

1

최근 5년간('21~'25) 10월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 10월 누적 해양사고는 총 1,739건 발생



○ (사고 유형) 주요사고*는 충돌 143건(8.2%), 안전사고 90건(5.2%), 화재·폭발 64건(3.7%), 전복 53건(3.0%), 침몰 26건(1.5%) 순 발생

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

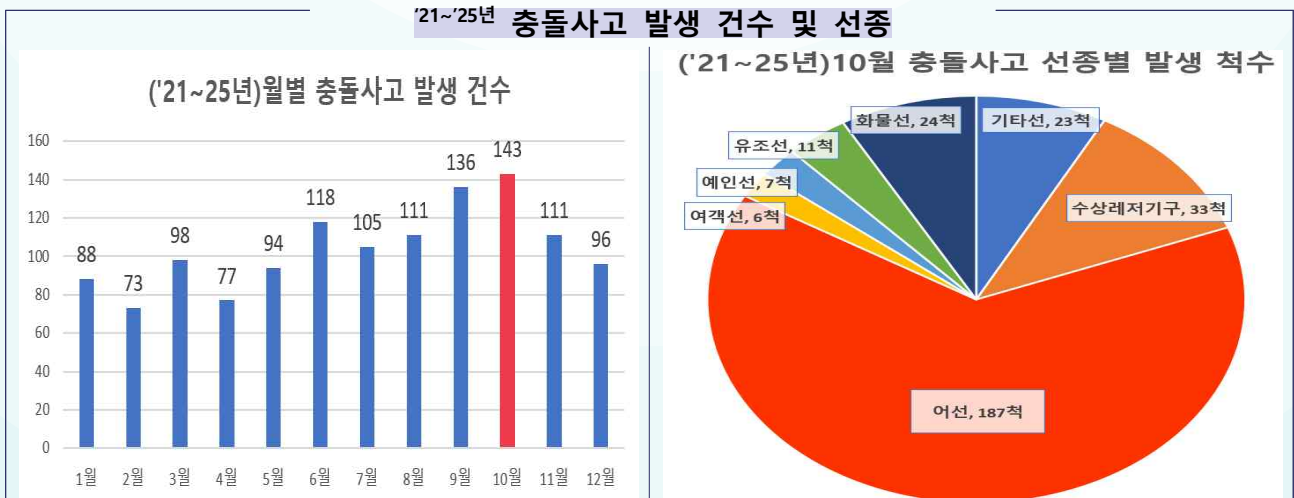
** 단순 해양사고는 기관손상 560건(32.2%), 부유물감김 225건(12.9%), 침수 123건(7.1%), 좌초 94건(5.4%) 등

○ (사고 현황) 10월에는 충돌사고가 가장 많이 발생(1,250건 중 11.4%)하고, 충돌로 인한 연평균 사망·실종자는 11명, 부상자는 155명 발생

- (선종별) 10월 충돌사고 발생 선박은 총 291척으로 어선 187척(64.3%), 비어선* 71척(24.4%) 수상레저기구 33척(11.3%) 순 발생

* 화물선 24척(8.3%), 기타선 23척(7.9%), 유조선 11척(3.8%), 예인선 7척(2.4%), 여객선 6척(2.1%)

