

1

3월 해양사고 현황(2016~2020)



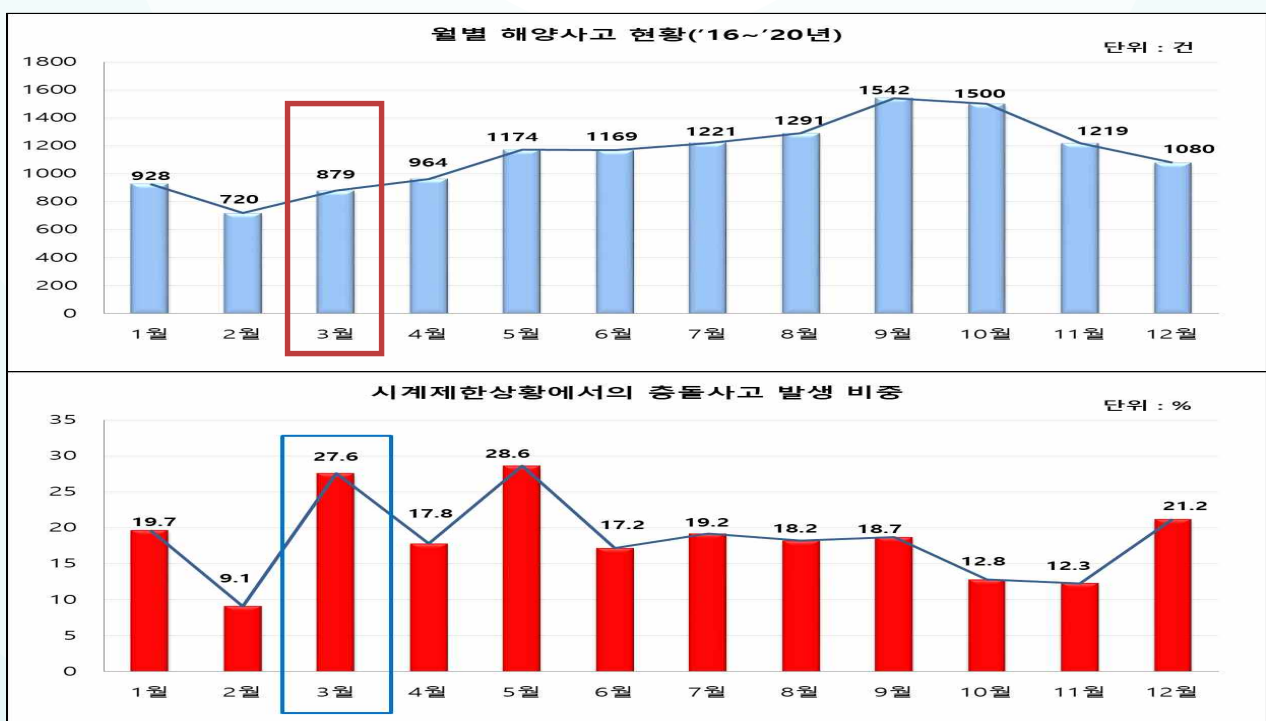
□ 봄철(행락철) 해양활동 증가로 사고 발생빈도가 크게 증가하는 시기

- 최근 5년간 3월 중 평균 176건의 해양사고 발생, 전월(144건) 대비 22% 증가

