

1

최근 5년간(2018~2022) 2월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 2월의 해양사고는 평균 148건 발생(월평균 240건)

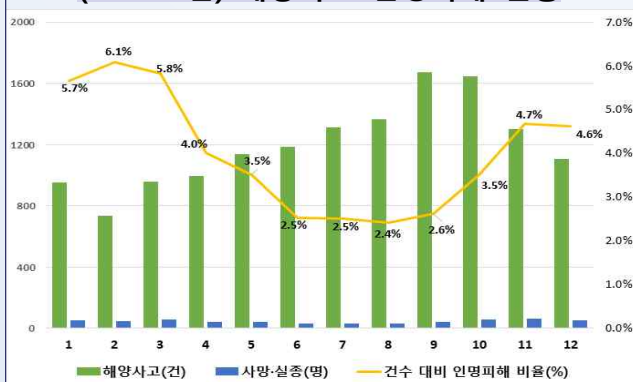
구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
2018	187	128	186	211	213	210	217	225	317	317	223	237	2,671
2019	198	139	182	214	244	246	262	311	358	327	262	228	2,971
2020	209	173	192	173	265	263	305	311	399	351	286	229	3,156
2021	202	161	201	199	185	238	261	233	287	327	236	190	2,720
2022	159	137	199	201	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 12건(8.0%), 안전사고 11건(7.7%), 화재·폭발 8건(5.6%), 전복 4건(3.0%), 침몰 3건(2.0%) 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 97척(65.6%), 수상레저기구 19척(12.6%), 화물선 8척(5.1%), 예인선 7척(4.5%), 유조선 5척(3.1%), 여객선 3척(2.0%) 順

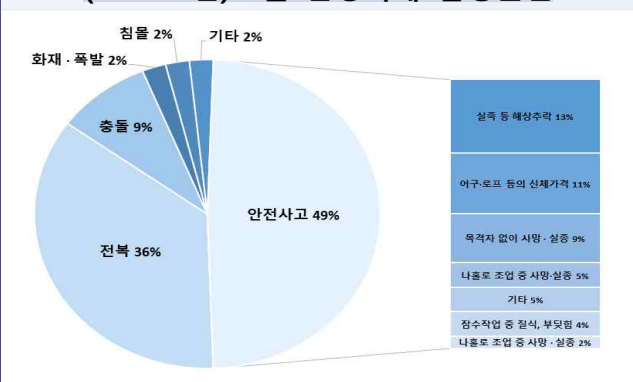
□ 2월은 전체 사고 건수는 연중 가장 적으나 건수 대비 인명피해(사망·실종) 발생률은 가장 높은 시기로, 주요 원인인 전복·안전사고에 주의 필요

- (사고현황) 최근 5년간 2월에 발생한 해양사고 건수 대비 인명피해 발생 비율은 6.1%(45명)로 연중 최대(월평균 3.8% 대비 1.6배↑)
- (사고원인) 해상추락, 어구·줄 타격 등으로 인한 안전사고(22명, 48.9%), 불가항력(기상), 운항관리 부적절 등으로 인한 전복사고(16명, 35.6%)가 주원인
- (예방대책) 조업 중 구명조끼 상시 착용, 장력이 걸리는 어구·줄 등으로부터 안전거리 확보, 기상정보 상시 확인, 기상악화 시 무리한 출항·조업 자제

