

# 10월 「연근해 선박 기상정보」

발표일 : 2014년 9월 30일



상순에 서해중부해상은 파고가 낮겠고, 서해남부를 비롯한 남해와 동해에서 대체로 약간 높겠음. 중순과 하순은 전 해상에서 약간 높겠음.

## 해양기상

- 상순은 이동성 고기압의 영향을 주로 받겠으며, 서해남부, 남해, 동해에서 대체로 파고가 약간 높겠음. 중순과 하순은 고기압 가장자리에 들거나 저기압의 영향을 받아 전 해상에서 전반적으로 약간 높겠음.

※ 물결이 낮음(1.0m 미만), 약간 높음(1.0~2.0m 미만), 높음(2.0~3.0m 미만), 매우 높음(3.0m 이상)

- 10월 8일 망 이후에, 서해의 인천에서 10월 9일에 953 cm의 고극 조위가 나타나며, 남해의 완도에서 10월 9일에 399 cm, 동해의 포항은 10월 12일에 40 cm의 고극조위가 나타나겠음.

## 해양안전

- 해양사고 빈발 시기(802척, 연중 세 번째 많음), 안전 항해 및 조업 필요
- 서·남해권 해역에서 해양사고 빈발
- 기관고장, 충돌, 침수 등 해양사고 빈발
- 행락철 선박 이용객 증가에 따른 해양사고 증가 예상

## 어업기상

- 10월의 수온은 동해가 1~2℃ 내외로 높은 수온분포를 보이겠고, 남해·서해는 평년과 비슷한 수온분포를 보이겠음.
  - 예상 수온 : 동해: 18~24℃ , 남해 : 18~23℃, 서해 : 17~22℃
- 10월에는 보름달물해파리의 출현이 급격히 감소할 것으로 추정됨. 국지성 고밀도 적조가 전남 득량만 해역과 경남 통영~거제 해역에서 당분간 지속되나, 10월 중순 이후에는 대부분 소멸될 것으로 전망됨.

자료협조 : 해양경찰청, 국립수산과학원, 국립해양조사원, 중앙해양안전심판원



▶ 10월의 해상 예보



▶ 최근 5년간('09~'13년) 10월 파고 관측값 통계자료

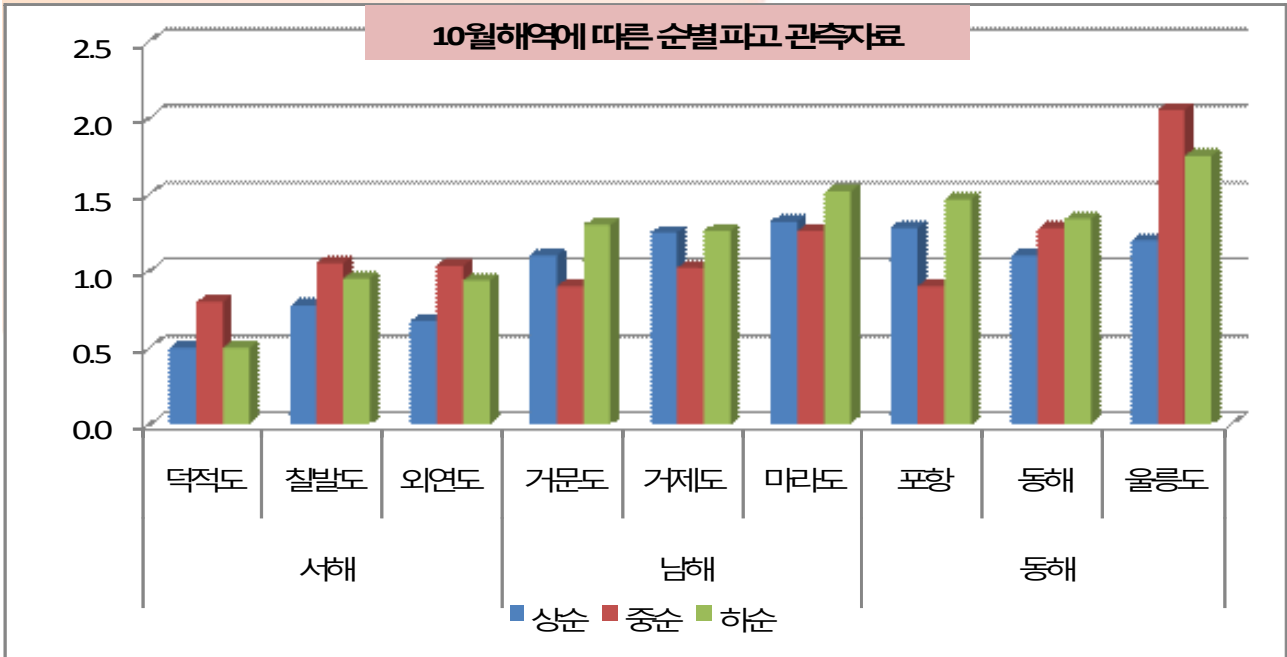


그림 1. 최근 5년간(2009 ~ 2013년) 10월 순별 파고 관측값

최근 5년간(2009년~2013년) 해역에 따른 10월 해양기상부이의 파고관측 자료를 살펴보면, 남해, 동해상은 파고가 약간 높았으며, 서해상은 낮았음. 순별로 살펴보면, 서해중부해상은 상순, 중순, 하순에 모두 대체로 낮았으며, 서해남부해상은 상순에 낮았으며, 중순과 하순에 약간 높았음. 남해와 동해, 제주도해상은 모두 대체로 약간 높았음. 10월에 파고가 가장 높았던 곳은 울릉도로 2.1m(중순)이었음.(그림1)

※ 울릉도 부이 자료는 2012년도 신설로 인하여 해당년도부터 추가함.

### ▶ 최근 5년 및 2013년 10월 풍랑특보일수

최근 5년간(2009년~2013년) 10월의 풍랑특보 발표 일수는 1.8~2.5일이며, 상순과 하순이 중순보다 많았음. 해역별로는 제주도남쪽먼바다, 남해동부먼바다, 동해중부와 동해남부먼바다에서 빈도가 높음.

2013년 10월의 풍랑특보일수는 최근 5년(2009년~2013년)에 비해 상순, 중순, 하순에 모두 빈도가 약간 높았음.(그림2).

