

## 1 2월 해양사고 현황



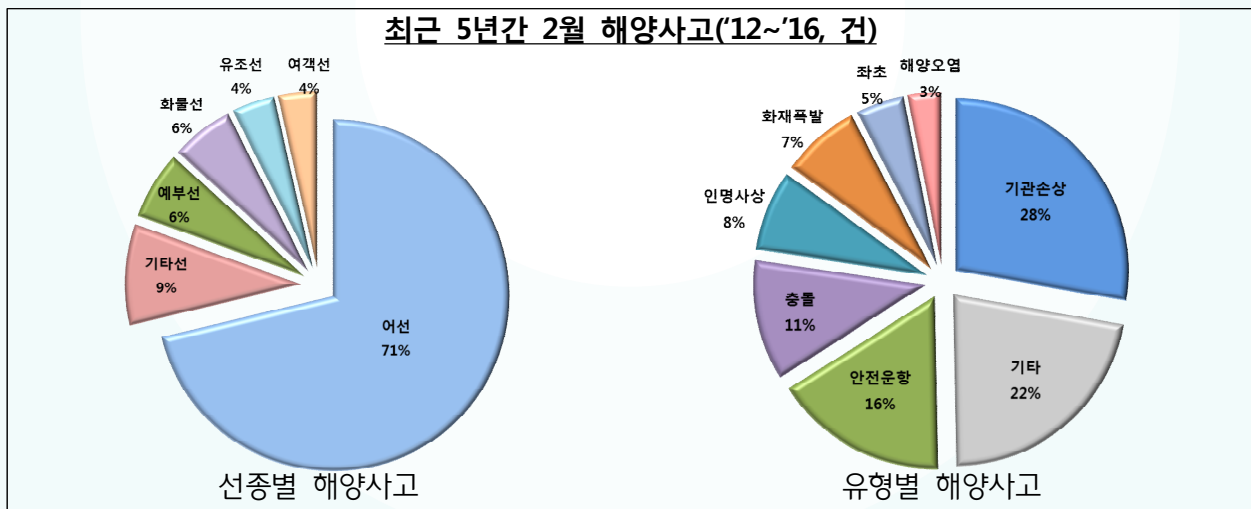
### □ [2월] 최근 5년간 해양사고는 총 507건 발생

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	588	507	633	575	707	696	727	818	830	868	729	726

\* 2012~2016 통계기준('17년 통계수치는 '18.3월 중 공표 예정)

### □ 2월 사고발생률은 1년 중 가장 낮은 수준, 화재사고는 발생 증가(5년간 월평균 140건, 2월 101건)

- (선종별) 어선 361건, 예부선 32건, 화물선 29건, 유조선 19건, 여객선 18건 등의 순('12~'16)
- (사고유형별) 기관손상 135건, 안전운항저해 79건, 충돌 55건, 인명사상 37건, 화재 36건, 좌초 22건 등의 순('12~'16)



### ○ 최근 5년간 월별 화재사고 현황('12~'16, 단위 건)

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	44	36	47	22	47	35	40	34	33	47	38	46

