

2018

바다,
안전이 먼저다!

해양사고 통계와 사고사례

발간등록번호 | 11-1192251-000021-10



해양수산부
중앙해양안전심판원

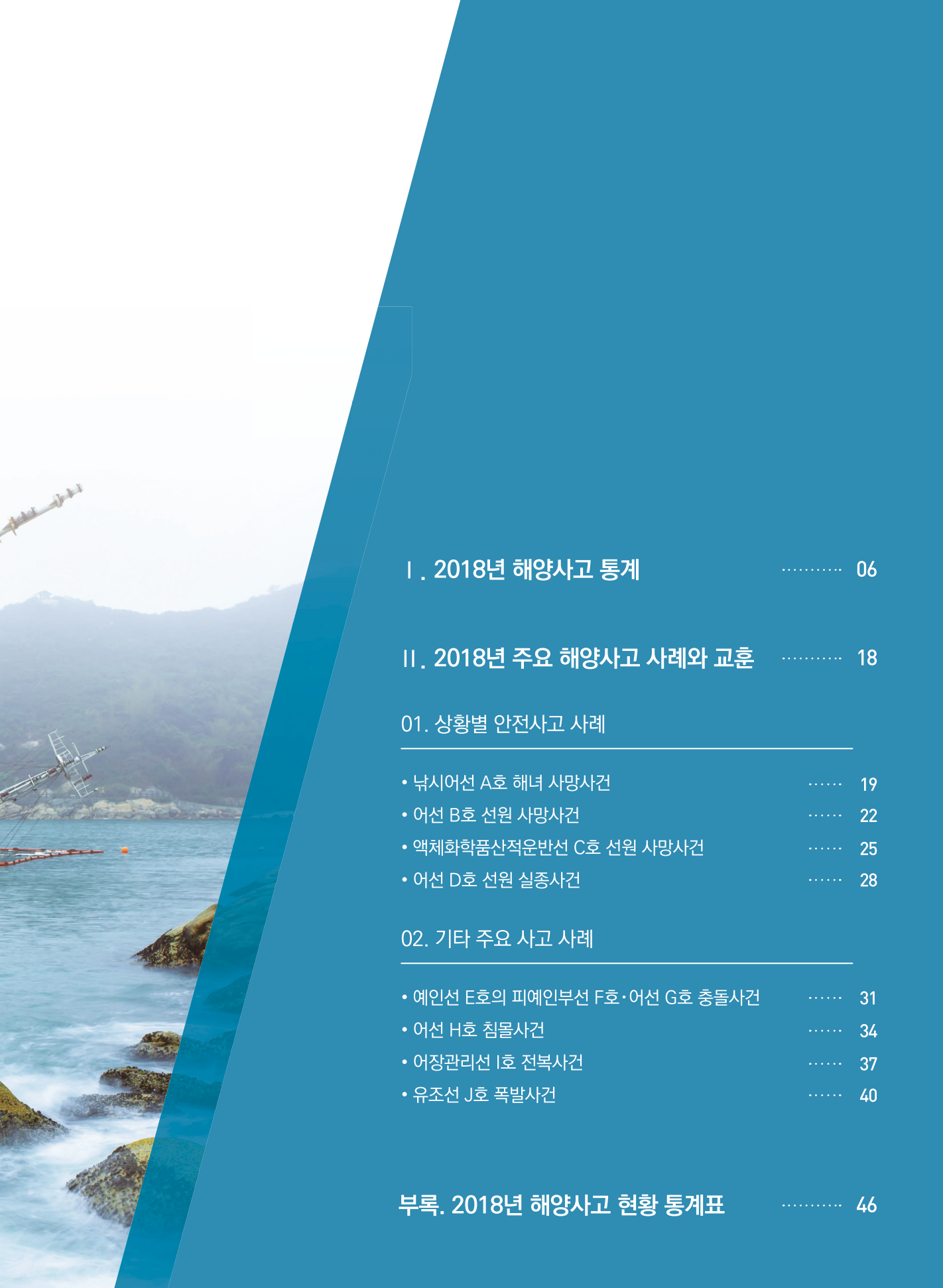
2018

해양사고 통계와 사고사례



Contents





I. 2018년 해양사고 통계	06
------------------	----

II. 2018년 주요 해양사고 사례와 교훈	18
--------------------------	----

01. 상황별 안전사고 사례

• 낚시어선 A호 해녀 사망사건	19
• 어선 B호 선원 사망사건	22
• 액체화학품산적운반선 C호 선원 사망사건	25
• 어선 D호 선원 실종사건	28

02. 기타 주요 사고 사례

• 예인선 E호의 피예인부선 F호·어선 G호 충돌사건	31
• 어선 H호 침몰사건	34
• 어장관리선 I호 전복사건	37
• 유조선 J호 폭발사건	40

부록. 2018년 해양사고 현황 통계표	46
-----------------------	----



I. 2018년 해양사고 통계

01. 2018년 해양사고 발생 현황

02. 2018년 해양사고 발생 현황 세부 분석



01.

2018년 해양사고 발생 현황

총괄

2018년 해양사고는 총 2,671건으로 전년 대비 3.4%(89건) 증가
사망·실종 인명피해는 102명으로 전년 대비 29.7%(43명) 감소

- 수년간 급증하던 해양사고 발생 추세가 약화되어 2018년 사고증가율 3.4%는 2013~2017년 연평균증가율 24% 대비 감소
* 지난 5년 사고증가율(연평균 24%) : 2013년 1,093건 → 2014년 1,330건(21.7%)
→ 2015년 2,101건(58.0%) → 2016년 2,307건(9.8%) → 2017년 2,582건(11.9%)
- 2015년 이후 지속적으로 증가한 인명피해(사망·실종)는 3년 만에 감소
* 인명피해 추이 : (2015)100명 → (2016)118명 → (2017)145명 → (2018)102명
- (어선) 총 1,846건(전체의 69.1%)으로 전년 대비 3.8%(68건) 증가
인명피해(사망·실종)는 89명으로 11.0%(11명) 감소
- (비어선) 총 825건(전체의 30.9%)으로 전년 대비 2.6%(21건) 증가
인명피해(사망·실종)는 13명으로 71.1%(32명) 감소

최근 5년간 해양사고 발생 현황

(단위 : 건, 척, 명, %)

구 분	해양사고 건수			해양사고 척수			인명피해(사망·실종)		
	계	어선	비어선	계	어선	비어선	계	어선	비어선
2018	2,671	1,846	825	2,968	2,013	955	102	89	13
2017	2,582	1,778	804	2,882	1,939	943	145	100	45
2016	2,307	1,646	661	2,549	1,794	755	118	103	15
2015	2,101	1,461	640	2,362	1,621	741	100	81	19
2014	1,330	896	434	1,565	1,029	536	467	133	334
5년 평균 (비중/%)	2,198 (100.0)	1,525 (69.4)	673 (30.6)	2,465 (100.0)	1,679 (68.1)	786 (31.9)	186 (100.0)	101 (54.3)	85 (45.7)
전년 대비 (증감/%)	89 (3.4)	68 (3.8)	21 (2.6)	86 (3.0)	74 (3.8)	12 (1.3)	△43 (△29.7)	△11 (△11.0)	△32 (△71.1)

02.

2018년 해양사고 발생 현황 세부 분석

사망·실종

총 102명(사망 68명, 실종 34명)으로 10명 이상 인명이 사망·실종한 대형사고 미발생 등으로 전년 대비 피해 감소(145명 → 102명)

* (2017년 발생 대형사고) 화물선 스텔라데이지 침몰(2017. 3/22명), 영흥도 낚시어선 충돌(2017. 12/15명)

* (2018년 최대 인명피해) 어선 11제일호 전복(2018. 3/8명), 어선 근룡호 전복(2018. 2/7명) 등

- (어선) 사망·실종 89명 중 안전사고 42명(47.2%), 전복 23명, 충돌 18명 순

* (용도별) 연안어업선(41명), 근해어업선(31명), 기타 어업선(13명), 원양어선(3명), 낚시어선(1명)

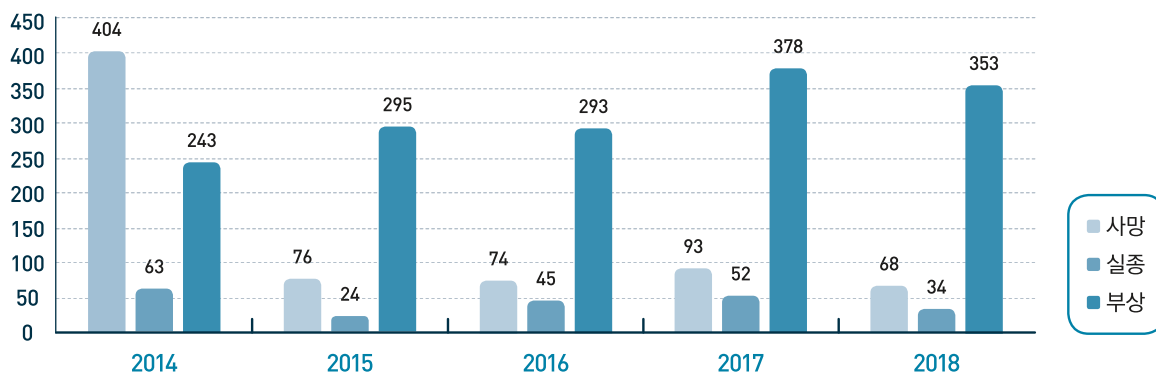
- (비어선) 사망·실종 13명 중 안전사고 10명(76.9%), 전복 2명, 충돌 1명 순

* (용도별) 화물선·예인선·기타선(각 3명), 유조선·레저선박(각 2명)

최근 5년간 인명피해 현황

(단위 : 명, %)

구 분	합계	어선				비어선			
		계	사망	실종	부상	계	사망	실종	부상
2018	455	303	58	31	214	152	10	3	139
2017	523	352	73	27	252	171	20	25	126
2016	411	324	60	43	221	87	13	2	72
2015	395	267	62	19	186	128	14	5	109
2014	710	309	89	44	176	401	315	19	67
5년 평균	499	311	68	33	210	188	74	11	103
전년 대비 (명/%)	△68 (△13.0)	△49 (△13.9)	△15 (△20.5)	4 (14.8)	△38 (△15.1)	△19 (△11.1)	△10 (△50.0)	△22 (△88.0)	13 (10.3)



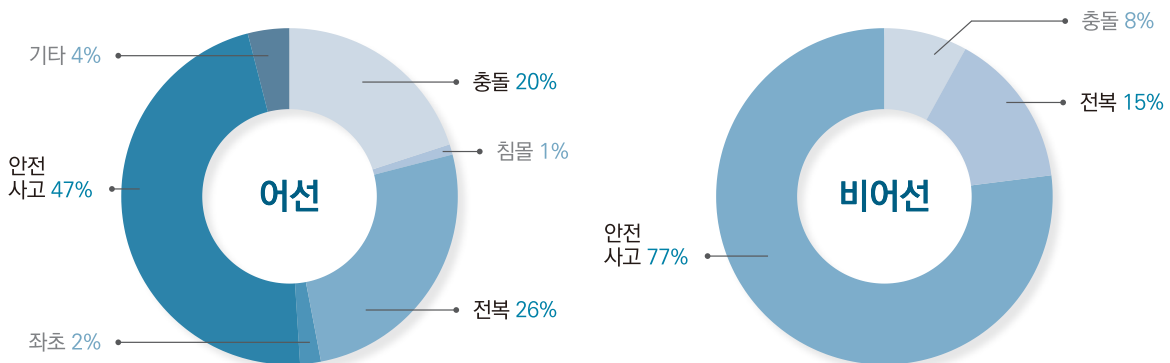
최근 5년간 사고유형별 인명피해 현황

(단위 : 명, %)

구분		총돌	침몰	전복	좌초	안전사고	기타*	합계
2018	전체 (명/%)	19 (18.6)	1 (1.0)	25 (24.5)	2 (2.0)	52 (51.0)	3 (2.9)	102 (100.0)
	어선(명)	18	1	23	2	42	3	89
	비어선(명)	1	-	2	-	10	-	13
2017	전체 (명/%)	35 (24.1)	25 (17.2)	20 (13.8)	1 (0.7)	60 (41.4)	4 (2.8)	145 (100.0)
	어선(명)	30	2	19	1	46	2	100
	비어선(명)	5	23	1	-	14	2	45
2016	전체 (명/%)	21 (17.8)	7 (5.9)	13 (11.0)	-	71 (60.2)	6 (5.1)	118 (100.0)
	어선(명)	20	2	13	-	65	3	103
	비어선(명)	1	5	-	-	6	3	15
2015	전체 (명/%)	17 (17.0)	7 (7.0)	25 (25.0)	1 (1.0)	47 (47.0)	3 (3.0)	100 (100.0)
	어선(명)	12	6	22	1	39	1	81
	비어선(명)	5	1	3	-	8	2	19
2014	전체 (명/%)	27 (5.8)	55 (11.8)	312 (66.8)	1 (0.2)	54 (11.6)	18 (3.9)	467 (100.0)
	어선(명)	17	55	7	1	39	14	133
	비어선(명)	10	-	305	-	15	4	334
5년 평균 (%)	전체 (명/%)	24 (12.8)	19 (10.2)	79 (42.4)	1 (0.5)	57 (30.5)	7 (3.6)	186 (100.0)
	어선(명)	19	13	17	1	46	5	101
	비어선(명)	4	6	62	-	11	2	85
전년 대비 (%)	전체(명)	△16	△24	5	1	△8	△1	△43
	증감률(%)	(△45.7)	(△96.0)	(25.0)	(100.0)	(△13.3)	(△25.0)	(△29.7)
	어선(명)	△12	△1	4	1	△4	1	△11
	비어선(명)	△4	△23	1	-	△4	△2	△32

* 기타 : 기관손상, 부유물감김, 운항저해, 행방불명, 시설물손상, 침수 등

2018년 인명피해 발생 사고유형



규모별

10톤 미만 선박이 2018년 사고선박의 64.4% 차지

- (어선) 10톤 미만 어선이 전체 어선사고의 71.6%(1,440척) 차지
이 중 연안어업선 1,013척(70.3%), 낚시어선 232척(16.1%) 順
- (비어선) 10톤 미만 비어선은 전체 비어선사고의 49.6%(473척) 차지
이 중 수상레저기구 449척(94.9%), 부선 등 기타선 20척(4.2%) 順

최근 5년간 선박규모별 발생 현황

(단위 : 톤, 척, %)

구분		5 미만	5~ 10	10~ 20	20~ 100	100~ 500	500~ 1,000	1,000~ 5,000	5,000~ 1만	1만 이상	미상	합계
2018	(척) (%)	1,289 (43.4)	624 (21.0)	91 (3.1)	562 (18.9)	159 (5.4)	55 (1.9)	95 (3.2)	34 (1.1)	50 (1.7)	9 (0.3)	2,968 (100.0)
	어선(척)	849	591	51	466	38	6	9	-	-	3	2,013
	비어선(척)	440	33	40	96	121	49	86	34	50	6	955
2017	(척) (%)	1,224 (42.5)	633 (22.0)	88 (3.1)	512 (17.8)	150 (5.2)	30 (1.0)	97 (3.4)	39 (1.4)	65 (2.3)	44 (1.5)	2,882 (100.0)
2016	(척) (%)	994 (39.0)	556 (21.8)	75 (2.9)	536 (21.1)	156 (6.1)	48 (1.9)	98 (3.8)	17 (0.7)	49 (1.9)	20 (0.8)	2,549 (100.0)
2015	(척) (%)	891 (37.7)	520 (22.0)	76 (3.2)	499 (21.1)	148 (6.3)	34 (1.4)	97 (4.1)	31 (1.3)	44 (1.9)	22 (0.9)	2,362 (100.0)
2014	(척) (%)	437 (27.9)	323 (20.6)	54 (3.5)	382 (24.4)	139 (8.9)	36 (2.3)	95 (6.1)	27 (1.7)	50 (3.2)	22 (1.4)	1,565 (100.0)
5년 평균	(척) (%)	967 (39.2)	531 (21.5)	77 (3.1)	499 (20.2)	150 (6.1)	41 (1.6)	96 (3.9)	30 (1.2)	52 (2.1)	23 (0.9)	2,466 (100.0)
전년 대비	(척) (%)	65 (5.3)	△9 (△1.4)	3 (3.4)	50 (9.8)	9 (6.0)	25 (83.3)	△2 (△2.1)	△5 (△12.8)	△15 (△23.1)	△35 (△79.5)	86 (3.0)

종류별

기관손상 등 단순·경미사고 증가, 주요 사고 감소

- 충돌·전복 등 대형사고로 이어질 수 있는 주요 사고 25건 감소

* 주요 사고(충돌·침몰·전복·좌초) 발생건수 : (2017) 501건 → (2018) 476건(△5.0%)

주요 사고(충돌·침몰·전복·좌초) 인명피해 : (2017) 81명 → (2018) 47명(△42.0%)

- (어선) 기관손상(31.9%), 부유물감김(12.0%), 충돌(9.4%) 順 발생
전년 대비 기관손상 3.6%(31건), 화재·폭발 25.0%(18건) 등 증가

- (비어선) 기관손상(32.5%), 운항저해(10.5%), 충돌(9.2%) 順 발생
전년 대비 운항저해 6.1%(5건), 화재·폭발 20.8%(5건) 등 증가

- (기관손상) 레저활동에 사용되는 낚시어선·수상레저기구에서 평균(32.0%) 대비 각각 3.2%, 14.3% 높게 나타남

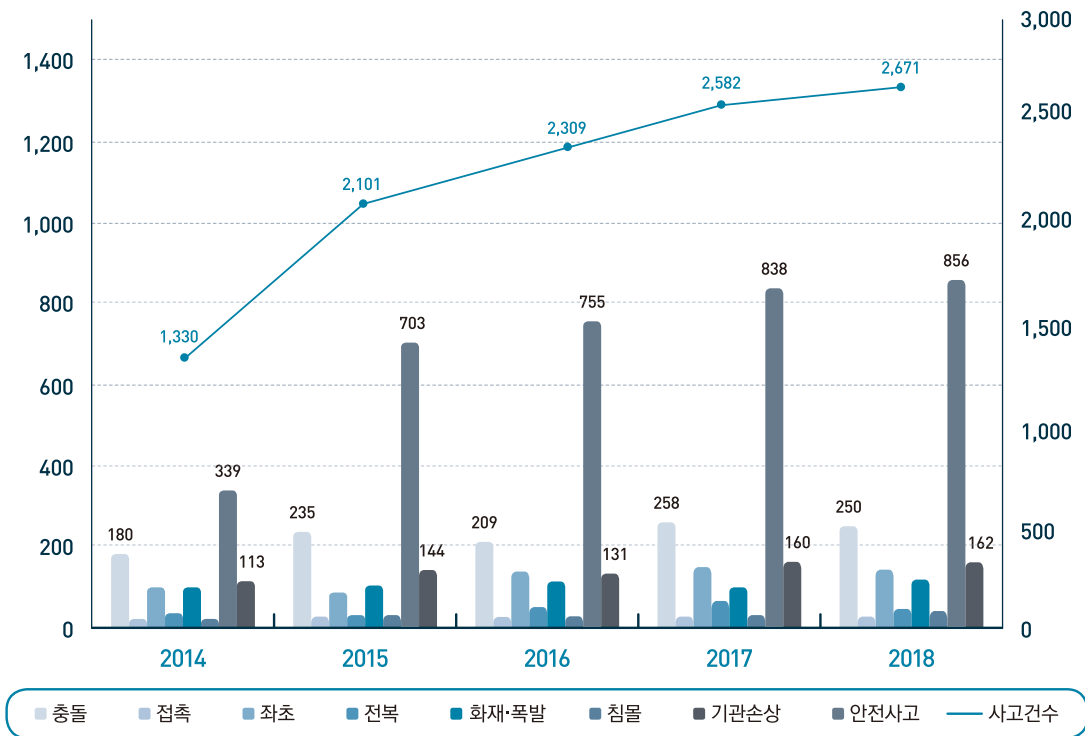
최근 5년간 사고종류별 발생 현황

(단위 : 건, %)

구분	충돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	인명사상	부유물감김	운항저해	해양오염	기타*	합계
2018	250	20	142	46	119	38	856	162	278	155	80	525	2,671
2017	258	25	149	65	96	29	838	160	311	131	65	455	2,582
2016	209	23	137	49	113	27	755	131	390	-	61	412	2,309
2015	235	28	84	32	100	31	703	144	331	-	53	360	2,101
2014	180	19	96	35	97	19	339	113	205	-	52	175	1,330
5년 평균 (%)	226 (10.3)	23 (1.0)	122 (5.5)	45 (2.1)	105 (4.8)	29 (1.3)	698 (31.8)	142 (6.5)	303 (13.8)	57 (2.6)	62 (2.8)	385 (17.5)	2,199 (100.0)
전년 대비 (%)	△8 (△3.1)	△5 (△20.0)	△7 (△4.7)	△19 (△29.2)	23 (24.0)	9 (31.0)	18 (2.1)	2 (1.3)	△33 (△10.6)	24 (18.3)	15 (23.1)	70 (15.4)	89 (3.4)

* 기타 : 침수, 추진축계손상, 조타장치손상, 속구손상, 시설물손상, 행방불명 등

최근 5년간 사고종류별 발생 현황



2018년 선박용도별 사고유형별 발생 현황

(단위 : 척)

구분		총돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	부유물감김	운항저해	해양오염	기타	합계
비 어 선	여객선	10	1	4	-	-	-	5	1	10	5	-	8	44
	화물선	56	3	5	-	7	-	9	9	1	2	15	5	112
	유조선	24	2	5	-	9	-	14	6	3	3	20	3	89
	예인선	28	3	6	1	3	4	11	8	4	6	11	26	111
	기 타*	35	4	6	3	10	7	12	2	3	8	6	34	130
	수상 레저기구	27	3	11	14	-	4	217	1	35	66	1	90	469
	계	180	16	37	18	29	15	268	27	56	90	53	166	955
어 선		333	7	107	30	91	23	588	136	222	69	27	380	2,013
합 계		513	23	144	48	120	38	856	163	278	159	80	546	2,968

* 기타선 : 유도선(13인 미만), 항만작업선, 부선, 어업지도선, 해경정, 군함 등

선종별

2018년 사고선박 총 2,968척으로 전년 대비 3.0%(86척) 증가
 어선 3.8%(74척), 예인선 22.0%(20척), 유조선 21.9%(16척) 순 증가

- (5년 평균) 어선 68.1%(1,679척), 비어선 31.9%(786척) 차지
- (어선) 전년 대비 3.8%(74척) 증가하여 총 2,013척의 어선사고 발생
 - 어선 중 근해어업선 8.9%(44척), 연안어업선 1.9%(19척) 등 증가
 - 2017년 크게 증가했던 낚시어선사고는 소폭(3척) 감소

* 낚시어선사고 : (2016) 168척 → (2017) 235척(67척↑) → (2018) 232척(3척↓)
- (비어선) 전년 대비 1.3%(12척) 증가하여, 총 955척 사고선박 발생
 - 비어선사고 중 예인선(20척, 22.0%), 유조선(16척, 21.9%) 사고는 증가
 - 2017년 급증했던 레저선박사고는 소폭(3척) 감소

* 레저선박사고 : (2016) 325척 → (2017) 472척(147척↑) → (2018) 469척(3척↓)

최근 5년간 선박용도별 사고 현황

(단위 : 척, %)

