

## 1 해양사고 발생 현황[2020~2024]

### □ 최근 5년간 3월중 동해해역 총 해양사고 발생 건수: 221건

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	합계
사고 건수	195	179	221	187	243	226	233	200	253	276	205	236	2,654 (월 평균 221건)

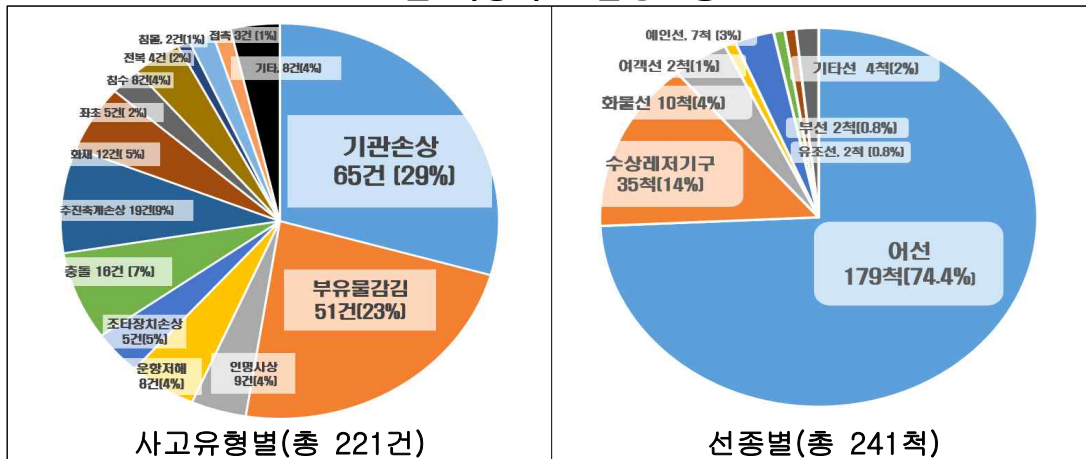
○ (유형별/221건) 기관손상 65건, 부유물감김 51건, 추진축계손상 19건, 충돌 16건, 화재 12건, 조타장치손상 11건, 인명사상 9건, 운항저해 8건, 침수 8건, 좌초 5건, 전복 4건, 접촉 3건, 침몰 2건, 기타 8건

○ (선종별/241척) 어선 179척\*, 일반선박 27척\*\*, 수상레저기구 35척

\* 연안 106척 / 근해 46척 / 낚시 14척 / 원양 1척 / 기타 12척

\*\* 화물선 10척 / 예인선 7척 / 여객선 2척 / 유조선 2척 / 부선 2척 / 기타 4척

<3월 해양사고 발생현황>



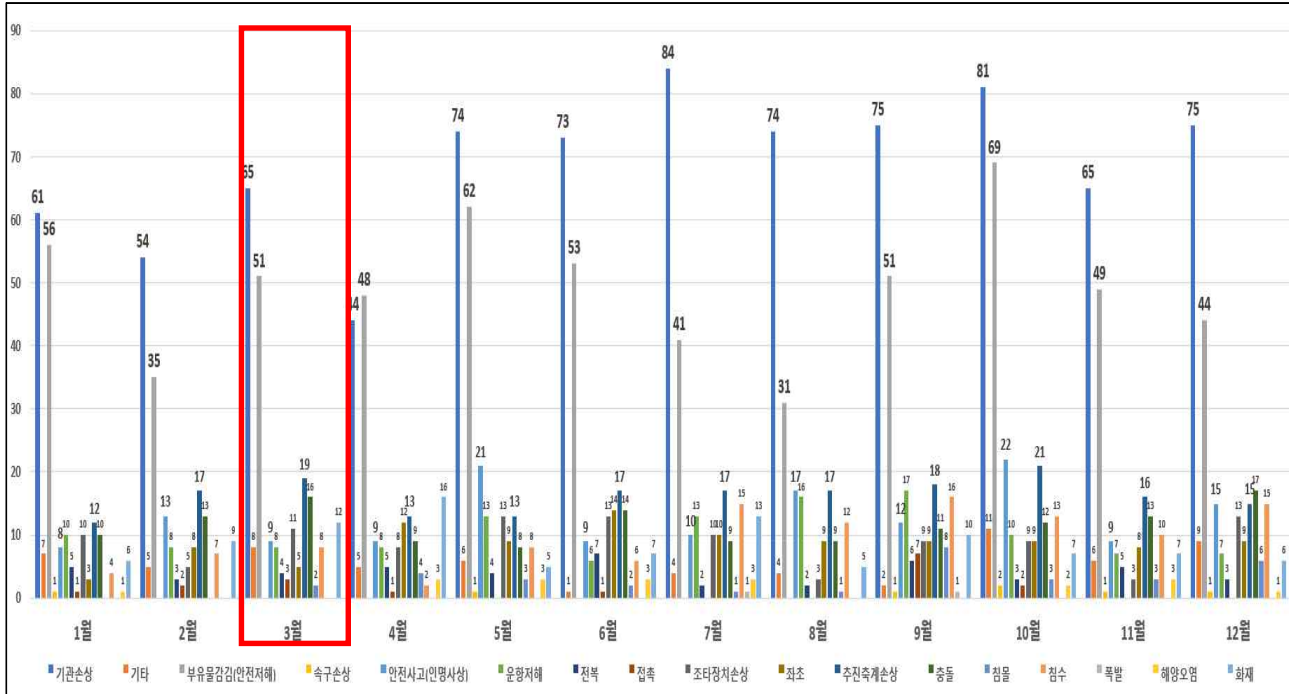
○ (해양사고 특징) 3월의 해양사고 발생건수(221건)는 전월 평균(179건) 대비 증가하였고, 이 중 충돌사고(16건)은 전월 평균건수(13건) 대비 대폭 증가(123%)함

