



잘사는 농어촌 행복한 국민

보도자료

제공일 : 2011. 2. 25.

제공자 : 농림수산식품부 지도안전과

과 장 : 서 재 연

사무관 : 전 길 권

전 화 : 500-2345

쪽 수 : 10

별첨자료 : 어선해난사고 분석과 안전대책

이 자료는 2011년 2월 28일 조간 이후에 보도하여 주시기 바랍니다.

향후 5년 내에 어선사고 척수를 절반으로 감축

- ('10) 480척 → ('15) 240건(50% 감축)-

- 최근 5년간 어선 해난사고 척수가 '06~'08년까지 평균 460여척이었으나, '09년에는 500여척으로 증가하였다가 '10년도에는 다시 480여척으로 감소하였으며 인명피해는 '06년 60명이 발생한 이후 감소 추세였으나 '09년부터 증가추세이다.
- 최근 5년간 사고원인별로는 선체불량에 따른 사고척수가 50% 이상을 차지하고 있으나, 인명피해는 운항과실에 따른 사망·실종이 50% 이상을 차지하고 있으며, 사고유형별로는 매년 평균 기관고장 및 충돌사고가 전체 사고의 59%를 차지하고 있으며 유형별 사고원인은 어선의 노후화 및 정비점검 소홀, 어업인 안전의식 결여, 운항자 자격 미흡, 해상여건 불량이다.
- 이에 따라 농림수산식품부에서는 2015년까지 해난사고를 현재 480여건에서 240여건으로 감축 추진할 계획으로 연근해어선 안전조업대책을 추진할 계획이며, 그 주요내용은 다음과 같다.

- 선체불량 최소화를 위해 어선 안전성 강화 추진
 - 감척과 병행하여 노후어선 대체지원 추진
 - 노후어선(선령 21년 이상)에 대한 안전기준 마련·시행
 - ※ 가칭 노후어선의 안전기준에 관한 고시 제정 추진
 - 해난사고 발생 어선 및 사고 다발 주요설비(기관 등)에 대한 검사 강화
 - 매월 1일을 「어선 안전의 날」로 지정, 자체점검 생활화
 - 수협중앙회 주관, 선박안전기술공단 및 지방자치단체 합동으로 주요 항·포구에서 자체점검 등 계도

- 어업인 안전의식 강화
 - 안전조업 교육을 전문 교육과정으로 확대 개편하여 내실화
 - 어업인 안전의식 제고를 위한 지속적인 홍보 실시
 - 매월 10일, 지난 달 어선사고 현황을 분석하고 사고가 많이 발생한 자치단체에 어선사고 예방 독려

- 불량한 해상여건 극복
 - 수협 어업정보 방송을 통한 해상상태 신속전파 및 청취 홍보
 - 페로프 등 수거로 프로펠러 어망 감김에 따른 표류사고 예방
 - 연안 양식어장 정화사업 및 해양쓰레기 수거사업 추진
 - 어구실명제를 통해 유실 어구의 자율 수거 또는 행정 대집행

- 조난 어선원 생존성 강화 및 신속한 구조체계 마련
 - 생존성 강화를 위한 구명조끼 상시착용 유도 및 구명뗏목 보급
 - 구명뗏목 설치의무 대상이 아닌 길이 24미터미만 어선에 보급
 - ※ 해상 추락시 체온저하로 수온 10°C에서 6시간, 2°C에서 10분 생존
 - 자동위치발신장치 설치대상 확대
 - 길이 45미터이상, 정원 13인이상 낚시어선 → 모든 어선

