

1

최근 5년간('21~'25) 8월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 8월 누적 해양사고는 총 1,455건 발생



- (사고유형) 주요사고*는 충돌 111건(7.6%), 화재·폭발 77건(5.3%), 안전 사고 72건(4.9%), 전복 42건(2.9%), 침몰 26건(1.8%) 순 발생

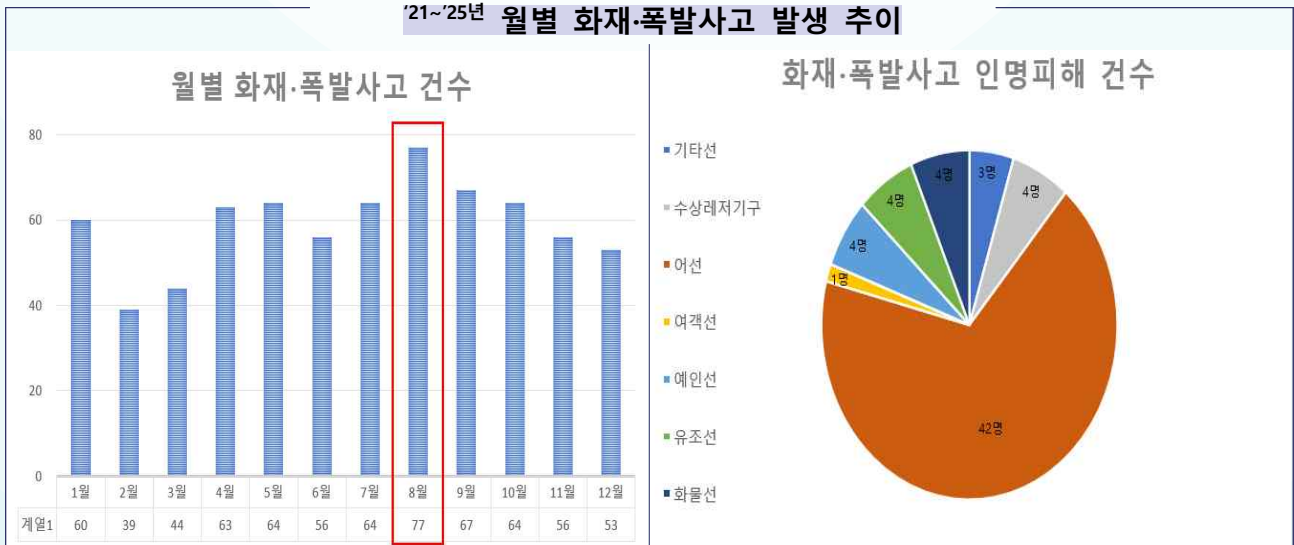
* 주요 해양사고는 인명피해 발생위험이 높은 충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발 및 안전사고를 의미

** 단순 해양사고는 기관손상 444건(30.5%), 부유물감김 153건(10.5%), 침수 128건(8.8%), 좌초 93건(6.4%) 등 순

- 8월은 연중 가장 많은 화재·폭발사고(77건, 월 평균 59건)가 발생하는 시기이며, 최근 5년간 동 사고로 인명피해(부상·사망·실종)는 총 62명

- (발생원인) 주기관 주요 전선 단락, 축전지 노후화, 기관실 내부 인화성 물질(기름 걸레 등) 취급 부주의 등에 의하여 사고 발생

'21~'25년 월별 화재·폭발사고 발생 추이



□ 8월 주요사고 특성

- 하계 휴가 성수기로 동력수상레저기구에 의한 해상교통량 증가와 연중 가장 많은 태풍이 국내로 내습하여 주요사고 위험이 급등하는 시기

'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

- (화재·폭발) 선박 운항자의 시동 전 충분한 선내 환기 후 축전지(배터리)·전선·냉각계통 등 상태 점검 및 필요시 전문가 등의 예방 정비 시행
- (항행안전) 항만 내 입항선의 출항선 피항의무·좌현 대 좌현 통항 등 기초 항법 준수, 항상 철저한 경계 및 안전한 속도 준수
- (해양기상) 태풍 및 풍랑특보 발효·예상 시 조기 대응*이 중요하며, 동해 해역은 3미터 이상 높은 유의파고 발생 가능 → 기상 확인 생활화 중요

