

## 인적과실에 기인한 낚시어선 해양사고에 관한 연구

# A Study on Marine Accidents involving Fishing Vessel Caused by Human Error

이 명 규\* · 요시모토 코지\*\*

Lee, Myeong -Kyu · Yoshimoto, Koji

### ABSTRACT

Recently, the number of fisherman using fishing boats has increased dramatically. Along with this phenomenon, marine accidents caused by fishing vessel have also increased, causing valuable lives as well as property damage. Therefore, related agencies such as the Ministry of Oceans and Fisheries and Fisheries and the Korea Coast Guard have prepared and implemented various improvement measures to alleviate maritime accidents caused by fishing boats. Still, the number of large and small marine accidents caused by fishing boats has not decreased much. Therefore, it is deemed that effective measures should be designed to minimize the damage to lives, while more practical reduction measures for maritime accidents on fishing boats should be devised. Based on this problem recognition the study analyzed 44 judgments from Maritime Safety Tribunals from 2014 to 2019 classified as collisions and stranding accidents, particularly among maritime accidents involving fishing boats. The above process has shown that:

First, collision and stranding accidents of fishing boats caused more than 19 percent of injuries in both types. Therefore, it has been sufficiently proven that reducing the occurrence of collision and stranding more than any other type of incident is a shortcut to reducing damage to human life on fishing boats. Second, marine accidents of fishing boats occurred largely unrelated to marine weather situations such as waves, weather, visibility, and wind force. Therefore, in considering the causes of marine accidents caused by fishing boats, the marine climate environment cannot be an important consideration, and so it is right to find the causes in other factors when it comes to this

---

\* 경상대학교 해양경찰시스템학과 교수 : (Dept. of Maritime Police & Production System, Gyeongsang National University),

\*\* 경상대학교 수산경영학과 교수 : (Dept. of Fisheries Business Administration, Gyeongsang National University)

Corresponding Author : Koji Yoshimoto, koji1011@hanmail.net. (Tel)+82-55-772-9162, (Fax)+82-55-772-9169

field. Third, human error by fishing boat operators (i.e. captains) such as negligence of look-out and improper manoeuvre served as a decisive factor in determining the occurrence of marine accidents on fishing boats. Therefore, it is most important to discover the causes of human error caused by the operator and to seek a solution. To summarize above, among the types of marine accidents on fishing boats, it is the collision and stranding that have a deep connection with human error, and the maritime weather situation is not so relevant that it should be excluded from the consideration of the discovery of the cause, and the collision and stranding are mainly due to the negligence of look-out and improper manoeuvre of the fishing vessel operator. In the end, the foremost measure to reduce maritime accidents by fishing boats is none other than to prevent or minimize human error caused by fishing boat operators.

Based on the above problems, three measures are proposed to prevent or minimize the occurrence of maritime accidents caused by human error by fishing boat operators. First, through the revision of the current Ship Personnel Act, the system that allows small ship operators to obtain a license to operate a small boat without any service carrier and become a captain of a fishing vessel should be fundamentally abolished. Second, in order to minimize the possibility of potential maritime accidents caused by the phenomenon of operating and fishing by the captain alone, at least 13 fishermen are allowed to board, the crew is required to perform crewmember duties to substantially assist the captain's operation, and this crew is also required to license the operator of small ships as the captain. Third, increase the time of professional training for fishing from the current four hours to eight hours and include radar education to prevent collisions and stranding accidents, among which the education is entrusted to a judge advocate with sufficient service carrier as a judge, inspector or inquiry counsel of the Maritime Safety Tribunal.

**Key Words(핵심용어)** : fishing boats(낚시어선), marine accidents(해양사고), human error(인적과실), collision(충돌), stranding(좌초), professional training for fishing(낚시전문교육), operator of small ships(소형선박조종사), service carrier(승무경력), judgement(재결서)

## 국 문 초 록

최근에 이를수록 낚시어선을 이용한 낚시인이 급격하게 증가하고 있다. 이러한 현상에 수반하여 낚시어선에 의한 각종의 해양사고도 또한 증가하여 귀중한 인명은 물론 재산상의 손실을 야기하고 있다. 이에 해양수산부와 해양경찰청 등의 관계기관에서는 그때마다 낚시어선에 의한 해양사고를 경감하기 위한 다양한 개선방안을 마련하고 또 이행해 왔다. 그럼에도 여전히 낚시어선에 의한 크고 작은 해양사고는 그다지 줄어들고 있지 아니하다. 따라서 낚시어선 해양사고의 보다 실질적인 저감 방안을 마련하되, 그 이상적인 목표는 다름 아닌 인명 피해를 최소화하는 방향으로 설계되어야 한다고 판단된다. 이 연구는 이와 같은 문제인식에 기초하여, 2014년부터 2019년까지 해양안전심판원의 재결서 중에서 특히 낚시어선과 관련된 해양사고 중 충돌과 좌초사고로 분류되는 44건의 재결서를 분석하였는데, 그 결과는 다음과 같다.

첫째, 낚시어선의 해양사고 중 충돌과 좌초사고는 두 유형 모두에서 최소 19% 이상의 부상자를 발생시켰다. 따라서 다른 어떤 유형의 사건보다 충돌과 좌초의 발생을 줄이는 것이 곧 낚시어선 해양사고를 줄이는 지름길임이 충분히 증명되었다. 둘째, 낚시어선의 해양사고는 파고, 날씨, 시정, 풍속과 같은 해양기상 상황과는 대체로 무관하게 발생하였다. 따라서 낚시어선에 의한 해양사고의 발생원인의 고찰에 있어서 해양기상 환경은 중점적인 고려대상이 아닐 수도 있기 때문에 이 분야에 관한 한 다른 요인에서 그 원인을 찾는 것이 옳다. 셋째, 경계의 소홀(태만)과 운항부적절(항법미적용)과 같은 낚시어선 운항자(즉 선장)에 의한 인적과실이 낚시어선 해양사고의 발생여부를 결정하는 결정적인 요인으로 작용하였다.

위와 같은 고찰결과에 기초하여 이 연구에서는 낚시어선 운항자의 인적과실에 기인한 충돌 및 좌초와 같이 특히 인명 피해와 관계가 깊은 해양사고의 발생을 최소화 할 수 있는 세 가지 방안을 제시하였다. 첫째, 현행의 「선박직원법」의 개정을 통하여 승무경력이 전혀 없이도 소형선박조종사면허를 취득하여 낚시어선 운항자가 될 수 있도록 허용하고 있는 제도를 근본적으로 폐지하여야 한다. 둘째, 최소 13명 이상의 낚시인이 승선했을 수 있는 낚시어선을 선장 혼자 운항, 조업하는 현상에 따른 해양사고의 잠재적 발생가능성을 최소화하기 위하여 선장의 운항과 조업업무를 실질적으로 보조할 수 있는 선원 1명의 승무를 의무화하고 이 선원도 또한 선장처럼 소형선박조종사면허의 소지를 강제한다. 셋째, 낚시전문교육의 시간을 현행 4시간에서 8시간으로 늘리고 그 내용 중에 충돌과 좌초사고의 방지를 위한 레이다교육 및 충돌 및 좌초사고의 사례연구를 포함시키되, 그 교육은 해양안전심판원의 심판관, 조사관 또는 선장으로 서의 경력이 있는 심판변론인에게 위탁한다.

## I. 서 론

해양수산부가 발표한 2018년 낚시어선업 운영현황(해양수산부, 2019)에 따르면, 우리나라 낚시어선업 신고 척수는 4,543척, 낚시어선 이용객 수는 4,484,106명으로 각각 나타났다. 이를 5년 전인 2014년(낚시어선업 신고척수 4,381척, 낚시어선 이용객 수 2,064,948명)과 비교하면 낚시어선업 신고 척수는 규모가 큰 낚시어선 위주(한국소비자원, 2018)로 162척이 증가한 반면에 낚시어선 이용객 수는 2배 이상 증가하였다. 이런 현상은 TV매체의 낚시 예능 등장 및 여가 활동 증가에 따라 특징인만 하던 낚시가 점차 대중화(해양수산부 한국어촌어항공단, 낚시어선전문교육 가이드북)되어 가고 있음을 의미하는 것이다. 문제는 낚시어선의 출항횟수 증가에 따라 각종의 해양사고도 점차 증가하고 있으며, 그 유형 중에는 기관고장 등 단순사고가 가장 많다. 그러나 2017년에는 견시 소홀로 인한 운항부주의 등으로 인한 충돌사고가 33건으로 전년(19건) 대비 40% 이상 증가하였다. 특히 최근 5년간 사고는 충돌(56건), 좌초(10건), 화재(3건) 순으로 인명피해가 발생하였다. 사실 이와 같은 낚시어선사고가 발생할 때마다 해양수산부와 해양경찰청에서는 갖가지 개선방안을 수립하여 시행하여 왔다. 예를 들면, 2017년 12월 3일 급유선과 충돌로 전복되어 15명이 사망한 ‘영흥도 낚시어선사건’의 후속대책으로 해양수산부에서는 해양선박사고 예방 및 현장 대응체계 개선방안을 발표(해양수산부 보도자료, 2017.12.19)하였는데, 그 주요 내용은, 운항부주의로 인한 사고 예방활동 강화, 좁은 연안 수로에서의 선박통항 안전관리 강화, 구조세력 즉시 출동태세 확립 및 구조역량 대폭강화(해경), 비상상황 관리체계 강화(해경), 낚시어선 안전관리 강화, 안전 장비 인프라 개선 및 체험형 안전교육 확대와 같은 대책들이 바로 그것이다. 그럼에도 불구하고 이용객 증가와 더불어 낚시어선사고도 동시에 증가하여 인명 피해도 점차 증가하는 추세에 있다는 점에서 문제의 심각성이 있다고 할 것이다.

「낚시관리 및 육성법」에는 낚시어선업자 등에 의한 안전운항 의무를 규정하고 있다. 즉 “낚시어선업자 및 선원은 낚시어선의 안전을 점검하고 기상상태를 확인하는 등 안전운항에 필요한 조치를 하여야 하며, 승객에게 위해가 없도록 수면의 상황에 따라 안전하게 낚시어선을 조종하여야 한다.”라든가 “낚시어선업자 및 선원은 낚시어선의 안전운항에 위해를 끼친다고 인정되는 행위를 금지”하고 있는 것이 그것이다. 또한 낚시어선업자 및 선원은 안전운항을 위하여 낚시어선에 승선하는 승객 등 승선자 전원에게 구명조끼를 착용하도록 하여야 하고, 승객이 구명조끼를 착용하지 아니하면 승선을 거부할 수 있다. 나아가 이 법의 운항규칙에 의하면 첫째, 주위의 상황 및 다른 선박과의 충돌 위험을 충분히 판단할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 적합하게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 항상 적절한 경계를 하여야 한다. 둘째, 다른 선박과의 충돌을 피하기 위하여 적절하고 유효한 동작을 취하거나 당시의 상황에 적합한 거리에서 정선(停船)할 수 있도록 항상 안전한 속력으로 운항하여야 한다. 셋째, 시계(視界)를 제한 받는 때나 교량(橋梁) 등의 부근 및 하천 폭이

좁은 구역에서는 속도를 줄여서 운항하여야 한다. 넷째, 시계가 제한된 구역에서 앞쪽에 다른 선박이 있는 경우 왼쪽으로 진로를 변경해서는 아니 된다. 다섯째, 다른 선박과 마주칠 때에는 진로를 오른쪽으로 변경하여야 한다. 여섯째, 다른 선박과 같은 방향으로 운항하는 경우에는 근접하거나 경쟁적으로 운항해서는 아니 된다는 규정이 그것들이다. 따라서 이 법에서는 낚시어선업자와 선원에 대하여 경계의 유지, 안전속력의 준수, 협수로 등 운항 시 감속의무, 시계제한수역에서의 좌회전타 금지의무, 정면 또는 거의 정면으로 마주치는 경우에 우회전타 의무, 같은 방향으로 운항 시 근접상태의 형성금지와 경쟁적 운항의 금지와 같은 「해사안전법」 상 기본적인 운항규칙(위에서 기술한 것 외에도 추월선 항법, 횡단선 항법, 방파제(선착장) 입구 부근에서의 항법, 시계제한 수역에서의 좌회전타 금지, 야간 운항 시 항해등의 점등의무도 포함)을 구체적으로 규정하고 있다. 따라서 낚시어선에 의한 충돌사고는 주로 이러한 각종의 운항규칙의 준수의무를 위반하여 발생하는데, 그 준수의무를 강제 받는 자는 다름 아닌 낚시어선업자인 선장이나 선원이다. 그러나 선원은 「선박직원법」 상 해기사가 아니므로 낚시어선을 조종할 수 없다. 따라서 낚시어선의 안전운항은 적어도 법적으로는 낚시어선의 실질적인 운항자인 선장 1인에게만 맡겨져 있다. 한편 낚시어선의 좌초사고의 경우에도 그 발생의 원인이 주로 선위확인소홀, 저수심 해역 진입 등과 같은 이유로 발생하고 특히 충돌사고는 언제나 상대 선박 등이 존재하는 반면에 좌초사고는 단독으로 발생한다는 점 등에서 차이가 있지만 그럼에도 이 역시 낚시어선업자가 그 안전운항의무를 준수하지 아니하여 발생한다는 점에서 충돌이든 좌초든 막론하고 결국은 운항자의 과실에 기인한다는 점에서 차이가 없다고 할 것이다. 따라서 위에서 기술하고 있듯이 인명사고는 그 대부분이 충돌, 좌초와 같은 유형의 사고에 의하여 발생하므로 낚시어선 해양사고에서의 인명 피해를 줄이는 가장 실질적인 방법은 다름 아닌 오직 운항자에 의한 인적과실을 방지 내지 최소화하는 방향으로 접근전략을 수립하여야 한다는 결론에 도달하게 되는데, 이 연구는 바로 이를 위한 것이다.

