

7월은 장마와 관련하여 비로 인한 대형 교통관련 사고가 많다.
특히, 빗길에 미끄러진 대형버스, 비로 인한 비행기 추락 등이 대표적이다.
비와 더불어 7월에는 휴가가 시작되는 시기로 가족과 함께 차량이동이 많기도 하다.
안전운전만이 사고로부터 멀어질 수 있음을 다시 한번 되새기고 길을 나서자.

아시아나항공 보잉 737 추락사고



■ 사고개요

1993년 7월 26일 오후 2시 37분 승객 104명과 승무원 6명을 태우고 김포공항을 이륙하여 목포로 떠난 아시아나항공 보잉 737기가 목포공항의 악천후로 오후 3시 50분께 해남군 화원면 마천리 뒷산에 추락하여 66명이 사망하고 44명이 부상당하는 사고가 발생하였다.

■ 사고원인

- 아시아나항공 보잉 737-500기가 목포공항 착륙을 위해 고도조정 중 안개와 강풍으로 악화된 기상 상태에서 고도규정(480m)보다 낮게 운항하다 운거산에 충돌한 사고로 추정됨.
- 강한 강풍과 안개로 인하여 3차례의 착륙을 시도하며 비행기가 착륙보고 지점으로 접근하던 중, 기상이 갑자기 악화되어 조종사가 시계확보를 위해 고도를 고도규정(480m)보다 낮춰 무리한 비행을 하다 균형을 잃고 운거산에 충돌한 사고로 추정됨.

■ 문제점

착륙이 어려운 악화된 기상 상태에서 수차례 착륙에 실패하였으나 회항하지 않고 무리하게 착륙을 시도함.

■ 교훈 및 대책

기상 악화 등 착륙이 불가능할 경우 조종사의 무리한 착륙시도를 제재할 수 있는 강력한 관제 조치가 이루어지지 않고는 경영 논리에 따른 착륙시도로 동종의 사고가 재발할 위험이 있으므로 이에 대한 대책 수립이 요구됨.

씨 프린스호 좌초기름 유출사고



■ 사고개요

광양항 호남정유부두에 접안 원유하역 작업 중 태풍(제3호 페이)경보 통보를 받아 하역작업을 중단하고 태풍을 피해 출항하여 피항지를 찾던 중 1995년 7월 23일 17시경 전남 여천군 남면 소리도 남쪽끝단 남방암초에 좌초되어 경남, 남해, 거제, 부산, 울산, 포항 해상까지 약 127마일 해상을 오염시켰으며, 해안선을 따라서 전남 여천, 경남 남해, 거제, 부산 해운대, 태종대, 울산 울주군, 경남 기장군, 경주시 해안 총 732km를 오염시킨 해난사고로 수백억원의 재산 피해를 가져온 대형 환경오염 사고였다.

■ 사고원인

피항지 물색 중 삼산면 소리고동방 47마일 해상 작도에 선미 좌현 기관실 부위가 충돌하면서 기관정지 및 기관실내 화재 발생으로 통신두절 상태에서 좌초된 사고임.

■ 문제점

▶ 피항 시기

씨 프린스호는 태풍의 진로와 세력변화를 분석한 후 충분한 시간적 여유를 두고 피항 항해를 했어야 함에도 세존도 해역에 늦게 닿을 내렸음.

▶ 운항 조종 미숙

너울, 바람 등의 외력을 경시한 초대형선의 운항 조종 미숙으로 보침력을 상실하여 사고 발생

▶ 사후 수습

-방제지휘체제에 관한 제도 미비

-대형 오염 사고에 대한 방제능력 및 전문가 부족에 따른 작업 효율 저하

■ 교훈 및 대책

- 태풍에 신속하게 대비하지 않아 발생한 인재였으며, 외국의 사례로만 생각하였던 대규모 기름유출사고가 우리나라에서도 발생할 수 있음을 입증시켜준 사고로 온 국민에게 기름오염의 심각성을 일깨워준 계기가 되었음.
- 이에 따라 정부에서는 방제정책을 좀더 빨리 추진할 수 있는 방제업무의 일원화, 국가·지역 방제실행계획 수립으로 신속한 대처, 해경의 방제능력 확충, 민간방제능력 확충, 국제 협력체제 구축 등이 요구됨.

부일외고 수학여행버스 교통사고



■ 사고개요

2000년 7월 14일 오후 2시 45분경 경북 김천시 봉산면 광천리 경북 고속도로 하행선(서울 기점 215.5km)에서 부산 부일외국어고등학교 1학년 수학여행단을 태운 부산 대륙관광버스 3대와 승용차, 트럭 등 차량 8대가 연쇄 충돌하여 18명이 숨지고 1백여명이 부상당하는 대형 사고가 발생하였다.

■ 사고원인

앞서 가던 5트럭이 고속도로 중앙분리대를 들이받고 주행선에 멈춰 서있는 것을 뒤따르던 관광버스가 미처 보지 못하고 들이받아 사고가 발생하였으며, 학생들을 태운 관광버스 3대와 화물차, 승용차 등이 차례로 충돌하면서 모두 7대의 차량에 불이 났으며, 수학여행 버스 1대는 핸들을 급히 꺾는 바람에 도로 밑 15m 언덕 아래로 굴러 떨어졌으며, 사고 당시 현장에 비가 내린 데다 대부분의 사고차량에 불이 나는 바람에 더욱 큰 피해가 발생됨.

■ 문제점

- 사고 당시 유일한 탈출구인 차량 출입문이 열리지 않아 피해가 커짐.
- 관광버스의 경우 소화기와 유리창을 깨 수 있는 망치를 기본적으로 비치하여야 하나, 비치되어 있지 않아 창문을 깨지 못하여 연기와 불속에서 신속하게 대피하지 못함.

■ 교훈 및 대책

관광버스는 출입문 이외에 비상구가 없어 이번 사고와 같이 차량내 화재 등이 발생할 경우 많은 인명피해가 발생하는 대형사고로 번질 가능성이 많아 출입문 이외에 비상구 설치 등의 기본적인 대책이 요구되며, 소화기와 망치 등 비상시 사용할 수 있는 안전장구의 비치에 대한 강력한 행정감독이 절실히 요구됨.

진주 관광버스 추락사고



■ 사고개요

2001년 7월 24일 대전-진주 고속도로에서 발생한 관광버스 추락사고로, 23명이 사망하고 17명이 부상당하였다.


■ 사고원인

사고버스 운전사가 고속도로를 과속으로 달리다 무인단속 카메라를 발견하고는 급제동을 하면서 핸들을 쥐는 바람에 언덕으로 굴러 떨어져 발생함.

■ 문제점

- 많은 승객을 태운 관광버스가 안전속도를 훨씬 초과해 과속으로 운행
- 운전자의 음주
- 승객의 안전띠 미착용
- 운행중인 차량에서의 가무

■ 교훈 및 대책

고속도로에서 모든 차량의 승객은 안전벨트를 매는 것이 의무화되어 있는데도 사고버스 승객들 대부분이 안전벨트를 착용하지 않아 인명 피해가 컸던 것으로 볼 때 고속도로 운행차량의 승객에 대한 안전벨트 착용의 적극적인 지도가 필요하며, 이번 사고가 발생한 고속도로의 직선구간은 과속운행에 의한 대형사고 위험이 상시 잠재되어 있으므로 무인속도 측정기의 설치와 경찰의 적극적인 단속으로 과속을 방지하여 사고를 미연에 예방하도록 최선을 다하여야 함. 

자료제공 : 대한산업안전협회 서울지회 동부출장소 조영수 소장