

# 시 계 불 량 시 의 어 선 운 용

한국어선협회 기술개발부

기술개발부장 이 상 호

## 1. 머 리 말

어로선은 대부분 어느 일정 항로를 따라 운항하는 것이 아니고 어군을 따라 불규칙적으로 움직이는데다 어구의 조작 등에 의해 운항이 자유스럽지 못한 경우가 많고 야간조업 등 시계불량시의 운항이 빈번함으로 타선과의 충돌위험이 상존해 있다.

특히 선원구성 여건이나 전 선원의 어로작업 참여로 인한 파로로 항해당직을 철저히 할 수 없는 특수성 때문에 해난사고를 당할 우려가 많은 것이 사실이다. 만선의 부푼뎀이 아차하는 순간에 물거품이 되지 않기 위해서는 항상 주위의 위험성에 대처해서 안전운항에 유의하여야 할 것이다. 물론 상세한 운항상의 유의점에 대해서는 일선에서 고생하는 여러선원들이 잘 알고 있겠지만 한 번 더 주의를 환기한다는 생각으로 시계 불량시의 어선 운용상의 유의사항을 살펴보기로 한다.

## 2. 협시계 항해

협시계란 안개, 폭설, 폭우, 모래, 먼지, 연기 등 해상에서 시야를 나쁘게 하는 기상으로 인하여 시정이 제한된 상태를 말하며 이때에는 물표의 확인이 곤란하고 타선의 위치와 상태를 확인하기 힘들므로 철저한 견시가 필요할 것이고 이를 게을리 하였을 경우에는 큰 해상사고가 발생하게 된다. 이러한 제한된 시정 하에서의 주의사항은 다음과 같다.

### 가, 기관의 준비

시계가 불량할 때에는 가까운 거리가 아니면 타선을 확인할 수 없으므로 Radar로 확인하여야 하나 이를 전적으로 과신하기는 어려울 때가 있으니 위험물이 갑자기 접근할 경우를 생각해서 안전속력으로 기관을 사용하거나 기관을 상시 사용할 수 있는 상태로 두어야 한다.

### 나. 선장이 직접지휘

항해중에 시정이 나빠지면 즉시 선장에게 보고하고 선장이 직접 조타실에서 지휘하여야 한다.

### 다. 선등의 점등

소형선에서는 선등을 달지 않으려는 경향이 많으나 이의 불이행으로 충돌이 발생하였을 시는 불이익을 당하게 되므로 국제해상충돌예방규칙 및 제규정에 의한 선등을 점등하여야 하며 또한 선등의 효력이 정상적인가를 확인하여야 한다.

### 라. 견시자의 배치

Radar의 설치유무에 관계없이 유능한 견시요원을 배치하여 위험물체의 근접 유무확인을 철저히 하여야 한다.

### 마. 무중신호 실시와 청취

자기 배의 존재를 타선에게 알리기 위하여 무중신호를 하여야 하며 타선의 무중신호를 청취하기 위하여 정숙을 기하여야 하고 타선박의 무중신호를 자기 배의 정황의 전방으로 부터 듣거나

타선박이 근접거리에 있다고 판단이 되면 자기 배의 침로를 유지할 수 있는 정도의 최소속력으로 감속하거나 필요하면 정지하여야 하며 충돌의 위험이 없어질 때까지 극히 조심하여 항해하여야 한다.

**바. 선위확인 철저**

배의 위치를 선내 모든 항해계기와 모든 수단을 동원하여 정확히 확인하여야 하며 좌초와 승양을 피하기 위하여 수시로 수심을 측정하여 선위측정의 자료로 삼는다.

**사. 투묘준비**

급박한 경우에 배를 정지시키거나 정박을 위하여 투묘준비를 하고 항해하여야 한다.

**아. 일정침로의 유지**

침로의 변경으로 근접상태나 충돌 위험성을 피할 수 있을 경우에는 가능한한 추월상태의 경우를 제외하고 자선의 정형의 전방에 있는 선박에 대하여 좌현측으로 침로를 변경하는 것은 피하고 정형 또는 정형의 후방에 있는 선박의 방향으로 변경하는 것은 피한다.

**3. 야간항해**

**가. 침로선정**

다소 멀리 돌아가는 손실이 있더라도 육안으로 부터 안전한 거리를 유지하고 처음가는 지역 일 경우 미리 상세한 정보를 입수 해독하여야 하며 (예:공사중인 방파제, 시추선의 위치, 장기정박하는 대형선 등) 어장이 형성되어 어로작업선들이 작업중인 해역은 가능한한 피한다. (자동조타장치 조작이 번거로워 소형어선들이 작업하는 어장을 무리하게 항해하면 조선할 수 없는 상태에 빠지는 경우가 많이 있다. 이들 어로작업선들이 작업중에는 어법상 타선박을 피하지 못하는 경우가 대부분이다.)

