

어선의 해난사고와 예방대책 (I)

(연근해 어선을 중심으로)

한국어선협회 검사관리부
검사제도과장 김 종 대

목 차
I. 서 언
II. 어선의 해난사고 추이
III. 현행 안전조업지도 체제
IV. '87년 해난사고어선의 분석
V. 결 어

I. 서 언

어선의 해난사고는 수요증대 연안어자원의 감소, 생산증대의 필요 또는 어업생산에 의한 소득배가의 요인으로 소형어선이면서도 먼 바다에 장기간 체류하면서 어로작업을 강해하여 왔으며 황천시 피항할 곳도 없는 동해바다 중심부인 대화퇴 어장까지 진출하여 어업을 영위하여 오던 중 급기야는 1976년 10월 28일 349명의 고귀한 인명이 희생당한 사상유례없는 대참사를 기록한 일이 있으며 우리는 다시 이러한 사고가 없도록 있는 지혜와 힘을 합하여 안전조업체제를 개

선하여 시행함으로써 해난사고 감소에 획기적으로 기여하고자 하는 노력이 배가 된다면 더욱 해난사고를 줄일 수 있는 부분이 있다고 믿어지기에 본 세미나에 참여하여 그간에 발생했던 사고내용과 추세 그리고 예방대책을 살펴보고 보완점과 개선 방향을 제시하고자 한다.

II. 연근해어선 해난사고 추이

수산청이 漁船法을 제정하여 어선관리를 담당하기 전과 이후의 해난사고 추이는 표 1과 같다.

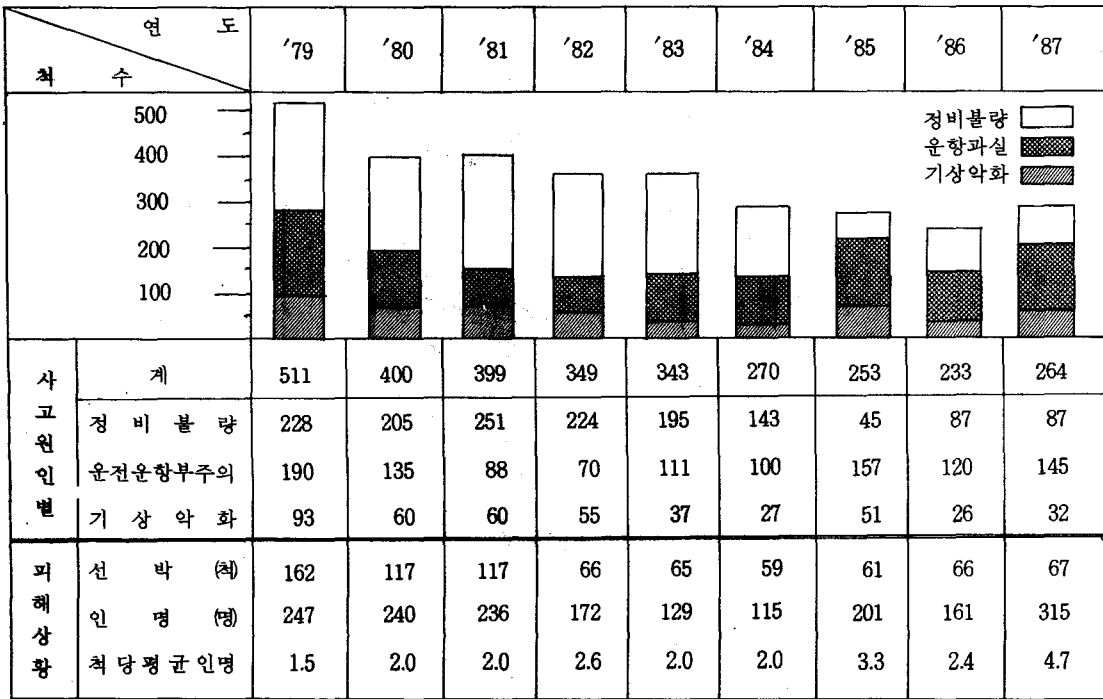
1979년 이전의 5년간 평균 해난사고 어선의 척수는 수산청 통계로 742척이었다. 여기서 1979년도에 511척, 1980년 400척 등으로 줄어 1979년 이후 5년간 평균 400척이던 것이 1984년도 270척, 1985년 253척, 1986년 233척으로 해난사고어선의 척수가 현

