

1

9월 해양사고 현황(2016~2020)



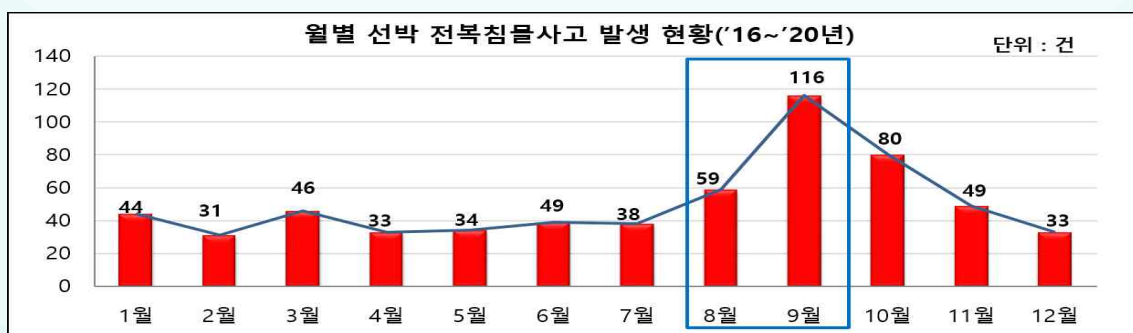
□ 최근 5년간 평균 308건 발생, 추석명절·태풍내습 등으로 사고가 크게 증가

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	186	144	176	193	235	234	244	258	308	300	244	216

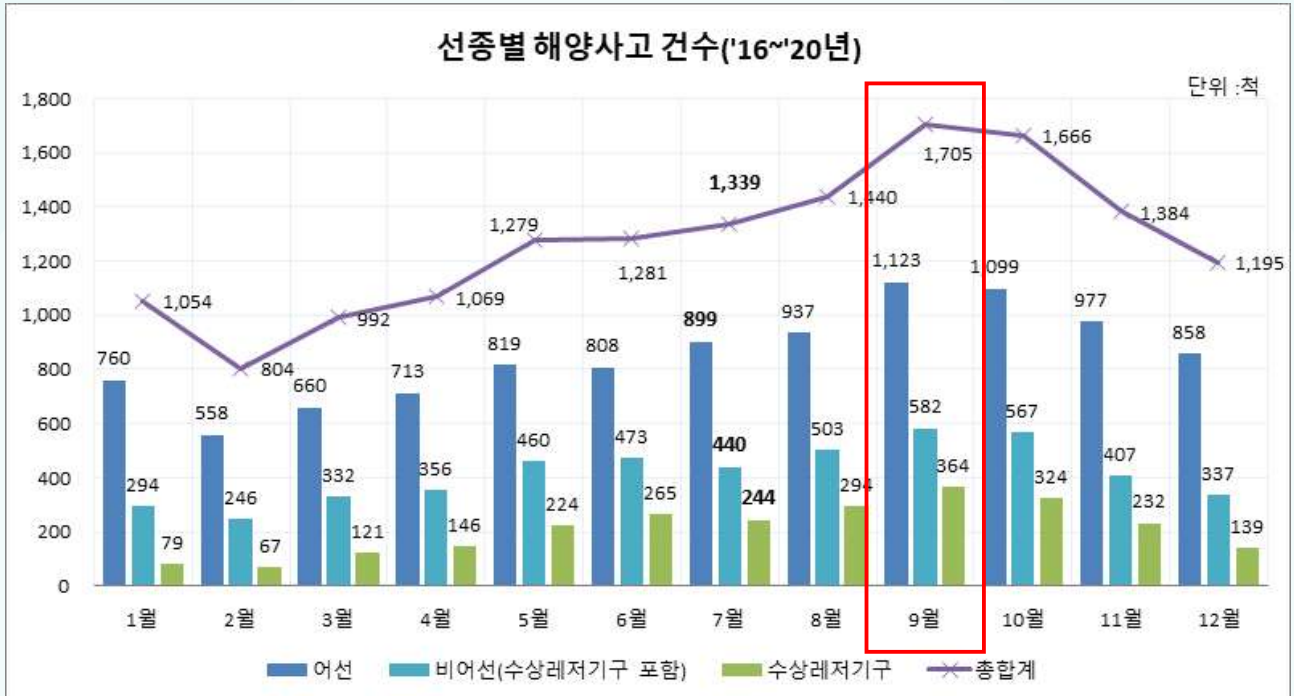
- (선종별) 사고선박 총 1,705척 중 어선 1,123척, 수상레저기구 323척, 기타선 135척, 화물선 42척, 예인선 36척, 유조선 23척, 여객선 23척 등의 순
- 특히, 어선 및 수상레저기구 사고 증가(전월대비 어선 20%↑, 수상레저기구 30%↑)
- (사고유형별) 총 1,542건 중 기관손상 489건, 안전운항저해 214건, 충돌 141건, 안전사고 84건, 좌초 84건, 전복 63건, 침몰 53건, 화재폭발 41건 등의 순
- 특히, 전복·침몰사고가 큰 폭으로 증가(전월대비 2배↑, 59→116건)

