

1

9월 해양사고 현황 (2017~2021)



□ 최근 5년간 9월의 해양사고는 평균 323건, 연중 가장 많은 해양사고 발생

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	193	146	182	201	230	246	257	264	323	314	250	214

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,617건. 주요사고는 충돌 144건, 안전사고 86건, 전복 74건, 침몰 55건, 화재·폭발 48건 등의 순으로 발생

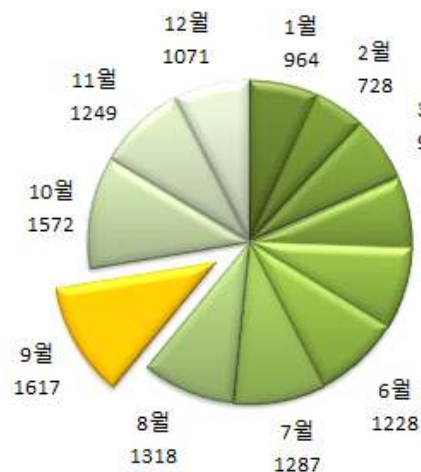
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,791척. 어선 1,169척, 수상레저기구 408척, 화물선 41척, 예인선 37척, 유조선 24척, 여객선 22척 등의 순으로 발생

□ 9월은 성어기 및 행락철로 인해 어선·수상레저기구 등 선박활동이 증가함에 따라 충돌·전복·침몰 등 해양사고가 연중 가장 많이 발생

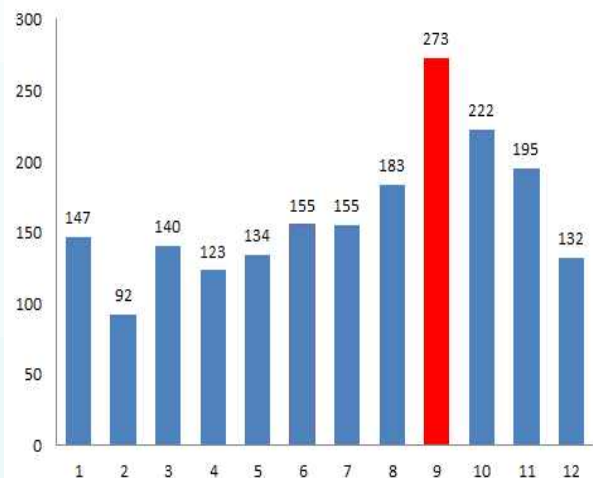
○ (사고현황) 최근 5년간 9월 중 발생한 해양사고는 총 1,617건으로 연중 최다(타월 평균 1,135건), 인명·재산피해 위험성이 큰 충돌/전복/침몰 사고 발생건수도 가장 많음(273건으로 타월 평균 153건 대비 79% 증가)

○ (사고예방) 가을철 대폭 증가하는 선박교통량에 대비해 항상 경계를 철저히 하고 충돌위험 확인 시 적극적인 피항동작, 기상예보 사전 확인 및 안전해역으로 미리 피항하는 등 항해 중 철저한 안전관리가 필요

(‘17~’21년) 월별 해양사고 발생(건)



