

6월 연근해 선박 기상정보



발표일: 2019년 6월 3일



해양기상정보

- 해상 특성(최근 5년간('14~'18년))
 - 앞바다: 전 해상의 파고는 0.2m~0.7m로 낮았음
 - 먼바다: 전 해상의 파고는 0.4m~0.9m로 낮았음
- 풍랑특보일 수(최근 5년간('14~'18년))
 - 6월 평균: 1.6일(상순 0.7일 / 중순 0.4일 / 하순 0.5일)로 5월(4.0일)보다 2.4일 감소
- 해수면온도
 - 5월 실황: 서해(9.5 ~ 16.3℃) / 남해(14.2~ 18.6℃) / 동해(15.0 ~ 19.4℃)
 - 6월 예상: 서해(16 ~ 23℃) / 남해(17 ~ 23℃) / 동해(18 ~ 23℃)
- 조석(고극조위)
 - 인천: 5일(909cm) / 완도: 5일(390cm) / 포항: 6, 7, 8, 18, 19, 20, 21일(48cm)

해양안전정보

- 해양선박 사고(최근 5년간('14~'18년))
 - 전체 13,591척 중 1,169척(8.6%)으로 연 평균 234척의 사고가 발생
- ☞ 6월은 장마전선의 북상으로 고온다습한 날씨가 시작되는 시기로, 국지성 호우와 잦은 안개로 인한 충돌·접촉사고에 주의가 요구됨. 이 시기 서해, 남해해역에서는 해무가 자주 발생하므로 이 해역을 운항하는 선박은 레이더 견시를 철저히 하고, 기상예보 및 항행정보를 수시로 확인하여 안전항해에 유념

<6월 해양사고예방 표어>

어둠속에 숨은 위험, 집중하면 보입니다.

어업정보

- 6월 어황
 - 갈치는 평년비 수준, 살오징어는 평년비 수준 또는 평년수준, 멸치는 평년수준, 고등어, 참조기, 전갱이는 평년비 부진하겠음

자료협조: 해양경찰청, 국립수산물과학원, 국립해양조사원, 해양안전심판원

해양기상정보

최근 5년간('14~'18년) 6월 순별 평균파고

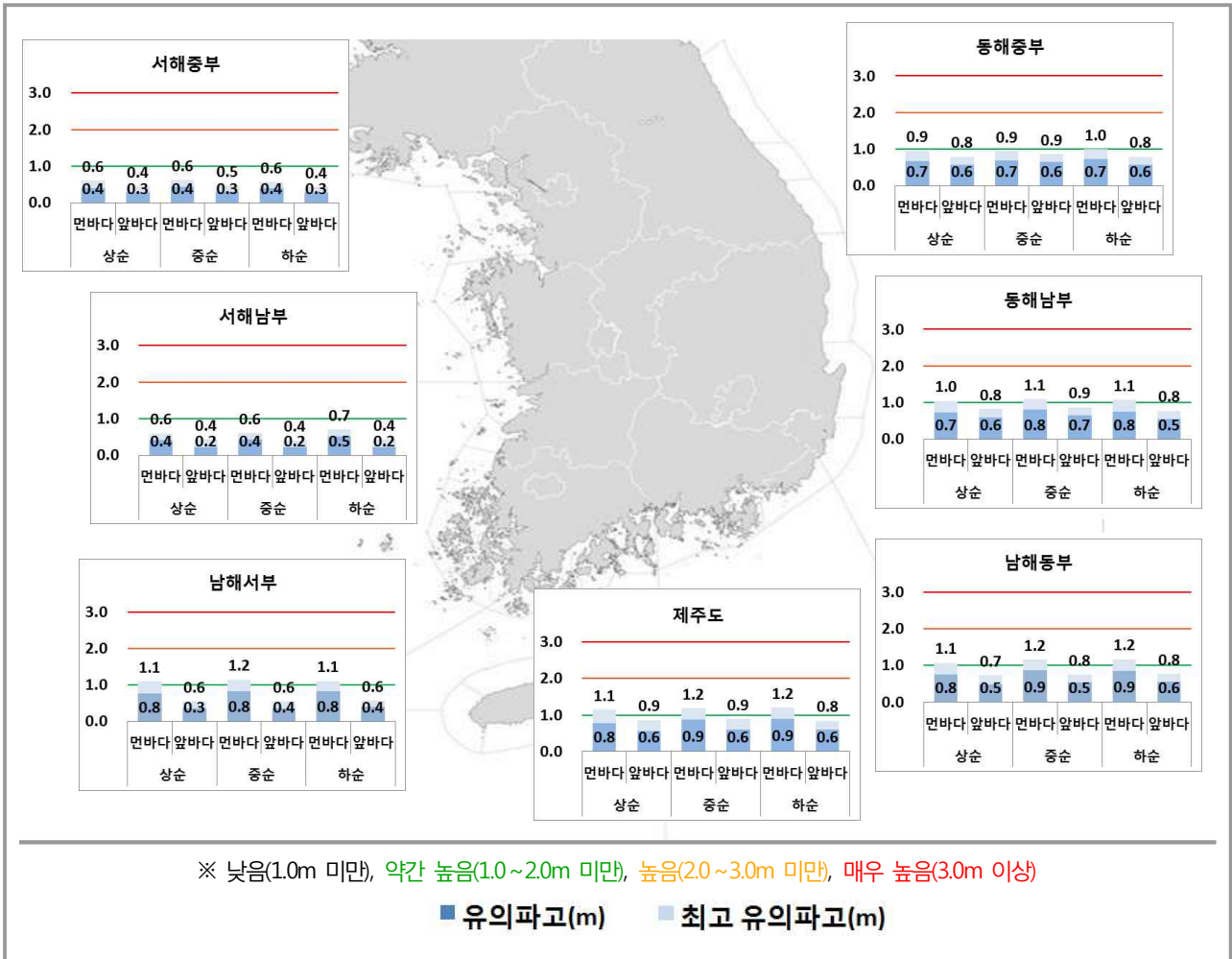


그림 1. 최근 5년간('14~'18년) 6월 순별 평균파고

- ☞ 파고정보는 해역별 해양기상부이와 파고부이의 최근 5년간('14~'18년) 유의파고, 최고 유의파고의 순별 평균값을 활용
 - ※ 유의파고: 일 평균 유의파고의 평균값 / 최고 유의파고: 일 최고 유의파고의 평균값
- ☞ 해양기상부이 및 파고부이 지점

| 해역 | 해양기상부이 | 파고부이 |
|------|----------|-----------------------------|
| 서해중부 | 덕적도, 외연도 | 신진도, 삼시도, 이작도, 풍도, 자월도, 서천 |
| 서해남부 | 칠발도, 신안 | 옥도, 진도, 군산, 영광 |
| 남해서부 | 거문도, 추자도 | 청산도, 금오도, 노화도, 고흥, 추자도 |
| 남해동부 | 거제도 | 두미도, 장안, 해금강, 오륙도, 다대포, 한산도 |
| 동해중부 | 울릉도, 동해 | 독도, 혈암, 구암, 연곡, 울릉읍, 토성, 삼척 |
| 동해남부 | 포항 | 죽변, 구룡포, 후포 |
| 제주도 | 마라도 | 제주항, 중문, 우도, 가파도 |

■ 최근 5년간('14~'18년) 6월 지점별 일 평균파고

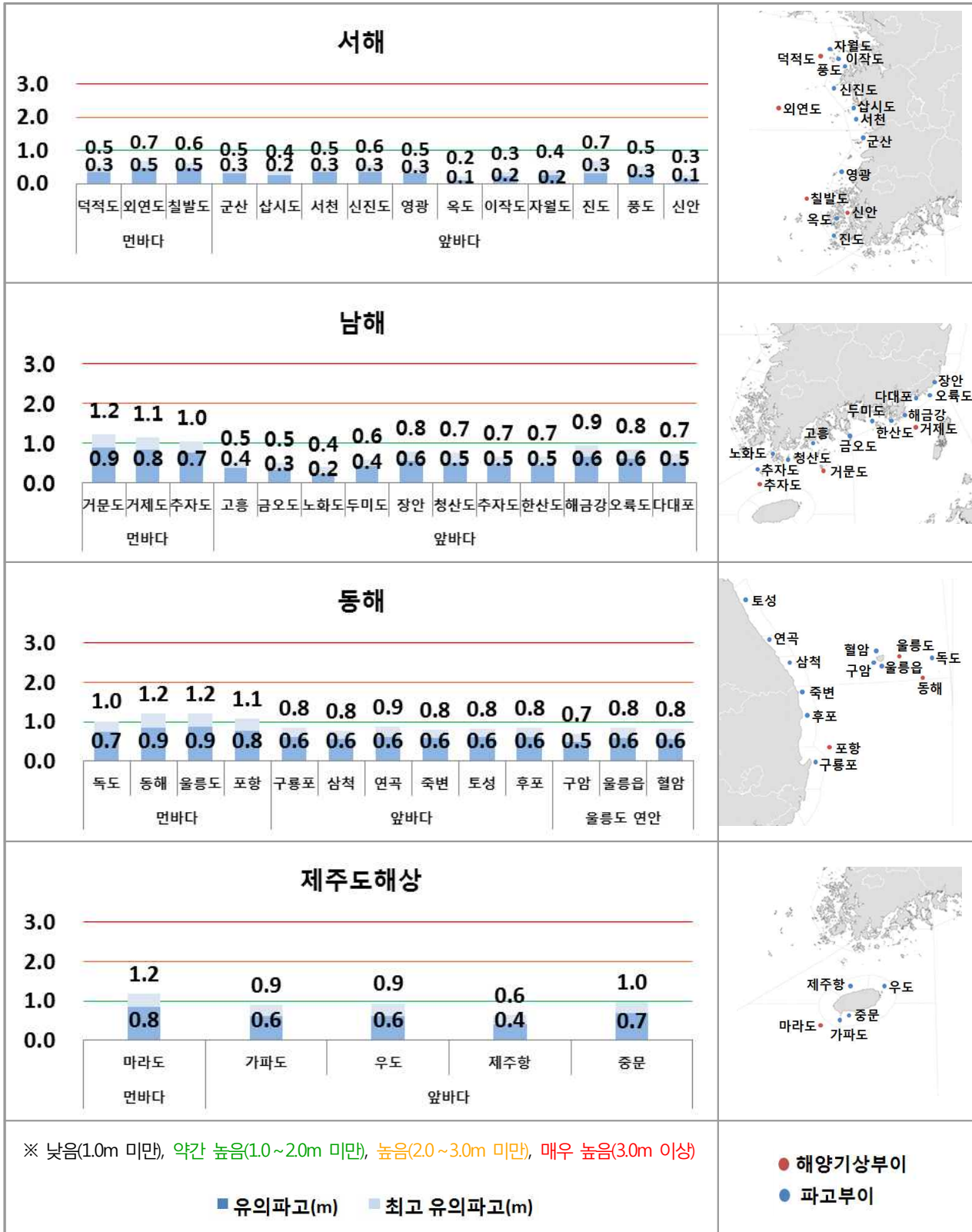


그림 2. 최근 5년간('14~'18년) 6월 지점별 평균파고

○ 최근 5년간 6월 순별 유의파고 특성

- (상순) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.4~0.8m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.2~0.6m로 낮았음
- (중순) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.4~0.9m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.2~0.7m로 낮았음
- (하순) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.4~0.9m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.2~0.6m로 낮았음

