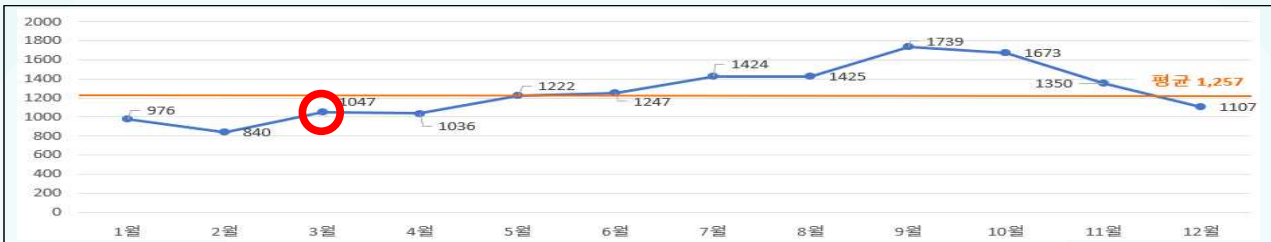


1

최근 5년간('20~'24) 3월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 3월 누적 해양사고는 총 1,047건 발생

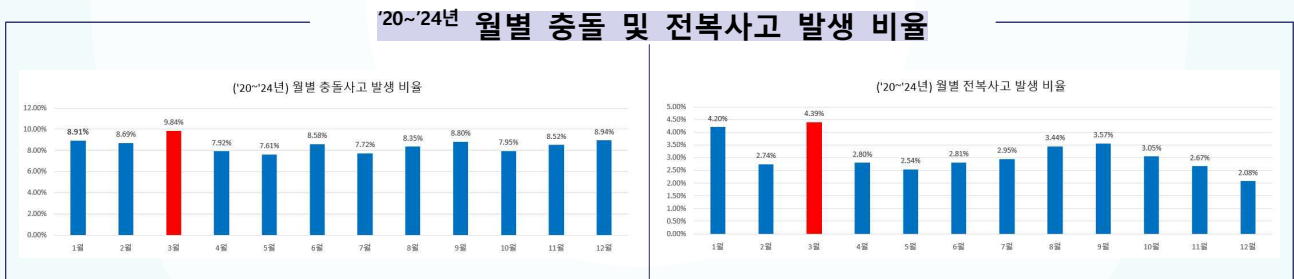


- (사고유형별) 주요사고*는 충돌 103건(9.84%), 안전사고 63건(6.02%), 전복 46건(4.39%), 화재·폭발 43건(4.11%), 침몰 19건(1.81%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 303건(28.94%), 부유물감김 146건(13.94%), 침수 79건(7.55%), 좌초 55건(5.25%) 등 순

- 3월은 **충돌사고(9.84%)와 전복사고(4.39%)의 발생 비율이 가장 높은 것으로 분석**



《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)	976건	840건	1,047건	1,036건	1,222건	1,247건	1,424건	1,425건	1,739건	1,673건	1,350건	1,107건
최근 5년 충돌사고 누적건수 (B)	87건	73건	103건	82건	93건	107건	110건	119건	153건	133건	115건	99건
사고발생률 (B/A)	8.91%	8.69%	9.84%	7.92%	7.61%	8.58%	7.72%	8.35%	8.80%	7.95%	8.52%	8.94%

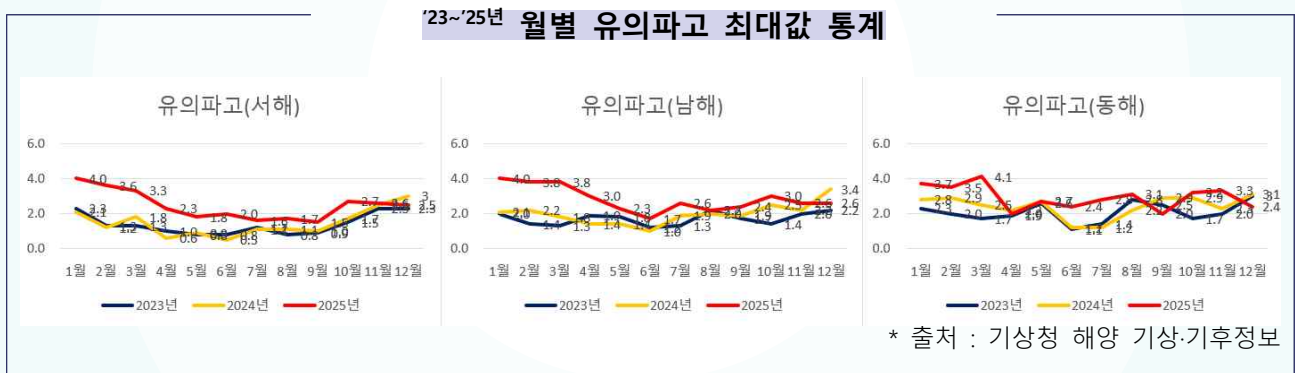
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
최근 5년 월별 해양사고 발생 누적건수 (A)	976건	840건	1,047건	1,036건	1,222건	1,247건	1,424건	1,425건	1,739건	1,673건	1,350건	1,107건
최근 5년 전복사고 누적건수 (B)	41건	23건	46건	29건	31건	35건	42건	49건	62건	51건	36건	23건
사고발생률 (B/A)	4.20%	2.74%	4.39%	2.80%	2.54%	2.81%	2.95%	3.44%	3.57%	3.05%	2.67%	2.08%

