

## 1

### 최근 5년간('20~'24) 10월 중 해양사고 현황



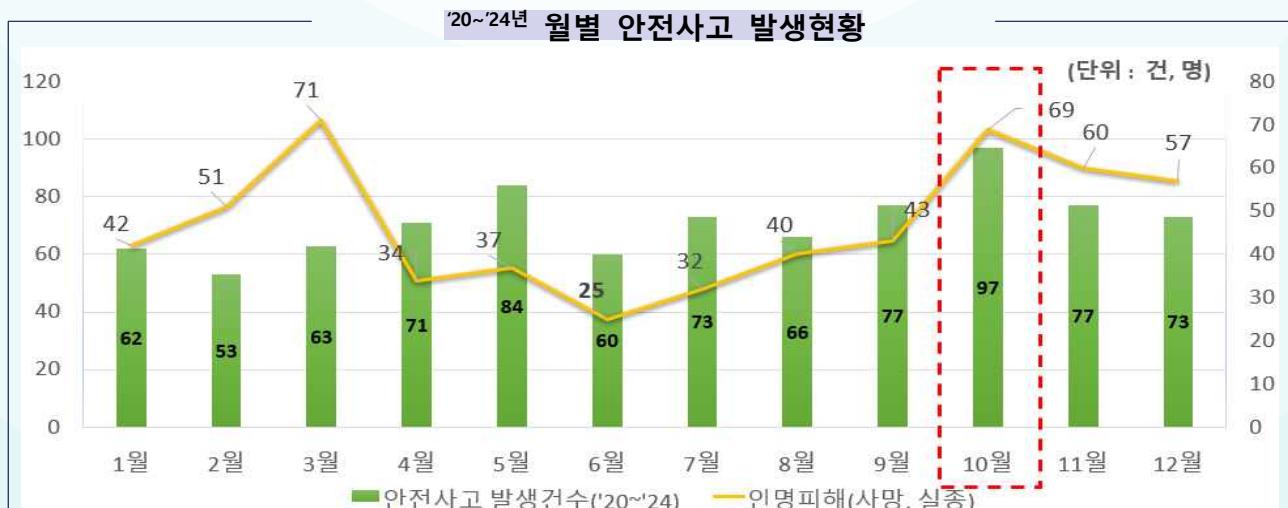
#### □ [현황] 최근 5년간 10월 해양사고는 평균 335건 발생(월평균 251건)



- (사고유형별) 주요사고<sup>\*</sup>는 연평균 충돌 27건(8.0%), 안전사고 20건(5.8%), 화재·폭발 15건(4.3%), 전복 11건(3.1%), 침몰 5건(1.4%) 順 발생
  - \* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미
  - \*\* 단순 해양사고는 기관손상 104건(30.8%), 부유물 감김 39건(11.7%), 추진축계손상 26건(7.8%), 침수 25건(7.4%) 등
- (선박종류별) 어선 231척(62.8%), 수상레저기구 88척(24.0%), 화물선 11척(2.9%), 예인선 11척(3.0%), 유조선 7척(1.8%), 여객선 5척(1.2%) 順 발생

#### □ 10월은 가을철 성어기로 인한 조업 및 해양레저활동 증가로 안전사고가 연중 가장 많이 발생, 사고 예방을 위해 철저한 안전수칙 이행 필요

- (사고현황) 최근 5년간 10월에 발생한 안전사고는 총 97건(69명 사망·실종·부상)으로 인명피해(사망·실종)는 어선이 79건(총 31명)으로 가장 높은 비중 차지
  - \* 해상추락(22건), 어구로프 등의 신체가격(15건), 양망기 사고(11건), 나흘로 조업 중 사망·실종(5건) 등
- (예방대책) 기상악화 시 갑판작업 자제, 어로작업 중 어구·로프·양망기 등 사용 유의 및 해양레저 활동 자제 등 안전관리 철저



## 최근 3년간('23~'25) 유의파고에 따른 인명피해 현황

### □ 최근 3년('23~'25) 유의파고 현황

- (유의파고) 모든 해역에서 매년 높아지는 추세, 특히 1월과 3월에 큰 차이를 보임



\* 출처 : 기상청 해양 기상·기후정보

구분	1월			2월			3월			4월			5월			6월			7월			8월			9월			10월		
	서해	남해	동해																											
2023년	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	1.6	1.4	1.7
2024년	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
2025년	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) 2월, 3월에 급증하는 특이동향이 있고, 연도별 누계가 증가하는 추세

