

1

10월 해양사고 현황 (2017~2021)



□ 최근 5년간 10월의 해양사고는 평균 314건, 연중 안전사고가 최다 발생

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	193	146	182	201	230	246	257	264	323	314	250	214

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,572건. 주요사고는 충돌 141건, 안전사고 103건, 화재·폭발 57건, 전복 55건, 침몰 26건 등의 순으로 발생

- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,744척. 어선 1,111척, 수상레저기구 377척, 화물선 57척, 예인선 51척, 유조선 37척, 여객선 27척 등의 순으로 발생

□ 10월은 연중 두 번째로 해양사고가 많이 발생하며, 안전사고 및 운항저해가 가장 많은 시기로 철저한 안전점검 및 안전수칙 준수가 필요

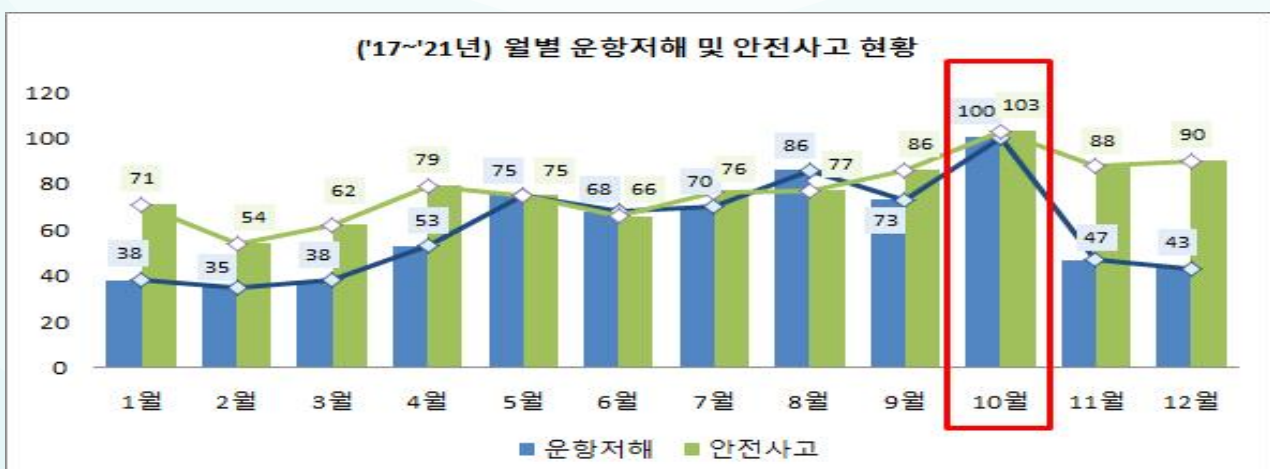
○ (사고현황) 최근 5년간 10월 중 발생한 해양사고는 총 1,572건으로 연중 두 번째(월 평균 1,175건), 운항저해(100건) 및 안전사고(103건)는 가장 많음

