

포항항 도선현장 취재

취재 편집실

환동해 물류중심 포항항 도선 현장 스케치

길게만 느껴지던 겨울이 끝나고 어느새 여름이 다가옴을 느끼게 되는 5월의 어느 날, 포항항 도선현장 취재를 위해 KTX에 몸을 실었다. 2014년 여름호의 주인공이었던 포항은 5년 만에 다시 도선취재의 주인공이 되었는데 그 당시에 없던 KTX가 2015년 4월부터 운행이 시작되었다고 한다. 10년이면 강산이 변한다고 하는데 그 반에 해당하는 5년 만에 많은 것이 변했구나 싶다. 포항항은 자연적인 조건과 입지적인 여건이 양호하여, 1962년 국제항으로 개항한 이후 Posco 사(이하 포스코) 등 배후 철강공단을 지원하는 포항신항, 모래, 유류 등을 취급하는 구항과 컨테이너와 추후 국제여객선 기항 예정인 영일만항으로 이루어져 있으며, 환동해 물류중심지로 거듭나고 있다.

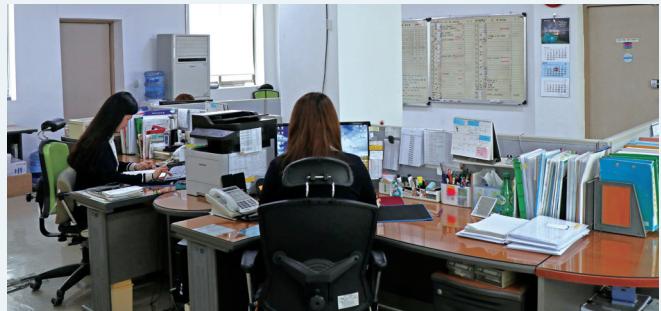


▲ 입항 중인 'Sky Height' 호

포항항도선사회 방문

도선 취재를 위해 포항역에 도착한 후에 가장 먼저 확인한 것은 날씨였다. 잠시의 취재이지만 날씨가 좋기를 바라고 또 바라며, 바다를 바라보니 무척이나 잔잔하고 평온한 바다가 보였다. 안전 도선을 위해 365일 내내 이런 평온한 날씨의 바다가 지속되기를 기원하는 사이에 포항항도선사회(포항시 북구 용당로)에 도착했다.

포항항도선사회 사무실에 도착하니, 정가영 사무장이 취재진을 반갑게 맞이해 주었다. 저희는 8명의 도선사와 12명의 직원(해상직원 6명)으로 이루어져 있다. 포항항도선사회 손기학 회장은 사무실에 상주하지 않고 일정에 따른 도선과 회장의 역할을 동시에 하고 있다고 한다. 도선사의 수가 여유롭지 않다 보니 회장 업무에 따른 도선 업무 감소와 같은 배려가 쉽지 않다고 하는데, 많은 어려움을 감수하고 회장 활동을 이어가는 숨겨진 노고가 포항항도선사회를 이끌어 온 원동력 중에 하나라는 생각이 들었다.



▲ 포항항도선사회 사무실



▲ 도선현장을 향해

포항항 도선현장을 향해

다음날 아침, 눈을 뜨자마자 혹시나 좋던 날씨가 변덕을 부리지 않았을까 하는 염려를 하며, 날씨를 확인했는데 다행히도 파랗고 맑은 하늘과 잠잠한 바다가 보였다. 오전 8시 30분, 도선사회 차량은 다른 업무가 있어 정가영 사무장이 직접 취재진을 데리러 숙소로 왔고, 차량에는 오늘 도선 취재의 주인공인 포항항 최만택 도선사도 함께 있어 처음으로 인사를 나눌 수 있었다.

도선 장소는 포항항 도선의 80% 이상을 차지하는 포항신항인데, 포항신항에 있는 도선선 정계지로 가기 위해서는 포스코 안으로 들어가야 한다고 한다. 가는 동안 최만택 도선사와 간단한 이야기를 나누자, 어느새 포스코가 보이기 시작했다. 취재진은 임시로 들어가기 때문에 항만보안을 위해서 정문이 아닌, 출입국관리소가 있는 게이트를 통해서 임시출입허가증을 받고 들어갈 수 있었다.



▲ 포항항 도선선 정계지



▲ 건조중인 도제의 모습

도선선 정계지에 도착하여 취재진을 본선으로 데려다줄 도선선인 ‘포항 파일럿 2호’에 탑승하였다. 도선선 안에는 연속으로 입항할 선박들을 도선하기 위해 포항항 윤재경 도선사와 정태환 도선사가 취재진을 반갑게 맞이해 주었다. 두 도선사 모두 포항항에서 15년 이상의 경력을 가진 베테랑 도선사라고 한다. 포항항도선사회는 20년간 단 한 번도 도선사고가 없는 기록을 세우고 있는데, 포항항 도선사들의 힘든 노고가 있었을 것이라는 생각이 들었다. 앞으로도 이러한 기록이 깨어지지 않기를 기원해 본다.

