

1

최근 5년간(2020~2024) 5월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 5월의 해양사고는 평균 244건 발생(월평균 251건)



- (사고유형별) 주요사고*는 연평균 충돌 18.6건(7.6%), 안전사고 16.8건(6.9%), 화재·폭발 12.0건(4.9%), 전복 6.2건(2.5%), 침몰 2.6건(1.1%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 76건(30.9%), 부유물 감김 31건(12.7%), 침수 15건(6.0%), 좌초 11건(4.7%) 등

- (선박종류별) 어선 167.2척(62.8%), 수상레저기구 51.6척(19.4%), 예인선 10.6척(4.0%), 화물선 9.8척(3.7%), 유조선 9.4척(3.5%), 여객선 4.0척(1.5%) 순 발생

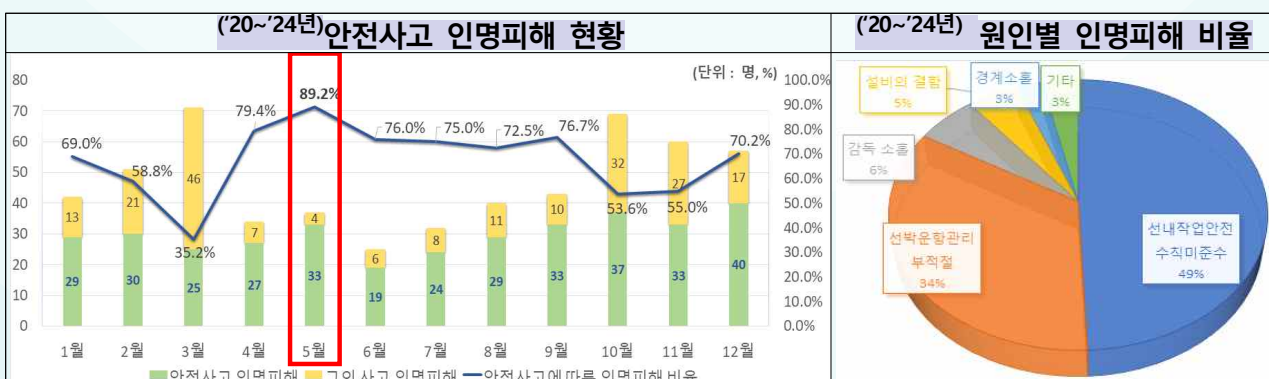
□ 5월은 안전사고 발생 비율이 연중 가장 높은 시기로 그로 인한 인명피해 비율도 연중 가장높아 작업 안전수칙의 철저한 준수가 요구됨

- (사고현황) 최근 5년간 5월은 84건의 안전사고가 발생하였으며, 이로 인한 인명피해(사망, 실종)는 33*명(전체 인명피해의 약 89.2%, 연중최고)

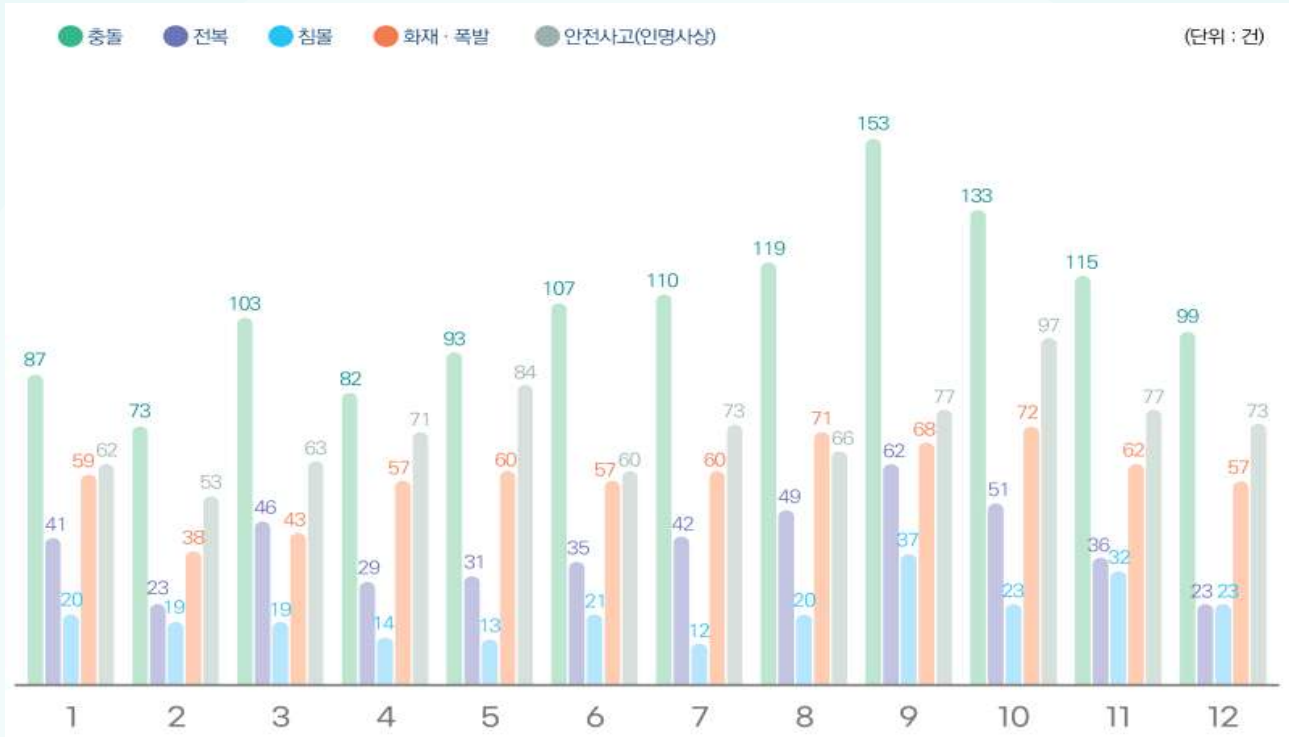
* 목격자 없는 사망·실종(14명), 양망기(6명), 해상추락(6명), 어구·로프 신체가격(3명), 기타(4명) 등