- 충돌사고는 경계 소홀, 안전한 속력 미준수, 적절한 피항조치 미이행, 줄음운항 등 인적 요인이 복합적으로 작용하여 발생함
- 선박의 선장 및 조종자는 철저한 경계로 충돌의 위험을 조기에 파악하여야 하며 이에 따른 적법한 충돌회피동작을 이행해야함

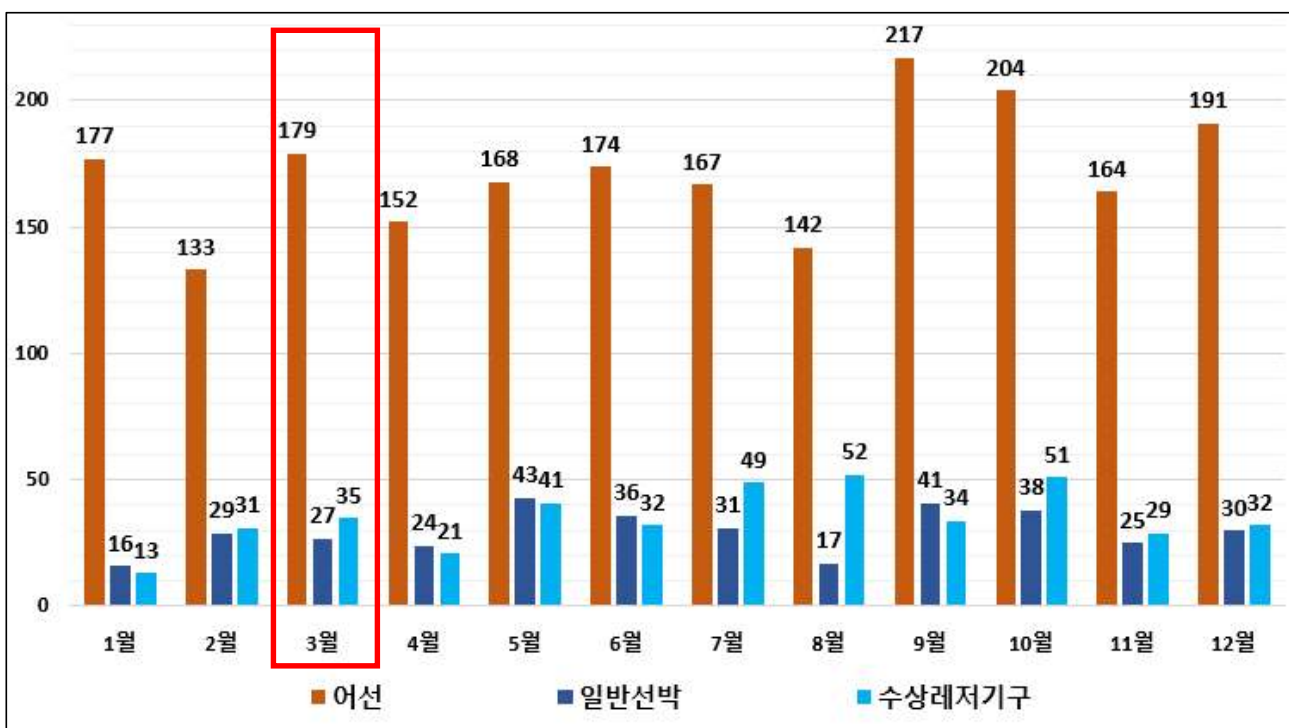
