

1

서남해 해역의 2월 해양사고 현황 (2020~2024)

□ 최근 5년간 2월 평균 63건 해양사고 발생

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	80	63	72	75	79	87	113	107	110	111	104	96

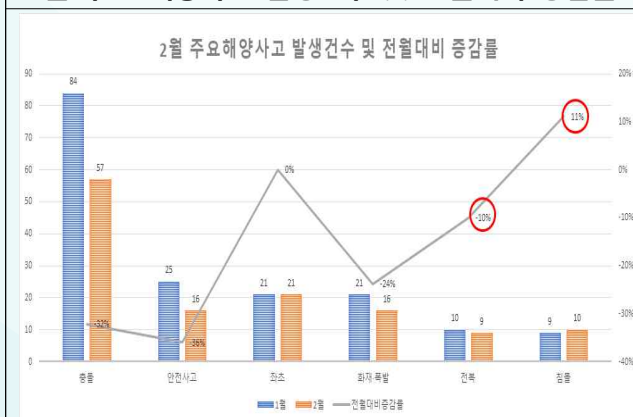
사고 유형	기관 손상	안전 저해	운항 저해	안전 사고	충돌	좌초	화재 폭발	해양 오염	전복	침몰	접촉	기타	합계
건수	76	51	15	16	27	20	13	9	9	10	3	29	313

선종	어선	수상레저 기구	화물선	예인선	유조선	여객선	기타선	합계
건수	237	33	20	10	12	10	26	348

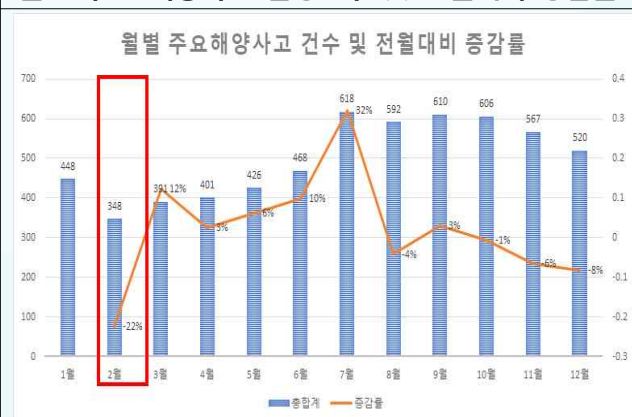
□ 2월은 연중 사고가 가장 적게 발생되나, 낮은 수온 등으로 전복·침몰 사고 발생시 인명피해 비율이 급격히 높아지는 시기

- (사고현황) 최근 5년간 2월은 전복·침몰사고에 따른 인명피해(사망, 실종) 발생 비율(13명/19건, 68.4%)이 연중 최고(월평균 58명/270건, 21.5%)
- (사고원인) 운항관리 부적절, 황천대비·대응불량, 조선 부적절, 여객·화물의 적재불량, 안전수칙 미준수 등이 원인
- (사고예방) 운항 중 경계 철저, 출항 전 화물 고박상태 확인, 어획물 양망작업시 안전절차 준수, 주요 개구 폐쇄, 구명조끼 착용 등 철저 시행

