

1

최근 5년간('21~'25) 4월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 4월 누적 해양사고는 총 1,086건 발생



○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 77건(7.1%), 안전사고 71건(6.5%), 화재·폭발 63건(5.8%), 전복 32건(2.9%), 침몰 14건(2.9%) 순 발생

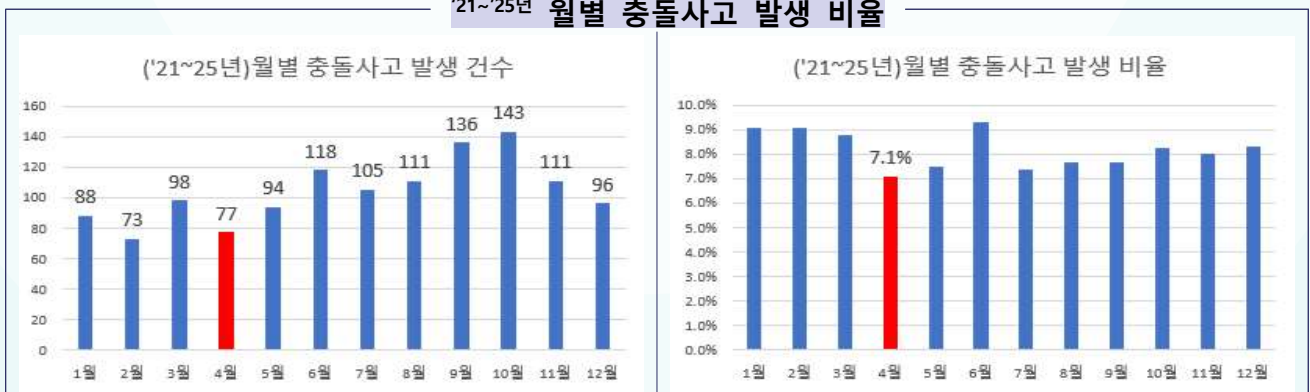
* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

** 단순 해양사고는 기관손상 302건(27.8%), 부유물감김 153건(14.1%), 침수 83건(7.6%), 좌초 64건(5.9%) 등 순

○ 4월은 충돌사고 발생비율은 낮으나, 안개 등 저시정으로 충돌 위험이 높아 주의 필요

* 시계제한 시, 경계 강화 및 감속 운항 등 안전조치 이행으로 충돌사고가 감소한 것으로 추정

'21~'25년 월별 충돌사고 발생 비율



《월별 해양사고 발생건수 / 유형별 사고건수 비율 비교》

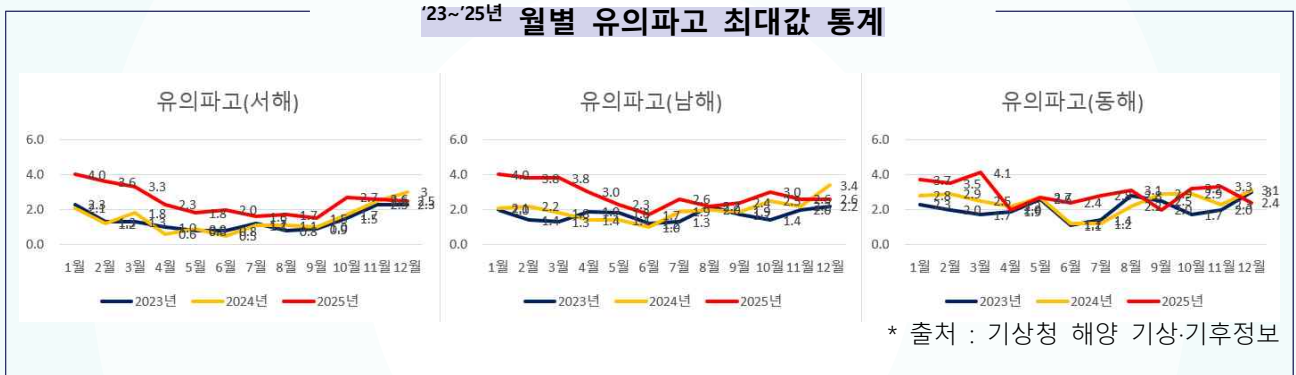
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
최근 5년 월별 해양사고 발생 누적건수 (A)	969건	806건	1117건	1086건	1259건	1267건	1430건	1455건	1773건	1739건	1384건	1158건
최근 5년 충돌사고 누적건수 (B)	88건	73건	98건	77건	94건	118건	105건	111건	136건	143건	111건	96건
사고발생률 (B/A)	9.1%	9.1%	8.8%	7.1%	7.5%	9.3%	7.3%	7.6%	7.7%	8.2%	8.0%	8.3%

