

1

1월 해양사고 현황(2016~2020)



□ 최근 5년간 1월 평균 186건 발생, 화재·폭발사고가 많은 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 928건. 주요사고는 충돌 100건, 안전사고 68건, 화재·폭발 56건, 전복 28건, 침몰 16건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,054척. 어선 760척, 화물선 58척, 기타선 54척, 유조선 44척, 예인선 37척, 여객선 22척의 순으로 발생

□ 1월에는 선내 난방기 등 화기사용이 많아져 화재·폭발사고의 위험이 높은 시기로 난방기 주변 인화물 정리, 노후전선 교체 등 대비가 필요

- (사고현황) 최근 5년간 1월의 화재·폭발사고가 56건(9.5%)발생하였으며 이로 인한 선박의 전손·중손피해가 13척으로 큰 피해가 발생
- (사고원인) 1월 화재·폭발사고의 주요원인은 화기취급 불량, 전선의 노후와 합선이며, 그 외 선체기관 설비 결함 등이 원인으로 발생

* 최근 5년간 화기취급 불량, 전선 등으로 인한 화재·폭발사고의 20%가 1월에 발생함

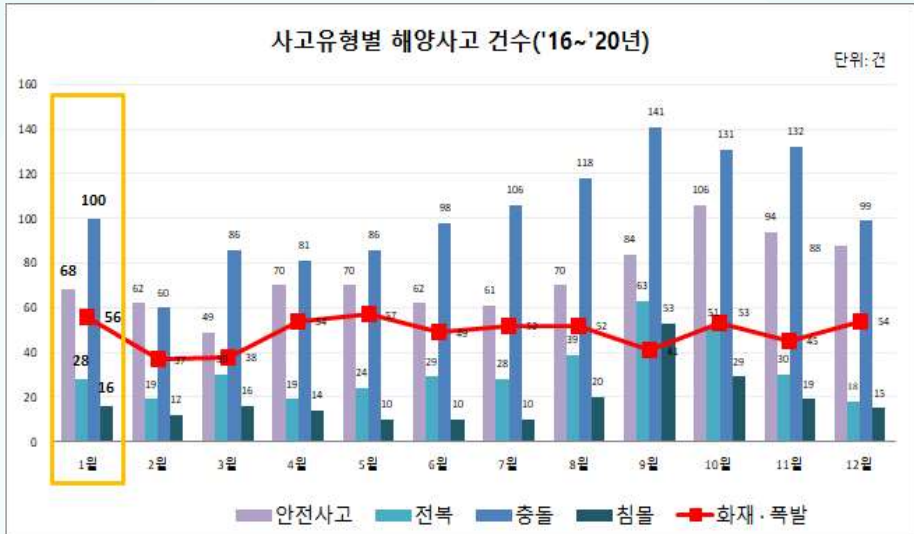
- (사고예방) 난방기 주변 인화물 정리, 노후전선의 교체 등 화재안전 관리 철저 및 선체기관 설비 주변 등에 소화기 비치 등 화재사고 대비 필요



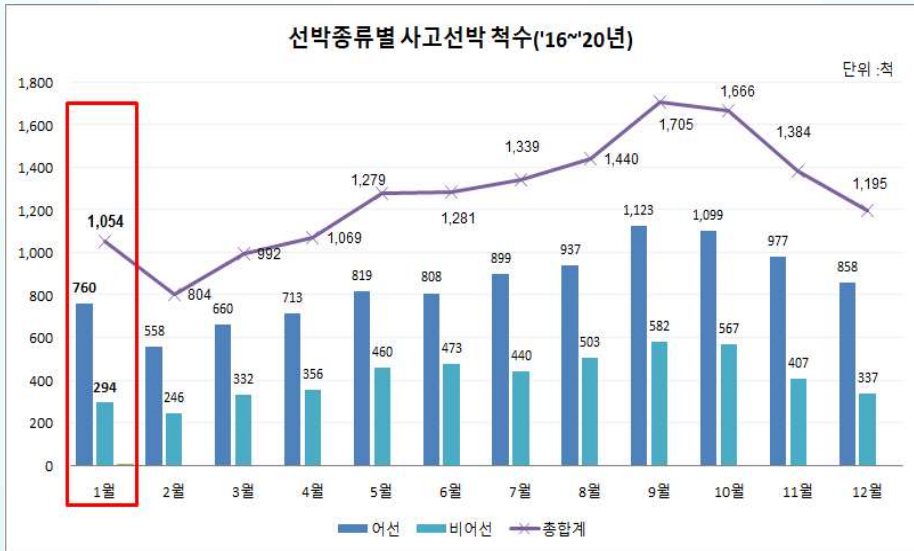
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2016~2020)

1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



3 기상정보

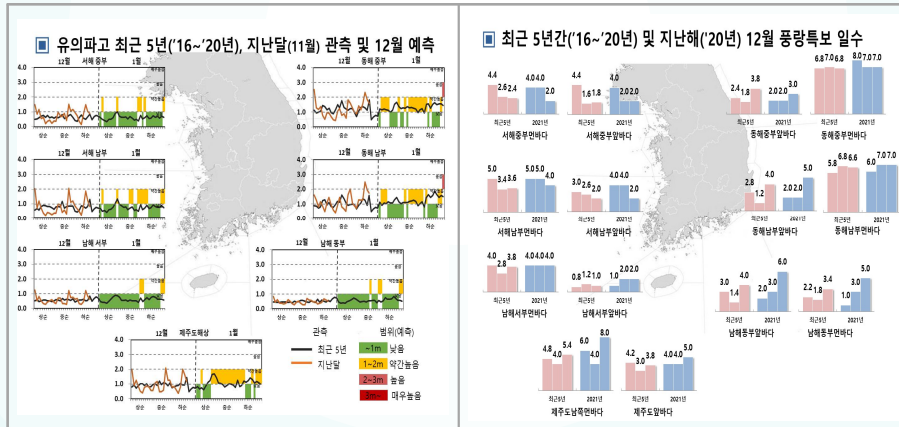
1. 2022년 1월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 1월 해양 특성(최근 5년('17~'21년))



