

1

최근 5년간(2019~2023) 11월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 11월의 해양사고는 평균 262건 발생(월평균 247건)



○ (사고유형별) 주요사고는 충돌 24건(9.1%), 안전사고 16건(6.3%), 화재·폭발 14건(5.3%), 전복 7건(2.7%), 침몰 6건(2.4%) 순으로 발생

* 주요사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

** 단순사고는 기관손상 79건(30.1%), 부유물 감김 34건(12.8%), 좌초 19건(7.4%), 침수 13건(5.1%) 등 순

○ (선박종류별) 어선 196척(66.8%), 레저기구 49척(16.5%), 기타선 17척(5.8%), 화물선 12척(3.9%), 예인선 10척(3.5%), 유조선 5척(1.7%), 여객선 5척(1.7%) 순

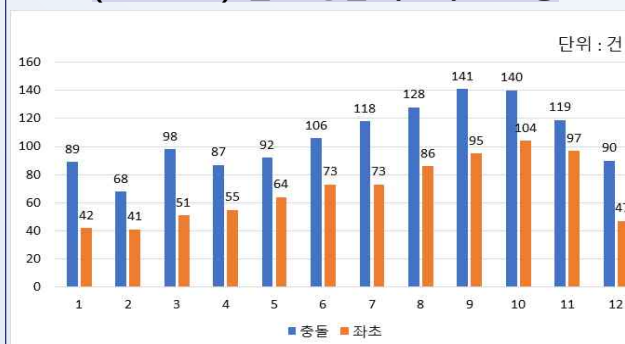
□ 11월은 큰 일교차로 인한 국지적 안개 등 시계제한으로 인한 충돌·좌초 사고 위험이 증가하는 시기이므로, 안전 운항에 대한 각별한 주의가 필요

○ (사고현황) 최근 5년간 11월 중 충돌사고는 119건, 좌초사고는 97건이 발생하여 연 월평균 대비 각각 13건(12%↑), 28건(41%↑) 많이 발생

○ (사고예방) 경계 철저, 안전속력 및 기본 항법* 준수, 항해 전 수심, 조석, 홀수 등 항로 정보 파악, GPS 플로터 등을 활용한 선위 수시 확인

