

1 7월 해양사고 현황(2015~2019)



□ (7월) 최근 5년간 해양사고는 평균 215건 발생, 해무·장마 등 대비 필요

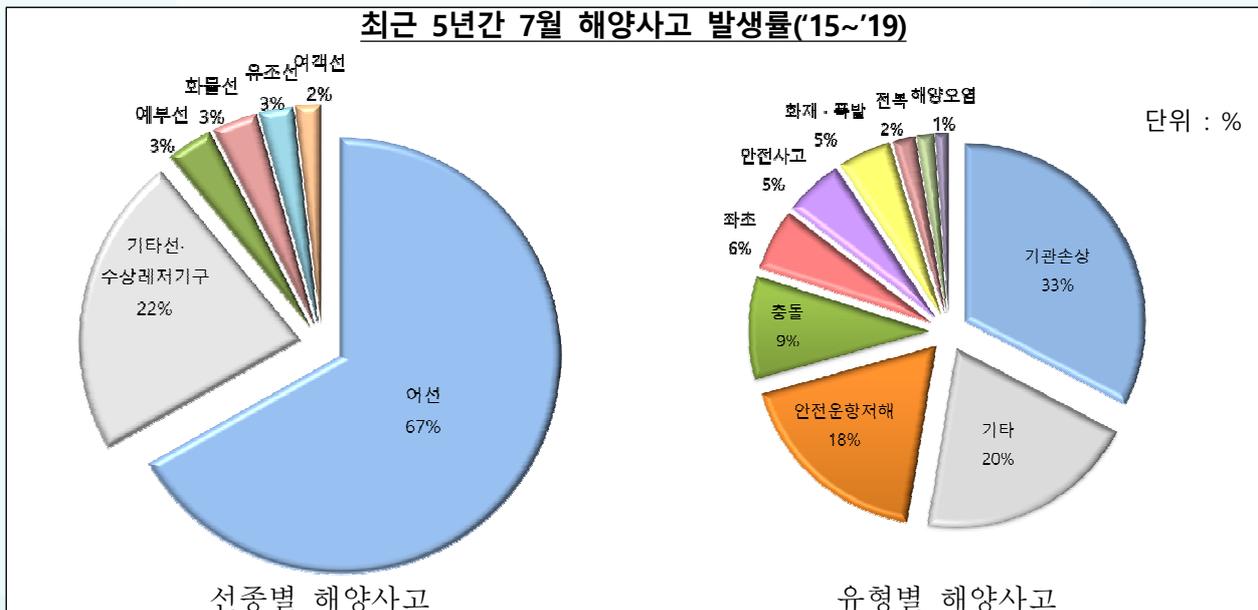
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	170	128	163	187	219	220	215	238	276	275	222	211

- (선종별) 사고선박 총 1,186척 중 어선 792척, 기타선·수상레저기구 265척, 예인선 40척, 화물선 39척, 유조선 29척, 여객선 21척 등의 순
- (사고유형별) 총 1,077건 중 기관손상 349건, 안전운항저해 193건, 충돌 99건, 좌초 59건, 안전사고 56건, 화재폭발 50건, 전복 21건, 해양오염 16건, 접촉 12건 등의 순

□ 7월은 해면의 큰 온도차로 인해 해무(바다 안개)가 연중 가장 많이 발생하며, 장마전선의 북상 등으로 선박운항·관리에 주의하여야 할 시기

- (사고현황) 지난 2년간 7월 중 시계가 제한된 상황에서의 충돌·접촉사고는 11건으로 전체 충돌·접촉사고에서 19.3%의 비중을 차지(연평균 16.4%)
- (사고예방) 사전 해상정보 확인 철저 및 안개 등 기상악화 시 무리한 운항 자제, 항해 중 철저한 경계 및 무중신호 등 제한시계상황에 대한 대비가 필요함

