

## 1

## 9월 해양사고 현황(2015~2019)



□ [9월] 최근 5년간 해양사고는 평균 276건 발생, 태풍내습에 대비해야할 시기

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 1,518척 중 어선 1,023척, 수상레저기구·기타선 371척, 화물선 42척, 예인선 37척, 여객선 24척, 유조선 21척 등의 순
- (사고유형별) 총 1,378건 중 기관손상 472건, 안전운항저해 190건, 충돌 122건, 안전사고 77건, 좌초 70건, 전복 54건, 침몰 39건, 화재폭발 38건, 접촉 14건 등의 순

□ 9월은 여름철 뜨거워진 해수면으로 인해 태풍의 위력이 강화되어 갑작스런 기상악화로 인한 전복·침몰사고가 연중 가장 많이 발생

- (사고현황) 최근 5년간 9월 중 전복·침몰사고는 93건으로 평월(36건) 대비 2.6배 많은 전복·침몰사고가 발생함

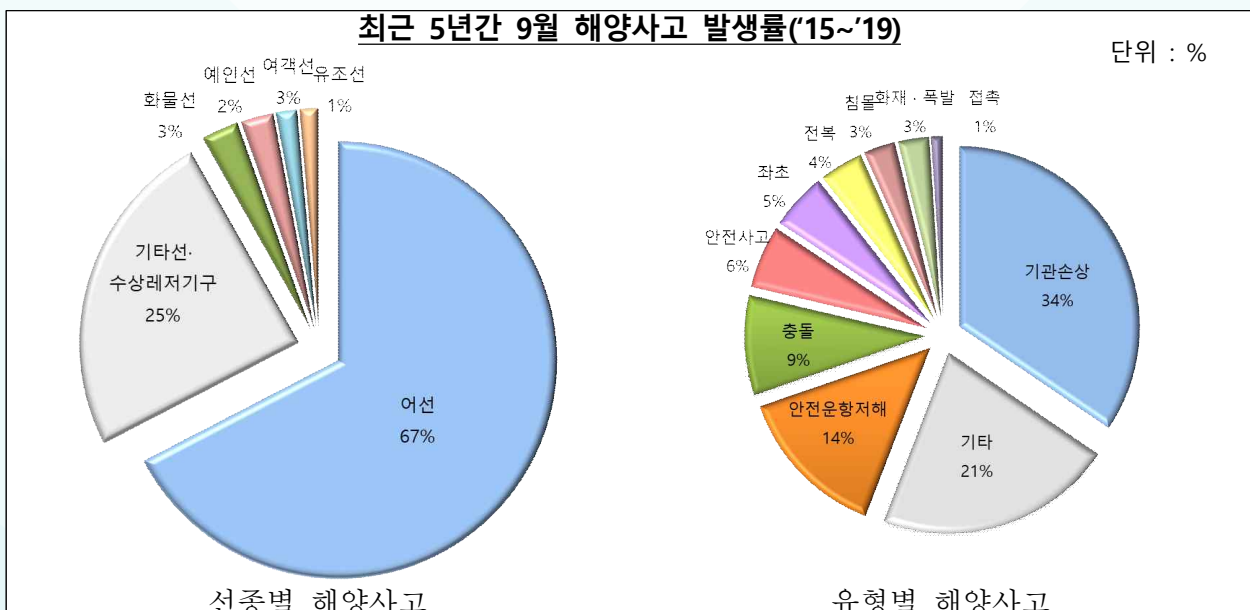
\* 9월 전복사고(54건)는 평월(22건) 대비 2.5배, 침몰사고(39건)는 평월(13건) 대비 3배 발생

\*\* 9월 중 전복·침몰 사고의 대부분(73%)이 기상악화가 원인으로 발생

- (사고예방) 기상정보 수시 확인, 출항전 수밀상태 등 선박점검 철저, 기상악화 대비 정박선박의 계류줄 보강 등 세심한 안전관리가 필요함

최근 5년간 9월 해양사고 발생률('15~'19)

