

## 1

## 4월 해양사고 현황(2016~2020)

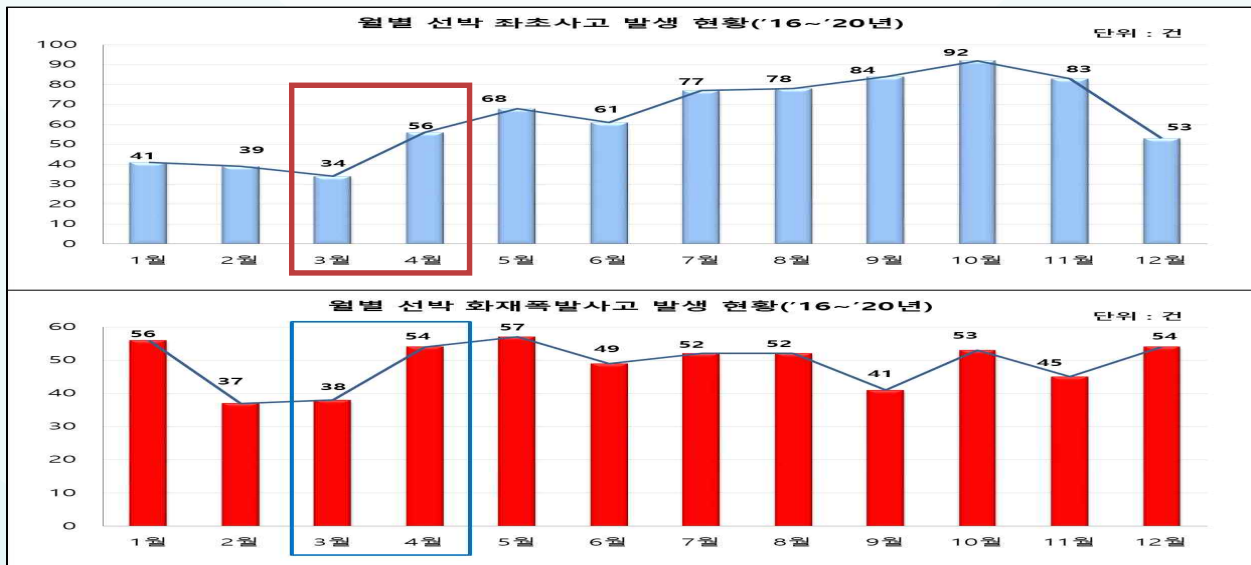


- 최근 5년간 해양사고 발생 추이 분석 결과, 4월부터 해양사고 증가 추세 뚜렷(전월 대비 10% 증가)

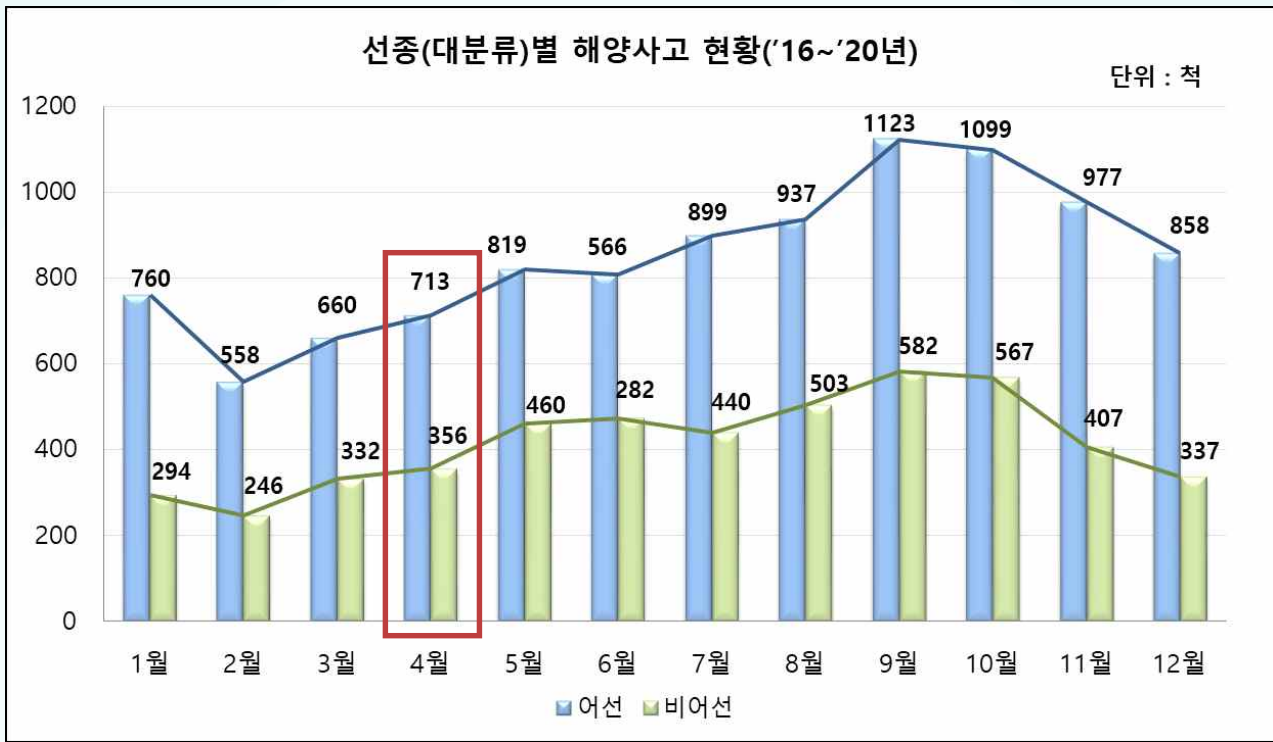
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	186	144	176	193	235	234	244	258	308	300	244	216

