

기선 제101창성호 화재사고

중 앙 해 난 심 판 원

행정사무관 장 종 식

I. 머리말

해난사고는 일반적인 교통사고 즉 육상교통사고와는 여러가지 측면에서 특이한 점이 많이 있다. 우선 사고발생 후에 긴급구조 또는 의료처치가 불가능하며, 또한 사고 후 생존자도 선박의 피해정도에 따라서 생명의 위협을 받을 수가 있으며, 경우에 따라서는 극히 경미한 사고인 경우에도 승선자 전원이 사망하는 경우도 있다. 따라서 해난사고는 그 사고의 경중이 반드시 인명피해의 경중과 같지 아니하며, 이는 해난사고의 경중은 해난사고방지의 측면에서는 큰 의미가 없다고 볼 수 있다.

본고에서 소개하는 사고 역시 사고 자체는 그리 심각한 사고가 아닐 수도 있으나 위와 같은 점에서 해난방지의 측면에서 의의가 있다고 생각하여 아래에 소개한다.

II. 해난발생과정

기선 제 101 창성호(이하 창성호라 한다)는 1963년 6월에 건조된 총톤수 261톤15, 디젤기관 70마력을 거치한 종업제한 제 3종의 오징어 유자망 어선으로서, 1984년 3월 8일 부산에 주소를 둔 합자회사 U에서 인수한 후, 선장 K이하 선원 26명이 승선하여 같은 해 5월 3일 13시 00분경 부산항을 출항하여 같은 달 17일 17시 00분경 북태평양 어장에 도착한 후 조업에 들어 갔다.

이 선박은 조업을 계속하던 중 같은 해 12월 18

일부터 기상이 악화되어 조업을 중단하고 표박하다가 다음 날인 12월 19일 기상이 회복되자, 본선 작업은 통상야간에 하므로 선장 K는 23시 00분경 투망준비 신호를 하여 실습통신사 C등 5인의 작업조가 선미 갑판상에 올라와서 어망에 라디오 부이 및 라이트 부이를 부착하고, 같은 날 23시 15분경부터 기관반속전진 상태로 투망을 시작하면서 조타실에서 작업을 지휘하고 있었다.

실습통신사 C는 투망작업을 하다가 23시 20분경 담배생각이 나서 투망 중인 틈을 타서 급히 침실로 내려가 불을 붙이고 성냥개비를 흔들며 끈다고 했으나 불이 붙어 있는지 확인도 안한 채 침실바닥인지, 한말들이 깡통으로 된 휴지통 속인지 기억이 없으나 아무데나 버리고 선미 갑판상에 나와서 1등항해사 G에게 담배 1개비를 준 후 투망작업을 계속하였다.

같은 날 23시 40분경부터 북위 38도 52분, 동경 144도 30분 위치에서 조타실에 올라온 실습항해사 H로부터 선원침실의 우현측 둘째 하단침대 부근에 화재가 발생된 사실을 보고 받고, 즉시 선수를 풍상으로 향하게 한 후, 선원침실로 내려가 우현측 통로에 가보니 화재발생 부근에는 접근할 수 없을 정도로 화재가 확산되어 있었으며, 침실 내에 있던 선원들이 전원 대피하는 것을 확인한 후 포말소화기와 소화호스로 소화작업을 하였으나 진화할 수 없었다.

선장 K는 무선통신으로 인근 선박에 구조요청을 한 후 기관실 내의 거주구역과 격벽에 해수를 분출시켜 기관실내의 화재를 예방하고, 다음날인

20일 00시 20분경 선미루 갑판상의 송풍관에 구멍을 내어 송풍관을 통하여 해수를 선원침실에 주입하는 한편, 직경 60밀리미터의 로우프를 스크루 추진기에 감기게하여 주기관을 정지시키고 해묘를 투하하여 대기중 같은 날 05시 00분경 화재는 자연진화되었다.

한편 갑판원 Y는 어장이동중 20시 00분경부터 22시 00분까지 조타실에서 책을 읽다가 23시 00분에 투망준비 신호가 울리자 선미루 갑판상으로 나가서 4명의 선원들과 함께 투망작업을 하던 중 침실에 있던 선원들이 고함을 치며 갑판상으로 나와서 침실에 화재가 발생되었음을 알았다. 이 선박은 선원거주구역이 상갑판상에 있고 좌현측에는 기관실을 거쳐 좌현측 선미루 갑판상으로 나갈 수 있게 거주구역과 기관실 사이에 출입문이 있고, 우현측은 건조당시 거주구역 선수측에 출입문이 있어 냉동실을 거쳐 좌현측 선미루 갑판상으로 나갈 수 있게 되어 있었으나, 선수측에 있는 기관사들의 침대와 갑판원들의 침대사이의 통로를 목재로 폐쇄하여 분리시켰으므로(1984년 3월 8일 이전에 폐쇄) 갑판원들은 우현측 출입문을 사용할 수 없게 되어 있었으며, 또한 거주구역 선미측에는 선미루 갑판상으로 통하는 출입문이 있으나 선미루 갑판상에 어망이 보관되어 있는 경우에는 어망이 장애가 되어 그 문을 통하여 출입할 수 없었다.

갑판원들의 침실은 기관실 위에 있어 선원들이 겨울철에도 전열기 등 난방시설 없이 지낼 수 있으며 선미루 갑판상 양현측에 있는 송풍기를 가동하여 맑은 공기를 실내에 넣어 주고 있었다. 갑판원들의 우현측 첫째상단 침대에는 실습통신사 C가, 그뒤의 둘째상단 침대는 갑판원 S(사망)가, 하단침대의 커튼은 고리가 부실하여 커튼이 침실바닥에 깔리는 상태였고, 그 부근에 한말들이 크기의 휴지가 담긴 쓰레기통이 있었다.

