

- ※ 이 의견진술서 작성 시기는 2020년 이전으로 작성 당시 법률명을 사용했기 때문에 현재 법률명과 다를 수 있습니다.
- ※ 아래 예시는 참고 사항일 뿐 꼭 이 양식으로 작성해야 하는 것은 아닙니다.
- ※ 개인정보 보호를 위해 성명 등 개인 자료는 삭제했고, 시간과 장소 등 사고를 특정할 수 있는 내용도 모두 삭제했으나 보시는 데 어려움이 있더라도 이점 이해해 주시기 바랍니다.
- ※ 모의심판 경연대회 의견진술서 작성을 위한 자료이니 그 이외의 용도로는 사용하지 마시기 바랍니다. (임의 배포 등은 하지 마시기 바랍니다.)

## 의견진술서

### 1. 사건명 : 화물선 A호 · 냉동운반선 B 충돌사건

#### 2. 해양사고관련자

성명 : C

주민등록번호 :

주소 :

직명 : A호 선장

면허증 :

성명 : D

주민등록번호 :

주소 :

직명 : A호 1등항해사

면허증 :

#### 3. 주요사실의 인정

##### 가. 충돌일시 및 장소

해양사고관련자 A호 선장 C(이하 “선장 C”이라 한다) 및 해양사고관련자 1등항

해사 D(이하 “1등항해사 D”이라 한다)에 대한 조사관 질문조서, 제1심 및 제2심 심판조서, ○○해상교통관제센터(이하 “해상교통관제센터”라 한다)의 A호 및 B호에 대한 항적도와 Target List 자료를 근거하여 다음과 같이 인정한다.

이 충돌사고는 ○○○○년 ○월 ○일 ○시 ○분경 ○○○도 ○○군 ○○면 ○○등대로부터 ○○○도 방향, 약○마일 거리인 북위 ○○○도 ○○분 ○○초·동경 ○○○도 ○○분 ○○초 해상에서 발생하였다고 인정한다.

#### 나. A호의 운항상황

선장 C과 1등항해사 D에 대한 조사관 질문조서 및 해상교통관제센터의 A호에 대한 항적자료, 제1심 조사관 질문조서 및 제2심에서의 진술 등에 근거하여 다음과 같이 인정한다.

A호는 해양사고관련자 선장 C 등 선원 10명이 승선하고 ○○○년 ○○월 ○○일 ○○항에서 컨테이너 64TEU(무게 약 632톤)를 적재한 다음 ○○시 ○○분경 전부홀수 ○○.○○미터, 후부홀수 ○.○○미터의 상태로 ○○항을 향하여 출항하였다.

1등항해사 D은 예정된 항로를 따라 항해하던 중 ○○○○년 ○월 ○일 ○시 ○분경 2등항해사 E로부터 항해당직을 인수하였다.

이 무렵 A호는 짙은 안개로 시계가 50미터 안팎으로 제한된 ○○○도 북방 약 ○○마일 해상에서 진침로 약 090도, 약 11.2노트의 속력으로 항해하고 있었고, 그 3마일과 5마일 전방에는 예인선 F호와 G호가 각각 앞서가고 있었다.

1등항해사 D은 제한된 시계 안에서의 음향신호도 울리지 아니한 채 약 11노트의 전속으로 항해하였고, 같은 날 ○○시 ○○분경 횡간수도통항분리제1호등부표(이하 “제1호등부표”라 한다.)를 좌현 측에 두고 통과하면서 진침로 약 ○○○도로 변침하였고, 같은 날 ○○시 ○○분경 좌현 측의 횡간수도통항분리제3호등부표(아래에서는 “제3호등부표”라 한다.)를 0.1~0.2마일 떨어져 통과하면서 진침로 약 ○○도로 변침하였다.

일등항해사 D은 같은 날 〇〇시 〇〇분경 진침로 약 〇〇도, 대지속력 약 〇〇노트로 항해하던 중 선수우현 약 〇도 방향으로 약 〇마일 떨어진 곳에서 상대선박 B호를 처음 탐지하였고, 자동충돌예방보조장치를 이용해 관측해보니 약 0.2마일 떨어져 우현 대 우현으로 통과할 것으로 예상하였다.

