

부산지방해양안전심판원
재 결

2024. 12. 19 재결고지	인
2024. 12. 19 원본영수	

부산해심 제2024-028호

석유제품운반선 에이치와이 부산·어선 제319용천호 충돌사건

해양사고관련자 A(****.**,**)

해양사고관련자 B(****.**,**)

청 구 취 지 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제38조의 규정에 의
하여 심판 청구함
관여조사관 이 태 규

주 문 이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 서로의 진로를 횡단하는
상태에서 피항선인 제319용천호의 선장이 선교를 비우며 경계
를 소홀히 하여 에이치와이 부산의 진로를 피하지 못하여 발
생한 것이나, 유지선인 에이치와이 부산의 이등항해사가 적기
에 피항협력동작을 취하지 아니한 것도 일부 원인이 된다.
해양사고관련자 B의 6급항해사 업무를 1개월 정지한다.
해양사고관련자 A를 견책한다.
다만, 위 B에게는 이 재결의 확정일로부터 3개월간 징계의 집행
을 유예하고 14시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명한

다.

이 유

1. 사 실

선 명	에이치와이 부산 (석유제품운반선)	제319용천호(연안통발어선)
선 적 항	부산광역시	경상남도 통영항
선박소유자	(주)C	D
총 톤 수	499톤	8.55톤
기관종류·출력	디젤기관 882kw×1기	디젤기관 331kw×1기
해양사고관련자	A	B
직 명	2등항해사	선장
면허의 종류	상선 4급 항해사 (**-**-**-****)	6급 항해사 (**-**-**-****)
사고일시	2024. 2. 28. 03:26경	
사고장소	북위 34도 41분 25초·동경 128도 21분 14초 (경상남도 통영시 욕지면 외부지도 서방 약 2해리 해상)	

