

1

2월 해양사고 현황 (2017~2021)



□ 최근 5년간 2월 평균 146건 발생, 전복·안전사고 위험이 높은 시기

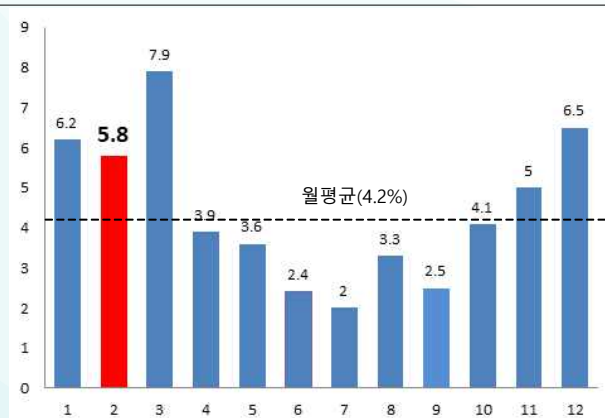
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	193	146	182	201	230	246	257	264	323	314	250	214

- (사고유형별) 사고 건수는 총 728건. 주요사고는 충돌 58건, 안전사고 54건, 화재·폭발 37건, 전복 18건, 침몰 16건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 815척. 어선 537척, 수상레저기구 88척, 화물선 42척, 예인선 41척, 유조선 26척, 여객선 12척 등의 순으로 발생

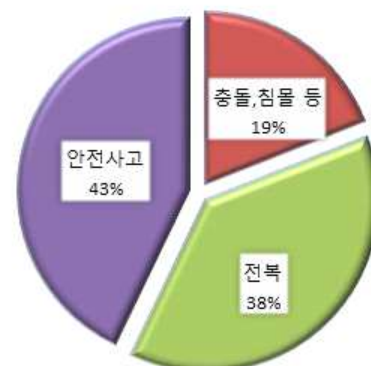
□ 2월에는 사고 발생건수는 적으나, 사고건수 대비 인명피해 발생비율이 높은 시기로 인명피해 주요 요인인 전복·안전사고의 예방이 중요

- (피해현황) 최근 5년간 2월 사고건수 대비 인명피해 발생비율은 5.8%(42명)으로 월평균(4.2%) 대비 약 1.4배 높은 시기
- (피해원인) 부주의 등으로 인한 해상추락 등 안전사고(18명, 42.9%) 및 높은 파도 등으로 인한 전복사고(16명, 38.1%)로 인해 대부분의 인명피해 발생
- (사고예방) 어구줄과 안전거리 유지, 안전장구 착용 등 선내 작업 중 안전수칙을 철저히 준수하고, 기상정보를 사전 확인하여 기상악화에 미리 대비하여야 함

(‘17~’21년) 월별 인명피해 발생비율(%)



