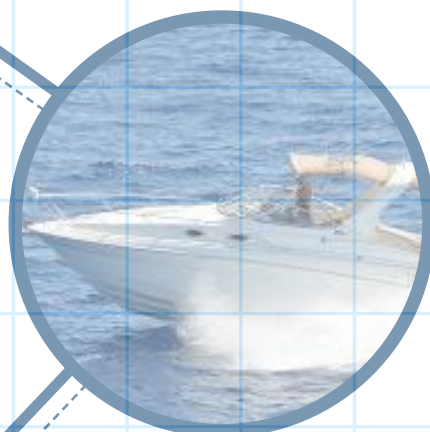


바다, 안전이 먼저다!



해양수산부
중앙해양안전심판원



사고사례로 보는 레저선박 안전 길잡이

○ 레저선박 운항자가 반드시 알아두어야 할 항법

무역항의 수상구역 **안**에서의 항법

「선박의 입항 및 출항
등에 관한 법률」
(p. 26 참조)

1. 우선피항선이란 <제2조>
2. 우선피항선의 정류 및 정박 <제5조 제3항>
3. 항로 지정 및 항로에서의 항법 <제10조, 제12조>
4. 우선피항선의 진로방해금지원칙 <제16조>

무역항의 수상구역 **안**과 **밖**에서 공통적으로 적용되는 항법

「해사안전법」
(p. 27~28 참조)

1. 모든 시계 상태에서의 항법- 일반원칙 <제6장 제1절>
2. 모든 시계 상태에서의 항법- 좁은수로 <제6장 제1절>
3. 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법 <제6장 제2절>
4. 제한된 시계에서 선박의 항법 <제6장 제3절>

○ 레저선박 해양사고 사례와 예방교훈

사례 1. 낚시어선 A호·모터보트 B호 충돌사건

사례 2. 낚시어선 C호·모터보트 D호 충돌사건

사례 3. 낚시어선 E호·모터보트 F호 충돌사건

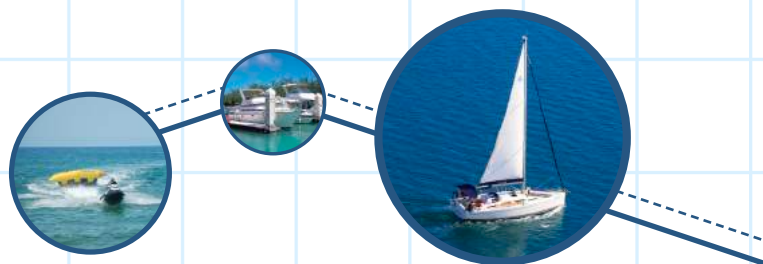
사례 4. 어선 G호·모터보트 H호 충돌사건

사례 5. 어선 I호·모터보트 J호 충돌사건

사례 6. 낚시어선 K호·레저선박 L호 충돌사건

사례 7. 낚시어선 M호·무등록 레저선박 N호 충돌사건

사례 8. 레저선박 O호 침몰사건



내 배의 상황에 맞는 항법을 지키면 사고 없는 해양레저활동을 안전하게 즐길 수 있습니다

선박의 항법 ?

◎ 내 배가 무역항의 수상구역 및 인근 해역에서 항행 중이라면, 우선 관할 지방해양수산청장이 고시한 항법 및 「선박의 입항 및 출항에 관한 법률」에 정하는 ‘무역항의 수상구역 등에서의 항법’을 지켜야 합니다.

- 지방해양수산청장이 고시한 항법 규정 (p. 25 참조)
- 전국 31개 무역항의 수상구역 (p. 2 참조)
- 무역항의 수상구역 등에서의 항법 (p. 26 참조)

◎ ‘무역항의 수상구역 등에서의 항법’에 정하는 항법 중 내 배의 상황에 맞는 규정이 없다면, 무역항의 수상구역 안과 밖에서 공통적으로 「해사안전법」에 정하는 다음과 같은 항법을 준수합니다.

- 어떤 상황에서든 항시 지켜야 할 ‘모든 시계 상태에서의 항법’ (p. 27 참조)
- 상대 선박을 눈으로 볼 수 있는 상태라면 ‘선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법’ (p. 27~28 참조)
- 시계가 제한된 수역 또는 그 부근을 항행하고 있는 선박이 서로 시계 안에 있지 아니한 때에는 ‘제한된 시계에서 선박의 항법’ (p. 28 참조)

* 지방해양수산청 고시, 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 및 「해사안전법」의 규정은 법제처 국가법령정보센터 (www.moleg.go.kr)에서 찾아보실 수 있습니다.

레저선박 해양사고

◎ 레저선박 해양사고는 2016년 총 315건에서 2017년 449건으로 크게 증가하였고, 그 중 충돌사고의 경우 사고선박 1척당 1.2명의 인명피해가 발생할 만큼 인명피해에 취약합니다.

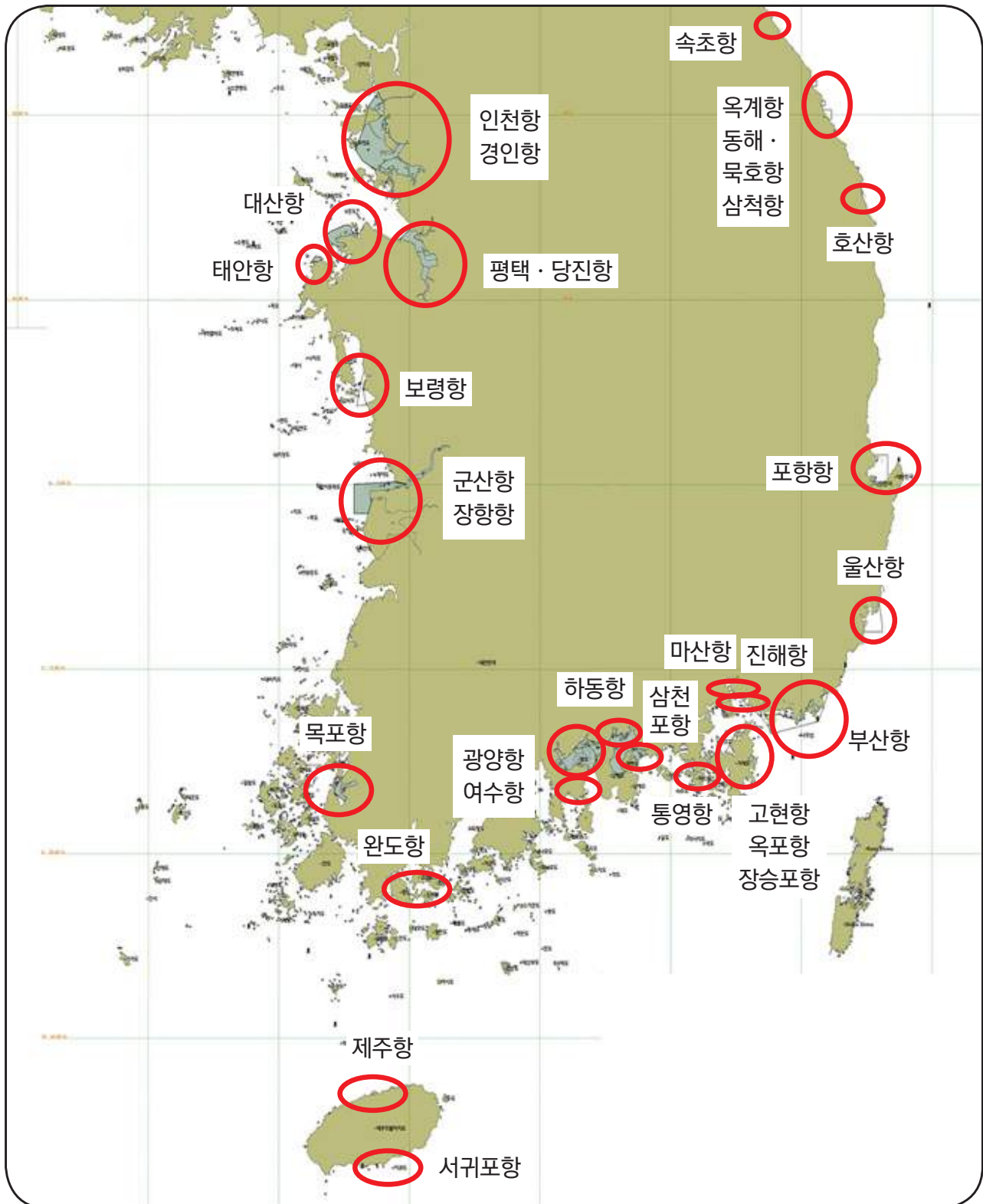
* 레저선박은 2015년 약 1.3만 척, 2016년 1.7만 척에서 2017년 1.9만 척으로 급증하는 추세입니다.

* 이 책자에서 언급하는 레저선박이란 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」에 정하는 다음의 수상레저기구(「수상레저안전법」)를 말합니다.

- 모터보트 -세일링요트 -호버크래프트 -수면비행선박

□ 무역항의 수상구역

- 부산항·인천항과 같이 대형 외항선이 주로 출입하는 항만을 무역항이라고 합니다.
무역항(31개)의 수상구역 위치는 다음과 같습니다.

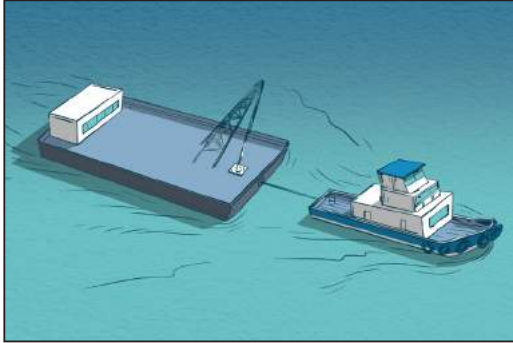


□ 레저선박 운항자가 반드시 알아두어야 할 항법

○ 무역항의 수상구역 **안**에서의 항법 (「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」)

