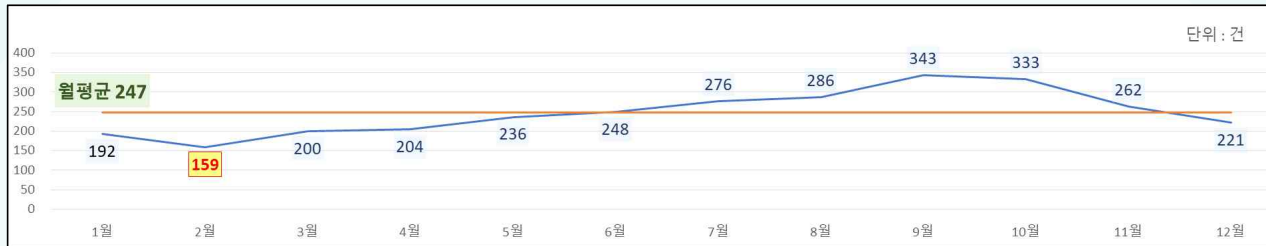


## 1

## 최근 5년간(2019~2023) 2월 중 해양사고 현황



### □ [현황] 최근 5년간 2월의 해양사고는 평균 159건 발생(월평균 247건)



- (사고유형별) 주요사고\*는 연평균 충돌 13.6건(8.6%), 안전사고 12.4건(7.8%), 화재·폭발 9건(5.8%), 전복 4건(2.5%), 침몰 3건(2.0%) 順으로 발생

\* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

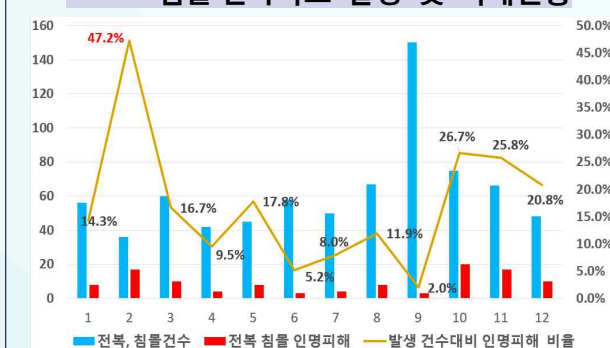
\*\* 단순 해양사고는 기관손상 40건(25.1%), 부유물 감김 22건(13.6%), 침수 9건(5.7%), 좌초 8건(5.2%) 등 順

- (선박종류별) 어선 112척(63.2%), 수상레저기구 22척(12.3%), 화물선 11척(6.3%), 예인선 8척(4.7%), 유조선 6척(3.2%), 여객선 4척(2.3%) 順

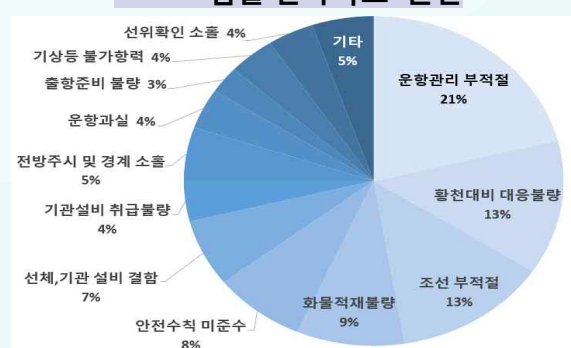
### □ 2월은 연중 사고가 가장 적게 발생되나, 낮은 수온 등으로 전복·침몰 사고 발생시 인명피해 비율이 급격히 높아지는 시기

- (사고현황) 최근 5년간 2월은 전복·침몰사고에 따른 인명피해(사망, 실종) 발생 비율(17명/36건, 47.2%)이 연중 최고(월평균 14.9% 대비 1.87배↑)
- (주요원인) 운항관리 부적절(21.1%), 황천대비·대응불량(13.2%), 조선 부적절(13.2%), 여객·화물의 적재불량(9.2%), 안전수칙 미준수(7.9%) 등이 원인
- (예방대책) 운항 중 경계 철저, 출항 전 화물 고박상태 확인, 어획물 양망작업시 안전절차 준수, 주요 개구 폐쇄, 구멍조끼 착용 등 철저 시행

