

1

최근 5년간(2020~2024) 4월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 4월의 해양사고는 평균 207건 발생(월평균 251건)



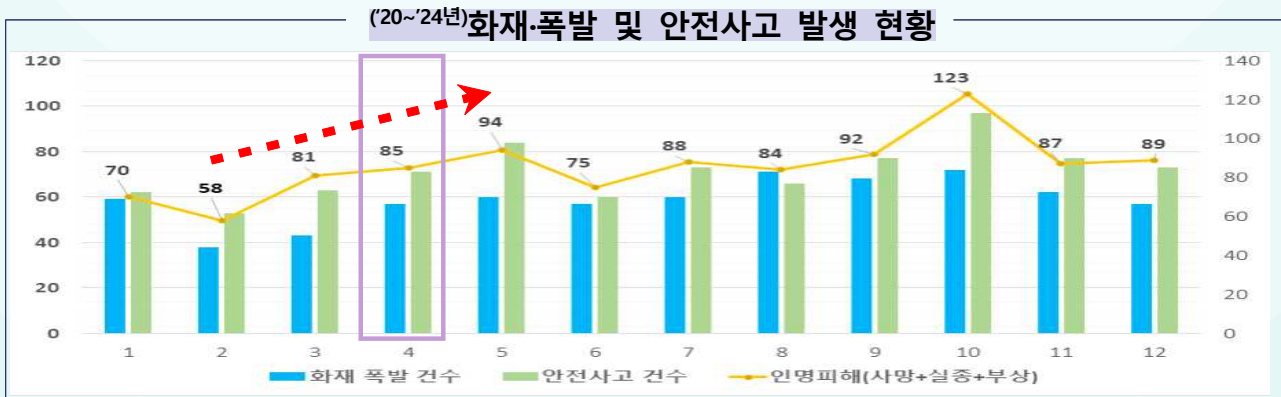
- (사고유형별) 주요사고*는 연평균 충돌 16.4건(7.9%), 안전사고 14.2건(6.9%), 화재·폭발 11.4건(5.5%), 전복 5.8건(2.8%), 침몰 2.8건(1.4%) 순 발생

* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미
 ** 단순 해양사고는 기관손상 54건(25.9%), 부유물 감김 30건(13.5%), 침수 14건(6.9%), 좌초 12건(6.0%) 등 순

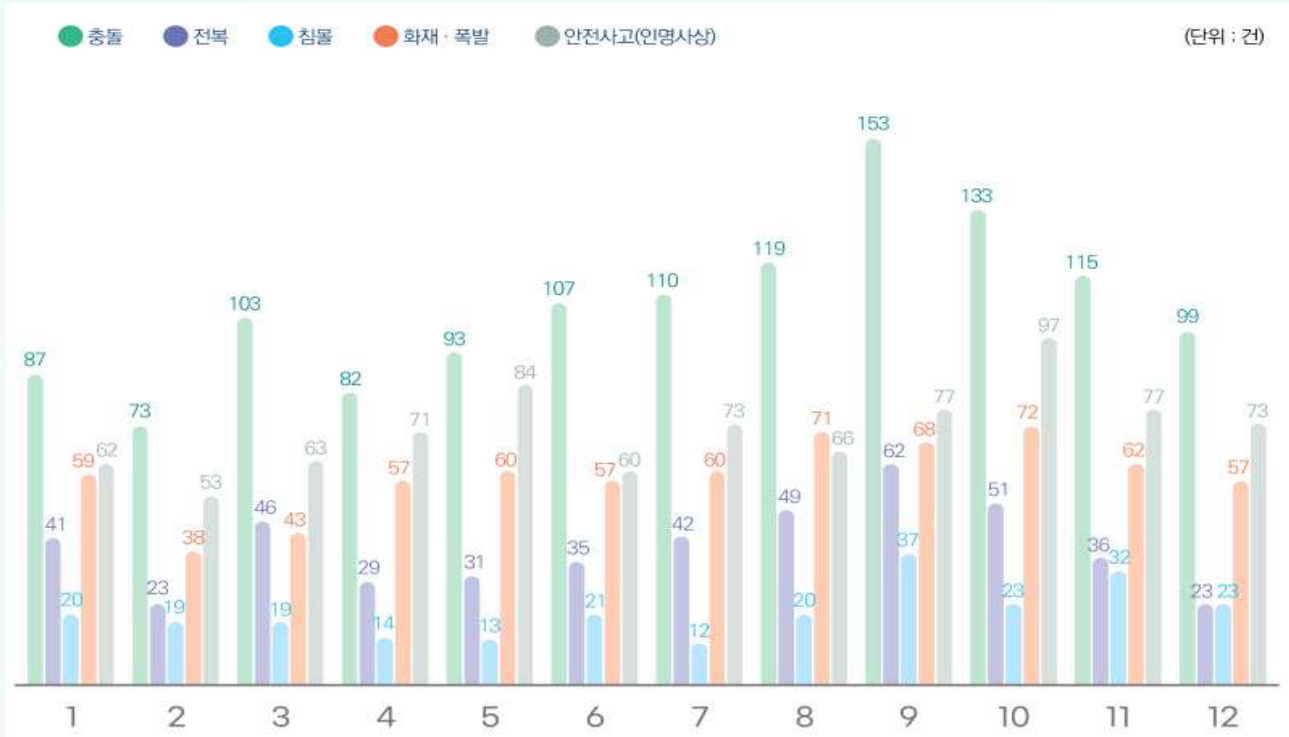
- (선박종류별) 어선 143.4척(63.2%), 수상레저기구 38.6척(17.0%), 화물선 11.6척(5.1%), 예인선 10.6척(4.7%), 유조선 7.8척(3.4%), 여객선 3.2척(1.4%) 순 발생