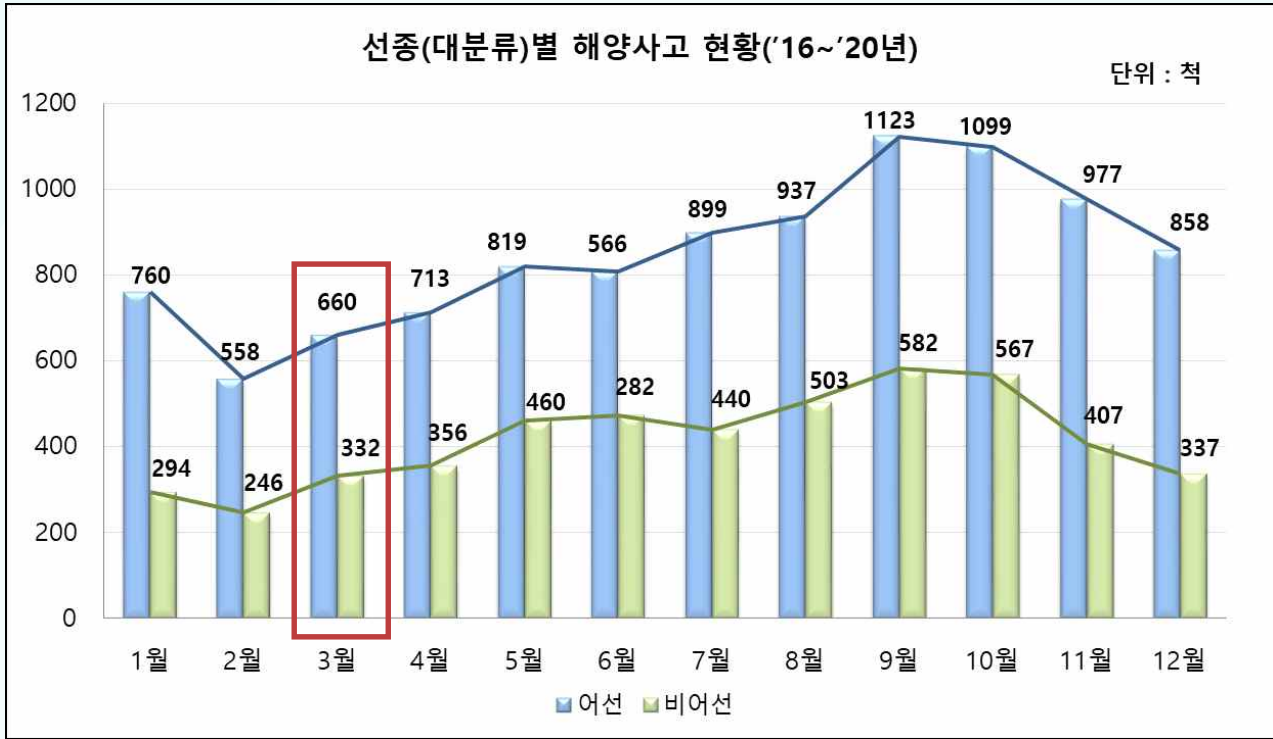
월별	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
건수	186	144	176	193	235	234	244	258	308	300	244	216