격히 줄어드는 추세를 보이고 있다. 1987년도에는 특이한 기상이변 태풍의 강화 등으로 해난사고어선의 척수가 264척으로 다소 증가하였으나 정부당국과 유관기관의 꾸준한 지도, 감독, 구조활동 등의 적극적인 대처방안과 이에 부응한 선주, 선원들의 안전의식이 높아져 가고 있으므로 해난사고는 감소추세에 있다고 하겠다. 이렇게 해난사고어선의 척수와 피해어선의 수는 줄어들고 있으나 최근에 들어 인명피해가 증가하고 있는 것은 원양어장으로의 출어, 어장의 원해화에 따른 급박한 기상특보 발효시 신속대피의 불가, 상대적으로 구조대 출동의 소요시간의 증가 등이 주요 원인으로 작용한다고 보여진다. 표 2에서는 1979년부터 1987년까지 9년간 연근해 어선의 피해상황과 인명피해 상황을 나타내고 있으며 사고원인별 피해상황과 사고당 평균인명피해인원도 집계하여 도표로 구성하여 보았다.

표 1. 해난사고 발생추이

구분 \ 연도		5년평균 ('74~'78)	5년평균 ('79~'83)	'84	'85	'86	'87
조사대상척수		22,863	27,255	36,046	35,734	37,782	39,522
해난사고척수		742	400	270	253	233	264
사고율(%)		3.25	1.47	0.75	0.71	0.62	0.67
피해	선박(척)	138	105	59	63	66	67
	인명(명)	367	205	115	201	161	315

표 2. 연도별 사고 및 피해상황



1979년도는 총 해난사고어선 511척 중 선박피해 162척 인명피해는 사망과 실종을 포함하여 247명으로 선박피해율이 31.7% 사고척당 인명피해를 48.3%이던 것이 1984년까지 매년 감소추세를 보여 총 해난사고어선 270척 중 선박피해 59척(피해율 21.9%)인명피해 115명(피해율 42.6%)

으로 하항복선을 그리다가 1985년도 이후 선박피해는 물론 인명피해도 증가하고 있는 것으로 보아 점점 더 원해조업이 행하여지고 있고 구조하기도 어려운 상황에서 조업이 이루어지고 있음을 짐작할 수 있다. 그러면 여기서 점점 피해상황이 확대되어 가고 있는 최근 3년('85, '86, '87)간의 해난사

고어선 현황을 근거로 그 원인을 분석하여 보기로 하겠다.

1. 월별 해난사고 현황

표 3에서 나타난 바와 같이 특히 동절기에 어선해난사고가 많이 발생된 경향을 볼 수 있는데 이 까닭은 겨울철의 계절풍으로 인한 기상의 변화가 극심하고 연근해 어업의 주 성어

기가 겨울철로서 대부분의 어선들이 출어가 이루어지고 있기 때문이기도 하다. 이런 현상은 1979년 이후나 이전에도 같은 분조로 분석되었다.

2. 사고원인별 분석 현황

표 4에 나타난 추세와 같이 정비불량, 운전부주의 등 총 해난사고어선의 80% 이상은

인위적으로 발생된 해난으로 운항자 또는 소유자 기타 관련기관 등 모든 분야의 사람들이 노력하면 해난사고는 줄일 수 있다는 확신을 주고 있으며 급변한 자연현상으로 어쩔수 없이 희생된 불가항력적인 경우의 해난사고는 1985년도에 20.2%였고 1986년 11.2% 1987년 12.1%에 불과하였다.

3. 유형별 해난사고 현황

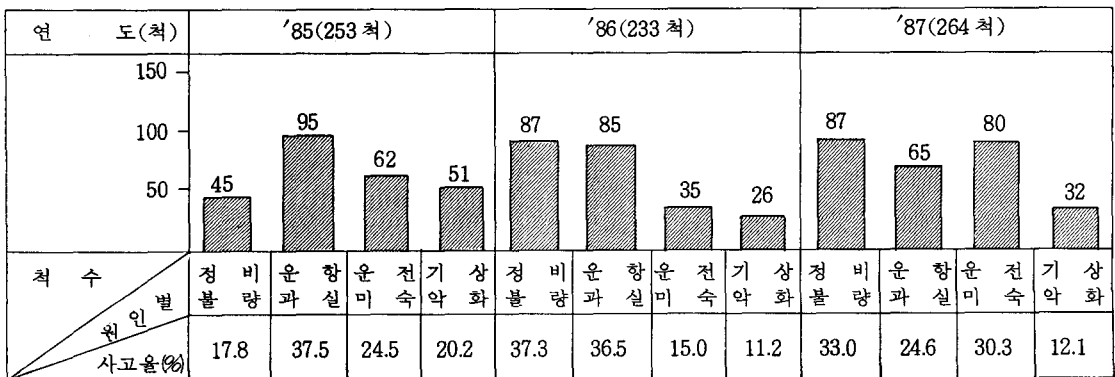
표 5를 보면 특히 표류사고가 많고 또한 증가하고 있는 경향이 있다. 이와 같은 표류사고의 대부분은 주기판의 고장이며 업종별로는 안강망어업에 종사하는 어선이 대부분을 차지하고 있다.

