

1

최근 5년간(2020~2024) 9월 중 해양사고 현황



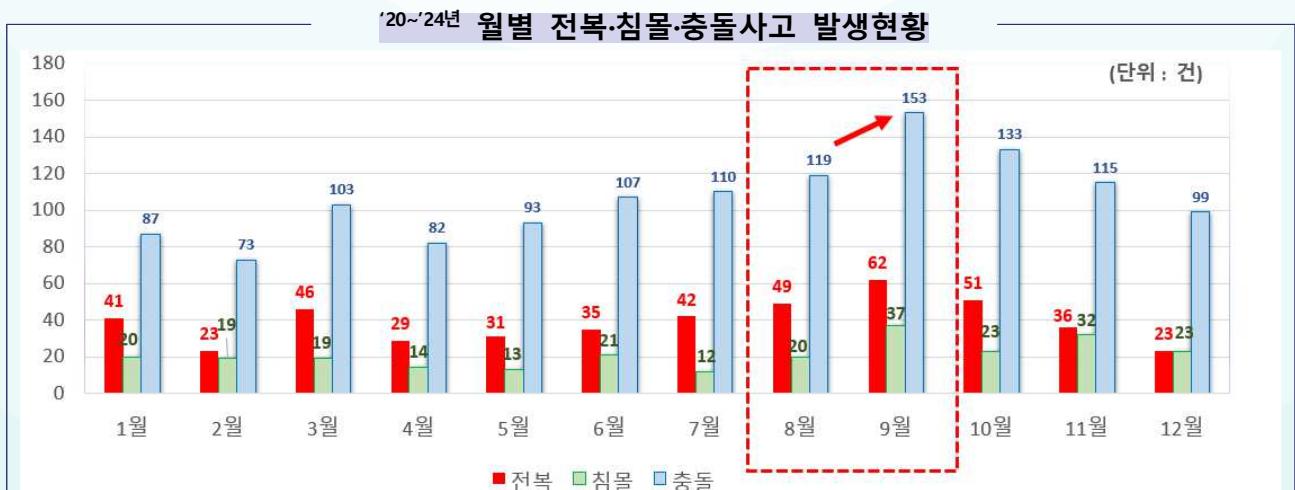
□ (현황) 최근 5년간 9월 해양사고는 평균 348건 발생으로 연중 최다



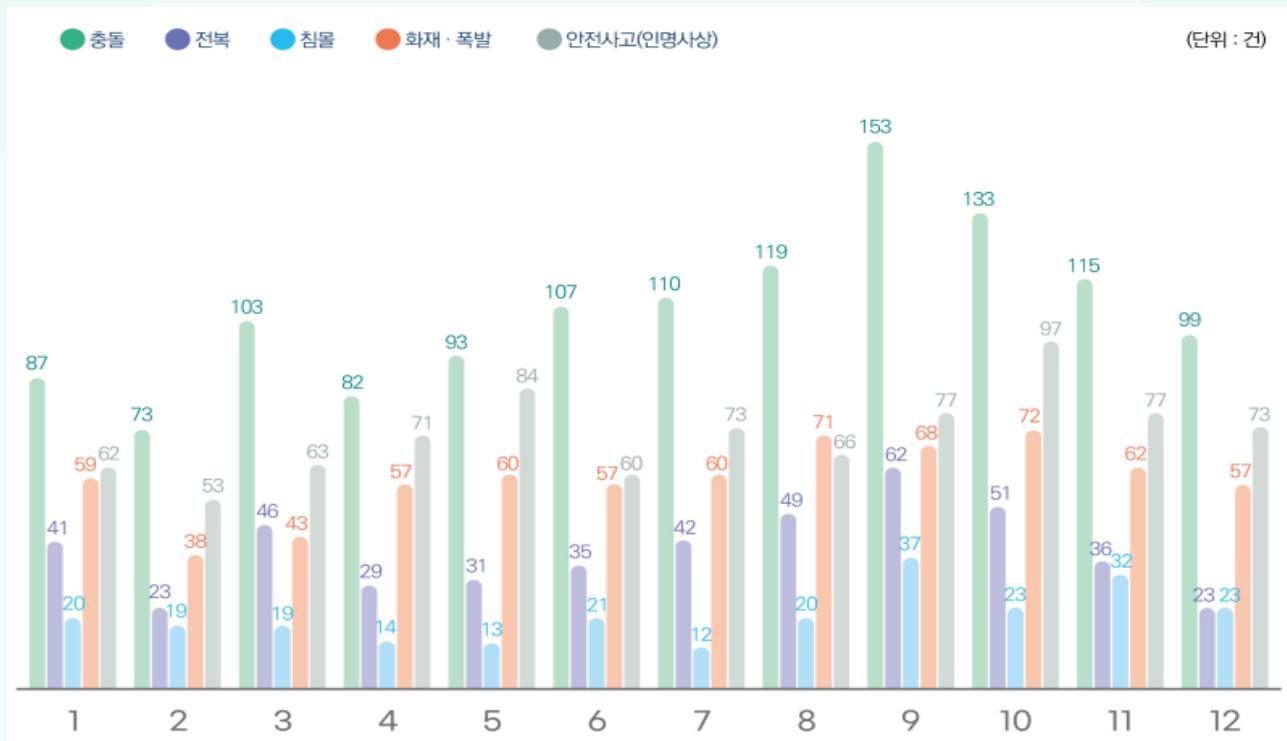
- (사고유형별) 주요사고*는 연평균 충돌 31건(8.8%), 안전사고 16건(4.4%), 화재·폭발 14건(3.9%), 전복 13건(3.6%), 침몰 8건(2.1%) 順 발생
 - * 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미
 - ** 단순 해양사고는 기관손상 110건(31.7%), 부유물 감김 39건(11.3%), 침수 27건(7.8%), 추진축계손상 27건(7.7%) 등
- (선박종류별) 어선 242척(62.7%), 수상레저기구 94척(24.4%), 화물선 8척(2.1%), 예인선 11척(2.8%), 유조선 6척(1.6%), 여객선 5척(1.3%) 順 발생

