해양수산부 중앙해양안전심판원

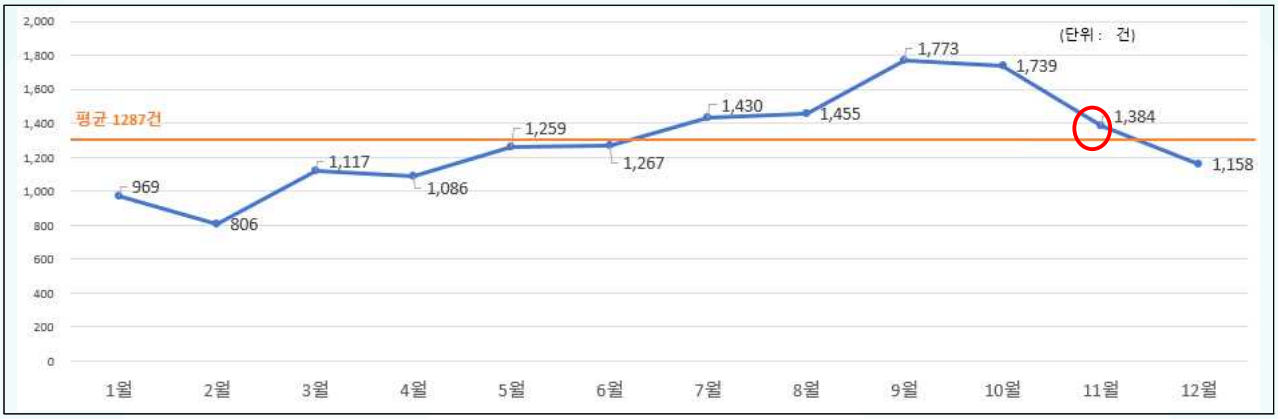
2026년 11월 해양사고 예방정보

Ministry of Oceans and Fisheries Korea Maritime Safety Tribunal

1 최근 5년간('21~'25) 11월 해양사고 현황



□ (현황) 최근 5년간 11월 누적 해양사고는 총 1,384건 발생



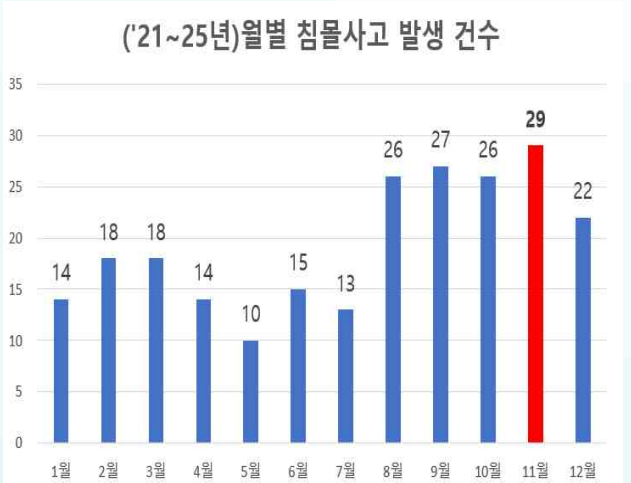
○ (**사고 유형**) 주요사고*는 **충돌 111건(8.0%)**, 안전사고 76건(5.5%), 화재·폭발 56건(4.0%), 전복 38건(2.7%), **침몰 29건(2.1%)** 順 발생

