

1

최근 5년간('21~'25) 7월 해양사고 현황



□ (현황) 최근 5년간 7월 누적 해양사고는 총 1,430건 발생



○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 105건(7.3%), 안전사고 85건(5.9%), 화재·폭발 64건(4.5%), 전복 39건(2.7%), 침몰 13건(0.9%) 순 발생

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

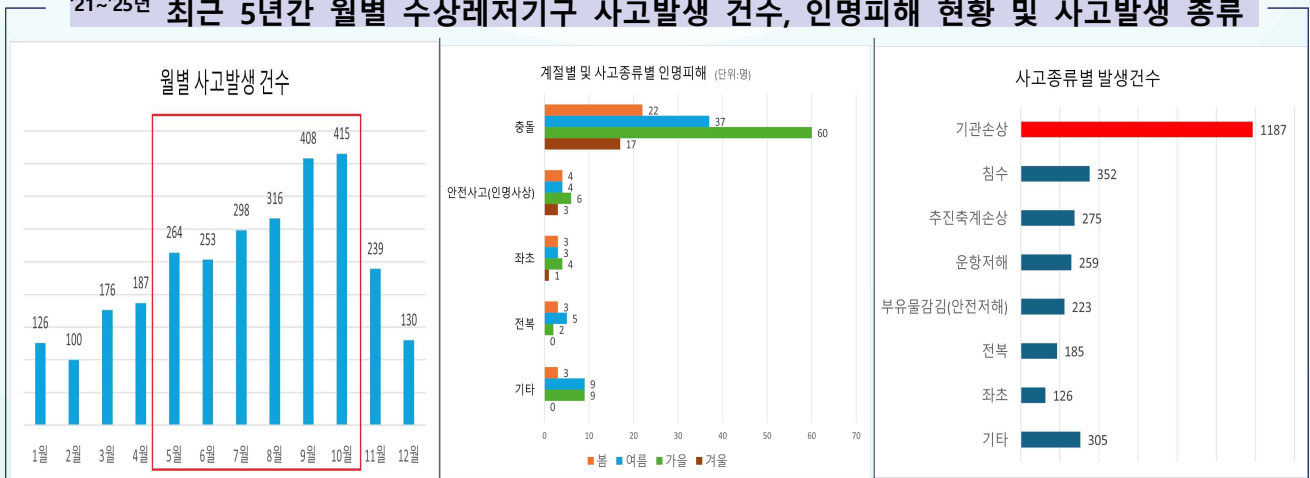
** 단순 해양사고는 기관손상 470건(32.6%), 부유물감김 175건(15.9%), 침수 114건(7.1%), 좌초 74건(5.7%) 등 순

○ 최근 5년간 수상레저기구 사고는 7월부터 본격적으로 늘기 시작하여 가을까지 증가하는 추세이며, 사고유형별로는 안전사고와 화재·폭발 사고가 다른 월(月)에 비해 높은 수준

- 수상레저기구 사고(최근 5년, 총 2,912건) 중 충돌로 인한 인명피해*가 69.7% (136명)을 차지하고, 사고종류로는 기관손상이 40.7%(1,187건)으로 가장 높음

