

발 간 등 록 번 호

11-1192251-000021-10

글로벌 해양강국!

2017년도 해양사고 통계와 사고사례



해양수산부
중앙해양안전심판원

2017년도 해양사고 통계와 사고사례



I. 2017년 해양사고 통계	4
II. 2017년 주요 해양사고 사례와 교훈	18
01. 요약	20
02. 소형 선박사고	22
충돌사고	
• 어선 A호·모터보트 B호 충돌사건	23
• 낚시어선 C호·어선 D호 충돌사건	27
• 화물선 E호·어선 F호 충돌사건	30
전복사고	
• 어선 G호 전복사건	33
화재사고	
• 어선 H호 화재사건	36
03. 기타 주요사고	39
• 어선 I호·산적화물선 J호 충돌사건	40
• 유조선 K호 시운전자 사망사건	43
• 어업지도선 단속정 M호 폭발사건	47
부록	50



2017년도
해양사고 통계와
사고사례

CONTENTS



I



2017년도
해양사고 통계와
사고사례

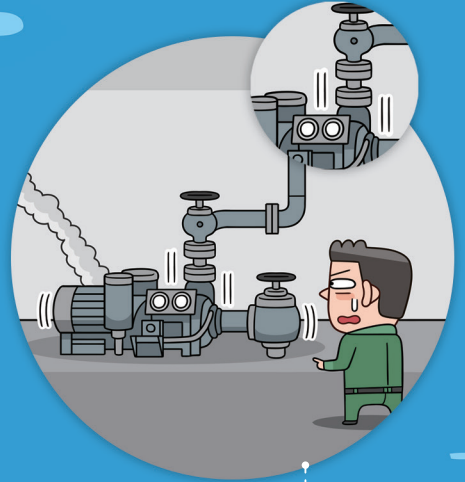
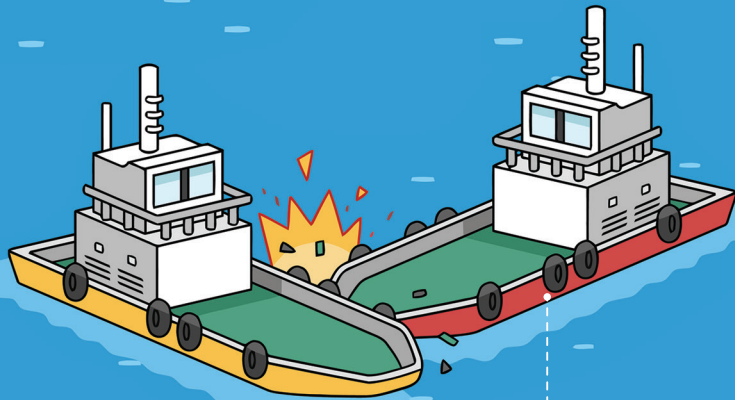
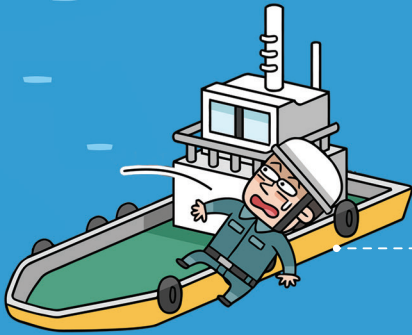
2017년 해양사고 통계

I

- 01 ————— 2017년
해양사고 발생 현황
- 02 ————— 2017년
해양사고 통계 분석 현황

I





인명
사상

기관
손상

충돌

전복·좌초

1. 2017년 해양사고 발생 현황

총괄 '17년 해양사고는 총 2,582건으로 전년 대비 11.9%(275건 ↑) 증가, 사망·실종 인명 피해는 145명으로 전년 대비 22.9%(27명 ↑) 증가

- **평균비교** '17년 발생 건수는 최근 5년 평균(1,883건)보다 많고(699건 ↑), 인명 피해(사망·실종)는 최근 5년 평균(186명)보다 41명 적음*

* 세월호 전복사고 인명피해(사망·실종자 304명)를 제외한 5년 평균은 125명

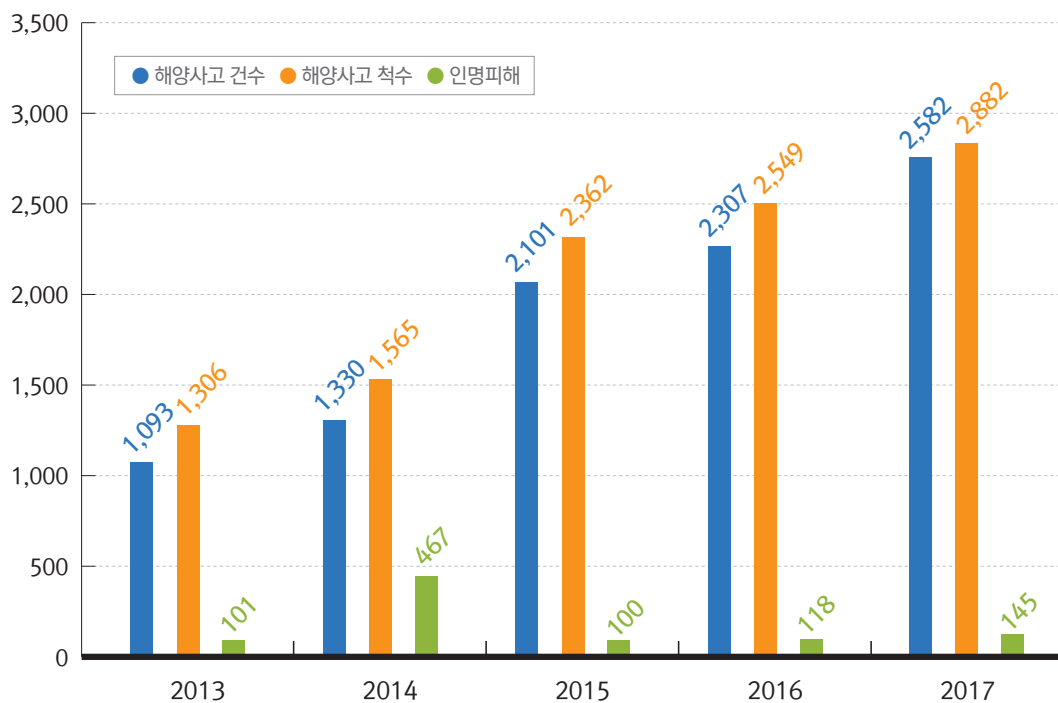
** 부상자 : 206명('13) → 243명('14) → 295명('15) → 293명('16) → 378명('17)

- **어선** 총 1,778건으로 전체사고의 68.9%를 차지, 전년 대비 132건(8.0% ↑) 증가, 사망·실종자는 100명으로 전년 대비 3명(2.9% ↓) 감소
- **비어선** 총 804건으로 전체사고의 31.3%를 차지, 전년 대비 143건(21.6%) 증가, 사망·실종자는 45명으로 전년 대비 30명(200% ↑) 증가

최근 5년간 해양사고 발생 현황

(단위 : 건, 척, 명)

구 분	해양사고 건수			해양사고 척수			인명피해(사망·실종)		
	계	어 선	비어선	계	어 선	비어선	계	어 선	비어선
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
2013	1,093	727	366	1,306	839	467	101	69	32
5년 평균	1,883	1,302	581	2,133	1,444	688	186	97	89
전년대비 (증감률)	275 (11.9)	132 (8.0)	143 (21.6)	333 (13.1)	145 (8.1)	188 (24.9)	27 (22.9)	△3 (△2.9)	30 (200.0)



〈 최근 5년간 해양사고 발생 현황 〉



Memo

2. 2017년 해양사고 통계 분석 현황

인명피해 부상자를 포함한 인명피해는 총 523명으로 전년 대비 27.5% (113명 ↑) 증가, 이 중 어선이 8.6%(28명 ↑), 비어선은 96.6%(84명 ↑) 증가

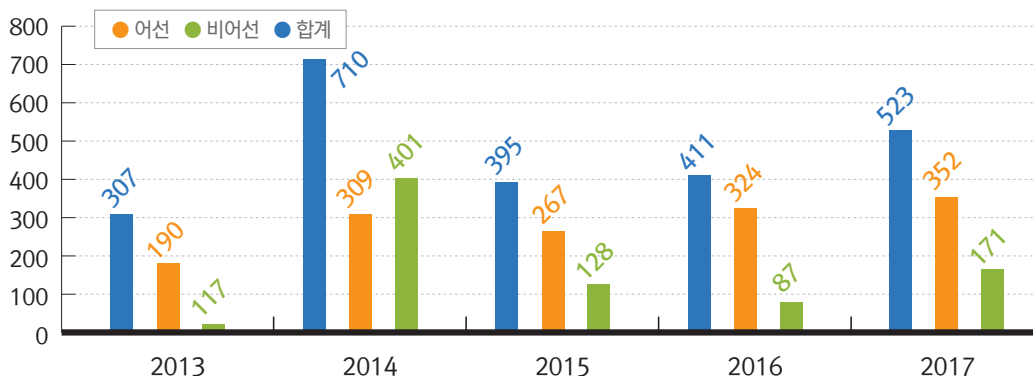
- **사망·실종** 전년 대비 22.9%(27명 ↑) 증가하였으며, 어선에서는 69.0%(100명), 비어선에서는 31.0%(45명) 차지

* ‘스텔라데이지호 침몰사고’(17.3, 22명 실종), ‘영흥도 낚시어선 충돌사고’(17.12, 15명 실종) 등 대형사고 발생으로 사망·실종 인명피해가 큰 폭으로 증가

최근 5년간 인명피해 현황

(단위 : 명, %)

구분	합계	어선				비어선			
		계	사망	실종	부상	계	사망	실종	부상
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
2013	307	190	35	34	121	117	27	5	85
전년대비 (증감률)	113 (27.5)	28 (8.6)	13 (21.7)	△16 △(37.2)	31 (14.0)	84 (96.6)	7 (53.8)	23 (1150.0)	54 (75.0)



〈 최근 5년간 인명피해 현황(명) 〉

선종별 전년 대비, 어선은 8.1%(145척 ↑), 비어선은 24.9%(188척 ↑) 증가

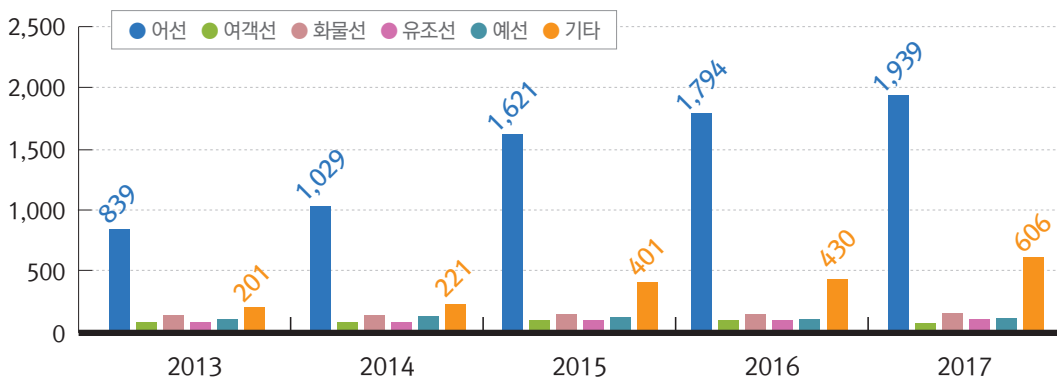
- **5년 평균** 어선 사고는 67.7%(1,444척), 비어선 사고는 32.3%(688척) 차지
- 비어선 중 기타선의 해양사고가 전년 대비 40.9%(176척 ↑) 증가하였고 총 606척 기타선 사고 중 레저선박이 77.9%(472척)를 차지

최근 5년간 선종별 사고 현황

(단위 : 척, %)

구분	어선	비어선						합계
		소계	여객선	화물선	유조선	예인선	기타*	
2017	1,939	943	46	127	73	91	606	2,882
2016	1,794	755	65	116	67	77	430	2,549
2015	1,621	741	66	115	65	94	401	2,362
2014	1,029	536	51	111	51	102	221	1,565
2013	839	467	29	107	52	78	201	1,306
합계	7,222	3,442	257	576	308	442	1,859	10,664
5년평균 (비율)	1,444 (67.7)	688 (32.3)	51 (2.4)	115 (5.4)	62 (2.9)	88 (4.1)	372 (17.4)	2,133 (100.0)
전년대비 (증감률)	145 (8.1)	188 (24.9)	△19 △(29.2)	11 (9.5)	6 (9.0)	14 (18.2)	176 (40.9)	333 (13.1)

* 주 : 기타선은 레저선박, 유도선(13인 미만), 항만작업선 등을 포함



〈 최근 5년간 선종별 사고 현황(척) 〉

규모별 100톤 미만 사고선박이 전체 사고선박 척수의 85.3%(어선 1,892척, 비어선 565척) 차지

- 100톤 미만 어선 중, 연안어업선 사고가 53.3%(1,008척)로 가장 높고, 근해어업선 24.6%(465척), 낚시어선 12.4%(235척) 순으로 발생
- 100톤 미만 비어선 사고선박 중, 레저선박* 사고가 83.5%(472건)로 가장 높은 비율을 차지하였고, 예선의 경우 8.3%(47척) 발생

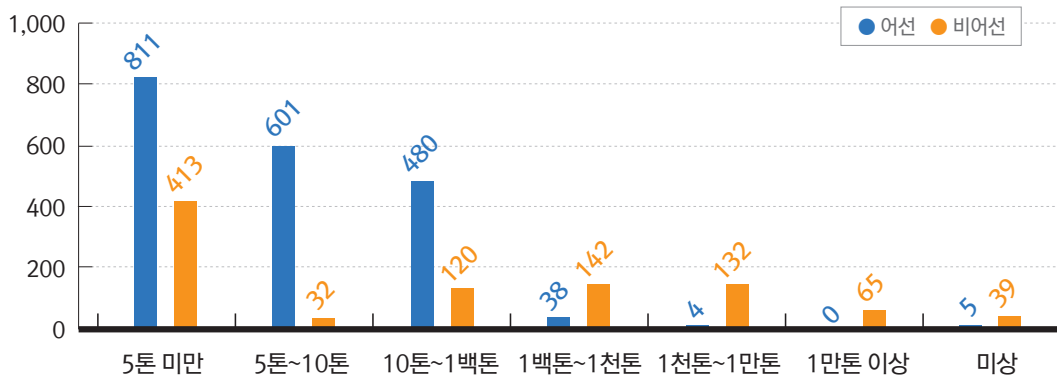
* '17년 톤수별 레저선박 사고 현황

5톤 미만 399척(84.5%), 5~10톤 30척(6.4%), 10~50톤 16척(3.4%), 미상 27척(5.7%)

2017년 선박규모별 사고 현황

(단위 : 톤, 척, %)

연도	구분	5톤 미만	5톤~10톤	10톤~1백톤	1백톤~1천톤	1천톤~1만톤	1만톤 이상	미상	합계
2017	어선	811	601	480	38	4	-	5	1,939
	비어선	413	32	120	142	132	65	39	943
	합계	1,224	633	600	180	136	65	44	2,882
	(비율)	(42.5)	(22.0)	(20.8)	(6.2)	(4.7)	(2.3)	(1.5)	(100.0)
2016	어선	703	529	503	57	-	-	2	1,794
	비어선	291	27	108	147	115	49	18	755
	합계	994	556	611	204	115	49	20	2,549
	(비율)	(39.0)	(21.8)	(24.0)	(8.0)	(4.5)	(1.9)	(0.8)	(100.0)



〈 2017년 선박규모별 사고 현황(척) 〉

손상별 손상의 정도가 경미한 사고(경손·무손) 척수는 1,815척으로 전년 대비 2.4% (43척↑) 증가

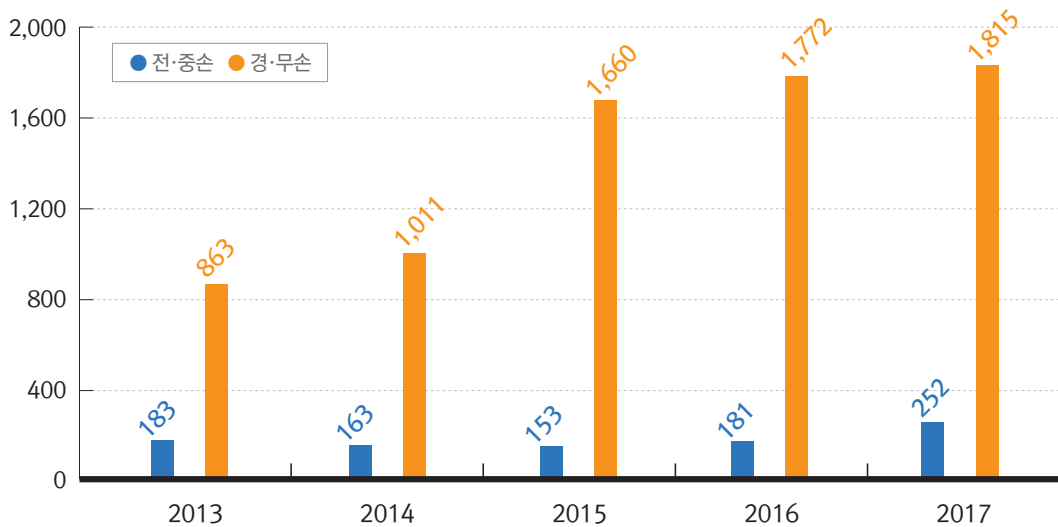
- 경손·무손 사고 중 어선은 1.4%(17척↓) 감소, 비어선은 11.4%(60척↑) 증가

최근 5년간 손상별 사고 현황

(단위 : 척, %)

구분	어선				비어선				합계
	전손	중손	경손	무손	전손	중손	경손	무손	
2017	46	119	1,142	86	22	65	509	78	2,067
2016	27	110	1,191	54	14	30	482	45	1,953
2015	48	57	1,070	92	18	30	425	73	1,813
2014	37	83	636	33	12	31	286	56	1,174
2013	32	75	535	18	22	54	268	42	1,046
전년대비 (증감률)	19 (70.4)	9 (8.2)	△49 △(4.1)	32 (59.3)	8 (57.1)	35 (116.7)	27 (5.6)	33 (73.3)	114 (5.8)

* 주 : 인명사상, 운항저해, 부유물감김, 해양오염, 피해미상 제외



〈 최근 5년간 손상별 사고 현황(척) 〉

종류별 기관손상 > 부유물감김 > 충돌 순으로 발생

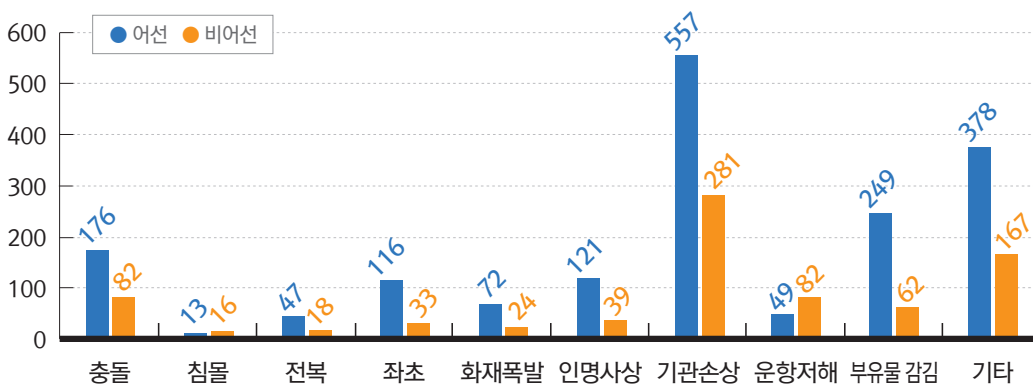
- **어선** 가장 빈번한 사고유형은 기관손상이며, 전년 대비 6.5%(34건 ↑) 증가하였고, 부유물감김(안전저해)은 10.7%(24건 ↑) 증가
 - 어선사고 중 전복사고가 전년 대비 30.6%(36→47건) 증가하였으며 화재·폭발사고는 전년 대비 20.9%(91→72건) 감소
- **비어선** 인명사상이 전년 대비 116.7%(21건 ↑)로 가장 큰 폭으로 증가하였으며 운항저해 43.9%(25건 ↑), 전복 38.5%(5건 ↑) 순
 - 기관손상사고는 전체 사고의 35.0%(281건)로 비어선 사고에서도 가장 높게 나타나고 있으며, 그 중 레저선박의 기관손상사고가 86.5%(243건)로 가장 높음

