



1

3월 해양사고 현황 (2018~2022)

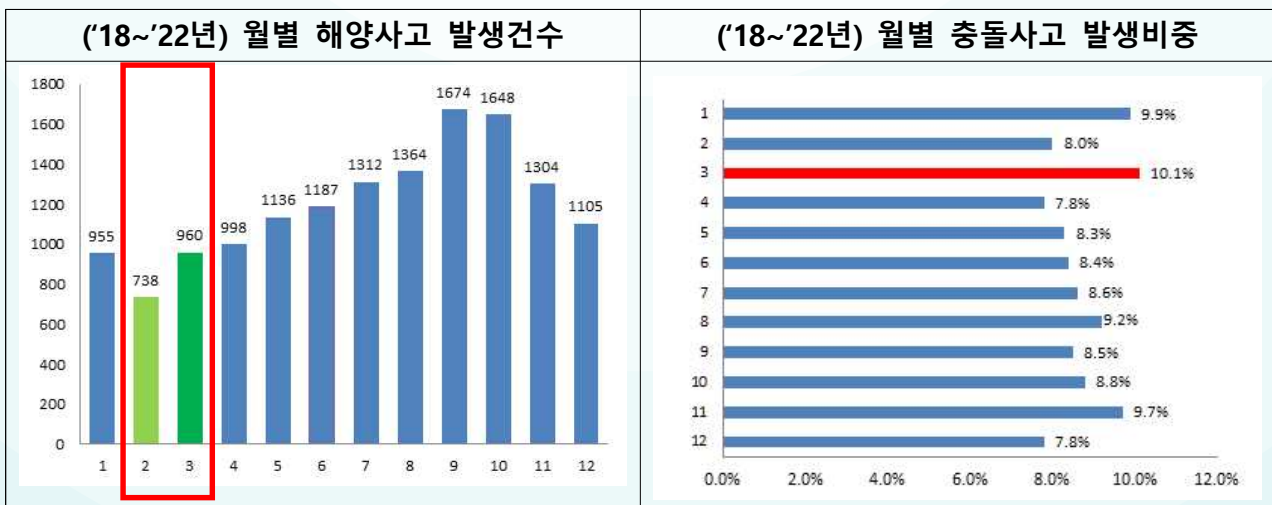
□ 최근 5년간 3월 평균 192건 발생, 연중 해양사고 증가폭이 가장 큰 시기

월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	191	148	192	200	227	237	262	273	335	330	261	221

- (사고유형별) 사고 건수는 총 960건. 주요사고는 충돌 97건, 안전사고 61건, 전복 44건, 화재·폭발 37건, 침몰 18건 등의 순으로 발생
- (선박종류별) 사고 선박은 총 1,120척. 어선 764척, 수상레저기구 142척, 예인선 54척, 화물선 53척, 유조선 40척, 여객선 13척 등의 순으로 발생

□ 3월에는 조업어선·레저선박 등 교통량 증가 및 봄철 큰 일교차로 인한 짙은 안개 등으로 선박충돌 등 해양사고가 크게 증가

- (사고현황) 최근 5년간 3월 해양사고 발생 건수는 960건으로 2월 (738건) 대비 약 30% 증가, 연중 해양사고 증가폭이 가장 큰 시기
 - 특히, 전체 해양사고 중 충돌사고가 차지하는 비중은 3월이 10.1%로 연중 가장 높음(연평균 8.8%)
- (피해예방) 시계 제한 시 무중신호 이행 및 감속 운항, 레이더 등 모든 수단을 이용한 철저한 경계, 피항동작 사전 이행 등 항법 준수



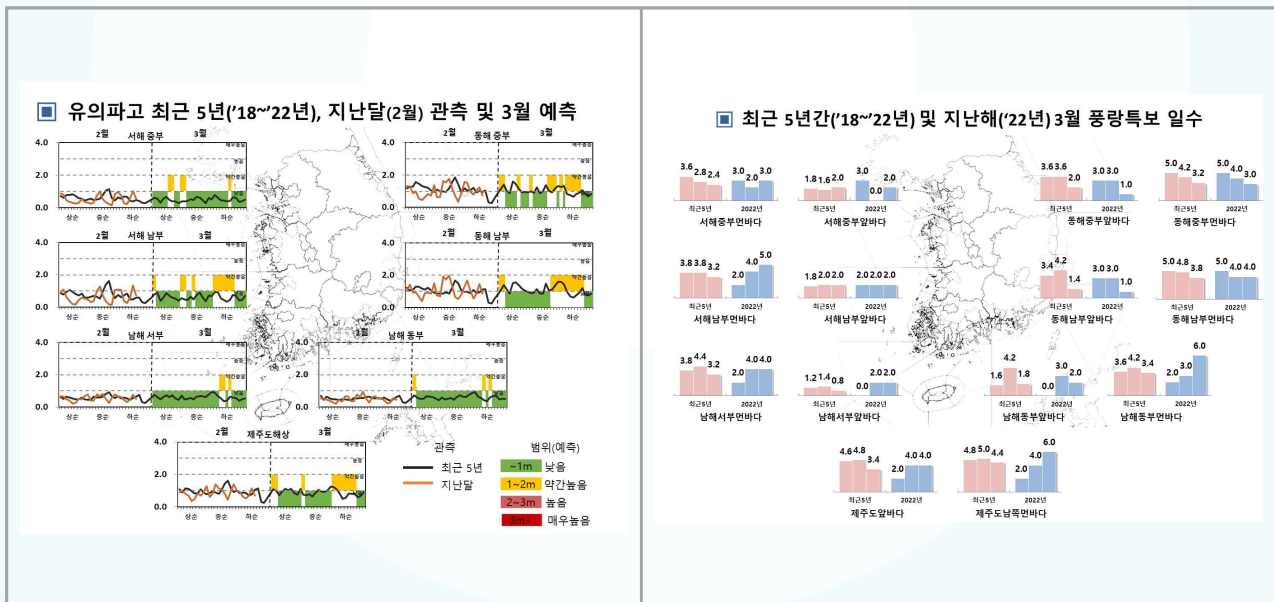
1. 2023년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