□ 4월은 화재·폭발사고 및 안전사고가 증가 추세에 있어, 철저한 기관·전기설비 점검 및 선내 작업 안전수칙 준수가 요구됨

- (사고현황) 최근 5년간 화재·폭발사고는 4월에 57건 발생하여 전월 대비 14건(33%, 연중최고) 증가, 안전사고는 71건으로 전월 대비 8건(13%) 증가
- (화재사고) 주원인은 선체, 기관설비의 결함(28.4%) 및 기관설비 취급불량(19.4%)으로, 출항 전 기관·전기 설비 점검, 기관설비 작동법 교육 등 필요
- (안전사고) 주원인은 선내 작업 안전수칙 미준수(49.3%)로, 개인 보호장비 착용, 양망기·어구·줄 등과 안전거리 유지 등 안전수칙 준수 필요



1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

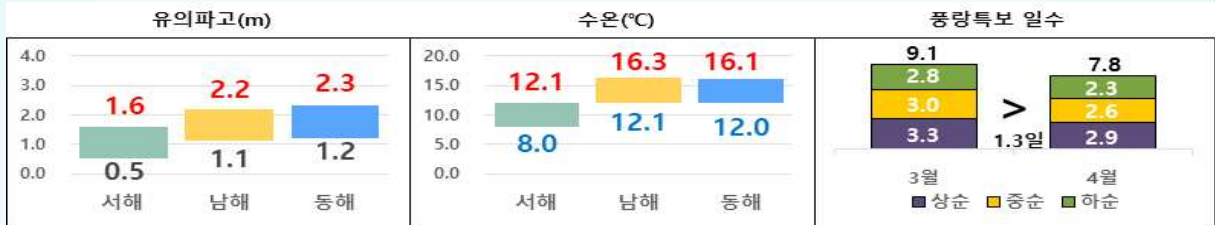


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



1. 2025년 4월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 4월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))

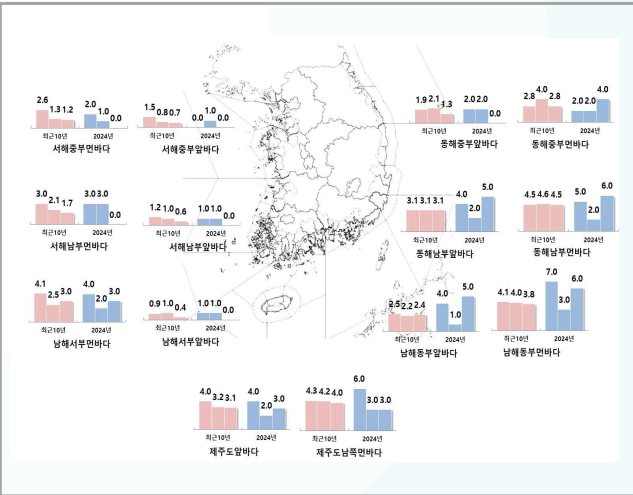
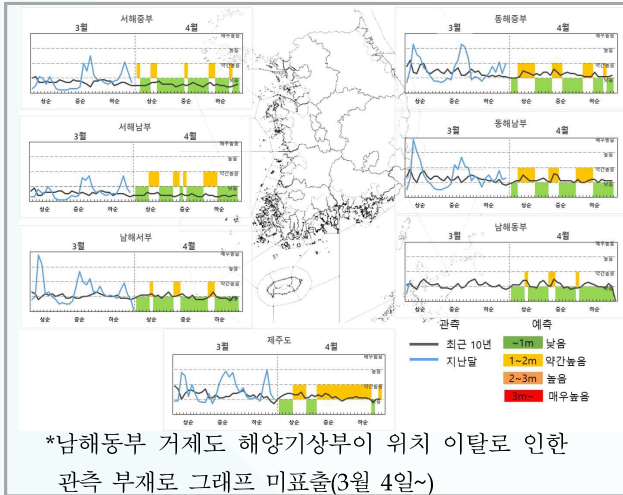


