

1

12월 해양사고 현황(2016~2020)



□ 최근 5년간 12월 평균 216건 발생, 특히 안전사고의 위험이 높은 시기

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

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,080건. 주요사고는 충돌 99건, 안전사고* 88건, 화재·폭발 54건, 전복 18건, 침몰 15건 등의 순으로 발생

* 안전사고 : 충돌, 전복, 침몰 등과 무관하게 사람이 사망·실종 또는 부상을 입은 사고

- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,195척. 어선 858척, 기타선 181척, 화물선 58척, 예인선 41척, 유조선 39척, 여객선 18척의 순으로 발생

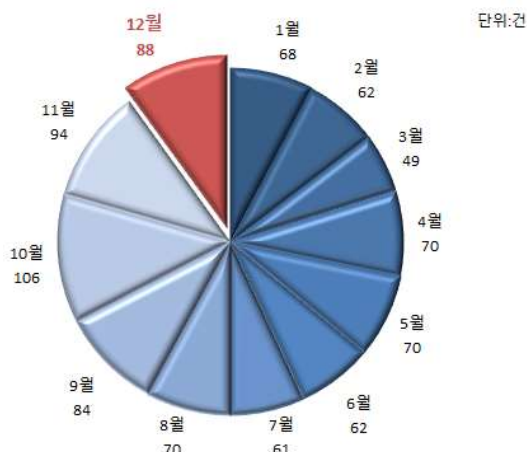
□ 12월에는 사고 발생건수가 감소하나, 안전사고 발생비율이 높은 시기로 선내 작업안전 확보에 대한 각별한 주의가 필요한 시기

- (사고현황) 최근 5년간 12월에 발생한 사고 중 안전사고 비율은 8.1%(88건)으로 월평균(74건, 6.5%) 대비 안전사고 발생률이 1.6배 높은 시기

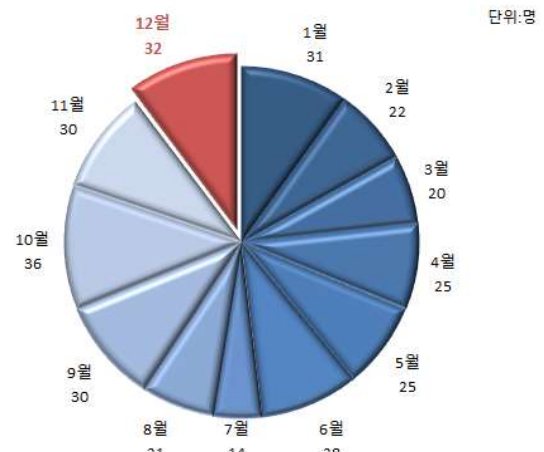
* 12월 해상추락, 양망기 신체끼임 등 안전사고로 인한 사망·실종자 32명(월평균 26명 대비↑)

- (사고원인) 안전사고의 대부분이 선내 작업안전 수칙 미준수(84%)로 발생, 그 외에 복무감독 소홀, 선체·기관설비의 결함 등으로 발생
- (사고예방) 구명조끼·안전줄 등 안전장구 착용, 양망기 작업 시 2인1조 작업 및 작업 중 안전거리 유지 등 선내 안전수칙 철저히 준수 필요

