

## 1

## 5월 해양사고 현황 (2018~2022)



### □ 최근 5년간 5월의 해양사고는 평균 227건으로 전월대비 14% 증가

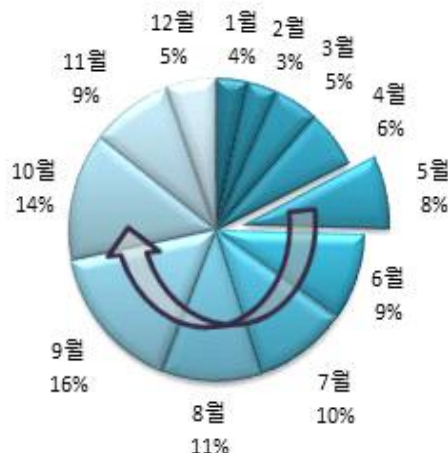
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	191	148	192	200	227	237	262	273	335	330	261	221

- (사고유형별) 사고 건수는 총 1,136건. 주요사고는 충돌 94건, 안전사고 70건, 화재·폭발 64건, 전복 26건, 침몰 10건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,248척. 어선 791척, 수상레저기구 227척, 화물선 54척, 예인선 44척, 유조선 37척, 여객선 21척 등의 순으로 발생

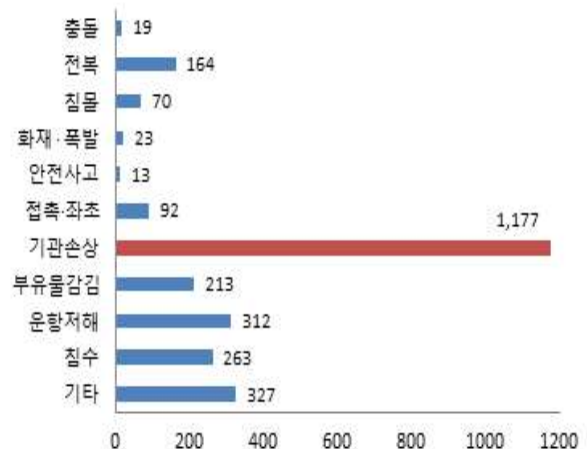
### □ 봄철은 해양레저 활동 전 수상레저기구 안전 점검이 필요한 시기

- (사고현황) 전월대비 수상레저기구 사고가 27%(179→227건) 증가하는 시기, 최근 5년간 레저기구사고 중 43%(2,754건 중 1,177건)가 기관손상 사고임
- (사고원인) 사고의 대부분은 연료고갈, 배터리방전 등 부주의로 인한 기관손상 사고이며, 기관고장 레저선박의 경우 큰 파도나 암초 등 위험에 무방비로 노출되어 전복, 침몰 등 2차 사고발생 위험이 높아짐
- (사고예방) 출항 전 연료·냉각수 사전점검, 입항 시 배터리 끄기 등 기관사고 예방 및 레저객 안전교육과 안전장비 착용 필수

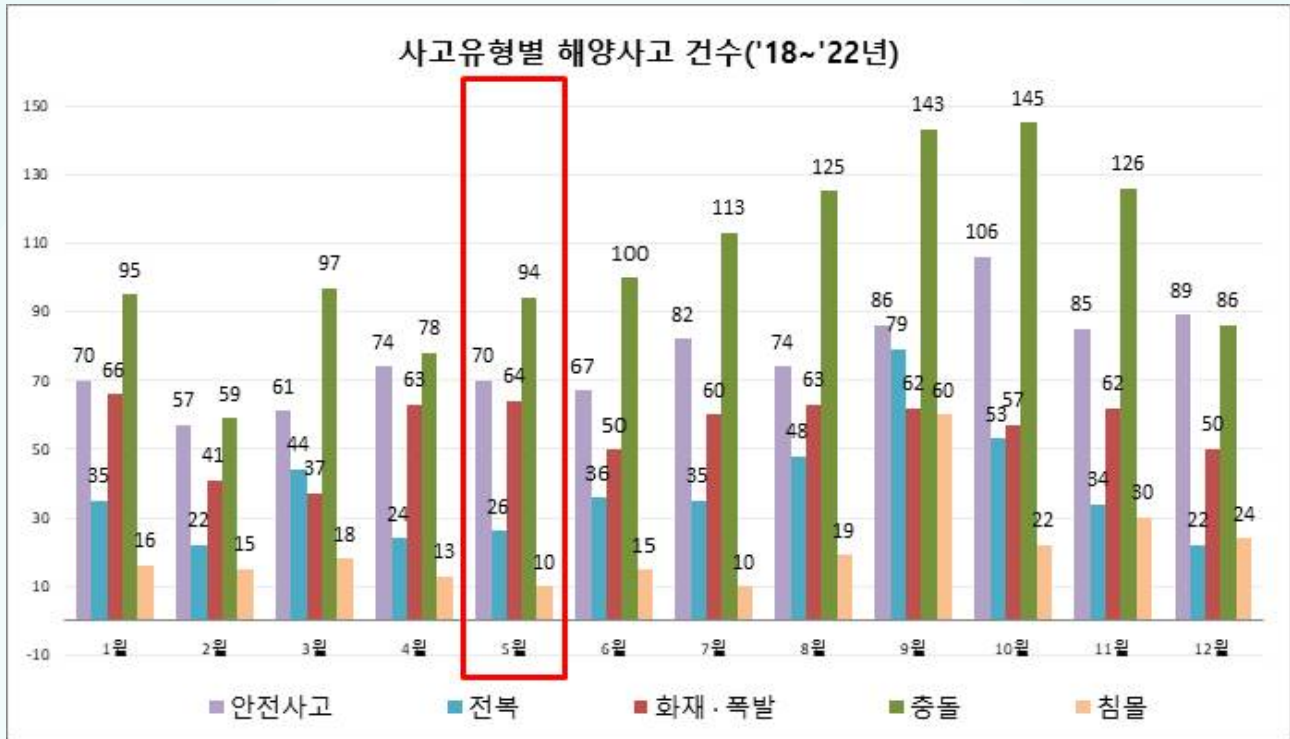
(‘18~’22년) 월별 수상레저기구 사고(척)



