

## 1

## 최근 5년간(2019~2023) 1월 중 해양사고 현황



### □ [현황] 최근 5년간 1월의 해양사고는 평균 192건 발생(월평균 247건)



- (사고유형별) 주요사고\*는 연평균 충돌 18건(9.3%), 안전사고 14건(7.2%), 화재·폭발 12건(6.5%), 전복 7건(3.9%), 침몰 4건(2.0%) 순으로 발생

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

\*\* 단순 해양사고는 기관손상 50건(26.0%), 부유물 감김 27건(14.2%), 침수 11건(5.7%), 좌초 8건(4.4%) 등 순

- (선박종류별) 어선 146척(67.6%), 수상레저기구 24척(11.0%), 화물선 10척(4.8%), 예인선 9척(4.1%), 유조선 8척(3.8%), 여객선 5척(2.4%) 순

### □ [원인 및 대책] 1월은 난방·전열기 사용으로 인한 화재 위험성이 증가하는 시기이므로, 화재 예방을 위한 철저한 사전점검 필요

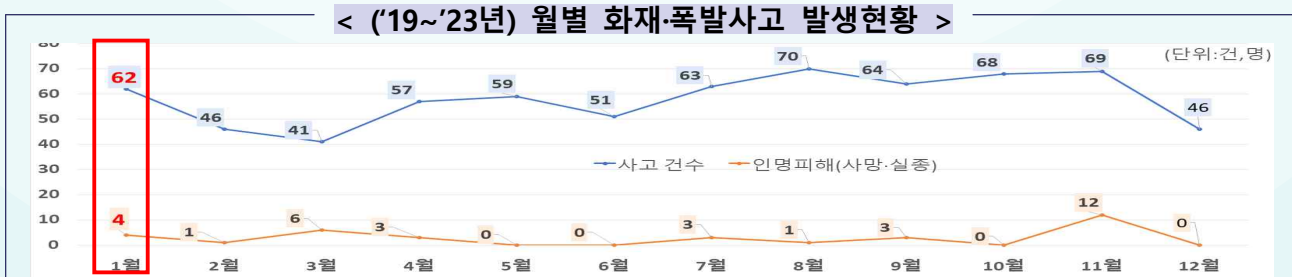
- (사고현황) 1월은 비교적 해양사고 발생이 적은편이나, 전체 사건수 대비 화재·폭발사건 발생 비율(62건, 6.5%)이 가장 높은 시기(연평균 4.7%)

\* 1월 화재·폭발 피해 : 선박 64척(전손·중손 14척), 인명 7명(사망·실종 4명)

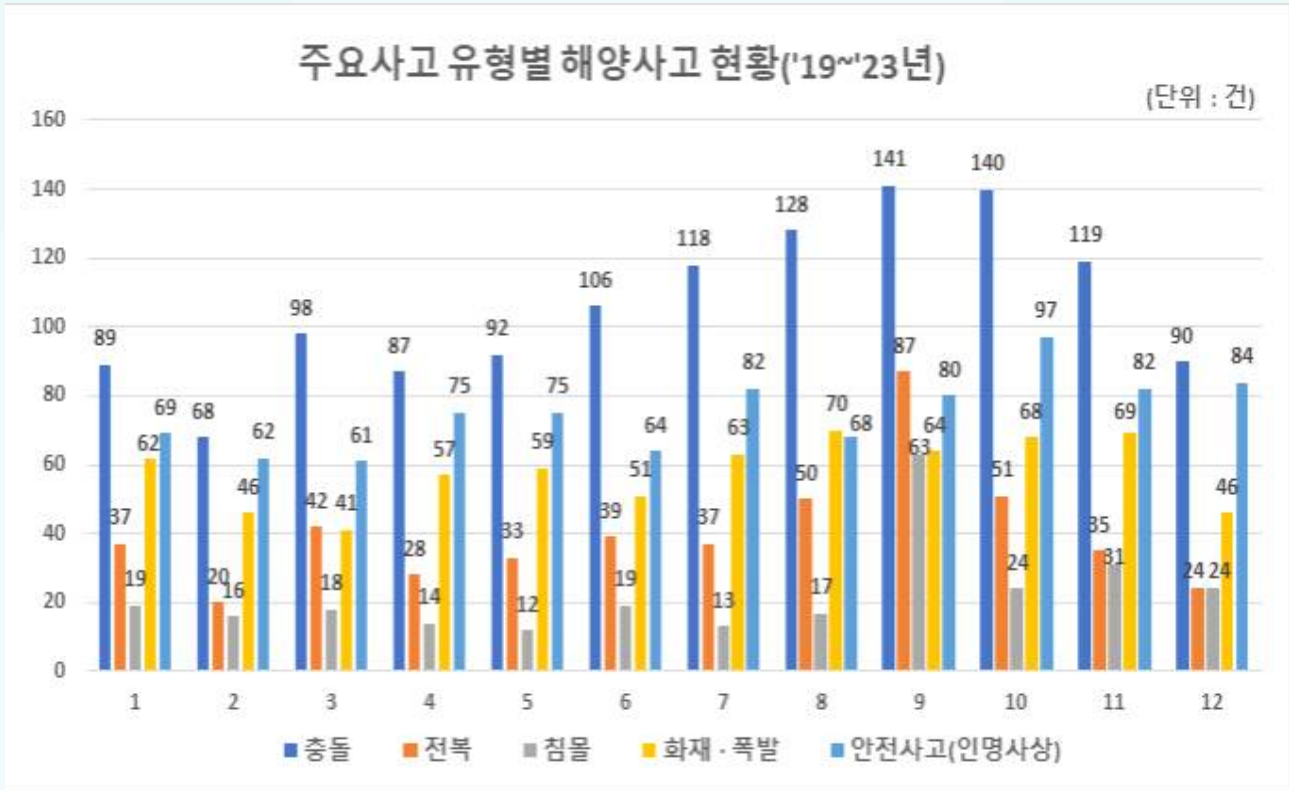
- (주요원인) 선체·기관설비 결함(30.4%), 기관설비 취급불량(21.5%), 운항관리부적절(11.4%), 기상 등 불가항력(7.6%), 화기취급 부주의(5.1%) 등이 원인