한편, 무선통신을 받고 인근해역에서 구조차와서 대기하고 있던 선박들은 진화후 각각 조업지로 향하였고, 그 후 소화작업시 기관실내에 주입된 해수는 배출시키고 기관실내 각 기기를 임시점검 정비한 후 21일 19시 00분에 어망을 인양완료한 후 현지를 출발 자력으로 항해하여 같은 날 27일 부산항에 입항하였다.

화재로 심한 화상을 입고 대피하였던 갑판원 S는 12월 26일 17시 40분경 귀항중인 선내에서 사망하여 귀항후 사체검안을 받았으며, 이 선박은 1985년 1월 26일부터 한국선급협회의 입시검사를 받은 바, 상갑판상 선원거주구역 내부가 소손되고 거주구역에 접하고 있는 프레임 1 1/2부터 프레임 11 1/2사이의 양현측 외판이 굴곡되고, 양현측 선미루 갑판부분이 굴곡되는 등의 손상과 기관실내 주기관, 발전기, 그 외의 보기 등이 해수가 침투되어 분해정비하였고, 배전반 등 전기기에 해수가 침투되어 정비하였으며 기관실 및 거주구역내의 전선이 부분 소손되어 수리하는 한편, 선원침실 우현측 통로의 목재격벽은 복구하지 않고 침실 선수 우현측 통로에서 선미루 갑판상으로 통하는 출입문을 신설함으로써 침실선미측에서 선미루 갑판상으로 통하는 출입구는 폐쇄하였다.

당시의 기상은 맑은 날씨에 북서풍이 초속 10미터 정도였고 파고는 2미터 정도였다.

Ⅲ. 해난발생원인

본 해난사고의 발생원인을 중앙해난심판원 재결(재결 제85-3호) 결과를 토대로 기술하면 다음과 같다.

이 전 화재사고는 이 선박이 1984년 12월 19일 23시 15분부터 기관반속전진하여 오징어 유자망을 투망중 선미루 갑판상에서 작업중이던 실습통신사 C가 작업틀을 타서 선원실로 내려가 선원침실의 우현측 첫째위치에 있는 자기침대맡에 넣어둔 담배를 꺼내어 성냥으로 불을 붙이고 성냥개비를 흔들며 끄고는 침실바닥인지, 휴지 등이 들어 있는 휴지통인지 기억은 없으나 아무데나 버리고 선미루 갑판상으로 올라가서 작업에 들어갔으나, 선원침실의 우현측 둘째하단 갑판원 Y의 침대에 설치한 커튼은 고리가 부실하여 커튼이 바닥에 깔리는 상태였고, 그 부근에 휴지가 담긴 쓰레기통이 있어서 성냥개비의 불씨가 침실바닥에 깔려있는 커튼에 인화되었거나 아니면 휴지통내에서 휴지에 불이 붙어 화재가 발생, 침실내를 소손케 하고 둘째상단 침대에서 잠자고 있던 갑판원 S가 심한 화상을 입고 탈출하였으나 그 후 사망

하므로 실습통신사 C가 화기취급을 소홀히 한 사실로 인하여 발생한 것이다.

선장 K는 선원침실의 구조와 출입문의 현황 등을 파악하여 선원침실에서 화재가 발생하면 침실 선수부 우현측 출입문은 통로가 목재로 폐쇄되어 사용할 수 없고, 선미측 출입문은 선미루 갑판상에 어망이 보관되어 있을 경우 사용할 수 없는 점을 파악하여 평소 선원들에게 선원실내에서의 화기취급을 철저히 하도록 세심한 주의를 시켰어야 하고 또한 화재발생을 알았으면 즉시 침실내로 공급되는 송풍기를 정지시켜 공기를 차단하고 침실 선수부 우현측 통로의 목재벽을 파괴하여 조기에 포말소화기 또는 소화호스를 사용하여 진화작업을 하였어야 함에도 이를 소홀히 한 직무상의 과실도 화재를 조기에 진화못하고 확산케한 원인이 되었다.

IV. 교 훈

이상에서 살펴본 바와 같이 본 해난사고는 지

극히 단순한 원인에 의하여 발생하였다. 그러나 문제는 어선의 화재사고는 대부분이 이처럼 단순한 부주의에 의하여 발생하고 있다는 점이다.

일반적으로 어선 또는 기타 선박에서는 화재예방을 위한 자체교육과 진화훈련을 하고 있으나 보다 중요한 것은 선원의 화재예방을 위한 세심하고도 일상적인 배려이다. 본 사고의 경우처럼 담배를 피울 때 성냥개비를 흔들어서 불을 끈다는 것은 교육이전의 문제이다. 물론 해난심판원은 선장의 지휘책임을 몰아서 업무정지 2월이란 중징계를 하였으나 이는 화재발생의 결과론적 판단이고 원인유발이전의 판단은 아닌 것이다. 엄격한 의미에서 실습통신사 C의 행위는 선장의 교육여하에 불구하고 언제든지 발생가능한 것이기에, 이러한 점에서 선원의 의식수준 또는 정신 자세가 화재사고 예방의 절대적 관건임을 강조하고자 한다.

검 사 준 비

- 선 체 : 상가 또는 거선
- 기 관. 전 기 설 비 : 개방검사, 절연저항 시험준비
- 조타, 계선, 양묘설비 : 닻, 케이블 및 계선용 삭 나열
- 구명, 소방, 기타설비 : 적당한 장소에 진열
- 범 정 비 품 : 적당한 장소에 진열

