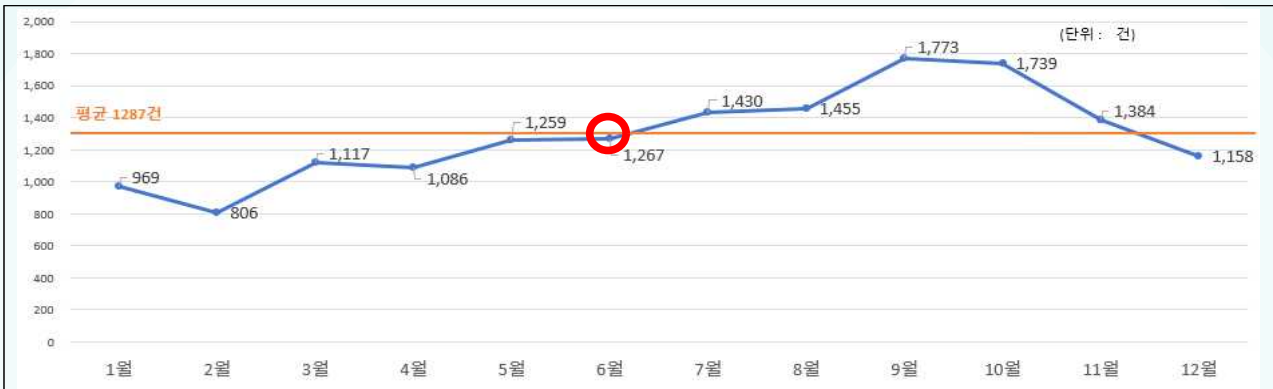


1

최근 5년간('21~'25) 6월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 6월 누적 해양사고는 총 1,267건 발생



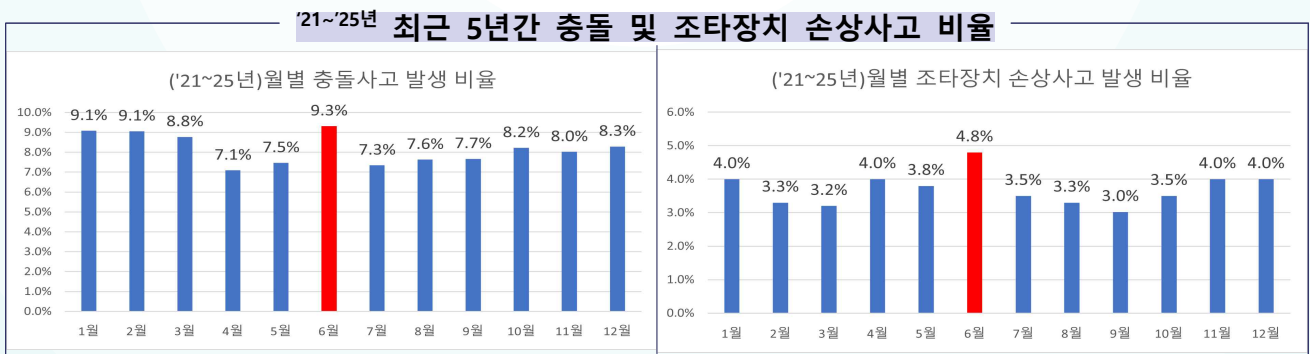
○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 118건(9.3%), 안전사고 54건(4.32%), 화재·폭발 56건(4.4%), 전복 30건(2.4%), 침몰 15건(1.2%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 413건(32.6%), 부유물감김 202건(15.9%), 침수 90건(7.1%), 좌초 72건(5.7%) 등 순

○ 6월은 충돌 및 조타장치 손상사고* 발생 비율이 높은 것으로 분석됨

* (유압)조타장치 또는 키가 손상된 것



《월별 충돌 및 조타장치 손상사고 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 충돌사고 누적건수 (B)	88건	73건	98건	77건	94건	118건	105건	111건	136건	143건	111건	96건
사고발생률 (B/A)	9.1%	9.1%	8.8%	7.1%	7.5%	9.3%	7.3%	7.6%	7.7%	8.2%	8.0%	8.3%
최근 5년 조타장치 손상사고 누적건수 (C)	39건	27건	36건	43건	48건	61건	50건	48건	54건	61건	55건	46건
사고발생률 (C/A)	4.0%	3.3%	3.2%	4.0%	3.8%	4.8%	3.5%	3.3%	3.0%	3.5%	4.0%	3.7%