어선 해난사고의 분석과 안전대책

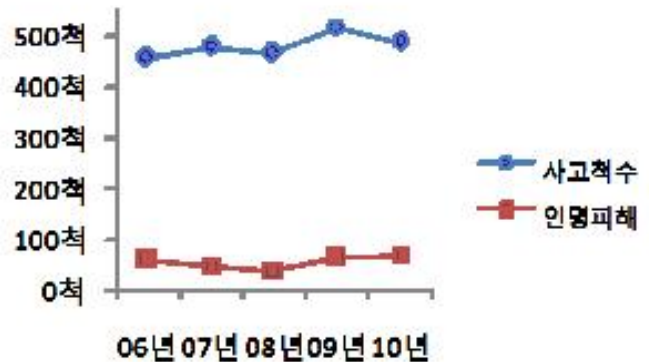
1. 어선 해난사고 분석

(1) 어선해양사고 개요

'06~'08년까지 평균 460여척이었으나 '09년에는 500여척으로 증가하였다가 '10년도에는 다시 480여척으로 감소하였으며 인명피해는 '06년 60명이 발생한 이후 감소 추세였으나 '09년부터 증가추세이다.(표 1 참조)

【표 1】 해난사고 어선척수 및 인명피해 추이(최근 5년)

구분 \ 년도	'06	'07	'08	'09	'10	계
사고척수	457	479	464	519	485	2,404
인명피해	60	49	41	63	71	284

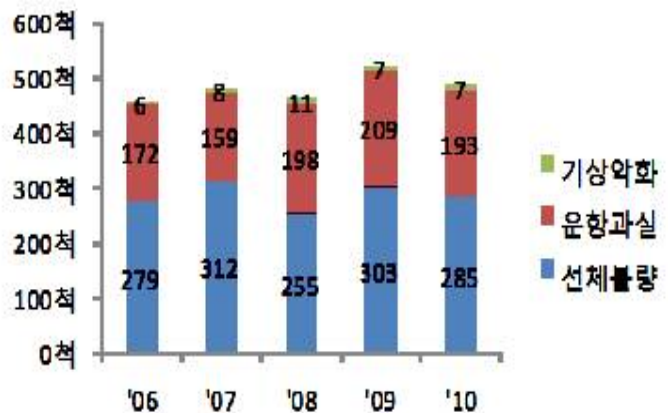


(2) 사고원인별

최근 5년간 사고원인별로는 선체불량에 따른 사고척수가 50%이상을 차지하고 있으나 인명피해는 운항과실에 따른 사망·실종이 50%이상을 차지하고 있다.(표 2, 3 참조)

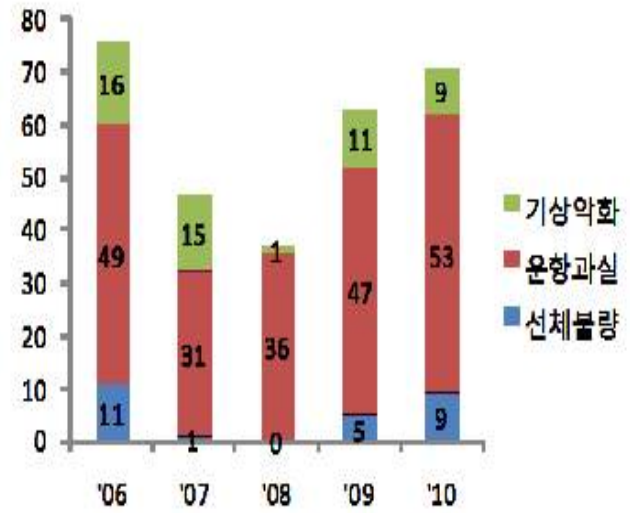
【표 2】 사고원인별 해난사고 어선 추이 (최근 5년)

구분 \ 년도	'06	'07	'08	'09	'10	계
선체불량	279	312	255	303	285	1,434
운항과실	172	159	198	209	193	931
기상악화	6	8	11	7	7	39
계	457	479	464	519	485	2,404



【표 3】 사고원인별 해난사고 인명피해(과거 5년)

년도 구분	'06	'07	'08	'09	'10	계
선체불량	11	1	0	5	9	26
운항과실	49	31	36	47	53	216
기상악화	16	15	1	11	9	52
계	76	47	37	63	71	294