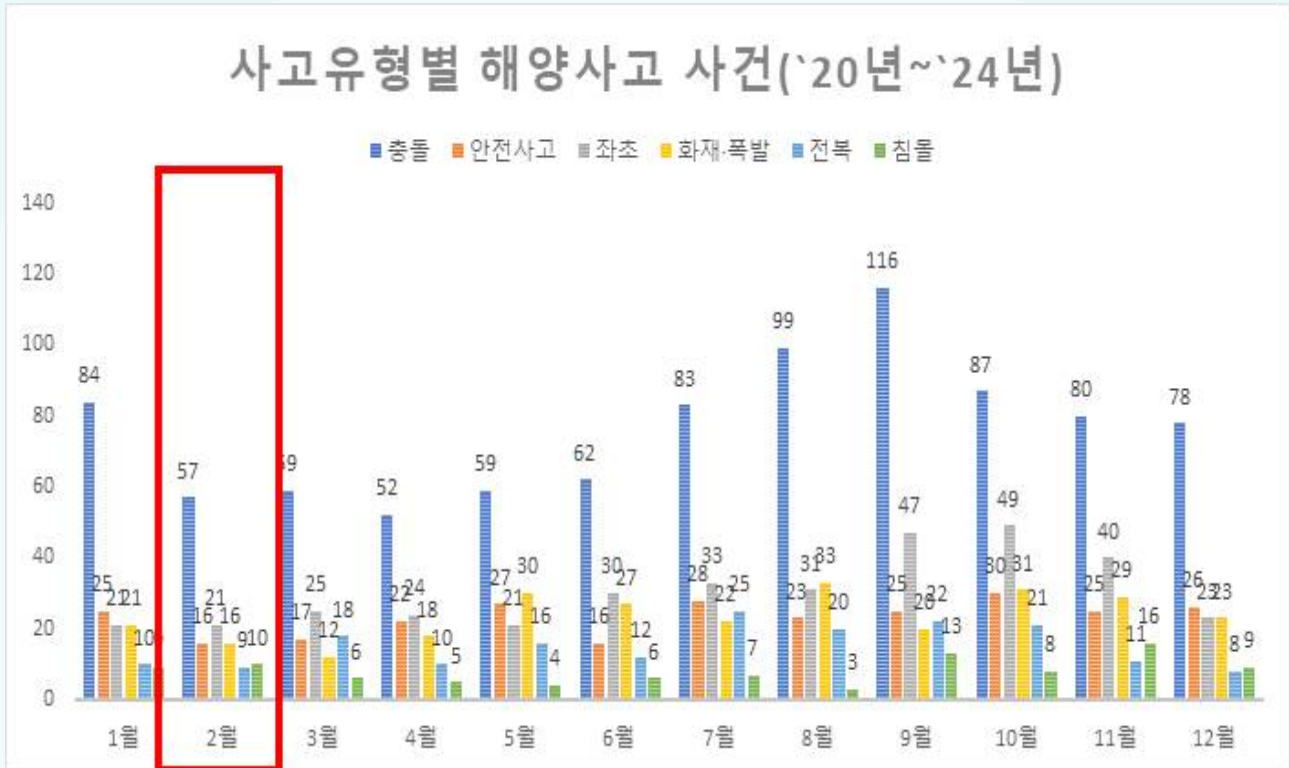
2월 주요 해양사고 발생건수 및 전월대비 증감률



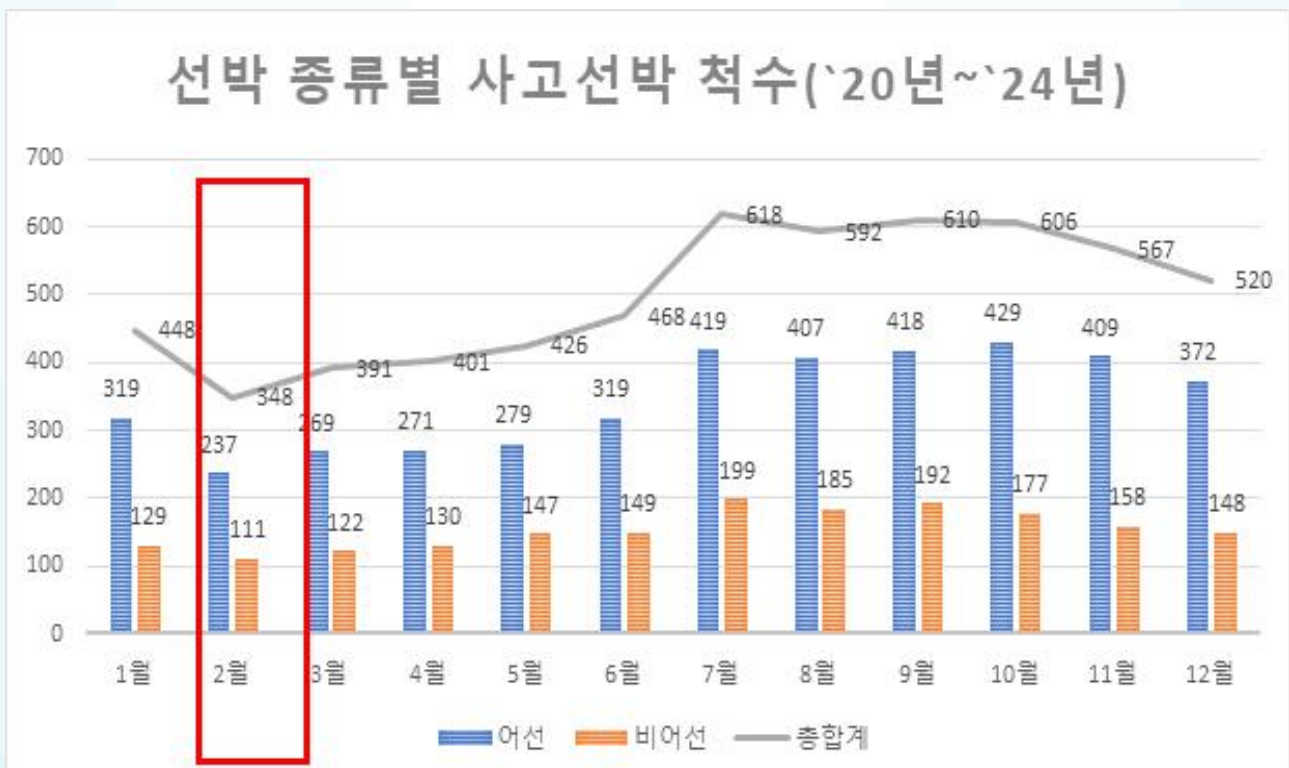
월별 주요 해양사고 발생건수 및 전월대비 증감률



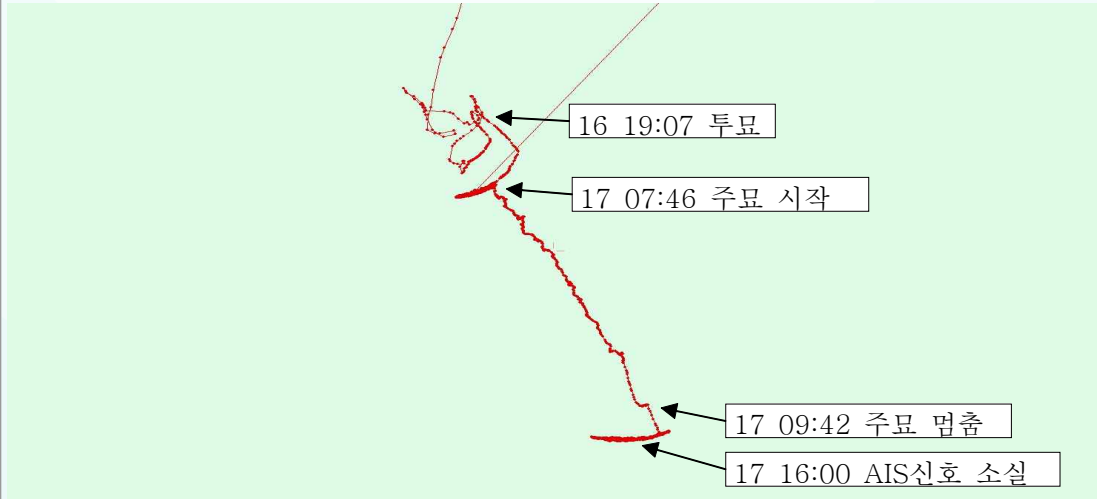
1. 주요 해양사고 유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별(어선·비어선) 해양사고 현황



1. 어선 A호 전복사건

사건 개요	선박	A호 : 어선, 29톤, 길이 21.59미터, 446킬로와트 디젤기관 1기
	일시	2022. 10. 17. 16:00경
	장소	제주특별자치도 서귀포시 마라도 등대로부터 201도 방향, 3.96마일 해상
	피해	A호 : 선체 전복
원인	날씨	풍랑주의보, 북풍 초속 17m/s, 유의파고 약 3.4m
	원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상갑판 아래 어창에 어획물을 적재하지 아니하여 복원성이 취약해진 상태이고, 풍랑주의보가 발효 중인 상태로 선장이 안전해역으로 이동하거나 항구로 대피하는 조치를 취하지 아니한 채 조업지를 선점하기 위해 마라도 남쪽 해상에 무리하게 정박·대기함으로써 선체 횡요와 높은 파도로 선내에 다량의 해수가 유입된 후 해수가 선외로 방수되지 못하고 덧갑판 위에 고이면서 증가한 경사우력으로 복원력을 상실하여 발생한 것이나, 선박소유자가 임의로 덧갑판을 설치하고 방수구 총면적을 축소 변경한 것도 일부 원인이 되는 것으로 판단
교훈	교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 복원성 자료에 있는 적하상태별 무게중심점 위치, 메타센터 높이 등과 같은 복원성 특성을 잘 숙지하여야 하고, 선박이 충분한 복원성을 항상 유지할 수 있도록 관리하여야 한다. ○ 선박소유자는 선박의 선체·기관·설비 등을 임의로 변경하거나 설치하여서는 아니 되며, 선체·기관·설비 등이 정상적으로 작동·운영되도록 상태를 유지하여야 한다.
