

부산지방해양안전심판원
재 결

2026. 1. 8. 재결고지	인
2026. 1. 16. 원본영수	

부산해심 제2026-001호

예인선 태양25호 선원부상사건

해양사고관련자 A(****.**,**.)

해양사고관련자 B 주식회사(대표이사 BB)

청 구 취 지 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제38조 제1항의 규
정 에 따라 심 판 청 구 한 사 건 임.
관여조사관 백 진 수

주 문 이 선원부상사건은 태양25호의 선장이 예인줄 작업 중 선원들
이 안전한 위치에 있는지를 확인하지 아니한 상태에서 선박을
조종하여 장력을 받은 예인줄이 선미갑판에 있던 기관장을 치
며 발생한 것이나, 선박소유자가 예인줄 작업과 관련된 위험구
역의 식별과 교육을 철저히 하지 아니한 것도 일인이 된다.
해양사고관련자 A의 5급항해사 업무를 2개월 정지한다.
해양사고관련자 B 주식회사에 대하여 개선할 것을 권고한다.
다만, 위 A에게 이 재결의 확정일로부터 6개월간 징계의 집행
을 유예하고, 21시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명

한다.

이 유

1. 사 실

선 명	태양25호(예인선)	태양5001호(부선)
선 적 항	부산광역시	부산광역시
선박소유자	B(주)	B(주)
총 톤 수	70톤	731톤
기관종류·출력	디젤기관 698킬로와트 × 1기	-
해양사고관련자	A	B(주)
직 명	선장	선박소유자
면허의 종류	5급항해사 (**-*-**-****)	-
사고일시	2024 10. 25. 11:30경	
사고장소	북위 34도 59분 16초 · 동경 128도 28분 14초 (경상남도 고성군 동해면 SK오션플랜트 앞 해상)	

