

1

최근 5년간(2018~2022) 11월 중 해양사고 현황



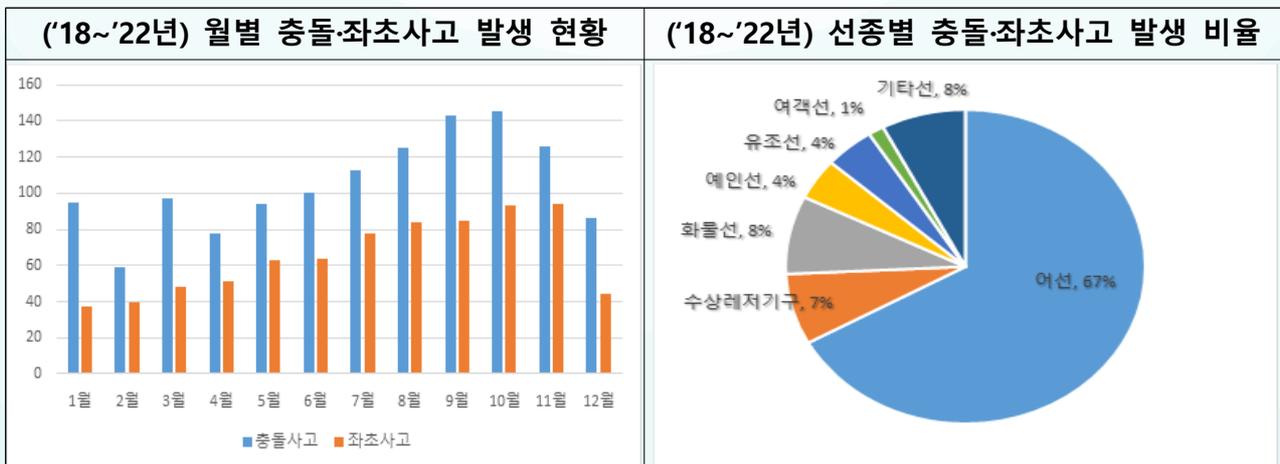
□ [현황] 최근 5년 월평균 발생건수(240건) 보다 21건(8.75%) 많이 발생

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
2018	187	128	186	211	213	210	217	225	317	317	223	237	2,671
2019	198	139	182	214	244	246	262	311	358	327	262	228	2,971
2020	209	173	192	173	265	263	305	311	399	351	286	229	3,156
2021	202	161	201	199	185	238	261	233	287	327	236	190	2,720
2022	159	137	199	201	229	230	267	284	313	326	297	221	2,863
월평균	191	148	192	200	227	237	262	273	335	330	261	221	2,877

