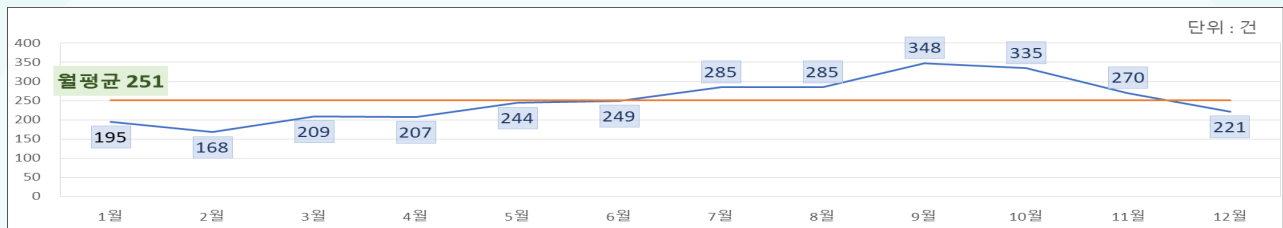


## 1

## 최근 5년간(2020~2024) 7월 중 해양사고 현황



### □ [현황] 최근 5년간 7월의 해양사고는 평균 285건 발생(월평균 251건)



- (사고유형별) 주요사고\*는 연평균 충돌 22.0건(7.7%), 안전사고 14.6건(5.1%), 화재·폭발 12.0건(4.2%), 전복 8.4건(3.0%), 침몰 2.4건(0.8%) 순 발생

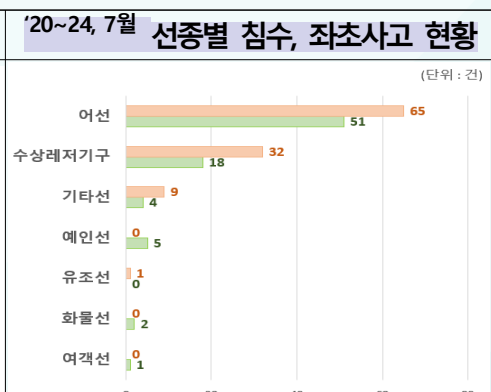
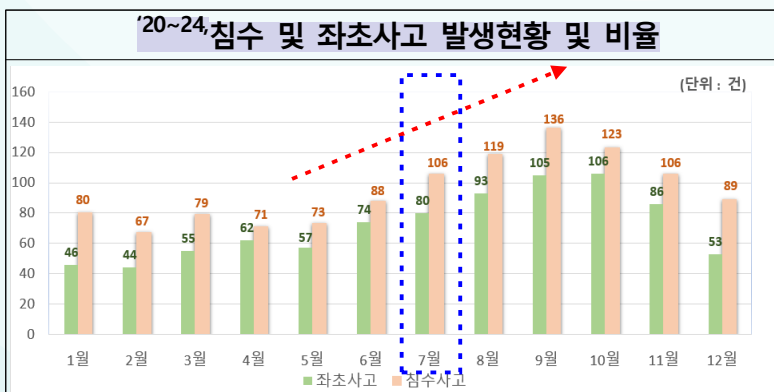
\* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 선박 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

\*\* 단순 해양사고는 기관손상 94건(32.9%), 부유물 감김 34건(11.9%), 침수 21건(7.4%), 추진축계손상 21건(7.4%) 등