'21~'25년 충돌사고 발생 건수 및 선종



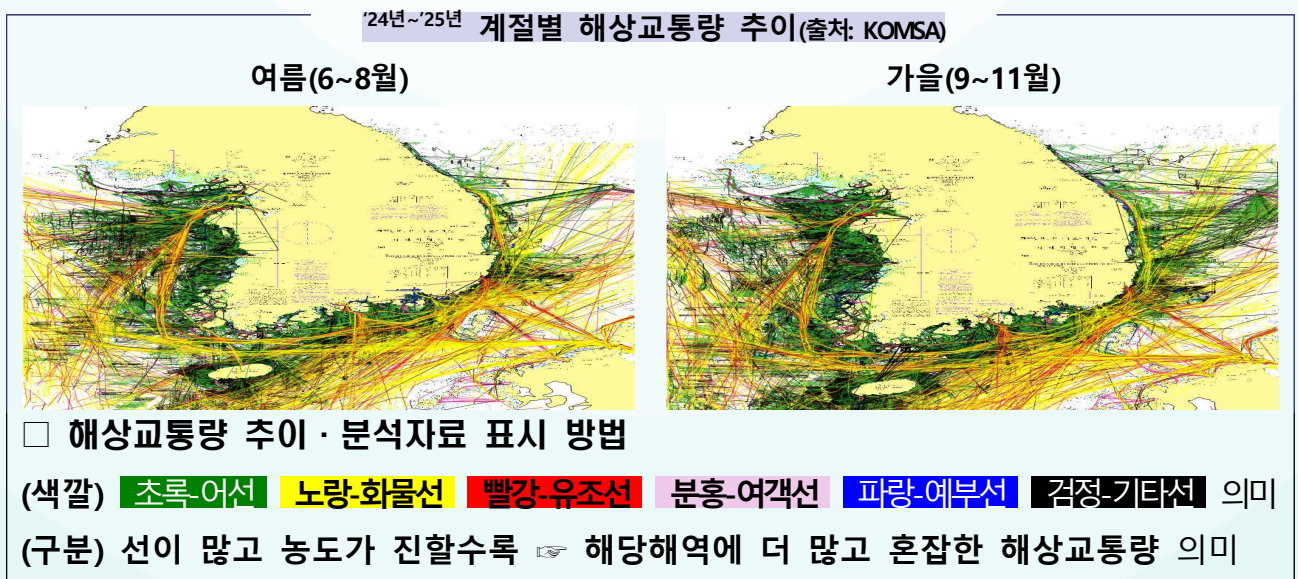
□ 10월 주요사고 특성

- 본격적 성어기를 맞아 빈번한 어선 입출항 등으로 해상교통량이 증가하므로 입출항 항로 및 조업 밀집 해역 운항 시 각별한 주의 필요

□ 가을철 해역별 특성

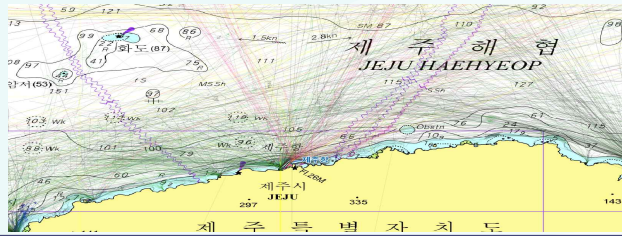
- (해역별 사고) 가을철 해역별 사고 현황은 여름철 대비 증가하는 추세이며, 제주·서귀포항(38건), 평택·당진항(9건), 장항항·군산항(8건) 順 증가

'21년~'25년 여름→가을 주요 해역별 사고 현황			
(단위: 척수)			
해역	여름	가을	증감
부산거제수역(옥포, 장승포)	7	7	0
대산항 및 진입수로	14	15	▲1
마산항, 진해항, 진해만(가덕수로)	21	15	△6
동해항, 묵호항, 속초항, 삼척항	15	19	▲4
평택항, 당진항	13	22	▲9
삼천포, 통영항, 통영해만, 견내량수로	28	33	▲5
장항항, 군산항 및 진입수로	35	43	▲8
여수항, 광양항 및 진입수로	59	44	△15
목포항 및 진입수로	70	67	△3
울산항(미포만포함), 포항항	97	78	△19
제주항, 서귀포항	41	79	▲38
인천항 및 진입수로	76	81	▲5
부산항 및 진입수로	116	111	△5
서해 영해	1413	2081	▲668
남해 영해	1721	1837	▲116
동해 영해	510	551	▲41

