



1 8월 해양사고 현황 (2017~2021)

□ 최근 5년간 8월의 해양사고는 평균 264건, 전복·침몰사고가 크게 증가

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	193	146	182	201	230	246	257	264	323	314	250	214

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,318건. 주요사고는 충돌 116건, 안전사고 77건, 화재·폭발 56건, 전복 44건, 침몰 23건 등의 순으로 발생

- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,468척. 어선 957척, 수상레저기구 309척, 화물선 46척, 예인선 46척, 유조선 40척, 여객선 18척 등의 순으로 발생

□ 8월은 가장 많은 태풍이 발생하는 시기이며 전복·침몰사고 발생률이 급증, 기상정보를 사전 확인하고 기상악화에 미리 대비하는 것이 중요

○ (사고현황) 전월 대비 전복사고가 42%(31→44건), 침몰사고가 110%(11→23건)로 급증, 연평균 5.6건의 태풍이 발생해 1.2개가 국내에 영향

○ (사고예방) 기상정보를 사전 확인하고 기상악화 시 안전해역으로 미리 피항, 항·포구 내 계류선박의 양륙·계류줄 보강 등 안전관리 강화 필요

월별 태풍발생현황(1991~2020년, 기상청)

월	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	합계
평년	0.3	0.3	0.3	0.6	1.0	1.7 (0.3)	3.7 (1.0)	5.6 (1.2)	5.1 (0.8)	3.5 (0.1)	2.1	1.0	25.1 (3.4)