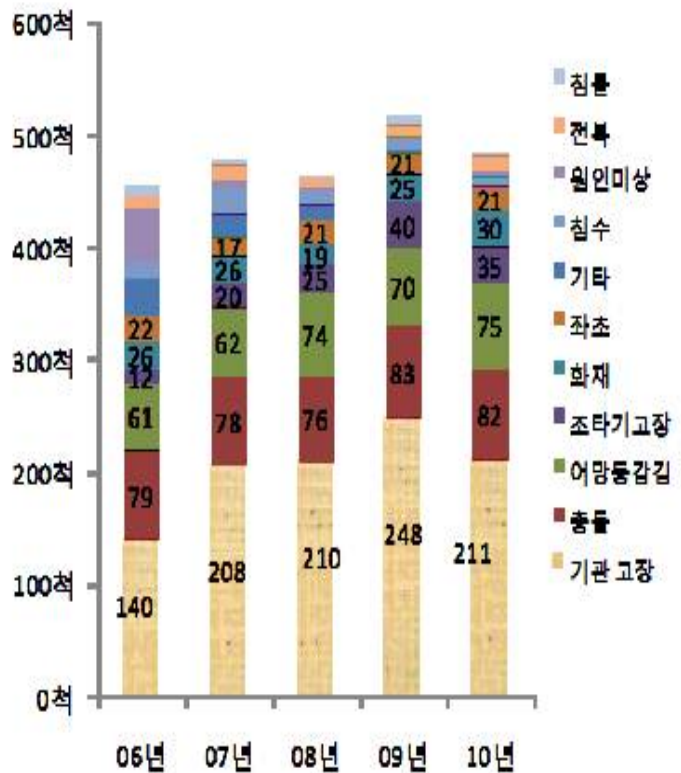


(3) 사고유형별

사고유형별로는 매년 평균 기관고장 및 충돌사고가 전체 사고의 59%를 차지하고 있으며 이어서 어망감김, 추진기 고장, 화재 및 좌초 순으로 나타나고 있다. (표 4 참조)

【표 4】 어선의 해양사고 종류별 선박척수의 추이(최근 5년)

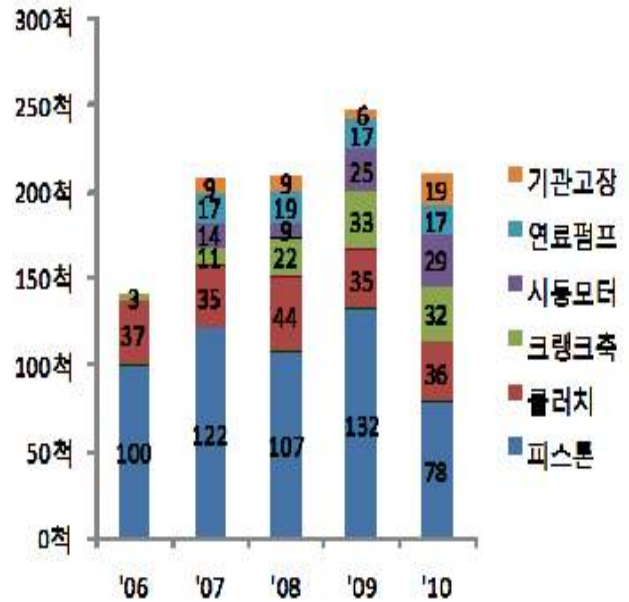
년도 구분	'06	'07	'08	'09	'10	계
기관고장	140	208	210	248	211	1,017
충돌	79	78	76	83	82	398
어망감김	61	62	74	70	75	342
추진기고장	12	20	25	40	35	132
화재	26	26	19	25	30	126
좌초	22	17	21	21	21	102
기타	33	21	14	1	3	72
침수	14	21	13	11	8	67
원인미상	49	7	2	0	3	61
전복	10	14	8	11	14	57
침몰	11	5	2	9	3	30
계	457	479	464	519	485	2,404



기관고장의 세부유형은 피스톤 고장이 대다수이고 클러치, 크랭크 축 순으로 나타나고 있다. (표 5 참조)

【표 5】 기관고장 세부유형별(최근 5년)