이후 같은 날 〇〇시 〇〇분경 통과거리를 조금 넓혀줄 생각으로 진침로 약 〇〇도로 〇도가량 좌변침하였고, 그로부터 약 〇분 뒤 선수우현 지근거리에서 우선회하는 상대선박 B호의 좌현 홍등을 발견하고 급박한 충돌위험을 느낀 나머지 황급히 주기관을 정지하면서 극좌전타(極左轉舵)하였다.

#### 다. B호 운항상황

〇〇해양경찰서의 〇〇보고서, 해상교통관제센터의 B에 대한 항적자료 및 〇〇해양경찰서 작성의 B호 항해장 H(이하 “항해장 H”이라 한다)에 대한 피의자 신문조서와 수사자료 등을 근거하여 다음과 같이 인정한다.

B호는 선장 I 등 〇〇인 선원 9명이 승무한 가운데 〇〇〇〇년 〇월 〇일 〇〇시 〇〇분경 일본 〇〇〇〇항에서 공선 상태로 중국 〇〇항을 향하여 출항하였다.

항해장 J은 같은 달 〇〇일 〇〇시 〇〇분경부터 조타수 K와 함께 항해당직을 수행하였고, 짙은 안개로 시계가 200~300미터로 제한된 상태에서 진침로 약 270도, 약 12.2노트의 전속으로 〇〇항 출입 및 횡단항로 중 동진(東進)하는 선박의 통항로를 거슬러서 항해하였고, 같은 날 〇〇시 〇〇분경 우현정횡 방향으로 약 0.2마일 떨어져 〇〇항 통항분리 제5호등부표를 통과하였다.

이후 항해장 J은 직항진침로 약 〇〇〇도, 대지속력 약 〇〇.〇노트로 항해하다가 같은 날 〇〇시 〇〇분경 선수우현 약 〇도 방향, 약 〇마일의 곳에서 마주치는 자세로 다가오는 상대선박 A호를 레이더로 처음 탐지하였다.

항해장 J은 같은 날 ○○시 ○○분경 좌현대 좌현으로 통과할 요량으로 진침로 ○○도 변침하고서 약 2분 뒤 선수좌현 200~300미터 거리에서 상대선박을 발견하고 급박한 충돌위험을 느끼고 황급히 극우전타를 하였으나 충돌을 피하지 못하였다.

#### 라. 충돌 상황

선장 C에 대한 조사관 질문조서, 1등항해사 D에 대한 조사관 질문조서, ○○해양경찰서 작성의 항해장 J에 대한 피의자 신문조서와 수사자료, 해상교통관제센터의 A호와 B호에 대한 항적자료, 제1심 및 제2심 심판조서 중 진술기재를 근거하여 다음과 같이 인정한다.

A호는 시계가 제한된 해상에서 A호는 침로 약 ○○도, 약 ○○노트의 속력으로 ○○항 인근해역의 추천항로인 횡간수도항로의 오른쪽을 따라 항해하던 중, 우현선수 ○○시 방향 약 5~6마일 거리에서 접근하는 상대선박을 발견하고 우현 대 우현으로 통과할 것으로 판단하고 항해하다가 충돌직전에 주기관을 정지하면서 좌현변침을 하였다.

B호는 침로 약 ○○도, 약 ○○노트의 속력으로 횡간수도항로의 왼쪽을 따라 항해하던 중, 선수전방 약 3마일 거리에 접근하는 상대선박을 발견하고 항해하다가 충돌직전에 우현변침을 함으로써 A호의 선수방향이 약 ○○도, B의 선수방향이 약 ○○도를 가리킬 무렵 A호의 구상선수부와 B의 좌현선미부가 양 선박의 선수미선 교각 약 43도 정도로 충돌하였다.