* 사망, 실종 및 부상

'21~'25년 최근 5년간 월별 수상레저기구 사고발생 건수, 인명피해 현황 및 사고발생 종류



□ 7월 주요사고 특성

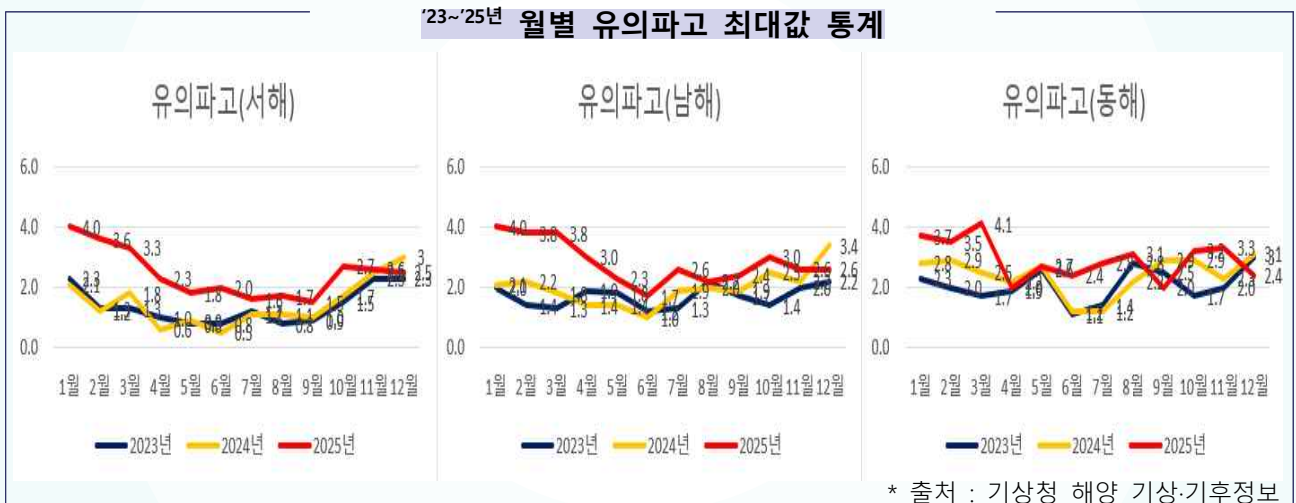
- 본격적인 하계 휴가철을 맞아 해양레저 이용객이 급증하고, 태풍·장마·극한 호우 등 기상상황이 급변하는 시기이므로 해양활동 시 각별한 유의 필요

□ 해양사고 예방대책

- (사고예방) 수상레저활동 시 안전속도·거리 준수 및 주위 경계철저, 전기화재 예방을 위한 축전지·노후 전선 점검 및 출항 전 기상예보* 확인

* 기상 예비특보·주의보 발효 확인 시 출항 자제, 항행·어로 중에도 기상정보 주의깊게 확인

- (인명안전) 해양레저 이용객 대상으로 실시하는 해양안전교육 참여, 해양안전수칙 준수 철저 및 구명조끼 등 안전장비 필수 착용



연도	1월			2월			3월			4월			5월			6월		
	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
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
2025	4.0	4.0	3.7	3.6	3.8	3.5	3.3	3.8	4.1	2.3	3.0	2.0	1.8	2.3	2.7	2.0	1.7	2.4

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

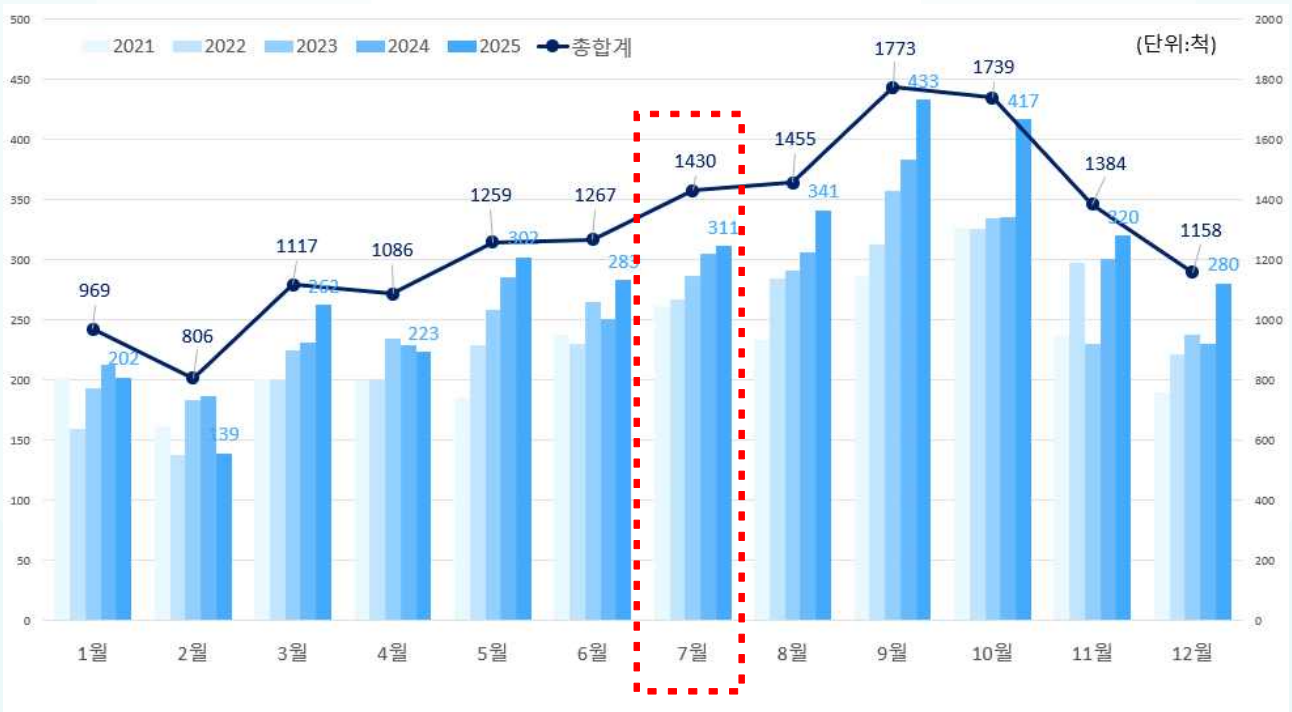
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('21~'25년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