**나. 본선등화에 관한 주의**

적법한등화가 밝게 비치도록 하고 규정된 등

화와 오인되거나 견시에 방해되는 등화는 커튼으로 잘 가리거나 소등한다.

**다. 엄중한 견시**

야간항해중의 견시는 매우 중요하다. 특히 연안항해시에는 레이더를 항상 "Stand-by" 상태로 두고 주위선박의 동태를 수시로 확인하되, 너무 레이더만 과신하여도 아니된다.

- 1) 항해중 타선박을 발견하면 Floting board 에 표기하여 항진 방향과 속력을 Check 하여 둔다.
- 2) 가까워지면 현등을 확인하고 행동에 유의한다.
- 3) 충돌침로는 가능한한 원거리에서 피하도록 하며 위급할 시는 침착하게 가장 손실이 적은 방법을 모색하여 과감하게 조선한다.
- 4) 등대 등 유명물표를 지나게 되면 반드시 확인하고 그시간을 기록하여 둔다.

**라. 선위확인**

야간항해시 당직자는 수시로 선위를 확인하고, 연안 항해시는 15분 간격으로 선위를 확인하되 레이더를 이용하며 주간보다 더욱 주의한다.

**마. 기타 선박운동 수칙**

- 1) 선박의 통항이 잦은곳 기타 협수로 항해시에는 선장은 항해사 (조타수) 에게만 맡기지 말고 조타실에 정위치하여 지휘하여야 한다.
- 2) 피항할 때는 대각도로 변침하여 자선의 행동을 명백하게 표시하여 준다.
- 3) 타선과 지나치게 가까이 조우하게 될 경우는 굳이 권리선임을 주장하지 말아야 한다.
- 4) 항해중 소형선의 현등이 자주바뀔 시에는 가능한 접근하지 않는다.
- 5) 견시중에는 정속해야 하며 갑자기 발생하는 음향, 광선 및 냄새 등에 유의한다.
- 6) 야간항해 시는 줄지않도록 하고 침로에 착오가 없도록 주의하며, 가끔 자이로컴파스와 나침의를 비교 확인한다. 두 나침의가 서로 다를 경우 주간의 경우에는 몇시간 내에 발견해도 큰 위험이 없으나, 야간의 경우 당직자가 당황하게 되고 큰 위험을 초래하게 된다.

#### 4. 야 간 조 업

조업중인 어선은 대개 어법상 타 선박을 피하지 못하는 경우가 많다. 즉, 통발을 투승하는 통발어선은 미속으로 직진하게 되는데 작업중 변침하게 되면 정위치에 투승하지 못하게 되고 프로펠라에 줄이 감기게 될 우려도 있다. 또, 트롤선이 작업중 갑자기 변침하게 되면 오타 보오드가 넘어지게 되고 빨속에 박히게 되면 큰 손실을 초래하게 되기도 한다. 이들 어로 작업선들이 규정된 등화를 분명하게 표기하고 있으면 대개 항해중인 타 선박들은 운전부자유선으로 인식하게 되고 피하게 된다. 만약 불법어로작업으로 등화를 끄고 무지로 인하여 항로상에서 작업을 한다면 충돌의 위험을 면치 못할 것이다.

#### 5. 결 언

머리말에서 언급한 바와 같이 어선은 고기를 잡아야만 항해의 목적을 달성하게 되므로 자칫 잘못하면 어군을 쫓는데만 급급하게 되어 안전운항에 소홀함이 없지 않을 것으로 생각된다. 특히 상선에서 처럼 충분한 항해사를 확보하지 못한 상태에서 제한된 선원수로 전원이 직접 어로작업에 종사하기 때문에 파로로 인한 야간 당직을 철저히 이행치 못하여 목적지로의 항행에 차질이 생길뿐만 아니라 항로의 부정확으로 좌초를 하거나 안전운항의 소홀로 불의의 충돌사고를 당하는 경우가 허다하다. 최근의 충돌사고로 인한 어선침몰로 전 선원이 수장되는 경우를 지상으로 접할 때마다 야간에 좀더 안전운항에 유의를 했더라면 하는 아쉬움이 남는다. 자기하나의 당직 불철저로 전 동료가 희생이 된다는 점을 유의하여야 하며 야간이나 기상악화로 시정이 불량할 때의 안전수칙 준수는 아무리 지나치더라도 과함이 없다는 것을 재삼 강조하고 싶다.

숨 은 간 첩 찾 아 내 고

자 수 간 첩 도 와 주 자