿足스럽게 機能을 發揮하고 있는 것
 - (b) 操舵裝置와 모든 關聯裝置가 滿足스럽게 機能을 發揮하고 있는 것
 - (c) 보일러와 熱交換裝置의 水位가 適正하게 維持되고 있는 것
 - (d) 機關 또는 보일러의 排氣가 良好한 燃燒特性을 보이며 또 該當되는 경우에는 그을음이 除去되어있는 것
 - (e) 水位와 汚染의 見地에서 必지의 狀態가 滿足스러운 것
 - (f) 制御裝置와 機關裝置의 管系를 包含한 各種管系가 漏洩하지아니하고 適當하게 機能을 發揮하고 있으며 適切한 補修管理가 行하여져 있는것 및 壓力을 가진 기름管系에는 特別한 注意가 쏠리는 것

(機關日誌)

18. 當直任務를 마치고 전에 當直機關士는 그 當直中에 發生한 主機關 및 補助機關에 關한 모든 事項이 適切하게 記錄되는 것을 確保하여야 한다.

(豫防 및 修理를 위한 補修)

19. 當直機關士는 모든 豫防의 補修, 損傷制御 또는 修理를 하는 동안 이들의 補修作業을 擔當하는 機關士에게 協力하여야 한다. 이 補修作業에는 적어도 다음 事項이 包含되어야 한다.

- (a) 作業하려는 機關을 遮斷하고 또 側路로 通過시키는 것
- (b) 補修作業中에 나머지 裝置가 適切하고 安全하게 機能을 發揮하도록 調整하는 것
- (c) 引受받을 次直機關士의 便宜 및 記錄의 目的을 위하여 運轉中의 裝置 및 이에 關與한 船員, 取하여진 安全裝置와 安全措置를 取한 者를 機關日誌나 其他 適當한 文書에 記錄하는 것
- (d) 必要에 따라 修理된 機關 또는 裝置를 試驗하고 使用可能한 狀態로 하는 것

20. 當直機關士는 自動裝置에 故障이 생긴 경우에는 補修作業에 從事하는 機關室部員을, 機關의 手動運轉을 도우는데 利用할 수 있도록 確保하여야 한다.

(브리지에의 通報)

21. 當直機關士는 機關의 故障 또는 操舵의 不能으로 起因하는 速力의 變更이 海上에 있어서 船舶 및 人命의 安全을 危殆롭게 할 수 있다는 것에 留意하여야 한다. 機關室內에서 火災가 發生한 경우, 船舶의 速度의 減少, 切迫한 操舵의 不能, 船舶推進裝置의 停止 또는 發電出力의 모든 變化가 發生하여서 取하여지는 機關室內에서의 緊急措置 또는 이와 類似한 安全에 關한 危獰을 브리지에 通報하여야 한다. 이 通報는 發生할 可能性이 있는 海難을 回避할 수 있는 어떠한 措置라도 取할 수 있도록 最大限 利用可能한 時間을 브리지에 주기위하여 될 수 있는 대로 變化가 일어나기전에 이루어져야 한다.

(輻轉된 海域에서의 航海)

22. 當直機關士는 船舶이 輻轉된 海域에 있다고 通報되었을 때는 操船에 關係가 있는 모든 機關을 即時 手動運轉方式으로 轉換할 수 있도록 確保하여야 한다. 機關士는 操舵 其他 操船上의 必要한 機器를 위하여 充分한 豫備原動力을 利用할 수 있도록 確保하여야 한다. 非常用 操舵裝置 其他 補助裝置는 即時 運轉할 수 있는 狀態로 準備되어 있어야 한다.

(視野가 制限된 경우의 航海)

23. 當直機關士는 霧中音響信號를 위한 常備의 空氣 또는 蒸汽의 壓力을 確保하여야 한다. 當直機關士는 브리지의 어떠한 命令에 대하여도 應할 準備를 하고 있어야 하며 또 操船에 使用되는 補助機關은 即時 使用할 수 있도록 確保하여야 한다.

(機關長브리키)

24. 當直機關士는 다음 事態가 發生하면 遲滯없이 機關長에게 알려야 한다.

- (a) 船舶의 安全한 運航에 危險을 미친다고 생각하는 機關의 損傷 또는 機能不良이 생긴 경우
- (b) 推進機關, 補助機關 또는 監視, 調速裝置에 損傷 또는 故障을 일으킬 수 있는 機能不良이 發生하였을 경우
- (c) 緊急事態 또는 어떠한 決定 또는 方法을 取하여야 하는가에 대하여 疑問을 가진때의 狀況의 경우

25. 前述한 事態가 發生하였을 때에는 機關長에게 알려야 할 必要가 있는 外에, 當直機關士는 狀況에 따라 必要한 경우에는 即時 船舶, 그 機關 및 乘務員의 安全을 위하여 措置를 取하는 것을 당설이어서는 아니된다.