○ '22년 1월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 동해와 제주도 해상에서 파고가 약간 높은날이 많겠으며, 서해에서는 중순과 하순에 파고가 약간 높은날이 있겠음. 남해는 대부분 파고가 낮겠으나, 하순에 파고가 약간 높은날이 있겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 7.0~12.0℃, 남해 9.0~17.0℃, 동해 10.0~15.0℃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)

4 주요 사고 사례

1. 예인선 A호의 피에인부선 B호 화재사건

사건 개요	선박	A호: 예인선, 155톤, 길이 27미터, 디젤기관 882kw 2기 B호: 부선, 2,887톤, 길이 87미터
	일시 장소	2020. 1. 16. 03:27경 경상남도 남해군 미조면 호도 남방 약0.7마일 해상
	피해 상황	A호 기관실 내부는 전박적으로 불에 타 훼손되었으며, 외부 페인트는 전소되었고, 이외 선원 침실의 상부 소훼 됨
	날씨	맑은 날씨, 북서풍 초속 약 6~8m, 파고 약 0.5m, 시정 약 0.5마일
	주제어	전기설비 정비점검 소홀, 발전기 정비점검 소홀, 기관실 화재, 화재
사고 상황	사건 상황	2020.1.15.경 부선B호의 선수가 침실에서 쉬다가 전등이 꺼져 기관실에 가보니 발전기에 불이 붙어 있어 침실 내부에 비치된 소화기로 1차 진화를 시도 하였으나, 불길이 잡히지 않아 선장에게 보고 하였고, 이에 선장은 비상벨을 울려 선원들에게 알리는 한편, 2차 진화를 시도하였으나 불길이 많이 번져 화재 현장에 접근하지 못한 선원들을 모두 대피시켰음. 이후 화재는 출동한 해양경찰에 의해 진압되었음.
	원인	이 화재사건은 기관장이 전기설비 등에 대한 관리를 소홀히 하여 보조발전기 모터 후부 콘센트 내 칼날받이와 플러그의 접촉이 불량해지면서 해당 부위의 전기 저항이 증가하여 전류가 흐르던 도중 고온의 열이 발생하여 주변 플라스틱 등을 태워 화재가 발생함
교훈	교훈	○ 기관장은 전기화재 예방을 위하여 출항 전 주요 전기설비 및 전선 연결 단자의 조임 상태나 접촉 불량 여부 등을 점검함. ○ 기관장은 화재의 발생 및 확산을 방지하기 위하여 기관실 내부의 유류 관리를 철저히 하고, 작업복이나 기름걸레 등 가연성 물질로 작용할 수 있는 도구를 고온이 발생하는 곳 근처에 두지 않도록 하여야 한다.

2. 어선 C호 폭발사건

사 개 요	선박	C호: 어선, 9.77톤, 길이 13.52미터, 디젤기관 260kw 1기
	일시 장소	2020. 3. 3. 03:10경 경상북도 경주시 감포읍 감포항 남방파제 앞 부두
	피해 상황	C호의 폭발사고로 식당 일부가 그을리고 유리창이 파손되었으며, 선원 2명이 화상을 입었고, 그 중 1명은 사흘 후 화상으로 사망함
	날씨	흐린 날씨, 남서풍 초속 약 2~3m, 파고 약 1~1.5m, 시정 양호
	주제어	어선, 액화석유가스(LPG) 누출, 전등스위치, 폭발, 화상, 사망
사 고 상 황	어선 C호는 대게 통발조업을 위해 감포항 남방파제 인근부두에서 출항 준비 중, 선미에 위치한 식당으로 간 선원 2명이 전등스위치를 켜자 '펑'하는 폭발음과 함께 불꽃이 일어났다 사라지며 식당 양측 유리창이 파손되고, 선내 일부가 녹아 내렸으며, 선원 1명은 화상으로 사망하였고, 1명은 얼굴과 신체 일부에 화상을 입었음.	
원 인	이 폭발사건은 액화석유가스 호스 중간밸브를 열어 둔 채 식당의 가스버너를 사용하면서 점검 및 취급 부주의로 가스버너의 불 조절개폐기가 완전히 잠기지 않아 식당 안에 누출된 액화석유가스의 존재를 알지 못한 선원이 전등스위치를 켜자 불꽃이 튀어 액화석유가스에 점화됨으로써 발생함.	
교 훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박에서 사용되는 액화석유가스는 항상 누출의 위험이 존재함을 인식하여 선장은 선원들에게 사용 후 중간밸브와 불 조절개폐기의 잠금 여부를 항상 확인하도록 교육하고 스스로도 순찰과 점검을 할 필요가 있음. ○ 선박에 가스 난방 및 취사 설비는 적합한 장소에 설치하고 안전하게 관리 하여야 함. 	