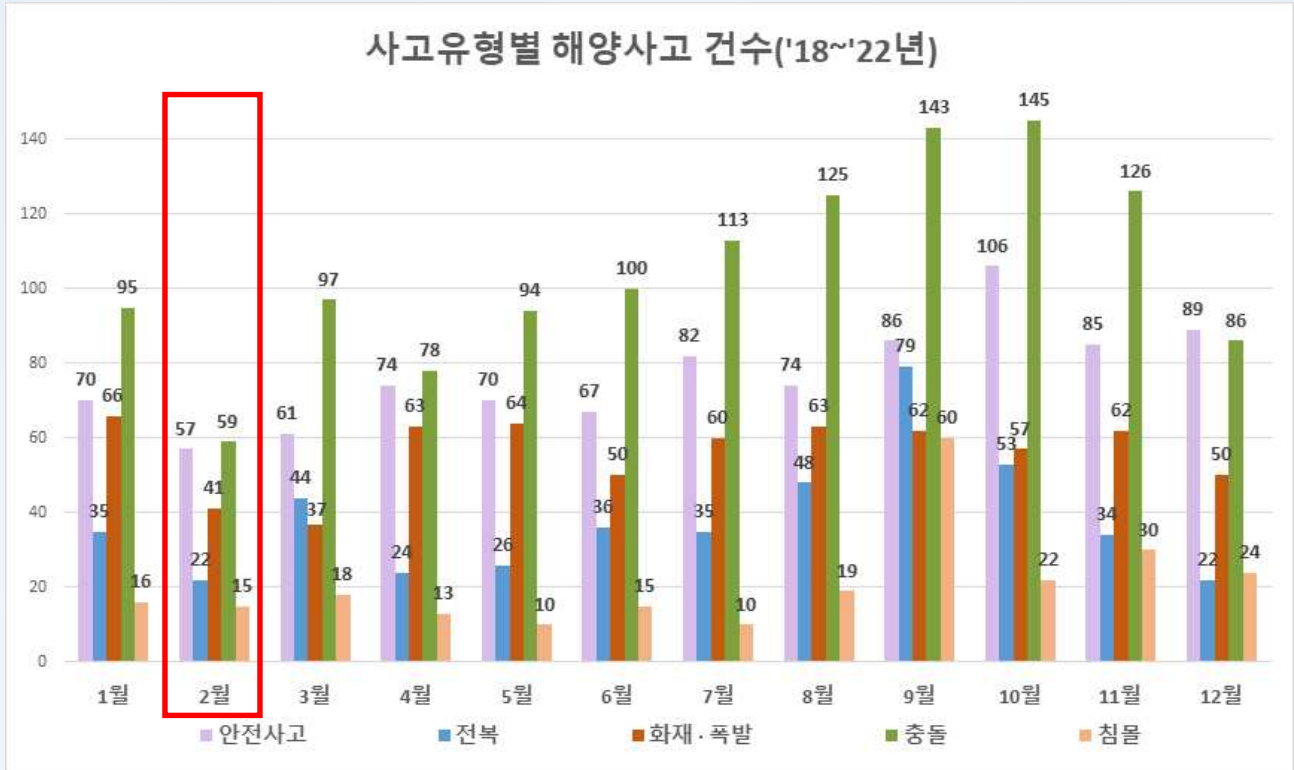
['18~'22년) 해양사고 인명피해 현황



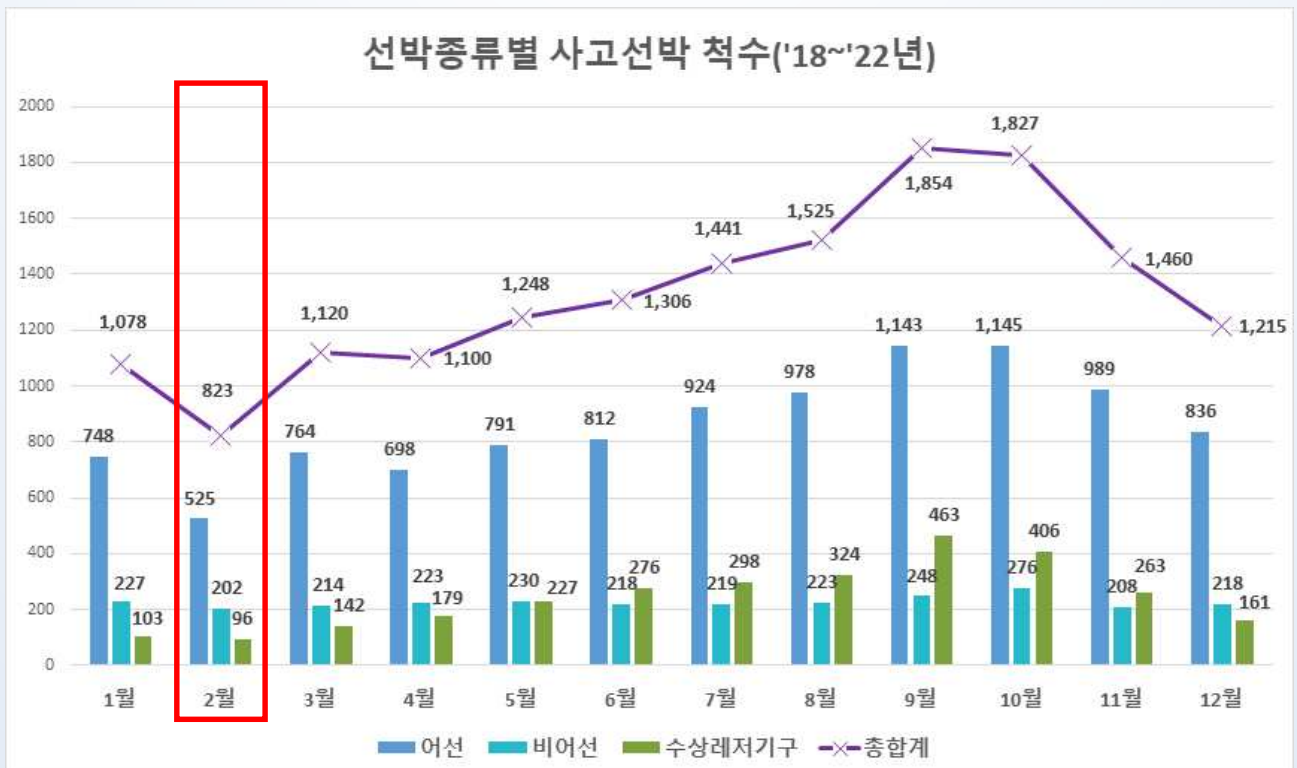
['18~'22년) 2월 인명피해 발생원인



1. 사고유형별 해양사고 현황

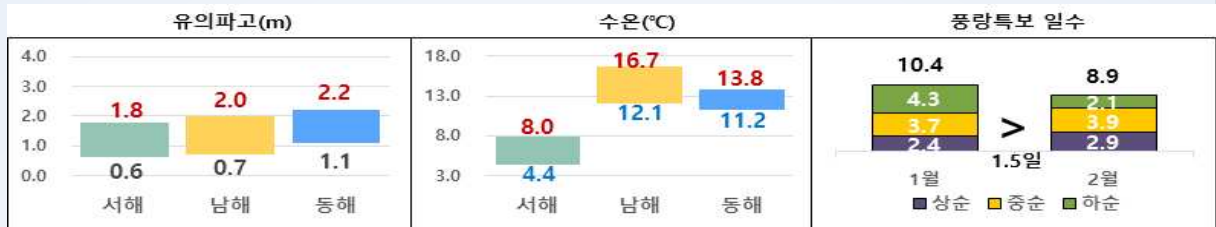


2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 2월 기상정보 [출처 : 기상청]

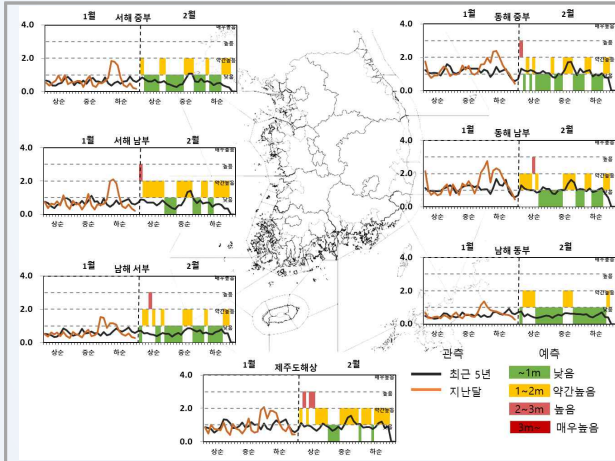
○ 2월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



