

論 文

## 항만국통제 검사 모듈 개발에 관한 연구

이 은 방\* · 이 인 수\*\*

A Study on the Development of Inspection Module for Port State Control

*Eun-Bang Lee\* · In-Soo Lee\*\**

〈 목 차 〉

Abstract

1. 서론

2. 항만국통제의 현황

3. PSC 검사 실험

4. PSC 검사 모듈 개발

5. 결론

### Abstract

Port State Control(PSC) plays important roles in ensuring the ship' safety as well as preserving the marine environment in port and coastal sea. The effect of PSC carried out according to the procedure and document offered by Tokyo MOU depends greatly on inspector and inspection technique. So, it is very important to inspect ships impartially with advanced method.

In the case of Korea, the only 30 percent of ships with deficiencies visited to ports are inspected due to the lack of PSC inspectors. So new inspection technique and module are required in order to improve inspection efficiency and to resolve problems mentioned

In this paper, we introduce a module for PSC inspection and evaluate it by inspecting 10 model ships and comparing with present method. The proposed module is expected to obtain the objectivity of inspection, to offer inspection guideline and to determine the priority of inspection ships.

\* 한국해양대학교 해양경찰학과 조교수

\*\* 해양수산부 항만국통제 검사관

## 1. 서 론

세계적인 경제규모 확대와 해양산업의 급속한 발전으로 해양의 활용 분야가 다양해지고 사용빈도가 높아짐에 따라 해양을 지속적으로 사용·개발 가능한 상태로 유지·보존하려는 국제적인 노력이 이루어지고 있다. 특히, 해양안전분야에 있어서는 자국 항만 및 연안 해역에서 선박의 안전과 해양환경보존을 목적으로 항만국별, 지역별 협력체제를 구축하여 국제적인 협약기준에 미달하는 선박의 축출을 위한 항만국통제(Port State Control, PSC)가 실시되고 있다. 외국적 선박에 대한 검사는 선박의 기국 검사와는 별개로 국제적인 관례로 정착되어가고 있으며 지역 협력체의 구성과 더불어 국제적으로 항만국통제가 강화되어 가는 추세이다.

우리 나라는 부산항과 인천항을 시작으로 현재에는 전체 무역항에서 PSC가 시행되고 있으나, 항만국통제 검사관의 절대적 숫자의 부족과 해양의 효율적인 안전관리체제의 미비로 항만국통제의 실태는 미흡한 초보적 단계에 머물고 있다[1]. 국내에서는 Tokyo MOU에서 정해진 PSC 검사에 관한 절차 및 방법 등을 준용하여 PSC 검사를 시행하고 있으나, 검사 결과가 검사관의 상식과 재량에 크게 의존한다. 따라서 객관적인 검사가 어렵기 때문에 검사 준비를 위한 구체적인 가이드라인 제공이 불가능할 뿐만 아니라 피검자의 불만과 국가간의 마찰을 야기할 수 있다. 또한 검사 대상 선박의 선별과정에도 정량적인 데이터를 기초로 우선 순위를 독자적으로 관리하는 것이 지속적으로 기준 미달선의 운항을 방지할 수 있을 것이다.

현재 결함을 내재한 다수의 선박이 우리 나라의 항만과 연안의 안전을 위협하고 있는 현실을 직시한다면 우리 실정에 맞는 항만국통제 강화 방안과 시행되고 있는 검사의 문제점을 보완할 구체적인 실천방법의 연구가 시급하다.

본 논문에서는 PSC 검사에 필요한 표준 모듈 개발을 목적으로 모델선박에 대한 검사 실험을 통해서 기존 방법의 문제점을 분석하였고, 이를 바탕으로 공정하고 객관적인 검사에 필요한 PSC검사 모듈을 제안하였다. 또한 기존 검사 방법과 모듈에 의한 실제 PSC검사를 실시하여 장단점을 비교 분석하고 제안된 모듈의 활용 방안을 검토하였다.

## 2. 항만국통제(PSC) 현황

### 2.1 PSC의 개요

Torrey Canyon호와 Amoco Cadiz호의 연이은 대형오염사고로 환경보호에 관한 관심이 높아졌고, 영해 및 인접 해양에서의 각종 해난사고는 자국 및 인접국에 직·간접적으로 막대한 손실을 초래함으로써 해양환경보호와 선박안전관리를 위한 국제적인 노력이 필요하게 되었다. 이러한 노력의 일환으로 자국 항과 연안에서의 선박의 안전과 해양환경보존을 위해서 각국에서는 선박의 안전 및 해양오염관련 각종 국제협약의 기준을 미달하는 선박의 축출을 목적으로 항만국통제가 실시되게 되었다. 초기의 개별국가가 독자적으로 자국항에 입항하는 타국적 선박을 대상으로 실시하던 검사가 지역협력에 의한 공동시행으로 항만국통제가 국제적으로 강화되어 가고 있다.