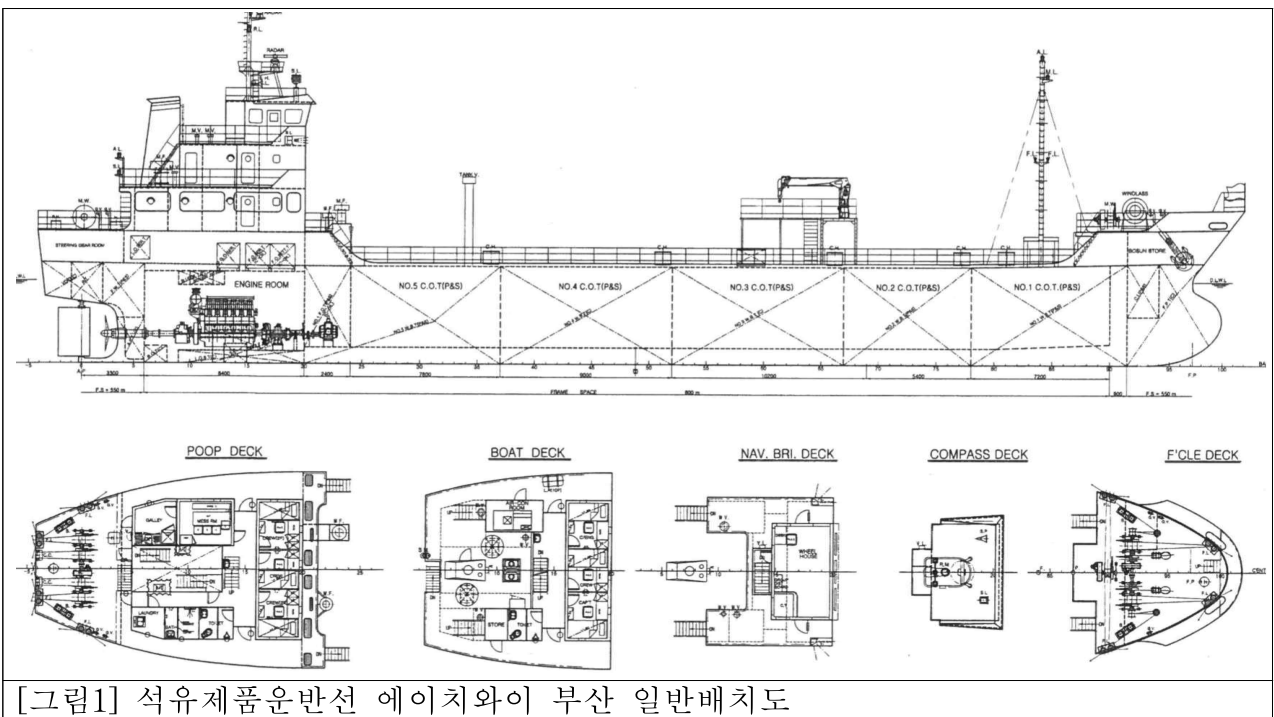
가. 사고 선박의 주요 제원 및 구조

에이치와이 부산은 2021. 10. 14. 부산광역시 동일조선(주)에서 건조·진수된 총톤수 499톤(길이 58.01m × 너비 10.20m × 깊이 5.05m), 882kw 디젤기관 1기를 주기관으로 장치한 부산광역시 선적의 강조 석유제품운반선으로 한국해양교통안전공단에서 실시하는 정기적인 검사를 받아 2026. 12. 26.까지 유효한 선박검사증서를 갖고 있다.

이 선박은 [그림1]과 같이 상갑판 아래에 선수로부터 선수탱크(Fore Peak Tank),

좌우현 화물창(NO.1(P,S)~NO.5(P,S)), 기관실, 타기실이 구획되어 있고, 상갑판 위로는 선수창고가 있는 선수루와 거주구역, 엔진케이싱, 조타실이 위치한 선미루가 배치되어 있다.

이 선박의 조타실에는 자동레이더플로팅(ARPA) 기능이 없는 레이더(Radar), 인공 위성위치표시장치(GPS Plotter), 선박자동식별장치(AIS) 각 1대와, 초단파무선전화(VHF) 2대 등의 항해·통신장비가 설치되어 있다.

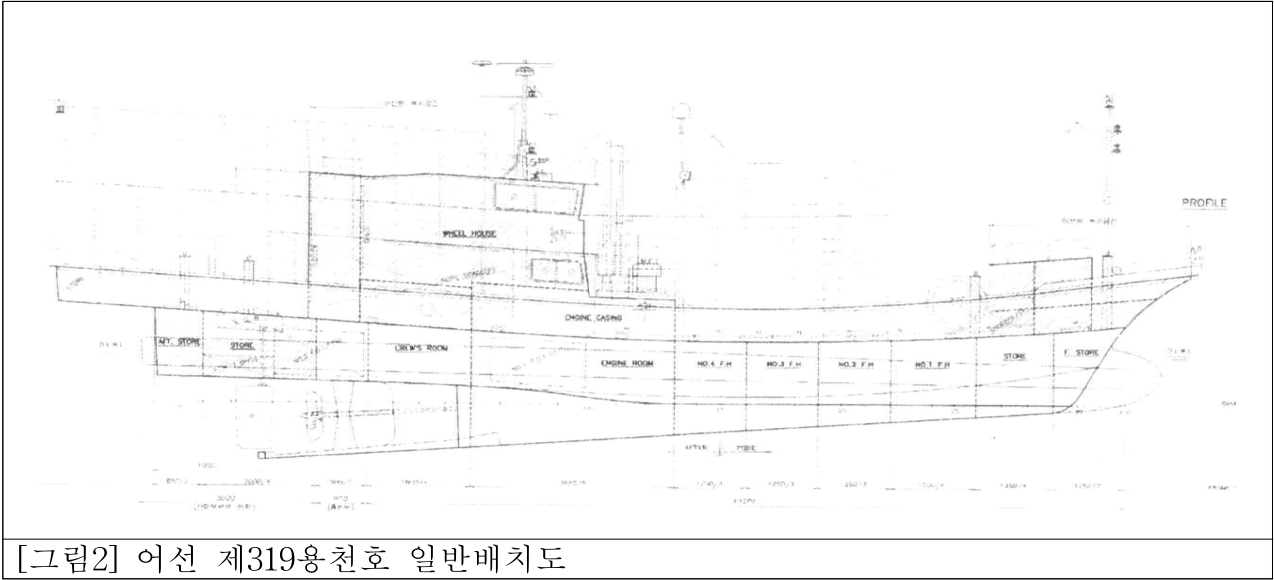


[그림1] 석유제품운반선 에이치와이 부산 일반배치도

한편 제319용천호는 2002. 5. 9. 한성조선소에서 건조·진수된 총톤수 8.55톤(길이 14.1m × 너비 3.9m × 깊이 1.21m), 331kw 디젤기관 1기를 장치한 경상남도 통영항 선적의 강화플라스틱(FRP) 재질 연안통발어선으로 한국해양교통안전공단에서 실시하는 정기적인 검사를 받아 2026. 12. 14.까지 유효한 어선검사증서를 소지하고 있다.