구분	어선	비어선							합계
		소계	여객선	화물선	유조선	예인선	수상 레저기구	기타	
2018	2,013	955	44	112	89	111	469	130	2,968
2017	1,939	943	46	127	73	91	472	134	2,882
2016	1,794	755	65	116	67	77	325	105	2,549
2015	1,621	741	66	115	65	94	290	111	2,362
2014	1,029	536	51	111	51	102	109	112	1,565
5년 평균 (비중)	1,679 (68.1)	786 (31.9)	54 (2.2)	116 (4.7)	69 (2.8)	95 (3.9)	333 (13.5)	118 (4.8)	2,465 (100.0)
전년 대비 (증감률)	74 (3.8)	12 (1.3)	△2 (△4.3)	△15 (△11.8)	16 (21.9)	20 (22.0)	△3 (△0.6)	△4 (△3.0)	86 (3.0)

해역별

개항 및 진입수로에서 전년 대비 17.7%(54건) 사고 발생 감소
항만 밖 영해수역에서 8.2%(163건) 증가

- (개항 및 진입수로) 개항 전체 14곳 중 8곳에서 사고 감소
 - 특히 부산항(52건→19건, △63.5%), 울산항·포항항(52건→30건, △42.3%) 및 삼천포·통영항·견내량수로(17건→1건, △94.1%)에서 큰 폭 감소
- (영해수역) 전년 대비 8.2% 증가해 전체 사고의 80.2%(2,141건) 차지
 - 남해영해(38.2%), 서해영해(28.0%), 동해영해(14.0%) 순
 - 동해영해 해양사고가 전년 대비 34.4%(96건) 가장 큰 폭으로 증가

최근 5년간 해역별 해양사고 현황

(단위 : 건)

해역			연도	2014	2015	2016	2017	2018
국 내	개항 및 진입수로	인천항 및 진입수로		14	22	37	22	43
		장항, 군산항 및 진입수로		12	12	23	24	34
		대산항		1	6	5	3	8
		평택·당진항		1	5	11	10	20
		목포항 및 진입수로		15	14	24	31	37
		여수항, 광양항 및 진입수로		6	11	13	27	16
		삼천포, 통영항 및 통영해만, 견내량수로		3	56	20	17	1
		마산항, 진해항, 진해만(가덕수로)		7	25	28	5	2
		부산항 및 진입수로		45	66	85	52	19
		부산-거제수역(옥포, 장승포항)		1	2	-	2	-
		울산항 및 진입수로, 포항항		25	58	47	52	30
		동해, 속초, 삼척항		5	9	11	4	6
		제주, 서귀포항		7	5	8	26	12
		기타 개항		3	17	23	30	23
		소 계		145	308	335	305	251
	영 해	동 해		112	206	250	279	373
		서 해		405	546	579	743	748
		남 해		425	783	807	958	1,020
		소 계		942	1,535	1,636	1,980	2,141
계				807	1,368	1,499	1,632	2,392
국 외	동 해			66	101	132	128	108
	서 해			25	42	36	43	47
	남 해			93	75	96	91	74
	기 타			59	40	74	35	50
	계			243	258	338	297	279
총 계				1,330	2,101	2,309	2,582	2,671

시간별

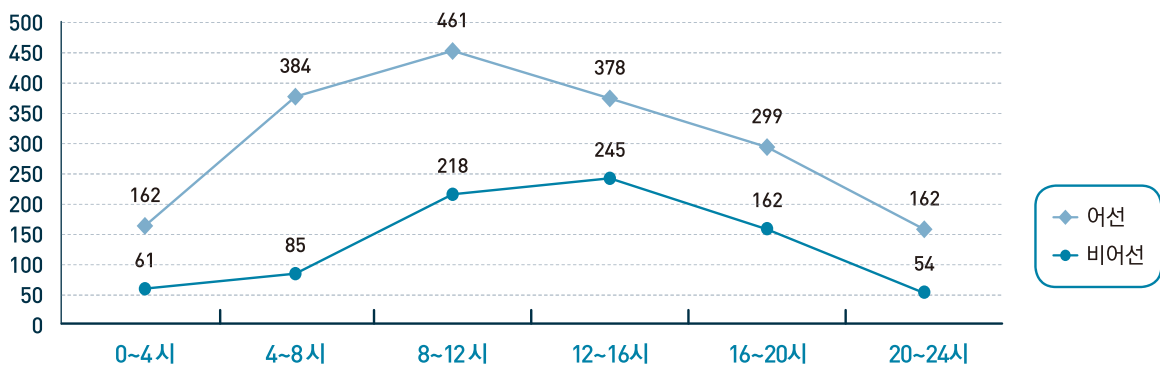
오전·오후(8~16시) 시간대 해양사고가 48.7%(1,302건) 차지

- 어선의 경우 오전·오후(8~16시) 시간대 사고가 45.4%(839건) 차지
 - 낚시어선은 새벽(4~8시) 시간대 발생사고가 차지하는 비율(25.8%)이 동 시간대 전체 어선사고 발생비율 평균(17.6%)보다 8.2%p 높음
- 비어선의 경우 오전·오후(8~16시) 시간대 사고가 56.1%(463건) 차지
 - 수상레저기구는 저녁(16~20시) 시간대에 발생한 사고가 차지하는 비율(23.3%)이 전체 비어선 평균(19.6%)보다 3.7%p 높음

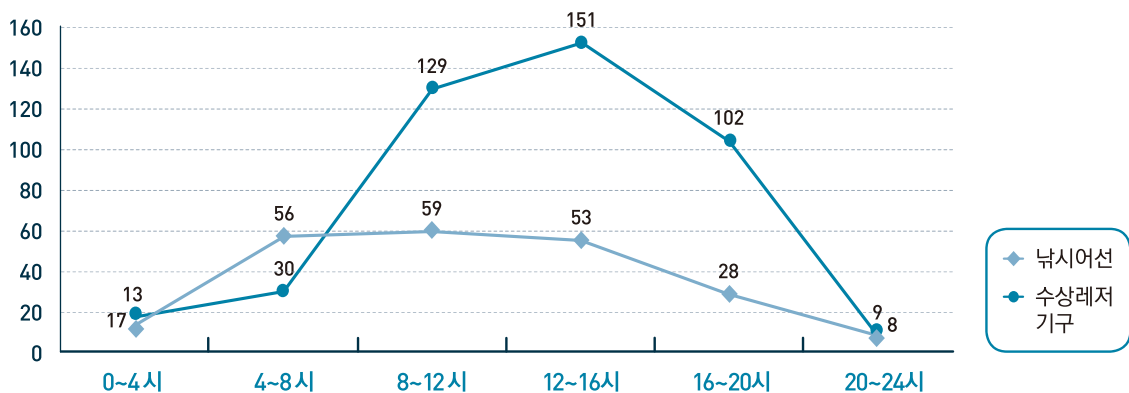
(단위 : 건)

구분	계	시 간 대					
		0~4시	4~8시	8~12시	12~16시	16~20시	20~24시
어선	1,846	162	384	461	378	299	162
비어선	825	61	85	218	245	162	54
전체	2,671	223	469	679	623	461	216

2018년 어선/비어선 시간대별 해양사고 현황(건)



2018년 낚시어선, 수상레저기구 시간대별 해양사고 현황(건)



원인별

최근 5년 재결 결과, 사고원인의 84.5%가 인적요인*

* 인적요인 : 경계소홀, 항행법규 위반 등 운항과실, 기관설비 취급불량 등

- 세부 원인으로는 경계소홀(44.7%)이 가장 많고, 작업안전수칙 미준수(8.8%), 항행법규 위반(8.7%), 기관설비 취급불량(7.0%), 선체·설비 결함(6.0%) 순

최근 5년간 해양사고 원인 현황

(단위 : 척, %)

구분		비중	합계	2018	2017	2016	2015	2014
운 항 과 실	출항준비불량	(1.4)	21	4	2	9	5	1
	침로의 선정 유지불량	(0.3)	4	-	-	1	1	2
	선위확인소홀	(2.9)	44	12	13	10	5	4
	조선 부적절	(3.3)	51	10	8	14	10	9
	경계소홀	(44.7)	689	75	154	139	136	185
	황천 대비·대응 불량	(2.3)	35	12	9	2	8	4
	묘박 계류의 부적절	(0.7)	11	2	7	1	-	1
	항행법규 위반	(8.7)	134	27	36	35	21	15
	복무감독소홀	(0.8)	13	2	4	4	2	1
	당직근무 태만	(2.0)	31	3	4	14	6	4
	운항과실 기타	(1.7)	27	13	3	7	4	-
	선내작업안전수칙 미준수	(8.8)	136	29	21	28	38	20
	계	(77.5)	1,196	189	261	264	236	246
취 급 불 량 및 결 함	선체, 기관설비 결함	(6.0)	93	23	26	15	12	17
	기관설비 취급불량	(7.0)	108	20	19	22	33	14
	화기취급불량, 전선노후, 합선	(0.9)	14	3	2	1	4	4
	계	(13.9)	215	46	47	38	49	35
기 타		(8.6)	132	28	43	28	20	13
합 계		(100.0)	1,543	263	351	330	305	294

* 사건에 복수의 원인이 있을 경우, 모든 원인을 중복계상

II. 2018년 주요 해양사고 사례와 교훈

01. 상황별 안전사고 사례

- 낚시어선 A호 해녀 사망사건
- 어선 B호 선원 사망사건
- 액체화학품산적운반선 C호 선원 사망사건
- 어선 D호 선원 실종사건

02. 기타 주요 사고 사례

- 예인선 E호의 피예인부선 F호·어선 G호 충돌사건
- 어선 H호 침몰사건
- 어장관리선 I호 전복사건
- 유조선 J호 폭발사건





01. 상황별 안전사고 사례

낚시어선 A호 해녀 사망사건

- 해녀들이 사용하는 모자, 오리발, 테왁 등은 오렌지색 사용
- 물질 시에는 주변 선박에서 식별이 용이하도록 공기 주머니 부표를 테왁에 부착
- 항내 물질 시 어촌계에서는 관리선 및 안전요원을 배치하여 주변 경계 및 통행 통제
- 물질은 가능한 2인 이상 작업하여 수시로 서로의 안전 확인

어선 B호 선원 사망사건

- 통발조업 시 어구줄 작업장소에는 숙련된 작업자 배치 및 작업 전 안전교육 철저
- 선장은 통발 투승 및 양승 시 작업안전에 대한 관리 감독 철저
- 선장은 선원의 건강상태 확인 후 작업 배치

액체화학품산적운반선 C호 선원 사망사건

- 접안·계류 작업 등의 위험작업 시 안전모 및 구명동의 착용
- 줄작업 시 선장의 지시 하에 체계적으로 작업 하도록 지도·감독

어선 D호 선원 실종사건

- 양망기 사용 중 발생할 수 있는 위험요소 사전 파악 및 안전교육 실시
- 양승작업 중 줄에 강한 장력이 걸릴 경우 선원들은 안전장소로 대피

02. 기타 주요 사고 사례

예인선 E호의 피예인부선 F호·어선 G호 충돌사건

- 예인선은 체계적인 육안 및 레이더 관측 유지
- 예인선열의 길이를 충분히 고려하여 조기에 충돌 회피
- 어로에 종사하고 있는 선박의 선장은 충분한 휴식을 취한 상태에서 항해당직 수행

어선 H호 침몰사건

- 선수에서 바람과 파도를 만날 때에는 옆 파도를 만나지 않도록 히브 투(Heave-to) 조선
- 기상악화 시 항해 중 기관이 정지되지 않도록 정비 점검 철저
- 개구부 확인, 이동물 고박 및 배수구 점검 등 황천 항해 대비 철저
- 소형선박은 기상악화가 예상될 경우 조기에 피항조치

어장관리선 I호 전복사건

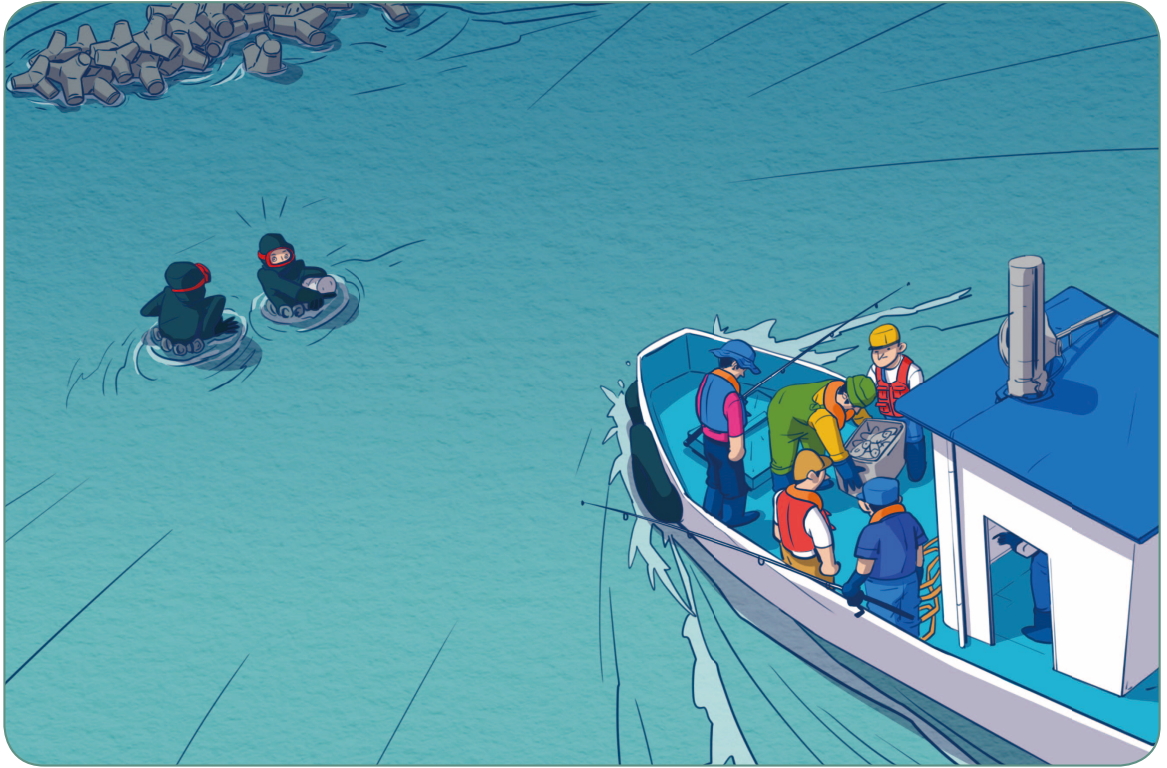
- 형망어선은 양승 시 한쪽으로 쏠림현상이 없도록 주의
- 양승작업 시 전복에 대비하여 구명동의 착용

유조선 J호 폭발사건

- 유조선 화물창 세정 시 작업안전절차 준수
- 실무책임자는 가스탐지기 등 모든 안전장비의 사용목적과 작동법 숙지
- 안전관리회사는 관리선박의 작업안전절차 이행 여부 확인

01.

상황별 안전사고 사례



낙시어선 A호 해녀 사망사건

사건 개요

- 낙시승객 5명을 태우고 낙시를 마친 후 귀향하던 A호가 하선하기 위해 선수에서 대기하는 승객들에 의해 전방시야가 가려진 채 항내에서 계류지로 약 10미터 거리까지 접근 중
- 여촌계장의 지휘 하에 항내에서 물질을 하고 있던 해녀를 발견하지 못하여 A호의 추진기에 해녀 1명이 부딪히며 사망함
- 당시 해상은 시정이 10마일 이상에 북서풍이 초속 3~4미터로 불고 파고는 1.3미터였음

사고 관련 사진 및 사고위치



해녀 조업표시 부표



운영위원 배치 현황 및 사고위치

관련 정보

선박	선명	낚시어선 A호
	선적항	경주시 감포읍
	톤수	8.55톤
	주요 치수	길이 11.95m x 너비 4.41m x 깊이 0.85m
	주기관	디젤기관 279kW × 1
	건조	2009년 11월 3일 전라남도 강진군
	인원	선장 1명, 낚시승객 5명
피해상황		해녀 1명 사망
사고 일시/장소		2018년 1월 21일 13시 11분경 / 경상북도 경주시 감포읍 전촌항 내
기상·해상		맑은 날씨, 북서풍 3~4%, 파고 1.3m, 시정 10마일 이상

재결내용

- 사고원인
 - 시계가 양호한 주간에 전촌항 안에서 A호가 진로의 좌현 쪽에 위치한 부두에 우현 계류하기 위해 접근하던 중 선장이 경계를 소홀히 하여 이 선박의 좌현 전방에서 물질하고 있는 해녀와 테왁을 발견하지 못한 채 이 선박이 부두 전면 수역에 도착하자 주기관과 타를 사용하여 좌현 선회함으로써 회전하는 추진기에 해녀의 테왁·망사리 연결 줄이 감기면서 해녀가 추진기 사이로 빨려 들어간 것이 주요 원인
 - 항구 안에서 물질하는 해녀들에 대한 안전관리 소홀과 해녀의 안전부주의가 일부 원인
- 해양사고 관련자 징계
 - A호 선장 : 소형선박조종사 업무 2개월 정지
 - ☞ 항구 안에서 해녀들이 물질하고 있음을 인지하였고, 사건 당일에도 입출항을 반복하며 해녀들을 이미 목격하였음에도 그들의 동정을 자세히 파악하지 않았고, 선수에 대기 중인 승객들에 의해 시야가 가려졌으나 시야 확보를 위한 별다른 조치를 취하지 않고 전방경계를 소홀히 함

교훈 및 시사점

- 해녀들이 사용하는 모자, 오리발, 테왁 등은 가능한 바다에서 가장 식별하기 쉬운 오렌지색으로 사용하여야 함
- 해녀들이 물질할 때는 해녀 조업 표시용 공기주머니 부표를 테왁에 부착하여 선박에서 쉽게 식별할 수 있도록 하여야 함
- 항내에서 해녀들이 물질할 경우 어촌계에서는 관리선을 투입하여 해녀들의 물질장소 주변을 경계하며 어선들을 통제하거나 우회하도록 하여야 함
- 어촌계에서는 해녀들이 조업할 수 있는 구역을 설정하여 안전한 장소에서 물질할 수 있도록 하고 해녀 근처에 안전요원을 배치하여 안전관리를 하여야 함
- 해녀들은 물질작업 중 수시로 서로의 안전을 확인하기 위하여 가능하면 두 사람 이상 같이 작업하여야 함

01. 상황별 안전사고 사례

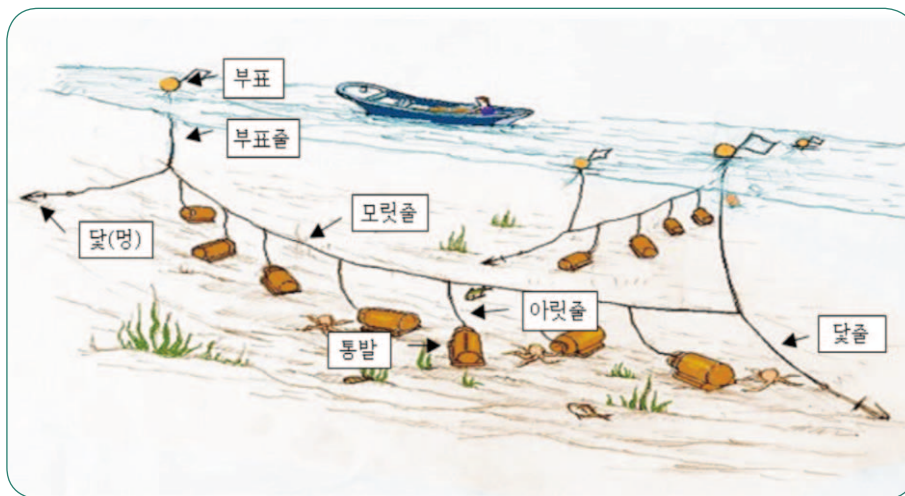


어선 B호 선원 사망사건

사건 개요

- 문어단지 통발어구 1틀을 갑판에 사려놓고 투하작업 중 갑판 중앙에 서서 투하되는 통발어구를 살피던 선원이 잘못 사려진 문어단지가 튀어오르는 것에 허리부분을 강타당하고 발목이 모릿줄에 감기며 해상에 추락함
- 양승기를 이용해 모릿줄을 감아들여 선원을 구조하였지만 병원 이송과정에서 사망함
- 당시 해상은 시정이 3마일 정도에 북서풍이 초속 4~6미터 불고 파고는 1.0~1.5미터였음

문어단지 통발어구 모식도 및 관련 사진



문어단지
통발어구 모식도



폐쇄회로티브이
(CCTV)
영상 캡처

관련 정보

선 박	선명	어선 B호
	선적항	완도군 완도읍
	톤수	9.77톤
	주요 치수	길이 16.80m x 너비 4.14m x 깊이 0.83m
	주기관	디젤기관 405kW 1기
	건조	2018년 1월 18일 전라남도 여수시
	인원	선원 4명
피해상황		선장 1명 사망
사고 일시/장소		2018년 4월 8일 07:16경 / 전남 완도군 완도읍 장도 남방 약 1마일 해상
기상·해상		맑은 날씨, 북서풍 4~6%, 파고 1.0~1.5m, 시정 약 3마일

재결내용

- 사고원인
 - 투승작업 중 선원 부주의로 왼쪽 발목에 모릿줄이 감겨 해상으로 추락한 것이 주요 원인
 - 선장이 작업안전 관리·감독을 소홀히 한 것이 일부 원인
- 해양사고 관련자 징계
 - B호 선장 : 소형선박조종사 업무 1개월 정지
 - ☞ 선장으로서 양승작업 시 선원의 부주의로 문어단지가 잘못 사려진 것을 감독하지 못하고 투승작업 시 선원의 위치 등 작업안전 관리·감독을 소홀히 함

교훈 및 시사점

- 어선에서 통발조업을 할 경우 작업자의 옷이나 신체 일부가 어구줄에 감기는 안전사고가 발생할 위험이 높으므로 경험이 풍부한 숙련된 선원이 작업하도록 해야 하고, 선원이 안전수칙을 준수하여 작업할 수 있도록 작업 전 안전교육을 철저히 하여야 함
- 선장은 선원들이 통발의 투승 및 양승 작업을 할 경우 선원들의 작업환경과 진행상황을 파악하여 안전한 작업이 이루어질 수 있도록 작업안전에 대한 관리·감독을 철저히 하여야 함
- 선장은 선원들이 위험을 수반하는 작업을 할 경우 작업 전 선원의 몸상태를 확인하고 작업 배치를 하여야 함

01.