○ 3월 해양 특성(최근 5년('18~'22년))



○ '23년 3월 유의파고 및 수온 예측정보

- (유의파고) (서해상) 전기간 대체로 낮겠으나, 서해남부해상은 하순에 약간 높은 날이 많겠음 (동해상) 동해중부해상은 전기간 대체로 약간 높겠고, 동해남부해상은 중순까지 대체로 낮다가 하순에 약간 높은 날이 많겠음 (남해상) 전기간 대체로 낮겠음 (제주도해상) 중순까지 대체로 낮다가 하순에 약간 높은 날이 많겠음
- (수온) 서해 6.0~11.0°C, 남해 11.0~18.0°C, 동해 10.0~14.0°C의 분포를 보이겠음



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 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 낚시어선 A호 · 낚시어선 B호 충돌사건

사 건 개 요	선박	A호 : 낚시어선, 6.67톤, 길이 11.50미터, 디젤기관 129킬로와트 1기 B호 : 낚시어선, 1.89톤, 길이 7.20미터, 가솔린기관 99킬로와트 1기
	일시	2022. 3. 1. 14:39경
	장소	강원도 속초시 속초항 북방파제등대로부터 047도 방향, 거리 1.95해리 해상
	피해	A호 및 B호의 선체 파손, 선장·승객 등 총 6명 부상
원인	날씨	맑은 날씨, 서남서풍 초속 9~13m, 파고 약 1.0m, 시정 약 2마일
	원인	<p>시계가 양호한 주간에 낚시를 마치고 항구로 돌아오는 중이던 낚시어선 A호가 낚시 포인트를 향해 항해 중이던 낚시어선 B호의 우현 선미부를 충돌하는 사고가 발생</p> <p>A호 선장이 당시 선수 들림 현상 등으로 전방 시야가 제한되었음에도 레이더를 켜지 않고 약 18노트의 빠른 속력으로 항해하다가 B호를 발견하지 못한 것이 사고 원인, B호가 주변경계를 소홀히 하여 자선을 향해 접근하는 A호를 발견하지 못한 것도 일부 원인</p>
교훈	교훈	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 함 ○ 선장은 선수 들림이 있을 경우 원활한 전방 경계를 위하여 지그재그로 운항하여야 하고, 시정이 양호한 상태에서도 레이더를 작동시켜야 함 ○ 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 함

2. 어선 C호 · 어선 D호 충돌사건

사 건 개 요	선박	C호 : 어선, 69톤, 길이 28.77미터, 디젤기관 758킬로와트 1기 D호 : 어선, 29톤, 길이 21.70미터, 디젤기관 446킬로와트 1기
	일시 장소	2021. 4. 14. 06:25경 경상북도 영덕군 축산항등대에서 방위 약 090도, 거리 약 30해리 해상
	피해	어선 D호의 조타실 우현부 파손
	날씨	질은 안개, 북서풍 초속 10~13m, 파고 2.5~3m
원인	<p>질은 안개로 시정이 극히 제한된 상황에서 항해 중이던 두 어선이 서로 충돌, 양 선박 모두 사전에 레이더로 상대선을 관측하였지만 상대선이 자선을 피해갈 것으로 생각하고 별다른 조치를 취하지 않고 있다가 결국 충돌함</p> <p>레이더를 사용한 지속적인 경계, 무중신호 취명, 안전한 속력으로 감속 등 제한된 시계에서 선박의 항법을 준수하지 않아 사고 발생</p>	
교훈	<p>○ 선장은 시계가 제한된 상태에서 레이더에 상대 선박이 탐지되었을 때에는 지속적이고 체계적인 관측으로 충돌 위험 여부를 판단하여야 함</p> <p>○ 안개나 눈 등으로 시계가 제한된 상태에서는 횡단하는 상태일지라도 피항선과 유지선의 지위가 인정되지 아니하므로 모든 선박은 경계를 철저히 하고 안전한 속력을 유지하는 등 제반 항법을 준수해야 함</p>	