* ()안의 수는 우리나라에 영향을 준 태풍의 개수를 나타냄

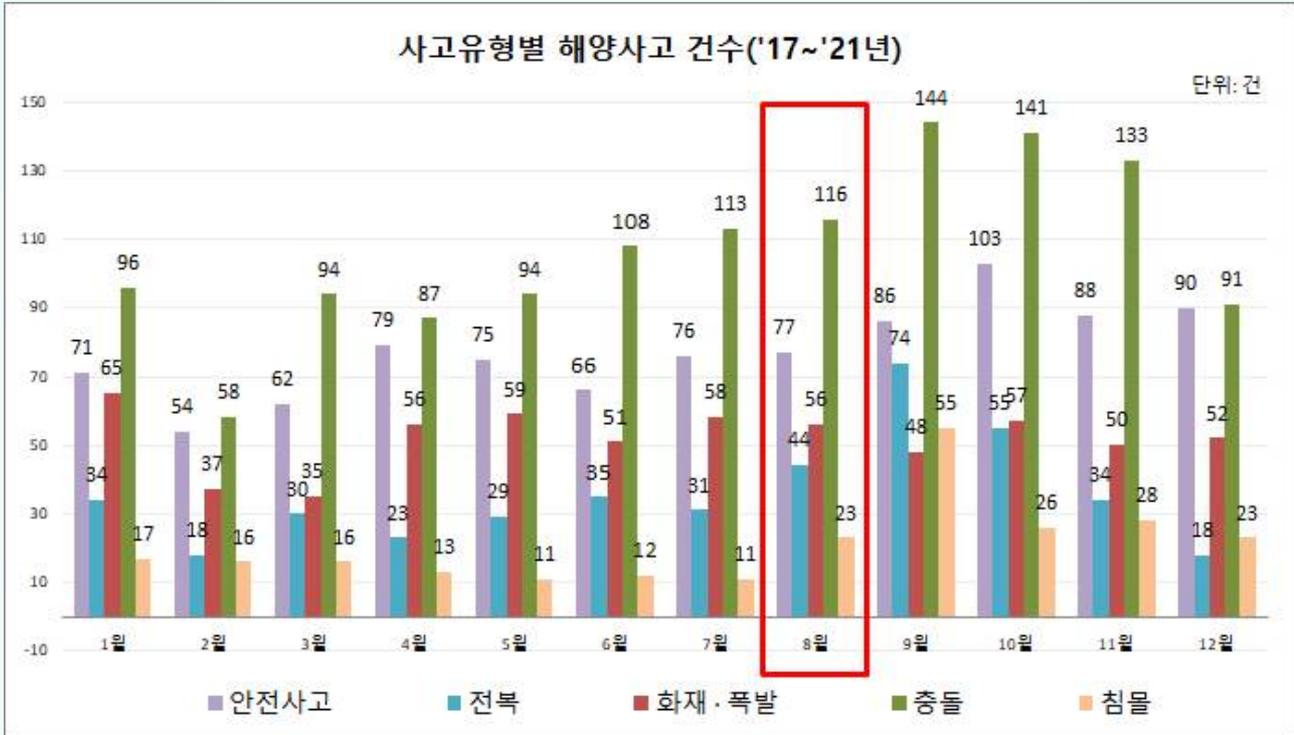
('17~'21년) 월별 전복사고 및 침몰사고 현황



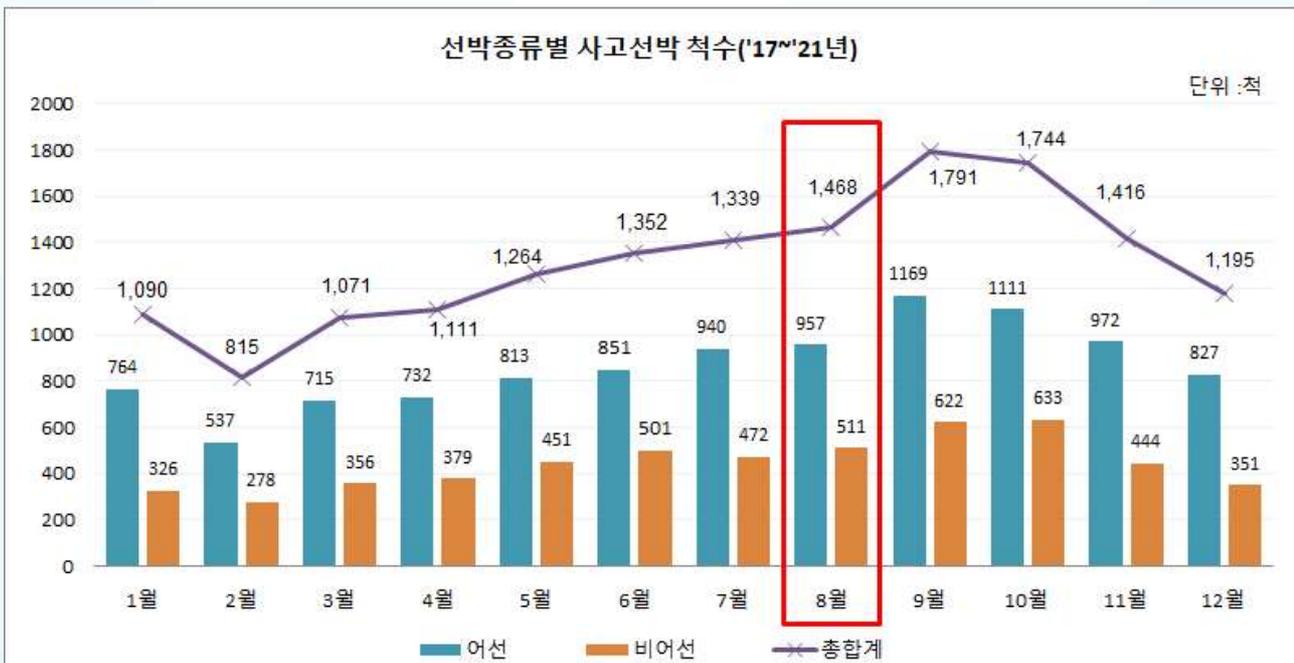
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황(2017~2021)

1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2022년 8월 기상정보 (출처 : 기상청)

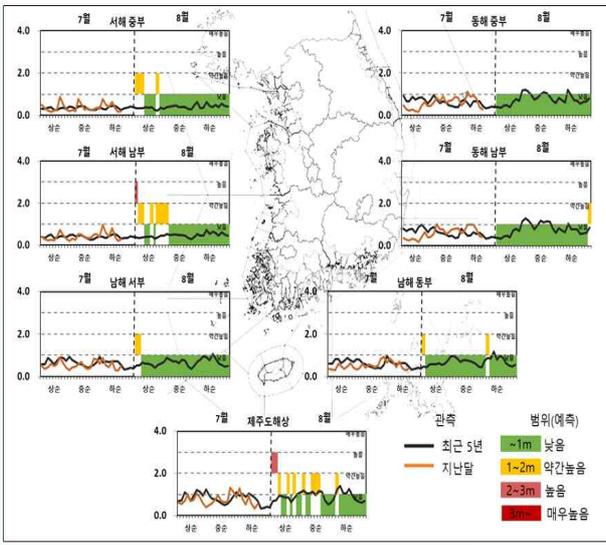
○ 8월 해양 특성(최근 5년('17~'21년))