- (사고원인) 인명피해가 발생한 안전사고 주원인은 선내 작업안전 수칙 미준수(49.3%), 선박 운항관리 부적절(34.3%), 감독 소홀(5.8%) 등

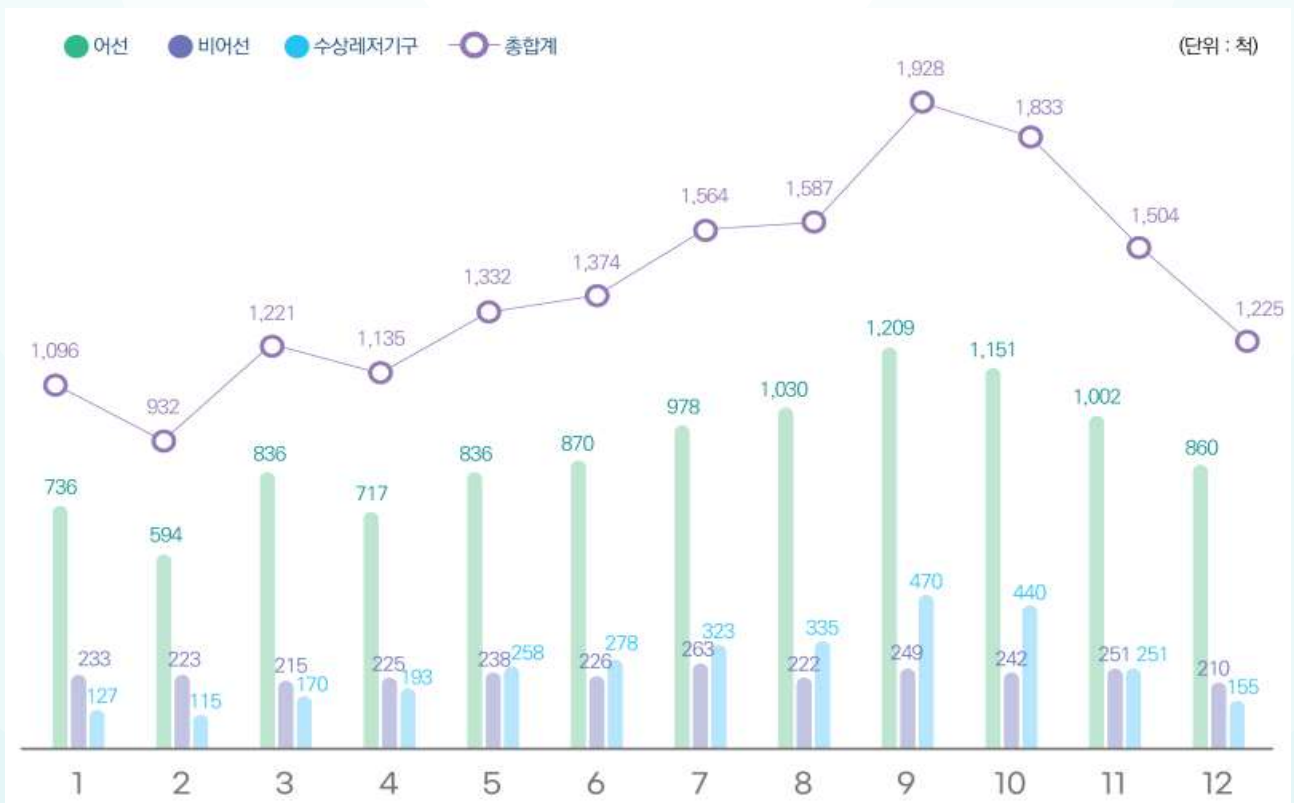
- (예방대책) 기본적인 안전수칙 숙지를 위한 교육철저, 개인 보호장비 착용, 양망기 및 어구 작업중 충분한 안전거리 확보 등



