

1

최근 5년간(2019~2023) 3월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 3월의 해양사고는 평균 200건 발생(월평균 247건)



- (사고유형별) 주요사고*는 연평균 충돌 19.6건(9.8%), 안전사고 12.2건(6.1%), 전복 8.4건(4.2%), 화재·폭발 8.2건(4.1%), 침몰 3.6건(1.8%) 순으로 발생

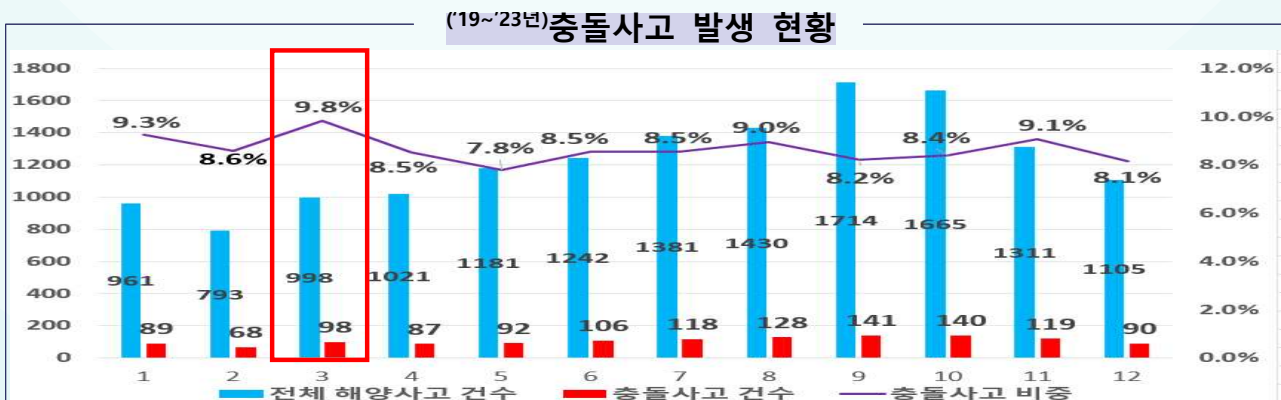
* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

** 단순 해양사고는 기관손상 57건(28.5%), 부유물 감김 27건(13.5%), 침수 13건(6.7%), 좌초 10건(5.1%) 등 순

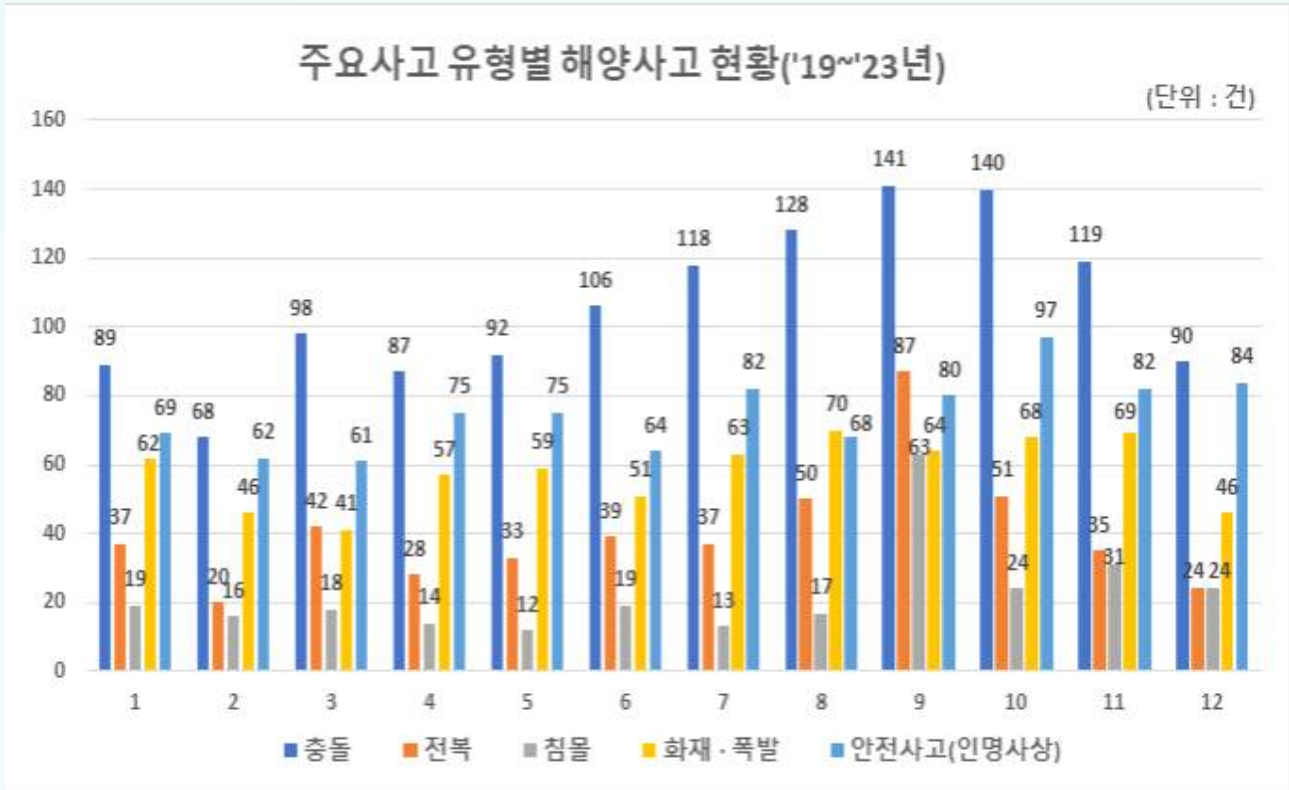
- (선박종류별) 어선 157.6척(67.6%), 수상레저기구 31.6척(13.6%), 예인선 10.8척(4.6%), 화물선 10.4척(4.5%), 유조선 7.2척(3.1%), 여객선 2.8척(1.2%) 순