위와 같은 문제인식에 기초하여 이 연구에서는 2014년부터 2019년까지 중앙해양안전심판원, 부산해양안전심판원, 목포해양안전심판원, 인천해양안전심판원에서의 낚시어선과 관련하여 발생한 해양사고 중 특히 충돌과 좌초에 한정된 사건들의 재결서를 분석하여 낚시어선에서의 해양사고가 첫째, 이들 유형의 사고와 어떤 상관관계를 갖는지 둘째, 상관관계가 어느 정도 확인되면 주로 어떤 이유로 충돌과 좌초사고가 발생하는지를 밝히고 셋째, 그 개선대책을 제시하고자 한 것으로서 이 연구가 해양수산부를 위시한 해양경찰청 등 관계기관에서 향후 낚시어선에 의한 충돌 및 좌초사고를 줄이는 정책수립에 좋은 참고가 되기를 기대한다.

## Ⅱ. 재결서분석을 통한 낚시어선 충돌, 좌초사고의 원인 검토

### 1. 선행연구 검토

이 연구와 상당 수준 관련성을 지닌 것으로 판단되는 선행연구를 검토한 결과는 다음과 같다. 먼저, “낚시어선 사고예방을 위한 해양경찰학적 대응방안”(김종오, 2018)은 낚시어선 사고의 실태분석과 사고예방을 위한 해양경찰의 역할을 모색하고자 한 연구이다. 그 구체적인 대응방안으로서, 첫째 낚시관리법의 보완과 엄정한 법집행, 둘째, 현장 대응능력과 실전 훈련의 강화, 위험 불감증 해소 방안을 각각 제시하였다. “국내 해양선박사고의 인적 오류의 요인 평가”(김동진 외, 2011)는 해양선박사고를 심판한 해양안전심판원의 재결서를 바탕으로 하여 선박사고의 위험을 발생시키는 주요 요인을 밝히고자 한 연구이다. “낚시어선의 제도적 함의”(박성용 외, 2018)는 어항기 소득보전 정책의 일환으로 낚시어선업을 등록·운영하도록 하는 정책만으로는 안전관리에 한계가 있다고 보고 낚시어선 안전정책에 대한 패러다임의 대전환을 주장하였다. 이 논문은 어항기 소득증대차원의 낚시어선 안정정책의 한계를 극복하기 위하여 선진화 대형화를 통한 고부가가치산업으로 육성할 것을 주장하였다. 이를 위하여 10톤 미만 톤수제한을 해제하고 낚시인 면허제도를 신설할 것을 제안하였다. “낚시어선 운영의 법체계와 입법방향에 관한 연구”(손영태, 2018)는 한 번의 사고로도 많은 인명피해를 유발할 개연성이 높은 낚시어선의 보다 안정적인 운영을 위해 낚시어선 관련 규정이 낚시관리 및 육성법의 근본 문제점에 대한 분석 등을 통해 그 적정 해결책에 대해 논해보고자 한 것이다. “낚시어선 안전관리 제도상 문제점 및 개선방안”(김두석, 2016)은 낚시어선의 안전관리제도가 지닌 법률적·실무적 문제를 분석하였다. 그리고 그 대안으로서 일반어업과 낚시어업의 명확한 분리를 통해 안전관리에 대한 규제의 강도를 조절해야 한다는 점을 지적하였다. 또한 국민안전처(현재의 해양경찰청)가 낚시어선의 안전운항에 관한 업무를 통합 수행해야 한다는 점, 낚시어선 모니터링은 어업정보통신국으로 일원화해야 한다는 점을 강조하였다. 아울러 낚시어선 출입항 신고시스템, 낚시어선에 대한 안전교육, 낚시어선에 적용되는 안전기준, 낚시어선업자 및 낚시인에 대한 감시체계와 관련하여 다양한 대안들을 제시하였고, 현실에서 적용가능성을 고려하여 장기적 과제와 단기적 과제로 분류하였다. “낚시관리 실행력 제고 방안 연구”(이정삼 외, 2019)는 건전한 낚시문화 정착 및 수산자원 보호를 위해서 낚시 관련 실태 및 문제점 진단, 낚시관리 관련 인식도 조사 및 국내외 사례 분석을 바탕으로 낚시관리의 실행력 제·도 방안을 마련하는 데 그 목적을 둔 것이다. “어선의 인명사고 원인분석에 관한 기초 조사연구”(김원래 외, 2007)는 어선사고 중 다른 사고에 비해 막대한 인명피해나 재산상의 손실을 초래하는 어선사고 유형인 전복·침몰·화재와 최근에 많이 발생하고 있는 낚시어선사고와 어업재해사고를 중점 대상으로 사례조사를 통하여 자율적인 어선 인

명 사고 예방체제 수립 및 어업종사자와 안전인식 고취를 제고하고자 한 것이다. “낚시어선 안전관리방안에 관한 연구”(박경순, 2016)는 낚시어선의 안전관리상의 문제점을 승선인원의 과다, 가상악화 시 무리한 운항, 안전점검과 선박검사 미흡, 구명조끼 미착용 등으로 파악하였다. 이에 대한 낚시어선 안전관리 방안으로 승객신분증 확인 등 출입항 신고강화, 낚시전용업 면허제 신설, 안전교육 강화 및 비상훈련 실시, 승객안전을 위한 안내방송 실시, 위반행위에 대한 처벌조항 강화, 야간운항 제한 법률 명확화, 어선위치를 표시하는 어선위치발신장치 작동 강력시행을 제시하였다. 마지막으로 “어선해양사고의 분석과 저감방안에 관한 연구”(조현국, 2017)은 우리나라 해양사고의 현황과 원인, 그리고 예방과 안전 대책을 어선과 비어선을 대비하여 파악하고자 한 것이다.

이상과 같은 연구 논문(연구 보고서)들은 낚시어선에 관한 문제를 다양한 시각에서 연구하였다. 이는 점에서 나름 상당한 가치가 있다고 할 것이다. 그럼에도 불구하고 위에서 기술한 기존의 연구들은 다음과 같은 적어도 두 가지 점에서 이 연구와는 차이가 있다. 그 하나는 이 연구는 그 대상을 낚시어선으로 하고 있으면서도 오직 낚시어선에 의한 해양사고 중에서 특히 인명피해가 많은 충돌과 좌초사건에 초점을 맞추고 있다는 점이고, 다른 하나는 이 연구는 그 접근방법에 있어서 해양안전심판원의 재결서를 바탕으로 하고 있다는 점에서도 역시 차이가 있다. 따라서 그런 측면에서 이 연구는 논문에서 요구되는 독창성을 상당 수준 확보하고 있다고 할 것이다.

## 2. 낚시어선사고 중 충돌과 좌초에 관한 재결서의 요약

해양안전심판원의 재결서에는 해양사고 관련자의 행위에 대한 상세한 진술과 조사내용이 포함되어 있으며, 선박의 특성, 항로, 사고 장소, 외부적인 상황, 내부적인 상황, 사고의 전개 과정, 원인에 대한 고찰을 바탕으로 사고 발생 원인의 종합적인 분석이 이루어져 있다(김동진 외, 2011). 이 연구에서는 2014년부터 2019년에 걸친 기간 중 중앙해양안전심판원, 목포해양안전심판원, 부산해양안전심판원, 인천해양안전심판원에서 행해진 심판의 재결서를 활용하고자 하였다. 이 자료들은 해양안전심판원의 홈페이지에서 내려 받기를 한 것으로서 총 44건에 해당하는 데 이를 구체적으로는 낚시어선과 관련한 해양사고 유형 중 충돌과 좌초사고에 해당하는 것들이다. 그 이유는 이들 사고가 낚시어선에 의한 다양한 해양사고 유형 중에서 특히 인명 피해와 상당 수준 연관성을 갖고 있을 것이라는 전제에 기초한 것이며, 각 재결서의 내용 중 이 연구가 특히 주목하고 있는 내용들을 요약하여 이를 하나의 표로 <표 1> 만들었는데, 이하에서는 이 표에 대하여 설명하고자 한다. 먼저 아래 표의 사건번호란에 기재된 “부17-5”에서 “부”는 부산해양안전심판원에서 심판한 사건을 의미하며, 다음의 숫자 “17”은 2017년도에 행한 것임을, 그 뒤에 연결된 또 다른 숫자 “5”는 재결서의 번호 005에서 00을 제외한 것이다. 따라서 이 표에서는 사건

번호는 위와 같은 방식으로 기술한 것인데, “인”은 인천해양안전심판원, “목”은 목포해양안전심판원 그리고 “중”은 중앙해양안전심판원을 각각 의미한다. 그런데, 전국에 있는 4개의 지방해양안전심판원 중에서 유일하게 동해해양안전심판원이 이 표에서는 보이지 않는 이유는 위에서 기술한 기간에는 동해해양안전심판원에 의한 재결서에서는 이 연구의 대상이 되는 해양사고와 관련된 재결서를 발견하지 못하였기 때문이다. 선박종류는 충돌의 경우에 상대방 선박이 존재하기 때문에 선박종류란에 <표 1>의 번호 2에서처럼 낚시어선-부선이라고 각각 상대방 선박의 종류를 명시하고 있다. 이에 비하여 좌초사고는 통상 상대선이 존재하지 않는 단독 사고에 해당할 것이므로 상대선에 대한 기재는 없다. 그리고 선박의 종류 아래에 있는 괄호 속에는 “17명”처럼 인원수가 표시되어 있는데 이는 사고일시에 해당 선박에 실제로 승선하고 있었던 선장, 선원, 낚시인의 총인원에 해당한다. 그리고 그 아래에 해당 선박의 총톤수를 명시하였다. 사고일시는 해당 사건마다 년도, 일자, 시간 순으로 기술하고 있다. 사고 장소는 재결서상에는 그 장소를 위도와 경도로 구체화하고 아래 표에서처럼 행정구역상 장소와 거리로 병기하고 있는데, 종이 해도나 전자해도에서는 그 효용성이 높겠으나 이 연구에서는 기술적으로 일일이 이를 표시할 수 없어 행정구역만을 적고 대체로 방향과 거리를 함께 표시하고 있다. 날씨의 재결서에 적힌 내용 중 그 핵심을 간결하게 정리한 것으로서 대체로 맑은 날씨, 흐린 날씨와 같이 하늘 및 해수면 부근 상태를 나타냈고, 여기에 더하여 풍속(m/sec), 풍향(북풍, 남동풍 등), 그리고 시정을 주로 마일(mile)로 표시하고 있다. 인명 피해는 사망과 부상 둘로 구분하여 해당 인원수를 각 재결서에 적힌 그대로 옮긴 것이다. 충돌과 좌초란은 글자 그대로 이 사건이 충돌에 해당한다고 판단한 경우에는 충돌에 “1”건으로, 좌초에 해당한다고 판단한 경우에는 좌초란에 “1”건으로 각각 구분하여 표기하고 있다. 인적과실의 유형란에는 재결서에서 구체적으로 적시(摘示)하고 있는 중요 사항 중 그 핵심만을 발췌하여 옮긴 것이다. 따라서 주된 하나만을 채택하지 않고 재결서상 중요한 것으로 적시하고 있는 사항 최소 한 가지 또는 여러 가지를 동시에 표시하는 방법을 채택하였다. 그 이유는 대부분의 재결서에서 분명하게 경계 또는 운항부적절과 같이 하나만 표시하지 아니하고 여럿을 동시에 표시하고 있기 때문에 연구자가 합리적인 기준이나 근거 없이 어느 하나를 취사선택하는 것은 이 연구의 목적상 타당하지 않다고 판단한 때문이다. 그리고 체류시간은 해당 선박이 출항한 후 귀항한 하기 까지 걸린 시간(단, 경우에 따라서는 출항후 사고 발생 시 까지 걸린 시간)을 말한다. 그리고 총 44건 중 2건에서 충돌로 분류하거나 좌초로 분류하기에 애매한 즉 방과제접촉, 물체접촉 각 1건씩(총 2건)은 충돌에 포함시켰다.