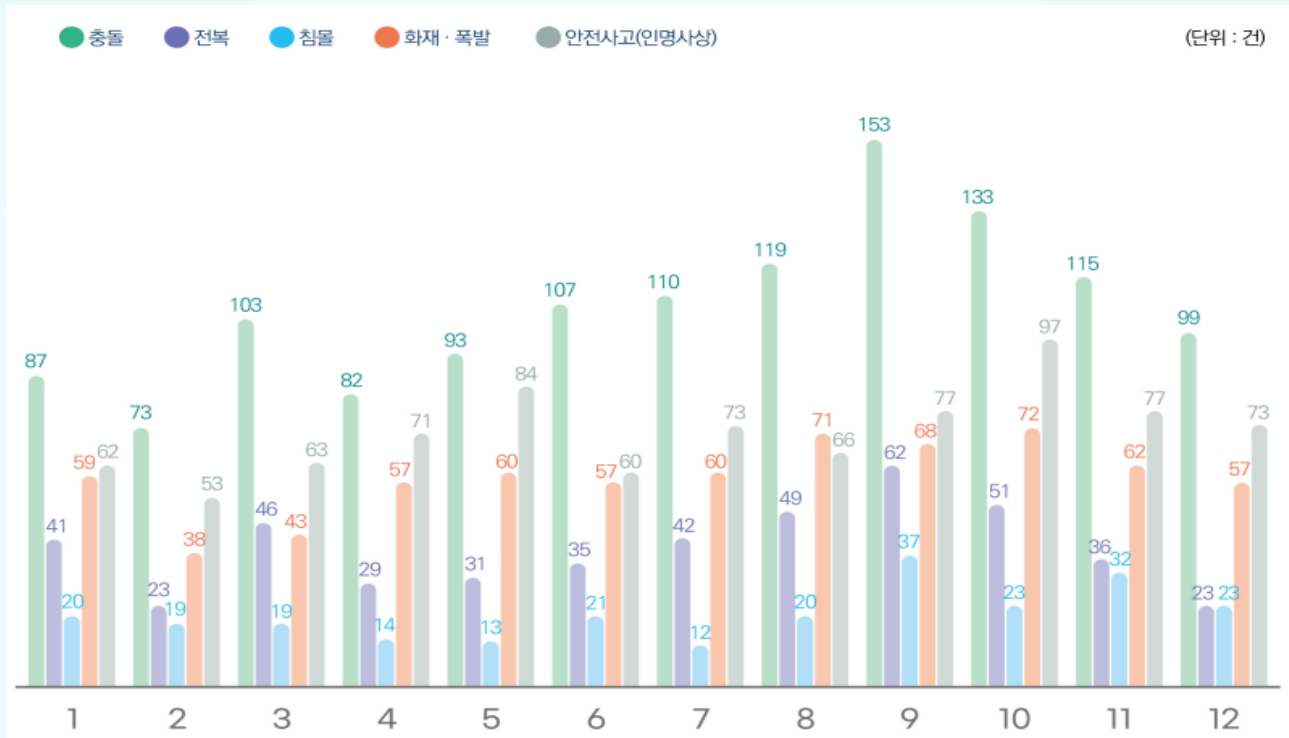
- (선박종류별) 어선 195.6척(62.5%), 수상레저기구 64.6척(20.7%), 화물선 11.6척(3.7%), 예인선 10.2척(3.3%), 유조선 8.4척(2.7%), 여객선 5.4척(1.7%) 순 발생

