

1

최근 5년간(2019~2023) 5월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 5월의 해양사고는 평균 236건 발생(월평균 247건)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
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
2023	193	183	224	234	258	265	286	291	357	334	230	237	3,092
월평균	192	159	200	204	236	248	276	286	343	333	262	221	2,960

- (사고유형별) 주요사고는 충돌 18건(7.8%), 안전사고 15건(6.4%), 화재·폭발 12건(5.0%), 전복 7건(2.8%), 침몰 2건(1.0%) 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 162척(62.9%), 레저기구 49척(19.1%), 기타선 15척(5.9%), 화물선 10척(3.9%), 예인선 및 유조선 각 9척(각 3.4%), 여객선 4척(1.6%) 順

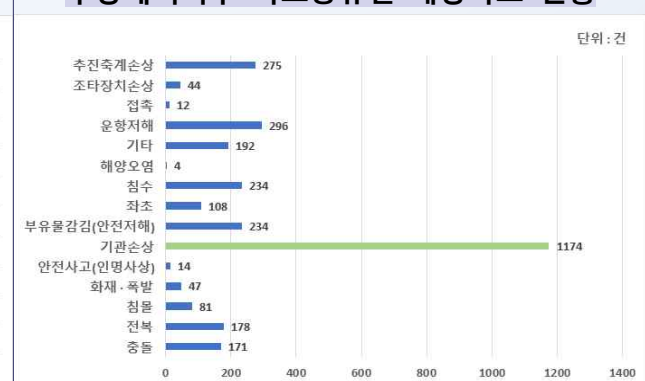
□ 5월은 봄철 해양레저활동이 늘어나 수상레저기구 사고가 증가하는 시기
이므로, 출항 전 사전점검 시행 및 항행 중 철저한 경계 필요

- (사고현황) 전월 대비 수상레저기구 사고 32.8%(186→247건) 증가, 최근 5년간 전체 수상레저기구 사고 중 기관손상 사고가 41%(1,172건)를 차지
 - 기관고장 사고의 경우 큰 파도나 암초 등 위험에 무방비로 노출되므로 전복, 침몰 등 2차 사고발생 위험이 높아짐
- (예방대책) 출항 전 연료유 잔량 및 연료공급 배관 상태 확인, 냉각수 순환 여부 등 냉각 계통 확인, 항행 중 육안 및 레이더 경계 철저

