

## 1 최근 5년간('21~'25) 7월 해양사고 현황



□ (현황) 최근 5년간 7월 누적 해양사고는 총 **225건** 발생



○ (사고유형별) 주요사고\*는 화재·폭발 13건(5.8%), 안전사고 12건(5.3%), 충돌 8건(3.6%), 전복 1건(0.4%) 순 발생

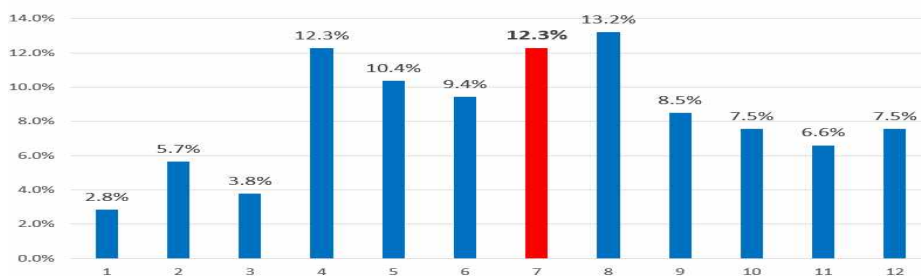
\* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

\*\* 단순 해양사고는 기관손상 88건(39.1%), 부유물감김 40건(17.8%), 추진축계손상 16건(7.1%), 좌초 13건(5.8%) 등

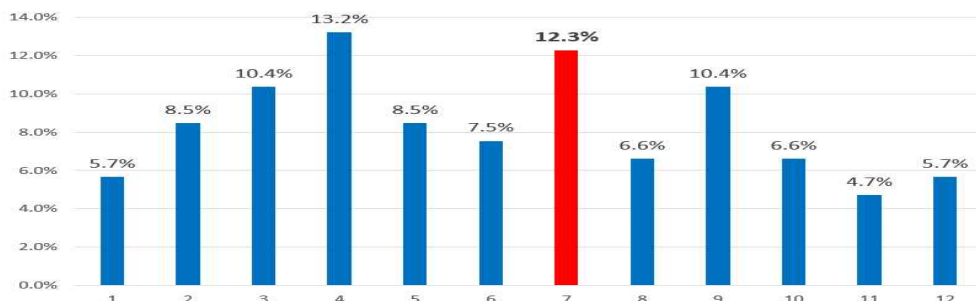
○ 타 월에 대비하여 **화재(12.3%), 좌초(12.3%), 기관손상(11.0%)사고**의 발생 비율이 상대적으로 **높은 것**으로 분석

'21~'25년 월별 화재·폭발사고 및 좌초사고 발생 비율

('21~'25년) 월별 좌초사고 발생 비율



('21~'25년) 월별 화재·폭발사고 발생 비율



## □ 7월 주요사고 특성

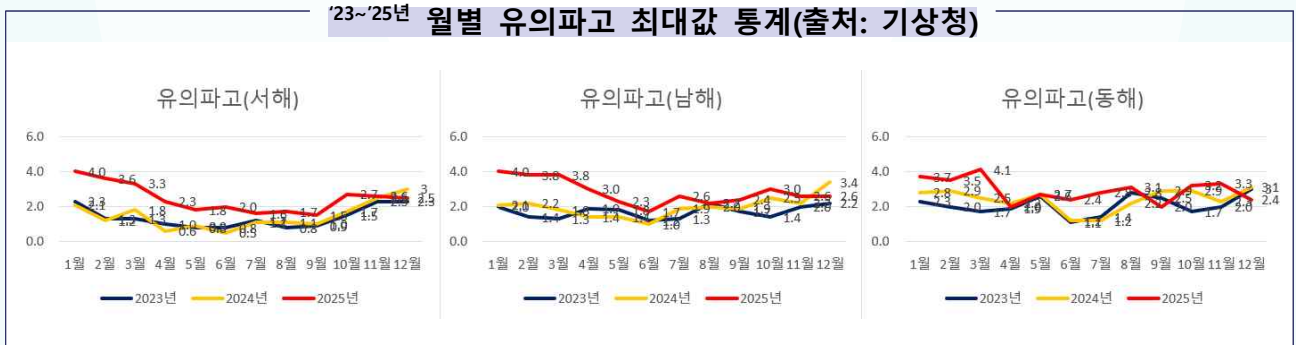
- 7월의 전체 사고 건수(225건)는 월 평균(216건) 대비 높은 수준이며, 특히 화재·폭발사고 및 좌초사고 발생 비중은 상대적으로 높게 나타나 이를 예방하기 위한 운항자의 주기적인 예방정비와 선위확인이 중요