□ 통항량 증가 및 잦은 안개로 인한 시계제한 등 충돌사고의 위험이 높으므로 철저한 경계 유지, 안전속력 및 무중신호 등 항법 준수 필요

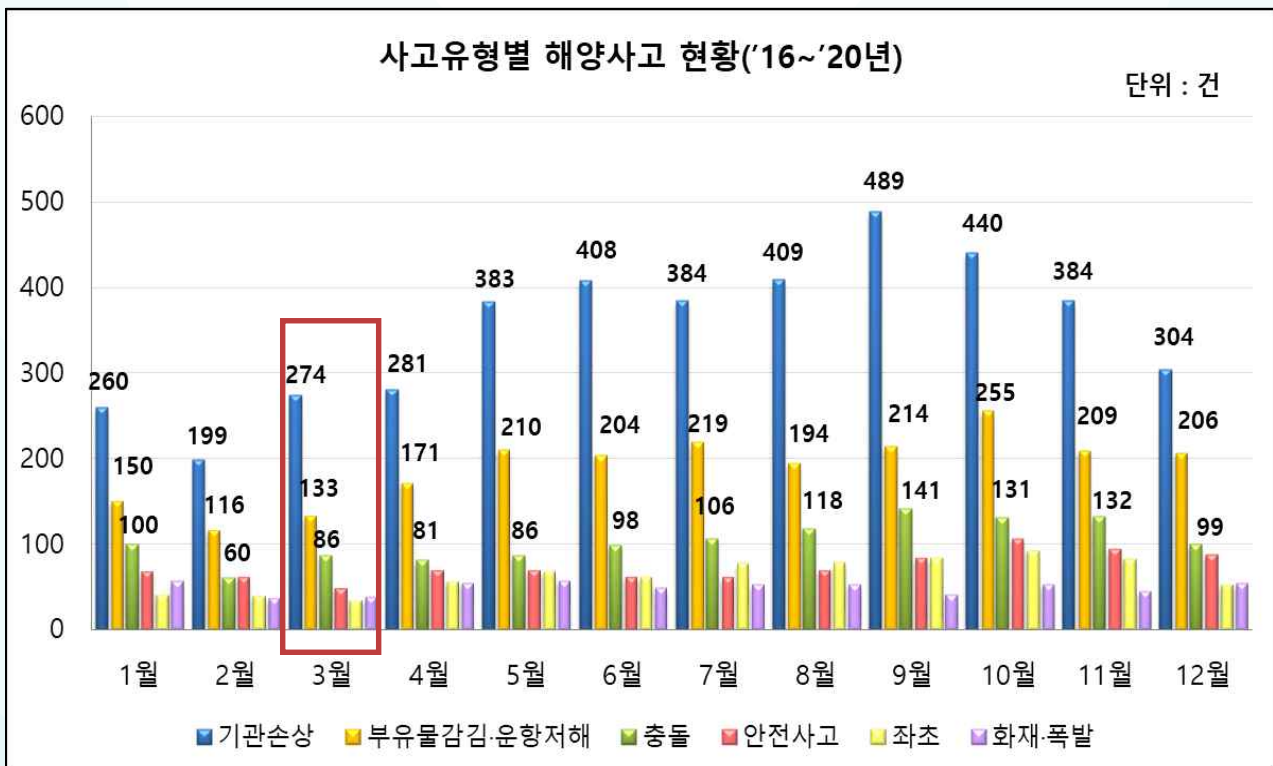
- (사고현황) 최근 3년간 3월 중 안개 등 시계제한상황에서의 충돌사고는 16건으로 전체 충돌사고(58건) 중 27.6%를 차지(연평균 18.4% 대비 1.5배 증가)
- (주요원인) 3월 충돌사고의 대부분은 경계소홀(60%), 부적절한 조선 또는 충돌회피동작(26%) 등이 원인이며 선박운항자의 부주의에 기인
- (피해예방) 시계가 제한된 상황에 적합한 안전속력 유지, 시각·청각 등 모든 수단을 이용한 철저한 경계 및 피항동작 사전이행 등 철저한 항법 준수



1. 선종(대분류)별 해양사고 현황



2. 사고유형별 해양사고 현황



1. 2021년 3월 기상정보 [출처 : 기상청]

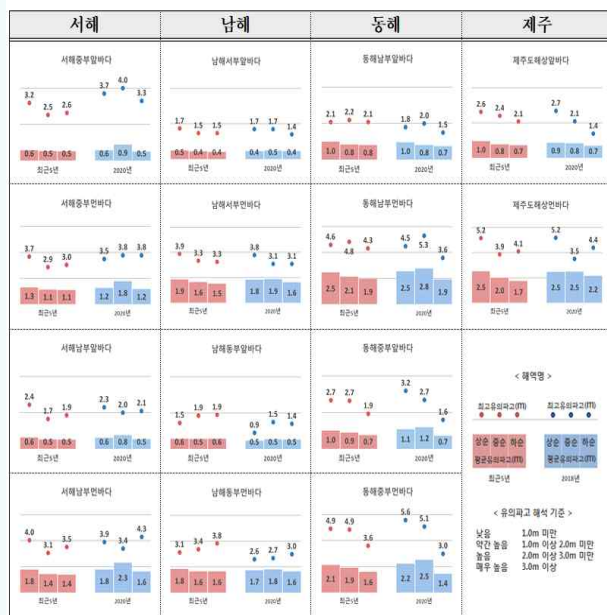
○ 해상특성(최근 5년간('16~'20년) 3월, 파고 특성)