□ 9월은 행락철로 다중이용선박 이용객·해상 교통량 증가가 예상되며, 대형인명피해가 발생할 수 있는 사고 예방에 각별한 주의가 필요

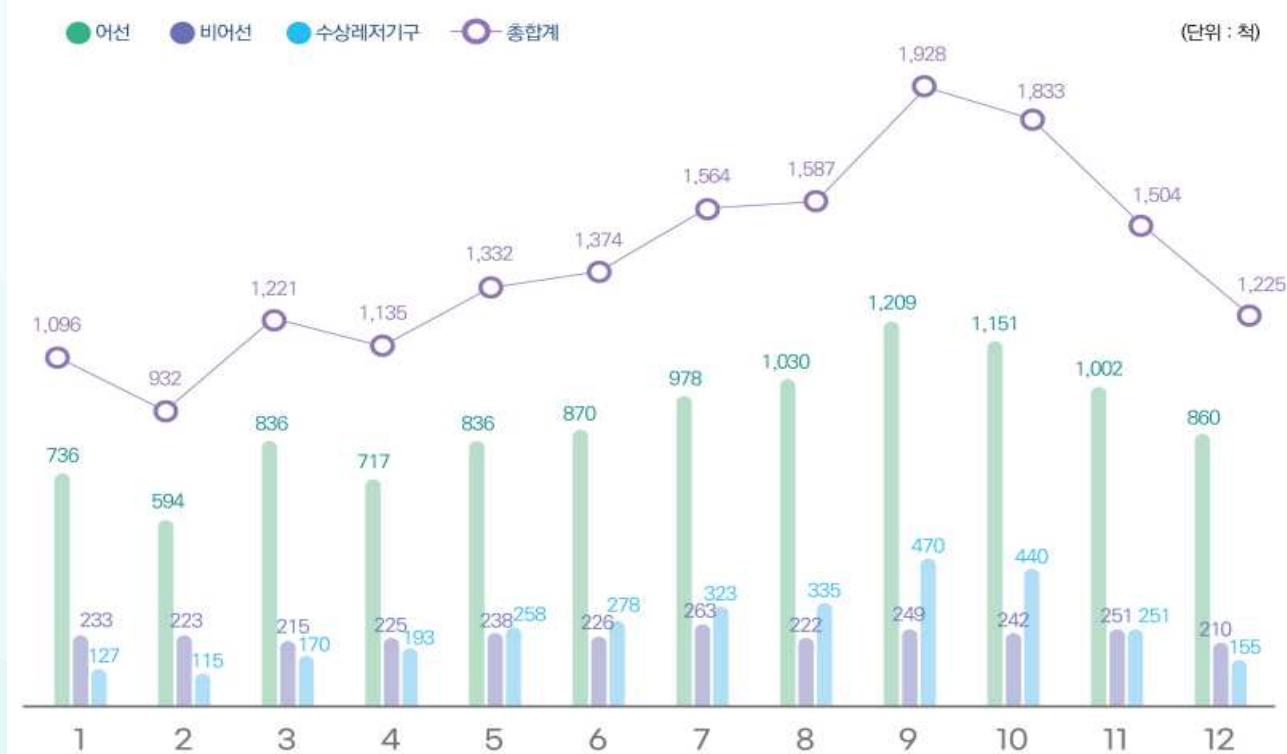
- (사고현황) 전복·침몰 및 충돌사고 등이 연중 가장 많이 발생하며, 주요 해양사고가 연평균(약 59건) 보다 약 33.9% 많이 발생(약 79건)
 - * 9월은 충돌·전복·침몰사고 뿐만 아니라, 기관손상·부유물 감김 등 단순 해양사고도 연중 가장 많이 발생
- (예방대책) 여객정원 준수, 구명조끼 착용 등 승선 전 안전관리 강화, 레저·낚싯배 대상 안전교육 및 계도 활동 등 선박 운항 안전 확보