* ▲방파제·부두 등 부근에서의 항법, ▲앞지르기, ▲마주치는 상태, ▲횡단하는 상태, ▲좁은 수로, ▲제한시계에서의 항법

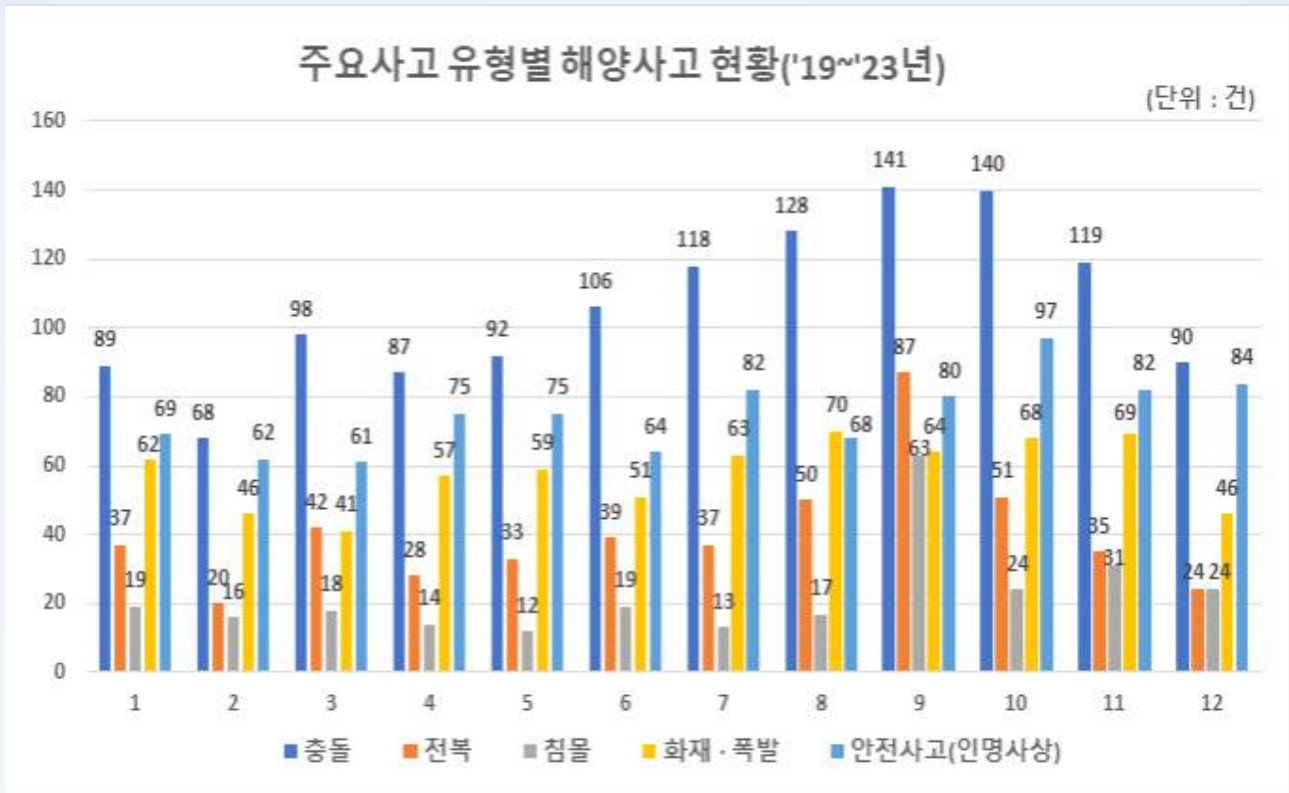
(‘19~’23년) 월별 충돌·좌초사고 현황



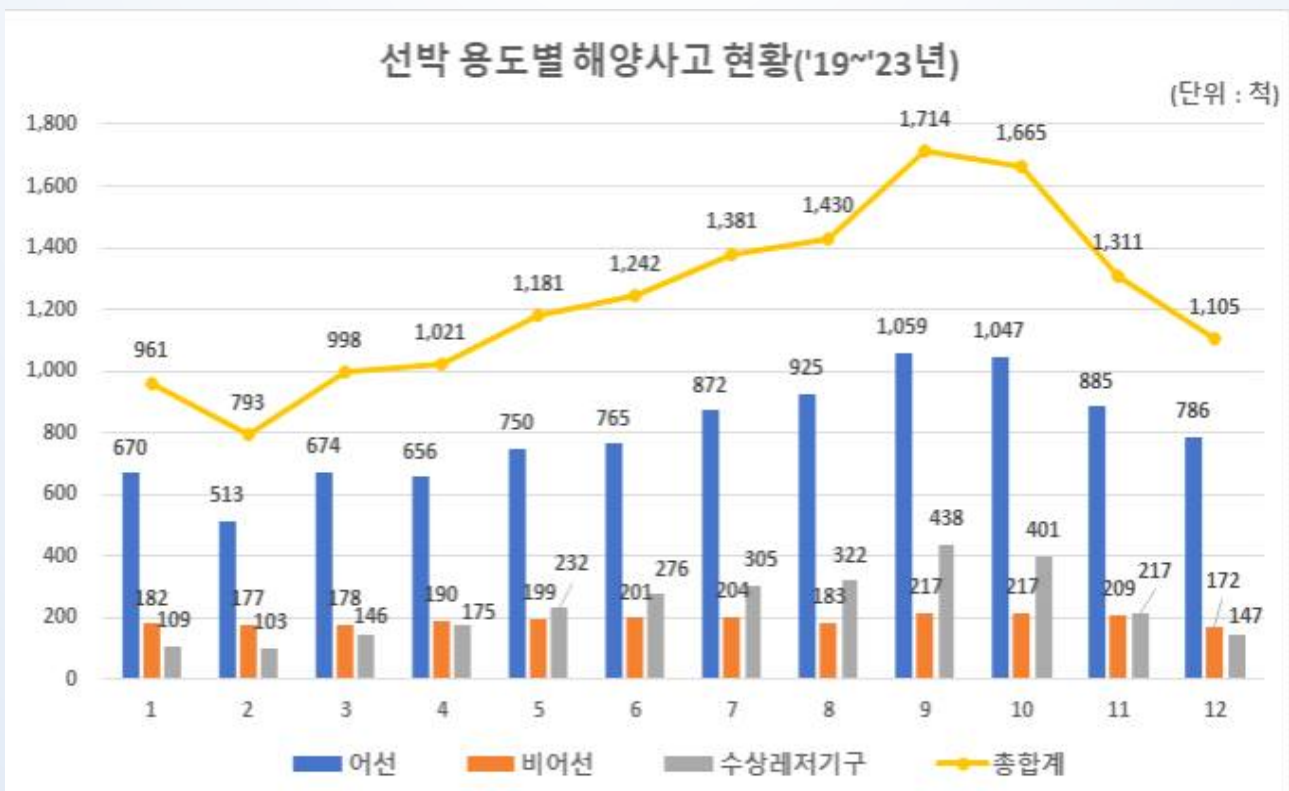
(‘19~’23년) 선종별 충돌·좌초사고 현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 11월 기상정보 [출처 : 기상청]

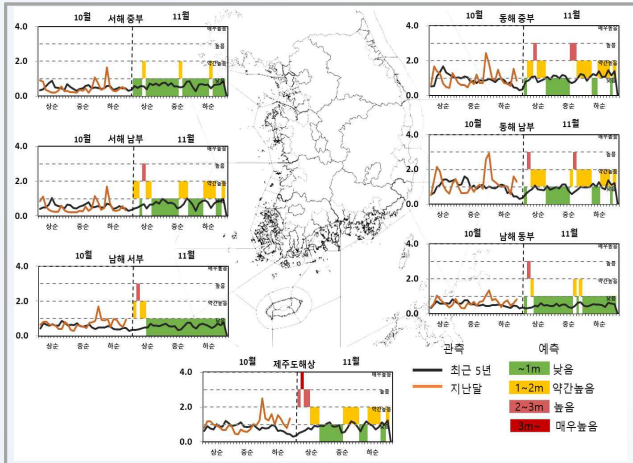
○ 11월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



