

부산지방해양안전심판원 재 결

2025. 5. 13. 재결고지	㉠
2025. 5. 13. 원본영수	

부산해심 제2025-015호

석유제품운반선 12삼부호·어선 제8세진호 충돌사건

해양사고관련자 A(****,**,**.)

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

주 문 이 충돌사건은 시계가 제한된 상황에서, 12삼부호와 제8세진호가 경계를 소홀히 하여 발생하였다.
해양사고관련자 A의 상선1급항해사 업무를 1개월 정지한다.

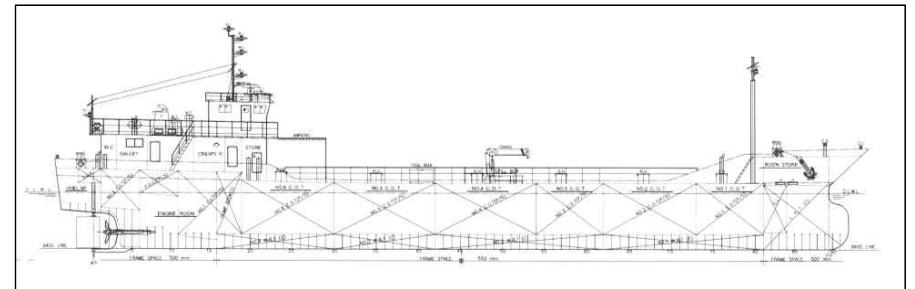
이 유

1. 사 실

선 명	12삼부호	제8세진호
선 적 항	울산광역시	포항시
선박소유자	B	C
총 톤 수	299톤	36톤
기관종류·출력	디젤기관 758kW 1기	디젤기관 446kW 1기
해양사고관련자	A	-

직 명	선장	-
면허의 종류	상선1급항해사 (**-**-**-**-***)	-
사고일시	2024. 7. 13. 07:24경	
사고장소	북위 35도 26분 18초 · 동경 129도 29분 00초 (울산 방어진항 북방파제등대로부터 방위 약 131도, 거리 약 3.62해리 해상)	

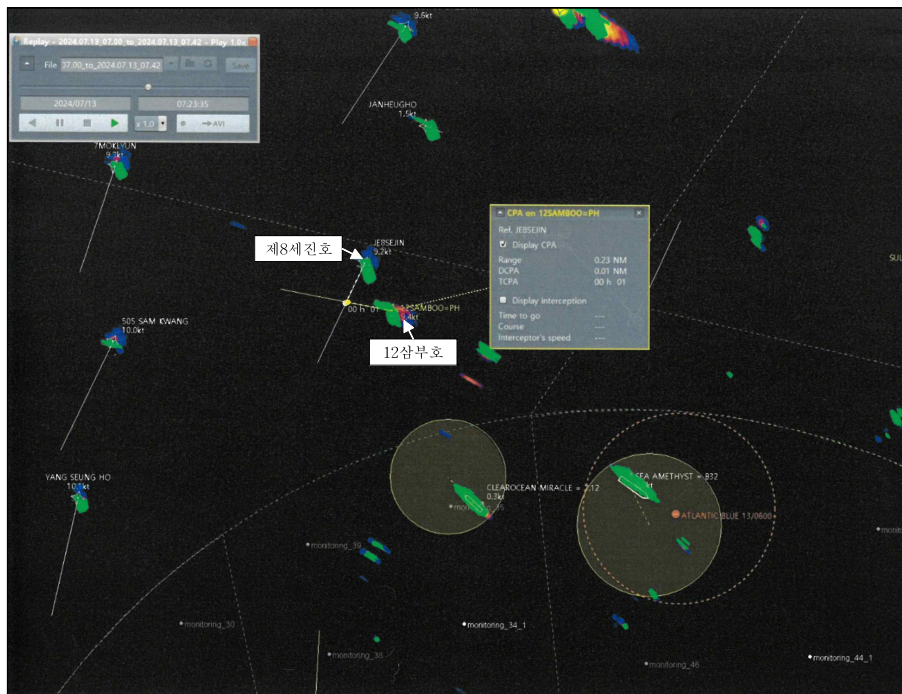
12삼부호는 2012. 1. 2. 여수시 소재 대영ENC에서 건조·진수된 총톤수 299톤, 길이 48.23미터, 너비 9.00미터, 깊이 4.30미터의 울산광역시 선적 강조 석유제품운반선이다. 이 선박은 디젤기관 758킬로와트 1기를 주기관으로 장치하고 있으며, 레이더, 선박자동식별장치(AIS), 지피에스 플로터(GPS Plotter) 등의 항해장비를 갖추고 있다. 이 선박은 2024. 5. 10. 한국해양교통안전공단으로부터 제2종 중간검사를 받고 2026. 3. 3.까지 유효한 선박검사증서를 교부받아 보유하고 있다.