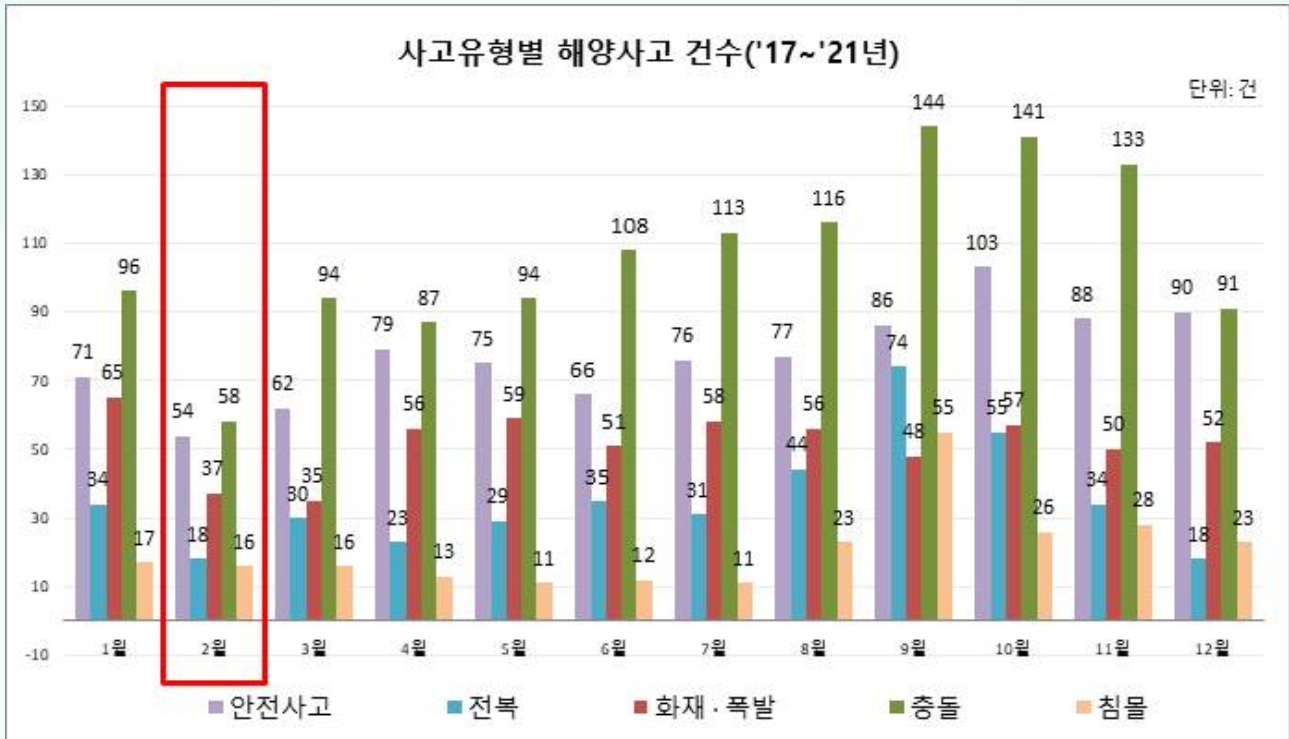
(‘17~’21년) 2월 인명피해 발생원인



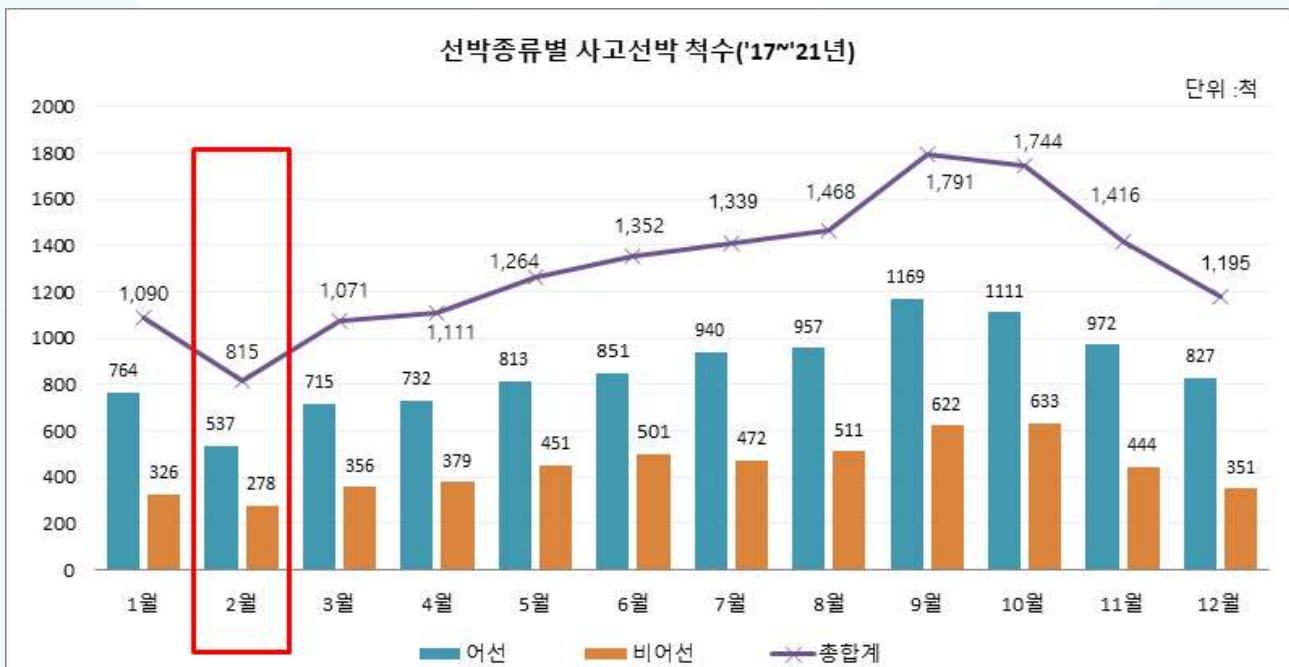
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2017~2021)

1. 사고유형별 해양사고 현황

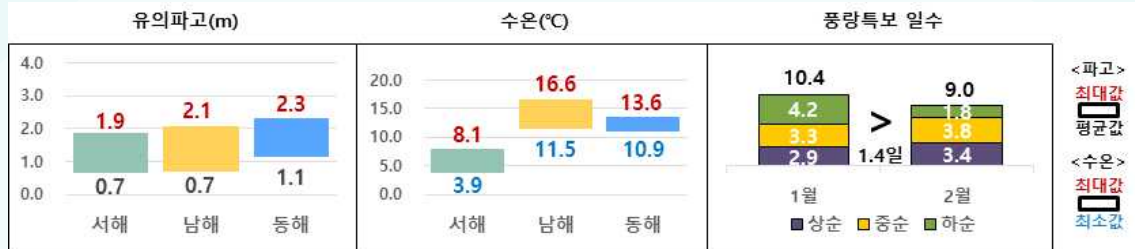


2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2023년 2월 기상정보 [출처 : 기상청]