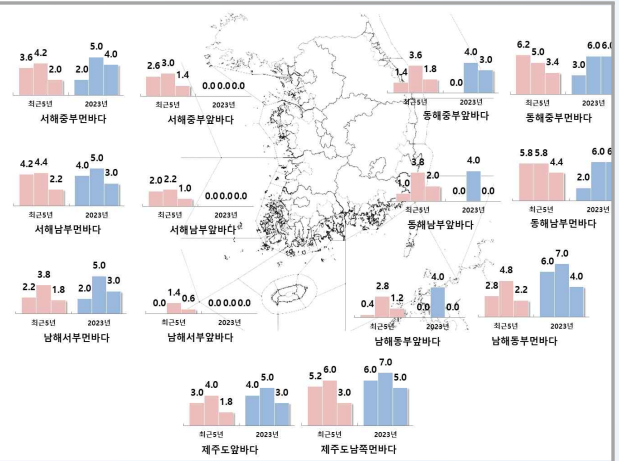
○ '24년 2월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 2월 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 선원실종사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 8톤, 길이 31.80미터
	일시	2019. 2. 13. 03:50경
	장소	경상북도 울릉군 독도등대로부터 087도 방향, 약 17.3마일 해상
	피해	선원 1명 실종
	날씨	흐린 날씨, 북서풍 초속 약 12~14m, 파고 약 3~4m
원인		<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 선원실종사건은 통발 양승 중 선원이 부주의하게 부표를 밟고 불워크 상단으로 올라가다 미끄러지면서 해상으로 추락하여 발생
교훈		<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 조업 중 익수자가 발생하였을 경우 실행 가능한 모든 수단을 이용하여 최우선적으로 인명구조를 실시하여야 하고, 해양경찰에 신고 및 인근 어선들에게 도움을 요청하는 등 필요한 최선의 조치를 취하여야 한다. ○ 어선의 불워크 상단은 항상 파도로 인해 표면이 젖어 있는 상태이므로 불워크 상단에 올라설 경우 미끄러져 추락할 위험이 상존하기 때문에 부득이한 경우가 아니면 불워크 상단에 올라가는 행동을 하여서는 아니된다. ○ 선장은 선원들이 방수작업복을 입은 상태에서 해상으로 추락하면 해수가 방수작업복 안으로 유입되어 급속하게 물속으로 가라앉아 수면 위로 신체 일부를 부상시키는 것이 불가능하므로 구명동의를 필히 착용하도록 지시하여야 한다. ○ 야간 조업 중 선원이 해상에 추락한 경우에는 즉시 구조하지 아니할 시 사망에 이르게 될 위험이 매우 높으므로 선장은 이러한 비상상황에 대비하여 주기적으로 비상대응 훈련 및 교육을 철저히 하여야 한다.

2. 어선 A호 전복사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 59톤, 길이 26.55미터
	일시	2019. 1. 3. 14:46경
	장소	경상북도 포항시 호미곶등대로부터 034도 방향, 약 6.94마일 해상
	피해	선체 전복, 침몰
	날씨	돌풍으로 북서풍이 초당 16미터, 파고 약 4미터로 기상 악화 상태
원인	<ul style="list-style-type: none"> 이 전복사건은 기상악화 상태에서 선장의 부적절한 어획물 적재 작업으로 상갑판에 쏟아 부은 어획물이 이동되면서 선체가 좌현으로 크게 경사되고 다량의 해수가 선내로 유입됨으로써 복원력을 상실하여 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 어선의 선장은 조업 중(투망, 예망 및 양망) 기상악화 또는 돌풍이 예상될 경우 선체의 동요를 최소화시키기 위하여 타와 주기관을 사용하여 선수방위를 유지토록 조선하여야 한다. 기상악화로 선체 동요가 심한 상태에서 어선의 어획물은 상갑판에 적재하는 방법은 지양하고 어창에만 적재함으로써 어획물의 이동에 따른 복원력 감소를 최소화하여야 한다. 어선의 선장은 자선(自船)의 최대적재량과 복원력을 숙지하고, 출항 때뿐만 아니라 조업 중에도 이를 준수하도록 하여야 한다. 	