### □ 7월은 본격적인 장마철 및 태풍 내습이 시작되는 시기로, 급격한 기상 악화 대비 항해안전 유의 및 계류중인 선박의 철저한 관리가 필요

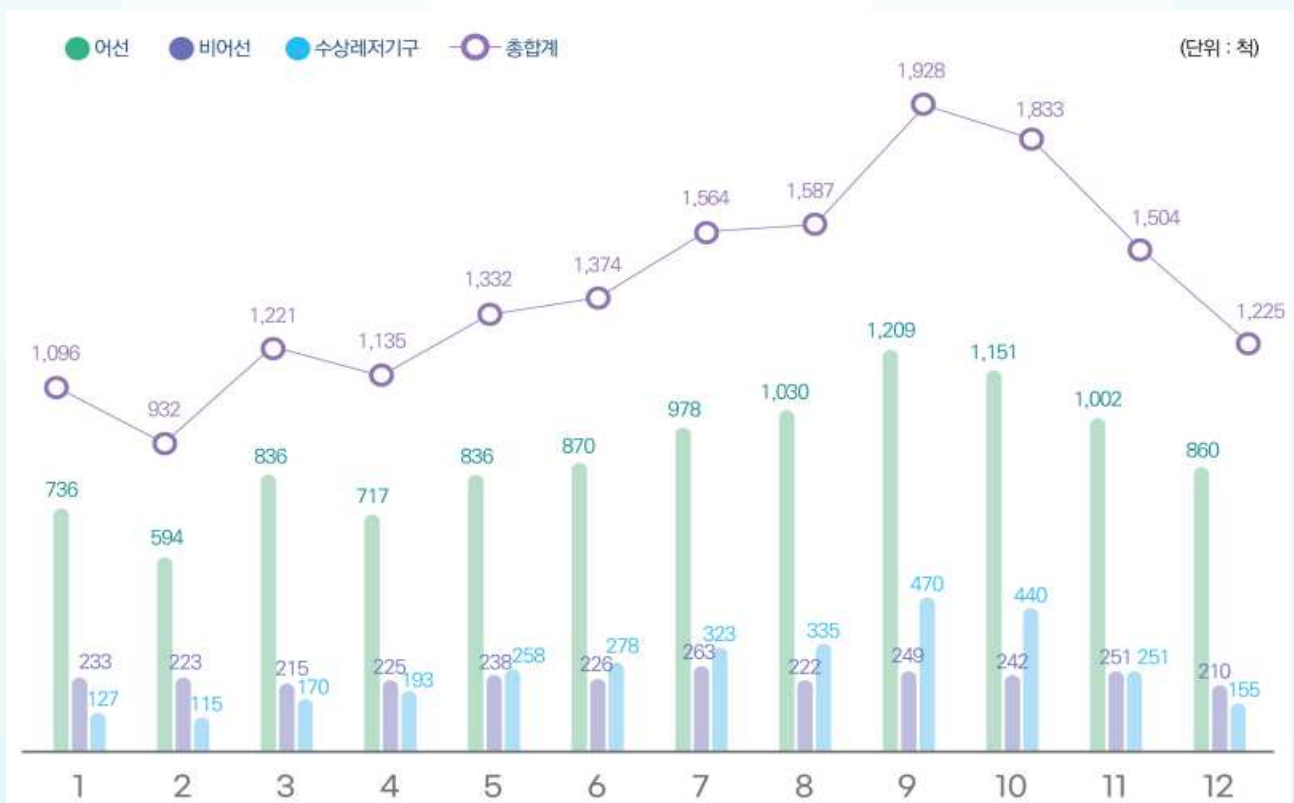
- (사고현황) 전월 대비 침수사고가 20.4%(88→106건), 좌초사고가 8.1%(74→80건) 증가하는 등 장마·태풍 등 악천후로 사고 증가 추세 지속(~9월)
- (좌초사고) 장마철 집중호우, 돌풍 등 급격한 기상변화에 유의하고, 항해 중 선박위치 수시 확인, 저수심 해역 정보 사전확인 및 감속 운항
- (침수사고) 바람 및 집중호우로 침수, 파손되지 않도록 선체 상태를 입·출항 전 상시 점검하고, 특히 장기 계류 선박은 집중점검 후 사용



## 1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)



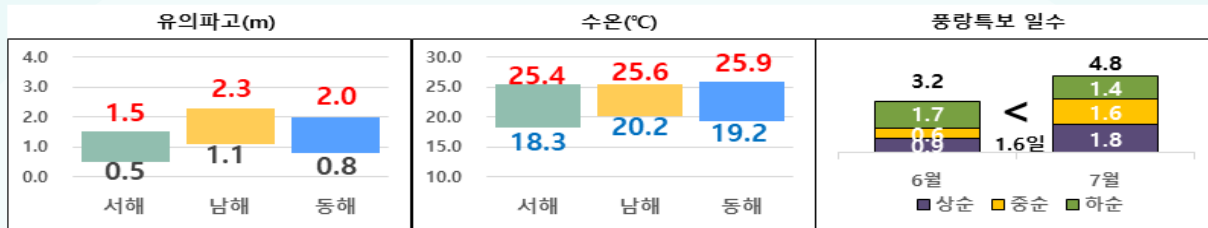
## 2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