표 1 최근 3년간의 PSC 검사 현황

구 분	대상선박 (척수) (A)	점검선박 (척수) (B)	점검율(%) (B/A)	결함선박 (척수) (C)	결함율(%) (B/C)	출항정지선박 (척수)
1997년	8,027	1,096	13.7	673	61	123
1998년	8,008	1,286	16.1	846	66	152
1999년	8,008	1,846	23.1	1,113	60	92

우리 나라에서는 Paris MOU에 의한 유럽 항만국통제 시행의 영향을 받아 해양수산부에서 1986년 9월부터 부산항과 인천항을 시작하여, 1988년 9월부터 전체 무역항에서 확대 시행되고 있다.

2.2 PSC 검사 현황

국내에서 시행된 최근 3년 동안의 PSC검사 현황을 요약 분석하여 <표 1>에 정리 하였다[2][3].

우리 나라의 PSC 점검율은 아시아·태평양지역(Tokyo MOU)내의 평균 점검율(60%)에 크게 못 미치는 23.1%에 머무르고 있다. 주요 결함 내용은 구멍설비(22%), 항해설비(16%), 안전설비(12%) 순으로 지적되고 있다. 낮은 검사율과 60%대의 높은 결함율에서 알 수 있듯이 1999년도 국내에

기항하는 약 3700  $\{(8008-1846) \times 0.6\}$  척이 결함을 가지고 있으나 항만국통제 검사의 사각지대에 있다고 할 수 있다. 이와 같은 국내의 항만국통제 현황과 낮은 검사율은 국내에 기항하는 선박들에게 항만국통제 검사에 대비한 철저한 준비나 선박안전관리를 소홀히 하게 하고, 이는 더 나아가 주요 항만과 연안 해역을 비롯한 우리 나라의 관할 해역에서의 해난 사고 및 환경오염의 개연성을 높이고 있다[4].

항만국통제 제도의 본래 취지를 살려 해양안전관리 체제를 확립하기 위해서는 지역협력체와 유기적인 정보 공유로 국제적 동향을 정확히 파악하고 자국실정에 맞는 검사체계 및 기법의 개발이 필요하다.

표 2 PSC 검사 절차

순서	과정	주요내용	비고
I 단계	피검선박 선정	∴ 항만국통제 검사관 대상선박을 선정한다 ∙ 타 항만국으로부터 결함이 통보된 선박 ∙ 기준미달함의 피신고 선박 ∙ 오염, 해양사고를 유발시킨 선박 ∙ 결함율이 높은 선박 ∙ 외관이 불량한 선박 ∙ 기타	피검선박 선정의 객관성 및 정량화 필요
II 단계	초기 점검	∴ 항만국통제 검사관 다음 사항을 육안 검사한다. ∙ 외판도장상태, 부식정도, 손상여부 ∙ 적하상태, 만재홀수선 ∙ 소화, 구멍설비, 수밀문 ∙ 협약증서, 해기사 적합증서, 승무원정원	항만국통제 검사관의 정성적인 판단에 의존
III 단계	상세 점검	∴ 항만국통제 검사관 초기점검결과가 미흡할 경우 다음 사항을 정밀 검사한다. ∙ 선체구조 ∙ 설비요건 ∙ 비상훈련 ∙ 운항 요건 ∙ 오염방지 ∙ 승무원의 요건	검사방법의 형평성, 객관성 결여
IV 단계	보고서	∴ 항만국통제 검사관 결함여부에 따라 보고서를 작성한다. ∙ 보고서 A(Clean Inspection Report) ∙ 보고서 B(결함발견 선박) ∙ 중대 결함인 경우 기국 및 선급에 통보	결함의 중대 결정이 항만국통제 검사관의 자의적 판단에 결정
V 단계	조치	∴ 항만국통제 검사관은 결함사항에 따라 다음 조치를 취한다. ∙ 출항정지 ∙ 출항전 시정 ∙ 차항지 시정 ∙ 기한부 시정	항만국통제 검사관에 따라 일관성 결여