□ 4월 주요사고 특성

- 기온 상승에 따른 조업어선·레저활동 등의 증가로 통항량이 늘고, 안개 등 시정 제한으로 충돌 위험요인이 증대됨에 따라 충돌사고 예방을 위한 각별한 주의 필요

□ 해양사고 예방대책

- (충돌사고 예방) 시계 제한 상황에 적합한 안전속력 유지, 철저한 경계 및 항법 준수, 기적·레이다 등 저시정 대응 항해장비 사전 점검 실시
- (유의파고) 유의파고는 봄철·여름철 대체적으로 낮아지는 경향이 있으나, 안개·저시정 등 기상 악화요인이 있어 지속적인 기상 확인과 주의가 필요



연도	1월			2월			3월			4월			5월			6월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	2.3	2.0	2.3	1.3	1.4	2.0	1.3	1.3	1.7	1.0	1.9	1.9	0.8	1.8	2.6	0.8	1.2	1.1
2024	2.1	2.1	2.8	1.2	2.2	2.9	1.8	1.8	2.5	0.6	1.4	2.2	0.9	1.4	2.7	0.5	1.0	1.2
2025	4.0	4.0	3.7	3.6	3.8	3.5	3.3	3.8	4.1	2.3	3.0	2.0	1.8	2.3	2.7	2.0	1.7	2.4

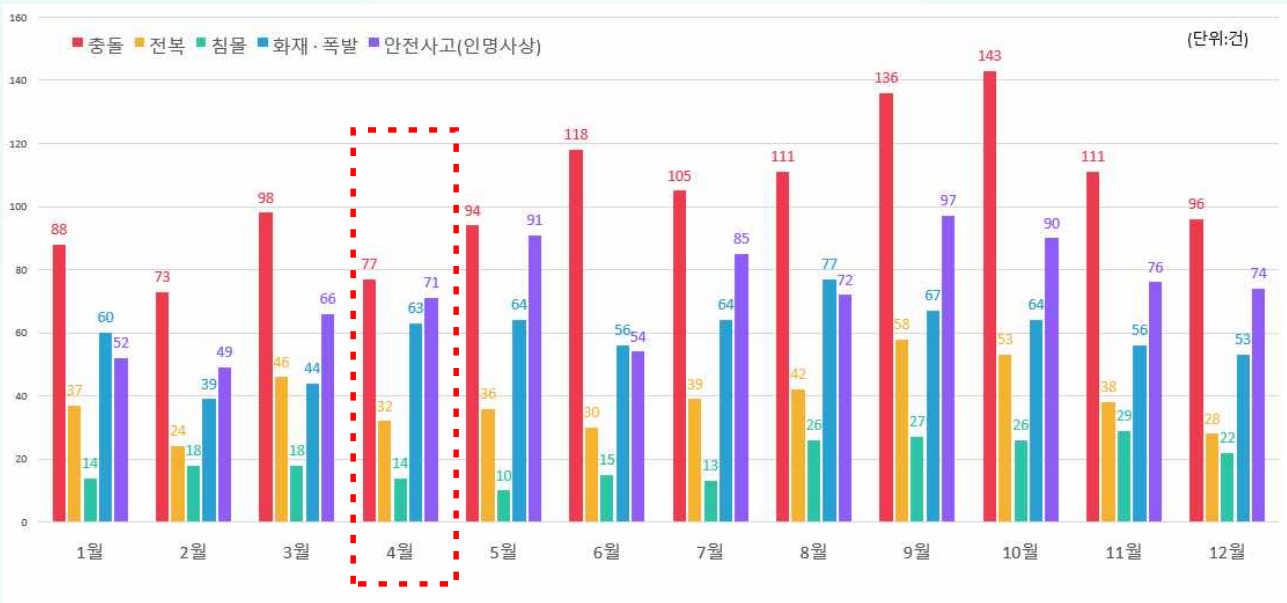
연도	7월			8월			9월			10월			11월			12월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	1.2	1.3	1.4	0.8	2.2	2.8	0.9	1.7	2.5	1.5	1.4	1.7	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	3.0
2024	1.1	1.9	1.2	1.1	2.0	2.2	1.0	1.9	2.9	1.7	2.5	2.9	2.5	2.2	2.3	3.0	3.4	3.1
2025	1.6	2.6	2.8	1.7	2.2	3.1	1.5	2.4	2.0	2.7	3.0	3.2	2.6	2.6	3.3	3.1	3.5	4.2