□ 3월은 어선 조업 및 레저선박 운용 증가 등 교통량이 늘어나고, 봄철 큰 일교차에 따른 잦은 안개로 충돌사고의 위험이 높은 시기

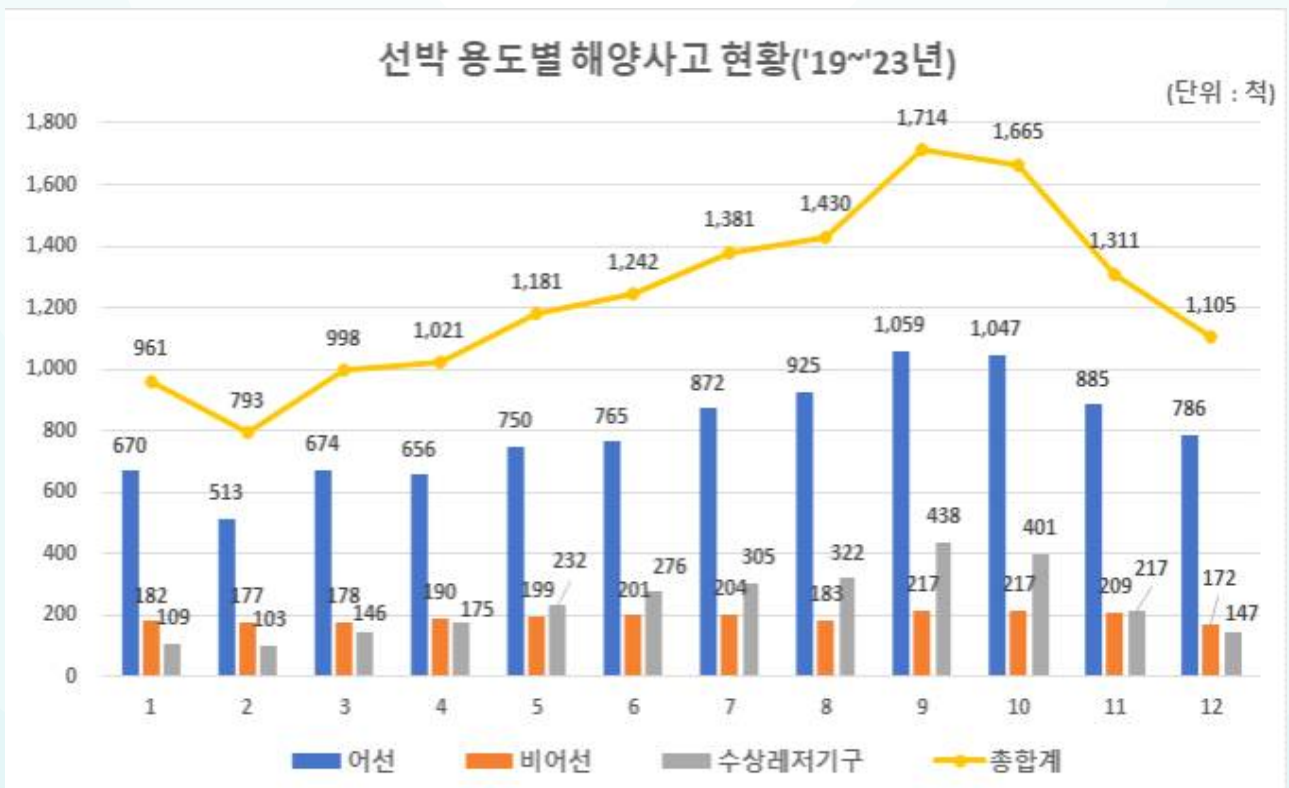
- (사고현황) 최근 5년간 3월에는 총 998건의 해양사고 중 98건의 충돌 사고가 발생하여 충돌사고의 비중(9.8%)이 연중 최고(월평균 충돌사고 비중 8.6%)
- (주요원인) 충돌사고는 대부분 경계소홀(63.7%)로 발생하고 있으며, 항행 법규 위반(18.7%), 조선 부적절(6.4%)도 주요 원인
- (예방대책) 운항 중 레이더 등으로 철저한 경계, 무(霧)중시 및 어로작업 중 음향신호 취명, 안전속력 준수, 피항동작 사전이행 등 항법 준수