[그림 1] 12삼부호 일반배치도

12삼부호는 2024. 7. 13. 06:00경 이 선박의 선장인 해양사고관련자 A(이하 ‘12삼부호 선장’이라 한다)를 포함한 선원 총 5명을 태우고, 유류 총 551톤을 적재한 채 울산항 SK부두에서 출항하여 포항항을 향하였다.

12삼부호 선장은 조타실에서 홀로 12삼부호를 조선했었다. 12삼부호 선장은 울산항을 벗어난 뒤 좌현변침하여 2024. 7. 13. 07:11경 침로 약 013도, 속력 약 9노트로 항행하였다. 당시에는 짙은 농무로 시계가 약 100미터 이내로 매우 제한되었고, 우현쪽에서 접근하는 제8세진호를 포함한 다수의 어선들이 존재하던 상황이었다. 12삼부호 선장은 침로와 속력을 유지하며 항행을 계속하고 있었는데, 2024. 7. 13. 07:19 울산항해상교통관제센터(울산항 VTS)로부터 “우현 1마일 부근에 제8세진호라고 좀 가깝게 접근합니다”라는 정보를 들었고, 이에 “양지했습니다”라고 답하였다.



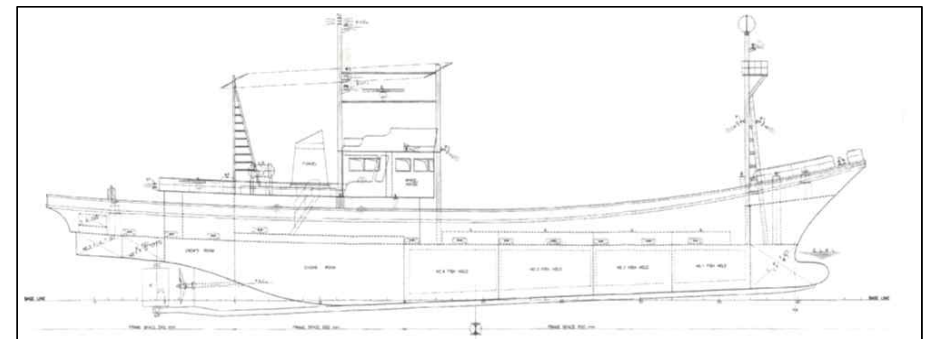
[그림 2] 관제영상 캡처화면

그러나 12삼부호 선장은 제8세진호를 육안이나 레이더 등으로 확인하지 않고 기적으로 단음을 반복하여 울리기만 하였다. 12삼부호 선장은 07:22경 그리고 07:23경 각각

울산항해상교통관제센터(울산항 VTS)로부터 제8세진호를 확인해 달라는 요청을 받았으나, 제8세진호를 확인하지 아니하고 불특정 다수의 선박을 대상으로 단음을 반복하는 음향신호만 계속해서 보냈고, 자선의 침로를 변경하거나 선속을 줄이는 등의 조치도 취하지 않았다.

12삼부호 선장은 충돌 직전에서만 좌현변침하면서 기관을 정지하였으나 제8세진호를 피하지 못하고, 2024. 7. 13. 07:24경 울산 방어진항 북방파제등대로부터 방위 약 131도, 거리 약 3.62해리 떨어진 북위 35도 26분 18초·동경 129도 29분 00초 해상에서 12삼부호 우현부와 제8세진호 선수부를 선수미선교각 약 80도로 충돌하게 하였다.(이하 ‘이 사건 충돌사고’라 한다)

한편 제8세진호는 총톤수 36톤, 길이 26.36미터, 너비 5.00미터, 깊이 2.10미터의 포항시 선적 강화플라스틱(FRP)조 어선이다. 이 선박은 디젤기관 446킬로와트 1기를 장착하고 있으며, 선박자동식별장치(AIS)를 갖추고 있다.



[그림 3] 제8세진호 일반배치도

이 선박은 한국해양교통안전공단으로부터 제1종 중간검사를 받고, 2026. 4. 25.까지 유효한 어선검사증서를 교부받아 보유하고 있다.

제8세진호는 2024. 7. 12. 13:00경 선장을 포함한 선원 총 6명을 태우고 울릉도 저동

항에서 출항하여, 인근 해상에서 조업을 했다.

