

1

최근 5년간(2019~2023) 9월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 9월의 해양사고는 평균 343건으로 연중 최대



- (사고유형별) 주요사고는 충돌 28건(8.2%), 전복 17건(5.1%), 안전사고 16건(4.7%), 화재·폭발 13건(3.7%), 침몰 13건(3.7%) 순으로 발생

* 주요사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

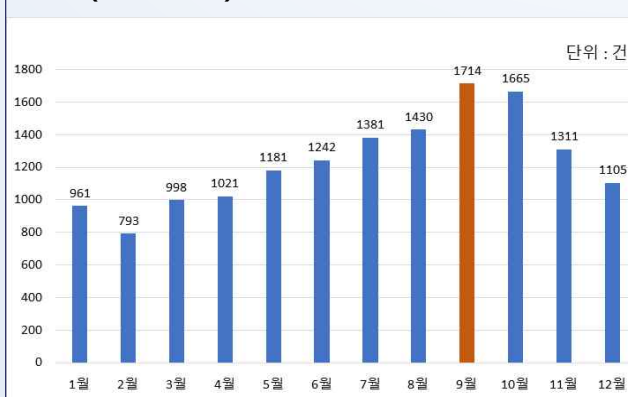
** 단순사고는 기관손상 102건(29.7%), 부유물 감김 34건(9.9%), 침수 25건(7.4%) 추진축계 손상 22건(6.4%) 등 순

- (선박종류별) 어선 234척(61.9%), 레저기구 95척(25.1%), 기타선 21척(5.6%), 화물선 9척(2.4%), 예인선 9척(2.3%), 유조선 6척(1.5%), 여객선 5척(1.3%) 순

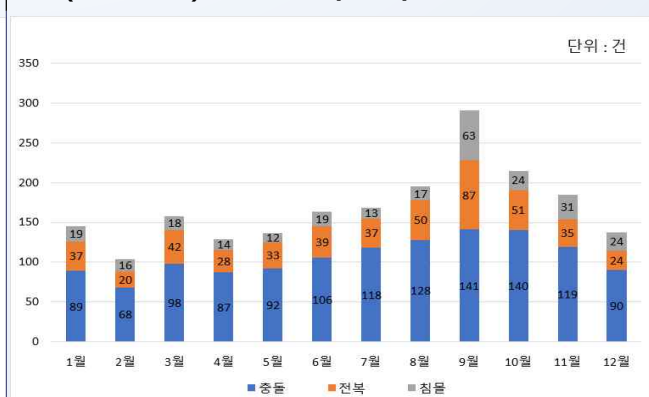
□ 9월은 행락철·명절 연휴 등으로 다중이용선박 운항 및 해상 교통량이 증가하며, 해양사고가 연중 가장 많이 발생하는 시기로 각별한 주의가 필요

- (사고현황) 충돌, 전복 및 침몰 등 주요 해양사고가 전체적으로 많이 발생(충돌·전복·침몰사고는 총 291건으로 타월 평균 169건 대비 72% 증가)
- (사고예방) 운항 중 레이더 등을 이용한 전방 경계 철저, 출항 전 화물 고박상태, 주요 개구 폐쇄 및 배수구(방수구) 개방 상태 등 사전점검 실시

