2026년 11월 동해해역 해양사고 예방정보

1 최근 5년간('21~'25) 11월 해양사고 현황

□ (현황) 최근 5년간 11월 누적 해양사고는 총 195건 발생



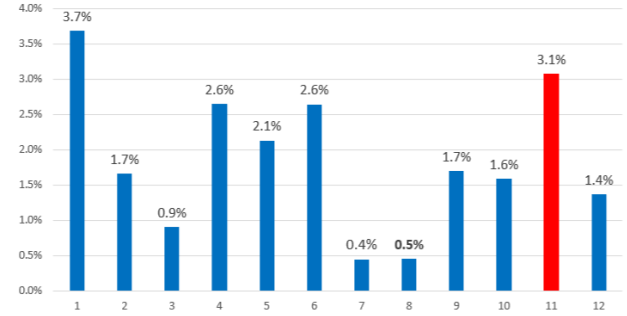
○ (사고유형별) 주요사고*는 안전사고 11건(5.6%), 충돌 9건(4.6%), 전복 6건(3.1%), 화재 5건(2.6%), 침몰 1건(0.5%) 順 발생

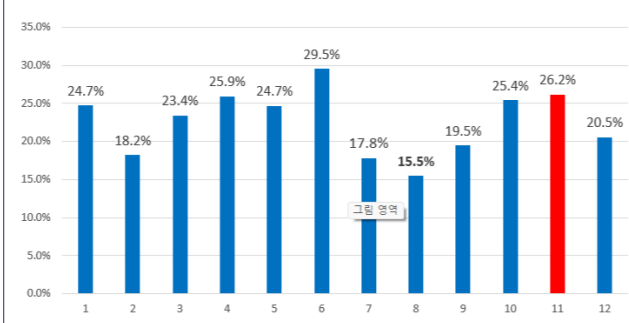
* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재 및 안전사고를 의미

** 단순 해양사고는 기관손상 55건(28.2%), 부유물감김 51건(26.2%), 추진축계손상 14건(7.2%), 침수 12건(6.2%) 등 順

○ 주요사고는 전복사고가 6건(3.1%), 단순사고는 부유물감김사고가 51건(26.2%)으로 타 월에 대비하여 발생 비율이 상대적으로 높음

'21~'25년 월별 전복사고 및 부유물감김사고 발생 비율





□ 11월 주요사고 특성

○ 11월의 전체 사고 건수(195건)는 월 평균(216건) 대비 낮은 수준이나, 선박 **전복사고** 발생 비중은 상대적으로 **높게** 나타나 이를 예방하기 위해 선장은 기상악화시 **적절한 선박조종**과 어획물과 어구 등 **적재상태에 유의**해야 함

11월 안전운항 실천구호

복원성 유지는 선박안전에 필수입니다.