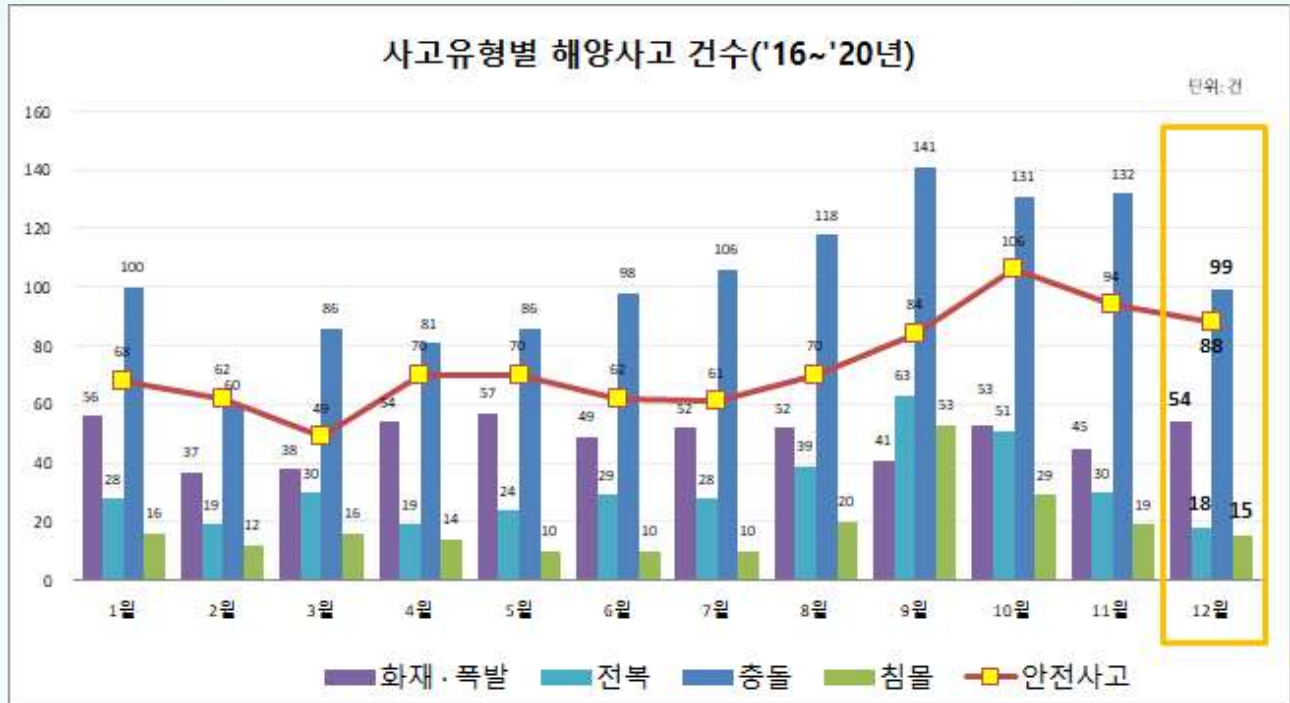
(‘16~’20)월별 안전사고 발생현황



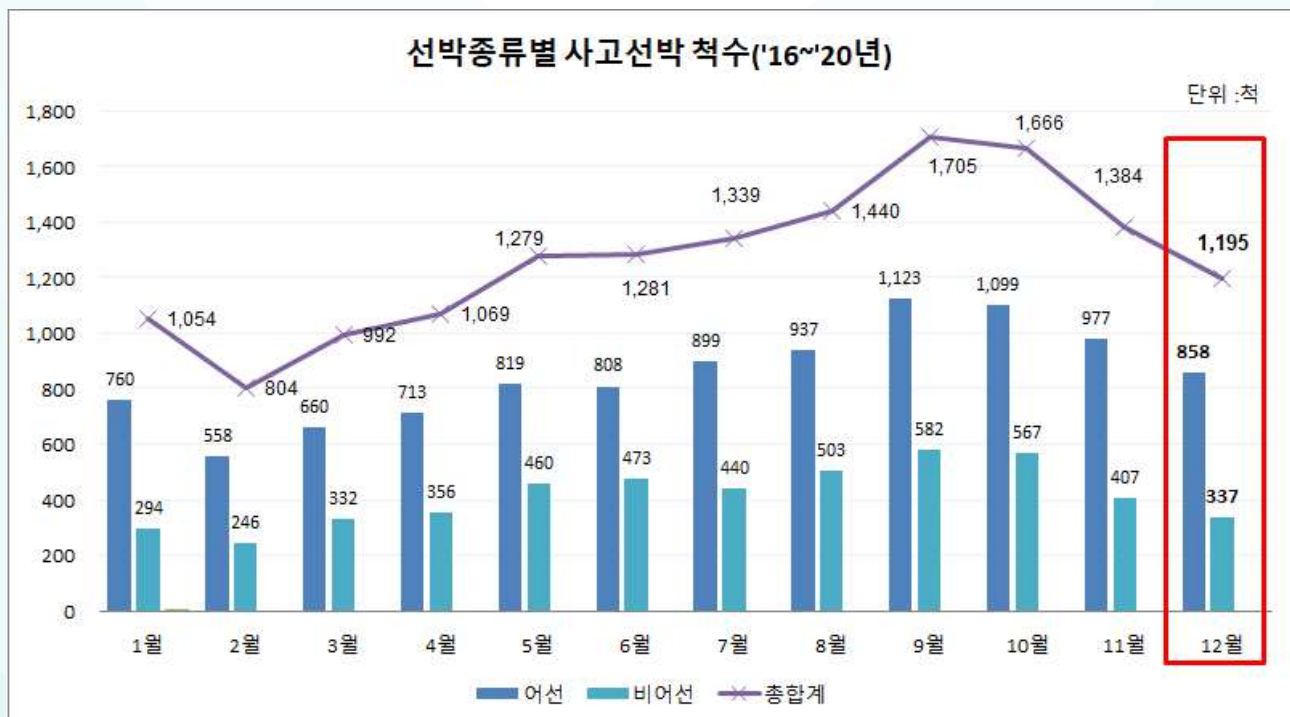
(‘16~’20)월별 안전사고 인명피해(사망·실종) 현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