### 7월 안전운항 실천구호

**매순간 확인하는 습관이 내 안전을 지킬 수 있습니다!**

## □ 해양사고 예방대책

- (화재·폭발사고) 출항 전 주기관 시동모터·축전지 등 전선 피복 점검, 전기전문 수리업체와 정기적인 점검·정비 필요
- (좌초사고) 출항 전 저수심 해역 사전 파악, 충분한 휴식시간 확보 후 운항 및 주기적인 선박 위치 확인 중요
- (유의파고) 최근 3년(23~25)간 유의파고는 매년 증가하는 추세를 보이고 있으며, 25년도 7월 유의파고는 전월(24m) 대비 높은 유의파고(28m)가 관측되어 주의 필요



| 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 |

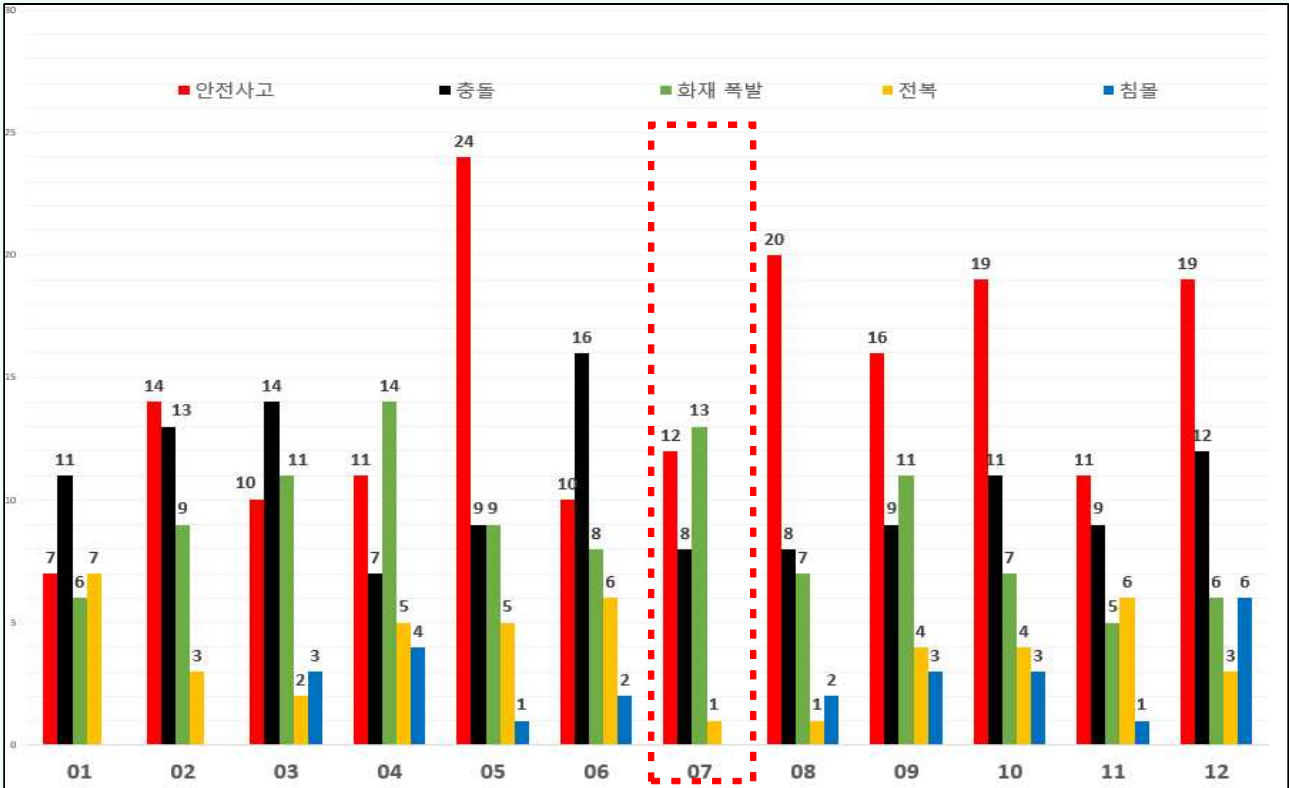
  

| 연도   | 7월  |     |     | 8월  |     |     | 9월  |     |     | 10월 |     |     | 11월 |     |     | 12월 |     |     |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|      | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 남해  | 동해  | 서해  | 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 |