* 통계 산출 기준은 2025년도 이전은 5개년, 2025년도 이후는 10개년을 적용

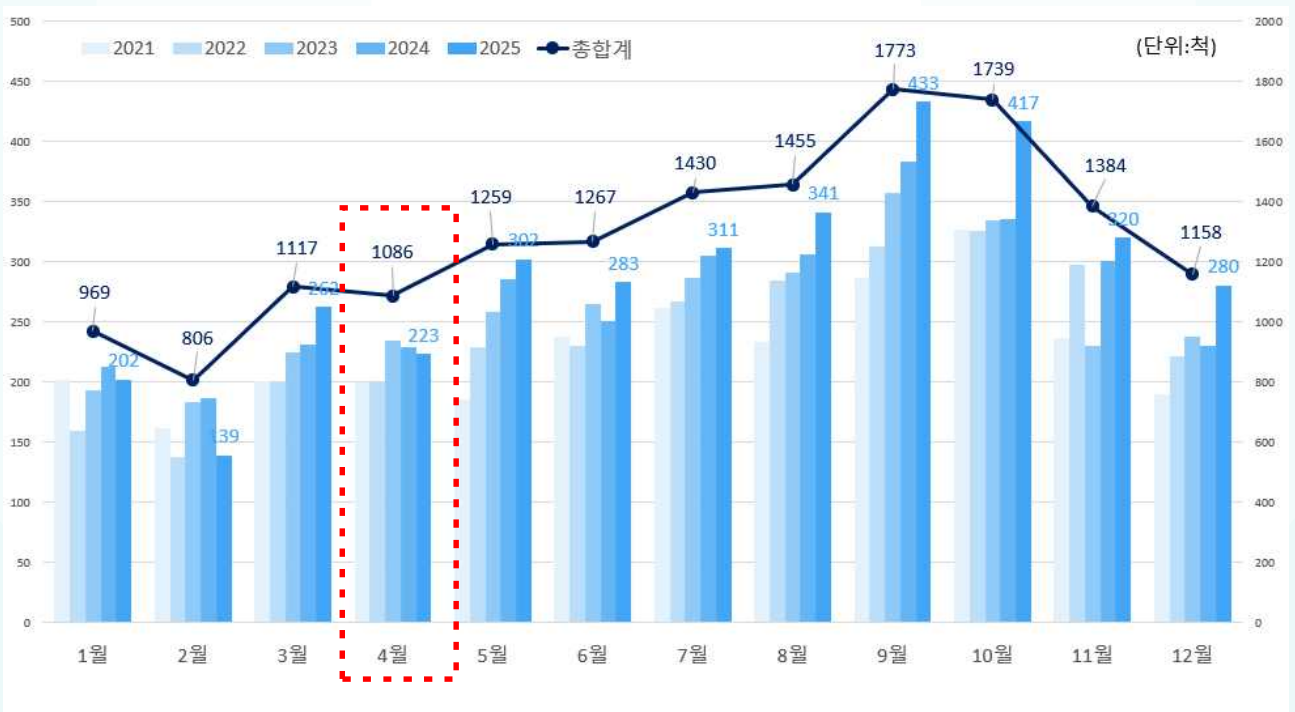
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('21~'25년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

