재 결 요 약 서

사 건 명	**화물선 백두호 · 자동차운반선 바다호 충돌·좌초사건** **(중앙해심 제20○○-○○○호)**
해양사고관련자 (직책, 해기면허)	김백산 : 백두호 선장 / 2급항해사 이대양 : 바다호 선장 / 1급항해사
판 시 사 항	1. 악천후가 예상되는 묘박선의 선장은 기상상태와 자선의 묘박상태를 지속적으로 확인하고, 주묘 발생 시 주변 선박 및 해안과 충분한 안전거리를 확보하여야 하는지 여부 2. 반복적인 주묘와 양묘 곤란 상태에서 주변 선박과 충분한 안전거리를 확보하지 못한 채 앵커를 끌면서 이동하다가 주기관이 정지하여 충돌한 경우, 주기관 정지 자체와 선장의 위험관리상 과실을 구분하여 판단하여야 하는지 여부 3. 정박선의 선장도 악천후에 대비하여 주기관을 즉시 사용할 수 있는 상태로 준비하고 VTS 관제통신을 지속적으로 청취하여야 하며, 충돌위험이 발생한 경우 적절한 충돌회피 협력동작을 취하여야 하는지 여부. 4. 선박 간 충돌 이후 정박선이 주묘되어 좌초하고 연료유가 유출된 경우, 최초 충돌과 후속 좌초·해양오염 사이의 인과관계 및 정박선의 비상대응 미흡이 사고 확대에 기여하였는지 여부.
원인판단 주제어	악천후, 묘박 안전관리, 주묘, 양묘 곤란, 윈드라스 클러치 이상, 안전거리 미확보, 주기관 정지, 주기관 즉응준비 미흡, VTS 관제통신 청취 소홀, 충돌회피 협력동작 미흡, 좌초, 연료유 유출
사 건 개 요	❍ 2026년 5월 18일 00시 50분경 대한항 외항묘박지에서 화물선 백두호와 자동차운반선 바다호가 충돌하였다. 당시 백두호는 공선 상태였으며, 바다호는 적재 상태로 장기간 묘박 중이었다. ❍ 백두호는 5월 17일 17시 30분경 대한항 외항묘박지에 도착하여 우현묘 6샤클을 투묘하였다. 같은 날 23시 40분경 파고가 높아지자 외해로 이동하기 위하여 양묘하였으나 이동하지 못하고 인근에 재투묘하였다. 이후 다시 주묘가 발생하여 양묘를 시도하였으나 윈드라스 클러치 문제로 양묘하지 못한 채 앵커를 끌면서 이동하였다. VTS는 23시 50분경 백두호에 기상이 더 악화되기 전에 외부로 이동할 것을 권고하고, 23시 51분경