□ 9월은 성어기 및 추석명절 등으로 선박활동 및 이용객이 증가하여 해양 사고가 가장 많으며, 태풍 등 기상악화로 인한 전복침몰사고도 잦은 시기

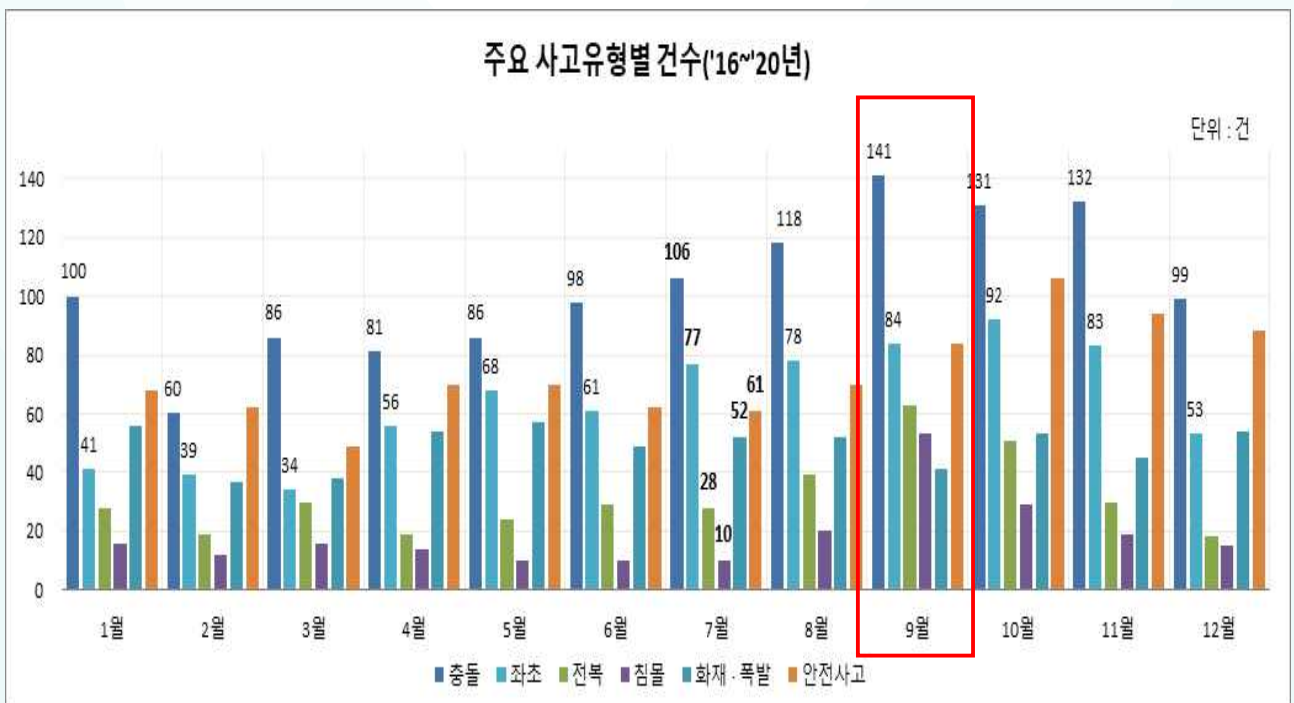
- (사고현황) 최근 5년간 9월 중 발생한 전복·침몰사고는 연중 최다인 116건(평월(44건) 대비 2.6배 많은 전복·침몰사고가 발생)
* 9월 중 전체 해양사고도 연중 최다 발생(1,542건, 평월(1,104건) 대비 1.4배↑)
- (피해원인) 기상악화로 인한 사고가 대부분(54%)이나, 출항준비 불량, 부적절한 화물적재 등 안전관리소홀도 상당부분(32%)을 차지
- (사고예방) 태풍내습 전 정박선박의 계류줄을 보강하거나 소형선박을 육상에 거치하는 등 기상악화에 철저히 대비해야 하며, 운항 중 어선원·낚시객들이 구명조끼를 착용하도록 하는 등 세심한 안전관리가 필요



