

1

최근 5년간(2018~2022) 9월 중 해양사고 현황



□ **[현황] 최근 5년 월평균 발생건수(240건) 보다 39.6%(95건) 많이 발생**

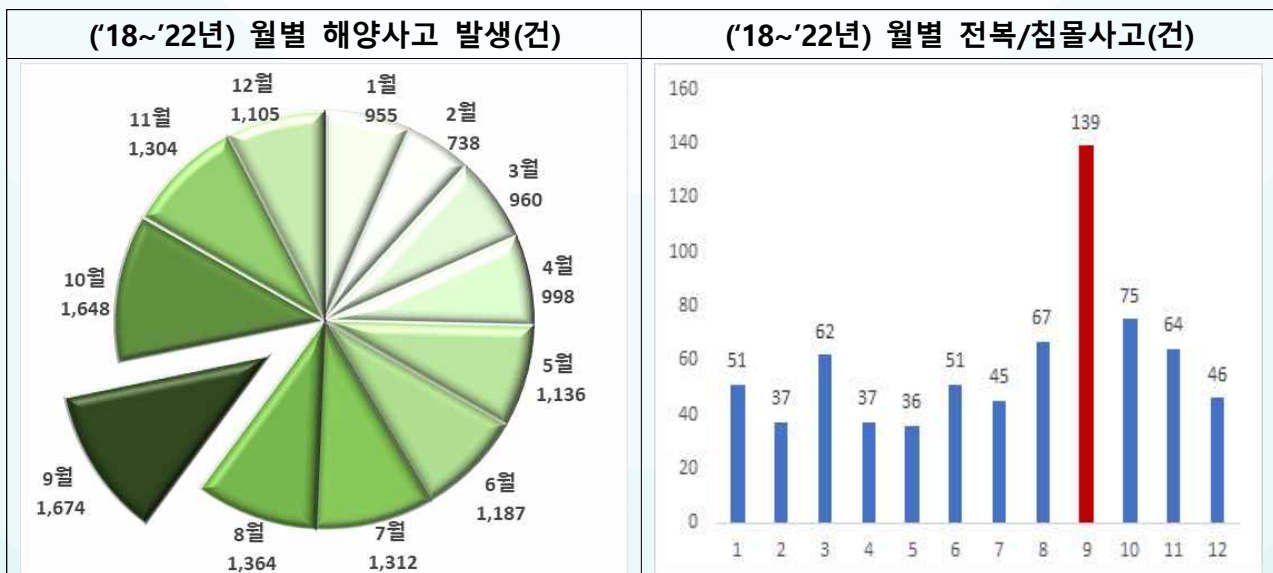
구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
2018	187	128	186	211	213	210	217	225	317	317	223	237	2,671
2019	198	139	182	214	244	246	262	311	358	327	262	228	2,971
2020	209	173	192	173	265	263	305	311	399	351	286	229	3,156
2021	202	161	201	199	185	238	261	233	287	327	236	190	2,720
2022	159	137	199	201	229	230	267	284	313	326	297	221	2,863
월평균	191	148	192	200	227	237	262	273	335	330	261	221	2,877