* 계류줄 상태 확인·보강, 이동물 고박, 수밀 설비 점검, 비상근무자 배치 등

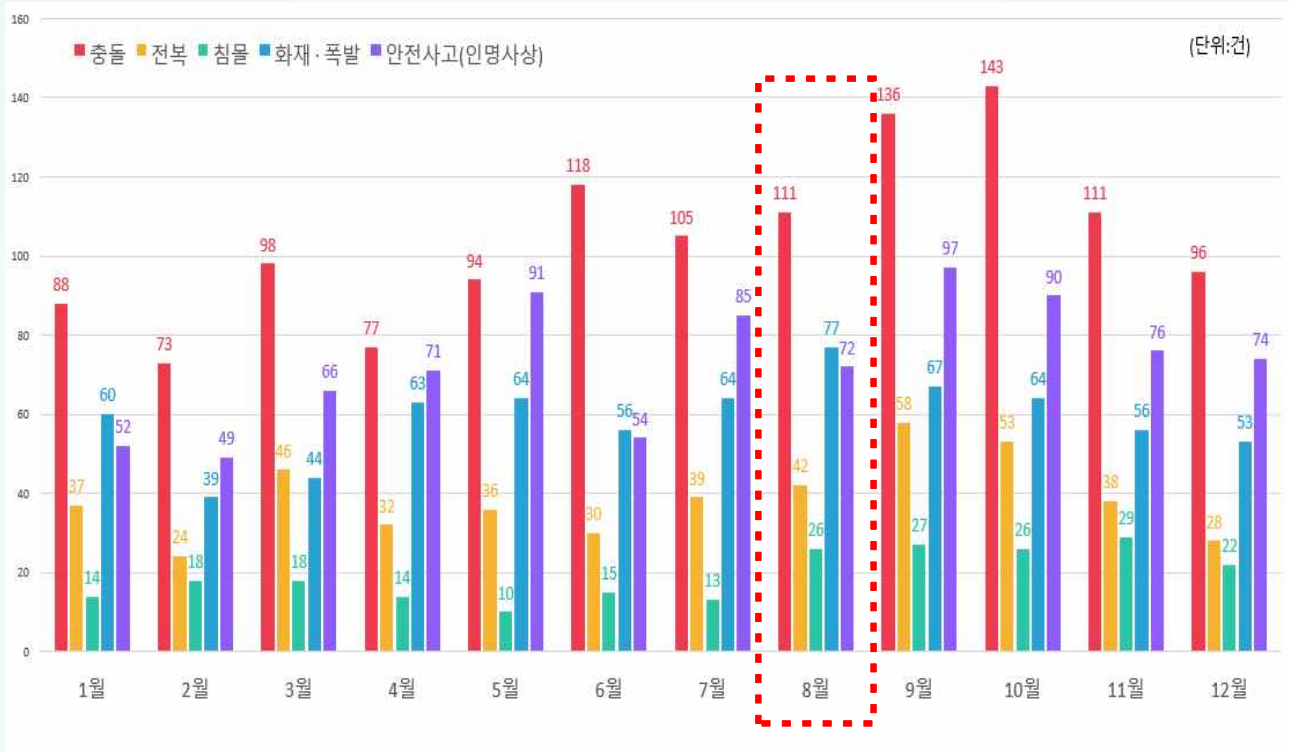
'23~'25년 월별 유의파고 최대값 통계



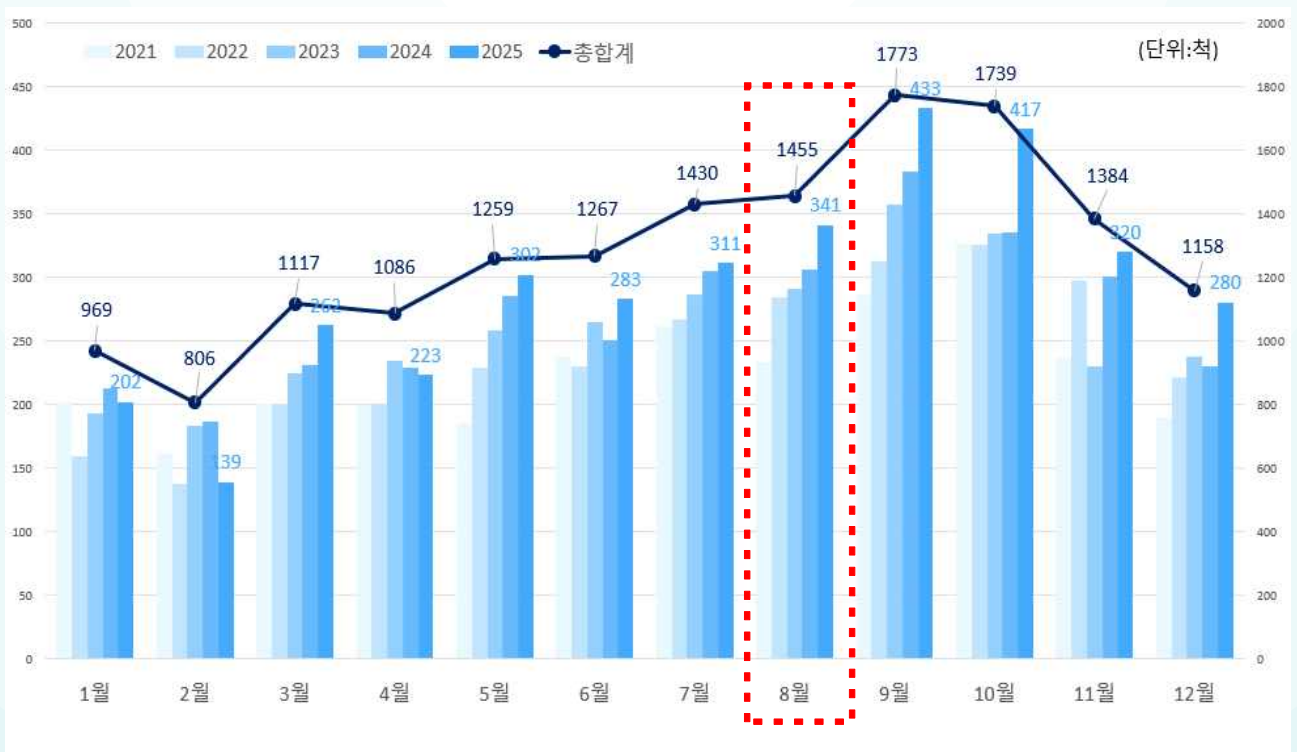
연도	7월			8월			9월			10월			11월			12월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	1.2	1.3	1.4	0.8	2.2	2.8	0.9	1.7	2.5	1.5	1.4	1.7	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	3.0
2024	1.1	1.9	1.2	1.1	2.0	2.2	1.0	1.9	2.9	1.7	2.5	2.9	2.5	2.2	2.3	3.0	3.4	3.1