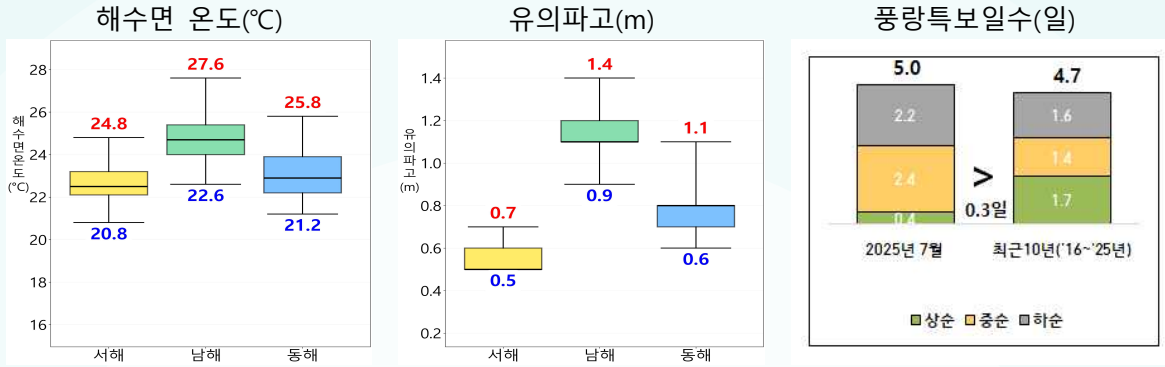


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

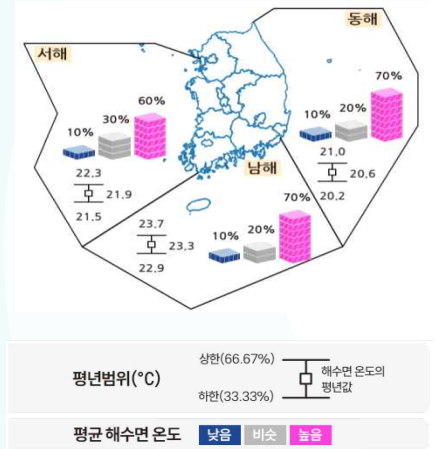


1. 2026년 7월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 7월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 7월 수온 예측정보



○ 7월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.