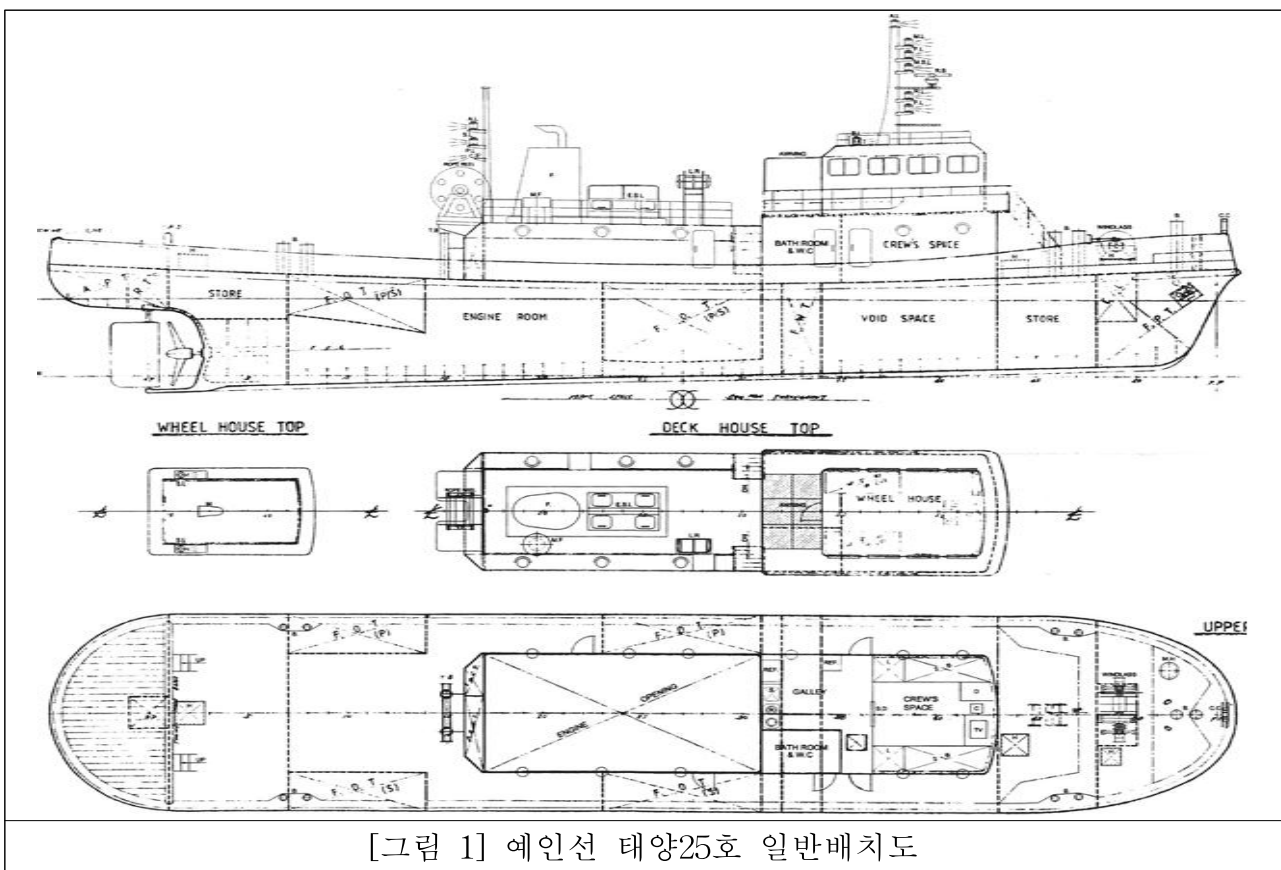
가. 선박의 제원 등

태양25호는 1989. 3. 1. 부산광역시 소재 경남조선소에서 건조·진수된 총톤수 70톤 (길이 27.89m × 너비 6.30m × 깊이 3.00m), 주기관 출력 698킬로와트(kW)의 디젤기관 1기인 부산광역시 선적의 강조 예인선으로 한국해양교통안전공단으로부터 정기검사를 받아 2028. 4. 10.까지 유효한 선박검사증서를 소지하고 있다.

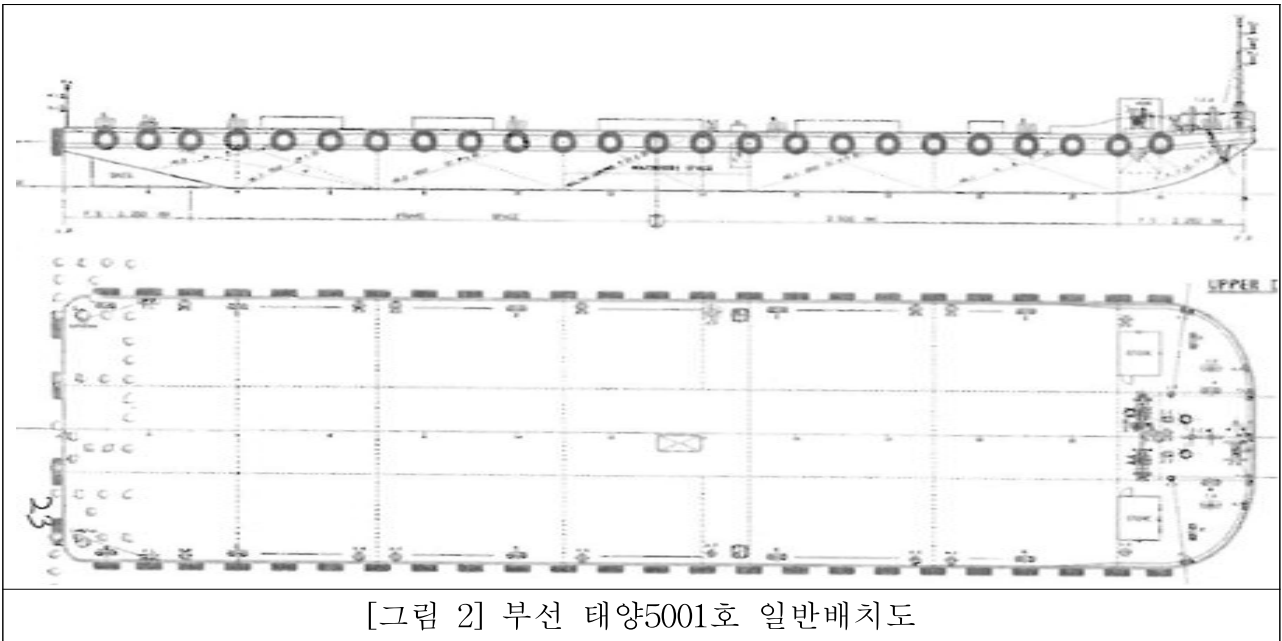
이 선박은 선수선교형으로 [그림 1]과 같이 상갑판 아래에 선수로부터 선수탱크