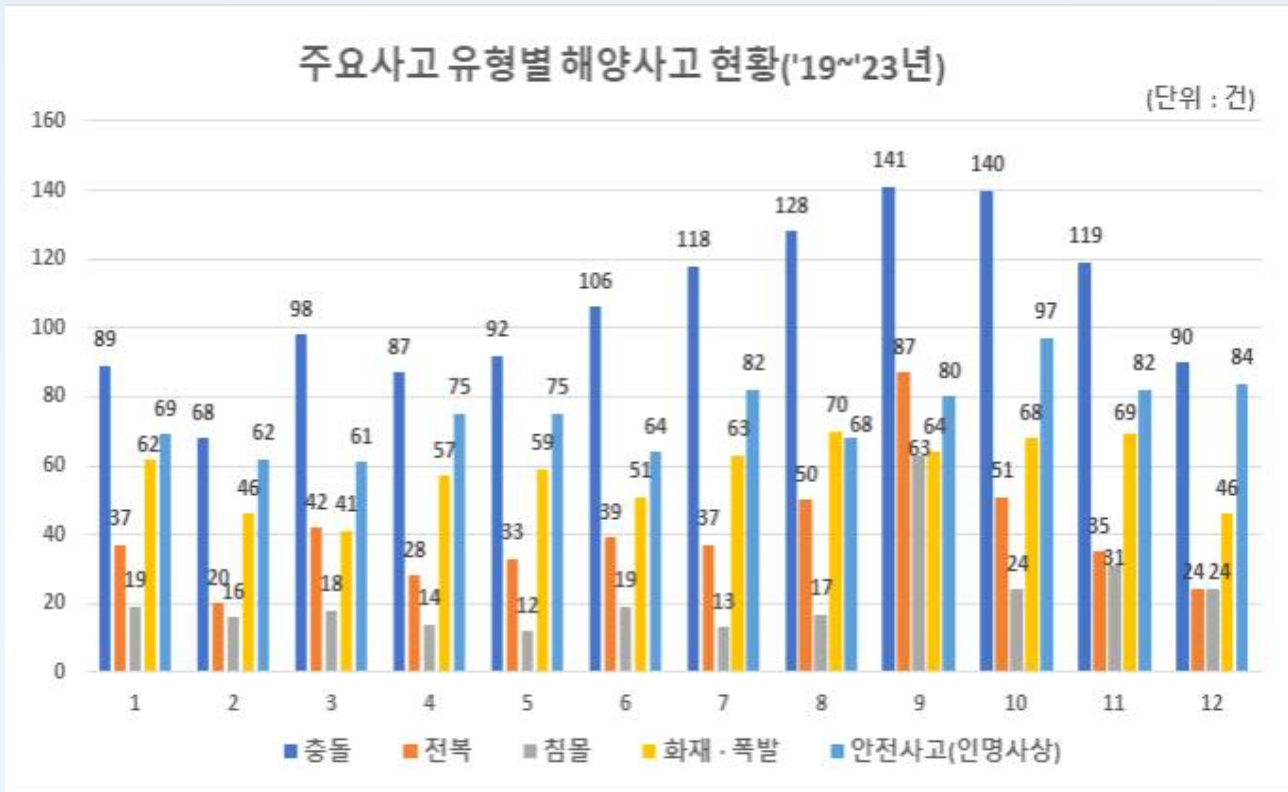
(‘19~’23년) 월별 해양사고 발생현황



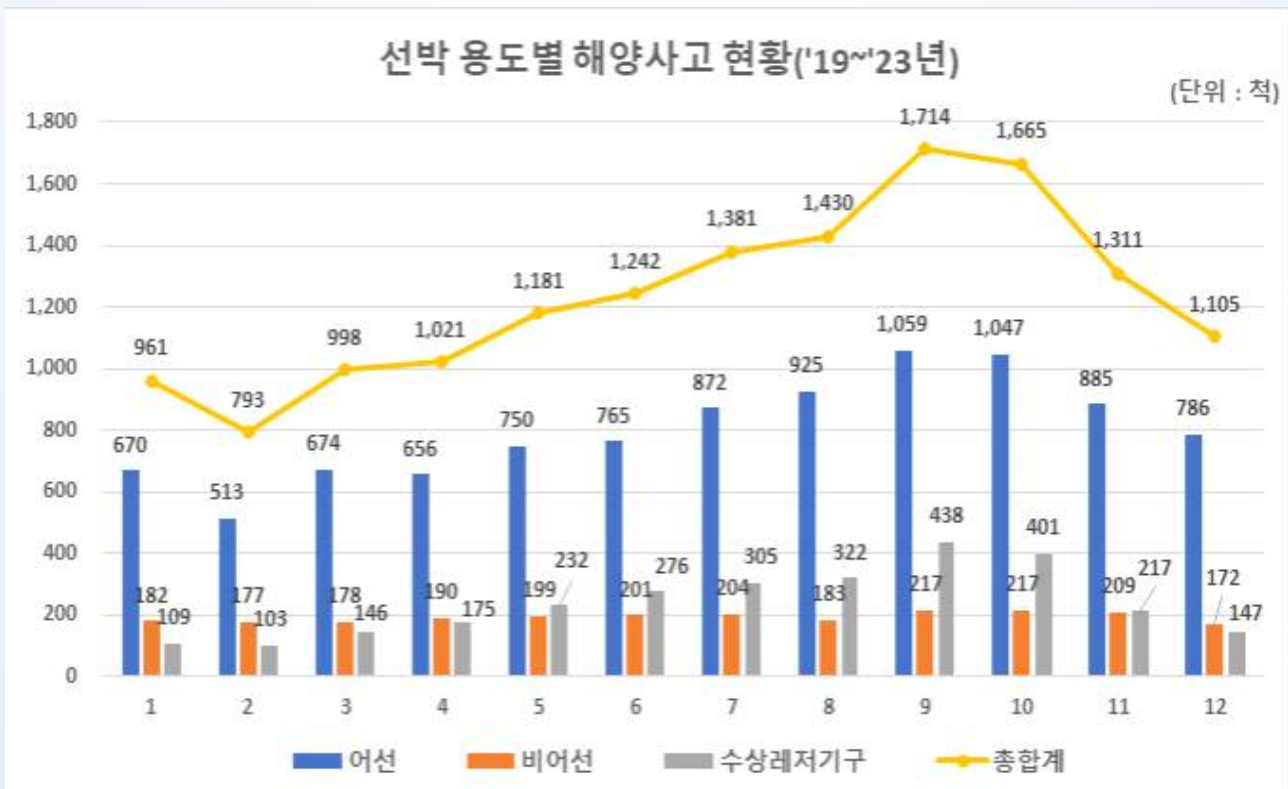
(‘19~’23년) 월별 충돌/전복/침몰사고 현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 9월 기상정보 [출처 : 기상청]