\* (2월 화재 사고 선종별) 어선 25건, 예인선 5건, 화물선 3건 등

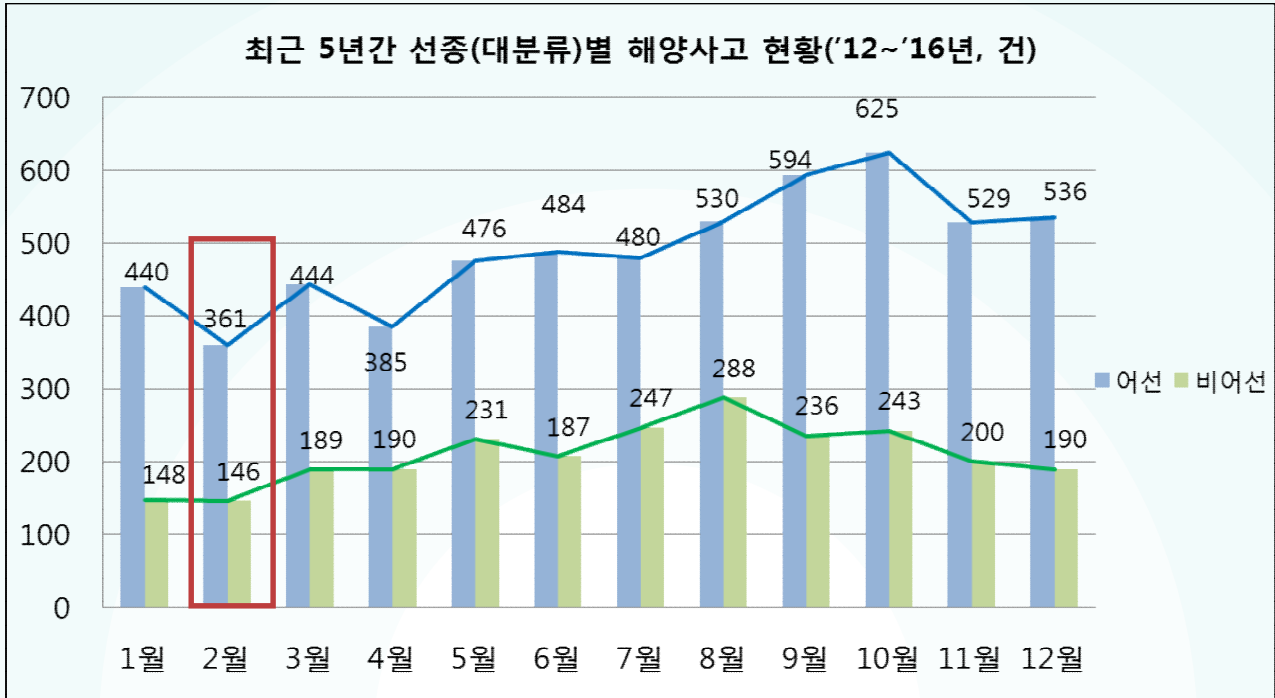
**2월에 이것만은 꼭 지킵시다.**

**전기설비 점검 및 안전수칙 준수로 화재사고 예방!**

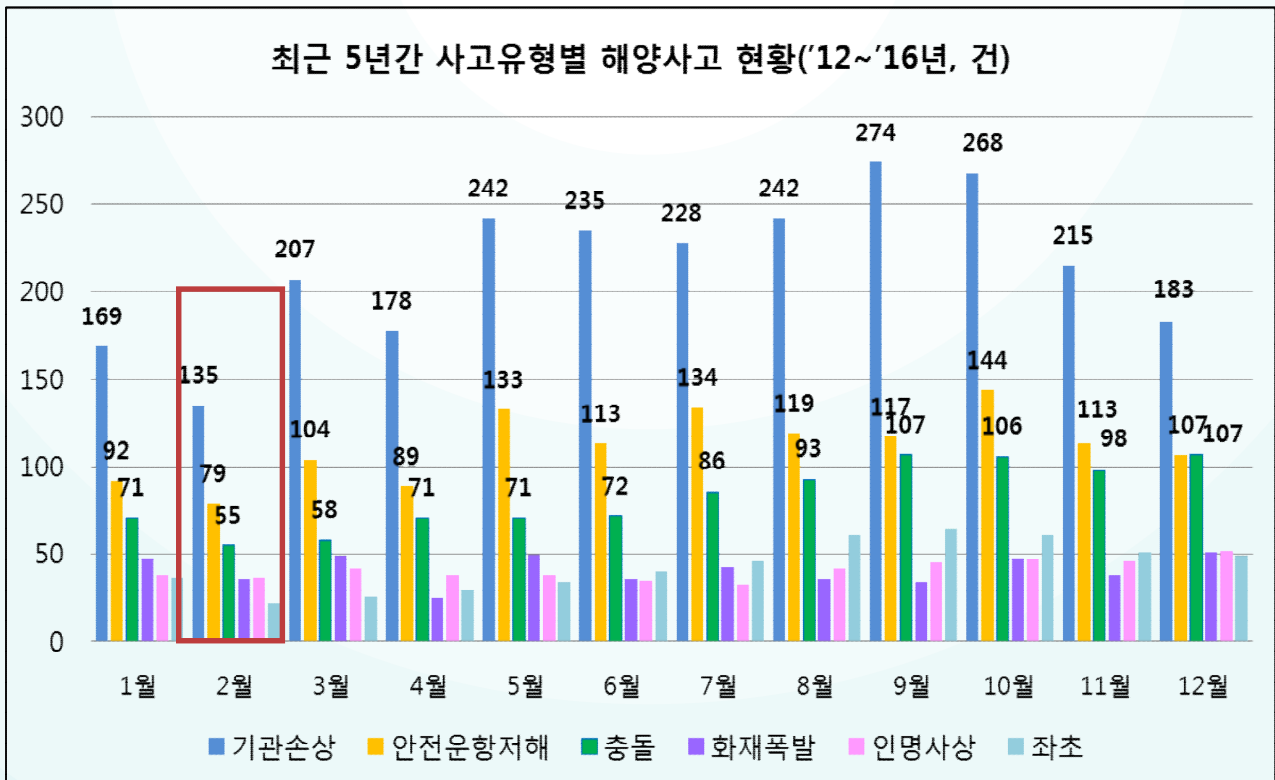
## 2

## 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2012~2016)

## 1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



## 2. 사고유형별 해양사고 현황



## 1. 2018년 2월 기상정보(출처 : 기상청 예보)

- 최근 5년간(2013~2017년) 2월 상순의 파고는 전 해상에서 약간 높았으며, 중순의 파고는 서해 일부해상에서는 낮았고, 그 밖에 전 해상에서는 약간 높았음. 하순의 파고는 서해 일부해상과 남해 일부해상에서 낮았으나, 그 밖의 전 해상에서는 약간 높았음