### 2.3 PSC 검사의 특성

PSC 검사의 특성으로 첫째는 국익을 담보하는 행위라는 것이다. 즉, 기준미달 외국적 선박이 국내의 항만이나 연안에서 해난사고를 야기하면 양식장의 황폐화, 어로활동 불가, 친수공간 상실, 수송로 상실 등 국가 경제에 막대한 손실을 초래할 수 있으므로 항만국통제는 국익의 손실을 방지하는 적극적인 행위이고 수단이라 할 수 있다. 둘째는 PSC 검사 결과의 형평성 등이 민감한 외교적인 사안으로 확대될 수 있고 국가간 힘의 균형을 위한 외교적 속성을 가진다는 것이다. 셋째로는 지역별로 협력하여 각국의 실적 및 활동 상황이 공표되기 때문에 해양안전과 환경보호를 위한 관심과 노력의 기준이 된다는 것이다. 넷째로 외국적 선박에 대하여 국제협력 준수 상황을 확인할 수 있는 최종적이고 능동적인 점검수단이라는 것이다. 다섯째로는 선주, 기국, 선급 등이 선박에 대한 통제를 제대로 하였는가를 확인할 수 있는 최종적인 안전망으로 민간에 위임할 수 없는 정부의 고유업무라는 것이다[3][5].

### 2.4 PSC 검사 절차

Tokyo MOU에서 정한 기본 매뉴얼을 중심으로 국내에서 시행하고 있는 PSC 검사 절차를 요약하

면 <표 2>와 같다. PSC 검사 보고서 양식 A, B는 부록에 첨부하였다[6][7].

## 3. PSC 검사 실험

### 3.1 실험 목적 및 방법

현재 실시되고 있는 PSC 검사의 객관성을 평가하고 검사관, 선박의 종류, 결함의 종류, 결함 수 등에 따른 결과 보고서를 정량적으로 분석하고자 모델선 검사 실험을 실시하였다. 우선 과거 국내에서 실시된 PSC 검사 데이터를 바탕으로 10척의 서로 다른 결함을 지니고 있는 모델 선박을 구성하였다. 그리고 모델 선박을 대상으로 무작위로 선발된 항만국통제 검사관 10명이 기존의 검사 절차와 각자의 검사 습관과 방법에 따라 PSC 검사를 실시하도록 하였다. 검사관 각자 작성한 검사 결과보고서(양식 A, B)를 제출 받아 정리하였다.

### 3.2 실험 결과 분석

<표 3>은 각각 다른 종류의 결함과 결함수를 가지고 있는 모델 선박 10척에 대한 검사관 10명의 결함지적 숫자를 정리하였다. 여기서 결함 지적 숫자는 출항정지, 출항전시정, 2주이내 시정, 2

표 3 선박과 검사관에 따른 결함 지적율

선박 (결함수) 검사관	A (14)	B (24)	C (4)	D (29)	E (2)	F (5)	G (6)	H (0)	I (6)	J (11)	계 (101)	결함 지적율 (%)
A검사관	12	23	3	25	2	5	6	0	6	9	91	90
B검사관	10	15	2	20	2	5	6	0	3	8	71	70
C검사관	12	16	4	20	1	5	5	0	4	7	74	73
D검사관	11	21	1	19	1	5	5	0	4	8	75	74
E검사관	6	15	2	16	1	5	3	0	5	7	60	59
F검사관	8	14	1	11	0	4	2	0	5	5	50	49
G검사관	8	16	3	18	0	4	3	9	5	5	62	61
H검사관	8	10	1	12	0	3	5	0	4	3	44	43
I검사관	8	18	3	21	0	3	5	0	5	5	68	67
J검사관	9	18	2	22	1	5	6	0	4	7	74	73

주이상 시정에 해당하는 결함내용으로 제안하였다. 실제 결함에 대한 검사관들의 결함 지적율은 검사관에 따라 큰 차이를 보였으며 검사관 평균 결함 지적율은 65.9% 이었다(그림 1).

<그림 2>는 선박별 검사관들의 평균 결함 지적율을 나타내고 있다. 선박의 종류, 결함의 성질, 결함 수 등에 따라 결함 지적율이 크게 다르며 선박 10척의 평균 결함 지적율은 69.4%이었다.