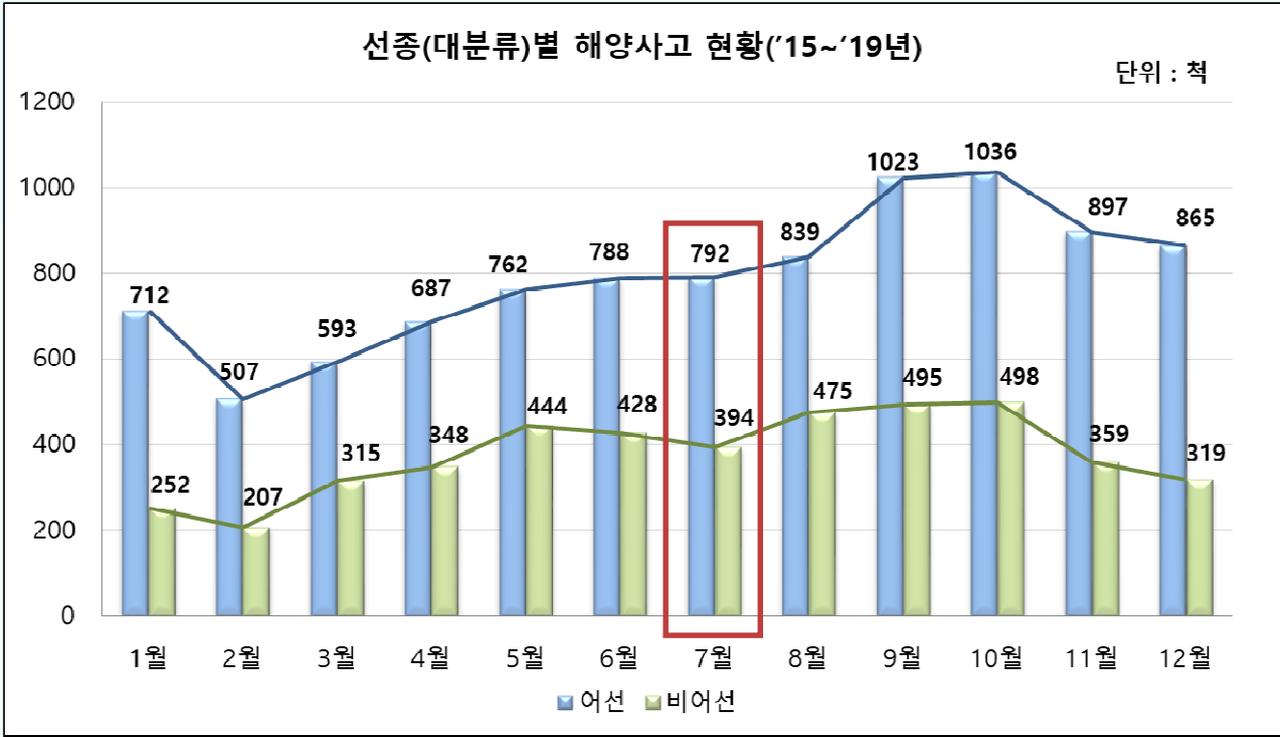
최근 5년간 7월 해양사고 발생률('15~'19)



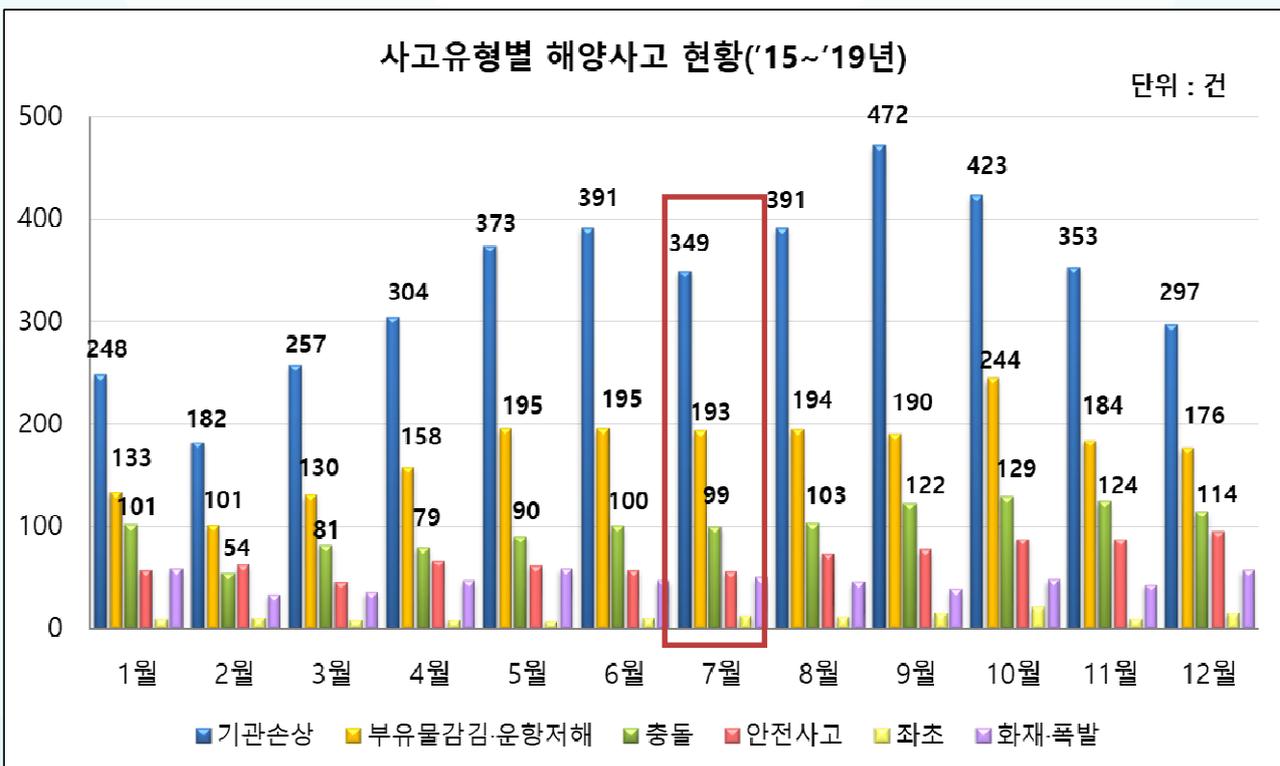
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2015~2019)