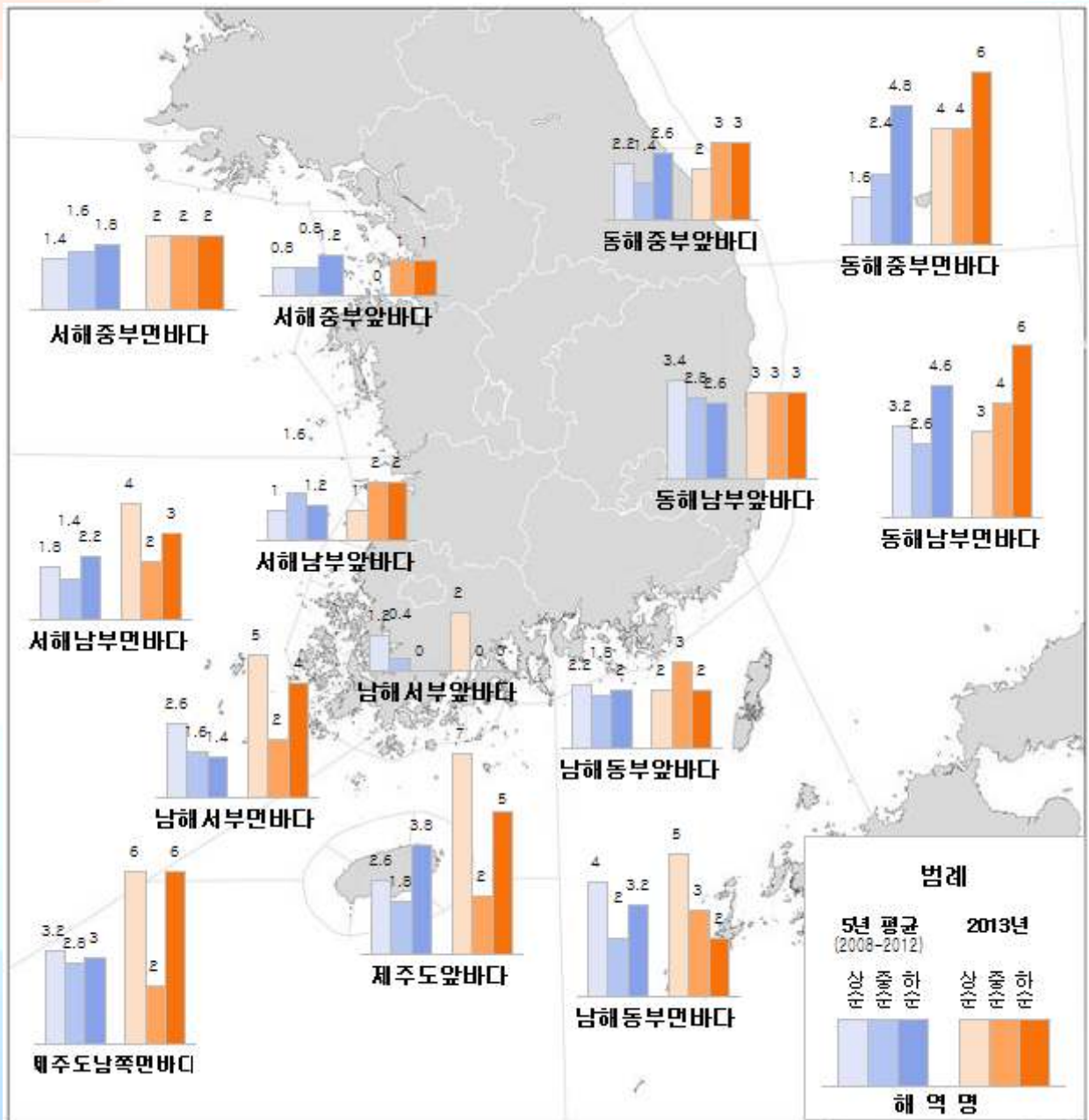


그림 2. 최근 5년(2009 ~ 2013년) 및 2013년 10월의 풍랑특보일수(상순, 중순, 하순)







## ■ 너울의 형성

너울은 바람에 의해 발생한 풍랑이 직접적으로 바람의 영향을 받지 않는 다른 해역으로 전파되면서 발생하는 파랑이다.



그림 3. 취송거리에 따른 파고의 변화

장주기의 너울이 연안으로 진행되어 오면, 해안 지형, 수심, 바람, 해류 등 다양한 요인들이 복합적으로 작용하면서 “쳐오름현상”이 발생

너울은 풍랑과 비교하면 규칙적이고, 마루가 둥근 형태이며, 넓은 바다에서는 조용하고 평온해 보이나 파장(주기)이 길기 때문에 수심이 얕아지는 해안 부근(방파제, 해변 등)에 도달하면 해저의 영향(천해 효과)을 받기 쉽고, 파장(주기)이 짧은 풍랑보다 물결이 높아지기 쉬우므로 먼 바다로부터 전해 온 너울이 급격하게 높아져 방파제 관광객이나 낚시꾼들이 파도에 휩쓸리는 사고를 일으킨다.

### < 파랑, 파도, 풍랑, 너울 이란? >

파랑(wave)은 파도 및 해파와 혼용하여 사용하고 있으며, 보통 파랑이라는 용어를 더 많이 사용하고 있습니다. 파랑은 해양에서 일어나는 파동운동으로서 해수의 상태변화가 주위에 물결모양으로 전해져 가는 현상을 말합니다.

파랑을 발생 원인에 따라 분류하면 다음과 같습니다.

- 풍랑, 풍파(wind wave) : 바람에 의해서 발생
- 조석파(tide wave) : 달과 태양의 인력에 의해 발생
- 지진파, 지진해파(tsunami) : 해저지진이나 화산, 지각변동 등에 의해 발생
- 선박파(ship wave) : 선박이 지나가면서 선박 뒤에 생기는 파
- 고조(storm surge) : 기압 강하, 강풍, 공진에 의해 일시적으로 발생
- 너울(swell) : 풍랑이 발생하여 진행하는 도중에 바람이 약해지더라도 해양으로 전달된 바람의 여력으로 인해 파랑이 계속 전달되는 파