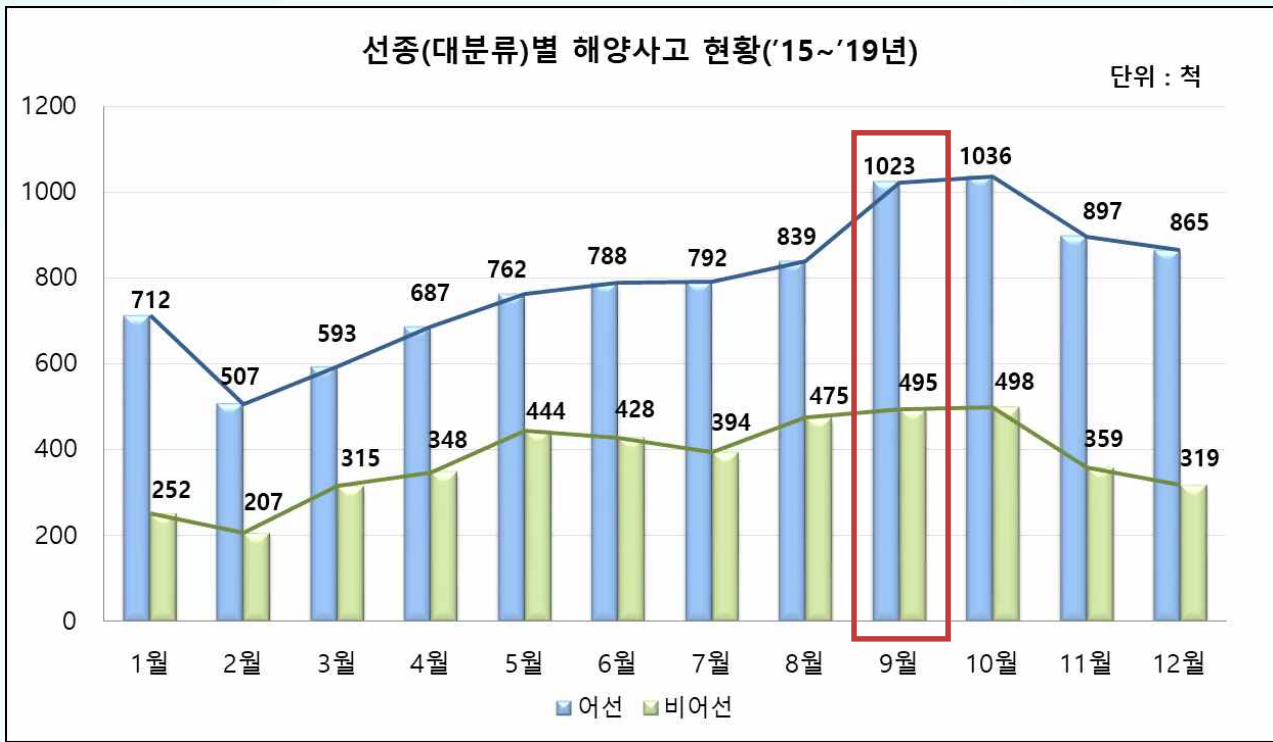
단위 : %



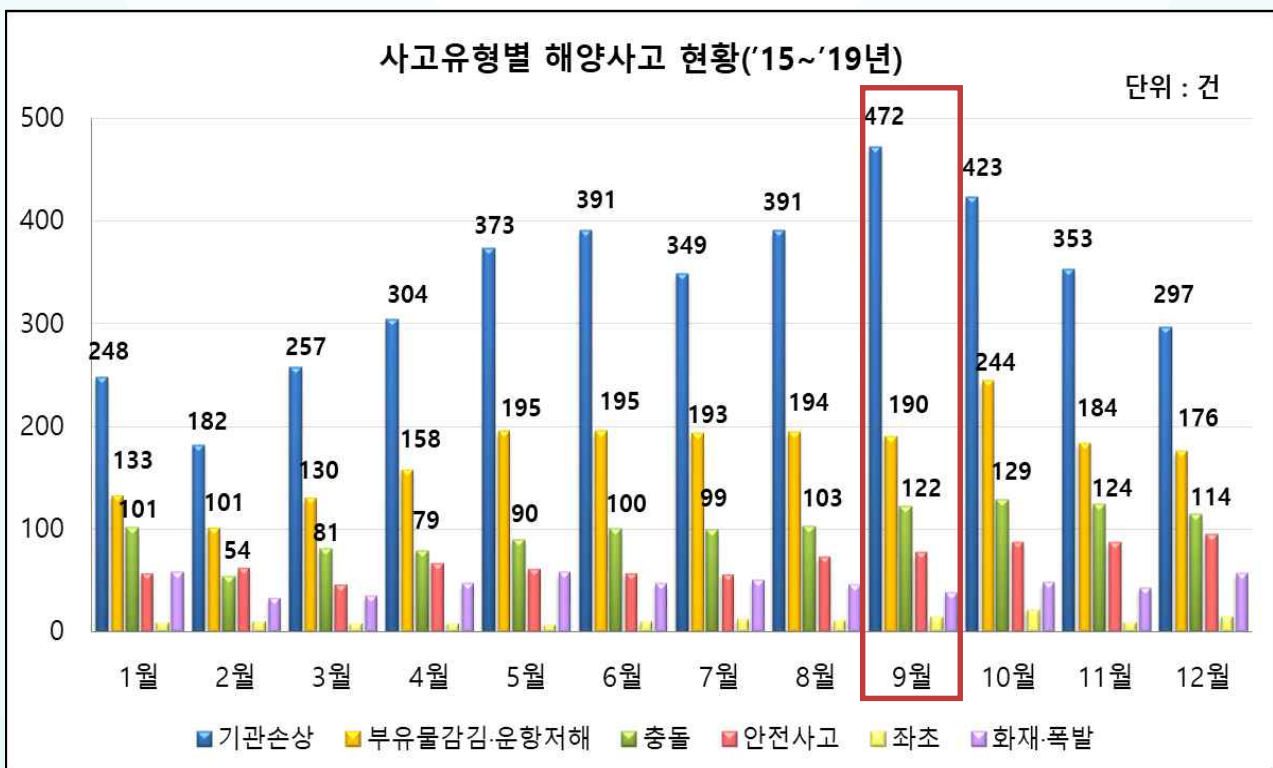
## 2

## 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2015~2019)

## 1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



## 2. 