



DAESAN HARBOUR PILOTS' ASSOCIATION

15, Jeongjadong 1-ro, Daesan-eup, Seosan-si, Chungcheongnam-do

31909, Rep.of Korea

Tel : 041) 664-5684, 681-8717 / Fax : 669-5684

대산도선 제 2023-상-019호

DATE : 2023. 11. 16.

수신처 : 대산지방해양수산청, 충남도청, 대산항 해상교통관제센터, 현대오일뱅크(주), 한국석유공사 서산지사, SEETEC(주), 한화토탈(주), 태안화력본부, 당진화력본부, 보령화력본부, 신보령화력본부, ㈜보령엘엔지터미널, 대산항만운영(주), 대동항업(주), 수정산업(주), 우진해운(주), 대산해양선박(주), 당진해양선박, 보령해양선박, 태안해양선박, 에이스해운(주), 동양해운(주), 신성마린(주), 월드쉬핑(주), 보령쉬핑(주), 백산해운(주), 웨스턴해운(주), 대산선박(주), 한동해운

제목 : 겨울철 Pilot Ladder 관리 및 기상특보 발효전 접안 선박의 이안 권고

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

2. 겨울철 선박 승하선시 사용되는 Pilot Ladder 관련 Check List를 첨부와 같이 보내드리오니 선박 입항전 홍보 및 배포 부탁드립니다.

(1) 수년전 대산항에서 Pilot Ladder 설치불량으로 겨울철에 도선사가 바다에 추락하는 사고가 있었고, 최근 여수항에서는 도선사가 추락하여 사망하는 사고까지 발생한 바 있습니다.

(2) Pilot Ladder 발판들이 수평이 아닌 기울어진 상태로 설치되거나, 발판사이 사이 간격이 불규칙하게 벌어져 있고, 전반적인 유지 관리 및 설치 상태가 불량하여 도선사가 승하선하는데 현장에서 위험하다고 판단될 경우에는 해당 도선작업은 유보될 수 있습니다.

(3) 특히, 겨울철에는 Pilot Ladder가 젖은 상태에서 발판과 손잡는 부분 모두가 얼어 있어 미끄러운 상태이므로, 도선사가 승하선 할때는 안전 규정에 맞도록 항해사, 선원을 2명이상 반드시 배치하여 도선사가 안전하게 승하선 할 수 있도록 입항하는 선박들에게 안내하여 주시기 바랍니다.

3. 겨울철 풍랑주의보 발효되기전 선박과 부두의 안전사고의 예방을 위하여 다음 사항들을 알려드리오니 적극적인 이해와 협조 당부 드립니다.

(1) 기상예보를 참고하시어, 작업중인 선박은 풍랑주의보 발효 이전 충분한 시간을 두고 하역작업을 중지하고, 선박이 이안될 수 있도록 조치하여 주시기 바랍니다.

(2) 특히, 풍랑주의보 예비특보가 발표되어 있음에도 불구하고, 발효시간 직전까지 하역작업을 진행하다가 야간도선 규정을 초과하는 시간대에 긴급히 도선을 요청하는 사례가 있는데, 이런 경우 당해 선박이나 항만, 도선사, 도선선, 예선 및 작업에 참여하는 모든 인명의 안전을 심각하게 위협하는 상황을 초래하는 것이므로 각별히 주의하여 주시기 바랍니다.

[별 첨]

1. 겨울철 기상악화시 선박 이안에 관한 권고 1부.
(대산항도선사회 홈페이지 www.ds-pilot.co.kr 참고).
2. VERIFICATION OF PILOT TRANSFER ARRANGEMENT 1부. 끝.

대산항도선사회
회장 정 준 권



겨울철 기상악화시 선박 이안에 관한 권고

겨울철 기상악화시 선박 부두 이안과 관련하여 수년간 반복하여 협조 요청을 드리고 있으나 아직 충실히 시행되지 않고 있습니다. 도선사회에서는 수년전부터 항만 내에서 사고예방을 위하여 단계별로 다음과 같은 사항을 권고하고 있습니다.

1. 앞바다 풍랑주의보 발효 전

- (1) 악천후가 예상될 시 기상의 영향이 본선에 작용하기 충분한 시간 전 즉, 먼바다 예비 특보 발효 전후하여 본선을 부두로부터 이안 할 것을 권고합니다.

