

※ 이 보도자료는 배포 시부터 보도하여 주시고, 이 자료를 통해 공개되는 범죄사실은 재판을 통하여 확정된 사실이 아님을 유의하여 주시기 바랍니다.



보도자료

2019. 3. 27.(수)

**부산지방검찰청
정보담당관**
전화 051-606-4302
팩스 051-606-4241

**부산해양경찰서
수사과**
전화 051-664-2054
팩스 051-664-2958

자료문의 : 부산지검 해양환경전담부, 부산
해경경찰서 수사과
주책임자 : 부산지검 해양환경전담부 부장검사
이동수(051-606-4312), 부산해경
수사과장 윤성기(051- 664-2054)

제 목

광안대교 충돌 러시아 선박 사건 수사결과

- 부산지방검찰청 해양·환경범죄전담부(부장검사 이동수)와 부산해양경찰서(서장 박승규)는 ‘러시아 선박(씨그랜드호)이 용호부두의 요트 충격 후 재차 광안대교를 충돌’한 사건을 수사하여, 러시아인 선장을 특정범죄가중처벌등에관한법률위반(선박교통사고도주), 업무상과실선박파괴, 업무상과실일반교통방해, 해사안전법위반, 선박의입항및출항등에 관한법률위반으로 구속 기소하고, 해당 선사 법인을 해사안전법위반 등으로 불구속 기소하였습니다.
- 수사한 결과, 러시아인 선장이 음주상태에서 비정상적인 운항지시를 한 과실로 출항 직후 부두에 계류 중이던 요트들을 충돌하고도 음주운항 적발을 모면하기 위해 피해자 구호 등 조치없이 무리하게 도주, 진행하는 바람에 또다시 광안대교를 충돌하게 된 사실을 확인하였습니다.
- 송치 후 학계, 교량 전문가 등 전문가 자문단 구성, 선박 항적도 분석, 음주 관련 법의학 전문의 자문, 대검 과학수사부의 VDR 재감정, 선박과 대리점 압수수색, 사고부두 현장 검증 등 과학적인 보강수사를 통해 사고의 구체적인 원인을 규명하고, 1차 요트 충격 후 도주하였던 사실과 광안대교 충돌에 따른 교량 파손 및 교통방해 사실에 대해 선박교통사고도주와 업무상과실일반교통방해죄로 추가 인지, 기소하였습니다.
- 향후 음주운항 사범에 대한 구공판 확대 등 강화된 처리기준을 마련하여 시행 예정이며, 해양범죄중점검찰청으로서 각종 해양범죄에 대해 엄정하게 대처해 나가겠습니다.

(4) 피해 상황

- 요트 계류장 피해상황

- 계류 바지선 및 요트의 승선원 3명 상해(각 전치 2~6주)
- 계류 바지선과 요트 2척 파손(1척은 선미 파공, 침수)

[요트, 바지선 충돌 사진]



- 광안대교 피해상황 및 교통통제

- 광안대교 진입램프의 하층 Steel Box Girder(교각과 교각 상단을 잇는 박스 형태의 철 구조물) 12m²(4mx3m) 파공 및 주변부분 변형, 균열

[광안대교 피해 사진]





- 2019. 2. 28. 17:05 광안대교 진입램프 1개 차로 부분통제
18:00 광안대교 진입램프 2개 차로 전면통제
- 2019. 3. 2. 22:00 진입램프 2개 차로 중 1개 차로만 부분 개통(12인승 이하 승합차, 1톤 이하 화물차만 통행 가능)