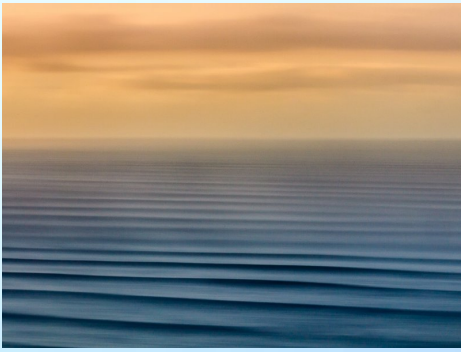
### < 풍랑과 파랑의 차이>

풍랑은 바람에 의해 발생한 파랑의 한 종류로서 파랑은 풍랑을 포함하는 큰 개념임

## ■ 너울의 특징

- 너울은 먼 바다에서 전파되기 때문에 맑은 날 바람이 없는 경우에도 갑작스럽게 발생할 수 있어 예측이 어려움
  - 정확한 예측이 어려우나 풍랑주의보나 태풍주의보 등 기상조건이 좋지 않을 때 발생 확률이 높아짐
  - 바람을 동반한 일반적 파도와 달리 너울은 해안으로 도달하는 속도가 2~3배 빨라서 바람이 뒤이어 따라옴
  - 너울은 방파제의 인공구조물인 테트라포트와 부딪히면 파도의 힘이 소멸되지 않고 육지까지 덮치게 됨
  - 풍속에 따라 움직이는 파도와는 달리 너울은 방파제에 부딪히면서 그 위력이 30~40배는 더 커짐
- ※ 넓은 바다에서 생성된 파도는 해안으로 밀려나가면서 흡수했던 에너지를 방출하게 됨. 약 높이 7m 파도의 경우 방파제에 미치는 충격량은 1평방미터당 30톤에 이르며, 이는 승용차가 시속 50km로 콘크리트 벽을 들이 박는 것과 같은 어마어마한 충격량.

### < 풍랑과 너울의 차이점 >

구분	WIND WAVE(풍랑)	SWELL(너울)
형성원인	관측점 부근에서 불고 있는 바람에 의해 형성	풍랑이 발생지역으로부터 멀어지면서 약화되거나, 풍향의 변동이 많은 해면에서 도중에 파도의 높이가 감소되면서 너울이 형성
방향	불규칙적	규칙적
형태	봉우리가 날카롭고 파장이 짧음	봉우리가 평평하고 둥그스름하며 파장이 김
주기	약 5초~7초	약 15초 이상
차이	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 바람의 작용으로 해면에 생긴 파(波)</li> <li>• 풍랑의 발달은 풍속, 취송거리(바람이 불어온 거리) 및 취송시간에 영향을 받음</li> <li>• 먼저 바람이 불기 시작하면 짧은 주기의 표면파가 생기고, 시간이 지나면 파고가 높아지면서 장주기의 파로 변해감</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해당 지역에 바람이 불어 생긴 파가 아니고, 다른 지역에서 발생한 풍랑 파가 전달되거나, 바람이 잔 다음에 해면에 남아있는 물결을 말함</li> <li>• 일반적으로 그 장소의 바람과는 다른 방향을 취함</li> <li>• 너울은 해면 멀리서 전해져 오므로 오는 사이에 물결 머리가 둥그렇고 긴 파장을 가지게 됨</li> </ul>
사진		



## ■ 너울 대비 행동 요령

- 방파제 및 해안가 출입 시, 라디오나 TV, 인터넷 등을 통해서 기상상황을 미리 파악
- 해안가, 방파제, 방조제 등 풍랑으로 높은 파도가 발생할 위험이 있는 지역의 출입은 가급적 자제
- 해안가 위험축대 등 시설물은 사전에 철거하거나 접근하지 않음
- 장애인, 노약자, 어린이는 특히 해안가 출입 자제
- 높은 파도에 유실되지 않도록, 증·양식시설을 고정하고 지지대로 보강
- 이동 가능한 양식자재, 해상작업대 등은 안전한 장소로 이동 조치
- 부득이하게 바다낚시를 할 때에는 혼자 낚시하는 것은 가능하면 피하고, 구명조끼 등 개인보호 장비를 반드시 갖추는 것이 필요

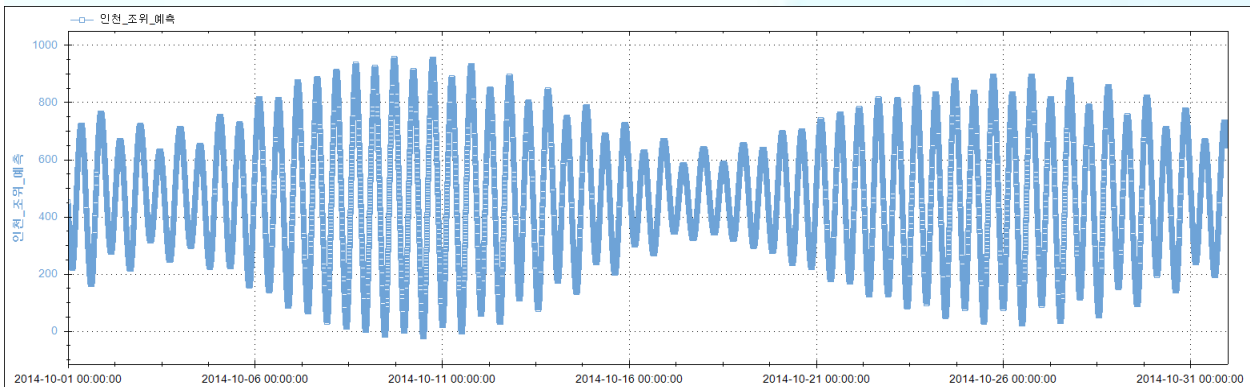
## ■ 최근 8년간('05~'12년) 10월에 발생한 너울 사고

- 2005. 10. 21. ~ 10. 24. 동해안 지역 낚시객 등 11명 사망
- 2006. 10월 울산시 울주군 서생면 간절곶 등방파제 1명 실종
- 2006. 10. 9. 울릉도 저동 내항 방파제에서 1명 사망
- 2006. 10. 9. 부산시 북형제섬에서 낚시꾼 1명 실종
- 2006. 10. 8. 포항시 남구 장기면 양포리 내항에서 2명 사망
- 2006. 10. 24. 강원 고성 봉포항 방파제에서 1명 사망, 2명 부상
- 2007. 10. 28. 강원 속초 염금정 앞바다에서 1명 사망

