

임의 개조에 따른 전복 사례

중앙해난심판원

조사관 최정섭

1. 머리말

해난심판법상 선박의 전복이라함은 화물의 적재 불량·과적이나 무너짐 또는 전타 등으로 선박이 복원력을 상실하여 거의 90도 이상 경사되어 복원되지 아니하는 사고를 말한다.

지난해의 10월10일 09시 45분경 여객정원이 207명임에도 그 정원을 148명이나 초과하여 355명의 여객과 선원 7명을 포함한 362명을 태우고 위도의 파장급 선착장을 떠나 목적지인 격포로 향해 중 전복사고로 인하여 292명의 많은 생명을 앗아간 서해훼리호는 여객선이긴하나 대부분의 전복사고가 특히 어선에서 발생하고 있음에 유의하여야 하겠다.

어선의 전복사고는 대부분 기상악화가 수반한 가운데 조기피항의 지연, 조선 부적절, 적재된 어획물의 이동이나 어구 등의 이동으로 복원력이 상실되어 발생하는데 이와는 달리 선주가 어창을 임의로 개조하거나 조업의 용도 변경에 따른 어구나 장비의 불균형 배치 등으로 전복되는 경우가 있다.

2. 전복현황

1989년부터 1993년 까지의 5년간 해난심판원에 접수된 어선의 해난은 2,044척이나 된다. 이를 사고 종류별로 보면 총돌 538척, 침몰 264척, 기관 손상 638척, 화재·폭발 156척, 좌초 158척, 조난 111척, 접촉 13척, 인명사상 18척, 기타 96척, 전복 52척으로 전복사고는 전체해난의 2.6퍼센트를 차지하고 있다.

이 사고로 인하여 646명이 사망 또는 행방불명되

었는데 이 중 전복사고로 인한 인명피해가 111명이나 되어 전체 인명피해의 17.2퍼센트를 차지하고 있고 또한 전복사고 대부분이 침몰까지 연장되고 있음을 고려할 때 전복으로 인한 손실이 다른 종류의 해난 못지 않게 크다는데 유의해야 하겠다.

3. 전복사례

가. 제3경동호 전복

- 1) 사고일시 : 1993년 8월 19일 10시 25분경
- 2) 사고장소 : 주문진항 북방파제 동쪽 약 1000미터 해상
- 3) 선박제원
총톤수 : 83.17 기관 : 265마력
- 4) 패해상황 : 선체 침몰
- 5) 사고개요

1962년 3월 일본국에서 진수된 이 선박은 강조 오징어 채낚기 어선으로 건조되어 1974년 8월경 국내에 도입되어 오징어 채낚기 조업을 계속해오던 중인 1993년 7월 선급기관으로 부터 중간검사까지 받은 이후에 선주와 선장이 임의로 구조변경을 하였다. 김판상에 길이 1.7미터, 너비 1.5미터, 깊이 0.8미터 크기의 오징어 활어창 4개를 설치하여, 이곳에 해수를 채울 경우 전체중량이 약 8.92톤에 달하게 되어 무게중심이 상승하여 복원성을 열악하게 되었음에도 불구하고 이러한 사실을 간과한채 1993년 8월 18일 15시경 주문진항을 출항, 19시경부터 선원 10명이 승선하여 주문진 동쪽 10마일해상에서 오징어 700킬로그램을 어획하였다.

선장은 어획한 오징어를 400킬로그램은 해수를 가득채운 갑판상의 활어창 4개에 각각 100킬로그램씩 산 채로 보관하였고 나머지 300킬로그램은 아이스 박스에 넣어 3번 어창과 4번 어창 사이가 되는 갑판상에 적재하였다.

이러한 적재상태로 8월 19일 07시 20분경 주문진항에 귀항하였으나 위판순서를 기다리기 위하여 외항에 표박대기타가 10시 20분경 위판 연락을 받고 선수방위를 진방위 105도로 하여 내항으로 진입하다가 극좌전타와 함께 기관을 전진하여 선체를 좌회두 시키고 있었다.