□ 3월 주요사고 특성

- 3월은 일교차로 인한 안개 등 저시정 발생이 빈번하며 충돌·전복사고의 발생 비중이 높은 시기로 철저한 항법 준수와 적절한 경계 유지 등 각별한 주의가 요구

□ 해양사고 예방대책

- (충돌사고 예방) 기온 상승에 따라 조업 어선 및 해상 통항량이 많아지는 시기로, 항법 준수 철저, 전시 강화 및 레이더 등 항해장비 상시 점검·적정운용 필요
- (전복사고 예방) 과적방지, 승선정원 준수, 구명조끼 착용 등 승선 전 안전 관리 강화, 레저·낚싯배 대상 안전교육 및 계도 활동 등 선박 운항 안전 확보
- (유의파고) 특히 동해 해역에서 높은 유의파고가 관측됨에 따라 전복 침수 위험이 확대될 가능성이 있으므로, 감항성 유지 및 선속 관리 등 예방적 안전운항 조치가 필요



연 도	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

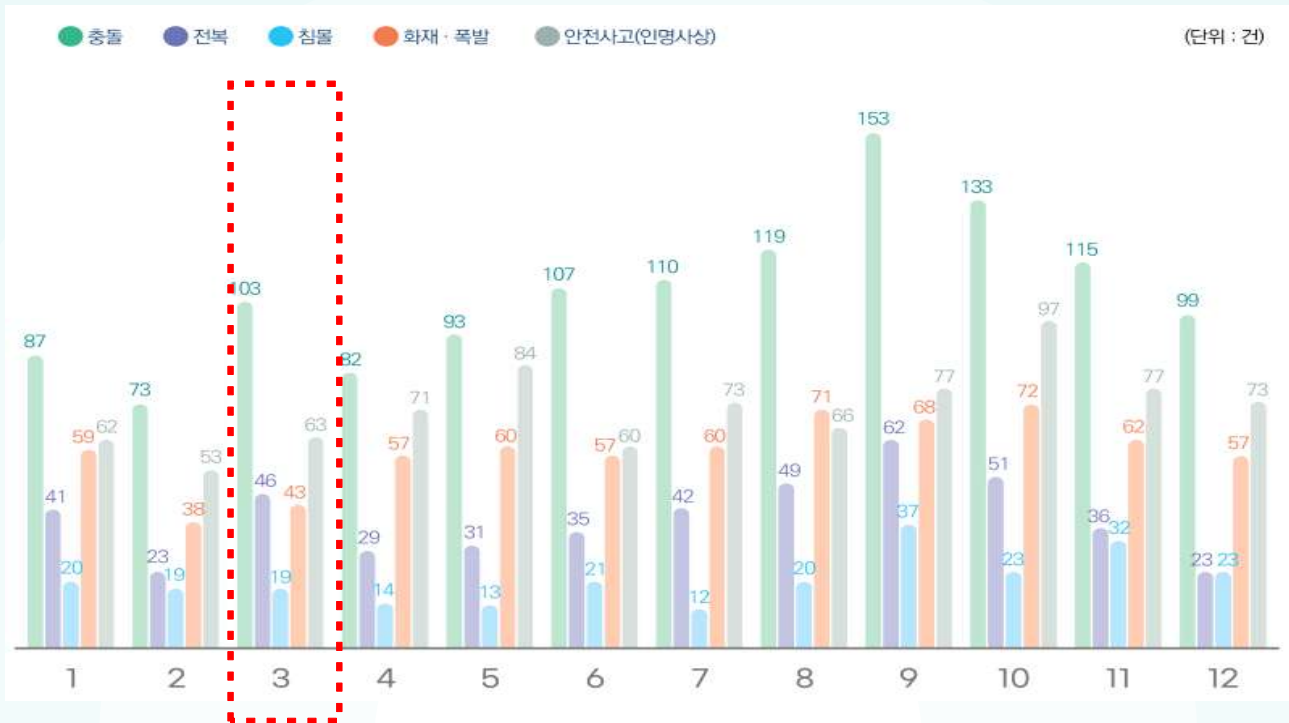
연 도	7월			8월			9월			10월			11월			12월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	1.2	1.3	1.4	0.8	2.2	2.8	0.9	1.7	2.5	1.5	1.4	1.7	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	3.0
2024	1.1	1.9	1.2	1.1	2.0	2.2	1.0	1.9	2.9	1.7	2.5	2.9	2.5	2.2	2.3	3.0	3.4	3.1
2025	1.6	2.6	2.8	1.7	2.2	3.1	1.5	2.4	2.0	2.7	3.0	3.2	2.6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

