해양수산부 중앙해양안전심판원

2023년 10월 해양사고 예방정보

Ministry of Oceans and Fisheries Korea Maritime Safety Tribunal

1 최근 5년간(2018~2022) 10월 중 해양사고 현황

□ (현황) 연중 두 번째로 해양사고가 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) 충돌 · 안전사고가 연중 가장 많은 시기

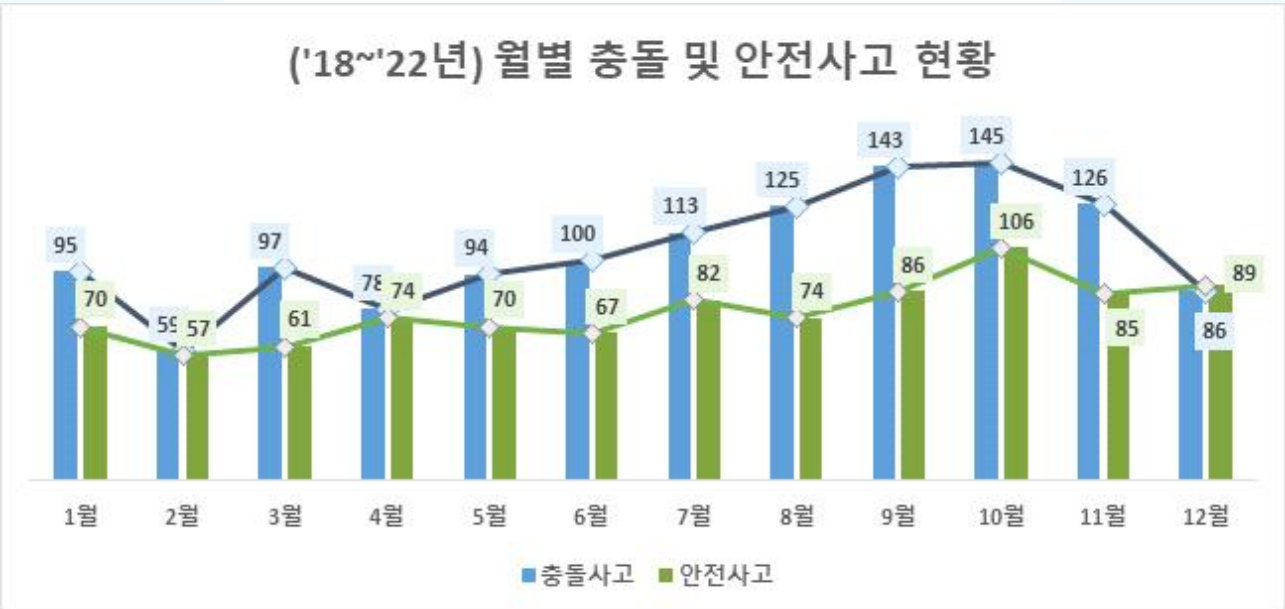
○ (**사고현황**) 충돌 29건(8.8%), 침수 26건(7.9%), 안전사고 21건(각 6.4%), 좌초 19건(5.8%), 화재·폭발 및 전복 11건(각 3.3%) 등의 순으로 발생

○ (**선박종류**) 어선 229척(62.7%), 수상레저기구 81척(22.2%), 예인선 12척(3.3%), 화물선 11척(3.0%), 유조선 8척(2.2%), 여객선 6척(1.6%) 順

