

## 1

## 6월 해양사고 현황(2015~2019)



### □ [6월] 최근 5년간 해양사고는 평균 220건 발생, 더위가 시작되면서 사고다발우려

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	170	128	163	187	219	220	215	238	276	275	222	211

- (선종별) 사고선박 총 1,216척 중 어선 788척, 기타선·수상레저기구 303척, 예인선 40척, 화물선 38척, 유조선 26척, 여객선 21척 등의 순
- (사고유형별) 총 1,102건 중 기관손상 391건, 안전운항저해 195건, 충돌 100건, 안전사고 57건, 좌초 50건, 화재폭발 47건, 전복 20건, 해양오염 16건, 접촉 10건 등의 순

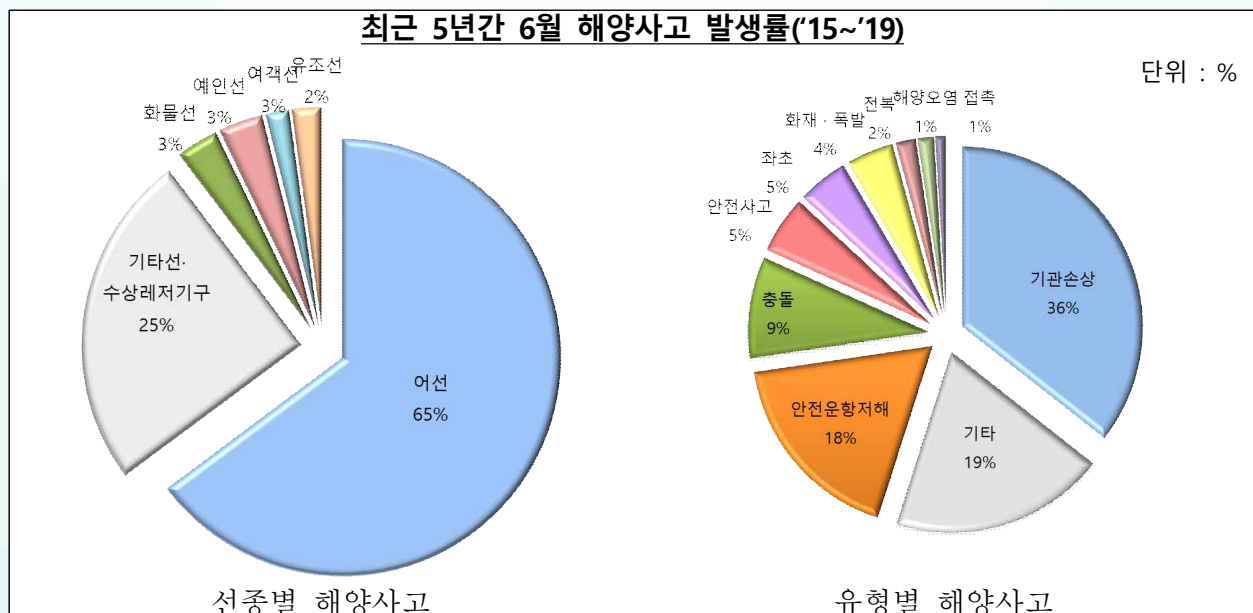
### □ 여름철 해양레저활동이 증가함에 따라 수상레저기구 사고의 비중이 연중 가장 큰 시기

- (사고현황) 지난 3년간 6월 수상레저기구\* 사고는 170건으로 전체 해양사고에서 21.2%의 비중을 차지(연중 최대, 연평균 16.3%)

\* 사고원인은 기관고장(51.8%), 안전운항저해(21.1%), 전복(4.8%), 좌초(2.5%), 침몰(1.5%) 순

- (사고예방) 기관·장비 등 사전점검, 기상예보 확인, 비상상황 대응 준비 (「해로드 앱」 설치 권장) 등 출항하기 전 철저한 사전 대비가 필요함