2017년 사고 유형별 현황(어선·비어선 비교)

(단위 : 건)

구분	충돌	침몰	전복	좌초	화재 폭발	인명 사상	기관 손상	운항 저해	부유물 감김	기타*	합계
어선 (비율)	176 (9.9)	13 (0.7)	47 (2.6)	116 (6.5)	72 (4.0)	121 (6.8)	557 (31.3)	49 (2.8)	249 (14.0)	378 (21.3)	1,778 (100.0)
비어선 (비율)	82 (10.2)	16 (2.0)	18 (2.2)	33 (4.1)	24 (3.0)	39 (4.9)	281 (35.0)	82 (10.2)	62 (7.7)	167 (20.8)	804 (100.0)
합계 (비율)	258 (10.0)	29 (1.1)	65 (2.5)	149 (5.8)	96 (3.7)	160 (6.2)	838 (32.5)	131 (5.1)	311 (12.0)	545 (21.1)	2,582 (100.0)

* 주 : 기타는 접촉, 속구손상, 시설물손상, 조타장치손상 등



〈 2017년 어선·비어선 사고 유형별 현황(건) 〉

해역별 사고의 76.7%(1,980건)가 항만 밖 영해수역에서 발생

- **개항 및 진입수로** 전년 대비 사고 발생 건수가 동일하거나 감소한 개항 및 진입수로가 총 14곳 중 7곳으로 50% 차지
 - 특히 마산항·진해항·진해만(전년 대비 82.1% ↓, 28건→5건)과 인천항 및 진입수로(전년 대비 40.5% ↓, 37건→22건), 부산항 및 진입수로(전년 대비 38.8% ↓, 85건→52건)가 큰 폭으로 감소
 - **영해** 남해영해가 37.1%(958건) 차지, 전년 대비 18.7%(151건 ↑) 증가
 - 서해영해 해양사고가 전년 대비 28.3%(164건 ↑) 증가(579건 → 743건)
- * 영해 해양사고 추세(전체사고대비 비율) : ('13) 769건(70.4%) → ('14) 942건(70.8%)
→ ('15) 1,535건(73.1%) → ('16) 1,636건(70.9%) → ('17) 1,980건(76.7%)

2017년 해역별 해양사고 현황

(단위 : 건, %)

개항 및 진입수로	건수(비율)		영해이상 수역	건수(비율)	
인천항 및 진입수로	22	(0.9)	남해영해	958	(37.1)
장항, 군산항 및 진입수로	24	(0.9)	서해영해	743	(28.8)
대산항	3	(0.1)	동해영해	279	(10.8)
평택·당진항	10	(0.4)	남해공해	91	(3.5)
목포항 및 진입수로	31	(1.2)	서해공해	43	(1.7)
여수항, 광양항 및 진입수로	27	(1.0)	동해공해	128	(5.0)
삼천포, 통영항 및 통영해만, 견내량수로	17	(0.7)	일본수역	6	(0.2)
마산항, 진해항, 진해만(가덕수로)	5	(0.2)	동남아	23	(0.9)
부산항 및 진입수로	52	(2.0)	원양	6	(0.2)
부산-거제수역(옥포, 장승포항)	2	(0.1)	소계	2,277	(88.2)
울산항 및 진입수로, 포항항	52	(2.0)			
동해, 속초, 삼척항	4	(0.2)			
제주, 서귀포항	26	(1.0)			
기타 개항	30	(1.2)			
소계	305	(11.8)			

원인별 재결결과, 사고원인의 85.4%(233건 중 199건)가 인적과실

* 최근 5년간 인적과실 비율 : 어선 89.8%(474건), 비어선 90.3%(417건)

** 최근 5년간 사고 종류별 재결현황 : 충돌 432건(43.6%) > 인명사상 140건(14.1%) > 화재·폭발 89건(9.0%) > 좌초 70건(7.0%) > 기관손상 54건(5.5%) 순

최근 5년간 해양사고 원인 현황

(단위 : 건)

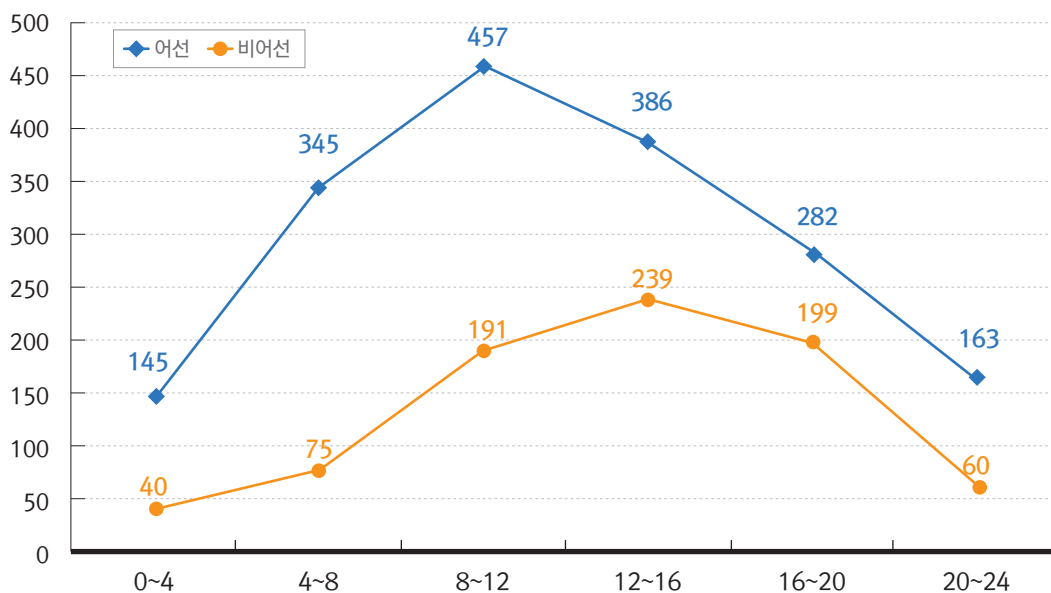
구분		어선					비어선				
		'13	'14	'15	'16	'17	'13	'14	'15	'16	'17
운 항 과 실	충돌회피 규정 미 준수	7	3	9	11	8	4	3	5	5	6
	경계 등 항해 일반원칙 미 준수	41	61	43	55	65	39	50	42	40	40
	출항 전 준비 부적절	0	1	1	0	5	0	1	1	5	3
	직무명령 미 준수	0	1	2	9	7	2	0	3	3	0
	운항과실 기타	0	0	2	1	0	4	0	1	3	3
	소 계	48	65	57	76	85	49	54	52	56	52
취 급 불 량 및 결 함	기관, 기기, 부속장치 조작 부적절	6	6	11	8	7	3	8	28	27	12
	재해방지 행위 부적절	10	13	22	17	20	6	13	16	11	8
	근로환경의 부적절	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	기관의 구조 등 안전성 결함	2	2	0	0	3	1	5	0	0	8
	수로, 항만 등 시설의 부적절	0	0	0	0	0	2	1	0	1	3
	전기·하역설비등 의장의 안전성 결함	5	6	8	3	10	2	2	1	1	4
	소 계	23	27	41	28	40	14	29	45	40	35
기 타	선박운항관리 부적절	0	3	4	8	8	1	2	7	5	7
	불가항력	3	0	0	3	0	2	3	0	2	3
	기 타	1	0	2	1	2	0	0	0	2	1
	원인불명	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0
	소 계	4	3	9	12	10	3	5	7	10	11
합 계		75	95	107	116	135	66	88	104	106	98

시간별 오전·오후(8~16시)시간대 해양사고가 49.3%(1,273건) 발생

- 어선의 경우 오전·오후(8~16시)시간대에 47.4%(843건) 사고 발생
 - 오전(8~12시)시간 및 오후(12~16시)시간대 연안어업선의 사고가 가장 많음
 - * 오전·오후(8~16시)시간대 어선 선종별 사고 현황(건, 총 843건) : 연안어업선 445(52.8%) > 근해어업선 163(19.3%) > 낚시어선 127(15.1%) 순
- 비어선의 경우 오후·저녁(12~20시)시간대에 54.5%(438건) 발생
 - 오후·저녁(12~20시)시간에는 레저선박의 사고가 65.3%(286건)를 차지

(단위 : 건)

구분	계	시 간 대					
		0~4	4~8	8~12	12~16	16~20	20~24
어선	1,778	145	345	457	386	282	163
비어선	804	40	75	191	239	199	60
전체	2,582	185	420	648	625	481	223

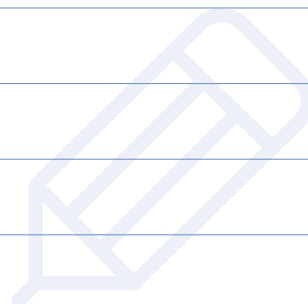


〈 2017년 시간대별 해양사고 현황(건) 〉



2017년 해양사고 통계와 사고사례

Memo



III



2017년도
해양사고 통계와
사고사례

2017년 주요 해양사고 사례와 교훈

II

- 01 _____ 요약
- 02 _____ 소형 선박사고
- 03 _____ 기타 주요사고

III





2017년도
해양사고 통계와
사고사례

II

II

II





어선 A호·모터보트 B호 충돌사건

- 항내 변침 시 주위 선박의 동태파악을 철저히!
- 음주운전은 주의력·판단력의 적!
- 양망기 등 조업설비는 운항 중 철저히 고박!

낚시어선 C호·어선 D호 충돌사건

- 추월 시 철저한 경계 속에서 충분한 거리를 두고 조기에 피항조치!
- 피추월선도 피항협력동작 의무가 있으니 주변 경계 철저!

화물선 E호·어선 F호 충돌사건

- 출항 전 최신의 해도 및 수로서지 등으로 항행안전정보 숙지!
- 당직자는 레이더를 이용한 관측 철저!
- 충돌 위험 시 기적 등의 경고신호를 울리고 피항동작은 충분한 시간적 여유를 두고 실시!

어선 G호 전복사건

- 선박 복원성 확보를 위해 과적 NO!
- 선박 흔들림에 따른 쓸림현상이 발생하지 않도록 철저 고박!
- 복원성 확보를 위한 기본지식 숙지 중요!

어선 H호 화재사건

- 어선의 기관실 관리는 주기적 점검을 실시해 이상 유무를 조기파악!
- 선내 안전을 위해 선박용 전선을 사용하고 피복 손상 여부 점검·정비 철저!

어선 I호·산적화물선 J호 충돌사건

- 당직업무 수행공간에서는 항상 정숙 유지!
- 정류 중 선박은 주의환기 신호 등 적극적인 충돌회피 협력동작 실시!

유조선 K호 시운전자 사망사건

- 해상에서 통선 등으로 승·하선 시 반드시 구명동의 착용!
- 기상이 평온한 상태 등 안전한 상황에서만 선박 간 접현 실시!

어업지도선 단속정 M호 폭발사건

- 선박의 기부속이나 자재들은 내구연한이 충분한 것을 사용하며 도과시 반드시 교환!
- 선박 제조사는 충실한 내용의 운용교범 제작·제공!



소형 선박사고

충돌사고
전복사고
화재사고

02

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

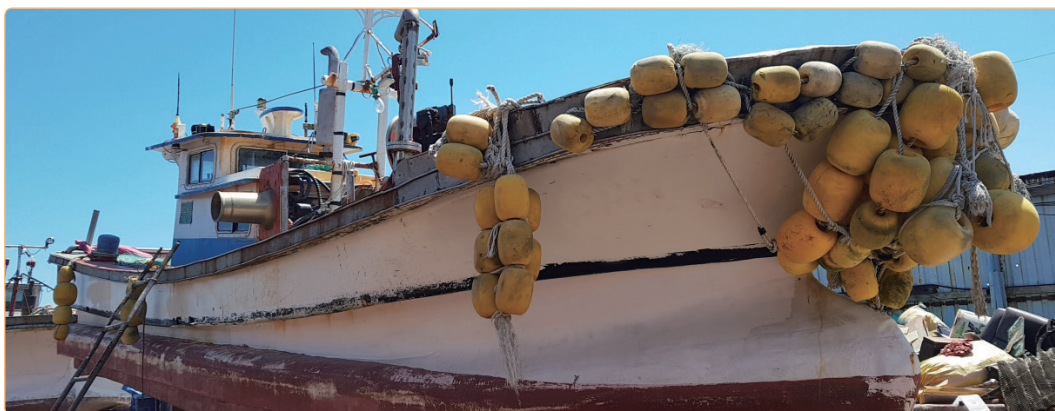
충돌사고

어선 A호·모터보트 B호 충돌사건

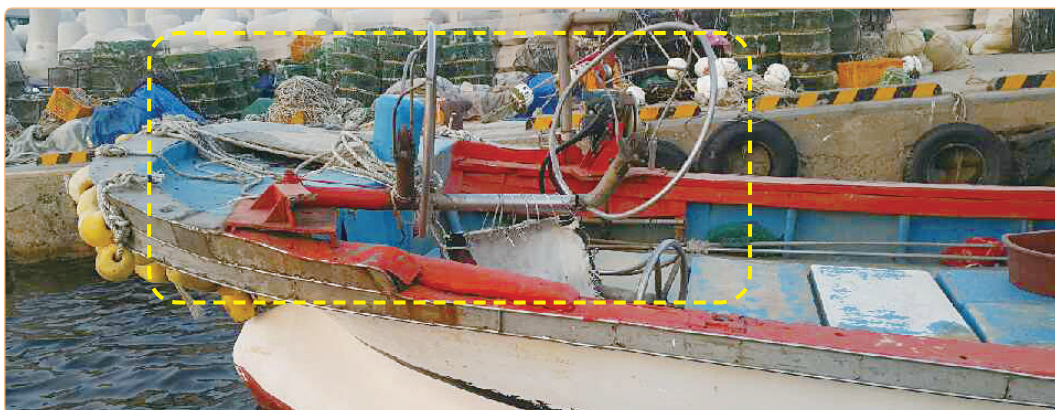
사건개요

- 어선 A호의 선장은 음주상태로 후포항에서 조업지로 단시간에 가기 위해 동방파제 끝 단으로 매우 근접하게 침로를 변경하던 중 귀항하던 B호를 발견하고 주기관을 정지했으나 충돌함
- 충돌로 A호의 좌현 측에 돌출되어있던 양망기가 충격으로 탈락하면서 양망기 롤러가 B호의 낚시승객의 머리부위를 강타해 사망케 하였고 또 다른 낚시승객 및 조종사가 부상을 입음
- 당시 해상은 시정이 10마일 이상에 남풍이 초속 8~10미터로 불고 파고는 0.8미터로 잔잔했음

사고선박 사진



A호 전경

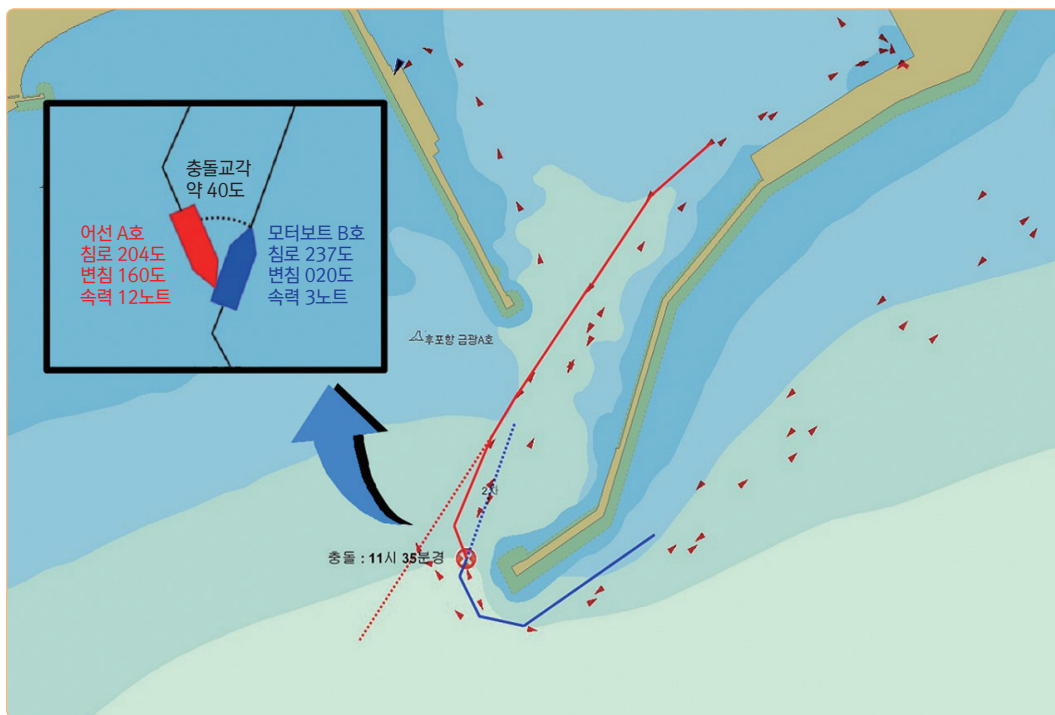


A호 양망기 모습



B호 전경

충돌 당시 항적도



관련정보

선 박	선 명	어선 A호	모터보트 B호
	선 적 항	경상북도 울진군	경상북도 울진군 후포면 후포리
	톤 수	3.74톤	1.60톤
	주요치수	길이 9.30m, 너비 2.66m, 깊이 0.81m	길이 9.80m, 너비 2.73m, 깊이 0.70m
	주 기 관	디젤기관 264kW(360마력) 1기	디젤기관 110kW(150마력) 1기
	건 조	1999년 12월 6일, 전라남도 여수시	2001년 울산광역시
	인 원	선원 2명	선원 1명, 승객 2명
피해상황		모터보트 B호 승객 1명 사망, 2명 부상	
사고일시·장소		2017년 4월 23일 11시 35분경 / 경상북도 울진군 후포등대 인근	
기상·해상		맑은 날씨, 남풍 8~10%, 파고 0.8m, 시정 약 10마일 이상	

재결내용

▷ 사고원인

- A호 선장이 물보라로 인한 시야를 방해받고 있는 상황에서 음주상태로 항내를 과속으로 항해하면서 육안에 의한 주변경계를 철저히 하지 않았고 조업지 도착시간 단축을 위해 동방파제 끝단방향으로 무리하게 변침을 하다 입항 중인 상대선을 충돌 직전에 발견하여 피하지 못한 것이 주원인
- B호 조종사는 항내에 진입하면서 A호를 발견하여 감속하였으나 상대선의 진로를 예단하고 지속적인 경계를 하지 않아 충돌 직전까지 A호를 발견하지 못하여 적절한 피항동작을 하지 못한 것이 부원인

▷ 해양사고관련자 징계

A호 선장 : 시정권고

☞ 시야가 제한되었음에도 경계를 소홀히 해 과속으로 일반 출항항로에 반하여 항행하면서 효과적인 충돌회피동작을 취하지 못함

A호 조종사 : 시정권고

☞ 선박의 조종사로서 항상 적절한 경계를 유지하여야 함에도 충돌을 피하기 위한 아무런 조치를 취하지 않음

교훈 및 시사점

- ▷ 항내에서 변침하고자 하는 선박은 주위에 항해하는 다른 선박들의 동태를 정확히 파악하여 안전하게 변침하여야 하며 선박이항·포구 등에서 입·출항 하는 경우에는 충돌 위험이 최소화 되도록 안전한 속력으로 항해하여야 함
- ▷ 음주는 주의력을 떨어뜨리고 판단력을 흐리게 하기 때문에 충돌위험을 인지하거나 효과적인 회피동작 실행이 어려워 음주운항 은 삼가야 함
- ▷ 양망기는 조업 시에만 펼쳐서 사용하고 항해 중에는 접어서 고박을 철저히 하여야 함