1. 사고유형별 해양사고 현황

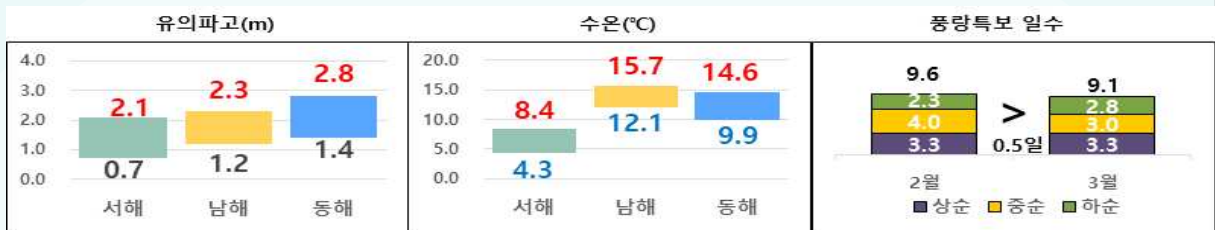


2. 선박종류별 해양사고 현황

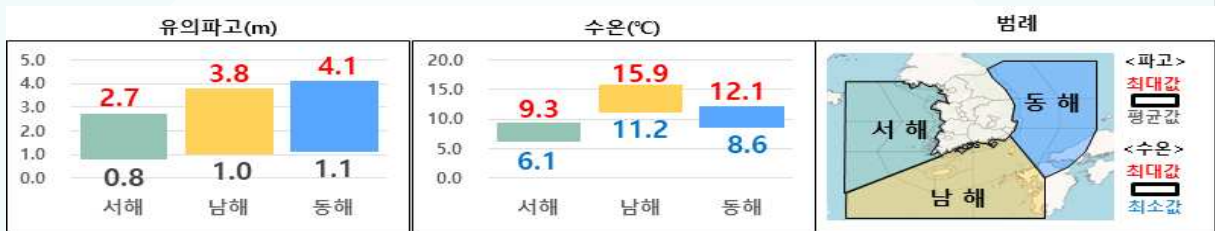


1. 2025년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

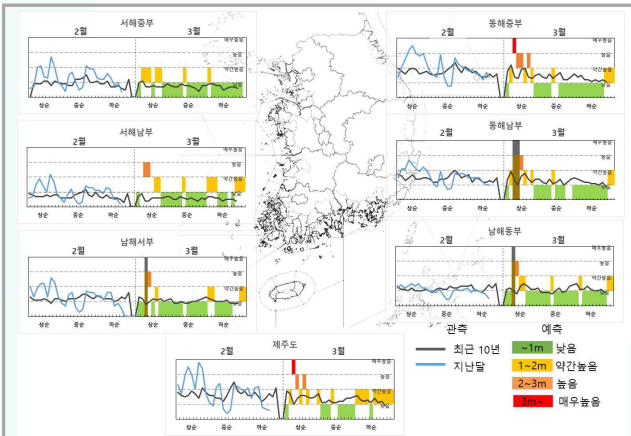
○ 3월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