상황별 안전사고 사례



액체화학품산적운반선 C호 선원 사망사건

사건 개요

- 파고가 높은 해상에서 선박 대 선박 간 유류 이송작업을 준비하며 갑판 위를 순찰하던 선원이 로프의 장력에 의해 탈락된 페어리더를 발견하고 접근하던 중 파단된 로프에 의해 팔과 복부를 강타당함
- 외상이 없고 의식도 있는 상태에서 거주구역으로 옮겨져 응급조치를 받았으나 늑골골절 및 내부출혈로 인해 2시간 후 사망함
- 당시 해상은 안개로 시정은 약 100미터로 제한되고, 남서풍이 초속 6~8미터, 파고는 2~3미터로 높았음

선박 대 선박 접현 모습 및 현장 사진



양 선박
접현 모습



손상된 페어리더

끊어진 계류줄

관련 정보

선 박	선명	액체화학품산적운반선 C호
	선적항	제주시
	톤수	5,667톤
	주요 치수	길이 106.75m × 너비 18.20m × 깊이 10.00m
	주기관	디젤기관 3,900kW × 1기
	건조	2007년 9월 13일 전남 목포
	인원	선원 등 18명
피해상황		선원 1명 사망
사고 일시/장소		2018년 3월 4일 10:50경 / 제주도 마라도 남서방 160마일 공해상
기상·해상		안개, 남서풍 6~8%, 파고 2~3m, 시정 약 100미터

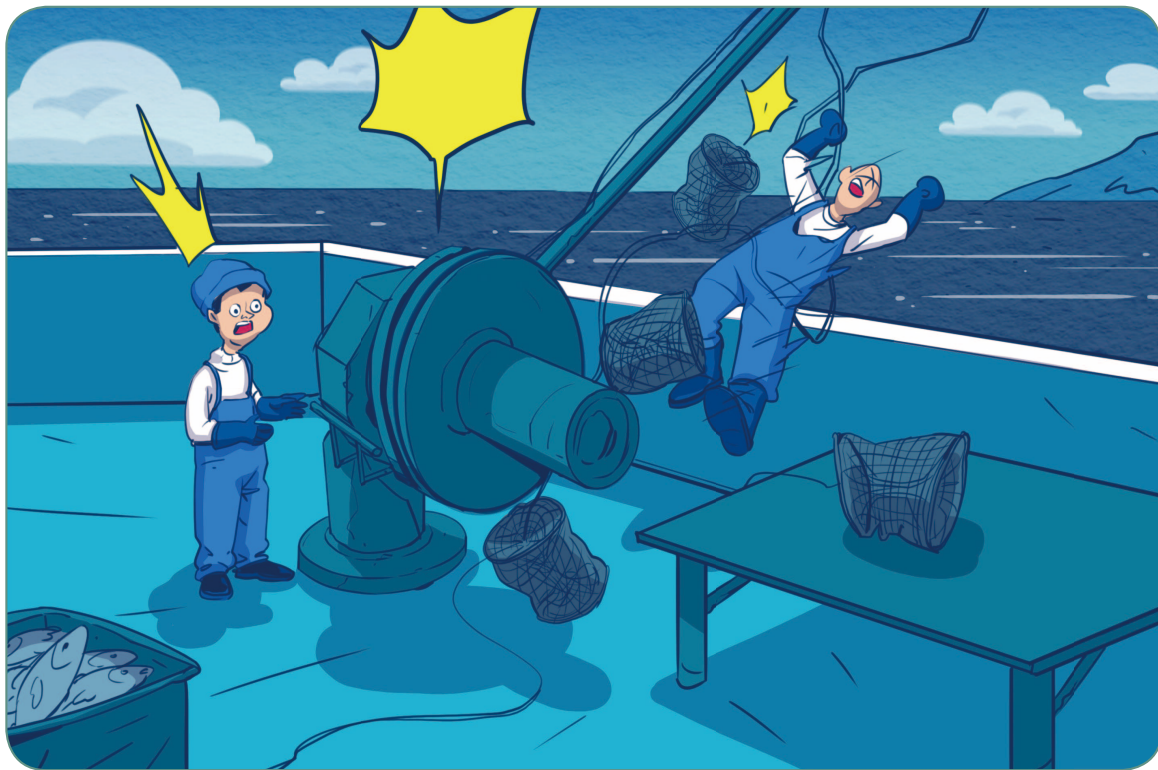
재결내용

- 사고원인
 - 선박 간 화물유 이송 중에 선박 안전관리 소홀로 페어리더가 망가진 후 연이어 선수 계류줄이 장력을 이기지 못하고 끊어지면서 주의를 기울이지 않고 접근하던 선원을 가격하여 발생한 것
- 해양사고 관련자 징계
 - C호 선장 : 1급항해사 업무 2개월 정지
 - ☞ 기름을 이송하는 양 선박의 흘수 차이가 4m가 되고 파고가 높은 상황에서 안전관리를 소홀히 함
 - C호 안전관리자 : 시정 권고
 - ☞ 흘수 차이가 많고 날씨가 이송 가능한지 불가능한지 경계에 있는 경우 계선출작업에 대한 구체적인 조치사항에 대해 안전관리 매뉴얼에 적시하지 아니함

교훈 및 시사점

- 접안·계류 작업 등의 위험작업 시에는 항상 안전모 및 구명동의를 착용한 채 선장의 지시에 따라 행동하여야 함
- 출작업 시 선원들이 스스로의 판단 하에 작업하지 않고 언제나 선장의 지시 하에 통일적으로 작업할 수 있도록 선원들을 지도·감독하여야 함

01. 상황별 안전사고 사례

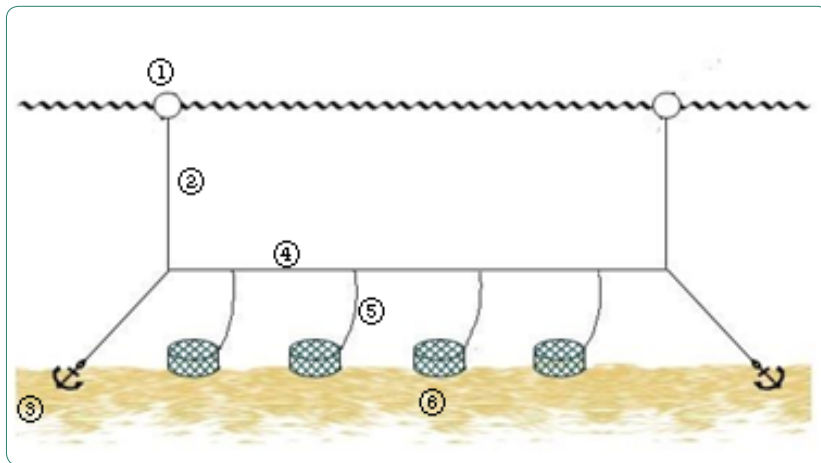


어선 D호 선원 실종사건

사건 개요

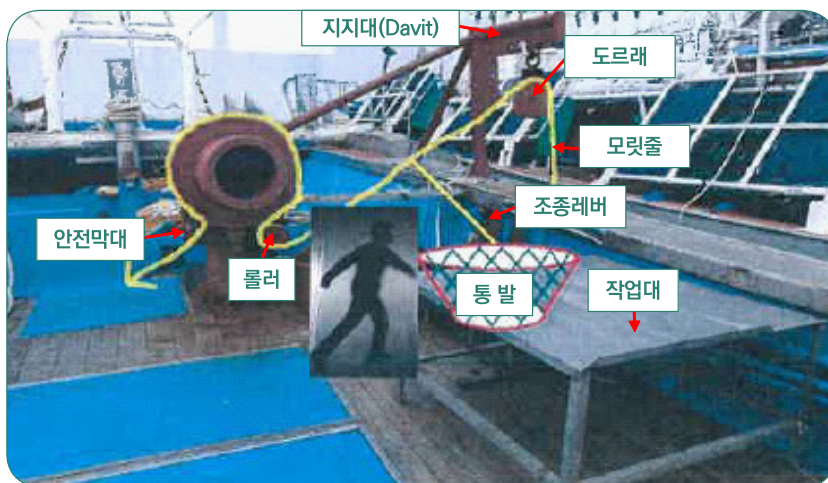
- 자선의 통발이 다른 어장에 놓인 것을 인지하고 영킨 어장을 분리하기 위해 평소보다 강한 장력이 걸린 상태로 통발을 감아올리던 중 갑판에 올라온 통발에서 어획물을 꺼내기 위해 작업대에 있던 선원이 양승기의 사바끼 홈에서 모릿줄이 벗겨지며 바다로 풀려나가는 통발에 가격당해 해상에 추락함
- 해상에 추락하며 의식을 잃은 선원은 잠시간 수면에 떠 있다가 바다 속으로 사라졌으며, 4일간 수색 이후 실종처리됨
- 당시 해상은 시정이 약 10마일에 북북서풍이 초속 4~5미터로 불고 파고는 1.0~1.5미터였음

어선 D호의 근해 통발 조업도

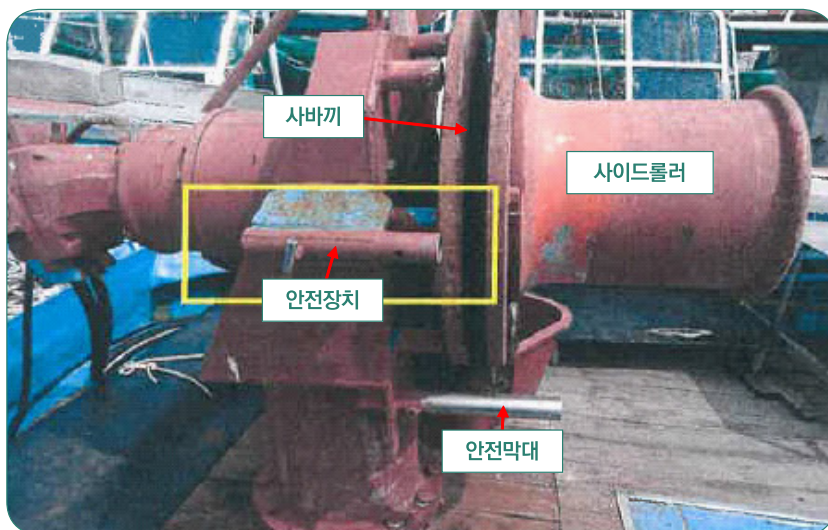


- ① 부표
- ② 부표줄(신기줄)
(직경 18mm x 약 350m)
- ③ 닻(명, 40kg 돌 1개)
- ④ 모릿줄(원줄)
(직경 24mm x 약 2,700m)
- ⑤ 아릿줄(통발줄)
- ⑥ 통발(약 300개)

사고 관련 참고사진



어선 D호의 통발 양승작업 중 각부 명칭과 모릿줄 배치도



어선 D호의 양승기 각부 명칭

관련 정보

선 박	선명	어선 D호
	선적항	울산광역시
	톤수	23톤
	주요 치수	길이 18.75m x 너비 4.86m x 깊이 1.53m
	주기관	디젤기관 372kW x 1기
	건조	2006년 6월 16일 전라남도 여수시
	인원	선원 7명
피해상황		선원 1명 실종
사고 일시/장소		2018년 3월 24일 16:35경 / 독도등대로부터 119도 방향, 약 8.4마일 해상
기상·해상		맑은 날씨, 북북서풍 4~5%, 파고 1.0~1.5m, 시정 약 10마일

재결내용

• 사고원인

- 선장의 선원에 대한 안전관리 소홀과 선원의 부주의로 모릿줄이 양승기의 사바끼에서 벗어나 선원을 가격한 후 선원이 바다로 추락하여 발생

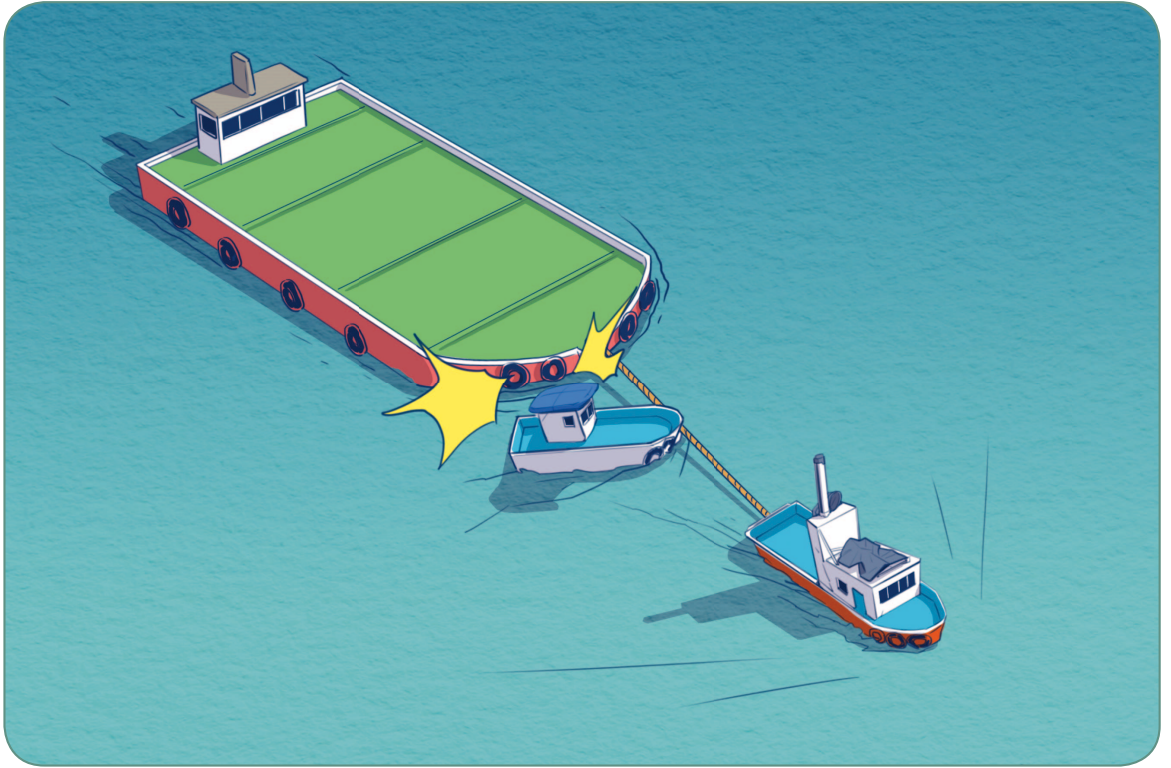
• 해양사고 관련자 징계

- D호 선장 : 6급항해사 업무 1개월 정지
- ☞ 장력이 평소보다 강한 상태로 통발이 올라오는 상황에 선원이 작업대로 가 통발에서 어획물을 꺼내는 등 부주의한 행위를 함에도 선원에 대한 안전관리 소홀로 이를 알지 못하여 제지하지 못함

교훈 및 시사점

- 선장은 양승기의 사바끼 사용을 포함한 통발의 투승·양승 작업 중 발생할 수 있는 위험성을 사전에 파악하고 사고예방을 위하여 조업 전 선원들에게 안전교육을 실시하는 등 선원에 대한 지도·감독을 철저히 하여야 함
- 선장은 양승기의 사바끼를 사용하여 통발 양승작업 중 모릿줄에 강한 장력이 걸릴 경우 모릿줄의 절단 또는 풀림으로 인한 위험에 대비하여 선원들을 안전장소로 대피시키고, 경험이 많은 선원이 양승기를 안전하게 조작하도록 하여야 함

02. 기타 주요 사고 사례

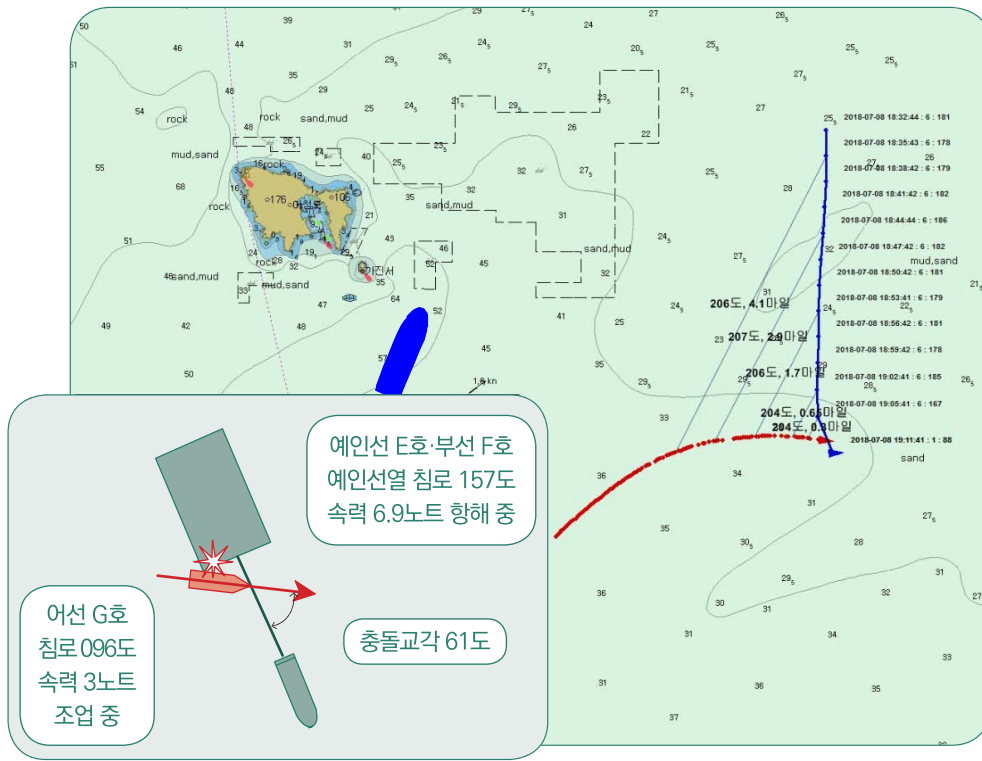


예인선 E호의 피예인부선 F호·어선 G호 충돌사건

사건 개요

- 2~3노트의 속력으로 예망조업 중인 연안조망어선 G호가 예인선 E호와 부선 F호 사이의 예인줄에 걸린 후 부선 F호와 충돌하며 전복됨
- 어선 G호 전복 후 인양, 선체 일부 및 주기관 손상, 선장 1명 실종(선원 4명은 구조됨)
- 당시 해상은 시정 6~7마일의 양호한 날씨에 북서풍이 초속 2~4미터로 불고 파고는 0.5미터였음

사고 시 충돌상황도



관련 정보

선박	선명	예인선 E호	부선 F호	어선 G호
	선적항	부산광역시	부산광역시	군산시 옥도면
	톤수	118톤	3,354톤	7.93톤
	주요 치수	길이 27.08m × 너비 7.80m × 깊이 3.00m	길이 80.66m × 너비 26.00m × 깊이 6.00m	길이 13.25m × 너비 3.86m × 깊이 1.03m
	주기관	디젤 882kW×1	—	디젤 404kW×1
	건조	1997년 8월 1일 일본	2008년 6월 16일 동해시	2003년 3월 31일 군산시
	인원	선원 4명	선두 1명	선원 5명
피해상황		G호 전복 후 인양, 선체 일부 및 주기관 손상, 선원 1명 실종		
사고 일시/장소		2018년 7월 8일 19:10경 / 군산시 옥도면 가진서등대로부터 진방위 109도 방향, 약 6.1마일 해상		
기상·해상		맑은 날씨, 2~4%, 파고 0.5m, 시정 6~7마일		

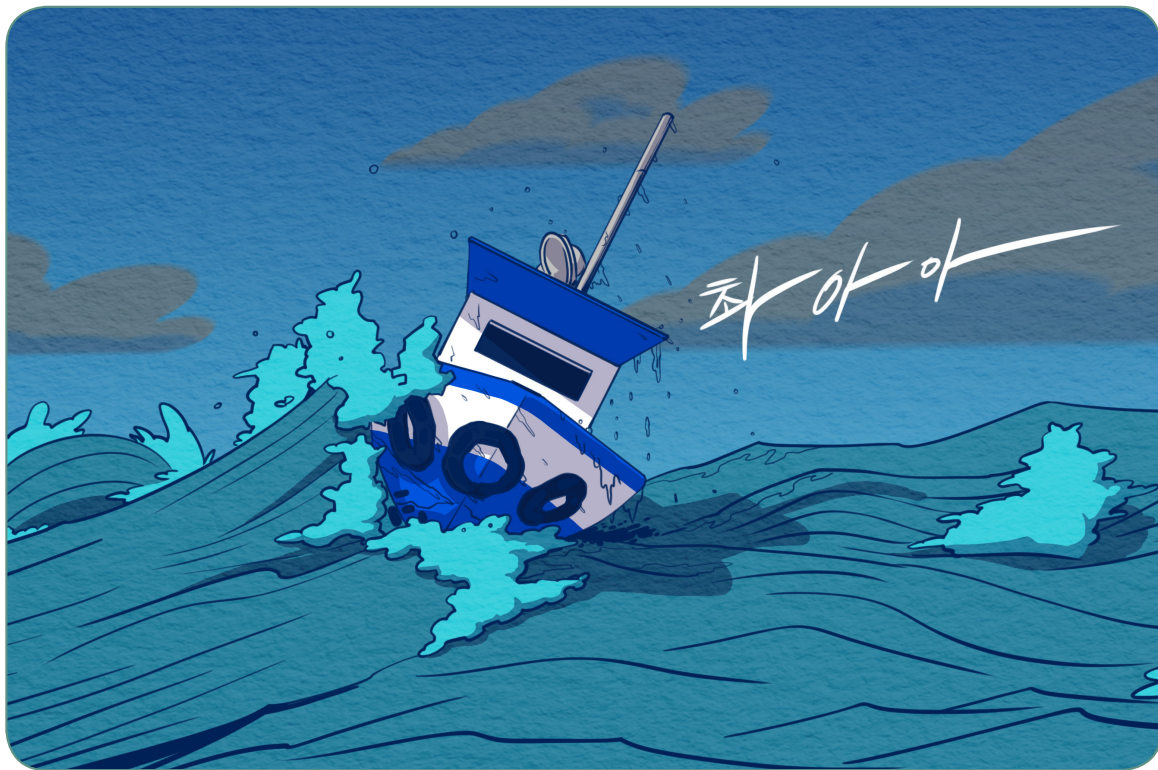
재결내용

- 사고원인
 - 시계가 양호한 주간에 예인선 E호가 부선 F호를 선미예인하고 전라북도 군산시 여청도 인근 해상을 항해하던 중 체계적인 육안 및 레이더 관측을 소홀히 하여 진로 전방에서 어구를 예망하며 조업 중이던 G호를 뒤늦게 발견하고 피하지 못한 것이 주요 원인
 - G호 선장이 충분한 휴식을 취하지 못한 상태에서 경계를 소홀히 하여 경고신호를 울리거나 피항협력동작을 취하지 못한 것이 일부 원인
- 해양사고 관련자 징계
 - E호 선장 : 5급항해사 및 소형선박조종사 업무 4개월 정지
 - ☞ 부선을 선미예인하고 항해하면서 자선의 예인선열 길이를 충분히 고려하지 않은 채 체계적인 육안 및 레이더 관측을 소홀히 하여 우현선수 전방에서 어구를 예망하며 충돌의 위험을 안고 접근하는 어선을 뒤늦게 발견하고 이 충돌사고에 이르게 함

교훈 및 시사점

- 부선 등을 선미예인하고 항해하는 예인선은 체계적인 육안 및 레이더 관측을 유지하고, 조우하는 다른 선박과 충돌의 위험이 있는 경우 예인선열의 길이를 충분히 고려하여 조기에 피항동작을 취하여야 함
- 어로에 종사하고 있는 선박의 선장은 충분한 휴식을 취한 상태에서 항해당직을 수행하여야 함
- 선장은 주변 수역에 어선이 있는 경우 어선이 조종에 제한을 받는 어로에 종사하고 있는 선박인지 여부를 확인하여야 함