1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)



2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



1. 2025년 5월 기상정보 [출처 : 기상청]

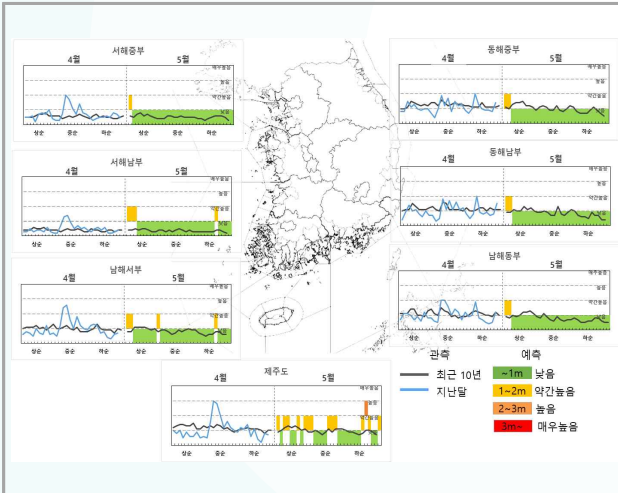
○ 5월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



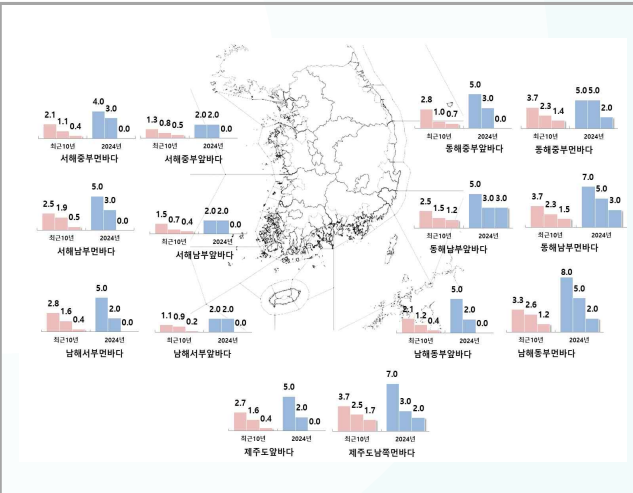
○ '25년 5월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 5월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

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

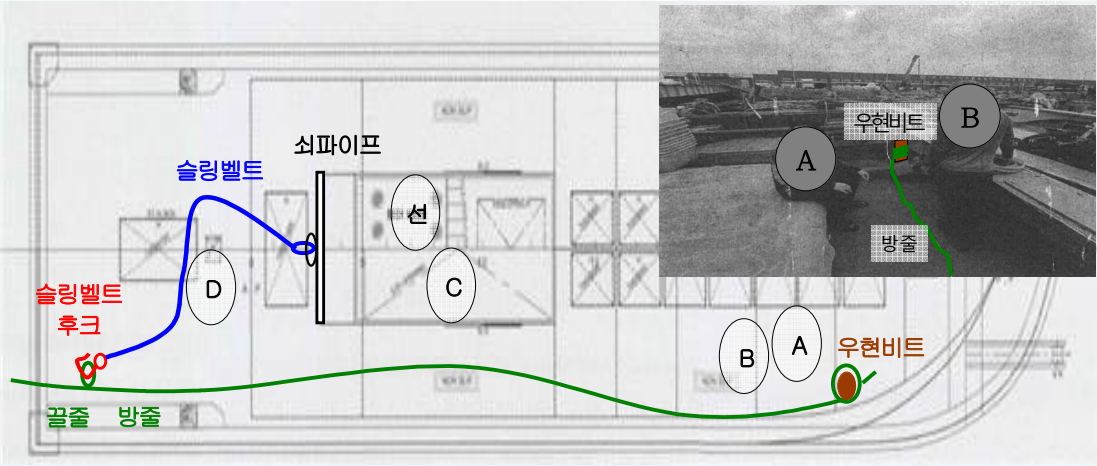
(문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)