○ (안전사고) 어선에서 가장 많이 발생*(103건 중 88건)하며, 작업안전수칙 미준수 및 안전관리 소홀이 주원인

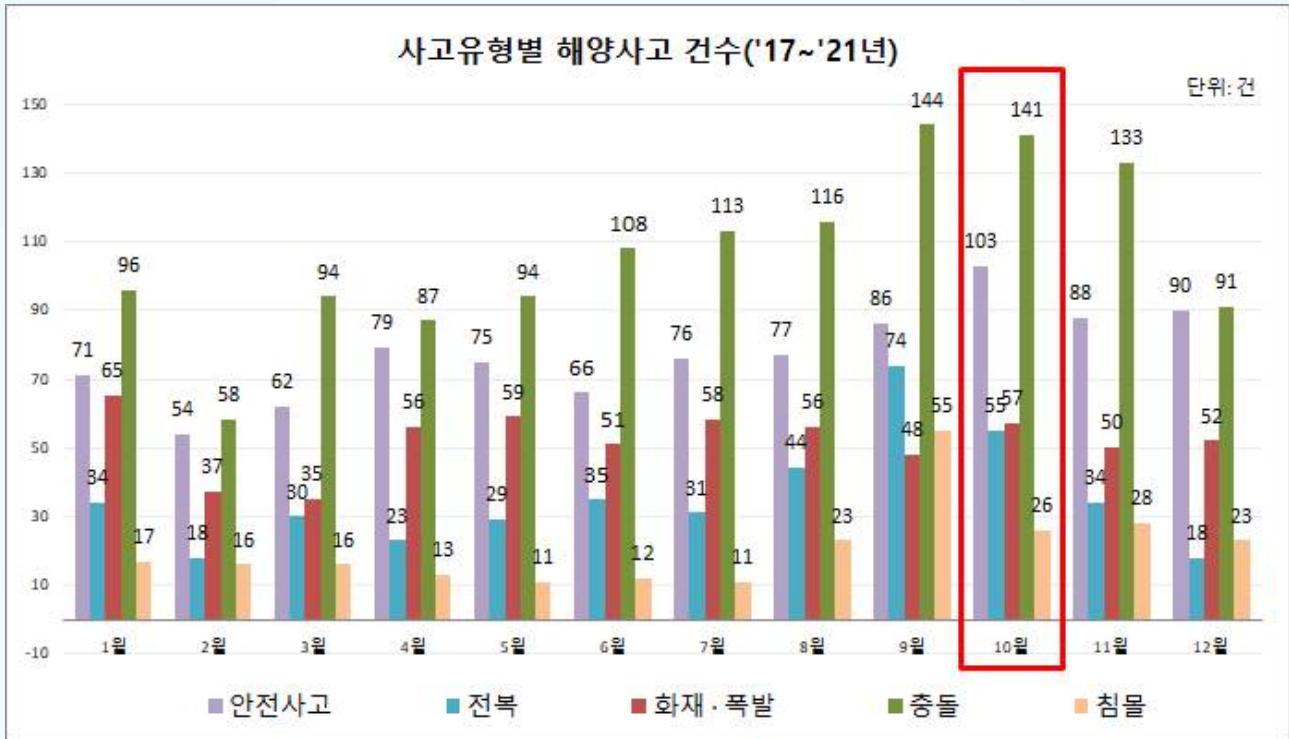
* 해상추락(35%), 홀로 조업 중 사망·실종(18%), 줄·구조물 타격(14%) 등 어로작업 중 다수 발생

○ (운항저해*) 수상레저기구에서 가장 많이 발생(100건 중 51건)하며, 연료유 고갈·축전지 방전으로 인한 표류 등 출항준비·점검 불량에 주원인