포항신항은 동해항에 위치해 있어 조류의 영향은 적지만, 바람의 영향을 크게 받는다고 한다. 이를 방지하기 위해 포항신항 내부에는 제1, 2 방파제와 신항을 둘러싸고 있는 남, 북방파제와 같이 총 네 개의 크고 작은 방파제로 이루어져 있었다. 그럼에도 불구하고, 북동풍이 강하게 불면 도선선에서 본선으로 이동할 수 없을 정도라고 한다. 그래서 바람이 강할 때는 방파제 밖에서 승선해야 하는 입항 도선은 불가능하고, 방파제 안에서 도선사가 하선하는 조건으로 출항 도선만 가능하다고 한다. 그러나, 지금 공사하고 있는 도제(방파제의 일종)가 완성되면 좀 더 안전하게 승하선이 가능할 것이라고 한다. 그렇게 공사 중인 도제의 모습을 살펴보며 조금 더 항해하자 이번 도선취재 선박인 광탄선 ‘Sky Height호’의 모습이 보이기 시작했다.

도선현장

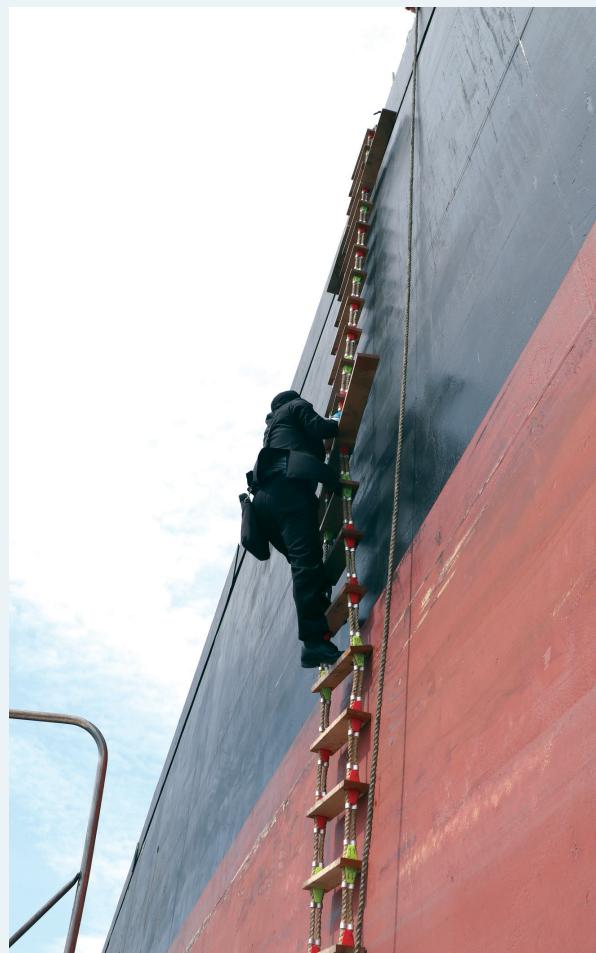
Sky Height호(길이 159.4m, 선폭 24.4m, 총톤수 15,899t)는 Panama 국적을 가진 선박으로 2010년에 건조된 광탄선(Bulk Carrier)이다. 포항 신항에 입·출항하는 선박은 포스코에 기항하는 선박으로, 철광석이나 포스코에서 제련된 제품을 운반한다고 하는데 이 선박은 공선으로 들어온 것으로 보아 포스코에서 제련된 제품을싣고 출항 예정인 제품선으로 추측된다고 한다.

9시 50분, Sky Height호에 도착해 도선사다리(Pilot Ladder)를 바라보는데 지금까지 해왔던 도선취재와는 다르게 무척이나 높다는 생각이 들었다. 제일 먼저 최만택 도선사가 능숙하게 올라가고 취재진이 뒤따라 올라가는데, 오르고 오르면 오르지 못할 것이 없다고 하는데도 유난히 길게 느껴진다. 혹시라도 힘이 빠질까 손에 힘을 꽉 쥐고 간신히 선박에 올랐다.

최만택 도선사가 하는 말이 지금 우리가 오른 도선사다리 길이가 9미터 정도 될 것이며, 이 정도면 원래는 콤비네이션 방식(도선사다리와 승선용 사다리를 같이 설치하는 방식)으로 설치해야 한다고 한다. 외국에서는 이처럼 도선사다리의 설치 방식이 옳지 않으면 도선을 하지 않고 돌아가는 경우가 자주 있지만, 사명감이 강한 한국 도선사들의 대부분은 도선을 위해 승선한다고 한다.

우여곡절 끝에 취재진이 모두 무사히 선박에 오르고, 3등 항해사의 안내로 선교(Bridge)로 향했다. Sky Height호의 선원은 20명 모두 중국인으로 이루어져 있었다. 최만택 도선사는 선교에 도착하자마자 본선의 Zhong Shubin 선장에게 도선계획(Pilotage Plan)을 설명해 주었다.