○ 최근 5년간 6월 지점별 일 평균 유의파고 특성

- (서해) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.3~0.5m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.1~0.3m로 낮았음
- (남해) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.7~0.9m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.2~0.6m로 낮았음
- (동해) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.7~0.9m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.6m로 낮았음
 울릉도 연안: 전 해상의 파고는 0.5~0.6m로 낮았음
- (제주도) 먼바다: 전 해상의 파고는 0.8m로 낮았음
 앞바다: 전 해상의 파고는 0.4~0.7m로 낮았음

○ 최근 5년간 6월 지점별 유의파고 극값(일 평균)

| 해역 | 1위 | | | 2위 | | | 3위 | | |
|----|-----|------------|------|-----|------------|------|-----|------------|------|
| | 지점 | 날짜 | 값(m) | 지점 | 날짜 | 값(m) | 지점 | 날짜 | 값(m) |
| 서해 | 외연도 | '16.06.15. | 1.8 | 칠발도 | '14.06.02. | 1.6 | 신진도 | '16.06.15. | 1.4 |
| 남해 | 거문도 | '14.06.03. | 3.1 | 청산도 | '14.06.03. | 2.3 | 거제도 | '18.06.15. | 2.3 |
| 동해 | 독도 | '18.06.27. | 3.4 | 동해 | '17.06.03. | 3.3 | 울릉도 | '15.06.27. | 3.1 |
| 제주 | 마라도 | '14.06.02. | 2.9 | 우도 | '18.06.10. | 2.8 | 마라도 | '14.06.03. | 2.7 |

■ 최근 5년간('14~'18년) 및 '18년 6월 풍랑특보일 수

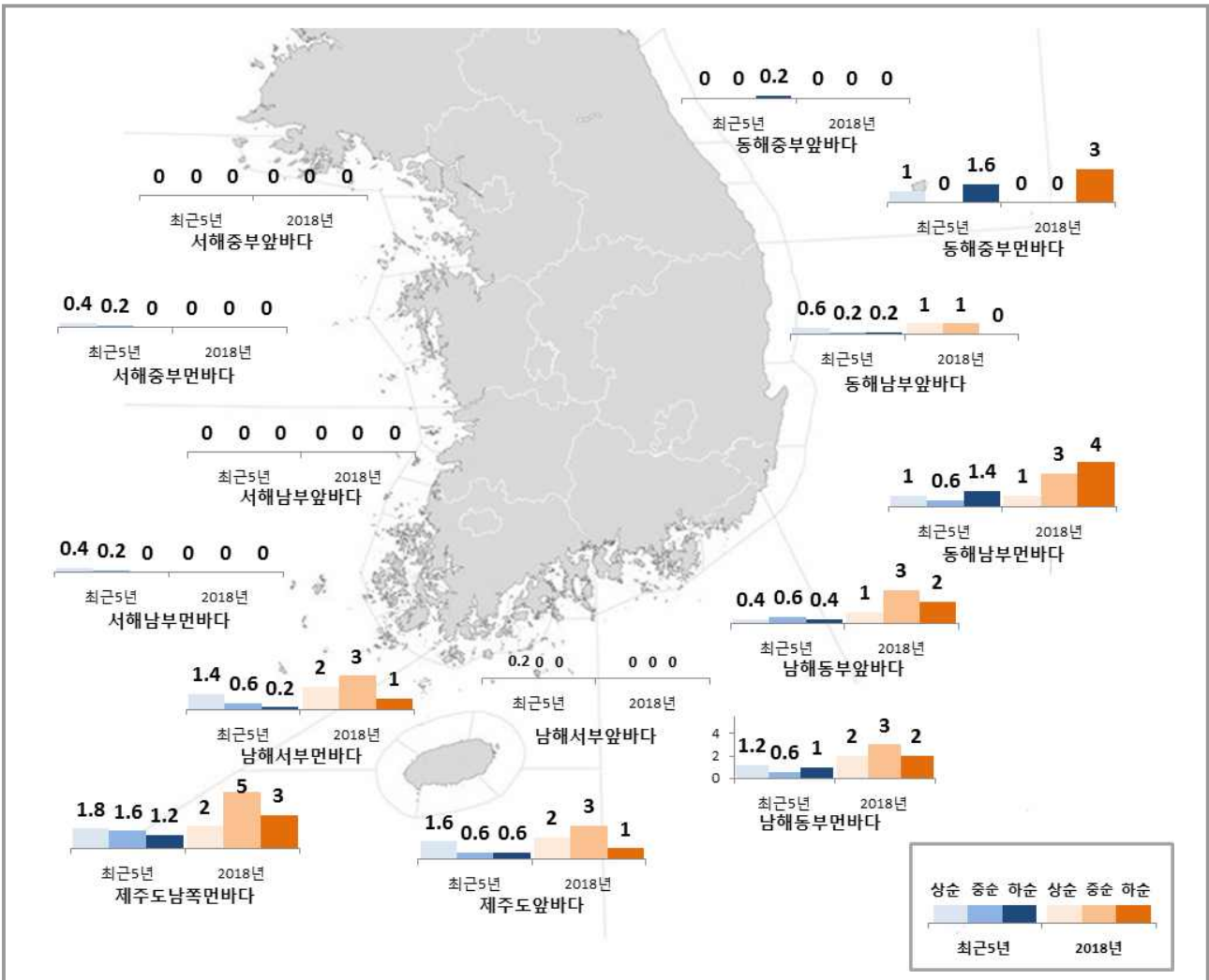


그림 3. 최근 5년간('14~'18년) 및 '18년 6월 풍랑특보일 수(상순, 중순, 하순)

○ 6월 풍랑특보 발표일 수

- 최근 5년간 평균: 1.6일 / 5월(4.0일)보다 2.4일 감소
- 지난해('18년): 3.4일 / 5월(6.8일)보다 3.4일 감소

○ 6월 순별 풍랑특보 발표일 수 비교

- 최근 5년간 평균: 상순 0.7일 / 중순 0.4일 / 하순 0.5일
- 지난해('18년): 상순 0.8일 / 중순 1.5일 / 하순 1.1일

○ 6월 풍랑특보일 수 최다 해역

- 최근 5년간 평균: 제주도남쪽먼바다(3.3일)
- 지난해('18년): 제주도남쪽먼바다(10.0일)

