

1

12월 해양사고 현황(2015~2019)



- [12월] 레저·낚시 등 여가활동 감소로 사고발생은 줄지만, 추위로 인한 활동량 위축 및 집중력 감소로 인명피해 유발사고가 늘어나는 시기

| 월별 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 건수 | 170 | 128 | 163 | 187 | 219 | 220 | 215 | 238 | 276 | 275 | 222 | 211 |

- (선종별) 사고선박 총 1,184척 중 어선 865척, 수상레저기구·기타선 151척, 화물선 72척, 유조선 38척, 예인선 37척, 여객선 21척 등의 순
- (사고유형별) 총 1,057건 중 기관손상 297건, 안전운항저해 176건, 충돌 114건, 안전사고 95건, 화재폭발 57건, 좌초 51건, 전복 17건, 접촉 15건, 침몰 13건 등의 순

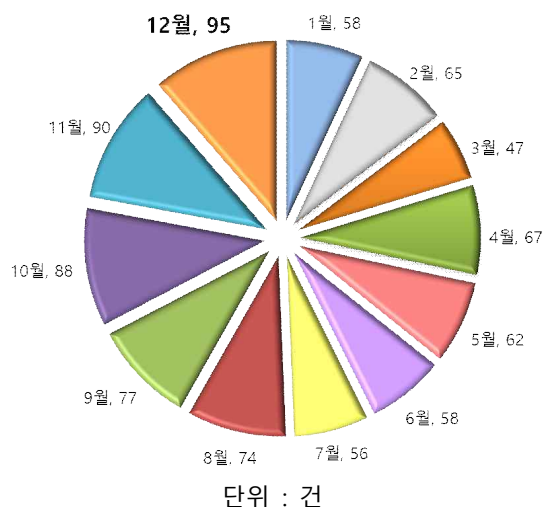
- 특히, 안전사고(작업 중 인명사상사고)가 연중 가장 많이 발생하는 시기로 선내 작업안전 확보를 위한 노력이 필요

- (사고현황) 최근 5년간 12월 중 발생한 안전사고*는 95건으로 연중 최다이며 타월 평균(66건) 대비 44% 증가한 수치

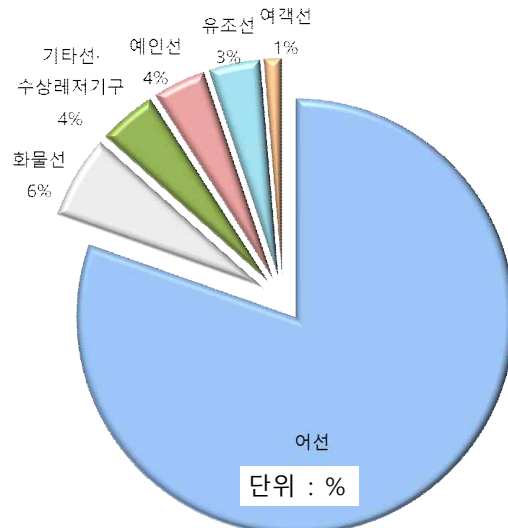
* 양망기 신체 끼임, 해상추락, 선내 미끄러짐·구조물 타격 등으로 인한 인명사상

