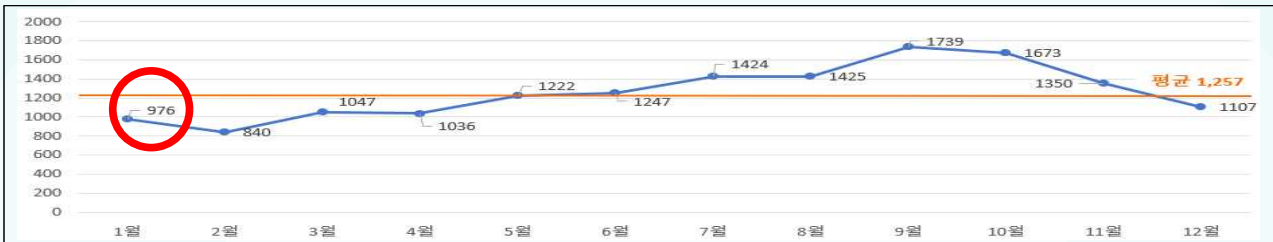


1

최근 5년간('20~'24) 1월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 1월 누적 해양사고는 총 976건 발생



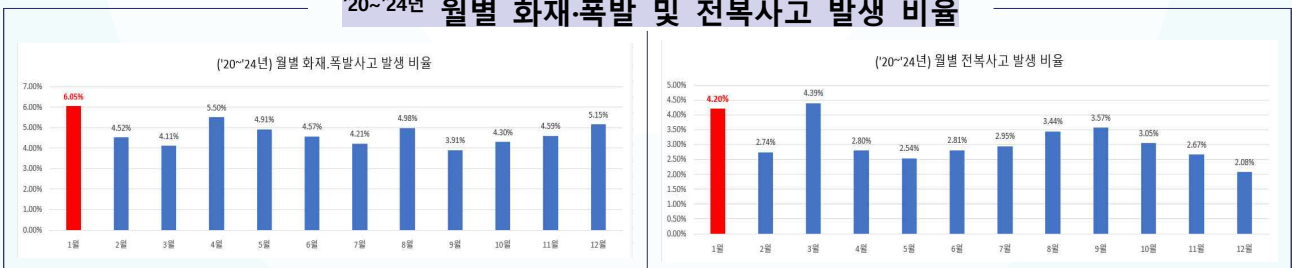
○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 87건(8.9%), 안전사고 62건(6.4%), 화재·폭발 59건(6.1%), 전복 41건(4.2%), 침몰 20건(2.1%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 250건(25.6%), 부유물감김 156건(16.0%), 침수 80건(8.2%), 좌초 46건(4.7%) 등 순

○ 위 분석 결과에 따르면, 사고유형별 발생 비율은 충돌사고가 가장 높으나, 월별 해양사고 발생 건수 대비 유형별 사고 건수를 분석한 결과에서는 **화재·폭발사고(6.05%)와 전복사고(4.20%)의 발생 비율이 높은 것으로 분석**

'20~'24년 월별 화재·폭발 및 전복사고 발생 비율



	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
최근 5년 월별 해양사고 발생 누적건수 (A)	976건	840건	1,047건	1,036건	1,222건	1,247건	1,424건	1,425건	1,739건	1,673건	1,350건	1,107건
최근 5년 화재·폭발사고 누적건수 (B)	59건	38건	43건	57건	60건	57건	60건	71건	68건	72건	62건	57건
사고발생률 (B/A)	6.05%	4.52%	4.11%	5.50%	4.91%	4.57%	4.21%	4.98%	3.91%	4.30%	4.59%	5.15%

	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
최근 5년 월별 해양사고 발생 누적건수 (A)	976건	840건	1,047건	1,036건	1,222건	1,247건	1,424건	1,425건	1,739건	1,673건	1,350건	1,107건
최근 5년 전복사고 누적건수 (B)	41건	23건	46건	29건	31건	35건	42건	49건	62건	51건	36건	23건
사고발생률 (B/A)	4.20%	2.74%	4.39%	2.80%	2.54%	2.81%	2.95%	3.44%	3.57%	3.05%	2.67%	2.08%

□ 1월 주요사고 특성

- 1월은 연중 화재·폭발사고 발생 비중이 가장 높은 시기이자 유의파고가 높은 시기로, 화재사고* 및 전복사고**에 대한 각별한 경각심 제고 필요