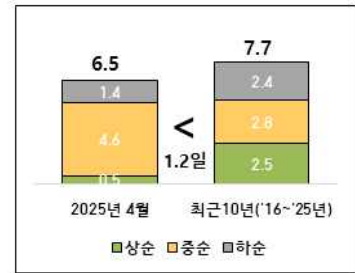
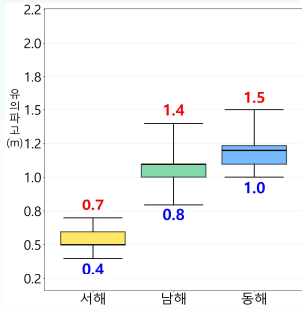
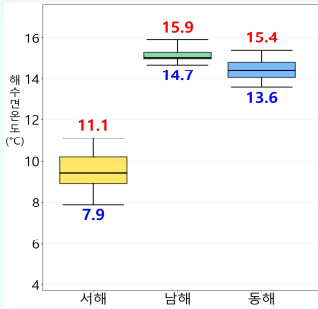


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

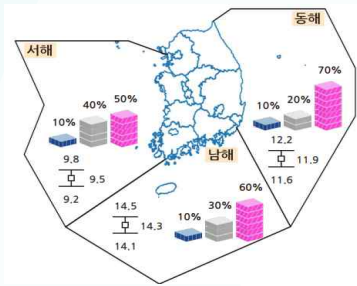


1. 2026년 4월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 4월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 4월 수온 예측정보



○ 4월 : 서해, 남해, 동해는 평년보다 높겠습니다.

(서해) 평년(9.2~9.8°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.
 (남해) 평년(14.1~14.5°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.
 (동해) 평년(11.6~12.2°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.

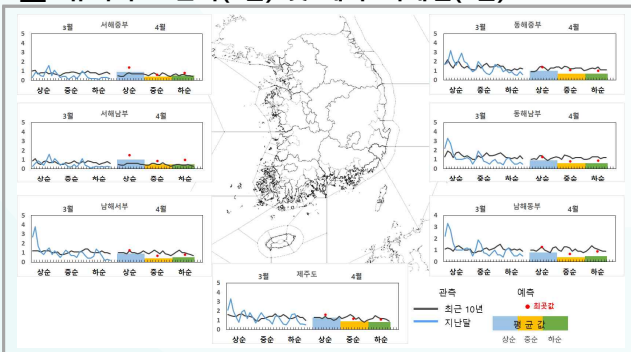


※ 평년범위는 과거 30년(1991-2020년)간 연도별 30개의 평균값 중 대략적으로 33.33%~66.67%에 해당하는 값

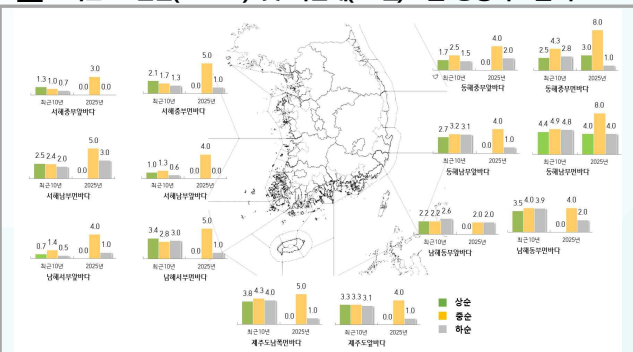
<확률별 해석>

확률 (낮음: 비슷: 높음)	해설
높음 확률이 50% 이상 (낮음(20):비슷(40):높음(40))	평년보다 높겠음
비슷 확률이 50%이상 또는 (낮음(30):비슷(40):높음(30))	평년과 비슷하겠음
(낮음(40):비슷(40):높음(20))	평년보다 대체로 낮겠음
낮음 확률이 50% 이상	평년보다 낮겠음

■ 유의파고 관측(3월) 및 예측 시계열(4월)



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 4월 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 A호 · 어선 B호 충돌사건