- 3월 상순에 동해·제주도 먼바다 해상에서 파고가 높았으며, 서해·남해 먼바다와 동해·제주도 앞바다 해상에서 파고가 약간 높았고 그 밖의 해상은 낮았음
 - 중순에 동해남부·제주도 먼바다 해상에서 파고가 높았고, 그 밖의 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음
 - 하순에 모든 먼바다 해상에서 파고가 약간 높았으며, 모든 앞바다 해상은 파고가 낮았음
- ※ 유의파고 기준: 낮음 1.0m 미만, 약간 높음 1.0~2.0m, 높음 2.0~3.0m, 매우 높음 3.0m 이상

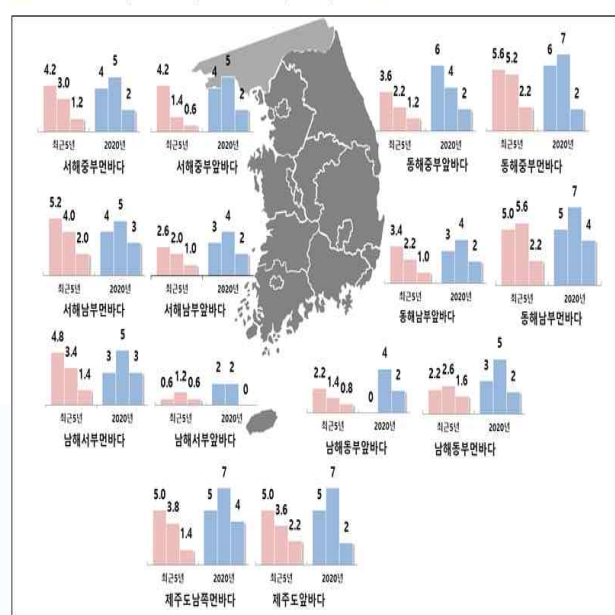
○ 풍랑특보일 수(최근 5년간('16~'20년) 3월)

- 9.0일(상순 3.5일 / 중순 3.2일 / 하순 2.3일)로 전월(8.7일)보다 0.3일 많음

■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 3월 유의파고(평균, 최고)



■ 최근 5년간('16~'20년) 및 지난해('20년) 3월 풍랑특보 일수



2. 기상청 해양기상정보 전달체계

(음성방송) 선박에 설치된 SSB 송수신기로 주파수 5,787.5KHz를 설정, 24시간 해양기상정보 및 예보를 제공

(문자방송) 기상청 해양기상정보포털을 통해 문자로 실시간 해양기상정보를 제공 (marine.kma.go.kr, 가입 및 신청 필요)

(안내전화) 기상청 일기예보 안내전화 131(ARS 및 상담)