이것은 추진동력의 고속화

표 3. 월별사고현황('85, '86, '87)

사고내용 연도별 월별	발생 (척)			구조 (척)			미구조 (척)			인명피해 (명)					
										사망		실종			
	'85	'86	'87	'85	'86	'87	'85	'86	'87	'85	'86	'87	'85	'86	'87
계	253	233	264	192	167	197	61	66	67	14	19	57	187	142	258
1월	23	22	23	14	12	13	9	10	10	0	2	0	25	28	42
2월	26	15	26	20	11	18	6	4	8	5	0	11	9	3	44
3월	19	21	23	15	14	16	4	7	7	0	0	3	28	18	51
4월	20	13	15	18	7	11	2	6	4	0	6	2	23	5	10
5월	18	12	12	12	12	9	6	0	3	2	0	2	1	0	3
6월	11	20	13	10	15	12	1	5	1	2	5	4	2	3	0
7월	16	16	27	12	12	23	4	4	4	0	0	14	4	0	27
8월	13	11	30	12	10	26	1	1	4	2	0	0	10	0	10
9월	17	26	27	13	20	21	4	6	6	2	0	0	9	2	7
10월	35	25	16	21	17	12	14	8	4	1	0	1	61	3	6
11월	26	20	26	23	13	17	3	7	9	0	5	8	1	33	23
12월	29	32	26	22	24	19	7	8	7	0	1	12	14	47	35

표 4. 원인별사고현황('85, '86, '87)



고마력화 현상에 따라 일단 기관의 고장이 발생하였다 하면 선내에서 자체 정비하기가 어렵고 승무자의 능력도 복잡한 구조의 고속엔진을 혼자서 정비 또는 응급처치 하기에는 역부족이라는 점이다.

4. 업종별 해난사고 현황

우리나라 연근해어선 중 해난사고의 주요다발 업종인 7종 - 안강망, 통발, 유자망, 연승, 채낚기, 저인망(트롤포함), 선망(기타 업종 포함) -으로 나누어

분석하여 보았다.

표 6에 나타난 바와 같이 안강망어업에 종사하고 있는 어선이 단연 으뜸으로 타 업종에 비하여 현저한 사고를 유발하고 있으며 사고율도 증가일로에 있다.

표 5. 유형별 사고현황('85, '86, '87)

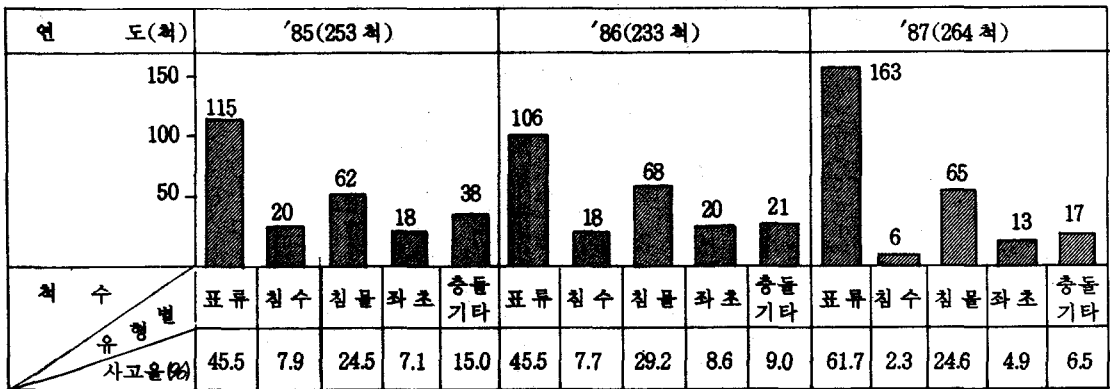


표 6. 업종별 사고현황('85, '86, '87)

