

함께하는 공정사회! 더 큰 행복 대한민국



중앙해양안전심판원



수신자 수신자 참조
(경유)

제목 해양안전 수시특보 제2012-1호 발령

설 연휴 특별수송기간(2012. 1.20. ~ 1.25.) 대비하여 여객선사 및 선박종사자의 경각심을 고취하고자 "해양안전 수시특보 제2012-1호"를 발령 하오니 여객선 해양사고를 예방할 수 있도록 관련자에게 널리 전파하여 주시기 바랍니다.

붙임 해양안전 수시특보 제2012-1호 1부. 끝.

중앙해양안전심판원장



수신자 국토해양부장관(해사안전정책과장), 국토해양부장관(해사기술과장), 국토해양부장관(항행안전정보과장), 부산지방해양항만청장(선원해사안전과장), 인천지방해양항만청장(선원해사안전과장), 여수지방해양항만청장(선원해사안전과장), 마산지방해양항만청장(선원해사안전과장), 동해지방해양항만청장(선원해사안전과장), 군산지방해양항만청장(선원해사안전과장), 목포지방해양항만청장(선원해사안전과장), 포항지방해양항만청장(선원해사안전과장), 평택지방해양항만청장(선원해사안전과장), 울산지방해양항만청장(선원해사안전과장), 대산지방해양항만청장(선원해사안전과장), 해양경찰청장, 한국해운조합, 한국선급, 선박안전기술공단이사장, 한국해기사협회, 한국해양수산연수원, 부산지방해양안전심판원장(부산지방해양안전심판원조사관), 인천지방해양안전심판원장(인천지방해양안전심판원조사관), 동해지방해양안전심판원장(동해지방해양안전심판원조사관), 목포지방해양안전심판원장(목포지방해양안전심판원조사관)

사무관대우 오지설 해양수산사무관 홍순배 조사관 전결 01/12 김해광

협조자

시행 조사관-168 (2012. 01. 12.) 접수
우 100-100 서울 중구 순화동 에스원빌딩 9층 중앙해양안전심판원 / http://www.ml tm.go.kr
조사관실
전화 02-3674-6232 전송 02-3674-6239 / luis66@ml tm.go.kr / 대국민공개

중앙해양안전심판원 해양안전 수시특보

번호/일시	중해심 해양안전 수시특보 제2012-1호 / 2012. 1.12.(목)
제 목	설 연휴 특별수송기간 여객선 해양사고 주의
해당해역	연안 전 해역
위험 사고유형	인명사상사고, 충돌사고
위험요소 및 지속기간	<p>"설 연휴 특별수송기간('12.1.20.-1.25.)"에는 연안 여객선이 증편 운항되고 국제여객선을 이용해 외국을 방문하는 여행객이 증가하므로 여객선 사고예방에 각별한 주의가 요구된다.</p> <p>지난 5년간 설 연휴가 있었던 달인 1~2월에는 총 16척의 여객선 사고가 발생했는데, ▲충돌 5척(31.3%) ▲인명사상 3척(18.8%) ▲기관손상·좌초 각 2척(각각 12.5%) 등의 순으로 나타났다.</p> <p>사고로 인한 인명피해는 총 63명(그중 사망·실종 2명)이 발생하였다. 특히, 사고 1건에서 37명의 여객 부상이 발생한 사례도 있으며, 원인은 여객선이 너울성 큰 파도에 제대로 대응하지 못하여 선체가 동요되고 미 고박된 집기류 등이 이동했기 때문이다.</p> <p>그 밖에 여객선 충돌사고에서 유발된 인명피해는 16명(부상)이었는데, 충돌사고 유형은 아래와 같다.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 통선이 항계내 출항중인 여객선의 진로를 방해하여 충돌 - 횡단 상태에서 피항선인 화물선이 여객선의 진로를 피하지 않아 충돌 - 여객선이 경계를 소홀히 하여 정박중인 단독 부선과 충돌 - 여객선이 상대선을 추월하다가 횡단상태로 오인하여 피추월선을 피하지 않다가 충돌
안전권고	<ul style="list-style-type: none"> ○ 출항전 방송 등을 통한 여객 안전교육을 실시하고 또한, 여객 안전담당 승무원이 여객구역에 대기함으로써 항해중 위험요인 발생시 신속히 여객에 대한 안전을 확보 ○ 조우 상태별 항법(항계내, 횡단상태, 제한시계 등) 숙지 ○ 충돌 위험시 본선이 피항선이 아니더라도 충돌 회피를 위하여 필요한 협력동작을 적극적으로 실시

