

## 1 해양사고 발생 현황[2020~2024]

### □ 최근 5년간 6월중 동해해역 총 해양사고 발생 건수: 226건

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)

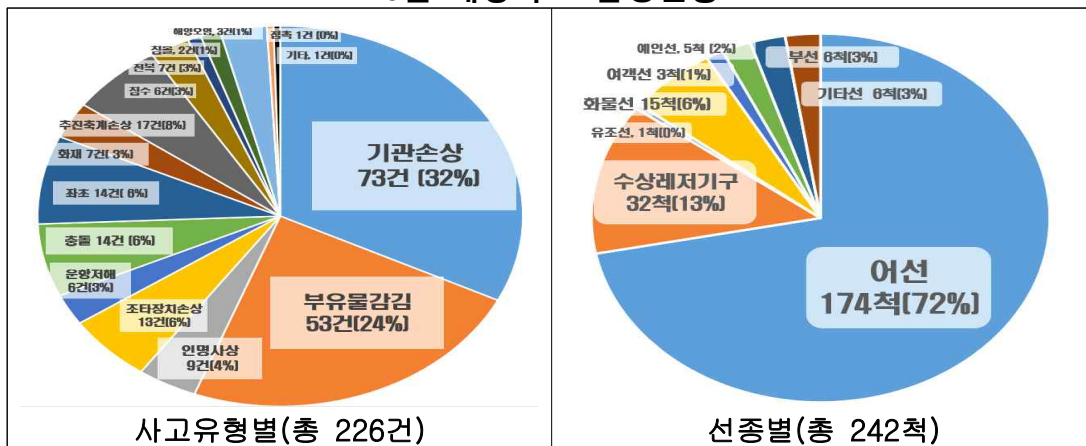
○ (유형별/226건) 기관손상 73건, 부유물감김 53건, 추진축계손상 17건, 좌초 14건, 충돌 14건, 조타장치손상 13건, 인명사상 9건, 화재 7건, 전복 7건, 운항저해 6건, 침수 6건, 해양오염 3건, 침몰 2건, 접촉 1건, 기타 1건