※ 물결이 낮음(1.0m 미만), 약간 높음(1.0~2.0m 미만), 높음(2.0~3.0m 미만), 매우 높음(3.0m 이상)

- 최근 5년간(2013~2017년) 2월 평균 풍랑특보 발표일수는 8일로 1월(7.2일)보다 0.8일 증가하였으며, 2017년 2월에는 상순 5.1일, 중순 4.2일, 하순 3.1일로 발표일수가 지속적으로 감소하였음

☞ 해상 정보는 해역별 최근 5년(2013~2017년) 평균 유의파고의 순별 평균값 및 풍랑특보 발표 일수임

▶ 최근 5년(13~17년) 2월 순별 유의파고

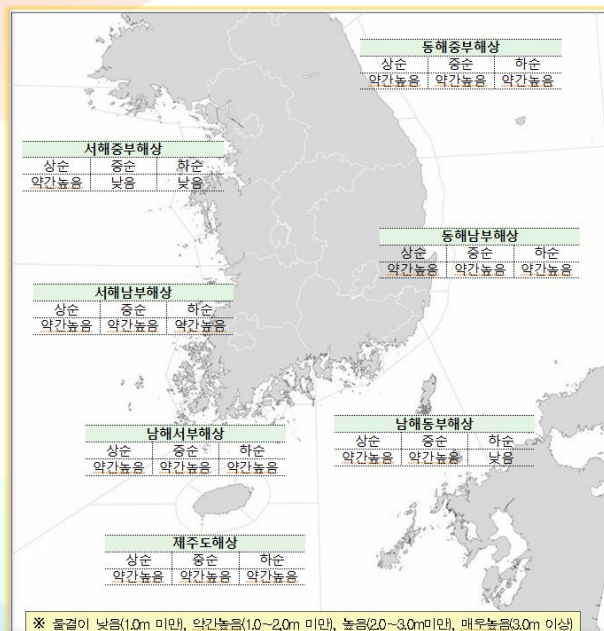


그림 1. 최근 5년간(2013~2017년) 2월 해역별 유의파고 특성

▶ 최근 5년(13~17년) 및 2017년 2월 풍랑특보일수

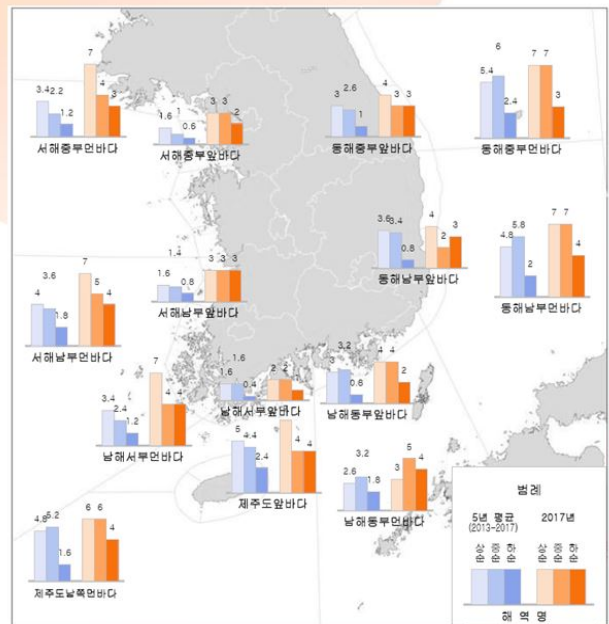


그림 2. 최근 5년(2013~2017년) 및 2017년 2월의 풍랑특보일수(상순, 중순, 하순)