1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



2. 사고유형별 해양사고 현황



1. 2021년 9월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 9월 해양 유의파고 특성(최근 5년('16~'20년))

- (상순) 제주도 먼바다 해상에서 파고가 높았고, 나머지 모든 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았음. 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음
- (중순·하순) 제주도와 동해남부·남해동부 먼바다 해상에서 파고가 높았으며, 먼바다 중 서해남부·남해서부·동해중부 해상과 동해남부 앞바다 해상에서 파고가 약간 높았음. 서해중부 먼바다 해상과 동해남부를 제외한 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음

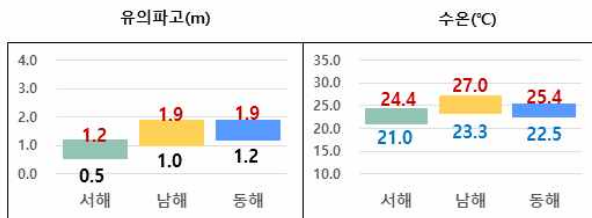
○ 9월 해양 해역별 수온 특성 (최근 5년('16~'20년))

- (서해중부) 21.7~24.4℃ - (서해남부) 21.0~23.7℃
- (동해중부) 22.5~25.1℃ - (동해남부) 23.2~25.4℃
- (남해서부) 23.4~25.3℃ - (남해동부) 23.3~26.0℃
- (제주도) 24.8~27.0℃

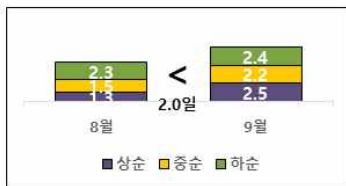
○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('16~'20년) 9월)

- 7.1일(상순 2.5일 / 중순 2.2일 / 하순 2.4일)로 전월(5.1일)보다 2.0일 많음

■ 최근 5년간('16~'20년) 9월 해양 특성



풍랑특보 일수



<파고>

최대값

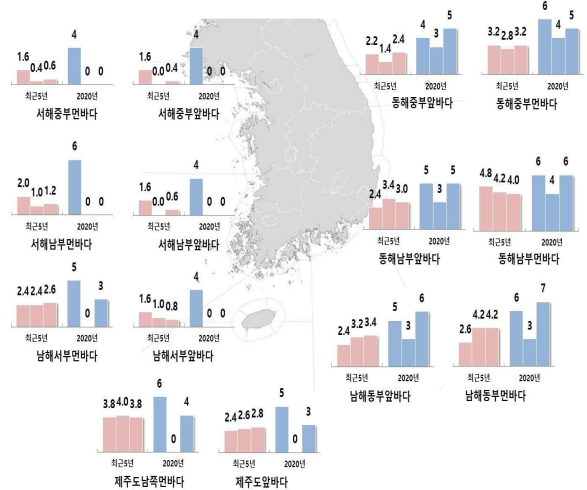
평균값

<수온>

최대값

최소값

■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 9월 풍랑특보 일수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

