

## 1

## 최근 5년간(2019~2023) 12월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 12월의 해양사고는 평균 221건 발생(월평균 247건)



○ (사고유형별) 주요사고\*는 충돌 18건(8.1%), 안전사고 17건(7.6%), 화재·폭발 9건(4.2%), 전복 5건(2.2%), 침몰 5건(2.2%) 순으로 발생

\* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

\*\* 단순 해양사고는 기관손상 61건(27.4%), 부유물 감김 37건(16.7%), 침수 13건(5.9%), 좌초 9건(4.7%) 등 순

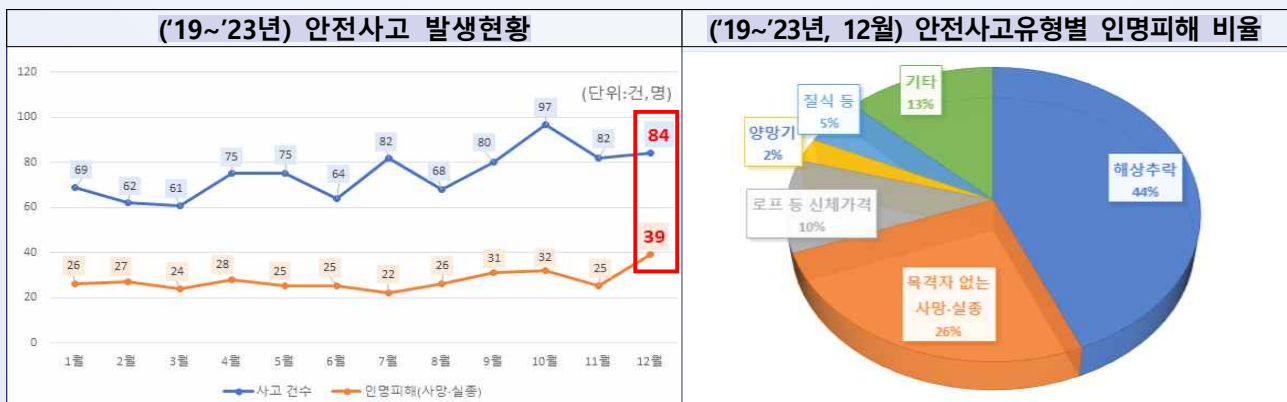
○ (선박종류별) 어선 171척(70.5%), 레저기구 32척(13.0%), 기타선 11척(4.6%)  
예인선 9척(3.9%), 화물선 8척(3.3%), 유조선 7척(3.0%), 여객선 4척(1.7%) 순