○ (선종별/242척) 어선 174척\*, 일반선박 36척\*\*, 수상레저기구 32척

\* 연안 117척 / 근해 42척 / 낚시 7척 / 원양 2척 / 기타 6척

\*\* 화물선 15척 / 부선 6척 / 예인선 5척 / 여객선 3척 / 유조선 1척 / 기타 6척

<6월 해양사고 발생현황>

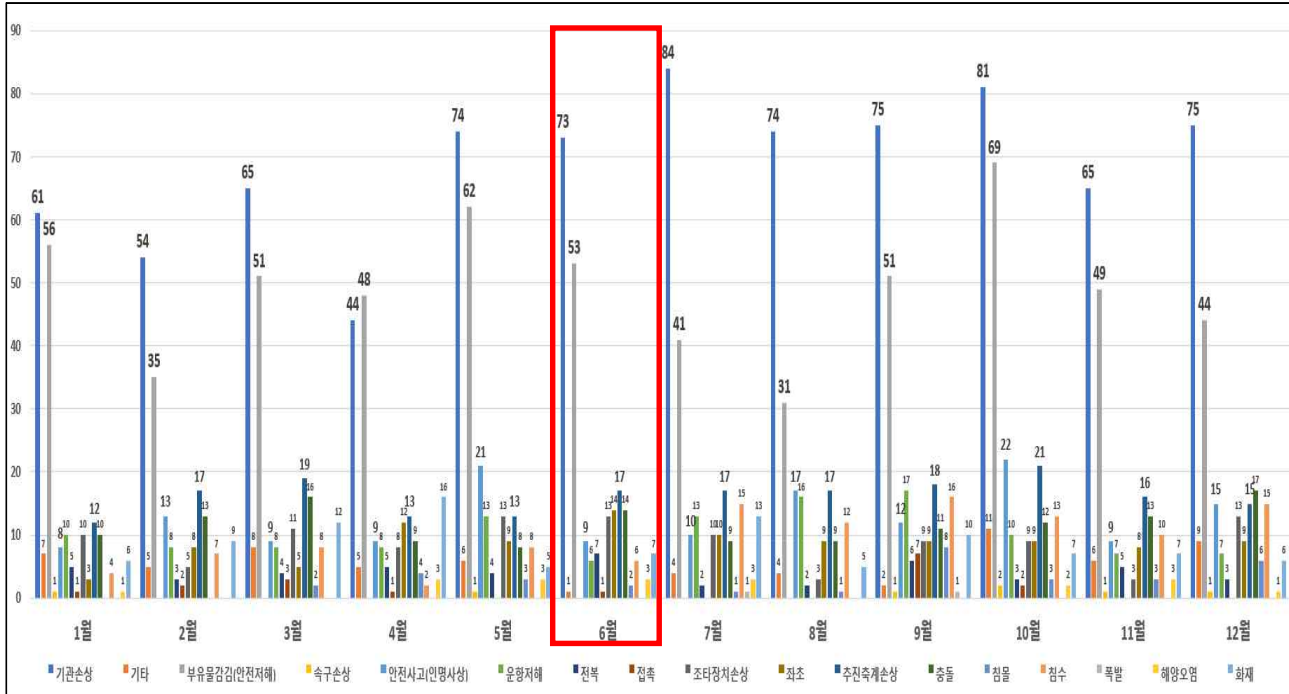


- (해양사고 특징) 6월의 해양사고 발생건수(226건)는 전월 평균(243건) 대비 감소하였으나, 충돌사고(14건)는 전월 평균(8건) 대비 대폭 증가(175%)함
  - 충돌사고는 적절한 피항조치 미이행, 경계 소홀, 안일한 생각, 줄음운항 등 인적 요인이 복합적으로 작용하여 발생함
  - 항해당직자의 철저한 경계, 선박 간 조기 통신 및 주의환기신호 이행, 적극적인 피항동작 및 피항협력동작 등으로 충돌사고 예방 필요

