

1

최근 5년간('21~'25) 10월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 10월 누적 해양사고는 총 **252건** 발생



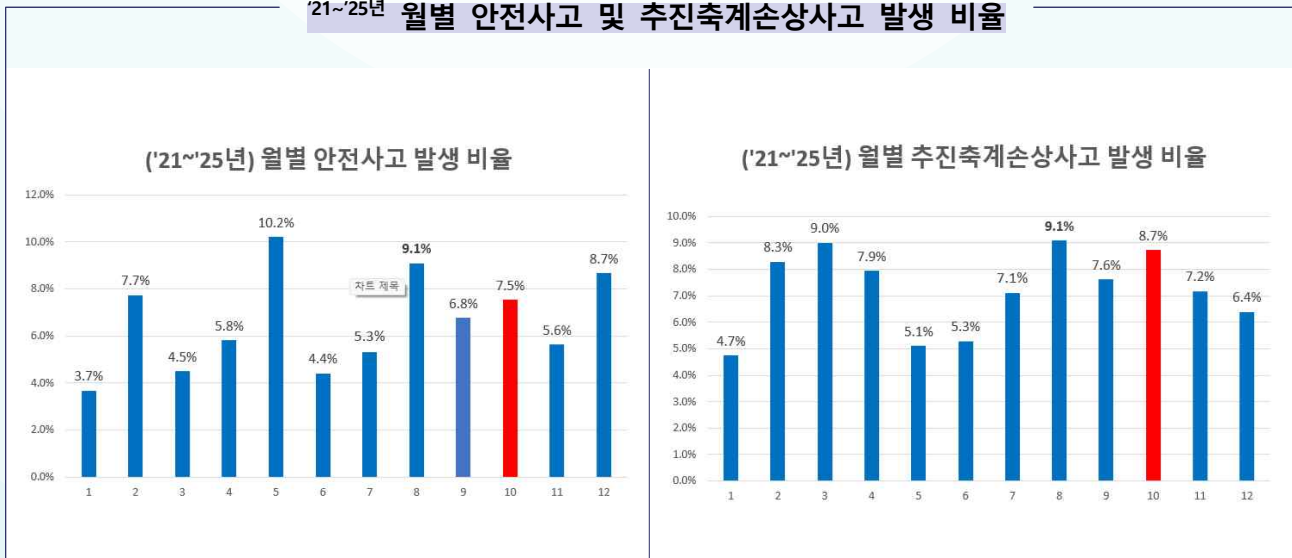
○ (사고유형별) 주요사고*는 안전사고 19건(7.5%), 충돌 11건(4.4%), 화재 7건(2.8%), 전복 4건(1.6%), 침몰 3건(1.2%) 순 발생

* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재 및 안전사고를 의미

** 단순 해양사고는 기관손상 75건(29.8%), 부유물감김 64건(25.4%), 추진축계손상 22건(8.7%), 침수 9건(3.6%) 등 순

○ 타 월에 대비하여 주요사고는 안전사고 **18건(7.6%)**로 단순사고는 추진축계손상사고가 **22건(8.7%)**로 발생 비율이 상대적으로 **높음**

'21~'25년 월별 안전사고 및 추진축계손상사고 발생 비율



□ 10월 주요사고 특성

- 10월의 전체 사고 건수(256건)는 월 평균(219건) 대비 높은 수준이며, 특히 안전사고 발생 비중은 상대적으로 높게 나타나 이를 예방하기 위해 선장은 조업전 양망기 조작 방법 등 안전한 조업을 위한 교육을 실시

10월 안전운항 실천구호

생명지키는 안전 조업교육은 필수입니다.