1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

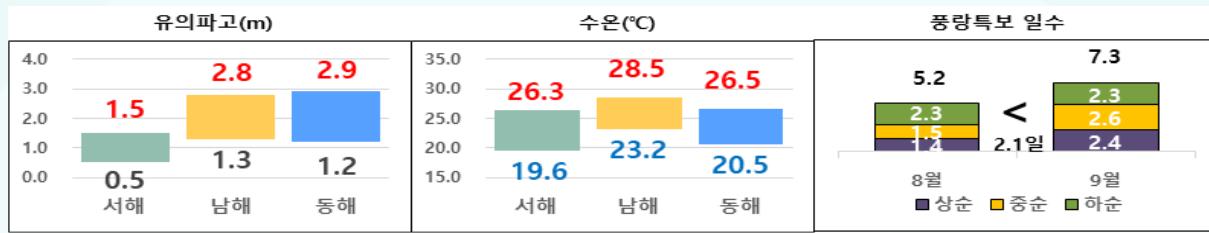


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



1. 2025년 9월 기상정보 (출처 : 기상청)

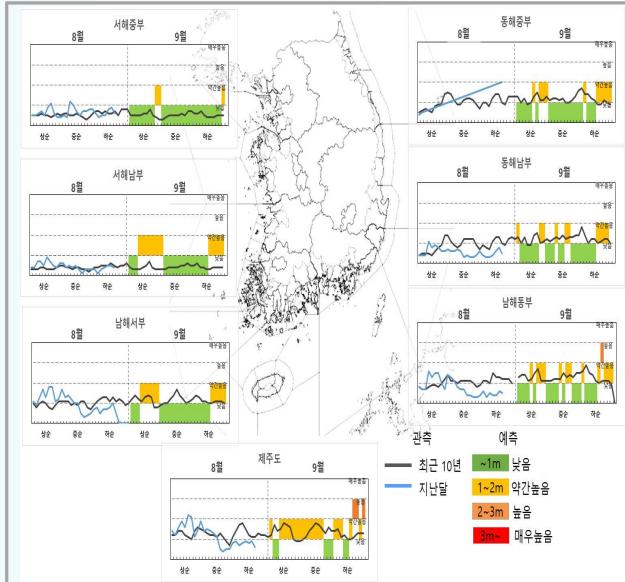
○ 9월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