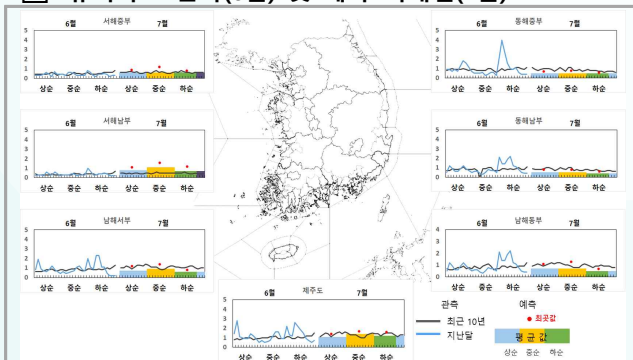
- (서해) 평년(21.5~22.3°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.
- (남해) 평년(22.9~23.7°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.
- (동해) 평년(20.2~21.0°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.

<확률별 해석>

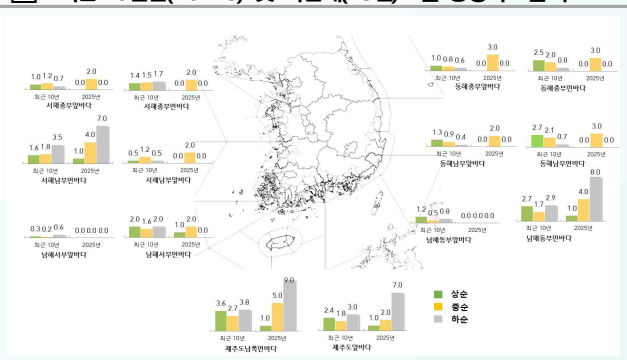
확률 (낮음, 비슷, 높음)	해설
높음 확률이 50% 이상	평년보다 높겠음
(낮음(20):비슷(40):높음(40))	평년보다 대체로 높겠음
비슷 확률이 50%이상 또는 (낮음(30):비슷(40):높음(30))	평년과 비슷하겠음
(낮음(40):비슷(40):높음(20))	평년보다 대체로 낮겠음
낮음 확률이 50% 이상	평년보다 낮겠음

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

■ 유의파고 관측(6월) 및 예측 시계열(7월)



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 7월 풍랑특보일수



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)