### 3월 안전운항 실천구호

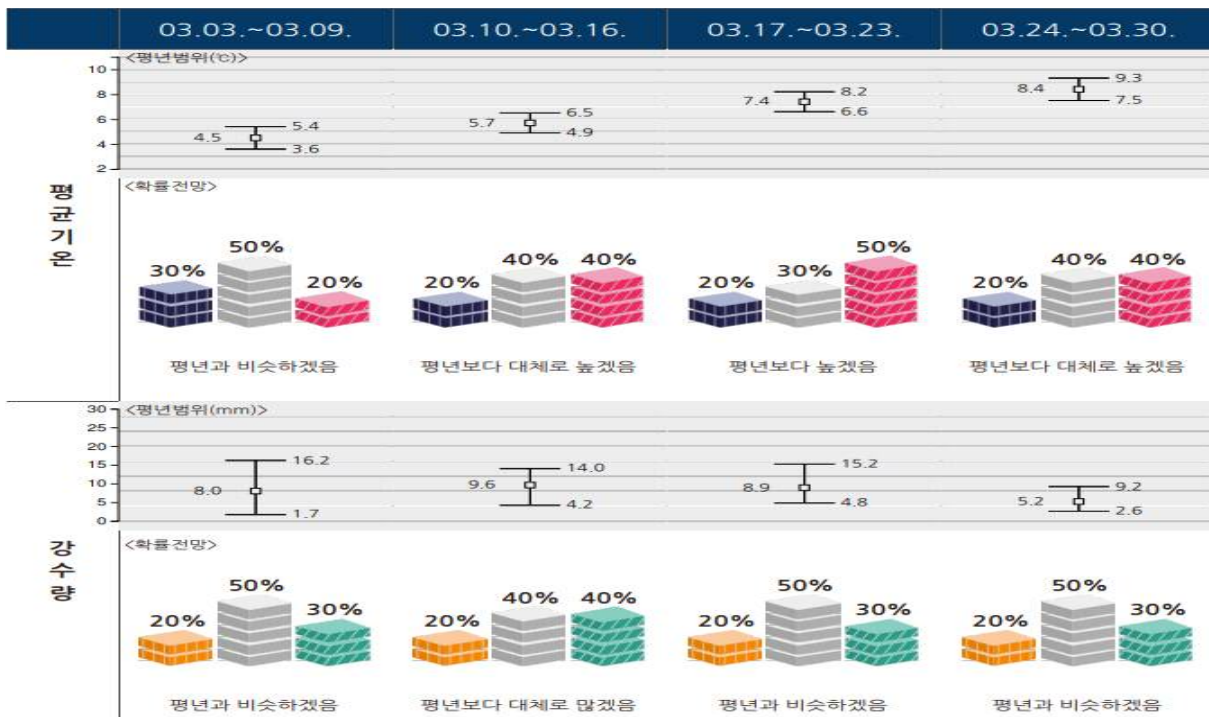
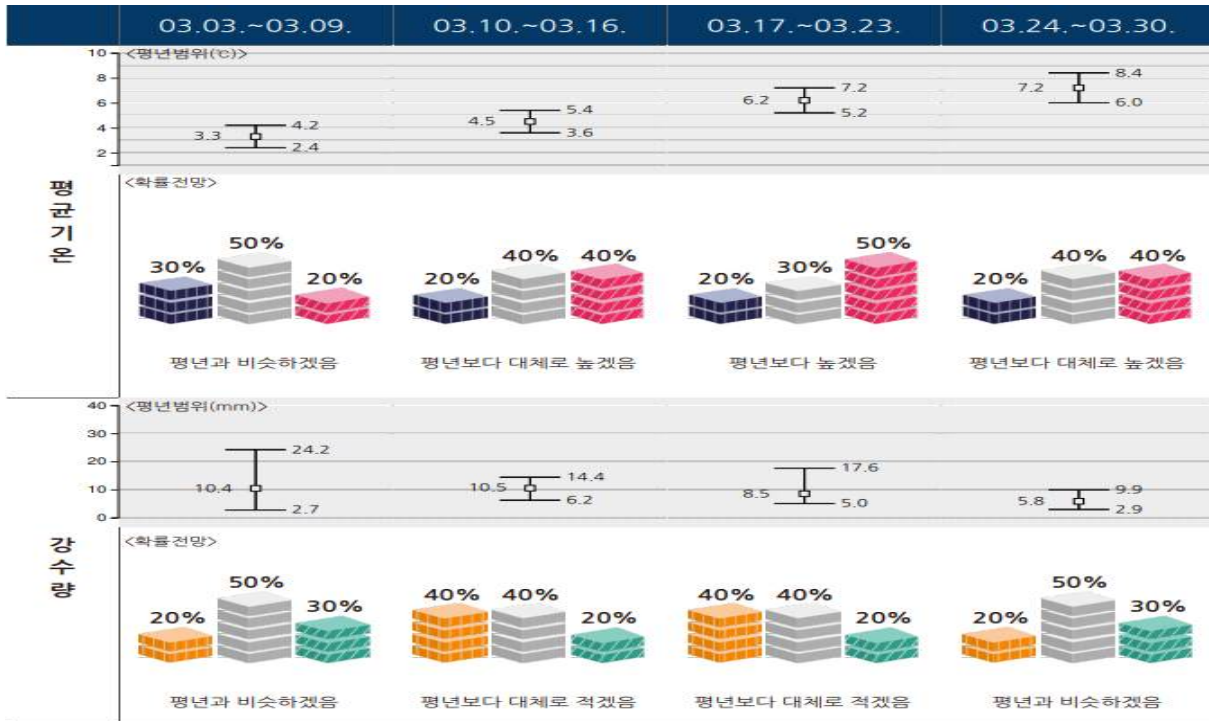
**조기에 충돌 위험을 파악하여 내 선박 안전을 지킬 수 있습니다!**