2025	1.6	2.6	2.8	1.7	2.2	3.1	1.5	2.4	2.0	2.7	3.0	3.2	2.6	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)

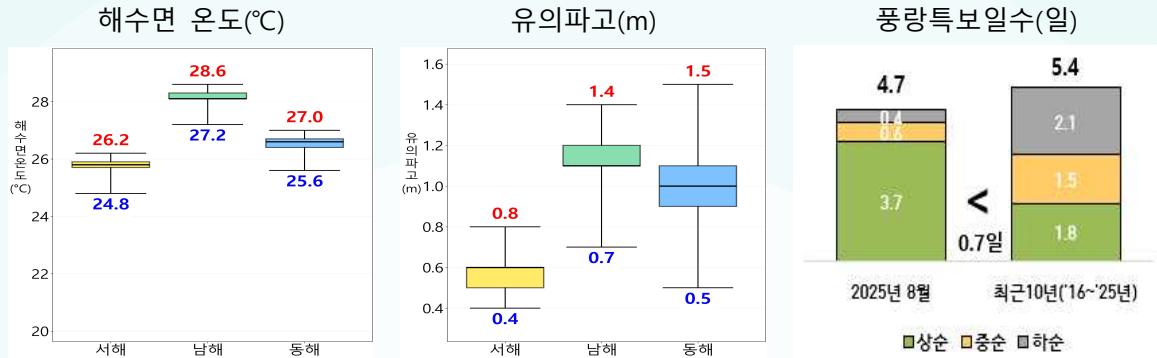


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

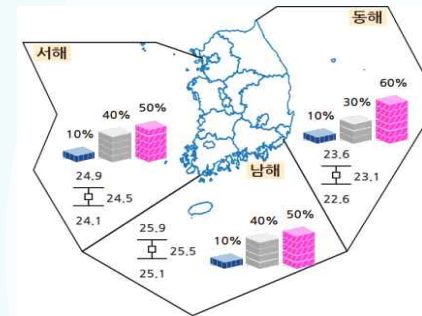


1. 2026년 8월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 8월 해양기후 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 8월 해수면 온도 전망



○ 8월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.