#### 마. 항행안전에 관한 고시 현황

이 충돌사고가 발생한 지역은 해상교통안전법 제62조(좁은 수로 등에서의 항로의 지정 등)의 규정에 의하여 추천항로를 권고함으로써 선박의 교통질서를 확립하고 교통원활을 도모하여 해양사고를 예방하기 위해 항행안전에 관한 고시(○○지방해양항만청 고시 제○○○○-○호: ○○○○.○.○○)를 제정하여 선박의 항행안전에 필요한

사항을 규정하고 있다.

이 고시 「제5조(항법)의 규정에 따르면 ①~②(생략), ③<별표1>의 추천항로에 근접하여 항행하여야 하며 가급적 항로로부터 멀리 벗어나지 않도록 하여야 한다. 만약 두 척의 동력선이 마주치거나 거의 마주치게 되어 충돌의 위험이 있을 때에는 해상교통안전법 제34조(마주치는 상태)의 규정에 따라야 한다.」 라고 규정하고 있다.

횡간수도에서 ○○항 출입 및 횡단항로에 이르는 해역은 북쪽의 ○○도, ○○도, ○도, ○○○ 등과 남쪽의 ○○도, ○○도, ○○○, ○○도 등에 의하여 가항폭(可航幅)이 1.5~2.5마일로 제한되어 있다. 거기다 곳곳에 설치된 어망으로 인하여 가항폭이 더욱 좁아져 있는 상태였다.

또한, ○○도에서 ○○항 출입 및 횡단항로에 이르는 해역에는 「○○지방해양수산청고시 제○○○○-○호」(아래에서는 “○○지방해양항만청고시”라 한다.)에 의하여 제1호등부표와 제3호등부표, 완도항통항분리제5호등부표를 연결하는 가상의 선으로 된 추천항로가 수로의 중앙을 따라 설정되어 있고, ○○해상교통관제센터에 의하여 해상교통관제가 실시되고 있었다.

### (사고 지점 해도 삽입)

#### 바. 피해사항

○○해양경찰서의 ○○보고서, 선장 C에 대한 조사관 질문조서, 1등항해사 D에 대한 조사관 질문조서, ○○해양경찰서 작성의 항해장 H에 대한 피의자 신문조서와 수사자료, 제1심 및 제2심 심판조서 중 진술기재를 근거하여 다음과 같이 인정한다.

이 사고로 A호는 구상선수 약간 오른쪽 부분에 굴곡손상을 입었다. B는 좌현중앙부보다 약간 후방의 외판에 파공이 생겨 다량의 해수가 침수되면서 침몰하였다. 침몰한 B는 같은 해 ○월 ○일 ○○시 ○○분경 인양된 뒤, ○○시에 있는 ○○조선소

에 상가하였다.

#### 사. 기상 및 해상상태

선장 C에 대한 조사관 질문조서, 1등항해사 D에 대한 조사관 질문조서, ○○해양경찰서의 ○○보고서, 제1심 조사관 질문조서 및 제 1심 심판조서 중 진술기재를 종합하여,

당시 사고해역은 짙은 안개로 인하여 시계가 약 50미터 이내로 매우 제한된 가운데 북서풍이 초속 3~6미터로 불고 파고는 약 0.5~1미터 정도였다고 인정한다.

#### 4. 사실의 경과

A호는 ○○○○년 ○월 ○일 ○시 소재 ○○조선(주)에서 건조·진수된 총톤수 ○○○○톤(길이 ○○○○미터, 너비 ○○○○미터, 깊이 ○○○미터), 디젤기관 ○○○○킬로와트 1기를 장치한 ○○시 선적의 강조 화물선이다.

이 선박은 ○○○○년 ○월 ○일 ○○지방해양항만청으로부터 해상화물운송사업 등록증을 교부받아 내항화물운송사업에 종사하는 선박이며 ○○선급으로부터 안전관리적합증서(유효기간 : ○○○○.○.○○~○○○○.○.○)와 선박안전관리증서(유효기간 : ○○○○.○.○○~○○○○.○.○)를 교부받아 운항하고 있다.

