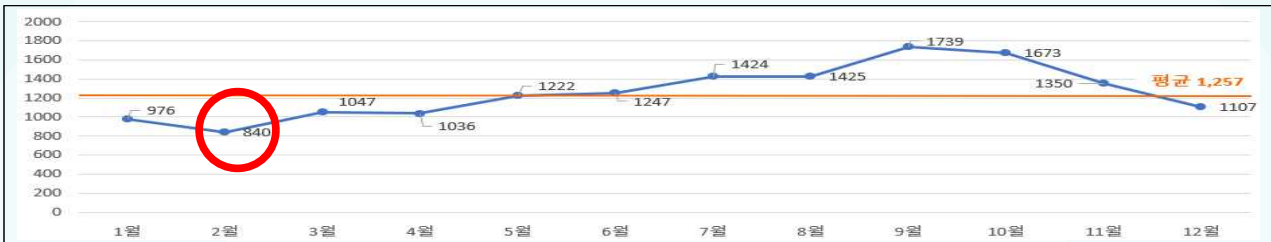


1

최근 5년간('20~'24) 2월 해양사고 현황



□ [현황] 최근 5년간 2월 누적 해양사고는 총 840건 발생



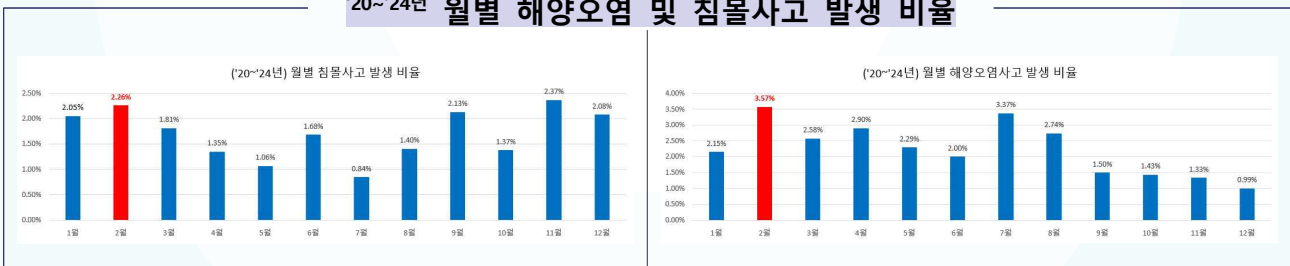
○ (사고유형별) 주요사고*는 충돌 73건(8.69%), 안전사고 53건(6.31%), 화재·폭발 38건(4.52%), 전복 23건(2.74%), 침몰 19건(2.26%) 순 발생

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

** 단순 해양사고는 기관손상 216건(25.71%), 부유물감김 131건(15.60%), 침수 67건(7.98%), 해양오염 30건(3.57%) 등 순

○ 분석 결과, 사고유형별 발생 비율은 충돌사고가 가장 높으나, 2월은 타사고에 비해 **침몰사고(2.26%)와 해양오염사고(3.57%)의 발생 비율이 높은 것으로 분석**

'20~'24년 월별 해양오염 및 침몰사고 발생 비율



《월별 해양사고 발생건수 / 유형별 사고건수 비율 비교》

	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 침몰사고 누적건수 (B)	20건	19건	19건	14건	13건	21건	12건	20건	37건	23건	32건	23건
사고발생률 (B/A)	2.05%	2.26%	1.81%	1.35%	1.06%	1.68%	0.84%	1.40%	2.13%	1.37%	2.37%	2.08%

	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 해양오염사고 누적건수 (B)	21건	30건	27건	30건	28건	25건	48건	39건	26건	24건	18건	11건
사고발생률 (B/A)	2.15%	3.57%	2.58%	2.90%	2.29%	2.00%	3.37%	2.74%	1.50%	1.43%	1.33%	0.99%