이 선박은 [그림2]와 같이 상갑판 아래 선수로부터 선수탱크, 어창(NO.1, NO2(P,S)~NO.4(P,S)), 엔진룸, 선원실, 선미창고가 구획되어 있고, 상갑판 위 선미에 조타실이 배치되어 있다.

이 선박의 조타실에는 레이더 및 GPS 플로터 각 2대, VHF 무전기, 어탐기, AIS 등의 항해·통신장비가 설치되어 있다.



[그림2] 어선 제319용천호 일반배치도

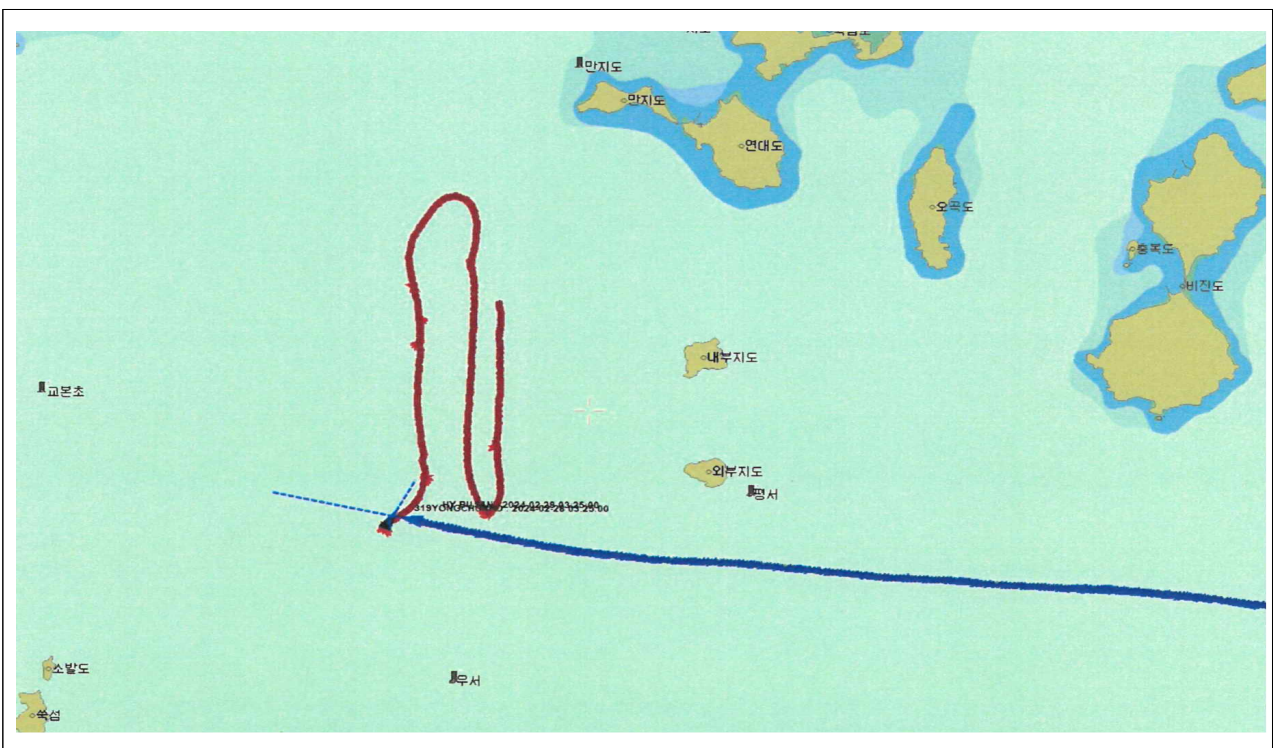
나. 사실의 경과

에이치와이 부산은 부산항을 모항으로 하는 급유선으로 평소 부산 북항에 머물다 작업지시에 따라 항해한다.

이 선박은 2024. 2. 27. 21:50경 이 사건의 해양사고관련자인 2등 항해사 A(이하 ‘에이치와이 부산 이항사’라 한다)포함 총 7명이 승선하고 벙커C유 약 1,000톤을 적재한 상태로 부산항 북항 5부두 물양장에서 출항하여 여수항으로 항해를 시작하였다.