이 선박의 선장(이하 ‘제8세진호 선장’이라 한다)은 조업을 마치고 침로 약 295도, 속력 약 9노트로 방어진항을 향했다. 그러던 중 12삼부호가 좌현쪽에서 점차 접근하였으나, 제8세진호 선장은 침로와 속력을 변경하지 않고 그대로 항해하다가 앞서 기술한 바와 같이 12삼부호와 충돌하였다.

이 사건 충돌사건으로 다친 사람은 없으나, 12삼부호 우현부 난간 약 1.5미터가 파손되고, 제8세진호 선수부가 손상되었다.

사고 당시 해역은 국부성 안개가 짙게 끼어 있는 상태로 시정이 약 100미터였고, 파고는 1미터 내외였으며, 초속 4미터 내지 6미터의 남서풍이 불었다.

2. 원 인

이 충돌사건은 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조 제1호 나목 및 라목에 해당된다.

가. 원인고찰

1) 항법의 적용

이 충돌사건의 경우 사고 발생 당시 짙은 안개로 시계가 100미터 이내로 제한되어 있었으므로 「해상교통안전법」 제84조(제한된 시계에서 선박의 항법)가 적용된다. 또한 제100조(제한된 시계 안에서의 음향신호)의 규정을 준수하여야 한다.

이에 더하여 양 선박은 기본적으로 「해상교통안전법」 제70조(경계), 제71조(안전한 속력), 제72조(충돌 위험) 및 제73조(충돌을 피하기 위한 동작) 등 모든 시계상태에서의 항법을 준수하여 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 가능한 모든 수단을 이용하여 경계를 철저히 하여야 하고, 양 선박 사이에 충돌의 위험이 있는 경우 규정된 항법에

따라 충돌을 피하기 위해 적절한 동작을 취하여야 하며, 피항동작은 될 수 있으면 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 조치하여야 한다.

2) 12삼부호의 경계 소홀 등 부적절한 항행

12삼부호는 관제대상선박으로 울산항해상교통관제센터로부터 접근 중인 제8세진호를 주의하라는 취지의 관제통신을 여러 차례 들었다. 12삼부호와 제8세진호는 모두 선박자동식별장치(AIS)를 갖추고 있어 상대 선박의 위치와 정보를 쉽게 확인할 수 있음에도, 12삼부호는 제8세진호의 위치나 정보를 전혀 확인하지 않았고, 이는 뒤늦은 피항동작으로 이어졌다. 결국 12삼부호의 이러한 경계 소홀이 이 사건 충돌사고 발생의 원인으로 작용하였다고 판단된다.

12삼부호가 기적을 울리기는 하였으나, 제한된 시계에서 울려야 할 규정된 음향신호는 아니었다. 다만 상대 선박인 제8세진호의 항적을 미루어 짐작건대 12삼부호의 음향신호를 오인하여 잘못된 피항을 시도한 것은 아닌 것으로 보이므로, 적어도 12삼부호가 규정에 맞지 않는 음향신호를 보낸 것이 이 사건 충돌사고의 발생 위험을 가중시키는 요인으로 작용하지는 않았던 것으로 판단된다.

3) 제8세진호의 경계 소홀 등 부적절한 항행

제8세진호 또한 이 사건 충돌사고 발생시까지 유의미한 침로나 선속의 변화는 보이지 않는다. 이를 통해 보건대, 제8세진호가 12삼부호를 발견하지 못하였거나, 발견하였다 하더라도 그 지속적인 동태를 확인하고 있지는 않았던 것으로 추단된다. 그렇다면 이러한 제8세진호의 경계 소홀도 이 사건 충돌사고의 원인으로 작용하였다고 할 것이다.

나. 사고발생원인

1) 사고발생원인

이 충돌사건은 시계가 제한된 상황에서, 12삼부호와 제8세진호가 경계를 소홀히 하여 발생하였다.

2) 원인제공비율

이 충돌사건에 대하여 해양안전의 확보를 위하여 양 선박의 원인제공의 비율을 밝힐 필요가 있다고 인정되어 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제4조 제2항의 규정에 따라 살피건대, 이 사건에 대하여는 12삼부호와 제8세진호 모두 제한된 시계 내에서 경계를 소홀히 한 과실이 있다. 다만 12삼부호는 관제대상선박에 해당하여, 울산항해상교통관제센터로부터 제8세진호가 접근하고 있다는 사실을 여러 번 들어 알고 있었음에도 상대 선박을 전혀 확인하지 아니하여 충돌을 피하기 위해 미리 감속하거나 변침하는 등의 적절한 조치를 취하지 못하였다는 점을 고려하여, 이 건 충돌사고의 발생에 12삼부호 측이 60%, 제8세진호 측이 40%의 기여를 한 것으로 판단한다.

