재 결 요 약 서

<table>
<tr><td>사 건 명</td><td>화물선 백두호 · 자동차운반선 바다호 충돌사건
(○○해심 제2026-002호, 2026. 8. 18. 재결)</td></tr>
<tr><td>해양사고관련자
(직책, 해기면허)</td><td>1. 김백산(백두호 선장, 2급항해사)
2. 이대양(바다호 선장, 1급항해사)</td></tr>
<tr><td>판 시 사 항</td><td>1. 판시요지
가. 주묘 중 기관이 정지된 백두호는 항행 중인 조종불능선, 추가 투묘한 바다호는 정박선으로 보아 선원의 상무를 적용함.
나. 백두호 선장이 황천 대비와 피항 판단을 소홀히 하고, 양묘불능 상태로 정박선 부근을 이동하다 기관이 정지된 뒤 그 사실을 늦게 알린 것을 충돌의 주된 원인으로 판시함.
다. 바다호 선장이 기관을 곧바로 쓸 수 있게 준비하지 않고 관제통신과 경고를 소홀히 한 것은 충돌의 일인이고, 충돌 후 조치를 하지 않은 것은 좌초·해양오염의 원인으로 판시함.

2. 관련법규
「해상교통안전법」 제73조, 제103조, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제6조, 「선박교통관제에 관한 법률」 제14조 등</td></tr>
<tr><td>원인판단 주제어</td><td>주묘, 조종불능선, 정박선, 황천 대비 소홀, 기관 준비 소홀, 관제통신 소홀, 좌초, 해양오염</td></tr>
<tr><td>사 건 개 요</td><td>□ 관련선박 :
<table><tr><th>선 명</th><th>용 도</th><th>총톤수/
길이</th><th>선박소유자/
선적항</th><th>피 해</th></tr><tr><td>백두호</td><td>화물선
(공선)</td><td>4,000톤/
85.00m</td><td>김백산/
부산</td><td>우현 선미부 손상</td></tr><tr><td>바다호</td><td>자동차운반선
(장기 계선)</td><td>3,500톤/
80.00m</td><td>이대양/
파나마</td><td>우현 선수부 손상
우현묘 절단, 좌초 후 연료유 유출</td></tr></table>□ 일 시 : 2026년 4월 18일 00시 50분경(충돌)
□ 장 소 : 대한항 외항 묘박지 내 해상

□ 사고경위
공선 상태로 수리를 기다리던 화물선 백두호는 2026. 4. 17. 밤</td></tr>
</table>

	강풍으로 닻이 끌리자 재투묘하였으나 다시 주묘되었고, 윈드라스 고장으로 양묘하지 못한 채 닻을 끌며 이동하던 중 18일 00:45경 주기관이 정지되었다. 강풍에 밀린 백두호는 00:50경 장기 계선 중이던 자동차운반선 바다호와 충돌하였다. 바다호는 주기관을 곧바로 쓸 수 없는 상태였고, 충돌로 우현묘가 절단되어 해안 쪽으로 끌리다 해안 저수심 암반지대에 좌초하여 연료유가 유출되었다.
주 문	이 충돌사건은 기상 악화 속에서 백두호가 윈드라스 고장으로 양묘하지 못하고 닻을 끌며 이동하던 중 주기관이 정지되어 강풍에 밀려 정박 중인 바다호와 충돌하여 발생한 것이나, 바다호가 충돌을 피하기 위한 협력동작을 다하지 못한 것도 일인이 된다. 이 사건 충돌로 바다호의 우현 묘쇄가 절단되어 좌현묘만으로 끌리면서 해안 저수심 암반지대에 좌초되어 연료유가 유출된 것이며, 바다호 선장이 충돌 후 주기관 준비와 묘쇄 추가 신출 등의 조치를 하지 못한 것도 그 원인이 된다. 해양사고관련자 김백산의 2급항해사 업무를 2개월 정지한다. 해양사고관련자 이대양의 1급항해사 업무를 1개월 정지한다.
참 고 사 항	※ 원인제공비율(충돌 부분): 백두호 75%, 바다호 25%
교 훈	1. 양묘가 불가능한 상태에서는 다른 정박선의 풍상측으로 이동하여서는 아니 된다. 2. 기관이 정지되면 원인을 확인하기 전이라도 즉시 관제센터와 인접선에 알려야 한다. 3. 묘박 중에도 관제 채널을 상시 청취하여야 한다. 4. 기관시험 후에는 선교 조종 전환과 기관실 당직 배치까지 마쳐야 한다. 5. 황천 예보 시 조기에 피항하고, 충돌 후에는 좌초 위험을 별도로 관리하여야 한다.

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