에이치와이 부산 이항사는 2024. 2. 28. 02:00경 선장과 당직을 교대하고 항해를 하던중 경상남도 통영시 외부지도 남쪽해역을 통과하며 약 2시방향 전방에서 작업등을 켜고 약 3.8노트의 속력으로 남하하는 상대선박 제319용천호를 처음 식별하였다. 에이치와이 부산 이항사는 이때 이 선박의 속력과 작업등의 형태를 보고 어선으로 판단하였다.

2024. 2. 28. 03:20경 에이치와이 부산 이항사는 제319용천호가 본선의 항로를 횡단하여 남하하는 것을 확인하고 침로 약 280도 속력 약 9.7노트로 계속 항해하다 같은 날 03:25경 상대선박이 다시 북상하는 것을 확인하고 우현변침을 시작하였으나 피하지 못하고 2024. 2. 28. 03:26경 경상남도 통영시 옥지면 외부지도 서방 약 2해리 해상인 북위 34도 41분 25초·동경 128도 21분 14초에서 에이치와이 부산의 좌현 앞부분으로 제319용천호 선수 우현측을 충돌했다.



[그림3] 석유제품운반선 에이치와이 부산·어선 제319용천호 항적

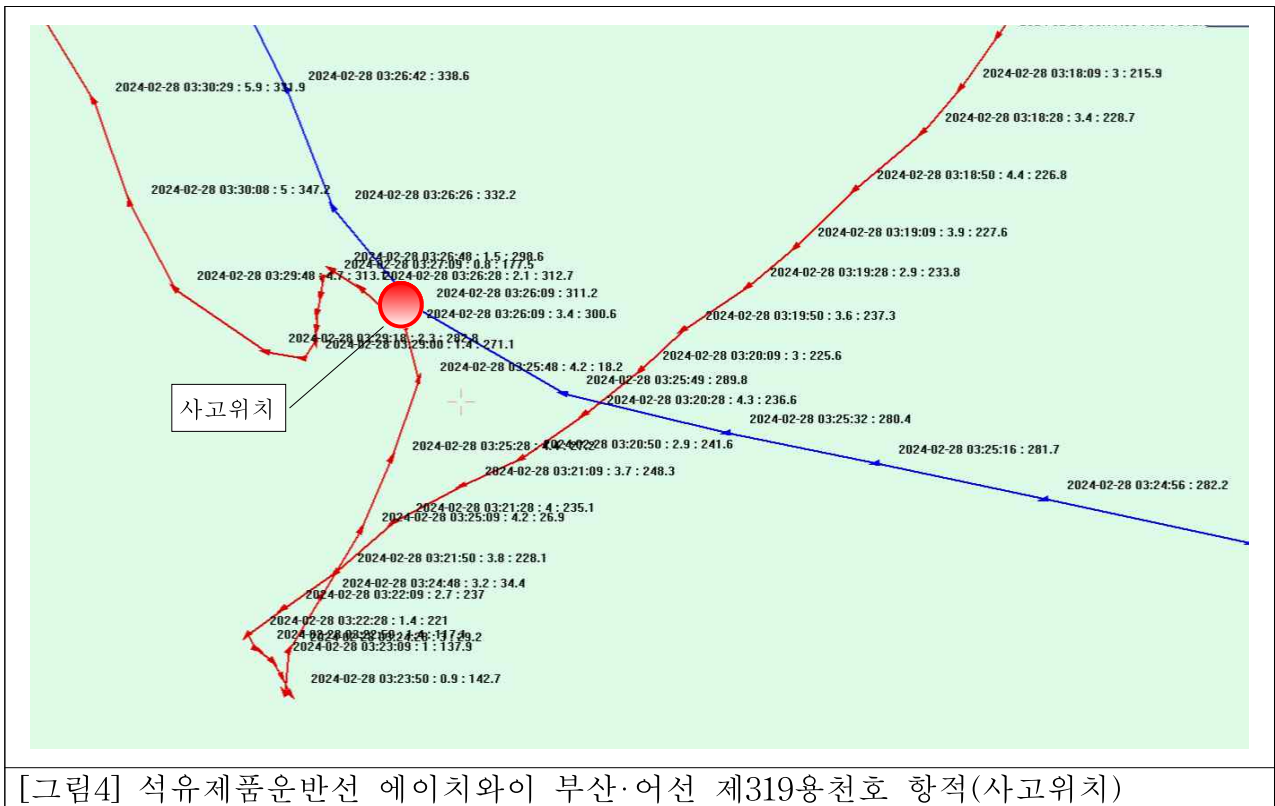
한편, 제319용천호는 이 사고의 또다른 해양사고관련자인 선장 B(이하 ‘제319용천호 선장’이라 한다) 포함 총 6명이 승선하고 2024. 2. 27. 08:16경 경상남도 통영시 달아항에서 조업을 위해 출항하였다.

