

## 1

## 12월 해양사고 현황 (2017~2021)



□ 최근 5년간 12월의 해양사고는 평균 214건, 안전사고 위험이 높은 시기

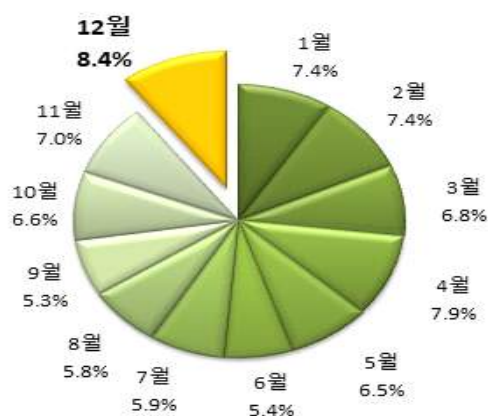
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	193	146	182	201	230	246	257	264	323	314	250	214

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,071건. 주요사고는 충돌 91건, 안전사고 90건, 화재·폭발 52건, 침몰 23건, 전복 18건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,178척. 어선 827척, 수상레저기구 145척, 화물선 53척, 예인선 47척, 유조선 43척, 여객선 20척 등의 순으로 발생

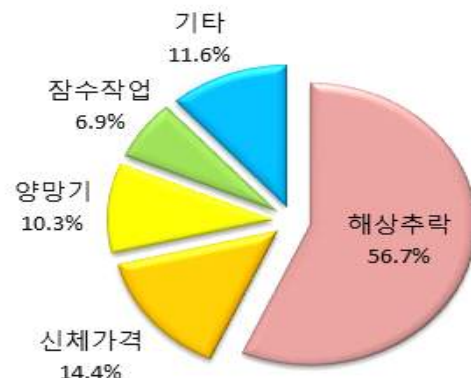
□ 12월은 안전사고 발생율이 연중 가장 높은 시기로 각종 선내 작업 수행 중 작업자의 안전 확보가 어느 때보다 중요한 시기

- (사고현황) 최근 5년간 12월에 발생한 안전사고는 총 90건으로 연중 두 번째로 많으며, 안전사고 발생비율은 8.4%로 연중 가장 높음
  - \* 최근 5년 월평균 안전사고 77건 대비 17%↑, 월평균 안전사고 비율 6.6% 대비 27%↑
- (사고유형) 해상추락 및 신체가격으로 인한 피해가 대부분, 어선에서는 양망기 및 잠수작업 중 사고가, 그 외 선박에서는 유독가스 질식, 선내 추락 등이 다수 발생
  - \* 해상추락(57%), 신체가격(14%), 양망기(10%), 잠수작업(7%) 등의 순으로 인명피해 발생
- (사고예방) 투망·투승 시 안전구역에서 작업, 계류줄·어구 사용 중 안전거리 유지, 양망기 작동 시 2인1조 작업 등 선내 안전수칙 철저히 준수 필요

