

# 선박 입·출항 제도 검토

'씨그랜드호 광안대교 접촉사건'에서 드러난  
선박 입·출항 관련 문제점과 개선방안 검토

한국선장포럼 운영위원  
전 부산지방법해양안전심판원장  
김종성

# 살펴볼 내용

개항의 항내 입·출항제도 및 해상교통관제  
도선제도

# 사고 개요 (출입항 관련 내용 중심으로)

사고시각	<u>2019. 2. 28.</u> 15:42 ~ 16:19
입항시각	2019. 2. ?
출항시각	<u>2019. 2. 28. 15:37</u> (출항신고 하지 않음)
1차 충돌	2019. 2. 28. 15:42 요트 다이아몬드베이 마이더스 722호 및 725호, <u>곧 이어 바이지 1척(요트 승선자 3명 부상)</u>
2차 접촉	2019. 2. 28. 16:19 씨그랜드 선수마스트와 광안대교 상판 접촉
교신내용	<p>2019. 2. 28. 15:42 요트승선자 VTS에 충돌신고 - VTS 씨그랜드 호출 - 무응답</p> <p>-&gt; 16:00 경 교신 中 충돌 여부 질문에 충돌했다고 답했다가 2분 후 다시 하지 않았다고 주장 (이후 무응답)</p> <p>-&gt; (요트 앵커와 씨그랜드 앵커가 엉켜 32분 지체 -&gt; 16:14경 씨그랜드 다시 이동시작</p> <p>-&gt; 16:19 교각 접촉 -&gt; 16:22 VTS 씨그랜드에 후진권고(이미 충돌후임) -&gt; 16:33 씨그랜드 정박</p>

# 충돌 전후 교신 내용



# VTS 관제대상선박

- 국제 항해에 종사하는 선박
- 총톤수 300톤 이상의 선박(단, 내항어선은 제외한다)
- 「해사안전법」제2조제6호에 따른 위험화물운반선
- 부선, 구조물을 운반 AIS 설치 예인선
- 여객선
- ..... 이하 생략

# 부산항 관제구역도





# 부산항 항계선



# VTS 통신절차

진입보고	관제구역 진입 시	선명, 호출부호 // 목적지&출항지 // 통과위치 기타 항행안전에 필요한 사항 // 승객수 (다중이용선박에 한함)
입항보고	접안 또는 정박시	선명, 호출부호 // 입항장소 및 입항시간
이동보고	이동예정 10분 전	선명, 호출부호 // 이동예정장소 // 이동예정시간
	이동 전·후 즉시	선명 // 이동완료시간 // 이동완료장소
출항보고	출항예정 10분 전	선명, 호출부호 // 출항예정시간 // 출항장소 및 목적지 기타 항행안전에 필요한 사항 // 승객수 // 다중이용선박에 한함
	출항 즉시	선명 // 출항장소 및 출항시간
진출보고	보고지점 이탈시	선명 // 통과위치



# 입출항 관련 신고/미신고 내용

- ▶ 입항신고 : O?
- ▶ 출항시각 10분전 : X
- ▶ 출항즉시 보고 : X
- ▶ 요트충돌사고 보고 : X

➡ 관련법령: '선박 입출항법' 제4조(출입 신고) ① 무역항의 수상구역등에 출입하려는 선박의 선장은 대통령령에 따라 신고의무부여(벌칙: 제56조 출입신고를 하지 않은 자나 거짓이나 부정방법으로 신고한자는 500만원 이하의 벌금)

➡ 제39조(해양사고 등이 발생한 경우의 조치)에서 외국적 선박에 대해 수로 보전에 관한 의무만 부여되어 있고 사고보고 의무는 규정되어 있지 않음

# 강제도선과 임의도선

- ▶ 우리나라 개항에는 거의 대부분 도선구를 설정하여 국적 불문 총톤수 500톤 이상 선박은 강제도선을 시행하고 있음
- ▶ 하지만 통항량이 적은 제주 등 일부 항만은 임의도선을 하여 오다가 제주항도 2016. 7. 1.부터 총톤수 500톤 이상의 외항선과 2,000톤 이상의 내항선에 대해 강제도선 시행하였음
- ▶ 부산항의 경우 부산북항, 신항, 감천항만 도선구에 포함되어 있었고 용호부두와 다대포항은 입항선박이 적고 크기도 작아 도선구에서 제외되어 있었다가 씨그랜드 사고후 포함시킴 (2019. 8. 14. 도선법 시행규칙 개정)

# 부산항 도선구 (개정전)



# 임의도선 잠재위험

- ▶ 강제도선 제외 효과-외국적 선박회사가 비용 절감 차원에서 애용, 씨그랜드호는 지난해부터 4차례 입항(1회 입항 시 도선료 200만-300만원 절감)
- ▶ 부두앞 공간이 좁아 선회반경이 큰 상선이 입항하기엔 부적절하였고 광안대교가 신설된 이후에는 보다 큰 위험이 항상 있었으나 이런 부분이 간과되었음

# 사고 후 이미 개선된 내용

- ▶ 용호부두 입항제한  
2019. 2. 28.- 총톤수 1,000톤 이상  
2019. 3. 4. 18:00-2019. 6. 3. 24:00 한시적으로 시행
- ▶ 도선법 시행규칙 개정(2019. 8. 14.)  
→ 용호부두와 다대포 부두 도선구에 포함시킴
- ▶ 용호부두 앞 해상 운항 금지선 설정(2019. 5. 21.)
- ▶ 실질적으로 용호부두는 입항제한조치에 이어 운영이 중단되고 부산시와 해수청이 용호부두와 부근 해역을 친수공간 조성 및 복합레저단지로 추진되고 있어 향후 무역항 부두로 이용가능성이 거의 없음

# 용호부두 앞 해상 운항금지선 설정

부산항 항법등에 관한 규칙(2019. 5. 21.)



광안대교 인근 부산항 항계선을 운항금지선으로 설정, 300T이상의 모든 선박(관광선 제외)의 진출입과 횡단을 금지

따라서 선박들이 광안대교 인근을 항해하기 위해서는 운항금지선을 우회해야 함.

→ 사고발생 가능성 저감 예상

# 개선이 요구되는 부분

- ▶ 현재 VTS에 의한 모니터링 수준의 관제와 출입항법 위반 선박에 대한 벌금 규정만으로는 사고 재발 방지책으로 부족함 → 사고 발생으로 부산항이 일부분이라도 마비되면 우리나라 경제에 미치는 영향이 지대하므로 항만 인프라 보호 및 항만 안전을 위해 사고위험이 있거나 해상질서를 어지럽히는 선박에 대해 강제조치를 취할 수 있는 **해양안전감시시스템** 구축으로 실질적 신속 대응이 되어야 할 것임 (**Monitong- Identify- Response**)
- ▶ 해양사고 발생선박에 대해서는 수로보존 측면만 볼 것이 아니라 무조건 신고하도록 법을 보완해야 할 것임. 끝.