

부산신항 적극적 관제 장려 방안 연구

유 상 근*

*부산신항 해상교통관제센터

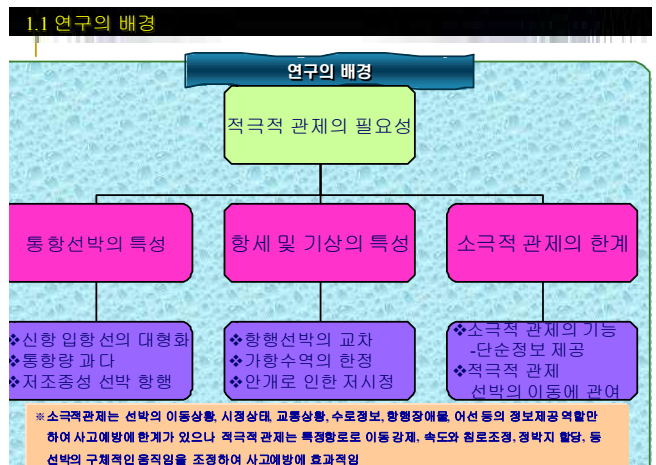
요 약 : 부산신항은 지형적인 특성상 마산 방면에서 입출항하는 선박과 신항으로 입출항하는 선박이 서로 교차하는 경우가 빈번하고 대형 컨테이너선과 저속 예부선 등의 통항량이 많을 뿐만 아니라 년 중 안개일수도 많아 충돌사고 위험이 상존한다. 따라서 선박에 정보제공 정도만 하는 소극적 관제 보다는 선박의 이동에 개입하는 적극적인 관제가 사고 방지에 더욱 효과적이라 할 수 있다. 부산신항의 관제 자료 및 해양안전심판원의 재결사례 등을 통하여 충돌사고의 원인을 분석하는 과정에서 적극적 관제의 필요성을 확인할 수 있었다. 본고에서는 부산신항에서의 적극적 관제 사례와 문제점을 주로 법률적인 측면에서 살펴보고, 적극적 관제의 개선 방안을 도출하여 보았다.

핵심용어 : 해상교통관제센터, 적극적 관제, 정보제공 서비스, 항해원조 서비스, 통항관리 서비스, 관제사례, 항만물류, 가덕 수도, 개항질서법, 충돌방지, 해양안전심판원, 해양사고 분석

부산신항 적극적 관제 장려 방안 연구

부산신항 해상교통관제센터
유상근

BUSAN NEW PORT



1. 연구의 배경 및 목적
2. 적극적 관제사례
3. 적극적 관제의 문제점
4. 적극적 관제 장려를 위한 개선방안
5. 결 론



* 대표저자 유 상근 fsmcmpt@korea.com 010-4503-1868

2. 적극적 관제 사례

1) 부산 신항 C-부이 부근의 적극적인 관제 사례



v C-부이 부근에서 적극적인 관제가 필요한 이유

- 가항수역이 800미터 정도로 한정됨
- 관정된 수역을 여러 척의 선박이 거의 같은 시간에 항해하는 경우가 많아 선박에서 충돌의 피를 위한 침로와 속력을 결정하기가 쉽지 않음
- 항행의 우선권을 놓고 다툼

- 부산신항의 출항선과 마산방면의 입항선의 조우상태가 빈번히 발생

※상기에서는 진해만 방면으로 입항하는 200대성호와 KUAMA호의 속력과 침로를 조정하도록 권고하여 신항 출항선 MARMAN호와 MARVEL호의 선미를 통과하게 하여 충돌을 방지함

5

2) 동두말의 A-부이와 2번 부이 부근의 적극적인 관제 사례



v 동두말의 가덕수도 A-부이와 2번 부이 사이에서 적극적 관제가 필요한 이유

- 입항항로의 출입구 부근에서 한정된 수역으로 동두말 동쪽에서 침로 25도도 진입하는 선박과 SEA-부이를 지나 침로 338도 경도로 입항하는 선박과 교차상태와 추월상태가 발생하고 출항 선과도 마주치는 상태나 교차상태가 발생하여 충돌사고의 위험성이 높음
- ※상기에서는 303대우호를 금호9호와 HD COMMODORE호의 선미를 통과하도록 침로와 속력을 조정하게 함으로써 충돌의 위험을 예방 하였음

6

3) 관제구역 밖의 적극적인 관제 사례



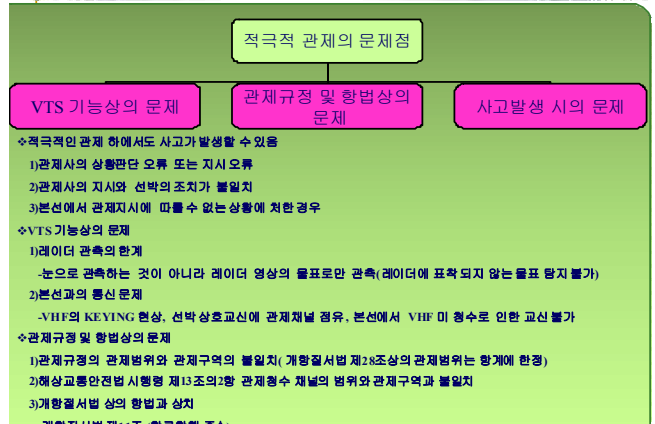
v 관제구역 밖에서 적극적인 관제가 필요한 사례

상기 구역은 부산 가덕도 동두말 남쪽 27마일 부근 수역에서 홍콩 선적 일반화물선 CSC TAI HAI호와 같은 홍콩선적의 석유제품운반선 PING AN HAI호의 박근 상태 상황으로 양선 공회 충돌을 피하기 위한 적절한 조치를 취하지 않아 PING AN HAI호에게는 좌회전침을 CSC TAI HAI 호에게는 우회전침을 지시하여 충돌 사고를 예방함.