■ 지난해('18년) 6월의 해양기상부이 해상풍 및 파고 특성

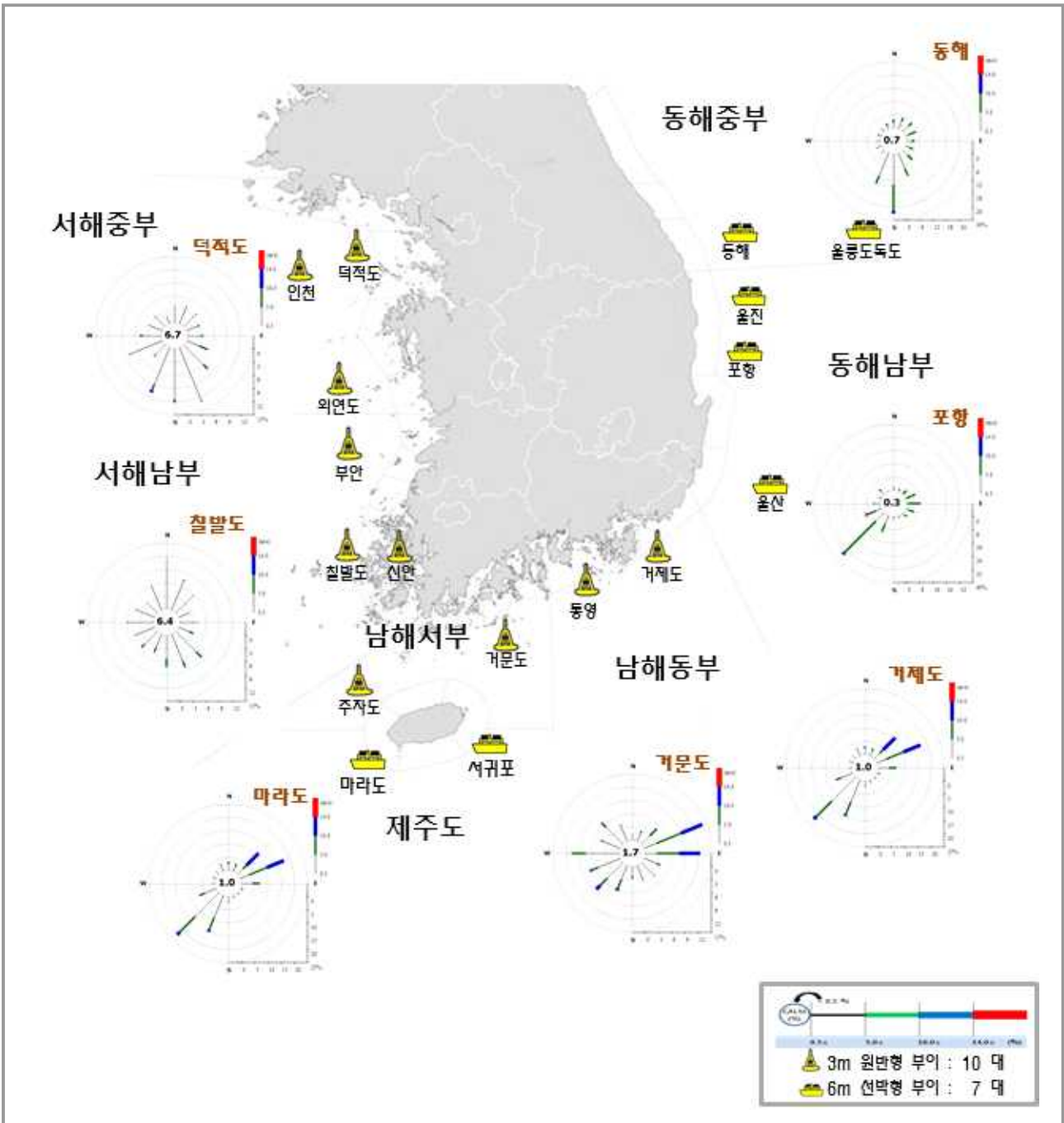


그림 4. '18년 6월 해양기상부이 해상풍 바람장미

☞ 해양기상부이의 전체 지점별 해상풍 바람장미는 부록1. 을 참고

○ 지난해('18년) 6월의 해역별 풍속 계급별 분포

| 해역구분 | 주풍계 | 풍속(m/s) 분포(%) | | | | | 관측지점 |
|------|---------|---------------|-----------|-----------|-------------|--------|--------------|
| | | Calm | 0.5 ~ 4.9 | 5.0 ~ 9.9 | 10.0 ~ 13.9 | 14.0 ≤ | |
| 서해중부 | - | 7.4 | 80.8 | 10.7 | 1.1 | | 덕적도, 외연도, 인천 |
| 서해남부 | - | 5.2 | 83.6 | 11.0 | 0.2 | | 칠발도, 부안, 신안 |
| 남해서부 | NE ~ SE | 2.0 | 57.7 | 28.2 | 12.1 | | 추자도, 거문도 |
| 남해동부 | NE, SW | 1.7 | 55.1 | 27.7 | 15.3 | 0.2 | 통영, 거제도 |
| 동해중부 | S | 0.4 | 57.8 | 40.9 | 0.9 | | 동해, 울릉도 |
| 동해남부 | S ~ SW | 0.7 | 38.3 | 55.8 | 4.6 | 0.6 | 울진, 포항, 울산 |
| 제주도 | NE | 1.5 | 51.7 | 39.5 | 7.2 | 0.1 | 마라도, 서귀포 |
| 전 해상 | | 3.0 | 61.9 | 29.7 | 5.3 | 0.1 | |

- 주풍계: 서해는 풍속이 약하며, 뚜렷한 주풍계는 없고, 남해와 제주도는 북풍 계열, 동해는 남풍 계열의 바람이 우세하였음
- 전 해상 풍속: 5.0m/s 미만 64.9% / 5.0 ~ 9.9m/s 29.7% / 10.0m/s 이상 5.4%
- 풍속 분포 최다 해역
 - 5.0m/s 미만: 서해남부해상(88.8%), 뚜렷한 주풍계는 없음
 - 10.0m/s 이상: 남해동부해상(15.5%), 남서풍, 북동풍의 바람이 나타났음

○ 지난해('18년) 6월의 해역별 파고 계급별 분포

| 해역구분 | 파고(m) 분포(%) | | | | | 관측지점 |
|------|-------------|------------|------------|------------|--------|--------------|
| | <1.0m | 1.0 ~ 1.9m | 2.0 ~ 2.9m | 3.0 ~ 4.9m | 5.0m ≤ | |
| 서해중부 | 95.2 | 4.5 | 0.3 | | | 덕적도, 외연도, 인천 |
| 서해남부 | 96.6 | 3.4 | | | | 칠발도, 부안, 신안 |
| 남해서부 | 60.5 | 31.9 | 7.6 | | | 추자도, 거문도 |
| 남해동부 | 61.6 | 29.7 | 8.7 | | | 통영, 거제도 |
| 동해중부 | 60.4 | 36.0 | 2.7 | 0.9 | | 동해, 울릉도 |
| 동해남부 | 66.1 | 30.2 | 3.7 | 0.0 | | 울진, 포항, 울산 |
| 제주도 | 46.9 | 43.2 | 8.8 | 1.1 | | 마라도, 서귀포 |
| 전 해상 | 72.4 | 23.4 | 4.0 | 0.2 | | |

- 전 해상 파고: 1.0m 미만 72.4% / 1.0~2.0m 23.4% / 2.0m 이상 4.2%
 - 서해는 1.0m 미만의 파고가 95.9%로 가장 많이 분포함
 - 남해는 1.0m 미만의 파고가 61.1%로 가장 많이 분포함
 - 동해는 1.0m 미만의 파고가 63.3%로 가장 많이 분포함
- 파고 분포 최다 해역
 - 1.0m 미만: 서해남부해상(96.6%) / 2.0m 이상: 제주도해상(9.9%)

■ 해수면온도 5월 실황 및 6월 예측

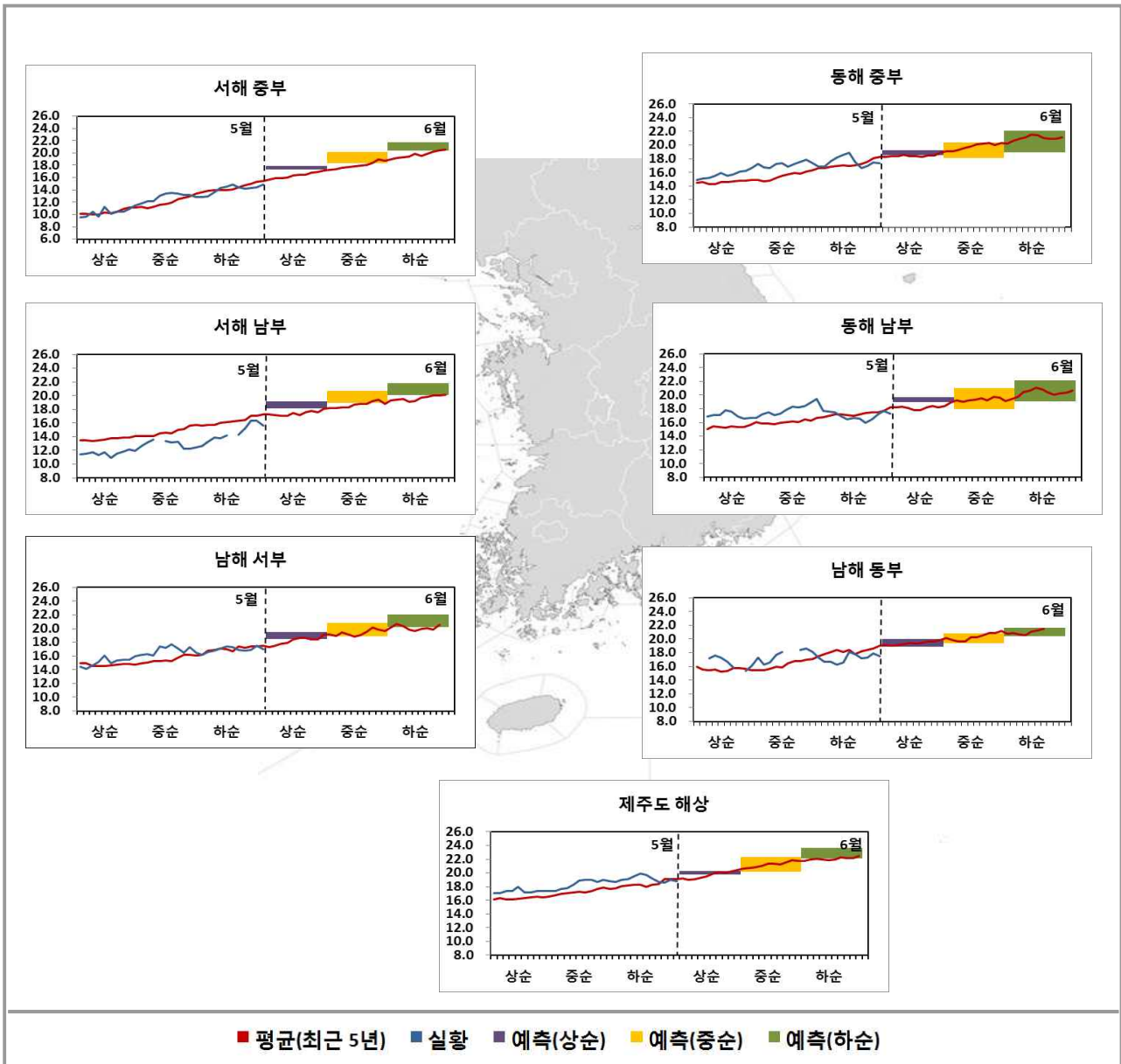


그림 5. 해수면온도 5월 실황 및 6월 예측

- ☞ 해수면온도 ‘평균(최근 5년)’ 및 ‘실황’ 은 해역별 대표 해양기상부이의 최근 5년간(‘14~’18년) 5월의 평균값과 지난 달(5월)의 실황값을 활용
 - 서해중부(덕적도, 외연도), 서해남부(칠발도)
 - 남해서부(거문도, 추자도), 남해동부(거제도), 제주도남쪽(마라도)
 - 동해중부(동해, 울릉도), 동해남부(포항)
- ☞ 해수면온도 예측정보는 기후예측시스템에서 산출된 해역별 순별 평균 예측값을 활용하여, 실제 관측값과 차이가 있을 수 있음

