

## 1

## 최근 5년간(2018~2022) 6월 중 해양사고 현황



### □ [현황] 연간 발생 건수의 8.2%(237건)

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] 충돌사고가 가장 높고, 어선에서 가장 많이 발생

- (사고현황) 충돌 100건(42%), 안전사고 67건(28%), 화재·폭발 50건(21%), 전복 36건(15%), 침몰 15건(6%) 등의 순으로 발생
- (선박종류) 어선 162척(57%), 수상레저기구 55척(19%), 화물선 9척(3%)  
예인선 8척(2.8%), 유조선 6척(2.4%), 여객선 4척(1.4%) 順

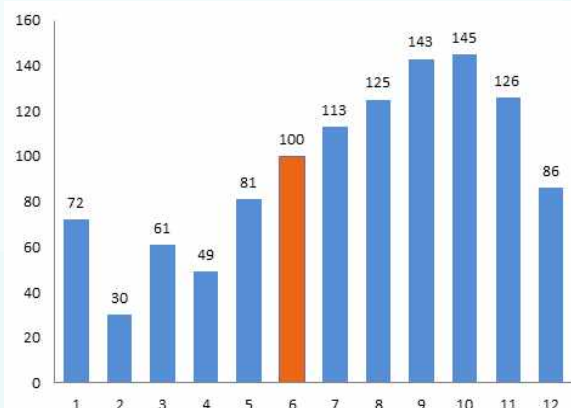
### □ [원인] 경계소홀 등 항행법규 위반이 충돌사고의 주요 원인

- (항행여건) 해양레저 활동이 본격화되고 조업 및 양식활동이 늘어나, 수상레저기구와 어선의 해양사고 발생이 증가하는 시기
- (예방대책) 출항 전 안전점검 철저, 안전한 속력 및 경계 유지, 충돌의 위험성 판단, 충돌을 피하기 위한 동작 등 기본 항행 법규 준수 필요

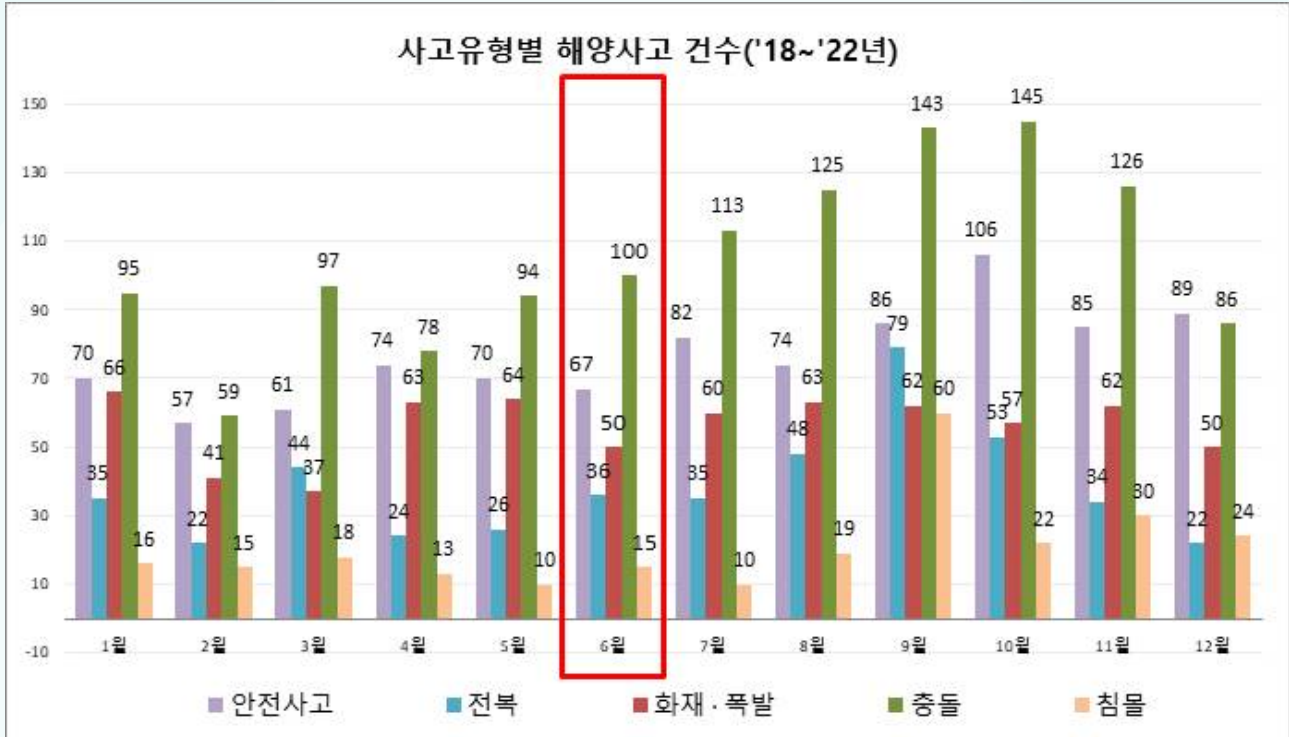
(2018~2022년) 월별 소형선박 사고(척)