2 주요 수사 경과

- 2019. 2. 28. 부산해경, 선장 긴급체포
- 2019. 3. 3. 선장에 대한 구속영장 발부
- 2019. 3. 8. 검찰에 구속 등 송치
- 2019. 3. 12.~21. <전문가 자문단> 구성 및 자문단 회의 2회 개최
※ 학계, 도선사협회, 교량 전문가 등 총 9명으로 구성
- 2019. 3. 13. 사고 선박 조타실 등 현장 검증(자문단, 검사 현장검증)
- 2019. 3. 14. 사고 선박 및 선원 15명, 대리점 압수수색
- 2019. 3. 19. 사고 용호부두 현장 검증(자문단, 부장검사, 검사 현장검증)
- ~2019. 3. 26. 대검에 VDR 음질개선 등 재감정, 압수물 포렌직 분석
서울대 법의학 전문가 등 자문
- 2019. 3. 27. 선장 구속 기소 및 선사(법인) 불구속 기소
※ 피고인별 상세한 공소사실 요지 및 처분내역은 별첨 참조

3

수사 결과

(1) 음주 상태에서 비정상적인 운항 확인

● 음주수치 검출

- 씨그랜드호가 16:33경 최종 정박 후 18:05경 선장에 대한 음주측정 결과 혈중알콜농도 0.086%로 측정됨

※ 해사안전법상 처벌 음주수치는 0.03% 이상임

● VDR(항해기록장치) 및 휴대폰 포렌직 분석 결과

- 선박 VDR에 저장된 조타실 내 대화 내용 분석 결과, 정박 후 조타실에 모인 선원들이 “이게 술의 결과다”, “들어갈 때 뿐만 아니라 절대로 안돼. 아예 배에서는 안되지”라고 대화한 사실이 확인되고,
- 추가 압수수색으로 확보한 선원들의 휴대폰 포렌직 결과, 선원들이 사고 이후 사고원인을 물어보는 러시아 현지 친구들에게 ‘선장이 술 취했어’라는 문자메시지를 보내거나 ‘한국 사람들이 녹음하고 있어, 내가 뭘 보내주겠어’, ‘우리가 녹음되고 있어, 가서 얘기해 줄게’라는 문자메시지들을 보낸 사실(선장이 음주가 아닌 정상적인 상태였다면 대화 내용이 알려질 것을 걱정할 필요 없음)도 확인되어 출항 당시 선장은 이미 음주한 상태였음을 보여줌

● 선장 변명의 허위 확인

- 한편, 선장은 정박 후 음주하였다고 변명하였으나, 선장이 주장하는 음주사실의 신빙성에 대해 서울대학교 의대 법의학 교수, 부산대학교 의대 약리학 교수 등 권위 있는 복수의 전문가를 통한 과학적 분석 결과, 선장 주장의 음주시간 및 음주량으로는 18:05경 측정시 0.086%가 검출될 수 없다는 사실 및 운항 당시 0.03% 이상인 사실이 확인되어 선장 변명은 허위임을 확인함

● 선장의 계속된 진술 번복

- 음주상황에 대한 선장의 진술내용을 보더라도, 처음에는 ‘2항사실에서 2항사와 함께 꼬냑을 마셨다’고 주장하다가, 당시 2항사는 갑판에 있었던 사실이 확인되자 ‘2항사실에서 혼자 마셨다’고 진술을 바꾸었고,

- '캔맥주를 선장실에서 마셨다'고 주장하였으나 최초 해경이 승선하여 확인 당시 선장실에는 빈 맥주캔이 없었던 사실이 확인되는 등 선장의 진술 자체로도 신빙성이 없는 상태임

● 음주에 따른 판단력 결여로 비정상적인 운항 지시

- 출항 당시의 비정상적인 운항 행태 및 요트 충돌 후 재차 비상식적인 운항으로 광안대교를 충돌한 상황 역시 음주로 인하여 정상적인 판단력이 상실된 상태였음을 단적으로 보여주는 것임

[출항 항적도]



- 최근 1년간 용호부두에 입출항한 5,000톤급 이상 선박들의 항적도 분석 결과, 금번 씨그랜드호의 항적은 정상적인 다른 선박들의 항적과는 확연히 구별되는 비정상적인 출항 항적이었음