02. 기타 주요 사고 사례

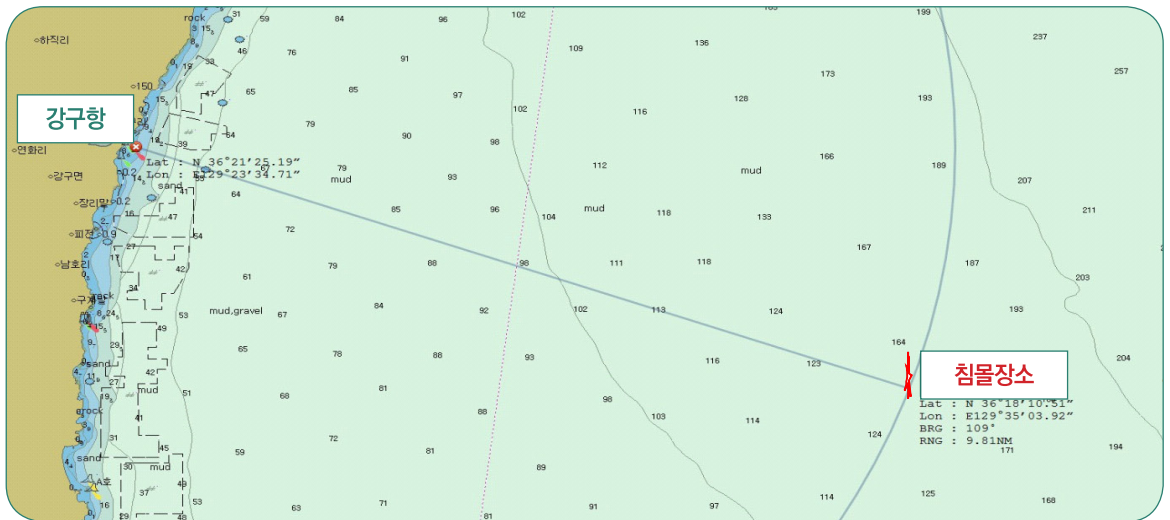


어선 H호 침몰사건

사건 개요

- 기상이 나빠질 때 무리하게 조업을 강행하여 기상이 더욱 악화된 후 조업을 마치고 귀항하던 어선 H호가 높아진 파도에 다량의 해수가 갑판에 올라오며 상갑판이 물에 잠겼다가 우현 정횡에서 강한 파도를 맞으며 좌현으로 기울다가 침몰함
- 어선 H호는 침몰하고 선장은 인근에 있던 다른 어선에 의해 구조되었지만 선원 1명은 실종됨
- 당시 해상은 시정 양호하며 서풍이 초속 약 11~13미터로 불고 파고는 1.5~3.0미터였음

사고선박 일반배치도



H호 침몰위치

관련 정보

선박	선명	어선 H호
	선적항	경상북도 영덕군 남정면
	톤수	4.23톤
	주요 치수	길이 9.30m x 너비 2.80m x 깊이 0.80m
	주기관	디젤기관 232kW x 1기
	건조	2003년 7월 30일 전라남도 고흥군
	인원	선원 2명
피해상황		H호 침몰, 선원 1명 실종
사고 일시/장소		2018년 2월 23일 07:16경 / 경상북도 영덕군 소재 강구항 북방파제등대로부터 109도 방향, 약 9.81마일 해상
기상·해상		맑은 날씨, 11~13%, 파고 1.5~2.5m, 시정 양호

재결내용

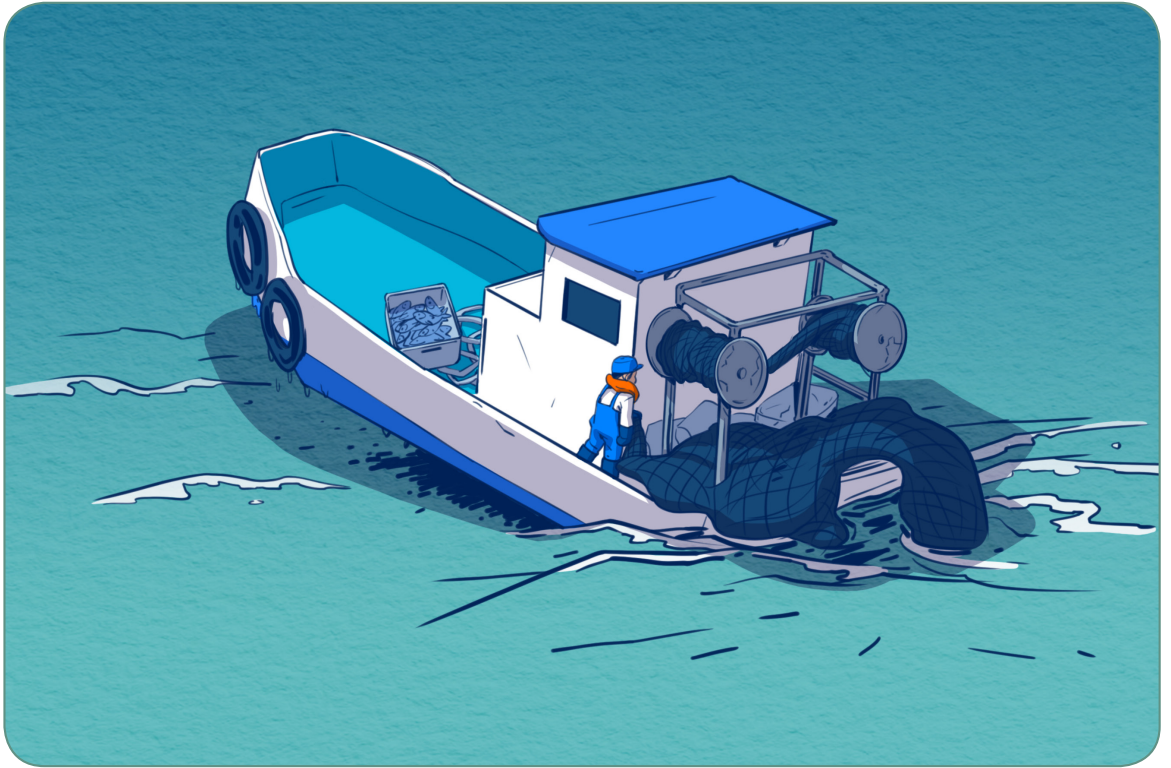
- 사고원인
 - 선장이 기상악화 상태에서 황천항해 대비 소홀로 다량의 해수가 어창에 유입되고, 부적절한 조선으로 보침성을 유지 못해 강한 풍파를 정횡에서 받음으로써 선체가 급격하게 기울며 부력을 상실하여 발생함
- 해양사고 관련자 징계
 - H호 선장 : 시정 권고
 - ☞ 기상이 악화된 상황에 무리하게 조업을 나갔다가 조업을 마치고 회항하며 어창 덮개를 고박하지 않는 등 악천후 대비를 소홀히 하고, 강한 파도를 받으며 항해하는 도중에 기관의 클러치를 중립으로 두는 등 미숙한 선박 조종으로 선박을 침몰에 이르게 함

교훈 및 시사점

- 선장은 기상이 악화되어 선수에서 바람과 파도를 만날 때에는 옆 파도를 만나지 않도록 히브 투(Heave-to) 조선을 하여야 하고, 기관이 정지되지 않도록 주의하여야 함
- 우리나라 동해안에서 조업하는 10톤 미만의 연안어선은 기상악화가 예상될 경우 선박의 크기 및 육지와 거리, 바람의 방향 및 세기 변화 등을 고려하여 조기에 피항조치를 취하여야 함

02.

기타 주요 사고 사례



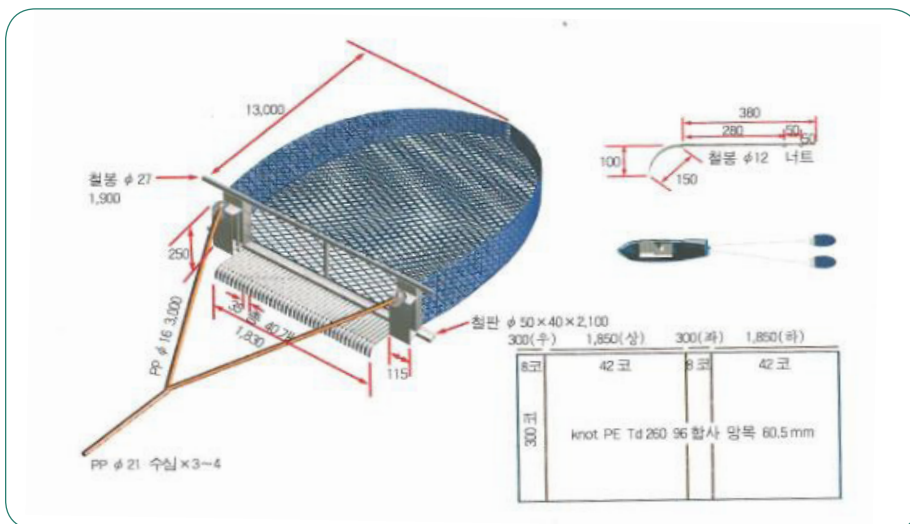
어장관리선 I호 전복사건

사건 개요

- 바지락을 채취하는 어장관리선 I호가 원치를 이용해 형망들을 감아 갑판 상에 그 일부를 올려놓자 배가 20도 가량 우현으로 기울었다가 추가적인 원치 조작에 상태가 더욱 악화되어 우현으로 전복됨
- I호는 선체가 전복된 후 인양되고 선원 1명이 사망함
- 당시 해상은 시정이 3마일로 양호한 날씨에 남서풍이 초속 약 4~5미터로 불고 파고는 0.5미터였음



|호



형망틀 구조
(폭 1m, 높이 0.6m,
그물망 길이 4m)



호 전복 및 구조 모습

관련 정보

선박	선명	어선 I호
	선적항	경남 남해군
	톤수	6.19톤
	주요 치수	길이 11.65m × 너비 3.45m × 깊이 0.91m
	주기관	디젤 367kW×1
	건조	2006년 4월 27일 경상남도 남해
	인원	선원 7명
피해상황		I호 선체 전복, 선원 1명 사망
사고 일시/장소		2018년 9월 5일 11:30경 / 경남 창원시 진해구 잠도 남동방 0.1마일 해상
기상·해상		맑은 날씨, 4~5%, 파고 0.5m, 시정 약 3마일

재결내용

- 사고원인
 - 갯벌의 조개류를 채취하는 어장관리선의 선장이 형망들을 이용하여 한꺼번에 너무 많은 바지락을 채취하다가, 데릭(Derrick) 등의 조작 미숙으로 형망들이 우현으로 갑자기 쏠리면서 발생한 것
- 해양사고 관련자 징계
 - I호 선장 : 소형선박조종사 업무 2개월 정지
 - ☞ 너무 많은 바지락을 채취하여 무게가 나가는 형망들을 양승하면서 세밀하게 데릭을 조작하지 못하여 형망들이 한쪽으로 쏠려 결국 이 선박을 전복에 이르게 함

교훈 및 시사점

- 갯벌에서 조개류를 채취하는 형망어선은 형망들의 무게를 적당히 조종하여 형망들 양승 시 한쪽으로 쏠림현상이 없도록 주의하여야 함
- 어선에서 그물을 끌어올리는 작업을 할 경우 항상 전복위험이 있으므로, 선장은 선원 및 작업원에게 구명동의를 착용하도록 지시하여야 함

02. 기타 주요 사고 사례

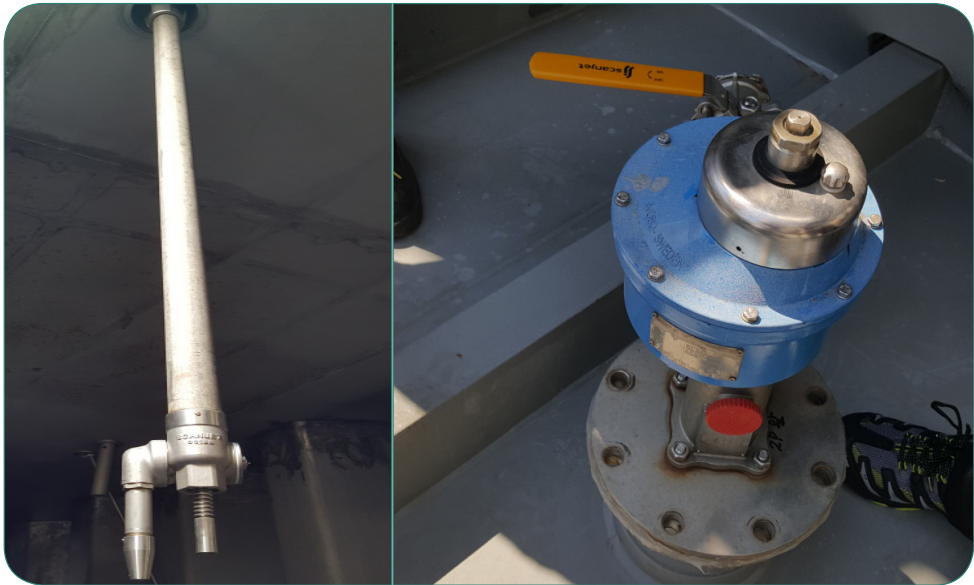


유조선 J호 폭발사건

사건 개요

- 여수항에서 열분해 가솔린(PY GAS)를 양하한 후 다음 선적지인 일본으로 항해하면서 고정식 세정기를 이용해 해수·세정제 혼합물로 화물창 세정작업을 진행하던 중 화물창 온도 유지를 위해 스팀을 주입하자 화물창이 폭발함
- 화물창 5개소가 손상되고, 선원 2명이 부상당함
- 당시 해상은 시정이 6마일 이상, 북서풍이 초속 약 5~6미터로 불고 파고는 0.5미터였음

사고선박 관련 정보



고정식 세정기 모습 (좌 : 화물창 내부, 우 : 갑판 상)



폭발로 손상된 화물창 내부

관련 정보

선박	선명	유조선 J호
	선적항	제주시
	톤수	2,688톤
	주요 치수	길이 84.64m x 너비 14.40m x 깊이 7.80m
	주기관	디젤기관 2,427kW 1기
	건조	2017년 7월 28일 부산광역시
	인원	선원 15명
피해상황		선원 2명 부상, 화물창 5개소 손상
사고 일시/장소		2018년 4월 8일 10:15경 / 일본국 오이타항 인근 해상
기상·해상		맑은 날씨, 북서풍 5~6%, 파고 0.5m, 시정 6마일 이상

재결내용

• 사고원인

- 유조선 J호가 고인화성 화물을 양하한 후 화물창 세정작업 중 가스프리 작업과 보텀플러싱(bottom flushing) 작업을 소홀히 하여 잔류하고 있던 가스가 화물창에 직접 고온의 스팀을 분사하고 세정기를 작동시킬 때 발생한 스파크에 의해 폭발한 것

• 해양사고 관련자 징계

- J호 1등항해사 : 2급항해사 업무 2개월 정지
- ☞ 화물창 세정작업을 하면서 잔존화물을 제거하기 위한 가스프리 작업과 보텀플러싱(bottom flushing) 작업을 소홀히 하는 등 절차서를 제대로 이행하지 않고 임의로 세정작업을 수행하여 폭발 사고를 발생시킴

교훈 및 시사점

- 유조선에서 화물창 세정작업은 잔존 유증기에 의한 폭발 등 높은 위험성이 상존하고 있으므로 반드시 검증된 절차서에 따라 시행해야 함. 특히 고인화성의 화물을 양하한 후에는 더욱더 조심하여야 함
- 실무책임자는 가스탐지기 등 선박에 설비된 모든 안전장비에 대하여 반드시 사용목적과 작동법을 숙지하여 필요시 원활하게 사용할 수 있어야 함
- 위험물 운송을 하는 회사에서는 세정작업 등 선박에서 이루어지는 작업들이 회사에서 제공한 작업 절차서에 따라 적절하게 이행되고 있는지에 대한 확인을 강화해야 할 필요성이 있음. 특히 운항스케줄로 인하여 선박에서 세정작업이 무리하게 시행되지 않도록 본선에 대한 지도·감독을 강화할 필요가 있음

부록. 2018년 해양사고 현황 통계표







해양사고 통계 이용 안내

통계의 의의 및 활용도

- 국내외 해양사고 발생 현황 및 사고원인 등에 대한 통계를 대외에 공표하는 정부 공식 통계로서 해상 안전업무, 정책 수립의 기초 지표임
 - 근거 : 1976년 통계청 승인, 제123020호
 - 해양사고 발생 현황, 조사·심판을 통해 규명된 사고원인 분석결과 등 총 47종의 해양사고 통계 제공

통계 제공절차



수치 해석방법

- 단위는 사고종류별, 해역별, 시간대별 등은 사고건수(건단위) 기준, 선박용도별, 선박규모별 등은 사고척수(척단위) 기준, 사고로 인한 인명피해는 인원수(명단위)로 구분

주요 통계 종류

- 사고종류별, 선박총톤수별, 선박용도별, 시간, 해역 등 발생 현황
- 조사, 심판 현황, 면허징계 현황, 사고원인 등 원인규명 활동 현황
- 선박용도별, 시간대, 시정상태, 해역, 초인거리 등 충돌사고 발생 현황
- 사고종류별, 해역, 시간, 총톤수, 원인별 등 어선 해양사고 발생 현황
- 사고종류별, 해역, 시간, 총톤수, 원인별 등 상선(내항선, 외항선) 해양사고 발생 현황

해양사고의 정의

- (근거) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(법률 제12547호)」 제2조
 - * 국제기준(IMO Res. MSC.255(84)의 정의와 동일함
- (정의) 해양 및 내수면(內水面)에서 발생한 다음 어느 하나에 해당하는 사고
 - 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고
 - 선박의 운용과 관련하여 선박이나 육상시설·해상시설이 손상된 사고
 - 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
 - 선박이 충돌·좌초·전복·침몰되거나 선박을 조종할 수 없게 된 사고
 - 선박의 운용과 관련하여 해양오염 피해가 발생한 사고

해양사고의 종류

- 충돌 : 항해 중이거나 정박 중임을 불문하고 다른 선박과 부딪치거나 맞붙어 닳은 것
- 접촉 : 다른 선박이나 해저를 제외하고 외부물체나 외부시설물에 부딪치거나 맞붙어 닳은 것
- 좌초 : 해저, 암초, 수면 아래의 난파선 또는 간출암이나 해안가 등에 얹히거나 부딪친 것
- 전복 : 선박이 뒤집혀진 것(충돌·접촉·좌초·화재·폭발 등 다른 사고의 결과로 발생한 것은 제외)
- 화재·폭발 : 연소로 인하여 파열 등 피해가 발생하는 것(다른 사고의 결과로 발생한 것은 제외)
- 침몰 : 충돌 내지 폭발 이외에 황천조우, 외판 등의 균열·절단 등에 의한 침수의 결과 가라앉은 것
- 기관손상 : 주기관, 보일러, 주요 보조기관 및 선박 추진과 관련된 보조기기 등이 손상된 것
- 안전사고 : 충돌·전복·화재·폭발 등 항해 관련 사고와 무관하게 사람이 사망·실종·부상한 것
- 부유물감김 : 항해 중 추진기에 페로프, 페어망 등 해상부유물이 감기어 항해를 계속할 수 없게 된 것
- 운항저해 : 사주 등에 올라앉아 선체에는 손상이 없으나 항해를 계속할 수 없게 된 것
- 침수 : 선내에 물이 유입되어 선박이 손상된 것(침수로 전복이나 침몰로 이어진 것은 제외)
- 추진축계손상 : 추진축계, 추진기, 클러치(동력전달장치) 또는 이들의 부속품 등이 손상된 것
- 조타장치손상 : (유압)조타장치 또는 키가 손상된 것
- 속구손상 : 속구 등이 손상된 것
- 행방불명 : 선박의 존부가 90일간 불분명하거나 보험관계기관 등에서 행방불명으로 처리된 것



선박의 종류

- 어 선 : 정치망어선, 양식어업선, 통발어선, 낚시어선, 근해채낚기, 근해트롤, 근해봉수망 등
- 상 선 : 화물선, 여객선, 유조선, 예선
- 화물선 : 일반화물운송선, 컨테이너선, 석탄운반선, 자동차운반선, 냉동냉장운반선 등
- 여객선 : 카페리선, 화객선, 유람선, 내·외항 정기 여객선, 내·외항 부정기 여객선 등(여객 13인 이상)
- 유조선 : 위험물운반선, 액화가스탱커선, 케미칼탱커선, 정제유운반선, 에틸렌운반선 등
- 예인선 : 견인용예인선, 압항용예인선, 이접안용예인선, 기타 예인선(예선)
- 기타선 : 부선, 준설선, 여객도선, 유선, 관용선, 해경정, 군함, 어업지도선 등
- 내항선 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 선박
- 외항선 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 운항하는 선박

선박 피해의 종류

- (전손) 선박이 침몰 또는 행방불명되거나 좌초 및 화재 등으로 구조불능상태가 되거나 수리하여도 선박으로 사용할 수 없거나 그 수리비용이 과다하여 경제성이 없는 경우
- (중손) 손상의 정도가 심하여 스스로 운항이 불가능하나 대수리를 하여야 운항할 수 있는 경우
- (경손) 전손 및 중손에 해당하지 아니하는 손상의 정도가 경미한 경우

- 심판계류일수 분류 세분화(2009년부터 적용)
 - 기존 : 10일 미만, 10일 이상~20일 미만, 20일 이상~30일 미만, 30일 이상~40일 미만, 40일 이상
 - 변경 : 30일 미만, 30일 미만~60일 미만, 60일 이상~90일 미만, 90일 이상~120일 미만, 120일 이상
 - 관련 통계표 : 표 14-2
- 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」제74조(관할과 제소기간 및 그 제한)의 개정(2014. 5. 21)에 따른 통계표 변경
 - 기존 : 중앙심판원의 재결에 대한 소송은 대법원 전속
 - 변경 : 중앙심판원의 재결에 대한 소송은 고등법원 전속
 - 관련 통계표 : 표 20

이용상 유의점

- 1) 본 지표의 결과는 해양안전심판원의 조사·심판에 의한 수치이며, 발생분에 대해서는 사고 발생일 기준, 재결분에 대해서는 재결*일 기준 수치임

* 재결(裁決) : 해양사고의 원인규명을 위한 조사 및 심판의 결과

- 2) 세월호 사고 이후 기관손상 등 단순·경미한 사고를 포함한 사고접수건이 급증

* 심판불필요처분(원인이 간명하거나 손상 정도가 적은 경미한 사고 등 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 사무처리요령」 제46조에 따른 사고) 증가건수 : (2014년) 505건 → (2015년) 1,701건(236.8% 증가)

부록. 2018년 해양사고 현황 통계표

01. 선박등록척수 대 해양사고 발생 척수 및 건수 현황(표 1-1)	52
02. 선박등록 현황(표 1-2)	53
03. 해역별 해양사고 발생건수(표 2)	54
04. 사고종류별 해양사고 발생 현황(표 3)	56
05. 선박총톤수별 해양사고 발생 현황(표 4)	57
06. 선박용도별 해양사고 발생 현황(표 5)	58
07. 시간별 해양사고 발생 현황(표 6)	59
08. 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생 현황(표 7)	60
09. 사고종류별 손상별 해양사고 발생 현황(표 8)	62
10. 선박용도별 손상별 해양사고 발생 현황(표 9)	63
11. 인명피해 현황(표 10)	64
12. 선박국적별 해양사고 발생 현황(표 48)	66
13. 조사 현황(표 11)	67
14. 심판 현황(표 12)	68
15. 사고종류별 재결 현황(표 13)	69
16. 심판횟수(표 14-1)	70
17. 심판계류일수(표 14-2)	71
18. 면허별 징계 현황(재결분)(표 15)	72
19. 징계자 연령별 현황(표 16)	74
20. 징계자 승선경력별 현황(표 17)	75
21. 제2심 청구 현황(표 18)	76
22. 제1심과 제2심의 징계량 대비(표 19)	77
23. 고등법원 소제기 현황(표 20)	78
24. 선박용도별 해양사고 원인 현황(재결분)(표 21)	79
25. 사고종류별 해양사고 원인 현황(재결분)(표 22)	87







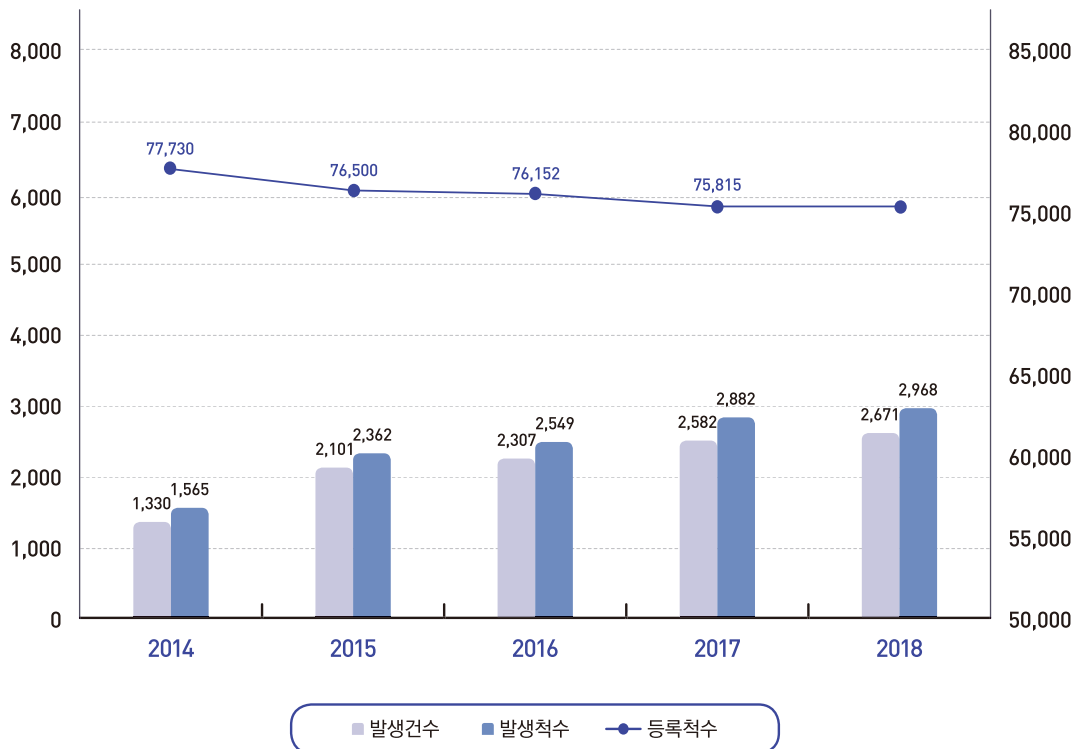
01.

