

## 1

### 최근 5년간(2020~2024) 6월 중 해양사고 현황



#### □ [현황] 최근 5년간 6월의 해양사고는 평균 249건 발생(월평균 251건)



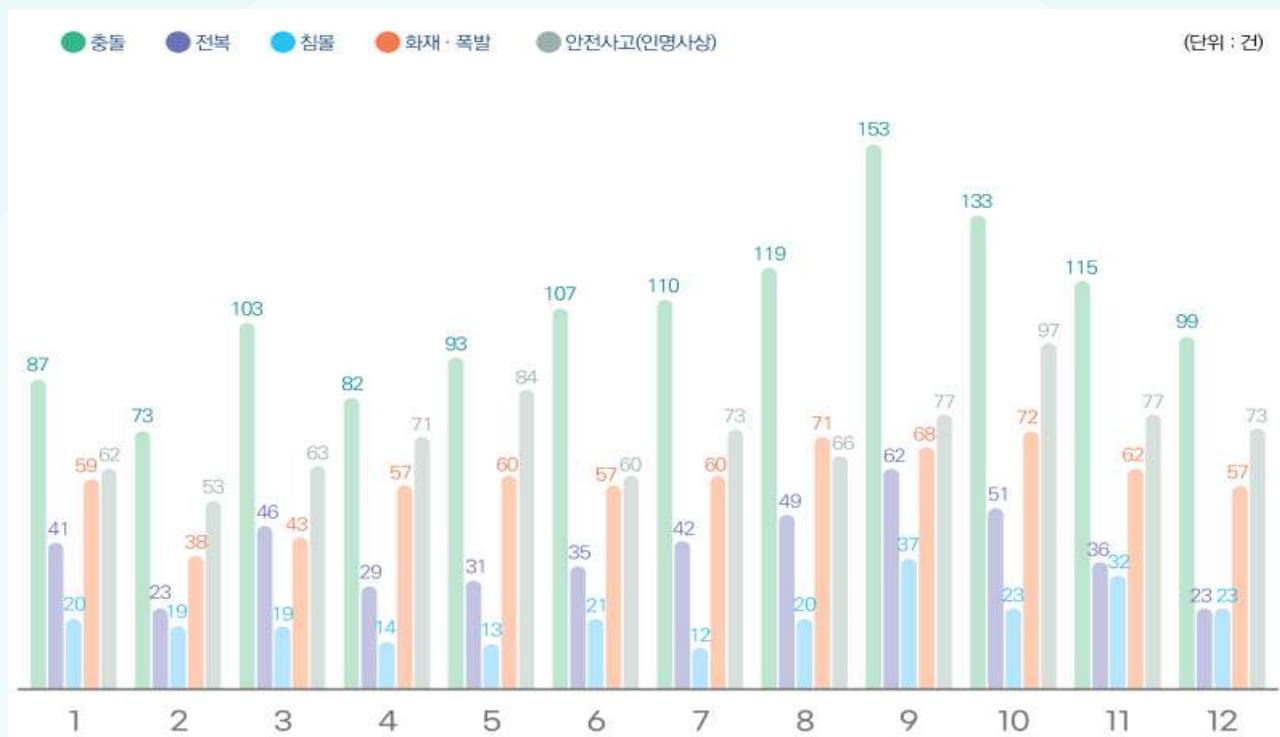
- (사고유형별) 주요사고<sup>\*</sup>는 연평균 총돌 21.4건(8.6%), 안전사고 12.0건(4.8%), 화재·폭발 11.4건(4.6%), 전복 7.0건(2.8%), 침몰 4.2건(1.7%) 順 발생
  - \* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미
  - \*\* 단순 해양사고는 기관손상 79건(31.8%), 부유물 감김 35건(14.1%), 침수 18건(7.1%), 좌초 15건(5.9%) 등
- (선박종류별) 어선 174척(63.3%), 수상레저기구 55.6척(20.2%), 화물선 10.2척(3.7%), 예인선 9.2척(3.4%), 유조선 5.8척(2.1%), 여객선 5.2척(1.9%) 順 발생