여기서 앞바다가 아닌 먼바다를 기준으로 한 이유는 외력의 영향으로부터 선박이 잘 보호되는 타 항만과 달리 방파제가 없는 대산항, 태안항은 외력에 완전히 노출되어 있기 때문이며, 충분히 여유 있는 시간에 이안을 준비하자는 의도입니다.

- (2) 위 권고에도 불구하고 만약 선주, 화주 등의 사정과 의지에 따라 이안하지 않기로 결정 하였다면 충분한 예비 Mooring Line을 추가로 보강하고 필요, 가능, 안전하다면 예선을 준비시킬 것과 심야 특히 이른 새벽에는 본선은 물론 부두 측에서도 좀 더 경계를 강화해야 합니다.

실제 악천후 하에서 접안 선박의 출항을 위해 부두에 가면 특히 새벽 시간에 본선이 완전히 무방비, 위험한 상태로 있는 것을 자주 목격하게 되며, 현장 Line man도 통제불능한 위험한 상황을 자주 목격한다고 합니다.

2. 앞바다 풍랑주의보 발효 후 이안 불가

- (1) 앞바다 기상특보 발효 후 이안을 위한 도선 요청은 선박의 크기, 선종 (SPM, KNOC 접안 VLCC 포함)과 관계없이 모두 도선이 불가능하며,

도선선 운항 및 도선사의 선박 승하선 자체가 불가합니다.

- (2) 선박이나 부두운영사, 화주의 결정에 따라 접안중인 선박이 최악의 상황으로 발전된 경우라 하더라도, 도선사회에서는 기상특보 해제 후 도선작업을 시행하오니 특별한 주의를 당부합니다.
- (3) 때로는 기상특보가 해제되었다 하더라도 대산항 부근의 실제 상황이 특보와 현저히 다른 경우, 해당 도선사는 현장 상황을 충분히 감안하여 도선작업을 수행하지 못할 수도 있다는 점 유의 바랍니다.
- 특보발효 전 이안을 위한 충분한 시간적 여유가 있음에도 불구하고 선주 또는 화주의 필요, 비용 절감 또는 편익을 목적으로 안전하고 적절한 이안 기회를 실기한 당사자께서는 결자해지(結者解之)원칙에 따라 당사자 책임으로 위험을 감수함과 동시에 그 결과를 책임지는 것이 지극히 당연한 순리입니다.

3. 풍랑주의보에 준하는 실제 기상 악화시의 도선안전기준

- (1) 충남북부앞바다에 기상특보가 발효되지 아니하더라도 도선법에 따른 도선 운영협의회 안전도선기준에 의하면, **순간최대풍속 12m/sec, 파고 2M 이상일 경우 도선을 거부할 수 있는 요건**에 해당되어, 당해 선박을 담당하는 도선사의 판단에 따라 도선작업 시행 여부가 결정될 것입니다.
- (2) 만약 위 기준을 초과함에도 불구하고 대리점에서 이안을 요청하고자 한다면 다음과 같은 절차에 따라 도선사회 상황실로 **반드시 문서(또는 on line상)로 요청**하시기 바라며 개별 도선사와 유선상의 요청은 금지 됩니다.
 - ④ 도선을 요청한 당사자 즉, 선주 또는 화주의 대표이사가 서명한 보증서 (Letter Of Guarantee)를 첨부하고 동 보증서에는
 - ㉠ 악천후 하에서 선박 이안을 요청하는 것이며,
 - ㉡ 선박과 부두의 충돌, 도선선 항행 및 본선으로부터 도선사가 도선선으로 하선 중 발생한 모든 사고 등에 대한 금전적 손해보상, 민사, 형사상의

책임을 전적으로 감수하겠다는 내용이 명확하게 구체적으로 포함되어야 하고,

- ㉔ 요청하는 회사 실제 책임자의 전화, 팩스 등 연락처가 반드시 포함되어야 하며, 해당 선사 또는 화주의 대표이사의 서명이 있어야 합니다.

Letter Of Guarantee의 법적 효과 여부는 별개 문제이며, 불가피하게 악천후 상태에서 도선 요청하는 경우라면 반드시 도선사회 상황실로 제출되어야 합니다.