□ (원인 및 대책) 가을철 성어기를 맞아 어선의 조업 일정이 증가하여 특히, 충돌 · 안전사고가 가장 많은 시기로 각별한 주의 필요

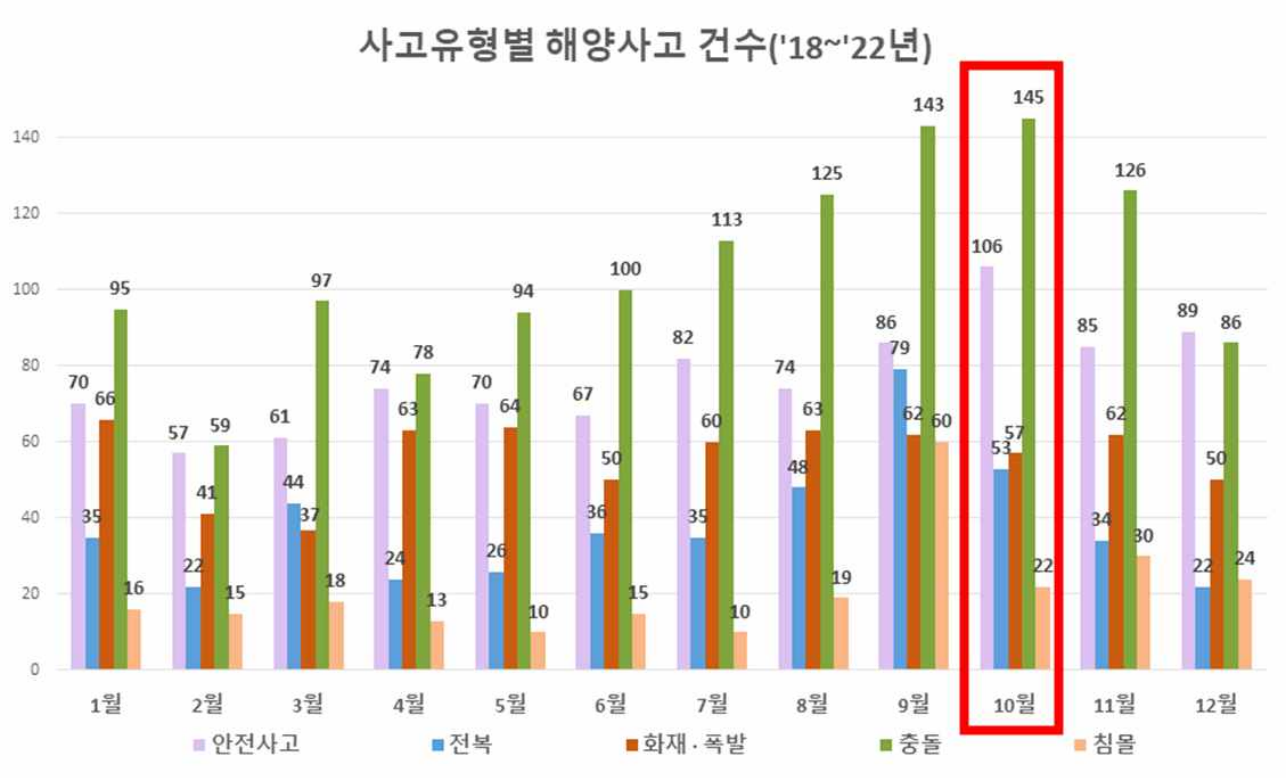
○ (**항행여건**) 어선 성어기의 조업일정이 무리하게 증가하는 시기로 선원의 피로누적 및 선박 운항 중 항해지역 선위확인 소홀

