

**윤 활 자 료**

# 해상 선박사고 급증

한국셀석유(주) R.L.S 제공

—유형별 구분시 기관손상이 26.4%로 사고율 최고 기록—

원양어선들의 해상사고 급증과 그 사고의 원인 중 기관손상이 전체사고의 26.4%를 차지하고 있어 대책마련이 시급하게 요청되고 있다. <그래프 3 참조>

기관손상은 선박의 노후화를 의미하는 것으로 원양선박의 실태를 보면, 원양어선의 35.5%를 차지하는 288척이 선령 16년 이상된 것이고 21년 이상의 노령선박은 18.7%에 달하고 있다.

'60년대 이후 경제부흥과 함께 우리의 수산업 계도 괄목할만한 성장을 하게 되었고 현재의 어선 세력은 1991년 6월 현재 249 의 원양업체, 809척의 원양선박을 보유하고 있는 것으로 집계됐다. 그러나 연, 근해의 수산자원 고갈로 주류를 이루는 원양 조업은 장기운항, 열악한 운전조건, 어장의 특수성 및 고립성 등으로 어선사고의 발생빈도가 1980년의 0.13%에서 1988년 0.38%로 늘어난 것으로 나타났다.

해상에서의 운항이나 조업은 육지와는 달리 기상이변이나 자연환경의 예고없는 변화에 항상 노출되어 있어 해상안전 확보가 중요한 과제로 대두된다.

이들 통계는 어선이 갖는 특수한 안정성에의 인식을 제고해야 한다는 교훈적인 측면만이 아니라 기계의 과도한 마모를 방지하여 출력손실이나 조기고장을 미연에 막을 수 있는 대안을 찾아야 한다는 것이다.

업계 관련자들과 전문가들은 약간의 오염에 대해서도 부식이 빠른 기계에 대해 항상 그리스나 윤활유를 사용하여 부식을 막는 것이 자연재해가

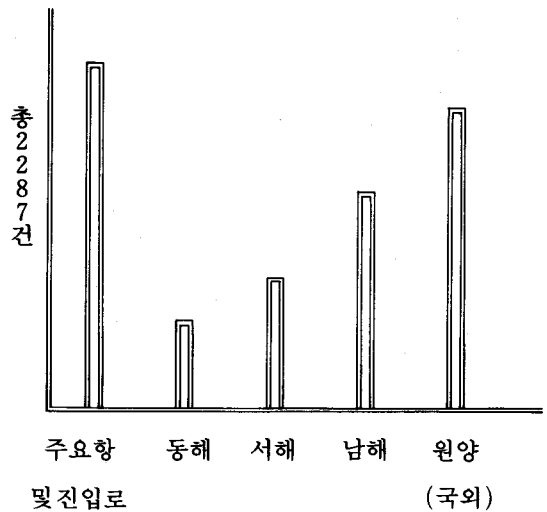
아닌 인재를 예방할 수 있는 하나의 대안임을 명심해야 한다고 전했다.

사고예방과 선박의 장비 수명 및 경비절감을 위하여 관련업체들은 전세계적인 윤활유 공급망과 샘플 채취에 의한 사용유 분석 시스템을 갖추고 언제든 지원할 준비를 하고 있다 한다.

해상선박사고로 인한 자연환경오염과 생태계 균형파괴로 인류의 생존이 위협당하는 즘, 항상적인 주의로 사고를 예방할 수 있는 환경보호에의 작은 실천이 어느때보다 절실히 요청된다.

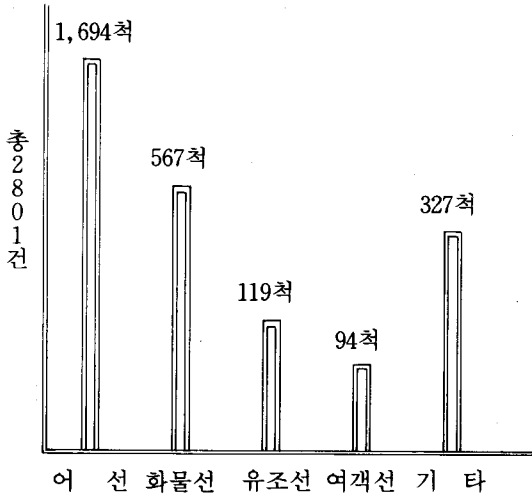
<1985년에서 1989년까지 5년간 우리나라 해양 사고 종류분석>

① <그래프.1> 사고해역별



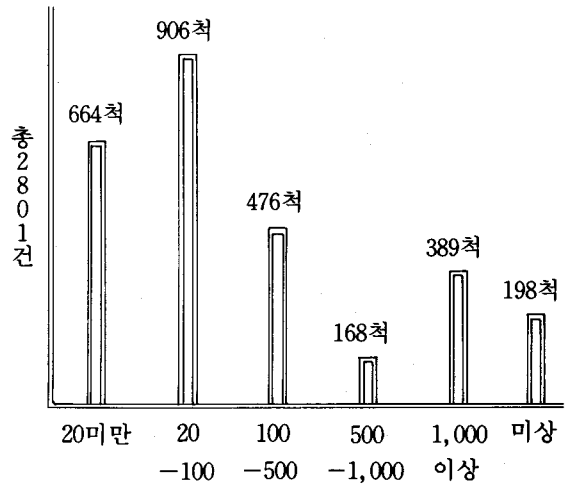
사고해역별	주요항 및 진입로 (국외)	동해	서해	남해	원양(국외)	계
	816	137	212	488	634	2,287건

② <그래프.2> 산박종류별



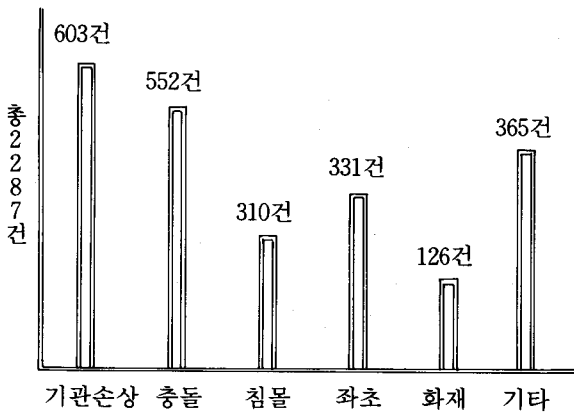
산박종류별	어선	화물선	유조선	여객선	기타	계
	1,694	567	119	94	327	2,801건

④ <그래프.4> 톤수별(G/T)



톤수별(G/T)	20미만	20-100	100-500	500-1,000	1,000이상	미상	계
	664	906	476	168	389	198	2,801

③ <그래프.3> 사고유형별



사고유형별	기관손상	충돌	침몰	좌초	화재	기타	계
	603	552	310	331	126	365	2,287건