

1

4월 해양사고 현황 (2018~2022)



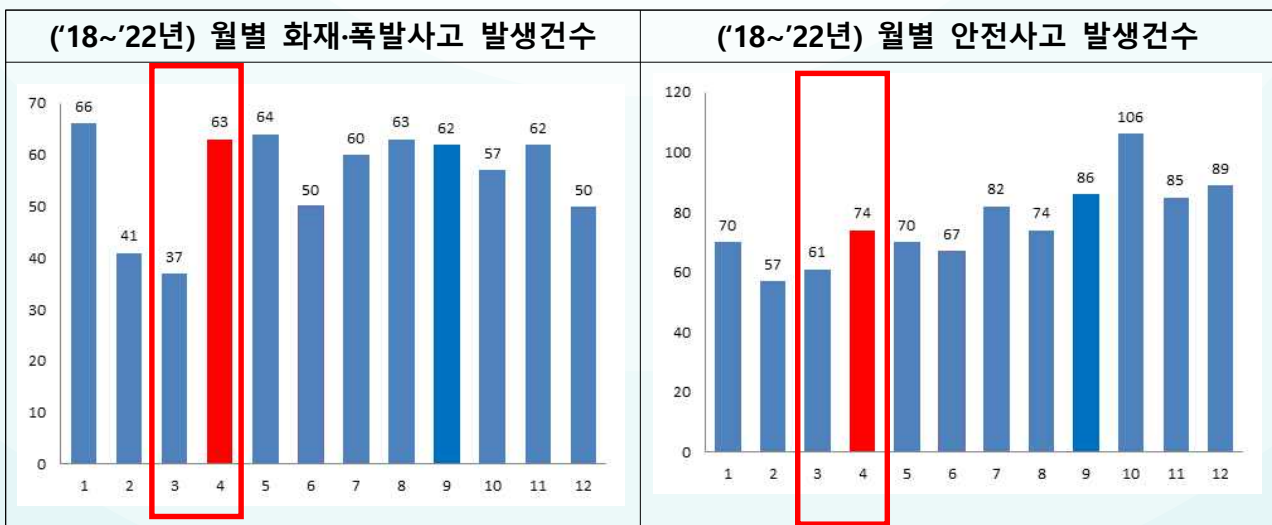
□ 최근 5년간 4월 평균 200건 발생, 화재·폭발 및 안전사고가 크게 증가

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	191	148	192	200	227	237	262	273	335	330	261	221