○ (**예방대책**) 선박 출항 전 충분한 휴식 및 운항 중 수시 선위확인, 선박의 흘수, 수심, 조석 등을 고려한 항해계획 수립 등 필요

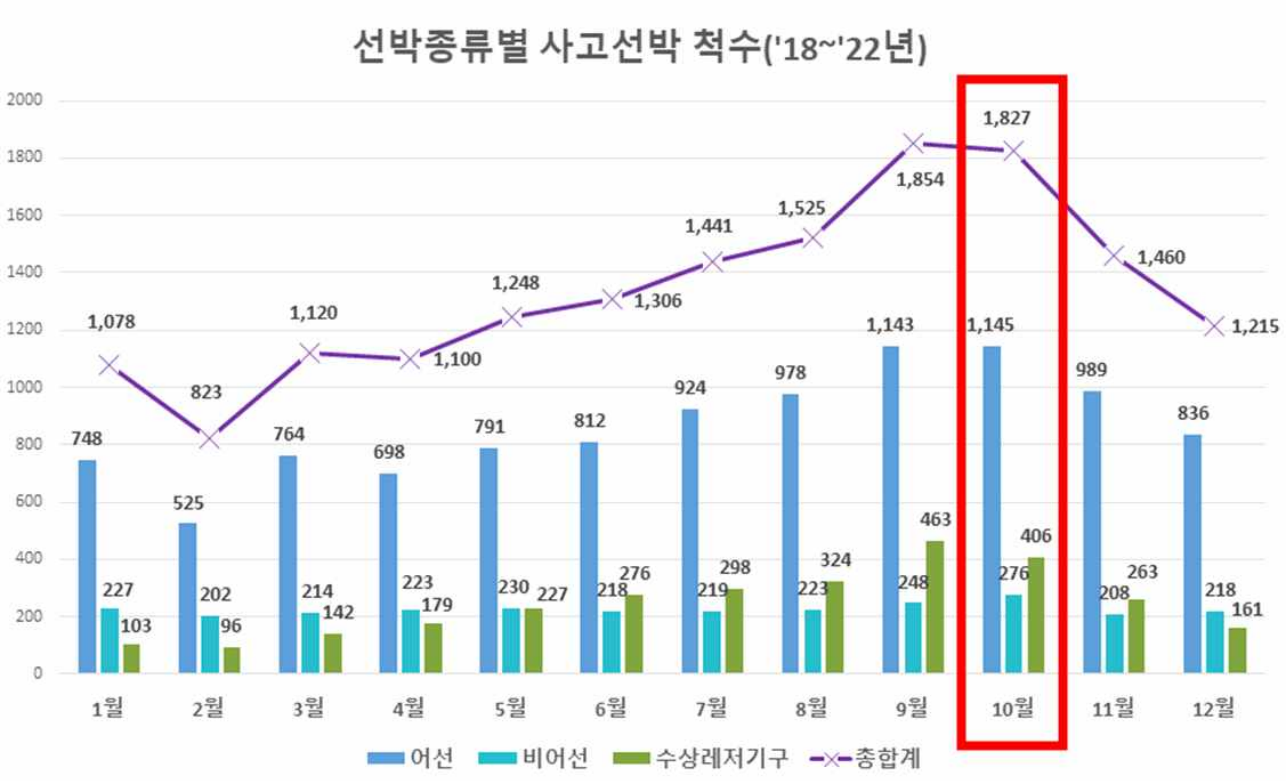


2 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2018~2022)

1. 사고유형별 해양사고 현황



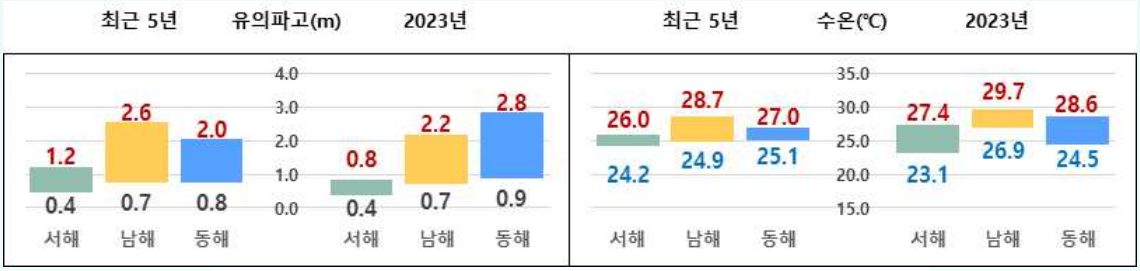
2. 선박종류별 해양사고 현황



3 기상정보

1. 2023년 9월 기상정보 (출처 : 기상청)

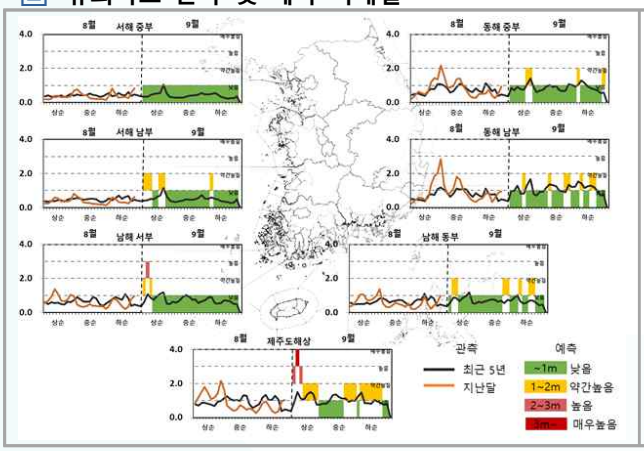
○ **9월 해양 기상 특성**(최근 5년('18~'22년))