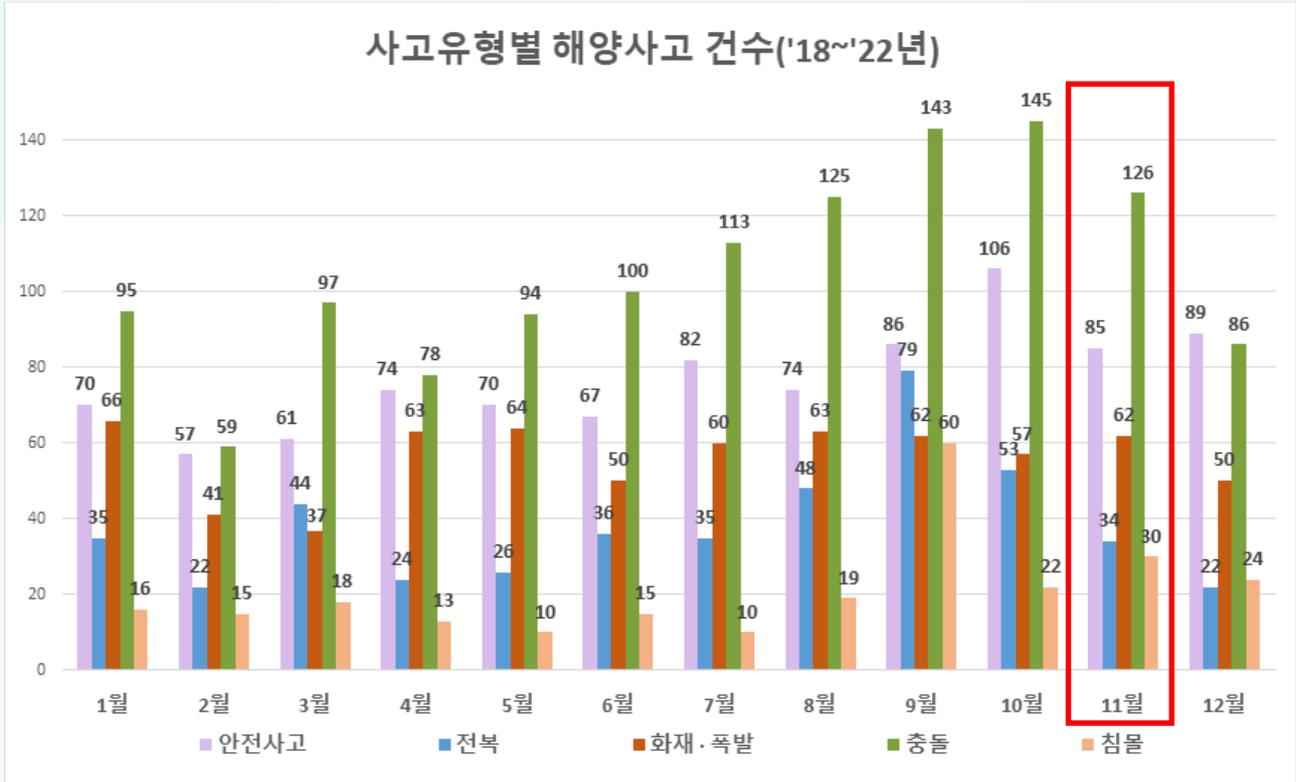
- (사고유형별) 충돌 25건(9.7%), 좌초 19건(7.2%), 안전사고 17건(6.5%), 침수 15건(5.8%), 화재·폭발 12건(4.8%), 전복 7건(2.6%) 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 198척(67.7%), 수상레저기구 53척(18.0%), 화물선 9척(3.1%), 예인선 8척(2.9%), 여객선 5척(1.8%), 유조선 4척(1.5%) 順

