

1

최근 5년간('20~'24) 11월 중 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 11월 해양사고는 평균 270건 발생(월평균 251건)



- (사고유형별) 주요사고*는 연평균 충돌 23건(8.5%), 안전사고 16건(5.7%), 화재·폭발 13건(4.6%), 전복 8건(2.7%), 침몰 7건(2.4%) 순 발생

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

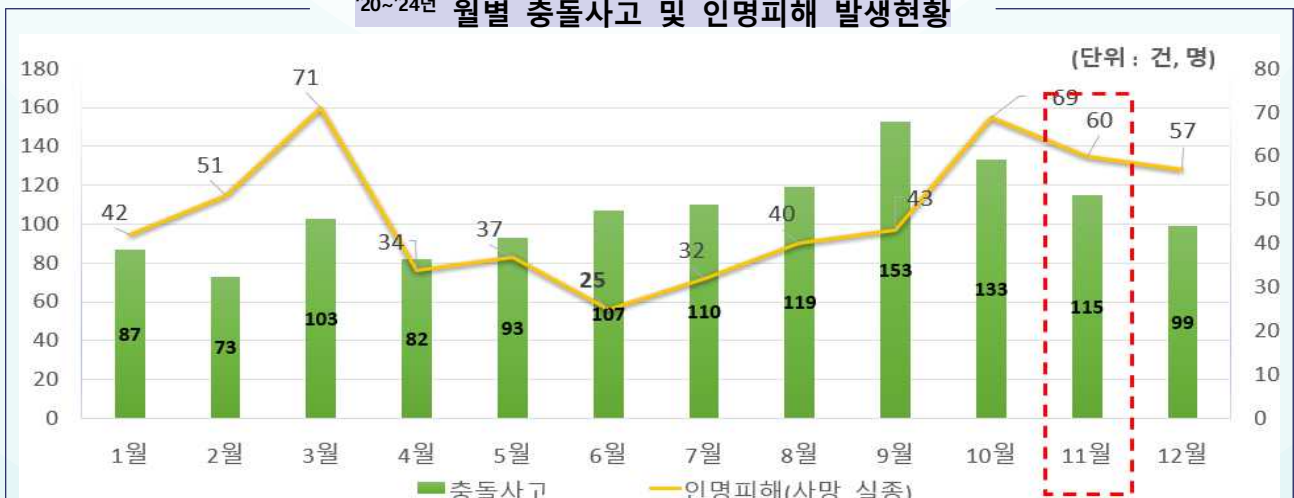
** 단순 해양사고는 기관손상 82건(30.3%), 부유물 감김 35건(12.7%), 침수 22건(7.9%), 좌초 18건(6.4%) 등

- (선박종류별) 어선 201척(66.6%), 수상레저기구 51척(16.7%), 화물선 12척(3.9%), 예인선 11척(3.4%), 유조선 6척(1.9%), 여객선 5척(1.5%) 순 발생

□ 11월은 일교차로 인한 국지적 안개 발생 등 시계 제한으로 충돌사고 위험이 높아지고, 인명피해도 여전히 높은 수준을 보여 이에 대한 철저한 대비 필요

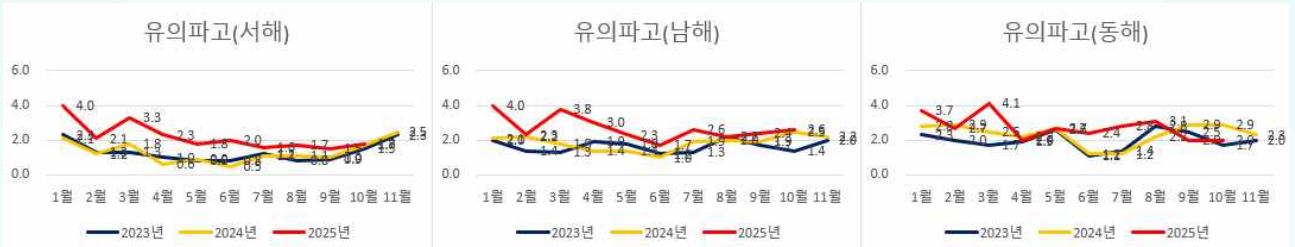
- (사고현황) 최근 5년간 11월에 발생한 충돌사고는 115건, 인명피해(사망·실종·부상)는 60명으로, 10월대비 소폭 감소하였으나 여전히 높은 수준을 유지
- (예방대책) 갑작스런 시계악화에 대비하여 안전속력 유지, 레이더를 이용한 경계 철저·견시원 추가배치 및 무중항법 준수 등 운항자의 주의 필요