이 선박은 ○○○○년 ○월 ○일 ○○시 ○○분경 전북 ○○항에서 선장 C을 포함한 선원 10명이 승선한 가운데 컨테이너 64TEU를 적재하고 출항하여 전남 ○○시 ○○항으로 향하였다.

이 선박은 ○○항과 ○○항 간을 정기적으로 운항하는 컨테이너선으로 항해당직체계는 선장 C이 08:00~12:00, 20:00~24:00까지/ 2등항해사 E가 24:00~04:00, 12:00~16:00까지/ 1등항해사 D이 04:00~08:00, 16:00~20:00까지/ 항해당직을 수행하고 있다.

이 선박의 선장 C은 같은 날 20:00~24:00까지 항해당직을 수행하고 2등항해사 E에게 항해당직을 인계한 후 같은 달 ○○일 ○○시 ○○분경 침실로 내려가 TV를 보다가 수면을 취하였으며, 항해당직 인계인수 시 해상에는 안개로 인하여 시계가 제한된 상태였다.

당시 선장 C은 해상에 안개가 꺾으니 2등항해사 E에게 통항선박 및 어선들을 주의해서 항해하고 레이더 관찰 및 경계를 철저히 하고 안개로 인해 시계불량시 선장에게 연락하도록 하는 등의 지시만을 하고 직접조선하지 아니한 채 침실로 들어가 휴식을 취하였다.

2등항해사 E는 항해당직을 인계받고 예정된 항로를 따라 계속 항해를 하다가 같은 날 ○○시 ○○분경 1등항해사 D이 항해당직을 하기 위해 조타실에 올라오자 침로 약 131도, 약 11노트의 속력으로 같은 날 ○○시 ○○경 항해당직을 인계하였으며, 이때 시계는 약 50미터 이내로 제한되어 있었다.

1등항해사 D은 제한된 시계 안에서의 음향신호도 울리지 아니한 채 약 11노트의 전속으로 항해하였고, 같은 날 ○○시 ○○분경 횡간수도통항분리제1호등부표(이하 “제1호등부표”라 한다.)를 좌현 측에 두고 통과하면서 진침로 약 131도로 항해하였고, 같은 날 ○○시 ○○분경 좌현 측의 횡간수도통항분리제3호등부표(아래에서는 “제3호등부표”라 한다.)를 0.1~0.2마일 떨어져 통과하면서 진침로 약 093도로 변침하여 횡간수도에 진입하였다.

1등항해사 D은 같은 날 04시 42분경 진침로 약 093도, 대지속력 약 11노트로 항해하던 중 선수우현 약 1도 방향으로 약 5마일 떨어진 곳에서 상대선박 B호를 처음 탐지하였고, 자동충돌예방보조장치를 이용해 관측해보니 약 0.2마일 떨어져 우현 대 우현으로 통과할 것으로 예상하였다.

이후 같은 날 ○○시 ○○분경 통과거리를 조금 넓혀줄 생각으로 진침로 약 090

도로 3도가량 좌변침하였고, 그로부터 약 1분 뒤 선수우현 지근거리에서 우선회하는 상대선박 B의 좌현 홍등을 발견하고 급박한 충돌위험을 느낀 나머지 황급히 주기관을 정지하면서 극좌전타(極左轉舵)하였다.

A호는 같은 침로와 같은 속력으로 항해하던 중, 상대선박과 매우 근접상태에 이르자 충돌직전에 주기관을 정지하면서 좌현 변침하였으나 2010년 2월 10일 04시 55분경 전남 ○○군 ○○면 ○○등대로부터 ○○도 방향, 약 2.9마일 거리인 북위 ○○도 ○○분 ○○초·동경 ○○○도 ○○분 ○○초 해상에서 선수방향이 약 072도, B의 선수방향이 약 295도를 가리킬 무렵 이 선박의 구상선수부와 B호의 좌현선미부가 양 선박의 선수미선 교각 약 43도 정도로 충돌하였다.