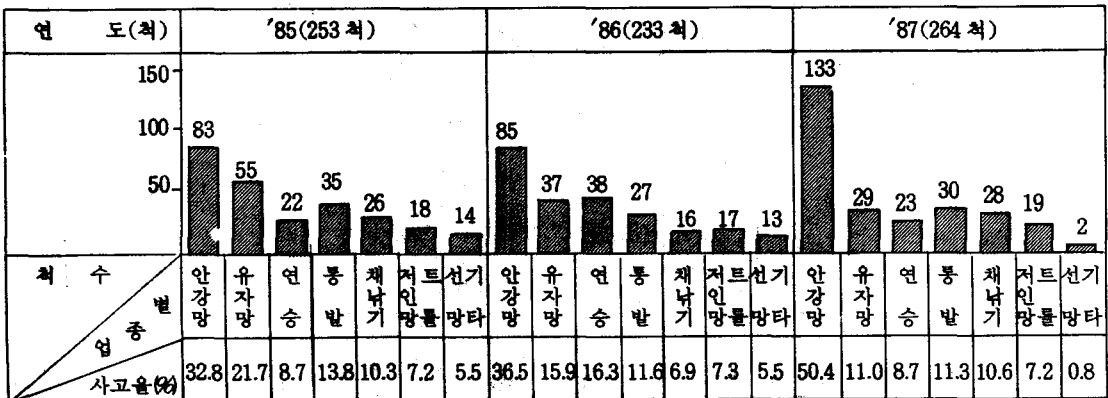


표 7. 등급별 분포현황

구분	5톤미만	5톤이상 10톤미만	10톤이상 20톤미만	20톤이상 30톤미만	30톤이상 50톤미만	50톤이상 100톤미만	100톤이상
계	39,522 (척)	28,520	3,837	2,310	1,075	1,113	768
비율(%)	72.2%	9.7%	5.8%	2.7%	2.8%	4.8%	2%

5. 톤급별 해난사고 현황

톤급별 해난사고 발생추이를 살펴보기 위하여는 먼저 우리나라 연근해어선의 톤급별 분포를 알아 볼 필요가 있다.

1987년말 현재 총 검사대상 어선 39,522척의 분포는 표7과 같다.

최근 3년간의 사고 발생추이는 표8과 같으며 50톤 이상 원해어장으로 출어하는 어선의 해난사고가 절반 가량을 차지하고 있으며 점점 증가 추

세에 있음을 알 수 있다.

6. 선령별 해난사고 현황

선령별 해난사고 추이를 알아보기 전에 우리나라 연근해어업의 7대 주요업종별 어선의 선령 현황을 살펴보면

가. 저인망 및 트롤(표9)

표9와 같이 16년 이상 노후어선이 589척으로 57.1%를 차지하고 있어 노후어선의 대체가 요망되고 있다.

나. 선 망(표10)

표10과 같이 16년 이상의

노후어선이 48.2%로써 저인망어선과 더불어 꾸준한 노후선박 대체 사업이 필요하다고 하겠다.

다. 안강망(표11)

연근해 안강망어선은 16년 이상의 선령을 가진 어선이 11.4%로써 타 업종에 비하여 노후선박의 점유율이 적다고 볼 수 있으며 이는 타 업종에 비하여 건조비의 부담이 적은 면도 있지만 정부의 꾸준한 계획조선사업과 선복량 조절 등 노후어선 대체 사업의 결과로 보인다.

표 8. 톤급별 사고현황('85, '86, '87)

연 도(척)	'85(253척)							'86(233척)							'87(264척)						
척 수	26	23	29	19	34	107	15	24	18	19	18	41	21	7	20	13	14	38	144	28	
톤 급 별	5톤 미만	5~10톤	10~20톤	20~30톤	30~50톤	50~100톤	100톤 이상	5톤 미만	5~10톤	10~20톤	20~30톤	30~50톤	50~100톤	100톤 이상	5톤 미만	5~10톤	10~20톤	20~30톤	30~50톤	50~100톤	100톤 이상
사고율(%)	10.3	9.1	11.5	7.5	13.4	42.3	5.9	10.3	7.7	8.2	7.7	17.6	39.5	9.0	2.7	7.6	4.9	5.3	14.4	54.5	10.6

표 9. 저인망 및 트롤어선

선 령 구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	1,031	135	230	77	177	412
비 율 (%)	100	13.1	22.3	7.5	17.1	40

표10 선 망 어 선

선 령 구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	544	94	134	54	131	131
비 율 (%)	100	17.3	24.6	9.9	24.1	24.1

라. 유자망(표 12)

유자망은 우리나라 연근해업종 중 최대의 척수를 점유하고 있으며 16년 이상의 노후어선은 11.4%로 매우 적은 편이다. 이것은 타 업종이 강선이 많은 데 비하여 유자망어업에 종사하는 어선은 목선이 대부분으로 분석되며 이에 따른 대체 연수도 빠름을 보여 주고 있다.