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

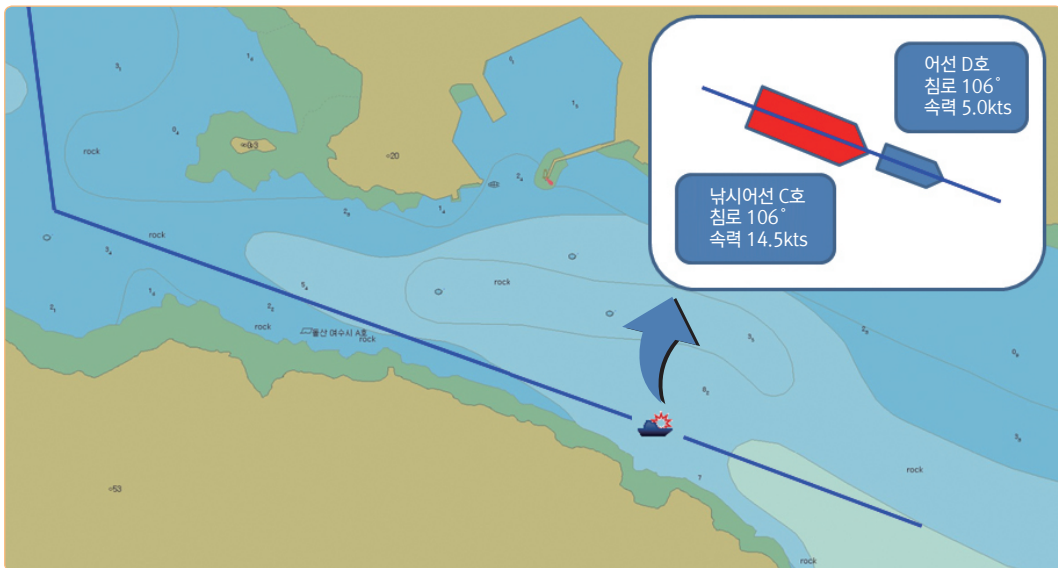
충돌사고

낙시어선 C호·어선 D호 충돌사건

사건개요

- 낙시어선 C호가 낙시승객을 태우고 국동항을 출발한 후 목적지를 향해 군내항 앞쪽 해상을 향해하던 중 전방경계를 소홀히 하여 항행 중이던 어선 D호와 충돌
- 충돌 충격으로 인하여 어선 D호가 전복되었고 선장이 사망함
- 당시 해상은 시정이 2마일 정도에 북동풍이 초속 6~8미터로 불고 파고는 0.5미터로 잔잔했음

사고선박 항적도



관련정보

선박	선명	남시어선 C호	어선 D호
	선적항	여수시 국동항	여수시 치끝항
	톤수	7.93톤	1.00톤
	주요치수	길이 13.95m, 너비 3.10m, 깊이 0.79m	길이 7.00m, 너비 1.87m, 깊이 0.55m
	주기관	디젤기관 441kW 1기	디젤기관 99kW 1기
	건조	2016년 3월 2일, 전라남도 여수시	1993년 2월 1일, 미상
	인원	선원 18명	선원 1명
피해상황		어선 D호 선체 침몰 및 선장 사망	
사고일시·장소		2017년 10월 14일 06:08경 / 전남 여수시 돌산읍 군내항 인근 해상	
기상·해상		흐린 날씨, 북동풍 6~8%, 파고 0.5m, 시정 약 2마일 정도	

재결내용

▷ 사고원인

- 군내항 앞쪽 해상에서 추월선인 C호가 전방경계 소홀로 앞서가는 D호를 발견하지 못하여 충돌이 발생한 것이 주요인
- 피추월선인 D호가 적절한 피항협력동작을 취하지 아니한 것이 부원인

▷ 해양사고관련자 징계

- C호 선장 : 소형선박조종사 업무 4개월 정지
▶ 선장으로서 추월하는 경우 특히 경계를 철저히 하여야 하나 이를 소홀히 함

교훈 및 시사점

- ▷ 추월 시에는 추월선과 피추월선의 방위가 어떻게 변경된다 하더라도 **추월선은 추월이 완전히 끝날 때까지 추월당하는 선박의 진로를 피하여야 할 의무**가 있으므로 보다 철저한 경계가 필요하고 충분한 거리를 두고 **조기에 피항조치**를 위하여야 함
- ▷ 추월항법에서는 추월선에게 피항의무를 부과하고 있으나 **피추월선도 유지선으로서 경계 및 피항협력동작 의무**가 있으므로 후방에서 접근하는 선박을 포함한 주변 경계를 철저히 하여야 함



Memo

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

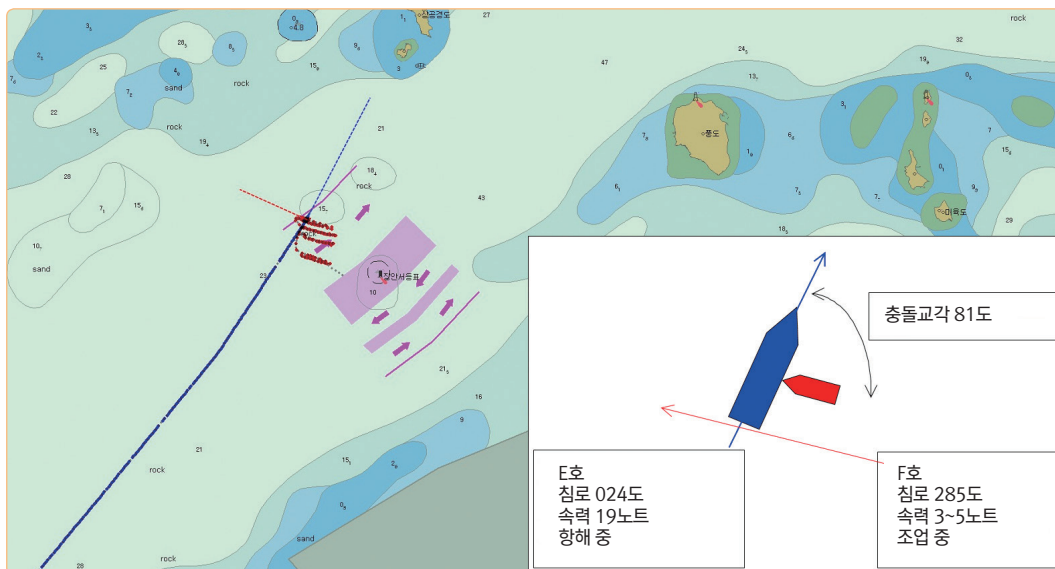
충돌사고

화물선 E호·어선 F호 충돌사건

사건개요

- 인천항을 향해 항해하던 E호가 인천항 입항항로의 항로 안에 정박하여 조업을 하던 중 F호를 확인하고도 자신들의 선박을 피해갈 것이라 예단하고 별다른 충돌예방을 위한 협력동작을 하지 않아 결국 충돌함
- 충돌의 충격으로 E호의 외판 도장이 손상됐으며 F호의 선체 일부가 굴곡 되고 선원 1 명이 부상을 당함
- 당시 해상은 시정이 약 7마일 정도에 초속 7~10미터로 불고 파고는 0.5~1.0미터였음

사고선박 항적도



관련정보

선박	선명	화물선 E호	어선 F호
	선적항	제주시	용진군 영흥면
	톤수	5,901톤	7.93톤
	주요치수	길이 128.18m, 너비 21.40m, 깊이 13.65m	길이 13.30m, 너비 3.85m, 깊이 1.07m
	주기관	디젤기관 12,621kW 1기	디젤기관 568kW 1기
	건조	1999년 10월 12일, 일본	2002년 3월 12일, 전라남도 여수
	인원	선원 등 26명	선원 6명
피해상황		양 선박 경미한 피해 및 F호 선원 1명 부상	
사고일시·장소		2017년 11월 3일 05:17경 / 인천항 입항항로 통항분리대 중앙의 장안등대 인근	
기상·해상		흐린 날씨, 7~10%, 파고 0.5~10.m, 시정 약 7마일	

재결내용

▷ 사고원인

- 시계가 양호한 야간에 장안서 인천항 입항항로 안에서 통발을 투승하며 조업하던 F호가 통항로를 따라 항행하는 E호의 항행을 방해하여 충돌한 것이 주원인
- E호가 충돌을 피하기 위해 충분한 협력동작을 취하지 아니한 것이 부원인

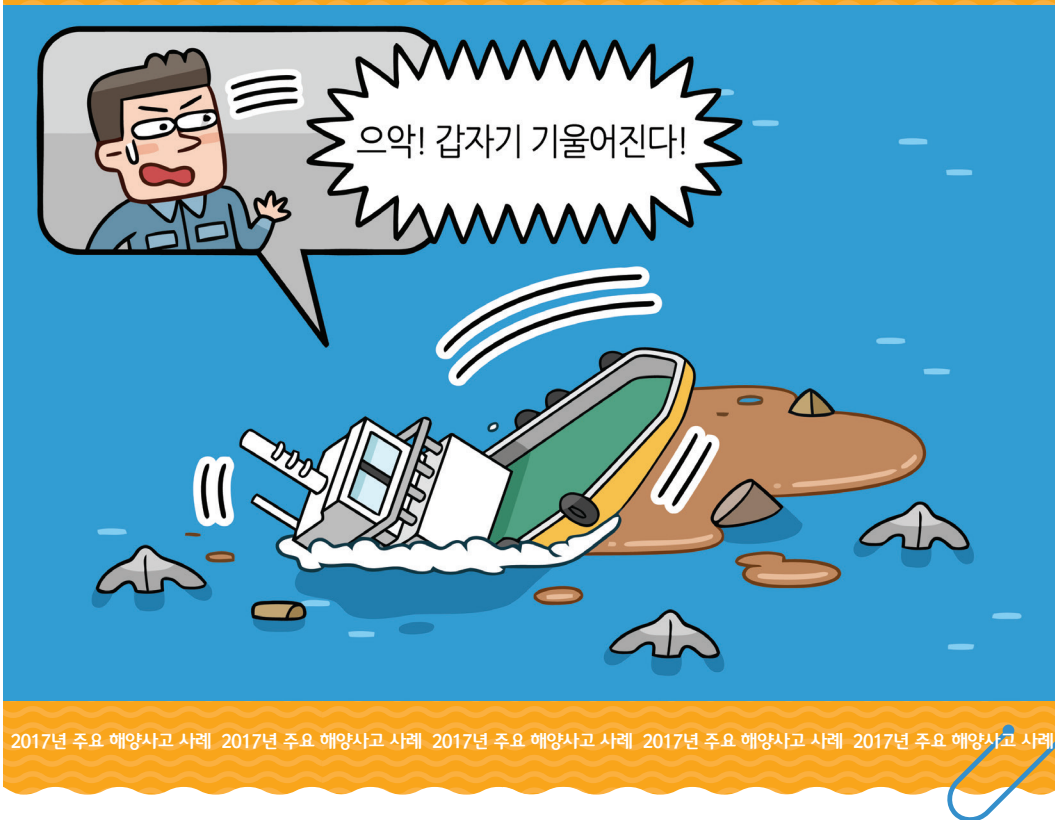
▷ 해양사고관련자 징계

- F호 선장 : 소형선박조종사 업무 2개월 정지
 - ☞ 자신의 조업지가 입항항로로 지정된 사실을 인지하지 못하였고 조업 중 주위경계를 소홀히 하여 선박이 통항할 수 있는 여유수역을 확보하는 조기동작을 취하지 않음
- E호 선장 : 견책
 - ☞ 해양사고가 빈번한 입항항로를 항해하면서 선박을 직접 지휘하지 않음
- E호 당직항해사 : 3급 항해사(상선·어선) 업무 1개월 정지
 - ☞ 체계적인 레이더 관측 소홀로 F호의 동정을 파악하지 못해 안전거리 미확보한 상태로 F호에 접근, 피항동작을 뒤늦게 취함

교훈 및 시사점

- ▷ 선장은 출항 전 최신의 해도 및 수로서지 등을 확인하여 항행구역 내의 항로표지 위치, 저수심 지역, 지정항로의 설정 등 항해안전정보를 숙지하여야 하고, 지정항로에서는 고시된 사항을 준수하며 항행하여야 함
- ▷ 항해당직자는 레이더를 이용하여 탐지된 물체에 대한 작도 및 체계적인 관측을 통해 다른 선박과 충돌의 위험성 유무를 파악하여야 하고, 다른 선박과 근접하여 충돌할 위험이 생긴 경우에는 기적을 울려 경고신호를 하고, 충돌을 피하기 위한 동작은 충분한 시간적 여유를 두고 적극적으로 취하여야 함

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

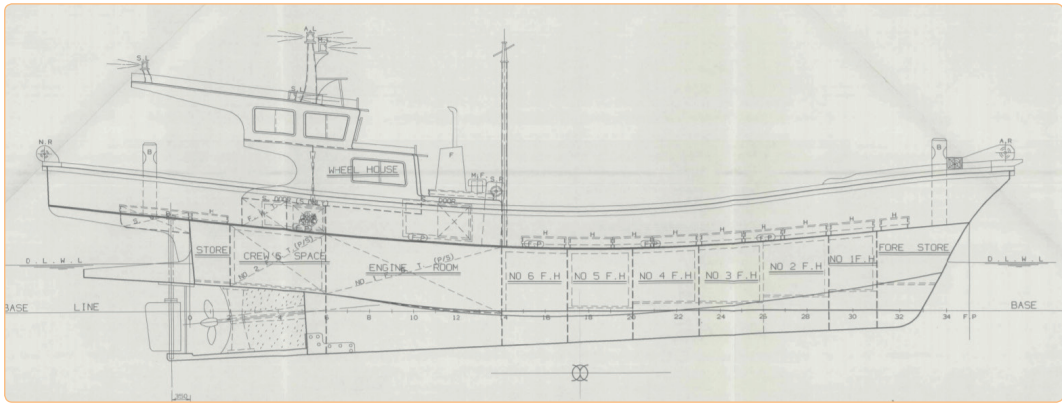
전복사고

어선 G호 전복사건

사건개요

- 8개의 연안개량안강망 고정용 닻을 설치하기 위해 G호의 승선한 선장이 선체가 경사져 있는 것을 확인하고 균형을 바로잡아 출발하기 위해 계류색을 풀고 부잔교에서 이안하여 클러치를 중립에 두는 순간 갑자기 전복함
- 전복으로 인하여 선원 1명이 사망하고 선박에 실려있던 연료유가 유출되어 해양오염이 발생
- 당시 해상은 시정이 약 3마일에 북풍이 초속 4~6미터로 불고 파고는 0.5미터로 잔잔했음

사고선박 일반배치도



관련정보

선박	선명	어선 G호
	선적항	군산시 옥도면
	톤수	9.77톤
	주요치수	길이 14.63m, 너비 3.85m, 깊이 1.16m
	주기관	디젤기관 393kW 1기
	건조	2000년 1월 20일, 전라남도 여수
	인원	선원 4명
피해상황		선원 1명 사망, 연료유(434리터) 유출로 인한 해양오염
사고일시·장소		2017년 2월 27일 05:10경 / 연도항 여객선부잔교 끝단 약 5m 해상
기상·해상		맑은 날씨, 4~6%, 파고 0.5m, 시정 약 3마일

재결내용

▷ 사고원인

- 무거운 닻을 선체 상부에 적재함으로서 복원성이 저하되었고, 좌현에 더 많이 실린 닻의 무게와 좌현으로 이동된 연료유 무게로 인해 선체가 경사된 상태로 이안하여 이동하던 중 선체 동요에 의한 연료유의 유동수 영향과 닻의 쓸림으로 경사우력이 가중되면서 복원력을 상실하여 발생

▷ 해양사고관련자 징계

- G호 선장 : 소형선박조종사 업무 4개월 정지
☞ 선박의 복원성 유지를 위한 필요한 조치를 적절히 하지 않음

교훈 및 시사점

- ▷ 무거운 닻을 어선에 선적하여 운송할 때에는 과적 및 상부과중이 되지 않도록 적재하여야 하고, 선박 횡요에 따른 쓸림이 발생하지 않도록 철저히 고박하여야 함
- ▷ 선장은 부두로부터 이안 전 선박의 복원성을 확인하여야 하고, 필요 시 복원성 확보를 위한 조치를 취하고 이안하여야 함



Memo

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

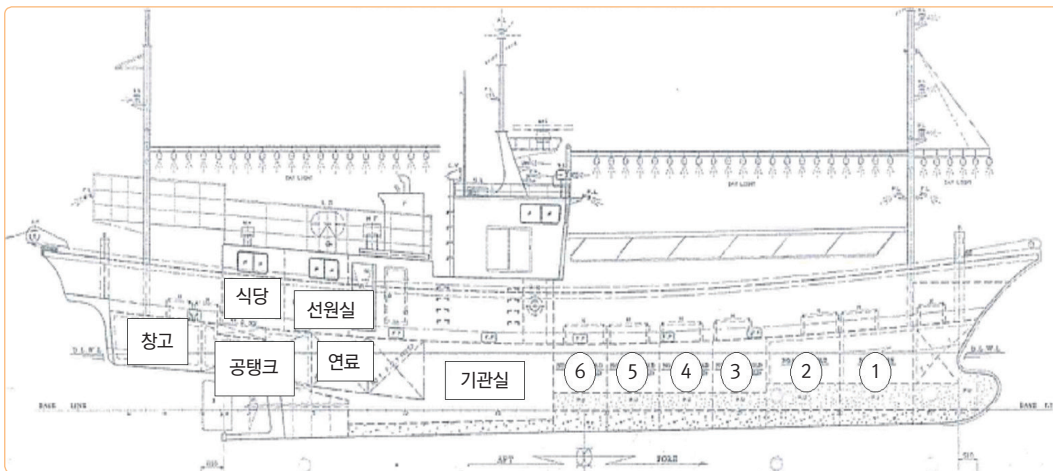
화재사고

어선 H호 화재사건

사건개요

- 선장 겸 기관장은 근해채낚기 조업을 위해 H호에 7개월간 승선하면서 축전지와 연결된 전선 등의 전기설비를 교체하지 않고 외관상태를 육안으로 살피는 일상점검을 실시해 옴
- 조업을 마치고 항해당직을 갑판원에게 맡기고 조타실 뒤쪽 침실에 들어가 잠을 자던 중 기관실 내부에서 화재가 발생하여 선체가 전소되어 침몰함
- 당시 해상은 시정 약 3마일에 남동풍이 초속 약 10~12미터로 불고 파고는 2.5미터였음

사고선박 일반배치도



관련정보

선 박	선 명	어선 H호
	선 적 항	사천시
	톤 수	24톤
	주요치수	길이 20.41m, 너비 4.50m, 깊이 1.48m
	주 기 관	디젤기관 467kW 1기
	건 조	2003년 10월 13일, 경상남도 남해
	인 원	선원 7명
피해상황		선박침몰
사고일시·장소		2017년 2월 22일 02:55경 / 전라남도 진도군 조도면 병풍도 등대로부터 약 13마일 해상
기상·해상		흐린 날씨, 10~12%, 파고 약 2.5m, 시정 약 3마일

재결내용

▷ 사고원인

- 기관실 축전지 배선계통의 전기설비에서 전선의 단락 등으로 발생된 고온의 열과 불꽃이 주위의 전선피복 등 가연성물질에 옮겨 붙어 발생한 것으로 추정
- 선장 겸 기관장이 갑판원에게 항해 당직을 맡기고 선교 뒤쪽에 있는 침실에서 휴식을 취하느라 기관실에 대한 일상점검을 소홀히 한 것이 부원인