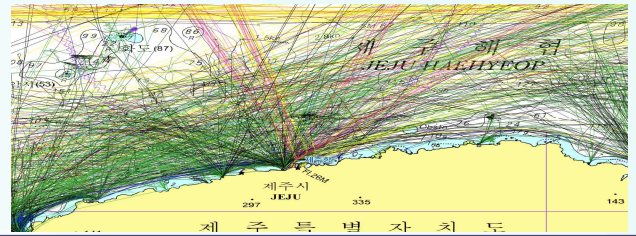


- (계절별 특성) 가을철은 연안 해역 어선·낚시어선(초록)의 해상교통량이 집중되고, 어업생산량은 여름철 대비 가을철에 증가(10월 최대)

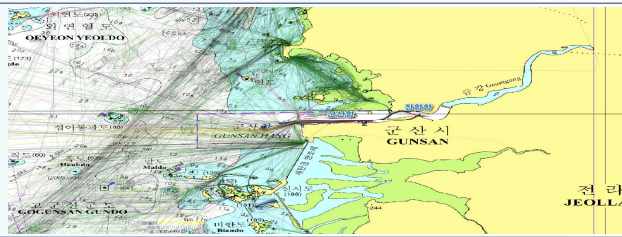
'24년~'25년 해역별 해상교통량 분석자료(출처 KOMSA)