- ㉕ 위와 같은 서류상 절차가 완료되었고, 이에 따라 해당 도선사가 이안하기로 결정하였다면 **통상적인 예인선 통합마력의 약 150%** (본선 크기 등 고려하여 사전 협의 필요) **이상의 예선을 준비하여 주시기 바랍니다.**

예선이 부족하여 본선이 예선을 기다리는 상황이 발생, 그 결과 기상이 더욱 악화되어 이안이 거부되는 경우가 발생할 수도 있습니다.

4. 충분한 예선, 강취방의 사전 준비 강조

- (1) 풍랑주의보 발효등으로 대산항 전체에 동시다발적으로 선박 이접안이 진행되는 경우 시시각각으로 악화되는 기상 여건임에도 불구하고 현장에서 예선이나 강취방을 기다리다가 최악의 상황을 조우 하게 되는 경우가 발생할 수 있으므로 관계되시는 분들 모두에게 이에 대하여 사전 점검 및 각별한 주의 당부드립니다. 끝.

VERIFICATION OF PILOT TRANSFER ARRANGEMENTS

Name of ship: IMO Number: Place:	I. R. No.: Report No.: Date:
---	---

No.	QUESTION	Yes	No	N/A
Q.1	Is the pilot ladder certified by the manufacturer as complying with the requirements of SOLAS Chapter V, Regulation 23 and IMO Resolution A.1045 (27)?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.2A	Is there a record kept on board with the date the pilot ladder is placed into service and any repairs carried out?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.3	Is there a regular inspection carried out and recorded to ensure that the pilot ladder is safe to use?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.4	Is there a permanent marking provided at regular intervals throughout the length of the ladder in order to facilitate the rigging of the ladder to the required height?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.5	Are there means provided to Access to the ship's deck to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.6	Is there a mechanical pilot hoists used?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.7	Are the shipside doors used for pilot transfer opening inwards?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.8	Is there a lifebuoy equipped with a self-igniting light and a heaving line in pilot landing platform?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.9	Are there suitable bulwark ladders and stanchions provided?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.10	Are the side ropes of the pilot ladder made of manila or other material of equivalent strength, durability, elongation characteristics and grip and consists of two uncovered ropes not less than 18 mm in diameter on each side and continuous, with no joints?	☐	☐	☐

Comments:				
Q.11	Are the steps of the ladders made of hardwood, in one piece and non-slippery?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.12	Are the steps equally spaced not less than 310 mm or more than 350 mm apart and are secured in such a manner that each will remain horizontal?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.13	Are pilot ladder steps parallel and the last four steps made of rubber of sufficient strength?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.14	Is the retrieval line fastened at or above the last spreader step and is leading forward?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.15	Are the securing strong points, shackles and securing ropes in good shape?	☐	☐	☐
Comments:				
Q.16	Are the Embarkation/disembarkation area illuminated for transfer arrangement over side and on the deck?	☐	☐	☐
Comments:				

Note:

- For a pilot ladder placed on a vessel with keel laid after 1 July 2012 or equipment in its entirety or for individual components of the system delivered after 1 July 2012, a certificate by the manufacturer stating compliance with the requirements of SOLAS Chapter V, Regulation 23 and IMO Resolution A.1045 (27) as amended is required.
- Shipside doors used for pilot transfer must open inwards in accordance with SOLAS Regulation V/23, paragraph 5.
- The use of mechanical pilot hoists is prohibited on all ships in accordance with the requirements of SOLAS Regulation V/23, paragraph 6.
- The steps of the ladders should be made of hardwood, in one piece and non-slippery.
- The steps should not be less than 115 mm wide, 25 mm in depth and should be not less than 400 mm between the side ropes.
- The steps should be equally spaced not less than 310 mm or more than 350 mm apart and they should be secured in such a manner that each will remain horizontal.

- No pilot ladder should have more than two replacement steps which are secured in position by a method different from that used in the original construction of the ladder.
- The side ropes of the pilot ladder should be made of manila or other material of equivalent strength, durability, elongation characteristics and grip and should consist of two uncovered ropes not less than 18 mm in diameter on each side and should be continuous, with no joints and have a breaking strength of at least 24 KN per side rope.
- The retrieval line should be fastened at or above the last spreader step and should lead forward.