□ **[유형] 해양사고가 연중 가장 많이 발생하며 전복·침몰사고가 급증**

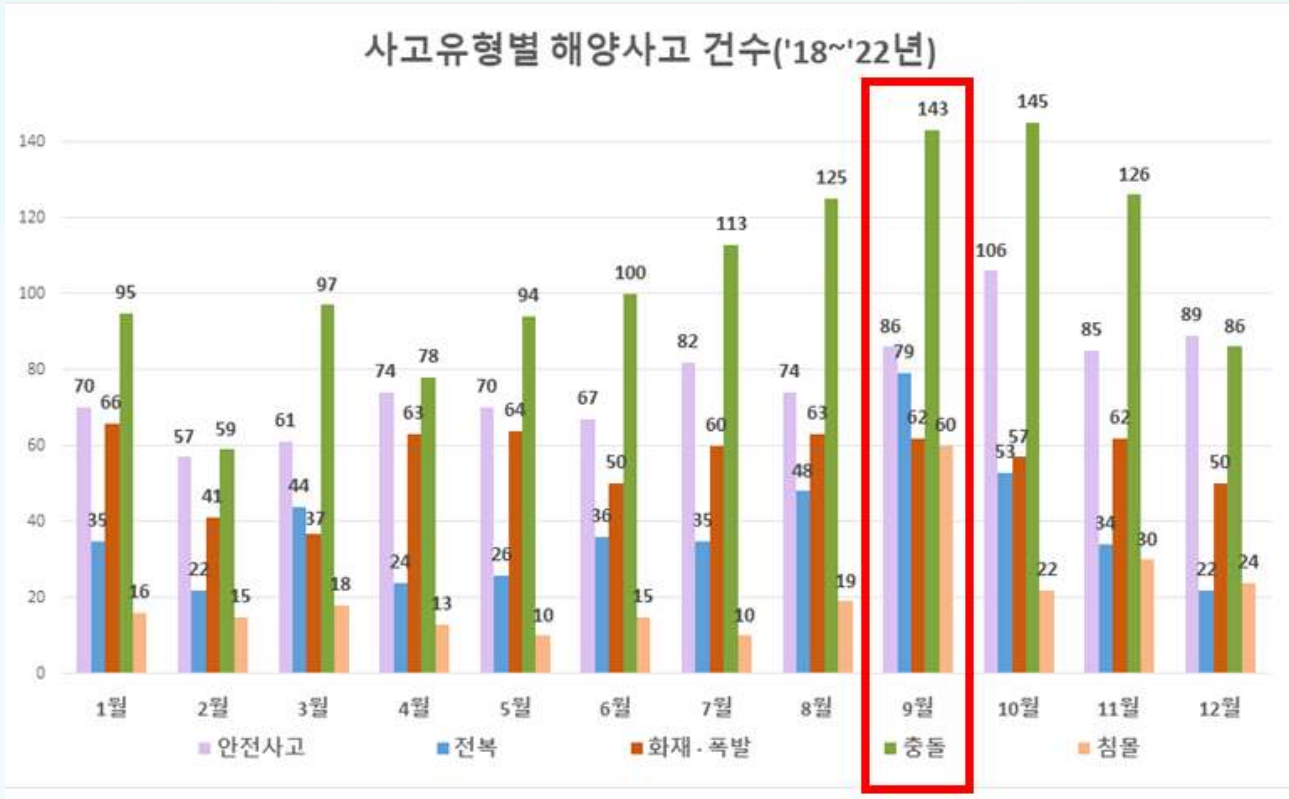
- (사고현황) 침수 30건(8.9%), 충돌 29건(8.5%), 좌초 및 안전사고 각 17건(각 5.1%), 전복 16건(4.7%), 화재·폭발 및 침몰 각 12건(각 3.7%) 등의 순으로 발생
- (선박종류) 어선 229척(61.7%), 수상레저기구 93척(25.0%), 예인선 10척(2.6%), 화물선 9척(2.5%), 유조선 6척(1.6%), 여객선 5척(1.3%) 順