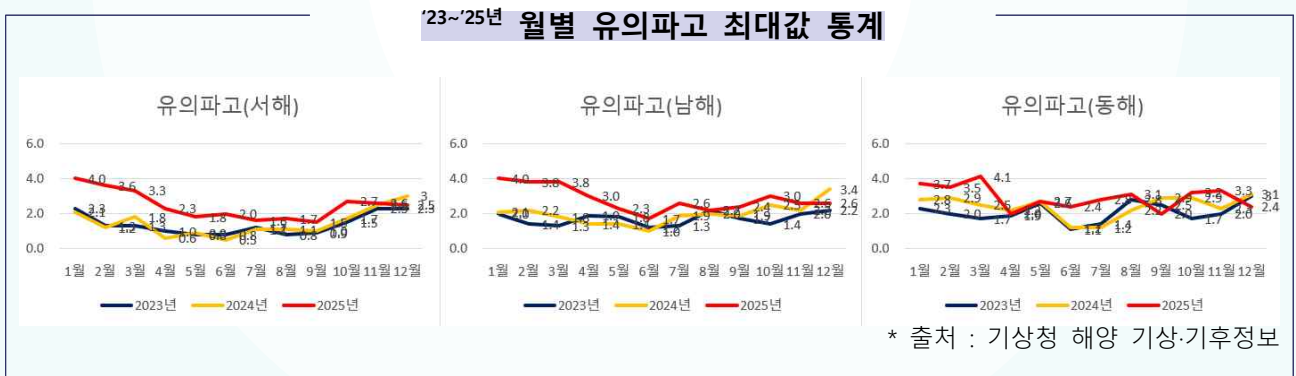
□ 2월 주요사고 특성

- 2월은 연중 전체 사고 발생 건수는 가장 낮은 시기이나, **침몰 및 해양오염사고 예방**을 위한 관리·점검이 요구되며, **유의파고**가 높은 시기인 만큼 **각별한 주의가 필요**

* 2월은 월 일수가 짧고, 휴어기 등의 영향으로 조업일수가 적어 사고 발생건수가 낮은 것으로 분석

□ 해양사고 예방대책

- **(침몰사고 예방)** 찬 대륙고기압의 확장으로 해상기상이 불안정해지는 시기이므로 무리한 운항을 자제하고, 출항 전 수밀상태 등 선박 점검 철저
- **(해양오염사고 예방)** 유류이송작업 중 탱크수위 수시 확인 및 기상악화 시 급유작업 자제, 기관실 연료배관·밸브 상태 등 정기 점검 등 실시
- **(유의파고)** 최근 3년(23~25)간 유의파고는 매년 증가하는 추세를 보이고 있으며, 2월에도 높은 유의파고가 지속적으로 관측되고 있으므로 기상정보 수시확인 필요
- **(저수온 주의)** 저수온 시기에는 선상 추락사고 및 해상 추락 시 저체온증 위험이 증가하므로, **미끄럼방지 조치강화와 보온보호구(TPA) 점검** 등 예방 활동 필요



