

## 1

## 최근 5년간(2018~2022) 1월 중 해양사고 현황



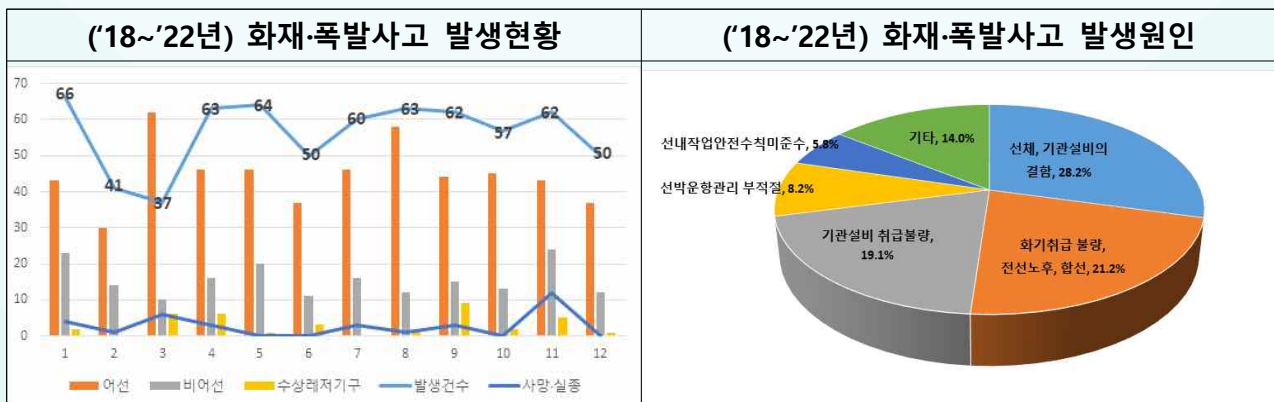
□ [현황] 최근 5년간 1월의 해양사고는 평균 191건 발생(월평균 240건)

| 구분   | 1월  | 2월  | 3월  | 4월  | 5월  | 6월  | 7월  | 8월  | 9월  | 10월 | 11월 | 12월 | 계(건)  |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 2018 | 187 | 128 | 186 | 211 | 213 | 210 | 217 | 225 | 317 | 317 | 223 | 237 | 2,671 |
| 2019 | 198 | 139 | 182 | 214 | 244 | 246 | 262 | 311 | 358 | 327 | 262 | 228 | 2,971 |
| 2020 | 209 | 173 | 192 | 173 | 265 | 263 | 305 | 311 | 399 | 351 | 286 | 229 | 3,156 |
| 2021 | 202 | 161 | 201 | 199 | 185 | 238 | 261 | 233 | 287 | 327 | 236 | 190 | 2,720 |
| 2022 | 159 | 137 | 199 | 201 | 229 | 230 | 267 | 284 | 313 | 326 | 297 | 221 | 2,863 |
| 월평균  | 191 | 148 | 192 | 200 | 227 | 237 | 262 | 273 | 335 | 330 | 261 | 221 | 2,877 |