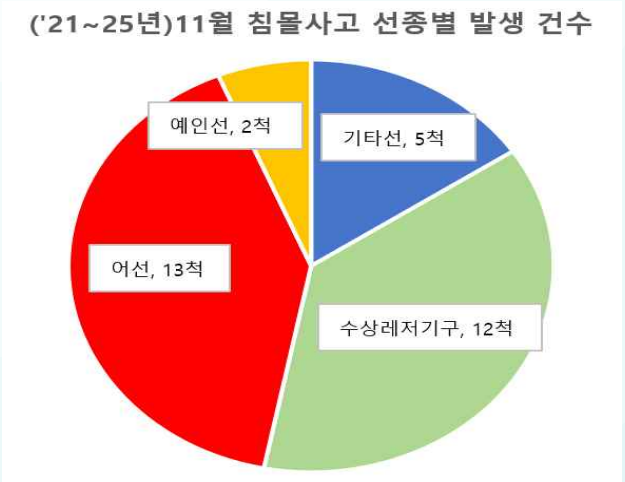
* 주요 해양사고는 물적·인적피해 발생위험이 높은 **충돌, 전복, 침몰, 화재·폭발** 및 **안전사고**를 의미
** 단순 해양사고는 기관손상 428건(30.9%), 부유물감김 170건(12.3%), 침수 105건(7.6%), 좌초 84건(6.1%) 등

○ (**사고 현황**) 11월은 연중 **침몰사고**가 **가장 많이** 발생(전체 232건 중 12.5%)하고, 이로 인한 **사망·실종자**는 **14명**(전체 29명 중 48.3%) 발생

- 11월 침몰사고 **발생 선박**은 총 32척으로 **어선 13척(40.6%)**, 수상레저기구 12척(37.5%), 기타선 5척(15.6%), 예인선 2척(6.3%) 順 발생

'21~'25년 침몰사고 발생 건수 및 선종





□ 11월 주요사고 특성

○ 11월은 이동성 고기압과 대기 불안정으로 **잦은 풍랑특보***가 발표되는 시기로 운항자의 **기상정보 확인 철저** 및 소형선박은 기상악화시 **과감한 피항 조치** 필요

* (11월) 최근 10년간 풍랑특보 발표일: 9.3일 / '25년 풍랑특보 발표일: 9.2일 (출처: 기상청 「해양 기상·기후정보」)

□ 침몰사고 해역별 · 선령별 발생 현황

'21년~'25년 침몰사고 해역별 발생 현황

(단위: 척수)

선종 / 해역	어선	기타선	예인선	화물선	수상레저기구
공해	2	1	1	1	0
남해영해	58	12	0	0	43
서해영해	18	4	0	1	12
동해영해	20	1	1	0	5
항계·진입수로	20	13	5	1	21

'21년~'25년 침몰사고 선령별 발생 현황

(단위: 척수)

선령 / 선종	10년 미만	10년~20년 미만	20년~30년 미만	30년~40년 미만	40년 이상
어선	13	39	49	15	1
기타선	2	0	5	8	4
예인선	0	1	0	2	4
화물선	1	1	0	1	0