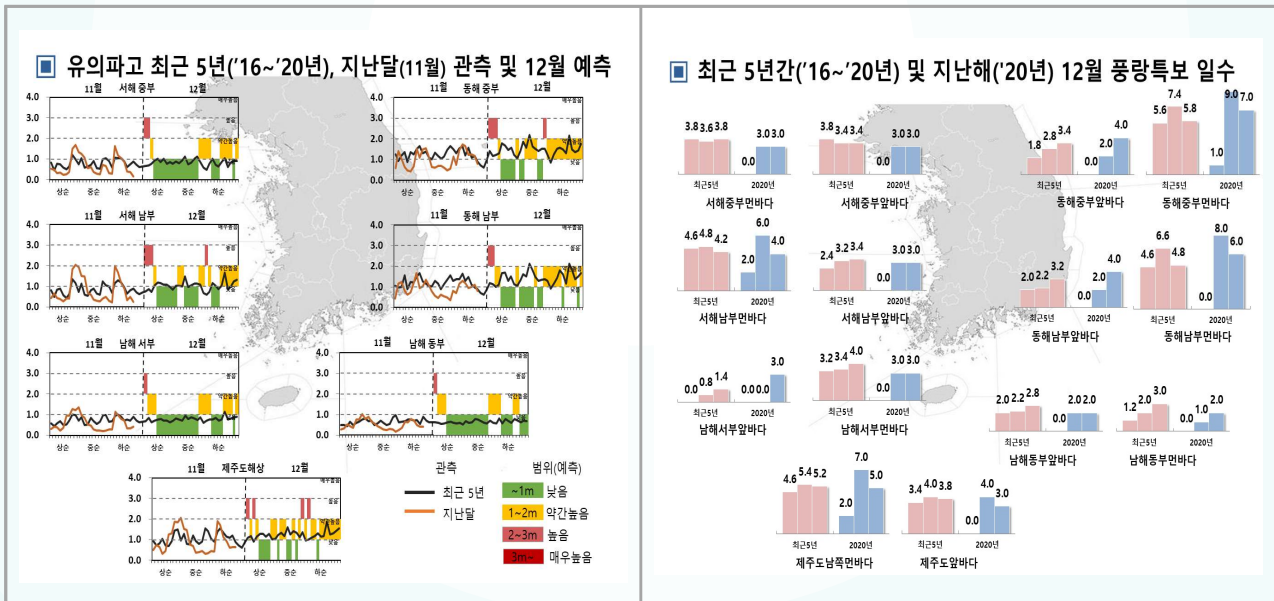
1. 2021년 12월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 12월 해양 특성(최근 5년('16~'20년))