(F.P.T), 창고(STORE), 공소(VOID SPACE), 청수탱크(F.W.T), 기관실, 타기실, 선미 탱크(A.P.T)가 배치되어 있고 상갑판에는 선수로부터 선원실, 주방, 기관실 케이싱이 배치되어 있다. 기관실 케이싱 끝 위쪽에 예인줄용 윈치와 방송용 스피커가 설치되어 있고 선원실 위쪽으로는 조타실이 설치되어 있다.

갑판을 비추는 CCTV는 없으나 조타실 양측면에 사이드미러가 설치되어 가려지는 중앙 일부분을 제외하고 조타실에서 선미갑판의 작업 현황을 확인할 수 있다.



태양5001호는 2006. 9. 20. 중국 난진 소재 난징통가조선소에서 건조·진수된 총톤수 731톤(길이 61.36m × 너비 17.00m × 깊이 3.80m)의 부산광역시 선적의 강조 일반부선으로 한국해양교통안전공단으로부터 정기검사를 받아 2026. 10. 30.까지 유효한 선박검사증서를 소지하고 있다.



[그림 2] 부선 태양5001호 일반배치도

나. 사실의 경과

이 사건의 해양사고관련자인 태양25호 선주 B(주)(이하 ‘회사’라 한다)는 예인선 3척, 부선 3척을 소유하고 주로 조선소에서 사용되는 선박블록이나 중량물을 마산에서 거제(고현) 또는 울산으로 운송하는 내항화물운송사업자로 육상조직은 대표이사, 공무 및 안전 담당 이사, 배선 담당과 경리 담당 4명으로 구성된다.

이 사건의 또 다른 해양사고관련자인 태양25호 선장 A(이하 ‘선장 A’이라 한다)는 약 15년의 선장 경력에 있고, 그 중 B(주) 소속의 예인선 선장으로 약 13년 근무하였다.

태양25호는 주로 마산, 울산, 고현, 광양, 목포 등에서 선박 블록을 싣고 거제도 옥포항의 한화오션(구, 대우조선)으로 운송하는 업무에 종사하며, 항해 중 선원은 선장, 기관장, 항해사 3명이 승선한다.

이 선박은 경상남도 고성군 소재 SK오션플랜트 부두에서 크레인을 선적하기 위해 태양5001호를 예인한 상태로 2024. 10. 25. 07:50경 경상남도 거제시 한화오션 부두에서

출항하였다.

같은 날 11시경 고성군 장좌항 SK오션플랜트 부두 앞 바다에 도착한 태양25호는 접안을 위해 선미 예인 중이던 부선 태양5001호를 현측으로 이동시키기 위한 작업을 시작하였다.