▷ 해양사고관련자 징계

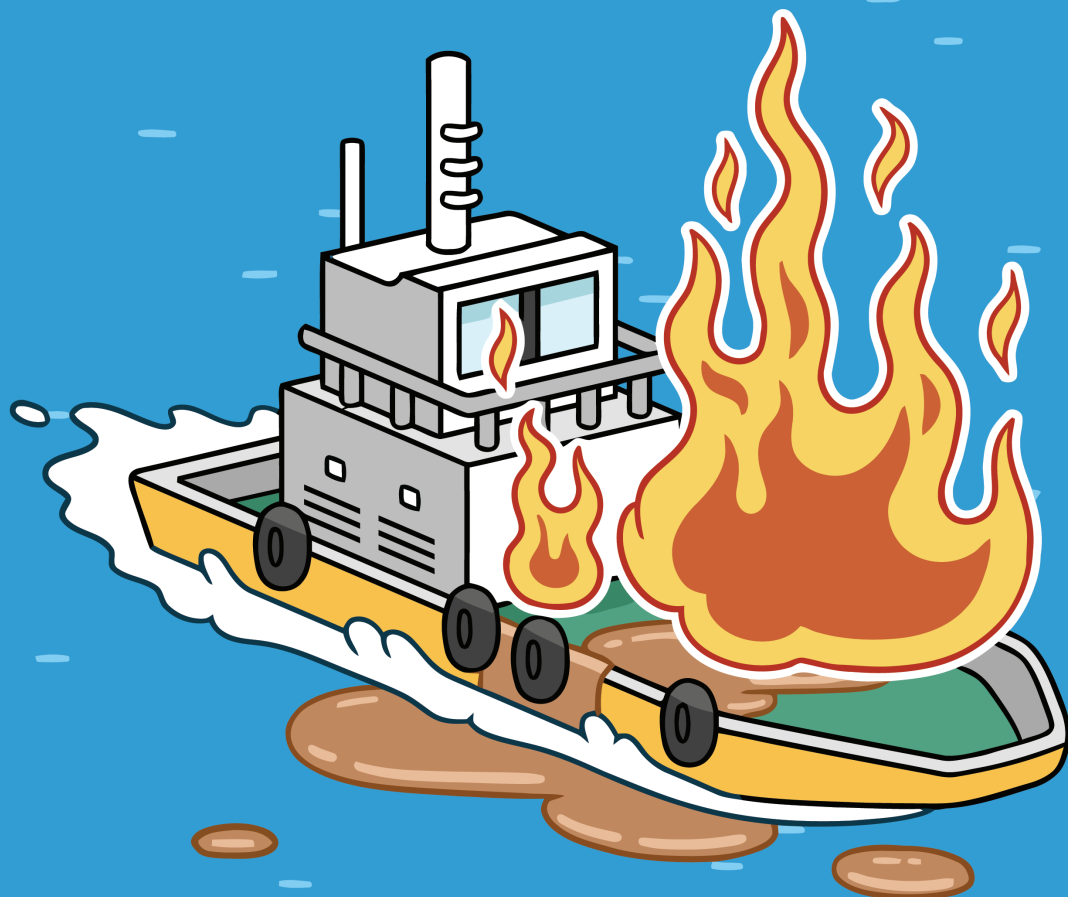
- H호 선장 : 소형선박조종사 업무 3개월 정지(9개월 집행유예)
- ☞ 선장 및 기관장으로서 조타실에서 항해당직을 수행하며 수시로 기관실 이상유무 등 확인해야 하는 의무를 소홀히 함

교훈 및 시사점

- ▷ 어선의 기관실은 다수의 기기가 배치되어 있어 장소가 협소하고 소음이 심하여 상시 대기하며 근무할 수 없지만 주기적인 점검을 실시하여 이상 유무를 초기에 파악하도록 해야 함
- ▷ 주기관이나 발전기의 시동용 축전지와 시동모터 사이에 연결된 전선은 순간적으로 고압의 전류가 흘러 화재에 취약하므로 전선의 피복이 손상되지 않도록 점검·정비를 철저히 하고 선내 안전을 위해 선박용 전선을 사용하여야 함



Memo



기타 주요사고

03

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



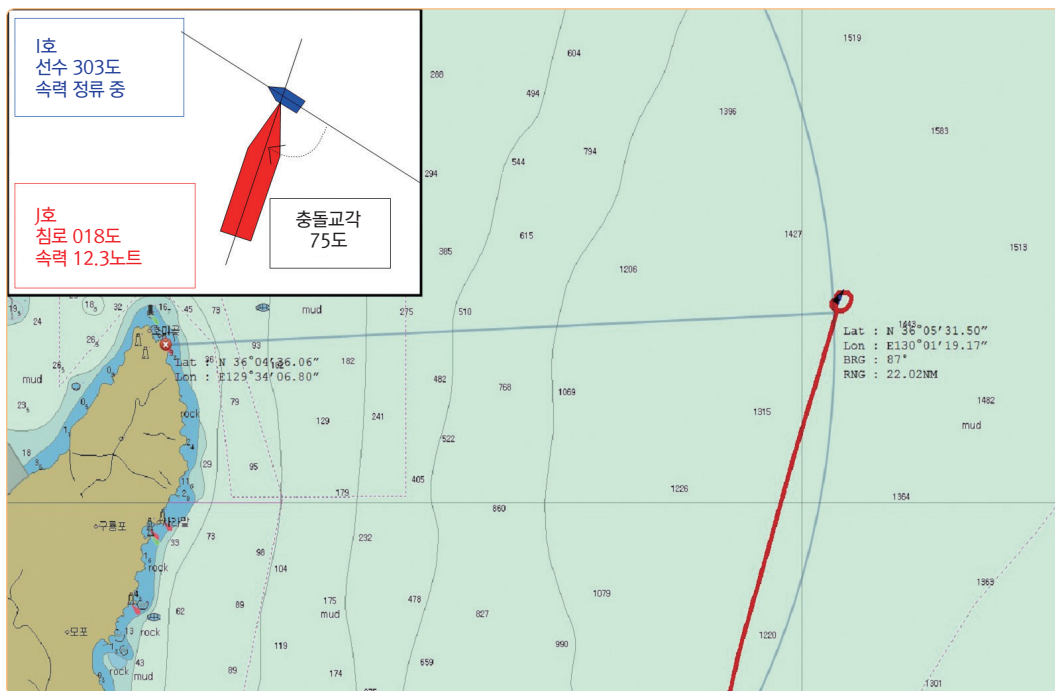
2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

어선 I호·산적화물선 J호 충돌사건

사건개요

- 어선 I호가 야간조업을 위해서 해묘 후 정류하며 투광등을 점등하고 날이 어두워지기를 기다리고 있었는데 J호의 2등항해사가 자동조타 상태로 노래를 틀어놓고 당직수행을 하면서 선장 및 기관장이 주변경계를 해줄 것으로 예단하고 다른 업무를 수행하다 표박 중인 I호를 발견하지 못하고 충돌
- I호 선원 2명 사망, 4명 실종
- 당시 해상은 시정이 양호한 날씨에 서북서풍이 초속 약 7~14미터로 불고 파고는 1.7~2.8미터

사고시 충돌상황도



관련정보

선 박	선 명	어선 I호	산적화물선 J호
	선 적 항	포항시 구룡포읍	홍콩
	톤 수	74톤	23,269톤
	주요치수	길이 30.51m, 너비 6.00m, 깊이 2.23m	길이 173.52m, 너비 29.80m, 깊이 15.0m
	주 기 관	디젤 588kW 1기	디젤 6,820kW 1기
	건 조	2005년 8월 1일, 경상남도 남해	2014년 12월 22일, 일본
	인 원	선원 7명	
피해상황		I호 선원 2명 사망, 6명 실종 및 선박 폐선처리	
사고일시·장소		2017년 1월 10일 13:58경 / 경상북도 포항시 호미곶 등대로부터 약 22마일 해상	
기상·해상		흐린 날씨, 7~14%, 파고 1.7~2.8m, 시정 양호(풍랑주의보 발표)	

재결내용

▷ 사고원인

- 시계가 양호한 주간에 J호 항해당직자가 조타수 없이 항해당직을 수행하면서 선교에 함께 있던 선장 등이 주변 경계를 해줄 것으로 예단하고 자신은 경계를 소홀히 한 채 각종 장비를 조작하느라 상대선 어선 I호를 발견하지 못한 것이 주원인
- I호가 야간조업을 위하여 날이 어두워지기를 기다리면서 해묘를 놓고 투광등을 켜 채 표박상태로 있으면서 다른 선박들이 비켜 갈 것으로 생각하고 경계를 소홀히 하여 상대선에 대하여 경고신호 등 충돌을 피하기 위한 적절한 협력동작을 취하지 아니한 것이 부원인

▷ 해양사고관련자 징계

- I호 선장 : 6급 항해사 업무 4개월 정지
 - ☞ 정류 중에 주위의 상황 및 타 선박과의 충돌 위험성을 판단할 수 있도록 모든 수단을 이용하여 적절한 경계를 하여야 할 주의의무 위반
- J호 당직항해사 : 미권고
 - ☞ 당직 항해사로서의 의무인 주변 경계를 주변인(선장 등)이 해줄 것이라 믿고 경계를 소홀히 한 점은 과실로 인정되나 외국인으로서 권고의 실익이 없다고 판단되어 권고하지 않음

교훈 및 시사점

- ▷ 모든 선박은 이용 가능한 모든 수단을 이용하여 적절한 경계를 유지하여야 하며, 어떠한 경우라도 경계가 중단되어서는 안 됨
- ▷ 항해당직업무를 수행하는 공간인 선교에서는 항상 정숙을 유지하여 선박에서 발생하는 이상 소음이나 진동을 느낄 수 있어야 함
- ▷ 정류 중인 선박은 항행 중인 선박에 해당하므로 주변 경계를 철저히 하여야 하며, 필요하다면 주의환기신호를 하는 등 충분한 시간적 여유를 가지고 충돌을 피하기 위한 적극적인 협력동작을 하여야 함

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례

유조선 K호 시운전자 사망사건

사건개요

- 통선 L호가 시운전선 K호에 서류를 전달하기 위하여 접현을 시도하였으나 조류 등으로 K호와 거리가 벌어지던 중, 도선사용 사다리로 내려오는 첫 하선자를 승선시킴
- 두 번째 하선자가 구명동의 없이 전달할 가방을 메고 내려오던 것을 L호 선장이 만류하였으나 팔에 힘이 빠진 하선자가 추락하여 사망한 사고
- 당시 해상은 시정이 양호했으며 남서풍이 초속 약 12~14미터로 불고 파고는 1.0~1.5미터였으며 강풍주의보가 발효 중이었음

사고시 선박상태



사고 당시 K호에 설치되었던 갠웨이와 도선사용 사다리



L호 전경

관련정보

선 박	선 명	통선 L호
	선 적 항	울산광역시
	톤 수	12톤
	주요치수	길이 14.31m, 너비 3.60m, 깊이 1.62m
	주 기 관	디젤기관 264kW 1기
	건 조	1994년 3월, 인천광역시
	인 원	선원 2명
피해상황		K호 선원 1명 사망
사고일시·장소		2017년 2월 16일 16:50경 / 울산항 E-2 정박지 내 해상
기상·해상		흐린 날씨, 남서풍 12~14%, 파고 1.0~1.5m, 시정 양호(강풍주의보 발표)

재결내용

▷ 사고원인

- 기상악화로 통선접근이 어려운 상황에서 등 가방을 메고 구명동의를 착용하지 않은 채 무리하게 하선한 것이 주원인
- 시운전선 선장과 통선 선장이 하선 통제를 적절하게 하지 못한 것이 부원인

▷ 해양사고관련자 징계

- K호 선장 : 견책
 - ☞ 책임선장으로서 통선이 안전하게 접현하는지 등을 직접 확인해야하는 주의의무를 소홀히 한 점
- L호 선장 : 견책
 - ☞ 안전장비를 갖추지 않은 첫 번째 하선자를 통제선원에게 통제시키지 않고 승선케 해 두 번째 하선자가 사다리로 내려오게 한 데 일부 원인이 있음

교훈 및 시사점

- ▷ 해상에서 통선 등을 이용하여 승·하선할 때에는 반드시 구명동의를 착용해야 함
- ▷ 통선 선장은 사람들이 안전하게 승·하선 할 수 있는 접현이 가능할 때에만 상대 선박에 접현을 해야 하고 승·하선하는 사람들 중에 반드시 선임자 등이 안전하게 승·하선할 수 있는지에 대한 확인을 한 후 인솔자들이 승·하선하도록 통제해야 함



Memo

2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례 2017년 주요 해양사고 사례



어업지도선 단속정 M호 폭발사건

사건개요

- M호는 욱지도 항포구에서 어선 현황 등 실태조사를 마치고 귀항하기 위하여 승선하여 각자의 위치에 자리하여 운전석의 일기사가 선외기 시동을 켜는 순간 M호 선미 부분에서 폭발이 발생
- 이 폭발로 승선원 1명이 사망하였고 3명이 부상을 당하였으며 선체가 전손되어 침몰함
- 당시 해상은 시정은 약 2마일이었으며 남동풍이 초속 약 4~6미터로 불고 파고는 약 1미터였음

사고선박 사진



워터세트 타입 단속정



사고 단정 동형선

관련정보

선 박	선 명	단속정 M호
	선 적 항	제주시
	톤 수	499톤
	주요치수	길이 60.31m, 너비 9.20m, 깊이 3.90m
	주 기 관	디젤기관 808kW 2기
	건 조	1990년 3월 30일, 전라북도 군산
	인 원	선원 4명
피해상황		M호 선원 1명 사망, 3명 부상, 선박 전손
사고일시·장소		2017년 7월 25일 16:00경 / 경남 통영시 욕지항 내 해상
기상·해상		흐린 날씨, 남동풍 4~6%, 파고 약 1m, 시정 약 2마일

재결내용

▷ 사고원인

- 일기사가 고속단정의 선외기 시동을 거는 순간 단정 내 알 수 없는 원인으로 생성된 유증기가 폭발하면서 발생

▷ 해양사고관련자 징계

- M호 기관장 : 징계하지 아니함
 ▶ 단속정의 배터리에 대해 점검 및 보수 실무책임자로서 주의의무를 위반한 사실이 없음
- M호 제조사 : 유사사고 방지에 대한 개선권고
 ▶ 선박의 보증기간이 지났고 직접적인 원인제공을 하지 않았지만 선박의 제조사로서 유사 사고가 이미 발생한 점을 들어 개선 권고

교훈 및 시사점

- ▷ 단속정에 사용되는 기부속이나 자재들은 충분한 내구연한을 가진 것을 사용해야 하며, 내구 연한이 지나면 필히 교체해야 함
- ▷ 단속정 등의 제조사는 사용자가 알 수 있고, 할 수 있는 충분하고 충실한 내용의 운용교범을 제작하여 제공해야 함
- ▷ 단속정을 운용하는 사용자는 실행 가능한 모든 방법으로 주기적으로 점검하여야 함



Memo



2017년도
해양사고 통계와
사고사례

부록

2017년 해양사고 현황 통계표



[해양사고 통계 이용안내]

※ (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 원인 규명을 위한 조사 및 심판의 결과.

2) 세월호 사고 이후 기관손상 등 단순·경미한 사고를 포함한 사고 접수 건이 급증

* 심판불필요 처분(원인이 간명하거나 손상 정도가 적은 경미한 사고 등 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 사무처리요령」 제46조에 따른 사고) 증가 건수

: (2014년) 505건 → (2015년) 1,701건(236.8% 증가)

1 통계의 의의 및 활용도

➤ 국내외 해양사고 발생현황 및 사고원인 등에 대한 통계를 대외에 공표하는 정부 공식 통계로서 해상 안전업무, 정책수립의 기초 지표임

- 근거 : 1976년 통계청 승인, 제123020호

- 해양사고 발생 현황, 조사·심판을 통해 규명된 사고 원인분석 결과 등 총 54종의 해양사고 통계제공

2 통계 제공절차

해양수산관서

언론

자체인지

지방해양
안전심판원

해양안전심판
관리시스템 입력

통계생성

대외 제공

3 수치해석 방법

- ㉞ 단위는 사고종류별, 해역별, 시간대별 등은 사고 건수(건 단위) 기준, 선박용도별, 선박규모별 등은 사고 척수(척 단위) 기준, 사고로 인한 인명피해는 인원수(명단위)로 구분

4 주요 통계종류

- ㉞ 사고종류별, 선박총톤수별, 선박용도별, 시간, 해역 등 발생 현황
- ㉞ 조사, 심판현황, 면허징계현황, 사고원인 등 원인 규명 활동 현황
- ㉞ 선박용도별, 시간대, 시정상태, 해역, 초인거리 등 충돌사고 발생 현황
- ㉞ 사고종류별, 해역, 시간, 총톤수, 원인별 등 어선 해양사고 발생 현황
- ㉞ 상선 운항해역별(내항선, 외항선) 해양사고 발생 현황

5 해양사고의 정의

- ㉞ (근거) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(법률 제5809호)」 제2조
* 국제기준(IMO Res. MSC.255(84))의 정의와 동일함
- ㉞ (정의) 해양 및 내수면에서 선박의 운용과 관련하여 발생한 아래의 경우를 포함함
 - 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망 또는 실종되거나 부상을 입은 사고
 - 선박운용과 관련하여 선박 또는 육상·해상시설에 손상이 생긴 사고
 - 선박이 멸실·유기되거나 행방불명된 사고
 - 선박의 충돌·좌초·전복·침몰이 있거나 조종이 불가능하게 된 사고
 - 선박의 운용과 관련하여 해양오염피해가 발생한 사고

6 해양사고의 종류

- ㉞ 충돌 : 항해 중이거나 정박 중임을 불문하고 다른 선박과 부딪치거나 맞붙어 닳은 것. 다만, 수면하의 난파선과 충돌한 것은 제외
- ㉞ 접촉 : 다른 선박이나 해저를 제외하고 외부물체나 외부시설물에 부딪치거나 맞붙어 닳은 것
- ㉞ 좌초 : 해저 또는 수면하의 난파선에 얹히거나 부딪친 것
- ㉞ 전복 : 선박이 뒤집힌 것(충돌, 좌초 등에 따라 발생한 것은 제외)

- ㉞ 화재·폭발 : 맨 처음의 사고로서 발생한 것(충돌이나 전복 등에 따라 발생한 것은 제외)
- ㉞ 침몰 : 충돌 내지 폭발 이외에 황천조우, 외판 등의 균열이나 파공, 절단 등에 의한 침수의 결과 가라앉은 것.
- ㉞ 기관손상 : 주기관(축계를 포함한다), 보조보일러 및 보조기기 등이 손상된 것
- ㉞ 추진축계 손상 : 추진축계, 추진기 또는 클러치(동력전달장치)가 손상된 것
- ㉞ 조타장치 손상 : (유압)조타장치 또는 키가 손상된 것
- ㉞ 속구손상 : 속구 등이 손상된 것
- ㉞ 인명사상 : 선박의 구조·설비 또는 운용과 관련하여 사람이 사망, 실종, 부상을 입은 것
- ㉞ 부유물감김 : 항해 중 추진기에 페로프, 페어망 등 해상부유물이 감기어 항해를 계속할 수 없게된 때
- ㉞ 운항저해 : 사주 등에 올라앉아 선체에는 손상이 없으나 항해를 계속할 수 없게된 때
- ㉞ 행방불명 : 선박의 존부 여부가 90일간 불분명하거나 기타 보험관계기관 등에서 행방불명으로 처리된 것

7 선박의 종류

- ㉞ 어 선 : 정치망어선, 양식어업선, 통발어선, 낚시어선, 근해채낚기, 근해트롤, 근해봉수망 등
- ㉞ 상 선 : 화물선, 여객선, 유조선, 예선
- ㉞ 화물선 : 일반화물운송선, 컨테이너선, 석탄운반선, 자동차운반선, 냉동냉장운반선 등
- ㉞ 여객선 : 카페리선, 화객선, 유람선, 내·외항정기 여객선, 내·외항부정기 여객선 등(여객 13인 이상)
- ㉞ 유조선 : 위험물운반선, 액화가스탱커선, 케미칼탱커선, 정제유운반선, 에틸렌운반선 등
- ㉞ 예인선 : 견인용예인선, 압항용예인선, 이접안용예인선, 기타 예인선(예선)
- ㉞ 기타선 : 부선, 준설선, 여객도선, 유선, 관용선, 해경정/군함, 어업지도선, 요트, 모터보트 등
- ㉞ 내항선 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 선박
- ㉞ 외항선 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 운항하는 선박