'20~'24년 월별 충돌사고 및 인명피해 발생현황



□ 최근 3년('23~'25) 유의파고 현황

- (유의파고) 모든 해역에서 매년 상승 추세를 보이며, 서해안은 11월부터 높아지는 경향



* 출처 : 기상청 해양 기상·기후정보

연도	1월			2월			3월			4월			5월			6월			7월			8월			9월			10월			11월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	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	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
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	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
2025	4.0	4.0	3.7	2.1	2.3	2.7	3.3	3.8	4.1	2.3	3.0	2.0	1.8	2.3	2.7	2.0	1.7	2.4	1.6	2.6	2.8	1.7	2.2	3.1	1.5	2.4	2.0	1.8	2.6	2.0			

□ 최근 3년('23~'25) 인명피해 현황

- (인명피해) 해수 온도가 낮은 2월, 3월, 11월에 인명피해가 급증하는 동향이 있음

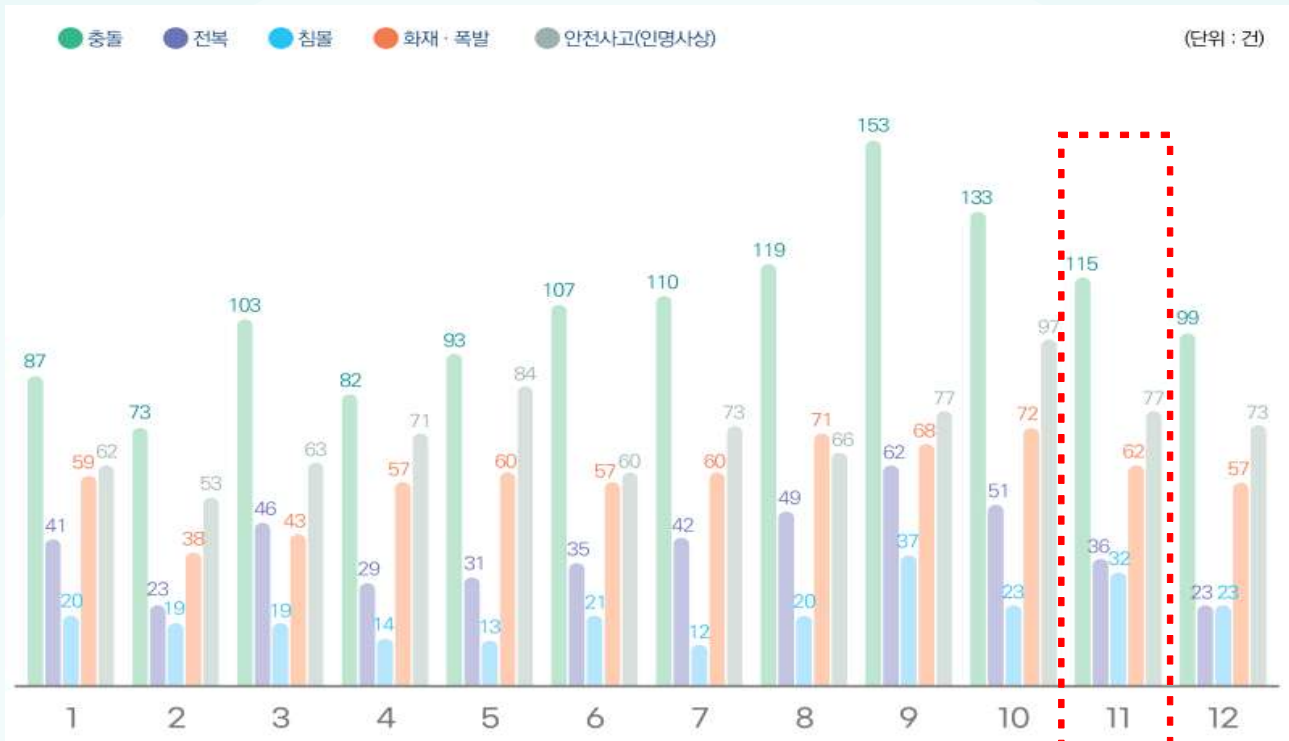


(단위 : 명)