마. 채낚기(표 13)

표 13과 같이 채낚기어선은 16년 이상 노후어선이 10%로 타 업종에 비하여 노후율이 적은 편이며 10년 미만의 어

선이 대부분을 차지하고 있는 것은 1981년 이후 서해안 오징어어업의 활황과 이에 부응한 계획조선 사업에 의한 결과라 하겠다.

바. 연 승(표 14)

연승어업은 유자망 다음으로 연근해 어업의 주류를 이루고 있으며 표 14에 나타난 바와 같이 16년 이상 노후어선은 9.6%로서 타 업종에 비해 극히 적은 분포를 보이고 있다.

이 역시 목선이 대부분을 차지하고 소형선들인 까닭에 대체 연수가 빠른 것으로 보인다.

사. 통 발(표 15)

표 15에 나타난 바와 같이 통발어업의 16년 이상 노후어선이 가장 적은 까닭은 총무를 기점으로 한 어업의 활황과 등 지나해 등 주어장이 원해화되고 조업선이 목선이라는 특성으로 빠른 대체를 이루는 것으로 분석된다.

여기서 유자망, 채낚기, 연승, 통발 등 어선어업의 규모 증적은 른수로서 조업이 가능한 어선의 선령이 적음을 알 수 있으며 저인망, 선망 등 전조경비가 많은 어선들의 선령이 높다.

표 11. 안 강 망 어 선

선령구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	2,870	630	1,296	615	205	124
비율 (%)	100	22.0	45.2	21.4	7.1	4.3

표 12. 유 자 망 어 선

선령구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	16,305	5,860	6,070	2,510	1,390	475
비율 (%)	100	35.9	37.2	15.4	8.5	2.9

표 13. 채 낚 기 어 선

선령구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 16년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	5,694	1,993	2,119	1,011	407	164
비율 (%)	100	35.0	37.2	17.8	7.1	2.9

표 14. 연 승 어 선

선령구분	계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상
척 수	11,022	4,357	4,032	1,576	853	204
비율 (%)	100	39.5	36.6	14.3	7.7	1.9

표15. 통 발 어 선

선 령 구 분	계	5 년미만	5 년이상 10 년미만	10 년이상 15 년미만	15 년이상 20 년미만	20 년이상
척 수	5,413	2,645	1,771	666	248	82
비 율 (%)	100	48.9	32.7	12.3	4.6	1.5

표16. 선령별 사고현황('85, '86, '87)

연 도(척)	'85(253 척)							'86(233 척)							'87(264 척)						
척 수	2	19	26	17	81	48	60	10	10	31	12	73	50	47	4	9	42	21	60	76	52
선 령 구 분	1년 미만	1년 ~ 2년	2년 ~ 4년	4년 ~ 6년	6년 ~ 10년	10년 ~ 15년	15년 이상	1년 미만	1년 ~ 2년	2년 ~ 4년	4년 ~ 6년	6년 ~ 10년	10년 ~ 15년	15년 이상	1년 미만	1년 ~ 2년	2년 ~ 4년	4년 ~ 6년	6년 ~ 10년	10년 ~ 15년	15년 이상
사고율 (%)	0.8	7.5	10.3	6.7	32.0	19.0	23.7	4.3	4.3	13.3	5.1	31.3	21.5	20.2	1.5	3.4	15.9	8.0	22.7	28.8	19.7

이것은 우리나라 연근해 어선 어업이 아직도 영세성을 벗어나지 못하고 있으며 또한 수산업체나 소유자의 재투자 부족 또는 재원의 확보가 어려운 점으로 볼 수 있겠다. 이와 같은 우리나라 연근해어선의 선령별 분포를 본고에서는 정비시기와의 연관 관계를 분석하기 위하여 선령을 1년 미만, 1년 이상, 2년 미만, 2년 이상, 4년 미만 등으로 구분하여 표16과 같이 선령별 추이를 도시하여 보았다. 표16에서와 같이 2년까지는 사고 빈도가 경미하게 발생하였다가 2년 이상에서 4년 미만 사이는 사고율이 증가를 보이고 있다. 4년 이후는 그간의 정비점

점에 의하여 감소 추세를 보이고 있으며, 이것은 일반적인 어선의 정비점검 주기와 일치함을 나타내며, 정비점검 이후 2년이 경과된 6년 시점부터는 선체의 노후화 시작 및 기관의 피로도 증가와 더불어 해난사고의 상당한 증가 추이를 나타내고 있다. 이상과 같이 최근 3년간의 해난사고 추이를 살펴 보았으며 다음 장에서는 정부 및 관련기관에서 해난사고의 예방과 안전조업을 위하여 어떠한 제도적 장치를 두고 있으며 또한 현행 안전조업지도체제가 어떻게 운용되고 있는지 알아보기로 하겠다.