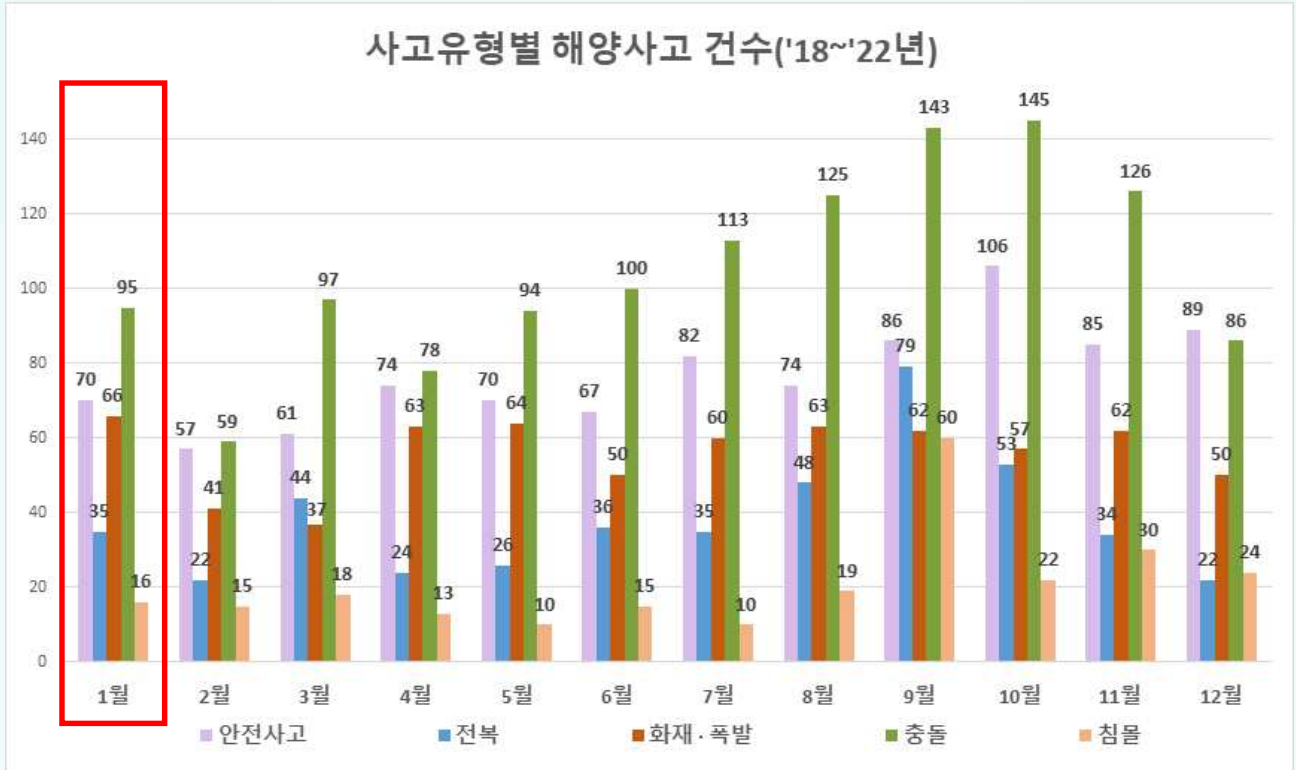
- (사고유형별) 주요사고는 충돌 19건(9.9%), 안전사고 14건(7.3%), 화재·폭발 13건(6.9%), 전복 7건(3.7%), 침몰 3건(1.7%) 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 150척(69.4%), 수상레저기구 21척(9.6%), 화물선·유조선 각 11척(각 4.9%), 예인선 9척(4.0%), 여객선 3척(1.6%) 順