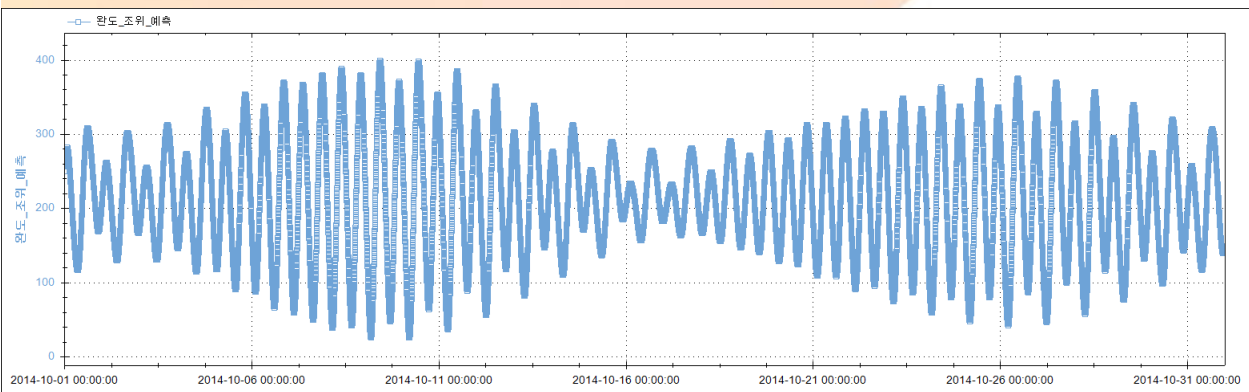
## ▶ 2014년 10월 조석 예보

10월 8일 망 이후에, 서해의 인천에서 10월 9일에 953 cm의 고극조위가 나타나며, 남해의 완도에서 10월 9일에 399 cm, 동해의 포항은 10월 12일에 40 cm의 고극조위가 나타나겠음.

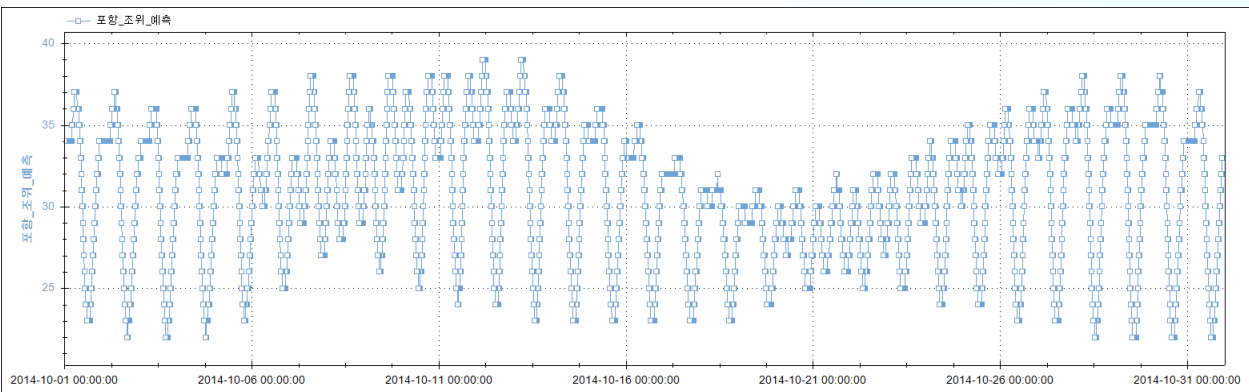
해역	관측소	대조기(망 10.8)		대조기(삭 10.24)	
		고극조위(cm)	발생시각	고극조위(cm)	발생시각
서해	인 천	953	10.09 17:26	891	10.25 17:42
	안 흥	712	10.09 16:25	677	10.26 17:17
	군산외항	748	10.10 16:23	701	10.26 16:36
	목 포	505	10.10 15:34	463	10.26 15:52
남해	완 도	399	10.09 10:26	376	10.26 11:22
	마 산	199	10.09 09:14	180	10.25 09:32
	부 산	151	10.09 08:44	139	10.25 09:02
	제 주	299	10.09 11:03	283	10.26 12:01
동해	포 항	40	10.12 05:00	38	10.27 04:41
	울릉도	36	10.12 04:06	34	10.26 03:07
	속 초	40	10.08 14:47	37	10.26 03:35



<2014년 10월 인천 조석예보>



<2014년 10월 완도 조석예보>



<2014년 10월 포항 조석예보>



## 해난사고 현황

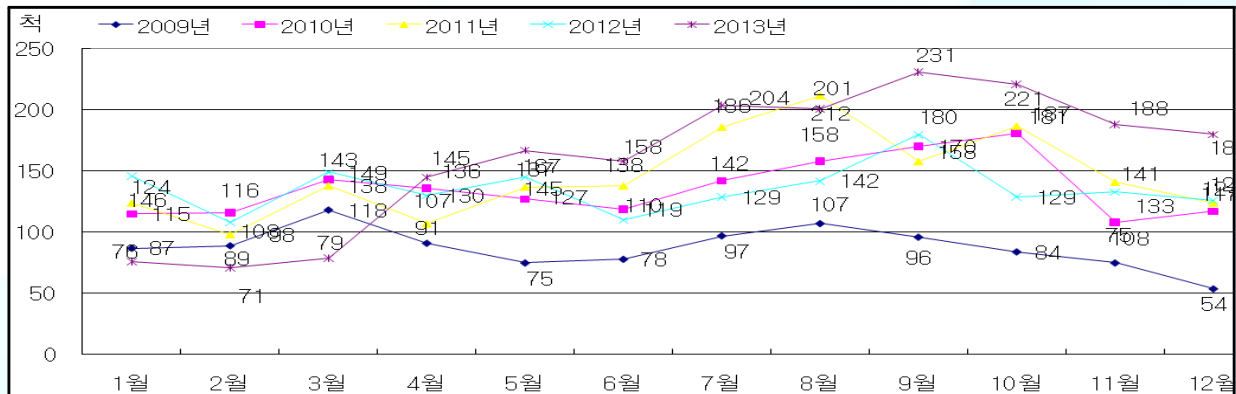
### ★ 최근 5년간('09. 1. 1. ~ '13. 12. 31.) 현황

■ 선박사고(선박의 충돌, 좌초, 화재, 침수, 전복 등으로 인한 피해)

- 최근 5년 동안 선박사고는 총 7,982척(49,817명)이 발생하여 선박 7,708척(96.6%) 및 선원 49,330명(99.0%)이 구조되고, 선박 273척(3.4%) 및 선원 487명(1.0%)이 사망(285명) · 실종(202명)되는 인명피해 발생