○ '18년 5월 해역별 해수면온도 특성

| 해역 | 5월 해수면온도(°C) (최근 5년 평균 편차) | | |
|--------|----------------------------|--------------------|--------------------|
| | 상순 | 중순 | 하순 |
| 서해중부 | 9.5 ~ 11.5 (0.0) | 11.8 ~ 13.6 (+0.8) | 12.9 ~ 14.9 (-0.3) |
| 서해남부 | 10.9 ~ 12.1 (-2.1) | 12.3 ~ 13.6 (-1.8) | 12.7 ~ 16.3 (-1.8) |
| 동해중부 | 15.0 ~ 16.7 (+1.1) | 16.6 ~ 17.9 (+1.7) | 16.7 ~ 18.9 (+0.3) |
| 동해남부 | 16.6 ~ 17.8 (+1.6) | 17.1 ~ 19.4 (+1.9) | 16.0 ~ 17.7 (-0.4) |
| 남해서부 | 14.2 ~ 16.1 (+0.4) | 16.1 ~ 17.7 (+1.3) | 16.2 ~ 17.6 (-0.1) |
| 남해동부 | 15.4 ~ 17.6 (+1.0) | 16.3 ~ 18.6 (+1.6) | 16.3 ~ 18.1 (-0.8) |
| 제주도 남쪽 | 17.0 ~ 18.0 (+0.9) | 17.4 ~ 19.0 (+1.2) | 18.6 ~ 19.9 (+0.7) |

○ 최근 5년간 6월 해수면온도 평균 및 '19년 6월 해역별 해수면온도 예측

| (과거) 최근 5년간 6월 해수면온도 평균 | | (예측) '19년 6월 해수면온도 | |
|-------------------------|-------------|--------------------|---------|
| 관측지점 | 범위(°C) | 해역 | 범위(°C) |
| 덕적도, 외연도 | 15.7 ~ 20.5 | 서해중부 | 16 ~ 23 |
| 칠발도 | 17.1 ~ 20.2 | 서해남부 | 18 ~ 23 |
| 울릉도, 동해 | 18.2 ~ 21.5 | 동해중부 | 18 ~ 22 |
| 포항 | 17.8 ~ 21.1 | 동해남부 | 18 ~ 23 |
| 거문도, 추자도 | 17.3 ~ 20.7 | 남해서부 | 17 ~ 23 |
| 거제도 | 18.4 ~ 21.5 | 남해동부 | 18 ~ 22 |
| 마라도 | 19.0 ~ 22.4 | 제주도 남쪽 | 19 ~ 24 |

※ 해수면온도 예측은 해역을 평균한 기후예측시스템 모델값으로 지점별 관측자료와는 차이가 있을 수 있음

▣ 여름철 해양사고 예방을 위한 이안류 정보 제공

- 이안류(離岸流, Rip Current)는 해안 가까이에서 파도가 부서지면서 한 곳으로 밀려든 해수가 좁은 폭을 통하여 다시 바다로 빠르게 빠져나가는 흐름을 말함



그림 6. 이안류 발생 모식도



그림 7. 이안류 예측정보 해수욕장 위치

- 기상청은 이안류가 발생할 가능성이 있는 8개 해수욕장에 대한 이안류 예측정보 서비스를 운영하고 있음

- 해양기상정보포털 (<http://marine.kma.go.kr>) > 해난 > 이안류
- 8개 해수욕장: 해운대(부산), 중문(제주), 낙산(양양), 대천(보령), 신지명사십리(완도), 경포·강문·안목(강릉)

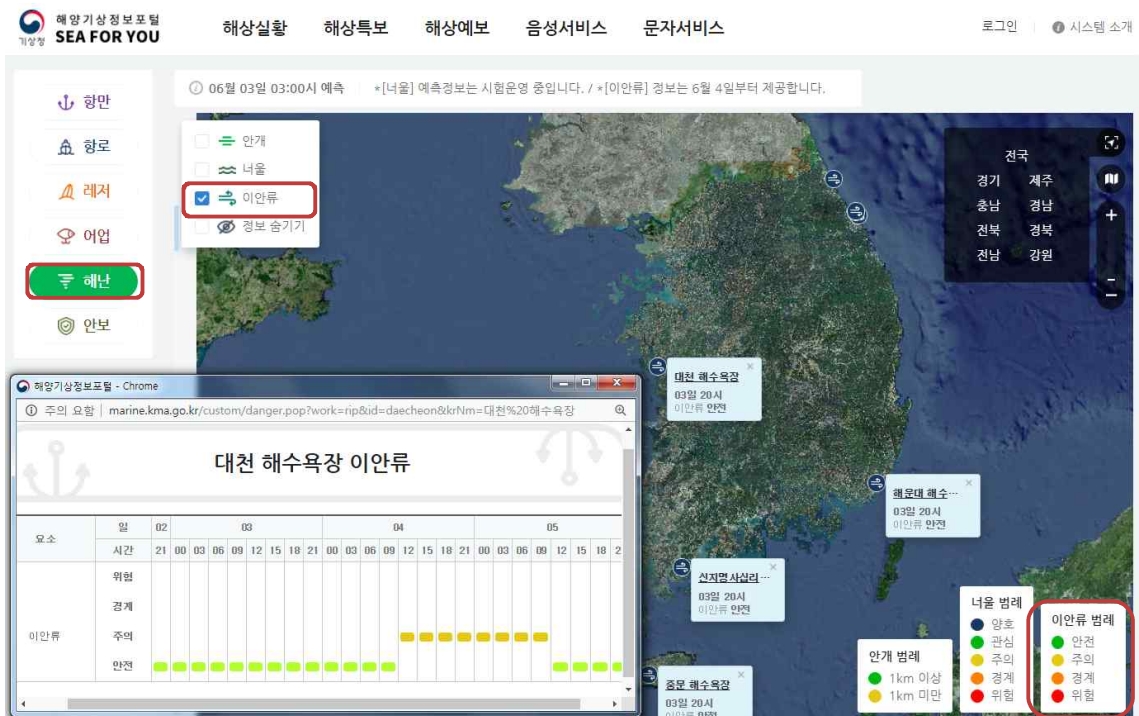


그림 8. 해양기상정보포털 이안류 정보

조석 정보

제공: 국립해양조사원

6월 조석예보

서해안의 인천은 6월 5일에 909cm의 고극조위가 나타나며, 남해안의 완도는 6월 5일에 390cm, 동해안의 포항은 6월 6, 7, 8, 18, 19, 20, 21일에 48cm의 고극조위가 나타나겠음

6월 지역별 고극조위

| 해역 | 지역 | 대조기(삭 6.3) | | 대조기(망 6.17) | |
|-----|-----|------------|----------|-------------|----------|
| | | 발생시각 | 고극조위(cm) | 발생시각 | 고극조위(cm) |
| 서해안 | 인천 | 04:40 | 873 | 04:44 | 887 |
| | 안흥 | 03:43 | 655 | 03:51 | 663 |
| | 군산 | 03:01 | 675 | 03:06 | 692 |
| | 목포 | 02:03 | 455 | 02:12 | 477 |
| 남해안 | 제주 | 23:04 | 280 | 23:23 | 275 |
| | 완도 | 22:25 | 379 | 22:38 | 369 |
| | 마산 | 21:05 | 199 | 21:18 | 192 |
| | 부산 | 20:38 | 128 | 20:48 | 124 |
| 동해안 | 포항 | 14:45 | 42 | 14:48 | 47 |
| | 속초 | 14:24 | 37 | 14:29 | 40 |
| | 울릉도 | 13:42 | 38 | 13:44 | 43 |

☞ 2019년 조석표(한국연안)는 국립해양조사원 홈페이지(www.khoa.go.kr), ARS(1588-9822)에서 확인하실 수 있습니다.