※가항수역이 넓은 관제구역 밖의 해역에서도 박근상태로 인한 선박들이 적절한 조치를 취하지 아니 할 때에는 충돌을 방지하기 위한 적극적 관제가 필요함

7

3. 적극적 관제의 문제점



9

연도 부근 수역 및 신항 5항로에서 개항질서법 제11조1항에 따른 입항선의 항행



10

- 4) 적극적 관제 관련 행사 및 배상문제 개선방안
- 적극적 관제 중 사고발생 시 관제사에 대한 민행사 및 행정적 책임 발생의 개선에 대한 문제
- ※ 적극적 관제 중 발생한 사고에 대하여 관제사에 대한 민행사 및 행정적 책임에 대한 면책조항을 개항질서법 또는 해상교통안전법 등에 신설
- 5) 선박과 해상교통관제센터와의 통신문제에 대한 개선책
- 본선에서 관제센터의 호출에 무응답 및 KEYING 현상에 대한 문제
- ※ 관제센터에서 호출부호 등을 누르면 본선의 선교에서 경보가 울릴 수 있도록 하는 장치를 설치
 - 관제채널 부족에 따른 개선책
 - ※ 타항과 혼선이 되지 않는 범위에서 관제센터용 2-3개 정도의 여유 채널 확보

14

4. 적극적 관제 장려를 위한 개선방안

- 1) 항법관련 규정과 상치하는 경우의 개선 방안

개항질서법에 대한 개선책

개항질서법 제11제1항 (항로항행 규정), 제13조제3항 (항로상 우측항행), 제14조제4항 (추월금지)로 인한 입항 시간의 증가, 항로 항행 선박과의 조우문제

 - ※ 관제지시에 의한 예외 규정을 두는 조항을 신설

부산지방해양안전청 고시 2005.150(길이 30미터 이상 선박의 입출항 항로 바깥 해역 항행제한 및 입출항 항로의 역방향 항행제한 문제)

 - ※ 관제지시에 의한 예외 규정을 두는 조항을 신설
- 2) 관제행위의 법적근거의 문제점에 대한 개선 방안

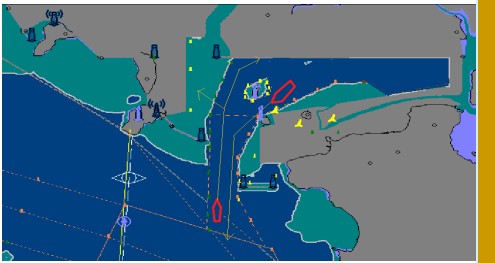
개항질서법 제28조제1항 선박이 관제지시에 따라야 하는 구역(개항의 항계 안 관제구역 안으로 수경 및 해상교통안전법 시행령 제13조의2제2항에 일반항만의 관제구역도 대통령령으로 정하는 관제구역에 포함될 수 있도록 수경)
- 3) 관제 지원 시스템의 미비점 해결을 위한 개선책

항안형의 순찰선, 해경의 경비정 등이 인력과 장비, 경비의 부족 및 기타의 사유에 의한 실질적인 순찰활동 미흡에 따른 불법조업 단속 및 불법어구 제거문제

 - ※ 항안형의 순찰선, 해경의 경비정 등이 실질적으로 24시간 순찰 체제가 가능하도록 하는 규정을 개항질서법 또는 해상교통안전법에 신설
 - ※ 도선선, 항내 운항 예선 등에게 불법어선의 단속이나 어망 및 어구 제거 등을 위한 사명권 부여

13

개항질서법 제13조제3항(우현 대우현 항행)과 상치 사례



11

5. 결론

- ◇ 관제도 항만물류의 일부
 - 물류의 신속하고 안전한 이동에 적극적 관제는 중요한 역할을 담당
- ◇ 관제사의 적극적 관제에 대한 장려책이 요구됨
 - 항법 규정에 대한 관제사의 재량권 확대
 - 관제근거 규정 수정(개항질서법 해상교통안전법 상에 관제구역 포함 명시)
 - 실질적인 관제지원 시스템의 확보(순찰선, 해경정, 정항선, 예선 확보 및 24시간 운용 체계 확립)
 - VHF 통신상의 문제점 해결
 - 적극적 관제 중 사고 발생 시 관제사에 대한 민사 및 행사, 행정적 징계 문제에 대한 면책 규정 신설
 - ※ 원활한 항만물류를 위해서는 적극적 관제에 대한 인식 전환과 법적, 제도적인 장려책이 필요함

15

개항질서법 제13조제2항(병렬항행 금지) 및 제3항 추월금지와의 상치 사례



12