## 기상정보

## 1. 2025년 7월 기상정보 (출처 : 기상청)

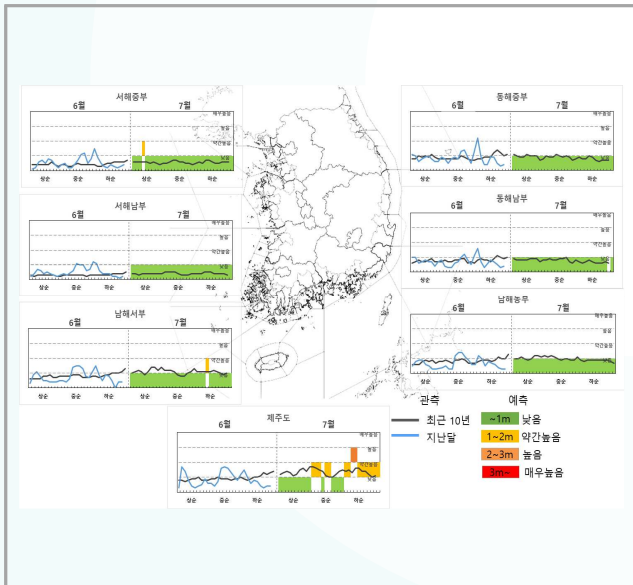
○ 7월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