〈표 1〉 해양안전심판원의 재결서(2014~2019)요약의 실제 예

사건 번호	선박 종류	사고 일시	사고 장소	날씨	인명 피해	총돌	좌초	인적과실 유형	체류시간
1	부 1 7 - 5	낚시 어선(17명) 7.93톤	16.7.24.08 :07	경남 사천시 신수도 서쪽 솔섬과 모자서 사이 해상	맑은 날씨에 바람은 거의 없었고, 파고는 잔잔했으며, 시정은 4마일로 양호	3부상	1	경계소홀	6:00~14:00 (8시간)
2	부7-3	낚시 어선(22명) -부선(0명) 9.77톤	16.09.14 04:33	경남 진해항 16정박지	구름이 조금 낀 날씨에 북동풍이 초속 약 2미터로 불었고 파고는 약 0.5미터에 시정은 약 5마일 정도	0	1	운항부적절(항법미적용), 안전(점검, 선박관리자 부재)	2016.09.13. 17:00~ 2016.09.14. 04:33 (11시간)
3	부16-48	낚시 어선(5명) -낚시어선(4명) 9.77톤	15.12.14 16:23	경남 통영시 육지면 남도 북서방 약 100m 떨어진 해상	맑은 날씨에 동풍이 초속 2~3m로 불고 파고는 0.5m, 시정은 약 5마일 이상으로 양호	4부상	1	운항부적절(항법미적용), 경계소홀	2015.12.14. 07:00~ 2015.12.14. 18:00 (11시간)
4	부16-49	낚시 어선(4명) 어선(명) 9.77톤	16.03.16 06:00	경남 거제시 남부면 남녀도 남동방 약 20m해상	맑은 날씨에 바람과 파도가 거의 없었으며, 시정도 양호	0	1	운항부적절(항법미적용), 경계소홀	2016.03.16. 01:30~ 2016.03.16. 06:00 (4시간)
5	부19-20	어선(11명) 낚시 어선(22명) 9.77톤	18.10.10 01:18	경남 통영시 육지면 국도 등대로부터 201도 방향 159마일 해상	흐린 날씨에 북동풍이 초속 약 7미터로 불었고 파고는 0.5미터 시정은 약 3마일 이상으로 양호	0	1	운항부적절(항법미적용), 경계소홀	2018.10.09. 14:00~ 2018.10.10. 04:00 (14시간)

자료 : 재결서 - 〈부록〉

아래 <표 2>는 이 연구에서 활용한 4개의 해양안전심판원에서 행한 낚시어선 해양사고 중 충돌과 좌초사건의 연도별 재결서의 건수를 나타낸 것이다. 그 결과 인천해양안전심판원이 연도별 건수에서 21건으로 가장 많았으며, 다음으로 부산해양안전심판원 14건, 목포해양안전심판원 5건 그리고 중앙해양안전심판원이 3건순으로 적었다(44건 중 1건은 어느 해심에 속하는지 구분되지 아니하여 <표 2>에서는 빠져 있어 총 43건). 그리고 원래는 총 45건이었으나 그 중 1건이 중앙해심의 재결서상의 내용과 중복된 것을 확인하고 이를 빼는 바람에 최종 44건으로 확정되었다.

<표 2> 해양안전심판원별, 연도별 재결서 현황(단위 : 건)

심판 원명	인천해양안전심판원						목포해양안전심판원					
	14년	15년	16년	17년	18년	19년	14년	15년	16년	17년	18년	19년
재결 건수	1	4	10	4	2	-	-	2	-	1	2	-
심판 원	부산해양안전심판원						중앙해양안전심판원					
	14년	15년	16년	17년	18년	19년	14년	15년	16년	17년	18년	19년
재결 건수	2	1	3	3	1	4	-	3	-	-	-	-

자료 : 재결서 - <부록>

### 3. 재결서에 의한 충돌 및 좌초사건의 항목별 분석

#### 1) 원인별

##### (1) 충돌사고

먼저 원인별 구분에 따른 항법위반과 관련된 분야에서는 “운항부적절(항법미적용)”과 “경계소홀”이 대부분 중복되어 나타났다. 이것은 곧 항법위반은 대부분 경계소홀과 운항부주의를 가장 주된 원인으로 발생한다는 의미가 된다. 그렇지만 이들 두 가지 외에 부가되어 기술되어 있는 요소들(예를 들면, 안전(점검, 선박관리자부재))을 덜 중요한 요소로 보아 특별한 근거나 기준 없이 임의로 고려의 대상에서 제외하는 것은 문제가 있다고 보고, 비슷하지만 미세하게 차이가 있는 것까지 이를 각각 분리하여 아래 <표 3>과 같이 작성하였다. 그 결과 충돌사건의 경우, 한 가지라도 중복되지 않는 것이 포함되면 이를 각각 하나로 보아 모두 12(접촉 2가지 포함)가지로 구분할 수 있는데, 가장 많은 위반은 경계소홀(태만)로 12개 구분항목 중 운항부적절(항법

미적용), 경계소홀에서 21건이 포함된 것 외에도 8건에서 경계소홀(태만)이 포함되어 있다. 따라서 경계소홀이 충돌사고의 가장 핵심적인 원인으로 확인된다. 다음으로 운항부적절(항법미적용)은 운항부적절(항법미적용), 경계소홀에서 21건이 포함된 것 외에도 7건에서 운항부적절(항법미적용)이 포함되어 있어 경계소홀에 1건이 부족할 뿐 사실상 경계소홀과 거의 유사한 비율로 사고의 핵심적 원인으로 작용한 것으로 나타났다. 결국 낚시어선사고의 가장 중요한 원인 2가지는 경계소홀(태만)과 운항부적절(항법미적용)로 확인되었다. 이들 외에도 안전속력위반(과속), 무중신호 위반, 등화의 미점등(未點燈), 야간항행금지위반, 음주운항, 안전점검실패, 선박관리자의 부재, 레이다 관측소홀, 저수심 해역 접근과 같은 갖가지 항목도 그 빈도에서만 볼 때, 경계소홀이나 운항부적절과는 비교되지 않으나 이와 같은 요인들도 분명 낚시어선사고의 원인으로 작용하였다.

〈표 3〉 충돌사고의 원인별 구분(단위 : 건)

항법위반 등	운항부적절(항법미적용), 경계소홀, 안전(점검, 선박관리자부재)	운항부적절(항법미적용), 경계소홀	운항부적절(항법미적용), 경계태만(음주운항)	안전(선위확인소홀, 제한된 시계-안전속력위반)
건수	1	21	1	1
항법 위반 등	운항부적절(항법미적용)안전(속력), 경계소홀	운항부적절(항법미적용), 경계소홀, 안전(야간항행금지위반)	운항부적절(항법미적용), 안전(속력, 무중신호), 경계소홀	경계소홀
건수	2	1	3	1
항법 위반 등	운항부적절(항법미적용), 안전(등화, 야간항행금지위반)	안전(레이다 관측소홀) 경계소홀	안전(저수심해역근접)	운항부적절(항법미적용), 안전(무중신호), 경계소홀
건수	1	1	1	1

자료 : 재결서 - 〈부록〉

(2) 좌초사고

아래 <표 4>는 좌초사고를 그 원인별로 분류한 것이다. 이 표에 의하면, 좌초의 경우에는 충돌에서 보여주고 있는 현상 즉 주로 경계소홀과 운항부적절(항법미적용)과 같은 특정 요인을 골고루 포함하고 있는 것과는 다소 달리 다양한 원인이 복합되어 나타났다. 예를 들면, 선위, 수심, 해역정보, 수로상황 등과 같은 분야에서 미확인의 결과 사고로 이어지거나 선박위치발신장치(Automatic Identification System), 전세계측위시스템(Global Positioning System : GPS)과 같은 선위결정항법장치의 고장을 비롯하여 시계제한시의 무리한 운항, 점검소홀, 과속을 비롯한

경계소홀도 사고의 원인으로 작용하였다. 따라서 좌초사고를 방지하려면 우선적으로 선위결정, 수심을 비롯한 수로상황, 해역정보 등에 정통할 필요가 있고 항법장치를 정상작동 할 수 있게 점검 및 정비하고 무리한 운항을 삼가는 것이 필요해 보인다.

〈표 4〉 좌초사고의 원인별 분류(단위 : 건)

항법위반 등	경계소홀	안전(해역정보 미확인)	경계소홀, 안전(해역정보 미확인)	안전(수로상황 미확인)
건수	1	1	1	1
항법위반 등	안전(수심확인 소홀)	안전(GPS 고장), 경계소홀	안전(선위확인 소홀, 선박위치발신장치 고장)	안전(시계제한 무리한 운항, 점검소홀, 항해장비 고장, 속력)
건수	1	1	1	1
	안전(선위확인 및 해역특성 확인소홀), 경계소홀	-	-	-
건수	1	-	-	-

자료 : 재결서 - 〈부록〉

## 2) 날씨, 시정, 파고, 풍속별

### (1) 날씨

아래 <표 5>는 충돌, 좌초 건수를 날씨에 따라 분류한 것이다. 이 표에서는 충돌과 좌초가 각각 기상불량 시 보다는 오히려 맑은 날씨에 훨씬 그 발생빈도가 높다. 이러한 사실은 결국 충돌사고나 좌초사고의 발생이 날씨(하늘 및 해수면 상공)의 상태와는 거의 무관하다는 것을 암시하고 있다고 할 것이다. 보다 근원적인 이유는 날씨가 나빠질 것으로 미리 예측되는 경우에는 일부러 출항을 피할 것이므로 기상불량상태에서 뉘시를 할 가능성이 낮은 탓일 수 있다. 다른 한편으로는 충돌사고의 가장 원인으로 작용하는 경계소홀은 날씨가 맑을 경우 그렇지 않을 경우에 비하여 오히려 등항시하는 운항자의 태도에서 기인한 것으로도 추정할 수 있다. 따라서 기상불량으로 충돌이 발생할 가능성은 맑은 날씨에 비하여 상대적으로 낮은 수준에 머물고 있다.

〈표 5〉 날씨에 의한 분류(단위 : 건)

유형 \ 기상	계	맑은 날씨	기상불량					
			흐린 날씨	구름 조금	짙은 안개	안개	불명	저시정
계	44	30	8	1	1	3	1	-
충돌	35	23	6	1	1	3	1	-
좌초	9	7	2	-	-	-	-	-

자료 : 재결서 - 〈부록〉

(2) 시정

시정과 관련(아래 <표 6>을 참조)하여 충돌의 경우 3해리 내외인 경우가 가장 많고, 다음으로 5해리 내외와 같이 대체로 시정이 좋은 경우에도 그 사고가 발생하는 것으로 나타났다. 좌초의 경우에 총 9회 중 1해리 미만인 경우가 2건이 있지만 3해리 이상인 경우가 6건에 해당한다. 따라서 시정의 불량은 충돌이나 좌초사건의 주된 원인으로 볼 수 없다.

〈표 6〉 시정에 의한 분류(단위 : 건)

유형 \ 시정	계	시정양호	1해리 미만	2해리 내외	3해리 내외	4해리 내외	5해리 내외	6-7해리 내외
계	44	4	8	2	14	2	9	5
충돌	35	4	6	1	11	1	9	3
좌초	9	-	2	1	3	1	-	2

자료 : 재결서 - 〈부록〉

(3) 파고

아래 <표 7>은 파고와 관련한 충돌과 좌초 건수를 나타낸 것으로서, 파고와 관련한 충돌사고 및 좌초사건의 관계를 볼 때, 파고가 잔잔하거나 거의 없을 경우도 상당하고, 또 있다고 하더라도 0.5미터 정도가 대부분의 경우에 해당하고 3미터 내외는 단 한 차례도 없는 것으로 보아 파고가 0.5미터 내외에서 2미터 내외의 수준에 머물 경우에는 이것이 직접적인 원인으로 작용하여 충돌사고나 좌초사고로 발전한다고 볼 수가 없을 것이다.