〈선박피해의 종류〉

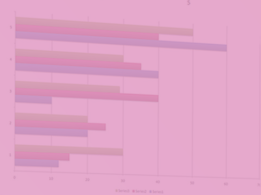
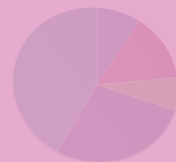
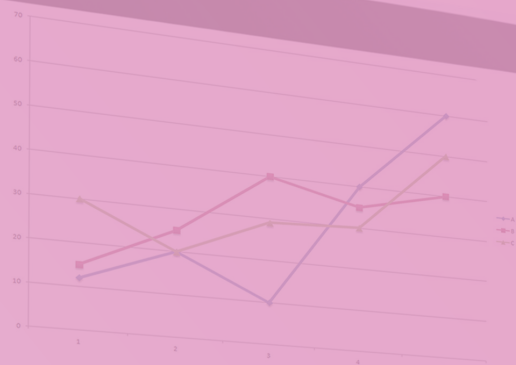
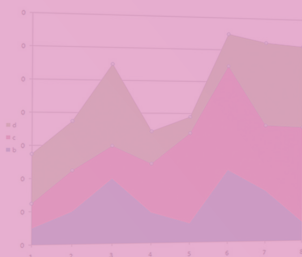
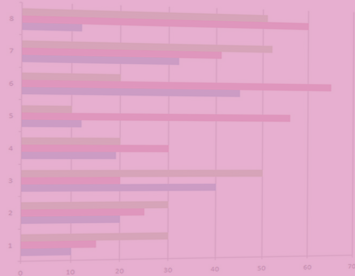
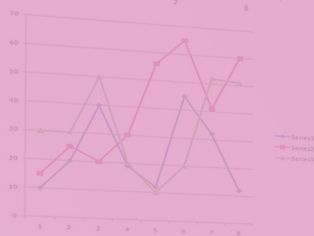
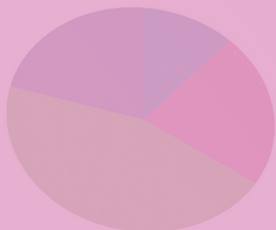
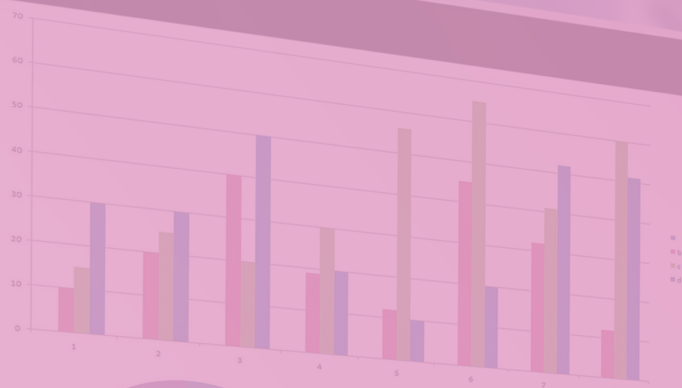
- (전손) 선박이 침몰 또는 행방불명되거나 좌초 및 화재 등으로 구조불능상태가 되거나 수리하여도 선박으로 사용할 수 없거나 그 수리비용이 과다하여 경제성이 없는 경우
- (중손) 손상의 정도가 심하여 스스로 운항이 불가능하나 대수리를 하여야 운항할 수 있는 경우
- (경손) 전손 및 중손에 해당하지 아니하는 손상의 정도가 경미한 경우

ㄹ 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 : 표16-2

ㄹ 「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 : 표22



부록

2017년 해양사고 현황 통계표

목 차

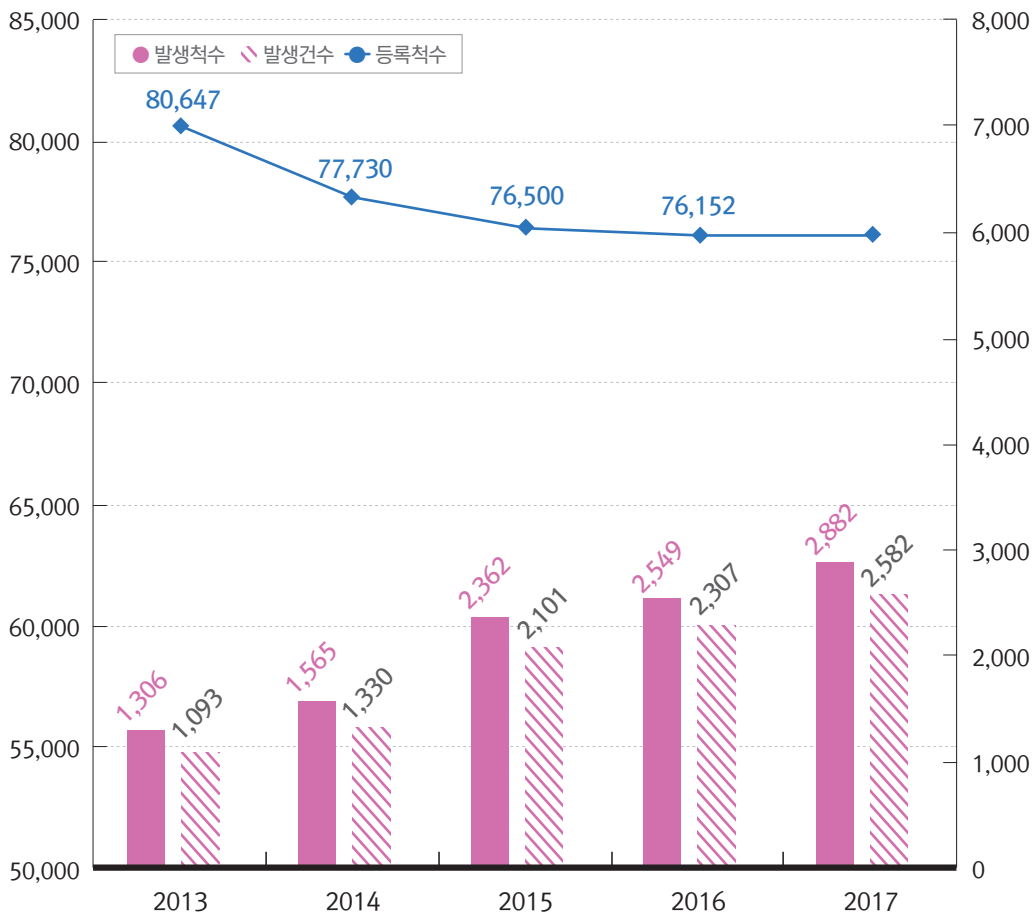


1. 선박등록척수대 해양사고 발생 척수 및 건수 현황(표 1-1) • 58
2. 선박등록 현황(표 1-2) • 59
3. 해역별 해양사고 발생건수(표 2) • 60
4. 사고종류별 해양사고 발생현황(표 3) • 62
5. 선박충돌수별 해양사고 발생현황(표 4) • 63
6. 선박용도별 해양사고 발생현황(표 5) • 64
7. 시간별 해양사고 발생현황(표 6) • 65
8. 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생현황(표 7) • 66
9. 사고종류별 손상별 해양사고 발생현황(표 8) • 68
10. 선박용도별 손상별 해양사고 발생현황(표 9) • 69
11. 인명피해 현황(표 10) • 70
12. 조사현황(표 11) • 71
13. 심판현황(표 12) • 72
14. 사고종류별 재결현황(표 13) • 73
15. 심판횟수(표 14-1) • 74
16. 심판계류일수(표 14-2) • 75
17. 면허별 징계현황(재결분)(표 15) • 76
18. 징계자 연령별 현황(표 16) • 78
19. 징계자 승선경력별 현황(표 17) • 79
20. 제2심 청구현황(표 18) • 80
21. 제1심과 제2심의 징계량 대비(표 19) • 81
22. 고등법원 소제기현황(표 20) • 82
23. 선박용도별 해양사고 원인현황(재결분)(표 21) • 83
24. 사고종류별 해양사고 원인현황(재결분, 2013~2017 총괄)(표 22-1) • 87
25. 사고종류별·연도별 해양사고 원인현황(재결분, 2013~2017)(표 22-2) • 89

1. 선박등록척수대 해양사고 발생 척수 및 건수 현황

표 1-1

척수/건수 연도	2013	2014	2015	2016	2017
선박등록척수(A)	80,647	77,730	76,500	76,152	-
해양사고발생척수(B)	1,306	1,565	2,362	2,549	2,882
해양사고발생건수	1,093	1,330	2,101	2,307	2,582
해양사고발생률 (B/A)	1.62%	2.01%	3.09%	3.35%	-



2. 선박등록 현황

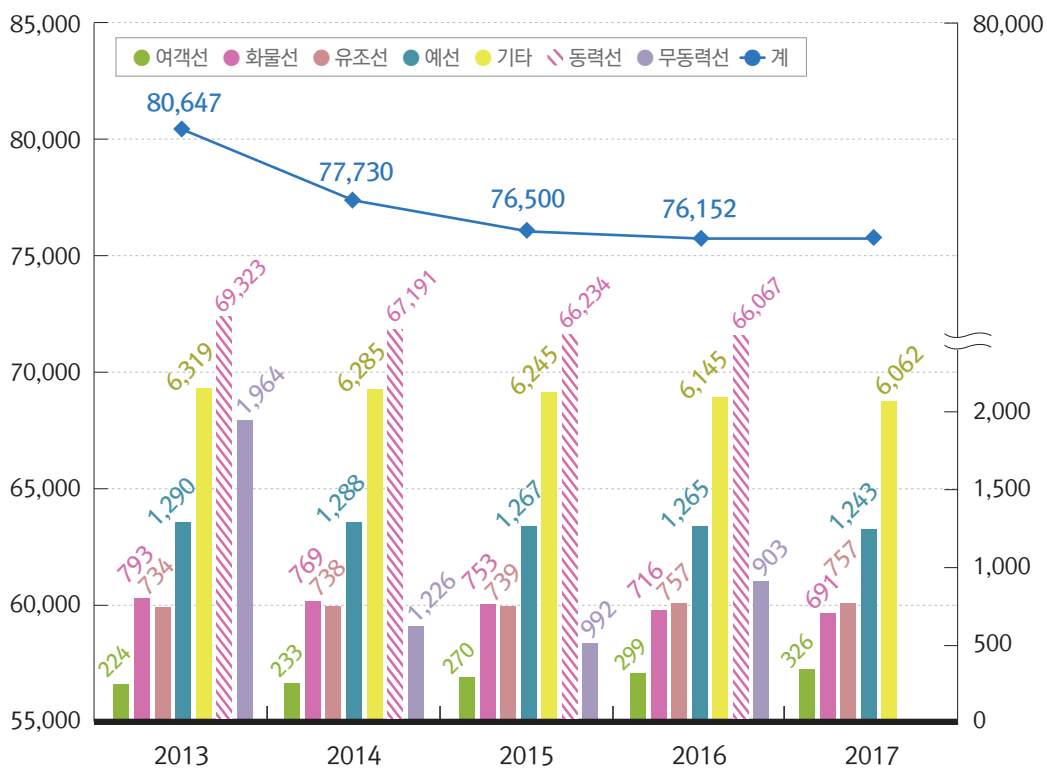
표 1-2

(단위 : 척)

연도	용도	여객선	화물선	유조선	예선	기 타	어 선		계
							동력선	무동력선	
2013		224	793	734	1,290	6,319	69,323	1,964	80,647
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	-	-	-

* 2017년 어선 등록척수는 2018년 12월경 발표 예정

※ 출처 : 해양수산부 해사안전정책과, 어선정책팀



3. 해역별 해양사고 발생건수

표 2

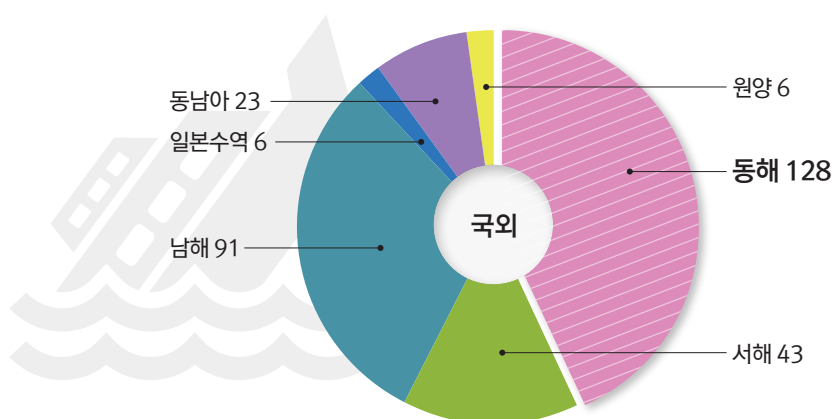
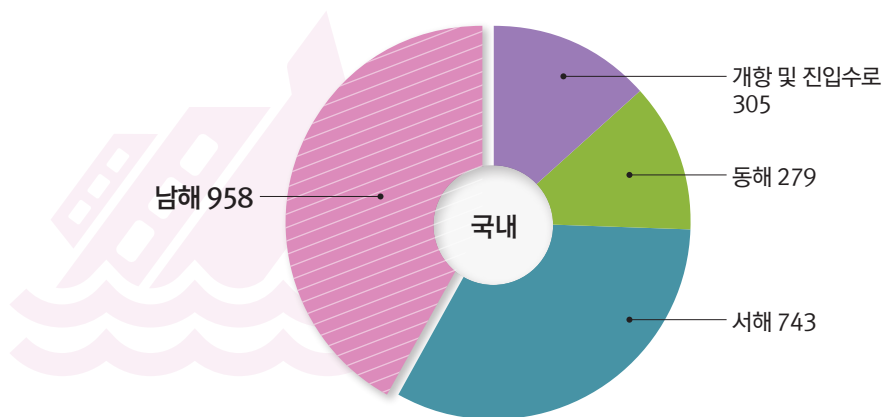
(단위: 건)

연 도		2013	2014	2015	2016	2017	
해 역							
국 내	개 항 및 진 입 수 로	인천항 및 진입수로	12	14	22	37	22
		장항, 군산항 및 진입수로	6	12	12	23	24
		대산항*	4	1	6	5	3
		평택·당진항*	7	1	5	11	10
		목포항 및 진입수로	9	15	14	24	31
		여수항, 광양항 및 진입수로	13	6	11	13	27
		삼천포, 통영항 및 통영해만, 견내량수로	3	3	56	20	17
		마산항, 진해항, 해만(가덕수로)	8	7	25	28	5
		부산항 및 진입수로	35	45	66	85	52
		부산-거제수역(옥포, 장승포항)	-	1	2	-	2
		울산항 및 진입수로, 포항항	19	25	58	47	52
		동해, 속초, 삼척항	4	5	9	11	4
		제주, 서귀포항	-	7	5	8	26
		기타 개항**	6	3	17	23	30
	영 해	동 해	110	112	206	250	279
		서 해	366	405	546	579	743
		남 해	293	425	783	807	958
계		895	1,087	1,843	1,971	2,285	
국 외	동 해	60	66	101	132	128	
	서 해	30	25	42	36	43	
	남 해	61	93	75	96	91	
	일 본 수 역	9	18	7	30	6	
	동 남 아	27	31	29	38	23	
	원 양	11	10	4	4	6	
	계	198	243	258	336	297	
총 계		1,093	1,330	2,101	2,307	2,582	

* 대산항, 평택·당진항, 기타 개항은 2013년도에 접수된 사건부터 분류

** 기타개항(9개): 경인항, 서울항, 대안항, 보령항, 완도항, 하동항, 고현항, 호산항, 옥계항

※ 해역분류: '영해'는 개항, 지정항 및 진입로를 제외한 영해내를 말하며 국외 해역중 '동·서·남해'는 한국영해, 일본영해, 중국영해를 제외한 동·서·남해 공해이며 '일본수역'은 일본 영해 내



4. 사고종류별 해양사고 발생현황

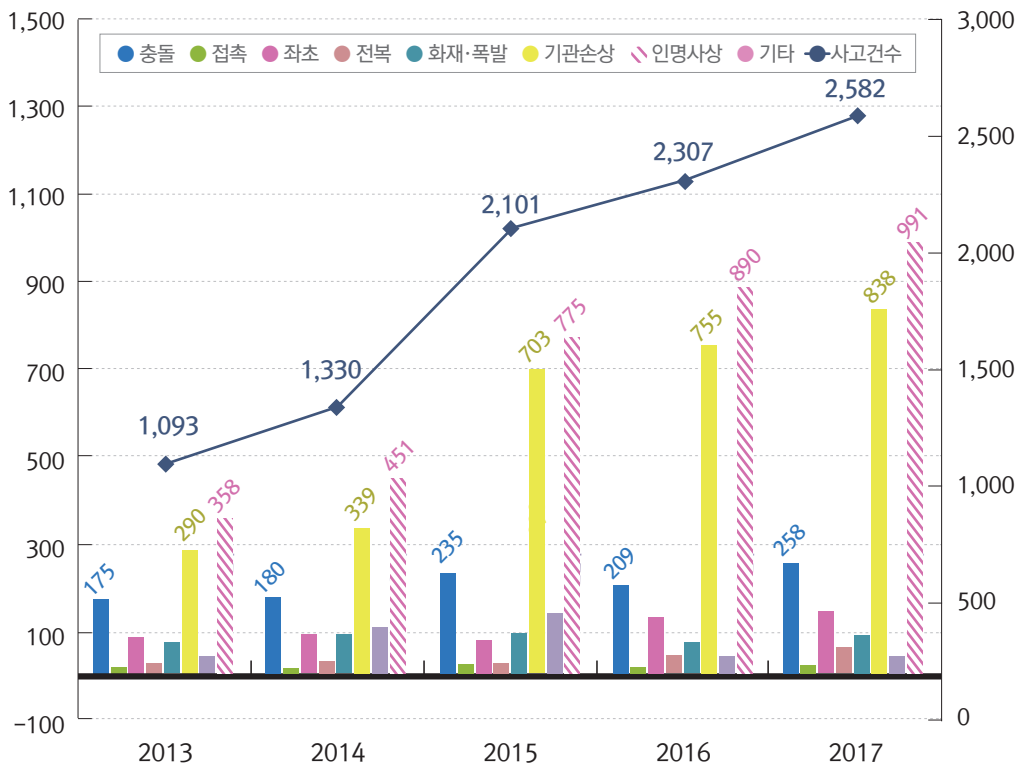
표 3

(단위: 건)

연도\사고 종류	충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	부유물 감김	운항 저해	기타*	계
2013	175	23	91	32	79	21	290	45	191	-	146	1,093
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

* 기타: 속구손상, 시설물손상, 추진축계손상, 조타장치손상, 해양오염 등

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

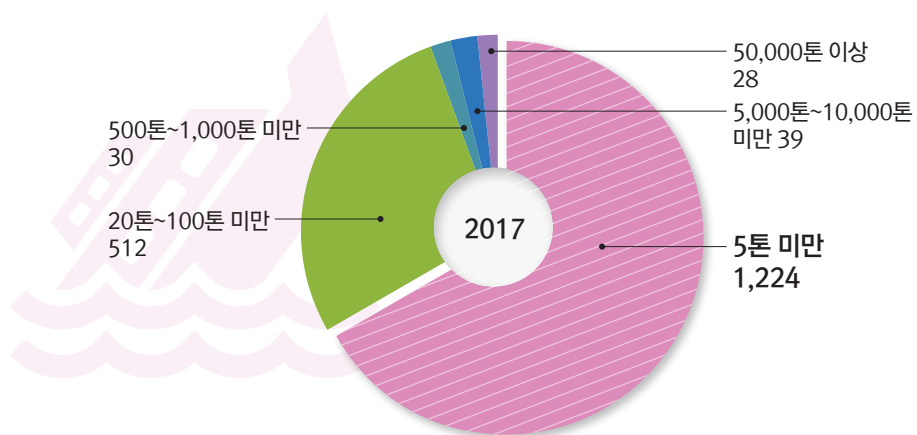


5. 선박총톤수별 해양사고 발생현황

표 4

(단위 : 척)