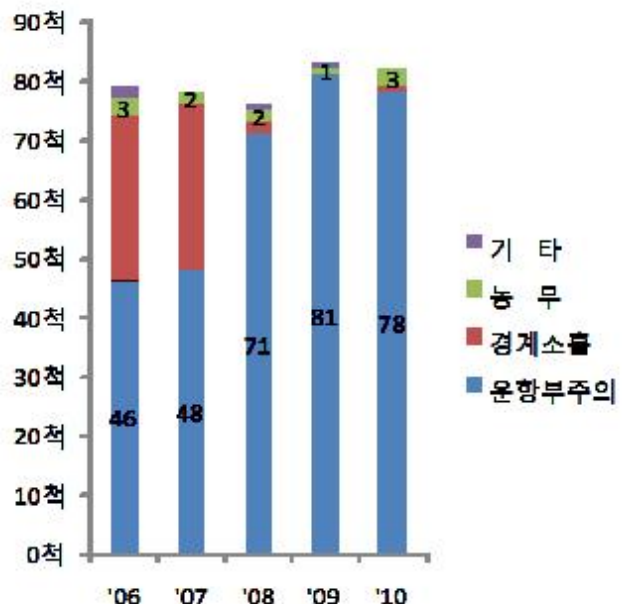
년도 구분	'06	'07	'08	'09	'10	계
피스톤	100	122	107	132	78	539
클러치	37	35	44	35	36	187
크랭크축	3	11	22	33	32	101
시동모터	0	14	9	25	29	77
연료펌프	0	17	19	17	17	70
기관고장	0	9	9	6	19	43
계	140	208	210	248	211	1,017



충돌의 세부유형은 운항부주의가 대부분을 차지하고 경계소홀, 농무 순으로 나타나고 있다. (표 6 참조)

【표 6】 기관고장 세부유형별(최근 5년)

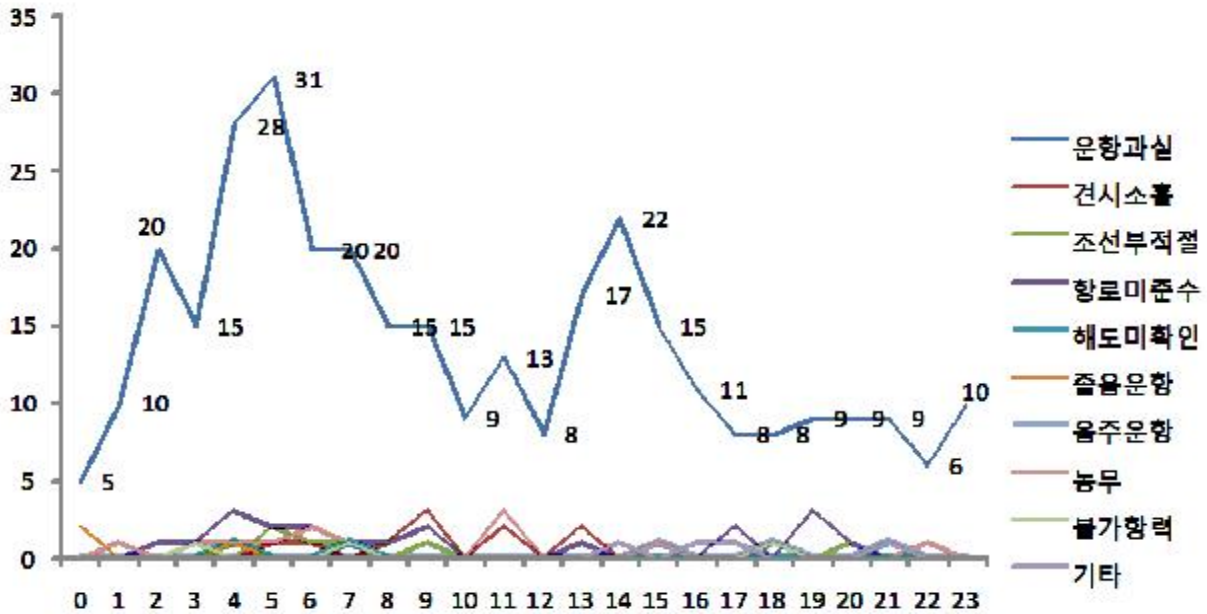
연도별	'06	'07	'08	'09	'10	계
운항부주의	46	48	71	81	78	324
경계소홀	28	28	2	0	1	59
농 무	3	2	2	1	3	11
기 타	2	0	1	1	0	4
계	79	78	76	83	82	398



