

2026. 6. 2.

받음: 지방 해양안전심판원장

심 판 청 구 서

아래 사건에 대하여 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제38조 제1항의 규정에 의하여 심판을 청구합니다.

- 청구이유 : 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제2조 제1호 라목 및 마목에 해당
- 특기사항 : 없음

1. 사 건 명 : 화물선 “백두”호 · 자동차 운반선 “바다”호 충돌사건

2. 해양사고관련자

가. 면허행사 해양사고관련자(해기사 또는 도선사)

성 명 : 김백산 생년월일 : 1970년 생

주 소 : 제주도

직 명 : “백두”호 선장

면허증 : 2급항해사

성 명 : 이대양 생년월일 : 1975년 생

주 소 : 부산시

직 명 : “바다”호 선장

면허증 : 1급항해사

나. 일반 해양사고관련자(해기사 또는 도선사 이외의 자)

없 음

3. 사실의 개요

화물선 “백두”호는 총톤수 4,000.00톤(길이85.00 x 너비18.00 x 깊이8.00미터), 디젤기관 3,300KW 1기를 장치한 부산 선적의 강조 화물선으로 1996년 12월 3일 중국에서 건조되었다. “백두”호는 선미 선교형으로 2개의 화물창으로 구성되어 있다. 2026년 4월 17일 08시 00분경 하역완료후 공선상태로 이전 항구를 출항 후 정기적인 선박 수리차 대한 항 외항 묘박지에 동일 17시 30분경에 투묘상태로 대기 중이었고,

자동차 운반선인 “바다”호는 총톤수 3,500톤(길이80미터 x 너비16.00 x 깊이10미터), 디젤기관 3,000KW 1기를 장치한 파나마 국적의 강조 자동차 운반선으로 화물창은 밀폐된 공간으로 5개층으로 구성되어 있고, 선교는 갑판에서 3층위치에 있다. “바다”호는 일본에서 1985년에 건조되었고, 건조 후 지속적으로 운항을 하다가 운항에 따른 영업적자가 심해짐에 따라 2025년 6월부터 대한 항 외항 묘박지에 장기간 대기 중인 상태였다.

2026년 5월 18일 00시 50분경 대한 항 외항묘박지에서 “백두”호가 강풍에 주묘되면서, 장기간 계선 묘박중이던 “바다”호와 충돌한 후 주묘중이던 “백두”호는 다행히 일시 정지된 주기관의 채 사용이 가능하여 해안 저수심으로 접근을 피하였으나, 묘박 중이던 “바다”호의 우현 선수가 “백두”호의 우현 선미에 충돌함에 따라, “바다”호가 주묘되어 인근 해안의 저수심 암반지대에 좌초됨에 따라 연료유가 해상으로 유출되었다.

이 충돌사건은 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제 2조 제 1호 라목 및 마목에 해당되며, “백두”호의 선장과 “바다”호의 선장은 기상악화 시 비상대응을 소홀히 한 과실이 있다고 보아 이들을 해양사고관련자로 지정하여 같은 법 제 38조 제 1항에 규정에 따라 심판을 청구한다.

지 방 해 양 안 전 심 판 원

조 사 관 한 상 세

【문 제】

- 해양사고관련자인 “백두”호 선장과 “바다”호 선장에 대하여, 아래의 서류를 작성하여 제출하여 주세요
 - 쟁점분석보고서
 - 조사관 의견진술서
 - “백두”호 선장에 대한 심판변론인 의견서
 - 재결서
 - 상기의 서류 작성을 위해 인용한 자료가 있는 경우에는 그 출처를 명확히 밝혀주기 바랍니다.
 - 위 문서 작성 시 주요한 사실관계는 아래에 기재된 바(첨부1 ~ 첨부 7)와 같습니다. 다만, 그 외의 세부 사항은 아래의 사실관계를 훼손하지 않는 범위 내에서 창작·보완하여 작성할 수 있음을 알려드립니다.
- ※ 국제해상충돌예방규칙 협약, 해상교통안전법(법률)을 참고하여 주시기 바라며 아래에 제시되는 사실관계와 자료는 등은 모두 가상의 것으로, 이 사례의 사안에 적용됨을 전제로 하고 실제 규정과 다른 부분에 대해서는 아래의 제시 사항이 우선하고 그렇지 않은 경우는 현행 규정에 따릅니다.