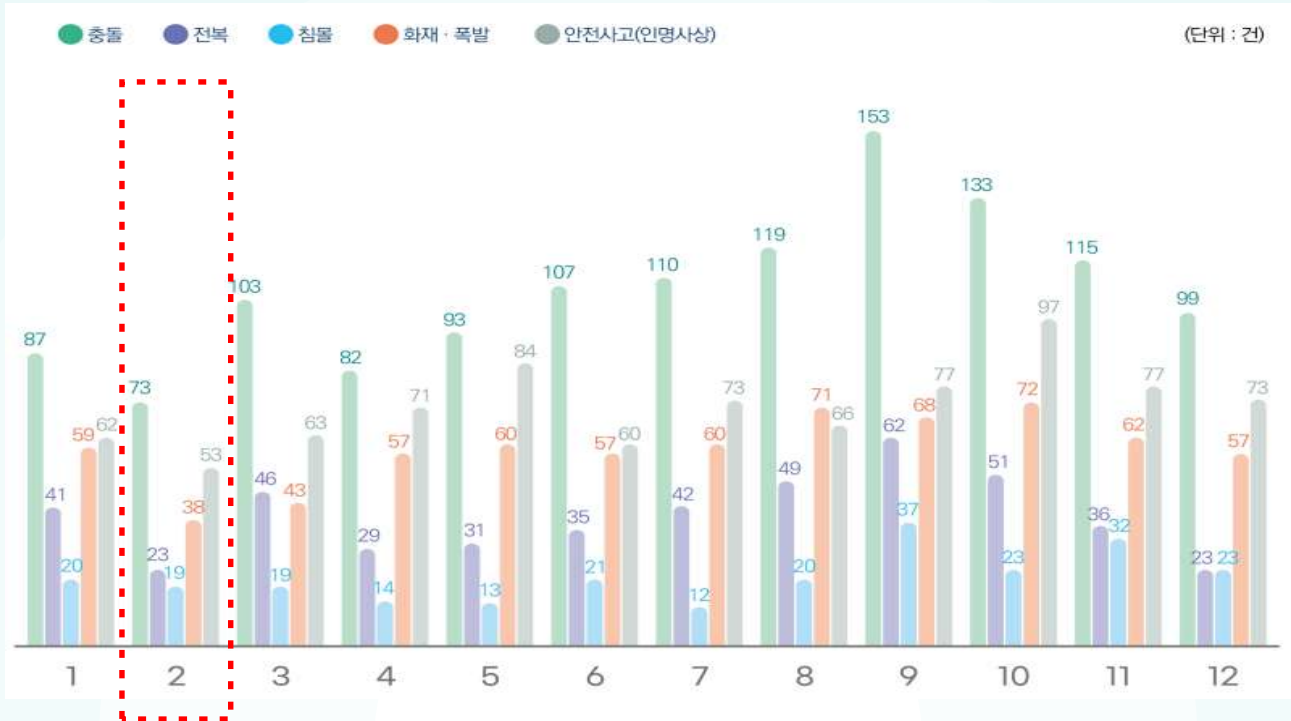
연도	1월			2월			3월			4월			5월			6월		
	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해	서해	남해	동해
2023	2.3	2.0	2.3	1.3	1.4	2.0	1.3	1.3	1.7	1.0	1.9	1.9	0.8	1.8	2.6	0.8	1.2	1.1
2024	2.1	2.1	2.8	1.2	2.2	2.9	1.8	1.8	2.5	0.6	1.4	2.2	0.9	1.4	2.7	0.5	1.0	1.2
2025	4.0	4.0	3.7	3.6	3.8	3.5	3.3	3.8	4.1	2.3	3.0	2.0	1.8	2.3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

