

# 울산, 송유관 많아 대형사고 우려...

## 울산신항·오일허브 개발로 안전성 대두 ... 선박 증가로 점검 불가피

울산항 해저에 송유관이 많아 대형 사고의 우려를 낳고 있다.

실제 2012년 12월 울산항에서 침몰해 12명의 사망자를 낸 석정 36호의 닻 6개가 풍랑 때문에 각각 길이 4km, 지름 1m의 대형 송유관 2개와 부딪힐 뻔한 순간이 있었던 것으로 알려졌다.

울산항의 해저 송유관은 SK에너지, S-Oil, 한국석유공사 등 정유기업들이 연안 접안이 어려운 초대형 유조선에서 기름을 이송하기 위해 설치한 것이다.

울산항은 30만톤급 이상의 대형 유조선이 수심과 해류 때문에 부두로 접안하지 못하기 때문에 비교적 먼바다에 띄운 부이(해상 석유이송설비)에 기름을 하역한다. 폭 12m, 높이 6.3m, 무게 300톤 가량의 원통형인 부이에 육상의 정유기업으로 이어지는 해저 송유관이 연결돼 있다.

울산 앞바다에는 SK에너지의 부이 2기, S-Oil과 한국석유공사 부이 각각 1기 등 총 4기가 있으며, 송유관의 길이는 각각 3-4km 정도인 것으로 알려졌다.

그러나 최근 울산항만에 대규모 국책사업인 울산신항과 오일허브항만 개발사업이 활발하게 진행되면서 부이와 해저 송유관의 안전이 문제시 되고 있다.

공사과정에서 방파제 건설 작업용 선박의 닻(앵커)이 해저 바닥에 매설된 송유관 근처에 놓이는 위험이 이어지고 있어 울산항만공사는 2월4일 울산신항 북항이 완공되면 접안할 12만톤급 선박이 울산항에서 앵커를 내릴 때 SK에너지의 해저 송유관에 부딪혀도 괜찮은지를 검토하는 대책회의를 열기도 했다.

울산항만공사와 SK에너지는 정밀 시뮬레이션을 거쳐 송유배관이 12만톤급 선박의 앵커와 부딪혀도 파손되지 않도록 보강작업을 할 계획이다.

하지만, 울산항에 신항만과 오일허브 항만이 완공되면 유조선을 포함한 대형선박의 입출항이 증가하고 묘박이 늘어나게 되며, 부이와 송유배관이 현재 4기에서 최대 6기로 증설될 가능성이 크다.

현재 62개 부두에 107개 선석이 있는 울산항에는 연간 2만5000척의 선박이 입항하고 있으며, 유조선 등 위험화물을 실은 선박은 60%인 1만5000척에 달한다.

5조원을 투입하는 오일허브를 포함해 울산신항만을 건설하는 사업이 2020년 끝나면 입항 선박이 4000여척 증가할 것으로 울산항만공사는 추정했다.

수역 대비 입항선의 통항량이 1km<sup>2</sup>에 부산 0.11척, 인천 0.05척을 포함해 총 0.26척으로 전국에서 가장 밀집한 울산항이 더 혼잡해지고 사고위험도가 증가하고 있는 것이다.

이에 울산항만공사 김주만 물류기획실장은 “부이의 송유배관은 해저에 흙을 파 매설하고 콘크리트로 배관을 피복해 웬만한 충격에도 안전하다”며 “선박의 묘박이 장소에 관계없이 상시로 이루어져도 괜찮은지 철저히 점검하고 있다”고 밝혔다.

이어 “부이와 송유관이 있는 곳을 피해 묘박하려면 묘박지가 확충돼야 하는데 어업구역을 침범하기 때문에 현실적으로 확보가 어렵다”고 덧붙였다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재 · 재배포 금지>

<화학저널 2013/02/18>