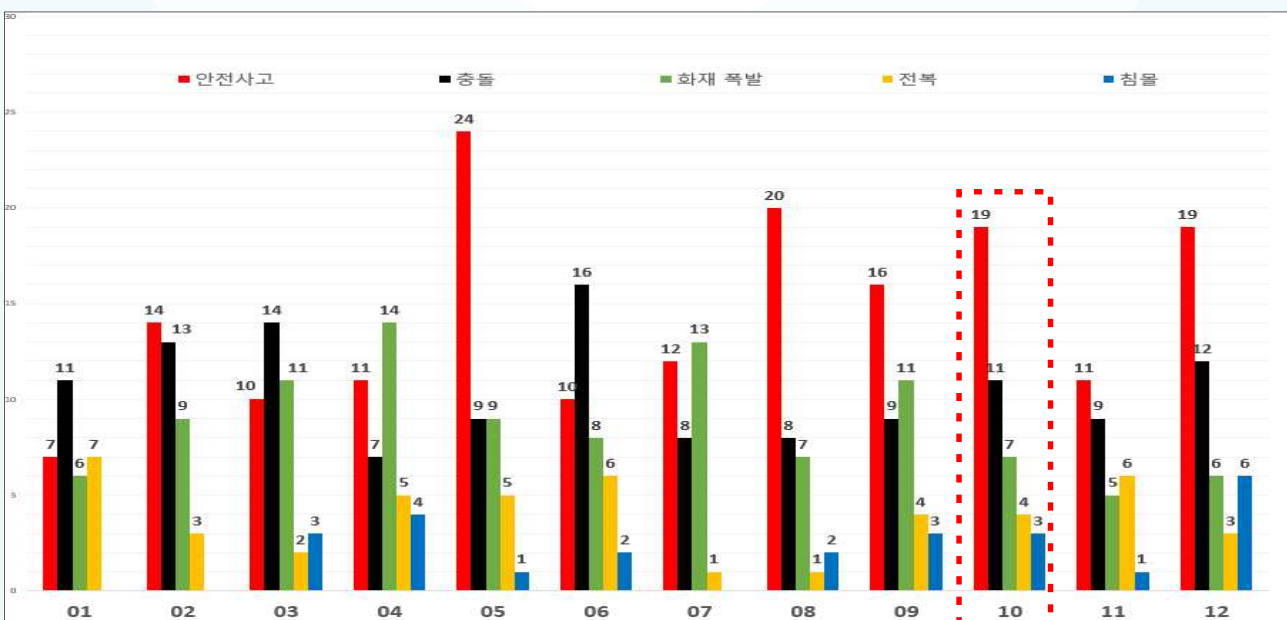
□ 해양사고 예방대책

- (안전사고) 양망기 조작시 손 끼임 방지를 위해 비상정지 버튼 활용, 투양망시 안전한 위치에서 작업으로 어망줄 발목걸림으로 해상추락 예방
- (추진축계) 출항전 변속기 윤활유량 및 상태 점검, 변속기 시운전으로 충격 등 이상여부 확인, 부유물 감감시 충격으로 손상여부 확인