〈표 7〉 파고에 의한 분류(단위 : 건)

유형 \ 파고	계	잔잔	거의 없었음	0.5미터 내외	1미터 내외	1.5미터 내외	2미터 내외	3미터 내외
계	44	3	5	27	6	2	1	0
충돌	35	2	5	21	4	2	1	-
좌초	9	1	-	6	2	-	-	-

자료 : 재결서 - 〈부록〉

(4) 풍속

풍속과 관련하여 충돌 및 좌초사고와의 연관성을 검토하면(아래 <표 8>을 참조), 바람이 거의 없었을 경우에도 충돌이 11건, 좌초가 1건이 발생하였고 대개는 초당 4~6 또는 6~8미터에 해당하는 것으로 보아서 풍속의 세기로 인하여 낚시어선사고가 발생한다고 할 수가 없다. 그러나 때로는 해상기상 현상은 충분한 예측이 불가능한 경우가 많아 비교적 육지에 가깝다고 할 지라도 언제든지 상황이 악화되어 선박운항에 결정적인 위험요소로 작용할 가능성을 배제할 수 없다.

<표 8> 풍속에 의한 분류(단위 : m/sec, 건)

유형 \ 풍속	계	(바람이 거의 없었음)	1~2	2~4	4~6	6~8	8이상
계	44	11	4	5	12	10	2
충돌	35	10	4	4	8	7	2
좌초	9	1	-	1	4	3	-

자료 : 재결서 - <부록>

3) 해역별

아래 <표 9>는 충돌과 좌초 건수를 해역별로 분류한 것이다. 이 표에 의하면, 충돌의 경우에 항계 내가 4건, 영해가 30건이며 1건은 영해와 배타적경제수역(Exclusive Economic Zone : EEZ)에서 사고가 난 특이한 경우에 해당한다. 좌초는 전부가 영해 내이다. 그런데 이 표에서는 명확하게 드러나지 아니하지만, 주로 연안가까이 있는 섬 주변을 낚시장소로 하고 있어서 육지 또는 섬으로부터 대단히 멀리 떨어진 곳에서 낚시어선사고가 발생할 가능성은 상대적으로 낮다고 할 수 있다. 따라서 오히려 연안 가까운 곳에서 대부분의 사고가 발생한다고 할 것이다.

<표 9> 해역별 분류(단위 : 건)

해역 \ 유형	계	항계 내	협수로	영해	영해-EEZ
계	44	4	-	39	1
충돌	35	4	-	30	1
좌초	9	-	-	9	-

자료 : 재결서 - <부록>

3) 시간대별

시간대를 기준한 사고발생현황(<표 10>을 참조)은 주간시간대(晝間時間帶)에 해당하는 06

시부터 12시까지가 다른 시간대 보다 사고가 많다. 21-24시간대에는 사고가 없었고 대체로 18시부터 06시까지 즉 야간에 해당하는 시간대에는 사고율이 낮은 것으로 드러났다. 결국 이러한 현상은 낚시어선의 주된 운항활동시간대와 무관하지 않은 것으로 보인다.

〈표 10〉 시간대별 분류(단위 : 건)

유형 \ 시간대	계	주간				야간			
		06-09	09-12	12-15	15-18	18-21	21-24	00-03	03-06
계	44	10	11	7	4	3	0	1	3
충돌	35	9	7	6	3	1	-	1	8
좌초	9	1	4	1	1	2	-	-	-

자료 : 재결서 - 〈부록〉

### 5) 월별

월별로 볼 때, <표 11>에서와 같이 8월을 제외하면 대체로 여름철과 가을철(5, 6, 7, 9, 10, 11월)에 낚시어선 사고가 그렇지 않은 시기에 비하여 높다. 이는 겨울철보다는 여름철과 가을철에 바다낚시를 즐기는 사람들이 많은 탓에 기인한 결과로 추정된다. 그러나 8월 달에 사고가 없었던 것은 태풍이나 장마 등으로 낚시어선의 조업활동이 다른 달에 비하여 줄어든 탓으로 보인다.

〈표 11〉 월별 분류(단위 : 건)

유형 \ 월별	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
		계	44	2	1	1	1	6	5	4	0	8	8
충돌	35	1	1	1	1	6	3	3	-	5	6	7	1
좌초	9	1	-	-	-	-	2	1	-	3	2	-	-

자료 : 재결서 - 〈부록〉

### 5) 인명 피해별

인명 피해별 현황(<표 12>를 참조)을 보면, 총 35건의 충돌사건에서 22건이 관련되어 있으며, 사망자 6명, 부상자 95명에 달한다. 좌초사건은 총 9건 중 4건이 관련되어 있으며, 사망자는 없었지만 부상자는 25명이 발생하였다. 이러한 수치가 암시하는 것은 일반화하기는 다소 무리가 따를 수는 있지만 충돌사고가 발생한 경우에는 는 사망으로 연결될 가능성이 좌초에 비하여 높을 수 있다는 것이다. 결국, 충돌과 좌초사고 모두다 5명 중 1명꼴로 승선중인 사람이 부상을 당할 수 있는 것으로 나타났는데 이 또한 이들 사고유형들이 인명사상을 발생시킬 가능성이 상당 수준까지 높다고 말할 수 있다.

<표 12> 인명피해별 분류(단위 : 건)

충돌사건(35건 중 22건)			좌초사건(9건 중 4건)		
사고관련 총인원(100%)	사망수자(%)	부상자수(%)	사고관련 총인원	사망자수(%)	부상자수(%)
487명 (100%)	6(1.2%)	95(19.5%)	130명(100%)	0(0%)	25(19.2%)

자료 : 재결서 - 〈부록〉

### 3. 충돌과 좌초의 원인분석의 결과와 그 시사점

지금까지 재결서를 통하여 분석한 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 낚시어선에 의한 해양사고의 원인 중 특히 충돌사건과 관련하여 경계소홀과 운항부적절의 두 가지 요인이 해양사고를 발생시키는 가장 중요한 요인으로 확인되었다. 그런데 이러한 원인들은 바로 낚시어선의 법적인 유일한 운항자인 선장이 「낚시관리 및 육성법」에서 규정하고 있는 안전운항의무를 비롯한 제반 운항규칙의 준수를 게을리 하거나 위반한 결과에 기인한 것이다. 따라서 낚시어선운항자인 선장은 적어도 법적으로는 낚시인의 승선-출항-낚시-입항에 이르는 전과정을 통하여 전체 낚시인의 안전은 물론 낚시어선의 안전까지 홀로 책임을 지는 입장에 놓이게 된다. 따라서 낚시어선에서의 선장은 그 직무수행을 위한 일정기간 이상의 충분한 승무경력, 각종 항법에 정통한 훌륭한 조선능력, 해상에서 예상가능하거나 예상하지 못하는 각종 재난에 대한 적절한 대처능력이 모두 요구된다 할 것이다. 한편, 좌초사건은 충돌의 발생원인과는 그 세부적인 사항에서 다소 달리한 것으로 나타났다. 즉 좌초는 상대선이 있는 충돌의 경우와는 달리 타선과는 전혀 상관없이 단독으로 발생한다는 특징이 있는데, 좌초사고는 주로 선위, 수심, 해역정보, 수로상황 등과 같은 분야에서 미확인의 결과로 인하여 발생하는 일이 흔하고 때로는 선박위치발신장치(Automatic Identification System), 전세계측위시스템(Global Positioning System : GPS)과 같은 선위결정항법장치의 고장에서 원인이 발견되기도 한다. 그 외에도 시계제한 시의 무리한 운항, 점검 소홀, 과속을 비롯한 경계소홀도 사고의 원인으로 작용하였다. 따라서 좌초사고는 충돌발생의 주된 원인과는 다소 차이가 있으나 그럼에도 불구하고 이 역시 선박의 운항자인 선장에 의한 이른바 인적과실에 기인한다는 점에서 동일하기 때문에 충돌에서의 기술한 바와 같은 제반 경험, 지식, 능력을 충실히 갖추는 것이 사고예방의 가장 유효한 수단이 될 것이다.

둘째, 해양안전심판원 재결서를 통하여 해양기상에 대한 항목별 상황 즉 날씨, 파고, 시정, 풍속과 같은 제반 요소들은 적어도 이 연구가 대상으로 분석한 재결서에 따르면, 충돌과 좌초사건을 발생시키는 결정적인 요인이 되지 못한다는 결론을 얻을 수 있었다. 다시 말하자면, 이 연구에서의 충돌과 좌초사건은 이와 같은 해상기상 상황과는 거의 무관하게 발생한 것으로 추정된다는 사실이다. 따라서 이러한 외부적이고 또 인간의 통제능력을 초월하는 해상기상 상황은 상황에 따라서 일괄적



용은 곤란하겠으나 충돌사고 또는 좌초사고의 고려요소에서 제외하더라도 사실상 문제가 없어 보인다. 다만, 해상상태는 특히 육상의 경우와는 사뭇 달리 변화가 심한 탓에 출항통제에 해당하는 해상기상에 무시하고 무리한 운항을 감행한다면 언제든 해양사고는 발생가능하다는 것은 충분히 예상된다.

셋째, 해역별로 분석한 바에 따르면 영해와 배타적경제수역(Exclusive Economic Zone : EEZ)에서 낚시를 한 유일한 예외를 제외하면 대체로 연안 가까운 수역이나 영해 내에서 낚시를 하였기 때문에 낚시하는 해역이 연안에 가깝거나 다소 멀다는 어느 이유만으로는 충돌이나 좌초의 발생과 연관성을 갖지 못하는 것으로 보인다. 따라서 해역도 하나의 외부적 요인에 해당한다고 보면, 결국 낚시 어선에서의 충돌과 좌초는 해역 외적 요인에서 발견할 수밖에 없게 될 것인바 이 경우 또한 자연적으로 인적과실에 무게중심이 쏠리게 하는 또 다른 이유이기도 한 것이다.

넷째, 시간대를 기준한 사고발생현황은 대체로 계절에 따라 주간시간대 및 야간시간대의 시작과 끝이 약간 애매할 수 있으나 대체로 주간시간대가 야간시간대에 비하여 사고의 발생율이 높은 것으로 드러났다. 이는 아마도 주간에 선박교통이 야간에 비하여 상대적으로 많고 또 특정 어종의 성어기에는 출항하는 선박의 시간대가 서로 비슷하거나 어장을 선점하기 위한 고속운항 및 조황이 좋은 수역에서의 경쟁적인 조업 등이 사고발생을 뒷받침하고 있는 것으로 추정된다.

다섯째, 월별로 구분하면 대체로 여름과 가을철이 다른 계절에 비하여 사고 발생율이 높았다. 이는 특별한 이유라기보다는 다른 계절에 비하여 특정 어종이 많이 잡힌다거나 해상기상 상태가 다른 계절에 비하여 좋을 수 있다든가, 휴가철을 이용하여 낚시인이 다른 계절에 비하여 많아지는 현상에 기인한 것으로서 결국 선박의 운항이 해당 시기에 특히 많았던 것이 사고 발생율을 높이는 요인으로 작용한 탓일 것이다.

여섯째, 인명 피해와 관련하여 충돌과 조난이 어떤 상관관계를 갖는가를 고찰하는 것은 이 연구에서 밝히고자 하는 어떤 분야보다 중요하다. 결과 사망은 충돌에서만 총 6건이 발생하여 상호비교가 곤란하였으나 부상은 충돌과 좌초 두 유형 모두에서 19%이상에 이르렀다. 이것은 충돌사고나 좌초사고의 발생 시에는 인명 피해가 다른 유형의 사고에 비하여 비교적 높을 수 있다는 것을 증명하는 것이다.

### Ⅲ. 낚시어선 운항자에 의한 인적과실 발생이유 추정

낚시어선에서의 인적과실의 발생이유를 절대적으로 정확하게 밝혀낼 수 있고, 또 이해당사자들의 적극적인 협조에 그 적용이 현실적으로 가능하다면 낚시어선에서의 특히 인명 피해가 많은 충돌과 좌초와 같은 해양사고는 비교적 짧은 기간 내에 그 효과를 극대화할 수 있을 것이다. 그러나 위 들

어느 것도 완전성을 기대하기는 어려울 것인데, 그 첫 번째에 해당하는 인적과실의 발생이유도 상당부분은 추정이 불가피해 보인다. 그 이유는 충돌과 좌초로 대표되는 인적과실이 하나의 단순한 요인에 의하여 발생하기 보다는 여러 가지가 복합된 것이며 따라서 그 추정도 여러 갈래로 나뉠 수 있는데 아래는 그 중 세 가지를 들었다.