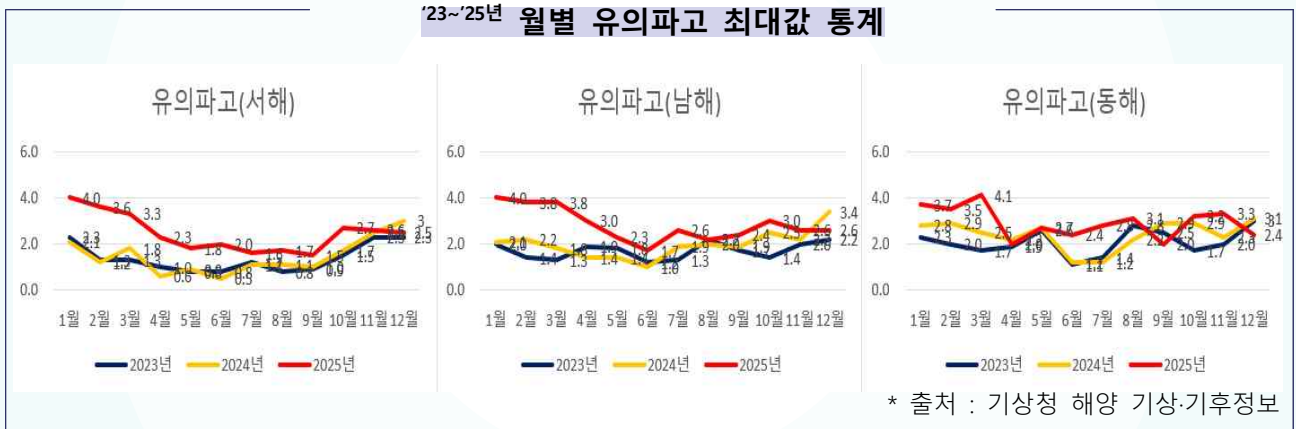
□ 6월 주요사고 특성

- 화창한 날씨에 따른 낚시어선 등 해상교통량 증가 및 봄철 이후 운항·조업이 지속됨에 따라 조타설비의 결함 발생 가능성이 높음

□ 해양사고 예방대책

- (사고예방) 출항 전 기상정보 확인 및 조타설비 점검, 항해중 레이더·육안 견시 철저 및 안전속력·거리 준수
- (인명안전) 전 어선원* 구명조끼 착용 생활화, 안전한 해양활동을 위한 안전장비 착용 및 안전교육 참여 등 해양안전수칙 준수

* (구명조끼 의무화) 기상특보 또는 2인 이하 어선('25.10.19) → 전 어선원 상시착용('26.7.1)



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

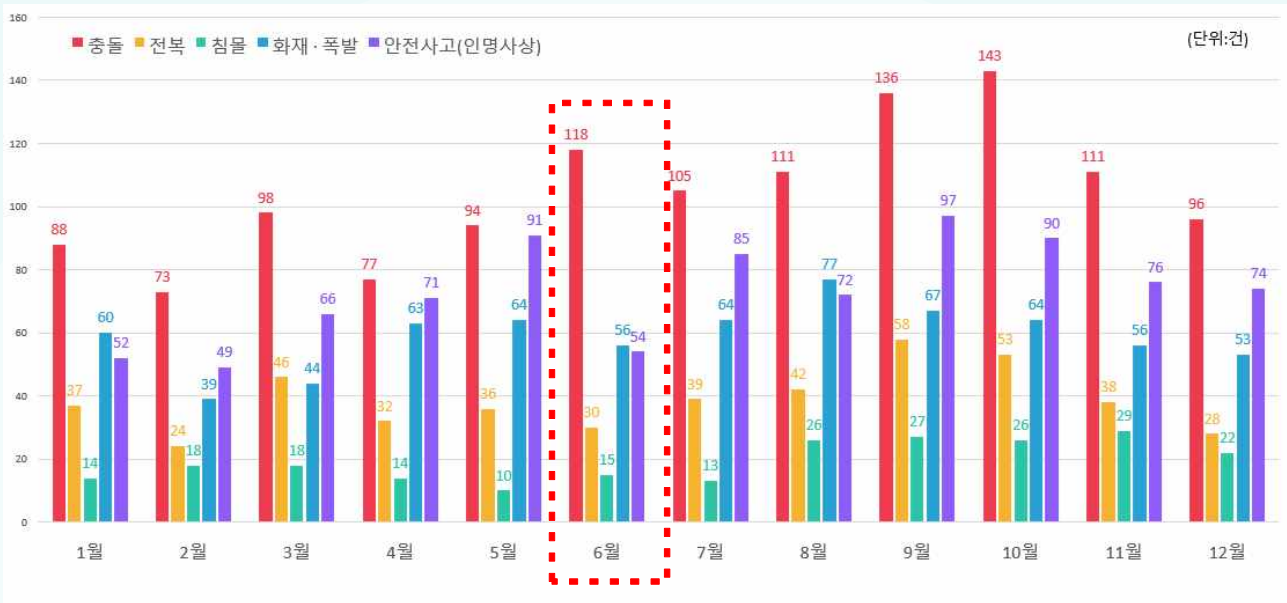
연도	7월			8월			9월			10월			11월			12월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	1.2	1.3	1.4	0.8	2.2	2.8	0.9	1.7	2.5	1.5	1.4	1.7	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	3.0
2024	1.1	1.9	1.2	1.1	2.0	2.2	1.0	1.9	2.9	1.7	2.5	2.9	2.5	2.2	2.3	3.0	3.4	3.1
2025	1.6	2.6	2.8	1.7	2.2	3.1	1.5	2.4	2.0	2.7	3.0	3.2	2.6	2.6	3.3	3.1	3.5	4.2

