

어선의 해난사고와 원인

중앙해난심판원

케미컬 탱커 제3여수파이오니아호, 어선 신양호 충돌

1. 사 례

제3여수 파이오니아호(총톤수 467.98톤:이하 파이오니아호라 칭한다)는 선령 약 29년의 강조 케미컬 탱커로 ○○년 12월 23일 03시 50분 공선으로 광양항 중흥부두를 떠나 울산항으로 향하였다.

광양항을 출항한 이 선박은 선장의 조선지휘로 9.5노트 정도의 전속으로 여수해만과 남해도 남안을 경유 같은 날 06시 55분경 남해남단의 고도를 좌현 0.5마일로 통과하면서 다음 변침점인 두미도 북단을 향하여 자침로 065도로 변침하였다. 선교 당직근무 중이던 선장은 두미도 북안에 10여척의 어선군이 산재해 있는 것을 확인하였으나 거리와 시간적 여유가 있어 그대로 진행하던 중 같은 날 07시 25분경 선수좌현 약 30도 방향 1마일 내외의 거리에서 소형어선 1척이 자선의 진로를 향하여 횡단상태로 접근해 오고 있는 것을 레이더와 육안으로 확인하였다.

그러나 선장은 이 선박이 소형선이므로 자선의 진로를 피해갈 것으로 판단하고 침로와 속력의 변경없이 잠시 속항하다가 충돌 약 3분 전인 07시 27분경 방향 변화없이 그대로 접근되어 있어 불안을 느끼고 침로를 우현 10도 조정, 자침로 75도로 변침한 후 상대방위의 변화유무 등을 주시한 결과 여전히 방향변화없이 접근되고 있어 07시 28분경 9.5노트의 전속에서 7노트 정도의 반속으로 감속한 후 막연히 상대선 신양호가 우전하여 자선의

선미방향으로 향과되리라고만 기대하고 그대로 속항하고 있다가 07시 30분경 상대선 신양호가 선수 좌현측 5~6미터 거리에 이르러 충돌단계에 접어든 연후에야 극우전타와 동시 기관을 정지시킨데 이어 전속역전을 걸었으나 두미도 서북서방 약 1.2마일 해상인 북위34도 42분 30초, 동경 128도 09분 00초의 위치에 이르러 본선 파이오니아호 거의 정선수가 어선 신양호의 우현 중앙부위에 거의 직각상태로 충돌되었다.

이 충돌로 어선 신양호는 선체 중앙부위가 절단됨과 동시 좌현측으로 전복되고 선원 2명은 그대로 물속에 잠기게 되었다.

잠시 후 전복된 신양호 밑에서 선원 1명이 헤엄쳐 나왔으며 인근에서 조업하고 있던 20톤급 어선 11척성호가 구조하여 파이오니아호에 옮겼으며 이로부터 한동안이 지난 후 다른 어선이 전복된 신양호 현측에 닻을 걸어 옆으로 끌어당기자 그 밑에서 신양호 선장 부인이 떠올랐으나 이미 절명상태에 있었다.

이후 파이오니아호는 곧 출동한 해경정 지휘를 받고 있다가 같은 날 11시 30분경 현지를 출발 같은 날 13시 10분경 삼천포항에 입항, 신양호 선장과 사망한 그의 처를 내려주고 목적항으로 향하였다.

한편 신양호는 선령 3년의 목조 어선으로 사고 당일인 12월 23일 05시 00분경 선장과 그의 처 등 2명이 승선하고 삼천포항을 출항하여 사고해역 부근에서 소형기선 저인망 조업을 하던 중 이 사고가 발생된바, 선장은 사고 약 20분 전인 07시 10분경 남남동방을 향하여 1노트 정도의 속력으로 예망하

면서 선수우현 거의 정황 약 3마일 거리에서 화물선 1척이 자선의 진로전방을 향하여 접근되고 있는 것을 초인하였으나 그 화물선은 500톤급의 큰 선박이므로 자선의 진로 전방인 두미도에 접근해 오지 않을 것으로 판단, 특별한 관심을 갖지 않은 채 침로와 속력을 그대로 유지하고 예망상태에만 유의하고 있었다.

이와같은 상황에서 07시 30분경 우연히 상대선이 자선의 우현 거의 정황 100여미터에까지 접근되고 있는 것을 발견하고 당황하여 우선 선미좌우현측에 연결된 예망삭 중 좌현측을 절단시킴과 동시 극우전타하였으나 그 순간 전기와 같이 충돌되었다.

이후 선장은 전술한 바와 같이 구조되었으나 그의 처는 익사하고 선체는 침몰되었다.

사고시 현지 기상은 북서풍이 초속 8~10미터에 파고 1~1.5미터 정도였으며 시정은 정상이었다.

2. 원 인

이 충돌사건은 제3여수 파이오니아호측이 경계소홀로 어로 중인 신양호의 진로를 피하지 아니한 것으로 인하여 발생하였으나 신양호측의 경계소홀로 접근 중인 타선에 대하여 충돌을 피하기 위한 아무런 조치를 취하지 아니한 것도 그 일인이 되었다.

제3여수 파이오니아호는 어로 중인 타선의 진로를 피하였어야 함에도 경계소홀로 어로 중인 선박임을 알지 못하고 그대로 속항하여 사고가 발생하였으며 신양호는 어로 중에 있었으나 소형기선 저인망으로 타선이 박근상태로 접근되지 않도록 변침 등 조치를 취하였어야 함에도 경계소홀로 접근선의 동정을 파악치 못하고 있다가 충돌하게 된 것이다.

불안 속의 불법어업

전업하여 밝은 생활