첨부 1

조사관 진술조서_ “바다” 호 선장의 진술조서

사건명: 화물선 “백두”호 vs 자동차 운반선 “바다”호 충돌

작성장소: 해양안전심판원 조사실

작성일시: 2026. XX. XX.

출석인: 조사관 / “바다”호 선장

조사관	2026년 4월 18일 충돌사고 후 좌초사고 시에 “바다”호에 탑승한 선원은 몇 명이며 그들의 직책은 무엇입니까?
바다호 선장	본인 선장, 이항사, 이기사, 갑판장, 갑판수 등 총 5명이 승선하고 있었습니다.
조사관	사고 당시에 기상 상황은 어떠했습니까?
바다호 선장	강풍주의보와 풍랑주의보가 이미 발효되었고, 사고당시에는 강풍경보와 풍랑경보로 격상된 상태였습니다.
조사관	기상악화 예보를 인지하고, 취한 조치는 무엇입니까?
바다호 선장	이기사에게 2026년 4월 17일 2000시 경에 주기관을 시운전해 볼 것을 지시하였고, 2030시에 주기관 시험 결과 양호하다는 보고를 받았습니다. 이후 이기사에게 선교에서 대기할 것을 지시했습니다.
조사관	언제라도 선교에서 주기관을 작동할 수 있는 상태였나요?

바다호 선장	주기관을 시운전했지만, 시운전 이후에 선교에서 조종할 수 있도록 전환하지 않은 상태였습니다.
조사관	묘박상태 설명해 주세요.
바다호 선장	기존에 좌현앵커 7샤클을 신출한 상태였는데, 기상악화로 주묘되는 것을 인지하고 사고 당일 18일 0020시경에 우현앵커를 추가로 투묘하고 5샤클 신출해두었습니다. 이후 우현 앵커가 Brought up되자 더 이상 현저한 주묘가 발생하지 않았습니다.
조사관	우현앵커 투묘이후, 충돌사고 이전에 대한항 관제센터(VTS)에서 양묘하여 밖으로 나가라는 지시를 받았으나, 양묘하여 이동하지 않은 이유는 무엇입니까?
바다호 선장	양묘하여 이동하는 것보다는 당시에 그 상태로 유지하는 것이 더 안전하다고 판단했습니다.
조사관	“백두”호와 충돌당시의 상황을 언급해 주세요!
바다호 선장	18일 0047시에 선수를 횡단하던 “백두”호가 갑자기 본선으로 밀려오기 시작하였고, 당시에 본선에서는 시간적으로 아무런 조치를 취할 수 없는 상태에서 “백두”호의 우현 선미가 본선의 우현 선수부와 0050시경에 충돌되는 영향으로 인하여, 지속적으로 충돌되는 상태에서 약 5분간 주묘되면서 본선이 더 빠르게 파도와 강풍에 밀리면서 분리되었고, 결국에는 해안쪽에 0220시 경에 좌초되었습니다.
조사관	사고의 원인은 무엇이라고 생각합니까?
바다호 선장	백두호가 접근하여 충돌하지 않았다면 본선은 충돌은 물론이고, 좌초사고도 발생하지 않았을 것입니다.