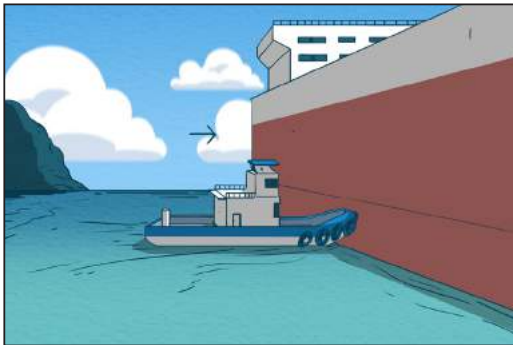
1. 우선피항선이란

주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피해야 하는 다음의 선박

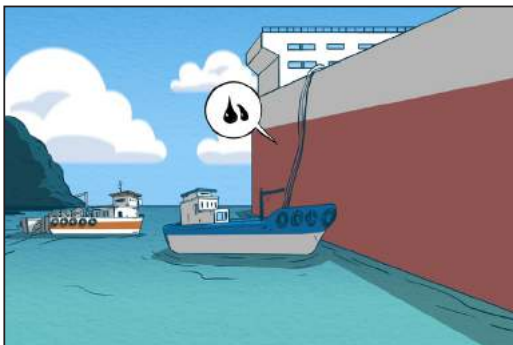


예부선

* 압항예부선은 제외



항만예선



항만운송사업 또는 해양환경관리업 등록 선박

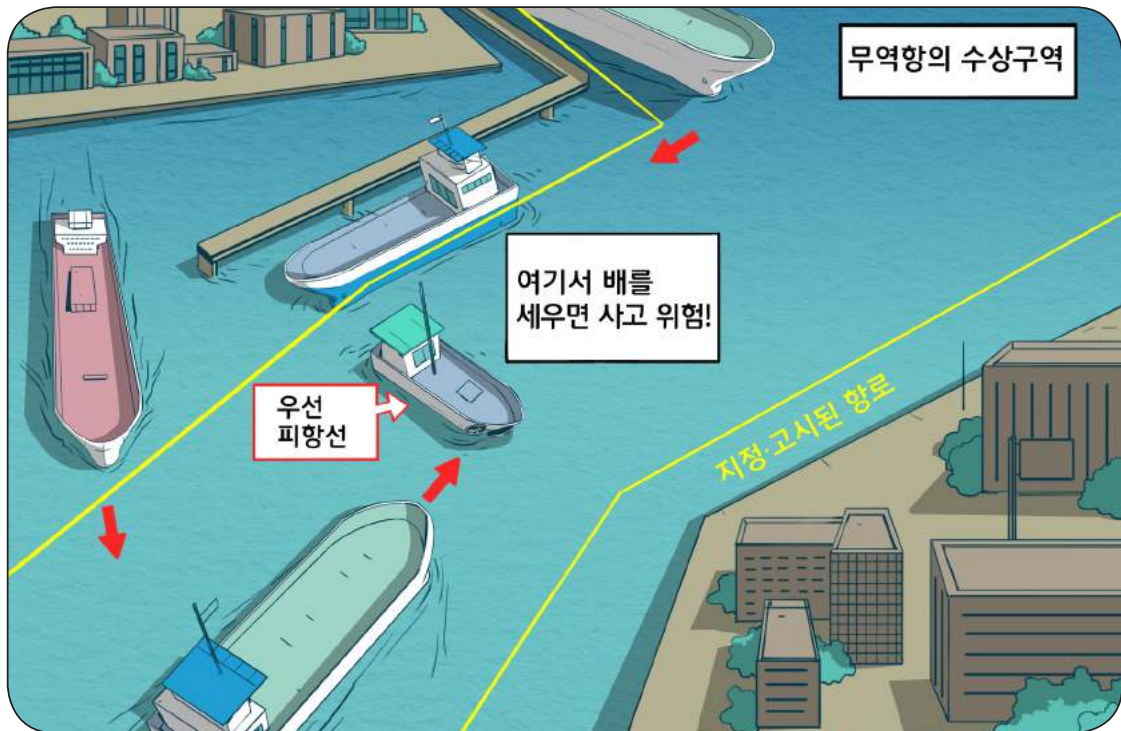
* 급수선, 급유선, 통선, 청소선 등



위에 해당하지 않는 20톤 미만의 선박

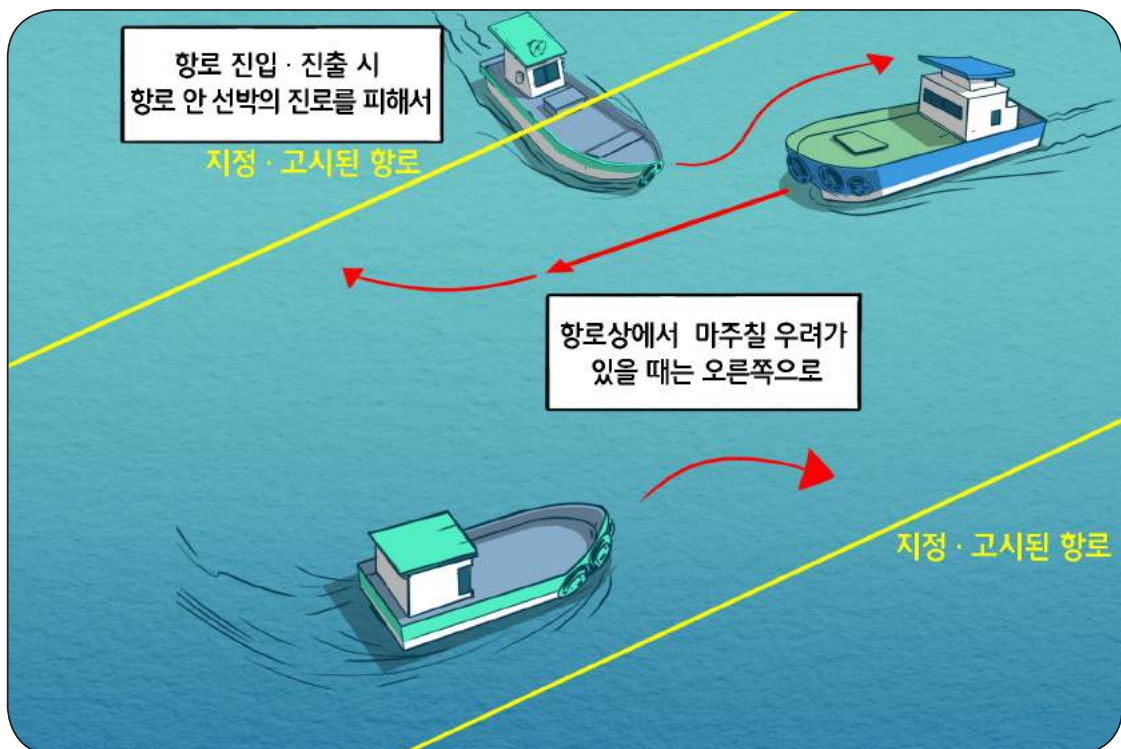
2. 우선피항선의 정류 및 정박

우선피항선은 무역항의 수상구역 내에서 다른 선박에 방해가 될 장소에 배를 세우거나 투묘 금지!



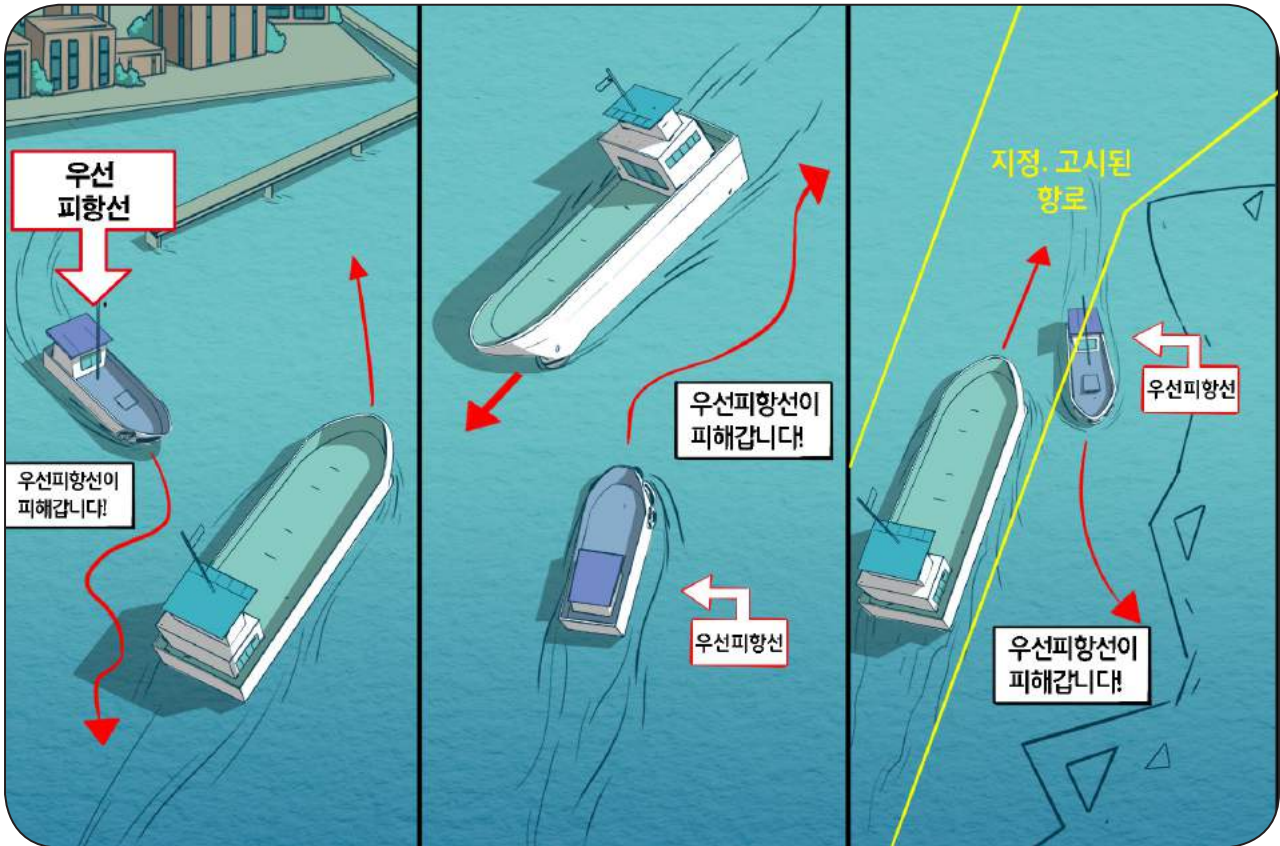
3. 항로 지정 및 항로에서의 항법

지정·고시된 항로에서는 항로 진·출입 선박이 피항, 오른쪽으로 항행 등 정해진 항법으로!



4. 우선피항선의 진로방해금지원칙

우선피항선은 무역항의 수상구역 내에서 다른 선박의 진로 방해 금지!



○ 무역항의 수상구역 **안**과 **밖**에서 공통적으로 적용되는 항법 (「해사안전법」)

1. 모든 시계 상태에서의 항법- 일반원칙

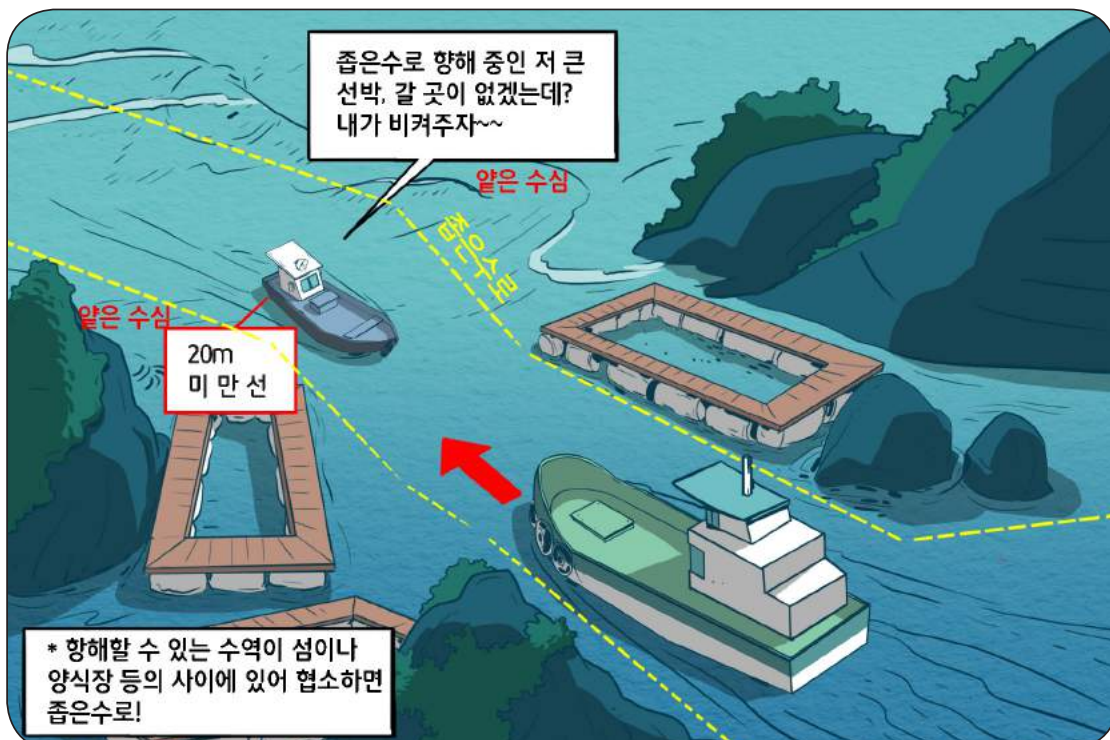
해양레저를 즐기고 있다 하더라도, 주변 선박의 움직임을 파악하고, 충돌회피동작은 적극적으로!!