유형	기관 손상	안전 저해	충돌	안전 사고	좌초	화재 폭발	해양 오염	전복	침몰	접촉	기타
건수	281	171	81	70	56	54	41	19	14	9	168

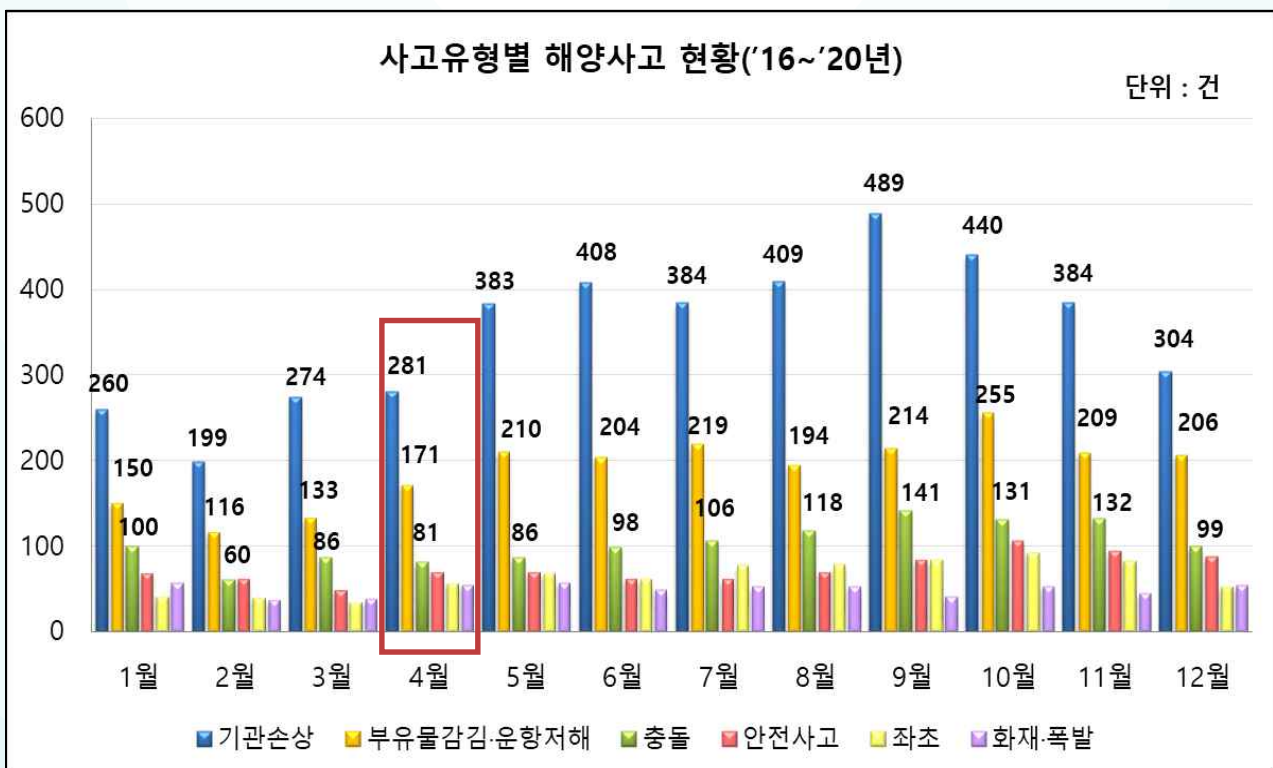
- 봄철 원거리 또는 무리한 운항사례가 늘어나면서 좌초 및 화재·폭발 사고 대폭 증가 등 해양사고가 본격적으로 증가하기 시작하는 시기
- (선박좌초) 전월 대비 65% 증가(34→56건), 경계 및 선위확인 소홀, 줄음운항 등 항해당직의 부적절한 수행이 주원인
  - (화재폭발) 전월 대비 42% 증가(38→54건), 선내 전기설비 관리 부실 및 부적절한 화기 취급으로 인한 화재가 다수 발생
    - \* 특히 휴식 중 당직자 미배치로 화재 발견 및 초기대응이 늦어져 대량 인명피해 유발
  - (사고예방) 당직 중 경계 철저, 충분한 휴식을 통한 줄음운항 방지, 휴식 중에도 최소 1명의 당직원 배치 등 항상 적절한 당직체계를 유지하는 것이 중요



