

1

최근 5년간(2020~2024) 8월 중 해양사고 현황



□ **(현황) 최근 5년간 8월의 해양사고는 평균 285건 발생(월평균 251건)**



○ **(사고유형별) 주요사고***는 연평균 충돌 23.8건(8.4%), 화재·폭발 14.2건(5.0%), 안전사고 13.2건(4.6%), 전복 9.8건(3.4%), 침몰 4.0건(1.4%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 87건(30.5%), 부유물 감김 27건(9.4%), 침수 24건(8.4%), 추진축계손상 20건(7.4%) 등

○ **(선박종류별)** 어선 206척(64.9%), 수상레저기구 67척(21.1%), 화물선 11.8척(3.7%), 예인선 8.4척(2.7%), 유조선 6.6척(2.1%), 여객선 5.0척(1.6%) 순 발생

□ **8월은 태풍이 가장 많이 발생하는 시기로, 침몰·전복·침수사고가 급증, 기상정보를 사전 확인하고 기상악화에 미리 대비하는 것이 중요**

○ **(사고현황)** 태풍* 등의 영향으로 전월 대비 침몰사고 66.7%(12→20건), 전복사고 16.7%(42→49건), 침수사고 12.3%(106→119건) 급증

* 최근 5년간 8월에는 태풍이 연평균 5.6건 발생하고, 그 중 1.6건이 국내에 영향

○ **(예방대책)** 기상정보 사전확인, 과적금지, 수밀문·개구부 점검, 태풍내습 전 사전피항, 항·포구 내 정박된 선박의 계선줄 보강 등

'20~'24년 태풍 발생현황 통계(출처: 기상청)

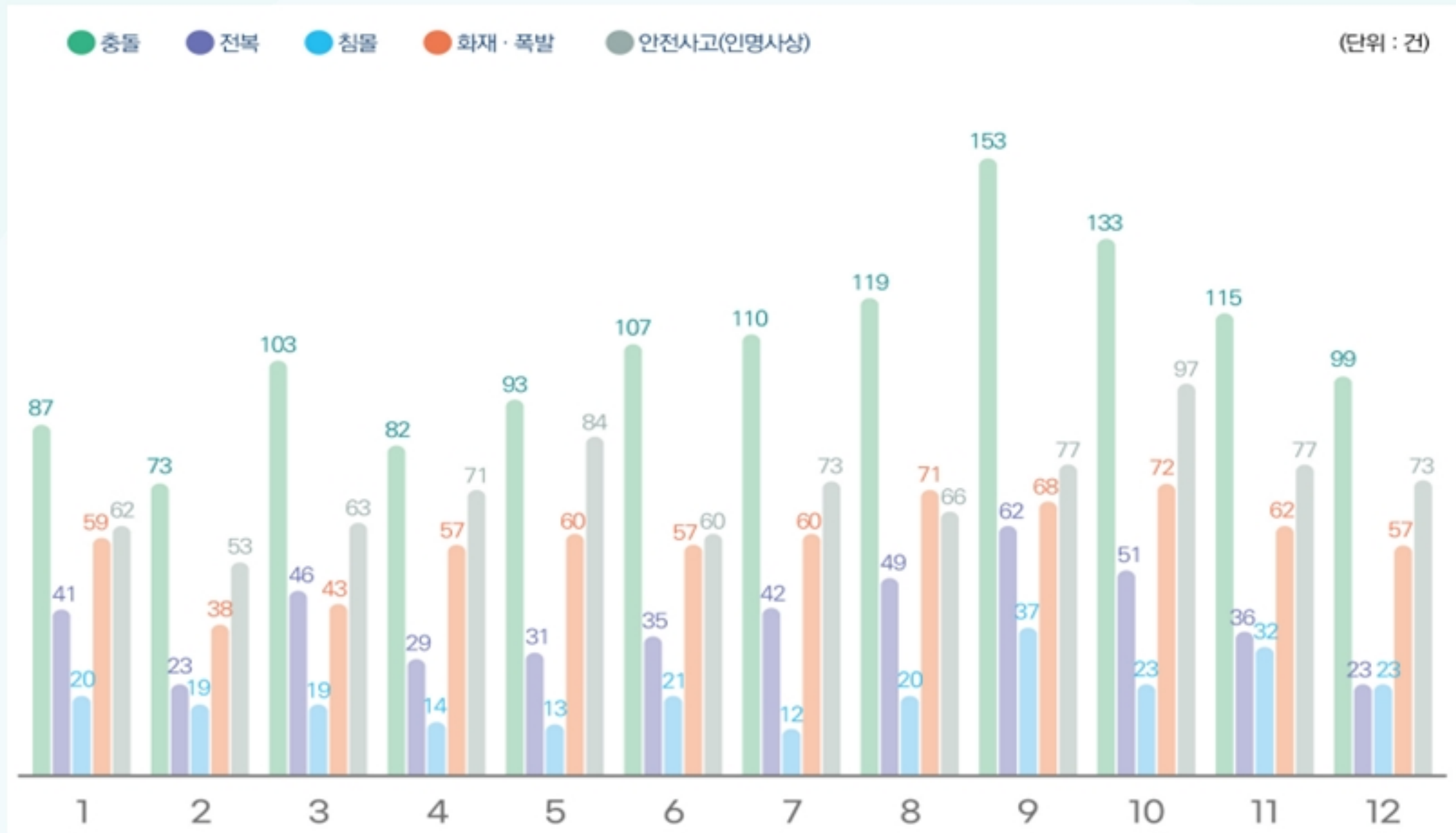
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	연합계
최근5년 평균	0(0)	0.2(0)	0(0)	0.8(0)	1(0)	1(0)	2.2(0.8)	5.6(1.6)	5(0.6)	4.2(0)	1.6(0)	1(0)	22.6(3)
2025	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	2(0)	7(0)	-	-	-	-	-	9(0)