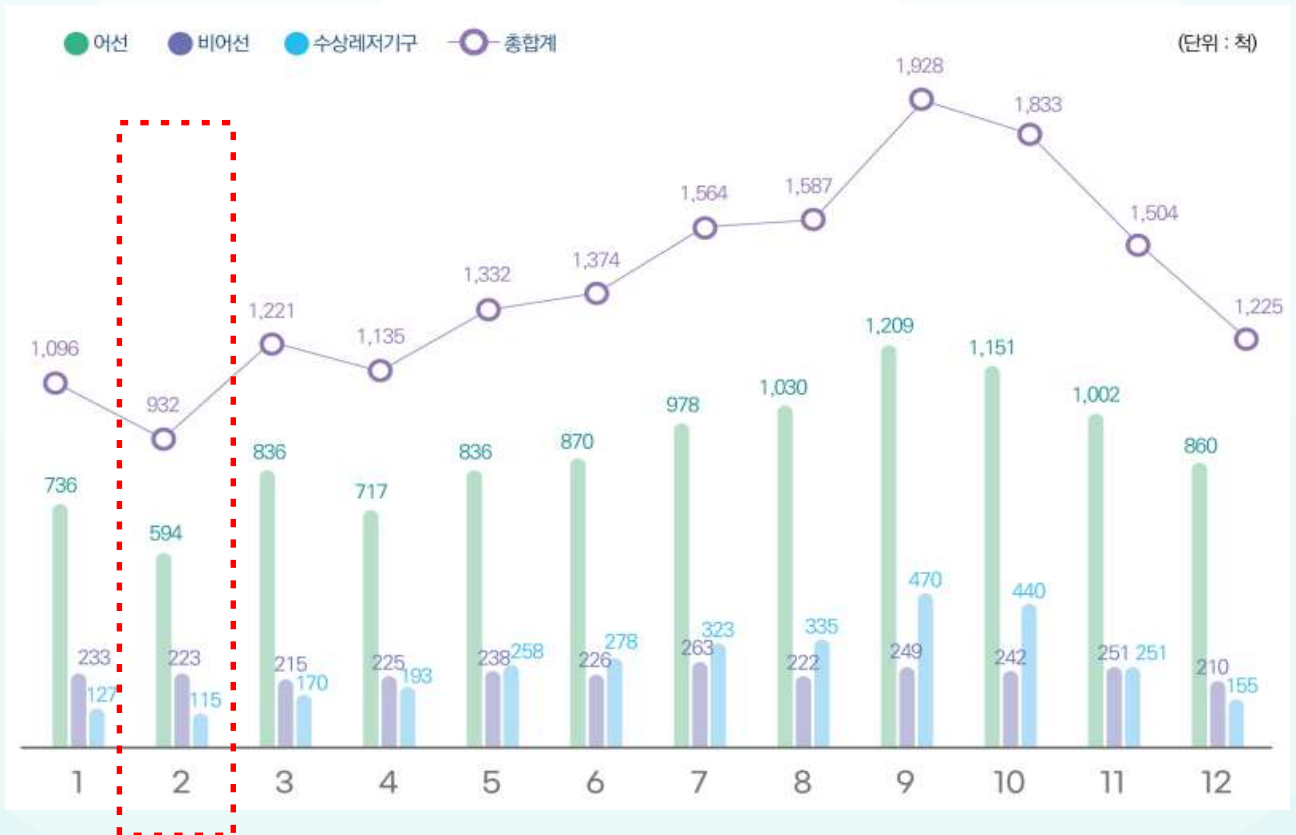
2

최근 5년간 월별 해양사고 현황('20~'24년 중 월별 누계)

1. 주요사고 유형별 해양사고 현황('20~'24년)

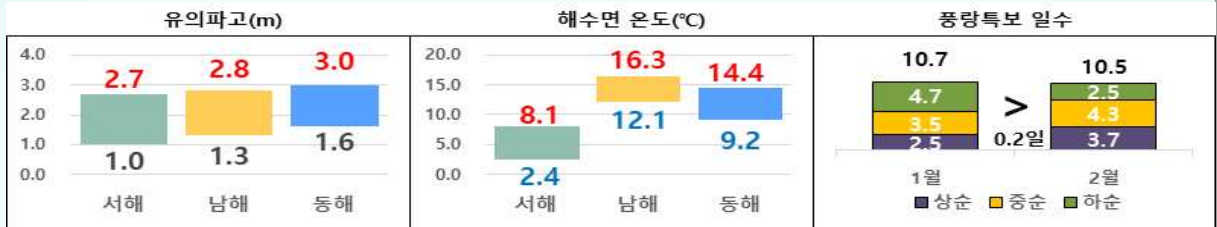


2. 선박종류별 해양사고 현황('20~'24년)