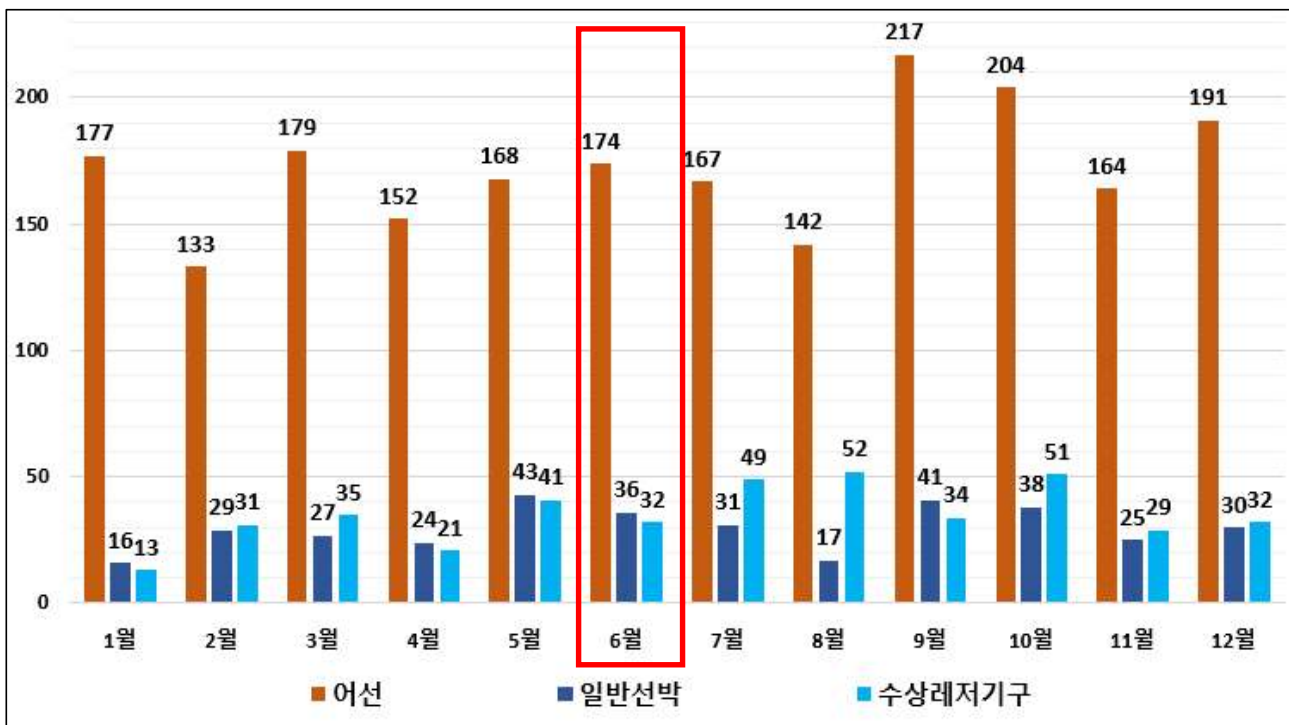
### 6월 안전운항 실천구호

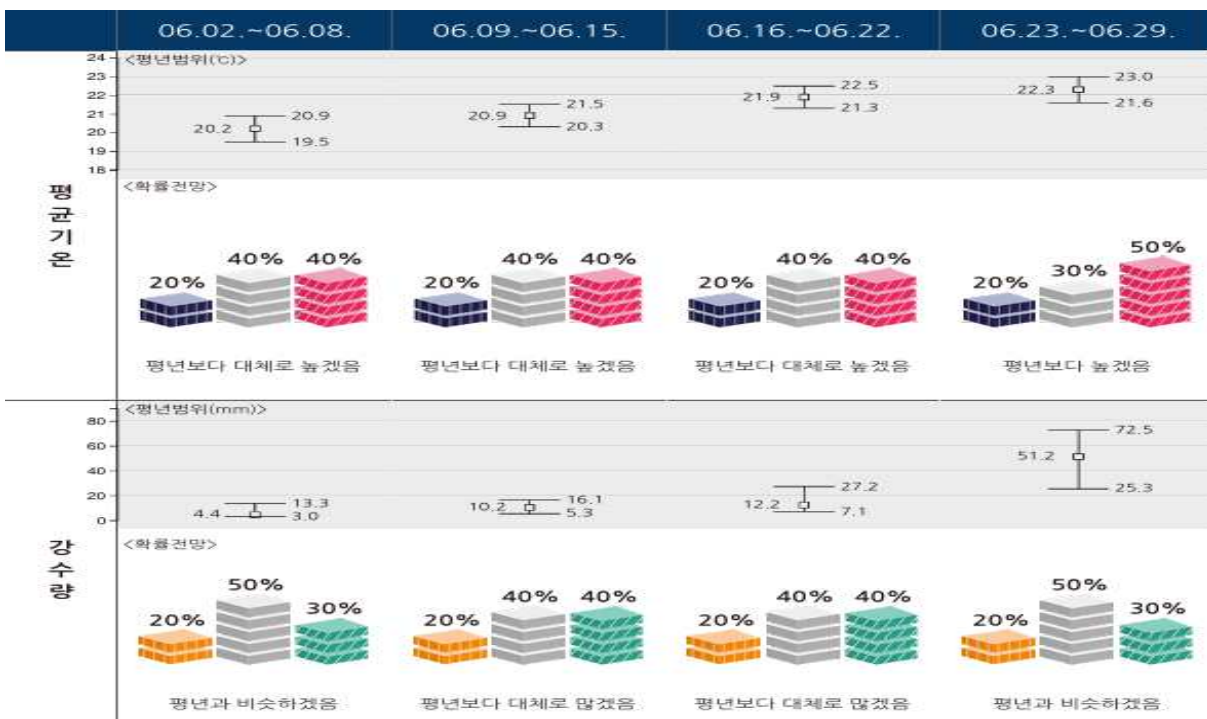
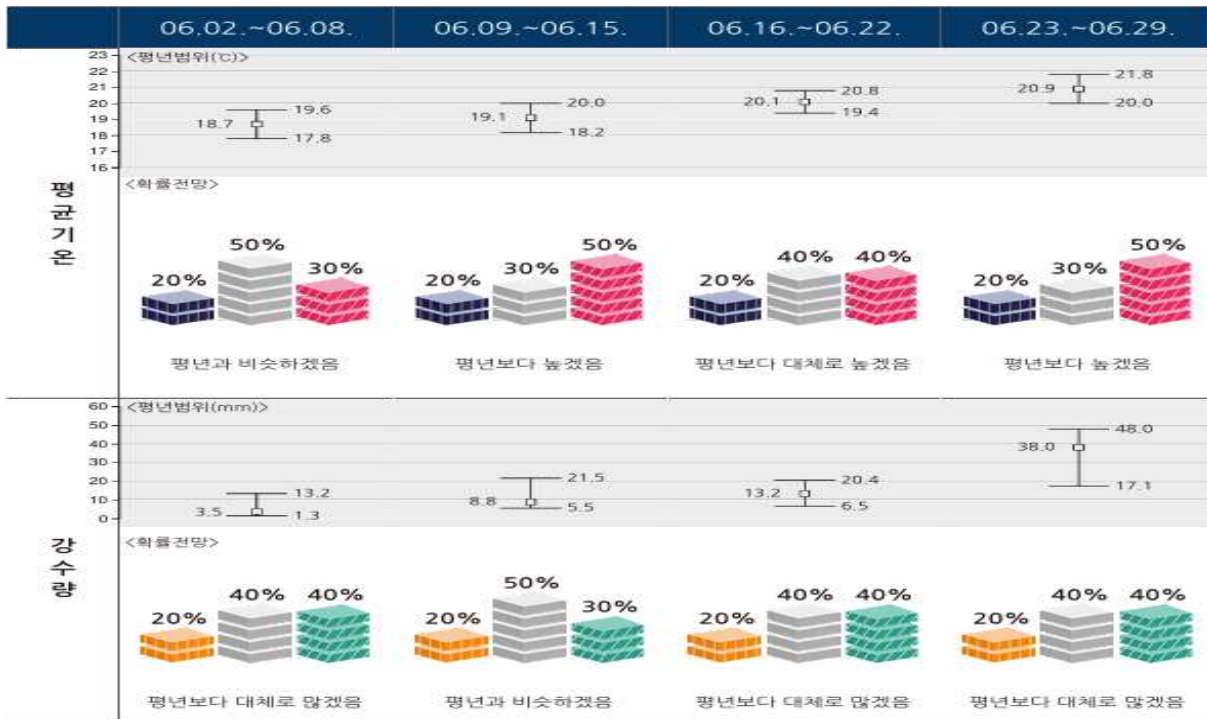
**철저한 경계! 적절한 변침! 적극적인 주기관 사용으로  
내 선박과 생명을 지킬 수 있습니다.**