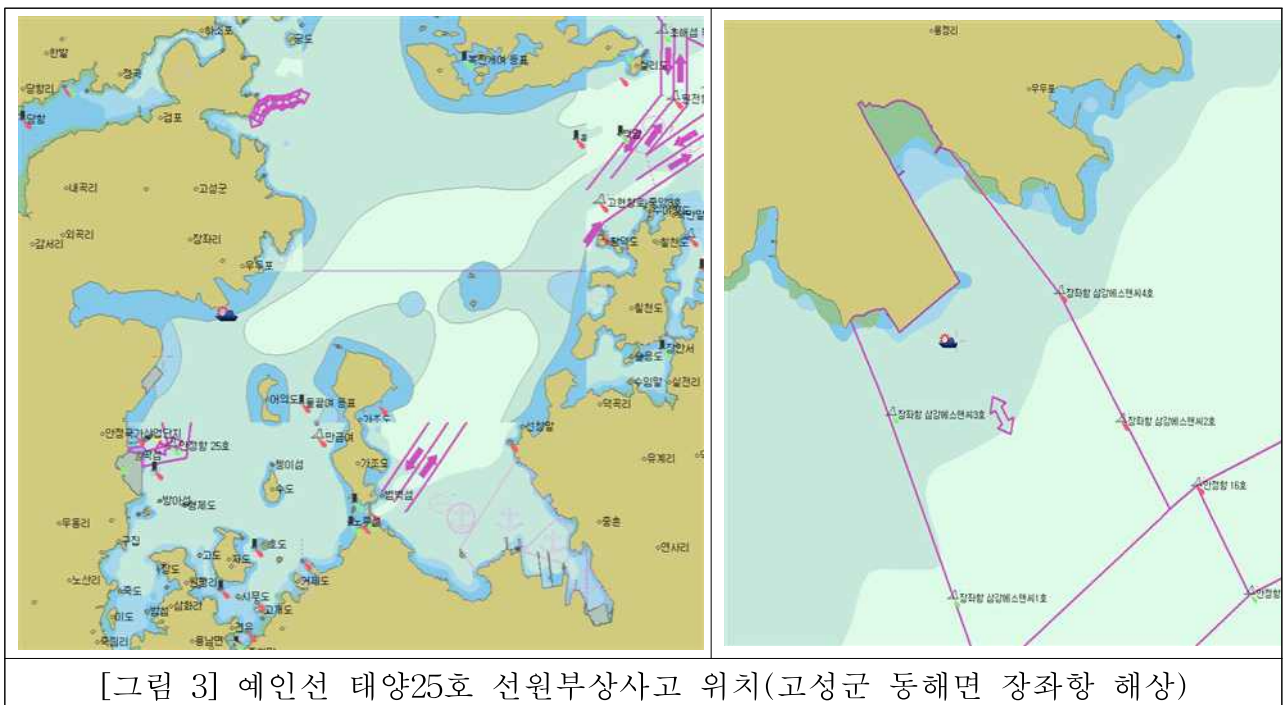
이때 선장은 조타실에서 태양25호를 조종하였고, 기관장과 항해사는 예인줄 작업(예인줄을 부선에서 벗겨 태양25호의 윈치에 감는 작업)을 위해 선미갑판에 배치되어 있었다. 예인줄 작업 시 통상적인 기관장과 항해사의 위치는 [사진1]과 같이 선미 예인줄 윈치 아래 좌, 우측이며, 기관장은 리모컨으로 윈치를 조작하고 항해사는 대기하다 마지막으로 예인줄을 정리하는 역할을 한다.



선장 A는 태양5001호에 연결된 예인줄의 장력을 줄이기 위해 태양25호를 5~10미터가량 후진하였으나 태양5001호의 위치가 태양25호의 정 선미에서 벗어나 있어 두 선

박을 일직선으로 정렬시킨 후 다시 예인줄 작업을 하기 위해 태양25호의 주기관을 전진방향으로 작동하였다.

2024. 10. 25. 11:30경 북위 34도 59분 16초 · 동경 128도 28분 14초 위치인 경상남도 고성군 동해면 SK오션플랜트 앞 해상에서 태양25호가 전진하자 늘어져있던 예인줄이 다시 팽팽해지며 선미 갑판([사진1]의 파란원 부분)에 서있던 기관장을 타격하였고, 기관장이 넘어지며 머리를 선체에 부딪치며 의식을 잃어버리는 사고가 발생하였다.



[그림 3] 예인선 태양25호 선원부상사고 위치(고성군 동해면 장좌항 해상)

사고 발생 후, 선장 A는 항해사의 고함 소리를 듣고 주기관을 중립에 놓고 선미갑판으로 내려가 쓰러져있는 기관장을 발견하고 마산VTS에 구조요청을 하였으며, 조타실에 있는 자동제세동기(AED)로 응급조치를 하자 약 1분 후 기관장의 호흡이 돌아왔으며 이어 이 배를 SK오션플랜트 부두에 접안시키고 출동한 119 구급차로 경상대병원으로 후송하였고 기관장은 두부 및 안면부 골절 손상 등으로 약 5개월간 입원치료 후 재활치료를 받고 있다.