6월 지역별 조위 시계열

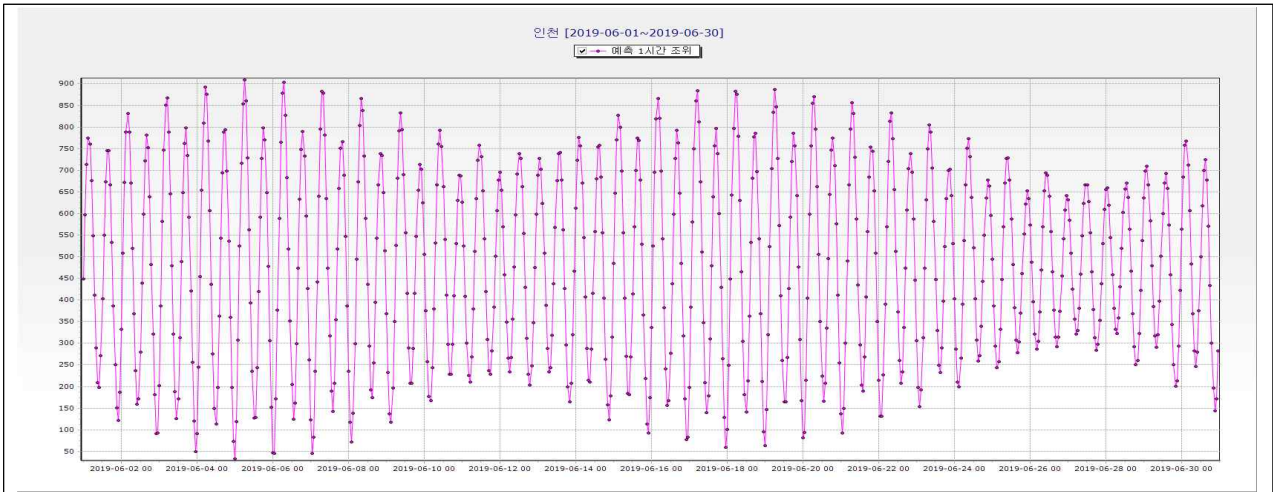


그림 9. '19년 6월 서해안 인천지역 조석예보

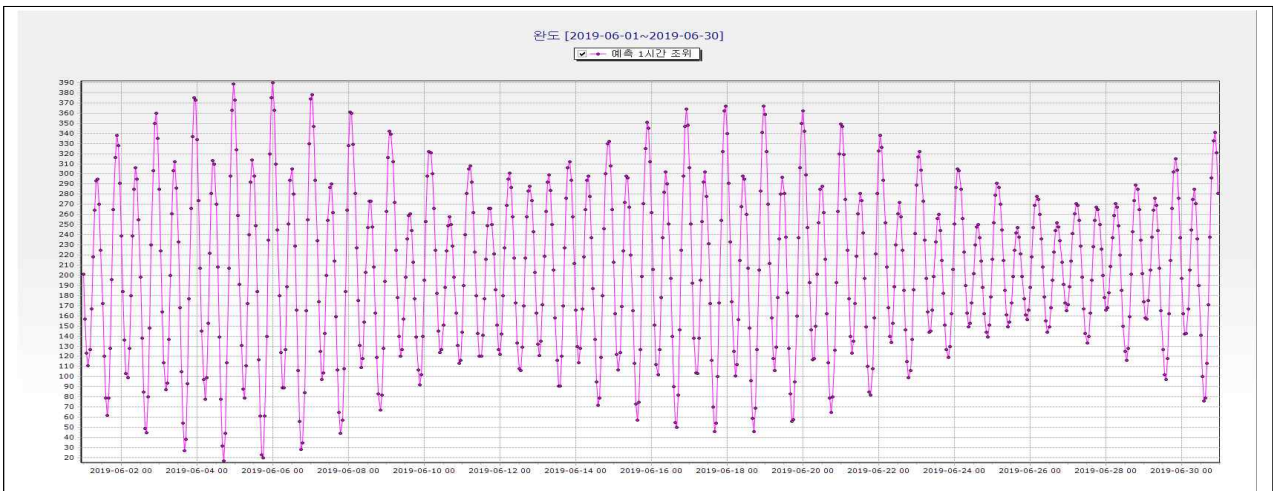


그림 10. '19년 6월 남해안 완도지역 조석예보

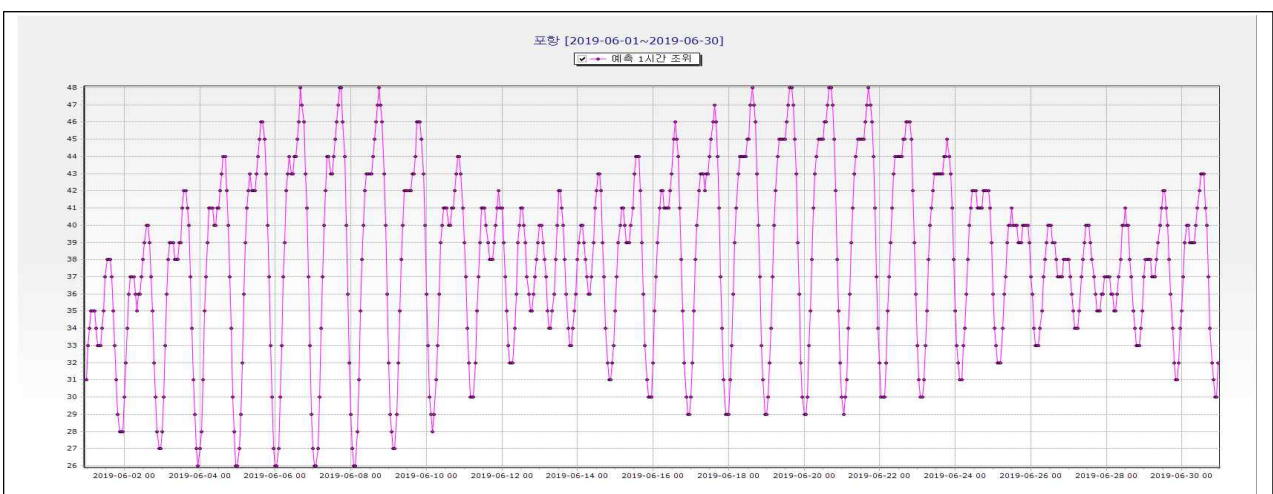


그림 11. '19년 6월 동해안 포항지역 조석예보

해양안전정보

해난사고 현황

제공: 해양경찰청

최근 5년간('14~'18년) 해상조난사고 현황

최근 5년 동안 선박사고 총 13,591척(87,044명)이 발생하여 선박 13,258척(97.5%) 및 승선원 86,152명(98.9%)이 구조되었고, 승선원 892명(1.1%)이 사망(660명)·실종(232명)되는 인명피해가 발생

| 구분 | 발생 | | 구조 | | 구조불능 | | |
|-------|--------|--------|--------|--------|------|-----|-----|
| | 척 | 명 | 척 | 명 | 척 | 사망 | 실종 |
| 계 | 13,591 | 87,019 | 13,258 | 86,127 | 892 | 660 | 232 |
| 2018년 | 3,434 | 19,563 | 3,385 | 19,474 | 89 | 56 | 33 |
| 2017년 | 3,160 | 17,296 | 3,108 | 17,188 | 108 | 83 | 25 |
| 2016년 | 2,839 | 20,145 | 2,775 | 20,047 | 98 | 48 | 50 |
| 2015년 | 2,740 | 18,835 | 2,639 | 18,723 | 112 | 77 | 35 |
| 2014년 | 1,418 | 11,180 | 1,351 | 10,695 | 485 | 396 | 89 |



그림 12. 사고발생 추세

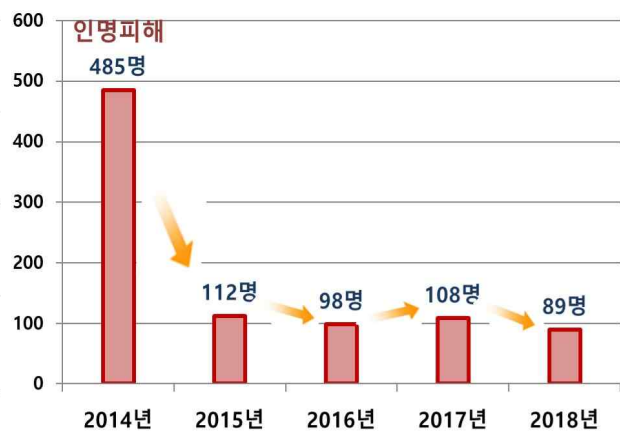


그림 13. 인명피해 현황

☞ 6월 주요 해상조난사고는 부록2. 를 참고

■ 해상조난사고 현황

- (총괄) 최근 5년간 6월에 발생한 해양 선박사고는 전체 13,591척 중 1,169척(8.6%)으로 연 평균 234척의 사고가 발생
 - 동 기간 사망·실종자는 25명 발생
- (선종별) 어선 576척, 레저선박 307척, 낚시어선 120척 순으로 발생. 특히 6월 중 레저활동 및 낚시객 증가로 인한 사고 개연성 증가
- (유형별) 기관손상 등 단순사고를 제외하고, 충돌·접촉사고가 145척(12.4%)으로 가장 많이 발생하였고, 좌초 56척(4.8%), 침수 46척(3.9%) 순

해양 안전정보

- 6월은 봄철 행락객이 증가하고 수상레저객·낚시어선업 성수기 도래에 따른 수상레저기구 및 낚시어선 사고가 증가할 것으로 예상되므로 레저 및 낚시활동 시 구명동의 등 안전장비 착용 철저
- 특히 6월은 장마전선의 북상으로 고온다습한 날씨가 시작되는 시기로, 국지성 호우와 잦은 안개로 인한 충돌·접촉사고에 주의가 요구
 - * 부유물감김 167척(14.3%), 충돌·접촉 145척(12.4%), 좌초 56척(4.8%)
- 이 시기 서해, 남해해역에서는 해무가 자주 발생하므로 이 해역을 운항하는 선박은 레이더 견시를 철저히 하고, 기상예보 및 항행정보를 수시로 확인하여 안전항해에 유념
 - 스마트폰 위치정보(GPS)를 이용, 사용자의 위치가 자동으로 송신되는 「해로드 어플」 설치 권장
 - 기상청 ‘해양기상정보포털’ 을 통한 해양기상 정보 수시 확인
 - * 해역별 안개, 너울, 이안류 등 해난정보 제공

해양사고 예방정보

제공: 해양안전심판원

최근 5년간('14~'18년) 6월 해양사고 현황

○ 최근 5년간 6월 해양사고: 총 974건 발생

| 월별 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|-----|-----|
| 건수 | 745 | 558 | 720 | 776 | 959 | 974 | 949 | 1020 | 1146 | 1176 | 999 | 971 |

○ 6월은 본격적인 성어기·행락철로 해양사고 발생률 증가, 농무 대비 항해장비 점검 및 선박정비 필요(최근 5년간 월평균 183건, 6월 195건)

- 최근 5년간('14~'18년) 6월 해양사고

- (선종별) 어선 706척, 기타선·수상레저기구 211척, 예부선 70척, 화물선 42척, 유조선 29척, 여객선 24척 등의 순(총 1,082척)
- (사고유형별) 기관손상 336건, 안전운항저해 169건, 충돌 92건, 안전사고 49건, 좌초 48건, 화재폭발 46건, 전복 16건, 접촉 9건, 해양오염 6건 등의 순

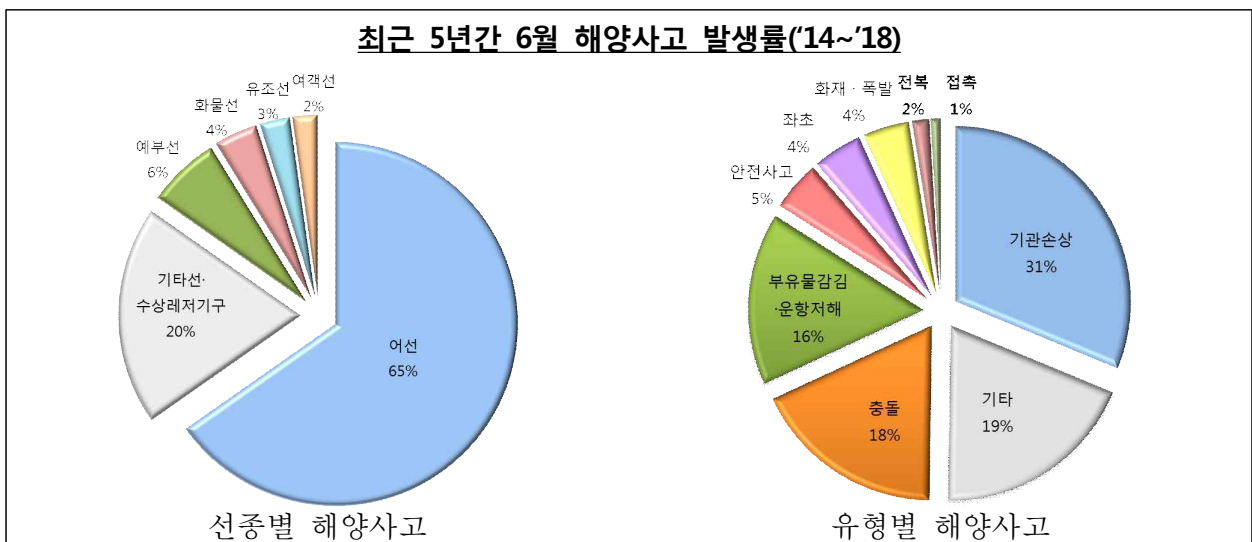


그림 14. 6월 해양사고 발생률('14~'18년)