* 상선이 전진 중 후진기관을 사용해 멈추는 데 걸리는 거리는 선박 길이의 약 6~8배(대형선은 약 10배), 전타해 원침로부터 90도 변경하는 데 걸리는 거리는 선박 길이의 3~4배
 덩치 큰 상선은 급박한 충돌위험에 즉각 대응할 수 없습니다, 상선과 마주치면 내가 먼저 피항동작!

2. 모든 시계 상태에서의 항법- 좁은수로

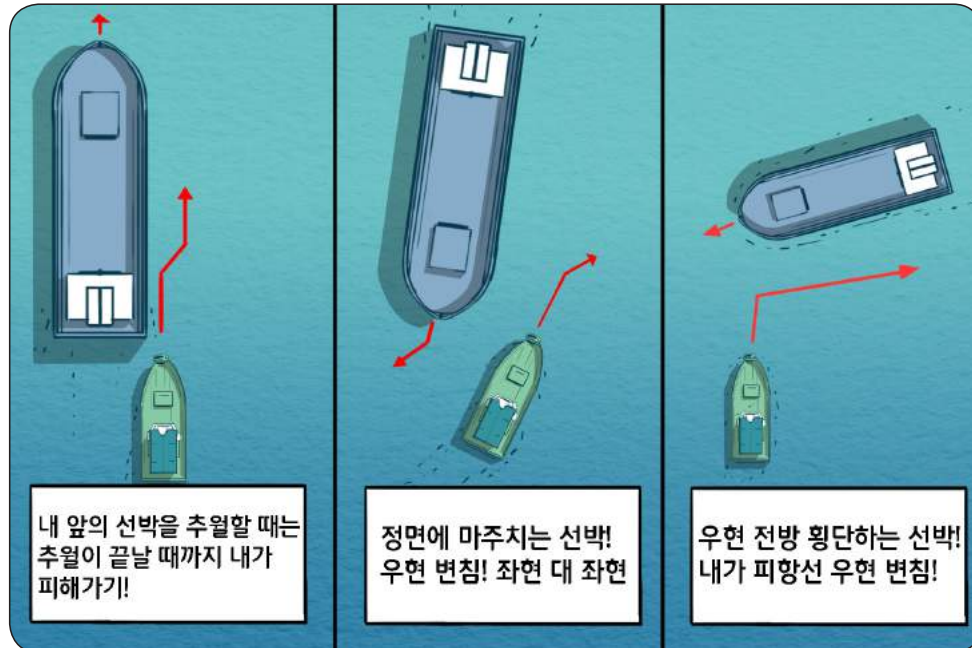
좁은수로 안 정박 금지, 오른쪽 끝쪽에서 항행, 20m 미만 선박은 다른 선박의 통행을 방해하지 않을 것!



3. 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법

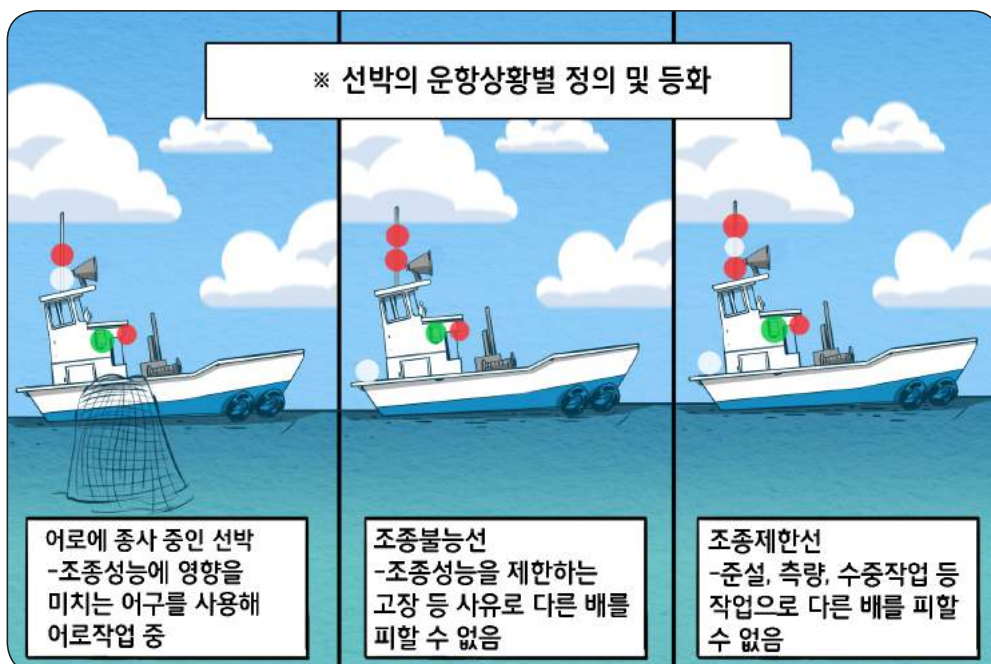
다른 선박을 추월할 때, 다른 선박과 정면에서 마주칠 때, 또는 다른 선박의 진로를 횡단할 때는 정해진 항법대로!

〈양 선박 모두 기관을 사용해 항행 중인 경우〉



〈내 배와 다른 배의 운항상황이 다른 때〉

- 항행 중인 동력선은 범선 · 어로에 종사 중인 선박 · 조종제한선 · 조종불능선의 진로를 피해야 함
- 범선은 어로에 종사 중인 선박 · 조종제한선 · 조종불능선의 진로를 피해야 함
- 어로에 종사 중인 선박은 조종제한선 · 조종불능선의 진로를 피해야 함

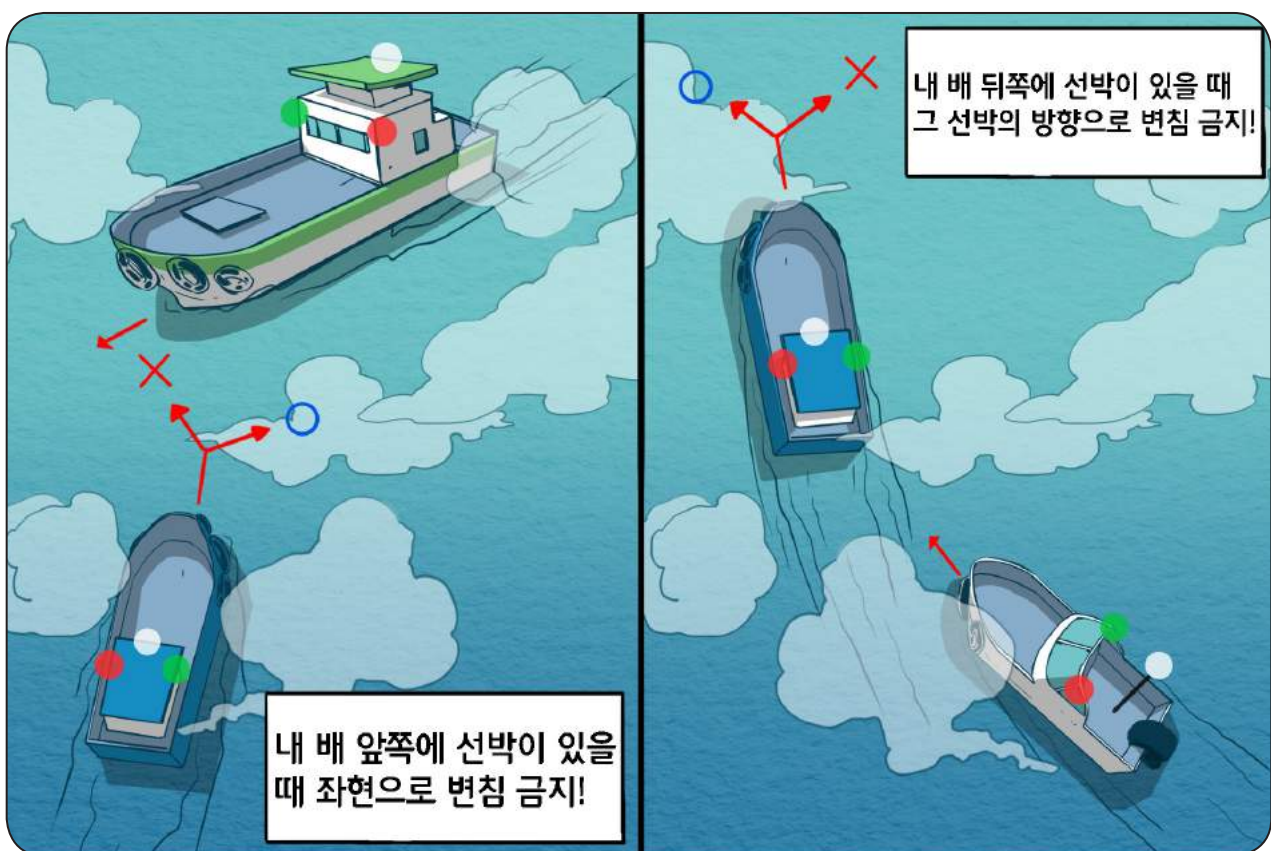


4. 제한된 시계에서 선박의 항법

안개 등으로 시계가 제한되었을 때에는

- 경계 강화
- 안전한 속력으로 항행
- 기관 조작 준비
- 시계를 고려한 충돌회피동작

※ 제한된 시계에서 변침만으로 충돌회피동작을 할 때는



사례 1

낙시어선 A호 모터보트 B호 충돌사건

관련 : 「선박입출항법」 우선피항선 항법, 「해사안전법」 경계 유지

사고 일시 / 장소

- 2016년 9월 25일 14시 55분경
- 충남 보령항 전부도등으로부터 325도 방향 0.2마일 해상(무역항의 수상구역 내)

사고 개요

- 총톤수 9.77톤 낙시어선 A호가 낙시조업을 마치고 오천항으로 귀항하던 중 조타실 전방에서 짐을 챙기며 오가는 승객들로 인해 전방 시야가 제한된 상태에서, 시동을 켜둔 채 정류하면서 승선원 3명이 모두 낙시 중이던 총톤수 1.03톤의 모터보트 B호를 발견하지 못하고 충돌해 B호는 폐선 · B호 승선원 등 2명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 흐린 날씨, 북풍(초속 4~6m), 파고 약 0.5m, 시정 약 3마일



사고 원인

- A호는 조타실 전방에 여객이 왕래하며 시야가 제한된 상태에서 경계를 소홀히 해 충돌 직전까지 B호를 발견하지 못함
- B호는 무역항의 수상구역 내에서 정류한 채 낚시를 하던 중 주위경계를 소홀히 하고, 충돌을 피하기 위한 동작을 취하지 않음

사고 교훈

- 선장은 레이더와 육안을 통해 당시의 상황에 적절하고 유효한 경계를 유지해야 함
- 정류 중인 선박이라 하더라도 경계를 유지하고, 적절한 피항협력동작을 취해야 함
- 무역항의 수상구역 내에서 우선피항선*은 다른 선박의 항행에 방해가 될 우려가 있는 장소에 정박하거나 정류해선 안 됨(위반 시 200만 원 이하의 과태료 처분을 받을 수 있습니다)

* 본 사례에서는 A호와 B호 모두 총톤수 20톤 미만의 선박으로 우선피항선에 해당



사례 2

낙시어선 C호 모터보트 D호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 좁은수로 항법, 경계 유지, 안전한 속력