- (사고예방) 기상조건과 상관없이 구명조끼·안전줄 등 안전장구 착용 및 작업 중 안전수칙 철저 준수

최근 5년간 월별 안전사고 발생현황



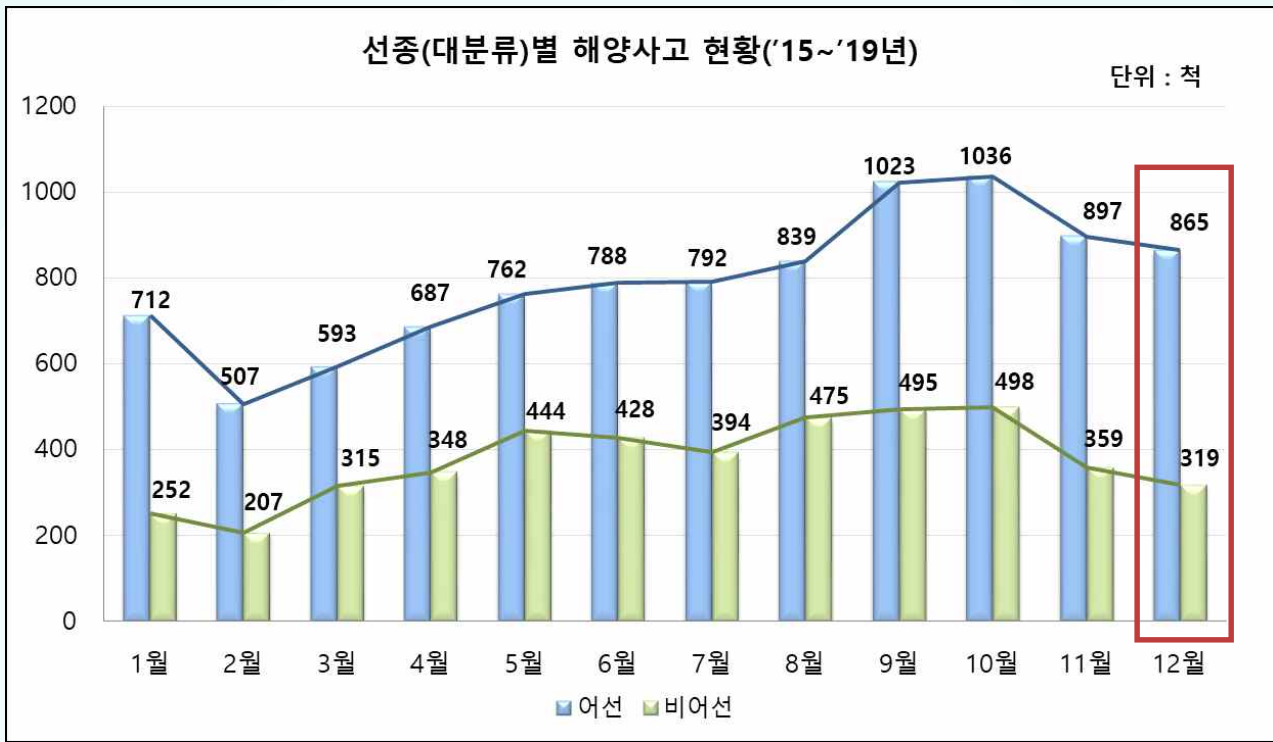
안전사고 발생선박 현황



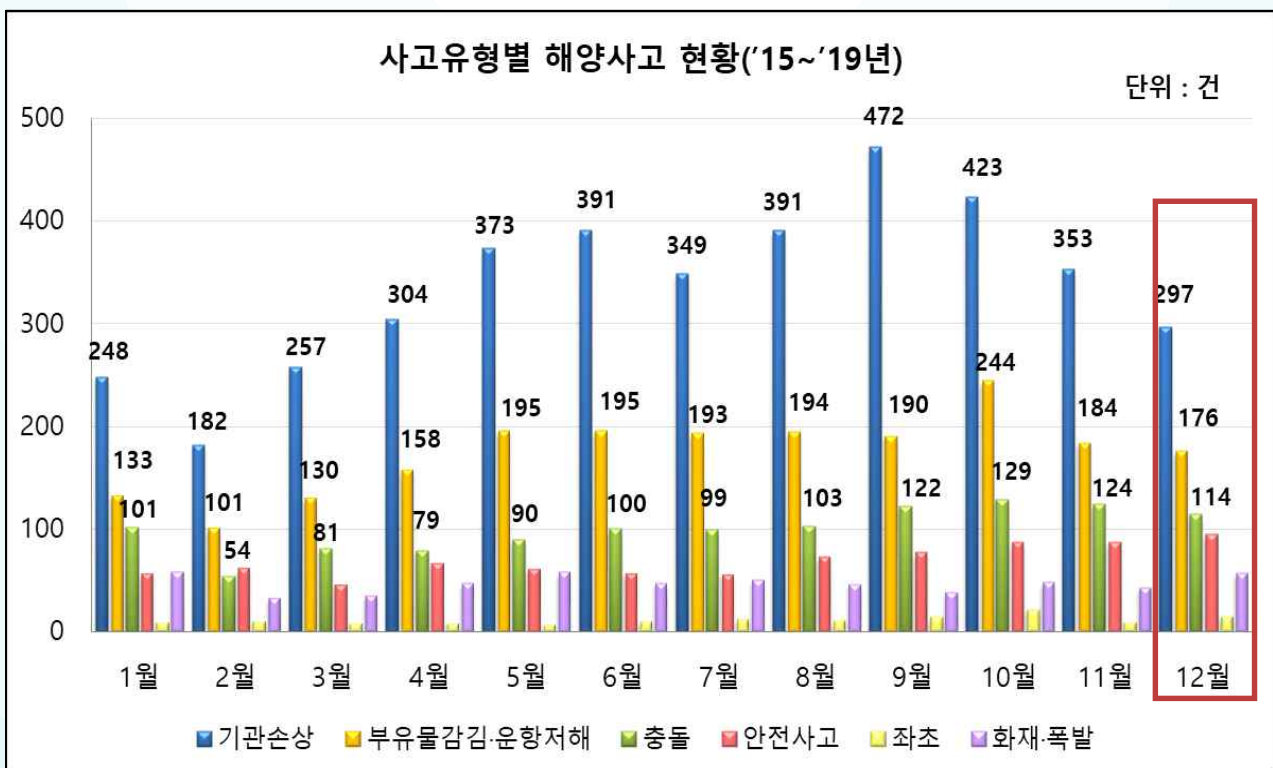
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2015~2019)