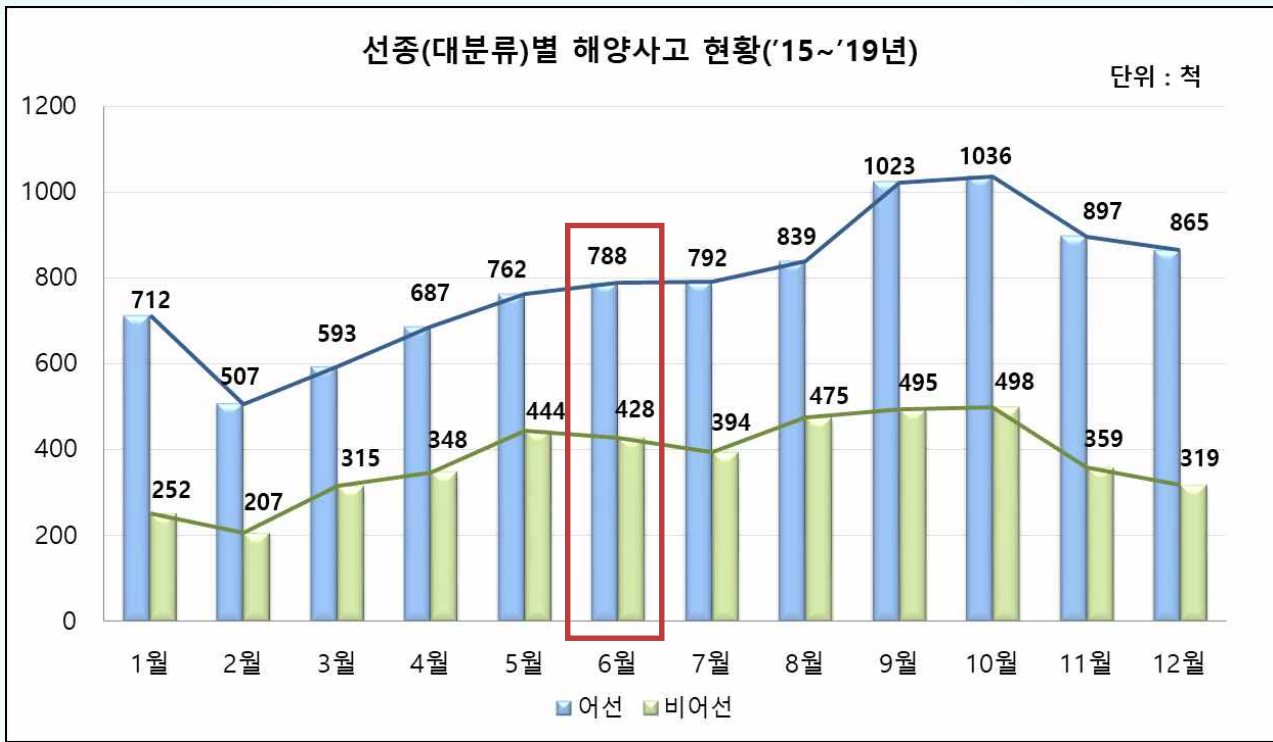
최근 5년간 6월 해양사고 발생률('15~'19)