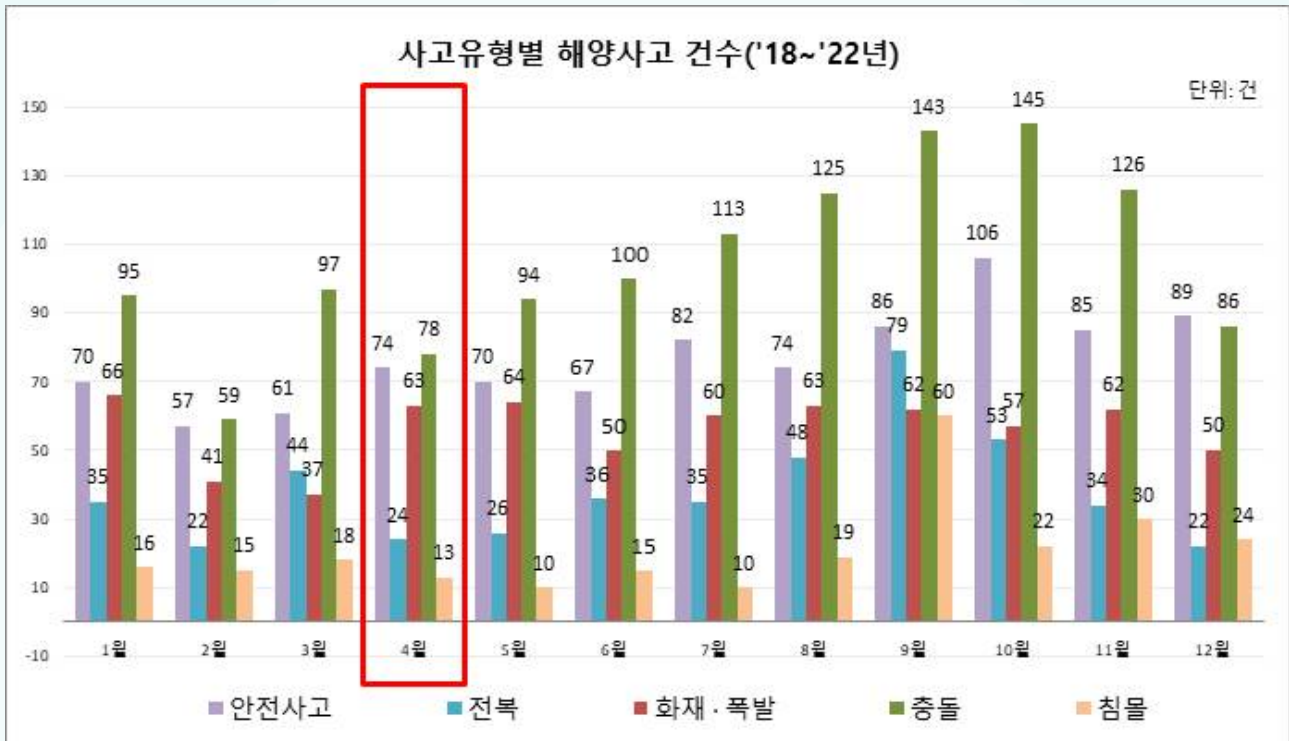
- (사고유형별) 사고 건수는 총 998건. 주요사고는 충돌 78건, 안전사고 74건, 화재·폭발 63건, 전복 24건, 침몰 13건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,100척. 어선 698척, 수상레저기구 179척, 화물선 57척, 예인선 53척, 유조선 38척, 여객선 20척 등의 순으로 발생