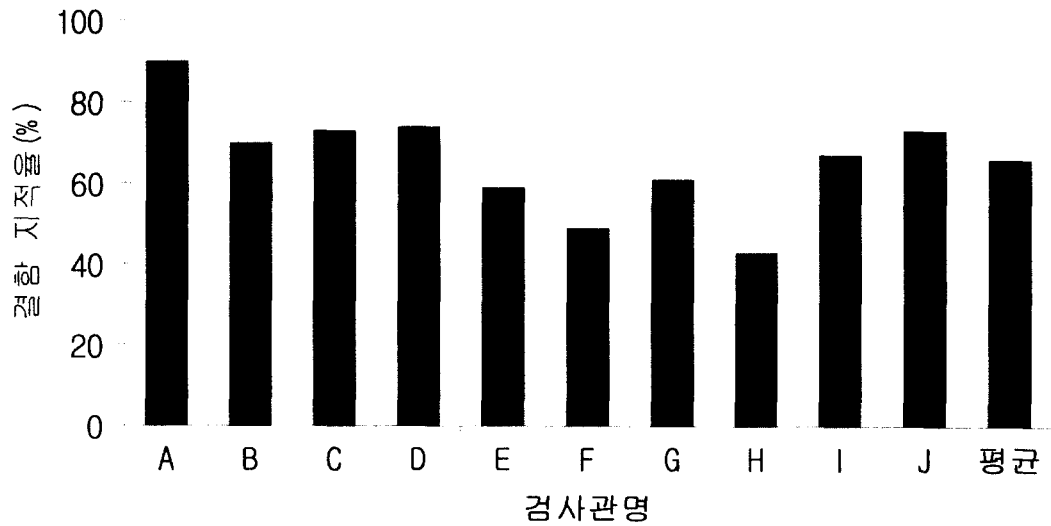


그림 1 검사관의 평균 결함 지적율

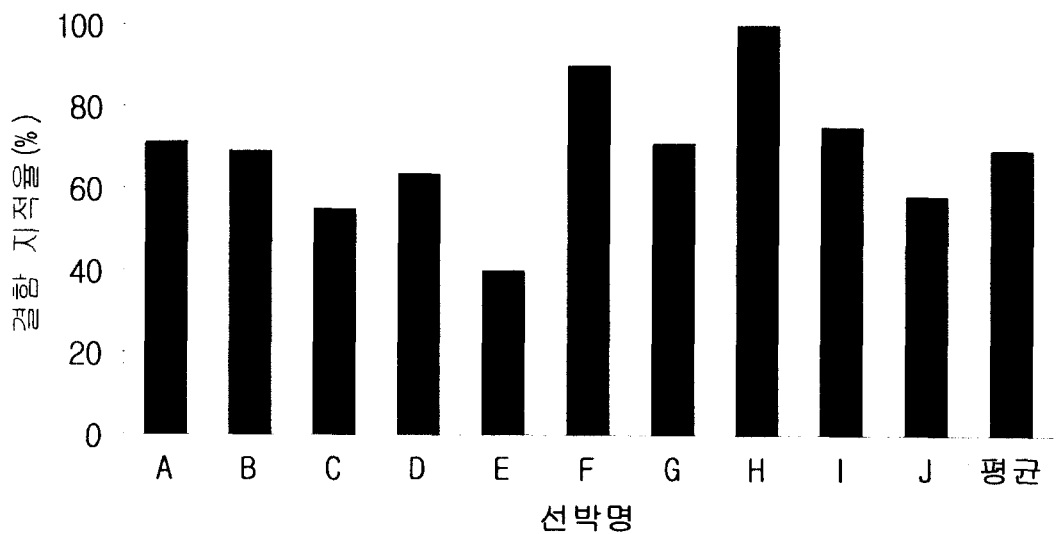


그림 2 선박별 평균 결함 지적율

<표 4>는 지적된 결함 사항별로 검사관 10명이 부여한 코드 분포를 나타내고 있다. 검사관들은 선박 안전과 해양환경안전에 미치는 경중을 고려하여 Tokyo MOU에서 정한 코드를 부여하고 있으나 실험 결과 결함 사항의 성질과 검사관에 따라 조치 코드의 부여에 상당한 차이가 있었다. 특히 안전 설비 결함에 대하여 부여된 코드가 검사관별로 큰 차이를 보이고 있다.