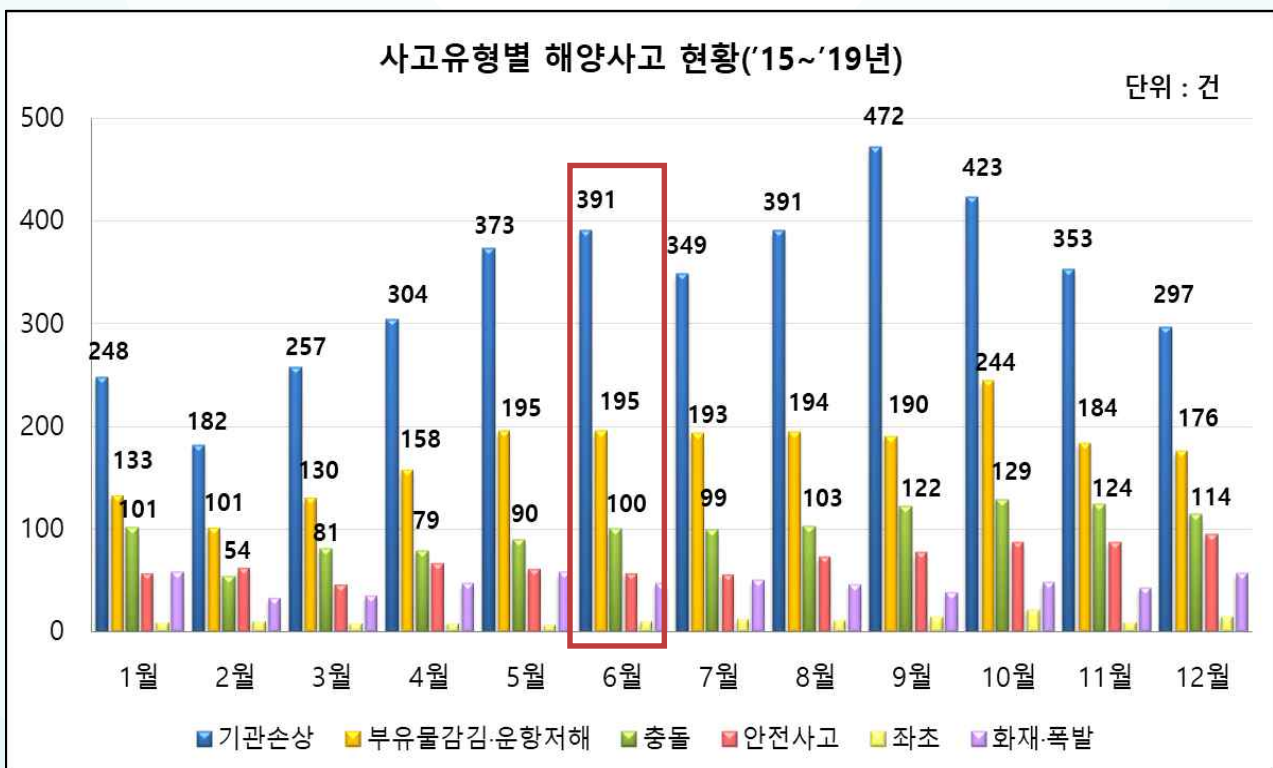
## 2

## 최근 5년간 월별 해양사고 현황(2015~2019)

## 1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



## 2. 사고유형별 해양사고 현황



## 1. 2020년 6월 기상정보 [출처 : 기상청 예보]

### ○ 해상특성(최근 5년간('15~'19년) 6월)

- 상·중순: 전 해상에서 파고 낮았음
  - 하 순: 제주도 남쪽 먼바다 해상에서 파고 약간 높으며 그 외 해상에서는 파고 낮았음
- ※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상

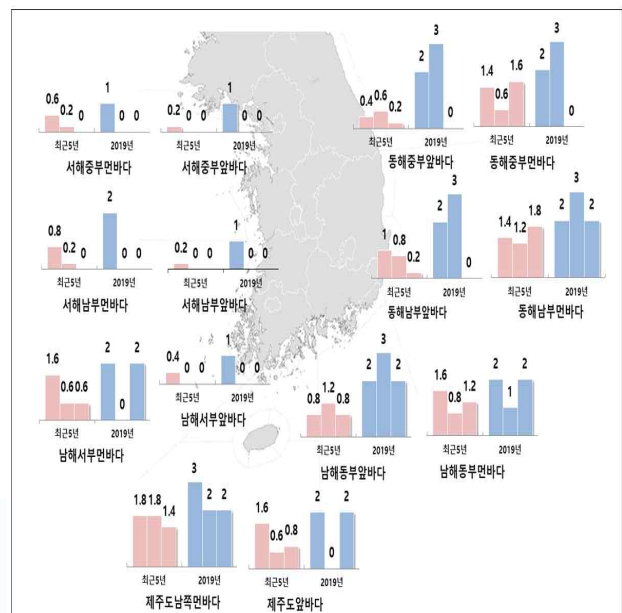
### ○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('15~'19년) 6월)