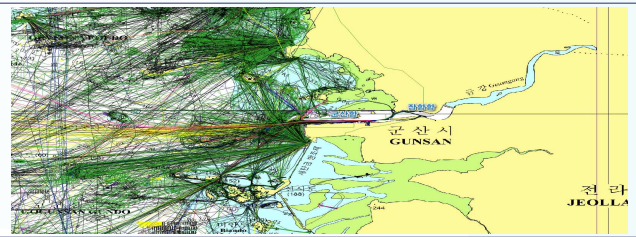
<제주항(여름)>



<제주항(가을)>

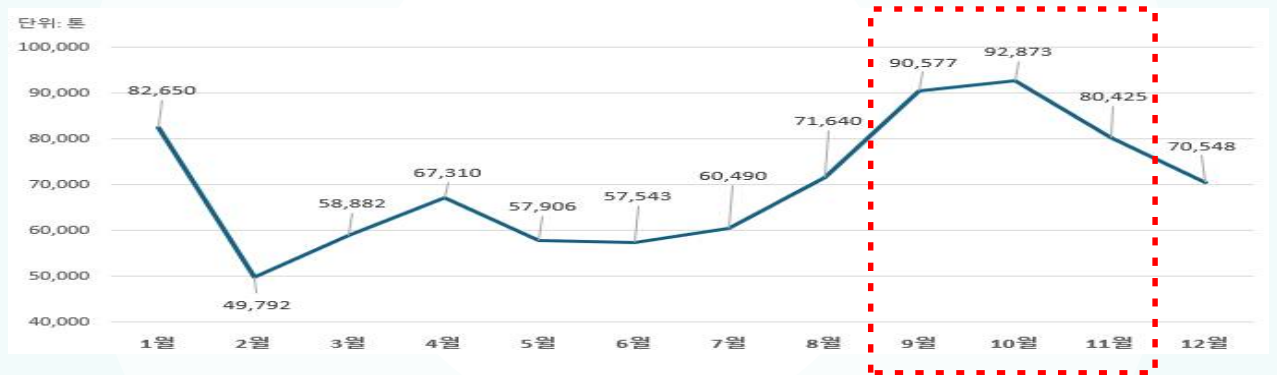


<군산항.장항항(여름)>



<군산항.장항항(가을)>

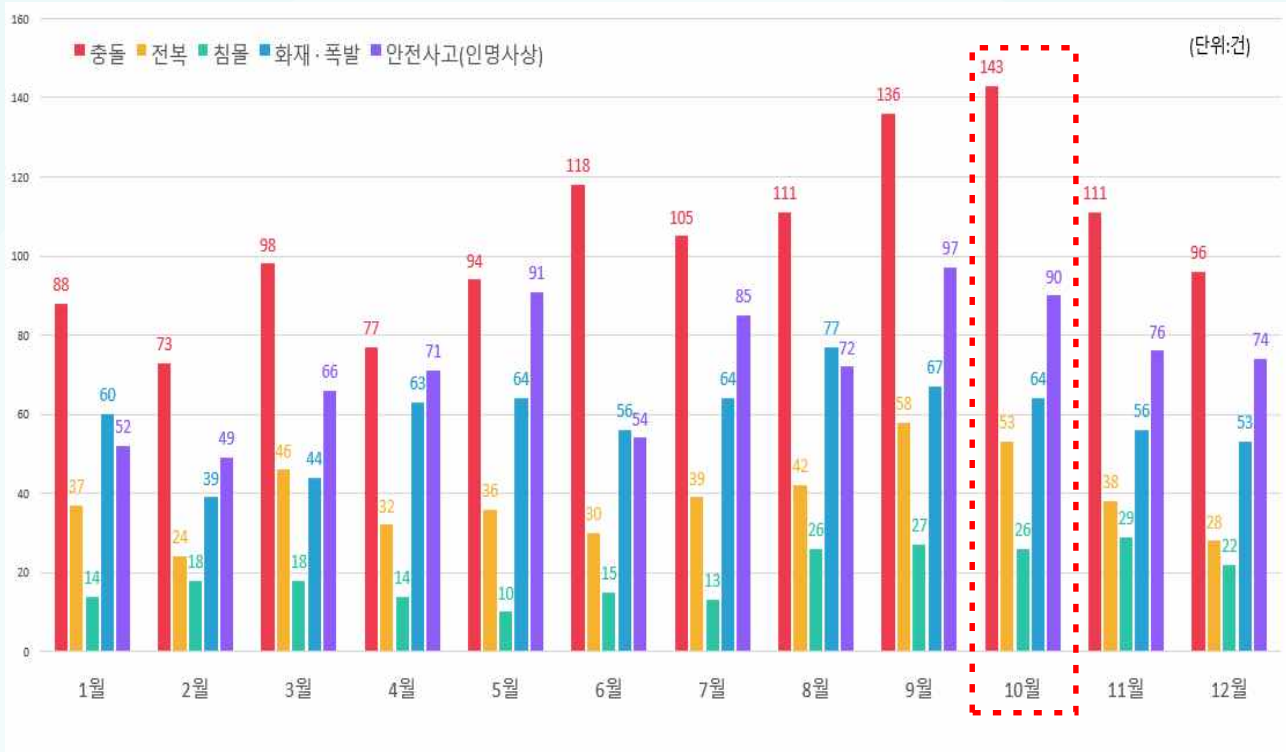
'24년 연근해어업 어업생산량(출처: 국가통계포털(KOSIS))