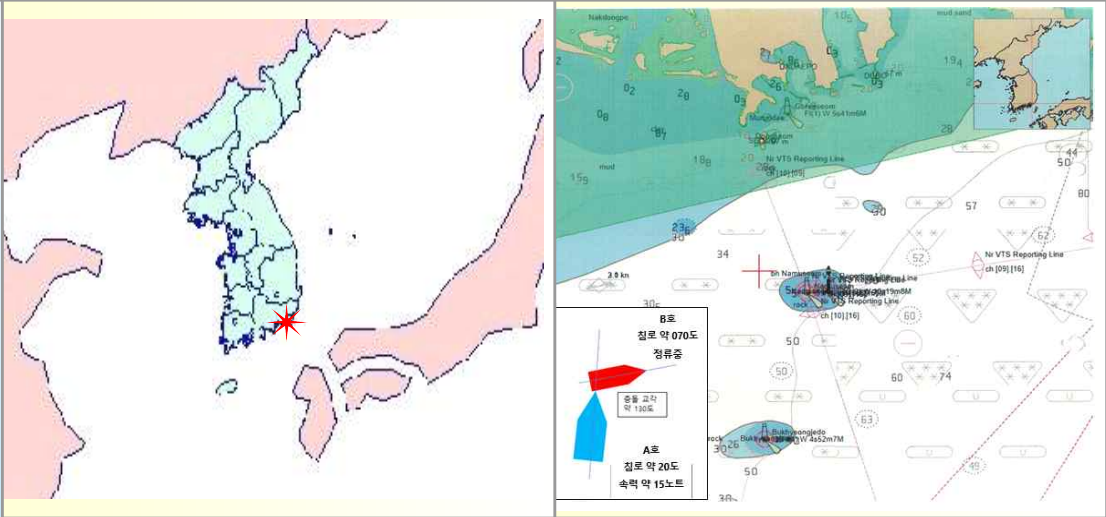
1. 어선 A호 · 모터보트 B호 충돌사건

경계소홀, 안전속력

사건 개요	선박	A호: 어선, 4.95톤, 길이 9.75미터 B호: 모터보트, 1.68톤, 길이 8.10미터
	일시 장소	2024년 8월 5일 07시 38분경 경상북도 울진군 오산항 남방파제 끝단 약 312도, 거리 약 150미터 해상
	피해 상황	A호는 2024년 8월 5일 07시 36분경 울진군 오산항 물양장에서 선장, 잠수사 및 선원 등 총 3명을 태우고 출항하던 중이었고, B호는 2024년 8월 5일 07시 30분경 조종자, 강사 및 수강생 2명 등 총 4명이 승선하여 오산항 북방파제 외측 해역에서 잠수강습을 한 뒤 오산항으로 입항하던 중 A호의 정선수부와 B호의 우현 선체 중앙부가 충돌함.
	날씨	남동풍 초속 1.9~2.5미터, 파고 0.3~0.6미터, 시정 1해리, 맑은 날씨
원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 주간에 경계를 소홀히 한 채 빠른 속력으로 오산항 내로 입항하던 B호가 출항하던 A호의 진로 전방으로 무리하게 가로질러 가고자 좌현 쪽으로 급격히 선회하여 발생한 것이나, A호가 경계를 소홀히 하여 적절한 충돌회피조치를 하지 않은 것도 일부 원인으로 작용	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모든 선박은 주변 상황 및 다른 선박과 충돌의 위험성을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 항상 적절한 경계를 유지하여야 한다. ○ 선박은 다른 선박과의 충돌을 피하기 위하여 적절하고 효과적인 동작을 취하거나 당시의 상황에 알맞은 거리에서 선박을 멈출 수 있도록 항상 안전한 속력으로 항행하여야 한다. ○ 선박은 다른 선박과의 사이에 안전한 거리를 두고 통과할 수 있도록 무리하게 다른 선박 전방을 가로질러서는 아니 된다. ○ 선박은 다른 선박과 충돌을 피하거나 상황을 판단하기 위한 시간적 여유를 얻기 위해 필요하면 속력을 줄이거나 선박의 진행을 완전히 멈추어야 한다. 	
관련 사진		
사고 발생 항구 모습(左), 충돌상황 구성도(右)		

2. 낚시어선 A호 · 모터보트 B호 충돌사건

경계소홀, 항해·정류중 선박

사건개요	선박	A호: 낚시어선, 4.99톤, 길이 9.75미터 B호: 모터보트, 2.61톤, 길이 6.05미터
	일시 장소	2025년 1월 5일 11시 35분경 부산광역시 목도 북서방 약 1해리 해상
	피해 상황	낚시어선 A호가 낚시를 마치고 다대포항으로 귀항하던 중 날씨가 맑아 전방의 시야가 잘 보이고 통항 중인 선박이 없어 레이다 등을 활용하지 않은 채 단순히 육안에 의존하여 항해하다 전방에 대한 경계를 소홀히 하여, 진로 전방에서 정류 상태로 낚시 중이던 모터보트 B호의 우현 선미를 들이받아 발생한 사건임. 이 사고로 A호는 별다른 피해가 없었으나 B호는 전복되어 나중에 추정 전손처리되었고, B호에 승선중이던 2명이 허벅지 등에 부상을 입는 피해가 발생하였음.
	날씨	북서풍 초속 4~6미터, 파고 1미터, 맑은 날씨
원인	이 충돌사건은 시정이 양호한 주간에 낚시어선 A호의 선장이 경계를 소홀히 하여 침로 전방에서 정류 상태로 낚시 중이던 상대선박을 발견하지 못하여 발생한 것이나, 정류 중이던 B호가 적기에 피항협력동작을 취하지 아니한 것도 일인으로 작용	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박을 운항 중인 항해당직자는 전방에 대한 경계를 철저히 하고, 특히 레이다 등 항해장비를 활용하여 가시거리 밖의 해상교통 상황에 대해서도 수시로 확인하여야 한다. ○ 정류 중인 선박이라도 충돌사고 예방을 위해 주변 선박의 상황을 주의 깊게 관찰하여야 하며, 상대 선박이 가까워지는 경우 충분한 시간적 여유를 두고 피항 동작을 취할 수 있는 준비를 하여야 한다. 	
관련 사진	 <p>사고발생해역(左) 및 충돌상황도(右)</p>	