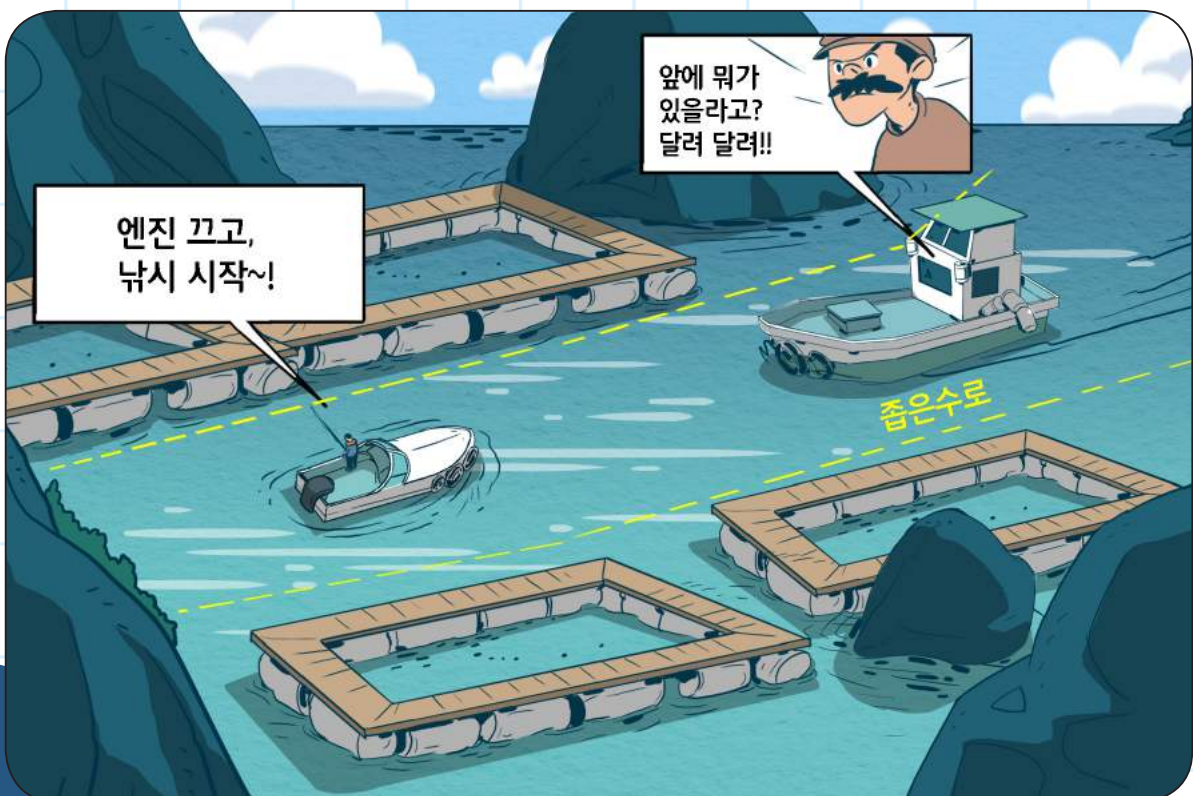
사고 일시 / 장소

- 2013년 9월 09일 13시 45분경
- 여수시 가막만 내 마물암등표 북방 약 0.2마일 해상

사고 개요

- 총톤수 9.77톤 낙시어선 C호가 선박통항이 많고 양식장이 산재한 가막만 내에서 항해할 수 있는 수역이 약 0.3마일로 좁은 해역(좁은수로)의 왼편을 따라 약 18노트의 속력으로 항해하면서 전방경계를 소홀히 해, 정류한 채로 낙시 중이던 총톤수 2.53톤의 모터보트 D호를 발견하지 못하고 충돌, D호는 폐선·D호 승선원 등 2명 사망·3명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 남풍(초속 6~8m), 파고 약 0.5m, 시정 약 3마일



사고 원인

- 좁은수로에서 항해하던 C호가 수로의 왼편에서 과도한 속력으로 항해하며 경계를 소홀히 한 것이 사고의 원인
- D호가 경계를 소홀히 해 접근하는 C호를 미리 발견하지 못한 것과 선외기를 수면 위로 올려 적절한 피항 협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인

사고 교훈

- 좁은수로를 항행하는 선박은 가능한 수로의 오른편 끝쪽에서 안전한 속력으로 항행하며, 주변경계를 철저히 해야 함
 - 좁은수로에서 정류상태로 낚시하는 선박은 주변경계를 철저히 하고, 다른 선박이 피해갈 수 있도록 주의환기 신호를 울리며, 기관을 즉시 사용할 수 있도록 준비해야 함
- * 본 사례에서는 C호와 D호 모두 길이 20m 미만의 선박이므로, 좁은수로의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통항을 방해해서는 안 되는 선박임



사례 3

낙시어선 E호 모터보트 F호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 제한된 시계에서 선박의 항법, 무중신호, 좁은수로

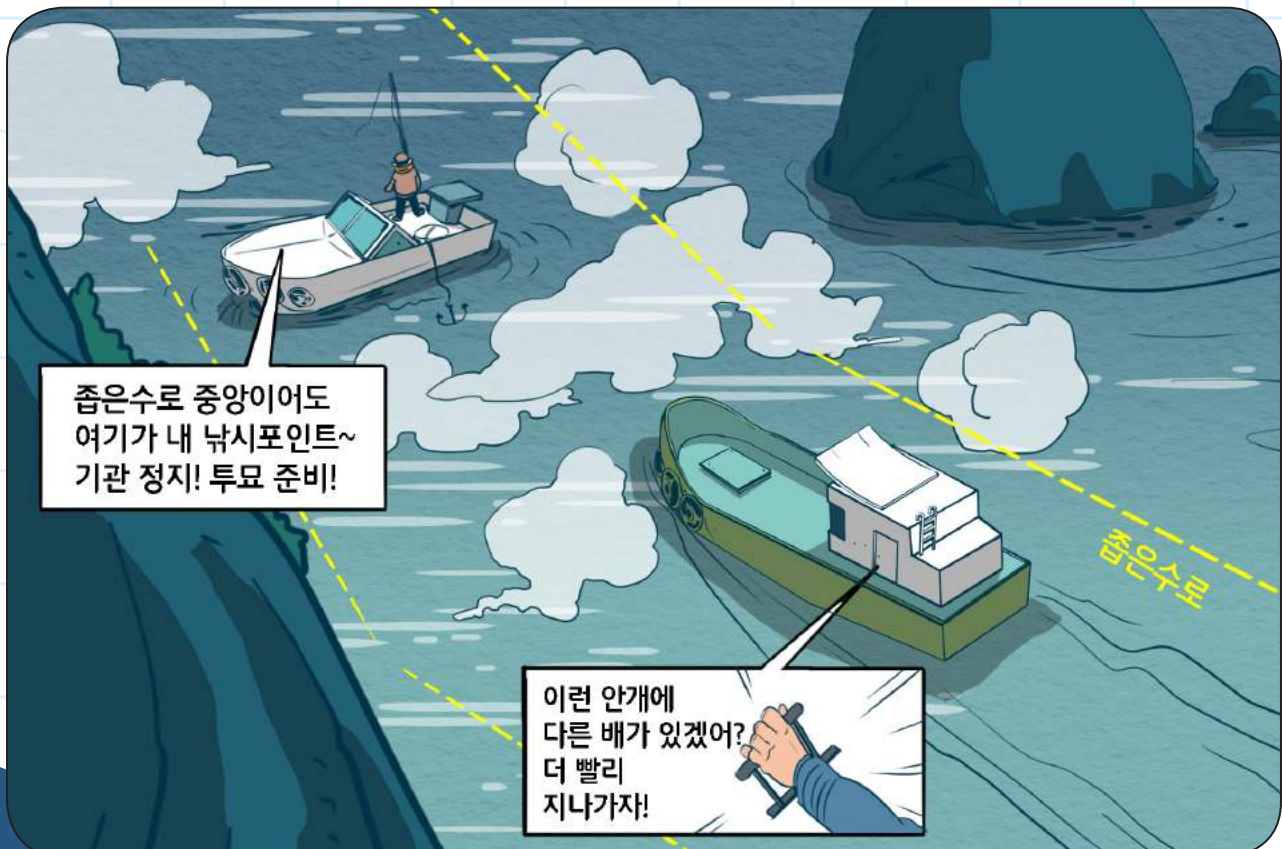
사고 일시 / 장소

- 2017년 4월 16일 09시 16분경
- 전남 신안군 압해읍 효지도등표로부터 진방위 153도 거리 약 1.13마일 해상

사고 개요

- 총톤수 3.53톤 낙시어선 E호가 낙시승객을 태우고 국지적인 안개에도 불구하고 약 22노트의 속력으로 무중신호 없이 항행하던 중, 역시 무중신호를 하지 않고 좁은수로의 중앙에서 기관을 중립에 놓은 채 투묘를 준비하던 총톤수 1.64톤의 모터보트 F호를 발견하지 못하고 충돌, F호는 반파 · F호 선장 등 2명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 남동풍(초속 4~8m), 파고 약 0.5m, 국지적 안개로 시정 약 20~30m

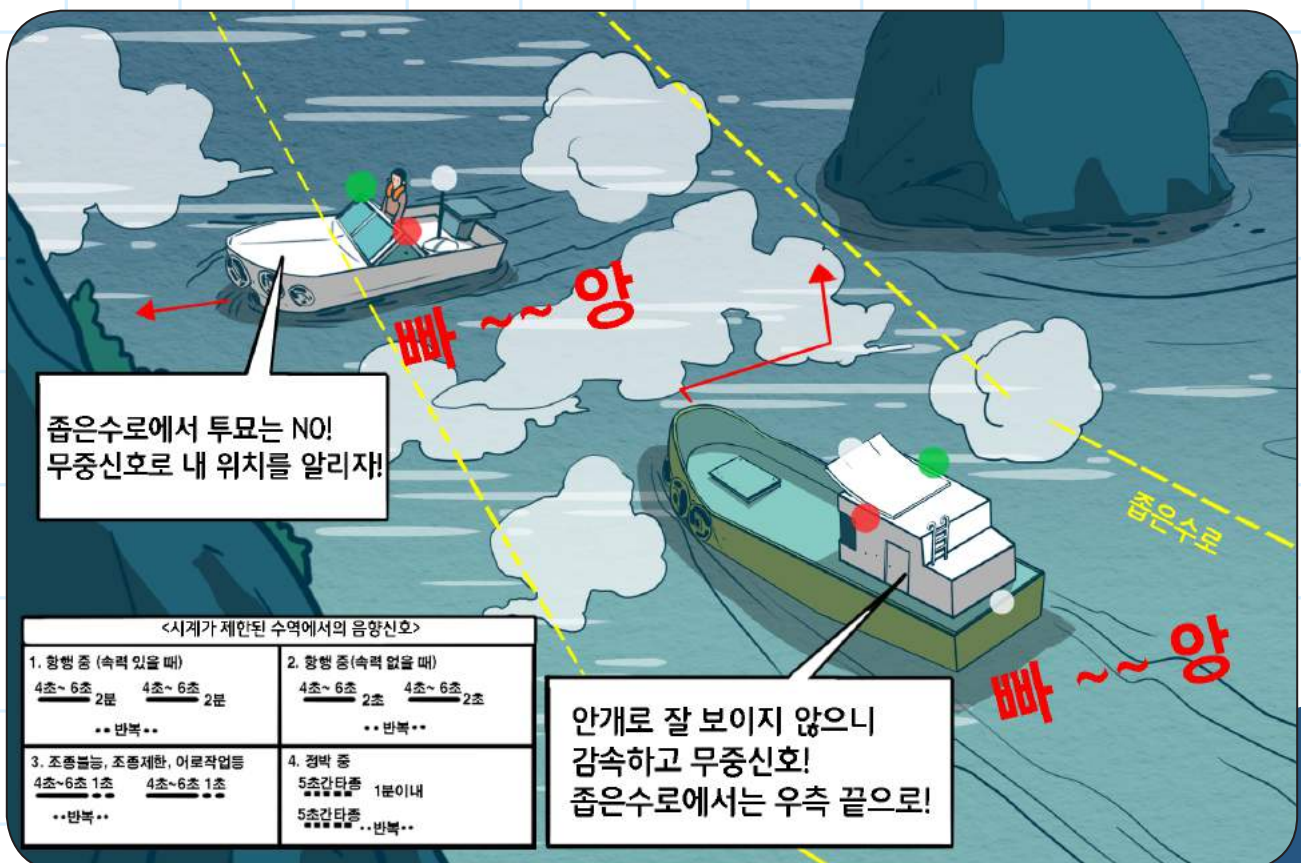


사고 원인

- 국지적 안개로 시계가 제한된 상태에서 E호가 무중신호 없이 과도한 속력으로 항행하며 레이더 경계를 소홀히 한 것이 원인
- F호가 낚시포인트인 좁은수로의 중앙에 닻을 놓기 위해 감속하면서 주변경계를 소홀히 해 적절한 피항동작을 취하지 못한 것도 일부 원인