극좌전타로 좌회두됨에 따라 선체가 우현측으로 외방경사를 일으키자 갑판상 활어창에서 총만해있던 활어와 해수가 우현측으로 쏟아지면서 대각도 우현경사를 일으키자 위험을 느낀 선장이 키를 중립으로 하고 기관을 정지하였으나 경사가 계속되면서 갑판상에 적재되어 있던 어획물과 어구 등의 이동물이 경사현측으로 쏠리면서 복원력을 잃고 10시 25분경 주문진항 북방파제 동쪽 약 1000미터 해상에서 전복 침몰하였다.

나. 제3준양호 전복

1) 사고일시 : 1992년 10월 13일 14시경

2) 사고장소 : 달만갑 동쪽 2마일 해상

3) 선박제원

총 톤 수 : 103.33 기관 : 400마력

4) 피해상황

선 체 : 침몰후 인양

인 명 : 17명 사망, 1명 행방불명

5) 사고개요

이 선박은 1982년 12월 건조된 강조 오징어 채낚기 어선으로서 선급기관으로부터 복원성 검사 및 제반 검사에 합격되어 정상적인 조업을 해오던 중 사고발생 약 4개월전인 1992년 6월에 선주 임의로 오징어 700펜(약 5.6톤)정도를 더 실을 수 있도록 조타실 직하의 갑판상에 위치한 창고를 어창으로 개조하여, 개조전 보다 복원성이 열악한 상태에서 같은해 9월 27일 포항항을 출항하여 갑포 동

쪽 20마일 근해어장에서 17일 동안 조업을 계속하였다.

어획한 오징어 6,200펜을 갑판하 4개의 어창과 4개월전에 개조한 조타실 직하의 갑판상 어창에 까지 만제한 후 제2번 어창의 갑판상에 약 1.5미터 높이로 빈 오징어 펜 400여개를 고박하지도 아니한채 적재하고 10월 13일 06시경 어장을 떠나 축산항을 향하여 진침로 343도의 전속전진 약 10노트로 향진 중이던 11시경부터 초속 14미터의 북동풍이 불고 파고 약 3미터 높이의 파랑이 일고 있었기 때문에 항로폭이 약 100여미터정도 되는 축산항으로 입항하기가 어렵다고 판단한 선장이 항로를 변경하여 포항항으로 향하였다.

포항항을 향하여 침로를 남쪽으로 두자 파랑이 선미 좌현쪽에서 밀려오는 상태에서 전속전진으로 속향하던 중인 13시 50분경 쿵하는 선체 충격과 함께 파랑이 갑판상으로 범람하면서 선체가 좌현경사되는 순간 갑판상에 적재되어 있던 냉동팬이 쓸어지고 파랑이 계속 덮치면서 선체는 복원되지 아니하였다.

이후 빠른 속도로 기관실과 선원실이 침수되었고 선장이 좌선회 시도로 복원력을 회복코자 하였으나 85도까지 경사되었을 때 퇴선을 시도하였으나 선장포함 17명은 사망하고 1명은 해방불명되었다.

4. 맺는말

앞에서 든 해난사례 2건 모두가 어창을 선주가 임의 개조함으로써, 개조전보다 복원력이 열악하여 풍파에 쉽게 전복된 사건들이었다.

조업을 하다보면 어창의 증설이나 개조가 필요할 때가 있다. 일부 어창의 구조변경이나 증설이 선박의 안전운항에 별문제가 없으려니 하는 혹은 전혀 없을 것이라고 생각하여 저지른 결과가 개조의 결과로 예상되는 이익보다 엄청나게 큰 손실발생이 야기되는 것이다. 특히 갑판상의 구조물을 개조한다든지 없던 구조물을 증설하여 어창으로 사용할 필요가 있을 때에는 반드시 선급기관의 안전성검사를 받을 필요가 있음을 명심해야 한다.