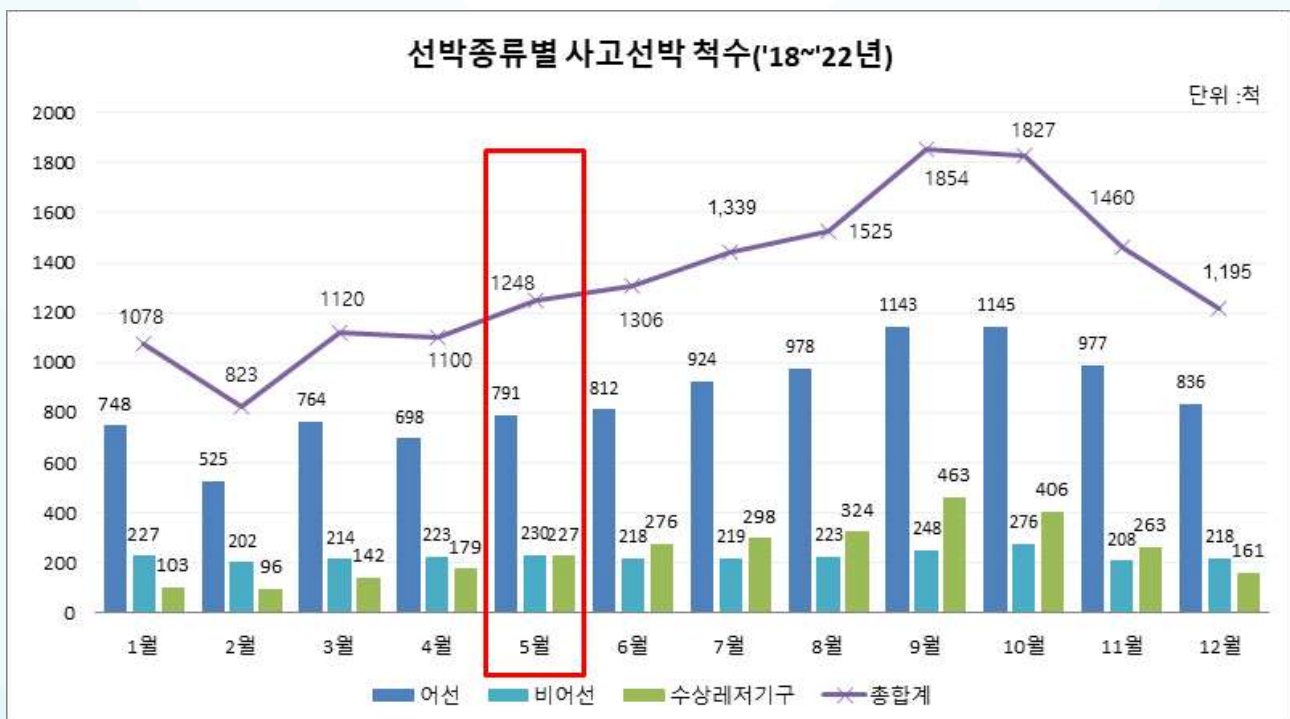
(‘18~’22년) 종류별 수상레저기구 사고(건)