- 최근 5년간 야간운항 인명피해 현황('14~'18, 단위: 명)

| 월별 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| 명수 | 15 | 20 | 68 | 17 | 11 | 9 | 11 | 23 | 24 | 26 | 25 | 33 |

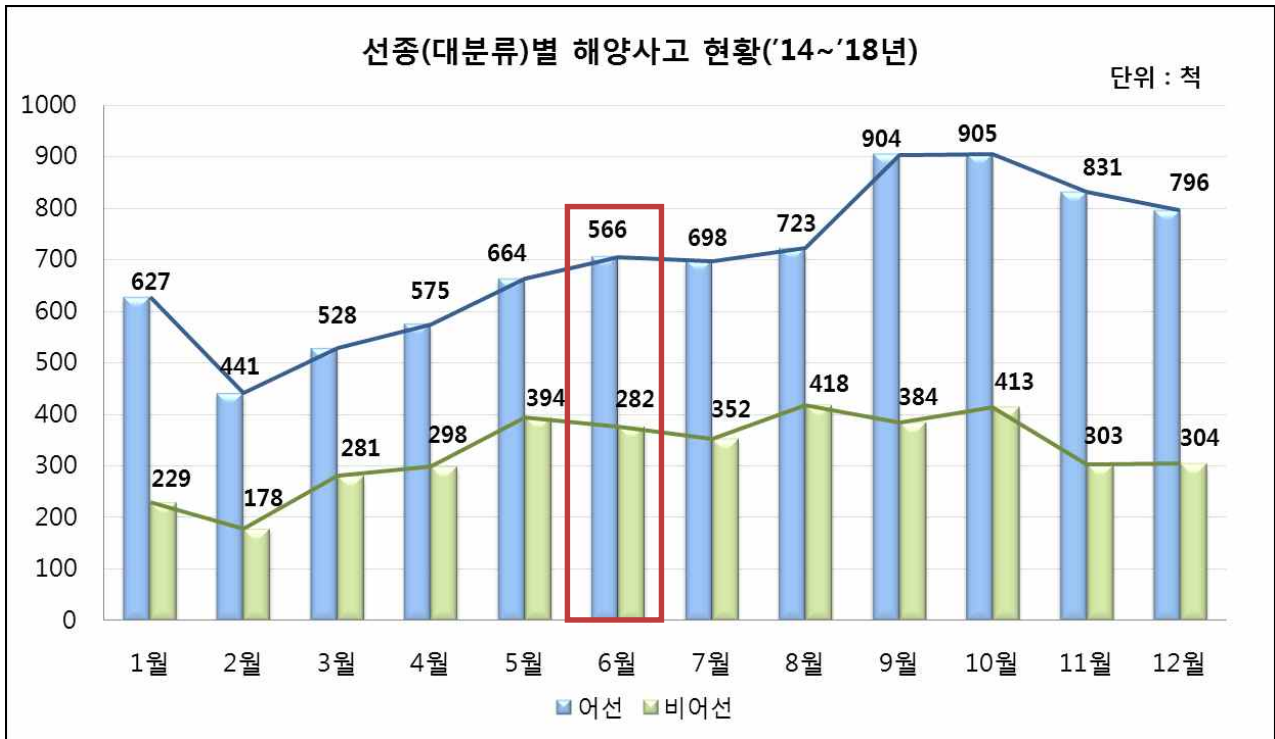
· 6월 야간사고 현황(선종별): 어선 280척, 레저기구·기타선 40척, 예부선 28척, 화물선 23척 순

6월의 해양사고예방 표어

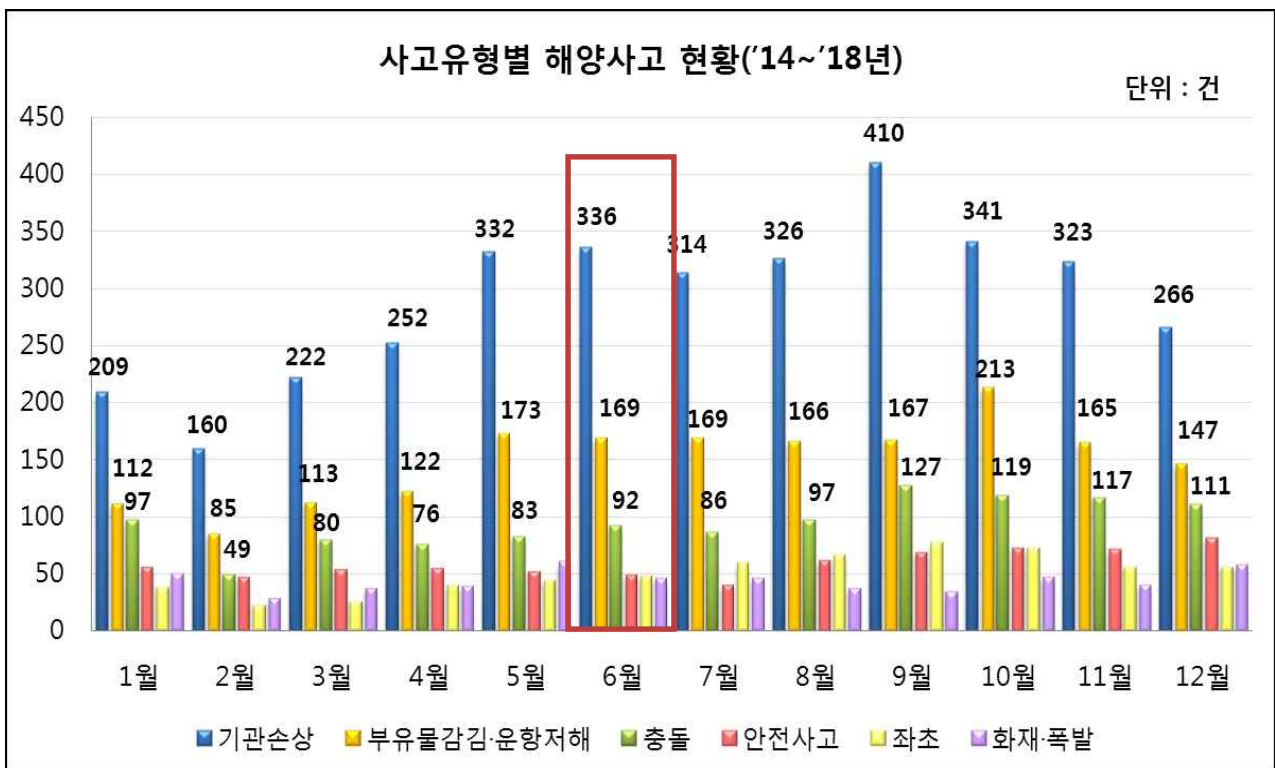
어둠 속에 숨은 위험, 집중하면 보입니다.

■ 최근 5년간('14~'18년) 월별 해양사고 현황

○ 선종[대분류]별 해양사고 현황



○ 사고유형별 해양사고 현황



☞ 6월 주요 해양사고 사례는 부록3. 을 참고

어업정보

제공: 국립수산물품질관리원

6월 어황정보

○ 지난달(5월) 어황

- 살오징어는 평년비 순조로웠고, 갈치와 멸치는 평년수준이었으며, 꽁치, 말쥐치, 참조기는 평년비 부진하였음

○ 5월 주요 어망별 어황

- 대형선망어업: 3개월(4.19~7.16)간의 휴어기에 들어가겠음
- 권현망어업: 멸치 주산란기를 맞아 3개월(6월 30일까지)간의 금어기에 들어가겠음
- 근해안강망어업: 서해 특정해역~제주도 북서부 근해에 걸쳐 어장이 형성되겠으며, 갈치, 참돔, 아귀류, 병어 위주로 조업이 이루어질 것으로 전망됨. 전체적인 어황은 평년수준으로 예상됨
- 쌍끌이대형저인망어업: 갈치, 가시발새우, 삼치류, 황돔 눈볼대 등을 대상으로 제주 남서부~제주근해에 걸쳐 중심어장이 형성되겠음
- 대형외끌이저인망어업: 제주 남부~남해 중부 근해에 걸쳐 가시발새우, 창꼴뚜기, 가오리류 등을 대상으로 어장이 형성되겠음
- 서남구중형인망어업: 눈볼대, 가시발새우, 아귀류 등을 대상으로 제주 남서부 근해~남해 동부 해역에 걸쳐 조업이 이루어질 것으로 예상됨
- 동해구의끌이중형저인망어업: 5월 금어기가 종료되어 조업을 재개하겠으며, 강원·경북 연근해를 중심어장으로 도루묵, 청어, 기름가자미 등을 대상으로 조업하겠음. 저인망어업의 전체적인 어황은 평년수준 또는 평년비 순조로울것으로 전망됨

