



선원 24명이 28만톤의 유조선을 움직인다니



현

재 국내 소요원유의 78%는 사우디 아라비아, 이란, 쿠웨이트, 아랍 에미리트등 중동지역에서 들어오고 있다. 물론 유조선으로 수송하고 있다.

우리나라에서 중동의 페르시아만까지 해상거리는 약 2만 5천km로 서울-부산간을 약 30회 왕복하는 거리에 상당하는 것이다. 유조선이 우리나라를 출발하여 사우디 아라비아의 원유선적항 라스타누라에서 원유를 실어오는 경우, 대한해협과 남지나해, 말라카해협과 인도양을 지나서 페르시아만 입구의 호르무즈 해협을 거쳐 페르시아만의 라스타누라항까지 도착하는데 빈 배로 가는 경우 대략 16일 정도가 소요된다.

현지 선적항에서 약 200만 배럴의 원유를 선적하는데 만 2일을 포함해서 출항하기까지 약 3~4일이 걸리게 되며, 같은 코스를 되돌아 우리나라까지 오는데 약 17~18일이 소요된다. 갈 때 보다 항해일수가 많은 것은 배에 원유를 가득 실었기 때문이다.

유조선에 실려 온 원유는 정유공장 앞 바다의 해상 브이에 의해 해저 파이프 라인을 통해 지상의 원유 탱크로 옮겨진다. 소요일수는 2~3일 정도다. 결국 유조선이 우리나라를 떠나 다시 우리나라에 도착하기까지는 약 40여일이 걸린다. 이것을 1항차라고 한다.

지난 10월 28일 야산만 외항에 정박중인 현대 스타호 선상에서 현대정유의 300항차 무사고 원유도입 기념행사가 있었다. 이 행사에 갔다가 처음으로 유조선 내부를 살살이 살펴 볼수 있는 기회를 가졌다. 지금까지 유조선 갑판까지 올라가 본적은 있지만, 안내자의 설명을 들으며, 기관실, 선교까지 구석구석 구경하고, 또 선내 식

당에서 식사를 해 본 것은 이것이 처음이었다.

현대 스타호는 28만톤의 VLCC급 유조선이다. 95년 11월에 건조 진수되었으니까 아직 새 배나 마찬가지다. 아산만은 수심이 얇은데다가 조수 간만의 차가 커서 외항에 정박하면서 물때를 기다리고 있었다. 그래서 공장부두에서 유조선까지는 터그 보트로 이동했다. 40분만에 유조선에 도착했다.

밑에서 올라다 본 이 배는 마치 거대한 산처럼 보였다. 터그 보트에서 유조선 갑판 위로 올라가는 갱웨이는 바람에 몹시 흔들렸다. 밑에는 푸른 파도가 넘실대고 있었다.

갑판 위에서는 김성남 선장등 선원들이 우리 일행을 따뜻이 맞아 주었다. 갑판은 운동장처럼 넓어 보였다. 길이가 331m, 폭이 58m라니 그 엄청난 크기를 알 수가 있다.

브리지 앞에서 선수까지는 까마득해 보였다. 배를 정박시키는 앵커 하나의 무게만도 21톤이 넘는다니 놀라지 않을 수 없었다. 수영장도 있었다. 물론 해수를 이용한 수영장이다.

갑판은 평평한 줄 알았는데, 올라가 보니 지붕처럼 가운데를 경계로 양옆으로 약간 경사져 있었다. 파도가 올라와도 쉽게 물이 빠지게 하기 위해서란다. 갑판 위에는 바다 물보라가 올라와 생긴 소금이 하얗게 묻어 있었다. 그러나 갑판은 특수 페인트로 칠했기 때문에 쉽게 부식되지 않는다고 안내자는 설명했다.

갑판 중앙에 설치된 구경 28인치짜리 매니폴드는 시간당 5만배럴씩 원유를 하역할 수 있는 능력을 갖고 있는데, 200만 배럴의 원유를 50시간이면 하역을 모두 끝낼 수 있다고 한다.

기관실은 후미에 있는데 3만1천마력의 7기통 엔진이 이 거대한 배를 움직이고 있었다. 엔진 콘트롤 룸에서 선교의 지시를 받아 엔진을 움직이고 있는데 야간에는 사람 없이 무인화 운전을 한다고 안내자는 설명했다.

기관실에서 선교까지는 엘리베이터로 이동했다. 8층까지 올라가서 다시 걸어서 한층을 더 올라가니 선교가 나왔다. 선교는 넓고 깨끗했다. 각종 첨단 항해장치가 있었다. 특히 인상적인 것은 레이더와 오토 파일로트가 연결된 자동항법장치. 사전에 항해코스를 입력시키면 자동적으로 정해진 코스를 따라 가게 되는 장치다. 그러나 오토 모드로 항해하다가 배가 많은 곳에 이르면 다시 손으로 운전하면서 간다. 그것은 만일의 충돌사고를 막기 위해서다.

처음에는 이 커다란 배의 승선 선원이 겨우 24명에 불과하다는 얘기를 듣고 의아하게 생각했지만, 나중에 모든 항해 장치가 첨단 자동화되어 있으므로 많은 인력이 필요없는 이유를 이해하게 되었다.

선실은 깨끗했다. 마치 호텔 방 같다는 생각이 들었다. 식당도 유리창에 화사한 커튼이 드리우고, 바닥에는 카펫이 깔려 아늑한 분위기였다.

선원들은 6개월 선상 근무를 하면 2개월의 휴가가 주어진다고 한다. 그러나 배가 우리나라 항구에 닿으면 해운선사의 배려로 선상에서 가족들과 만나 출항할 때까지 같이 생활할 수 있다고 한다. 사랑하는 사람과의 선상 해후, 비록 짧은 만남이지만 그런대로 낭만이 있을 것 같았다. 우리가 유조선을 떠날 때 터그보트는 남편을 만나러 오는 젊은 부인을 데려왔다. 선원들은 박수로 그 부인을 맞았다. <편집실> 