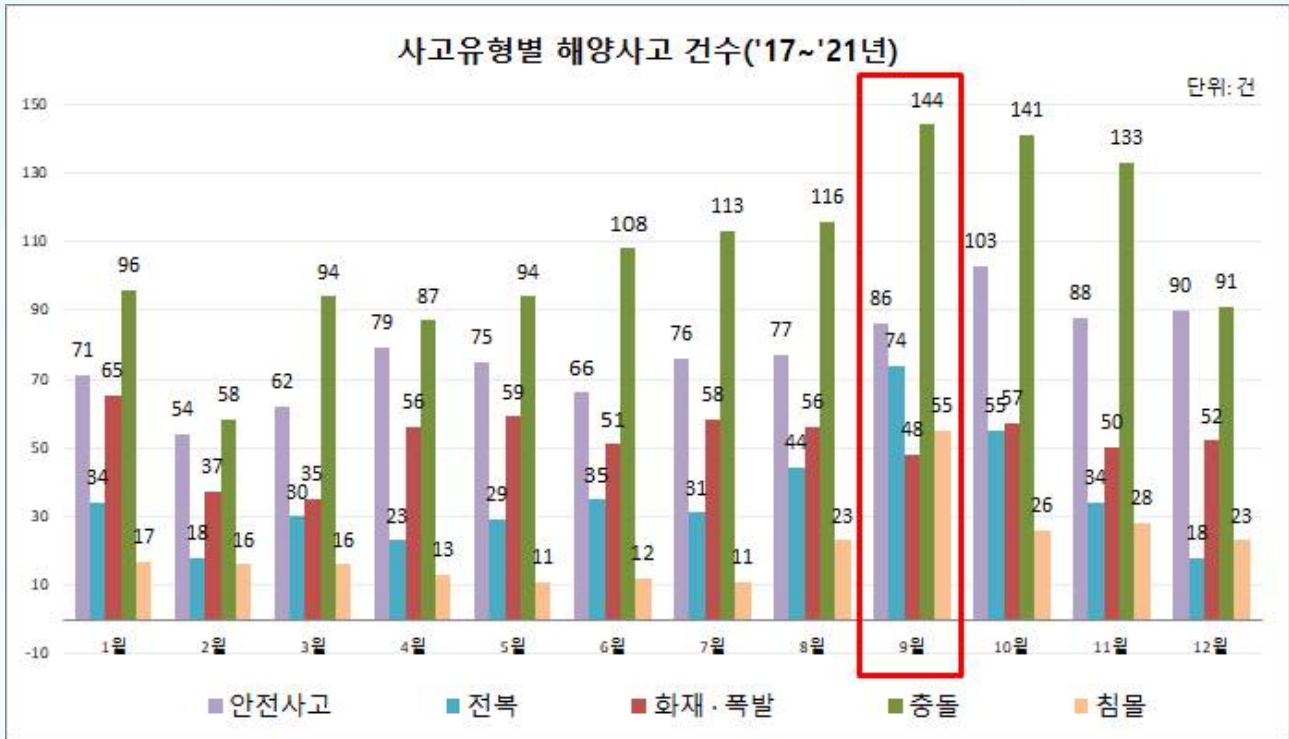
(‘17~’21년) 월별 충돌/전복/침몰사고(건)



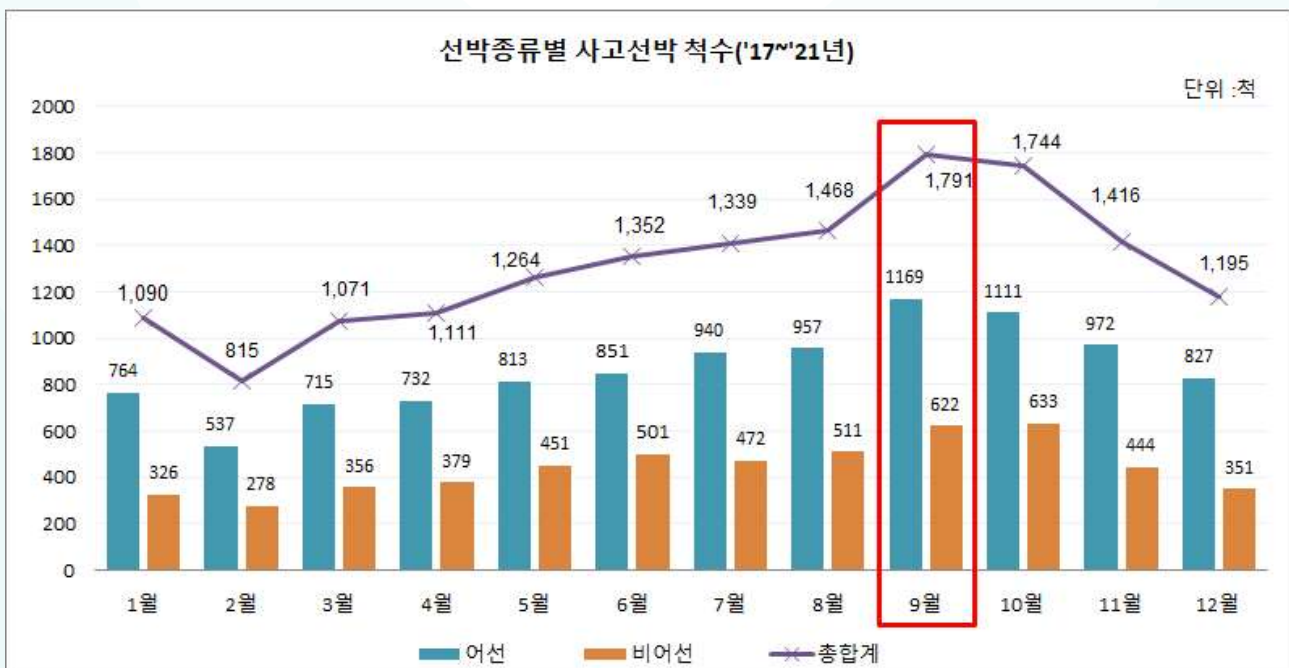
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2017~2021)