- 2.2일(상순 1.0일 / 중순 0.6일 / 하순 0.6일)로 전월(4.0일)보다 1.8일 적음

■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 6월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('15~'19년) 및 지난해('19년) 6월 풍랑특보일 수



## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

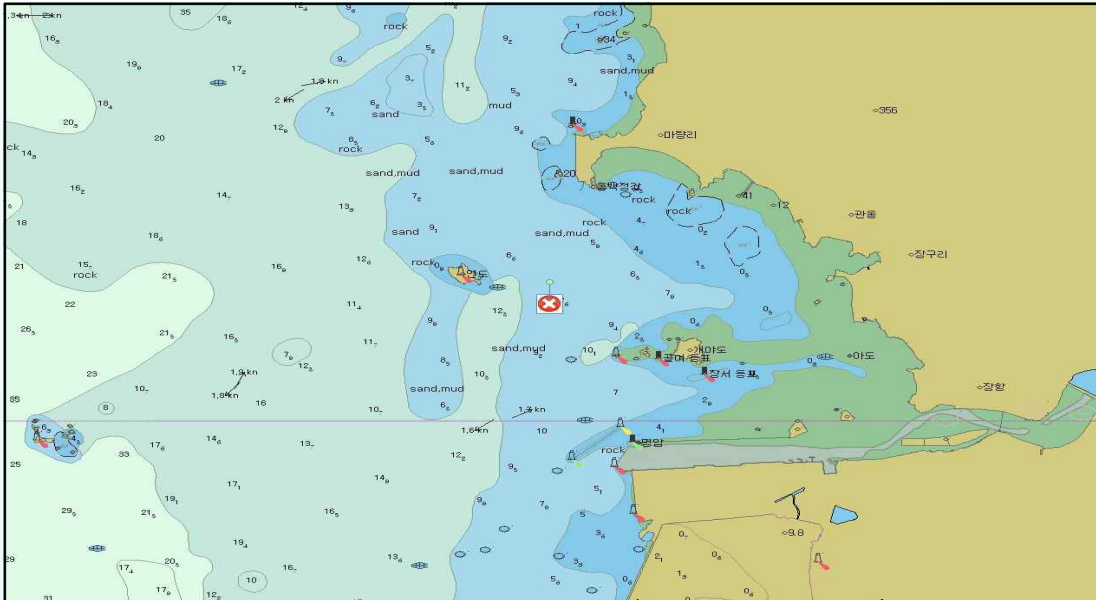
(문자방송) 기상청 해양기상정보전달시스템을 통해 문자로 실시간 해양기상정보 및 예보를 제공 (marine.kma.go.kr)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131로 실시간 기상정보 제공

## 4

## 레저선박 해양사고 사례

## 1. 레저보트 A호 침몰사건

사건명		레저보트 A호 침몰사건
사건개요	선박	A호: 레저보트, 1.10톤, 길이 6.00미터, 가솔린기관(선외기) 1기
	일시	2014. 10. 5. 14:35경
	장소	군산시 옥도면 연도 남동방 약 2마일 해상
	피해	A호 침몰, 승선원 8명은 물 위에 떠서 표류하다 전원 구조됨
	상황	낚시를 즐기기 위해 승선정원(6명)을 초과한 8명을 태우고 출항한 A호가 기상악화로 너울성 파도에 침수되어 좌측으로 경사된 후 전복, 이후 선체는 완전히 침몰됨
	날씨	맑음, 북동풍 초속 6~8m, 파고 0.5m, 시정 약 3마일
원인		○ 승선정원을 초과한 채로 외해에서 항해 중 기상악화로 너울성 파도가 배 안으로 들이치면서 배수를 하지 못하고 침수가 가중되어 사고 발생
교훈		○ 소형레저보트가 외해에서 운항할 때에는 미리 현지 기상상태를 파악하여 안전하게 운항하고, 기상악화로 운항이 불가할 때는 회항 등 적절한 대처를 해야 함 ○ 레저보트 조종자는 안전검사 결과에 따라 정해진 승선정원을 초과하여 사람을 태우고 운항하여서는 아니 됨
침몰해역 해도		