피항협력동작 소홀

사건 개요	선박	A호: 어선, 69톤, 길이 28.77미터 B호: 어선, 29톤, 길이 21.70미터
	일시 장소	2021년 4월 14일 06시 25분경 경상북도 영덕군 축산항등대에서 방위 약 090도 방향, 30해리 해상
	피해 상황	A호는 사고 당일 05시55분경 축산항을 출항한 5척의 어선 중 자신의 선박 왼쪽에 상대선이 접근하고 있는 것을 레이더로 확인하였지만 자신의 선박 뒤로 가거나, 속력이 빠르므로 앞으로 지나가겠거니 생각하고 의자에 앉아 조타실 오른쪽 벽에 설치된 텔레비전을 보고 있던 중이었고, B호는 05시55분경 상대 선박이 자신의 선박 오른쪽 뒤 약 6마일 거리에서 비스듬하게 접근하고 있는 것을 레이더로 탐지하였지만 A호가 자신의 선박 뒤로 지나가겠거니 생각하고 텔레비전을 보고 있던 중, 양 선박은 아무런 조치도 취하지 못하고 상기 일시·장소에서 양 선박이 교각 약 15도로 충돌
	날씨	북서풍 초속 10~13미터, 파고 2.5~3미터, 시정 0.1해리(시계제한)
원인	두 선박이 안개로 시계가 제한된 상태에서 무중신호를 추명하지 않은 채 항해하며 경계를 소홀히 한 것이 원인	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 시계가 제한된 상태에서 레이더에 상대 선박이 탐지되었을 때에는 지속적이고 체계적인 관측으로 충돌 위험 여부를 판단하여야 한다. ○ 안개나 눈 등으로 시계가 제한된 상태에서는 횡단하는 상태일지라도 피항선과 유지선의 지위가 인정되지 아니하므로 모든 선박은 경계를 철저히 하고 안전한 속력을 유지하는 등 제반 항법을 준수해야 한다. ○ 선장은 특히 시계가 제한된 상태에서 항해 중 자동충돌예방조장치(ARPA)와 같은 항해계기를 적절히 활용해야 한다. ○ 항해당직자는 항해 중 경계에 지장을 초래하는 전자기기를 사용하거나 텔레비전을 시청하여서는 아니 된다. 	
관련 사진	<p>사고해역도(左) 및 충돌교각(右)</p>	

2. 여객선 A호 운항저해사건

조선 부주의

사건 개요	선박	A호: 여객선, 642톤, 길이 61.27미터
	일시 장소	2023년 4월 19일 07시 25분경 인천광역시 중구 운서동 삼목선착장
	피해 상황	A호가 썰물 때 삼목선착장에 접안 상태로 승객 승선 및 차량 상차 중 선수 선저부가 선착장에 얹힘. 선박은 사고 당일 13:34경 밀물 때 자력으로 부양하였고, 선체 및 선착장에 손상 발생하지 않음.
	날씨	북동풍 초속 2~8미터, 파고 0.5~1미터, 시정 약 100미터, 안개
원인	<p>이 전복사고는 영광호 선장이 무거운 어구를 선미에 매달고 조업하는 영광호의 조업 특성에서 기인하는 전복의 위험을 간과하고 어구가 선미에 고정되지 않아 우현으로 이동하는 상태에서 선박을 무리하게 전속으로 전진시켜 우현 경사를 가중하고, 선체가 기운 상태에서 어구의 고정줄을 절단하여 어구가 우측으로 급격하게 이동하며 증가된 경사우력으로 인하여 발생</p>	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 경사식 선착장에 선수 램프를 내려 접안하는 경우 선체가 접안시설에 얹히지 않도록 조석과 조류 영향을 고려하여 선박의 접안 상태를 면밀히 살피며 조선하여야 한다. ○ 선장은 안개 등 기상 여건이 나쁜 상태에서 경사식 선착장에 선수 램프를 내려 접안하는 경우 갑판에서 작업하는 선원들과 선박의 접안 상태 변화에 대하여 긴밀히 소통하여야 한다. 	
관련 사진		
	삼목선착장 모습(左) 및 선저부가 얹힌 모습(右)	