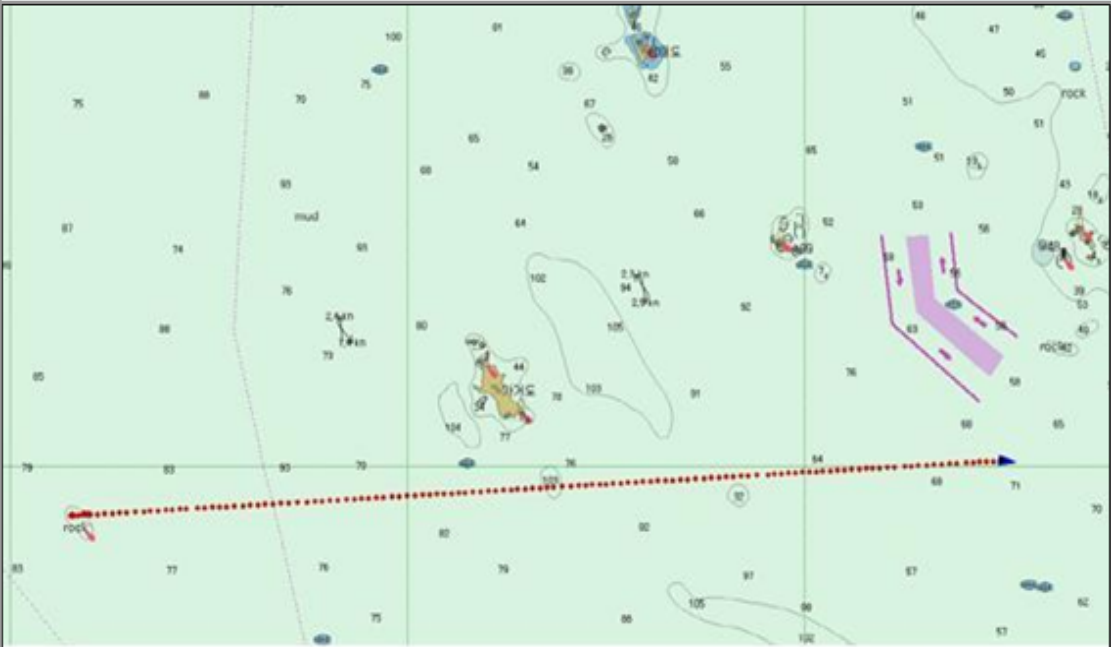
## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

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

(문자방송) 기상청 해양기상정보전달시스템을 통해 문자로 실시간 해양 기상정보 및 예보를 제공 (marine.kma.go.kr)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131로 실시간 기상정보 제공

## 1. 어선 A호 화재사건

사건명		어선 A호 화재사건
사 건 개 요	선박	A호 : 어선, 24톤, 디젤기관 467kW 1기
	일시 장소	2017. 2. 22. 02:55분경 전라남도 진도군 조도면 병풍도 등대로부터 진방위 229도, 약 13마일 해상
	피해	A호 : 선체 전소·침몰
	상황	A호는 채낚기조업을 마치고 야간에 삼천포항으로 귀항하던 중 기관실 내부에 화재가 발생하여 진압을 시도하였으나 실패하여 선체 전소, 선원 전부 구조
	날씨	비가 내린 흐린 날씨, 남동풍 초속 10~12m, 파고 2.5m, 시정 약 3마일로 양호
원인		○ 기관실 축전지 배선계통의 전기설비에서 전선의 단락 등으로 발생한 고온의 열과 불꽃이 주위의 가연성물질에 옮겨 붙어 발생, 기관실 일상점검을 소홀히 한 것도 일인
교훈		○ 어선의 기관실은 다수의 기기가 배치되어 있어 장소가 협소하고 소음이 심하여 상시 대기하며 근무할 수 없지만 주기적인 점검실시로 이상 유무를 초기에 파악하여야 함 ○ 전선 점검·정비를 철저히 하고 선내 안전을 위해 선박용 전선을 사용하여야 함
사고선 항적도		

## 2. 어선 B호 화재사건

사건 명		어선 B호 화재 사건
사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 79톤, 디젤기관 429kW 1기
	일시 장소	2016. 2. 7. 12:17경 통영시 동호항 계류지
	피해	B호 : 활어통, 선수 갑판창고 및 조타실 소손
	상황	B호는 조업 후 계류지에 접안하여 용접작업을 하다가 쉬던 중 불씨가 FRP재질의 활어통에 튀고 산소호스에 불꽃이 닿아 급속히 화재가 확산되자 119로 신고하여 진압
	날씨	맑은 날씨, 풍속 거의 없음, 해상 양호
원인		○ 본선에서 용접작업을 하던 용접사 및 선원들이 점심식사를 하러 간 사이 선장이 정박당직자 없이 하선하여 개인용무를 보던 중 용접불씨가 FRP재질의 활어통에 옮겨 붙어 발생
교훈		○ 선박에서 용접작업을 할 경우에는 사전에 주변의 가연성물질을 제거하는 등 화재가 발생하지 않도록 조치하여야 함  ○ 정박 중에는 반드시 정박당직자를 지정 배치하여 선박의 이상 유무를 확인하여야 함
사고발생 요인 (FRP재질 활어통)		