## 2. 낚시어선 B호 · 레저보트 C호 충돌사건

사건명		낙시어선 B호·레저보트 C호 충돌사건	
사건개요	선박	B호: 낙시어선, 4.99톤, 길이 8.55미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 가솔린기관 1기 C호: 레저보트, 0.77톤, 길이 6.50미터, 강화플라스틱(FRP) 재질, 가솔린기관 1기	
	일시	2015. 10. 4. 14:27경	
	장소	충청남도 태안군 고남면 구매항 동방 약 0.3마일 해상	
	피해	C호 침몰, 승선원들은 해상에 추락하였으나 모두 구조됨	
	상황	낙시 포인트로 이동하던 B호와 정선한 채로 낙시 중이던 C호가 충돌	
날씨	북동풍 초속 7~11m, 파고 1.5~2m, 시정 약 3마일		
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 여러 척의 낙시어선과 함께 낙시를 하던 B호가 낙시 포인트를 옮기기 위해 이동하던 중 전방 경계를 소홀히 하여 정선한 상태로 낙시를 하던 C호를 피하지 못하여 사고가 발생, C호가 충돌을 피하기 위한 충분한 협력동작을 취하지 아니한 것도 원인</li> </ul>		
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 밀집한 형태로 낙시어선들이 조업하고 있는 낙시 포인트로 이동하고자 할 때에는 모든 위험에 대처할 수 있는 안전한 속력으로 감속하여 이동하여야 하고, 다른 낙시 중인 어선에 지나치게 접근하는 것을 피해야 하며, 기적 등과 같은 장비를 사용하여 상대선의 주의를 환기할 수 있는 장비를 갖추어야 함</li> <li>○ 해상에서는 선박 충돌의 위험이 항상 존재하므로 레저보트 조종자는 어떠한 경우에도 주위 경계를 소홀히 하여서는 아니 되며, 레저보트는 의심 가는 선박이 접근 시 적극적으로 피항협력동작을 취하여야 함</li> </ul>		
충돌 상황도			



## 참고

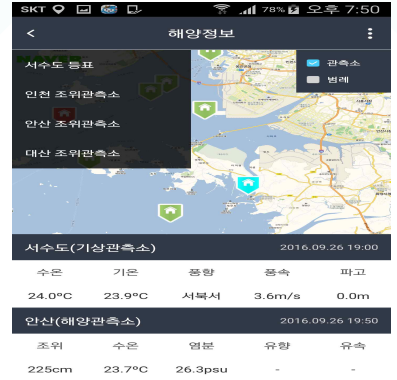
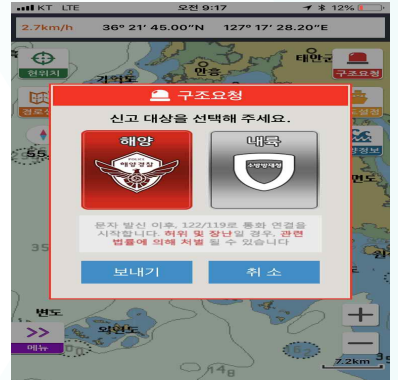
## 해로드 앱 서비스 개요

### □ 목 적

- 항법장비를 갖추지 못한 소형선박 및 레저보트 이용자 등을 위해 전자해도 기반의 해양안전정보 서비스 및 긴급구조요청 기능 제공

### □ 주요 서비스 기능

- (위치기반) 전자해도(매주 업데이트) 활용, 이동경로·관심지점 저장
- (구조요청) 긴급상황 시 해경·소방청에 이용자의 경·위도 좌표 문자 발송
- (해양기상) 수온·기온·풍향·풍속 등 기상정보 연계(기상청·해양조사원) 제공

		
전자해도 활용	해양기상 정보제공	긴급구조 요청

### □ 해로드 앱을 통한 해양사고 구조 현황

구분 \ 년도	2015	2016	2017	2018	2019	2020.3	합 계
구조 건수 (건)	2	6	37	83	116	15	259
구조 인원 (명)	9	12	102	252	302	30	707