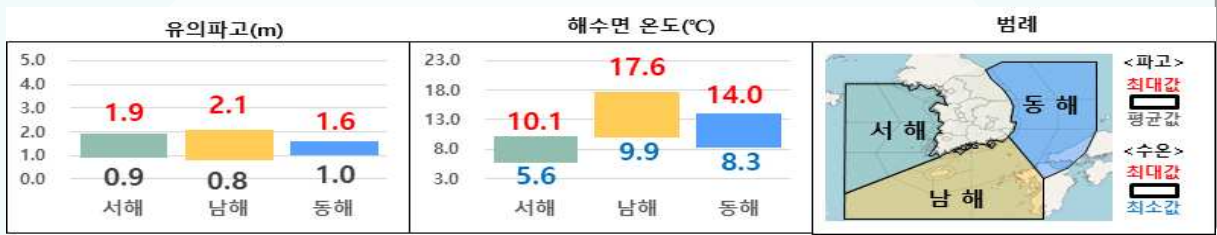


1. 2026년 2월 기상정보 (출처 : 기상청)

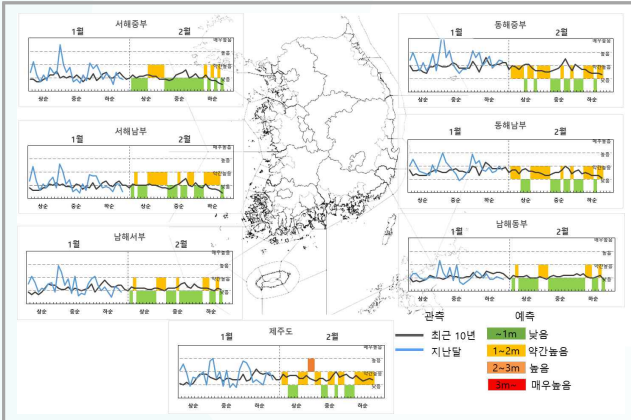
○ 2월 해양 기상 특성(최근 10년('16~'25년))



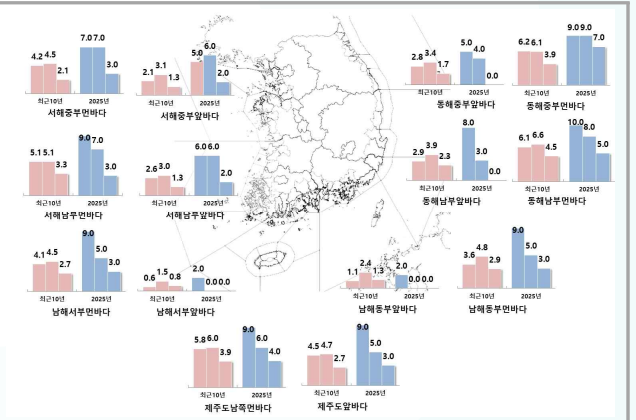
○ '26년 2월 유의파고 및 수온 예측정보



■ 유의파고 관측 및 예측 시계열




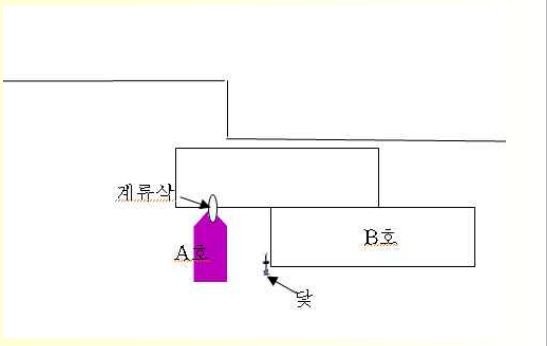
■ 최근 10년간('16~'25) 및 지난해('25년) 2월 풍랑특보일 수



