

1

최근 5년간('21~'25) 5월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 5월 누적 해양사고는 총 1,259건 발생



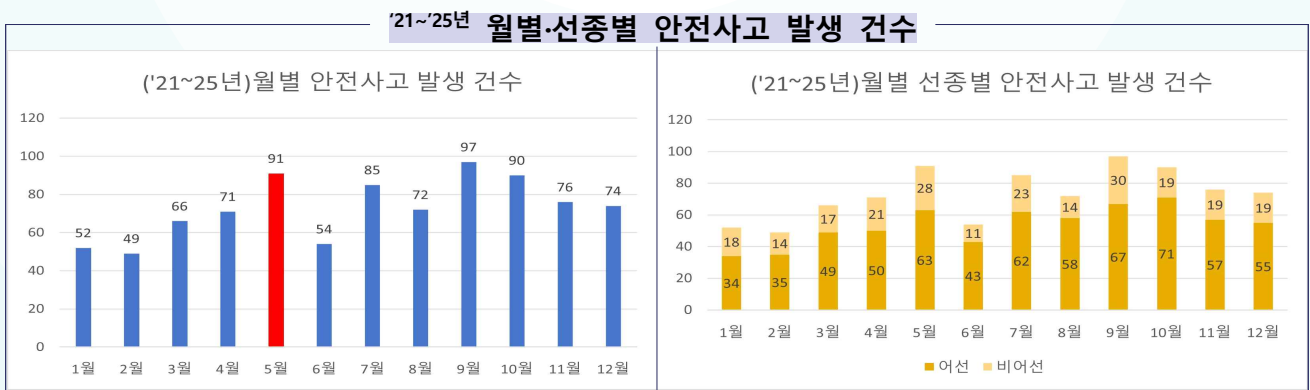
○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 94건(7.5%), 안전사고 91건(7.2%), 화재·폭발 64건(5.1%), 전복 36건(2.8%), 침몰 10건(0.8%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 387건(30.7%), 부유물감김 181건(14.4%), 침수 90건(7.1%), 좌초 58건(4.6%) 등 순

○ 5월은 안전사고* 발생 건수가 급증하는 것으로 분석됨

* 충돌, 전복, 침몰 등과 무관하게 사람이 사망·실종 또는 부상을 입은 사고



《월별 해양사고 및 안전사고 발생건수 비율 비교》

	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
최근 5년 월별 해양사고 발생 누적건수 (A)	969건	806건	1,117건	1,086건	1,259건	1,267건	1,430건	1,455건	1,773건	1,739건	1,384건	1,158건
최근 5년 안전사고 누적건수 (B)	52건	49건	66건	71건	91건	54건	85건	72건	97건	90건	76건	74건
사고발생률 (B/A)	10.4%	9.8%	13.2%	14.2%	18.2%	10.8%	17.0%	14.4%	19.4%	18.0%	15.2%	14.8%

□ 5월 주요사고 특성

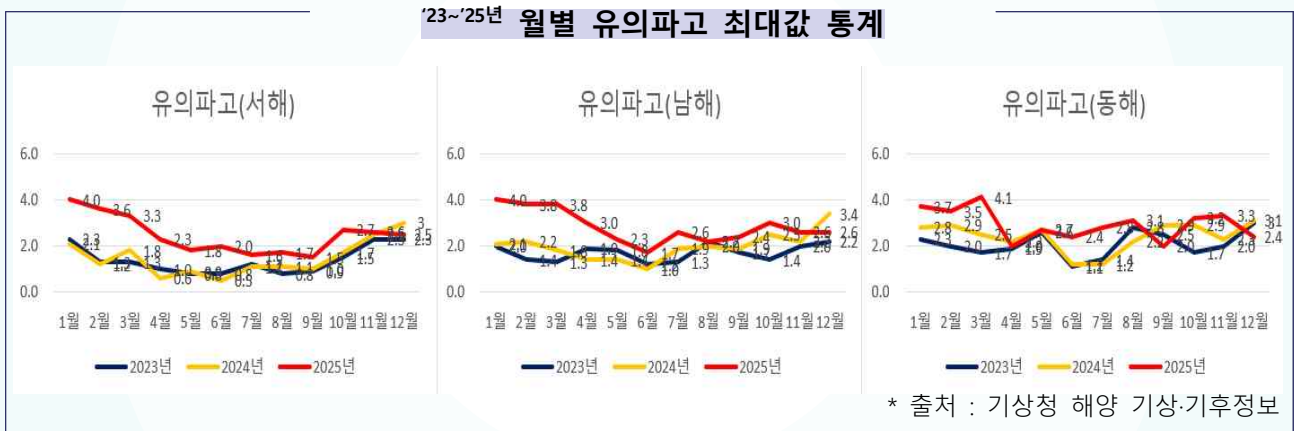
- 조업일수가 늘어난 반면 유의파고가 지속적으로 높아지고 있어, 어로 작업중 안전사고가 많이 발생함