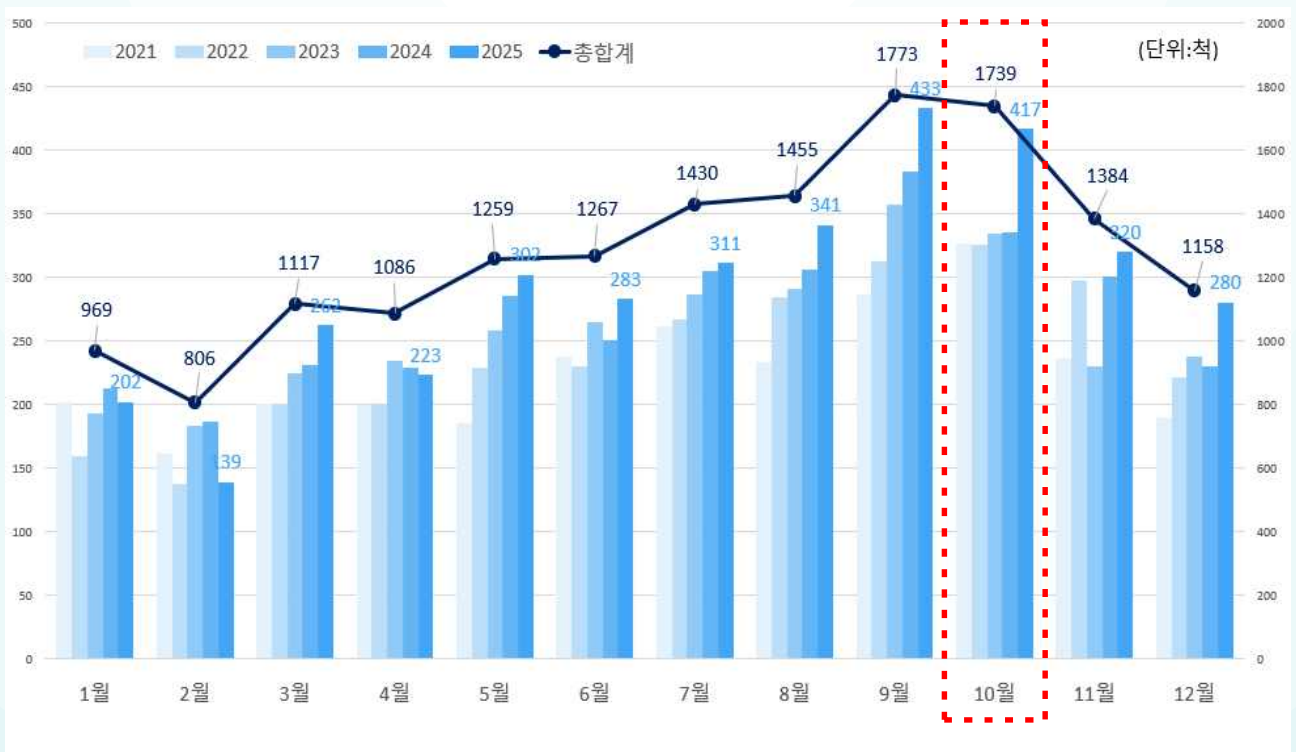
□ 해양사고 예방대책(충돌)

- (발생 원인) 선박 운항자의 경계 소홀, 항행법규 위반, 조선 부적절 등 운항과실에 의하여 주로 발생
 - (경계 소홀) 조업·낚시 중 주변 상황에 대한 경계를 늦추거나 항해 중 상대선의 침로·속력 변화를 지속적으로 확인하지 않아 발생
 - 조업·정류 중에도 시각·청각·레이더 등 가용 수단을 모두 활용하여 주변 선박의 이동 상황에 대한 철저한 경계 필요
 - (항행법규 위반) 상대가 피해 갈 것이라는 예단으로 충돌을 회피하기 위한 기본적인 항법(좌현대좌현, 피항선의무 등)을 준수하지 않아 발생
 - 충분한 시간과 거리를 확보하여 항법을 준수한 조기 피항 조치 필요

