

1

최근 5년간(2019~2023) 3월 중 해양사고 현황



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

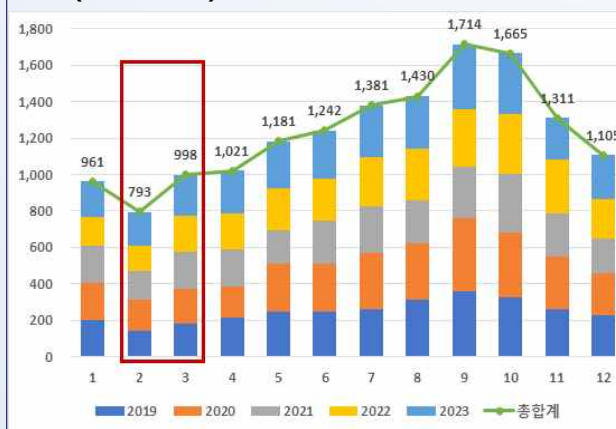
구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	계(건)
2019	198	139	182	214	244	246	262	311	358	327	262	228	2,971
2020	209	173	192	173	265	263	305	311	399	351	286	229	3,156
2021	202	161	201	199	185	238	261	233	287	327	236	190	2,720
2022	159	137	199	201	229	230	267	284	313	326	297	221	2,863
2023	193	183	224	234	258	265	286	291	357	334	230	237	3,092
월평균	192	159	200	204	236	248	276	286	343	333	262	221	2,960

- (사고유형별) 주요사고는 충돌 20건(9.8%), 안전사고 12건(6.1%), 전복 및 화재·폭발 각 8건(각 4.2%), 침몰 4건(1.8%) 순으로 발생
- (선박종류별) 어선 158척(67.6%), 레저기구 32척(13.6%), 기타선 13척(5.4%), 예인선 11척(4.6%), 화물선 10척(4.5%), 유조선 8척(3.1%), 여객선 3척(1.2%) 順

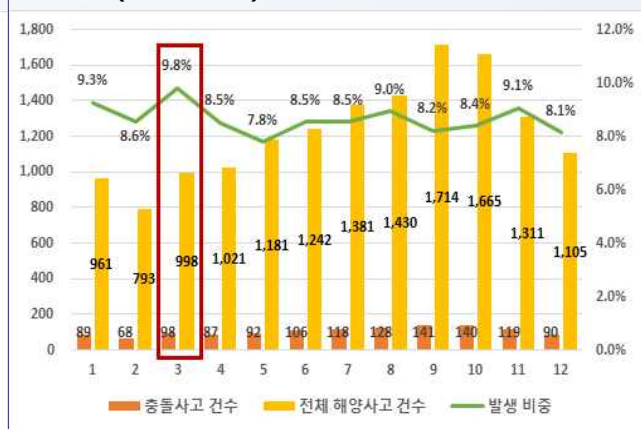
□ 3월은 통항량 증가 및 봄철 잦은 안개로 인한 충돌사고 위험이 높은 시기이므로, 항해 중 철저한 경계 및 안전속력 유지 등 항법 준수 필요

- (사고현황) 전월 대비 해양사고 발생 건수가 증가하는 추세로 전환
 - 특히 충돌사고가 급증하며, 전체 해양사고 중 충돌사고가 차지하는 비중이 9.8%(98건)으로 연중 가장 높음(연평균 8.6%)
- (예방대책) 항해 중 레이더 및 육안 견시 철저, 안전속력 운항, 정류 또는 어로 작업 시 적절한 음향신호 취명, 기상정보 수시 확인