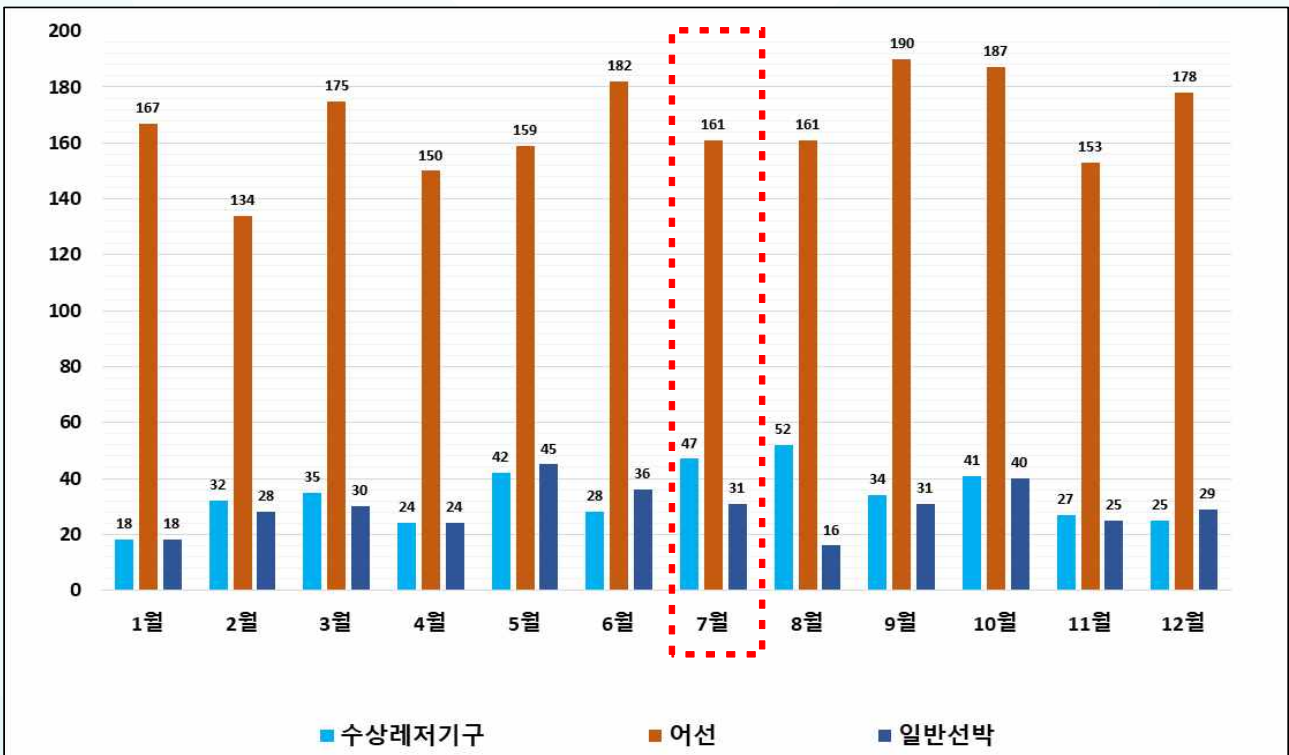
## 2