당시 사고해역은 짙은 안개로 인하여 시계가 약 50미터 이내로 매우 제한된 가운데 북서풍이 초속 3~6미터로 불고 파고는 약 0.5~1미터 정도였다.

한편, B호는 ○○○○년 ○○월 ○○일 중국 ○○ 소재 ○○조선소에서 건조·진수된 총톤수 ○○톤(길이 ○○○미터, 너비 ○○○미터, 깊이 ○○○미터), 디젤기관 ○○○KW 1기를 장치한 중국 국적의 냉동운반선이다.

이 선박은 ○○○○년 ○월 ○일 ○시 ○○분(현지시간)경 일본 ○○항에서 항해장 H을 포함한 선원 9명이 승선한 가운데 공선으로 출항하여 중국 ○○항으로 향하였다.

항해장 J은 같은 달 ○○일 ○○시 ○○분경부터 조타수 K와 함께 항해당직을 수행하였고, 짙은 안개로 시계가 200~300미터로 제한된 상태에서 진침로 약 270도, 약 12.2노트의 전속으로 ○○항 출입 및 횡단항로 중 동진(東進)하는 선박의 통항로를 거슬러서 항해하였고, 같은 날 ○○시 ○○분경 우현정횡 방향으로 약 0.2마일 떨어져 ○○항 통항분리 제5호등부표를 통과하였다.

이후 이등항해사 J은 직항진침로 약 273도, 대지속력 약 12.5노트로 항해하다가 같은 날 ○○시 ○○분경 선수우현 약 3도 방향, 약 3마일의 곳에서 마주치는 자세



로 다가오는 상대선박 A호를 레이더로 처음 탐지하였다.

항해장 J은 같은 날 ○○시 ○○분경 좌현대 좌현으로 통과할 요량으로 진침로 280도로 변침하고서 약 2분 뒤 선수좌현 200~300미터 거리에서 상대선박을 발견하고 급박한 충돌위험을 느끼고 황급히 극우전타를 하였으나 충돌을 피하지 못하였다.

이 선박에 승선한 선원 9명은 선박이 침몰되기 직전에 구명정 2개를 바다에 내려 구명동의를 입고 승선하고 있다가 ○○해양경찰서 소속 경비정에 의해 구조되었다.

이 사고로 A호는 구상선수부가 굴곡 손상되었고, B는 충돌부위에 파공이 생겨 침수되면서 침몰되었으나 ○○○○년 ○월 ○일 구난하여 ○○시 ○○동 소재 ○○조선소에 수리하기 위해 상가하였다.

## 5. 원인판단 및 법령의 적용

### 가. 항법의 적용

이 충돌사건은 해상교통안전법 제62조(좁은수로 등에서의 항로의 지정)에 따라 ○○지방해양항만청에서 지정고시한 추천항로 ‘횡간수도와 ○○항 출입 및 횡단항로’에서 발생하였으므로 추천항로 항법이 우선적으로 적용되어야 하고, 당시에 시계가 제한되었으므로 같은 법 제39조(제한된 시계에서의 선박의 항법)가 보충적으로 적용되어야 한다.

#### (1) 해상교통안전법에 의해 지정된 추천항로의 의의 검토

해상교통안전법 제62조(좁은 수로등에서의 항로의 지정)에 따라 국토해양부장관은 교통안전특정해역 외의 해역으로서 그 해역의 지형, 조류, 그 밖의 지형적인 조건 등으로 해양사고가 일어날 우려가 있다고 인정되면 해양경찰청장의 의견을 들어 그

해역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 정하여 고시할 수 있다.

동법 시행령 제14조(권한의 위임)에 따라 국토해양부장관은 법 제62조에 따른 해역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 정하도록 지방해양항만청장에게 위임하였고, 그에 따라 ○○항만청에서는 고시 제○○○○-○호(○○○○.○.○)를 제정하여 추천항로를 정함으로서 선박의 교통질서를 확립하고 교통원활을 도모하여 해양사고를 예방하고자 하였다.

또한, 동법 시행령 별표4(과태료 부과기준) 제42호 규정에는 법 제62조에 따른 고시를 위반한 경우에는 과태료 50만원을 부과하도록 규정하였다.