### 1. 법적 문제점 - 승무경력이 없는 사람에 의한 낚시어선 운항이 인적과실로 이어질 가능성

「선박직원법」은 선박직원으로서 선박에 승무할 자의 자격을 정함으로써 선박 항행의 안전을 도모함을 목적으로 하는 법이다. 이 법 제5조(면허의 요건) 제1항은 “해양수산부장관은 다음 각 호의 요건을 갖춘 사람에게 면허를 한다”라고 정하고 있고, 제2호에서 등급별 면허의 승무경력 또는 「수상레저안전법」에 따른 조종면허 등 승무경력으로 볼 수 있는 것으로서 대통령령이 정하는 자격, 경력이 있을 것을 정하고 있다. 이에 따라서 이 법 시행령 제5조의2(면허를 위한 승무경력)에서는 “법 제5조의 규정에 의한 직종 및 등급별 면허를 위한 승무경력은 별표1-3과 같다.”라고 규정하고 있는데, 그 표 중에서 소형선박조종사면허와 관련한 것은 아래 <표 13>이다.

<표 13> 소형선박조종사 면허를 위한 승무경력

받으려는 면허	승무경력			
	자격	선박	직무	기간
소형선박조종사		총톤수 2톤 이상의 선박	선박의 운항 또는 기관의 운전	2년
		배수톤수 2톤 이상의 합정	합정의 운항 또는 운전	2년

※ 제14조의4(소형선박 조종사면허와 관련한 승무경력의 특례) 제12조 제3항 및 제6항에 따라 필기시험 및 실기시험을 모두 합격한 자와 「수상레저안전법」에 따른 동력수상레저기구조종면허를 소지한 자는 별표 1의3 제4호에 따른 소형선박 조종사면허를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.

※ 비교

- 「낚시관리 및 육성법」에 따라 낚시어선업을 하기 위하여 신고한 낚시어선 및 「유선 및 도선사업법」에 따라 면허를 받거나 신고한 유선 및 도선에 승무한 경력은 톤수의 제한을 받지 아니한다.

따라서 별표1-3에 의하면 소형선박조종사면허를 위하여 최소한 2년의 승무경력이 있어야 한다. 한편 시행령 제14조의4(소형선박 조종사면허와 관련한 승무경력의 특례)에서는 “제12조 제3항 및 제6항에 따라 필기시험 및 실기시험을 모두 합격한 자와 「수상레저안전법」에 따른 동력수상레저기구조종면허를 소지한 자는 별표 1의3 제4호에 따른 소형선박 조종사면허를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.”라고 하여 동력수상레저기구조종면허를 소지한 자에 대하여 별표

1-3에서 정하고 있는 승무경력 2년이 없어도 소형선박조종사면허에 응시할 수 있도록 허용하고 있다. 한편 「수상레저안전법」은 수상레저활동의 안전과 질서를 유지하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위한 법으로서 이 법 제4조 제2항제1호에서는 일반조종면허를 제1급과 제2급으로 구분하고 있으며, 그 발급대상을 제1급조종면허의 경우에는 수상레저사업종사자 및 시험대행기관의 시험관을, 제2급조종면허의 경우에는 동력수상레저기구 중 추진기관의 최대출력이 5마력 이상인 동력수상레저기구를 조종하려는 사람으로 각각 하고 있다. 따라서 동력수상레저기구 조종면허를 취득한 후에 필요로 하는 2년의 승무경력을 인정받아 소형선박조종사시험에 응시하고자 하는 사람은 동력수상레저기구 제2급조종면허를 취득해야 한다. 그런데 이 면허를 취득하기 위하여는 필기시험과 실기시험에 각각 합격하여야 하는데, 일반조종면허의 필기시험과 실기시험은 각각 100점을 만점으로 하고 있는데, 제2급 조종면허의 경우에는 각각 60점 이상을 받은 경우에 합격자로 한다. 한편 시행령 제5조에서는 필기시험의 과목을 별표1의2와 같이 정하고 시행령제6조에서는 실기시험의 채점기준과 운전코스를 정하고 있다. 결국 위와 같은 규정에서 살펴볼 때, 수상동력레저기구 제2급면허를 취득하기 위하여 별도의 승무경력을 요하지 않는다는 사실이다. 종합하면 수상동력레저기구 조종면허를 취득한 후 소형선박조종사면허를 취득한 사람은 사실상 전혀 승무경력이 없을 수 있다는 점이다. 문제는 이처럼 승무경력이 전혀 없는 사람이 규모에 따라서는 선장, 선원을 포함하여 최대승선인원을 22명까지 승선시킨 낚시어선을 조종한다는 것은 지극히 위험할 수 있다. 더구나 경우에 따라서는 해상에서 예기치 않게 높은 파도와 강한 바람을 비롯한 폭설, 폭우, 강조류와 같은 인간의 능력으로 통제 불가능하고 변화무쌍한 바다환경에서 사실상 혼자서 각종 항해장비와 무선설비를 비롯한 각종 설비를 활용하고 낚시인을 포함한 선박에 위해가 전혀 없이 그야말로 안전한 운항을 할 것이라고 기대하는 것이 처음부터 기대하기가 어렵다고 할 것이다. 그렇지만 이와 같이 승무경력이 전무한 사람들은 대개 선장으로 직접 낚시어선을 운항하기 까지 일정기간 이상을 다른 낚시어선의 승선을 통하여 항해를 비롯한 조종기술을 습득하는 기회를 가진 후에 승무한다는 관련업계 종사자의 진술이 있으나 이를 확인하거나 점검하는 시스템이 없기 때문에 그 기대가치는 높지 못하고 결정적으로는 이를 강제할 또 법적규정도 없다.

## 2. 낚시어선 운영시스템상 문제점 - 1인 선장의 피로축적에 의한 인적과실의 발생 가능성

해상을 운항하는 모든 선박에 있어서 안전운항의 확보보다 더 우선적이고 중요한 가치는 없을 것이다. 그러므로 낚시어선을 포함한 모든 선박은 어떤 경우에도 선박의 안전에 위해가 될 수 있는 요소를 사전적으로 제거할 수 있어야 한다. 더욱이 22명의 최대승선인원을 승선시킬 수

있는 10톤의 낚시어선이라면 더욱 그러해야 마땅하다. 그러나 낚시어선의 운항형태를 보면 반드시 그렇지만은 않을 수 있다는 점에서 문제의 심각성이 있다. 예를 들면, 총톤수 10톤의 낚시어선이 선장, 선원을 포함한 총 22명의 사람을 승선시켜 갈치 등 조업을 위하여 출항하는 경우를 가정해 보자. 이 선박은 인터넷 등을 통하여 홍보한 낚시어선에 예약을 하여 지정된 날자, 일시, 장소에서 승선한다. 선장은 부두를 떠나서 조황이 좋을 것으로 추정하는 낚시터까지 최대한 빠른 속력으로 혼자서 선박을 조종하고 항해하여 예정된 어장에 도착하면, 선박을 멈추고 해묘(海錨: sea anchor)를 던져 선박을 정류상태(停留狀態: 선수를 바람이 불어오는 방향으로 유지하면서 조류에 따라서 천천히 떠밀리는 상태)에서 집어등(集魚燈)을 밝혀서 낚시에 돌입한다. 물론 이 때부터 선장은 실질적인 운항에서 잠깐 벗어나 피로를 풀 생각으로 잠시 휴식을 취할 수도 있겠으나 그런 휴식이 줄음으로 발전하는 경우에는 선박과 낚시인의 안전이 극단적으로 위협을 받는 일이 발생할 수도 있다. 왜냐면 낚시인은 오직 낚시에 집중하고 있을 가능성이 큰 탓에 다른 선박의 접근여부를 확인할 수 없고 또 확인할 의무도 없기 때문이다. 한편, 이런 우려와는 달리 밤새워 무사히 입항하더라도 성어기에는 당일 또 다른 낚시인을 승선시켜 출항을 해야만 하는 경우도 있고 더 나아가서는 여러 날 동안 계속될 수도 있다. 이럴 경우 선장의 피로도에는 극에 달할 수 있는데 이러한 현상은 결국 인적과실에 의한 충돌과 좌초와 같은 해양사고의 발생 가능성을 더욱 높이게 된다. 따라서 그 해결책은 굳이 제시하지 않더라도 너무 분명해 보인다. 이와 관련하여 아래 <표 14>은 이 연구의 대상이 된 재결서에 기초한 낚시어선의 출항에서부터 입항까지 체류시간, <표 15>는 이번 연구에서 사용된 재결서에 의한 10톤 규모의 낚시어선에서의 선원의 승선여부를 각각 나타낸 것이다.

<표 14> 낚시어선 해상체류시간별 분포

(단위 : 건)

시간별 유형	1시간이내	1~4시간	5~8시간	9~11시간	12~20 시간	미확인
계	9	13	10	6	5	1

자료 : 재결서(부록)

<표 15> 10톤 규모의 낚시어선에서의 선원 승선여부

선장만 승선한 경우	선장과 1인의 선원이 함께 승선한 경우
8척	7척

자료 : 재결서(부록)

<표 14>에 의하면, 미확인되는 1건을 제외하고는 1시간 이상 4시간 미만이 13건으로 가장

많고, 다음으로 5시간 이상 8시간 미만은 10건, 1시간 이내 9건순이다. 그러나 9시간에서 11시간도 6건, 심지어 12시간 이상 20시간도 5건이나 된다. 이것이 의미하는 것은 물론 선장과 선원이 함께 승선하는 경우에는 선장의 피로도가 다소 완화될 수 있겠으나 혼자서 운항하는 선박은 이렇게 장시간 운항하는 것은 피로도를 극단적으로 높여 집중도의 저하 등 인적과실에 의한 충돌, 좌초 등의 해양사고를 발생시킬 가능성을 높일 수 있다는 것을 보여준다 할 것이다. 한편, 위 <표 15>에 의하면, 재결서상에 10톤 규모의 낚시어선은 모두 15척이다. 이 가운데 선장만 승선한 경우는 8척이고 선장과 선원 1명이 동시에 승선한 경우는 7척이다. 따라서 같은 규모의 낚시어선이라도 예외 없이 선장 외 별도의 선원을 승선시키고 있지는 않은 것으로 드러났다. 그것은 오직 낚시어선업자의 선택에 의할 뿐 법적으로 강제되어 있지 않기 때문이다. 그런데 1명의 선원을 추가로 승선시키는 것은 낚시어선업자 입장에서는 인건비의 증가로 다소간 부담이 없지는 않을 것이다. 그러나 선장 1인이 운항하는 낚시어선에 비하여 선장의 피로도를 낮추어 선박의 안전운항에 보다 집중할 수 있게 하여 선박을 위험에 처하게 할 가능성을 낮추고 또 낚시인들에게 갖가지 편의를 제공하는 시간을 늘리는 바람직한 결과를 가져다 줄 것이 분명해 보인다. 한편으로는 낚시인들 간에 1인 선장에 의한 낚시어선보다는 선원을 승무시킨 낚시어선이 선박의 안전성과 낚시인의 편의성을 증진시킨다는 인식이 보편화되면 조만간 1인 선장만으로 운항하는 낚시어선은 낚시인이 기피하여 경영상 어려움에 봉착할 수도 있을 것이다.

### 3. 낚시전문교육의 문제점 - 충돌방지를 위한 레이다 교육 및 충돌 등 사례 교육 미흡

「낚시관리 및 육성법」 제47조(교육 홍보) 제1항에 따라, 낚시어선업자 및 선원은 매년 4시간의 낚시전문교육의 이수를 강제 받는다. 한편 이 교육의 내용은 크게 4가지로 구분되어 있는데, 낚시 관련 정책 및 법규, 수산자원 보호 및 관리, 안전관리 및 위기대응, 인명구조 및 응급조치가 그것이다. 이 교육은 그 내용상 해마다 유사하여 피교육자들이 다소 식상해 할 수 있고 또 학술적인 내용을 담은 교육이 아니라서 이 교육을 하는 교수를 비롯한 강사진 보다 실무적인 경험이 훨씬 풍부한 낚시어선업자 또는 선원인 경우 4시간 마저 지루하거나 귀찮아 할 수 있다. 따라서 교육의 가치와 중요성을 떠나 가능하면 피하고 싶은 심리가 어느 정도 잠재해 있을 것으로 충분히 추정된다. 따라서 교육의 중요성과 가치를 보다 고양시키고 보다 현장감 있고 꼭 필요한 교육내용으로 재편성될 필요성 여부를 엄밀하게 재평가 해볼 시점이 되었다고 본다.