□ **[원인 및 대책] 성어기·행락철로 선박활동 증가 및 태풍·이동성 저기압 내습으로 철저한 안전관리 필요**

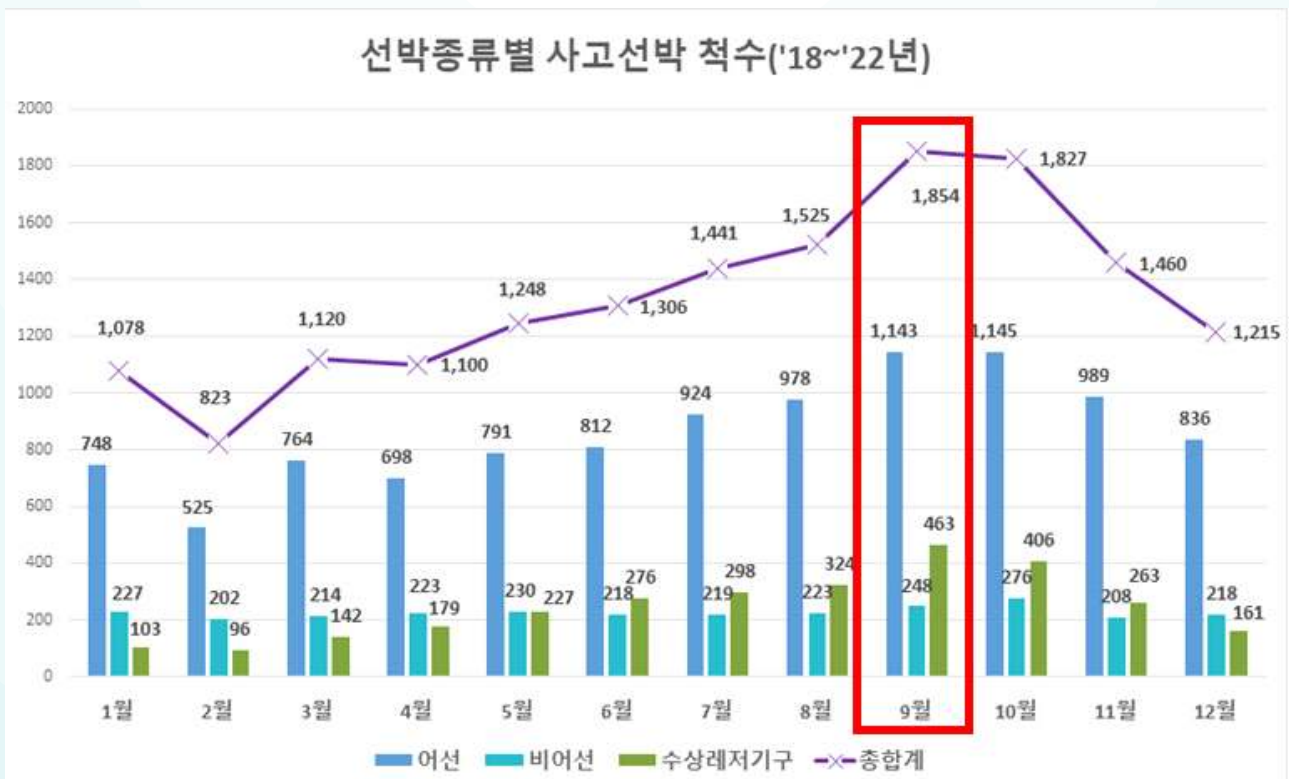
- (항행여건) 성어기 및 가을철 연휴 등으로 선박활동이 크게 늘어나는 시기인 반면, 태풍 및 이동성 저기압에 의한 잦은 기상악화 우려
- (예방대책) 가을철은 선박교통량이 대폭 증가하는 시기이므로, 철저한 경계, 적극적인 피항동작과 기상예보 사전 확인 필요



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2023년 9월 기상정보 [출처 : 기상청]

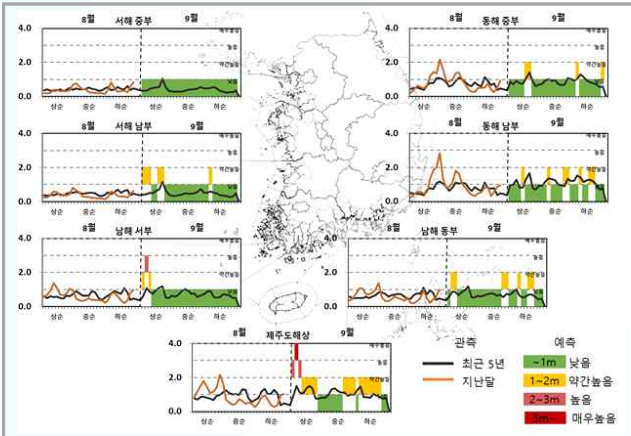
○ 9월 해양 기상 특성(최근 5년('18~'22년))



