

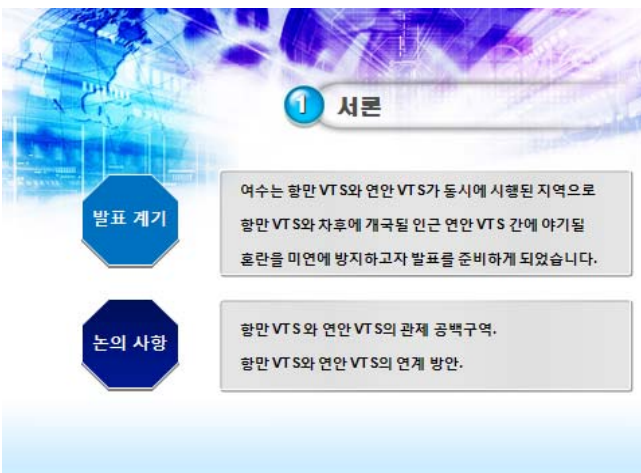
항만 VTS와 연안 VTS의 연계 필요성

† 정재연, 최설*, 윤정대*, 한수지*, 강동훈*

† 여수지방해양항만청 관제사, *마산지방해양항만청

요 약 : 항만 VTS와 연안 VTS는 소속, 관제 구역, 주로 제공되는 서비스의 내용 등의 차이를 가지고 있다. 하지만 연안 VTS는 남해를 시작으로 전국으로 확장할 계획을 가지고 구축중이다. 그 결과 인접 VTS인 항만 VTS와 뿔 수 없는 사이가 되어버렸다. 여수는 항만 VTS와 연안 VTS가 동시에 시행되는 지역으로, 내년에는 인접 VTS인 통영 연안 VTS가 개국 될 예정이다. 반면 이상 운영되면서, 현재 가지고 있는 문제점에 대해 같이 생각해보고, 양 VTS간의 연계 필요성 및 방안에 관해 생각해보는 시간이 되었으면 한다.

핵심용어 : 구별, 관제공백구역, 연계방안



† 정재연 : jungvert@korea.kr 010-9274-8477

2 항만 VTS와 연안 VTS

항만 VTS

지난 1993년 포항 항에 레이더 등 선박감시체제를 갖춘 VTS 시스템을 최초로 도입한 후 현재 여수, 광양, 무안, 인천 등 전국 15개 무역항안에서 운영 중임.

소속 - 해양수산부
관제구역 - 관동, 항만 및 해역, 고등안전 특정해역
파견근무 - 해양경찰(사고 발생 시 해양경찰청 등 부,함행질서 유지), 육군(해안경계)

연안 VTS

2006년 진도 연안 VTS가 개국하여 목포항안정에서 운용하였으나, 허베이스피리프호 사고를 계기로, 2010년 해경에서 진도 연안VTS를 인수하여 관제를 시작하였고, 2012년에 여수 연안VTS가 개국됨. 2개의 연안 VTS 운영 중임.

소속 - 해양경찰청
관제구역 - 연안해역
파견근무 - 육군(해안경계)

2 항만 VTS와 연안 VTS

연안 VTS 구축 목적

- 해양사고 대부분 연안
- 해안선이 복잡함
- 교통량이 날로 증가
- 세계적인 추세

가장 큰 문제

선박의 VTS 혼란

문제점

관제 공백구간 중복 관제
CH 16이용 증가

VTS 구축 확대
2012년 여수 연안 VTS 시행

2 항만 VTS와 연안 VTS

업무 혼란 사례 (5월)

13년 05월

14일 01:25

***호(138톤, 석유제품 운반선)
- 남해대교 통과 시 CH 67에서 여수 VTS를 여수 연안 VTS로 오호

17일 20:59

\$\$\$호(1530톤, 케미칼 운반선)
- VTS REPORTING LINE에서 CH 12에서 여수 VTS를 여수 연안 VTS로 오호

18일 05:52

00호(4251톤, 석유제품 운반선) ##호(22883톤, 통유선)
- SR LINE 5대일경, 출항 VTS 교신 후, 연안 VTS에서 CH 16으로 오선 받음(오호 채널 변경 유도함 (중복 관제로 위험 발생 우려))

21일 19:23

!!!호(5001톤, 기타 유조선)
- SR LINE 5대일경, CH71 경유한 채 인천(ETA 미보고 사유)출항 중, 연안 VTS에 오호 받고 교역하고 있음

3 논의사항 (관제 공백 구역)

공백 구역

관제

관제 구역 내 : 레이더 상 탐지 되는 선박에 대해 시행.

공백구간 : 항만 VTS, 연안 VTS 모두 레이더 탐지가 쉽지 않음.
현재 공백 구역에 대해 AIS 시스템을 이용하여, 항만VTS 연안VTS 양측에서 모니터링 실시 중임.

여수 VTS SECTOR NO.1 화면

레이더 탐지가 가능한 선박

레이더 탐지가 가능한 선박

나머지 물표들은 AIS에 의한 물표 탐지는 가능하나 레이더 탐지가 불가능(대형선의 경우 탐지가 가능하나, 소형선 및 어선의 경우 탐지가 불가)

3 논의사항 (관제 공백 구역)

공백 구역에 대한 통항 조사(약 12시간)

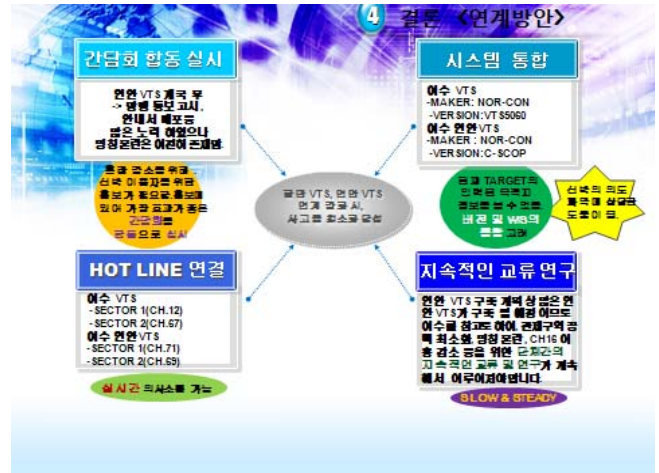
광양 입출항 선박 및 동서 교차 선박으로 인해 복잡하나 선박 정위 채널 확인이 곤란하여 정보 전달이 어려움.

복잡한 환경

관제 채널 미 형성

관제 가능할 경우 VTS간 연계 필요

사고유발가능성



Q & A