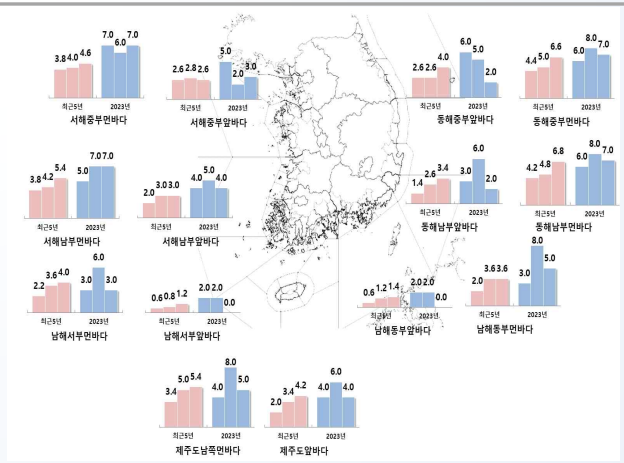
○ '24년 11월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 11월 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 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 낚시어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 낚시어선, 9.77톤, 길이 16.97미터 B호: 어선, 3.80톤, 길이 9.90터
	일시 장소	2021. 11. 14. 05:11경 전남 여수시 남면 연도리 소리도 등대로부터 진방위 240도, 거리 약 1.6마일 해상
	피해	A호: 선수 상부 및 하부 굽힘 B호: 선체 전복, 선원 1명 사망
	날씨	시정 약 3마일, 북서풍 초속 6~8미터, 파고 1.0~1.5미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ A호는 낚시어선으로 낚시객을 태우고 야간 낚시를 마친 후 모항(국동항)으로 귀항하던 중이었으며, B호는 연승어업으로 하모를 잡기 위해 투승 후 정류한 상태 ○ A호는 전방에 있는 B호를 발견하지 못하여 피항 동작을 취하지 않았고, B호는 접근하는 A호에 대하여 피항 협력동작을 취하지 못한 채 A호의 선수부가 B호의 우현 중 양부 앞쪽에 충돌하여 B호 갑판 위로 올라탐 ○ 올라탔던 A호가 B호로부터 분리되면서 B호가 전복되어 폐선되고 B호 선원 1명이 B호 갑판과 A호 선수부 사이에 끼었다가 사망했으며, A호는 구상선수 일부가 파손되는 등의 피해가 발생함 ○ 이 충돌사건은 시계가 양호한 야간의 넓은 해상에서 항해 중인 A호가 경계를 현저히 소홀히 하여 양승 작업을 위해 정류 중인 B호를 발견하지 못하여 발생한 것이나 B호가 피항 협력동작을 취하지 못한 것도 일인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 해상에서 모든 선박은 주위의 상황 및 다른 선박과 충돌할 수 있는 위험성을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각 장비 등 이용 가능한 모든 수단을 통하여 항상 적절한 경계를 하여야 한다. ○ 어로 행위에 종사하고 있는 어선일지라도 경계를 철저히 하고, 충돌의 위험성이 있는 선박이 접근할 때는 충분한 시간적 여유를 두고 주의환기신호를 하거나 주기관을 사용하는 등 충돌을 피하기 위한 피항 협력동작을 취하여야 한다. 	

2. 어선 A호 좌초사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 6.67톤, 길이 11.26미터
	일시	2021. 11. 15. 13:48경
	장소	전라남도 완도군 신지면 외룡도 남서방 약 0.24마일 해상
	피해	A호: 선원 경상, 선저 파공 등 선체 파손
	날씨	시정 약 3마일, 북서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ A호는 2021. 11. 15. 05:28경 선장을 포함해 선원 2명이 승선한 채 강진군 마량항을 출항하여 생일도 동남방 해상에서 조업 후, 완도군 금일 수협 위판장을 향해 항해 중 위 일시·장소에서 저수심 수중암초를 발견하지 못하고 그 위를 통과하다가 수중암초에 좌초된 사건 ○ 이 좌초사건은 선장이 적절한 항해계획을 수립하지 않은 상태에서 항해 중, 선위확인을 소홀히 하여 저수심 수중암초를 발견하지 못하고 그 위를 통과하다가 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박이 연안항해를 할 때는 수로 상황을 세심하게 파악하여 저수심, 암초지대 등 위험지대를 피하여 항로를 설정하고, 선박 위치를 수시로 확인하여 선박이 위험지대로 접근하지 않도록 주의하여야 한다. ○ 선장은 자선의 선미부 홀수, 조위 그리고 파고 등을 고려하여 반드시 선박이 안전한 선저 여유수심을 가지도록 하여야 한다. ○ 지피에스 플로터는 가급적 해도와 함께 사용하는 것이 바람직하고, 부득이 지피에스 플로터만 사용하여 선위를 확인할 때 자선이 항해 중인 수역 환경에 따라 화면크기를 적절하게 조정하면서 사용하여야 한다. 	