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

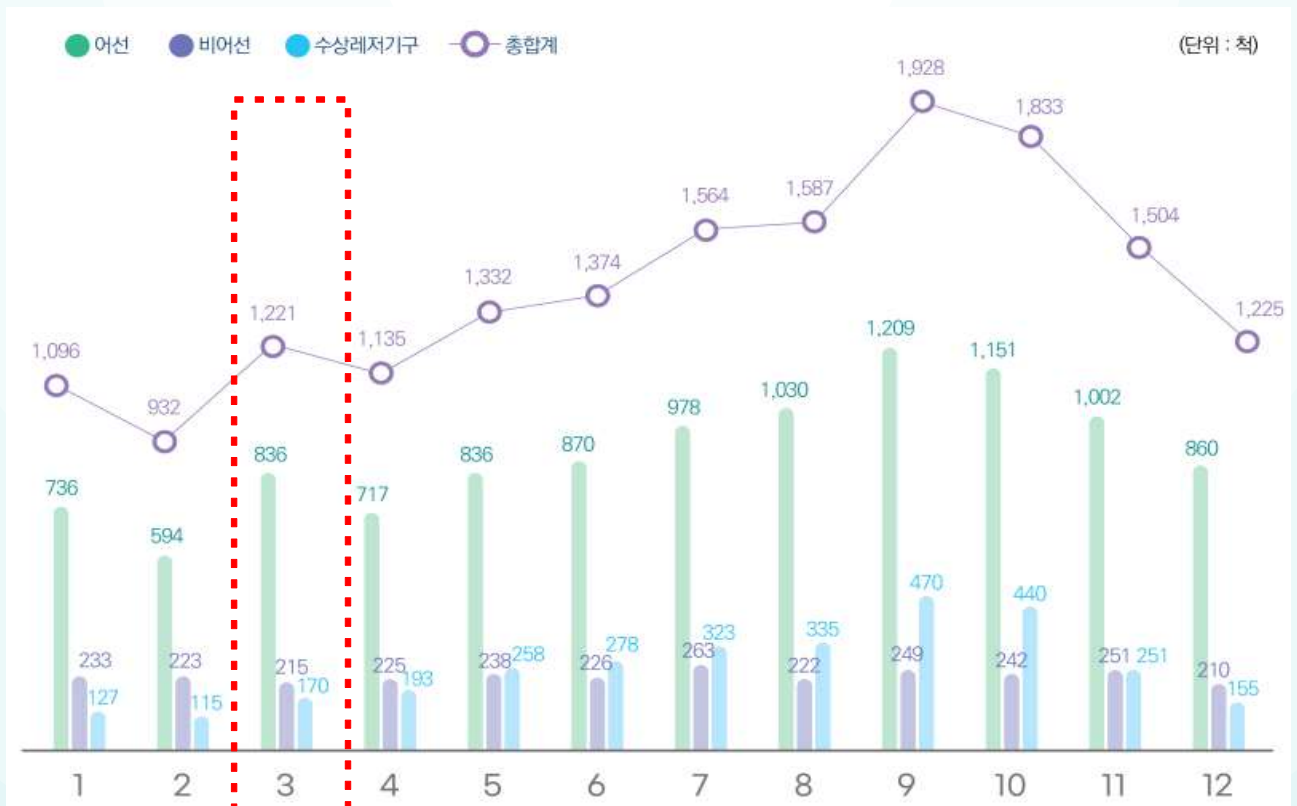
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('20~'24년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