해상교통안전법의 입법목적, 입법취지, 과태료 부과기준 등에 의하면 이 추천항로는 단순히 권고의 성격을 넘어 항행하는 선박이 반드시 따라야 하는 강제규정으로 보는 것이 타당하다.

## (2) 횡간수도에서의 항법 및 수로의 여건

○○항만청 고시 제○호(항행안전에 관한 고시) 제2조(적용)의 규정에 따르면 ○도~○○도에 이르는 수로(○○항 출입 및 횡단항로는 제외)를 통항하는 선박에 적용한다.

추천항로를 따라서 항행하는 선박은 제5조(항법)의 규정에 따라 「①주위의 상황에 적절한 경계를 유지하여야 하며, 경계해역 및 항로의 출입구 부근에서는 특히 주의하여 항행하여야 하고, ②해상교통안전법 제26조(안전한 속력)의 규정에 의한 안전한 속력으로 항행하여야 한다. ③<별표1>의 추천항로에 근접하여 항행하여야 하며 가급적 항로로부터 멀리 벗어나지 않도록 하여야 한다. 만약 두 척의 동력선이 마주치거나 거의 마주치게 되어 충돌의 위험이 있을 때에는 해상교통안전법 제34조(마주치는 상태)의 규정에 따라야 한다.」라고 규정하고 있다.

횡간수도에서 ○○항 출입 및 횡단항로에 이르는 해역은 북쪽의 ○○도, ○○도, ○도, ○○○ 등과 남쪽의 ○○도, ○○도, ○○○, ○○도 등에 의하여 가항폭(可航幅)이 1.5~2.5마일로 제한되어 있다. 거기다 곳곳에 설치된 어망으로 인하여 가항폭이 더욱 좁아져 있는 상태였다.

또한, 횡간수도에는 제1호등부표와 제3호등부표, ○○항통항분리제5호등부표를 연결하는 가상의 선으로 된 추천항로가 수로의 중앙을 따라 설정되어 있고, 항로를 벗어날 경우 좌초, 어망손상 등의 항행상의 위험성이 높아 추천항로에 근접하여 항행하도록 하고 가급적 항로로부터 멀리 벗어나지 말아야 한다는 취지의 항행방법을 정하고 있다.

즉 횡간수도에는 수로중앙부표를 일직선으로 설치하여 서로 다른 방향으로 일정하게 진행하도록 분리선 역할을 하는 통항로가 설정되어 있으므로, 이 등부표를 기준으로 서로 오른쪽을 통항하는(중앙부표를 좌현에 두고 항해함) 해상교통의 일반원칙을 준수해야 한다.

만약 두척의 동력선이 마주치게 될 경우에는 해상교통안전법 제34조(마주치는 상태)의 규정에 따라야 한다)를 따르라고 한 것은 중앙분리대의 오른쪽 통항원칙을 준수하면 마주치는 상태는 발생하지 않으나 이를 위반한 선박이 있어 마주칠 경우에는 항해의 일반원칙이며 선원의 상무인 마주치는 항법으로 항해하라는 것으로 해석함이 타당할 것이다.

## 나. 원인의 고찰

### (1) B호의 항로 미준수 및 A호의 피항 부적절

이 충돌사건은 안개로 시계가 제한된 횡간수도항로상에서 발생한 것으로 B호가

수로중앙부표가 설치된 추천항로를 역주행한 것은 항해의 기본원칙을 지키지 않은 것이다. B호의 2등항해사 J은 ○○○○년 ○월 이후 이배에 승선한 이래 중국과 일본 사이를 오가며 수차례 ○○○을 통과한 적이 있으나 ○○항 인근에 지정항로 및 추천항로가 설정되어 있는 줄을 모르고 항해하였다.

A호는 상대선박과 근접상태에 이르러 급박한 충돌의 위험이 있는 상태에서 진행을 완전히 멈추는 등의 적극적인 피항동작을 취하지 아니한 채 충돌직전에 좌현 변침을 한 것은 피항방법이 적절하였다고는 볼 수 없다.

