

1 11월 해양사고 현황(2016~2020)

□ 최근 5년간 11월 평균 244건 발생하였으며 특히 충돌사고가 많

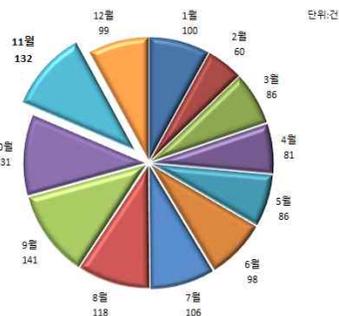
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월
건수	186	144	176	193	235	234	244	258	308

- (선종별) 해양사고선박은 총 1,384척. 어선 977척, 비어선 48척, 예인선 35척, 유조선 27척, 여객선 18척의 순
- (사고유형별) 사고건수는 총 1,219건. 주요사고는 추락 94건, 화재·폭발 45건, 전복 30건, 침몰 19건

□ 11월 일교차로 인한 국지적 안개 발생 등 시계외 위험이 증가하는 시기로 각별한 주의가 필요

- (사고현황) 최근 5년간 11월 중 선박의 충돌사건 월평균 발생(103건) 대비 29건(28%↑) 많이 발생
- * 최근 5년간 어선 간 580건, 어선-비어선 377건, 비어선 간 15건
- (사고원인) 충돌사고의 주요원인은 경계소홀(64건) 조종 부적절 등이 대부분을 차지함
- (사고예방) 갑작스런 시계악화에 대비하여 적절한 시기에 경계 철저 및 무중항법 준수 등 운항자의 주의
- * 무역항 및 수로 등 선박의 통항량이 많은 지역 진입 시, 해상교통

(’16~’20)월별 충돌사고 발생현황

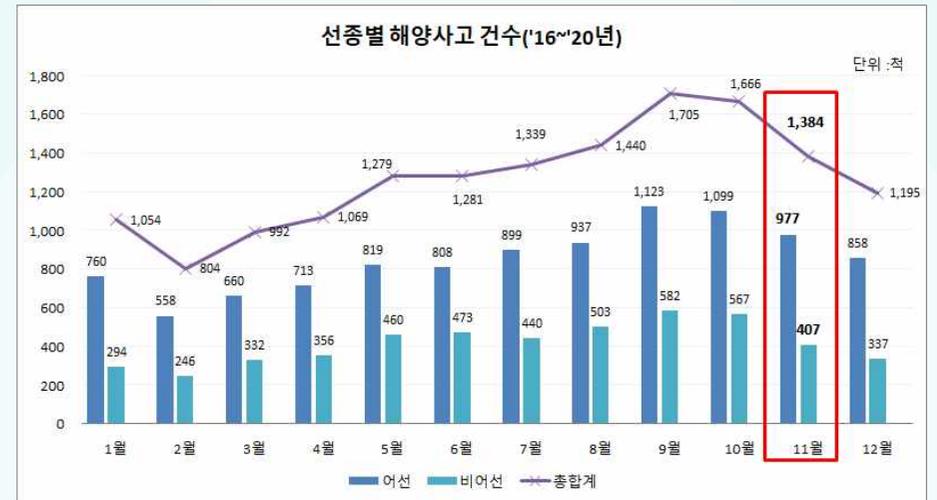


(’16~’20)충돌사고

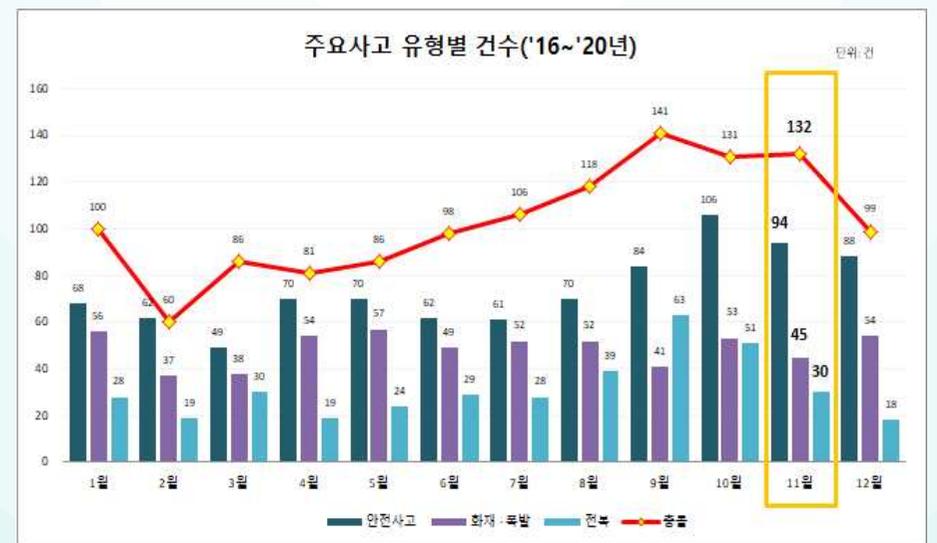


2 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2016~2020)