	그리고, 충돌이전에는 양현묘가 신출되어 안정된 상태였으나, 우현묘가 충돌의 충격으로 인하여 절단되어 좌현묘만 남게되자 주묘되었습니다. “백두”호가 충돌하지 않았다면, 좌초로 인한 오염사고도 발생하지 않았을 것입니다.
조사관	대한항 관제센터(VTS)에서 양묘하여 밖으로 나가라는 지시대로 했다면, 그리고 주기관을 사용하여 이동하였다면 충돌사고와 좌초사고가 발생하지 않았을 것이라고 판단되는데, 선장님의 생각은 어떠하십니까?
바다호 선장	기상악화로 인한 풍력과 파도의 외력이 강한 상태에서 양묘하는 것 자체가 더 위험하다고 판단했습니다. 오히려 양현묘가 투묘된 상태에서 버티는 것이 더 안전하다고 생각했습니다.
조사관	좌초를 피하기 위하여 기관은 사용했습니까?
바다호 선장	“백두”호가 갑자기 접근하기 전까지는 양현묘가 안정된 상태였기 때문에 주기관을 사용할 이유가 없었습니다. 그러나, “백두”호가 갑자기 본선쪽으로 이동함에 따라, 선교에서 대기 중이던 2기사 기관실로 갈려고 하였으나, 매우 높은 파도로 인하여 선박이 매우 심하게 흔들리고, 파도가 선교까지 올라오는 상황에서 선교에서 기관실로 이동하여 주기관을 선교 조종으로 변경하는 것도 어려운 상황이었습니다. 참고로, 사고 당일에 선교에서 기관실로 유일하게 이동하는 내부 엘리베이터가 황천으로 인한 극심한 진동 등의 문제로 인하여 작동이 중단된 상태였습니다.

조사관	추가로 언급하고 싶거나 수정할 내용있습니까?
바다호 선장	없습니다.

첨부 2**진술조서_백두호 선장의 진술조서**

사건명: 화물선 "백두"호 vs 차량운반선 "바다"호 충돌

작성장소: 해양안전심판원 조사실

작성일시: 2026. XX. XX.

출석인: 조사관 / "백두"호 선장

조사관	"백두"호가 대한항으로 이동한 이유와 묘박지에 언제 도착하였습니까?
백두호 선장	이전항구에서 하역완료 후 정기적인 선체 수리작업을 위하여 대한 항으로 이동하였고, 2026년 4월 17일 1730시 경에 대한 외항 묘박지에 도착하여, 우현앵커를 6샤클 투묘하였습니다.
조사관	17일 오후 기상악화 예보를 듣고, 무슨 조치를 취했나요?
백두호 선장	선교와 기관실에 기상악화가 예상되므로, 언제라도 기관을 사용할 수 있도록 준비시키고, 묘박 당직을 철저히 수행하라고 지시했습니다.
조사관	언제 주묘되는 것을 확인하고 외해로 이동을 시도했었나요?
백두호 선장	17일 2340시경부터 파고가 높아지자 양묘하여 외해로 이동할 목적으로 양묘하였으나, 이동이 여의치 못하여 인근에 재 투묘하였습니다. 재투묘 후에 다시 주묘되자 양묘를 시도하였으나, 윈드라스클러치의 문제로 인하여 양묘불가하여 앵커를 끌고 이동하던 중 18일 0045시경에 주기관이 원인을 알 수 없는 문제로 정지되었습니다.
조사관	주기관 정지이후 무슨 조치를 취하였나요?

백두호 선장	주기관정지 이후에 급한 마음에 아무것도 할 수 없었습니다. 본선의 주기관이 정지된 상태에서 강한 남동풍의 영향으로 바람과 파도에 밀려 18일 00:50시 경에 본선의 우현 선미와 "바다"호의 우현선수가 최초로 충돌이 발생하였고, 이후 접촉된 상태에서 여러차례 충돌이 발생하였습니다. 당시에 기상악화였으나, 시계는 양호한 상태였습니다.
조사관	충돌이후에 좌초된 "바다"호와 달리, "백두"호가 좌초의 위기를 벗어나게된 과정을 설명바랍니다.
백두호 선장	제 기억에 양 선박이 거의 충돌된 상태로 약 5분간 주묘되다가 분리되었고, 본선은 "바다"호보다 좀더 느린상태로 육지방향으로 주묘하고 있었으나, 저수심에 좌초되기 이전에 일시 정지된 주기관 사용이 가능해져 앵커를 끌면서 이동하여 좌초의 위기에서 벗어났습니다.
조사관	주기관이 정지된 이유는 무엇입니까?
백두호 선장	아마도 주기관의 정지와 시동을 여러번 실시하다 보니, 기관 시동을 위한 압축공기를 사용하게되는데 압축된 탱크내의 공기를 소모하여 그런 것 같습니다.
조사관	그럼, AIS 의 작동이 정지된 것은 이유가 무엇입니까?
백두호 선장	저도 잘 모르겠습니다. 간혹 그런 것 같습니다.
조사관	기관정지와 AIS송수신이 정지된 것은 주기관 정지와 무관한 것 같은데, 혹시, 본선의 발전기가 정지 또는 고장난 것이 아닙니까?