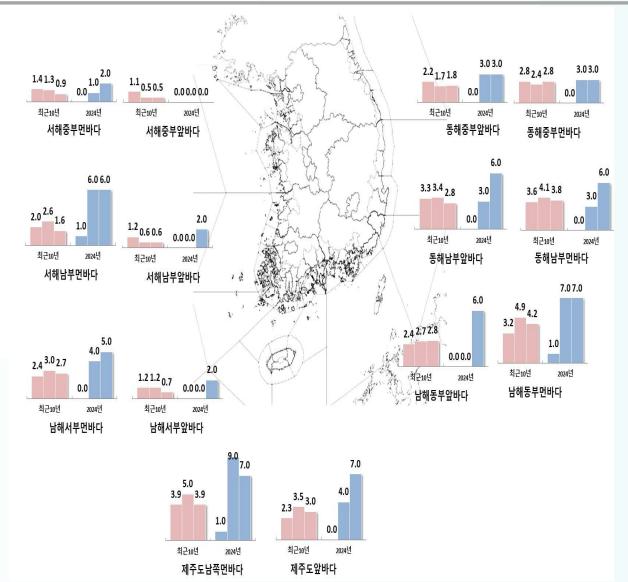
○ '25년 9월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 9월 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. 모터보트 A호 전복사건

안전관리 미숙

선박	A호: 모터보트, 1.03톤, 길이 8.12미터, 가솔린 선외기 80마력 1기 B호: 모터보트, 19톤, 길이 13.35미터, 가솔린 선내기 350마력 2기
사건개요	일시 장소 2021년 9월 19일 19시 11분경 인천광역시 경인아라뱃길 내 목상교와 다남교 사이 수상
피해상황	B호의 항주파 영향으로 평론에 계류 중인 A호 전복
날씨	흐린 날씨, 북동풍, 시정 약 3마일
원인	A호는 통항선박의 항주파 영향으로부터 안전한 장소에 계류하지 않았고 안전관리 당직자를 배치하는 등 충분한 대응조치를 취하지 않음 B호는 평론에 계류된 A호를 발견하지 못하고 속력을 줄이지 않은 것 또한 일인
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항로가 지정된 수역을 항행하는 선박은 수역에 적용되는 속력제한규정 및 제반 항법 규정을 숙지·준수하여야 함 ○ 항주파는 폭이 좁은수로, 저수심 지역을 항행할 때 발생하며, 그 크기는 속력에 비례함. 따라서 해당 수역에서는 속력을 충분히 감속하고 항행하여야 함 ○ 수로나 항로에서 수상 공사 등 작업을 할 경우, 통항선박이 미치는 영향을 사전에 파악하여 안전관리를 하여야 함
관련사진	 
	A호 전복사진(좌) 및 B호의 항주파(우)

2. 카페리여객선 A선박, 카페리선 B선박 충돌사건

부적절한 조선

사 건 개 요	선박	A선박 : 카페리여객선, 6,266톤, 137.28미터, 디젤기관 6,615킬로와트 2기 B선박 : 카페리선, 5,310톤, 133.24미터, 디젤기관 7,943킬로와트 1기
	일시 장소	2019. 11. 23. 12:52경 제주항 제3부두 32번 선석 전면 수역
	피해 상황	선체피해 ○ A선박 : 좌현선미 4개소(가로5미터 * 세로1미터) 손상 ○ B선박 : 좌현선체 및 중앙부 각각(가로1.5미터 * 세로1.5미터) 손상 * 인명·오염피해 없음
	날씨	맑은 날씨, 남동풍 초속 8미터, 파고 약 0.5미터, 시정 3마일(양호)
	원인	이 충돌사건은 서로 시계상태에서 A선박이 제주항 제2부두에 입·접안 하던 중 선장이 주기관을 적절히 사용하지 아니하여 속력 조절에 실패하는 등 부적절한 조선을 함으로써 발생한 것임
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 카페리여객선 선장은 제주항의 좁은 수역에서 선체를 선회하며 접·이안 작업 중 선교자원과 선수 및 선미에 배치된 항해사들부터 전·후·좌·우 속력을 확인하여 안전하게 선박을 조선하여야 함 ○ 제주항에 입·출항하는 카페리여객선은 선장이 접·이안 조선 중 전·후·좌·우 속력을 확인할 수 있도록 좌·우현 선교날개갑판에 속력지시기 설치가 필요함 ○ 카페리여객선 선장은 제주항에서 강한 외력의 영향을 받으며 선박의 입·출항하고자 할 경우 예선의 도움을 받아 선회반경을 작게 하여 안전하게 조선하여야 함 	
관련 사진		