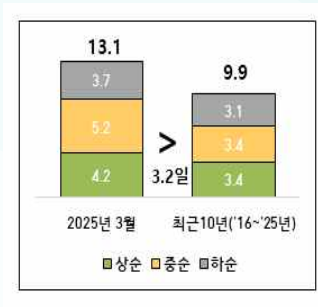
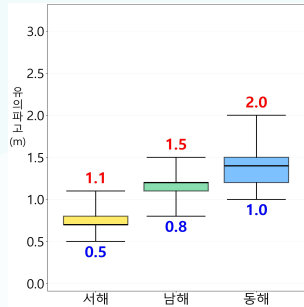
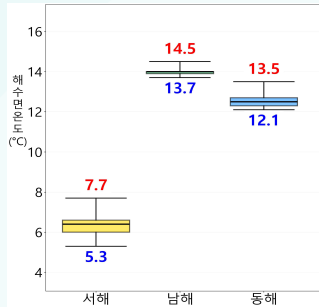


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)

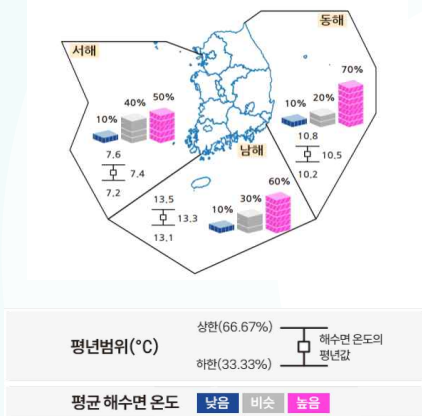


1. 2026년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 3월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 3월 수온 예측정보



○ 3월 : 서해, 남해, 동해는 평년보다 높겠습니다.

(서해) 평년(7.2~7.6°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.

(남해) 평년(13.1~13.5°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

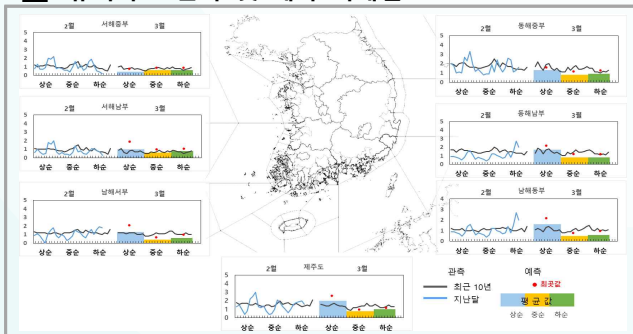
(동해) 평년(10.2~10.8°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.

<확률별 해석>

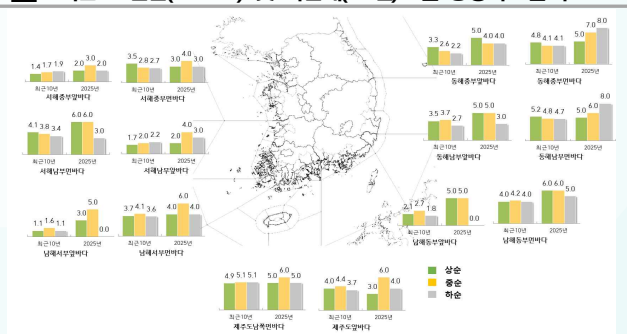
확률 (낮음: 비슷: 높음)	해설
높음 확률이 50% 이상 (낮음(20):비슷(40):높음(40))	평년보다 높겠음
비슷 확률이 50%이상 또는 (낮음(30):비슷(40):높음(30))	평년과 비슷하겠음
(낮음(40):비슷(40):높음(20))	평년보다 대체로 낮겠음
낮음 확률이 50% 이상	평년보다 낮겠음

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

■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 3월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

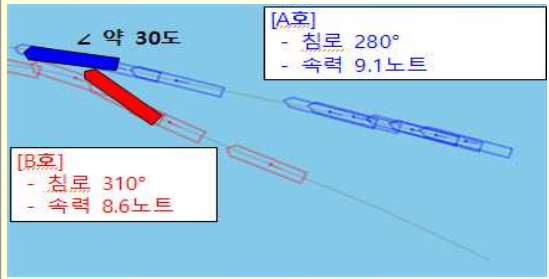
(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