□ 해양사고 예방대책

- (안전사고 예방) 작업중 구명동의* 등 안전장구 착용, 양망기 등 어로 설비 이용시 안전거리 유지, 무리한 조업 자제 및 기상정보 주의

* '26.7.1부터 기상특보여부와 상관없이 외부 갑판에 있는 모든 어선원의 구명조끼 착용 의무화 실시

- (유의파고) 5월 및 6월에 낮아지는 경향이 있으나, 예년에 비해 여전히 수위가 높아 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

* 통계 산출 기준은 2025년도 이전은 5개년, 2025년도 이후는 10개년을 적용

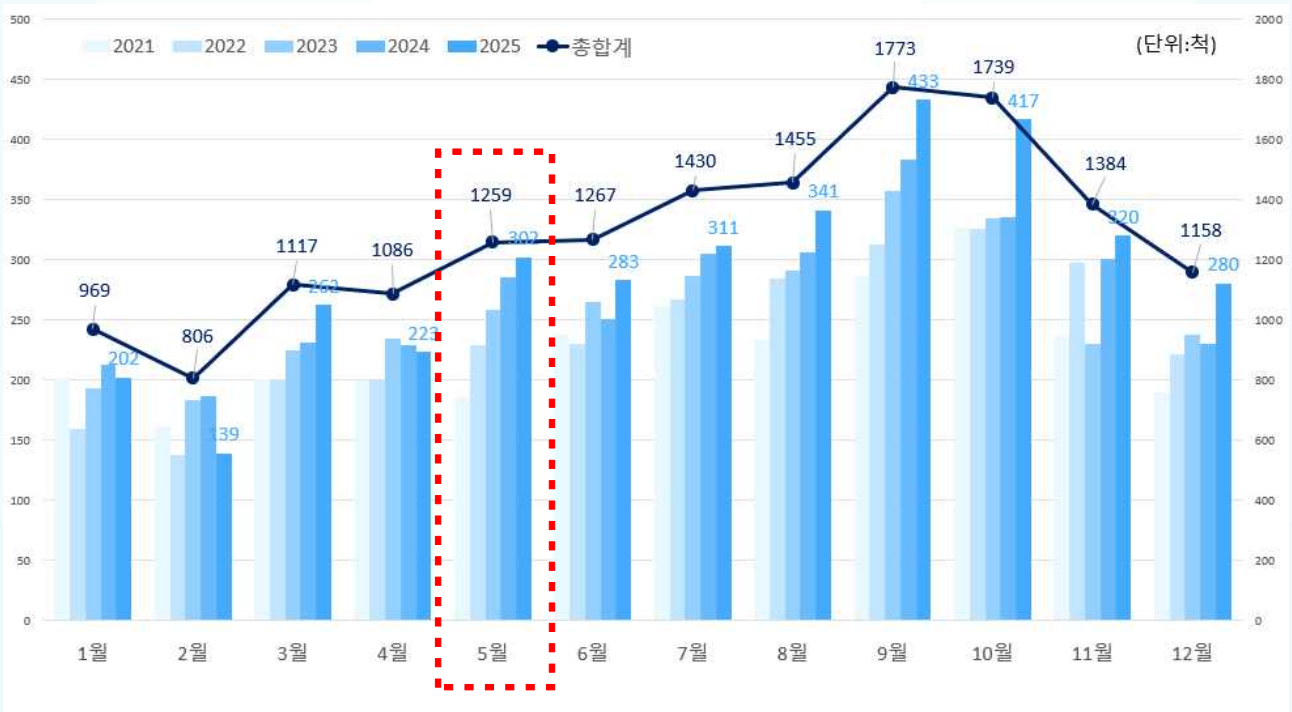
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('21~'25년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

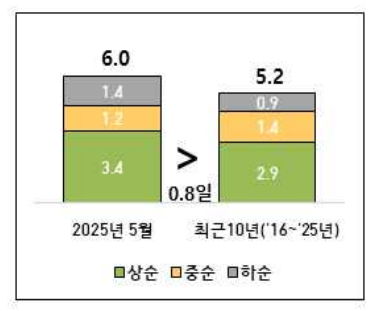
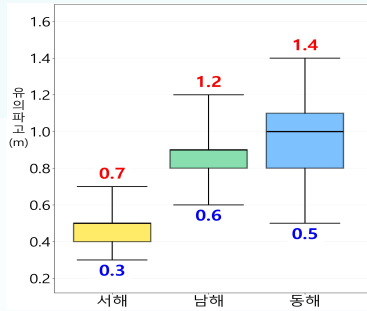
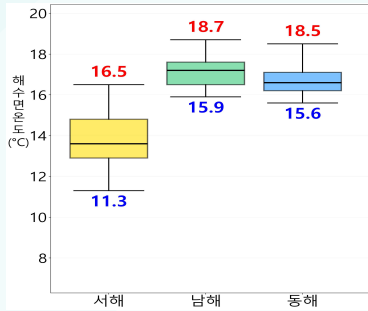