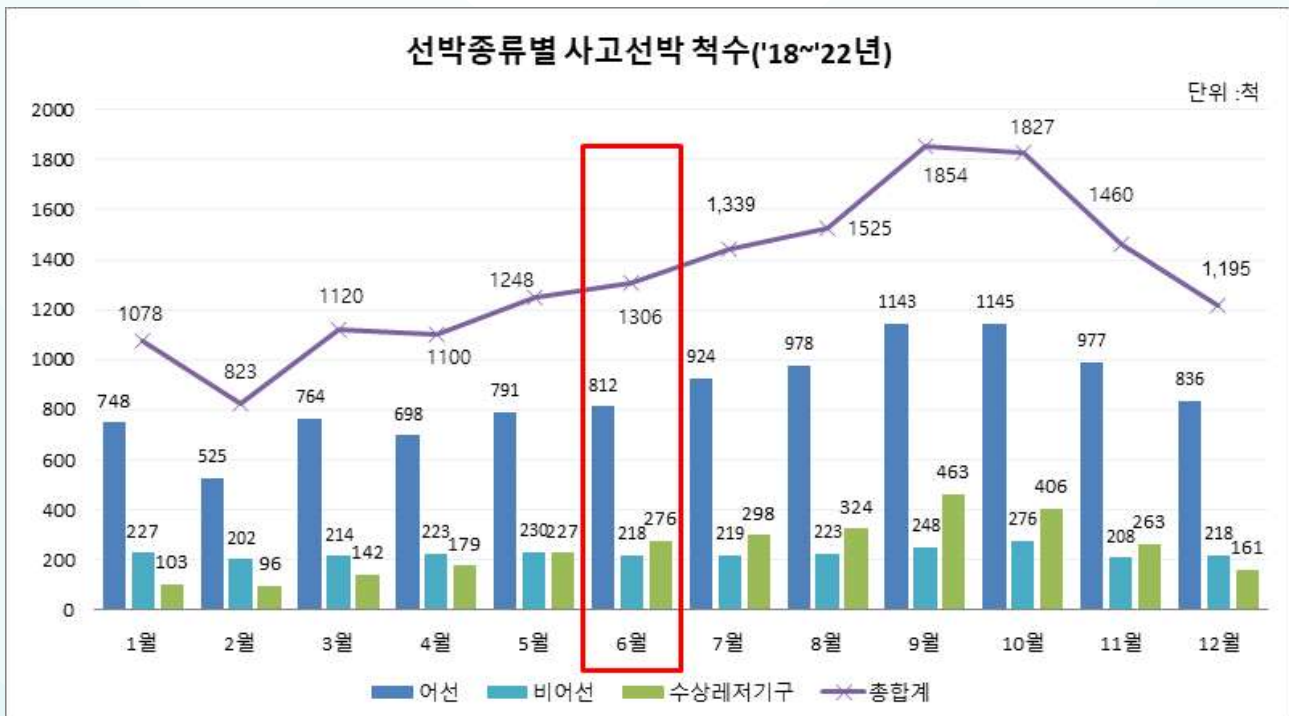
(2018~2022년) 월별 충돌사고 현황(건)



## 1. 사고유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



## 1. 2023년 6월 기상정보 [출처 : 기상청]

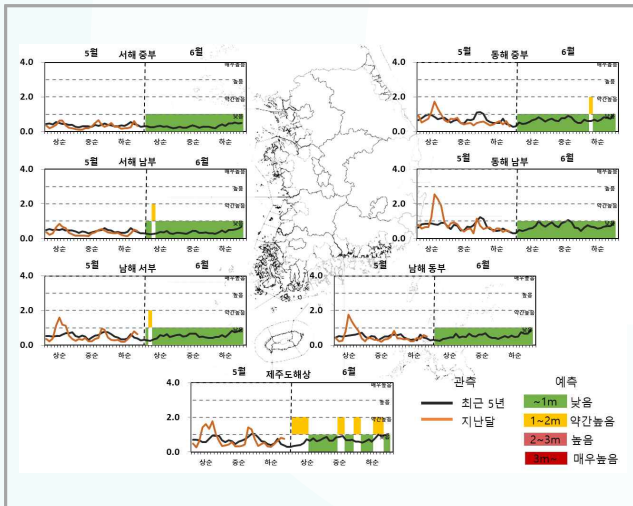
### ○ 6월 해양 기상 특성(최근 5년('18~'22년))