구분	발생		구조		구조불능		인명피해	
	척	명	척	명	척	명	사망	실종
계	7,982	49,817	7,709	49,330	273	487	285	202
2013년	1,052	7,963	1,015	7,896	37	67	48	19
2012년	1,632	11,302	1,570	11,217	62	85	64	21
2011년	1,750	9,503	1,680	9,418	70	85	38	47
2010년	1,627	9,997	1,569	9,844	58	153	85	68
2009년	1,921	11,052	1,875	10,955	46	97	50	47

### - 월별 선박사고 현황



### ■ 해역별 최근 5년간 10월 중 사고발생 현황(제공 : 중앙해양안전심판원)

- ◆ 해역별 : 서해영해 > 남해영해 > 동해영해 등의 순으로 발생
- ◆ 서해영해 : 기관손상, 충돌, 좌초 등의 순으로 사고 발생
- ◆ 남해영해 : 충돌, 기관손상, 좌초 등의 순으로 사고 발생



10월 해양사고 대비 주안점



- ◆ 충돌사고(91건)와 키 손상(13건), 화재사고(23건)가 연중 가장 많이 발생
  - 최근 5년간 충돌사고는 10월 91건(185척), 9월 88건(186척) 순으로 발생하였으며 키 손상은 13건(13척), 화재사고는 23건(26척) 발생
- ◆ 9월에 이어 어선사고가 연중 두 번째로 많이 발생한 달

▶ 해양사고 빈발 시기(802척, 연중 세 번째 많음), 안전 항해 및 조업 필요

- 해양사고는 연중 세 번째로 많은 802척에서 발생하고, 선종별로는 어선에서 487척으로 가장 많이 발생하였음
- 행락철 낚시객 증가에 따라 낚시어선 사고도 61척으로 많이 발생
- 인명피해는 52명(사망 37명, 실종 15명)으로 연중 4번째 많이 발생

▶ 서·남해권 해역에서 해양사고 빈발

- 해양사고가 많이 발생하는 해역으로는 통영 118척, 태안 82척, 인천 80척 등으로 서·남해권 해역에서 해양사고 많이 발생

▶ 기관고장, 충돌, 침수 등 해양사고 빈발

- 유형별로는 기관고장(275척), 충돌(159척) 등의 사고 다수 발생
- 정비 불량에 의한 기관고장 및 대형사고 발생 가능성이 짙은 충돌, 침수 등의 해양사고 다수 발생

▶ 행락철 선박 이용객 증가에 따른 해양사고 증가 예상

- 행락철 여객선, 유도선 등 다중이용선박 선고 발생 우려
- 운항관리실, 해상교통관제센터(VTS) 연계 운항상황 모니터링
- 여객 정원초과 승선 방지 등 안전관리 철저 필요
- 해상 기상이 단시간에 급격히 악화되는 경우가 많으므로 출항 전·조업중 해상 기상 청취 및 마지막 구명줄인 EPIRB 등 구명장비 관리 철저





### ▶ 짧은 시간동안 급격한 기상악화에 대비한 안전대책 강구

- 10월은 바다날씨가 양호한 하절기에서 기상이 불량한 동절기로 접어드는 길목으로 단시간에 급격히 바다날씨가 악화되는 경우가 많음
- 급격한 기상악화로 인해 선체 및 선원의 안전을 위해 출어진 어창, 화물창 등 개구부 등에 대한 안전점검 및 원활한 배수구 점검 필수

### ▶ 최 성어기로 조업어선 증가에 따른 안전대책 강구 필요

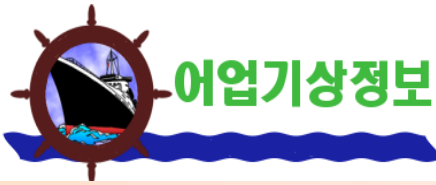
- 가장 많은 어선이 조업차 출항하므로 조업선 및 항행선간 충돌사고 예방을 위해 견시 철저 및 졸음운전 예방을 위한 무리한 항해 금지
- 해상기상이 본격적으로 악화되는 시기로 해상 목재 등 부유물체 식별이 대단히 어려우므로 타기 및 추진기 사고 예방을 위해 철저한 견시 필요

### ▶ 좌초, 전복 등 인명·재산피해 감소를 위한 안전항해 대책 강구

- 인명·재산피해가 수반되는 좌초, 전복사고 예방을 위해서는 충분한 휴식과 접근선박에 대한 철저한 견시, 충돌위험이 예견될 경우 사전 회피 항해
- 기상이 불량할 경우에는 백색의 소형어선은 흰 파도에 묻혀 발견이나 식별이 거의 불가하므로 소형 어선은 주간에 사전 회피, 야간은 충분한 등화 점등 및 갑판에서 조업 및 작업 시 반드시 구명동의 착용

### ▶ 1인 조업선, 출어 시 자체 안전대책 강구

- 선장 1명이 승선 출어하는 1인 조업선은 해양사고 발생 시 인지가 어렵고, 인명피해로 연결되므로 자체 안전대책 마련 후 출항
- 1인 조업선은 날씨가 덥고 불편하더라도 출항 후에는 구명동의를 반드시 착용하고, 해양긴급신고전화 122 기억



**수온 동향**

★ 10월의 예상 수온

10월의 수온은 동해가 1~2℃ 내외로 높은 수온분포를 보이겠고, 남해 · 서해는 평년과 비슷한 수온분포를 보이겠음.

- 동해 : 18~24℃ 분포
- 남해 : 18~23℃ 분포
- 서해 : 17~22℃ 분포

▶ 지난달 수온 분포

9월의 월평균 연안수온은 월평균 22.4~24.7℃ 범위로 분포하였음. 동해연안은 23.4~24.2℃, 남해 연안은 22.4~24.2℃, 서해연안은 23.0~24.7℃의 분포를 보였음.

인공위성 자료로 분석된 한반도 주변 해역의 9월 표층 수온분포는 동해 · 남해 · 서해 근해역은 각각 24~26℃, 25~28℃, 23~26으로 평년과 비슷한 수온 분포를 보임.