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

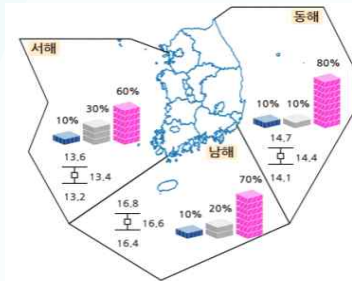


1. 2026년 5월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 5월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 5월 수온 예측정보



- 5월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.
 (서해) 평년(13.2~13.6°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.
 (남해) 평년(16.4~16.8°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.
 (동해) 평년(14.1~14.7°C) 보다 높을 확률이 80%입니다.

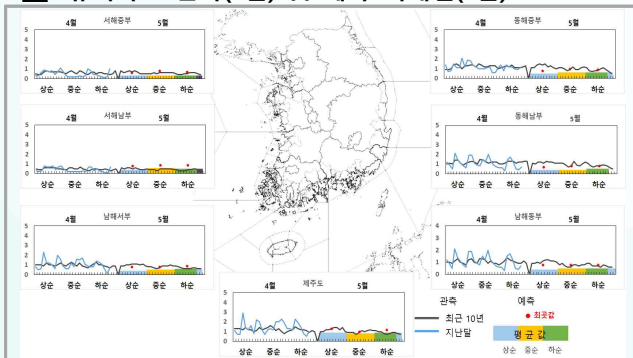


※ 평년범위는 과거 30년(1991-2020년)간 연도별 30개의 평균값 중 대략적으로 33.33%~66.67%에 해당하는 값

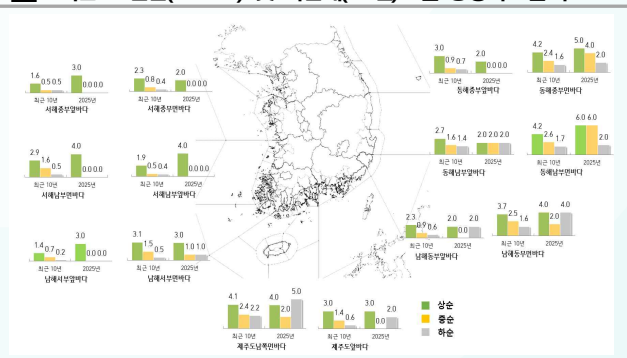
<확률별 해석>

확률 (낮음: 비슷: 높음)	해설
높음 확률이 50% 이상 (낮음(20):비슷(40):높음(40))	평년보다 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(4월) 및 예측 시계열(5월)



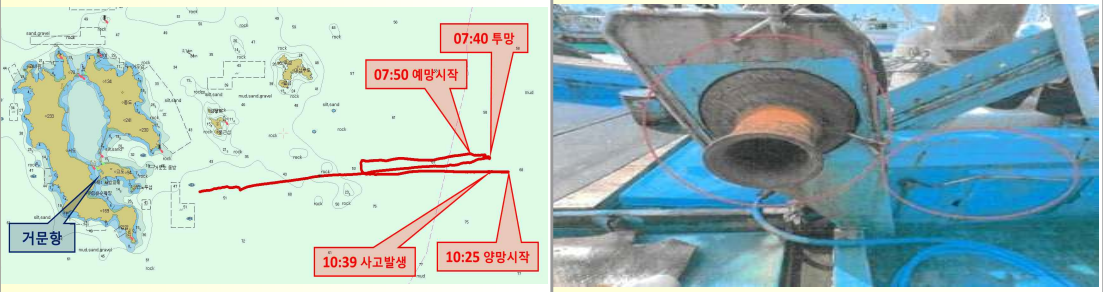
■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 5월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계


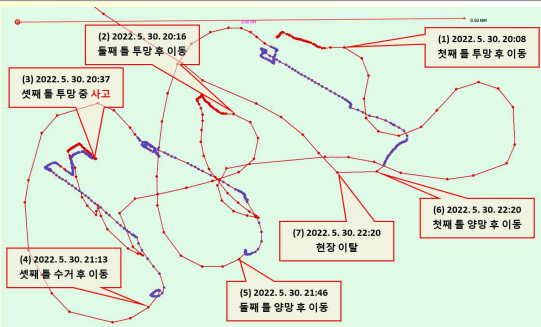
- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 선원부상사건 **안전교육 미 실시, 선원 부주의**