이 선박은 경남 통영시 외부지도 서쪽 해상에서 남서쪽으로 항해하며 통발을 양승하던 중 2024. 2. 28. 03:20경 에이치와이 부산의 항로를 횡단하여 약 2분간 더 남하한 후 잠시 정류하다 같은 날 03:24부터 다시 북북동쪽으로 변침하여 대지속력 약 4노트

로 향해하였다.

제319용천호 선장은 약 2마일 거리 전부터 상대선박을 확인하였으나 상대선박이 피할 것이라 생각하고 위 충돌 위치 부근에서 양승작업을 멈추고 기기 정비를 위해 잠시 조타실을 비운채로 기관실로 내려갔다.

선장이 기관실에 내려간 사이 두 선박이 충돌하였고, 이 사고로 두 선박 모두 인명 피해는 없었으나 에이치와이 부산은 전부 난간이 굴곡되고, 제319용천호는 구상선수가 약 10cm 찢어지고 선수 상부 우현측이 손상되었다.



이때 기상은 대체로 맑고 북동풍이 4~6m/s 정도로 불며, 파고는 약 0.5m로 시계에는 특별한 제한이 없었다.

2. 원 인

이 충돌사건은 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호 나목 및 라목에 해당한다.

가. 원인고찰

1) 적용 법령

이 사건은 시정이 양호한 새벽에 속력 약 9노트, 침로 약 290도로 항해하던 에이치와이 부산과 에이치와이 부산의 전방 항로를 가로질러 남하했던 제319용천호가 양승작업을 멈춘 상태에서 방향을 바꿔 북북동 방향으로 약 4노트의 속력으로 이동하다 발생한 것이다.

이는 두 동력선이 일정시간 동안 횡단상태로 침로를 유지하다 발생한 것으로 「해상교통안전법」 제80조(횡단하는 상태)가 적용되며, 추가적으로 같은 법 제70조(경계), 제81조(피항선의 동작) 및 제82조(유지선의 동작)이 적용된다.

여기서 다른 선박을 우현 쪽에 두고 항해한 제319용천호를 피항선으로 보고 에이치와이 부산을 유지선으로 보는 것이 타당하다.

2) 제319용천호의 경계소홀 및 피항동작 미이행

제319용천호가 남하를 멈추고 다시 북상을 시작할 시점(2024. 2. 28. 03:24경)에 상대선박 에이치와이 부산은 제319용천호의 우현 약 0.3해리 거리에서 침로 약 280도를 유지하며 약 9.7노트의 속력으로 다가오고 있었고, 이때 제319용천호는 양승을 멈춘 상태로 북북동쪽으로 약 4노트의 속력으로 항해중이었다.

제319용천호의 선장은 두 선박이 약 2마일 거리에 있을 때부터 제319용천호를 향해 다가오던 에이치와이 부산의 존재를 알고 있었던 바 제319용천호가 침로를 바꿔 다시 북상하기 전에 상대선박의 위치를 확인하는 것이 당연하였으나 특별한 조치없이 기관실로 내려가 충돌 전까지 변침이나 감속 등 어떠한 조치도 취하지 못하였다.

따라서 피항선인 제319용천호의 경계를 소홀과 이에 따른 피항동작 미이행이 이 충돌사건의 주된 원인으로 판단된다.

3) 에이치와이 부산의 피항협력동작 미흡

에이치와이 부산은 제319용천호가 충돌 약 6분전에 에이치와이 부산의 항로를 횡단하여 남하한 다음 다시 북상하는 것을 충돌 약 1분 전에야 확인하고 급히 변침하였으나 충돌을 피하지 못하였다.

에이치와이 부산은 이 충돌사고에서 유지선의 지위에 있으나 본선의 항로를 횡단하여 남쪽으로 내려간 어선이 다시 급선회하여 북상하는 것을 미리 확인하지 못하여 충분한 시간적 여유를 두고 피항협력동작을 취하지 못하였다.

따라서 에이치와이 부산의 이러한 피항협력동작 미흡은 이 사고의 일인으로 작용하였다.