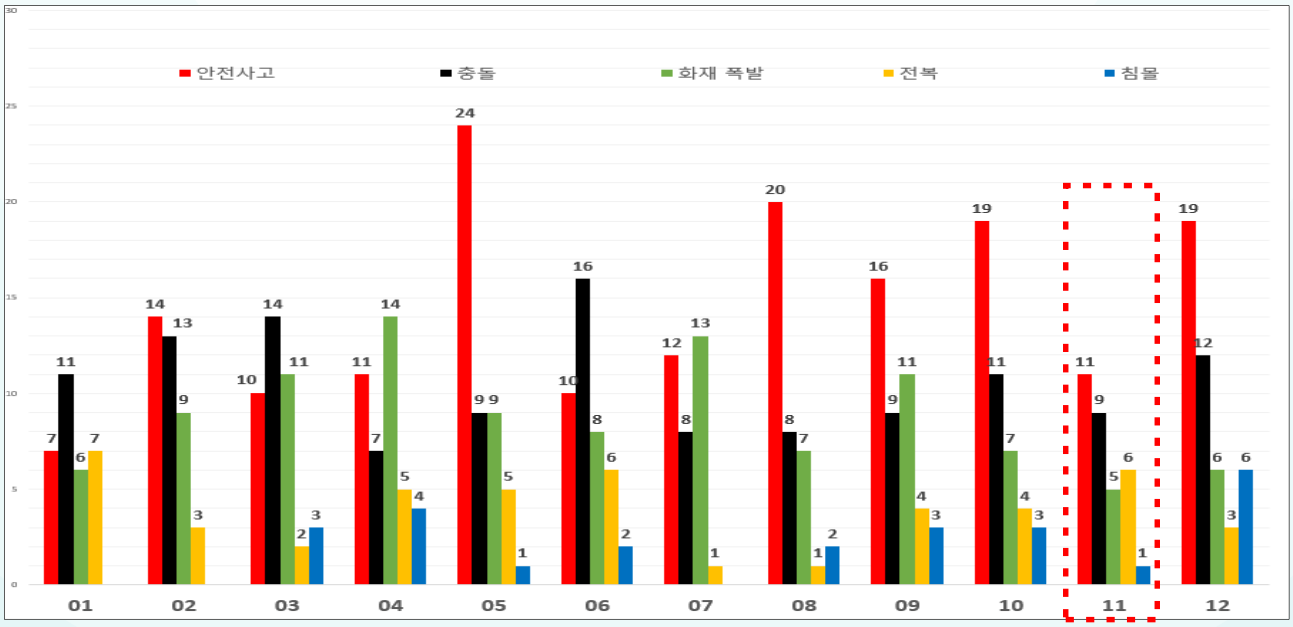
□ 해양사고 예방대책

○ **(적재상태)** 연료유, 청수, 어구 및 어획물 등의 적재량과 적재위치 등을 정확히 알고 선박 복원성 유지에 적합한지 확인해야 함

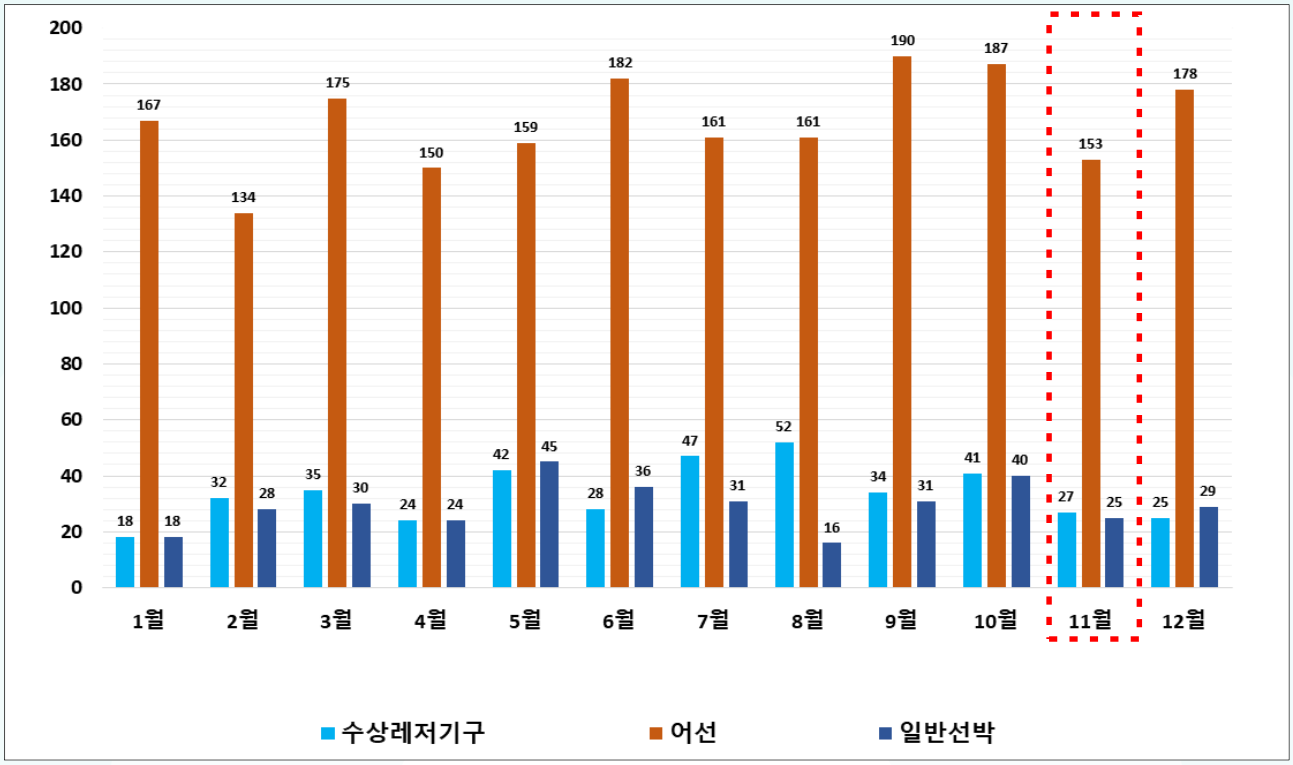
○ **(선박조종)** 갑판상 방수구의 적절한 관리와 선체의 급격한 변침 및 선회중 선속증가는 외방경사를 크게 발생시켜 전복될 수 있음을 인식

