

1

최근 5년간(2019~2023) 10월 중 해양사고 현황



□ (현황) 최근 5년간 10월의 해양사고는 평균 333건 발생(월평균 247건)



○ (사고유형별) 주요사고는 충돌 28건(8.4%), 안전사고 19건(5.8%), 화재·폭발 14건(4.1%), 전복 10건(3.1%), 침몰 5건(1.4%)순으로 발생

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

** 단순사고는 기관손상 102건(30.8%), 부유물 감김 38건(11.3%), 추진축계 손상 21건(6.4%), 침수 21건(6.2%) 등 순

○ (선박종류별) 어선 228척(62.0%), 레저기구 85척(23.2%), 기타선 18척(4.9%), 예인선 13척(3.5%), 화물선 11척(3.1%), 유조선 6척(1.7%), 여객선 6척(1.6%) 순

□ 10월은 가을철 성어를 맞아 어선의 조업이 증가하고 안전사고가 연중 가장 많이 발생, 사고 예방을 위한 철저한 안전수칙 이행 필요

○ (사고현황) 최근 5년간 10월에 발생한 안전사고는 총 97건, 인명피해(사망·실종자)*는 총 32명으로, 주로 어선에서 많이 발생(79건, 26명)

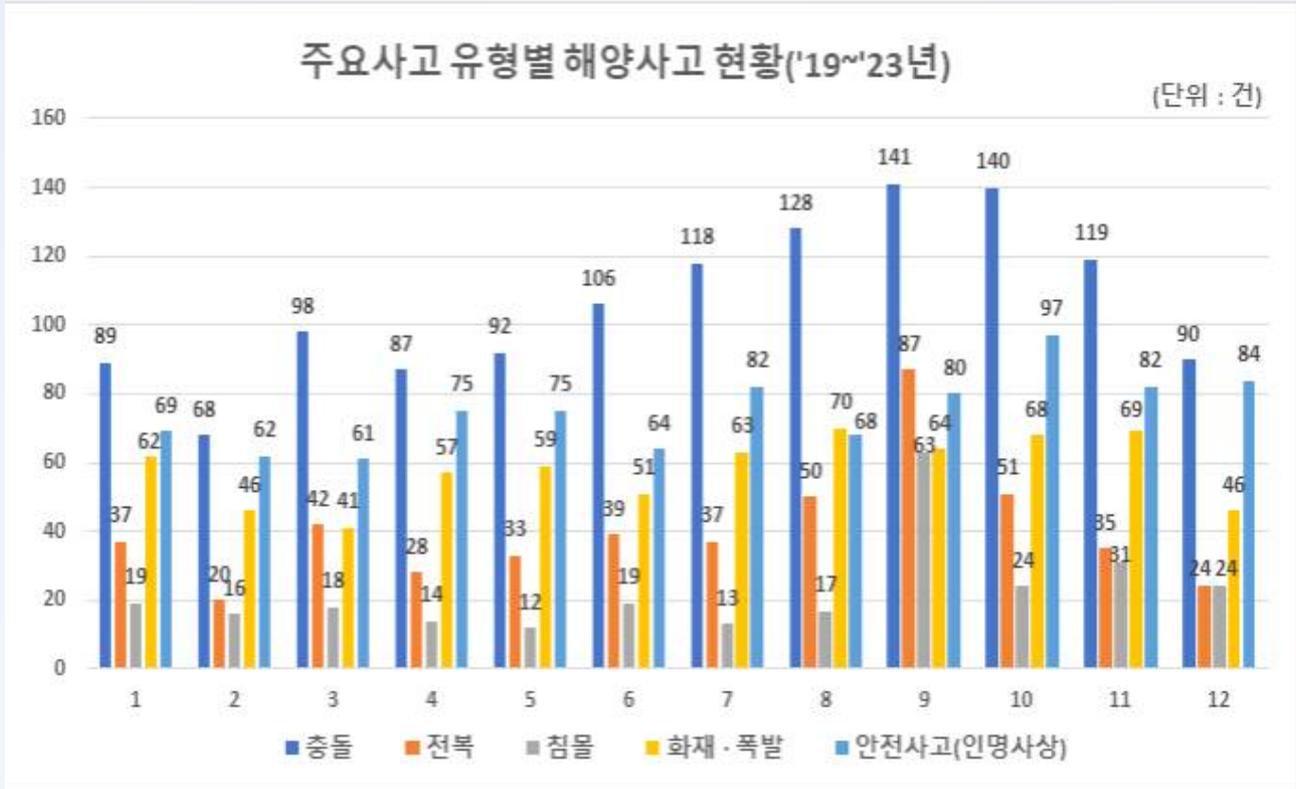
* 해상추락(15명), 어구로프 등의 신체가격(5명), 나홀로 조업 중 사망·실종(4명), 양망기 사고(3명) 등

