

1 12월 해양사고 현황(2015~2019)



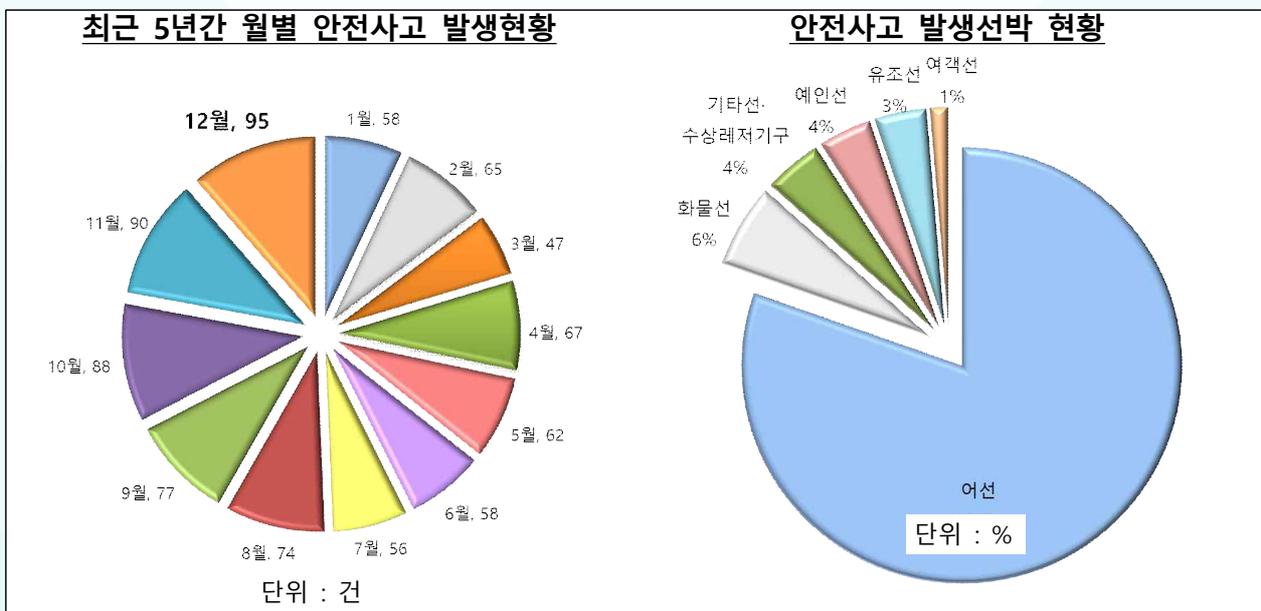
□ **(12월) 레저·낚시 등 여가활동 감소로 사고발생은 줄지만, 추위로 인한 활동량 위축 및 집중력 감소로 인명피해 유발사고가 늘어나는 시기**