* ()안의 수는 우리나라에 영향을 준 태풍의 개수를 나타냄

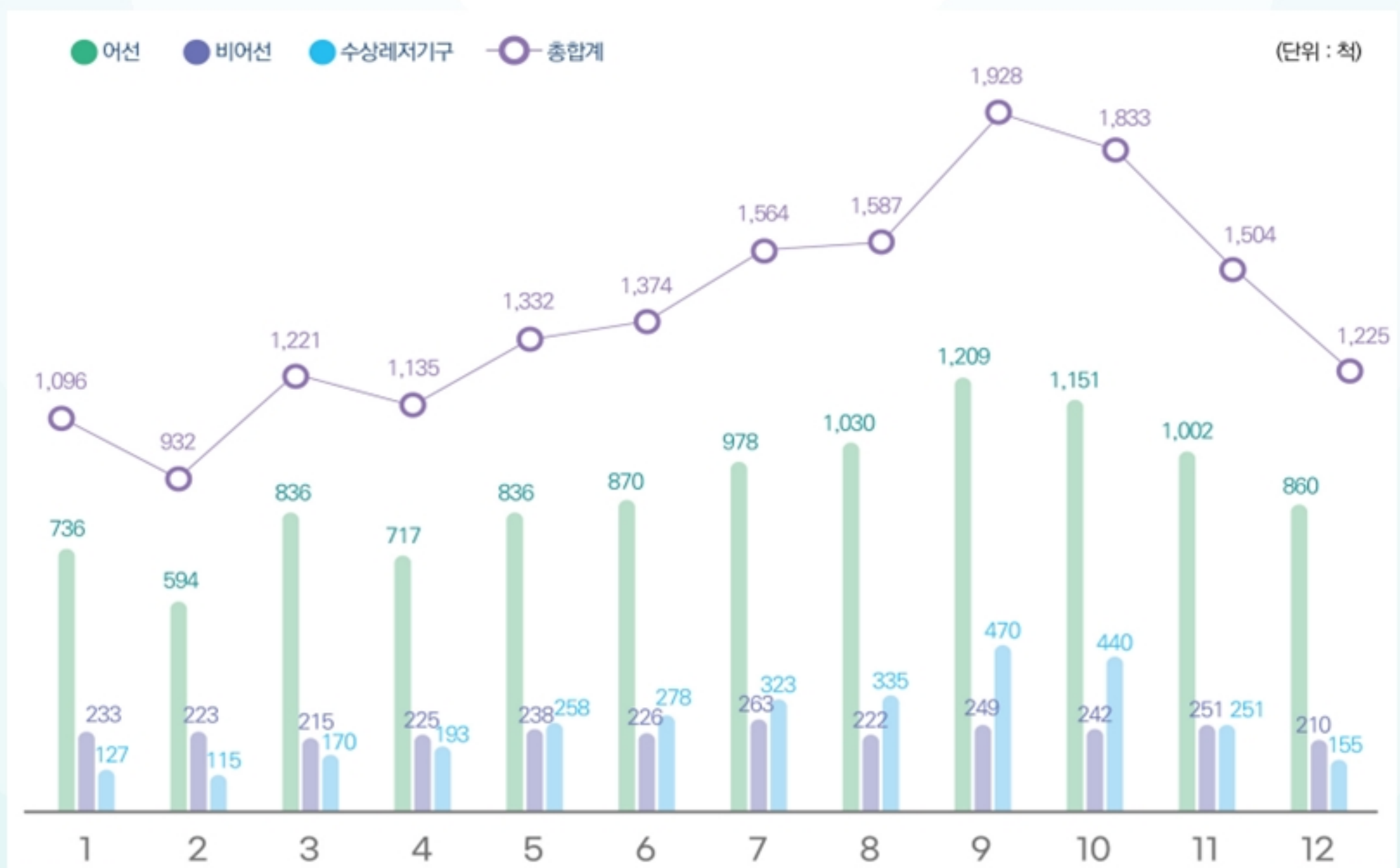
'20~'24년 월별 침몰·전복·침수사고 발생현황



1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

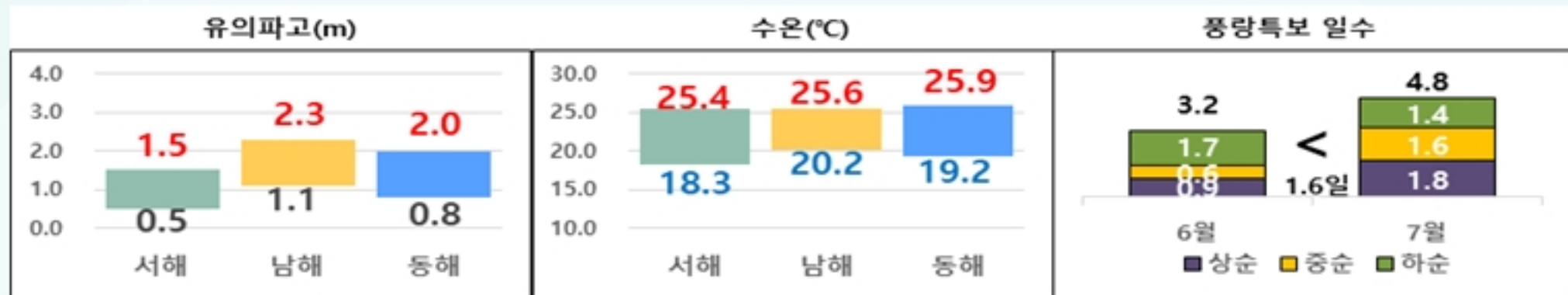


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)