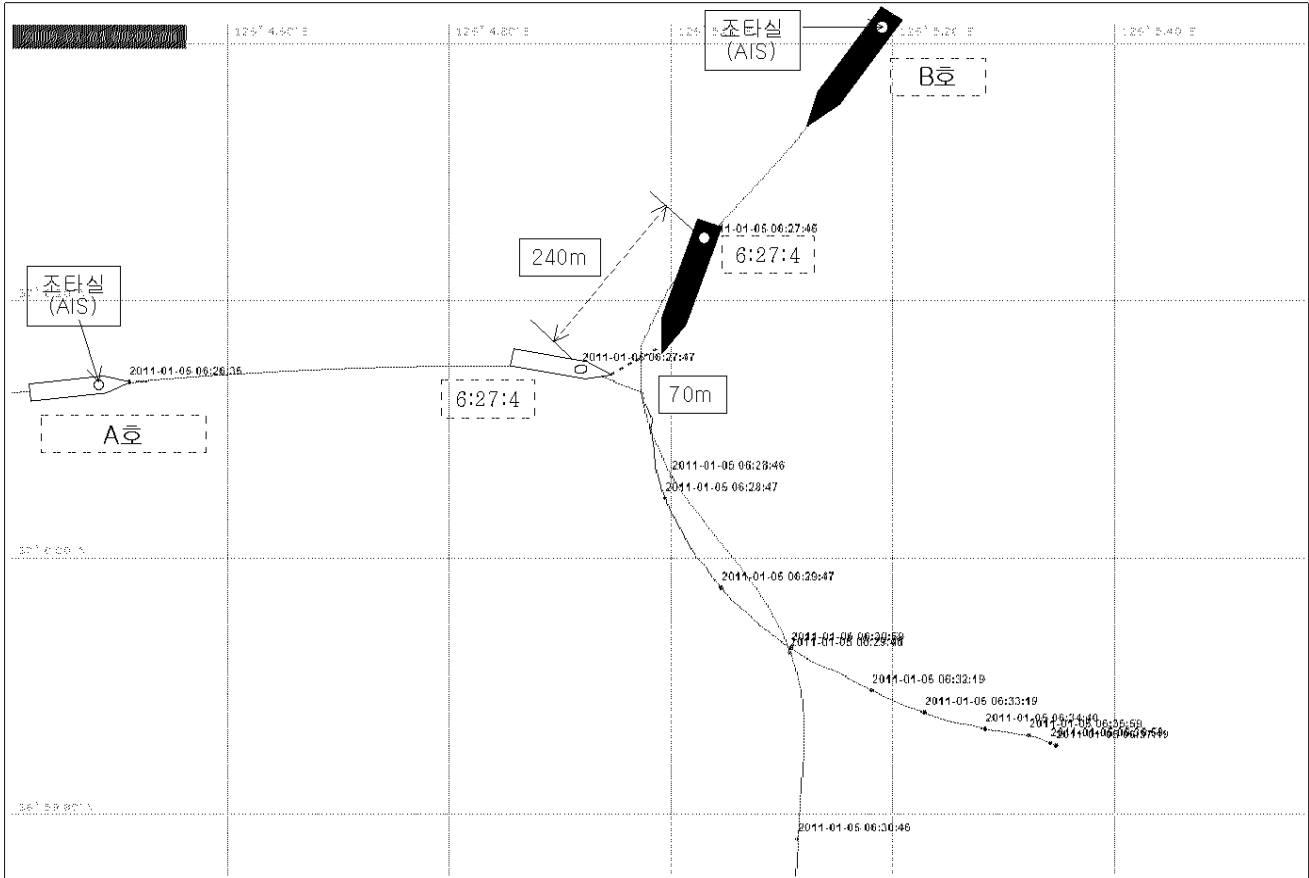
《 사고 사례 》

□ 여객선 A호 여객부상사건

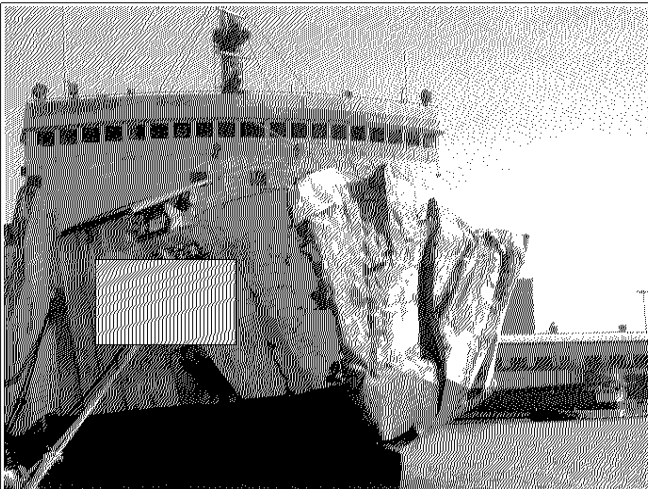
사건명		여객선 A호 여객부상사건
개요	선박	강조 유선, 191톤, 선원 5명 및 여객 157명 승선
	상황	높은 너울성 파도상태에서 9노트로 항해중 파도가 선수 우현갑판을 덮쳐 선체가 약 40도 정도 경사되고, 갑판상 유리창이 파손되면서 해수유입
	일시 장소	2009. 1.31. 16:23경, 성산포항 남동방향 약 1.5마일 해상
	날씨	북동풍 8m/s, 파고 2~3m, 시정 양호
	피해	여객 37명 부상, 갑판 유리창 6개 파손
원인	갑작스런 높은 너울성 파도에 선체가 횡요하고 갑판을 덮친 파도에 객실 유리창이 파손되면서 해수가 객실로 유입되어 여객들이 넘어져 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 다수 여객이 승선하는 선박은 객실에 설치된 각종 설비에 대한 고박 과 정비·점검을 철저히 하여 인명사고를 방지 ○ 너울성 높은 파도에 대한 적절한 조선법 숙지 	

□ 여객선-화물선간 충돌사고

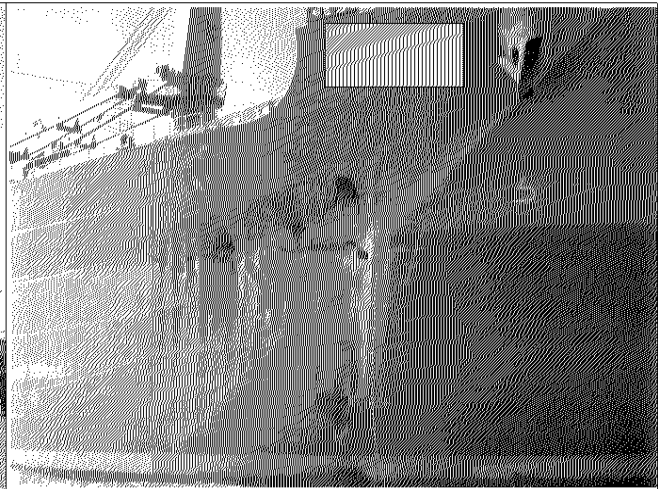