(‘17~’21)월별 안전사고 발생율



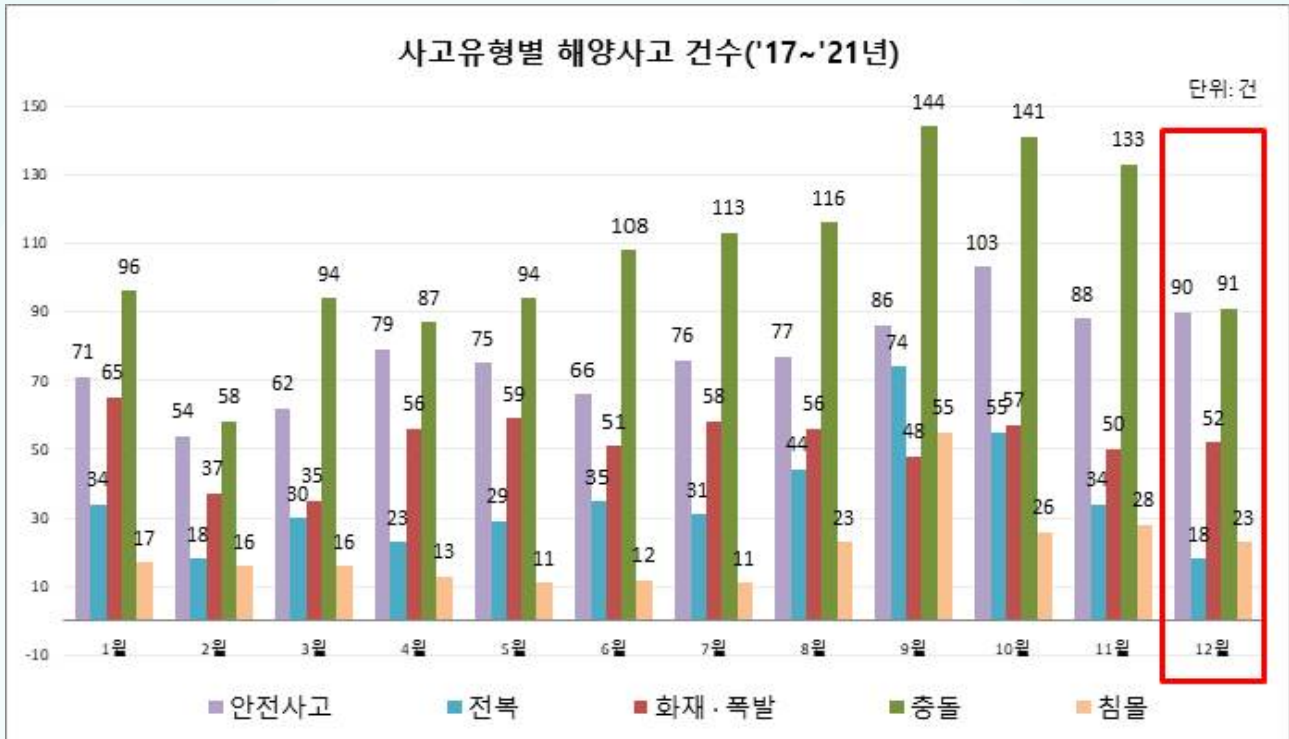
(‘17~’21)안전사고유형별 인명피해비율



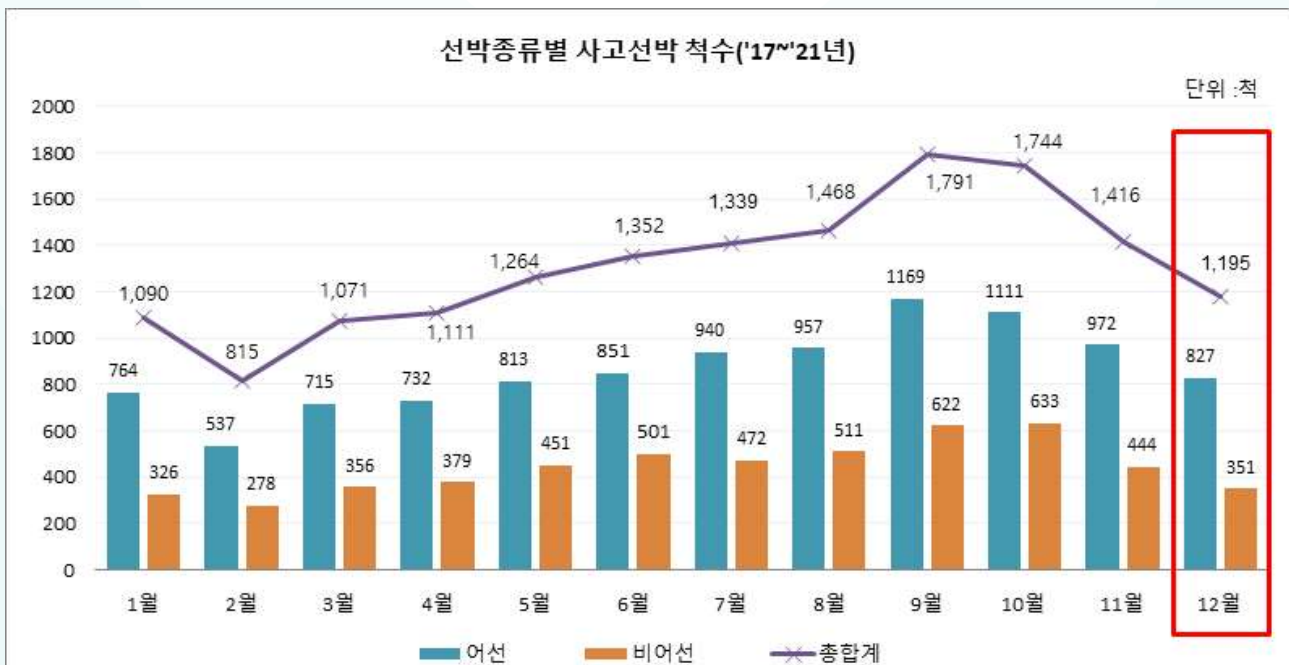
## 2

## 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2017~2021)

## 1. 사고유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2022년 11월 기상정보 [출처 : 기상청]

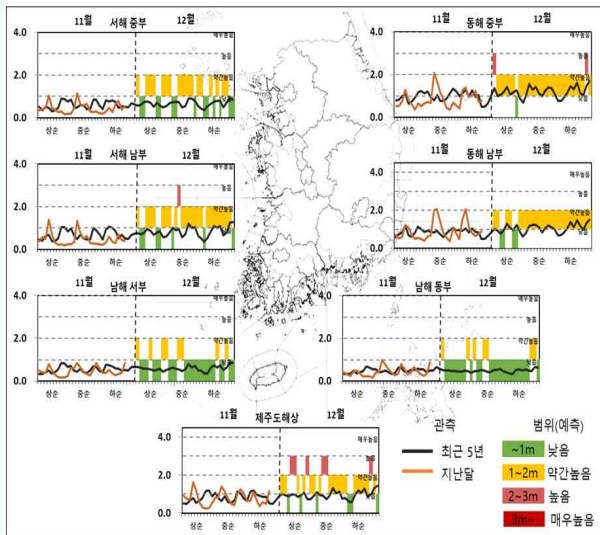