- 용호부두의 경우 가항수역이 협소하고 특히 200여미터 전방에 요트가 계류되어 있는 상태였으므로, 짧은 전진과 후진을 반복하면서 선박의 방향을 변경시키는 제자리 선회 항법으로 출항 하여야 함에도 정상적인 운항과 달리 전진 엔진 가속을 높이면서 전방으로만 진행하는 바람에 계류된 요트와 바지선을 충격한 것으로 확인됨

※ VDR(항해기록장치) 분석 결과, 1차 요트 충격 당시 씨그랜드호의 운항 속도는 비정상적으로 높은 3.8노트로 확인됨

- 이는 음주상태로 판단력이 떨어진 나머지 안전한 속도와 거리 확보, 방향을 제어하지 못하고 있었던 상황이었음을 보여주는 것임

(2) 요트 충돌 후 구호조치 없이 무리한 가속 도주 확인

● 충돌 사고 사실 인식

- 요트 충돌 당시 씨그랜드호 선수 갑판 위에 선원들이 보고 있었고, 조타실 VDR 분석 결과 '못 돌린다, 우리가 요트 다 박살낸다'라는 대화를 하여 요트를 충돌한 사실은 선장이 명확하게 인식하고 있었음

● 구호조치 없이 현장 이탈

- 그럼에도 씨그랜드호측은 사고 신고를 하거나 요트에 있던 피해자들 및 요트 상태를 확인하기 위한 조치를 취한 사실이 전혀 없었음

- 오히려 부산 VTS(해상교통관제센터)에서 요트 충돌 여부를 확인하자, 충돌이 없었다며 허위 답변('No problem', 'No collision')을 한 후 요트 계류선의 앵커와 엉킨 씨그랜드호의 앵커를 풀고 나서는 바로 현장을 이탈하여 광안대교 방향으로 진행하였음

※ 사고 야기 선박은 2차 사고 방지를 위해 사고지점에 정박하여 필요한 조치를 하여야 하는 것이 통상적인 운항조치임에도 충돌사고 부인하며 현장 이탈

- 또한, 요트 계류장 이탈 후 씨그랜드호의 진행 속도와 방향 분석 결과, 사고 지점만 약간 벗어나 잠시 이동 후 정지하려는 운항 모습이 아니라 엔진을 전진 가속하면서 무리하게 고속 선회 방식으로 부두를 빠져나가려고 하였던 것으로 확인됨

- 이러한 운항 행태는 요트 충돌 후, 음주운항 적발을 모면하기 위해 피해자 구호 등 아무런 조치도 하지 않은 채 일단 현장을 이탈하려고 했던 것임을 보여줌

※ 선장은 최종 정박 후에도 해경 음주측정 요구시 처음에는 불응하다가 뒤늦게 응하였고, 조타실 지휘를 자신이 아닌 1항사가 했다는 허위주장을 하기도 함

● 무리한 고속 전진으로 광안대교 충돌

- 씨그랜드호의 선교에 게시된 조종성능에 의하면, 전진과 후진을 반복하지 않고 Half 선속 상태에서 타력으로 선회를 하고자 할 경우, 최소한 앞쪽으로 440m가 필요함