### 3.3 문제점 고찰

이상의 실험 결과를 토대로 현행 PSC 검사에는

다음과 같은 문제점이 있음을 제기 할 수 있다. 첫째, 검사 결과가 검사관의 상식, 경험, 검사 습관 등에 크게 의존하기에 때문에 PSC검사에 대한 형평성과 객관성이 낮다는 것이다. 따라서 피검사 입장에서는 자신의 선박안전과 입항국의 항만과 연안의 안전을 생각하기보다는 요식 행위로 수동적인 자세로 수검하는 경향이 발생할 수 있으므로, 객관적이고 피검자에게 수검에 도움을 제공할 수 있는 검사 기법의 개발이 필요하다. 둘째로는, 검사관의 절대적 숫자 부족으로 검사시간에 제한을 받고 기항선박에 대한 선별적인 검사에 머무를 수

표 4 동일 결함에 대한 검사관들의 코드 부여 결과

결함 사항	숫자는 검사관 수 (단위: 명)		
	부여 코드		
	출항정지 code 30	출항전시정 code 17	2주이내시정 code 16
* 선장과 1항사가 승인된 복원성자료를 찾지 못함	8	1	1
* fire main 누수	9	1	0
* SE증서 유효기간 경과	6	4	0
* 1항사면허 유효기간 경과	6	3	1
* ITC증서 사본은 있으나 원본 미비	2	5	3
* SOPEP 미승인	8	2	0
* GMDSS용 비상전원이 자동 전환 안됨	6	4	0
* shore based maintenance agreement 미비치	3	5	2
* EPIRB battery 유효기간경과	7	3	0
* pilot ladder가 규격품이 아니며 노후됨	0	8	2
* draft mark 및 freeboard mark가 지워져 식별곤란	0	4	6
* 공선시 freeboard가 9m를 초과함에도 combined pilot ladder가 설치되지 않음	1	2	7
* hatch coaming, bulwark stay등 심하게 노후, 파공	6	3	1
* 해도소개정 미실시	0	10	0
* fire control plan과 실제 소화설비가 일치하지 않음	0	5	5
* conning position(wing bridge)에서 RPM & rudder angle indicator가 보이지 않음(선폭 20M 이상 선박)	3	0	7
* 구명정 marking 미표시	0	7	3
* man overboard buoy가 quick release system 아님	0	6	4
* magnetic compass 조명불량	0	10	0
* stern light cover 파공, 수밀불량	3	7	0

밖에 없다는 것이다. 필요한 검사관의 확충과 더불어 검사의 표준화 모델을 개발하고, 선별 검사에 필요한 우선 순위 결정을 위한 자체적인 정량적인 기준을 마련해야 할 것이다[8]. 셋째로 국내의 항만과 연안 보호를 위해서 기준 미달선을 비롯한 결함 선박에 대한 검사 강화 방안을 마련해야 한다는 것이다. 협정 준수의 소극적인 검사에서 적극적인 자체검사를 강화하기 위해서 검사 모듈이 개발되어야 할 것이다. 넷째로, 현재 부여하고 있는 시정 코드의 판단 기준이 검사관의 재량권에 위임되어 있다는 것이다. 따라서 정량화된 데이터를 바탕으로 기준이 마련되고, 데이터 베이스 구축을 통해서 종합적인 관리가 필요하다. 다섯째로는, 낮은 점검율을 제고하고 발전된 유무선 통신을 이용한 초기 점검을 할 수 있는 시스템 구축이 필요하다.

## 4. PSC 검사 모듈 개발

### 4.1 검사 모듈의 제안

위에서 지적된 문제점들을 해결하는 방안으로 <부록 2>에 제시한 검사 모듈을 개발하였다. 본 모듈에서는 PSC 검사를 <표 5>에서와 같이 9분야로 나누었다. 특히 IX에는 검사관의 느낌이나 피검자의 수검 태도 및 준비 상황 등을 평가하도록

표 5 검사 모듈의 주요 내용

내용 분야	내 용
I	Ship's certificates, documents/logbooks
II	Life saving appliances
III	Fire fighting appliances
IV	Safety in general
V	Load lines
VI	Navigation
VII	Radio
VIII	Marine Pollution
IX	Others

하였다.

각 분야 밑에는 세부 항목을 두었다. 세부 항목은 검사 시간을 고려하여 유사 항목은 단일화를 하였으며, 항목별로 6단계로 평가하도록 하여 검사관의 주관을 어느 정도 세분화하려고 노력하였다. 또한 분야별 평균과 전체 평균을 기입할 수 있도록 하여 선박을 정량적으로 평가 할 수 있도록 하였다.

### 4.2 실선 검사 실험

기존 절차와 방법에 의한 검사와 본 논문에서 제안한 모듈을 이용한 검사를 동일 선박을 대상으로 동일 검사관에 의하여 실시하였다. 두 방법에 대한 상호 비교를 위하여 모듈의 점수 환산 기준점은 <표 6>에서와 같이 정하였다. 결함지적수의 비교를 위하여 점수 3이하의 결함지적항목 수를 환산 결함수로 사용하였다.