사고유형별 해양사고 현황



## 1. 2020년 9월 기상정보 (출처 : 기상청 예보)

### ○ 해상특성(최근 5년간('15~'19년) 9월)

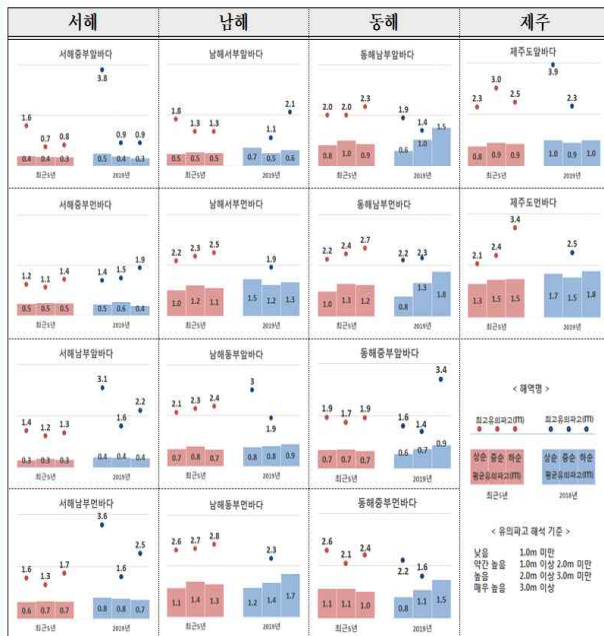
- 9월 상순과 하순에 남해와 동해, 제주도 먼바다 해상, 중순에 남해와 동해, 제주도 먼바다 해상과 동해남부 앞바다 해상에서 파고 약간 높고 그 밖의 해상에서 파고 낮았음