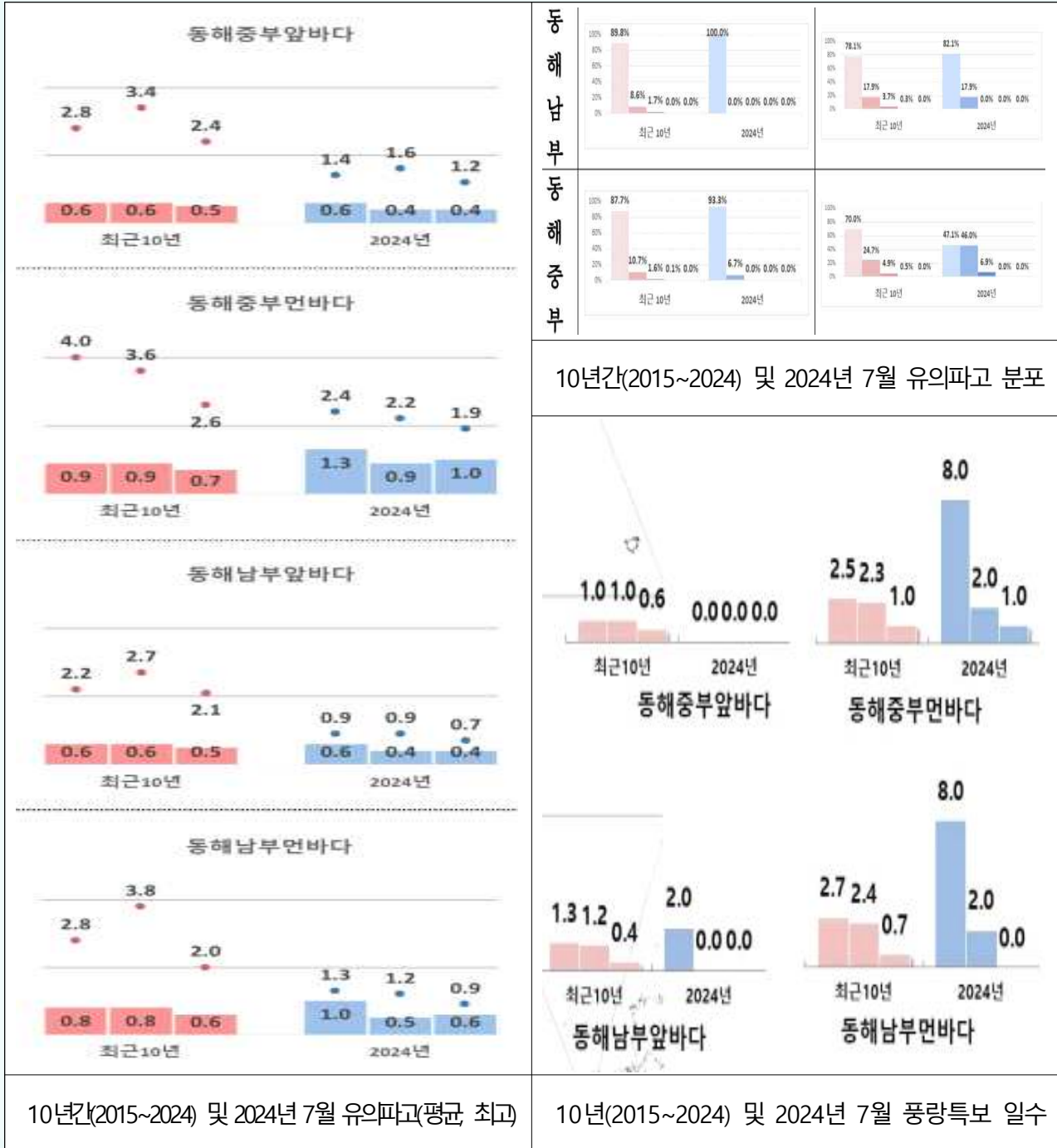
# 최근 5년간 동해해역 월별 해양사고 현황(21~25년)