**어장 분포**

★ 10월의 어장 분포

10월에 들면 대형선망어업은 서해 북부해역으로 북상하였던 어군이 수온 하강과 함께 남하하면서 서해 중부해역에서 고등어, 전갱이, 살오징어 등을 대상으로 중심어장이 형성될 것으로 전망됨. 하반기로 가면서 중심어장은 제주도 주변해역으로 이동할 것으로 예상되며, 전체적인 어황은 평년수준 또는 평년비 순조로울 것으로 전망됨. 근해안강망어업은 황해저층냉수와 연안냉수 및 황해난류수 사이에 형성되는

수온전선대를 따라 추자도~흑산도~태안반도 주변해역에서 남하회유하는 갈치, 참조기, 아귀류 등을 대상으로 어장이 형성될 것으로 예상됨. 전체적인 어황은 내유 자원량 감소로 평년비 다소 부진할 것으로 전망

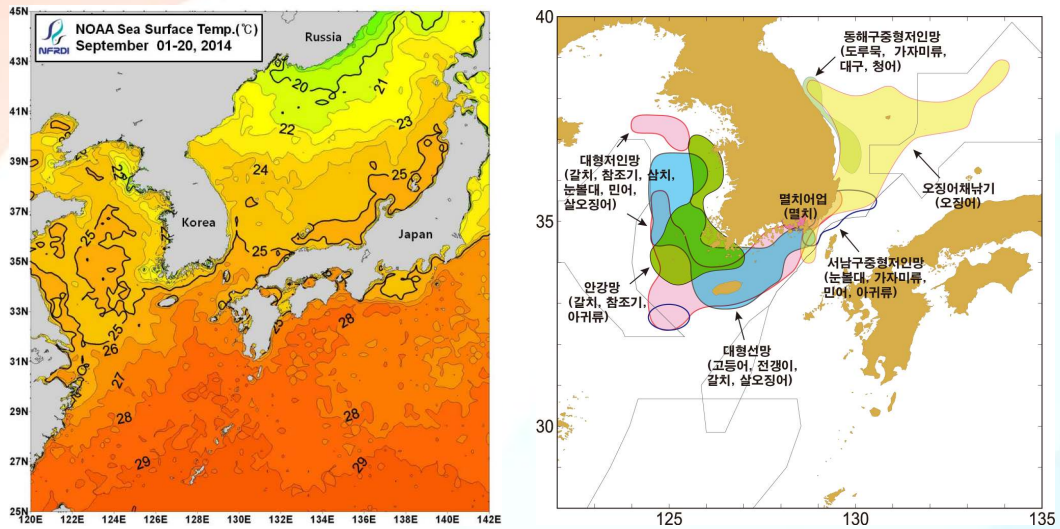


그림 4. 광역 수온 분포(위성) 및 어업별 예상어장도(10월)

고 등 어	고등어는 발해만까지 북상하였던 어군이 수온 하강과 함께 남하회유하여 서해 전 해역에서 어장이 형성될 것으로 전망되며, 후반기에는 제주도 주변해역에서 밀도 높은 어장이 형성될 것으로 예상됨. 전체적인 어황은 평년수준 또는 평년비 다소 순조로울 것으로 전망
살오징어	살오징어는 북상하였던 어군이 남하회유를 시작하면서 동해 중부연안에서 울릉도, 대화도 해역까지 어장이 형성될 것으로 전망됨. 또한 난류를 타고 서해로 유입되었던 어군이 남해를 시작함에 따라 서해 중남부해역에서도 어장이 형성될 것으로 예상되며, 전체적인 어황은 평년비 다소 부진할 것으로 전망
멸 치	멸치는 연안 수온의 하강과 함께 외해로 이동하는 어군을 대상으로 남해 동부해역~동해 남부해역에 걸쳐서 중심어장이 형성되겠으며, 특히 동해 남부해역에서는 북상한 어군의 남하와 더불어 보다 밀도 높은 어장이 형성될 것으로 전망됨. 전체적인 어황은 평년수준을 나타낼 것으로 예상
갈 치	갈치는 제주도 주변해역, 동해 남부 및 서해 해역에 걸쳐 폭 넓은 어장이 형성될 것으로 전망되나 자원량 감소로 전체적인 어황은 평년비 부진할 것으로 전망
참 조 기	참조기는 서해 남부해역과 남해 서부해역에서 어장이 형성될 것으로 전망되나, 전체적인 어황은 어군의 내유량이 많지 않아 전년수준을 유지하겠으나 평년비 부진할 것으로 예상
기 타	명태, 말쥐치, 갑오징어 등도 여전히 자원량이 회복되지 않고 있어 저조한 어황이 예상

## ▶ 지난 달

9월의 주요 어종별 어황을 살펴보면 고등어, 말쥐치, 멸치는 평년수준이었으나, 갈치, 살오징어는 평년비 부진하였다.

## ▶ 해파리

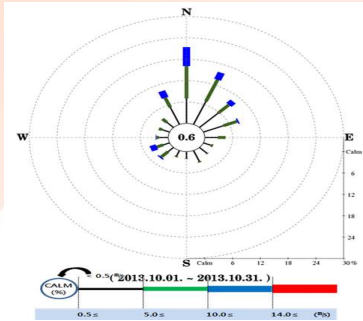
9월에는 약독성의 보름달물해파리가 동·서·남해 전 해역에 출현하였고, 전남 및 경남 남해안 지역에 일부 밀집출현 하였음. 강독성의 노무라입깃해파리는 동·서·남해 및 제주 일부해역에서 소량 출현하였음. 대량 출현하는 해파리 외에 강독성의 커튼 원양해파리가 경남 고성 연안에서 소량 출현하였음.

10월에는 보름달물해파리의 출현량이 급격히 감소할 것으로 추정됨. 노무라입깃 해파리는 10월에 전반적으로 출현량이 감소하겠지만, 동해에서는 출현 빈도가 높아질 가능성이 있음.

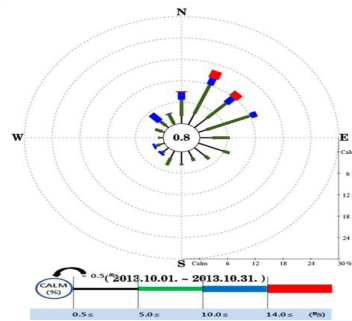
## ▶ 적조

9월은 유독성 적조생물(코클로디니움)이 전남 고흥과 경남해역에서 출현하여 주의보 및 경보를 발령하였음. 9월 29일 현재, 적조경보(경남 통영시 사랑면 수우도 동단~거제시 일운면 지심도), 적조주의보(전남 완도군 신지면 송곡리 서단~경남 통영시 사랑면 수우도 동단, 경남 거제시 일운면 지심도~강원도 삼척시 교동 증산해수욕장 횡단)가 각각 발령되어있음. 10월은 전남 득량만 해역과 경남 통영~거제 해역에서 국지성 고밀도 적조가 당분간 지속되나, 10월 중순 이후에는 대부분 소멸될 것으로 전망됨.