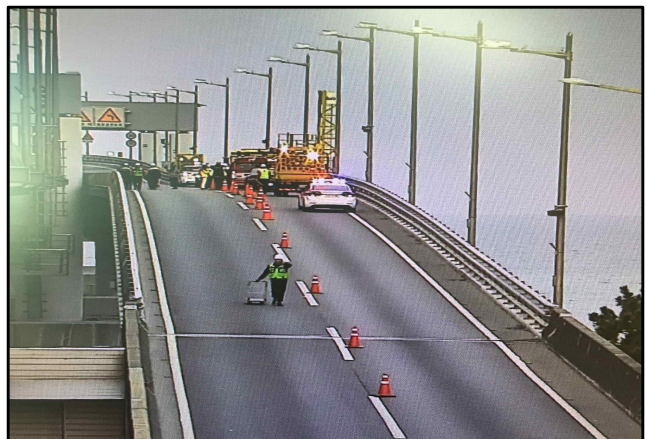
- 그러나, 요트 충돌 지점에서 광안대교까지는 약 350미터 정도에 불과한 상태여서 전진 선회 방식으로는 도저히 광안대교 이전에 회전을 할 수 없는 상황이었음에도 무리하게 고속 선회를 시도함
- 이 역시 음주 적발을 피하려는 급박한 상황에서 음주로 인해 정상적인 거리와 회전각을 판단하지 못한 것이며, VDR 내용에 의하면 당시 1항사가 선장에게 '못 돌린다'고 여러차례 이야기하는 사실도 확인됨

● **선박교통사고도주죄 인지**

- 특정범죄가중처벌등에관한법률위반(선박교통사고도주죄)죄는 사고 원인을 제공한 선박의 선장 등이 필요한 조치를 하지 않고 도주한 경우를 처벌하고 있으며, 법정형이 1년 이상의 징역에 해당하는 중한 범죄임
- 요트 충돌사고 야기 후 피해 확인 시도 조차 하지 않은 채 충돌 사실이 없다고 범행 부인하였던 점, 요트 계류장 이탈 후 광안대교 방향 진행 속도나 회전각을 보면 조금 이동해서 정지하려던 것이 아니라 아예 항구 밖으로 나가려는 속도와 운항 행태였던 점, 러시아 국적이므로 영해만 벗어나면 충분히 도주 가능성이 있는 점 등 선박교통사고도주죄가 성립되고 중대한 범죄에 해당하여 추가 인지 후 기소함

(3) 광안대교 충돌로 교통방해 초래

[광안대교 충돌 및 램프 위 통제 장면]



● **광안대교 파손 및 교통통제**

- 부산시설공단의 안전진단 결과 등에 의하면, 파공된 Steel Box Girder는 교량의 주부재로서 안전성에 상당한 영향을 미치는 부분임

- 파공된 Steel Box Girder와 그 주변의 손상, 변형, 균열된 여러 파손 부분 수리에는 4월말경까지 수리비 28억 4,000만원 상당이 소요될 것으로 잠정 추정되고 있음
- 이와 같은 광안대교 파손에 따른 교량 안전 우려로 인해 약 3일간 2차로 도로가 전면 통제되고 현재까지도 1개 차로는 전면 통제, 1개 차로는 부분 개통 상태가 계속되고 있음

● **업무상과실 일반교통방해죄 인지**

- 육로, 수로 또는 교량을 손괴 또는 불통하게 하거나 기타 방법으로 교통을 방해한 경우 교통방해죄에 해당함
 - ※ ①선박운항 과실로 부선에 실려 있던 철구조물이 교량과 부딪히는 바람에 철구조물이 해상으로 추락하여 철구조물과 선박의 2차 충돌사고 방지를 위해 18일간 인근 선박운항을 통제한 사안 ②화물차 운전 과실로 미션오일 80리터가 도로에 쏟아지는 바람에 2시간 동안 긴급 방재 작업으로 도로 통제한 사안 등에서 교통방해죄 성립
- 씨그랜드호 선장의 업무상 과실 운항으로 인한 광안대교 충돌, 파손으로 차량 교통이 불가능하거나 현저히 곤란한 상태를 초래시켜 교통을 방해한 사실이 인정되고, 부산시민의 사회·경제 생활에 막대한 피해를 야기한 점에 대한 처벌 필요성도 매우 높아 추가 인지 후 기소함