최근 5년간 어선의 충돌사고 대부분이 운항과실로 원인별 시간대별로 보아도 새벽 4시에서 5시사이의 새벽녘에 운항과실에 따른 충돌사고도 가장 많이 발생하고 있으며, 톤급별로는 20톤이상인 대부분이고 5~10톤, 5톤미만 순으로 많이 발생하고 있다. (표 7, 8 참조)

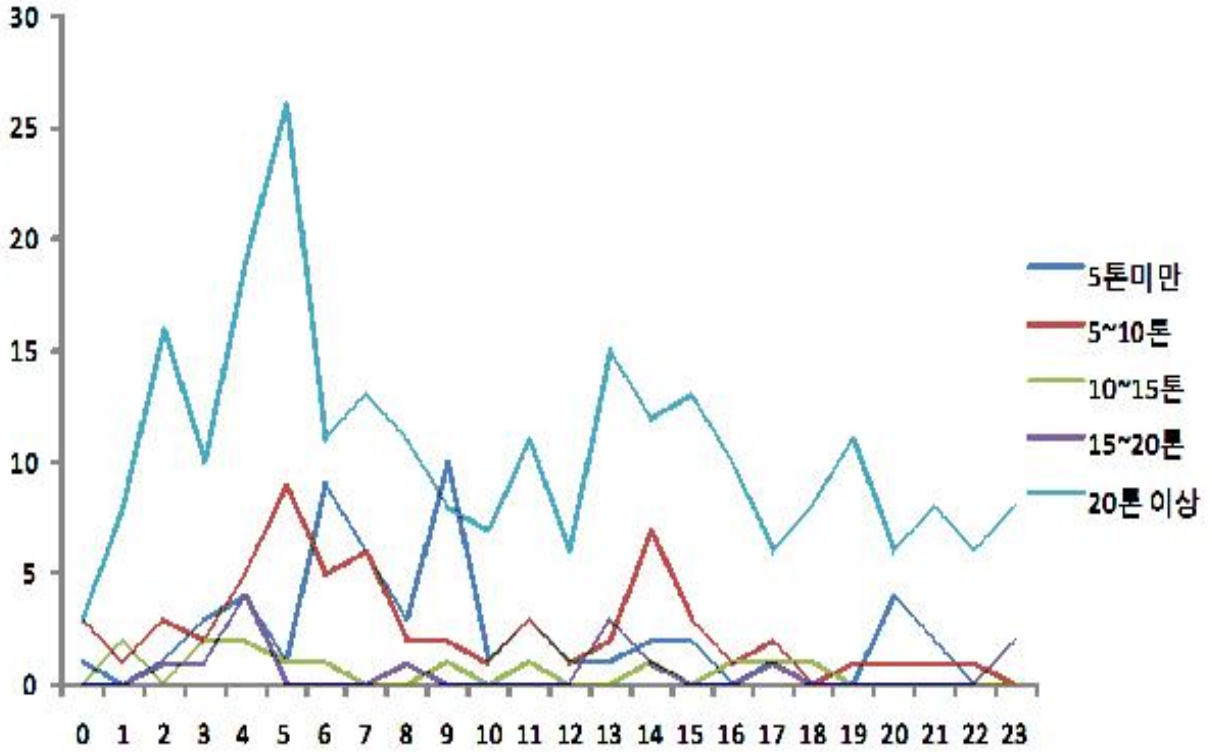
【표 7】 어선충돌해난의 원인별, 시간대별 발생척수 (최근 5년 누계)

구분 \ 시간대	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	계
운항과실	5	10	20	15	28	31	20	20	15	15	9	13	8	17	22	15	11	8	8	9	9	9	6	10	333
항로미준수	0	0	1	1	3	2	2	1	1	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3	1	0	0	0	20
농무	0	1	0	1	1	1	2	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	12
견시소홀	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
조선부적절	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	7
기타	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	4
음주운항	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	3
졸음운항	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
불가항력	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
해도미확인	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
계	7	11	21	18	34	37	26	25	17	21	9	18	8	21	23	18	12	11	10	12	11	11	7	10	398