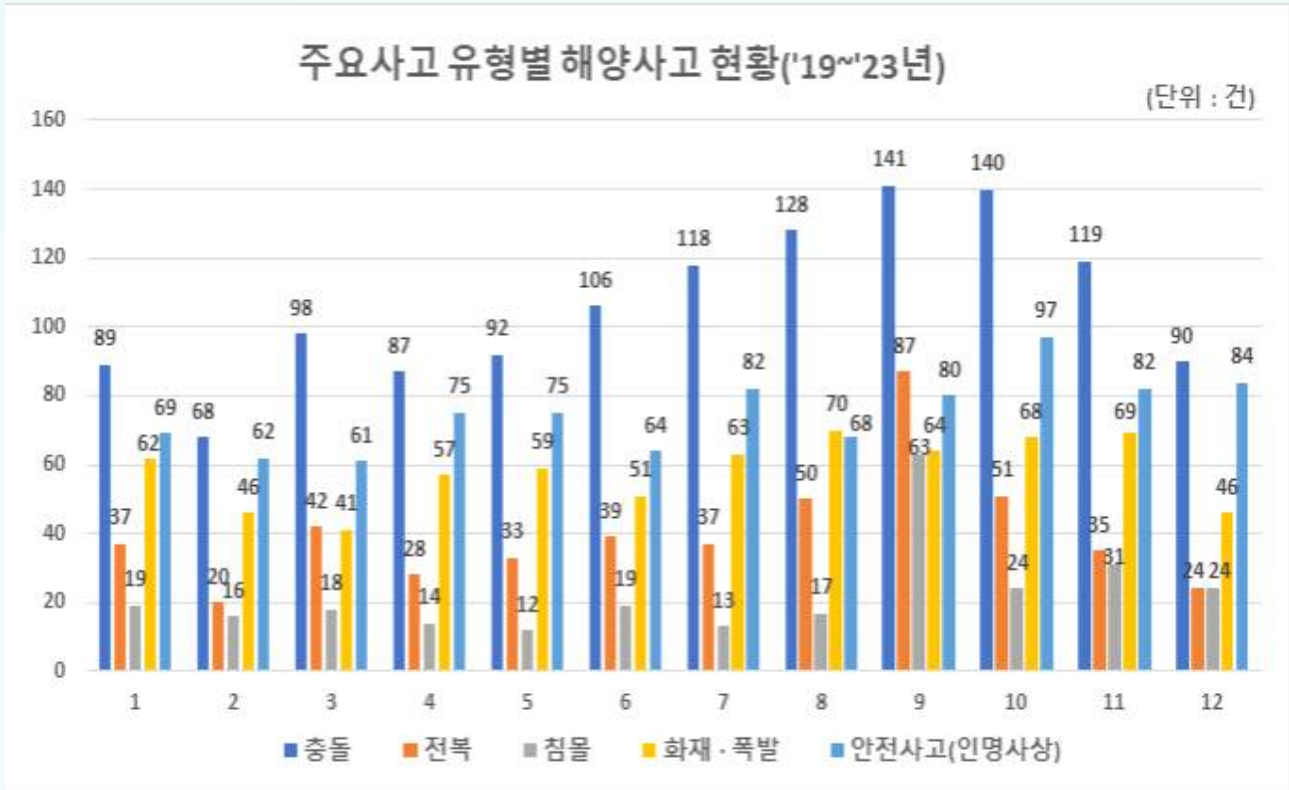
(‘19~’23년)침몰·전복사고 발생 및 피해현황



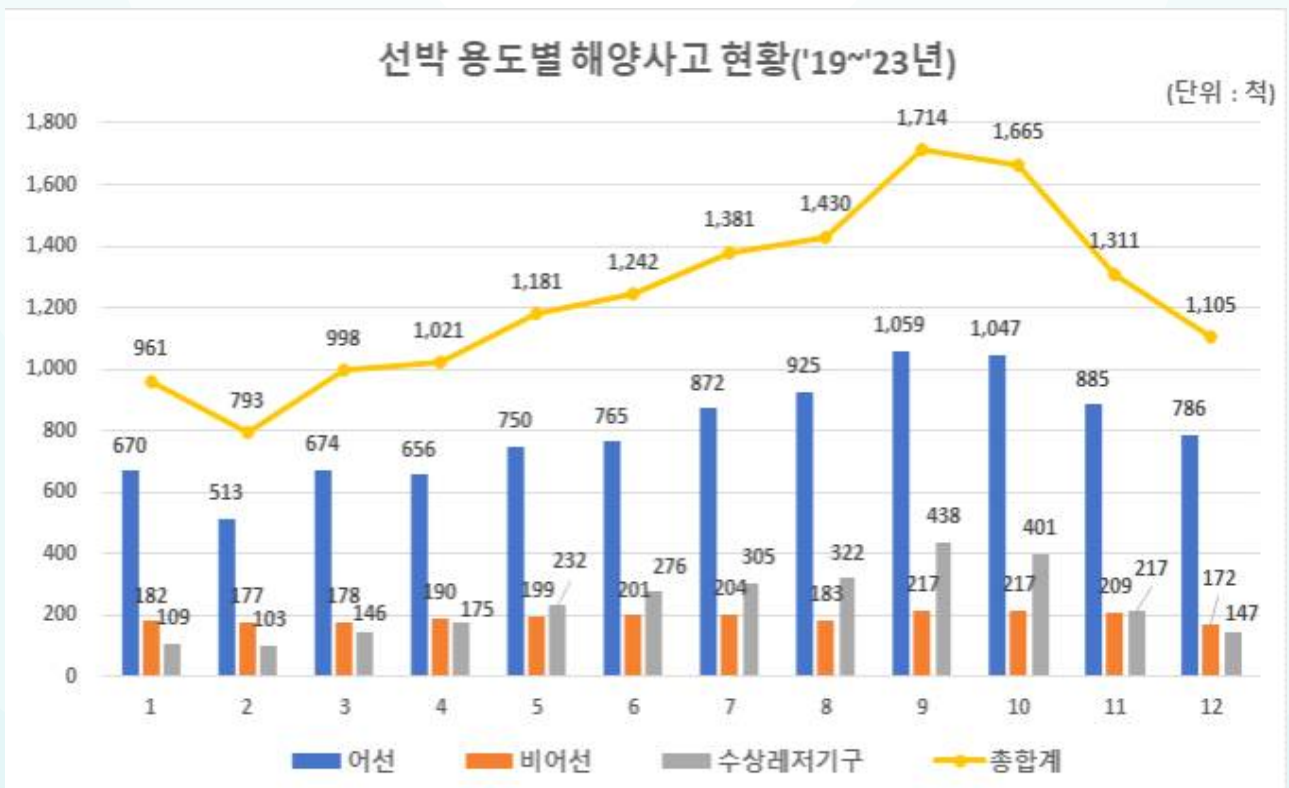
(‘19~’23년)침몰·전복사고 원인



## 1. 사고유형별 해양사고 현황

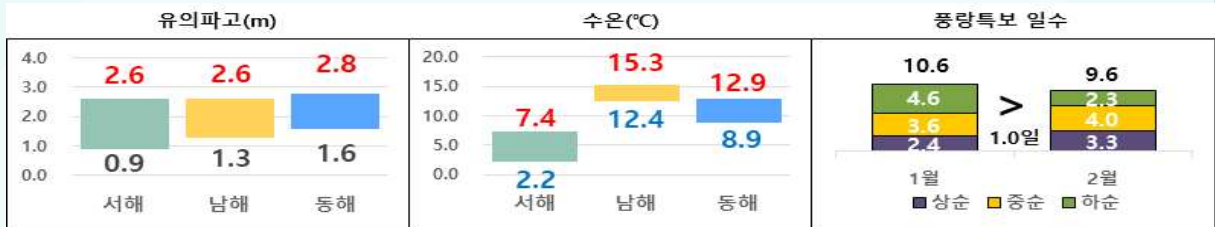