사고 교훈

- 시계가 제한된 상태에서는 레이더 경계를 철저히 하고 안전한 속력으로 항행하며 즉시 기관을 조작할 수 있도록 준비해야 함
- 안개 등으로 다른 선박이 잘 보이지 않을 때에는 밤낮에 관계없이 무중신호를 울릴 것
- 좁은수로에서 닻을 놓는 행위는 엄금(위반 시 1,000만 원 이하의 과태료 처분을 받을 수 있습니다)



사례 4

어선 G호 모터보트 H호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 경계 유지, 안전한 속력, 음주운항

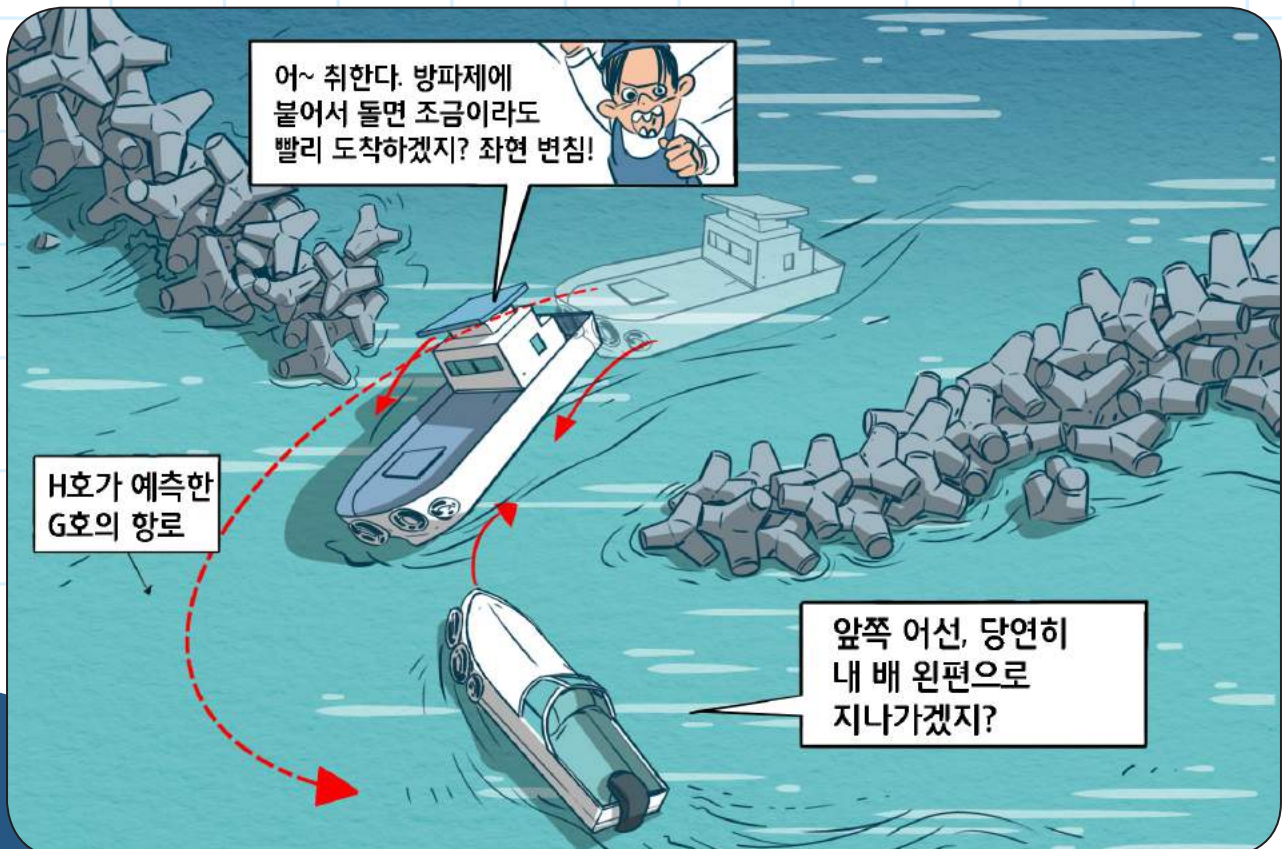
사고 일시 / 장소

- 2017년 4월 23일 11시 35분경
- 경북 울진군 후포등대로부터 213도 방향 약 0.67마일 해상

사고 개요

- 총톤수 3.74톤 어선 G호가 음주상태에서 출항하면서 조업장소에 도착하는 시간을 단축하기 위해 감속 없이 방파제 끝단에 매우 근접하게 갑작스레 대각도로 변침하던 중 방파제 끝단을 통과해 항내로 진입하던 모터보트 H호를 피하지 못하고 충돌, H호 승객 1명 사망, 조종사 등 2명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 남풍(초속 8~10m), 파고 약 0.8m, 시정 약 10마일



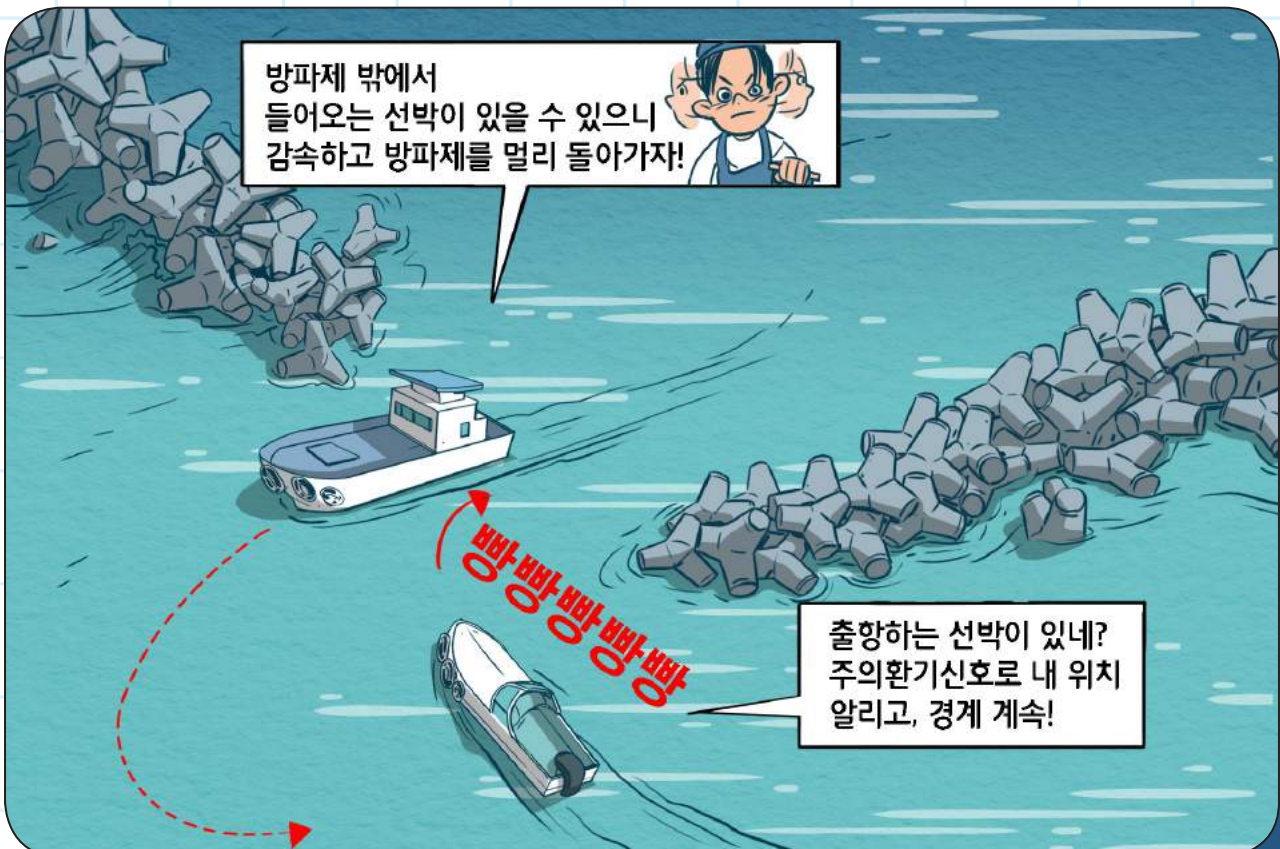


사고 원인

- G호의 선장이 음주상태로 항내에서 12노트의 과도한 속력으로 항행하며 시간을 절약하기 위해 통상적인 출항항로와는 달리 동방파제 끝단으로 근접하여 변침하면서 경계를 소홀히 해 입항 중인 H호를 발견하지 못한 것이 원인
- H호가 빠른 속력으로 남하하는 G호를 미리 발견하였음에도 불구하고 자선의 좌현으로 지나갈 것으로 예단하고 지속적인 경계를 하지 않아 적절한 피항동작을 취하지 않은 것도 일부 원인

사고 교훈

- 모든 선박은 이용 가능한 모든 수단으로 적절한 경계를 유지하여야 하며, 특히 선박의 통항이 많은 항내에서 변침 시에는 특히 주의하여야 함
- 선박이 항·포구 등에서 입·출항 시에는 충돌위험이 최소화되도록 안전한 속력으로 항해하여야 함
- 음주운항은 주의력과 판단력 하락을 유발, 제때에 충돌위험을 인지하거나 효과적 충돌회피동작을 실행하기 어려우므로 엄격히 금지(위반 시 3년 이하의 징역 또는 3,000만 원 이하의 벌금형을 받을 수 있습니다)



사례 5

어선 I호 모터보트 J호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 특수한 상황에서 선박의 항법

사고 일시 / 장소

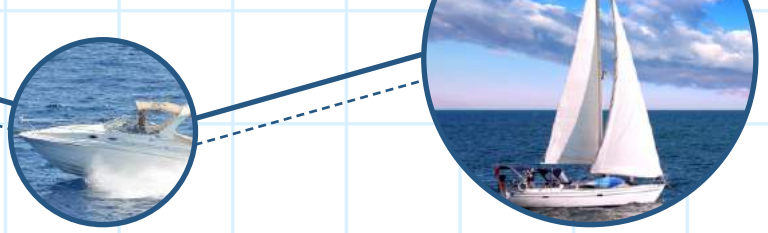
- 2014년 9월 16일 15시 40분경
- 제주시 우도면 우도등대로부터 남동방향 약 400m 해상

사고 개요

- 총톤수 9.77톤 어선 I호가 조업지를 향해 출항 중 진로 전방에 정박 중인 두 척의 선박을 레이더상에서 한 척으로 오인하여, 두 척 중 앞쪽에 정박해 낚시 중이던 총톤수 1.09톤의 모터보트 J호를 피하지 못하고 충돌, J호 선장 등 2명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 바람이 불지 않고 잔잔한 해상, 시정 약 6마일