○ (사고예방) 기상악화 시 갑판 작업 자제, 어로작업 중 어구·로프·양망기 등 주의 철저, 사고 시 조난버튼(VHF, e-Nav, V-PASS 등) 작동 후 사고처리

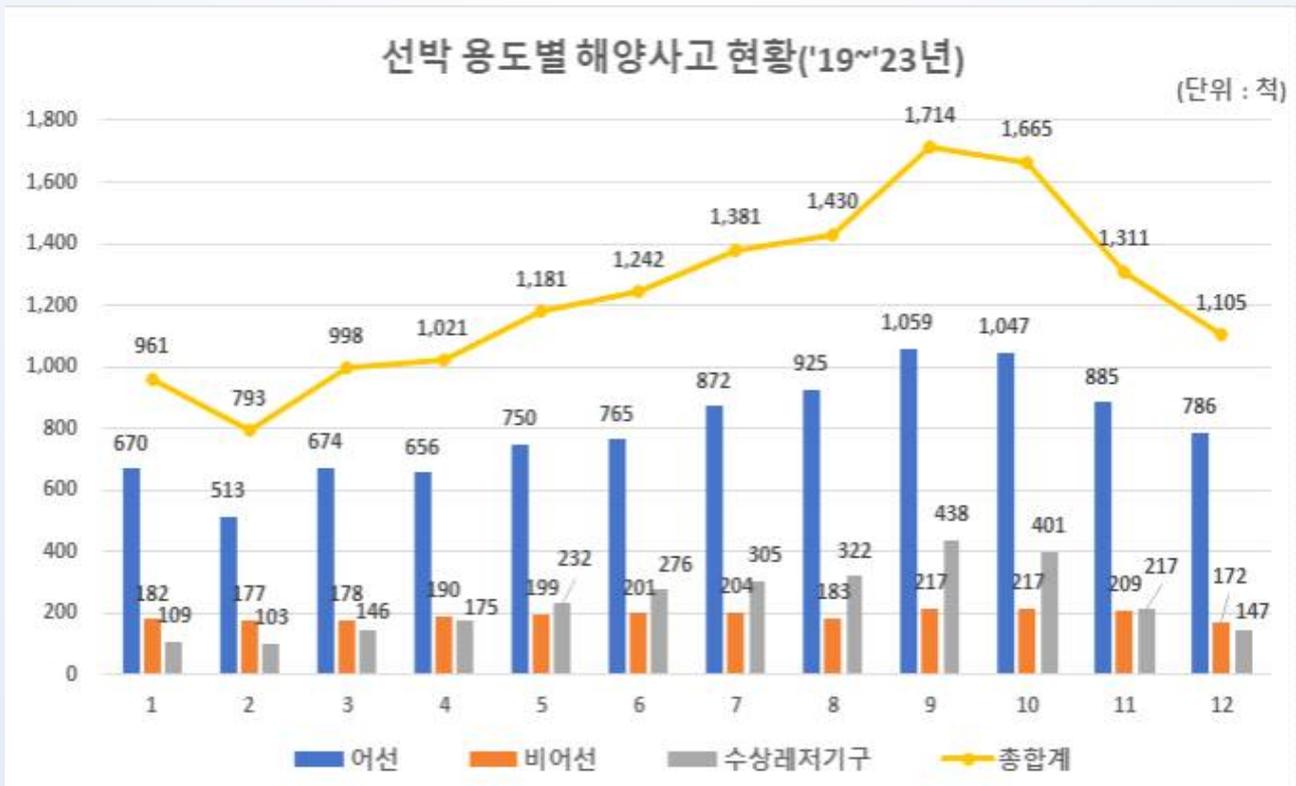
('19~'23년) 월별 안전사고 발생현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 10월 기상정보 (출처 : 기상청)

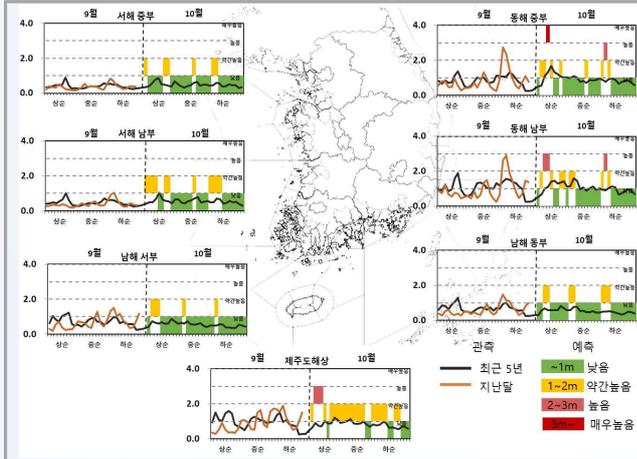
○ 10월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