#### □ 봄철 해양레저활동이 늘어나 수상레저기구 사고가 본격적으로 증가하는 시기이므로, 출항 전 기관 사전점검 시행 및 항행 중 철저한 경계 필요

- (사고현황) 6월은 수상레저기구관련 사고가 본격 증가하는 시기(5~10월), 지난 5년간 수상레저기구 사고 중 기관손상 사고가 39.8%(1163건) 차지
  - \* 추진축계 손상(11.5%), 침수(11.4%), 운항저해(9.4%), 부유물감김(7.8%), 전복(6.0%), 좌초(4.1%) 등
- (사고원인) 배터리 방전, 연료부족 등 정비불량이 가장 큰 사고 원인이며, 안전수칙 미준수, 운항부주의 등으로 인한 충돌 전복사고도 빈번
- (예방대책) 출항전 배터리·연료·엔진상태 및 바람·파도 등 기상상태 확인 철저, 안전속도·거리 준수, 안전장비 착용 등 안전교육참여 등



## 1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)



## 2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



## 1. 2025년 6월 기상정보 (출처 : 기상청)

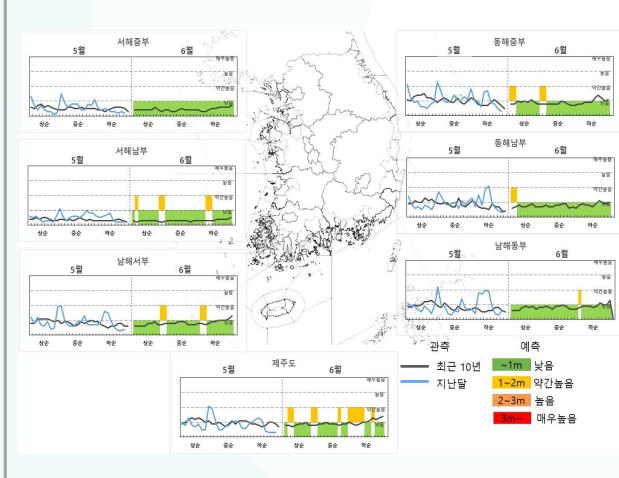
### ○ 6월 해양 기상 특성(최근 10년(15~'24년))



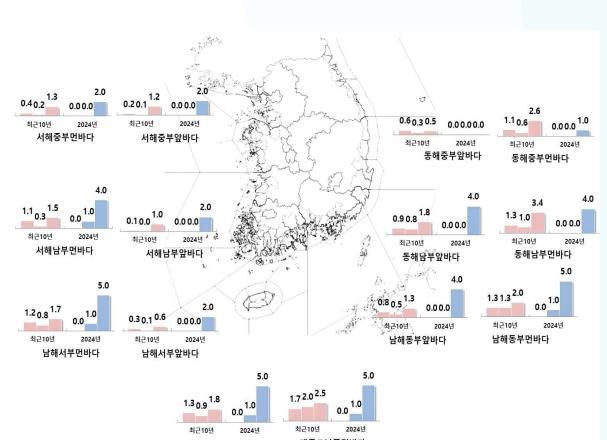
### ○ '25년 6월 유의파고 및 수온 예측정보



### ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



### ■ 최근 10년간(15~'24년) 및 지난해(24년) 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 ([marin.kma.go.kr](http://marin.kma.go.kr), 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

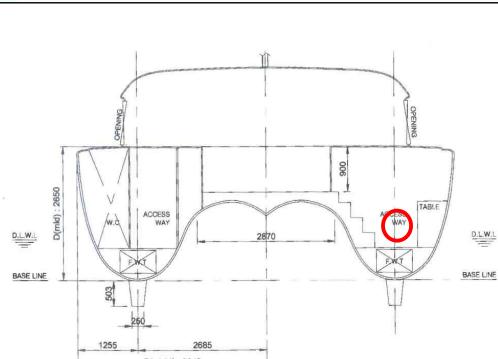
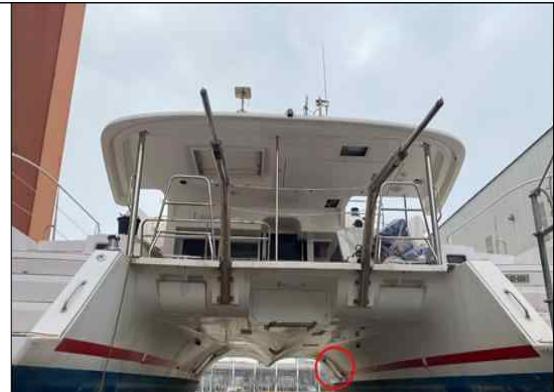
## 1. 모터보트 A호 침몰사건