4

주요 사고 사례

1. 어선 A호 선원사상사건 어구로프 등 신체가력

사 건 개 요	선박	A호 : 어선, 7.93톤, 길이 12.90미터, 디젤기관 420킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 5. 31. 09:00경 전라북도 군산시 어청도 남서쪽 약 24해리 해상
	피해 상황	선원 K 사망, 선원 L 중상
	날씨	맑은 날씨, 시정 좋음, 북서풍 초속 6~8미터, 파고 약 1.0미터
원인	A호가 예망 중 주기관을 정지하였다가 다시 작동하는 과정에서, 선장이 끌줄 연결상태 확인을 소홀히 하고 위험한 장소에 있는 선원들을 안전한 장소로 이동하도록 조치하지 아니한 채 주기관을 사용하자 끌줄 장력을 견디지 못한 목재비트가 뽑히며 인근 선원들을 가격하면서 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 어구 예망 도중 부득이하게 주기관을 정지하여 예망 장력에 변화가 생긴 경우 주기관을 다시 사용하기에 앞서 끌줄 등 어구줄의 연결상태를 면밀히 확인하여야 하고, 예망을 재개할 때는 장력의 변화가 급격히 발생하지 않도록 서서히 주기관을 사용하여야 한다. ○ 선장은 예망을 하기 전에 선원들이 안전한 장소에 있는지 여부를 확인하여야 하고, 선원은 예망 중 특별한 이유가 없는 한 장력이 걸리는 어구줄이나 예망 설비가 있는 장소로 부터 안전거리를 확보하여야 한다. 	
관련 사진	 <p>[은성호 끌줄 연결방법 및 사고상황 재현]</p>	

2. 어선 B호 선원사망사건 양망기 사고

사건개요	선박	B호: 어선, 89톤, 길이 31.47미터, 디젤기관 529킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 5. 1. 12:00경 경상북도 울릉군 독도 동방 약 155해리 해상
	피해 상황	외국인 선원 M 사망
	날씨	맑은 날씨, 북동풍 초속 2~3미터, 파고 0.5미터
원인	이 선원사망사건은 통발 양승 중 선원의 부주의로 회전하는 양승기 롤러와 원줄 사이에 왼손이 끼면서 순식간에 왼쪽 팔이 양승기 롤러에 감김으로써 회전하는 양승기 롤러와 함께 몸이 수차례 회전하면서 머리가 주변의 철제 구조물에 부딪쳐 발생한 것이나, 선장이 선내 작업에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인이 된다.	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 선원이 작업 중 안전수칙을 준수하고 안전한 작업환경이 유지 되도록 선내 작업에 대한 안전 관리.감독을 철저히 하여야 한다. ○ 선장은 양승기 롤러를 처음 조작하는 선원에게 '어선원 선상조업 필수 안전수칙'을 참고하여 취급방법, 주의사항 등을 교육하고, 친숙화 과정을 충분히 거친 후 조업에 임하도록 하여야 한다. ○ 양승기 롤러 등 회전체를 조작하는 선원은 장갑, 작업복 등이 회전체에 끼일 수 있으므로 몸에서 30cm 이상의 안전거리를 유지하고 작업하여야 한다. ○ 선원은 양승기 롤러 등 회전체에 어떤 문제가 발생하면 이를 정지시킨 후 점검하여야 한다. 	
관련 사진		<p style="text-align: center;">양망 중 롤러에 손이 빨려 들어가 절단</p> <p>☀ 사고사례 울산 동구 주전해안 동쪽 앞바다에서 조업을 하던 8어선 선원이 롤러를 작동시키던 중 그물과 함께 손이 빨려 들어가 손가락 절단</p> <p>👉 안전수칙</p> <ul style="list-style-type: none"> • 닻 투하시 롤러에 로프를 최소 4회 이상 감은 후 투하 • 롤러 사용시 끼임 위험성이 높은 목장갑 사용을 금하고 롤러에서 30cm 이상의 거리를 두고 로프 잡음 • 양망 중 그물이 롤러에 걸릴 위험요소 발견 즉시 작업을 중단하고 주변 정리 후 재작업 실시 • 양망 중 그물코 사이에 손가락이 끼이지 않도록 각별히 주의 <p style="text-align: center;">[어선원 선상조업 필수 안전수칙에서 발췌]</p>