

## 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

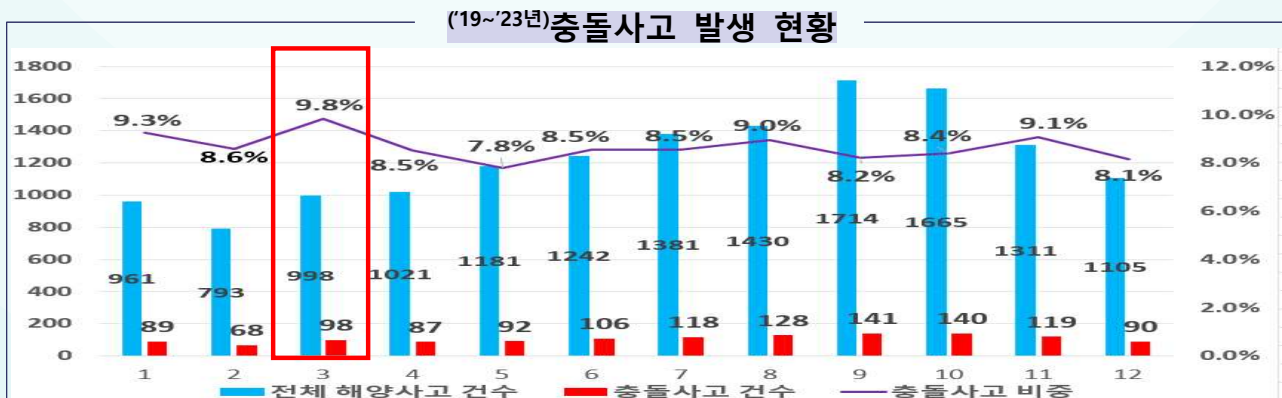
\* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

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

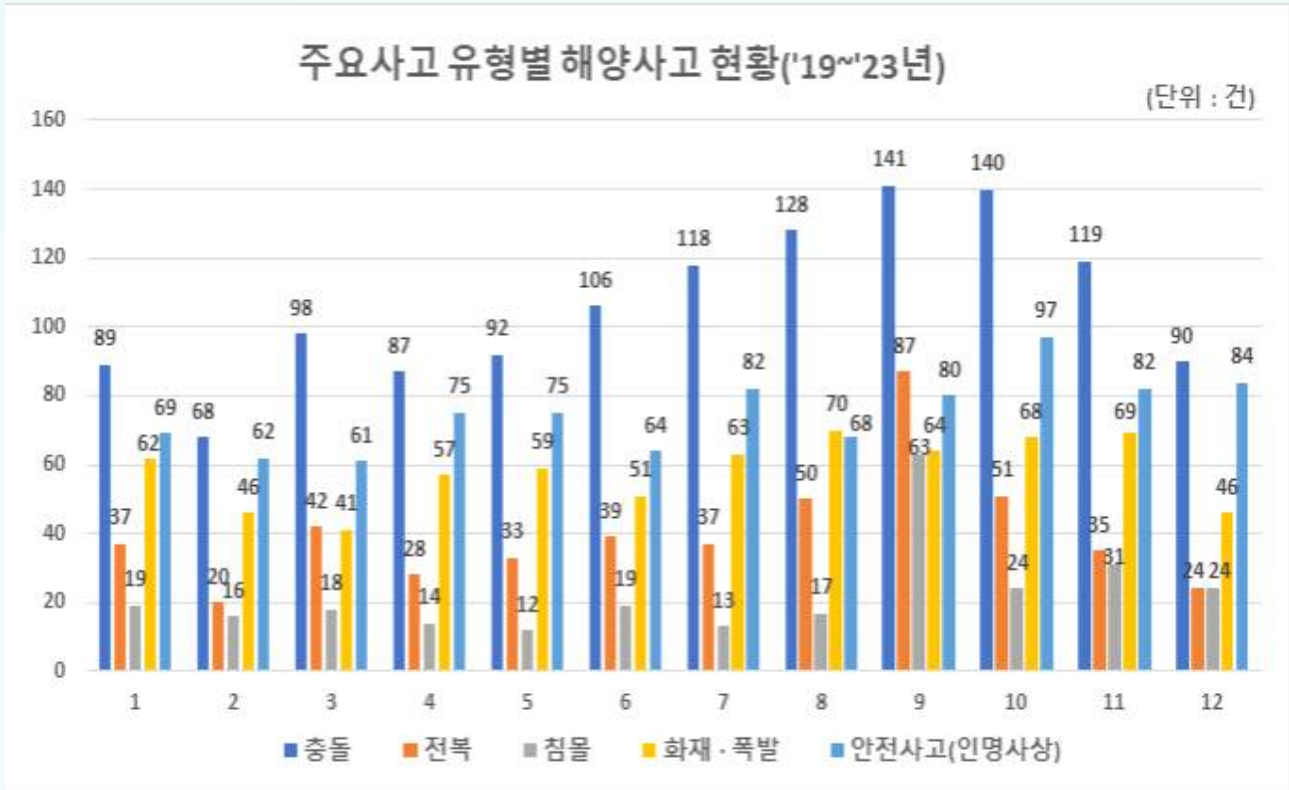
- (선박종류별) 어선 157.6척(67.6%), 수상레저기구 31.6척(13.6%), 예인선 10.8척(4.6%), 화물선 10.4척(4.5%), 유조선 7.2척(3.1%), 여객선 2.8척(1.2%) 순