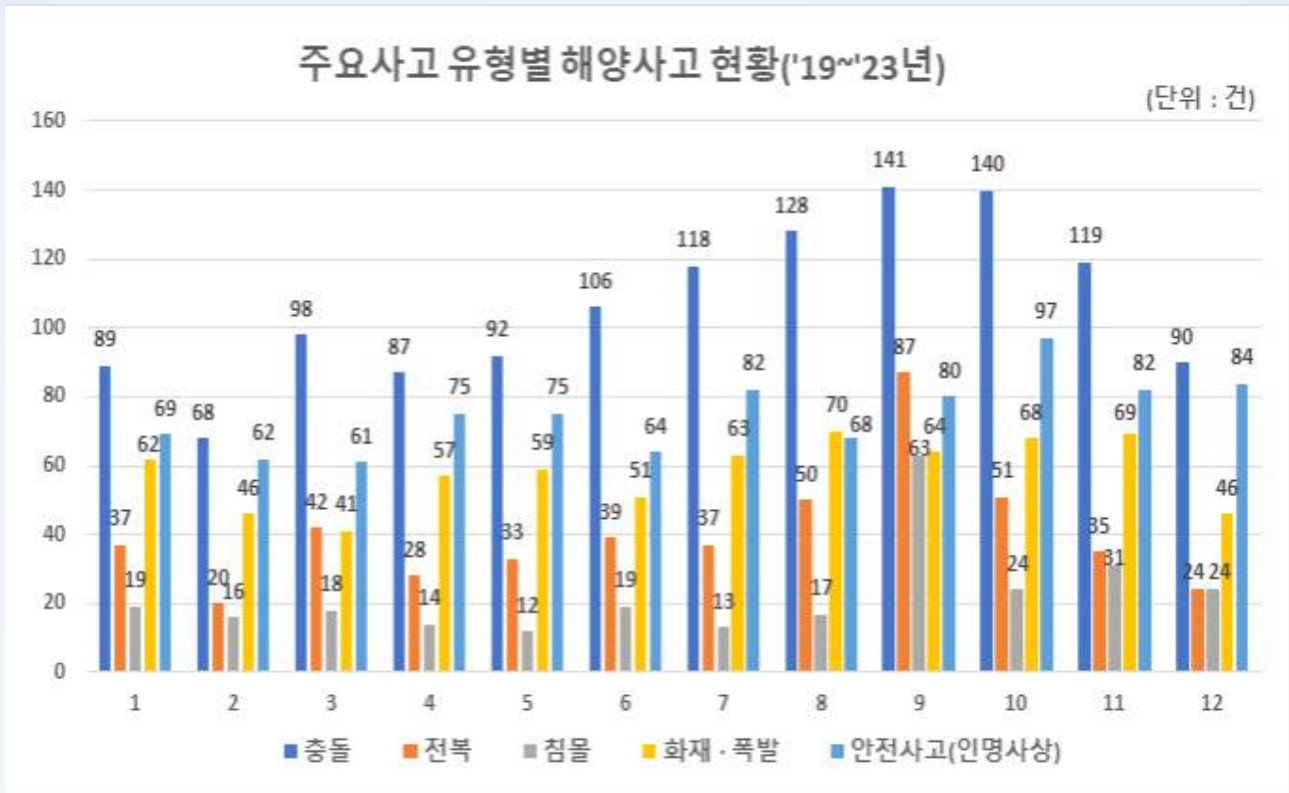
수상레저기구 월별 해양사고 현황



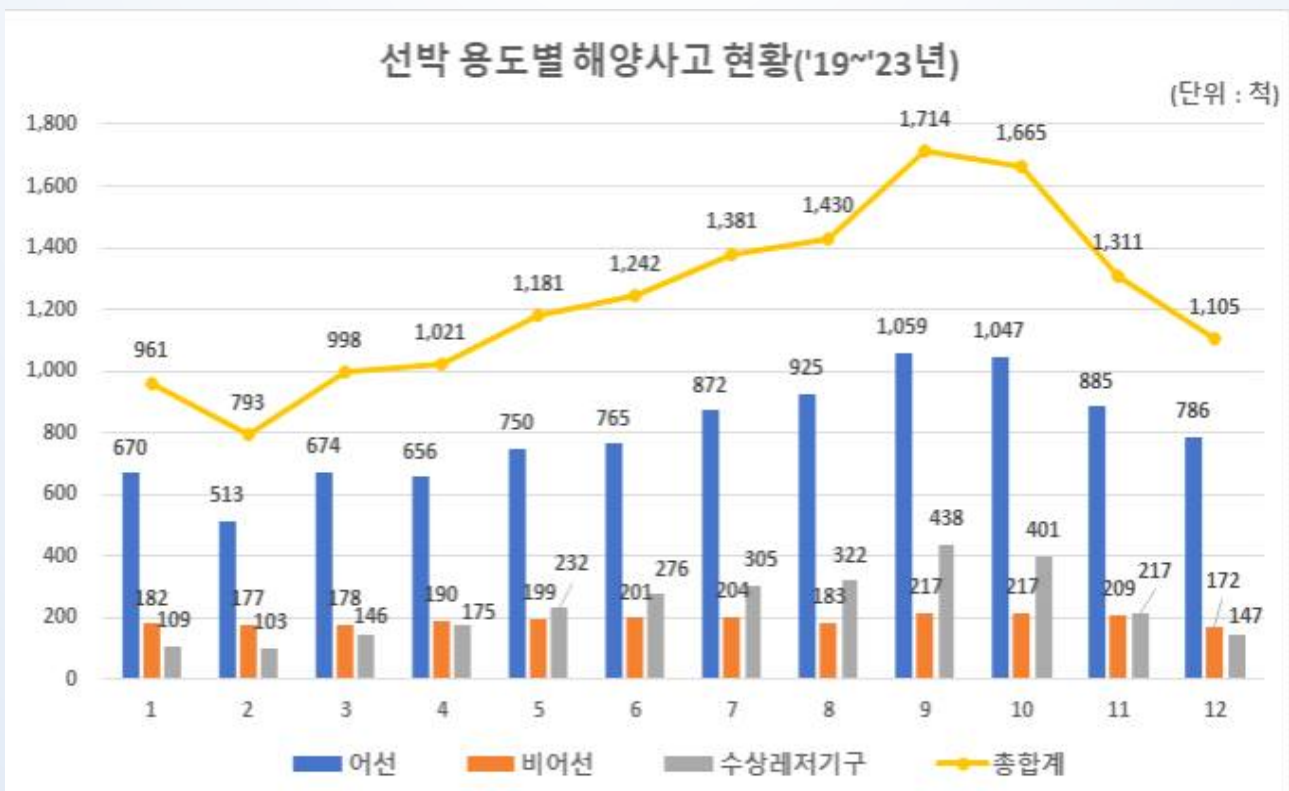
수상레저기구 사고종류별 해양사고 현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 5월 기상정보 [출처 : 기상청]