*참고) 수상레저기구 및 선령 미상 선박 제외

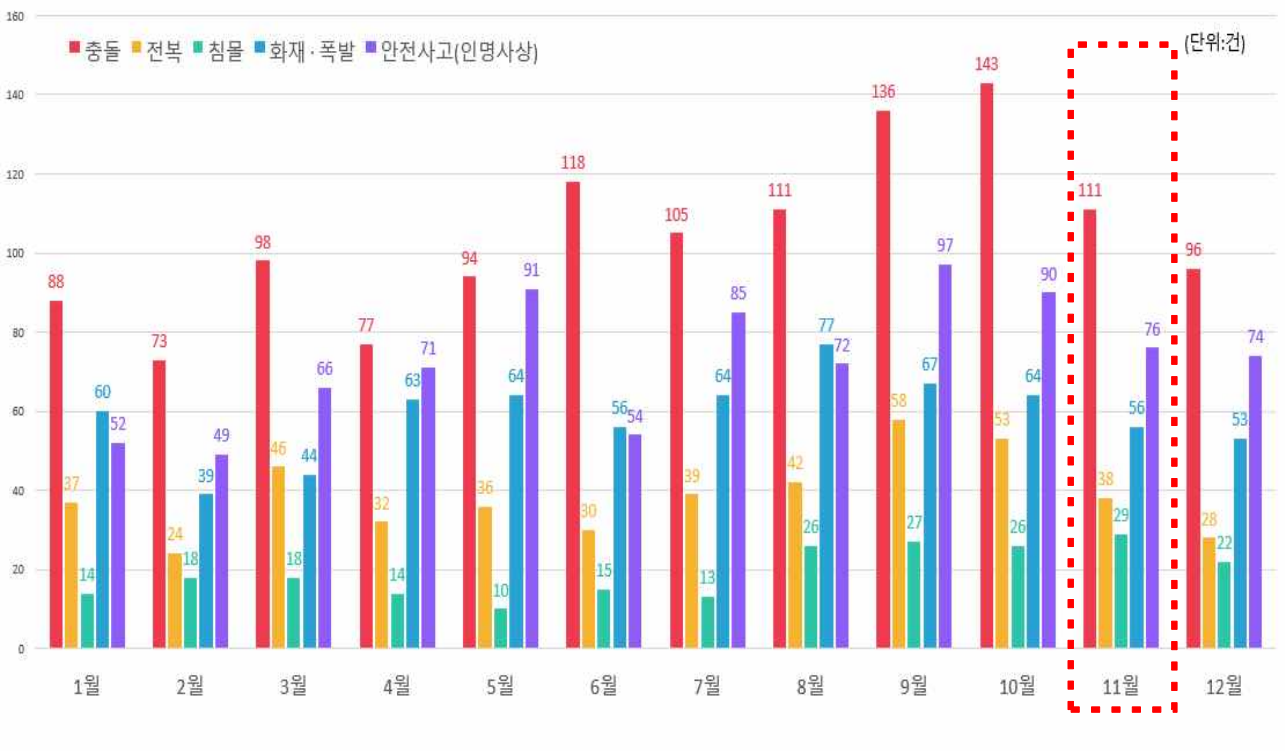
□ 해양사고 예방대책(침몰)

○ (**발생 원인**) 침몰사고는 운항자의 출항준비 불량, 황천대비 미흡 및 여객·화물 적재불량 등에 의하여 주로 발생

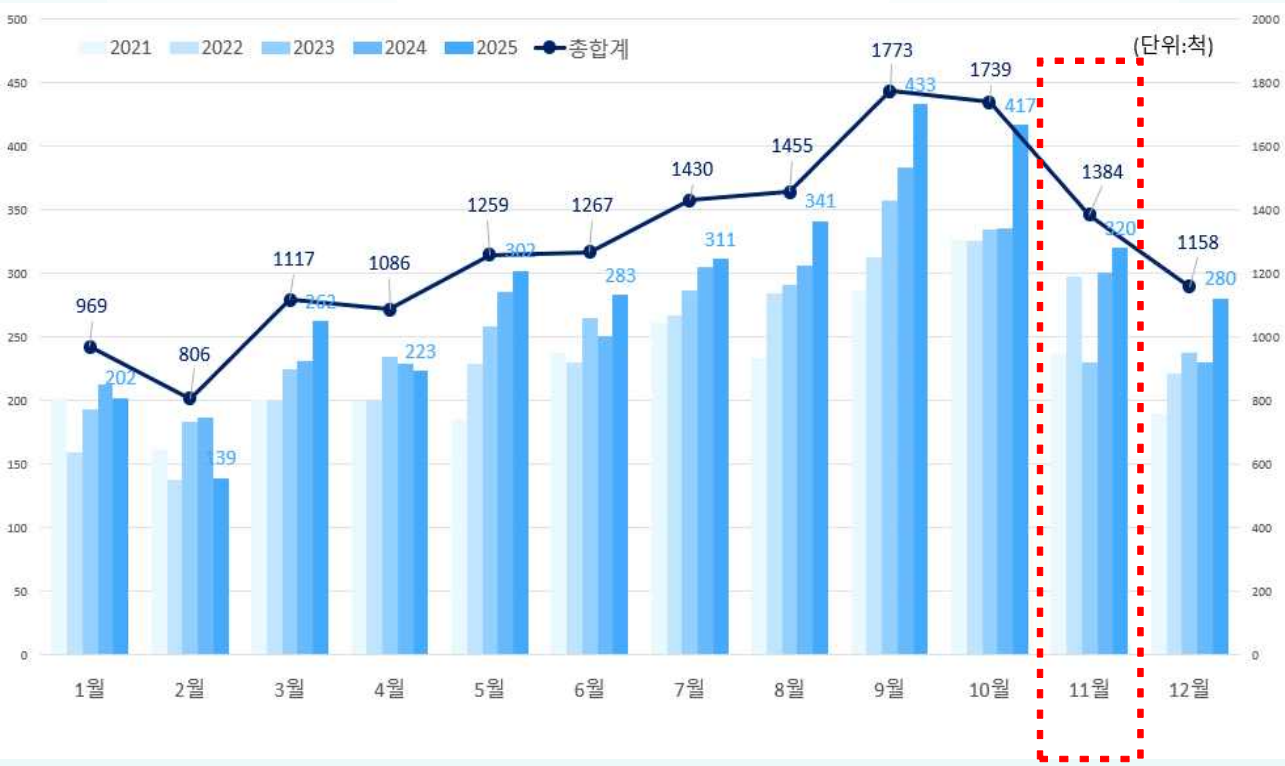
- (**출항준비 불량**) 풍랑주의보 등 기상예보 미확인, 어구·화물 고박 상태 점검 소홀로 발생 → **기상정보** 및 **고박상태 확인** 중요
- (**황천대비 미흡**) 어창덮개·출입문 등 개구부 개방, 배수구 막힘 등 배수불량으로 발생 → **수밀 상태 유지·배수 상태 점검** 중요
- (**적재 불량**) 만재흘수선 초과, 편중 적재 등 선체 횡경사로 발생 → **적재 한도**를 **준수**하고 **어구·화물을 균등**하게 **적재** 필요