## 1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



## 2. 사고유형별 해양사고 현황



## 1. 2021년 4월 기상정보 [출처 : 기상청]

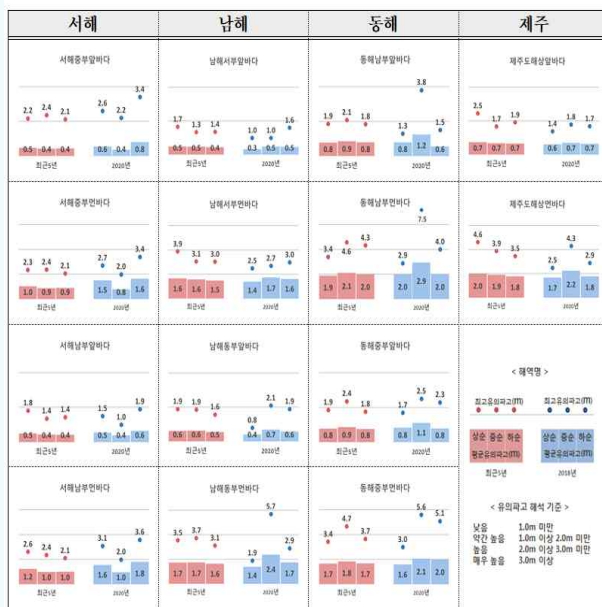
### ○ 해상특성(최근 5년간('16~'20년) 4월, 파고 특성)

- (상순) 제주도 먼바다 해상에서 파고가 높았으며, 서해·남해·동해 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았고 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음
  - (중순) 동해남부 먼바다 해상에서 파고가 높았고, 그 밖의 서해중부를 제외한 모든 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 서해중부 먼바다와 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음
  - (하순) 동해남부 먼바다 해상에서 파고가 높았고, 그 밖의 서해중부를 제외한 모든 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 서해중부 먼바다와 모든 앞바다 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

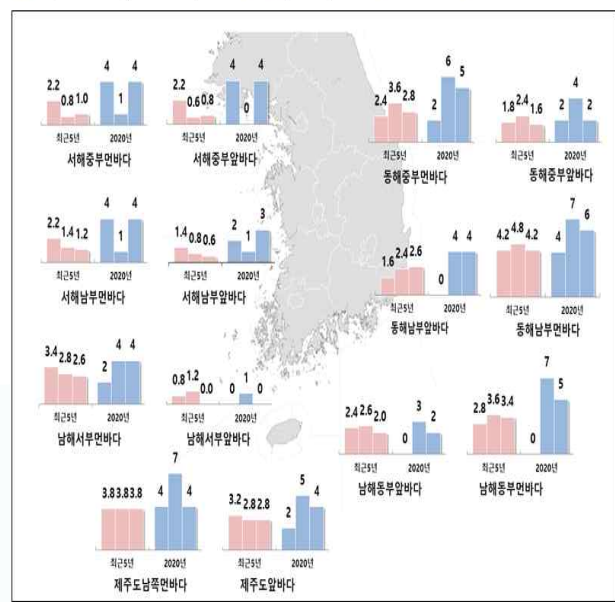
### ○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('16~'20년) 4월)

- 7.0일(상순 2.5일 / 중순 2.4일 / 하순 2.1일)로 전월(9.0일)보다 2.0일 적음

■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 4월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 4월 풍랑특보 일수