- (예방대책) 노후 전선 교체 등 정기적인 전기설비 점검·정비 및 기관실 순찰 강화, 화재경보장치 설치 등을 통한 조기 발견·대응이 중요

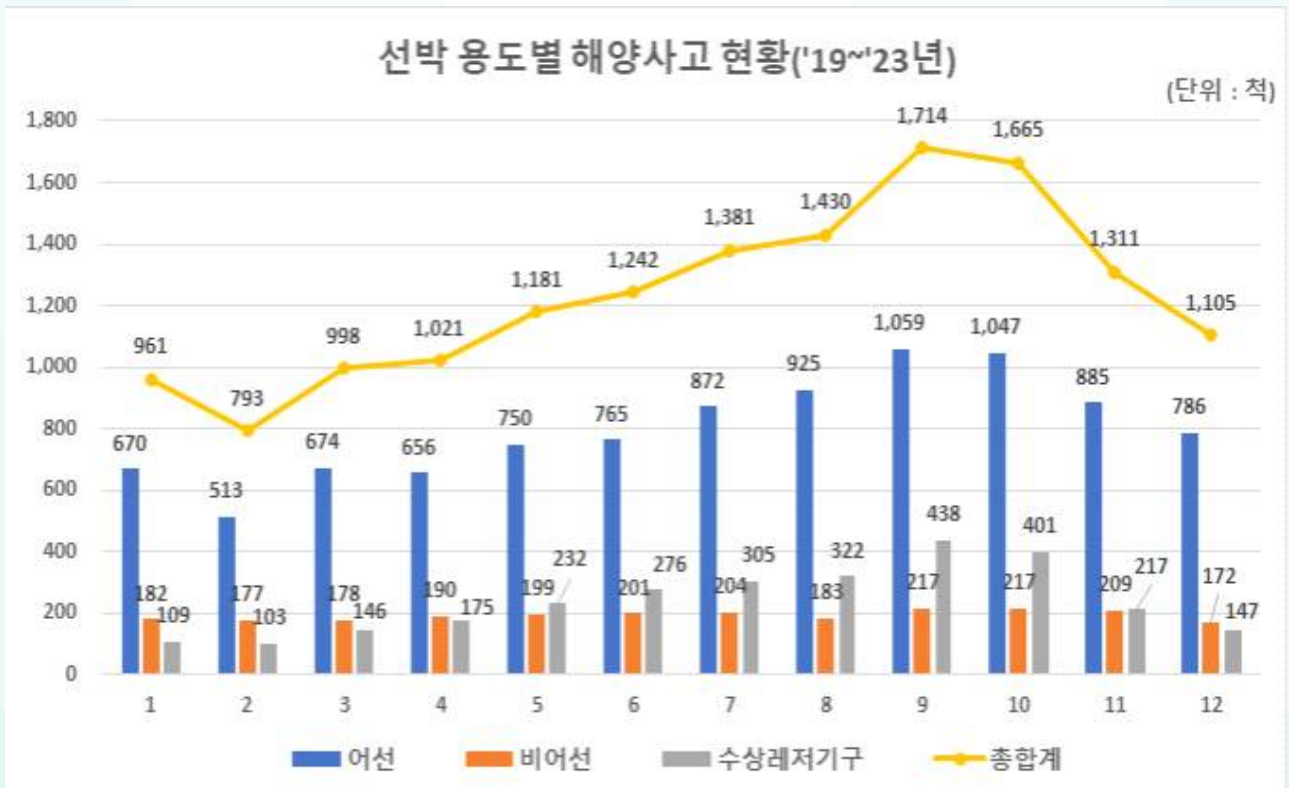
< ('19~'23년) 월별 화재·폭발사고 발생현황 >



## 1. 사고유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2025년 1월 기상정보 [출처 : 기상청]

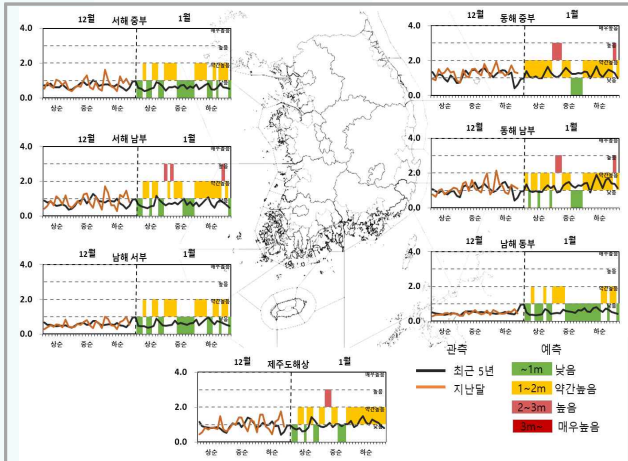