2 최근 5년간 월별 해양사고 현황('21~'25년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)



2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

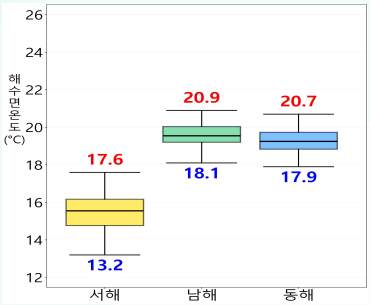


3 기상정보

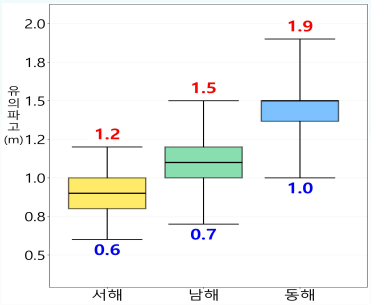
1. 2026년 11월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ **11월 해양기후 특성**(최근 10년('16~'25년))

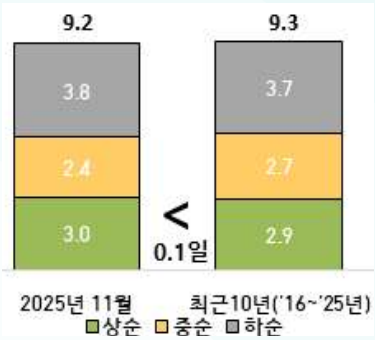
해수면 온도(℃)



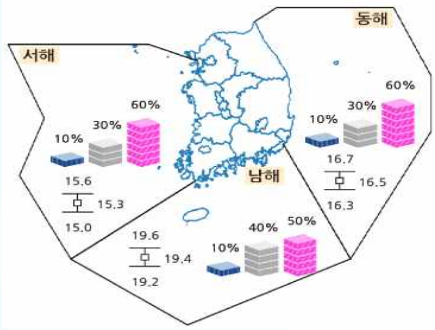
유의파고(m)



풍랑특보일수(일)



○ **'26년 11월 해수면 온도 전망**





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

○ **11월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.**

(서해) 평년(15.0~15.6℃) 보다 높을 확률이 60%입니다.