나. 사고발생 원인

이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 상대선박과 횡단상태로 항해중이던 피항선 제319용천호의 선장이 선교를 비우고 기관실로 내려가 두 선박이 충돌상태에 이르기까지 피항동작을 취하지 못하여 발생한 것이나, 유지선인 에이치와이 부산의 이항사가 본선의 항로를 가로질러 남하했던 상대선박이 급선회하여 북상하는 것을 미리 확인하지 못해 적기에 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일인이 된다.

3. 해양사고관련자의 행위

1) 제319용천호 선장

어선의 선장은 조업 중이라도 항해를 하는 경우와 같이 다른 선박과 충돌을 방지하기 위해 경계를 철저히 하여야 한다. 특히 양승작업 등으로 급선회 하는 경우에는 상대선박이 본선의 항로를 예측하기 쉽지 않아 본선의 선장이 충돌사고 예방을 위해 더욱 주의를 기울여야 한다.

그러나 이 사건의 해양사고관련자 제319용천호 선장 B은 가까이 다가오는 상대선박의 항로를 횡단하여 남하한 직후 다시 선회하여 약 4노트의 속력으로 북상하는 상황에서도

상대선박이 본선을 피해갈 것이라고 생각으로 상대선박의 위치를 확인하지 않은 상태에서 조타실을 비우고 기관실로 내려가 사고시점까지 머물다 충돌을 피하기 위한 피항동작을 취하지 못하였다.

이 충돌사건에서 피항선인 제319용천호 선장의 이러한 경계소홀과 피항동작 미이행은 이 사람의 직무상 과실에 해당된다. 따라서 이 사람의 이러한 행위에 대하여는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조제1항제2호를 적용하여 이 사람의 6급항해사 업무를 1개월 정지한다. 다만, 이 재결의 확정일로부터 3개월간 징계의 집행을 유예하고 14시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명한다.

2) 에이치와이 부산 이등항해사

해양사고관련자 에이치와이 부산 이항사 A는 항해당직자로서 항해중 항상 적절한 경계를 유지하여야 하고, 충돌위험이 있는 선박이 접근하는 경우 충돌이 발생하지 않도록 적절한 피항협력동작을 하여야 한다.

그러나 이항사 A는 상대선박 제319용천호가 어선으로 조업을 위해 침로를 급변경할 수 있다는 것을 충분히 예견할 수 있었음에도 상대선박이 본선의 항로를 횡단하여 남하한 이후 경계를 소홀히 하고 있다 방향을 바꿔 다시 북상하는 상대선박을 뒤늦게 발견하여 적기에 피항협력동작을 취하지 못하였다.