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

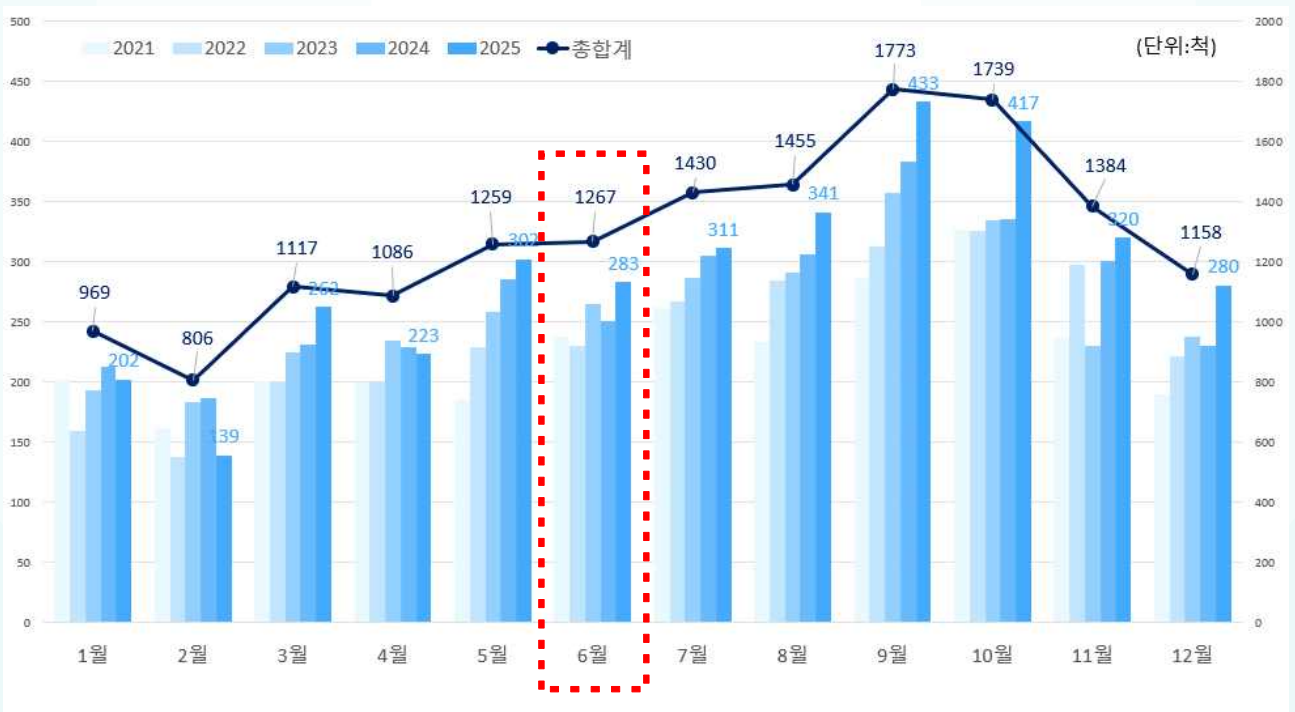
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('21~'25년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('21~'25년)