(서해) 평년(24.1~24.9°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.

(남해) 평년(25.1~25.9°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.

(동해) 평년(22.6~23.6°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

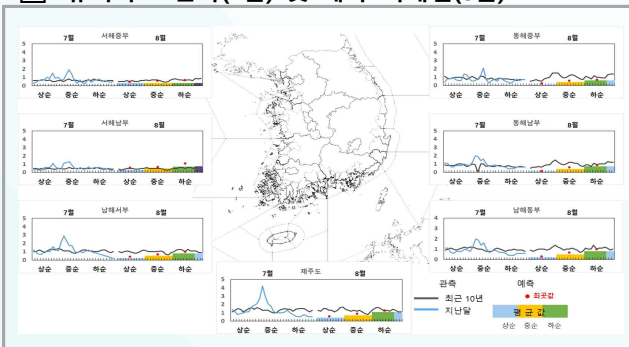
<확률별 해석>

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

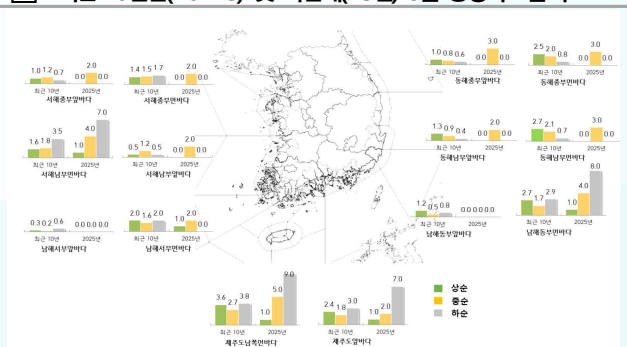


※ 평년범위는 과거 30년(1991-2020년)간 연도별 30개의 평균값 중 대략적으로 33.33%~66.67%에 해당하는 값

■ 유의파고 관측(7월) 및 예측 시계열(8월)



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 8월 풍랑특보일 수



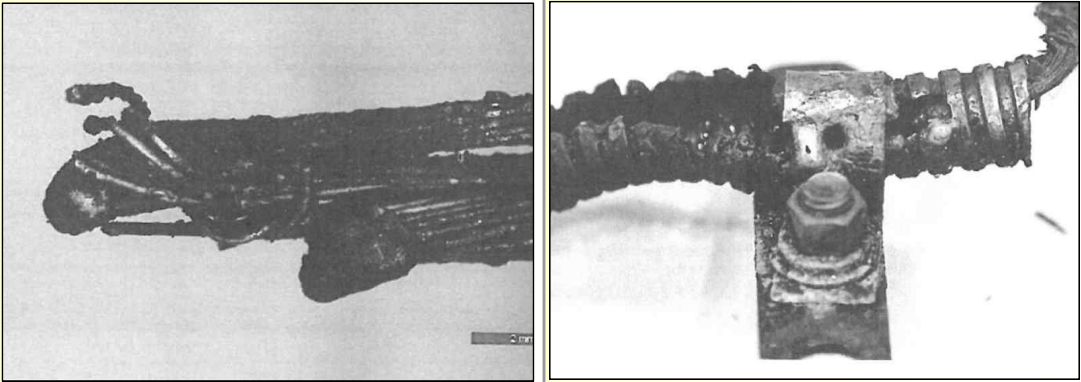
2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(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 화재사건 정비 소홀, 전선 단락