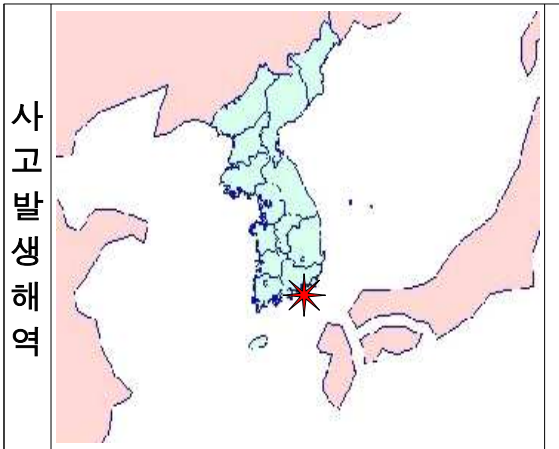
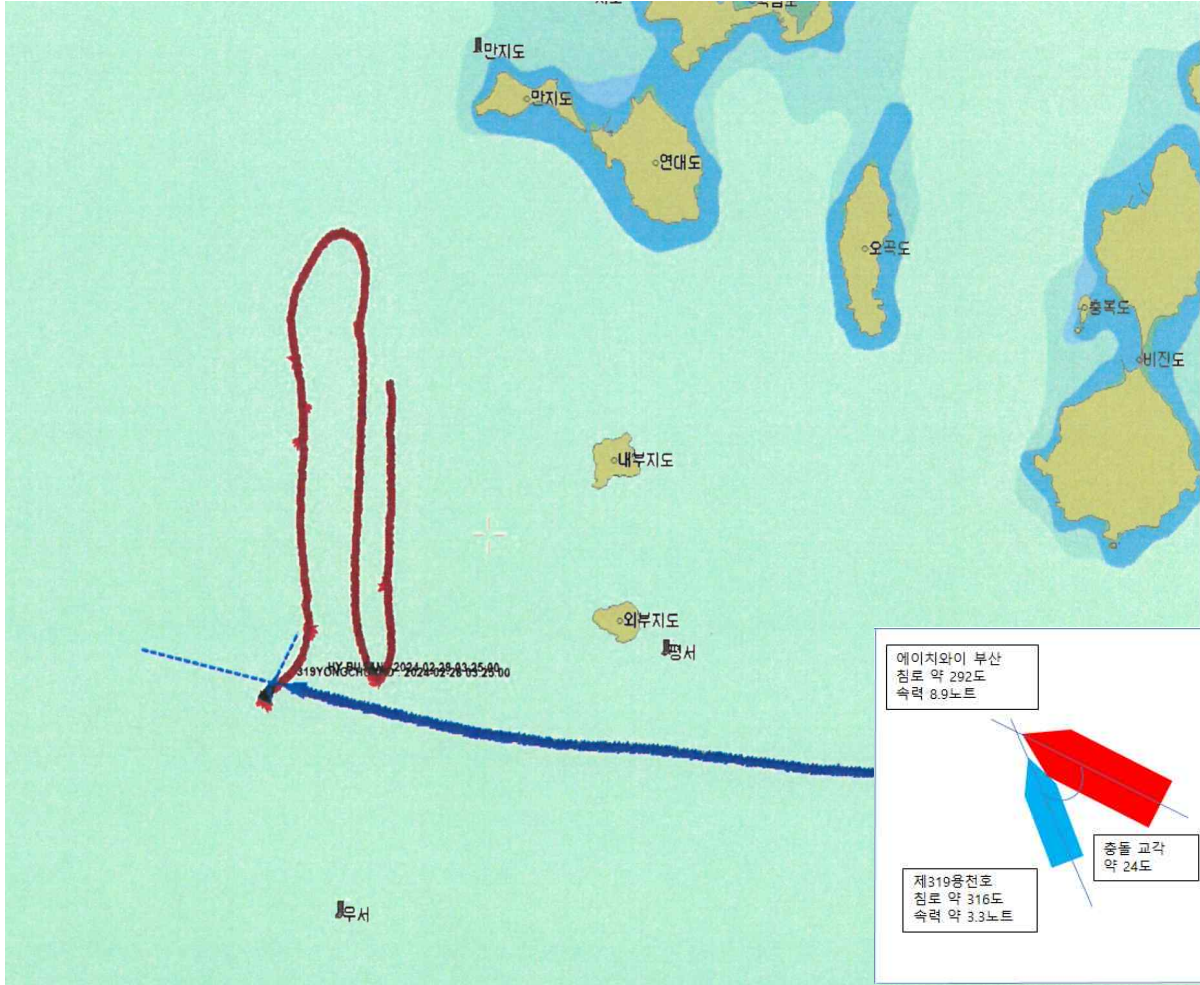
이 사람의 이러한 경계소홀과 피항협력동작 미흡은 이 사건의 일부 원인을 제공하였는바 이 사람의 이러한 행위는 직무상 과실에 해당한다. 따라서 이 사람의 이러한 행위에 대하여는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조제1항제3호를 적용하여 이 사람을 견책한다.

4. 사고방지교훈

가. 어선이 조업을 위해 침로를 급변경할 때에는 변경 예정인 항로상에 항해중인 선

유침 : 충돌상황도

충돌 상황도
석유제품운반선 에이치와이 부산·어선 제319용천호 충돌사건 (부산해심 제2024-028호)



사 고 일 시
2024. 2. 28. 03:26경
사 고 장 소(세계 측지계)
북위 34도 41분 25초 · 동경 128도 21분 14초 (경상남도 통영시 옥지면 외부지도 서방 약 2해리 해상)