○ 1월 해양 기상 특성(최근 5년('20~'24년))



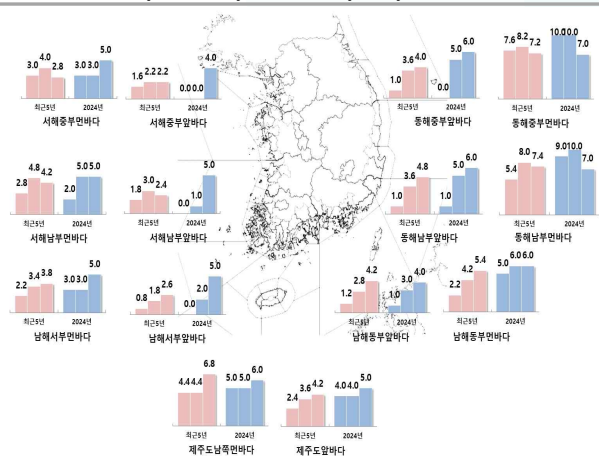
○ '24년 1월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('20~'24년) 및 지난해('24년) 1월 풍랑특보일 수



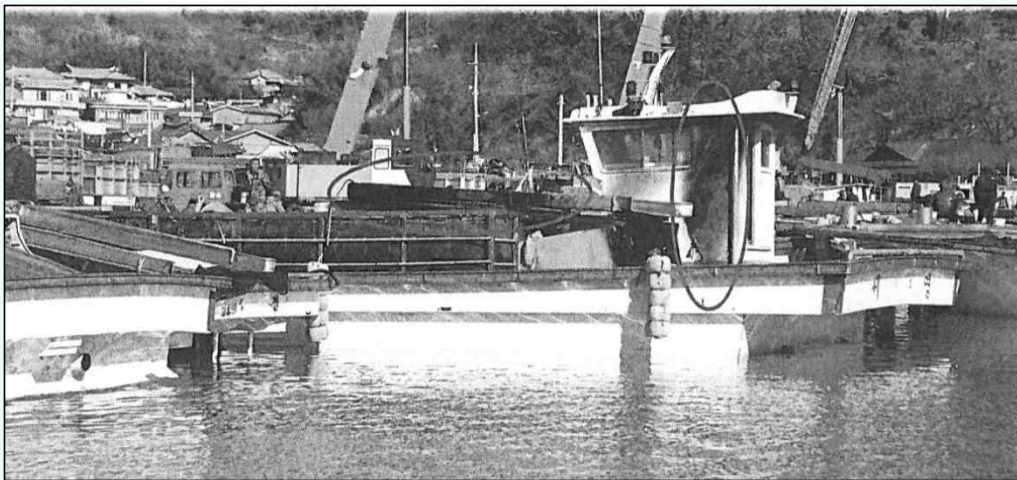
## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공