□ [원인 및 대책] 1월은 난방·전열기 사용으로 인한 화재 위험성이 증가하는 시기이므로, 화재 예방을 위한 철저한 사전점검 필요

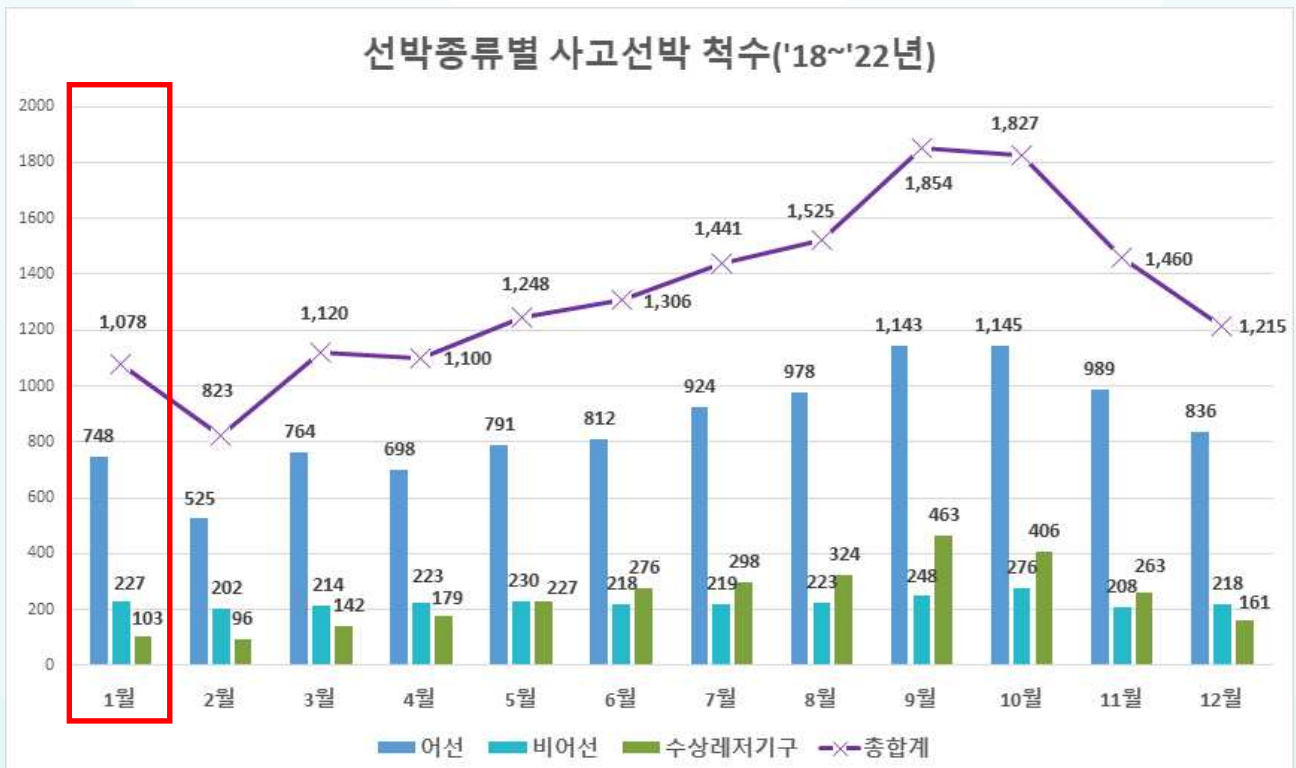
- (사고현황) 최근 5년간 1월의 화재·폭발사고는 66건으로 연중 가장 많으며, 이로 인한 선박피해 63척(전손·중손 16척), 인명피해 15명(사망·실종 4명) 발생
- (사고원인) 주요 원인은 선체·기관설비 결함(28.2%), 화기취급 부주의, 전선의 노후와 합선(21.2%)이며, 기관설비 취급불량(19.1%), 운항관리 부적절(8.2%) 등이 원인
- (예방대책) 주기 배기관, 과급기 방열 상태 및 연료·윤활유 누유 여부 확인, 화기 취급 시 주변 인화물 정리, 전선 피복 및 단자 연결상태 등 점검



## 1. 사고유형별 해양사고 현황

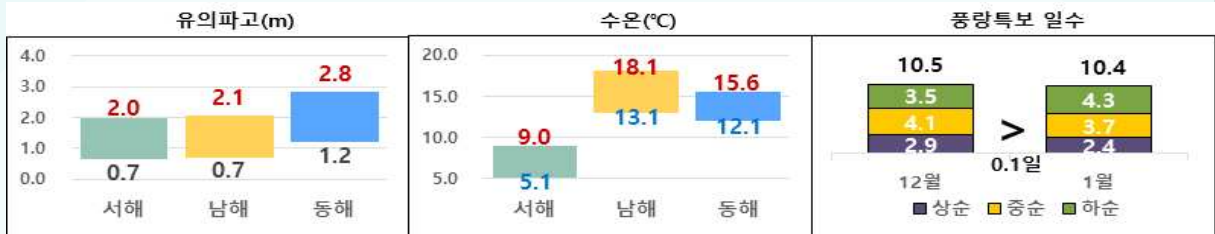


## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2023년 1월 기상정보 [출처 : 기상청]

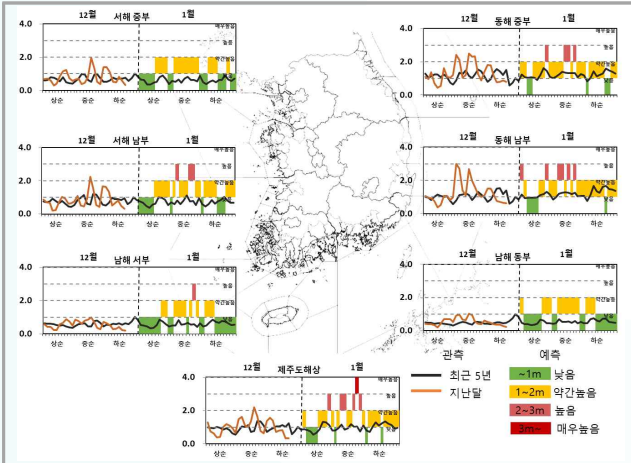
○ 1월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