(當直勤務員)

26. 當直機關士는 安全한 當直維持를 確保하기 위하여 當直勤務員에게 모든 適切한 指示 및 情報를 주어야 한다. 安全한 當直勤務의 一部分의 附隨의 業務로 遂行되는 日當의 機關의 管理는 通常 當直勤務의 制度로서 判定하여야 한다. 船內의 電氣裝置, 機械裝置, 油壓裝置, 壓縮空氣裝置 및 該當된 電子裝置의 修理를 包含하여 細部的 修理補修는 當直機關士 및 機關長의 諒解下에서 遂行하여야 한다. 이와 같은 修理는 記錄하여야 한다.

第Ⅱ部 遮蔽되어 있지 아니하는 錨地에서의 機關當直

船舶이 外海에 열려있는 錨地에 있을 경우 또는 其他 事實上 「海上에 있는」 狀態에서 錨泊하고 있을 때에는 當直機關士는 다음 事項이 確保되도록 하여야 한다.

- (a) 效率인 當直이 維持되는 것
- (b) 모든 運轉中이거나 待機中의 機關에 의하여 定期的인 點檢이 行하여지는 것
- (c) 브리지로 부터의 命令에 따라 主機 및 補助機關이 準備完了狀態로 維持되어 있는 것
- (d) 船舶에 의한 汚染에서 環境을 保護하기 위한 措處가 取하여지고 또 適用되는 汚染防止規則이 遵守되는 것
- (e) 모든 損傷制御裝置 및 消火裝置가 準備狀態에 있는 것

Ⅶ .港內에서 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 관한 勸告

위하여 또 有害, 危險, 有毒 또는 可燃性이 높은 物質 其他 特殊貨物을 運搬하는 船舶에 대하여는 特殊한 要件이 必要할 수 있다.

(當直配置)

2. 모든 船舶의 機關長은 船長과 協議하여 機關當直勤務의 配置가 港內에서의 安全한 機關當直을 維持하는데 充分도록 確保하기 위한 義務가 있다. 適格인 機關室部員이 當直에 加擔하는 경우를 包含시켜서 機關當直의 構成을 決定할 때에는 다음 事項을 考慮하여야 한다.

(a) 船舶의 類型

(b) 機關의 類型 및 狀態

(c) 氣象, 氷海, 汚染水域, 淺水域, 緊急狀態, 損傷의 防止 또는 汚染의 除去等の 條件에 의하여 必要로 하는 特別한 運航形態

(d) 當直을 構成하는 部員의 能力 및 經驗

(e) 人命, 船舶, 貨物 및 港灣의 安全과 環境의 保護

(f) 國際規則, 國內規則 및 地方規則의 遵守

(g) 船舶의 通常業務에서 命令에 따르도록 하는 것

3. 當直機關士는 機關長의 指揮下에서 必要에 따라, 그의 責任下에 있는 모든 機關과 裝置의 檢査와 試驗에 대한 責任을 진다.

4. (a) 3000kw以上の 推進出力의 모든 船舶에는 恒常 當直機關士를 1名配置하여야 한다.

(b) 1500kw以上 3000kw 未滿의 推進出力의 모든 船舶에는 船舶의 保全에 關與하는 航海士가 있고 危險物의 撒積運送을 하고 있지 아니하면 機關長과의 協議에 의하여 船長의 裁量에 따라 當直機關士를 配置하지 아니 할 수 있다.

(c) 1500kw 未滿의 推進出力의 船舶에는 船舶이 危險物을 撒積運送을 하고 있지 아니하면 當直機關士를 配置할 必要가 없다.

5. 當直의 構成은 恒常 貨物의 操作에 關한 機關의 安全한 運轉, 船舶 및 港灣의 安全과 港灣의 環境을 確保하기 위하여 充分한 것이어야 한다.

6. 當直을 擔當하고 있는 동안 機關士에 대하여는 船舶의 機關裝置에 關한 監督的 任務를 沮害하는 어떠한 任務도 割當하거나 또는 當直機關士는 이를 引受하여서도 아니된다.