* (화재·폭발사고) 최근 5년간 1월의 화재·폭발사고 발생 비율은 6.05%로 연중 가장 높음

** (전복사고) 1월 전복사고 발생 비율이 4.20%로 연중 최고 수준은 아니나, 두 번째로 높은 비중을 차지

□ 해양사고 예방대책

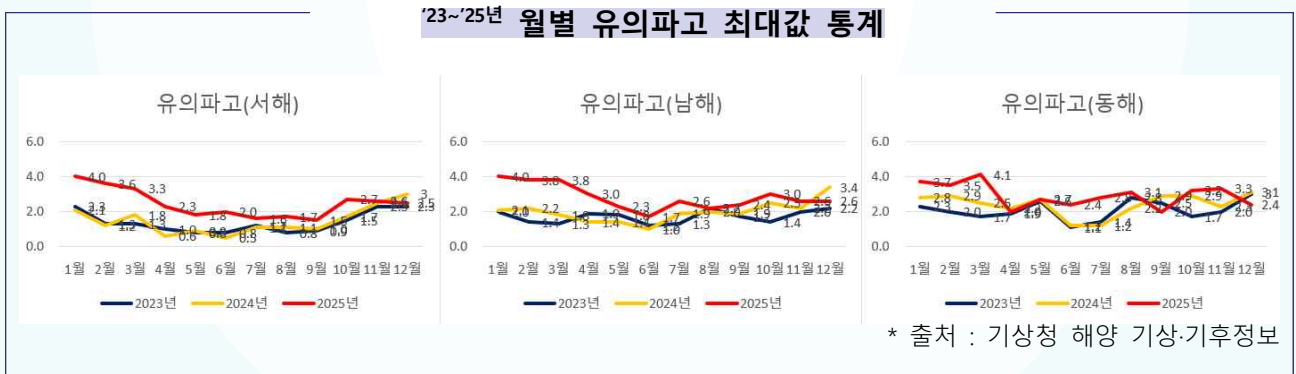
- (화재사고 예방) 전기설비 점검 및 화기취급 주의, 기관실 순찰 강화·소화설비 집중 점검, 선내 화재 대응훈련 실시를 통한 신속 대응체계 구축

- (전복사고 예방) 복원성 확보* 및 해상기상정보** 수시 확인 등

- '25년 1월 전 해상에서 유의파고가 높게 관측됨에 따라, 전복사고 발생 위험이 증가하고 있어 이에 대한 각별한 주의 필요

* (복원성 확보) 상갑판 상 어구 및 적재물을 고박하여 이동방지, 아창 등 화물 균형적재를 통해 과도한 트림 및 경사 발생 예방

** (해상기상정보) 출항 전 및 항해 중 해상기상정보를 수시로 확인하고, 기상악화 시 무리한 운항자제



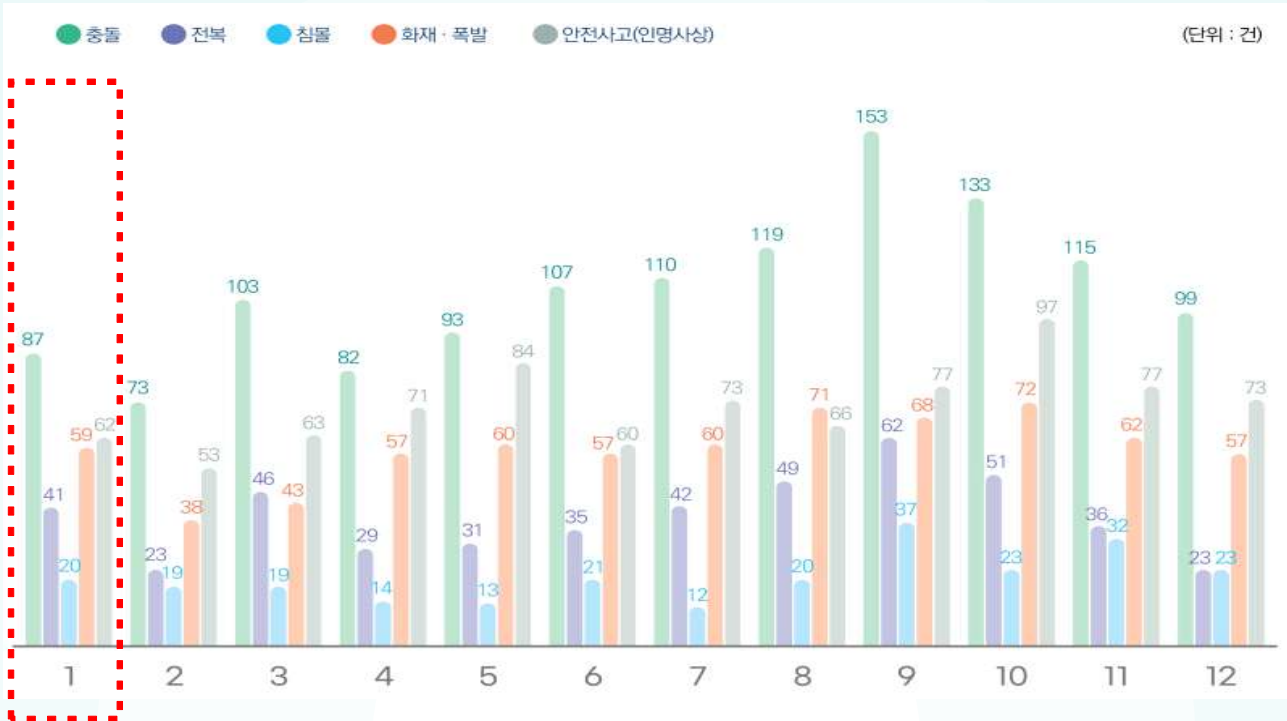
연도	1월			2월			3월			4월			5월			6월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	2.3	2.0	2.3	1.3	1.4	2.0	1.3	1.3	1.7	1.0	1.9	1.9	0.8	1.8	2.6	0.8	1.2	1.1
2024	2.1	2.1	2.8	1.2	2.2	2.9	1.8	1.8	2.5	0.6	1.4	2.2	0.9	1.4	2.7	0.5	1.0	1.2
2025	4.0	4.0	3.7	3.6	3.8	3.5	3.3	3.8	4.1	2.3	3.0	2.0	1.8	2.3	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	2.5	2.6	2.4