선박등록척수 대 해양사고 발생 척수 및 건수 현황

표 1-1

(단위 : 건, 척, %)

척수/건수 연 도	2014	2015	2016	2017	2018
선박등록척수(A)	77,730	76,500	76,152	75,815	-
해양사고 발생척수(B)	1,565	2,362	2,549	2,882	2,968
해양사고 발생건수	1,330	2,101	2,307	2,582	2,671
해양사고 발생률(B/A)	2.01%	3.09%	3.35%	3.80%	-



02. 선박등록 현황

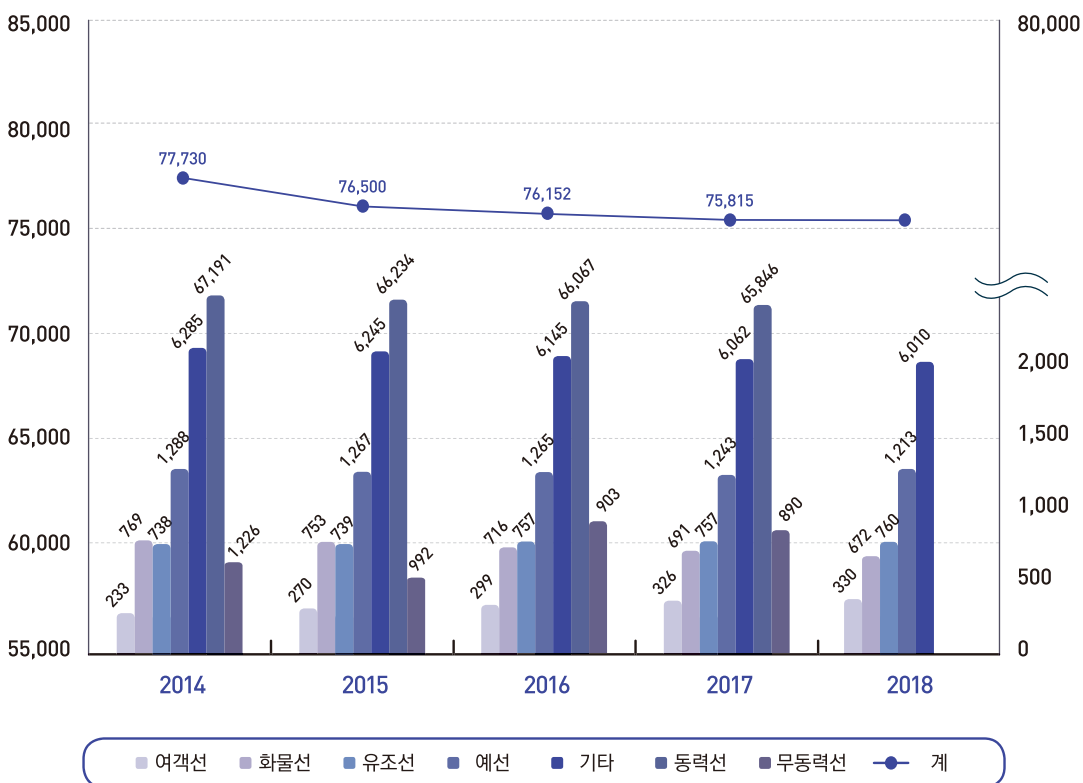
표 1-2

(단위 : 척)

4연도	용도	여객선	화물선	유조선	예선	기 타	어 선		계
							동력선	무동력선	
2014		233	769	738	1,288	6,285	67,191	1,226	77,730
2015		270	753	739	1,267	6,245	66,234	992	76,500
2016		299	716	757	1,265	6,145	66,067	903	76,152
2017		326	691	757	1,243	6,062	65,846	890	75,815
2018		330	672	760	1,213	6,010	-	-	-

* 2018년 어선 등록척수는 2019년 12월경 발표 예정

※ 출처 : 해양수산부 해사안전정책과(비어선), 어선정책팀(어선)





03. 해역별 해양사고 발생건수

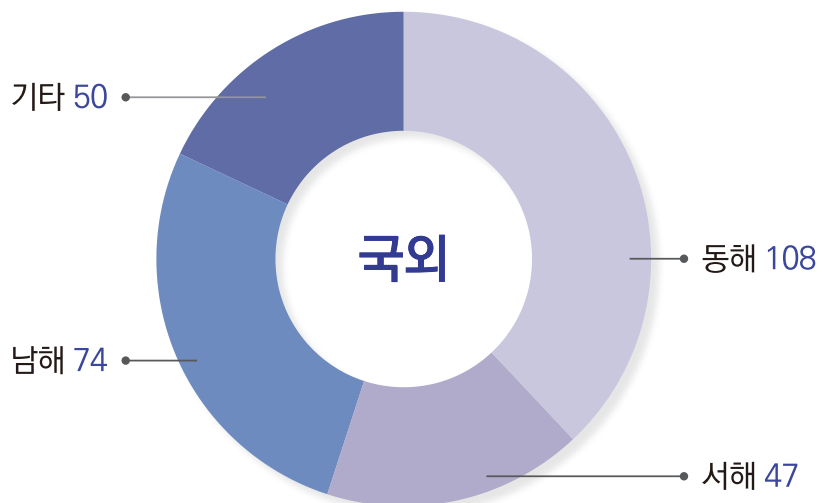
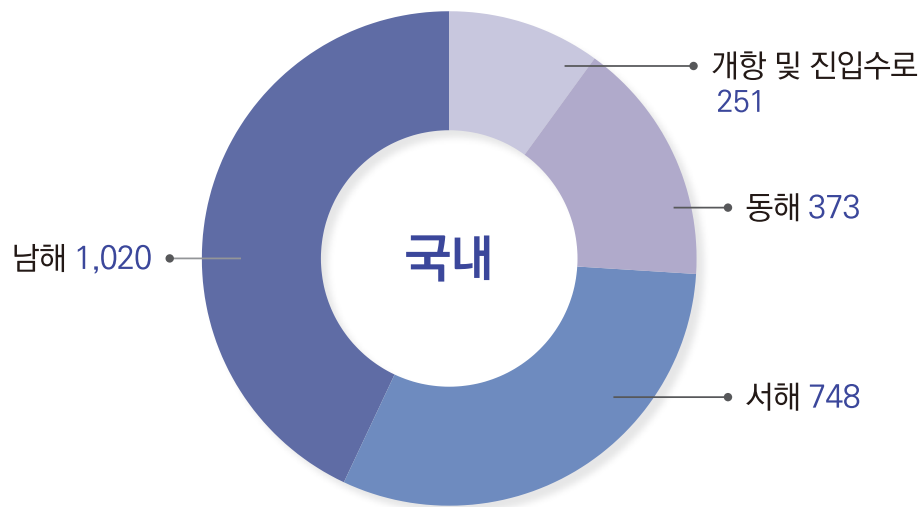
표 2

(단위 : 건)

해역			연도	2014	2015	2016	2017	2018
국내	개항 및 진입수로	인천항 및 진입수로	14	22	37	22	43	
		장항, 군산항 및 진입수로	12	12	23	24	34	
		대산항	1	6	5	3	8	
		평택·당진항	1	5	11	10	20	
		목포항 및 진입수로	15	14	24	31	37	
		여수항, 광양항 및 진입수로	6	11	13	27	16	
		삼천포, 통영항 및 통영해만, 견내량수로	3	56	20	17	1	
		마산항, 진해항, 진해만(가덕수로)	7	25	28	5	2	
		부산항 및 진입수로	45	66	85	52	19	
		부산-거제수역(옥포, 장승포항)	1	2	-	2	-	
		울산항 및 진입수로, 포항항	25	58	47	52	30	
		동해, 속초, 삼척항	5	9	11	4	6	
		제주, 서귀포항	7	5	8	26	12	
		기타 개항*	3	17	23	30	23	
	영해	동해	112	206	250	279	373	
		서해	405	546	579	743	748	
		남해	425	783	807	958	1,020	
	계			1,087	1,843	1,971	2,285	2,392
국외	동해		66	101	132	128	108	
	서해		25	42	36	43	47	
	남해		93	75	96	91	74	
	기타		59	40	72	35	50	
	계		243	258	336	297	279	
총계			1,330	2,101	2,307	2,582	2,671	

* 기타 개항(9개) : 경인항, 서울항, 태안항, 보령항, 완도항, 하동항, 고현항, 호산항, 옥계항

※ 해역 분류 : '영해'는 개항, 지정항 및 진입로를 제외한 영해 내를 말하며 국외 해역 중 '동·서·남해'는 한국영해, 일본영해, 중국영해를 제외한 동·서·남해 공해



04. 사고종류별 해양사고 발생 현황

표 3

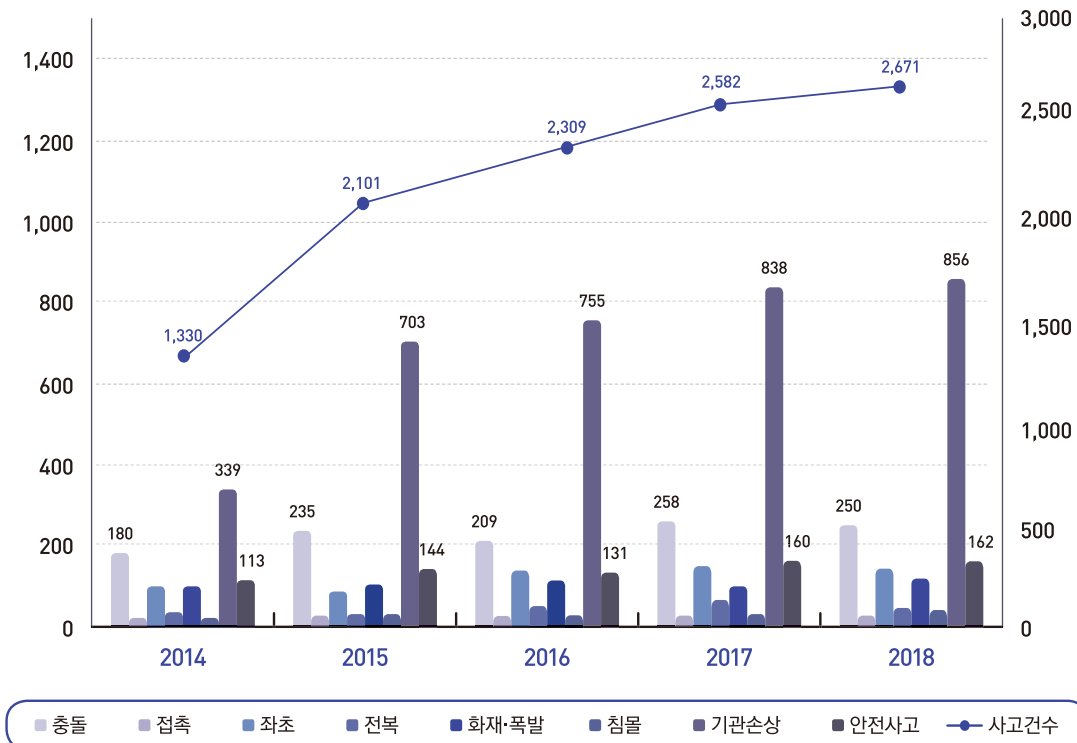
(단위 : 건)

연도 \ 사고 종류	충돌	접촉	좌초	전복	화재 · 폭발	침몰	기관 손상	안전 사고	부유물 감김	운항 저해	해양 오염	기타*	계
2014	180	19	96	35	97	19	339	113	205	-	-	227	1,330
2015	235	28	84	32	100	31	703	144	331	-	-	413	2,101
2016	209	23	137	49	113	27	755	131	390	-	-	473	2,307
2017	258	25	149	65	96	29	838	160	311	131	-	520	2,582
2018	250	20	142	46	119	38	856	162	278	155	80	525	2,671

* 기타 : 침수, 추진축계손상, 조타장치손상, 속구손상, 시설물손상, 행방불명 등

** 2017년부터 “안전·운항저해”항목이 분리되고 “안전저해”가 “부유물감김”으로 명칭 변경

*** 2018년부터 “인명사상”이 “안전사고”로 명칭 변경, 기타에 포함되었던 “해양오염”을 분리하여 별도 항목 표시



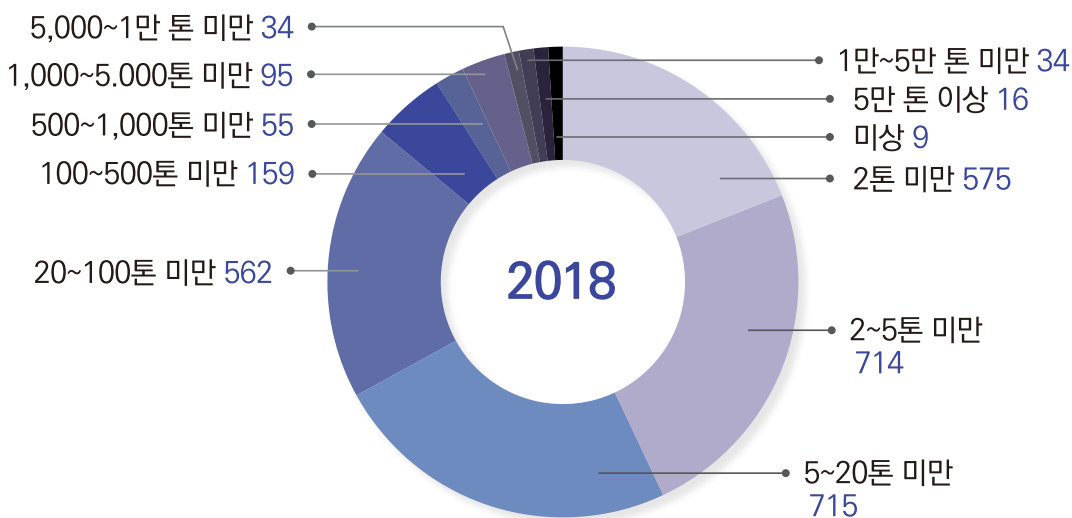
05. 선박총톤수별 해양사고 발생 현황

표 4

(단위 : 척)

연도 \ 톤수	2톤 미만	2 ~ 5톤 미만	5 ~ 20톤 미만	20 ~ 100톤 미만	100 ~ 500톤 미만	500 ~ 1,000톤 미만	1,000 ~ 5,000톤 미만	5,000 ~ 1만 톤 미만	1만 ~ 5만 톤 미만	5만 톤 이상	미상	계
2014	-	437	377	382	139	36	95	27	35	15	22	1,565
2015	-	891	596	499	148	34	97	31	30	14	22	2,362
2016	-	994	631	536	156	48	98	17	26	23	20	2,549
2017	-	1,224	721	512	150	30	97	39	37	28	44	2,882
2018	575	714	715	562	159	55	95	34	34	16	9	2,968

* 2018년부터 선박총톤수 '5톤 미만' 구간을 '2톤 미만'과 '2~5톤 미만' 구간으로 세분화



06. 선박용도별 해양사고 발생 현황

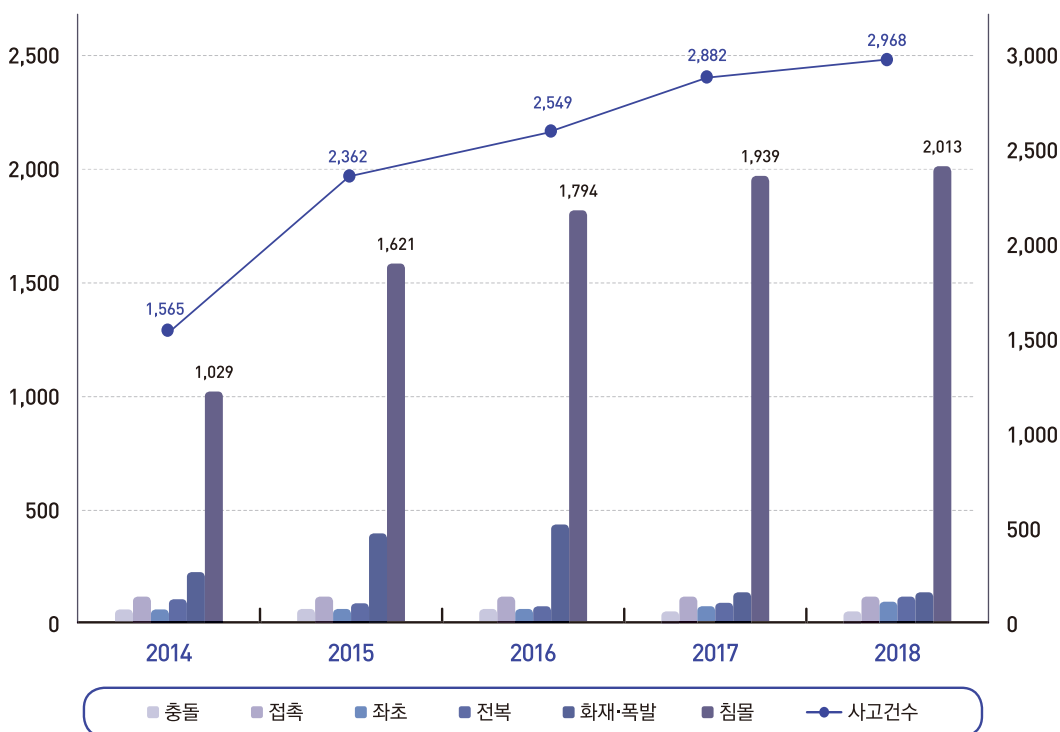
표 5

(단위 : 척)

연도	비어선							어선	계
	여객선	화물선	유조선	예인선	기타*	수상 레저기구	소계		
2014	51	111	51	102	221	-	536	1,029	1,565
2015	66	115	65	94	401	-	741	1,621	2,362
2016	65	116	67	77	430	-	755	1,794	2,549
2017	46	127	73	91	134	472	943	1,939	2,882
2018	44	112	89	111	130	469	955	2,013	2,968

* 기타 : 부선, 준설선, 여객도선, 유선, 관용선, 해경정, 군함, 어업지도선 등

** 2017년부터 “기타”에 포함되었던 “수상레저기구”를 분리하여 별도 항목으로 표시함

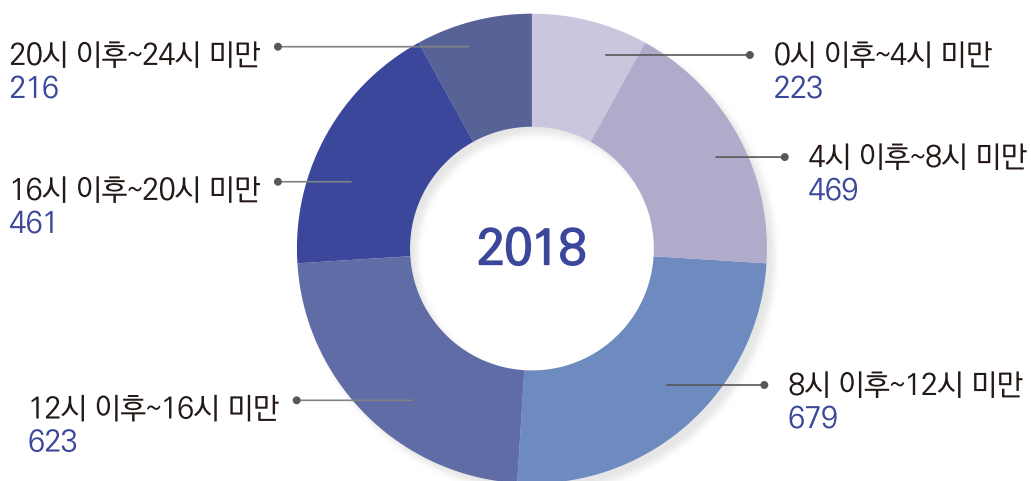


07. 시간별 해양사고 발생 현황

표 6

(단위 : 건)

시 간 연 도	0시 이후 ~4시 미만	4시 이후 ~8시 미만	8시 이후 ~12시 미만	12시 이후 ~16시 미만	16시 이후 ~20시 미만	20시 이후 ~24시 미만	계
2014	129	240	316	285	234	126	1,330
2015	176	382	521	475	353	194	2,101
2016	190	370	618	528	400	201	2,307
2017	185	420	648	625	481	223	2,582
2018	223	469	679	623	461	216	2,671





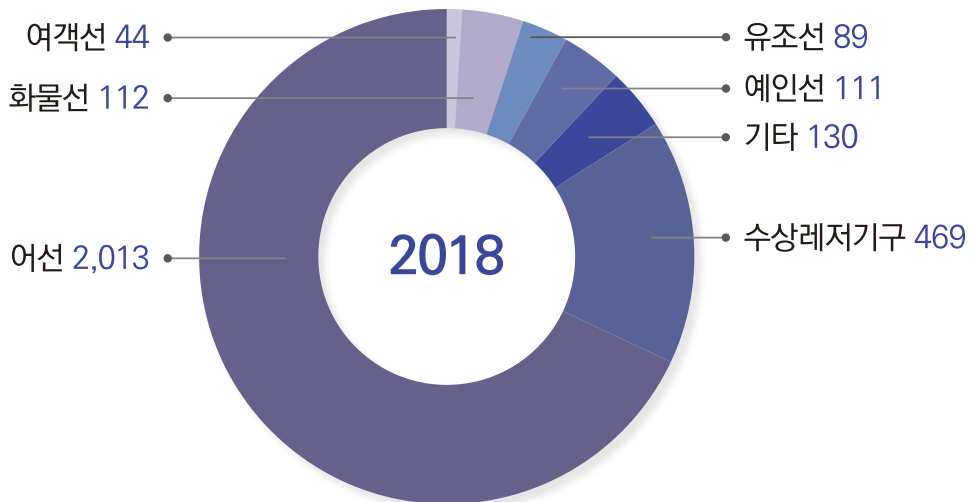
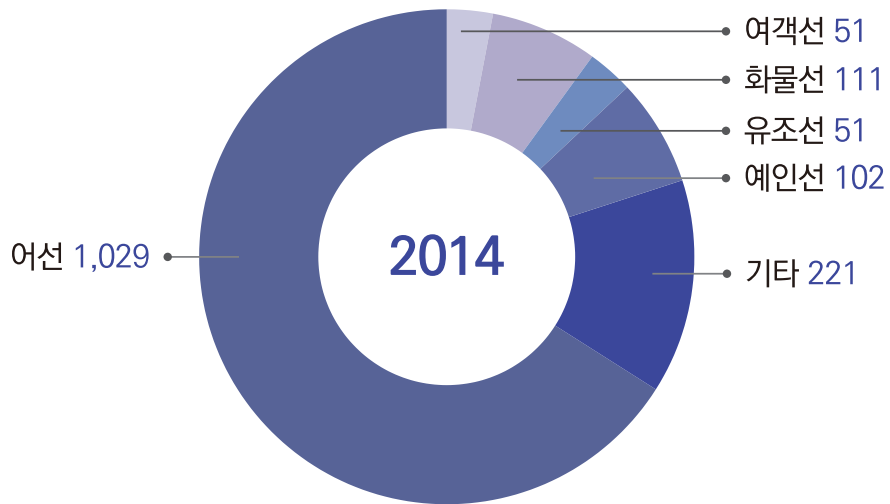
08.