사고 원인

- I호의 선장이 시계가 양호한 상태임에도 불충분한 레이더 정보에만 의존한 채 육안에 의한 경계를 소홀히 해 두 척의 선박을 한 척으로 오인, J호를 피하지 못한 것이 원인
- J호가 정박 중 주변경계를 소홀히 하고 낚시에만 전념하느라 I호를 발견하지 못해 적절한 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인

사고 교훈

- 레이더는 경계에 매우 유용하나, 시계가 양호할 때에는 육안에 의한 경계를 함께 유지해 불충분한 정보로 상대 선박과의 충돌위험을 잘못 판단하지 않도록 할 것
- 정박 중인 선박이라도 경계를 유지해야 하며, 상대선의 동작만으로 충돌을 피할 수 없다고 판단될 때에는 미리 피항협력동작을 취해야 함
- 선장은 다른 선박과의 충돌위험 등 절박한 위험이 있는 모든 특수한 상황(관계 선박의 성능 한계*에 따른 사정을 포함)에 합당한 주의를 기울여야 함

* 본 사례와 같이 항해 중인 I호가 정박 중인 J호와 만나 충돌위험이 존재할 경우, 정상적인 항법이 적용되지 않는 특수한 상황(정박 중인 J호의 성능 한계에 따른 사정을 포함)에서의 항법을 적용해 정박 중인 J호보다 조종성능이 우수한 I호가 충돌을 피하기 위한 주의의무를 다 하여야 합니다



사례 6

낙시어선 K호 레저선박 L호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 어로에 종사하고 있는 선박, 선박 사이의 책무

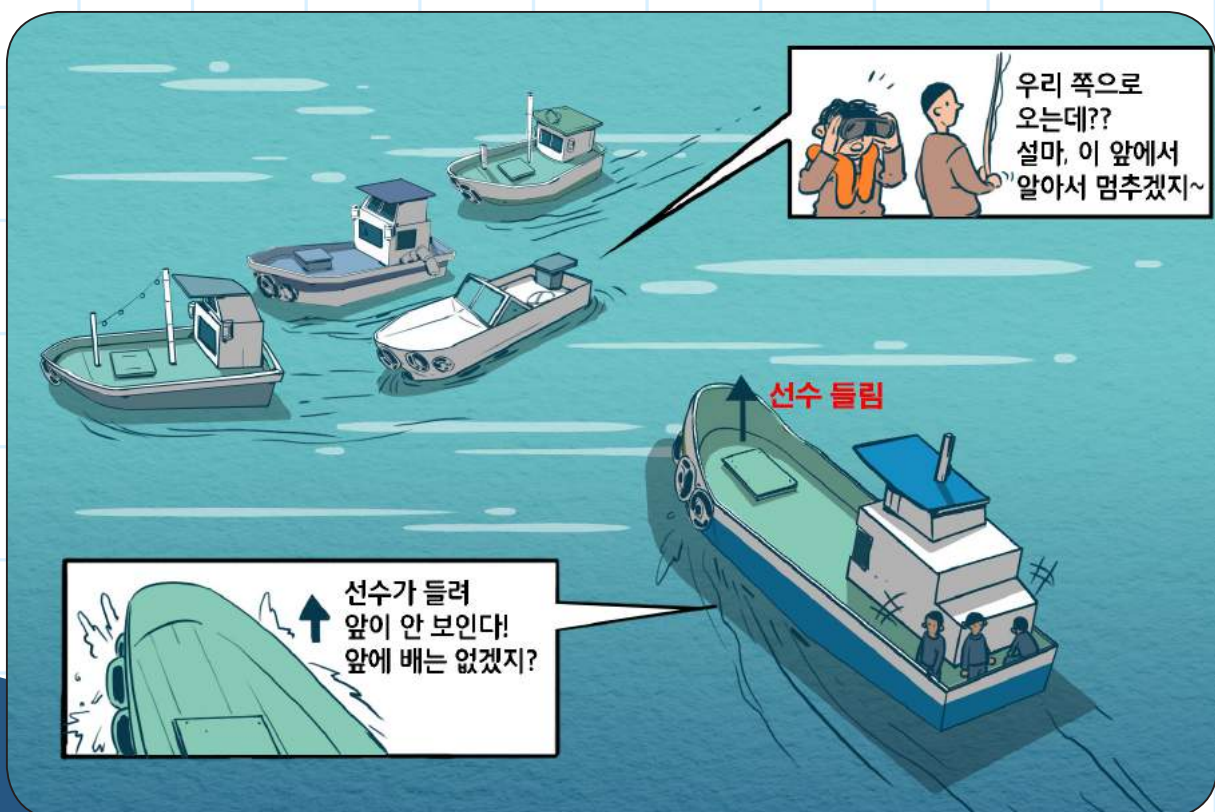
사고 일시 / 장소

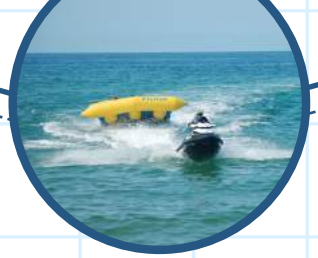
- 2015년 10월 04일 14시 27분경
- 충남 태안군 고남면 구매항 동방 약 0.8마일 해상

사고 개요

- 총톤수 4.99톤 낙시어선 K호가 여러 척의 낙시어선 및 레저선박 등이 좁은 간격으로 낚시 중인 해상에서 낚시 포인트로의 이동을 위해 항해하던 중 고속으로 선수가 들려 전방경계에 어려움을 겪다, 정선수방향 진로 전방에서 낚시 중이던 총톤수 0.77톤 레저선박 L호를 발견하지 못하고 충돌, L호는 침몰하고, L호 승선원 4명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 북서풍(초속 4~6m), 파고 약 0.5m, 시정 약 3마일





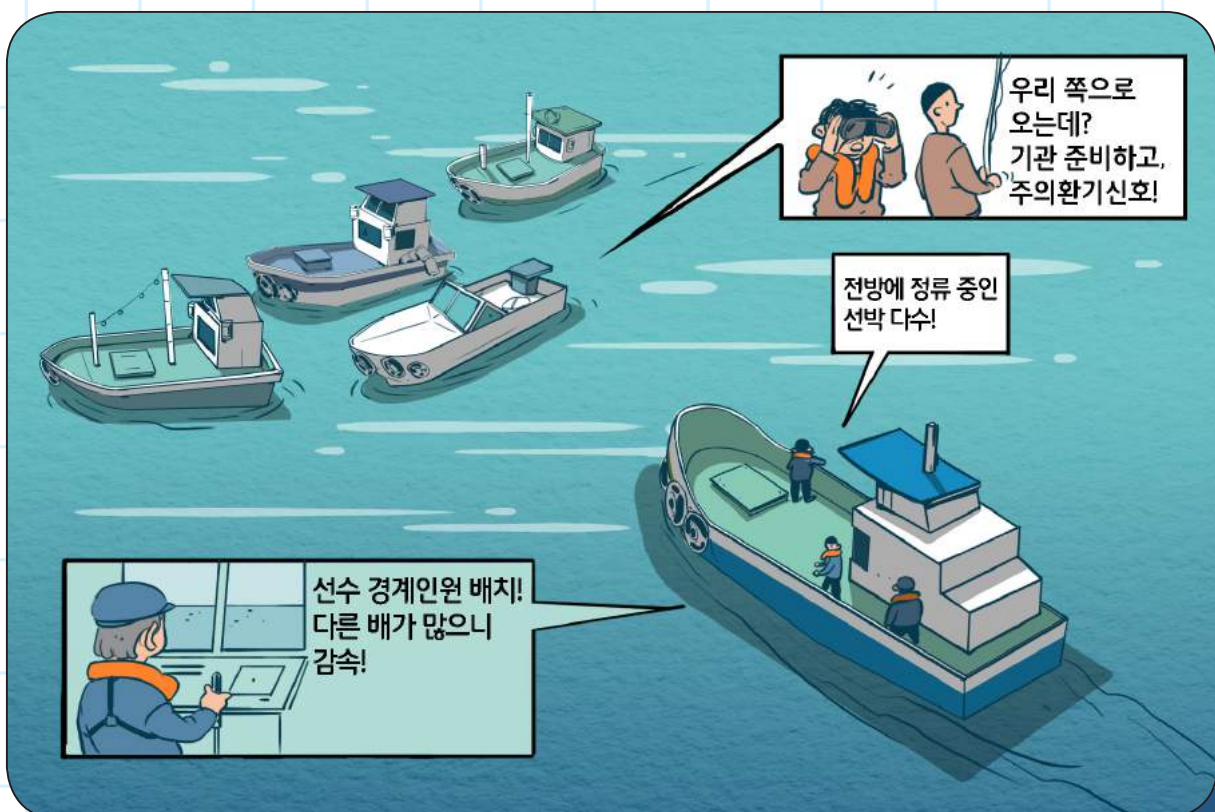
사고 원인

- K호가 여러 척의 낚시어선이 함께 낚시 중인 해상에서 고속으로 항해하여 선수가 들린 상태에서 전방경계를 소홀히 해 L호를 발견하지 못해 발생
- L호는 K호가 접근하는 것을 미리 발견하였음에도 불구하고 자선 옆에 정지할 것으로만 생각하고 충돌을 피하기 위한 협력동작을 취하지 않은 것도 일부 원인

사고 교훈

- 통상 낚시선박들이 밀집되어 있는 낚시포인트에서 이동할 때에는 위험에 대처할 수 있는 안전한 속력으로 항행하여야 함
- 정류 중이라 하더라도 다른 선박이 지나치게 접근할 경우 주의환기신호를 보내는 등 자선의 위치를 알리고, 적극적으로 피항협력동작을 취할 것
- 정류한 채로 낚싯대를 이용해 낚시 중인 선박은 「해사안전법」에 정하는 ‘어로에 종사하고 있는 선박’이 아닌 ‘항해 중’인 선박에 해당하므로 기관을 사용해 항해 중인 선박과 만나 충돌위험이 있을 경우 정류 중인 선박도 적절한 피항동작을 취해야 함

* 어로에 종사하고 있는 선박이란 조종성능을 제한하는 어구를 사용해 어로작업 중인 선박을 말하며, 낚싯대와 같이 조종성능에 큰 영향을 미치지 않는 경우는 이에 해당하지 않음



사례 7

낙시어선 M호 무등록 레저선박 N호 충돌사건

관련 : 「해사안전법」 어로에 종사하고 있는 선박, 선박 사이의 책무

사고 일시 / 장소

- 2013년 10월 12일 05시 40분경
- 충남 보령시 보령화력발전소 북잔교 끝단으로부터 012도 0.6마일 해상

사고 개요

- 야간항해가 금지된 총톤수 4.82톤 낙시어선 M호가 야간에 낙시승객을 태우고 목적지로 향해하던 중 모든 등화와 선외기를 끈 채 낙시 중이던 무등록 레저선박(고무보트) N호를 발견하지 못하고 충돌, N호의 승선자 2명 부상

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 북서풍(초속 6~8m), 파고 약 1m, 시정 약 3마일