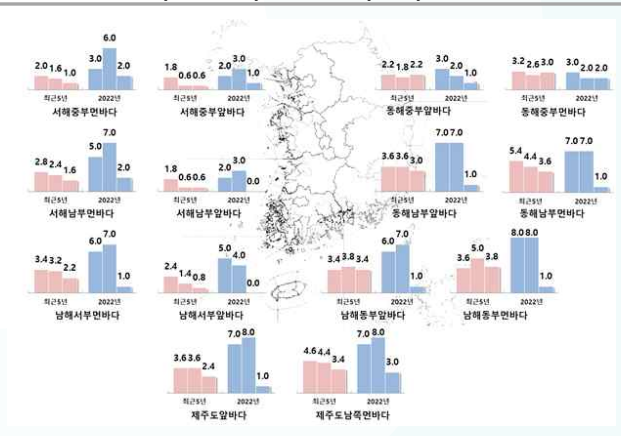
○ '23년 9월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 제주도해상은 전 기간 대체로 약간 높겠으며, 상순에는 매우 높은 날도 있겠음
서해상과 남해서부해상, 동해중부해상은 대체로 낮겠으나, 남해서부해상은 상순에 높은 날도 있겠음
동해남부해상과 남해동부해상은 대체로 낮겠으나, 가끔 약간 높겠
- (수온) 서해 22.0~27.0℃, 남해 26.0~30.0℃, 동해 22.0~29.0℃, 제주도해상 27~29℃의 분포를 보이겠음

■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 7월 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 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 전복사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 59톤, 길이 26.88미터
	일시 장소	2018. 3. 6. 23:34경 경남 통영시 욕지면 좌사리도 남서방 약 2.5마일 해상
	피해	선체 전복, 선원 5명 사망, 3명 실종
	날씨	풍랑주의보
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 전복사건은 제11제일호가 조업 후 어획물이 가득 들어있는 그물을 갑판에 올려놓으며 무게 중심을 맞추지 못해 우현으로 횡경사 된 상태에서 기상악화로 선체가 동요하며 갑판에 다량의 해수가 유입되어 횡경사가 더욱 가중되어 복원성을 상실하여 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박은 항해 개시 전 움직이기 쉬운 선체 속구나 물건 등을 철저히 고박하고 항해하여야 한다. ○ 선박이 변침 등을 하기 위해 타를 사용할 시 일반적으로 내방경사 후 외방경사가 발생하고, 내방경사보다는 외방경사가 더욱 크게 발생함을 인지하고 타를 사용하여야 한다. ○ 선박이 항해 중 횡경사가 발생하면 무리하게 항해를 지속하지 말고, 정선 또는 저속으로 조심히 항해하면서 횡경사가 발생한 원인을 찾아 이를 해결하고 항해를 재개해야 한다. 	

2. 어선 B호 침몰사건

사 건 개 요	선박	B호: 어선, 339톤, 길이 53.5미터
	일시 장소	2021. 1. 23. 16:04경 거제시 남부면 소재 갈곶도 남쪽 끝단에서 방위 125도, 거리 약 0.62해리 해상
	피해	선박 침몰, 선원 1명 사망, 2명 실종, 기름 유출
	날씨	풍랑주의보
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 침몰사건은 풍랑주의보가 발효된 상황에서 안전한 해역이나 항구로 피항하지 아니하고 파도를 정선수로 받으며 빠른 속력으로 항해하다가 선내에 유입된 다량의 해수가 어창과 갑판에 고이면서 선박의 부력과 복원력을 상실하게 되어 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 바다에서 조업 중 악천후를 만날 경우 해수가 유입될 수 있는 개구부를 폐쇄하고, 이동물을 고박하며, 배수구가 막히지 않도록 하는 등 황천항해 대비를 철저히 하여야 한다. ○ 기상 악화로 항해가 어려울 것으로 예상되는 경우 선박의 크기 및 육지와의 거리, 바람의 방향 및 세기 변화 등을 고려하여 조기에 피항 조치를 취하여야 한다. ○ 항해사는 기상이 악화될 경우 정선수 좌·우 30도 방향에서 파도를 받으면서 보침성을 유지할 수 있는 최소한의 속력으로 조선(Heave-to)하거나, 정선미 좌·우 30도 방향에서 파도를 받도록 조선(Scudding)을 하여야 한다. 	