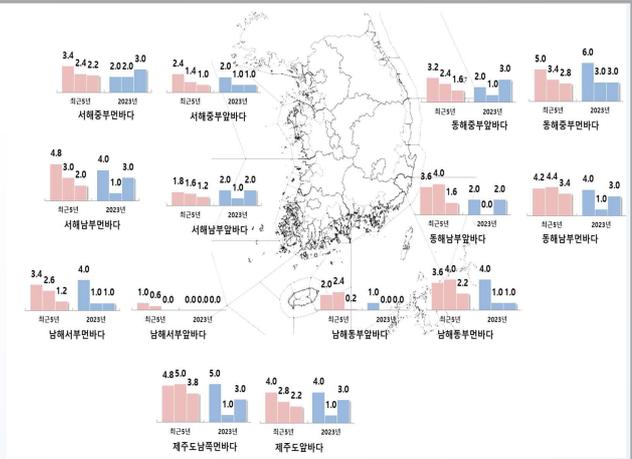
○ '24년 10월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 10월 풍량특보일 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 선원사망사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 15톤, 길이 16.30미터
	일시 장소	2020. 10. 6. 11:30경 전라북도 부안군 위도면 상왕등도 북서방 약 4해리 해상
	피해	A호: 선원 1명 사망
	날씨	북동풍 초속 2~3미터, 파고 0.5미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ A호는 2020. 10. 6. 오전에 선장 등 총 7명이 승선하고 전라북도 식도항을 출항하고 조업 장소로 이동하여 안강망용 자루그물을 투망하다가 손상된 그물 부위를 발견함 ○ 선원들이 손상된 부위를 수선하려고 그물을 고정시키려 하는 과정에서 혼자서 그물을 붙잡은 선원이 해상으로 추락하여 사망하는 사건이 발생함 ○ 이 선원사망사건은 안강망 작업을 하던 A호에서 손상된 그물 부위를 발견한 선원이 무리하게 그물을 붙잡고 있다가 해상에 추락하여 발생한 것이나, 선장이 선내 작업에 대한 안전관리.감독을 소홀히 한 것도 일인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선의 선장은 선원들로 하여금 어구를 투망하다가 손상된 부분이 발견되는 등 평소와 다른 작업 상황이 발생한 때에는 이를 보고하도록 하고, 안전한 작업절차 및 인력배치 방안이 마련되면 후속 작업을 진행하도록 주기적으로 교육, 지도하여야 한다. ○ 투망 중인 그물 등 무거운 어구를 취급하는 선원은 어구와 안전한 거리를 두고 작업을 하여야 하며, 선체 등에 고정되지 않아 갑작스런 장력 등이 발생할 수 있는 어구를 손으로 붙잡는 등의 위험한 행동을 하여서는 아니 된다. 	

2. 어선 B호 선원실종사건

사 건 개 요	선박	B호: 어선, 79톤, 길이 29.54미터
	일시 장소	2020. 10. 19. 10:10경 강원도 삼척시 비말등대로부터 084도 방향, 약 210해리 해상
	피해	B호: 선원 1명 실종
	날씨	맑은 날씨, 남서풍 초속 4~6미터, 파고 1.5미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ B호는 출력 610킬로와트(kW)의 디젤기관 1대를 장치한 근해통발어업에 종사하는 강화플라스틱(FRP) 재질의 어선으로 2020년 10월 14일 03시 00분경 선장을 포함한 선원 7명이 승선하고 경상북도 울진군 후포항을 출항함 ○ 상기 일시 및 장소에서 통발 양승 중 선원들이 원줄의 낚은 부분이 발견되어 교체하기 위해 낚을대 부근에 따로 길이 약 3~4미터 분리하였다가 양승을 마치고 분리된 원줄의 양 끝단을 자르고 다시 교체한 후 통발 투승 중 선원이 부주의로 교체한 원줄에 자신의 발이 감기면서 바다로 추락하여 실종되는 사건이 발생함 ○ 이 선원실종사건은 통발 투승 중 선원이 부주의하여 원줄이 다리에 감기면서 바다에 추락하여 발생한 것이나, 선장이 선원에 대한 안전관리를 소홀히 한 것도 일인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 낚은 원줄을 교체할 때마다 보고하도록 하고, 전 선원에게 잠재적인 위험을 알려 투승할 때 특별히 주의하도록 하여야 한다. ○ 선장은 초보 선원 승선 시 노련하고 경험이 많은 선원을 지정하여 작업장 주변에 상존하는 위험 요소를 알려줄 필요가 있다. ○ 어선의 조업에 참여하고 있는 선원은 작업장 주변에서 발생할 수 있는 위험성을 예견하여 대처할 수 있는 방법을 강구하여야 한다. 	