## Ⅳ. 낚시어선에 의한 해양사고의 인적과실 경감방안

### 1. 승무경력이 없이 낚시어선 선장이 될 수 있는 제도의 폐지

「선박직원법」 상 수상동력레저면허를 취득하여 소형선박조종사면허를 취득하는 현행 제도를 완전히 폐기하여야 마땅하다. 그 이유는 다음과 같다. 선박의 안전운항은 단순한 지식만으로 담보될 수 없기 때문에 상당부분 해당 분야에서의 승무경력이 요구된다 할 것이다. 그런 의미에서 선박직원의 자격과 면허를 규정하고 있는 「선박직원법」 상의 면허취득을 위한 승무경력의 충족은 필수적이다. 특히나 한꺼번에 최대 22명까지 사람을 승무시킬 수 있을 낚시어선이라면 그런 요건은 절대적이어야 마땅하다. 그러나 현행 「선박직원법」의 관련 규정은 적어도 논리적 정당성에 관한 문제제기는 물론 같은 소형선박조종사면허를 취득하는 사람들 간에도 그 형평성이 문제시 될 수도 있다. 이런 상황에서 해양수산부와 해양경찰청이 2017년 12월 3일 발생한 영흥도 사고의 후속조치로 발표한 낚시어선안전강화방안의 세부적 내용 중에 승선경력 등 선장이 되기 위한 자격을 강화하겠다고 밝힌 것은 지극히 당연하고 현실적이다. 그러나 그 절차상 우선적으로 현행의 「선박직원법」 상 관련 규정을 개정하는 것이 급선무일 것이다. 다행히 현재 낚시어선의 운항자들은 대부분 오랜 승무경력을 갖고 있다고 듣고 있다.

낚시어선의 해양사고 중 충돌과 좌초는 인적과실과 충분히 관련되어 있다. 따라서 인적과실을 보다 줄이기 위해서는 그 첫 관문인 해기사면허제도에 대한 보다 엄밀한 검토가 필요하다고 생각하며, 정부 당국은 그 과정에 특히 소형선박조종사면허제도를 중점적으로 들여다 볼 것을 권한다.

### 2. 13인 이상 낚시어선에서의 선원의 승무 강제

낚시어선은 「어선법」 과 10톤 이하의 소형선박설비기준에 따른 최대승선인원이 정해진다. 그 가운데 선장과 선원을 포함한 13인 이상의 낚시객을 승선시킬 수 있는 낚시어선에 대하여는 선장이 장기간 피로가 축적된 상태에서 홀로 운항을 하는 구조로 인하여 발생 가능한 잠재적인 해양사고를 보다 획기적으로 개선하기 위하여 가장 먼저 선원 1명의 승선을 의무화시키는 법제를 마련하도록 한다. 그래서 문제는 이 선원이 실질적으로 지금까지 선장이 홀로 감당해 왔던 운항을 돕기 위하여는 필히 최소한의 면허를 갖추는 것이 옳다. 그러나 모든 낚시어선에 이를 일괄적으로 적용하는 것은 합리적이지 않다. 그 이유는 모든 낚시어선이 크기에 관계없이 동일한 수의 낚시인을 승무시키는 것도 아니고 더욱 그 낚시터의 장소를 영해외곽 부근까지 운항하여 해묘(海錨 : sea anchor)를 투척하고, 집어등을 밝혀 밤새워 낚시를 하고 뒷날 입항하기 까지 잠을 거의 잘 수 없고 그래서 사고의 발생가능성이 높은 총톤수 10톤의 낚시어선에 해당하는 것도 아니다. 따라서 그 가장 좋은 방법은 최대승선인원상 여객선에 해당하는 13인 이상을 승무시

키는 규모의 낚시어선에 대하여만 적용하는 것은 충분한 설득력이 있다고 볼 것이다. 나아가서는 선장의 피로도를 획기적으로 경감하면서 다른 한편으로 낚시어선의 안전운항을 담보하는 두 가지 문제를 동시에 해결하는 유일한 방안은 13인 이상의 낚시어선에 의무승선하는 선원도 선장처럼 반드시 소형선박조종사면허의 취득을 법적으로 강제하는 것이다. 만약에 13인 이상의 낚시어선에서의 소형선박조종사면허를 가진 1명의 선원에 대한 강제승무가 선박소유자 입장에서 부담이 될 경우를 고려한다면 10톤에 해당하여 총 22명을 승무시킬 수 있는 낚시어선에 한정할 수도 있을 것이다. 이렇게 되면 13인 이상의 최대승선인원을 승무시킬 수 있는 낚시어선 모두에 대하여 일관적으로 강제하는 것보다는 보다 더 설득력을 얻게 될 것으로 추정된다. 이런 측면에서 실제로 2017년 12월 3일 해양수산부와 해양경찰청이 영흥도 사고의 후속조치로 발표한 낚시어선안전관리방안에는 안전요원 역할을 수행하는 선원을 추가로 승선하게 하는 방안을 검토하겠다고 했다. 문제는 이런 방안이 가능한 조기에 실시되도록 관련법 즉 「선박직원법」에 대한 개정작업을 해야 할 것이다.

### 3. 낚시전문 교육제도의 개편 등

앞에서 낚시전문교육의 문제점을 제시하였다. 이에 따라 관계기관에서 신중하고 면밀한 검토를 통하여 새로운 접근을 시도하고자 할 경우에는 가장 우선적으로 낚시어선에서의 인명 피해를 최소화하는데 일조를 할 수 있는 교육내용에 그 무게중심을 두도록 권한다. 그 구체적인 것으로는 무엇보다 특히 레이더를 이용한 충돌위험성 판단은 물론 시계제한상태에서의 레이더의 활용과 같은 내용은 반드시 포함되어야 한다. 이것은 다소 전문적인 지식을 요한다. 따라서 피교육자들은 당장 잘 이해를 하지 못할 수도 있다. 그러나 그 가치와 중요성을 설명하고 이해를 구한다면 충분히 가능할 수 있다고 본다. 나아가서는 충돌과 좌초사례에 관한 내용도 반드시 포함하여 보다 실질적인 인명 피해 감소효과를 고양할 수 있도록 하여야 마땅할 것인데, 이 경우, 이 분야에 관한 교육은 전국 해양안전심판원의 심판관, 조사관 및 선장으로서 승무경력이 있는 심판변론인에게 위탁하는 방안을 검토해 보직 할 것이다. 마지막으로 현행의 4시간의 교육만으로는 이렇게 새롭게 포함될 내용을 소화하기에 충분하지 못할 것이므로 그 시간을 8시간으로 늘리는 방안도 고려해야 마땅할 것으로 본다. 이상과 같은 내용은 낚시전문교육제도의 내용과 시간수를 중심으로 한 개편방안에 관한 것이었음에 비하여 이 교육제도의 운영상 또 다른 개선이 필요한 사항이 있다. 그것은 낚시관리 및 육성법 제47조(교육홍보)제1항에 따라 낚시어선업자와 선원은 낚시인의 안전을 위하여 전문교육을 받도록 하고 있다. 그러나 이 법에 따른 낚시어선업자는 반드시 자신 소유 낚시어선의 선장이 아닐 수도 있다. 따라서 이를 개정하여 실제 선장이 아닌 낚시어선업자가 이 교육을 수강하는 불합리는 당연히 개선되어야 할 것이다.

## VI. 결 론

이 연구는 낚시어선에 의한 해양사고 그 중에서 특히 인명 피해가 다른 유형의 해양사고에 비하여 상대적으로 높은 충돌과 좌초사건이 주로 어떠한 원인에 기인하여 발생하는가를 밝히고 이에 대한 개선방안을 제시하고자 한 것이다. 이를 위하여 이 연구에서는 2014년부터 2019년까지 중앙해양안전심판원을 포함한 부산해양안전심판원, 목포해양안전심판원 및 인천해양심판원의 재결서 중 특히 낚시어선에 의한 해양사고의 유형 중 충돌과 좌초에 한정된 44건의 재결서를 분석하였다. 그 결과 다음과 같은 결론을 얻었다. 첫째, 낚시어선에서의 충돌과 좌초사고의 가장 주된 원인은 낚시관리 및 육성법에서 규정하고 있는 낚시어선업자에게 부여된 안전운항의무 및 해사안전법상 제반 항법을 준수하지 않은 결과에서 비롯된 것임을 확인할 수 있었다. 구체적으로는 크게 두 가지 요인 즉, 경계소홀과 운항부적절에서 기인한 것으로 이는 곧 대표적인 인적 과실에 해당한다는 것도 또한 확인하였다. 둘째, 각종 해양기상 현상은 전적으로 그 성격상 외부적 요인에 속한 특성을 지니고 있고 상식적으로는 낚시어선에 의한 해양사고의 가장 중요한 요인에 해당할 것 같지만 실은 이러한 요인들이 낚시어선의 충돌 및 좌초의 주요한 원인으로 작용하고 있지는 않았다. 이런 상황에서는 낚시어선에서의 충돌과 좌초의 근본원인을 인간의 능력으로 통제 불가능한 외부적인 해양기상 상황에서 발견하려고 하기 보다는 오히려 내부적인 요인에서 찾으려 하고 있다. 그런 측면에서 볼 때, 월별, 해역별 분석도 역시 그 어느 것도 낚시어선에 의한 충돌 및 좌초사고의 직접적인 발생원인에 해당되지 아니하였다. 넷째로, 인명 피해와 관련하여 충돌과 좌초가 5명 중 1명의 확률로 부상을 당할 수 있다는 추정을 가능하게 함으로써 이들 사고가 다른 유형의 사고에 비하여 인명 피해와 상당한 연관성을 가진 것임을 확인할 수 있었다. 위를 종합하면 결국 낚시어선의 해양사고 유형 중 충돌과 좌초는 어떤 외부적 요인에 기인하기 보다는 오히려 낚시어선 운항자인 선장에 의한 인적과실에서 주로 기인한다는 결론에 도달하게 하였다. 그렇다면 어떠한 이유로 인하여 인적과실이 발생하는가의 문제로 귀결되는데, 무엇보다도 승선경력이 전무한 상황에서도 소형선박조종사면허 취득의 길을 열어 두고 있는 현행 「선박직원법」의 문제를 비롯하여 적어도 낚시어선의 선장은 현행의 제도상 선박의 운항에 관한한 법적으로는 어떠한 사람으로부터 도움을 받지 못하는 상태에서 피로의 누적으로 인한 사고의 발생가능성이 대단히 높다는 것이고 마지막으로 낚시전문교육이 그 시간수의 부족이라든가 레이다 및 충돌 및 좌초사례와 같이 꼭 필요한 내용이 보완되어야 함에도 이를 누락하고 있는 문제를 포함하여 다음과 같은 물음과 함께 그 개선방안을 제시한다. 첫째, 「선박직원법」의 개정을 통하여 수상동력레저기구 조종면허를 취득하여 단기교육과정을 거쳐 승무경력이 전혀 없이도 소형선박조종사면허를 취득할 수 있도록 허용하고 있는 현행 규정을 폐지하는 주장을 제시하였다. 둘째, 낚시어선 선장 혼자만에 의한 선박운항상 피로의 축적에 직접 또는 간접으로 기



인할 수 있는 해양사고를 줄이기 위하여 실질적으로 선박운항을 일부 담당할 수 있도록 13인 이상의 낚시객이 승선할 수 있는 규모의 낚시어선에 대하여는 선원 1명의 고용을 의무화하고 이 선원 역시 일정한 승무경력을 통하여 소형선박조종사면허를 가진 자를 승무시키도록 하는 방안을 제안하였다. 셋째, 낚시전문교육의 시간 및 내용을 대폭 변경해야 한다고 생각하여, 그 구체적인 내용으로서 인적과실과 직접 관련성을 갖고 있는 충돌 및 좌초의 방지를 위한 선위측정, 주요 기본 항법, 선교당직근무 또는 선교자원관리에 관하여 충분한 교육이 가능하도록 현행 4시간을 8시간으로 늘리고 그 교육내용도 위와 같은 내용이 충분히 다루어질 수 있도록 개편되어야 한다. 그리고 특히 충돌사태는 해양안전심판원의 조사관이나 심판관 또는 심판변론과 같이 이 분야의 실질적인 전문가가 담당하도록 개편하는 것도 권고하였다. 그러나 아무리 법제가 충실할 지라도 이에 관한 실질적인 이해당사자인 낚시어선의 소유자, 선장 및 선원의 실질적인 참여와 협조가 반드시 필요하다고 본다. 그러기 위하여 첫째, 이 분야에 관한 연구용역을 할 경우 가장 쟁점이 되는 문제를 중심으로 실질적이고 실현가능한 방안을 마련하고 둘째, 이 문제에 대한 공청회 등을 개최하는 경우에는 주로 정부 관계 당국의 대표자와 낚시어선업자(대표)가 주요 참여하기보다는 가장 중요한 이해당사자이면서 또 해양사고가 발생할 경우에 잠재적 희생자가 될 수도 있다는 점을 감안하여 일정수의 낚시인(낚시인 수를 기준으로 전국적으로 형평에 맞게 선임)도 포함하는 것이 보다 설득력을 가질 수 있다고 본다.