사건명		여객선 A호, 산적화물선 B호 충돌사건
개요	선박	A : 강조 국제여객선, 10,624톤, 선원 38명 및 여객 175명 승선 B : 강조 산적화물선, 32,210톤, 선원 21명 승선, 공선상태
	상황	A호는 중국 단둥항에서 인천항으로 항해중, B호는 인천항을 출항하여 인도네시아를 향하여 항해중 서로 충돌
	일시 장소	2011. 1. 5. 06:27경, 응진군 울도 남동방 약 3.4마일 해상
	날씨	맑은 날씨, 북서풍 6~8m/s, 파고 1m, 시정 약 5마일
	피해	A : 좌현 선수부 대파 및 기관실 선체외판 굴곡, 여객 9명·선원 2명 부상 B : 1번 화물창 우현 외판 파공
원인	횡단상태에서 피항선인 B호가 A호의 진로를 피하지 않아 발생한 것이나 유지선인 B호가 적절한 피항협력 동작을 취하지 않은 것도 일인	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 피항선은 충분한 시간과 여유 있는 거리에서 크게 피항 동작을 실시 ○ AIS를 충분히 활용하여 상대선의 진로, 속력 및 충돌 위험성 확인 	



< 양 선박의 충돌 전후 항적(AIS 자료) >



< 여객선 A호 손상부(좌현 선수) >



< 산적화물선 B호 손상부(우현 외판) >