

원유 유출사고 원인 4명 구속영장

삼성중공업 크레인 선장 3명과 유조선 선장 1명 ... 업무상 과실 인재

참혹한 환경 대재앙을 몰고온 충남 태안 앞바다 원유 유출사고는 풍랑주의보가 내려진 상태에서의 무리한 운항과 교신 실패, 관계자들의 안일한 판단 등이 겹친 인재로 확인되고 있다.

사건을 수사하고 있는 태안 해양경찰서는 12월20일 원유 유출의 직접적인 원인인 선박 충돌사고를 낸 삼성중공업 해상 크레인 예인 및 부선 선단의 선장 3명과 홍콩 선적 유조선 허베이 스피리트호의 선장 등 4명에 대해 수사 14일만에 구속영장을 신청했다.

업무상 과실의 선박 등 파괴, 해양오염방지법 위반 혐의가 적용됐다.

사고 전날인 12월6일 오후 2시50분경 인천항을 떠난 삼성중공업의 해상 크레인 예인 및 부선은 사고 발생 5시간 전인 12월7일 오전 2시경 서해 중부해상에 거센 바람과 큰 파도가 일면서 풍랑주의보가 내려졌다는 사실을 접했다.

그럼에도 3시간 가량을 더 운항한 예인·부선 선단은 오후 5시경 이르러 피항을 결정했으나 이미 뱃머리가 유조선쪽으로 밀리면서 피항을 포기했고 사고 14분 전에는 예인 와이어마저 끊기면서 정박해 있던 유조선과 충돌을 피하지 못했다.

하지만, 초속 14m이상의 강한 바람으로 풍랑주의보가 내려졌다는 사실을 충돌 5시간 전에 알고도 운행을 무리하게 강행한 것은 업무상 주의 임무를 태만히 했다는 게 해경측의 판단이다.

특히, 충돌하기 약 2시간 전인 오전 5시20분경부터 대산 항만청이 예인·부선 선단의 운항 경로가 의심스럽다는 점을 발견하고 비상 무선채널로 2차례나 호출했으나 응답하지 않았고, 그나마 휴대전화로 사고 발생 1시간 전인 6시15분께 연락이 닿았으나 충돌을 막기에는 이미 늦은 상태였다.

태안 해경 최상환 서장은 “사고 전 비상 무선 교신이 이뤄지지 않은 이유에 대해 해상크레인 선단측이 뚜렷한 답변을 하지 않고 있다”며 “기계적인 문제점은 발견하지 못했다”고 밝혔다.

사고 유조선도 충돌을 막기 위해 사전에 충분한 노력을 기울이지 않았다는 게 해경측의 설명이다.

수사 중간 발표에서 “해상의 악천후로 사실상 조정이 원활하지 않은 배가 다가오는 것을 알고도 충분하고 필요한 피항조치를 취하지 못한 것으로 판단된다”고 밝혔다.

항만 관제실과의 무선통화 기록을 보면, 대산 항만관제실은 사고 발생 40여분 전인 오전 6시27분에 유조선을 호출해 크레인 선단과의 충돌 위험을 알리고 안전조치를 취해줄 것을 요청했고 6시52분에는 안전한 장소로 피항해 줄 것을 권고했으나 유조선측은 오히려 크레인 선단이 통과한 후 이동할 것임을 관제실에 통보했다.

과정에서 유조선은 배 앞쪽의 닻(앵커)을 더 내려 수십m를 이동했으나 사고 자체를 막지는 못했다.

또 항만관제실의 통보가 아니더라도 유조선은 자체 레이더 등을 이용해 접근하는 배의 움직임 등을 주의깊게 파악해 사고를 예방하려는 노력을 기울였어야 한다는 지적이다.

결국 해상 크레인 선단은 풍랑 속에서 국내 최대 해상 크레인의 운항을 무리하게 강행함으로써 사상 최악의 유류 오염 사고를 일으키는 직접적 원인을 제공한 셈이다.

유조선측도 충돌 이전에 피항할 수 있는 기회가 여러 차례 있었음에도 안이한 판단으로 적절한 조치를 취하지 못했다는 게 해경측의 잠정 결론이다.

최상환 서장은 “예인선단과 유조선의 사고 예방 조치가 충분했는지는 진술이 엇갈리고 있어 법정에서 다툴야 할 부분”이라며 “수사가 계속 진행되고 있는 만큼 영장을 신청한 4명 외에도 필요하다면 추가입건 등의 조치를 취할 수 있다”고 덧붙였다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2007/12/21>