

## 1

## 2월 해양사고 현황(2015~2019)



□ [2월] 겨울철 조업 및 해양활동 감소로 인해 전체 사고건수는 적으나  
작업 중 안전사고로 인한 인명사상피해는 가장 많은 시기

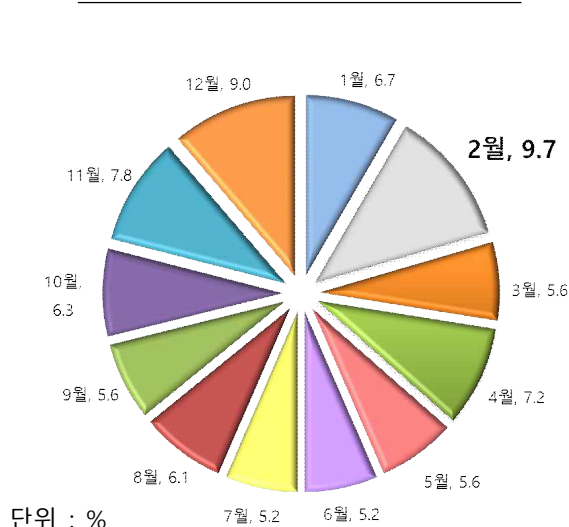
- 최근 5년간 2월 중 총 640건(연평균 128건)의 해양사고 발생, 그 중 안전사고는 62건으로 9.7%를 차지하며, 타월(6.4%) 대비 발생률 52% 증가

유형	기관 손상	안전 저해	안전 사고	충돌	화재 폭발	좌초	전복	침몰	접촉	해양 오염	기타
건수	182	101	62	54	33	31	16	12	10	4	135

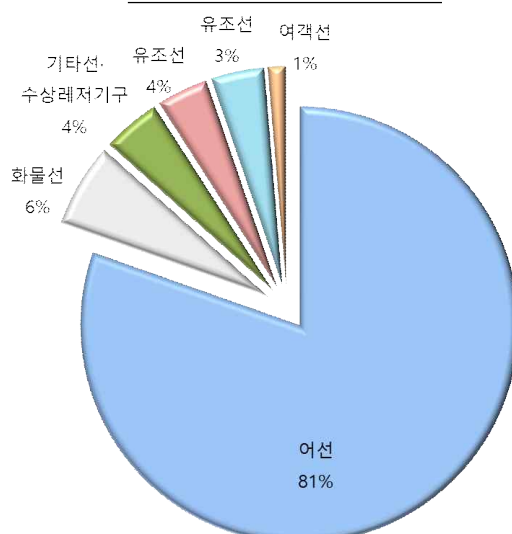
□ 기상악화로 인한 선체동요 및 해상추락 등 안전사고 위험이 높으므로  
선내 작업안전에 대한 세심한 관리가 필요

- (사고피해) 최근 5년간 2월 중 발생한 안전사고로 인해 총 69명의 인명피해 발생(사망 14명, 실종 9명, 부상 46명)
- (주요원인) 기상악화 · 선체동요 등으로 인한 해상추락, 선내 미끄러짐 · 구조물 타격, 양망기 신체 끼임 등 작업 부주의에 기인
- (피해예방) 작업 중 구명조끼·안전줄 등 안전장구 착용 및 안전수칙 철저히 준수, 특히 양망기·사이드드럼 이용 시 안전거리를 유지하는 등 주의를 기울여야 함