## 1. 주요 사고유형별 월별 사고(건수)



## 2. 어선, 일반선박 및 수상레저기구 월별 사고(척수)





사건명		어선 A호·낙시어선 B호 충돌사건
사 건 개 요	선박	A호: 어선, 9.77톤, 강화플라스틱(FRP), 승선원 3명 B호: 낙시어선, 3.85톤, 강화플라스틱(FRP), 승선원 7명
	일시 장소	2023. 6. 15. 07:13경 북위 37도 19분 25초.동경 129도 33분 44초 강원특별자치도 삼척시 원덕읍 임원항 동방파제 끝단으로부터 방위 약 060도 거리 약 11.9해리 해상
	피해	B호: 선미 일부 파손 / 승객 등 6명 경상
	기상	날씨는 맑음, 풍향은 북서풍, 초속 약 4~6미터, 파고는 약 0.5~1.0 미터
경위 원인		<p>A호는 2023. 6. 14. 09:39경 동해시 묵호항을 출항한 후 다음 날인 6. 15. 04:00경 조업을 마치고 묵호항을 향하여 침로 약 274도 속력 약 9.5노트로 항행하던 중 A호 선장의 졸음 운항으로 인해 경계를 소홀히 하여 자기 선박의 진로 전방에서 낙시를 하고 있던 상대 선박을 피하지 못하고 상기 일시 및 장소에서 충돌하였고,</p> <p>B호는 2023. 6. 15. 05:02경 삼척시 임원항에서 선장과 낙시승객 6명 포함 총 7명이 승선하고 출항한 후 같은 날 05:45경 낙시포인트에 도착하여 정류한 상태로 떠내려 가며 낙시를 하던 중 같은 날 07:13경 B호 선장의 경계소홀로 충돌의 위험을 안고 접근하고 있는 상대 선박을 발견하지 못하고 충돌을 피하기 위한 아무런 협력동작을 취하지 못한 채 충돌한 사건임</p> <p>이 충돌사건은 시계가 양호한 주간에 항행 중이던 A호가 졸음 운항으로 경계를 소홀히 하여 진로 전방에서 정류 중이던 B호를 피하지 못하여 발생한 것이나, B호가 경계를 소홀히 하여 적절한 피항협력동작을 취하지 못한 것도 일부 원인임</p>
교훈		<ol style="list-style-type: none"> <li>1인 항해당직 시 잦은 입출항 및 야간 조업 등으로 인해 피로가 누적되어 졸음 운항이 예상될 경우에는 미리 견시원을 배치하여 경계에 소홀함이 없어야 한다.</li> <li>2. 항해당직책임자는 항행 중인 경우뿐만 아니라 조업 등을 위한 정류 상태에서도 주위 경계에 소홀함이 없도록 선교를 떠나서는 아니 된다.</li> <li>3. 어선 선장은 선박이 정류상태에서 어로에 종사하고 있는 중이라도 주위 경계를 철저히 하여 충돌의 위험을 안고 다가오는 다른 선박이 있는 경우에는 미리 주의 환기신호를 보내야 하며 필요시 기관을 사용하여 적극적인 피항협력동작을 취하여야 한다.</li> </ol>