이제 포항신항으로 들어가야 하지만, 총톤수 10만톤급 대형선인 'Golden Amreen'호가 출항 중이었다. 입·출항 선박이 방파제 부근에서 만나면 서로간의 인력과 척력으로 인해 사고의 위험이 있다고 하여 속력을 반속전진(Half Ahead)에서 극미속 전진(Dead Slow Ahead)로 낮추었다. 출항 선을 기다리며 천천히 항로로 진입하다 보니, 강한 바람의 영향으로 선박이 밀려 부표와 근접하였지만, 최만택 도선사가 침착하게 타를 이용하여 안전하게 항로로 진입하였다. 출항선이 안전하게 벗어난 것을 확인한 후에 속도를 올리기 시작하였다.



▲ 9미터에 달하는 도선사다리



▲ 도선계획(Pilotage Plan) 설명



최만택 도선사는 도선에 집중하면서 틈틈이 취재진에게 이런저런 이야기를 해주었는데 포항항은 바람이 강하게 불고, 정박지의 저질(Seabed)이 모래로 이루어져 정박지에 정박한 선박들의 닻이 끌리는 현상이 자주 있다고 한다. 2013년도에 포항해상교통관제센터(VTS)에서 바람이 많이 부니, 외해에서 드리프팅(Drifting, 엔진을 끄고 파도에 맡기어 표류하는 방법)이 안전하다고 하였음에도 불구하고, 정박지에서 닻을 두 개 내어 정박하던 외국 국적의 선박의 닻이 바람에 끌려 영일만항 방파제에 부딪히는 사고가 일어났다고 한다. 기상악화로 구조가 불가능하여 인명사고가 있었다고 한다. 그 말을 들으니 등골이 서늘해지면서, 기상이 나쁠 때 도선의 위험성을 조금이나마 짐작할 수 있었다.

10시 5분, 우측에 공사 중인 도제가 보였는데 지금은 바람의 영향으로 방파제가 설치되어 있음에도 파도의 영향으로 내부에 접안해 있는 선박들이 움직이게 되어 방충재(Fender)에 손상이 가곤 했는데, 도제 공사가 완성이 되면 이런 현상도 많이 줄어들 것으로 예상이 된다고 한다.

10시 25분, 예선 2척이 연결되었고, 남방파제를 지났다. 얼마 지나지 않아 제2방파제를 지나고 제1방파제도 지나게 되었다. 이렇듯 많은 방파제가 위치하고 있어, 선박이 항내에서 회전하고 움직일 공간이 부족할 법도 하지만, 최만택 도선사는 여유 있게 도선을 해나갔다.

대형 광탄선의 경우 높은 속도를 유지하면 관성으로 인해 위험성이 커서, 천천히 진입하다 보니 시간적 여유가 있어 식사할 여유가 있을 때도 있지만 Sky Height와 같이 작은 선박은 속도도 빠르고 움직임이 잦아, 식사할 여유가 없다고 한다.

10시 40분, 접안할 위치인 24번 선석에 근접하자, 최만택 도선사와 본선 선장은 윙브릿지(Wing Bridge)로 이동해 본격적인 접안을 실시했다. 최만택 도선사는 능숙하게 부두 앞에서 본선의 속도를 거의 없게 만든 후, 예선 두 척으로 조심스럽게 밀기 시작했다. 어느새 선박은 부드럽게 부두에 닿았고 스프링 라인(Spring Line)이 첫 번째로 부두에 매어짐으로써 도선이 무사히 마무리되었다.



◀ 'Sky Height'호에 다가가는 도선선

도선현장 체험을 마치며

작업을 모두 마친 최만택 도선사와 취재진은 촬영에 적극적으로 협조해 준 본선 선장에게 감사의 인사를 전한 후에 내릴 때는 다행스럽게도 승선용사다리(Accommodation Ladder)가 준비되어 도선사다리로 내려가지 않고 무사히 도선취재를 마무리 지을 수 있었다.

포항항은 기존의 포스코와 연계된 포항신항뿐만 아니고, 영일만항에 국제여객선터미널 개장, 인입 철도 유치 등을 통해 더욱더 발전하기 위한 노력을 하고 있다. 이러한 발전과 항만의 안전을 위해 주야를 가리지 않고 도선을 하는 도선사들의 노고에 감사하며, 안전 도선을 기원해 본다.



▲ 접안 도선



▲ 본선 선장과 함께

포항 도선 현장 취재를 무사히 할 수 있도록 취재진을 배려해 준 손기학 포항항도선사회 회장과 정 가영 사무장을 비롯한 직원들께 지면을 벌어 감사 인사를 전한다. 특히, 포항항에 대한 폭넓은 지식과 함께 안전한 도선을 위해 힘써 준 이번 도선 취재의 주인공인 최만택 도선사께 다시 한번 감사 인사를 전한다.