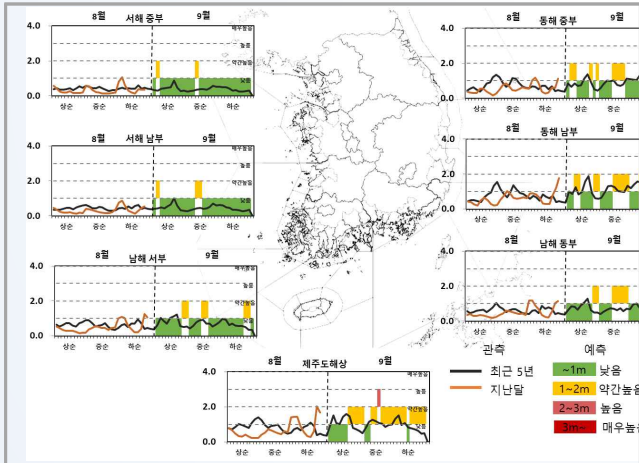
○ 9월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



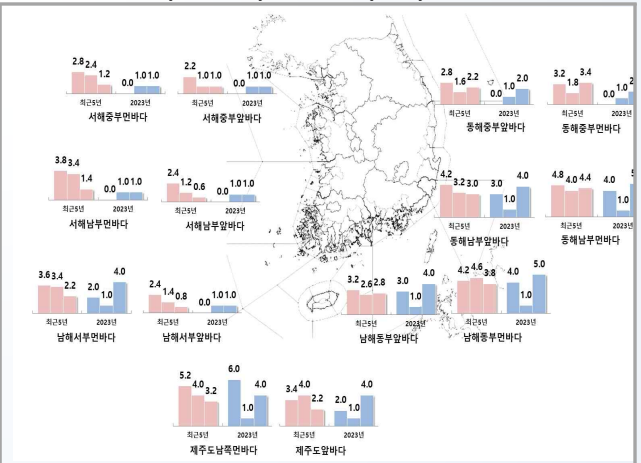
○ '24년 9월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 9월 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)

