

## 1

## 최근 5년간(2018~2022) 12월 중 해양사고 현황



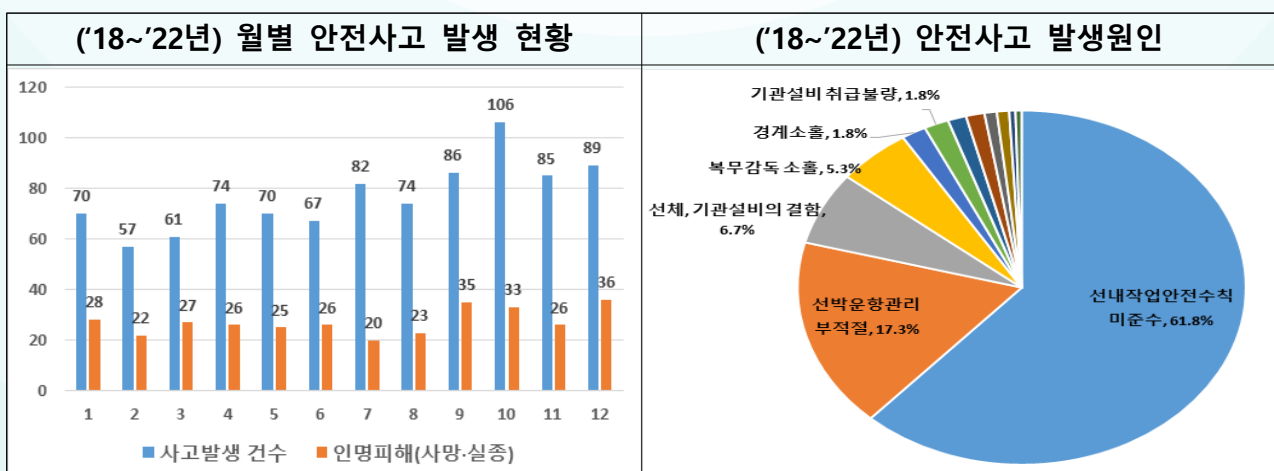
□ [현황] 최근 5년간 12월의 해양사고는 평균 221건 발생(월평균 240건)

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

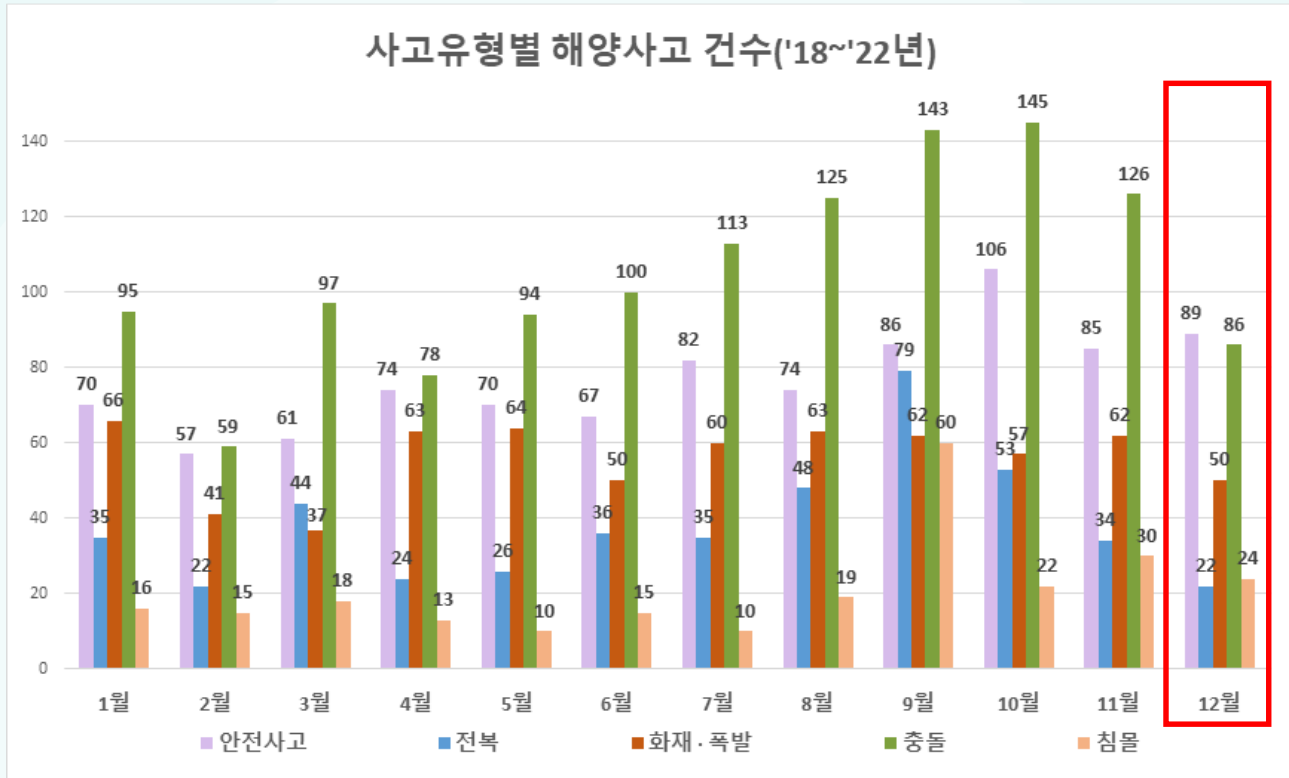
- (사고유형별) 안전사고 18건(8.0%), 침수 18건(8.0%), 충돌 17건(7.8%), 화재·폭발 10건(4.5%), 좌초 9건(4.0%), 침몰 5건(2.2%) 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 167척(68.8%), 수상레저기구 32척(13.3%), 예인선 11척(4.4%), 화물선 10척(4.1%), 유조선 8척(3.3%), 여객선 4척(1.5%) 順