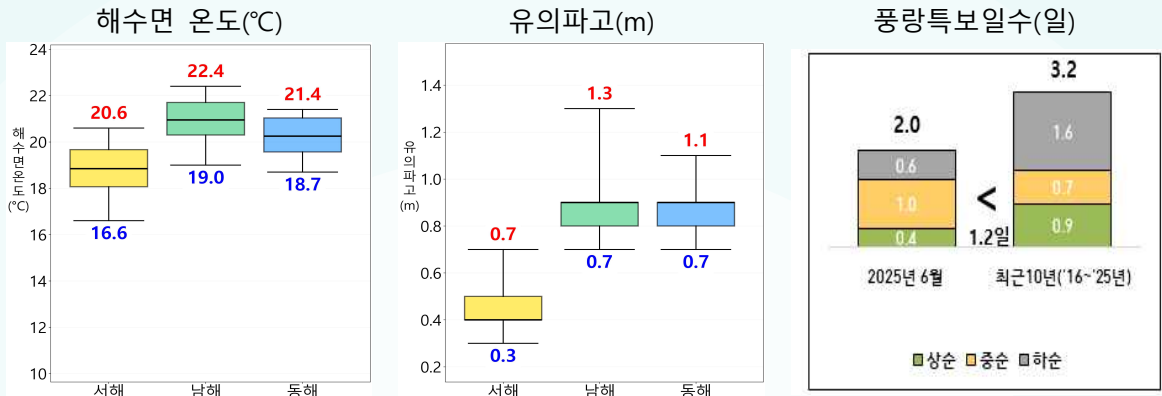


2. 월별 해양사고 현황('21~'25년)

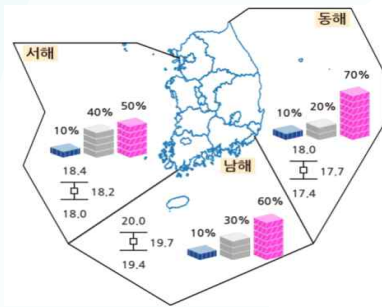


1. 2026년 6월 기상정보 (출처 : 기상청)

○ 6월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



○ '26년 6월 수온 예측정보



○ 6월 : 우리나라 주변 해역은 평년보다 높겠습니다.

- (서해) 평년(18.0~18.4°C) 보다 높을 확률이 50%입니다.
- (남해) 평년(19.4~20.0°C) 보다 높을 확률이 60%입니다.
- (동해) 평년(17.4~18.0°C) 보다 높을 확률이 70%입니다.

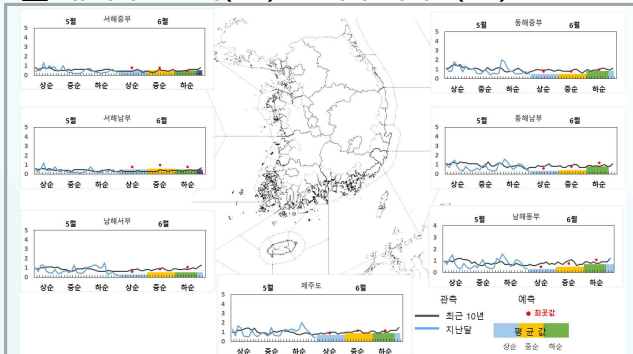
<확률별 해석>

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

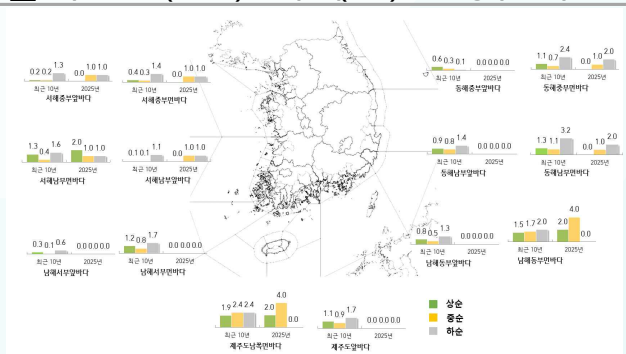


※ 평년범위는 과거 30년(1991-2020년)간 연도별 30개의 평균값 중 대략적으로 33.33%~66.67%에 해당하는 값

■ 유의파고 관측(5월) 및 예측 시계열(6월)



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 6월 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. 낚시어선 A호 · 어선B호 충돌사건