Ⅲ. 현행 안전조업지도 체제

어선의 안전조업을 위한 제도적 장치로서는
 ○ 선박안전조업규칙(1972. 4. 17 내무, 국방, 농림, 교통, 4부 합동부령으로 제정 이후 8차 개정)
 ○ 선박통제규정(1985. 6. 7 내무, 국방, 수산청, 항만청, 훈령 이후 1차 개정)
 ○ 연근해 안전조업을 위한 규제(1978. 5. 25, 수산청, 고시 제 5호 이후 12차례 개정 고시 현 85-12호) 등이 있으며 이들의 내용을 살펴 보면 다음과 같다.

1. 선박안전조업규칙

가. 목 적
선박에 대한 어업 및 항해에
제한 기타 필요한 규제에 관한
사항을 정함으로써 어업 및 항
해의 안전을 기함.

나. 적용대상
어선과 총톤수 100톤 미만
의 선박
다. 주요내용
○ 어로한계선 및 성어기
설정과 그 기간 중의 어로허용

선 조업해역의 구분 등을 정함.
○ 특정해역에 있어서의 어
로보호에 관한 사무를 처리하
기 위한 조직 및 임무 등을 정함.
그 조직의 자격 및 임무를 나
타낸 기구표는 표 17 과 같다.

표 17. 특정해역의 어로보호를 위한 조직표

동 해 어 로 본 부		서 해 어 로 본 부	
본부장:속초지구 해양경찰 대장		본부장:인천지구 해양경찰 대장	
경 비 연 락 관		수 산 연 락 관	
자 격	그 지구해양경찰대의 경비통신과장	수산청장이 지명하는 공무원	해운항만청장이 지명하는 공무원
임 무	1. 어로보호를 위한 경비 및 단속 2. 출어선의 동태 파악 3. 해난구조 4. 어로보호본부에 배치된 경비 함정의 운항관리 5. 범범어선의 적발처리 및 관계기관에의 통보 6. 기타 어로보호본부의 운영에 관한 사항	1. 어선출입항 및 어선출어 등 특현황의 파악 2. 조업질서의 유지 및 안전에 관한 교육 3. 조업선의 해상지도 감독(어업지도선의 운영관리를 포함한다) 4. 해황 및 어항의 예보와 어장 지도 5. 어선단 편성에 대한 기술적 지도 6. 승선지도원의 운용 7. 어업무선국 및 측위국 요원의 업무수행의 지도 및 확인 8. 범범어선에 대한 행정조치 9. 어로보호본부에서 어로의 보호에 관한 사무에 종사하는 수산관계공무원의 업무수행에 대한 감독	1. 해기사의 준수사항에 관한 교육 및 감독 2. 범범해기사에 대한 행정조치

표 18. 경찰요원 및 수협요원의 배치기준

1. 통제소

배치요원 등급	경 찰 요 원			수협요원
	경 찰 공무원	전투경찰 순 경	수협요원	
갑 지	4	6	6	
을 지	3	5	4	
병 지	2	4	2	

2. 합동신고소

배치요원 등급	경 찰 요 원			수협요원
	경 찰 공무원	전투경찰 순 경	수협요원	
갑 지	3	5	4	
을 지	2	4	2	

○ 선박의 출입항 신고 및 통제 업무를 담당하기 위하여 출입항 신고 기관을 설치하고 출입항 신고를 의무화 하였으며 이를 위한 경찰요원 및 수협요원의 배치 기준은 표 18 과 같고 이들의 임무는 표 19 와 같다.

여기서 수협요원이라 함은 어선안전점검요원을 말한다.

○ 해난사고 발생시 구조 협조체제

구조를 위한 선단편성을 의무화하고 조업장소의 이동 기상악화에 따른 피항 등을 어업 무선국을 통한 연락체제 규정

○ 승선지도원

특정해역 및 조업자제해역에서 조업하는 어선의 현지 조업 상황 지도를 위한 승선 지도원

(수협중앙회 요원 20인)을 둠
- 10개 어선단 마다 1인

- 60톤 이상의 기선저 인망은 1개 어선단에 1인

○ 위치보고

통신기가 설치된 전 어선은 선적항 또는 인근지역을 관할 하는 어업무선국에 교신가입을 하고 표 20 과 같이 위치 보고를 하도록 하고 또한 매시 정각부터 3분간 통신기를 개방하여 긴급사태 경보에 관한 사항을 청취토록 의무화

○ 교 육

해상조업의 질서유지 및 안전에 관한 교육을 이수하도록 정함.