(當直의 引繼)

7. 當直機關士는 當直을 引受할 次直機關士가 그의 任務를 有效하게 遂行할 수 없다고 믿을만한 어떠한 理由라도 있을 때에는 그에게 當直을 引繼하여서는 아니되며 이러한 경우에는 機關長에게 事實대로 알려야 한다. 當直을 引受할 次直機關士는 그의 當直要員이 各自의 任務를 效率的으로 遂行하는 데 明白하게 充分히 전달 수 있는 狀態에 있는 것을 確認하여야 한다.

8. 當直을 引繼하기에 앞서 當直機關士는 次直機關士에게 다음 事項을 알리지 아니하면 아니된다.

(a) 當日의 服務命令 및 船舶의 運航, 補修機能, 船舶의 機關 또는 制御裝置의 修理에 關한 特別命令

(b) 船內의 機關 및 裝置에 關하여 實施되고 있는 모든 作業의 性質, 이에 關聯된 船員 및 潜在的인 危險

(c) 該當될 경우에는 밀지, 밸러스트탱크, 슬롭탱크, 汚水탱크, 豫備탱크의 물 또는 찌꺼기의 量과 狀態 및 그 內容物의 使用 또는 處理를 위한 特別要件

(d) 衛生設備와 處理에 關한 모든 特別要件

- (e) 携帶式 消火裝置, 固定式 消火裝置 및 火災探知裝置의 狀況과 準備狀態
 - (f) 船內에 있어서 機關作業에 從事하는 것을 認定된 修理要員으로서 그들의 作業場所와 修理機能 및 其他 乘船이 認定된 人員과 必要한 乘務員
 - (g) 船舶의 排出物, 消火要件 및 特別히 惡天候의 可能性이 있는 경우의 船舶準備狀態에 관한 모든 港灣規則
 - (h) 緊急事態가 發生하고 또는 援助가 要請되는 事態가 發生할 때, 港灣管理者를 包含한 陸上職員과 船舶과의 사이에 利用可能한 通信連絡 方法
 - (i) 船舶, 乘務員, 및 貨物의 安全과 汚染으로부터 環境保護에 대한 其他의 重要한 狀況
 - (j) 機關部의 業務에 關聯된 環境汚染에 대하여 適切한 關係當局에의 通報手續節次
9. 當直을 引受받을 次直機關士는 當直을 引受하여 擔當하기 전에
- (a) 運轉, 補修機能, 船舶의 機關과 制御裝置의 修理에 關聯된 모든 服務命令 및 特別命令을 充分히 熟知하고 있는 것을 確認하여야 한다.
 - (b) 現在 使用中과 準備中의 動力源, 熱源, 光源 및 그 分配에 대하여 精通하여야 한다.
 - (c) 船舶의 燃料, 潤滑劑 및 모든 물 供給에 關하여 그 利用可能量 및 그 狀況을 알고 있어야 한다.
 - (d) 船舶의 벨러스트 裝置 및 그 制御裝置에 精通하여야 한다.
 - (e) 適切한 機關室部員의 存在를 確認하고 機關室部員이 身體的으로, 任務를 效率的으로 遂行할 수 있음을 確認하여야 한다.
 - (f) 荷役作業, 補修와 修理, 機能의 現狀 및 當直에 影響을 미치는 其他의 모든 作動을 잘 알고 있어야 한다.
 - (g) 旅客 또는 乘務員의 居住設備, 荷役設備 및 給排水의 操作裝置에 使用되는 補助機關에 關하여 잘 알고 있어야 한다.
 - (h) 汚染防止를 위한 港灣의 要件 및 이들 要件을 充足시키기 위한 船內裝置의 適切한 作動에 대하여 알고 있어야 한다.
 - (i) 安全上의 豫防措置 및 防火에 관한 모든 規則과 陸上의 消防施設과의 通信連絡方法을 잘 알고 있어야 한다.
 - (j) 모든 船內의 探知裝置와 警報裝置 및 이들 裝置가 作動할 때 適切한 方法을 잘 알고 있어야 한다.
 - (k) 모든 火災探知警報裝置 및 消火裝置의 利用可能성과 作動, 火災防止의 方法 및 船內의 各類型의 携帶用消火裝置 및 이들의 가장 效果的인 使用法을 잘 알고 있어야 한다.
 - (l) 有害性, 有毒性의 環境下에 있어서 人命의 安全을 위하여 設置된 裝置의 設置場所 및 使用法을 잘 알고 있어야 한다.
 - (m) 非常時의 應急治療措處를 위한 材料, 特別히 火傷 및 熱湯傷의 治療를 위하여 必要한 材料를 即刻的으로 利用할 수 있는가를 確認하여야 한다.
 - (n) 船內의 通信連絡 및 船舶과 陸上 關係當局間의 通信連絡의 모든 方法을 알고 있어야 한다.
 - (o) 要求되는 機關準備狀態 또는 緊急時에 可能한 限 빨리 船舶과 機關의 準備를 行하는 狀態로 있어야 한다.
10. 當直機關士는 다음 事項에 대하여 特別한 注意를 하여야 한다.
- (a) 自身の 擔當下에 있는 모든 區域에 있어서 危險한 狀態 및 그 防止에 관한 모든 命令, 特別한 作動順序 및 規則을 遵守하는 것
 - (b) 運轉中에 있는 모든 動力源, 構成機器 및 裝置를 監視하는 計器 및 制御裝置
 - (c) 地方當局의 汚染防止規則의 違反을 防止하기 위하여 必要한 技術, 方法 및 措處