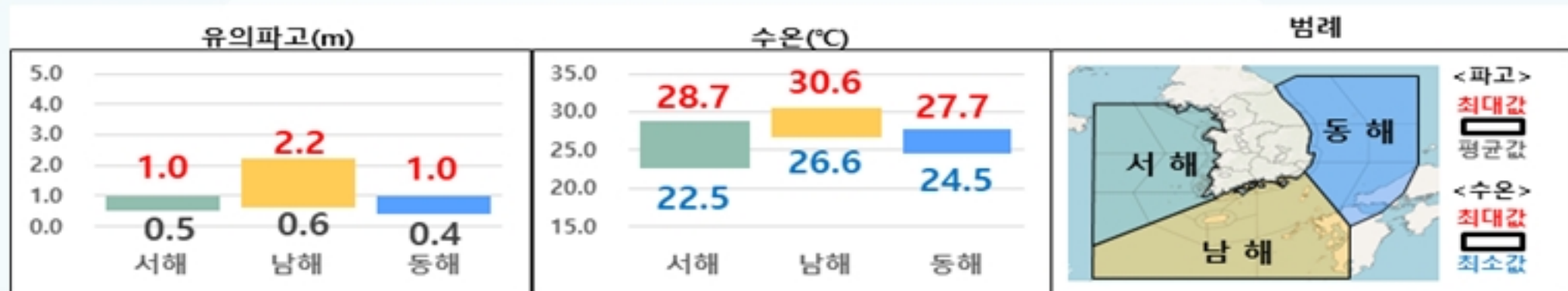


1. 2025년 8월 기상정보 [출처 : 기상청]

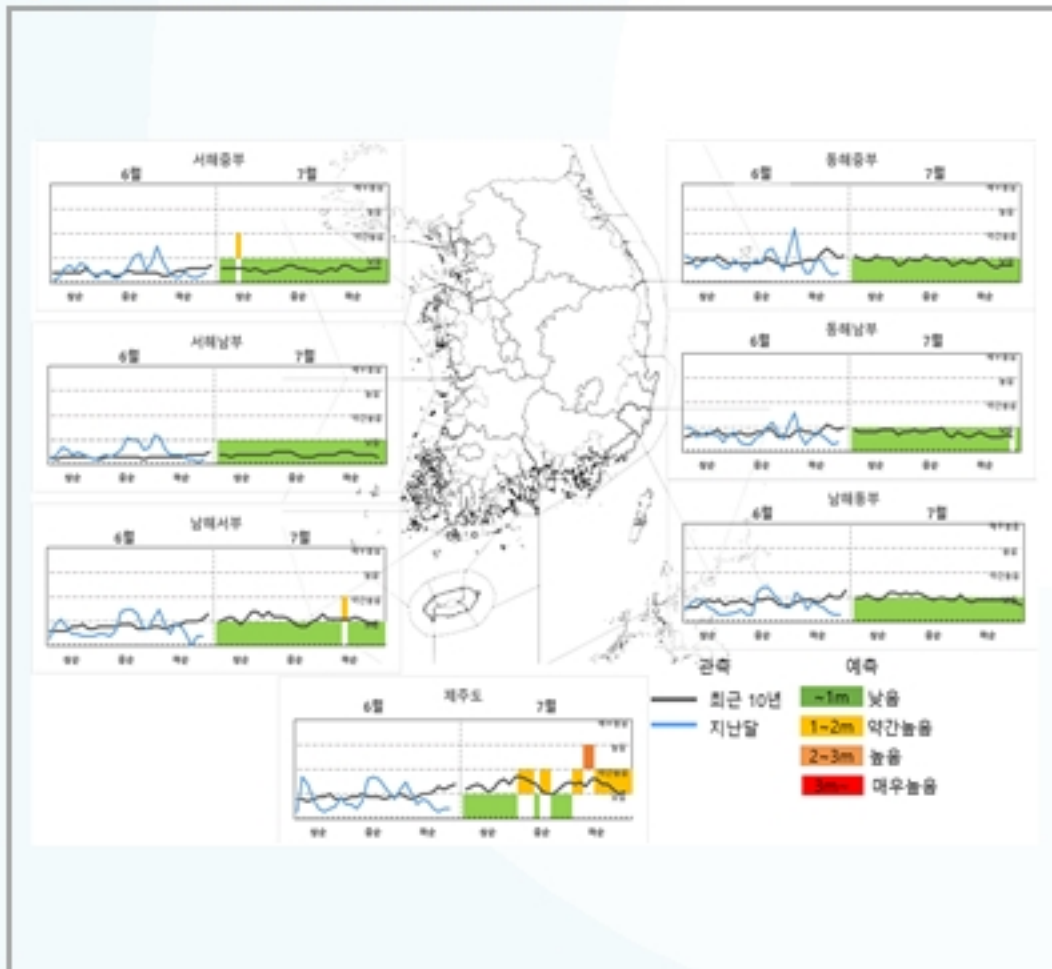
○ 8월 해양 기상 특성(최근 10년('15~'24년))