【표 8】 어선충돌해난의 톤수별, 시간대별 발생척수 (최근 5년 누계)

구분 \ 시간대	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	합계
20톤 이상	3	8	16	10	19	26	11	13	11	8	7	11	6	15	12	13	10	6	8	11	6	8	6	8	252
5~10톤	3	1	3	2	5	9	5	6	2	2	1	3	1	2	7	3	1	2	0	1	1	1	1	0	62
5톤미만	1	0	1	3	4	1	9	6	3	10	1	3	1	1	2	2	0	1	1	0	4	2	0	0	56
10~15톤	0	2	0	2	2	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	14
15~20톤	0	0	1	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	14
계	7	11	21	18	34	37	26	25	17	21	9	18	8	21	23	18	12	11	10	12	11	11	7	10	398

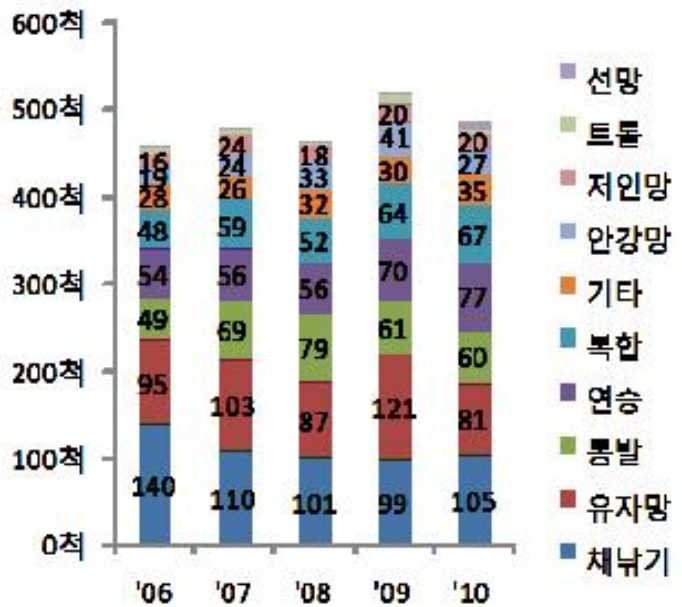


(4) 업종별

업종별로는 채낚기어선이 사고척수가 가장 많으며 유자망, 통발, 연승 및 복합 순으로 많이 발생하고 있다. (표 9 참조)

【표 9】 업종별 사고현황(최근 5년)

	'06	'07	'08	'09	'10	계
채낚기	140	110	101	99	105	555
유자망	95	103	87	121	81	487
통발	49	69	79	61	60	318
연승	54	56	56	70	77	313
복합	48	59	52	64	67	290
기타	28	26	32	30	35	151
안강망	19	24	33	41	27	144
저인망	16	24	18	20	20	98
트롤	6	4	4	10	5	29
선망	2	4	2	3	8	19
계	457	479	464	519	485	2,404