## 1. 사고유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



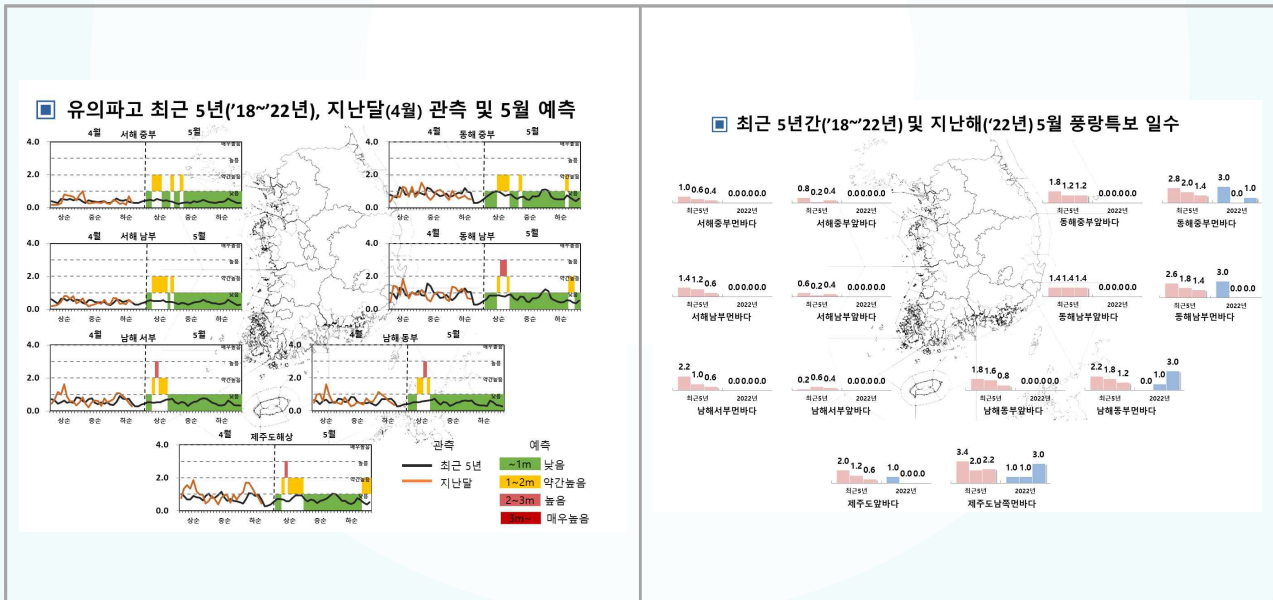
## 1. 2023년 5월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 5월 해양 기상 특성(최근 5년('18~'22년))



○ '23년 5월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) (상순) 전해상이 약간 높겠으며(1.0m 이상 2.0m 미만) 동해남부해상과 남해상, 제주도해상은 높은 날(2.0m 이상 3.0m 미만)도 있겠음  
(중순, 하순) 전해상이 대체로 낮겠음
- (수온) 서해 11.0~19.0℃, 남해 15.0~23.0℃, 동해 15.0~21.0℃의 분포를 보이겠음



## 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. 기타선 B호 전복사건

사 건 개 요	선박	B호 : 기타선(도선), 0.78톤, 길이 6.19미터, 가솔린기관 22킬로와트 1기
	일시 장소	2019. 5. 11. 14:44경 안성시 금광면 금광리 소재 'B호 도선장'
	피해	승객 1명 사망
	상황	B호는 2019. 5. 11. 14:44경 안성시 금광면 금광리 소재 금광저수지 도선장에서 한 승객이 선수로 이동하여 갑판으로 뛰어내린 이후, 우현으로 급격하게 경사 되면서 우현 쪽으로 전복
	날씨	맑음
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 이 전복사건은 조종자가 정원 초과 상태의 B호를 접안 하면서 승객들의 기립행위 등을 통제하지 못함으로써 이 선박이 복원성을 상실한 것</li> <li>○ 승객들이 안전수칙 등을 준수하지 아니하여 복원성을 저하시킨 것이 원인이 되어 발생</li> </ul>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도선사업자는 도선의 안전운항을 위하여 적절한 자격을 갖춘 사람이 선박을 조종하도록 하여야 하며, 자격을 갖춘 인명구조요원을 배치하여 인명사고에 대비하여야 함</li> <li>○ 도선 조종자는 승객이 안전운항을 저해하는 행동을 할 경우 이를 적극적으로 제지하여야 하고, 승객의 예상치 못한 움직임이나 이동으로 발생할 수 있는 위험상황에 대비하여야 함</li> <li>○ 도선 승객은 비록 그 항해구간이 짧더라도 조종자에게 정원을 초과하여 승선을 요구하여서는 아니되고, 도선 조종자가 지시하는 안전수칙 등을 준수하여야 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 H호를 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>