사고 당시 기관장과 항해사 모두 안전모, 작업복, 안전화를 착용한 상태였고, 선장

A는 태양25호의 주기관을 다시 전진 방향으로 작동하기 전에 선내 확성기를 통해 배가 전진하니 피하라고 방송은 하였으나 무전기를 통해 선미갑판의 선원들이 모두 안전한 구역으로 피했는지는 확인하지 아니한 채 전진하였다.

회사의 경우 공무이사가 한 달에 한 두 번 태양25호를 방문하여 선원들에게 일반적인 안전교육을 하였으나 회사의 「안전·보건관리매뉴얼」상 선내 위험성 평가를 실시하지 아니하였고, 이에 따라 예인줄 작업 중 선미 갑판의 위험구역과 예인줄 작업 중 선장의 확인사항, 갑판선원 들과 의사소통 방법 등이 식별되지 아니하였다.

사고 당시 해상에는 남동풍 6~8m/s로 불고, 파고 약 0.5m, 시계가 양호하고 맑은 날씨였다.

2. 원 인

이 선원사망사건은 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조제1호가목에 해당한다.

가. 원인의 고찰

1) 선장의 선원 위치확인 소홀

이 사건은 부선에 연결된 예인줄을 풀기 위해 예선을 후진시켜 예인줄을 늘어트린 상황에서 부선의 선두가 예인줄을 풀지 못하자 예인선의 선장이 예인선과 부선의 위치를 다시 정렬시켜 예인줄 작업을 하기 위해 전진 기관을 쓰는 순간 늘어져 있던 예인줄에 갑자기 장력이 생기며 선미 갑판에 있던 기관장을 쳐서 발생한 것이다.

선장은 예인줄의 장력이 발생하는 선박 조종을 할 경우 갑판상에서 작업 중인 선원들에게 미리 안전한 지역으로 피할 것을 지시함은 물론 무전기 등으로 해당 선원들이 안전한 구역으로 피하였는지를 확인하여야 하나 사고 당시 선장은 방송을 통해 선원들에게 피하라고 지시는 하였으나 선원들이 안전한 구역에 있는지 여부는 확인하지 아니

하였다.

2) 회사의 선내 위험평가 미실시

회사의 「안전·보건관리매뉴얼」에서는 사고 예방을 위해 선내 작업에 대한 위험성 평가를 주기적으로 하도록 규정하고 있다. 그러나 회사는 이 사고 예인줄 작업에 대한 위험성 평가를 실시하지 아니하였고, 이에 따라 예인줄 작업 시 위험지역 식별 및 예인줄 작업 중 선장의 선원들 위치를 확인 절차가 마련되지 못하였다.

이는 회사가 선박의 중요 안전관리 절차를 마련하지 못한 것으로 이 사고의 일인으로 작용되었다고 판단된다.

나. 사고발생 원인

이 선원부상사건은 선장이 예인줄 작업을 하며 선원들이 안전한 지역에 있는지 확인하지 아니한 상태에서 선박을 조종하여 발생한 것이나, 회사가 「안전·보건관리매뉴얼」에서 요구하는 위험성 평가를 시행하지 아니하여 예인줄 작업의 위험지역 식별과, 예인줄 작업 중 선장의 선원 위치 확인 절차를 마련하지 아니한 것도 일부 원인이 된다.

3. 해양사고관련자의 행위

가. 태양25호 선장 A

해양사고관련자 선장 A는 예인선 태양25호의 선장으로서 예인줄 작업 중 갑판에 있는 선원들의 사고 예방을 위해 충분한 주의를 기울이고, 예인줄의 장력이 발생하는 선박 조종을 하기 전에는 선원들이 안전한 구역에 있는지를 확인하여야 한다. 그러나 선장 A는 확성기를 통해 피하라고 하였을 뿐 무전기나 선교에 설치된 사이드미러 등으로 선원들이 안전한 구역으로 피하였는지를 확인하지 아니한 상태에서 정지 중이던 태양25호를 전진시켜 선미 갑판에 머물던 기관장이 장력을 받은 예인줄에 맞아 부상

당하는 사고가 발생하였는바, 이는 이 사람의 직무상 과실에 해당된다.