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 24톤, 길이 22.61미터
	일시 장소	2018년 10월 30일 15시 25분경 전라남도 고흥군 소재 택문암등표로부터 방위 96도, 거리 약 4.58마일 해상
	피해 상황	A호는 여수시 임포항을 출항하여 정치망 어장에 도착하여 정치망 어장 부표에 계류줄을 매어 놓고 조업을 시작하던 중 선미 갑판에서 작업하던 선원이 기관실에서 화재를 발견하였으나, 초기 진화에 실패하여 선박은 전소되고 선장은 경미한 화상을 입은 사건임.
	날씨	북서풍 초속 13~15미터, 파고 2~2.5미터, 시정 3해리, 맑은 날씨
원인	이 화재사건은 조업 중 선장의 전기설비에 대한 점검·정비 소홀로 축전지 충전용 전선이 단락하며 발생한 불꽃과 열이 주변의 가연성 물질에 옮겨 붙어 발생한 것이다.	
	이 선박의 침몰은 선장의 기관실 감시 소홀과 초기 대응 실패로 화재 확산 후 진화과정에서 선체 훼손 및 해수 유입으로 부력이 상실되어 발생한 것임.	
교훈	○ 기관실에 설치된 전기설비는 고온의 열과 진동 등으로 노후·손상이 빠르게 진행되어 누전이나 단락 등에 의한 화재의 우려가 크므로 주기적인 점검과 정기적인 절연저항 측정을 통해 절연상태 및 체결 상태 등을 확인하고 정비하여야 한다.	
	○ 선박의 기관실 화재는 초기에 진화될 수 있도록 철저한 비상대응훈련이 필요 하지만, 초기진화에 실패할 경우 가능한 한 빨리 관계기관에 도움을 요청하여야 한다.	
	○ 선박에서의 기관실 화재는 산소의 공급만 차단하여도 화재의 확산을 억제할 수 있다, 따라서 신속하게 기관실로 통하는 모든 통풍구를 차단하여야 한다.	
관련 사진		
	A호 인양 후 기관실 내 축전지 충전용 전선상태	

2. 모터보트 B호 · 수상오토바이 C호 충돌사건

수상레저기구, 선원의 상무

사 건 개 요	선박	B호: 모터보트, 1.83톤, 길이 7.3미터 C호: 수상오토바이, 길이 3.5미터
	일시 장소	2025년 6월 28일 14시 33분경 경상북도 포항시 북구 청하면 소재 방어리항 북방파제끝단으로부터 방 위 약 117도, 거리 약 0.57해리 해상
	피해 상황	B호와 C호는 함께 포항시 구룡포 해수욕장을 출항한 후 목적지인 영덕군 강구항을 향해 포항 연안을 따라 운항 중, C호가 B호로부터 4시 방향 약 20미터 떨어진 거리에서 거의 같은 속도와 같은 침로로 나란히 운항 하던 중 주위 경계를 소홀히 한 채 갑자기 속력을 높여 B호 진로 전방으로 대각도 좌현 변침하며 들어와 횡단을 시도하였고, B호는 음악을 크게 틀 채 주위 경계를 소홀히 하며 고속으로 운항 중 C호가 자기 선박 진로 전방으로 진입하며 횡단을 시도하는 것을 알아차리지 못하고, 충돌 직전해야 이를 알아차려 뒤늦게 좌현 변침하며 피항하였으나 결국 충돌하여 C호 운항자는 사망하였고, 양 선박 모두 파손된 사건임.
	날씨	남서풍 초속 3~5미터, 파고 0.2~0.3미터, 시정 3해리, 흐린 날씨
원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 주간에 수상오토바이 C호가 모터보트 B호의 우현 뒤쪽에서 나란히 운항하던 중 갑자기 속력을 높여 B호의 진로 전방 으로 횡단을 시도하다 발생한 것이나, B호가 경계를 소홀히 한 채 안전한 속력을 유지하지 않은 것도 일부 원인임.	
교훈	- 모든 선박(기구)은 경계 업무를 수행하면서 휴대전화 영상을 보거나 음악을 큰소리로 틀거나 하는 등 경계에 장애가 되는 행동을 하지 않아야 한다. - 모든 선박(기구)은 다른 선박(기구)과의 충돌을 피하거나 상황을 판단 하기 위한 시간과 공간을 확보하기 위해 다른 선박 등과 충분한 거리를 두고 안전한 속력으로 운항해야 한다.	
관 련 사 진	 	
	모터보트 B호 및 수상오토바이 C호 손상 부위	