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

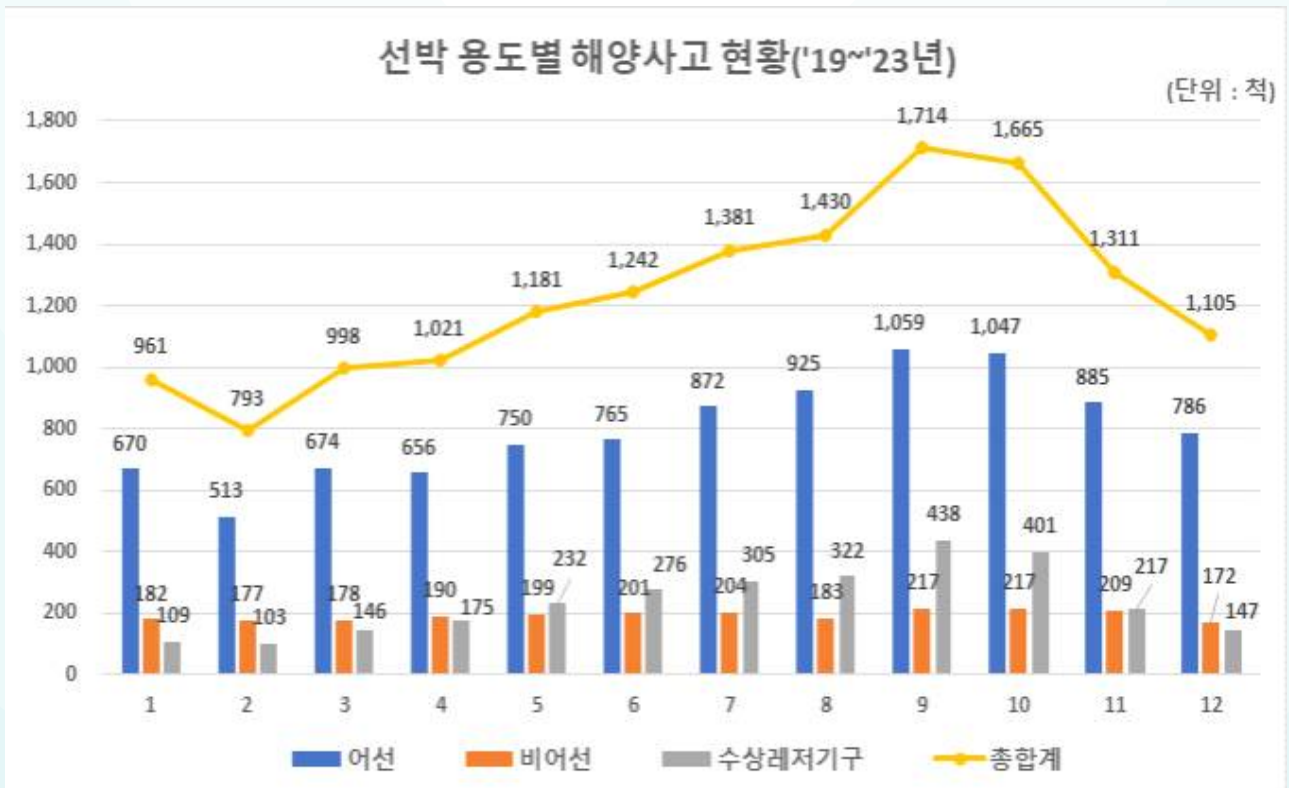
- (사고현황) 최근 5년간 3월에는 총 998건의 해양사고 중 98건의 충돌 사고가 발생하여 충돌사고의 비중(9.8%)이 연중 최고(월평균 충돌사고 비중 8.6%)
- (주요원인) 충돌사고는 대부분 경계소홀(63.7%)로 발생하고 있으며, 항행 법규 위반(18.7%), 조선 부적절(6.4%)도 주요 원인
- (예방대책) 운항 중 레이더 등으로 철저한 경계, 무(霧)중시 및 어로작업 중 음향신호 취명, 안전속력 준수, 피항동작 사전이행 등 항법 준수