2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('20~'24년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

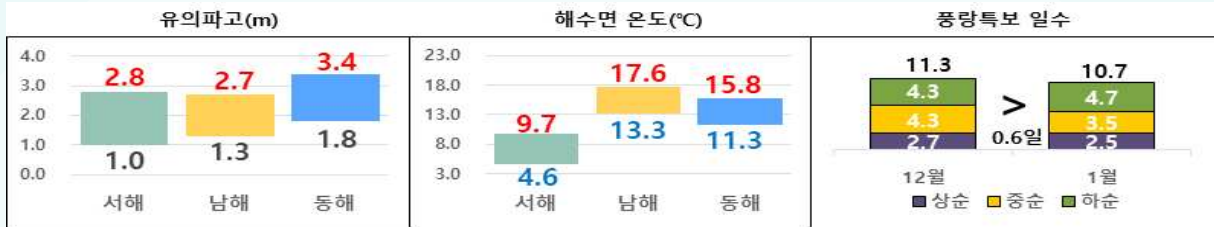


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)



1. 2026년 1월 기상정보 (출처 : 기상청)

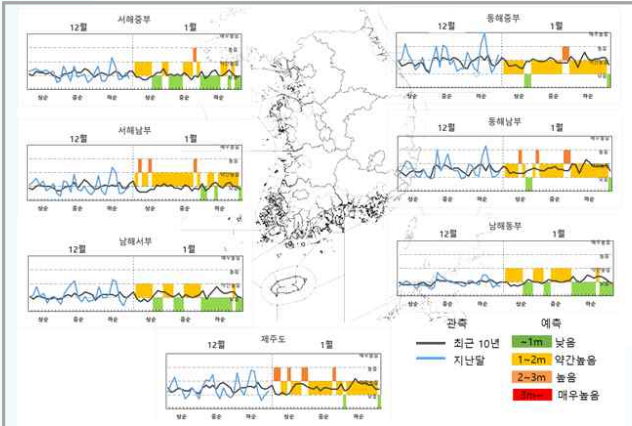
○ 1월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



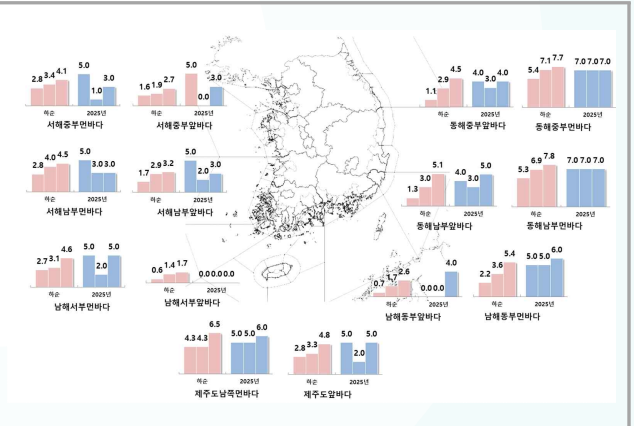
○ '26년 1월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열



■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 1월 풍랑특보일 수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