4 향후 계획

(1) 음주운항 처벌 기준 강화

- 최근 5년간 부산에서는 선박 음주운항으로 40건이 입건(전국 530여건) 되었으나, 정식재판을 받도록 기소한 건은 없고 모두 70~400만 원의 벌금형으로 약식기소되었음
- 음주운항의 경우 자동차 음주운전보다 사고시 인명피해가 크고 해양 오염 우려도 있는 등 중대사고 위험성이 높아 엄정하게 처벌할 필요가 있음

- 이에 초범이더라도 음주수치가 높은 경우 원칙적으로 정식재판을 받도록 기소하고, 음주운항으로 인명 피해 뿐만 아니라 주요시설 및 다중이용시설 손괴 등 중대한 물적 피해를 야기한 경우 원칙적으로 구속영장을 청구하는 등 처벌 기준 강화방안을 마련하여 시행 할 예정임

(2) 해양 범죄 엄정 대처

- 본건 씨그랜드호 관련 피고인들에게 책임에 상응하는 형의 선고가 이루어지도록 공소유지에 만전을 기할 것임
- 향후에도 부산지검은 해양범죄 중점 검찰청으로서의 전문성을 기반으로 선박 사고 등 각종 해양범죄에 대하여 엄정하게 대처해 나가도록 하겠음 

피고인별 공소사실 요지 및 처리내역

피고인	죄명	공소사실 요지	처분
A(42세), 씨그랜드호 선장	해사안전법위반	2019. 2. 28. 15:37경부터 16:33경까지 혈중알코올농도 0.086%의 술에 취한 상태로 용호부두 앞 해상 약 2.5마일(4.6km) 구간에서, 조타수에게 조타기를 조작할 것을 지시함	구속 기소
	선박의입항및출항 에관한법률위반	2019. 2. 27. 및 같은 달 28.경 용호부두에서 5,000톤 이상인 씨그랜드호에 예선을 사용하지 아니하고 접안 및 이안을 함	
	업무상과실선박과괴	2019. 2. 28. 15:42경 술에 취한 상태에서 예선 없이 출항을 하면서 안전한 선수 방위, 거리를 제대로 확인하지 아니하고, 계류줄을 모두 풀어 이안을 한 후 계속 전진을 하며, 전방의 요트 등과 근접하게 되었음에도 아무런 조치를 취하지 않은 채 계속 전진한 과실로, 요트 3척과 계류 바지선 1척을 충격하여, 요트 1척의 아래쪽 부분을 파공, 침수시켜 파괴함	
	특정범죄가중처벌 등에관한법률위반 (선박교통사고 후도주)	2019. 2. 28. 16:14경 위와 같이 요트 등을 충돌한 사실을 알고 있었음에도 정선하여 요트와 피해자들의 안전 등 피해 상황을 확인하거나 경찰이나 VTS에 사고 신고를 하는 등 구호조치를 취하지 아니하고, 오히려 VTS에 '아무런 문제가 없다(No problem), 충돌이 없다(No collision)'라고 답변을 한 후 그대로 전진 가속하며 현장을 이탈하여 도주함	
	업무상과실 일반교통방해	2019. 2. 28. 16:19경 위와 같은 음주 및 그로 인한 요트 충돌에 대한 책임을 모면하기 위하여 충분한 선회 각도를 확보하지 아니하고 전진 타력만으로 선회를 시도하던 중, 선회가 불가능한 사실을 뒤늦게 발견하고 급히 후진 엔진을 사용하였으나 기존 전진 타력으로 인하여 그대로 전진한 과실로, 광안대교 램프 부분을 충돌하여, 교량 위 차량의 교통을 방해함	
B社, 씨그랜드호 선사	해사안전법위반	씨그랜드호 선장인 A가 2019. 2. 27. 및 같은 달 28.경 예선을 사용하지 아니하고 용호부두에 접이안을 함	불구속 기소
	선박의입항및출항 에관한법률위반	씨그랜드호 선장인 A가 2019. 2. 28.경 혈중알코올농도 0.086%의 술에 취한 상태로 운항함	