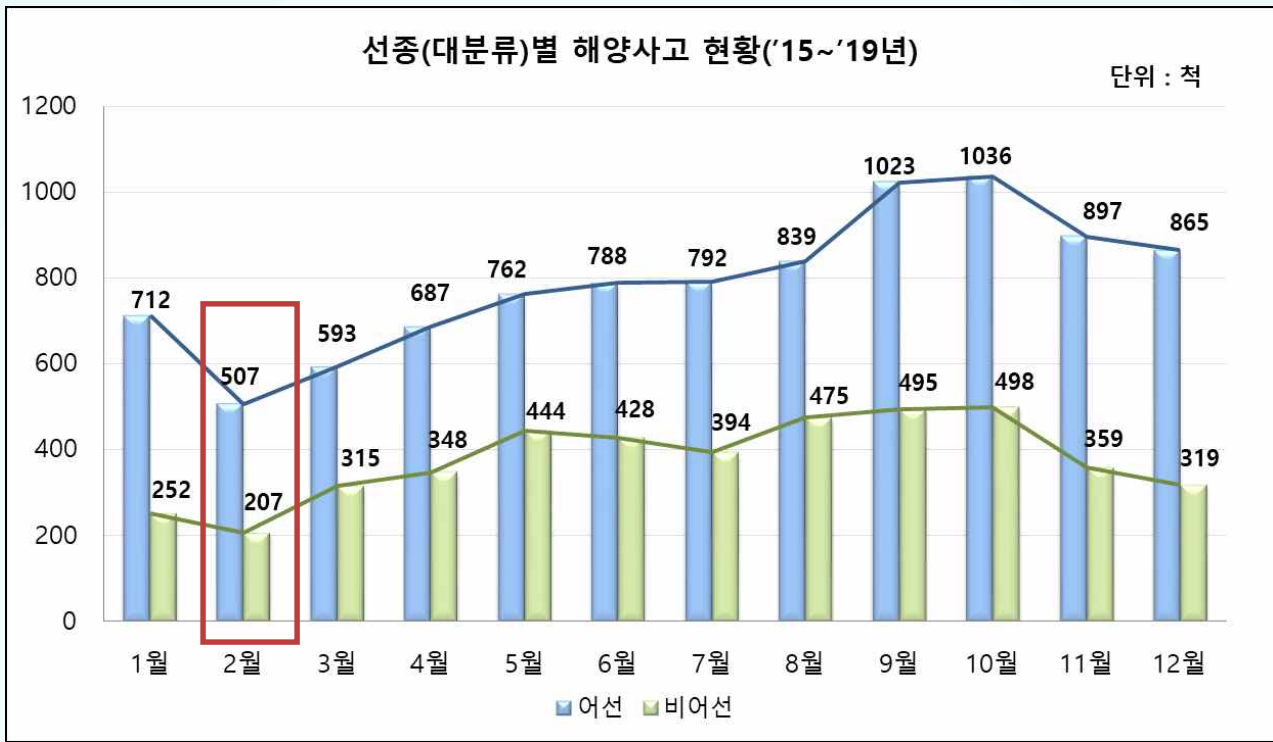
최근 5년간 월별 안전사고 발생률



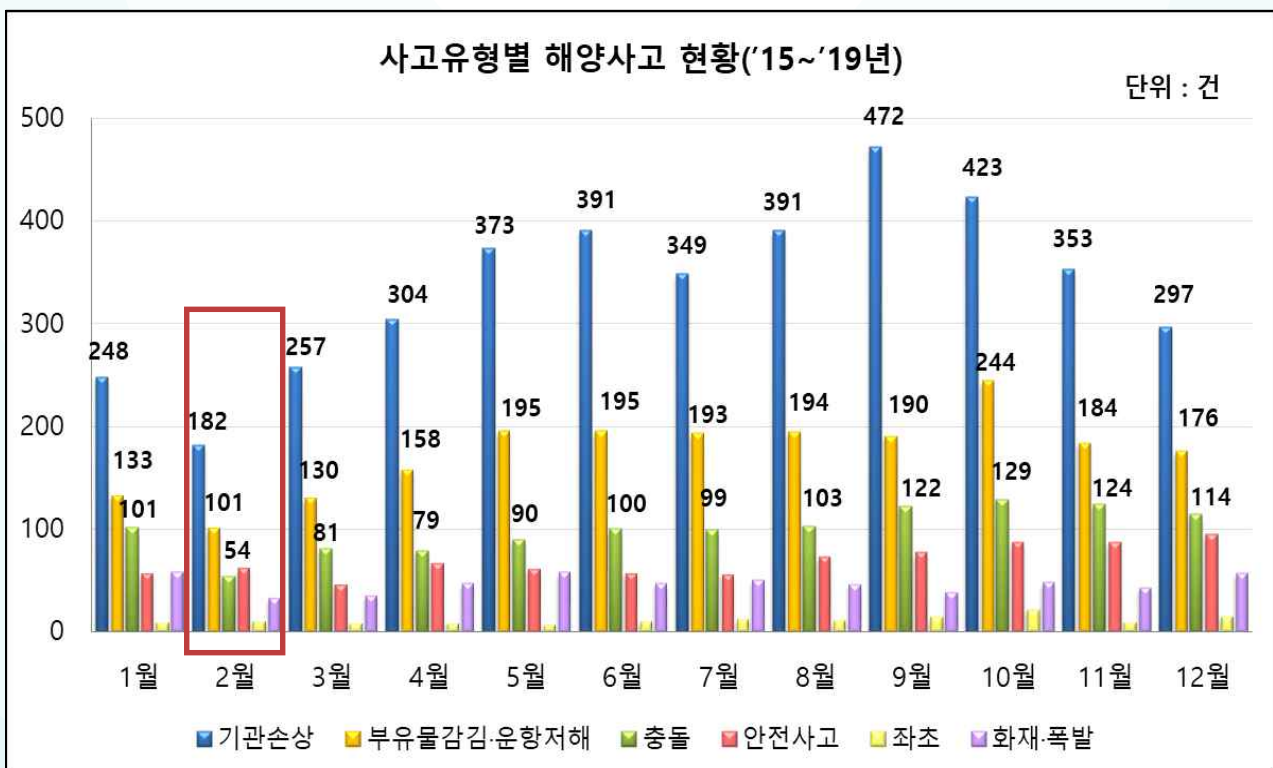
안전사고 발생선박 현황



## 1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



## 2. 사고유형별 해양사고 현황



## 1. 2021년 2월 기상정보 [출처 : 기상청]

### ○ 해상특성(최근 5년간('16~'20년) 2월, 파고 특성)

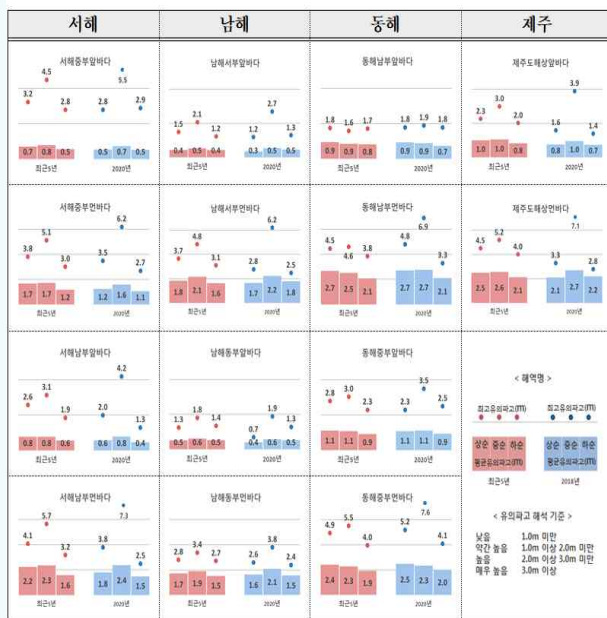
- 2월 상순에 동해, 제주도, 서해남부 먼바다 해상에서 파고가 높았음. 남해, 서해중부 먼바다와 동해중부, 제주도 앞바다에서 파고가 약간 높았고 그 밖의 해상은 파고가 낮았음