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

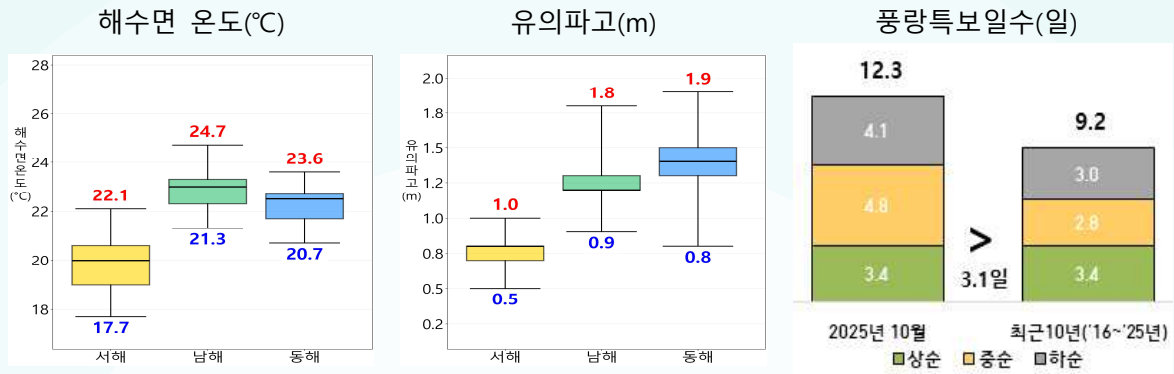


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

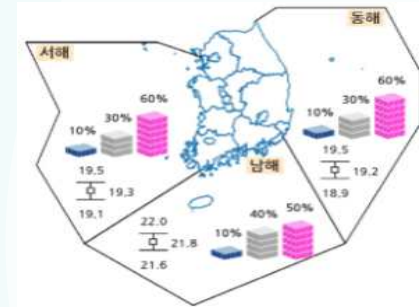


1. 2026년 10월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 10월 해양기후 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 10월 해수면 온도 전망



○ 10월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.

(서해) 평년(19.1~19.5°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

(남해) 평년(21.6~22.0°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.

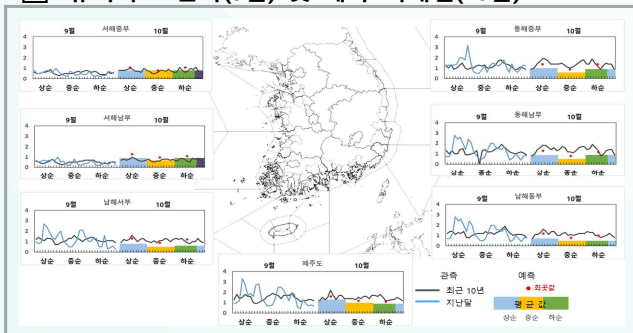
(동해) 평년(18.9~19.5°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.

<확률별 해석>

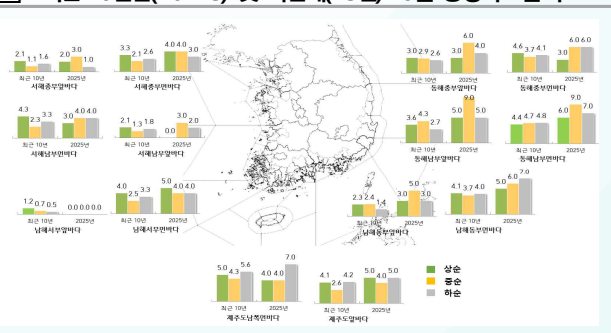
확률 (낮음: 비슷: 높음)	해설
높을 확률이 50% 이상	평년보다 높겠음
(낮음(20):비슷(40):높음(40))	평년보다 대체로 높겠음
비슷 확률이 50%이상 또는 (낮음(30):비슷(40):높음(30))	평년과 비슷하겠음
(낮음(40):비슷(40):높음(20))	평년보다 대체로 낮겠음
낮을 확률이 50% 이상	평년보다 낮겠음

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

■ 유의파고 관측(9월) 및 예측 시계열(10월)



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 10월 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)