○ 12월 해양 특성(최근 5년('17~'21년))



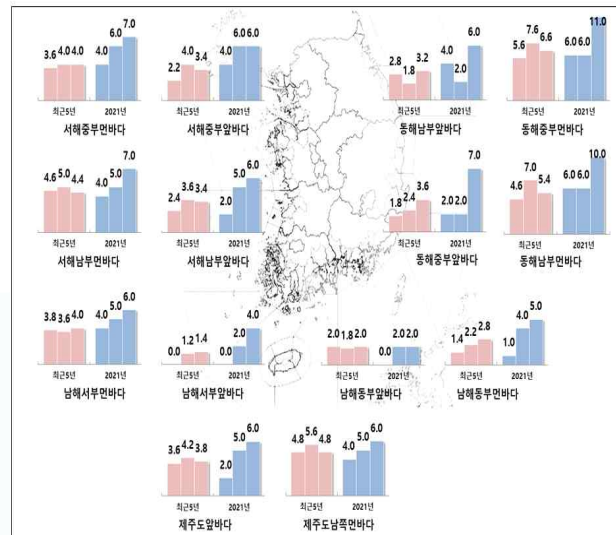
○ '22년 12월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 서해상과 동해상, 제주도해상은 12월 전 기간에 파고가 약간 높겠으며, 특히 제주도해상은 상순과 중순에 파고가 높은 날도 있겠음. 남해상은 12월 전 기간 파고가 대체로 낮겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 10.0~15.0℃, 남해 14.0~21.0℃, 동해 13.0~19.0℃의 분포를 보이겠음