- 중순에 동해와 서해남부, 남해서부, 제주도 먼바다 해상에서 파고가 높았음. 그 밖의 먼바다와 동해중부, 제주도 앞바다에서 파고가 약간 높았으며, 다른 해상은 파고가 낮았음
- 하순에 동해남부, 제주도 먼바다에서 파고가 높았음. 그 외 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 앞바다 전 해상은 파고가 낮았음

※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상

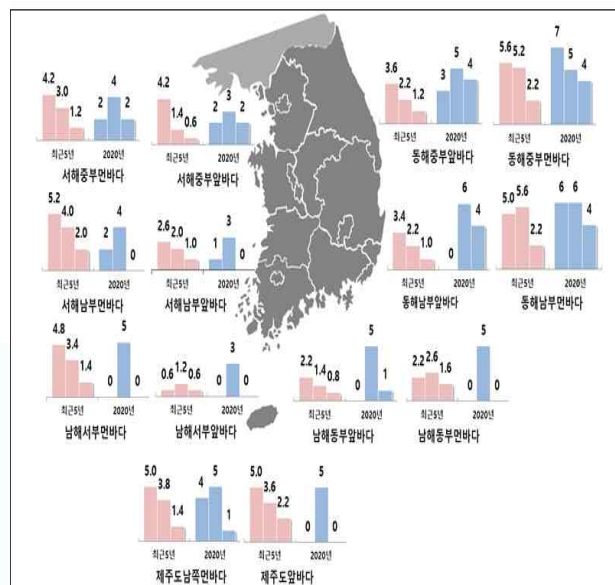
### ○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('16~'20년) 2월)