## 1. 주요사고 유형별 해양사고 현황



## 2. 선박종류별 해양사고 현황



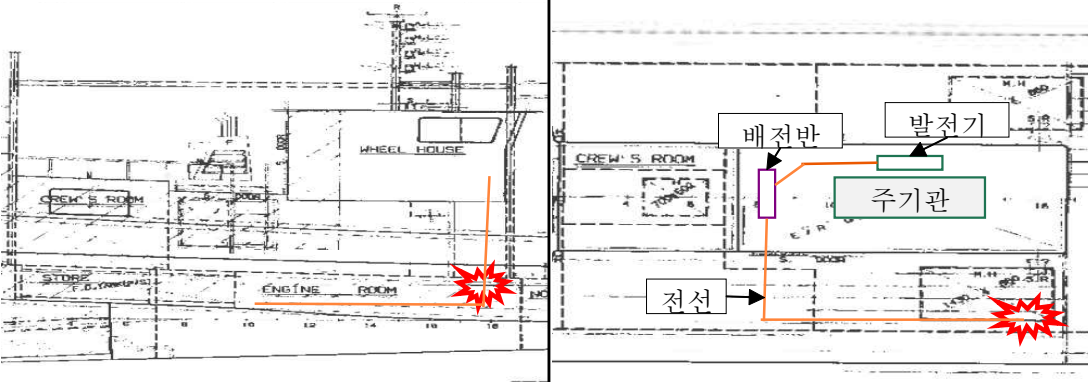


<기상청 해양기상정보 전달체계>

- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,857.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자전송) 기상청 해양기상기후정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

## 4

## 주요 사고 사례(화재·폭발)

| 사건명               |  | 어선 A호 화재사건   |
|-------------------|--|--|
| 사건개요              | 선박   | A호: 어선, 9.77톤, 강화플라스틱, 승선원 8명                          |
|                   | 일시   | 2024년 11월 7일 06시 38분경 / 북위 38도 04분 55초·동경 129도 15분 53초 |
|                   | 장소   | (강릉시 주문진항 동방파제등대로부터 방위 약 060도, 거리 약 23.5해리 해상)         |
|                   | 피해   | A호: 화재로 선박 전소 후 예인도중 침몰                                |
| 기상                | 날씨는 맑음, 남동풍 초속 3~4미터, 파고 1.5미터   |  |
| 경위<br>원인          | <p>이 선박은 2024. 11. 7. 03:58경 선장 포함 선원 8명이 승선하여 조업을 위해 주문진항을 출항하였고, 항해하던 중 기관장이 기관실 내 선수 쪽 우현에 설치된 송풍기 인근의 전기 배선에서 불에 의해 연기가 나는 것을 발견하였고,</p> <p>기관장은 휴대용 소화기를 찾았으나 연기 때문에 보이지 않아 해수펌프를 이용해서 연기가 나는 곳에 물을 뿌렸으나 배전반 차단기가 떨어지면서 전기가 공급되지 않아 해수펌프도 작동이 중단되었고 선원 1명이 휴대용 소화기를 가져와 분사하였으나 소화에 실패하여 전원 퇴선 후 구조되었고, 선박은 예인도중 침몰한 사건임</p> <p>이 화재사건은 기관장의 기관실 전기설비에 대한 점검·정비 소홀로 기관실 내 여러 전선이 노후·경화된 가운데 선체 진동 등에 의해 전선 피복이 벗겨져 절연 상태가 불량해져 단락되었고, 여기서 생긴 고온의 열과 불꽃이 전선 피복을 태우며 주변의 가연성 물질에 옮겨붙어 발생한 것임</p> |  |
| 교훈                | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 기관장은 전기화재 예방을 위해 출항 전에는 기관실 내 주요 전기설비 및 축전지의 전선 연결 단자의 조임 상태나 전선 피복의 손상 여부 등을 점검하여야 한다.</li> <li>2. 기관장은 기관실 내 무인기관실용 자동소화장치가 화재 발생 시 정상적으로 작동이 되도록 설치 위치 및 유리밸브 등의 이상 유무를 주기적으로 점검하여야 한다.</li> <li>3. 기관장은 기관실에서 화재가 발생한 때에는 선내 전원과 기관실 통풍을 차단하고 인근에 비치된 분말소화기를 이용하여 화재를 초기에 진압해야 한다.</li> </ol>  |  |
| 참고<br>자료          |    |  |
| <기관실 내 화재 발생 위치도> |  |  |

