해양수산부 중앙해양안전심판원

2024년 7월 해양사고 예방정보

Ministry of Oceans and Fisheries Korea Maritime Safety Tribunal

1 최근 5년간(2019~2023) 7월 중 해양사고 현황

□ (현황) 최근 5년간 7월의 해양사고는 평균 276건 발생(월평균 247건)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
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
2023	193	183	224	234	258	265	286	291	357	334	230	237	3,092
월평균	192	159	200	204	236	248	276	286	343	333	262	221	2,960

○ (사고유형별) 주요사고는 충돌 24건(8.6%), 안전사고 16건(5.9%), 화재·폭발 13건(4.6%), 전복 7건(2.7%), 침몰 3건(0.9%) 순으로 발생

* 단순사고는 기관손상 90건(32.7%), 부유물감김 32건(11.7%), 추진축계손상 16건(5.7%), 좌초 15건(5.3%) 등 順

○ (선박종류별) 어선 193척(63.6%), 레저기구 63척(20.9%), 기타선 15척(5.0%), 화물선 11척(3.6%), 예인선 9척(2.8%), 유조선 8척(2.7%), 여객선 4척(1.4%) 順

□ 7월은 태풍, 국지성 호우 등으로 인한 항해 위험 요소가 증가하는 시기이므로, 항해 안전 유의 및 계류 중인 선박의 철저한 관리가 필요

○ (사고현황) 전월 대비 충돌사고가 11.3%(106→118건), 침수사고가 28.6%(77→99건)로 크게 증가, 장마·태풍 등으로 항해안전 및 계류여건 악화

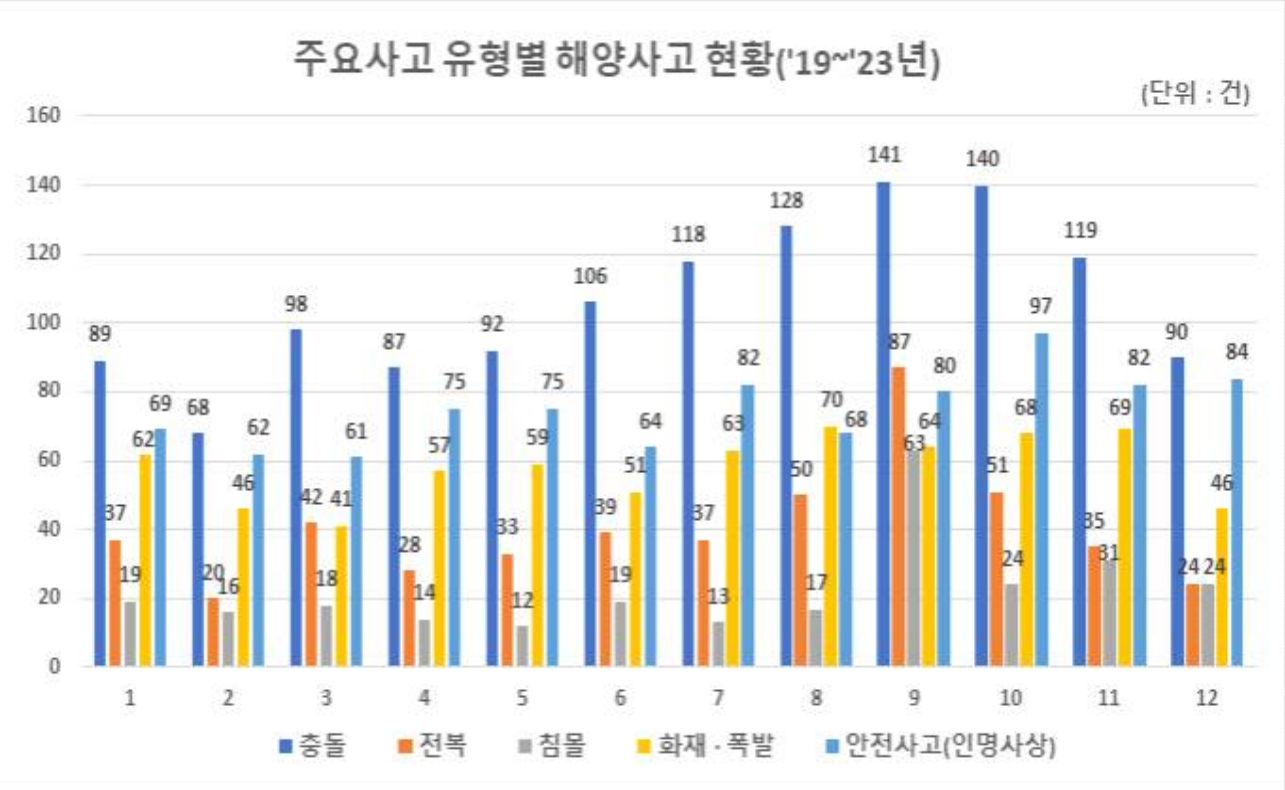
○ (충돌사고) 출항 전 기상정보 확인 및 기상악화 시 무리한 운항 자제, 항해 중 레이더 및 육안 경계 철저, 제한시계 시 무중신호 취명, 감속 운항