3. 해양사고관련자의 행위

해양사고관련자는 12삼부호의 선장으로서 시계가 제한되어 있는 당시의 상황에 충분히 유의하여 항행하여야 한다. 더욱이 시계가 제한되어 있는 만큼 평소 보다 더욱 주의하여 경계를 할 필요가 있다.

그럼에도 불구하고 해양사고관련자는 안개로 시계가 극히 제한된 상황에서 자선쪽으로 접근하고 있는 선박이 존재한다는 사실을 관제통신으로 여러 차례 듣고도, 그 선박을 찾아보지도 않고 만연히 상대 선박이 자선을 피해갈 것이라 생각하고 기적만 울리면서 항해를 지속하다가 상대 선박과 충돌하였는바, 이는 이 사람의 직무상 과실이다.

따라서 해양사고관련자의 이러한 행위에 대하여 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조 제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조 제1항 제2호를 적용하여 이 사람의 상선1급항해사 업무를 1개월 정지한다.

4. 사고방지교훈

가. 시계가 제한된 구역이나 그 부근에 있는 동력선은 대수속력을 가지고 항행 중인 경우 2분을 넘지 아니하는 간격으로 장음 1회의 음향신호를 울려야 한다.

나. 선박은 다른 선박과의 충돌을 피하기 위하여 적절하고 효과적인 동작을 취하거나 당시의 상황에 알맞은 거리에서 선박을 멈출 수 있도록 항상 안전한 속력으로 항행하여야 한다. 특히 시계가 제한된 상황에서는 상대 선박의 발견이 늦어질 수 있기 때문에 평소보다 더욱 속력을 줄여서 항행하여야 한다.

따라서 주문과 같이 재결한다.

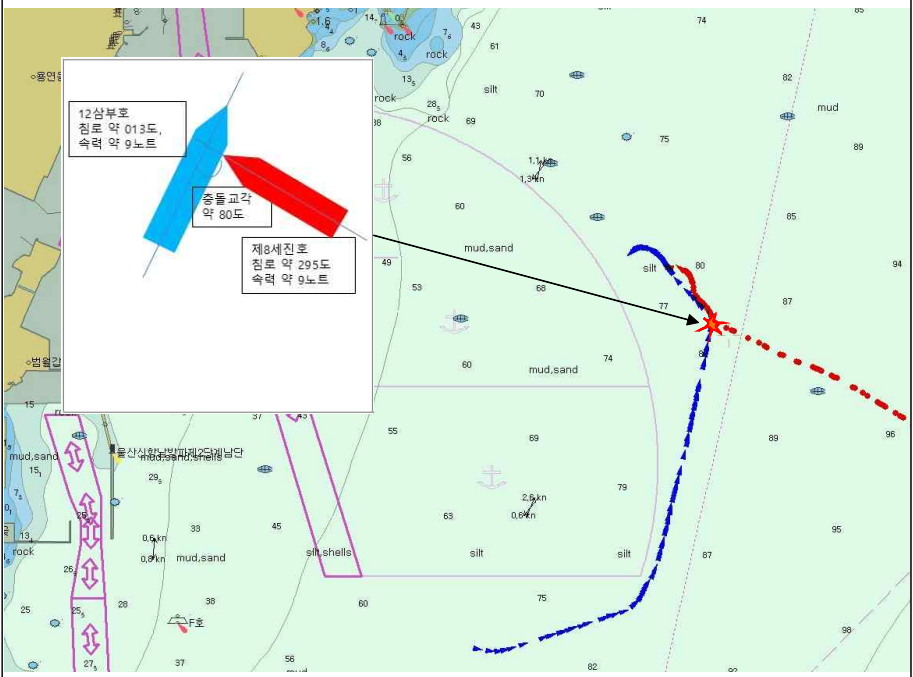
2025. 5. 13.

심 판 장 심 판 관 유 병 연

주 심 심 판 관 김 동 희

심 판 관 김 성 재

“해양사고관련자 및 조사관은 이 재결에 대하여 불복이 있을 때에는 재결서의 정본을 받은 날로부터 14일 이내에 중앙해양안전심판원(우리 원을 경유하여)에 제2심을 청구할 수 있습니다.”

충돌상황도		
석유제품운반선 12삼부호 · 어선 제8세진호 충돌사건 (부산해심 제2025-015호)		
		
사고발생해역	사 고 일 시	
	2024. 7. 13. 07:24경	
	사고 장소(세계측지계)	
	북위 35도 26분 18초 · 동경 129도 29분 00초 (울산 방어진항 북방과제등대로부터 방위 약 131도, 거리 약 3.62해리 해상)	