- 8.7일(상순 3.5일 / 중순 3.6일 / 하순 1.6일)로 전월(10.4일)보다 1.7일 적음

■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 2월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 2월 풍랑특보 일수



## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

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

(문자방송) 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 A호의 선원부상사건

사건명		어선 A호의 선원부상사건
사 건 개 요	선박	A호: 어선, 39톤, 길이 21.2미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 디젤기관 1기
	일시	2020. 2. 27. 07:30경
	장소	통영시 욕지면 소재 욕지도 남방 약 39마일 해상
	피해	A호 선원 1명 부상
	상황	조업지에 도착한 후 악천후 때문에 대기하다가 기상상황이 조금 나아져 조업을 시작하려고 준비하던 중, 순간적으로 강한 파도가 A호를 덮쳤고 파도에 휩쓸린 선원이 갑판 위로 넘어지면서 머리를 부딪혀 의식을 잃음
	날씨	흐린 날씨, 북동풍 초속 10~12m, 파고 약 1.5~2m, 시정 약 2마일
원인		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선원이 파도에 휩쓸려 갑판에 쓰러지면서 머리를 부딪혀 사고가 발생한 것이나, 선장이 악천후 중 선원에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인</li> </ul>
교훈		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소형 어선의 경우 악천후에서 선체가 비교적 많이 흔들리고, 파도가 갑판 위로 올라올 가능성이 있으므로, 소형 어선 선원들은 기상상황이 나쁠 때 신체의 균형을 잃고 넘어지거나 파도에 휩쓸리지 않도록 각별히 유의하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 조업을 시작하기 전 기상상황을 면밀히 검토하여, 선원들이 안전하게 작업할 수 있도록 하여야 함</li> </ul>

## 2. 어선 B호 선원사망사건

사건명		어선 B호 선원사망사건
사 건 개 요	선박	B호: 어선, 7.31톤, 길이 14.05미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 디젤기관 1기
	일시 장소	2020. 1. 21. 10:00경 인천광역시 옹진군 목덕도 서방 약 17해리 해상
	피해	B호 선원 1명 사망
	상황	선박에 설치된 사이드드럼을 이용하여 양망작업을 하던 도중, 선원이 회전하는 사이드드럼에 감긴 로프를 풀어내기 위해 로프를 직접 손으로 잡고 벗겨내다 로프를 잡고 있던 왼손이 로프와 함께 사이드드럼에 딸려 들어감
	날씨	맑은 날씨, 북동풍 초속 4~6m, 파고 약 1m, 시정 약 3마일
원인		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선원이 사이드드럼과 안전거리를 유지하지 않고 드럼에 감긴 로프를 직접 손으로 잡고 벗겨내는 등 부주의하게 작업한 것이 사고의 주원인이거나, 선장이 이를 알고도 적극적으로 바로 잡지 아니한 것도 일부 원인</li> </ul>
교훈		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 어선에서 양망기, 사이드드럼은 사고가 빈번하게 발생하는 설비로, 회전하는 기계 옆에서 작업하는 선원은 반드시 안전거리를 유지하고, 옷이나 신체 일부가 회전체에 끼지 않도록 주의를 기울여야 함. 특히, 사이드드럼에 감긴 로프를 풀어내는 작업 시 드럼에 감긴 로프를 직접 손으로 잡고 벗겨내서는 안됨</li> <li>○ 선장은 선내에서 발생할 수 있는 위험요소를 파악하여 평소 선원들에게 안전교육을 실시하여야 하고, 특히 양망기, 사이드드럼과 같은 위험한 설비를 사용할 때에는 작업선원에 대한 관리·감독을 철저히 하여야 함</li> <li>○ 선장은 선원이 조업편의상 위험한 방식으로 작업하는 것을 방치해서는 안되며, 적극적으로 관행을 바로잡아 안전사고를 예방하여야 함</li> </ul>
사고 상황 재연		