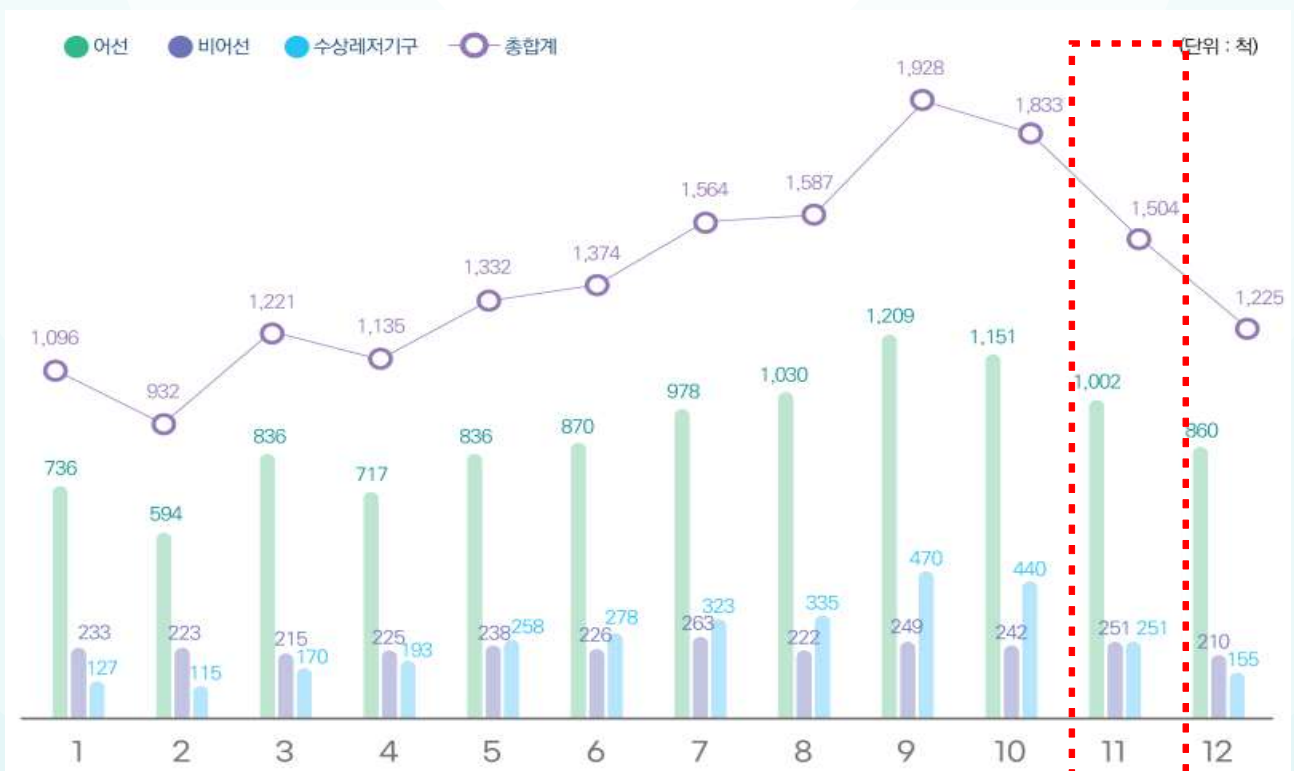
구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월
2023년	4	15	3	8	4	4	4	10	8	14	8
2024년	8	11	34	4	16	4	7	12	8	12	27
2025년	7	32	7	6	8	9	11	10	20	3	

- (결론) 유의파고가 상승하는 겨울철 안전관리 강화 및 사고예방 대책 집중관리가 필요

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

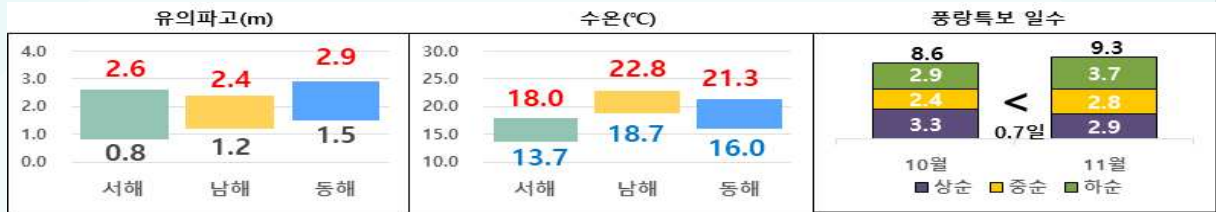


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



1. 2025년 11월 기상정보 (출처 : 기상청)