이상과 같이 이 연구는 해양안전심판원의 재결서에 기반하여 낚시어선의 해양사고가 대부분은 운항자에 의한 인적과실에서 기인하는데, 이는 운항자 개인의 승무경력이나 운항기술의 문제가 아니라 근본적으로는 현재의 낚시관련 법률과 제도상의 문제이므로 결함이 있다면 과감하게 개편하여야 할 것이다. 여기에 추가하여 앞으로의 바다낚시 정책은 안전 환경 자원관리 차원에서 접근(홍장원 외 2018)할 수 있어야 한다고 본다.

## 참 고 문 헌

1. 김두석, 2016, “낚시어선 안전관리 제도상 문제점 및 개선방안”, 『한국치안행정논집』, 12(1), 한국치안행정학회 : 21-44.
2. 김동진·곽수용, 2011, “국내 해양선박사고의 인적 오류의 요인 평가”, 『대한인간공학회지』, 30(1), 대한인간공학회 : 87-98.
3. 김원래·정광교·이석희, 2007, “어선의 인명사고 원인 분석에 관한 기초 조사연구”, 『기술 논문』, 선박안전기술공단 : 38-56.
4. 김중오, 2018, “낚시어선 사고 예방을 위한 해양경찰학적 대응방안”, 『한국해양경찰학회보』, 8(2), 한

국해양경찰학회 : 49-72.

5. 박경순, 2016, “뉡시어선 안전관리 방안에 관한 연구”, 『한국해양경찰학회보』, 6(1), 한국해양경찰학회 : 109-135.
6. 박성용 · 박호삼 · 주종광 · 김주환, 2018, “뉡시어선 해양사고의 제도적 함의”, 『한국경찰연구』, 17(4), 한국경찰연구학회 : 77-104.
7. 손영태, 2018, “뉡시어선 운영의 범체계와 입법방향에 관한 연구”, 『한국해양경찰학회보』, 8(2), 한국해양경찰학회 : 17-48.
8. 이정삼 · 류정곤 · 엄선희 · 고동훈 · 이동립 · 황규환, 2019. 『뉡시관리 실행력 제고 방안 연구』, 한국해양수산개발원 : 1-193.
9. 조현국, 2017. 『어선해양사고의 분석과 저감대책에 관한 연구』, 경상대학교 대학원 박사학위논문 : 1-105.
10. 홍장원 · 윤인주 · 최일선 · 이정아, 2018. “바다 뉡시 정책, 안전 환경 자원 관리 차원에서 접근해야”, 『KMI 동향분석』, 69, 한국해양수산개발원 : 1-21.
11. 해양수산부 · 한국어촌어항공단, 『뉡시어선 전문교육 가이드북』, 해양수산부 · 한국어촌어항공단 : 1-173.
12. 한국소비자원, 2018, 『뉡시어선 안전실태조사 : 1-25.
13. 해양수산부, 2017, “해수부, 해양선박사고 예방 및 현장 대응체계 개선방안 발표 -급유선 뉡시어선 충돌사고 후속조치...해경 현장대응체계 뉡시어선 관리체계 개선 추진-”, 『보도자료』 : 2017.12.19.
14. 해양수산부, 2019, 『2018년도 뉡시어선업 운영현황』 : 1-2.

(논문접수일 : 2019. 11. 28 / 수정일 : 1차-2019. 12. 4, 2차-2019. 12. 7, 3차-2019. 12. 23 / 영문초록검수일 : 2019. 12. 20  
/ 게재확정일 : 2019. 12. 24)

<부록> 인천해양안전심판원, 2014~2018, 『재결』, 부산해양안전심판원, 2014~2019, 『재결』, 목포해양안전심판원, 2015, 2017, 2018, 『재결』, 중앙해양안전심판원, 2015~2016, 『재결』

<부록>

사건번호	선박종류		사고일시	사고장소	날씨	인명손실	충돌	최초	인적과실유형	체류 시간
	톤 수									
1	부17-5	낚시어선 (17명)	16.7.24.08: 07	경남 사천시 신수도 서쪽 솔섬과 모자서 사이 해상	맑은 날씨에 바람은 거의 없었고, 파고는 잔잔했으며, 시정은 4마일로 양호	3부상		1	경계소홀	6:00~14:00 (8시간)
		7.93톤								
2	부17-3	낚시어선 (22명)- 부선(0명)	16.09.14 04:33	경남 진해항 16정박지	구름이 조금 낀 날씨에 북동풍이 초속 약 2미터로 불었고 파고는 약 0.5미터에 시정은 약 5마일 정도	0	1		운항부적절(항법 미적용), 안전(점검, 선박관리자 부재)	2016.09.13. 17:00~ 2016.09.14. 04:33 (약 11시간)
		9.77톤								
3	부16-48	낚시어선(5명) -낚시어선(4명)	15.12.14 16:23	경남 통영시 육지면 남도 북서방 약 100m 떨어진 해상	맑은 날씨에 동풍이 초속 2~3m로 불고 파고는 0.5m, 시정은 약 5마일 이상으로 양호	4부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.12.14. 07:00~ 2015.12.14. 18:00 (11시간)
		9.77톤								
4	부16-49	낚시어선 (4명 어선(명))	16.03.16 06:00	경남 거제시 남부면 남녀도 남동방 약 20m해상	맑은 날씨에 바람과 파도가 거의 없었으며, 시정도 양호	0	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2016.03.16. 01:30~ 2016.03.16. 06:00 (약 4시간)
		9.77톤								
5	부19-20	어선(11명) 낚시어선(22명)	18.10.10 01:18	경남 통영시 육지면 구도 등대로부터 201도 방향 159마일 해상	흐린 날씨에 북동풍이 초속 약 7미터로 불었고 파고는 0.5미터 시정은 약 3마일 이상으로 양호	0	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2018.10.09. 14:00~ 2018.10.10. 04:00 (14시간)
		9.77톤								
6	부19-17	낚시어선(3명)	19.01.09 19:26	경남 육지도 북방 약 1.1마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 약 4~6미터로 불었고, 파고는 약 0.5	0		1	안전(해역정보 미확인)	2019.01.09. 13:30~
		6.67톤								
7	부19-12	낚시어선 (13명) 어선(1명)	18.11.21 09:01	경남 창원시 진해구 초리도 동방 0.12마일 해상	맑은 날씨에 북풍이 초속 6~9미터로 불었고, 파고는 약 1미터, 시정은 양호	0		1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2018.11.20. 13:30~ 2018.11.21. 09:15 (약 20시간)
		9.77톤								
8	부19-2	낚시어선(5명) 어선(1명)	18.10.17 10:28	경남거제시 사근서등표 남서방 0.12마일 해상	맑은 날씨에 남서풍이 초속 2~4미터로 불었고, 파고는 약 0.5미터, 시정은 3마일로 양호	0	1		운항부적절(항법 미적용),경계태만 (음주운항)	2018.10.17. 06:20~ 2018.10.17. 12:30 (약 6시간)
		9.77톤								

		2.6톤									
9	목18-50	뉘시어선(13명) 무등록선박(1명)	17.11.10 07:23	전남 여수시 중앙동 장군도 등대로부터 진방위 56도, 315미터 해상	맑은 날씨에 남동풍이 초속 6~9미터로 불고 파고는 약 0.5~1미터 정도였으며, 시정은 3마일로 양호	1부상	1		운항부적절(항법 미적용, 속력), 경계소홀	2017.11.09. 15:00~ 2017.11.10. 05:00 (약 14시간)	
		9.77톤									
10	목18-46	뉘시어선(1명)	17.09.15 13:08	전북 부안군 흑서 등표로부터 진방위 77도, 거리 약 0.81마일 해상	맑은 날씨에 남서풍이 초속 6~8미터로 불고, 파고는 1미터, 시정은 약 3마일로 양호	0		1	경계소홀, 안전(해역정보 미확인)	2017.09.15. 11:00~ 2017.09.15. 13:08 (약 2시간)	
		7.93톤									
11	목18-21	뉘시어선(18명) 어선(1명)	17.10.14 06:08	전남 여수시 돌산읍 근내항 남동방 약 0.25마일 해상	흐린 날씨에 바람은 북동풍이 초속 6~8미터로 불었고, 파고는 0.5미터로 잔잔하였고 시정은 2마일 정도로 양호	1사망		1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2017.10.14. 05:40~ 2017.10.14. 14:00 (약 8시간)	
		7.93톤									
12	인18-18	뉘시어선(16명)	17.05.01 14:47	충남 보령시 대전항 북방파제 등대로부터 진방위 197도 방향 약 0.02마일 해상	질은 안개가 낀 날씨에 남동풍이 초속 2~4미터로 불었고, 파고는 약 1.5미터, 시정은 약 15미터 정도	10부상			방파제 접촉	안전(선위확인 소홀, 제한된 시계- 안전속력위반)	2017.05.01. 07:00~ 2017.05.01. 13:40 (약 6시간)
		7.93톤									
13	부18-13	뉘시어선(6명) 어장관리선(7명)	17.05.20 04:11	경남 통영시 미수동 방파제 끝단으로부터 약 261도 약 0.36마일 해상	맑은 날씨로 남서풍이 초속 4~8미터로 불었으며, 파고는 약 0.5~1미터, 시정은 약 3마일로 양호	0		1	운항부적절(항법 미적용), 경계 소홀	2017.05.20. 04:07~ 2017.05.20. 15:00 (약 11시간)	
		6.67톤									
14	인15-18	뉘시어선(13명) 어선(1명)	14.10.22 13:39	충남 서천군 홍원항 광암등대 남방 0.4마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 약 10미터로 불고, 시정은 약 6마일로 양호	6부상		1	운항부적절(항법 미적용) 경계소홀	2014.10.22. 08:00~ 2014.10.22. 13:00 (5시간)	
		7.31톤									
15	인15-14	뉘시어선(18명) 어선(1명)	14.09.20 07:04	충남 홍성군 서부면 죽도 북서방 2.5마일	맑은 날씨에 바람과 파도는 거의 없었고 시정은 7마일	1부상		1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2014.09.20. 06:00~ 2014.09.20. 07:04 (약 1시간)	