■ 유의파고 최근 5년('17~'21년), 지난달(11월) 관측 및 12월 예측



■ 최근 5년간('17~'21년) 및 지난해('21년) 12월 풍랑특보 일수



## 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, 3톤, 길이 10.40미터, 디젤기관 110킬로와트 1기
	일시	2020. 12. 29. 13:39경
	장소	경상북도 포항시 남구 호미곶등대로부터 077도 방향, 약 1.6해리 거리 해상
	피해	선원 1명 사망
원인	날씨	북서풍 초속 4~6m, 파고 약 1.0m, 시정 약 3해리
	원인	<p>어선에서 그물을 투망하는 작업을 하던 중 그물에 연결된 닻을 투하하던 선원이 닻줄에 다리가 걸려 바다로 추락, 이후 선장이 구조를 시도하였으나 의식이 없는 선원을 배 위로 끌어올리기 어려웠고 다른 선박들과 함께 구조하여 병원으로 이송하였지만 결국 사망함</p> <p>닻을 투하할 때 닻줄에 신체 일부가 걸리지 않도록 안전한 위치에 있어야 함에도 부주의하여 닻줄 가까이서 닻을 바다로 던진 선원의 부주의한 행동이 주된 원인, 선장이 선원에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인</p>
교훈	교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조타실에서 투·양망 작업을 지휘하는 선장은 갑판에서 작업하는 선원의 위치와 주변의 위험 요소를 확인하고, 필요시 선원에게 알려야함</li> <li>○ 어선의 선원은 조업 중 각종 줄이나 어구에 걸리거나 선체 동요에 의해 바다로 추락할 수 있으므로 항상 구명조끼를 착용하여야 함</li> <li>○ 투망 시 닻을 놓을 때는 닻을 현측난간 위에 두고, 닻줄과 비스듬한 위치를 유지한 상태에서 닻을 밀어 바다로 투하해야 함</li> </ul>

## 2. 어선 B호 선원부상사건

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 70톤, 길이 25.13미터, 디젤기관 588킬로와트 1기
	일시 장소	2019. 12. 22. 12:00경 제주 차귀도 남서방 약 10해리 해상
	피해	선원 1명 부상(약 12주간의 치료를 요하는 골절 등)
	날씨	북동풍 초속 8~12m, 파고 약 1m, 시정 약 3해리
원인	<p>어선에서 투하된 그물을 예망하는 작업을 하던 도중 부표줄이 엉키게 되어 이를 풀기 위해 선원이 선미의 와이어로프 근처에서 작업을 하고 있었는데, 이때 와이어로프를 고정하던 샤클이 부러지며 와이어로프가 이탈되어 선원을 가격</p> <p>예망 중 와이어 로프 근처로 접근하지 말라는 선장의 지시를 무시하고 작업의 편의를 위해 안전한 작업 장소를 이탈하여 위험한 공간에서 작업을 한 것이 주된 원인, 위험한 위치에서 작업을 하던 선원을 전혀 제지하지 못한 선장의 안전관리·감독 소홀 또한 일부 원인</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 어선 선원은 로프 근처에서 작업할 때 강한 장력이 실린 로프에 의하여 부상을 입지 않도록 안전한 장소에서 작업을 수행하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 선내에서 발생할 수 있는 위험요소를 파악하여 평소 선원들에게 구체적이고 체계적인 안전교육을 실시하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 로프에 강한 장력이 실리는 작업을 할 때 로프에 의하여 작업 선원들이 부상을 입는 사고를 방지하기 위하여 선원에 대한 관리·감독을 철저히 하여야 함</li> </ul>	