(d) 민지의 狀態

11. 當直機關士는

(a) 緊急의 경우, 必要하다고 認定할때에는 警報를 울리고 또 船舶內의 貨物 및 人員에 대한 損傷을 防止하기 위한 모든 可能한 手段을 取하여야 한다.

(b) 貨物의 積載 또는 揚貨에 必要한 措置 및 벨러스트와 其他 船舶의 安全性 制御裝置에 관한 附加的인 要件에 關聯된 荷役擔當航海士의 要求에 關하여 알고 있어야 한다.

(c) 裝置에서 일어나기 쉬운 機能不良 또는 故障을 確認하기 위하여 頻繁하게 巡檢을 하고 또 船舶, 荷役作業, 港灣 및 港灣環境의 安全을 確保하기 위하여 修理措置를 取하여야 한다.

(d) 自身의 責任範圍內에서, 船內의 各種의 電氣裝置, 油壓裝置, 壓縮空氣裝置 및 機械裝置의 事故와 損傷을 防止하기 위하여 必要한 豫防措置가 반드시 取하여지도록 하여야 한다.

(e) 船舶의 機關의 運轉, 調整 또는 修理에 影響을 미치는 모든 重大한 事故는 반드시 充分히 記錄되도록 하여야 한다.

3. 結 論

本論에서 協約附屬書 第Ⅱ章 船長—甲板部 第Ⅱ/1規則「航海當直中 遵守하여야 할 基本原則」, 決議書 1의 附屬書「航海當直을 擔當하는 航海士를 위한 運用上의 指針에 관한 勸告」, 決議書 3의 附屬書「港內에서 碇泊當直을 擔當하는 航海士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 관한 勸告」, 協約附屬書 第Ⅲ章 機關部 第Ⅲ/1規則「機關當直中에 遵守하여야 할 基本原則」, 決議書 2의 附屬書「機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 運用上의 指針에 관한 勸告」, 決議書 4의 附屬書「港內에서 機關當直을 擔當하는 機關士를 위한 原則 및 運用上의 指針에 관한 勸告」를 翻譯하여서 提示하였다. 如斯한 當直守則의 徹底한 履行으로 海上에 있어서 人命과 財産의 安全 및 海洋環境의 保護를 促進하는 協約의 目的을 良好하게 達成하리라고 본다. 따라서 이의 徹底한 履行을 위하여 如斯한 內容을 各級教育機關은 勿論 船員의 研修教育에서도 教科課程으로 이를 採擇하고 各船舶에도 이를 配布하여서 그 施行에 萬全을 期하도록 圖謀하여야 한다고 본다.

參 考 文 獻

1. 孫克鉉 宋容綺, 金周年, 朴容燮共同研究, 1978年 船員의 訓練, 資格證明 및 當直勤務의 基準에 관한 國際協約 英韓對譯, 釜山 1978年 12月
2. 孫克鉉, 宋容綺, 金周年, 朴容燮共同研究, 船員의 資格 및 教育에 관한 IMCO 協約의 對策方案, 海運港灣廳 1978年 12月
3. 法制處 法令集 第25卷 海運
4. 金周年著 海事法規解說, 海事圖書出版部, 釜山 1978年
5. 運輸省船員局監修, 英和對譯 1978年の 船員의 訓練, 資格證明, 及び當直維持基準に關する 國際條約, 成山堂書店 東京 1979年 4月
6. 運輸省船舶局監修, 1974年 海上人命安全條約, 海文堂, 東京, 1976年
7. IMCO Resolution A. 285. Annex A, Basic principles and operational guidance for deck officers in charge of a watch in port. Annex 13, Operational guidance for officers in charge of a navigational watch.
8. IMCO Resolution A337, Annex Recommendation on principles and operational guidance for deck officers in charge of a watch in port.