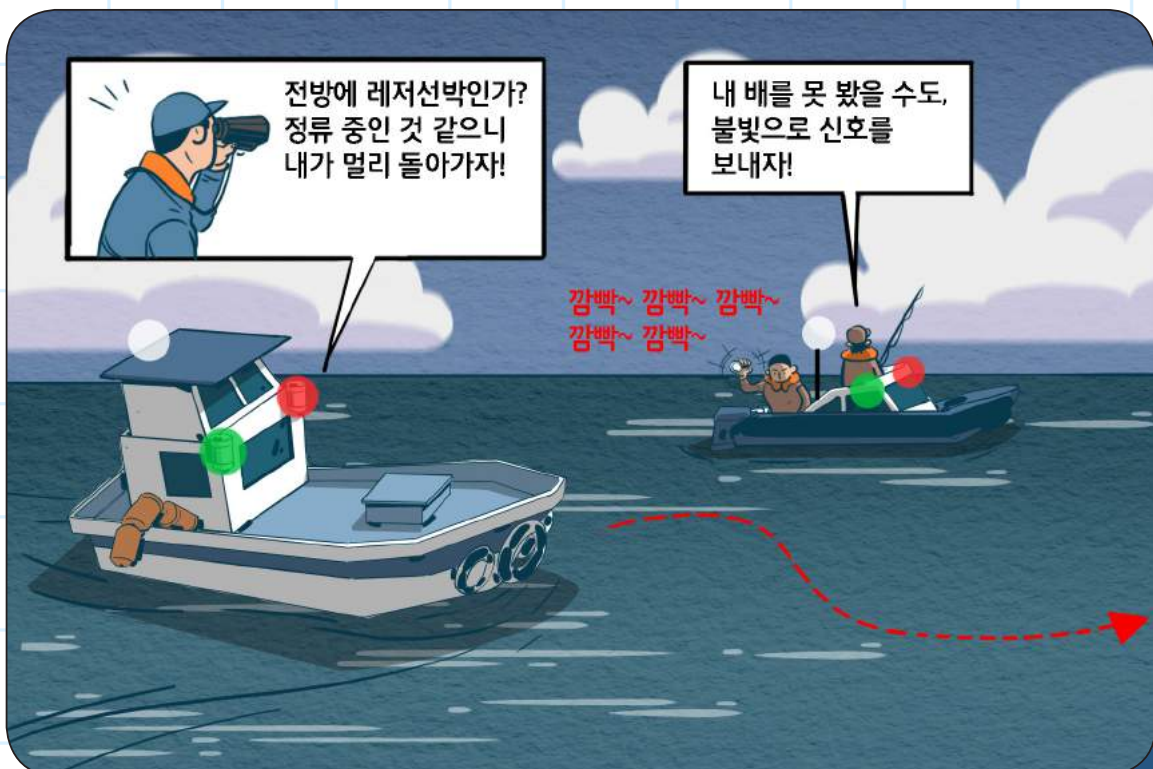


사고 원인

- 야간운항이 금지된 M호가 야간에 항해하면서 모든 등화를 끄고 정류상태에서 낚시 중인 N호를 발견하지 못한 것이 원인
- M호도 관련 법령에 따른 등록 및 안전검사를 받지 않은 상태에서 야간운항이 금지되었음에도 불구하고 야간에 등화도 켜지 않은 채 정류하면서 주변경계를 소홀히 하여 적절한 피항동작을 취하지 않은 것이 원인

사고 교훈

- 어선검사증서상 야간운항이 금지된 선박의 야간항해 금지(어선검사증서상 항해와 관련된 조건을 반드시 확인하시기 바랍니다)
- 「수상레저안전법」에 의한 등록대상 레저선박(수상오토바이 · 총톤수 20톤 미만의 모터보트 · 추진기관 30마력 이상의 고무보트 및 총톤수 20톤 미만의 세일링요트)은 반드시 해당 규정에 따라 등록하고 안전검사를 필해야 하며, 야간운항장비 없이는 야간운항 금지(위반 시 100만 원 미만의 과태료 처분을 받을 수 있습니다)
- 상대적으로 소형인 레저선박은 특히 야간에 육안이나 레이더에 의한 식별이 어려우므로, 주변 선박에 자신의 존재를 알리기 위해 노력해야 함



사례 8

레저선박 0호 침몰사건

관련 : 기상상태 확인, 승선정원 준수

사고 일시 / 장소

- 2014년 10월 05일 14시 35분경
- 전북 군산시 옥도면 연도 남동방 약 2마일 해상

사고 개요

- 총톤수 1.10톤 승선정원 6명의 레저선박 0호가 선장을 포함 총 8명이 승선한 채로 개야도 인근에서 낚시를 즐기다 연도 인근 해상을 향해 항해 중 기상악화로 해수가 선내 유입되어 전복 · 침몰, 승선자 8명이 모두 해상에서 표류하다 해경정에 의해 구조

* (사고 당시 기상 및 해상 정보) 맑은 날씨, 북동풍(초속 8~10m), 파고 약 2m, 시정 약 5마일





사고 원인

- 소형 레저선박인 0호가 승무정원을 초과한 채로 기상상태를 미리 확인하지 않고 무리하게 운항하던 중 기상악화로 너울성 파도가 배 안으로 들이치면서 배수를 하지 못하고 침수가 가중되어 발생

사고 교훈

- 레저선박 조종자는 안전검사 결과에 따라 정해진 승선정원을 초과하여 사람을 태우고 운항해서는 안됨 (위반 시 100만 원 미만의 과태료 처분을 받을 수 있습니다)
- 소형 레저선박이 외해에서 운항할 때에는 미리 현지 기상상태를 파악하여 안전하게 운항하고, 기상이 악화될 경우 회항 등 적절한 조치를 취해야 함

국립 해양측위정보원
해양안전 앱 해로드



기상청 일기예보
안내전화 131



연도 부근은 기상이
안 좋은데~?
오늘은 돌아가자!



지방해양수산청장이 고시한 항법

무역항의 수상구역	고시명
부산항 및 인근수역	「부산항 항법 등에 관한 규칙」
인천항 · 경인항 및 인근수역	「장안서 부근해역 항행안전에 관한 고시」 「중수도항로 항행안전에 관한 고시」 「인천항 · 경인항 선박통항규칙」
여수 · 광양항 및 인근수역	「여수 · 광양항 선박교통안전규정」
평택 · 당진항 및 인근수역	「장안서 부근해역 항행안전에 관한 고시」 「평택 · 당진항 항계내 항행선박 최고속력제한에 관한 고시」
마산항 및 인근수역	「마산항 선박속력 제한 규정」 「진해만 및 부근수역의 항행안전에 관한 고시」
대산항 및 인근수역	「대산항 선박 항행최고속력 지정 고시」
목포항 및 인근수역	「목포 인근해역 항행안전에 관한 고시」
포항항 및 인근수역	「포항항 선박안전운항관리규정」

* 이밖에도 내 배가 주로 운항하는 수역을 관할하는 지방해양수산청의 고시를 미리 확인하여 반드시 지정된 항법을 준수하시기 바랍니다

레저선박 운항자가 알아두어야 할 **항법규정** - 발췌 -

「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」

제2조(정의)	5. "우선피항선"(優先避航船)이란 주로 무역항의 수상구역에서 운항하는 선박으로서 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 다음 각 목의 선박을 말한다. 가. 「선박법」 제1조의2제1항제3호에 따른 부선(浮船)[예인선이 부선을 끌거나 밀고 있는 경우의 예인선 및 부선을 포함하되, 예인선에 결합되어 운항하는 압항부선(押航浮船)은 제외한다] 나. 주로 노와 샷대로 운전하는 선박 다. 예선 라. 「항만운송사업법」 제26조의3제1항에 따라 항만운송관련사업을 등록한 자가 소유한 선박 마. 「해양환경관리법」 제70조제1항에 따라 해양환경관리업을 등록한 자가 소유한 선박(폐기물해양배출업으로 등록한 선박은 제외한다) 바. 가목부터 마목까지의 규정에 해당하지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 선박
제5조(정박지의 사용 등)	③ 우선피항선은 다른 선박의 항행에 방해가 될 우려가 있는 장소에 정박하거나 정류하여서는 아니 된다.
제10조(항로 지정 및 준수)	① 해양수산부장관은 무역항의 수상구역등에서 선박교통의 안전을 위하여 필요한 경우에는 무역항과 무역항의 수상구역 밖의 수로를 항로로 지정·고시할 수 있다. ② 우선피항선 외의 선박은 무역항의 수상구역등에 출입하는 경우 또는 무역항의 수상구역등을 통과하는 경우에는 제1항에 따라 지정·고시된 항로를 따라 항행하여야 한다. 다만, 해양사고를 피하기 위한 경우 등 해양수산부령으로 정하는 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.
제12조(항로에서의 항법)	제12조(항로에서의 항법) ① 모든 선박은 항로에서 다음 각 호의 항법에 따라 항행하여야 한다. 1. 항로 밖에서 항로에 들어오거나 항로에서 항로 밖으로 나가는 선박은 항로를 항행하는 다른 선박의 진로를 피하여 항행할 것 2. 항로에서 다른 선박과 나란히 항행하지 아니할 것 3. 항로에서 다른 선박과 마주칠 우려가 있는 경우에는 오른쪽으로 항행할 것 4. 항로에서 다른 선박을 추월하지 아니할 것. 다만, 추월하려는 선박을 눈으로 볼 수 있고 안전하게 추월할 수 있다고 판단되는 경우에는 「해사안전법」 제67조제5항 및 제71조에 따른 방법으로 추월할 것 5. 항로를 항행하는 제37조제1항제1호에 따른 위험물운송선박(제2조제5호라목에 따른 선박 중 급유선은 제외한다) 또는 「해사안전법」 제2조제14호에 따른 흡수제약선(吃水制約船)의 진로를 방해하지 아니할 것 6. 「선박법」 제1조의2제1항제2호에 따른 범선은 항로에서 지그재그(zigzag)로 항행하지 아니할 것
제16조(진로방해의 금지)	① 우선피항선은 무역항의 수상구역등이나 무역항의 수상구역 부근에서 다른 선박의 진로를 방해하여서는 아니 된다.

제6장 제1절 모든 시계 상태에서의 항법 - 일반원칙	제63조(경계) 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. 제64조(안전한 속력) ① 선박은 다른 선박과의 충돌을 피하기 위하여 적절하고 효과적인 동작을 취하거나 당시의 상황에 알맞은 거리에서 선박을 멈출 수 있도록 항상 안전한 속력으로 항행하여야 한다. 제65조(충돌 위험) ① 선박은 다른 선박과 충돌할 위험이 있는지를 판단하기 위하여 당시의 상황에 알맞은 모든 수단을 활용하여야 한다. 제66조(충돌을 피하기 위한 동작) ① 선박은 제1절부터 제3절까지 및 제6절에 따른 항법에 따라 다른 선박과 충돌을 피하기 위한 동작을 취하되, 이 법에서 정하는 바가 없는 경우에는 될 수 있으면 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 조치하여 선박을 적절하게 운용하는 관행에 따라야 한다.
제6장 제1절 모든 시계 상태에서의 항법 - 좁은수로	제67조(좁은 수로등) ① 좁은 수로나 항로(이하 "좁은 수로등"이라 한다)를 따라 항행하는 선박은 항행의 안전을 고려하여 될 수 있으면 좁은 수로등의 오른편 끝 쪽에서 항행하여야 한다. 다만, 제31조제1항에 따라 해양수산부장관이 특별히 지정한 수역 또는 제68조제1항에 따라 통항분리제도가 적용되는 수역에서는 좁은 수로등의 오른편 끝 쪽에서 항행하지 아니하여도 된다. ② 길이 20미터 미만의 선박이나 범선은 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다. ③ 어로에 종사하고 있는 선박은 좁은 수로등의 안쪽에서 항행하고 있는 다른 선박의 통행을 방해하여서는 아니 된다. ④ 선박이 좁은 수로등의 안쪽에서만 안전하게 항행할 수 있는 다른 선박의 통행을 방해하게 되는 경우에는 좁은 수로등을 횡단하여서는 아니 된다. ⑤ 제71조제2항 및 제3항에 따른 추월선(追越船)은 좁은 수로등에서 추월당하는 선박이 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하지 아니하면 추월할 수 없는 경우에는 기적신호를 하여 추월하겠다는 의사를 나타내야 한다. 이 경우 추월당하는 선박은 그 의도에 동의하면 기적신호를 하여 그 의사를 표현하고, 추월선을 안전하게 통과시키기 위한 동작을 취하여야 한다. ⑥ 선박이 좁은 수로등의 굽은 부분이나 항로에 있는 장애물 때문에 다른 선박을 볼 수 없는 수역에 접근하는 경우에는 특히 주의하여 항행하여야 한다. ⑦ 선박은 좁은 수로등에서 정박(정박 중인 선박에 매어 있는 것을 포함한다)을 하여서는 아니 된다. 다만, 해양사고를 피하거나 인명이나 그 밖의 선박을 구조하기 위하여 부득이하다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.
제6장 제2절 선박이 서로 시계 안에 있는 때의 항법	제71조(추월) ① 추월선은 제1절과 이 절의 다른 규정에도 불구하고 추월당하고 있는 선박을 완전히 추월하거나 그 선박에서 충분히 멀어질 때까지 그 선박의 진로를 피하여야 한다. 제72조(마주치는 상태) ① 2척의 동력선이 마주치거나 거의 마주치게 되어 충돌의 위험이 있을 때에는 각 동력선은 서로 다른 선박의 좌현 쪽을 지나갈 수 있도록 침로를 우현(右舷) 쪽으로 변경하여야 한다.