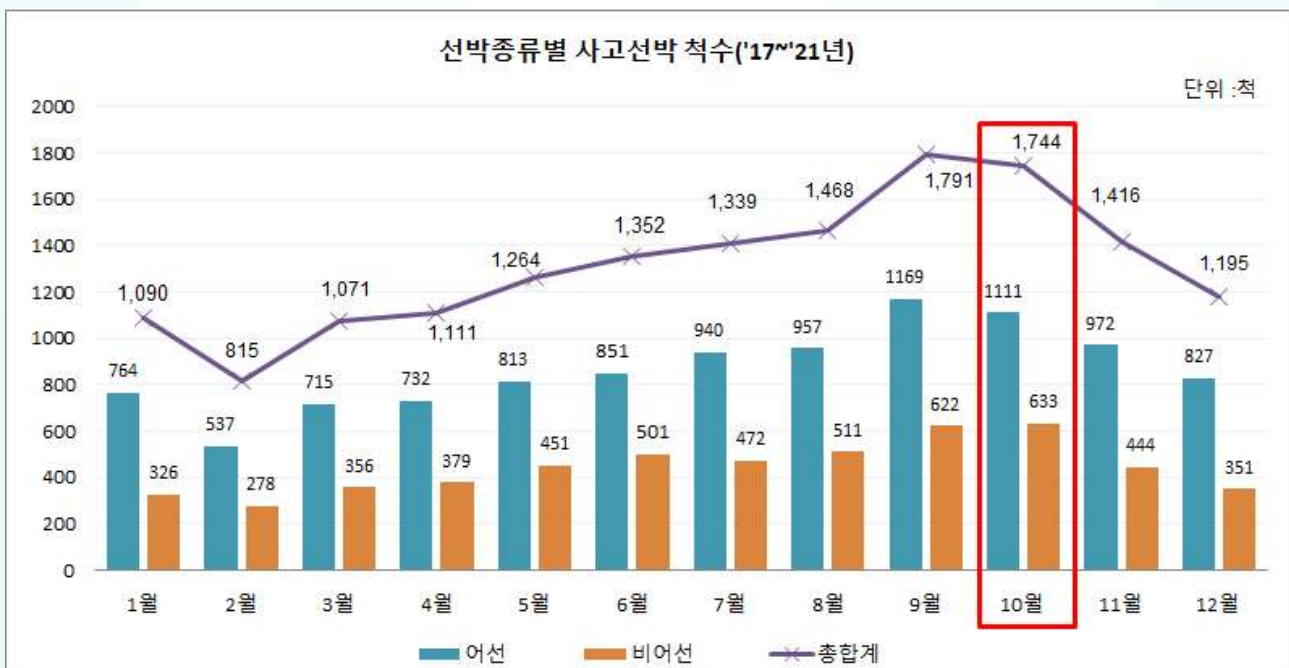
* 좌주, 표류 등 절박한 위험은 없으나 선박운항이 곤란한 상태가 되어 위험성 증대가 예상되는 사고



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



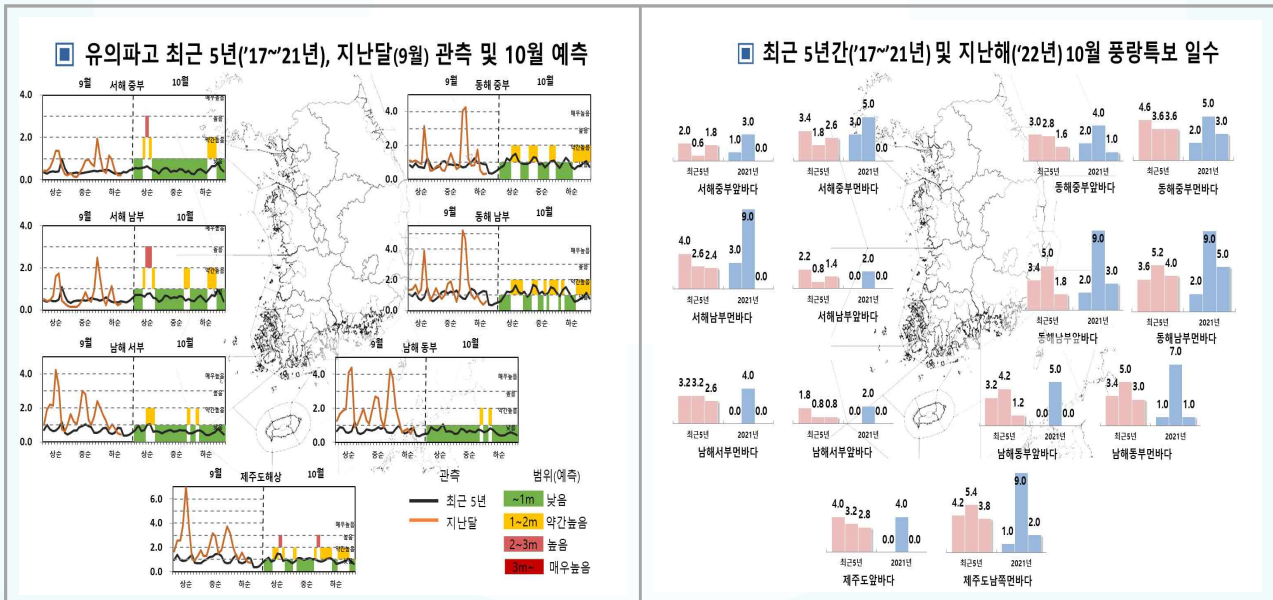
1. 2022년 10월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 10월 해양 특성(최근 5년('17~'21년))