## 1. 주요 사고유형별 월별 사고(건수)



## 2. 어선, 일반선박 및 수상레저기구 월별 사고(척수)





사건명		낙시어선 A호·낙시어선 B호 충돌사건
사 건 개 요	선박	A호: 낙시어선, 6.67톤, 강화플라스틱(FRP), 승선원 6명 B호: 낙시어선, 1.89톤, 강화플라스틱(FRP), 승선원 4명
	일시	2022. 3. 1. 14:39경
	장소	북위 38도 13분 34초, 동경 128도 37분 58초 강원도 속초시 속초항 북방파제등대로부터 047도 방향, 거리 약 1.95해리 해상
	피해	A호 : 승객 3명 부상 / 프로펠러 등 파손 B호 : 선장 및 승객 2명 부상 / 선외기 및 어군탐지기 파손
	기상	날씨는 맑음, 풍향은 서남서풍, 초속 약 9~13미터, 파고는 약 1미터
경위 원인		<p>A호는 2022. 3. 1. 08:05경 선장과 낙시객 5명을 태우고 강원도 속초시 교동항을 출항하여 북쪽으로 약 1시간 30분 항해한 후 초도항 앞 해상에서 가자미 낚시를 하고 교동항으로 되돌아오던 중, 전방 경계를 소홀히 하여 상대선을 발견하지 못하였고,</p> <p>B호는 같은 날 12:50경 선장과 낙시객 3명을 태우고 속초시 속초항 국제여객터미널 부두를 출항하여 속초항 앞 해상에서 바람에 따라 북동 방향으로 떠밀려가면서 대구, 열기 등을 낚시하다가 다시 낚시 포인트로 되돌아가던 중 후방 경계를 소홀히 하여 상대선을 발견하지 못하고 충돌하였음.</p> <p>이 충돌로 인해 A호는 낙시객 3명이 경미한 부상을 입었고 프로펠러 등이 파손되었으며, B호는 선장과 낙시객 2명이 부상을 입었고 선외기, 어군탐지기 등이 파손되었으나, 양 선박은 자력으로 속초항에 입항한 사건임.</p> <p>이 충돌사건은 서로 시계 안에 있는 상태에서 A호가 전방 경계를 소홀히 하여 선수 방향에서 항행 중이던 B호를 향해 변침함으로써 발생한 것이나, B호가 후방 경계를 소홀히 하여 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인임.</p>
교훈		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 모든 선박은 주위의 상황 및 다른 선박과 충돌의 위험성을 충분히 파악할 수 있도록 시각·청각 및 당시의 상황에 맞게 이용할 수 있는 모든 수단을 동원하여 항상 적절한 경계를 유지하여야 한다.</li> <li>2. 선장은 선수 들림이 있을 경우 원활한 전방 경계를 위하여 지그재그로 운항하여야 하고, 시정이 양호한 상태에서도 레이더를 작동시켜야 한다.</li> <li>3. 선장은 경계의 범위가 진로 전방뿐만 아니라 후방을 포함하는 모든 방향이고, 경계는 항상 유지되어야 하는 점에 유의하여 자기 선박의 진로 전방뿐만 아니라 후방 경계도 철저히 하여야 한다.</li> </ol>