1. 낚시어선 A호 · 낚시어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 낚시어선, 4.22톤, 길이 9.94미터 B호: 낚시어선, 3.39톤, 길이 8.94미터
	일시 장소	2020. 9. 23. 11:21경 경상남도 사천시 소재 씨앗섬 동쪽 끝단 0.16마일 해상
	피해	A호: 선원 부상, 선체 우현부 손상 B호: 없음
	날씨	흐린 날씨, 남서풍 초속 4~6m, 파고 0.5m, 시정 3마일 이상
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ A호는 낚시포인트를 이동하기 위하여 우현 전방에 낚시어선이 밀집해 있는 수역을 항행하던 중 경계를 소홀히 하여 충돌에 임박하여 상대선박을 발견하고 기관을 후진하였으나 상대선박이 계속 접근해오자 충돌 직전에 선박을 좌현으로 돌리던 중 이 선박의 우현부와 상대선박의 좌현 선수부가 충돌 ○ B호는 낚시포인트로 이동하기 위하여 선수 전방에 낚시어선이 밀집해 있는 수역을 항행하던 중 충돌 3분 전에 상대선박을 발견하였으나 경계를 소홀히 하여 충돌에 임박하여 상대선박을 다시 발견하고 기관을 후진하던 중 상기와 같이 충돌 ○ 이 충돌사건은 A호와 B호가 낚시어선이 밀집해 있는 수역을 항행하면서 서로 경계를 소홀히 하여 상대선박을 조기에 발견하지 못하고 충돌을 피하기 위한 적절한 동작을 취하지 못하여 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항해당직자는 운항 환경의 변화와 관련하여, 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 계속적인 경계의 상태를 유지하여야 한다. ○ 낚시어선들은 좋은 낚시포인트를 찾아 갑자기 이동할 수 있으므로 주위의 선박들은 이러한 선박 특성을 감안하여 안전운항에 주의를 기울여야 한다. ○ 낚시어선이 낚시포인트를 이동할 때는 가능한 한 낚시어선이 밀집해 있는 수역으로부터 멀리 떨어져 항행하거나 다른 수역으로 우회하는 등 안전한 항행을 위한 주의를 다하여야 한다. 	

2. 어선 A호 전복사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 9.77톤, 길이 16.8미터
	일시 장소	2022. 9. 1. 06:30경 강원도 동해시 묵호항 동방파제등대에서 방위 약 093도, 거리 약 25해리 해상
	피해	A호: 선체 전복, 연료유(경유) 등 기름 140리터 해상 유출
	날씨	북풍 초속 4~8미터, 파고 약1~1.5미터
원인		<ul style="list-style-type: none"> ○ A호는 좌현에서 불어오는 바람으로 인해 출항 시보다 조금 더 우현으로 기운 채 조업지를 향해 항해하던 중, 기관장이 칠러를 작동하여 어창에 냉각용 해수를 추가로 주입하였고 이 해수는 어창 해치 코밍의 홀을 통해 상갑판으로 넘쳐 나왔으나 우현 선미 상갑판배수구가 해수면 아래로 잠겨 제 역할을 하지 못하고 이곳에 누적된 후, 기관실 미닫이문과 우현 보기 해치커버를 통해 기관실로 유입 ○ 우현 경사가 계속 진행되자 선장은 기관장을 호출하여 기관실을 점검하도록 하고 선박을 좌회두하여 서쪽을 향해 항해하던 중, 기관장이 기관실이 약 1미터 가량 침수되었음을 보고하며 기관을 정지해 줄 것을 요청하였고, 선장은 별다른 위험을 의식하지 못한 채 기관을 정지 ○ 이때부터 이 선박은 횡요가 심해지며 좌현의 통발과 멍돌이 우현으로 쓸렸고 우현 선미로부터 다량의 해수가 난간을 넘어와 우현 경사가 45도까지 이른 후 복원력을 상실하고 전복 ○ 이 전복사건은 A호가 과도한 우현 경사와 기관실이 침수된 상태에서 선장이 작동 중이던 기관을 정지하자, 높은 너울성 파도로 인해 선체 횡요가 심화되며 다량의 해수가 선미 난간을 넘어 유입됨으로써 복원력을 상실하여 발생
교훈		<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 출항 전 선박의 복원성, 흘수, 경사 등 선박의 상태를 확인하고 안전 저해 요인을 시정한 후 출항하여야 한다. ○ 어선 선장은 상갑판에 설치된 배수구가 이물질에 의해 막히지 않도록 항상 점검·관리하여야 한다. ○ 어선 선장은 예상치 못한 선박의 동요에 대비하여 어구 등 갑판 상 적재물을 견고하게 고박하는 등 항해 준비를 철저히 하여야 한다. ○ 선장은 기상이 좋지 않은 상황에서 기관을 정지하는 경우 선체 동요가 심화 되어 선박 복원성이 악화될 수 있음을 유념해야 한다. ○ 어선 선장은 화재, 침수, 선체 경사 등 비상 상황에 대해 본선에 맞도록 대응 절차를 마련하여 주기적으로 훈련할 필요가 있다.