○ '22년 10월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 10월 전 기간 남해상은 파고가 대체로 낮겠고 동해상은 약간 높은 날이 많겠음. 서해상은 상순에 높은 날이 있겠으나 중순과 하순에는 대체로 낮겠음. 제주도해상은 약간 높은 날이 많겠고 상순과 중순에 높은 날도 있겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 15.0~23.0℃, 남해 20.0~27.0℃, 동해 18.0~25.0℃의 분포를 보이겠음



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

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

(문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 선원사망사건

사 건 개 요	선박	A호 : 어선, 15톤, 길이 16.30미터, 디젤기관 367킬로와트 1기
	일시	2020. 10. 6. 11:30경
	장소	전라북도 부안군 위도면 상왕등도 북서방 약 4해리 해상
	피해	선원 1명 사망(해상추락 후 익사)
	날씨	북동풍 초속 2~3m, 파고 약 0.5m, 시정 양호
원인	<p>갑판에서 자루그물을 투망하는 작업 중 자루그물의 일부가 찢어진 것을 발견한 선원이 그물이 더 나가지 않게 하려고 그물을 잡고 있다가 선원이 그물과 함께 해상으로 추락하여 사망</p> <p>무리하게 혼자서 그물을 붙잡고 있다가 그물이 신출되는 힘을 버티지 못하고 그물과 함께 떨어나가며 사고가 발생한 것으로, 선원의 위험한 작업 진행과 선장이 선내 작업에 대한 안전관리·감독을 소홀히 한 것이 원인임</p>	
교훈	<p>○ 투망 중인 그물 등 무거운 어구를 취급하는 선원은 어구와 안전한 거리를 두고 작업을 하여야 하며, 선체 등에 고정되지 않아 갑작스런 장력 등이 발생할 수 있는 어구를 손으로 붙잡는 등의 위험한 행동을 하여서는 아니 됨</p> <p>○ 어선의 선장은 선원들로 하여금 어구를 투망하다가 손상된 부분이 발견되는 등 평소와 다른 작업 상황이 발생한 때에는 이를 보고하도록 하고, 안전한 작업절차 및 인력배치 방안이 마련되면 후속 작업을 진행하도록 주기적으로 교육·지도하여야 함</p>	

2. 여객선 B호 운항저해사건

사 건 개 요	선박	B호 : 여객선, 4,332톤, 길이 117.88미터, 디젤기관 4,626킬로와트 2기
	일시	2012. 7. 7. 22:45경
	장소	삼천포 신항 방파제등대로부터 168도, 거리 1.74마일 해상
	피해	출항 지연(출발지로 회항 후 여객 전원 하선조치)
	날씨	흐린 날씨, 동풍 초속 6~7m, 파고 약 1.0m
원인		<p>여객선 B호가 삼천포항에서 출항하던 중 발전기가 갑자기 정지되어 비상 투묘한 후 예인선에 의해 예인돼 출발지로 회항하여 여객을 모두 하선 시키고 수리작업 진행</p> <p>발전기 연료유 필터에 대한 점검정비를 소홀히 하여 연료유 필터에 부착된 오염물질로 인해 발전기 연료유 공급이 원활하지 않았던 것이 원인임</p>
교훈		<p>○ 주기관 및 발전기에 함께 사용되는 연료유 필터는 소제책임을 명확히 하기 위하여 책임자를 지정하여 관리되어야 함</p> <p>○ 주기관 및 발전기에 대한 연료유 필터의 소제작업은 소제일자를 기록하여 주기적으로 관리되어야 함</p>