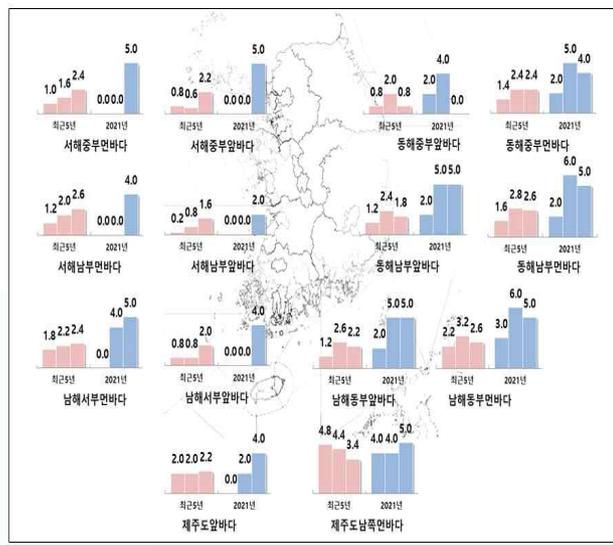
○ '22년 8월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) 8월 전 기간 동해상과 남해상은 파고가 대체로 낮겠음. 서해상은 상순에 파고가 약간 높겠고 중순과 하순에는 파고가 낮겠음. 제주도해상은 상순과 중순에 파고가 약간 높겠고 하순에는 파고가 낮겠음. 서해남부해상과 제주도해상은 상순 초에 파고가 높은 날이 있겠음.
- (수온) 해역별 수온 분포는 서해 23.0~30.0℃, 남해 26.0~32.0℃, 동해 23.0~30.0℃의 분포를 보이겠음

■ 유의파고 최근 5년('17~'21년), 지난달(7월) 관측 및 8월 예측



■ 최근 5년간('17~'21년) 및 지난해('21년) 8월 풍랑특보 일수



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 A호 전복사건

사 건 개 요	선박	A호 : 어선, 9.77톤, 길이 15.18미터, 디젤기관 549킬로와트 1기
	일시	2019. 8. 27. 08:52경
	장소	경주시 송대말등대로부터 096도 방향, 약 57마일 해상
	피해	선원 1명 부상, 선체 전복
	날씨	흐린 날씨, 서풍 초속 8~10m, 파고 약 3m, 시정 약 6마일
원인	<p>해상에서 통발어구를 양승하던 중 좌현으로 급격하게 경사되어 기관실이 침수됨, 이후 배수작업 및 양승한 통발을 다시 투승하였으나 선체 횡경사가 가중되면서 전복되는 사고가 발생</p> <p>과적한 상태로 조업 중, 좌현 측에 편중된 부적절한 통발 적재로 선체 횡경사가 가중되어 기관실의 해수 유입량이 증가하면서 복원력을 상실한 것이 원인임</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어떠한 경우라도 과적한 상태에서 출항하여서는 아니 됨 ○ 통발 등의 어구를 상갑판에 적재할 경우 좌·우 균형을 맞추어 적재하고 고박을 철저히 하여 선박 동요 시 한쪽으로 쏠리지 않도록 해야 함 ○ 너울성 파도로 인하여 해수가 선내로 유입되지 않도록 출항 전 개구부를 철저히 점검하여 폐쇄하여야 함 	

2. 모터보트 B호 전복사건

사 건 개 요	선박	B호 : 모터보트, 1.77톤, 길이 8.55미터, 가솔린 선외기(250마력) 1기
	일시	2019. 8. 25. 12:40경
	장소	강원도 강릉시 사천진항 방파제 등대로부터 142도 방향, 약 1.53마일 해상
	피해	승객 1명 사망, 1명 부상, 선체 전복
날씨	맑은 날씨, 남동풍 초속 2~4m, 파고 약 0.8m	
원인	<p>선착장에 접근하던 B호의 우현 선미로 너울성 파도가 덮쳐 선체가 좌현으로 대각도 횡경사되면서 전복되는 사고가 발생</p> <p>B호의 조종자가 너울성 파도가 점점 강해지는 상황에서도 운항을 강행하고 너울성 파도에 대한 대비를 소홀히 한 것이 원인임</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소형선박이 연안을 항해하면서 높은 해안파를 횡파나 사추파로 받으면 선체가 대각도로 횡경사되어 복원력을 상실하고 전복될 위험성이 높으므로 주의하여야 함 ○ 모터보트 조종자는 항로 주변의 지형지물과 위험 요소 및 환경 등을 잘 파악하여 안전사고를 예방하여야 함 ○ 출항 전 기상정보를 참고하여 해상의 기상 상태를 확인하고 안전이 확보된 상황에서 레저활동 지원계획을 수립하여야 하며 무리한 운항을 하여서는 아니 됨 	