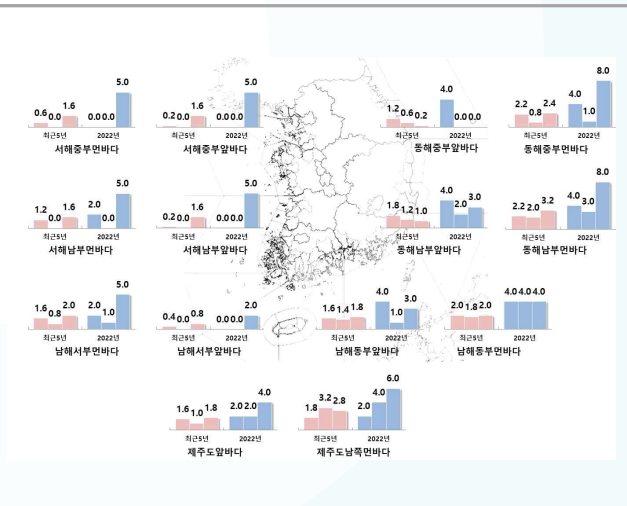
### ○ '23년 6월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 제주도해상은 상순에 약간 높은 날이 많겠고 중순과 하순에도 약간 높은 날이 있겠음. 그 밖의 해상은 6월에 대체로 낮겠음
- (수온) 서해 17.0~24.0°C, 남해 19.0~27.0°C, 동해 18.0~24.0°C의 분포를 보이겠음

### ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



### ■ 최근 5년간('18~'22년) 및 지난해('22년) 6월 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 W호 · 어선 G호 충돌사건

사 건 개 요	선박	W호: 근해채낚기어선, 39톤, 길이 23.8미터, 디젤기관 529킬로와트 1기 G호: 근해채낚기어선, 29톤, 길이 21.83미터, 디젤기관 446킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 6. 10. 13:14경 경상북도 울릉군 현포항등대로부터 322도 방향, 거리 35해리 해상
	피해	W호: 구상선수부 파손 G호: 우현 3~4번 어창 부근 파공(가로1미터 x 세로1미터)
	날씨	흐림, 시정 약 3해리, 남동풍 초속 3~5미터, 파고 1~1.5미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 이 충돌사건은 시계가 양호한 주간에 W호 선장이 조업지를 이동하면서 어군을 찾기 위해 어군탐지기에만 집중한 채 주변에 대한 경계를 소홀히 하여 진로 전방에서 정류 중인 G호를 발견하지 못해 발생한 것</li> <li>○ 자망을 투망하고 정류하여 대기하면서 경계를 소홀히 한 까닭에 충분한 피항 협력 동작을 취하지 못한 것도 일부 원인</li> </ul>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선장은 선박이 서로 시계 안에 있는 경우 레이더 등 전자 장비를 통해서 뿐만 아니라 육안으로도 경계하여야 함</li> <li>○ 선장은 항행 중 어탐 활동을 할 때일지라도, 주변에 대한 경계를 유지하여야 함</li> </ul>	

## 2. 낚시어선 H호 · 모터보트 M호 충돌사건

사 건 개 요	선박	H호: 낚시어선, 3.91톤, 길이 9.73미터, 디젤기관 264킬로와트 1기 M호: 모터보트, 1.76톤, 길이 7.80미터, 디젤기관 53킬로와트 1기
	일시 장소	2020. 11. 1. 00:06경 제주시 도두항 남방파제등대로부터 312도 방향, 거리 4.3마일 해상
	피해	H호: 피해없음 M호: 선체 일부 외판의 균열 및 조종석 유리창 파손
	날씨	맑음, 시정 약 5.0마일 이상, 초속 1.0~1.5미터, 파고 0.5~1.0미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 이 충돌사건은 시정이 좋은 야간에 H호 선장이 낚시를 마치고 도두항으로 귀항하기 위해 항행하던 중 육안 및 레이더에 의한 경계를 소홀히 하여 정선수 방향의 가까운 거리에서 정류 중이던 M호를 발견하지 못하고 항행을 계속하여 발생한 것</li> <li>○ 정류 중이던 M호 선장이 충돌의 위험이 있는 상태로 접근하는 희망호를 뒤늦게 발견하여 적절한 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인</li> </ul>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선박은 항행 중 주위의 상황 및 다른 선박과 충돌의 위험성을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 동원하여 항상 적절한 경계를 유지하여야 함</li> <li>○ 레이더에 의한 견시를 할 때에는 레이더의 탐지거리를 고정된 상태로 두지 말고, 주변 상황에 맞게 적절히 조절해 가면서 체계적인 관측을 하여야 함</li> <li>○ 정류 중인 선박도 주변 경계를 철저히 유지하여야 하고, 다른 선박이 충돌의 위험을 안고 접근하는 경우에는 음향신호 장치를 이용하여 주의 환기 신호를 보내는 등 충돌을 피하기 위한 적절한 피항협력동작을 취하여야 함</li> </ul>	