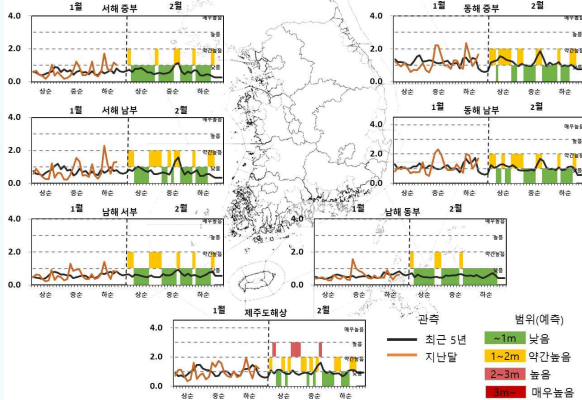
○ 2월 해양 특성(최근 5년('18~'22년))



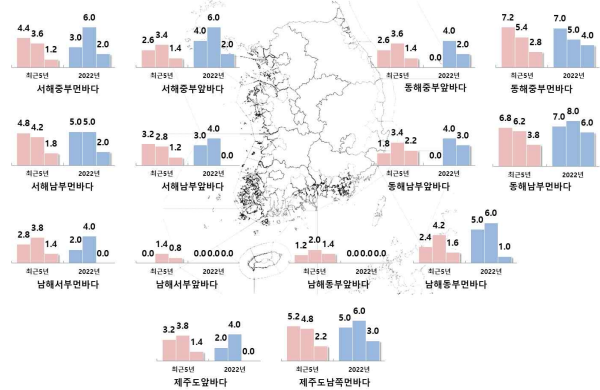
○ '23년 2월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 동해상과 제주도해상은 대체로 약간 높겠고 특히 제주도해상은 상순과 중순에 높은 날도 있겠음. 서해남부해상과 남해서부해상은 상순과 중순에 약간 높은 날이 많겠으며 하순에는 대체로 낮겠음. 서해중부해상과 남해동부해상은 대체로 낮겠음.
- (수온) 서해 6.0~10.0℃, 남해 10.0~17.0℃, 동해 9.0~13.0℃의 분포를 보이겠음

□ 유의파고 최근 5년('18~'22년), 지난달(1월) 관측 및 2월 예측



□ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 2월 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, 68톤, 길이 31.02미터, 디젤기관 543킬로와트 1기
	일시	2021. 2. 2. 08:26경
	장소	강원도 고성군 거진등대에서 방위 약 073도, 거리 약 273해리 해상
	피해	선원 1명 사망
원인	날씨	북서풍 초속 12~14m, 파고 약 3~4m, 시정 약 3마일
	원인	<p>홍게 통발 조업 중인 어선에서 좌현 측 불워크(난간) 상단으로 올라서서 통발을 투승하던 선원이 미끄러지면서 해상으로 추락하는 사고가 발생, 약 10분 후 다른 선원들이 이 사람을 구조하였으나 결국 사망함</p> <p>통발 투승 중 선원이 부주의하게 불워크 상단에 올라서서 작업하다 미끄러지면서 해상으로 추락하여 발생한 것이나, 선장이 선원에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인</p>
교훈	교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선의 불워크 상단은 항상 파도로 인해 표면이 젖어 있어 올라설 경우 미끄러져 추락할 위험이 상존하기 때문에 불워크 상단에 올라서서 작업하여서는 아니 됨 ○ 겨울철에 선원이 해상으로 추락한 경우, 즉시 구조하지 아니하면 저체온증으로 사망에 이르게 될 가능성이 매우 크므로 선장은 이러한 비상 상황에 대비하여 주기적으로 인명구조 훈련을 실시하여야 함 ○ 선장은 선외추락 위험이 있는 작업을 시행할 때는 안전장구를 착용하는 등의 안전조치를 취한 다음 안전하다고 판단한 경우에만 작업을 지시하여야 함

2. 어선 B호 전복사건

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 29톤, 길이 21.59미터, 디젤기관 446킬로와트 1기
	일시 장소	2019. 2. 13. 05:35경 제주도 마라도등대로부터 176도 방향, 199마일 해상
	피해	B호 전복 후 침몰, 선원 1명 사망
	날씨	북동풍 초속 12~16m, 파고 약 3~4m, 시정 약 2마일
원인	<p>갈치잡이를 위해 어구를 투승하는 작업 중인 어선이 갑자기 높은 파도를 맞아 다량의 해수가 갑판으로 유입되면서 선체가 우현쪽으로 크게 기울게 되었고, 이후 기관실 내로 해수가 유입되기 시작하면서 점점 선체 경사가 증가하여 결국 전복됨</p> <p>갑판 하부의 방수구가 막혀 있어 유입된 해수가 원활히 배수되지 못하였고, 기관실 출입문이 완전히 폐쇄되지 않아 기관실로 해수가 유입되었던 것이 선체 전복 원인임</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박 소유자는 방수구의 막힘을 확인하여야 하고, 정비를 방해하는 시설물을 설치하여서는 아니 됨 ○ 선장은 유의파고 2배 높이의 최대파고를 조우할 수 있음에 유의하고, 거친 해상 상태에서는 갑판상 개구부를 폐쇄하여야 함 	