## 1. 사고유형별 해양사고 현황

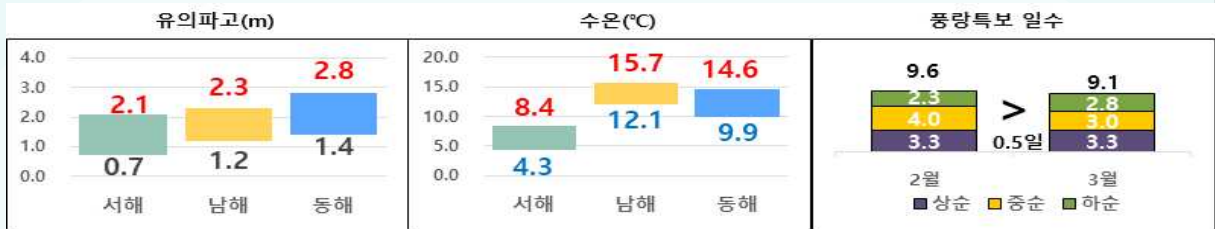


## 2. 선박종류별 해양사고 현황

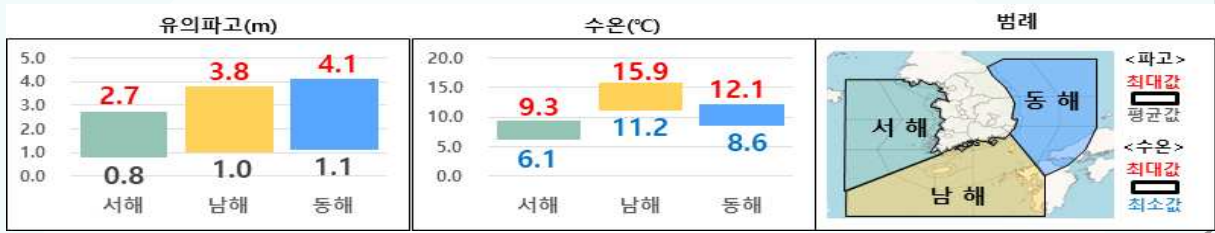


## 1. 2025년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

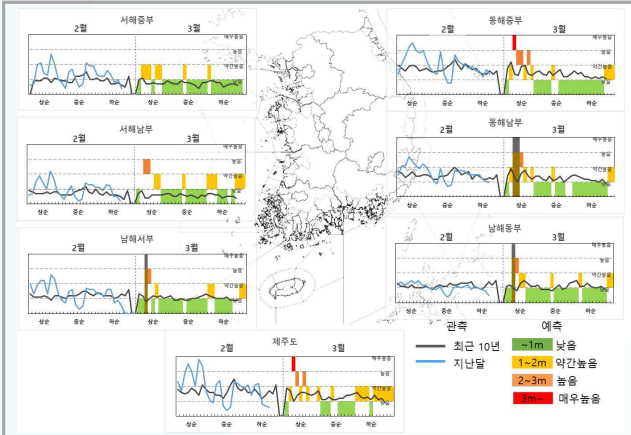
○ 3월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



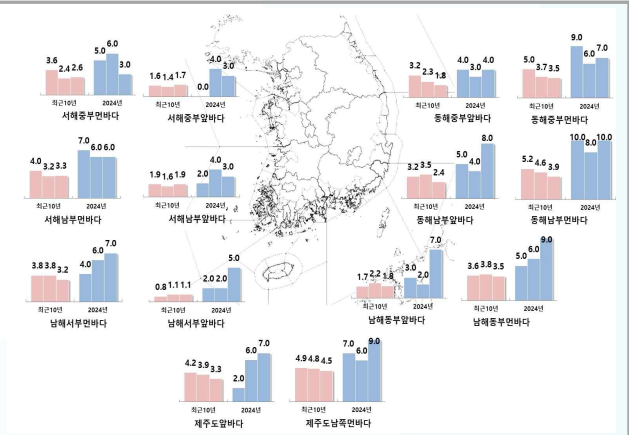
○ '25년 3월 유의파고 및 수온 예측정보



## ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



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




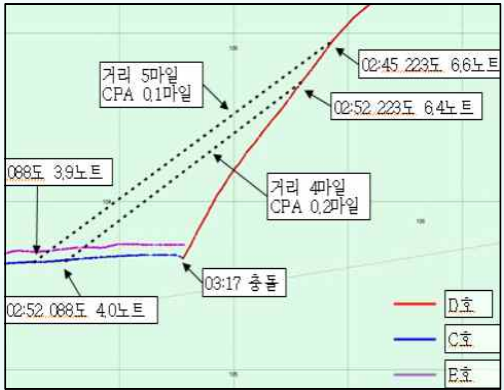
## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(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 <b>경계 소홀</b> 과 <b>해기 역량 부족</b> 으로 어로에 종사하고 있는 C호의 진로를 피하지 아니하여 발생한 것이나, C호가 <b>경계를 소홀</b> 히 하여 충돌을 피하기 위한 협력 동작을 뒤늦게 취한 것도 일부 원인이 됨	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>모든 선박은 주변 상황 및 다른 선박과의 충돌의 위험을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각, 레이더 등 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 <b>모든 수단을 이용하여</b> 항상 적절한 <b>경계를 유지</b>하여야 한다.</li> <li>선장이나 항해사는 <b>침로를 변경하는 경우</b> 자신이 의도한 방향으로 침로가 변경되는지와 침로가 정확하게 <b>정침</b>되는지를 반드시 <b>확인</b>하여야 한다.</li> <li><b>선교 당직자</b>는 자격이 있는 사람과 교대하기 이전까지는 <b>선교를 이탈</b>해서는 <b>아니 된다</b>.</li> </ul>	
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"> <li>○ 내수면어업에 종사하는 선박도 야간에 항행할 때는 관련 규정에 따른 등화를 표시하여야 한다.</li> <li>○ 선장은 교량을 통과할 때 주변 경계를 철저히 하고 안전한 속력을 지켜야 하며 특별한 사유가 없는 한 가항수역의 오른쪽으로 항행하여야 한다.</li> <li>○ 정류한 선박도 항행 중인 선박으로서 경계를 유지하여야 하고 접근하는 선박이 있는 경우 충분한 시간적 여유를 두고 충돌회피동작을 취하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	