□ 12월은 사고 발생건수는 감소하나, 안전사고에 따른 인명피해가 가장 많이 발생하는 시기로 각종 선내 작업 중 안전확보에 각별한 주의가 필요

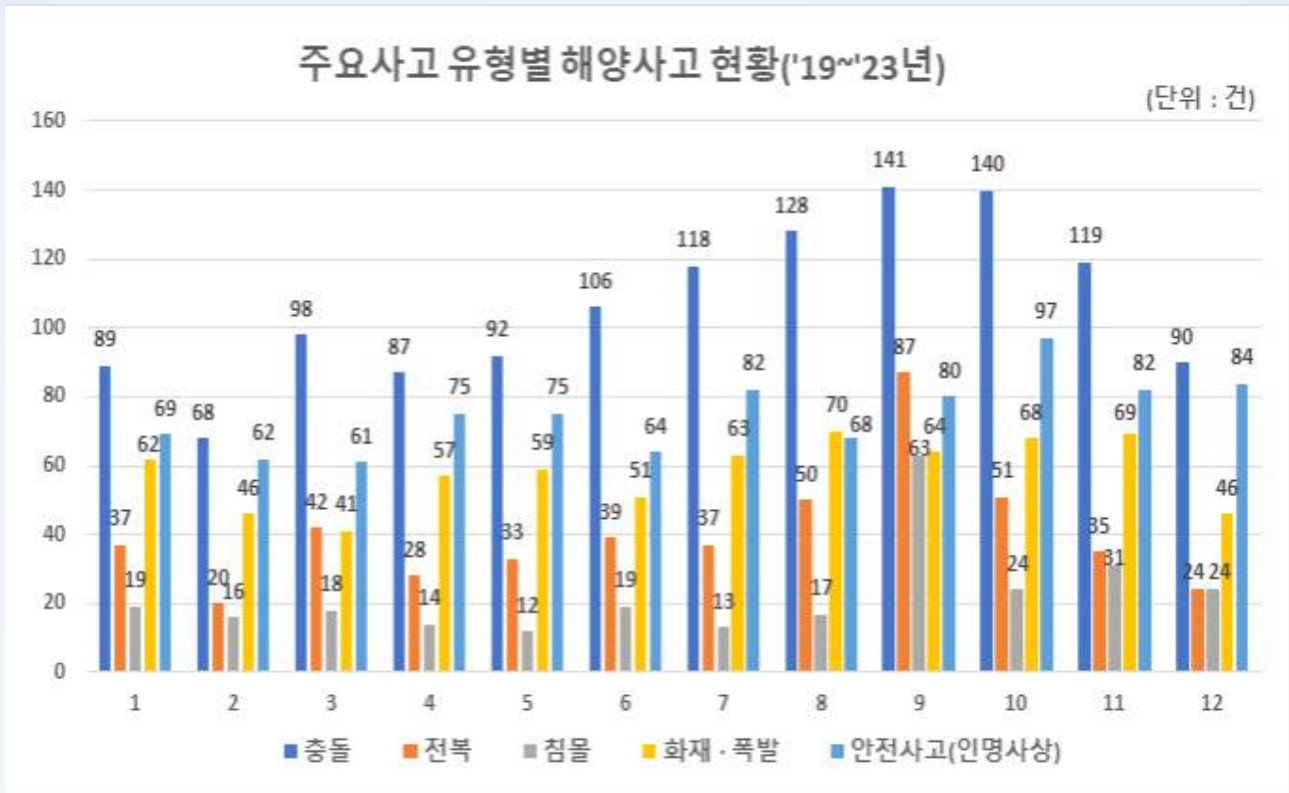
○ (사고현황) 최근 5년간 12월 중 84건의 안전사고가 발생하여 사망·실종 등 인명피해가 39명\* 발생(연중 최대, 월평균(27.5명) 대비 약 42%↑)

\* 해상추락(17명), 목격자 없는 사망·실종(10명), 어구·로프 등의 신체가격(4명), 양망기 사고(1명) 등

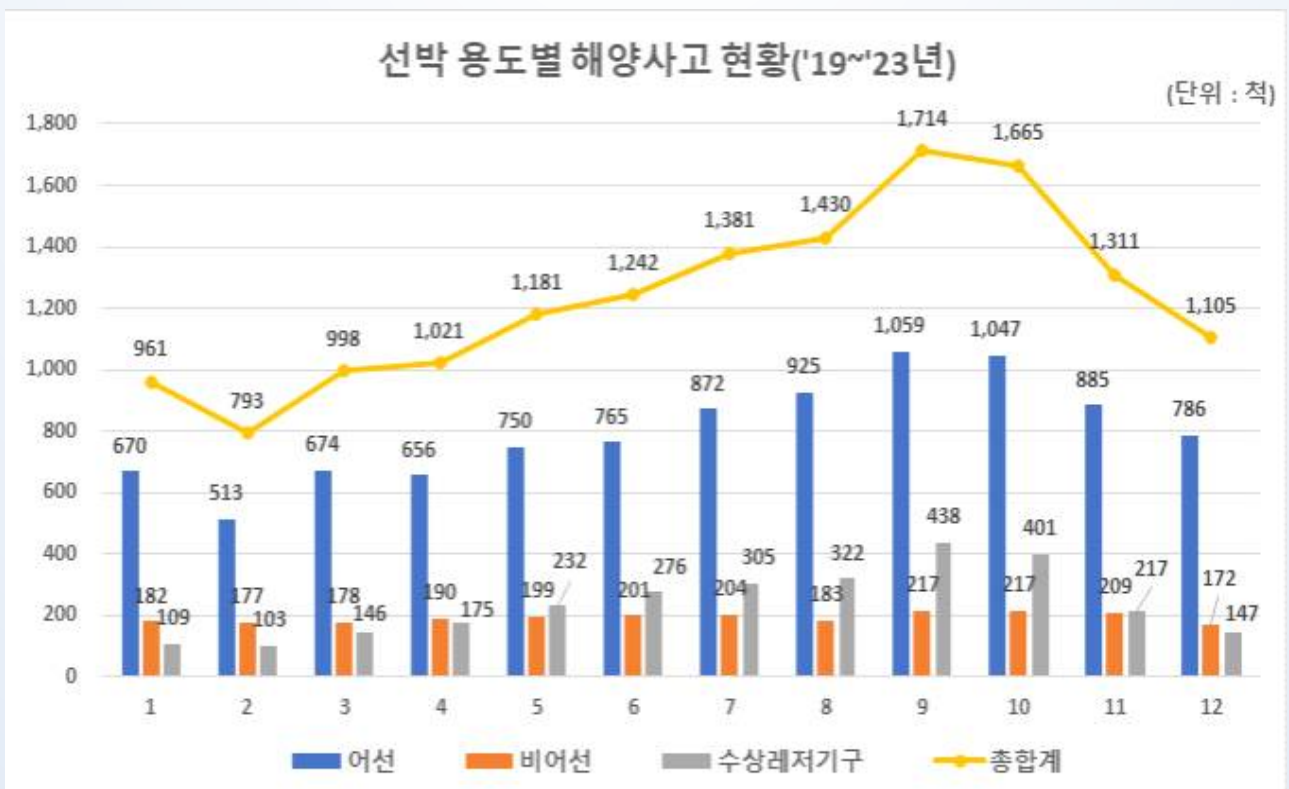
○ (사고예방) 구명조끼·안전줄 등 안전장구 착용, 계류줄·어구 작업시 안전거리 유지, 양망기 2인 1조 작업 등 선내 안전수칙 이행 철저