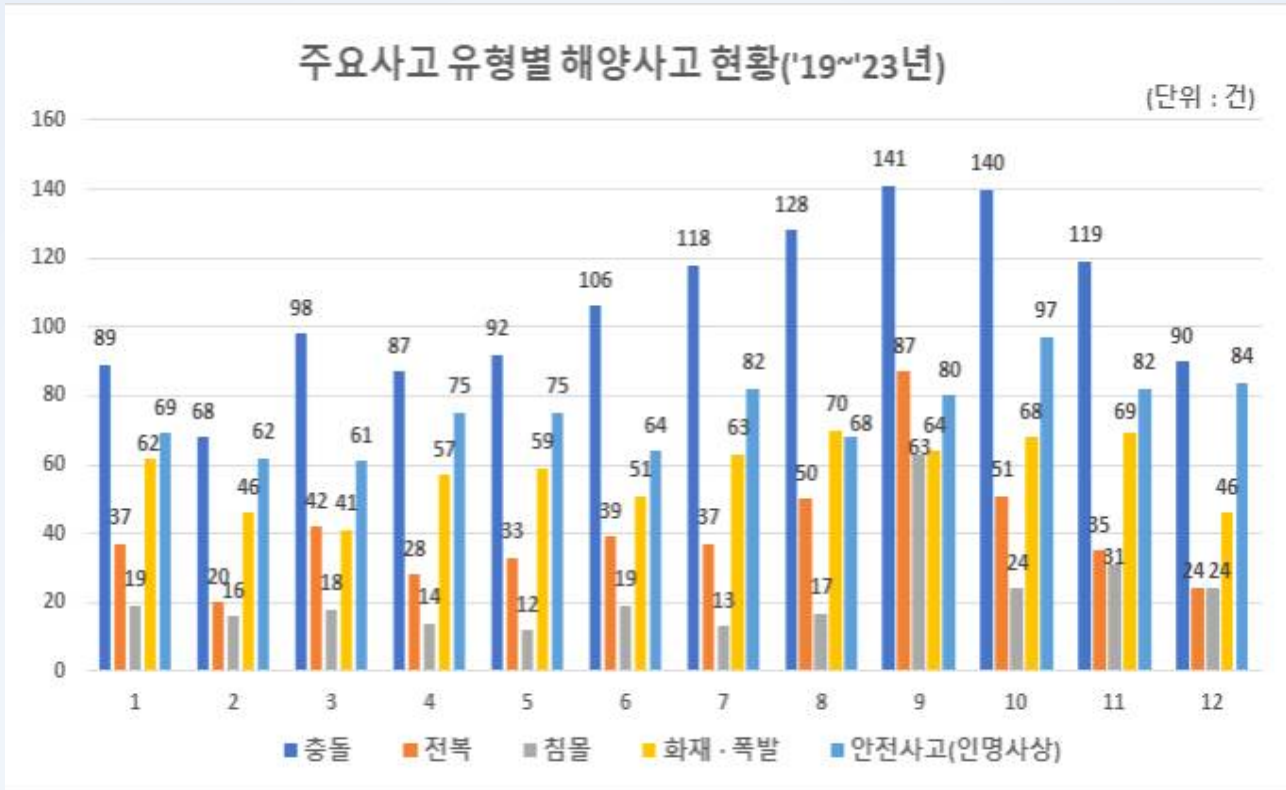
(‘19~’23년) 월별 해양사고 발생 현황



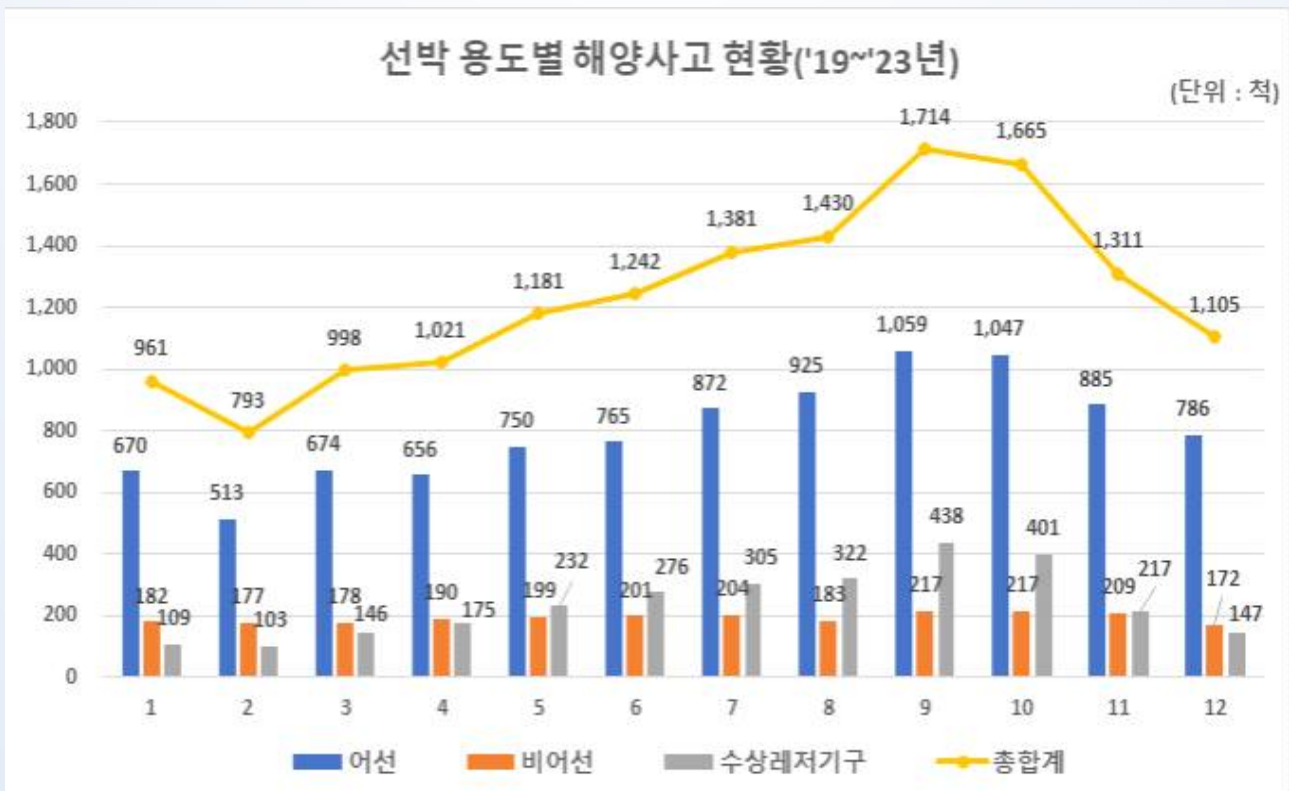
(‘19~’23년) 충돌사고 발생 현황



1. 사고유형별 해양사고 현황



2. 선박종류별 해양사고 현황



1. 2024년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

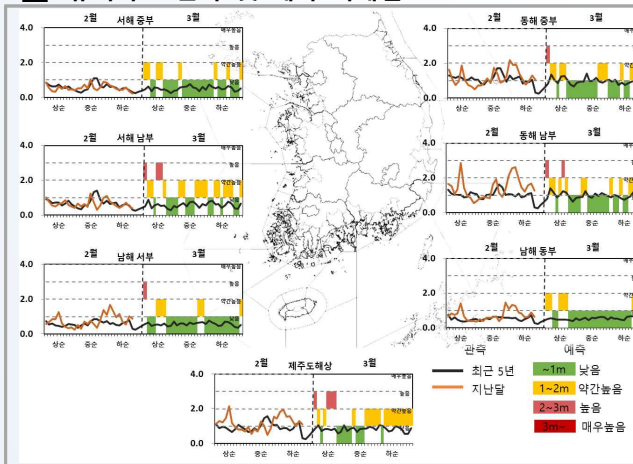
○ 3월 해양 기상 특성(최근 5년('19~'23년))