1. 선종(대분류)별 해양사고 현황

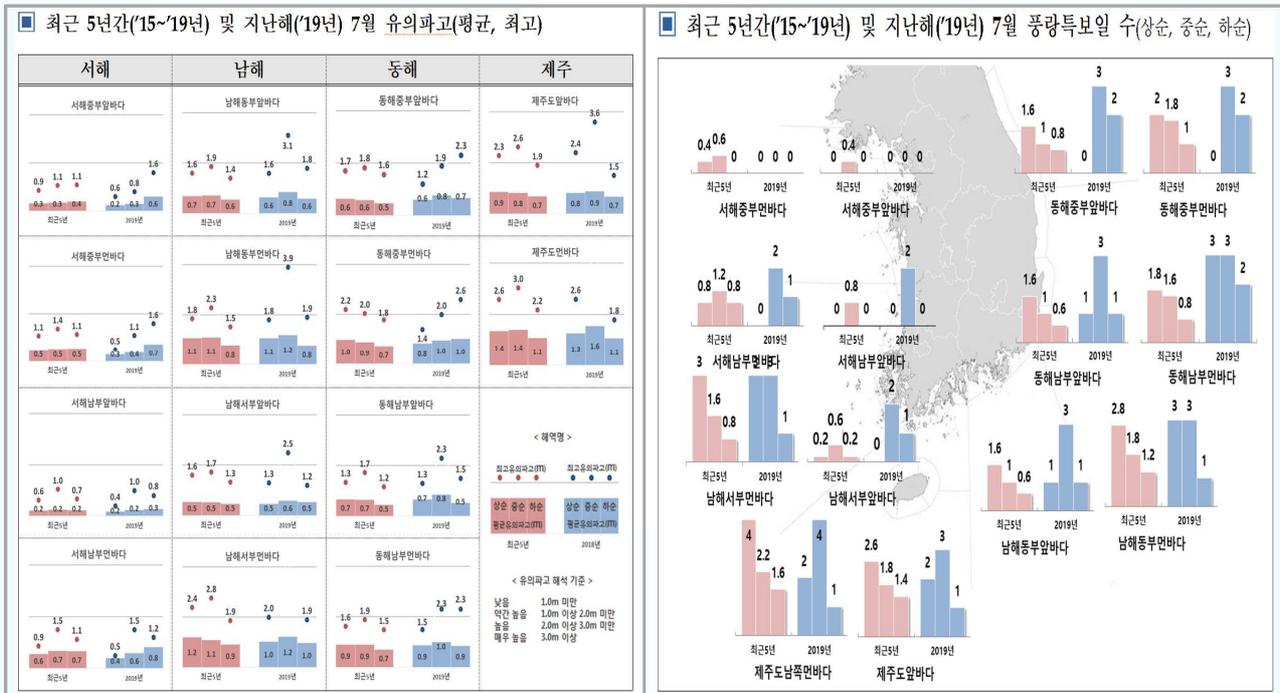


2. 사고유형별 해양사고 현황



1. 2020년 7월 기상정보 (출처 : 기상청 예보)