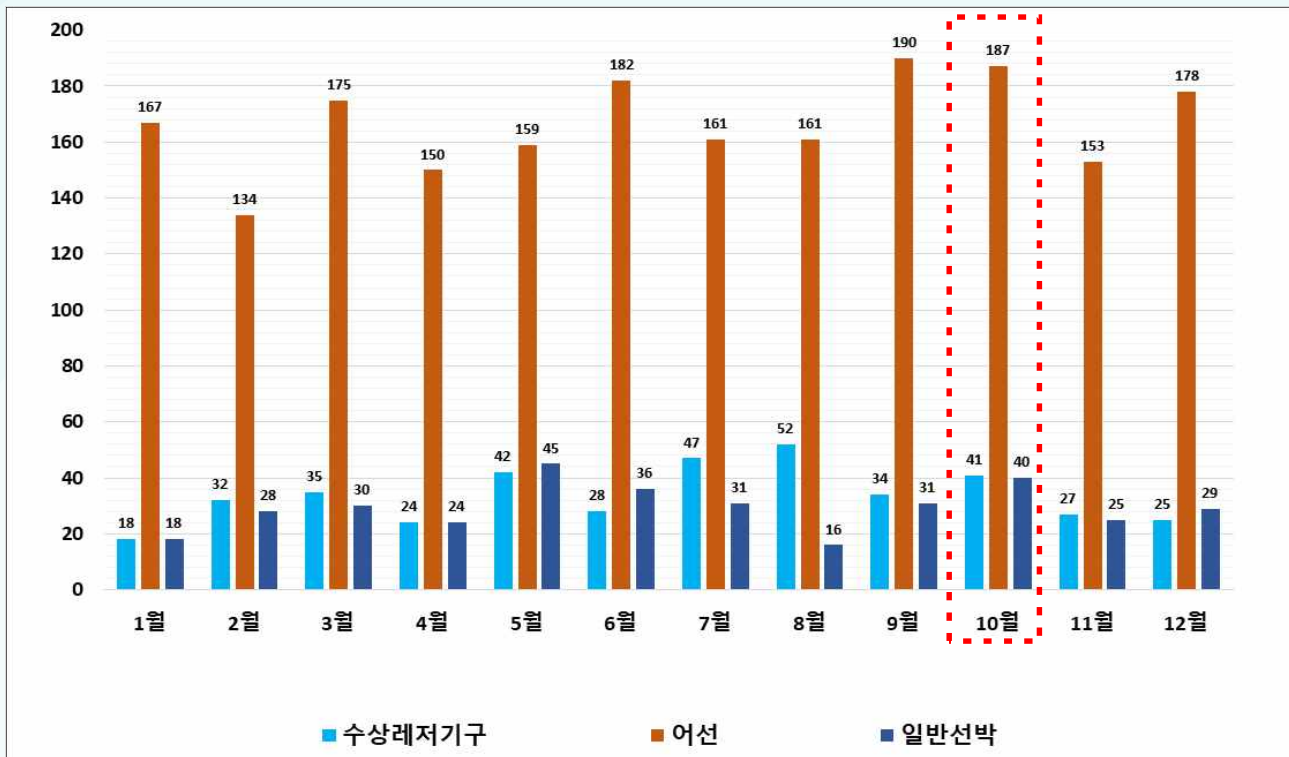
2

최근 5년간 동해해역 월별 해양사고 현황(‘21~’25년)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



3

기상청 해양기상정보 전달체계

- ☐ (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,857.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- ☐ (문자전송) 기상청 해양기상기후정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- ☐ (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)
- ☐ (기상청) 기상청 홈페이지 날씨누리(www.weather.go.kr) 접속하여 조업해역 날씨확인과 특보·예보 확인. 끝.

사 건 명	어선 A호 선원사망사건											
사 건 개 요	☐ 관련 선박											
	<table><tr><td>선 명</td><td>용도</td><td>총톤수/길이</td><td>피 해</td></tr><tr><td>A호</td><td>어선</td><td>84톤/31.36m</td><td>1명 사망</td></tr></table>				선 명	용도	총톤수/길이	피 해	A호	어선	84톤/31.36m	1명 사망
	선 명	용도	총톤수/길이	피 해								
	A호	어선	84톤/31.36m	1명 사망								
	☐ 날 짜 : 2023. 10. 6.											
☐ 장 소 : 북위 36도 46분 06초.동경 129도 50분 15초 (경상북도 울진군 후포항 동방 해상)												
☐ 사고 경위 어선 A호는 울진군 소재 후포항을 출항하여 양망기에 감겨있는 길이 약 900미터 조세질용 보수 작업을 실시하였고, 보강 작업 종료 후 와이어를 양망기에 감던 중 양망기 조작을 담당하던 선원이 양망기의 분산기 가이드와 선체 사이에 머리가 끼이는 사고가 발생함. 갑판장은 이 사고를 최초 목격하고 기관실로 달려가 기관장에게 요청하여 전원이 차단되고 작동이 멈추었으나, 선원은 압착에 의한 두개골 골절을 입고 갑판에 쓰러졌으며, 사고 신고 후 출동한 해양경찰에 의해 병원으로 후송되었으나 사망함.												
주 문	이 선원사망사건은 양망기 조작 경험이 없는 선원이 임의로 양망기를 조작하던 중 부주의로 신체가 양망기의 분산기 가이드와 선체 사이에 끼어서 발생한 것이나, 선장의 작업 안전에 대한 관리·감독 소홀도 일부 원인이 된다.											
교 훈	1. 양망기와 같은 중대 위험 설비는 평소 숙련되고 긴급한 상황에서 즉시 대처할 수 있는 작업자에 의해 작동되어야 한다. 2. 양망기 등 위험 설비를 사용하는 작업에는 위험 설비 조작자 외에 비상시 대응할 수 있도록 비상 대응 인력을 주변에 추가로 배치하여 2인 1조 형태로 작업이 이루어지도록 해야 한다. 3. 선장은 선내 작업 중 발생할 수 있는 위험 요소를 식별하고 개선하여 사고가 발생하지 않도록 하여야 하고, 필요시 즉시 작업을 중단하여야 한다. 4. 선장은 위험 설비에 주의 문구 등을 게시하여야 하고 작동법을 포함한 안전교육을 실시하여야 한다.											