※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상

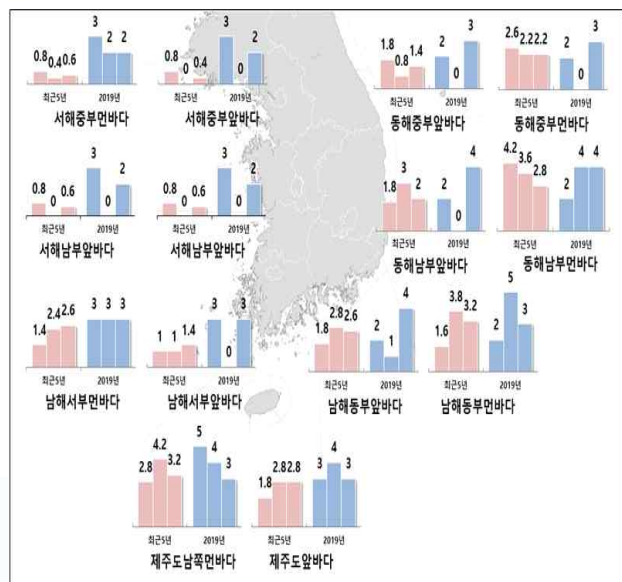
### ○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('15~'19년) 9월)

- 5.6일(상순 1.7일 / 중순 2.0일 / 하순 1.9일)로 전월(4.3일)보다 1.3일 많음

■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 9월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 9월 풍랑특보 일수



<최근 5년간('15~'19년) 및 '19년 9월 풍랑특보일 수(상순, 중순, 하순)>


## 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

## 1. 어선 A호 침몰사건

사건명		어선 A호 침몰사건
사건 개요	선박	A호: 어선, 0.43톤, 길이 5.20미터, 목선, 디젤기관 1기
	일시	2015. 9. 6. 15:40경
	장소	전남 고흥군 해섬으로부터 약 135도 방향, 약 0.32마일 해상
	피해	A호 선원 1명 사망
	상황	해상에서 낚시 중이던 A호가 기상이 악화됨에 따라 회항을 시작하였으나 이후 높은 파도로 A호가 침수되어 침몰함
날씨		흐린 날씨, 북서풍 초속 10~12m
원인		<ul style="list-style-type: none"> <li>소형 어선이 기상악화에 대한 대비를 소홀히 한 상태에서 무리하게 먼 해역으로 항해하다, 높은 파도로 인하여 다량의 해수가 선내로 유입되어 사고 발생</li> </ul>
교훈		<ul style="list-style-type: none"> <li>소형어선의 경우 무리하게 먼 해역으로 항해를 하여서는 안 되고 안전한 장소에서 조업을 하여야 함</li> <li>어선은 출항 전에 조업기간 동안의 기상상태를 미리 확인하여, 기상악화에 대한 대비를 철저히 하여 선박의 감항성(堪航性)을 확보하여야 함</li> </ul>
A호 침몰위치		



## 2. 예인선 B호의 피예인부선 C호 침몰사건

사건명		예인선 B호의 피예인부선 C호 침몰사건
사건 개요	선박	B호: 예인선, 84톤, 길이 27.48미터, 강 재질, 디젤기관 1기 C호: 부선, 141톤, 길이 25.34미터, 강 재질
	일시	2017. 9. 1. 01:31경
	장소	전남 영광군 낙월면 횡도 북서방 약 0.28마일 해상
	피해	C호 침몰, 선원 1명 경상
	상황	B호가 C호를 예인하여 항해 중 기상악화로 C호의 선수 쪽이 침수된 후 침몰
날씨	날씨	북북동풍 초속 6~11.6m, 파고 1~3m, 시정 불량
	원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부선의 선체 내부로 해수가 유입되는 상황에서 예인선 선장이 침수에 따른 대응을 안일하게 하고 무리하게 항행을 지속하여 사고 발생</li> </ul>
교훈	교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 예인선이 부선을 예인하는 경우 예인선 선장은 부선 선두와 유기적으로 연락하여 부선의 안전을 도모하여야 하고 부선에 이상이 발생한 경우에는 철저한 상태 확인, 구조 당국에 신고 및 신속한 피항 등의 적극적인 조치를 취하여야 함</li> <li>○ 운항자 및 선장 등은 갑판 상부 구조물이 풍우밀 구조가 아닌 선박을 항해에 사용하는 경우에는 출항지에서 목적지까지 가는 동안의 해상기상을 면밀히 파악하여 항행 여부를 결정하여야 함</li> </ul>
C호	항적 및 침몰위치	