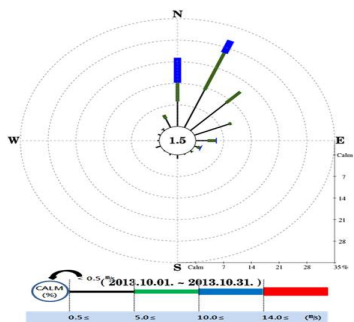
10월의 해상풍 (해양기상부이)



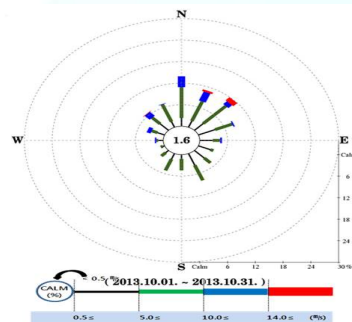
외연도(서해중부면바다)



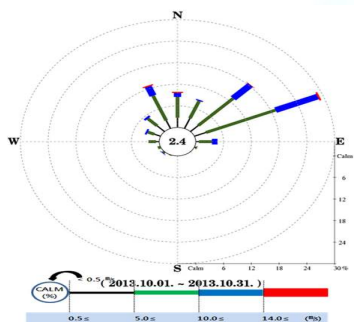
울릉도(동해중부면바다)



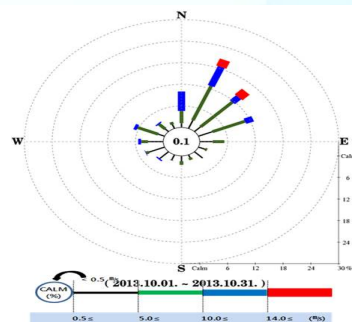
칠발도(서해남부면바다)



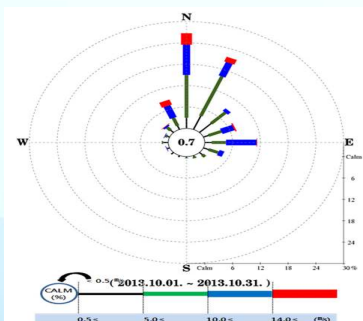
동해(동해중부면바다)



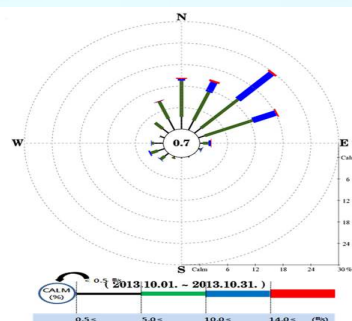
거문도(남해서부면바다)



포항(동해남부면바다)



마라도(제주도면바다)



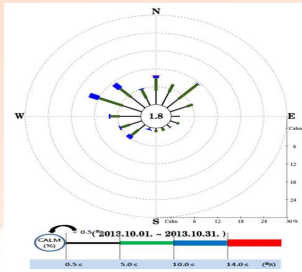
거제도(남해동부면바다)

※ 덕적도(서해중부면바다) 자료 수집률 80% 이하로 통계자료 미생산

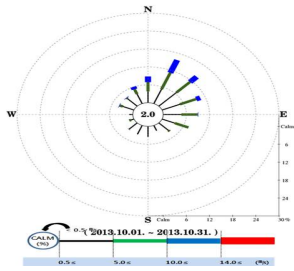
그림 5. 해양부이 관측 해상풍('13년 10월, 바람장미)



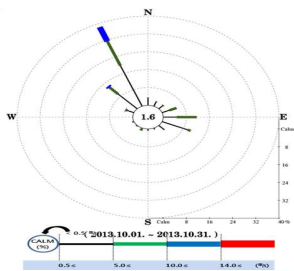
# 10월의 해상풍(등표기상관측장비)



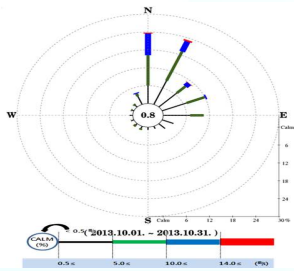
서수도(서해중부앞바다)



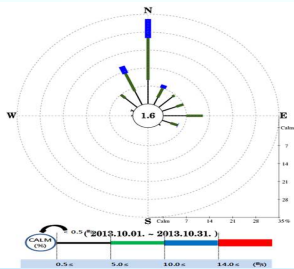
가대암(서해중부앞바다)



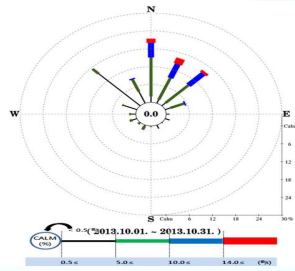
십이동파(서해남부앞바다)



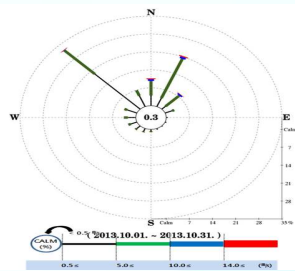
갈매여(서해남부앞바다)



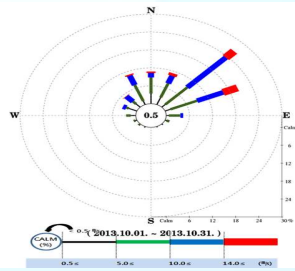
해수서(서해남부앞바다)



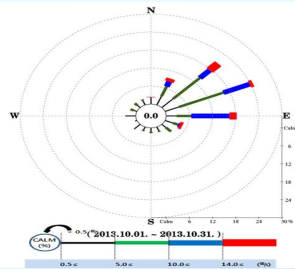
이덕서(동해남부앞바다)



광안(남해동부앞바다)



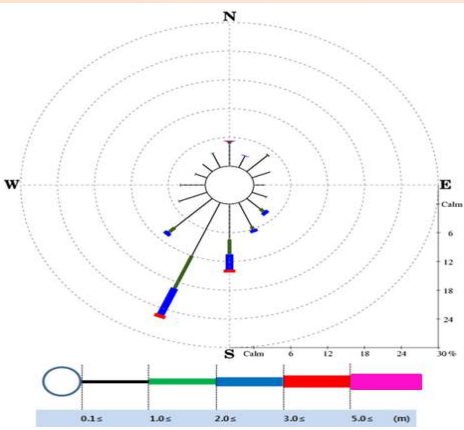
간여암(남해서부앞바다)