(문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

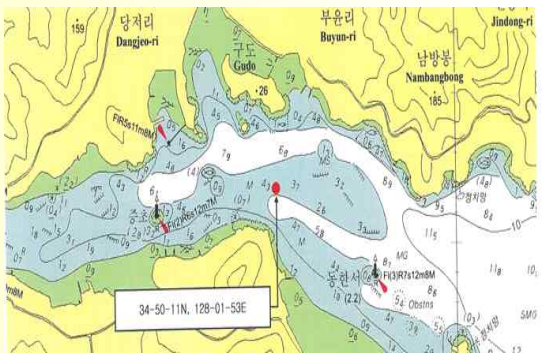
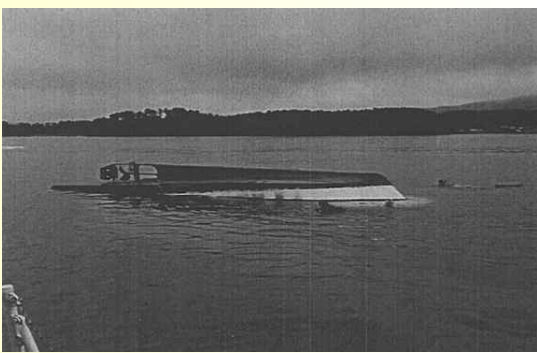
1. 카페리어객선 A호, 카페리어객선 B호 충돌사건

경계 소홀

사 건 개 요	선박	A호: 카페리어객선, 903톤, 길이 67.06미터 B호: 카페리어객선, 613톤, 길이 56.47미터
	일시 장소	2024년 3월 11일 10시 45분경 인천광역시 옹진군 덕적면 소야도 웅암등표로부터 086도 0.48해리 해상
	피해 상황	이 충돌사건은 2024년 3월 11일 10:30경 A호가 B호와 수청도 북방위 표지 남쪽 인근 해상에서 서로 횡단하는 상태로 근접할 것을 예상하고 이를 피하기 위하여 미리 우현으로 변침함에 따라, 사건 발생 약 5분 전부터 양 선박이 같은 목적지를 향한 앞지르기 상태로 항해하게 되며 발생 이 사고로 A호의 좌현선미부 선원실 외판 및 불워크 일부 파손 및 B호 우현선수부 외판 일부가 굴곡 되는 피해가 발생 (인명피해 없음)
	날씨	남동풍 초속 2~4미터, 파고 0.5미터 이하, 맑은날씨
원인	원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 주간에 양 선박이 시계 안에 있는 상태에서 항해하던 중, 같은 목적지를 향하여 접근하던 A호가 B호를 앞지르기하는 과정에서 B호의 선수를 완전히 추월하지 아니한 채 좌현으로 변침하여 B호의 진로를 적절히 피하지 아니함으로써 발생 또한, B호가 앞지르기 중이던 A호와의 충돌을 방지하기 위하여 필요한 조치를 시간적 여유를 두고 적극적으로 취하지 아니한 점도 이 사고의 일부원인으로 작용함
	교훈	○ 선장 등 선박조종자는 다른 선박을 앞지르기 하는 경우 앞지르기가 완전히 끝날 때까지 앞지르기당하는 선박의 진로를 피하여야 함 ○ 수심이 낮은 해역에서는 선박과 선박 사이의 상호 간섭력이 크게 작용하여 선박조종자의 의도와 다르게 선박이 움직일 수 있으므로 다른 선박과 충분히 안전한 거리를 확보하고 항행하여야 함
관련 사진	 	
	사고해역(左) 및 사고상황도(右)	

2. 어선 A호 전복사건

안전관리 절차 미준수

사건개요	선박	A호: 어선, 4.91톤, 길이 10.20미터
	일시 장소	2022년 3월 14일 10시 28분경 경남 남해군 창선면 부윤리 선착장 남방 약 0.35해리 해상
	피해 상황	2022년 3월 14일 10시 28분경, A호는 선미에서 형망 어구를 양망한 후 선원에게 선미 우현 지지대 로프에 형망 어구를 고정하라고 지시하였고 이후 고정된 어구가 우현으로 쏠리면서 선체가 우현으로 기울기 시작 그럼에도 선장은 어구 하부에 연결된 약4미터 길이의 어구 망에 담긴 펄을 제거하기 위하여 A호를 전속 전진하였고, 이에 따라 선체의 우현 경사가 더욱 심화됨, 선장은 선원에게 식칼로 고정로프를 절단하도록 지시하였으나, 결국 복원력을 상실하여 선체가 우현으로 전복
	날씨	북서풍 초속 4~6미터, 파고 0.5미터, 시정 3해리, 흐린 날씨
원인	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	
교훈	○ 선장은 선박의 복원성에 영향을 미치는 요소를 잘 파악하여 조업 또는 운항 중 선박이 복원성을 상실하여 전복되지 않도록 관리하여야 함 ○ 선장은 선박의 승선 인원이 선박검사증서 상 규정된 최대승선 인원을 초과하지 않도록 관리하여 선박이 위법한 상태로 운항되지 않도록 하여야 함	
관련 사진	  사고해역(左) 및 전복 당시 상황(右)	