(문자방송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 석유제품운반선 A호 침몰사건

사 건 개 요	선박	A호: 석유제품운반선, 22톤, 길이 19.25미터, 강 재질, 디젤기관 1기
	일시	2019. 5. 27. 12:24경
	장소	부산광역시 서구 소재 두도 북동쪽 1.2마일 해상
	피해	A호 침몰, 선원 1명 사망, 1명 실종, 경유 100리터 등 유출
	상황	풍랑주의보가 발효되는 등 기상이 악화된 상태에서 출항하여 방파제를 통과한 후 높은 파도와 강한 바람을 받아 선체가 흔들렸으나 저속으로 항해를 계속하였고 이후 주기관이 정지되었고 이러한 상태에서 큰 파도가 조타실을 강타하여 선체가 갑자기 우현으로 전복되며 침몰
날씨		흐리고 비, 남~남서풍 초속 16~20m, 파고 약 4m, 시정 약 1마일
원인		<ul style="list-style-type: none"> ○ 풍랑주의보가 발효되는 등 기상이 악화된 상태에서 A호의 선장이 무리하게 출항하였고, 방파제를 통과한 후 해상 상태가 매우 좋지 않음을 확인하고도 곧바로 회항하지 않고 항해를 계속하다가 높은 파도와 강한 바람을 받아 선체가 흔들리면서 주기관이 정지되었고 곧이어 추진력을 잃은 상태에서 큰 파도를 받아 순식간에 선체가 우현으로 기울어지면서 전복되어 표류하다가 부력을 상실하여 침몰
교훈		<ul style="list-style-type: none"> ○ 항해 예정 해역에 ‘풍랑예비특보’ 등이 발표되는 경우 기상특보 내용을 수시로 확인하여야 하며, 소형선은 ‘풍랑주의보’ 등 기상특보가 발효되는 경우 방파제 밖으로 이동하는 항해를 자제하여야 함 ○ 선장은 출항 전 기상 상태를 충분히 파악하여 안전 항해가 가능하다고 판단될 때만 출항을 하여야 함

2. 통선 B호 침몰사건

사건 개요	선박	B호: 기타선(통선), 7.40톤, 길이 9.70미터, 강화플라스틱 재질, 디젤기관 1기
	일시 장소	2019. 6. 10. 12:24경 부산광역시 사하구 다대포 소재 물운대 남방 0.3마일 해상
	피해	B호 침몰
	상황	계류지를 향해 항해하던 통선 B호의 기관실 내 클러치 쿨러와 냉각수 배출 호스가 분리되면서 기관실에 해수가 고이게 되었고 이후 선장이 이를 발견하고 즉시 배수펌프를 작동시켜 배수작업을 시작하였지만 침수가 계속되어 결국 좌현으로 전복된 후 침몰됨
	날씨	북동풍 초속 7~11m, 파고 1.5~2.0m, 시정 약 3마일
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 통선의 선장이 기관기기 점검을 소홀히 하여 기관실 내 클러치 쿨러와 냉각수 배출 호스의 연결 밸브가 느슨하게 된 것을 발견하지 못한 채 출항하여 항해 중 냉각수 배출 호스가 빠지면서 해상으로 배출되어야 할 냉각수가 기관실 바닥에 고이면서 사고 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장 홀로 운항되는 소형선박의 경우 선장은 안전항해를 위해 출항 전 항해 기기뿐만 아니라 기관기기까지 세심히 점검하여야 함 ○ 선박의 각종 연결부위는 기관의 진동 및 황천항해의 영향으로 인하여 탈락 위험이 있으므로 선장 및 기관장은 점검 시 연결부위를 자주 점검하여야 함 	



클러치 쿨러와 합성고무호스 연결부위 주변 상세 사진