- 해상특성(최근 5년간('15~'19년) 7월)
 - 7월 상순에 남해서부와 동부, 동해중부, 제주도 먼바다 해상, 중순에 남해서부와 동부, 제주도 먼바다 해상에서 파고 약간 높으며 그 밖의 해상에서 파고 낮았음
 - 하순에는 제주도 먼바다 해상에서 파고 약간 높으며 그 외 해상은 낮았음
 - ※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상
- 풍랑특보일 수(최근 5년간('15~'19년) 7월)
 - 3.5일(상순 1.6일 / 중순 1.2일 / 하순 0.7일)로 전월(2.2일)보다 1.3일 많음



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5Khz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자방송) 기상청 해양기상정보전달시스템을 통해 문자로 실시간 해양기상정보 및 예보를 제공 (marine.kma.go.kr)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131로 실시간 기상정보 제공

4

7월 주요 해양사고 사례

1. 낚시어선 A호 · 낚시어선 B호 충돌사건

사건명		낚시어선 A호 · 낚시어선 B호 충돌사건
사건개요	선박	A호: 낚시어선, 9.77톤, 길이 15.10미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 디젤기관 1기 B호: 낚시어선, 3.96톤, 길이 9.00미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 선외기 1기
	일시 장소	2019. 7. 14. 15:29경 충청남도 태안군 용도등대로부터 진방위 088도, 1.6마일 해상
	피해	B호 선체 일부 파손, 선장 및 승객 총 10명 부상
	상황	낚시를 마치고 귀항하던 A호가 기관 고장으로 표류하고 있던 B호를 충돌함
	날씨	질은 안개, 남서풍 초속 4~6m, 파고 0.5m, 시정 약 100m
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 질은 안개로 시계가 제한된 상태에서 A호가 레이더에 의한 경계를 소홀히 하며 속력을 감속하지 않은 채 항해하던 중 표류하던 B호를 피하지 못하여 사고 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모든 선박은 시계가 제한된 상태에서 시계가 제한된 사정을 고려하여 육안 및 레이더에 의한 경계를 철저히 유지하여야 하고, 등화를 켜 상태로 무중 신호를 울리며, 안전한 속력으로 항해하여야 함 ○ 조종불능선은 시계가 제한된 경우 등화, 음향신호, 경고방송 등으로 자선의 위치를 적극적으로 알려서 주변 선박이 자선을 피할 수 있도록 하여야 함 	
침몰해역 해도	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">충돌교각 00도</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>A호</p> <p>침로 097도</p> <p>속력 11.8노트</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>B호</p> <p>표류 중</p> </div> </div> </div>	

2. 석유제품운반선 C호 · 어선 D호 충돌사건

사건명		석유제품운반선 C호 · 어선 D호 충돌사건
사건개요	선박	C호: 석유제품운반선, 212톤, 길이 42.83미터, 강 재질, 디젤기관 1기 D호: 어선, 34톤, 길이 25.63미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 디젤기관 1기
	일시	2017. 7. 22. 13:42경
	장소	충청남도 태안군 안흥외항 남방파제 등대로부터 225도 방향 약 0.13마일 해상
	피해	C호 선수부 굽힘, D호 좌현 선체 파손
	상황	안흥외항으로 입항하던 C호와 출항 중이던 D호가 방파제 부근에서 충돌
날씨	질은 안개, 남서풍 초속 3~5m, 파고 0.5m, 시정 약 30m	
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시계가 제한된 상태에서 입항 중이던 C호가 안흥외항 남방파제와 서방파제 사이의 좁은 수로에 진입하면서 경계를 소홀히 한 채 좁은 수로에서의 항법을 위반하여 좁은 수로의 왼편 끝 쪽으로 접근하여 사고가 발생, 출항 중이던 D호가 경계를 소홀히 한 채 무중신호를 울리지 않고 과속으로 운항하는 등 제한시계에서의 항법을 준수하지 아니한 것도 일부 원인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 좁은 수로에 진입하는 선박은 실행 가능한 한 좁은 수로에 진입 전의 충분한 거리에서 좁은 수로의 오른편 끝 쪽으로 진입하여야 함 ○ 모든 선박은 안개 등으로 시계가 제한된 경우 무중신호를 울리고, 제한된 시계에 적합한 속력으로 감속하여 운항하여야 하며, 특히 좁은 수로에서는 선박조종이 가능한 최소한의 속력으로 항해하여야 함 	
충돌 상황도	<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>C호</p> <p>궤도 356도, 속력 약 1.5노트로 항해 중</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>D호</p> <p>궤도 238도, 속력 약 9.4노트로 항해 중</p> </div> </div>	