	주기관을 계속 사용할 것을 요구하였다. ○ 한편 바다호는 2025년 6월부터 대한항 외항묘박지에서 장기간 묘박 중이었으며, 사고 전날 20시경 기상악화에 대비하여 주기관 시운전을 실시하고 20시 30분경 정상임을 확인하였다. 그러나 주기관을 선교에서 즉시 사용할 수 있는 상태로 전환하지 아니하였다. 5월 18일 00시 20분경 자선의 주묘를 인지하고 기존 좌현묘 7샤클에 더하여 우현묘 5샤클을 추가 투묘하였으나, 00시 23분경 VTS의 네 차례 호출에 응답하지 못하였다. 이는 회사와 통화하면서 VHF 음량을 낮추었기 때문이었다. 또한 00시 30분경 VTS의 묘박지 밖으로 이동하라는 요구에도 양현묘 상태를 유지하는 것이 더 안전하다고 판단하여 이동하지 아니하였다. ○ 백두호는 앵커를 끌면서 이동하던 중 00시 45분경 주기관이 정지하였으며, 그 정확한 기술적 원인은 확인되지 아니하였다. 이후 강한 남동풍과 파도의 영향으로 바다호 쪽으로 밀려났고, 바다호는 00시 47분경 백두호가 접근하는 것을 확인하였다. VTS는 00시 48분경부터 양 선박의 근접상태를 경고하며 신속한 피항을 요구하였으나 충돌을 피하지 못하였다. ○ 00시 50분경 백두호의 우현 선미와 바다호의 우현 선수가 충돌하였으며, 양 선박은 약 5분간 접촉한 상태에서 여러 차례 충돌한 뒤 분리되었다. 충돌 후 백두호는 주기관을 다시 사용할 수 있게 되어 저수심 해역으로의 접근을 벗어났으나, 바다호는 해안 쪽으로 계속 주묘되어 저수심 암반지대에 좌초하였고 이 과정에서 연료유가 해상으로 유출되었다. 사고 당시 대한항 외항에는 강풍경보 및 풍랑경보가 발효되어 있었으며, 남동풍 평균풍속은 00시경 약 18.9m/s, 01시경 약 20.7m/s였다.
주 문	이 충돌사건은 백두호가 악천후 중 주묘되고 양묘가 곤란한 상태에서 주변 선박과 충분한 안전거리를 확보하지 못한 채 앵커를 끌면서 이동하다가 주기관이 정지하여 강풍과 파도에 밀리면서 정박 중인 바다호와 충돌하여 발생한 것이나, 바다호가 주기관을 즉시 사용할 수 있는 상태로 준비하지 아니하고 관제통신 청취를 소홀히 하여 충돌을 피하기 위한 적절한 협력동작을 하지 못한 것도 일인이 된다. 이 사건 충돌 후 바다호는 해안 쪽으로 계속 주묘되어 저수심 암반지대에 좌초하였고, 이로 인하여 연료유가 해상으로 유출되었다. 해양사고관련자 김백산의 2급항해사 업무를 2개월 정지한다.

	해양사고관련자 이대양의 1급항해사 업무를 1개월 정지한다.
참 고 사 항	「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호 나목 및 라목, 제5조제2항, 제6조제1항제2호 「해상교통안전법」 제70조~제73조, 제103조 「선박교통관제에 관한 법률」 제14조, 제15조 「해양환경관리법」 제63조~제65조 「1972년 국제해상충돌예방규칙(COLREG)」 Rules 2, 5, 7, 8 IMO Resolution A.1158(32), Guidelines for Vessel Traffic Services
교 훈	1. 악천후가 예상되는 묘박선은 기상이 본격적으로 악화되기 전에 충분한 안전여유를 확보하여야 한다.주묘가 발생한 이후에는 양묘설비의 이상이나 주기관 고장 등 예상하지 못한 상황이 발생할 수 있으므로, 주변 선박 및 해안과 충분한 거리를 확보할 수 있는 단계에서 조기에 안전한 수역으로 이동하여야 한다. 2. 묘박 중 기상악화가 예상되는 경우 주기관은 비상시에 즉시 사용할 수 있는 상태로 유지하여야 한다.단순히 주기관 시운전을 실시하여 정상 여부를 확인하는 것만으로는 충분하지 않으며, 실제 비상상황에서 선교에서 즉시 조종할 수 있도록 준비하여야 한다. 3. 악천후 중에는 정박선도 VTS 통신과 주변 선박의 움직임을 지속적으로 확인하여야 한다.회사와의 연락 등 다른 업무로 VHF 청취를 소홀히 하여서는 아니 되며, 접근 선박으로 충돌위험이 발생한 경우 기관사용, 묘쇄조정 및 경고신호 등 실행 가능한 방법으로 충돌회피에 협력하여야 한다. 4. 기계고장이 발생하였다는 사실만으로 선장의 과실을 단정하여서는 아니 된다.사고원인을 규명할 때에는 기계고장의 발생원인과 선장의 관리상 과실 여부를 구분하여야 하며, 확인되지 않은 기술적 원인을 추정하여 책임판단의 근거로 삼아서는 아니 된다. 5. 충돌 후에는 좌초 및 해양오염 등 2차 사고를 방지하기 위한 비상대응을 신속하게 실시하여야 한다.충돌로 묘박상태 또는 선체상태에 변화가 발생한 경우 기관·묘·해안까지의 거리 등을 즉시 재평가하고, 가능한 수단을 이용하여 추가적인 좌초와 해양오염의 확대를 방지하여야 한다.

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