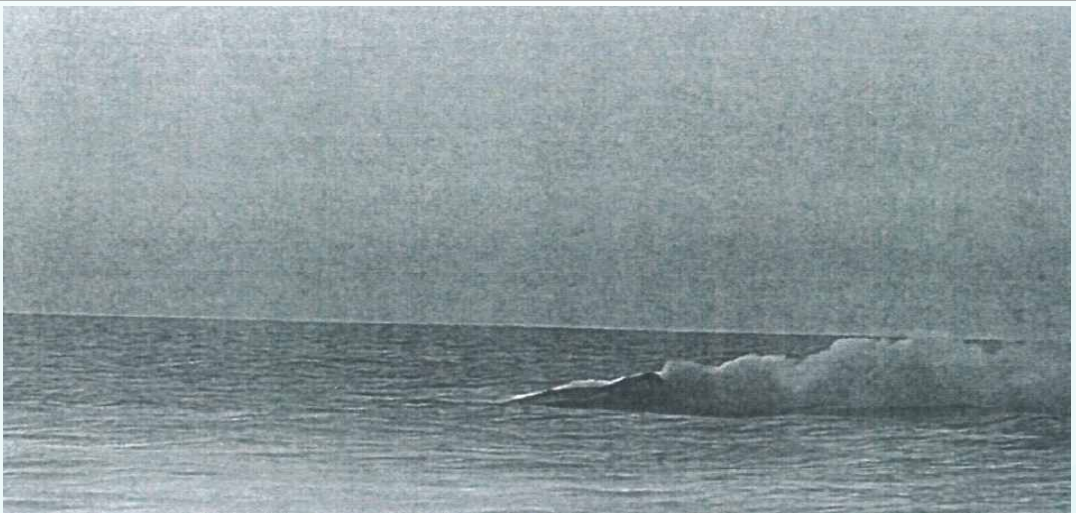
## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(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 A호 화재사건

사건명		어선 A호 화재 사건
사 건 개 요	선박	A호: 어선, 9.77톤, 길이 14.40미터, 강화플라스틱 재질, 디젤기관 1기
	일시	2020. 4. 9. 03:00경
	장소	제주도 서귀포시 지귀도 등대로부터 113도 방향, 거리 약 24.5마일 해상
	피해	A호 침몰, 선원 6명 표류 중 구조되었으나 그 중 2명은 저체온증으로 사망
	상황	조업 후 닻을 놓고 해상에서 휴식을 취하던 중 기관실에서 화재 발생, 조타실 및 선원실까지 연기가 가득 찬 후 뒤늦게 화재를 발견하고 소화기로 진화를 시도하였으나 실패하여 전 선원이 바다에 뛰어내려 부표 및 방현재를 잡은 채 구조를 기다림
	날씨	맑은 날씨, 북서풍 초속 6~8m, 파고 약 1.0~1.5m, 시정 약 3마일
원인		○ 조업 후 정박·대기 중 전선 단락으로 인해 화재가 발생한 것이나, 선장의 당직 소홀로 화재를 뒤늦게 발견하여 적절한 초기 대응을 실패한 것도 일부 원인
교훈		○ 소형 어선 선장은 비록 계속되는 항해 및 조업 중 당직으로 피로할지라도 선박의 항해안전과 화재 예방을 위하여 조업장소에서 정박·대기할 경우에도 적절한 당직을 유지하여야 하며 만약 선장이 피로로 잠을 자야할 경우에는 조타실에 선원을 당직자로 배치하여야 함 ○ 소형 어선 선장은 기관실 화재사고 예방을 위하여 기름걸레, 유증기, 선저폐수 등과 같은 가연성물질이 기관실에 방치되지 않도록 항상 청결한 상태를 유지하여야 함
A호 침몰모습		

## 2. 어선 B호 좌초사건

사건명		어선 B호 좌초사건
사 건 개 요	선박	B호: 낚시어선, 59톤, 길이 27미터, 강 재질, 디젤기관 1기
	일시	2020. 5. 11. 23:56경
	장소	부산광역시 영도구 자갈마당 앞 해상
	피해	B호 주기관 스크루 긁힘, 선저의 어군탐지기 안테나 손상
	상황	선장이 홀로 선교에서 항해당직을 서다가 피곤을 이기지 못하여 졸음운항을 시작하였고, 결국 예정된 변침점에서 변침을 하지 못하여 해안가에 좌초
	날씨	남서풍 초속 8~10m, 파고 약 1.5m, 시정은 약 3마일로 양호
원인		○ 선장이 조업 전후 충분한 휴식을 취하지 못한 채, 무리하게 항행을 지속하다가 피곤을 이기지 못해 졸음운항을 하여 사고 발생
교훈		○ 어선의 선장은 조업을 마치고 귀항할 시 졸음운항을 하지 않도록 출항 전 미리 충분한 휴식을 취하여야 함 ○ 선장은 항로 계획을 수립할 때 가능한 한 위험항로를 피하여 충돌 위험이나 좌초 위험을 충분히 예방하여야 함
B호 항적도		