○ '25년 4월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열

■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 4월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

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

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

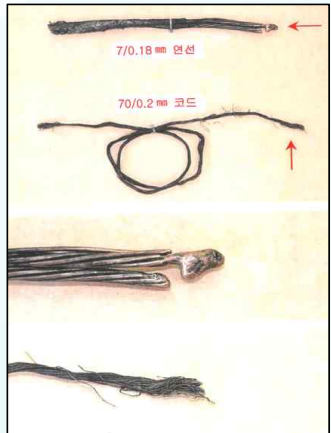
(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

4

주요 사고 사례

1. 낚시어선 A호 화재사건

선체 기관설비의 결함 등

사 건 개 요	선박	A호 : 낚시어선, 9.77톤, 길이 16.60미터, 디젤기관 609킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 8. 7. 13:14경 인천광역시 옹진군 문갑도 서쪽 약 2해리 해상
	피해 상황	A호 전소 후 폐선
	날씨	맑은 날씨, 시정 좋음, 북서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인	이 화재사건은 A호가 정류하고 낚시하던 중 기관실에서 특정할 수 없는 전선의 절연피복 손상(절연열화)으로 인한 전기적 원인이 발화원이 되어 발생한 것	
교훈	○ 기관실은 가연성 물질이 많아 화재에 취약한 구역이므로 출항 전 전기설비 단자 연결부, 전선 피복 상태를 확인하는 등 화재예방에 필요한 점검.관리를 철저히 하여야 한다. ○ 어선 소유자와 선장은 직접 또는 전문지식을 갖춘 전기설비업체에 의뢰하여 전로에 대한 절연저항시험을 실시하는 등 주요 전기설비에 대해 주기적인 점검과 정비를 하여야 한다. ○ 선박에서 화재가 발생하면 즉시 해양경찰 등 관계기관에 신고하고 주변 선박에 구조 등 도움을 요청하여야 한다.	
관련 사진	 [A호 화재 현장]  [단락흔 식별 전선]	

2. 원양어선 B호 선원사망사건

선내작업 안전수칙 미준수

사건개요	선박	B호: 원양어선, 1014톤, 길이 70.8미터, 디젤기관 3,309킬로와트 1기
	일시	2020. 3. 16. 11:35경
	장소	미크로네시아 연방 폰페이항 CFC부두
	피해상황	외국인 선원 B호 사망
날씨	날씨	맑은 날씨, 동남풍 초속 1~2미터, 수면 잔잔
	원인	이 선원사망사건은 육상으로부터 어구를 인양하던 중 퍼스링*을 묶은 로프가 끊어지면서 데릭 붐(Derrick Boom)의 파워블록을 넘어가지 못한 퍼스링과 체인이 낙하하여 파워블록** 아래에서 작업하던 선원의 머리를 가격하여 발생한 것이나, 선장의 안전관리 소홀과 선원의 부주의도 일부 원인이 된다. * 퍼스링(Purse ring) : 그물을 죄기 위한 와이어(Pursing wire)가 통과하는 길이 약 33 센티미터, 무게 8.16킬로그램의 고리 ** 파워블록(Power block) : 메인 붐의 끝단에 매달려 있는 어구 견인장치
교훈	교훈	○ 선장은 선내 작업 전 안전교육 시에는 작업 위험요인을 충분히 강조하여 숙지시키고 다양한 사고사례를 알려줌으로써 안전에 대한 경각심을 높여야 한다. ○ 선내 안전관리책임자는 작업 중 관리·감독을 철저히 하여 작업자가 안전수칙을 준수하는지, 위험상황에 처해 있는지 등을 확인하여야 한다. ○ 회사(인사담당자)는 본선 선원을 승진시킬 때는 해당 선원에 대한 업무 능력 등을 충분히 평가할 수 있도록 그 선박의 선장·기관장과 사전에 협의하여야 한다.
관련 사진	관련 사진	 [사고당시 선미 갑판 작업자 위치]  [(망)선원의 깨진 안전모]