교육대상자 : 선주, 선장, 기관장, 통신장 또는 그 직무를 대행하는 자

교육회수 및 시간 : 매년 1회 이상 4시간

교육주관 : 수협중앙회장 책임 하에 조합 단위로 실시

2. 선박통제규정

선박안전조업규칙 중 수협안전점검요원의 자격요건 등 통제업무에 관한 사항을 구체적으로 규정하여 해난사고 및 안전조업을 위한 사전 및 사후 관리에 철저를 기하기 위한 규정을 정함.

가. 수협안전점검요원의 운용 - 자격

① 선박검사업무에 경력이 있는 자

② 5급 이상의 해기사 면허를 소지한 자

표 19. 경찰요원 및 수협요원의 임무

경찰요원의 임무	수협요원의 임무
1. 출입항 신고의 접수	1. 특정해역 및 조업자제해역 출어선에 관한 출어등록 업무
2. 선원의 신원확인	2. 조업질서유지 및 안전에 관한 교육이수의 확인
3. 선박에 대한 점검	3. 어선단의 편성
4. 선박식별 신호포판의 관리	4. 어선검사 유효기간의 확인
5. 선박출입항 현황에 관한 경찰서장 또는 지구해양경찰대장에게 보고	5. 어선항해장비(나침의, 해도, 구명동의) 비치여부의 확인 및 안전점검
6. 미귀항선박의 수배 및 관계기관에의 통보	6. 어선출입항, 어선단편성 및 출어등록 현황에 관한 어업무선국과 어로보호본부에의 통보
7. 범법 선박에 관한 관계기관에의 통보	7. 선원자격(해기사면허증, 선박통신사자격증, 선원수첩)의 확인
8. 승선지도원의 배치 및 지도	8. 어업무선국에의 가입여부 확인
9. 기타 어로보호본부의 경비연락관과의 업무협조에 관한 사항	9. 기타 어로보호본부의 수산연락관 및 해운연락과의 업무협조에 관한 사항

표 20. 위치 보고

경 우	위치보고회수
○ 특정해역 출어선	1일 3회 이상
○ 조업자제해역 및 동해의 삼척항복단에서 북위 37° 27' 동경 130° 20'에 이르는 선과 북위 38° 15' 선내의 일반해역에 출어하는 어선(10톤미만어선 제외)	1일 2회 "
○ 일반해역 출어선	1일 1회 "
○ 어선단을 이탈하여 단독 귀항하는 어선	매 4시간마다

표21. 기상악화시 어선조치 및 준수사항

주의보 및 경보명칭	기상상태	조치 및 준수사항	주의보 및 경보명칭	기상상태	조치 및 준수사항
파랑주의보	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 3미터 이상이 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15톤(구톤수 20톤)미만 출항금지 2. 15톤(구톤수 20톤)미만 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 	폭풍경보	예상되거나 또는 순간최대풍속이 20m/s 이상 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 20톤)미만 출어선대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방
파랑경보	폭풍현상이 없이 해상의 파도가 6미터 이상일 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 		평균 최대풍속이 21 m/s 이상으로 이러한 상태가 3시간 이상 계속될 것이 예상되거나 또는 순간 최대풍속이 26 m/s 이상이 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방
해일주의보	해저지진 또는 기타의 원인으로 인하여 해안지대의 침수가 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 전 출어선 항해주의 2. 항내 정박선 안전지대 대피 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 	폭풍우경보	폭풍주의보 상태에서 비가 1시간에 20mm 이상 내릴 것이 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15톤(구톤수 20톤)미만 출항금지 2. 15톤(구톤수 20톤)미만 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방
해일경보	해저지진 또는 기타의 원인으로 인하여 해안지대의 상당한 침수가 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 전 출어선 항해주의 2. 항내 정박선 안전지대 대피 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 		폭풍우경보 상태에서 비가 1시간에 30mm 이상 내릴 것이 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방
폭풍주의보	평균 최대풍속이 14 m/s 이상이고 이러한 상태가 3시간 이상 계속될 것이	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15톤(구톤수 20톤)미만 출항금지 2. 15톤(구톤수 	폭풍설주의보	폭풍주의보 상태에서 눈이 1시간에 5cm 이상 내릴 것이 예상될 때	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15톤(구톤수 20톤)미만 출항금지 2. 15톤(구톤수 20톤)미만 출