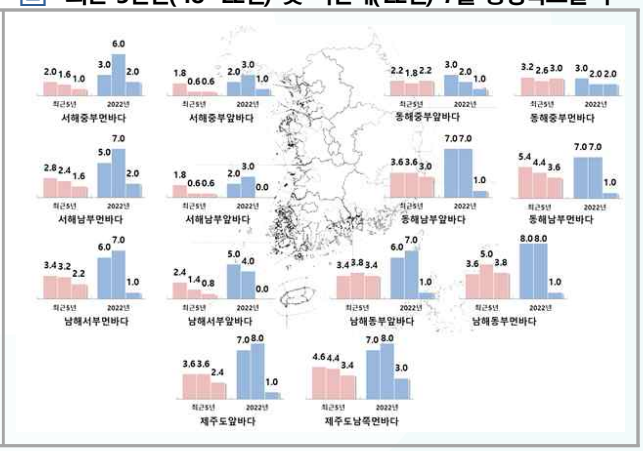
○ **'23년 9월 유의파고 및 수온 예측정보**

- **(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)

4 주요 사고 사례

1. 어선 A호 · 냉동운반선 B호 충돌사건

사건개요	선박	A호: 어선, 15톤, 길이 15.90미터 B호: 냉동운반선, 498톤, 길이 49.01미터
	일시 장소	2018. 4. 12. 00:37경 전남 신안군 매물도 등대로부터 312도 방향, 5.52마일 해상
	피해	A호: 선원 6명 사망, 폐선 B호: 선체 일부 손상
	날씨	정보 없음
원인		ㅇ 이 충돌사건은 항해계획 미수립, 승무정원 요건 미달 상태로 출항한 씽 유에가 서로 시계 안에 있는 북매물수도 항로 출입구 부근을 항해하던 중 선장이 통항분리수역 항법과 초단파대 무선전화 청취의무를 준수하지 않은 채 졸음 운항함으로써 정박 중이던 2007연흥호를 발견하지 못하고 피하지 아니하여 발생한 것이나, 2007연흥호가 통항분리수역 출입구 부근의 부적절한 장소에 정박한 것도 일부 원인이 된다.
교훈		ㅇ 선장은 부득이한 사유가 있는 경우 이외는 통항분리수역의 출입구 부근에 정박하지 않아야 한다. ㅇ 선박소유자는 선박의 안전한 운항을 위해 승무정원증서에 적힌 수의 선원을 반드시 승선시켜야 하고, 선장은 출항 전 승무 인원을 확인하여 문제가 있다고 인정하는 경우 지체 없이 선박소유자에게 적절한 조치를 요청하여야 한다. ㅇ 선장은 해상교통량이 아주 많아 충돌사고 발생의 위험성이 있는 통항분리수역에서 항해하는 경우 통항분리수역에서의 항법을 철저히 준수하여야 하고, 특히 통항분리수역 출입구 부근에서는 특히 주의하여 항해하여야 한다.

2. 어선 C호 선원사망사건

사건개요	선박	C호: 어선, 12톤, 길이 14.92미터
	일시 장소	2021. 2. 5. 15:07경 전북 군산시 연도 북서방 약 5해리 해상
	피해	선원 3명 사망
	날씨	정보 없음
원인		ㅇ 이 선원사망사건은 천일호 선장이 어로 설비에 대한 점검·정비를 소홀히 하여 끌줄 고정설비의 강도가 부식으로 저하된 상태인 것을 파악하지 못한 채 어구를 끌던 중 예망 장력을 견디지 못한 쇠파이프 용접부가 파단되어 이탈하면서 선미 갑판에 미리 나와 있던 선원들의 신체를 때려 발생
교훈		ㅇ 근해형망의 끌줄 고정설비 등 지속적인 장력으로 인해 피로강도가 누적될 수 있는 설비를 용접할 때는 반드시 유자격자에게 작업을 하도록 하여야 하며, 선내에서는 여러 구조물과 설비로 인해 용접 효과(접합력)가 제한될 수 있으므로 용접작업은 되도록 육상 작업장에서 실시하고 선내에서의 용접은 최소로 하여야 한다. ㅇ 선박에서는 외부에 노출된 설비에 대해 수시로 변형·부식·마모 상태를 점검하여야 하고, 주기적으로 철 브러쉬 또는 전동 그라인더 등을 이용하여 녹 등 불순물을 제거한 후 용접상태를 확인하여 보강·교체 등 필요한 조치를 하여야 한다. ㅇ 근해형망 어선의 선장은 예망 중 선원들이 선원실 등 안전한 장소에 대기하도록 지도·감독하여야 하고, 선원들은 특별한 이유가 없는 한 장력이 걸려 있는 어구줄·어로설비의 주변에는 접근하지 말아야 한다.