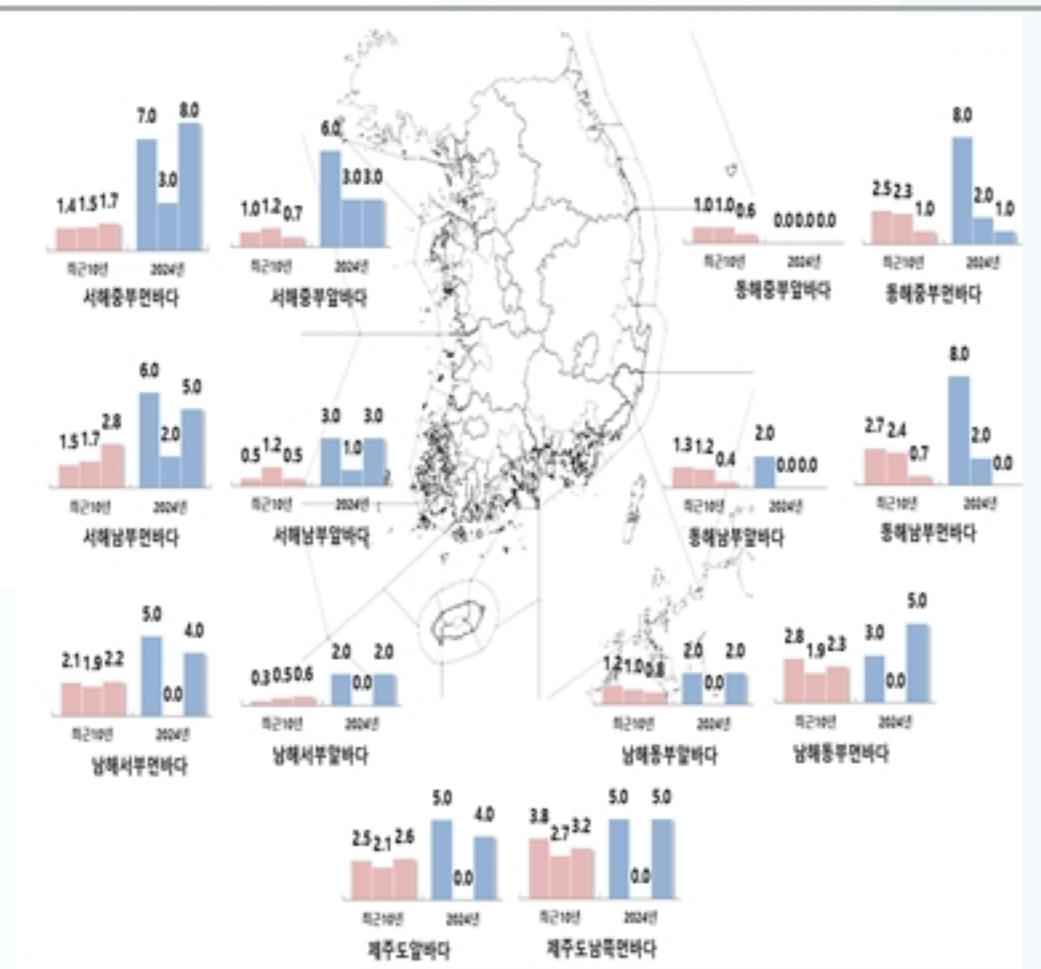
○ '25년 8월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 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)