주의보 및 경보명칭	기상상태	조치 및 준수상태	주의보 및 경보명칭	기상상태	조치 및 준수상태
폭풍설경보	폭풍경보 상태에서 눈이 1시간에 10 cm 이상 내릴 것이 예상될 때	어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전항해 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 경보청취 1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 대피 및 안전항해 3. 전 어선 황천준비 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 경보청취	태풍주의보	태풍으로 다소 피해가 예상될 때	1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 신속대피 3. 전 어선 황천항해 및 안전조치 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 경보청취
태풍통보	태풍 내습이 예상될 때	1. 전 출어선 항해주의 및 황천준비 2. 전 어선 통신기(라디오) 개방 경보청취	태풍경보	태풍으로 상당한 피해가 예상될 때	1. 전 어선 출항금지 2. 전 출어선 긴급대피 3. 항내 어선 안전계선 및 안전지대 이동대피(소형어선 육상인양) 4. 전 어선 통신기(라디오) 개방 경보청취

- 주 1. 어선출입항 통제는 중앙기상대에서 예보하는 기상특보에 의거 통제를 하여야 한다.
 2. 어선출입항 통제기관(경찰서장, 통제소장, 신고소장)은 중앙기상대의 기상특보 발표시간부터 발표시간내에 인근어장에 부설한 어구양망 및 철망 등을 위하여 출항하고자 할 때에는 현지 기상을 감안 충분한 시간적 여유가 있다고 판단될 때에 한하여 시간내에 귀항하겠다는 의무이행 각서를 징구한 후 출항조치할 수 있다.

③ 수산계 및 해양계의 고등학교 이상 졸업자로서 어선안전점검업무와 관련된 학과를 이수한 자

- 배치장소

① 통제소 15 개소 46명

② 합동신고소 23 개소

48명 (한림수협 자체운영 2명 포함)

- 88년도 운영예산 : 5억 8천 4백만원(국고 : 4억 2백 6십만원, 수협자담 : 1억 8천 1백 4십만원)

나. 어업무선국 운용

- 조직 중앙통제국 1개소 (서울)

고정국 2개소(대구, 광주)

지방어업무선국 43개소

- 임무 : 연근해어선의 위치 파악 기상특보 방송, 해난사고 발생시 구조통신, 어황 및 어가정보 제공

3. 연근해 안전조업을 위한 규제

이상과 같은 연근해어선의 해

난사고방지 및 안전조업을 위한 장치가 제도적으로 준비되어 있으며 기상 이변이나 천재지변 등에 의한 사고의 미연방지를 위한 수산청고시 내용 중 특히 지켜져야 할 사항은 표21과 같다.

4. 어선법에 의한 어선의 검사 및 구조활동

어선법에 의한 수산청장의 어선검사 권한을 대행시키기 위하여 1979. 1. 1 한국어선협회가 설립되었으며 협회는 어

선기술의 개발보급과 연근해어선의 검사를 담당하고 있으며 지원업무로서 어선검사시 해난사고 미연방지를 위한 현장 교육 등을 실시하고 있다.

해양경찰대에서도 3면이 바다인 우리나라 해상의 질서유지와 국토방위업무에 임함은 물론

함정을 이용한 어로지도 및 해난사고시 어업무선국과의 연계로 신속한 구조활동을 펴는 등 해난구조의 큰 역할을 담당하고 있다.

특히 최근에는 1,000톤급의 대형 구조선을 건조하여 사고 다발 해역에 배치하여 구조활동에

효과적으로 대처하고 있음이 두드러지고 다른 구조활동의 일환으로 수산청 어업지도선도 대형화된 1,300톤급 복지모선 등을 대화퇴 및 동지나 해상에 고정 배치하고 있다.

어 항 표 어 응 모 요 령

- 목 적 : 어항의 중요성을 어민들에게 인식시켜, 어항관리에 대한 관심을 제고시키고, 그 이용에 활성화를 도모코자 함.
- 응모자격 : 수산관계 공무원 및 산하단체 임직원, 어촌계원 등
- 자 수 : 16자 이내 ○ 출품기한 : '88. 10. 31. 본회 접수분에 한함.
- 당선작 선정 및 상품 : 수산청장 상장 및 상금
 - 가. 최우수작 1편 : 200,000원
 - 나. 우수작 1편 : 100,000원
 - 다. 가작 2편 : 각 50,000원
- 발 표 : 11월 어항소식에 발표 ○ 시 상 : '88. 11월중(일자 개별통지)
- 기타 출품작에 대하여는 반환하지 않음

135-010
 서울특별시 강남구 논현동 98
 한국어항협회
 전 화 : 544-0610, 544-0611

축복속에 자녀하나

사랑으로 튼튼하게