백두호 선장	제가 기관장에게 문의했는데, 기관장도 모르겠다고 하였고, 저도 당시에 경황이 없어서 AIS정지 이유를 모르겠습니다.
조사관	AIS 항적 자료를 보면, “바다”호와 달리, “백두”호는 17일 23:49:44-23:55:53시, 18일 00:27:17-00:33:27시, 그리고, 00:44:47-00:50:54시 구간 총 3차례의 AIS신호가 정지되었는데, 맞습니까? 아무리 보아도 발전기가 당시에 정상작동 하지 않은 것 같습니다.
백두호 선장	사실 저는 주묘로 충돌되는 상황에서는 경황이 없어 잘 몰랐으나, AIS가 3번이나 잠시 정지된 것은 금번 조사시에 알게 되었습니다. 사고가 야간에 발생하였기 때문에 발전기에 문제가 발생한 것인지도 잘 모르겠습니다.
조사관	추가로 언급하고 싶거나 수정할 내용있습니까?
백두호 선장	없습니다.
조사관	조사를 마치겠습니다.

첨부 3**AIS자료에 근거한 양선박 플로팅**

문제 2에 별첨된 바다cw백두 동영상파일 참조

첨부 4

VTs 교신자료

일자	시각	교신자	교신내용
17일	20:00	VTs	항무 대한입니다. 대한항 주변 선박에 알립니다. 2000시를 기해 풍랑주의보가 발효되었습니다. 안전에 특별한 주의와 필요한 조치 바랍니다.
	23:50	VTs	“백두”호, 항무 대한
		백두호	에 “백두”호 입니다.
		VTs	기상상황은 아직 심하지 않은 듯합니다. 현재 상태라면 외부로 출항하시는 것이 좋습니다.
		백두호	묘박지를 출항하기는 그런 것 같고, 서쪽방향으로 선박을 이동시켜 투묘하겠습니다.
	23:51	VTs	주기관을 계속 사용하세요, 아직 강풍이 도달하기 이전입니다.
		백두호	안전하게 투묘한 후 보고하겠습니다.
18일	00:00	VTs	항무 대한입니다. 풍랑/강풍주의보에서 풍랑/강풍경보로 격상되었습니다. 안전에 특별한 주의와 필요한 조치바랍니다.
	00:22	VTs	“백두”호! 육지쪽으로 밀리고 있습니다. 곧 좌초됩니다.
		백두호	엔진을 사용하고 있습니다.
	00:23	VTs	“바다”호 항무 대한, “바다”호 항무 대한, “바다”호 항무 대한, “바다”호 항무 대한, (4회 호출하였으나 미응답)
	00:28	VTs	“백두”호 드리프팅 하시는 것이 더 좋을 것 같습니다.
		백두호	드리프팅하려고 합니다.
	00:30	VTs	“바다”호 항무민국 응답하세요!
		바다호	“바다”호입니다.
		VTs	“바다”호 양묘해서 묘박지 밖으로 나가주세요.
		바다호	본선은 묘박된 상태로 잘 유지하고 있습니다.
		VTs	VHF당직도 임하지 않는 분을 어떻게 믿습니까?
			밖으로 나가 주세요.
		바다호	회사하고 전화하면서 VHF를 잠시 줄여 났었습니다.
		VTs	묘박지 밖으로 나가 주세요.
	00:48	VTs	“백두”호, “바다”호와 근접해 집니다. 신속히 피항조치 하십시오.
		백두호	지금 드리프팅 하려고 나가는 중입니다.
		VTs	“백두”호, 조심하세요. 신속히 피할 수 있도록 하세요.
	00:49	VTs	“백두”호, 옆에 있는 “바다”호 하고 안가깝습니까?
	00:51	VTs	“백두”호, “바다”호와 충돌 위험있습니다. 주의 바랍니다.
		백두호	“바다”호와 충돌했습니다. 그리고 본선의 주기관 사용이 않습니다.