1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2022년 9월 기상정보 (출처 : 기상청)

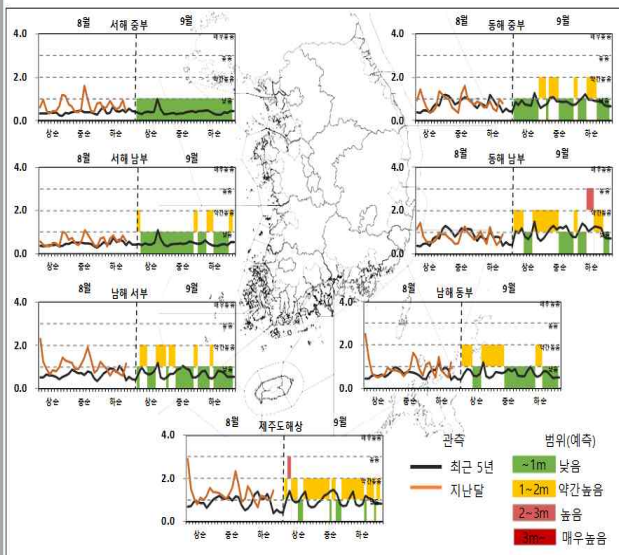
○ 9월 해양 특성(최근 5년('17~'21년))



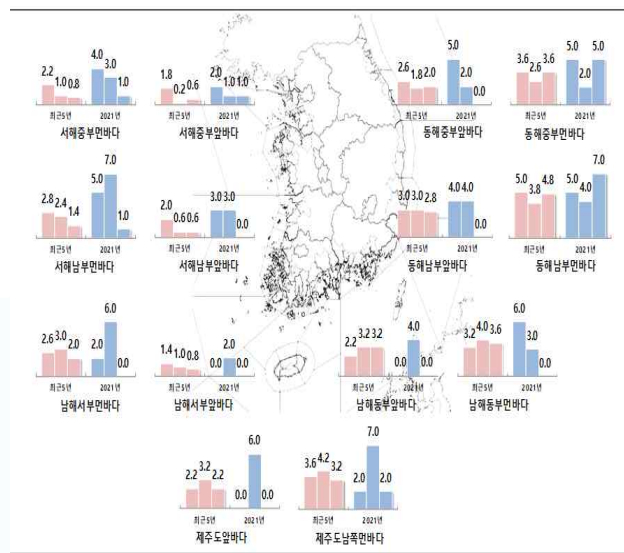
○ '22년 9월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 9월 전 기간 서해상은 파고가 대체로 낮겠고 제주도해상은 대체로 약간 높겠음. 남해상은 전반에 파고가 약간 높겠고 후반에는 대체로 낮겠음. 동해중부해상은 상순에 파고가 낮고 중순과 하순에 약간 높겠음. 동해남부해상은 전 기간 대체로 약간 높겠고 하순에 높은 날도 있겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 20.0~26.0℃, 남해 25.0~30.0℃, 동해 21.0~27.0℃의 분포를 보이겠음