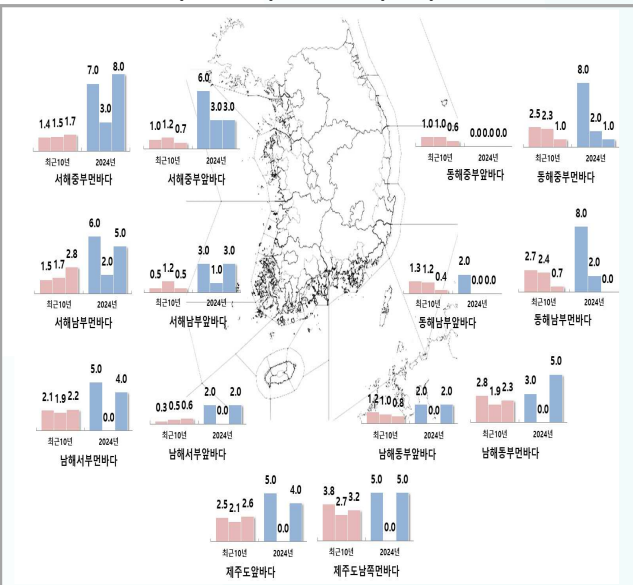
○ '25년 7월 유의파고 및 수온 예측정보



## ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 7월 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)

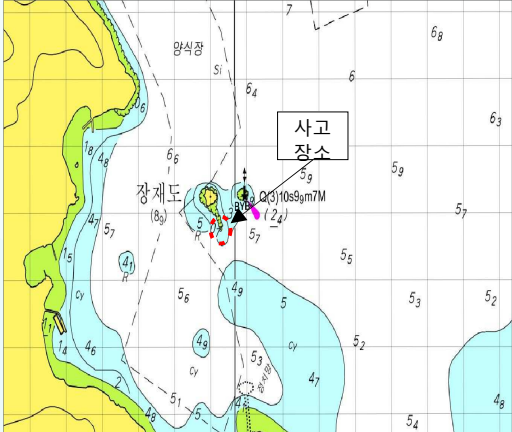

**(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)**

## 4

## 주요 사고 사례


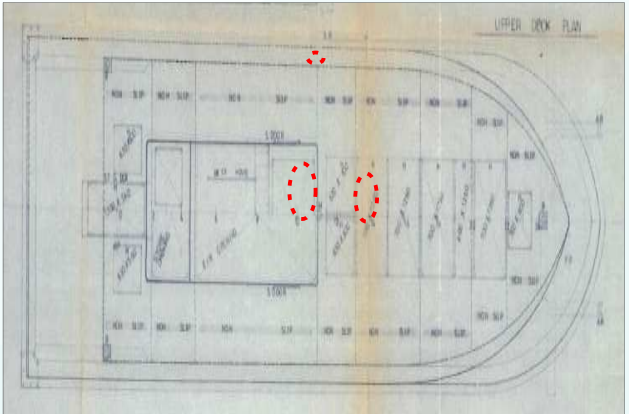
## 1. 낚시어선 A호 좌초사건

안전속력 미준수

사건 개요	선박	A호: 낚시어선, 9.77톤, 길이 16.97미터, 디젤기관 670킬로와트 1기
	일시 장소	2020년 7월 26일 06시 43분경 전라남도 여수시 화양면 장재도 남동쪽 90미터 해상
	피해 상황	선저외판(길이 약 80cm)과 추진기 날개 끝부분 손상 기관실 바닥 파공(가로 40cm, 세로 40cm)으로 인한 기관실 침수 낚시승객 K가 사고의 충격으로 전치 12주의 치료를 요하는 부상
	날씨	맑은 날씨, 시정 1마일, 북동풍 초속 4~6미터, 파고 0.5~1.0미터
원인	이 좌초사건은 낚시 승객을 태우고 항행 중이던 세븐피싱호가 주변에 양식장 등 항행장애물이 산재하고 선수 들림 현상으로 전방 시야가 제한된 상황에서 빠른 속력으로 항해하다가 경계 소홀로 전방의 양식장을 뒤늦게 발견하고 이를 급히 피하는 과정에서 암초에 부딪쳐 발생한 것	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 낚시어선 선장은 항행 중 선수 들림 현상으로 전방 경계가 제한되는 경우 속력을 낮추거나 전방 시야가 확보되도록 경계를 철저히 하며 운항하여야 한다.</li> <li>○ 양식장 및 암초 등 항행장애물이 다수 존재하는 해역을 통과하는 경우 항행장애물 발견 시 피항조치를 취할 수 있는 시간적 여유를 충분히 확보할 수 있도록 안전한 속력으로 감속하여 항해하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	 <p>사고 해역</p>	 <p>선저 외판 손상부 모습</p>

## 2. 어선 B호 좌초사건

항행정보 미확인, 피로누적

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 19톤, 10.55미터, 디젤기관 246킬로와트 1기
	일시 장소	2022. 7. 15. 21:00경 전라북도 고창군 구시포항 남방파제등대로부터 010도, 0.28해리 해상
	피해 상황	선저부 3개소 파공
	날씨	흐린 날씨, 시정 약 3마일, 북풍 초속 6~9미터, 파고 약 2.0미터
원인	이 좌초사건은 시정이 양호한 야간에 세주호 선장이 조석과 주변 수심 확인을 소홀히 한 채 간출암 등표를 바라보며 항행 중 피로 등으로 주의력이 떨어져 선저가 간출암에 얹혀 발생한 것이다.	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선장은 항행 예정 해역에서의 운항 경험이 많을지라도 조석 등 수로 정보 확인을 철저히 하여야 한다.</li> <li>○ 어선 선장은 출항 전 본인의 건강 상태 및 피로 정도를 살펴 항행 여부를 신중히 판단하여야 하고, 항행 중 피로를 느낄 경우 선박을 안전한 곳에 위치시키고 적절한 휴식을 취하거나 조타실에 적절한 견시 인력을 배치하여 <b>피로한 상태에서 조타실에서 홀로 선박을 조종하지 않도록</b> 하여야 한다.</li> <li>○ 어선 선장은 항행 예정 해역에서의 운항 경험이 많을지라도 <b>야간 항해</b> 시 항행에 도움을 줄 수 있는 <b>장비를 적극적으로 활용</b>하여야 한다.</li> </ul>	
관련 사진	 	
	<p>사고 해역</p> <p>선저 파공부(3개소)</p>	