	00:52	VTS	충돌했다구요? . . . 양지 했습니다.
	00:52	바다호	“백두”호 우현선미와 본선 선수하고 충돌했습니다. “백두”호가 전진이 안되고 본선과 계속 여러차례 충돌되고 있습니다.
	01:04	바다호	“백두”호와의 충돌로 인해 연안쪽으로 선박이 주묘되고 있습니다.
	01:04	VTS	“바다”호, 귀선은 주기관 사용이 됩니까?
	01:04	바다호	현재 기상악화상태에서 양묘 후 주기관사용해도 밖으로나가지도 못하고, 강풍에 밀려서 “백두”호와 같은 상황이 될 것 같습니다.
	01:05	VTS	“바다”호, 주기관 사용하여 더 밀리지 않도록 버텨주세요!
	01:20	VTS	“백두”호, 주기관 정상화에 최선을 다해주시고, 더 이상 밀리지 않도록 노력해 주세요.
	01:29	바다호	항무 민국 “바다”호, 본선 육지에 좌초된 것 같습니다.

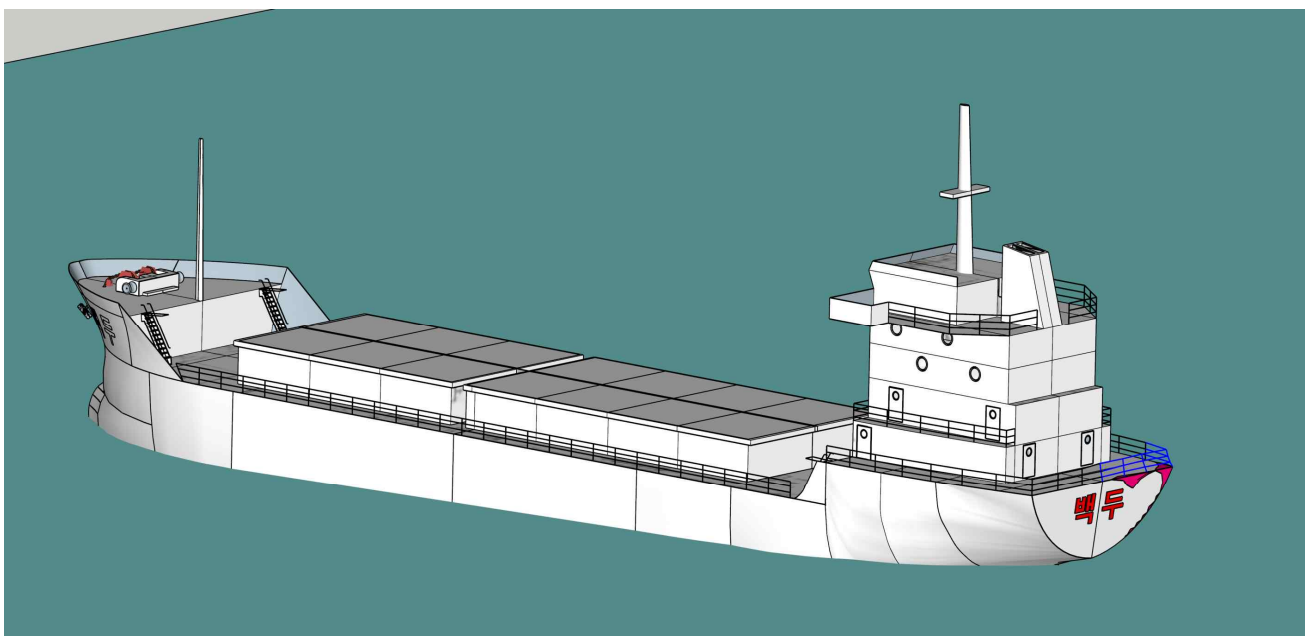
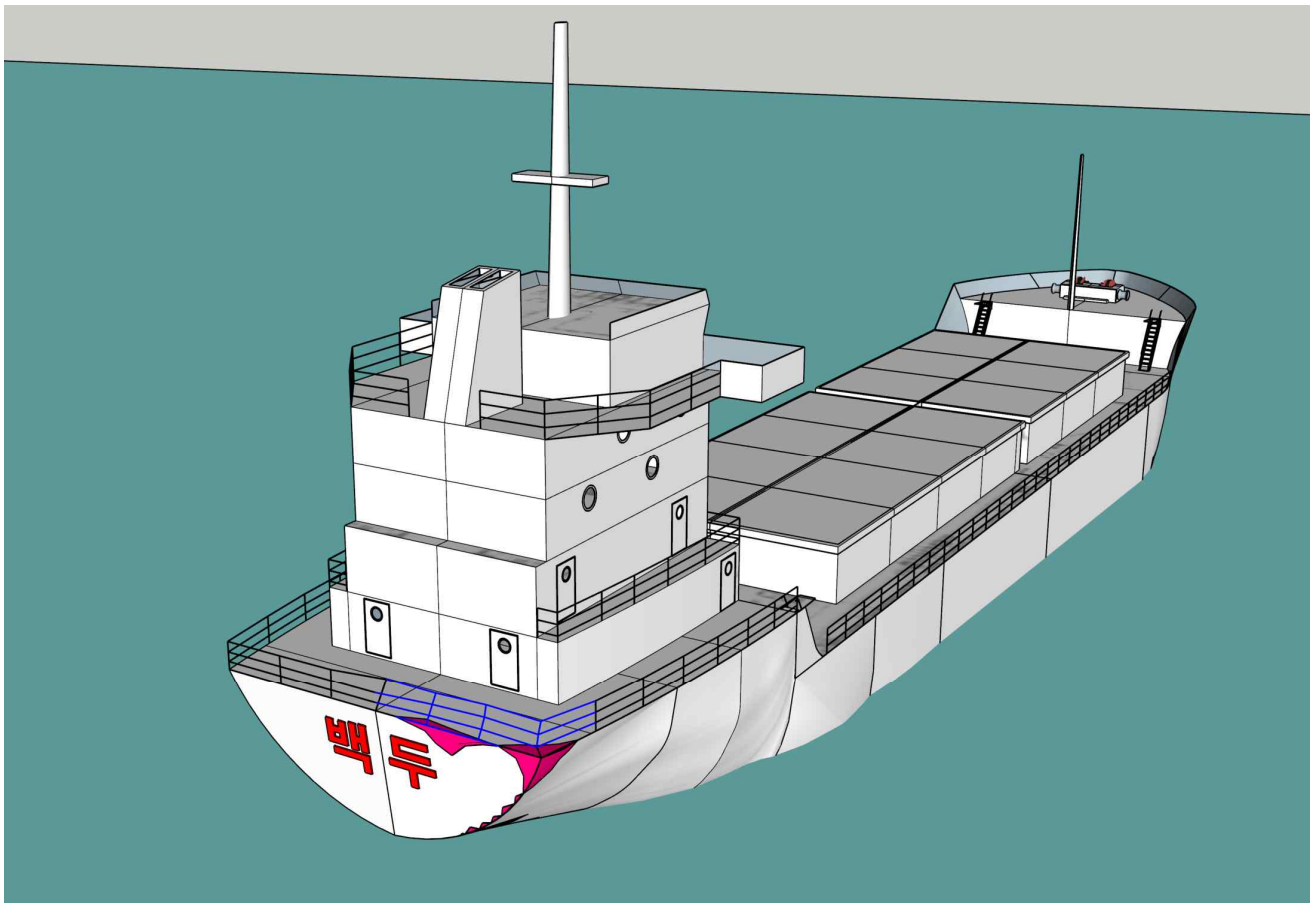
첨부 5**2026년 4월 17일과 18일 “대한” 외항 기상자료**

