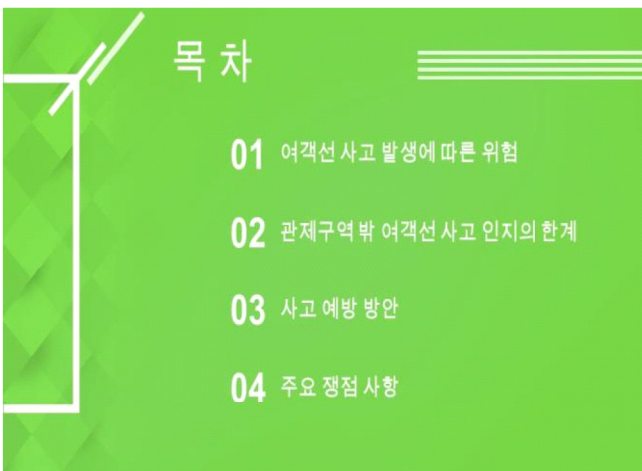
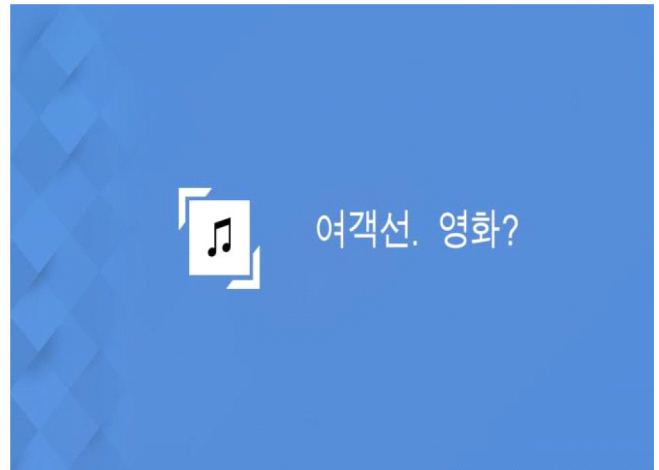


관제구역 밖 여객선 안전사고 예방

이주남*

*동해항 해상교통관제센터 관제사

요 약 : 해상교통관제 구역 내를 항해하는 여객선은 관제센터에서 실시간으로 선박동향을 모니터링하고 있어 사고 발생율이 낮을 뿐만 아니라 사고 발생 시 구조세력에 의한 신속한 상황 대응이 가능하다. 하지만 관제구역 밖을 항해하는 여객선은 상대적으로 사고 발생 시 구조세력이 도달하기 까지 많은 시간이 소요되는 등 여러 환경적 요인에 의해 사고 발생율이 높게 나타난다. 이번 논문에서는 관제구역 밖 여객선 사고 인지의 한계에 대해 분석해보고 효과적인 여객선 사고 예방 방안에 대해서 논해 보고자 한다.



II 관제구역 밖 여객선 사고 인지의 한계

◆ 선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙

제2조(적용대상 선박)
...선박교통관제를 시행하는 수역(이하 '선박교통관제구역'이라 한다)에 출입하거나 선박교통관제구역에서 이동하는 선박으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박...

제2조의2(선박교통관제구역)
선박교통관제구역은 해양경찰청장이 정하여 고시한다.

◆ 선박교통관제의 시행 등에 관한 고시

제5조(관제구역)
관제시행규칙제2조 및 제2조의2에 따른 관제센터별 관할 관제구역은 별표 2와 같다



III 사고 예방 방안



기능적

- ❖VOC 기능 활용
- AIS 위치 추적
- 스피드 변화 감지



인적

- ❖집중 관할 인력 증원
- 관제구역 밖 여객선 담당
- 사고 대응 부서와 협업

II 관제구역 밖 여객선 사고 인지의 한계

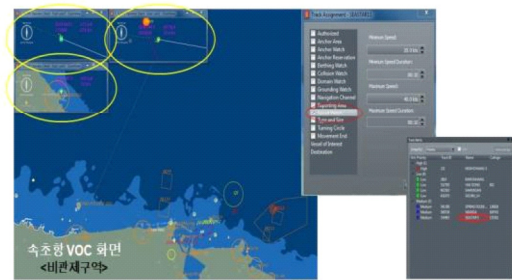


- 주요 항로
- ❖북호-울릉도: 거리 약 84마일 (관제구역 통과 약 11마일)
 - ❖강릉-울릉도: 거리 약 84마일 (관제구역 통과 약 7마일)



동해항로의 85%이상 관제구역밖

III 사고 예방 방안 (적용 사례)



II 관제구역 밖 여객선 사고 인지의 한계

사고에서 대응까지



- | | |
|-------------------|-------------|
| 01 사고 발생 | 02 본선 자체 대응 |
| 03 본선 대응 불가 & SOS | 04 해경원정 출동 |

IV 주요 쟁점 사항

관할 범위?

- ❖내항 여객선
- ❖대한민국 영해

01

통신망?

- ❖VHF
- ❖유선전화

03

대응 부서?

- ❖여객선 담당 인력
- ❖상항 발생 시 해경 전파

02