1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



2. 사고유형별 해양사고 현황



1. 2020년 12월 기상정보 [출처 : 기상청 예보]

○ 해상특성(최근 5년간('15~'19년) 12월)

- 12월 상순에 동해중부 앞바다와 서해, 동해, 남해서부, 제주도 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 그 밖의 해상에서 파고 낮았음
- 중순에 동해중부 앞바다와 서해남부, 남해서부, 동해, 제주도 먼바다 해상에서 파고 약간 높았으며 그 밖의 해상에서 파고 낮았음
- 하순에 동해중부 앞바다와 서해남부, 남해, 동해, 제주도 먼바다 해상에서 파고 약간 높았으며 그 밖의 해상에서 파고 낮았음

※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상

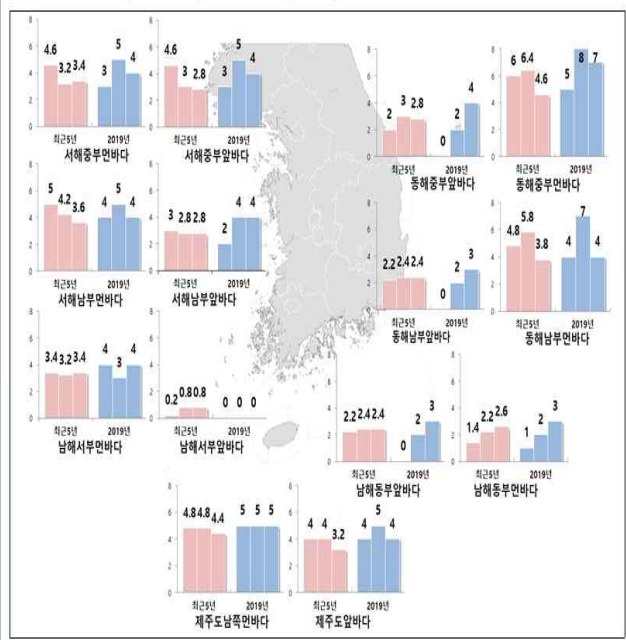
○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('15~'19년) 12월)

- 9.8일(상순 3.3일 / 중순 3.4일 / 하순 3.1일)로 전월(7.7일)보다 2.1일 많음

■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 12월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 12월 풍랑특보 일수



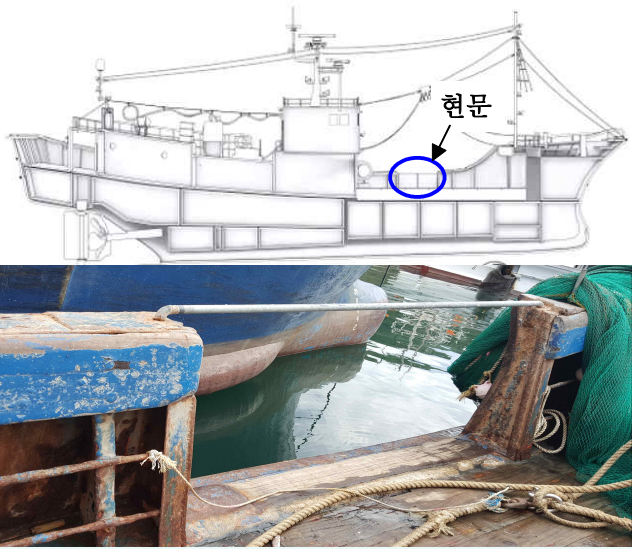
2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5Khz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

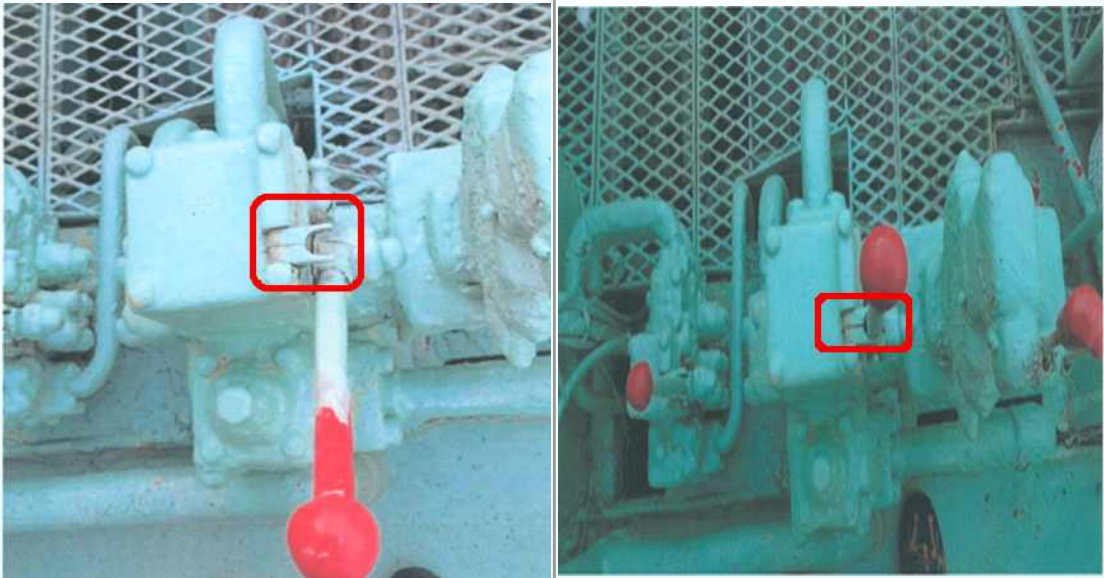
(문자방송) 기상청 해양기상정보전달시스템을 통해 문자로 실시간 해양기상정보 및 예보를 제공 (marine.kma.go.kr)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131로 실시간 기상정보 제공