2 최근 5년간 동해해역 월별 해양사고 현황('21~'25년)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



3 기상청 해양기상정보 전달체계

☐ **(음성방송)** 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,857.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

☐ **(문자전송)** 기상청 해양기상기후정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

☐ **(안내전화)** 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

☐ **(기상청)** 기상청 홈페이지 날씨누리(www.weather.go.kr) 접속하여 조업해역 날씨확인과 특보·예보 확인. 끝.

붙임 **주요 사고 사례(안전사고)**

<table>
<tr><td>사 건 명</td><td>어선 A호 전복사건</td></tr>
<tr><td>사 건 개 요</td><td>□ 관련 선박
<table><tr><td>선 명</td><td>용도</td><td>총톤수/길이</td><td>피해</td></tr><tr><td>A호</td><td>어선</td><td>9.77톤/21.00m</td><td>-선원 1명 사망, 1명 실종 및 전복</td></tr></table>□ 날 짜 : 2023. 11. 22. 02:15경
□ 장 소 : 경상북도 포항시 사라말등대로부터 방위 약 097도, 거리 약 108.6해리 해상
□ 사고 경위
A호는 2023. 11. 20. 12:01경 선장을 포함한 선원 6명을 태우고 출항한 후 조업지에 도착하여 홍게 통발 2틀과 대게 통발 4틀을 작업한 다음 해상의 날씨가 나빠지자 선장은 대게 통발 1틀을 구룡포항으로 귀항하면서 다른 어장에 투승할 요량으로 좌현 목갑판에 적재하면서 어구를 고박하거나 기관실 미닫이문에 걸쇠를 걸지 아니하였고, 3~5번 어창에는 해수를 약 50% 정도 적재한 상태를 유지하였으며, 선체가 좌현으로 약 1.0도 기울어진 상태로 조업지를 출발하여 초속 약 10~14미터의 남서풍과 파고 약 2~2.5미터의 너울성 파도를 좌현 선수로부터 약 60도로 받으며 침로 약 280도, 속력 약 8노트로 항행 중, 같은 날 02:10경 큰 너울성 파도에 좌현 선체가 부딪치면서 그 충격으로 기관실 미닫이문이 열렸고, 선체가 좌현으로 횡경사하여 어구들이 좌현 난간 쪽으로 쏠리면서 방수구를 막아버렸으며, 난간을 넘어온 해수가 선외로 적절히 배출되지 못하면서 어창과 기관실 등에 유입되는 해수량이 증가함으로써 좌현으로 30도 이상 횡경사되었고, 좌현 난간 상단이 해수면 아래로 완전히 잠기며 급격하게 전복된 사건임</td></tr>
<tr><td>주 문</td><td>이 전복사건은 선장이 방수구 관리와 어구 등의 고박을 소홀히 한 채 좌현 횡경사 상태로 강한 바람과 너울성 파도를 좌현에서 받으면서 항행 중 난간을 넘어온 해수가 바로 배출되지 아니하여 좌현으로 횡경사가 가중됨으로써 어창과 기관실 등에 해수 유입량이 증가하면서 복원력을 상실하여 발생한 것이다.</td></tr>
</table>

교 훈	1. 선장은 비상 상황에 대비하여 구명조끼를 선원실의 적당한 장소에 쉽고 빠르게 꺼낼 수 있도록 갖추어 두어야 한다. 2. 선장은 상갑판에 설비되었던 기존의 방수구를 원상 복구하고, 방수구는 막히지 않게 점검.관리하여야 한다. 3. 선장은 악천후를 대비하여 개구부를 철저히 점검하여 폐쇄하고, 어창은 선택적으로 비우거나 가득 채움으로써 어창 내 유동수에 의한 복원성 감소를 최소로 하여야 한다. 4. 선장은 어구를 적재할 때 좌.우 균형을 맞추어 적재.고박하고 정기적으로 흘수를 확인하여 선체 침하 여부를 확인하여야 한다. 5. 선장은 악천후 조우 시 파도를 선수로부터 20~30도로 받으며 보침성을 유지할 수 있는 최소의 속력으로 항행하여야 한다. 6. 선박과 선원들의 안전을 위해서는 조업하는 데 다소 불편함이 있더라도 목갑판은 설치하지 않는 것이 바람직하다.