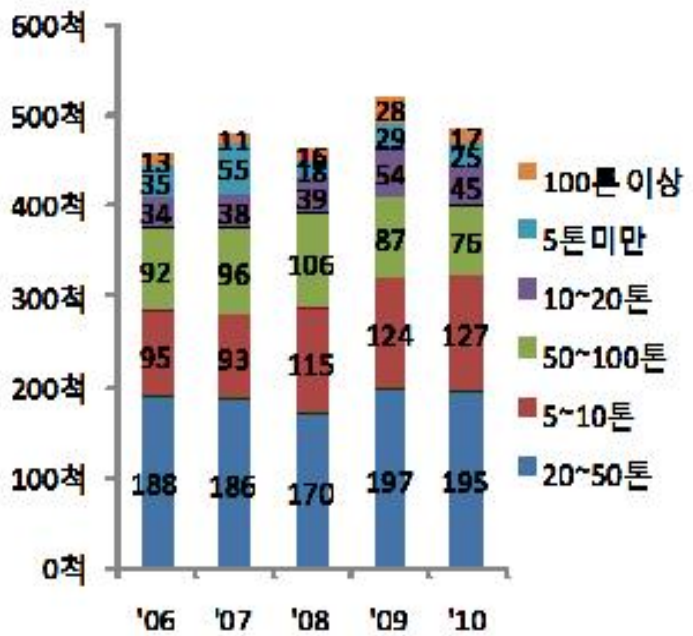


(5) 톤급별

톤급별 사고척수는 20~50톤미만이 가장 많으며 5~10톤, 50~100톤 순으로 많이 발생하고, 톤급별 인명피해는 50~100톤이 가장 많고, 5~10톤, 5톤미만 순으로 인명피해가 많이 발생하였으나 어선척수를 감안할 때 톤수가 높을수록 인명피해가 많이 발생하고 있다.. (표 10, 11 참조)

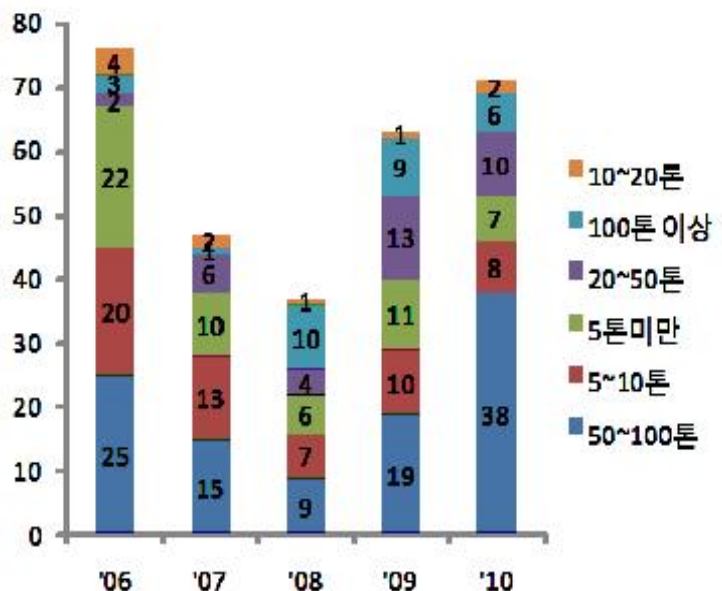
【표 10】 톤급별 사고현황(최근 5년)

	'06	'07	'08	'09	'10	계
20~50톤	188	186	170	197	195	936
5~10톤	95	93	115	124	127	554
50~100톤	92	96	106	87	76	457
10~20톤	34	38	39	54	45	210
5톤미만	35	55	18	29	25	162
100톤 이상	13	11	16	28	17	85
계	457	479	464	519	485	2,404



【표 11】 톤급별 인명피해 현황(최근 5년)

	'06	'07	'08	'09	'10	계
50~100톤	25	15	9	19	38	106
5~10톤	20	13	7	10	8	58
5톤미만	22	10	6	11	7	56
20~50톤	2	6	4	13	10	35
100톤 이상	3	1	10	9	6	29
10~20톤	4	2	1	1	2	10
합 계	76	47	37	63	71	294