1. 어선 A호 선원실종사건

| 사건명 | | 어선 A호 선원실종사건 |
|----------------------------|----|---|
| 사건 개요 | 선박 | A호: 어선, 59톤, 길이 26.55미터, 강 재질, 디젤기관 1기 |
| | 일시 | 2018. 12. 14. 06:00경 |
| | 장소 | 경상북도 경주시 송대말등대로부터 112도 방향, 약 19.6마일 해상 |
| | 피해 | A호 선원 1명 실종 |
| | 상황 | 악천후 속에서 양망작업 중인 선원이 선체 동요로 인해 중심을 잃고 넘어지면서 양망작업을 위해 열어둔 현문을 통해 바다에 추락하여 실종됨 |
| 날씨 | | 맑은 날씨, 북서풍 초속 10~12m, 파고 약 3.0~3.5m, 시정 약 3마일 |
| 원인 | | ○ 선체 동요가 심한 상태에서 선장의 무리한 양망조업과 선원 안전관리 소홀 및 적기에 인명구조를 이행하지 않아 사고 발생 |
| 교훈 | | ○ 조업 중 익수자가 발생하였을 경우 실행가능한 모든 수단을 이용하여 최우선적으로 인명구조를 실시하여야 하고, 해양경찰에 신고 및 인근 어선들에게 도움을 요청하는 등 필요한 최선의 조치를 취하여야 함 |
| | | ○ 기상특보가 발효될 경우 선장은 가능하면 조업을 중단하고 안전한 장소로 대피하여야 하며, 부득이하게 조업을 할 경우에는 악천후에 대비하여 안전 조치를 취한 다음 조업하여야 함 |
| | | ○ 악천후 속에서 불가피하게 작업을 할 경우 선원들에게 사전에 안전교육을 시키고, 구명조끼와 안전벨트 또는 안전줄 등 안전장구를 착용토록 하여야 함 |
| 동형선박 형태 및 현문개방 사진 | |  |

2. 어선 B호 선원사망사건

| 사건명 | | 어선 B호 선원사망사건 |
|----------|----------|--|
| 사건 개요 | 선박 | B호: 어선, 129톤, 길이 39.27미터, 강 재질, 디젤기관 1기 |
| | 일시 장소 | 2017. 12. 18. 21:00경 제주특별자치도 차귀도 남서방 약 16마일 해상 |
| | 피해 | B호 선원 1명 사망 |
| | 상황 | 원치(Winch)를 이용해 양망작업 중이던 선원의 신체가 작동 중이던 원치와 그물 사이에 끼어 원치를 반대방향으로 조작하려 하였으나, 원치조작레버의 고정장치가 종립위치에 걸려있어 레버를 즉시 반대방향으로 조작하지 못하여 원치가 그물을 계속 감으며 신체에 점점 더 강한 압박을 가함 |
| | 날씨 | 맑은 날씨, 북서풍 초속 9~10m, 파고 약 1m, 시정 약 9마일 |
| 원인 | | <ul style="list-style-type: none"> ○ 양망작업 중, 원치 조작을 담당하던 선원이 부주의하여 그물과 작동 중이던 원치 사이에 신체 상부가 끼인 후 감기는 상태로 고정되어 있던 원치 조작 레버를 즉시 정지 또는 푸는 상태로 하지 못하여 사고 발생 |
| 교훈 | | <ul style="list-style-type: none"> ○ 선박에서 원치 조작은 위험성이 높은 작업이 많으므로 반드시 손으로 잡고 있을 때만 작동하도록 조작을 하여야 함 ○ 원치를 조작하는 선원은 원치 조작 외에 다른 작업을 하여서는 안 됨 |
| 원치 조작 레버 | |  |