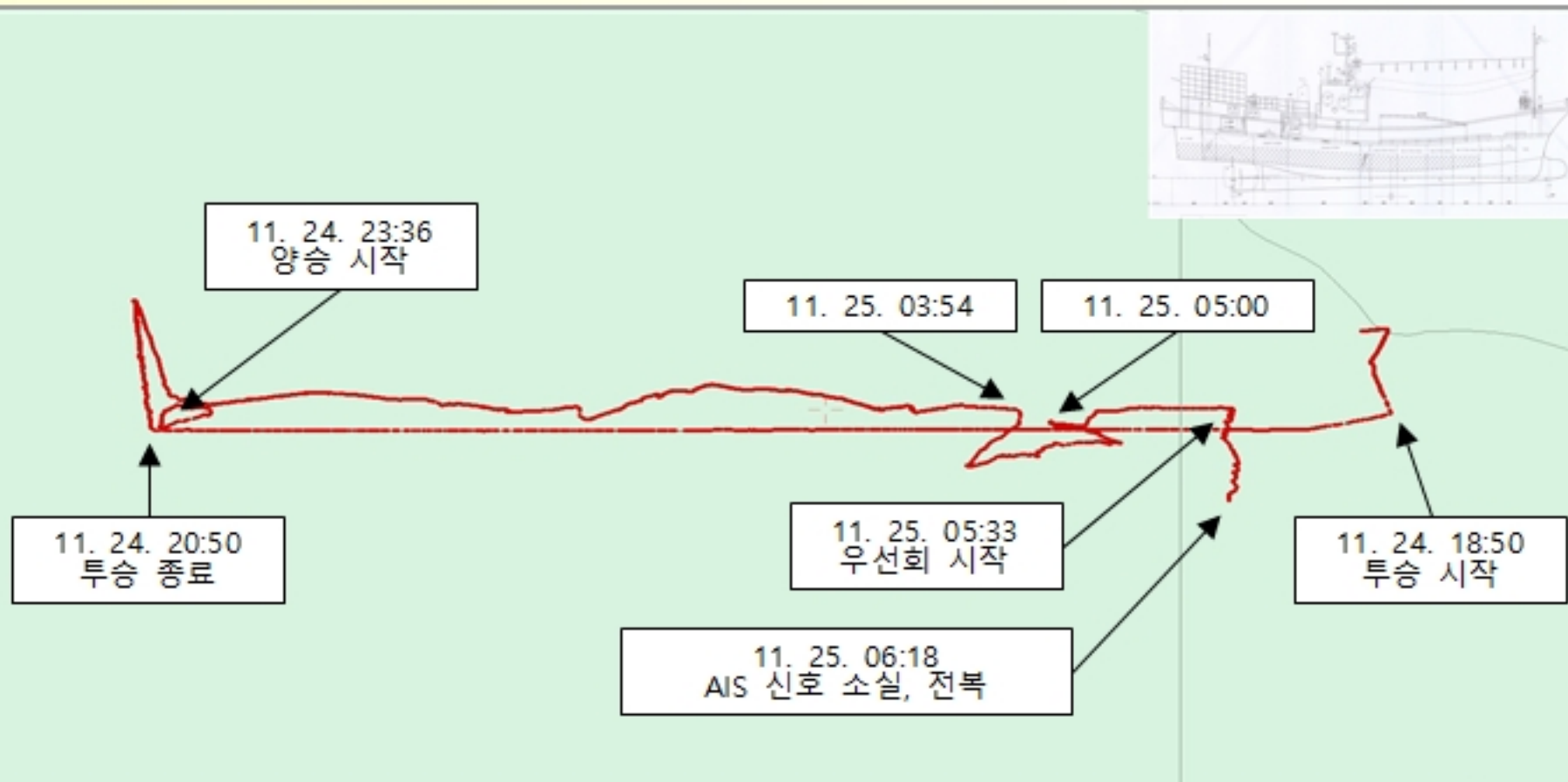
1. 기타선 A호 침몰사건

황천대응·대비 불량

사 건 개 요	선박	A호: 기타선(통선), 10톤, 길이 13.15미터, 디젤기관 132킬로와트 1기
	일시 장소	2019년 9월 22일 22시 00분경 부산광역시 감천항내 오리엔트 조선소 앞 해상
	피해 상황	A호 침몰
	날씨	비가오는 날씨, 서북풍 초속 약14미터, 파고 2.5미터 내외
원인	금성호가 태풍 내습에 따른 충분한 조치를 하지 않아 기상악화로 선체 계류줄이 절단되고 해수가 선내로 유입되며 부력을 상실하여 발생한 것	
교훈	○ 통상적으로 선박의 선수는 선수루 등으로 해수 유입을 방지하고 있으나, 선미는 구조적으로 해수가 올라오기가 쉽다. 따라서 선박이 기상상황 악화가 예상될 때에는 이러한 점을 충분히 고려하여 접안자세를 결정해야하며 필요한 조치를 취해야 한다. ○ 소형선들은 태풍 내습 등으로 접안상태 유지가 곤란할 경우 크레인 등을 이용하여 육상에 안착 시키는 방법 등을 적극적으로 고려해야 한다.	
관련 사진		

2. 어선 B호 전복사건

기상 등 불가항력

사 건 개 요	선박	B호 : 어선, 24톤, 20.83미터, 디젤기관 394킬로와트 1기
	일시 장소	2019. 11. 25. 06:18경 제주도 서귀포시 대정읍 마라도 등대로부터 202도 방향, 약 35마일 해상
	피해 상황	선원 3명 사망, 1명 실종 / B호 침몰
	날씨	흐린 날씨, 북풍 초속 16~19미터, 유의파고 약 4.2미터(최대파고 8.4미터)
원인	이 전복사건은 B호가 풍랑경보 가 발효된 거친 해상 상태에서 무리하게 조업하던 중 선체 구조물이 손상되며 유입된 해수와 고박하지 않은 선내 물품의 이동으로 선체가 우현으로 기울어지고, 이후 선체가 기울어진 상태로 항해하며 유입된 다량의 해수와 주기관 정지로 복원성을 상실하여 발생한 것이나, 거친 날씨 에서의 항해 준비를 소홀히 한 것도 일부 원인	
교훈	○ 어선은 조업 중 무선설비를 항상 켜두고 기상특보 발효 등 경보를 청취해야 하고, 기상특보가 발효된 때에는 무리하게 조업하지 말고 신속하게 안전한 장소로 이동하여야 한다. ○ 선장은 기상 및 해상 상태가 거칠어질 것으로 예상되는 경우 선내 물품들을 견고하게 고박하고 개구부를 폐쇄하는 등 거친 날씨에서의 항해 준비를 철저히 하여야 한다. ○ 선장은 우수나 해수가 갑판에 고이지 않도록 방수구 관리를 철저히 하여야 한다. ○ 선장은 선박이 거친 해상 상태에 장시간 노출되는 경우 당시 해상 상태에서 예상되는 최대파고를 조우할 개연성이 높아지는 점에 유의하여야 한다.	
관련 사진	 11. 24. 20:50 투승 종료 11. 24. 23:36 양승 시작 11. 25. 03:54 11. 25. 05:00 11. 25. 05:33 우선회 시작 11. 25. 06:18 AIS 신호 소실, 전복 11. 24. 18:50 투승 시작 사고당시 B호 항적	