선박용도별 사고종류별 해양사고 발생 현황

표 7

(단위 : 척)

사고종류		충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	안전 사고	부유물 감김	운항 저해	해양 오염	기타	계
용도	연도													
여객선	2014	5	3	5	1	1	-	16	2	11	-	-	7	51
	2015	5	5	3	1	1	-	25	2	12	-	-	12	66
	2016	9	5	-	-	1	-	21	2	16	-	-	11	65
	2017	16	3	1	-	4	-	8	1	6	4	-	3	46
	2018	10	1	4	-	-	-	5	1	10	5	-	8	44
화물선	2014	63	5	-	-	5	-	5	13	6	-	-	14	111
	2015	63	2	3	-	10	-	12	8	2	-	-	15	115
	2016	64	4	1	-	5	-	10	5	3	-	-	24	116
	2017	68	5	2	-	1	1	12	12	1	2	-	23	127
	2018	56	3	5	-	7	-	9	9	1	2	15	5	112
유조선	2014	14	1	-	-	4	1	5	7	3	-	-	16	51
	2015	21	3	-	1	9	-	7	2	4	-	-	18	65
	2016	18	1	2	-	6	-	10	3	4	-	-	23	67
	2017	31	-	-	-	4	-	4	11	4	-	-	19	73
	2018	24	2	5	-	9	-	14	6	3	3	20	3	89
예인선	2014	29	5	7	1	6	5	5	9	11	-	-	24	102
	2015	22	3	3	3	6	3	15	8	11	-	-	20	94
	2016	19	3	3	1	-	7	13	2	6	-	-	23	77
	2017	18	3	9	-	2	10	8	10	6	3	-	22	91
	2018	28	3	6	1	3	4	11	8	4	6	11	26	111
기 타	2014	50	7	12	13	7	2	56	4	40	-	-	30	221
	2015	49	5	11	5	10	6	167	9	85	-	-	54	401
	2016	40	4	21	12	10	9	178	6	83	-	-	67	430
	2017	46	3	7	-	13	8	6	7	6	11	-	27	134
	2018	35	4	6	3	10	7	12	2	3	8	6	34	130
수상 레저기구	2017	27	-	16	18	1	1	243	1	39	63	-	63	472
	2018	27	3	11	14	-	4	217	1	35	66	1	90	469
어 선	2014	218	3	75	22	85	12	252	82	138	-	-	142	1,029
	2015	318	12	65	26	65	23	477	119	219	-	-	297	1,621
	2016	276	7	113	36	95	14	524	113	280	-	-	338	1,796
	2017	333	14	117	47	73	13	557	121	249	49	-	366	1,939
	2018	333	7	107	30	91	23	588	136	222	69	27	380	2,013



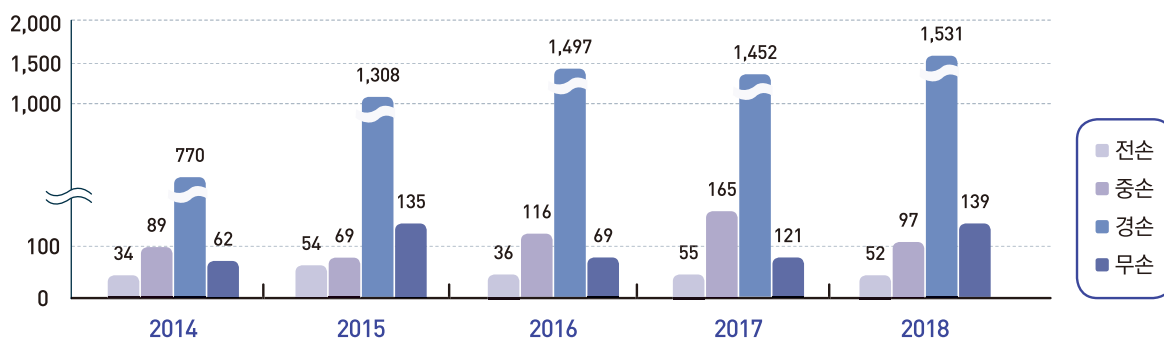
09. 사고종류별 손상별 해양사고 발생 현황

표 8

(단위 : 건)

사고종류		충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	기타	계
피해	연도									
전 손	2014	1	1	4	5	8	15	-	-	34
	2015	7	1	2	7	6	24	-	7	54
	2016	1	-	3	6	7	15	-	4	36
	2017	4	-	3	10	12	19	2	5	55
	2018	2	1	8	4	7	25	-	5	52
중 손	2014	4	-	24	20	31	4	4	2	89
	2015	5	1	11	8	17	1	10	16	69
	2016	11	-	19	23	17	3	8	35	116
	2017	8	1	15	18	15	4	54	50	165
	2018	1	-	6	12	16	4	48	10	97
경 손	2014	125	15	67	9	57	-	333	164	770
	2015	175	18	66	15	69	6	640	319	1,308
	2016	170	19	108	18	85	6	726	365	1,497
	2017	175	18	99	25	62	4	715	354	1,452
	2018	160	14	95	17	78	2	751	414	1,531
무 손	2014	47	3	1	1	1	-	2	7	62
	2015	48	7	5	1	8	-	53	13	135
	2016	27	4	6	-	4	1	19	8	69
	2017	53	4	21	1	1	1	28	12	121
	2018	62	3	17	2	4	1	14	36	139

※ 안전사고, 부유물감김, 운항저해, 해양오염, 피해미상 사고 제외



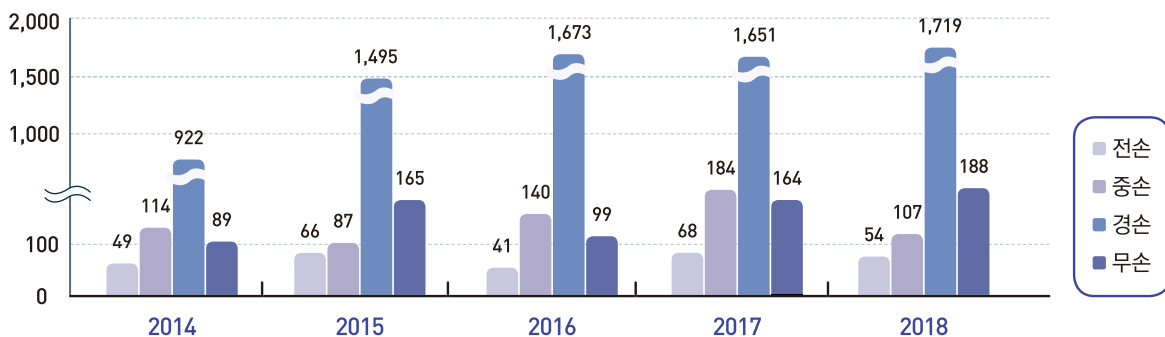
10. 선박용도별 손상별 해양사고 발생 현황

표 9

(단위 : 척)

선박 피해	연도	사고종류	비어선						어 선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구		
전 손	2014		1	2	-	4	5	-	12	49
	2015		1	1	2	4	10	-	18	66
	2016		-	-	-	4	10	-	14	41
	2017		-	1	1	6	10	4	22	68
	2018		-	2	-	3	4	8	17	54
중 손	2014		4	7	2	3	15	-	31	114
	2015		2	7	4	3	14	-	30	87
	2016		3	3	1	3	20	-	30	140
	2017		1	3	1	6	8	46	65	184
	2018		2	2	-	3	5	21	33	107
경 손	2014		30	64	22	34	136	-	286	922
	2015		43	68	32	48	234	-	425	1,495
	2016		41	78	37	41	285	-	482	1,673
	2017		27	67	37	24	61	293	509	1,651
	2018		21	57	44	49	69	290	530	1,719
무 손	2014		2	9	3	27	15	-	56	89
	2015		6	17	7	14	29	-	73	165
	2016		2	13	3	10	17	-	45	99
	2017		4	19	5	21	18	11	78	164
	2018		2	15	7	21	20	12	77	188

※ 안전사고, 부유물감김, 운항저해, 해양오염, 피해미상 사고 제외





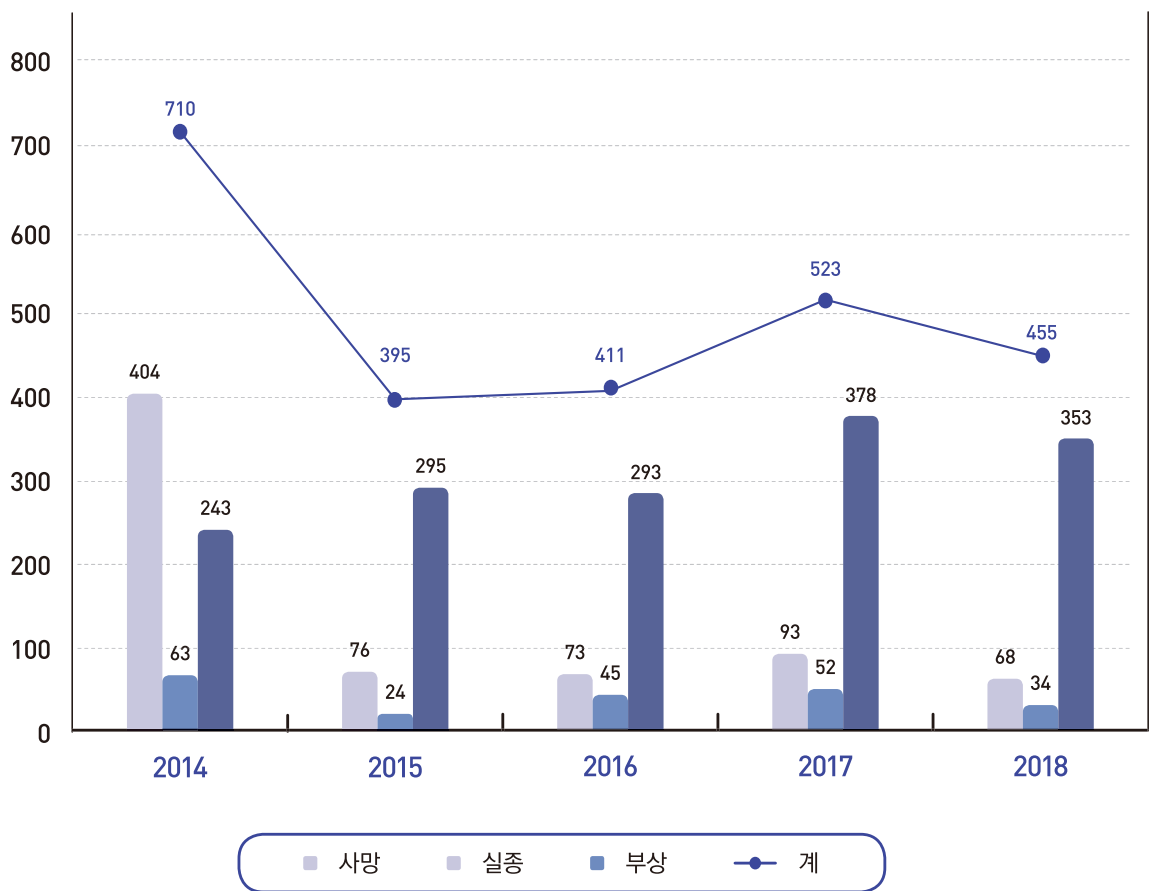
11.

인명피해 현황

표 10

(단위 : 명)

인명 피해	사고종류		충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	안전 사고	기타	계
	연도											
선원	사망	2018	6	-	2	14	-	1	-	40	-	63
	실종	2018	9	-	-	11	-	-	-	11	3	34
	부상	2018	103	1	36	10	13	1	-	89	-	253
	계	2018	118	1	38	35	13	2	-	140	3	350
여객	사망	2018	4	-	-	-	-	-	-	1	-	5
	실종	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	부상	2018	27	17	51	1	-	-	-	2	2	100
	계	2018	31	17	51	1	-	-	-	4	2	106
계	사망	2014	16	-	1	302	13	29	-	43	-	404
		2015	13	-	1	20	1	6	-	34	1	76
		2016	7	-	-	4	5	7	-	50	-	73
		2017	29	1	1	13	3	2	-	44	-	93
		2018	10	-	2	14	-	1	-	41	-	68
	실종	2014	11	-	-	10	5	26	-	11	-	63
		2015	4	-	-	5	1	1	-	13	-	24
		2016	14	-	-	9	1	-	-	21	-	45
		2017	6	-	-	7	-	23	-	16	-	52
		2018	9	-	-	11	-	-	-	11	3	34
	부상	2014	128	9	13	6	14	3	2	63	5	243
		2015	116	22	30	6	10	2	1	107	1	295
		2016	130	20	38	2	18	4	-	68	13	293
		2017	192	27	22	15	13	5	-	103	1	378
		2018	130	18	87	11	13	1	-	91	2	353
	계	2014	155	9	14	318	32	58	2	117	5	710
		2015	133	22	31	31	12	9	1	154	2	395
		2016	151	20	38	15	24	11	-	139	13	411
		2017	227	28	23	35	16	30	-	163	1	523
		2018	149	18	89	36	13	2	-	143	5	455





12. 선박국적별 해양사고 발생 현황

표 48

(단위 : 척)

연도	선종	국적 선	외국적선									계
			파 나 마	중 국	러 시 아	영 국	라 이 베 리 아	일 본	싱 가 포 르	캄 보 디 아	기 타	
2018	어선	1,988	2	9	10	-	-	-	-	-	4	2,013
	비어선	866	24	6	6	5	6	1	2	-	39	955
	계	2,854	26	15	16	5	6	1	2	-	43	2,968

* 2018년 통계표 신설

13. 조사 현황

표 11

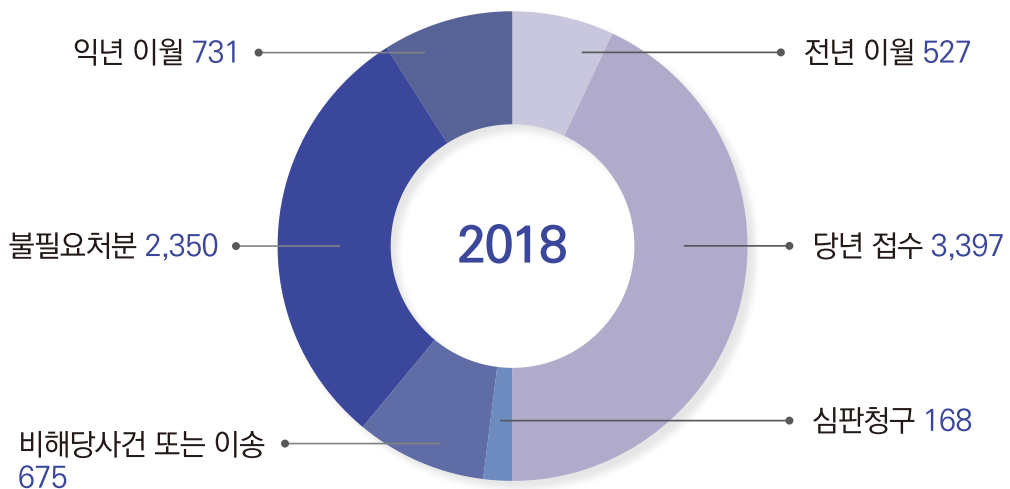
(단위 : 건)

구 분 연 도	전년 이월	당년 접수	계	처 리				
				심판청구	비해당사건 또는 이송	불필요처분	익년 이월	계
2014	226	1,041	1,267	222	91	505	449	1,267
2015	449	2,438	2,887	211*	428	1,701	548	2,888
2016	548	2,761	3,309	226	472	2,149	462	3,309
2017	462	3,169	3,631	223	601	2,280	527	3,631
2018	527	3,397	3,924	168	675	2,350	731	3,924

* 2013년 사건 1건 → 2015년 심판청구

** 전년 이월 : 접수연도에 사고 조사를 완료하지 못하고 다음연도로 넘어간 사고건수

*** 비해당사건 : 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조 1호(해양사고 정의)에 해당하지않는 사고로서 해양사고 조사·심판의 실익이 없는 사건

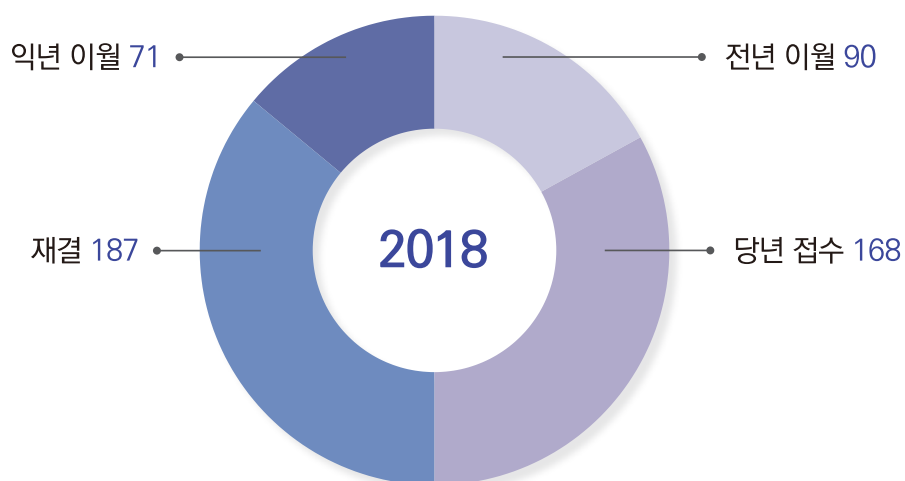


14. 심판 현황

표 12

(단위 : 건)

구분 연도	전년 이월	당년 접수	계	재결	익년 이월
2014	57	222	279	183	96
2015	96	211	307	211	96
2016	96	226	322	222	100
2017	100	223	323	233	90
2018	90	168	258	187	71



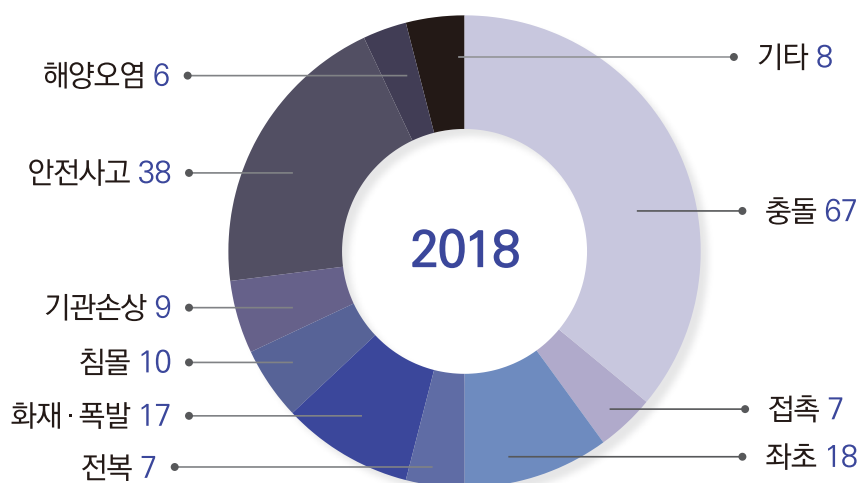
15.