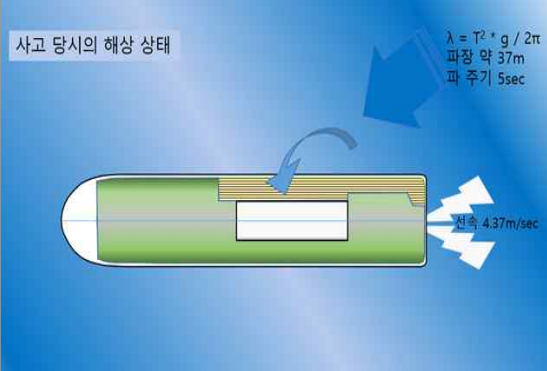

- (음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공
- (문자전송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marin.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)
- (안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 화재사건 안전관리 소홀

사 건 개 요	선박	A호: 어선, 24톤, 길이 21.30미터
	일시 장소	2020년 2월 5일 5시 11분경 전라남도 완도군 여서도 여서도등대로부터 272도 방향 8.4해리 해상
	피해 상황	2020년 2월 1일 09:02경 전라남도 완도군 완도항에서 선장을 포함한 선원 6명을 태우고 출항하여 제주도 북방 해상에서 조업하였고, 2020년 2월 5일 03:30경 조업을 마치고 완도항으로 항해하던 중 상기 일시 및 장소에서 선체 횡요로 인하여 기관실 내부의 연료유탱크 공기관을 통해 넘친 연료유가 주기관 고온부에 떨어져 접촉되며 화재가 발생하여 현장에 도착한 해양경찰의 진화 작업 중 침몰
	날씨	북서풍 초속 14~16미터, 파고 1.5~2.0 미터, 흐린날씨
원인	이 화재사건은 연료유 서비스탱크 공기관이 부적절하게 설치된 A호가 기상악화 상태에서 항해하던 중 선체 횡요로 인해 공기관을 통해 넘친 연료유가 주기관 고온부에 떨어져 접촉함으로써 발생한 것	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선 선박소유자는 기관실 내부에 설치된 연료유탱크 또는 연료유 서비스탱크의 공기관이 기관실 밖의 안전한 장소에 위치하도록 설치하여 선체가 외력의 영향으로 심하게 횡요하는 경우에도 연료유가 공기관을 통해 넘쳐 주기관 고온부에 접촉되지 않도록 하여야 한다. ○ 전기설비에 대한 전문지식이 부족한 소형어선 선장은 전기전문 수리 업체에 의뢰하여 주기적으로 절연저항시험 등을 포함한 전기설비 점검. 정비를 실시할 수 있도록 하는 조치가 필요하다. ○ 어선 선장은 기관실 화재사고 예방을 위하여 기름걸레 및 선저폐수 등과 같은 가연성물질이 좁은 기관구역 안에 방치되지 않도록 항상 기관실을 청결한 상태로 유지하여야 한다. 	

2. 어선 A호 전복사건

복원력 상실 및 선박정비 소홀

사건개요	선박	A호: 어선, 29톤, 길이 21.59미터
	일시 장소	2019년 2월 13일 05시 35분경 제주도 마라도등대로부터 176도 방향 199해리 해상
	피해 상황	A호는 2019년 2월 10일 09:20경 제주도 서귀포항에서 선장을 포함한 선원 총 9명을 태우고 출항하여 조업지인 서귀포 남방 한·일중간수역 해상에서 조업하던 중 상기 일시 및 장소에서 거친 파도를 조우하여 갑판으로 해수가 유입되면서 복원력을 상실하고 전복된 후 침몰함
	날씨	북동풍 초속 12~16미터, 파고 3~4미터, 시정 2해리, 비가 내리는 날씨 사고 발생위치로부터 남방 240해리 해상에는 동쪽으로 이동하는 저기압
원인	이 전복사건은 A호가 투승작업을 하며 항해하던 중 파고가 높은 추종 사파를 조우하여 선체가 복원정 소실각도에 가깝게 경사한 상태에서 해수가 기관실로 유입되며 복원력을 상실하여 발생한 것이나, 선박 소유자가 방수구 및 기관실 출입문에 대한 정비관리를 소홀히 한 것도 일부 원인이 된다.	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박소유자는 방수구의 막힘을 확인하여야 하고, 정비를 방해하는 시설물을 설치해서는 안됨 ○ 갑판의 폭이 확장된 선박의 선장은 선형이 가지는 복원성 한계에 유의하고, 좌우 경사가 없는 상태로 선박을 운항하여야 함 ○ 선장은 유의파고 2배 높이의 최대파고를 조우할 수 있음에 유의하고, 거친 해상 상태에서는 갑판상 개구부를 폐쇄하여야 함 	
관련 사진		
전복 당시의 A호 운항모습(좌) 및 개방된 기관실 출입구 모습(우)		