참고사진	참고사진	
		<항적>

2. 어선 B호 전복사건

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 39톤, 길이 22.00미터, 394킬로와트 디젤기관 1기
	일시	2020. 12. 29. 19:23경
	장소	제주항 제1서방파제 끝단으로부터 북서방 1.1마일 해상
	피해	B호 : 선체 전복
날씨	날씨	풍랑주의보, 북풍 초속 18~22m/s, 파고 약 3m
	원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 복원성이 약해진 B호가 기상특보가 발효된 해상을 항해하던 중 강한 바람과 파도에 전도되어 발생한 것이나 선장이 기상과 복원성 상태를 인지하지 못하고 부적절한 항해 계획하에 위험하게 조선했던 것도 일부 원인이 되는 것으로 판단
	교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 항해할 해역의 계절별 기상 특성을 파악하고, 특히 겨울철은 자선이 조업 중에 기상특보가 발표될 수 있음을 감안하여 상시 기상정보를 접수할 수 있어야 한다. ○ 선장은 자선의 적하상태별 무게중심과 복원성 특성을 잘 숙지하여야 하고, 선박이 충분한 복원성을 항상 유지할 수 있도록 관리하여야 한다. ○ 선박소유자나 선장은 선체에 구조물을 임의로 설치하는 경우 이에 따른 자선의 복원성 변화를 파악해야 한다.
	참고사진	<p>예상 변침점 추정(2) 256 -> 240</p> <p>예상 변침점 추정(1) 256 -> 249</p> <p>한림항</p> <p><사고지점 이후 예상 항로 및 예상 변침점 추정></p>