연도 \ 톤수	5톤 미만	5톤~20톤 미만	20톤~100톤 미만	100톤~500톤 미만	500톤~1,000톤 미만	1,000톤~5,000톤 미만	5,000톤~10,000톤 미만	10,000톤~50,000톤 미만	50,000톤 이상	미상	계
2013	342	318	339	108	24	94	27	34	9	11	1,306
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



6. 선박용도별 해양사고 발생현황

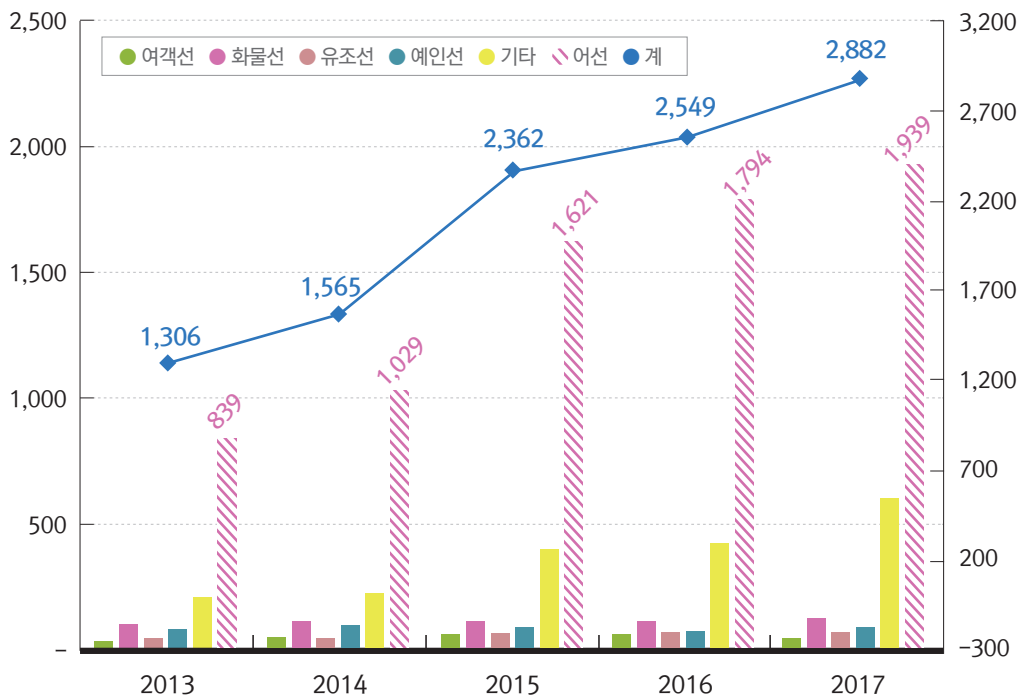
표 5

(단위 : 척)

연도	비어선							어 선	계
	여객선*	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	소계		
2013	29	107	52	78	201	-	467	839	1,306
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

* 여객선의 정의는 「선박안전법」 제2조를 따름(여객선이란 13인 이상의 여객을 운송할 수 있는 선박)

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

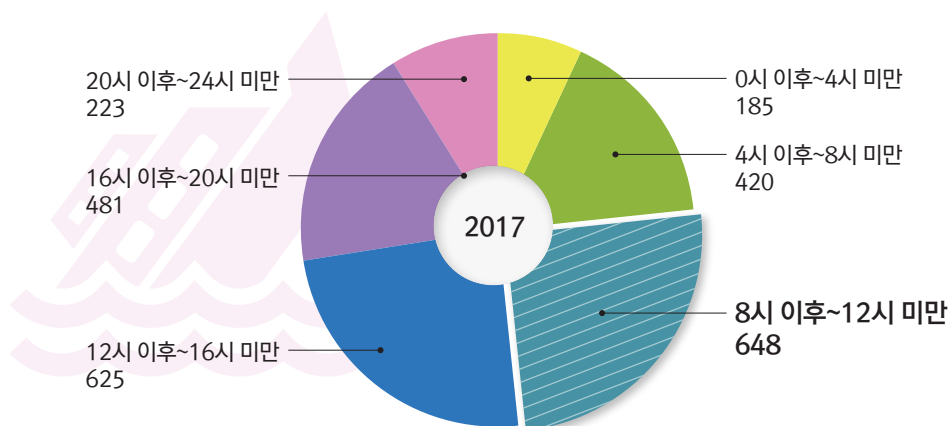


7. 시간별 해양사고 발생현황

표 6

(단위 : 건)

연도 \ 시간	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
2013	111	223	246	235	169	109	1,093
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



8. 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생현황

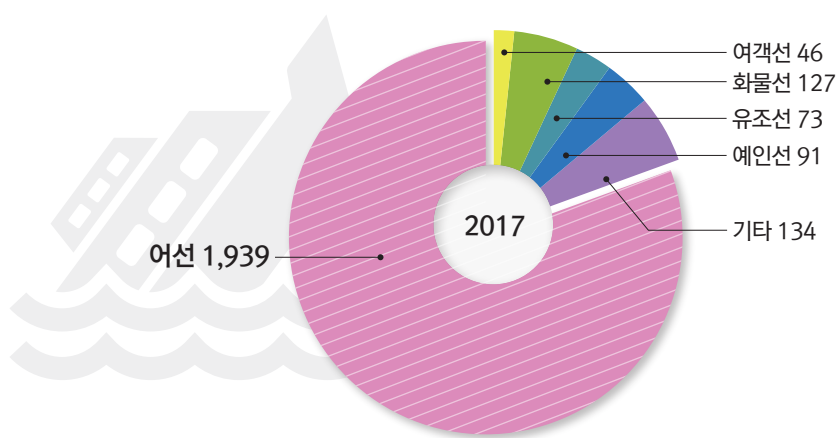
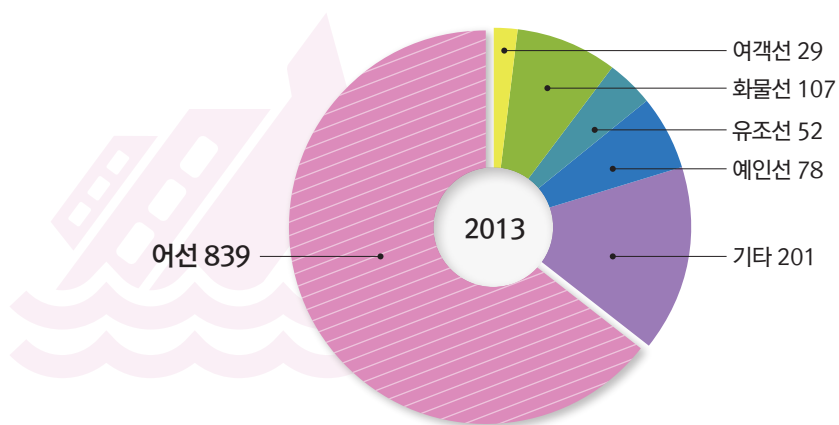
표 7

(단위: 척)

용도	사고종류 연도	충돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	부유물 감김	운항 저해	기타	계
여객선	2013	5	1	1	-	2	-	5	-	8	-	7	29
	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
화물선	2013	63	8	7	1	8	1	9	4	2	-	4	107
	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
유조선	2013	36	1	3	-	1	-	2	1	2	-	6	52
	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
예인선	2013	14	5	13	5	7	2	3	5	9	-	15	78
	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
기 타	2013	35	5	20	12	7	10	57	4	32	-	19	201
	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
수상레저 기구	2017	27	-	16	18	1	1	243	1	39	63	63	472
어 선	2013	203	6	53	19	60	8	216	32	141	-	101	839
	2014	218	3	75	22	85	12	252	82	138	-	142	1,029
	2015	318	12	65	26	65	23	477	119	219	-	297	1621
	2016	274	7	113	36	95	14	524	113	280	-	338	1794
	2017	333	14	117	47	73	13	557	121	249	49	366	1,939

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

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



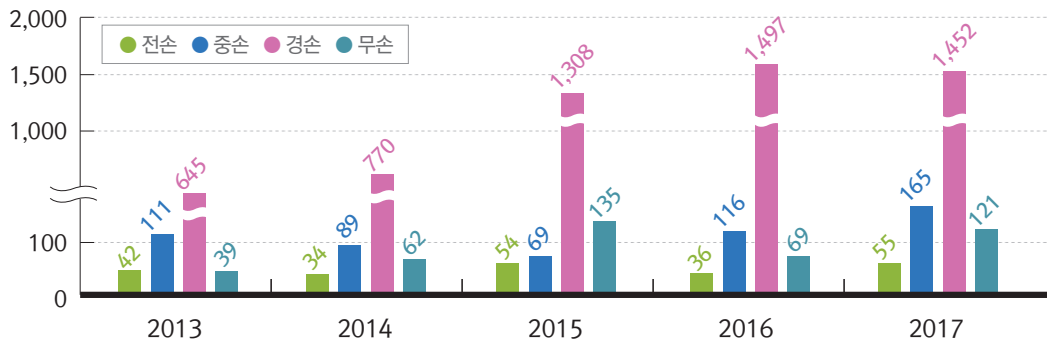
9. 사고종류별 손상별 해양사고 발생현황

표 8

(단위: 건)

선박 피해	사고종류 연도	총돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	기타	계
전 손	2013	3	1	4	6	9	18	-	1	42
	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
중 손	2013	3	1	45	14	44	1	3	-	111
	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
경 손	2013	144	19	41	9	26	2	285	119	645
	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
무 손	2013	25	2	1	3	-	-	2	6	39
	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

※ 인명사상, 부유물감김, 운항저해, 해양오염, 피해미상 사고 제외



10. 선박용도별 손상별 해양사고 발생현황

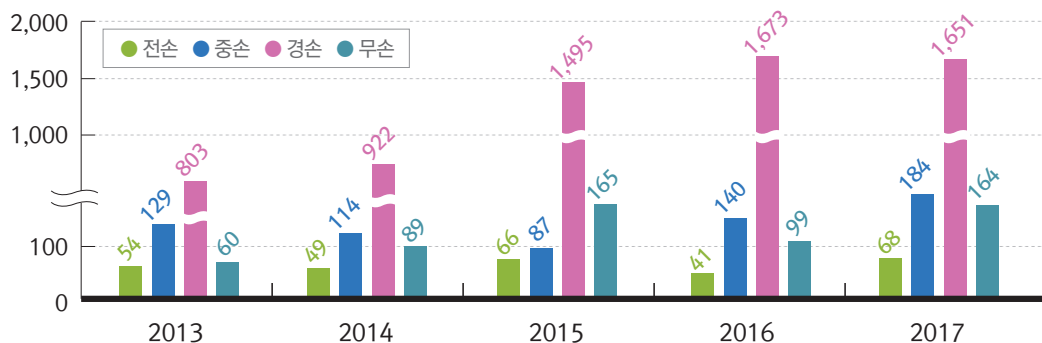
표 9

(단위: 척)

선박 피해	선박용도 연도	비어선							어 선	소계
		여객선	화물선	유조선	예선	기 타	수상 레저기구	계		
전 손	2013	-	6	-	5	11	-	22	32	54
	2014	1	2	-	4	5	-	12	37	49
	2015	1	1	2	4	10	-	18	48	66
	2016	-	-	-	4	10	-	14	27	41
	2017	-	1	1	6	10	4	22	46	68
중 손	2013	2	11	3	11	27	-	54	75	129
	2014	4	7	2	3	15	-	31	83	114
	2015	2	7	4	3	14	-	30	57	87
	2016	3	3	1	3	20	-	30	110	140
	2017	1	3	1	6	8	46	65	119	184
경 손	2013	17	70	35	26	120	-	268	535	803
	2014	30	64	22	34	136	-	286	636	922
	2015	43	68	32	48	234	-	425	1,070	1,495
	2016	41	78	37	41	285	-	482	1,191	1,673
	2017	27	67	37	24	61	293	509	1,142	1,651
무 손	2013	-	13	6	18	5	-	42	18	60
	2014	2	9	3	27	15	-	56	33	89
	2015	6	17	7	14	29	-	73	92	165
	2016	2	13	3	10	17	-	45	54	99
	2017	4	19	5	21	18	11	78	86	164

* 인명사상, 부유물감김, 안전저해, 해양오염, 피해미상 사고 제외

** 2017년부터 기타선에 포함되었던 수상레저기구를 분리하여 별도 항목으로 표시함



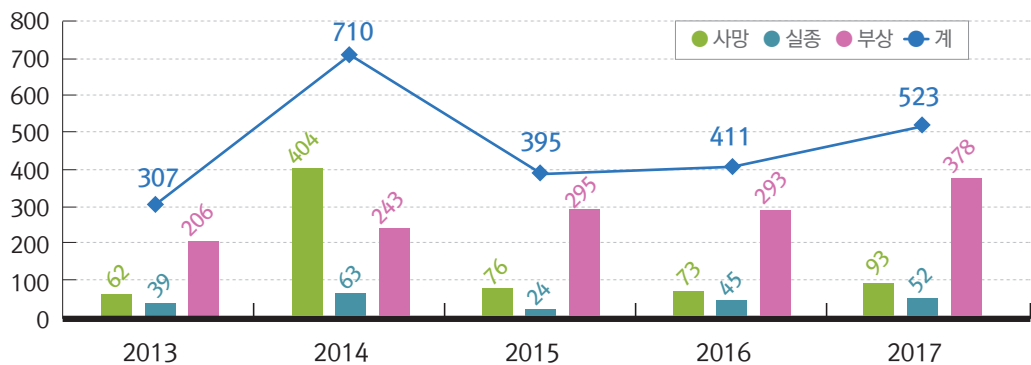
11. 인명피해현황

표 10

(단위:명)

인명 피해	사고종류 연도	충돌	접촉	좌초	전복	화재· 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타	계
사 망	2013	9	9	2	8	14	3	-	17	-	62
	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
실 종	2013	16	2	-	-	6	-	-	14	1	39
	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
부 상	2013	131	12	12	2	24	-	2	21	2	206
	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
계	2013	156	23	14	10	44	3	2	52	3	307
	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

* 기타 : 부유물감김, 운항저해, 추진축계손상, 해양오염, 행방불명



12. 조사현황

표 11

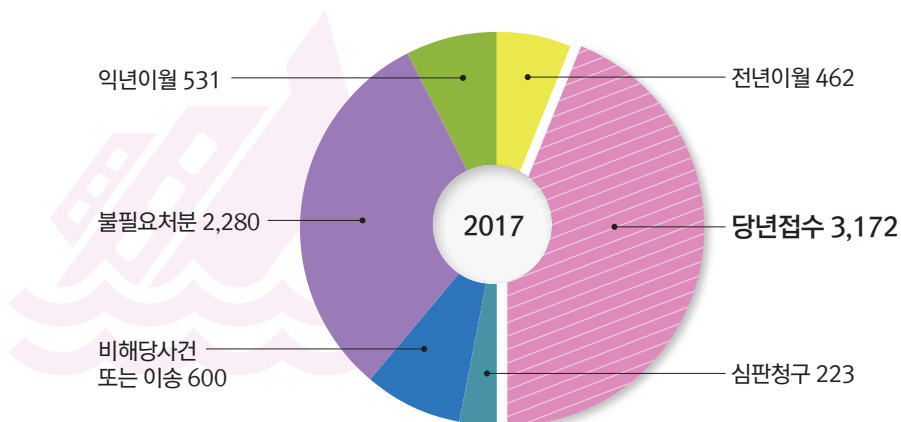
(단위:건)

구분 연도	전년이월	당년접수	계	처 리				
				심판청구	비해당사건 또는 이송	불필요처분	익년이월	계
2013	223	639	862	144	2	490	226	862
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	3,172	3,634	223	600	2,280	531	3,634

* 2013년 사건 1건 → 2015년 심판청구

** 전년이월 : 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



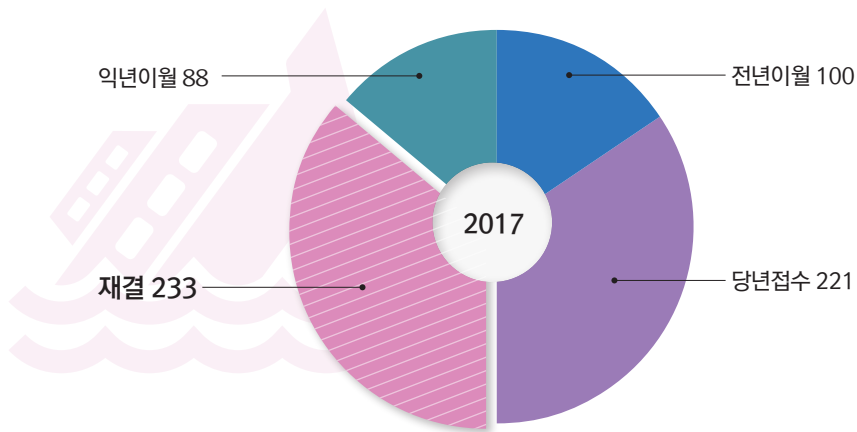
13. 심판현황

표 12

단위 : 건

연도	구분	전년이월	당년접수	계	재 결	익년이월
2013		53	144	197	141	56
2014		57*	222	279	183	96
2015		96	211	307	211	96
2016		96	226	322	222	100
2017		100	221	321	233	88

* 1건은 2심에서 기각되어 재접수



14. 사고종류별 재결현황

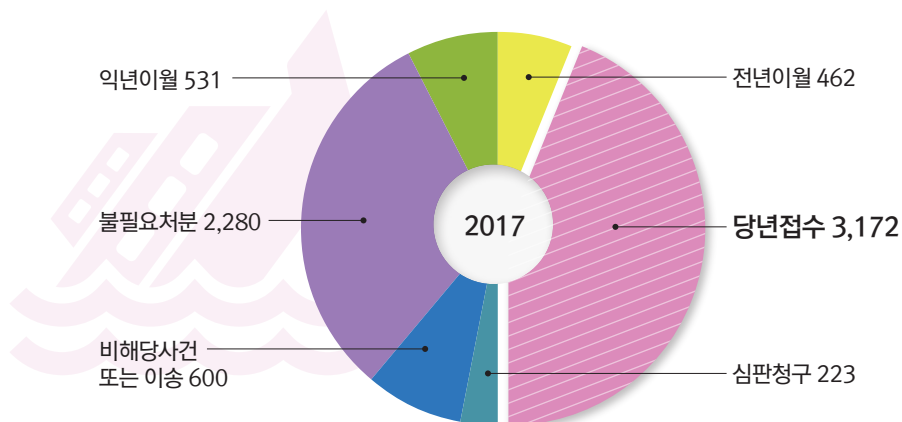
표 13

단위 : 건

연도\사고 종류	충돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	부유물 감김	운항 저해	기타*	계
2013	74	8	9	7	14	9	3	15	-	-	2	141
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

* 기타 : 시설물손상, 조타장치손상, 해양오염, 침수

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



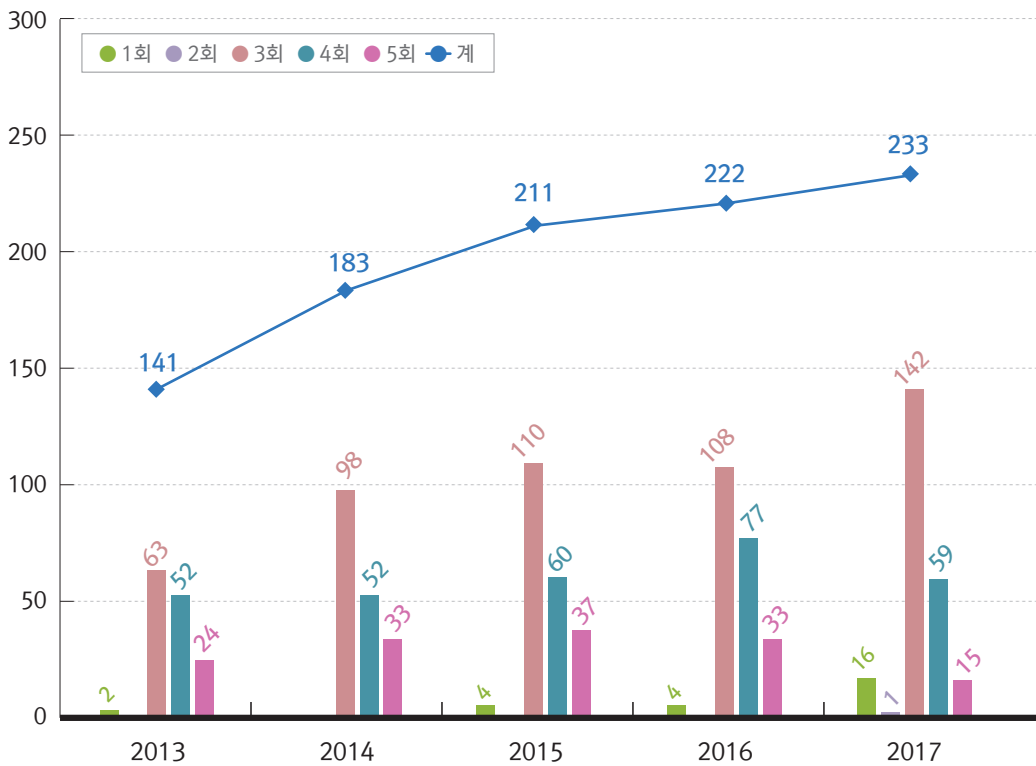
15. 심판횟수

표 14-1

단위 : 건

연도 \ 횟수	1회	2회	3회	4회	5회 이상	계	건 당 평균횟수
2013	2*	-	63	52	24	141	3.7
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