표 6. 환산 표준 점수.

점 수	배 점 기준
0	출항정지사항
1	출항전시정
2	2주이내시정
3	2주이상 시정
4	경미한 결함
5	양호

<표 7>은 검사관 5명이 동일 선박에 대하여 본 논문에서 제안한 모듈과 기존 검사법에 의한 검사 결과이다. 모듈에 의한 검사법이 기존 방법에 비하여 검사관에 따른 결함 지적에 대한 개인의 편차가 적어 검사의 객관성이 향상되었다. 환산 결함 지적 건수가 높게 나타남으로서 검사를 강화하는 효과를 거둘 수 있었다. 또 선박의 분야별 취약점이 함께 나타남으로 다음의 검사에 참고할 수 있으며, 선박의 평균 점수는 검사 대상 선박의 선별 과정에서 우선 순위를 결정하는 데 자료로 활용이

기대된다. 검사에 소요된 시간은 <표 8>에서와 같이 전반적으로 모듈에 의한 검사방법이 더 많이 소요되나 분야별 검사나 취약 분야의 검사, 통신에 의한 초기점검, 검사의 표준화, 검사관의 교육을 통하면 검사 시간이 오히려 절약될 수 있을 것으로 기대된다.

표 7. 모듈 방법과 기존 검사법의 결과 비교.

검사법 검사관	기존 검사 (지적결합수)	모듈에 의한 검사	
		평균점수	환산 결합수
A	5	3.74	8
B	2	3.96	7
C	4	4.05	7
D	4	3.75	8
E	8	3.88	8

표 8. 검사 소요 시간 비교.

검사법 검사관	기존 검사 (검사소요시간)	모듈에 의한 검사 (검사소요시간)
A	80분	100분
B	50분	120분
C	60분	110분
D	90분	120분
E	90분	120분

#### 4.3 활용방안 및 과제

본 논문에서 제안된 검사 모듈은 첫째, 우리나라에 기항하는 선박들에게 검사 지침서로 활용 할 수 있으므로 기항 예정 선박은 자체 검사를 통하여 효율적인 PSC 검사 준비하게 하는 데 활용할 수 있다. 둘째로, 통신에 의한 모듈 평가로 초기 점검을 대신할 수 있으며 심각한 결함이 예견될 경우 상세 점검의 지침서로 활용이 가능하다. 검사 모듈을 활용하면 선박의 분야별 상태를 정밀하게

평가 할 수 있고 지속적인 데이터 관리로 기준 미달선을 효과적으로 관리 할 수 있다. 셋째로, 입항 선박의 안전도를 모듈에 의하여 정량적으로 평가가 가능하므로 검사 선박의 대상을 선별하는 기준으로 활용할 수 있다. 넷째로, 모듈에 의한 높은 평가 점수를 얻은 선박에 대해서는 PSC검사의 면제 등을 통하여 기항선박의 자발적인 안전관리 수준을 향상시킬 수 있다. 다섯째, 검사의 기준을 표준화·객관화함으로써 검사의 불공정 시비를 없애고 검사관의 자격 요건을 완화할 수 있다.

그러나 검사시간의 연장으로 인한 검사관의 업무 가중 문제를 해결하고 선박 종류별 특성들이 고려된 자동화된 검사 모듈과 시스템 개발은 앞으로 해결해야 할 과제이다.

## 5. 결 론

본 논문에서는 국내에서 시행되고 있는 PSC 검사의 문제점을 모델선 실험을 통하여 분석하고, 해결 대안으로 PSC 검사 모듈을 제안하였다. 제안된 모듈을 기항선박에 PSC 검사에 적용시키어 본 결과 기존 방법 보다 검사의 객관성과 결함 지적율이 향상됨을 알았다. 또한 제안된 모듈은 검사 선박의 선별과정에 우선 순위를 결정하거나, 기항선박의 검사 준비 가이드라인으로 활용이 가능할 뿐만 아니라, 유무선 통신에 모듈 검사로 초기 점검을 대신할 수 있고, 상세 점검에 활용함으로써 선박의 분야별 안전도를 정량적으로 평가 할 수 있다. 그리고 기항 선박에 대한 모듈 평가 점수의 DB를 구축함으로써 기준 미달선의 지속적인 관리가 가능하고, 높은 점수의 선박에 대해서는 PSC 검사의 면제를 비롯한 항만 사용의 혜택을 제공함으로써 기항선박의 안전관리 수준을 높일 수 있을 것으로 기대된다.