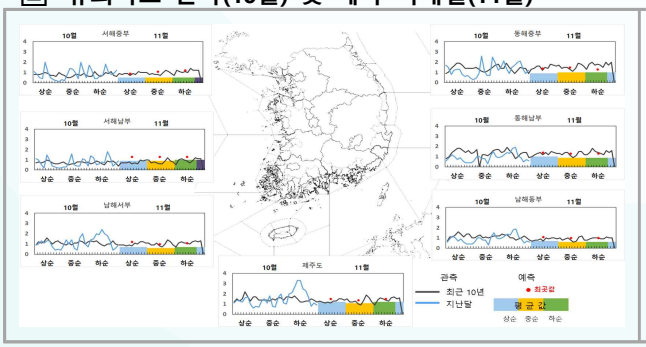
(남해) 평년(19.2~19.6℃) 보다 높을 확률이 50%입니다.

(동해) 평년(16.3~16.7℃) 보다 높을 확률이 60%입니다.

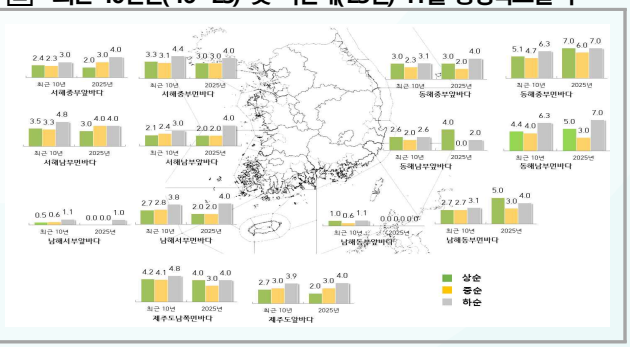
<확률별 해석>

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

▣ 유의파고 관측(10월) 및 예측 시계열(11월)



▣ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 11월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 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)

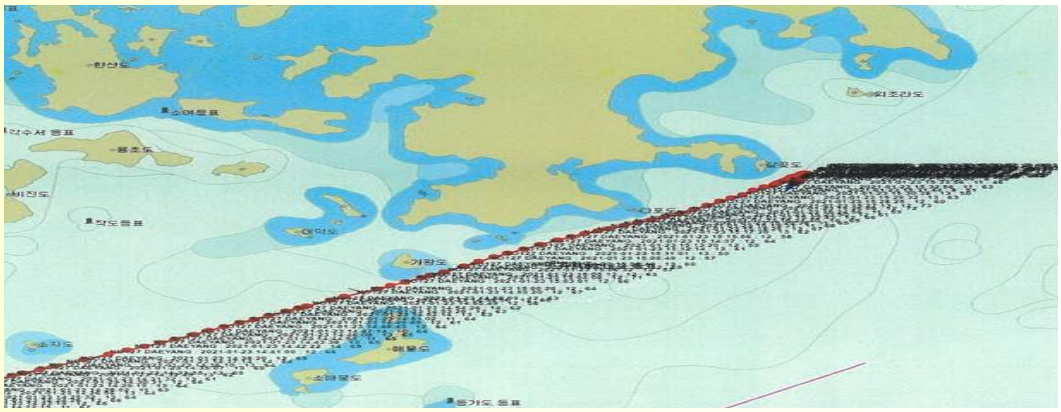
4 주요 사고 사례

1. 어선 A호 침몰사건 기상악화, 황천항해

<table>
<tr><td rowspan="4">사건개요</td><td>선박</td><td>A호: 어선, 기선권현망어업, 339톤, 강</td></tr>
<tr><td>일시
장소</td><td>2021년 1월 23일 16시 04분경
(거제시 남부면 소재 갈곶도 남쪽 끝단에서 방위 125도, 거리 약 0.62해리 해상)</td></tr>
<tr><td>피해
상황</td><td>A호는 2021년 1월 23일 06시 29분경 조업지에 도착하여 같은 선단의 조업선들로부터 고등어와 메가리 등의 어획물을 넘겨받은 후 3번 어창부터 7번 어창까지의 캔버스는 덮지도 아니한 상태로 조업지를 떠나 부산광역시 남항을 향해 항해하였고,