## 1. 사고유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2024년 12월 기상정보 [출처 : 기상청]

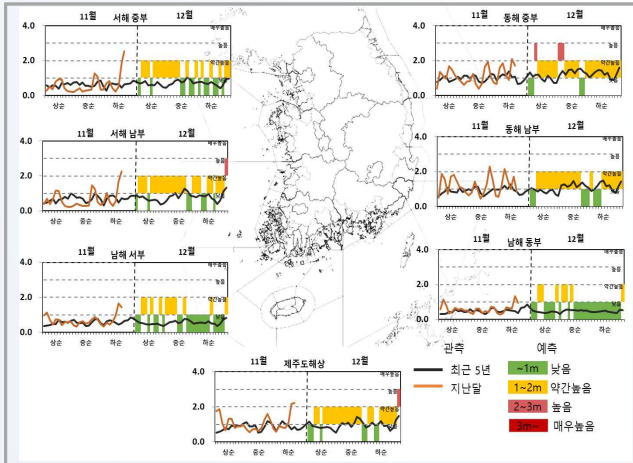
○ 12월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



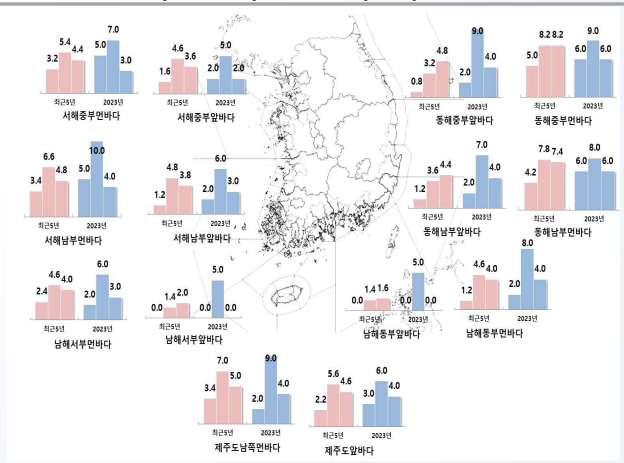
○ '24년 12월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 12월 풍랑특보일 수



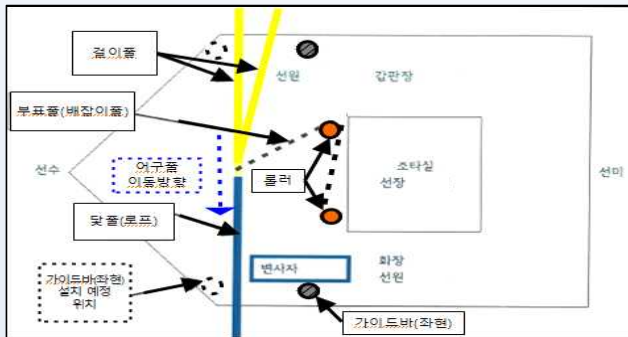
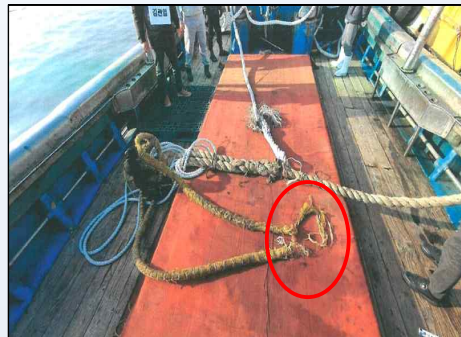
## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