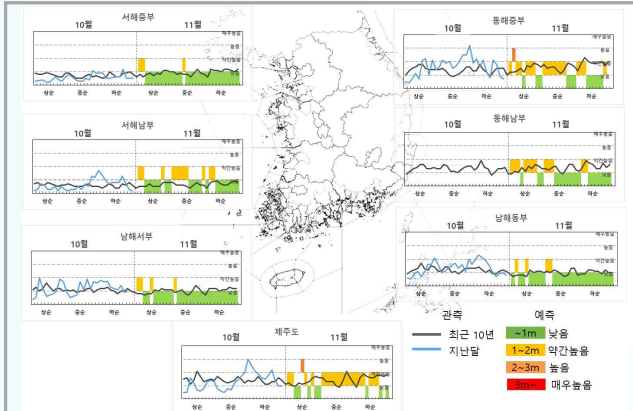
○ 11월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



○ '25년 11월 유의파고 및 수온 예측정보

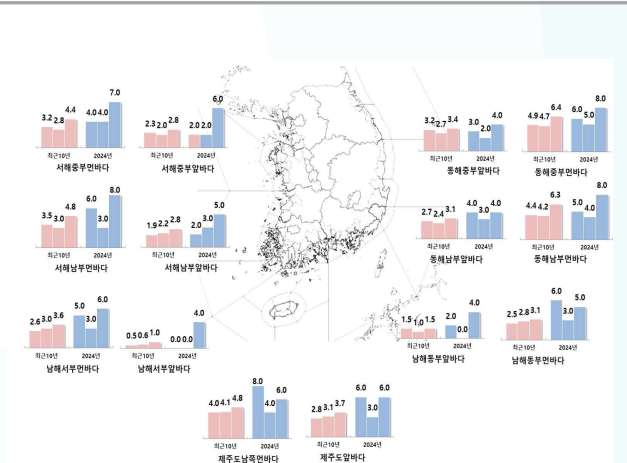


■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



* 동해남부 해양기상부이(포항) 일시적 미수신으로
지난달 자료 미표출

■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 11월 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 경계의무 소홀

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 8.55톤, 길이 15.80미터 B호: 어선, 2.99톤, 길이 8.60미터
	일시 장소	2023년 11월 9일 05시 58분경 경상남도 고성군 하이면 소재 울포말등대 남서방 0.9해리 해상
	피해 상황	A호 선수 손상 B호 선수 손상 및 선원 부상
	날씨	남서풍 초속 2~4미터, 파고 0.5미터, 시정 3마일
원인	<ul style="list-style-type: none"> 동호항을 향해 귀항하는 어선이 유지선인 상대선을 미리 발견하고도 피항조치를 취하지 않은 것이 사고의 주원인이나, 유지선인 소형어선이 적극적인 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인이 됨 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> 항해당직자는 운항 환경상의 일체의 현저한 변화와 관련하여, 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 계속적인 경계의 상태를 유지하여야 함 홀로 승선하여 모항 인근 해상에서 조업하는 선박의 선장은 주위 환경이 익숙하여 오히려 경계를 소홀히 할 가능성이 높으므로 정신을 집중하여 항행하여야 함 	
관련 사진	 <p>사건 당시 충돌 위치(좌) 및 사고발생 위치(우)</p>	

2. 어선 A호 선원사망사건

안전관리·감독 소홀

사 건 개 요	선박	A선박 : 연안자망어선, 9.77톤, 14.20미터
	일시 장소	2023. 11. 28. 20:14경 전라남도 신안군 칠발도 북서방 약 7해리 해상
	피해 상황	양망작업 중 선수 롤러로 어구줄을 감아올리는 작업을 담당하던 선원이 선수 롤러 레버 조작 중, 선수 롤러에 어구줄과 함께 끼이는 사고가 발생 하였고, 부상 선원이 다음 날 아침까지 갑판에 방치되어 사망한 사건
	날씨	북서풍 초속 4.0-6.0미터, 파고 1미터, 흐린 날씨
원인	<ul style="list-style-type: none"> ○ 양망작업 중 사망선원의 부주의와 선장의 안전관리·감독 소홀 ○ 사고 후 선장의 부적절한 대응으로 발생 	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선에서 양망기 작업과 양망기 레버 조작 시에는 가능한 선원을 2인 1조로 배치하여야 함 ○ 선장은 작업 중 선원이 안전수칙을 준수하는지 또는 위험한 상황에 처하여 있는지를 확인하는 등 선내작업에 대한 안전관리·감독을 철저히 하여야 함 ○ 선장은 선내에서 사고 발생 시 즉시 해양경찰 등 관계기관에 신고하여야 함 	
관련 사진	 <p>사건발생 당시 선원들의 위치를 촬영</p>	