□ 4월은 화재·폭발 및 안전사고가 전월 대비 대폭 증가하는 시기로, 전기설비에 대한 주기적인 점검·정비 및 선내 안전수칙 준수가 중요

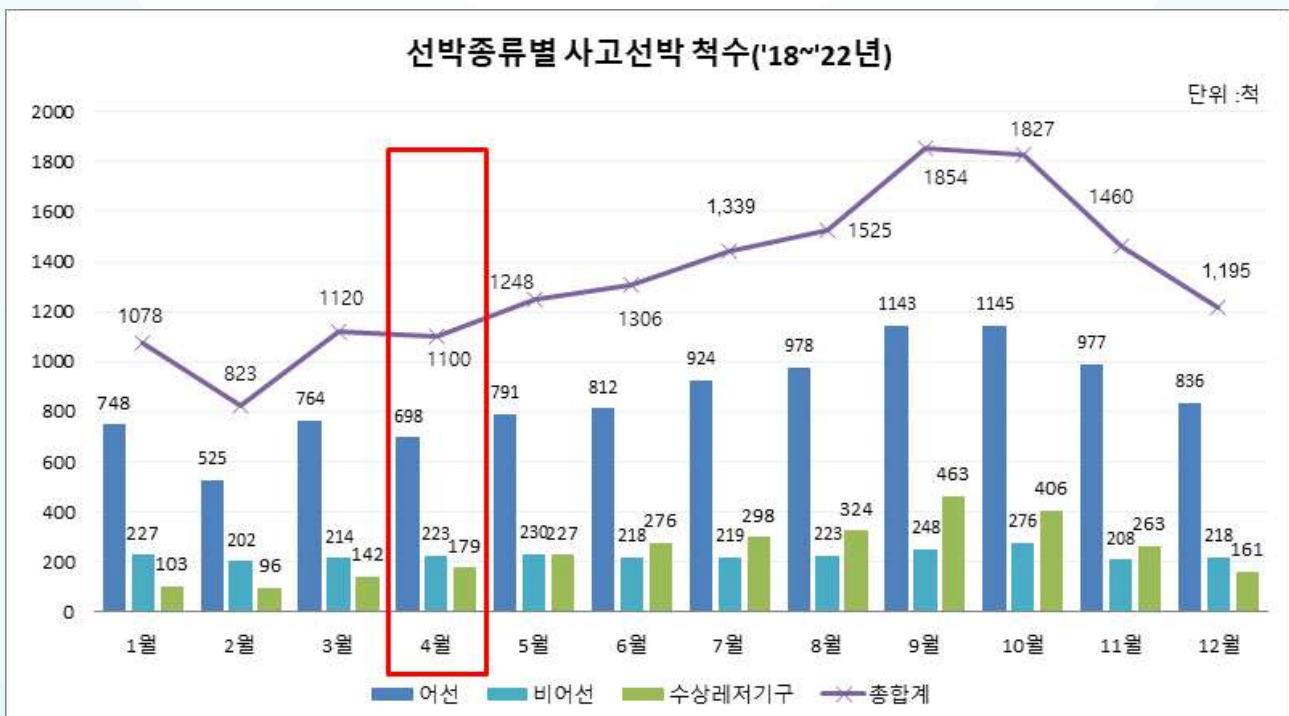
- (사고현황) 최근 5년간 4월 화재·폭발사고 발생 건수는 63건으로 3월(37건) 대비 약 70% 증가, 안전사고 발생 건수는 74건으로 3월(61건) 대비 약 21% 증가
- (화재사고) 노후 전선 교체 등 화재예방을 위한 정기적인 전기설비 점검·정비와 더불어 화재 발생 시 효과적인 초기 진화가 중요
- (안전사고) 구명조끼·안전모 등 안전장구 착용, 양망기·어구·줄 등과 안전거리 유지 등 선내 작업 중 안전수칙 준수가 중요



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2023년 4월 기상정보 [출처 : 기상청]

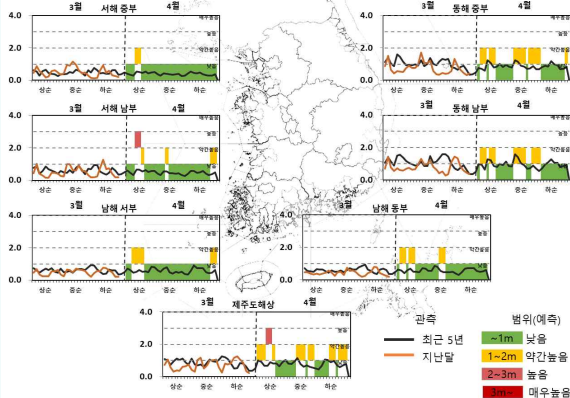
○ 4월 해양 특성(최근 5년('18~'22년))



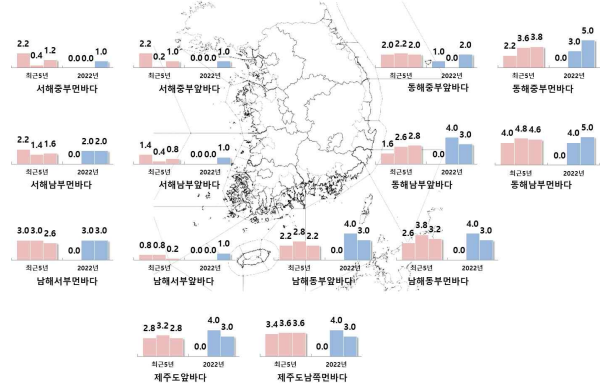
○ '23년 4월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) (서해상) 전기간 대체로 낮겠으나, 서해남부해상은 상순에 높은 날이 있겠음
(남해상) 전기간 대체로 낮겠으나, 상순에 약간 높은 날이 있겠음
(동해상) 상순과 중순에 약간 높은 날이 많겠고, 하순에는 대체로 낮겠음
(제주도해상) 대체로 약간 높은 날이 많겠고, 상순에는 높은 날도 있겠음
- (수온) 서해 8.0~15.0°C, 남해 13.0~21.0°C, 동해 12.0~17.0°C의 분포를 보이겠음