○ (침수사고) 집중호우로 인해 침수되지 않도록 외판 개구부 수밀상태 확인, 선박 계류 상태 및 선저 파공부위 점검 등 안전 관리 철저

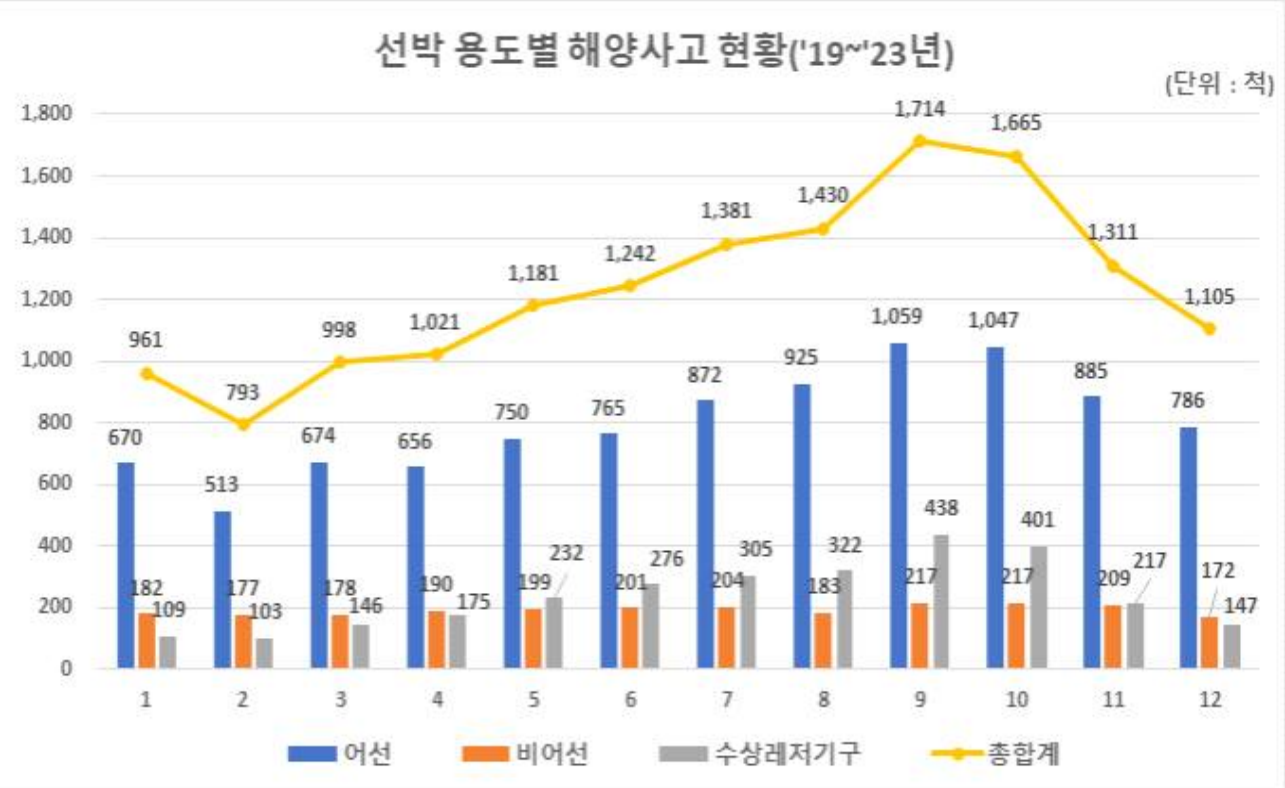
('19~'23년) 월별 충돌사고 및 침수사고 현황

2 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2019~2023년 중 월별 누계)

1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



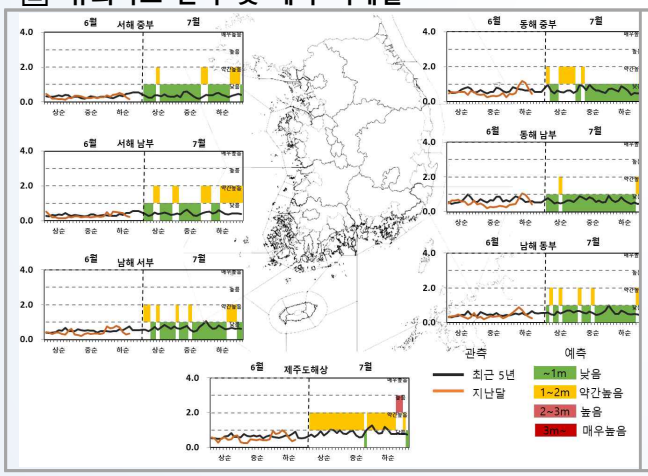
3 기상정보

1. 2024년 7월 기상정보 (출처 : 기상청)