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**

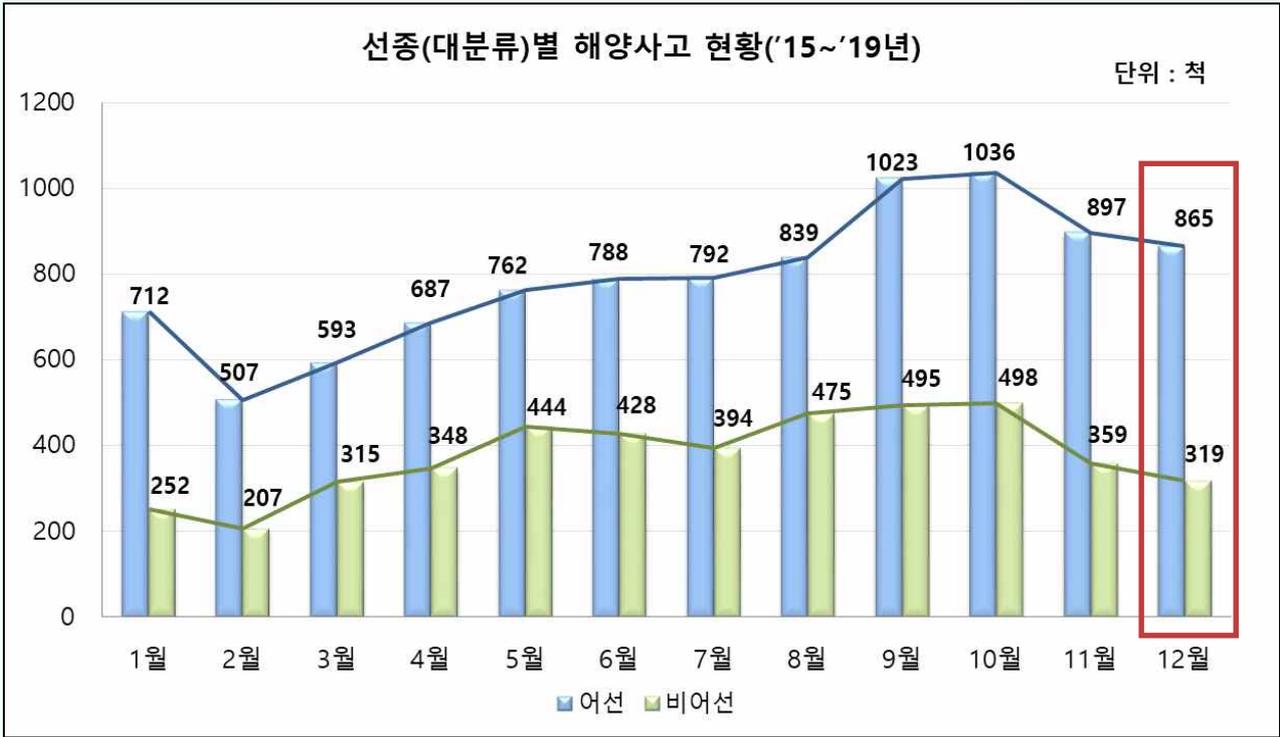
- (사고현황) 최근 5년간 12월 중 발생한 안전사고*는 95건으로 연중 최다이며 타월 평균(66건) 대비 44% 증가한 수치
 - * 양망기 신체 끼임, 해상추락, 선내 미끄러짐·구조물 타격 등으로 인한 인명사상
- (사고예방) 기상조건과 상관없이 구명조끼·안전줄 등 안전장구 착용 및 작업 중 안전수칙 철저 준수



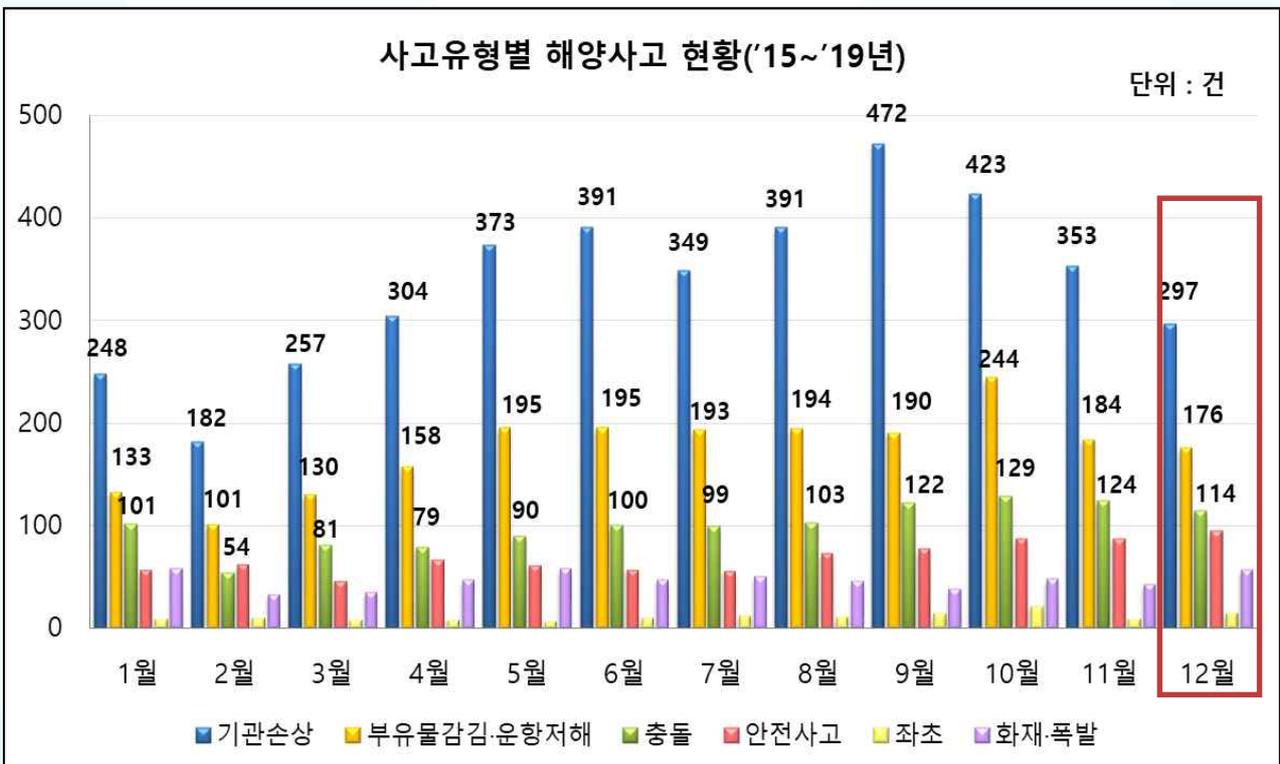
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2015~2019)