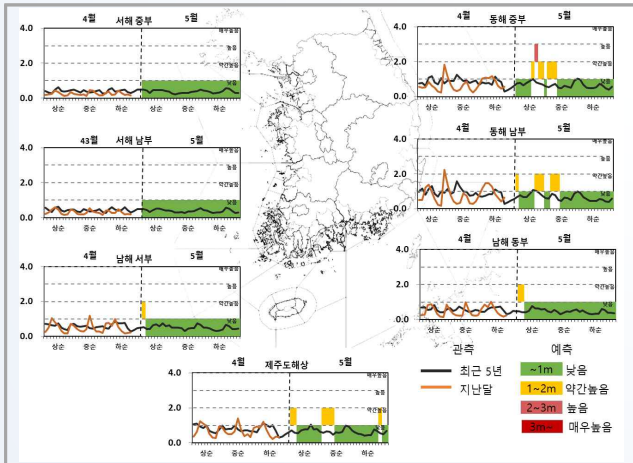
○ 5월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



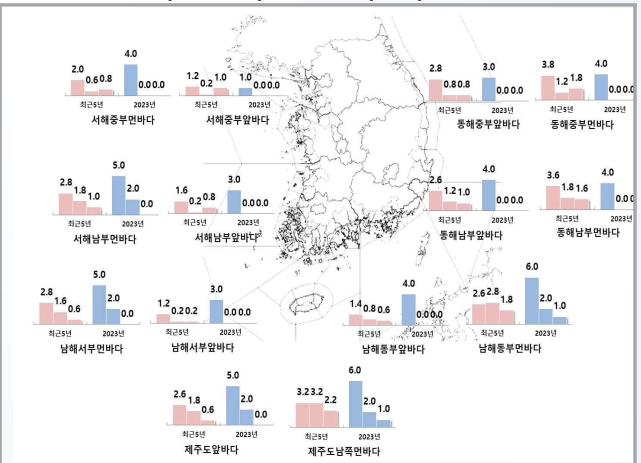
○ '24년 5월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 5월 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 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 모터보트 A호 부유물 감김으로 인한 좌초사건

사 건 개 요	선박	A호: 모터보트, 2.64톤, 길이 12.17미터 B호: 해경정, 18.5톤, 길이 12.12미터
	일시 장소	2020. 5. 31. 12:10경 제주특별자치도 서귀포시 대평항 동방파제등대로부터 266도 방향, 약 1마일 해상
	피해	A호: 폐선 B호: 선저 외판 파공, 침수
	날씨	맑은 날씨, 남서풍 초속 4~6미터, 파고 약 0.5미터, 시정 약 3마일
원인	<ul style="list-style-type: none"> 이 좌초사건은 연안구조정 B호가 A호를 구조하기 위해 선미 예인하던 중 갯생이모자반으로 워터제트 추진기 흡입구가 막혀 주기관 작동 불능 상태가 된 후 A호와 B호가 바람과 조류에 밀리며 인근 해안 암초에 얹혀 발생. 좌초사건 이전의 A호 주기관 고장 사건은 A호가 갯생이모자반이 밀집된 수역을 무리하게 운항한 것이 원인이 되어 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 선박은 항해 중 해상에 부유하는 갯생이모자반 등과 같은 해상 부유물이 스 크류에 감기지 않도록 주의하여야 하고, 갯생이모자반이 밀집된 수역에서는 선박의 안전을 위해 항행을 피해야 한다. 선박은 해안과 가까운 장소에서 주기관의 작동 불능 상태가 발생하는 경우 좌초사고 등이 발생하지 않도록 주변 상황을 고려하여 즉시 비상투묘 조치를 취하여야 한다. 	

2. 어선 A호 · 모터보트 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 39톤, 길이 21.50미터 B호: 모터보트, 1.62톤, 8.33미터
	일시 장소	2020. 4. 29. 12:06경 제주시 제주외항 서방파제등대로부터 340도 방향, 거리 0.48마일 해상
	피해	A호: 선체 일부 손상 B호: 선체 일부 손상
	날씨	맑은 날씨, 시정 약 3마일, 북서풍이 초속 6~8미터, 파고 약 1미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> 이 충돌사건은 서로 시계 안에 있는 너른 바다에서 A호가 제주항을 출항하여 항해하던 중 선장의 조타실 이탈로 표박 중이던 B호를 발견하지 못하고 피하지 아니하여 발생한 것이나, 표박 중이던 B호가 음향신호장치로 효과적인 주의환기 신호를 울리지 아니하고 피항협력동작을 취하지 아니한 것도 일부 원인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 선장은 항행 중뿐만 아니라 표박 중에도 주변 경계를 철저히 유지하여야 하고, 다른 선박이 충돌의 위험을 안고 접근하는 경우 음향신호장치로 효과적인 주의 환기신호를 울려 상대선이 자선을 피해가도록 해야 하며, 이후 충돌의 위험이 계속될 경우 충돌을 피하기 위한 적절한 피항협력동작을 취하여야 한다. 항해당직을 수행하는 선장이나 항해사는 당직 중 자격이 있는 사람과 교대 되기 이전까지는 조타실을 이탈해서는 아니된다. 	