따라서 이 사람의 이러한 행위에 대하여는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조제2항의 규정에 따라 같은 법 제6조제1항제2호를 적용하여 이 사람의 5급항해사 업무를 2개월 정지한다. 다만, 이 재결의 확정일로부터 6개월간 징계의 집행을 유예하고, 21시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명한다.

나. 태양25호 소유자 B 주식회사

태양25호 소유자 B 주식회사는 「안전·보건관리매뉴얼」에 따라 주기적으로 선내 위험성 평가하여 예인줄 작업을 실시하는 경우 선내 위험지역을 식별하고, 선내 작업시 선장과 선원간에 소통을 통해 선장이 예인줄 작업을 위해 선박을 조종하는 동안 선원들이 안전한 위치에 있는지 여부를 확인하는 절차를 마련하여야 한다. 그러나 B 주식회사는 「안전·보건관리매뉴얼」 규정된 위험성 평가를 실시하지 않아 선원들에게 관련 안전정보 제공 및 교육을 실시하지 못하였는 바 이는 이 회사의 과실에 해당한다.

따라서 이 회사의 이러한 행위에 대하여는 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조제3항의 규정에 따라 B 주식회사에 대하여 개선할 것을 권고한다.

4. 사고방지 교훈

가. 선장은 예인줄 작업 중 선박을 조종하여 예인줄의 장력에 변화가 생기는 경우 미리 갑판에서 작업 중인 선원들에게 대피를 지시하고, 선원들이 안전한 지역으로 대피하였는지를 확인한 후 선박을 조종하여야 한다.

나. 회사는 「안전·보건관리매뉴얼」에 따라 주기적으로 선내 위험성 평가를 실시하여 예인줄 작업과 같은 위험 작업 중 위험구역을 식별하고, 위험작업 중 사고예방을 위한 절차를 마련한 후 선원들을 교육하여야 한다.

따라서 주문과 같이 재결한다.

2026. 1. 8.

심 판 장 심 판 관 유 병 연

심 판 관 김 동 희

주 심 심 판 관 김 성 재

“해양사고관련자 및 조사관은 이 재결에 대하여 불복이 있을 때는 재결서의 정본을 받은 날로부터 14일 이내에 중앙해양안전심판원(우리원을 경유하여)에 제2심을 청구할 수 있습니다.”

개 선 권 고 서

부산해심 제2026-001호

예인선 태양25호 선원부상사건

해양사고관련자 B 주식회사(대표이사 BB)

귀사가 소유하고 있는 태양25호의 선원(기관장)이 2024. 10 25. 11:30경 경상남도 고성군 동해면 SK오션플랜트 앞 북위 34도 59분 16초 · 동경 128도 28분 14초 해상에서 부상 당하는 사고가 있었습니다.

이 사고는 선장이 예인줄 작업 중 선미갑판에 있던 기관장의 위치를 확인하지 아니한 상태로 선박을 조종하여 기관장이 장력을 받은 예인줄에 맞아 발생한 것이나, 선박 소유자인 귀사가 「안전·보건관리매뉴얼」에 따라 예인줄 작업에 대한 선내 위험성 평가를 실시하지 아니한 것도 일인이 되었습니다.

이러한 사고의 재발 방지를 위하여 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제5조 제3항 규정에 따라 예인줄 작업에 대한 위험성 평가를 실시하고 예인줄 작업 위험구역 식별 및 선장과 선원간 위치확인 절차 마련 등 개선을 권고하오니 적극 조치하여 주시기 바랍니다.

2026. 1. 8.

