

인천항 제2항로 상 충돌사건에 대한 고찰

정대을*

* 중앙해양안전심판원 심판관

핵심용어 : 인천항 제2항로, 방과제 부근항법, 합의항법, 부적절한 도선, 선교자원관리, 경계소홀, 인천갑문

1. 사건개요

자동차 전용운반선 모닝카밀라(총톤수 60,876톤, 길이 약 194m, 이하 “A호”라 한다)는 2016. 2. 13. 17:36경 인천내항 제53번 선석을 이안하여 인천항 갑문에 입거한 후 같은 날 18:34:38경 갑문을 벗어나 인천항 갑문 남·북방과제에 접근하였고, 같은 날 18:36:48경 타를 좌현 20도 사용하며 이 선박의 선교가 갑문 남·북방과제를 통과하며 인천항 제2항로로 진입하였다. A호는 이후 좌현 변침과 증속을 하며 인천항 제2항로를 항행하던 중 2016. 2. 13. 18:38:42경 인천항 제2항로 안에서 A호의 우현 선미부와 상대선박의 정선수부가 선수미선 교각 약 90도를 이루며 충돌하였다.

한편 자동차 전용운반선 글로비스콘도르(총톤수 60,396톤, 길이 약 193m, 이하 “B호”라 한다)는 주도선사 및 보조도선사가 승선한 가운데 인천내항에 입항하기 위해 예정항로를 따라 항행하였고, 예선 3척이 예인줄을 잡고 지원하였다. B호 주도선사는 충돌 약 18분 전 VHF로 A호 도선사와 인천항 갑문입구(제2항로)에서 양 선박이 ‘우현 대 우현’으로 통항하기로 합의하였다. B호는 인천항 제1항로에서 대기하고 있었고, 주도선사는 레이더 영상에서 A호가 인천항 갑문을 빠져나오는 것을 보고 같은 날 18:33:36경 기관을 극미속진전으로 사용한 후 기관과 타를 사용하며 인천항 갑문으로 접근하였다. 그러나 주도선사는 같은 날 18:37:50경 A호의 기적소리를 듣고서야 A호를 육안으로 발견하며 매우 근접한 것을 알고 충돌의 위험을 느껴 기관과 예선을 사용하여 피항조치를 하였으나, 양 선박은 충돌하였다.

2. 원인고찰

2.1 항법 적용

이 충돌사건은 무역항인 인천항 제2항로의 인천항 갑문 방과제 입구에서 발생하였으므로 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률(이하 ‘선박입출항법’이라 한다)」 제13조에 따라 방과제 부근항법이 우선적으로 적용된다. 그리고 A호와 B호는 인천항 제2항로에서 마주칠 우려가 있을 경우 일반적인 항행규정인 ‘좌현 대 좌현’으로 통과하여야 하나, 충돌 약 18분 전 인천항 갑문 앞에서 ‘우현 대 우현’ 통항을 합의하였고, 합의는 양 선박이

합의사항을 이행하는데 시간적·공간적으로 충분하므로 적절하다고 판단된다. 다만, 양 선박의 ‘우현 대 우현’ 통항 합의는 인천항 갑문 방과제에 입항하는 B호가 방과제를 출항하는 A호를 어느 장소에서 대기할 것인가를 결정하기 위한 것일 뿐, 방과제 부근항법 우선 적용에 반하는 새로운 항법관계가 형성된 것은 아니다. 시정은 약 800m로서 항법 상 제한된 시계상태이었으나, 「선박입출항법」은 ‘모든 시계상태에서의 항법’이 적용된다.

2.2 양 선박의 과실

1) A호 도선사는 당시의 해상 및 기상상태와 풍압면적이 넓고 선수선교형인 자동차 전용운반선의 특성을 고려할 때 A호가 인천갑문을 빠져나와 인천항 갑문 남·북방과제 사이를 통과할 때까지 풍압차를 고려하여 인천항 갑문 남·북방과제를 통과하기 직전 보다 빨리 좌현 변침을 하는 것이 적절한 조선이라고 판단되나, 이를 이행하지 않았고, 경계소홀로 접근하고 있는 B호의 동정을 파악하지 않아 소극적으로 피항협력동작을 취하였다.

2) B호 주도선사는 계통적인 레이더 관측을 포함한 경계소홀로 A호 동정을 제대로 파악하지 않은 채 서둘러 인천항 갑문을 향해 인천항 제2항로로 진입하였고, 충돌직전 육안으로 A호를 발견함으로써 조기에 적절한 피항동작을 취하지 못하였다. B호는 선교에 주도선사 등 7명이 근무하고 있었으나, 선장 및 주도선사가 선교자원을 적절히 관리하며 활용하지 못하였다. 선장은 주도선사의 부적절한 조선에 지적하거나 자신이 직접 조선하지 않았다. 보조도선사도 A호 동정파악을 소홀히 하는 등 주도선사의 보조업무를 소홀히 하였다.

3. 개선 및 교훈사항

인천항 갑문 입출거선은 출거선이 인천항 갑문 방과제를 완전히 벗어난 후에 입거선이 인천항 갑문으로 진입하여야 한다. 인천항 갑문 입·출거 선박은, 특별한 경우를 제외하고, 항로에서 ‘좌현 대 좌현’ 통항을 준수하여야 한다. 선장은 도선사가 부적절하게 도선한다고 판단될 경우 이의를 제기하거나 필요 시 직접 조선하는 등 도선사에 대한 감독을 철저히 하여야 한다. 선장 및 도선사는 입출항 조선 중 선교자원을 적절히 활용하여야 한다.

* 저자 : 종신회원, dychong@korea.kr