□ [원인 및 대책] 12월은 추위로 인한 활동량 위축 및 집중력 감소 등으로 안전사고 개연성이 높은 시기이므로, 선내 작업안전 확보에 각별한 주의 필요

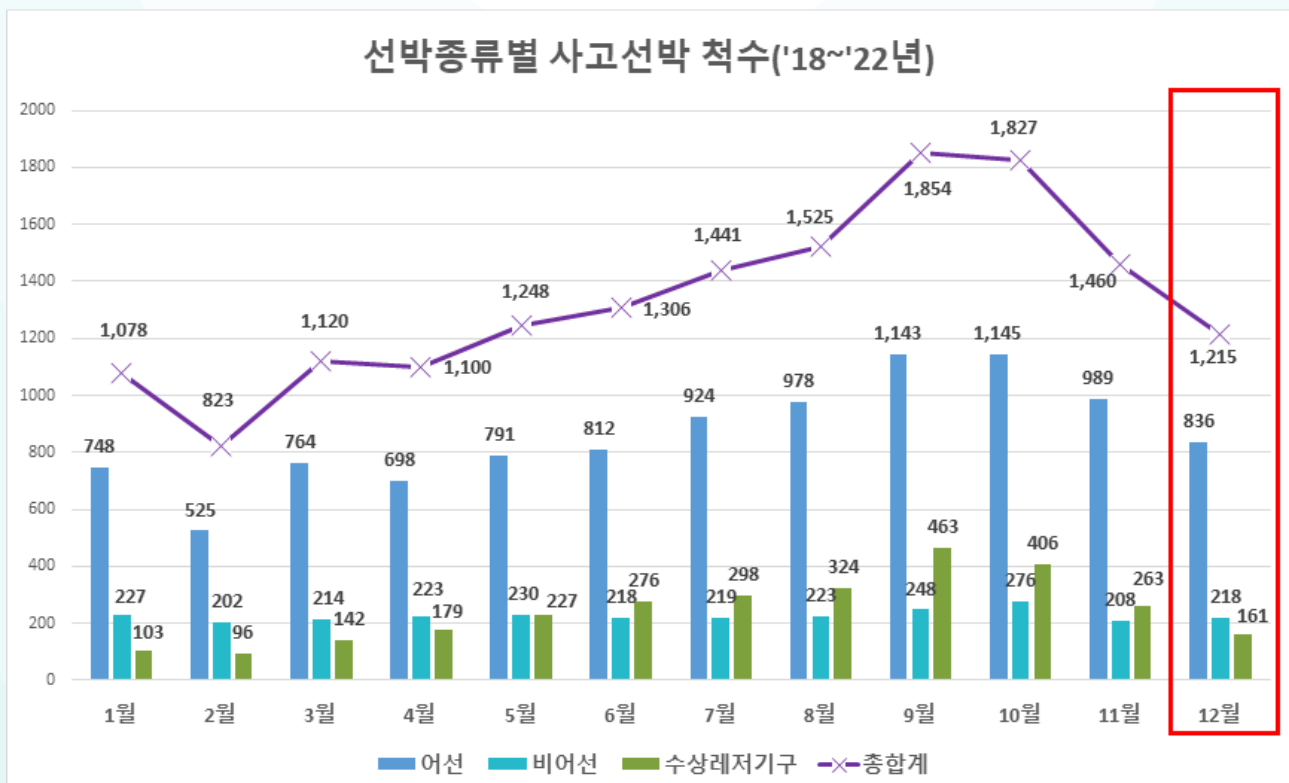
- (사고현황) 최근 5년간 12월에 발생한 안전사고는 총 89건으로 연중 두 번째로 많으며, 안전사고로 인한 사망·실종자는 36명으로 연중 최다
  - \* (최근 5년 월평균) 안전사고 77건 대비 16%↑, 안전사고로 인한 사망·실종자 27명 대비 33%↑
- (사고원인) 선내 작업안전 수칙 미준수(61.8%), 선박 운항관리 부적절(17.3%), 선체·기관설비의 결함(6.7%), 복무감독 소홀(5.3%) 등
- (예방대책) 줄그물 등에 신체가 엉키지 않도록 안전구역에서 작업, 양망기 작동 시 2인 1조 작업, 작업 전 선원 간 원활한 의사소통 및 절차 숙지 후 작업 수행