## 2. 선박종류별 해양사고 현황

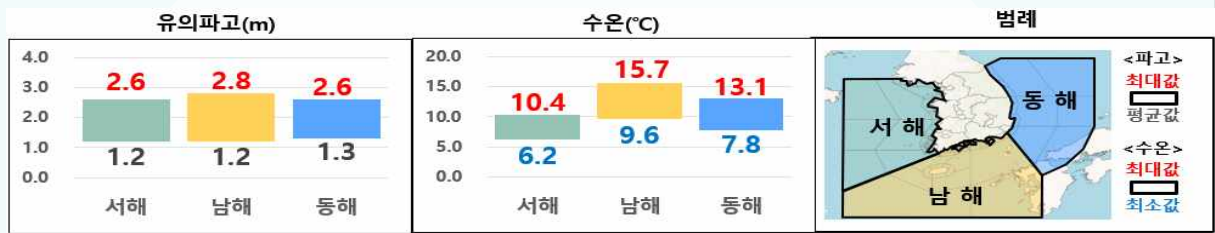


## 1. 2025년 2월 기상정보 [출처 : 기상청]

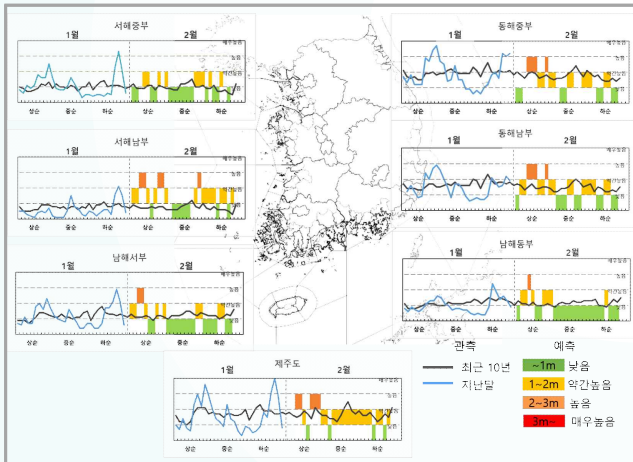
○ 2월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



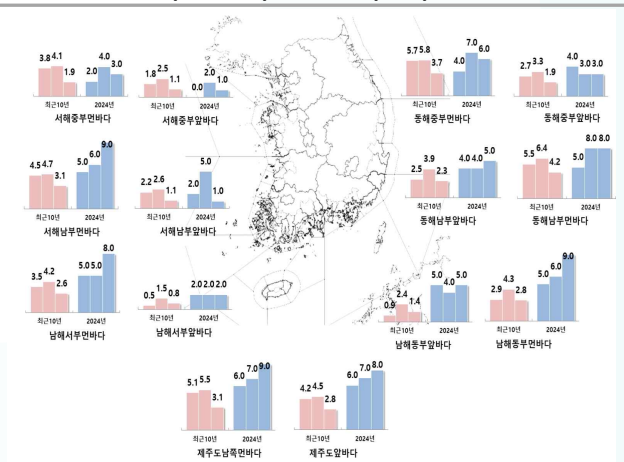
○ '24년 2월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 2월 풍랑특보일 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 전복사건