1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



2. 사고유형별 해양사고 현황



3 기상정보

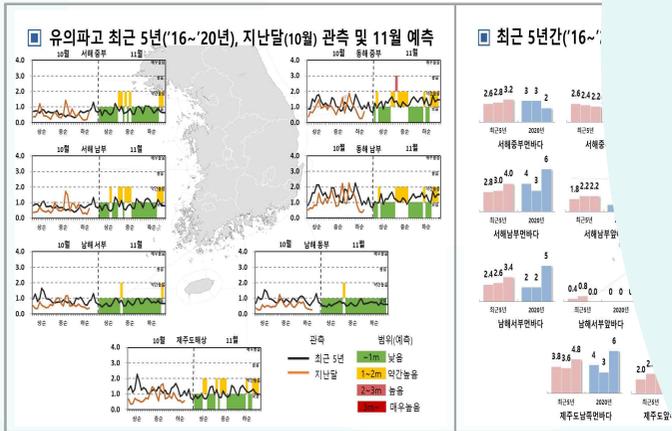
1. 2021년 11월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 11월 해양 특성(최근 5년('16~'20년))



○ '21년 11월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 서해, 동해, 제주도 해상에서 상순 후반부터 높은 날이 있겠으며, 특히 동해중부 해상에서는 중순 초음. 남해는 대부분 파고가 낮겠음
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 13.0~19.0°C, 남해 15.0~20.0°C 분포를 보이겠음



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자방송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

4 주요 사고 사례

1. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사건 개요	선박	A호: 어선, 43톤, 길이 22미터, 디젤기관 476kw 1기 B호: 어선, 24톤, 길이 21.3미터, 디젤기관 476kw 1기
	일시	2020. 11. 5. 14:49경
	장소	충청남도 태안군 흑도등대로부터 진방위 308도 방향, 약 5.1마일 해상
	피해	A호 1번 및 2번의 좌현측 어창 파공, B호 구상선수 손상
상황	상황	짙은 안개로 인해 시계가 제한된 상태에서 조업 중인 A호와 항해 중인 B호가 충돌한 사안
	날씨	안개가 낀 날씨, 남서풍 초속 약 6~8m, 파고 약 1~1.5m, 시정 약 0.2마일
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선 A호는 선장 등 선원 9명이 승선하고 충남 태안군 안흥외항을 출항하여 통발을 투승하며 조업하던 중이었고, 어선 B호는 선장 등 선원 7명이 승선하고 충남 보령시 대천항에서 출항하여 조업지인 서해특정해역으로 항해하던 중이었다. 짙은 안개로 시계가 제한된 상태에서 통발을 투승하며 조업 중이던 어선 A호와 항해 중이던 어선 B호가 레이더 관측 등 주위경계를 소홀히 하고 무중신호를 울리지 않는 등 제한된 시계에서의 항법을 준수하지 아니하여 충돌사건이 발생함 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 제한된 시계에서 항행 중인 모든 선박은 레이더에 의한 체계적인 관측 등 주위경계를 철저히 하고, 무중신호를 취명하며, 안전한 속력으로 감속하는 등 제한된 시계에서 선박의 항법을 준수하여야 함 ○ 시계가 제한된 상태에서 모든 선박은 체계적이고 지속적인 레이더 관측으로 다른 선박과 충돌의 위험성 여부를 미리 파악하여 적절한 충돌회피동작을 취하여야 함 	

2. 예인선 C호의 피에인부선 D호 · 크루즈 여객선 E호 충돌사건

사 건 개 요	선박	C호: 예인선, 149톤, 길이 36.06미터, 디젤기관 759kw 2기 D호: 부산, 1,952톤, 길이 76.82.미터 E호: 크루즈여객선, 168,666톤, 347.7미터, 디젤기관 41,000kw 1기
	일시 장소	2020. 4. 4. 00:02경 부산광역시 동구 부산항 유도등부표 남방 약 880m 해상
	피해	D호의 닻이 하나 유실되었으며 마스트, 비트 및 불워크가 일부 굴곡 손상되었으며 부산 선두가 머리를 다침
	상황	야간에 부산항 교통안전특정해역을 횡단하던 C호가 해상교통관제센터의 정선·대기 지시를 따르지 않고 출항 항로로 진입하여 출항 선박의 진로를 피하지 아니하여 출돌한 사안
	날씨	맑은 날씨, 북서풍 초속 약 3~4m, 파고 약 0.5m, 시정 약 3마일
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 충돌사건은 야간에 부산항 교통안전특정해역을 횡단하던 C호가 해상교통관제센터의 정선·대기 지시를 따르지 않고 출항 항로로 진입하여 출항 선박의 진로를 피하지 아니하여 발생한 것이나, E호가 지정항로 규정속력을 초과하여 빠르게 항해하며 경계를 소홀히 하여 상대선을 조기에 발견하지 못하고 피항동작을 취하지 아니한 것도 일인이 됨 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통안전특정해역 지정항로를 횡단하는 선박은 항로를 따라 입·출항하는 선박이 있는 경우 항로 경계선 밖 안전한 곳에 대기하거나, 만약 항로 진입이 불가피한 경우 신속하게 지정항로를 벗어나야 함 ○ 교통안전특정해역 지정항로를 따라 항해하는 선박은 규정된 속력을 지켜야 하고, 불가피하게 선박이 항로 내에 있는 경우 피항동작을 취하여야 함 	