한편 검사 모듈 적용으로 발생하는 검사시간 연장이나 검사관의 업무 가중 등을 해결할 모듈의 전산화, 표준화 등은 앞으로 연구해 나가야 할 과제이며, 선박 종류나 특성을 고려한 자동화 모듈의 개발에 관한 연구를 계속해나갈 예정이다.



<부록 1> PSC 검사 보고서 양식(A ,B)

<부록 2> PSC INSPECTION MODULE

### 참고문헌

- [ 1 ] 박병곤 · 정재용 · 박진수, “우리나라의 항만국 통제 제도의 개선에 관한 연구”, 한국항해학회지, 23권 4호, 1999. 12.
- [ 2 ] 해양수산부, 해양수산업부의 길잡이, 2000.
- [ 3 ] 해양수산부 홈페이지 자료실.
- [ 4 ] 이원일, “우리나라 항만제도의 개선방안에 관

한 연구”, 해양안전 · 환경학회지, 6권 1호, 2000. 1.

- [ 5 ] Tokyo MOU Secretariat, Asia-Pacific Port State Control Manual ver/1998, 1998.
- [ 6 ] Tokyo MOU Secretariat, Training Course for Port State Control Officers in the Asia-Pacific Region 1998, 1999.
- [ 7 ] U.S. Coast Guard, “The U.S. Coast Guard of the 21st Century”, 2000.
- [ 8 ] U.S. Coast Guard, “U.S. Coast Guard’s Boarding Priority Matrix”, 2000. 5.

(FOAM B)

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION**

(reporting authority) : **Ministry of Maritime Affairs and Fisheries**  
 (address) : Jinsol B/D, 826-14 Yeoksam-Dong, Kangnam-Ku, Seoul, Korea  
 (telephone) : +82-2-567-2038  
 (telefax) : +82-2-3466-2111

copy to : master  
 head office  
 PSCO  
 if ship is detained, copy to :  
 flag State  
 IMO  
 recognized organization (if applicable)

2. name of ship ..... 6. IMO number .....  
 10. date of inspection ..... 11. place of inspection .....

21. code	nature of deficiency <sup>1)</sup>	convention <sup>2)</sup>	22 action taken <sup>3)</sup>

name \_\_\_\_\_  
 (duly authorized PSCO reporting authority)  
 signature \_\_\_\_\_

<sup>1)</sup> This inspection was not a fully survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.  
<sup>2)</sup> To be completed in the event of a detention.  
<sup>3)</sup> Codes for actions taken include i.e.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

<부록 1>

(FOAM A)

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION \*\*)**

(reporting authority) : Ministry of Maritime Affairs and Fisheries  
 (address) : Jinsol B/D, 826-14 Yeoksam-Dong, Kangnam-Ku, Seoul, Korea. copy to : master  
 (telephone) : +82-2-567-2038 head office  
 (telefax) : +82-2-3466-2111 PSCO

1. name of reporting authority ..... 2. name of ship .....  
 3. flag of ship ..... 4. type of ship ..... 5. call sign .....  
 6. IMO number ..... 7. gross tonnage ..... 8. deadweight(where applicable) .....  
 9. year of build ..... 10. date of inspection ..... 11. place of inspection .....  
 12. classification society ..... 13. date of release from detention .....  
 14. particulars of owner/operator(delete as appropriate) .....  
 15. name and signature of master to certify that the information under 14 is correct :  
 name ..... signature .....

16 relevant certificate(s) \*\*)

a title	b issuing authority	c date of issue and expiry
1. Load Line Cert. 120	_____	_____
2. Cargo Ship Safety Construction Cert. 111	_____	_____
3. Cargo Ship Safety Equipment Cert. 110	_____	_____
4. Cargo Ship Safety Radio Cert. 113	_____	_____
5. Passenger Ship Safety 112	_____	_____
6. IOPP Cert. 150	_____	_____
7. Minimum Safe Manning Document 135	_____	_____
8. International Tonnage Certificate 180	_____	_____
9. Safety Management Certificate	_____	_____
10. Document of Compliance	_____	_____
11. _____	_____	_____
12. _____	_____	_____

d information on last intermediate or annual survey<sup>1)</sup>

date	surveying authority	place
1. _____	_____	_____
2. _____	_____	_____
3. _____	_____	_____
4. _____	_____	_____
5. _____	_____	_____
6. _____	_____	_____
7. _____	_____	_____
8. _____	_____	_____
9. _____	_____	_____
10. _____	_____	_____
11. _____	_____	_____
12. _____	_____	_____