(문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

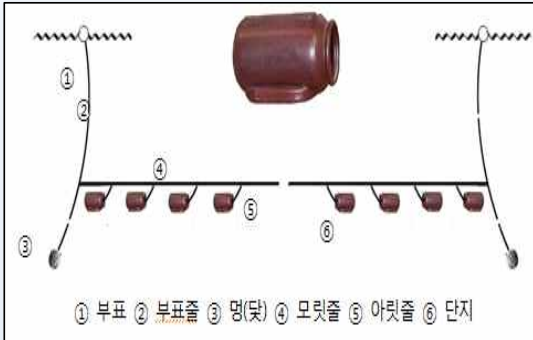

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

## 1. 어선 A호 선원사상사건 로프 등 신체가격

사건개요	선박	A호: 어선, 9.77톤, 길이 14.2미터, 디젤기관 352kw 1기
	일시	2021. 12. 6. 14:51경
	장소	인천광역시 옹진군 연평면 소연평도 남서쪽 24.5해리 해상
	피해 상황	닷자망 어구를 양망하던 중 끊어진 걸이줄(와이어 재질)에 선원 2명이 맞아 1명이 사망하고 1명이 부상
	날씨	흐린 날씨(시정 약 3해리), 북서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인	이 선원사망사건은 A호 선장이 어구 점검·정비를 소홀히 한 상태에서 닛 자망 양망 중 작업감독을 소홀히 하여 선원들이 끊어진 어구줄에 맞아 발생한 것이나 선원들의 부주의도 일부 원인이 됨	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 자망어업 어선 선장은 승선 시 선박에서 사용하는 어구에 대한 사용기간, 교체·정비 이력 등을 확인하고 이를 바탕으로 어구 상태를 점검하여 조업해야 한다.</li> <li>○ 자망어업 어선 선장은 선박에서 사용하는 어구에 대한 사용기간, 교체·정비 이력 등이 확인되지 않을 경우 최대한 빠른 시기에 해당 어구에 대한 상태를 확인하고 필요시 정비·교체 후 사용하여야 한다.</li> <li>○ 자망어업 어선 선장은 조업 중 선원들이 장력이 미치는 어구줄의 위험반경 안으로 들어가지 않고 작업하도록 지휘·감독하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	  <p>&lt; 사고당시 양망작업 인원배치 및 상황도 &gt;</p> <p>&lt; 걸이줄 절단부 모습 &gt;</p>	



## 2. 어선 B호 선원실종사건 해상추락

사 건 개 요	선박	B호: 어선, 9.77톤, 길이 16.10미터, 디젤기관 405kw 1기
	일시	2020. 12. 4. 12:22경
	장소	전라남도 완도군 완도항통항분리A호 등부표로부터 178도 방향, 거리 4마일 해상
	피해 상황	피해선원이 투승작업 중 모릿줄에 발목이 감겨 해상으로 추락하여 실종됨
	날씨	맑은 날씨(시정 약 3마일), 북서풍이 초속 6~8미터, 파고 약 0.5미터
	원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>이 사건은 선원이 어구줄이 엉키도록 문어단지를 부적절하게 모릿줄 위에 쌓아둠으로써, 투승작업 중 무너진 문어단지에 선원이 맞은 후 넘어지며 모릿줄에 발목이 감기면서 해상으로 추락하여 발생한 것이나, 선장이 선내 작업안전 관리·감독을 소홀히 한 것도 일부 원인이 됨</li> </ul>
	교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>문어단지어업 어선 선원은 투승작업 중 갑판에 쌓아둔 문어단지가 한꺼번에 해상으로 나가지 않도록 문어단지를 갑판에 쌓을 때 문어단지 아래에 깔리는 모릿줄이 서로 엉키지 않도록 특별히 주의하여 모릿줄을 가지런히 정리하여야 한다.</li> <li>문어단지어업 어선 선장은 선박이 항해 중 문어단지를 빠른 속도로 해상으로 내어주며 작업하는 문어단지 조업 특성상 발생하는 모릿줄 엉킴에 의한 사고 등과 같은 위험요소 및 주의사항을 선원에게 작업 전 교육하여야 한다.</li> </ul>
	관련 사진	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>① 부표 ② 부표줄 ③ 명(넷) ④ 모릿줄 ⑤ 아릿줄 ⑥ 단지</p> <p>&lt;문어단지 어구 구성&gt;</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>&lt;투승작업 재현&gt;</p> </div> </div>