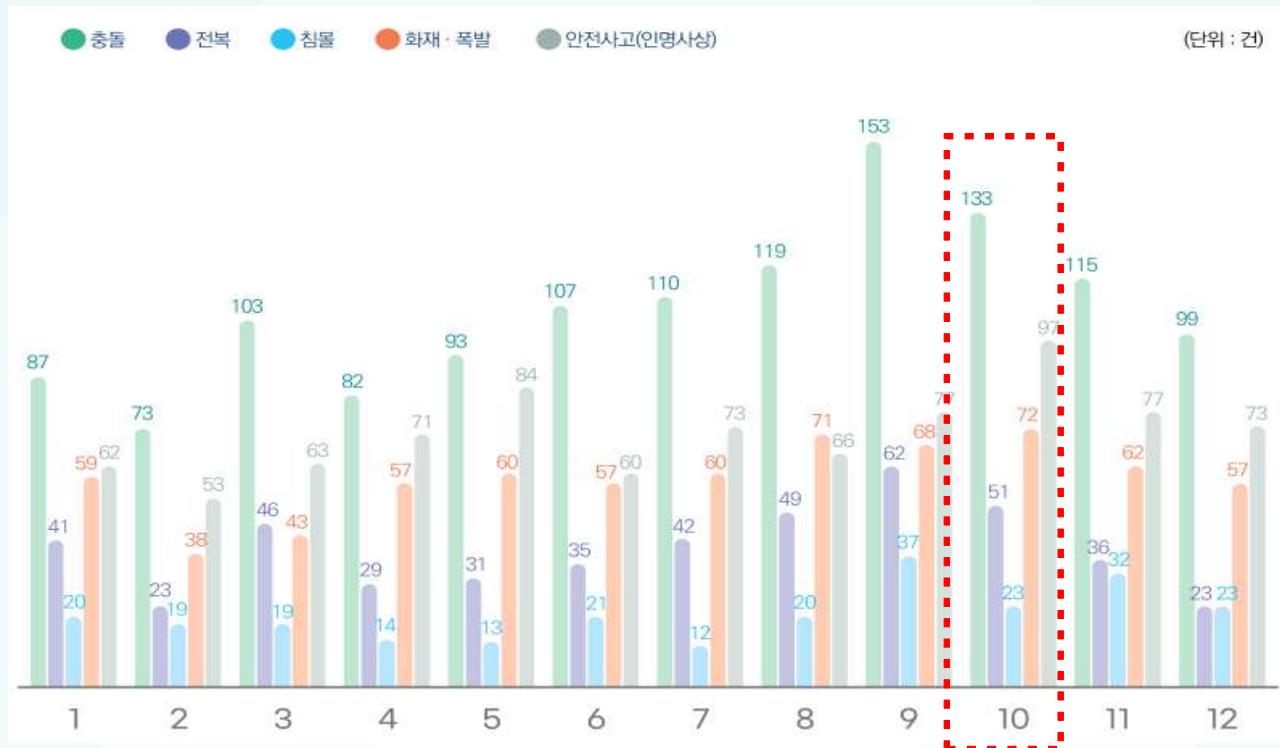


(단위 : 명)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	합계 (9월기준)
2023년	4	15	3	8	4	4	4	10	8	14	60
2024년	8	11	34	4	16	4	7	12	8	12	104
2025년	7	32	7	6	8	9	11	10	19		109

- (결론) 유의파고가 상승하는 겨울철 안전관리 강화 및 사고예방 대책을 집중적으로 관리할 필요가 있으며, 여름철은 레저활동 증가 등에 따른 관리가 필요

## 1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)



## 2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



## 1. 2025년 10월 기상정보 [출처 : 기상청]

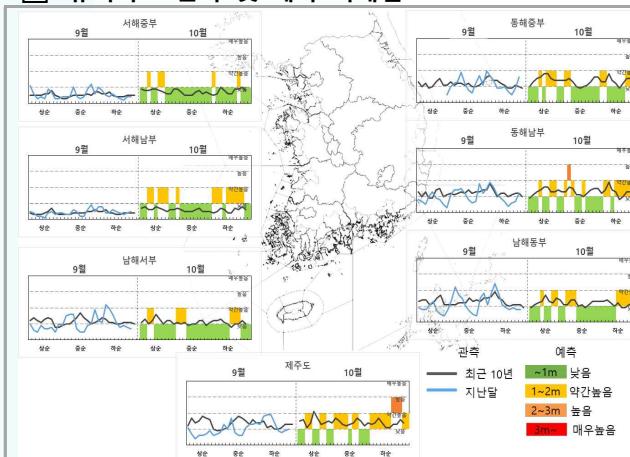
### ○ 10월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