## 4

## 주요 사고 사례(좌초)

| 사건명              |  | 어선 B호 좌초사건  |
|------------------|--|---|
| 사<br>건<br>개<br>요 | 선박   | B호: 어선, 29톤, 강화플라스틱, 승선원 7명   |
|                  | 일시<br>장소   | 2022년 11월 14일 20시 17분경 / 북위 37도 29분 14초.동경 130도 54분 49초<br>(울릉군 저동항 남방파제 등대로부터 0.58해리 해상) |
|                  | 피해   | B호: 선박 전손, 경유 6,700리터 해상 유출   |
|                  | 기상   | 날씨는 구름 많음, 북동풍 초속 8~10미터, 파고 2.5미터  |
| 경위<br>원인         | <p>B호는 선장이 술에 취한 상태에서 승선하여 선장 포함 선원 7명이 승선하고 조업지인 독도 남동방 약 25해리 떨어진 해역을 향해 경상북도 울릉군 소재 저동항을 출항하였고, 저동항 남방파제 끝단을 오른쪽에 두고 통과 후 예정 항로에서 벗어나 약 5분여 정도를 항해한 후 좌초 직전 좌현으로 급선회 하였으나 좌초된 사건임</p> <p>이 좌초사건은 선장이 술에 취한 상태에서 경계를 소홀히 한 채, 부적절하게 운항하여 선박이 예정 항로를 벗어나 해안의 암초에 부딪쳐 발생한 것임</p>   |   |
| 교훈               | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 선장 및 항해사는 술에 취한 상태에서 조타기를 조작하여서는 아니 된다.</li> <li>2. 선장 및 항해사는 항해 중 모든 방법을 이용하여 선박의 위치를 확인하고 예정 항로를 따라 항행하고 있는지를 수시로 확인하여야 한다.</li> <li>3. 선장 및 항해사는 출항 전 예정 항로 주변의 저수심, 암초, 간출암 등 항해에 위험·제한요소가 있는지 여부를 면밀하게 확인하여야 하고, 위험 요소와 안전거리가 확보될 수 있도록 항해계획을 수립하여야 한다.</li> </ol>                        |   |
| 참고<br>자료         | <p>2022-11-14 20:17:00 : 7.3 : 202.7</p> <p>2022-11-14 20:17:31 : 1.1 : 133.1</p> <p>2022-11-14 20:18:31 : 0.9 : 133.1</p> <p>2022-11-14 20:23:00 : 2.1 : 332.4</p> <p>2022-11-14 20:23:30 : 0.7 : 332.4</p> <p>2022-11-14 20:25:00 : 0.2 : 332.4</p> <p>2022-11-14 20:25:00 : 0.8 : 147.6</p> <p>선속 시작점</p> <p>2미터 등심선</p> <p>좌초 지점</p> |   |
| <사고 선박 좌초 항적도>   |  |   |