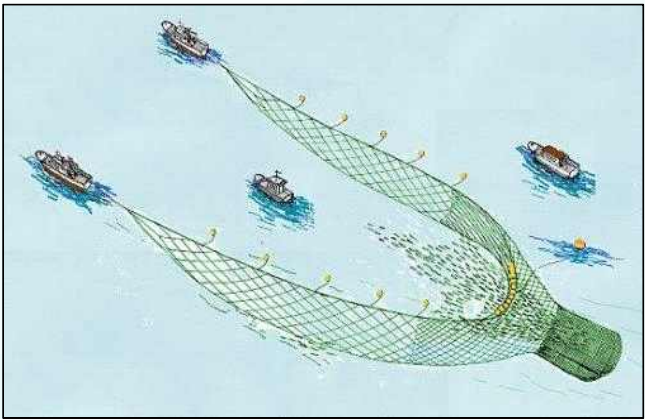
운항관리 부적절

사건 개요	선박	A호: 어선, 29톤, 길이 21.59미터, 디젤기관 446kw 1기
	일시	2019. 2. 13. 05:35경
	장소	제주도 마라도등대로부터 176도 방향, 199마일 떨어진 해상
	피해 상황	선장 K가 사망하고, A호는 전복된 상태로 표류하다가 침몰
날씨	날씨	맑은 날씨(시정 약 2해리), 북동풍 초속 12~16미터, 파고 약 3~4미터
	원인	이 전복사건은 A호가 투승작업을 하며 항해하던 중 동조 횡요가 발생할 가능성이 높은 주기인 약 5초, 파고 약 4m인 추종 사파를 조우하여 약 16.2㎡의 해수가 난간을 넘어 갑판으로 유입된 후 선체가 복원정 소실각도 (28도)에 가깝게 기울어 직립상태로 복원하지 못한 상태에서 해수가 기관실로 유입되며 복원력을 상실하여 발생한 것이나, 선박 소유자가 하부 방수구 및 기관실 출입문에 대한 관리를 소홀히 한 것도 일부 원인
	교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선박 소유자는 <b>방수구</b>의 막힘을 <b>확인</b>하여야 하고, <b>정비</b>를 방해하는 시설물을 설치하여서는 아니 된다.</li> <li>○ 갑판의 폭이 확장된 선박의 선장은 <b>선형</b>이 가지는 <b>복원성 한계</b>에 <b>유의</b>하고, 좌우 경사가 없는 상태로 선박을 운항하여야 한다.</li> <li>○ 선장은 유의파고 2배 높이의 <b>최대파고</b>를 <b>조우</b>할 수 있음에 <b>유의</b>하고, 거친 해상 상태에서는 <b>갑판상 개구부</b>를 반드시 <b>폐쇄</b>하여야 한다.</li> </ul>
	관련 사진	<div>  <p>[A호 전경]</p> </div> <div>  <p>[기관실 출입구]</p> </div>



## 2. 어선 B호 침몰사건

항천 대비·대응 불량 등

사건 개요	선박	B호: 어선, 27톤, 길이 21.38미터, 디젤기관 255kw 1기
	일시 장소	2021. 2. 19. 20:34경 부산광역시 기장군 고리에서 115도 방향, 2.4해리 해상
	피해 상황	선체가 침몰하고 연료유 일부 해상유출
	날씨	맑은 날씨, 시정 양호, 남서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인	<p>이 사건은 기상이 악화되는 상황에서 기선권현망* 선단의 주선과 종선이 접현·결합한 상태로 무리하게 항해하면서 양선을 연결한 계류줄이 풀리면서 주선이 파도에 복원력을 상실하여 전복</p> <p>* 기선권현망 : 바다에서 어선 두척이 어구를 같이 끌어당기는 쌍끌이 표층끌그물의 일종 (아래 조업모식도 참조, 우리나라 멸치 어획량의 약 60%)</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 두 선박이 접현·결합 상태로 운항하는 경우, 두 선박을 연결한 <b>계류줄의 상태</b>를 철저히 점검하여 줄이 풀리는 것을 예방하여야 한다.</li> <li>○ 두 선박을 연결하는 <b>계류줄</b>은 결속력 증대와 계선주에서 벗겨짐을 막기 위해 최소 <b>3회 이상 계선주에 감아야</b> 하고, 팔자(8) 모양으로 줄 방향이 엇갈리게 하여야 한다.</li> <li>○ 선수와 선미 두 곳에 계류줄을 묶는 경우, 힘의 균형 유지를 위해 <b>계류줄을 고정하는 두 곳의 줄은 그 굵기가 같아야</b> 한다.</li> </ul>	
관련 사진	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>[주선과 종선 결합모양]</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>[기선권현망 조업모식도]</p> </div> </div>	