□ [원인 및 대책] 일교차로 인한 잦은 안개 발생 등 시계 제한으로 충돌·좌초사고 위험이 증가하는 시기이므로 이에 대한 대비가 필요

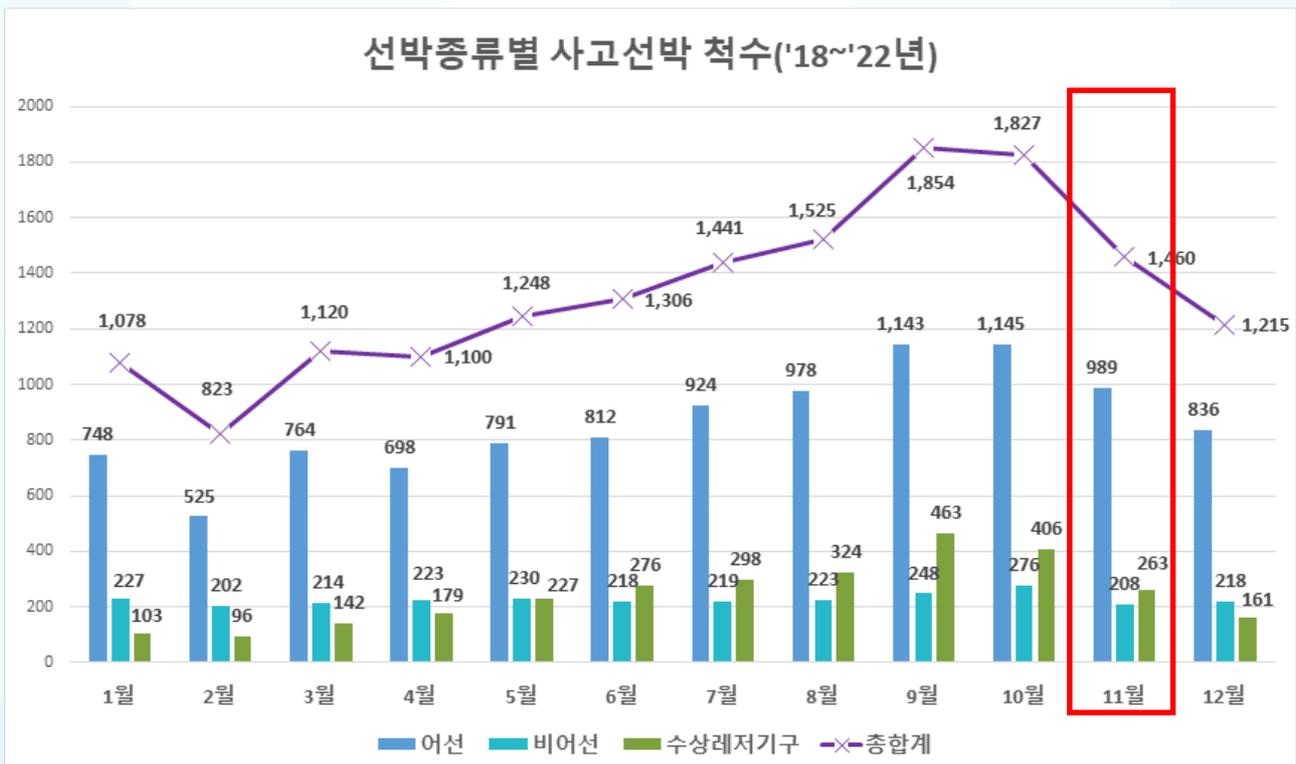
- (사고현황) 11월은 좌초사고(94건)가 연중 가장 많으며(월평균 65건), 충돌 사고는 126건으로 연 월평균 발생(105건) 대비 21건(20%↑) 많이 발생
- (사고원인) 선위 확인 소홀, 당직근무 태만 등 항해 중 경계 소홀이 사고 발생 원인의 대부분을 차지
- (예방대책) 갑작스런 시계 제한에 대비하여 시각·레이더 등 모든 수단을 활용한 경계 유지, 안전속력 준수 및 철저한 선위 확인 필요