안전정보 미확인

사건 개요	선박	A호: 모터보트, 9.5톤, 길이 11.00미터, 디젤기관 325킬로와트 2기
	일시 장소	2018. 10. 23. 14:15경 부산광역시 동백섬 해상구조물(인어상) 전면 150미터 해상
	피해 상황	선체 파공 및 침몰
	날씨	맑은 날씨, 시정 3마일, 북동풍 초속 4~6미터, 파고 0.5~1.0미터
원인	이 침몰사건은 A호가 해역정보 확인을 소홀히 하여 해운대해수욕장의 모래유출 방지용으로 설치된 수중 구조물의 위로 항로를 설정하여 항해를 함으로써 수중 구조물에 선체가 접촉되면서 심하게 파손되어 발생한 것이다.	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선장은 운항지역에 대한 해도 등 제반 정보를 정확히 파악하여 <b>안전한 항로를 설정</b>하여 항해하여야 한다.</li> <li>○ 수상레저기구 활동구역에 있는 <b>수중 구조물</b> 등 육안으로 쉽게 식별되지 않는 항해 <b>장애물</b>에 대해서는 항해 지식이 다소 부족한 운항자라도 쉽게 이를 인지할 수 있도록 추가적인 <b>안전표시</b>를 할 필요가 있다.</li> <li>○ 섬 또는 연안 가까이 항해할 때에는 수중 암초, 저수심대 등이 많이 존재하므로 가급적 저속으로 운항하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	 <p>[A호 침몰지점, 수중 구조물 및 등부표 위치]</p>	

## 2. 세일링 요트 B호 전복사건

### 정비불량

사 건 개 요	선박	B호 : 수상레저기구, 19톤, 13.96미터, 디젤기관 36킬로와트 2기		
	일시 장소	2021. 8. 11. 16:30경 제주도 서귀포시 범섬 북단으로부터 030도 방향, 0.5마일 해상		
	피해 상황	B호 우측 현창 수리		
	날씨	흐린 날씨, 시정 약 3마일, 북풍 초속 6~9미터, 파고 약 2.0미터		
원인		이 전복사건은 수중레저기구인 쌍동선 B호 수중레저사업자가 안전점검을 소홀히 하고, 선장이 출항 전 점검 및 비상설비 보관 장소 숙지를 소홀히 함으로써 수중레저활동자를 태우고 항해 중이던 이 선박이 노후 및 부분 손상 등으로 강도가 약해져 있던 선체 외판의 현창 유리가 파도 또는 강한 충격을 동반하지 않은 해상 부유물과 부딪쳐 탈락하며 우측 동체 내부로 해수가 유입된 후 복원력을 상실하여 발생한 것		
교훈		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선장은 <b>출항 전</b> 선박의 상태를 <b>점검</b>하고 문제가 있는 경우 필요한 조치를 하여 선박이 안전한 상태로 출항하도록 하여야 하며, <b>비상설비의 작동법과 비치 장소를 명확하게 숙지</b>하여 필요시 즉각적인 비상대응을 할 수 있도록 하여야 한다.</li> <li>○ 수중레저사업자는 안전한 수중레저활동을 위해 <b>승선정원을 준수</b>하고, 수중레저기구, 수중레저장비, 수중레저시설 등의 <b>안전점검을 철저히</b> 하여야 한다.</li> <li>○ 선장은 출항 전 <b>선체의 개구부, 현창</b> 등의 폐쇄 장치가 정상적으로 기능하는지 반드시 <b>확인</b>하여야 한다.</li> </ul>		
관련 사진		  <table border="1" data-bbox="371 1825 767 1904"> <tr> <td>[중앙횡단면도] (붉은색 표시가 사고현창 위치)</td> <td>[사고 현창 모습] (사고 후 수리한 사진)</td> </tr> </table>	[중앙횡단면도] (붉은색 표시가 사고현창 위치)	[사고 현창 모습] (사고 후 수리한 사진)
[중앙횡단면도] (붉은색 표시가 사고현창 위치)	[사고 현창 모습] (사고 후 수리한 사진)			