사고종류별 재결 현황

표 13

(단위 : 건)

사고 종류 연도	충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	안전 사고	부유물 감김	운항 저해	해양 오염	기타	계
2014	90	12	12	3	19	7	5	25	1	-	-	9	183
2015	77	9	11	7	29	7	14	34	3	-	-	20	211
2016	91	9	19	10	14	8	15	31	-	-	-	25	222
2017	100	7	20	8	13	8	17	35	-	1	-	24	233
2018	67	7	18	7	17	10	9	38	-	-	6	8	187

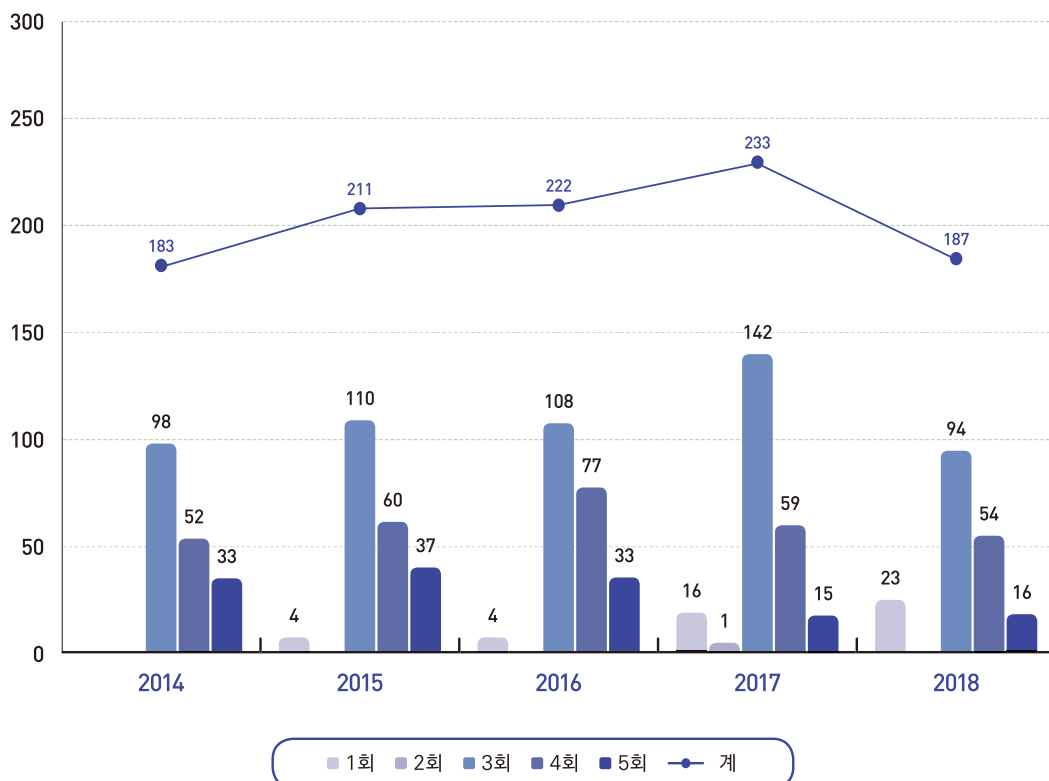


16. 심판횟수

표 14-1

(단위 : 건)

횟수 연도	1회	2회	3회	4회	5회 이상	계	건 당 평균횟수
2014	-	-	98	52	33	183	3.7
2015	4	-	110	60	37	211	3.7
2016	4	-	108	77	33	222	3.7
2017	16	1	142	59	15	233	3.3
2018	23	-	94	54	16	187	3.2

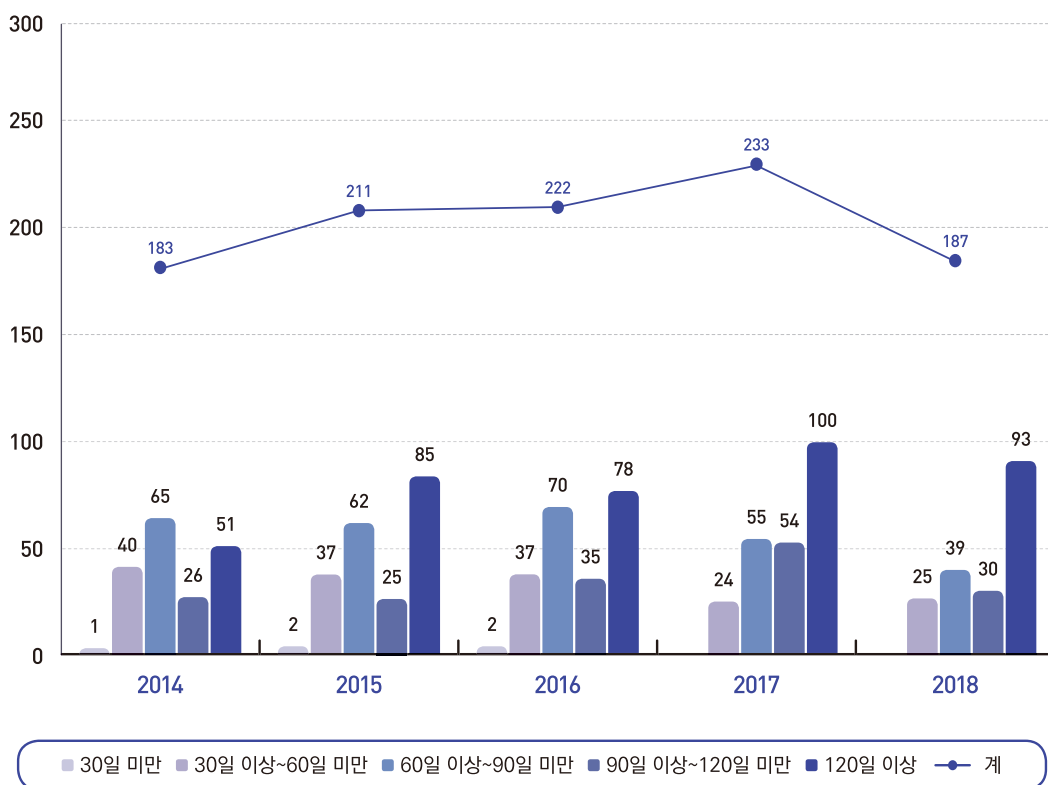


17. 심판계류일수

표 14-2

(단위 : 건)

연도 \ 일 수	30일 미만	30일 이상 ~60일 미만	60일 이상 ~90일 미만	90일 이상 ~120일 미만	120일 이상	계	건당 평균 계류일수
2014	1	40	65	26	51	183	120
2015	2	37	62	25	85	211	152
2016	2	37	70	35	78	222	153
2017	-	24	55	54	100	233	158
2018	-	25	39	30	93	187	163





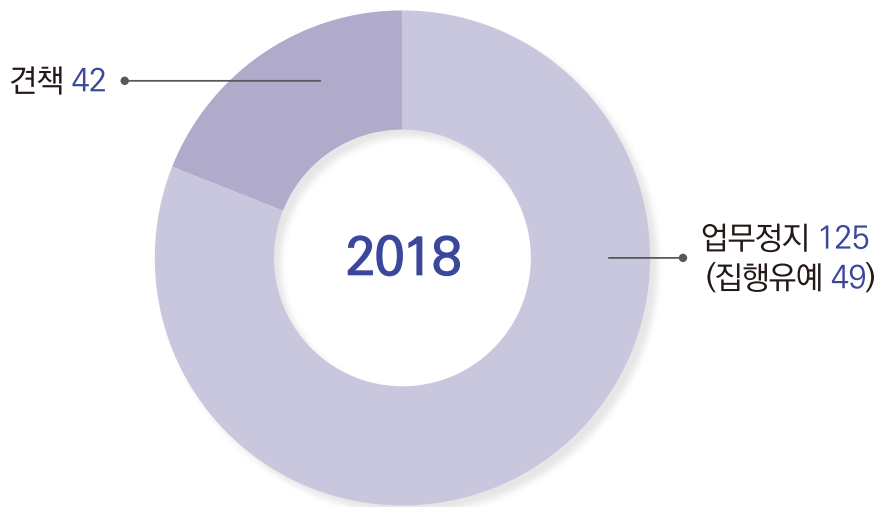
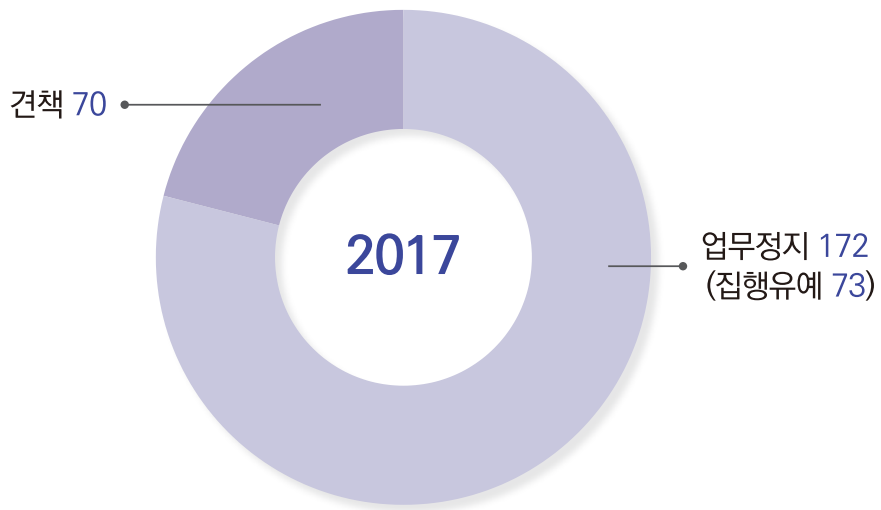
18. 면허별 징계 현황(재결분)

표 15

(단위 : 명)

징계	면허 연도	면허														계
		도선사	1급항해사	2급항해사	3급항해사	4급항해사	5급항해사	6급항해사	1급기관사	2급기관사	3급기관사	4급기관사	5급기관사	6급기관사	소형선박조종사	
면허취소	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
업무정지	2014	4	6	6	19	20	24	30	1	1	2	4	2	2	31	152
	2015	1	11	8	11	10	7	30	3	-	1	4	1	7	37	131
	2016	2	9	5	12	10	13	26	3	1	2	1	1	-	44	129
	2017	3	6	7	16	11	14	49	-	-	3	1	3	3	56	172
	2018	7	7	6	8	8	16	29	4	-	4	2	4	2	28	125
업무정지 중 집행유예	2014	-	-	5	9	14	23	24	1	1	2	4	2	2	26	113
	2015	-	-	-	-	2	5	18	-	-	-	-	1	6	21	53
	2016	-	-	-	1	-	11	13	-	-	1	-	1	-	21	48
	2017	-	-	-	-	1	7	27	-	-	-	-	1	2	35	73
	2018	-	-	-	-	1	14	16	-	-	-	-	4	1	13	49
견책	2014	2	2	2	4	5	3	16	1	1	3	-	2	4	25	70
	2015	1	8	8	7	3	3	16	6	2	5	4	4	3	14	84
	2016	4	3	3	10	9	7	10	6	3	4	3	1	2	18	83
	2017	1	4	6	6	11	4	11	1	1	3	3	2	4	13	70
	2018	-	3	4	1	7	5	10	1	-	1	1	1	3	5	42

* 징계집행유예제도 : 업무정지 중 그 기간이 1개월 이상 3개월 이하의 징계를 재결하는 경우에 선박운항에 관한 직무교육이 필요하다고 인정할 때에는 그 징계 재결과 함께 3개월 이상 9개월 이하의 기간 동안 징계의 집행을 유예하는 제도로써 2011.12.16 시행(「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」제6조의2).

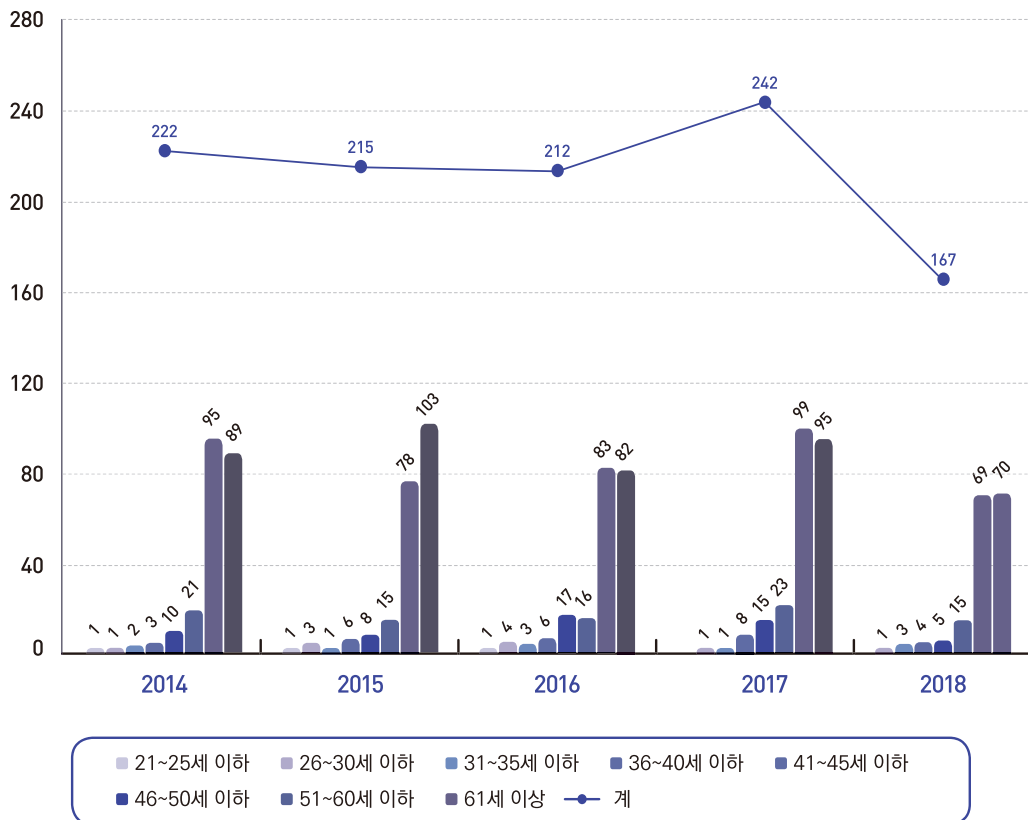


19. 징계자 연령별 현황

표 16

(단위 : 명)

연령 연도	20세 이하	21~ 25세 이하	26~ 30세 이하	31~ 35세 이하	36~ 40세 이하	41~ 45세 이하	46~ 50세 이하	51~ 60세 이하	61세 이상	계
2014	-	1	1	2	3	10	21	95	89	222
2015	-	1	3	1	6	8	15	78	103	215
2016	-	1	4	3	6	17	16	83	82	212
2017	-	-	1	1	8	15	23	99	95	242
2018	-	-	1	3	4	5	15	69	70	167

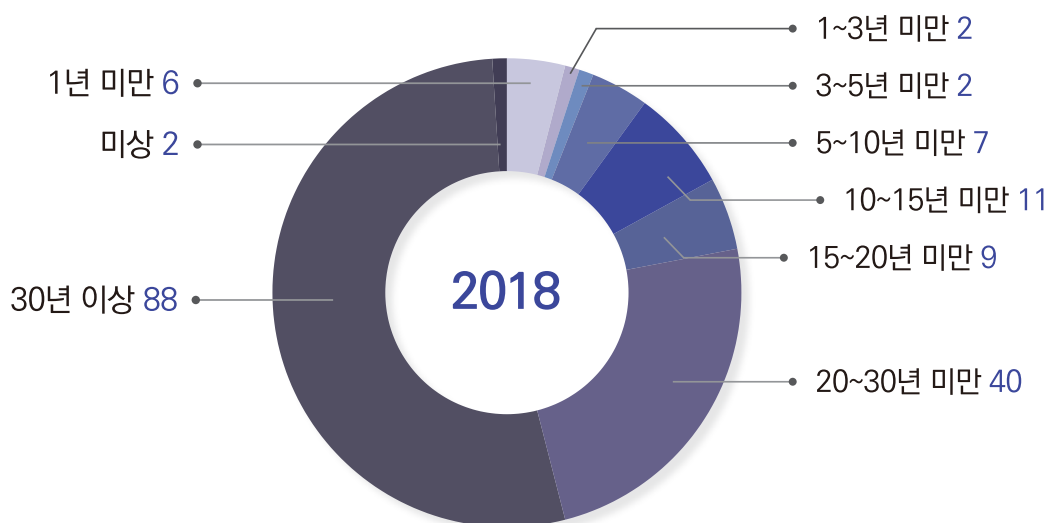


20. 징계자 승선헌력별 현황

표 17

(단위 : 명)

승선헌력 연도	1년 미 만	1~3년 미 만	3~5년 미 만	5~10년 미 만	10~15년 미 만	15~20년 미 만	20~30년 미 만	30년 이 상	미 상	계
2014	-	3	7	10	15	16	53	118	-	222
2015	-	2	3	10	14	17	60	109	-	215
2016	-	7	4	15	25	22	45	80	14	212
2017	1	3	8	15	24	32	59	98	2	242
2018	6	2	2	7	11	9	40	88	2	167





21. 제2심 청구 현황

표 18

(단위 : 건)

구 분 연 도	1심 재결 건 수	2심 청구 건 수	비율(%)	청 구 자 별		
				해양사고 관련자	조사관	해양사고 관련자 및 조사관
2014	183	19	10.4	16	1*	2
2015	211	27	12.8	27	-	-
2016	222	33	14.9	28	3	2
2017	233	24	10.3	19	1	4
2018	187	24	12.8	19	-	5

* 조사관이 2심 청구한 1건은 파기환송됨

22.

제1심과 제2심의 징계량 대비

표 19

(단위 : 건)

2심청구자	징계량	연도				
		2014	2015	2016	2017	2018
조사관	동 일	-	-	2	1	-
	가 중	-	-	-	1	-
	경 감	-	-	-	-	-
	계	-*	-	2	2	-
해양사고 관련자	동 일	10	13	16	12	8
	가 중	4	-	-	-	-
	경 감	2	11	5	6	7
	계	16	24	21	18	15
조 사 관 · 해양사고 관련자 상호 청구	동 일	1	-	-	-	3**
	가 중	1	-	-	-	1**
	경 감	-	-	1	-	3
	계	2	-	1	-	7

* 조사관이 2심 청구한 1건은 파기환송됨

** 조사관 · 해양사고 관련자가 인재 제2017-053호, 제2017-054호에 대하여 2심 청구한 사건은 중재 제2018-019호로 병합재결되어 제1심 대비 제2심 징계량이 각각 동일 1건, 가중 1건 산정됨



23. 고등법원 소제기 현황

표 20

(단위 : 건)

구 분 연 도	2심 재결 건수	소제기 건수	비율(%)	청 구 자 별		
				해양사고 관련자	조사관	해양사고 관련자 및 조사관
2014	19	3**	15.8	5**	-	-
2015	19	6	31.6	6	-	-
2016	25	3	12.0	3	-	-
2017	22	3	13.6	3	-	-
2018	22	2	9.1	2	-	-

* 2014. 5. 21. 중앙해심 전속 관할 변경(대법원 → 고등법원)

** 2014년 소제기 3건 중 2건은 양측 해양사고 관련자가 각각 소를 제기함

24.

선박용도별 해양사고 원인 현황(재결분)

표 21

(단위 : 건)

용도 해양사고의 원인			비어선							어선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기타	수상 레저기구	계		
운 항 과 실	출항준비 불량	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2016	3	1	-	-	-	-	4	-	4
		2017	-	1	-	-	-	-	1	1	2
		2018	-	-	-	1	-	-	1	2	3
		계	3	2	-	1	-	-	6	4	10
	수로조사 불충분	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	침로의 선정 유지불량	2014	-	1	-	-	-	-	1	-	1
		2015	-	-	-	1	-	-	1	-	1
		2016	1	-	-	-	-	-	1	-	1
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	1	1	-	1	-	-	3	-	3
	선위확인 소홀	2014	1	-	-	-	-	-	1	3	4
		2015	-	-	-	1	-	-	1	4	5
		2016	4	-	-	-	-	-	4	6	10
		2017	-	-	-	1	3	-	4	8	12
		2018	-	2	-	1	-	-	3	9	12
		계	5	2	-	3	3	-	13	30	43



표 21

(단위 : 건)

해양사고의 원인			용 도	비어선						어선	소계
				여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구		
운 항 과 실	조선 부적절	2014	－	4	－	－	1	－	5	2	7
		2015	2	1	1	1	－	－	5	3	8
		2016	4	2	1	1	1	－	9	3	12
		2017	2	1	－	2	1	－	6	1	7
		2018	2	－	－	3	1	－	6	－	6
		계	10	8	2	7	4	－	31	9	40
	경계소홀	2014	4	16	12	11	－	－	43	56	99
		2015	3	6	9	15	2	－	35	36	71
		2016	3	6	4	9	4	－	26	46	72
		2017	5	4	7	8	6	－	30	56	86
		2018	1	－	3	3	－	－	10	34	44
		계	16	32	35	46	12	－	144	228	372
	황천대비 대응불량	2014	－	－	－	－	1	－	1	3	4
		2015	－	3	－	－	1	－	4	3	7
		2016	－	－	－	－	1	－	1	－	1
		2017	1	－	－	1	－	－	2	2	4
		2018	－	－	2	4	1	－	7	1	8
		계	1	3	2	5	4	－	15	9	24
	묘박 계류의 부적절	2014	－	1	－	－	－	－	1	－	1
		2015	－	－	－	－	－	－	－	－	－
		2016	－	－	－	－	－	－	－	－	－
		2017	1	－	－	1	－	－	2	4	6
		2018	－	－	－	1	－	－	1	－	1
		계	1	1	－	2	－	－	4	4	8

표 21

(단위 : 건)

<div> <div>용도</div> <div>해양사고의 원인</div> </div>			비어선							어선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
운 항 과 실	항행법규 위반	2014	-	1	-	1	-	-	2	-	2
		2015	-	-	-	1	-	-	1	6	7
		2016	1	-	-	3	-	-	4	11	15
		2017	-	1	-	3	-	-	4	6	10
		2018	1	2	2	2	-	-	7	4	11
		계	2	4	2	10	-	-	18	27	45
	복무감독 소홀	2014	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	2	2
		2016	-	-	-	-	-	-	-	4	4
		2017	-	-	-	-	-	-	-	4	4
		2018	-	-	-	-	-	-	-	2	2
		계	-	-	-	-	-	-	-	13	13
	당직근무 태만	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	1	2	-	3	-	3
		2016	1	2	-	-	-	-	3	5	8
		2017	-	-	-	-	-	-	-	3	3
		2018	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		계	1	2	-	1	2	-	6	9	15
	선내작업 안전수칙 미준수	2014	-	4	1	3	1	-	9	11	20
		2015	-	7	2	3	1	-	13	21	34
		2016	-	3	5	2	1	-	11	16	27
		2017	-	2	-	2	1	-	5	15	20
		2018	1	2	-	3	-	-	6	22	28
		계	1	18	8	13	4	-	44	85	129



표 21

(단위 : 건)

용도 해양사고의 원인			비어선							어선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
운 항 과 실	운항과실 기타	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	1	-	-	-	-	-	1	2	3
		2016	1	-	-	2	-	-	3	1	4
		2017	-	-	-	1	2	-	3	-	3
		2018	-	4	2	2	-	-	8	-	8
		계	2	4	2	5	2	-	15	3	18
	계	2014	5	27	13	15	3	-	63	76	139
		2015	6	17	12	23	6	-	64	78	142
		2016	18	14	10	17	7	-	66	92	158
		2017	9	9	7	19	13	-	57	100	157
		2018	5	10	9	20	2	3	49	75	124
		계	43	77	51	94	31	3	299	421	720
취 급 불 량 및 결 함	선체, 기관설비 결함	2014	2	2	1	1	1	-	7	8	15
		2015	1	2	-	1	-	-	4	8	12
		2016	4	2	-	1	1	-	8	4	12
		2017	8	1	1	1	1	-	12	13	25
		2018	8	2	1	1	2	-	14	9	23
		계	23	9	3	5	5	-	45	42	87
	기관설비 취급불량	2014	4	1	2	1	-	-	8	6	14
		2015	13	3	3	4	2	-	25	11	36
		2016	16	1	2	1	-	-	20	7	27
		2017	9	-	-	1	2	-	12	7	19
		2018	6	2	2	2	2	-	14	5	19
		계	48	7	9	9	6	-	79	36	115

표 21

(단위 : 건)