## (2) 양 선박의 경계 소홀 및 안전속력 미준수

해상교통안전법 제25조(경계)의 규정에 따라 “선박은 주위의 상황 및 다른 선박과 충돌할 수 있는 위험성을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 항상 적절한 경계를 하여야 한다.” 즉 항해 중인 선박이 다른 선박과의 충돌을 피하기 위해서는 다른 선박을 미리 발견하여 동정을 지속적으로 관찰하고 충돌의 위험이 있는지를 확인하여야 한다.

그러나 A호와 B는 시계가 제한된 횡간수도항로를 항행하면서 상대선박과 충돌의 위험성을 주의 깊게 관찰하지 아니하고 체계적인 레이더 관찰 등 경계를 소홀히 하였다.

해상교통안전법 제26조(안전한 속력) 및 해상교통안전법 제39조(제한된 시계에서 선박의 항법)에 따라 모든 선박은 시계가 제한된 그 당시의 사정과 조건에 적합한 안전한 속력으로 항행하여야 하나 A호는 약 11노트의 속력으로, B는 약 12노트의 속력으로 충돌직전까지 항해함으로써 당시의 상황과 조건에 적합한 거리에서 충돌을 방지할 수 있는 안전한 속력이라고 보기 어렵고, 충돌을 피하기 위하여 합리적이고 유효한 조치를 이행할 수 있는 속력이라고 보기 어렵다.

## 다. 징계 등의 검토

해양사고관련자 D은 A호 1등항해사로서 시계가 매우 제한된 횡간수도항로를 따라 항해하면서 안전한 속력으로 항해를 하지 않았고, 레이더 등을 활용한 체계적인 경계를 소홀히 하였으며, 상대선박과 근접상태에 이르러 급박한 충돌의 위험이 있는 상태에서 충돌직전에 좌현변침을 하는 등 운항을 부적절하게 하여 이 충돌사고를 발생하게 한 행위는 직무상 과실에 해당된다고 판단한다.

해양사고관련자 선장 C은 A호 선장으로서 시계가 매우 제한된 횡간수도를 항해하면서 직접 조선하지 않았고, 당직항해사로 하여금 안전속력의 유지, 경계의 철저 등 안전운항을 하도록 지도 감독 및 교육을 소홀히 하여 충돌사고가 발생케 한 것은 이 사람의 직무상 과실에 해당된다고 판단한다.

## 라. 결 론

이 충돌사건은 『해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률』 제2조 제1호 나목 및 라목에 해당하며, B호가 안개로 시계가 제한된 횡간수도 항로상에서 항로의 역주행, 안전속력의 미준수, 경계소홀 등 부적절한 운항을 하여 발생한 것이나, A호가 상대선박과 근접상태에 이르러 급박한 충돌의 위험이 있는 상태에서 좌변침, 안전속력 미준수, 경계소홀 등 안전운항을 하기 위한 조치를 소홀히 한 것도 일인이 된다.

해양사고관련자 A호 1등항해사 D은 시계가 매우 제한된 횡간수도에서 항해중 상대선박과 근접상태에 이르러 급박한 충돌의 위험이 있는 상태에서 좌변침, 안전속력 미준수, 경계소홀 등 안전운항을 하기 위한 조치를 소홀히 한 과실에 대하여는 같은 법 제5조제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조제1항제2호의 규정을 적용하여 이 사람의 ○○항해사 면허업무를 1개월 정지할 것을 요구한다.

해양사고관련자 A호 선장 C은 시계가 매우 제한된 횡간수도에서 항해중 직접조선

하지 아니하고 항해사에 대한 안전교육을 소홀히 한 직무상 과실에 대하여는 같은 법 제5조제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조제1항제3호의 규정을 적용하여 이 사람을 견책할 것을 요구한다.

20〇〇년 〇월 〇〇일

〇 〇 해 양 안 전 심 판 원

조 사 관 〇 〇 〇 ㉠