당시 풍랑주의보가 발효된 해상에서 2.5미터의 높은 파도로 인하여 해수가 선체로 유입되어 선박은 침몰하여 선원 2명이 실종 및 선원 1명이 사망한 사건임</td></tr>
<tr><td>날씨</td><td>풍랑주의보, 바람 북동풍 초속 약 14~16미터, 파고 약 2.5~3.0미터</td></tr>
<tr><td colspan="2">원인</td><td>이 침몰사건은 풍랑주의보가 발효된 상황에서 안전한 해역이나 항구로 피항하지 아니하고 파도를 정선수로 받으며 빠른 속력으로 항해하다가 선내에 유입된 다량의 해수가 어창과 갑판에 고이면서 선박의 부력과 복원력을 상실하게 되어 발생한 것임</td></tr>
<tr><td colspan="2">교훈</td><td>ㅇ 바다에서 조업 중 악천후를 만날 경우 해수가 유입될 수 있는 개구부를 닫고, 이동물을 고박하며, 배수구가 막히지 않도록 하는 등 황천항해 대비를 철저히 하여야 한다.

ㅇ 기상악화로 항해가 힘들 것으로 예상되는 경우 선박의 크기 및 육지와의 거리, 바람의 방향 및 세기 변화 등을 고려하여 조기에 피항 조치를 취하여야 한다.

ㅇ 항해사는 기상이 악화될 경우 정선수 좌·우 30도 방향에서 파도를 받으면서 보침성을 유지할 수 있는 최소한의 속력으로 조선(Heave-to)하거나, 정선미 좌.우 30도 방향에서 파도를 받도록 조선(Scudding)을 하여야 한다.</td></tr>
<tr><td colspan="2">관련
사진</td><td>
어선 A호 운항 항적도</td></tr>
</table>

2. 예인선 B호 침몰사건 안일한 생각, 관리 소홀

<table>
<tr><td rowspan="3">사건개요</td><td>선박</td><td>B호: 예인선, 70톤, 강</td></tr>
<tr><td>일시
장소</td><td>2023년 10월 9일 14시 16분경
(경상북도 포항시 영일만항 역무선 부두 해상)</td></tr>
<tr><td>피해
상황</td><td>B호는 작업을 마치고 2023년 10월 6일 20시 00분경 포항시 영일만항 부선 C호 옆에 계류하였고, 이후 선박 운항스케줄을 관리하는 소장이 10월 10일경 출항할 것이라는 소식을 선장에게 전하였고,

이 소식을 들은 B호 선장은 같은 회사에서 운영하는 부선 C호 선두에게 상륙 사실을 알리고 승선원 모두 선박을 두고 상륙을 나갔으며, 이후 선미 우현 파공부위로 해수가 유입되어 선박이 침수 후 침몰하여 전손된 사건임</td></tr>
<tr><td></td><td>날씨</td><td>날씨 맑음, 바람 동풍 초속 약 5미터, 파고 약 1~2미터</td></tr>
<tr><td colspan="2">원인</td><td>이 침몰사건은 선장이 안전관리 인력을 지정하지 않은 채 선원 전원을 장시간 하선시켜, 선미 우현 파공으로 인한 침수에 적절히 대처하지 못해 발생한 것이나, 노후 선체에 대한 점검과 정비를 소홀히 한 점도 일부 원인임</td></tr>
<tr><td colspan="2">교훈</td><td>ㅇ 선장 또는 선장이 지정하는 자는 1일 1회 선내를 순시하여 안전에 관하여 필요한 사항을 검사·정비하고 그 사실을 항해일지에 기록하여야 한다.
ㅇ 선장은 해원을 지휘·감독하는 사람으로서 기관부의 주요 작업도 항상 관심을 가지고 필요한 지시 등을 하여야 한다.
ㅇ 선령이 많은 노후 선박은 선체 외판 및 내부 강재 등을 면밀하게 살펴서 선체 손상 부위가 있다면 즉시 수리해야 한다.</td></tr>
<tr><td colspan="2">관련
사진</td><td>
예인선 B호 침몰 과정</td></tr>
</table>