용도 해양사고의 원인			비어선							어선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
취급불량 및 결함	화기취급불량, 전선노후, 합선	2014	-	-	1	-	-	-	1	2	3
		2015	-	-	1	-	-	-	1	3	4
		2016	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2017	-	-	-	-	-	-	-	2	2
		2018	1	-	-	-	-	-	1	2	3
		계	1	-	2	-	-	-	3	10	13
	계	2014	6	3	4	2	1	-	16	16	32
		2015	14	5	4	5	2	-	30	22	52
		2016	20	3	2	2	1	-	28	12	40
		2017	17	1	1	2	3	-	24	22	46
		2018	15	4	3	3	4	-	29	16	45
		계	72	16	14	14	11	-	127	88	215
기 타	여객, 화물의 적재불량	2014	-	-	2	1	-	-	3	-	3
		2015	-	-	2	-	1	-	3	-	3
		2016	-	1	2	-	-	-	3	-	3
		2017	-	2	-	1	-	-	3	3	6
		2018	-	-	1	-	-	-	1	3	4
		계	-	3	7	2	1	-	13	6	19
	선박운항관리 부적절	2014	-	2	-	-	-	-	2	3	5
		2015	-	3	-	-	4	-	7	4	11
		2016	-	-	1	1	3	-	5	8	13
		2017	-	4	2	-	1	-	7	8	15
		2018	1	-	-	2	1	1	5	1	6
		계	1	9	3	3	9	1	26	24	50



표 21

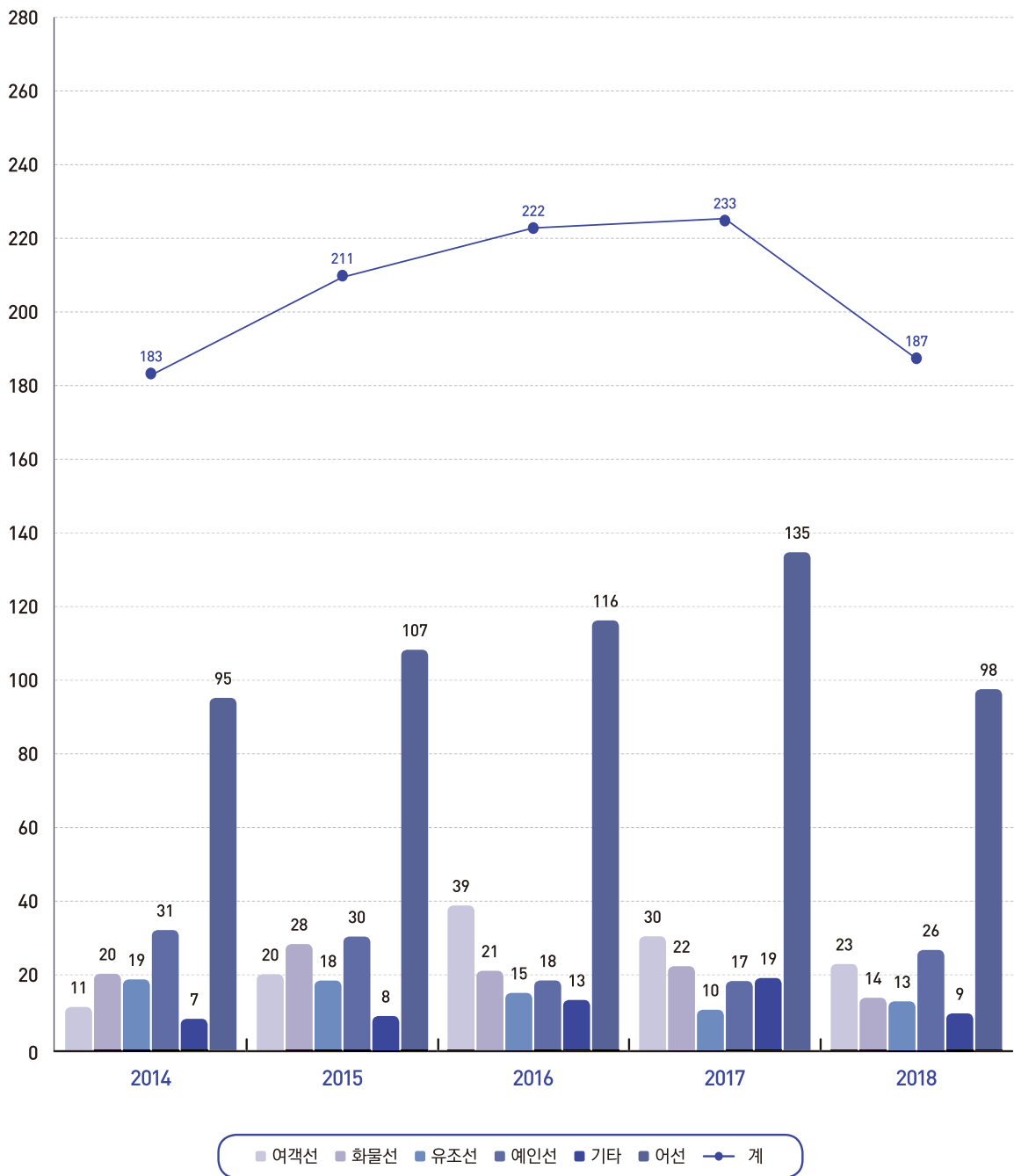
(단위 : 건)

용도 해양사고의 원인		비어선							어선	소계
		여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
기 타	승무원 배승 부적절	2014	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	1	1
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	-	-	-	-	-	-	1	1
	항해원조시설 부적절	2014	-	-	-	1	-	1	-	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	1	1	-	1
		2017	2	-	-	-	1	3	-	3
		2018	-	-	-	-	1	1	-	1
		계	2	-	-	1	3	6	-	6
	기상 등 불가항력	2014	-	1	-	1	1	3	-	3
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	1	-	-	-	1	2	3	5
		2017	1	1	-	-	1	3	-	3
		2018	2	-	-	1	1	4	1	5
		계	4	2	-	2	4	12	4	16
	기 타	2014	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	3	3
		2016	-	-	-	1	-	1	1	2
		2017	1	-	-	-	-	1	1	2
		2018	-	-	-	-	-	-	2	2
		계	1	-	-	1	-	2	7	9

표 21

(단위 : 건)

용 도 해양사고의 원인			비어선							어선	소계
			여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
기 타	계	2014	-	3	2	3	1	-	9	3	12
		2015	-	3	2	-	5	-	10	7	17
		2016	1	1	3	2	5	-	12	12	24
		2017	4	7	2	1	3	-	17	13	30
		2018	3	-	1	3	3	1	11	7	18
		계	8	14	10	9	17	1	59	42	101
합 계		2014	11	33	19	20	5	-	88	95	183
		2015	20	25	18	28	13	-	104	107	211
		2016	39	18	15	21	13	-	106	116	222
		2017	30	17	10	22	19	-	98	135	233
		2018	23	14	13	26	9	4	89	98	187
		계	123	107	75	117	59	4	485	551	1,036



25. 사고종류별 해양사고 원인 현황(재결분)

표 22

(단위 : 개)

해양사고의 원인			용도	충돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	기타	계
운 항 과 실	출항준비 불량	2014	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
		2015	-	-	1	-	1	-	-	-	-	3	5
		2016	1	1	1	-	-	1	-	-	-	5	9
		2017	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2
		2018	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-	4
		계	2	1	4	2	1	2	-	-	-	9	21
	수로조사 불충분	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	침로의 선정 유지불량	2014	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
		2015	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2016	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4
	선위확인 소홀	2014	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4
		2015	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	5
		2016	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10
		2017	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	13
		2018	-	1	11	-	-	-	-	-	-	-	12
		계	-	2	42	-	-	-	-	-	-	-	44



표 22

(단위 : 개)

해양사고의 원인			용 도	총 돌	접 축	좌 초	전 복	화재 · 폭발	침 물	기관 손상	안전 사고	기타	계
운 항 과 실	조선 부적절	2014		1	4	2	-	-	1	-	1	-	9
		2015		4	3	2	-	-	-	-	-	1	10
		2016		3	3	1	3	-	1	-	2	1	14
		2017		5	2	-	-	-	-	-	1	-	8
		2018		5	1	1	-	-	3	-	-	-	10
		계		18	13	6	3	-	5	-	4	2	51
	경계소홀	2014		169	7	5	-	-	1	-	1	2	185
		2015		127	2	3	1	-	1	-	-	2	136
		2016		133	2	1	2	-	1	-	-	-	139
		2017		147	2	-	1	-	-	-	-	4	154
		2018		71	2	1	-	-	-	-	-	1	75
		계		647	15	10	4	-	3	-	1	9	689
	황천 대비 대응불량	2014		-	1	-	1	-	2	-	-	-	4
		2015		2	-	1	2	-	3	-	-	-	8
		2016		2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
		2017		7	1	1	-	-	-	-	-	-	9
		2018		6	-	2	-	-	2	-	2	-	12
		계		17	2	4	3	-	7	-	2	-	35
	묘박 계류의 부적절	2014		1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2015		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016		1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2017		1	-	4	1	-	-	-	-	1	7
		2018		2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
		계		5	-	4	1	-	-	-	-	1	11

표 22

(단위 : 개)

해양사고의 원인			용 도	충 돌	접 촉	좌 초	전 복	화재 · 폭발	침 몰	기관 손상	안전 사고	기타	계
운 항 과 실	항행법규 위반	2014		15	-	-	-	-	-	-	-	-	15
		2015		21	-	-	-	-	-	-	-	-	21
		2016		35	-	-	-	-	-	-	-	-	35
		2017		36	-	-	-	-	-	-	-	-	36
		2018		27	-	-	-	-	-	-	-	-	27
		계		134	-	-	-	-	-	-	-	-	134
	복무감독 소홀	2014		-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
		2015		-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
		2016		-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
		2017		-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
		2018		-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
		계		-	-	-	-	-	-	-	12	-	12
	당직근무 태만	2014		3	-	1	-	-	-	-	-	-	4
		2015		4	-	1	-	-	-	-	-	1	6
		2016		6	1	4	-	1	-	-	-	2	14
		2017		3	-	1	-	-	-	-	-	-	4
		2018		3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
		계		19	1	7	-	1	-	-	-	3	31
	선내작업 안전수칙 미준수	2014		-	-	-	-	1	-	-	19	-	20
		2015		-	-	-	1	1	-	-	31	5	38
		2016		-	-	-	1	1	-	-	22	4	28
		2017		-	-	-	1	-	1	-	15	4	21
		2018		-	-	-	-	-	-	-	26	3	29
		계		-	-	-	3	3	1	-	113	16	136



표 22

(단위 : 개)

해양사고의 원인			용도	총돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	기타	계
운항과실	운항과실 기타	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	1	-	-	-	2	-	-	-	-	1	4
		2016	4	1	-	1	-	-	-	-	-	1	7
		2017	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	3
		2018	8	2	2	-	-	1	-	-	-	-	13
		계	13	4	3	1	2	2	-	-	-	2	27
	계	2014	191	12	13	1	2	4	-	21	2	2	246
		2015	160	6	12	4	4	4	-	33	13	236	236
		2016	185	8	18	7	2	3	-	28	13	264	264
		2017	199	6	20	3	-	3	-	20	10	261	261
		2018	123	6	18	2	-	6	-	30	4	189	189
		계	858	38	81	17	8	20	-	132	42	1,196	1,196
취급불량 및 결함	선체, 기관설비 결함	2014	1	-	-	-	6	-	5	-	2	14	14
		2015	-	2	-	1	10	-	14	1	5	33	33
		2016	1	-	-	1	2	-	14	-	4	22	22
		2017	1	-	-	1	3	1	9	1	3	19	19
		2018	1	-	-	1	6	2	5	3	5	23	23
		계	4	2	-	4	27	3	47	5	19	111	111
	기관설비 취급불량	2014	-	-	-	-	3	-	-	-	1	4	4
		2015	-	-	-	-	3	-	-	-	1	4	4
		2016	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1
		2017	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	2
		2018	2	-	-	-	7	-	4	3	4	20	20
		계	2	-	-	-	16	-	4	3	6	31	31

표 22

(단위 : 개)

해양사고의 원인			용 도	충돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	기타	계
취급불량 및 결함	화기취급불량, 전선노후, 합선	2014	-	-	-	4	8	1	-	-	-	4	17
		2015	-	-	-	-	9	-	-	-	-	3	12
		2016	-	1	-	4	4	1	1	-	-	4	15
		2017	-	-	-	-	7	-	8	1	10	10	26
		2018	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
		계	-	1	-	8	31	2	9	1	21	21	73
	계	2014	1	-	-	4	17	1	5	-	-	7	35
		2015	-	2	-	1	22	-	14	1	9	9	49
		2016	1	1	-	5	7	1	15	-	-	8	38
		2017	1	-	-	1	12	1	17	2	13	13	47
		2018	3	-	-	1	16	2	9	6	9	9	46
		계	6	3	-	12	74	5	60	9	46	46	215
기 타	여객, 화물의 적재불량	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
		2015	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
		2016	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
		2017	-	-	-	5	1	1	-	-	-	1	8
		2018	-	-	-	2	1	1	-	-	-	-	4
		계	-	-	-	9	2	2	-	-	-	3	16
	선박운항관리 부적절	2014	-	-	-	-	-	2	-	3	-	-	5
		2015	2	2	-	-	2	2	-	2	3	3	13
		2016	2	-	1	-	3	1	-	6	1	1	14
		2017	-	-	-	1	-	3	-	9	4	4	17
		2018	-	1	-	-	-	1	-	2	2	2	6
		계	4	3	1	1	5	9	-	22	10	10	55



표 22

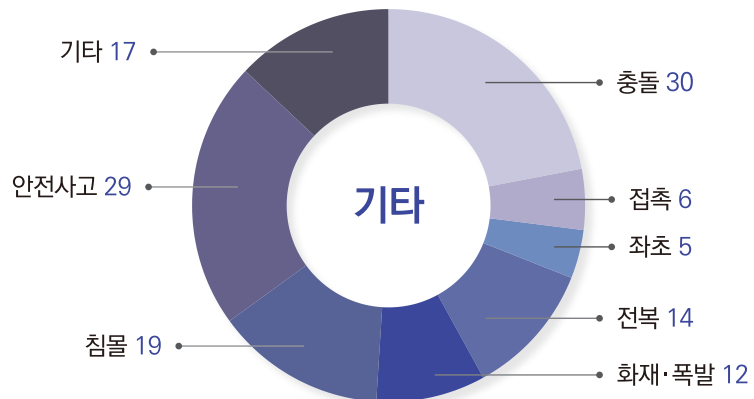
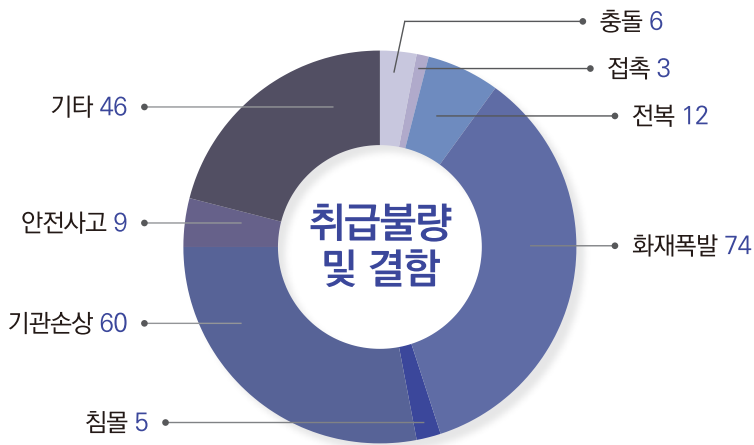
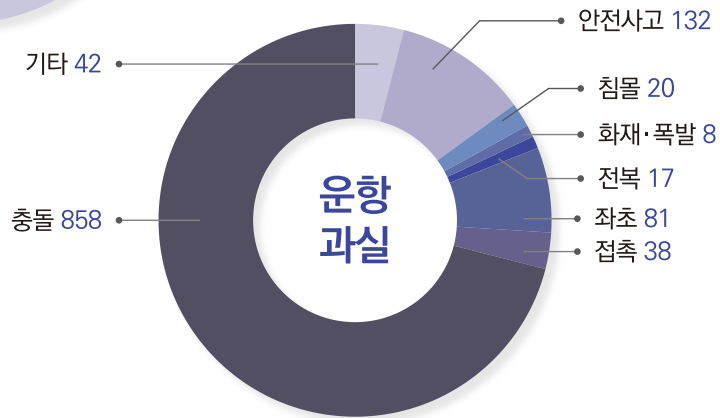
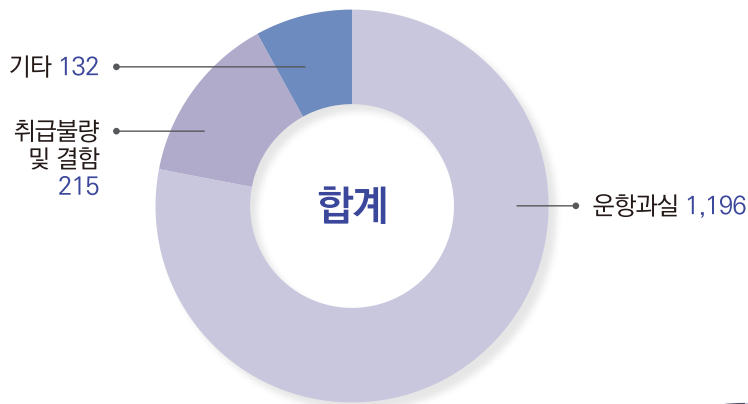
(단위 : 개)

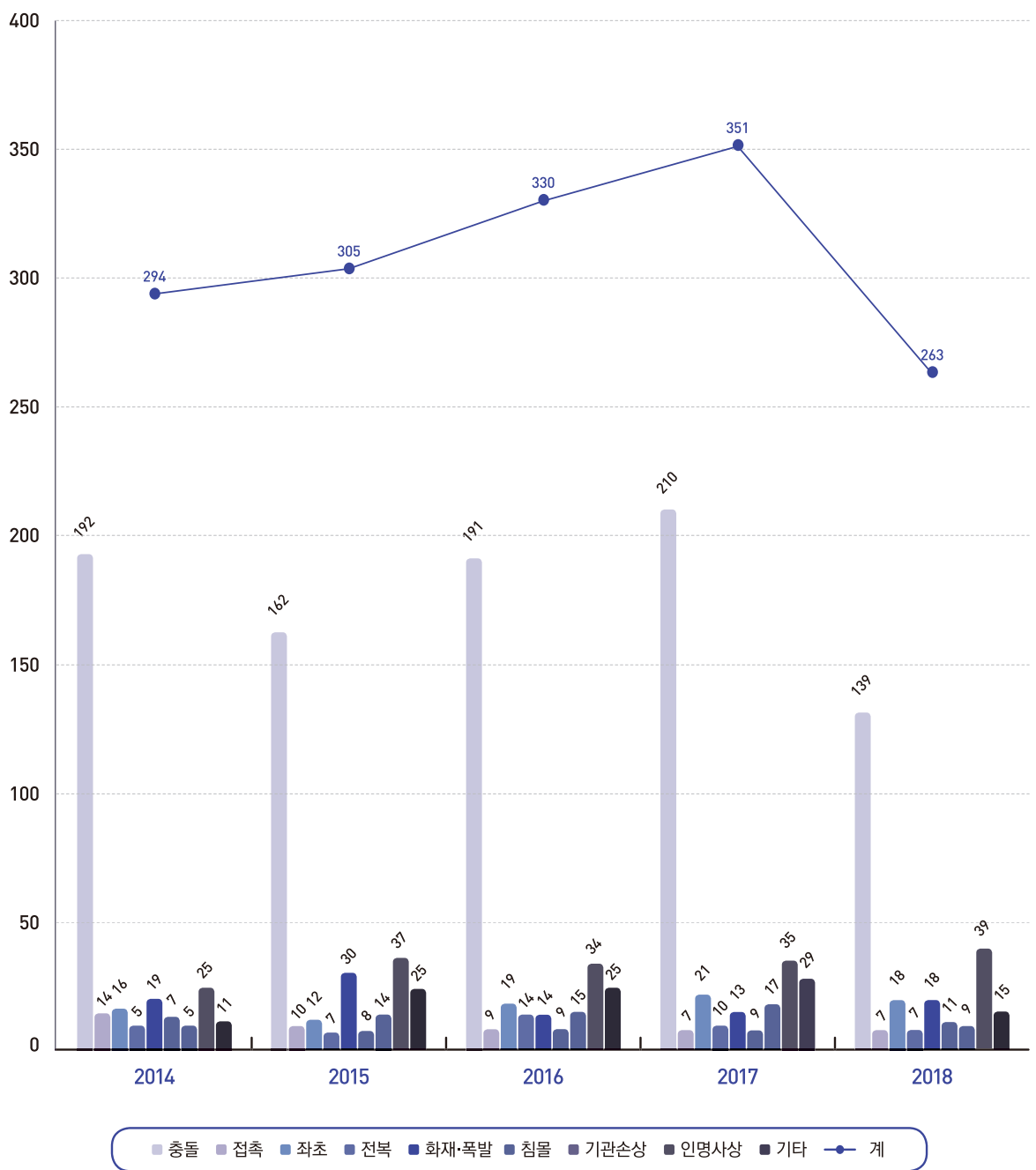
해양사고의 원인			용 도	충돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	기타	계
기 타	승무원 배승 부적절	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
		2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		계	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	항해원조시설 부적절	2014	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2017	2	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4
		2018	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
		계	2	2	-	1	-	-	-	-	1	1	7
	기상 등 불가항력	2014	-	1	3	-	-	-	-	-	1	-	5
		2015	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
		2016	1	-	-	1	-	-	3	-	-	1	6
		2017	2	-	1	-	-	-	1	-	-	1	5
		2018	8	-	-	1	-	-	1	-	-	-	10
		계	11	1	4	2	-	-	6	-	1	2	27
	기 타	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	1	2	1	-	-	1	-	5
		2016	2	-	-	-	2	1	-	-	-	1	6
		2017	6	-	-	-	-	-	-	-	2	-	8
		2018	5	-	-	-	1	-	-	-	1	-	7
		계	13	-	-	1	5	2	-	-	4	1	26

표 22

(단위 : 개)

<div> <div>용도</div> <div>해양사고의 원인</div> </div>			충돌	접촉	좌초	전복	화재·폭발	침몰	기관손상	안전사고	기타	계
기 타	계	2014	-	2	3	-	-	2	-	4	2	13
		2015	2	2	-	2	4	4	-	3	3	20
		2016	5	-	1	2	5	5	-	6	4	28
		2017	10	1	1	6	1	5	-	13	6	43
		2018	13	1	-	4	2	3	-	3	2	28
		계	30	6	5	14	12	19	-	29	17	132
	합 계	2014	192	14	16	5	19	7	5	25	11	294
		2015	162	10	12	7	30	8	14	37	25	305
		2016	191	9	19	14	14	9	15	34	25	330
		2017	210	7	21	10	13	9	17	35	29	351
		2018	139	7	18	7	18	11	9	39	15	263
		계	894	47	86	43	94	44	60	170	105	1,543







『2018년 해양사고 통계와 사고사례』의 저작물은 ‘공공누리’ 출처표시·상업용금지·변경금지 조건에 따라 이용할 수 있습니다.

공공누리는 공공기관의 저작물을 자유롭게 활용할 수 있도록 표준화한 공공저작물 자유이용허락 표시제도입니다. www.kogil.or.kr

발 간 중앙해양안전심판원
· 편집위원 조사관 김병곤
· 편집총괄 사무관 최희동
· 편집실무 주무관 문영재

발간등록 11-1192251-000021-10

발 행 일 2019. 6

디자인 · 인쇄 북토리

중앙해양안전심판원(www.kmst.go.kr) 홈페이지의 <자료실/간행물>에서 전자파일(PDF)로도 볼 수 있습니다.

내일을 위한 정부혁신

보다 나은 해양수산부