사건 개요	선박	A호: 어선, 4.99톤, 길이 11.00미터
	일시 장소	2024년 5월 12일 10시 39분경 전라남도 여수시 삼산면 거문도 서도 남단 80도 방향 7.5해리 해상
	피해 상황	A호는 새우 조망어업을 하기 위하여 2024. 5. 12. 06:11경 선장과 선원 1명 등 총 2명이 승선한 채 거문항을 출항하여 같은 날 07:40경 조업지에 도착하여 투망, 같은 날 07:50경부터 예망함. 같은 날 10:25경 예망 중인 그물이 해저의 빨에 박혀 예망이 불가하여 양현의 사이드롤러로 끌줄을 감기 시작함. 위 사고 일시와 장소에서 선원이 사이드롤러에 끌줄이 영키는 것을 풀려고 하던 중 오른손이 줄과 함께 사이드롤러에 감겨 돌아가 오른쪽 손목의 뼈들이 부서지는 사고가 발생함.
	날씨	서풍 초속 8~10미터, 파고 1.5~2미터, 시정 3해리, 흐린 날씨
원인	이 선원부상사건은 양망기로 그물을 끌어 올리는 작업을 하던 중 선원이 안전수칙을 지키지 않고 부주의하여 손이 어구줄과 같이 양망기에 끼어 발생한 것이나, 선장이 선원에 대하여 작업 전 안전교육, 작업복장 확인 등의 안전관리를 소홀히 한 것도 일부 원인으로 작용	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선원은 양망기 등 회전하는 장비에 그물 등이 영키는 경우 반드시 안전하게 장비를 정지시킨 뒤 정리 작업을 해야 한다. ○ 선장은 양망기 등 끼임사고의 위험이 있는 장비를 선원으로 하여금 조작하게 할 때는 사전에 안전교육을 실시하고 복장상태가 안전한지 확인해야 한다. ○ 선장은 작업 전체에 대한 관리자로서 상황을 지휘·감독해야하고, 가능한 그러한 작업인력 구성이 될 수 있도록 충분한 인원을 작업현장에 배치해야 한다. 	
관련 사진		
A호 항적 및 사고해역도(左) 및 좌현 사이드롤러와 조작 레버(右)		

2. 어선 A호 선원사망사건

안전관리 소홀, 작업인력 배치 부적절

사건 개요	선박	A호: 어선, 72톤, 길이 30.88미터
	일시 장소	2022년 5월 30일 20시 37분경 제주특별자치도 하추자도 남방 약 8마일 해상
	피해 상황	A호는 근해안강망어업에 종사하는 어선으로 2022. 5. 28. 21:05경 진도 서망항에서 선장 포함 8인이 승선하고 출항하여 하추자도 남쪽 해상에서 조업하던 중이었음. 2022. 5. 30. 20:37경 투망 과정에서 범포가 펴지지 않자 이를 해결하기 위해 짐줄을 다시 거둬들이려는 순간 사고선원이 레버를 오작동하여 양망기에 끼어 사망함. 사고 이후 선장은 즉시 사고 신고를 하지 않고 투망한 그물을 모두 양망하는 등 3시간 반가량을 소요한 후 신고함.
	날씨	남서풍 초속 6~8미터, 파고 0.5~1미터, 시정 약 3해리
원인	이 선원사망사건은 어선 A호가 투망 작업 중 그물이 제대로 펴지지 않아 어구줄을 다시 감아 들이는 과정에서 선장의 소홀한 안전관리와 부적절한 인력 배치로 인하여 경험이 부족한 사고 선원이 양망기를 반대로 조작함으로써 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 선박에서의 각종 작업에 있어 정해진 인력이 배치되도록 관리하고 이를 항상 감독하여야 한다. ○ 선장은 상황 판단이 더디거나 의사소통이 어려운 신규 선원이나 외국인 선원에게 작업을 시킬 때 정확하게 지시하고 그 이행 상황을 수시 확인해야 한다. ○ 선원은 자신에게 부여된 업무를 정확히 이해한 후 동 업무를 수행해야 하며, 이해하지 못했을 때는 지시자에게 다시 물어 확인하여야 한다. ○ 선장을 포함한 모든 선원은 해양사고가 발생하면 즉시 관계기관에 신고해야 하고, 특히 인명 피해가 발생하면 즉각적인 의료진의 도움을 받을 수 있도록 해야 한다. 	
관련 사진		
양망기 모습 및 설치 위치(左) 및 사고 발생 당시 상세 항적(右)		