재 결 요 약 서

사 건 명	**광탄선 벌크호 · 유조선 오션호 충돌사건** **(중앙해심 제20○○-○○○호)**
해양사고관련자 (직책, 해기면허)	김광석 : 벌크호 선장 / 1급 항해사 박대양 : 오션호 선장 / 파나마 면허 1급 항해사
판 시 사 항	1. 추월선은 피추월선을 완전히 추월하여 충분히 이격될 때까지 피항의무를 부담하며, 추월 중 상대선의 방위가 변하거나 외관상 조우형태가 달라지더라도 기존의 추월관계와 피항의무는 계속 유지되는지 여부. 2. 추월선이 상대선의 존재를 조기에 확인하고도 상대선의 방위·거리·침로·속력 변화를 지속적으로 관찰하지 아니하여 충돌위험 판단 및 피항동작을 지연한 경우, 이를 충돌사고의 주된 원인으로 인정할 수 있는지 여부. 3. 피추월선은 추월선이 피항할 것으로 기대할 수 있더라도 독립적인 경계 및 충돌위험 판단의무를 부담하며, 자선의 침로·속력을 변경하는 과정에서 충돌위험이 발생한 경우 적절한 협력동작을 취하여야 하는지 여부. 4. 도선사 승선 예정시각 및 승선순서는 선박 간 항법상 우선권을 부여하는 근거가 될 수 없으며, VHF 교신은 경계 및 충돌회피동작을 대신할 수 있는지 여부.
원인판단 주제어	추월관계, 추월선의 피항의무, 피추월선의 경계의무, 충돌위험 판단 지연, 상대선 동정 관찰 소홀, 대형 만재선의 조종성능, 침로·속력 변경, 좌현선회, 충돌회피 협력동작 지연, 도선사 승선순서, VHF 교신
사 건 개 요	○ 2026년 5월 25일 04시 33분경, 민국항 도선점으로 접근하던 대한민국 선적 광탄선 벌크호와 파나마 선적 유조선 오션호가 민국항 외항묘박지 인근 해상에서 충돌하였다. 당시 벌크호는 광석을 만재한 상태였고, 오션호는 원유를 만재한 상태로 도선사를 승선시키기 위하여 도선점 부근으로 접근하고 있었다. ○ 오션호는 04시 40분경 예정된 도선사 승선시각에 맞추기 위하여 03시 03분경부터 단계적으로 감속하였으며, 03시 49분경 주기관을 정지한 뒤 극미속전진 및 미속후진을 사용하여

	전진속력을 약 2노트까지 낮추었다. 이후 04시 15분경부터 저속으로 도선점에 접근하는 과정에서 지속적으로 좌현선회하여 벌크호의 진로 전방으로 진입하였다. ○ 한편 벌크호는 04시 05분경 우현 선수 약 2.6마일 거리에서 오션호를 발견하였으며, 당시 오션호의 선미등을 확인하였다. 이후 벌크호는 오션호의 후방에서 계속 접근하였고, 양 선박 사이의 거리는 약 2.67마일에서 04시 25분경 약 1.26마일까지 감소하였다. 같은 시간 동안 벌크호의 속력은 약 6노트에서 약 8.3노트까지 증가하였다. 그러나 벌크호 선장은 04시 25분경 오션호의 홍등을 관측하고서야 충돌위험을 인지하였다. ○ 벌크호는 04시 26분경 주기관을 극미속전진으로 감속하고, 04시 28분경 기관정지, 04시 29분경 반속후진, 04시 30분경 전속후진 및 극좌전타를 실시하였다. 오션호 역시 04시 27분경 미속전진, 04시 29분경 반속전진 및 전속전진과 함께 우현전타를 실시하였으나, 양 선박은 충돌을 피하지 못하였다. ○ 그 결과 04시 33분경 벌크호의 정선수 우현부와 오션호의 좌현 선수 측면이 약 80도의 선수미선 교각으로 충돌하였다. 사고 당시 해상은 흐린 날씨에 남서풍이 약 8m/s로 불고 파고는 약 0.5m였으며, 시계는 6마일 이상으로 양호하였다.
주 문	이 충돌사건은 추월선인 벌크호가 경계를 소홀히 하여 오션호와의 충돌위험을 조기에 판단하지 못하고 충분한 시간과 거리를 두고 피항하지 아니하여 발생한 것이나, 오션호가 피추월선으로서 벌크호의 접근과 자선의 운동상태를 충분히 감시하지 아니한 채 좌현으로 선회하여 벌크호의 진로 전방으로 진입하고 충돌회피 협력동작을 늦게 취한 것도 일부 원인이 된다. 해양사고관련자 김광석을 견책한다. 해양사고관련자 박대양을 견책한다.
참 고 사 항	「해상교통안전법」 제70조~제73조, 제78조, 제80조~제83조, 제103조 「1972년 국제해상충돌예방규칙(COLREG)」 Rules 2, 5~8, 13, 15~18 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조제2항, 제6조제1항제3호
교 훈	1. 추월선은 피추월선을 완전히 추월하여 안전하게 이격될 때까지

	피항의무를 부담한다.추월 중 상대선의 방위가 변하거나 외관상 조우형태가 달라지더라도 추월선의 지위와 피항의무가 소멸하는 것은 아니므로, 충분한 거리를 확보할 수 있도록 조기에 명확하고 적극적인 피항동작을 취하여야 한다. 2. 충돌위험은 상대선의 존재를 확인하는 것만으로 판단할 수 없으며, 상대선의 방위·거리·침로·속력 변화를 지속적으로 관찰하여야 한다.레이더와 AIS는 상대선의 위치를 확인하는 데 그치지 않고 상대운동의 변화를 파악하여 충돌위험을 조기에 판단하는 수단으로 활용하여야 한다. 3. 대형 만재선은 자선의 조종성능을 고려하여 충분한 시간과 거리를 두고 피항하여야 한다.대형선은 기관정지·후진 또는 대각도 전타를 실시하더라도 속력과 진행방향이 즉시 변화하지 않으므로, 선장은 자선의 정지거리와 선회성능을 숙지하고 충돌위험이 임박하기 전에 감속 또는 변침 등 적절한 조치를 취하여야 한다. 4. 피항선의 의무가 명백하더라도 상대선은 지속적인 경계와 충돌위험 판단의무를 유지하여야 한다.유지선 또는 피추월선은 상대선이 적절한 피항동작을 취할 것으로 기대할 수 있지만, 상대선의 피항동작이 충분하지 않아 충돌위험이 임박한 경우에는 자선의 동작으로 충돌을 피하기 위한 적절한 협력동작을 취하여야 한다. 5. 도선사 승선순서와 예정시각은 선박 간 항법상 우선권을 의미하지 않는다.도선사 승선 예정시각이나 도선점 도착 예정시각은 운항계획을 위한 정보일 뿐이므로, 도선점 부근에서 감속·대기·접근하는 선박은 예정된 승선순서에 의존하지 말고 주변 선박의 실제 상대운동을 기준으로 충돌위험을 판단하여야 한다. 6. VHF 교신은 적절한 경계와 충돌회피동작을 대신할 수 없다.VHF는 상대선의 의도를 확인하고 항해정보를 교환하기 위한 보조적인 수단이므로, 교신 여부와 관계없이 각 선박은 항법규정에 따라 충돌위험을 조기에 판단하고 명확하고 충분한 피항동작을 취하여야 한다.

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