재 결 요 약 서

사 건 명	석유제품운반선 에이치와이 부산·어선 제319용천호 충돌사건 (부산해심 제2024-028)															
해양사고관련자 (직책, 해기면허)	A(에이치와이 부산 이항사, 상선 4급항해사) B(제319용천호 선장, 6급항해사)															
판 시 사 항	<p>1. 판시요지</p> <p>가. 서로 시계 상태에서 항해중인 두 동력선이 충돌한 사건으로 피항선의 지위에 있던 제319용천호의 선장이 조타실을 비우고 기관실로 내려가 상대선의 항로를 횡단하며 적절한 피항조치를 취하지 못해 발생</p> <p>나. 유지선이던 에이치와이 부산의 이항사가 본선의 진로를 가로질러 남하했던 선박이 다시 북상하는 것을 제때 확인하지 못해 적절한 피항협력동작을 취하지 않은 것도 일부 원인이 되었다고 판시</p> <p>2. 관련법규</p> <p>「해상교통안전법」 제80조(횡단하는 상태), 제70조(경계), 제81조(피항선의 동작) 및 제82조(유지선의 동작)</p>															
주제어	서로 시계 상태, 횡단중이 선박, 조업중 급변침															
사 건 개 요	<p><input type="checkbox"/> 관련선박</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">선명</th> <th style="width: 15%;">용도</th> <th style="width: 15%;">총톤수/길이 (GT/m)</th> <th style="width: 20%;">선박소유자/ 선적항</th> <th style="width: 35%;">피해</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>에이치와이 부산</td> <td>석유제품 운반선(급유선)</td> <td>499톤 / 58.01m</td> <td>(주)C/부산광역시</td> <td>선수 좌현 난간 굴곡</td> </tr> <tr> <td>제319용천 호</td> <td>연안통발 어선</td> <td>8.55톤/ 14.1m</td> <td>D/ 경남 통영시</td> <td>구상선수 파손 선수 상부 우현측 손상</td> </tr> </tbody> </table> <p><input type="checkbox"/> 일시 : 2024. 2. 28 03:26경</p> <p><input type="checkbox"/> 장소 : 북위 34도 41분 25초 · 동경 128도 21분 14초 (경상남도 통영시 옥지면 외부지도 서방 약 2해리 해상)</p> <p><input type="checkbox"/> 사고경위</p>	선명	용도	총톤수/길이 (GT/m)	선박소유자/ 선적항	피해	에이치와이 부산	석유제품 운반선(급유선)	499톤 / 58.01m	(주)C/부산광역시	선수 좌현 난간 굴곡	제319용천 호	연안통발 어선	8.55톤/ 14.1m	D/ 경남 통영시	구상선수 파손 선수 상부 우현측 손상
선명	용도	총톤수/길이 (GT/m)	선박소유자/ 선적항	피해												
에이치와이 부산	석유제품 운반선(급유선)	499톤 / 58.01m	(주)C/부산광역시	선수 좌현 난간 굴곡												
제319용천 호	연안통발 어선	8.55톤/ 14.1m	D/ 경남 통영시	구상선수 파손 선수 상부 우현측 손상												

	<p>급유를 위해 병커C유 1,000톤을 적재하고 부산 북항을 출발하여 여수로 항해하던 에이치와이 부산이 경남 통영 외부지도 서방 약 2해리 해상에서 조업을 중단한채 약 4노트의 속력으로 북상하던 제319용천호와 충돌한 사건</p>
<p>주 문</p>	<p>이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 서로의 진로를 횡단하는 상태에서 피항선인 제319용천호의 선장이 선교를 비우며 경계를 소홀히 하여 에이치와이 부산의 진로를 피하지 못하여 발생한 것이나, 유지선인 에이치와이 부산의 이등항해사가 적기에 피항협력동작을 취하지 아니한 것도 일부 원인이 된다.</p> <p>해양사고관련자 B의 6급항해사 업무를 1개월 정지한다.</p> <p>해양사고관련자 A를 견책한다.</p> <p>다만, 위 B에게는 이 재결의 확정일로부터 3개월간 징계의 집행을 유예하고 14시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명한다.</p>
<p>교 훈</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 어선이 조업을 위해 침로를 급변경할 때에는 변경 예정인 항로상에 항해중인 선박이 있는지를 미리 확인하여야 한다 2. 어선이 조업 중간에 양승 등 작업을 중단한 상태에서 속력을 가지고 항해를 하는 경우에는 진로우선권이 없어 일반선박과 동일한 항법이 적용됨에 따라 충돌사고 예방을 위해 적절한 피항동작 또는 피항협력동작을 취하여야 한다. 3. 항해당직자는 어선의 경우 양승 등 조업을 위해 항상 급변침 할 수 있다는 것을 염두에 두고 조업중인 어선에 대한 경계를 철저히 하여야 한다. 4. 항해당직자는 진로 전방에 조업중인 어선이 있는 경우 VHF 통신, 서치라이트, 기적 등을 적절히 사용하여 해당 어선에 본선의 존재를 알려야 한다.

※ 이 재결요약서는 관계인의 이해를 돕기 위하여 임의로 작성한 것이므로 법적 효력이 없으며, 재결서의 내용과 다른 부분은 재결서를 따릅니다.