■ 유의파고 최근 5년('17~'21년), 지난달(8월) 관측 및 9월 예측



■ 최근 5년간('17~'21년) 및 지난해('21년) 9월 풍랑특보 일수



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 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호 : 어선, 17톤, 길이 17.70미터, 디젤기관 610킬로와트 1기 B호 : 어선, 1.12톤, 길이 5.97미터, 가솔린기관(선외기) 84킬로와트 1기
	일시 장소	2020. 5. 5. 10:06경 전라남도 신안군 임자면 수도등대로부터 140도 방향, 거리 1.87마일 해상
	피해	B호 선장 사망, 우현측 대파 및 선미부 침수
	날씨	맑은 날씨, 북서풍 초속 2~4m, 파고 약 0.5m, 시정 약 4마일
원인	<p>연안을 따라 항해 중이던 A호가 자선의 전방에서 닻을 놓아 정박한 채 낚시 중이던 B호를 발견하지 못하고 충돌하는 사고가 발생</p> <p>A호의 좌현 전방에서 같은 방향으로 항해 중이던 다른 선박을 신경쓰느라 전방 주시를 소홀히 하였고, 작동 중이던 레이더 화면을 확인하지 않고 육안으로만 주변 경계를 하는 등 경계를 소홀히 하였던 것이 사고의 주요 원인임. 또한, B호가 주의환기신호를 울리는 등의 적절한 피항협력 동작을 취하지 아니한 것도 일부 원인임</p>	
교훈	<p>○ 연안에는 양식장 등이 설치되어 있을 수 있고, 양식장 인근에서 작업을 하거나 그 부근에서 정박상태로 낚시를 하는 소형 어선들이 존재할 수 있다. 이러한 소형 어선들은 레이더로 탐지하기 어렵고 육안에 의한 경계에 제한을 받으므로 경계를 강화할 필요가 있음</p> <p>○ 어선은 항해할 때뿐만 아니라 정박상태로 낚시를 할 경우에도 주변 경계를 철저히 하여 다른 선박이 충돌의 위험을 안고 접근하면 주의환기신호를 울려 피해가도록 해야 하며, 만약 상대선박이 피항동작을 취하지 아니할 경우에는 시간적으로 실행가능하다면 닻을 올리고 기관을 사용하여 적절한 피항협력동작을 취하여야 함</p>	

2. 어선 C호 침몰사건

사 건 개 요	선박	C호 : 어선, 9.77톤, 길이 15.2미터, 디젤기관 223킬로와트 1기
	일시	2020. 10. 1. 12:20경
	장소	충청남도 보령시 대천항북방파제 서단 남서방 약 0.96해리 해상
	피해	선체 침몰
	날씨	맑은 날씨, 남서풍 초속 4~6m, 파고 약 0.5m
원인		<p>어선 C호가 어획물과 해수를 가득 실은 채 인근 어항으로 이동하다가 연료유 부족으로 기관이 정지되었고, 이후 갑판 위로 해수가 유입되면서 어창 덮개가 유실되어 어창 및 기관실이 침수·침몰됨</p> <p>연료유 잔량 점검을 소홀히 하였고, 중량의 어획물·해수를 적재하면서 적절한 견현 유지 여부를 확인하지 않아 선수부가 상당히 침하되었던 것이 사고 원인임</p>
교훈		<p>○ 적절한 견현이 확보되지 않은 경우 기상상태가 양호하더라도 파도 등으로 인한 해수 유입이 발생할 수 있으므로, 선장은 출항 전은 물론 중량의 어획물이나 해수 등을 실을 때에는 견현·흡수 등을 확인하여 과적이 발생하지 않도록 하여야 함</p> <p>○ 악천후 또는 예상치 못한 견현의 감소 등으로 갑판 등에 해수가 유입되는 때에는 지체 없이 어창덮개를 단단히 고정하는 등 해수 유입의 우려가 있는 개구부를 폐쇄하고, 필요한 경우에는 적절히 속력과 침로를 변경하여 해수가 갑판 위에 고이지 않고 바로 배수되도록 하여야 함</p> <p>○ 운항거리 또는 운항시간이 불규칙한 선박은 연료유량을 주기적으로 확인하여야 하고, 평소 보다 운항이 길어지는 경우에는 반드시 충분한 여유를 두고 연료유량을 점검하여 제때에 연료유를 급유·보충하여야 함</p>