시:분	일자	풍향	평균 풍속(m/sec)	시간당 강수량(mm)
21:00	17일	S	3.8	9.0
22:00		SE	7.6	12.0
23:00		SE	15.1	6.5
00:00	18일	SE	18.9	3.0
01:00		SE	20.7	2.5
02:00		SSE	17.0	5.0
03:00		SSE	14.1	2.0
04:00		S	11.9	0.0

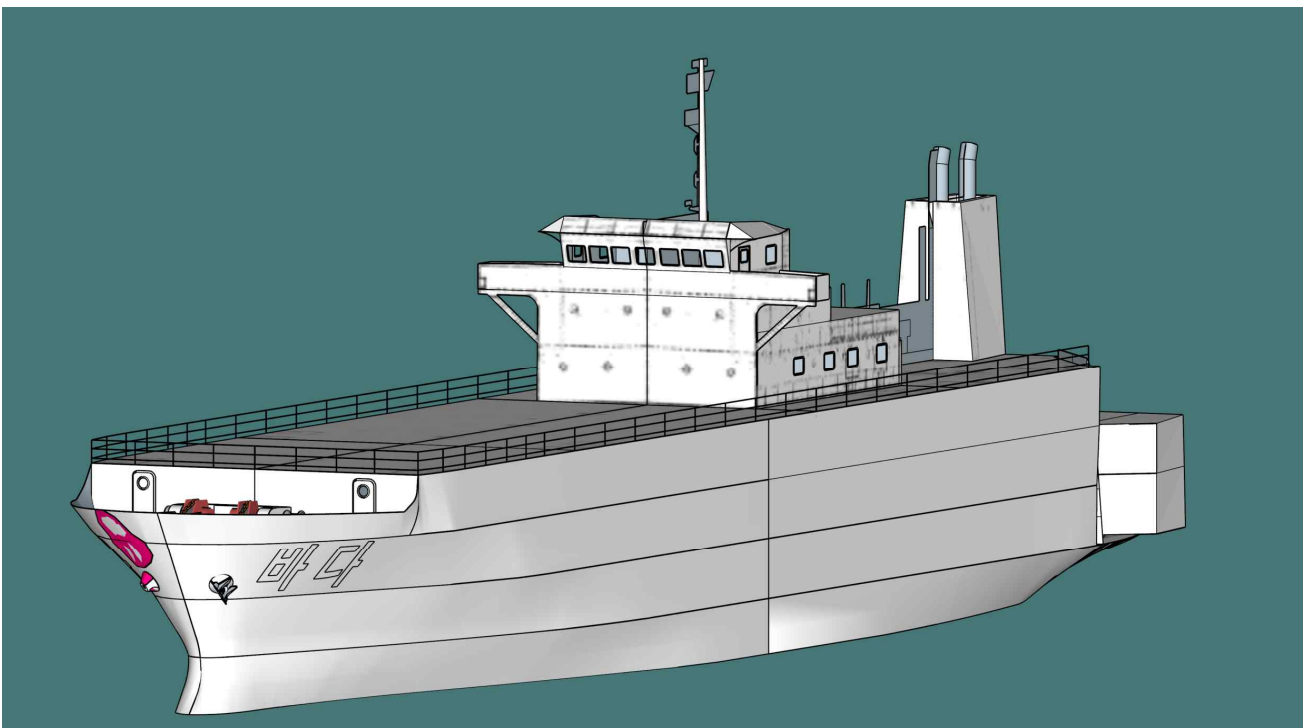