* 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제41조의3에 따른 약식심판 개정 건수임

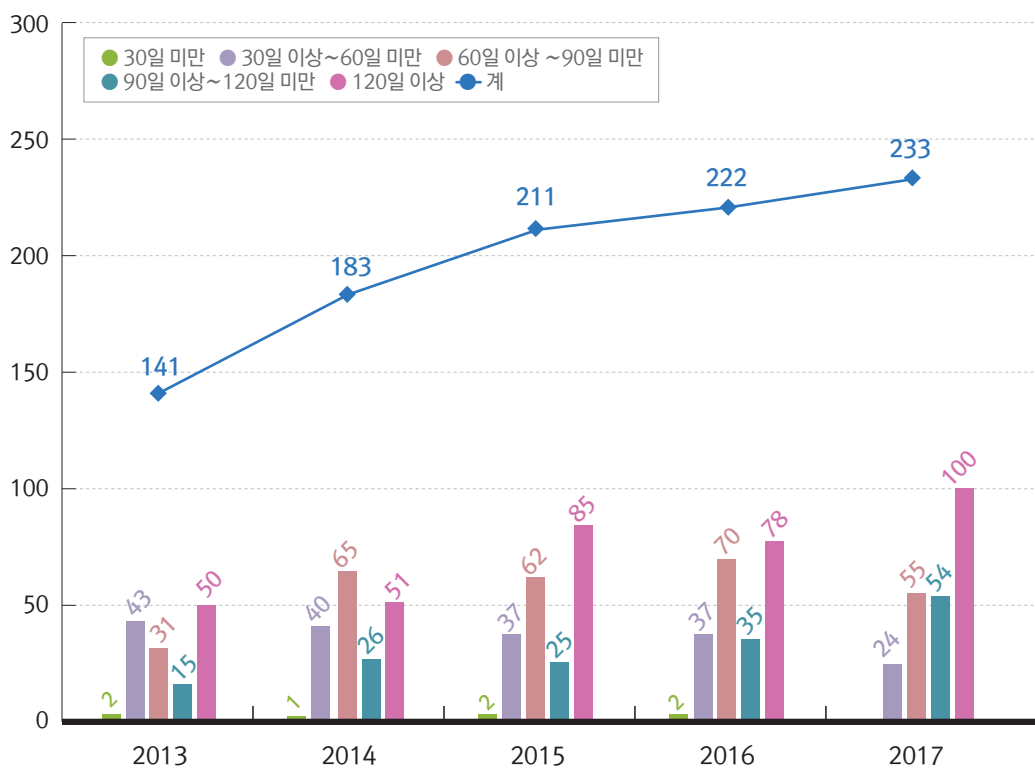


16. 심판계류일수

표 14-2

단위 : 건

연도	일수	30일 미만	30일 이상 ~60일 미만	60일 이상 ~90일 미만	90일 이상 ~120일 미만	120일 이상	계	건당평균 계류일수
2013		2	43	31	15	50	141	134
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



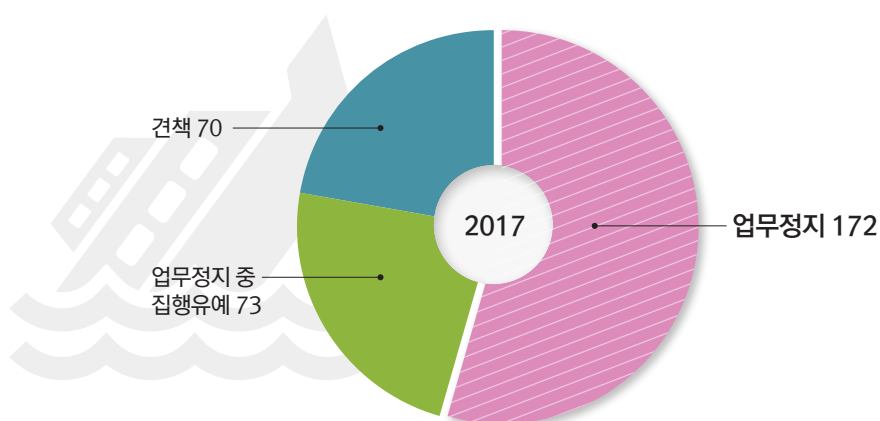
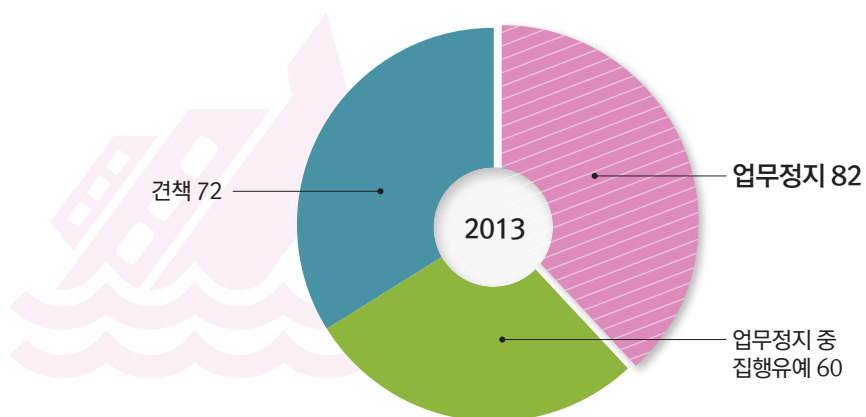
17. 면허별 징계현황(재결분)

표 15

단위 : 명

징계	면허 연도	면허														계
		도선사	1급항해사	2급항해사	3급항해사	4급항해사	5급항해사	6급항해사	1급기관사	2급기관사	3급기관사	4급기관사	5급기관사	6급기관사	소형선박조종사	
면허취소	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
업무정지	2013	1	10	5	10	13	9	15	-	1	-	2	-	3	13	82
	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
업무정지 중 집행유예*	2013	-	9	4	6	10	6	10	-	1	-	1	-	3	10	60
	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
견책	2013	2	4	3	4	3	6	22	2	-	1	-	-	3	22	72
	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

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

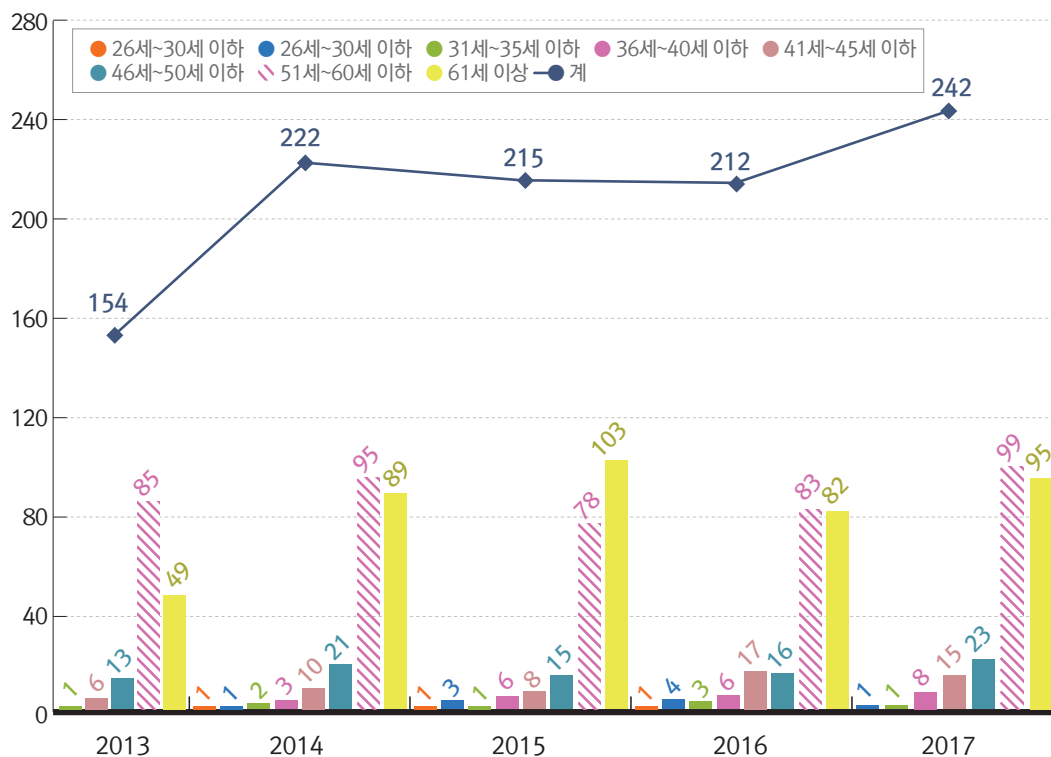


18. 징계자 연령별 현황

표 16

단위 : 명

연령 연도	20세 이하	21세~ 25세 이하	26세~ 30세 이하	31세~ 35세 이하	36세~ 40세 이하	41세~ 45세 이하	46세~ 50세 이하	51세~ 60세 이하	61세 이상	계
2013	-	-	-	1	-	6	13	85	49	154
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

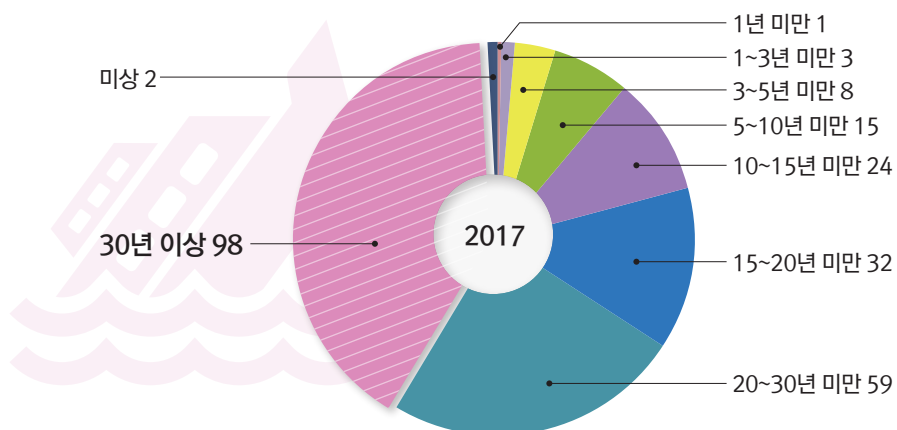


19. 징계자 승선경력별 현황

표 17

단위 : 명

승선 경력 연도	1년 미만	1~3년 미만	3~5년 미만	5~10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20~30년 미만	30년 이상	미 상	계
2013	-	4	2	2	4	8	38	91	5	154
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



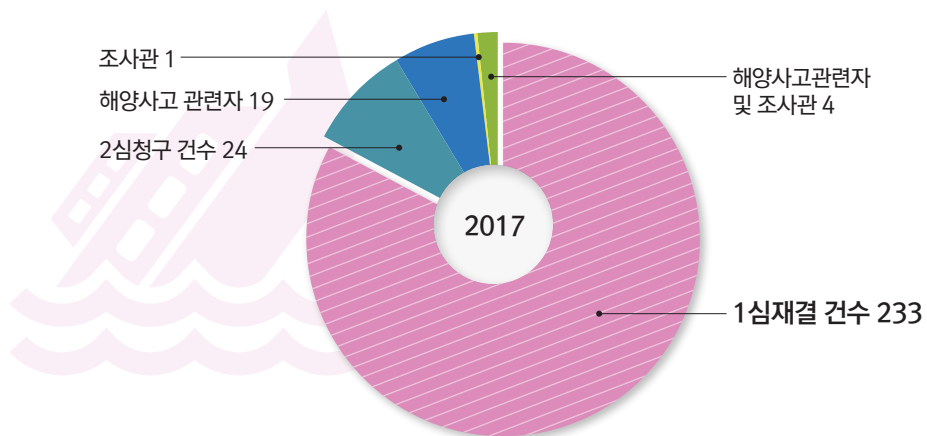
20. 제2심 청구현황

표 18

단위 : 건

구분 연도	1심재결 건 수	2심청구 건 수	비율(%)	청 구 자 별		
				해양사고 관 련 자	조사관	해양사고관련자 및 조사관
2013	141	14	9.9	10	3	1
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

* 조사관이 2심청구한 1건은 파기환송됨.



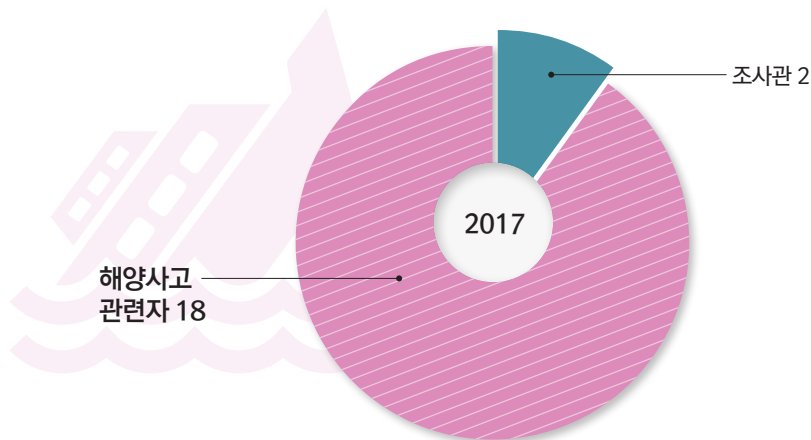
21. 제1심과 제2심의 징계량 대비

표 19

단위 : 건

2심 청구자	연도 징계량	2013	2014	2015	2016	2017
조사관	동 일	-	-	-	2	1
	가 중	-	-	-	-	1
	경 감	-	-	-	-	-
	계	-	-*	-	2	2
해양사고 관련자	동 일	12	10	13	16	12
	가 중	-	4	-	-	-
	경 감	1	2	11	5	6
	계	13	16	24	21	18
조사관 · 해양사고 관련자 상호청구	동 일	1	1	-	-	-
	가 중	-	1	-	-	-
	경 감	-	-	-	1	-
	계	1	2	-	1	-

* 조사관이 2심청구한 1건은 파기환송됨.



22. 고등법원 소제기현황*

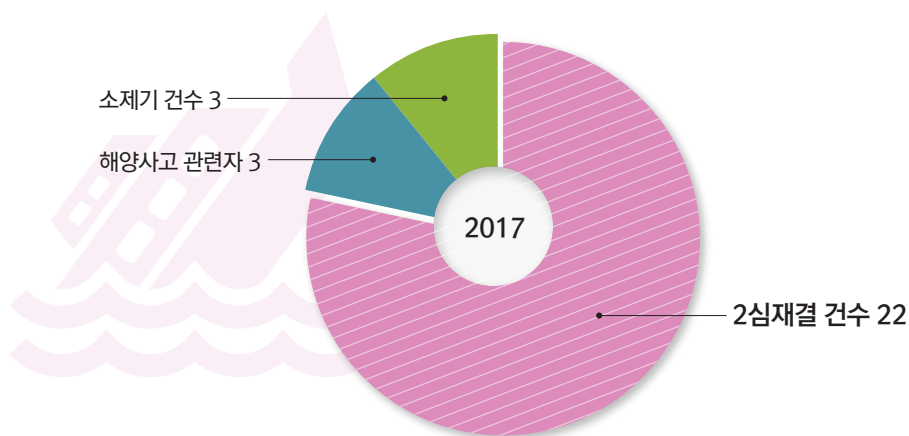
표 20

단위 : 건

구분 연도	2심재결 건 수	소제기 건 수	비율(%)	청 구 자 별		
				해양사고 관 련 자	조사관	해양사고관련자 및 조사관
2013	9	3	33.3	3	-	-
2014	19	3**	15.8	5**	-	-
2015	19	6	31.6	6	-	-
2016	25	3	12.0	3	-	-
2017	22	3	13.6	3	-	-

* 2014.5.21. 중앙해심 전속 관할 변경(대법원 → 고등법원)

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



23. 선박용도별 해양사고 원인현황(재결분)

표 21

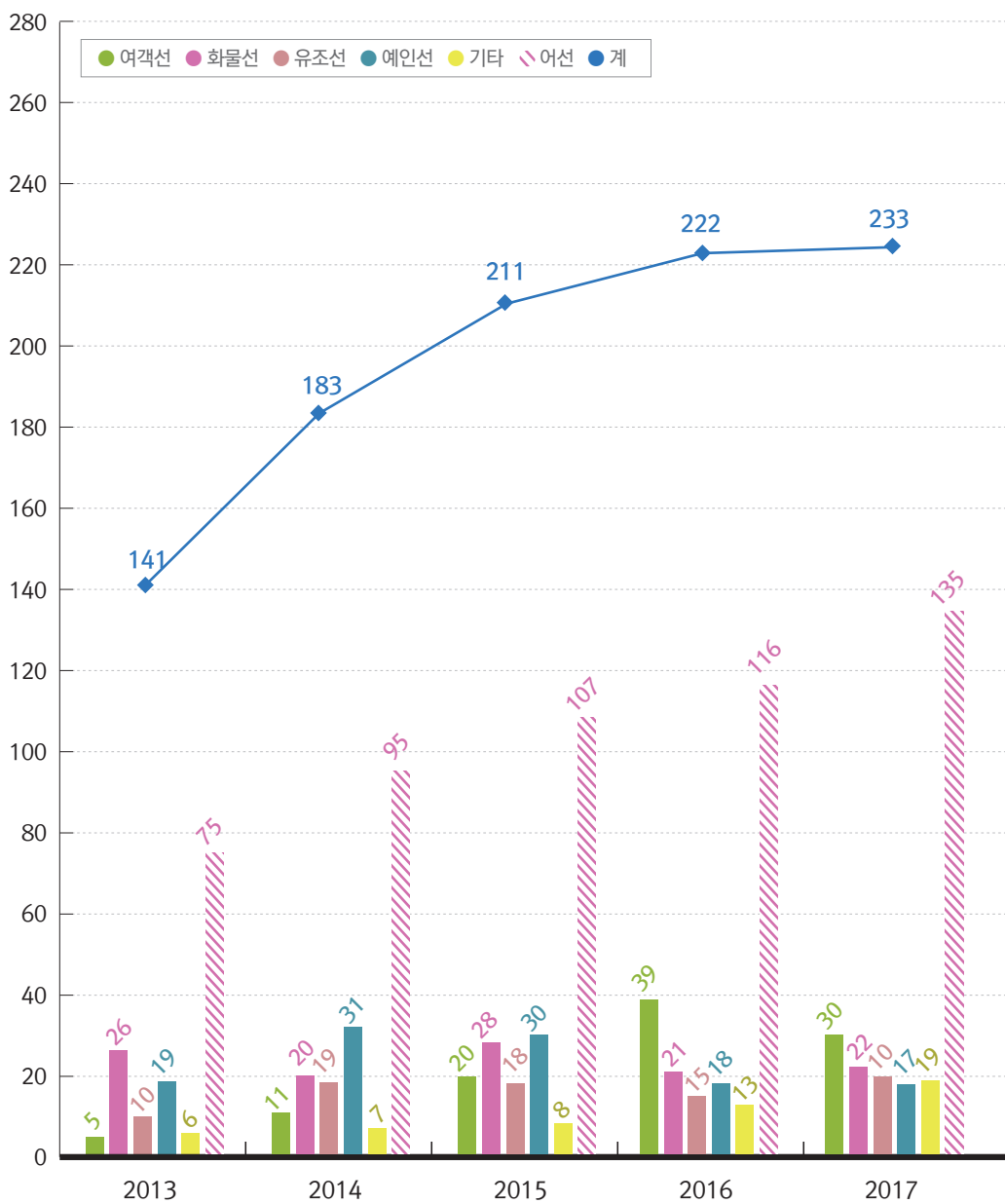
단위 : 건

해양사고의 원인			용도	비어선						어 선	소계
				여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구		
운 항 과 실	해상충돌예방 규칙 등 충돌회 피를 위한 법령 규제사항 미준수	2013	-	1	2	1	-	-	4	7	11
		2014	-	1	-	1	1	-	3	3	6
		2015	-	1	-	4	-	-	5	9	14
		2016	1	3	-	-	1	-	5	11	16
		2017	1	4	-	1	-	-	6	8	14
	경계, 선위확인, 침로선정 유지 등 항해 일반 원칙의 미준수	2013	2	16	4	13	4	-	39	41	80
		2014	5	11	12	21	1	-	50	61	111
		2015	5	18	10	7	2	-	42	43	85
		2016	12	10	5	8	5	-	40	55	95
		2017	7	11	7	5	10	-	40	65	105
	창구폐쇄, 적하상태 점검, 수로도지 비치 등 출항전 준비의 부적절	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	-	-	-	1	-	-	1	-	1
		2015	-	-	-	-	1	-	1	1	2
		2016	3	-	-	2	-	-	5	-	5
		2017	1	1	-	1	-	-	3	5	8
	직무명령 미준수, 당직보고, 인계 등 부적절	2013	-	1	1	-	-	-	2	-	2
		2014	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2015	-	1	-	1	1	-	3	2	5
		2016	1	-	-	2	-	-	3	9	12
		2017	-	-	-	-	-	-	-	7	7
	운항과실 기 타	2013	2	2	-	-	-	-	4	-	4
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	1	-	-	-	-	-	1	2	3
		2016	1	2	-	-	-	-	3	1	4
		2017	-	1	-	-	2	-	3	-	3