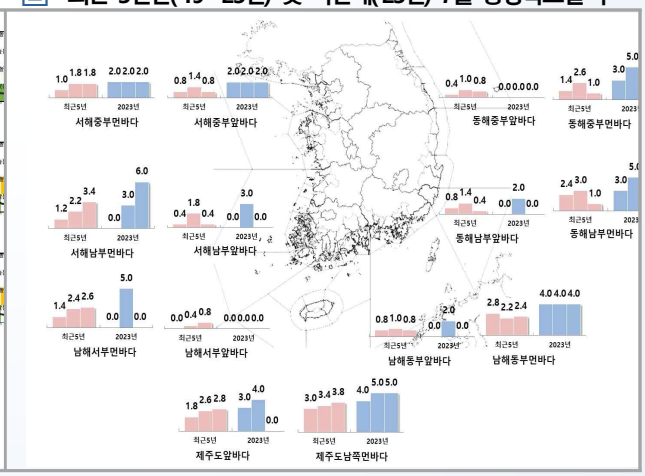
○ 7월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))

○ '24년 7월 유의파고 및 수온 예측정보

▣ 유의파고 관측 및 예측 시계열



▣ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 7월 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 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
(안내전화)	기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

4 주요 사고 사례

1. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사건개요	선박	A호: 어선, 85톤, 길이 28.87미터 B호: 어선, 9.77톤, 길이 15.05미터
	일시 장소	2020. 7. 8. 09:20경 전남 완도군 완도항 통항분리A호 등부표로부터 157도 방향, 거리 약 0.7마일 해상
	피해	A호: 피해 없음 B호: 선체 전복, 선원 1명 경상
	날씨	흐린 날씨, 시정 약 0.1~0.5마일, 북서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인		ㅇ 이 충돌사건은 시계가 제한된 상태에서 양 선박이 무중항법을 준수하지 아니한 것과 A호가 항행 중 레이더 및 육안 경계를 소홀히 하고 B호가 정류 중 선장이 조타실을 비운 채 경계를 소홀히 한 것이 원인이 되어 발생
교훈		ㅇ 시계가 제한된 상태에서 선박은 체계적인 레이더 관측이 가장 적절한 경계 수단이다. 따라서 선장 및 항해사는 시계가 제한된 상태에서 지속적이고 체계적으로 레이더 관측을 통해 다른 선박과의 근접상태 또는 충돌 위험 여부를 파악하도록 하여야 한다. 특히 다른 선박의 선박자동식별장치 정보에서 선명, 속력 및 목적지 등을 확인하면 적절한 피항동작에 유용할 것이라고 생각된다. ㅇ 선장 및 항해사는 제한된 시계에서 선박의 항법 규정이 시계가 제한된 수역에 있는 선박뿐만 아니라 시계가 제한된 수역 부근을 항행하는 선박에게도 적용된다는 점에 유념하여 안개가 국지적으로 끼었다가 시계가 일시적으로 양호해지더라도 제한된 시계에서 선박의 항법 규정을 준수하여야 한다. ㅇ 선박자동식별장치가 설치된 선박은 다른 선박이 자선을 보다 쉽게 알고 피항동작을 취할 수 있도록 운항 중 항상 선박자동식별장치를 켜야 한다.

2. 예인선 B호 침수사건

사건개요	선박	B호: 예인선, 50.31톤, 길이 20.15미터
	일시 장소	2021. 3. 14. 09:03경 부산 영도구 소재 대평동물양장 남항 제7계류지
	피해	B호: 기관실 등 침수, 유류 총 1,420리터 해상 유출
	날씨	흐린 날씨, 북서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터, 시정 약 3마일
원인		ㅇ 이 침수사건은 B호 선장의 부적절한 계류방법 선정 및 안전관리 소홀로, B호의 갑판 상부가 좌·우에 계류된 다른 선박에 비스듬히 끼인 채 조류에 의해 흔들리면서 선내로 다량의 해수가 유입되어 발생
교훈		ㅇ 선장은 선박의 상태와 조석차, 수심, 바람 등의 외부 환경을 고려하여 안전한 계류 장소와 계류 방법을 정하여야 한다. ㅇ 선장은 변화하는 외부 환경에 대응하여 계류 중인 선박의 안전관리를 철저히 하여야 한다. ㅇ 노후 선박의 경우 선체 외판에 파공이 발생하는 등 침수 및 부력 소실 우려가 있으므로 선박의 관리에 보다 신경써야 한다. ㅇ 갑판이 주변 선박 보다 낮거나, 복원력이 상대적으로 좋지 않은 선박은 접현·계류 중인 타 선박의 간섭으로 인하여 선체가 눌리면서 침수될 위험이 있으므로 더욱 주의하여야 한다.