1. 어선 A호 · 어선 B호 충돌사건

사건명		어선 A호·어선 B호 충돌사건
사건개요	선박	A호: 어선, 204톤, 길이 41.26미터, 강 재질, 디젤기관 1기 B호: 어선, 275톤, 길이 45.93미터, 강 재질, 디젤기관 1기
	일시	2020. 3. 26. 23:50경
	장소	부산광역시 서구 부산남항 서방파제 북쪽 해상
	피해	A호 선수부분 파손, B호 좌현 어창부분 파손
	상황	안개로 시계가 제한된 상태에서 부산남항에 접안을 시도하던 A호가 감속을 제때 하지 못하여 인근에 접안해 있던 B호와 충돌
원인	날씨	시정 약 400m, 북서풍 초속 약 6~18m, 파고 약 1m
	원인	○ 시계가 제한된 상태에서 A호 선장이 접안 시도 중 기관 조작 미숙으로 빠른 속력을 제어하지 못해 앞 선석에 접안해 있던 B호를 피하지 못하여 사고 발생
교훈	교훈	○ 항행하는 선박의 선장은 시계가 제한된 상태에서는 익숙한 지형일지라도 보통의 경우보다 감속하여 안전한 속력으로 항행을 하여야 함 ○ 접안하는 선박은 접안 중인 선박과 충돌하지 않도록 충분한 거리를 두고 안전한 속력으로 선박을 조종하여야 함
충돌 상황도		<p>충돌 상황도는 부산남항 안벽 근처의 해상 상황을 보여줍니다. 지도 상단에는 좌표 35° 40' 30" N, 129° 25' 00" E가 표시되어 있습니다. 지도 하단에는 좌표 35° 40' 00" N, 129° 40' 00" E가 표시되어 있습니다. 지도 중앙에는 '부산남항 안벽'이라는 텍스트가 있습니다. 지도 오른쪽에는 '충돌교각 88도'라는 텍스트가 있습니다. 지도 오른쪽 하단에는 'A호'라는 텍스트가 있으며, 그 아래에 '침로 272도'와 '속력 9노트(항행)'가 표시되어 있습니다. 지도 오른쪽 상단에는 'B호'라는 텍스트가 있으며, 그 아래에 '선수방위 180도'와 '속력 0노트(접안)'가 표시되어 있습니다. 지도 오른쪽 중앙에는 '충돌교각 88도'라는 텍스트가 있습니다. 지도 오른쪽 하단에는 'A호'라는 텍스트가 있으며, 그 아래에 '침로 272도'와 '속력 9노트(항행)'가 표시되어 있습니다. 지도 오른쪽 상단에는 'B호'라는 텍스트가 있으며, 그 아래에 '선수방위 180도'와 '속력 0노트(접안)'가 표시되어 있습니다. 지도 오른쪽 중앙에는 '충돌교각 88도'라는 텍스트가 있습니다.</p>

2. 낚시어선 C호 · 낚시어선 D호 충돌사건

사건명		낚시어선 C호·낚시어선 D호 충돌사건
사건개요	선박	C호: 낚시어선, 2.98톤, 길이 9.27미터, 알루미늄 재질, 가솔린기관(선외기) 2기 D호: 낚시어선, 2.99톤, 길이 8.82미터, 강화플라스틱 재질, 가솔린기관(선외기) 1기
	일시	2020. 4. 19. 09:48경
	장소	전남 장흥군 노력항방파제등대로부터 268도 방향, 약 0.17마일 해상
	피해	C호 선수 우현 외판 굴곡, D호 좌현 조타실 창문 유리 파손
	상황	국지성 소나기로 시계가 제한된 상태에서 낚시를 마치고 회항하던 낚시어선 C호와 D호가 서로 충돌하여 선체가 일부 손상되는 피해를 입음
날씨	날씨	시정 약 0.5마일, 동풍 또는 남동풍 초속 4~6m, 파고는 0.5~1m
	원인	○ 양 선박이 레이더를 작동하지 아니한 채 주변 경계를 소홀히 하고 시계가 제한된 상태에서 각각 약 19노트 및 약 25노트의 빠른 속력으로 항해하며 안전한 속력을 준수하지 아니하여 사고 발생
교훈	교훈	○ 낚시어선 선장은 제한된 시계상태에서 안전한 속력을 준수하며 선박을 운항하여야 하고, 특히 낚시승객이 승선한 경우 승객의 안전을 위해 반드시 준수하여야 함 ○ 선체구조 상 전방 경계가 제한되는 연안 낚시어선은 체계적인 레이더 관측과 육안에 의한 경계를 철저히 하여야 하며 특히 낚시 후 항해를 시작하기 이전에 주변에 다른 선박의 존재 및 이동상황을 미리 파악하여 안전이 보장되었다고 판단되었을 때 항해를 시작하여야 함
충돌상황도		