## 1. 사고유형별 해양사고 현황

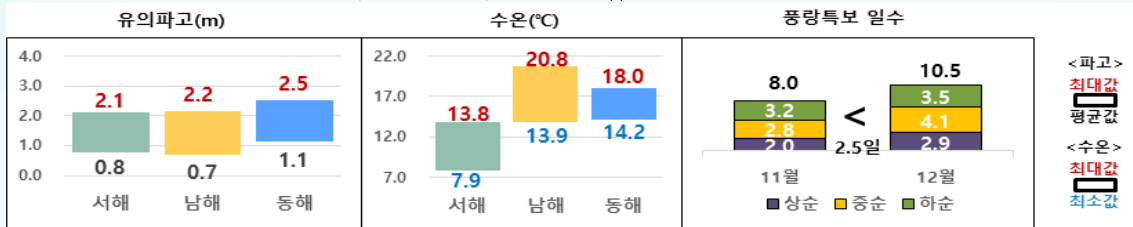


## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2023년 12월 기상정보 (출처 : 기상청)

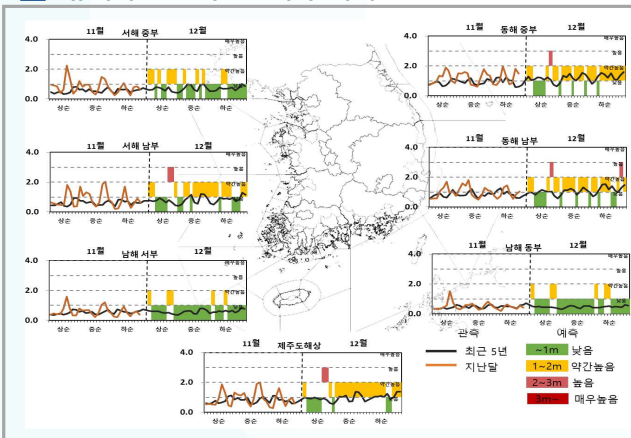
## ○ 12월 해양 기상 특성(최근 5년('18~'22년))