○ '21년 12월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 12월 상순(초)에 모든 해역에서 파고가 높은 날이 있겠음. 중순은 남해, 서해는 대부분 파고가 낮겠으나, 동해와 제주도해역에서 약간 높은 날이 있겠음. 하순은 대부분 해역에서 파고가 약간 높겠으며, 제주도해역에서 파고가 높은 날이 있겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 10.0~15.0℃, 남해 12.0~20.0℃, 동해 14.0~18.0℃의 분포를 보이겠음



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)

2. 어선 A호 선원사망사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 7.93톤, 길이 14.6미터, 디젤기관 231kw 1기
	일시 장소	2020. 12. 6. 14:21경 전라북도 군산시 옥도면 관리도 서방 약9해리 해상
	피해 상황	선원이 조업을 위해 양망기 어구를 교체하던 중 레버를 반대로 조작하면서 양망기에 신체가 딸려 들어가 사망함
	날씨	흐린 날씨, 북동풍 초속 약 4~6m, 파고 약 0.5m, 시정 약 200미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 선원사망사건은 양망기 회전방향이 다른 선박들과 반대임에도 선장이 이를 선원들에게 교육하지 않은 것이 주원인이나, 작업선원이 양망기의 회전방향을 확인하지 않고 작업한 것도 일부 원인이 됨 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선에서 양망기, 롤러와 같은 회전기계는 사고가 빈번하게 발생하는 설비로 선장은 선원들에게 이러한 조업설비의 작동방법, 특이점 등을 구체적으로 교육하여 숙지하도록 하고, 회전기계를 사용하는 선원에게 안전사고가 발생하지 않도록 작업 상황을 지속적으로 지켜보고 위험한 작업을 하는 경우 안전수칙을 준수하도록 관리·감독하여야 함 ○ 회전기계를 사용하는 작업선원은 설비를 시험 구동하여 회전방향과 속도를 정확히 숙지한 후 안전거리를 두고 사용하여야 함 	

1. 예인선 B호 선원사망사건

사 건 개 요	선박	B호: 예인선, 99톤, 길이 26.76미터, 디젤기관 661kw 1기
	일시	2020. 12. 23. 03:05경
	장소	경상남도 통영시 욕지면 연화도 서방 0.7마일 해상
	피해 상황	B호 갑판장이 예인줄을 줄이던 중 장력이 걸린 예인줄이 터져지면서 신체를 가격하여 해상으로 추락 사망함
	날씨	흐린 날씨, 남서풍 초속 약 2~3m, 파고 약 1~1.5m, 시정 양호
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 예인선 B호는 부선 C호와 예인선열을 이루어 각종 해상 공사 현장에 사석 등을 제공하는 일을 하여 왔음. 당시 이 예인선열을 연화도 선착장 공사 현장에 투입되어 있었는데, 사석을 실은 부선을 끌고 B호는 공사 현장 인근에 도착하였음. 새벽에 당도하였고 다음 날 공사 현장에 투입할 예정이었으므로 부석의 묘박을 위해 예인줄 줄이는 작업을 시행하였음. 그러나 갑판장이 부적절한 위치에서 작업을 하였고, 장력이 걸린 줄이 갑판장의 몸을 강타하면서 갑판장은 한 겨울 해상에 추락하함. 약 10분간에 걸친 노력 끝에 예인선으로 갑판장을 끌어올렸지만 이미 의식이 희미한 상태였고, 곧 병원에 후송되었으나 사망 판정을 받았음. 갑판장이 종종 줄 줄이던 작업을 하면서 위험한 위치에서 작업하는 것을 선장을 알고 있었지만 갑판장 또한 해상 경험이 풍부하여 어렵히 잘 알아서 할 것이라고 생각하면 적극적으로 이를 제지하지 아니함 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 작업을 지시할 경우 선장은 적정 인원을 파악하여 투입하고 선원들이 지시에 맞게 작업을 하는지 점검하여야 함 ○ 예인선열이 줄을 줄이는 작업을 하는 경우 가능한 선원들은 장력이 걸린 줄이 올 수 없는 위치에서 작업하여야 함 	