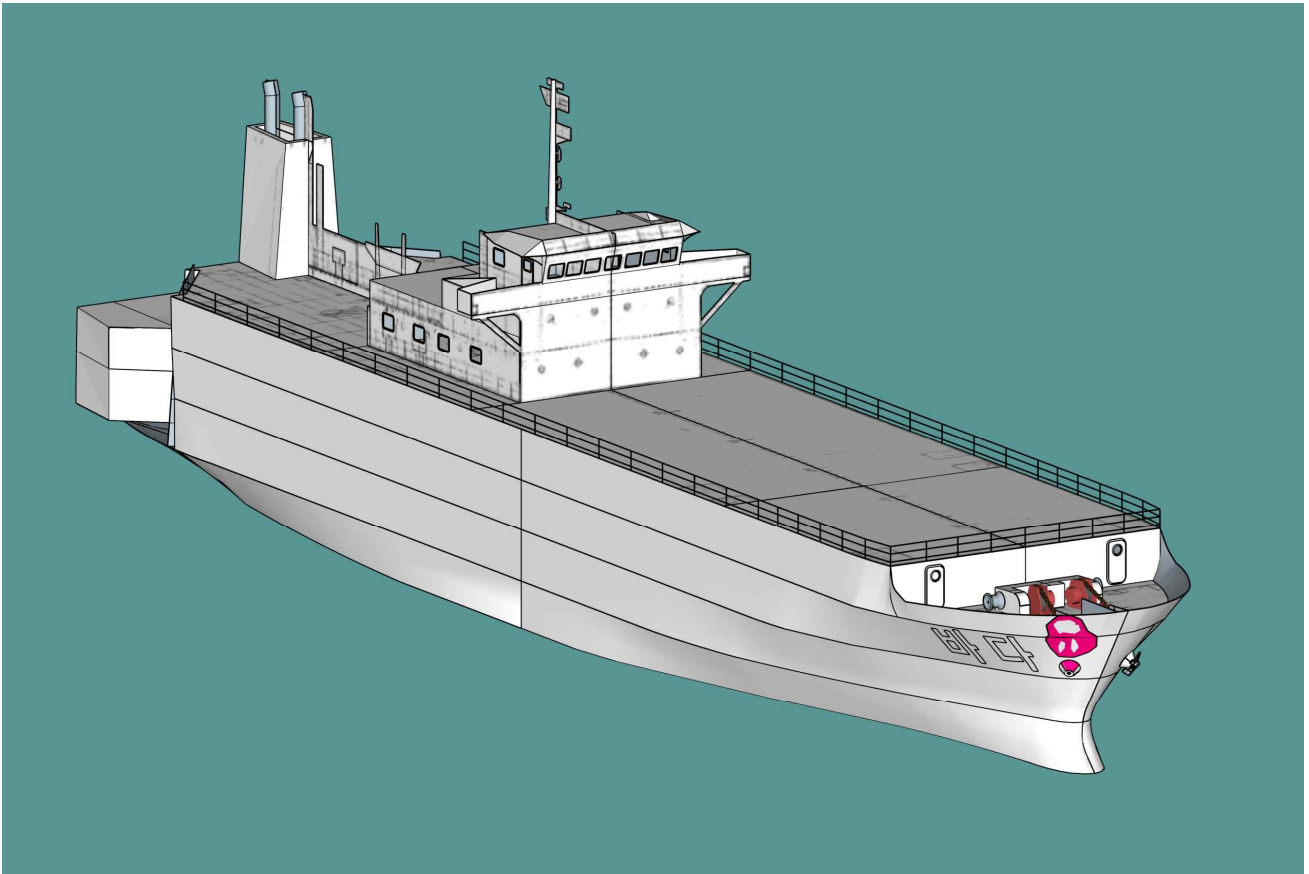
첨부 6

양 선박의 충돌 선체 손상 상태 도식

”백두“호 손상상태 이미지 도식



”바다“호 손상상태 이미지 도식



※ 중앙해양안전심판원 누리집(kmst.go.kr) ⇨ 정책바다 ⇨ '해양사고 조사·심판정보'와 '해양안전심판사례집'에서 과거 재결서를 찾을 수 있으니 참고하시기 바랍니다.