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. 예인선 A호 침몰사건 경계 소홀

사 건 개 요	선박	A호: 예인선, 22톤, 길이 21.08미터
	일시 장소	2022년 2월 21일 12시 06분경 울산신항 용연부두 앞 해상
	피해 상황	<p>방파제 외측에서 높아지기 시작한 파도의 영향으로 너울이 방파제 내부로 유입되면서 A호가 좌우로 심하게 요동쳤고, 이 과정에서 A호의 우현 선미가 인접하여 계류 중이던 작업바지선 B호의 앵커 끝부분에 박히면서 파공 발생 및 기관실 침수 시작</p> <p>선장은 해당 사실을 인지하지 못한 상태에서 A호에서 물품 이송 작업을 계속 진행하였으며, 작업 종료후 A호를 B호 옆으로 복귀시키기 위해 조타실로 이동하던 중 선체가 평소보다 깊이 가라앉은 이상 징후를 느껴 기관실을 확인</p> <p>기관실 측면 격벽에 약 30cm * 25cm 크기의 파공이 발생해 해당 부위를 통해 해수가 유입되며 침수가 진행 중임을 확인한 선장은 주기관을 사용하여 인근에 설치된 크레인의 지원을 받기 위해 선수를 들어 선회하였으나, 약 20미터 정도 이동하던 중 용연부두 앞 해상에서 결국 침몰</p>
날씨	북서풍 초속 6~8미터, 파고 0.5~1.0 미터, 맑은날씨	
원인	이 침몰사건은 A호 선장이 부적절한 장소에서 선수에만 계류삭을 매어둔 채 물품을 옮기던 중, 선체가 너울에 의해 우측으로 떠밀려 선체 우현 외판이 정박 중인 다른 선박의 닻에 찍히면서 파손되어 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선장은 계류 중 발생할 수 있는 파랑, 바람, 조류 등에 의한 선박동요를 감안하여 안전한 장소에 선박을 계류시켜야 하고, 상황에 맞는 적절한 계류 방법을 선택하여야 함 ○ 선령이 오래된 선박의 경우 비교적 경미한 충격에도 선박이 손상될 수 있으므로 계류 장소와 방법을 선택할 때 보다 주의할 필요가 있음 	
관련 사진		
A호 모습(좌) 및 사고상황도(우)		

2. 카페리선 A호 해양오염사건

안전관리 절차 미준수

사건개요	선박	A호: 카페리선, 5,682톤, 길이 144.57미터
	일시 장소	2022년 2월 19일 23시 30분경 목포항 삼학부두 12선석 앞 해상
	피해 상황	A호가 2022년 1월 19일 22:22경 목포항 삼학부두 12번선석에 우현접안한 후 4번 연료유 저장 탱크에 연료유를 수급하던 중 상기 일시 및 장소에서 수급이 계획되지 않은 6번 우현 연료유 저장 탱크로 유입된 연료유가 공기관을 통해 갑판으로 넘친 후 배수공(Scupper)을 통해 해상으로 유출된 사건
	날씨	북동풍 초속 6~8미터, 파고 0.5미터, 시정 3해리, 흐린 날씨
원인	이 해양오염사건은 A호의 연료유 수급작업 중 기관장이 유류 수급절차를 준수하지 아니함으로써 4번 연료유 탱크로 수급하던 연료유 밸브가 열려 있던 6번 우현 연료유 탱크로 유입된 후 공기관을 통해 갑판으로 넘쳐 제대로 폐쇄되지 않은 배수공을 통해 해상으로 유출되어 발생	
교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 안전운항을 위한 안전관리체제를 수립하고 시행하는 선박의 선원은 '안전관리매뉴얼'에 명시된 업무절차에 따라 업무를 수행하여야 함 ○ 연료유 수급·이송 작업자는 연료유 수급·이송작업 전 배치표에 따른 인원을 배치하여야 하고, 갑판상의 모든 배수공을 확실하게 폐쇄하여야 하며, 연료유 수급관과 연결된 밸브 중 해당 밸브이외의 밸브는 모두 폐쇄하여야 함 ○ 연료유 수급·이송 작업자는 연료유 수급·이송작업 중 모든 연료유 저장 탱크의 유량을 주기적으로 확인하여야 하고, 다른 작업을 병행하지 않아야 하며, 주기적으로 선박 내외를 순찰하여야 함 ○ 연료유 수급·이송작업 등과 같은 중요 선내작업은 담당자가 변경될 때 인수인계를 철저히 하여야 함 	