제6장 제2절
선박이 서로 시계
안에 있는 때의
항법

제73조(횡단하는 상태) 2척의 동력선이 상대의 진로를 횡단하는 경우로서 충돌의 위험이 있을 때에는 다른 선박을 우현 쪽에 두고 있는 선박이 그 다른 선박의 진로를 피하여야 한다. 이 경우 다른 선박의 진로를 피하여야 하는 선박은 부득이한 경우 외에는 그 다른 선박의 선수 방향을 횡단하여서는 아니 된다.

제76조(선박 사이의 책무) ① 항행 중인 선박은 제67조, 제68조 및 제71조에 따른 경우 외에는 이 조에서 정하는 항법에 따라야 한다.

② 항행 중인 동력선은 다음 각 호에 따른 선박의 진로를 피하여야 한다.

1. 조종불능선 2. 조종제한선 3. 어로에 종사하고 있는 선박 4. 범선

③ 항행 중인 범선은 다음 각 호에 따른 선박의 진로를 피하여야 한다.

1. 조종불능선 2. 조종제한선 3. 어로에 종사하고 있는 선박

④ 어로에 종사하고 있는 선박 중 항행 중인 선박은 될 수 있으면 다음 각 호에 따른 선박의 진로를 피하여야 한다.

1. 조종불능선 2. 조종제한선

⑤ 조종불능선이나 조종제한선이 아닌 선박은 부득이하다고 인정하는 경우 외에는 제86조에 따른 등화나 형상물을 표시하고 있는 흘수제약선의 통항을 방해하여서는 아니 된다.

제6장 제3절
제한된 시계에서
선박의 항법

제77조(제한된 시계에서 선박의 항법) ① 이 조는 시계가 제한된 수역 또는 그 부근을 항행하고 있는 선박이 서로 시계 안에 있지 아니한 경우에 적용한다.

② 모든 선박은 시계가 제한된 그 당시의 사정과 조건에 적합한 안전한 속력으로 항행하여야 하며, 동력선은 제한된 시계 안에 있는 경우 기관을 즉시 조작할 수 있도록 준비하고 있어야 한다.

③ 선박은 제1절에 따라 조치를 취할 때에는 시계가 제한되어 있는 당시의 상황에 충분히 유의하여 항행하여야 한다.

④ 레이더만으로 다른 선박이 있는 것을 탐지한 선박은 해당 선박과 얼마나 가까이 있는지 또는 충돌할 위험이 있는지를 판단하여야 한다. 이 경우 해당 선박과 매우 가까이 있거나 그 선박과 충돌할 위험이 있다고 판단한 경우에는 충분한 시간적 여유를 두고 피항동작을 취하여야 한다.

⑤ 제4항에 따른 피항동작이 침로를 변경하는 것만으로 이루어질 경우에는 될 수 있으면 다음 각 호의 동작은 피하여야 한다.

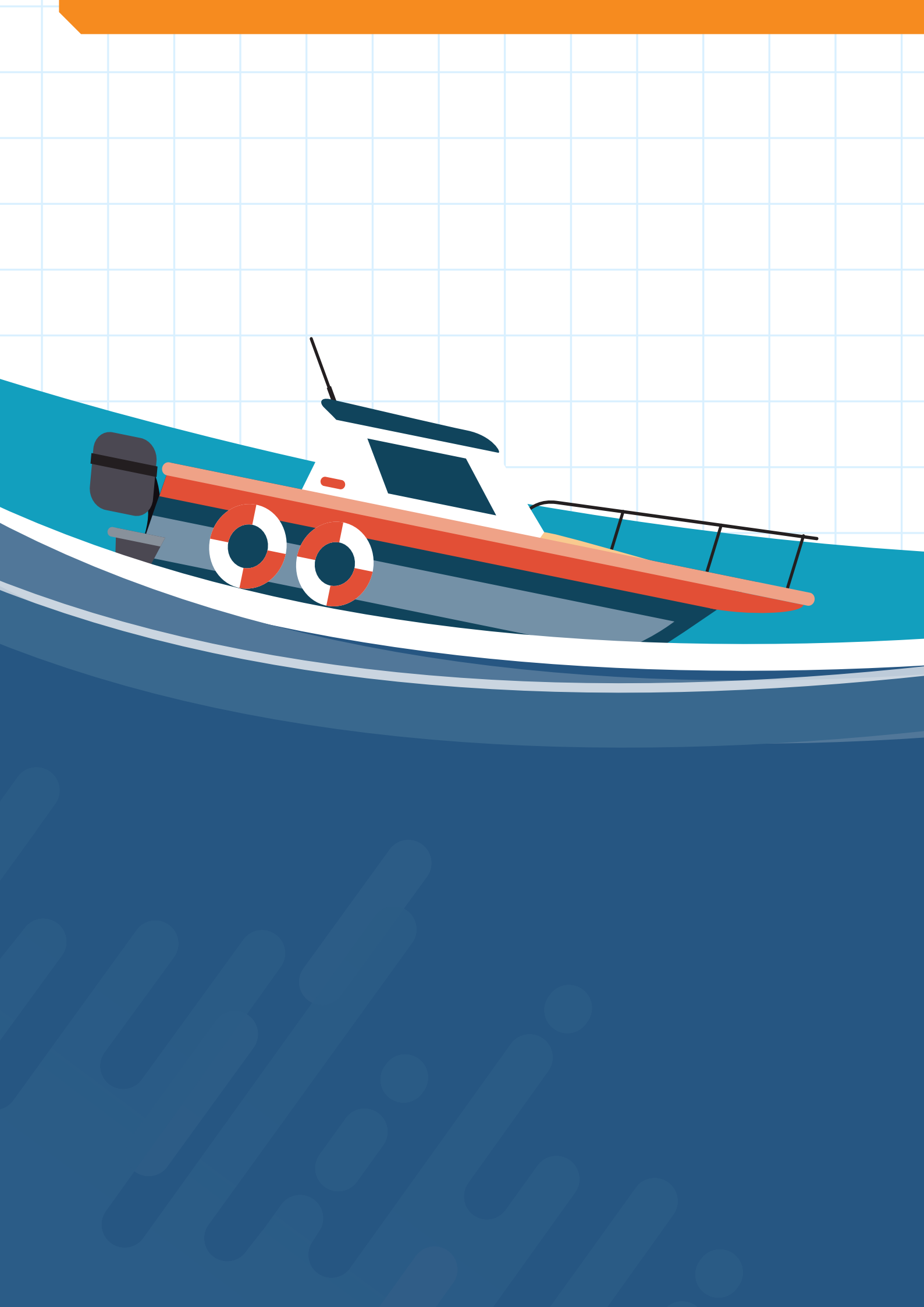
1. 다른 선박이 자기 선박의 양쪽 현의 정횡 앞쪽에 있는 경우 좌현 쪽으로 침로를 변경하는 행위(추월당하고 있는 선박에 대한 경우는 제외한다)

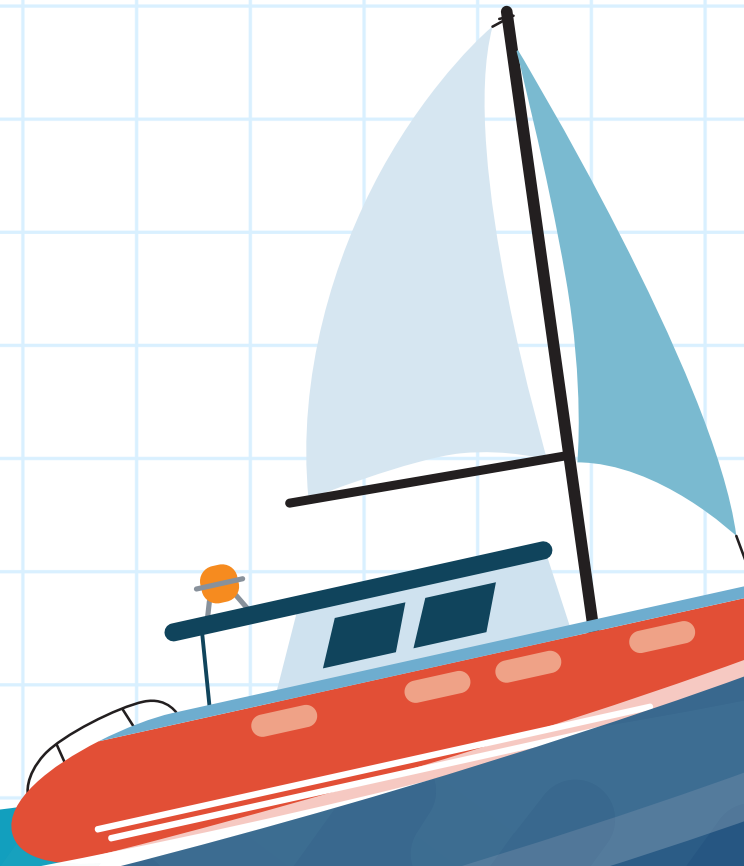
2. 자기 선박의 양쪽 현의 정횡 또는 그곳으로부터 뒤쪽에 있는 선박의 방향으로 침로를 변경하는 행위

⑥ 충돌할 위험성이 없다고 판단한 경우 외에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 모든 선박은 자기 배의 침로를 유지하는 데에 필요한 최소한으로 속력을 줄여야 한다. 이 경우 필요하다고 인정되면 자기 선박의 진행을 완전히 멈추어야 하며, 어떠한 경우에도 충돌할 위험성이 사라질 때까지 주의하여 항행하여야 한다.

1. 자기 선박의 양쪽 현의 정횡 앞쪽에 있는 다른 선박에서 무중신호(霧中信號)를 듣는 경우

2. 자기 선박의 양쪽 현의 정횡으로부터 앞쪽에 있는 다른 선박과 매우 근접한 것을 피할 수 없는 경우





사고사례로 보는 레저선박 안전 길잡이

발 간 중앙해양안전심판원 원장 박준권
편집위원 수석조사관 홍종욱
조사관 김병곤
편집총괄 사무관 최희동
편집실무 주무관 김영권

발간등록 11-1192251-000019-01

발 행 일 2018년 8월

디자인 · 인쇄 북토리

「사고사례로 보는 레저선박 안전 길잡이」 저작물은 '공공누리' 출처표시·상업금지·변경금지 조건에 따라 이용할 수 있습니다.
공공누리는 공공기관의 저작물을 자유롭게 활용할 수 있도록 표준화된 공공저작물 자유이용 허락 표시제도입니다.

중앙해양안전심판원(www.kmst.go.kr) 홈페이지의 <업무포탈/교육자료>에서 전자파일(PDF)로도 볼 수 있습니다.