주요 사고 사례

1. 낚시어선 A호 · 모터보트 B호 충돌사건

조종 부적절, 경계 소홀

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 연안복합어업, 9.77톤, FRP B호: 모터보트, 3.81톤, FRP
	일시 장소	2021년 11월 5일 06시 39분경 (제주특별자치도 서귀포시 성산포항 서방파제등대로부터 166도, 거리 0.15해리 해상)
	피해 상황	A호는 우도 인근 해상에서 조업을 마친 후 성산포항 성산부두에 접안하기 위해 입항하던 중 성산포항을 출항하고 있던 B호를 발견하지 못하였고, B호는 조업지인 우도 인근 해상을 향해 성산포항을 출항하던 중, 약 150미터 거리에서 A호를 발견하였으나, 상대선의 선수 앞쪽으로 지나가면 될 것으로 생각하고 상대선 전방을 비스듬히 횡단하던 중 충돌하여 양 선박 선체가 일부 손상되고, B호 선원 3명이 부상을 입게 된 사건임
	날씨	날씨는 맑음, 바람은 북동풍 초속 약 2~4미터, 파고 약 0.1미터
원인	이 충돌사건 시정이 좋은 야간에 성산포항 항내를 좌현 통항하면서 출항하던 B호가 입항하던 A호의 진로 전방을 횡단하여 발생한 것이나, A호가 B호의 오른쪽을 빠른 속력으로 항행하면서 경계를 소홀히 하고 적절한 피항조치를 취하지 않은 것도 일부 원인임	
교훈	- 모든 선박은 주변 상황 및 다른 선박과의 충돌의 위험을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각, 레이더 등 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 이용하여 항상 적절한 경계를 유지하여야 한다. - 충돌에 임박하여 우현 변침을 하는 경우 오히려 충돌 위험이 더 커질 수 있는 경우에는 선박의 진행을 완전히 멈추거나 후진하여 충돌을 피하여야 한다.	
관련 사진	남시어선 A호·모터보트 B호 충돌 상황도	

2. 여객선 A호 · 준설선 B호 등 3척 충돌사건

안일한 생각, 조류 영향

사 건 개 요	선박	A호: 여객선, 8,742톤, 강 B호: 펌프준설선, 2,790톤, 강
	일시 장소	2018년 10월 8일 07시 20분경 (전라북도 군산항 국제여객터미널로 동단으로부터 진방위 304도 방향 약 0.1해리 해상)
	피해 상황	A호는 군산항 국제여객터미널로 항해하던 중이었고, B호는 A호의 입항 예정시각을 통보받고 여객터미널에서 0.1마일 떨어진 해역으로 피항하여 정박 중이었음 A호 선장은 B호의 정박위치와 금강하구둑 갑문개방 사실을 알고 있었으나, 평상시와 같이 B호와 근접하여 통과하도록 조선하다가 선체가 금강하구둑 방류수로 인한 강한 조류에 떠밀리면서 B호를 피하지 못하여 상기 일시 및 장소에서 A호 우현 중앙부와 B호 좌현 선수부가 충돌한 사건임
	날씨	날씨는 맑음, 바람은 북동풍 초속 약 6~8미터, 파고 약 1미터
원인	이 충돌사건은 금강하구둑 갑문 개방으로 유속이 증가한 상태에서 A호 선장이 예선을 1척만 사용하고 평상시와 같이 정박 중이던 B호와 근접하여 통과하도록 조선하다가 선체가 조류에 떠밀리면서 발생한 것임	
교훈	- 모든 항행선박은 레이더에 의한 관측 등 경계를 철저히 유지하여 충분한 시간적 여유를 두고 충돌을 피하기 위한 적절한 동작을 취하여야 한다. - 정박 중일지라도 경계를 소홀히 해서는 안되고, 충돌의 위험이 발생한 경우 다른 신호로 오인되지 아니하는 방법으로 음향, 발광 또는 탐조등 등에 의한 주의환기신호를 하여야 한다. - 선장은 부두 접안시 선박의 상태, 조류 영향, 주변 상황, 예선 지원상황 등을 충분히 고려하고, 정박선이 있는 경우 안전한 이안거리가 확보될 수 있도록 조치하여야 한다.	
관련 사진		
	여객선 A호 손상 사진	
		준설선 B호 및 부속선 전경