1. 사고유형별 해양사고 현황



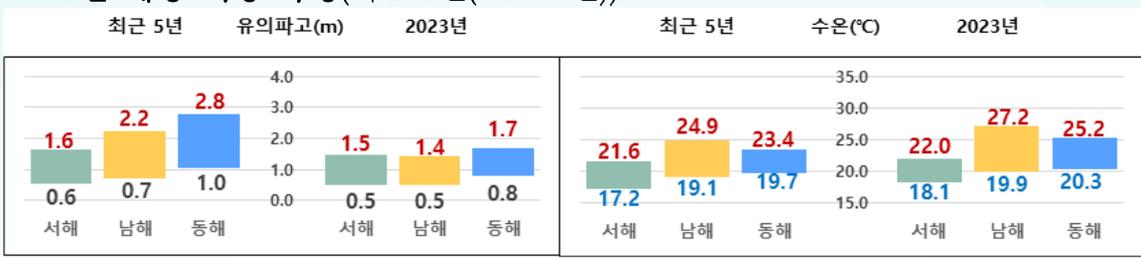
2. 선박종류별 해양사고 현황



3 기상정보

1. 2023년 11월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 10월 해양 기상 특성(최근 5년('18~'22년))

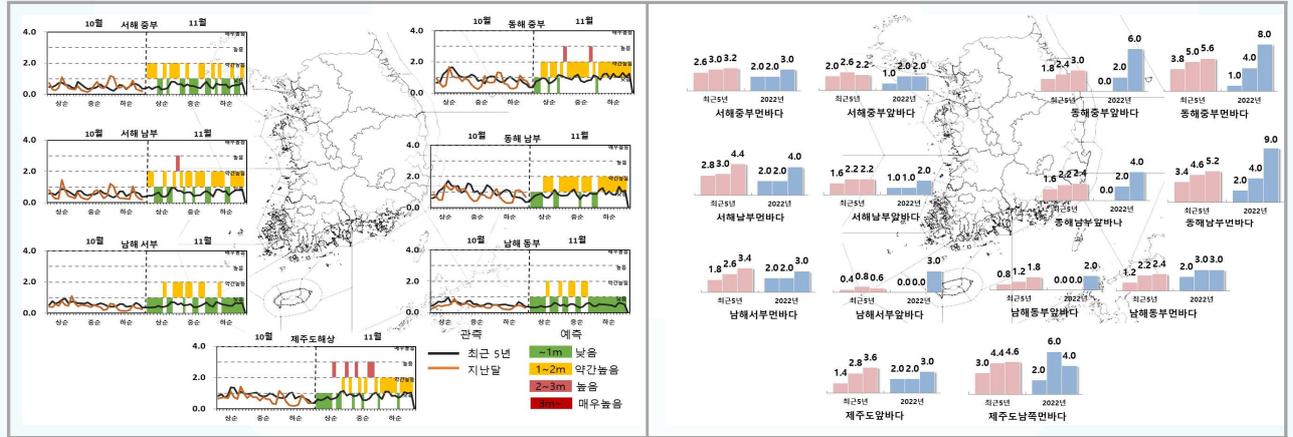


○ '23년 11월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 제주도해상과 동해중부해상은 상순과 중순에 높은 날이 있겠으며, 중순과 하순에 약간 높겠음
서해상은 상순에 높은 날이 있겠고, 전기간 대체로 약간 높거나 낮겠음
동해남부해상은 상순에 낮고 중순과 하순에는 대체로 약간 높겠음
남해상은 상순과 중순에 약간 높겠으나, 하순에는 대체로 낮겠음
- (수온) 서해 13.0~20.0℃, 남해 16.0~24.0℃, 동해 16.0~22.0℃, 제주도해상 20.0~24.0℃의 분포를 보이겠음

■ 유의파고 관측 및 예측 시계열

■ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 11월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5kHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

4

주요 사고 사례

1. 어선 A호 좌초사건

사건 개요	선박	A호: 어선, 7.93톤, 길이 13.18미터
	일시 장소	2018. 9. 5. 02:51경 강원도 삼척시 장호항북방파제등대로부터 066도 방향, 거리 약 0.21마일 해상
	피해	선원 1명 사망, 선원 1명 부상 선체 선저부 파손
	날씨	정보 없음
원인	<ul style="list-style-type: none"> 이 좌초사건은 장호항 부근의 좁은 수역에서 선장이 수동 조타 중 조업일지를 찾느라 선박을 부적절하게 운항함으로써 조타륜이 돌아가면서 항로를 벗어나 암초에 부딪쳐 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 어선 선장은 암초가 산재되어 있는 좁은 수역을 항해하고자 선박을 운항할 경우 출항 전에 항해계획을 수립하여 지피에스 플로터(GPS Plotter)에 변침 점과 목적지를 입력하도록 하여야 한다. 어선 선장 및 선원들은 선박이 어항 부근의 암초에 좌초한 경우 최우선적으로 구명조끼를 착용하고, 선장의 지시에 따라 선체 파손 및 침수장소를 점검하여야 하며, 선내 안전한 장소로 대피하여야 한다. 선장은 선박이 암초에 좌초된 후 근처에 돌섬이 보여 바다에 뛰어내려 탈출할 경우 주변에 암초가 산재되어 있어 부상을 당할 수 있으므로 사전에 선원들에게 구명조끼를 착용하도록 하고, 주변의 수심 및 암초의 존재 등을 파악한 후 충분한 안전조치를 마련하여야 한다. 	

2. 어선 A호 · 낚시어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 13톤, 길이 19.75미터 B호: 낚시어선, 9.77톤, 길이 16.97미터
	일시 장소	2020. 8. 13. 06:53경 전라남도 여수시 남면 금오도 용두등대로부터 016도 방향, 거리 1.57마일 해상
	피해	A호: 선수 우현 일부 손상 B호: 선수 우현 외판 파공
	날씨	정보 없음
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 충돌사건은 시계가 제한된 좁은 수로에서 레이더를 설치하지 않은 A호가 좁은 수로를 비스듬하게 횡단하며 무중 항법을 준수하지 아니한 것과 B호가 좁은 수로의 왼쪽을 항행하며 무중 항법을 준수하지 아니한 것이 원인이 되어 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모든 선박은 좁은 수로에서 다른 선박과 충돌의 위험성 여부와 관계없이 항행의 안전을 고려하여 좁은 수로의 오른쪽 끝 쪽에 접근하여 항행하여야 한다. ○ 레이더와 무선설비를 설치하지 않은 선박은 안개로 시계가 극히 제한된 경우 출항하여서는 아니 되고, 만약 출항하였다면 다른 선박의 통항을 방해하지 않는 안전한 장소에 정박하여야 한다. ○ 안개로 시계가 제한된 경우 모든 선박은, 무중신호를 울리고, 경계를 강화하며, 기관을 즉시 조작할 수 있도록 준비하여야 한다. 	