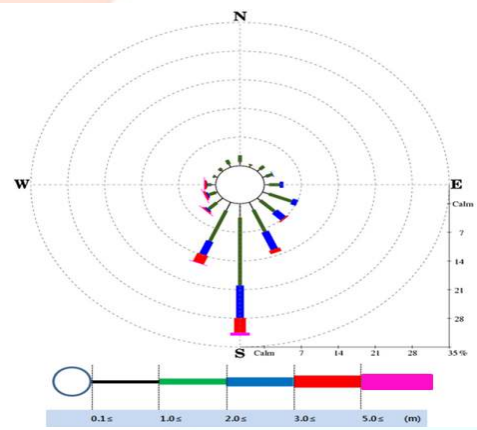
지귀도(제주도 앞바다)

그림 6. 등표기상관측장비 관측 해상풍('13년 10월, 바람장비)

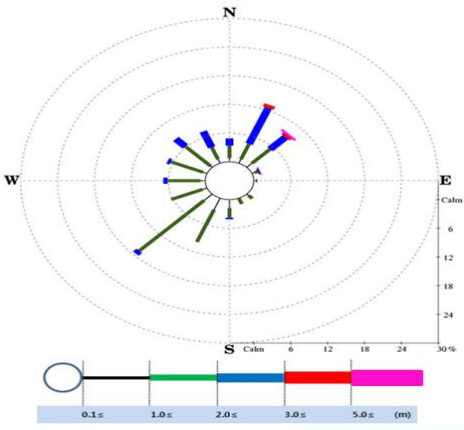
# 10월의 파향(해양기상부이)



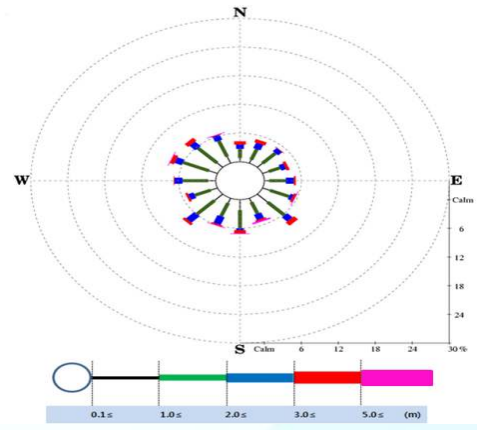
외연도(서해중부면바다)



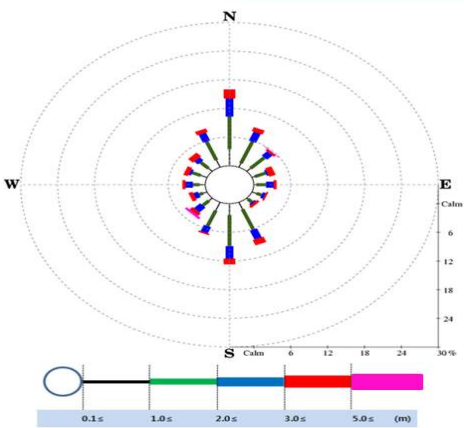
울릉도(동해중부면바다)



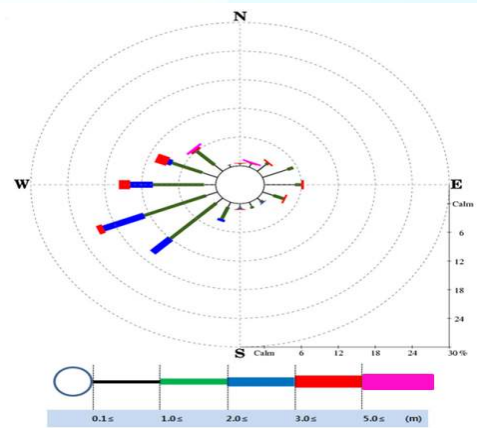
거문도(남해서부면바다)



동해(동해중부면바다)



마라도(제주도면바다)



거제도(남해동부면바다)

※ 덕적도, 칠발도, 포항(동해남부면바다) 자료 수집률 80% 이하로 통계자료 미생산

그림 7. 해양부이 관측 파향('13년 10월, 파향장미)

## 【참고자료 2】

### ▶ 10월의 주요 해양사고일지

일시	선명	피해	사고원인
'10.10.23 10:00	2***호 (부산선적, 어획물 운반선, 승선원 6명, 170톤, 선령 25년)	선체전복 (피해 6천만원)	통영으로 항해중 고흥군 지죽리 대염도 남동방 0.1마일 해상에서 좌초 후 전복 ※ 당시기상: 북동풍, 8~10m/s, 파고 1~1.5m
'10.10.6 19:31	1*****호 (통영선적, 어선, 9.77톤, 승선원 2명, 선령 11년)	전복 사망1	통영시 화도 서방 0.8마일 해상에서 예인선의 예인선에 걸려 전복 ※ 당시기상: 북서풍, 8~10m/s, 파고 1m
'11.10.3 10:30	성*호 (포항선적, 4.44톤, 승선원 1명, FRP)	화재	포항 호미곶 서남방 7마일 해상에서 조업 후 귀항 중 기관실에서 화재발생, 진화 후 예인
'12.10.1 19:30	요*****호 (중국선적, 목선, 15톤, 통발, 승선원 4명)	인명피해 없음 선저과공	소청도 남동방 10마일 해상에서 선체가 누수되어 수리를 위하여 중국으로 향하던 중, 암초 충격 으로 기관실 하부 10Cm 과공
'12.10.17 시간미상	5****호 (인천선적, 안강망, 141톤, 승선원 12명)	사망1명 기관실 전소	제주 차귀도 북서 34마일 해상에서 원인미상 화재 발생, 기관실 전소, 1명 사망
'12.10.18 15:50	신***호 (00선적, 5,436톤, 스틸 코일적재, 승선원 19명)	사망5명 선박침몰	제주 마라도 서방 14마일 해상에서 적재화물이 기상 악화로 이탈하며 선체외벽 충격·과공발생, 선체 침몰, 5명 사망
'13.10.15 16:46	청루***호 (파나마선적, 8,461톤화 물선, 승선원 19명)	사망10명 실종1명 선박침몰	포항항 M-19 묘박지 투묘중 기상악화로 주묘되어 영일만항 북방파체에 충돌 침몰



2011. 10. 3. 성\*호



2012. 10. 18. 신\*\*\*호



2013. 10. 15. 청루\*\*호