- 17 deficiencies  no  yes(see attached FORM B)  
 18 ship detained  no  yes<sup>1)</sup>  
 19 detainable deficiencies related to classification society  no  yes  
 20 supporting documentation  no  yes(see annex)

district office Pusan Regional Maritime Affairs and Fisheries Office name \_\_\_\_\_  
 telephone +82-51-633-2590 \_\_\_\_\_ (duly authorized PSCO reporting authority)  
 telefax +82-51-644-3794 \_\_\_\_\_ signature \_\_\_\_\_

This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

\*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.  
 \*\*) To be completed in the event of a detention.  
 \*\*\*) Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

---

**Codes for action taken**


---

**Codes**

- 10 deficiency rectified
- 15 rectify deficiency at next port
- 16 rectify deficiency within 14 days
- 17 master instructed to rectify deficiency before departure
- 18 rectify non-conformity within 3 months
- 19 rectify major non-conformity before departure
- 30 detainable deficiency
- 35 detention raised
- 36 ship allowed to sail after follow-up detention
- 40 next port informed
- 45 next port informed to re-detain
- 50 flag State/consul informed
- 55 flag State consulted
- 60 region state informed
- 70 classification society informed
- 80 temporary substitution of equipment
- 85 investigation of contravention of discharge provisions(MARPOL)
- 95 letter of warning issued
- 96 letter of warning withdrawn
- 99 other(specify in clear text)

Note : Those duplicated codes mean that they can be used as both deficiency action code and ship action code.

<부록 3>

# PSC INSPECTION MODULE

Name of ship \_\_\_\_\_ IMO number/call sign \_\_\_\_\_  
 Date of inspection \_\_\_\_\_ Place of inspection \_\_\_\_\_  
 Place of inspection \_\_\_\_\_ Inspector \_\_\_\_\_

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Certificates							
Licences							
Log Books/Compulsory Entries							
Stability Booklet							
Cargo Securing Manual							
Sub Total(5)							Average:

## I. Ship's Certificates, Documents/Log Books

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Lifeboats/Liferafts/Rescue Boat							
Distress Flares							
Lifebuoys							
Lifejackets							
Immersion suits/Thermal Protective Aids							
Two-way VHF Radio Telephone							
EPIRB							
Public Address System							
Line Throwing Appliance							
On Board Training & Instruction							
Sub Total(10)							Average:

## II. Life Saving Appliances

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Fire Control Plan							
Detection							
Fire Extinguisher							
Fixed Fire Extinguishing Installation							
Fire Hose, Nozzle & Firemain							
Personal Equipments							
G.S & Emergency Fire Pumps							
Ventilation, Fire-Dampers, Valves, Quick Closing Devices, Means of Control							
International Shore Connection							
Others(waste receptacles etc)							
Sub Total(10)							Average:

## III. Fire Fighting Appliances

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Hydraulic & Other Closing Devices/Watertight door							
Signs, Indications							
Safety Plans							
Musters & drills							
Steering Gear							
Emergency Lighting, Batteries & Switches							
Electric Equipment in General							
Pilot Ladders							
Hull, Hold, Tank & Deck Structure							
General Alarm							
Sub Total(10)							Average:

## IV. Safety in General

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Overloading							
Freeboard marks							
Railing, Catwalks, Bulwark							
Covers							
Deck Openings							
Sub Total(5)							Average:

## V. Load Lines

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Radar/Gyro Compass/Magnetic Compass/Echosounder/Log							
Lights, Shapes, Sound Signals							
Signalling lamp							
Charts/Nautical Publications							
Indicators(Rudder Angle, RPM)							
Sub Total(5)							Average:

## VI. Navigation

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Watch Receiver 2182Khz							
VHF Radio Installation							
MF/HF Radio Installation							
INMARSAT							
NAVTEX							
Direction Finder							
Ship's Radar Transponder							
Reserve Source of energy							
Radio Log							
Operation/Maintenance(Shore based maintenance agreement)							
Sub Total(10)							Average:

VII. Radio

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
SOPEP							
Oil Record Book							
Retention of Oil on Board							
Oily Water Separator							
Standard discharge Connection							
Sub Total(5)							Average:

VIII. Marine Pollution

Items	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
Sub Total							Average:

IX. Others

Total	Evaluation						REMARK
	0	1	2	3	4	5	
							Average: