

## 1

## 최근 5년간('21~'25) 9월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 9월 누적 해양사고는 총 1,773건 발생(연중 최대)



○ (사고유형) 주요사고\*는 충돌 136건(7.7%), 안전사고 97건(5.5%), 전복 58건(3.3%), 화재·폭발 35건(2.0%), 침몰 27건(1.5%) 순 발생

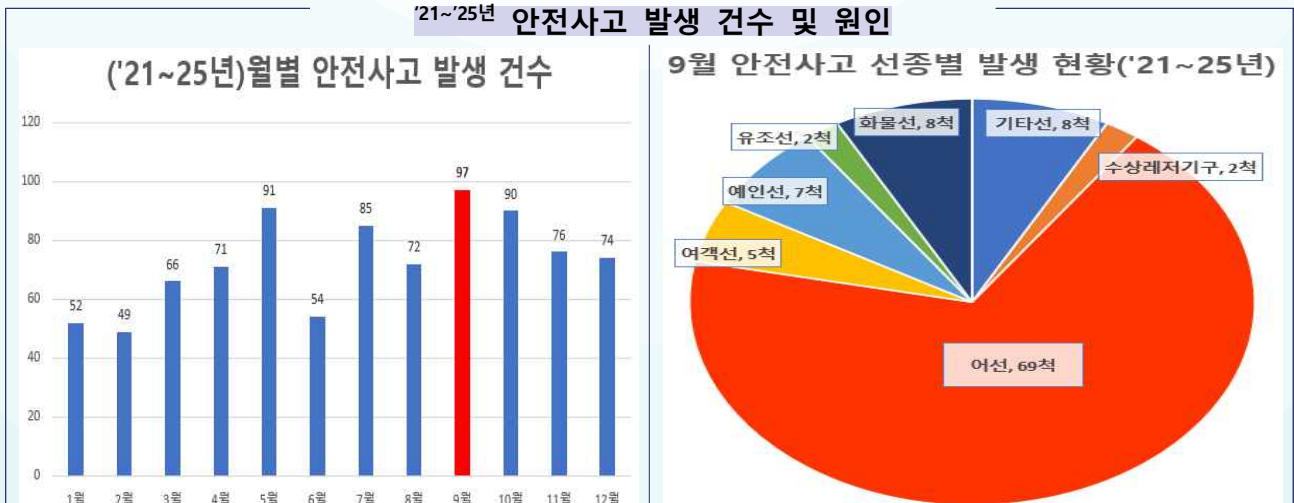
\* 주요 해양사고는 물적·인적피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미  
 \*\* 단순 해양사고는 기관손상 585건(33.0%), 부유물감김 216건(12.2%), 침수 135건(7.6%), 좌초 93건(5.3%) 등 순

○ (사고현황) 9월은 주요사고 중 안전사고가 가장 많이 발생(97건)하므로 각별한 주의 필요 → 9월 사망·실종자는 총 57명(5년 기준)

- (선종별) 9월 안전사고는 어선 67건(69척, 69.1%), 비어선\* 28건(30척, 28.9%) 수상레저기구 2건(2척, 2.0%) 순 발생

\* 화물선 8건(8척, 8.3%), 예인선 7건(7척, 7.2%), 기타선 6건(8척, 6.2%), 여객선 5건(5척, 5.2%), 유조선 2건(2척, 2.0%)

'21~'25년 안전사고 발생 건수 및 원인



## □ 9월 주요사고 특성

- 가을철 성어기로 해상교통량이 증가하고 태풍 내습 영향이 동반하는 고위험 시기로서 연중 해양사고가 가장 많이 발생

| '23~'25년 태풍발생현황 통계(출처: 기상청) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                             | 1월   | 2월   | 3월   | 4월   | 5월   | 6월   | 7월   | 8월   | 9월   | 10월  | 11월  | 12월  |
| 2023년                       | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 3    | 6    | 2    | 2    | 0    | 1    |
| 2024년                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 2    | 6    | 8    | 3    | 4    | 1    |
| 2025년                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 7    | 5    | 6    | 4    | 3    | 0    |
| 3년 평균                       | 0.0건 | 0.0건 | 0.0건 | 0.3건 | 1.0건 | 1.0건 | 4.0건 | 5.7건 | 5.3건 | 3.0건 | 2.3건 | 0.7건 |

## □ 해양사고 예방대책

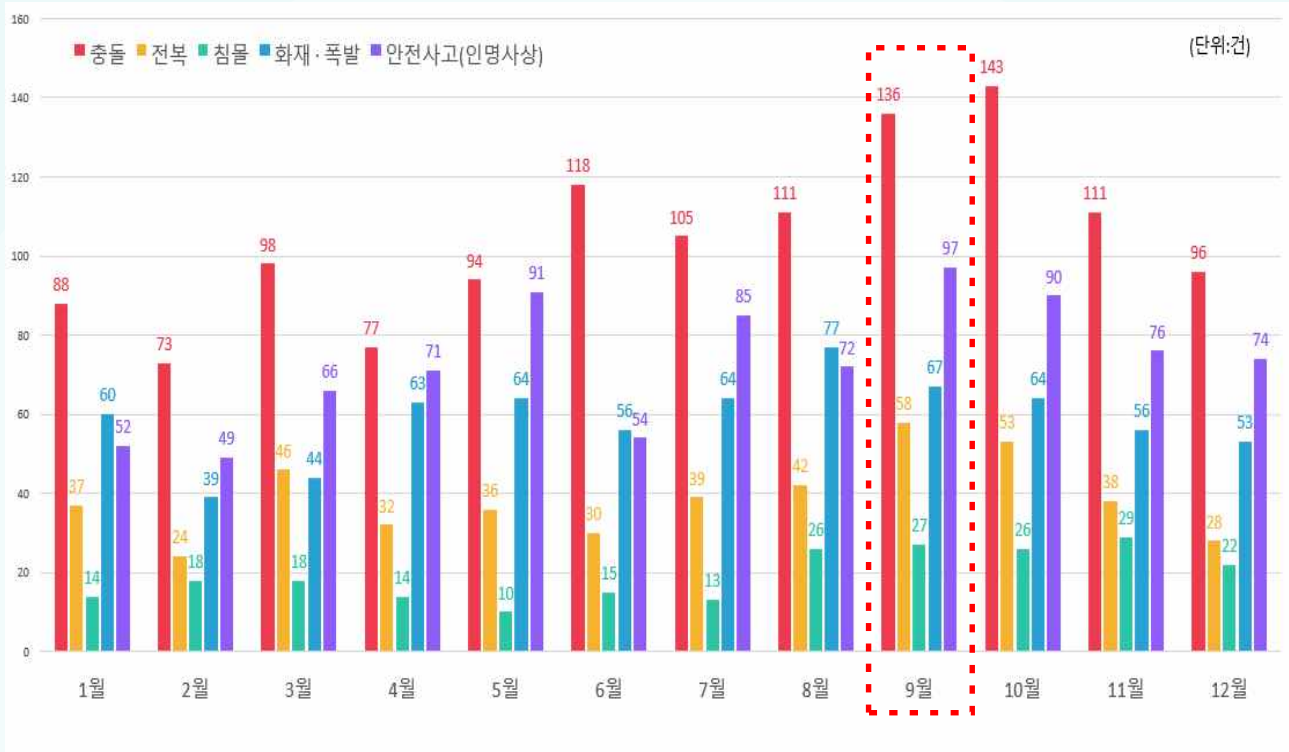
- (안전사고) 선박 운항자의 안일한 생각·태도, 부적절한 관행 등 선내 작업안전수칙을 미준수하여 주로 발생
  - (양망기·양승기 사고) 숙련되지 않은 선원의 설비 운용 미흡, 2인 1조 작업 미준수, 개인 보호 장비 미착용 등 사고 발생
    - 작업시 충분한 인원배치, 개인 보호 장비 착용 등 충분한 사전 교육 실시
  - (실족 등 해상추락) 갑판·난간 등에서 중심을 잃고 미끄러짐, 너울성 파도나 선체 동요에 의한 추락 등 사고 발생
    - 구명조끼 상시 착용, 핸드레일 등 추락방지 설비 점검 필요
- (해양기상) 태풍 및 풍랑특보 발효·예상 시 조기 대응이 중요하며, 특히 남해해역은 2.4미터 이상 유의파고 발생 가능 → 기상 확인 생활화



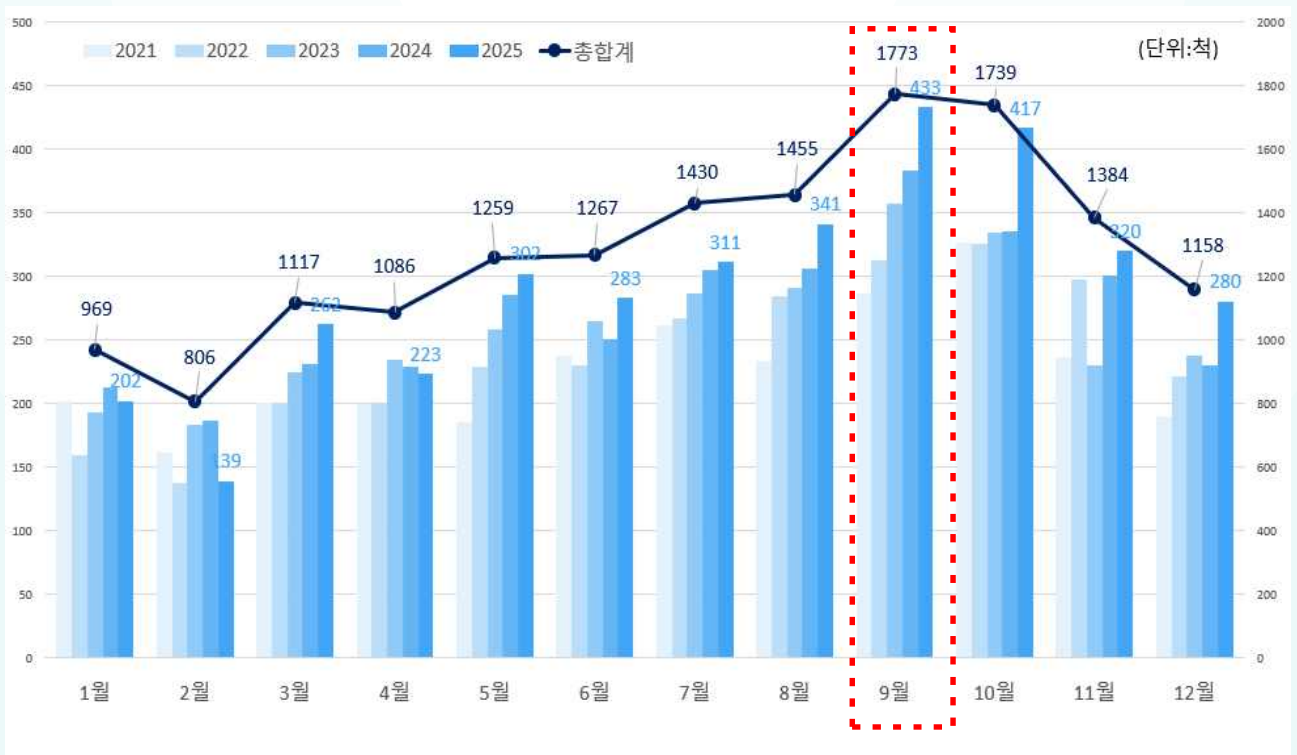
| 연도   | 7월  |     |     | 8월  |     |     | 9월  |     |     | 10월 |     |     | 11월 |     |     | 12월 |     |     |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|      | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  |
| 2023 | 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 | 2.3 | 2.2 | 3.0 |
| 2024 | 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 | 3.0 | 3.4 | 3.1 |
| 2025 | 1.6 | 2.6 | 2.8 | 1.7 | 2.2 | 3.1 | 1.5 | 2.4 | 2.0 | 2.7 | 3.0 | 3.2 | 2.6 | 2.6 | 3.3 | 3.1 | 3.5 | 4.2 |

\* 통계 산출 기준은 2025년도 이전은 5개년, 2025년도 이후는 10개년을 적용

## 1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

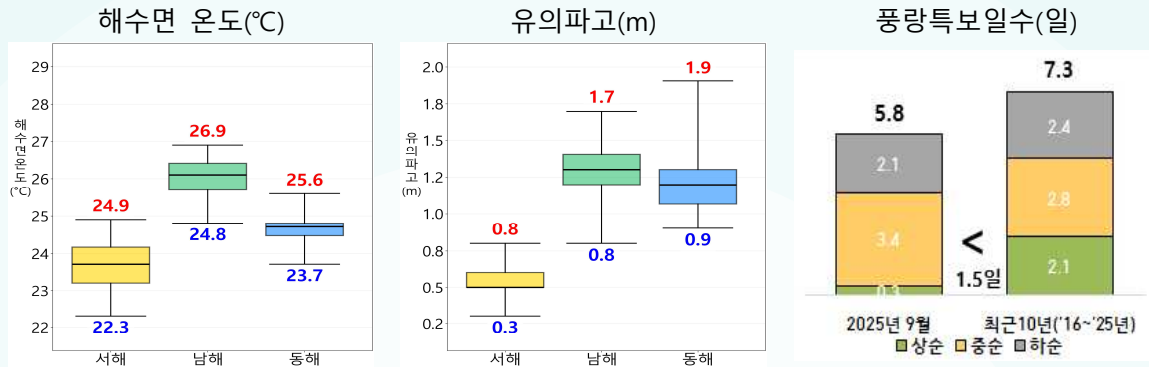


## 2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

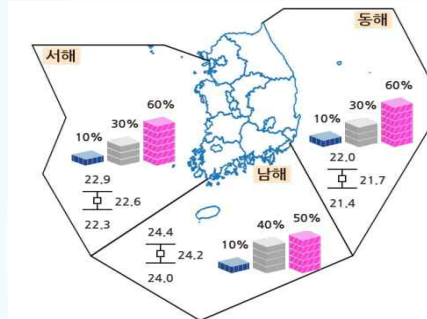


## 1. 2026년 9월 기상정보 [출처 : 기상청]

## ○ 9월 해양기후 특성(최근 10년('16~'25년))



## ○ '26년 9월 해수면 온도 전망



## ○ 9월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.

(서해) 평년(22.3~22.9°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

(남해) 평년(24.0~24.4°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.

(동해) 평년(21.4~22.0°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

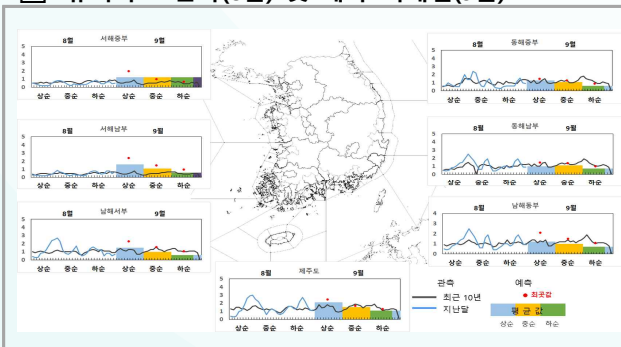
## &lt;확률별 해석&gt;

| 확률<br>(낮음: 비슷: 높음)                        | 해설           |
|-------------------------------------------|--------------|
| 높음 확률이 50% 이상<br>(낮음(20):비슷(40):높음(40))   | 평년보다 높겠음     |
| 비슷 확률이 50%이상 또는<br>(낮음(30):비슷(40):높음(30)) | 평년과 비슷하겠음    |
| (낮음(40):비슷(40):높음(20))                    | 평년보다 대체로 낮겠음 |
| 낮음 확률이 50% 이상                             | 평년보다 낮겠음     |

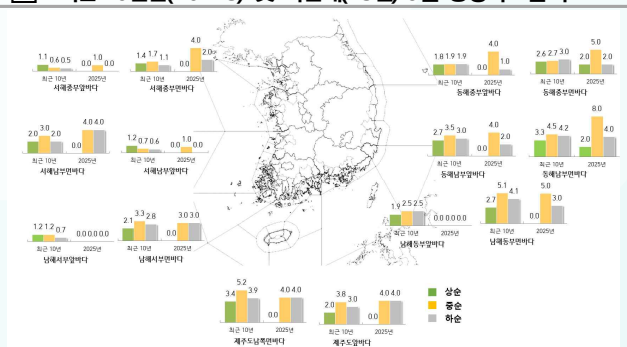


※ 평년범위는 과거 30년(1991-2020년)간 연도별 30개의 평균값 중 대략적으로 33.33%~66.67%에 해당하는 값

## ■ 유의파고 관측(8월) 및 예측 시계열(9월)



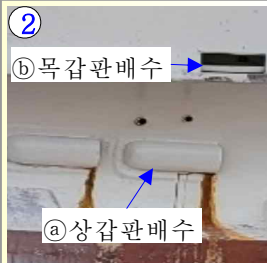
## ■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 9월 풍랑특보일 수



## 2. 기상청 해양기상정보 전달체계

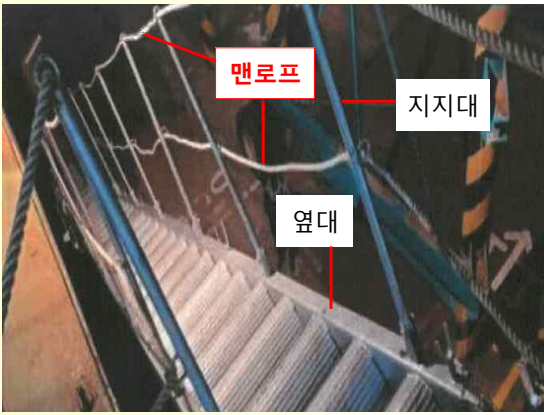
- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양 기상정보 및 예보를 제공
- (문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 전복사건 조종 부적절, 너울성 파도

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사<br>건<br>개<br>요 | 선박                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | A호: 어선, 연안통발어업, 9.77톤, FRP, 승선원 6명                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                  | 일시<br>장소                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2022년 9월 1일 06시 30분경<br>(강원도 동해시 묵호항 동방파제등대에서 방위 약 093도, 거리 약 25해리 해상)                                                                                                                                                                                                                                     |
|                  | 피해<br>상황                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | A호는 바람으로 인해 출항 시보다 조금 더 우현으로 기운 채 조업지를 향해 항해하던 중, 기관장이 어창에 해수를 추가로 주입하였고 어창 해치 코밍의 홀을 통해 상갑판으로 넘쳐 나왔으나 우현 선미 상갑판 배수구가 제 역할을 하지 못하고 기관실로 유입되었다.<br><br>우현 경사가 계속 진행되자 선장은 선박을 좌회두하여 서쪽을 향해 항해하던 중, 기관실이 약 1미터 가량 침수됨을 확인하여 기관을 정지하였다. 이때부터 횡요가 심해지며 좌현의 통발과 멍돌이 우현으로 쏟아졌고 다량의 해수가 난간을 넘어와 복원력을 상실하고 전복된 사건임 |
|                  | 날씨                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 날씨는 흐림, 바람은 북풍 초속 약 4~8미터, 파고 약 1~1.5미터                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 원인               | 이 전복사건은 과도한 우현 경사와 기관실이 침수된 상태에서 선장이 작동 중이던 기관을 정지하자, 높은 너울성 파도로 인해 선체 횡요가 심화되며 다량의 해수가 선미 난간을 넘어 유입됨으로써 복원력을 상실하여 발생한 것임                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 교훈               | <ul style="list-style-type: none"><li>○ 선장은 출항 전, 선박의 복원성, 흘수, 경사 등 선박의 상태를 확인하고 안전 저해 요인에 대해서는 이를 시정한 후 출항하여야 한다.</li><li>○ 선장은 기상이 좋지 않은 상황에서 기관을 정지하는 경우 선체 동요가 심화되어 선박 복원성이 악화될 수 있음을 유념하여야 한다.</li><li>○ 선장은 악천후 또는 예상치 못한 외력에 의한 선박의 동요에 대비하여 어구 등 갑판 상 적재물을 견고하게 고박하는 등 항해 준비를 철저히 하여야 한다.</li></ul>                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 관련<br>사진         | <div><div><p>① 난간의 형태</p></div><div><p>② 목갑판배수 (b)<br/>상갑판배수 (a)</p></div><div><p>③</p></div><div><p>④</p></div></div> <p style="text-align: center;">어선 A호 각 부위별 사진</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

## 2. 시멘트운반선 B호 선원사망사건

안전설비 미흡, 추락

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사건개요              | 선박                                                                                                                                                                                                                                                                                    | B호: 시멘트운반선, 7,332톤, 강, 승선원 16명                                                                                                                                                                                                             |
|                   | 일시<br>장소                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2024년 3월 4일 18시 54분경<br>(전라북도 군산항 3부두)                                                                                                                                                                                                     |
|                   | 피해<br>상황                                                                                                                                                                                                                                                                              | B호는 시멘트 양하를 위해 군산항에 입항하여 접안하고 있었고, 저녁 식사 도중 조리장이 식자재 구매를 위하여 선장에게 보고한 후, 인근 마트에서 부식을 구매한 후 상자 2개에 나누어 담아 부두로 돌아왔고,<br><br>이 때, 갑판에서 당직을 수행하던 갑판장이 부두로 내려가 조리장으로부터 상자 2개를 받아 양손에 한 상자씩 들고 현측사다리 계단을 오르다가 중심을 잃고 부두로 추락하여 병원으로 옮겨졌으나 사망한 사건임 |
|                   | 날씨                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 날씨는 맑음, 바람은 남동풍 초속 약 2~4미터, 파고 약 1미터                                                                                                                                                                                                       |
| 원인                | 이 선원사망사건은 군산항에 접안한 B호에서 당직 중이던 갑판장이 양손에 부식상자를 들고 안전설비가 제대로 설치되지 않은 현측사다리를 올라가다가 중심을 잃고 추락해 발생한 것이나, 선장이 평소 현측사다리 설치 상태에 대한 감독을 소홀히 한 것도 원인이 된다.                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                            |
| 교훈                | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 현측사다리는 핸드레일, 맨로프, 추락 방지망 등 추락방지 설비를 설치하고 사용하여야 하고, 갑판 당직자는 수시로 현측사다리의 안전상태를 확인하여야 하며, 선장은 현측사다리가 안전하게 설치·운용되는지 적절히 감독하여야 한다.</li> <li>○ 승하선자는 선박이 접안 중이더라도 예상치 못한 신체 균형 상실이나 신체 동요에 대비하여 최소 한손으로는 핸드레일이나 맨로프를 잡고 현측사다리를 이용하여야 한다.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                            |
| 관련<br>사진          |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                            |
|                   |                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                            |
| 사고 당시 현측사다리 설치 상태 |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 사고 후 촬영된 맨로프 상태                                                                                                                                                                                                                            |