해양사고의 원인	용도	비어선							어 선	소계
	연도	여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
기관, 기기, 부속장 치의 정비, 점검, 조작의 부적절	2013	1	1	1	-	-	-	3	6	9
	2014	4	1	2	1	-	-	8	6	14
	2015	14	5	3	4	2	-	28	11	39
	2016	19	2	2	3	1	-	27	8	35
	2017	9	1	-	-	2	-	12	7	19
적하작업, 어로작업 선내작업 등을 행함에 재해방지를 위한 행위 부적절	2013	-	2	2	2	-	-	6	10	16
	2014	-	4	4	4	1	-	13	13	26
	2015	-	3	5	8	-	-	16	22	38
	2016	-	2	5	3	1	-	11	17	28
	2017	-	3	-	4	1	-	8	20	28
휴식기간의 확보 등 근로조건, 위험방지 설비의 정비 등 근로 환경의 부적절	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기관의 구조, 공작재질 등의 안전성 결함	2013	-	1	-	-	-	-	1	2	3
	2014	2	-	-	1	2	-	5	2	7
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2017	6	1	-	1	-	-	8	3	11
기관의 구조, 공작재질 등의 안전성 결함	2013	-	-	-	2	-	-	2	-	2
	2014	-	1	-	-	-	-	1	-	1
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-	1	-	1	-	1
	2017	2	-	-	-	1	-	3	-	3
전기설비, 하역설비 등 의장의 안전성 결함	2013	-	-	-	1	1	-	2	5	7
	2014	-	1	1	-	-	-	2	6	8
	2015	-	-	-	1	-	-	1	8	9
	2016	1	-	-	-	-	-	1	3	4
	2017	2	-	1	-	1	-	4	10	14

해양사고의 원인		용도	비어선						어 선	소계
		여객선	화물선	유조선	예인선	기 타	수상 레저기구	계		
선박운항관리 부적절	2013	-	-	-	-	1	-	1	-	1
	2014	-	-	-	1	1	-	2	3	5
	2015	-	-	-	5	2	-	7	4	11
	2016	-	1	1	-	3	-	5	8	13
	2017	-	-	2	4	1	-	7	8	15
불가항력	2013	-	2	-	-	-	-	2	3	5
	2014	-	1	-	1	1	-	3	-	3
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	1	-	-	-	1	-	2	3	5
	2017	1	-	-	1	1	-	3	-	3
기 타	2013	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-	-	-	2	2
	2016	-	-	2	-	-	-	2	1	3
	2017	1	-	-	-	-	-	1	2	3
원인불명	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-	-	-	3	3
	2016	-	1	-	-	-	-	1	-	1
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	2013	5	26	10	19	6	-	66	75	141
	2014	11	20	19	31	7	-	88	95	183
	2015	20	28	18	30	8	-	104	107	211
	2016	39	21	15	18	13	-	106	116	222
	2017	30	22	10	17	19	-	98	135	233

* 2017년부터 기타선에 포함되었던 수상레저기구를 분리하여 별도 항목으로 표시함



24. 사고종류별 해양사고 원인현황(재결분, 2013~2017 총괄)

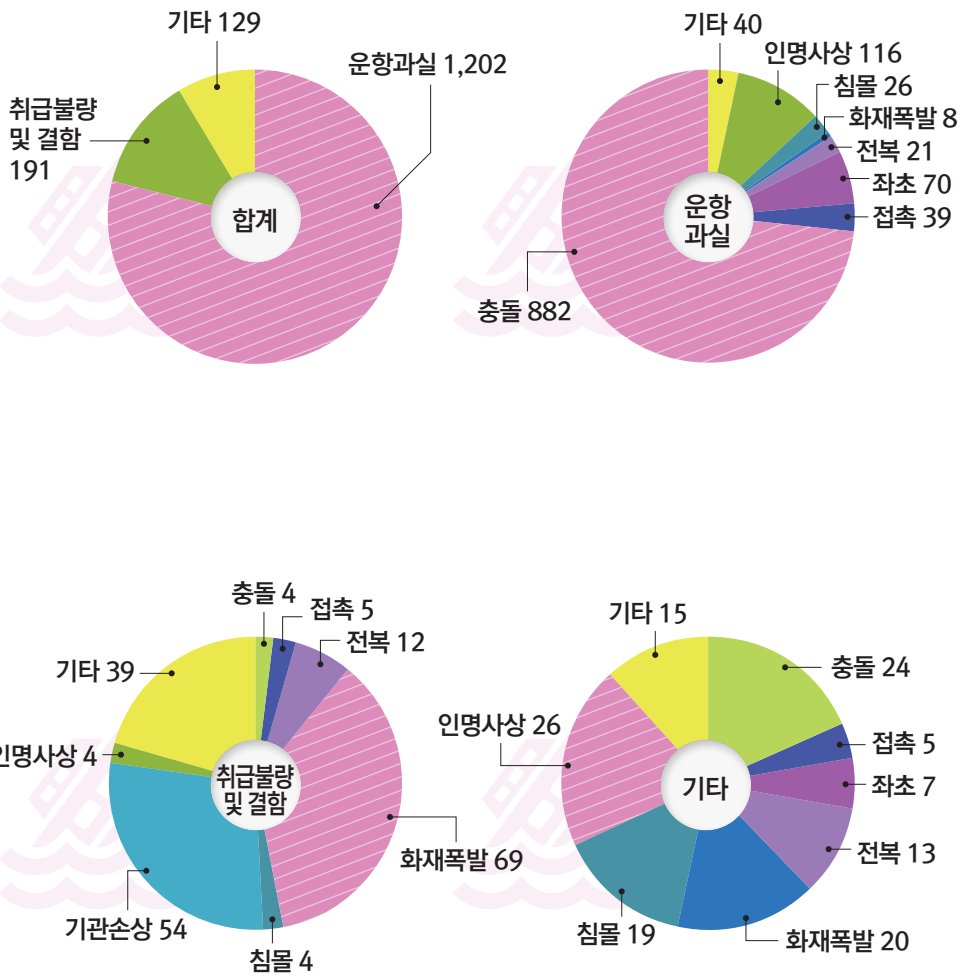
표 22-1

단위 : 개

사고종류별 해양사고의 원인		충돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타*	합계	구성비 (%)
운 항 과 실	출항준비불량	1	1	3	-	1	2	-	-	9	17	1.1
	수로조사불충분	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
	침로의 선정 유지불량	3	-	1	-	-	-	-	-	-	4	0.3
	선위확인 소홀	-	1	37	-	-	1	-	-	-	39	2.6
	조선 부적절	16	16	6	8	-	3	-	4	2	55	3.6
	경계소홀	704	14	9	4	-	3	-	2	8	744	48.9
	황천대비·대응 불량	4	2	2	4	-	14	-	1	-	27	1.8
	묘박 계류의 부적절	3	-	4	1	-	-	-	-	1	9	0.6
	항행법규 위반	128	-	-	-	-	-	-	-	-	128	8.4
	복무감독 소홀	-	-	-	-	1	-	-	11	-	12	0.8
	당직근무 태만	17	1	7	-	1	-	-	-	3	29	1.9
	운항과실 기타	6	4	1	1	2	2	-	-	2	18	1.2
	선내작업안전수칙 미준수	-	-	-	3	3	1	-	98	15	120	7.9
계		882	39	70	21	8	26	-	116	40	1,202	79.0
취 급 불 량 및 결 함	선체, 기관설비 결함	1	1	-	9	35	3	9	2	21	81	5.3
	기관설비 취급 불량	3	4	-	3	26	1	45	2	14	98	6.4
	화기취급 불량, 전선노후, 합선	-	-	-	-	8	-	-	-	4	12	0.8
	계	4	5	-	12	69	4	54	4	39	191	12.5
기 타	여객, 화물의 적재불량	-	-	-	7	2	2	-	-	3	14	0.9
	선박운항관리 부적절	4	2	1	1	5	9	-	20	8	50	3.3
	승무원 배송 부적절	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	0.1
	항해원조시설 등의 부적절	2	2	-	1	-	1	-	1	1	8	0.5
	기상 등 불가항력	10	1	6	3	8	5	-	1	2	36	2.4
	기타	8	-	-	1	5	2	-	3	1	20	1.3
	계	24	5	7	13	20	19	-	26	15	129	8.5
합 계		910	49	77	46	97	49	54	146	94	1,522	100.0

* 사건에 복수의 원인이 있을 경우에는 모든 원인을 중복 계상

** 기타 : 부유물 감김, 운항저해, 추진기손상, 해양오염, 시설물손상



25. 사고종류별·연도별 해양사고 원인현황(재결분, 2013~2017)

표 22-2

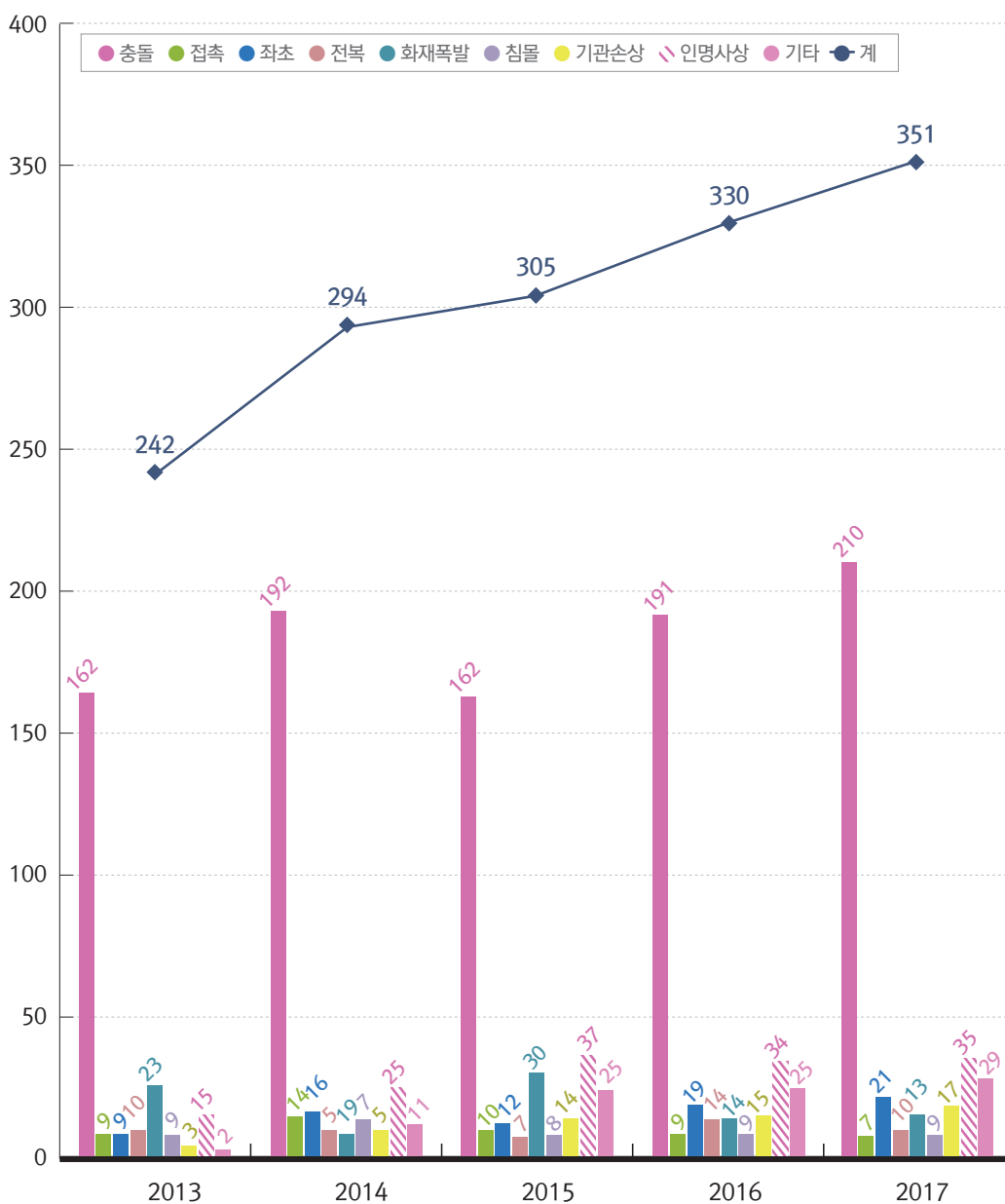
단위 : 개

사고종류별 해양사고의 원인			총돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타	계
원 인 현 황 과 실	출항준비 불량	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
		2015	-	-	1	-	1	-	-	-	3	5
		2016	1	1	1	-	-	1	-	-	5	9
		2017	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2
	수로조사 불충분	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	침로의 선정 유지불량	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
		2015	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2016	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
		2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	선위확인 소홀	2013	-	-	6	-	-	1	-	-	-	7
		2014	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
		2015	-	1	4	-	-	-	-	-	-	5
		2016	-	-	10	-	-	-	-	-	-	10
		2017	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
	조선부적절	2013	3	4	1	5	-	1	-	-	-	14
		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
	경계소홀	2013	128	1	-	-	-	-	-	1	-	130
		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

사고종류별 해양사고의 원인			총돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타	계
과 실	항천대비, 대응불량	2013	-	-	-	1	-	2	-	1	-	4
		2014	-	1	-	1	-	2	-	-	-	4
		2015	2	-	1	2	-	3	-	-	-	8
		2016	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
		2017	7	1	1	-	-	-	-	-	-	9
	묘박, 계류의 부적절	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2017	1	-	4	1	-	-	-	-	1	7
	항행법규 위반	2013	21	-	-	-	-	-	-	-	-	21
		2014	15	-	-	-	-	-	-	-	-	15
		2015	21	-	-	-	-	-	-	-	-	21
		2016	35	-	-	-	-	-	-	-	-	35
		2017	36	-	-	-	-	-	-	-	-	36
	복무감독 소홀	2013	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
		2014	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
		2016	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
		2017	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
	당직근무 태만	2013	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		2014	3	-	1	-	-	-	-	-	-	4
		2015	4	-	1	-	-	-	-	-	1	6
		2016	6	1	4	-	1	-	-	-	2	14
		2017	3	-	1	-	-	-	-	-	-	4
	기타	2013	1	2	-	-	-	1	-	-	-	4
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	1	-	-	-	2	-	-	-	1	4
		2016	4	1	-	1	-	-	-	-	1	7
		2017	-	1	1	-	-	1	-	-	-	3

사고종류별 해양사고의 원인			충돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타	계
운 항 과 실	선내작업 안전수칙 미준수	2013	-	-	-	-	-	-	-	11	2	13
		2014	-	-	-	-	1	-	-	19	-	20
		2015	-	-	-	1	1	-	-	31	5	38
		2016	-	-	-	1	1	-	-	22	4	28
		2017	-	-	-	1	-	1	-	15	4	21
취 급 불 량 및 결 함	기관설비 취급불량	2013	-	2	-	-	5	-	3	-	-	10
		2014	1	-	-	-	6	-	5	-	2	14
		2015	-	2	-	1	10	-	14	1	5	33
		2016	1	-	-	1	2	-	14	-	4	22
		2017	1	-	-	1	3	1	9	1	3	19
	화기취급불량, 전선노후, 전선단락	2013	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
		2014	-	-	-	-	3	-	-	-	1	4
		2015	-	-	-	-	3	-	-	-	1	4
		2016	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
		2017	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
	선체, 기관설비 결함	2013	1	-	-	1	7	1	-	1	-	11
		2014	-	-	-	4	8	1	-	-	4	17
		2015	-	-	-	-	9	-	-	-	3	12
		2016	-	1	-	4	4	1	1	-	4	15
		2017	-	-	-	-	7	-	8	1	10	26
기 타	여객, 화물의 적재불량	2013	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
		2015	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
		2016	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
		2017	-	-	-	5	1	1	-	-	1	8
	선박운항관리 부적절	2013	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
		2014	-	-	-	-	-	2	-	3	-	5
		2015	2	2	-	-	2	2	-	2	3	13
		2016	2	-	1	-	3	1	-	6	1	14
		2017	-	-	-	1	-	3	-	9	4	17

사고종류별 해양사고의 원인			총돌	접촉	좌초	전복	화재 폭발	침몰	기관 손상	인명 사상	기타	계
기타	승무원 배승 부적절	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	수로, 항만, 항로원조시설 등의 부적절	2013	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2
		2014	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
		2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2016	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
		2017	2	1	-	-	-	-	-	1	-	4
	이상한 기후, 해상 등에 의한 불가항력	2013	7	-	2	2	8	-	-	-	-	19
		2014	-	1	3	-	-	-	-	1	-	5
		2015	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
		2016	1	-	-	1	-	3	-	-	1	6
		2017	2	-	1	-	-	1	-	-	1	5
	기타	2013	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
		2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2015	-	-	-	1	2	1	-	1	-	5
		2016	2	-	-	-	2	1	-	-	1	6
		2017	6	-	-	-	-	-	-	2	-	8
합계		2013	162	9	9	10	23	9	3	15	2	242
		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





2017년 해양사고 통계와 사고사례

발 간 중양해양안전심판원
발 간 등 록 2018. 6.
발 행 일 2018. 7.
디자인·인쇄 크리커뮤니케이션(02.2273.1775)

중양해양안전심판원(www.kmst.go.kr) 홈페이지의 <정보포털/간행물>에서 전자파일(pdf)로도 볼 수 있습니다.



〈2017년 해양사고 통계와 사고사례〉의 저작물은 ‘공공누리’
출처표시·상업금지·변경금지 조건에 따라 이용할 수 있습
니다. 공공누리는 공공기관의 저작물을 자유롭게 활용할 수 있
도록 표준화된 공공저작물 자유이용허락 표시제도입니다.

www.kogl.or.kr



2017년도
해양사고 통계와
사고사례



해양수산부
중앙해양안전심판원