□ 유의파고 최근 5년('18~'22년), 지난달(3월) 관측 및 4월 예측



□ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 4월 풍랑특보 일수



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 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 예인선 A호 화재사건

사 건 개 요	선박	A호 : 예인선, 63톤, 길이 26.04미터, 디젤기관 992킬로와트 1기
	일시	2021. 4. 2. 13:30경
	장소	강원도 삼척시 임원항 동방파제로부터 약 018도 방향, 거리 약 3.7해리 해상
	피해	기관실, 조타실 및 거주구역 대부분이 전소됨
	날씨	맑은 날씨, 남동풍 초속 4~8m, 파고 약 1.5~2m, 시정 약 3마일
원인	<p>항해 중 선미 창고 내 배선차단기 위쪽 전선이 단락하면서 고온의 열과 불꽃이 발생, 전선 피복이 타면서 주변 전선과 축전지로 옮겨붙었고 배선통로의 전기배선을 따라 기관실로 확산되어 기관실, 조타실 및 거주구역 대부분이 전소</p> <p>전기설비에 대한 점검·정비를 소홀히 한 것이 원인으로, 초기 진화에 실패하면서 화재가 확산됨</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기관구역에 화재가 발생한 경우에는 화재 장소의 전원과 통풍을 차단하고 모든 문을 닫아 공기 유입을 차단하여 화재가 확산되지 않도록 하여야 함 ○ 화재는 초기 진압이 중요하므로 화재 발생 시 모든 수단과 방법을 동원하여 다른 선원들에게 화재 사실을 먼저 알린 후에 화재 진압을 하여야 함 ○ 선령이 오래된 선박일수록 전기설비에 대한 주기적이고 정기적인 점검과 정비를 실시하고, 부품의 교체가 필요한 경우에는 회사에 적극적으로 요청하여야 함 	

2. 어선 B호 선원사망사건

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 9.77톤, 길이 14.50미터, 디젤기관 372킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 4. 10. 05:30경 전라남도 신안군 도초면 죽도등대로부터 219도 방향, 거리 4.4마일 해상
	피해	선원 1명 사망
	날씨	맑은 날씨, 동풍 초속 4~8m, 파고 약 0.5m, 시정 약 3마일
원인	<p>돛자망어구를 선상으로 끌어올리는 양망작업을 하던 중, 장력이 걸려있는 돛줄과 어구줄을 연결한 돛줄 고리(Eye) 부분이 끊어지며 그 반동으로 튕겨진 부표줄이 주변에 있던 선원의 가슴을 타격</p> <p>어구 근처 위험구역에서 작업하던 선원의 부주의가 주된 원인이나, 선장이 선내작업에 대한 안전관리·감독을 소홀히 한 것도 일부 원인임</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자망어구 양망 시 돛줄, 부표줄 등에 강한 장력이 가해지므로 선원들은 양망작업 시 줄이 끊어져 타격될 수 있는 위험구역을 피하여 작업해야 함 ○ 선장은 자망어구 양망 시 선원들에게 안전구역에 위치할 것을 명해야 함 ○ 선장은 자망어구 양망 시 선원들이 안전구역에 있는지 수시로 확인해야 하며 미준수 시 작업을 정지하는 등 적극적인 조치를 해야 함 ○ 선장은 작업 중 선원이 안전수칙을 준수하는지 또는 위험한 상황에 처하여 있는지를 확인하는 등 선내작업에 대한 안전관리·감독을 철저히 하여야 함 	