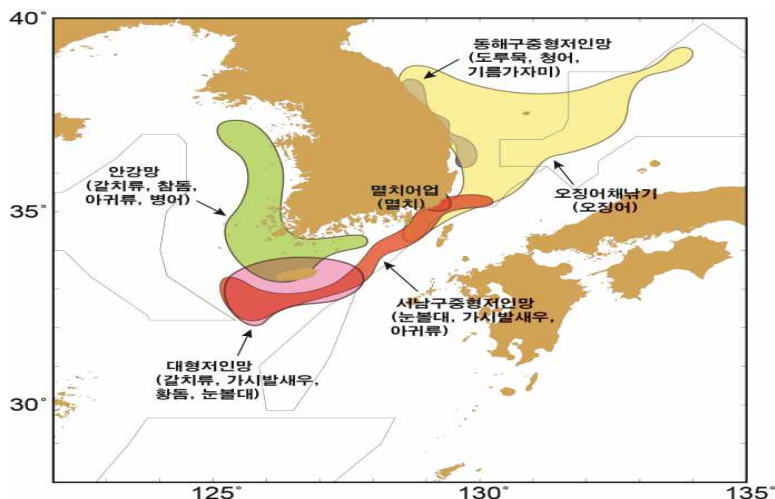


그림 15. 어업별 예상어장

○ 주요 어종별 어황

| | |
|-------|--|
| 고 등 어 | 제주 남부해역 및 제주도~대마도 사이 해역에서 어군 밀도가 높아지는 시기이나, 주업종인 대형선망의 휴어기(4.19~7.16) 실시로 인해 생산량이 저조하겠음 * 대형선망 올해부터 휴어기 3개월 실시 |
| 살오징어 | 어종별 금어기(4.1~5.31)를 끝내고 조업이 재개되겠으며, 계절적인 북상 회유가 시작되면서 강원·경북 연근해를 중심으로 어장이 형성되겠음. 연중 한어기(3~6월)로 어획량은 많지 않겠고, 전체적인 어황은 평년수준 또는 평년비 순조로울 것으로 전망됨 |
| 멸 치 | 권현망어업의 금어기(4.1~6.30)가 이어지겠고, 부산~포항 등 동해 남부 근해로 회유하는 어군(대멸)을 대상으로 자망어업에서 조업이 활발하겠음. 전체적인 어황은 평년수준으로 전망됨 |
| 갈 치 | 주어기에 들면서 동중국해에서 계절적으로 북상하는 어군을 대상으로 제주 주변해역과 서해/남해 일부해역을 중심으로 조업이 이루어질 것으로 예상됨. 전체적인 어황은 평년비 순조로울 것으로 전망됨. 전 업종에서 미성어(금지체장: 항문장 18cm) 어획비율이 높은 것으로 모니터링 되고 있어 소형어 어획자제가 필요함 |
| 참 조 기 | 제주 남서부해역에서 일부 조업이 이루어지겠으나, 전체적으로 연중 한어기(5~7월)로 어장이 한산하겠음. 주업종인 근해유자망어업의 참조기 금어기(4.22~8.10)가 이어지겠으며, 전체적인 어황은 평년비 부진이 이어질 것으로 예상됨. 미성어(금지체장: 전장 15cm) 어획비율이 지속적으로 높은 것으로 나타나고 있어 소형어 보호를 위한 어획자제가 요구됨 |
| 전 갱 이 | 남해 동부연안 및 대마도 주변을 중심으로 어군밀도가 점차 높아질 것으로 예상되나, 역시 주업종인 대형선망의 휴어기(4.19~7.16)로 전체적인 어황은 부진할 것으로 전망됨 |

【부록 1】

6월의 해양기상부이 해상풍(서해상)

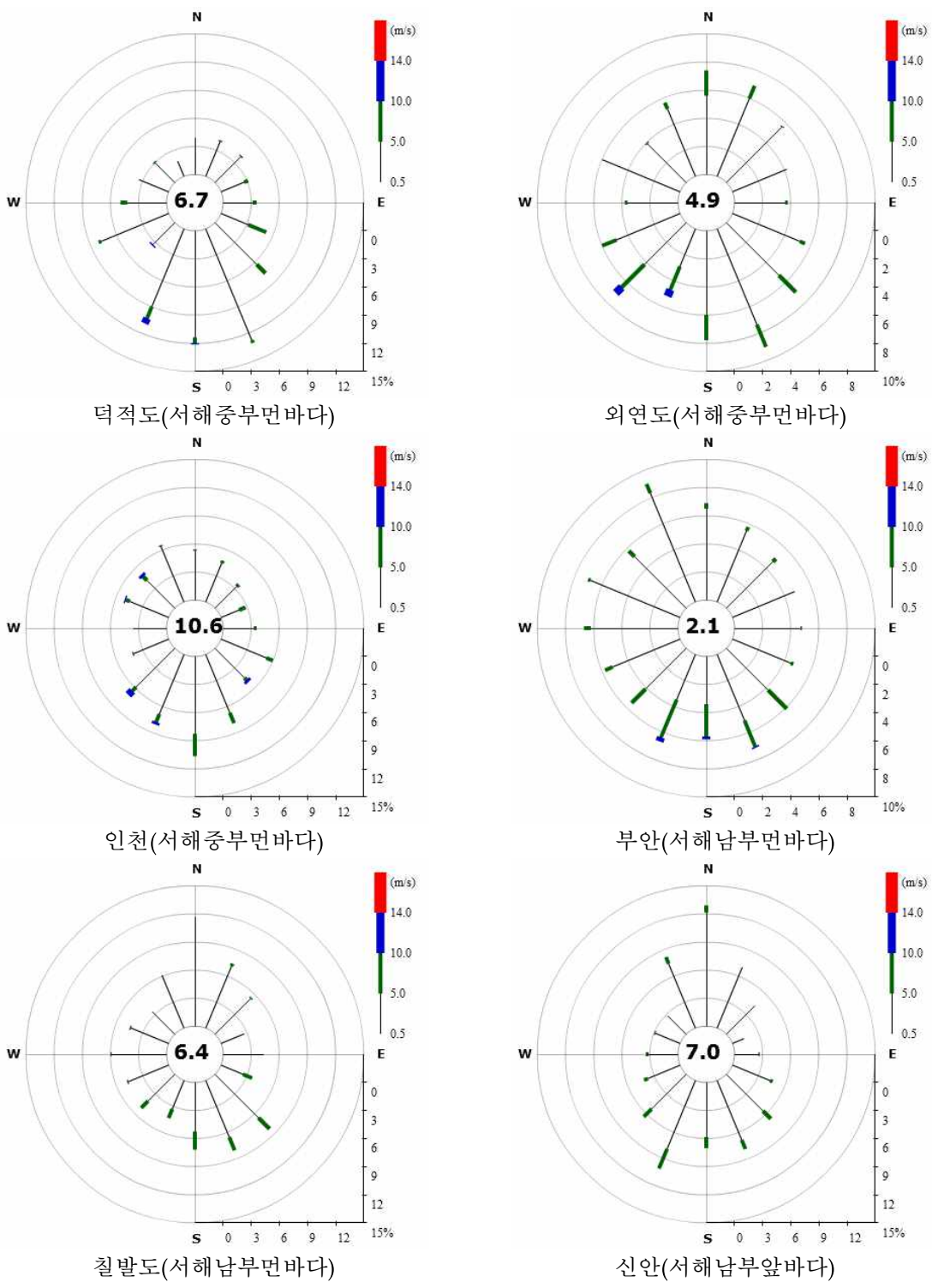


그림 1. 해양기상부이 관측 해상풍('18년 6월, 바람장미)

6월의 해양기상부이 해상풍(남해·제주해상)

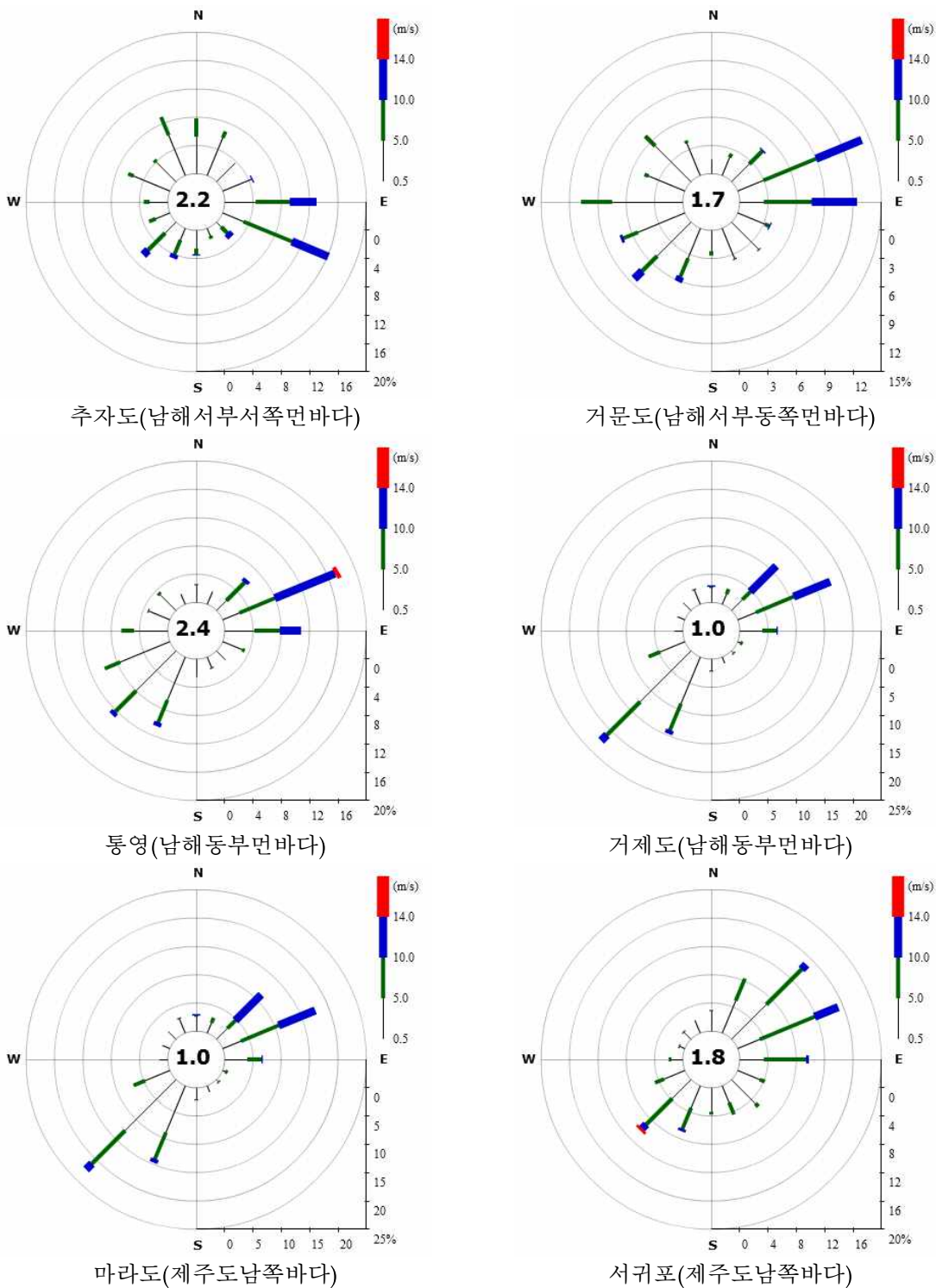


그림 2. 해양기상부이 관측 해상풍('18년 6월, 바람장미)