부 산 지 방 해 양 안 전 심 판 원

심 판 장 심 판 관 유 병 연

재 결 요 약 서

사 건 명	예인선 태양25호 선원부상사건 (부산해심 제2026-001호)													
해양사고관련자 (직책, 해기면허)	A(태양25호 선장, 5급항해사)													
해양사고관련자 (직책, 해기면허)	B 주식회사(대표이사 BB)													
관 시 사 항	1. 관시요지 예인선의 선장이 갑판에 있는 선원이 안전한 위치에 있는지 확인하지 아니한 상태에서 예인선을 전진시켜 선미 갑판에 있던 기관장이 장력이 발생한 예인줄에 맞아 부상당한 사건이나 회사가 「안전·보건관리매뉴얼」에 따라 선내 작업 위험성을 평가하여 위험구역 설정, 선원교육 등을 미리 조치하지 아니한 것도 일부 원인이라 판시													
원인판단 주제어	예인줄 사고, 「안전·보건관리매뉴얼」, 위험성 평가													
사 건 개 요	☐ 관련선박 <table border="1"> <thead> <tr> <th>선 명</th><th>용도</th><th>총톤수/길이</th><th>선박소유자/선적 항</th><th>피해</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>태양25호</td><td>예인선</td><td>70톤/27.89m</td><td>B(주)/부산광역시</td><td>선원 1명 부상</td></tr> </tbody> </table> ☐ 일 시 : 2024. 10. 25. 11:30경 ☐ 장 소 : 북위 34도 59분 16초 · 동경 128도 28분 14초 (경상남도 고성군 동해면 SK오션플랜트 앞 해상) ☐ 사고경위 2024. 10. 25. 11:30경 부산에 화물을 적재하기 위해 경상남도 고성군 동해면 SK오션플랜트 앞 해상에 도착한 태양25호가 선미로 예인하던 부산 태양5001호를 옆으로 차기 위해 예인줄 작업 중 예인선의 선장이 선미 갑판의 선원들이 안전한 위치에 있는지 확인하지 아니한 상태에서 정지해 있던 태양25호를 전진시키자 아직 태양5001호에 연결되어 있던 예인줄이 장력을 받으며 선미갑판에 있던 기관장을 쳐서 발생한 사건				선 명	용도	총톤수/길이	선박소유자/선적 항	피해	태양25호	예인선	70톤/27.89m	B(주)/부산광역시	선원 1명 부상
선 명	용도	총톤수/길이	선박소유자/선적 항	피해										
태양25호	예인선	70톤/27.89m	B(주)/부산광역시	선원 1명 부상										

주 문	이 선원부상사건은 태양25호의 선장이 예인줄 작업 중 선원들이 안전한 위치에 있는지를 확인하지 아니한 상태에서 선박을 조종하여 장력을 받은 예인줄이 선미갑판에 있던 기관장을 치며 발생한 것이나, 선박소유자가 예인줄 작업과 관련된 위험구역의 식별과 교육을 철저히 하지 아니한 것도 일인이 된다. 해양사고관련자 A의 5급항해사 업무를 2개월 정지한다. 해양사고관련자 B 주식회사에 대하여 개선할 것을 권고한다. 다만, 위 A에게 이 재결의 확정일로부터 6개월간 징계의 집행을 유예하고, 21시간의 선박운항사고예방 직무교육 수강을 명한다.
참 고 사 항	
교 훈	1. 선장은 예인줄 작업 중 선박을 조종하여 예인줄의 장력에 변화가 생기는 경우 미리 갑판에서 작업 중인 선원들에게 대피를 지시하고, 선원들이 안전한 지역으로 대피하였는지를 확인한 후 선박을 조종하여야 한다. 2. 회사는 「안전·보건관리매뉴얼」에 따라 주기적으로 선내 위험성 평가를 실시하여 예인줄 작업과 같은 위험 작업 중 위험구역을 식별하고, 위험작업 중 사고예방을 위한 절차를 마련한 후 선원들을 교육하여야 한다.

※ 이 재결요약서는 관계인의 이해를 돕기 위하여 임의로 작성한 것이므로 법적 효력이 없으며, 재결서의 내용과 다른 부분은 재결서에 따릅니다.