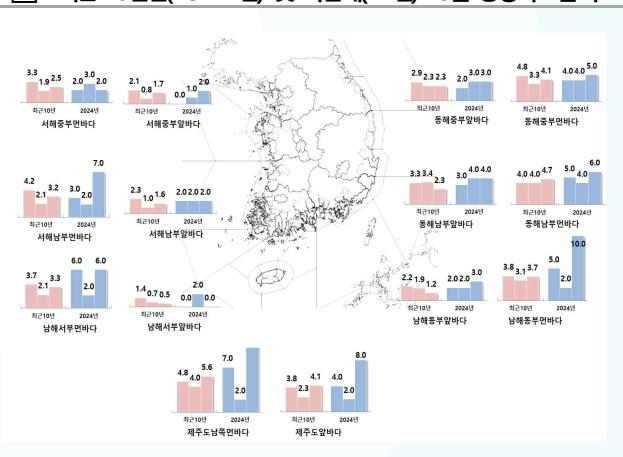
### ○ '25년 10월 유의파고 및 수온 예측정보



### ■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



### ■ 최근 10년간('15~'24년) 및 지난해('24년) 10월 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](http://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, 6.37톤, 길이 11.50미터 B호: 어선, 4.93톤, 길이 10.90미터
	일시 장소	2023년 10월 22일 18시 26분경 경주시 감포읍 대본항 동방 2.2해리 해상
	피해 상황	B호 우현 기관실 부근 외판 손상(0.4미터 X 0.5.미터) -기관실이 침수 및 조타기 작동유압유 탱크 손상
	날씨	서풍 초속 5.0-8.0미터, 파고 1.5미터, 시정 1마일 이상의 맑은 날씨
원인		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ A호가 시정이 양호한 야간에 항해 중, 레이더 경계와 육안 경계를 소홀히 하여 진로 전방에서 정류하며 양망 중인 B호를 발견하지 못하고 변침이나 감속 등의 피항조치를 하지 아니한 것이 주인(主因)으로,</li> <li>○ B호가 충돌의 위험을 안고 접근하는 A호에 대한 경계 소홀, 적절한 경고신호 또는 주의환기신호 미이행, 충돌을 피하기 위한 조치나 협력 동작을 취하지 아니한 것도 일부 원인임</li> </ul>
교훈		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 항해당직자는 정방 시야가 제한될 수 있으므로 야간에 선수 작업등을 끄고 항해하여야 함</li> <li>○ 항해당직자는 전방 시야 확보가 어려운 상태에서는 반드시 레이더를 이용하여 지속적인 관측을 하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 조업 중에도 주변 경계를 철저히 하여 충돌의 위험을 안고 접근하는 선박이 있는 경우 적극적으로 충돌을 피하기 위한 동작을 취하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 조업 중 항해 여부와 관계없이 야간에는 어업등을 점등하고 주간에는 형상물을 표시하여야 함</li> </ul>
관련 사진		<p>The figure consists of two maps of the same coastal area. The left map shows the general bathymetry and landmarks, with a red dot indicating the '사고발생 위치' (Accident Location) at coordinates Lat N 35°44'40.88" and Lon E 128°29'14.10". The right map is a zoomed-in view of the same area, with a red arrow pointing to the '충돌 위치' (Collision Location) and a blue arrow pointing to the '경계의무 소홀' (Negligence of duty of caution) area. The right map also includes a legend with Korean text: '경계의무 위반한 선박 A호는 조업 중인 B호를 발견하지 못하고 충돌 위험을 안고 있던 A호에 대한 경계의무 소홀로 충돌을 일으켰다.' (The vessel Aho, which violated the duty of caution by failing to detect vessel Bho operating while performing work, caused a collision due to negligence of the duty of caution towards vessel Aho, which was at risk of collision due to its own operation).</p>
		사고발생 위치(좌) 및 사고 당시 충돌 위치(우)

## 2. 어선 A호 선원사망사건

### 작업 안전수칙 미준수

선박	A선박 : 근해안강망어선, 48톤, 29.31미터
사건개요	<b>일시</b> 2022. 10. 27. 16:00경 <b>장소</b> 인천광역시 옹진군 덕적면 목덕도 남서방 해상
피해상황	조업 중 선원 1명, 조타실 우현 볼롤러 양망기에 감겨 사망
날씨	북서풍 초속 4.0-6.0미터, 파고 0.5미터, 맑은 날씨
원인	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 양망기 조작이 미숙한 선원이 양망작업에 사용되지 않는 양망기를 혼자 임의로 사용하던 중 입고 있던 장화형태의 비옷이 르러에 말려들어가 몸통이 르러사이에 끼이게 된 것이 본 사건의 주인(主因)으로,</li> <li>○ 선장의 선원에 대한 지휘·감독을 소홀히 한 것도 일인으로 판시</li> </ul>
교훈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 어선 선장은 조업 시 조타실에서 육안 등으로 볼 수 있는 선수 갑판 등 장소 이외에 현측 통로, 선미 등 선내 사각지대에서 작업하는 선원에 대하여도 적절히 감시하면서 작업을 지휘·감독하여야 함</li> <li>○ 어선 선장은 조업 등 작업 시 선원이 장시간 사용하지 않는 볼롤러 양망기 등 회전하는 기계를 임의로 사용할 수 없도록 잠금장치가 채워진 작동레버를 줄 등으로 고정해 두거나 회전 기계에 덮개 등을 씌워두고 선장의 허락 없이 사용하지 않도록 교육하여야 함</li> </ul>
관련사진	 <p>선수에서 바라본 사고장소(좌) 및 사고상황 재연(우)</p>