1. 선종(대분류)별 해양사고 현황

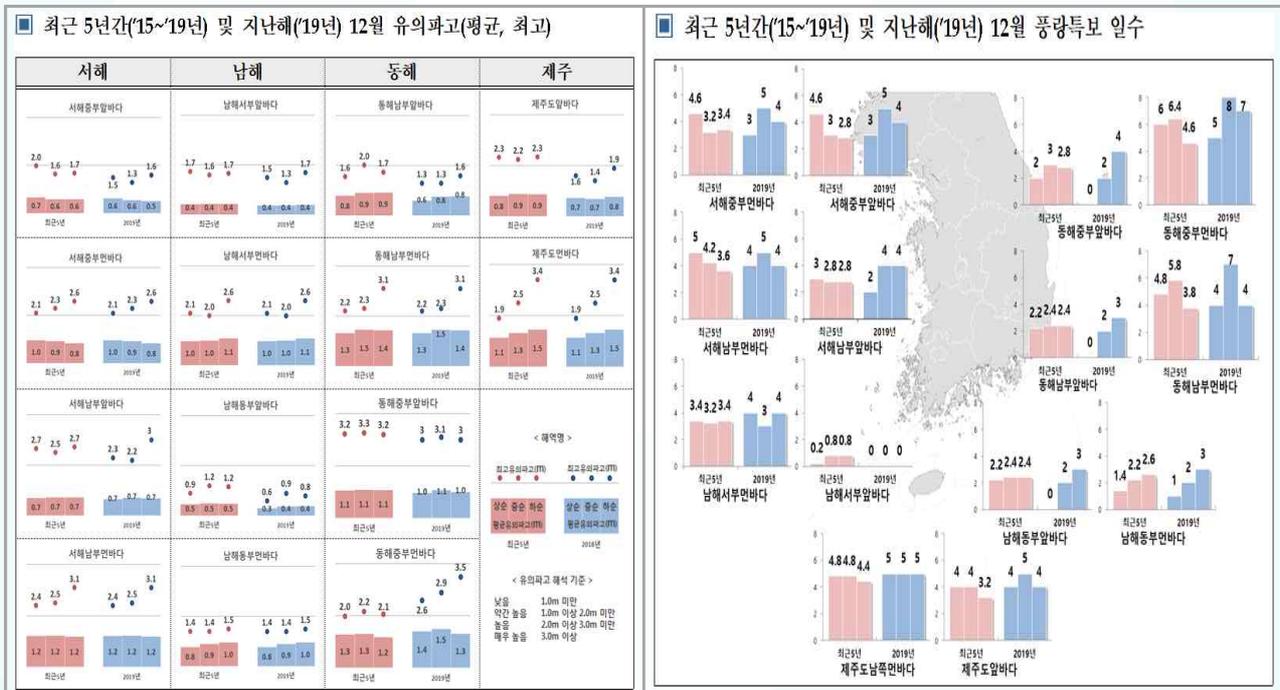


2. 사고유형별 해양사고 현황



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



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

4

12월 주요 해양사고 사례

1. 어선 A호 선원실종사건

사건명		어선 A호 선원실종사건
사건개요	선박	A호: 어선, 59톤, 길이 26.55미터, 강 재질, 디젤기관 1기
	일시 장소	2018. 12. 14. 06:00경 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선체 동요가 심한 상태에서 선장의 무리한 양망조업과 선원 안전관리 소홀 및 적기에 인명구조를 이행하지 않아 사고 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	2017. 12. 18. 21:00경	
	장소	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 중립위치에 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	