경계소홀, 시야 방해

사건개요	선박	A호: 낚시어선, 9.77톤, 길이 14.54미터 B호: 어선, 1.49톤, 길이 8.00미터
	일시 장소	2023년 6월 24일 12시 02분경 전라남도 여수시 남면 소두라도 서도 서방 0.1해리 해상
	피해 상황	A호는 선원 1명 및 승객 21명이 승선하고 대두라도와 소두라도 사이의 좁은 해역에서 약 16노트로 좌변침하며 항해중이었으며, B호는 선장 1명 및 선원 1명이 승선하여 사고 발생 해역에서 통발을 양망중이었음. A호는 승객으로 인해 선수측 시야가 일부 제한된 상황에서 경계를 소홀히 하였고, B호는 조업에 몰두하느라 경계를 소홀히 하여 양 선박 모두 상대선을 충돌 직전에 인지하여 피항동작을 취하지 못한 채 양 선박의 선수부가 충돌. A호는 선수부에 경미한 손상이 발생하는 정도에 그쳤으나, B호는 선장이 바다에 추락 후 사망.
	날씨	북동풍 초속 5~8미터, 파고 0.5미터, 시정 3해리, 맑은 날씨
원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 주간의 좁은 수역에서 좌변침하며 항해하던 A호가 경계를 소홀히 하여 조업 중인 B호를 발견하지 못하고 피항동작을 취하지 않아 발생한 것이나, B호가 경계를 소홀히 하여 적절한 피항협력 동작을 취하지 않은 것도 일인으로 작용	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 전방 경계를 방해하는 위치에 선원이나 승객이 있을 때 선장은 즉시 이들에 대한 이동의 조치를 하여야 한다. ○ 섬들이 많은 좁은 해역을 항해할 때는 배경으로 인해 물표나 선박의 식별이 어려울 수 있음을 고려하여 더욱 세심하게 경계하여야 한다. ○ 침로를 변경할 경우, 변경하고자 하는 방향의 해역에 대하여 육안은 물론 레이더 등 가능한 모든 수단을 이용하여 경계하여야 한다. ○ 어로에 종사하는 어선의 선원도 주변의 통항 선박 등에 대한 경계를 지속적으로 유지하고 필요한 경우 적극 피항의 조치를 해야 한다. ○ 13인 이상의 승객을 태우는 낚시어선은 주간 운항의 경우에도 될 수 있으면 안전요원을 승선시키도록 해야 한다. 	
관련 사진		
사고 발생 해역 주변 및 섬 분포도(左), 사고해역의 선박 통항량(右)		

2. 어선 A호 · 컨테이너반선 B호 충돌사건

경계 태만, 횡단하는 상태

사건 개요	선박	A호: 어선, 33톤, 길이 20.99미터 B호: 컨테이너반선, 9,734톤, 길이 134.443미터
	일시 장소	2024년 6월 13일 00시 34분경 전라남도 신안군 만재도등대로부터 방위 약 274도, 거리 약 9.6해리 해상
	피해 상황	A호는 2024년 6월 12일 21시 18분경부터 만재도 북서방 해상에서 장어 통발을 투승하던 중 다음 날 0시 34분경 침로를 변경하여 동진하다가 중국으로 향해 중이던 B호와 충돌. B호는 충돌 직전 기적신호를 3회 울렸고 수동조타로 우현 10도 변침하였으나 충돌을 피하지 못하였으며, A호는 좌현으로 전복되면서 바다에 빠져 표류하다 구조됨. B호는 충돌 여부 등을 확인하지 않고 계속 항행하다가 해경에 나포됨. 이 사고로 A호의 선장이 사망하고 선원 2명이 실종되었으며, 구조된 선원들은 중경상의 부상을 입는 등 인명피해 발생. 선체는 수리 불가로 인해 해체되었음. B호는 선수부 등 경미한 손상 피해 발생.
	날씨	북풍 초속 4~6미터, 파고 1.0~1.5미터, 시정 약 7해리, 맑은 날씨
원인	이 충돌사건은 시계가 양호한 야간에 양 선박이 진로를 횡단하는 상태에서 피항선인 A호가 경계 태만으로 B호를 피하지 않아 발생한 것이나, 유지선인 B호가 적절한 피항협력동작을 하지 않은 것도 일인으로 작용	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 항해당직자는 자기 선박의 조종 성능을 숙지하고, 항해 당직 중 시각, 청각 등 모든 수단을 이용하여 경계를 철저히 해야 한다. ○ 야간에 통발을 투승하고 있는 어선은 규정에 따른 항해등과 어로등을 점등하여 다른 선박에 어로작업 중임을 알려야 한다. ○ 항해 중인 선박은 주위 상황을 잘 살펴 가능한 다른 선박의 선수 방향을 향하여 침로를 변경하여서는 아니 된다. ○ 진로가 일정하지 않은 선박과 조우할 경우 경계를 더욱 철저히 하여 가능한 한 조기에 피항 동작을 취하도록 하여야 한다. ○ 충돌이 의심스러운 상황에서는 반드시 충돌 여부 등을 확인하여 인명과 선박을 구조하는 데 필요한 조치를 다하여야 한다. 	
관련 사진		
	사고 발생 위치(左) 및 사고발생해역(右)	