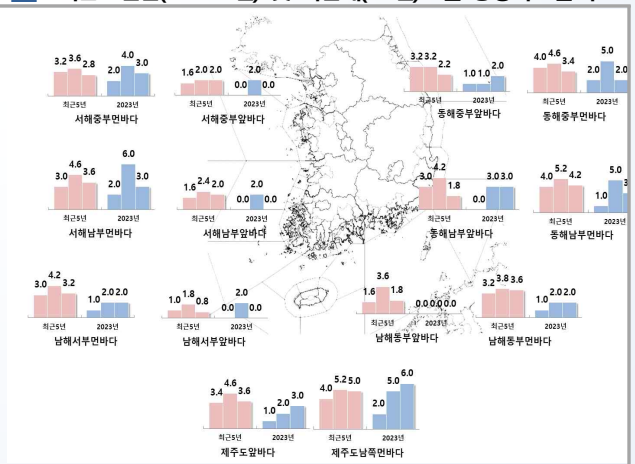
○ '24년 3월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 5년간('19~'23년) 및 지난해('23년) 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 A호 · 액화석유가스운반선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 138톤, 길이 34.92미터 B호: 3,313톤, 길이 92.85미터
	일시 장소	2021. 3. 9. 05:53경 전라남도 여수시 삼산면 거문도등대로부터 119도 방향, 거리 14.4마일 해상
	피해	A호: 선수부 손상, 선원 2명 경상 B호: 선수부 손상, 좌현 닻 유실
	날씨	북동풍 초속 2~10미터, 시정 약 5마일, 파고 약 0.5~1.0미터
원인		<ul style="list-style-type: none"> 이 충돌사건은 서로 시계 안에서 항행 중이던 B호가 경계 소홀과 부적절한 피항동작으로 어로에 종사하고 있는 A호를 피하지 아니하여 발생한 것이나, A호가 피항협력동작을 적절히 취하지 아니한 것도 일인
교훈		<ul style="list-style-type: none"> 항행 중인 선박은 상대 선박의 움직임, 등화, 형상물 파악을 통한 레이더 및 육안 경계를 철저히 하여 상대 선박의 특성을 조기에 파악하여 이에 따라 적절히 대응하여야 한다. 항해당직자는 어선군을 조우하여 충돌의 위험이 있는 경우 조기에 대각도 변경을 하여 어선군으로부터 충분히 떨어져 피하여야 한다. 어로에 종사하고 있는 선박의 선장은 상대 선박의 의도가 의심스러운 경우 초단파무선전화 등을 이용하여 조기에 상대 선박의 의도를 파악하고 상대 선박이 자선을 피해가도록 하여야 한다.

2. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 9.77톤, 길이 16.80미터 B호: 어선, 4.93톤, 길이 11.25미터
	일시 장소	2021. 6. 12. 14:28경 경상북도 영덕군 축산항등대에서 057도 방향 약 6.8마일 해상
	피해	A호: 선수 일부가 파손, 구상 선수에 구멍(1m × 1.5m) B호: 침몰
	날씨	흐린 날씨, 시정 약 0.5마일, 동풍 또는 남동풍 초속 4~6미터, 파고 0.5~1.0미터
원인	<ul style="list-style-type: none"> 이 충돌사건은 성진호가 제한된 시계에서 안전한 속력을 지키지 않고 경계를 소홀히 해 남성호를 피하지 못해 발생한 것이나, 남성호가 경계를 소홀히 해 충돌을 피하기 위한 적절한 동작을 하지 못한 것도 일부 원인 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 제한된 시계에서는 당시의 상황에 맞는 안전한 속력으로 항해하면서 레이더를 통한 체계적인 관측과 경계를 해야 한다. 제한된 시계에서 어로 작업을 할 때는 유효한 음향신호를 울리고 레이더를 통한 체계적인 관측과 경계를 해야 한다. 	