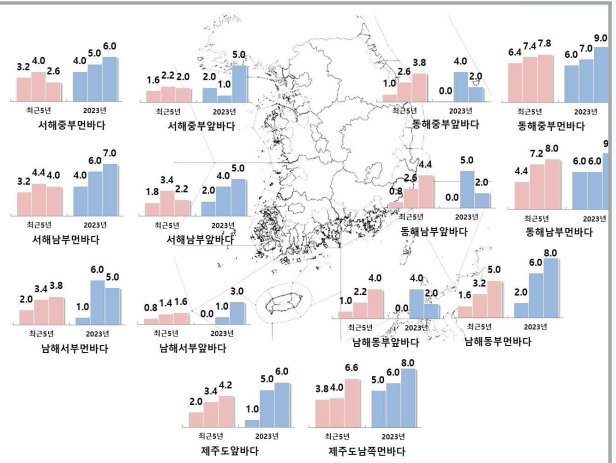
○ '24년 1월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 1월 풍랑특보일 수



## 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 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

## 1. 어선 A호 화재사건

|                  |    |  |
|------------------|----|--|
| 사<br>건<br>개<br>요 | 선박 | A호: 어선, 7.93톤, 길이 13.30미터  |
|                  | 일시 | 2021. 1. 25. 16:00경  |
|                  | 장소 | 경기도 화성시 궁평항 남서쪽 약 2해리 해상   |
|                  | 피해 | 선체 전손  |
|                  | 날씨 | 정보 없음  |
| 원인               |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>이 화재사건은 A호에서 기관실 내 전기설비에 대한 점검·정비를 소홀히 하여 단락된 전선이 합선되며 가연성 물질에 불이 붙어 발생</li> </ul>  |
| 교훈               |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>기관실은 고열, 진동, 염분 등으로 인해 전기설비의 노후·손상이 빠를 수 있고 가연성 물질도 많아 화재에 취약한 구역이므로, 선박에서는 수시로 기관실 내 전선 피복 상태, 단자 연결 상태 등을 확인하고 가연성 물질을 정리하는 등 기관실 화재예방에 필요한 점검과 안전관리를 하여야 한다.</li> <li>선내에 쥐가 있는 경우 전선을 갇아 피복 손상으로 인한 합선 등 화재 발생의 위험이 크므로 쥐를 발견하였거나 쥐가 서식하는 것으로 의심이 들 때는 선내 전선의 피복 상태 등을 확인하고 외부업체를 통해 절연저항 측정을 하는 등 전기설비의 상태를 점검하여야 한다.</li> <li>화재 발생 시 기관실 무인 자동소화장치가 정상 작동하여 화재를 진압하려면 외부 공기의 유입이 차단되어야 하므로, 이 장치를 설치한 선박은 화재 발생 즉시 기관실로 통하는 통풍구나 개구부를 모두 닫아 공기의 유입을 차단하여야 한다.</li> </ul> |

## 2. 어선 B호 화재사건

|                  |   |                         |
|------------------|---|-------------------------|
| 사<br>건<br>개<br>요 | 선박  | B호: 어선, 29톤, 길이 21.65미터 |
|                  | 일시  | 2018. 1. 10. 11:52경     |
|                  | 장소  | 경상북도 울진군 후포항            |
|                  | 피해  | 식당, 침실 등 소손             |
|                  | 날씨  | 정보 없음                   |
| 원인               | <ul style="list-style-type: none"> <li>이 화재사건은 어선 B호의 기관장이 승인되지 않은 온수히터를 사용하면서 관리를 소홀히 함에 따라 전원이 연결된 상태로 가연성물질 위에 놓여 있던 온수히터가 발전기 기동으로 인해 가열되면서 가연성물질에 인화되어 발생</li> </ul>   |                         |
| 교훈               | <ul style="list-style-type: none"> <li>선내에서 열선이 노출된 개방형의 온수히터 등 선박용으로 적합하지 않은 전열 기구는 사용하여서는 아니 된다. 다만 불가피하게 사용할 경우에는 관리자를 지정하고 적절한 안전조치를 취하여야 한다.</li> <li>최초로 화재를 목격한 사람은 소리를 지르거나 비상벨을 울려 주위 사람들에게 알리고, 초기 진화에 임하여야 한다.</li> <li>전기설비 등 선박의 설비에 고장이 발생하였을 시에는 즉시 수리를 하여 정상적인 작동상태를 유지하여야 한다.</li> <li>선박에 비치된 휴대용 소화기는 선박검사 시 양호한 상태일지라도 이후 해수 등의 영향으로 고착될 수 있으므로 주기적으로 점검하여 문제가 있을 경우 즉시 정비하여 언제든지 사용할 수 있는 상태를 유지하여야 한다.</li> </ul> |                         |