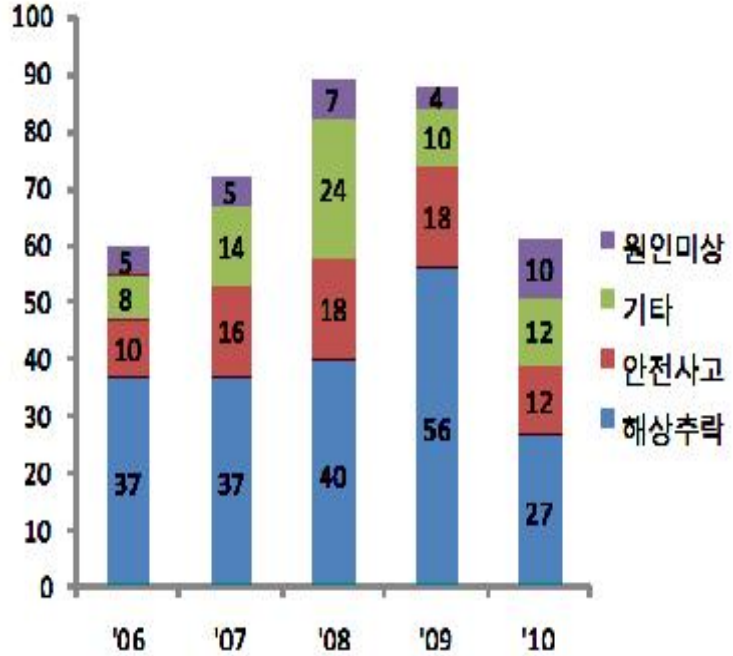


(6). 조업중 사망·실종 사고

어선 조업 중에 사망·실종 사고중 해상추락으로 인한 사망·실종사고가 가장 많고, 어구 등에 따른 안전사고, 기타 순으로 사망·실종사고가 많은 것으로 나타났다(표 12 참조)

【표 12】 어선 조업시 사망·실종 현황(최근 5년)

	'06	'07	'08	'09	'10	계
해상추락	37	37	40	56	27	197
안전사고	10	16	18	18	12	74
기타	8	14	24	10	12	68
원인미상	5	5	7	4	10	31
계	60	72	89	88	61	370



2. 해난사고 원인 및 연근해어선 안전조업대책

가. 해난사고 분석에 따른 해난사고 원인은 다음과 같다.

(1) 어선노후 및 정비점검 소홀

- 선박불량은 어선 노후와 정비 소홀이 복합 작용하여 발생하고 있으며, 조업기간이 길고 연속적인 출항, 어황호전시 정비점검을 하지 못한 채 급히 어 및 기관 상태를 무시한 운전으로 어선사고 발생

※ 인명피해가 큰 근해어선 노후비율(선령 21년이상)은 43%(연안어선 7%)

(2) 어업인 안전의식 결여

- 격무에 따른 피로 누적, 항해중 조업준비와 어획물 선별, 조업중 어로에 몰두하여 견시 소홀, 항해중 상대선박이 먼저 피해 가겠지 하는 안이한 생각과 해도(海圖)등을 무시하고 경험으로 항해함으로서 어선사고 발생

나. 해난사고 원인 분석결과에 따른 안전조업대책은 다음과 같다.

(1) 선체불량 최소화를 위해 어선 안전성 강화 추진

- 감척과 병행하여 노후어선 대체지원 추진
- 노후어선(선령 21년 이상)에 대한 차별화된 안전기준 마련·시행
 - 선체두께 계측범위 확대, 기관 개방검사 실시 등
 - ※ 가칭 노후어선의 안전기준에 관한 고시 제정 추진
- 해난사고 발생 어선 및 사고 다발 주요설비(기관 등)에 대한 검사 강화
- 매월 1일을 「어선 안전의 날」로 지정, 자체점검 생활화
 - 수협중앙회 주관, 선박안전기술공단 및 지방자치단체 합동으로 주요 항·포구에서 자체점검 절차 등 계도

(2) 어업인 안전의식 강화

- 안전조업 교육을 전문 교육과정으로 확대 개편하여 내실화
- 어업인 안전의식 제고를 위한 지속적인 홍보 실시
- 매월 10일, 지난 달 어선사고 현황을 분석하고 사고가 많이 발생한 자치단체에 어선사고 예방 독려

(3) 불량한 해상여건 극복

- 수협의 어업정보 방송을 통한 해상상태 신속전파 및 청취 홍보
- 페로프 등 수거로 프로펠러 어망 감김에 따른 표류사고 예방
 - 연안 양식어장 정화사업 및 해양쓰레기 수거사업 추진
 - 어구실명제를 통해 유실 어구의 자율 수거 또는 행정 대집행

(4) 조난 어선원 생존성 강화 및 신속한 구조체계 마련

- 생존성 강화를 위한 구명조끼 상시착용 유도 및 구명뗏목 보급
 - 구명뗏목 설치의무 대상이 아닌 길이 24미터미만 어선에 보급
 - ※ 해상 추락시 체온저하로 수온 10°C에서 6시간, 2°C에서 10분 생존
- 자동위치발신장치 설치대상 확대
 - 길이 45미터이상, 정원 13인이상 낚시어선 → 모든 어선