6월의 해양기상부이 해상풍(동해상)

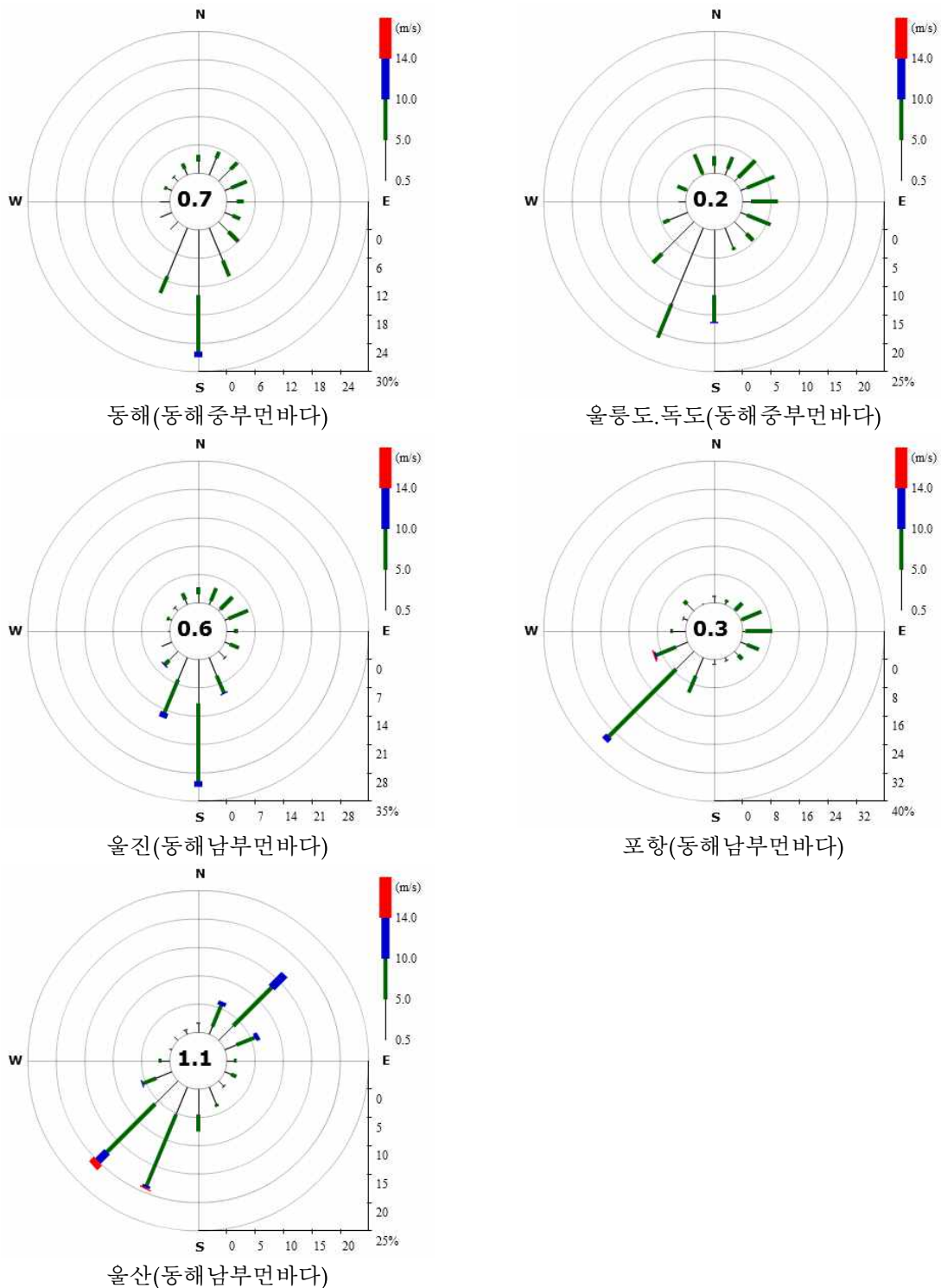


그림 3. 해양기상부이 관측 해상풍('18년 6월, 바람장미)

【부록 2】

6월의 주요 해상조난 사고 사례

제공: 해양경찰청

○ 사고 사례

| 일 시 | 선 명 | 피 해 | 사고원인 |
|----------------------|---------------------------------|------------|--|
| '18. 6. 5 15:45경 | 신정1**호 (121톤, 예인선 승선원 2명) | 선체 파손 | 항해 중 정박 중이던 바지선을 피하다 암초에 좌초 * 당시기상 : 북서풍, 2~4㎞, 파고 0.5m, 시정양호 |
| '18. 6. 19 04:45경 | 파*호 (9.77톤, 낚시어선, 승선원 7명) | 선체전소 침몰 | 낚시 조업 완료 후 항해준비를 하던 중 원인미상 기관실 화재 발생 * 당시기상 : 북동풍, 6~8㎞, 파고 1m, 시정양호 |



예인선 신정1**호 좌초




낚시어선 **호 화재

【부록 3】

6월의 주요 해양 사고 사례

제공: 해양안전심판원

1. 예인선 A호 전복사건

| 사건명 | | 낙시어선 A호·부선 B호 충돌사건 |
|------|--|---|
| 사건개요 | 선박 | A호 : 낙시어선, 7.93톤, 길이 11.39미터, FRP 재질, 디젤기관 271kW 1기 B호 : 부선, 980.00톤, 길이 47.05미터. 강 재질 |
| | 일시 | 2015. 6. 21. 04:04경 |
| | 장소 | 충청남도 보령시 오천면 보령화력발전소 전방 600미터 해상 |
| | 피해 | A호 : 선수부 손상, 2명 사망, 7명 부상 B호 : 우현부 손상 |
| | 상황 | 낙시어선 A호는 선장 포함 선원 2명과 낙시승객 8명을 태우고 출항하여 조업지로 항행 중이었고, 부선 B호는 항만공사에 투입되어 자재를 운반하다가 공사현장 인근 해상에 투묘하여 정박 중 A호의 선수부와 B호의 우현 선미부가 충돌 |
| | 날씨 | 맑은 날씨, 북동풍 초속 4~8m, 파고 1.0m, 시정 3마일 이상 |
| 원인 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 야간에 보령항의 항계 안에서 야간항행이 금지된 낙시어선 A호가 경계를 소홀히 한 채 과도한 속력으로 항행함으로써 정박 중이던 부선 B호를 피하지 못하여 발생한 것이나, 부선 B호가 정박 중 규정된 등화를 표시하지 아니한 것도 일인 | |
| 교훈 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 선박안전법 적용대상이 아닌 부선이라도 해상에서는 「해사안전법」에서 규정한 등화 및 형상물을 정확히 표시하여야 함 ○ 공사현장 부근 해상에는 공사용 부선이 수시로 정박해 있으므로, 낙시어선 등 공사현장 부근을 항행하는 선박은 정박한 부선과 충돌하지 않도록 충분한 거리를 유지한 채 주의하여 안전한 속력으로 항행하여야 한다. 특히 야간에 항행할 경우에는 더욱 더 주의하여 항행하여야 함 | |
| 사고사진 |  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> [사진 1] B호 손상 사진 [사진 2] A호 선수 선저 손상 사진 </div> | |

6월의 주요 해양 사고 사례

2. 어선 D호 전복사건

| 사건명 | | 예인선 C호의 피예인부선 D호·어선 E호 충돌사건 |
|------------------|--|---|
| 사 건 개 요 | 선박 | C호 : 예인선, 297.00톤, 길이 34.26미터, 강 재질, 디젤기관 1,838kW 1기 D호 : 부선, 5,613.00톤, 길이 93.60미터. 강 재질 E호 : 어선, 106.00톤, 길이 28.91미터. 강 재질, 디젤기관 1기 |
| | 일시 | 2016. 3. 18. 00:34경 |
| | 장소 | 서귀포시 마라도 남서방 약 74마일 해상 |
| | 피해 | E호 : 선체 전복, 선원 9명 실종 |
| | 상황 | 안개로 인해 시정이 극히 제한된 상태에 예인선 C호가 부선 D호를 선미 예인(예인줄 300m)하여 마산항을 출항하여 중국 Ningbo항으로 향하던 중 향해 중인 어선 E호와 충돌하여 E호가 전복되며 선원 9명 모두 실종됨 |
| 날씨 | 안개, 북동풍 초속 14m, 파고 1.5m, 시정 약 10~15미터 | |
| 원인 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 시계가 제한된 상태에서 C호 예인선열과 어선 E호가 서로 경계를 소홀히 한 채 안전한 속력으로 감속하지 아니하는 등 무중항법을 준수하지 아니하여 발생한 것 | |
| 교훈 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 제한된 시계에서는 안전한 속력으로 감속하고 무중신호를 울려 자선의 존재를 주위의 선박들에 알려야 함 ○ 예인선열의 항해사는 제한된 시계에서는 충돌의 위험이 높아지므로 안전한 속력으로 감속하는 등 적극적인 조치를 취하여야 함 | |
| 충돌 상황도 | <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>예인선열 침로 226도 속력 8노트</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>충돌교각 62도</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>어선 침로 164도 속력 4.7노트</p> </div> </div> | |