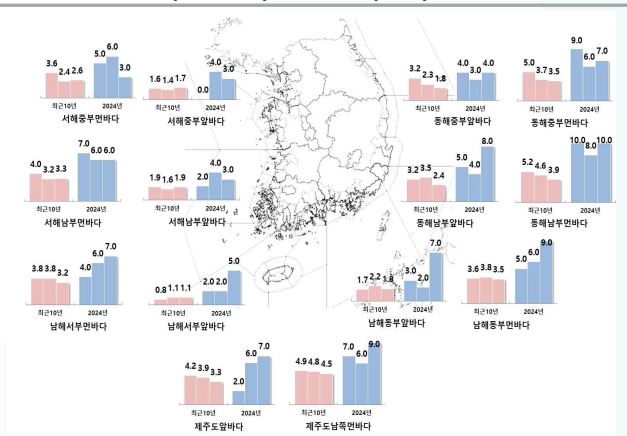
○ '25년 3월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 3월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계


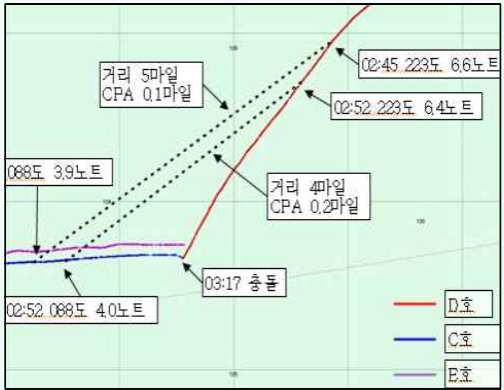
(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5kHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

(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. 어선 C호 · 일반화물선 D호 충돌사건

경계소홀 등

사 건 개 요	선박	C호 : 어선(대형저인망), 60톤, 길이 26.53미터, 디젤기관 255킬로와트 1기 D호 : 일반화물선, 1,396톤, 128.54미터, 753킬로와트 1기
	일시 장소	2022. 1. 6. 03:17경 제주특별자치도 서귀포시 마라도 등대로부터 163도 방향, 39마일 해상
	피해 상황	C호 침몰 및 기름 유출
	날씨	흐린 날씨, 시정 2마일, 북서풍 초속 14~16미터, 파고 2.5~3.0미터
원인	이 충돌사건은 서로 시계 안에 있는 야간에 넓은 바다에서 항해 중이던 D호 당직항해사의 경계 소홀 과 해기 역량 부족 으로 어로에 종사하고 있는 C호의 진로를 피하지 아니하여 발생한 것이나, C호가 경계를 소홀 히 하여 충돌을 피하기 위한 협력 동작을 뒤늦게 취한 것도 일부 원인이 됨	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 모든 선박은 주변 상황 및 다른 선박과의 충돌의 위험을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각, 레이더 등 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 항상 적절한 경계를 유지하여야 한다. 선장이나 항해사는 침로를 변경하는 경우 자신이 의도한 방향으로 침로가 변경되는지와 침로가 정확하게 정침되는지를 반드시 확인하여야 한다. 선교 당직자는 자격이 있는 사람과 교대하기 이전까지는 선교를 이탈해서는 아니 된다. 	
관련 사진	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>[충돌후 C호 선수부가 침수된 모습]</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>[사고 당시 양 선박의 항적]</p> </div> </div>	

2. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

부적절한 조선 등

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 1.32톤, 길이 5.9미터, 가솔린 선외기관 115마력 1기 B호: 어선, 0.86톤, 길이 6.21미터, 가솔린 선외기관 115마력 1기
	일시 장소	2022. 5. 24. 02:50경 서울특별시 강서구 방화대교 아래 한강 수역
	피해 상황	A호 선장 K가 사망하고, A호 및 B호 선체 일부 손상
	날씨	맑은 날씨, 동남풍 초속 1~2미터, 수면 잔잔
원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 방화대교 아래를 통과하려던 B와 교량 아래에 정류해 있던 A가 모두 등화를 표시하지 않은 채 항행하면서 경계를 소홀히 하여 상대 선박을 발견하지 못해 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 내수면어업에 종사하는 선박도 야간에 항행할 때는 관련 규정에 따른 등화를 표시하여야 한다. ○ 선장은 교량을 통과할 때 주변 경계를 철저히 하고 안전한 속력을 지켜야 하며 특별한 사유가 없는 한 가항수역의 오른쪽으로 항행하여야 한다. ○ 정류한 선박도 항행 중인 선박으로서 경계를 유지하여야 하고 접근하는 선박이 있는 경우 충분한 시간적 여유를 두고 충돌회피동작을 취하여야 한다. 	
관련 사진	