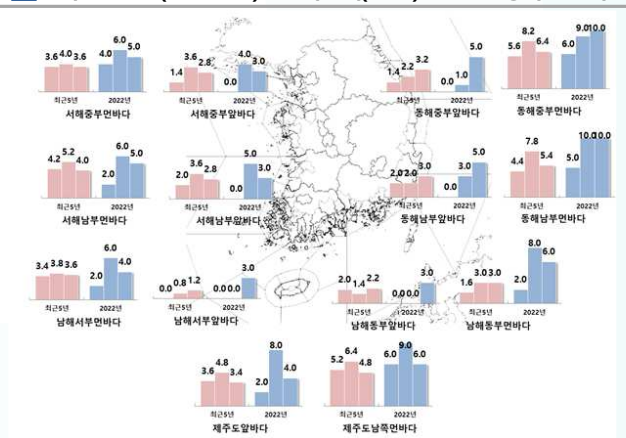
## ○ '23년 12월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 서해상, 동해상, 제주도해상은 전기간 대체로 약간 높겠으며, 상순에는 높은 날도 있겠음  
남해상은 전기간 대체로 낮겠음
- (수온) 서해 10.0~15.0℃, 남해 14.0~20.0℃, 동해 14.0~19.0℃, 제주도해상 17.0~20.0℃의 분포를 보이겠음

## ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



## ■ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 12월 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 (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, 89톤, 길이 31.80미터
	일시	2020. 12. 20. 07:15경
	장소	경상북도 울릉군 독도등대로부터 089도 방향, 약 145.5해리 해상
	피해	선원 1명 사망
	날씨	정보 없음
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>이 선원사망사건은 통발 투승 중 위험성에 대한 인식이 부족한 초보 선원이 몸의 중심을 잃고 장력이 걸린 모릿줄을 잡은 채 투승되는 모릿줄과 함께 해상으로 추락하여 발생한 것이나, 선장이 선원에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인</li> </ul>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>선장은 조업 중 익수자가 발생하였을 경우 실행 가능한 모든 수단을 이용하여 최우선적으로 인명구조를 실시하여야 하고, 해양경찰에 신고 및 인근 어선들에 도움을 요청하는 등 필요한 최선의 조치를 취하여야 한다.</li> <li>선장은 어선에 처음 승선하는 선원에게 조업의 특성과 주의사항 및 어구 취급 방법에 대한 교육을 시행하고 해당 선박에 대한 친숙화 과정을 충분히 거친 후 조업에 임하도록 하여야 한다.</li> <li>선장은 선원들이 방수작업복을 입고 장화를 신은 상태에서 해상으로 추락하면 해수가 방수작업복 안으로 유입되어 급속하게 물속으로 가라앉아 수면 위로 신체 일부를 부상시키는 것이 어렵기 때문에 구명조끼를 필히 착용하도록 지시하여야 한다.</li> </ul>	

## 2. 어선 A호 선원사상사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 290톤, 길이 46.41미터
	일시	2021. 12. 24. 01:08경
	장소	제주시 차귀도 서방 약 64마일 해상
	피해	A호: 선원 1명 사망, 선원 1명 중상
	날씨	정보 없음
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 이 선원사상사건은 기관장과 기관사가 쇠빙기 전원을 차단하지 아니한 채 내부에 들어가 이물질 제거 작업을 하던 중, 우리말을 거의 하지 못하는 외국인 선원이 주함마를 가지고 오라는 지시를 쇠빙기 운전 스위치를 켜라는 것으로 오인하고 쇠빙기를 작동시켜 발생</li> </ul>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기관장은 점검이나 수리 도중 기기가 작동되어 그로 인해 안전사고가 발생할 우려가 있으면, 미리 전원을 차단한 뒤 해당 작업을 수행하여야 한다.</li> <li>○ 우리말이 서툰 외국인 선원에게 작업 지시를 할 경우, 외국인 선원이 지시 받은 내용을 제대로 이해하였는지 반드시 확인하여야 한다.</li> <li>○ 외국인 선원은 지시 받은 작업의 내용을 이해할 수 없을 경우, 그 내용에 대하여 쉬운말로 되풀이해 줄 것을 요구하거나 우리말에 능숙한 다른 선원의 도움을 받아, 해당 내용을 이해한 후 작업을 수행하여야 한다.</li> <li>○ 기기를 조작할 때에는 해당 기기의 기능과 조작 방법을 제대로 습득한 후 용도에 따라 정확히 작동시켜, 작동 실수로 인한 안전사고를 방지할 수 있도록 하여야 한다.</li> </ul>	