인적과실에 기인한 낚시어선 해양사고에 관한 연구 233

				해상	정도(일출시간 6:20)					
								7.93톤		
16	중15-11	낚시어선(22명) 낚시어선(15명)	14.11.05 13:44	충남 서천군 홍원항 북서방 약 4.2마일 해상	맑은 날씨에 바람은 거의 불지 않고 파고는 0.5미터 내외, 시정은 약 5마일로 양호	14부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2014.11.05. 06:00~ 2014.11.05. 13:44 (약 7시간)
								9.77톤		
17	목15-8	낚시어선(22명) 모터보트(5명)	13.09.09 13:45	여수시 소재 마물암등표로부터 북방, 약 0.2마일 해상	맑은 날씨에 남풍이 초속 6~9미터로 불며, 파고는 0.5미터 내외, 시정은 3마일 이상으로 양호	2사망 3부상	1		운항부적절(항법 미적용), 안전(속력), 경계소홀	2013.09.08. 14:30~ 2013.09.09. 13:45 (약 11시간)
								9.77톤		
18	중15-4	낚시어선(20명) 어선(1명)	14.02.12 18:50	전남 진도군 소재 불무도 등대 기점 070도, 0.48마일 해상	북풍이 초속 6~8미터로 불었으며, 파고는 1미터 정도였고, 일몰시간은 18:14였으며 시정은 약 3마일 정도로 양호	1부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀, 안전(야간항행금 지위반)	2014.02.12. 18:31~ 2014.02.12. 18:50 (약 20분)
								9.77톤		
19	중15-2	낚시어선(18명) 어선(5명)	14.06.14 15:29	보령시 오천면 녹도 북서방 약 500미터 해상	안개가 끼고, 남동풍이 초속 약 4~6미터로 불고, 파고는 약 0.5미터정도, 시계는 약 0.5마일로 제한	15부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계 소홀, 안전(속력, 무중신호), 경계 소홀	2014.06.14. 05:30~ 2014.06.14. 15:29 (약 10시간)
								7.93톤		
20	부14-67	낚시어선(10명) 낚시어선(7명)	14.07.06 04:03	부산광역시 사하구 낮개방파제 등대로부터 진방위 245도 방향, 약 0.2마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 약 2미터로 불고, 파고는 약 0.5미터, 시정은 약 3마일로 양호	0	1		운항부적절(항법 미적용), 안전(속력, 무중신호), 경계소홀	2014.07.06. 04:00~ 2014.07.06. 04:03 (약 3분)
								2.99톤		
21	인14-51	낚시어선(9명) 낚시어선(16명)	14.07.19 11:30	인천광역시 옹진군 영흥면 창서해역 적조부근 해상	안개가 끼어 시계가 약0.1마일 이내로 제한된 상태에서 바람은 없고, 파고는 약 0.5미터로 일었다	2부상	1		운항부적절(항법 미적용), 안전(속력, 무중신호), 경계소홀	014.07.19. 08:30~ 2014.07.19. 11:25 (약 3시간)
								7.31톤		
22	부14-32	낚시어선(22명) 낚시어선(2명)	13.10.21 06:40	경남 통영시 거제대교 서쪽으로부터 2,3번째 교각의 중앙부에서 남쪽으로 약 50미터거리 해상	맑은 날씨에 바람과 파도가 거의 없었으며 시정은 약 5마일 이상으로 양호	2부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2013.10.20. 14:00~ 2013.10.21. 04:00 (약 14시간)
								9.77톤		
23	인16-11	낚시어선(13명)	15.06.07 04:19	충남 보령시 오천면	맑은 날씨에 남서풍이 초속 1~2미터, 파고는 약	0		물체접 촉	경계 소홀(부표접촉인)	2015.06.07. 04:11~ 2015.06.07. 04:19

		4.51톤		보령LNG터미널 공사현장 서방 약 0.3마일 해상	0.5미터, 시정은 약 5마일 정도로 양호				줄 앉았으나 아니었고, 미확인 물체와의 접촉이었음)	(약 8분)
24	인16-8	뉘시어선(11명) 부선(1명) 7.93톤	15.06.21 04:04	충남 보령시 오천면 보령화력발전소 앞 해상	맑은 날씨에 북동풍이 초속 4~8미터, 파고는 약 0.5미터, 시정은 약 5마일 정도로 양호	2사망 7부상	1		운항부적절(항법 미적용), 안전(등화, 야간항행금지위반 )	2015.06.21. 03:45~ 2015.06.21. 04:04 (약 30분)
25	인16-2	뉘시어선(10명) 레저보트(3명) 7.93톤	13.11.13 09:00	충남 보령시 오천면 월도 북방 약 1.1마일 해상	맑은 날씨에 남동풍이 초속 1~2미터로 불고, 파고는 약 0.5미터, 시정은 약 5마일 이상으로 매우 좋았음	2부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2013.11.13. 08:40~ 2013.11.13. 09:00 (약 20분)
26	인16-1	뉘시어선(13명) 무등록선(1명) 5.73톤	15.07.18 05:02	충남 태안군 근흥면 안흥내항 방파제 입구해상	맑은 날씨에 남풍이 초속 약 5미터로 불고, 파고는 항내이므로 잔잔하였으며, 시정은 양호 (일출시간 05:29)	1부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.07.18. 05:00~ 2015.07.18. 05:02 (약 2분)
27	인15-50	뉘시어선(8명) 레저보트(5명) 4.99톤	15.10.04 14:27	충남 태안군 고남면 구매항 동방 약 0.8마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 약 4미터로 불고, 파고는 약 0.5미터로 일었으며, 시정은 약 7마일로 양호	0	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.10.04. 06:00~ 2015.10.04. 14:27 (약 8시간)
28	부15-49	뉘시어선(22명) 9.77톤	15.01.24 18:42	경남 통영시 한산면 소지도등대로부터 090도 방향, 약 0.05마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 약 4미터로 불고 파고는 약 0.5미터 일었으며, 시정은 약 7마일로 양호	0	1		안전(수로상황 미파악)	2015.10.04. 06:00~ 2015.10.04. 14:27 (약 8시간)
29	인15-35	뉘시어선(5명) 뉘시어선(2명) 5.83톤	15.05.15 09:17	인천광역시 옹진군 대청도 서방 14마일 해상	맑은 날씨에 남동풍이 초속 2~3미터로 불고, 파고는 0.5미터였으며, 시정은 약 5마일로 양호	2 부상	1		운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.05.15. 05:00~ 2015.05.15. 09:17 (약 4시간)
30	목15-27	뉘시어선(19명) 9.77톤	13.09.30 05:05	전남 여수시 삼산면 대삼부도 동쪽 끝단 갯바위	맑은 날씨에 시정이 약 7마일로 양호, 바람이 불지 않아 해상 상태는 잔잔	1사망 14부상	1		안전(레이더 관측 소홀), 경계 소홀	2013.09.29. 14:40~ 2013.09.30. 04:50 (약 14시간)
31	인16-45	뉘시어선(16명) 6.64톤	16.09.03 10:46	충남보령시 웅천읍 직인도 서방 약 0.14마일 해상	맑은 날씨에 남서풍이 초속 6~8미터로 불고, 파고는 0.5~1미터, 시정은 약 3마일로 양호	6부상	1		안전(수심확인 소홀)	2016.09.03. 06:07~ 2016.09.03. 10:36 (약 4시간)
32	인16-43	뉘시어선(12명) 4.76톤	16.05.22 11:07	매항리등부표로부 터 약 178도, 0.75마일 해상	맑은 날씨에 시정은 약 3마일, 파고는 약 0.5미터, 남동풍이 약 5~7미터로 불면서 매우 잔잔	0	1		안전(저수심해역 근접)	2016.07.23. 06:48~ 2016.07.23. 11:07 (약 4시간)
33	인16-42	뉘시어선(12명)	16.10.01 15:20	충남 보령시 오천면 상목도	흐린 날씨에 남서풍이 초속 2~4미터, 파고는	0	1		안전(gps고장), 경계소홀	2016.10.01. 13:00~ 2016.10.01. 15:20

인적과실에 기인한 낚시어선 해양사고에 관한 연구 235

		5.49톤		북방 0.1마일	0.5미터, 시정은 약 2마일 정도					(약 2시간)
34	부16-26	낚시어선(20명) 어선(1명)	15.01.19 07:11	진해 제덕만등표로부터 219도 방향, 약 0.39마일 해상	맑은 날씨에 북서풍이 초속 6~8미터로 불고, 파고는 0.5~1미터로 잔잔하였으며, 시정은 약 마일로 양호	0	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.12.18. 15:00~ 2015.12.19. 04:20 (약 13시간)	
		9.77톤								
35	인16-24	낚시어선(10명) 어선(3명)	15.05.02 09:30	충남 태안시 원북면 연들로 서방 0.13마일 해상	국지적으로 안개가 낀 날씨에 바람과 파고는 거의 없었으며, 사고 당시 시정은 약 300미터 정도	0	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.05.02. 06:10~ 2015.05.02. 09:30 (약 3시간)	
		9.77톤								
36	중16-18	낚시어선(11명) 부선(1명)	15.06.21 04:04	충남 보령시 오천면 보령화력 발전소 전방 600미터 해상	맑은 날씨에 북동풍이 초속 4~8미터, 파고는 약 1미터, 시정은 약 3.2마일로 시계는 양호	2사망 7부상	1	경계, 소홀, 안전(속력, 등화, 야간항행금지위반 )	2015.06.21. 04:00~ 2015.06.21. 04:04 (약 4분)	
		7.93톤								
37	인16-17	낚시어선(16명) 키약(9명)	15.11.01 08:39	충남 보령시 남포면 죽도 서방 약 0.2마일 해상	흐린 날씨에 바람은 거의 없었으며, 파고는 약 0.5미터 이고 시정은 약 5마일로 양호	1부상	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.11.01. 06:45~ 2015.11.01. 08:39 (약 2시간)	
		6.63톤								
38	인16-14	낚시어선(17명) 어선(2명)	15.11.19 07:46	경기도 화성시 서신면 제부도 북방 0.2마일해상	맑은 날씨에 바람은 거의 불지 아니하였으며, 파고는 0.5미터, 시정은 약 5마일로 양호	0	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2015.11.19. 07:38~ 2015.11.19. 07:46 (약 10분)	
		9.77톤								
39	인18-11	낚시어선(22명)	17.06.18 11:30	충남 보령시 대길산도등대로부터 진바위 091도 방향 약 0.2마일 해상	맑은 날씨에 남서풍이 초속 4~7미터로 불고, 파고는 약 0.5미터였으며, 시정은 0.1~1마일 정도	0	1	안전(선위확인 소홀, 선박위치발신장치 고장)	2017.06.18. 05:00~ 2017.06.18. 11:30 (약 6시간)	
		9.77톤								
40	부17-70	낚시어선(9명) 어선(2명)	17.09.19 09:07	경남 거제시 백사도 북서방 약 0.35마일 해상	맑은 날씨에 바람과 파고는 거의 없으며, 시정은 약 5키로 미터 이상	4부상	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2017.09.19. 06:00~ 2017.09.19. 09:07 (약 3시간)	
		4.90톤								
41	목17-68	낚시어선(10명) 모터보트(2명)	17.04.16 09:16	전남 신안군 압해읍 북룡리 효지도등표로부터 진방위 153도, 거리 약 1.13마일 해상	흐린 날씨에 국지적인 안개로 시정이 20미터 내지 30미터로 제한된 상태에서 남동풍이 초속 4~8미터로 불고 파고는 약 0.5미터	2부상	1	운항부적절(항법 미적용), 안전(무중신호, 속력), 경계소홀	2017.04.16. 09:05~ 2017.04.16. 09:16 (약 10분)	
		3.53톤								
42	인17-59	낚시어선(15명)	17.06.22 11:09	충남 보령시 외황전도 등표로부터 287도 방향 약 2.98마일 해상	맑은 날씨에 남서풍이 초속 4~6미터로 불고, 파고는 0.5미터, 시정은 약 6미터 정도	7부상	1	안전(시계제한- 무리한 운항, 점검소홀, 항해정보고장, 속력)	2017.06.20. 07:50~ 2017.06.22. 11:09 (약 2시간)	
		6.67톤								
43	인17-58	낚시어선(13명) 낚시어선(12명)	17.05.01 15:09	충남 보령시 오탁서북방등표로 부터 118도 방향 약 1.82마일 해상	흐린 날씨에 남동풍이 초속 4~6미터로 불고, 파고는 0.5미터정도였으며,	2부상	1	운항부적절(항법 미적용), 안전(무중신호), 경계소홀	2017.05.01. 05:00~ 2017.05.01. 15:09 (약 10시간)	

		7.93톤			시정은 약 15미터로 시계제한 상태					
44	인17-37	낙시어선(22명) 9.77톤	15.10.17 11:04	전북 군산시 장서 등표로부터 262도 방향 16마일 해상	호린 날씨에 북동풍이 초속 6~8미터로 불고, 파고는 0.5미터, 시정은 약 1마일 정도	9부상		1	안전(선위확인 및 해역특성 확인소홀), 경계소홀	2015.10.17. 09:30~ 2015.10.17. 11:04 (약 1시간)
45	인17-26	낙시어선(20명) 고무보트(3명) 9.77톤	16.11.06 13:22	경기도 화성시 국화도 남방 등표로부터 358도 방향 약 1.28마일 해상	호린 날씨 동풍이 초속 9~12미터로 불고, 파고는 약 2미터(다른 해역에 비해 비교적 잔잔), 시정은 약 3마일	3부상	1	운항부적절(항법 미적용), 경계소홀	2016.11.06. 07:00~ 2016.11.06. 13:22 (약 6시간)	