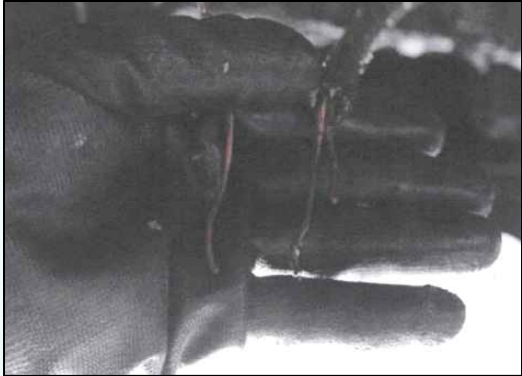
(문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 화재사건 전기설비 점검·정비 소홀

사건개요	선박	A호: 유선, 16톤, 길이 18.27미터, 디젤기관 365kw 2기
	일시	2019. 1. 26. 06:30경
	장소	전남 고흥군 도화면 발포항 내 부두
	피해 상황	기관실이 전소되고 조타실 및 김 운반용 철재기구 등이 일부 손상
	날씨	맑은 날씨(시정 약 3해리), 북서풍 초속 6~8미터, 파고 약 0.5미터
원인	이 사건은 선장의 전기설비에 대한 점검·정비 소홀로 기관실에 설치된 주기관 시동용 전선이 고온의 열과 선체 진동에 의한 철 구조물과의 지속적인 접촉으로 단락되어 발생한 것	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기관실에 설치된 전기설비는 고온의 열, 진동 및 염분 유입 등으로 노후·손상이 빠르게 진행되므로 <b>주기적인 점검</b>과 정기적인 절연저항 측정을 통해 <b>절연상태</b> 등을 <b>확인</b>하고 <b>정비</b>하여야 한다.</li> <li>○ 어선 선장은 <b>출항 전 기관실 점검</b>을 통해 기관실 누수, 누유 및 전기설비에 대한 이상 유무를 확인하여야 하며 <b>입항 후</b>에도 기관실을 확인하여 안전상태를 <b>확인</b>하고 하선하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	 <p style="text-align: center;">A호 화재진압 후 사진</p>	

## 2. 유선 B호 화재사건 전열기기 취급 부주의

사건개요	선박	B호: 유선, 158톤, 길이 31.98미터, 디젤기관 264kw 2기
	일시 장소	2017. 1. 26. 13:04경 전라남도 여수시 수정동 오동도 유람선 선착장 해상
	피해 상황	선장이 얼굴 및 상부 전신에 2도 화상을 입었고, 뉴스타호 2층 객실이 심하게 소훼
	날씨	맑은 날씨, 시정 양호, 남서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인	이 사건은 B호가 ○○도 유람선선착장 잔교에 계류 중, 객실 난방을 위해 켜 놓은 전열기기로 인해 전기 배선이 과열·단락되면서 발생한 열과 불꽃이 주위의 가연성물질에 옮겨 붙어 발생한 것	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선내에서 <b>전열기기</b>의 사용은 <b>제한</b>되어야 하며 장시간 사용을 금지하여야 한다.</li> <li>○ 선박의 전기 배선은 노후 및 열화로 피복이 경화 또는 손상되어 절연 상태가 불량하게 되므로 <b>정기적인 육안검사 및 절연저항 측정</b>을 통해 절연상태를 확인하고 정비하여야 한다</li> <li>○ 화재를 조기에 발견할 수 있도록 <b>선내 순찰을 강화</b>하고, 실질적인 <b>비상 대응훈련</b>을 주기적으로 <b>실시</b>하여야 한다.</li> <li>○ 선박에서 화재가 발생하여 초기진화가 안 될 경우 가능한 빨리 119 소방대 등 관계기관에 도움을 요청하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>화재 당시 B호</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>전열기구가 연결되었던 콘센트 전선</p> </div> </div>	